

# 北海道産農水産品等の輸出貨物流動実態について —輸出促進に向けた方策の検討—

北海道開発局 港湾空港部 港湾計画課 ○佐々木 亮  
富岡 直基  
一般社団法人 寒地港湾技術研究センター 調査研究部 田中 淳

北海道の農水産品・加工食品（以下、「道産品」とする）は、アジア各地で人気の商材として輸出需要が高まっている。しかし、その一部は首都圏等を経由して輸出されているため、道産品の輸出総量・輸送経路などは不明なものが多い。そこで、既往統計資料や事業者等へのヒアリングにより貨物流動状況を調査し、当該道産品の輸送ルート及び輸送量等の推測を行った上で、道産品のさらなる輸出促進に向けた方策の検討を行う。

キーワード：調査、物流コスト、輸出促進

## 1. はじめに

道産品は、アジア各地で人気ブランドとなっており、輸出需要が高まっている。北海道開発局港湾空港部では、平成23年9月より道産品の輸出拡大を図っていくために、冷蔵・冷凍貨物の小口混載輸送サービス、商取引、マーケティング等の課題を解決し、道産品を直接かつ安定的に輸出できる仕組みである「北海道国際輸送プラットフォーム」（Hokkaido export Platform 以下「HOP」）構築に向けた取組を進めている（図-1 参照）。

具体的な取組としては、これまでは困難であった冷蔵・冷蔵品をダンボール1箱から安価に空輸する「HOP1サービス」を香港・台湾・シンガポール・マレーシア向けに開始している。

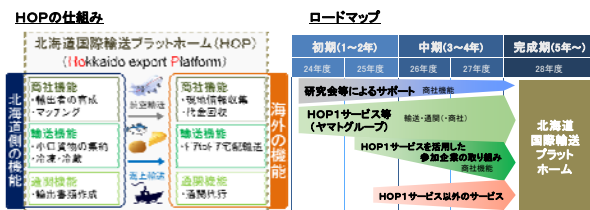


図-1 HOPの概要

現在、HOP1サービスを利用して輸出されている道産品は、カニやメロンといった単価の高い商品が主流であり、単価の低い道産品にとって航空輸送は割高なことから、道産品の輸出を促進するためには、より輸送コストの低い海上輸送サービスの充実が必要不可欠である。

しかしながら、道産品の一部は首都圏を経由して輸出されていると言われており、北海道から首都圏までの国内輸送費が割高となっている現状にある（図-2 参照）。

シンガポールへ300kgの貨物を輸出する場合

	東京経由	北海道直送
外航輸送	¥17,000	¥20,000
国内輸送	¥33,000	¥14,000
計	¥50,000	¥34,000

図-2 輸出貨物のコストの比較例

このような状況は価格競争力の観点から北海道産品の輸出拡大の障壁となっている。

そこで本稿では、既往統計データに加え、事業者等へのヒアリングなどにより道産品の流動実態を改めて調査し、北海道発の優れた海上輸送サービス構築に向けた課題の整理を行うものである。

## 2. 海外で流通している道産品の輸出状況の推計

道産品の輸出実態を調査するにあたって、今回HOPの展開国としている香港・台湾・シンガポールの3カ国・地域を対象とした。

上記の3カ国・地域に対する輸出貨物量については、財務省が公表する「貿易統計」を分析することにより、北海道内の港湾および空港で通関された量（以下、「直接輸出量」）は把握することができるものの、内国貨物として移出された後に道外港湾や空港から輸出された貨物量（以下、「間接輸出量」）については把握できない。これは貿易統計の基礎データとなる輸出申告書において、

貨物の生産地に関する情報の記載がないためである。

しかしながら、過年度ヒアリング調査によれば、多くの道産品が間接輸出されていることが判明しており、輸出貨物の実態をできるだけ正確に把握するためには、特に間接輸出に関する輸出状況（輸出ルート、輸出货量等）を推計することが重要な要件になる。

以下に、3カ国・地域への道産品の輸出状況の推計の考え方について説明する。

### (1) 推計項目

推計項目は「食料品全体」と「北海道物産展用商材」の2項目とした。

#### a) 食料品全体

3カ国・地域向けに輸出された道産品食料品全般。定常的な輸出貨物として推計対象とする。

#### b) 北海道物産展用商材

百貨店・スーパー等で開催される北海道物産展用の食料品商材。北海道物産展は各国で人気が高いことから定量的な輸出货量を把握するため推計対象とする。

### (2) 分析対象データ

2012年（1～12月）の貿易統計から食料品に関するデータを抽出し、輸出货量や通関場所等の分析を行う。

なお、抽出した食料品データの中には単位が「リットル」の場合もあるが、便宜上、比重に関わらず、1,000で除して「トン」に換算して示すこととした。

### (3) 推計上の前提条件

以下の事項を条件に推計を行った。

#### a) 道産品の輸出货量について

直接輸出货量と間接輸出货量を合わせた分を「道産品の輸出货量」とする。

#### b) 直接輸出货量について

北海道内通関分を直接輸出货量とし、これを全て道産品と仮定する。

#### c) 間接輸出货量について

北海道外通関分を間接輸出货量とする。

国内外の商社に対するヒアリング調査の結果より、移出後に間接輸出が行われた貨物の流動把握は困難であると考えられる。そのため、可能な範囲でヒアリング調査等の結果を根拠とした仮定を設定し、推計を行う。

#### d) 北海道物産展用の食料品について

北海道物産展用の食料品は、全て道産品と仮定する。

以上の推計方法に基づいて道産品の輸出状況調査を行い、輸出貨物の流動実態を推計する。

## 3. 香港向け輸出貨物の流動実態

### (1) 食料品全体

#### a) 輸出货量

貿易統計の調査結果より、2012年に全国から香港に輸出された食料品は約184,000トン、うち北海道で通関を切られて直接輸出された食料品は約3,100トンであることが確認できた（図-3参照）。

ヒアリング調査では、全国から香港に輸出された食料品のうち、道産品が占める割合はわずかであり、多くても10%程度である旨の回答が複数みられた。

そこで、香港向けに輸出された食料品の10%が道産品であると仮定し、道産品の輸出货量の推計を行う。

なお、全国輸出货量の約70%を占める「小麦粉及びメスリン粉」は、北海道から直接輸出されていないことが判明しており、また製造出荷額の全国シェアが5%未満であることから、同品の道産品輸出货量は“なし”、または、“ごく少量”であるものと想定し、全輸出货量から控除の上、推計を行った。

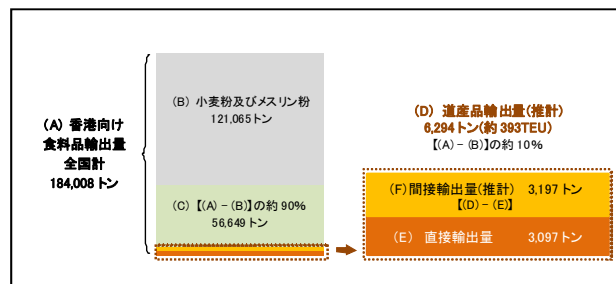


図-3 香港向け道産品輸出货量の推計<食料品全体>

前述の考え方に基づいた推計の結果、道産品の輸出货量は約6,300トンとなった。うち直接輸出货量は約3,100トン、間接輸出货量は約3,200トンとなり、直接輸出货量と間接輸出货量は同程度である。

#### b) 輸出ルート、輸送手段

香港に輸出された食料品のうち、98%が北海道外で通関を切られている（図-4参照）。輸送手段は、北海道内・道外ともに「海上輸送」が大半を占める。

北海道からの直接輸出分をみると、「石狩」「苫小牧」で道内の約80%を占めるほか、「新千歳空港」からの航空輸送も一部みられる。

北海道外では、「神戸」が約46,000トンで最も多く、「東京」「横浜」「名古屋」と続く。

ヒアリング調査結果より、水産物や野菜等生鮮品については築地市場（東京）等を通じた商流や、横浜港や神戸港、大阪港、博多港、福岡空港等からの間接輸出の事例がみられたことから、これらの税関支署分にも道産品が含まれているものと考えられる。

	輸送手段	税関支署	輸出量 (トン)	割合
北海道内	航空	新千歳空港	456	0%
		石狩	1,417	1%
	海上	苫小牧	1,163	1%
		室蘭	29	0%
		稚内	22	0%
		札幌	9	0%
		函館	1	0%
		計		3,097
北海道外	航空	福岡空港	431	0%
		羽田空港	280	0%
		成田空港	244	0%
		関西空港	199	0%
		その他	237	0%
	海上	神戸	46,478	25%
		東京	30,395	17%
		横浜	26,981	15%
		名古屋	20,475	11%
		川崎	19,647	11%
		博多	12,159	7%
		大阪	9,422	5%
		千葉	8,448	5%
		その他	5,515	3%
計		180,911	98%	
合計		184,008	100%	

図-4 香港向け食料品の輸出税関支署

## (2) 北海道物産展用食料品

### a) 輸出量

ヒアリング結果より、香港では少なくとも年間10回の北海道物産展が開催されていることが把握できた。開催1回あたりの商材輸出量は、店舗や物産展等の規模により1~2TEU程度の輸入事例がみられたことから、1回あたりの輸出量をこの範囲と仮定して推計を行う。推計の結果、1年間あたりの北海道物産展用食料品の道産品輸出量は約10~20TEU(約160~320トン)となった。これは香港向け全国輸出量の約0.09~0.2%とわずかである。

### b) 輸出ルート

ヒアリング結果より、函館港から直接輸出されている場合と、北海道外から間接輸出されている場合がある。

## 4. 台湾向け輸出貨物の流動実態

### (1) 食料品全体

#### a) 輸出量

貿易統計の調査結果より、2012年に全国から台湾に輸出された食料品は約78,000トン、うち北海道で通関を切られて直接輸出された食料品は約2,800トンであることが確認できた(図-5参照)。

ヒアリング調査では、全国から台湾に輸出された食料品のうち、道産品が占める割合はわずかであり、多くても10%程度である旨の回答が複数みられた。

そこで、台湾向けに輸出された食料品の10%が道産品であると仮定し、道産品の輸出量の推計を行う。

なお、全国輸出量の約10%を占める「小麦粉及びメスリン粉」は、香港と同様に全輸出量から控除の上、推計を行った。

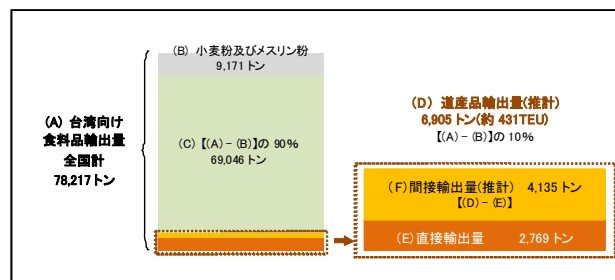


図-5 台湾向け道産品輸出量の推計<食料品全体>

前述の考え方に基づいた推計の結果、道産品輸出量は約6,900トンとなった。そのうち直接輸出量は約2,800トン、間接輸出量は約4,100トンとなり、間接輸出量は直接輸出量の約1.5倍である。

### b) 輸出ルート、輸送手段

台湾に輸出された食料品のうち、96%が北海道外で通関を切られている(図-6参照)。輸送手段は、北海道内・道外ともに「海上輸送」が大半を占める。

北海道からの直接輸出分をみると、「苫小牧」が大半を占めるほか、「新千歳空港」からの航空輸送も一部みられる。

北海道外では、「東京」が約19,000トンで最も多く、「横浜」「神戸」と続く。

ヒアリング調査結果より、横浜港や神戸港等からの間接輸出の事例がみられることから、これらの税関支署分にも道産品が含まれていると考えられる。

	輸送手段	税関支署	輸出量 (トン)	割合
北海道内	航空	新千歳空港	65	0%
		苫小牧	2,615	3%
	海上	札幌	56	0%
		石狩	33	0%
		計	2,769	4%
北海道外	航空	関西空港	382	0%
		成田空港	216	0%
		福岡空港	56	0%
		東京航空貨物	26	0%
		その他	32	0%
		計	75,448	96%
	海上	東京	19,293	25%
		横浜	13,783	18%
		神戸	12,525	16%
		大阪	8,424	11%
		博多	5,400	7%
		名古屋	4,743	6%
		四日市	4,386	6%
		川崎	1,994	3%
その他	4,186	5%		
計		78,217	100%	

図-6 台湾向け食料品の輸出税関支署

### (2) 北海道物産展用食料品

#### a) 輸出量

ヒアリング結果より、台湾では少なくとも年間8回の北海道物産展が開催されていることが把握できた。開催1回あたりの商材輸出量は、店舗や物産展等の規模により1~3TEU程度の輸入事例がみられたことから、1回あたりの道産品輸出量をこの範囲と仮定して推計を行う。

推計の結果、1年間あたりの北海道物産展用商材の輸出量は約8~24TEU(約128~384トン)となった。これは台湾向けの全国輸出量の約0.2~0.5%とわずかである。

b) 輸出ルート

ヒアリング結果より、苫小牧港から直接輸出されている場合と、大阪港や神戸港等から間接輸出されている場合がある。

5. シンガポール向け輸出貨物の流動実態

(1) 食料品全体

a) 輸出货量

貿易統計の調査結果より、2012年に全国からシンガポールに輸出された食料品は約48,000トン、北海道で通関を切られて直接輸出された食料品は約580トンであることが確認できた(図-7参照)。

ヒアリング調査では、全国からシンガポールに輸出された食料品のうち、道産品が占める割合はわずかであり、多くても10%程度である旨の回答が複数みられた。

そこで、シンガポール向けに輸出された食料品の10%が道産品であると仮定し、直接輸出货量と間接輸出货量を合わせた道産品の輸出货量の推計を行う。

なお、全国輸出货量の約70%を占める「小麦粉及びメスリン粉」は、香港と同様に全輸出货量から控除の上、推計を行った。

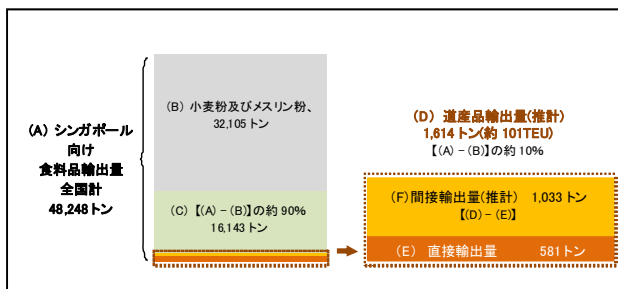


図-7 シンガポール向け道産品輸出货量の推計(食料品全体)

前述の考え方に基づいた推計の結果、道産品輸出货量は約1,600トンとなった。そのうち、直接輸出货量は約580トン、間接輸出货量は約1,000トンなり、間接輸出货量は直接輸出货量の2倍弱である。

b) 輸出ルート、輸送手段

シンガポールに輸出された食料品のうち、99%が北海道外で通関を切られている(図-8参照)。輸送手段は、北海道内・道外ともに「海上輸送」が大半を占める。

北海道からの直接輸出をみると、「苫小牧」「石狩」からの海上輸送で北海道内の大半を占めているほか、「新千歳空港」からの航空輸送も一部みられる。

道外では、「横浜」が約23,000トンで最も多く、約半数を占める。次いで「東京」「大阪」が多い。

ヒアリング調査結果より、神戸港や大阪港、羽田空港、福岡空港等からの道産品輸出事例がみられたことから、

これらの税関支署分にも道産品が含まれているものと考えられる。

	輸送手段	税関支署	輸出货量(トン)	割合
北海道内	航空	新千歳空港	2	0%
		苫小牧	340	1%
	海上	石狩	231	0%
		函館	8	0%
計			581	1%
北海道外	航空	那覇空港	2	0%
		羽田空港	25	0%
		関西空港	53	0%
		茨城空港	3	0%
		鹿児島空港	20	0%
		その他	135	0%
		計	47,667	99%
	海上	横浜	22,590	47%
		東京	8,783	18%
		大阪	4,688	10%
		神戸	4,432	9%
		博多	2,637	5%
		名古屋	1,890	4%
		川崎	907	2%
その他	1,502	3%		
計			47,667	99%
合計			48,248	100%

図-8 シンガポール向け食料品の輸出税関支署

(2) 北海道物産展用食料品

a) 輸出货量

ヒアリング結果より、シンガポールでは少なくとも年間8回の北海道物産展が開催されていることが把握できた。開催1回あたりの商材輸出货量は、店舗や物産展等の規模により1~4TEU程度の輸入事例がみられたことから、1回あたりの輸出货量をこの範囲と仮定して推計を行う。

推計の結果、1年間あたりの北海道物産展用商材の輸出货量は約8~32TEU(約128~512トン)となった。これはシンガポール向け全国輸出货量の約0.2~1%とわずかである。

b) 輸出ルート

ヒアリング結果より、苫小牧港から直接輸出されている場合と、横浜港から間接輸出されている場合がある。

6. 3カ国・地域向け輸出貨物の流動実態

以上の結果から、香港、台湾、シンガポール向け輸出貨物の流動実態について、以下に整理する。

(1) 道産品の流動実態のまとめ

a) 輸出货量

ヒアリングの結果から、定量的に輸出されている道産品は少ないことが判明した。輸入者側で明確に量的把握されていないものの、日本産品全体に占める割合は少なく、多くても10%程度である。

また、百貨店やスーパー等で開催される北海道物産展は人気であり、輸出货量は食料品全体に占める割合としては全体的に低いものの、道産品だけのFCL(1~4TEU/回)で輸出されることもある。



## b) 輸出ルート

直接輸出は、苫小牧港、石狩湾新港を中心とした海上輸送のほか、新千歳空港からの航空輸送もみられる。

また、北海道の1メーカーで1コンテナにできるほどの貨物量がまとまらないため、京浜(東京港、横浜港)、阪神(大阪港、神戸港等)、福岡(博多港、福岡空港)に集められ、他地域の食料品と混載されて間接輸出されている量が多いことが改めて確認できた。

農水産物については、築地市場や大田市場(いずれも東京)を通じて輸出されている量が多く、福岡空港や博多港については、便数が比較的多いことに加え、迅速な通関が実施されている等、利便性の高さが輸出促進につながっていると考えられる。

## (2) 3カ国・地域向けの道産品輸出状況(合算)

前述した3カ国・地域向けの道産品輸出状況を合算すると直接輸出量の同程度～2倍程度の間接輸出量があるものと考えられる(図-9参照)。

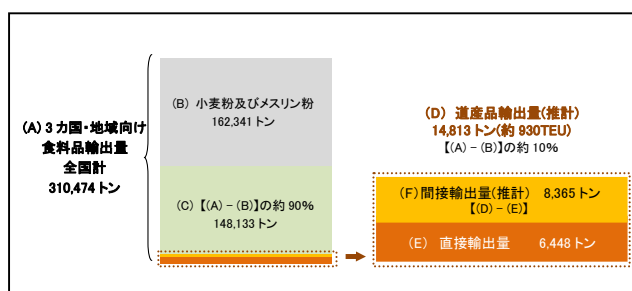


図-9 3カ国・地域向け道産品輸出量の推計合算<食料品全体>

また、北海道物産展に出展される道産品については、上記のうち、約416～1,248トン(約26～78TEU)程度と考えられる。

## (3) ヒアリングから判明した道産品輸出における課題

以上のとおり、一部の道産品はFCLで輸出できるだけの十分な貨物量を有し、定番的に北海道から直接輸出されているものの、北海道外からの間接輸出量は直接輸出と同程度またはそれ以上に多いと考えられる。

そこで、実際に輸出を行っている荷主やフォワーダー、現地の輸入商社などにヒアリングを実施し、なぜ北海道外から間接輸出されているか確認を行い、道産品輸出における課題について整理した。

概要は以下の通りである。

### a) 物流上の問題

- ・北海道発の海上LCL輸送サービスがなく首都圏から輸出せざるを得ない。
- ・FCLで送るにしても北海道からの直行便はなく、トランシップに数日を要するため、リードタイムが長い。

- ・北海道からの輸送距離が長く、船腹が小さいため、物流費用が高いと認識されている。

### b) 商流上の問題

- ・1輸出者(メーカー等)で1コンテナをとりまとめる程の輸出需要がない。
- ・道産品を含む全国の農水産品や加工品が関東・関西など大消費地周辺に集まる構造ができている。それに伴い、貨物をとりまとめる商社等も集まっており、需要に応じて国内外向けの流通が適宜コントロールされている。
- ・輸入側では、北海道内の商材を全域的にとりまとめたり、新規商品の提案を積極的に実施する企業等がない又は少ないと認識されている。
- ・経験や取扱量が豊富な北海道外の専門商社が、貿易手続き(書類等)や貿易にかかる物流上・商流上の調整を円滑に進めており、輸入側にとって大きなメリットとなっている。
- ・北海道内の販売者側にとっても、上記のような商社に一任すると国内取引で完結できるため、輸出にかかるリスクを回避できる。
- ・輸入側からの発注ロットが小さいまたは、輸入側で保管場所が十分に確保できない等の理由により、単一メーカーでは小口貨物や不定期な輸出にせざるを得ない場合があり、柔軟に対応できる商社機能が必要。

## 7. 道産品輸出促進に向けた解決方策

前項で述べた課題を解決し、道産品のさらなる輸出促進のための方策について以下のとおり示す。

### (1) 海上LCL輸送サービスの拡充

海上輸送サービスの充実が必要な点については冒頭でも述べたところであるが、北海道の場合は、中小規模の企業が多いことから、単一企業でコンテナ1本分の貨物を輸出することは困難である。

また、北海道の特産品である水産品等を運ぶことのできる冷凍LCL輸送サービスについては北海道内では1社しか手がけている先が無く、北海道発で冷凍品を輸出する事業者はコンテナを十分に埋めることのできないまま1本分のコンテナ料金を支払って北海道から輸出するか、首都圏まで割高な輸送運賃を負担して輸出している状況である。

そこで、北海道において、小口貨物をとりまとめ、輸送量の着実な増加を実現できる北海道発の海上LCL輸送サービスの拡充(航路開設、利用者の開拓など)が必要と考える。

この海上LCL輸送サービスの拡充については、本調査の結果に基づきHOPの取組の一環として、サービス開始に向けたトライアル輸送を既に実施しているところであり、来年度の正式サービス開始を予定しているところである。

## (2) 貨物の集荷・創貨ための体制づくり

本調査により、海上LCLサービスが成立するだけの貨物が輸出されていることは判明したが、本州の大手商社が商流コントロールしている限り、サービスを開始しただけでは十分な貨物量は確保できない。

そのため、北海道側には貨物を集荷する体制が、また仕向地側では北海道産品のマーケティングや物流、販売等について全面的な支援を目的とし、創貨を行う現地法人等がそれぞれ必要と考えられる。

HOPの取組では、多くの行政や民間企業を通じて貨物の集荷を行うことはできるが、まだ現地法人等、積極的に道産品を販売していく機能が不足しており、今後関係機関と検討していかなければいけない事項である。

## 8. おわりに

本調査で得られた成果により、北海道発の海上LCL輸送サービスの必要性が確認でき、実際にトライアル開始というところまで進めることができた。

また、現地法人の設立という新たな課題も見えたところである。

HOP構築には、解決しなければいけない課題が多々あるが、アジアでも人気の高い「道産品」の優位性を最大限に発揮すべく、今後も関係機関一丸となった取組を進めていきたい。

**謝辞：**本研究の遂行にあたっては、北海道内ならびに香港・台湾・シンガポールの関係各所に協力いただき、貴重な情報を得ることができた。ここに記し、深く感謝の意を表す。