

東アジアの食ビジネスにおける北海道の国際物流戦略

Strategy of international logistics and infrastructure in Hokkaido focus on the East Asia food business

室蘭工業大学建築社会基盤系学科
 室蘭工業大学建築社会基盤系専攻
 室蘭工業大学くらし環境系領域
 北海道大学大学院工学研究院北方圏環境政策工学

○学生員 堀田雅洋 (Masahiro Hotta)
 学生員 丸山翔大 (Syouta Maruyama)
 正会員 有村幹治 (Mikiharu Arimura)
 フェロー 田村亨 (Tohru Tamura)

1. はじめに

海外における日本食のブームに伴い、日本産食品の輸出が増加してきた。北海道産食品は、北海道内に豊富な食資源を有するという強みを持ち、今後「食」クラスター活動による高付加価値化を推進する事が見込まれるが、北海道の食品加工業者は消費地近郊の大規模企業と比べて規模面で劣る。北海道からの国際物流は物流量の少なさにより本州からの輸送に依存せざるを得ず、また海外における販路開拓は発展途上にある。

本研究では、北海道の国際物流を牽引する4者へのヒアリングを通して食品加工業による北海道国際物流戦略とインフラ整備について考察する。

2. 北海道開発局の試み—HOPを事例として—

北海道開発局ではアジアの地域間での物流の活性化、北海道の農水産品のブランド力の向上などの北海道における国際物流の課題を把握、検討している。その課題解決に向けて平成18年に「北海道国際物流戦略チーム」を設置し、北海道の生鮮品が韓国へ直接輸送できていないという課題を解決するため、「国際 RORO 船の国際航路開発～北海道～韓国間～」を検討した。このような取り組みが行われている中、平成23年9月に札幌大学と北海道開発局が連携し、「国際物流を通じた道産品輸出促進研究会」（次章から研究会と表記）を発足させた。

2.1 HOPについて

研究会では、北海道産品の輸出拡大・物流活性化を図るためHOP(HOKkaido export Platform)という取組みを考案した。

HOPは海外輸出の際に必要な商社機能・輸送機能・通関機能を兼ね備えた貿易推進システムである。しかしながら3つの機能を備えた貿易推進システムを立ち上げるのは困難である。そこで24年度は通関・輸送機能のノウハウ蓄積のためHOP1サービスでの取組みを段階的に行っている。最終的には商社機能を含む3つの機能を備えたHOPを目指している(図-1)。なお、HOP1サービスとは、北海道産品を北海道のどこからでも段ボール1箱(15kg、縦+横+高さ=120cm)を香港へ冷蔵・冷凍で9000円+販売希望価格の9%(HOP1サービス使用手数料)で配送するサービスのことであり、このサービスは事業者の代金回収・成分ラベルデータの作成・輸出入通関資料の作成に対応している点が特徴である。

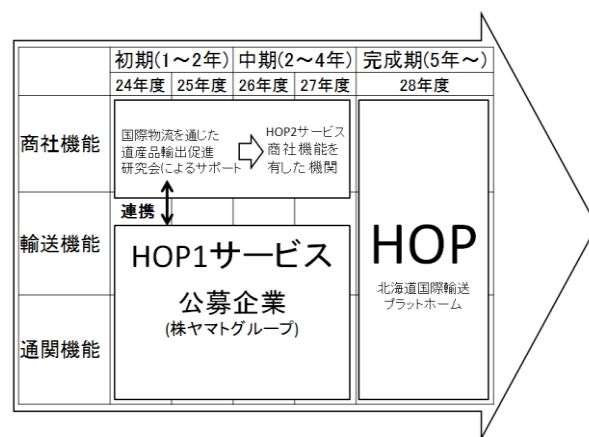


図-1 HOP構築までの流れ
 (出展：札幌大学千葉博正教授)

3. ヒアリング結果

本章では食品加工業による国際物流の現状をHOP構築という産学官での取組みから明らかにする。今回はHOP構築に取組む企業・北海道の国際物流に関連する企業にヒアリング調査を行った。以下に詳細を示す。

3.1 HOP構築に関連する企業へのヒアリング結果

- 商品開発するためには、香港の物産会などのイベントでの海外のバイヤーの意見を道内生産者にフィードバックする仕組みが必要である
- 北海道が他の各地よりも格安のアジアルートでの国際貨物便を出せたら、結果的にインフラの拡充が出来る
- 海外輸出する商品は荷主が梱包作業を行い、その商品は輸出先の商品価格とも競争しなくてはいけない
- エンドユーザーをB to Bとして検討し、段階的にバイヤーから一般ユーザーへ広がっていくようにB to Cにする
- 香港へ輸出する場合は輸送時間や通関の時間、販売ルートに乗せて店頭まで並ぶまでのリードタイムは約3週間である

3.2 国際物流に関わる企業へのヒアリング結果

- 北海道の食品加工業者は保守的であり、海外輸出への意欲のある企業は自ら地域ベースでの海外輸出を行っている
- 北海道の生鮮食品は品質のが高いが生産量が不安定である。保存技術・冷凍輸送の技術が上がれば品質の高いものが北海道産で輸送することが可能となる

- ・道産食品を海外に売るか国民のために消費するかは考えどころである
- ・インタイムで届くかどうか荷主や商社の港湾選択の重要な判断基準である
- ・新たなコールドチェーンを支える基盤として、冷凍の温度管理の徹底、物流トレーサビリティの向上、関係者の連携など生産流通体制の整備が必要である
- ・物産展などに参加する企業は輸出への勉強をするべきであり、自社製品の流通への理解が必要である

3.3 HOP 構築に向けた物流部分の簡素化による効果

HOP により荷主の不安として通関、検疫の手続きの部分である CIQ 手続きが物流業者へ委託されたことで荷主が海外輸出するための不安要素が削減されたと考えられる(図-2)。しかし、ヒアリング調査により、輸送する際の梱包状態や輸出先での商品状態などの商品の品質について不安が明らかとなった。

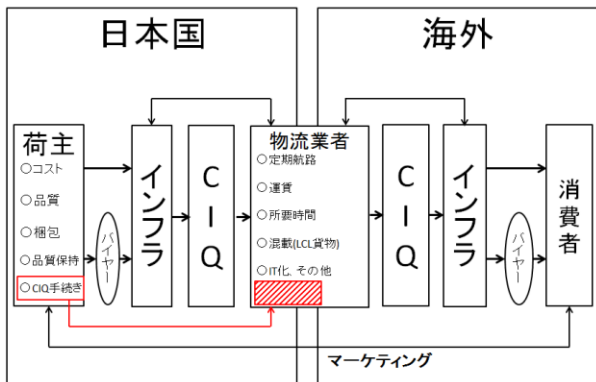


図-2 物流部分の簡素化による関係図

4. 北海道戦略とインフラ整備

ヒアリング結果から以下の項目について考察する。

- ・北海道の生鮮食品は品質の高いが生産量が不安定である。保存技術・冷凍輸送の技術が上がれば品質の高い商品が北海道発で輸送できる。
- ・インタイムで届くかどうか荷主や商社の港湾選択の重要な判断基準である。
- ・新たなコールドチェーンを支える基盤として、冷凍の温度管理の徹底、物流トレーサビリティの向上、関係者の連携など生産流通体制の整備が必要である。

4.1 リードタイムの短縮

国際物流においてはリードタイムの短縮が重要となる。実際に生産から外国の市場に並ぶまでに3週間以上かかることも多い。ヒアリング結果からはインタイムでの輸送可否が荷主・商社の港湾選択に大きく影響を与えることも指摘されていることから、生鮮食品に関して言えばその分だけ品質の低下を招くことになる。輸送時間の短縮は非常に有効であるため、2点の方策を提案する。

①積荷の状態をリアルタイムで把握可能なトレーサブルロジスティクスシステムの構築

②通関手続きの簡略化

これらより、積み替えや通関のタイムロスを防ぐこと

ができ、品質低下の防止やインタイム輸送が可能となる。なお、トレーサブルロジスティクスシステムとは、リアルタイムで商品の場所が把握できる追跡管理システムのことである。日本の運送業者のサービスは、他業者を仲介させないものが多く、ここには「企業の認識」、「情報共有の低さ」という問題がある。この問題解決により国際レベルで荷物データの規格化を行い、どの国のどの業者が扱っても荷主が情報把握を可能なシステムを構築できる。しかし人間同士のやり取りであるため、実現が困難な現状にある。

4.2 最新技術の導入による品質保護

冷蔵コンテナは外気温の影響を受け、庫内の温度が上手く保てなくなる場合がある。従って輸送時以外には速やかに冷蔵庫に収納することが望ましいがしばしば手続き等の関係でターミナルにコンテナごと常温放置される場合がある。また、生鮮品は凍結・解凍処理によって品質低下を招くことが知られている。品質低下を防ぐための方策として、外気温に左右されず庫内温度の安定化を図れる技術の開発及び導入、或いは、急速冷凍技術の導入による冷凍処理時の品質低下防止(冷凍輸送の場合)を提案する。

5. おわりに

本研究の成果は以下の3点である。

- ①北海道の国際物流における現状をヒアリング調査により明らかにした。
- ②調査結果から、HOPの課題を明らかにした。
- ③物流プロセス改善のための課題を明らかにした。

HOPの運用と合わせて、北海道の一次産品輸出の成功の鍵となる「通年輸出」を可能にするために、品質保持機能の高い輸送・倉庫技術を導入することで、季節変動性のある北海道産生鮮食品の生産量と、世界的な需要をリンクさせることができれば市場拡大を見込んださらなる国際物流戦略の提案をすることができる。

この取組みに参加した生産者側の企業に対して、北海道戦略への不安や海外輸出への考え方などをヒアリングで明らかにして、発表時に述べる。

謝辞

本研究においては、札幌大学経営学科の千葉博正教授、パブリックコンサルタント株式会社の林忠志氏、株式会社リオン、ヤマト運輸株式会社からのヒアリングを通して有益な情報を得た。ここに記して感謝の意を表する。

参考文献

- 1) 藤田基、菊池光貴、有村幹治、田村亨：石狩湾新港を活用した道産食品の国際物流戦略に関する研究、土木学会北海道支部 平成23年論文報告集、第68号、CD-ROM, 2012.
- 2) 北海道開発局：北海道国際輸送プラットフォーム、http://www.hkd.mlit.go.jp/zigyoka/z_kowan/platform/index.html