

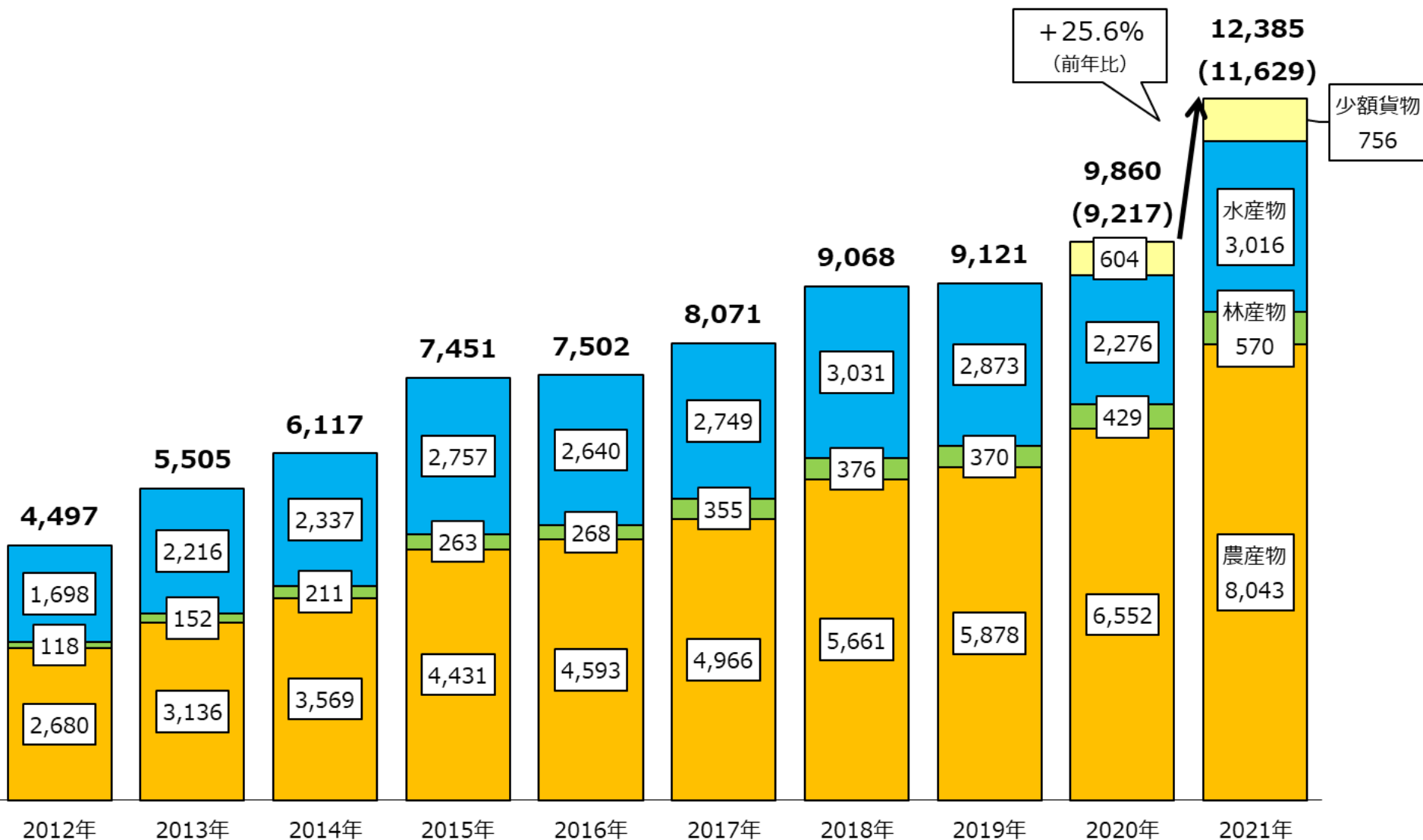
効率的な輸出物流の構築に向けて

農林水産省

大臣官房 新事業・食品産業部 食品流通課

農林水産物・食品 輸出額の推移

(単位：億円)



※財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

注：2020年の(9,217)は少額貨物及び木製家具を含まない数値
2021年の(11,629)は少額貨物を含まない数値

2021年1-12月 農林水産物・食品の輸出額

	金額	前年差	前年比
1-12月累計 (1-12月累計の少額貨物輸出額を含む)	1兆2,385億円	+2,525億円	+25.6%

	少額貨物	前年比
1-12月	756億円	+25.3%

全体の状況（1-12月）

- 世界的に新型コロナウイルスの蔓延が続く中、消費者ニーズの変化に対応した、小売店向けやE C販売等の新たな販路への販売が堅調だったこと、中国や米国等の経済活動が回復傾向に向かい、外食需要も回復してきたこと等で、多くの品目で輸出額が伸び、総額も伸びた。
- 日本政府が政府一体で進めてきた輸出拡大の取組（輸出証明書の円滑な発行、牛肉処理加工施設や水産加工施設等の整備、輸出先国との規制交渉の進展、見本市・商談会の開催、輸出先国でのプロモーションなど）も輸出を後押し。

2021年1-12月 農林水産物・食品の輸出額

品目別の状況（1-12月）

輸出額の増加が大きい主な品目

品目	増加額（増加率）	主な増加要因
ホタテ貝	+325億円（+104%）	中国、米国等の外食需要の回復や米国内の生産量減少の影響による単価上昇に加え、主産地の北海道での生産が順調で生産量が増加したこと等による数量増加
牛肉	+248億円（+86%）	米国等の外食需要が回復したことに加え、小売店向けやEC販売が好調
ウイスキー	+190億円（+70%）	世界的な知名度向上により、中国等向け単価の上昇や欧米向けに家庭内需要の増加
日本酒	+160億円（+66%）	小売店向けやEC販売の増加に加え、中国、米国等の外食需要の回復
真珠	+95億円（+125%）	新型コロナウイルスの影響で香港の展示会が中止されたことに代わり、直接取引が進行
青果物	+83億円（+28%）	春節時期が例年より遅く、りんご、いちご等の春節需要が2月上旬まで続いたことや、台湾におけるりんごの贈答用や家庭内需要が増加
ぶり	+74億円（+43%）	米国において、外食需要の回復により、冷凍ぶりフィレを中心に2020年落ち込んだ輸出需要が回復
ソース混合調味料	+70億円（+19%）	小売店向けやEC販売の増加に加え、アメリカ、EU向けを中心に外食需要が回復

輸出額の減少が大きい主な品目

品目	減少額（減少率）	主な減少要因
植木等	▲ 36億円（▲ 34%）	イヌマキの主要な輸出先である中国向けの輸出に必要な検疫条件設定について中国側の対応の遅れ
なまこ（調製）	▲ 26億円（▲ 14%）	香港における会食需要の減少により、高級食材である干しなまこの需要が減少
魚油	▲ 22億円（▲ 42%）	海上運賃の高騰の影響により、チリ向けを中心に輸出が減少
貝柱調製品	▲ 12億円（▲ 17%）	香港における会食需要が減少したこと、2020年は在庫を香港向けに多く輸出したことから、減少が大きい。
鶏肉	▲ 8億円（▲ 37%）	鳥インフルエンザ発生による輸出停止により、手羽、もみじの輸出が減少

国・地域別の状況（1-12月）

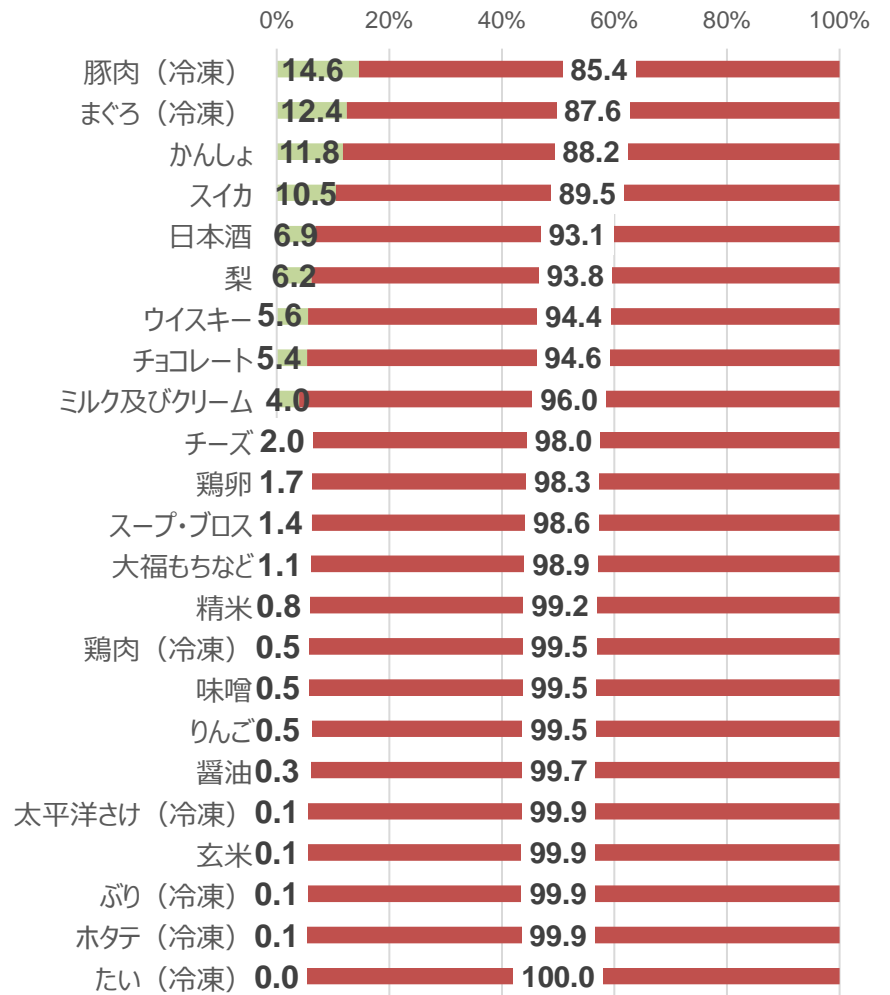
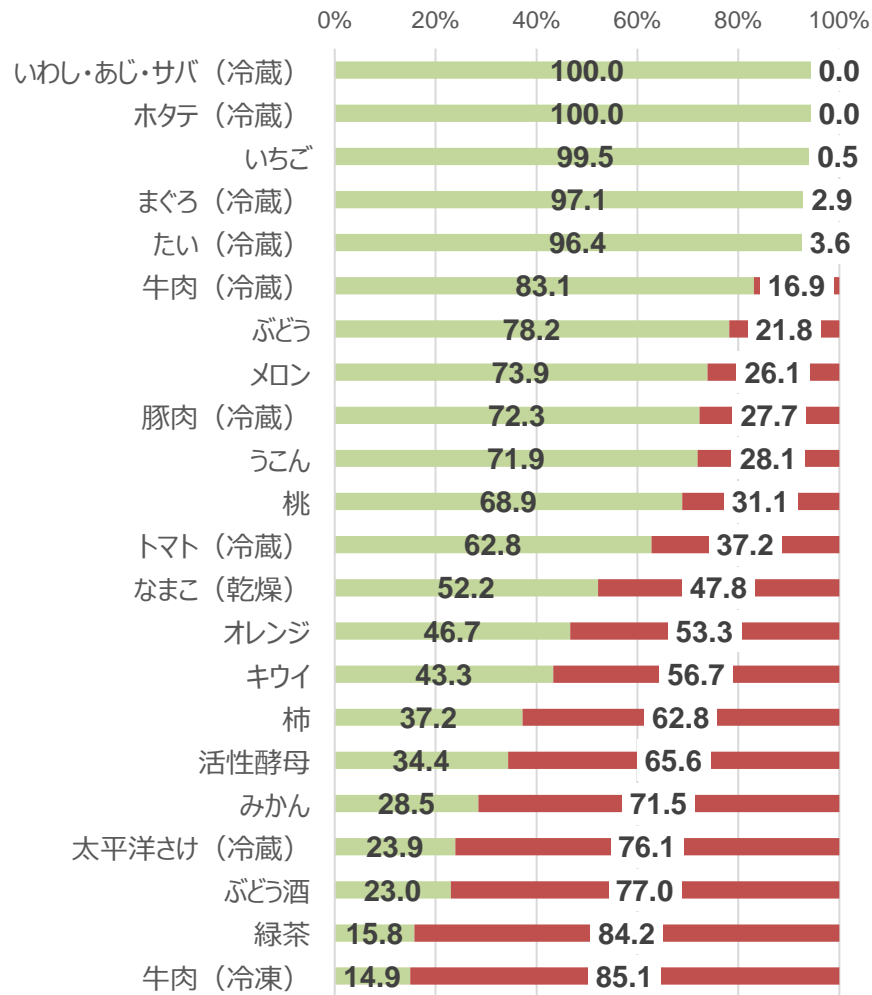
輸出額の増加が大きい主な国・地域

国・地域	増加額	主な増加品目
中国	+579億円	ホタテ貝、アルコール飲料、丸太
アメリカ	+491億円	アルコール飲料、ぶり、牛肉
台湾	+264億円	りんご、ホタテ貝、アルコール飲料

輸出額の減少が大きい主な国・地域

国・地域	減少額	主な増加品目
チリ	▲ 21億円	魚油
ロシア	▲ 7億円	アルコール飲料、インスタントコーヒー
米領サモア	▲ 3億円	かつお、まぐろ類

品目別の輸送形態

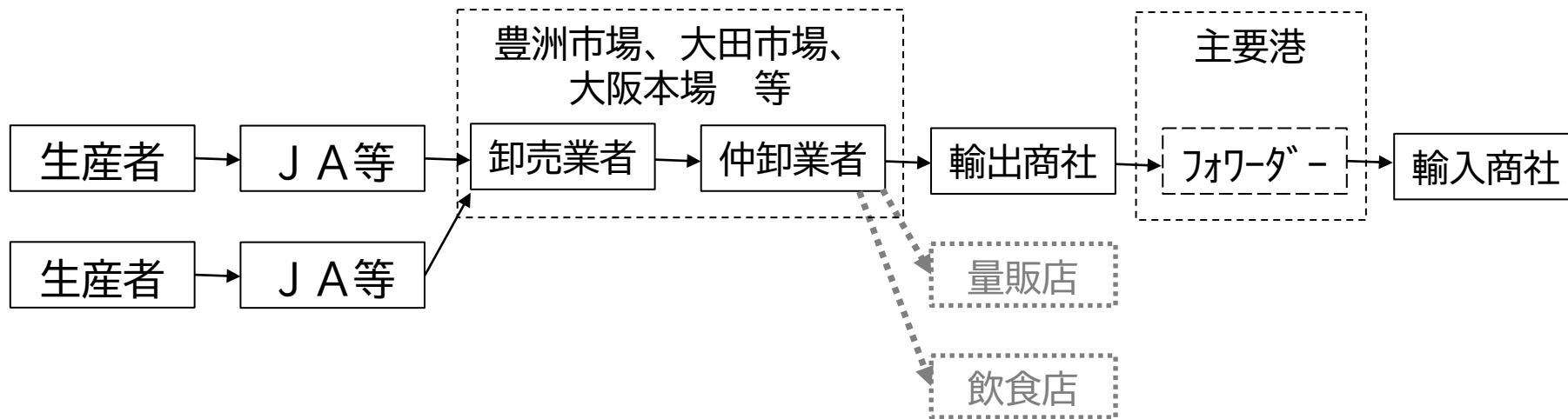


■ 航空 ■ 海上

出所:財務省貿易統計(2019・年額ベース)

輸出物流ルート 현황

一般的な輸出物流ルート



ロットがまとまるものの輸出物流ルート



効率的な輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項

項目	具体的内容
1. 最適な輸送ルートの確立	<ul style="list-style-type: none"> □ 地方の港湾・空港も活用して、輸出産地からの直行便、航路・空路の主要港への経路便など多様な輸送ルートの中から最適なものを選択 □ 中期的には競争力ある定期ルートを構築
2. 大ロット化・混載促進のための拠点確立	<ul style="list-style-type: none"> □ 大ロット化や温度等について同じ扱いができるものの混載 □ 物流拠点の整備の必要性・実現性の検討 <ul style="list-style-type: none"> • 輸出産地が集中している地域 • 輸出産地と輸出環境・体制が整備されている港湾・空港へのアクセスのよい地域 • 航路・空路が充実し、輸出貨物が集中している地域
3. 輸出産地、物流事業者、行政などが参加するネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> □ 輸出産地の連携を含む地域単位又は港湾、空港、卸売市場など物流拠点単位でのネットワークの形成 □ 生産・出荷・物流に関する情報を可視化するプラットフォームなどの形成
4. 物流拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> □ コールドチェーン確保のため、保税蔵置場を含む港湾・空港の施設・機器整備、IT化 □ 輸出産地、拠点港湾・空港周辺に物流施設・機器の整備 □ EU-HACCP対応等

効率的な輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項（つづき）

項目	具体的内容
5. 鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化、標準化	<ul style="list-style-type: none">□ 品目ごとに適切な温度管理、生産出荷の方法、消費期限の取扱いを設定□ 国際的な標準を踏まえた、パレット化に適した外装サイズ、コード等の規格化・標準化□ 規格の簡素化も含めた輸出向けの規格の制定やブランディング
6. 検疫等の行政手続上の環境整備	<ul style="list-style-type: none">□ 港湾・空港やその周辺の物流拠点に必要な手続を簡便に行える環境整備
7. 包装資材・保管技術の開発・実装	<ul style="list-style-type: none">□ 輸送・保管に関する技術開発□ 技術を活用した取組の国際的な標準化も視野に入れた規格化・標準化

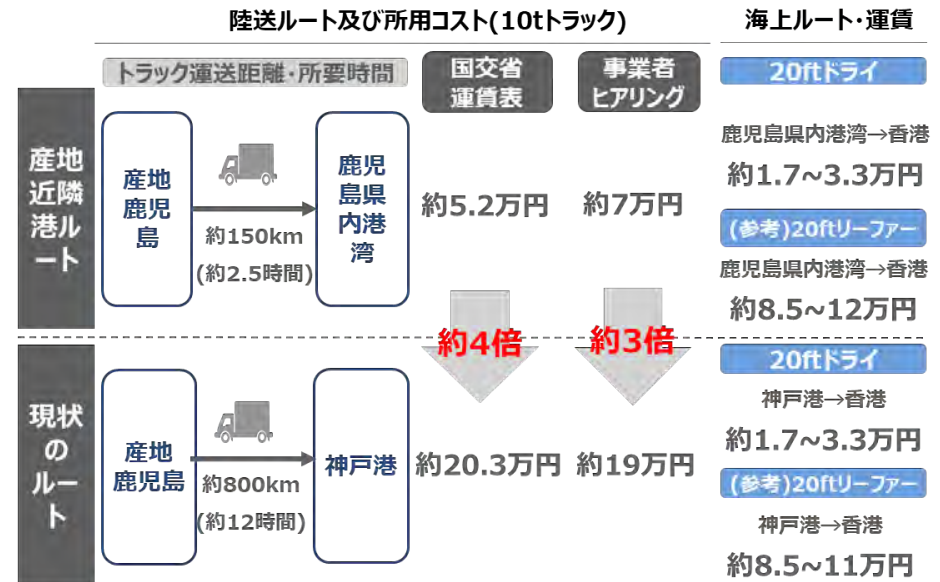
1. 最適な輸送ルート確立

現状の課題

- 輸出産地が集中する北海道・九州等からの輸出の多くが、京浜・阪神の港湾・空港への陸上輸送を經由。
- 産地から京浜・阪神への横持費用は20万円以上、産地近隣港への輸送と比較して3～4倍となることがある。リードタイムも長くなる。
- 2024年のドライバーへの時間外労働時間の上限規制適用以降は、陸上輸送により多くの時間・コストが必要になる。

産地 (品目)	距離	輸出港	運賃	産地 (品目)	距離	輸出港	運賃
北海道 旭川市 (牛乳)	1300km	東京港	32.3万円	鹿児島県 大隅地域 (かんしょ)	900km	神戸港	22.7万円
山形県 (りんご・もも・ぶどう)	400km	横浜港	10.9万円	鹿児島県 志布志市 (豚肉)	880km	神戸港	21.6万円
長野県 (ぶどう・りんご・いちご)	260km	横浜港	7.9万円	宮崎県 串間市 (ぶり)	900km	神戸港	22.7万円
青森県 青森市 (ホタテ)	700km	東京港	17.8万円	愛媛県 愛南町 (たい)	420km	神戸港	11.5万円

※運賃は国交省「トラック運送業に係る標準的な運賃」の大型車10トンクラス(2021年4月時点)より概算

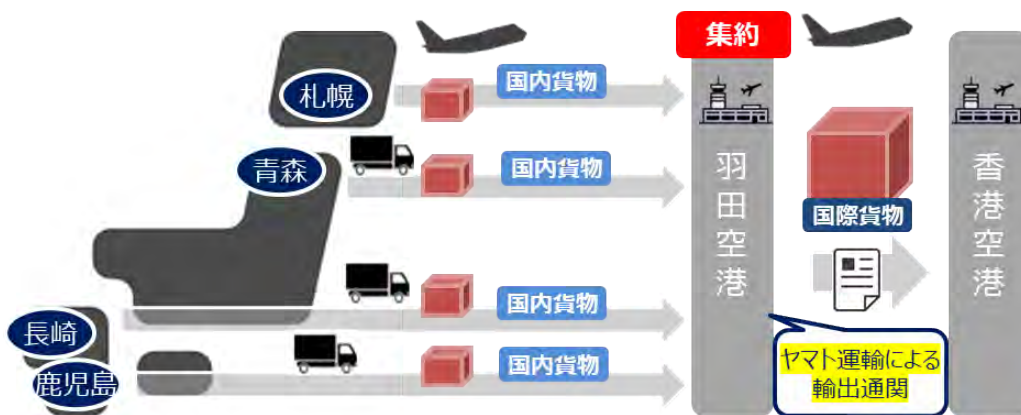


地方空港発 Air to Air①



これまでの通関/BL発券

地方からトラック輸送または航空輸送された生鮮品を東京などで集約し1つの貨物として通関および国際航空貨物運送状の発券



地方空港での通関/BL発券

地場の通関業者様または東京から遠隔でヤマト運輸による地方通関を実施。国際航空貨物運送状も各地方空港ごとに発券



出典；令和2年度輸出物流構築緊急対策事業報告

地方空港発 Air to Air②



タイ

今回検証ケース

豊洲などを経由 (大ロット)	豊洲などを経由 (小ロット)	羽田/成田通関	地方通関
N日 各地で水揚げ	N日 各地で水揚げ	N日 各地で水揚げ	N日 各地で水揚げ
N+1日 04:00~ 地方卸売市場など	N+1日 04:00~ 地方卸売市場など	N+1日 04:00~ 地方卸売市場など	04:00~ 地方卸売市場など
N+2日 04:00~ 中央卸売市場	N+2日 04:00~ 中央卸売市場	N+2日 ・10:00~羽田空港 ・15:00~輸出通関	・13:00~輸出通関 ・15:00~羽田空港へ
14:00~ ・貨物搬入 ・輸出通関	N+3日 14:00~ ・貨物搬入 ・輸出通関	N+3日 ・00:35 羽田発 ・05:00 バンコク着 JL033便	N+1日 ・00:35 羽田発 ・05:00 バンコク着 JL033便
N+3日 ・00:35 羽田発 ・05:00 バンコク着 JL033便	N+4日 ・00:35 羽田発 ・05:00 バンコク着 JL033便	09:00~ レストラン・店舗 配達	09:00~ レストラン・店舗 配達
9:00~ レストラン・店舗 配達	09:00~ レストラン・店舗 配達		

小ロットの豊洲など経由と比較して**3日**削減可能

2. 大ロット化・混載促進のための拠点確立

現状の課題

- 小ロット・多品目の輸出が行われているため、単独事業者で40ftコンテナを満載できる品目は少ない
- 貨物量が少ない、又は季節変動があるなど不安定な地域からは直行便運行できない

		リーファー運賃/m ³	満載	混載 (5m ³ の場合)
大ロット	40フィート コンテナ満載	約2,500円	約17万円/本 *67m ³ 積載可	-
中ロット	20フィート コンテナ満載	約4,200円	約12万円/本 *28m ³ 積載可	-
小ロット	20フィート 小口混載	約16,000円	-	約8万円 *5m ³ 積載する場合

約1.7倍 (大ロット vs 中ロット)

約3.8倍 (中ロット vs 小ロット)

20ftコンテナ満載時の店舗数シミュレーション Opex

売場の規模が小さいほど、海上輸送を満載にするための必要店舗数がより多くなる。品目別適正温度で輸送するには、更に店舗数が必要となる

業態	ドラッグストア	小型SM	通常SM
青果物 棚構成	冷ケース 1本 常温棚 1本 平置き ゼロ	冷ケース 2本 常温棚 3本 平置き ゼロ	冷ケース 10本 常温棚 5本 平置き 14本
物量	箱出荷 ゼロ バラ出荷 5オリコン	箱出荷 3箱 バラ出荷 11オリコン	箱出荷 100箱 バラ出荷 3オリコン
頻度	納品頻度 3回/週	納品頻度 7回/週	納品頻度 7回/週
売方	現地SM日本産コーナー	日本食売場	日系SM日本産売場
20Ft 満載	74店舗x3回/週	43店舗 x 7回/週	6店舗 x 7回/週

温度帯別にすると1店舗あたりの物量はさらに減少し、さらに店舗が必要
→ 青果物と他品目の混載の必要性

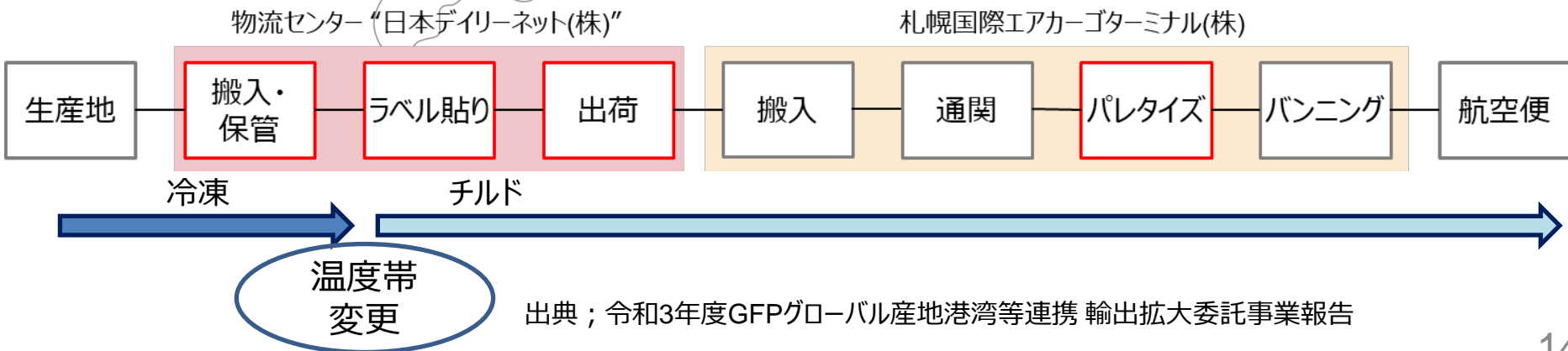
出典；令和2年度輸出物流構築緊急対策事業報告

チルド品の混載トライアル

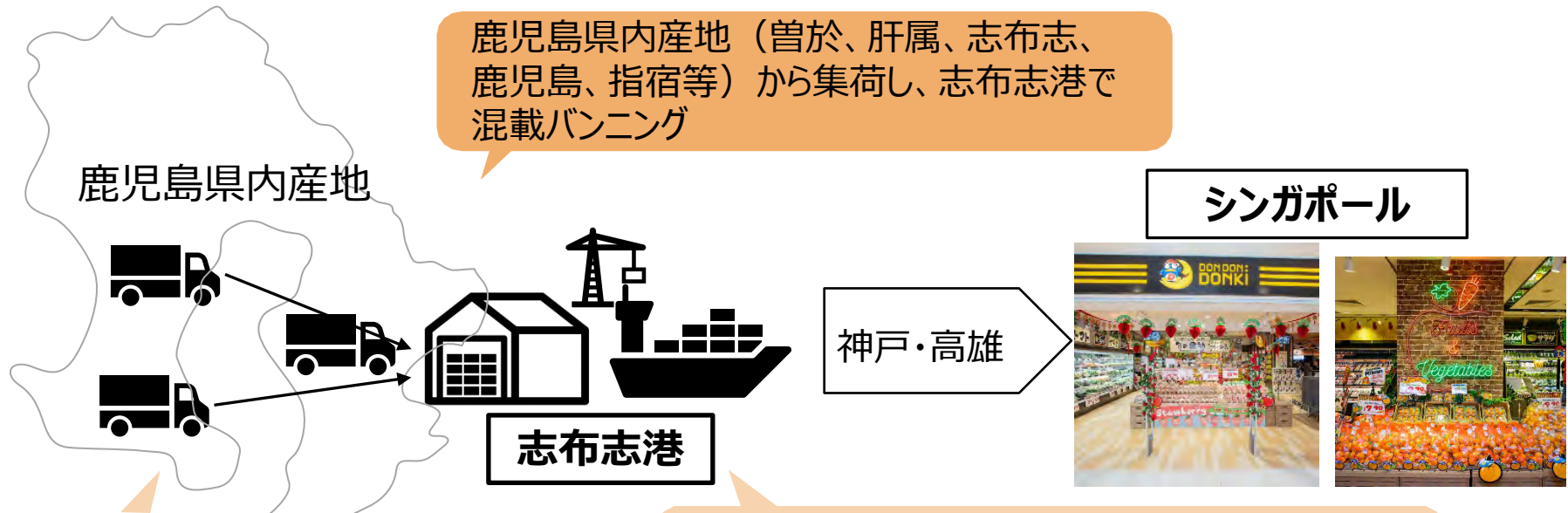


- ハム・ソーセージ類
- ヨーグルト、チーズ、バター
- いちご
- 鮭とば、ほっけ開き等

道内産地・工場（八雲、苫小牧、稚内等）から集荷し、札幌市内のセンターで温度帯変更、ラベリング、混載、新千歳空港で通関・パレタイズ・バンニング



出典；令和3年度GFPグローバル産地港湾等連携 輸出拡大委託事業報告



- キャベツ（県産品輸出実績あり）
 - 大根（県産品輸出実績あり）
 - メロン（県産品輸出実績あり）
 - ブロッコリー
 - ほうれん草、小松菜、青梗菜、ケール
 - 葉ねぎ
 - 桜島こみかん
- 等



東洋埠頭・志布志冷蔵庫

出典；令和3年度GFPグローバル産地港湾等連携 輸出拡大委託事業報告，株式会社PPIHホームページ