

地理的事象を経済教材として 使ってみましょう: 貿易

加藤一誠(慶應義塾大学商学部)

アウトライン

- モノの流れ (1)国内 トラック、鉄道、内航海運
(2)国際 船、飛行機

目的: 貿易(経済行為)を地理的事象として眺める

本日のアウトライン

1. 貿易そのものに関する導入
 - (1)貿易額の概要
 - (2)コロナ禍における物流コストの上昇
2. どのような方法で輸出入されるのか～交通
3. なぜ、飛行機と船が選ばれるのか～モード選択
4. 追加情報

まず、大から小へを心がけています

日本全体の貿易を眺めましょう

➡財務省 貿易統計

➡自分で集計しないと。。時間がない。

➡集計をグラフ化してくれています

最近の輸出入動向

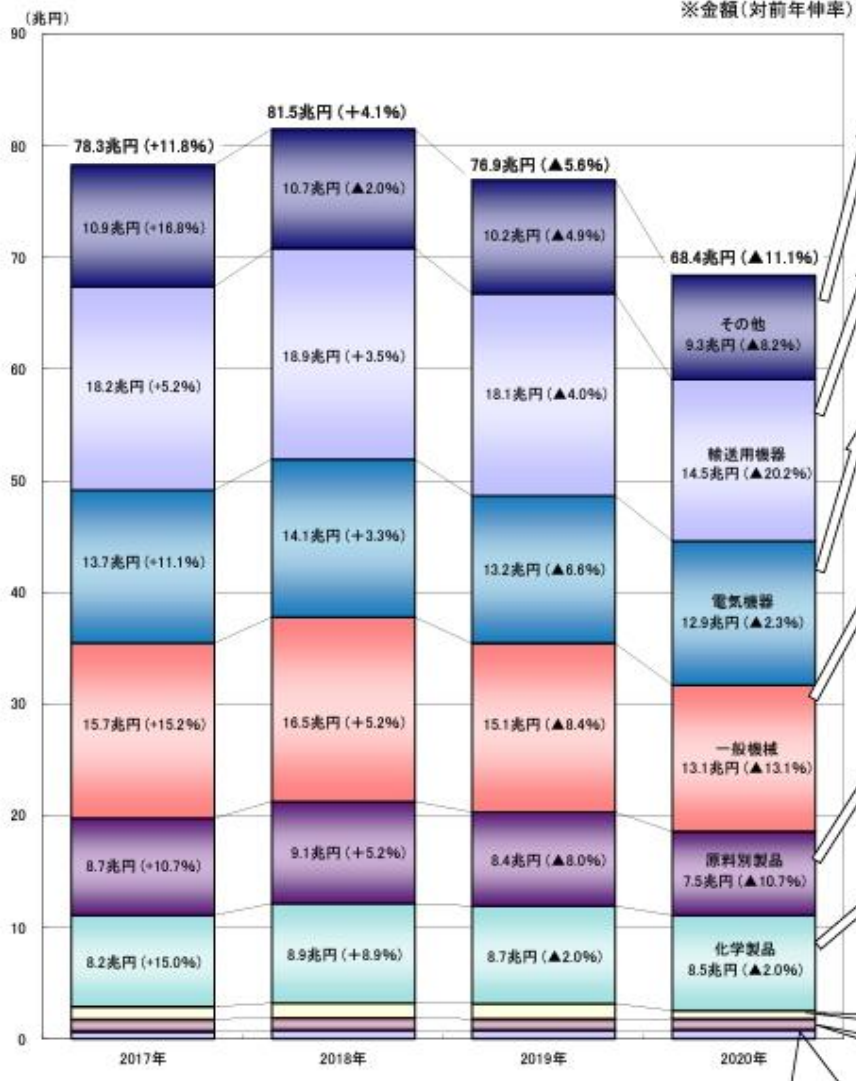
<https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y2.pdf>

➡話は美しいが、食料(糧)の輸出額は小さい

例. 精米の2021年度輸出額は55億円

コピペの世界(授業のイントロ)

品目別輸出額の推移 (年ベース)



(注) 数値はすべて確定値。

(上段: 金額, 下段: 対前年伸率)

<その他>		中国		米国		韓国	
科学光学機器	2.0兆円 ▲7.6%	0.68兆円 ▲8.7%	0.30兆円 ▲10.1%	0.19兆円 ▲3.5%			
写真用・映画用材料	0.5兆円 ▲5.3%	0.12兆円 +5.3%	0.11兆円 +12.9%	0.08兆円 +12.0%			

<輸送用機器>		米国		中国		オーストラリア		タイ		シンガポール		カナダ	
自動車	9.6兆円 ▲20.0%	3.47兆円 ▲19.2%	0.91兆円 +15.8%	0.72兆円 +2.4%									
自動車の部分品	2.9兆円 ▲19.1%	0.70兆円 ▲16.2%	0.64兆円 ▲5.9%	0.21兆円 ▲28.3%									
船舶	1.1兆円 ▲23.5%	0.46兆円 ▲24.1%	0.22兆円 +3.1%	0.15兆円 ▲39.6%									
航空機類	0.3兆円 ▲34.4%	0.28兆円 ▲35.3%	0.01兆円 ▲4.5%	0.01兆円 ▲29.8%									

<電気機器>		中国		台湾		香港		米国		韓国	
半導体等電子部品	4.2兆円 +3.7%	1.08兆円 +9.7%	0.82兆円 +15.1%	0.63兆円 ▲14.3%							
電気回路等の機器	1.7兆円 ▲6.0%	0.54兆円 +5.0%	0.20兆円 ▲4.0%	0.19兆円 ▲11.1%							
電気計測機器	1.5兆円 ▲5.9%	0.39兆円 +10.6%	0.27兆円 ▲11.8%	0.16兆円 ▲7.1%							

<一般機械>		中国		台湾		韓国		タイ	
半導体等製造装置	2.5兆円 +2.0%	0.96兆円 +6.4%	0.52兆円 ▲11.0%	0.49兆円 +53.5%					
原動機	2.2兆円 ▲20.5%	0.67兆円 ▲25.6%	0.48兆円 +3.4%	0.13兆円 ▲17.8%					
ポンプ・遠心分離機	1.2兆円 ▲4.6%	0.26兆円 +1.4%	0.22兆円 ▲4.3%	0.11兆円 +29.0%					

<原料別製品>		中国		韓国		タイ	
鉄鋼	2.6兆円 ▲16.3%	0.50兆円 +1.6%	0.33兆円 ▲23.2%	0.29兆円 ▲32.2%			
非鉄金属	1.6兆円 +16.2%	0.55兆円 +41.1%	0.20兆円 +23.7%	0.13兆円 +1.5%			

<化学製品>		中国		韓国		台湾		米国	
プラスチック	2.4兆円 ▲0.4%	0.89兆円 +8.7%	0.29兆円 ▲1.0%	0.27兆円 +8.3%					
有機化合物	1.6兆円 ▲18.4%	0.46兆円 ▲33.4%	0.23兆円 ▲14.5%	0.16兆円 ▲4.2%					

北米航路の運賃

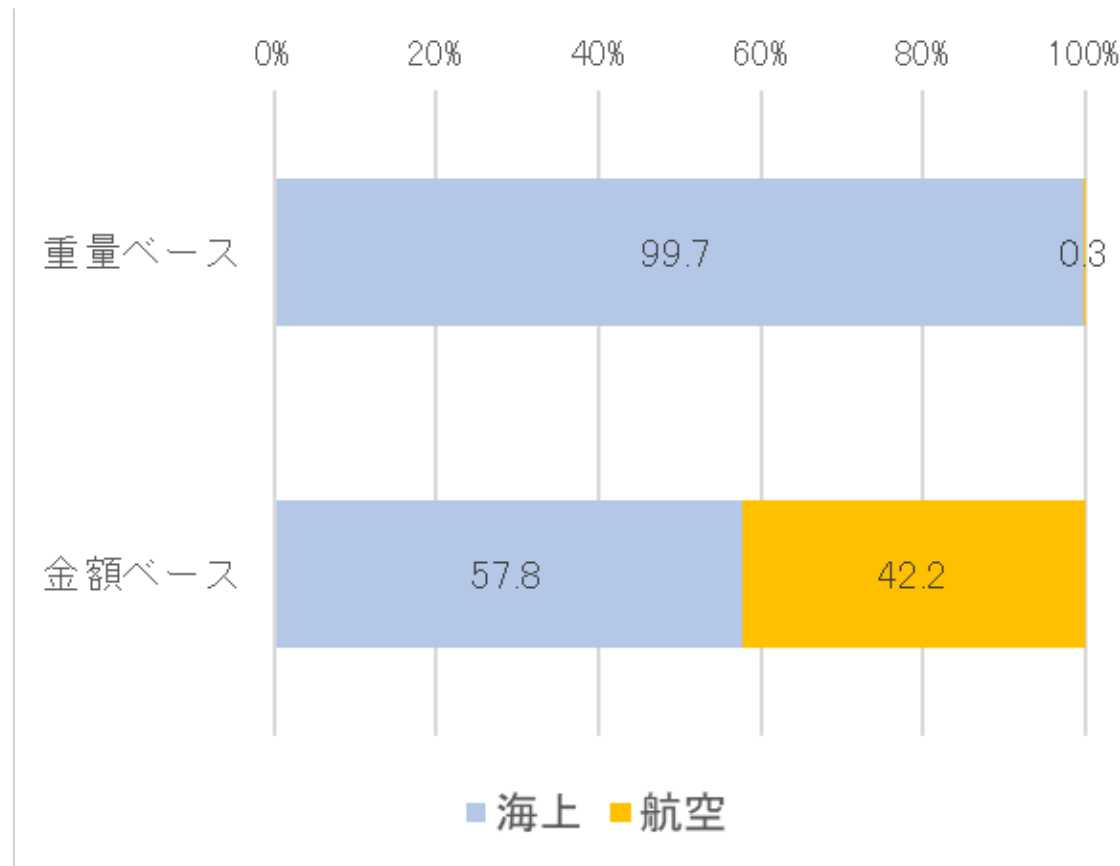
中国がコロナ後すぐに再開、しかし、アメリカがコロナで港湾ストップ
⇒コンテナがアメリカの港湾に滞留＝荷物を運ぶ供給スペースの縮小⇒値上がり



CCFI: 上海航運交易所が算出・公表する中国出しコンテナを対象とした運賃指数。1998年1月1日の値を1,000としている。

交通に注目です

日本は島国⇒国際輸送は船と飛行機のみ



出所) 重量ベース [国土交通省『交通政策白書』\(令和3年度版\)](#)、p.28より作成
金額ベース [財務省『貿易統計』の普通貿易統計の「全国分\(運送形態別\)」](#)の金額を集計して作成

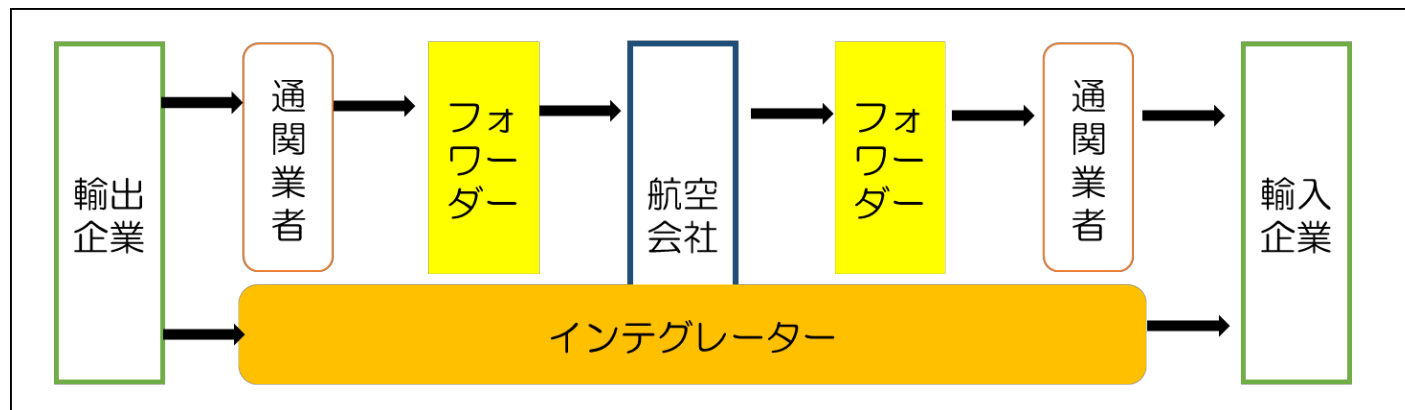
船と飛行機の共通点と相違点は？

(1) 貨物と旅客の違い

- 貨物は文句を言わない(暑さ、狭さ、遠さ)
- 行くだけで、帰りはない
- 行き先を決めるのは本人以外

(2) 船と飛行機

- 大量 船 > 飛行機
- 速達性 船 < 飛行機
- ダメージの可能性 船 > 飛行機



➡ :トラックで輸送

分担率を見てみましょう(2021年)

	海上輸送	航空輸送	分担率
ぶどう生 (080610)	5820万円	40.70億円	98.5%
ばら (060311)	8998万円	15.62億円	94.6%
カーネーション (060312)	27.21億円	80.61億円	74.8%
菊 (060314)	73.56億円	63.62億円	46.4%

出所)財務省『貿易統計』の普通貿易統計から抽出

ここからどのような貨物が航空で運ばれているでしょうか。

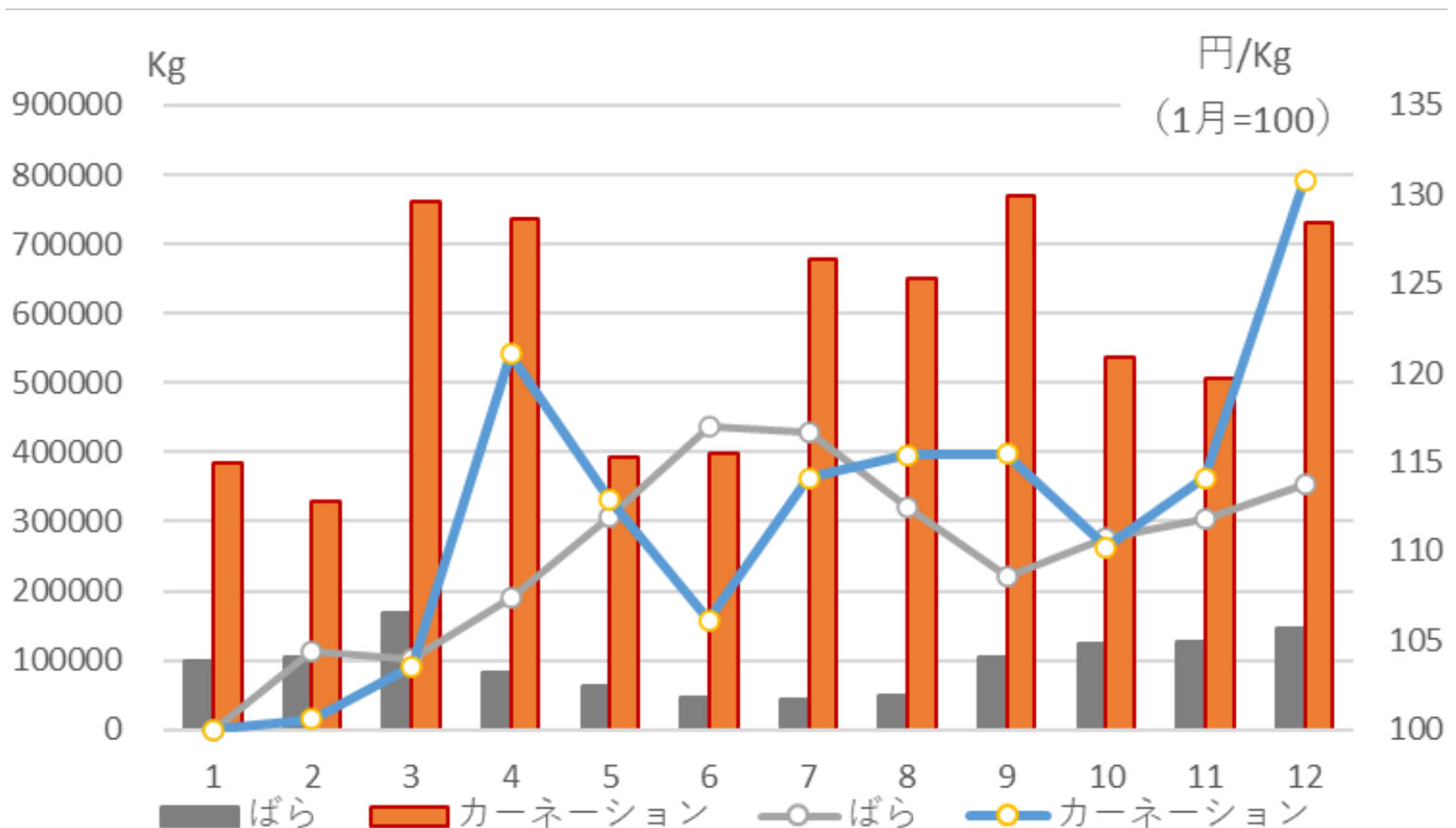
お高いものですね。運送価値が高いから航空を使うため、**運賃負担力**と言います。

また、航空運賃はコスト=大きな費用ですから、費用が運賃を決めるという**運送費用説**という考え方もできます。

さらに詳しく見ましょう。

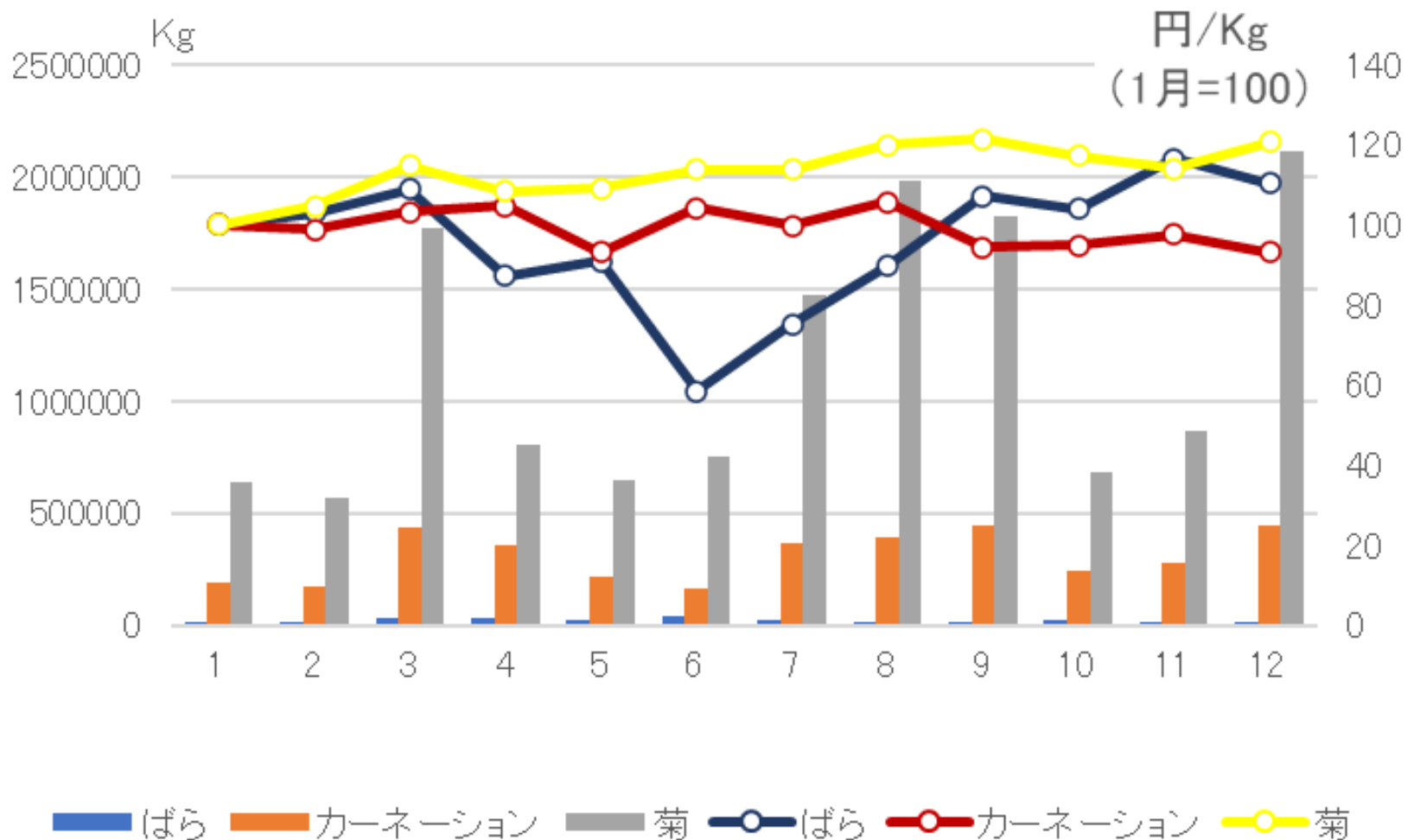
需要と価格の関係（航空輸送）

カーネーションの季節変動が大きいことがわかります。航空での輸入量も増えますが、価格も上がっていることに注意です。

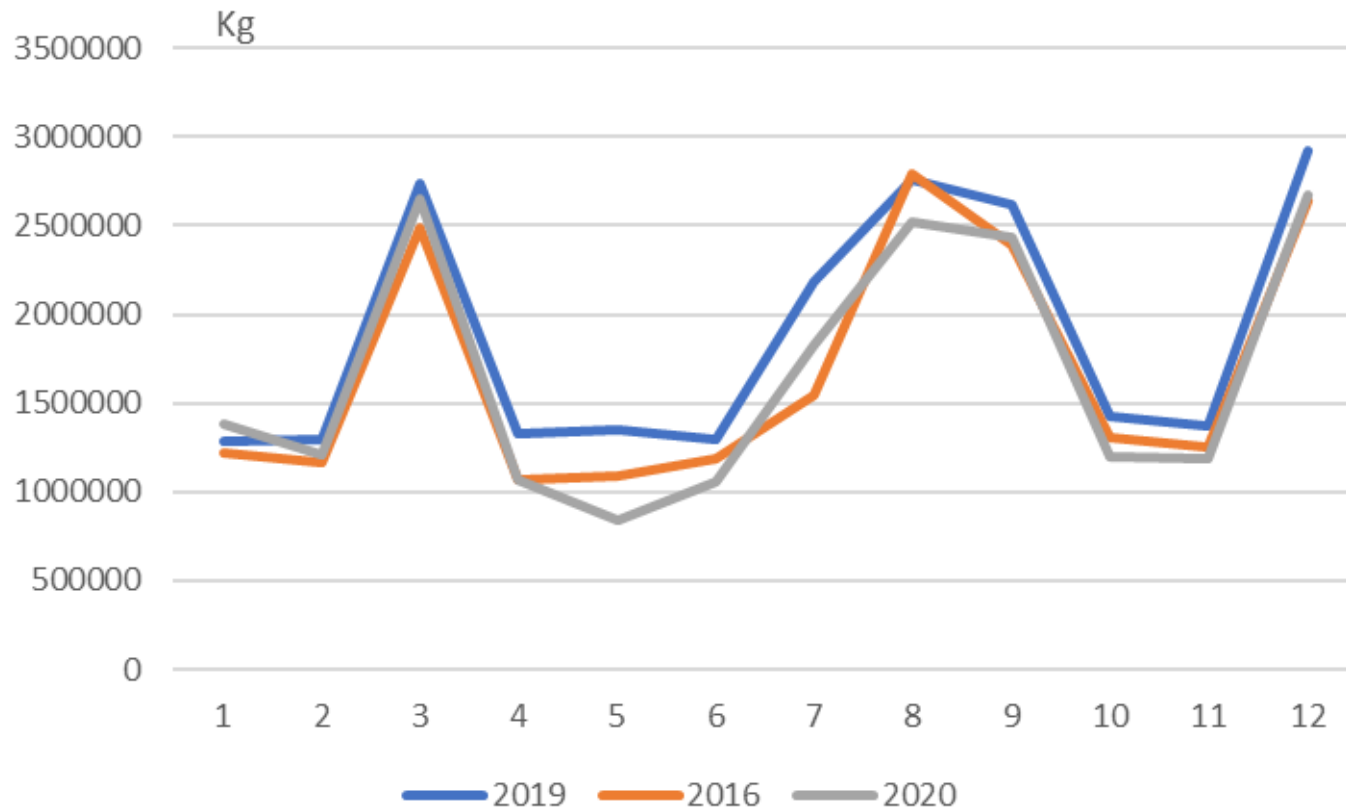


海上運賃はどうなっているのでしょうか？

カーネーションの季節変動が大きいことがわかりますが、価格は安定していることがわかります。用途を考えるとわかりますよね。。



(参考) 菊の切り花の輸入量(コロナの影響?)



2020年菊の輸入量は減少しました。とくに4月、5月が減っていますね。これが、コロナによるものか、運賃高騰で輸送に見合わなかったかは、これだけでは「科学的に」証明はできません。

追加情報

1)なぜ、「韓国」?

成田ー仁川ーケニア: **三国間輸送**ではないか?

➡日本でも急激に増えています(アジアー日本ー北米)。

2)新しい情報

沖縄で使っていたのは**貨物専用機材**でしたが、コロナ禍前に今は成田に集約され、「沖縄ハブ」は機能していません。

旅客便の**ベリー(お腹)**で運ばれているため、旅客便が止まれば、他の方法で運ぶしかありません。

ご清聴ありがとうございました