

第6章

台湾における国際航空貨物の現状

池上 寛

要約：

台湾では 1979 年に台湾桃園国際空港が開港し、台湾を代表する空港として多くの貨物を取り扱っている。台湾のような海で周りを囲まれている場所では、航空貨物で輸送されるものの多くが国際貨物として輸送されている。台湾の航空貨物の多くは国際貨物であり、取り扱っている空港もわずか 3 空港のみであり、台湾桃園国際空港を拠点としている。また、台湾桃園国際空港における貨物便路線の半分が中華航空とエバー航空で占められ、両航空会社が台湾桃園国際空港をハブ空港として使用している状況である。輸出入貨物で輸送されている上位にはアジア地域の国・地域が入っており、台湾の国際航空貨物はアジアを中心に展開されている。また、輸送品目で見ると、HS コード 84 の機械用品とその部品、85 の電機・設備とその部品が輸入、輸出の中心貨物である。国際貨物の輸出入におけるキロ当たり輸送費の高額上位 10 品目と低額上位 10 品目、国ごとの平均運賃についても高額上位 10 カ国と低額 10 カ国・地域も公表されており、台湾の航空貨物に関する統計は比較的公表されているといってもよい。

キーワード：

台湾、台湾桃園国際空港、航空貨物、積替え貨物、貨物倉庫、HS コード

はじめに

台湾では、1979 年に台湾桃園国際空港（開港時は台湾中正国際空港、2009 年に改名）が開港し、台湾を代表する国際空港として多くの貨物を取り扱っている。1996 年には積替え貨物業務を開始し、翌 1997 年からは毎年 100 万トン以上の貨物を取扱い、現在に至っている。本章では台湾における国際航空貨物について取り上げ、台湾の国際航空貨物の現状について把握する。まず第 1 節では、台湾の航空貨物輸送の現状を明らかにする。第 2 節で

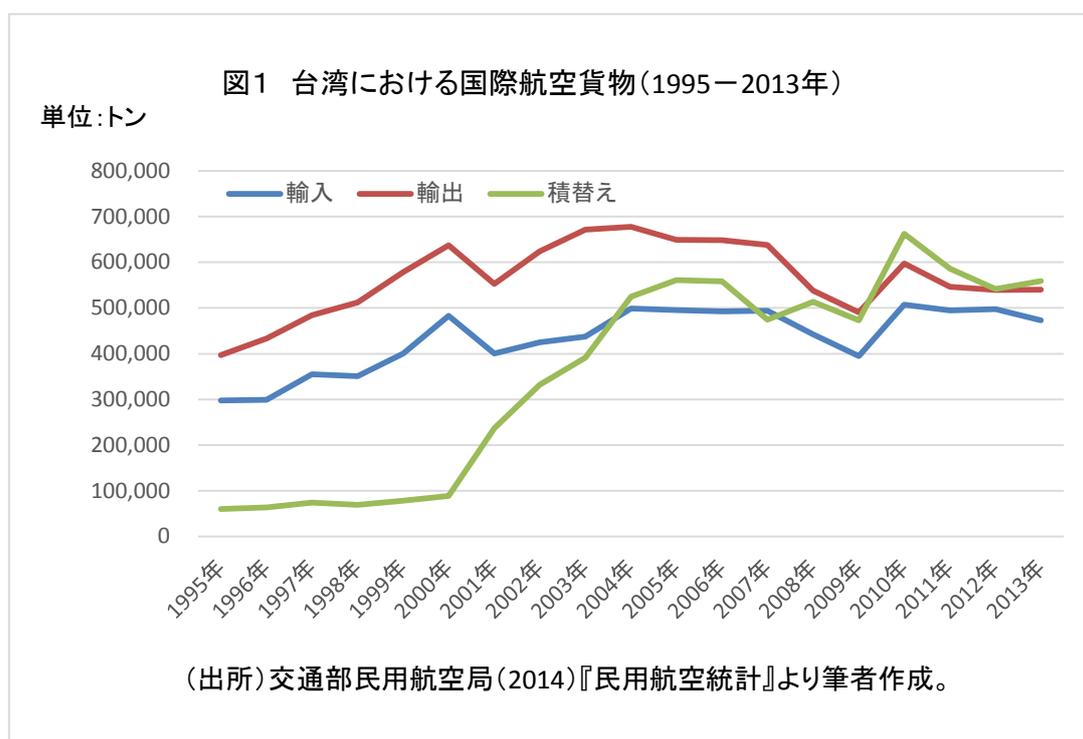
は、国際航空貨物に関する現況を明らかにする。第3節では、航空貨物で輸送されている品目、品目別の輸送費価格および国・地域別平均輸送費価格について検討する。最後に、今後の課題を提示する。

第1節 台湾の貨物輸送の現状

台湾のような島国であり、しかもその土地の大きさが九州よりも小さいような国の場合、基本的には航空貨物で輸送される国際貨物の割合が国内貨物のものよりも高くなると考えられる。この場合の国際貨物は、国際貿易ということになる。国際貿易に関しては、財政部が統計を発表しているが、その内容は詳細な品目の統計であり、その品目の量、金額、相手国について記載されている。その一方、どのような手段をもって貿易が行われたかは記載されておらず、海上輸送、あるいは航空貨物輸送のどちらであるかは理解することができない。その意味で、輸送手段について主眼をおいた統計ではないと言える。

一方、交通部が発行している『航空統計要覧』から計算すると、輸送手段別の重量が明らかになる。国際貿易における輸送手段を重量別で見ると、2013年は99.8%が海上輸送、0.2%が航空貨物として運ばれている。重量で見ると、航空貨物での輸送量は非常に小さいといっても良い。しかし、航空貨物の路線別輸送量を比較すると、2013年の航空貨物168万3594トンのうち、国際線で輸送されたのが90万5721トン、中国大陸との路線（兩岸路線）が17万6789トン、国内線が3万5543トン、貨物積替えが56万551トンとなっている。このことから明らかなように、台湾の航空貨物はその大部分が中国大陸路線を含めた国際線で輸送されたものである一方、国内線の割合は非常に小さいことがわかる。その意味で、台湾の航空貨物は国際航空貨物であると言って良い。また、空港で積み替える貨物も50万トン以上あり、大きな割合を占めているのである。航空貨物のうち、台湾桃園国際空港で取り扱われたのが157万1814トンであり、全体の93.4%を占める。このことは、台湾における航空貨物は台湾桃園国際空港が拠点空港であると言って良い。なお、台湾桃園国際空港では国内航空貨物を取り扱っていない。そのため、台湾桃園国際空港における航空貨物は、国際線、兩岸路線、積替え貨物となり、それぞれ全体に占める割合は93.6%、93.1%、98.8%を占めており、中国大陸路線を含めて国際航空貨物も台湾桃園国際空港が台湾の中心であると言って良いであろう。そして、2013年における香港およびマカオを含めた航空貨物路線（フレーター）は73路線あり、1週間に264便が就航し、その路線距離は100万キロメートルほどになっている。

また、1995年から2013年までの国際航空貨物の動きを示したのが、図1である。この図から明らかなように、1995年から2000年までは輸出、輸入とも右肩上がり成長してきた。2001年はIT不況の影響でその取扱量を減少させたが、輸出では2003年がピークと



なったが、2009年まではもっとも取り扱いが多かった。一方、輸入については、輸出に比べてその増加は鈍く、50万トンで頭打ちとなっている。大きく動きが変わったのが積替え貨物である。1995年時点ではその取扱いは6万トンあたりでその割合は非常に小さかった。しかしながら、2000年以降その取扱量は大きく増加し、2004年には輸入を上回る取扱量となった。さらに、2010年以降は輸出货量も上回ることとなり、台湾の国際航空貨物は積替え貨物が大きな割合を占めることになったのである。

さらに、台湾桃園国際空港の国際航空貨物をより詳細にみると、2013年に台湾桃園国際空港で取り扱われた貨物量157万1814トンのうち、輸入47万3075トン、輸出53万9792トン、積替え貨物55万8947トンとなっている。また、台湾第2の空港である高雄国際空港の取扱貨物を見ると、全体の貨物量5万5112トンのうち、輸入1万5771トン、輸出3万3944トン、積替え貨物5397トンとなっている。この統計からも、台湾桃園国際空港の圧倒的優位性が明らかになっているのである。

また、『交通統計要覧』では台湾桃園国際空港と高雄国際空港の輸入および輸出貨物について、主要相手国・地域の取引量も公表している。しかし、この取引量は速達貨物専門区やインテグレータの倉庫からの統計は含まれていないため、すべての貨物の取引相手国・地域を網羅しているわけではない。それを踏まえたうえで、台湾桃園国際空港で輸入された貨物をみると、相手国・地域が明らかになっている36万1348万トンのうち、取扱上位3カ国・地域は日本(6万7866トン)、アメリカ(5万1928トン)、香港(4万8041トン)となっている。また、輸出44万9243トンのうち、取扱上位3カ国・地域は中国(10

万 4808 トン)、アメリカ (6 万 6090 トン)、香港 (5 万 4691 トン) である。このように、台湾における航空貨物を使用して貿易の取引をしている主要国・地域は日本、アメリカ、中国、香港といった場所であることが理解できよう。また、取引品目を 37 品目に分類し、主要国・地域からどのようなモノを輸出、あるいは輸入しているかも公表されている。その上で、台湾とアジア地域の航空貨物による貿易の実態を把握することも可能といえる。

そして、台湾籍の航空会社の輸送概要についても明らかになっている。『交通統計要覧』によれば、2013 年は 164 万 2930 トンが台湾籍の航空会社によって輸送されている。別の視点でいうと、97.6%までが台湾の航空会社によって輸送されており、中華航空が 79 万 6404 トン、エバー航空が 71 万 3803 トンを輸送しており、これら 2 航空会社が台湾における航空貨物を輸送している航空会社の中心であることが理解できる。

第 2 節 国際航空貨物に関する現況

第 1 節では航空貨物全体について取り上げたが、第 2 節では交通部民用航空局が発行している『民用航空統計年報』などを使用して、より詳細に国際航空貨物に関する現状を検討する。また、第 1 節では中華航空とエバー航空の取扱量についてはすでに明らかにしたが、航空会社が公表している数値とは若干違っている。たとえば、中華航空では輸送した国際航空貨物量は 79 万 6404 トン、48 億 5378 万 7784 トンキロメートルを輸送した。搭載可能トンキロメートルは 68 億 4285 万 1528 トンキロメートル、搭載率は 70.9%であった。また、エバー航空は 71 万 3803 トン、42 億 7828 万 1316 トンキロメートルを輸送し、搭載可能トンキロメートルは 51 億 7750 万 7095 トン、搭載率は 82.6%であった。中華航空の方が輸送量、トンキロメートル値はエバー航空よりも多いが、搭載率ではエバー航空の方が高いのである。なお、これらの両航空会社は国内貨物輸送には従事しておらず、国際貨物のみを取り扱っている航空会社である¹。台湾の全 7 航空会社の国内線・国際線の合計は 164 万 2930 トン、91 億 9562 万 6339 トンキロメートル、搭載率は 75.2%であった。このことから全体としての搭載トンキロメートル比率は比較的高い割合を占めていると言って良いであろう。

また、台湾の航空会社ごとの国際線と中国大陸線で輸送された貨物の輸入、輸出および積替えの各貨物量について考えると、台湾の航空会社が貨物輸送量全体に占める割合は全体で 60.8%、そのうち輸入 41.6%、輸出 47.5%、積替え 91.0%を占めている。輸出入貨物の半分以上は台湾の航空会社以外で行われている一方で、積替え貨物についてはほとんど

¹ 国内貨物については、中華航空は華信航空、エバー航空は立栄航空という子会社があるので、それらの航空会社が輸送している。

が台湾の航空会社によって占められている。積替え貨物については、中華航空とエバー航空が台湾の空港を拠点とし、これら両社で輸送された貨物の一部は輸出入貨物として輸送されたのではなく、積替え貨物として輸送されていると考えるのが妥当である。

現在、台湾には 17 空港が存在する。国際航空貨物、中国大陸との航空貨物、積替え貨物作業を実施しているのは台湾桃園国際空港、高雄国際空港、台北松山空港の 3 空港のみである。また、積替え貨物のうち、航空機から航空機へ直接貨物を積み替える作業を実施しているのは台湾桃園国際空港のみである。

2013 年における国際貨物専用機で運航されている路線数は 110 便、年途中で休止や撤退された路線数も含まれている。年末時点では 80 路線となる。このうち、中華航空は 34 路線、エバー航空が 21 路線それぞれ運航している。これらの 2 航空会社で 55 路線を占め、50%の割合を占めている。この 2 社以外では、FedEx が 14 路線、UPS が 9 路線、ポーラーエアーカーゴが 8 路線、カーゴルクスが 4 路線、全日空と日本貨物航空がそれぞれ 3 路線と就航させている。これら以外の航空会社の台湾での路線数は 2 路線以下となっている。中華航空とエバー航空以外では、欧米のインテグレータ、あるいは貨物専用航空会社が比較的台湾に路線を就航させていると言えよう。

台湾の国際航空貨物の大きな特徴のひとつが、貨物倉庫の状況がわかることである。とくに、台湾桃園国際空港で航空貨物を輸送する場合、輸出貨物の場合には必ず指定された貨物倉庫に納入してから飛行機に搭載されることになっている。また輸入貨物の場合には、飛行機から降ろされた後は必ず貨物倉庫を経由してから搬出して各荷主に届けられることになっている。台湾で指定されている貨物倉庫は 4 社のみとインテグレータの 2 社の合計 6 社のみであり、その状況が明らかになっている。なお、積替え貨物の場合には、貨物倉庫に一時的に保管されるのとは別に、貨物倉庫を経由することなく航空機から航空機へ直接積み替えることもできる。それを入れても 7 つしか方法がないので、貨物倉庫でどのような国際物流が行われているかも明らかにされている²。

表 1 は台湾桃園国際空港における国際貨物の取り扱い状況を示したものである。この表からわかるように、台湾桃園国際空港で取り扱われた貨物は 155 万 6000 トンあまりであり、倉庫会社別でみると中華航空系の華儲、エバー航空系の榮儲が 40 万トン以上の貨物を取り扱っていることがわかる。また、遠雄園區も 28 万トンあまりの貨物を取り扱っている。これは、遠雄園區は台湾桃園国際空港に設置されている自由貿易港区を BOT 方式で運営しているため、貨物量が増加しているということがいえよう³。この園區で輸入されたものが

² 高雄国際空港、台北松山空港はそれぞれ 1 社独占で貨物倉庫を取扱われている。

³ 2013 年 3 月末に行政院が「自由経済モデル区」企画草案を公布した。このモデル区を自由貿易港区で実施することとし、政令で実施できる部分から開始した。しかし、特別法制定は 2015 年 1 月末現在も立法院で審議中であり、この原稿執筆時点でも法律の根拠を持ったものではない。

表1 台湾桃園国際空港における国際貨物の取り扱い状況(2013年)

	一般貨物		速達専門区		合計		(単位:トン) 積替え		貨物取扱量合計
	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	倉庫搬入	直接積替	
華儲	117,644	109,835	19,453	9,929	137,097	119,764	183,384		440,245
永儲	15,144	125,130	17,025	749	32,169	125,879	2,743		160,791
遠雄園區	80,395	144,668	36,323	21,255	116,718	165,923	1,339		283,980
榮儲	148,166	69,609	13,137	4,135	161,303	73,744	204,927		439,974
FedEx			14,006	28,893	14,006	28,893			42,899
UPS			5,263	16,623	5,263	16,623	2,740		24,626
各航空会社					0	0		163,814	163,814
合計	361,349	449,242	105,207	81,584	466,556	530,826	395,133	163,814	1,556,329

(出所)交通部民用航空局(2014)『民航統計年報』より作成。

加工されて輸出している形がとられていると考えられる。その結果が、遠雄園區では輸血量が輸入量より多いといえよう。また、積替え貨物についても、華儲、榮儲が多くの貨物を取り扱っている。これは、台湾桃園国際空港を拠点空港にしている中華航空とエバー航空の貨物の多くが積替え貨物としていったん台湾桃園国際空港に運ばれていると考えられる。

また、台湾では台湾桃園国際空港と高雄国際空港における輸入と輸出の相手先の品目別重量が掲載されている。また、その輸入と輸出がどの航空会社を使用しているかについても明らかにされている。たとえば、2013年における日本(沖縄はのぞく)から台湾桃園国際空港に輸送された輸入品の重量は6万7866トン、そのなかで上位3航空会社は中華航空が2万2351トン、全日本空輸(以下、全日空)が1万2829トン、香港のキャセイパシフィック航空が1万684トンとなっている。これら3航空会社で日本から台湾桃園国際空港に輸入された航空貨物の67.6%が輸送されていることになる。一方、日本への輸出は4万5738トンあり、輸送している上位3航空会社は中華航空の1万5903トン、エバー航空の1万4トン、全日空の9453トンであり、これら航空会社が占める割合は77.3%となっている。これをみると、エバー航空は日本への輸出貨物ではよく利用されているが、輸入貨物では必ずしも利用されていないことがわかる。この要因は、路線や運航スケジュールなどが考えられるが、今後検討が必要であろう。また、中華航空や全日空では輸入、輸出とも多くの貨物を取り扱っているが、輸入の方が輸出よりも取扱量が多く、片荷の状況であると言える。ただし、この数値は貨物専用機だけではなく、旅客機で運ばれた貨物量も含まれている。そのため、貨物専用機で片荷になっているかどうかは明らかにすることができない。

なお、台湾では2010年までは積替え貨物も詳細な統計が公表されていた。その内容は、航空貨物倉庫に一時保管として入った貨物がどこから台湾へ来たのか、そして保管されていた貨物が搬出されてどこへ輸送されるということが記載されていた統計であった。積替え貨物であるために、保管のみで通関をしていない。その結果、どのような製品を輸送しているかは理解できないが、台湾を起点としてどのような航空貨物物流が行われているか

を把握することは可能であった。しかし、近年では公開されていないため、積替え貨物における航空物流がどのように変化したかを明らかにすることはできない⁴。

第3節 航空貨物で輸送されたおもな品目

第1節と第2節では、輸入と輸出において品目別で相手先の取引量が公表されていることはすでに明らかにした。ただし、この品目の分類は国際的なルールに基づいたものではない。ただし、2011年からは交通部のウェブサイトで公表されている統計では、HSコードで分類された品目別で重量別の輸送量が明らかにされている。

表2 国際航空貨物の輸送上位10カ国・地域と輸送量(2013年)

	輸入 国・地域	輸送量	輸出 国・地域	輸送量	総計 国・地域	輸送量
1	中国大陸	81,689	中国大陸	101,169	中国大陸	182,858
2	アメリカ	54,808	アメリカ	67,923	アメリカ	122,731
3	日本	53,766	日本	46,329	日本	100,096
4	韓国	22,635	香港	46,246	香港	68,645
5	香港	22,398	ドイツ	16,556	韓国	38,188
6	ドイツ	15,374	韓国	15,554	ドイツ	31,929
7	タイ	9,040	シンガポール	14,969	シンガポール	23,405
8	シンガポール	8,436	イギリス	10,314	タイ	18,812
9	ノルウェー	7,603	ベトナム	10,108	イギリス	15,306
10	マレーシア	6,060	タイ	9,772	マレーシア	14,910
小計		281,809		338,940		616,880
全体		351,112		445,099		796,211

(注) 小計は上位10カ国・地域の合計。全体は他国も含めた総計。

(出所) 交通部統計処(2014b)『102年商品別貨品流量及運賃率調査報告(国際航空貨運)』

(<http://www.motc.gov.tw/ch/home.jsp?id=56&parentpath=0,6>)より筆者作成。

表2は2013年における国際航空貨物の輸送上位10カ国・地域を輸入、輸出および合計を示したものである。上位10カ国・地域における輸出入合計は79万6211トンであり、輸入より輸出の輸送量のほうが多いことがわかる。上位10カ国・地域を見ると、輸入、輸入とも7カ国・地域はアジアの国・地域である。このことからわかるように、台湾の航空貨物輸送は重量の面ではアジアを中心に展開しているということが出来る。また、中国、日本、香港、韓国、シンガポール、タイの6カ国・地域は輸入、輸出の両方で上位に輸送されている。しかしながら、日本と韓国をのぞいて、輸出目的の航空貨物輸送が輸入よりも多い。このことは東南アジアでは製品の優位性を保っている結果と考えてもよい。

⁴ 池上(2008)には、2000年から2007年までの積替え貨物の動きを明らかにしている。

表3 航空貨物の輸送上位10品目と取引上位3カ国・地域(2013年)

輸入

HSコード	商品名	輸送量	全体に占める割合	取引上位3カ国・地域					
				1位	2位	3位			
1	84 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	57,897	16.5	日本	45,413	アメリカ	10,516	中国大陸	10,024
2	85 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	55,018	15.7	中国大陸	26,987	日本	6,332	韓国	3,312
3	03 魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	24,272	6.9	ノルウェー	7,438	インドネシア	4,201	フィリピン	3,064
4	90 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	21,207	6.0	日本	7,490	アメリカ	3,502	中国大陸	2,883
5	08 食用の果実及びナット、かんきつ類の果皮並びにメロンの皮	14,515	4.1	アメリカ	10,794	チリ	1,021	日本	728
6	39 プラスチック及びその製品	12,455	3.5	日本	4,925	アメリカ	2,192	中国大陸	2,136
7	70 ガラス及びその製品	10,668	3.0	韓国	6,312	日本	2,556	中国大陸	614
8	38 各種の化学工業生産品	10,318	2.9	中国大陸	3,260	日本	2,402	アメリカ	1,466
9	61 み又はクロセ編みのものに限る。）	5,340	1.5	中国大陸	3,196	韓国	1,107	タイ	187
10	30 医療用品	4,929	1.4	ドイツ	864	アメリカ	572	イタリア	518
			61.7						

輸出

HSコード	商品名	輸送量	全体に占める割合	取引上位3カ国・地域					
				1位	2位	3位			
1	85 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	170,039	38.2	中国大陸	41,424	香港	25,813	アメリカ	23,988
2	84 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	50,883	11.4	アメリカ	12,497	中国大陸	6,100	日本	4,140
3	90 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	36,497	8.2	中国大陸	19,469	香港	4,953	アメリカ	3,104
4	39 プラスチック及びその製品	20,600	4.6	中国大陸	6,170	アメリカ	3,026	香港	2,251
5	73 鉄鋼製品	11,917	2.7	アメリカ	2,965	日本	2,948	中国大陸	1,345
6	60 メリヤス編物及びクロセ編物	11,055	2.5	ベトナム	2,028	中国大陸	1,182	インドネシア	1,178
7	70 ガラス及びその製品	10,956	2.5	中国大陸	6,245	日本	2,215	韓国	1,043
8	87 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	9,638	2.2	アメリカ	2,643	日本	890	イギリス	778
9	74 銅及びその製品	6,005	1.3	中国大陸	2,288	韓国	1,295	香港	561
10	06 生きている樹木その他の植物及びりん荳、根その他これらに類する物品並びに切花及び装飾用の葉	5,861	1.3	日本	3,272	韓国	474	オランダ	412
			74.9						

(出所)表2と同じ。

また、台湾では HS コードで分類された国際航空貨物を重量およびキロ当たりの平均運賃が記載されているだけでなく、上位 10 品目については取引相手先上位 3 カ国・地域の輸送量と平均運賃も記載されている。表 3 は HS コード別上位 10 品目の輸送量と取引先上位 3 カ国・地域を示したものである。まず輸入品についてみると、HS コードの 84 の機械用品とその部品、85 の電機・設備とその部品で輸入貨物全体の 30% を占め、3 位以下の品

目は 10%以下であって大きな割合を占めていない。上位 3 カ国・地域を見ると、HS コード 03, 08 の海鮮類と果実と 30 の医療用品をのぞいて、多くが日本、アメリカ、中国、韓国といった国から輸入していることがわかる。また、HS コード 84 の機械用品とその部品のように、輸送量全体の半分以上を 1 カ国だけで占めている場合もある。こうした品目については、どのような商品・製品が輸入されているのかを詳細に分析する必要があるが、現在公開されている資料からはこれ以上のことは明らかにできない。

一方、輸出をみると、上位 10 品目の順位は輸入とは違っているが、上位 2 品目は HS コードの 84 と 85 であり、これら 2 品目で輸出量のほぼ半分を占めている⁵。つまり、台湾における航空貨物の中心はこの 2 品目であるといつてよいであろう。それ以外の品目は全体に占める比率は 10%であり、いずれも輸出量としては大きな割合を占めていない。輸出先上位 3 カ国を見ると、HS コード 87 と 06 をのぞき、中国が上位 3 カ国に入っている場合が多い。5 品目では最大の輸出量となっている。このことは、台湾の航空貨物で輸出貨物として輸送される多くが中国大陸向けに輸送されているということであり、中台関係が航空貨物においても緊密になっていることを示しているといつてもよい。

なお、HS コード 39 のプラスチック製品類、70 のガラス製品類、90 の光学機器類が輸入、輸出とも航空貨物の取り扱い上位 10 品目に入っている。HS コード 84 と 85 と比較して、その輸送割合は小さいが、これらも台湾の航空貨物輸送を代表する貨物といつても差し支えないであろう。輸入および輸出の両方で上位 10 品目に入っているこれら 5 品目を見ると、84 は輸出量より輸入量の方が多く、それ以外は輸入量より輸出量の方が多い。このことは重量面では輸出優位を示しているかもしれないが、貿易金額の面ではどうであるかは不明確であることに注意が必要である。

さらに、台湾では国際貨物の輸出入におけるキロ当たり輸送費の高額上位 10 品目と低額上位 10 品目についても記載されている。表 4 は 2013 年における航空貨物における平均運賃の上位 10 品目と下位 10 品目を輸入と輸出に区別して示したものである。これを見ると、輸入運賃の方が輸出運賃よりも高いことがいえる。もっとも高い運賃ともっとも安い運賃をくらべても、輸入では 75 元、輸出では 74 元でほぼ大差はない。しかしながら、輸入の運賃のほうが輸出のものよりも高い。このことは輸入元から輸送する場合、おいて、もっとも高額な運賃は飲料類の 113 元、もっとも安いのが食用野菜類の 28 元であつて、その差は 75 元となっている。一方、輸出ではもっとも高いもので 91 元、もっとも安いのが

⁵ 本来の輸出品目 1 位は HS コード 27 の鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろうであり、重量としては 215 万トンあまりである。このコードに含まれるのは原油やガソリンなどの燃料などである。この航空機輸送の場合、台湾の空港で外国籍航空機がジェット燃料を給油した場合に、給油自体が台湾からの輸出となるために、輸出品目の 1 位になっているが、台湾側では HS コード 27 をのぞいて取り扱っている。

表4 国際航空貨物におけるキロ当たり平均運賃(2013年)

輸入			輸出		
高額順位	商品名	運賃	低額順位	商品名	運賃
1	飲料・酒・酢	113	1	食用野菜類	28
2	木・木製品, 木炭	93	2	メリヤス編物及びクロセ編物	37
3	穀物, 澱粉類	92	3	鋼鉄	37
4	くつ	92	4	雑貨	45
5	乳製品・卵	91	5	銅・銅製品	46
6	活きている動物	90	6	活きている樹木類	48
7	医薬品	86	7	プラスチック類	50
8	肉類	85	8	タンパク質状物質	51
9	ココア・ココア製品	80	9	人造繊維(綿)	52
10	電車の車両・部品	78	10	鋼鉄製品	53

輸出			輸入		
高額順位	商品名	運賃	低額順位	商品名	運賃
1	電車の車両・部品	91	1	錫・錫製品	17
2	有機化学品	87	2	ガラス類	24
3	活きている樹木類	84	3	銅・銅製品	29
4	家具類	80	4	メリヤス編物及びクロセ編物	32
5	油種子, 飼料	79	5	皮革類	35
6	木・木製品, 木炭	78	6	食用果実類	35
7	玩具・運動用品	74	7	無機化学品・貴金属	36
8	卑金属製工具類	74	8	人造繊維(絹)	39
9	雑貨類	71	9	光学類	40
10	楽器類	70	10	工業用紡織物	40

(出所)表2に同じ。

17元となっており、輸出貨物の方がより低額で輸送できるということができよう。品目ごとの輸送価格に大きな差が出ているのは、その品目の特性も大いに影響を及ぼしているであろうが、取引相手国・地域にもよっても差が出ていると考えられる。これらの特性と取引相手を検討することで、価格が決まる要因を見つけることは可能であるかもしれない。

こうした項目だけではなく、台湾では100トン以上の取り扱いがある国・地域のなかで、航空貨物の輸出入におけるキロ当たり平均運賃が高い上位10カ国地域、安い上位10カ国・地域も掲載されている。2013年におけるものを示したのが表5である。この表の輸入を見ると、南アフリカを筆頭にチリ、ポルトガルなどが入っていることがわかる。また、地域別に見ると、比較的ヨーロッパ地域に属する国が入っている。一方、平均輸送価格が安価な国はタイをはじめ、ミャンマー、香港などその多くがアジアに属する国・地域である。輸出についてみると、平均輸送価格が高価な国はイラン、ナイジェリア、モロッコをはじめ

表5 国・地域別平均輸送価格(100トン以上)

輸入					
高額順位	国・地域名	輸送価格	低額順位	国・地域名	輸送価格
1	南アフリカ	116	1	タイ	37
2	フェロー群島	100	2	ミャンマー	39
3	チリ	100	3	香港	41
4	ポルトガル	95	4	中国大陸	44
5	ルーマニア	92	5	マレーシア	45
6	モロッコ	90	6	モルディブ	45
7	イスラエル	78	7	シンガポール	46
8	オーストラリア	76	8	コスタリカ	47
9	ハンガリー	85	9	韓国	48
10	ポーランド	85	10	スリランカ	49

輸出					
高額順位	国・地域名	輸送価格	低額順位	国・地域名	輸送価格
1	イラン	125	1	タイ	31
2	ナイジェリア	121	2	中国大陸	33
3	モロッコ	120	3	香港	36
4	チュニジア	117	4	東ティモール	36
5	ペルー	116	5	マレーシア	36
6	ベネズエラ	114	6	ベトナム	38
7	南アフリカ	111	7	韓国	39
8	コロンビア	110	8	シンガポール	39
9	クウェート	109	9	アモイ	40
10	エジプト	108	10	インドネシア	42

(注)1キロ当たりの平均価格。

(出所)表2に同じ。

めとする中東やアフリカ地域、ラテンアメリカの国が上位10カ国に入っている。安い価格を見ると、タイ、中国、香港など輸入同様にアジア地域の国・地域が入っている。このことからわかるように、平均輸送価格が高い国は概して台湾から遠い国・地域に属している一方、安い国はアジア地域の国・地域が多いということがいえよう。地理的な条件によって、平均価格が違っているのである。その一方、平均輸送価格が安いからその国からの輸送量が多いとは限らない。ただし、輸送量が多いので、平均輸送価格が安くなる可能性はある。この点については、今後検討するべき課題であろう。

おわりに

本章では台湾の航空貨物の統計について検討した。台湾ではほかの国・地域に比べて、

航空貨物の重量別に関する統計は比較的公表されているとあってよいであろう。今回は 2013 年の統計を示したため、いわゆる「点」の分析であったと言える。より詳細に検討するためには、公開されている統計を横断的に分析して貨物全体の趨勢を検討すべきであろう。また、台湾桃園国際空港は積替え貨物の割合が高くなってきている。2010 年以降積替え貨物が発送元と輸送先についての統計は公表されていないが、公表されている範囲内での積替え貨物の変化についても検討する必要がある。また、台湾の国際航空貨物はアジアを中心に行われている。それ自体に変化はなかったかどうかについても、考える必要がある。これらを踏まえたうえで、台湾における航空貨物輸送の輸出入における変化、輸送している航空会社の動きなどについても明らかにしていかなければならない。

[参考文献]

<日本語文献>

池上寛 2008. 「増加する台湾の航空貨物——製造業の国際化・政府の役割・航空会社の戦略——」(佐藤幸人編『台湾の企業と産業』アジア経済研究所 135-170)
——2012. 「兩岸における航空貨物輸送」(『交流』No.861, 12 月)

<中国語文献>

交通部民用航空局編 2014. 『民用統計年報』台北：交通部民用航空局.
交通部統計處編 2014a. 『交通統計要覽』台北：交通部統計處.
——2014b. 『102 年商品別貨品流量及運費率調查報告〔國際水上及航空貨運部分〕』台北：交通部統計處.