

第二回効率的な輸出物流の構築に関する意見交換会

開催結果概要

1. 開催日：令和3年3月19日(木)14:00～16:30

2. 参加者：

【常設委員】

イオン株式会社、株式会社パン・パシフィック・インターナショナルホールディングス、NAX JAPAN株式会社、日本通運株式会社、ヤマトホールディングス株式会社、郵船ロジスティクス株式会社、公益財団法人流通経済研究所、全国農業協同組合連合会

【専門委員】

北海道漁業協同組合連合会、黒瀬水産株式会社、イヨスイ株式会社

【省庁】

国土交通省 大臣官房審議官(公共交通・物流政策)

国土交通省 総合政策局物流政策課

国土交通省 港湾局計画課

国土交通省 航空局空港業務課

農林水産省 大臣官房輸出促進審議官(兼食料産業局)

農林水産省 内閣審議官(兼食料産業局)

農林水産省 食品流通課

農林水産省 輸出プロジェクト室

3. 開催概要

2030年・5兆円の目標達成に向けた輸出拡大のためには、大ロットで経済的な輸出を実践する効率的な物流の構築が求められていることから、①重要輸出品目の輸出物流と②主要港湾活用の二つの視座を保持した、物流有識者と施策企画担当者との意見交換の場を設置。第二回は水産物をテーマとして、輸出拡大に向けた物流課題について検討を実施した

4. 意見交換会における主な議論概要

● 冷蔵施設・設備の不足、鮮度維持に関する課題について

- 苫小牧港の冷凍・冷蔵倉庫の冷蔵スペースはほとんど青果物が占めており、水産物が入庫できていない状況
- 苫小牧港にも冷蔵・冷凍倉庫が最近整備され始めたが、周知されていない

- 志布志港周辺や愛媛からはEUに向けた輸出が少なく、周辺にはEU-HACCPに対応した冷凍・冷蔵倉庫が少ない
- 生産の都度、輸出可能な港湾付近の倉庫へ産品を輸送することは国内の輸送コスト増の原因となる。そのため、生産地近くの港湾に冷凍・冷蔵倉庫を整備して輸出するやり方が望ましい
- 冷凍・冷蔵倉庫については冷凍・冷蔵倉庫の設備投資や光熱費や修理工費などのランニング投資が高く、物流業者が積極的に整備しづらい
- 食品を保管する冷凍・冷蔵倉庫をその他の取り扱い品目を保管する倉庫として転用できないことも問題
- 食品輸出用の保管倉庫が不足している課題は認識している一方で、輸入食品を保管する倉庫に設備投資を実施
 - ◇ 輸出食品用の設備に投資するためには、継続的に費用対効果が高いことを示す必要あり
- 航空輸送の重量を抑える資材の開発が早急に求められる。加えて、高鮮度輸出に向けた実証実験を物流会社と実施したが、実証実験への支援や助言もあればよい
- 日本の水産物の商材としての競争優位性について
 - 現地のインポーターは日本国内の産地にはあまりこだわらないが、日本の産地間で競争が発生している
 - 現地生産・他国生産の商品との間で、日本産品が競争優位を担保できるかが課題
 - ◇ トレーサビリティ・フードセーフティ・サステナビリティなど、グローバル・スタンダードな訴求点において日本の水産物が他国の品目に負ける可能性がある。特にコールドチェーンが途切れず、フードロスがない物流を構築することが重要
 - ◇ 現地の消費者は「どのような生産者が生産し、どのようなルートから、どの程度の日数で輸送されているのか」を可視化することを望んでいる
 - 食品輸出におけるトレーサビリティ確保が重要な課題、実現のためにはデータ集計が必要
 - ◇ データ集計を生産者に負担させずに商品のトレーサビリティと温度のトレーサビリティ確保するためのプラットフォームを官民共同で構築すべきでは
 - 他国の優良事例として台湾のマango輸出が挙げられる、マangoにURL付きのシールが貼られており、URLにアクセスすると生産過程の情報が可視化されている
 - ◇ 生産者は生産過程可視化のためのデータを自ら収集・生成しているわけではなく、外部委託している

- トレーサビリティ自体がブランドとして認知されるのではないかと考えられる
- 過去に海外で試食会を行った際に輸送資材中の保冷剤が既に溶けて届いていた。出荷以降のトレーサビリティ確保が課題
- 中国へ輸出する場合、収穫した海域・工場の認証・加工工程などの情報を入力し、シール(QRコード)を貼り付けて輸出している例もある
 - ◇ China HACCPを取得した際に水産品の安全性向上のために取り組むように推奨された
- 水産物輸出にあたっての認証・手続きに係る課題について
 - 活魚船を内航・外航で運用する際、内航から外航に切り換える際に7日間の期間を要求され、配船が難しい。韓国までの航海は1昼夜であり、それと比して長すぎる
 - 開庁時間外でも手続きができるよう電子化を進めてほしい
 - HACCP等については、認証維持のための検査費用や現場のオペレーション上の負担が増加しており、認証取得の費用対効果が高いとは思えない
 - 検疫貨物の検査官の人数を増やし、様々な拠点に配置しておくべきではないか、衛生証明書が産地に近い農協・漁協などでも発行できるシステムを構築すべき
 - ◇ オーストラリアでは、フォワードアーに植物検疫証明書の発行を認めているという例もある
- 水産物輸出に係る地方港・地方空港の活用の可能性について
 - 貨物量が少ないため、船会社として、苫小牧や九州南部などの地方港湾から東南アジアや欧米に輸出先国へ直通便を運航させることは難しい
 - 寡占化した海運会社の中で、日本の港からコンテナを輸送しようとする海運会社は減少
 - 簡便に地方空港から主要空港に輸送したうえで輸出することが可能であれば、空港近辺でフライトに合わせて活魚を締めることもできビジネスとしては望ましいが、航空輸送の運賃が高額であることが課題
 - 農林水産物の輸出において、他品目との混載は重要な観点、同一産地から同一輸出先国へ輸出される同一温度帯品目の商品のフルコンテナ化を物流業者と協力して実現し、物流コストを抑えることが重要
 - 冷凍のホタテ輸出時に釜山港を経由しているのは、苫小牧港に寄港するコンテナ船が韓国の船会社の船であるため
 - 苫小牧港の特徴としてフェリーとRORO船のネットワークが充実しているが、フェリーを使うと内航で京浜港湾を経由することとなり輸出先国までの総輸送期間が長くなるため、釜山経由で輸出している

- その他発言事項

- 同じ産品(ホタテ)であっても産地によりサイズが異なる、また地域でブランド確立に取り組んでいたという背景から、同一品目であっても他地域産品との混載による大ロット化の実現は難しい
- ポストコロナにおける新しい物流の考え方があってもよいのでは
 - ◇ 航空輸送に関しては、機材は小さくなっていく、貨物機だけではなく旅客機のベリースペースの有効活用も視野に入れることは重要だが、航空運賃が障壁になるか
 - ◇ 貨物機だけではなく旅客機の有効活用も視野に入れるべき

以上