

九州の農林水産物輸出拡大戦略に関する研究

令和 5 (2023) 年 3 月

公益財団法人 アジア成長研究所

九州の農林水産物輸出拡大戦略に関する研究

本間正義

<要約>

本研究の目的は、日本および九州の農業の活性化のために求められている、農林水産物・食品の輸出の可能性を探り、特に、北九州空港からの航空貨物便による輸出を念頭に置き、九州の農産物のアジア諸国・地域への輸出拡大の方向性を検討することにある。

まず、九州農業の日本における位置づけを統計的に明らかにし、他地域に比べ水稲の比重が低く畜産の比重が高いこと、九州からの農林水産物輸出では、水産物と林産物の割合が高いことが確認される。また、輸出にむけた体制作りをどのように行っているかを概観してから、アジア諸国・地域にむけた日本の農林水産物・食品の輸出の現状と推移および、各地域の市場としての特徴を明らかにする。

農産物の輸出振興は第二次安倍政権下で進められてきたが、どのような政策が施行され、今日どのように引き継がれているのかを見て、その延長にある九州での取り組みを紹介する。その上で、航空貨物による農産物輸出に焦点を当てその実態をあきらかにする。

新型コロナ前の航空便による農産物輸出の取り組みとして、沖縄那覇空港における国際物流ハブ機能を活用したアジアへの農水産物輸出を取り上げ検討する。沖縄県の「国際物流拠点形成」構想と全日空の「アジア主要都市を繋ぐ国際航空貨物ネットワークの構築」という戦略で、高品質・ハイスピード輸送を目指す沖縄貨物ハブに、さらに、ヤマト運輸との沖縄ハブを活用した国際クール宅急便のサービスが加わる。コロナ禍による国際便運休のため運用開始まもなく中止を余儀なくされたが、この取り組みは北九州空港の活用に大いに参考になる。

一方、農林水産物の航空貨物による輸出の実態調査が、国土交通政策研究所により行われている。これは特定の1日の調査にすぎないが、農林水産物が生産現地からどのような経路を経て、海外の目的地に輸送されているのが明らかにされており、有益な情報を提供する。この調査結果から、北九州空港および福岡空港を経て輸出される農林水産物とその経路が解明されており、今後の北九州空港の活用方法の検討に有益である。

国内物流は、自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制（2024年問題）のため、陸上輸送に代わり航空輸送の重要性が高まるとみられている。そんな中、ヤマト運輸が日本航空と提携し貨物専用機を、2024年4月から運航することを決めた。北九州空港はそのための九州唯一のプレーター空港として選ばれた。首都圏と九州を結ぶだけでなく、将来的には全国各地の空港とネットワークで結び、農産物輸出においてもアジアへのゲートウェイとして機能することが期待される。そのための条件と解決すべき課題について最後に検討する。

目次

1. はじめに.....	3
2. 九州農業の日本農業における位置づけ	4
3. 九州からの農産物輸出の特徴.....	6
3-1 九州の農林水産物・食品の輸出額.....	6
3-2 農産物の輸出体制	9
4. 日本のアジア向け農産物輸出の動向	10
4-1 アジア主要 5 カ国への輸出	10
4-2 その他アジア諸国への輸出.....	14
5. アジア地域の市場の現状と輸出戦略.....	15
5-1 アジア 10 カ国・地域の市場の特徴	15
5-2 アジアへの輸出戦略	23
6. 日本の農産物輸出振興政策.....	24
6-1 第二次安倍政権下の農産物輸出政策.....	24
6-2 輸出促進法の制定	26
6-3 九州での輸出体制	27
7. 航空貨物による農産物の輸出.....	28
7-1 航空輸送と海上輸送	28
7-2 地方空港の活用－沖縄那覇空港の例－	29
8. 農産物輸出における航空輸送の実態	30
8-1 国際航空貨物動態調査.....	30
8-2 北九州空港と福岡空港からの輸出.....	36
8-3 地方空港活用のための条件.....	38
9. 農産物輸出と北九州空港の活用.....	40
9-1 「2024 年問題」と地方空港の活用	40
9-2 貨物専用機の導入と北九州空港	41
9-3 沖縄那覇空港に学ぶ	42
9-4 北九州空港の可能性と課題.....	43
10. おわりに.....	44

1. はじめに

日本の農業生産は生産額でみて9兆円ほどの規模であるが、九州はその2割を担っている。九州は北海道と並んで、日本の食料基地として位置づけられる。しかし、日本農業が過去20年以上衰退傾向にあるのと同様に、九州農業も成長の兆しは見えない。

理由の一つは、国内市場の縮小である。少子高齢化により、人口減少と一人当たり消費の停滞が食料需要の停滞・減退をもたらす。ならば、市場を海外に求めればよい。実際、人口成長が続き、一人当たり所得の増加している発展途上国すなわち新興国への輸出である。実際、日本政府も農産物輸出を推進してきた。当初目標としてきた1兆円の農産物輸出は2021年に実現し、今は2025年までに2兆円、2030年までに5兆円を目指している。

しかし、ここで言う輸出は純粋な農産物ではなく、水産物・林産物および食品を含む。要するに、アルコール飲料や清涼飲料水、さらにはカップ麺などの加工食品を含み、加工食品の輸出が全体の半分近くを占める。したがって、政府の言う農産物輸出振興はコメや牛肉といった純粋な農産物だけでなく、加工食品によって水増しされている。もちろん、加工食品の輸出が悪いと言うのではない。しかし、国内農業の振興策として輸出を言うのであれば、加工食品以外の農産物輸出の戦略と市場拡大に正面から向き合って対策を練る必要がある。

農産物輸出を推進する一方で、政府は食料・農業・農村基本法の見直しと食料の安全保障強化に向けて新たな取り組みを行おうとしている。その背景には2022年2月に生じたロシアによるウクライナ侵攻とその後の両国による戦争がある。ウクライナ戦争により、小麦を始めとした穀物輸出および肥料などの農業資材の輸出が減少し、価格が高騰した。一方、2019年からの新型コロナウイルス感染の蔓延により、農産物の流通が混乱し、食料価格の高騰をもたらした。これら一連の変化が新たな農業政策を求めているのである。

こうした世界情勢の変化や、新たな地政学的リスクを考慮して、きめ細やかな政策を構築することは重要であるが、世論の変化に乗じて、講ずべき施策を間違えてはならない。今必要なのはリスク評価であり、リスクに対応した効率的な対応策である。極端な完全国内自給論は論外にしても、食料安全保障を理由に自給率向上と称して、農業保護政策が強化されかねない。食料の自給率が目的化されれば、その達成のためには国民の食生活の質および国民の経済厚生を引下げることになりかねない。

本報告では、日本農業の活性化と成長戦略のために必要な、海外市場にむけた農産物輸出の拡大の方向性を探り、そのために九州農業が果たす役割を分析する。さらには、農産物輸出戦略の一つとして、航空便による輸出の可能性を検討する。実際、コロナ禍までは沖縄をハブとする航空貨物で農産物を東・東南アジアに空輸するモデルができていた。コロナ禍が治まりつつある中、また、ウィズ・コロナでの経済活動の再開が見込まれる中、改めて農産物輸出の新たな戦略を構築する必要がある。その延長として、北九州空港の役割と農産物輸出に貢献する道を探ってみたい。

2. 九州農業の日本農業における位置づけ

日本農業の変化は著しい。全産業の GDP（国民総生産）に占める農業の割合は、日本経済における農業の重要性を示すが、1960 年には 9%を示していたが、2020 年には 1%未満である。就業人口比率でも、1960 年には 27%だったのが、2020 年には 3%以下まで低下している。

農業の経済に占める比率が経済発展とともに低下することは、ペティ＝クラークの法則として知られている。経済成長とともに、経済の比重は第 1 次産業から第 2 次産業へ、そして第 3 次産業へとシフトする。日本に限らず、先進国では農業の比重は同様に低い。農産物輸出国である米国でも 1.1%、豪州でも 2.2%である。

農業が相対的に縮小することは経済発展の象徴でもあるが、問題は農業の中身である。農業の GDP に占める比率が就業人口比率より常に小さいということは、労働の生産性が他産業に比べて低いことを意味する。農業は付加価値率が低く、資本装備率も低いゆえ、労働生産性が低いことは当然とも言えるが、その差が縮小していない。本来、労働市場が完全であれば、労働生産性の低い産業から高い産業へと労働移動が行われ、産業間の生産性格差は是正される方向に向かう。

農業から非農業へ労働移動が行われない理由の一つに、農業の産業としての特性がある。農業の生産要素は、土地（農地）はもちろんのこと、資本も労働も農業に特化したものが多い。田植機、コンバイン、搾乳機などは他産業で用いることはできず、トラクターも農外での利用は限られる。農業労働は知的労働であり、経営者能力はもちろんのこと、作物学や獣医学の知識が必要であり、気象予報士や土壌診断士の能力も備える必要がある。しかし、そのほとんどは農業に特化していて、転業した場合生かせる道は限られている。

こうした事情から、農業者は転業・転職へのハードルが高い。転業・転職する場合の住居の異動、農業資源の処分などを含め、経済学で言う取引費用が大きいのである。したがって、多少農業所得が減少しても農業を辞めない。日本の場合、高度経済成長期を通じて、地方に企業・工場が進出したこともあり、多くの農家が農作業を妻や親世代に任せ、男性は自宅から非農業の職場に通う在宅兼業が可能になった。こうした事情が農業の生産性を低いままとどめて今日に至っている。

事情は九州でも同じであるが、農業地域である九州の比重は全国平均よりは大きい。データはいささか古いが 2015 年でみると、九州の農林水産業の総生産は 1 兆 584 億円で、九州の GDP の 2.4%を占め、全国平均の 1.0%より大きい¹。これは九州経済における農業の役割が全国平均より 2.4 倍もあることを示す。

¹ 経済産業省九州経済産業局（2019）「九州経済・産業データ一覧」

そこで、九州農業の位置づけを全国農業との比較でみてみよう。九州の農業産出額は、2020年で全国の9兆円に対して、1.7兆円と19.5%を占める。経済活動の全国総生産に占める九州の割合は8.4%であるのに対し、農業は大きな比重を占める。九州は全国の1割経済と呼ばれるのに対し、農業は2割を占め、農業に特化した地域と言える。

より細かく、九州農業をみておこう。表1に示したように、2023年1月時点で、総農家戸数は24万7千戸で全国の14.2%だが、販売農家戸数は15万7千戸で全国の15.3%を占める²。基幹的農業従事者数³は22万5千人で、全国の16.5%を占め、その平均年齢は66.4歳で、全国平均より1.4歳若い。九州農業の特徴は、全国平均に比べ、コメの比重が低く畜産の比重が大きいことである。全国的にもコメの比重が下がり、畜産の比重が大きくなっているが、九州でも畜産の比重が増している。表1-1に見るように、肉用牛の頭数は全国の36%を占め、豚で31%、ブロイラー羽数に至っては50%を超える。九州の農業総生産額に占める畜産の割合は47%に達する。

これは、大規模農家の展開にも特徴としてみられ、稲作や畑作の大規模化が北海道を中心に展開されるなか、九州では経営耕地の拡大よりも、畜産における資本設備の拡大で規模拡大を果たしている。全国で経営耕地面積が100ヘクタール以上の農業経営体は2020年で1933あるが、北海道に集中しており、九州は96経営体で5%に過ぎないが、販売額が5億円を超える経営体は九州で275にのぼり、1326経営体の2割を超える。農産物販売額が5千万円以上の農業経営体でも、図1に示したように、2020年をみると佐賀、熊本、宮崎、鹿児島で、全国平均の2%を超える経営体が存在し、特に宮崎では3.9%の高さに及ぶ。これらの県ではいずれも畜産の生産額が多い。

表1 全国との比較でみた九州農業の指標、2023年1月1日現在

項目	単位	九州	全国	全国に対する九州の比率 (%)
農業生産額	億円	17,422	89,557	19.5
総農家戸数	万戸	24.7	174.7	14.2
販売農家数		15.7	102.8	15.3
自給的農家数		9.0	71.9	12.6
基幹的農業従事者数	千人	225	1,363	16.5

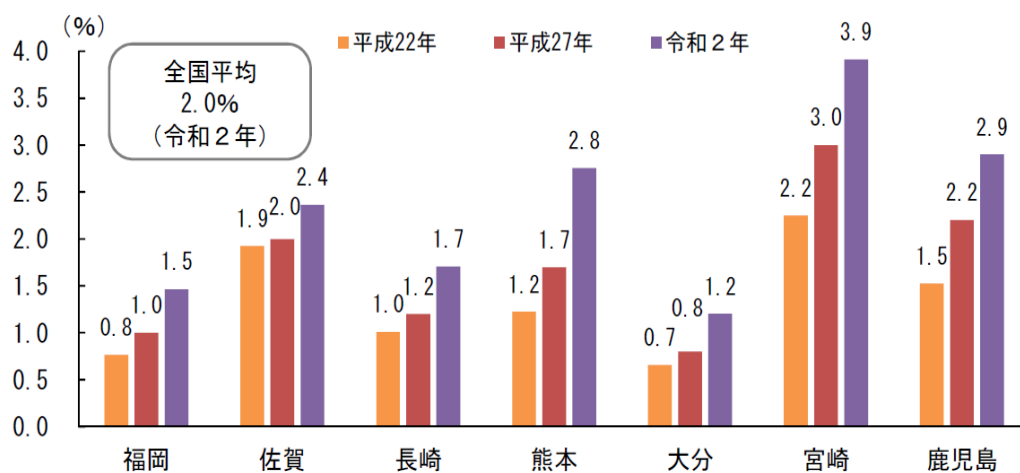
² 農家とは、経営耕地面積が10アール以上の農業を営む世帯または1年間の農作物販売金額が15万円以上ある世帯をいう。販売農家とは、経営耕地面積が30アール以上 又は農産物販売金額が50万円以上の農家をいう。

³ 基幹的農業従事者とは、農業に主として従事した世帯員（農業就業人口）のうち、調査期日前1年間のふだんの主な状態が「仕事に従事していた者」のことをいう。

平均年齢	歳	66	68	△1.4歳
耕地面積	千 ha	515	4,349	11.8
田		302	2,366	12.7
畑		214	1,983	10.8
耕地利用率	%	102	91	+10.7
水稲作付面積	千 ha	155	1403	11.1
10a 当収量	kg	485	539	△54kg
乳用牛頭数	千頭	103	1,371	7.5
肉用牛頭数	千頭	942	2,614	36.0
豚頭数	千頭	2,800	8,949	31.3
採卵鶏羽数	千羽	23,368	180,096	13.0
ブロイラー羽数	千羽	70,026	139,230	50.3

資料：九州農政局統計部「九州管内農林水産統計主要指標（令和5年1月1日現在）」のデータから著者作成。

図1 九州各県で農産物販売額5千万円以上の農業経営体の割合



資料：農林水産省「農林業センサス」

*農林水産省九州経済局（2022）「見たい！知りたい！九州農業2022」12頁より転載。

3. 九州からの農産物輸出の特徴

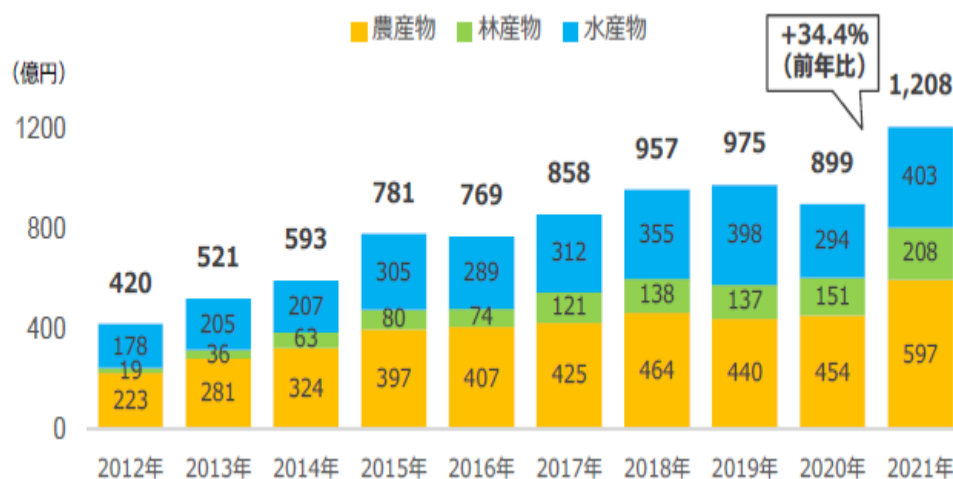
3-1 九州の農林水産物・食品の輸出額

農業生産を基礎にした日本農業の輸出能力はどの程度のものであろうか。農水省のくくりによる「農林水産物・食品輸出額」でみて、九州は2021年に過去最高1208億円を達成したが、全国の1兆2382億円の1割に満たない。全国の農林水産物・食品輸出額は1兆2,385億円で、そのうち37%にあたる4,595億円は加工食品である。この加工食品と水産物・林産物を除いたいわゆる農産物輸出は3,448億円と、全体の28%に過ぎない。ちなみに、水産物は3,016億円で24%を占め、林産物は570億円で5%、残りは少額貨物である。

これに対して、九州の2021年の農林水産物・食品輸出額1,208億円の内訳は、図2に示したように、2021年でみて、農産物は597億円となっているが、そのうち加工食品は238億円で20%、加工食品以外の農産物が359億円で30%、そして水産物が403億円で33%、林産物が208億円で17%となっている。全国の構成に比べ、水産物と林産物の比重が大きく、食品加工品の割合が小さいのが特徴である。

九州の農林水産物・食品の輸出先をみると、中国、米国、香港、台湾、韓国がベスト5で、それぞれ、333億円(28%)、173億円(14%)、158億円(13%)、127億円(11%)、125億円(10%)で、これら5か国だけで全体の76%に達する。米国を除けば、アジアへの輸出であり、6位以下にもベトナム、タイ、カンボジア、フィリピンとアジア諸国が並ぶ⁴。地理的条件から言って、九州はアジア諸国への農産物輸出の玄関口であることを示している。

図2 九州の農林水産物・食品輸出額の推移



資料：財務省「貿易統計」から九州地域税関分を九州農政局が集計

*農林水産省九州経済局(2022)「見たい！知りたい！九州農業2022」26頁より転載。

九州各県からの農産物輸出量を、表2に示した品目別・輸出先別で見ると、2020年

⁴ 農林水産省九州農政局(2022)「見たい！知りたい！九州農業2022」、26頁。

のデータでは、福岡県のいちご（あまおう）が香港、台湾、シンガポール等へ377トン、柿がタイ、シンガポール、香港等へ49トン輸出されている。佐賀県のかんきつがカナダ、香港、シンガポールへ50トン、牛肉が香港、シンガポール、米国等へ67トン輸出されている。大分県からはなしが台湾、香港等へ102トン、かんしょが香港、シンガポール、マレーシア等へ85トン、ぶり・くろまぐろ等の水産物が北米、中国、欧州等に257トン輸出されている。また、木材が中国、フィリピン等へ140千立法メートル輸出されている。長崎県からはいちごが香港、シンガポール、タイ等へ49トン、かんきつが香港へ28トン、鶏卵が香港へ706トン、まだい・まあじ等の水産物が韓国、中国等へ1,030トン輸出されている。

熊本県からは、いちご93トンが香港、シンガポール等へ、牛乳801トンが香港、台湾等へ、牛肉333トンが台湾、香港等へ、ぶり・まだい等の水産物が米国、韓国等へ1,919トン輸出されている。また、中国、韓国等へ木材171千立法メートル輸出されている。宮崎県からはかんしょが香港、シンガポール等へ1,515トン、緑茶がEU、台湾等へ123トン、牛肉686トンが香港、台湾等へ、水産物4,188トンがベトナム、台湾等へ輸出されている。また、木材551千立法メートルが中国、韓国等へ輸出されている。鹿児島県からは、金額のデータであるが、かんしょ等の6億1,500万円が香港、シンガポール等へ、抹茶を含む緑茶7億6,300万円が米国、台湾、EU等へ、牛肉88億9,200万円が香港、台湾、米国、EU等へ、豚肉6億9,900万円が香港、シンガポール等へ、ぶり・かんぱち等の水産物62億8,100万円が米国、EU等へ輸出されている。また、木材31億2,700万円が中国、韓国、台湾等へ輸出されている。

表2 九州の主な農林水産物・食品の輸出品目と輸出先、2020年

県名	品目	輸出量 (トン)	主な輸出先
福岡県	いちご（あまおう）	377	香港、台湾、シンガポール
	柿	49	タイ、シンガポール、香港
	かんきつ	43	台湾、シンガポール、香港
佐賀県	かんきつ	50	カナダ、香港、シンガポール
	牛肉	67	香港、シンガポール、米国、タイ
	コメ	14	シンガポール、中国
大分県	なし	102	台湾、香港
	かんしょ	85	香港、シンガポール、マレーシア
	水産物	257	北米、中国、欧州
	木材	140千m ³	中国、フィリピン
長崎県	いちご（ゆめのか）	49	香港、シンガポール、タイ
	かんきつ	28	香港

	鶏卵	706	香港
	水産物	1,030	韓国、中国
熊本県	いちご	93	香港、シンガポール、
	牛乳	801	香港、台湾
	牛肉	333	台湾、香港
	水産物	1,919	米国、韓国
	木材	171 千m ³	中国、韓国
宮崎県	かんしょ	1,515	香港、シンガポール
	緑茶	123	EU、台湾
	牛肉	686	香港、台湾
	水産物	4,188	ベトナム、台湾
	木材	551 千m ³	中国、韓国
鹿児島県	かんしょ等	615 百万円	香港、シンガポール
	緑茶（含抹茶）	763 百万円	米国、台湾、EU
	牛肉	8,892 百万円	香港、台湾、米国、EU
	豚肉	699 百万円	香港、シンガポール
	鶏卵	522 百万円	香港
	鶏肉	454 百万円	香港、ベトナム
	水産物	6,281 百万円	米国、EU
	木材	3,127 百万円	中国、韓国、台湾

資料：農林水産省九州経済局（2022）「見たい！知りたい！九州農業 2022」27 頁のデータから著者作成。

3-2 農産物の輸出体制

農産物の輸出には様々な方法・ルートがある。生産者が直接輸出すれば中間コストがかからないが、輸出業務に関するノウハウが農家に必要になる。また買い手の要求する数量や品質を用意できないと商談が成立しない。したがって、まずは農業協同組合（JA）の単協レベルの出荷組織が最低限必要になる。実際は、マーケティング活動、輸出実務、代金回収などの業務負担が大きいので、輸出会社（通商）を設立しそこを経由させることになる。このルートは卸売市場を経由しないことで、流通経費が抑えられる。

現実には各県だけで海外の輸入業者・小売店に対応するのは難しい。オール九州での出荷体制を作ることが望ましい。一方、農林水産省は安倍政権の農産物輸出拡大戦略を受けて、2013年に「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略」を策定し、2014年6月に、オールジャパンでの輸出促進の司令塔として「輸出戦略実行委員会」を設置した

しかし、オールジャパンでの輸出促進は浸透せず、特に、農産物のプロモーション活動

は各都道府県が中心となり展開した。海外現地のスーパーや百貨店の催事場などを使って日本産品フェアを開催しても、各自治体が補助金を使って売り場を確保し、自県産の農産物を販売するということが頻繁に行われ、日本の産地間で棚の取りあいが行われるような状況であった。そして棚を取った産地の商品の売り上げが増え、その分他の産地の売り上げが減るということを繰り返した。契約が切れた翌シーズンには前年棚を取った産地が継続して販売量を維持することもなく、またゼロベースから競争をする、といったことを繰り返していた⁵。

こうした状況に対し、九州では生産者と地域商社のマッチングや輸出スキルの育成等の機能を担う九州の食輸出協議会⁶が2020年1月に設立された。九州は、農林水産物・食品産業が地域で生き残るためには、海外需要の開拓は不可欠であるが、中小規模の生産者が多い九州では、自ら海外への販路拡大、輸出実務等を行うことが難しい。そこで、地域に拠点を置く商社が連携し、生産者等とともに九州の食品等の輸出を推進することを目的として、この協議会が生まれた。また、同年3月には輸出に取り組む事業者の発掘や輸出ステージに向けた個別支援等の機能を担う「九州の食の輸出推進チーム」が結成された⁶。

九州の食輸出協議会では、食の輸出にかかる相談窓口を設置し、輸出したい国や製品に合わせ、専門家による商社の紹介、海外からの引き合い情報とのマッチング、輸出向け商品づくりのアドバイスなどの支援を行っている。

4. 日本のアジア向け農産物輸出の動向

4-1 アジア主要5カ国への輸出

日本の農産物輸出が急成長したのは、安倍政権下で輸出振興を図ったことも一つの要因であるが、GATT（当時）ウルグアイ・ラウンドでの農業合意や、2000年以後に展開したFTA（自由貿易協定）やEPA（経済連携協定）の締結による関税の引下げや他の貿易障壁の撤廃などの影響も大きい。ここでは、日本のアジア向け農産物輸出の近年の動向をみておこう。

最新の2022年の農林水産物・食品輸出額は1兆4,148億円で、円安の影響もあり前年を14.3%上回り過去最高となった。輸出相手国別では、中国が1位で2,783億円、2位が香港で2,086億円、3位が米国で1,939億円、4位が台湾で1,489億円、5位がベトナムで724億円である。以下、6位が韓国、7位がシンガポール、8位がタイ、9位がフィリピン、10位が豪州と続く。

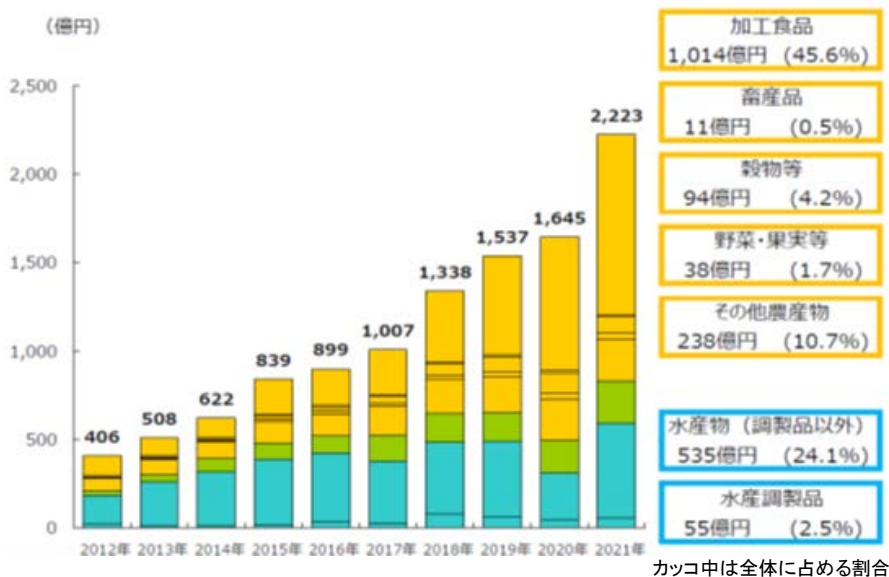
⁵ 前田陽次郎（2022）「九州から東・東南アジア地域向け農産物輸出の状況」『長崎県立大学東アジア研究所『東アジア評論』第14号、を参照。

⁶ いずれも事務局は九州経済連合会が担当。

各国への輸出の2022年の内訳はまだ公表されていないので、2012年から2021年のデータに基づいて、アジア主要5カ国地域への日本の農産物輸出の構造を見てみよう。

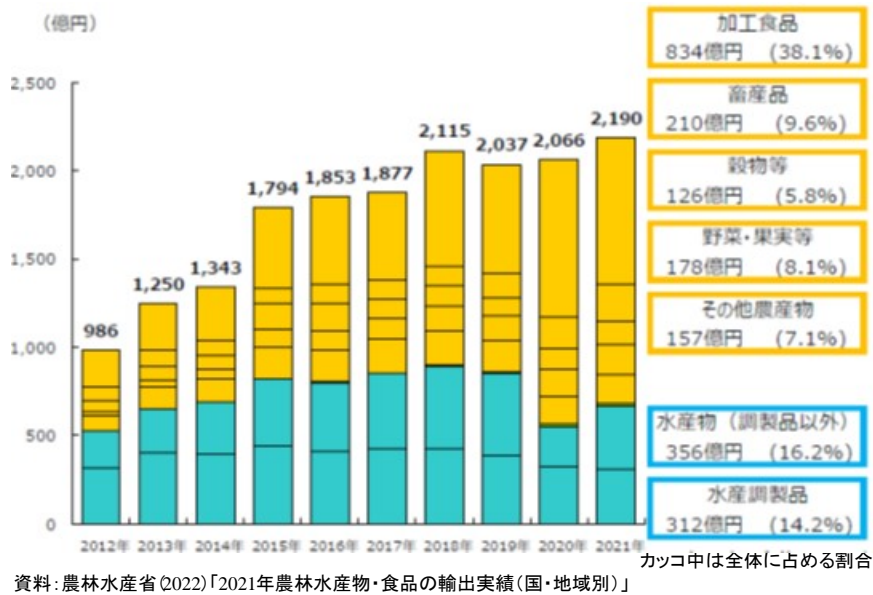
中国向けの2021年の農林水産物・食品の輸出は2223億円で、その内訳は加工食品が1014億円で45.6%を占め、内アルコール飲料が320億円、清涼飲料水が104億円である。畜産品は11億円(0.5%)で、穀物等が94億円(4.2%)、野菜・果実等が38億円(1.7%)、その他農産物が238億円(10.7%)となっている。水産物は590億円(内ホタテ貝が337億円)で26.5%にのぼり、林産物(内丸太が171億円)も239億円で10.7%を占める。図〇に2012年からの中国への輸出の推移が示されている。従来から、ホタテ貝などの水産や丸太などの林産物の輸出が多いのが特徴だが、近年急速に輸出が拡大しているのはアルコール飲料や清涼飲料水などの加工食品である。一方、畜産物については輸入規制が続いている。

図3 中国向け農林水産物・食品輸出額の推移



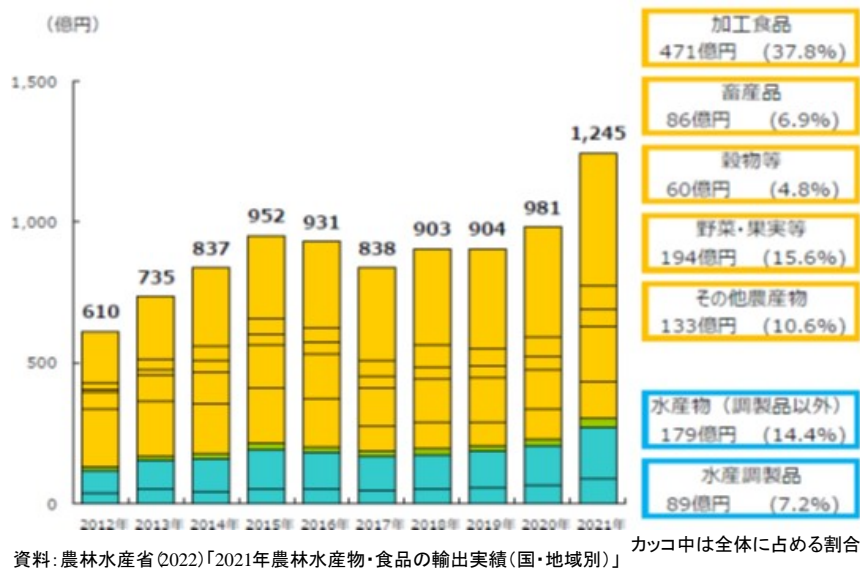
香港向けの2021年の農林水産物・食品の輸出は2190億円で、その内訳は加工食品が834億円で38.1%を占め、内アルコール飲料が148億円、清涼飲料水が56億円である。畜産品は210億円(9.65%)で内牛肉が76億円、鶏卵が57億円である。穀物等は126億円(5.8%)、野菜・果実等が178億円(8.1%)、その他農産物が157億円(7.1%)となっている。水産物は668億円(内真珠が125億円、なまこが120億円)で30.5%にのぼり、林産物は18億円で0.8%である。図〇に2012年からの香港への輸出の推移が示されている。近年加工品の輸出が伸びているが、特にアルコール飲料の成長が著しい。また、鶏卵の輸出が増加しているが、これは日本の卵が生で食べられるとの認識が広がり、コロナ禍でのすごもり需要と相まって拡大したものである。一方で、水産物の輸出が減少しているが、これは過去には香港向け輸出の第一位で250~290億円あった真珠の輸出減少によるものである。

図4 香港向け農林水産物・食品輸出額の推移



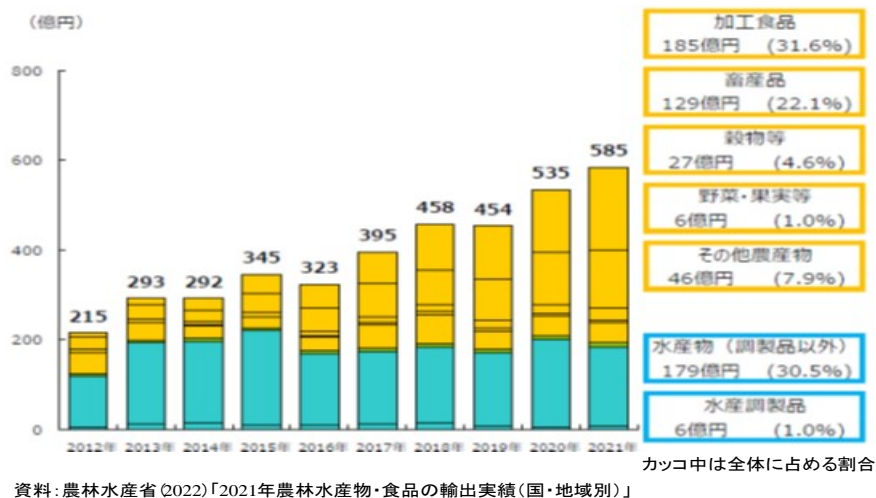
台湾向けの2021年の農林水産物・食品の輸出は1245億円で、その内訳は加工食品が471億円で37.8%を占め、内アルコール飲料が93億円、ソース混合調味料が77億円である。畜産品は86億円(6.9%)で、穀物等が60億円(4.8%)、野菜・果実等が194億円(15.6%)で内りんごが118億円を占め、その他農産物が133億円(10.6%)となっている。水産物は268億円(内ホタテ貝が87億円)で21.5%、林産物は34億円で2.7%となっている。図〇に2012年からの台湾への輸出の推移が示されているが、加工食品の拡大が顕著である一方、近年その他農産物が減少している。これは、かつて台湾への輸出品第1位であったたばこの輸出の減少によるものである。一方、贈答品として人気の高いりんごの輸出が増え、たばこに代わり2017年から連続して第1位となっている。

図5 台湾向け農林水産物・食品輸出額の推移



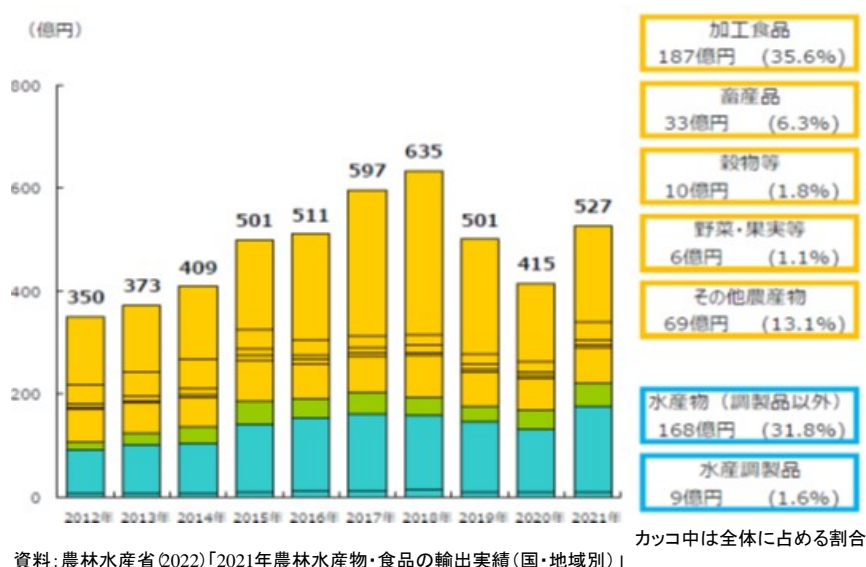
ベトナム向けの2021年の農林水産物・食品の輸出は585億円で、その内訳は加工食品が185億円で31.6%を占め、内清涼飲料水が33億円である。畜産品は129億円(22.1%)で内粉乳が93億円、穀物等が27億円(4.6%)、野菜・果実等が6億円(1.0%)、その他農産物が46億円(7.9%)となっている。水産物は184億円(内ホタテ貝が337億円)で31.5%にのぼり、内さばが61億円、ぶりが30億円である。林産物は8億円で1.4%である。図〇に2012年からのベトナムへの輸出の推移が示されているが、近年加工食品とともに増加しているのが畜産物であり、特に粉乳(育児用調整粉乳)は2016年以後ベトナムへの最大の輸出品になっている。

図6 ベトナム向け農林水産物・食品輸出額の推移



韓国向けの2021年の農林水産物・食品の輸出は527億円で、その内訳は加工食品が187億円で35.6%を占め、内ソース混合調味料が39億円、アルコール飲料が28億円である。畜産品は33億円(6.3%)で、穀物等が10億円(1.8%)、野菜・果実等が6億円(1.1%)、その他農産物がペットフード23億円など69億円(13.1%)となっている。水産物は176億円(内ホタテ貝が46億円、たいが33億円)で33.5%を占め、林産物は45億円で8.6%である。図〇に2012年からの韓国への輸出の推移が示されている。近年は日韓関係の悪化による不買運動などの影響で韓国向け輸出が減少した。特に、ビール等のアルコール飲料、菓子、ソース混合調味料などの加工食品の減少が著しい。また、生鮮農産物の輸入規制により、いちごやぶどう等の一部果実を除けば、野菜・果実等の日本からの輸出はほとんどない。

図7 韓国向け農林水産物・食品輸出額の推移



4-2 その他アジア諸国への輸出

以上アジア主要5カ国地域への日本からの農林水産物・食品輸出の特徴を見てきたが、これら以外のアジア諸国への輸出にも簡単に触れておく。タイへの2021年の輸出は441億円で、対前年比9.5%増である。タイへの輸出で多いのは水産物で205億円(46.6%)を占める。かつお・まぐろ類が77億円で2018年から第1位を続ける。また、畜産物特に豚の皮の輸出も多く2021年で54億円と第2位となっている。

シンガポールへの2021年の輸出は409億円で、対前年比38%増である。アルコール飲料などの加工食品が168億円で40.9%を占める。牛肉などの畜産品も多く84億円(20.6%)である。対前年比ではアルコール飲料や牛肉の輸出が増えた。コメの輸出も10億円ほどある。

フィリピンへの 2021 年の輸出は 207 億円で対前年比 34.5%増である。フィリピンへの輸出は、合板や製材などの林産物が 108 億円で 52.1%大きなシェアを占めるのが特徴である。林産物の輸出は 2015 年頃から急速に増加した。他の輸出品では、加工食品が 44 億円 (21.2%)、水産物が 24 億円 (11.5%) などとなっている。

カンボジアへの 2021 年の輸出は 195 億円で、前年から 83.6%増と急成長した。畜産品が 179 億円で 92.0%を占めるが、従来からカンボジアへの輸出は牛肉が大半であり、2021 年には 157 億円と前年の 77 億円から倍増した。他にはアルコール飲料などの加工食品が 12 億円 (6.4%) 程度ある。

マレーシアへの 2021 年の輸出は 175 億円で、前年より 43.5%増えた。加工食品が 64 億円で 36.7%を占め、畜産品も 41 億円 (23.6%) ある。従来、アルコール飲料の輸出が多いが、2021 年は牛肉が 10 億円を超え、第 1 位となった。観賞用魚 (5 億円) や緑茶 (5 億円) が多いのも特徴である。

インドネシアへの 2021 年の輸出は 109 億円で、対前年比 38.7%増である。加工食品が 53 億円で 48.9%を占め、水産物が 23 億円 (21.1%) である。かつお・まぐろ類が 7 億円で第 1 位だが、観賞用魚が 6 億円で第 2 位となっている。従来から配合調整飼料の輸出が多いのも特徴で、2021 年は 4 億円の輸出があり第 3 位である。

以上みてきたように、アジアへの日本の農産物輸出は確実に増えている。その背景には、アジア諸国特に新興国の経済成長があり、また近年の円安も後押ししている。しかし、政府が求めているように、2 兆円さらには 5 兆円の農林水産物・食品輸出を実現するためには、戦略の見直しが必要であろう。

5. アジア地域の市場の現状と輸出戦略

5-1 アジア 10 カ国・地域の市場の特徴

農林水産品の輸出を拡大するターゲットとして、九州が検討すべき市場は言うまでもなく、東・東南アジア諸国であるが、そこでの市場はどのような特徴があるのだろうか。主要 10 カ国・地域について概観してみよう⁷。

(1) 中国

<市場特性と消費・商習慣>

世界最大の人口を抱える巨大市場であり、中間層が増加し、消費力も旺盛である。コロナ禍前には訪日旅行客数も多く、国・地域別トップであった。上海や北京などを中心に多くの

⁷ 以下の情報は主に、農林水産業・地域の活力創造本部 (2016) 「国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略」を参考にしている。

日本企業が進出し、日本人駐在者も多い。日系食品メーカーも多数進出しているが、現地生産品や台湾産、韓国産食品と一部競合する。輸入規制により青果物は殆ど輸入できないが、日本の水産物や加工食品、飲料などは、信頼性も高い。日本産品の模倣品や商標侵害などへの対策も大きな課題である。

地域によって味覚や嗜好に大きな違いがあり、北京周辺（華北地域）は塩辛い味付け、広州周辺（華南地域）はさっぱりとした味が一般的であるが、上海周辺（華東地域）では濃い味、甘い味、内陸の中部地域では香辛料の効いたものや辛い味が好まれる。食に関する事件・事故が多発しているが、安全・安心への意識は高い。特に小さな子供を持つ若い世代、女性、富裕層を中心に、健康・美容に良い食品への関心が高い。菓子、清涼飲料水、調味料類は日本と共通点が多い。

通関では、輸入手続きに時間を要し、賞味期限が6ヶ月を切る食品は流通上取扱い困難である。委託販売が主流で小売店（卸売含む）参入には、諸経費（口座開設・維持費、バーコード登録費、棚管理費、折々の催事協力費）が発生する。個々の条件は商品次第である。春節、中秋節等で食品のギフト（果物、菓子、酒など）を贈る習慣がある。

<検疫・食品安全規制>

動物検疫では、2001年よりBSEのため輸入禁止となっていた日本からの牛肉が2020年に解禁された。豚肉について中国は輸入禁止措置を解除したが、評価審査要求に合致する国の中に日本はまだ入っていないため、日本産豚肉はまだ中国に輸出することができていない。鶏肉については、鳥インフルエンザの影響などにより、日本からの鶏肉およびその製品の輸入を禁止している。牛乳・乳製品については、輸出する企業に対し、国外食品生産企業登録制度を実施しているが、税関総署の「輸入乳・乳製品国外生産企業登録リスト」によると、輸出許認可を取得している日本企業はない。

コメは、中国側に認可された指定精米工場・登録くん蒸倉庫での精米・くん蒸が必要である。水産物の輸出のためには、加工・保管施設の登録が必要であり、また、衛生証明書（生きている水産物の場合は動物衛生証明書）の添付、輸出者の届出、さけ類の場合は、漁獲証明書の添付が必要となる。

(2) 香港

<市場特性と消費・商習慣>

輸入規制が他国に比べ少なく、関税も無税であるため輸入が容易であるが、中国など周辺国に再輸出される食品も多い。外食率が高く、日本食は人気があり、ラーメン店や寿司店などには行列もみられる。日本の外食企業の進出意欲も高い。日本産食品は種類、量とも豊富で、頻繁に日本産品のフェアが開催されている。日系以外の現地の卸・小売との取引も増加しつつある。

主食は米、麺類であり、一般的に甘い味を好み、酸っぱいものは苦手である。米飯とおか

ずは基本的に分けられていることが多く、家庭ではおかずを取って白飯の上のせて食べることが多い。食事の時の飲酒は一般的ではない（食事と宴会が分かれている）。傾向として個々の食品への特別な嗜好（うんちく）に左右されやすい。食の安全へのこだわりも高まっている（中国からの輸入野菜などへの抵抗感も）。

食品スーパーは、現地資本の2グループ（Daily Farm と A.S.Watson）が全体の7割以上を占めており、複占状態にある。日本の生鮮食品は、日系スーパーに加え現地の高級スーパーでの取り扱いも増えてきている。加工食品は現地スーパーでも取り扱っている。春節、中秋節に食品の贈答用の需要が大きい（春節は主に水産乾物、果物等。中秋節は主に月餅、果物等）。

<検疫・食品安全規制>

動物検疫の制約はなく、牛肉、豚肉、鶏肉、鶏卵の輸出が可能であるが、牛肉の食品衛生施設は HACCP 導入が必要であり、食肉処理施設に対する HACCP 導入の推進や認定取得に際しての技術的助言等の支援が必要となる。

植物検疫については、ほとんどの品目で制約はなく、輸出が可能である。青果物・茶の残留農薬基準についてはポジティブリスト制が導入されており、基準値が定められていない農薬は一切検出されてはいけない規則となっている。で使用されている多くの農薬は基準値が設定されておらず、これまで日本産で不合格となったケースはないが、香港の基準に合わせた生産の推進を図るとともに、日本で使用されている農薬の残留基準値（インポートトランス）の早期設定の働きかけが必要である。

コメについては、重金属（カドミウム、ヒ素等）の基準値やその設定状況が日本と香港で異なっているため、輸出に際して香港の基準値に適合を図る必要がある。（検査で不合格となり販売停止となった事例も発生している）。生産者等の理解の促進を図るとともに、自主的な事前検査による確認を推進する。

食品表示規制としては、現地語等での成分表示・ラベル添付が必要となるが、香港向けは輸出量が多いため、影響が大きいので、食品表示規制に関する情報提供が必要である。

(3) 台湾

<市場特性と消費・商習慣>

親日的で、コロナ禍前は人口2,300万人に対し年間300万人以上が訪日していた。日本統治時代から日本食が浸透（弁当文化も伝わっている）。家庭食でも日本産食材を使用する人が多く、農産品に限れば最大の輸出先である。現地語に翻訳された日本関連の書籍やレシピが、日本食文化の情報源になっている。日本の地方の特産品や地方グルメなどの需要も高い。急速な高齢化のため、健康志向を反映した食材・料理への需要も拡大が見込まれる。関税率が低い品目は輸入量も多いため競合が激しい。

主食はコメだが、パン食が急速に普及している。コメ、パンのほか、麺類、水餃子などの

消費も多い。家庭ではほぼ中華料理（台湾料理）である。汁物は薄味が好まれる。日本では塩味の食品に甘さがプラスされていることもある。若年層等を中心に、本場（日本）そのままの味が好きな層も存在する。晩酌の習慣が無く、食べながらお酒を飲む人は少ない。一方で、普段はビールも飲まないが、宴会では度数の高いお酒を大量に飲む人もいる。

春節、中秋節に食品のギフトを贈る習慣がある。（春節は主に果物（リンゴなど）、中秋節は主に月餅など。）商品自体は台湾市場に既にあるものでも、日本産品としては製法・パッケージ・ブランド力・味等で明確に差別化できる商品が求められる

<検疫・食品安全規制>

動物検疫では、2001年にBSEが問題となり、日本からの牛肉は輸入禁止とされたが2017年9月に和牛が16年ぶりに解禁された。豚肉及び鶏卵は輸出可能だが、豚肉の新規の施設登録には台湾当局による現地調査・認定が必要となる。

植物検疫に関しては、ほとんどの品目で植物検疫証明書の添付で輸出が可能であるが、りんご、もも、なしなどは日台双方の合意に基づく検疫条件（モモシンクイガの防除、選果こん包施設の登録等）を満たしたものが輸出可能である。また、トマトは、日本でジャガイモ疫病菌が発生しているため日本からの輸出はできない。

青果物・茶については、残留農薬のポジティブリスト制が導入されており、基準値が定められていない農薬は不可であり、日本で使用されている農薬で基準値が設定されていないものがある。台湾の基準に合わせた生産の推進を図るとともに、日本で使用されている農薬の残留基準値（インポートトレランス）の早期設定の働きかけが必要である。

また、食肉や水産物などの加工品の製造にあたってはHACCPの導入が台湾企業に求められている。現在、海外からの輸入品に対しては、適用は求められていないが、今後の適用方針は不明である。（将来的に、牛肉の処理施設の認定に関してHACCPの導入等が求められる可能性がある。）

(4) ベトナム

<市場特性と消費・商習慣>

人口が毎年100万人程度増加しており、国民の7割が農村部に在住し、都市部はハノイ・ホーチミン周辺に集中している。共働きの家庭も多い。所得格差が大きく、日本産品は都市部が主要市場となる。一般的に日本産品への信頼性は高く、理解や認知が浸透しつつある。日系の食品関連企業も多数進出し現地生産をしている。日本より早く進出した韓国企業の食品と競合するとともに、ベトナム企業等による類似食品も流通している。

ハノイ（北部）とホーチミン（南部）では嗜好が異なる。北部では中国からの影響が強く、薄味で塩や醤油ベースのあっさりした味が好まれ、中部では唐辛子を使用した辛い味、南部ではカレーやスパイスを多用し、砂糖を使用した甘く濃い味が好まれる。麺類、鍋料理が多く、だし・うまみを重視し、魚醤、味噌、香草なども多く使われる。

南北に長い国土や戦争の影響により、商圈が分断されている。全国にもれなく販売網を持つ地場企業は少なく、南北でそれぞれパートナーを探す必要がある。コールドチェーンには課題があり、温度管理が徹底されないケースも見られるものの、日系の冷凍倉庫や保冷トラックがある。

<検疫・食品安全規制>

牛肉、豚肉、鶏肉は輸出可能だが、食肉処理施設の認定が必要（HACCP 導入要件なし）。精米の輸出が可能である。果樹・野菜では、りんごおよびなしを除く青果物は植物検疫条件が定められていないため、実務上ベトナムに輸出することができない。レタスは植物検疫検査を受ければ輸出が可能である。水産物は、輸出にあたって衛生証明書の発行が必要である。加工食品は、機能的食品、微量栄養素補助食品、補助食品、食品添加物、飲料水及びミネラルウォーターについては、自由販売証明書（日本国内で製造され、問題なく流通していることを証する書面）の提出が必要となる。

(5) 韓国

<市場特性と消費・商習慣>

日本産品の多くが外食市場で消費されており、外食市場は不景気の中でも堅調に成長している。日本食の人気は高まっており、日本食店（居酒屋含む）も増加している。日本の郷土料理や日本酒への関心も高い。訪日旅行者が旅行中に食したメニューは他の東アジア諸国に比べても多岐にわたる。

米飯・麺類が主食であり、唐辛子を用いた料理が多い。日韓で塩辛さの感じ方に相違がある。保守的な嗜好で、消費者は昔からの定番商品を選ぶ傾向がある。一般的ではない商品は十分なプロモーションが必要である。

流通小売市場は成熟期にあり、低成長が続いている。小さな個人店よりも大手流通で購入する傾向が強く、小売は大手財閥の百貨店・総合スーパーが主導し成長している。近年は、成長著しいオンライン市場や流通小売業態の専門化により、財閥のシェアは徐々に低下している。流通マージンが高い傾向にあり、例えば、日本酒の場合、卸売業者のマージンが販売価格の20%程度、百貨店のマージンが25%～35%等と言われる。

<検疫・食品安全規制>

動物検疫規制のため、牛肉、豚肉、鶏肉は韓国向けには輸出できない。鶏卵については、2018年に解禁となったが、農水省に登録した農場で生産し、国内で鳥インフルエンザの発生がないこと、韓国当局が認めた包装施設を通過する、などが条件になる。植物検疫については、精米・野菜については輸出可能だが、果物については韓国の規制により原則輸入禁止のため、いちご・ぶどうなど一部の果物しか韓国には輸出できない。また、鰹節は発がん性物質（ベンゾピレン）の基準値を満たす必要がある。一般に、韓国の輸入食品の加工施設は

事前の登録等の必要がある。

(6) タイ

<市場特性と消費・商習慣>

豊富な原材料と安価で良質な労働力を活かし、食品加工産業が発展している。世界各国に加工食品を輸出する食品大国である。バンコクは所得も高く、食品への支出を中心に消費意欲が強い。日系食品企業も多数進出、幅広い品目を現地生産している。日本食品の輸入はASEAN 地域で最大。日本食ブームなどから、日本食品フェアも頻繁に開催され、親日的でコロナ禍前の訪日客も多かった。富裕層中心に本物の味を求めるニーズもある。

主食は米（長粒種）で、唐辛子や香草、ナンプラーを使うスパイシーな料理が多い。野菜を生で食べる習慣があり、甘み、辛味、酸味などはっきりした味が好まれ、薄い味、塩辛いものは好まれない。食の多様化が進み、日本食は日常的な料理となっている。麺文化がありラーメンが人気で、鯖のてりやき、うなぎ、とんかつ等も人気がある。SNS 等で口コミ情報が伝わりやすい。

中華系を中心に、旧正月やクリスマスに、バスケット等でギフトを贈る習慣がある。輸入にはライセンスが必要で、タイに現地法人がある企業のみ可能である。タイ系大手小売は、確実に売れる商品以外は棚代を徴収する。サプライヤーが棚代に 20～30%を負担しなければならない。輸入業者が卸を兼ねている場合が多い。

<検疫・食品安全規制>

牛肉は輸出可能だが、タイ政府に通知されたと畜場で処理されたものでなければならぬ。豚肉の輸出には、厚生労働省による施設（と畜場および食肉処理場）の認定および両国で合意をした食肉衛生証明書などの添付が必要となる。精米、野菜及び果物のほとんどの品目で植物検疫証明書の添付で輸出が可能。（ただし、びわは不可。）かんきつ類は二国間合意に基づく検疫条件（ミカンバエのモニタリング調査を経た園地登録等）を満たしたものは輸出可能である。加工食品は品目により、GMP 製造基準適合証明書（HACCP 認定書、ISO の認定書又は保健所が発行する食品製造業営業許可証で代用可）や自由販売証明書の提出が求められる。

(7) シンガポール

<市場特性と消費・商習慣>

中華系が7割を超すが、マレー系、インド系など多様な民族・人種が存在する。一人当たり GDP は日本を上回り、男女共働き社会で、可処分所得も高い。人口は 550 万人程度だが、近隣諸国を中心に年間 1,500 万人もの観光客が訪れる。輸入商品の再輸出比率も4割と高い。品揃えは豊富だが、商品サイクルは短い。日本食材は、輸入全体に占めるシェアは低い。安全性や味などから、日常的に購入されている。

外食中心の食文化で、昼食の他、朝食、夕食も外食又は中食で済みます人が多い。多様な民族構成から、様々な食文化が共存する。宗教上の食事制限がある人もいる。基本的に味付けが濃い、スパイシーなもの、甘いものを好む傾向がある。

現地小売店では委託販売が中心である。賞味期限が迫ると返品されるため、輸入卸売業者が返品リスクを負う。販促費や商品登録、口座開設の手数料等を要求されることが一般的である。日本と比べ場所代が高く、仕入金額の下げ圧力が生じる。日本からの輸入には輸入ライセンスが必要だが、輸入ライセンスの取得は容易で、輸入業者を経由せずに食材を直接輸入する日本食レストランもある。

<検疫・食品安全規制>

現在、牛肉、豚肉、鶏卵は輸出可能。鶏肉については、日本は2019年に新たに鶏肉の認定原産国に指定されたが、まだ認定された施設がないため、輸出の実績はない。牛肉・豚肉を輸出する食肉処理施設はHACCP導入が必要である。植物検疫については、ほとんどの品目で制約はなく、輸出が可能である。水産物では、殻なし冷蔵カキなど一部の産品で輸出が不可となっている。欧米と同様の食品表示規制の導入の動きがあり、導入された場合には、追加での成分検査等が必要となる。

(8) フィリピン

<市場特性と消費・商習慣>

人口がASEAN 2位の規模で、増加率は依然高く、若年層に厚みがあるため、今後も成長が見込まれる。経済発展が著しいが、貧富の差も大きい。富裕層を中心に日本食の人気は高いが、ターゲットとなる富裕層はメトロマニラ（首都圏）に集中している。マニラでは中間層も増加している。日本産品の良さが理解されており、大手スーパーマーケットなどは日本産品の輸入を増やしたい意向も見られるが、タイなどで現地生産され輸出された日本メーカーの食品も存在する。

コメが主食であり、コメに合う煮物や炒め物等の料理が食卓の中心で、味付けは基本的に濃いものが好まれる。薬味として酸味、辛味を利用するが多い。家庭料理はスペイン料理の影響が強く、ファーストフードはアメリカの影響が強い。

コールドチェーンや物流インフラが整備されつつあるが、地場運送会社に保冷品を取扱う人材が少ないことなどオペレーションに課題がある。マニラ首都圏内の混雑、交通渋滞や大型トラックの運行時間規制などが運送に悪影響を与える。SM や Rustan's といった中高級スーパーには日本食材（加工食品中心）を取り揃えた棚が存在するが、棚賃料を支払う委託販売形式をとっている。

<検疫・食品安全規制>

牛肉は輸出可能だが、フィリピン政府に認定された食肉施設で生産される必要がある。豚

肉、鶏卵等は輸出解禁に向けて協議中である。植物検疫では、精米のほか、りんご・なしが輸出可能であるが、輸入許可証を取得し、許可条件を満たす必要がある。

(9) マレーシア

<市場特性と消費・商習慣>

人口の6割がマレー系で、中華系が2割の多民族国家である。イスラム教を信仰し、ハラール商品の需要が高い。マレーシアのハラール認証は政府の認証機関(JAKIM)が実施しており、同国の認証はイスラム圏で高い評価。マレーシアはイスラムマーケットのゲートウェイと呼ばれている。

日系の食品関連企業も進出し現地生産を行っている。コロナ禍前は訪日旅行者も増加し、本物に近い日本食を求める人も多く、日本食マーケットは広がる可能性がある。糖尿病など生活習慣病の増加が問題となっており、健康食品も有望といえる。

主食は米であるが、食文化に民族構成が色濃く反映されており、イスラム教を信仰するマレー系は豚・アルコール飲料の摂取は禁忌である。中華系は、中華料理や飲茶などを基本とする。インド系はヒンドゥー教の影響で、牛肉は食べられず、菜食主義者も多い。地元食材や他文化から派生した料理も見られる。中華系は鶏肉を好み、イスラム教徒も牛肉よりは鶏肉を好む者が多い。甘いものや色彩が派手な食品が好まれる傾向がある。日本からの食品は輸入業者を通して輸入され、その後、輸入業者から小売店やレストランに販売されるのが一般的で、中華系向けなどにノンハラール商品の販売も可能である。

<検疫・食品安全規制>

牛肉については、2017年にマレーシアのハラール方式を取り入れた日本産牛肉輸出施設で処理された日本産牛肉の輸出が可能となった。一般に、輸入畜産物(鶏肉、牛肉など)は、マレーシア・イスラム開発庁(JAKIM)が公認した、各国のハラール認証機関・団体からハラールと畜証明書を取得することが必須となる。さらに、輸送手段もハラール製品専用であることが必要である。青果物については、ほとんどの品目で輸出が可能であるが、かんきつ類については、輸入許可証の取得及び植物検疫証明書の添付が必要となる。

加工食品については、ハラール認証を取得していなくても輸出が可能であるが、ハラール認証を取得すれば、JAKIMが認めたハラール認定マークをパッケージに表示して販売することができる。

(10) インドネシア

<市場特性と消費・商習慣>

イスラム圏最大の人口を抱え、多民族国家で多様な地域性が見られる。寛容な考えのイスラム教徒が多い。日インドネシア経済連携協定の効果もあり、輸出は増加傾向にある。日系外食企業のほか、食品関連企業も進出し現地生産を行っている。国内での所得格差が顕著だ

が、経済発展により中間層も拡大している。食料自給や輸出拡大のため保護主義的な動きが強まっており、輸入規制の強化や不透明な運用が見られる。

伝統的にコメが主食であり、大豆加工品、魚、卵等からタンパク質を摂取する食生活だったが、経済成長に伴い食文化は多様化し、肉類の消費も増加している。国民の9割がイスラム教徒で豚肉が禁忌で、肉類消費の多くが鶏肉である。日本と比較して味が濃い、または、強いものを好む。味付けに、とうがらしを多用する。甘いものであればより甘く、辛いものであればより辛いものが好まれる。酸味はあまり得意ではなく、酢が効いたドレッシング等は好まれない。

小売店では、賞味期限が残り3~4カ月となると、置かれぬ場合が多い。また、日本からの輸送・輸入手続きで国内配送までに1カ月を要することもある。このため、輸入業者は、日本出港時点で賞味期限10カ月未満の商品は取り扱いたがらない。コールドチェーンは未成熟な状況にある。

<検疫・食品安全規制>

牛肉は輸出可能だが、食肉処理施設はハラール認証とHACCP導入が必要となる。豚肉・鶏肉については、輸出解禁の二国間協議が必要だが現在のところ協議は行われていない。豚肉はイスラム教人口が約9割であることから輸出しても販売は難しい。青果物については、検疫上は、ほとんどの品目で輸出が可能だが、検疫証明書の添付のほかに以下の制約がある。安全性確保措置の認定：インドネシア政府による輸出国の安全性確保措置の認定（生産国認定）を受けるか、または、検査機関による残留農薬等の証明書を添付することが必要。生産国認定を受ければ、ジャカルタの港の利用が可能となり。輸入手続きが簡略化される。輸入許可制度：一部の生鮮果物・野菜の輸入に際し、輸入業者が輸入許可証（輸入可能数量の割当を含む）等の取得が必要となっているが、農場の登録情報又はGAP認証書等の確認厳格化、不透明な運用等から輸入許可証等の取得が非常に難しい状況にある。

水産物の輸出については、インドネシア海洋水産省・水産物加工販売総局長から水産物搬入許可を取得することが義務付けられている。またインドネシア商業省は、国際貿易総局長から輸入承認を取得することを義務付けており、これらがないと水産物の輸出はできない。加工食品については、輸入者が医薬品食品監督庁（BPOM）に加工食品を登録する必要がある。ハラール認証を取得すれば、認証マークを商品に表示して販売することが可能となる。

5-2 アジアへの輸出戦略

これまで、日本の農産物は高品質をセールスポイントとし、高所得者層をターゲットにした輸出戦略を基本としてきた。そのため、価格は高く設定されその引下げ努力より、高く買ってくれる顧客を探すことに重点を置いてきた。しかし、より大きなマーケットを相手にしなければ成長の可能性は限られている。言い換えれば、高所得層だけでなく、中所得層にも

受け入れられる価格設定の下、いわゆるボリューム・ゾーンの顧客を相手に市場開拓する必要があるだろう。

それは、日本のスタイルで日本人に販売するような感覚で輸出品を用意するのではなく、現地の食生活や習慣に見合った形で日本からの農産物を提供することを意味する。そのためには、国内産品をそのまま輸出するだけでなく、現地の消費者ニーズに合った輸出向けの農産物・商品開発を行う必要も出てくる。いわゆる、「プロダクトアウト」から「マーケットイン」への転換である⁸。

そのための情報収集や分析が必要だが、一方で、政策対応が求められる分野もある。検疫問題である。中国および韓国では検疫制度を始めとする輸入規制が日本からの輸出を妨げている。また、台湾への輸出には農薬残留のポジティブリスト問題があり、台湾の規制にあった生産方法をとらなければならない。こうした問題に対処するためには、二国間外交や国際機関を通じて、粘り強く規制緩和・撤廃を図っていかなければならない。

6. 日本の農産物輸出振興政策

6-1 第二次安倍政権下の農産物輸出政策

日本は戦後の GATT（関税貿易一般協定）体制の下で、輸入品の自由化を図り関税の撤廃や引下げを行ってきた。しかし、コメをはじめとする重要品目の自由化（関税化）は後れた。日本は重要品目の輸入制限を行っていたため、他国に農産物を輸出する戦略はとりにくかったと言っている。その流れが変わったのが、2000 年代になり、FTA（自由貿易協定）や EPA（経済連携協定）の推進である。WTO（世界貿易機関）での農業交渉や 2001 年に始まった多角的貿易交渉であるドーハ開発アジェンダが膠着状態に陥る中で、世界の貿易障壁の削減・撤廃は FTA/EPA を通じて展開した。

FTA/EPA による貿易自由化には相手国の農産物関税の削減や撤廃が含まれる。これをチャンスに日本からの農産物輸出の機運が高まり、「攻めの農政」が築かれていく。実際、2004 年に、日本政府は「みどりのアジア EPA 推進戦略」を策定し、「ニッポン・ブランドの農林水産物・食品の輸出促進」を掲げた。2005 年に「21 世紀新農政の推進について一攻めの農政への転換―」が決定し、高品質で安全・安心な日本農林水産物・食品の輸出促進を掲げ、2009 年には農林水産物・食品の輸出額を倍増させる目標を打ち出した。

こうした動きが加速したのは、2012 年 12 月に発足した第 2 次安倍政権が、成長戦略を第 3 本の矢に掲げ、その具体策として 2013 年 6 月に「日本再興戦略」を発表してからである。農業分野では「農林水産業・地域の活力創造プラン」が策定され、農林水産物輸出を促

⁸ 「プロダクトアウト」とは、商品の企画開発や生産において、作り手の論理や計画を優先させる方法をいい、「マーケットイン」とは消費者のニーズを重視する方法をという。

進し農業所得増大を目指すという「攻めの農林水産業」の姿勢が示され、農林水産物の輸出額を2020年までに1兆円にするという数値目標が発表された⁹。当時の農林水産物輸出は4,500億円（2012年）程度であった。

第二次安倍政権下の農産物輸出政策の概要をみておこう¹⁰。農林水産省はもとより、外務省では在外公館等を通じた食文化発信や輸出先国における輸入規制措置の撤廃、国税庁では酒類輸出、厚生労働省では食品衛生に係る証明書発行や施設認定等、経済産業省では日本貿易振興機構（JETRO）等を通じた中堅・中小企業の輸出支援、国土交通省では輸出物流の効率化、復興庁では東京電力福島第一原子力発電所事故による風評被害対策、など関連省庁が連携して施策を実施してきた。

農林水産省の取り組みでは、2018年に農林水産物・食品の輸出を意欲的に取り組もうとする生産者・事業者等のサポートと連携を図るため、農林水産物・食品輸出プロジェクト、GFP（Global Farmers / Fishermen / Foresters / Food Manufacturers Project）を立ち上げた。これはGFPコミュニティサイトを介して輸出に取り組む事業者（農林漁業者・食品製造業者等、輸出商社、物流企業等）の連携を図るとともに、農林漁業者・食品製造業者等に対する輸出の支援を行うものである。

このGFPは自民党の農産物輸出促進対策委員会（小泉進次郎委員長（当時））が取りまとめた提言を基に立ち上げられたが、一律的な支援ではなく、輸出に意欲を持つ生産者を対象に情報提供や重点的支援を行う意図がある。GFPコミュニティサイトに登録した者を対象に、農林水産省がジェトロや輸出の専門家とともに産地に直接出向いて輸出の可能性を無料で診断する「輸出診断」などを行っている。

また、GFPグローバル産地づくり推進事業として、2019年度以降、有機農産物などの海外市場のニーズ、需要に応じたロットの確保、輸出先国の求める農薬規制・衛生管理などに対応した生産・加工体制の構築等の取組を行う産地等に対し、産地形成に必要な計画策定等への支援を実施している。

一方、日本産農林水産物・食品のブランド構築のためのプロモーション専門機関としてJETRO内に、日本食品海外プロモーションセンター（JFOODO）が2017年に創設された。JFOODOは、戦略的なプロモーションを通して「日本産」の価値を向上させるとともに、ブランド力を高めて輸出拡大に貢献していくことを目的としており、消費者向けプロモーションを、選択と集中で企画・実行する役割を担う組織である。フランス食品振興会（SOPEXA）20をモデルとし、将来は民営化することを視野に入れており、商社出身者等の食品や海外市場に精通した人材で体制構築されている点が特徴的である。

⁹ その後、輸出額1兆円目標の達成時期は2020年から2019年に改められた。

¹⁰ 第二次安倍政権下の農産物輸出政策については、齊藤真生子（2022）「農林水産物・食品の輸出促進—経緯と課題—」国立国会図書館『調査と情報』第1187号、に詳しい。

6-2 輸出促進法の制定

政策展開でもう一つ触れておきたいのは、2019年制定の「農林水産物及び食品の輸出の促進に関する法律」（以下「輸出促進法」）である。先に述べたように、農産物を輸出する際には、輸出先の制度や規制への対応が課題となる。食品安全等に関する輸入規制撤廃のための協議や、衛生管理基準等の輸入規制に対応した施設認定、輸出証明書の発行等の輸出環境整備の取組を、政府一体となって進める必要がある。しかし、日本国内では、農産物・食品輸出については農林水産省の管轄であり、施設認定等の輸出先国の衛生管理基準等に関する管轄は厚生労働省といったように、縦割り行政が問題となる。こうした問題に対処するために制定されたのが、輸出促進法である。

この輸出促進法に基づき、輸出促進のための司令塔組織「農林水産物・食品輸出本部」（本部長：農林水産大臣）が設置され、輸出を円滑化するための措置（民間組織を活用した施設認定、輸出証明書発行手続の改善等）、輸出に取り組む事業者への支援措置（施設整備等を支援する資金制度の利便性向上）等が講じられた。

これらに加え、政府はオールジャパンでの輸出促進に取り組む品目団体の組織化や、長期運転資金も含めた輸出事業者への支援を可能とする新たな制度資金の創設、輸出手続（輸出証明書発行、植物検疫に係る輸出検査）の円滑化、JAS規格への有機酒類の追加等を行うために必要な法改正を行っている。

なお、政府は2030年までに輸出額を5兆円とする新たな長期目標を閣議決定し、この目標は2020年の新たな「食料・農業・農村基本計画」に盛り込まれた。また、2025年までに輸出額を2兆円とする中間目標も設定された。輸出額5兆円の目標を受け、政府は「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」（以下「実行戦略」）を策定した。

実行戦略に基づく具体的施策の柱として、政府は、輸出拡大の余地の大きい重点品目を選定した上で、重点品目ごとのターゲット国・地域、2025年までの輸出目標を設定し、達成に向けた課題を取りまとめた¹¹。また、重点品目について、主として輸出向けの生産を行う輸出産地・事業者をリスト化し、施設整備等への重点的支援を通じた輸出産地育成に向けた取組を進めている。

今後、日本の農林水産物・食品の輸出拡大のために、政府が行うべき最も重要な課題は、既に触れてきたが、輸出相手国の輸入規制の撤廃・緩和である。輸出相手国における輸入規制には、原発事故に伴う放射性物質規制、動植物検疫規制、残留農薬規制、その他の規制

¹¹ 重点品目は、2022年5月の「実行戦略」改訂時点で28品目が選定されている。具体的には、牛肉、豚肉、鶏肉、鶏卵、牛乳・乳製品、りんご、ぶどう、もも、かんきつ、柿・柿加工品、いちご、かんしょ等、切り花、茶、コメ・パックご飯・米粉及び米粉製品、製材、合板、ぶり、たい、ホタテ貝、真珠、清涼飲料水、菓子、ソース混合調味料、味噌・醤油、清酒、ウイスキー、本格焼酎・泡盛の28品目。

(加工食品の添加物、包装容器、食品表示等に係る規制)がある。これらのうち、国際的・科学的な見地から合理的な水準を超える規制を講じている輸出先国・地域と協議を行い、規制の撤廃・緩和を実現していくことが重要である。特に、最大の輸出先国である中国は、動植物検疫等の規制で牛肉、青果物など生鮮食品の多くが輸出できていない。今後の輸出拡大のために優先的に政府が果たすべき役割である。

6-3 九州での輸出体制

九州での取り組みについて述べると、九州農政局において輸出に取り組んでいる又は興味がある生産者・事業者等に以下のような支援等を行っている¹²。

(1) 輸出産地への支援

政府は「農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略」において、日本の強みを有する28品目を輸出重点品目に選定したが、それらの輸出に継続的に取り組む地域を輸出産地として全国でリスト化された。九州では、農産物で30産地、畜産物で17産地がリスト化(2022年4月末現在)され、九州農政局が輸出事業計画の策定・実行への支援を実施している。

(2) 農林水産物・食品輸出プロジェクト(GFP)による支援

輸出に取り組む生産者等へ九州農政局やジェトロ等が直接訪問し、海外ニーズに合った産品の安定した生産や、輸出先国・地域の諸規制への対応など、輸出に関する様々な課題の解決に向けたアドバイスや橋渡し等を行う輸出訪問診断(令和3(2021)年度実績では計17件)を行っている。

(3) 生産者・事業者への情報発信

各国の輸入規制の動向や各種セミナーの開催案内、輸出関係機関等の支援策の紹介等を内容とするメールマガジン(発信54回)を789者(令和3(2021)年度末現在)の組織、団体、事業者等に配信している。

(4) 各種輸出証明の発行

一定の衛生基準を証明する衛生証明書、原発事故関連の原産地証明書や放射性物質検査証明書等、輸出先国から求められる証明書の発行を行っている。令和2(2020)年度実績では17,388件の各種証明書を発行した。

(5) 輸出体制整備の支援

輸出事業計画の策定、HACCP¹³等対応施設整備及びマーケットインの発想に基づく輸出産地形成等を、GFPグローバル産地づくり推進事業等の補助事業により支援している。

¹² 以下は、農林水産省九州農政局(2022)「見たい!知りたいたい!九州農業2022」による。

¹³ HACCP(ハサップ)は、「Hazard(危害)」「Analysis(分析)」「Critical(重要)」

「Control(管理)」「Point(点)」の頭文字をとった言葉で、食品の安全を確保するための衛生管理手法。

7. 航空貨物による農産物の輸出

7-1 航空輸送と海上輸送

農産物輸出の拡大のために必要な戦略の一つに、輸出物流の効率的な体制構築がある。国土交通省と農林水産省は、2020年12月に策定した農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略を進めるため、「効率的な輸出物流の構築に関する意見交換会」を設置し、物流事業者として、日本通運、郵船ロジスティクス、NAX JAPAN、ヤマトホールディングスが参加した。また、地方港湾・空港活用をテーマとした意見交換会では、鹿児島県、静岡県、苫小牧港湾管理組合、オーシャン・ネットワーク・エクスプレス・ジャパン、OOCL、上組、北海道エアポート、ANA Cargo、日本航空、日本貨物航空が参加して、実効性のある施策について、検討が行われた。

同会はとりまとめの中で、取り組むべき施策として以下の7つを挙げた¹⁴。(1)最適な輸送ルート の 確立、(2)大ロット化・混載の促進のための拠点確立、(3)輸出産地、物流事業者、行政などが参加するネットワークの構築、(4)物流拠点の整備、(5)鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化・標準化、(6)検疫などの行政手続き上の環境整備、および(7)包装資材・保持技術の開発・実装、である。また、地方の港湾・空港を積極的に活用することとし、その理由として、2024年にはドライバーの時間外労働時間の上限規制が適用されるため、輸出産地に近い地方の港湾・空港活用の重要性が高まることを指摘した。

農林水産物・食品の輸出においては、その農林水産物・食品の特徴に合わせて航空輸送と海上輸送が使い分けられている。冷凍輸送が可能な品目や、貯蔵可能日数の長い品目については、主に海上輸送が利用され、厳格な品質管理が求められる品目では、短時間・小ロットで素早く輸送する必要があるため、航空輸送が利用されるケースが多くなる傾向がある。

食肉や水産物については、冷蔵品が航空輸送の分担率が高い一方で、冷凍品は海上輸送の分担率が高くなっている。例えば、冷蔵のいわし・あじ・さばやホタテは100%航空輸送で、冷蔵の牛肉(83.1%)や豚肉(72.3%)も航空輸送である。青果物については、いちご(99.5%)やぶどう(78.2%)のように航空輸送の分担率が高いものから、りんご(0.5%)や梨(6.2%)、みかん(28.5%)等の海上輸送の分担率が高いものが存在している¹⁵。

一般に、海上輸送は、輸送料金が安く積載量多い、リーファーコンテナを利用すれば厳密な温度管理が実現できる、振動による荷傷みが少ないなどのメリットがあるが、輸送時間が長く、リードタイムが長い、商品鮮度を保持しにくい、コンテナごとで輸送するため、輸送

¹⁴ 農林水産省(2021)「効率的な輸出物流の構築に向けて取り組むべき事項」

¹⁵ 農林水産省(2022)「効率的な輸出物流の構築に向けて」。分担率は2019年のデータ。

量が求められる、などのデメリットがある¹⁶。

一方、航空輸送では、輸送時間が短く、リードタイム¹⁷が短縮できる、商品鮮度が保持しやすく、輸送時間が短いため、代金回収時間の短縮につながる可能性があるなどのメリットがある。しかし、航空輸送料金が高く積載量が少ない、厳密な温度管理がしにくい、離着陸などによる振動が荷崩れや荷傷みを起こすことがあるなどのデメリットがある。しかし、航空輸送の技術進歩により、これらのデメリットは縮小する傾向にある。

農産物の輸出に関する課題として物流の効率化が急務であるが、輸出産地が集中する北海道・九州等からの輸出の多くが、京浜・阪神の港湾・空港への陸上輸送を經由している。産地から京浜・阪神への横持費用は20万円以上、産地近隣港への輸送と比較して3～4倍となることがあり、リードタイムも長くなるとの報告もある¹⁸。また、小ロット・多品目の輸出が行われているため、単独事業者で大型コンテナを満載できる品目は少ない。さらに、貨物量が少ない、又は季節変動があるなど不安定な地域からは直行便運行できないといった問題がある。

7-2 地方空港の活用－沖縄那覇空港の例－

一方、地方の港湾や空港の利用を促進するためには、これまでは地方からトラック輸送または航空輸送された生鮮品を東京などで集約し1つの貨物として通関および国際航空貨物運送状を発券していたのを、地場の通関業者様または東京から遠隔で地方通関を実施し、国際航空貨物運送状も各地方空港ごとに発券することが考えられる。

こうした地域空港の活用の例として、沖縄国際物流ハブ機能を活用したアジアへの農水産物輸出がある。沖縄のアジアゲートウェイ構想（2007年）を受けて、沖縄県の「国際物流拠点形成」構想と全日空の「アジア主要都市を繋ぐ国際航空貨物ネットワークの構築」という戦略が一致し、2009年に高品質・ハイスピード輸送を目指す沖縄貨物ハブが供用開始した。さらに、2013年にヤマト運輸との沖縄ハブを活用した国際クール宅急便のサービスがスタートした。

ヤマト運輸は、国内産地から近隣地方空港までの陸送と国際クール宅急便による香港・シンガポール市内の消費者への宅配（翌日配送可能）、ANA Cargoが沖縄国際物流ハブを活用した全国の各地の空港から香港・シンガポールまでの空輸を担当した。また、沖縄県の産品の海外展開を実施していた(株)沖縄県物産公社が2015年に定款を変更し、全国産品の海外展

¹⁶ 福田晋（2013）「日本産農産物輸出拡大に向けた展開条件」『農業および園芸』第88巻第8号，807-821頁

¹⁷ 物流におけるリードタイムとは、商品・サービスを発注してから納品されるまでの時間や日数のこと。

¹⁸ 前掲、農林水産省（2022）

開を那覇空港の沖縄ハブを活用して実施できるようになった。

しかし、新型コロナ感染拡大で那覇空港からの国際線は令和2年3月から全便運休となった。4年8月に一時再開したが、わずか2週間で再び休止となった。地方空港から海外への直行便がなくなったことで、地方からの輸出は成田や羽田空港などの主要空港の経由を余儀なくされている。アジアで人気の日本の農林水産物も、首都圏を経由して空輸されることで、輸送コストの上昇を招いている。

そうした中、規制緩和や物流の戻りを見越して、実証実験も行われている。ヤマト運輸が2022年8月に実施した実証実験では、那覇空港から中華航空（China Airlines）のチャーター便で台湾への農産物輸出が行われた。沖縄県産の農産物のほか、石川県産の野菜や果物、海産物を輸出した。石川県産品は当日の午前中に収穫されたもので、通関・検疫を済ませ、小松空港から空輸した。成田・羽田経由では荷物の積み替えなどで8時間以上かかるが、那覇から台北への直行便の飛行時間は約1時間半ですむ。

沖縄ハブを利用した農産物の国際航空輸送は、アジア向けの小ロットに対応した航空輸送とドアツードアのコールドチェーンの組み合わせであり、鮮度維持が不可欠な青果品や鮮魚等の水産品に有効である。また、那覇空港が税関を含み24時間対応であることから、深夜時間帯貨物積替中の間に短時間で通関が可能となり、全体の輸送リードタイム短縮が可能である。さらに、輸出者代行や販促活動支援も実施していることから、初めて食品輸出を実施する生産者にはリスクが少ないので参入の壁が低いことも特徴である。こうした沖縄ハブの活用は、北九州空港が農産物輸出の拠点を目指す上で大いに参考になると思われる。

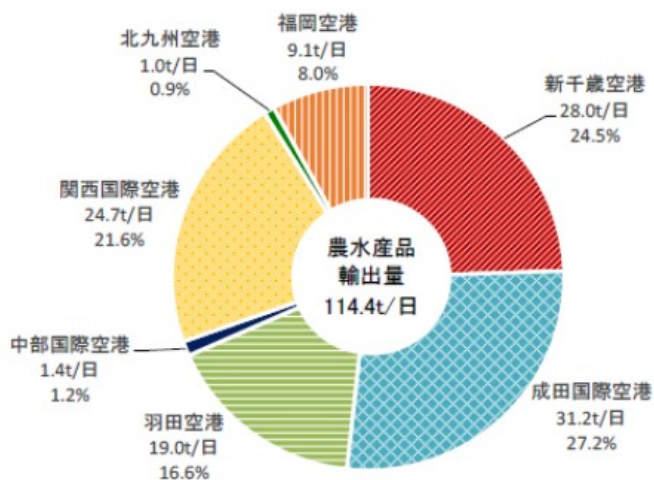
8. 農産物輸出における航空輸送の実態

8-1 国際航空貨物動態調査

日本の空港は、国際線の拠点空港である、成田国際空港・中部国際空港・関西国際空港・羽田国際空港の4港、国内線の基幹空港である新千歳空港・伊丹空港・福岡空港・沖縄空港4港、およびそれ以外の90港ほどの地方空港に分けられる。農林水産品の輸出が多い空港は、成田、新千歳、関西、羽田の各空港であり、他に、福岡空港、中部国際空港、北九州空港などからも輸出されている。

令和2年度の国土交通省による国際航空貨物動態調査で、令和2年11月25日の1日を対象とした空港別輸送量を示したのが図8である。最も多いのが成田国際空港の31.2トンで全体の27.2%を占める。次いで新千歳空港の28.0トン（24.5%）、第3位が関西国際空港の24.7トン（21.6%）、第4位が羽田空港の19.0トン（16.6%）、第5位が福岡空港の9.1トン（8.0%）である。北九州空港は1.0トンで0.9%を占めるに過ぎない。

図8 国内空港別農林水産物輸出货量(2020/11/25)



注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。
資料：国土交通政策研究所 (2022) 「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究 (最終報告)」

国土交通省の国土交通政策研究所は上記国際航空貨物動態調査の調査票データに基づいて、国内空港別の農林水産物の輸出経路を作成している¹⁹。その結果を、魚介類、野菜・果実、およびその他食料品の3つに分けて分析しているので、その結果をみてみよう。

まず、表4には魚介類の輸出経路が示されている。魚介類の輸出では新千歳空港が28.0トンで圧倒しており、全体の54.2%を占める。しかも、全量が香港国際空港への直行便で輸出されている。福岡からは7.4トン(14.2%)がタイ、香港、台湾に輸出されている。タイへは台湾桃園空港経由でスワンナプーム国際空港へ、香港へは台湾桃園国際空港経由または直行便で香港国際空港へ、台湾へは台湾桃園国際空港へ直行便で輸送されている。北九州からの輸出は1トンに満たないが、輸出先はロシアと中国であり、ロシアへは仁川国際空港経由でシエレメーチェヴォ国際空港へ輸送されている。中国への途中経路は不明だが、到着地は広州白雲空港である。

表3 国内空港別の農林水産物の輸出経路：魚介類 (単位、kg/日)

国内輸出空港	総貨物量	相手国	相手国別貨物量	経路：国内線→トランジット空港→最終着空港	経路別貨物量
羽田	4,711	アメリカ	764	福岡→羽田→不明→ロサンゼルス	637
				羽田→シアトル・タコマ	128

¹⁹ 国土交通省国土交通政策研究所 (2022) 「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究 (最終報告)」『国土交通政策研究』第170号。

		カナダ	400	羽田→バンクーバー	400
		ベトナム	321	羽田→タンソンニヤット	321
		香港	3,226	羽田→香港	1,526
				羽田→不明→香港	1,700
関西	3,598	韓国	82	関西→仁川	82
		香港	779	関西→香港	779
		台湾	2,737	関西→桃園	2,737
新千歳	28,018	香港	28,018	新千歳→香港	28,018
成田	6,810	アメリカ	1,245	福岡→羽田・成田→不明→サンフランシスコ	329
				成田→サンフランシスコ	916
		カタール	209	成田→ドーハ	209
		タイ	50	成田→不明→スワンナプーム	50
		ベトナム	235	成田→タンソンニヤット	135
				成田→不明→タンソンニヤット	100
		マレーシア	372	成田→クアラルンプール	372
		ロシア	1,285	成田→仁川→シェレメーチェヴォ	1,258
		韓国	4	成田→仁川	4
		香港	1,268	成田→香港	1,268
		台湾	2,169	成田→桃園	2,169
中部	217	アルゼンチン	217	中部→桃園→エセイナ	217
福岡	7,356	タイ	40	福岡→桃園→スワンナプーム	40
		香港	2,296	福岡→桃園→香港	1,038
				福岡→香港	1,258
台湾	5,020	福岡→桃園	5,020		
北九州	993	ロシア	708	北九州→仁川→シェレメーチェヴォ	708
		中国	285	北九州→不明→広州白雲	285
総計	51,703		51,703		51,703

注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。

資料：国土交通政策研究所（2022）「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨

物輸送の市場実態に関する調査研究（最終報告）」のデータから著者作成。

次に、果実・野菜の輸出経路を示したのが表4である。果実・野菜を最も多く輸出しているのが58.3%を占める関西国際空港で、12.4トン（香港国際空港（9.2トン）や台湾桃園国際空港（3.0トン）などに輸出している。次いで多いのが成田国際空港で、6.9トン（32.4%）を輸出し、うち4.6トンを香港国際空港に届けている。福岡空港からは260kgに過ぎないが、シンガポール・チャンギ国際空港に直行便で輸出している。

表4 国内空港別の農林水産品の輸出経路：果実・野菜（単位、kg/日）

国内輸出空港	総貨物量	相手国	相手国別貨物量	経路：国内線→トランジット空港→最終着空港	経路別貨物量
羽田	1,720	タイ	717	羽田→スワンナプーム	717
		香港	1,003	那覇→羽田→香港	613
				福岡→羽田→香港	390
福岡	260	シンガポール	260	福岡→シンガポール	260
成田	6,915	インド	112	成田→アブダビ→ケンペゴウダ	112
		シンガポール	917	成田→不明→シンガポール	917
		マレーシア	460	成田→クアラルンプール	460
		香港	3,358	成田→香港	3,558
		台湾	752	成田→桃園	752
		中国	1,116	成田→上海浦東	79
				成田→不明→香港	1,037
関西	12,441	ポーランド	2	関西→ドバイ→フレデリック・ショパン	2
		韓国	230	関西→仁川	230
		香港	9,25	関西→香港	3,311
				関西→不明→香港	5,914
		台湾	2,983	関西→桃園	2,983
		中国	1	関西→不明→煙台蓬萊	1
総計	21,336		21,36		21,336

注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。

資料：国土交通政策研究所（2022）「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究（最終報告）」のデータから著者作成。

その他食料品の輸出先は多岐にわたるが、表 5 にまとめてある。成田国際空港からの輸出が 17.4 トンと 42.2% を占め最も多く、香港へ 5.8 トン、アメリカへ 2.9 トン、中国に 2.5 トン、マレーシアに 2.4 トン輸出している。次いで、羽田からの輸出は 12.6 トン (30.4%) で、香港に 7.0 トン、アメリカに 4.3 トンが輸出されている。関西国際空港からは 8.6 トン (20.9%) の輸出で、シンガポールへ 5.6 トン、香港に 1.7 トン輸送されている。福岡からは 1.5 トンがベトナム、シンガポール、香港、台湾に輸出されている。シンガポールと台湾への輸出は直行便であるが、ベトナムと香港へは台湾桃園国際空港を経由して輸送されている。

表 5 国内空港別の農林水産品の輸出経路：その他食料品 (単位、kg/日)

国内輸出空港	総貨物量	相手国	相手国別貨物量	経路：国内線→トランジット空港→最終着空港	経路別貨物量
羽田	12,573	アメリカ	4,345	福岡→羽田→不明→ロサンゼルス	3,443
				羽田→ジョン・F・ケネディ	902
		イギリス	107	羽田→不明→ロンドン・ヒースロー	107
		インド	34	羽田→インディラ・ガンジー	34
		シンガポール	1,101	那覇→羽田→シンガポール	1,101
				香港	6,987
		福岡→羽田→不明→香港	677		
福岡	1,505	シンガポール	510	福岡→シンガポール	510
		ベトナム	702	福岡→桃園→タンソンニャット	702
		香港	165	福岡→桃園→香港	165
		台湾	129	福岡→桃園	129
成田	17,449	アメリカ	2,884	成田→トロント・ピアソン→ダラス・フォートワース	2,174
				成田→ニューアーク・リバティ→ジョン・F・ケネディ	481
				成田→ロサンゼルス	299
		インドネシア	7	成田→シンガポール→スカルノハッタ	7
		オランダ	294	成田→スキポール	294

		カナダ	33	成田→バンクーバー→カルガリ ー	33
		シンガポ ール	881	成田→シンガポール	881
		ベトナム	1,010	成田→仁川→ノイバイ	516
				成田→ノイバイ	494
		ベルギー	122	成田→ブリュッセル	122
		マレーシ ア	2,420	成田→クアラルンプール	2,420
		ミャンマ ー	280	成田→仁川→ヤンゴン	280
		ロシア	46	成田→シェレメーチエヴォ	46
		韓国	315	成田→仁川→金梅	90
				成田→仁川	225
		香港	5,764	成田→香港	5,764
		台湾	878	那覇→羽田・成田→桃園	118
				那覇→成田→桃園	118
				成田→桃園	643
		中国	2,516	新千歳→羽田・成田→不明→上 海浦東	2490
				成田→香港	23
				成田→大連周水子	3
関西	8,636	カザフス タン	23	関西→ヘイダル・アリエフ →Alma Atra	23
		シンガポ ール	5,611	関西→シンガポール	5,611
		タイ	359	関西→スワンナプーム	326
				関西→不明→スワンナプーム	33
		香港	1,654	関西→桃園→香港	342
				関西→香港	10
				関西→不明→香港	1,302
台湾	967	関西→桃園	967		
中国	22	関西→不明→上海浦東	22		
中部	1,212	香港	1,212	新千歳→中部→香港	1,212

総計	41,376		41,376		41,376
----	--------	--	--------	--	--------

注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。

資料：国土交通政策研究所（2022）「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究（最終報告）」のデータから著者作成。

8-2 北九州空港と福岡空港からの輸出

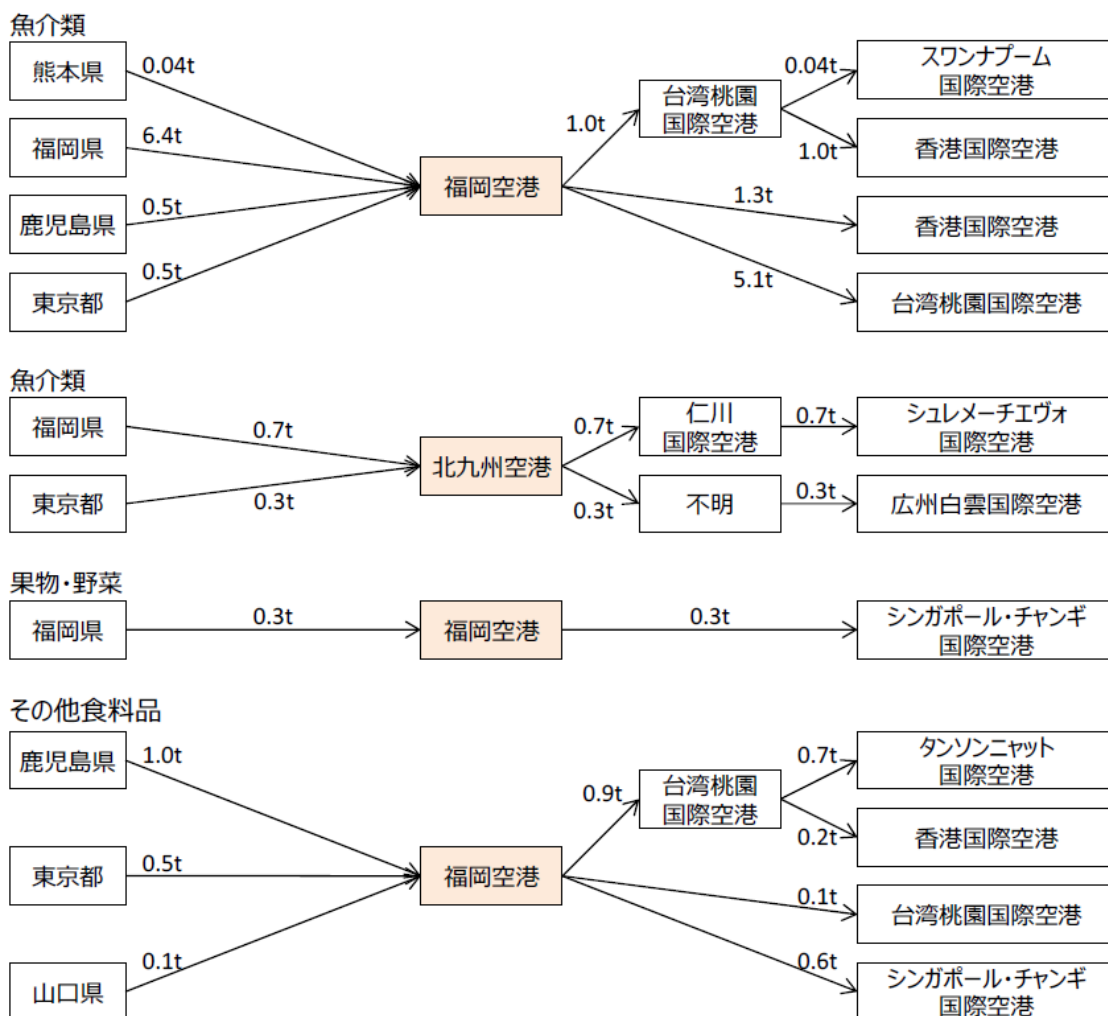
では、これらの空港には国内のどこから農林水産品が運ばれているのであろうか。北九州空港と福岡空港から直接輸出される農林水産品については図8に、福岡空港から羽田・成田空港経由で輸出される農林水産物については図9に、その経路と輸送量が示されている。

北九州空港には魚介類が福岡県から0.7トン、東京都から0.3トン運ばれて、海外に輸出されている。一方、福岡空港へは、魚介類が熊本県（40kg）、福岡県（6.4トン）、鹿児島県（0.5トン）、東京都（0.5トン）から運ばれ、果実・野菜が福岡県（0.3トン）から、その他食料品が鹿児島県（1.0トン）、東京都（0.5トン）、山口県（0.1トン）から運ばれて、直接輸出されている。

また、福岡空港を経由して羽田・成田空港経由で輸出される農林水産品では、佐賀県から福岡空港に運ばれた魚介類（0.9トン）は羽田空港（0.6トン）と成田空港（0.3トン）を経由して輸出されている。福岡県からの果実・野菜（0.4トン）は福岡空港から羽田空港を経て、兵庫県からのその他食品（4.1トン）も福岡空港から羽田空港を経て輸出されている。

このように、迂回とも見える産地から輸出までのルートは、空港ごとのキャパシティや扱う業者の都合など様々な理由が背後にあると思われるが、必ずしも距離的に最短の空港から輸出されているわけではなく、物流の難しさが表れているといえよう。

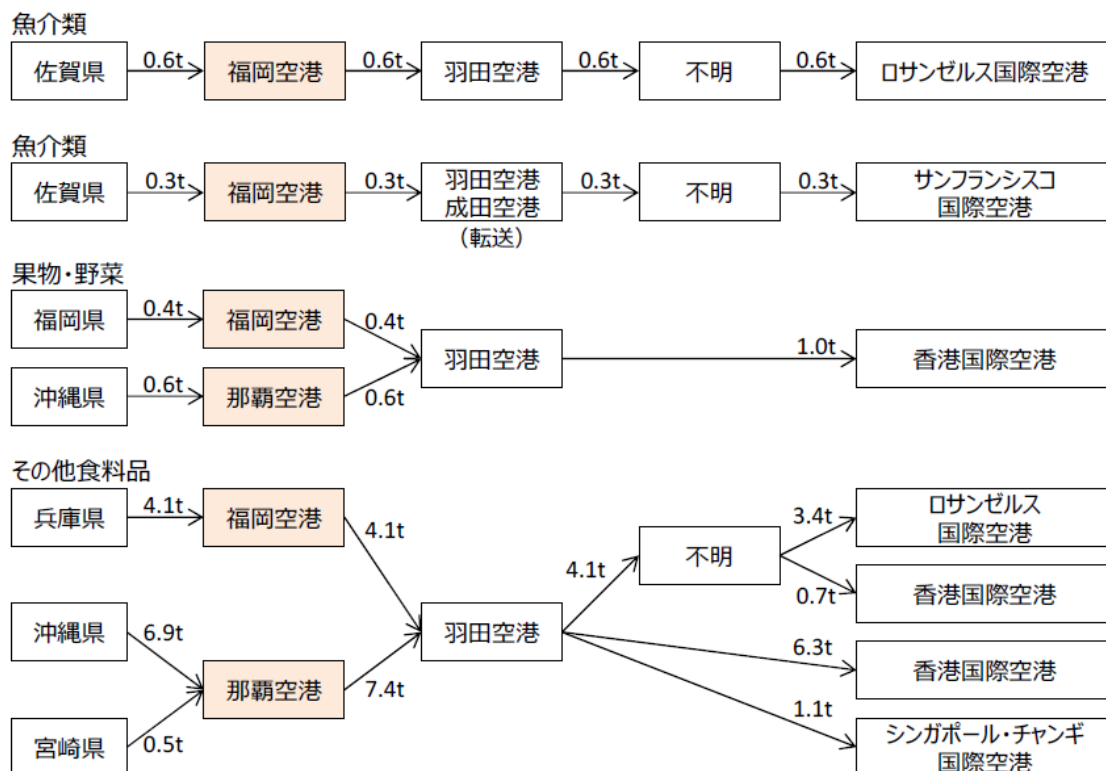
図8 北九州空港および福岡空港から直接輸出される農林水産品の輸送経路と貨物量



注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。

資料: 国土交通政策研究所(2022)「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究(最終報告)」9頁。

図9 福岡空港から羽田・成田空港経由で輸出される農林水産品の輸送経路と貨物量



注) 2020年11月25日を調査対象日とした1日のデータ。

資料：国土交通政策研究所(2022)「地域産業の活性化に資する輸出力強化に向けた航空貨物輸送の市場実態に関する調査研究(最終報告)」11頁。

以上の空港別農産物輸出のデータは、特定の1日のみ調査対象としたもので、かつ2020年というコロナ禍の中での調査から得たものであり、通常期の実態とは異なると思われるが、今日の航空便を用いた農産物輸出の姿がある程度明らかにされている。

この調査研究では、地方空港の活用につながる農林水産品の輸出促進ターゲット品目・相手国及び地方空港からの農林水産品輸出に伴う諸課題及び輸出強化施策の方向性を整理するため、アンケート調査を行っている。調査対象者は、空港管理運営主体等(空港管理運営会社、空港ビル事業者)、地方自治体の空港関連部局・農林水産品輸出促進部局、地方空港に就航する国際線航空事業者や国際線貨物輸送を行う貨物利用運送事業者などで、様々な調査項目についての結果がまとめられている。

8-3 地方空港活用のための条件

実態調査に加え、これらのアンケート調査を踏まえ、国土交通政策研究所の報告書では、今後の地方空港の活用のために何が必要かを検討し、その概要を以下のようにまとめている。

る²⁰。これらは北九州空港を農林水産品輸出の拠点とするために大いに参考になると思われる。

A. 地方空港が活用されにくい基本的な要因について

(1) 輸送サービスを提供する側(供給)の要因

- ①地方空港に共通して就航機材が小型機材中心であることにより搭載可能量に制限がある。
- ②保冷コンテナの使用不可及びバラ積みによる作業効率の低下の制約がある。
- ③便数が少ないことや輸出先との航空路線がないことによる制約がある。

(2) 輸送サービスを利用する側(需要)の要因

- ①既にある市場流通の活用により地方空港が選択されていないことがある。

B. 輸送サービスを提供する側(供給)の要因への対応案

(1) 地方空港からの輸出に優位性を見出せる商品の発掘

大都市の拠点的空港経由で輸出する場合に品質劣化等が生じ、地方空港から輸出することで高い商品価値のまま輸出できる商品の発掘等が期待される。

(2) 地方空港からの輸出に優位性が見出せる商品等の輸出トライアルの実施

荷主も参加する輸出トライアルを行い、恒常的な地方空港活用に繋げる等が期待される。

(3) 地方の商品を中心に扱う地域輸出商社の育成

長期的には、地域輸出商社育成が地方の商品を扱い輸出を取りまとめる役割を担うことが期待される。

C. 地方空港から輸出を行う場合の輸送サービスを利用する側(需要)の要因への対応案

(1) 小型機材でも効率よく輸送できる手法の検討

低コスト小型保冷コンテナの開発や、小型機材対応コンテナに合わせた梱包資材の使用、航空機搭載作業の省力化に資する技術(ロボットスーツ等)の開発・活用等の検討により小型機材での輸送効率向上が期待される。

(2) 運航機材の大型化に向けた需要創出

行政や空港運営権者等の空港関係者、航空事業者等で連携し、旅客と貨物、双方の需要創出に向けた取組みを両輪で進める必要がある。

D. 地方空港が活用されにくいその他要因

(1) スキル不足、人材不足、事業者不足

- ①通関業務を受託できる人材・事業者が地方によっては少ないことによる制約がある。
- ②貨物専用機への積込み等に対応できる人材の不足、スキル不足といった制約がある。

²⁰ 国土交通政策研究所(2022)の要旨による。

(2) 関係者間における情報共有不足

①生鮮品輸出に関する情報や課題の関係者間での共有が不足し、地方空港を利用した航空輸出の取組みが進みにくいといった課題がある。

E. 地方空港が活用されにくいその他要因への対応案

(1) 人材育成、事業者育成に対する支援

地方で通関業務ができる事業者の育成支援、現在の人員体制で貨物機等への対応を可能とするため、作業従事者のマルチスキル化（資格取得）の支援等が想定される。

(2) 情報共有体制の構築による情報や課題の共有、連携した取組みの推進

関係者間における、産地から地方空港までの陸送経路の情報共有や整備等が想定される。

9. 農産物輸出と北九州空港の活用

9-1 「2024年問題」と地方空港の活用

農林水産物・食品の輸出においては、近年益々付加価値の高い商品が求められており、高価格で取引されている農林水産物も多い。それらの輸出には航空便が用いられており、国内の物流の効率化とともに、ハブ空港から迅速に目的地にとどくようなシステムを確立する必要がある。

特に E コマースの拡大が著しく、宅配便を用いた農水産物の輸出も増加している。農林水産物・食品の輸出を 2025 年に 3 兆円、2030 年に 5 兆円を目標に掲げる農林水産省も、輸出のための物流構築にむけて様々な事業を展開している。令和 4 年度の農林水産物・食品輸出促進緊急対策事業のうち輸出物流構築緊急対策事業の実施もその一つである。

これは、農林水産物・食品の輸出拡大を図るため、経済的かつ安定的な輸出物流ネットワークの構築を目的に、食品流通業者等による輸出に向けた国内インフラ（港湾、空港、物流拠点等）の実態調査、国内産地の輸出産地化・集団化及びこれに対応した低コスト・最適輸送ルートの実証、輸出物流の構築に係る実現可能性の調査等、大ロット・長期間の輸出や港湾及び地方空港を活用した輸出のサプライチェーンの構築に必要な調査・実証を行うものである。

この事業に参加した会社の一つであるヤマト運輸株式会社は、青森県、石川県、広島県、鹿児島県といった地方の生産者や卸売市場から地方空港を経て、成田・羽田の国際空港からタイ、台湾、ベトナム、香港へ農林水産物・食品の輸出を行い、商流を構築するための調査実証を行った。結果の詳細はまだ公表されていないが、コロナ禍で地方からの国際便が運休するなか、将来的に地方からの国際線貨物を国内のハブ空港を通じて、いかに効率よく迅速に海外に輸出する体制を構築するための実証である。特に、農水産物は鮮度や地元の特産品の付加価値を落とすことなく物流・商流ネットワークを構築することが求められる。

地方空港を活用した国際物流の推進の背景には、運送・物流業界におけるいわゆる「2024年問題」がある。2024年問題とは、働き方改革関連法によって、2024年4月1日から「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用されることで運送・物流業界に生じる諸問題を意味し、具体的には、トラックドライバーの時間外労働時間が年間960時間に、また拘束時間が3,300時間に制限される。このため、1日1人のドライバーでは東京・大阪間に荷物が届かなくなると言われている。

9-2 貨物専用機の導入と北九州空港

この「2024年問題」への対処策の一つとして、期待されているのが貨物専用機（フレーター）の導入である。ヤマト運輸では日本航空（JAL）と提携し、2024年4月から首都圏と北海道、九州・沖縄を結ぶ貨物専用機を運航することとしている。首都圏では、昼間は成田空港、深夜は羽田空港を活用し、24時間運航を実施する。貨物専用機3機で4路線一日21便の運行を予定している。これにより、持続的な物流のための長距離輸送力を確保し、地方創生や地方産品の商圏拡大に寄与することが期待される。

運航に用いる機材は、エアバス A321ceo P2F 型貨物機で、ヤマト運輸が3機をリース導入する。中古の A321ceo（従来型 A321）旅客機を貨物専用機に改修するもので、10トン車約5-6台分に相当する1機当たり28トンの貨物を搭載できる。

このヤマト運輸のフレーター空港として九州で選ばれたのが、北九州空港である。北九州空港は24時間運行可能であり、また、九州だけでなく、中国・四国地方から海外輸出のためのゲートウェイとして機能することが期待されている。また、北九州空港の滑走路を現在の2,500メートルから3,000メートルに延長する計画について、2023年2月に国土交通省は事業化に向けた手続きに入ることを決めた。専門家などで行う第三者委員会に計画を諮り、新規事業としての採択が妥当と評価されれば、新年度の国の予算に事業費が盛り込まれる見通しである。滑走路が延長されれば、大型貨物機の長距離運航も可能になり、さらなる機能強化が期待される。

航空物流でのゲートウェイないしハブ空港としてのモデルに沖縄・那覇空港がある。日本を含むアジアの各主要都市から那覇空港に貨物を一旦集荷し、短時間で目的地別に積み替え、再び迅速に輸送するという国際貨物ハブ事業が那覇空港で展開されたのは2009年10月である。この事業を担ったのは全日本空輸（ANA）であった。

那覇空港は、第一に地理的優位性がある。那覇空港から国内、アジアの主要都市は、約4時間以内であり、アジア向けにスピーディに航空貨物を輸送できる時間短縮のメリットを持つ。第二の優位性は、国内輸送での強みを発揮できることである。アジアへの航空貨物輸送は、成田・羽田等の大規模空港を経由しているが、国内やアジアの主要都市を行き交う貨物輸送の拠点を沖縄に置くことで、リードタイム・コストなどの面で強みを発揮して日本・アジア間のみならずアジア・アジア間の域内輸送にも直行便が就航したがごとく対応でき

る。第三に、那覇空港の24時間運用体制である。騒音等による影響により夜間運用が制約されている空港に比べ24時間運用の那覇空港では、自由度の高い航空ダイヤの設定ができるばかりでなく、アジア域内の各都市を出発した貨物と国内の貨物とを深夜までに集め、短時間で効率的に各地までの所要時間地別に積み替えて、翌早朝の時間帯までに各都市に再び配送できる「最遅集荷」、「最速配達」を可能にした²¹。

9-3 沖縄那覇空港に学ぶ

ヤマト運輸がこの沖縄ハブ空港政策に参画したのは2012年だった。ANAの空港内の貨物の中継に加え、ヤマト運輸は空港周辺の保税倉庫を活用した荷物の保管や物流加工など、付加価値をつける事業を打ち出した。那覇空港と米軍那覇港湾施設（那覇軍港）に挟まれた場所に、沖縄グローバルロジスティクスセンター「サザンゲート」を建設した。

そこは単なる物流施設ではない。ある化粧品のOEM（相手先ブランドによる生産）メーカーの「沖縄工場」があり、国内工場で製造された化粧品の中身を、海外から輸入した容器に充填し、アジア市場に輸出するための最終工程が行われていた。また、あるメーカーのメンテナンス工場があり、アジアの工場稼働している装置に不具合が生じた場合、この施設に搬入して修繕し、再び海外へと送り返す役割を担った。さらには、電気メーカーのパーツセンターがあり、もともとはアジア、北米、欧州などに分散して在庫を持っていた部品や消耗品をここ沖縄に集約し、世界中に発送する体制を整えていた。

農水産物輸出について、ヤマト運輸はコールドチェーン（低温物流網）をアジアに広げ、生産者の販路開拓を地域商社とともに支援し、製品充填／部品供給／保税修理といった新しいビジネスモデルを創出し、沖縄の「アジアのセントラルキッチン」化を目指した²²。

ヤマト運輸は事業ポートフォリオを見直し、コアをデリバリーからロジスティクスへ移行させた。沖縄拠点では、新たに物流施設内に定温仕分室を整備し、世界初の国際クール宅急便事業を香港向けに開始した。さらに、香港のECサイトと連携して、香港の消費者に国産の生鮮食品を直接届ける取り組みを始めた。沖縄では輸出入貨物をクロスマージするだけでなく、商品在庫の保管、部品の適時供給、機器の修理といった機能を発揮した。海外で出た故障品を、保税のまま沖縄で修理し再発送すれば、技術流出を予防できる。さらには、全国の食材を沖縄で加工し、アジアに供給する「セントラルキッチン」化を進めた。

しかし、状況はコロナ禍で激変した。旅客便の運休が続く中でも貨物需要は旺盛だったことから、ANAは貨物専用便を最大の需要地である成田空港発着に集約し、沖縄から海外へ

²¹ 松本英樹（2010）「アジアの国際物流拠点形成を目指す沖縄～那覇空港で始まる国際貨物ハブ事業～」『立法と調査』No.311。

²² 小森正彦（2018）「沖縄貨物ハブのアジアにおける役割に関する一考察」亜細亜大学アジア研究所編『アジア研究所紀要』45号、85-106頁。

の貨物も一旦成田空港に送らざるを得なくなった。2020年度の那覇空港の国際貨物輸送量は沖縄国際物流ハブの取り組み前の水準にまで激減してしまった。

そこで登場したのが、先に述べた貨物専用機の導入である。沖縄についても、「台北－那覇」の貨物便の定期的な運行を目指し、沖縄の地理的優位性を最大限活かすべく、検証を行っている。特に、沖縄発の「生鮮品」の鮮度の優位性が発揮できるよう、台湾や近距離アジア地域に向けてスピーディな輸送を実現すべく、沖縄国際物流ハブの新モデルの構築を目指している。

9-4 北九州空港の可能性と課題

こうした沖縄・那覇空港とヤマト運輸の取組みは、北九州空港の活用にもおおいに参考になる。那覇空港の利点はそのまま北九州空港にもあてはまる。国内の農産物のハブ化においては、那覇空港より地理的優位性がある。中国・四国地方はもとより、羽田・成田空港からの輸送も那覇より短時間ですむ。また、中国・韓国等の北東アジアへの国際輸送であれば那覇空港より優位性が高い。那覇空港同様に、北九州空港も24時間運行可能である。

北九州空港には大型貨物機が駐機できるエプロンが2カ所あり、国際物流拠点としての機能が充実している。空港島内には直立護岸があり、航空と海上を組み合わせた「シー・アンド・エア輸送」も可能である。国際貨物施設の拡張事業も完了した。整備の実施主体は北九州エアターミナルで、第2国際貨物上屋の完成とともにトラックヤードをはじめとする各種機能が拡充している。

北九州市は九州道・東九州道・中国道の結節点に位置しており、九州と本州を結ぶ上で最高の立地である。充実した物流インフラに囲まれており、コンテナ船やフェリー、RORO船、鉄道など「空」「海」「陸」の物流基盤を駆使したオペレーションを構築できることも強みといえる。空港滑走路の延長も事業化に向けた手続きに入る。

また、UPS ジャパン株式会社は、2023年2月、北九州空港に国際貨物定期便を就航するとともに新たなゲートウェイ施設を開設した。九州地方で定期便を運航する初のグローバル・ロジスティクス・サービス・プロバイダーとなり、この定期便は月曜から金曜の週5便で北九州空港と関西国際空港を結び、拡大するUPSのアジア域内ネットワークを強化するとともに、九州地方のビジネスを世界220以上の国・地域とつなぐ。

これまで、北九州空港周辺には物流事業者が進出していなかったこともあり、通関施設がなく、北九州発の貨物はいったん福岡で通関手続きを取ってから北九州に搬入されていた。しかし、2021年7月に門司税関北九州空港出張所が新設され、航空機の入出港関係手続き夜輸出入通関手続き、保税関係手続きが空港内でできるようになった。これにより、空港の利便性は大きく向上している。

このように、北九州空港のより大きな活用のための準備は整いつつあるが、農産物輸出のためには、まだまだ解決しなければならない課題も多い。

空港貨物の利用増加のためには需要と供給のマッチングが必要である。九州だけでなく中国・四国さらには全国から農産物を集荷するためには、北九州空港をハブとすることのメリットを宣伝し、理解してもらう必要がある、そのための組織や実際に農産物輸出を担う商社への働きかけも必要である。

新鮮な農産物の輸出に対応する保冷施設の確保や、今後輸出が増加した場合の税関や動物検疫等の担当官の体制や数も検討しておくべきであろう。また、残留農薬の対応のための産地指導なども、農業団体や県が連携して実施する体制を整えることが望ましい。

また、北九州市および福岡県は、九州、四国、中国地方での農業生産者と農業団体など各地のサプライヤーと商社や商社と連携する海外バイヤー達とのマッチング商談会などを企画、実施することも有効である。

空港周辺の開発においては、先に述べたヤマト運輸の物流施設「サザンゲート」のような施設の建設が考えられる。この施設内に保税工場を造ることで、関税と消費税を支払うことなく、外国から回収した商品を修理したり製品を生産したりすることができる。

また、沖縄のうるま市の「国際物流拠点産業集積地域」で展開した「セントラルキッチン」システムも参考になる。これは高品質な冷凍食品加工工場と食品機械製造工場をこの地域に誘致し、全国各地の産地からダイレクトに素材を集め、付加価値の高い最終調理済み製品にまで加工した商品を海外の小売店に輸出する取り組みである。この高品質冷凍技術とコラボした「セントラルキッチン」モデルは、日本製品の輸出促進だけでなく廃棄ロスの低減にもつながり、社会的な側面からも望ましい取り組みである。

こうした取り組みの実施にあたっては、北九州市が指定を受けている国家戦略特区をおおいに活用することが望ましい。

10. おわりに

新型コロナの感染が落ち着きをみせはじめ、また、人々の暮らしもウィズコロナになじもうとしている。コロナ禍で激減した海外からの観光客ももどりつつある。北九州も新たな経済発展にむけた再スタートの時期である。北九州の経済にとって、北九州空港は重要な位置をしめる。その活用は言うまでもなく、北九州市の発展の鍵を握っている。

本報告は、農林水産省が農林水産物・食品輸出を2025年に3兆円、2030年に5兆円という達成目標を掲げて輸出振興を図っていることを踏まえ、北九州空港からの農産物輸出の可能性を探るものである。その目標の是非はさておいても、日本農業の活路が輸出にあることは間違いない。コメの減反政策や、生乳の余剰問題をみるまでもなく、少子高齢化社会が急速に浸透している中、国内市場は縮小していくばかりであり、世界のマーケットで戦わなければ、日本農業に未来はない。

九州はアジアに最も近く、農産物輸出のゲートウェイとしてアドバンテージがある。九州に先駆けて、沖縄は那覇空港をハブとし東南アジアへの国際宅急便の基地を構築した。コロ

ナ禍で国際航空便の減便・中止のため後退を余儀なくされたが、今改めて国際物流ハブとして新たな戦略を練っている。沖縄を南のゲートウェイとするなら、北九州はアジアへの北のゲートウェイとして国際物流のハブとしての役割を果たさなければならない。

ヤマト運輸は2024年4月から3機の貨物専用機を導入し、首都圏と地方を結ぶ路線の一つとして北九州空港を選んだ。陸上輸送が2024年問題で十分な流通機能を果たせなくなると危惧されているなか、航空貨物への需要は益々高まる。将来的には羽田・成田だけでなく多くの地方空港からの貨物を集約し海外へ輸出するルートも拡大する見通しである。

今後、物流は単にモノを運ぶだけでなく、モノにまつわる情報の伝達や国内と海外の市場を結ぶ重要な役割を担うことになる。時代は作って売るという生産者本位のプロダクトアウトから、消費者のニーズに合った商品を生産するマーケットインに変わった。さらには、消費者自身も知らない自らの潜在的ニーズも掘り起こす必要がある。そのためには、流通を通じて消費者情報を生産者にフィードバックするシステムが不可欠である。

今や物流は生産者から消費者へと一方的にモノを流すだけでなく、商社やコンサルタント、各種業界団体と一体になり、商品自体の付加価値を高める一翼を担う。そのためには、空港周辺に様々な機能を集約した、拠点形成を行うことが重要である。これは農業食料に関連する事業だけではなく、様々な産業集積を行い、輸出に結びつけて地域の活性化を促すことになる。

先に沖縄・那覇空港のハブ化構想を紹介したが、沖縄より先に、成田国際空港周辺では、大規模な国際物流ハブの拠点形成を行っている。このような事業には地域住民や地元産業との調整が必要となる。周辺の土地利用、特に農地の転用が必要な場合には困難が待ち受ける。しかし、成田空港周辺を国際物流拠点とするための、農地等の土地利用規制の緩和などについては、国家戦略特区での提案を通じ、地域未来法の弾力的活用に関する取扱いにより、例外的に農地を含む土地を事業用地として選定することができることになった。さらに、事業の実施にあたり、一般には農地を転用する際の手続きは大規模なものとなるが、特例として国への協議が一切不要となり、県・市町のみで手続きが完了す、迅速に事業を実施することができる。

北九州空港のハブ化・拠点化構想は緒についたばかりで、解決すべき課題も多い。しかし、空港自体のもつ潜在的発展可能性は大きい。ハード、ソフトの両面から何ができるか、何をすべきか、十分な議論を重ね、徹底して北九州空港の有効活用を図らなければならない。

九州の農林水産物輸出拡大戦略に関する研究

令和 5（2023）年 3 月発行

発行所 公益財団法人アジア成長研究所
〒803-0814 北九州市小倉北区大手町 11 番 4 号
Tel : 093-583-6202 / Fax : 093-583-6576
URL : <https://www.agi.or.jp>
E-mail : office@agi.or.jp
