

第四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4月8日(木)14:00～17:30

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(コメ・加工食品)】

苫小牧港管理組合、オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン株式会社、Orient Overseas Container Line Ltd、株式会社上組、北海道エアポート株式会社、鹿児島県農政部、静岡県港湾局、株式会社ANA Cargo、日本航空株式会社、日本貨物航空株式会社

【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 航空局航空戦略室

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。第四回は地方空港・地方港湾の活用をテーマとして、輸出拡大に向けた物流課題について検討を実施した。

4. 主な発言等

【地方港湾等の活用に向けた課題】

- 各地方港湾等が抱える課題(北海道・苫小牧港/新千歳空港の例)
 - 釜山経由で台湾まで輸出する場合、釜山でのトランシップ(積み替え)時間が長く、輸出品(メロン)が傷んでしまった事例がある
 - ◇ トランシップの課題を回避する上でも、ダイレクト航路の誘致は必要となる
 - 苫小牧港において、CA冷蔵・急速冷蔵が可能な大型の冷凍・冷蔵倉庫付近に、農林水産品の加工を行う施設を誘致するプロジェクトが進んでいる
 - 小口混載輸送において、リーファーコンテナに空きが出た際に運賃補填を行うための支援制度があるものの、現状は荷物が集まらず(混載とならず)、一つの産品を輸出する上での運賃補助となっている
 - ◇ サービスの認知や、定期的に一定量の物量を輸出するメインカーゴの確保、また冷蔵貨物においては温度帯の調整が課題
 - 新千歳空港/札幌国際エアカーゴターミナル(SIACT)の上屋施設については、老朽化や夏場のキャパシティ不足といった課題が存在する
 - 北海道の空路輸出としてはホタテとメロンが農林水産品における主な品目、これら品目について不作となった場合と一気に供給物量が減少する
 - 北海道からの航空輸出について、補助がなくなったとき、現状の便数や輸出量を維持することは極めて難しい
 - ◇ 北海道から主に輸出されていたホタテは医薬品や半導体と比べて単価が低いため、採算をとることが難しい。輸便と輸入便の両方が満載であれば採算が取れるかもしれないが、北海道への航空便での輸入もなく、厳しい状況
- 各地方港湾等が抱える課題(南九州・鹿児島県内港湾等の例)
 - PPIHや県内輸出商社との協業により、志布志港等を活用した青果物の輸出が拡大している
 - ◇ 安定的な供給にはコールドチェーンの確保が必須であり、県内港湾近傍における冷蔵倉庫の整備に対する事業者への支援が必要
 - 鹿児島空港を利用して輸出したいという声はあるが、保税倉庫のキャパシティ不足などが課題となっている
 - 食肉処理施設が多い中、畜産品を鹿児島から輸出しない背景としては、鹿児島から福岡まで輸送して輸出するより、鹿児島から東京へ輸送し、東京から輸出した方がコスト上安いことがある

- 各地方港湾等が抱える課題(東海・清水港の例)
 - 海外での安定した販売ルートの確保が必要である
 - 清水港において、シンガポールに向けてCAコンテナやフーテックコンテナを利用した海上輸出の試験を実施したところ、いずれも品質上問題ない輸出を行うことができた
 - 中部自動車横断道の開通を皮切りに、山梨県のシャインマスカットや長野県の巨峰など、静岡県の特産品の収穫時期とは異なる青果物を輸出したいと考えている
 - ◇ 中部四県「山の国」4県(静岡・山梨・長野・新潟)の農林水産物を清水港から輸出する取組も始まっている
- 地方空港活用の可能性
 - 海上輸出と比較して、航空輸出の利点は小口・スピードにある
 - ◇ 空港全体でトラックの優先レーンを整備する等によりスピードをさらに活かすことができるか
 - ◇ 輸出手続きをワンストップで行うことに加え、第一次産品を加工して輸出する機能を備えた施設が空港周りにあればよい
- 地方港湾活用における輸出商社の負担
 - 取引代金の締め日からその代金を実際に支払うまでに設けられる期間も、リードタイムに応じて長くなってしまうことから、輸出商社からすると地方港湾の活用は敬遠したいのでは
- その他地方港湾における課題
 - 各地方港には、バンニングをしている保税倉庫・輸出倉庫が少なく、またバンニングに携わる人員の不足・植物検疫の稼働時間の少なさ・コンテナ不足によってリーファーコンテナの価格が通常時の倍になることもある

【輸出ルートによる価格差等】

- 同一仕向け地に向かうフィーダー航路価格格差の課題
 - 同一仕向け地に向かうフィーダー航路において、料金格差が存在している
 - ◇ トランシップの課題はあるものの、輸出事業者は京浜と比較して金額が安い釜山経由の輸出ルートを利用
 - 地方港湾からフィーダー輸送を利用した場合、国内輸送費が1/10になるケースも存在する
- 内陸デポを利用した輸出ルート構築の可能性
 - 和牛の産地である九州では、志布志港付近や、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道が交わる鳥栖などにデポ(貨物集積地)を配置することで地方港湾の活用が見込まれるのでは

- ◇ 宮城・山形のデポから京浜へ陸送すべきか、フィーダー輸送すべきかは場合による。地方港湾を利用したい場合にコンテナを回収できるため、輸出するロットの確保が可能であればデポは有用、空コンテナを搭載したままトラックが走行する距離を削減できる
- 輸出と輸入のラウンドブッキングによるコスト削減の可能性
 - ドライコンテナだとラウンドブッキングはよくある取組である一方、リーファーコンテナに関しては、ユニットが安定的に動くかどうかをデポで確認する必要がある、ハードルが高い
 - ◇ コンテナラウンドユースのオペレーションが可能になるよう人材育成を行うことで、リーファーコンテナ用の電源が完備されているデポにおいてはラウンドブッキングも可能になるのでは

【その他・物流課題全般に係る議論】

- 輸出品目パレット量の事前把握の必要性
 - 輸出当日になって輸出品のパレット数がわかることが大きな課題。積載効率が悪く、重量がオーバーすることもある。せめて2-3日前にパレット数も把握できていれば物流会社側では対応可能となる
- コンテナ(CA・リーファーコンテナ)に係る状況
 - リーファーコンテナでかんしょの輸出における船上キュアリング処理、植物に有害な病害虫の侵入・まん延防止に係る処理、海上輸出中に発生するエチレンの除去等を実施している
 - ◇ 電場コンテナなどの新たな鮮度保持技術に関しても情報収集中
 - ◇ 輸出事業者からはコンテナを長期で保有することは投資対効果の観点から難しい。技術が実際に運用されていく上での課題解決に向けた取組も必要
 - リーファーコンテナの不足はコロナ禍のために発生しているわけではないと考えられる、コンテナの国内における偏在が生じている可能性はある
- 海外における農水産品輸出の事例
 - ノルウェーでは、リーファーコンテナを水産工場付近に運び、十分な物量が集まるまでその場で鮮魚をリーファーコンテナで一時保管している
 - ◇ ノルウェーのモデルを日本で展開する上で、工場・デポなどにリーファーの電源・プラグが存在しない点が課題であることに加え、日本は外気が高いため、簡易ドックシェルター等リーファーに貨物を出し入れに際してリーファー内温度変化を防ぐ工夫が必要
 - アメリカからチルドの状態で牛肉が、南米からアボカドが10-20コンテナという単位で日本に輸入されているように、アメリカの鮮度保持技術から学ぶものは多いのでは
 - オランダ・韓国における大ロット輸出の成功事例を参考とするのもよい

のでは

- 阪神地域における農水産品物流の現状等
 - 関西から農林水産物を輸出する時、仕向け地へのリードタイムが短い便は週2日しか運航しておらず、バンニング処理場に荷物が集中する。
 - ◇ 小ロットの青果物は市場経由で輸出するほうがよい
- 成田における市場の輸出拠点化に係る取組
 - 成田市場では輸出拠点化協議会を組織、輸出手続きのワンストップ化が強みであり、今後のモデルケースになるのではないか
 - 爆発物検査・動検・植物検査など、税関に係る全ての取引を一元化できるかの試金石となれば
- 商流サイドから見た物流課題について
 - アジア各国のうち日本産品が最も売れるのは香港、顧客から見れば鮮度と種類の豊富さが購買の鍵となる
 - ◇ 日本国内で輸出用の市場があるか、香港などの輸出先国に日本産品の市場があれば
 - 加工食品と生鮮で輸出時のマネジメントの仕方が異なる
 - ◇ 加工食品は定期便で、生鮮食品に関しては入荷状況に応じて輸出頻度を変更し、旬の食材を大量に売るときはスポットでコンテナを仕立てて対応
- 輸出手続き等の24時間化の可能性・メリット
 - 検査の24時間体制に関してはコストが課題、アメリカやオーストラリアでは時間外の検査には数百ドル単位で追加コストを要している
 - ◇ 検査の24時間化というよりは、それよりも費用のかからない形で証明書の発行手続きに係る利便性の向上を図るべき
 - 地域において植物検査、動物検査のオペレーションに差がある。大阪では青果物積載の冷蔵コンテナに鶏卵の混載可能な空スペースがあっても検査の関係上混載が困難である
 - 植物検査対象貨物は関西国際空港に搬入した段階では検査を受けるまで輸出可能な産品か不明である。検査を受ける場所にて輸出不可であった場合には国内販売に切り替える必要があり、対応に苦慮する
 - オランダでは、アールスメール市場で日本の植防官が花卉の出張検査を行い、隣接したスキポール空港から輸出している仕組みがある
 - 荷受けに関して、アメリカ・オーストラリアでは、生鮮食品は早朝-朝に出発する航空便で輸出、フォワーダーは24時間稼働している。日本で同様の対応を図る際は、既に稼働している市場機能を有効活用すればよいのでは
- ASEANにおけるソフト面(鮮度管理に携わる人材)の課題

- ASEANにおいてはハード面というよりは、衛生管理・保冷管理ができる人材育成が課題、日本式コールドチェーン物流サービス規格(JSA-S1004)をASEANで展開することも重要
- ◇ ASEANのみならず、中国への展開も有効ではないか

以上