

北海道の農産品を対象とした国際市場展開

Direction for Expanding into a World Market on Hokkaido Agricultural Products

室蘭工業大学 ○学生員 中村享平 (Kyohei NAKAMURA)
 室蘭工業大学 学生員 片岡純江 (Sumie KATAOKA)
 室蘭工業大学 学生員 松下貴芳 (Takayoshi MATSUSHITA)
 室蘭工業大学 学生員 井田直人 (Naoto IDA)
 室蘭工業大学 正員 田村 亨 (Tohru TAMURA)

1. はじめに

近年、世界規模で貿易の自由化が進展している。その中で、WTO の加盟や FTA の締結などによって、世界の農産品市場は大きく変化すると予測されている。日本の産業は技術力に優れた製造業を中心に発展を遂げてきたが、一次産品は国内で消費することが多く、海外の市場へ進出することは考えられてこなかった。しかし、現在、中国を筆頭とした東アジアの経済発展に伴う富裕層の増加により、高品質で安全性の高い我が国の農産品に対する需要の増加が期待されている。農林水産省では 2005 年に「農林水産物等輸出促進全国協議会」を設立し、5 年間で輸出量を現在の 2 倍にすることを目標としている。このため、我が国の農産品は国際競争力を高め、海外の新市場を開拓する必要がある。

本研究の目的は、北海道の農産品を対象とし、その輸出拡大の可能性について検討することである。具体的には、九州の先進事例の実態や北海道での農産品輸出状況を、タイム・スペース・パスとマーケティングの観点から明らかにし、北海道からの国際市場展開可能性について検証する。

2. 東アジアへの輸出事例

2. 1 物流概念の変化¹⁾

近年、物流の捉え方に変化が求められている。従来の物流は、活動を時間的、空間的に拡大することを指す「商取引流通」と輸送時間・輸送距離・経路の短縮・費用節約など時間的・空間的に縮小することを指す「物的流通」とに分けて考えられてきたが、これからは市場戦略として、生産・流通・消費を供給連鎖総合的に「サプライ・チェーン・マネジメント」として捉えることが求められている。

2. 2 九州の先進事例

九州を国際物流拠点として見た場合、福岡以外の大消費地である東京や関西圏から遠く、決して効率が良いとは言いが、韓国や中国、台湾などの東アジアへの国々

に対して地理的に優位であるとされてきた。輸送時間が短いことは、特に生鮮品の輸送に都合が良い。加えて、九州は温暖な気候や玄界灘、諫早湾などの好漁場が多いことから、豊富な生鮮品を多く抱え、東アジアへ盛んに輸出している。九州から東アジアへ輸出している主な農産品を、表-1 に示す。

2. 3 輸出阻害要因

日本からの輸出を促進する上で問題となっていることは、1)日本の港湾使用料が高い、2)24 時間運営している港湾が少ない、3)輸出品が少なく輸入超過に陥っているなどである。特に、農産品に関しては、1)シーズン性が強く、通年貨物になりにくい、2)中国へは植物検疫制度上、全般的に輸出可能な水産品に対して、農産品はリンゴと梨しか門戸が開かれていない、3)韓国では自国の農産品保護のため輸入に規制があるという現状がある。

3. 北海道の農産品輸出状況

3. 1 輸出農産品

北海道から東アジアへ輸出されている農産品目は、海上輸送と航空輸送で異なっている。海上輸送では、かぼちゃ、長イモ、ニンジン、大根などを、主にパシフィック・インターナショナル・ラインズ(中国の船会社)のリーファ便(冷凍・冷蔵コンテナ便)で苫小牧港から東アジアへ輸出している。航空輸送では、鶏卵、乳製品(牛乳含む)、トマト、きゅうりなどを輸送しており、輸送ルートは新千歳空港から直行する場合や、成田国際空港、中部国際空港で他の産地からの農産品と混載して輸送する場合がある。その際、千歳から東京の大田市場までは JR コンテナで陸送している。

2004 年に新千歳空港から輸出入された農産品の輸出相手国の割合を図-1 に、輸入相手国の割合を図-2 に示す。輸入相手国はアメリカやオーストラリアなどが大部分を占めているのに対し、輸出に関しては、99%以上が東アジア向けで占められており、航空輸送では東アジアが重要な農産品輸出相手国であることを示している。

表-1 主な九州からの東アジア向け輸出農産品

都道府県	産品名	輸出先
福岡県	いちご(あまおう)	香港等
福岡県	巨峰	香港
福岡県	桃	香港
大分県・熊本県(計画中)	梨(新高)	中国、台湾
大分県	日田梨	中国、香港、台湾等
佐賀県	米	シンガポール
宮崎県(計画中)	柑橘類(日向夏)、マンゴー	台湾等
宮崎県	完熟キンカン	香港

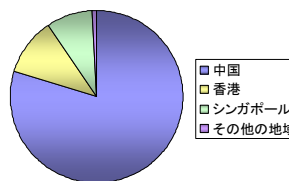


図-1 輸出相手国の割合

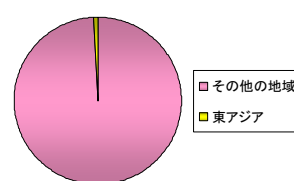


図-2 輸入相手国の割合

北海道の港湾から輸出入されている農産物は、量的には極めて少ない。北海道の代表的な輸出農産物は長イモであり、初めて通年に渡り輸出に成功した。長イモの輸送実態を図-3に示す。長イモは年に2回収穫でき、通年貨物として見込めることが輸出成功の要因である。しかし、他の農産物は全体的に少量の輸出にとどまっている。

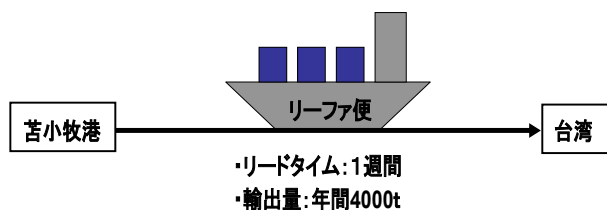


図-3 北海道産長イモの台湾への輸出

3. 2 タイム・スペース・パス分析

北海道の農産物の海外輸出に関わるタイム・スペース・パスを考えた場合、輸送時間短縮を実現させる要因は3つあると考えられる。1)2006年に予定されている苦小牧港から韓国向けの高速 RORO 船導入の社会実験。これにより、輸送時間の大幅短縮だけでなく物流機能の合理化も図ることが可能となる。2)税関や植物検疫制度など、いわゆる CIQ(C:税関、I:出入国、Q:検疫)の時間短縮。従来は2~3日かかっていた書類手続き、検査などの検疫制度の迅速化を図り、検疫対象貨物の即日検査を実現させることが必須である。このイメージ図を図-4に示す。3)ロジスティクスハブの形成による輸送時間短縮。従来の物流機能に流通加工機能や生産機能を付加したロジスティクスハブを港湾周辺エリアに形成することによって、港湾から流通加工基地までの輸送時間を大幅に短縮することができる。

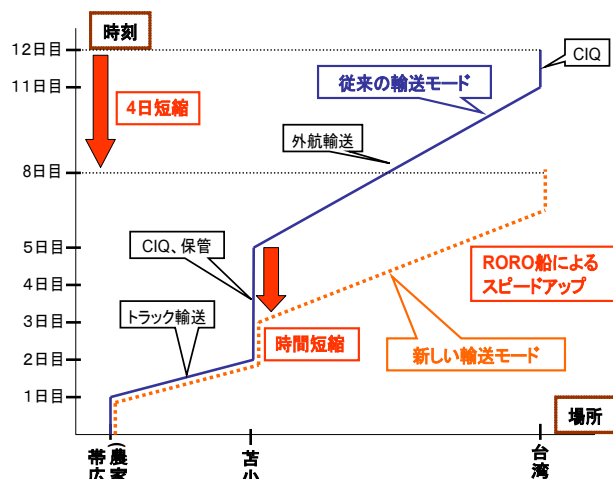


図-4 農産物のタイム・スペース・パスのイメージ

3. 3 マーケティング分析

マーケティング分析は、輸出相手国の関税調査と、それに伴った相手国との価格の均衡が必要である。東アジアをターゲットと捉えている国は当然ながら日本だけではなく、米国を筆頭に多くの輸出競合国が存在している。国によっては自国向けより輸出国向けの農産物を安価で提供している場合もあり、価格では圧倒的に日本産の農

産品は高価である。また、輸出相手国の総合的な農業、検疫事情を把握することも重要である。中国では、北海道で生産している農産物はほぼ生産可能であり、中国への農産物輸出は厳しい。他には、北海道産のじゃがいもやキャベツなど一部の農産物の中にシスト線虫が寄生しているため、輸出が一部できない品目もある。シスト線虫とは農薬による防除が困難といった特異な生態をもつ農害虫のことである。これらの問題の解決には、更なる病虫害の対策レベルの向上、政府間レベルでの CIQ に関わる交渉が必要である。

販路拡大に関しては、輸出相手国の人々の嗜好が重要である。北海道で実際に農業を営んでいる方を輸出相手国に連れて行き、市場の様子を見せたり、現地で北海道フェアを開催し、値段と味の両方から将来の売れ行きを予想することが輸出拡大、販路拡大に繋がる。

4. 北海道の国際市場展開可能性

九州が東アジアへの農産物輸出に先進的である要因は、東アジアに対しての地理的優位性、高速 RORO 船の就航の他に、以下の独自の工夫をしている。官民一体となった東アジアにおける積極的な九州農産物フェアの開催、各県ごとのブランドイメージの浸透。ただし、中国に対しての農産物の輸出は、CIQ 問題のため依然として厳しい。また、九州ではまだ対応ができていないが、北海道の RORO 船就航において、船舶専用シャーシを国内外で共有するために以下の規制緩和等が期待されている。1)シャーシの車庫に関する規制(自動車の保管場所に関する法律又は、貨物自動車運送事業法に基づいて、地上に保管場所を確保する必要がある)、2)シャーシに関する自動車税(シャーシを国内走行させると都道府県税である自動車税が必要になる)、3)シャーシに関する自賠責保険(シャーシを国内走行させるとシャーシに自賠責保険が必要になる)の3点が解決されなければならない。

5. おわりに

本研究では、以下の3点について明らかにした。

- 1)九州から東アジアへの輸出農産物の流動を示し、輸出阻害要因を明らかにした
- 2)北海道の輸出農産物の実態を明らかにした
- 3)北海道の輸出農産物状況をタイム・スペース・パスとマーケティング分析の観点から明らかにした

将来の貨物需要を考えた場合、2030年までに日本の輸出货量は現状の3~4倍に増加する。豊富な農産物を抱える北海道の現状や、北海道産農産物の海外での高い需要などと照らし合わせても、北海道からの輸出農産物は増加してゆくと考えられる。そこで今後は北海道から海外へ直接輸送する機会を増やす物流システムの構築や新たな規制緩和、独自のブランド作りなどが必要である。

謝辞: 本研究を進めるにあたり、株式会社ホクレン通商貿易部部長代理の管国平様には多大なるご協力を賜りました。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 野尻 亘: 日本の物流、P.1~P.2、古今書院、2005年