

参考資料

道内食関連産業および各種物流に関する基礎データ

目次

1. 北海道の食関連産業の特性	P1
2. 食関連産業の流通構造～現状と課題	P5
3. 道内物流全体の特性と課題	P10
4. 物流基盤（輸送手段）別の特性と課題.....	P12
5. 最近の物流効率化に向けた取組事例.....	P23
6. 食品輸出拡大に向けた取組事例.....	P26

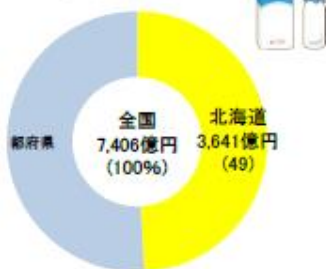
1. 北海道の食関連産業の特性

❖ 農水産品の中には全国生産量1位となっているものが多く、「食」のイメージについても北海道は全国の他府県を大きく引き離し高い評価を得ている。

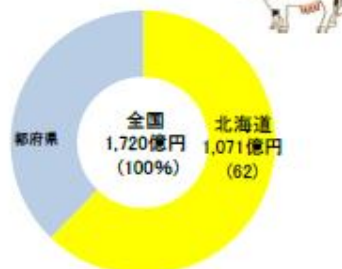
(1) 全国生産量第1位の主な農畜産物

《畜産物》

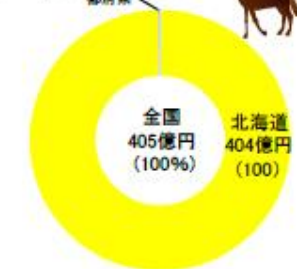
ア 生乳(2位)



イ 乳牛(10位)



ウ 軽種馬(39位)

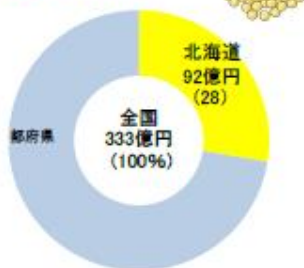


《畑作物》

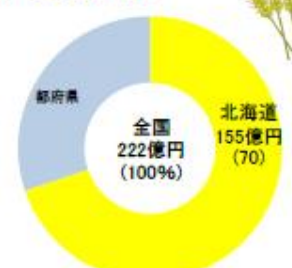
エ てんさい(43位)



オ 大豆(49位)

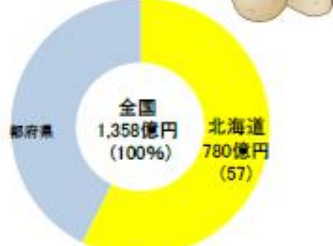


カ 小麦(58位)

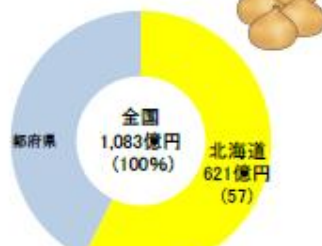


《野菜》

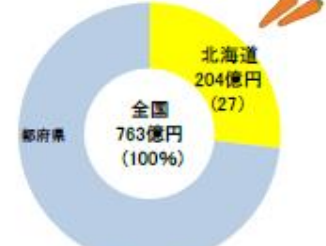
キ ばれいしょ(14位)



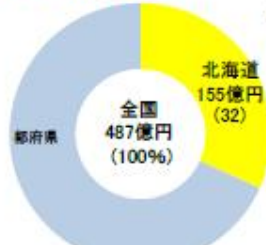
ク たまねぎ(18位)



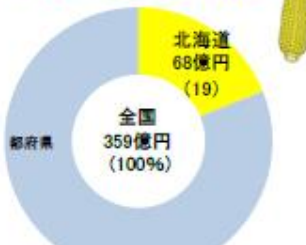
ケ にんじん(24位)



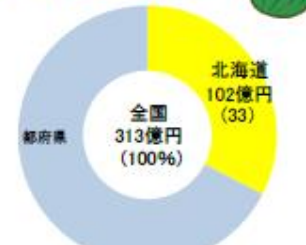
コ やまのいも(34位)



サ スイートコーン(42位)



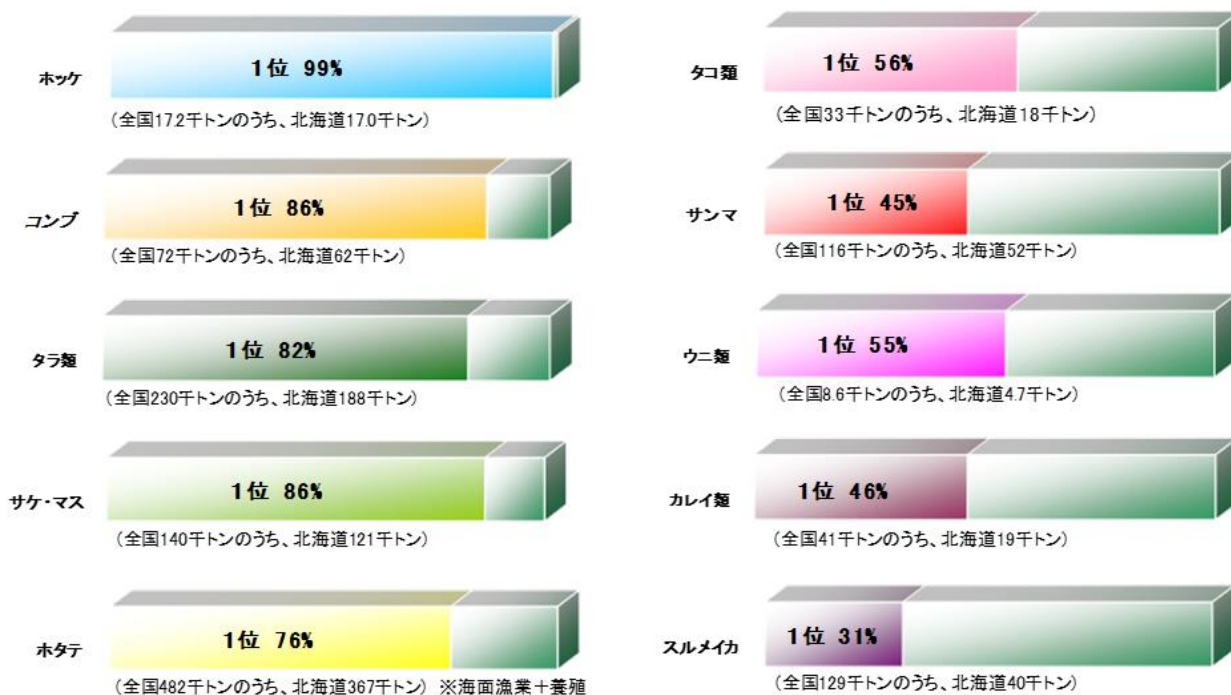
シ かぼちゃ(52位)



資料：農林水産省「生産農家所得統計」
注：品目横の（ ）は、全国の産出額合計における品目別の産出額の順位である。

(資料) 北海道農政事務所「北海道農業の概要」平成29年12月

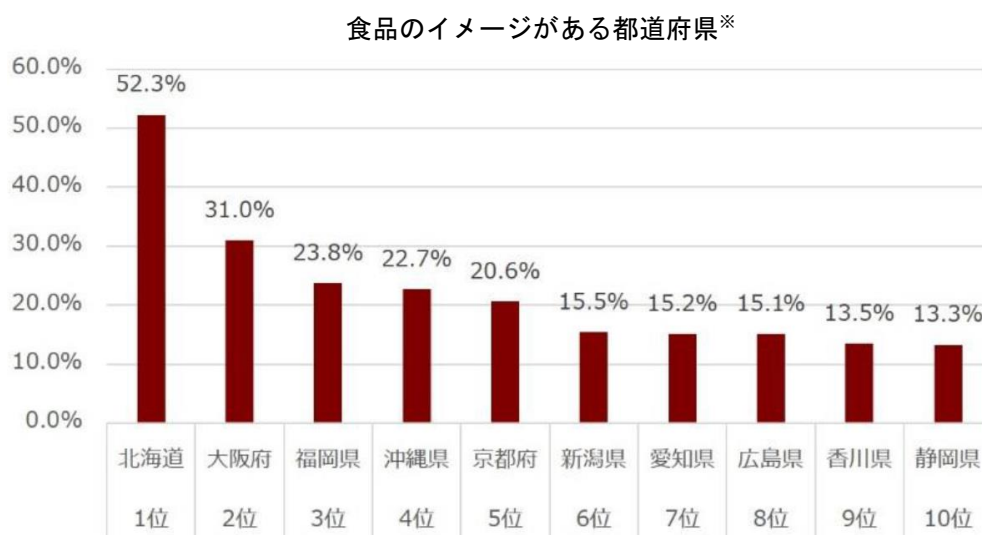
(2) 全国生産量第1位の主な水産物



資料:「平成27年漁業・養殖業生産統計年報」(農林水産省)

(資料) 国土交通省北海道局「北海道における水産基盤の整備」

(3) 北海道の食のブランド力



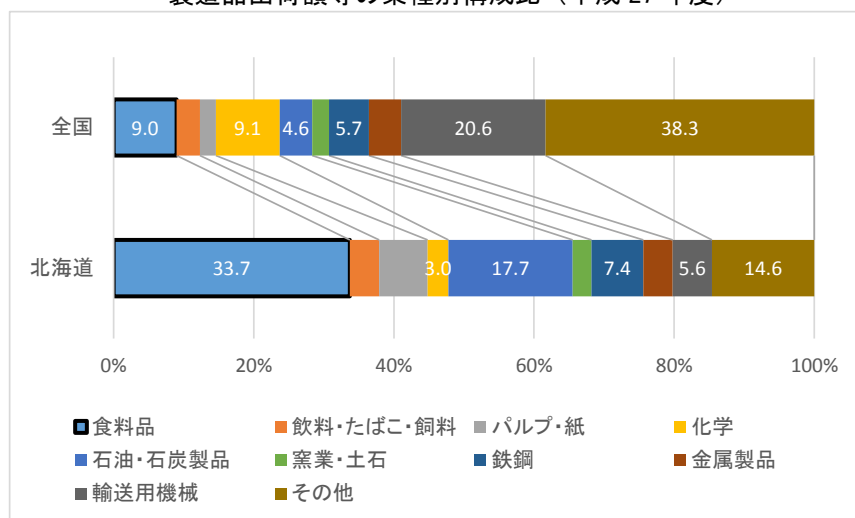
(資料) (株)バイヤーズ・ガイド「47 都道府県<食のイメージ>調査 2016」

※全国 15,556 人の 20 ~69 歳の男女を対象に『「食」のイメージがある都道府県』を選択してもらったアンケート調査

(4) 食品産業（食料品製造業）

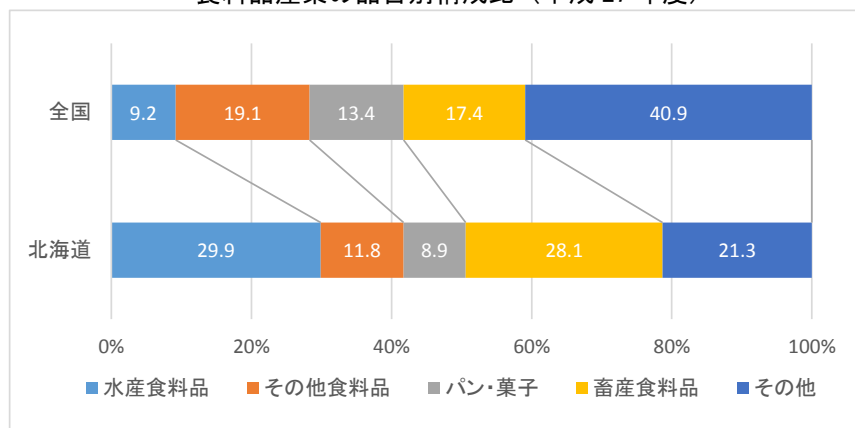
- ❖ 北海道の食料品産業は、道内の製造品出荷額の約3割を占めており、全国と比較すると高い割合となっている。また、品目別では水産食料品と畜産食料品の比率が高い。
- ❖ 出荷額構成比の高い「水産食料品」や「畜産食料品」の付加価値が低い。こうした製品は冷凍・塩蔵の低次加工主体であり、今後は一次製品の高度加工、機能性食品等の付加価値の高い製品の拡充などが必要とされている。
- ❖ 道産ブランド価値の向上により、スイーツなどの菓子類を中心とする加工食品の輸出が拡大、最近では海外の和食ブームを背景に調味料などの輸出も増加している。
- ❖ 企業立地面でも食品工業はこの数年30件台と製造業全体の約5割を占め、堅調に推移している。

製造品出荷額等の業種別構成比（平成27年度）



(資料) 北海道「北海道の食品工業」(平成30年)より作成

食料品産業の品目別構成比（平成27年度）



(資料) 北海道「北海道の食品工業」(平成30年)より作成

北海道・全国の食品産業の付加価値比較

(%、%P)

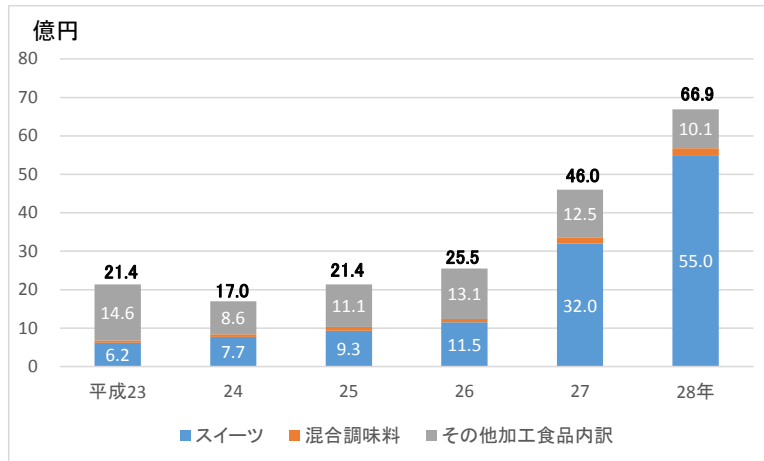
	付加価値率			出荷額構成比	
	北海道	全国	北海道-全国	北海道	全国
食料品製造業計	26.0	32.1	▲ 6.1	100	100
食料品製造業	26.3	33.8	▲ 7.5	89.9	73.0
畜産食料品	20.5	24.7	▲ 4.2	27.8	16.2
水産食料品	22.2	29.4	▲ 7.2	30.3	8.7
野菜缶詰等 (注1)	33.9	33.5	+ 0.4	1.6	2.1
調味料	35.8	41.6	▲ 5.8	1.5	5.0
糖類	20.9	27.4	▲ 6.5	3.5	1.5
精穀・製粉	15.6	15.8	▲ 0.2	3.7	3.6
パン・菓子	48.5	47.9	+ 0.6	9.2	13.7
動植物油脂	36.6	22.8	+ 13.8	0.1	2.7
その他の食料品	35.4	36.7	▲ 1.3	12.1	19.4
飲料・たばこ・飼料製造業	23.4	27.7	▲ 4.3	10.1	27.0
清涼飲料	34.4	35.8	▲ 1.4	1.3	6.5
酒類	26.4	30.6	▲ 4.2	4.0	9.3
製水	53.6	60.9	▲ 7.3	0.1	0.1
飼料等 (注2)	17.1	15.5	+ 1.6	4.7	3.6

(注1) 野菜缶詰・果実缶詰・農産保存食料品。

(注2) 飼料・有機質肥料。

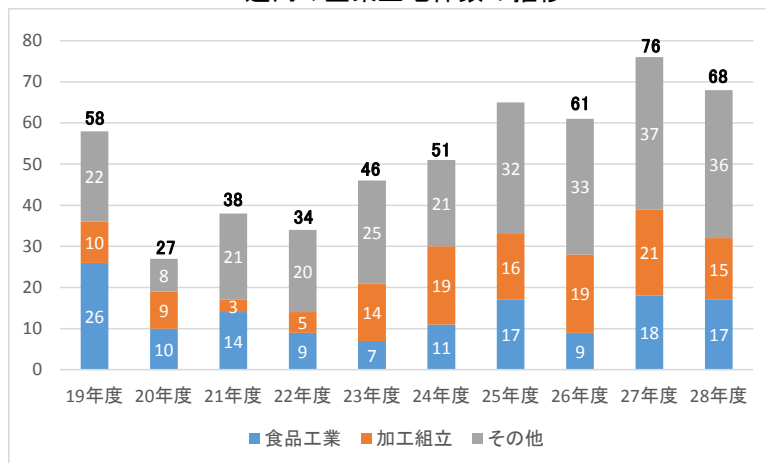
(資料) 日本銀行札幌支店「道内食料品製造業の現状と課題」平成29年1月

堅調に推移する加工食品の輸出



(資料) 北海道食関連産業室資料等より作成 (26年以前のスイーツについては推計)

道内の企業立地件数の推移



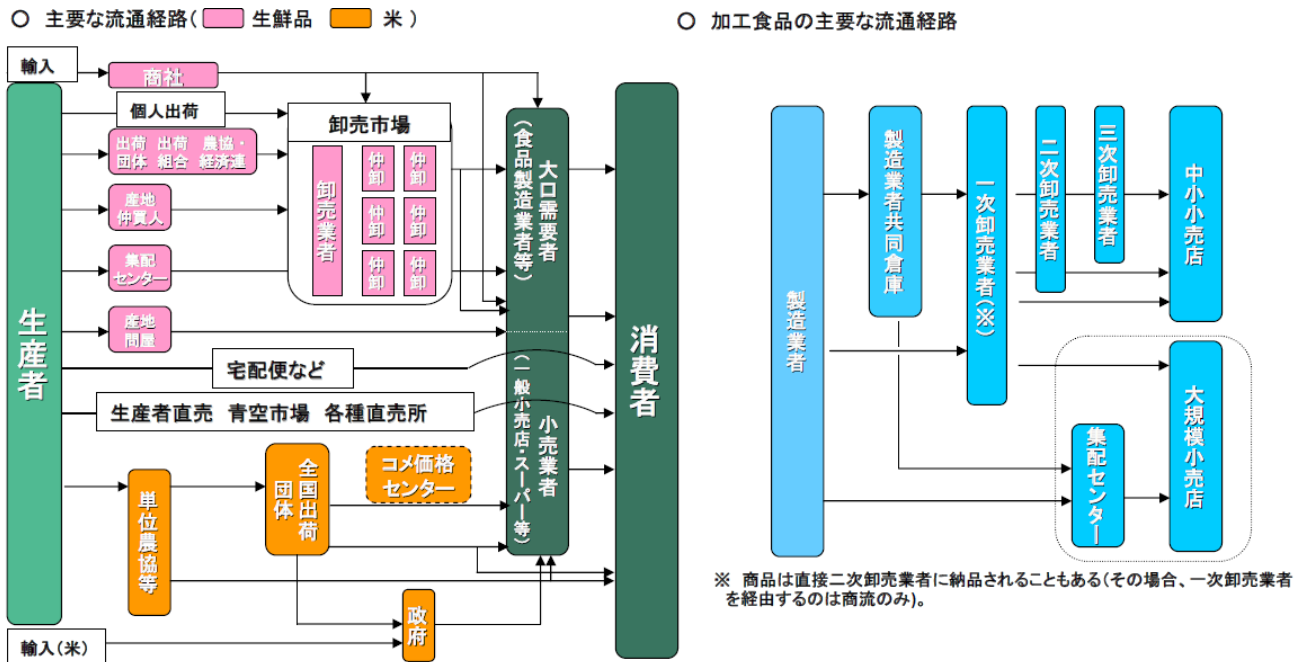
(資料) 北海道経済部資料より作成

2. 食関連産業の流通構造～現状と課題

(1) 食関連産業の流通構造の課題

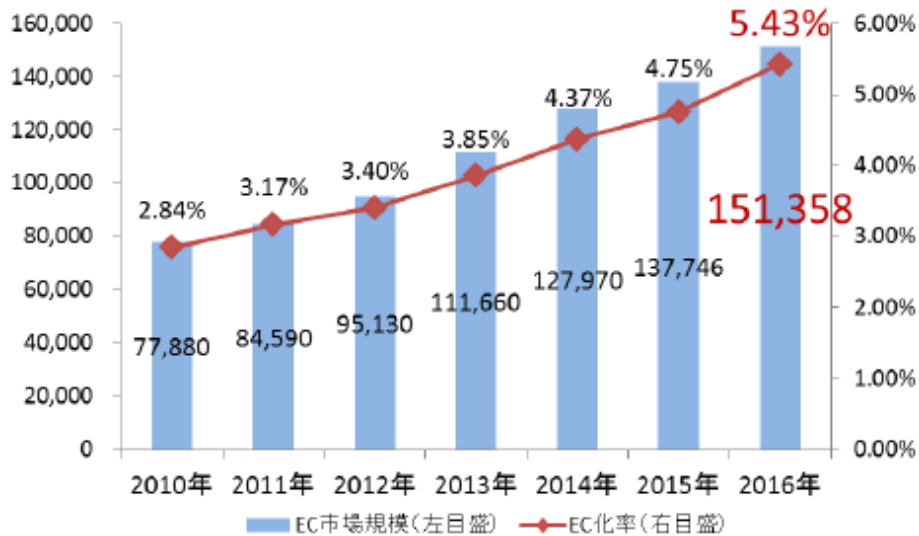
- ❖ 食関連産業の多段階の流通構造は物流コスト増加の要因となっており、今後も消費者ニーズの多様化やEC（電子取引）市場の増加に対応した多品種・小口・多頻度輸送が物流コストの上昇要因となる可能性がある。

食関連産業の流通経路



(資料) 農林水産省「流通コスト削減の現状と課題」

近年における国内のEC市場規模の推移



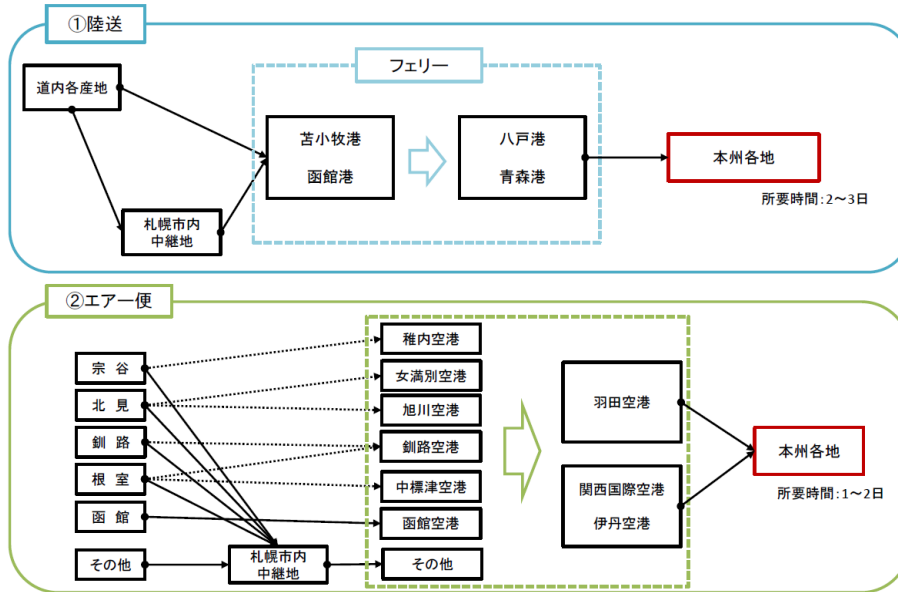
(資料) 経済産業省「我が国におけるデータ駆動型社会に係る基盤整備」(平成29年4月)

(注) 左軸の単位は億円、右軸のEC化率は、市場全体のうちECが使われている割合。

(2) 水産品の移輸出の現状と課題

- ❖ 水産品の国内移出については、各地の水産物を札幌で中継、苫小牧港・函館港に陸送し、青森県内の港（八戸、青森）にほとんどが輸送され、本州に出荷されるのが一般的である。航空便で輸送しているのは、ほとんどが生貝柱など運賃に見合う水産品に限定されている。航空便の場合、各地域の空港の就航便数が少ないので、大部分は陸送で新千歳空港に着き、全国各地の空港に直送、または羽田空港経由で輸送される場合もある。

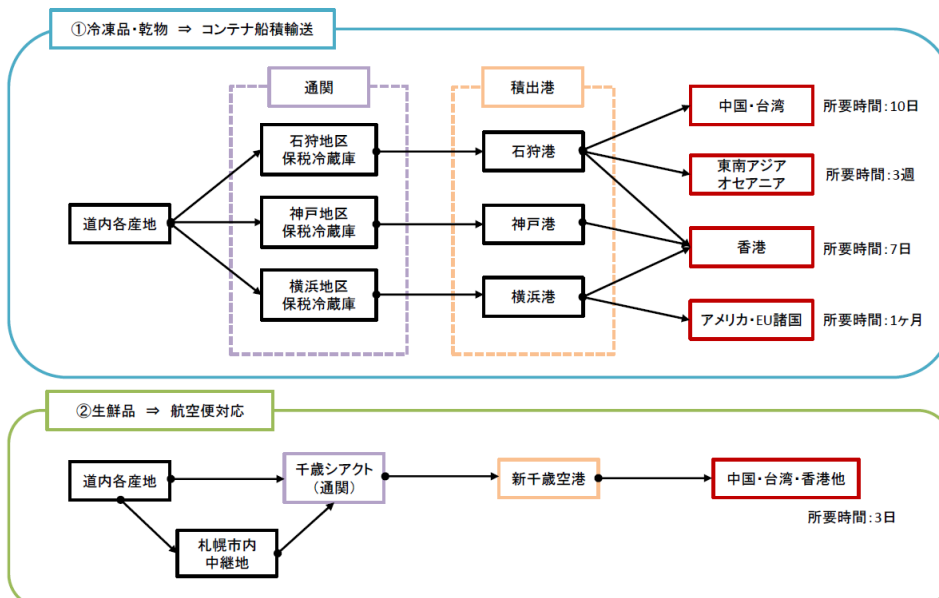
水産品の移出ルート



(資料) 北海道漁業協同組合連合会資料

- ❖ 水産品の輸出については、石狩港に冷蔵庫が集積しているため、輸出用原材料は石狩港を基盤としている（釜山方面は苫小牧港経由）。神戸に行くのはオホーツクの干し貝柱で、トラック便を利用し、神戸の商社からは香港、台湾に主に輸出している。
- ❖ 生鮮品については、ホタテの生製品が一番多く、ナマコが次いでいる。道内各地から千歳のSIACTに集約され、台湾と香港向けに5~6千トンが新千歳空港から空輸されている。空輸は伸びているものの、品種・量は限定されている。

水産品の輸出ルート

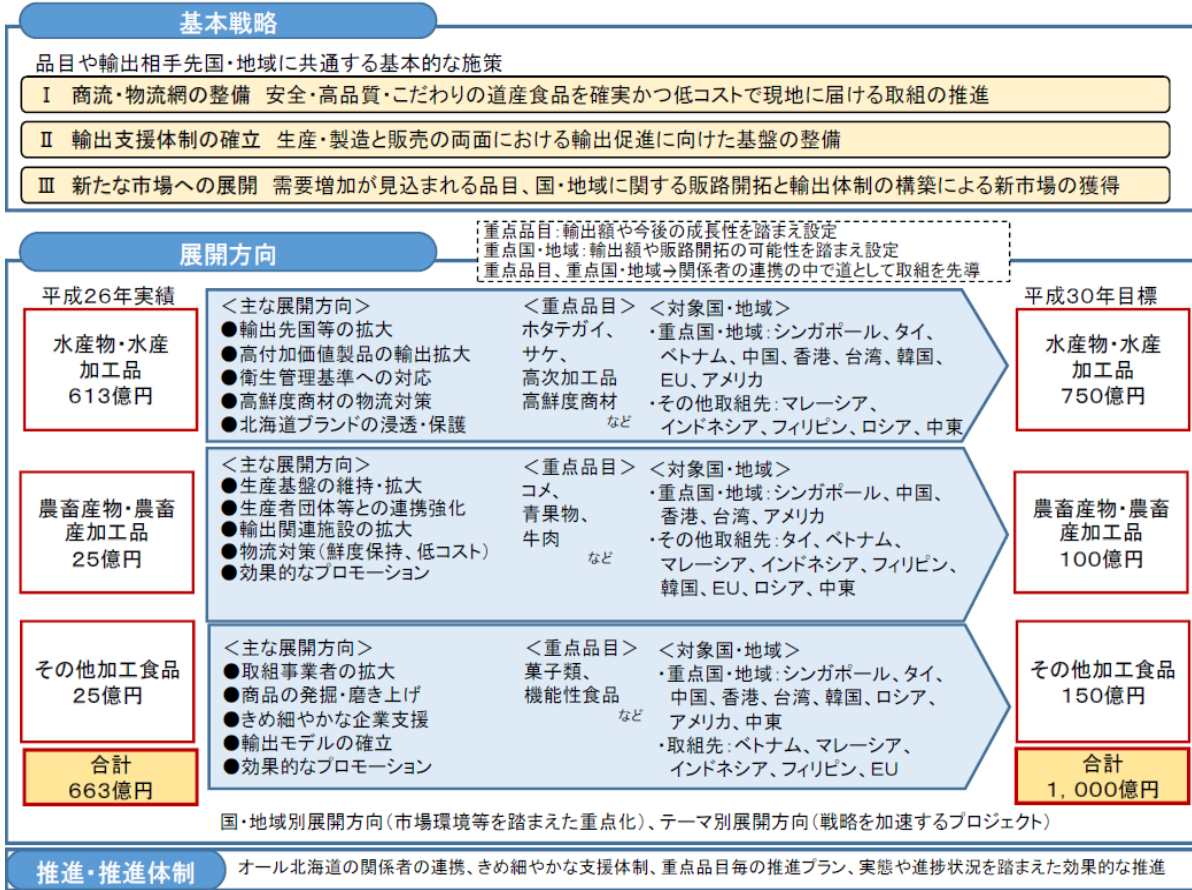


(資料) 北海道漁業協同組合連合会資料

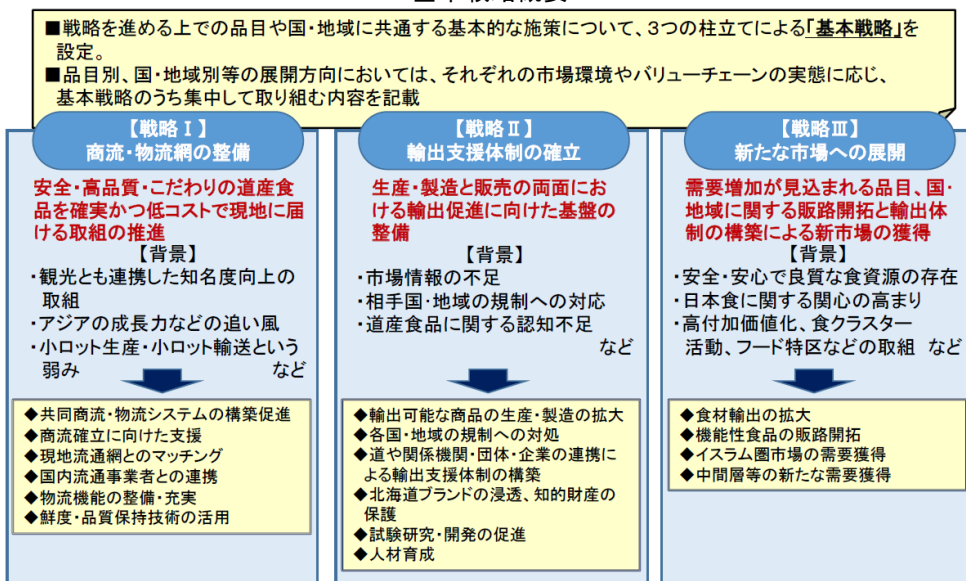
(3) 道産食品の輸出戦略～北海道による基本戦略と展開方向

❖ 北海道では、平成30年に向けて、①水産物・水産加工品、②農畜産物・農畜産加工品、③その他加工食品別に輸出拡大に向けた戦略方向を示している(目標額については、平成35年に1,500億円に上方修正)。

北海道の「食の輸出戦略の概要」



基本戦略概要



(資料) 北海道「食の輸出拡大戦略」(平成28年2月)

(4) 食品輸出に関わる諸課題

- ❖ 食品の輸出に向けて、国際的衛生基準への対応、各国独自の安全基準（中国、韓国における特定品目の規制や放射性物質検査証明書発行義務など）への対応が必要となっている。
- ❖ 水産物の輸出については、国内独自の流通慣習により、北海道から直接輸出するより、本州を経由した方が安くなるケースがある（例：スケソウダラを韓国に輸出する際、下関までの鉄道輸送と下関経由の国際フェリー利用のセットの方が、北海道から直接輸出するよりコスト面で有利）。

放射能関連必要証明書類

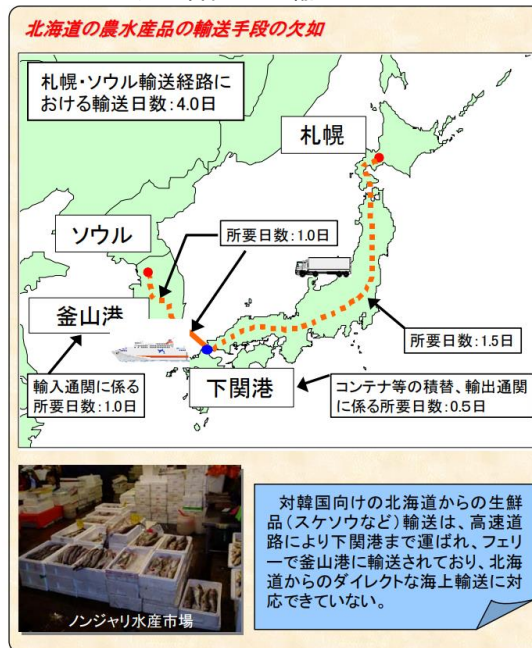
(平成28年6月1日現在)

必要証明書等	主な国・地域名
放射性物質検査証明書 (14カ国・地域)	韓国、中国、レバノン、インドネシア、オマーン、カタール、サウジアラビア、バーレーン、コンゴ民主共和国、EU※、スイス※、リヒテンシュタイン※、ノルウェー※、アイスランド※ ※特定品目を計50%以上含む加工品等
産地等証明書 (19カ国・地域)	韓国、中国、ブルネイ、ニューカレドニア、タイ、アルゼンチン、仏領ポリネシア、アラブ首長国連邦、エジプト、モロッコ、シンガポール、台湾、フィリピン、EU※、スイス※、リヒテンシュタイン※、ノルウェー※、アイスランド※、エジプト ※放射性物質検査証明書対象以外の食品
通関時放射性物質検査 (18カ国・地域)	レバノン、オマーン、香港、台湾、米国、EU※、スイス※、リヒテンシュタイン※、ノルウェー※、アイスランド※、ロシア、ネパール、パキスタン、ウクライナ、イスラエル、イラン、トルコ、モーリシャス ※放射性物質検査証明書対象以外の食品

(東京電力福島第一原子力発電所事故に伴う各国・地域の輸入規制強化への対応：農林水産省)

(資料) 北海道「道産食品の輸出拡大に向けた食産業の競争力強化」

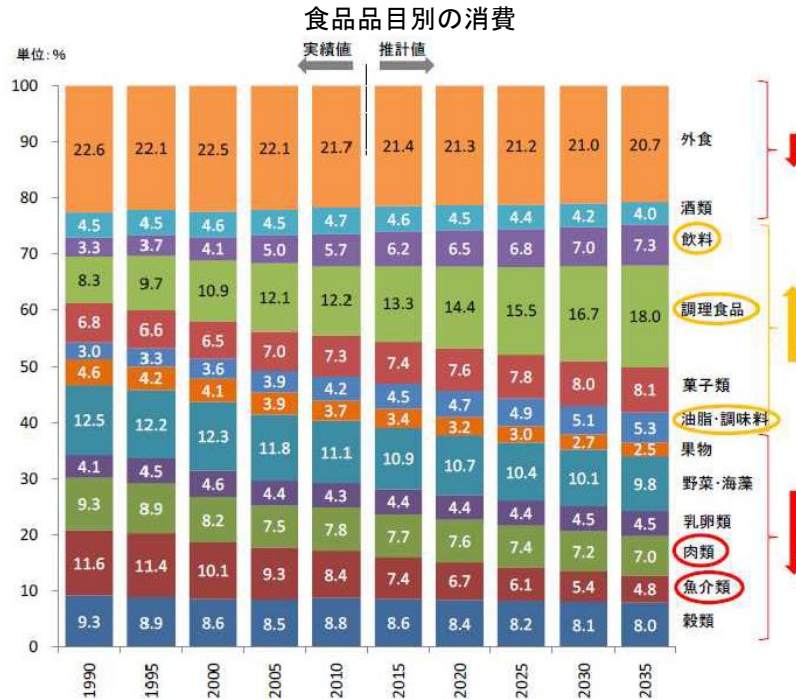
スケソウダラの韓国への輸出ルート



(資料) 北海道開発局資料

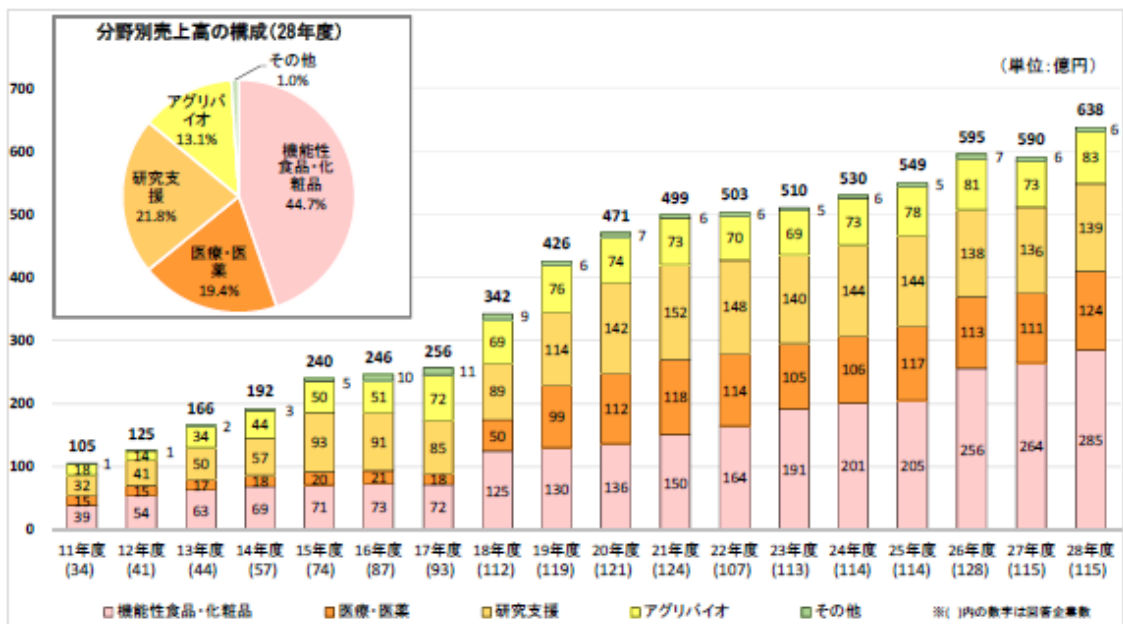
(5) 一次製品の加工市場の拡大（「生食」から「加工品」へのシフト）

- ❖ 消費者の食品支出は、生鮮品から加工品にシフトしつつあり、ホテル・飲食店での調理師不足から加工品の需要が高まっており、今後も同様の傾向が見通しである。
- ❖ 道内の食材等地域資源を活用した機能性食品・化粧品、アグリバイオ等の生産も増加しており、一次製品の加工市場の割合が高まっている。



(資料) 農林水産政策研究所「人口減少局面における食料消費の将来推計」平成26年6月

北海道における機能性食品・化粧品等の市場拡大

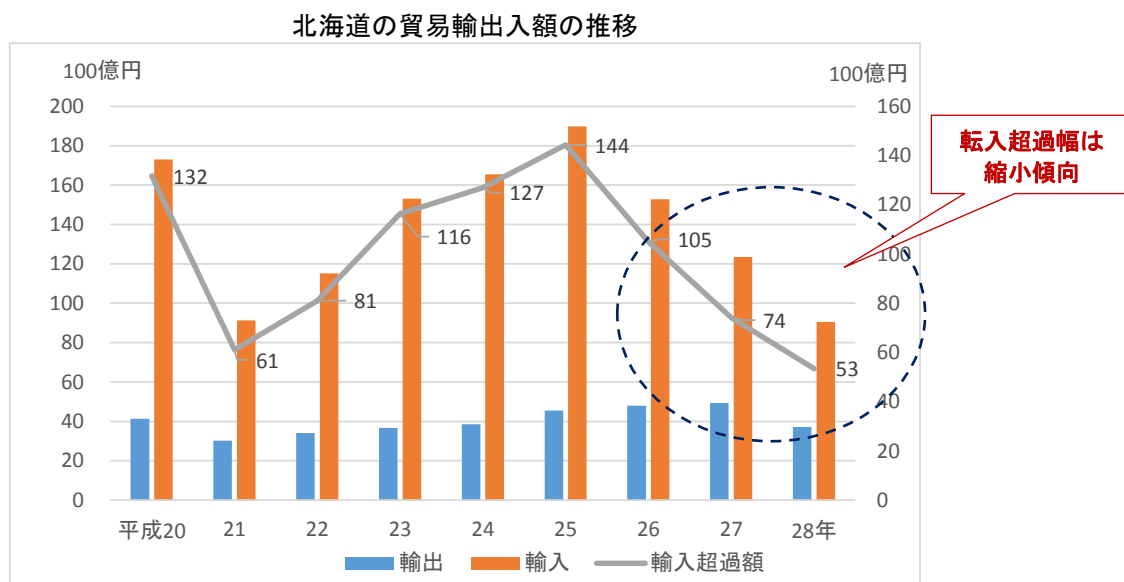


(資料) 北海道経済産業局「北海道バイオレポート2017」(平成29年11月)

3. 道内物流全体の特性と課題

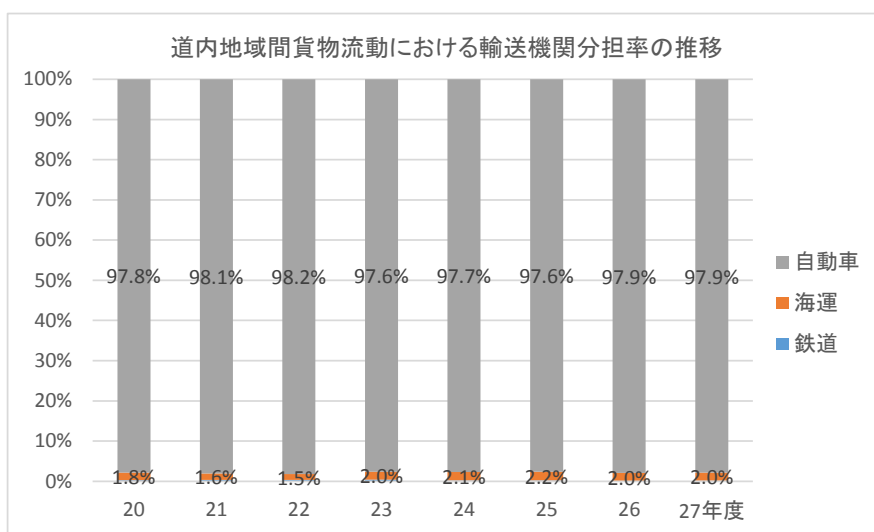
(1) 移輸出入動向

- ❖ 北海道の輸出入をみると、輸入超過が続いているが、原油価格の下落等により輸入額は近年減少傾向にあり、超過幅は縮小傾向にある。

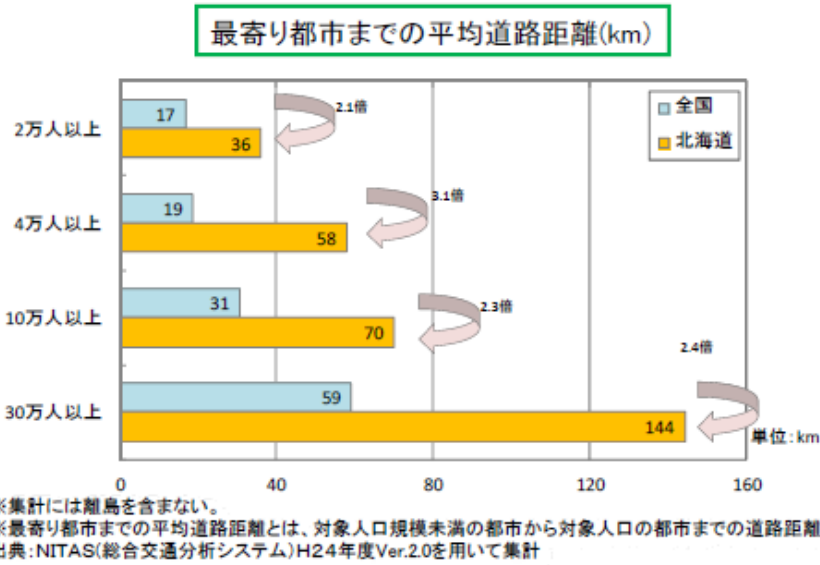


(2) 道内輸送の特性

- ❖ 道内輸送はトラック輸送がほとんどを占めており、分散型地域構造により産地から消費地までの輸送が長距離化するために、トラックドライバー不足問題がより深刻化している。



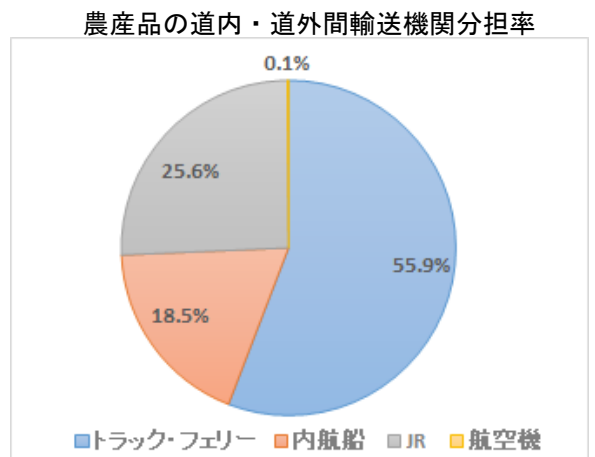
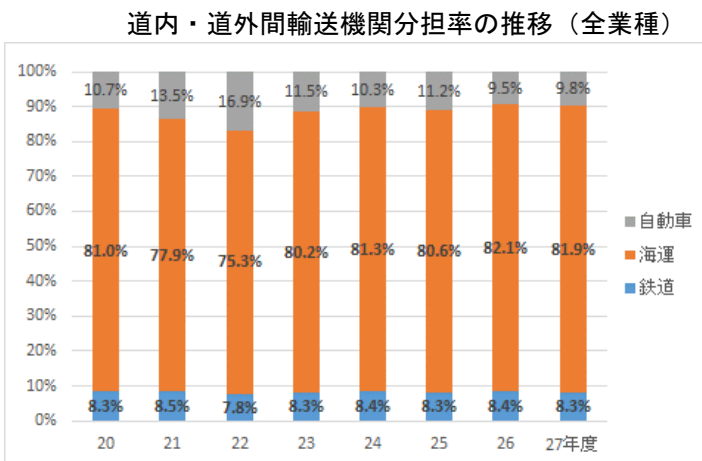
北海道における最寄り都市までの平均道路距離



(資料) 国土交通省北海道局「北海道開発の将来展望に関するとりまとめ(参考資料)」(平成26年9月)

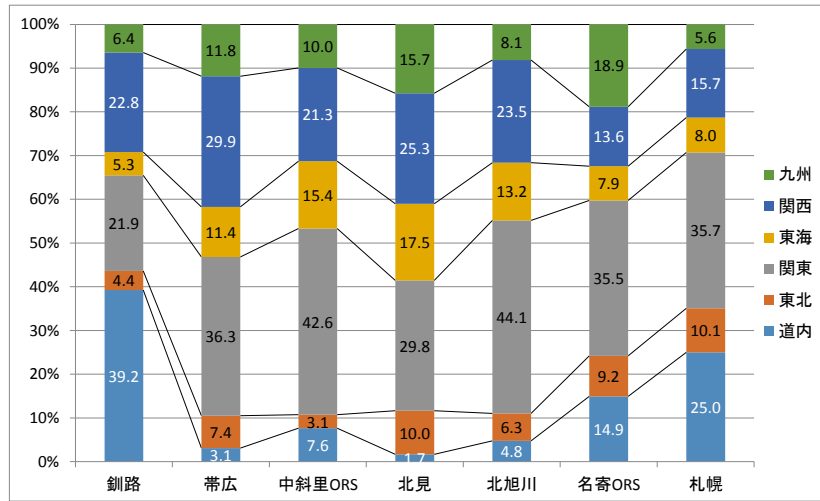
(3) 道外輸送の特性

❖ 道外との輸送の約8割をトラック(フェリー輸送)が担っているが、豆類、野菜類は約半分が鉄道輸送、高付加価値品の果実類は航空輸送の割合が高くなっている。



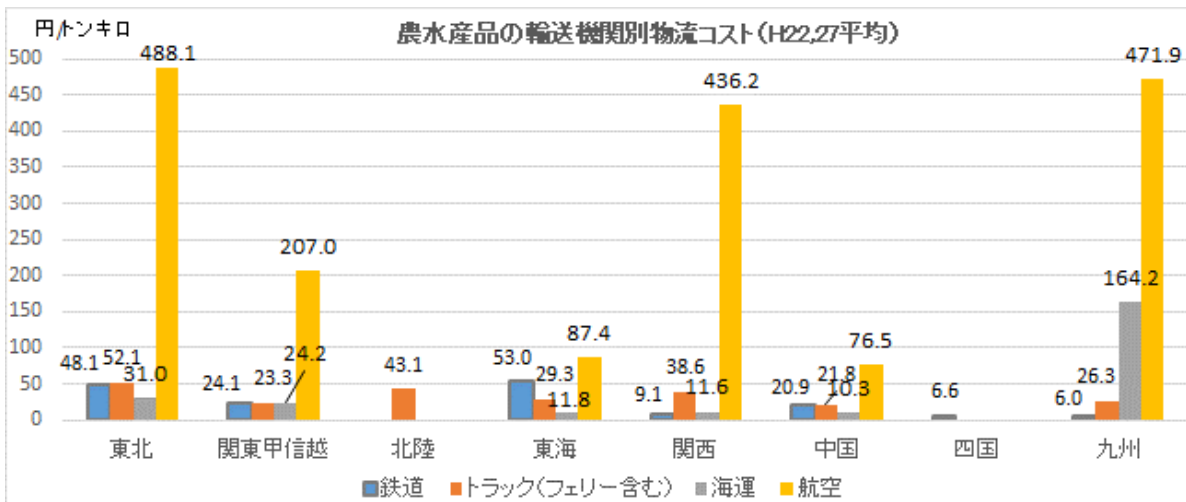
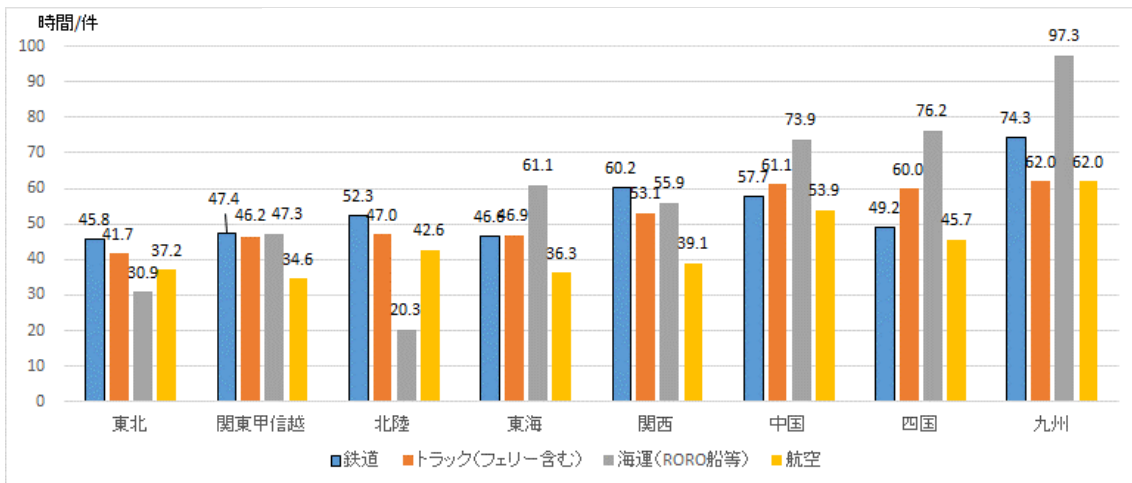
(資料) 国土交通省「地域間貨物流動調査」

道内主要貨物駅から全国への鉄道輸送状況



(資料) JR 貨物北海道支社「鉄道貨物輸送年報」より作成

北海道発貨物の交通手段別所要時間 (H22, 27 平均)

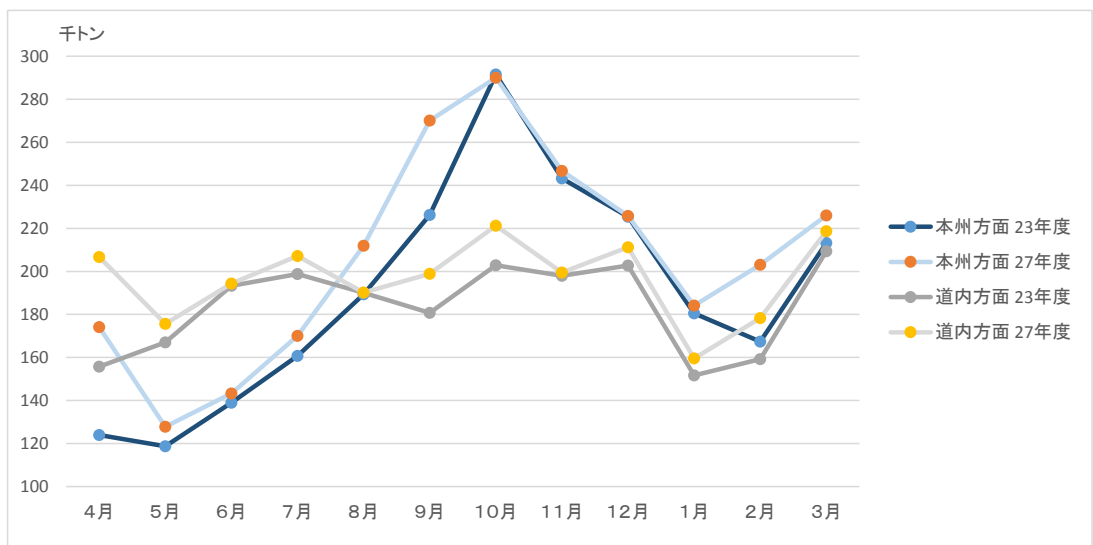


(資料) 国土交通省「物流センサス」(統計のブレが大きいため、22年度、27年度の平均値とした)

(参考資料) 鉄道貨物輸送の本州方面・道内方面向けの月次別輸送量の推移

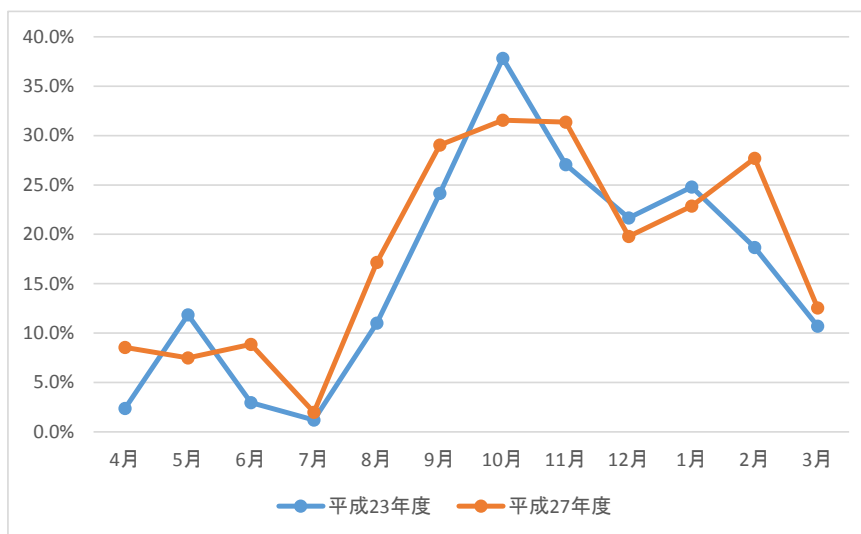
- ❖ 鉄道貨物の月次別輸送量について、平成23年度、27年度を比較すると、本州方面（主として農産品）、道内方面（主として雑貨類）を比較すると、双方向とも月次の輸送量は増加している。本州方面は、農産品輸送が中心となるため、10月がピークとなる点は変わらないが、2～4月の輸送量が増加している。
- ❖ 鉄道貨物の季節変動により、コンテナ輸送量全体に占める空きコンテナ輸送率（下り列車：本州⇒北海道方面）を平成23年度と27年度で比較すると10月のピークは落ちているものの、9～11月については30%以上が空きコンテナとなっている。

鉄道貨物の月次別輸送量の変化（平成23年度、27年度の比較）



(資料) JR 貨物北海道支社「鉄道貨物輸送年報」より作成

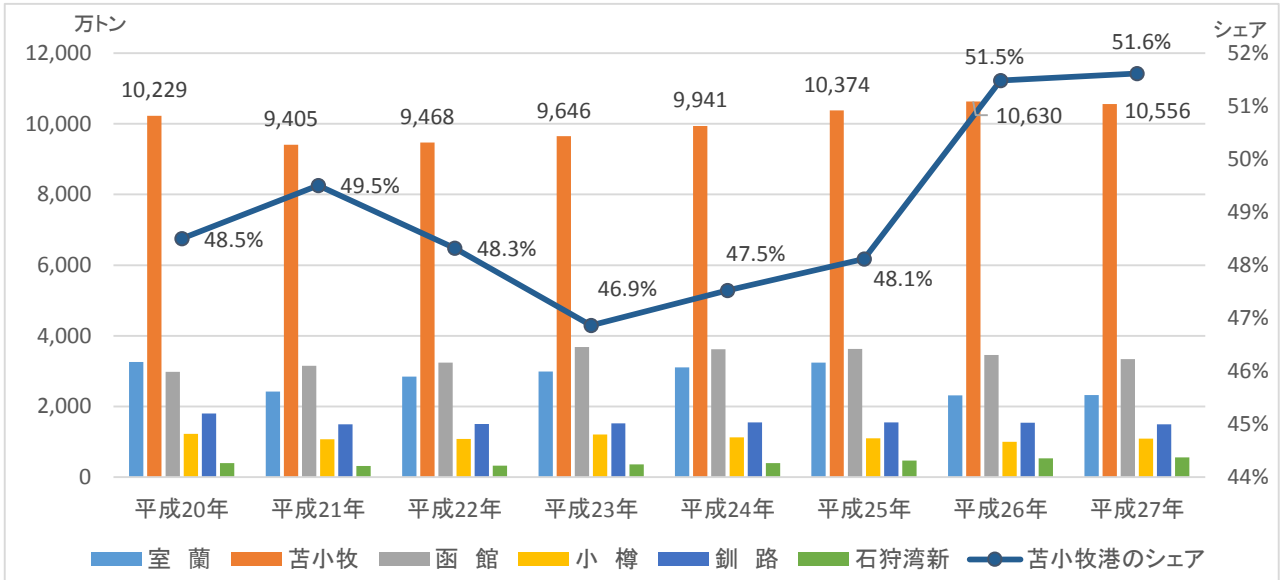
鉄道貨物の空きコンテナ輸送率（平成23年度、27年度の比較）



(資料) JR 貨物北海道支社「鉄道貨物輸送年報」より作成

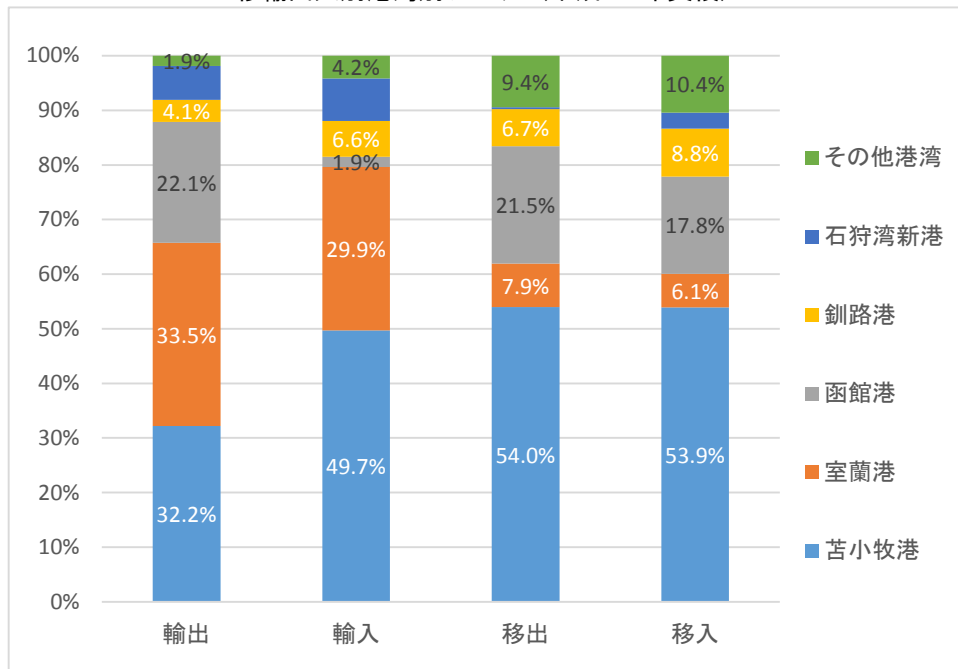
- ❖ 道内港湾では、苫小牧港の港湾取扱貨物量は平成 23 年以降順調に伸びており、道内全港湾に占めるシェアは、平成 26 年以降には 50%を超えるようになっている。
- ❖ 平成 27 年度の移輸出入状況を港湾別にみると、輸出面では室蘭港のシェアが高い（主として韓国向けの化学薬品が多いため）ものの、輸入、移出入では苫小牧港が全道のほぼ半分のシェアを有している。

道内主要港湾の港湾取扱量の推移と苫小牧港のシェア



(資料) 北海道港湾統計より作成

移輸出入別港湾別シェア（平成 27 年実績）



(資料) 北海道港湾統計より作成

(参考資料1) 新型フェリーの相次ぐ就航による輸送力強化・輸送ルートを選択肢の多様化

- ❖ 近年、新型フェリーの就航が相次ぎ、物流コスト削減、ドライバーの移動負担軽減、ピーク時の輸送力不足の解消などの効果を発揮している。
- ❖ 運転手の休息時間を考慮した最適な航路の選択、道東地域における苫小牧から釧路へのシフトなどの新たな動きがみられる。
- ❖ 2018年には室蘭・宮古(岩手県)間のフェリー就航が計画されており、航路の選択肢が増えるとともに、道内外の海上輸送ルートの強化が期待される。

(新型フェリー就航例)

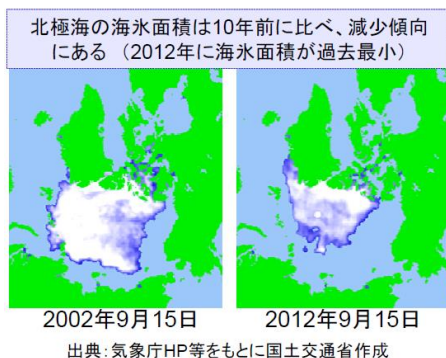
運航会社	就航時期	航路・船種	総トン数
共栄運輸(株)	2014.3	函館～青森 フェリー1隻	3,500トン
栗林商船(株)	2014.5	苫小牧～東京 RORO船1隻	16,709トン
川崎近海汽船(株)	2014.8	苫小牧～常陸那珂 RORO船1隻	11,500トン
近海郵船(株)	2015.1,6,9	苫小牧～敦賀 RORO船3隻	約11,500トン(各船)
津軽海峡フェリー(株)	2016.10 2017.3	函館～青森、フェリー2隻	7,003トン 8,851トン
新日本海フェリー(株)	2017.3	小樽～新潟、フェリー1隻	14,400トン
商船三井フェリー(株)	2017.5	苫小牧～大洗、フェリー2隻 (高速化により1時間超の時短)	約14,000トン
川崎近海汽船(株)	2018.6	室蘭～宮古、フェリー1隻	7,005トン

(資料) 日本政策投資銀行「北海道と本州を結ぶ海上輸送の最近の動向」2015.6に追記

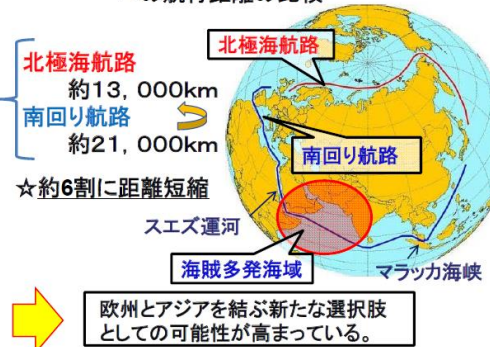
(参考資料2) 北極海航路

- ❖ ロシア沿岸の北極海を通過してアジアとヨーロッパを結ぶ「北極海航路」は、従来の東南アジアを抜けてスエズ運河を通るルートに比べて距離を30～40%短縮できるメリットがある。
- ❖ 北海道開発局とJAXAの共同研究の結果では、2016年9～11月に北極海を航行した船舶のうち、約8割が北海道沿岸を通過したとされており、北海道をヨーロッパから“東アジアの物流の玄関口”として位置付けることが出来る可能性がある。
- ❖ 2017年6月26日、オランダ船籍の耐氷貨物船「BIGROLL BEAUFORT」(2万3134トン)が苫小牧港に初入港した。今回の寄港を契機として、東アジア諸国～釜山港～(苫小牧港など道内港)～ロシア～ヨーロッパ方面の新しい物流ルートが構築できることが期待されている。

■北極域の海水分布図



■横浜港からハンブルグ港(ドイツ)への航行距離の比較



(資料) 国土交通省

(参考資料3) 農水産物輸出促進計画に基づく「農水産物輸出促進基盤整備事業」事例

輸出促進計画の概要

屋根付き岸壁の整備
 連携水揚港
 紋別港・根室港・増毛港・枝幸港・苫小牧港



連携水揚港における屋根付き岸壁整備により、商品価値を向上させ、輸出競争力を強化

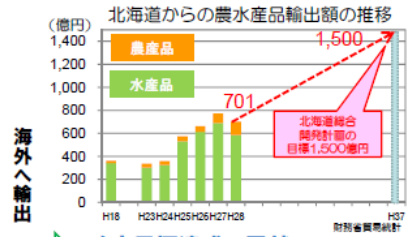
農産品

輸出販路拡大
 魚価UP
 ブランド力UP
 輸出拠点港へ集約

輸出環境の改善
 輸出拠点港湾
 石狩湾新港・苫小牧港



増加する道産農水産物の輸出需要に対応するため、輸出拠点港湾において小口積替円滑化支援施設やリーファーコンテナ電源供給装置を整備し、輸出環境を改善



海外へ輸出
 政府目標達成へ貢献
 2019年の農林水産物・食品の輸出額 1兆円

本計画の対象とする農水産物

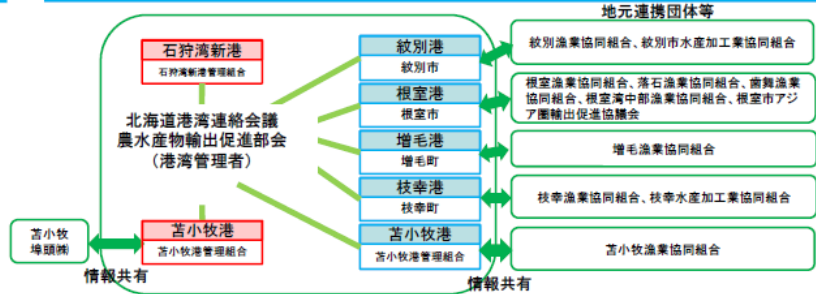
水産品	ほたて、さけ、さんま、たら など	農産品	米、野菜、果物、製造食品 など
-----	------------------	-----	-----------------

本計画の目標

輸出拠点港湾における目標値		
北海道総合開発計画による道産食品輸出額の目標算定方法に準じて設定		
目標輸出額		
輸出拠点港湾	H26実績値	H37目標値
石狩湾新港	95億円	197億円
苫小牧港	329億円	707億円

連携水揚げ港湾における目標	
・輸出対象魚種の魚価について、過去10年平均の魚価以上となることを目指す。	
・輸出対象魚種の輸出货量について、増加を目指す。	

本計画の着実な推進を図るための体制



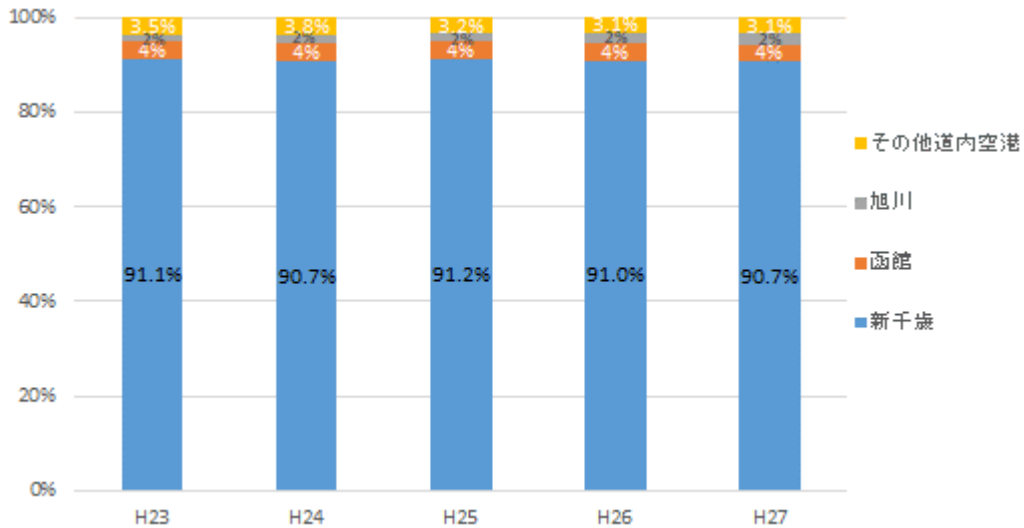
※各港湾管理者は、地元の漁業協同組合、農業協同組合、物流事業者、関係市町村の農林水産担当部局等との情報交換を行うものとする。

(資料) 北海道開発局港湾空港部資料

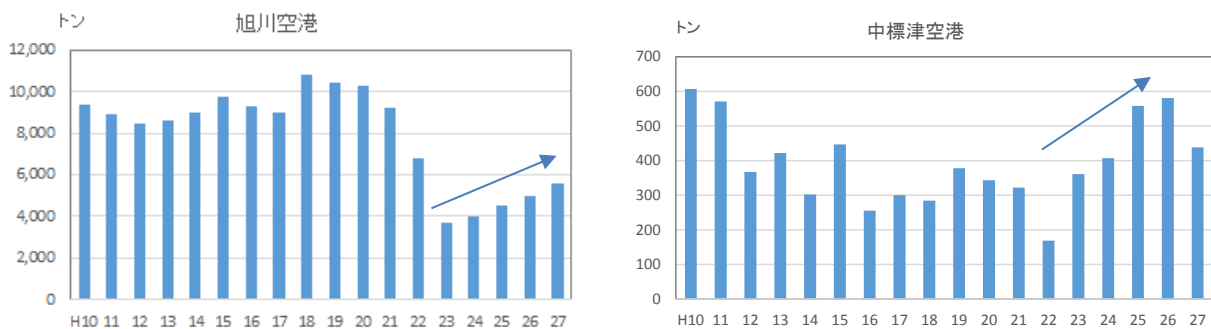
(4) 空運

- ❖ 航空貨物取扱量は、新千歳空港への集中が顕著になっているが、旭川、中標津空港では近年航空貨物が増加傾向にあり、水産品を中心とする高付加価値品の輸送（主に国内）が拡大していることが伺える。
- ❖ 2020年度に向けて新千歳空港を7空港（函館、釧路、稚内、旭川、帯広、女満別）のコンセプションによるバンドリングは、旅客輸送面だけでなく、航空貨物の需要創出、空港間連携による輸送能力拡充、航空貨物輸送基盤の整備による物流効率化を進展させることも期待される。
- ❖ 道では、『北海道の空港運営戦略』（2016.12）の中で、「運営権者（運営者）と関係者が、一体となって食産業の一層の振興や航空貨物の増加に取り組み、2030年度までに国際貨物の年間取扱量2万トン（現状の約2倍）の達成をめざし、将来的には国際貨物・国内貨物の合計で貨物取扱量30万トン/年の達成をめざす。」「より付加価値の高い食品等の輸出や海外市場拡大の取組等とも連携を図りながら、国際貨物の利用拡大に取り組むこととし、北海道の食の輸出1500億円（2025年達成目標）に寄与するとともに、将来にわたり、さらなる食品輸出額の上積みにも貢献する。」としている。

航空貨物取扱量の推移



航空貨物が増加基調にある空港例

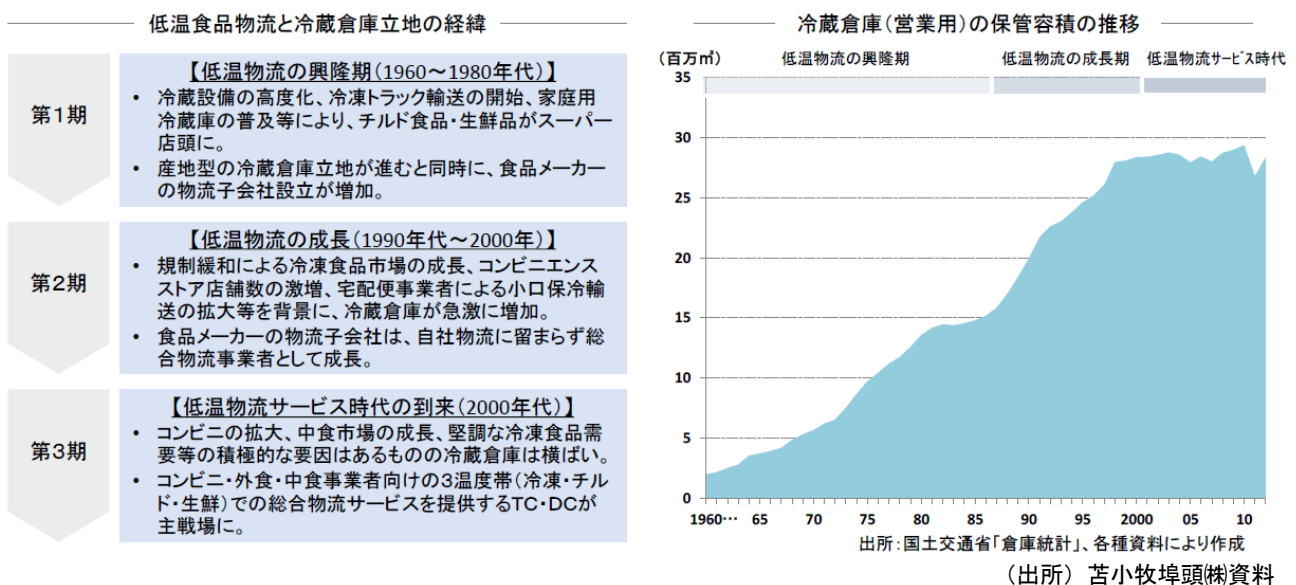


(資料) 国土交通省「航空統計年報」

(5) ストック（倉庫）

- ❖ 道内での長距離輸送によるコスト増加を抑制するための中継拠点、小口貨物をまとめてロットを拡大して輸送コストの削減や需要動向に応じた出荷体制の確立、原材料を加工して付加価値を高め価格競争力を強化するための流通加工拠点としてのストック機能の重要性が高まっている。今後も EC 市場の成長が見込まれる中で、多頻度小口輸送を効率化するための高度な荷捌き機能を有する大規模物流施設の需要が見込まれている。
- ❖ 近年では、総合スーパーやコンビニエンスストア等において低温食品の取扱いが増加したことや、給食・病院食・宅配食などの高付加価値分野（中食）でも需要が拡大したことにより、低温倉庫の整備が進んでおり、今後も堅調な推移が見込まれている。
- ❖ 一般的な冷蔵倉庫需要の高まりに加え、北海道では東日本大震災により東北の冷蔵庫の代替需要の高まりもあり、冷蔵倉庫（営業用）の所管容積は2012年以降増加傾向にある。また、一次産品の季節変動の大きな北海道では、移輸出を平準化させるための高度な冷凍・冷蔵倉庫設置が期待されている。この点で、苫小牧埠頭の温度管理型冷凍冷蔵庫が2019年に開設される予定となっており、この効果が期待されている。
- ❖ 北海道の物流倉庫は、道央（札幌周辺）や十勝方面で2000年代に建設された比較的新しい倉庫が多いものの、その他地域では1980年代以前に建設された施設が多く、全国と比較しても全体的に老朽化が進んでいる。今後は産地倉庫を中心に更新投資が必要とされる。

低温倉庫の需要動向

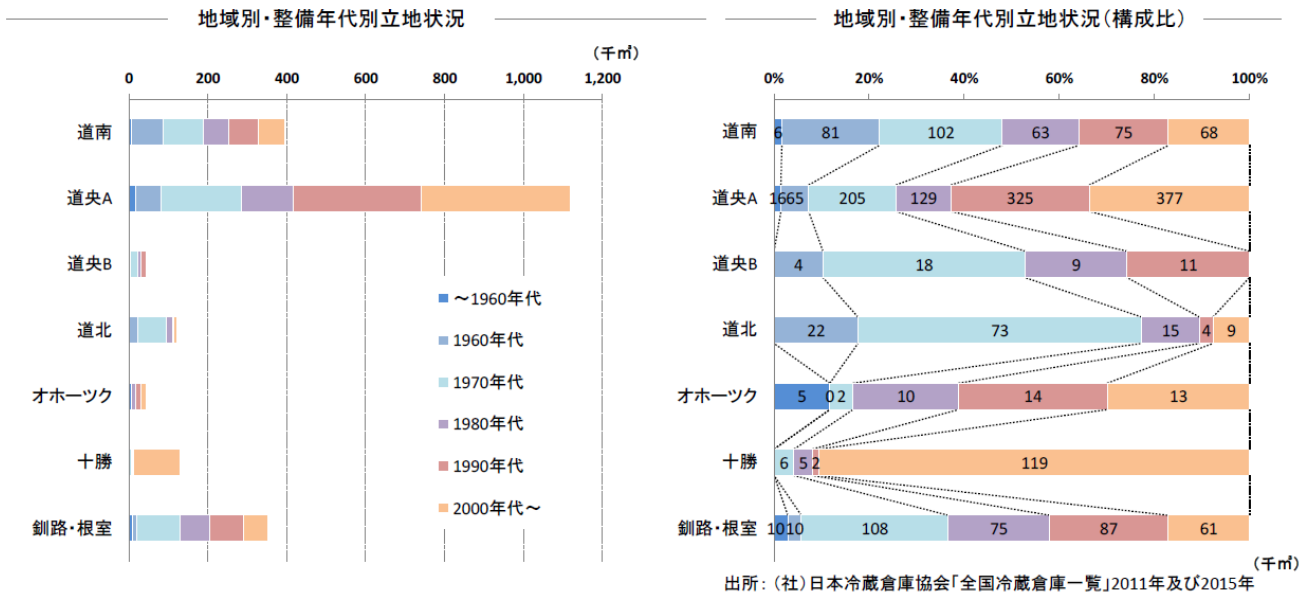


全国と北海道の物流施設の竣工年代別床面積と北海道の全国比 (単位：千㎡、%)

年代	全国	北海道	全国比 (%)
1961～1970	18,116	1,172	6.5
1971～1980	32,629	1,895	5.8
1981～1990	41,319	1,835	4.4
1991～2000	43,845	2,126	4.8
2001～2012	49,267	1,874	3.8

(資料) 日本政策投資銀行「北海道内物流施設の老朽化の状況と今後」2015年、国土交通省「法人建物調査」から作成

冷蔵庫（営業用）の地域別・整備年代別立地状況



(資料) 苫小牧埠頭(株)資料

苫小牧埠頭が整備する温度管理型冷凍冷蔵庫の概要と整備目的

◆北海道フードロジスティクス・イノベーション推進協議会の設立

北海道並びに苫東地域における高度な物流機能と食品加工機能を備えた食産業基地モデルの立案。産学関係者が北海道食のイノベーションを推進。

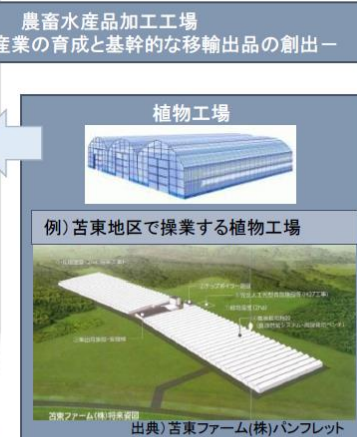
【検討内容】

- ★苫東地域におけるフードロジスティクス、フードインダストリー拠点モデルの検討
- ★フードイノベーションの展開可能性
- ★物流高度化の方策 等
- ★発起人 北海道大学、(株)苫東、苫小牧埠頭(株) (座長：北大石井特任教授)



◆大型の温度管理型冷凍冷蔵庫の建設

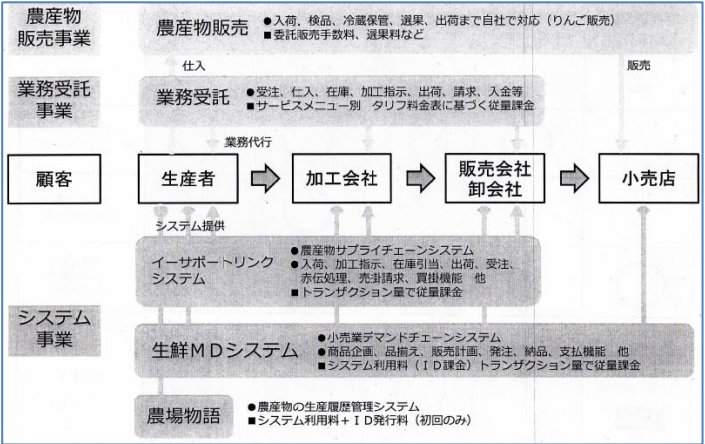
- ・多温度対応、鮮度管理等の高付加価値サービスを提供。
- ・苫小牧埠頭(株)、地元企業、金融機関等による特別目的会社(SPC)が建設・運営。
- ・苫小牧東港を活かした新たな物流の実現。
- ・平成30年春着工、31年4月操業予定。
- ・収容能力約2万トン、総事業費約60億円。



食産業と物流が一体化した食産業基地の形成

(資料) 苫小牧埠頭(株)資料

5. 最近の物流効率化に向けた取組事例

区分	地域	取組内容	
情報共有化	全国	<p>・大手商社が共同で生鮮品流通における新たなサプライチェーンマネジメントシステムを構築、需要に合わせた効率的な物流をマネジメント（情報システム企業）</p>  <p>(資料) イーサポートリンク(株)資料</p>	
共同輸送	同業種企業の連携	<p>北海道 (ビール大手4社) 関西(アサヒ、キリン)</p>	<p>・大手ビール4社が札幌～釧路根室地区間で共同輸送を実施（一部区間で鉄道も活用）</p> <p>・長距離輸送によるドライバー負担を回避するために中距離（札幌～釧路間）輸送を実施、端末の短距離部分はトラックが担う。</p>
	異業種企業の連携	北海道	<p>・味の素、カゴメ、日清オイリオなど食品6社が常温での共同輸送を実現。</p> <p>・サントリーHと日清食品は本年6月から両社の恵庭、札幌の倉庫から帯広の配送センターまでの食品輸送の混載輸送を実現（重量の大きな商品と軽量の食品の組み合わせ、出荷ピークが異なる商品の輸送を平準化するメリットもある）。</p> <p>・アステラス薬品、武田薬品など医薬品4社共同で物流倉庫を設立し、共同輸送を実施。</p>
輸送ルート効率化と物流コストの透明化	北海道	<p>・セコマグループでは、店舗、倉庫、工場間の集配ルートの効率化を図るとともに、個々のトラックの輸送時間・コストを明確に把握し、委託運送事業者への支払料金を透明化している。</p> <p>・道央～道東・道北へのJR貨物の復荷確保のため、農業資材等を積載（ホクレン）。</p> <p>・道外向けに発送したシャーシが空で戻らないように、道外に支社を設け、シャーシを地域で有効活用できるような営業を推進（物流事業者A）。</p>	
荷役効率化	北海道ほか	<p>・一貫パレチゼーションの導入、クレート活用などにより荷役作業コストの低減を図る（ホクレン、アークスグループ等）。</p>	

中継拠点整備	関東～関西間		<ul style="list-style-type: none"> ・ロジネットジャパンが中継地点で荷物を集約する施設を整備し、JR 貨物のコンテナの空きスペースを活用して長距離運転を JR に転換。 ・トレーラーのシャーシを中継点で取り付けることにより、運転手を交代させ、長距離運転を回避する。
	北海道		<ul style="list-style-type: none"> ・ニチレイグループは、北海道の中央に位置し、東西南北の交通結節点である十勝に中継拠点を整備。道外輸送の場合は、道東からの小口貨物を集約し、トレーラーにまとめて苫小牧港へ輸送。 ・北洋銀行では、道の駅を中継拠点として周辺の小口貨物を集め、苫小牧・千歳向けに混載トラックを仕立てることにより移輸出貨物の物流コスト削減を計画（今後実証実験を進める予定）。 ・こうした拠点をインランド・デポ¹とすることにより非課税輸送を実現。
	北海道ほか		<ul style="list-style-type: none"> ・北海道コカ・コーラは、道北から苫小牧までの長距離輸送を回避するために旭川に中継拠点を整備し、牽引車を切り替え、運転手負担の軽減を図る。
地域交通との連携	バス	北海道ほか	<ul style="list-style-type: none"> ・足寄～陸別（バスの空座席を活用して輸送） ・士別・名寄・美深間（同上）実証実験
	鉄道	京都（京丹後鉄道）	<ul style="list-style-type: none"> ・利用客が少ないローカル線を利用し、生産農家と道の駅までの青果品輸送を実施。
ストック	北海道ほか		<ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧埠頭の温度管理型冷凍冷蔵庫の新設（季節変動の平準化、食品関連産業の集積支援等を期待）。 ・国分北海道が釧路の物流施設 4 か所を統合、3 温度帯対応の高機能倉庫を新設。 ・セコマグループでは、道東の配送拠点として災害バックアップ機能と 3 温度帯機能を有する新物流センターを釧路の阿寒 IC 近くに整備し、道東の製造拠点、店舗への配送の効率化を図る。 ・北海道コカ・コーラボトリングは、1970 年代に建設された老朽化倉庫を廃止、新設された大規模物流センターに機能統合を図った。
地域での関係者による物流効率化に向けた協議会等の設立	北海道フードビジネス・ロジスティクス・イノベーション推進協議会		<ul style="list-style-type: none"> ・道産食品の生産・移輸出拡大に向け、鮮度維持、輸送の迅速化・効率化など食品物流機能の高度化を図るために、苫東、苫小牧埠頭、北大、食品関連事業者、金融機関等が協議会を設立。
	一般社団法人北海道国際流通機構		<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年 9 月に、小口輸出貨物の効率的輸送、輸出手続きの代行及び小口冷凍・冷蔵輸送し、簡単に輸出が行えるシステムの実証実験を行った「北海道国際輸送プラットフォーム（HOP）推進協議会」（事務局：北海道開発局、道庁、札幌大学）を引き継ぎ、民間企業の出捐によりマーケティング機能を強化した組織として本年 4 月に発足。

（資料）企業ヒアリング、物流 PT 委員提供資料、新聞記事、国土交通省資料等により作成

¹ 港や空港から離れた内陸地域にある保税蔵置場を指す。通関前の貨物は非課税と定められていることから、港湾・空港からインランド・デポまで輸送し、それから通関した場合、港湾・空港とインランド・デポ間の輸送費は非課税対象になる。

【生産者・物流事業者へのヒアリング結果（抜粋）】

ヒアリング先	最近の取組
JA（道東地域）	<ul style="list-style-type: none"> 生産条件（購入価格）で加工用が生食用の価格を逆転している。実需からの引き合いも大きく、生食用よりも需要が拡大している。このため、今後加工工場の増設を計画、今後海外輸出を拡大する意向、このために苫小牧の倉庫を有効活用できる。
同上	<ul style="list-style-type: none"> 加工向け野菜の8割が原料のまま首都圏に流れている。今後は地域での加工を増やすとともに、輸出向けを拡大する意向。
物流事業者	<ul style="list-style-type: none"> 保管施設があると出荷量の調整を通じて供給量や価格をコントロールすることも可能だが、現状保管施設の多くは道外にあり道内の生産者等関係者にとって不利な状況となっている。道内に保管施設がある方が望ましい。 ドライバーが高齢化しており、ドライバーにハイテク機器の操作を委ねるのは難しい（簡単に操作できるシステムの導入が必要）。

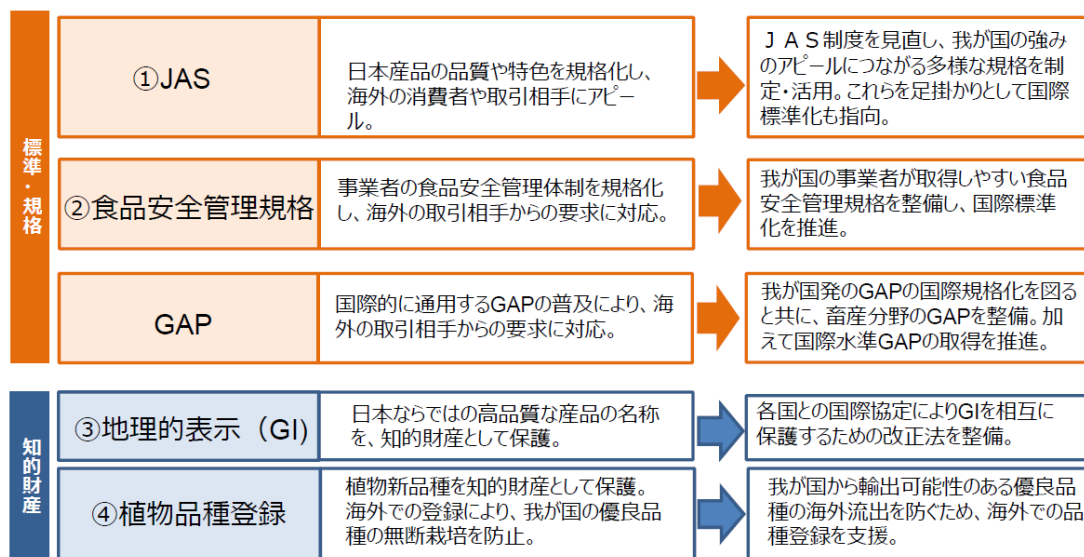
6. 食品輸出拡大に向けた取組事例

コメの輸出	<ul style="list-style-type: none"> ・全日本コメ・コメ関連食品輸出促進協議会（全米輸）が、輸出拡大に繋げる目的で訪日中国人を乗せて来日する大型クルーズ船内でパックライス 35,000 食を配付。原料は道産きから 397 と富山県産コシヒカリを使用。精米の対中国輸出が規制の影響で伸び悩む中、規制対象にならないパックご飯の売り込みを加速させていく意向。（平成 29 年 8 月）
GAP 認証	<ul style="list-style-type: none"> ・道が平成 30 年度より、第三者機関が農産物の生産工程の安全性を確認する「GAP」認証を取得する農家への支援を拡充する方針を発表。平成 30 年度の新規事業として、国の交付金を活用して農家に認証取得の手法を伝える指導員を養成するほか、取得を目指す農業者に補助金を支出。現在 100 力以上ある認証取得農場をさらに増やし、道産農産物の販路を広げる狙い。（平成 30 年 1 月）
地理的表示（GI）	<ul style="list-style-type: none"> ・日本と欧州連合（EU）の経済連携協定（EPA）において産地名ブランドを互いに守る地理的表示（GI）に合意し、産地ブランドの使用を厳格に規制する対象となる日本産 48 品目の中に十勝川西長いも、夕張メロンも含まれることとなり、GI の評価の高い欧州への輸出促進への期待が高まった。（平成 28 年 12 月）
HACCP 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ホタテやサケなどを加工・販売する北海道の加工業者、丸イ佐藤海産のホタテ加工場が、従来の対米 HACCP に続き、冷凍ホタテ貝柱で対 EU・HACCP 認定を取得（平成 29 年 11 月） ・株式会社北海道畜産公社道東事業所十勝工場十勝総合食肉流通センター（帯広市）が道内で初めて対シンガポール輸出食肉を取り扱う施設として認定を受けた（平成 28 年 8 月） ・株式会社北海道畜産公社道東事業所北見工場北見地区総合食肉流通センターがハラール認証機関による認証を得て UAE への輸出が可能となった（平成 27 年 12 月）

（資料）新聞記事等により作成

食品の輸出促進に向けた国際的衛生基準等 意義

輸出促進に向けた取組



（資料）農林水産省「農林水産物・食品の輸出促進について」平成 29 年 5 月