

ポイント1 国内輸送時間の短縮は輸送コストの低減につながる

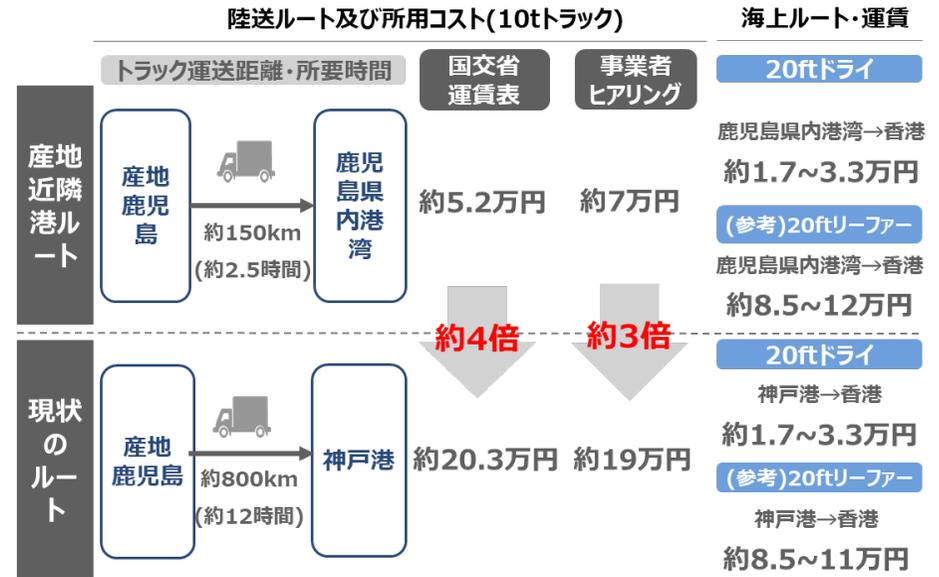
(別紙2)

現状の課題

- 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。
- 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倍となることがある。リードタイムも長くなる
- 2024年のドライバーへの時間外労働時間の上限規制適用以降は、陸上輸送により多くの時間・コストが必要になる

産地 (品目)	距離	輸出港	運賃	産地 (品目)	距離	輸出港	運賃
北海道 旭川市 (牛乳)	1300km	東京港	32.3万円	鹿児島県 大隅地域 (かんしょ)	900km	神戸港	22.7万円
山形県 (りんご・もも・ぶどう)	400km	横浜港	10.9万円	鹿児島県 志布志市 (豚肉)	880km	神戸港	21.6万円
長野県 (ぶどう・りんご・いちご)	260km	横浜港	7.9万円	宮崎県 串間市 (ぶり)	900km	神戸港	22.7万円
青森県 青森市 (ホタテ)	700km	東京港	17.8万円	愛媛県 愛南町 (たい)	420km	神戸港	11.5万円

※運賃は国土交通省「トラック運送業に係る標準的な運賃」の大型車10トンクラス(2021年4月時点)より概算



取り組むべき事項

【 最適な輸送ルートの確立 】

- ✓ 地方の港湾・空港を積極的に活用し、輸出産地からの直行便や主要港への経由便などにより国内輸送にかかるコストを削減
- ✓ 京浜・阪神への輸送についても、ストックポイントにおいて大容量コンテナに積み替える、東京23区や大阪市内など市街地の混雑を避ける工夫等によるコスト削減が必要

ポイント2 大ロット化は輸送コストの低減につながる

現状の課題

- 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40ftコンテナを満載できる品目は少ない
- 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

		リーファー運賃/m ³	満載	混載 (5m ³ の場合)
大 ロ ッ ト	40フィート コンテナ満載	約2,500円	約17万円/本 *67m ³ 積載可	-
中 ロ ッ ト	20フィート コンテナ満載	約4,200円	約12万円/本 *28m ³ 積載可	-
小 ロ ッ ト	20フィート 小口混載	約16,000円	-	約8万円 *5m ³ 積載する場合

約1.7倍 (大ロット vs 中ロット)

約3.8倍 (大ロット vs 小ロット)

取り組むべき事項

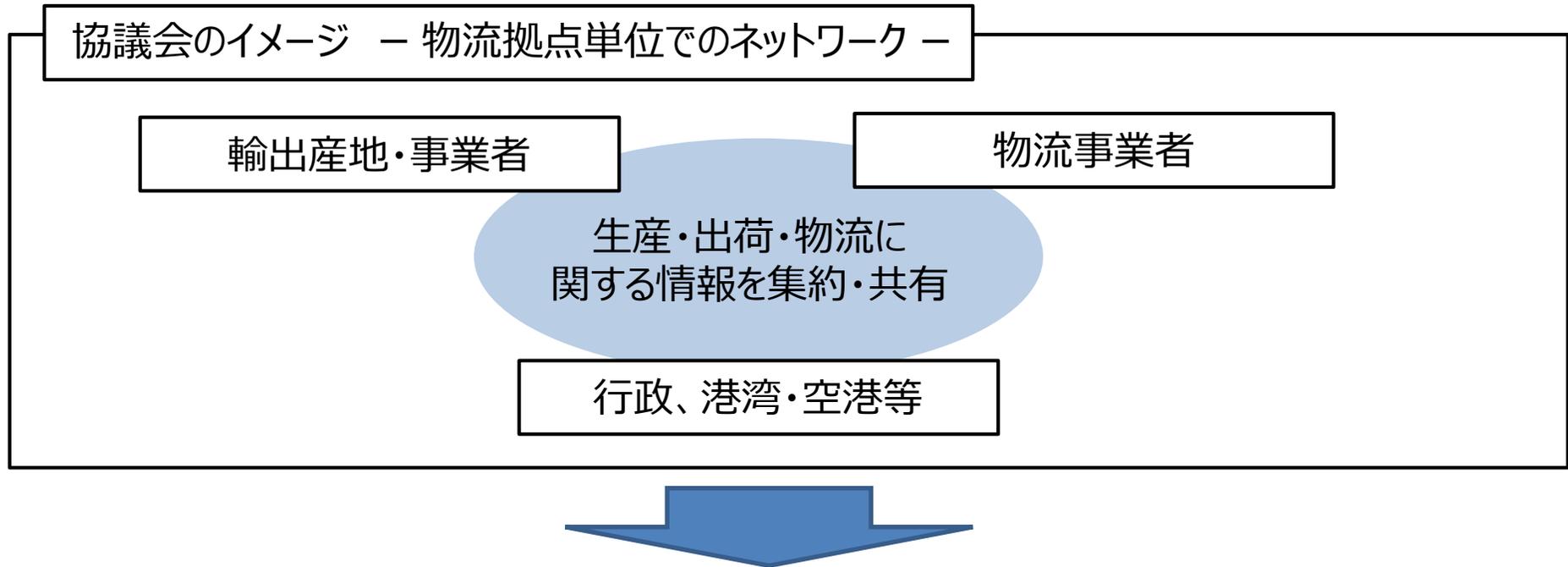
〔 大ロット化・混載の促進のための拠点確立 〕

2. 重点品目の輸出産地状況を踏まえ、拠点となる地方の港湾・空港に同一品目を集約し、大ロット化や温度等について同じ取扱いのできるものの混載を実施

ポイント3 関係者を組織化し、大ロット化によるコスト低減等の方向性を決定

現状の課題

- 輸出産地はまだ形成途上であり、生産者や輸出事業者、物流事業者などの組織化に至っていない
- 輸出に取り組む生産者や事業者が輸出商社などの求めに応じて、港湾・空港に個別に配送するため小口化する傾向



取り組むべき事項

〔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〕

3. 拠点となる地方の港湾・空港への輸送のため、地域又は物流拠点単位でネットワークを形成し、陸上輸送の時間短縮、大ロット化等によるコスト低減などの方向性を決定

ポイント4 生産から輸出にかかるコールドチェーン確保や大ロット化のために 港湾・空港周辺の温度管理対応の物流施設が有効

現状の課題

- 地方の港湾・空港周辺に、冷蔵・冷凍倉庫やリーファーコンテナ活用のための電源などのインフラ設備や、コンテナ置き場自体も不足
- 保税蔵置場整備含む通関時にもコールドチェーンが途切れない物流を構築することが重要



取り組むべき事項

[コールドチェーン確保のための拠点整備]

4. 拠点となる地方の港湾・空港周辺に、コールドチェーン対応の施設・機器を整備することで品質管理の向上や大ロット化等にも貢献

ポイント5 包材の統一は物流コストの低減やナショナルブランド化に有効

現状の課題

- 事業者ごとに規格が異なる包材を用いている、パレットを使わない直積みなど、非効率な輸送が主流。規格違いの包材は箱つぶれ等による品質ロスの原因
- 輸送コストの削減や品質管理のためにもパレット対応包材や温度管理など規格の統一が必要。この際、日本の細かい規格は海外マーケットには不要

包材形状が規格と異なりロス発生してしまう悪い例



- 包材形状が規格と異なり、レンガ積み又は棒積みのような、整然とした積み付けを行うことができない

包材形状が規格通りでコーナガードを利用する好事例



- 包材をパレットに棒積みする際に使用する固定用資材であるコーナガードを4隅に当てた上でPPバンドで固定して使用した好事例

パレット輸送による効果 (流通コストの削減)

項目(単位：円/t)

流通コストは
24%削減

削減コスト	-8,610	
包材価格	+26	【前提条件】 品目： ミカン(自動パレタイザあり) 輸送経路： 和歌山→大田市 場→倉庫等・果 実12.5t積載 (16パレット積載)
+		
輸送費	+224	
+		
荷役費	-1,464	
+		
品質劣化 損失分	-7,403	

・パレット利用有無による、ミカン1t当たりの産地から倉庫までの国内流通コスト比較

取り組むべき事項

〔 鮮度保持・品質管理や物流効率化のための規格化、標準化 〕

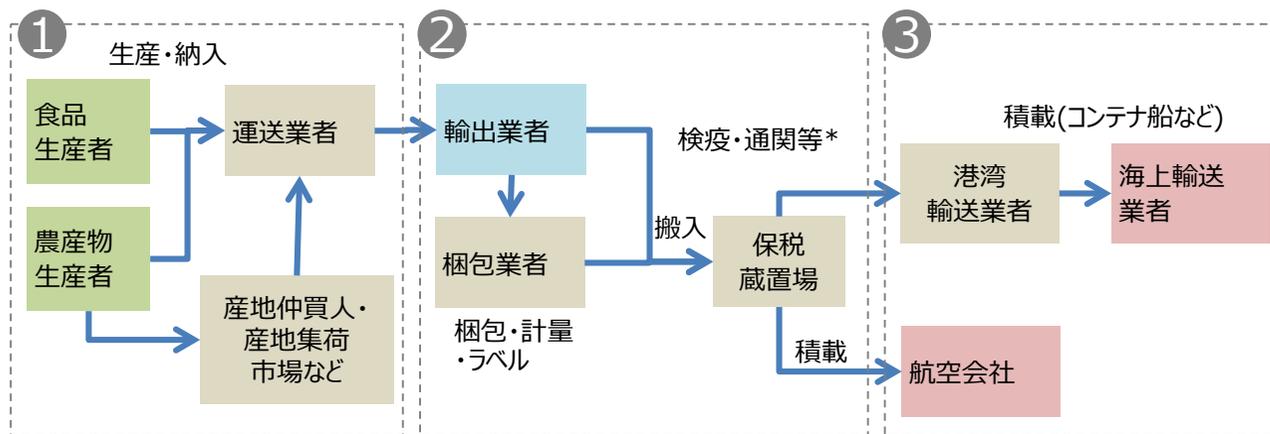
5. 品目輸出団体が中心となって統一規格・標準を策定し、活用する仕組みが必要

ポイント6 物流コスト低減には行政手続のワンストップ化や証明書発行の電子化が有効

現状の課題

- 農林水産物・食品の輸出にかかる手続は煩雑で行政手続を受けられる時間・場所の制限も多い
- 地方では証明書の発行・受取りや検疫・通関時の検査の体制が不十分。輸出が京浜・阪神に集中する要因

日本国内の輸出手続・業務フロー



*通関業務:輸送関係書類の作成、保税地域内での貨物の保管・梱包・配送業務などフォワーダーが担うことが多い

輸出手続一覧

- 検疫:** 輸出先国の要求に応じて輸出検疫を実施
- 食品衛生・原産地証明書:** 相手国政府から、食品衛生の観点で証明書などの添付を求められる場合があります
- 農薬・抗生物質・添加物:** 輸出先国によっては、使用可能な農薬の種類及びその残留農薬の上限量が定められている
- 表示ラベル・容器:** 表示ラベル規則が定められており、規制に沿ったラベルが必要
- 輸出一般に求められる手続き書類:** インボイス、船荷証券(B/L)/航空運送状(AWB)、包装明細書(PL)

取り組むべき事項

〔 検疫等の行政手続上の環境整備 〕

- 行政手続のDX化や各種手続のワンストップ化を進めるなど、港湾・空港やその周辺の物流拠点に必要な手続を簡便に行える環境整備を進める

ポイント7 輸出先での販売期間の延長のためには輸送に関する技術開発が有効

現状の課題

- 輸送コストが安い海運では輸送にかかる時間が長く、鮮度維持の観点から使えない品目も多い
- CAコンテナ等の鮮度維持対応の設備が偏在し、欲しいときに手に入らない

鮮度維持コンテナ

日本郵船: CAコンテナ



- CAコンテナは酸素(O₂)及び二酸化炭素(CO₂)の空気組成を、青果物の長期貯蔵に適する組成、すなわち「青果物の呼吸作用を抑える組成」にコントロールしより一層新鮮な状態を維持できる

日本通運: フレッシュコンテナ



- 航空輸送において、リーファコンテナを使用し途切れないコールドチェーンを実現
- コンテナの設定温度帯は、+5℃、-10℃、-20℃の3温度帯

包材

レンゴー: ダブルーフ
(耐水・防湿段ボール)



- ライナ表面に、特殊な塗工剤をコーティングしたリサイクル可能な防湿段ボール。青果物の水分の蒸散を抑制することができ、フィルム袋などを使用することなく鮮度を保持することが可能

日本通運: 「飛び箱」



- 高機能な発泡スチロール容器
- 容器肉厚を従来品比1.5～2倍にアップ、スノコ状の仕切り部材等の追加により、容器側面と底面に中空層を作ること、保冷性能を従来品比2.1～2.8倍、容器強度を2.4～2.5倍に高めた

取り組むべき事項

〔 品質・鮮度保持のための技術開発 〕

7. 包装資材・保管技術の開発を進めることにより、輸送時の鮮度・品質を安価に維持