

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

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

目次

- 1. 今回の調査の目的及び事業の概要
- 2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要
- 3. アンケート結果から得られた内容
- 4. 有識者からのご意見の要旨
- 5. 実証試験の要旨
- 6. まとめ

1. 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

1. 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 粕井 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 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

1. 事業の実施の流れ

- 令和7年9月2日 第1回有識者会議（対面・ウェブ）
主な議題（本事業の概要説明、アンケート概要説明）

10月10日～11月14日 アンケート実施
- 11月25日 第2回有識者会議（対面・ウェブ）
主な議題（アンケート調査結果報告）
- 令和8年1月9日～令和8年1月16日 第3回有識者会議（持ち回り）
主な議題（実証ルートに対するアドバイス及び意見）
- 2月28日 実証試験実施
- 3月3日 第4回有識者会議（対面・ウェブ）
主な議題（実証結果、とりまとめ）

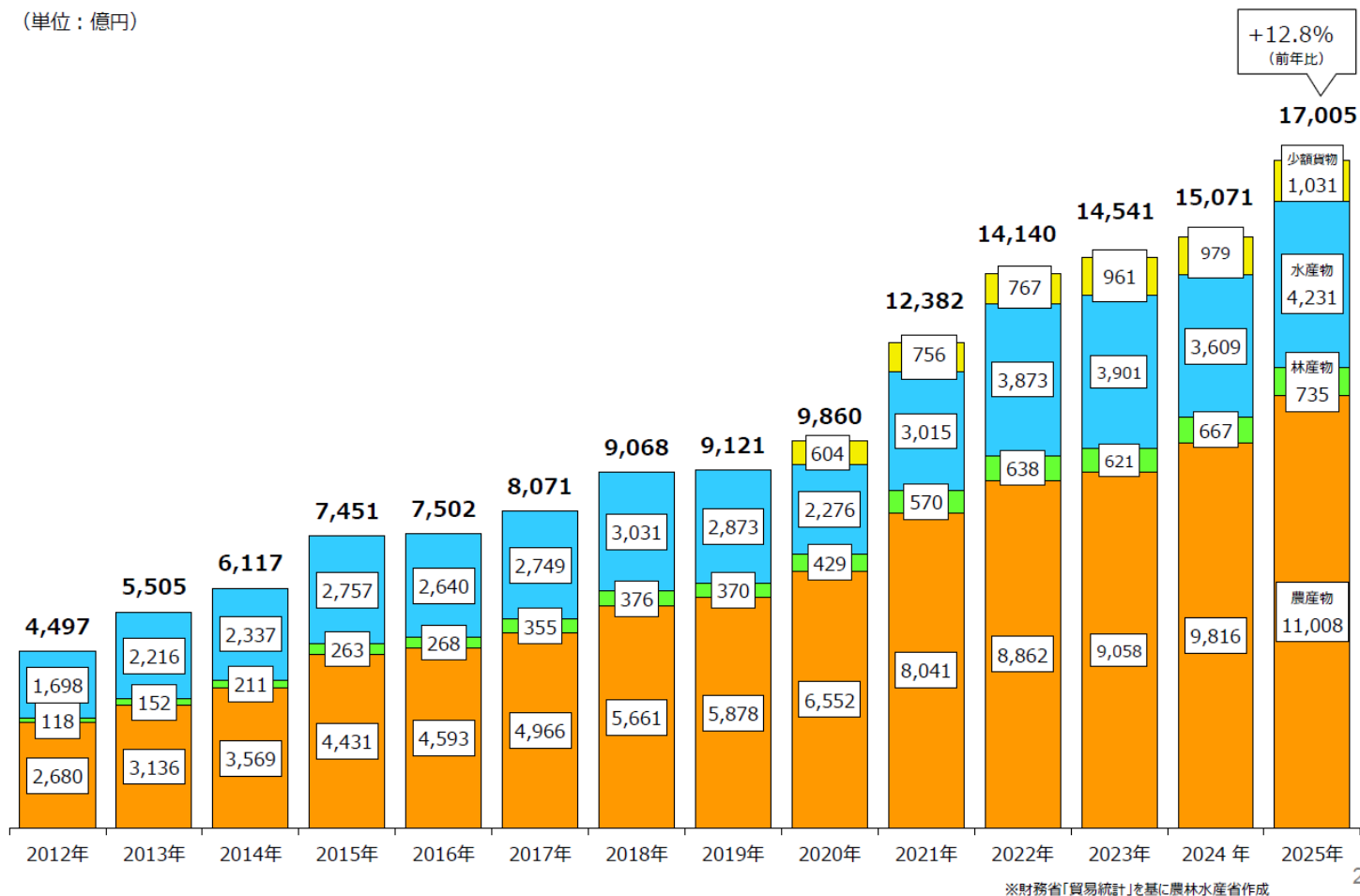
2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- 日本全体の農林水産物・食品の輸出額は増加傾向にあり、九州の港・空港から輸出される農林水産物・食品の輸出額も増加傾向にあり、2025年の九州からの輸出額は約1,954億円に達した。
- 2025年の九州の港・空港からの輸出の内訳をみると、水産物、加工食品、畜産物、林産物の順になっており、水産物ではぶりやさば、加工食品ではビール、日本酒、ソース混合調味料、畜産物では牛肉、林産物では丸太、製材、その他の農産物では緑茶、植木となっている。青果物については4%となっており、その中ではいちご、かんしょ、りんごなどとなっている。
- 輸出を牽引している主要品目には、以下の3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）を実現している。
 - 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。
- 全体として、円安による価格競争力の向上に加え、アジア市場における「九州ブランド」の浸透が、金額・数量双方の押し上げ要因となっていると想定される。
- 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。

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- 国内の農林水産物・食品の輸出額の推移をみると、右肩上がりになっており、2025年については17,005億円となっており、前年比12.8%増となっている。

農林水産物・食品 輸出額の推移

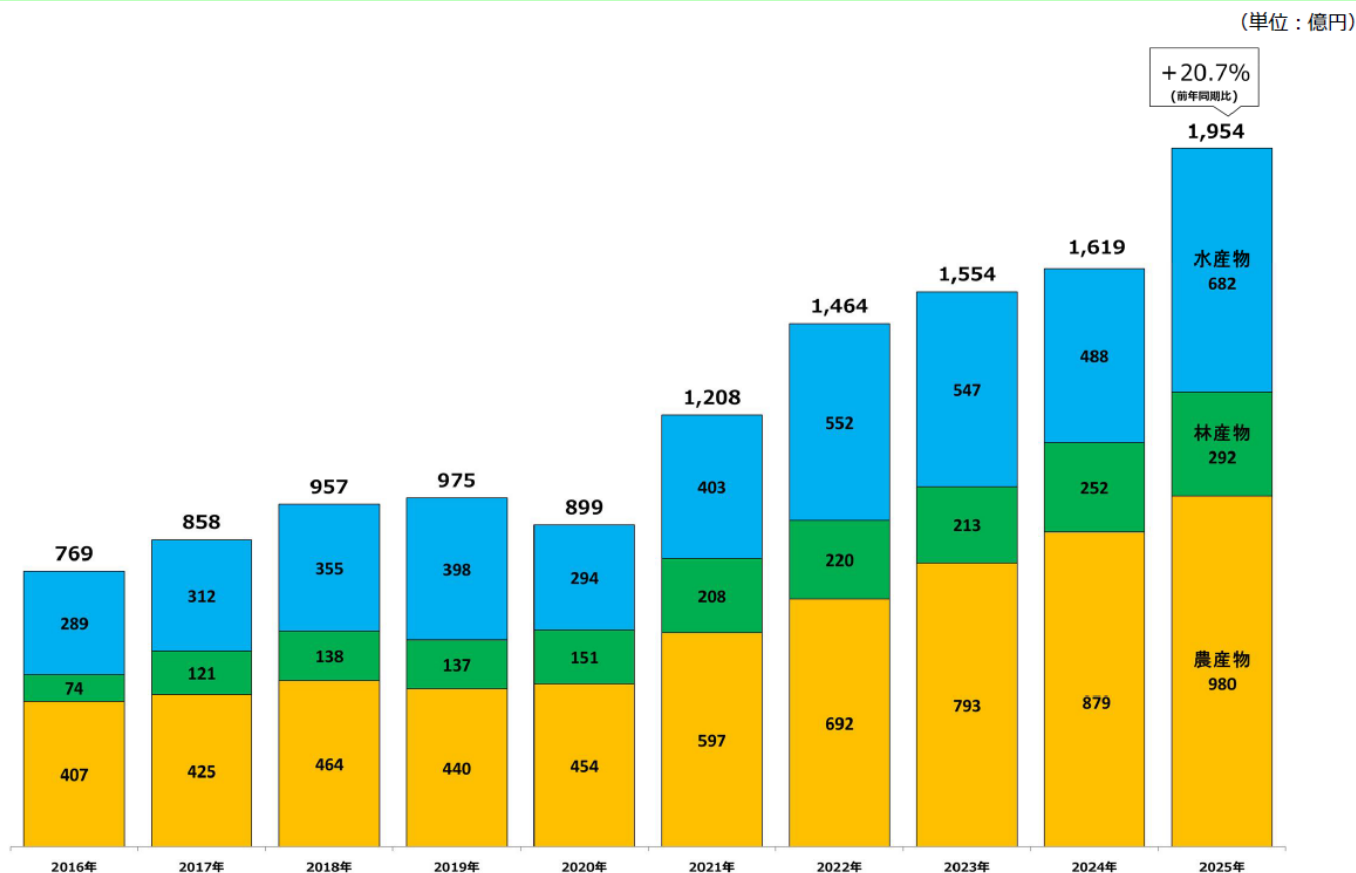


2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- 九州管内の港湾からの農林水産物・食品における輸出額の推移は以下の通り。
- 2025年は1,954億円となっており、2024年対比で20.7%増となっている。

参考値

九州の港等からの農林水産物・食品 輸出額の推移



※財務省「貿易統計」における門司税関及び長崎税関のデータを基に九州農政局が参考作成
※確報の値を再集計

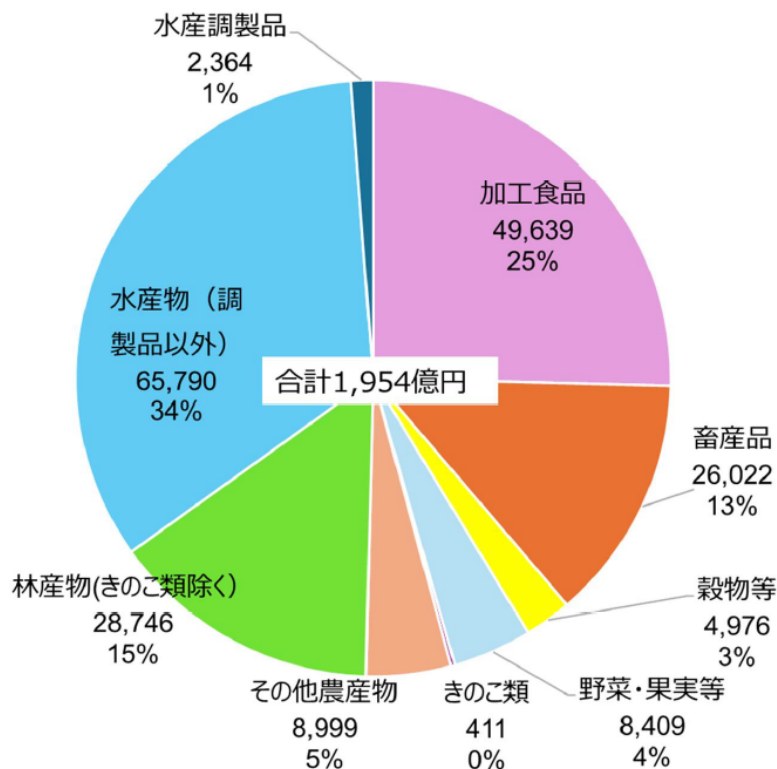
出所：九州農政局資料

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- 九州管内の港湾からの輸出内訳は以下の通り。
- 水産物が34%と圧倒的に多く、次いで加工食品が25%となっている。

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）

品目	金額 (百万円)	割合 (%)
水産物（調製品以外）	65,790	100.0%
ぶり	33,386	50.7%
さば	8,249	12.5%
ホタテ貝（生鮮・冷蔵・冷凍等）	4,758	7.2%
たい	2,479	3.8%
うなぎ（活魚）	2,239	3.4%
かつお・まぐろ類	1,920	2.9%
かき（活魚・生鮮・冷蔵・冷凍）	480	0.7%
錦鯉	456	0.7%
真珠（天然・養殖）	67	0.1%
水産調製品	2,364	100.0%
キャビア	644	27.2%
練り製品	619	26.2%
ホタテ貝（調製）	267	11.3%
なまこ（調製）	26	1.1%
林産物	29,157	100.0%
丸太	23,063	79.1%
製材	3,583	12.3%
木製家具	1,292	4.4%
合板	7	0.0%
その他農産物	8,999	100.0%
たばこ	618	6.9%
緑茶	3,221	35.8%
花き	1,603	17.8%
植木等	1,549	17.2%
切花	53	0.6%



品目	金額 (百万円)	割合 (%)
加工食品	49,639	100.0%
アルコール飲料	25,266	50.9%
日本酒	6,615	13.3%
焼酎（泡盛を含む）	548	1.1%
ウイスキー	479	1.0%
ビール	13,588	27.4%
リキュール等	2,501	5.0%
その他の発酵酒等	1,400	2.8%
ソース混合調味料	5,865	11.8%
清涼飲料水	4,749	9.6%
菓子（米菓を除く）	1,070	2.2%
醤油	492	1.0%
米菓（あられ・せんべい）	195	0.4%
味噌	76	0.2%
畜産品	26,022	100.0%
畜産物	24,406	93.8%
牛肉	20,709	79.6%
牛乳・乳製品	1,437	5.5%
鶏卵	1,046	4.0%
鶏肉	743	2.9%
豚肉	471	1.8%
野菜・果実等	8,409	100.0%
青果物	6,007	71.4%
いちご	2,393	28.5%
かんしょ	1,713	20.4%
りんご	235	2.8%
ぶどう	195	2.3%
かき	182	2.2%
かんきつ	162	1.9%
もも	116	1.4%
だいこん・ごぼう等	109	1.3%
キャベツ （芽キャベツを除く）	106	1.3%
なし	82	1.0%

※財務省「貿易統計」における関税関及長崎税関のデータを基に九州農政局参考作成
※確報の値を再集計

※混合品目や（ ）内については関連品目のHSコードを集計したものの

出所：九州農政局資料

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち青果における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先国	国内最終出 発地	国内経由地 ①	国内経由地 ②	その他
いちご	熊本	航空便	タイ	福岡空港	熊本県内集荷場	熊本県内集荷場	
	熊本	航空便	香港	福岡空港	産地		県内集荷場 経由の場合 もあり
	熊本	航空便	シンガポ ール	福岡空港	熊本県内集荷場	熊本県内集荷場	産地から直 接空港の場 合もあり
	熊本	航空便	マレーシア	羽田空港	福岡空港		
	熊本	航空便	香港	福岡空港	産地	卸売事業者	
	福岡	航空便	タイ	福岡空港	福岡県内流 通センター		
	福岡	航空便	タイ	福岡空港	産地		
	鹿児島	航空便	不明	福岡空港	産地	不明	最初の物流 業者は、日 通、その後 は不明

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち青果における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先国	国内最終 出発地	国内経由 地①	国内経由 地②	その他
かんしょ	宮崎	船便	香港	神戸港	都城市選果場	大阪府内青果センター	
	宮崎	船便	中国	神戸港／横浜港	加工会社	横浜共立倉庫	物流業者は●●運輸、かんしょ加工品を輸出
	熊本	船便／航空便（納品先による）	香港	博多港／福岡空港（納品先による）	自社倉庫		最終出発地まで自社輸送
	鹿児島	船便	香港	博多港	自社倉庫		
	鹿児島	船便	カナダ	志布志港	自社倉庫		

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち畜産における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先国	国内最終 出発地	国内経由 地①	国内経由 地②	その他
牛肉	熊本	船便	アラブ首長 国連邦	博多港	自社倉庫		
	鹿児島	航空便	台湾	福岡空港	屠場		
	熊本	船便、航空 便	タイ	福岡、関西 の港や空港	加工場		船便か航空 便かは、取 引先によっ て異なる
	宮崎	不明	カタール	不明	加工場	物流会社セ ンター	
	宮崎	船便、航空 便	台湾	福岡空港、 神戸港など	自社工場	外部倉庫	
	長崎	不明	マカオ	不明	食肉セン ター	営業所	
鶏卵	福岡	船便	香港	博多港			

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち水産物における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先国	国内最終 出発地	国内経由 地①	国内経由 地②	その他
ブリ	鹿児島	船便	韓国	唐津	自社養殖場		輸送形態は活魚船
	鹿児島	船便	米国	博多港	自社工場	福岡物流センター	冷凍ブリ加工品を輸出
	鹿児島	船便	米国・オランダ	志布志港／博多港（9割が志布志）	他社倉庫	自社工場	冷凍ブリ

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち加工食品における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先国	国内最終 出発地	国内経由 地①	国内経由 地②	その他
納豆	熊本	船便	中国・韓国	博多港			
調味料	佐賀	船便	台湾	博多港	自社工場		液体調味料
	福岡	船便	フランス	東京港	自社工場	物流会社の 保冷倉庫	味噌
	福岡	船便	チェコ	神戸港	自社工場	営業所	味噌、玄米味噌、 麦味噌
	福岡	船便	フィリピン	不明	自社集荷		たれ
	福岡	船便	フランス	横浜港	自社工場	物流セン ター	赤しそドレッシ ング
	鹿児島	船便	米国	志布志港	自社倉庫		みそ
	福岡	船便	韓国	博多港	メーカー		調味料類

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

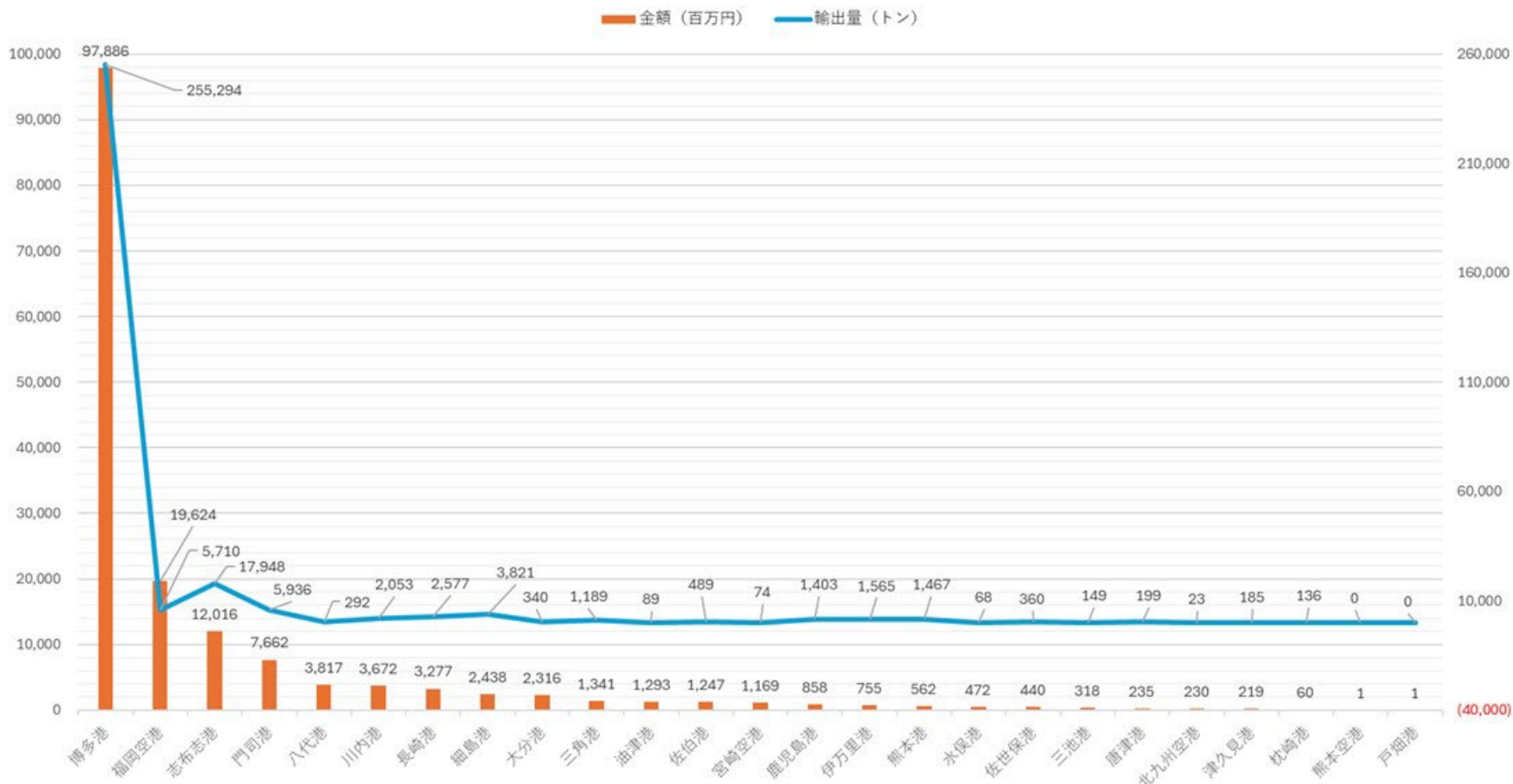
■ アンケート調査（実施概要は後述）や有識者への聞き取りなどにより確認できた九州からの農林水産物・食品の輸出品目のうち加工食品における輸出先国別の輸出ルートは以下の通り。

品目	生産県	船便or 航空便	輸出先 国	国内最終出発 地	国内経 由地①	国内経由地 ②	その他
お茶	鹿児島	航空便	スイス	大阪（関空）	自社	大阪（DHL取 扱拠点）	佐川急便（国内集荷・ 配送）、フォワーダー （玉露・抹茶）
	宮崎	船便	E U	不明	自社	静岡県内製茶 場	物流業者は日本郵便
	鹿児島	航空便	フランス	福岡空港	自社	郵便局	EMSで輸送
	鹿児島	船便	米国	博多港	自社	保税蔵置場 （CFS）	抹茶
	鹿児島	船便	E U（ド イツ）	門司港	自社		有機緑茶
	鹿児島	船便	米国	志布志港	自社倉庫		
	佐賀	航空便	ドイツ	伊丹／関空	自社		空港までFedEX
	鹿児島	船便	E U	門司港			有機緑茶
	熊本	航空便／船便	台湾	伊丹・関空／大阪港	自社	大阪の輸出商社 （ゆうパック）	黒豆茶、ルイボス 茶

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

九州の主な輸出拠点は、博多港が圧倒的に多く、ついで福岡空港、志布志港と続く。

九州管内の輸出港・空港別輸出数量・金額
(2024年)



出所：九州農政局資料

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

2024年の九州の主な拠点からの輸出先、輸出品目のTOP 8 は以下の通り。博多港からはアルコール飲料の台湾向け、ぶりの韓国向け、牛肉のアメリカ向け、福岡空港からは牛肉のアメリカ向け、ぶりの香港向け、いちごの台湾向け、志布志港からは丸太の中国向け、ぶりのタイ向け、調整飼料のアメリカ向けなどが多く輸出されている。

1 **博多港** 97,885.6 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 アルコール飲料	18,015.5	1 台湾
2 ぶり	14,743.0	2 韓国
3 牛肉	10,510.7	3 アメリカ

2 **福岡空港** 19,623.9 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 牛肉	8,797.9	1 アメリカ
2 ぶり	2,440.7	2 香港
3 いちご	1,446.0	3 台湾

3 **志布志港** 12,015.6 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 丸太	6,417.1	1 中国
2 ぶり	899.4	2 タイ
3 調製飼料	834.4	3 アメリカ

4 **門司港** 7,662.0 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 アルコール飲料	2,260.4	1 中国
2 植木等	1,366.2	2 台湾
3 調製食料品	374.7	3 香港

5 **八代港** 3,816.8 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 丸太	3,594.6	1 中国
2 製材加工材	170.0	2 韓国
3 即席麺	30.3	3 アメリカ

6 **川内港** 3,671.9 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 丸太	3,281.2	1 中国
2 豚の皮	67.3	2 タイ
3 くえん酸	65.3	3 ベトナム

7 **長崎港** 3,277.1 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 ぶり	3,151.5	1 韓国
2 製材加工材	24.7	2 中国
3 その他の魚	21.2	3 フィリピン

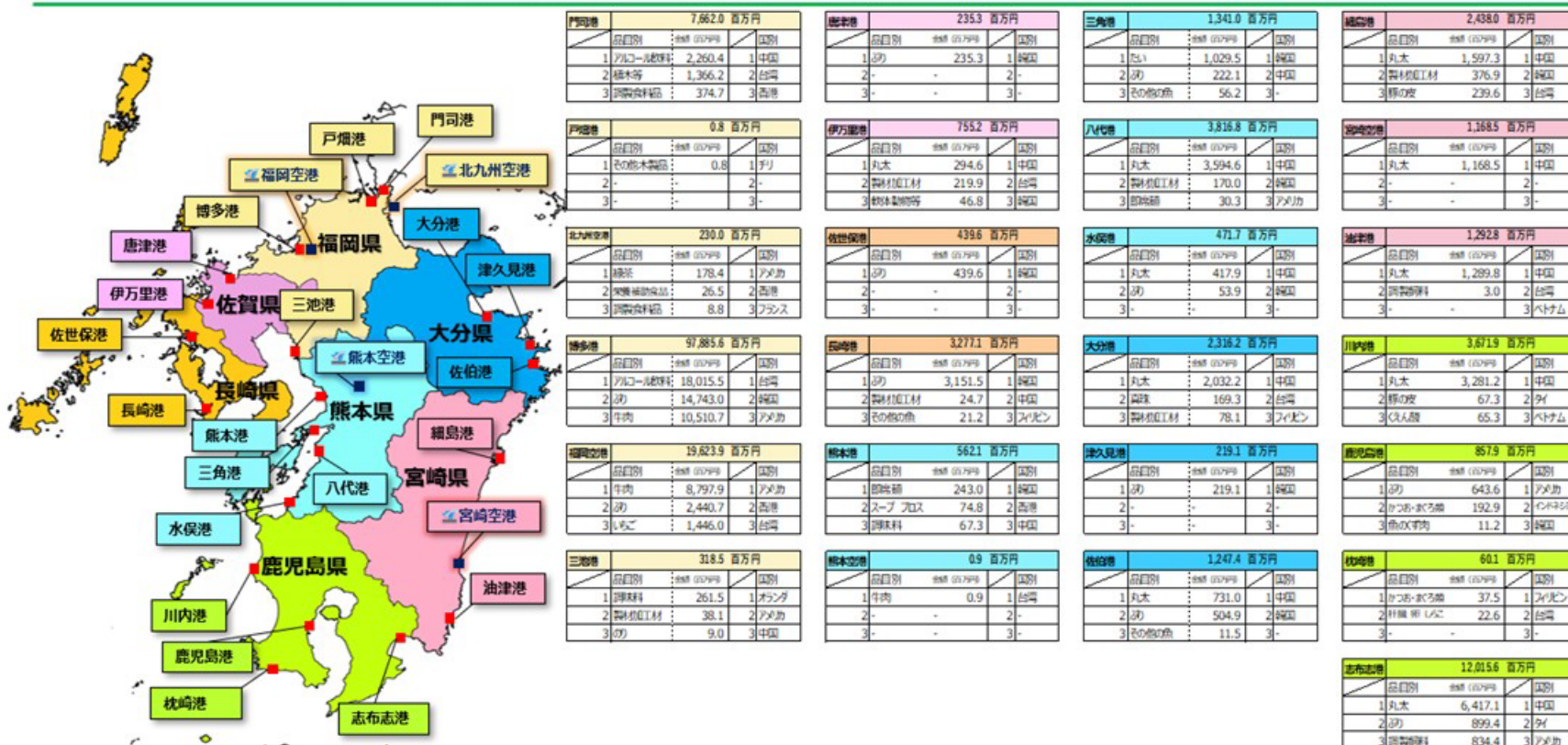
8 **細島港** 2,438.0 百万円

品目別	金額 (百万円)	国別
1 丸太	1,597.3	1 中国
2 製材加工材	376.9	2 韓国
3 豚の皮	239.6	3 台湾

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

九州管内の港からの農林水産物・食品の輸出概況まとめは以下の通り。

2024年に輸出された農林水産物・食品の品目・港湾・空港・輸出先



※本統計は各税関（支所・出張所を含む。）への申告・通関実績を表したものであり、必ずしも実際に積み込み・出荷等された港湾・空港を示すものではありません。
例：宮崎空港における丸太の実績値

※ぶり（活・生・蒸・凍）、たい（活・生・蒸・凍）、かつお・まぐろ類（活・生・蒸・凍）、牛肉（くず肉含む）、のり（干しのみ・焼きのみ・味付のり）、軟体動物等（軟体動物・甲殻類・殻皮動物の殻等）、真珠（製品を含む）、豚の皮（原皮）、製菓材料（配合製菓材料）、魚のくず肉（頭、尾、浮袋その他の食用の魚のくず肉）、炭酸飲料（炭酸飲料）、その他の魚（その他の生きいきる魚）、栄養補助食品（小売容器入り）、その他のもの（魚）

※アメリカ（アメリカ合衆国）、中国（中華人民共和国）、韓国（大韓民国）

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

博多港からの航路は以下の通り。

博多港からの定期航路



博多港(福岡)の国際コンテナ定期航路(2026年3月1日現在)

※本船ダイレクト寄港分のみ掲載

《41航路・月間202便》

航路	船社	寄港頻度	主な寄港地	航路開設年月
北米 1航路2便	SWIRE SHIPPING	隔週土曜	エヴァレット, シアトル, バンクーバー, 釜山	2014年 6月
グアム 1航路4便	APL (GSX)	毎週月曜	釜山, サイパン, グアム	2021年 6月
東南 アジア 13航路 56便	WAN HAI LINES / EVERGREEN (JTH)	毎週日曜	台北, 台中, 香港, 高雄	2002年 3月
	WAN HAI LINES (JST)	毎週木曜	台北, 高雄, 香港, 蛇口, レムチャパン, バンコク, 南沙, 台中	2003年 7月
	WAN HAI LINES (JSV)	毎週土曜	蔚山, 釜山, 台北, 高雄, ダナン, ホーチミン, 台中	2010年10月
	SITC (CJV4 NB/SB)	毎週日・月曜	寧波, 廈門, 香港, ハイフォン, 連雲港, 青島	2011年 3月
	YANG MING/T.S.LINES /INTERASIA LINE(PAS)	毎週金曜	釜山, 光陽, 基隆, 高雄, 香港, 蛇口, 南沙, ホーチミン, 廈門	2012年 5月
	EVERGREEN (JCH)	毎週月曜	上海, 高雄, ホーチミン	2019年 4月
	EVERGREEN (NSA)	毎週火曜	蔚山, 台北, 台中, 高雄, 汕頭, 香港, 蛇口, パタンガス, スーピック, マニラ, 南沙	2020年 1月
	ASEAN SEAS LINE (NPX2)	毎週金曜	青島, 上海, 寧波, マニラ, 廈門	2022年 3月
	Jin Jiang / SITC (CTX2/VTX5)	毎週水曜	釜山, 連雲港, 青島, レムチャパン, バンコク, ホーチミン, 南沙	2022年11月
	OCEAN NETWORK EXPRESS (JVH)	毎週月曜	釜山, 基隆, 高雄, ハイフォン	2023年 3月
	EVERGREEN (KTH)	毎週水曜	蔚山, 釜山, 光陽, 台北, 高雄, ハイフォン, 香港, 蛇口	2023年 6月
	NINGBO OCEAN SHIPPING (CJV1)	毎週火曜	太倉, 寧波, ハイフォン, 乍浦	2024年 4月
MAERSK A/S (IA-88)	毎週金曜	釜山, 上海, 寧波, ホーチミン, レムチャパン, バンコク, ハイフォン, 香港, 南沙	2025年 2月	
台湾 1航路4便	RKK Line (RORO)	毎週水曜	高雄 (RORO)	2014年 6月

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

博多港からの航路は以下の通り。

博多港からの定期航路（続き）

中国 15 航路 64 便	Dong-Jin (KCJ)	毎週木曜	釜山, 寧波, 上海	2005年 4月
	SITC / SINOTRANS (PSU/PBU)	毎週月・水曜	天津, 煙台, 大連, 上海	2007年10月
	CCL (QJX-1)	毎週火曜	威海, 青島	2008年 5月
	STAROCEAN MARINE (SKU)	毎週火曜	上海	2009年12月
	STAROCEAN MARINE (WDKU)	毎週火曜	威海, 大連	2012年 4月
	HASCO (U2)	毎週木曜	上海, 太倉	2013年 8月
	Jin Jiang Shipping	毎週月曜	太倉, 上海	2015年 3月
	COSCO (JS23)	毎週水曜	青島	2017年 6月
	TCLC (TKX1)	毎週水曜	太倉	2021年 2月
	TCLC (TKX3)	毎週木曜	南京, 大豊, 太倉, 連雲港	2021年10月
	NINGBO OCEAN SHIPPING (CKS)	毎週金曜	釜山, 寧波, 乍浦	2022年 8月
	ASEAN SEAS LINE	毎週水曜	日照, 青島	2023年 1月
	SITC (SKU)	毎週木曜	寧波, 上海	2025年 6月
	SHANDONG MARINE CORPORATION (PES3)	毎週月曜	青島	2025年11月
HEDE INTERNATIONAL SHIPPING (JW8)	毎週木曜	京唐, 黄驊, 濰坊	2025年11月	
韓国 10 航路 72 便	Dong-Jin (BKS)	毎週火・土曜	釜山	1980年 9月
	Camellia Line (RORO)	毎日	釜山 (RORO)	1990年12月
	MSC (Golden Horn)	毎週火曜	釜山	2022年 7月
	NAMSUNG (BJ1)	毎週木曜	釜山	2022年10月
	CMA CGM Asia Shipping (NPF)	毎週金曜	釜山, 光陽	2023年 1月
	KMTC/NAMSUNG (BJS)	毎週土曜	釜山	2023年10月
	MSC (SUNRISE)	毎週金曜	釜山	2025年 5月
	OCEAN NETWORK EXPRESS (JK2)	毎週月曜	釜山	2024年 4月
	Heung-A (MSX)	毎週火・金曜	釜山	2025年 9月
	SINOKOR (SKX2)	毎週火曜	釜山	2026年 2月

《3航路・月間16便》

航路	船社	寄港頻度	主な寄港地	航路開設年月
内航 フィーダー	井本商運	毎週土曜	京浜, 神戸, 門司	2015年12月
	鈴与海運	毎週水曜	酒田, 新潟, 門司	2023年12月
		毎週火・土曜	神戸	2025年 5月

*国際コンテナ定期航路の最新情報は博多港ホームページ(<https://www.city.fukuoka.lg.jp/kowan/shinko/hakata-port/cargo.html>)でもご覧いただけます

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

福岡空港からの航路は以下の通り。

旅客便

行先国	週	運航状況
韓国/仁川	約170便	毎日
韓国/釜山	約70便	毎日
韓国/大邱	約14便	毎日
韓国/清州	約14便	毎日
韓国/済州	約7便	毎日
中国/上海	約20便	毎日
香港	約40便	毎日
台北	約50便	毎日
高雄	約9便	毎日
タイ/ドンムアン	約7便	毎日
タイ/バンコク	約12便	毎日
フィリピン/マニラ	約14便	毎日
ベトナム/ハノイ	約10便	毎日
ベトナム/ホーチミン	約4便	月、水、金、日
シンガポール	約7便	毎日

出所：福岡市役所ウェブサイト

貨物便

航空会社	路線	運航状況
FedEx Express	福岡→仁川、 福岡→成田など	月～日 約4便/日 約28便/週(福岡→仁川) 月～日 約5便/日 約35便/週(福岡→成田)
JAL Cargo	福岡→羽田→香港、 福岡→羽田→関空→バンコク、 福岡→羽田→上海など	月～日 約15便/日 約105便/週(福岡→羽田→香港) 月～日 約15便/日 約105便/週(福岡→羽田→バンコク) など
ANA Cargo	福岡→羽田→サンフランシスコ→デンバー、 福岡→羽田→香港、 福岡→羽田→上海など	月～日 約20便/日 約140便/週(福岡→羽田→香港) 火(9便)、木(24便)、金(22便)、土(11便)、日(11便) 約100便/週(福岡→羽田→上海) など
UPS Airlines	北九州→関空→深圳	北九州 20:20発(週5月～金)
Korean Air Cargo	北九州 →仁川	北九州空港がメイン(週3水、火、土)
DHL Aviation	不明	確認できず

出所：福岡空港、各社ウェブサイト

2. 九州の農林水産物・食品の輸出の概要

- 博多港からは多角的な品目構成、福岡空港からは牛肉やいちご、志布志港からは丸太、ぶりなどが多く輸出されている。
- 一方で、羽田空港、成田空港、横浜港、神戸港からも多くの品目が輸出されている。以下の輸出港別輸出先一覧から、多くの輸出先へ出している港は東京や横浜、大阪、神戸に多い。
- これらは、相手国への輸送便の都合や輸出商社が一定量のロットを揃えるために全国から商品を集める都合で選ばれているものであると考えられる。

輸出港別輸出先一覧(便/週)

航路		合計値	北米	欧州	中国	韓国	東南アジア	大洋州	中南米	アフリカ	その他
13	鹿島	1.0				1.0					
14	茨城	5.0			3.0	2.0					
15	千葉	8.0			3.0	2.0	3.0				
16	東京	98.0	7.0	6.0	38.0	11.0	35.0	1.0			
17	横浜	96.5	6.5	1.0	36.0	8.0	36.0	1.0	5.0		3.0
18	川崎	13.0			5.0		8.0				
26	名古屋	79.0	4.0	2.0	31.0	10.0	31.0				1.0
27	三河	3.0				3.0					
28	四日市	16.0			2.0	3.0	11.0				
29	舞鶴	3.0				3.0					
30	大阪	70.0	2.0		34.0	9.0	23.7	1.3			
31	堺泉北	2.0			1.0		1.0				
32	神戸	79.0	4.0	2.0	28.0	7.5	36.0	1.0			0.5
33	和歌山下津	0.6				0.6					
34	境	5.0			2.0	3.0					
52	北九州	37.0			16.0	12.0	9.0				
53	博多	44.5	0.5		17.0	12.0	14.0				1.0
54	三池										
55	伊万里	5.0			2.0	3.0					
56	長崎	2.0				2.0					
57	八代	4.0				2.0					2.0
58	熊本	2.0				2.0					
59	大分	6.0			1.0	4.0					1.0
60	細島	3.0			1.0	2.0					
61	油津										
62	川内	4.0				3.0					1.0
63	志布志	8.0			2.0	4.0					2.0
64	那覇	7.0	2.0		1.0		0.5				3.5
	合計	769.4	28.8	12.0	284.0	197.1	222.2	4.3	5.0	0.0	16.0

3. アンケート結果から得られた内容

■ アンケート調査概要は以下の通り。

■ 実施期間：2025年10月10日～11月14日（督促込み）

■ 対象者：九州管内の生産者、食品製造事業者、物流事業者、輸出商社（輸出商社のみ、九州管内の農産物や食品を取り扱う事業者としている）

■ 回収数： 生産者 152

（送付数600、回答率25.3%）

食品製造事業者 103

（送付数600、回答率17.2%）

物流事業者 347⇒農産物や食品を取り扱う事業者は137

（送付数2,862、回答率12.1%）

輸出事業者 24

（送付数362、回答率6.6%）

※n数が少ないため、後日追加調査を実施（ヒアリング、書面）

3. アンケート結果から得られた内容

(回答数の多いもの、特徴が出ている回答から得られた内容を取りまとめた。)

《生産者・食品製造事業者》

- 物流2024年問題について、関東近県との競争が不利になるかについて、生産者は7割、食品製造事業者は5割がそう思うと回答している。
- 一方でアジア向けの輸出が有利になるかについては生産者が5割、食品製造事業者は4割がそう思うと回答している。

《生産者》

- 生産者が輸出を行うに当たって重視しているのは温度・湿度の維持（29%）、衝撃を減らす（18%）という回答が多かった。
- 輸出をしない理由については鮮度・品質の維持（18%）、リスクが大きい（15%）、価格が合わない（13%）、売り先がない（12%）という回答が多かった。
- 生産者についてロットを揃えることを検討したことがある者は2割しかおらず、その理由としては取りまとめ役がない（30%）、価格が合わない（30%）という回答が多かった。
- 輸出をしない理由に物流の課題が当てはまるとした生産者は3割、輸出をするには、輸送時間が短くなり、鮮度・品質保持ができる（23%）、物流費が下がる（21%）、希望する輸送条件（21%）、リスクが少なくなる（20%）という回答が同程度あった。
- 効率的な輸出物流の構築に向けて重要なこととしては、最適なルートの実立（22%）が多かった。

3. アンケート結果から得られた内容

《食品製造事業者》

- 輸出拠点を活用している食品製造事業者は、輸出商社の指示による（60%）という回答が最も大きかった。
- 食品製造事業者が輸出において重視しているのは包装を丁寧に行う（26%）、衝撃がないようにする（20%）という回答が多かった。
- 食品製造事業者で輸出をしない理由は価格が合わない（25%）という回答が最も多かった。
- 輸出をしない理由に物流の課題が当てはまるとした食品製造事業者は6割であった。
- 輸出をしている食品製造事業者物流に課題があるとしているのは5割、その理由としては物流費が高い（43%）という回答がもっとも多かった。

《物流事業者》

- 物流事業者について、農林水産物や食品を運んでいるのは4割。今後の意向としては9割が運びたくないという回答している。
- 物流事業者について仮に首都圏の輸送より博多港や福岡空港までの輸送が増えることとなった場合の意見については、望ましいとの回答は2割、どちらでもない3割、望ましくない15%だった。
- 望ましくない理由としては首都圏、関西圏までの輸送が減少することは困るという理由がほとんどだった。

3. アンケート結果から得られた内容

《輸出商社》

- ※n数が少ないため、データをそのまま活用はできない。
- アジア向けの輸出は九州は有利になると回答している事業者は7割。
- 九州の農林水産物と加工食品の輸出を実施していると回答した事業者は50%。
- 輸出物流の課題は規制などが厳しい、物流費が高いの2つが26.5%で最も多い。
- 九州の農産物を輸出していない事業者の輸出を実施していない理由に物流の課題はほぼ当てはまらない（当てはまるが9.1%のみ）。
- 輸出物流の構築に向けて重要だと考えていることは、行政手続き上の環境整備と最適な輸送ルートの確立がいずれも23.9%でトップに挙げられている。
- 九州の農林水産物や加工食品を輸出する際の課題は、その他がトップであったが、次いで荷物が集まらないという理由が38.5%となっている。

《追加聞き取り調査》

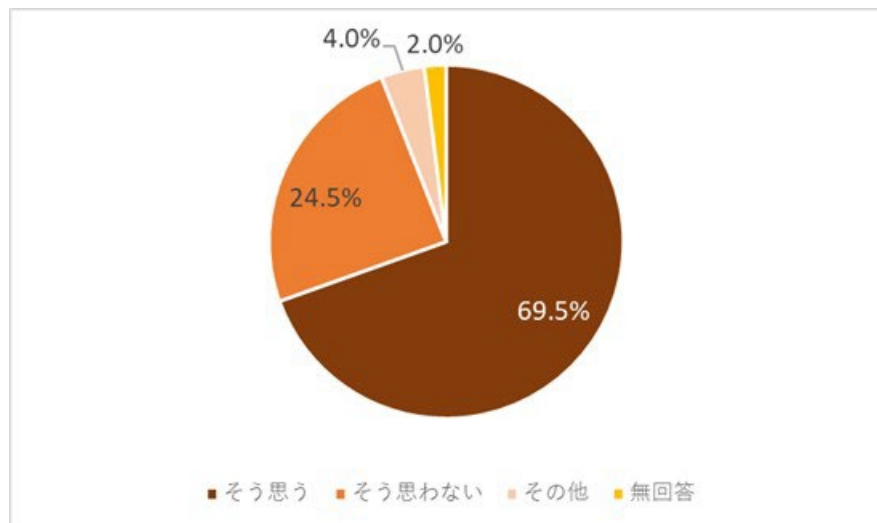
- 韓国便が多いため、福岡空港を重宝している。
- 輸出拠点までの持続可能なルート構築は仕組み化が必要。
- 輸出拠点の着時間を考慮する必要がある。
- 社会実装をするために、今回の実証の課題を潰していくべき。

3. アンケート結果から得られた内容

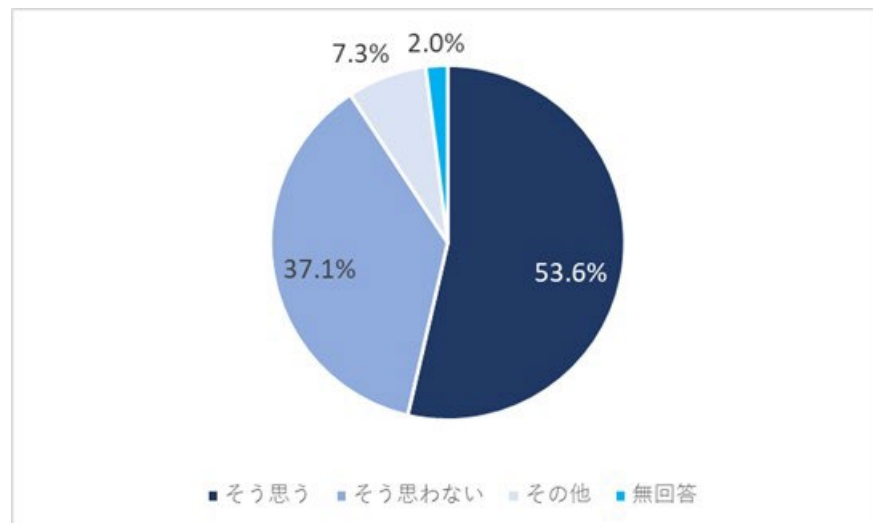
生産者アンケート調査結果

- 物流2024年問題に対する意向は、関東近県の商品との競争は不利だと思う生産者が約7割となっている。
- アジア向けの輸出は九州が有利になるかという意向については、半数以上となる53.6%がそう思うと回答しているが、約4割弱となる37.1%はそう思わないと回答している。

物流2024年問題により関東近県の商品との競争が不利になると思うか
(n=151)



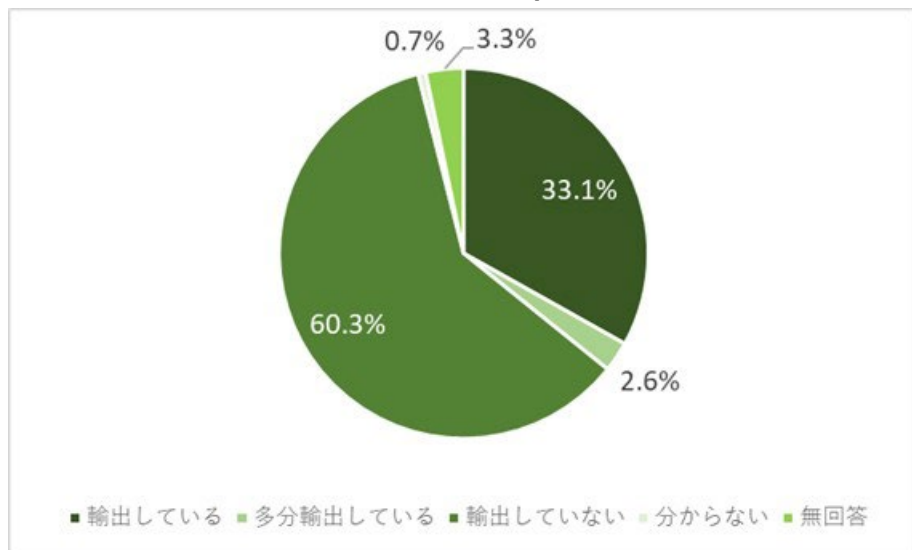
アジア向け輸出は九州の産地において有利になると思うか
(n=151)



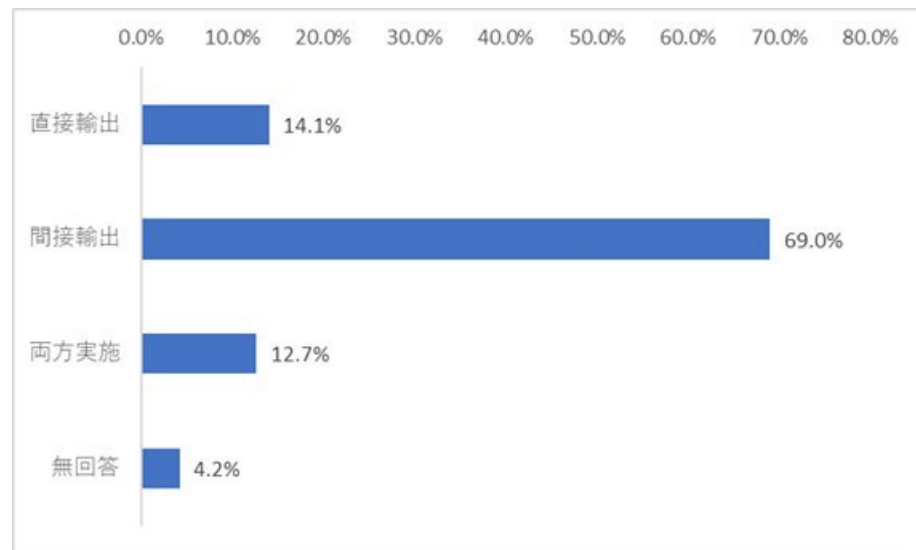
3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

- 現在の輸出実態について、輸出しているのは33.1%にとどまっている。6割が輸出を実施していないと回答。
- 輸出の方法については、間接輸出が約7割と非常に多い割合となっている。

現在輸出を実施しているか
(n=151)



輸出の方法の割合（複数回答）
※輸出している、たぶんしている回答者（n=71）

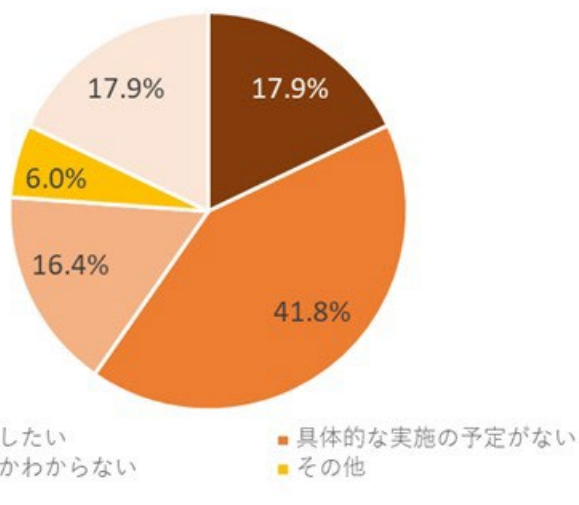


3. アンケート結果から得られた内容

生産者アンケート調査結果

現状輸出を実施していないが、今後輸出をしたいと回答した生産者のうち、今後の計画では、具体的な実施の予定がないとしている生産者が41.8%と最も多い。またどうしたらよいかわからないと回答している生産者が16.4%となっており、輸出に関する情報発信などが必要になると考えられる。

今後の計画 (n=67)
輸出していない、わからないと回答し、今後は輸出
をしたいと回答した回答者限定



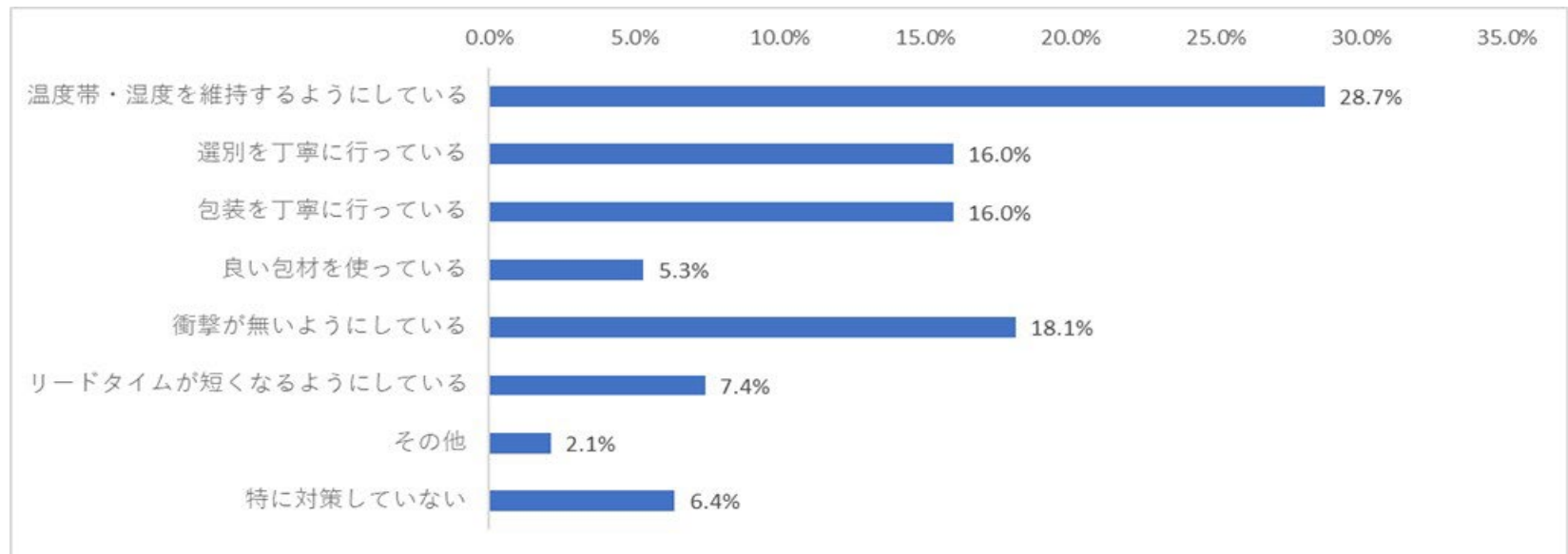
その他に記載のFA:

- ◆ 需要があるようなら、興味はある（冷凍大根おろし）
- ◆ 条件が合えば輸出したい。今年度中に香港へ市場調査に行く予定
- ◆ 市場関係者、加工メーカーと協議会を作って、現在サンプル出荷などをしながら交渉を進めています
- ◆ 将来的には輸出を行いたい
- ◆ 八代港から船に業務用冷蔵庫を載せて着色NO6のトマトをアジアに輸出する
- ◆ 輸出が可能になれば...

3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

■ 輸出の輸送で重視していることは温度帯が最も多い。品目によって適温が異なるからだと考えられる。

輸出の輸送で重視していること
輸出している、たぶん輸出していると回答している回答者（複数回答、n=94）



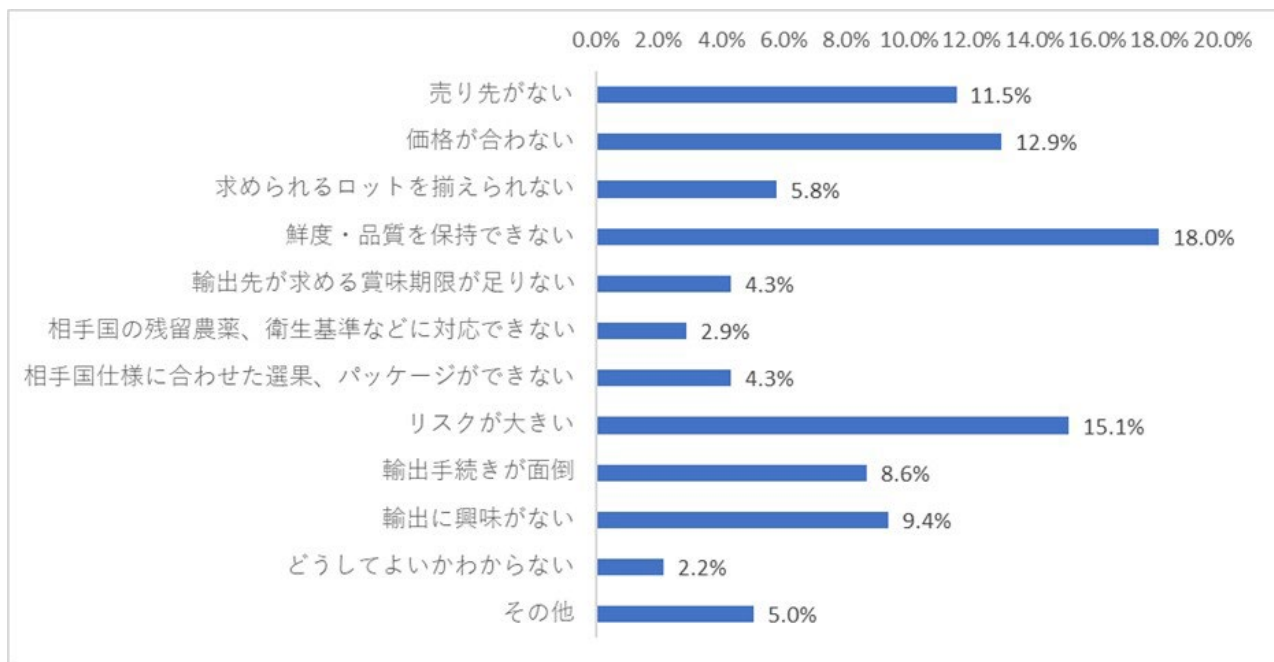
その他FA:

- ◆ 販売先が輸出をしていると思うが、その先のことはわからない
- ◆ 魚を着荷まで殺さないこと
- ◆ 冷凍加工品に限定
- ◆ 輸出適性が高い品目を提案している

3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

■ 輸出を実施しない理由として、鮮度・品質の保持が18%で最も多い。

輸出を実施しない理由
輸出したくない、どちらでもない回答している回答者（複数回答、n=139）



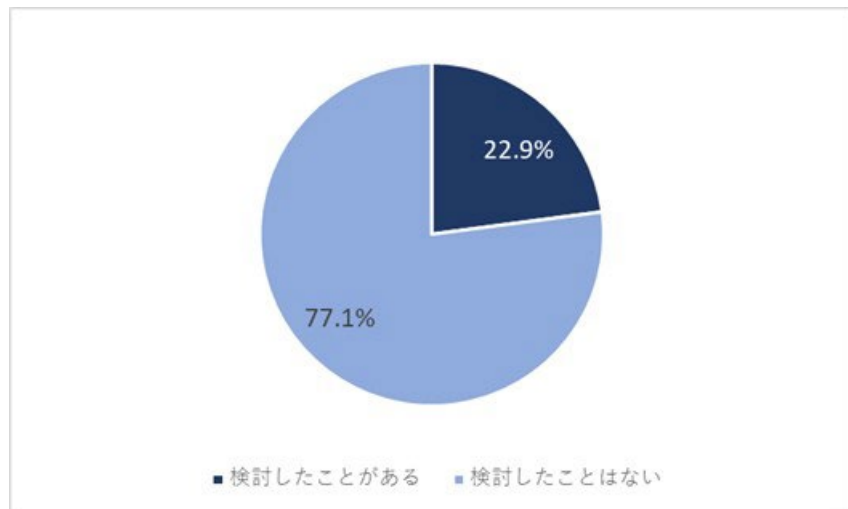
その他FA:

- ◆ そもそも大根自体が海外で食される機会が少ないと認識している。
- ◆ 現状の取引先の対応でいっぱいです。生産量が増える見込みがない。
- ◆ 相手国の市場調査ができていない。
- ◆ 当面必要と考えていない。
- ◆ 輸出ありきではなく、収益性をもって判断する。
- ◆ 受託作業のみの為、出荷するものが無い。

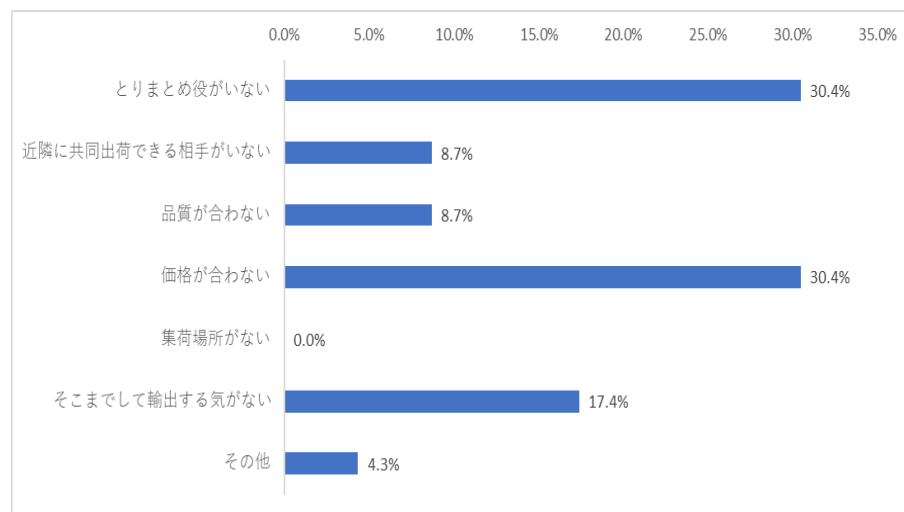
3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

- ロットを揃える検討はあまりされたことが無いというのが実態。
- ただ、検討したことがあるのに実施していない理由としては、価格が合わないと同様に取りまとめ役がないことが約30%であげられている。

ロットを揃える方法の検討有無
輸出を実施したくない、どちらでもないと回答した回答者
(n=48)



ロットを揃える方法を検討したが実施していない理由
輸出を実施したくない、どちらでもないと回答した回答者、
検討したことがあると回答した回答者（複数回答、n=23）

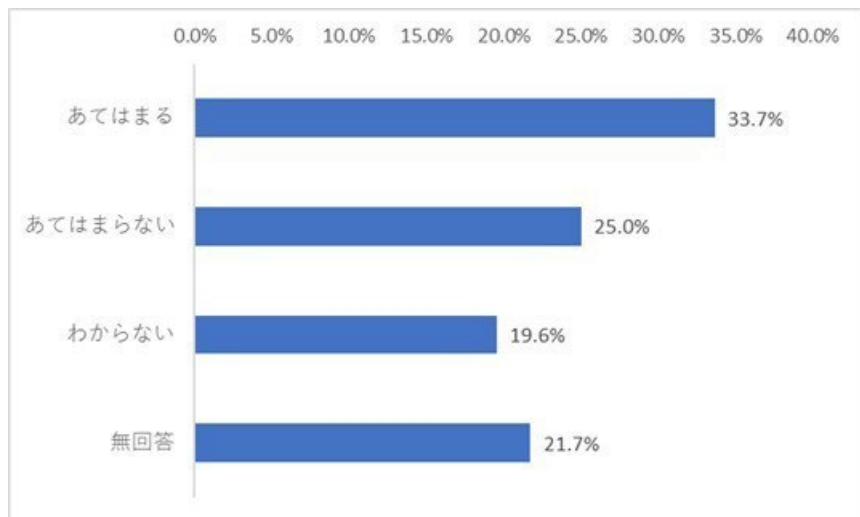


その他FA:
◆ 集出荷時間の問題

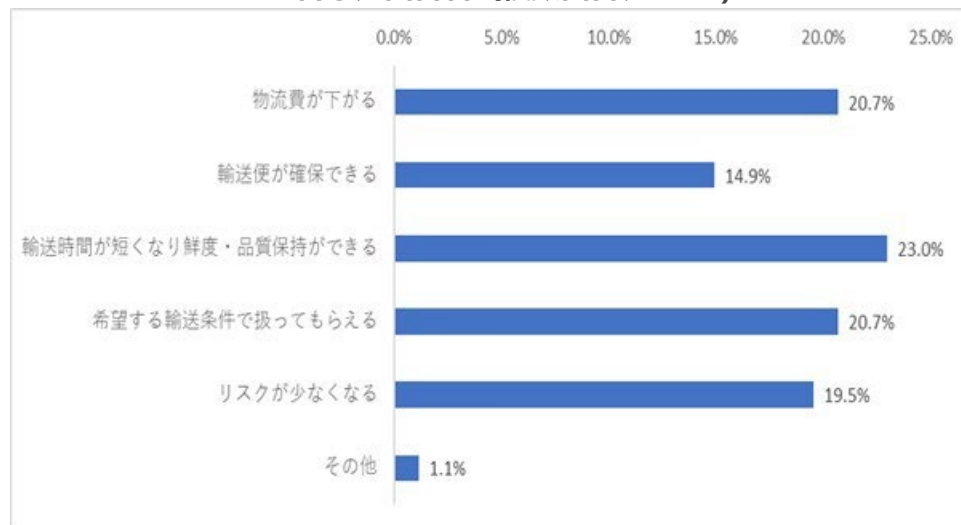
3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

- 物流課題が輸出を実施しない理由として最も高くなっている。
- 輸出に繋がる理由としては、輸送時間が短くなること・品質保持ができることがあげられている。

輸出を実施しない理由に物流の課題は当てはまるか
輸出していないと回答した回答者 (n=92)



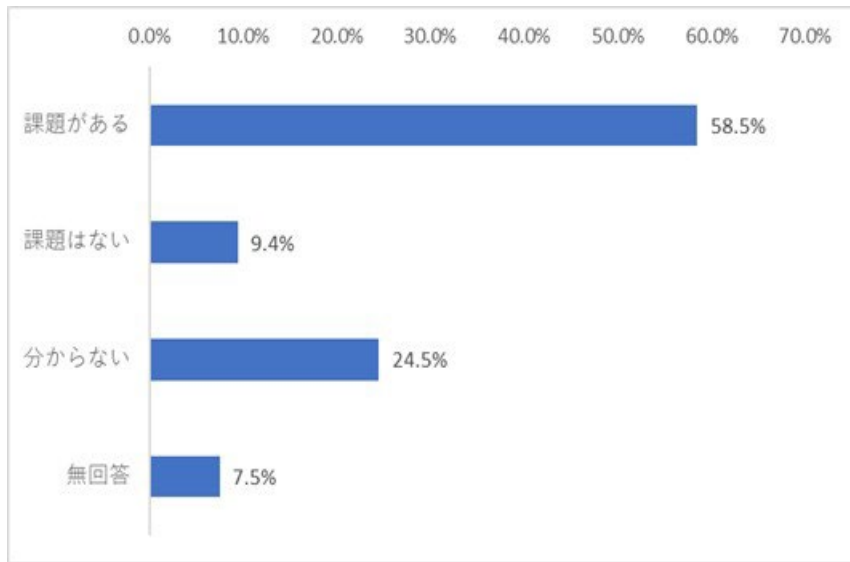
どうすれば輸出をしたいと思うか
輸出していない、輸出をしない理由に物流課題が当てはまると回答した回答者 (複数回答、n=87)



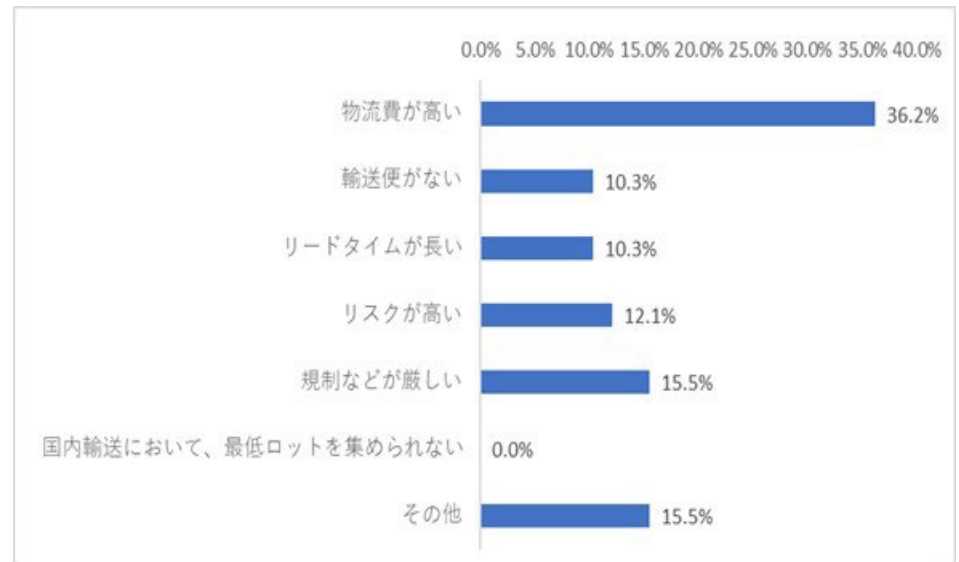
3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

- 輸出に関して、課題を感じている生産者は多い。
- 最も顕著な課題は物流費となっている。

輸出の課題有無
輸出している、たぶんしていると回答した回答者 (n=53)



輸出の課題の内容
輸出している、たぶんしている、課題があると回答した回答者
(複数回答、n=58)



3. アンケート結果から得られた内容 生産者アンケート調査結果

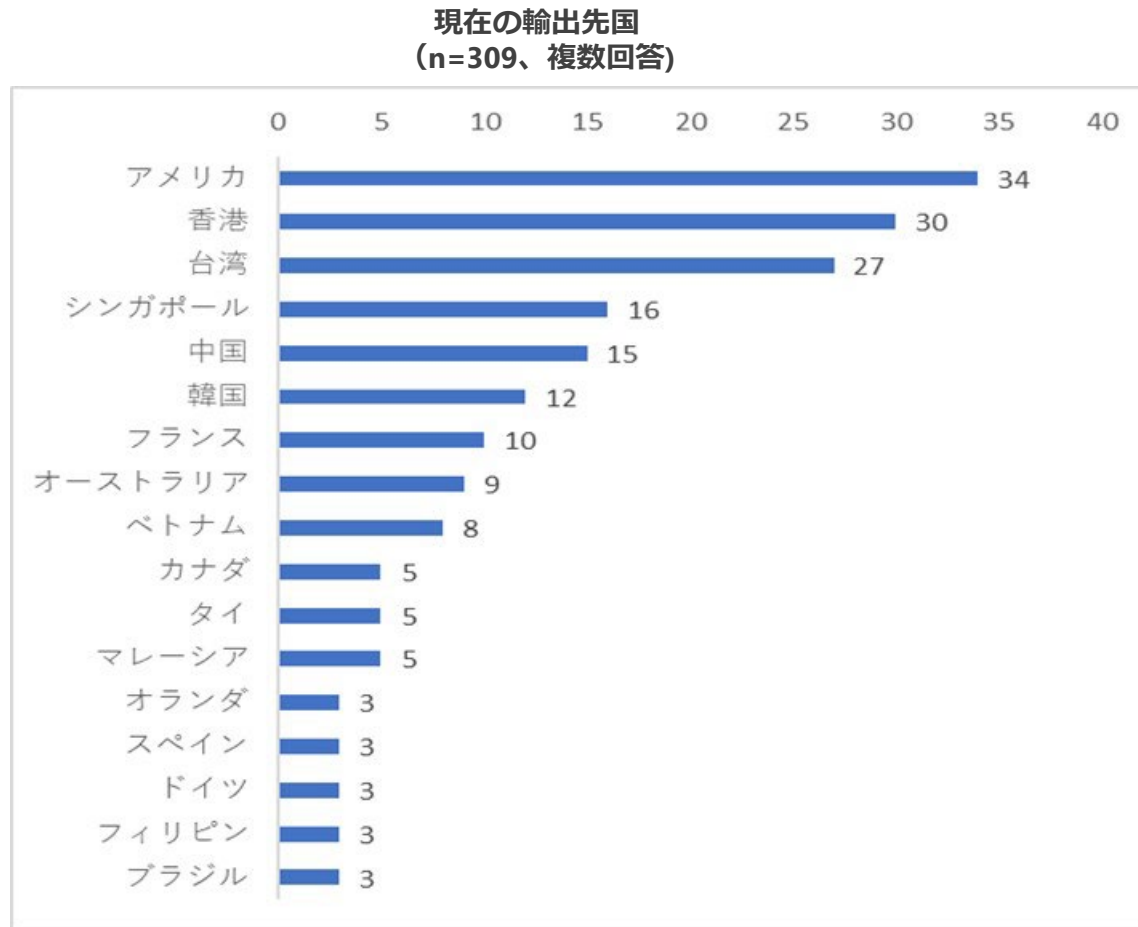
効率的な輸出物流の構築に向けて重要だと思うことはルートの確立が最も高い。

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)



3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

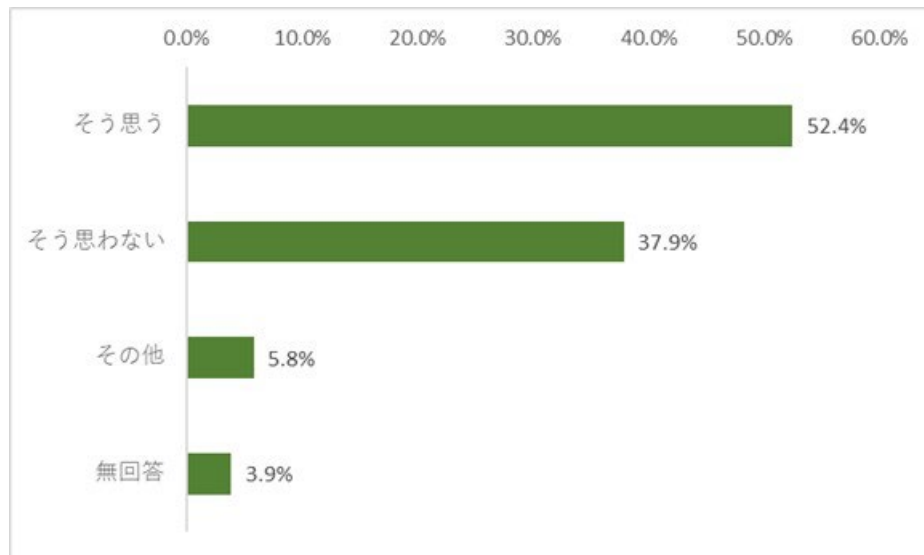
■ 東南アジアよりもアメリカに輸出している事業者が多い。



3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

■ 関東近県産との競争については、不利と思う事業者が半数を超えている。

関東近県産の商品との競争不利について
(n=103)



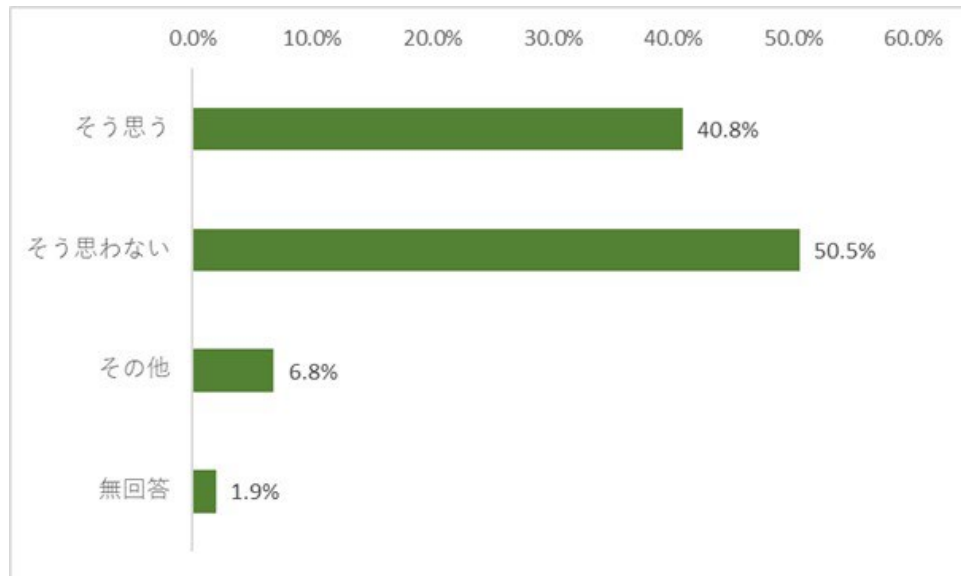
その他FA

- ◆ 送料負担で価格が上がる可能性はあると思われれます。
- ◆ 九州より東北の方が物流費が安い為価格で負ける。
- ◆ 小売販売の場合、首都圏に近い生産地に送料の分で不利になる
- ◆ 首都圏への輸送が無い為わからない。
- ◆ 臨機応変に対応
- ◆ 首都圏への出荷が少ないためわからない
- ◆ 現状では感じていません。
- ◆ 多少の影響はあると考えています。

3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

食品製造事業者はアジア向けの輸出に九州から出すことの優位性はそこまで感じていない傾向がある。

アジア向け輸出は有利か
(n=103)



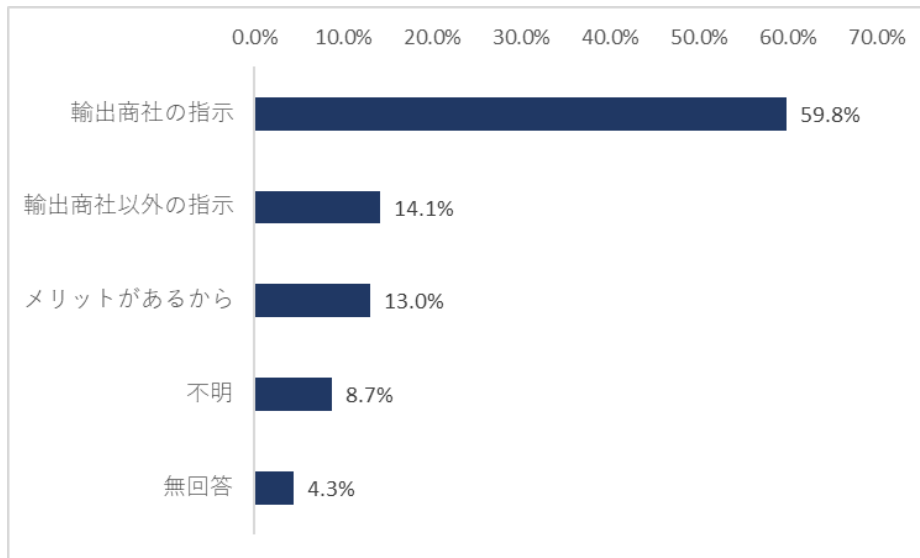
その他FA

- ◆ 一旦大阪に送ることが多い、輸出港の整備が必要
- ◆ 船便の仕向け地の数や週あたりの便数で考えると、首都圏の優位性はやはり高いと考えている
- ◆ 実績がないので不明です。
- ◆ 国内商社によっては関東方面で集める可能性もあるため有利になることはないのではと思います。
- ◆ アジア各国に近い。特に中国・台湾には有利と思います。
- ◆ 取引がある商社が関東・関西の為
- ◆ アジア向け輸出が少ないためわからない。
- ◆ 現状では分かりません。
- ◆ どちらともいえない

3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

輸出拠点を活用している理由は輸出商社の指示が最も多い。

輸出拠点を活用している理由
(複数回答、n=92)



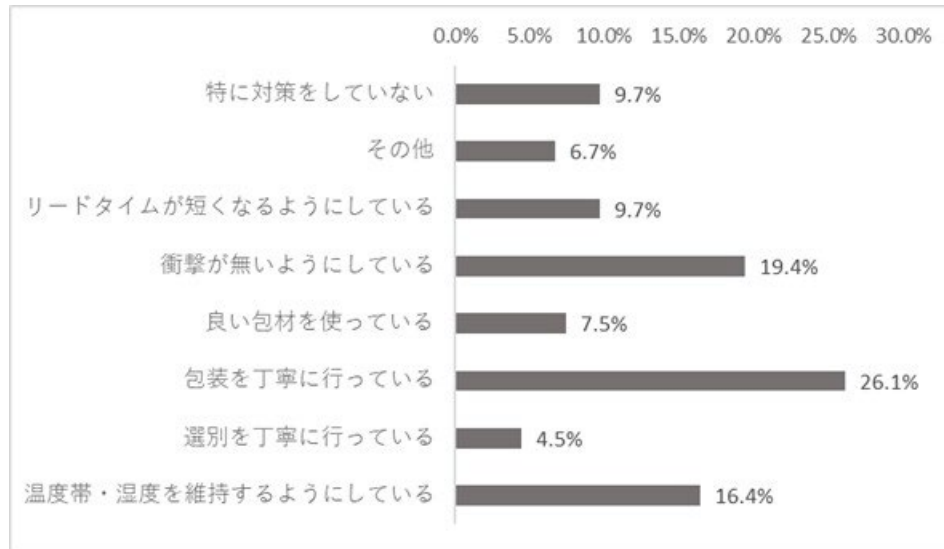
その他FA

- ◆ 自社で選定
- ◆ 取引先からの指示
- ◆ 相手先指示

3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

輸出輸送時に重視していることは包装を丁寧に行うことが26.1%と最も高い。

輸出輸送時に重視していること
(輸出を実施している事業者、複数回答、n=134)



その他FA

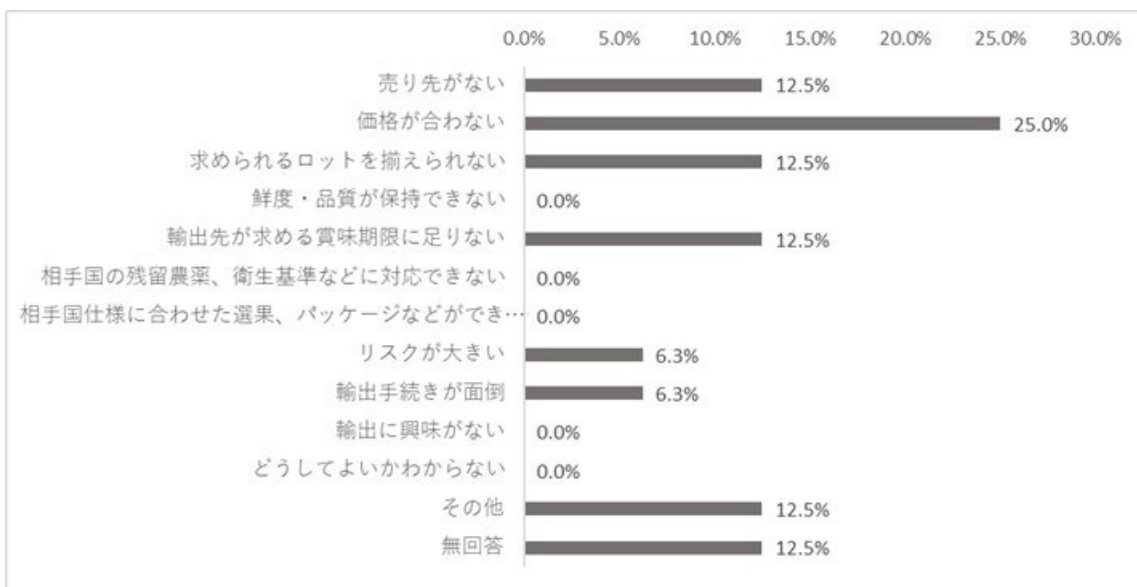
- ◆ 国内商社指示
- ◆ 水商品で、重い為荷崩れしない様にパレットの強度や梱包箱の強度不足から箱内缶商品の凹み等
- ◆ 国内向け商品と同様に温度帯に注意して配送している。
- ◆ 28度以下になるようお願いしている。
- ◆ 国内出荷と同様に対応
- ◆ 自社工場での製造キャパシティや出荷タイミング
- ◆ コスパ
- ◆ 商社指定のパレットを輸送時に使用している。

3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

■ 輸出を実施しない理由は価格が合わないと挙げている事業者が多い。

輸出を実施しない理由
(輸出を実施したくない事業者、複数回答、n=16)

その他FA

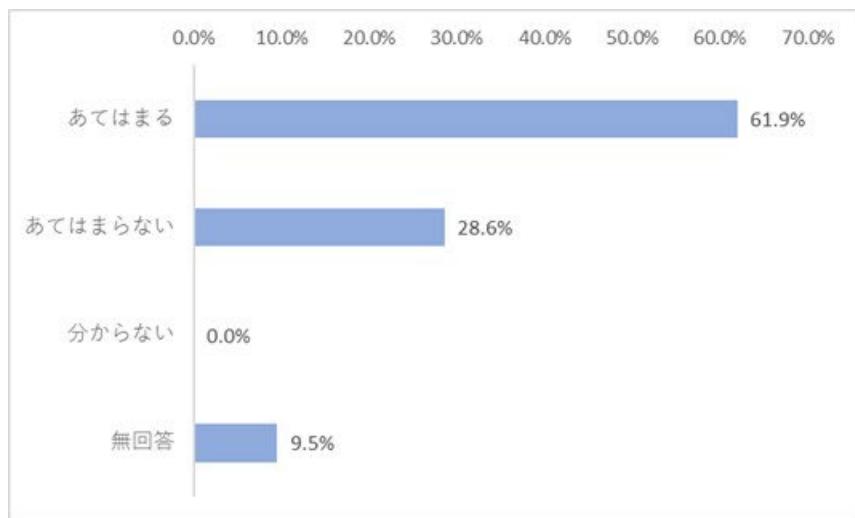


- ◆ 販売会社が別であるため直接輸出することがない
- ◆ 最低賃金の上昇で生産は出来るが生産コストの上昇、残業の増加でメリットが少ない。

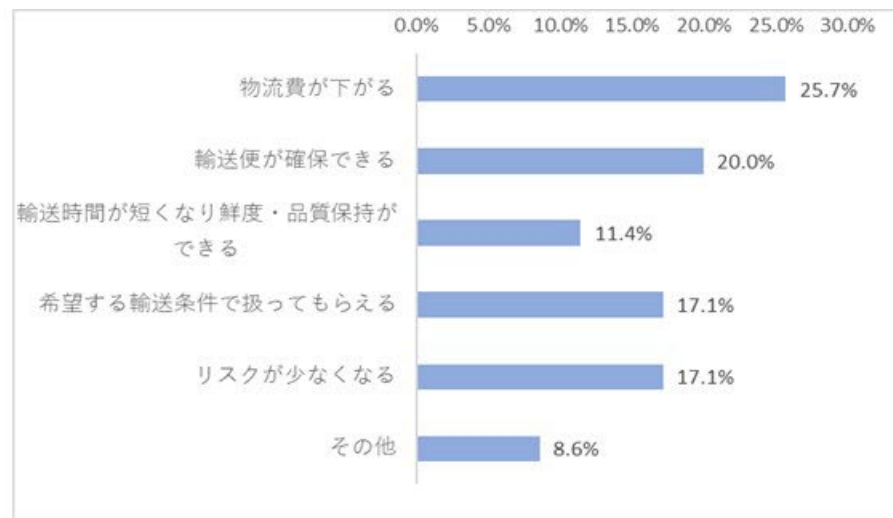
3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

- 輸出を実施しない理由に物流の課題が当てはまると回答した事業者が61.9%いる。
- 課題としては、物流費が高いことが挙げられる。

輸出を実施しない理由に物流の課題が当てはまるか
(輸出を実施していないと回答した事業者、n=21)



どうすれば輸出をしたいか
(輸出をしておらず、左で「あてはまる」と回答した事業者、
複数回答、n=35)



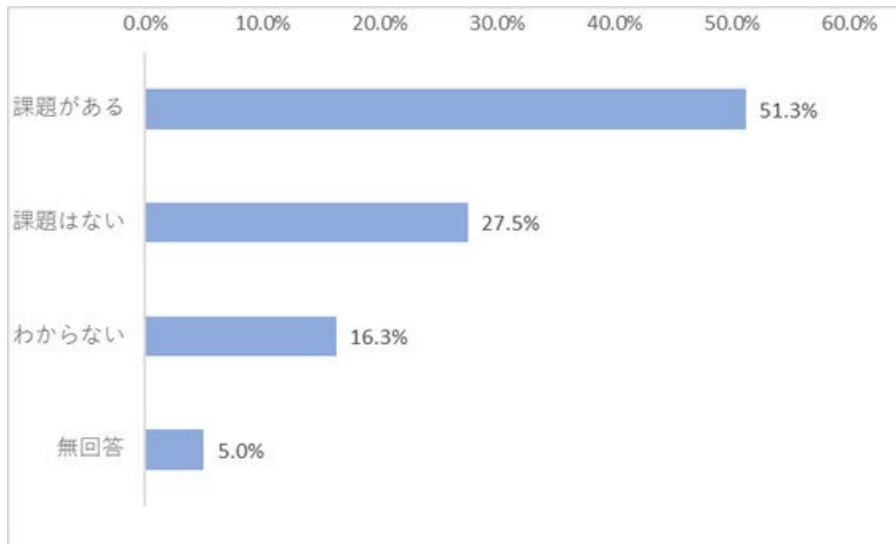
その他FA :

- ◆ リーフアーコンテナの混載条件の緩和
- ◆ 輸出先の受け入れ先との信頼関係
- ◆ 輸出の際の輸送方法について、マンツーマンで指導してもらえる環境があればやりたい。(全般的に個別指導してもらえる環境があれば是非やりたい) できれば無償でそのような学びの機会をいただけると助かります。

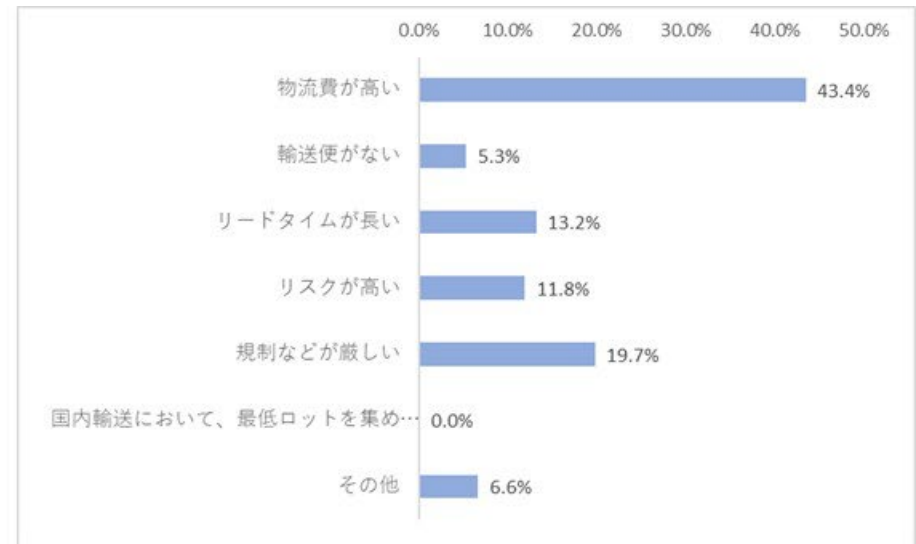
3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

- 輸出物流における課題はあると回答した事業者が5割を超えている。
- 一番は物流費が高い、次いで規制などが厳しいとなっている。

輸出している事業者のうち、輸出物流における課題の有無
(n=80)



課題の内容
(左図で課題があると回答した事業者、複数回答、n=76)



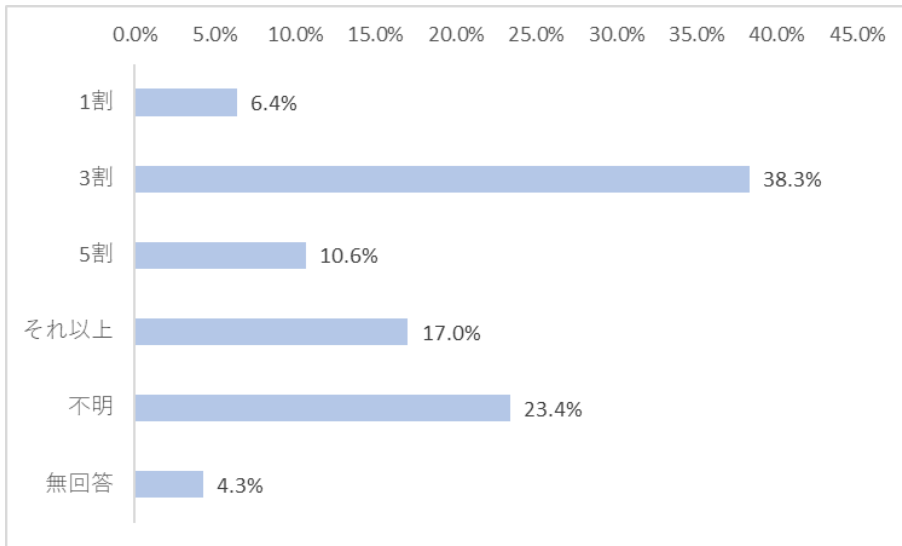
その他FA:

- ◆ 離島なので、海上輸送費もプラスでかかる。この問題を認識していますか？
- ◆ 自社工場でのバンニング可能箇所の設備的な制約がある（効率的なバンニング作業が難しい）また商品によっては、外国語ラベル貼りを輸入者から要請される場合がある。商品単価が安いいため外部委託すると商品単価が大きく上昇するので、自社の限られた人員で作業を行っている
- ◆ 川内港からの船の便が少ない上に、遅延・抜港等が多い。
- ◆ 金額が上げられない

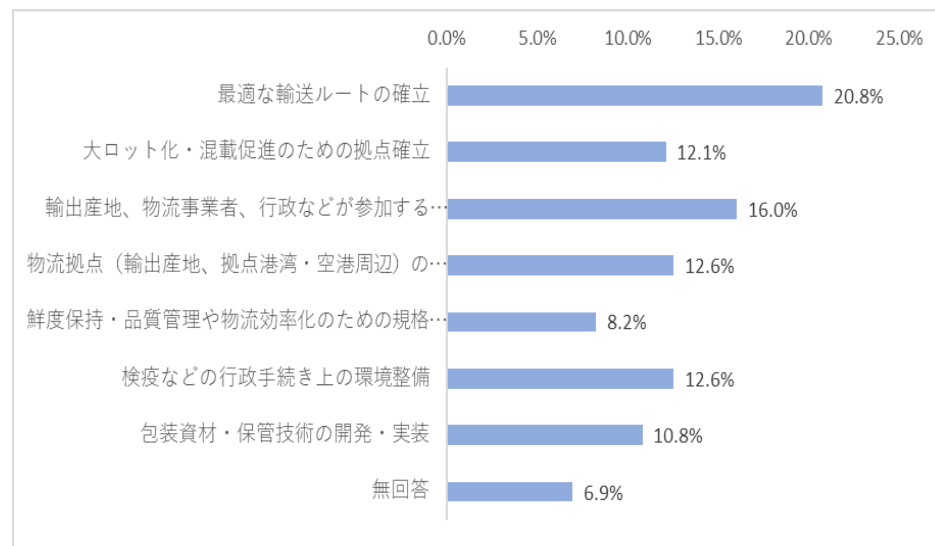
3. アンケート結果から得られた内容 食品製造事業者アンケート調査結果

- 改善の割合は3割が最も多い。
- 効率的な輸出物流に向けた取り組むべき事項は最適な輸送ルートの確立が最も多い。

改善の割合
(輸出している事業者で物流改題が改善されれば輸出を増やしたいと思うと回答した事業者、n=80)



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)

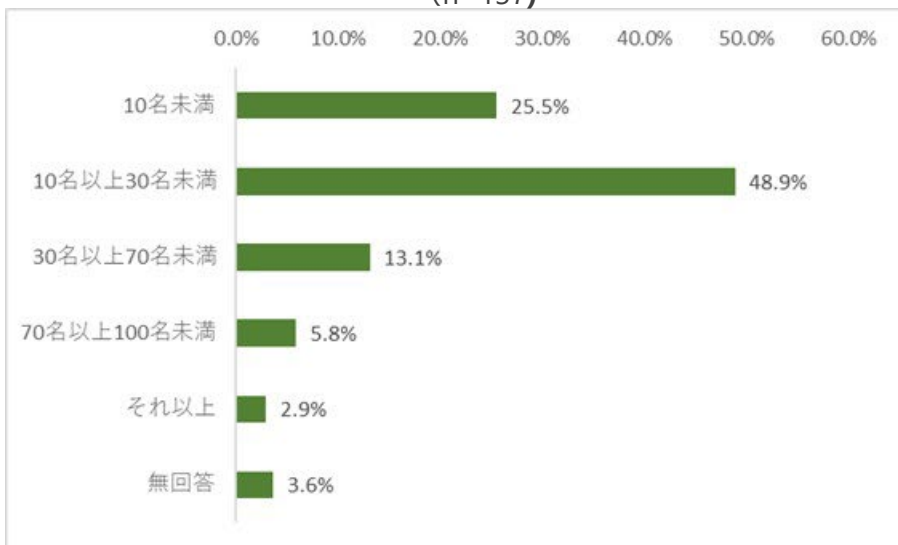


3. アンケート結果から得られた内容

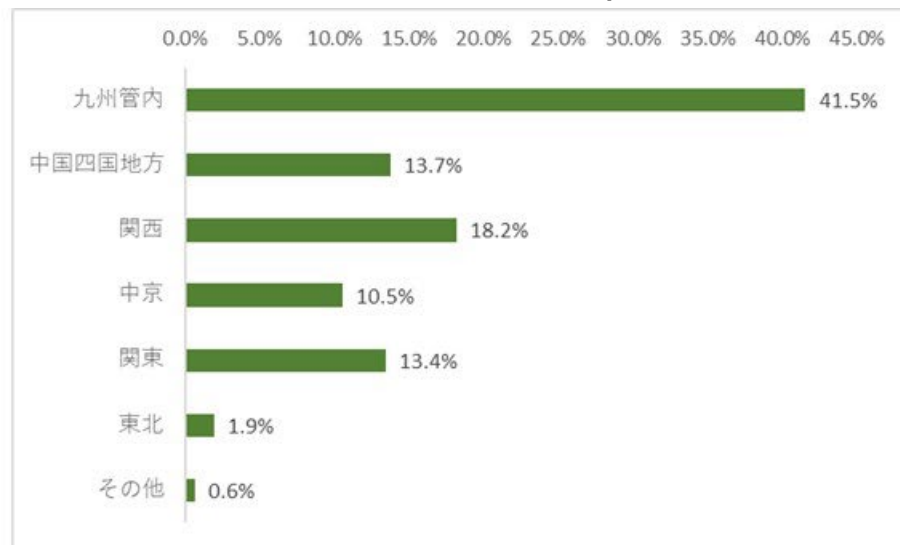
物流事業者アンケート調査結果

- ドライバーの数では、10~30人の規模が一番多く、約半数となっている。
- 主な輸送地としては、九州管内が40%越えで最も多く、次いで関西行きの18.2%となっている。

物流事業者におけるドライバー数
(n=137)



主な輸送地
(複数回答、n=313)

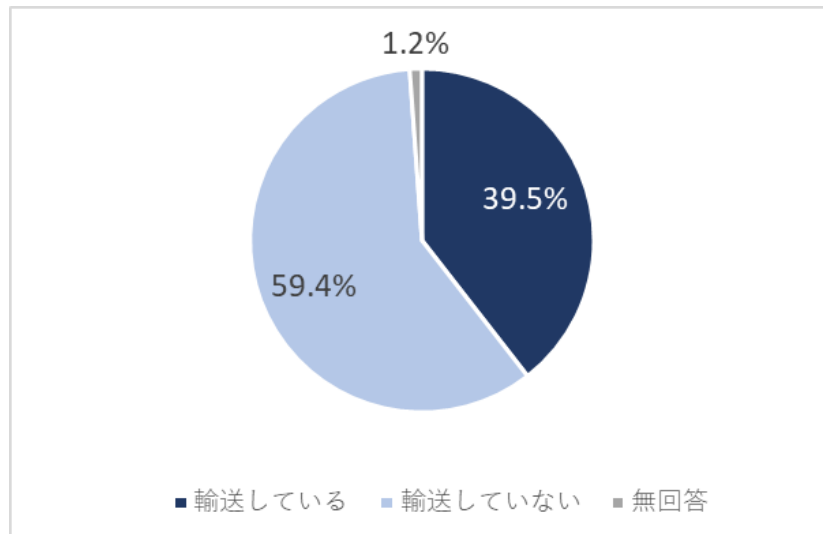


3. アンケート結果から得られた内容

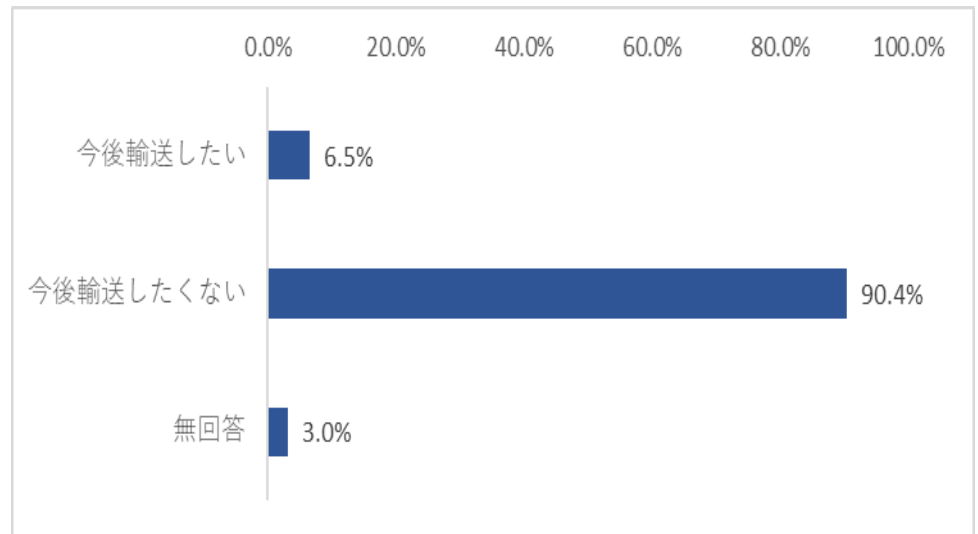
物流事業者アンケート調査結果

- 農林水産物や加工食品を運んでいるのは全体の4割弱となっている。
- 運んでいないまたは運びたくない事業者に今後の意向を聞くと、9割が輸送したくないと回答している。

農林水産物や加工食品などを輸送しているか
(n=347)



今後、農林水産物や加工食品を輸送したいか
(n=230)

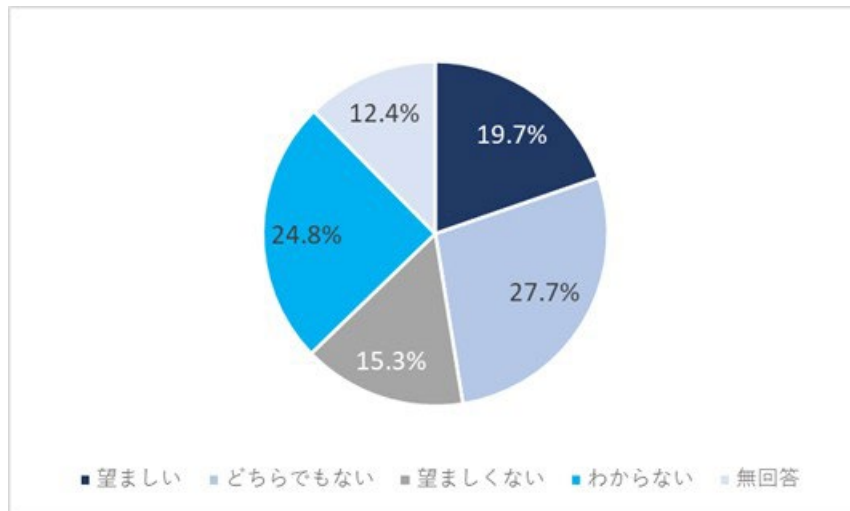


※現状農産物を輸送している事業者の中に、運びたくないと回答した事業者が含まれるため、総数から農産物を運んでおり、今後運ぶかどうかの設問に回答していない(正しい)回答者を除いたn=230で算出。

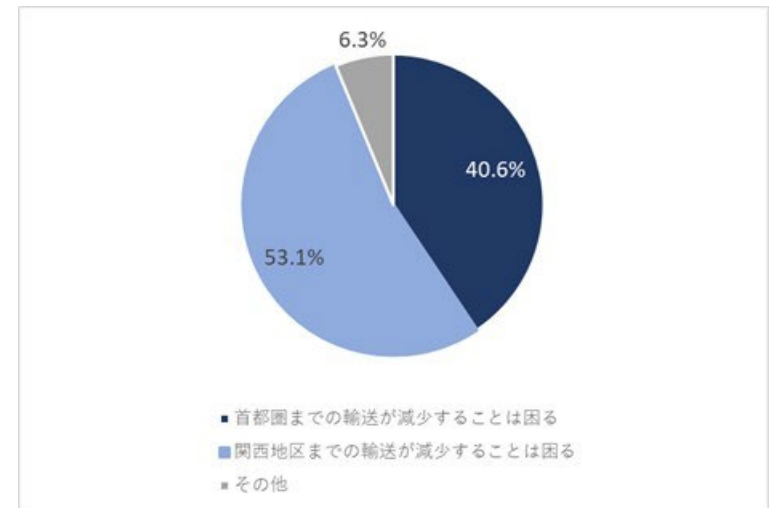
3. アンケート結果から得られた内容 物流事業者アンケート調査結果

アジア向け輸出は九州の産地や製造地において、有利だと考えられるが、仮に首都圏までの輸送より、博多港や福岡空港までの輸送が増えるとなった場合についての意見は以下の通り。

博多港や福岡空港前の輸送が増えるとなった場合についての意見(n=137)



望ましくない理由(n=32)

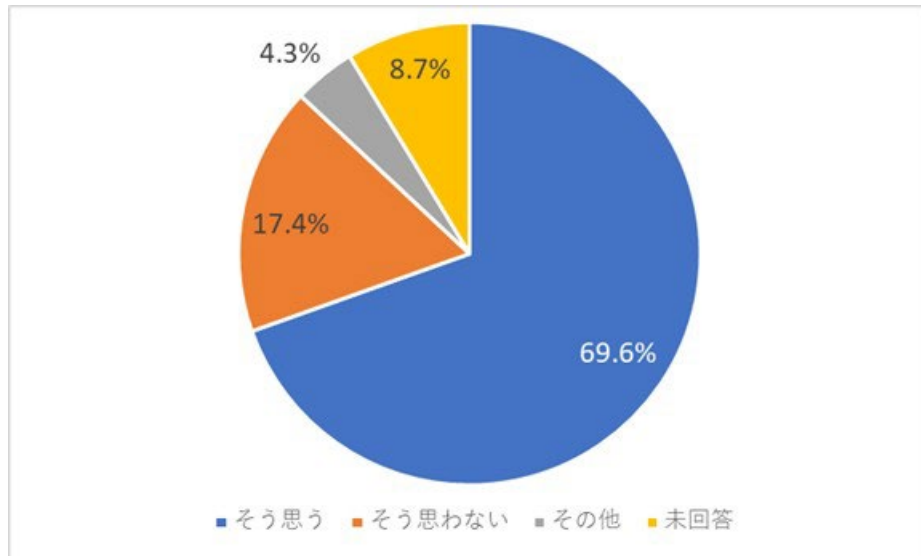


3. アンケート結果から得られた内容

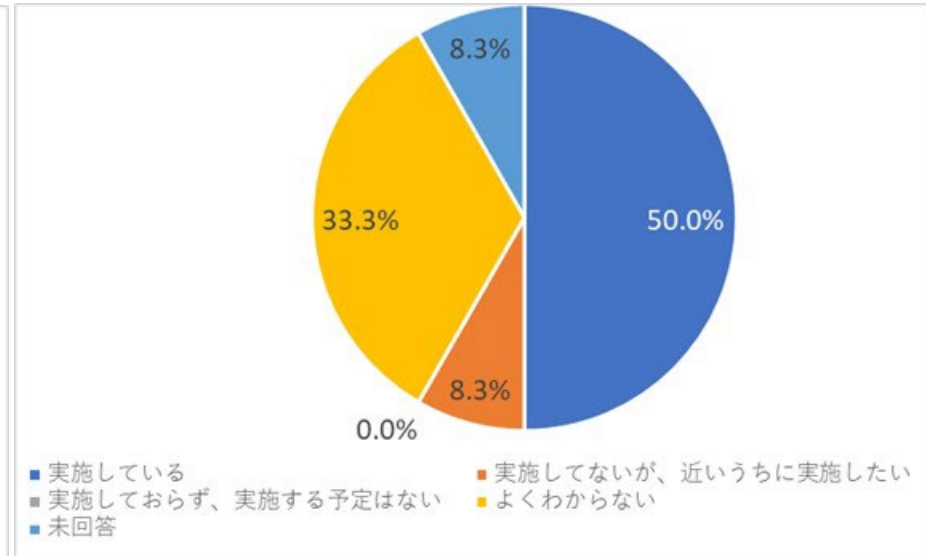
輸出商社調査結果

- 輸出商社からのアンケート調査は有効回答数が少ないため、注意が必要。
- 九州は首都圏へ出荷するよりも輸出は有利になると思う輸出事業者は7割。
- 九州の農林水産物の輸出については50%が実施している。

九州は首都圏近県より輸出は有利になると思うか
(n=24)



九州の農林水産物を輸出しているか
(n=24)

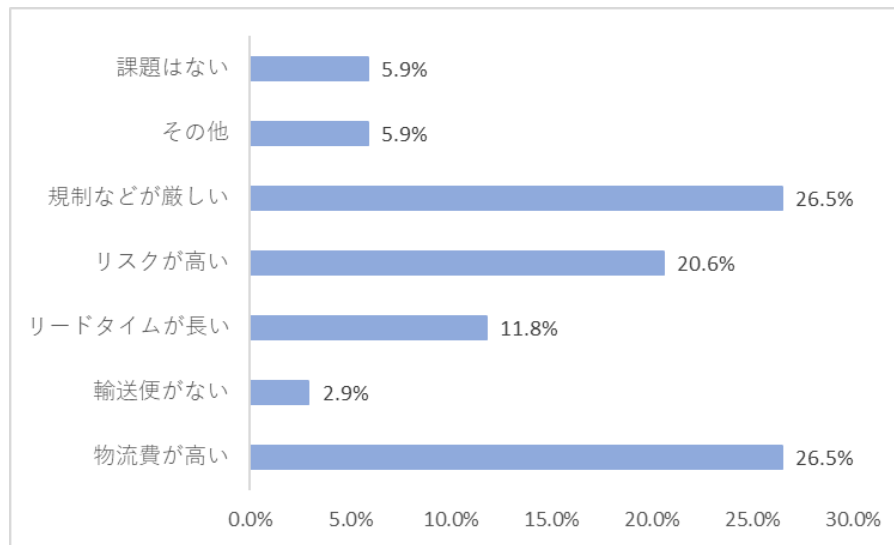


3. アンケート結果から得られた内容

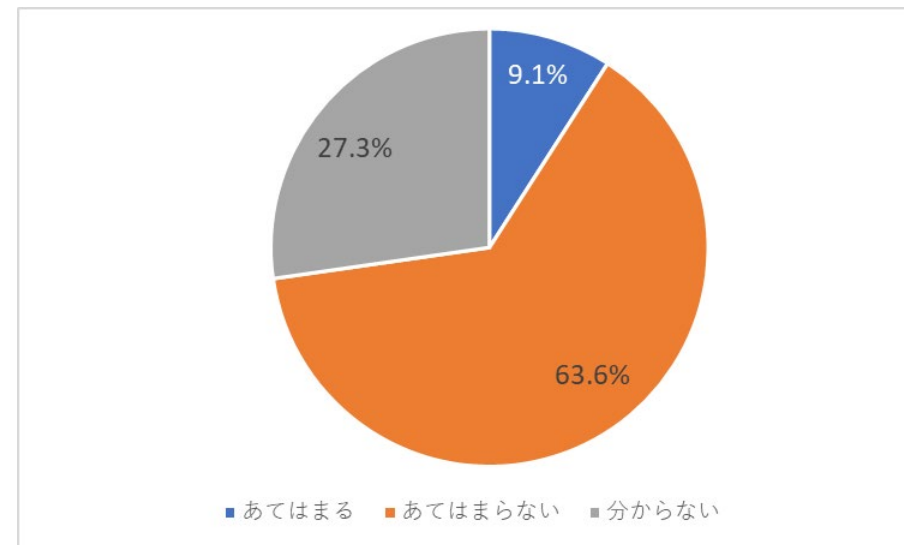
輸出商社調査結果

- 輸出物流の課題は規制などが厳しい点と物流費が高いことがいずれも26.5%と最も多い。
- 九州の農林水産物の輸出を実施しない理由に物流課題は当てはまると回答したのは9.1%にとどまっており、多くは当てはまらないと回答している。

輸出物流の課題
(n=34, 複数回答可)



輸出を実施しない理由に物流課題が当てはまるか
(n=11)

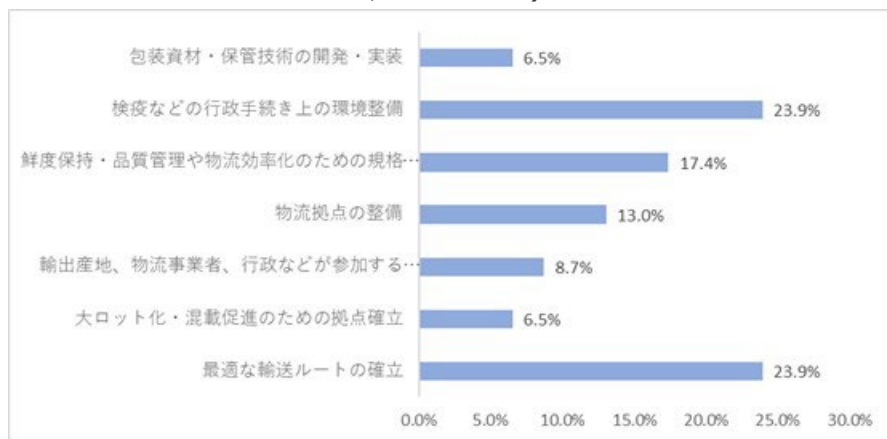


3. アンケート結果から得られた内容

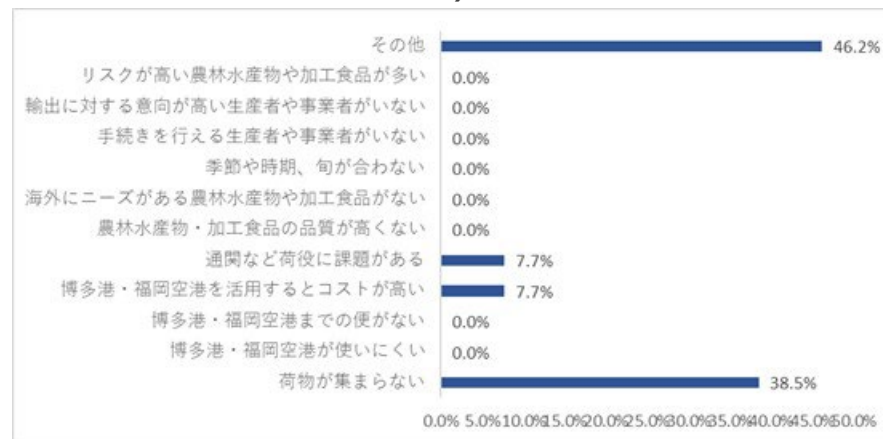
輸出商社調査結果

- 輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項については、最適な輸送ルートの確立と検疫などの環境整備がいずれも23.9%とトップになっている。
- 九州の農林水産物や加工食品を輸出する際の課題はその他が多く、内容は不明。ついで荷物が集まらないが38.5%となっている。

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)



九州の農林水産物や加工食品を輸出する際の課題
(n=13)



3. アンケート結果から得られた内容 まとめ

■ アンケート調査結果のまとめは以下の通り。

■ 1. 物流2024年問題と輸出への意識

- **国内競争への懸念:** 生産者の7割、食品製造事業者の5割が「物流2024年問題により関東近県との競争が不利になる」と回答。九州という立地が国内輸送においてハンデとなる認識が強い。
- **輸出への期待:** 一方で、アジア向け輸出が有利になると考える層は生産者で5割、食品製造事業者で4割にのぼる。国内物流の困難さが、相対的に近隣アジアへの輸出関心を高める要因となっている。

■ 2. 生産者・食品製造事業者のボトルネック

- **生産者の懸念事項:** 輸出において「温度・湿度の維持（29%）」や「衝撃の緩和（18%）」を重視。輸出をしない主な理由は「鮮度・品質維持（18%）」や「リスクの大きさ（15%）」であり、品質管理への不安が最大の壁となっている。
- **ロット集約の停滞:** 生産者でロットを揃える検討をした者はわずか2割。その理由は「取りまとめ役の不在」と「価格の不適合」が各3割を占め、集荷組織の欠如が浮き彫りとなった。
- **食品製造事業者の課題:** 輸出商社の指示（60%）でどこの拠点を活用するかが決まるケースが多く、主体的な物流設計が少ない（できない）。輸出をしない理由は「価格が合わない（25%）」が最多。輸出物流に課題を感じている層は6割に達し、特に「物流費の高さ（43%）」がネックとなっている。

3. アンケート結果から得られた内容 まとめ

3. 物流事業者の消極的な姿勢

- **食品輸送への忌避:** 実際に農林水産物を運んでいる事業者は4割にとどまり、今後の意向については9割が「運びたくない」と回答。荷扱いの難しさや採算性が参入の障壁となっていると考えられる。
- **既存ルートへの固執:** 輸送先が首都圏から博多港・福岡空港へシフトすることに対し、物流事業者からは「望ましい」とする回答は2割。大半は首都圏・関西圏への長距離輸送の減少を懸念しており、既存の収益構造が地産地消・地域発輸出への転換を阻んでいる可能性がある。

4. 輸出商社の視点と環境整備の必要性

- **九州の潜在能力:** 7割が「アジア向け輸出において九州は有利」と認めている。
- **集荷機能の弱さ:** 九州産品を扱わない理由として「荷物が集まらない（38.5%）」が上位に挙がり、物量のまとまりが欠如していることが商流形成の妨げとなっている。
- **最適な輸送ルートへの需要:** 「最適な輸送ルートの確立」と「行政手続き上の環境整備」が同率（23.9%）で最重要課題とされている。

5. 持続可能な社会実装に向けた要件

- **拠点活用の最適化:** 福岡空港の韓国便の多さなど、既存の強みを活かすべき。また、輸出拠点の着時間を考慮した緻密な運行管理が必要。
- **仕組み化と課題解消:** 持続可能なルート構築を「仕組み」として定着させることが不可欠。実証で露呈した個々の課題（コスト、荷扱い、調整等）を確実に潰していく必要がある。

4. 有識者からのご意見 有識者会議のメンバー

有識者会議のメンバーの取組等は以下の通り。

	業種	事業者名	構成員	取組等
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 木山氏	熊本県内のいちごを生産者から集荷し、台湾や香港などへ輸出。 台湾基準をクリアする栽培方法を確立している。
2	生産者団体	JAみやざき	農業戦略部 総販戦略 課 岩切氏	農産物の集荷数量が多く、輸出実績も豊富である。
3	生産者団体	熊本大同青果株式 会社	常務取締役 永田氏	農産物の生産、販売の他、加工品の製造も実施しており、生産、 製造のどちらにも精通している。
4	生産者団体	JA鹿児島経済連	営業開発課 靱井氏	農産物の集荷数量が多く、輸出実績も豊富である。
5	食品製造	ニビシ醤油株式会 社	海外事業部 海外事業 課 立石氏	輸出歴が長く、商社を経由しない自社で輸出実績もある。
6	食品製造	マルキン食品株式 会社	グローバル事業部 本 田氏	2021年より輸出開始。年々輸出数量を伸ばしており、輸出に向 けた工夫を実施している。ハラル認証取得済。
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 富山氏	令和5年「輸出に取り組む優良事業者表彰」において「輸出・ 国際局長賞受賞」を受賞。輸出に積極的である。
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 山脇氏	輸出拠点までの輸送のみならず、商社機能も保持し、輸出に関 するナレッジが豊富である。
9	物流事業者	全日本ライン株式 会社	取締役副社長 阿部氏	九州地域を中心とした物流ネットワークに強みを持つ企業であ る。

4. 有識者からのご意見 有識者会議のメンバー

有識者会議メンバー（続き）。

	業種	事業者名	構成員	取組等
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 伊藤氏	輸出拠点までの輸送のみならず、商社機能も保持し、輸出に関するナレッジが豊富である。
11	物流事業者	博多港ふ頭株式会社	代表取締役社長 駒田氏	航路に関する知見が豊富。博多港からの輸出推進のための多数の取組を実施している。
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 氏	博多港・福岡空港をメインとして輸出入の貿易実務の実績がある。輸出物流に精通している。
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 猪谷氏	農産物の集荷数量が多く、輸出実績も豊富である。
14	輸出商社	弓場貿易株式会社	代表取締役社長 弓場氏	鹿児島から各国へ主として南九州で製造される加工食品等の輸出を長年実施しており、実績が豊富である。
15	輸出商社	株式会社トキオ福岡	代表取締役 中尾 氏	福岡中央卸売市場から、各国に農産物輸出を実施しており、農産物輸出の知見及び農産物物流の知見が豊富である。
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 田中氏	学術的視点と実務知見を併せ持ち、主として農産物物流や農産物輸出物流に関する知見を持っている。
17	学識経験者	公益財団法人流通経済研究所	理事長 加藤氏	物流に関する知見があり、政策提言等も行っている。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

■ 有識者からの第1回～第4回会議に関するご意見については以下の通り。

《有識者A》

- 九州の農産物をいかに収益につなげ九州の農業を持続的に発展させていくか、特に生産者の利益を起点に議論する必要。
- 物流課題が解決されれば輸出をしたいという声について物流課題は多様であり、単純な改善では済まない可能性。また、輸出先の市場ニーズに合わせるためには品種・品質のカスタマイズが必要であり議論が拡散する可能性。
- 関東依存の物流構造について取引慣行、既得権益も関係する可能性があり、現状で物流構造の変えることについて否定的な意見が多いがその根拠を精査する必要。
- 阪神・京阪からの輸出ルートと九州ルートの比較をする必要。実際に九州の港にコストメリットがあるケースがある。
- 博多港や福岡空港は九州の最終集荷地点として地理的優位性があるにもかかわらずその力が十分に発揮されていない。
- 共同配送はメリットがないと実施できない。
- 今後は冷凍・冷蔵技術も求められていく。
- 環境配慮の物流という観点も重要になっていくのではないかと。
- 輸出に対しては、まずは日本産、その上で九州をアピールする必要性があり、一体となったブランディングが必要だと考える。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

《有識者 A》 続き

- 今般の実証試験は、「ロットの小ささ」をどう克服し、輸出に結び付けていくか、という観点から、その解決手法の一つとして混載便が提示されているものと認識。
- その上で、今般の実証ルート1をケース・スタディに、これを実際のルートとして運用する場合の合理性や効率性をいくつかの観点から考えてみると、
 - (1) 鹿児島から、途中、鳥栖を經由して筑豊エリアで集荷し、博多港へ向かうルートについては、鳥栖以降にかなりの時間を要するため、以下の諸点を考慮する必要がある。
 - ①積み荷は、ドライ対応か、リーファ対応か(ルート1は、ドライ)
 - ②農産物の「現物」か、加工品か(ルート1は、加工品)
 - ③博多港へのゲート・インを控えた近隣倉庫への最終入庫時間は何時か
 - (2) 商品の性質から、また、トラック輸送にかかる労働時間の法規制も踏まえ、陸送の長時間化は避けたいところだが、さりとて、ルートが多ければ、混載のメリットを十分享受できないことになりかねず、バランスが必要。そこで、一つの考え方として、
 - ①九州内を概ね3領域に対応したルートを基幹とする
 - ルートA: 鹿児島・宮崎(南部) — 熊本 — 福岡
 - ルートB: 長崎—佐賀(鳥栖) — 福岡
 - ルートC: 宮崎(北部・中部) — 大分 — 北九州 — 福岡
 - ②それぞれのルート途中の主だったインター等の近隣に中継地を設定する...などが考えられる。
 - (3) 航空輸送は、基本的には冷蔵・冷凍品が主であることから、上記の趣旨が同様にあてはまる。
 - (4) 固定的なルートとするか否かも、実情、状況に合わせて、改変を繰り返していく中で、一定の安定的な場所が選択されていくことが想定される。もちろん、その意見のまとめ役が必要ではある。
 - (5) リードタイム、日数管理は必須となることから、輸出 ETD (集荷カット日) を見極めた、集荷スケジュールの構築が必要となる。
 - (6) 博多港であれば、仕向け地や利用船社に応じて、集貨・バンニング地への到着時間をスケジューリングし、ロードマップを公表し、生産者・事業者の利活用に供することが考えられる。(福岡空港についても、同様)

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

《有識者B》

- 少量出荷で物流コストが大きな負担になる一方で生産者・出荷者にはこの量で出したいという明確な意向がある。どういう販売方法やニーズを想定しているのかが重要。

《有識者C》

- 生産者には、個人生産者、出荷団体、農協などがある。個人生産者には、輸出したい層、さらに拡大したい層がいる。個人生産者は出荷量が少ないものの市場価値の高い魅力的な商品が多数あり、取引する大手スーパーなどから「少量でも良いから良い商品を紹介してほしい」という要望が多く寄せられており、そうした良質な商品を持つ生産者を発掘し、輸出に結びつけることが大切。
- 小ロットでは物流コストが高くなり宅配便では価格競争力を失うケースが多い。さらに輸出を伸ばしたい生産者には、海外バイヤーとのマッチング機会を創出するなど、販売面での支援が必要。
- 農協の場合は大量出荷や商社との契約などスケールメリットがあり、九州の農産物の輸出量拡大において重要な役割を果たす。特に輸出先が東南アジアの場合、九州から直接輸送できれば、関東経由よりも鮮度を保ったまま届けられる可能性が高く非常に有利になるが、実際には東京から出す航空便のほうが九州からより安いケースがあり、距離的には近いはずの九州がコスト面で不利になる物流の構造的課題がある。
- この状況では、生産地が九州であっても結局関東・関西に持っていかざるを得ず、九州発の輸出ハードルが高いままになる。
- また船便についても、九州から出す場合は複数の港を経由するため到着まで2週間以上かかる場合がある一方、関東・関西から出る便は直行で数日程度と大きく差があり、青果物では鮮度面の不利が大きい。
- 物流コストの適正化と輸送リードタイムの短縮を実現し、九州産青果物ができるだけ良い状態で短時間で輸出先に届く仕組みづくりが、今後の輸出拡大には不可欠である。
- 共同輸送することによって出発地が遠隔地からの場合、時間はかかるが混載することで小口輸送も可能となり、今後輸出の出荷者が増えることが期待できると思う。また現在輸出している事業者も、少量出荷が可能になれば輸出品目が広がると思う。
- 輸送費が現在と共同輸送した場合の差がどれくらいになるか。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

《有識者D》

- 加工食品取扱いであるが、物流面の課題は共通。自社の商品は間接貿易中心で輸出における主な取引先が関東であるため、九州から関東までの運賃が最大の課題。
- 「共同配送（共配）」について、自社内で物流担当と検討したことはあるが、実際には“誰が集荷するのか”、“各メーカーが決められた納品日に合わせて集められるのか”といった調整の難しさが大きく、まだ実施に踏み切れていない。今後、共配による関東向け出荷がどこまで実現可能か理解を深めたい。

《有識者E》

- アンケートでは生産者も食品製造業の方も輸出に意欲的。輸出拡大にはまず商流が確立が必要。そのためには相手国の状況や国家方針、商品設計などが必要。一方、物流の重要性も確認された。特に物流事業者のうち食品・農産物を扱っていない事業者は食品に消極的という姿勢。半導体や医薬品などでは物流事業者も積極的に参入したいが食品は必ずしも魅力的な品目ではない。食品や農産物を扱っている物流事業者であっても多くの課題が挙げられており、商流を拡大しても物流がネックになる可能性があることがアンケートから示唆された。

《有識者F》

- 調味料の輸出を行っており、直接貿易・間接貿易の両方に取り組んでいる。毎週コンテナ単位で輸出しているケースもあれば、新規の輸出開始案件もある。新規輸出の際に問題となるのは、「商流がなかなか定まらない」点だと強く認識。新規輸出は、取扱商品数が少ないところからスタートするが、少量輸出では最終的に利益が残らない点が最も大きな問題と考えている。共同配送などまとめて輸送できる仕組みが確立されると非常に良い。
- 業種によって課題が異なる。
- 共同配送はタイミングが重要で、合わないとやりにくい。
- 輸出については、物流における課題だけではなくところも検討していくべき。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

≪有識者G≫

- アンケート結果で「最適な輸送方法が確立できれば輸出したい」という回答が多かったが、最適な輸送方法は事業者、取り扱う品目の特性によって大きく異なるため、事業者自身が自社商品の特性に応じて最適な輸送方法を理解する必要。同じ農産物でもお茶と生鮮野菜では輸送条件が大きく異なるように「農産物だからこの輸送方法が最適」という一律の答えはなく、最適な輸送ルートの確立についてはさらに深掘りしたアンケートや調査が必要。

≪有識者H≫

- 当社は福岡市の青果市場から商品を調達し、毎週シンガポールと香港に出荷。現状の運用に大きな問題は特に発生していない。課題としては、関西からだと1週間であるが、博多港からシンガポールまでの輸送に2週間以上かかる。また検疫の問題がなければ、さらに多くの国へ出荷できる可能性がある。
- 輸出拠点までの持続可能なルート構築には、単なる輸送路の確保だけでなく、以下の「仕組み化」も検討する必要がある。
 - ①広域集荷システムの確立: 県境を越えた「共同配送」を定着させるため、交通の要衝に共同集荷拠点を設け、大口化によるコスト削減。
 - ②双方向物流(ラウンド輸送)の推進: 輸出拠点からの復路において、他商材等を混載するマッチング機能を支援。コスト軽減を目指す。
 - ③小口定期混載便の導入: 海外バイヤーの「少量多頻度」ニーズに応えるため、パレット単位で利用可能な定期混載ルートを標準サービス化することが、九州産品全体の市場シェア拡大に寄与する。
 - ④デジタルツインの活用: 物流工程を可視化し、温度管理や位置情報をリアルタイムで共有することで、品質への信頼性を高め、事故時の責任所在等を明確にするインフラ構築。
- 本実証事業を単発の試みで終わらせず、事業化させるために重要と考える点。
 - ①物流の可視化とデータ活用: 荷主が安心感を持って混載を依頼できるよう、温度や衝撃のデータをリアルタイムで共有できるデジタル基盤の整備を並行して進める。
 - ②需要変動への弾力的対応: 輸出先の商習慣(旧正月や中秋節など)に合わせた物量の増減に対し、複数の運送業者が連携して柔軟に車両を差配できる「共同配車ネットワーク」の構築。
 - ③中継輸送の検討: 2024年問題によるドライバー不足を鑑み、鹿児島・熊本からの長距離輸送においては、鳥栖等の交通の要所をハブとした「中継輸送」や「スワップボディ車両」の活用も、将来的なコスト低減と安定供給の観点から検討すべき。
- 共同配送はメリットが重要。共同配送を主眼におくとコストが増加する可能性は高い。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

<<有識者I>>

- 当社の青果物輸出は100%間接輸出で現状の商流・物流で大きな課題はない。ただし、次のステップとして例えば南九州圏、鹿児島・熊本などと連携して福岡まで混載してロットを固めて輸送するといった取組ができればメリットがあるのではないかと。当社の間接輸出は多くを業者に委ねており、現時点ではこうした取組を進めるのは難しいが、将来的に輸出と物流の改善を進めるには混載やロット集約が一つの解決の糸口になるのではないかと。

<<有識者J>>

- 当社は九州域内の物流を広く担っており、産地から集約しながら九州各地への納品を行うほか、集約した貨物を関西・関東エリアまで輸送する体制を持っている。青果物の取扱いが中心。輸出業務にも一部取り組んでいる。関東にある子会社が輸出業務の実務を担当しており、最近では鹿児島でも輸出に向けた手続きを進めている。ただし、海外のニーズを掘り起こさなければ輸出を拡大していくのはなかなか難しい。ニーズの発掘やさまざまな提案を試みているところ。
- 集荷便については、集荷に課題が多く、なかなか難しいのが実態。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

<<有識者K>>

- この10年ほど九州管内の農産物をどのように集めて効率的に混載し、海外に輸出するかという国のプロジェクトを中心に実証試験を実施。主に香港やシンガポールに輸出して船便と航空便の品質比較なども実施。香港向け輸送については博多港発でも対応可能かどうかを検討しリードタイムが7～10日程度で品目を選べば品質上問題なく輸送できると判断した。その際に0℃帯と10℃帯の2温度帯に設定できるコンテナを開発した。低温障害の有無によって品目を分けて搭載できるようにし、さらにエチレン発生品目がある場合にはそれを除去する装置も備えた。この技術は発展して現在では「-20℃と0℃」の2室を設定できるタイプも開発している。今回は加工食品と青果物の双方を輸送するケースも候補に挙がっていると聞いており、この2温度帯コンテナは十分に活用可能と考えている。
- 実証試験について、九州は広域で品目数も多いため、将来的には単一拠点への一括集約だけでなく、中継拠点（ハブ&スポーク）構造の可能性も考慮すべきかもしれない。
- また、温度帯の異なる品目を扱う機会が増える場合には、将来的に温度帯別の専門車両運用（常温・冷蔵の分離徹底）を検討すると運用が安定すると思われる。
- 実証日程が限定されるため交通事情等によるデータ偏りの可能性があり、可能であれば複数回実証または対照日の設定が望ましいと考える（予算的に可能であれば）。
- 今回ルートに含まれない事業者についても、今後の共同配送参加に向けた参加条件整理があると広域連携がより理想的なものになる（将来的に期待）。
- できる部分からやっけていくスモールスタートでよいのではないかと。また川下側が競合することを恐れるよりも、数量を増やせば問題なくなると考える。
- 広域連携システムが必要で、AIなどを上手く活用していくべき。

<<有識者L>>

- 九州を挙げて農産物を輸出するという発想は非常にありがたいが、既に一生懸命取り組んでいる企業、とりわけ今日先陣を切って自社開拓を進めている会社と競合する状況は避けるべき。全体的にボトルネックを可視化して改善する取組は非常にありがたいが、既存の事業者が築いてきた流れを阻害しない形で進める方法が必要。
- 九州に関する農産品の引き合いがふえてきている。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

《有識者M》

- イチゴは他の野菜と異なり、温度管理以上に「扱い方（衝撃対策等）」や「運び方」に特殊な配慮が必要な品目である。
- 現状では品質維持のため、空港まで完全に専用便で輸送しており、他の生鮮品に比べて物流費が高くなる傾向にある。
- 青果物の温度帯（低温・中温・常温）が合致すれば、理論上は混載可能との認識。また丁寧に扱うことさえ担保されれば混載は否定しないが、イチゴ特有の慎重な荷扱いが他の品目と共存できるかが課題となる。
- 物流事業者の判断: 混載によって実際に物流費が下がるか、あるいは荷扱いの観点から混載が可能かどうかの最終的な判断は、生産者ではなく物流事業者の裁量に委ねられている。つまり生産者側で混載の可否をコントロールすることは困難であり、物流コスト削減の実現性は物流会社のオペレーションや考え方に依存している。
- 輸出を実現するためには、海外市場に合わせてプロダクトの仕様変更、品質管理基準の見直し、あるいは形状の調整（パッキング等）が必要となる。
- 共同配送のメリットはなかなか見いだせないのが現状。
- 川下側が競合する場合、実施したくてもできない実態もある。
- 共同配送の実施は物量（ロット）に依拠し、集まらなければやれない。

《有識者N》

- 南九州からのミルクラン集荷においては数年前に試験輸送を行ったが、鹿児島所在の運送会社を探ることが出来ずに2ルート作った。よって農産物関連九州活性化においては南九州における集配業者が一番重要にはなってくる。

《有識者O》

- 試験について、もう少し、様々なルート（門司港、志布志港等）も検討してもいいのではないかと。それでトータルコストを検証したほうがいい。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

全体をまとめると以下の通り。

九州の物流構造と地理的優位性の課題

九州はアジアに近いという地理的利点がありながら、既存の商流やインフラの問題により、その強みを十分に活かしきれていない現状がある。

- 関東・関西依存の構造: 取引慣行や既得権益の影響により、九州産品であっても一度関東・関西へ運んでから輸出する構造が根強い。航空運賃についても、距離が遠い東京発の方が九州発より安価なケースが存在する。
- リードタイムの格差: 船便において、関東・関西発は直行便で数日だが、九州発は複数港を経由するため2週間以上かかる場合があり、生鮮品の鮮度保持において圧倒的に不利になる輸出先がある。
- ポテンシャルの未活用: 博多港や福岡空港は最終集荷地点としての地理的優位性があるが、その力が発揮されていない。ただし、品目を選定すれば博多港発（リードタイム7～10日）でも品質維持は可能との見解もある。

小ロット・多品種輸送のコストと収益性

個人生産者や新規参入者が直面する、物流コストが利益を圧迫する構造的課題が指摘されている。

- 収益性の悪化: 少量出荷では宅配便等のコストが割高になり、価格競争力や最終的な利益が失われる。
- 品目ごとの最適解: 生産者や製造業者の輸出意欲は高いが、最適な輸送方法は品目（茶、生鮮野菜、加工食品など）によって大きく異なる。一律の輸送方法ではなく、事業者自身が特性を理解する必要がある。
- 販売面との連動: 魅力的な商品を持つ個人生産者を発掘し、海外バイヤーとのマッチングなどの販売支援と物流改善をセットで進めることが不可欠。

4. 有識者からのご意見(第1回～第4回会議のまとめ)

■ 効率化に向けた「共同配送・混載」の可能性と障壁

物流コスト低減の切り札として期待される一方で、実務上の調整の難しさが浮き彫りになっている。

- 共同配送（共配）の有効性: 加工食品や新規輸出などの少量貨物を集約して輸送する仕組みは極めて有効である。
- 運用上のハードル: 「誰が集荷を担うのか」「各メーカーの納品スケジュールをいかに適合させるか」といった実務的な調整が困難であり、実施の障壁となっている。
- 広域連携の展望: 南九州（鹿児島・熊本など）で連携するなど、ロットを集約することでコストメリットを生み出せる可能性がある。

■ 輸送技術と品質管理の高度化

輸出拡大を実現するために必要な、鮮度保持や特殊輸送に関する専門的な視点。

- 2温度帯コンテナの活用: 異なる温度管理が必要な品目（例：0℃帯と10℃帯、あるいは冷凍と冷蔵）を1つのコンテナ内で管理する技術や、エチレン除去装置の活用が、混載輸送の質を担保する。
- リードタイムへの適応: 輸送日数に応じて、品質を維持できる品目を厳選し、技術的にカバーする取り組みが重要。

■ 持続可能な体制構築と既存事業者への配慮

今後の事業展開において留意すべき、産業全体を俯瞰した視点。

- 生産者利益の優先: 物流の効率化に終始せず、いかに生産者の収益につなげ、九州農業を持続させるかという視点が議論の起点であるべきである。
- 物流事業者の参入障壁: 物流業者にとって食品は必ずしも魅力的な品目ではなく（半導体等と比較して）、商流だけを拡大しても物流がボトルネックになる恐れがある。
- 既存プレーヤーとの調和: 既に独自ルートを開拓している先行企業の事業を阻害するのではなく、全体のボトルネックを可視化・改善する形での公的支援が求められる。

5. 実証試験の結果

- 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経由して博多港・福岡空港までの物流の実証試験を実施することを検討。
- 実証実験は以下を検討したが、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。

5. 実証試験の結果

(参考)実証できなかったプラン ルート1

- 製茶事業者の詳細を聞いたところ、2月12日界限での発注はなし。またDHLなどの国際宅配便での配送となるため、トラックが不要。
- 漬物事業者については、アンケートの回答では協力できるとのことだったが、詳細を確認したら直近で福岡出荷はない、とのこと。
- 醤油事業者のみでの実施となるため、見送り。



NO	事業者名	住所	品目	実証日時・時間帯
1	製茶事業者	鹿児島県	茶	2月12日10時に集荷
2	漬物事業者	福岡県	漬物	2月12日15時に集荷
3	醤油事業者	福岡県	醤油	2月12日17時に集荷
4	博多港	〒812-0021 福岡県福岡市博多区築港本町1-3	-	2月12日18時に集荷

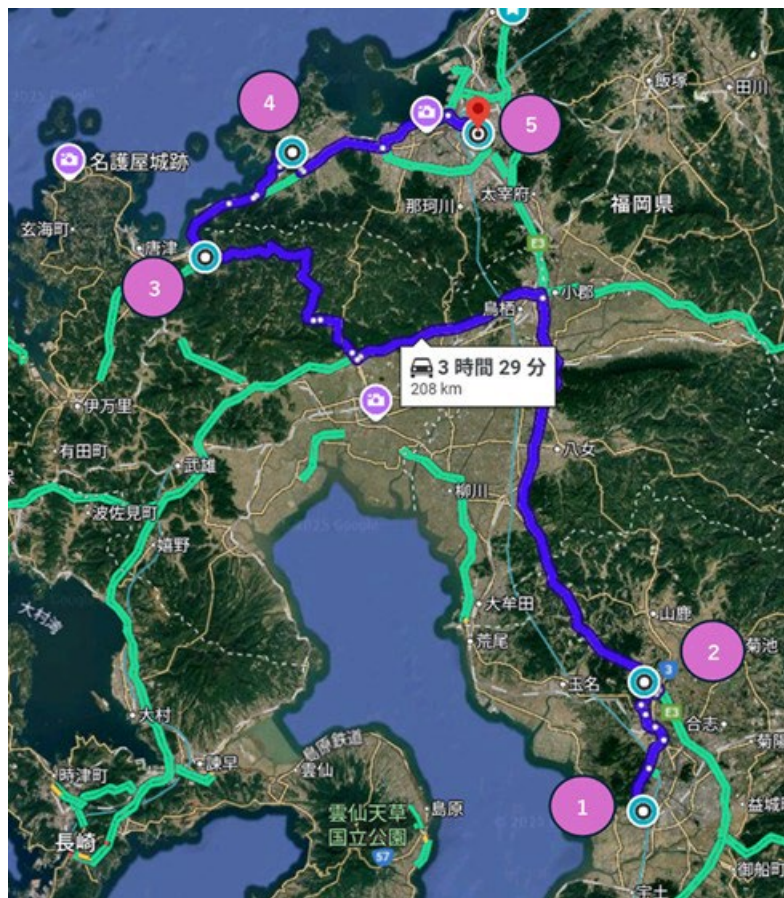
2月12日 (木)

4トン車で実施予定⇒中止

5. 実証試験の結果

(参考)実証できなかったプラン ルート2

- 事前ヒアリングで着時間を明らかにしておらず（出荷時間のみ）、着時間が合わず実施できず。
- 生産者は実証参加へ意欲的だったが、帳合に入る商社からのNGで実施できず。
- 尚、ルート1の事業者との連携も試みたが、いずれも立地的に共同配送のメリットを見出せず実施不可。



NO	事業者名	住所	品目	実証日時
1	青果事業者	熊本県	いちご	1月29日19時以降集荷
2	青果事業者	熊本県	いちご	1月30日15時集荷
3	青果事業者	佐賀県	不知火	1月30日17時集荷
4	青果事業者	福岡県	いちご	1月30日18時集荷
5	福岡空港	〒812-0003 福岡県福岡市博多区下臼井778-1	-	1月30日19時納品

1月29日（木）～30日（金） 4トン車で実施予定⇒**中止**

5. 実証試験の結果 (参考)実証できなかったプラン

当初予定していた実証実験ができなかった理由のまとめから、実施するために必要なことをまとめた。

1. タイミングが合わない

- 出荷のタイミングが合わず、実施できなかった。
- 曜日や集荷・配送先の時間帯、行先などの情報が太筋で一致しないと実施できない。

2. 事前情報のミスマッチや収集不足

- 事業者における事前アンケートでの理解が深いところまで及んでいなかったため、情報のミスマッチが発生。
- 事前ヒアリングにおいて「出荷時間」の確認までに留まり、荷物が到着しなければならない「着時間」の調整を十分に実施できておらず、その結果、各地点の着時間が合わず、物理的に運行できず。

3. 共同配送のメリット不足

- ルート1の事業者との連携も検討したが、それぞれの立地条件において共同配送を行うことの合理性（メリット）を見出すことができず、実施には至らず。

※わざわざ経由するメリットを見出せる場所ではない空港までの経路上ではない場合。

4. 商流（商社）による制約

- 生産者自身は実証実験への参加に意欲的だったが、取引先（帳合）である商社から許可が得られず（NGが出たため）、参加を断念せざるを得ないケースが発生。

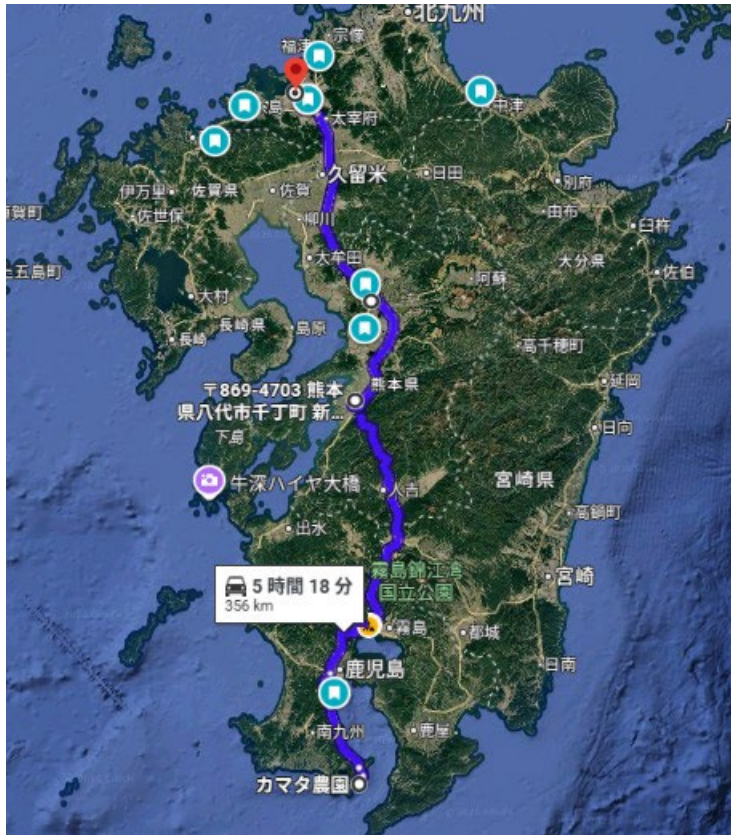
実施するためには
以下が必要。

- 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

5. 実証試験の結果

実際に行った実証試験の内容

- 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した。



NO	事業者名	住所	品目	時間帯
1	生産者	鹿児島県	さつまいも	2月28日 9時30分集荷 50分出發
2	生産者	熊本県	トマト	2月28日 13時集荷 13時10分出發
3	醤油メーカー	熊本県	醤油	2月28日 15時集荷 15時10分出發
5	博多港	福岡県福岡市博多区築港本町 1 3	—	2月28日 16時45分に到着

※NO2と3の間で30分の休憩をはさむ。

2月28日（土） 4トン車で実施

5. 実証試験の結果 実際に行った実証試験の内容

実証当日の様子（写真）

さつまいも農園の様子



トマト農園の様子



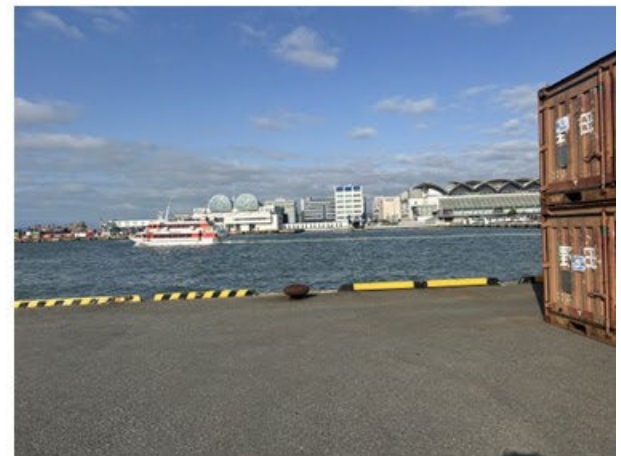
5. 実証試験の結果 実際に行った実証試験の内容

実証当日の様子（写真）

醤油メーカーの様子



博多港の様子



5. 実証試験の結果

実際に行った実証試験の内容

実証試験で明らかになった課題は以下の通り。

物流事業者（ドライバー含む）

- ◆ 鹿児島から福岡までの輸送で、何度も集荷するのは時間がかかり、コストもかかるので基本的にはやりたくない。車格を変えて満車（例：2トン車、4トン車満車）でないと受けない。
- ◆ 基本的に九州管内であれば、無理してトラックで運ばなくても宅配便でもよい商品が多い（例：お茶など）。横持や無理に引き取りにいくより、宅配便の方が安価となる場合もある。
- ◆ 立ち寄り箇所が多くなると、経路上であっても、高速を降りて、乗るという作業からコスト高になる。
- ◆ コスト面を考えなければ、高速のICから近いところはよいが、ある程度の距離があると、別建てでトラックを用意した方がリードタイムの面でもよい。また下道に入ると渋滞の可能性も高く、できれば避けたい。
- ◆ （参考）九州管内で経由地が増えるとコストはおおよそ1割増し。今回の実証は2割増しとなる。

荷主

- ◆ コストが下がるのであれば、共同配送を活用してもよいが、タイミングが合わないものを合わせるつもりはない。合わせられないケースも多数（着荷主の都合）。
- ◆ 輸出については、品質も輸送の品質も重視すべき。リードタイムが長くなるのであれば、尚のこと、輸送時の品質管理が気になる。
- ◆ 自社でトラックの手配ができているため、共同配送を使うメリットはない。
- ◆ 九州管内で共同配送するメリットはあまりないと思う。東京や大阪までの長距離であればミルクランなどでの集荷しても積載率にインパクトがでるが、九州管内ではリードタイムが長くなって、メリットはたぶんだ。コストもそれだけ集荷すると立ち寄りとなるため、下がるとは思えない。定期的シャトル便などがあれば使えるかもしれないが、取りに来てほしい。

5. 実証試験の結果 改めて実証試験の実施

実証試験を通じて、輸出港までの共同配送についてのまとめは以下の通り。

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。

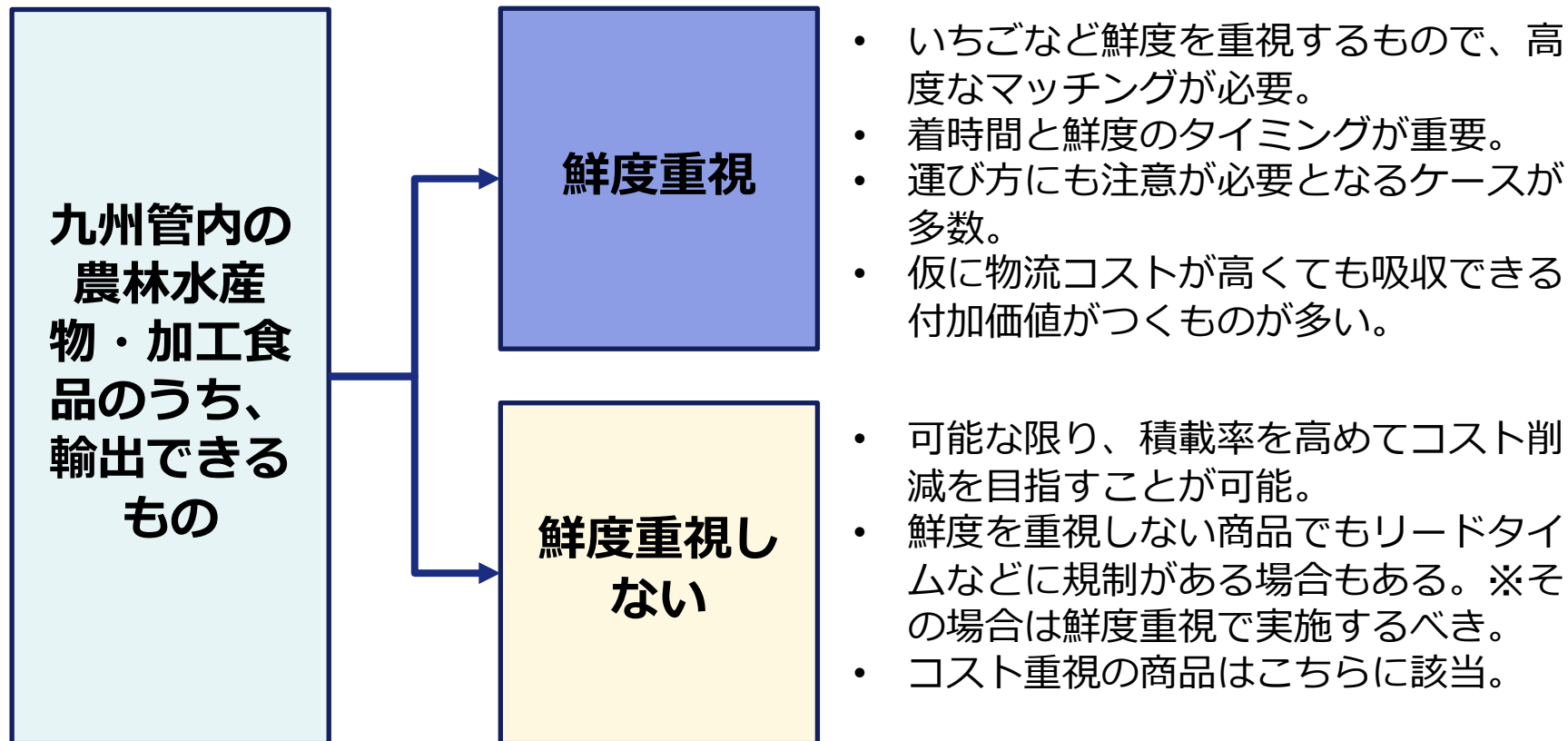
6. まとめ

- 以上の調査より、九州の輸出拠点に向けたルート確保及び効率的な物流を目指す必要があり、それが達成できれば九州からの輸出数量が拡大する可能性があることが明らかになった。
- 一方で効率的な物流を目指すにあたって、他の事業者との共同配送については各荷主（生産者や食品製造事業者）の条件が異なると、目的地が同じ博多港や福岡空港であるだけでは実施できない。
- いかに関博多港や福岡空港までの効率的な物流を組めるか、についてまとめる。
- 一般的に効率的な物流とは、共同配送のみを指すわけではないが、本事業では共同配送（混載輸送）を主とする。（効率的な物流を目指すためには、共同配送ができそうかに論点を置く）
- なお、本事業では、大口ロットを保持しており、自社単体で満車にできる場合ではなく、小規模や中規模の荷量をもつ生産者や食品加工事業者がどう輸出物流を組めるかという観点でまとめる。※大口ロット生産者や食品加工事業者が半端な数量に困っている場合も含む。

6. まとめ

- 今回の調査より、輸出する荷物を2分すると以下の通りとなる。
- まず、第1段階としていちごなどの生もので鮮度を重視するものと、加工食品などの鮮度を重視しないものと2分すべき。

第1段階



6. まとめ

- 第2段階として、共同配送のどの手法が適切かと考える必要がある。手法は以下の通り5つに分けられる。

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、その時の最適なルートで回るのか（宅配便モデル）または定期的に回るのか（バスモデル）。

6. まとめ

■ イメージを図に落とすと以下の通り。

自社便



自社便で
持ち込み

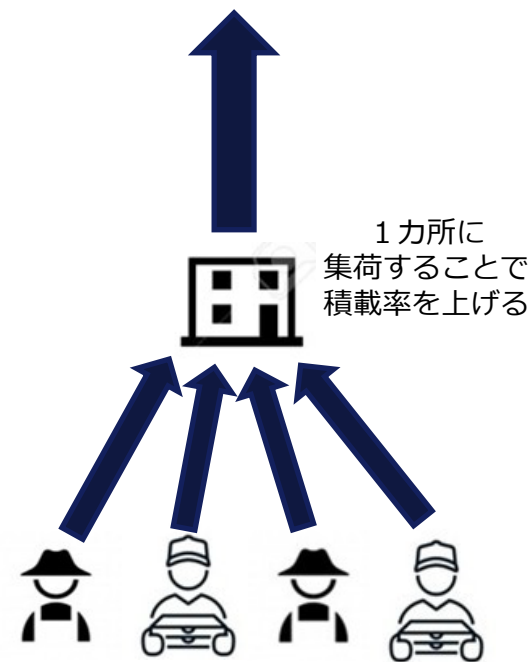


ミルクラン



ミルクランで
集荷することで
積載率を上げる

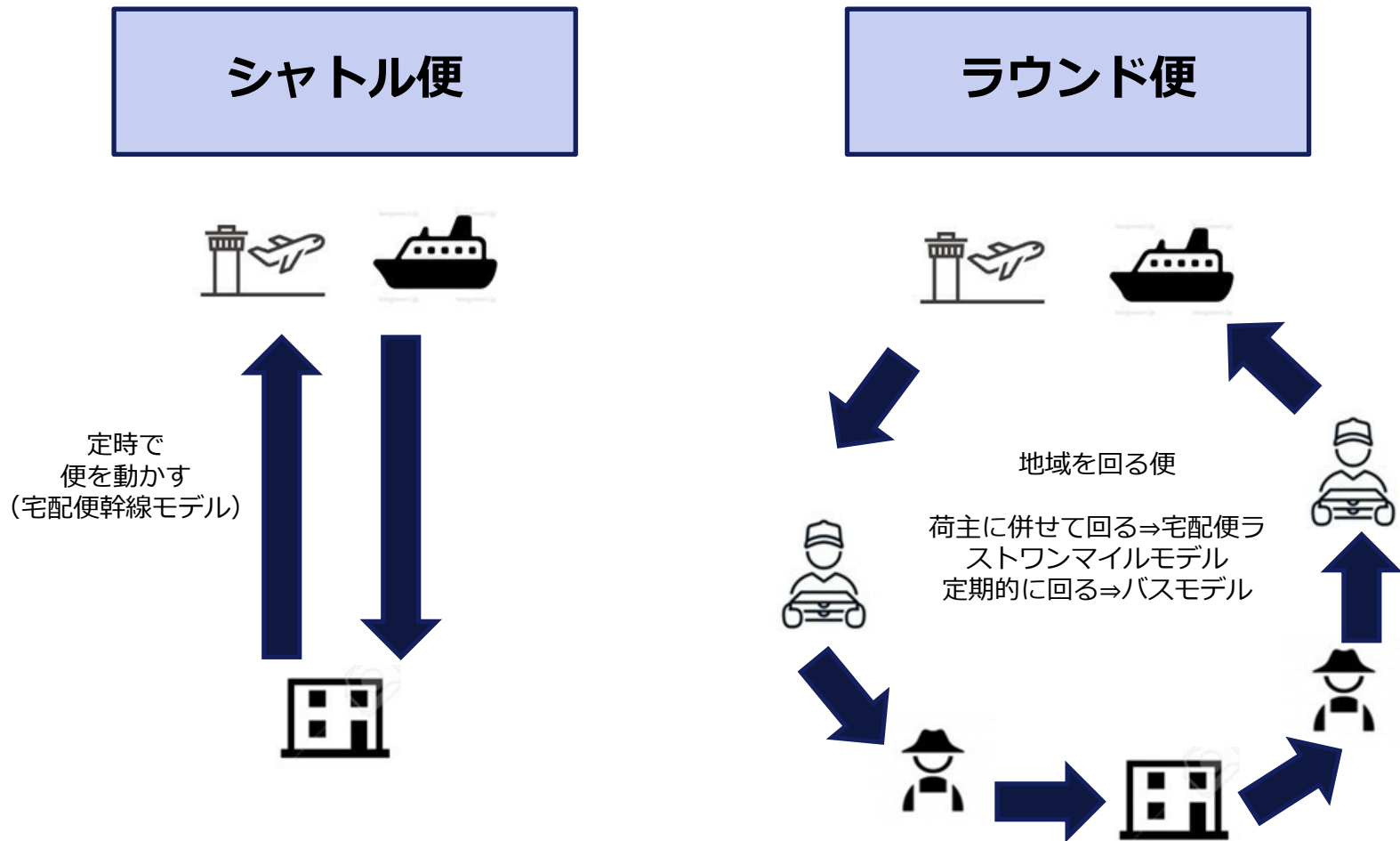
集荷



1カ所に
集荷することで
積載率を上げる

6. まとめ

- イメージを図に落とすと以下の通り。



6. まとめ

■ 各項目別に荷主側のメリット及びデメリットをまとめると以下の通り。

項目	メリット	デメリット
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。
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高い。 ・ 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。

6. まとめ

続き。

項目	メリット	デメリット
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。
ラウンド便	<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ため、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、ドライバーへの負荷が増加する。

6. まとめ

共同配送を実施するために第1段階で分けて鮮度重視有無に合わせた各手段の項目別で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。

項目	鮮度重視	鮮度重視しない
自社便	—	—
ミルクラン	・ 品目による	・ 実施しやすい。
集荷	・ 実際に行われている	・ 実施しやすい
シャトル便	・ 便が定期的であれば実施しやすい	・ 実施しやすい
ラウンド便 宅配モデル	・ 場所による	・ 実施しやすい
ラウンド便 バスモデル	・ リードタイムがかかるため、合わない。	・ 実施しやすい

6. 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

6. 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。

6. 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。

di 公益財団法人 **流通經濟研究所**