2015 年度

貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

報　　告　　書

2016 年 3 月

一 般 財 団 法 人　　関 西 空 港 調 査 会

目　　次

はじめに
「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る」研究会について

第１部　検討編

ページ

第１章　貨物ハブ空港を目指した需要、サービス、コストの検討
1.1　2015 年度研究会における検討課題 …… 1-1
1.2　需要 …… 1-2
1.2.1　他空港に流れている貨物の集貨 …… 1-2
1.2.2　既存貨物量の増大 …… 1-6
1.2.3　新規貨物需要の獲得 …… 1-12
1.2.4　関空利用促進（需要増大）の考え方 …… 1-14
1.3　サービス …… 1-15
1.3.1　関空貨物地区の稼動状況と課題 …… 1-15
1.3.2　貨物輸送・通勤にかかるコスト概算 …… 1-20
1.3.3　利用促進につながるコスト低減の考え方 …… 1-25
1.3.4　生鮮品・医薬品施設の充実 …… 1-26
1.3.5　利用促進につながる貨物サービスの考え方 …… 1-28
1.4　他空港の事例調査 …… 1-29
1.4.1　香港空港の視察結果 …… 1-29
1.4.2　台湾桃園空港の視察結果 …… 1-34

第２章　次年度の検討課題
2.1　農水産品・越境 EC 関連貨物への対応 …… 2-1
2.2　特区制度を活用した産業誘致 …… 2-4
2.3　関空 1 期島貨物地区及び 2 期島展開用地活用の考え方 …… 2-6

第２部　資料編

ページ

資料①　ヒアリング結果の概要
ハンドリング会社へのヒアリング結果の概要 …… 資料①-1
フォワーダーへのヒアリング結果の概要 …… 資料①-2

資料②　香港空港国際貨物ターミナル施設視察
報告書本編 …… 資料②-1

資料③　台湾桃園空港視察
プレゼンテーション資料 …… 資料③-1
ヒアリング議事録 …… 資料③-11

資料④　講演会資料
農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について …… 資料④-1

資料⑤　研究会議事録
2015 年度研究会メンバーリスト …… 資料⑤-1
第１回研究会議事録 …… 資料⑤-2
第２回研究会議事録 …… 資料⑤-7
第３回研究会議事録 …… 資料⑤-14

はじめに
「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る」研究会について

1　研究会の目的

本研究会は、新関空会社中期経営計画に示された、貨物取り扱い年間約 80 万トンを 100 万トン超の実現に向けて、関空を利用する貨物事業者の積極的な提案を基に 2014 年度から 3 ヵ年かけて調査研究し、新関空会社（最終年度は新関空会社を引き継ぐコンセッションネア）に提言することを目的としている。

2014 年度は、研究会メンバーとしては、関空の貨物事業者 15 社及び調査会の賛助会員企業 9 社に加えオブザーバーとして新関空会社担当者で行った。

研究会開催に先立ち、関空の全貨物事業者へのアンケート及びヒアリングを実施し、それを踏まえて研究会として現状の課題を整理し、24 時間空港としての機能・輸送力・営業力強化について検討の上、従業員の働きやすい職場環境の実現に向けた各種要望等も含め、2014 年度中間報告書として、新関空会社に提言した。

2015 年度は、昨年度の研究会メンバーに加えて、大阪税関、近畿農政局、近畿経済産業局、大阪航空局、大阪府、関経連、大阪商工会議所にオブザーバー参加を頂いた。

研究会開催に先立ち、関空の国際貨物地区の稼働状況調査・事業者ヒアリングを実施するとともに、航空貨物ターミナルの自動化が進んでいる香港空港航空貨物ターミナルや台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部の視察を行い、関空の航空貨物需要増加の方策、関空利用促進につながるサービスの考え方、関空利用促進につながるコスト低減の考え方について検討した。

2　2015 年度調査

2015 年 6～8 月　　関空の国際貨物地区稼働状況調査･事業者ヒアリング

2015 年 9 月 20 日～22 日　香港空港航空貨物ターミナル施設の視察

2015 年 10 月 23 日　　台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部の視察

3　2015 年度研究会開催

第 1 回研究会　2015 年 10 月 29 日(木)午後 3 時～5 時　大阪ｷｬｽﾙﾎﾃﾙ 7 階松・竹・梅の間

・関空国際貨物地区稼働状況調査報告

・香港空港航空貨物ターミナル施設視察報告

第 2 回研究会　2015 年 11 月 16 日(月)午後 3 時～5 時　大阪ｷｬｽﾙﾎﾃﾙ 6 階鳳凰・白鳥の間

・話題提供「農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について」

講師：農林水産省近畿農政局経営事業支援部地域連携課課長補佐　田中 篤史 氏

第 3 回研究会　2015 年 12 月 10 日(木)午後 3 時～5 時　大阪ｷｬｽﾙﾎﾃﾙ 6 階鳳凰・白鳥の間

・台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部視察報告

・貨物ハブ空港としての将来像を検討するための課題についての意見交換

第 4 回研究会　2016 年 2 月 26 日(金)午後 3 時～5 時　大阪ｷｬｽﾙﾎﾃﾙ 6 階鳳凰・白鳥の間

・2015 年度中間報告書案についての意見交換

・来年度研究会（最終）での検討事項についての意見交換

2015 年度中間報告書を 2016 年 3 月にとりまとめ、新関空会社に提言する。今後の関空運営に際して、参考にしていただければ幸いである。

4　2016 年度研究会の予定

2015 年度中間報告書について、新関空会社及びコンセッションネアからいただいたご意見を踏まえ、特区制度を活用した航空貨物関連・産業施設（航空機・医療機器等のメンテナンスを行う MRO 関連施設、国境を越えた E-Commerce 物流施設、食品・医薬品等の Cool Chain 物流施設等）の誘致について情報収集を行い、併せて既存の貨物施設のリニューアル及び航空貨物関連・産業施設等の整備についても情報の整理・検討を行う予定である。

第１章　貨物ハブ空港を目指した需要、サービス、コストの検討

1.1　2015 年度研究会における検討課題

貨物ハブ空港としての関空の将来像を検討する上で、2015 年度は「需要」「サービス」「コスト」に焦点をあて、“荷主・フォワーダー・エアラインの関係を踏まえた関空利用促進(需要増大)の考え方”、“利用促進につながる貨物サービスの考え方”、“利用促進につながるコスト低減の考え方と低減スキーム”を検討した。

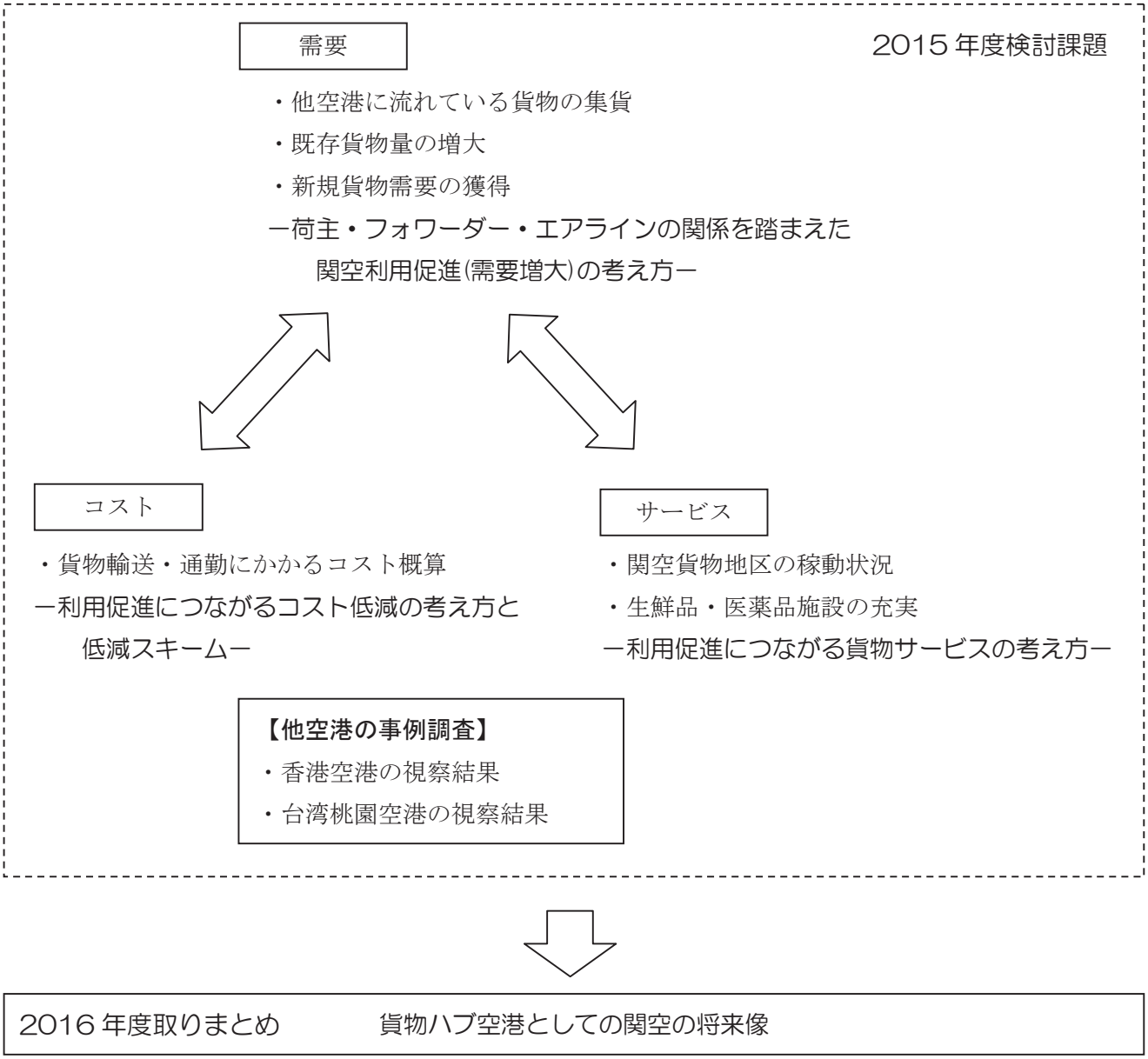


図　2015 年度研究会における検討課題

1.2　需要

1.2.1　他空港に流れている貨物の集貨

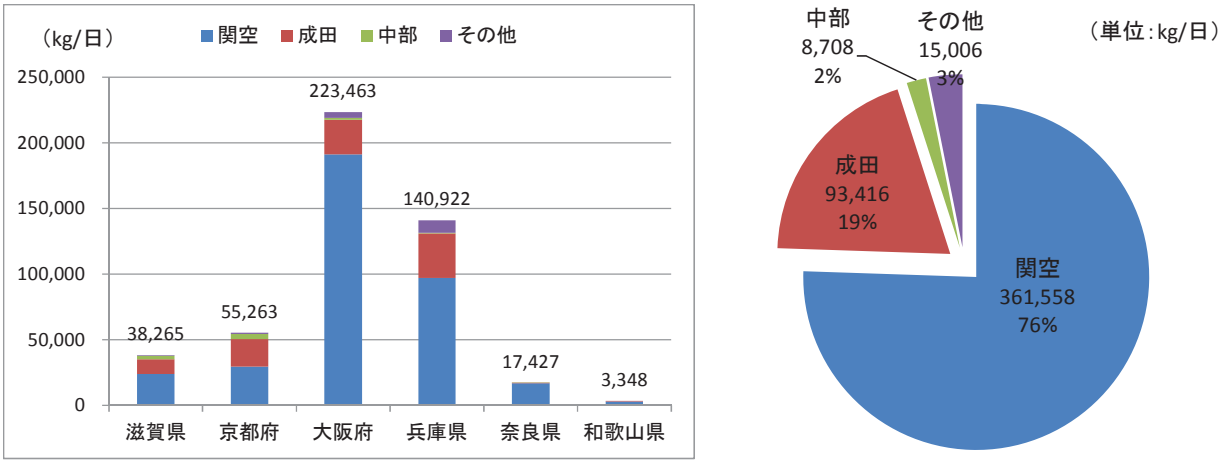
(1)　国際航空貨物動態調査からみる他空港への流出状況

国際航空貨物動態調査からみると、関西（大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県）発着の貨物について輸出貨物は大阪府、兵庫県内の貨物が多く、輸入貨物は大阪府の貨物が大半を占める。

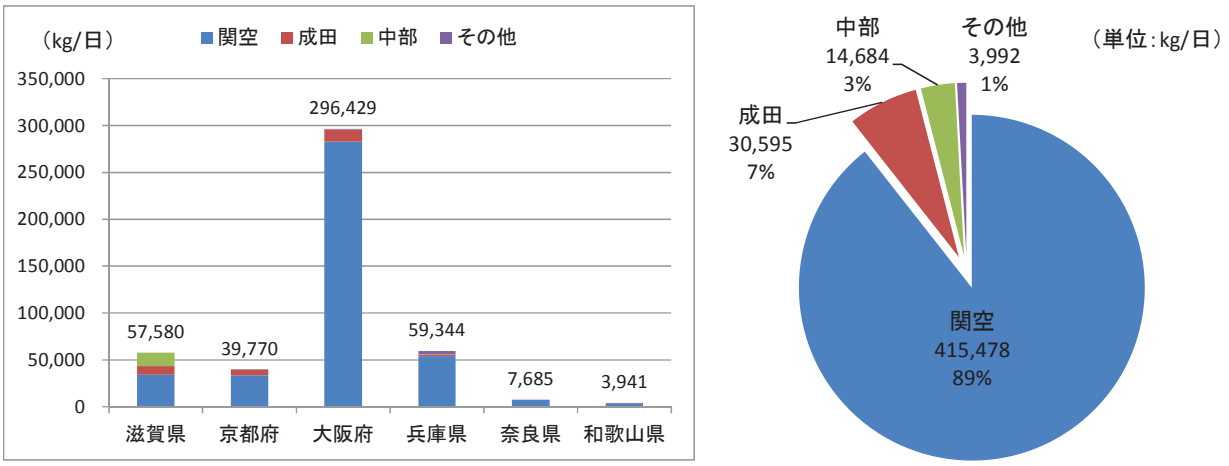
利用空港については、関空利用が輸出の重量ベースで 76%を占める等、輸出入ともに関空の利用率が高い一方で、成田空港の利用割合が 2 割と輸入に比べて高いことが分かる。

これらの成田空港へ流れていると考えられる貨物（特に輸出貨物）の集貨が課題である。

【輸出】



【輸入】



注）本調査は、航空貨物代理店および利用航空運送事業者（混載業者）が、航空運送状を発行した輸出航空貨物および税関に対して輸入申告をした輸入航空貨物を対象とし、H25 年（2013 年）10 月 23 日（水）の 1 日間を調査対象日としている。

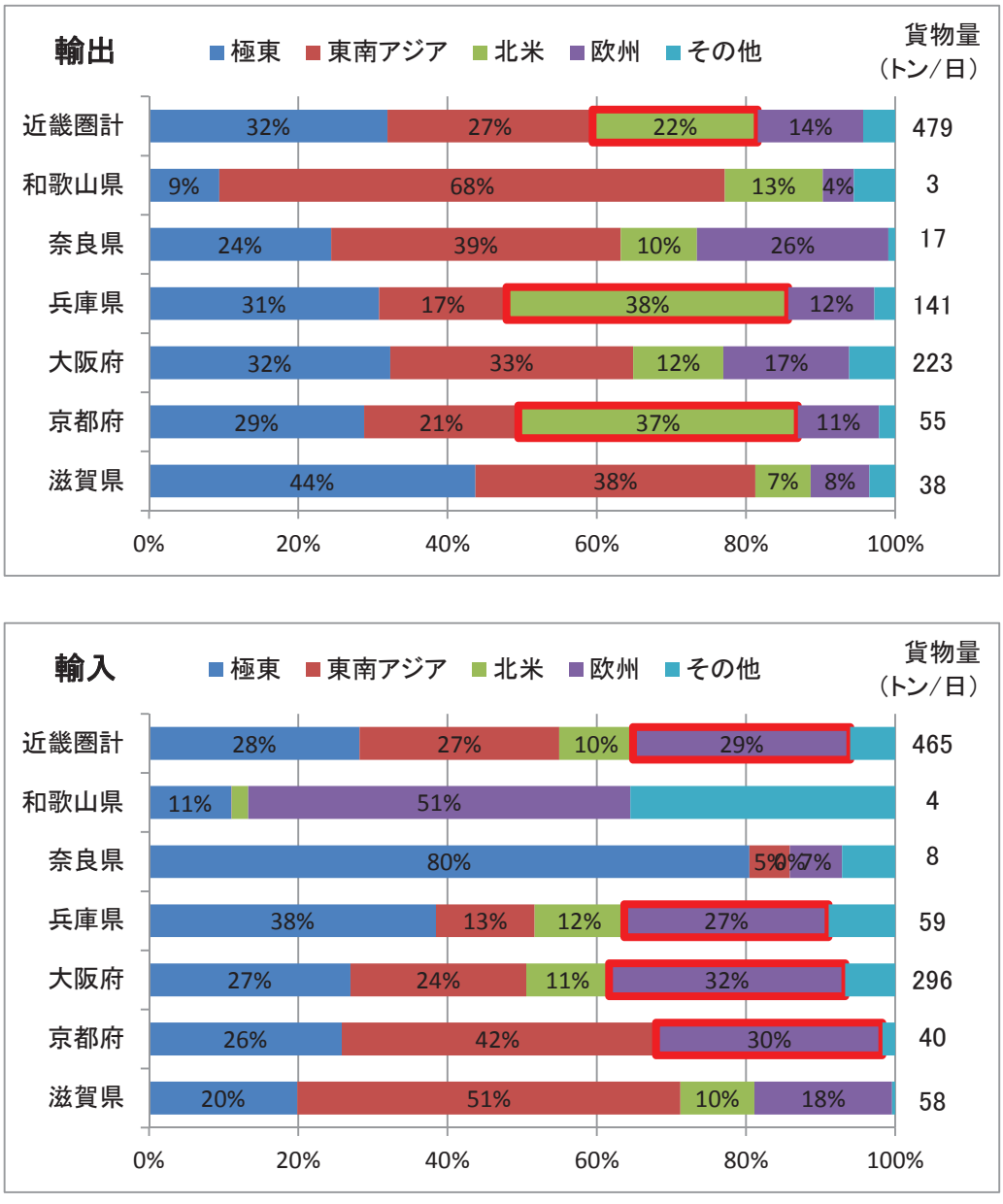
資料：国土交通省 H25 年度国際航空貨物動態調査

図　関西発着輸出入貨物の利用空港別貨物量

関西発着貨物の相手地域をみると、輸出は極東、東南アジアに次いで北米向け比率が高い。比較的貨物量が多い兵庫県、京都府の輸出貨物は北米向け比率が最も高い。

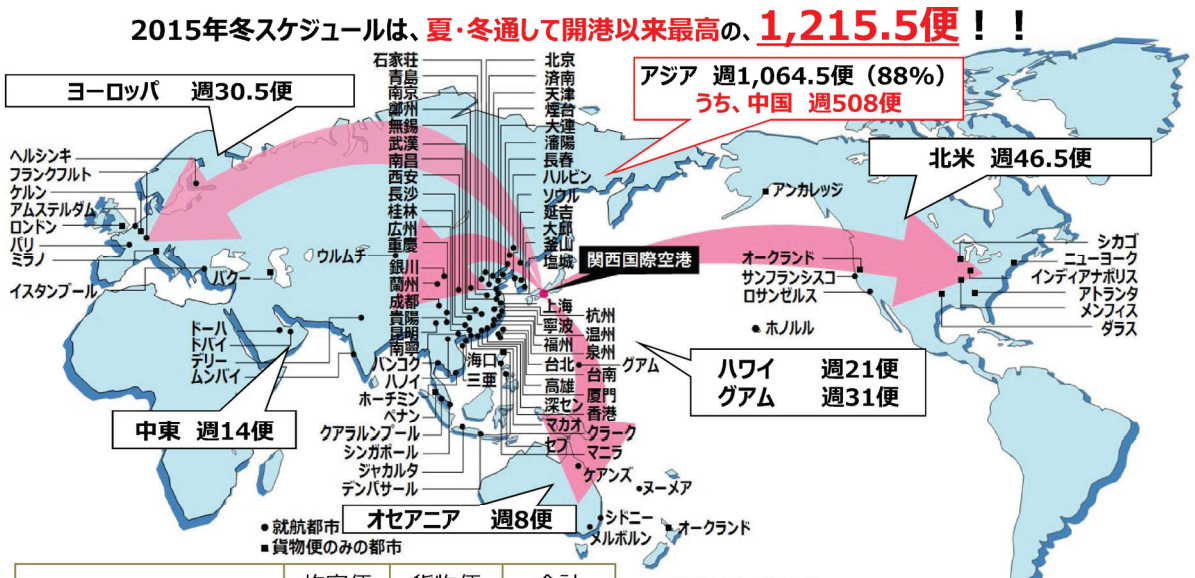
輸入は欧州からの貨物比率が高い。貨物量が最も多い大阪府の輸入貨物は欧州からの比率が最も高い。

現状で関空と成田の北米、欧州向けの便数を比較すると、北米便で成田は関空の約 7 倍多く、欧州便で約 4 倍の差がある。北米、欧州向け貨物の多くは成田に流れていると考えられることから、便数増加に向けた継続的な取組みが必要である。



資料：国土交通省 H25 年度国際航空貨物動態調査

図　関西発着輸出入貨物の相手地域別貨物量



	旅客便	貨物便	合計
就航会社数	64	16	74
就航国（地域）数	20	18	24
就航都市数	73	42	89
就航便数（便/週）	1,069	146.5	1,215.5

※ピーク時(1月)計画。

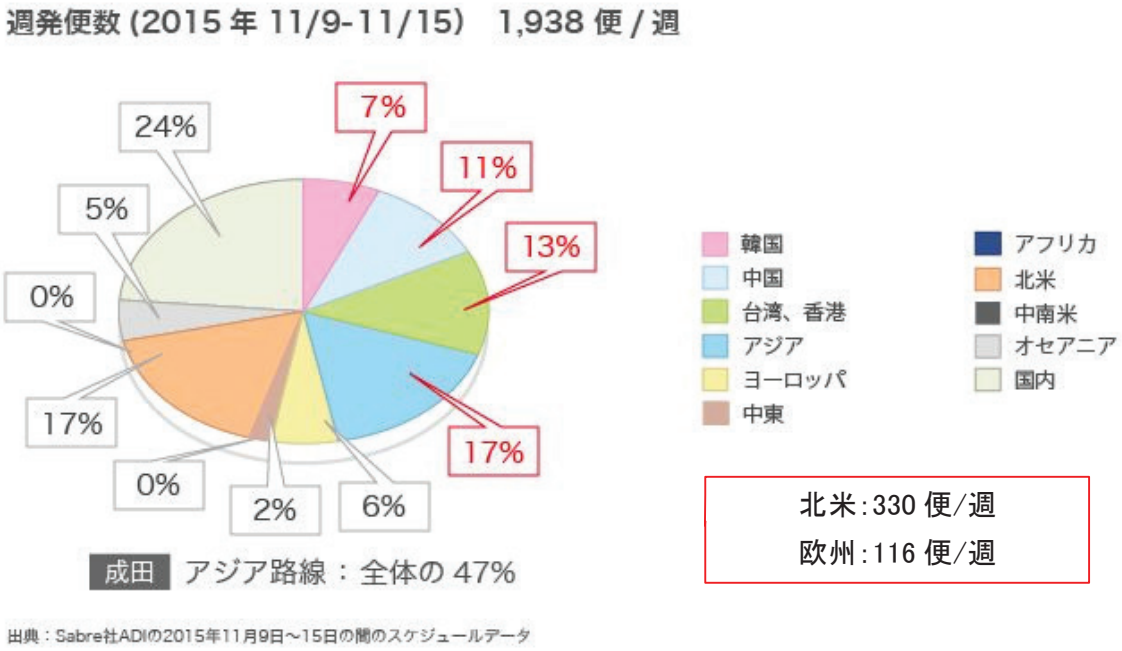
就航国 <地域>

アメリカ、<グアム>、イギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア、フィンランド、アゼルバイジャン、トルコ、アラブ首長国連邦、カタール、韓国、中国、<台湾>、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

北米：46.5 便/週
欧州：30.5 便/週

資料：　新関西国際空港株式会社資料

図　関西空港の国際線の便数　（2015 年冬期）



北米：330 便/週
欧州：116 便/週

資料：　成田国際空港株式会社資料

図　成田空港の国際線の便数（2015 年 11 月）

(2) 関空を利用する物流事業者ヒアリングから得た集貨の方向性

2015 年度に実施した物流事業者へのヒアリング結果に基づき、他空港に流れる貨物の現状と集荷の方向性を以下に示す。

表　関空を利用する物流事業者ヒアリングから得た集貨の方向性

項目	内容
現状	・航空機への**搭載スペースが関空で不足する際に成田や国内他空港へ陸送**している。 ・**成田発の便でスペースを押えている場合、成田に集約して混載メリットを出す**という意識が強まる。 ・**欧米向け便数では成田と圧倒的な差がある以上、便数の多い成田へ横持ち**せざるを得ない。 ・関空は米州便が脆弱であることに加え、**東南アジアへの直行便も充実していない**。（ベトナムへはベトナム航空のみ、ミャンマーはなし、ジャカルタも毎日ではない等）
集貨の方向性①（陸上※1）	・**欧米便に加え、東南アジア便の増大**が必要である。 ・医薬品のような温度管理を徹底する必要がある貨物輸送においては、荷主企業が利用空港を選択するため、**定温輸送機能の強化と荷主企業へのセールス**が効果的である。
集貨の方向性②（航空※2）	・**生鮮食品等の輸送時間の優先度が高い貨物をターゲット**とし、それら貨物の**輸送需要の高い路線を就航**させられれば可能性はある。 ・**関空と国内各空港を結ぶネットワークが拡充**する必要がある。

※１．陸上：主に関西発着貨物を対象とし、関西から関空以外へ陸上輸送され、国外へ輸送されている貨物集貨の方向性

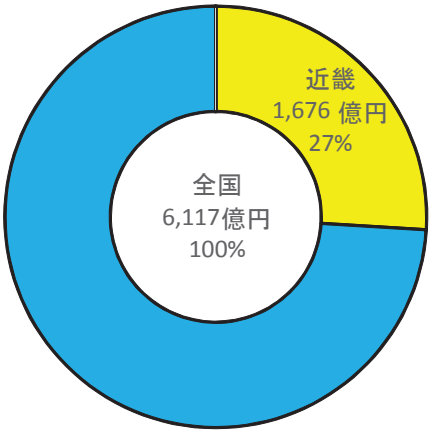
※２．航空：国内各地から関空へ空輸・集約し、関空から国外に輸送するような貨物集貨の方向性

1.2.2　既存貨物量の増大

(1)　関空からの農水産品・食品輸出状況

近畿農政局管内から輸出されている農林水産物･食品の輸出額は全国の４分の１を占めている。輸出額の内訳をみると加工食品や水産調整品において、全国に占める割合が高くなっている。

農林水産物の輸出額（平成26年）



近畿農政局管内からの輸出額（平成26年）

品　　名	近畿 金額(億円)	全国 金額(億円)	近畿の割合 (%)
農林水産物	1,676	6,117	27%
農産物	1,093	3,569	31%
加工食品（調味料･アルコール飲料等）	596	1763	34%
畜産物（豚の皮、牛肉等）	89	447	20%
穀物等（小麦粉、米等）	89	272	33%
野菜･果実等（りんご、ながいも等）	69	243	28%
その他農産物（たばこ、播種用の種、花き、緑茶等）	249	845	29%
花き（植木等、切り花）	7	85	8%
緑茶	18	78	22%
林産物	40	211	19%
水産物	543	2,337	23%
水産物（調整品除く）	328	1,715	19%
水産物調整品（乾燥なまこ等）	215	622	35%

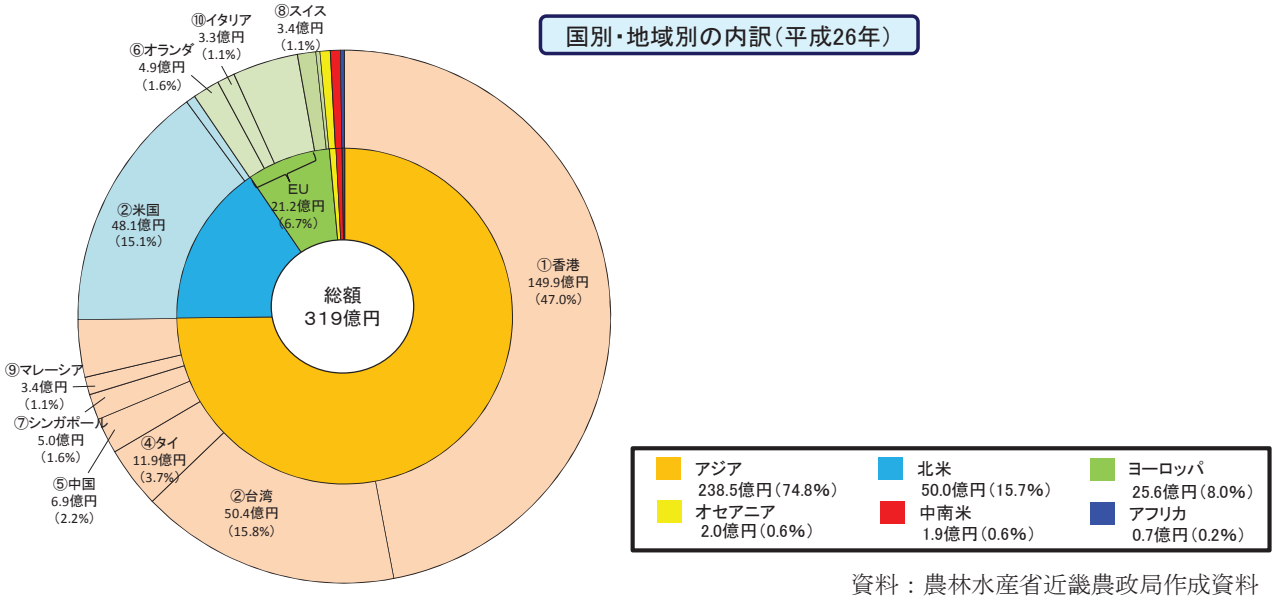
注）近畿：大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県

資料：農林水産省近畿農政局作成資料

図　全国に占める近畿からの輸出の状況

関空から輸出される農林水産物・食品の輸出先国・地域別に輸出額をみると、アジアが 75%、北米が 15%を占める。北米向けは主に FedEx 社北太平洋地区ハブ、あるいは大韓航空の仁川トランジット貨物であると考えられる。農水産物・食品の輸出において北米便需要は高いと想定されることから、これら貨物の輸送を支える北米便の増大が課題である。

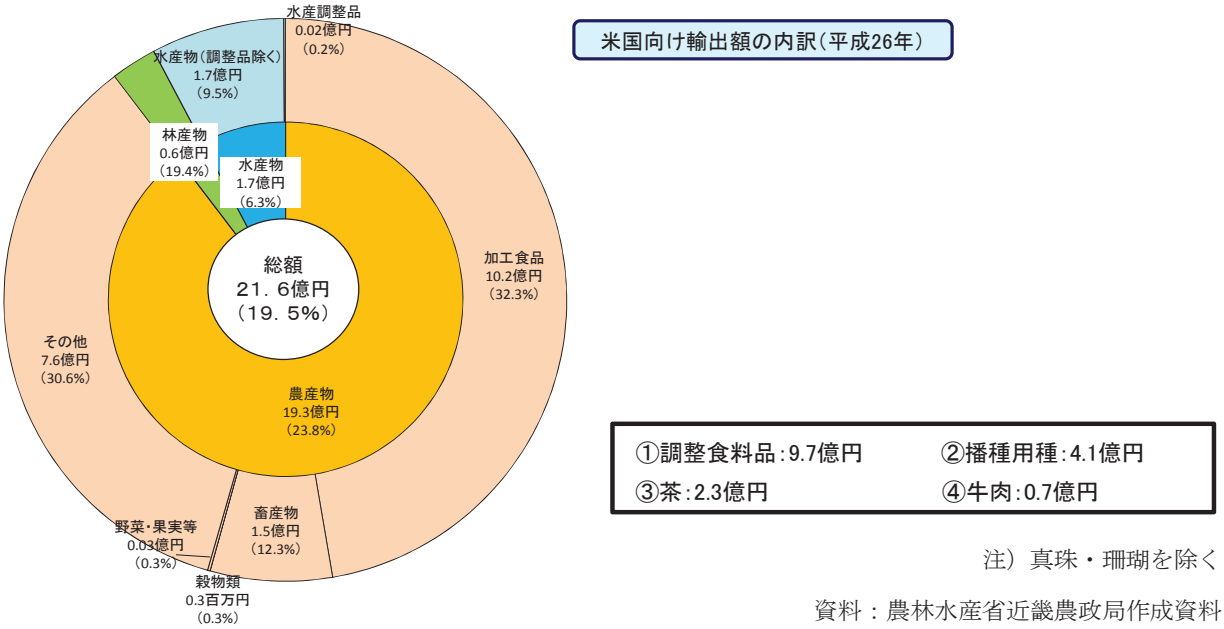
国別･地域別の内訳（平成26年）



資料：農林水産省近畿農政局作成資料

図　関空からの農林水産物・食品の輸出状況

米国向けの輸出額（水産物輸出額の大部分を占める真珠、珊瑚を除く）は、ほぼ全て農産物となっており、中でも加工食品の割合が高い。今後もこれら貨物を確実に取込めるよう関空の物流機能の維持・強化が必要である。



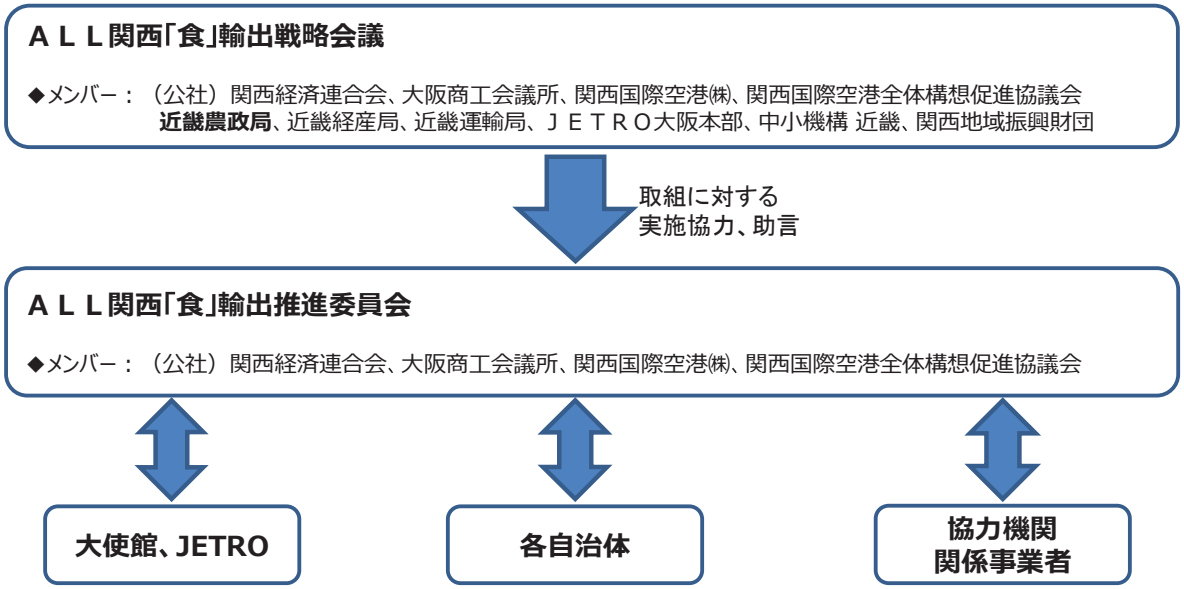
注）真珠・珊瑚を除く

資料：農林水産省近畿農政局作成資料

図　関空からの米国向け品目別輸出額の内訳

(2)　関西における農水産品・食品輸出促進に向けた取組み

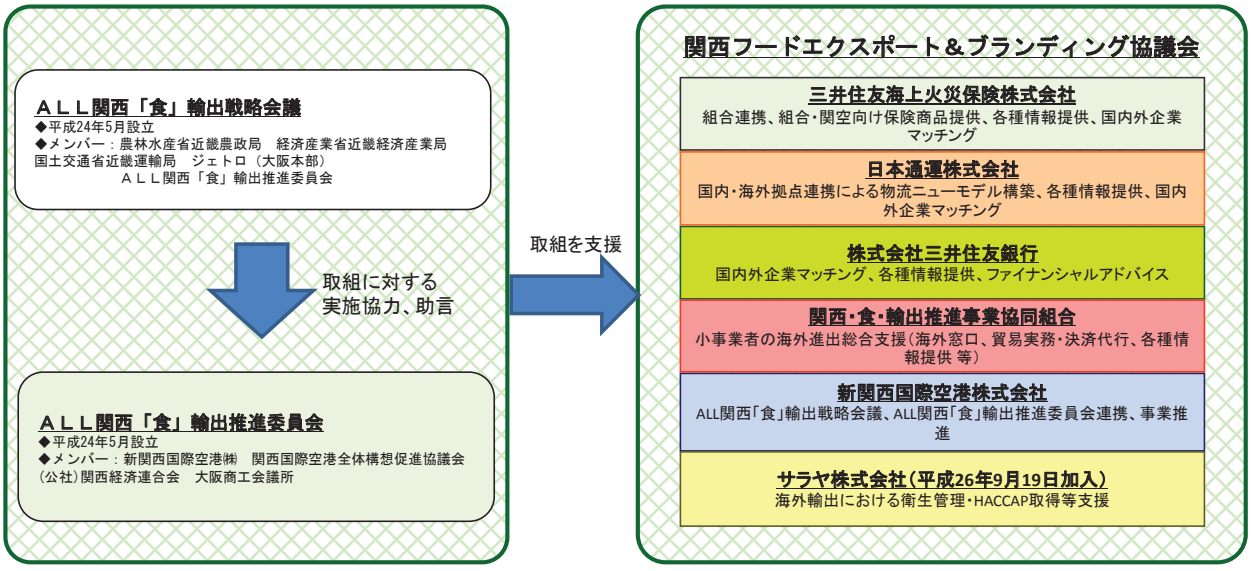
国内外での「食」の輸出関連事業の企画、運営を担う ALL 関西「食」輸出推進委員会と、その活動への公的機関による実施協力や助言を目的とした ALL 関西「食」輸出戦略会議が 2012 年 5 月に立ち上がり、輸出促進を図っている。



資料：農林水産省近畿農政局作成資料

図　関係機関による食輸出の推進体制

ALL 関西「食」輸出推進委員会等の支援を受け、物流、商流、保険等の面から「食」の輸出に向けた取組みをサポートする関西フードエクスポート＆ブランディング協議会が 2014 年 4 月に立ち上がっている。

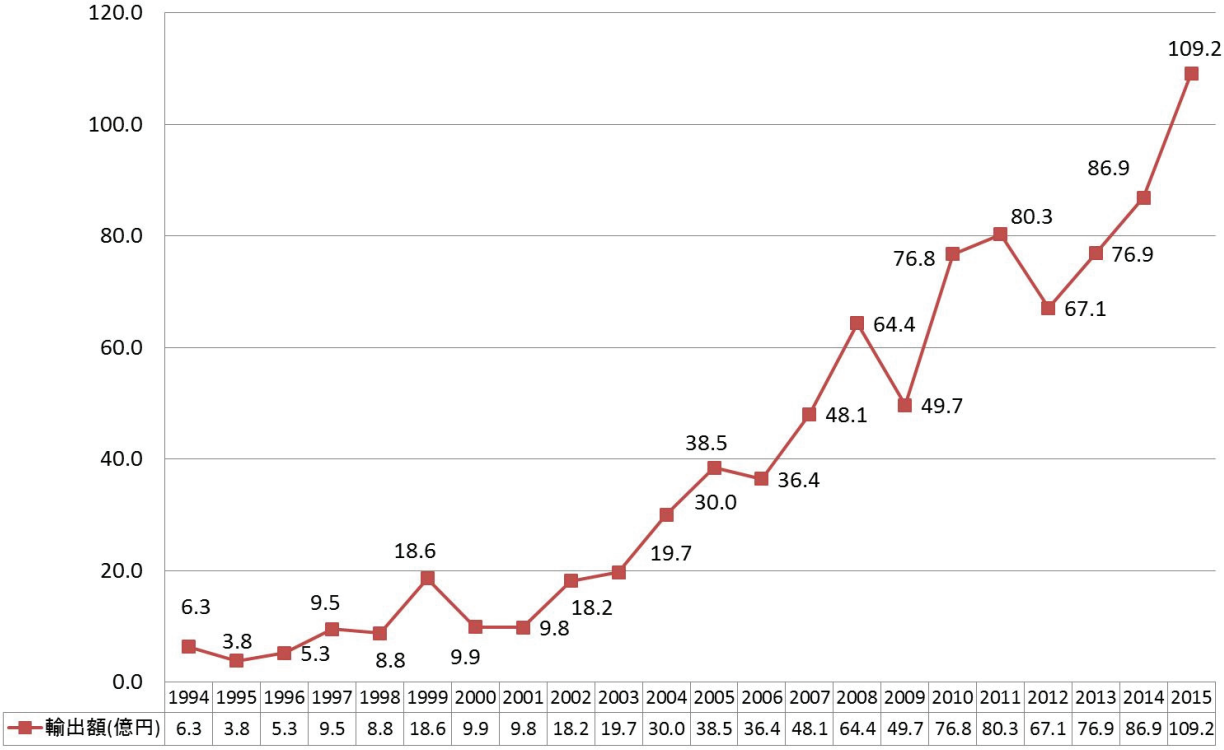


資料：農林水産省近畿農政局作成資料

図　ALL 関西での取組体制

(3) 農水産品・食品輸出拡大に繋がる新たな動き

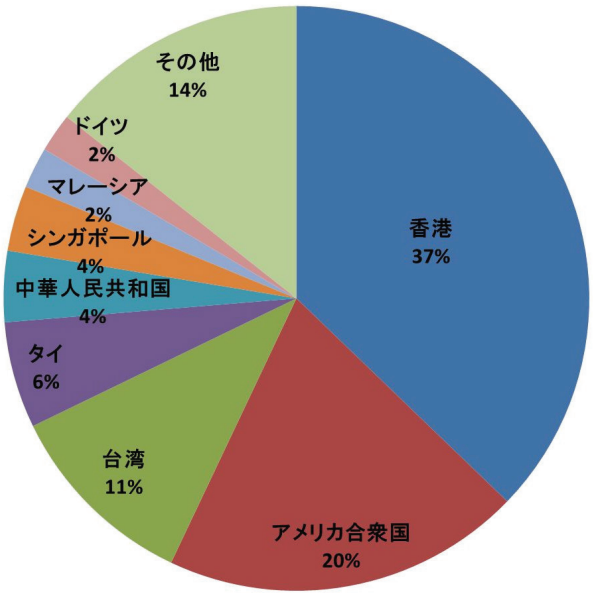
関空からの食料品の 2015 年の輸出額が 11 月までの実績で、開港以来初めて 100 億円を突破した。食料品をはじめ、付加価値の高い貨物の国際航空輸送は、金額ベースにおいて高い伸びを示しており、今後も着実な成長が見込まれる。



	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
輸出額(億円)	6.3	3.8	5.3	9.5	8.8	18.6	9.9	9.8	18.2	19.7	30.0	38.5	36.4	48.1	64.4	49.7	76.8	80.3	67.1	76.9	86.9	109.2

資料：新関西国際空港株式会社資料

図　関空開港以来の年間食料品輸出額の推移



資料：新関西国際空港株式会社資料

図　関空からの食料品輸出額の相手国別シェア（2015 年 1 月～10 月累計）

新宮市と近畿大学の支援のもと設立された株式会社食縁（本社：和歌山県新宮市　代表取締役：有路昌彦近畿大学農学部水産学科准教授）が 2015 年 11 月に和歌山県新宮市の生鮮加工工場を稼働する動きがある。

食縁は、海外に国産養殖魚加工品（ブリ・マダイ・とらふぐが中心魚種）を輸出する「ジェネリックマーケティング」を推進すると同時に、和歌山県新宮市に生鮮加工工場を置き、海外輸出を展開していく。

長崎ファームは、食縁との事業展開の一つとして、近大種苗の「近大生まれのブリ」養殖を自社養殖場にて開始することとなっており、養殖魚加工品を欧米の水産市場へ販売を目指す方針としている。

今後、新宮市から発生する養殖魚加工品の輸出需要を関空でいかに取込むかが課題である。

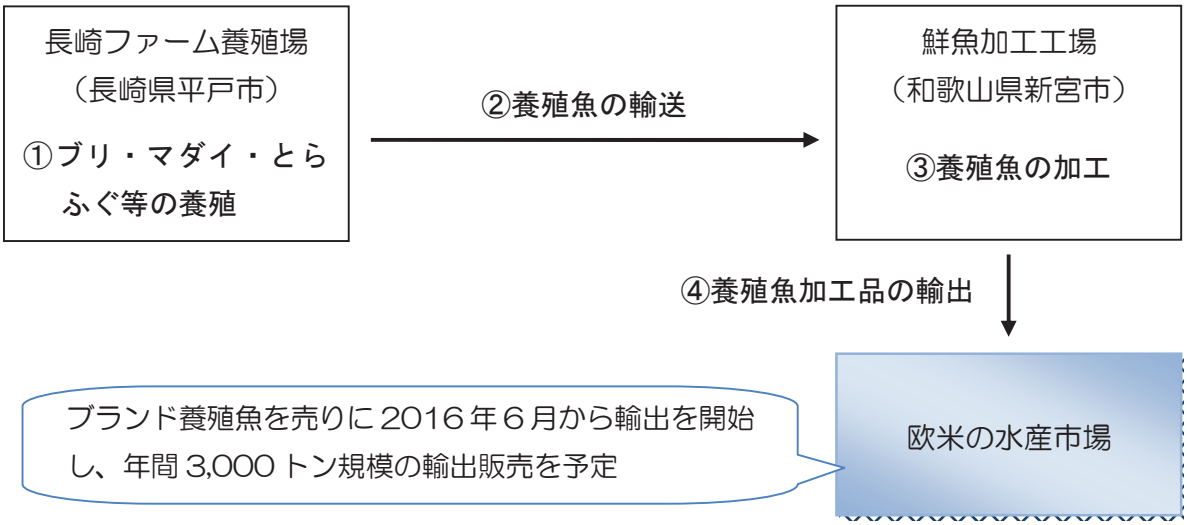


図　水産加工品の輸出に繋がる新たな動き

(4) TPP 活用の効果

アジア太平洋地域の 12 カ国が参加する TPP（環太平洋パートナーシップ）協定が 2015 年 10 月大筋合意された。

その特徴として、日本からの輸出する工業製品について 99.9%の関税が撤廃される。また、日本の農林水産品の輸出に対しても重点品目（牛肉、米、水産物、茶等）で関税が撤廃される。

工業製品や農林水産品の輸出活性化が予想されることから、関空では TPP 参加予定国等への航空便の拡充等、貨物輸送需要への対応が求められる。

国名	即時撤廃率		関税撤廃率	
	品目数ベース	貿易額ベース	品目数ベース	貿易額ベース
米国	90.9%	67.4%	100%	100%
カナダ	96.9%	68.4%	100%	100%
オーストラリア	91.8%	94.2%	99.8%	99.8%
ニュージーランド	93.9%	98.0%	100%	100%
シンガポール	100.0%	100.0%	100%	100%
メキシコ	77.0%	94.6%	99.6%	99.4%
チリ	94.7%	98.9%	100%	100%
ペルー	80.2%	98.2%	100%	100%
マレーシア	78.8%	77.3%	100%	100%
ベトナム	70.2%	72.1%	100%	100%
ブルネイ	90.6%	96.4%	100%	100%
11カ国全体	86.9%	76.6%	99.9%	99.9%
（参考）日本	95.3%	99.1%	100%	100%

日本から輸出する工業製品について 99.9%の関税が撤廃されます！

資料：日本貿易振興機構（ジェトロ）資料

図　【輸出時】相手国及び日本の工業製品の即時撤廃率及び関税撤廃率

表　【輸出時】農林水産品の主な品目の関税撤廃の動き

品目	内容
水産物	近年輸出の伸びが著しい**ベトナム向け全ての生鮮魚・冷凍魚について、即時の関税撤廃。**
牛肉	米国向けの牛肉については、15 年目で関税が撤廃されるまでの間、現行の**米国向け輸出実績の 20～40 倍（3,000t（当初）→6,250t（最終年））に相当する数量の無税枠**が設けられる。
酒類	**全締約国において関税撤廃**。特に、米国、カナダの清酒については、即時撤廃。
米	米国向けの米については、**5 年目で関税撤廃**。

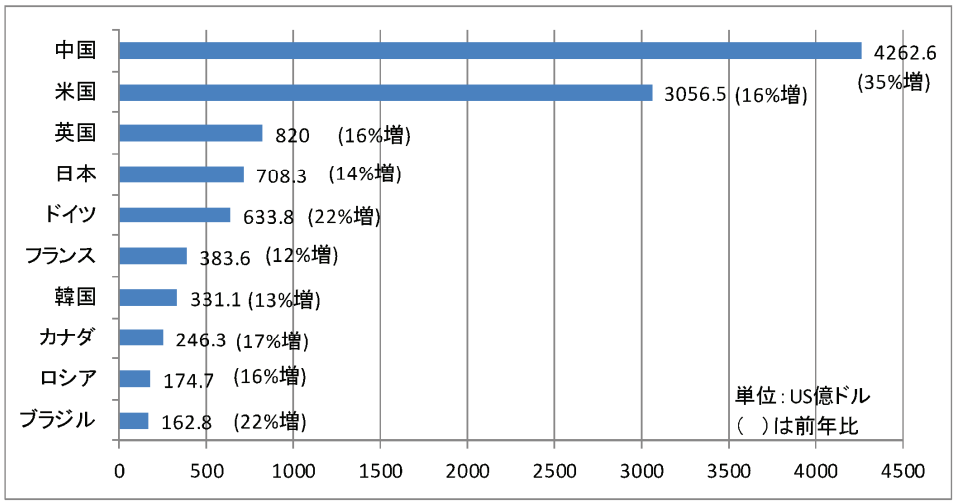
1.2.3　新規貨物需要の獲得

(1)　越境電子商取引（越境 EC）サービスの個人向け輸送

①　世界の EC 市場規模

世界の EC 市場規模はどのエリアにおいても拡大傾向にある。背景には、「インターネット人口の増加」、「マーケットプレイスや物流システムの充実」、「越境 EC の機会増大」等が起因と言われている。

国別の BtoC 電子商取引市場規模をみると、中国、米国の市場は世界的に見ても市場規模が大きい。



資料：電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

図　世界の各国別 BtoC-EC 市場規模（2014 年）

②　日本・米国・中国各国間の越境 BtoC-EC 市場規模

日本・米国・中国間の越境 BtoC-EC 市場規模をみると、3 国とも対前年比から増加傾向にある。中国の消費者による購入額 12,354 億円で最大の規模となっており、前年比の伸びも著しい。

表　日本・米国・中国各国間の越境 EC 市場規模

（単位：億円）

国（消費国）	日本からの購入額	米国からの購入額	中国からの購入額	合計
日本		1,889	197	2,086
（対前年比）		108.8%	110.3%	108.9%
米国	4,868		3,266	8,134
（対前年比）	112.6%		113.6%	113.0%
中国	6,064	6,290		12,354
（対前年比）	155.4%	150.8%		153.0%
合計	10,931	8,179	3,463	22,573
（対前年比）	132.9%	138.5%	113.4%	131.4%

資料：電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

経済産業書が公表する越境 BtoC-EC 市場規模のポテンシャルを推計によると、2014 年と 2018 年を比較した場合、日本は約 1.4 倍、米国は約 1.6 倍、中国は約 2.3 倍の規模になると推計されている。

越境 BtoC-EC 関連貨物は航空輸送が主であることが予想されることから、当該貨物の輸送需要を関空でいかに対応していくかが課題である。

表　日本・米国・中国各国間の越境 EC 市場規模

各国越境EC市場規模推計（2014年～2018年）　（単位：億円）　（単位：%）

消費国	販売国	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2018/2014
日本	米国	1,889	2,074	2,258	2,448	2,647	－
	中国	197	216	235	255	276	－
	（合計）	2,086	2,290	2,493	2,703	2,923	140.1%
米国	日本	4,868	5,534	6,250	7,006	7,803	－
	中国	3,266	3,713	4,193	4,700	5,235	－
	（合計）	8,134	9,247	10,443	11,706	13,038	160.3%
中国	日本	6,064	8,006	9,994	12,047	13,943	－
	米国	6,290	8,305	10,366	12,496	14,463	－
	（合計）	12,354	16,311	20,360	24,543	28,406	229.9%

資料：電子商取引に関する市場調査（経済産業省）

表　越境 EC で取扱われている日本の商品・物流における問題点

項目	内容
日本の商品 （特に人気の高いもの）	・フィギュア等のホビー商品や日本限定モデルの商品 ・一眼レフのカメラレンズ ・紙おむつ、粉ミルク
物流における問題点	・越境 EC の送料および関税が高額。 ・中国の通関は政治的な問題から停められることがある。 ・国によって通関のルールがそれぞれ違い、手続きが煩雑。 ・不着、商品破損など物流のクオリティが低いケースがある。

資料：電子商取引に関する市場調査（経済産業省）より作成

1.2.4　関空利用促進（需要増大）の考え方

1.2.1～1.2.3 の内容を踏まえ、関空利用促進（需要増大）の考え方を以下に示す。

表　関空利用促進（需要増大）の考え方

項目	考え方
他空港に流れている貨物の集貨	・関西から**成田空港へ多く流れている輸出貨物**の集貨 ・**欧米便**の増大 ・**東南アジア便**（特にホーチミン、ヤンゴン）の増大 ・**定温輸送機能**の強化と荷主企業へのセールス実施 ・関空と**国内各空港を結ぶネットワーク**の拡充
既存貨物量の増大	・農水産物・食品の輸出を支える**北米便**の増大 ・関西フードエクスポート&ブランディング協議会、㈱食縁等の事業を支える**農水産物・食品の輸出需要**の取込み ・関税撤廃により輸出増加が予想される**水産物、牛肉、酒類、米**の輸送需要への対応
新規貨物需要の獲得	・今後も拡大が予想される**越境電子商取引（越境 EC）**の輸送需要への対応

1.3　サービス

1.3.1　関空貨物地区の稼動状況と課題

(1)　調査の目的・内容

貨物需要が増大した場合、どこがボトルネックとなりうるかを把握するため関空貨物地区の稼働状況調査を行った。調査内容は、①関空連絡橋の通行量（大型車・特大車）、②保安検査ゲートの進入台数、③貨物ハンドリング状況である。

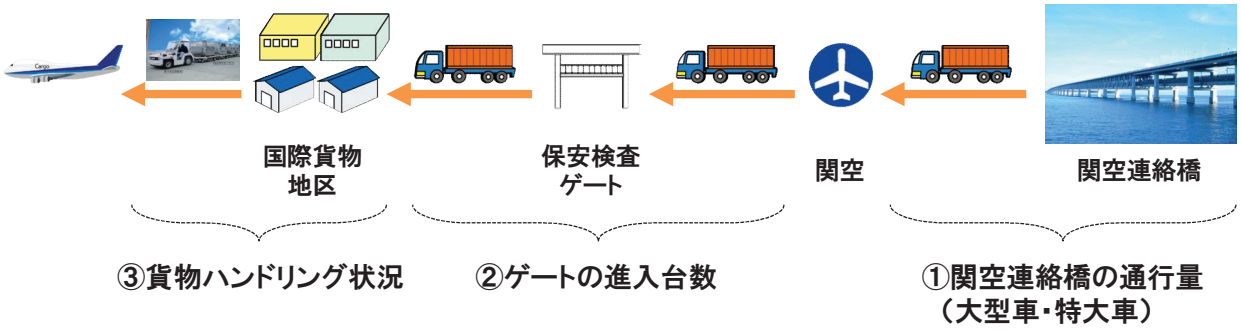


図　関空貨物地区の稼動状況の調査内容

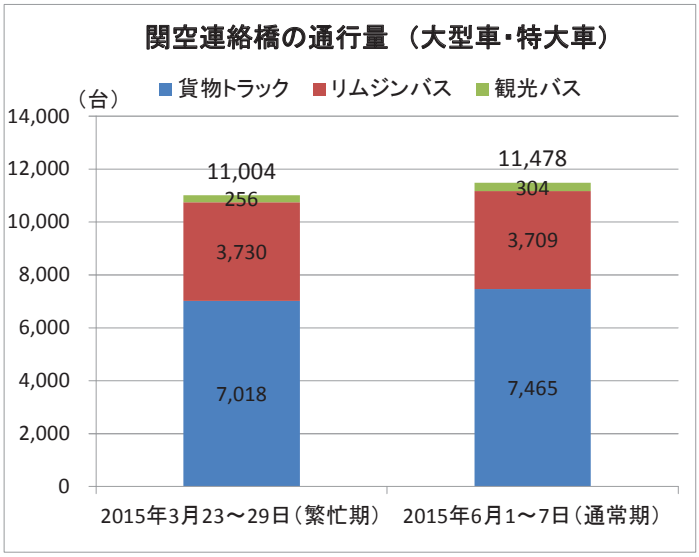
表　昨年度の貨物地区事業者へのアンケート・ヒアリングで把握した各施設の概況

施設	概況
①関空連絡橋	・貨物トラックの値下げ、自動車通勤割引の 24 時間化の要望あり。 （現状は平日朝夕（6～9 時、17～20 時）割引）
②保安検査ゲート	・ゲートの待ち時間が長く、15～20 分程待たされることがある。（関空は個人の認証カードを通過の度に保安員に示す形式） ・自転車や単車でゲートを通過できない。
③国際貨物地区	・利用コスト（賃料・管理費）の引下げ要請あり。 ・フォワーダー施設では繁忙期に上屋スペースが不足することがある。 ・職場環境の改善（商業・宿泊施設の充実、分煙対策、トイレ等の設備更新）要請あり。

(2)　関空連絡橋の通行量（大型車・特大車）

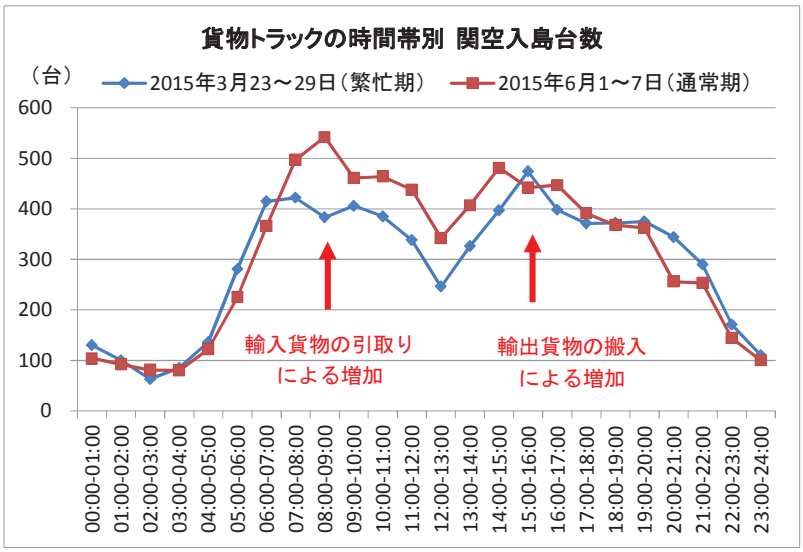
3 月の繁忙期と 6 月の一週間の大型車・特大車の通行量はともに 1.1 万台/週（関空への入り台数）であり、1 週間のうち 7 千～7.5 千台の貨物トラックが関空島へ入島している。

時間帯別にみると 7～9 時、14～17 時にピークが見られる。7～9 時は、輸入貨物の引取り、14～17 時は輸出貨物の搬入のため、関空へ入島する台数が増加すると考えられる。



※1. 通行量は入り台数

※2. 大型車・特大車の台数からリムジンバスの運行台数、観光バスの台数を差引いた値を貨物トラックの通行量とみなす。



※貨物トラックの入り台数

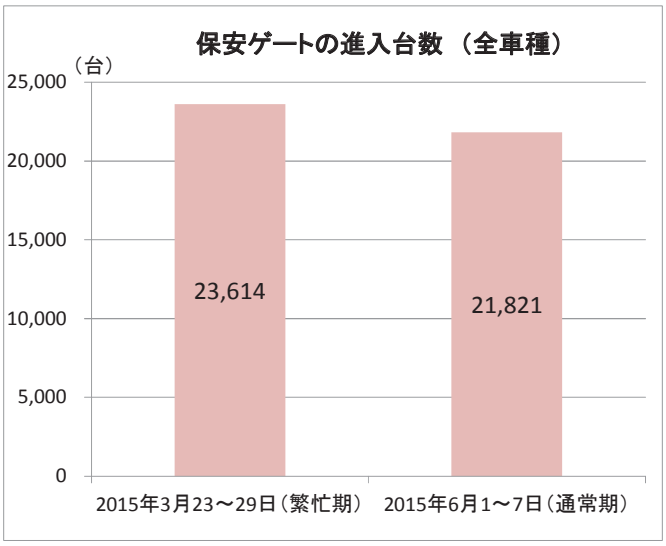
図　関空連絡橋の通行量（大型車・特大車）

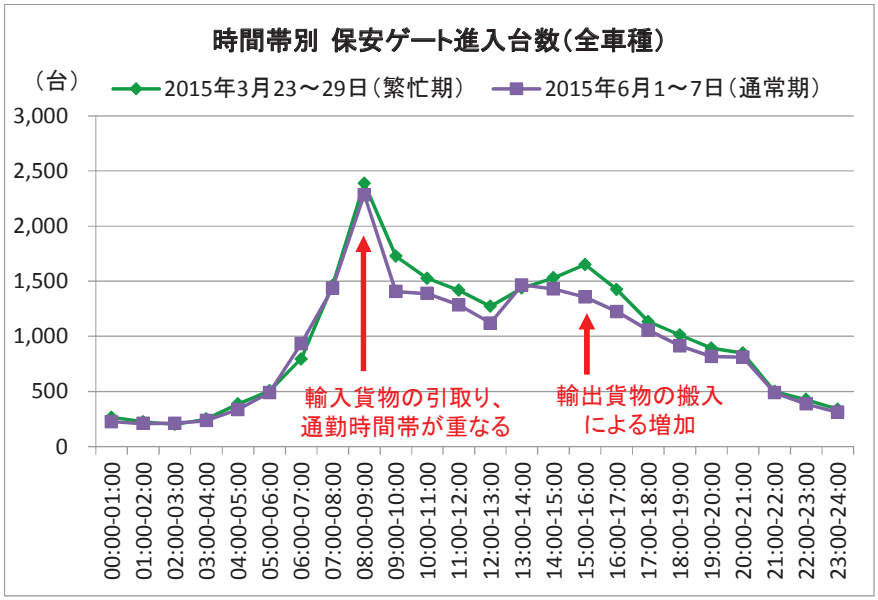
(3)　保安検査ゲートの進入台数（全車種）と課題

3 月の繁忙期と 6 月の通常期で保安検査ゲートの進入台数は約 2 千台/週の差がある。

時間帯別にみると 8～9 時に集中しており、これは輸入貨物の引取り、マイカー通勤時間帯が重なっているためと考えられ、14～17 時は輸出貨物の搬入のため、関空へ入島する台数が増加すると考えられる。

調査対象期間中は、警備所から渋滞情報の発信実績は無かったが、通勤時間帯に渋滞が発生することがあるとの意見があることから、今後貨物量が増加した場合、保安検査ゲートが深刻なボトルネック箇所となる可能性がある。





※1. 通行量はゲートへの進入台数

※2. ゲートを通過する車両としては、①貨物トラック、②通勤用車両、③営業用車両、④定期運行バスが挙げられる。

図　保安検査ゲートの進入台数（全車種）

(4) 貨物ハンドリング状況と課題

輸出貨物については、午後にフォワーダー上屋に運ばれ、同日の 17 時以降に各ハンドリング会社の施設へ搬入される動きが多い。輸入貨物については、午前中引取りが多く、輸出と輸入で繁忙時間帯は異なる。

スペースについては、輸出および輸入貨物の対応で瞬間的に不足することがある。また、フォークリフトは、輸出・輸入それぞれの繁忙時間帯でフル稼働の状況にある。フォークリフト作業のためには、一定程度のスペースが必要であることから、今後貨物量が増加した場合、上屋面積がボトルネックとなりうる。

表　関空の国際貨物地区における貨物ハンドリング状況

項目	輸出	輸入
繁忙時間帯	17～0 時 （深夜・早朝便に搭載するため）	9～11 時 （早朝に到着した便の貨物の引取り）
繁忙曜日	金・土曜日（休日前）	月曜日（休日明け）
繁忙時期	3 月、9～12 月	
貨物の保管時間	1 日以内	1 日以内
貨物の保管	ほとんどの貨物は平置き	
スペース不足の発生状況	繁忙時期には、瞬間的にスペース不足が生じる	
フォークリフトの稼働状況	繁忙時間帯は輸出入ともにフル稼働の状況	

(5)　従業員の通勤の状況と課題

関空における貨物ハンドリング会社へのヒアリング結果より、早朝あるいは深夜の始業・終業を要することや、島内に位置することから、企業・従業員にとって交通費の負担は大きいことがわかった。

交通費等のコスト負担が大きいほど、企業は貨物取扱いに係る料金に転嫁せざるを得ないことから、結果として物流コストの高止まりを招く。

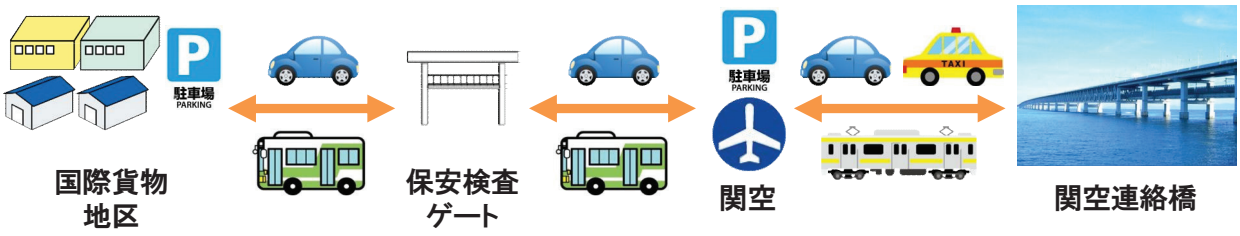


図　国際貨物地区従業員の通勤

表　貨物ハンドリング会社従業員の通勤状況

項目	内容
従業員数 (ﾊﾝﾄﾞﾘﾝｸﾞ会社 3 社計)	約 1,500 名 （ハンドリング作業を行う協力会社職員を含む）
勤務形態	交代勤務制（30 分または 1 時間刻みで各々始業時間が異なる）
マイカー通勤者の比率	約 5 割
通勤に係る会社負担	マイカー：連絡橋の通行料・ガソリン代・駐車代 （駐車料金は貨物地区が第一ターミナルよりも月 3,000 円程度高い） 公共交通機関：定期代・第一ターミナル～貨物地区間のバス代 （バス代：200 円/回）
公共交通機関利用者の深夜通勤対応	タクシー代を会社から支給 （1 台あたり 5,000 円～20,000 円程度要する）

1.3.2　貨物輸送・通勤にかかるコスト概算

(1)　貨物輸送にかかる関空連絡橋加算通行料

関空へ貨物を輸送する場合、連絡橋を通行する必要があるため、その通行料として内陸部施設への輸送に対して追加的なコストが生じる。

関空連絡橋を通行する貨物車台数と貨物車1台あたりの往復加算通行料より、貨物運送業者は年間で約1.1億円追加的コストを負担している。

表　貨物輸送にかかる関空連絡橋加算通行料

時間帯	貨物車台数（台/週）※1	往復加算通行料（円/台）※2	年換算通行料（円/年）
	①	②	①×②×52週/年
深夜以外	5,471 (大型車)	240	68,278,080
	1,637 (特大車)	410	34,900,840
深夜 (0～4時)	336 (大型車)	170※3	2,970,240
	21 (特大車)	290※3	316,680
合計	7,465	－	106,465,840

※1. 貨物車台数は、2015年6月1～7日の大型車・特大車の連絡橋入り台数合計から、リムジンバス・観光バス台数を除いた台数

※2. 大型車・特大車の高速道路（海峡部等特別区間）の料金水準から算出した額と関空連絡橋通行料の差額

※3. ETCの深夜時間帯割引率は、その他時間帯の30%OFF（平成26年4月1日に制度変更）

貨物車両の関空連絡橋加算通行料＝約１．１億円／年

(2)　通勤費（関空に事務所を置くことで追加的に生じる費用）

通勤費について、関空に事務所を置くことで追加的に生じる費用として貨物事業者は年間で約7.2億円負担している。それに加えて、電車通勤者に対して支払う深夜・早朝時間帯のタクシー料金も要することからさらに大きなコスト負担が必要となる。

表　通勤費（関空に事務所を置くことで追加的に生じる費用）

手段	従業員数（人）※1	往復加算運賃（円/日）	年換算通勤費（円/年）
	①	②	①×②×260 日/年
電車	1,169（JR）	330	100,300,200
	1,831（南海）	430	204,705,800
マイカー	552	220※3	31,574,400
		※4	19,872,000
リムジンバス	508	不詳	―
空港内バス	3,508※6	400※5	364,832,000
合計	4,060	―	721,284,400

※1. 2014 年度 関西国際空港 従業員調査結果より、1 期国際貨物地区の従業員数

※2. 電車が関空連絡橋通行に要する加算運賃（JR の定期利用：330 円/日、南海の定期利用：430 円/日）

※3. 乗用車の高速道路（海峡部等特別区間）の料金水準から算出した額と関空連絡橋通行料の差額

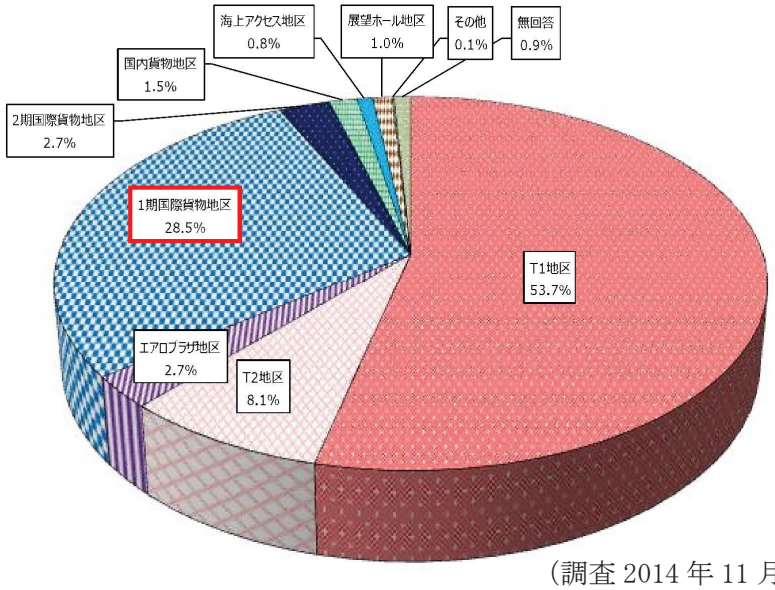
※4. 国際貨物地区定期駐車料金（12,343 円/月・台）から第 1 ターミナルの定期駐車料金（9,343 円/月・台）の差額 3,000 円/月・台

※5. 空港内バス料金（往復 400 円）

※6. 空港内バスは電車・リムジンバス通勤者が利用

関空に事務所を置くことで追加的に生じる通勤費＝約７．２億円／年
（深夜・早朝時間帯のタクシー費用を考慮するとさらに大きなコストとなる）

■参考　関空の勤務地別従業員構成比率・・・国際貨物地区従業員数は全体の 28.5%



関空の総従業員数：14,701 人

（調査 2014 年 11 月）　資料：新関西国際空港株式会社

(3) 事業者負担の低減策

貨物輸送および通勤に関する事業者負担の低減策を以下に示す。

表　事業者負担の低減策

項目	内容
貨物輸送	・貨物車両の**連絡橋加算通行料**の引下げ
通勤	・電車の**連絡橋加算運賃負**担の軽減（通勤定期の軽減） ・マイカー通勤者への**連絡橋通勤割引きの 24 時間化**・割引率の拡大 ・深夜・早朝時間帯のタクシー利用を回避するため、**電車・リムジンバスの増便** ・**カプセルホテル**の整備 ・国際貨物地区**駐車場料金**の低減 ・**空港内バス運賃**の低減策の検討 ・**自転車利用**の促進（共同利用組合設置・保安検査ゲートの通行を可能とする措置等）

上表のうち、「深夜・早朝時間帯のタクシー利用を回避するため、電車・リムジンバスの増便」「カプセルホテルの整備」「国際貨物地区駐車場料金の低減」「自転車利用の促進（共同利用組合設置・保安ゲートの通行を可能とする措置等）」について以下に補足する。

① 電車・リムジンバスの増便、カプセルホテルの整備

現状で、マイカー通勤者以外の労働者が早朝・夜間に通勤する場合、タクシー代を会社から支給しており、1 台あたり 5,000 円～20,000 円程度要する。

電車は 0 時～6 時頃までは運行しておらず、リムジンバスは早朝・深夜便が拡大しつつあるものの通勤にとっては拡大が必要な状況にある。

既存のホテル（島内、りんくうタウン）と従業員用割引宿泊契約をしていたが、最近の訪日旅客の増加により割引がなくなり、ホテルを利用できないのが現状である。それにより、従業員はタクシーを利用して帰宅せざるを得ず、貨物事業者にとってはコスト負担が多大となっている。

以上のことから、省スペースで多くの人が利用可能なカプセルホテルを島内で確保することが課題として挙げられる。

【対策】
・関空島内におけるカプセルホテルの整備
・電車の増便（例えば 1～2 時間に 1 本）。
・鉄道でカバーできない地域にはリムジンバスの増便
・リムジンバス需要増加に対応した定期券の導入
（現状、「神戸三宮～関空」「伊丹空港～関空」「茨木～関空」の 3 路線は定期券を発行）

② 国際貨物地区駐車場料金の低減

現状で、国際貨物地区駐車料金のほうが第一ターミナルの駐車料金と比べて月間で約 3,000 円高額である。これは、国際貨物地区への通勤車両が増加し、保安ゲートの渋滞が目立つようになり、かつ貨物地区内で違法駐車が増加したことから、マイカー通勤の抑制を図るための措置である。

【対策】
・有人管理の保安ゲートに ETC カードのようなシステムを導入し、IT 化することで車両がスムーズに通行できるようにする。
・システム導入に伴い車両登録することで、地区内の違法駐車を即時特定できるようにする。
・地区内の駐車需要増加に伴い、駐車場容量を拡大する。

③　自転車利用の促進

現状で、自転車は保安検査ゲートを通行できない。第一ターミナルから国際貨物地区への移動について、ほとんどの従業員が片道 200 円の空港内バスを利用している。2014 年度に行った国際貨物地区内の事業者に対するアンケート・ヒアリング結果より、自転車通勤のニーズは高い。

【対策】
・自転車も通行できるよう保安ゲートの見直し。
・共同利用自転車の導入と利用者（国際貨物地区従業員）登録、ゲートでの認証。

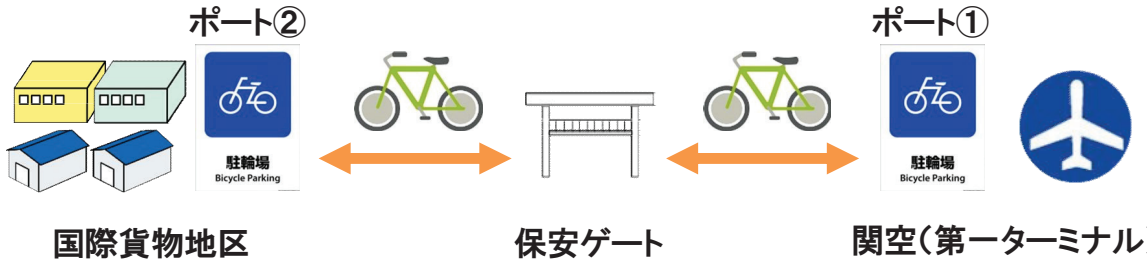
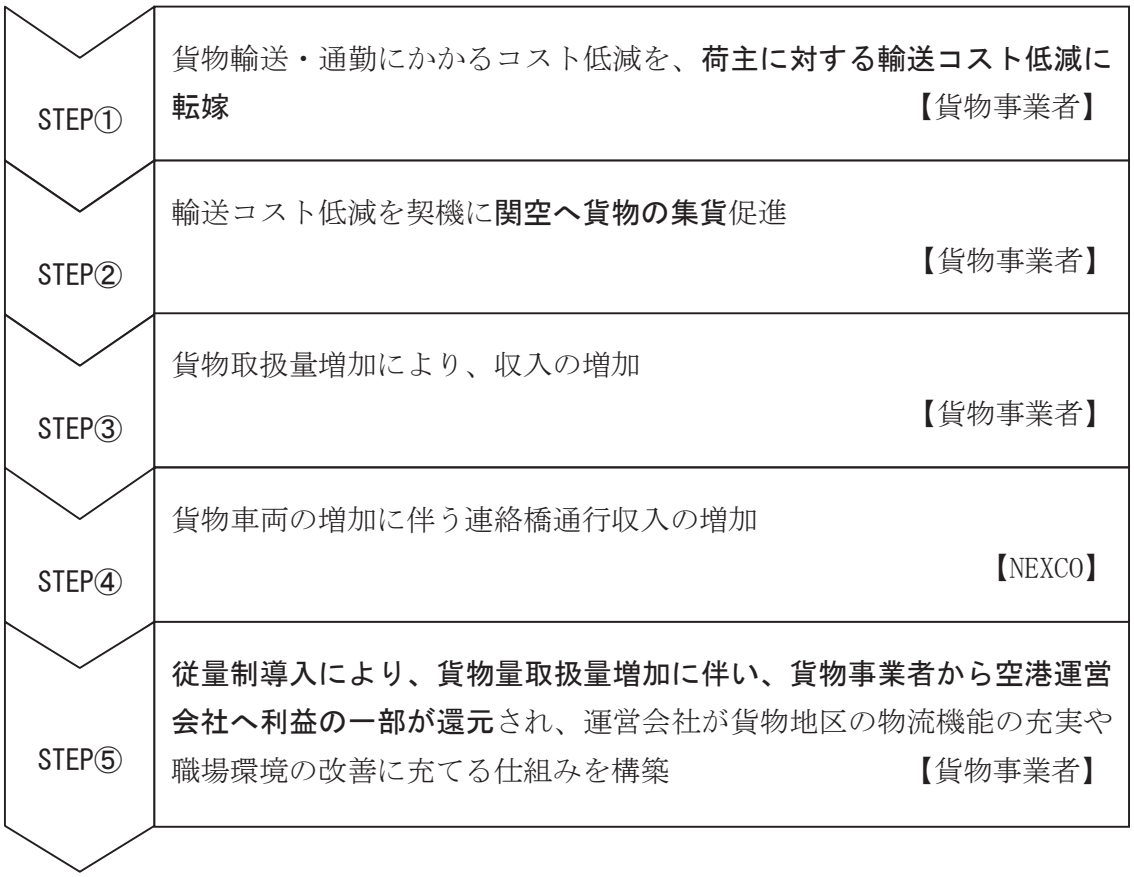


図　自転車の導入・利用イメージ

1.3.3　利用促進につながるコスト低減の考え方

関空貨物地区の稼動状況、貨物輸送・通勤にかかるコストの概算結果より、利用促進につながるコスト低減の考え方を以下に示す。



【　　】内：実施主体

図　利用促進につながるコスト低減の考え方

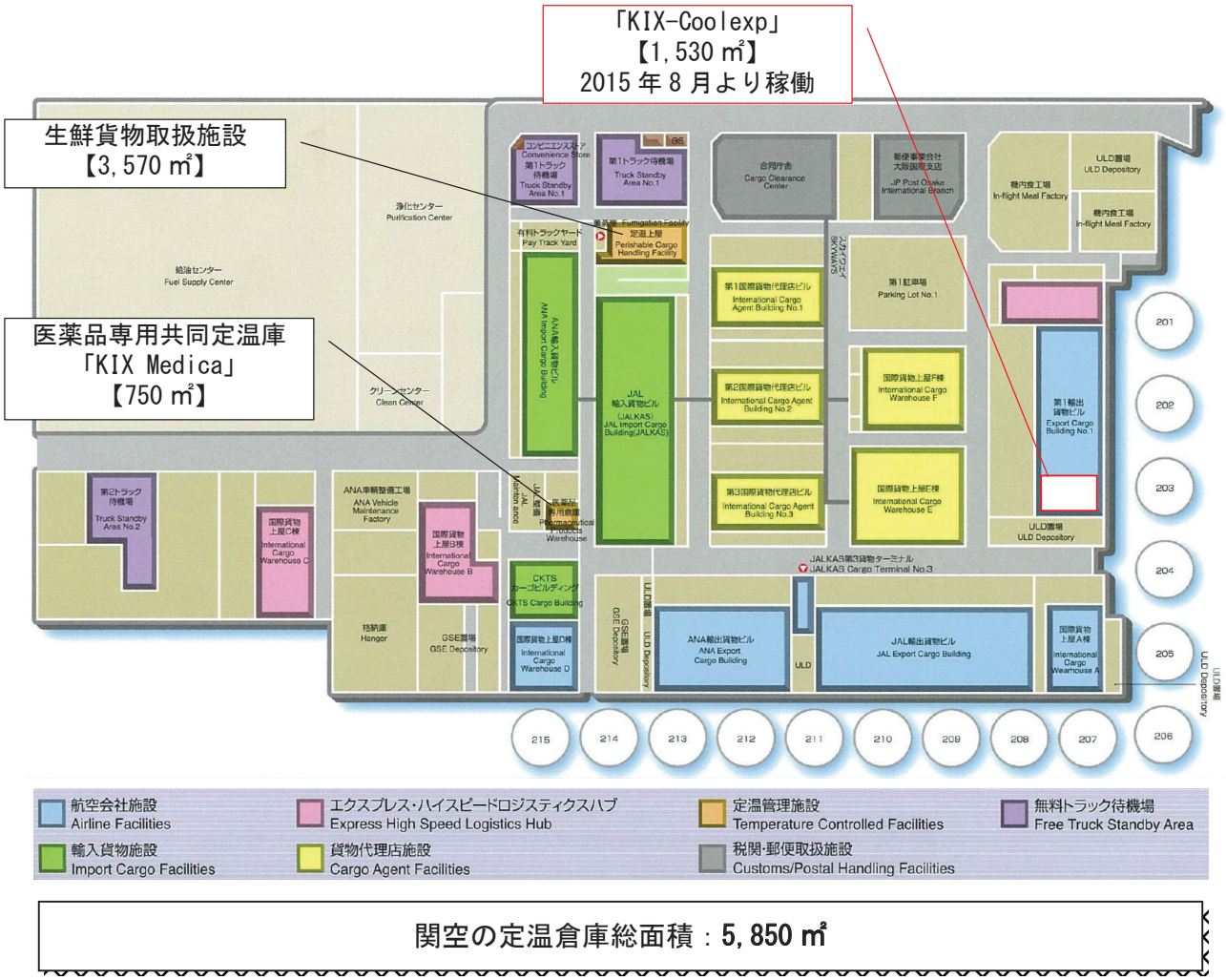
1.3.4　生鮮品・医薬品施設の充実

(1)　関空における生鮮品・医薬品取扱い施設の充実

関空では、日本食の輸出促進に、国、地元自治体、経済界と連携して推進している。

関空の国際貨物地区に、輸出用保税上屋（KIX-Coolexp）が完成し、2015 年 8 月 31 日より運用を開始している。

KIX･Coolexp は全面、輸出入保税蔵置場となっており、保税貨物・貴重品の取扱いに対応している。冷蔵庫や 3 区画に分かれた定温庫により、生鮮食品や医薬品関連、精密機械等、商品ごとに適した温度帯での作業及び保管が可能である。



関空の定温倉庫総面積：5,850 ㎡

資料：　関西国際空港ホームページ

図　関空国際貨物地区の生鮮品・医薬品施設

(2) 生鮮品・医薬品施設に関する成田空港との比較

成田空港周辺に立地する定温倉庫の面積を調査したところ、不明な企業も多くあるが、把握できた範囲で8,803㎡であった。

関西空港の定温倉庫面積は5,850㎡と成田空港周辺よりも小さいものの、空港内に立地しているため、横持ちが短く、クールチェーンを持続できる点で関空は優位性が高いといえる。

表　成田空港周辺に立地する定温倉庫を有する物流事業者

単位：㎡

	物流事業者	冷凍	冷蔵	中温	合計
1	国際空港上屋(株)　成田	215	1,101	213	1,529
2	(株)日祥物流　成田ターミナル	100	100	200	400
3	朝日森運輸(株)　成田東部物流センター	165	408	0	573
4	航空集配サービス(株)　成田ロジスティクス	0	1,193	3,300	4,493
5	ワコン(株)　成田ロジスティクスセンター	13	167	167	347
6	(株)マルハニチロ物流　成田	不明	不明	不明	553
7	(株)近鉄コスモス　成田梱包センター				908
8	日本通運(株) 成田空港物流センター・第三物流センター・生鮮棟				不明
9	郵船ロジスティクス(株)　成田ロジスティクスセンター				
10	(株)阪急阪神エクスプレス 成田カーゴターミナル・成田カーゴセンター				
11	西鉄　成田ロジスティクスセンター				
12	ナカムラエアーエクスプレス(株)成田空港内				
13	(株)日新　日新航空成田ロジスティクスセンター				
	合計	493	2,969	3,880	8,803

注）財務省関税局の成田航空貨物出張所管轄の保税蔵置場一覧から「輸出入冷凍冷蔵貨物」蔵置の届出を行っている貨物事業者を抽出。各企業のホームページより定温倉庫面積を調査。

1.3.5　利用促進につながる貨物サービスの考え方

1.3.1～1.3.4 の内容を踏まえ、利用促進につながる貨物サービスの考え方を以下に示す。

表　利用促進につながる貨物サービスの考え方

項目	考え方
現状の貨物地区の稼働状況より	・今後貨物量が増加した場合の物流のボトルネックとなる可能性のある**保安検査ゲートの渋滞対策、上屋面積の確保**
生鮮品・医薬品施設の観点より	・貨物需要に対応した Cool Chain **物流施設**の確保

1.4　他空港の事例調査

1.4.1　香港空港の視察結果

(1)　視察の目的

アジアの貨物ハブ空港として利用されている香港空港に着目し、当該空港の貨物ターミナル施設の視察や、現場で働いている方々へのヒアリングを通し、利用者の物流ニーズに合った効率的な貨物取扱いのための工夫、貨物ターミナルの自動化等の設備投資による効果（関空では自動化・機械化は進んでいない）等を把握し、関空の将来像を検討するためのヒントを得るため、視察を行った。

香港空港貨物ターミナルの主要施設を有する「Hong Cong AirCargo Terminals Limited 以下、Hactl」、「Cathay Pacific Services Limited 以下、CPSL」の 2 社を訪問した。

（視察結果の詳細は第 2 部資料編②参照）

表　視察団構成

氏名	所属
黒田　勝彦	神戸大学　名誉教授／ （一財）関西空港調査会理事長
竹林　幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科教授／貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会　主査
住田　弘之	新関西国際空港㈱　執行役員
高橋　浩二	港湾空港技術研究所　特別研究官
小西　桂	関西空港調査会　参与
羽根田　淳	関西空港調査会　企画総務グループ次長
木俣　順	中央復建コンサルタンツ㈱
笹岡　大輔	中央復建コンサルタンツ㈱

表　視察スケジュール

9 月 20 日	18:40～	空路、香港へ移動
9 月 21 日	10:00 ～12:00	**Hactl 視察**
	14:00 ～16:00	**CPSL 視察**
9 月 22 日	11:30～	空路、大阪へ移動

(2)　香港空港の概要

香港空港は、市内の九龍城近くにあった空港からランタオ島沖を埋立て、現在の空港へ 1998 年 7 月に移転し現在に至る。空港島の面積は約 1,255ha であり、関空の空港島約 1,055ha（1 期+2 期）と比べて約 200ha 程度大きい。（その他の比較内容は次ページの図表参照）

空港島から中心市街地までの交通手段は、①エアポートエクスプレス、②自動車（エアポートバス、タクシー）があり最短で約 30 分でアクセスできる。

世界の空港別貨物取扱いでは､2013 年は香港空港が 417 万トンで世界第 1 位となっている｡(関空の貨物取扱量は 68 万トンで第 30 位)

項目	香港空港	関西空港
開港年月	1998 年 7 月	1994 年 9 月
事業費	約 25,000 億円 （世界一高価な空港としてギネスに認定）	23,616 億円
旅客ターミナル 総延床面積	ターミナル 1：570,000 ㎡（7 階建） ターミナル 2：140,000 ㎡（6 階建） 【合計：710,000 ㎡】	第 1 ターミナル：303,444 ㎡（4 階建） 第 2 ターミナル：29,680 ㎡（平屋建・一部 2 階） 【合計：333,124 ㎡】
旅客数（2013 年）	約 5,990 万人	約 1,810 万人
滑走路	2 本（3,800m×2）	2 本（3,500m、4,000m）
航空機スポット数	旅客：86　貨物：43	旅客：50　貨物：22
航空機発着回数 （国際線　2013 年）	旅客便：約 311,000 回 貨物便：約 52,000 回	旅客便：70,450 回 貨物便：13,427 回
労働者数	65,000 人以上	14,700 人
貨物地区面積	ターミナル：398,600 ㎡（推定※）	1 期（国際）：372,000 ㎡　2 期：114,000 ㎡ 【合計：486,000 ㎡】

※貨物地区に立地する各社の敷地面積の合計値：Hactl（174,600 ㎡）＋ｷｬｾｲﾊﾟｼﾌｨｯｸ貨物ﾀｰﾐﾅﾙ（109,000 ㎡）＋Asia Airfreight Terminal（80,000 ㎡）＋DHL（35,000 ㎡）

敷地面積は各社のホームページ掲載情報に基づく。

資料：香港国際空港・関西国際空港ホームページ・2014 年度関西国際空港従業員調査（新関西国際空港㈱）

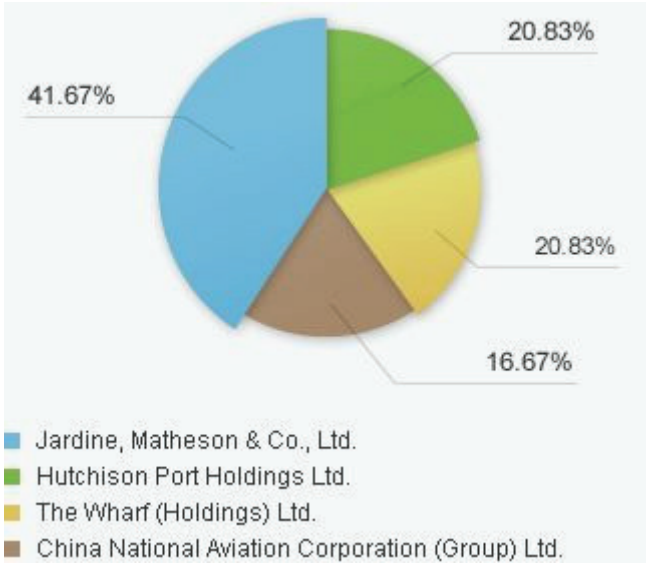
図　香港空港と関西空港の施設・利用状況等の比較

(3) Hactl の概要

Hactl（Hong Cong AirCargo Terminals Limited）は、1971 年に設立し、1976 年にターミナルの営業を開始して以降、香港における輸出入貨物、積み替え貨物の取扱いを行っている。

また、Hactl は香港空港の中で唯一、特定の航空会社に属していないターミナルオペレーターである。当社の主な株主は、ジャーディン・マセソン（イギリス系企業グループの持株会社）となっている。

Hactl 貨物ターミナルは、空港移設に合わせて建設され、現在は年間 260 万トンを取扱う重要な物流拠点として機能している。



資料：Hactl ホームページ

図　Hactl の株主の持株比率

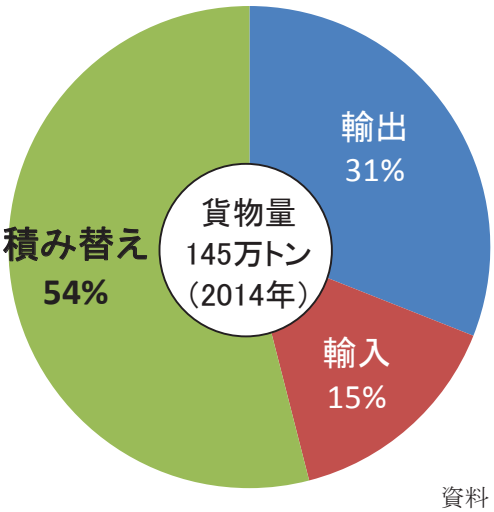
表　Hactl 貨物ターミナルの概要

ターミナル建設年	1998 年
初期投資額	10 億 US ドル
貨物取扱能力	350 万トン／年
敷地面積	174,600 ㎡
延床面積	395,000 ㎡（5 階建）
貨物取扱実績	260 万トン（2014 年）
従業員数	約 3,000 人

(4) キャセイパシフィック貨物ターミナルの概要

CPSL（Cathay Pacific Services Limited）は、キャセイパシフィック航空の完全子会社であり、2008 年 1 月に設立した。2013 年 2 月に香港空港に貨物ターミナルを建設し、運用を行っている。

現在、キャセイパシフィック航空、エアアジア、エア香港、ドラゴンエアー、ロイヤルブルネイ航空、エバー航空の 6 航空会社の貨物を取扱っている。全取扱貨物量（2014 年で 145 万トン）のうち、約 54%が積み替え貨物であり、輸出貨物が 31%、輸入貨物が 15%となっている。



資料：CPSL ホームページの情報より作成

図　CPSL の輸出入・積み替え貨物比率（重量ベース）

表　キャセイパシフィック貨物ターミナルの概要

ターミナル建設年	2013 年
初期投資額	59 億 HK ドル 当時のレートで約 770 億円
貨物取扱能力	260 万トン／年
敷地面積	109,000 ㎡
延床面積	246,000 ㎡（7 階建）
貨物取扱実績	145 万トン（2014 年）
従業員数	約 1,800 人

(5) 今回の視察で得られた知見・関空での検討課題

Hactl、CPSL への訪問で得られた知見を踏まえ、関空での検討課題を以下に示す。

表　Hactl、CPSL への訪問で得られた知見・関空での検討課題

項目	得られた主な知見
設備投資	・限られた土地を有効活用するために多層階のターミナル建設、自動荷役システム導入等の**初期投資**の大きさ ・日進月歩で進む IT にキャッチアップするための**継続的投資**の重要性
認証取得	・定温輸送への対応として GSDP（Good Storage Distribution Practice）の**認証取得**による対外的信頼性の向上
行政機関との連携	・CIQ 職員がターミナル会社内に常駐し、**24 時間体制で即時対応**の実施 ・関係者間で共通プラットフォームの構築、**手続きの事前処理**の徹底
物流コスト	・香港は関空と同じ埋立地でも空港島へのアクセスは関空よりも安価
人材確保	・社員が仕事に誇りをもち、顧客の物流ニーズを満たすために努力・工夫できる**プロフェッショナル集団形成**の重要性

関空での検討課題

①生産性・労働環境向上、手続きの迅速化に向けた設備投資のあり方
（今の設備を維持するのか、既存の利害関係者でリスク・リターンを分配するのか、ターミナル会社を誘致するのか）

②物流コストの削減
（貨物車両が空港を往来する度に多大な通行料を要する現状と真剣に向き合う必要がある）

③LCC での貨物輸送
（キャセイパシフィック貨物ターミナルが取扱っているようなバラ貨物の取扱い可能性）

1.4.2　台湾桃園空港の視察結果

(1)　視察の目的

台湾桃園空港の視察では、空港運営会社を対象とし、空港運営の方向性について関空の将来像を検討するため、Taoyuan International Airport Corporation Ltd 以下、TIAC を訪問し、ヒアリング調査を行った。

TIAC は台湾の交通通信部（部は日本の省に相当）の傘下の 7 組織の 1 つで国に代わって桃園国際空港の全てを運営する 100%政府出資の会社である。

（視察時のヒアリング議事録・TIAC 概要に関する PPT スライドは第 2 部資料編②参照）

表　視察団構成

氏名	所属
黒田　勝彦	神戸大学　名誉教授／ （一財）関西空港調査会理事長
笠松　昌弘	（一財）関西空港調査会　常務理事
小西　桂	（一財）関西空港調査会　参与
木俣　順	中央復建コンサルタンツ㈱

(2)　台湾桃園空港の概要

台湾桃園空港は、台湾及び台北市の海外からの玄関口であり、台北松山空港から国際線業務の移転を目的に 1979 年 2 月 26 日に開港し、チャイナエアライン（ＣＩ）、エバー航空（ＢＲ）の拠点空港である。

松山空港は国内線専用、桃園国際空港は国際線主体（台湾高速鉄道開通により現在桃園国際空港を発着国内定期便はない）となっている。

図　台湾桃園空港の位置図

(3) 今回の視察で得られた知見

TIAC への訪問で得られた知見として、TIAC の貨物輸送に係る戦略を以下に示す。

表　TIAC が想定する貨物輸送に係る戦略

項目	内容
2020 年～2030 を目標とした空港のマスタープラン	・新規 MRO※地区の整備
今後ターゲットとする貨物	・**シーアンドエアー**貨物（中国の港から台北港まで海上輸送、台北港から桃園国際空港まで陸送して、桃園国際空港からアジア太平洋地域へ輸出。中国の港としては厦門（アモイ）などの福建省。対象貨物としては食品、機械用部品を想定。） ・国境を越えた E-commerce 物流 ・食品等の Cool Chain 物流 ・MRO※関連物流

※MRO【 Maintenance, Repair, Overhaul 】
整備・修理・重整備（分解点検）の略称で、航空機や機械の整備・修理・重整備に関わる諸産業のことを指す。

第２章　次年度の検討課題

2.1　農水産品・越境 EC 関連貨物への対応

(1)　農水産品

農水産品の輸出促進に向け、1.2.2 で示したような和歌山県新宮市からの養殖魚加工品等の輸出需要を取込むため、荷主の物流ニーズを把握し、対応を検討する。

近畿地域には 12 の中央卸売市場があり、生鮮食品等の流通過程の中間に位置する卸売市場が輸出の起点となることで販売力の強化や新規需要の創出に繋がる可能性がある。2011 年（平成 23 年）に、卸売市場関係業者を通じた農林水産物の輸出は一部で取組まれており、今後拡大の可能性が検討課題（例えば、卸売市場における輸出入手続きのワンストップ化・簡素化、輸出相手国からの認定取得など）として挙げられる。

表　卸売市場を活用した輸出実績（平成 23 年度）

【青果：合計 約5千トン】

市場名	輸出数量	主な輸出品目	主な輸出先	主な利用港(空港)
札幌市中央卸売市場	約20トン	メロン、南瓜、なめこ、ブロッコリー	香港、マレーシア、シンガポール	新千歳空港、苫小牧港、羽田空港
東京都中央卸売市場（大田市場）	約670トン	リンゴ、ナガイモ、南瓜、ダイコン、シメジ、キャベツ、ハクサイ、ハウスミカン	台湾、マレーシア、香港、シンガポール	羽田空港、成田空港、東京港、神戸港
横浜市中央卸売市場	約830トン	ナガイモ、ゆり根	米国、台湾	横浜港、成田空港
名古屋市中央卸売市場（北部市場）	約1,000トン	リンゴ、えのき茸、ナガイモ、ハクサイ、ミカン、モモ	台湾、香港、タイ、シンガポール	名古屋港、中部国際空港、東京港、博多港
大阪市中央卸売市場	約1,000トン	モモ、ブドウ、リンゴ、ビワ、梨	台湾、香港、タイ、シンガポール	関西空港、大阪港、神戸港
神戸市中央卸売市場本場	約600トン	リンゴ、ナシ、カキ、モモ	台湾、香港	神戸港、関西空港
広島市中央卸売市場（東部市場）	約50トン	リンゴ、メロン、スイカ、柑橘、ニンジン、タマネギ	ロシア	境港
福岡市中央卸売市場	約760トン	ナガイモ、リンゴ、ナシ、甘藷、ゆり根	台湾	博多港、福岡空港、苫小牧港

【水産：合計 約2万トン】

市場名	輸出数量	主な輸出品目	主な輸出先	主な利用港(空港)
札幌市中央卸売市場	約400トン	秋鮭、干ホタテ、生鮮魚、ホタテ	中国、インドネシア、マレーシア、タイ	新千歳空港、羽田空港
青森市中央卸売市場	約800トン	冷凍白鮭、冷凍イナダ、冷凍サバ	中国、香港、タイ、アメリカ	横浜港
東京都中央卸売市場（築地市場）	約1,040トン	冷凍イカ、冷凍サバ、珍味、コハダ、ウニ、甲イカ、キンキ	中国、香港、台湾、韓国、ベトナム、タイ、マカオ、シンガポール	東京港、横浜港、石狩港、苫小牧港
浜松市中央卸売市場	約2,400トン	ツバス、サバ、カツオ	中国、タイ、マレーシア	東京港、名古屋港、神戸港
大阪市中央卸売市場	約9,200トン	サバ、スケソウダラ、イカ	中国、アフリカ、東南アジア	東京港、名古屋港、博多港
福岡市中央卸売市場	約5,800トン	スルメイカ、シリヤケイカ、カワハギ	中国、韓国、ベトナム	博多港、神戸港

注：本データは、中央卸売市場の青果部･水産物部卸売業者の団体会員企業から報告された輸出実績のうち、その輸出数量が把握されているものを農林水産省が整理したもの。卸売業者自らが兼業業務で輸出する場合を含む。

資料：農林水産省資料

農水産品輸出の潜在需要として、アジアへの輸出を想定した場合、リードタイムの点から成田空港利用よりもメリットのある西日本からの集貨が課題として挙げられる。九州のように離島が多い地域では、潜在貨物は多いものの輸送がネックとなっている可能性がある。離島からのシーアンドエアーによる関空集約の可能性も今後の検討課題として挙げられる。

表　近畿地域の中央卸売市場の位置・取扱品目

市場＼区分		所在地	開設許可年月日 業務開始年月日	取扱品目
京都市中央卸売市場	①第一市場	〒600-8847 京都市下京区朱雀分木町80 TEL 075-311-6251	大正14年6月2日 昭和2年12月11日	青果 水産物
	②第二市場	〒601-8361 京都市南区吉祥院石原東之口2 TEL 075-681-5791	昭和44年11月25日 昭和44年12月1日	食肉
③大阪府中央卸売市場		〒567-0853 茨木市宮島1-1-1 TEL 072-636-2011	昭和53年4月10日 昭和53年5月8日	青果 水産物
大阪市中央卸売市場	④本場	〒553-0005 大阪市福島区野田1-1-86 TEL 06-6469-7910	大正14年3月25日 昭和6年11月11日	青果 水産物 加工食料品
	⑤東部市場	〒546-0001 大阪市東住吉区今林1-2-68 TEL 06-6756-3901	 昭和39年11月25日	青果 水産物 加工食料品
	⑥南港市場	〒559-0032 大阪市住之江区南港南5-2-48 TEL 06-6675-2010	 昭和33年1月16日	食肉
神戸市中央卸売市場	⑦本場	〒652-0844 神戸市兵庫区中之島1-1-4 TEL 078-672-8152	昭和2年3月31日 昭和7年12月22日	青果 水産物 加工食料品
	⑧東部市場	〒658-0023 神戸市東灘区深江浜町1-1 TEL 078-413-7071	 昭和44年11月11日	青果 水産物 花き
	⑨西部市場	〒653-0032 神戸市長田区苅藻通7-1-20 TEL 078-671-1593	 昭和40年5月1日	食肉
⑩姫路市中央卸売市場		〒670-0966 姫路市延末295 TEL 079-221-6011	昭和32年2月14日 昭和32年10月20日	青果 水産物
⑪奈良県中央卸売市場		〒639-1123 大和郡山市筒井町957-1 TEL 0743-56-7000	昭和52年4月22日 昭和52年5月10日	青果 水産物
⑫和歌山市中央卸売市場		〒641-0036 和歌山市西浜1660-401 TEL 073-431-3161	昭和49年3月26日 昭和49年4月19日	青果 水産物

資料：農林水産省ホームページ

(2) 越境 EC 関連貨物

越境 EC 関連貨物は、日中間で需要が大きく拡大する可能性があり、中国向け便数が 441 便/週、就航都市数 41 都市（中国国内）の関空は利便性が高い。ただし、当該便数は LCC も含めた数字のため、LCC による貨物輸送が一般的になっていく必要があり、そのための必要事項検討も今後の課題である。

また、中国や韓国、台湾向け便数が多い一方で、それ以外のアジア向け便数は少なく、貨物事業者が求める水準には達していない。中国に続いて ASEAN 諸国との EC 関連貨物取扱いも見据えて、東南アジア便の増大に向けた取組みが必要である。

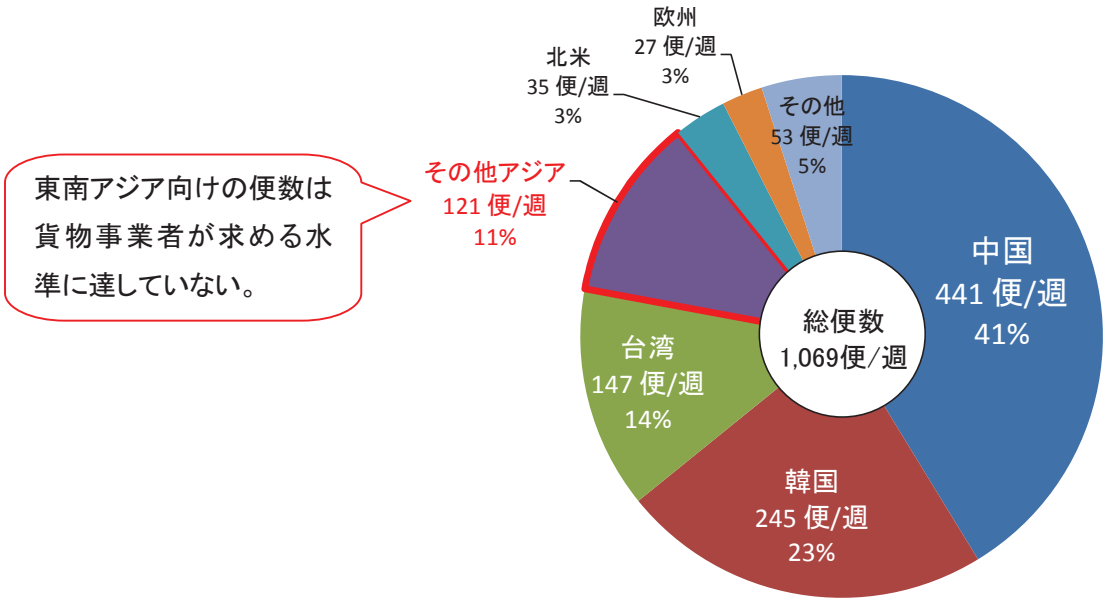


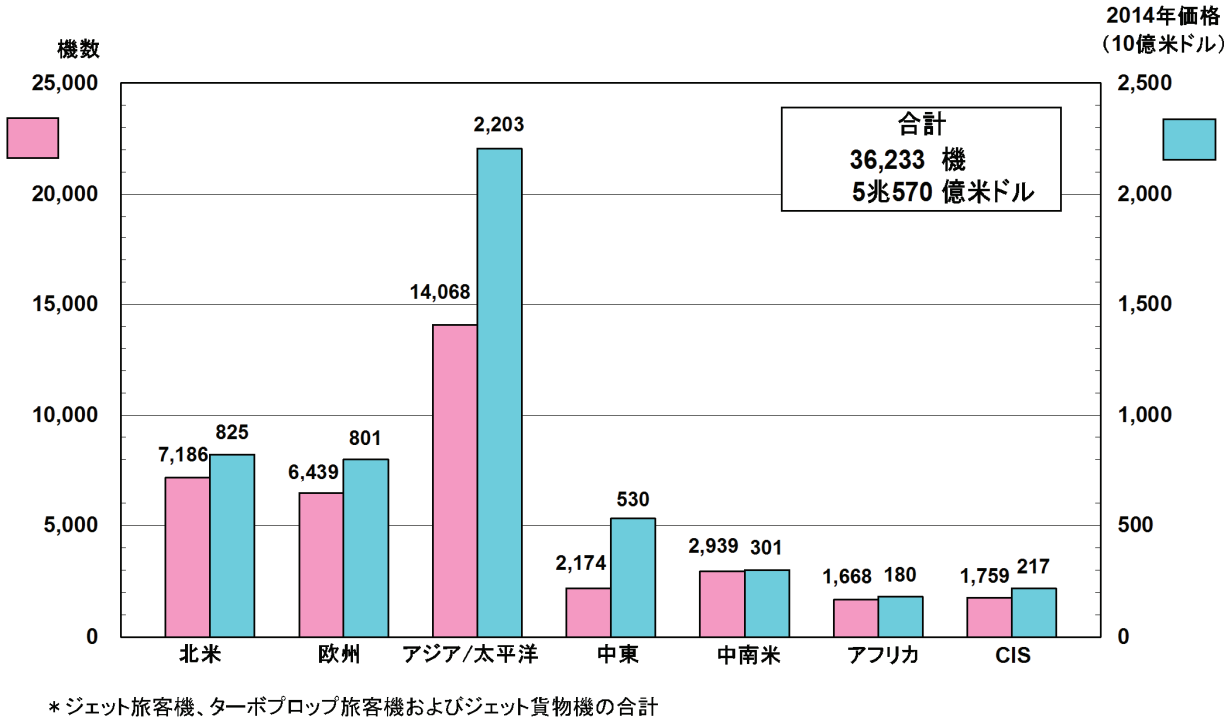
図　関西空港の国際旅客便の方面別便数内訳　（2015 年冬期）

2.2　特区制度を活用した産業誘致

(1)　MRO 関連物流（航空機メンテナンスの観点から）

一般財団法人日本航空機開発協会が発表している民間航空機に関する市場予測によると、地域別機材需要および販売予測(2015～2034 年までの 20 年間)は、アジア／太平洋地域が最も高く、14,068 機、2 兆 203 億米ドルとされている。我が国においても、三菱航空機の MRJ やホンダビジネスジェット等の国産機の生産が開始される。

これらの動向を踏まえ、関空のⅠ期またはⅡ期島において航空機の MRO 施設を誘致し、関空をアジアにおける航空機メンテナンス・供給拠点として利用を目指すことが望ましいと考えられる。航空機のメンテナンス工場の誘致により、航空機部品は数百万点ともいわれ、膨大な航空貨物需要を生み出すことが期待される。



＊ジェット旅客機、ターボプロップ旅客機およびジェット貨物機の合計

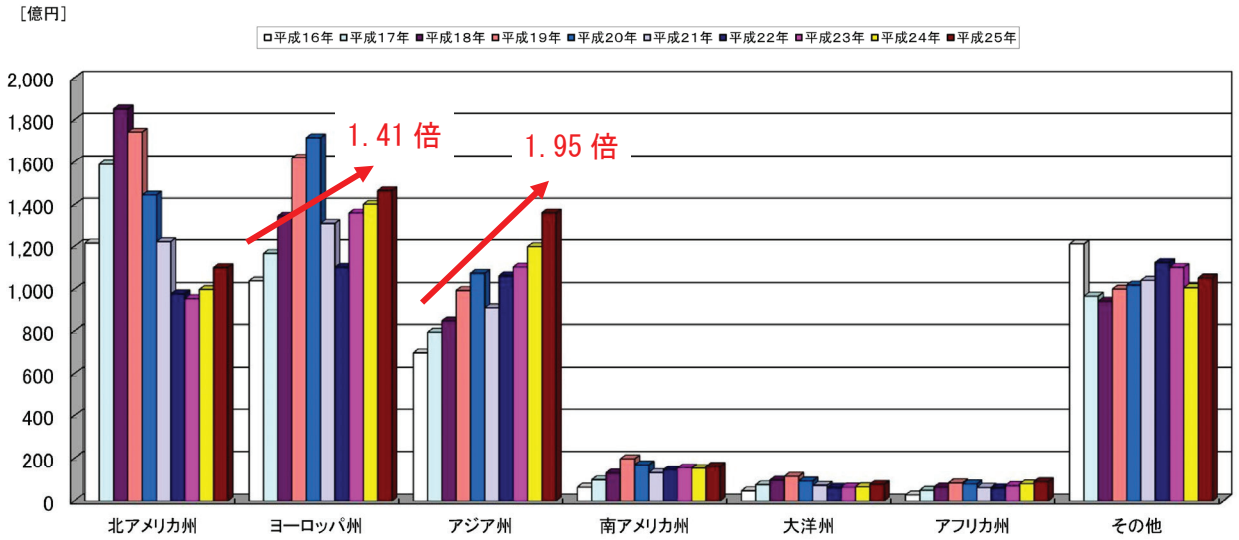
資料：民間航空機に関する市場予測 2015-2034（一般財団法人日本航空機開発協会）

図　地域別機材需要および販売予測（2015～2034 年までの 20 年間）

(2)　MRO 関連物流（医療機器のメンテナンスの観点から）

日本の医療機器メーカーは、医療機器を海外に輸出する動きが加速しており、アジア州やヨーロッパ州への輸出が著しい。医療機器のような精密機械は、技術の流出や粗悪なコピー品作成を防ぐため、修理やメンテナンスを自国で行うことが多い。

上記の特性や、関西が医療系分野で「関西イノベーション国際戦略総合特区」に認定されている強みを活かし、関空島内において医療機器関連の MRO 産業誘致も今後、関空の利用促進に寄与する可能性がある。



注）赤字の倍率は H25 年度輸出額／H16 年度輸出額

資料：一般社団法人日本医療機器産業連合会

図　我が国の医療機器の州別輸出金額の推移

■参考　我が国の輸出金額上位 10 位の医療機器

臨床化学自動分析装置、全身用 X 線 CT 装置などの大型精密機器も輸出されている。

（単位：百万円）

順位	小分類	医療機器名称	H21年	H22年	H23年	H24年	H25年
1	080202	臨床化学自動分析装置	39,023	25,678	54,200	63,258	58,373
2	100602	採血・輸血用器具	53,789	52,604	48,800	41,162	40,939
3	020604	全身用X線CT装置	54,640	33,879	32,671	35,941	39,808
4	140404	透析器	29,766	30,477	30,466	29,798	30,926
5	040602	医用写真フィルム	22,583	24,461	22,599	23,769	31,241
6	100408	滅菌済み血管用チューブ及びカテーテル	12,626	19,567	19,990	22,993	29,854
7	021002	汎用超音波画像診断装置	32,946	25,037	22,536	18,972	22,273
8	080402	血球計数装置	9,028	10,662	14,964	15,366	15,303
9	021204	超電導式磁気共鳴画像診断装置	13,372	11,280	9,362	12,261	13,256
10	100202	滅菌済み注射針	11,669	11,428	10,382	10,729	10,599

2.3　関空 1 期島貨物地区及び 2 期島展開用地活用の考え方

2015 年度は「需要」「コスト」「サービス」に焦点をあて、“荷主・フォワーダー・エアラインの関係を踏まえた関空利用促進(需要増大)の考え方”、“利用促進につながる貨物サービスの考え方”、“利用促進につながるコスト低減の考え方と低減スキーム”を検討した。

次年度は今年度の検討内容を踏まえ、具体策の検討、特区制度を活用した産業誘致に関する検討を行い、最終的アウトプットとして、関空 1 期島貨物地区及び 2 期島展開用地活用の考え方を提示する。

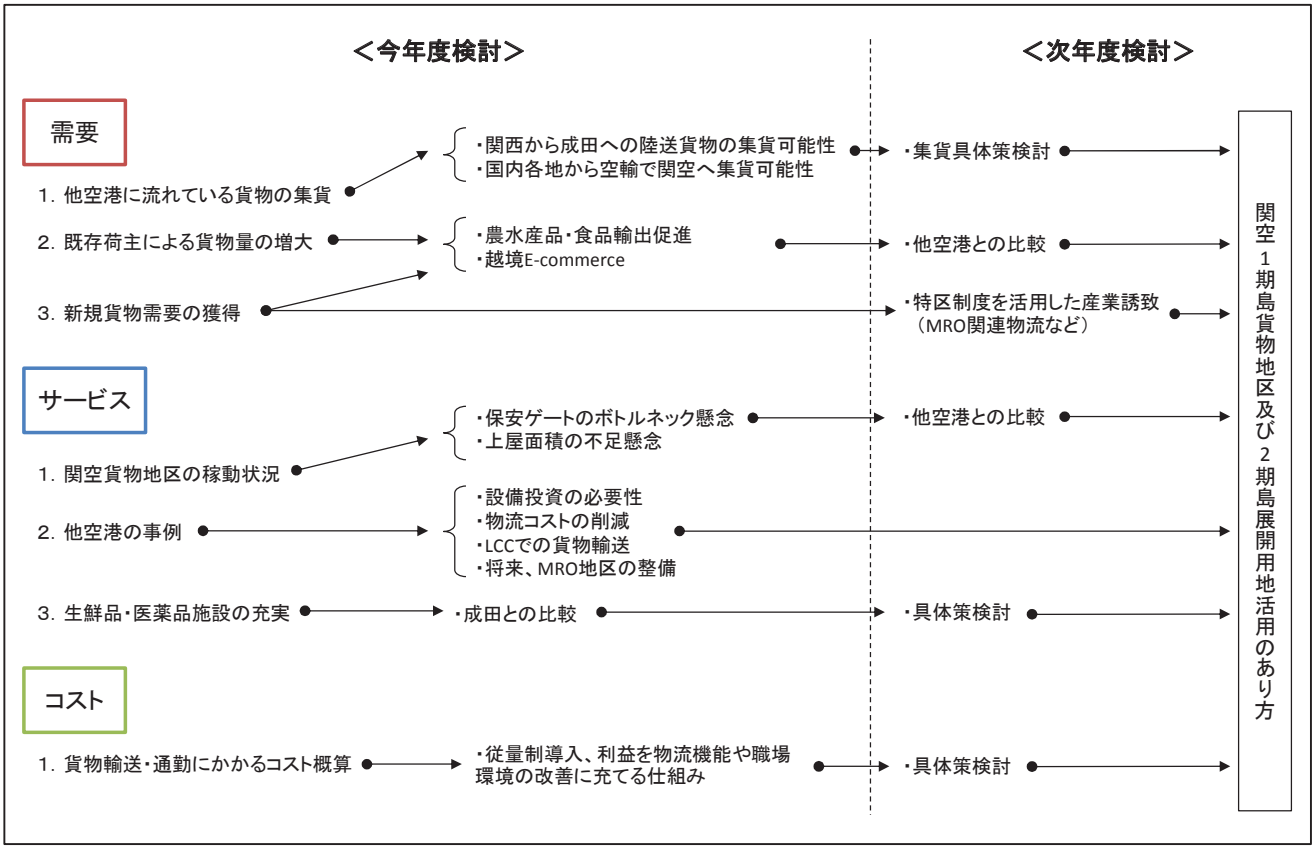


図　次年度検討課題と最終的アウトプット（案）

第2部　資料編 目次

ページ

資料①　ヒアリング結果の概要
ハンドリング会社へのヒアリング結果の概要 …… 資料①-1
フォワーダーへのヒアリング結果の概要 …… 資料①-2

資料②　香港空港国際貨物ターミナル施設視察
報告書本編 …… 資料②-1

資料③　台湾桃園空港視察
プレゼンテーション資料 …… 資料③-1
ヒアリング議事録 …… 資料③-11

資料④　講演会資料
農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について …… 資料④-1

資料⑤　研究会議事録
2015 年度研究会メンバーリスト …… 資料⑤-1
第１回研究会議事録 …… 資料⑤-2
第２回研究会議事録 …… 資料⑤-7
第３回研究会議事録 …… 資料⑤-14

資料①　ヒアリング結果の概要

1.　ハンドリング会社へのヒアリング結果の概要

項目	ヒアリング結果
現状の 1.4～1.5 倍の貨物需要が発生した場合の対応方法	▪ 全体的なキャパで言うと問題ないと思われる。 ▪ ピーク時に対応した用地確保や、荷役機械の導入はリスクが大きく利益も確保しにくい。貨物取扱量が時間によって分散すればよいが、便の運航やメーカー・フォワーダーの出荷時間によるためハンドリング会社がコントロールできない。 ▪ 航空貨物については、小型化、精密機器・生鮮品等の高付加価値・デリケートな取り扱いニーズが高まっている。
新規上屋の必要性	▪ 貨物取扱量は年によって変動があり、新たな用地を恒常的に確保して固定費を負担するのはリスクが高い。世界的な潮流として、ハンドリングコスト（貨物１キロあたり）は右肩下がりで収益の伸びが期待できない以上、費用を軽減していく必要がある。
作業の自動化検討	▪ 小口貨物と異なり、当社が扱う貨物はサイズが大きく、大きさもそれぞれ異なるため、少なくとも荷役は人の手に頼らざるを得ない。 ▪ 上屋での搬入・搬出確認、搭載便ごとの振り分けはアナログ（貨物についているタグを人が読み取り、手元の書類と照合）のため時間を要し、かつヒューマンエラー発生リスクがある。 ▪ バーコードや IC タグで一括管理するシステムが考えられるが、現状ではフォワーダーごとにバーコードの規格が異なり全てを機械で読み取れることができないため、人の目で見て確認せざるを得ない。 ▪ 完全自動化には設備投資等の面で現実的に難しいかもしれないが、バーコードを統一させ、作業を円滑化させることについては、税関が取り組んでいる AEO（Authorized Economic Operator）制度の一環として検討が進まないかと考える。
要望	▪ 第一輸出ビル向かいの第 1 駐車場は多くの従業員が使用しており今後も維持してほしい。 ▪ 今後も現在の国際貨物地区での運営を前提として利便性を高めるためのリニューアルが必要。

2. フォワーダーへのヒアリング結果の概要

項目	ヒアリング結果
成田に流れている貨物はどうすれば関空から出せるようになるのか	▪ スペースを成田でおさえている場合、集約して混載メリットを出すという意識が強まる。分散メリットがない現状、一般混載貨物は難しいと考える。 ▪ 医薬品等の定温輸送が必要な貨物は荷主企業が空港を選択するため、このような企業へのアプローチが効果的と考える。 ▪ 米州便が脆弱であることに加え、昨今活況の東南アジアへも直行便も充実していない。中国路線は充実しているものの、東南アジアもまだまだと考える。
JAL のロサンゼルス便の利用状況	▪ UA, JL の米州路線は各社とも活用している。更なる充実を期待する。 ▪ 荷主が利用空港を決定する場合もあるが、関西の事業所でコントロールできる場合は、基本的に関西に集貨している。
航空貨物の今後のターゲット	▪ E-commerce は日本とアジア間が主と考える。これら商品で売れ筋のものは輸送料の安い船舶で運ぶ動きがある。 ▪ MRO 関連貨物取扱い需要の期待は大きい。全日空沖縄が先行、その後中部空港が MRJ の施設整備を発表している。LCC をターゲットに MRO 需要はあると考える。
貨物の輸出入手続きの関空での改善要望	▪ 船舶輸送された貨物を航空貨物に積替える流れが想定される。例えば神戸港で揚げた貨物を神戸税関で処理し、関空へ横持ちして大阪税関で手続きする。税関間の連携を強化し、ダブルチェックなく、簡潔かつスムーズに行えるようになればシーアンドエアーが活性化すると考える。 ▪ 税関職員が相手国に滞在し、輸出入申告、許可を現地で行うことができるようになればリードタイムの短縮が図れるなどメリットが多い。
国内各地から関空へ空輸・集約し、関空から国外に飛ばすような貨物の可能性	▪ 現状国内便は伊丹が主であるが、特定路線をセットアップして、生鮮貨物などを狙えば可能性はあると考える。 ▪ 関空に集貨するためには、地方の大手荷主に直接、関空を利用するための交渉を行うことが必要と考える。

香港空港国際貨物ターミナル施設視察
（2015 年 9 月 20 日～9 月 22 日）

報告書

＝目次＝

１．視察の目的 1
２．香港空港の概要 1
３．Hactl の視察報告 4
４．CPSL の視察報告 9
５．今回の視察で得られた知見 13
６．関西空港での検討課題 13

１．視察の目的

新関西国際空港㈱の中期経営計画(2012年10月作成)では、関空の発展の原動力はLCCの拡大と貨物ハブ空港戦略としている。

（一財）関西空港調査会では、関空の貨物施設等の現状および問題点・課題を把握し、対応方策を調査研究するため、2014年度に「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」を立ち上げた。2014年度の調査では主に関空で働く貨物事業者に対してアンケート・ヒアリングを行い、貨物施設の現状と問題点を把握した。2年目を迎える本年は他空港にも目を向けることとし、その中でも世界的にトップクラスの貨物量を取扱っており、アジアの貨物ハブ空港として利用されている香港空港に着目した。

そこで、当該空港の貨物ターミナル施設の視察や、現場で働いている方々へのヒアリングを通し、利用者の物流ニーズに合った効率的な貨物取扱いのための工夫、貨物ターミナルの自動化等の設備投資による効果等を把握し、関空の将来像を検討するためのヒントを得るため、今回視察を行った。

香港空港貨物ターミナルの主要施設を有する「香港エアカーゴターミナル株式会社（Hong Cong AirCargo Terminals Limited）以下、Hactl」、「キャセイパシフィック航空サービス株式会社（Cathay Pacific Services Limited）以下、CPSL」の2社を訪問した。

図表　視察団構成

氏名	所属
黒田　勝彦	神戸大学　名誉教授
竹林　幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科　教授／貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会　主査
住田　弘之	新関西国際空港㈱　執行役員
高橋　浩二	港湾空港技術研究所　特別研究官
小西　桂	関西空港調査会　参与
羽根田　淳	関西空港調査会　企画総務グループ次長
木俣　順	中央復建コンサルタンツ㈱
笹岡　大輔	中央復建コンサルタンツ㈱

図表　視察スケジュール

9月20日	18:40～	空路、香港へ移動
9月21日	10:00～12:00	**Hactl 視察**
	14:00～16:00	**CPSL 視察**
9月22日	11:30～	空路、大阪へ移動

２．香港空港の概要

香港空港は、市内の九龍城近くにあった空港からランタオ島沖を埋立て、現在の空港へ1998年7月に移転し現在に至る。空港島の面積は約1,255haであり、関空の空港島約1,055ha（1期+2期）と比べて約200ha程度大きい。（その他の比較内容は次ページの図表参照）

空港島から中心市街地までの交通手段は、①エアポートエクスプレス、②自動車（エアポートバス、タクシー）があり最短で約30分でアクセスできる。

注）香港空港島から中心市街地までのアクセス（緑線）は一例としてエアポートエクスプレスのルートを表示

図表　香港空港と中心市街地位置・アクセス

世界の空港別貨物取扱いでは、2013年は香港空港が417万トンで世界第1位となっている。(関空の貨物取扱量は68万トンで第30位)

図表　航空貨物取扱量世界ランキング（2013年実績）

順位	空港		貨物取扱量
1	**香港**	**香港**	**417万トン**
2	メンフィス	アメリカ	414万トン
3	上海浦東	中国	293万トン
4	仁川	韓国	246万トン
5	ドバイ	ドバイ	244万トン
6	アンカレッジ	アメリカ	242万トン
7	ルイビル	アメリカ	222万トン
8	フランクルト	ドイツ	209万トン
9	シャルル・ド・ゴール	フランス	207万トン
10	成田	日本	202万トン
・ ・	・ ・		・ ・
30	**関西**	**日本**	**68万トン**

注）貨物取扱量の単位はメトリックトン
資料：Airports Council International

○香港空港

項目	香港空港	関西空港
開港年月	1998 年 7 月	1994 年 9 月
事業費	約 25,000 億円 （世界一高価な空港としてギネスに認定）	23,616 億円
旅客ターミナル 総延床面積	ターミナル 1：570,000 ㎡（7 階建） ターミナル 2：140,000 ㎡（6 階建） 【合計：710,000 ㎡】	第 1 ターミナル：303,444 ㎡（4 階建） 第 2 ターミナル：29,680 ㎡（平屋建・一部 2 階） 【合計：333,124 ㎡】
旅客数（2013 年）	約 5,990 万人	約 1,810 万人
滑走路	2 本（3,800m×2）	2 本（3,500m、4,000m）
航空機スポット数	旅客：86　貨物：43	旅客：50　貨物：22
航空機発着回数 （国際線　2013 年）	旅客便：約 311,000 回 貨物便：約 52,000 回	旅客便：70,450 回 貨物便：13,427 回
労働者数	65,000 人以上	14,700 人
貨物地区面積	ターミナル：398,600 ㎡（推定※）	1 期（国際）：372,000 ㎡　2 期：114,000 ㎡ 【合計：486,000 ㎡】

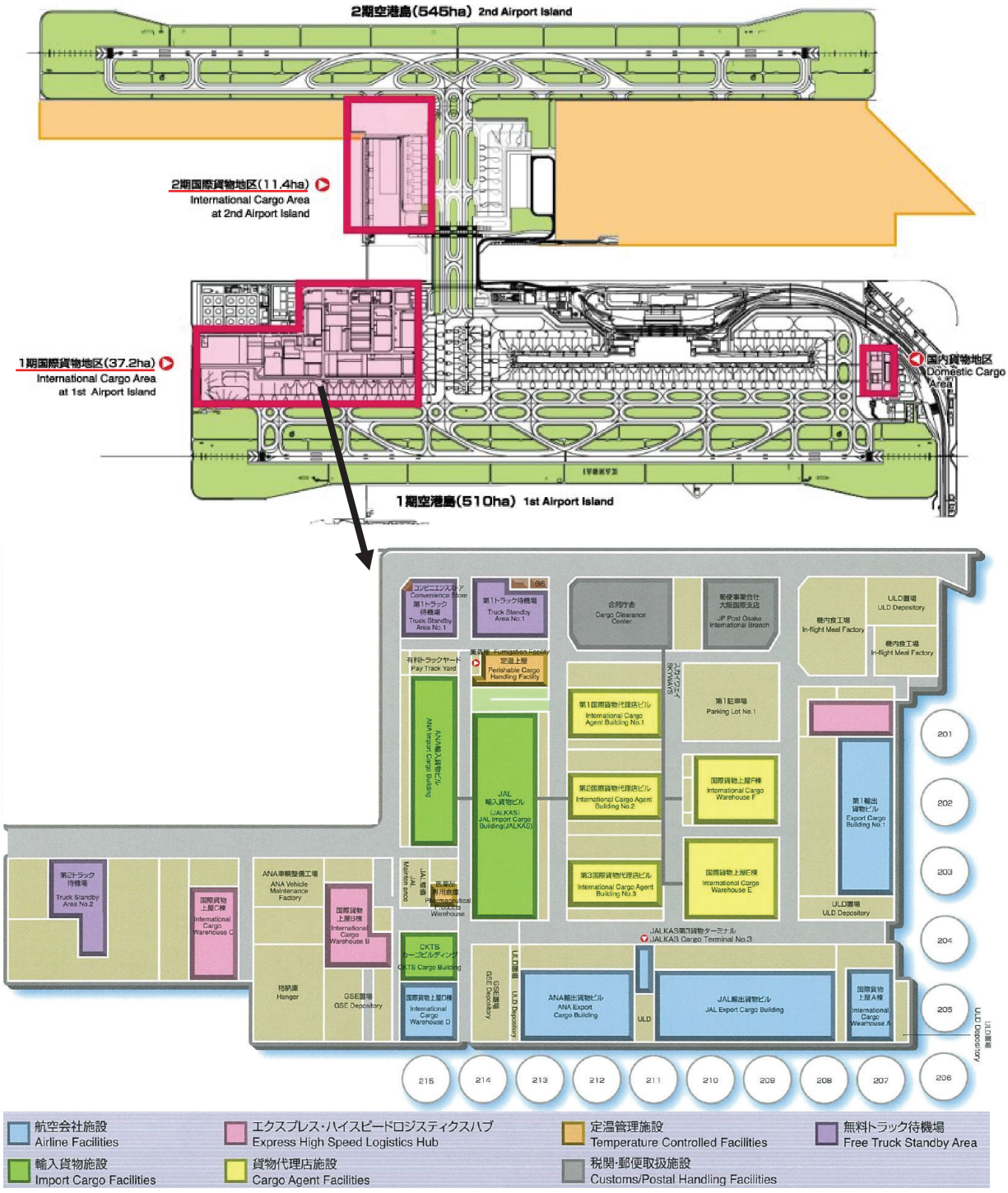
※貨物地区に立地する各社の敷地面積の合計値：　Hactl（174,600 ㎡）＋ｷｬｾｲﾊﾟｼﾌｨｯｸ貨物ﾀｰﾐﾅﾙ（109,000 ㎡）＋Asia Airfreight Terminal（80,000 ㎡）＋DHL（35,000 ㎡）

敷地面積は各社のホームページ掲載情報に基づく。

資料：香港国際空港・関西国際空港ホームページ・2014 年度関西国際空港従業員調査（新関西国際空港㈱）

図表　香港空港と関西空港の施設・利用状況等の比較

■参考　関西空港の貨物地区位置・事業費内訳



資料：関西国際空港ホームページ

関空１期事業費	泉州沖５ｋｍの海上 【内訳】 空港用地：5,050億円　空港諸施設：6,242億円 連 絡 橋：1,551億円　一般管理費：1,737億円	合計：23,616 億円
関空２期事業費	☆限定供用時までの事業費　9,036億円 【内訳】 用地造成：8,400億円 空港諸施設：636億円	

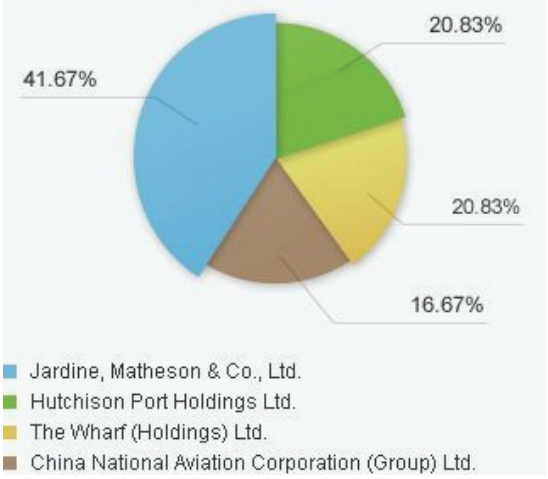
資料：関西国際空港全体構想促進協議会ホームページ

３．Hactlの視察報告

ⅰ）Hactlの概要

Hactl（Hong Cong AirCargo Terminals Limited）は、1971年に設立し、1976年にターミナルの営業を開始して以降、香港における輸出入貨物、積み替え貨物の取扱いを行っている。

また、Hactlは香港空港の中で唯一、特定の航空会社に属していないターミナルオペレーターである。当社の主な株主は、ジャーディン・マセソン（イギリス系企業グループの持株会社）となっている。



資料：Hactl ホームページ

図表　Hactl の株主の持株比率

Hactl貨物ターミナルは、空港移設に合わせて建設され、現在は年間260万トンを取扱う重要な物流拠点として機能している。

ターミナル建設年	1998 年
初期投資額	10 億 US ドル
貨物取扱能力	350 万トン／年
敷地面積	174,600 ㎡
延床面積	395,000 ㎡（5 階建）
貨物取扱実績	260 万トン（2014 年）
従業員数	約 3,000 人

資料：Hactl ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

図表　Hactl 貨物ターミナルの概要

ⅱ）現地での動き

Hactlの貨物ターミナルへは、2015年9月21日の10時に訪問し、主に関空調査会からHactlへ事前に連絡していた質問に対する応答・ディスカッションを行い、その後ターミナル内を案内いただいた。

図表　対応いただいた方の所属

氏名	所属
Ringo Chan MR	Hacis(Hong Kong AirCargo Industry Services Limited) Senior Manager
Vincent Mak MR	HDHL（Hactl Development Holdings Limited) Assistant Division Manager
Tiffany Lau MS	Hactl Corporate Communications Officer

図表　現地視察での動き・担当

時間	内容	担当
10:00～ 10:05	Hactl 紹介ビデオ視聴	Tiffany Lau MS
10:05～ 11:30	質疑応答・ディスカッション	Ringo Chan MR Vincent Mak MR
11:30～ 12:00	ターミナル内視察	Vincent Mak MR

※

Hacis について

Hactlの100%子会社で、Hactlと香港、中国本土間の陸上輸送を行っている。

HDHL について

Hactlの100%子会社で、香港以外のエリアにおける投資・開発を検討・担当する。

ⅲ）質疑応答・ディスカッション議事録

Q1. 広州・深圳・香港間の貨物輸送について

A1. 広州、深圳間は香港から貨物トラックが日に複数便往来している。

Q2. LCCによる貨物輸送・ULD対応の可能性について

A2. 今のところULD対応は考えられない。直近の経済状況が旺盛でなく、LCC による貨物輸送需要がないため。また、ULD 対応のためには相当額の設備投資、人材投入が必要なため。現在のところ旅客輸送が主流と考えられる。

LCC に余剰スペースがあり、貨物ハンドリングを外部委託する動きがあれば、それに対応していく。

Q3. 定温輸送への対応について
A3. 冷蔵・冷凍、常温といった様々な温度帯の倉庫を有している。航空会社の要望に沿って品質を保つために使い分けている。

Q4. 自動化・機械化導入以前の問題点について
A4. 旧香港空港で営業していたときは、労働者のヒューマンエラーが発生することや、プロセスを多く踏むため生産性が低いという問題があった。それにより、貨物搬出入に遅れが生じ、顧客からの信頼性低下を招いた。
現在のように自動化・機械化の導入が進んだことにより、約 30%以上生産性が向上した。取扱貨物量が上昇しているため、労働者数を減らすことはしていない。

Q5. 現在も自動化・機械化できていない作業内容、その理由・効果について
A5. 貨物の積み下ろし等で人の手で対応しなければならない箇所は多い。従業員は 3,000 人だが、人手不足の状況にある。

Q6. 貴社が提供する付加価値について
A6. Hactl の強みとして、約 40 年の実績の中で、経験のある社員を育てており（全て Hactl の社員）、貨物取扱いにおいてスキルが高いことが挙げられる。
具体的には、「スーパーリンク・チャイナ・ダイレクト」と呼ばれる珠江デルタ地域（広州、深圳、黄浦、東莞、福州、アモイ）にある拠点と、香港の間で保税空陸一貫輸送するサービスを提供している。香港と中国大陸の境界を通過するときの税関検査を省略することができる。
その他に、3,100 万 US $ をかけて独自に COSAC-Plus（Communication System On Air Cargo：航空貨物コミュニケーション・システム）を開発することにより、貨物の在庫管理とトラッキングを可能にしている。

Q7. 旅客機（ ベリー 便）と貨物専用機の運搬比率について
A7. 旅客機（ ベリー 便）と貨物専用機で貨物ハンドリングコストは同じ。全体の 1/4 が旅客機で。残り 3/4 は貨物専用機の貨物取扱いである。貨物専用機は主にボーイング 747 である。
貨物専用機による貨物取扱量が増加している。
貨物専用機は中国本土の広州や上海に多く展開している。それは、2 本しか滑走路がない香港空港ではキャパシティが一杯であることが一つの要因となっている。広州に貨物専用機がある場合は、香港から陸送し、搭載することもある。

Q8. 積み替え貨物は取扱総量の何%か 。
A8. トンベースで全体の 10%が積み替え貨物である。

Q9. 輸出入貨物の平均的な保管日数について
A9. 輸入貨物の多くは 48 時間以内に搬出される。輸出貨物は航空機のキャパシティによるが、ピークは 3～4 日前に搬入される。
輸入貨物（定温貨物、通常貨物共通）の無料保管期間は 2 日である。
輸出貨物の保管期間は制限を設けていない。

Q10. 貨物の搬入確認作業や、搭載便へ振り分け作業について（関空では貨物事業者ごとにバーコードの規格が異なるため機械で読み取ることができず、伝票で 貨物を識別）
A10. 子会社の航空フォワーダーである Hacis の取扱貨物については、バーコードで情報を管理できる。ターミナル内のバラ貨物、ULD の情報は全てバーコードで管理している。
製造業者が用いる RFID（Radio Frequency identifier）は Hactl 貨物ターミナルでは意味をなさない。航空会社が発行するマスターエアウェイビルも各航空会社によって異なるためそれぞれに合わせた対応が必要である。

Q11. 将来、貨物需要が増加した場合の対応について
A11. 当ターミナルは最大で 350 万トン/年の取扱いが可能である。過去最大の貨物取扱量は 290 万トン/年であり、まだ余力はある。短期的には、IT システム等に投資し、貨物取扱い効率の向上に努める。

Q12. 用地は買い上げか、賃貸か。
A12. 土地は香港空港管理局の所有で、当局とフランチャイズ契約（20 年契約）を行い、ターミナルの建設・運用を行っている。現状 2028 年まで契約している。

Q13. キャセイパシフィックとの競合・棲み分けについて

A13. 競争相手であり、場合によっては相互補完関係にある。例えば、危険物等の特殊な貨物を扱う際はキャセイパシフィックが Hactl の施設を利用することがある。その他、ランプハンドリング（航空機から貨物の積み下ろし、ターミナルまでの横持ち）も Hactl が請負って実施することがある。

Q14. 契約している航空会社、航空会社別の貨物取扱いについて

A14. 100 社の航空会社が顧客となっている。貨物の仕分けは航空会社および相手国ごとに行っている。マスターエアウェイビルが航空会社によって異なるため、航空会社ごとに分ける必要がある。

Q15. 契約形態（貨物量ごとの契約か、年間一括契約か）、インセンティブ条項の有無について

A15. 契約形態、インセンティブ条項ともに航空会社によって異なる。

Q16. 他空港での航空貨物ターミナルの事業展開について

A16. 他空港でのターミナル建設、事業の拡大は目標の一つである。関空もチャンスがあれば投資したい。HDHL 設立から 3 年であり、他の貨物ターミナルのコンサルティングは行った経験がある（インドネシア、中国本土の数箇所、羽田空港）が、他空港での事業展開は長期的な視点で進めていく。

Q17. 国の政策や株主からの介入の有無について

A17. 主要株主からビジネスは基本的にノータッチである。ハチソンと中国の関係は深いため、Hactl から国に対して要請がある場合はハチソン経由で伝えることはある。

Q18. Sea&Air貨物について。

A18. Sea&Air 貨物（香港から中国本土への海上輸送）も Hacis が取扱っている。価格帯の低い品目が多く、例えば靴の材料として使われる革が挙げられる。潜在的なニーズとして、南沙地区（広東省広州市に位置する市轄区）向けの電子商取引貨物輸送が考えられる。

Q19. HDHLの部署について

A19. 構成員は 4 名であり、具体的なプロジェクトが始まる段階で Hactl から専門家を取り込んで進める。

Q20. 参考にしている空港について

A20. それぞれの空港によって状況が異なる。他空港を模範にする場合でも香港とは土地の制約等の面で条件が異なる。

香港は貨物需要が多いが、土地が少ないため貨物ターミナルを多層構造にするなど、苦労している。航空フォワーダーからはコストが高いとの意見があるが、安定したサービスを提供でき、物流ネットワークが充実しているため、満足度は高いと考えている。

Hactl 貨物ターミナルにて
（前列右から 2 番目：Ringo Chan MR）
（後列右端：Vincent Mak MR）

ⅳ）ターミナル内視察報告

①自動ハンドリングシステムの構築

空港島の限られた用地を有効利用するため、自動貨物ハンドリングシステムを導入し、最高で5階の高さまでコンテナ・バラ貨物を格納できるスペースを有している。

図表　自動ハンドリングシステム諸元

項目	容量・数量
Container Storage System (CSS)	3,500 箇所
Box Storage System (BSS)	10,000 箇所
自動搬送車の台数	40 台
ワークステーション※の数	466 箇所
空 ULD 置き場の数	1,573 箇所
トラックドック	313 台

※貨物を ULD に積み付け/ULD からばらす作業場

自動ハンドリングシステムを構築しているなかでも、荷崩れや荷傷みなく確実に輸送するためには各要所で人の作業は必要（ex. CSSで降ろした貨物をドーリーに載せる際は人力による）であり、3,000人の従業員を抱えているHactlにおいても人手は不足しているとの話も伺った。

②迅速かつ効率的な貨物ハンドリングの実施

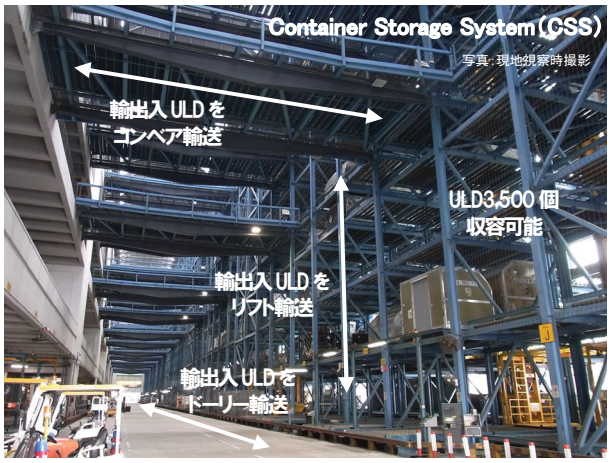
貨物ターミナルは、貨物の特性や物流ニーズに応じて各階でそれぞれ機能を分けている。例えば、速達性が要求される貨物や、カットタイム直前に搬入される貨物の取扱いは、地上階のエプロン近くにて行うことで、フレーターへのアクセスを最短にしている。

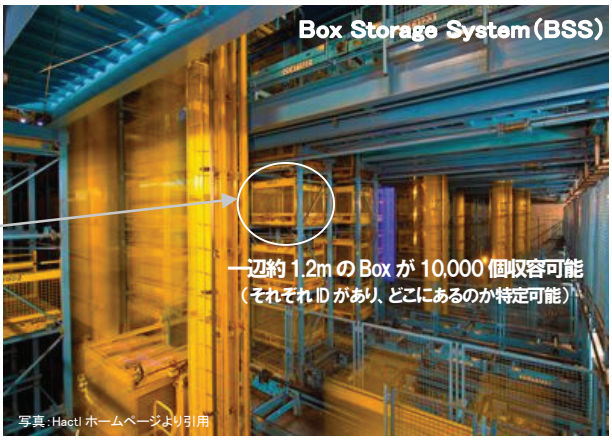
生鮮貨物の取扱いは1/F（日本で言うところの2階）で行われており、この階層もトラックで直接アクセスできる。また、CIQ（税関（Customs）、出入国管理（Immigration）、検疫Quarantine）の職員が常駐しており、24時間それらの対応が可能となっている。それにより、生鮮品の輸入貨物が到着した4時間後には香港市街地へ出荷することができる。

効率的な貨物ハンドリングに向けては、「COSAC-Plus」と呼ばれるシステムを開発し、航空会社、運送会社、香港空港当局やCIQ等の全ての関係者間で共通のプラットフォーム構築し、手続きを電子的に処理できるようになっている。（COSAC-Plusのために Hactlは2011年に2.4億HK$（≒37.2億円）を投資）リアルタイムで貨物の位置情報や、貨物の内容物を把握し、例えば輸入であれば、貨物機が到着する前に書類手続きを全て済ませ、到着直後に背後圏へ搬出することができる。

図表　特殊貨物ハンドリング施設諸元

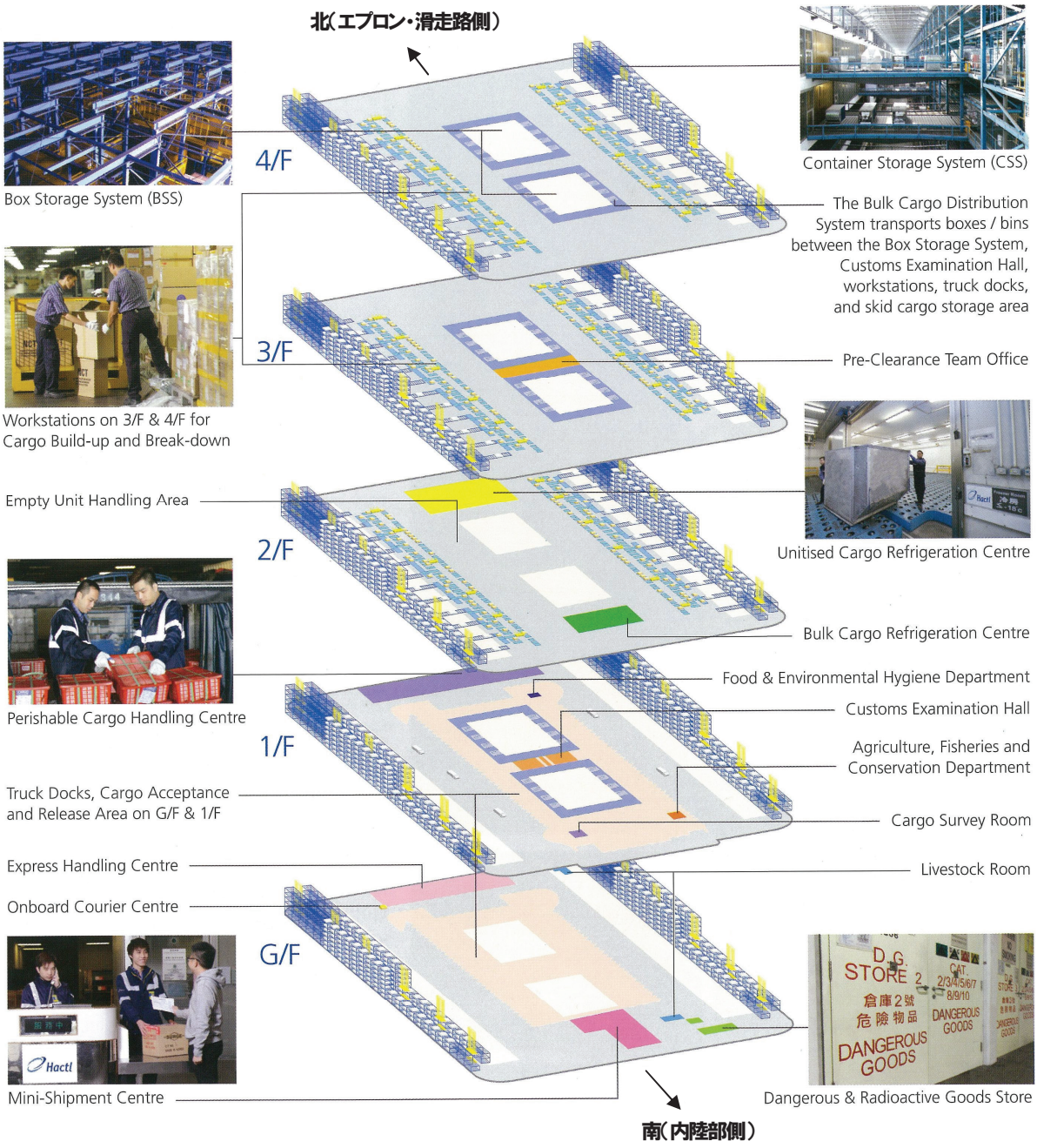
項目	容量・数量
低温倉庫：ULD 積載	1,541 ㎡
バラ貨物	755 ㎡
危険物取扱倉庫	166 ㎡
20 フィート ULD 取扱施設	140 箇所
動物取扱施設	1,725 ㎡





資料：Hactl ホームページ・現地視察で得た情報より作成

図表　自動ハンドリングシステム



階層	主な作業内容
4/F 3/F	バラ貨物（段ボール等に入った大きさがそれぞれ異なる貨物）の ULD への積み付け/ULD から解体
2/F	・空 ULD の保管 ・ULD 積載貨物・バラ貨物の冷蔵および冷凍センター
1/F	・小型貨物の搬出・搬入　※トラック停車場に隣接 ・生鮮貨物の取扱い ・貨物の通関・検査・検疫　※24 時間対応
G/F	・大型貨物の搬出・搬入　※トラック停車場に隣接 ・速達貨物、小口貨物、危険物、放射性物資、動物の取扱い ・オンボードキャリアセンター（最小カットオフ時間である出発 50 分前の貨物の取扱い）

資料：Hactl パンフレット・現地視察で得た情報より作成

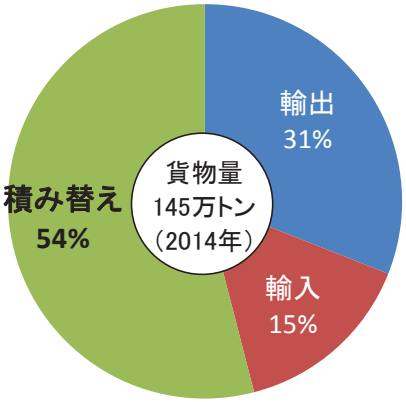
図表　Hactl 貨物ターミナルの各階での主な作業内容

４．CPSLの視察報告

ⅰ）キャセイパシフィック貨物ターミナルの概要

CPSL（Cathay Pacific Services Limited）は、キャセイパシフィック航空の完全子会社であり、2008年１月に設立した。2013年2月に香港空港に貨物ターミナルを建設し、運用を行っている。

現在、キャセイパシフィック航空、エアアジア、エア香港、ドラゴンエアー、ロイヤルブルネイ航空、エバー航空の6航空会社の貨物を取扱っている。全取扱貨物量（2014年で145万トン）のうち、約54%が積み替え貨物であり、輸出貨物が31%、輸入貨物が15%となっている。



資料：CPSL ホームページの情報より作成

図表　CPSL の輸出入・積み替え貨物比率
（重量ベース）

ターミナル建設年	2013 年
初期投資額	59 億 HK ドル 当時のレートで約 770 億円
貨物取扱能力	260 万トン／年
敷地面積	109,000 ㎡
延床面積	246,000 ㎡（7 階建）
貨物取扱実績	145 万トン（2014 年）
従業員数	約 1,800 人

資料：ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

図表　キャセイパシフィック貨物ターミナルの概要

ⅱ）現地での動き

キャセイパシフィック貨物ターミナルへは、2015年9月21日の14時に訪問し、まずはターミナルの模型を使って全体の概要を説明頂き、その後ターミナル内を視察し、最後に質疑応答、ディスカッションを行った。

図表　対応いただいた方の所属

氏名	所属
Sarah Chau MS	Cathay Pacific Services Limited Corporate Communication Officer
Nicky Wong MS	Cathay Pacific Services Limited Corporate Communication Officer

図表　現地視察での動き・担当

時間	内容	担当
14:00～ 14:30	ターミナルの概要説明	Sarah Chau MS
14:30～ 15:00	ターミナル内視察	Nicky Wong MS
15:00～ 16:00	質疑応答・ディスカッション	Nicky Wong MS

ⅲ）ターミナル内視察報告

①最新鋭のマテリアルハンドリングシステム

最新鋭のマテリアルハンドリングシステムとして、コンテナ荷役については、2,445箇所の保管場所を有しており、バラ貨物荷役については4,224箇所の保管場所を有している。それら膨大な貨物の位置情報を正確に把握するために、業務管理センターにおいて施設内の模様や稼働状況を監視すると同時に、貨物の取扱い業務の進行状況のモニタリングや貨物の追跡も可能にしている。

図表　荷役施設の諸元

項目	容量・数量
コンテナ荷役システム	2,445 箇所
バラ貨物荷役システム	4,224 箇所
トラックドック	170 台
定温倉庫	2,000 ㎡
危険物取扱倉庫	240 ㎡

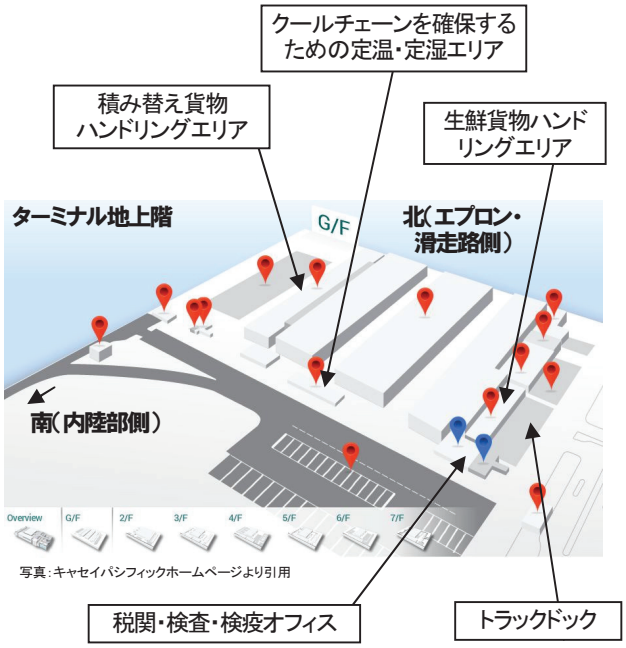
資料：ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

図表　最新鋭のマテリアルハンドリングシステム

②貨物搬出入・積み替え処理について

輸入貨物について、荷受人は航空機の到着から最短で3時間便以内に貨物を収集することができる。積み替え貨物については、事前手続きを済ませることにより、航空機到着から3時間以内に積み替え処理・出荷を行うことができる。

迅速な貨物処理ニーズに対応するため、積み替え貨物ハンドリングエリアや定温施設、税関や食品検査機関等の関連施設が１階に集約している。また、貨物品質や安全性確保のため、全て上屋内でハンドリングされ、風雨にさらされることなく、クールチェーンを確保した貨物輸送が可能となる。



資料：ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

図表　貨物の迅速処理のための主な施設の配置

図表　階層別施設の概要（地上階以上）

階	概要
2 階	トラックドックがあり、急ぎの貨物取扱施設、空 ULD 取扱施設あり
3 階	荷捌き施設、税関・検査・検疫オフィスあり
4 階	顧客のサービスカウンター（書類手続き）、コンテナ・バラ貨物保管施設あり
5 階	荷捌き施設、定温倉庫、税関施設あり。
6 階	コンテナ・バラ貨物保管施設
7 階	

資料：ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

ⅳ）質疑応答・ディスカッション議事録

Q1. LCCによる貨物輸送・ULD対応の可能性について
A1. LCC による貨物輸送の可能性はある。ただし、出発までの時間が短い LCC は ULD 対応よりもバラ貨物の取扱いが主となると考えられる。LCC も貨物取扱意欲はあり、昨年の 5～6 月の貨物需要が多い時期にはエアアジア、タイエアアジアの貨物（バラ貨物）を取扱った。

Q2. 定温輸送への対応について
A2. 当社は大きな定温倉庫を有しており、その中でも箇所によって細かく温度をコントロールし、それぞれの貨物の最適な温度を維持できるようにしている。
当ターミナルは GSDP（Good Storage Distribution Practice）の認証を得ており、航空会社のニーズに応えられる体制を整えている。また、温度調整可能なコンテナを取扱う専門家も有している。
貨物量推移としては安定しており、航空会社も医薬品や生鮮品の輸送に力を入れている。ターミナルでのハンドリング収入としては、重量ベースで料金が決まるため、定温貨物でもその他貨物でも変わらない。

Q3. 旅客機（ ベリー 便）と貨物専用機の運搬比率について
A3. 正確な比率はこの場で答えられないが、旅客機（ ベリー 便）の比率が高いと考える。これはキャセイパシフィックの旅客機の便数が非常に多いため。

Q4. 積み替え貨物は取扱総量の何%か 。
A4. 香港空港はキャセイパシフィックのハブ空港であるため、積み替え貨物が多い。輸入貨物であれば、中国本土向けの積み替え貨物、輸出貨物は北米向け積み替え貨物が多い。
積み替え貨物取扱いに関する競争相手空港としてはシンガポール空港を考えている。

Q5. 輸出入貨物の平均的な保管日数について
A5. 輸入貨物は到着後すぐに引き取られることが多いため保管時間は短く、1 日から 2 日以内である。輸出貨物は 1 日以内である。フォワーダーは毎日午前 10～11 時頃に貨物を取りに来る。

Q6. 将来、貨物需要が増加した場合の対応について
A6. 今のところ規模を拡大する計画はないが、ターミナル南側に開発用地を有している。
2014 年貨物取扱量は 145 万トンでこれはエバー航空の貨物取扱い以前の数字である。現状のターミナル能力 260 万トン/年を考慮すると、まだ新たにターミナルを建設する計画はない。

Q7. 用地は買い上げか、賃貸か。
A7. 土地は香港空港管理局の所有で、当局とフランチャイズ契約（20 年契約）を行い、ターミナルの建設・運用を行っている。賃料は機密情報のため教えられない。

Q8. Hactlとの競合・棲み分けについて
A8. 香港空港は潜在貨物需要が大きいと考えるため、ターミナル建設により、空港の魅力をアピールし、航空会社の参入を増加させ、貨物量全体のパイを大きくすることを考えている。そのため Hactl とはシェアの奪い合いをするのではないという意味では競争相手と考えていない。

Q9. エバー航空貨物取扱いについて
A9. キャセイパシフィックとエバー航空は加盟するアライアンスは異なるが、貨物輸送については、慣習上それに縛られない。

Q10. キャセイパシフィック貨物ターミナル設計・建設に際してHactl等の他ターミナルで参考にした点について
A10. Hactl は BOX を用い、AAT（Asia Airfreight Terminal）はパレットを用いているといった違いはあるが、ハンドリングシステムは共有化している。それ以外では、当社は技術が進歩した状態でターミナルを建設した分、他社よりも自動化が進んでいると思われる。例えば、貨物情報を入力する際、Hactl は紙の書類を使って処理する工程が残っていると思われる。

Q11. 貨物ターミナルの「グリーン化」について
A11. 環境負荷を低減するため、ターミナル内において空気冷却システムを導入している。それにより、通常のエアコンを用いるよりもコストを 30%低減することができる。ペーパーレス化も進んでいる。
全て電動式フォークリフトを採用している。

Q12. Sea&Air貨物について

A12. キャセイではSea&Air貨物の取扱いはほとんどないが、Air&Road貨物の取扱いは多い。現在は中国本土南部に広州や深圳等6箇所に拠点があり、香港空港から通関手続きを済ませたトラックで中国本土に陸送するサービスを昨年12月からキャセイパシフィックとエバー航空貨物で提供している。

Q13. 香港空港の強みについて

A13. 航空会社は中国本土の各空港に貨物取扱拠点を設ける動きがみられる。香港は中国本土の各都市とパートナーシップの関係にあると考えている。香港経由で貨物を取扱うメリットとしては自由貿易地域のため非関税優遇があることや、検査制度で優遇がある（貨物全体の1%のみを抽出して検査）こと、通関が中国本土と比べて簡潔であることが挙げられる。

Q14. キャセイパシフィックとの資本関係について

A14. CPSL（Cathay Pacific Services Limited）は、キャセイパシフィック航空の完全子会社であるがマネジメントや戦略立案は独自に行っており、航空会社に対しては中立の立場を保っている。各航空会社が求める物流サービス（例えば、エバー航空向けに電子商取引貨物を迅速に処理するためのエクスプレスセンターを設ける）を提供している。
会計上は親会社と連結決算している。

Q15. システム等の問題への対応について

A15. 自動化システムにおいて小さい問題が発生することはあるが、危機的な問題が発生したことはない。人的事故対策については保安部署を設置し、貨物ターミナルに常駐する監督員がチェックを行っている。品質管理や貨物取扱い手順についてもCEOに報告し、厳重に管理している。

Q16. CPSLの部署について

A16. 通常の会社組織にあるマネジメント部門や人事、財務、広報、保安、ターミナルオペレーション、ランプオペレーション、顧客サービス等がある。

キャセイパシフィック貨物ターミナルにて
（真ん中：Nicky Wong MS）

５．今回の視察で得られた知見

①限られたスペースの有効活用・顧客満足向上のための設備投資の継続的実施

香港空港は、貨物地区の面積でみると関空と大きな差はない。それでも関空の6倍の貨物量を取扱うことができる背景として、ターミナル運営会社の継続的な設備投資があると改めて気づかされた。

設備投資の一つとして、限られた土地を有効活用するために多層階のターミナル建設、自動荷役システム導入等の初期投資が挙げられる。(Hactl:約1,000億円、CPSL：約770億円)

初期投資の大きさにも驚かされたが、今回訪問した2社の方々の話を伺っていると、顧客満足向上のために常に投資を続けていくという攻めの姿勢が垣間見られた。例えばHactlは、日進月歩で進むITにキャッチアップし、「COSAC-Plus」開発のための投資を実施し、サービス水準の維持・向上を実践している。約40年に渡って航空貨物を取扱っている老舗企業が今日においても第一線で活動し、貨物量を順調に伸ばしている背景には、継続的な設備投資がある。

②プロフェッショナル集団の形成

現地を訪問することにより、実際にターミナルで働く人々の姿を見ることができたことも大きな収穫の一つであった。

香港の高温多湿気候の中、上半身裸で荷役する人々や、機械を操作しながら膨大な貨物をハンドリングする人々は、連携しながら生き生きと、かつ真面目に仕事に取組んでいた。また、今回の訪問でヒアリングやターミナルの案内担当者は、非常に知的かつ熱心に対応していただいた。両ターミナルとも活気ある優秀なスタッフが支える力強いターミナルであると感じた。

GSDP（Good Storage Distribution Practice）等の認証取得も空港の魅力をPRする上で重要であるが、ターミナルで働く社員が仕事に誇りをもち、顧客の物流ニーズを満たすために努力・工夫できるプロフェッショナル集団の形成も重要であると改めて感じた。

③行政機関等との連携

Hactl、CPSL両ターミナルそれぞれにCIQのオフィスがあり、職員が常駐している。それにより、24時間体制で即座に対応することができ、荷受人は航空機の到着から最短で3時間便以内に貨物を収集することができる。

こうした貨物の即時搬出入は「COSAC-Plus」のようなシステムで、関係者間で共通のプラットフォームを構築し、手続きの事前処理を前提としていることからも、各主体が連携することで物流サービスの向上、空港の魅力アップに繋がる。

④空港の利用・物流コストの観点

Hactl、CPSLともに土地は香港空港管理局の所有で、当局とフランチャイズ契約（20年契約）を行い、ターミナルの建設・運用を行っているとのことであった。今回視察では賃料等のコストは把握できなかったため、関空の問題の一つとして上がっている貨物地区利用料と比べることはできない。

物流コストとして、関空は空港島への通行料がネックとなっている。香港は同じ埋立地でも空港島へのアクセスは関空よりも安価（青島大橋通行料：HK$30（約450円））であるということも、香港市街地および中国本土の旺盛な貨物需要を支える重要な要素の一つであると考えられる。

６．関西空港での検討課題

① 生産性・労働環境向上、手続きの迅速化に向けた設備投資のあり方
（今の設備を維持するのか、既存の利害関係者でリスク・リターンを分配するのか、ターミナル会社を誘致するのか）

② 物流コストの削減
（貨物車両が空港を往来するたびに通行料がかかっている現状と真剣に向き合う必要がある）

③ LCC での貨物輸送
（キャセイパシフィック貨物ターミナルが取扱っているようなバラ貨物の取扱い可能性）

以上

貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会

台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部ヒアリング報告

2015/12/10

1．ヒアリング概要

（1） 訪問日
平成27年10月23日（金）13:30～15:30

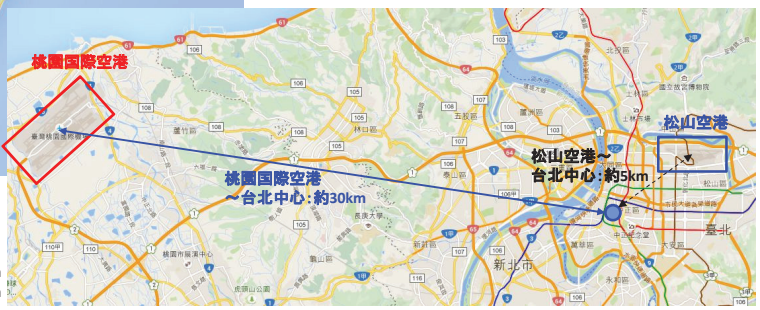
（2） 訪問先
桃園國際機場股份有限公司（Taoyuan International Airport Corporation Ltd.）
貨運處（Cargo department）

（3） 先方
劉光島氏（Mr. Samuel Kuang-tao, Liu） 處長（General Manager）
宋成昱氏（Mr. Robert C Song） 研究委員（Senior Advisor）
劉志明氏（Mr. Jimmy Liu） 資深管理師（Senior Manager） 他1名

（4） 当方
黒田勝彦 （一財）関西空港調査会理事長
笠松昌弘 （一財）関西空港調査会常務理事
小西 桂 （一財）関西空港調査会参与
木俣 順 中央復建コンサルタンツ（株）副本部長

2. 桃園国際空港の概要（1）

- 台湾及び台北市の海外からの玄関口
- 台北松山空港から国際線業務の移転を目的に1979年2月26日開港
- 松山空港は国内線専用、桃園国際空港は国際線主体（台湾高速鉄道開通により現在桃園国際空港を発着国内定期便はない）
- チャイナエアライン（CI）、エバー航空（BR）の拠点空港



<参考>
関空～大阪市役所：約40km
伊丹～大阪市役所：約10km

3. 桃園國際機場股份有限公司（TIAC）の概要（1）

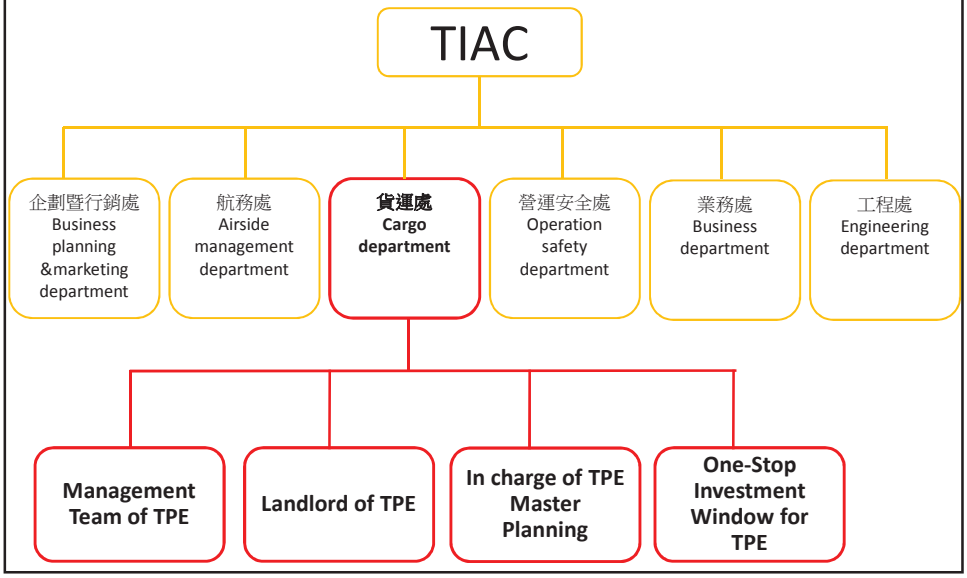
- 台湾交通通信部（部は日本の省に相当）傘下7組織の1つ、職員数600人程度
- 国に代わって桃園国際空港の全てを運営する100%政府出資会社（Taiwan International Corp.とChunghua post Corp.も100%政府出資会社）

Ministry of Transportation and Communications（MOTC）

- Civil Aeronautics Administration
- Maritime and Port Bureau
- Taoyuan International Airport Corp.
- Taiwan International Port Corp.
- Chunghua post Corp.
- China Airlines Corp.
- YangMing Marine Transport Corp.

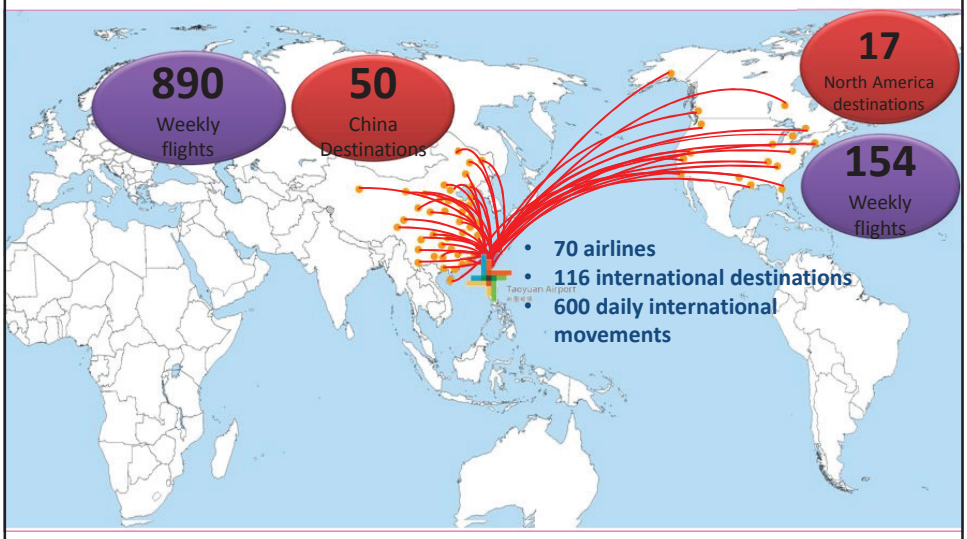
3. 桃園國際機場股份有限公司（TIAC）の概要（2）

- TIACには6つの部門があり、Cargo department（貨運處）はその1つ
- Cargo departmentにはManagement Team、Landlord、Master Planning、One-Stop Investment Windowの4つの部署がある



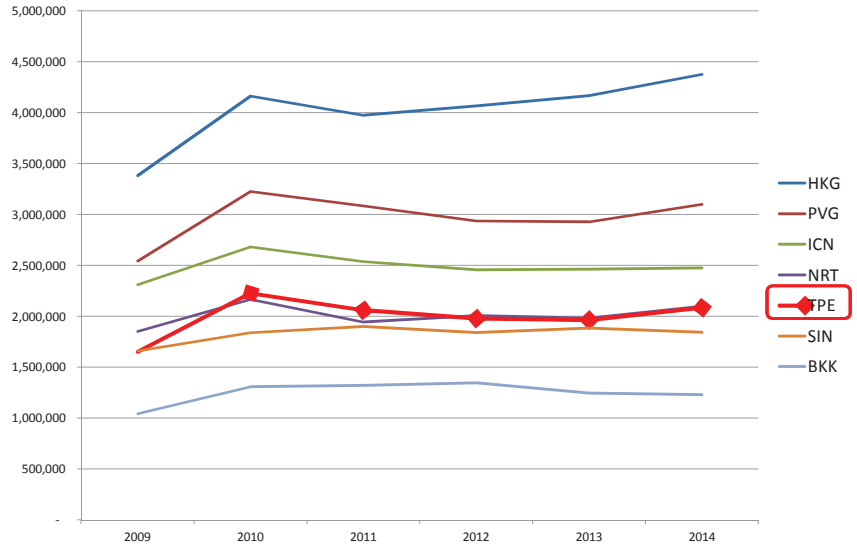
4. 航路ネットワーク

- 桃園国際空港は中国と北米のゲートウェイ（欧州直行便はなく、日本又はタイで乗り継ぎ）
- ベリー便と貨物専用機の貨物比率（重量ベース）：半分半分



5. 取扱貨物量

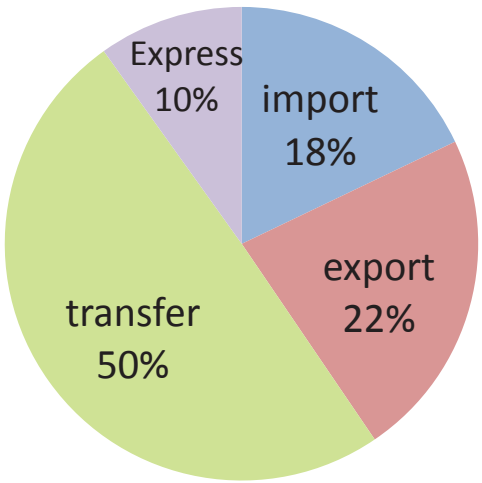
- アジアでは香港（HKG）、上海（PVG）、仁川（ICN）、成田（NRT）につぐ第5位、成田と同程度
- シンガポール（SIN）やバンコク（BKK）より多い



Source: ACI annual traffic report, for 2014: Dec.,2014 freight flash

6. 取扱貨物構成[2014年]

- Transfer（中継）貨物が50%、輸出が22%、輸入が18%、Express（クーリエ貨物）が残り10%
- 中継貨物の荷主は中国等に進出した台湾系企業が多い
- 中継輸送の経路は「中国→台湾（桃園）→北米」「中国→台湾（桃園）→東南アジア」「東南アジア→台湾（桃園）→北米」がほとんど



7. 現況の貨物ターミナルの配置

- 貨物ターミナル4つ（UPSは中華航空の中、FedExはエバー航空の中）
- 貨物機用スポット：25スポット
- 空港の東側：台湾唯一の空港FTZ（Free Trade Zone）←他の6つのFTZは港湾

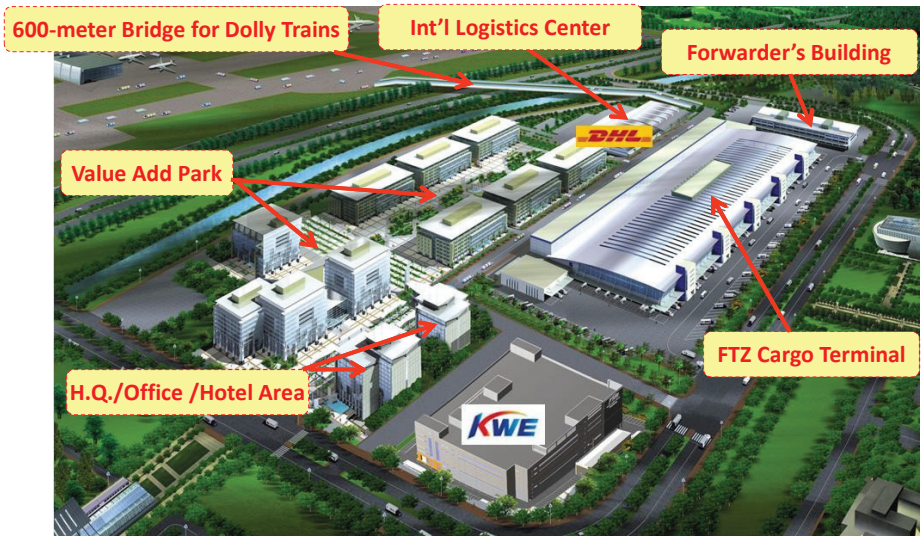
8. 貨物ターミナルのオペレーター・開発方式

- それぞれ開発方式が違う（TACTはROT、EGACとFargloryはBOT、EVERTERは独自開発）
- オペレーターは入札で決定、台湾内資のみ応札可
- ロイヤリティーはTACTとEGACは収益の6%、Fargloryは前年実績×その年の調整係数
- FargloryのみFTZ、開発規模大であるため、他の2社と違う契約形態

CTOs	TACT	EGAC	Farglory	EVERTER
Contract Type	ROT	BOT	BOT	Owner operator
Duration (yr.)	30 (2030.1.15)	30 (2032.2.25)	50 (2053.5.29)	-
Royalty Fee	Revenue*6%	Revenue*6%	Previous Royalty Fee*(1+adjustment Index)	-
Land Area (m^2)	133,079	71,248	347,857	43,000
Handling Capacity	0.68 mil.	0.7 mil.	0.5 mil.	0.3 mil.
Handling capacity after expansion	0.98 mil. (2017 completed)	0.82 mil. (completed)	1 mil. (2018 completed)	-

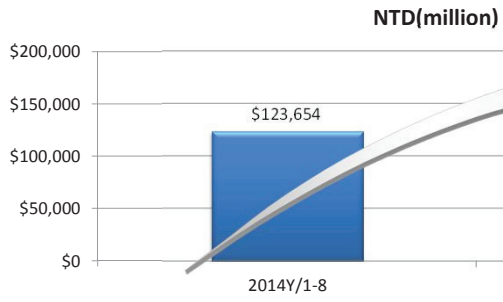
9. 桃園空港FTZ（1）

- 10大建設事業と呼ばれる国家プロジェクト以外では台湾最大の開発
- 台湾最大の建設会社AUが200億台湾ドル（約750億円）を投資して整備
- FTZ内にはこの地区を訪れる出張者を対象としたホテルも整備予定



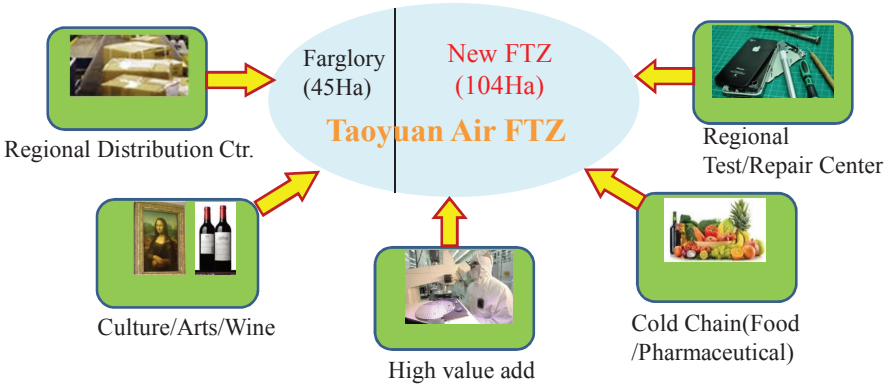
9. 桃園空港FTZ（2）

- 重量ベースでは減少しているものの、金額ベースでは増加（2015年1～8月で約6,948億円）
- KWEが入居（AUに要望を伝えAUがデザインビルドした施設を賃貸）



9. 桃園空港FTZ（3）

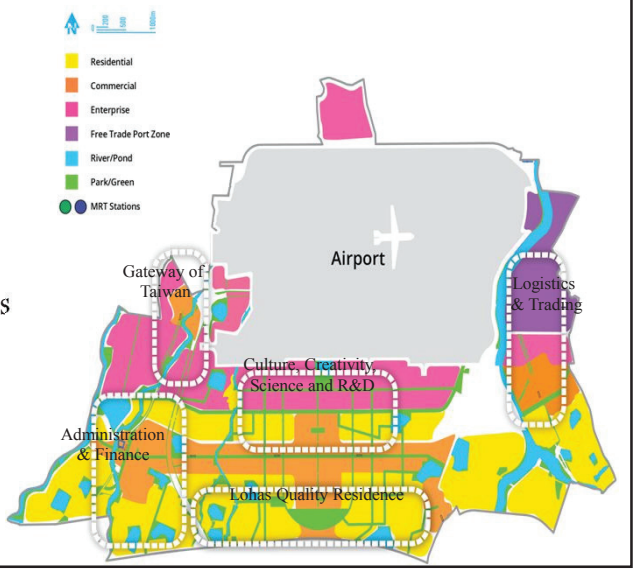
- 現在：開発済み（Farglory）45ha→将来：開発余地（New FTZ エリア）104ha



10. 桃園臨空都市プロジェクト

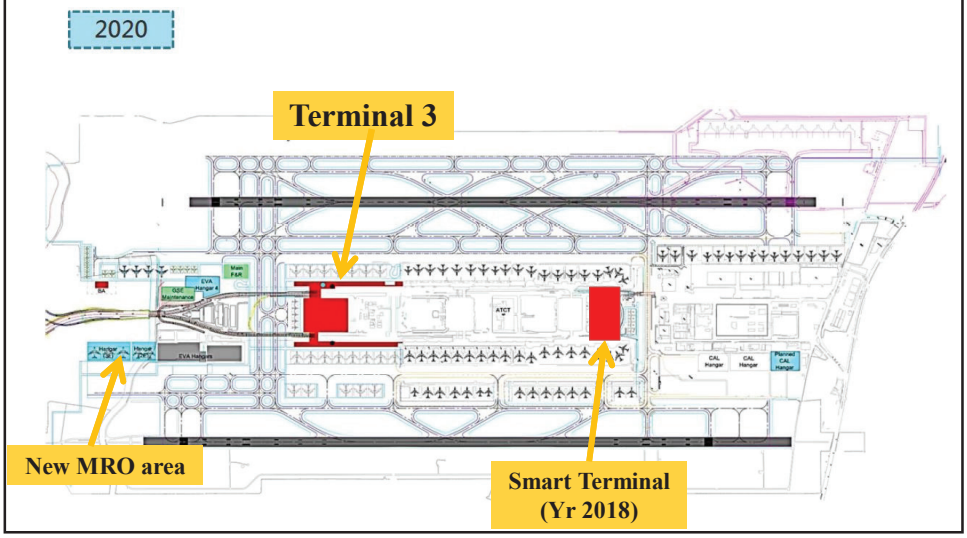
- 政府・地元市が協力して160億米ドル（約1兆9,680億円）を空港周辺開発に投資する計画
- 雇用創出効果：30万職、経済効果：750億米ドル（約9兆2,250億円）

- Undertaken by Taiwan Central Government
- over $16 billion USD investment
- Additional 300,000 jobs
- over $75 billion USD economic benefits



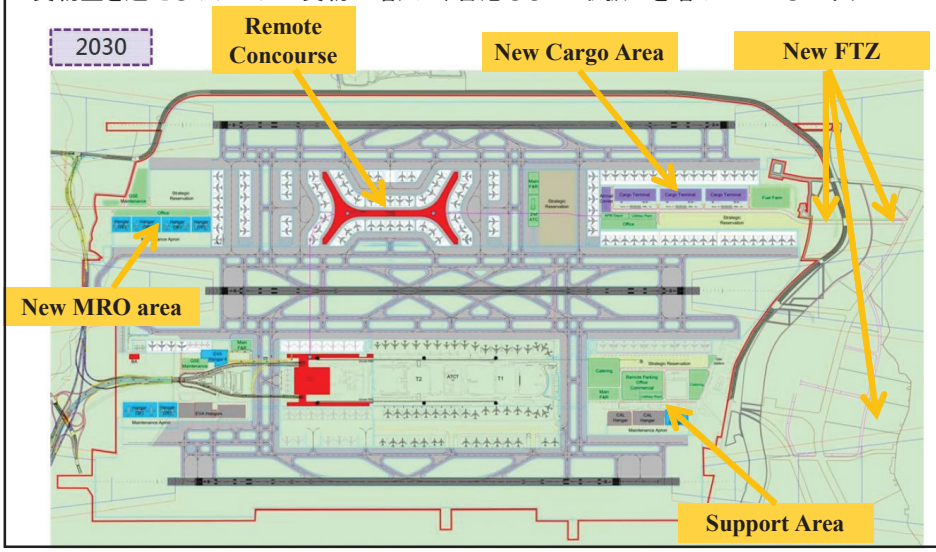
11. 桃園国際空港マスタープラン[2020年]

- スマートターミナル整備（2018年目標）、第3旅客ターミナル整備、新規MRO地区整備を計画



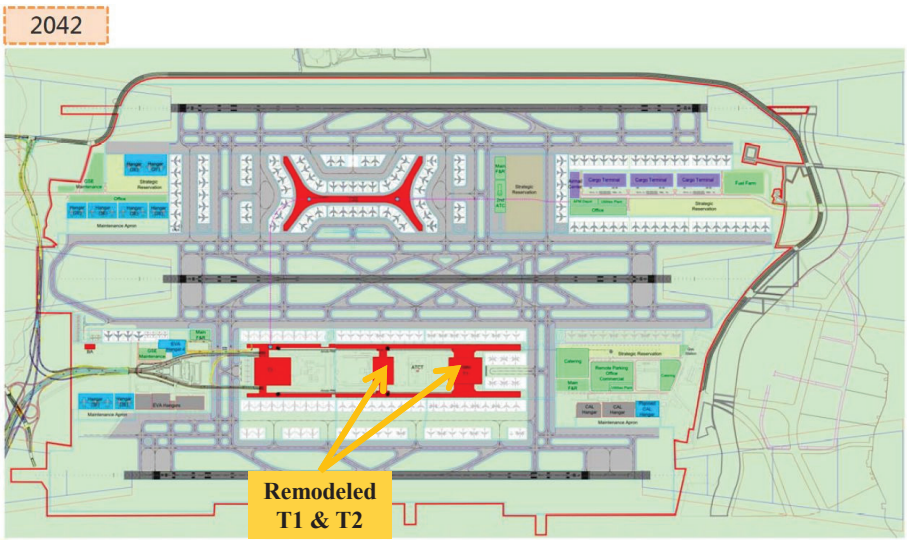
11. 桃園国際空港マスタープラン[2030年]

- リモートコンコース整備、新規貨物地区整備、更なる新規MRO地区整備、支援施設地区整備、新規FTZ整備を計画
- 新規貨物地区の整備により500万トンの貨物を取り扱うことを目標（現在の香港空港の取扱貨物量を超える←アジアの貨物は増大し、香港ももっと取扱いを増やしているはず）



11. 桃園国際空港マスタープラン[2042年]

- 既存第1旅客ターミナル・第2旅客ターミナルのリニューアルを計画



12. Multi-modal operation（Sea & Air）への取組み

- 中国港湾から台北港まで海上輸送、台北港から桃園国際空港まで陸送して、桃園国際空港からアジア太平洋地域へ輸出（台北港側の整備が出来ておらずまだ実現していない）
- 想定中国港湾：シャーメン（厦門：アモイ）や福建省など
- 想定貨物：食品、機械用部品

13. Multi-modal Logisticsへの取組み

- ターゲット：国境を越えたE-commerce物流、食品等のCool Chain物流、MRO関連物流

- **Cross Border E-commerce Logistics**
- **Cool Chain Logistics**
- **MRO Logistics**

14. TIACにとっての航空貨物事業

- ターミナルオペレーターとの関係：入札で決定（応札は台湾内資のみ）、定額の土地賃料収入（税込み10台湾ドル（約38円）/㎡）とロイヤリティー収入
- 自動化・IT化：貨物については各オペレーターの範疇（旅客についてはTIAC）
- 貨物機着陸料算定方法：同じ機材でも貨物の積載量により着陸料が変動、機材ごとの1機当たりの料金と積み込み貨物の重量による料金の両方を徴収（従量制）
- 貨物事業の採算性：国有空港であり収入についてはそれほど関心がなく計算していない。貨物収入より旅客収入の方が圧倒的に大きい。金儲けのためなら貨物を止めて旅客に集中した方がよいが、貨物は収益ではなく台湾経済にとって必要であるから行っている

Taoyuan International Airport Corporation Ltd. Cargo department
ヒアリング議事録

1. 訪問概要

(1) 訪問日

平成 27 年 10 月 23 日(金)13:30～15:30

(2) 訪問先

桃園國際機場股份有限公司(Taoyuan International Airport Corporation Ltd.)

貨運處(Cargo department)

(3) 先方

劉光島氏(Mr. Samuel Kuang-tao, Liu)	處長(General Manager)
宋成昱氏(Mr. Robert C Song)	研究委員(Senior Advisor)
劉志明氏(Mr. Jimmy Liu)	資深管理師(Senior Manager) 他 1 名

(4) 当方

黒田勝彦	(一財)関西空港調査会理事長
笠松昌弘	(一財)関西空港調査会常務理事
小西 桂	(一財)関西空港調査会参与
木俣 順	中央復建コンサルタンツ(株)副本部長

2. Taoyuan International Airport Corporation Ltd.の概要

劉志明 Senior Manager からの Taoyuan International Airport Corporation Ltd.(TIAC)の概説と当方からの質問に対する回答を以下に示す。

TIAC は台湾の交通通信部(部は日本の省に相当)の傘下の 7 組織の 1 つで国に代わって桃園国際空港の全てを運営する 100%政府出資の会社である。なお、TIAC 以外では、Taiwan International Corp.と Chunghua post Corp.が政府 100%政府出資の会社である。

TIAC には企画部門など 5 つの部門があり、Cargo department(貨運處)はその 1 つである。Cargo department には Management Team、Landlord、Master Planning、One-Stop Investment Window の 4 つの部署がある。

桃園国際空港には 70 の航空会社が乗り入れ、116 の都市に就航し、国際線が 1 日 600 便発着している中国と北米のゲートウェイである。なお欧州への直行便はなく、日本又はタイで乗り継いでいる。

取扱貨物量についてはアジアでは HKG(香港)、PVG(上海)、ICN(仁川)、NRT(成田)につぐ第 5 位でほぼ成田と同程度、SIN(シンガポール)や BKK(バンコク)より多い貨物を取り扱っている。

取扱貨物の 50%は transfer(中継)貨物である。輸入は 18%、輸出は 22%でほぼ等しい。残りの 10%

はExpress(クーリエ貨物)である。

空港内には4つの貨物ターミナルがある。なお、UPSは中華航空の中に、FedExはエバー航空の中にある。桃園国際空港の貨物機用のスポットは25スポットある。空港の東側には台湾で唯一の空港にあるFTZ(Free Trade Zone)がある(他の6つのFTZは港湾にある)。

4つの貨物ターミナルオペレータはそれぞれ開発方式が違う。TACTはROT、EGACとFarglory はBOT、EVERTERは独自開発である。TACTとEGACは契約期間が30年間、ロイヤリティーが収益の6%、Farglory は契約期間が50年間、ロイヤリティーは前年実績にその年の調整係数を乗じた額である。なお各オペレーターはロイヤリティーの他に土地の賃料として税込み10台湾ドル/㎡をTIACに支払っている。Farglory が他の2社と違う契約であるのはFTZであることと開発規模が大きいためである。オペレーターは入札で決定される。応札できるのは台湾内資のみである。

Taoyuan Airport FTZは台湾で10大建設事業と呼ばれる国家プロジェクト以外では最大の開発で台湾最大の建設会社であるAUが200億台湾ドルを投資して整備したものである。KWEはAUに要望を伝えAUがDBした施設を借りている。FTZ内にはこの地区を訪れる出張者を対象としたホテルも整備される予定である。

FTZの貿易について重量ベースでは減少したが金額ベースでは増加している。現在、Farglory が開発したエリアは45haであるが、まだNew FTZエリアとして104haの開発余地がある。

桃園国際空港の周辺開発は、政府や地元市と協力して今後16億米ドルを投資する計画がある。この計画により30万職の仕事が生み出され、経済効果は75億米ドルと想定している。

2020年を目標とした桃園国際空港のマスタープランでは、スマートターミナルの整備(2018年目標)、第3旅客ターミナルの整備、新規MRO地区の整備を計画している。

2030年を目標としたマスタープランでは、リモートコンコースの整備、新規貨物地区の整備、更なる新規MRO地区の整備、支援施設地区の整備、新規FTZの整備を計画している。なお新規貨物地区の整備により500万トンの貨物を取り扱うことを目標としている。現在の香港空港の取扱貨物量を超えることになるが、香港もその頃にはもっと取扱いを増やしていると考えられる。

2042年を目標としたマスタープランでは、既存の第1旅客ターミナル、第2旅客ターミナルのリニューアルを計画している。

Multi-modal operation(Sea & Air)にも取り組もうとしている。中国の港から台北港まで海上輸送、台北港から桃園国際空港まで陸送して、桃園国際空港からアジア太平洋地域へ輸出することを想定している。なお、中国の港としてはシャーメン(厦門：アモイ)や福建省など、対象貨物としては食品、機械用部品を想定している。台北港側の整備が出来ておらずまだ実現していない。

Multi-modal Logisticsについては、国境を越えたE-commerce物流、食品等のCool Chain物流、MRO関連物流をターゲットとして考えている。

3. 質疑応答

Q1:ベリー便と貨物専用機の重量ベースの貨物比率について

A1:半分半分である。

Q2:中継輸送の経路について

A2:「中国→台湾(桃園)→北米」「中国→台湾(桃園)→東南アジア」「東南アジア→台湾(桃園)→北米」がほとんどである。荷主は中国等に進出した台湾系企業が多い。

Q3:定温倉庫の平均的な保管日数について

A3:食品の中継輸送は行っていないので中継輸送では定温倉庫は使用していない。輸入については6時間以内に国内に配送している。輸出については倉庫に置かずトラックでそのまま航空機まで運び積み込んでいる。検査等はトラックから積み込むときに実施している。

Q4:貨物ターミナルの自動化について

A4:旅客については TIAC が考えているが、貨物については各オペレーターが考えることであり自動化についてもオペレーターの範疇である。

Q5:貨物機の着陸料の算定方法について

A5:同じ機材でも貨物の積載量により着陸料が異なる。機材ごとの1機当たりの料金と積み込み貨物の重量による料金の両方を徴収している。

Q6:TIAC の収入比率について

A6:国が持っている空港であるため収入についてはそれほど関心がなく計算していない。貨物収入より旅客収入の方が圧倒的に大きい。金儲けのためなら貨物を止めて旅客に集中した方がよいが、貨物は収益ではなく台湾経済にとって必要であるから行っている。

Q7:TIAC の職員数について

A7:600 人以上いる。

以上

資料④　農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について

農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について

平成２７年１１月

近畿農政局

目次

1. 日本全体の輸出をめぐる状況
（1）農林水産物・食品の輸出促進の意義 ……1
（2）海外で日本の「食」が注目されている ……2
（3）海外における いわゆる「日本食レストラン」店舗数の推移 ……3
（4）農林水産物・食品の輸出額の推移 ……4
（5）平成26年の農林水産物・食品の輸出実績 ……5
（6）平成26年農林水産物・食品の輸出額の国・地域別内訳 ……6
（7）平成26年農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳 ……7
（8）平成27年１－7月の農林水産物・食品の輸出実績 ……8
（9）主な品目の輸出量・額の動向 ……9

2. 農林水産省における全国の取組
（1）農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略 ……10
（2）食文化・食産業のグローバル展開 ……11
（3）輸出促進事業の展開事例 ……12
（4）輸出促進の推進体制（農林水産物等輸出促進全国協議会） ……13
（参考）農林水産物等輸出促進全国協議会の役員・会員 ……14
（5）都道府県の輸出促進協議会 ……15
（6）輸出促進の推進体制（輸出戦略実行委員会） ……16
（7）原発事故による諸外国の食品等の輸入規制の動き ……17
（8）東京電力㈱福島第一原子力発電所事故の影響への対応 ……18
（9）原発事故による諸外国の食品等の輸入規制撤廃・緩和の概要 ……19

3. 近畿農政局管内の状況と取組
（1）全国に占める近畿からの輸出の状況 ……20
（2）関西空港からの農林水産物・食品の輸出状況
①国別・地域別及び品目別輸出額の内訳 ……21
②国別・地域別及び品目別輸出額の内訳（真珠・珊瑚除く） ……22
③主要輸出国における品目別輸出額の内訳 ……23
④主要な輸出品目の動向 ……24
（3）近畿管内における輸出の取組状況 ……25
（4）関係機関が連携した近畿管内での輸出に向けた動き ……26
（5）近畿農政局におけるセミナー等の取組 ……27
（6）関西・食・輸出推進事業協同組合の立ち上げ ……28
（7）組合を中心としたALL関西での取組体制の確立 ……29
（参考）関西フードエクスポート＆ブランディング協議会
事業の全体イメージ ……30
（8）近畿農政局における取組状況（平成27年度） ……31
（9）輸出の取組への補助事業による支援 ……32
（参考）平成28年度概算要求の概要（輸出に取り組む事業者向け対策事業）・33
（10）輸出証明書の発行について ……34
（11）ホームページ・メールマガジンのご紹介 ……35

1．日本全体の輸出をめぐる状況

（１）農林水産物・食品の輸出促進の意義

MAFF

●農林水産物・食品の輸出は、多様な意義を有している。

背景

●日本国内のマーケットは縮小する見込み。
　－我が国の少子高齢化社会の到来
●他方、海外には今後伸びていくと考えられる有望なマーケットが存在。
　－世界的な日本食ブームの広がり
　－アジア諸国等における経済発展に伴う富裕層の増加、人口増加

意義

（産地・地域にとってのメリット）
●農林水産物・食品の新たな販路拡大、所得の向上。
●国内価格下落に対するリスクの軽減。
●海外輸出を通じた国内ブランド価値の向上、経営に対する意識改革。
●地域経済の活性化。

（国民全体にとってのメリット）
●我が国の輸出入バランスの改善。
●日本食文化の海外への普及、世界各国の人々の対日理解の増進。

（２）海外で日本の「食」が注目されている

MAFF

和食ブーム

●外国人観光客が
「訪日前に期待すること」
1位「食事」（62.5%）
出典：JNTO 訪日外客訪問時調査（2010年）

●外国人が好きな外国料理
1位「日本料理」
（21.1%）
出典：日本貿易振興機構調査（2013年3月）

●海外の日本食レストランの数
2013年
約5万5千店
（外務省調べ、農林水産省推計）

食を文化としてとらえる世界の潮流

日本料理への高い好感度

- 好きな外国料理、全体1位は日本。回答者の83.8%が日本料理を好きと回答【図1】
- 米国を除く全ての国・地域で1位は「日本料理」（米国では3位）【図2】
- 日本、イタリア以外は、近隣国の食が高評価される傾向に

好きな外国料理
質問：「好きな料理かつ外食で食べる外国料理はどれですか（複数回答可）」※本設問においては、実施国の料理は選択肢から除外。

【図1】好きな外国料理（7ヵ国全体結果）　【図2】好きな外国料理（各国の結果）

※【図1】は複数回答可としており、回答者数に対する回答個数の割合を示した。なお、自国の料理は選択肢から除外

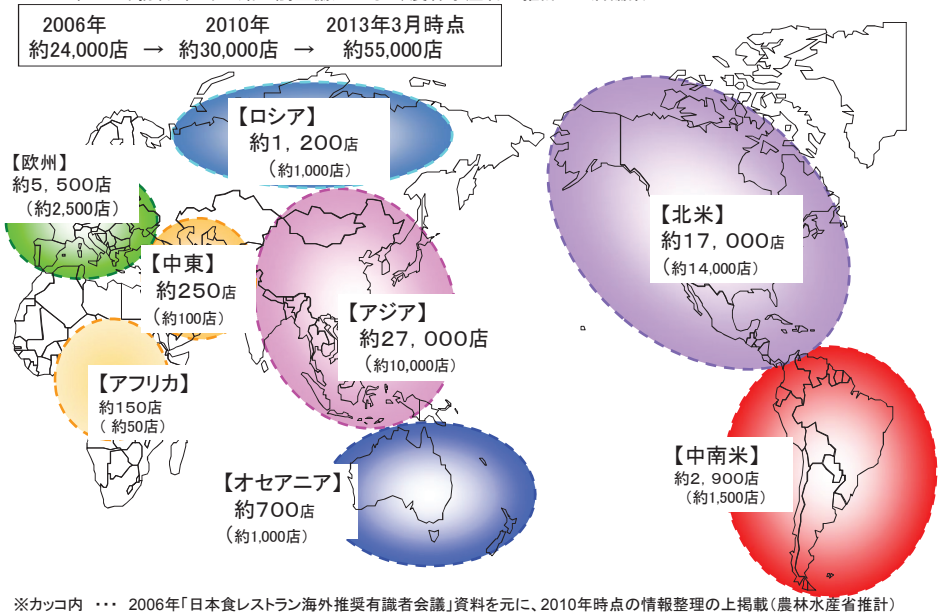
出典：日本食品に対する海外消費者意識アンケート調査　JETRO（2013年3月）

（３）海外における　いわゆる「日本食レストラン」店舗数の推移

MAFF

※2013年に　外務省・在外公館の調査協力のもと、農林水産省が推計した店舗数

2006年		2010年		2013年3月時点
約24,000店	→	約30,000店	→	約55,000店



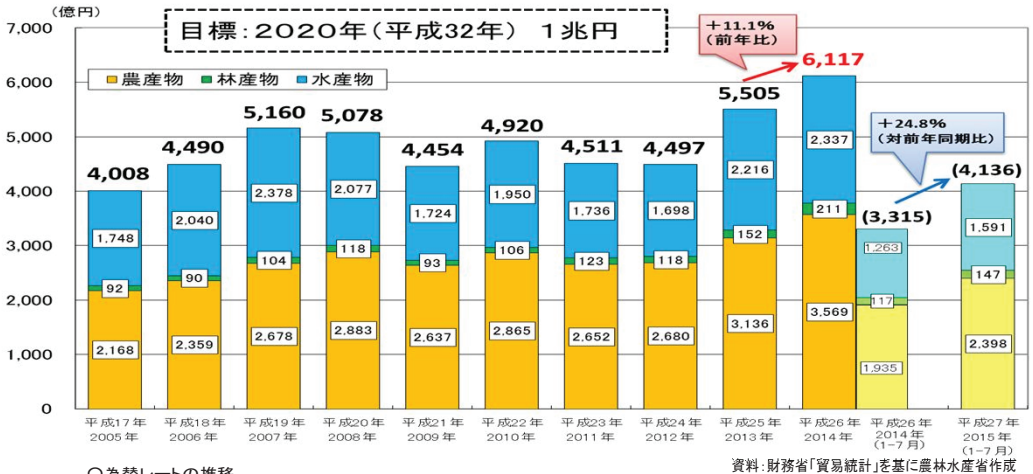
※カッコ内　・・・　2006年「日本食レストラン海外推奨有識者会議」資料を元に、2010年時点の情報整理の上掲載（農林水産省推計）

-3-

（４）農林水産物・食品の輸出額の推移

MAFF

●農林水産物・食品の輸出は、2年連続で伸びており、平成26年は、昭和30年に輸出額の統計を取り始めて以来の最高値となった。また、平成27年1－7月の輸出も対前年同期比24.8%増と好調な伸びとなっている。



資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

○為替レートの推移

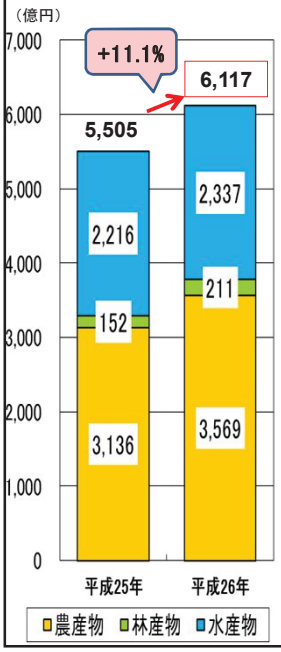
年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
円／ドル	110	116	118	104	94	88	80	80	97	105
円／ユーロ	137	145	161	154	130	117	111	102	129	140

出典：税関「税関長公示レート」を基に農林水産省作成

-4-

（５）平成26年の農林水産物・食品の輸出実績

MAFF



品目別内訳

（億円）

	平成25年	平成26年	増減率
農林水産物	**5,505**	**6,117**	**11.1%**
農産物	**3,136**	**3,569**	**13.8%**
加工食品（調味料、アルコール飲料等）	1,506	1,763	17.1%
畜産品（豚の皮、牛肉等）	382	447	17.0%
穀物等（小麦粉、米等）	224	272	21.1%
野菜・果実等（りんご、ながいも等）	197	243	23.4%
その他農産物（たばこ、播種用の種、花き、緑茶等）	827	845	2.1%
林産物（丸太、製材加工材等）	**152**	**211**	**38.5%**
水産物	**2,216**	**2,337**	**5.4%**
水産物（調製品除く）（ホタテ貝、真珠等）	1,594	1,715	7.6%
水産調製品（乾燥なまこ等）	623	622	▲0.2%

国・地域別内訳

（億円）

国・地域	平成25年	平成26年	増減率
世界	**5,505**	**6,117**	**11.1%**
アジア	**4,001**	**4,425**	**10.6%**
①香港（真珠、乾燥なまこ等）	1,250	1,343	7.5%
③台湾（たばこ、りんご等）	735	837	13.8%
④中国（ホタテ貝、さけ・ます等）	508	622	22.4%
⑤韓国（アルコール飲料、ホタテ貝等）	373	409	9.6%
アセアン（かつお・まぐろ類、ホタテ貝等）	1,006	1,056	5.0%
⑥タイ（かつお・まぐろ類、豚の皮等）	344	348	1.1%
⑦ベトナム（ホタテ貝、植木等）	293	292	▲0.1%
⑧シンガポール（アルコール飲料、小麦粉等）	164	189	15.6%
フィリピン	67	70	5.2%
マレーシア	62	68	9.8%
インドネシア	54	59	9.0%
GCC（湾岸6カ国）	72	92	29.1%
アラブ首長国連邦	41	59	44.5%
北米	**896**	**1,015**	**13.3%**
②米国（ホタテ貝、ぶり等）	819	932	13.9%
⑩カナダ（ごま油、アルコール飲料、みかん等）	61	74	21.7%
欧州	**345**	**403**	**16.9%**
EU（アルコール飲料、播種用の種等）	283	332	17.1%
オランダ	58	74	28.6%
英国	43	63	44.1%
ドイツ	63	58	▲8.7%
フランス	45	49	9.8%
ロシア	37	42	11.6%
大洋州	**144**	**157**	**8.8%**
⑨豪州（清涼飲料水、ソース混合調味料等）	80	94	17.5%
ニュージーランド	31	27	▲13.0%
アフリカ	**82**	**82**	**▲0.6%**
南米	**37**	**34**	**▲8.4%**

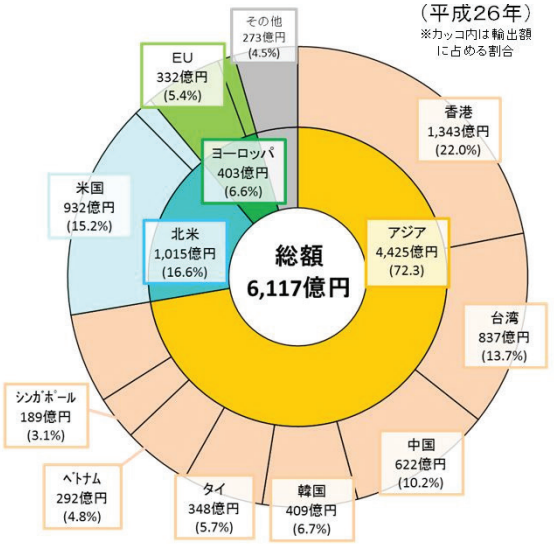
※「国・地域」欄において①～⑩を付した国は輸出先上位10カ国。うち（ ）内は主な輸出品目

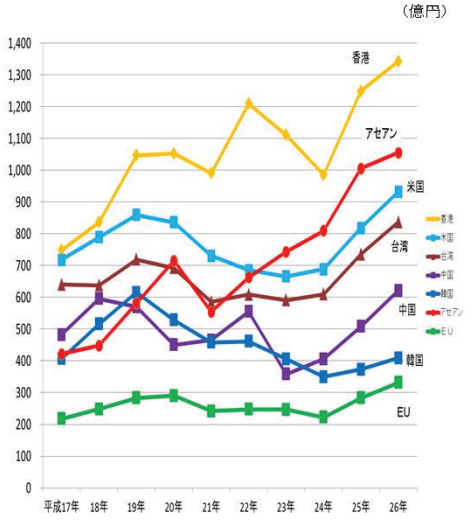
資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（６）平成26年農林水産物・食品の輸出額の国・地域別内訳

MAFF

- 農林水産物・食品の輸出額を輸出先国・地域別でみると、アジアが72%、北米が17%を占める。
- 国・地域別順位は、1位香港、2位米国、3位台湾、4位中国、5位韓国。





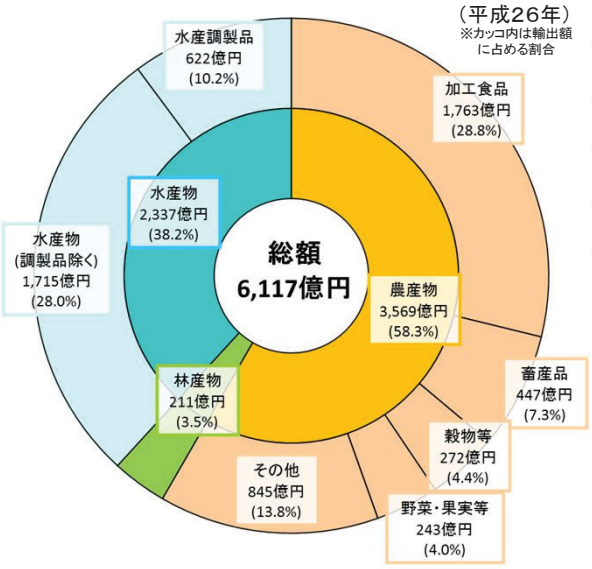
資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（７）平成26年農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳

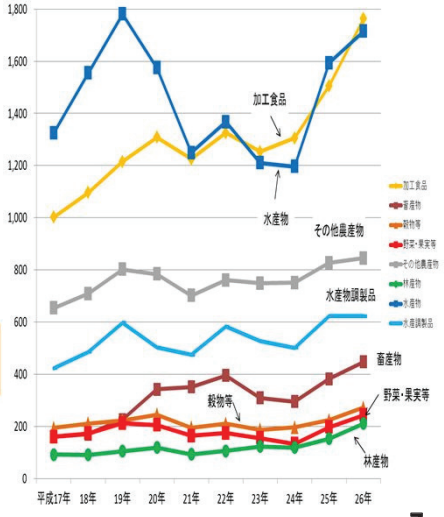
MAFF

●農林水産物・食品の輸出額を品目別でみると、水産物が約4割、加工食品が約3割を占める。

（平成26年）
※カッコ内は輸出額に占める割合



（単位：億円）

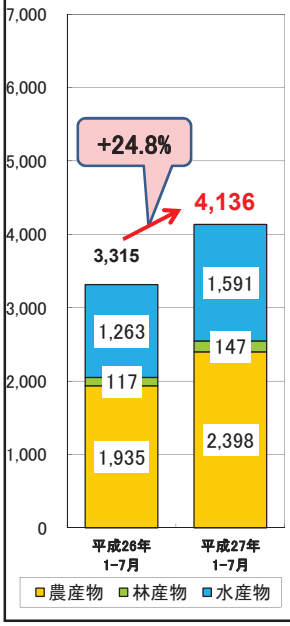


資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（８）平成27年１－７月の農林水産物・食品の輸出実績

MAFF

（単位：億円）



品目別内訳

（単位：億円）

	平成26年1-7月計	平成27年1-7月計	増減率
農林水産物	**3,315**	**4,136**	**24.8%**
農産物	**1,935**	**2,398**	**24.0%**
加工食品（アルコール飲料、調味料等）	941	1,208	28.4%
畜産品（豚の皮、牛肉等）	251	258	2.8%
穀物等（小麦粉、米等）	147	188	27.9%
野菜・果実等（りんご、ながいも等）	100	150	50.5%
その他農産物（たばこ、播種用の種、花き、緑茶等）	495	593	19.7%
林産物（丸太、製材加工材等）	**117**	**147**	**25.8%**
水産物	**1,263**	**1,591**	**26.0%**
水産物（調製品除く）（ホタテ貝、真珠、さば、ぶり等）	967	1,219	26.0%
水産調製品（貝柱調製品、乾燥なまこ、練り製品（魚肉ソーセージ等））	296	373	25.9%

国・地域別内訳

（単位：億円）

国・地域	平成26年1-7月計	平成27年1-7月計	増減率
世界	**3,315**	**4,136**	**24.8%**
アジア	**2,398**	**3,022**	**26.0%**
①香港（真珠、乾燥なまこ、たばこ等）	702	959	36.5%
③台湾（たばこ、りんご、さんご等）	443	497	12.2%
④中国（ホタテ貝、植木、丸太等）	345	484	40.6%
⑤韓国（アルコール飲料、ホタテ貝、丸太等）	224	288	28.6%
アセアン	594	681	14.5%
⑥タイ（かつお・まぐろ類、さば、豚の皮等）	204	214	4.9%
⑦ベトナム（ホタテ貝、さば、粉乳等）	170	197	15.8%
⑧シンガポール（アルコール飲料、小麦粉、ソース混合調味料等）	98	118	21.3%
フィリピン	39	52	34.8%
マレーシア	37	48	31.1%
インドネシア	31	40	28.3%
GCC（湾岸6カ国）	53	70	31.2%
アラブ首長国連邦	35	46	31.4%
北米	**545**	**666**	**22.2%**
②米国（ぶり、アルコール飲料、ホタテ貝等）	501	613	22.4%
カナダ	40	46	15.6%
欧州	**218**	**254**	**16.3%**
EU（アルコール飲料、播種用の種、ソース混合調味料等）	181	215	19.1%
⑩オランダ（アルコール飲料、播種用の種等、メントール等）	34	61	77.4%
英国	33	36	9.1%
ドイツ	33	35	6.7%
フランス	28	33	16.7%
ロシア	22	19	▲14.7%
大洋州	**83**	**100**	**21.3%**
⑨豪州（清涼飲料水、ソース混合調味料、アルコール飲料等）	49	65	32.3%
ニュージーランド	13	14	8.8%
アフリカ	**49**	**71**	**45.3%**
南米	**22**	**24**	**5.4%**

※「国・地域」欄において①～⑩を付した国は輸出先上位10カ国、うち（ ）内は主な輸出品目

資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（９）主な品目の輸出量・額の動向

MAFF

●主な品目の輸出量・額の動向は以下のとおり。
（品目区分は、「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略」（平成25年8月、農林水産省作成）による）

品目名	平成24年			平成25年			平成26年			平成27年1−7月			対前年同期増減率	
		数量	金額（億円）		数量	金額（億円）		数量	金額（億円）		数量	金額（億円）	数量	金額
水産物	－	－	1,698	－	－	2,216	－	－	2,337	－	－	1,591	－	26.0 %
ホタテ貝	T	26,147	189	T	57,377	398	T	55,992	447	T	63,704	339	52.7 %	43.8 %
さば	T	106,586	92	T	113,170	120	T	105,906	115	T	133,147	129	87.0 %	63.5 %
ぶり	T	5,447	77	T	6,467	87	T	6,323	100	T	5,641	98	46.6 %	63.9 %
さけ・ます	T	21,570	61	T	32,915	84	T	37,870	114	T	9,458	32	▲ 52.0 %	▲ 34.5 %
加工食品	－	－	1,299	－	－	1,502	－	－	1,780	－	－	1,228	－	30.1 %
清涼飲料水	KL	47,877	121	KL	50,555	124	KL	72,136	159	KL	46,472	114	11.3 %	29.4 %
菓子（米菓を除く）	T	8,870	94	T	9,725	111	T	12,426	148	T	6,611	83	8.7 %	19.6 %
醤油	T	19,822	37	T	21,780	43	T	26,433	52	T	16,813	35	11.9 %	22.9 %
味噌	T	10,083	21	T	11,807	24	T	12,301	25	T	7,634	16	12.0 %	15.6 %
粉乳	T	1,191	12	T	1,381	17	T	2,573	36	T	1,830	29	41.1 %	70.1 %
コメ・コメ加工品	－	－	126	－	－	150	－	－	169	－	－	111	－	20.4 %
日本酒（清酒）	KL	14,131	89	KL	16,202	105	KL	16,314	115	KL	10,400	80	12.9 %	26.1 %
米菓（あられ・せんべい）	T	3,123	29	T	3,606	35	T	4,012	39	T	2,016	21	▲ 8.8 %	▲ 3.3 %
コメ（援助米を除く）	T	2,202	7	T	3,121	10	T	4,516	14	T	3,470	10	60.0 %	42.7 %
林産物	－	－	123	－	－	158	－	－	219	－	－	151	－	24.7 %
製材・加工材	－	－	25	－	－	28	－	－	34	－	－	21	－	12.7 %
丸太	CM	113,600	14	CM	264,715	31	CM	521,222	69	CM	381,440	54	32.4 %	41.5 %
乾しいたけ	T	23	1	T	41	1	T	58	2	T	43	1	81.5 %	53.1 %
花き	－	－	83	－	－	96	－	－	85	－	－	58	－	▲ 5.1 %
植木等（植木・盆栽・鉢もの）	－	－	82	－	－	94	－	－	81	－	－	55	－	▲ 7.1 %
切花	T	23	1	T	39	2	T	57	3	T	59	3	49.7 %	47.2 %
青果物	T	20,980	79	T	35,670	131	T	41,168	163	T	20,810	89	57.0 %	56.1 %
りんご	T	9,107	33	T	19,431	72	T	24,118	86	T	13,986	54	73.0 %	75.8 %
ながいも等	T	4,289	18	T	5,714	19	T	5,777	24	T	3,873	13	24.5 %	3.8 %
牛肉	T	863	51	T	909	58	T	1,251	82	T	789	53	23.2 %	26.5 %
緑茶	T	2,351	51	T	2,942	66	T	3,516	78	T	2,088	52	13.9 %	22.5 %

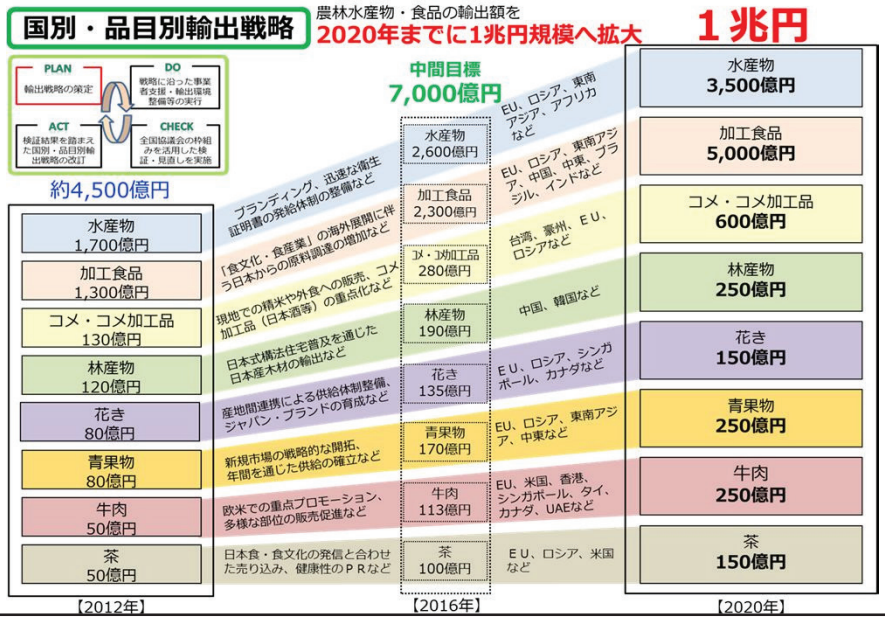
T:トン、KL:キロリットル、CM:立方メートル、KG:キログラム

資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

-9-

2. 農林水産省における全国の取組
（１）農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略

MAFF

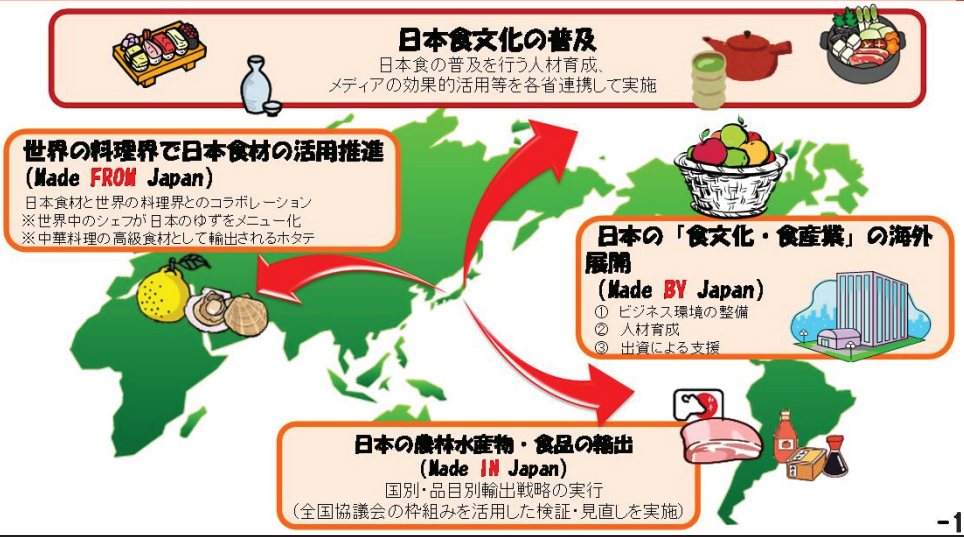


-10-

（２）食文化・食産業のグローバル展開

MAFF

●日本の食文化の普及に取り組みつつ、日本の食産業の海外展開と日本の農林水産物・食品の輸出促進を一体的に展開することにより、グローバルな「食市場」を獲得。
●このため、世界の料理界で日本食材の活用推進（Made FROM Japan）、日本の「食文化・食産業」の海外展開（Made BY Japan）、日本の農林水産物 ・食品の輸出（Made IN Japan）、の取組を一体的に推進。



（３）輸出促進事業の展開事例

MAFF

●輸出促進に向け、各種情報の提供や商談機会の確保、事業者の取組に対する支援を実施。

○輸出に必要な情報の提供

▲輸出相談窓口の設置、輸出取組事例等の紹介

▲農水省のウェブサイトやメールマガジンによる情報提供

○国内外バイヤーとの商談機会の提供等
（輸出総合サポートプロジェクト）

▲国内・海外商談会の開催

▲海外の食品見本市等におけるジャパンパビリオンの出展

○意欲ある農林漁業者等の輸出活動に対する支援
（輸出に取り組む事業者向け対策事業）

▲海外のスーパー等における試食会の開催、市場調査

WAGYU
JAPANESE BEEF

▲品目別ロゴマークの作成・普及（図は和牛の例）

▲セミナーの開催（商談スキル、ハラル対応、HACCP等）

▲トップセールスの支援(和牛をPRする林大臣（2015年5月、於ロンドン））

（４）輸出促進の推進体制（農林水産物等輸出促進全国協議会）

MAFF

●我が国の高品質で安全な農林水産物・食品の輸出を一層促進するため、関係者が一体となった取組を推進することを目的に、農林水産物等輸出促進全国協議会を設立（平成17年4月27日）。
●農林水産団体、食品産業・流通関係団体、外食・観光関係団体、経済団体、47都道府県知事、関係省庁で構成。事務局は農林水産省食料産業局輸出促進グループ。

これまでの開催経緯

第１回　平成１７年４月２７日、ＫＫＲホテル東京
①規約及び構成の承認
②輸出拡大目標の確認
第２回　平成１８年５月３１日、ニューオータニ東京
①日本食海外普及功労者表彰（第１回）
②輸出倍増行動計画の承認
第３回　平成１９年５月２５日、グランドプリンスホテル赤坂
①日本食海外普及功労者表彰（第２回）
②輸出戦略の了承
第４回　平成２０年６月２０日、グランドプリンスホテル赤坂
①日本食海外普及功労者表彰（第３回）
②輸出の取組状況の報告（山梨県知事、ＪＡさが会長理事）
第５回　平成２１年６月２９日、グランドプリンスホテル赤坂
①日本食海外普及功労者表彰（第４回）
②「世界が認める日本の食１５０」の紹介
第６回　平成２２年５月３１日、グランドプリンスホテル赤坂
①日本食海外普及功労者表彰（第５回）
②日本酒、牛肉の輸出拡大に向けた取組報告
第７回　平成２４年１１月１４日、農林水産省講堂
①日本食海外普及功労者表彰（第６回）
②新たな輸出戦略に基づく取組報告
第８回　平成２５年１１月１日、ホテルオークラ東京
①日本食海外普及功労者表彰（第７回）
②農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略報告
第９回　平成２６年１１月２１日、ザ・キャピトルホテル東急
①日本食海外普及功労者表彰（第８回）
②輸出戦略実行委員会の取組状況報告

平成26年11月21日　総会記念撮影（前列に安倍総理大臣、茂木協議会会長、西川農林水産大臣（当時）、表彰受賞者5名。後列左から櫻庭局長、服部選考委員、皆川事務次官。）

（参考）農林水産物等輸出促進全国協議会の役員・会員

MAFF

〈役員〉
【会　　長】茂木友三郎（キッコーマン株式会社取締役名誉会長）

〈会員（全１６６会員）〉

【品目別輸出団体（６団体）】
・水産物・水産加工品輸出拡大協議会会長
・全日本コメ・コメ関連食品輸出促進協議会会長
・日本木材輸出振興協会会長
・全国花き輸出拡大協議会会長
・日本畜産物輸出促進協議会会長
・日本茶輸出促進協議会会長

【農業関係（１１会員）】
・全国農業協同組合中央会会長
・全国農業協同組合連合会理事長
・日本農業法人協会会長
・日本花き生産協会会長
・中央果実協会理事長
・日本園芸農業協同組合連合会会長
・日本茶業中央会会長
・全国農業会議所会長
・日本農産物輸出組合理事長
・日本プロ農業総合支援機構理事長
・中央畜産会会長

【林業関係（３会員）】
・日本林業協会会長
・日本特用林産振興会会長
・日本木材総合情報センター理事長

【酒類関係（１会員）】
・酒類業中央団体連絡協議会幹事

【水産業関係（５会員）】
・大日本水産会会長
・全国漁業協同組合連合会会長
・日本水産缶詰輸出水産業組合理事長
・日本鮪缶詰輸出水産業組合理事長
・日本真珠振興会会長

【食品産業関係（９会員）】
・食品産業センター会長
・日本醤油協会会長
・全日本菓子協会会長
・全日本菓子輸出工業協同組合連合会理事長
・日本缶詰びん詰レトルト食品協会会長
・日本食肉輸出入協会会長
・日本ハム・ソーセージ工業協同組合理事長
・日本乳業協会会長
・全日本カレー工業協同組合理事長

【流通関係（９会員）】
・日本貿易会会長
・日本物流団体連合会会長
・日本冷蔵倉庫協会会長
・国際ﾌﾚｲﾄﾌｫﾜｰﾀﾞｰｽﾞ協会会長
・航空貨物運送協会会長
・日本百貨店協会会長
・日本チェーンストア協会会長
・日本加工食品卸協会会長
・全国主食集荷協同組合連合会会長理事

【外食・食文化関係（３会員）】
・日本フードサービス協会会長
・日本料理研究会会長
・日本食レストラン海外普及推進機構理事長

【観光関係（２会員）】
・国際観光振興機構理事長
・日本観光振興協会会長

【知的財産関係（２会員）】
・日本弁理士会会長
・日本食品・バイオ知的財産権センター会長

【経済界（３会員）】
・日本経済団体連合会会長
・日本商工会議所会頭
・日本電機工業会会長

【その他（１１会員）】
・日本貿易振興機構理事長
・農畜産業振興機構理事長
・日本貿易保険理事長
・日本政策金融公庫総裁
・国際交流基金理事長
・日本能率協会会長
・農林中央金庫理事長
・日本食農連携機構理事長
・GLOBALG.A.P協議会代表理事
・日本ＧＡＰ協会事務局長
・株式会社農林漁業成長産業化支援機構会長

【都道府県（８４会員）】
・４７都道府県知事
・農林水産ﾆｯﾎﾟﾝﾌﾞﾗﾝﾄﾞ輸出促進都道府県協議会会長
・都道府県ごとの輸出促進協議会（３６団体）の長

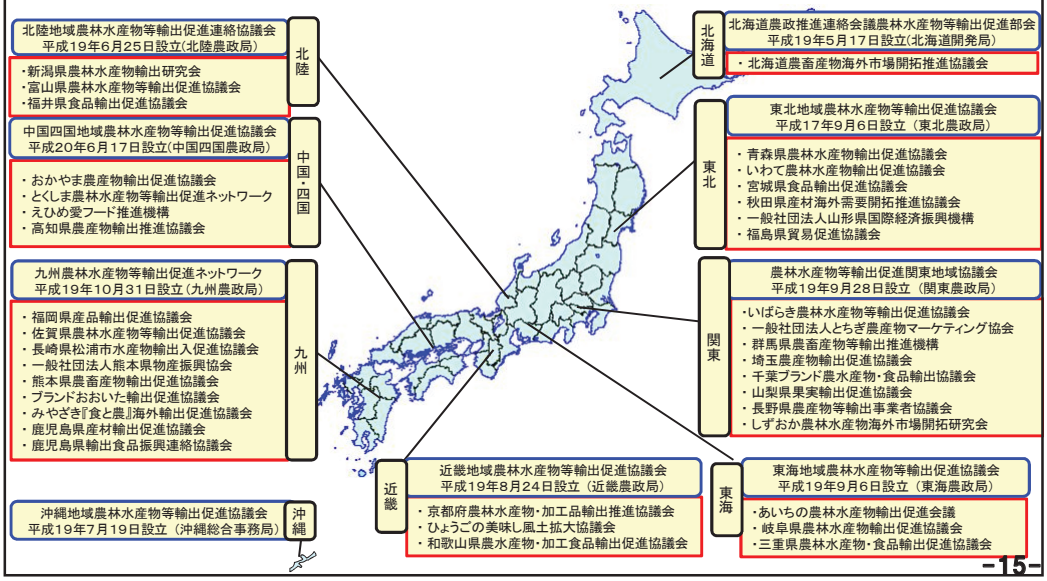
【地域ブロック（９会員）】
・北海道、東北、関東、北陸、東海、近畿、中国四国、九州、沖縄の輸出促進協議会の長

【府省（８会員）】
・内閣官房知的財産戦略推進事務局長
・外務省経済局長
・国税庁審議官（酒税）
・農林水産省食料産業局長
・経済産業省通商政策局長
・国土交通省物流審議官
・観光庁審議官
・厚生労働省医薬食品局食品安全部長

（５）都道府県の輸出促進協議会

MAFF

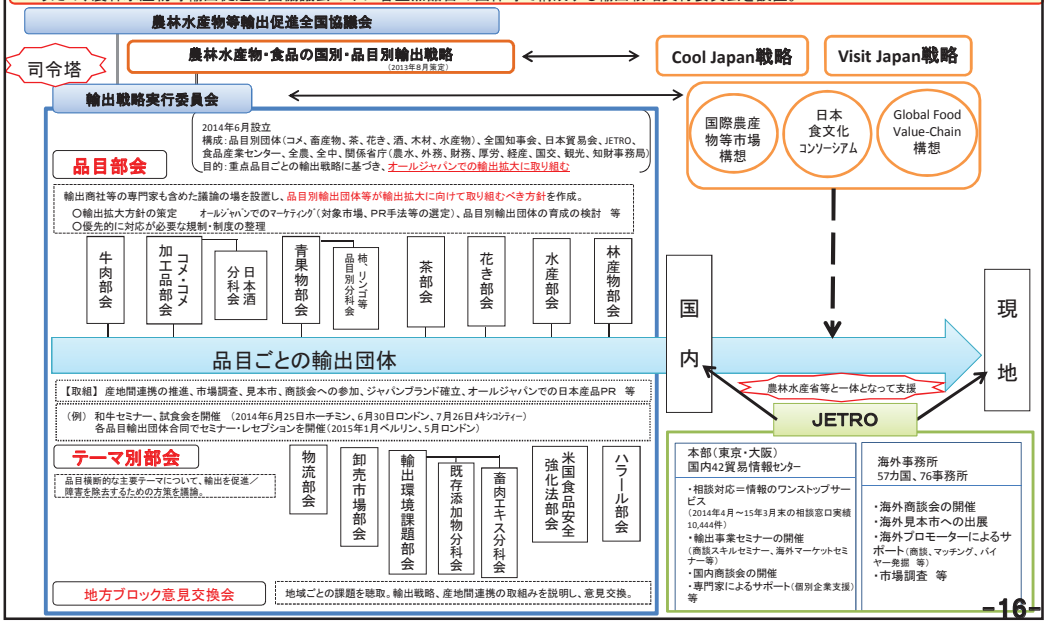
●各地方農政局等が事務局となり、関係省庁の地方支部局、地方公共団体等を構成員とする地域輸出促進協議会を設置。
●国の輸出促進協議会のほか、都道府県単位の輸出促進協議会も存在。



（６）輸出促進の推進体制（輸出戦略実行委員会）

MAFF

●農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略に基づく取組の検証や、オールジャパンでの実効性ある輸出拡大に向けた取組体制等について議論を行うため、農林水産物等輸出促進全国協議会の下に各重点品目の団体等で構成する輸出戦略実行委員会を設置。



（７）原発事故による諸外国の食品等の輸入規制の動き

MAFF

●我が国の主な輸出先国・地域においては、原発事故に伴い、福島県他の一定地域からの日本産農林水産物・食品の輸入規制を維持、強化（韓国、台湾）。

●現在、香港、台湾、中国及び韓国に対し、重点的に規制撤廃を申し入れ中。

主な輸出先国の輸入停止措置の例

輸出先国・地域	輸出額（平成26年）※括弧内は輸出額に占める割合	輸入停止措置対象県	輸入停止品目
香港	1,343億円（22.0%）	福島、茨城、栃木、群馬、千葉	野菜・果実、牛乳、乳飲料、粉ミルク
米国	932億円（15.2%）	日本国内で出荷制限措置がとられた県	日本国内で出荷制限措置がとられた品目
台湾	837億円（13.7%）	福島、茨城、栃木、群馬、千葉	全ての食品（酒類を除く）
中国	622億円（10.2%）	宮城、福島、茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、新潟、長野	全ての食品、飼料
韓国	409億円（6.7%）	日本国内で出荷制限措置がとられた県	日本国内で出荷制限措置がとられた品目
		青森、岩手、宮城、福島、茨城、栃木、群馬、千葉	水産物

（＊）中国については、「10都県以外」の「野菜、果実、乳、茶葉等」については、放射性物質検査証明書の添付による輸入が認められているが、証明書の様式が合意されていないため実質上輸入停止。

-17-

（８）東京電力㈱福島第一原子力発電所事故の影響への対応

MAFF

● 諸外国等に対する働きかけ

諸外国等に対して、関係省庁等と連携して、我が国がとっている措置や検査結果のデータの正確な情報提供等を実施。

- 首脳会議や国際会議等の場を活用し科学的根拠に基づく対応等を要請
- 在外公館や在京大使館を通じて、我が国で行っている検査の状況やデータ等の情報提供
- 農林水産省の大臣をはじめ、副大臣、政務官や事務方幹部を主要国に派遣して直接働きかけ

● 諸外国等の輸入規制への対応（国内輸出事業者への支援含む）

- 諸外国等の輸入規制情報の提供
- 諸外国等の輸入規制等に関連する相談窓口の設定
- 諸外国等から要求される証明書を、国により一元的に発行

など

● 国外における風評被害の払拭・輸出回復に向けた対応（情報発信）

主要輸出国・地域の事業者、消費者等の意識等を踏まえ、メディア、イベント等を活用した情報発信を実施。

【発信内容】
・ 国内における食品の安全性確保の取組
・ 日本産食品の魅力　　等

- 新聞・TV等のメディアを使った情報発信
- 消費者向けイベントを開催しての情報発信

など

-18-

（９）原発事故による諸外国の食品等の輸入規制撤廃・緩和の概要

MAFF

●原発事故に伴い諸外国・地域において講じられた輸入規制は、政府一体となった働きかけの結果、緩和・撤廃される動き。

規制措置が完全撤廃された国

撤廃された年月	国名
2011年6月	カナダ
〃	ミャンマー
2011年7月	セルビア
2011年9月	チリ
2012年1月	メキシコ
2012年4月	ペルー
2012年6月	ギニア
2012年7月	ニュージーランド
2012年8月	コロンビア
2013年3月	マレーシア
2013年4月	エクアドル
2013年9月	ベトナム
2014年1月	オーストラリア
2015年5月	タイ ※一部の野生動物肉を除く

最近の輸入規制緩和の例

緩和された年月	国名	緩和の主な内容
2014年 4月	EU	検査証明書の対象地域及び対象品目が縮小
2014年 5月	イスラエル	輸入時モニタリング検査の対象県が縮小 （47都道府県→8県）
2014年 7月	シンガポール	輸入停止（福島県）→産地証明書添付で輸入可能（福島県の一部除く） 検査証明書の対象地域及び対象品目が縮小（8都県→3県）
2014年11月	サウジアラビア	検査証明書等添付で輸入可能（47都道府県）
2014年12月	バーレーン	検査報告書（47都道府県）→輸出実績証明書で輸入可能
〃	米国	検査報告書（3県）の対象品目が縮小
〃	オマーン	検査報告書（47都道府県）→輸出実績証明書で輸入可能
2015年2月	ブルネイ	輸入停止（福島県）→検査証明書添付で輸入可能（一部品目を除く） 検査証明書（福島県以外）→産地証明書（福島県以外）
2015年3月	米国	輸入停止（福島県他3県）→解除（一部の品目、証明書添付不要） 検査報告書（3県）の対象品目が縮小
2015年4月	米国	輸入停止（福島県他2県）→解除（一部の品目、証明書添付不要）
2015年5月	米国	輸入停止（福島県）→解除（一部の品目、証明書添付不要）
2015年7月	ロシア	輸入停止（8県の水産物）→青森県を解除（検査証明書添付で輸入可能）
2015年8月	米国	輸入停止（福島県他2県）→解除（一部の品目、証明書添付不要）

-19-

2. 近畿農政局管内の状況と取組

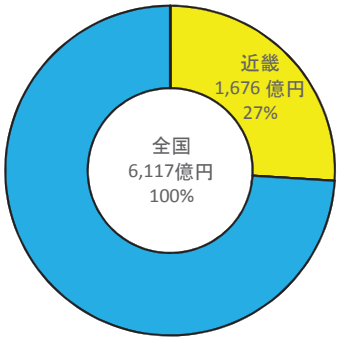
（１）全国に占める近畿からの輸出の状況

MAFF

●近畿農政局管内から輸出されている農林水産物・食品の輸出額は全国の4分の1を占めている。

●輸出額の内訳をみると加工食品や水産調整品において、全国に占める割合が高くなっている。

農林水産物の輸出額（平成26年）



出典：「農林水産物・食品の輸出実績」
※注）近畿農政局管内からの輸出額は平成26年貿易統計をもとに作成

近畿農政局管内からの輸出額（平成26年）

品　名	近畿 金額(億円)	全国 金額(億円)	近畿の割合 (%)
農林水産物	1,676	6,117	27%
農産物	1,093	3,569	31%
加工食品（調味料・アルコール飲料等）	596	1763	34%
畜産物（豚の皮、牛肉等）	89	447	20%
穀物等（小麦粉、米等）	89	272	33%
野菜・果実等（りんご、ながいも等）	69	243	28%
その他農産物（たばこ、播種用の種、花き、緑茶等）	249	845	29%
花き（植木等、切り花）	7	85	8%
緑茶	18	78	22%
林産物	40	211	19%
水産物	543	2,337	23%
水産物（調整品除く）	328	1,715	19%
水産物調整品（乾燥なまこ等）	215	622	35%

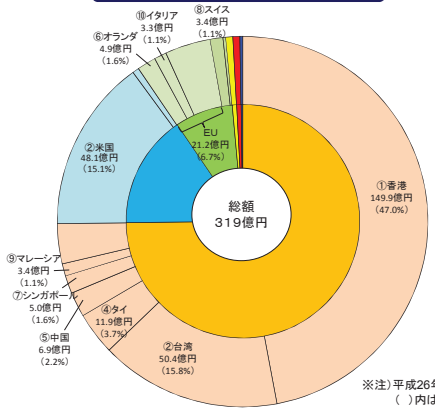
-20-

（２）関西空港からの農林水産物・食品の輸出状況
①　国別・地域別及び品目別輸出額の内訳

MAFF

●輸出先国・地域別に輸出額をみると、アジアが75%、北米が15%を占め、中でも香港が過半数を占めている。
●品目別の輸出額をみると、4分の3を水産物が占めているが、その大部分は真珠や珊瑚といった宝飾品。

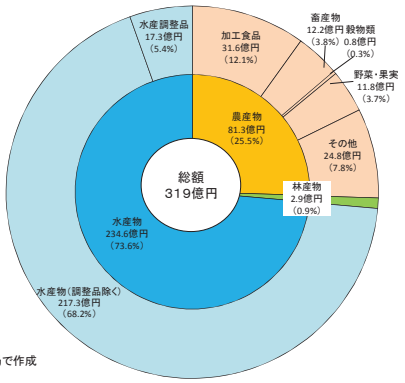
国別・地域別の内訳（平成26年）



※注）平成26年貿易統計をもとに近畿農政局で作成
（　）内は総額に占める割合

アジア 238.5億円（74.8%）	北米 50.0億円（15.7%）	ヨーロッパ 25.6億円（8.0%）
オセアニア 2.0億円（0.6%）	中南米 1.9億円（0.6%）	アフリカ 0.7億円（0.2%）

品目別内訳（平成26年）



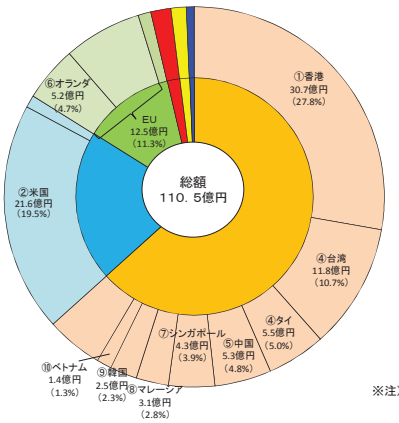
うち
真珠類：170.3億円（53.4%）　　珊瑚：38.0億円（11.9%）
※真珠類は水産調整品含む

②　国別・地域別及び品目別輸出額の内訳（真珠・珊瑚除く）

MAFF

●真珠・珊瑚を除いた輸出額を輸出先国・地域別にみると、香港の割合が大きく減少し、他地域の割合が増加している。
●品目別の輸出額をみると、農産物が約7割を占め、中でも加工食品の割合が最も高くなっている。

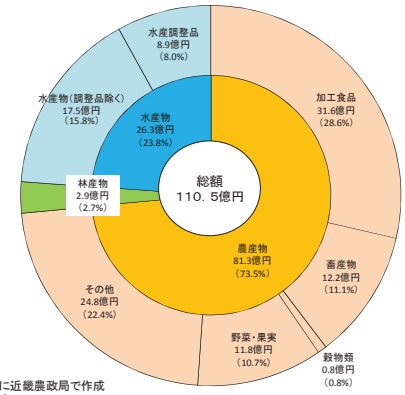
国別・地域別の内訳（平成26年）



※注）平成26年貿易統計をもとに近畿農政局で作成
（　）内は総額に占める割合

アジア 70.0億円（63.3%）	北米 22.7億円（20.6%）	ヨーロッパ 13.7億円（12.4%）
中南米 1.9億円（1.7%）	オセアニア 1.4億円（1.3%）	アフリカ 0.7億円（0.7%）

品目別内訳（平成26年）



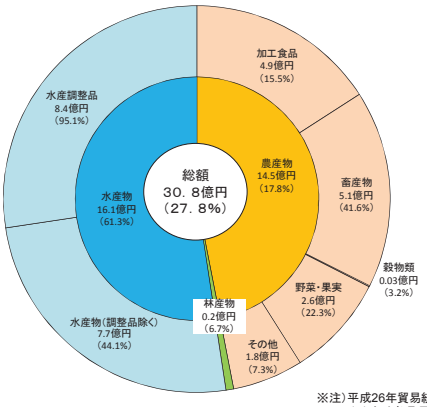
①調整食料品：26.0億円　　②播種用種：12.8億円
③なまこ（水産調整品含む）：10.6億円　　④牛肉：9.2億円

③ 主要輸出国における品目別輸出額の内訳（真珠・珊瑚除く）

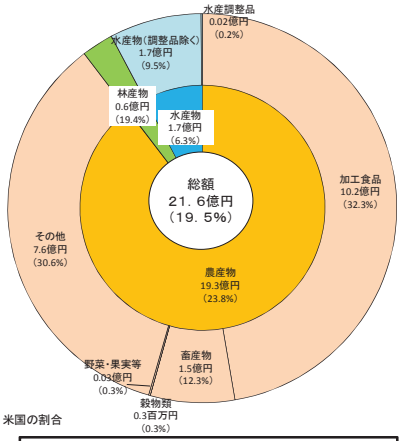
MAFF

●香港向けの輸出額をみると、水産物の割合が高く、中でも乾燥なまこ等の水産物調整品の輸出額が多い。
●米国向けの輸出額は、ほぼ全て農産物となっており、中でも加工食品や種苗類の割合が高い。

香港向け輸出額の内訳（平成26年）



米国向け輸出額の内訳（平成26年）



※注）平成26年貿易統計をもとに近畿農政局で作成
（ ）内は各品目ごとの輸出総額に占める香港、米国の割合

①なまこ（水産調整品含む）：10.5億円 ②牛肉：5.0億円
③調整食料品：4.3億円 ④あわび：3.1億円

①調整食料品：9.7億円 ②播種用種：4.1億円
③茶：2.3億円 ④牛肉：0.7億円

④ 主要な輸出品目の動向

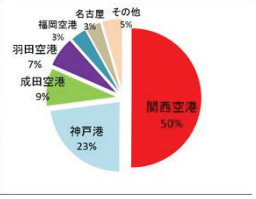
MAFF

●関西周辺に青果物の生産地が多く存在していることもあり、鮮度が重視される葡萄、桃などは積出港シェアが国内トップとなっている。
●葡萄や桃を始め、牛肉や鯛など大幅に輸出額が伸びている品目もある。

葡萄・桃の積出港シェア（平成26年）

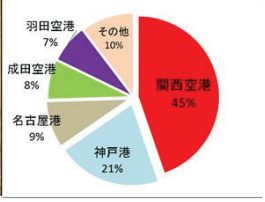
●葡萄

【積出港シェア(2014)】



●桃

【積出港シェア(2014)】



税関統計を元に新関空会社調べ

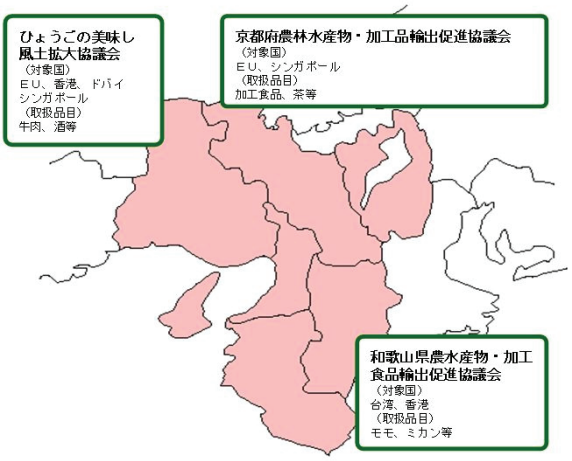
主要輸出食料品の輸出額推移(千円)】

（３）近畿管内における輸出の取組状況

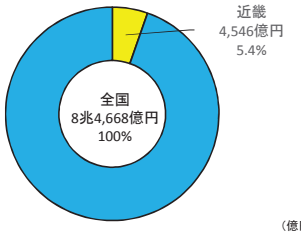
MAFF

●近畿管内においても、協議会を立ち上げて輸出促進に積極的に取り組んでいる府県がある一方、全国に占める近畿の農業算出額は少なく、各府県単独ではなくALL関西で取り組んでいくことが重要。

各府県における輸出の取組



農業算出額（平成25年度）



（億円）

全国	84,668	100%
近畿	4,546	5.4%
滋賀県	618	0.7%
京都府	696	0.8%
大阪府	331	0.4%
兵庫県	1,476	1.7%
奈良県	432	0.5%
和歌山県	993	1.2%

出典：「生産農業所得統計」

（４）関係機関が連携した近畿管内での輸出に向けた動き

MAFF

●ALL関西での「食」の輸出促進を図るため、国内外での「食」の輸出関連事業の企画、運営を担うALL関西「食」輸出推進委員会と、その活動への公的機関による実施協力や助言を目的としたALL関西「食」輸出戦略会議が平成24年5月に立ち上がり、近畿農政局も当該戦略会議に参画。

関係機関による食輸出の推進体制

ＡＬＬ関西「食」輸出戦略会議

◆メンバー：（公社）関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港㈱、関西国際空港全体構想促進協議会
近畿農政局、近畿経産局、近畿運輸局、ＪＥＴＲＯ大阪本部、中小機構 近畿、関西地域振興財団

取組に対する
実施協力、助言

ＡＬＬ関西「食」輸出推進委員会

◆メンバー：（公社）関西経済連合会、大阪商工会議所、関西国際空港㈱、関西国際空港全体構想促進協議会

大使館、JETRO　**各自治体**　**協力機関 関係事業者**

（５）近畿農政局におけるセミナー等の取組

MAFF

●近畿農政局は輸出に取組む事業者を支援するため、先進的に輸出に取り組む事業者や、輸出に関する制度等に精通した方を講師とした輸出セミナー＆情報交換会の開催や、関係機関と連携したイベント等を開催してきたところ。

近畿農政局における輸出セミナー等開催実績

輸出セミナー＆情報交換会

◇第１回 「輸出先としての香港の魅力について」（12/6/22）
◇第２回 「卸業者が輸出に取り組むメリットについて」（12/7/27）
◇第３回 「輸出実務で知っておくべきこと」（12/8/31）
◇第４回 「農水省の輸出事業の活用方策について」（12/9/24）
◇第５回 「海外での商標問題への対策について」（12/10/26）
◇第６回 「輸出商品のPL法と輸出保険の取扱いについて」（12/11/30）
◇第７回 「ALL関西「食」輸出推進事業の取組みについて」（13/1/29）
◇第８回 「国別・商品別輸出セミナーVer.1（韓国・酒類編）」（13/4/5）
◇第９回 「植物・動物検疫、通関実務について」（13/6/28）
◇第10回 「関空の生鮮のハブ空港化に向けて」（13/8/26）
◇第11回 「輸出事業者によるプレゼンテーション会」（13/10/15）
◇第12回 「国別・商品別輸出セミナーVer.2（香港・牛乳編）」（13/12/11）
◇第13回 「マレーシア向けの日本酒提案について」（14/11/21）
◇第14回 「関西の「港」における食の輸出に向けた今後の展開」（15/7/21）
◇第15回 「ハラールとハラール認証について」（15/9/25）

府県等輸出促進担当者会議

◇第１回「議題：ALL関西の取組みに向けて」（12/11/8）
◇第２回「議題：ALL関西の取組みに向けて」（13/6/28）
◇第３回「議題：H26補助事業の概要、先進的輸出事業者の取組み紹介」（14/1/17）
◇第４回「議題：H26補助事業及び各機関取組事業紹介」（14/4/14）
◇第５回「議題：H27補助事業の概要及び香港貿易発展局関西イベント提案」（14/10/7）

関係機関と連携したイベント

◇「ALL KANSAI「食」輸出セミナー＆海外出展商談会」（12/4/17）
◇「農林水産物・食品分野における海外展開セミナー」（12/12/17）
◇「ALL関西品評会」（13/2/20）
◇「ALL KANSAI「食」輸出セミナー＆海外出展商談会」（13/5/8）
◇「2014関西の食を世界に広めるマルシェ」（14/2/19）
◇「ALL KANSAI「食」輸出セミナー＆海外向け商談会」（14/5/27）
◇「輸出商社と食品事業者等との交流会」（14/9/19）
◇「2015関西の食を世界に広めるマルシェ」（15/2/18）
◇「ALL KANSAI「食」輸出セミナー＆海外出展商談会」（15/5/13）

（６）関西・食・輸出推進事業協同組合の立ち上げ

MAFF

●近畿農政局主催のセミナー等への参加をきっかけとして、個別の事業者だけでは克服しにくい課題に対して協同で対応する関西からの食輸出のプラットフォーム構築の必要性を感じた関係者が中心となり、中小事業者の海外進出総合支援を行う関西・食・輸出推進事業協同組合を平成25年８月に設立。取り組みは広く支持され、当初4社であった組合員数は、平成27年度6月末時点で67社（牛肉、水産物、青果物、加工食品事業者）まで増加。
●当局は事業共同組合としての認可を行うとともに情報提供等を通じて取組を支援。

協同組合の取組スキームのイメージ

関空を拠点とした、食輸出プラットフォームの構築

（７）組合を中心としたALL関西での取組体制の確立

MAFF

●組合の取組を更に推進すべく、物流、商流、保険等の面から組合の活動をサポートする関西フードエクスポート＆ブランディング協議会が平成26年４月に立ち上がった。
●この協議会の取り組みに対しては、ALL関西「食」輸出推進委員会（ALL関西での輸出体制の整備を目的として設立された関係機関の集まり）等も支援しており、地域の各機関とも連携したALL関西での「食」の輸出に向けた取組を推進しているところ。

ＡＬＬ関西「食」輸出戦略会議
◆平成24年5月設立
◆メンバー：農林水産省近畿農政局　経済産業省近畿経済産業局
国土交通省近畿運輸局　ジェトロ（大阪本部）
ＡＬＬ関西「食」輸出推進委員会

取組に対する
実施協力、助言

ＡＬＬ関西「食」輸出推進委員会
◆平成24年5月設立
◆メンバー：新関西国際空港㈱　関西国際空港全体構想促進協議会
（公社）関西経済連合会　大阪商工会議所

取組を支援

関西フードエクスポート＆ブランディング協議会

三井住友海上火災保険株式会社
組合連携、組合・関空向け保険商品提供、各種情報提供、国内外企業マッチング

日本通運株式会社
国内・海外拠点連携による物流ニューモデル構築、各種情報提供、国内外企業マッチング

株式会社三井住友銀行
国内外企業マッチング、各種情報提供、ファイナンシャルアドバイス

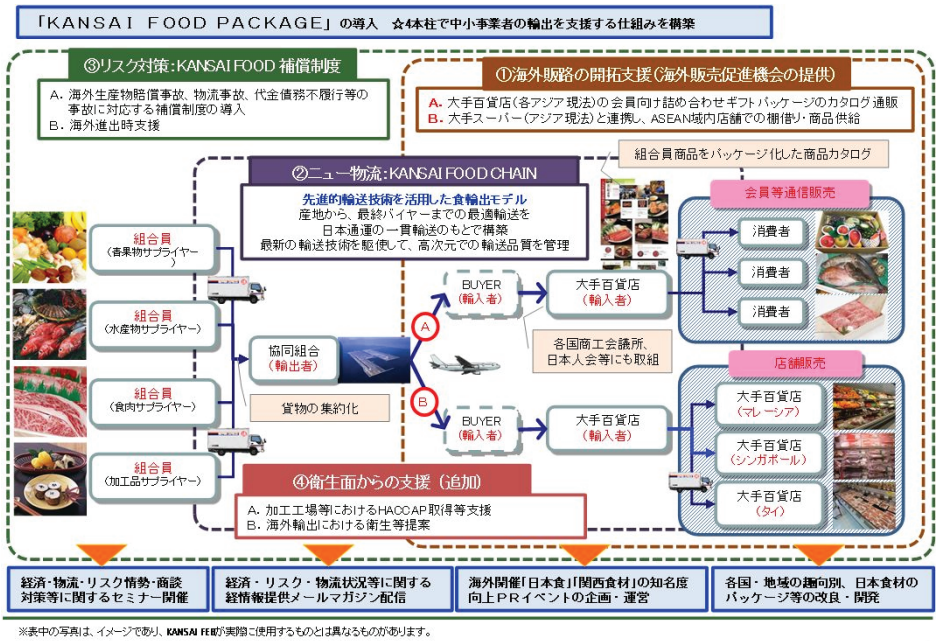
関西・食・輸出推進事業協同組合
小事業者の海外進出総合支援（海外窓口、貿易実務・決済代行、各種情報提供 等）

新関西国際空港株式会社
ALL関西「食」輸出戦略会議、ALL関西「食」輸出推進委員会連携、事業推進

サラヤ株式会社（平成26年9月19日加入）
海外輸出における衛生管理・HACCAP取得等支援

（参考）関西フードエクスポート&ブランディング協議会事業の全体イメージ

MAFF



※表中の写真は、イメージであり、KANSAI FEIが実際に使用するものとは異なるものがあります。

（８）近畿農政局における取組状況（平成２７年度）

MAFF

●平成27年度は、前年度に引き続き輸出事業者を支援するべく輸出セミナー＆情報交換会を７月と９月に開催。
●近畿だけではなく、各地域との連携に向けた取組も推進するため、６月には東北との産地連携に向けた意見交換会の開催への働きかけを行ったほか、７月には、沖縄の輸出関係機関との意見交換会を開催したところ。

輸出セミナー＆情報交換会

◆　第１４回輸出セミナー
関西からの「食」の輸出を語る際に欠かすことのできない「空」と「海」の港である関西国際空港及び阪神港の現状や課題、今後の展開などのテーマでセミナーを開催。

開催日：平成27年７月21日　参加者：32名

セミナープログラム
「阪神港における国際コンテナ戦略港湾の取組と今後の展開について」
「関西空港の現状と同港を活用した輸出展開について」

◆　第１５回輸出セミナー
近年、輸出先として注目が高まっているイスラム圏への輸出に必要となるハラール認証等の現状や課題、今後の展開などのテーマでセミナーをジェトロ大阪本部と共催で開催。

開催日：平成27年９月24日　参加者：42名

セミナープログラム
「農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について」
「独立行政法人日本貿易振興機構大阪本部の取組状況について」
「ハラールとハラール認証について」

各地域との連携について

◆　関西・東北共同物産展の説明会及び産地間連携に関する意見交換会

開催日：平成27年６月19日

参加者：
＜関西側＞新関西国際空港株式会社、三井住友銀行
＜東北側＞東北農政局、福島県、宮城県、山形県、岩手県、
一般社団法人 山形県国際経済振興機構

◆　関西・沖縄「食」輸出関係者の連携に向けた意見交換会

開催日：平成27年７月８日

参加者：
＜関西側＞近畿農政局、近畿経済産業局、大阪府、大阪市、
ジェトロ大阪本部、新関西国際空港株式会社、
関西・食・輸出促進協議会、ＪＴＢ西日本
＜沖縄側＞沖縄総合事務局経済産業部、沖縄県、沖縄銀行、
沖縄県産業振興公社、沖縄県物産公社、

-31-

（９）輸出の取組への補助事業による支援

MAFF

●今後輸出拡大が期待される品目について農林水産物・食品の輸出に取り組む団体が行うフェアへの出店や商談会などの販売促進活動等の取組について、補助事業による支援を実施。（「事業名：輸出に取組む事業者向け対策事業」）
●平成27年度については、日本手延素麺協同組合連合会と関西・食・輸出推進事業協同組合の取組が近畿農政局管内における支援対象として採択されたところ。

これまでの補助事業の実績

事業年度	団体名	取扱品目	対象国・地域
平成24年度	ひょうごの美味し風土拡大協議会	農産物等、水産物、加工食品	中国、香港
	京都府農林水産物・加工品輸出促進協議会	茶、製剤、青果物、加工食品、酒類	EU、中国、台湾、香港
	和歌山県農水産物・加工食品輸出促進協議会	果実、水産物、加工食品、酒類	台湾、香港、シンガポール、タイ、中国、EU
	日本花き国際化推進協議会	花き	アメリカ、台湾、カナダ
	兵庫県手延素麺協同組合	手延べそうめん	タイ、マレーシア
	日本食品輸出振興協議会	ワイン、加工食品、牛肉	タイ
平成25年度	日本花き国際化推進協議	花き	アメリカ、台湾、カナダ
	兵庫県手延素麺協同組合	手延べそうめん	マレーシア、タイ、香港
	ALL関西「食」輸出推進委員会	水産物、牛肉、青果物、加工食品	タイ、マレーシア、ベトナム、カンボジア、ベルギー、香港シンガポール
平成26年度	ひょうごの美味し風土拡大協議会	牛肉、たまねぎ	香港、シンガポール、ドバイ、EU
	京都府農林水産物・加工品輸出促進協議会	加工食品、青果物、牛肉、茶、水産物	シンガポール、フランス
	和歌山県農水産物・加工食品輸出促進協議会	桃、柿、みかん	シンガポール、マレーシア
	日本花き国際化推進協議会	花き	アメリカ、カナダ、オランダ
	関西フードエキスポート＆ブランディング協議会	水産物、加工食品、青果物、牛肉	マレーシア、タイ
	兵庫県漁業協同組合連合会	海苔	ブラジル

和歌山県農水産物・加工食品輸出促進協議会の取組

「平成26年度輸出に取組む事業者向け対策事業」を活用し、シンガポール、マレーシアの高級百貨店、高級スーパーにおいて桃、柿、みかんの店頭試食や産地PRを実施することで、現地インポーターが百貨店、スーパーに商品提案しやすい環境づくりに努めた。
その結果、新規のスーパーとの取引につながり、輸出額が増加した。

＜和歌山県産果実の輸出額の推移＞
平成24年度　→　平成26年度
1.2億円　　2億円

和歌山県産桃

高級百貨店での販売促進の様子

-32-

（参考）平成28年度概算要求の概要（輸出に取り組む事業者向け対策事業）

MAFF

「農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略」及び品目別の「輸出拡大方針」に沿って、ジャパン・ブランドの確立を目指す品目別輸出団体の育成、産地間連携の促進、輸出環境整備等の取組に対して重点的に支援します。【平成28年度予算概算要求額：1，052（841）百万円】

1 ジャパン・ブランドの確立に向けた取組

品目別の輸出拡大方針に沿って、水産物（水産加工品を含む）、コメ・コメ加工品（米菓、日本酒を含む）、花き、畜産物（牛肉、豚肉、鶏肉、鶏卵及び牛乳・乳製品）、茶、林産物（木材）及び青果物等の品目別輸出団体が、ジャパン・ブランドの確立に向けて、次の（1）、（2）を実施。

（1）輸出拡大方針実行の取組（国内検討会、海外マーケット調査、海外での当該品目のPR等の一括した実施）

（2）海外での販路開拓、販売促進の取組　※（2）については、希望する団体が選択して実施。

取組例

○日本食・食文化の普及と一体となったセミナー、料理教室等の開催

○国内検討会、海外販売促進、販路開拓の取組を通じた産地間連携の推進

○共通ロゴマークの活用によるジャパン・ブランド確立

2 産地間連携等による輸出振興体制の構築を図る取組

輸出戦略に掲げる品目等について、介護食品や機能性食品等の多様な加工食品に関する国内の主要な輸出産地、関係事業者等を取りまとめる団体や、地方ブロック規模において複数の品目を取りまとめる団体等が、通年又は長期の安定供給体制の構築等を目的として、次の（1）から（3）までの全部又は一部を行う取組を実施。

（1）産地間連携推進検討会の開催
（2）海外マーケット調査
（3）産地間連携等による海外での販路開拓

※（2）については、（1）と併せて実施することとする。

3 輸出環境整備を図る取組

輸出戦略に掲げる品目等について、農林漁業者や食品事業者の組織する団体等が輸出環境整備を目的として、次の（1）又は（2）の取組を実施。

（1）対象国・地域が求める検疫等条件への対応（登録園地査察、ハラール認証等）、国際的に通用する認証の取得・更新（GLOBALG.A.P.等）を行う取組

（2）地域の特産品について、都道府県の協議会等が、当該地域の活性化を目的として、（1）の輸出環境整備に地域一体となって取り組むほか、必要に応じて、多品目混載輸送や輸送コストの低減等を伴う海外販売促進等を行う取組

4 輸出産地等による海外販売促進活動の取組

輸出戦略に掲げる品目等で次の（1）又は（2）の輸出環境が整ったものについて、農林漁業者や食品事業者の組織する団体が、輸出戦略における重点国・地域等への輸出拡大を図るため、海外において、販売促進活動（国際見本市への出展、試食・商談会の開催等）や効果的な広報活動（商品パンフレットの配布等）を実施。

（1）原発事故による輸入停止措置が解除され、輸出可能となった都道府県の品目

（2）動植物検疫の二国間協議が終了し、輸出解禁となった品目

5 先進的輸送技術による最適輸出モデルの開発・実証を図る取組

輸出戦略に掲げる品目等について、農林漁業者や食品事業者の組織する団体が、品目別の輸出状況に応じた実用的な輸送コストの実現等を図るため、先進的輸送技術（長期間かつ多品目の輸送に耐え得る品質保持技術等）を活用した最適な輸出モデルの開発・実証を実施。

注1：2の（1）、（2）及び3の（1）における事業実施主体については、民間事業者を含む。
2：補助率は、1の（1）、2の（1）及び（2）については定額、1の（2）、2の（3）、3、4及び5については2分の1。

（10）輸出証明書の発行について

MAFF

- 平成23年3月11日に発生した東日本大震災以後、東京電力福島第一原子力発電所の事故を受けて、中国や韓国、EUなどからは日本から輸出される食品等（国・地域によっては飼料を含む）について、日本の管轄当局が発行する証明書等を求めており、証明書を近畿農政局、及び各府県において発行してきた。（平成25年4月1日以降、水産物・酒類を除く食品の輸出証明書については、すべて近畿農政局において発行。）
- 平成27年2月よりインターネット申請に移行開始。8月から完全移行。
- なお、水産物については水産庁及び和歌山県、酒類については大阪国税局が輸出証明書を発行している。

近畿農政局管内における輸出証明書の発行実績

		平成23年度（H23.7～H24.3）	平成24年度	平成25年度	平成26年度（H26.4～H27.1）	計
アジア	中国	2,053	7,751	7,803	6,677	24,284
	韓国	3,493	3,206	3,011	2,813	12,523
	シンガポール	278	226	166	147	817
	タイ	667	389	410	368	1834
	マレーシア	427	491	–	–	918
	小計	6,918	12,063	11,390	10,005	40,376
欧州（EU、EFTA等）		5,172	5,019	4,368	3,385	17,944
中東		–	22	39	49	110
その他		391	121	20	17	549
合計		12,481	17,225	15,817	13,456	58,979

（11）ホームページ・メールマガジンのご紹介

MAFF

●最新の情報は、農林水産省ホームページの「輸出促進・相談」からご覧いただくことができます。
http://www.maff.go.jp/j/shokusan/export/index.html

● 各種輸出相談はこちらをご覧下さい。

● 原発事故による諸外国・地域の輸入規制の状況、各種事業に関する募集の開始など、新着情報はこちらに随時掲載します。

● メールマガジンの配信を希望される方は、こちらから登録できます。

● その他、農林水産物等の輸出に役立つ情報が満載です。
「**輸出促進**」で検索して下さい。

輸出促進　検索

-35-

資料⑤　研究会議事録

2015 年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」
研究会メンバーリスト

主　査

竹林　幹雄　氏（神戸大学大学院海事科学研究科教授）

研究会メンバー32 機関・団体 *（関空貨物事業者 15 社、賛助会員企業 9 社、オブザーバー8 機関・団体）*

池内　正悟　氏（株式会社近鉄エクスプレス総務部関西駐在専任次長）
平田　耕二　氏（株式会社阪急阪神エクスプレス執行役員西日本営業本部長）
瀧本　哲也　氏（株式会社南海エクスプレス取締役）
佐伯　大輔　氏（日本通運株式会社大阪航空支店国際貨物部次長）
山見　明弘　氏（郵船ﾛｼﾞﾃｯｸｽ株式会社取締役西日本支店長）
上野　祐司　氏（ｴﾑｵｰｴｱﾛｼﾞｽﾃｨｯｸｽ株式会社関西倉庫管理部長、関西業務管理部長）
岡野　哲也　氏（ﾔﾏﾄ ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ ﾛｼﾞｽﾃｨｸｽ ｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社西日本主管支店長）
坂上　隆司　氏（ｹｲﾗｲﾝﾛｼﾞｽﾃｨｯｸｽ株式会社関西支店航空ｶｽﾀﾏｰｻｰﾋﾞｽ部長）
片岡　正宏　氏（航空集配サービス株式会社執行役員大阪支店長）
今木　和典　氏（株式会社 ANA Cargo 貨物サービス部輸出課長）
本橋　宏文　氏（日本航空株式会社日本地区貨物販売支店西日本販売部長）
木田　　浩　氏（日航関西ｴｱ･ｶｰｺﾞ･ｼｽﾃﾑ株式会社取締役企画総務部部長）
関　　洋三　氏（DHL ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ ﾌｫﾜｰﾃﾞｨﾝｸﾞ ｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社業務本部貨物業務部長）
新井　伸彦　氏（フェデラルエクスプレスコーポレーション関西空港業務本部業務部長）
入江佳津夫　氏（CKTS 株式会社貨物部貨物運送課長）

西田　正彦　氏（近鉄ｸﾞﾙｰﾌﾟﾎｰﾙﾃﾞｨﾝｸﾞｽ株式会社事業開発・ｸﾞﾙｰﾌﾟ連携推進部部長）
徳弘　仁志　氏（三菱重工業株式会社関西支店長付）
増森　　毅　氏（パナソニック株式会社関西渉外室企画渉外部長）
福田　広和　氏（栗原工業株式会社営業第二部課長）
橋本　正信　氏（株式会社竹中工務店大阪本店営業部　課長）
大村　光正　氏（東亜建設工業株式会社関西国際空港総合事務所長）
横山祐次郎　氏（東洋建設株式会社大阪本店土木営業第二部長）
藤本　　勝　氏（五洋建設株式会社大阪支店土木営業部調査役）
宮原　宏朗　氏（三井住友銀行公務法人営業第二部上席部長代理）

オブザーバー

上田　浩義　氏（財務省大阪税関総務部企画調整室長）
六井　一雄　氏（財務省大阪税関関西空港税関支署通関総括第 1 部門統括審査官）
田中　篤史　氏（農林水産省近畿農政局経営・事業支援部地域連携課課長補佐）
小橋　厚司　氏（経済産業省近畿経済産業局通商部国際事業課長）
小林　博行　氏（国土交通省大阪航空局関西国際空港・大阪国際空港課課長）
増田　哲也　氏（大阪府政策企画部戦略事業室空港・広域インフラ課総括主査）
廣澤　健太　氏（(公社)関西経済連合会地域連携部参事）
楠本　浩司　氏（大阪商工会議所地域振興部次長）
新宮　早人　氏（新関西国際空港株式会社航空営業部貨物営業ｸﾞﾙｰﾌﾟ副部長）
出雄　隆弘　氏（新関西国際空港株式会社航空営業部管理ｸﾞﾙｰﾌﾟｻﾌﾞﾘｰﾀﾞｰ）
西森　士朗　氏（新関西国際空港株式会社経営戦略室総合企画ｸﾞﾙｰﾌﾟｻﾌﾞﾘｰﾀﾞｰ）

事務局

笠松　昌弘　（関西空港調査会常務理事兼事務局長）
羽根田　淳　（関西空港調査会企画総務ｸﾞﾙｰﾌﾟ次長）
小西　　桂　（関西空港調査会参与）
木俣　　順　（中央復建コンサルタンツ株式会総合技術本部副本部長）
笹岡　大輔　（中央復建コンサルタンツ株式会社計画系部門港湾政策ｸﾞﾙｰﾌﾟ）

2015年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第1回研究会

日時：2015年10月29日(木)

午後3時～5時

会場：大阪キャッスルホテル

7階　松・竹・梅の間

・関空国際貨物地区の稼働状況調査について

事務局より、関空国際貨物地区の稼働状況調査について説明があった。

主な質疑内容は以下の通り

○質問

昨年度の研究会で検討課題として簡易宿泊施設というのがあるが、海外からの訪日旅客が増えてくる前までは関空島内あるいは対岸のホテルで契約料金として空港関係企業を対象に割安な料金の提供とかあったが、今はそういう安い料金ではなかなか泊まれなくなり勤務が深夜に及んだ場合の宿泊には、今非常に困っている。

○事務局　関空の訪日旅客増加の影響がこういうところにも出てきているようである。早急に対応していく必要がある。

○質問

関空連絡橋の割引で、「現状は平日朝夕（6～9時、17～20時）割引」とありますが、どういった割引がされているのか。

○事務局　通勤の割引が登録することでされているとNEXCOのETCホームページによれば1カ月10回以上使っていれば、割引される。

○質問

この調査結果では、輸出も輸入も貨物が1日以内に引き取りとなっているが、海上空港ですから台風のとき関空の連絡橋を止められる場合は業務にどれくらい影響があるのか。

○貨物事業者

ほとんど問題にならない。台風はある程度予見できるので、連絡橋が止まるだけのことなので、風量が下がって連絡橋が開通できれば、そのまま連絡橋渡って引き取り、引き渡しは可能になる。終日止まって中のハンドリングが停止するということはない。

○竹林

貨物の保管で、「ほとんどの貨物は平置き」となっている。他空港でも仕事されていると思いますが、これが標準か。

○貨物事業者

平置きでいいというのは、滞留時間がそれだけ短いということだ。例えば、輸出上屋では以前はラックとか使ってやっていたこともあるが効率が悪い。出し入れする時間リードタイムが長くなるということで、現在は平置きでやっている。

○貨物事業者

今の説明にもあったが、開港当初は、輸出入は ULD を高層で置く施設、それから小口貨物もバラ積みで便に入れて、高層ラック施設で管理していた。また、輸入ターミナルでも、昨年まで高層ラックを用意して貨物を置いていた。ただ、関空の場合は貨物の出し入れに時間の短縮を求められるということ。私は、香港にも駐在していたが、香港ほどの荷量がないということもあって、現場の作業員そのものが高層での保管管理、それに対する心理的な抵抗、平置きのほうが楽だという意識がどうしても払拭できない。現在は、オールドファッションな縦横での作業になっている。

○竹林

関空の荷量とか荷動きのパターンから考えたら、多少古めかしいという形であったとしても、現状は最適な作業形態になっているという理解でいいか。

○貨物事業者

ピーク時に荷量が増えてくると、貨物の置き場所の不足というのは発生しやすくなるが、年間を通して見ると、平置きのほうが作業しやすい。

○竹林

貨物量のピーク時には問題が出てくることはあるわけですね。

・香港空港国際貨物ターミナル施設視察について

事務局より、9 月に行った香港空港の貨物ターミナルの施設見学の報告があった。

○貨物事業者

私が香港にいたときにはまだ Hactl と AAT しかなかった。航空会社の目で見ると、Hactl は各フォワーダーが ULD を組んでビルドアップして、BUP で搬入してくるケースがほとんどである。フォワーダーにとっても、航空会社と ULD 当たり幾らという契約をして、その ULD にできるだけ荷量を積み込むといった、上屋運営会社と航空会社とフォワーダ

ー3 社がそれぞれ人件費をどこで削るとか、あるいは荷量を増やすだとか、そういったすみ分けと言いましょうか、非常に先進的な考えのもとで作業をされていた.

一方、関西空港では、ほとんどのフォワーダーからルーズで貨物を搬入されて、私どもで各航空会社さんの御指示に基づいてビルドアップしていくという形態がありますので、香港に比べるとちょっと方式が違うのかなと思っております。

それと、関西空港の連絡橋に関しましては料金が随分高いのは事実だが、香港に関しても、空港島そのものは無料でございますが、空港島へ行くためには必ずランタオ島というところを通らないといけないわけで、そのランタオ島の橋を通過するときにお金かかっている。料金の多寡の問題はりますが、関空が高いのは事実ですが、関空だけ料金があってほかはないなという考え方は間違っている。

○質問

「貨物ハブ空港」という定義ですが、御存じの方、教えていただきたい。

○貨物事業者

ハブの考え方は、飛行機から飛行機というだけではなく、飛行機からトラックという考え方もしてもいいと思う。輸入であれば、トラックで、東が成田、西は関西空港から、いろんな都道府県に荷物が動いていくのも一つのハブだと考えている。

○竹林

日本でハブと言うと、ユーザーから見て乗りかえる、キャリア側から見るとトランスファー、ネットワークをつくっていく上でトランスファーポイントにする、それがごっちゃになっている。今の話は、完全にネットワークのつくり手のほうの話で、私が理解しているのは、キャリア側の視点ではなくて、ユーザー側の、サプライチェーンをつくっている側の視点になっていると思う。私もネットワークをデザインする勉強をしているが、これは厳密に言うとハブではなくて、エンド・ツー・エンドのエンドのほうですよ。関西という経済圏がバックにあって、物を出し入れすることが基本になっているネットワークデザインだと、どっちかというとデスティネーションあるいはオリジンになっているので、厳密にはいわゆるハブではない。ただ、サプライチェーンでいうと、ここを起点にしていろんなところに散らばっていくことは事実なので、その意味でいうとハブと言うことはできる。どこに対してのハブですかと問われるときに、ここに参加していただいた方々の基本的な理念としてあると思うのは、関西ベースの荷物に対してここが接続ポイントになるのかどうかという議論だと思います。背後地にとっての荷物、あるいは人間の接続ポイント

としてちゃんと機能するということ、特にサプライチェーンの場合はそういうポイントとして関空を使いませんかという話になっているのが基本だと思う。

○質問者

関空は残念ながら国内線が余りにも少な過ぎて。最初は多かったのですけれどもどんどん減って、ハブとしての機能がないのではと思う。

○質問

香港空港の投資額と関空の投資額は、2 兆ぐらいでそんなに変わらない。貨物にしたら関空 68 万ﾄﾝに対して香港 417 万ﾄﾝ、7 倍ぐらいの取扱量。旅客で 3 倍ぐらい、1,800 万人に対して 6,000 万人。ほぼ同じ投資額でも取扱量に大きな差がある。同じ 2 本の滑走路・24 時間で、どうしてこんなに差が出ているのかなというのが素朴な感想。

○貨物事業者

まず地理的なところで日本では成田がメーンで、貨物取り扱いのランキングでも、成田 202 万ﾄﾝに対して関空は 68 万ﾄﾝというところですから、空港の位置づけとか、旅客あるいは貨物の需給関係で、需要が少ないからということだ。旅客は LCC 用ターミナル等の増設とかが計画されているが、貨物はピークから比べたら物量は下がっているわけで、現在キャパシティー不足ということは言えない。今の貨物量であれば今の施設で十分。ただ、設備の近代化では課題が残る。設備を充実させたら貨物が増えるのかというと、それだけでは増えないと思う。

○質問者

68 万ﾄﾝを 100 万ﾄﾝに持っていこうという話ですが、その場合は、2 期の用地も問題になっていくかという気もするが、今の施設のままでとりあえず 100 万ﾄﾝは目標としてさばけて、それが倍の 200 万ﾄﾝになろうとすると、2 期の用地でと考えるのか。

○事務局

新関空会社では、協議会をつくられて新しい貨物をつくっていく努力をされている。関空から貨物を出していくという動きは、各方面で努力されている。関空の中期経営計画で 100 万ﾄﾝという目標を新関空会社さんが戦略として出されたので、それに近づけるためには、施設面も貨物の量も含めて検討していこうということで進めているのが現状である。

・検討課題について

事務局から検討課題してサービスとコストの関係について説明があった。

○事務局

この点関しましては、時間もありませんので、次回の研究会でご意見をお聞かせ下さい。。

○竹林

いろいろと意見が違うのも研究会をやる価値があり、よりよくしていくために皆さんからも意見をたくさんいただくことを事務局としても一番求めていると思うので次回以降の研究会で意見を聞かせいただきたい。

2015年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第２回研究会

日時：2015年11月16日(月)

午後3時～5時

会場：大阪キャッスルホテル6階

鳳凰・白鳥の間

話題提供「農林水産物・食品輸出の国及び近畿管内における動向と取組状況について」

講師：　田中篤史氏（農林水産省近畿農政局経営事業支援部地域連携課課長補佐）

近畿農政局で輸出促進の担当している田中課長補佐より、農林水産物・食品の全体的な輸出の状況と国の取り組み及び近畿管内における情勢について説明があった。

主な質疑内容は以下の通り

○質問　2つ質問。1点目だが、国として今後1兆円の輸出を目指すという中で、近畿独自にここを伸ばす方向であると想定しているのは何か。

2点目は、近畿管内の農業産出額が4,500億円となっているが、その4,500億に対して、輸出額が1,600億ある。生産額の3分の1を輸出しているということなのか。

○田中　まず2点目から説明すると、実際に近畿で産出される農産物がどの程度輸出されているかについては、正確にはわからない。関西空港から出ている輸出額の200億円が真珠となっているが、本当にこれが近畿産なのかどうも怪しいなと思っており、関西、西日本の流通の拠点が神戸港であり関西空港であるということで、たまたま近畿から出ている額ではないかなと考えている。

次いで、最初の質問について、農林水産省は今年の10月に大きな組織再編があり、農政局の役割に農林水産物の輸出促進といった役割が明記された。これを受け、各農政局で主体的に輸出を促進するために、輸出戦略を策定するよう指示があり、近畿農政局でも近畿地域の輸出戦略を検討しているのだが、この1,600億円をベースに検討してもいいのか、それとも各府県からの報告額の積み上げでやっていくべきなのかというところはまさに今検討中で、答えが出ていない。

○質問　先日、成田で検疫所を拡大していくというような新聞記事を見たが、関西からも農林水産物の輸出を増やしていくということで、関西空港の検疫所等を拡大する考えはあるのか。

○田中　成田空港は今、市や国を巻き込んで、国家戦略特区の検討会議を立ち上げ、検疫体

制の拡充や補助事業の措置要望を出すなどいろいろと取り組んでいる。ただし、関西空港においても、今年から関西空港の中に輸出専用の植物検疫相談窓口を設けている。動物検疫は直接持ち込んで輸出するものではないので窓口を設けることはないが、こういった検疫の拡充は実際に行われている。今後さらに輸出額が伸びていく状況にあれば、より拡充する可能性は十分にあると考えている。

○質問　関西空港の取り扱い貨物が約 80 万トンだが、その中で農水産物の重量はどれくらいになるのか。

○田中　約 1.8 万トン程度。

○質問　戦略策定当時、4,500 億円を 1 兆円にすることを目標としたということは、この関空での取り扱いも倍ぐらいにはなるだろうという理解でよいか。

○田中　そういう理解でいいかと思う。

○質問　海外に駐在しているときは、日本産だと偽っているようなケースも多かった。和牛の「JAPANESE BEEF」といったシールというかロゴを作成することで、日本のブランドを守られるということですが、これ以外にどういった手を打たれているのか。本物の味を知ってもらえれば、輸出量が増えて、我々輸送にかかわっている者にとっては非常にありがたいと思うが。

○田中　実は、海外にはオーストラリア産の「WAGYU」というブランドが多く出回っており、先に「WAGYU」という名前で海外商標をとられている状況。それに対抗するため、「WAGYU」でも日本の和牛だということを強く PR する目的もあって、「JAPANESE BEEF」を日本として PR するために、こういったシールで普及をしている状況。偽物に対する対応については、国として直接対応をするのはなかなか難しいが、海外展開する事業者に対しては、なるべく早く海外で商標登録していただくよう情報提供をさせていただいている。せっかく名前を売っても、こういう「オーストラリア WAGYU」などが出回ると、日本産のブランド自体が落ちてしまう。

もう一つは、現在進めているトップセールス。安倍首相が海外に行かれる際には、国賓で招かれた場で日本の食材を PR するといったイベントを行っている。また、ミラノ博の日本館で最終的に 280 万人という多くの方に来ていただいて日本の食をしっかり PR する機会も得たが、このようなイベントを積極的にやっていくことも重要。

○事務局　配付資料に、KIX - Coolexp（キックス・クーレックス）が 8 月 31 日からオープンしたという情報がある。航空集配サービス(株)でこの事業はされていので、内容について。

説明をいただきたい。

○航空集配サービス(株)

8月31日から関西空港の第1輸出貨物ビルの中にKIX - Coolexp（キックス・クーレックス）という、食材に特化した輸出上屋の運営を開始しているところであり、定温と冷蔵と冷凍の3温度帯での温度管理ができる倉庫になっている。スタートから2カ月経過したが、食材の取扱量は増えてきている。関西の輸出食材は果物関係が多いが、季節に応じた温度管理ができないという課題があった。これを受け、今回こういった施設の建設を進めた。

○竹林　日本の食材輸出は、ほとんど北海道という印象。かなりの頻度でアジアに行っているが、シンガポールの髙島屋やバンコクの日系ではない百貨店でも北海道セールは見たことがあるが、逆に北海道以外はほとんど見かけることはなく、その次に多いのが沖縄、九州という印象。「近畿」というカテゴリーでのセール等は行われているのか。

また、近畿管内の農産物生産量はそんなになく、和歌山は農林水産物が全部揃っていて輸出にまわす量はあると思うが、滋賀県の近江牛や近江米は県内消費だろうし、それ以外の農産物も、管内で消費されていると思う。日本酒にしても、灘や伏見にあるような大手の酒蔵並みの生産量がないと輸出は困難ではないか。

○田中　まさに、実際はその通り。海外から見た日本のイメージで一番いいのは北海道で、北海道は量の確保もできる強みがある。それに引き替え、近畿は、それぞれいいものは持っているが、各自がばらばらで、まとまっての取組がしづらい状況にあるため、「近畿」又は「関西」としてのフェアを開催すること自体が難しかったのではないかと思う。

その取組を始めたのが、今回紹介した「関西・食・輸出推進事業協同組合」。組合では、「関西」フェアとして開催していると聞いている。具体的な話は、新関空会社の担当がいるので、その方から紹介いただきたい。

○新関空会社　幾つか補足させていただく。組合とは我々も連携しており、促進協、大阪商工会議所、関経連と一緒に、「ALL 関西「食」輸出推進委員会」を通じて、いろいろな事業をやっている。今年度も、9月に伊勢丹のマレーシア KLCC 店で物産展を行ったが、13日間で2,000万円強を売り上げており、当該伊勢丹の催事では新記録と聞いている。その前に北海道展をやっていたそうだが、全然売れてなかったとのこと。組合が持っていった物産がいいということもあると思うが、北海道の物産展は日本でもあちこちでよくやっていますが、海外に持っていかれているものが限られていることもあって、少し飽きられてきているのかなと感じる。ALL 関西での物産展では、タコ焼きから、お寿司、天ぷら、海産物、梅の加工

品、そんなものをいろいろ持っていったが、売れてきていると感じている。ALL 関西フェアは、シンガポール、クアラルンプールの伊勢丹で開催しており、来年 1 月にもシンガポールで物産展をやる予定。関西空港から近畿産以外のものは結構出ており、もともと関西は卸文化が発展してきた関係で、卸関係の大手事業者が輸出に取り組む動きが多いことから、関西に近畿産以外のものが集まっているという事情もある。輸出は大手の酒蔵等でしか取り組めないとの話について、まさに、大手でない事業者が輸出できるプラットホームとなることを目指して組合を立ち上げた。普通の酒蔵が 20 本 30 本単位の輸出を行う場合であっても、組合のほかの貨物と一緒に輸送することで運賃負担を下げることができる。

○田中　現在のところ、府県ごとに頑張っているのが現状。例えば、京都だと宇治茶がある。非常に海外からの評価が高く、抹茶味のお菓子やスイーツ等も非常に海外へ出ている。京都では、宇治茶に併せて京都ビーフ雅（みやび）等を売り出している。兵庫では神戸ビーフといった絶対的なブランドを中心として、淡路島産のタマネギやコウノトリ米等を売り込んでいるといったもの。個人的な感想ではあるが、関西としてまとめて売り出せば宇治茶やみかん、桃、神戸ビーフ等かなりの商品力があるので、まとめて売り出せば、より効果が高いのではないかと思う。

そういうこともあり、農政局としては、ALL 関西として輸出に取り組んでいこうとしている「関西フードエクスポート＆ブランディング協議会」や「関西・食・輸出推進事業協同組合」を支援しているところ。

○竹林　生産体制や供給力は、輸出圧力の高まりに追いついているのか。

○田中　産地の視点からいきますと、なかなか難しいのが現状で、対応できそうなのは和歌山ぐらいで、滋賀の近江米も、まだ輸出へ取り組む動きがあまり見られないのが現状。産地が一体となって取り組まない限り、輸出量を大幅に拡大することには限界があると感じる。

○竹林　オーストラリアで最近日本酒の消費が増えており、ワインの代わりに日本酒を飲むのがはやってきているような話が出たり、南米で日本酒が出回ったりと、今までは考えられなかったような状態になっていると聞く。そのような状況を踏まえると、やはり大手の蔵元でないと需要量の拡大に対応できないのではないか。

○田中　日本酒は今、どのような銘柄に対しても食いつきがいいため、比較的小さな蔵元でも結構売り込むことができていると聞いている。世界的な需要に比べるとまだまだ日本酒の生産が追いついていないということで、大手の蔵元でも需要を賄い切れていないということかもしれない。そこは、ニッチとなる中小の蔵元も入り込む余地はあるのかなと見ている。

〇竹林　安倍首相も日本酒にかなり力を入れるという発言があったように記憶しているが、日本で本気にブランド化に取り組むとしたら、ボルドーのように、認証制などを組織的にやらないと難しいのではないか。

〇田中　日本酒ブランドを高める取り組みとして、酒税を担当している国税で、日本酒というカテゴリーを日本産で生産されたものに限るという規定をつくる動きがある。フランスのボルドーやブルゴーニュなどの産地限定の日本酒といったブランド化は、国税で定める地理的表示がしっかりと整備されると、そういった動きもでてくるかもしれない。

〇竹林　あと１点、これは輸送の話になるが、いろんなところから農産物が関西に集まって海外に出て行くのが実態だと思う。そうすると、近畿の輸出戦略としては、中国四国農政局や東海農政局の生産物も巻き込んで全体的に関空で出すという形になるのだろうか。

〇田中　正直、そういう戦略にならざるを得ないと思っている。生産量がそもそもないので、どの産地にフォーカスを当てるかといったところで限界があり、輸出額の把握も難しい。そうすると、港から出た額で把握するしかないが、そうすると近畿管内の農業産出額と輸出額が違い過ぎてしまうため、産地の話だけではなく、近畿から物をどう出すかという方向へのシフトも検討する必要があると思っている。

ただ、近畿は食品事業者が非常に多い地域であり、お菓子なり飴といったものは大体近畿でつくられている。その原料は近畿に限らないけれども、当然近畿産のブランドではあるので、近畿管内の食品事業者の輸出拡大という意味ではある程度リンクするところもあるかと思っている。

〇竹林　和歌山の話で思ったが、活魚は商品価値が高そうなイメージがあるが、可能性があるのではないか。

〇田中　活魚での需要は非常に高いと聞いている。特にマカオや香港などで富裕層を相手にする日本食レストラン等では本物の食材にこだわるため、とれたての活魚に対する引き合いが非常に高い。アジアでも生魚の需要が高いので、関西空港からもよく出ている。海運では、生きたまま魚を運ぶような技術を開発している会社もある。

〇質問　食料品等の輸出ということで、海外へ出ていく中で、日本産の農産物が海外の料理や食品とコラボしながら輸出が行われたといった事例はあるか。

〇田中　例えば、沖縄の泡盛がアメリカでカクテル用の酒の一つとして売り込むことで知名度を得たという事例は聞いたことがある。あとは、日本料理以外で、フランス料理にゆずがと合うということで、徳島のゆずがフランスへ定期的に輸出が行われるようになったという

話も聞いたことがある。

〇貨物事業者　新関空会社と薬関係を一緒にやっている。まだ関西では食の輸出をやっていないが、京都のお茶や酒関係はやっている。バイヤーを紹介してもらえないかということはよく言われるが、なかなかその辺を紹介できずにいる。関西空港からの航空貨物を増やすのであれば、バイヤーを紹介するような場をつくるのがいいのではないか。

〇事務局　新関空会社でバイヤーと生産者のマッチングの取組を行っていたと思う。

〇新関空会社　JETRO と一緒にいろいろとやっており、海外からバイヤーを招聘した商談会を行ったりもしている。他には、オール関西の物産展と併せて B to B の商談会などを実施して、バイヤーとのマッチング機会の提供も行っている。いいバイヤーを見つけるのが非常に難しいというのが正直なところで、そのあたりを、一緒に事業をやっている SMBC などの海外の事情に非常に強いところと連携しながら強いバイヤーを探し、レストランや客に届けるような仕組みをつくっているところ。

〇貨物事業者　爆買いの報道で取り上げられるものはドラッグストアとか特殊な家電とか、あとは抹茶のキットカットなどが多いかと思うが、そういう爆買い狙として、農林水産物を何かセットされて大量に売るというような考えはないのか。

〇田中　1 点目について、農林水産物・食品でいくと、インバウンドの爆買いは黒門市場に行くとよくわかる。中では、中トロのすしやイセエビ、カニが売れている。カニはロシア産だったりするがお構いなし。そういったのを 1 万円以上も購入して、イートインスペースで食べている。そういうのを見ると、何かもったいないなという気はする。その場でただ堪能して帰っていくのでは今後の輸出につながらないので、インバウンドへの対応を日本産の輸出につなげていく仕掛けをつくる必要はあるかとは考えている。

〇貨物事業者　話にでていた「関西フードエクスポート＆ブランディング協議会」で輸出のほうをサポートさせていただいている。自分たちが輸出をしたい相手の国が、思いと反して輸入の規制等々もあり、中国などの大きいマーケットに対してなかなか輸出が促進できない。そのあたりへの対応について、TPP の合意での動きなども含めて、考えを聞かせて欲しい。

〇田中　輸出検疫の緩和については国として頑張って取り組んでいるところ。規制の改善はなかなか難しいが、その中でもコメの輸出も開始できたし、少しずつではあるが、中国向け、韓国向けも含めて、検疫交渉は進んでいる。TPP の関係だが、ここに中国が入ってくるといろいろと話は変わるのかもしれないが、今のところ TPP に加入している国はある程度市場が開かれているので、あまり影響はないのでは。なお、TPP は関税の撤廃はあるが、検疫交渉

とは別。ただし、日本から出る物に対する関税率は相当撤廃されているので、実際に発効していった場合、締結国に対して、輸出に関してプラスになるのは間違いないかなとは思う。

2015年度「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」第3回研究会

日時：2015年12月10日(木)

午後3時～5時

会場：大阪キャッスルホテル

6階　鳳凰・白鳥の間

・台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部ヒアリング報告

事務局より、台湾桃園国際空港株式会社貨物事業部調査について説明があった。

主な質疑内容は以下の通り

○竹林

中国の貨物に対しては相当危機感を持っていますが、東南アジアの貨物に対しては楽観的に見ていると思うが、そのあたりはどうでしたか。

○事務局

おっしゃるとおりですね。東南アジアがメーンターゲットで、中国からシフトしつつあるような話をしていた。東南アジアには華人ネットワークがあって企業も進出していて、それをつなぐのが桃園空港の仕事だという話であった。

○竹林

ネットワークとしてかなりあの地理的位置は優位ですから。それは貨物の上屋にしてもそうですし、FTZをつくっていろいろと仕組みを大々的につくっているのも、多分そのあたりが中心的なターゲットになっているのだろうと思う。

台北市じゃなくて桃園市がかなり絡んでいるようですが、物流政策にとって桃園市とお隣の新竹市が相当絡んでいるはずですが、そのあたりは何かヒアリングしたか。

○事務局

台北市の考え方とちょっと違うという話はしていた。台北市から松山空港も含めていろんなものを追い出すか追い出さないかという話と、あと新竹市の工業関係をどう取り込むかということについては、国全体の考え方と台北市の考えは違うという話をしていた。

○竹林

私が聞いているのは、新規に企業開拓をしていくところに桃園市を選んでいるそうで、その隣には新竹市という急成長した街があって、その間に次のエリアをつくるというのが

どうも台湾政府としてのやり方みたいだ。それが関空に参考になるかといったら、多分これは関空島と対岸とどういう関係になるのかという参考になるかなと思うが、その辺どう思われましたか。

○事務局

今のところ提携はありませんが、桃園市はFTZを新竹市も含めて広げていこうという意識が高いという感じであった。

○竹林

インフラのつくり方が、空港と高速道路と鉄道がありますが、鉄道は人の流れで、高速道路で空港エリアを囲んで一大拠点をつくろうというやり方ですね。それがかなり成功しているように思う。

新竹市も隣の桃園市にしても昔は農村でが、今は全然違う街になっている。国の後押しもありますが、地元市の後押しも相当強いなという印象を受けるので、その辺リサーチを加えられたらいいと思う。

○貨物事業者

空港の周辺インフラは国の経済政策ですね。アジア各国を我々も見て回りますが、FTZのすぐ横は大体KBで保税区があり、それから輸出加工区がある。沖縄のFTZみたいなモデルですね。経済政策として考えているから、なかなか関空というもう出来上がってしまっているものに対して、近くに加工区やFTZ、KBの整備は難しいのではないか。

○事務局

桃園空港の話を聞いていて、日本にしたら成田、羽田の話ですね。国が考えているのは羽田の第5本目の滑走路、あるいは成田の3本目の滑走路をどうするのかということですから。関空の立場と桃園空港の立場は、国が力を入れているところの差だと実感している。

○竹林

今回のリサーチも前回の香港のリサーチもそうですが、空港の周辺に相当仕掛けをつくっていますね。ホーチミン空港という日本の空港施設より小さい空港でも周りに仕掛けをつくっているし、アジアの小規模な空港でもそういうのを仕掛けているというのはある。ヨーロッパでもそういうのがある。だから、国が全面的にやっているところばかりではなくてもそのような仕掛けをやっている例はある。だから、余りそこに固執すると、日本は成田、羽田ですよねという話になって、全く何も進まないという話になるので、それは生産的じゃないと思う。

○貨物事業者

フェデラルエクスプレスがメンフィス空港あるいはアンカレッジ空港で給油しアメリカの税関と親密な関係をつくっていて、そこでスピード感を出して、運送をスピードアップすることによって高く売るような戦略が見え隠れする。

当然通関の仕組みがアメリカと日本とは違いまして、アメリカは貨物が航空機に搭載された搭載確認というものをもってエントリーに入れるが、日本は貨物が到着してばらばらにしてから通関に入るというところで差がある。その差が大きいわけですね。片や飛行機に載った瞬間に準備できるわけで、日本では飛行機が到着してばらばらにして税関を通過する。そういうところは日本の官民の間で税関とか農水省とか関係するところが手を組めば、旅客の入国審査のファストレーンみたいなものが貨物でも出来ると感じている。もう一つ、Sea&Air への取り組みですが、どうして成立するかといったら、中国からの貨物が大量に出て、いわゆる輸送スペースがタイトになって、需要と供給のバランスが崩れてしまったがために航空運賃が高騰して、それをバイパス的に回避するために台湾に持っていって潤沢な輸送スペースを利用するという背景があるかと思う。貨物の需給のバランスが崩れてこそ成立するような料金、航空運賃というのは結構そういう側面があるので、これを当てにすると結構リスクがありますが。E - commerce のほうがポテンシャル的にはある、あるいは Cold Chain 食品も医薬品も、おもしろいかなというのが個人的な感想。

・貨物ハブ空港としての関空の将来像を検討するための課題整理

事務局より、貨物ハブ空港としての将来像を検討するための課題について説明があった。

主な質疑内容は以下の通り

○貨物事業者

保安ゲートの自動化ということですが、今は保安員が一つ一つチェックしている。それでも今後増大するテロの脅威という部分では十分かどうか。この前、ロシアの航空機が飛行中に貨物室の爆発でたくさんの方が亡くなられましたが、空港の貨物従業員が仕掛けたということも言われてるので、ますます厳しくなることはあっても、IT だけで通すようなことは現実的じゃないと思う。

○質問

貨物をどうやって増やのか、先ほど言われた E - commerce ですね。新聞とか見ますと国内の倉庫が非常に逼迫しているということで、関西でも既に空き室率が 2%というところです。そこをいかに取り込んでいくかというところがポイントになるという感じである。

○新関空会社

貨物量をどうやって増やすのか。他空港に流れている貨物があるのは事実で、国交省も調査されている。ただ、アジア向けとかで流れている貨物は非常に少なくて、欧米向けで一部成田に流れているものが多い。関西発の貨物で欧米向けの貨物という割合はそんなに多くはなかったと思う。流出している理由が、欧米便が少ないというネットワークの問題もあるが、輸送スペースの問題だ。それはネットワークとリンクしているが、関空のネットワークよりも首都圏のネットワークが多くて輸送スペースが空いている、料金がその分安い、そこが非常に問題だと思う。関空がネットワークの問題以外で利便性が低くて、それで貨物が流出しているというのであれば、改善策を打っていかなくてはならないと思っている。

大手の貨物事業者さんは関西空港にある程度のベースを置いていただいているので、ここの貨物が増えても、それがプラスアルファのコストになるかといったら、余りならない。アクセスのコストとかはもちろん増えますけれども、今一定のコストはかかっているので、貨物が増えれば逆にコストが分散されて下げられるという計算になると思うので、コストが高いのでこっちに持って来ないとは考えにくいと思っている。

共同自転車とか空港内循環バスの他事業者の参入という話もありましたが、あったらいいなと思う話で、共同自転車を導入したところ循環バスの利用者が減って、バス事業者さんの収支が悪くなってバスの利便性が下がるという問題も十分あり得ると思うし、今の事業者さんも島内の循環バスで決して儲かっているわけではないので、その辺は他事業者さんを入れたからよくなるということではないとご理解いただければと思う。

○貨物事業者

関西発着の貨物だけで増やせるというのはもともと無理な話だろうし、多分通過貨物をどうやって引っ張ってくるかということで物量を増やしていくのだろうと思うのですが。

E‐commerce の国際便は非常にいいと思うが、国内便では飛行機で運んでいるのは余りない。生鮮食品の一部はあるが、実際はレールかトラック輸送で、物流センターの大きな各拠点の物流は増えるが、航空・空港の物量が国内便で飛躍的に増えるとは思えない。

従業員に関しては、私どもが関空拠点ではなくて臨空拠点になっている関係で、関空にも人はまだたくさんおりますので、関空と臨空の間の交通費の費用が下がればいいと思う。従業員の食事ですが、貨物地区の税関の食堂の中身が落ちてしまったという話も聞きます。貨物地区から外へ出て食事にも行けない。従業員の職場環境も含めて、我々も会社として

何か考えていかないと思っている。

○貨物事業者

どうやって貨物を集めるのやということは本当に難しいと思います。消費することと生産することがリンクしていないと物は動かない。ユニクロとか売れているが、航空機は使わずに船で入ってくる。輸出にしても、結局日本から出ていって世界の人が買ってくれるような目新しいものはなくなっている。人件費も日本は周辺国と比べると高いですから、国内生産が少なくなっている。例えば特区制度を活用して税制の緩和とか行えるようにして貝塚とか泉佐野のあたりに保税工場をつくって関空から出していくとか思い切ったことをやらないと。

○質問

今日は検討課題の三角形の枠組みで話を伺って、前回の研究会で農産物・食料品系の輸出の話も、近畿から出ていくものが必ずしも近畿でつくったものだけでもないといった話でしたが、いろんな産業、産品について、そういったところの流れを何かマクロ統計みたいなところから若干の推計も入れて、例えば近畿圏あるいは西日本ぐらいでポテンシャルがどのぐらいがあり得るのかといったところは数字として持っておいたらいろんな議論がしやすいのかと思いますが。

○事務局

国交省データでそういうのがございますので、一度その辺を踏まえてまとめていきたいと思います。

○竹林

貨物のオーダーを倍にするにはという話ですが、スパン 30 年ぐらいで単純計算すると、平均伸び率にすると年率 2.5%～3%ぐらいの貨物の伸びを 30 年間延々と続けると倍になります。それぐらいのオーダーでいくためにはどうするかということですよね。

○事務局

E - commerce は、特に中国のターゲットが増えてきているということで、中国の E - commerce で、現在中国で大体 1 億 2,000 万人がネットで物を海外から買われているデータがあるが、今までは中国の関税を高く決めていたのを、10%ぐらいに関税を下げて、日本での爆買いをやめて、E - commerce で中国国内から日本商品を気軽に買えるような政策をとるということが日経新聞で紹介されてた。それに対応して、日通さんは中国国内での配達も充実させて、非常にスピーディーな配達網を合弁でつくられていくという動きも

ありますが、物流事業者さんもそれに対応した物流施設を増築されるようです。主に国内の E‐commerce の物流施設ということと同時に、国内から海外へ出すような施設も、物流倉庫がこれからつくられる動きがあるようだ。物流をどうやって関空へ引っ張れるのかというの一つの課題になるだろうと思っている。農産品も、例えばやっと関空が LCC の国内ネットワークを使って、国内の空港から LCC で関空へ運んで、関空から海外へ出すというネットワークができないだろうかというご提案もされている。その辺の手法も踏まえて検討してみる方法はないだろうか。香港の Hactl をヒアリングをしたとき、貨物を運ぶ需要がもっと増えれば LCC も利用することもあるが、今は LCC を利用しなくても十分運べる体制があるということだった。LCC に貨物を運ばせるといっても需要があるかないかというのが課題になろうかと思う。その辺も踏まえて LCC の利用の可能性について検討して行くことになろうかと思われる。

○意見

E‐commerce で農産物を販売しているサイトとしては、楽天市場やイオン、Yahoo! Hong Kong 等が有名だが、那覇空港経由で、ANA とヤマトが取り扱っている。各産地から翌日の午後までにはシンガポール圏内までであれば送れる体制が整えられている。少々高くても、通販系は時間が大きなウエイトを占め、生鮮であればそれがより顕著になるというところで、E‐commerce の海外向けの多くが那覇空港を活用しているという現状がある。関西空港の便を見ますといろんな会社が入られていると思うが、そこで会社の枠を超えて深夜なりに便の融通、調整等して荷物を出せるようになれば、E‐commerce で那覇空港と競争できる、同じ土俵に上がれるかなという気はしております。

○質問

E‐commerce で、沖縄から深夜から早朝に飛ばし、現地に朝には着くような配達の仕方をするなら、やはり専用機にならざるを得ないということですか。

○意見

那覇空港は日本国内 22 空港とつながっていますので、旅客機に積んで那覇空港に運ばれることもあろうかと思われますが、深夜に飛ばす場合は専用機になる。

○貨物事業者

私も以前沖縄営業所長をやっていましたが、ANA さんのことはよく存じ上げています。夜中のうちに那覇空港に行って、そこから東南アジアに行くというネットワークは整備されている。例えば四国の産品を夕方トラックに積み込んで関西空港に来て、アジアに出る

便は午後 10 時～11 時ぐらいに関西空港を出発するので、それに載せれば同じようなタイミングでアジアに着く。関西空港では、朝の 6 時～ 7 時はもう市場みたいな状態になっている。それはフルーツであったり魚であったり近畿圏の生産者や市場から、関西空港に輸送され、アジア各地に空輸している。那覇空港は、夜中に多くの人でオペレーションしていますので、かなりコストがかかっている。その分、我々はちょっと有利じゃないかなとは思いますが。

○竹林

今日の話は全体的に、E - commerce になりましたが、既に頑張っている医薬品と生鮮が次の大きなマーケットですね。生鮮は確かに関空で扱っているが、一体どこから来ているのかというのをよく認識したほうがいいと思いますね。今まで全くそのマーケットにタッチできなかった県の荷物がたくさん来ているはずですね。今後もその人たちの荷物は伸びる可能性が高いとは思うのですよ、大阪ですから。それをやっている人たちと十分コンタクトとれているのかどうかという問題です。極めて価値の高いものでもマーケットに全くコンタクトできなかった人たちの荷物を背後に抱えているということはよくよく意識したほうがいいなと今日思いました。それから、関空の道路ネットワークそのものが南と東は弱いので、そういう問題もあります。研究会の提言を超えるかもしれませんけど、ちょっとそれを考えたほうがいいかなというのを、今日の話で思いましたね。

○事務局

どうもありがとうございました。　そろそろ時間となりましたので、本日はこれで研究会を終わらせていただきたいと思います。研究会メンバーの皆様に個々にメール、お電話等で報告書をまとめる際に、ご指導いただく場合があると思いますので、その節はくれぐれもよろしくお願いいたします。本日はどうもありがとうございました。