

九州における農林水産物・食品等の効率的な輸出物流の
構築に向けた事業者等の意向把握及び最適な輸送ルート・
混載方法等についての検討事業委託業務
報告書(概要版)

令和8年3月6日

公益財団法人 流通経済研究所

〒102-0074 東京都千代田区九段南4-8-21 山脇ビル10階

Tel : 03-5213-4531(代) Fax : 03-5276-5457

今回の調査の目的及び事業の概要

今回の調査の目的

- 農林水産物・食品の輸出の拡大を図るためには、国内の主要な輸出拠点となっている空港や港への最適な輸送ルートの確立や大口ロット化・混載の促進、産地・事業者等のネットワークの構築等が重要である。
- 一方で、小規模に出荷されている品目の場合、生産地から輸出拠点空港等までの輸送手段の確保、小ロットによる輸送コスト高などが制約となって、輸出ができない事業者がいる可能性があることが指摘されている。
- このため、九州の農林水産物・食品等の輸出・物流に関する関係事業者の具体的な現状やニーズ、課題などを幅広く把握して、物流の改善によって輸出が拡大する可能性とともに、輸出拠点空港等への最適な輸送ルート確立について検討する。

事業の概要

- 事業実施期間：令和7年7月10日～令和8年3月6日
- 本事業においては、次の（1）から（4）までに掲げる内容を実施することとする。
 - （1）アンケート調査
 - （2）有識者会議の開催等
 - （3）国内物流実証試験の実施及び分析
 - （4）調査報告書の取りまとめ等

九州の農林水産物・食品の輸出の概要

九州から輸出を牽引している主要品目には、以下の4つの傾向が見られる。

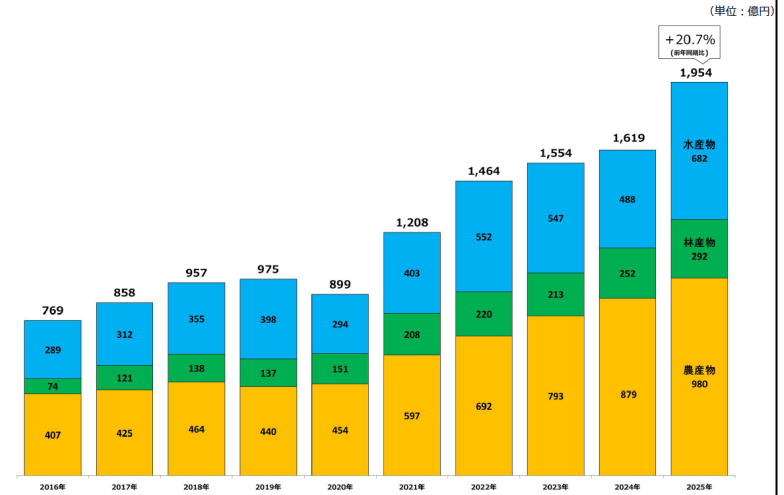
- 高付加価値品（牛肉・いちご）：牛肉は博多港（105億円）と福岡空港（88億円）の双方で主力。特に空港経由は単価が極めて高く、富裕層向け需要の伸びを反映している。いちご（福岡空港：14億円）もアジア圏の需要で堅調。
- 水産物（ぶり）：ぶりは博多港（147億円）と福岡空港（24億円）の主要品目。韓国やタイなどのアジア市場を確保している。
- 加工食品・飲料（アルコール飲料）：アルコール飲料は博多港（180億円）で品目別1位。台湾や中国向けに大量輸出されており、九州輸出の大きな柱となっている。
- 素材（丸太）：丸太は志布志港（64億円）の輸出額の半分以上を占める。中国向けを中心とした物量の伸びが、全体の輸出数量（30万トン）の底上げに寄与している。

輸出構造の分析（単価と効率）

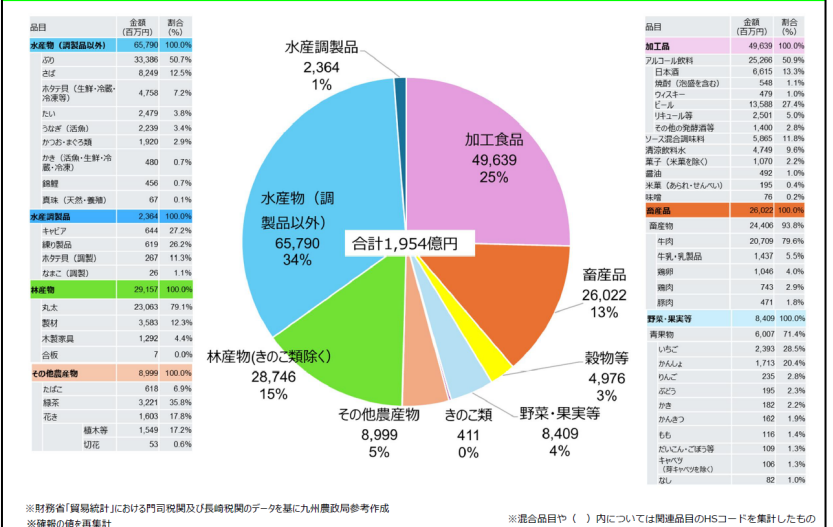
- 福岡空港の戦略的価値：1トンあたりの金額が約340万円と高く、効率的な輸出（高単価）を実現。
- 博多港の総合力：アルコール、ぶり、牛肉、ホタテ（56億円）など、多角的な品目構成が強み。
- 地方港の専門化：志布志港や細島港は丸太、川内港は化学品（くえん酸）、三角港は「たい」など、特定の地場産品に特化した輸出ルートが確立されつつあると考えられる。

さらに輸出を増やしていくには全体の底上げが必要と考えられ、既存の輸出を増やすほか、小規模など、これまで輸出をできなかった生産者・食品製造事業者も輸出につなげていく必要があるのではないか。

参考値 九州の港等からの農林水産物・食品 輸出額の推移



参考値 九州の港等からの農林水産物・食品輸出の内訳（2025年）



アンケート調査結果まとめ

アンケート調査概要：

調査期間：2025年10月10日～11月14日（督促込み）

対象：九州管内の生産者、食品製造事業者、物流事業者、輸出商社

回収数：生産者152、食品製造103、物流137（有効対象）、輸出商社24※輸出商社はnが少ないため参考値

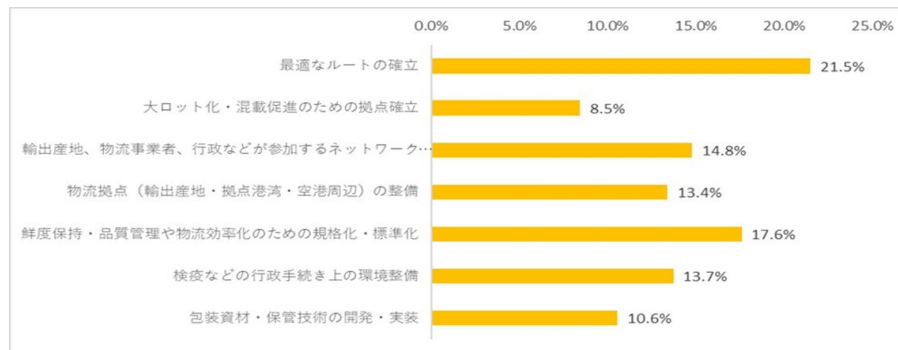
生産者では、物流2024年問題に伴う競争条件悪化への懸念が大きく、**輸出にあたってはルート確立の他、温湿度管理や鮮度・品質維持を重視**。輸出しない理由としても、品質維持の難しさ、リスク、価格不成立、販路不足が挙げられた。

食品製造事業者では、**輸出物流に取り組むべき事項は最適な輸送ルートの確立となっており、産地・物流事業者・行政のネットワークが必要とする一方**、輸出しない理由・輸出上の課題としては、価格が合わないことや物流費の高さが中心である。

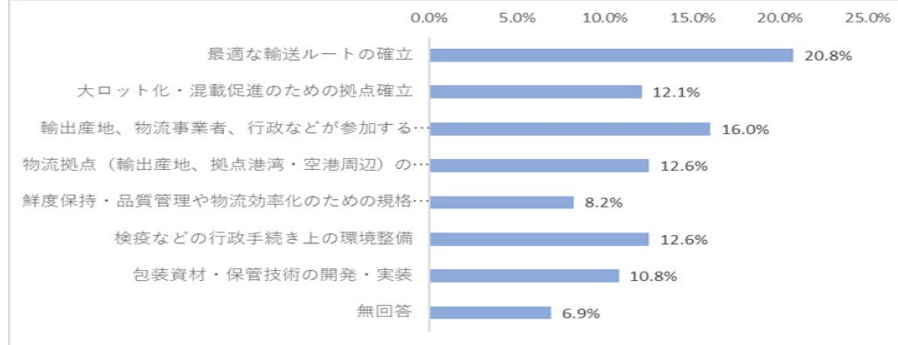
物流事業者・輸出商社では、農林水産物・食品輸送への積極姿勢は限定的であり、**輸出物流の構築には、規制対応、荷量確保、最適ルートの確立、到着時間も含めた持続可能な仕組み化が必要**である。

九州発輸出物流の課題は、単なる輸送手段の不足ではなく、品質維持、採算確保、荷量集約とルート設計を一体で解決する必要がある点にある。

生産者：効率的な輸出物流の構築に向けて重要だと思うこと（複数回答、n=284）



食品製造事業者：効率的な輸出物流に向けた取り組むべき事項（複数回答、n=231）



輸出商社：輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項（n=46, 複数回答可）



有識者会議に参加した有識者について

	業種	事業者名	構成員
1	生産者	サプライジングファーマーズ株式会社	代表取締役 木山 勇志
2	生産者団体	JAみやざき	農業戦略部 総販戦略課長 岩切 香苗
3	生産者団体	熊本大同青果株式会社	常務取締役 永田 健二
4	生産者団体	JA鹿児島経済連	営業開発課 営業推進係長 舛井 拓朗
5	食品製造	ニビシ醤油株式会社	海外事業部 海外事業課 立石 庄司
6	食品製造	マルキン食品株式会社	グローバル事業部 海外営業マネージャー 本田 幸治
7	食品製造	鹿児島製茶株式会社	錦江流通センター センター長 富山 友貴
8	物流事業者	株式会社福岡ソノリク	鹿児島支社 産地開発部 部長 山脇 孝之
9	物流事業者	全日本ライン株式会社	取締役副社長 阿部 篤志
10	物流事業者	西日本鉄道株式会社	国際物流事業本部 海運営業部 海運企画販売課 課長 伊藤 哲朗
11	物流事業者	博多港ふ頭株式会社	代表取締役社長 駒田 浩良
12	物流事業者	フレッシュエアー株式会社	代表取締役 大津 勝也
13	輸出商社	鹿児島くみあい食品株式会社	総合営業部 企画営業課 猪谷 秀作
14	輸出商社	弓場貿易株式会社	代表取締役社長 弓場 秋信
15	輸出商社	株式会社トキオ福岡	代表取締役 中尾 茂
16	学識経験者	国立大学法人九州大学	大学院農学研究院 環境農学部門 生産環境科学講座 農産食料流通工学研究 室 田中 史彦
17	学識経験者	公益財団法人流通経済研究所	理事長 加藤 弘貴

有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

第1回～第4回有識者会議での意見を、現状の課題と今後の対応方向に整理すると以下の通り。

現状の課題

九州の物流構造と地理的優位性の未活用

- ・ 関東・関西経由の商流が根強く、九州発の優位性が十分活かされていない。
- ・ 港・空港までのリードタイムや直行便の不足により、生鮮品では不利な場合がある。
- ・ 博多港・福岡空港は拠点として有望だが、活用は限定。

小ロット・多品種輸送の収益性の低さ

- ・ 少量出荷では物流コストが割高となり、利益を圧迫する。
- ・ 品目ごとに最適輸送方法が異なり、一律の仕組みでは対応しにくい。
- ・ 販売支援と物流改善を一体で進める必要がある。

共同配送・混載の実装上の難しさ

- ・ 小口貨物の集約には有効。
- ・ 一方で、集荷主体や納品スケジュール調整など運用面のハードルが大きい。

今後の方向性

① 品目特性に応じた輸送設計

- ・ 温度帯管理、混載条件、輸送日数を踏まえた輸送方法の最適化。
- ・ 品質維持が可能な品目の選定と重点化。
- ・ リードタイムに応じた現実的な輸送ルート設計。

② 広域連携によるロット集約

- ・ 南九州など地域連携による集荷・混載の可能性を検討。
- ・ 共同配送を成立させる運営主体や調整機能の明確化。
- ・ 持続可能な輸出拠点までのルートを仕組み化。

③ 産業全体を見据えた体制整備

- ・ 生産者利益につながる物流改善を重視。
- ・ 物流事業者が参入しやすい条件整備が必要。
- ・ 既存事業者との調和を図りつつ、公的支援で全体最適を目指す。

まとめ

九州はアジアに近い地理的優位性を有する一方、既存商流・物流構造、小ロット輸送、品質管理面の制約により、その強みを十分に活かしてきれていない。今後は、品目特性を踏まえた輸送設計と、共同配送を含む**持続可能な物流体制の構築が重要**である。

実証試験のまとめ

国内物流実証試験の実施：アンケート結果を踏まえ、実証試験参加可能な回答者について、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県の各県主要な産地から他県の産地を經由して博多港・福岡空港までの物流の実証試験を実施することを検討。

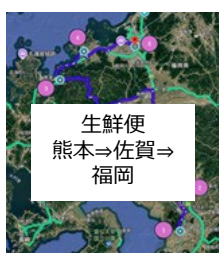
実証試験は生鮮便と加工品を熊本や鹿児島から福岡空港までミルクランで集荷するルート2案を考案したが、参加事業者の出荷タイミング、事前情報のミスマッチ、共同配送のメリット不足及び商社による制約があったため、当初予定していた常温ルート、冷蔵ルートでの実施はできなかった。

その後、関係者に依頼して別日に鹿児島、熊本の青果と加工食品で共同配送をサンプルで実施することができた。（2月28日に鹿児島でさつまいも、熊本でトマト、醤油を積んで博多港までの共同配送を実施。）※青果と加工食品の共同配送の可否と鹿児島、熊本経由した輸出港となる博多港までの共同配送の実施可否と今後の社会実装の可能性を見ることを目的として実施した。

できなかった実証試験



加工品便を考案。発注タイミングが合わず、実施できず。



生鮮便を考案。着時間が合わず、また商社からのNGもあり実施できず。

実施した実証試験



鹿児島⇒熊本⇒博多港という共同配送ルートを構築。サンプルでさつまいも、トマト、醤油を積んで課題を調査。

実証試験から明らかになったこと

九州輸出港（博多港・福岡空港）までの共同配送を可能にするための留意事項

①**荷主のメリット**: アンケート結果でも物流コストが高いことは最も大きな課題と認識しており、このコストが下がるメリットがないとそこまでの意欲は沸かない。

②**手間がかかる**: メリットがあまりないにもかかわらず、情報を開示したり譲歩を強要されるなど手間だけがかかるイメージ。

③**コストメリットがない**: 東京や関西など長距離輸送であれば、積載率の高さが価格に跳ね返るが、そこまでの距離がないことから、共同配送を実施してまでのコストメリットが効きにくい。

「九州管内」の共同配送について物流会社に関心をもってもらうための留意事項
物流会社が「手間だけでメリットがない」というのには、以下の理由がある。

①**リードタイムの悪化**: 2~3箇所寄る（ミルクラン）だけで、荷役時間や渋滞により、福岡（博多港・空港）の締切時間に間に合わなくなるリスクが増大。

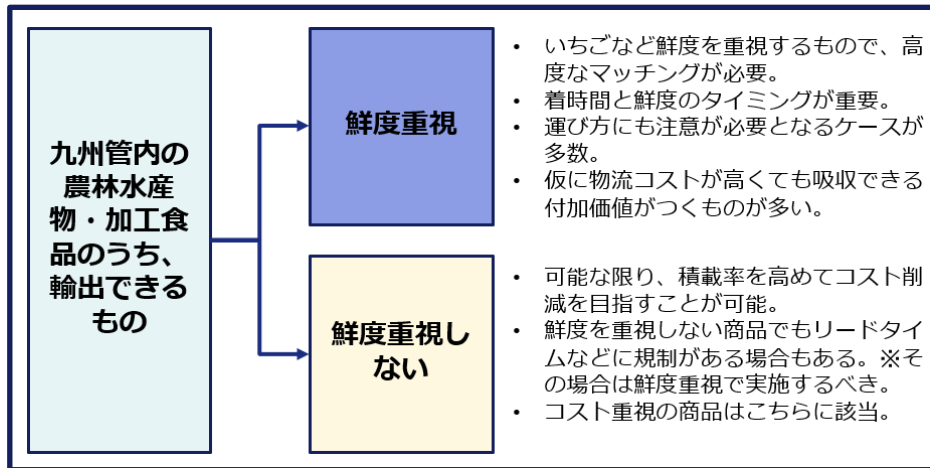
②**コスト構造の逆転**: 4トン車を数時間拘束して数カ所回る人件費と燃料費が、混載で得られる運賃メリットを上回ってしまう「非効率」が発生。帰りは空でも早く帰った方がいい場合もある距離感。

③**2024年問題の直撃**: 寄り道が増えることでドライバーの拘束時間が伸びる可能性が高まる。

まとめ: 輸送についての検討

- 今回の調査より、輸出する荷物について、輸送について2段階で検討する必要がある。
- まずは第1段階として鮮度重視かどうか、第2段階として手法の種類においてどれが適切かを検討する必要がある。

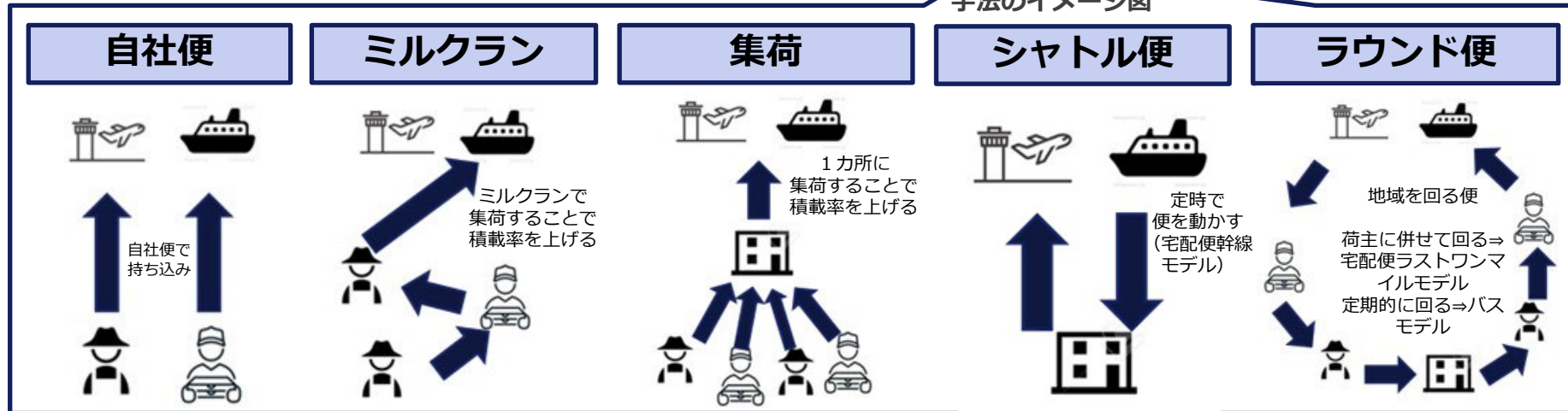
第1段階



第2段階

手法の種類	説明
自社便	<ul style="list-style-type: none"> 生産者または食品加工事業者が自ら持ち込む場合。 共同配送になりえないが、手法の種類として記載。
ミルクラン	<ul style="list-style-type: none"> 生産者同士が経由をしながら、目的地まで行く。 生産者発で実施しているケースは少なく、物流会社側で実施しているケースが多い。
集荷	<ul style="list-style-type: none"> 既に多くの量を取り扱う事業者がまとめて出荷する。 例：熊本大同青果、JAみやざき、鹿児島経済連など。
シャトル便	<ul style="list-style-type: none"> 宅配便の幹線輸送モデル。 荷物があってもなくても、定期的にシャトル便を走らせる。物流会社は荷量がないと利益がでない。
ラウンド便	<ul style="list-style-type: none"> 宅配便のラストワンマイル輸送モデルが基本。 周遊する便であり、その時の最適ルートで回るのか（宅配便モデル）または定期的に回るのか（バスモデル）。

手法のイメージ図



まとめ: 輸送についての検討

手段別のメリット・デメリットを明らかにした上で、共同配送を実施するために第1段階で分けた鮮度重視有無に合わせた各手法別において、共同配送がしやすいと考えられる手段はオレンジ色の部分。

手法	メリット	デメリット	鮮度重視	鮮度重視しない
自社便	<ul style="list-style-type: none"> タイミングなど、着時間に間に合えばいつ出荷してもよい（他社に合わせる必要がない）。 少量でも運べる。 広告効果がある場合もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 自社の社員を使うことが多く、コスト高の場合もある（コスト固定化）。 人員不足の折、非効率。 トラック新法との兼ね合い（自社便での共同配送は不可）。 	—	—
ミルクラン	<ul style="list-style-type: none"> 積載率が高まれば、コストが下がる可能性がある。 生産者や加工食品事業者が拠点まで運ぶ必要がなく、負担軽減。 	<ul style="list-style-type: none"> タイミングを合わせる必要がある。 運び方が合わないと品質劣化に繋がる可能性がある。 リードタイムが長くかかる可能性が高い。 荷主側で料金の分配でもめる場合がある。 経由地が多いとコスト高の場合もある。 調整コストがかかる。 	<ul style="list-style-type: none"> 品目による 	<ul style="list-style-type: none"> 実施しやすい
集荷	<ul style="list-style-type: none"> コストを抑えることが可能。 リードタイムがそこまでかからない可能性がある。 トラック台数を減らすことに繋がり、CO2削減効果に寄与できる。 定期的に便を走らせていけば、帰り荷のマッチングも可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 集荷機能を担う人・組織が必要。（ないとできない） 取りまとめ役の場合、配車（分荷）のコントロールが必要で、コストがかかる。 積み替えの荷役が発生し、コストとリスクに関係する。 拠点まで生産者や加工食品事業者が持ち込むことが負担になる可能性がある。 関係者以外の取扱いが難しい場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 実際に行われている 	<ul style="list-style-type: none"> 実施しやすい
シャトル便	<ul style="list-style-type: none"> 定時で走るため、便が必ずある（輸送力の確保）。 便に併せられれば、コストが下がる可能性が高い。 ドライバーの熟練度も上がる可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 物量変動に弱い可能性がある。（生産物の場合、物量が跳ねる場合があり、その対応が難しい）。 荷量が少ない日でも運行コストが固定で発生し、積載率が常時低いと赤字になり、便が存続できない。 帰り荷の積載率も高くないと、維持できない可能性が高い。 	<ul style="list-style-type: none"> 便が定期的であれば実施しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 実施しやすい
フウンド便	<ul style="list-style-type: none"> 立地的に運びにくいところにも便ができる可能性がある。 車両が空で走る距離を最小限に抑えることが可能になる。 利用者が多く、荷量があれば、輸送コストが下がる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 荷量が多くないと持続可能な物流にならない（赤字）。 リードタイムは多くかかる。 仮に、九州管内の大分、宮崎、鹿児島、熊本、佐賀、福岡で周遊するとなると、鹿児島⇒福岡の物流費の3倍はかかる可能性がある（1日で運べるものが3日かかるため）。 リードタイムが長いと、品質の劣化に繋がる可能性が高まる。 積み込み、積み下ろしが多くなるため、荷物へのリスクが高まるのに加え、ドライバーへの負担が増加する。 	ラウンド便宅配モデル	
			<ul style="list-style-type: none"> 場所による 	<ul style="list-style-type: none"> 実施しやすい
			ラウンド便バスモデル	
			<ul style="list-style-type: none"> リードタイムがかかるため、合わない 	<ul style="list-style-type: none"> 実施しやすい

総まとめ

- 共同配送を実施するためには、いつ出荷しているか、行先が博多港か福岡空港、またはこういう便があるというような情報を共有・開示することが、何よりも重要。
- その上で、条件（温度帯等）を揃える必要がある。
- 条件を揃える際に、共同配送参加事業者の条件をどこまで譲歩できるかが重要となる。
- 条件の譲歩となると、共同配送に参加する場合のメリットがないと、譲歩に繋がらない。
- 情報が共有され、条件が譲歩してでも合致した場合は、共同配送が可能となるため、実施していくべきことを詰めていく必要がある。

共同配送を実施していくためには

情報共有・開示
(情報が共有されないと共同配送は組めない)

**共同配送に向けて
必要な条件**

- 温度帯
- 集荷・着時間のタイミングが合う
- 荷量（超えない範囲）
- 荷姿（大きな違いが無ければOK）

譲歩を含めて
条件を
合わせていく

**共同配送に向けて
実施すべきこと**

- ルート・トラックの確保
- 費用負担の計算方法
- 責任分解点の明確化
- 発注オーダーの期限の共有

総まとめ

- 九州において福岡まで運ぶとした場合に想定される具体的なルートとしては以下のものが想定される。
 - 1 鹿児島→熊本→福岡
 - 2 宮崎→熊本→福岡
 - 3 宮崎→大分→福岡
 - 4 長崎→佐賀→福岡
 - 5 大分→福岡
- 上記のうち、3の宮崎⇒大分⇒福岡のルートはほぼ活用されていない。（運行時間がかかりすぎるため）
- 鹿児島や宮崎からは内航船の活用も検討できるのではないか。
- 福岡ソノリクが実施している九州内の集荷便については、市場が関係する便で必ず物量があることが前提で実施されている。なお、いくつかの路線で実施しているが、すべての路線で黒字ではないとのこと。（福岡ソノリクの事業規模だからできる可能性がある）
- 九州からの輸出を増やす場合には、九州内で一定のロットを揃える必要があること、また、輸出商社など輸出をとりまとめる者が九州から輸出するように誘導すること、これらにおいては既存の相手国までの輸出ルートも参考にする、さらに長期的には九州から直接、輸出できるように必要な便を用意することが必要となる。

総まとめ

今後、九州管内の輸出港までの共同配送実施を目指して実施していくべきことの案は以下の通り。段階を分けて実施すべきと考える。

第1フェーズ：環境を整えていく

共同配送を実施するために、「情報の共有」、「譲歩」、「参加事業者のメリットの享受」、「関係者の理解を得る」が必要となるため、

まずは**理解のある生産者や事業者から①「情報の共有」と②「譲歩」、③「関係者の理解を得る」において協力を仰ぐ**。※今回の調査では一定の回答数が得られずマッチングに至らなかったことから、今後、改めて一定の回答数が得られる調査方法を検討して調査を行うことも考えられる。

その上で、**ある程度定時・定量での便の確保を目指すこと**で、④「参加事業者のメリットの享受」の一つである、**配送コスト削減を目指す**。

第2フェーズ：一定のロット数が揃う

軒先集荷から拠点集荷への転換を検討する。トラックが各地を回って集荷に行くのではなく、**主要なインターチェンジ付近などに共同集荷拠点を設けるなどハブ&スポークへの転換（拠点化）**を検討する。※拠点までの物流（ファーストワンマイル問題）についても検討が必要。

シャトル・ラウンド輸送の検討

現状帰り荷はなくてもよいという物流が多いが、積極的な帰り荷のマッチングを含めて配送コストの削減を目指す。

デジタルによるリスク回避

温度や衝撃をリアルタイムで監視できるデジタルツインやデータ活用を進め、混載による品質劣化の不安を取り除くインフラを構築すべき。

第2フェーズまでできれば

輸出商社など輸出をとりまとめる者が九州から輸出するように誘導する。
また九州から直接、輸出できるように必要な便を用意することが必要。