関空の発展に向けて

～航空貨物の拡大～

2017年3月

貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会
一般財団法人　関西空港調査会

はじめに

関西空港調査会は、公益事業の一環として「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」を2014年度、2015年度、2016年度の3ヵ年に渡って開催しました。

本研究会は、関空の発展や関西経済の活性化には、関空経由の航空貨物の増加が不可欠であるとの認識に立ち、航空貨物事業者の積極的な提案を踏まえて、関係機関・企業・団体のご協力の下に3ヵ年かけて調査研究し、その成果を最終報告書としてとりまとめました。

2014年度は、研究会メンバーは、関空の貨物事業者、調査会の賛助会員企業、オブザーバーとして新関西国際空港株式会社にご参加頂きました。研究会開催に先立ち、関空の全航空貨物事業者（80社）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、現状の課題整理、24時間空港としての機能・輸送力・営業力強化方策の検討を行い、従業員の働きやすい職場環境の実現に向けた各種要望もとりまとめ、新関西国際空港株式会社に報告しました。(※)

2015年度は、前年の研究会メンバーに加えて、大阪税関、近畿経済産業局、近畿農政局、大阪航空局、大阪府、関西経済連合会、大阪商工会議所にオブザーバーとしてご参加頂きました。

研究会開催に先立ち、関空国際貨物地区・連絡橋の稼働調査、自動化が進んでいる香港空港航空貨物ターミナル、及び台湾桃園国際空港貨物事業部の視察を実施しそれを踏まえて、集貨や創貨の推進方策、貨物取扱の利便性（機能の充実や国際競争力に勝つためのコスト削減）についてとりまとめ、新関西国際空港株式会社、関西エアポート株式会社に報告しました。(※)

2016 年度は、研究会開催に先立ち、新たな航空貨物需要が見込まれる MRO(※)についてインドネシアガルーダ航空の MRO 施設の視察を行い、2 年間で得られた知見と合わせて、物流の強化が関西の経済発展を促進し、関空の旅客（特にビジネス客）の増加、関空の航空ネットワークの拡大など空港利用の活性化につながることを各種の資料から再確認しました。

本報告書は、第 1 章 物流強化の必要性、第 2 章 貨物需要拡大の可能性、第 3 章 関空の物流強化への課題－貨物事業者のヒアリングに基づく－、第 4 章 物流の活性化に向けた検討事項の構成でとりまとめました。

本報告書が、今後の関空経由の航空貨物の増加や関西経済の活性化の一助になれば幸甚でございます。

※参考

MRO は、航空機の整備に必要な施設 Maintenance, Repair & Overhaul の略称（メンテナンス・リペア・オーヴァホール＝整備・修理・重整備）

2014年度報告書は右のアドレスをご参照下さい。(http://www.kar.or.jp/pdf/2014kenkyukai.pdf)

2015年度報告書は右のアドレスをご参照下さい。(http://www.kar.or.jp/pdf/2015kenkyukai.pdf)

目　　　次

ページ

第１章　物流強化の必要性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1-1

第２章　貨物需要拡大の可能性

2.1　既存貨物の増大要素 ・・・ 2-1

2.2　他空港に流れている貨物の存在 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2-5

2.3　可能性のある新規貨物需要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2-6

2.4　関空への新たな航空貨物集貨策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2-9

第３章　関空の物流強化への課題－貨物事業者のヒアリングに基づく－

3.1　貨物輸送、保管・荷役の効率化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3-1

3.2　航空貨物事業者の人材の継続的確保 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3-5

第４章　物流の強化に向けた検討事項

4.1　貨物輸送、保管・荷役の効率化の検討事項 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4-1

4.2　航空貨物事業者の人材の継続的確保の検討事項 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4-3

資料編

ページ

資料①　アンケート

アンケートの概要 …… 資料①－1

事業者から寄せられた回答結果の整理 …… 資料①－5

資料②　ヒアリング

ヒアリング実施企業 …… 資料②－1

ヒアリング調査の概要（施設利用上の問題点・要望） …… 資料②－2

資料③　貨物事業者からの提言概要（2014 年 12 月 11 日第 3 回研究会での貨物事業者の提案）

貨物事業者からの提言 …… 資料③－1

資料④　他空港の視察報告

【貨物施設の自動化・機械化の事例】香港空港国際貨物ターミナル施設視察 …… 資料④－1

【空港マスタープラン】台湾桃園空港視察 …… 資料④-16

【MRO 事業の事例】スカルノ・ハッタ空港視察 …… 資料④-29

資料⑤　講演会資料

【貨物ハブ】ヤマトグループの海外戦略について …… 資料⑤－1

【食輸出①】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⑤-23

【食輸出②】関西を中心とした食輸出拡大の取り組みについて …… 資料⑤-42

【食輸出③】農林水産業の輸出力強化戦略について …… 資料⑤-53

【MRO】MRO という「新産業」 …… 資料⑤-67

【E-コマース】E-Commerce の動向について …… 資料⑤-72

資料⑥　2016 年度研究会議事録

2016 年度研究会メンバーリスト …… 資料⑥－1

第１回研究会議事録 …… 資料⑥－2

第２回研究会議事録 …… 資料⑥－5

第３回研究会議事録 …… 資料⑥－7

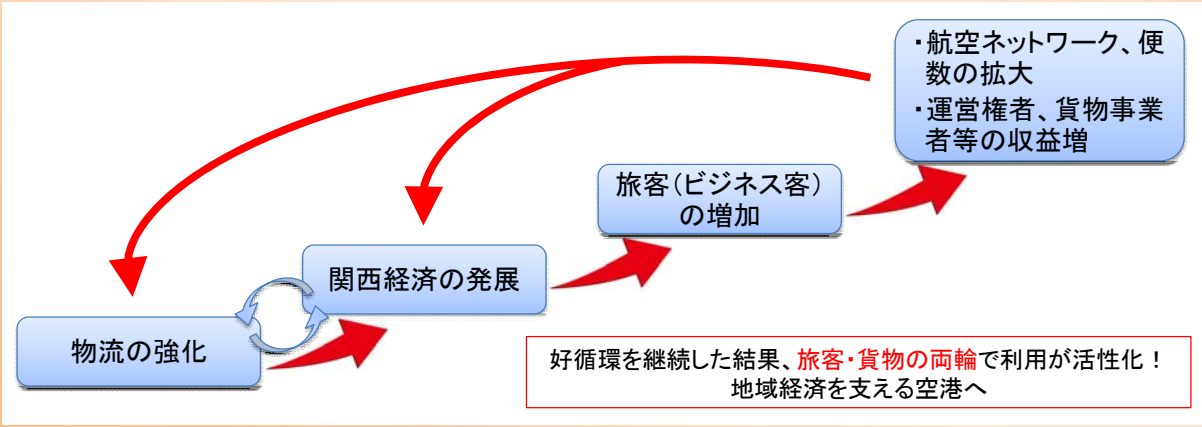
第４回研究会議事録 …… 資料⑥－9

第１章　物流強化の必要性

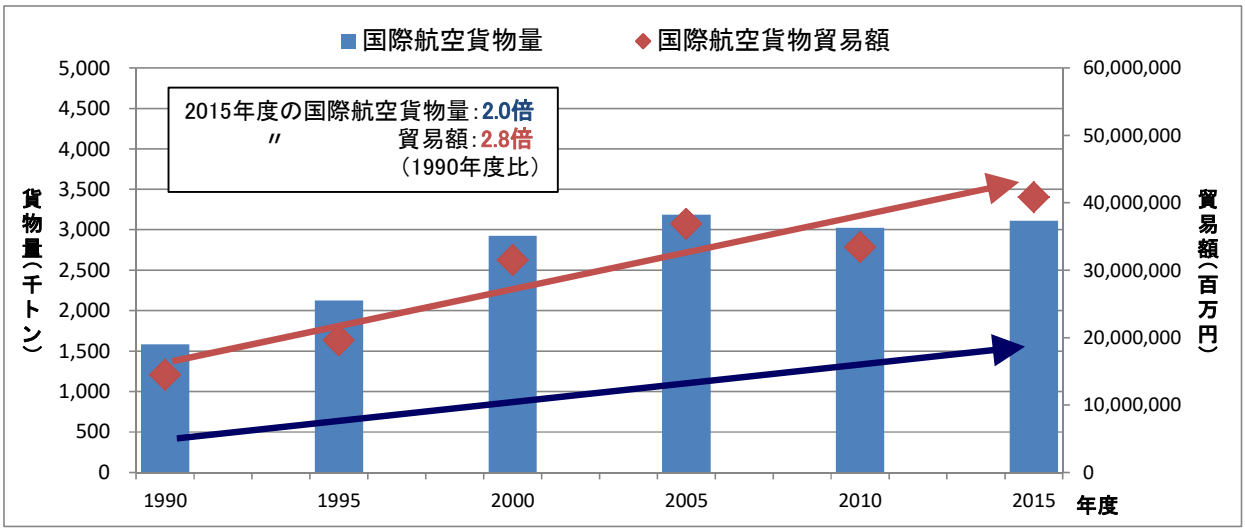
【要旨】

- ✓ **生産または消費活動を行う上で物のやり取りは必ず発生するため“物流“は不可欠。**
- ✓ **物流のコスト低減や高速化等、物流を強化していくことは関西経済の発展に繋がる。**
- ✓ **関西経済が発展することにより人の行き来が活発になり、国内のみならず海外から旅客（ビジネス客）が増加する。**
- ✓ **旅客の増加により航空ネットワーク・便数が拡大し、航空系の空港利用が活性化するだけでなく、非航空系収入の増加が期待できる。**
- ✓ **すなわち、物流の強化は、関西経済の発展や空港利用の活性化に繋がることから、貨物も旅客同様関空の将来像を考える上で重要な観点である。**

【概念図】



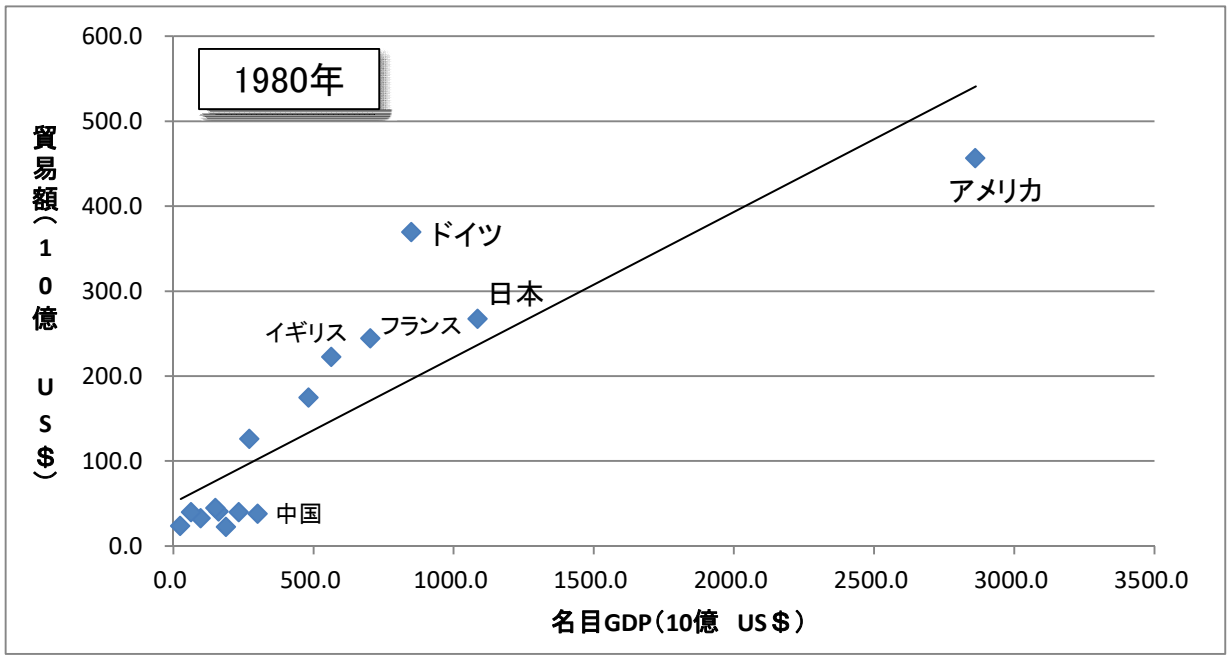
製造業企業の海外進出、日用品の越境 E-コマース利用の進展等、経済のグローバル化に伴い、我が国の国際航空物流は貨物量、貿易額ともに増加傾向にある。

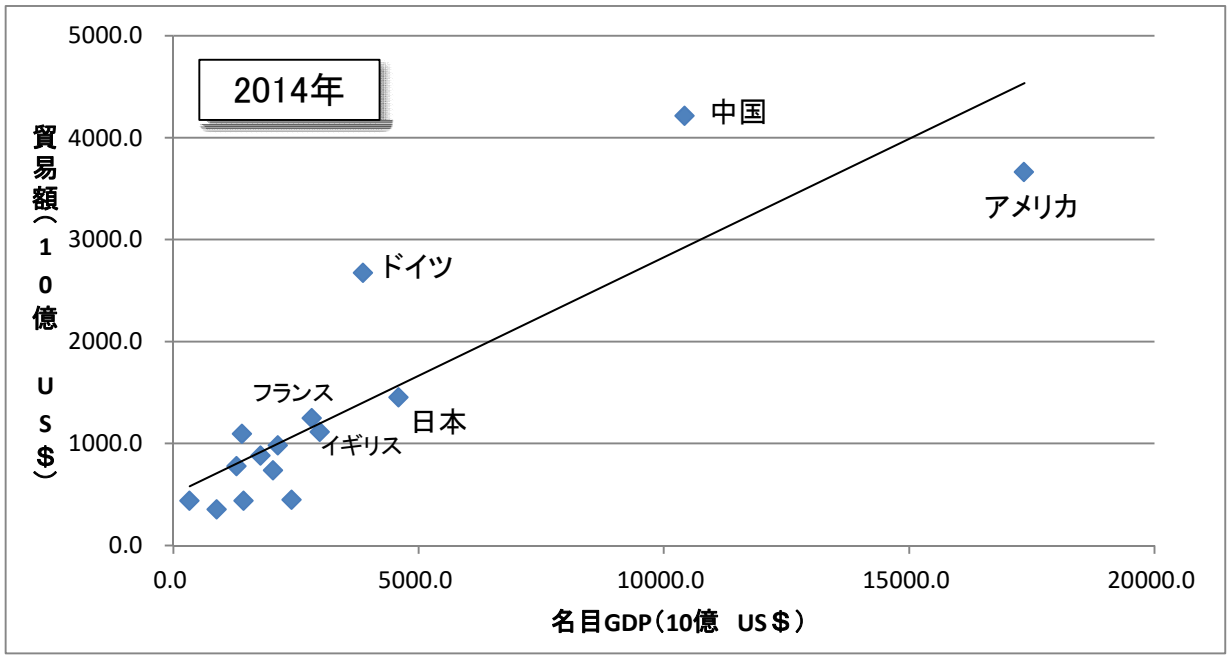


資料：貨物量は「国土交通省　日本出入航空貨物路線別取扱実績」、貿易額は「財務省　貿易統計」

図　我が国の国際航空貨物量と貿易額の推移

1980 年から 2014 年にかけて世界各国の貿易額と名目 GDP は増加している。また、両者には正の相関が認められることから、物流の強化は経済の発展に貢献することが分かる。

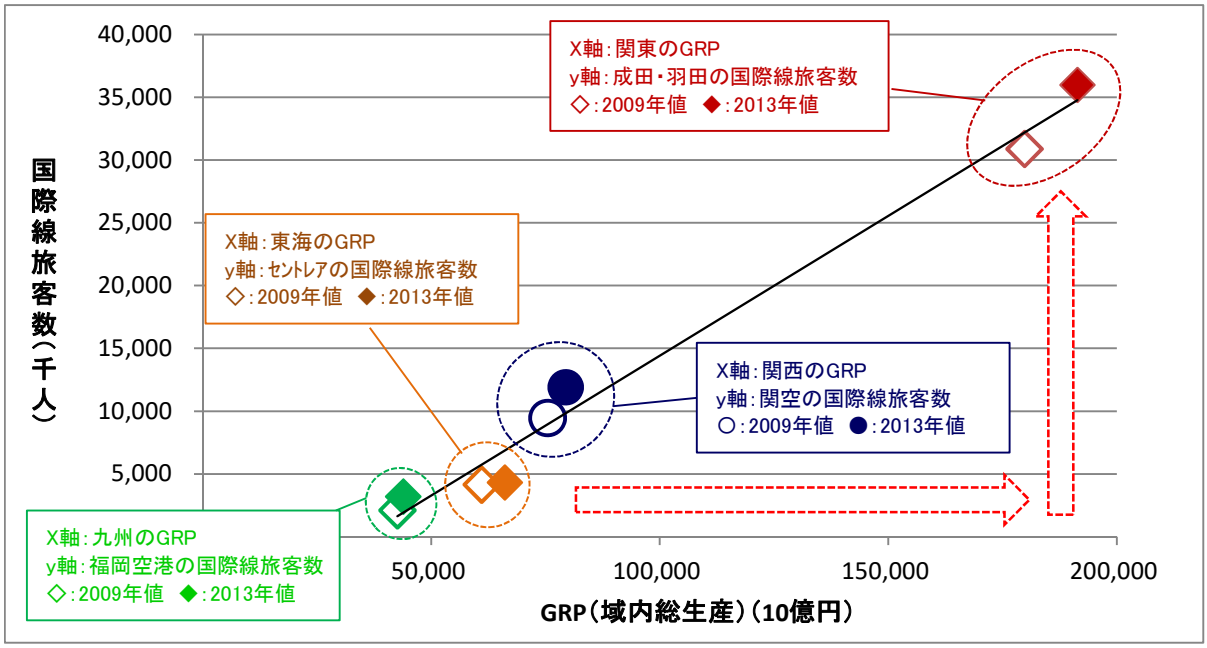




資料：貿易額は「WTO Statistical Data Center, 2016.6」、名目 GDP は「IMF World economic outlook, 2016」

図　世界各国の貿易額と名目 GDP の関係（1980 年、2014 年）

経済規模の大きい地域に近い空港ほど国際線旅客数は多い。関西経済の発展は、国際線旅客数の増加をもたらすと予想される。



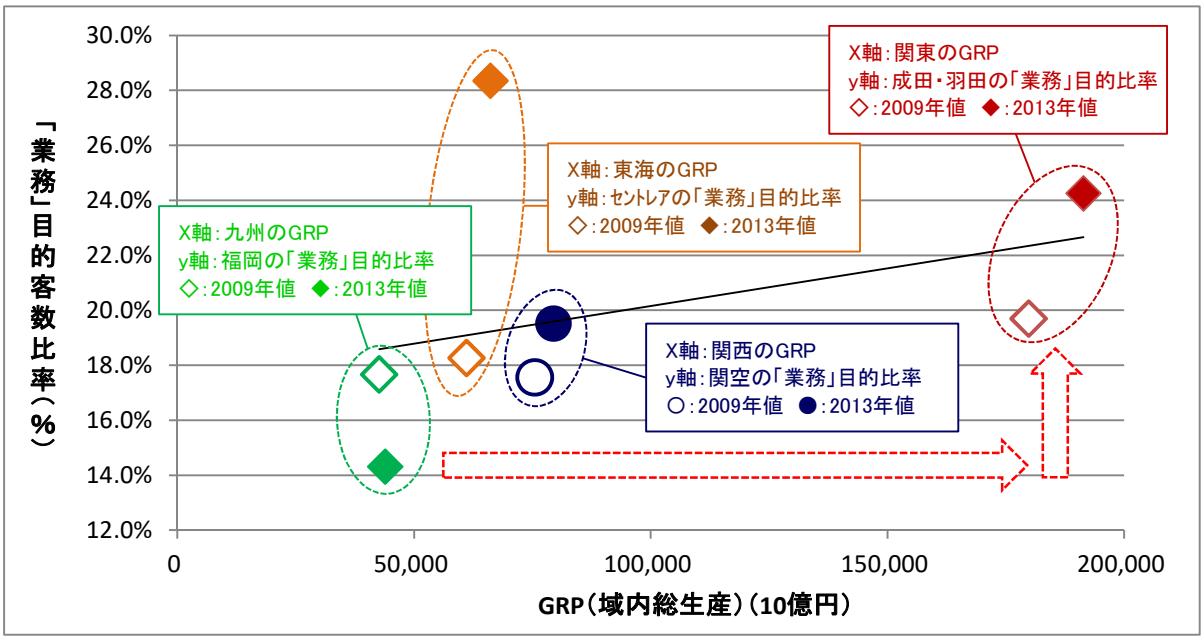
資料：GRP は「内閣府 県民経済計算」、国際線旅客数は「数字で見る航空」（2009・2013 年度）

図　主要空港が位置する周辺地域の GRP と国際線旅客数の関係

GRP の算出にあたっての地域の定義

関西：大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山
関東：東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、栃木、群馬
東海：愛知、岐阜、静岡、三重
九州：福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島

また、GRP（域内総生産）の増大に伴い「業務」目的による出国者比率が高くなる傾向が認められることから、関西経済の発展は「業務」目的のビジネス客の増加をもたらすと期待される。



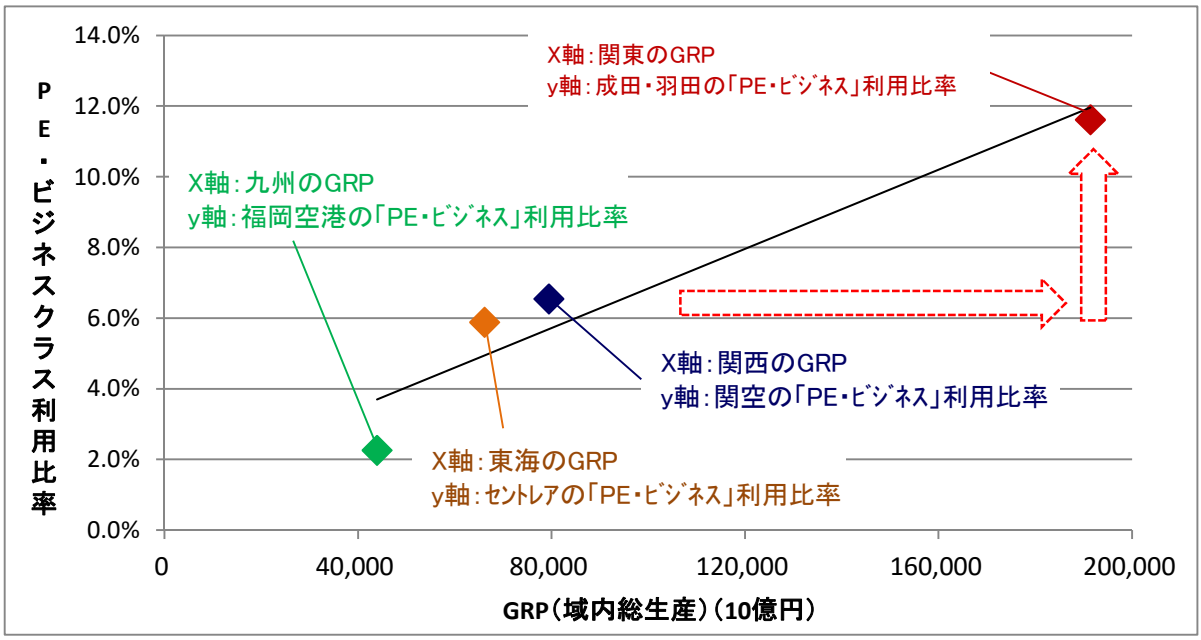
資料：GRP は「内閣府 県民経済計算」、目的別比率は「国土交通省 国際航空旅客動態調査」（2009・2013 年度）

図　主要空港が位置する GRP と国際線の旅行目的が「業務」の比率の関係

注１）国土交通省 国際航空旅客動態調査は、8 月、11 月にそれぞれ 1 週間ずつ日本人・外国人出国者に対して行ったサンプル調査であり、国土交通省航空局が年間値に拡大作業を行った旅客数（人）から比率を算出。

注２）旅行目的として他に「観光・レジャー」「家族・友人の訪問」「研修・学会」「留学」「帰国」があり、「業務」目的比率は全旅客数（人）のうち「業務」目的と回答した人数割合。

経済規模の大きい地域に近い空港ほどプレミアムエコノミー（PE）及び、ビジネスクラスといった上位クラスの利用率が高い傾向が認められることから、関西経済の発展は、上位クラスの利用増加をもたらし、航空会社の収益の拡大が期待される。



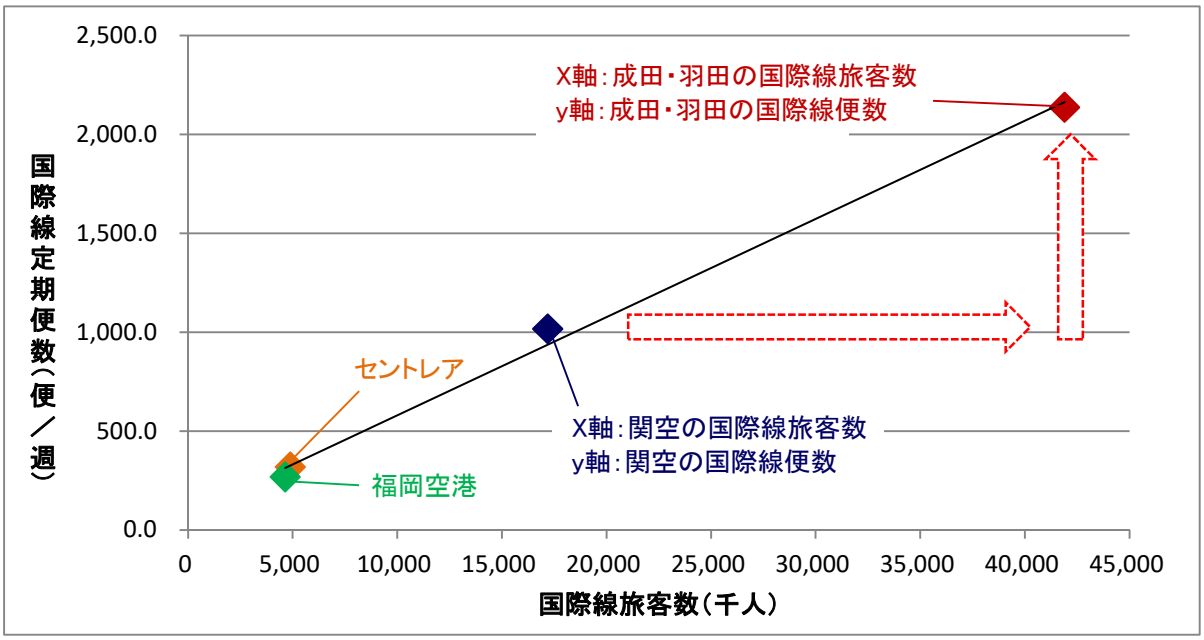
資料：GRP は「内閣府 県民経済計算」、クラス別利用率は「国土交通省 国際航空旅客動態調査」（2013 年度）

図　主要空港が位置する GRP と「PE・ビジネスクラス」の利用比率の関係

注１）国土交通省 国際航空旅客動態調査は、8 月、11 月にそれぞれ 1 週間ずつ日本人・外国人出国者に対して行ったサンプル調査であり、国土交通省航空局が年間値に拡大作業を行った旅客数（人）から比率を算出。

注２）座席クラスとして他に「エコノミー」「ファースト」があり、「PE・ビジネスクラス」利用比率は全旅客数（人）のうち「PE・ビジネスクラス」利用と回答した人数割合。

国際線旅客数が多い空港ほど国際線定期便数は多い。関西経済の発展に伴う人の行き来の活発化は、旅客数の増加につながり関空の便数の増大につながると予想される。



空港	国際線旅客数 千人	国際定期便 便数
成田・羽田	41,905	2,136.5
関空	17,189	1,017.0
セントレア	4,886	318.5
福岡	4,646	268.5

旅客数、定期便数ともに2015年度データ

資料：国際線旅客数は「国土交通省 空港管理状況調書」、国際定期便数は「数字で見る航空」（2015 年度）

図　主要空港別の国際線旅客数と国際線定期便数の関係

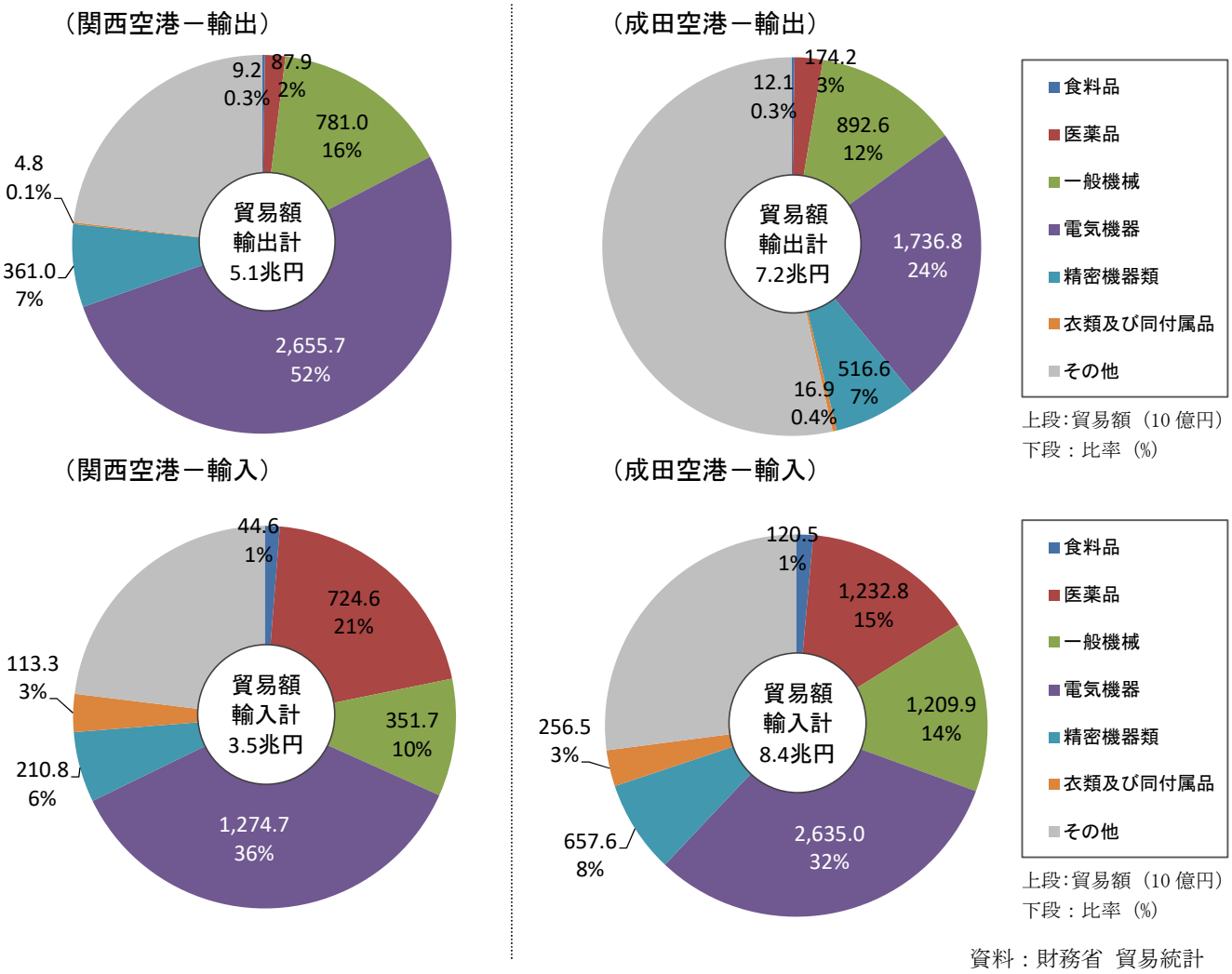
第２章　貨物需要拡大の可能性

2.1　既存貨物の増大要素

【要旨】

- ✓ **関空では、輸出入ともに「電気機器」「一般機械」の取扱いが多く、関空は関西の加工組立型産業にとって物流インフラとして重要な役割を果たしている。**
- ✓ **関空は「医薬品」の輸入が多く、関西の健康関連産業を支えている。**
- ✓ **関西イノベーション国際戦略総合特区の推進により、医薬品・医療機器の輸出やリチウムイオン・太陽電池生産の更なる拡大が期待される。**
- ✓ **国・自治体をあげた農林水産品・食品の輸出拡大が推進されていることや、海外での日本食ブーム、関空で大規模輸出上屋（KIX-Coolexp）の整備がなされていること等から、農林水産品・食品の輸出拠点として関空の利用拡大が見込まれる。**

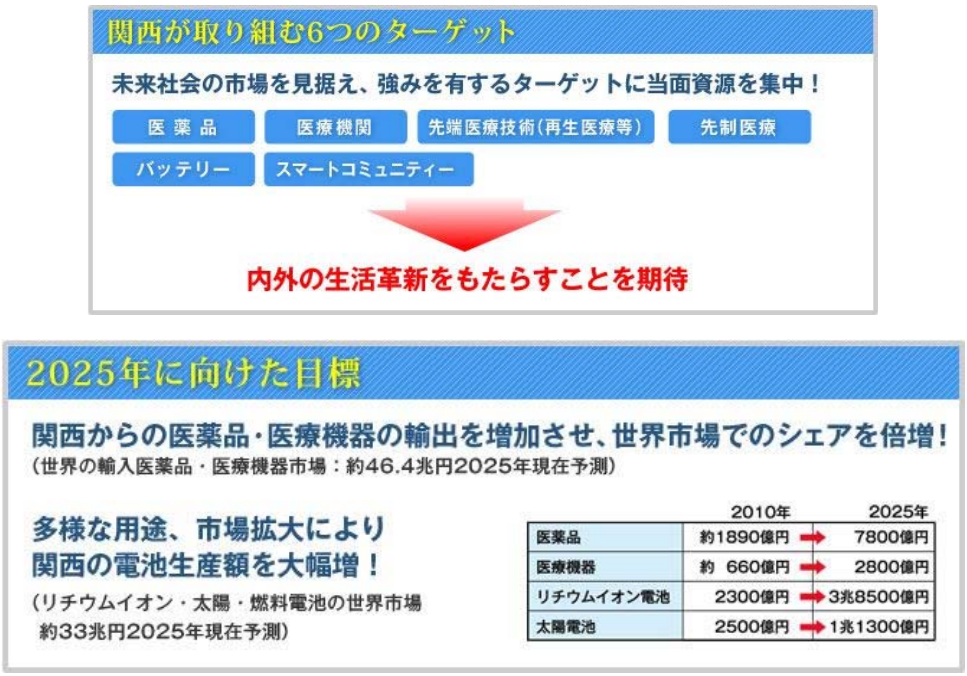
関空は「電気機器」「一般機械」の輸出入額と「医薬品」の輸入額が多く、関西の加工組立型産業や健康関連産業にとって重要な役割を果たしている。



資料：財務省 貿易統計

図　関西空港・成田空港の品目別貿易額　（2016 年）

関西イノベーション国際戦略総合特区構想は、医薬品やバッテリー等 6 つのターゲットに資源を集中し、医薬品・医療機器市場でのシェアや電池生産の更なる拡大を図っている。



資料：関西イノベーション国際戦略総合特区ホームページ

図　関西が取組む 6 つのターゲットと 2025 年に向けた目標

平成 31 年（2019 年）までに、日本産農林水産物・食品の輸出 1 兆円を目指すこととし、オールジャパンでの取組体制の整備が進められている。

資料：農林水産省資料（2016 年 12 月）

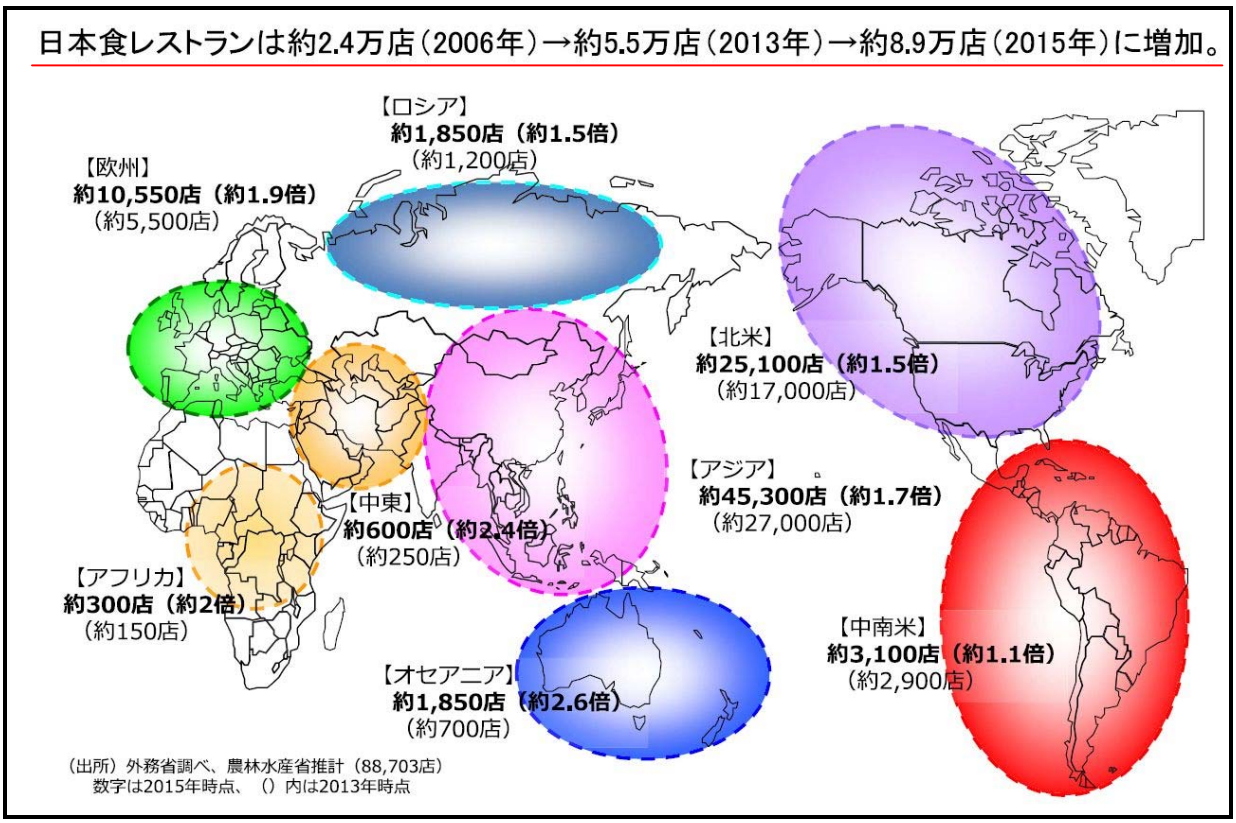
図　農林水産業の輸出力強化、日本産農林水産物・食品の輸出目標

関西・食・輸出推進事業協同組合は、関西から新たな食輸出のスタイルを創造する関西初の団体であり、食輸出のプラットフォームとして海外への販路拡大を進めている。

資料：関西・食・輸出推進事業協同組合ホームページ

図　関西・食・輸出推進事業協同組合をプラットフォームとした食輸出の促進

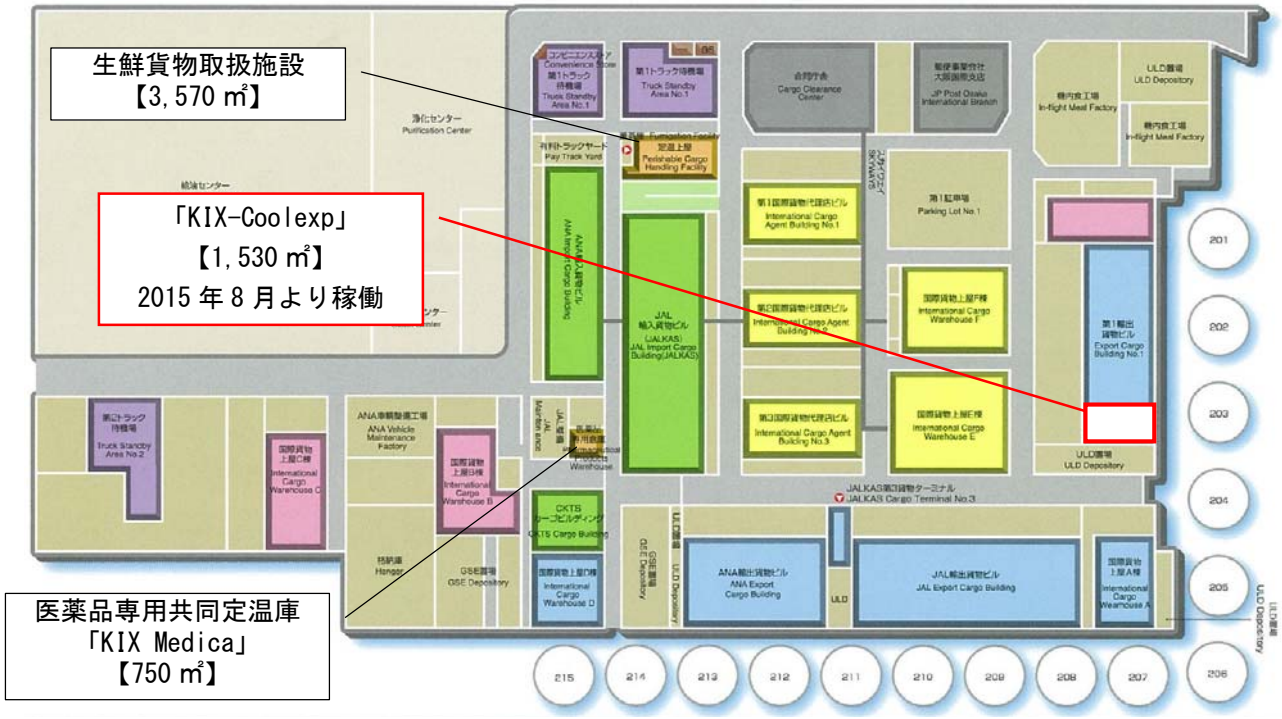
農林水産省の調査によると、日本食への関心の高まりを示す数値の一つである海外日本食レストランの数は年々増加している。



資料：農林水産省資料（2015 年 8 月）

図　海外における日本食レストラン数の増加

輸出用保税上屋（KIX-Coolexp）が 2015 年 8 月より運用を開始した。それにより関空国際貨物地区内の定温倉庫は、合計で 5,850 ㎡となっている。

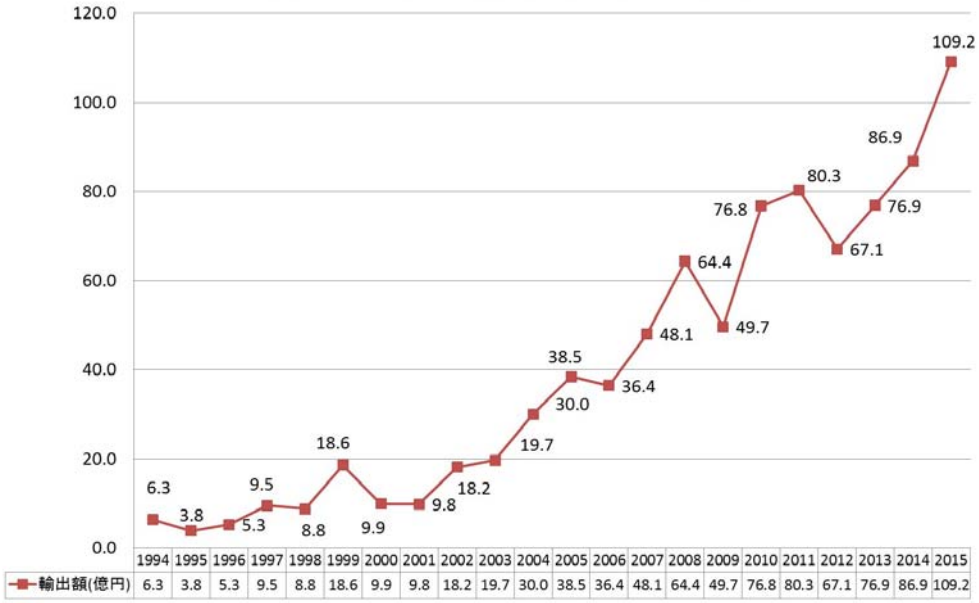


関空国際貨物地区内の定温倉庫総面積：5,850 ㎡

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

関空からの食料品輸出額は年々増加しており、 2015 年には開港以降初めて 100 億円を突破している。



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

2.2　他空港に流れている貨物の存在

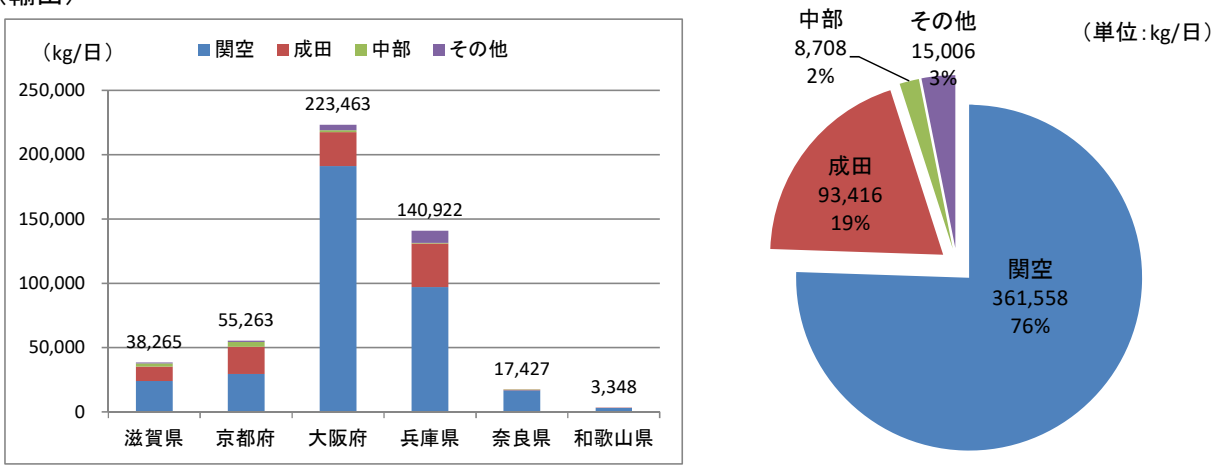
【要旨】

- ✓ **関西地域発の貨物の一部は、関空を利用せず成田空港へ陸上輸送して輸出されている。そのほとんどは欧米向けである。**
- ✓ **関西経済が発展し、旅客が増加することで関空でも航空ネットワークが拡大すれば、成田へ流れている貨物の回帰に繋がる可能性がある。**

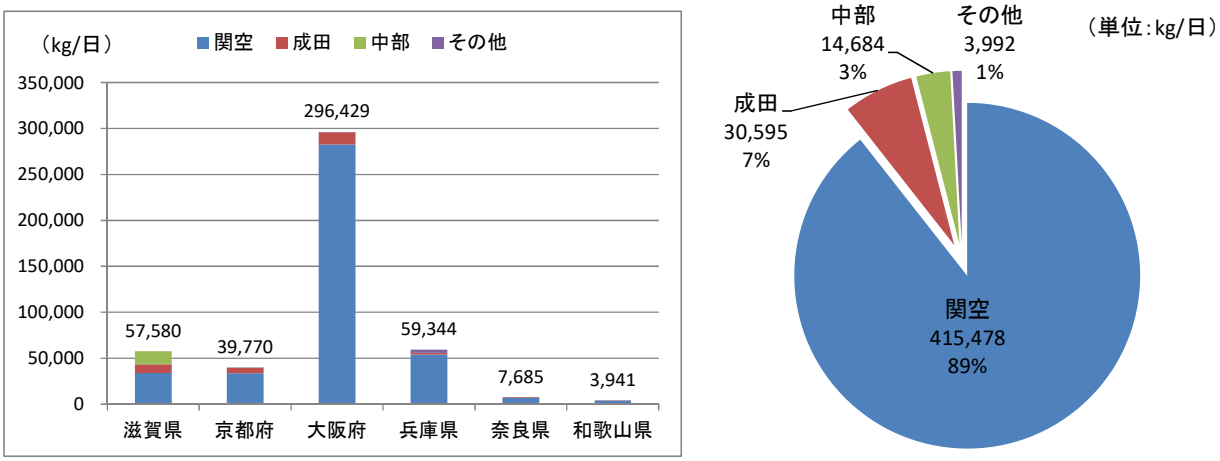
関西地域発着貨物で関空利用は約 8 割（重量ベース）を占め、輸出入ともに関空の利用率が高い。一方で、7～19%の貨物が成田空港へ流れていることから、まだ貨物取扱の拡大余地が残っている。

貨物事業者ヒアリングによると、成田へ流れている貨物の多くが欧米向け貨物であり、関空で欧米便が増えると関空利用が拡大する可能性がある。

（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、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 国際航空貨物動態調査（2013 年度）

図　関西地域発着輸出入貨物の利用空港別貨物量

2.3　可能性のある新規貨物需要

【要旨】

＜越境 E-コマース市場＞

- ✓ **日本や中国・北米で越境 E-コマースの市場規模は今後拡大することが予想されていることから、関空においてエクスプレス貨物の受入体制を強化すればビジネスチャンスとなりうる。**

＜MRO 市場＞

- ✓ **アジアで航空機が急増し、航空機のメンテナンス・修理・重整備を担う MRO 市場の拡大が見込まれることから、関空において LCC 機材等を対象とした MRO を展開すればビジネスチャンスとなりうる。**

※MRO は医療機器や船舶等、様々な分野に及ぶがここでは航空機を対象とした内容を掲載

＜越境 E-コマース市場＞

経済産業省の推計によると BtoC の越境 E-コマース市場規模は、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。

E-コマース関連物流は、スピードが重視されるため航空輸送が求められていることから、エクスプレス貨物の受入体制を強化すればビジネスチャンスとなりうる。

表　日本・米国・中国各国間の越境 E-コマース市場規模

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：経済産業省　電子商取引に関する市場調査

Amazon の事例①

可動式の棚とそれを運ぶドライブを導入することで「人が倉庫の中を歩くのではなく、棚が倉庫の中を動く」物流倉庫が誕生

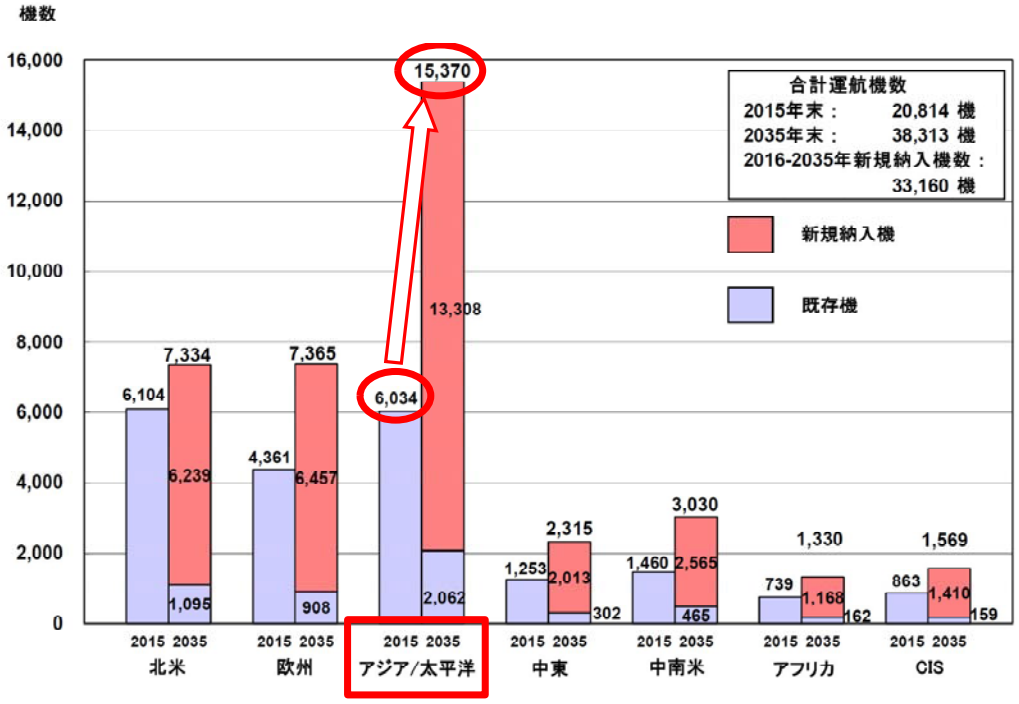
Amazon の事例②

膨大な量の商品の輸送のため自社専用の貨物機を導入して運用を開始

＜MRO 市場＞

一般財団法人 日本航空機開発協会の推計によるとジェット旅客機の運航機数は、2035 年までに特にアジアで急増が予想されている。航空機は所定の飛行回数または飛行時間で必ず整備が行われることから、MRO 市場は航空機の運航数の増加に伴い拡大が見込まれている。

このことは、整備を外部に委託する必要がある LCC が多く就航しており、今後も増加が予想される関空をかかえる関西にとってビジネスチャンスとなりうる。また、MRO のビジネス展開により、新たな専門技術者等の雇用や部品物流の面から経済に好影響が期待される。



資料：「民間航空機に関する市場予測 2016-2035 」一般財団法人 日本航空機開発協会

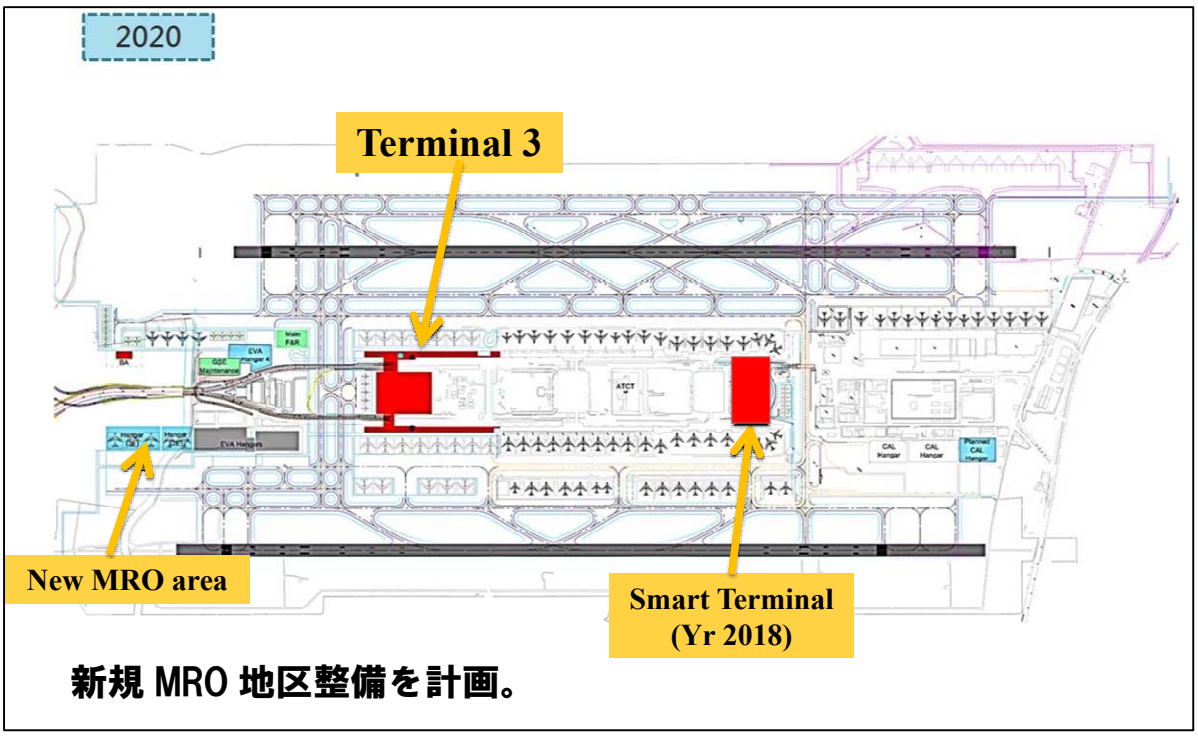
図　地域別ジェット旅客機の現状の運航機数と 2035 年需要予測

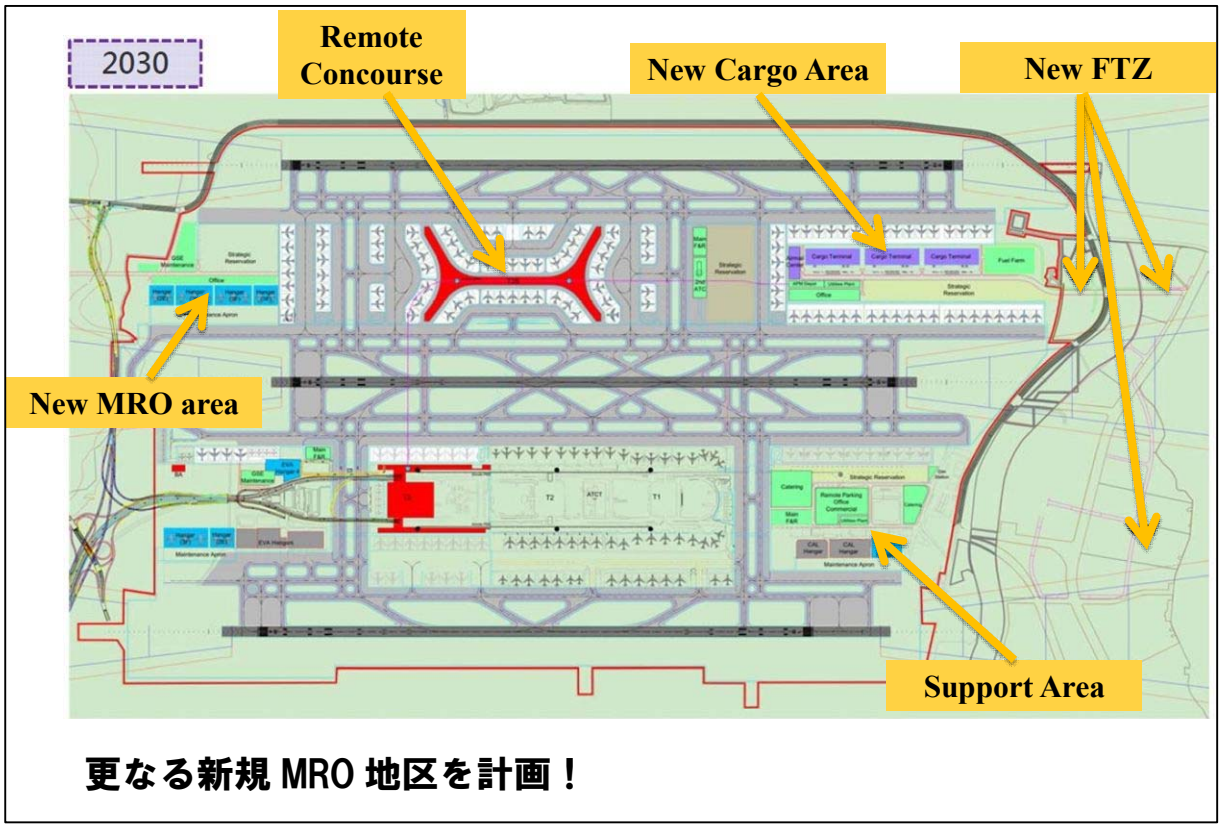
台湾桃園国際空港も国境を越えた E-コマース物流、MRO 関連物流をターゲットと考えているなど、アジアのライバル空港においても新規貨物獲得に向けて具体的な動きがみられる。

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

資料：台湾桃園国際空港㈱貨物事業部プレゼン資料

図　台湾桃園国際空港株式会社が考えるターゲット貨物





資料：台湾桃園国際空港㈱貨物事業部プレゼン資料

図　台湾桃園国際空港のマスタープラン（2020 年→2030 年）

2.4　関空への新たな航空貨物集貨策

【要旨】
＜輸出国の通関業務を関空で＞
- ✓ **関空からの輸出品が多い国の税関職員を関空に常駐させて、関空で該当国の輸入通関が出来るようにすることで、輸入国での通関待機時間を短縮すれば、関空経由の輸出は荷主（貨物事業者）にとってメリットが大きくなる。**

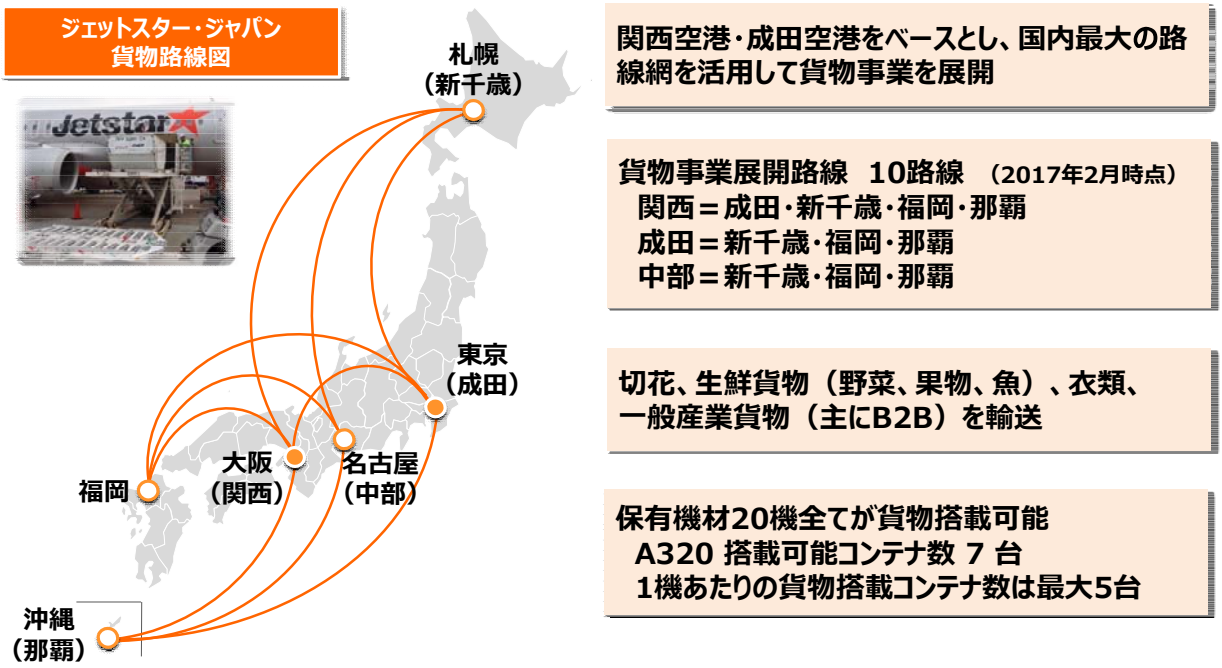
＜国内線のベリー便促進＞
- ✓ **関空を利用する国内線 FSC 及び LCC の貨物輸送を促進し、陸送を省いて全国から関空に集貨し海外に輸出できるネットワークを構築する。**

＜輸出相手国の通関業務を関空で＞

関空に外国エリアを設けて各国の税関職員を常駐させ、輸出通関を終えた直後に輸入通関を行えるようになると、待機時間が短縮できる。（貨物事業者からの提言概要（2014 年 12 月 11 日第 3 回研究会での貨物事業者の提案）　参照：資料編③-1）

＜国内線のベリー便促進＞

ジェットスター・ジャパンは、日本の LCC で初となる貨物事業を展開しており、成田、関西をネットワークハブとした新千歳、福岡、那覇路線間の貨物輸送サービスを提供している。今後はジェットスターグループとの連携により、国際貨物事業を展開する予定である。



資料：ジェットスター・ジャパン株式会社プレゼン資料

図　ジェットスター・ジャパンが提供する航空貨物輸送サービス

第３章　関空の物流強化への課題－貨物事業者のヒアリングに基づく－

2014 年度に実施した関空の全航空貨物事業者からのアンケート等で寄せられた種々の要望は以下の通りであった。（参照：資料編①-6～10、②-2）

3.1　貨物輸送、保管・荷役の効率化

【要旨】
＜貨物輸送の効率化についての要望＞
- ✓ **航空貨物トラックは関空島内と島外を１日に何度も往復することがあり、関空連絡橋の通行料が負担となっているため軽減を望む。**
- ✓ **貨物の定時輸送に影響するため保安検査ゲート前混雑の解消を望む。**

＜保管・荷役の効率化についての要望＞
- ✓ **突発的に生じる上屋スペース不足に対応できるように柔軟な賃貸システムの導入を望む。**
- ✓ **保安体制の強化や、貨物ハンドリングを行う上でスペースの確保が問題となっているため、保安性、安全性の担保の観点からスペースの確保を望む。**
- ✓ **国際貨物地区において迅速な修繕対応等、施設メンテナンスサービスの向上を望む。**
- ✓ **国際貨物地区内の事務所・上屋賃貸料、光熱費、上下水道料金単価は関空島外と比べてかなり高額で負担となっているため軽減を望む。**

＜貨物輸送の効率化についての要望＞

関空連絡橋を通行する貨物車台数と往復加算通行料より、貨物運送業者は年間約 1.1 億円の追加的物流コストの負担を要している。

表　貨物輸送に関する関空連絡橋加算通行料の年間値試算

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

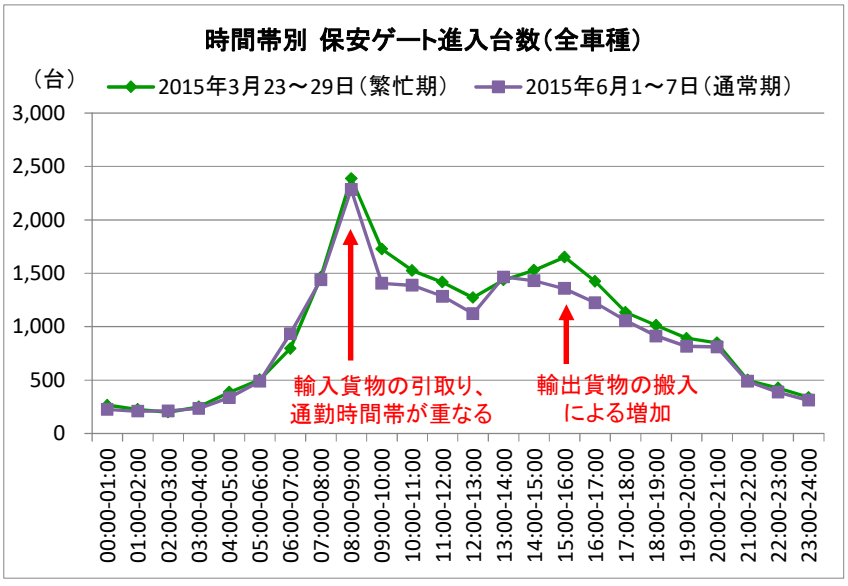
※1. 貨物車台数は、2015 年 6 月 1～7 日の大型車・特大車の連絡橋入り台数合計から、リムジンバス・観光バス台数を除いた台数

※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）

関空の保安検査ゲートの通過に際しては、個人の認証カードを通過の度に保安員に示すことが求められている。ゲートの待ち時間が長く、15～20 分程待たされることがあり、特に貨物の搬出入、通勤のピークが重なる午前 7～9 時台、15～16 時台に車両が集中する傾向にある。

貨物事業者ヒアリングによると、ゲート待ちにより貨物搬入の締め切り時間に間に合わなかったことも過去に発生している。

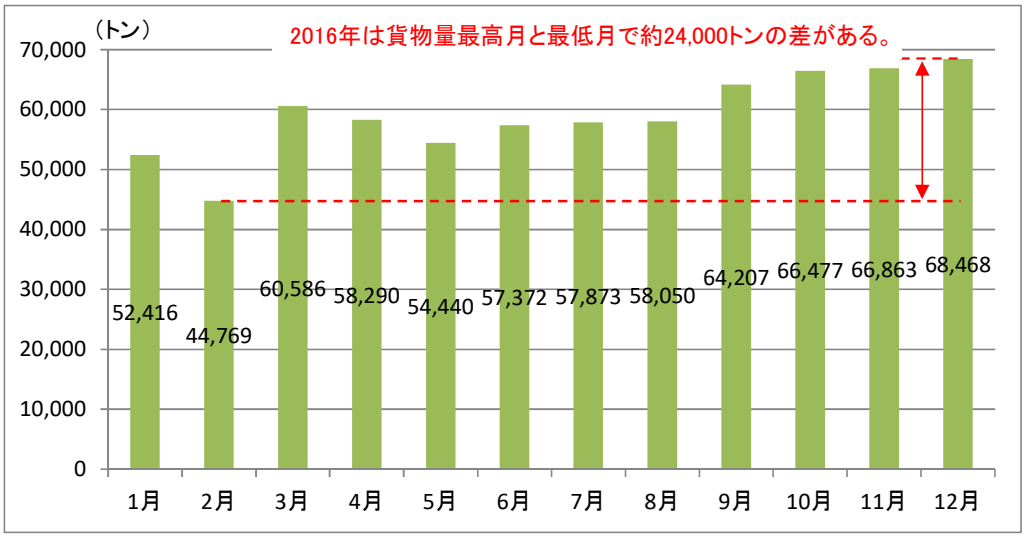


※主な通行車両：貨物トラック、通勤用車両、営業用車両、定期運行バス

図　時間帯別保安検査ゲートの進入台数（全車種）

＜保管・荷役の効率化についての要望＞

貨物量は月によって変動がある。例えば、アパレルのように季節に合わせて短期集中的に取扱いが発生する貨物があるためスペースが不足しがちであり、必要な時に短期間利用できるような仕組みがあると便利との声が貨物事業者から寄せられている。



資料：関西エアポート㈱ニュースリリース

図　関空の月別国際貨物量（2016 年実績）

貨物事業者ヒアリングより、倉庫及び荷捌きスペースが不足している中、さらにX線検査装置等の設置によりスペースが逼迫しており、保安体制の強化を進めるうえでスペースの確保が問題となっていることが分かった。

またハンドリング会社へのヒアリングでは、現在の施設では動線が狭く、GSE（航空機地上支援車輌）、フォークリフト、島内バスが同じ道路を利用しているため安全上問題があると指摘されている。

また、スペースの確保を考える上でⅠ期島外エリアの活用も考慮した輸送・保管・荷役の効率化についても言及がなされている。

貨物事業者ヒアリングより、施設メンテナンスに関する現状の問題点として具体的に以下の意見があがっている。

- 横断歩道・路面標識の塗装や道路アスファルト部分の補修が進まない。
- マンホール周囲の沈下が部分的にみられ、排水溝にゴミが堆積し、機能不全に陥っている。
- 通信施設更新等で業者に発注する際、島外の業者に依頼する場合は手続きが非常に複雑である。島内の関空関連会社の見積もりを比べても約 3～4 倍島内業者が高い。
- 空調や電気等の施設点検回数が単発的で非常に多く、作業に影響する。
- 雨漏りが生じた際の対応や、電話工事の対応が遅い。

関空に近いりんくうタウンの地価は成田空港近辺と比べて 3 倍以上の価格（2016 年 1 月時点）となっており、この差は国際貨物地区の賃料にも影響していると考えられる。（関空貨物地区内の地価公示は調査対象外のため比較不可）

（りんくうタウン）

（成田空港近辺）

資料：国土交通省地価公示調査

図　関西国際空港・成田空港近辺の「工業地」地価公示

貨物事業者ヒアリングにおいて光熱費、上下水道料金は関空島内と島外で大きな開きがあり、島内は非常に高額であると指摘されている。

賃料や管理費が高額のためスペース拡張の断念や、りんくうタウンへの移転を考えている事業者も存在する。

3.2　航空貨物事業者の人材の継続的確保

【要旨】

- ✓ **関空島内に事業所を置くと島外に比べて追加的な通勤費が生じて負担となっているため従業員の通勤費の軽減につながる方策を望む。**
- ✓ **国際貨物地区には約 4,000 人もの従業員がいることを踏まえ、人材の継続的確保や業務の効率化のために島内環境の改善を望む。**

通勤費について、関空島内に事業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、電車通勤者のうち深夜・早朝時間帯に出退勤する者に対してはタクシー料金も要するため、さらに大きなコストを負担している。

表　関空に事務所を置くことで追加的に生じる通勤費

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※2	100,300,200
	1,831（南海）	430※2	204,705,800
マイカー	552	220※3	31,574,400
		3,000※4	19,872,000
リムジンバス（島外⇔関空）	508	不明	―
空港内バス（第 1 ﾀｰﾐﾅﾙ⇔国際貨物地区）	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

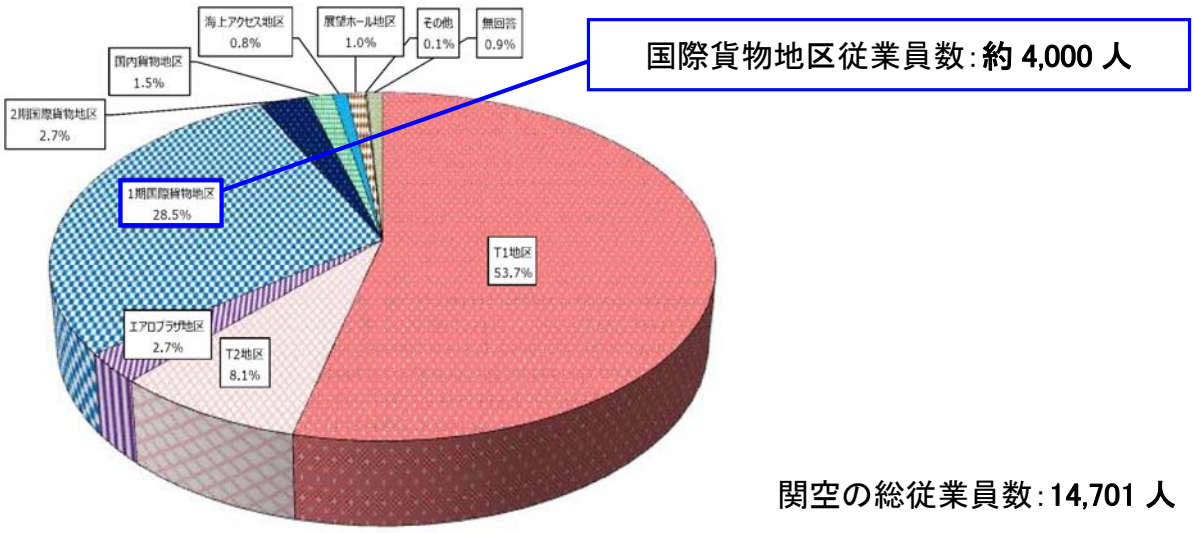
※2. 電車が関空連絡橋通行に要する加算運賃（JR の定期利用：330 円/日、南海の定期利用：430 円/日）

※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. 「関西国際空港一般駐車場管理規程」に掲載されている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. 電車、リムジンバス通勤者数の合計



資料：新関西国際空港株式会社 2014 年度関西国際空港従業員調査

図　関空の勤務地別従業員数と構成比率

表　関空・国際貨物地区へのアクセスに関する貨物事業者からの要望

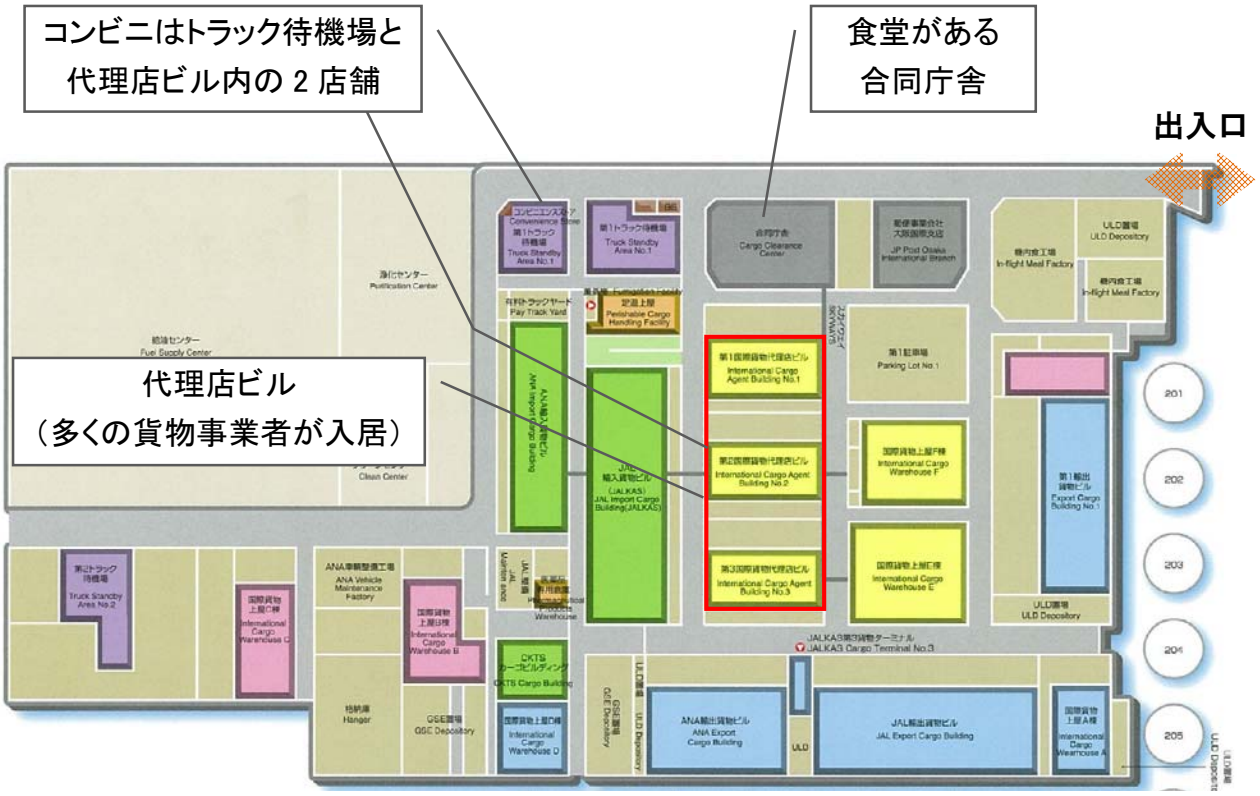
箇所	意見
①	・深夜・早朝を含む通勤時間帯のアクセス改善を図ってほしい。
②	・JR の 8 両編成化、本数の増加を望む。（旅客の増加で通勤時も満員状態）
③	・自転車が通行できるようになり、島内バスと徒歩以外に通勤の選択肢が広がってほしい。

資料：関西エアポート株式会社ホームページ資料より加筆

図　要望箇所

内陸の他地域に比べて関空は通勤時間が多大にかかるため、人材確保が困難なのが現状である。貨物事業者ヒアリングでは、今後も豊富かつ有能な人材を確保するためには島内環境を改善することが重要であるとの指摘が多くあがった。事業者からの要望を以下に示す。

- 国際貨物地区の従業員数に対して食堂やコンビニの数が少なく、利用者が殺到するため休憩時間を十分に確保できない。商業施設の充実を望む。（ex. 食堂、コンビニ、休憩場所の充実）
- タバコの分煙対策や空調、トイレ等の施設の改善を望む。（ex. 廊下タイルの補修、トイレに警報器・スプリンクラー、ウォシュレット設置、冷暖房設備の改善）
- 代理店ビルにおいて、貨物搬出入用のエレベーターの設置を望む。
- 業務用銀行 ATM の設置を望む。
- 貨物地区内において WiFi が利用できるよう通信環境の改善を望む。



資料：関西エアポート株式会社ホームページ資料より加筆

図　関空の国際貨物地区

第４章　物流の強化に向けた検討事項

【要旨】

- ✓ **貨物需要拡大の可能性がある一方、貨物事業者へのアンケートやヒアリングにより、関空で物流の強化に向けた問題点や課題を把握することができた。**
- ✓ **「貨物輸送、保管・荷役の効率化」に向けては、関係者（設置管理者や運営権者、NEXCO、トラック事業者、島内外事業者、関係行政機関）が集まって各課題への対応策の検討が望ましい。**
- ✓ **「航空物流に係る人材の継続的確保」に向けても関係者（設置管理者や運営権者、NEXCO、バス運行会社、島内事業者、施設メンテナンス会社、サービス事業者）が一体となって各課題への対応策の検討が望ましい。**

4.1　貨物輸送、保管・荷役の効率化の検討事項

１）関空連絡橋の通行料負担の軽減

「関空連絡橋の貨物トラック通行料の引下げ」について設置管理者、NEXCO、トラック事業者の 3 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として①関係者間で関空における物流強化の必要性、貨物需要拡大の可能性の共有、②連絡橋通行料引下げにより、物流および地域経済が活性化し、貨物トラックや旅客の往来も盛んになり、将来的に NEXCO にとって値下げ分を回収するモデルの検討が挙げられる。

２）保安検査ゲート混雑の解消

「保安検査ゲートにおける来訪用自動車と通勤用自動車、貨物トラックの分離」について設置管理者、運営権者、島内外事業者の 4 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として事前登録済みの通勤用自動車と貨物トラック用に専用レーンの設置、あるいは自動認証システム等の IT 化検討が挙げられる。

３）突発的に生じる上屋スペース不足に対応できる柔軟な賃貸システムの導入

４）国際貨物地区内の事務所・上屋賃貸料、光熱費、上下水道料金負担の軽減

「取扱貨物量の増大がインセンティブとなるような事務所・上屋賃貸料金体系の導入」について運営権者、島内事業者の 2 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として①従来の施設使用料のみ徴収して運営する形ではなく、貨物量／売上高と連動した利用料金を設定する等の仕組みの検討、②貨物機の着陸料算定においてであるが、台湾桃園空港が採用しているような機材ごとの 1 機あ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する従量制の事例を参考にした検討が挙げられる。（参照：資料編④-25、④-28）

５）保安性、安全性を担保するためのスペースの確保

「既存施設、あるいはⅡ期島や島外近隣地区を活用した貨物地区のあり方検討」について運営権者、島内外事業者、関係行政機関の 4 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として①現状の貨物取扱、将来の貨物需要拡大を想定した場合の貨物地区におけるボトルネックの共有、②限られたスペースで貨物取扱効率を上げるため、貨物ターミナルにおける機械化、自動化の検討（香港空港では既存のターミナル運営会社が設備投資を積極的に実施）、③その上で、更なる対応が求められる貨物需要の拡大が想定されるならば、関係行政機関も含めた島外エリアの活用が挙げられる。（参照：資料編④-13、④-15）

資料：Hactl ホームページ・現地視察で得た情報より作成

図　貨物ターミナルにおける自動ハンドリングシステムの事例（香港空港 Hactl）

６）施設メンテナンスサービスの向上

「施設メンテナンス会社と入居者間で改善点の共有」について施設メンテナンス会社、島内事業者の 2 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として問題点、課題の共有と改善策の検討が挙げられる。

4.2　航空貨物事業者の人材の継続的確保の検討事項

7）従業員の通勤負担の軽減

「関空連絡橋の通勤用自動車通行料の引下げ」について設置管理者、NEXCO、島内事業者の3者で貨物トラック通行料の引下げと合わせて協議される課題と考えられる。

また、「島内バス料金（第 1 ターミナルから国際貨物地区まで往復 400 円）の検討」について設置管理者、運営権者、バス運行会社、島内事業者の 4 者で協議される課題と考えられる。現状で、保安検査ゲートの通過は自動車または徒歩のみであるため、2014 年度に行った貨物事業者アンケート・ヒアリングにおいて、自転車通勤のニーズは高い。したがって下記のような共同利用自転車システムの導入検討等が考えられる。

図　関空の保安検査ゲート（徒歩で入出場する箇所）

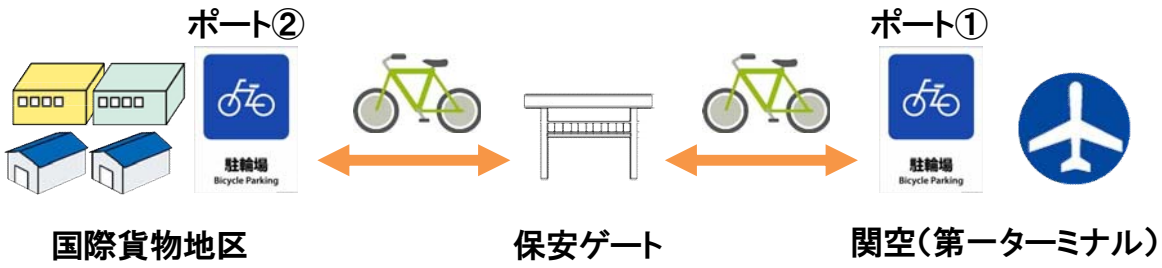


図　共同利用自転車システムのイメージ

８）島内環境の改善

「食堂・業務用銀行 ATM の設置、代理店ビルにおけるトイレ・空調・分煙等の設備更新」について運営権者、島内事業者、施設メンテナンス会社、サービス事業者の 4 者で協議される課題と考えられる。

その際、検討事項として①食堂等の商業施設誘致において、家賃を取るのではなくて売上高に応じて徴収する仕組みの検討、②空調等の設備について貨物施設メンテナンスに関する検討と合わせた更新のあり方の検討が挙げられる。

なお、島内環境の改善として保育所や簡易宿泊施設の設置要望を 2014 年度の報告書で提案したところ、2017 年春に開設されることとなった。

まとめ

貨物事業者の視点からの要望			今後の検討事項	関係者
貨物輸送、保管・荷役の効率化	輸送	1）関空連絡橋の通行料負担の軽減	✧ 関空連絡橋の貨物トラック通行料の引下げ ①関係者間で関空における物流強化の必要性、貨物需要拡大の可能性を共有 ②連絡橋通行料引下げにより、物流および地域経済が活性化し、貨物トラックや旅客の往来も盛んになり、将来的に NEXCO にとって値下げ分を回収するモデルを検討	設置管理者 NEXCO トラック事業者
		2）保安検査ゲート混雑の解消	✧ 保安検査ゲートにおける来訪用自動車と通勤用自動車、貨物トラックの分離 ①事前登録済みの通勤用自動車と貨物トラック用に専用レーンを設置、あるいは自動認証システム等の IT 化検討。（他空港で先進的な事例があれば調査・反映）	設置管理者 運営権者 島内外事業者
	保管・荷役	3）突発的に生じる上屋スペース不足に対応できる柔軟な賃貸システムの導入	✧ 取扱貨物量の増大がインセンティブとなるような事務所・上屋賃貸料金体系の導入 ①従来の施設使用料のみ徴収して運営する形ではなく、貨物量／売上高と連動した利用料金を設定する等の仕組みを検討 ②他空港事例として台湾桃園空港では、貨物機の着陸料算定においてであるが、同じ機材でも貨物の積載量により着陸料が変動する方式を取り入れている。機材ごとの 1 機あ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する従量制となっている。	運営権者 島内事業者
		4）国際貨物地区内の事務所・上屋賃貸料、光熱費、上下水道料金負担の軽減		
		5）保安性、安全性を担保するためのスペースの確保	✧ 既存施設、あるいはⅡ期島や島外近隣地区を活用した貨物地区のあり方検討 ①現状の貨物取扱、将来の貨物需要拡大を想定した場合の貨物地区におけるボトルネックを関係者間で共有 ②限られたスペースで貨物取扱効率を上げるため、貨物ターミナルにおける機械化、自動化を検討（香港空港では既存のターミナル運営会社が設備投資を積極的に実施） ③更なる対応が求められる貨物需要の拡大が想定されるならば、関係行政機関も含めた島外エリアの活用を検討	運営権者 島内外事業者 関係行政機関
		6）施設メンテナンスサービスの向上	✧ 施設メンテナンス会社と入居者間で改善点の共有 ①関係者間で問題点、課題を共有し、改善策を検討	施設ﾒﾝﾃﾅﾝｽ会社 島内事業者
航空貨物事業者の人材の継続的確保	7）従業員の通勤負担の軽減		✧ 関空連絡橋の通勤用自動車通行料の引下げ ✧ 島内バス料金（第 1 ターミナルから国際貨物地区まで往復 400 円）の検討 ①貨物トラック通行料の引下げと合わせて通勤に係るコスト低減のあり方を検討 ②関係者間で詳細な需要、運行コストを検討 ③第 1 ターミナルと国際貨物地区間で自転車利用が可能な仕組みを検討	設置管理者 運営権者 NEXCO バス運行会社 島内事業者
	8）島内環境の改善		✧ 食堂・業務用銀行 ATM の設置、代理店ビルにおけるトイレ・空調・分煙等の設備更新 ①食堂等の商業施設誘致において、家賃を取るのではなくて売上高に応じて徴収する仕組みを検討	運営権者 島内事業者 施設ﾒﾝﾃﾅﾝｽ会社 サービス事業者

資料編

ページ

資料①　アンケート

アンケートの概要 …… 資料①－1

事業者から寄せられた回答結果の整理 …… 資料①－5

資料②　ヒアリング

ヒアリング実施企業 …… 資料②－1

ヒアリング調査の概要（施設利用上の問題点・要望） …… 資料②－2

資料③　貨物事業者からの提言概要（2014 年 12 月 11 日第 3 回研究会での貨物事業者の提案）

貨物事業者からの提言 …… 資料③－1

資料④　他空港の視察報告

【貨物施設の自動化・機械化の事例】香港空港国際貨物ターミナル施設視察 …… 資料④－1

【空港マスタープラン】台湾桃園空港視察 …… 資料④-16

【MRO 事業の事例】スカルノ・ハッタ空港視察 …… 資料④-29

資料⑤　講演会資料

【貨物ハブ】ヤマトグループの海外戦略について …… 資料⑤－1

【食輸出①】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⑤-23

【食輸出②】関西を中心とした食輸出拡大の取り組みについて …… 資料⑤-42

【食輸出③】農林水産業の輸出力強化戦略について …… 資料⑤-53

【MRO】MRO という「新産業」 …… 資料⑤-67

【E-コマース】E-Commerce の動向について …… 資料⑤-72

資料⑥　2016 年度研究会議事録

2016 年度研究会メンバーリスト …… 資料⑥－1

第１回研究会議事録 …… 資料⑥－2

第２回研究会議事録 …… 資料⑥－5

第３回研究会議事録 …… 資料⑥－7

第４回研究会議事録 …… 資料⑥－9

資料①　アンケート

【目次】

1. アンケートの概要

1.1　アンケートの目的

1.2　アンケート対象事業者

1.3　アンケートの質問内容

2. 事業者から寄せられた回答結果の整理

2.1　現状の関空利用に関する意見・要望の大別

2.2　現状の関空利用に関する意見・要望の整理・分析

① グループＡ：新関空会社が主体的に対応すべき事案（中・長期的課題）

② グループＢ：新関空会社が第 3 者に働きかけて対応すべき事案（中・長期的課題）

③ グループＣ：新関空会社が主体的に対応すべき事案（短期的課題）

④ グループＤ：新関空会社が第 3 者に働きかけて対応すべき事案（短期的課題）

2.3　関空内での業務の継続について

2.4　航空貨物の今後の見通しについて

1. アンケートの概要

1.1 アンケートの目的

今回、以下の内容を明らかにするため「関西国際空港の利用状況及び航空貨物の取扱状況に関するアンケート」を 2014 年 7 月に実施した。

① 現状、関西国際空港利用事業者が考える施設の問題点や要望、今後の貨物取扱見通しを把握する。

② ①を踏まえ、関西国際空港における年間約 80 万トンの貨物取扱量を約 100 万トン超へという計画を実現するための短期的・中長期的な課題検討の一材料とする。

1.2 アンケート対象事業者

アンケートは、関西国際空港を利用する貨物事業者７９事業者（フォワーダー：４６事業者、キャリア：８事業者、インテグレーター：３事業者、トラック輸送業：４事業者、倉庫業：４事業者、その他：１４事業者）に送付し、５８事業者から回答があった。

表　アンケート対象事業者（フォワーダー）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	DSVエアーシー㈱
2	第1	エクスペダイターズジャパン㈱
3	第1	インターナショナルエクスプレス㈱
4	第1	上組航空サービス㈱
5	第1	キューネ＆ナーゲル㈱
6	第1	㈱近鉄エクスプレス
7	第1	ケイヒン航空㈱
8	第1	コクサイエアロマリン㈱
9	第1	シーバロジスティクスジャパン㈱
10	第1	㈱UTI
11	第1	澁澤倉庫㈱
12	第1	ジャスフォワーディングジャパン㈱
13	第1	商船三井ロジスティックス㈱
14	第1	セイノースーパーエクスプレス株式会社
15	第1	SBSグローバルネットワーク株式会社
16	第1	東京航空貨物㈱
17	第1	西日本鉄道㈱
18	第1	日通・パナソニックロジスティクス㈱
19	第1	フジエアカーゴエクスプレス㈱
20	第1	三菱電機ロジスティクス㈱
21	第1	㈱ウイングエキスプレス
22	第1	パナルピナ・ワールドトランスポートジャパン㈱
23	第1	(株)アルファライン
24	第1	(株)YDH・ジャパン
25	第2	近畿通関㈱
26	第2	ケイラインロジスティックス㈱
27	第2	㈱KSAインターナショナル
28	第2	三井倉庫エクスプレス株式会社
29	第2	㈱住友倉庫
30	第2	西濃シェンカー㈱
31	第2	㈱辰巳商会
32	第2	㈱日新
33	第2	㈱日立物流バンテックフォワーディング
34	第2	福山通運㈱
35	第2	芙蓉エアカーゴ㈱
36	第2	名鉄観光サービス㈱
37	第2	郵船ロジスティックス(株)
38	第2	JPサンキュウグローバルロジスティクス㈱
39	第3	(株)南海エクスプレス
40	第3	郵船ロジテック㈱
41	生鮮	航空集配サービス㈱
42	B棟	日本通運㈱大阪航空支店
43	E棟	郵船ロジテック㈱
44	F棟	㈱阪急阪神エクスプレス
45	他	日航関西エアカーゴシステム㈱
46	－	鴻池運輸㈱

注）灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（１０社）

表　アンケート対象事業者（キャリア）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	MAS CARGO㈱
2	第1	ユナイテッド航空貨物㈱
3	第一輸出	キャセイパシフィック航空会社
4	第一輸出	㈱大韓航空
5	第一輸出	デルタカーゴ
6	D棟	日本貨物航空㈱
7	他	(株)ANA　Cargo
8	－	日本航空㈱　JAL Cargo

注）灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（４社）

表　アンケート対象事業者（インテグレーター）

No.	契約地区	貨物事業者
1	G棟	フェデラルエクスプレス
2	C棟	DHLジャパン㈱
3	他	UPSジャパン㈱

注）灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（１社）

表　アンケート対象事業者（トラック輸送業）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	愛知陸運（株）
2	第1	エスロジスティクスシオノ㈱
3	第1	㈱GAC（旧グローリーエアカーゴ）
4	国内	山陽自動車運送㈱

注）灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（２社）

表　アンケート対象事業者（倉庫業）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	エムオーエアロジスティックス㈱
2	第1	㈱カンロジ
3	第1	京神倉庫㈱
4	第1	ユニトランス（株）

表　アンケート対象事業者（その他）

No.	契約地区	貨物事業者
1	第1	（株）スコアジャパン
2	第1	ナカムラエアーエクスプレス㈱
3	第1	(株)関西インフライトケイタリング
4	第2	羽田タートルサービス㈱
5	第2	SGHグローバル・ジャパン株式会社
6	第2	㈱テクニカルノア
7	第2	ワコン㈱

No.	契約地区	貨物事業者
8	第3	ヤマトグローバルロジスティクス㈱
9	第3	シノトランス(株)
10	第一輸出	CKTS㈱
11	第一輸出	スイスポートジャパン㈱
12	他	㈱エアポートカーゴサービス
13	他	郵便事業会社　大阪国際支店
14	国内	マルカメ梱包㈱

注）灰色ハッチングはアンケート回答が頂けなかった事業者（４社）

1.3　アンケートの質問内容

関西国際空港利用事業者が考える施設の問題点や要望、今後の貨物取扱見通しを把握するため、以下の内容をアンケートで質問した。

表　アンケートの質問内容

質問	記入依頼事項
関西国際空港を利用する上での問題点について、該当する項目に具体的にご意見・要望をご記入ください。	１．貨物上屋スペースが不足している。 →意見・要望： ２．固定資産税や賃料等の物流施設利用コストが高い。 →意見・要望： ３．税関、検疫等に係る待ち時間が長い。 →意見・要望： ４．航路便数が少ない。 →意見・要望： ５．貨物ヤード内の設備が不足している。 →意見・要望： その他 →意見・要望：
貴事業所の関空を利用した航空貨物の今後の見通しをご記入ください。	＜輸出＞ ・貨物量の増加が予想される品目： ・増加の要因： ＜輸入＞ ・貨物量の増加が予想される品目： ・増加の要因：
関西国際空港での業務の継続について（業務拡大、現状の規模での業務の継続、業務縮小等）のご意見をご記入下さい。	（自由回答）
最後に、関西国際空港へのご意見・ご要望等ございましたら、何なりとご記入ください。	（自由回答）

2. 事業者から寄せられた回答結果の整理

2.1　現状の関空利用に関する意見・要望の大別

貨物事業者から寄せられたアンケートの意見・要望は、次の４つに大別できる。

表　貨物事業者から寄せられた意見等の区分

	新関空会社が主体的に対応すべき事案	新関空会社が第３者に働きかけて対応すべき事案
長期的なマネジメント・経営判断を要する	A	B
新関空会社として早急な対応が求められる	C	D

2.2　現状の関空利用に関する意見・要望の整理・分析

① グループＡ：新関空会社が主体的に対応すべき事案（中・長期的課題）

新関空会社が主体的に対応すべき事案のうち、中・長期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表　現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループＡ）

（単位：件）

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物上屋の利用について】						
・仕切り、壁などで区分け可能な上屋スペースが必要。（輸出貨物の荷受・作業スペースの分離、輸入貨物の共同仕分けスペースの確保、繁忙期の一時的な借り受け）	2	－	－	－	1	1
・器材置場スペースの増加	－	1	－	－	－	－
【施設の賃料について】						
・倉庫、事務所の賃料等、施設利用コストが高い。	33	3	1	2	4	8
うち、利用コストが高いため関空の利用拡大を断念している事業所数	4	1	－	－	－	4
【貨物地区内の道路について】						
・動線が狭い、国際貨物地区の道路の輻輳（ex.GSE、フォークリフト、島内バスが同じ道路を利用）を改善してほしい。	2	－	－	－	－	－
【検査場の位置について】						
・検査場の位置の見直しが必要。（先進諸外国同様に税関検査は到着した航空会社倉庫で行ってほしい、動物検疫所の検査場が 4 階で不便）（※１）	2	－	－	－	－	－

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※　①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】
- 施設利用コストの低減については、多くの事業者から要請があった。現状で利用コストが割高であるため、関空島外の倉庫まで横持ちし、作業を行っている事業者や、業務の拡大に二の足を踏んでいる事業者が存在する。
- 賃料の見直しにより、貨物地区利用需要の増大が予想される。その際、輸出貨物の荷受・作業スペースの分離、税関検査場の位置の見直し等のヤード利用効率化検討、ヤード内道路の改善が課題として挙げられる。

（※１）当該意見は、2014 年 7 月当時のもの。
税関検査について要望があれば、関西空港税関支署に相談されたい。

② グループＢ：新関空会社が第 3 者に働きかけて対応すべき事案（中・長期的課題）

グループＢ：新関空会社が第 3 者に働きかけて対応すべき事案のうち、中・長期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表　現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループＢ）

（単位：件）

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【路線の増便について】						
・北米路線数の増便	14	－	－	－	－	2
・欧州路線数の増便	10	－	－	－	1	2
・東南アジア路線数の増便	2	－	－	1	1	1
・中国・韓国路線数の増便	3	－	－	－	－	－
・日本国内路線数の増便	1	－	－	－	－	－
【空港島従業者の通勤手段の改善】						
・空港外からの鉄道アクセスの改善。（JR の 8 両編成化、本数の増加）	7	－	－	－	－	－
・関空連絡橋の通行料の低減。	6	―	1	―	―	―
・関西空港駅から貨物地区までのバス料金の低減・無料化。	5	－	1	－	－	－
【税関・検疫等の待ち時間について】						
・（人員不足等により）税関・検疫に要する待ち時間が長い。（※２）	10	1	－	－	1	2
・セキュリティーゲート（貨物地区入口・55 番ゲート）での待ち時間が長い。	3	1	－	－	－	

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※　①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】
- 路線の増便については、特に北米・欧州路線の増便が望まれている。現状で関空からの北米・欧州便が少ないため成田へトラック輸送している事業者も存在し、大型車輌のドライバー不足が今後深刻化することを懸念している。
- 関空への通勤にかかる費用が高額であることが人材不足・採用難を招き、これが関空島内で営業する企業にとってビジネス展開の障害となっている。

（※２）当該意見は、2014 年 7 月当時のもの。
質問の設定が不適切だったため原因の特定には至っていない。

③ グループＣ：新関空会社が主体的に対応すべき事案（短期的課題）

グループＣ：新関空会社が主体的に対応すべき事案のうち、短期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表　現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループＣ）

（単位：件）

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物地区内施設のメンテナンスについて】						
・代理店ビル等の修繕・補修が不十分である。 （ex.廊下タイルの補修、トイレに警報器・スプリンクラー、ウォシュレット設置、エレベーターの設置、冷暖房設備の改善）	5	－	－	－	－	1
・工事や設備導入の際、届出書類が多く、煩雑で時間が要するため簡素化を望む。	2	－	－	－	－	－
【貨物地区の利用について】						
・安全面・モラルの観点からルールの厳格化を望む。 （所定場所以外の駐車・駐輪対策、他業者がシャッターの下りた軒下で作業を行っていることの取り締まり）	1	－	－	－	－	1

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※　①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】
- 貨物地区内施設のメンテナンス不足については、利用料金に見合った施設が提供されていないと感じる利用者が存在し、具体的な箇所を示した改善要望が挙げられている。

③ グループD：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案（短期的課題）

グループD：新関空会社が第3者に働きかけて対応すべき事案のうち、短期的な課題検討の材料となると想定される意見・要望を以下に示す。

表　現状の関空利用に関する意見・要望の整理（グループD）

（単位：件）

	業種※					
	①	②	③	④	⑤	⑥
【貨物地区内の商業・宿泊施設の充実について】						
・貨物地区内等の商業・宿泊施設の充実を望む。 （ex. 食堂・コンビニ・休憩場所の充実、シャワー付き簡易宿泊施設、銀行の設置、旅客ターミナルにおける託児所・保育所の設置）	6	2	－	－	－	1

業種ごとに「意見・要望」の件数を記載

※　①：フォワーダー、②：キャリア、③：インテグレーター、④：トラック輸送業、⑤：倉庫業、⑥：その他

【分析】
- 現状の食堂やコンビニ施設数では利用者が殺到し、休憩時間を十分に確保できないという現状がある。
- 宿泊施設については、台風時に島内から出られない場合等で部屋が確保できないことや、ホテルの利用料金についても国内の他空港と比較して割高であることから、貨物地区内において宿泊施設の設置が望まれている。

2.3　関空内での業務の継続について

今後、関西国際空港において業務拡大意向のある事業所は１０事業者（フォワーダー：７事業者、キャリア：１事業者、その他：２事業者）であった。

「現状維持」と回答している事業者の中でも、2.2①で示した通り、施設の利用コストがネックとなり業務拡大を断念している事業所が複数確認された。賃料を見直した場合の企業の関空利用意向については、中長期的に関空の再配置を検討する上で把握しておく必要がある。

表　業務拡大意向のある事業者の回答抜粋

【業種：フォワーダー】
- 成田空港にある営業所と連携し、新たな業務を開始することで、事業拡大を計っていく方針。
- 今後は輸出貨物の取り扱いも視野にいれております。
- 弊社の業務は、すべて関空に集約しており、将来も関空で業務を拡大する予定です。
- 生鮮輸入については総輸入量が減少している中、拡大を目指すことは難しい。生鮮については輸出が伸びてきており、拡大に力を入れていく方針。輸出一般貨物の扱いについては飛躍的に伸ばしていきたい。
- 当面は現状の規模での業務の継続、将来的には業務拡大も視野。
- 上海路線以外の拡張予定はあります。
- りんくうロジスティクスセンターのⅡ期倉庫建設・運用開始など投資を進めています。関空発着の貨物の取扱拡大を目指しています。

【業種：キャリア】
- 弊社としては一度縮小した関空発国際貨物路線網を徐々に回復させていきたいと考えております。その意味でスローペースではありますが業務拡大の傾向にある、と言えるかと思います。(一方国内便の路線については LCC の台頭により便数規模/機材規模も伸びる可能性は少ないです)。

【業種：その他】
- 海外小口輸送商品の展開を改めて検討していきます。これまでの成田（現状は羽田も利用）一極利用から西日本に関しては関空を積極的に利用していくことを課題にしています。
- 業務拡大を目指しているが、マイナス要因がある。
  ・施設賃料が高く、施設拡充のリスクが高くなる。
  ・工事業者への立入条件など、制約が多い。
  ・橋の利用料金が高いため、社員の通勤交通費が嵩み、コスト高となる。
  ・貨物地区へのバス料金低減、貨物地区内の駐車場増設、と駐車場料金低減を促進すること。

2.4　航空貨物の今後の見通しについて

輸出・輸入貨物について、今後貨物量の増加が予想される品目を以下に示す。

食品や医薬品といった従来取り扱ってきた航空貨物品目の増加が今後も予想されている。

＜輸出＞

品目	回答 事業者数	増加の要因
自動車関連部品	9	・ 環境対策車に関連した部品の海外供給。 ・ 電動、燃料電池自動車の普及、自動制御、自動運転技術の確立により電子部品、機器の輸出が伸びる。
自動車関連以外の金属機械工業品	１１	・ スマホ・タブレット等が好調、国内拠点の更なる海外流出。 ・ 関西には電子部品メーカーが多い。
食品	１８	・ 日本製食品の信頼性の高さ。 ・ 主にアジア地区を中心に就航している便が多い空港なので早朝便に搭載すると各仕向地食卓への当日輸送が可能。 ・ 国内マーケットの大幅な拡大成長が見込めない経済環境において、国の施策とともに中小企業による食品輸出が加速していくと想定しているため。 ・ 世界的に日本食及び日本食品の認知が進み、日系外食企業の海外進出がこの先も増えていくであろう。
医薬品	3	・ 国内生産が中心で国際競争力があると思われる。 ・ りんくうタウン国際医療特区の影響。
たばこ・酒類	1	・ 日本製のものが、海外から要望が多くなってきている。

＜輸入＞

品目	回答 事業者数	増加の要因
衣類	8	・ ファストファッション加速、コスプレ等の衣類の増加。 ・ 小ロットで、多頻度輸送の需要が増加する。
医薬品	１１	・ 近畿圏内に世界的に見て大手の製剤メーカーなどが進出してきているため。 ・ 医薬品専用の定温倉庫が運用されているため。 ・ りんくうタウン国際医療特区を利用した医療施設の展開による医薬品の輸入増加。
金属機械工業品	6	・ 国産小型ジェット機生産の為の海外からの輸入。 ・ 高付加価値市場の拡大が見込まれる。 ・ 船用品の景気が上昇して来ている。
通販貨物	2	・ 個人消費は海外からの通信販売による輸入が増加。 ・ 今後海外からの通販貨物拡販に注力しているため。
食品	1	・ 海外生産品の品質が向上したが、価格は上がっていない。IT による情報の幅が広がり、消費者の選択の幅が広がってきている。

資料②　ヒアリング

1.　ヒアリング実施企業

日本航空株式会社　日本地区貨物販売支店　西日本販売部

株式会社　南海ｴｸｽﾌﾟﾚｽ

ｹｲﾗｲﾝﾛｼﾞｽﾃｨｸｽ株式会社

日本通運株式会社　大阪航空支店国際貨物部

航空集配ｻｰﾋﾞｽ株式会社　大阪支店

日航関西ｴｱｶｰｺﾞ・ｼｽﾃﾑ株式会社

郵船ﾛｼﾞｽﾃｨｸｽ株式会社　航空事業部

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

株式会社近鉄ｴｸｽﾌﾟﾚｽ　大阪輸入通関センター

SGH ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙ・ｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社　西日本国際支店

郵船ﾛｼﾞﾃｯｸ株式会社　西日本支店

株式会社日立物流ﾊﾞﾝﾃｯｸﾌｫﾜｰﾃﾞｨﾝｸﾞ　関西空港営業所

UPS・ｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社　ｴｸｽﾌﾟﾚｽ関西空港営業所

株式会社　関西ｲﾝﾌﾗｹｲﾀﾘﾝｸﾞ

CKTS 株式会社　貨物部

ｼﾉﾄﾗﾝｽ・ｴｱ・ｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社　関西空港営業所

ｴﾑｵｰｴｱﾛｼﾞｽﾃｨｯｸｽ株式会社

株式会社 ANA Cargo　関西 WOC センター

株式会社阪急阪神ｴｸｽﾌﾟﾚｽ　航空事業部

DHL ｸﾞﾛｰﾊﾞﾙﾌｧﾜｰﾃﾞｨﾝｸﾞｼﾞｬﾊﾟﾝ株式会社　西日本航空貨物部

デルタ航空株式会社　貨物サービス部

※ヒアリング実施月：2014 年 8 月下旬～9 月中旬

2. ヒアリング調査の概要（施設利用上の意見・要望）

分類		施設利用上の意見	関空の利便性向上に向けた貨物事業者からの要望
貨物地区内	貨物取扱施設	・ 倉庫スペースが不足している中、さらに X 線検査装置等の設置により**スペースが逼迫**している。荷捌きスペースが足りないということは、取扱貨物量を増やすことができず、単価（円/kg）が下がらない。	・ 上屋スペースの賃借において、1 スパンのみの賃借に限定せず、1/2～1/3 スパンでの賃借や、リフト付の倉庫スペースや、何社か共同で上屋を借りる等、**選択肢を多く用意することで利用者にとって借りやすくなる**。
		（貨物取扱施設の管理）	・ 共同上屋全体を金網で囲い、**一括して警備を行う体制を整備**してほしい。
		（KIX メディカの利用）	・ 荷主の立場に立ち、新関空会社主導で CKTS の KIX メディカ（医薬品専用共同定温庫）を JAL や ANA 等**キャセイパシフィック以外を利用しても直接搬入**できるよう検討する必要がある。 ・ 医薬品のクールチェーン輸送が完全に実現するように**空港内のハンドリングのあり方**も見直す必要がある。
	貨物取扱施設以外の施設	・ 代理店ビルの修繕やリニューアルが開港以来なされていない。 ・ 食堂や喫茶スペースが不足（他事業者が参入する場合、賃料が高額のため運営できない。）している等、**労働環境が整っていない**。	・ タバコ分煙対策や空調、トイレ等の**施設の改善が必要**である。また、代理店ビルにエレベータの設置を望む。 ・ 顧客との商談や待ち合いに利用できる**喫茶スペース、弁当販売店やフードコートの設置ニーズは高い**。 ・ **新関空会社が独自に運営**すればよいのではと考える。 ・ 貨物地区内において**郵便振替や銀行機能を有する施設**を整えてほしい。
	電気・ガス・水道・通信	・ 通信施設更新等で業者に発注する際、島外の業者に依頼する場合は**手続きが非常に複雑**である。島内の関空関連会社の見積もりを比べても約 3～4 倍島内業者が高いことがあった。 ・ 空調や電気等の施設点検回数が非常に多く、作業に影響する。	・ 貨物地区内において無料 WiFi が利用できるよう**通信環境の改善**を望む。 ・ 1 日にまとめて点検を行う等、配慮してほしい。 ・ **迅速な修繕対応**を望む。
	利用コスト	・ 事務所スペース、貨物スペースを広げたいと考えており、過去に増床を検討したが**賃料単価や設備費（業者を指定）が高額で採算がとれない**ため断念した経緯がある。 ・ 現在、関空貨物地区の賃料単価はりんくうの 3 倍である。**貨物地区へ向かう交通費を考慮すると関空とりんくうの賃料が同等でも関空の分が悪い**。	・ **相場に見合った施設賃料設定**を検討いただきたい。 ・ 家賃を取るのではなくて**売上利益から折半**する方法を採用するべきである。 ・ 現在高額に設定している不動産価格（家賃管理費等）を損切りして、運用の効率化を図るべきである。 ・ 関空は旅客輸送や非航空事業で稼ぎ、航空貨物関連事業者の利便性向上に還元していただきたい。
	就航路線	・ 欧米便は成田空港を利用している。成田空港まで陸送することによりリードタイムが 1 日余分に要する。また、陸送コストも負担となっている。	・ **欧米直行便の増便**を望む。 ・ 北米便（輸出）については、昼間に貨物集荷、夕刻に搬入、夜に飛び立つという流れが理想である。 ・ 輸入貨物取扱事業者にとっては、日中に飛行機が集中的に到着し、処理するのが望ましい。
	複合一貫輸送	―	・ **関空は鉄道を延伸することにより、貨物地区まで繋げることができ、貨物集約に有利**となる。また、**貨物地区の従業員のアクセス利便性が高まり**、関空の国際貨物地区での従業員募集も有利になるのではないか。 ・ **船積みのための港の整備**を進めていただき、関空での取り扱いが可能となればと考える。
	税関等の検査	・ 税関等の検査は 24 時間対応と表向きはなっているが、実態として深夜 4 時間、土曜日は多量の貨物を持ってこないように言われており、業務に支障がでる。	・ 物流事業者の立場に立ち、検査が名実ともに**24 時間体制**となることを求める。（※１）
貨物地区外	保安検査ゲート	・ 貨物地区に入る際の**保安検査ゲート通過に要する時間が非常に長い**ことが問題である。 ・ ゲート通過時に、**自転車は折りたたみしか通過できない**のは納得できない。	・ IT を導入し、登録している車両については、高速道路の ETC のように**自動かつスムーズに通過できるよう改善**する必要がある。 ・ **歩行者用ゲートを改善**し、自転車を折りたたむことなく通行できるようにする必要がある。
	関空島連絡橋	・ 関空連絡橋の通勤割引が 9 時までとなっているが、通勤時間が異なる者にとって**不公平が生じている**。	・ 関空の利用拡大に向けては**関空連絡橋の通行料の引き下げ**が課題である。物流事業者に対して貨物地区ゲートを通過すればペイバックする仕組み等は検討できないか。 ・ 関空島連絡橋を**自転車や単車、歩行者が通行**できるようにすれば、従業員の確保に寄与するのではないか。
	鉄道	・ 関空行きの JR 電車が 4 両編成となり、**通勤時非常に混雑**する。	・ JR や南海電鉄の増便、増結（4 両編成から 8 両編成へ）を望む。
	第一ターミナル	・ 輸入通関の遅延や荒天により、帰宅不能になった場合の**宿泊施設が不足**している。	・ **ビジネスホテル並みの料金の宿泊施設**が必要である。 ・ 終日子供を預けることの出来る**託児所、保育所を設置**して頂きたい。（若手女性社員が多い為）
その他	（新関空会社、貨物事業者双方が潤う仕組みの構築検討）		・ **就航便数や貨物量が増加することにより、新関空会社も儲かる仕組み**の検討が必要である。貨物取扱に特化した直営会社を作ればよいのではないか。

（※１）当該意見は、2014 年 7 月当時のもの。
税関では深夜時間帯等でも必要な人員を配置している。

資料③　貨物事業者からの提言概要（2014 年 12 月 11 日第 3 回研究会での貨物事業者の提案）

①環境の改善

- 従業員からは労働環境改善のために、貨物地区内に弁当販売事業者の進出を望む声がある。
- 前回の研究会で意見が出たように、国際貨物地区の環境面の改善（街灯を設置して地区を明るくする、バス停の位置を分かりやすくする等）が必要である。

②ビジネスモデルの変革

- 関空が選ばれるためには、既存の考えから脱却したパラダイムシフトが必要である。例えば関空に外国エリアを設けて各国の税関職員を常駐させ、輸出通関を終えた直後に輸入通関を行えるようになると、待機時間が短縮できる。そして反対に、関空の税関職員が相手国の空港に出向き、相手空港から関空への貨物を現地の空港にて輸入手続きを行うことができれば、関空到着後の待ち時間が短縮され効率的である。役所の人々もグローバル化を図り、空港の活性化を貨物事業者とともに進めていければと考える。
- 新関西国際空港株式会社は、貨物事業者から施設使用料のみ徴収して運営する形をとるのではなく、貨物量と連動した利用料金を設定する等の商品開発を進めてほしい。

③関空の魅力向上・発展に向けた提言

- 関空が貨物ハブとしての地位を高めるためには、貨物量の増加、フライト数の増加が必要である。貨物量増加に向けては大阪府や兵庫県において製造業企業の誘致が必要である。現状で、太陽光パネル関連の航空貨物量が減少しており厳しい。
- LCC は航空貨物輸送に対応していないのが現状である。関空－ロサンゼルス間を就航させる JAL のようにフルサービスキャリアの便数増加が必要である。
- 仁川に対抗し、トランジット貨物量の増加に向けた施策の検討が必要である。ハブ空港として利用者にとって魅力ある場所となるために関空島内における施設の充実が必要である。
- 工場誘致、便数増加による貨物量の増加が前提であるが、シーアンドエアー機能も求められる。
- 創貨に向けては、関空またはりんくうにおいて港湾を整備し、そこで取り扱う海上貨物を関空から迅速に航空輸送できる体制が必要である。その他に、鉄道輸送も海上・航空輸送と直結することが望ましい。
- シーアンドエアーについて、中国や東南アジアから輸入した生活物資（海上輸送）を国内航空輸送便に切り替える際に規制緩和で手続きが簡略化すれば貨物需要が増えると考える。就航メリットを示すことが出来る空港づくりが必要である。
- 関空とりんくうで分かれている貨物事業者を1箇所に集約することでより効率化が実現するのではないか。（例えば、国際貨物地区は航空会社のみ、フォワーダーはりんくうあるいは、関空Ⅱ期島に集約する。空いた土地はアミューズメント施設等を建設し、有効活用を図る。）
- 貨物ハブ空港となるためにはスポーク（ネットワーク）の充実、キャリア単独あるいはアライアンスで貨物トランジットができる状況にあることが必要である。現状で関空はレガシーキャリア、LCC、インテグレーターそれぞれが自己完結しており、各社が連携してトランジットを行う状況にない。
- LCC が貨物輸送に参入する際には、ULD 等の機材の新規投資や上屋確保のための固定費が相当額必要となる。そのため、LCC 各社は貨物輸送事業参入に二の足を踏んでいるのが現状と考える。
- LCC が多く使用している機材エアバスA320 シリーズでは、航空会社によっては1トン程度の貨物を積めるULD を使用しているところもある。貨物需要によるが、それらの機材を組み合わせて展開することは可能と

考える。

- 関空が貨物ハブ空港となるためには、LCC の貨物搭載が進むようなインセンティブを設けることが一つとして考えられる。二点目として、ネットワーク拡充のためにレガシーキャリアの誘致が挙げられ、新規路線就航時のみ割引のような短期的な施策ではなく、恒常的にネットワークが拡充していくための努力が必要である。三点目に航空会社各社が連携してお互いの貨物をトランジットし、スポークの拡充が図れるよう仕組みを作ることが挙げられる。現状では、航空会社間でトランジットする場合は個別契約となっており、組織的にトレードできるようになればと考える。
- 食材の輸出拡大に向けては、関空をゲートウェイとして全国各地から集貨した食材を輸送できるように羽田や成田よりも先駆けて取り組んでほしい。課題としては国内ネットワークの充実、LCC の活用が挙げられる。

④BCP

- 海外からみた日本の印象は、自然災害が多いことが挙げられる。東日本大震災発生時に、関空は成田をバックアップする空港として重要な役割を果たした。BCP の観点から、関東圏にのみに展開している荷主が倉庫の一部を、関西に移転する動きもみられる。
- 首都経済圏をバックアップする空港としての機能を強化する観点からも関空の将来像を検討してはどうか。
- 関空が自然災害に対して強い空港となり、プロモーションの材料となればよいと考える。投資する側にとっても安心して投資することができ、平常時においても利用の活性化が期待できる。

⑤貨物取扱の現状・将来の動向

- 当社は一般混載貨物の取扱が主である。荷主は運賃やリードタイム、直行またはトランジットかについては関心がある。一方で利用する空港には関心がなく、どの空港のどの便に搭載するかを当社が決定することが多い。
- 輸出生鮮品の取扱量増加を図っていきたい。一方で生鮮品や医薬品は特殊な分野であり、量的に拡大するためにはやはり工業製品が主となる。
- 航空貨物需要が今後、伸びるとは考えにくい。製造業企業が海外展開していることで完成品の輸出が減少し、部品の輸送が増加することが一因として挙げられる。それにより、貿易額は一定規模維持するが、貨物量は減少していく可能性が高い。輸入についても人口減少、円安傾向を加味すると、消費財を中心に需要が増加することも考えにくい。

「討論」での主な意見

- シーアンドエアーについて、金属機械工業品だけでなく、例えば四国の農水産品も対象として、関空へ海上輸送し、エアで即座に輸送するというような、関空島が本当に海と複合的に充実した場所になればと考える。淡路島が農水産品のデポの一つとなるのではと考える。
- シーアンドエアーのシーは内航フェリーもあり、様々な形でフィーダー輸送は考えようがある。
- ローコストとネットワークキャリアとの間で積み変える場合、普通はフレイト・フォワーダーがマネジメントすると考えられるが、それは非常にコストが高いと想定される。そういったマネジメントは関空側が背負ってみるというのも一つの考え方としてありうる。

以上

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 10
５．今回の視察で得られた知見 14
６．関西空港での検討課題 15

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～	**Hactl 視察**
	14:00～	**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 ㎡】

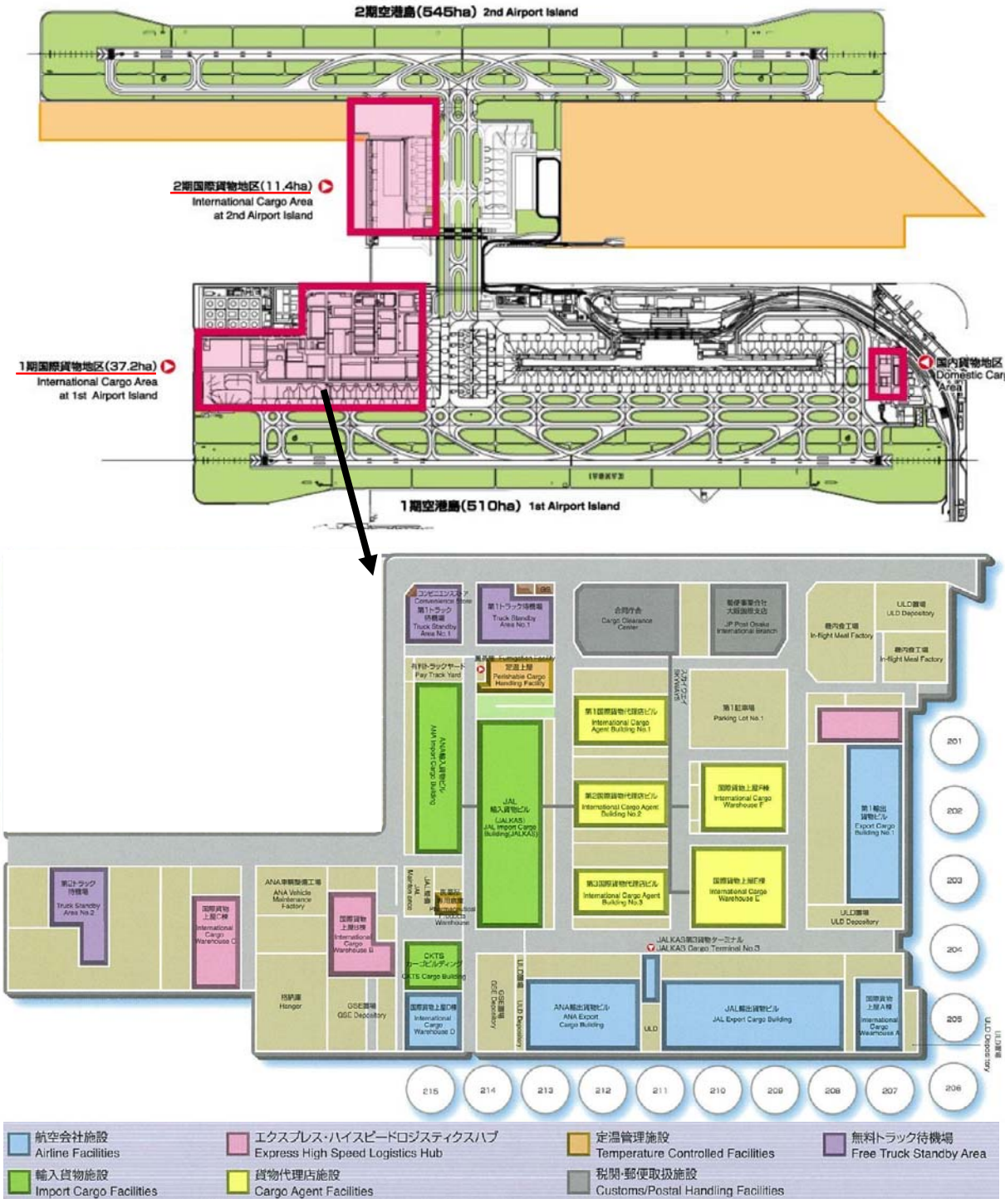
※貨物地区に立地する各社の敷地面積の合計値：　Hactl（174,600 ㎡）＋ｷｬｾｲﾊﾟｼﾌｨｯｸ貨物ﾀｰﾐﾅﾙ（109,000 ㎡）＋Asia Airfreight Terminal（80,000 ㎡）＋DHL（35,000 ㎡）

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

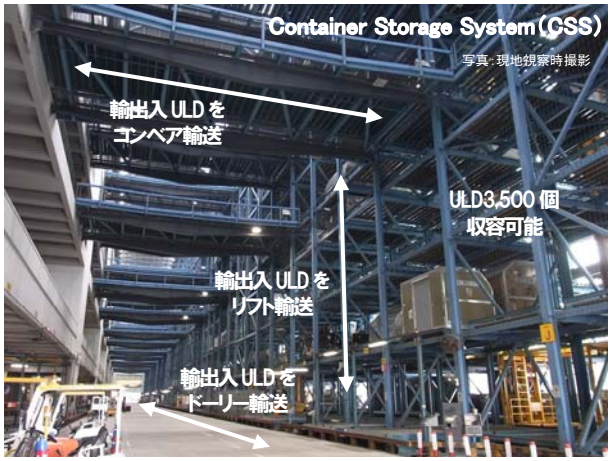
空港島の限られた用地を有効利用するため、自動貨物ハンドリングシステムを導入し、最高で5階の高さまでコンテナ・バラ貨物を格納できるスペースを有している。

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

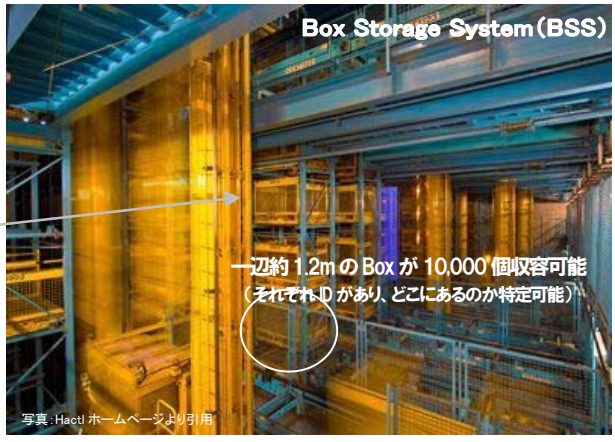
貨物ターミナルは、貨物の特性や物流ニーズに応じて各階でそれぞれ機能を分けている。例えば、速達性が要求される貨物や、カットタイム直前に搬入される貨物の取扱いは、地上階のエプロン近くにて行うことで、フレーターへのアクセスを最短にしている。

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。

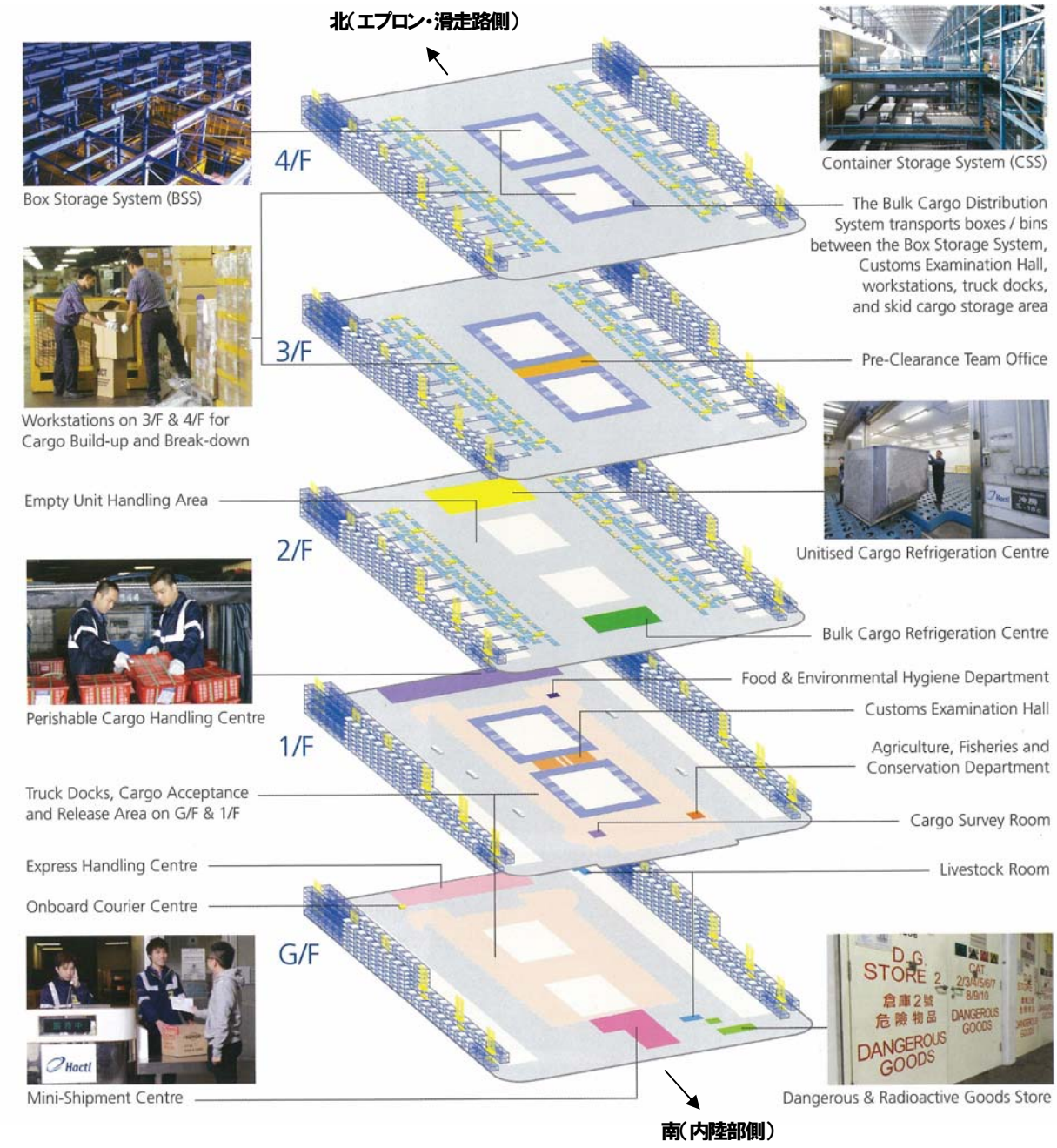
図表　特殊貨物ハンドリング施設諸元

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	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
3/F	
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

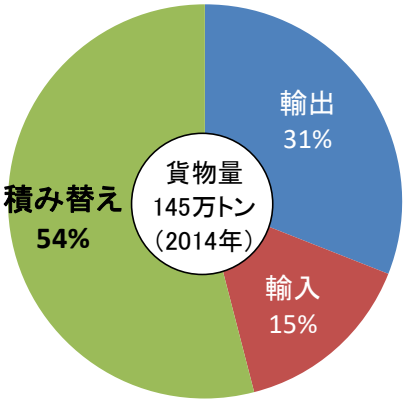
図表　Hactl 貨物ターミナルの各階での主な作業内容

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 ㎡

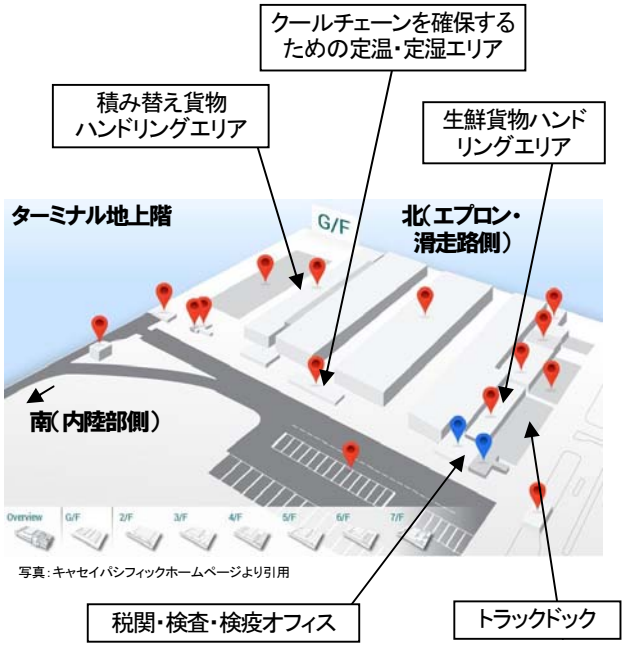
資料：ヒアリング結果・ホームページ情報より作成

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）

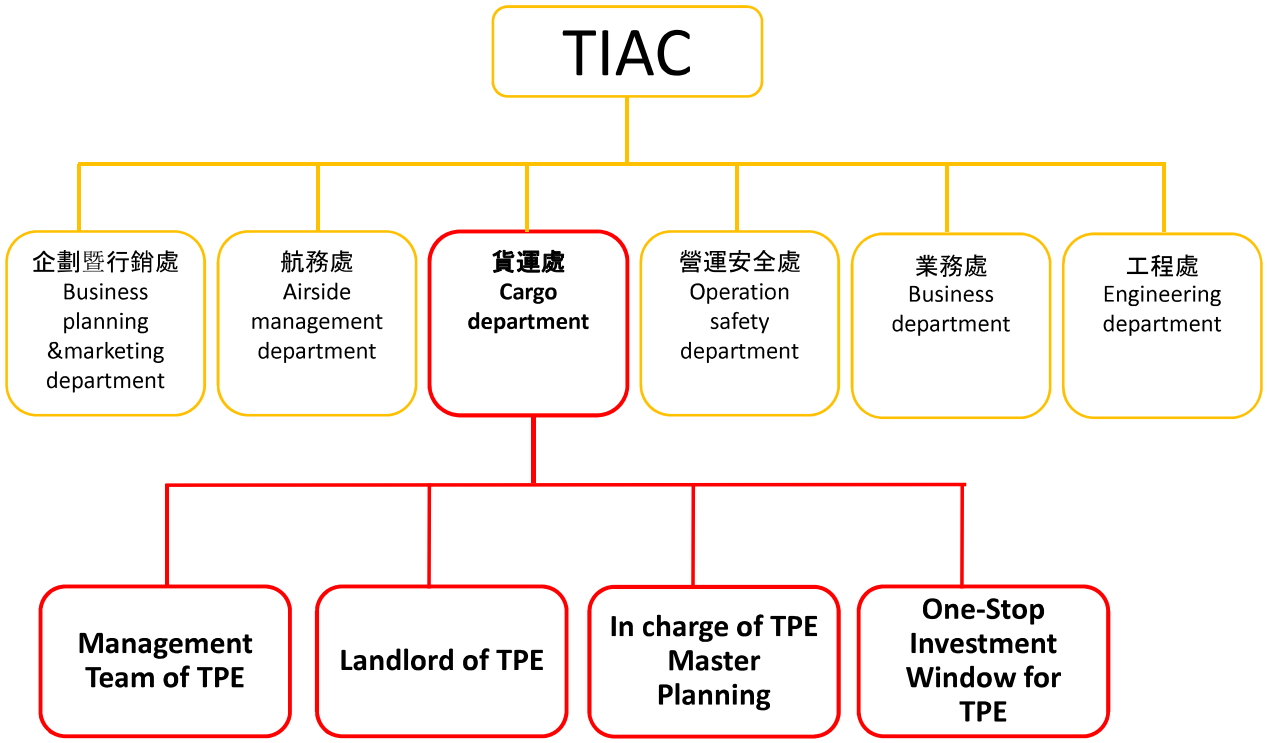
- 台湾交通通信部（部は日本の省に相当）傘下7組織の1つ、職員数600人程度
- 国に代わって桃園国際空港の全てを運営する100%政府出資会社（Taiwan International Corp.とChunghua post Corp.も100%政府出資会社）

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.

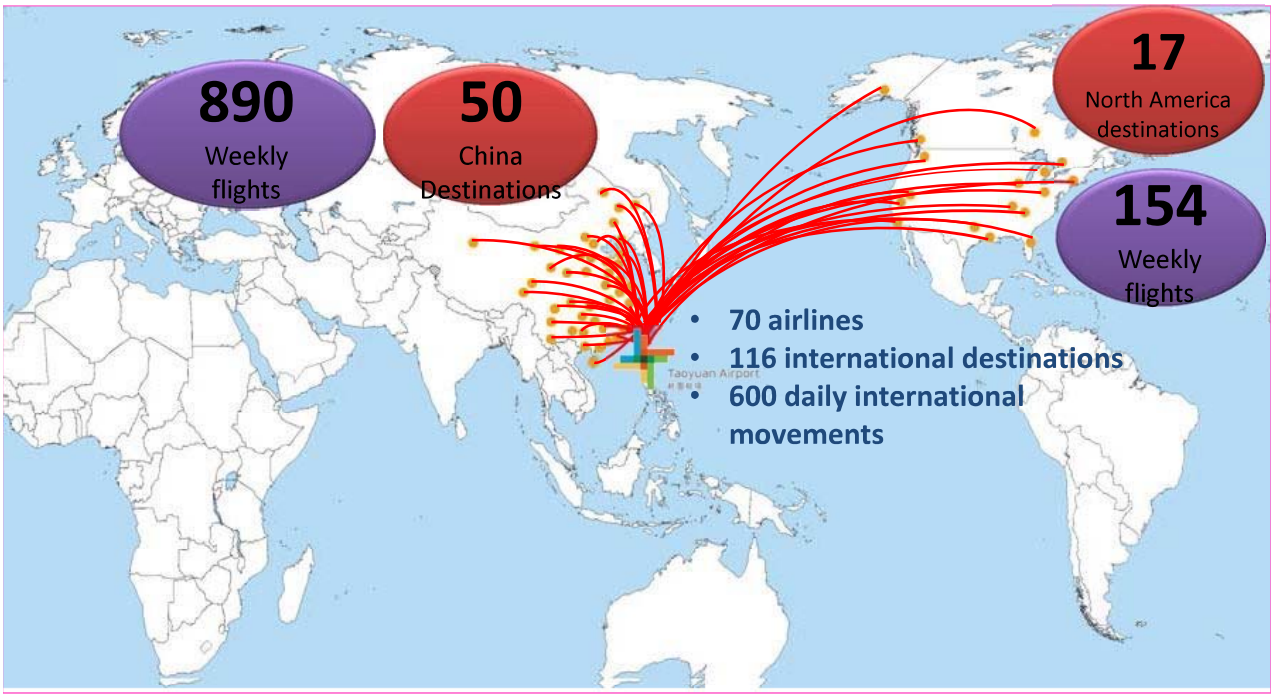
3. 桃園國際機場股份有限公司（TIAC）の概要（2）

- 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



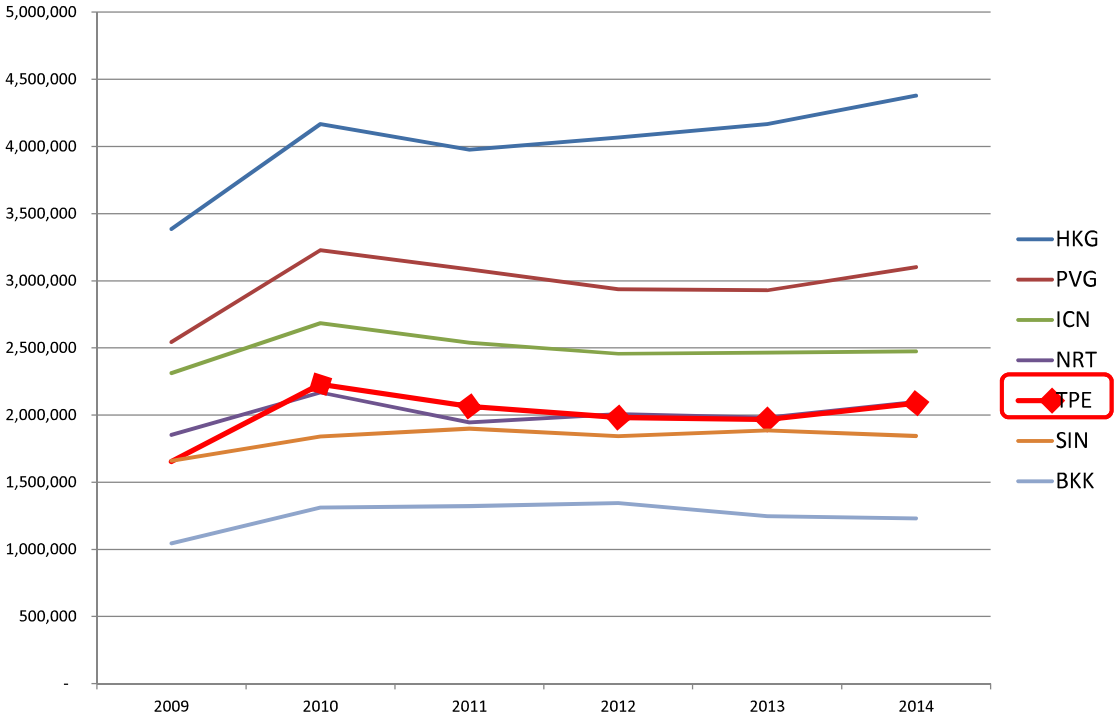
4. 航路ネットワーク

- 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

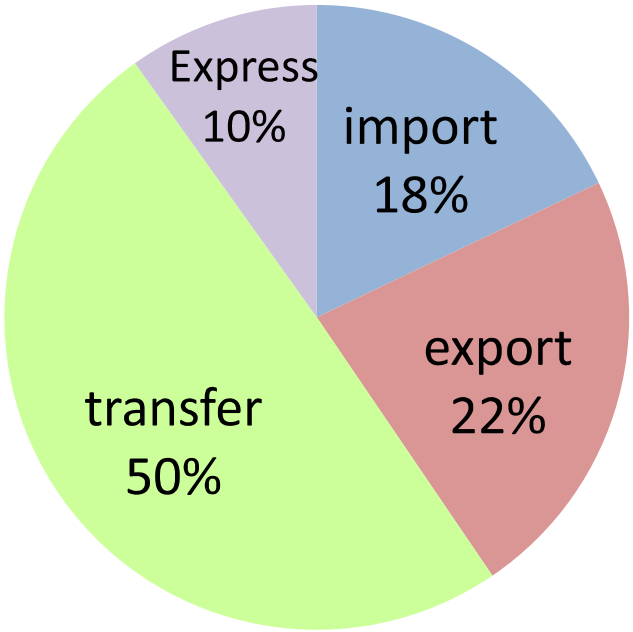
- アジアでは香港（HKG）、上海（PVG）、仁川（ICN）、成田（NRT）につぐ第5位、成田と同程度
- シンガポール（SIN）やバンコク（BKK）より多い



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

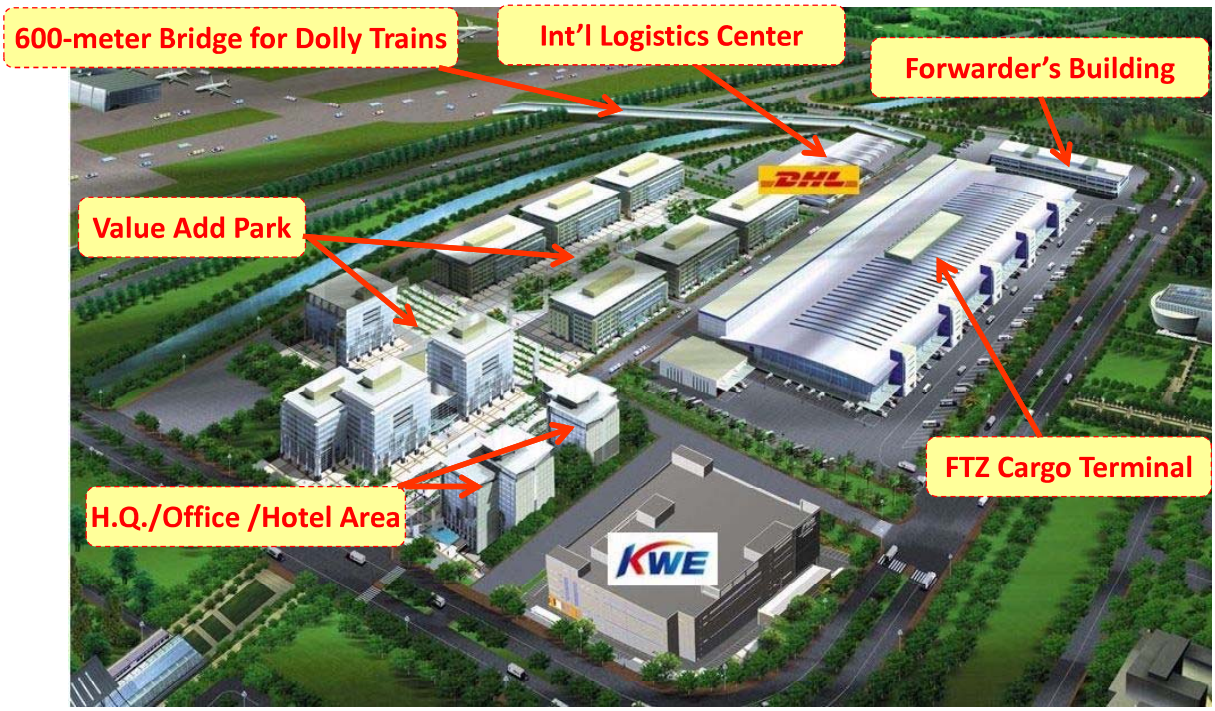
8. 貨物ターミナルのオペレーター・開発方式

- 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)	-

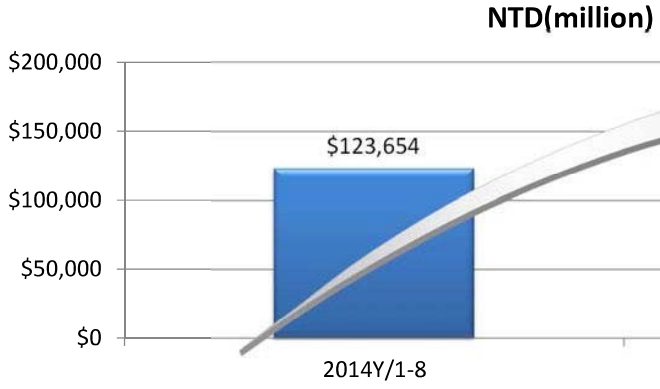
9. 桃園空港FTZ（1）

- 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



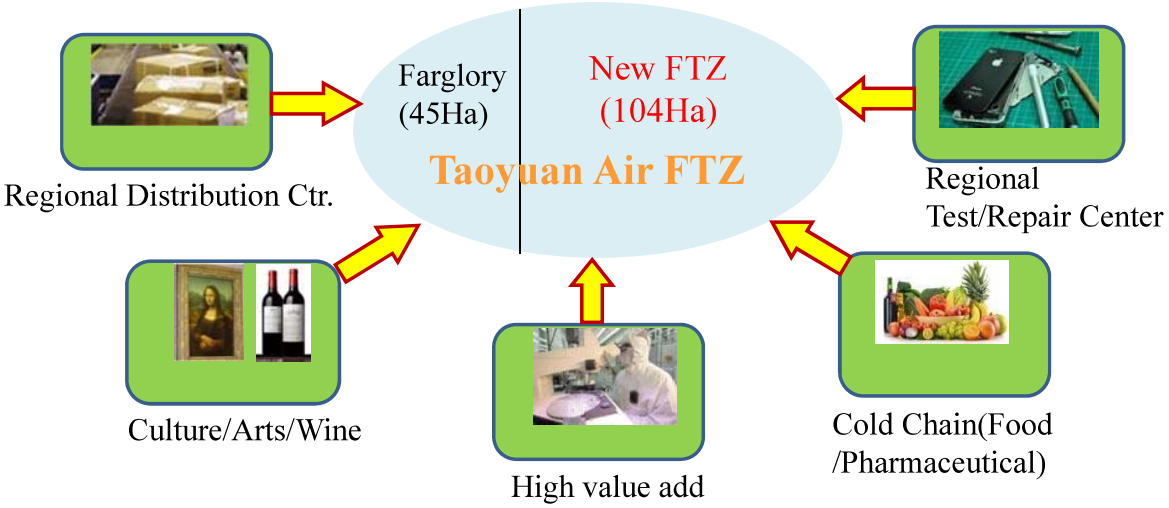
9. 桃園空港FTZ（2）

- 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)

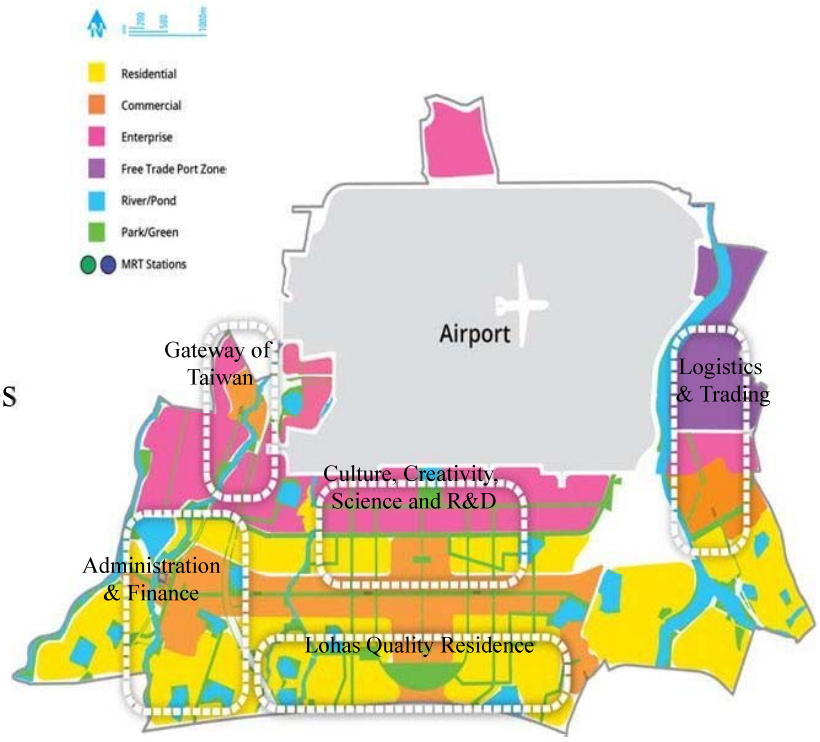
- 現在:開発済み(Farglory)45ha→将来:開発余地(New FTZ エリア)104ha



10. 桃園臨空都市プロジェクト

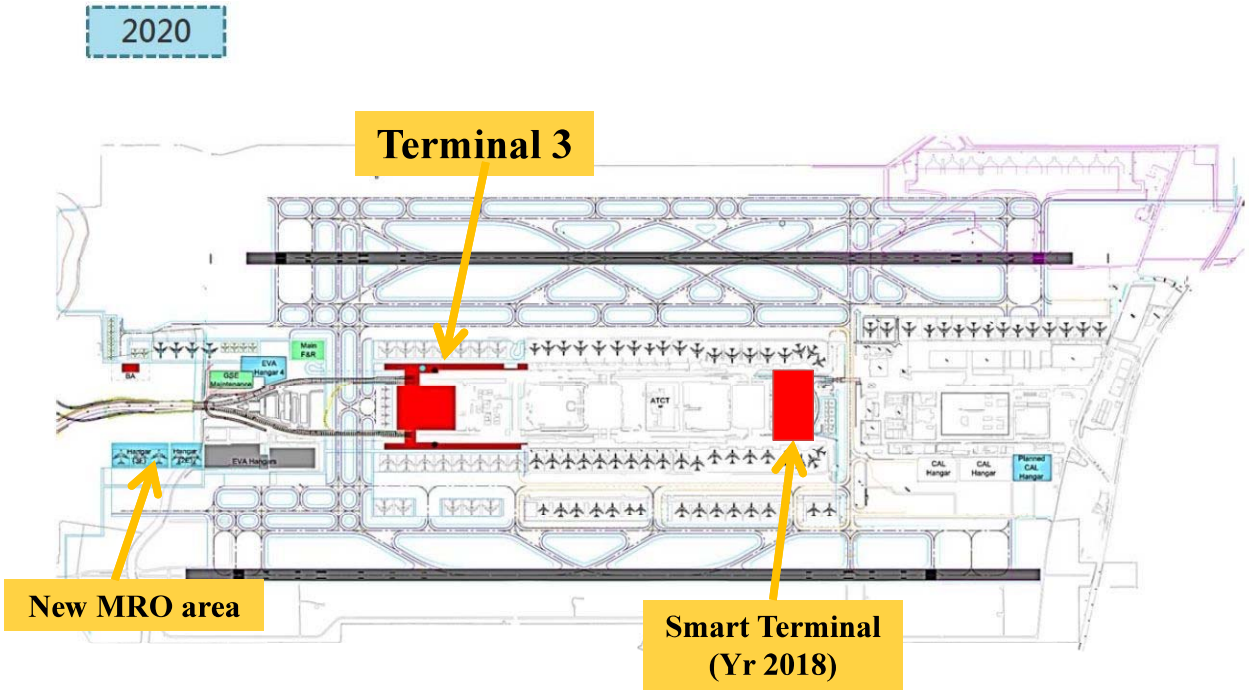
- 政府・地元市が協力して160億米ドル(約1兆9,680億円)を空港周辺開発に投資する計画
- 雇用創出効果:30万職、経済効果:750億米ドル(約9兆2,250億円)

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



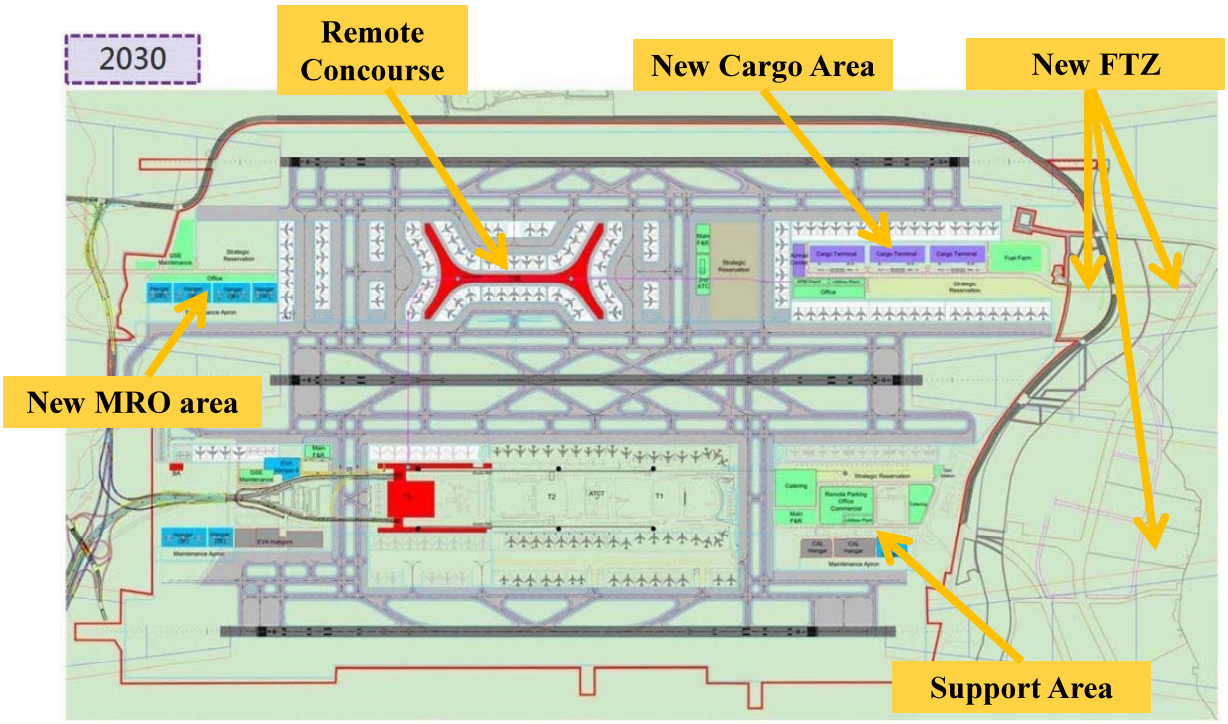
11. 桃園国際空港マスタープラン[2020年]

- 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



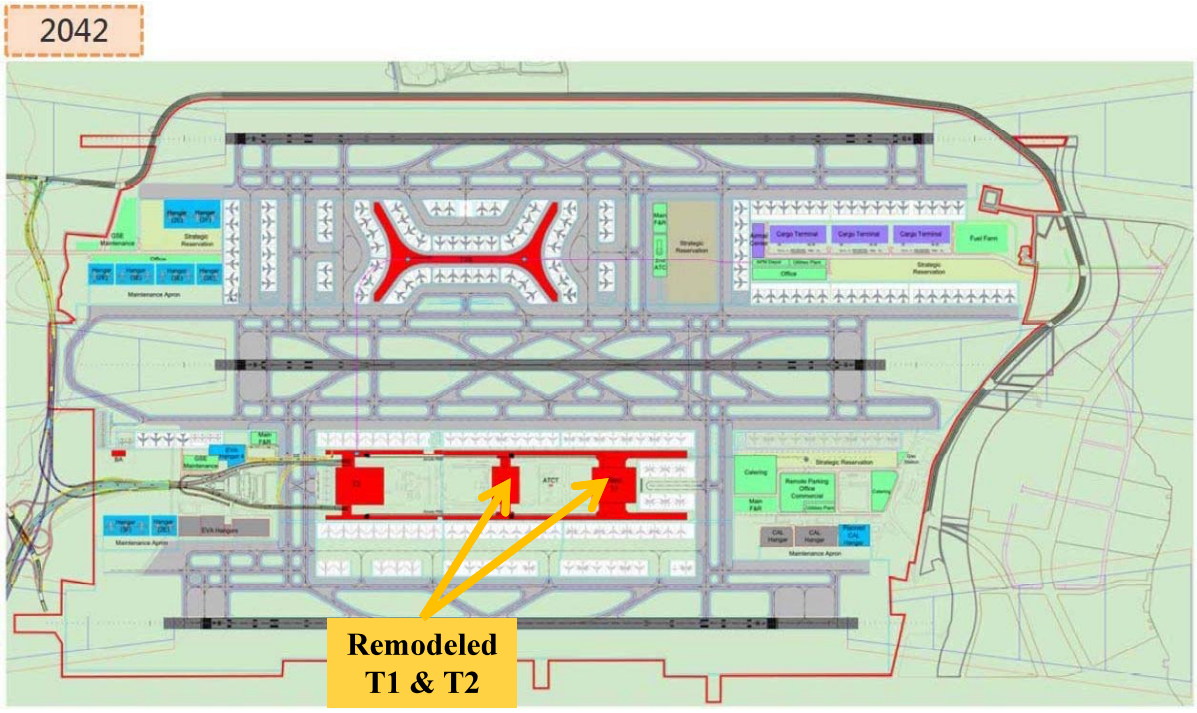
11. 桃園国際空港マスタープラン[2030年]

- 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）



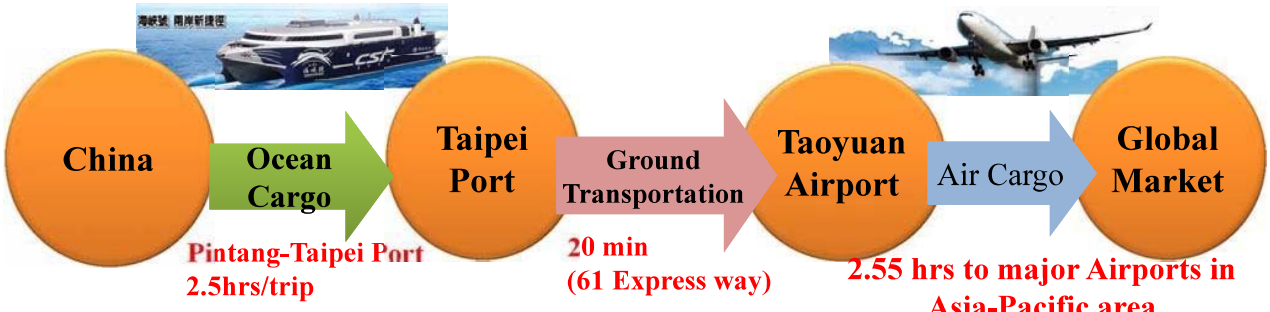
11. 桃園国際空港マスタープラン[2042年]

- 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

スカルノ・ハッタ空港 GMF AeroAsia MRO 施設視察

（2016 年 9 月 28 日～10 月 2 日）

報告書

＝目次＝

１．視察の目的 1
２．インドネシアの概要 1
３．スカルノ・ハッタ空港の概要 2
４．GMF AeroAsia の視察報告 3
５．今回の視察で得られた知見 12

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年目は、世界的にトップクラスの貨物取扱量を誇る香港空港を訪問した。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調査した。

3年目を迎える本年はMRO※施設他空港に注目し、インドネシアのスカルノ・ハッタ空港においてMRO施設を運営しているGMF AeroAsiaに訪問し、大規模なMRO事業を日本で展開させるための課題等を調査し、関空の将来像を検討するためのヒントを得ることとした。

※MRO：Maintenance, Repair, Overhaulの略
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。

表　視察団構成

氏名	所属
黒田　勝彦	関西空港調査会理事長／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
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
日野　博幸	関西空港調査会　副参事
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㈱

２．インドネシアの概要

インドネシアの人口は2013年時点で2億4,882万人であり世界第4位、ASEAN諸国では全人口の4割を占める。13,000を超える大小の島々で構成されており、首都ジャカルタがあるジャワ島の人口は1億3,656万人で国土面積の7%に総人口の6割が集中している。

一人当たりのGDPは3,377ドル/人であり、マレーシア、タイに続くASEAN第3位となっている。一般的に消費が促進されるボーダーラインとして3,000ドル/人といわれている。今後人口の増加が予想されており、経済規模の拡大も相まって消費大国としての存在感を示すことが予想される。

インドネシアの特徴として総人口の88.6%、約2.1億人という最大のムスリム国家でありながらイスラム教は国教ではないことが挙げられ、「唯一神への信仰」を第一原則とし、自身の信仰に従い、それぞれの神に祈ることとしている。また、1,128の民族集団と745の言語の中で統一を果たしたことから多様性と寛容性を持った国家といえる。

資料：外務省ホームページより追記

図　インドネシア位置図

表　インドネシアの概要

人口	2億4,882万人 （2013年、世界第4位）
国土面積	191万931㎢ （2013年、世界第16位）
名目GDP	8,885億ドル （2014年、世界第16位）
一人当たりGDP	3,377ドル （2015年、ASEANで第3位※）
社会構造等	○少数派華人の経済影響力が強い ○女性の社会進出が目立つ ○民主主義の進化（報道、言論の自由確立）

※1位マレーシア：約10,000ドル/人　2位タイ：約5,000ドル/人

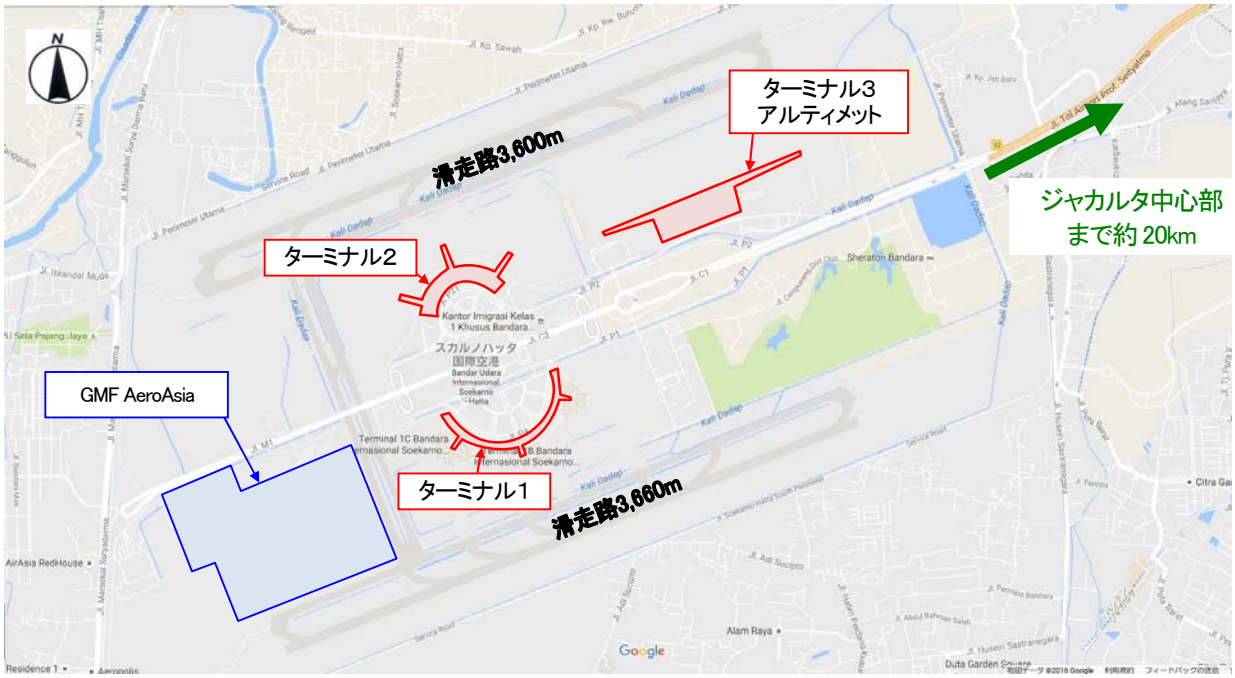
資料：JETRO Jakarta資料

３．スカルノ・ハッタ空港の概要

スカルノ・ハッタ空港は、1985年3月1日、ジャカルタ中心部から西方約20kmの郊外に開港した。

ターミナル3アルティメットが2016年8月に開業しており、ターミナル4および第3滑走路がターミナル3の北側に予定されるなど拡張が進んでいる。

2015年の発着回数は約38.7万回で関空の2.3倍、旅客数は約5,430万人で関空の3倍となっている。貨物取扱量は約61.5万トンで関空よりも約8.5万トン少ないのが現状である。滑走路の本数、延長は関空とほぼ同程度となっている。



※ GMF AeroAsia の敷地区分はホームページ等で記載が無いため、現地視察および航空写真から想定

項目	スカルノ・ハッタ空港	関西空港
開港年月	1985 年 3 月	1994 年 9 月
旅客ターミナル総延床面積	ターミナル 1：142,730 ㎡ ターミナル 2：135,460 ㎡ ターミナル 3：422,800 ㎡ 【合計：700,990 ㎡】	第 1 ターミナル：303,444 ㎡ 第 2 ターミナル：29,680 ㎡ 【合計：333,124 ㎡】
発着回数（2015 年）	約 38.7 万回	16.9 万回
旅客数（2015 年）	約 5,430 万人	約 1,810 万人
貨物量（2015 年）	61.5 万トン	70.0 万トン
滑走路	2 本（3,600m、3,660m）	2 本（3,500m、4,000m）

資料：スカルノ・ハッタ空港・関西国際空港ホームページ

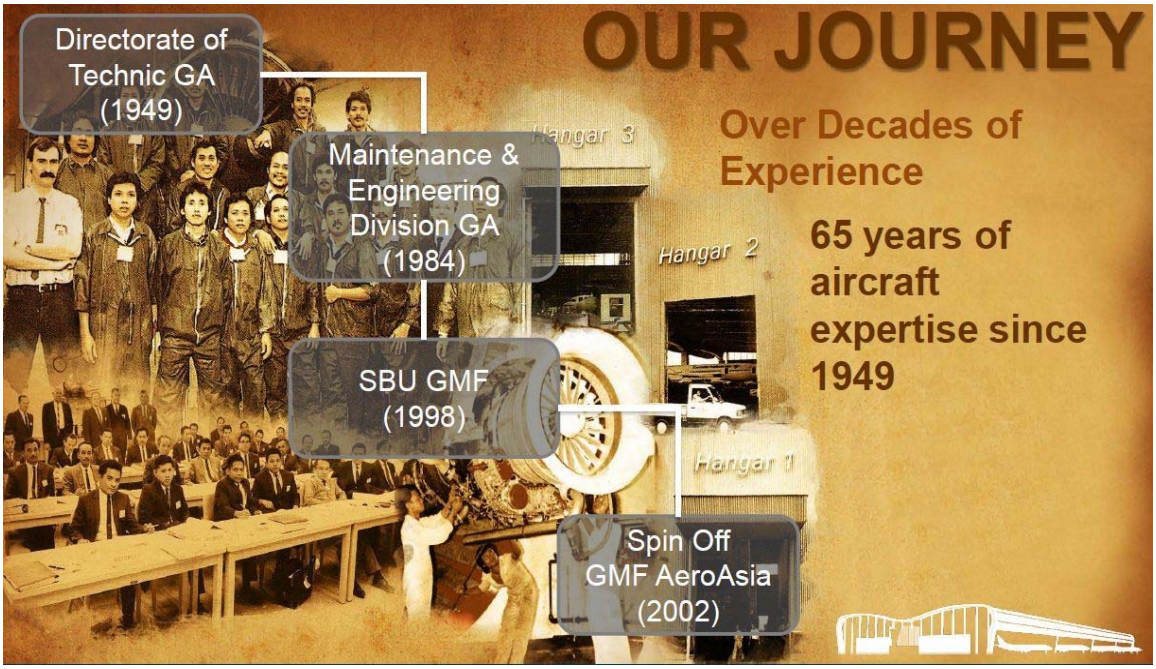
図表　スカルノ・ハッタ空港と関西空港の施設・利用状況等の比較

４．GMF AeroAsiaの視察報告

ｉ）GMF AeroAsiaの沿革

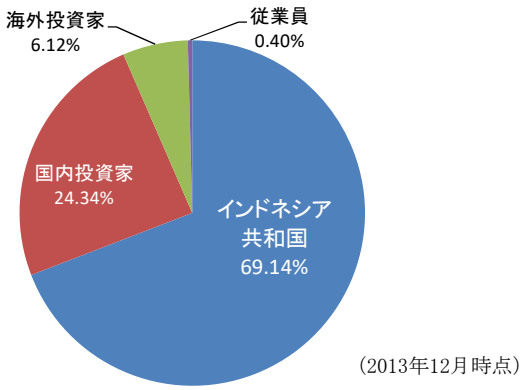
GMF AeroAsia は、1949 年創業のガルーダ・インドネシア航空（GA 社）技術部門が前身。

1984 年に GA 社のメンテナンス&エンジニアリング部門となり、2002 年に GA 社から分社化され現在の GMF AeroAsia となった。（GMF AeroAsia は 100%ガルーダインドネシア航空資本の子会社）



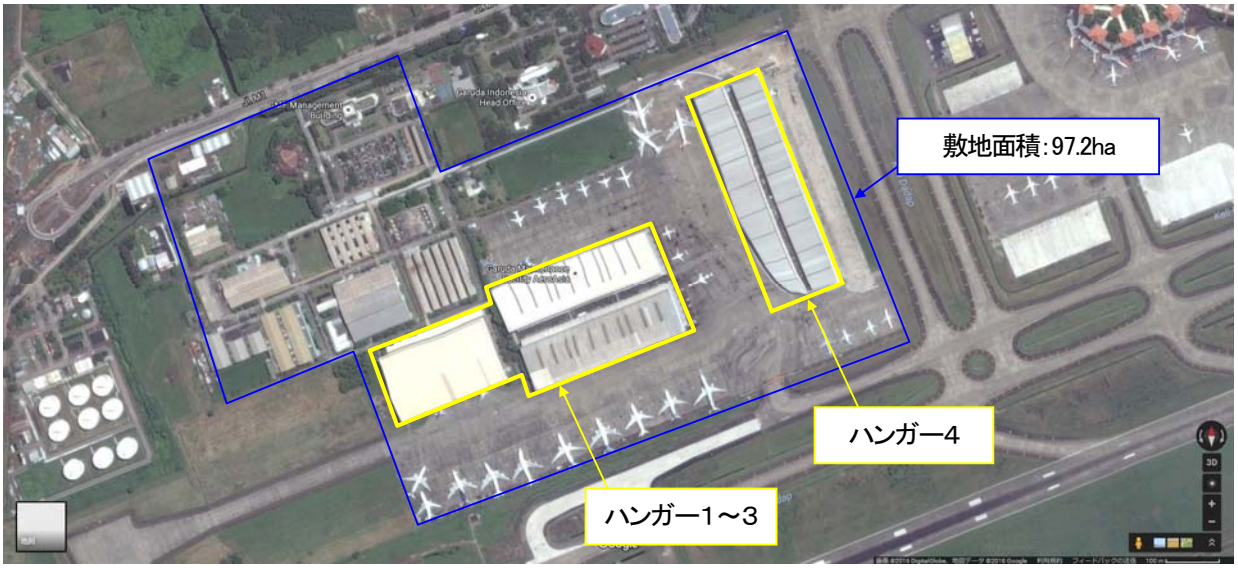
資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

■参考　ガルーダ・インドネシア航空（GA社）の概要

商業運航開始 1949年1月26日	株主構成 
株式上場 2011年2月11日	
スカイチーム加盟 2014年3月5日	
就航都市 75	
本社所在地 ジャカルタ	

資料：ガルーダ・インドネシア航空ホームページ「会社概要」より

ii）GMF AeroAsiaの主な施設



※1.　GMF AeroAsia の敷地区分はホームページ等で記載が無いため、現地視察および航空写真から想定

※2. ハンガーの位置は現地視察より（ハンガー１～３の区別は不明）

図　GMF AeroAsia のハンガー位置図

表　GMF AeroAsia のハンガーの規模・主な用途

ハンガー	床面積	主な用途	備考
ハンガー１	22,000 ㎡（2.2ha）	ベースメンテナンス	
ハンガー２	23,000 ㎡（2.3ha）	ラインメンテナンス	
ハンガー３	23,000 ㎡（2.3ha）	ベースメンテナンス	
ハンガー４	66,940 ㎡（6.7ha）	ベースメンテナンス	規模は世界最大 （一度に16機のナローボディ機を格納可能）
合計	134,940 ㎡（13.5ha）	―	

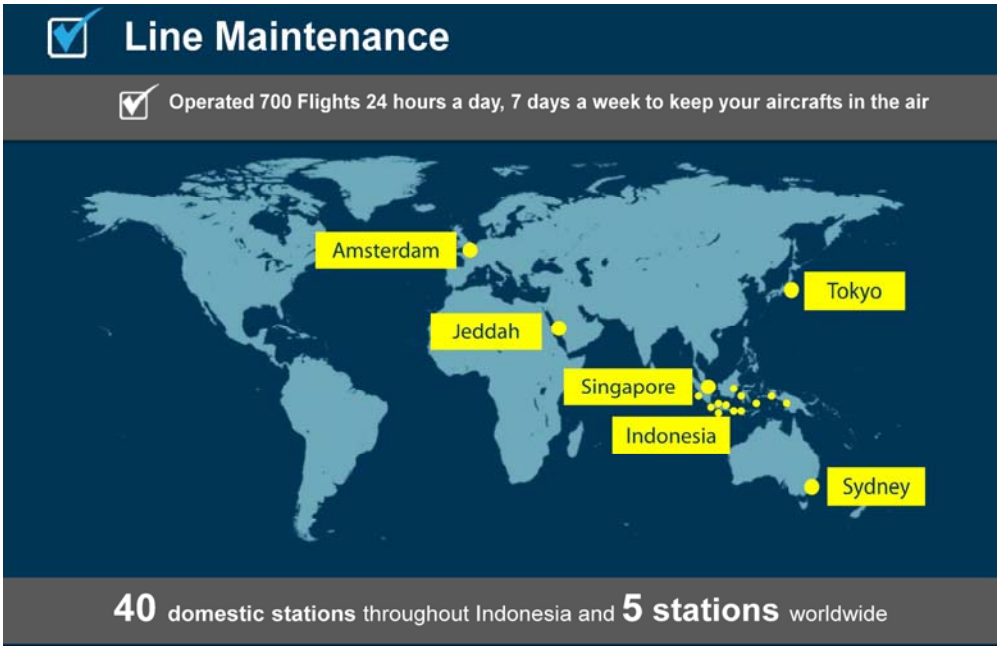
資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

iii) GMF AeroAsiaが行っている事業

事業	概要
①ラインメンテナンス	比較的簡易な整備 （年中無休で日あたり約 700 便を整備）
②ベースメンテナンス	大規模な修理やカーゴ機への改修 （月あたり約 26 機を整備）
③エンジン&APU メンテナンス	エンジン、補助動力装置（APU）のメンテナンス （エアバス、ボーイング向けのエンジンを対象）
④コンポーネントメンテナンス	タイヤやブレーキ、計器類など各種部品のメンテナンス
⑤エンジニアリング&設計サービス	機体の内装の変更等に係る設計を実施
⑥資産管理&部品サービス	部品の在庫保管、売買を実施
⑦スペシャルプロジェクト	内装の変更や翼端（ウィングチップ）の改修など
⑧研修サービス	技術者の教育・育成を実施

ⅳ）他国への展開

GMF AeroAsian はインドネシア以外では５つの地域でラインメンテナンスのステーションを有する。

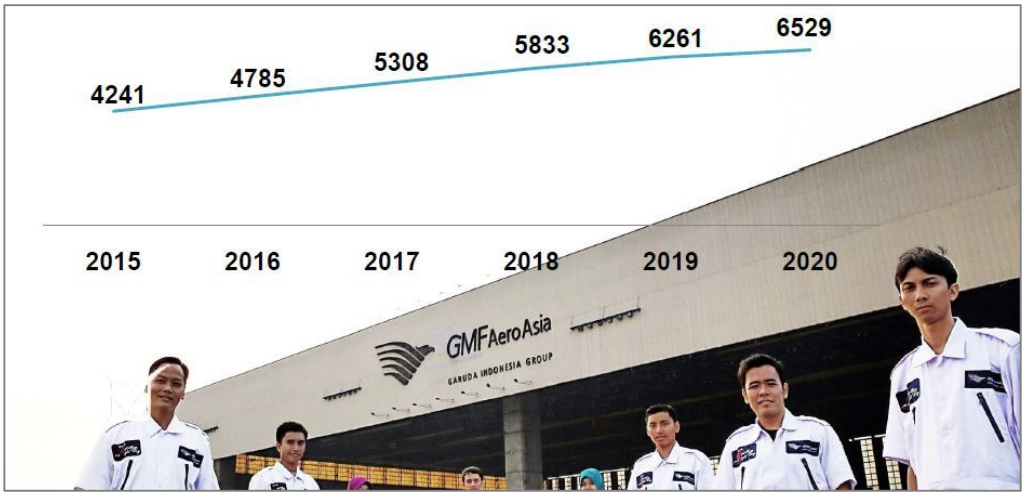


資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

図　GMF AeroAsian の他国への展開（ラインメンテナンス）

ⅴ）従業員数の見通し

GMF AeroAsian の従業員数は2020年までに現状の4,200人から6,500人に増加する見通し。



資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

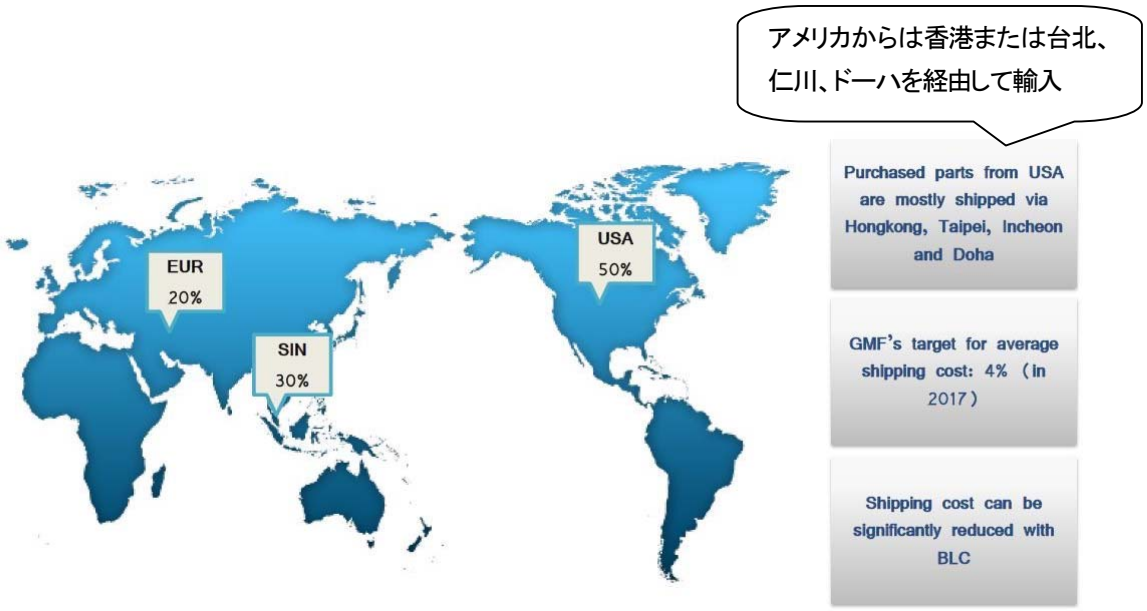
図　GMF AeroAsian の従業員数の見通し（単位：人）

vi）保税物流センター（BLC）の概要

MRO において低価格や定時配送へのニーズが高まるなか、2002 年 8 月に GMF 周辺地域が政府によって保税ゾーンに認定された。MRO 市場は年々急成長を遂げ、リードタイムや価格競争が一層激しくなってきたため、2016 年 4 月に政府主導の保税物流センター（BLC）が開設された。

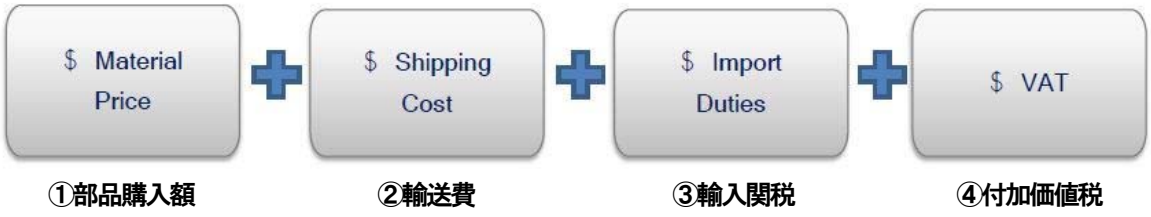
【保税物流センター（BLC）開設の背景】

①航空機部品のほとんどがアメリカ、ヨーロッパ、シンガポールからの輸入である。
（量ベースでアメリカからが全体の 50%、シンガポールが 30%、ヨーロッパが 20%）
②部品を低コストかつ定時に搬入することは必須課題であった。
③そこで、2002 年 8 月に GMF の施設が立地するエリアが保税ゾーンに認定された。
④リードタイムの短縮や価格競争が一層激しくなったため 2016 年 4 月に保税物流センターを開設。



資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

図　GMF AeroAsian の部品のサプライヤーの位置



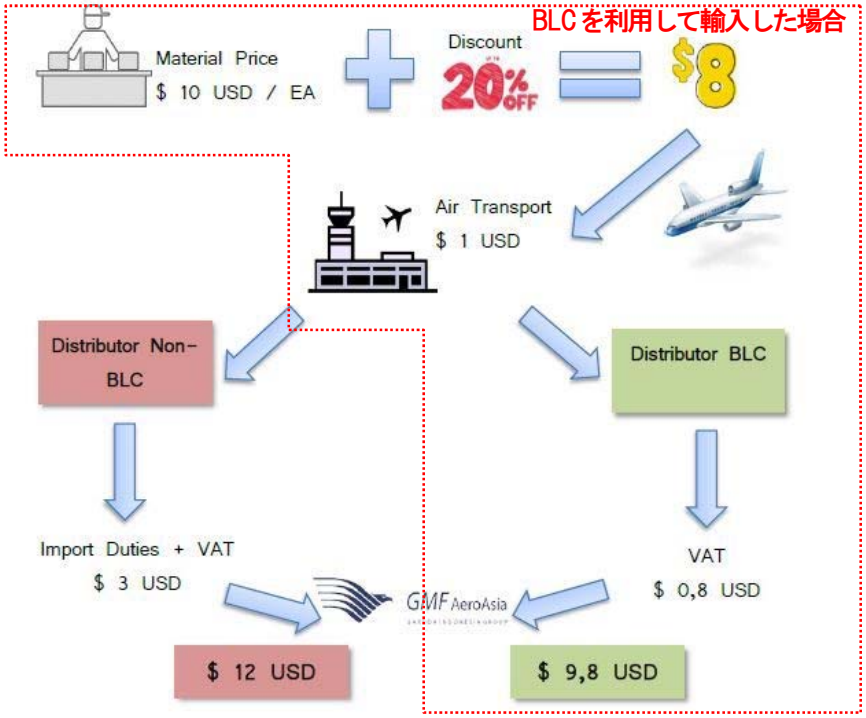
資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

図　部品調達に係るコストの構造

vii）保税物流センター（BLC）利用によるメリット

メリット①：輸入関税のカット

例えば8 ドルの部品を空輸した場合、BLC を通さない場合は関税（27.5%）と付加価値税（10%）の両方がかかるため計3 ドル税金がかかる（8×(0.275+0.1)=3)。輸送費を1 ドルとすればトータルコストは12 ドルとなる（8+3+1=12)。BLC の場合は関税が不要となるので、トータルコストは9.8 ドルで済む（8+8×0.1+1)=9.8)。



資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

図　部品調達に係るコストカット

メリット②：一括大量輸送が可能となりトータルコストが削減

1 回あたりの部品の購入量について、例えばキャビンシール（部品）を20 キット、1,000 ドルでアメリカから調達していたとすれば1 キット当たり50 ドル要する。BLC があることによって、ストックを想定して一括に購入できるため、400 キット、4,000 ドルで調達（ボリュームディスカウントが発生）すれば、1 キット当たり10 ドルのコストで済む。

資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

図　部品の大量一括調達によるコストカット

表　保税ゾーンと BLC の違い

項目	保税ゾーン (2002 年 8 月～2016 年 3 月)	BLC (2016 年 4 月～)
税関手続きに要する日数	2 日程度	1 日以内
ビジネス機会	部品の売買はできない	部品の売買が可能
部品の所有権	許可を得た事業者の部品のみ取扱い可能	許可を得た事業者の部品のほか、顧客の部品もストック可能
使用目的	メンテナンスを行う部品のみ取扱い可能	メンテナンス用部品のほか、売買して流通させる部品も取扱い可能
海外の販売業者の参入	参入不可	契約により参入可

資料：GMF AeroAsia プレゼンテーション資料

viii) 質疑応答・ディスカッション議事録

Q1. 航空機部品の保管量、売買する量
A1. 年間の部品購入額は 9,000 万 US＄。保管量は公開できない。年間の売上高 2.5～3 億 US＄のうち在庫比率が約 20%（0.5～0.6 億 US$）である。

Q2. 旅客機からフレーターへの改修実績
A2. これまでに 2 から 3 機、海外の会社と組んで実施したことがある。

Q3. ハンガーの稼働率
A3. ハンガー1,3：70%（ワイドボディ機材のベースメンテナンスを実施）
ハンガー2：100%（ラインメンテナンスを実施）
ハンガー4：80%（ナローボディ機材のベースメンテナンスを実施）

Q4. 新たなハンガーの建設計画
A4. ハンガー5 の建設計画がある。場所はスカルノハッタ空港以外のインドネシア国内（デンパサール、ビンタン島など）を予定。それを踏まえて 2020 年の従業員数 6,500 人と考えている。

Q5. マーケティングについて
A5. アメリカ、オーストラリア、中東の航空会社へのサービス拡大を図りたい。MRO 業界で現在、世界 17 位であり、トップ 10 に向けてハンガー数を現在の 2 倍、売上高を 3 倍にすることを目標にしている。

Q6. ライバル視している企業
A6. シンガポールで MRO 事業を行っている企業である。シンガポールには OEM オフィスが多くあり、部品の情報や技術の面で負けている、GMF は場所・キャパシティを提供できるためコラボレーションの方法を模索している。

Q7. 資本関係について
A7. GMF は 100%ガルーダインドネシア航空資本の子会社である。海外のステーション（東京、シドニー、シンガポール、ジッダ、アムステルダムでラインメンテナンスを実施）は、エンジニアを 1 人駐在させているのみ。東京では JAL と提携し、ガルーダの機材は JAL がメンテナンスを行っている。

Q8. MRO施設が立地する土地の所有
A8. 空港の運営会社から有料で借りている。

Q9. ベースメンテナンスの実施状況
A9. ナローボディ機材換算で 26 スロット/月である。8 スロットをガルーダの機材、10～16 スロットをガルーダ以外の機材用に使用している。

Q10. 整備対象機材
A10. A380、B787 のラインメンテナンスは可能だが、ベースメンテナンスはまだできない。ターボプロップ、ボンバルディアはメンテナンスできない。整備対象は主たる顧客であるガルーダの保有機材に合わせている。

Q11. ガルーダ以外の顧客
A11. ガルーダ航空に続いてスリジャヤ航空（2 位）、エアアジアインドネシア（3 位）／マレーシア（4 位）、ヴァージン・オーストラリア航空（5 位）、ベトナム航空（6 位）が主な顧客である。

Q12. 現在の顧客が他のMOR施設に移る可能性

A12. 1 位から 3 位の顧客（ロイヤルカスタマー）は移る可能性はないが、それ以下のインドネシア以外の航空会社は可能性がある。

Q13. 技術者の出向

A13. 欧米の研修に毎年人を送っている。ANA にはキャビンに関する勉強のため、IHI にはエンジンに関する勉強のため出向させたことがある。

Q14. 技術者の確保

A14. インドネシア人の比率が 98%、最近は人材確保が追いつかないため、3～4%は海外のエンジニアである。アジアからの技術者が多い。

Q15. シンガポールからの部品調達

A15. シンガポールに在庫を有しているベンダーから輸入しており、今後は当社の BLC へ直接輸送し、保管する。

GMF AeroAsia ハンガー4 内の会議室にて

５．今回の視察で得られた知見

①積極的な事業規模の拡大

GMF AeroAsiaは、ハンガー1基あたりの収容機数が世界最大のハンガー4を有しており、それに留まらず新たなハンガー建設を計画している。

GMFが考える課題の一つとして、事業をさらに拡大していくためには、固定客であるガルーダ・インドネシア航空以外の顧客を如何に取込んでいくかであると思われる。同社からの回答より、アメリカやオーストラリア、中東の航空会社をメインターゲットと考えている旨を把握することができた。

上記のようにMRO企業の規模拡大競争の激化が予想される一方で、世界的な機材需要の増加が予想されていることから、MRO市場規模の拡大が見込まれる。今回の視察を通してMRO関連産業は今後も成長を続ける産業であると改めて感じた。

②MROが一大産業として地域の雇用創出に寄与

GMF AeroAsiaは、年間の売上高（日本円換算）250～300億円で、MRO業界では世界で17位に位置する。同社は世界で10位以内に入ることを目標に、ハンガー数を現在の2倍、売上高を3倍にすることを掲げている。

それに伴い、従業員数を2020年までに現状の4,200人から6,500人に増加するとしていることから、インドネシア国内における雇用の創出に寄与することが期待される。

③保税特区の導入による競争力の強化

顧客に対して安価で良質なサービスを提供するためには企業努力の他、政府からの間接的な支援も重要である。

2016年4月に保税物流センター（BLC）が開設されて以降、ビジネス機会の拡大（部品の売買・流通の許可）や、税関手続き日数の短縮、関税のカット、ストックを想定した大量一括購入によるコストカット等のメリットを享受することができ、競争力強化に向けた後押しとなっている

④部品調達ネットワークの構築

GMF AeroAsiaは、航空機部品の多くをアメリカ、ヨーロッパ、シンガポールから輸入している。しかも航空機の部品点数は100万点以上と膨大で物量も相当数存在すると想定される。（今回調査でGMFが扱う部品の物量は不明だが、年間購入額は約90億円と把握）

MRO関連貨物の航空輸送量の増加に加え、保税物流センター等の保税倉庫を活用し、ストックを想定することで、リードタイムの長い貨物については一部海上コンテナでの輸送も考えられる。最適な部品調達ネットワークの形成にあたり航空・海上の両面から物流が刺激されることが予想される。

以上

ヤマトグループの海外戦略について

～農水産品輸出ならびに越境ＥＣについての新たな取り組みについて～

国際クール宅急便

INTERNATIONAL COOL TA-Q-BIN
OVERSEAS CHILLED & FROZEN PARCEL DELIVERY SERVICE

ヤマト運輸株式会社

貨物ハブ空港としての
関将来像を探る研究会
講演資料

アジェンダ

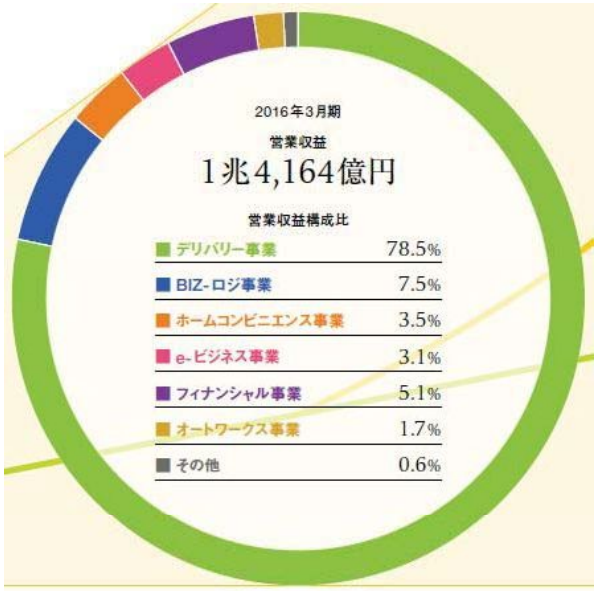
1. ヤマトグループのご紹介
2. 宅急便ネットワークの海外展開について
3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）
4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便
5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略
6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

1．ヤマトグループの基本情報

■会社概要（As of March 31, 2016）

Company Name	Yamato Holdings Co., Ltd.
Headquarters	16-10 Ginza 2-chome, Chuo-ku, Tokyo 104-8125
Established	November 29, 1919
Capital	127 Billion Yen ≒ 1,058 Million US$ (Rate:1US$=120)
# of Employees	197,056

■事業ごとの営業収益比率

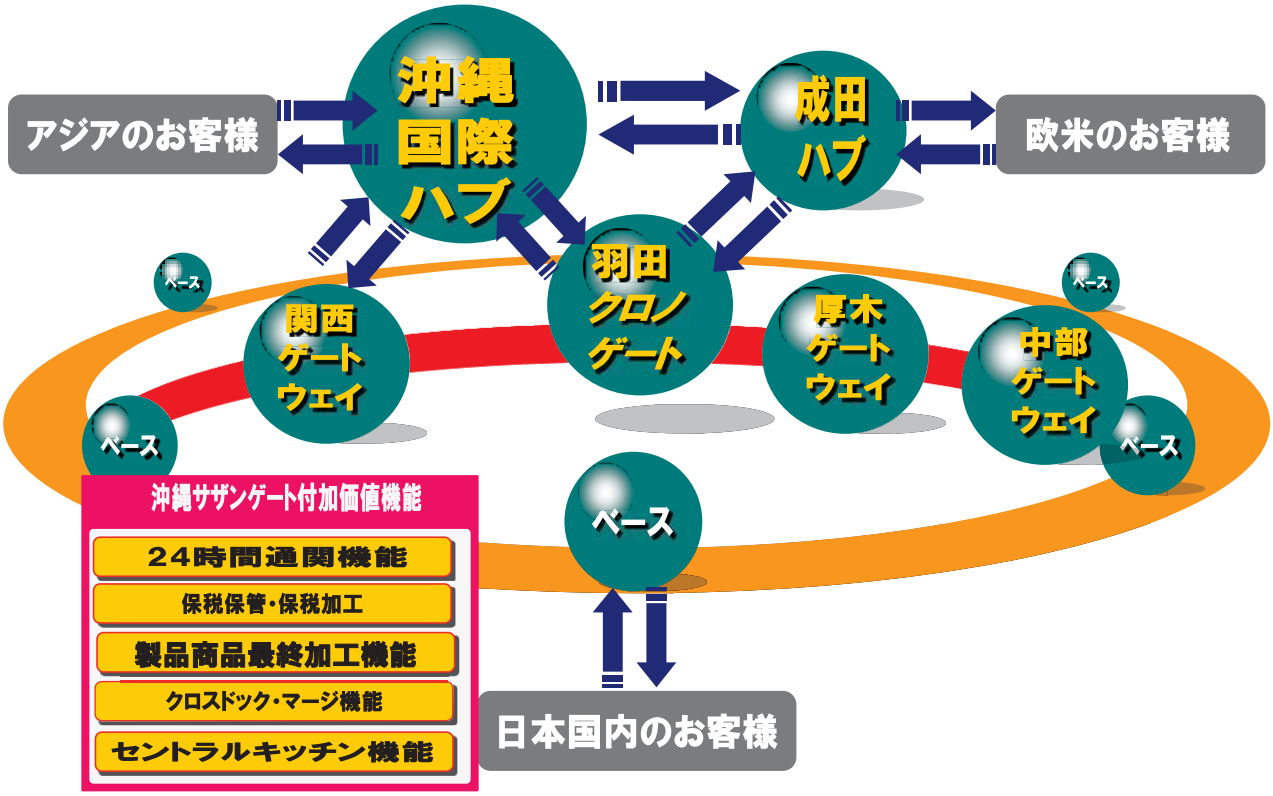


■事業展開地域

★ 2015年度の取扱宅配便個数は 17億個

★ 一日474万個を取扱い

2．「バリュー・ネットワーキング」構想の全体像



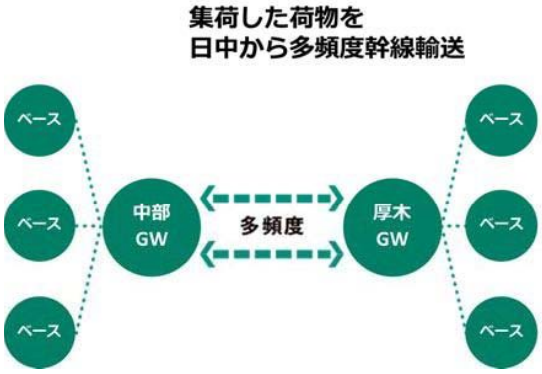
3. バリューネットワーキング構想 —中部ゲートウェイの竣工

中部ゲートウェイ　– 当日配送の実現に向けて

Name	Chubu Gateway
Address	Kiredo Ikomacho, Toyota, Aichi
延床面積/敷地面積	64,980㎡／36,996㎡
倉庫面積	7,605㎡
Completed	September 8, 2016
Companies Inside	Yamato Transport Yamato Global Express Yamato Logistics Yamato Global Logistics Japan Yamato Financial Yamato Box Charter

■ゲートウェイ構想

国内有数の産業集積地域である中部圏と、関東・関西・北陸エリアをつなぐ。



期待される効果
- **中部-関東、中部-関西間の当日配送の実現**
- **ベースターミナル作業の効率化**
- **労働力不足の解消など**

4．最近のトピックス：PUDO ステーション

2016年4月に “Packcity Japan Co., Ltd.” を設立し、「PUDOステーション」と呼ばれるオープン宅配ロッカーを運営

PUDO
Pick Up & Drop Off station

名称：プドーステーション

- お客様が、荷物を受け取り（Pick Up）、持込（Drop Off）
- ドライバーが、荷物を集荷（Pick Up）、配達（Drop Off）

2017	拡大	2022
1,000 lockers	→	5,000 以上

お客様
「受け取りたい場所」で、「受け取りたい時間」に受け取れる

Packcity JAPAN

【一元化した共通ネットワーク】
「宅配ロッカー(ハード)」・「管理システム」・「保守メンテナンスサービス」をセットにしてワンストップ提供

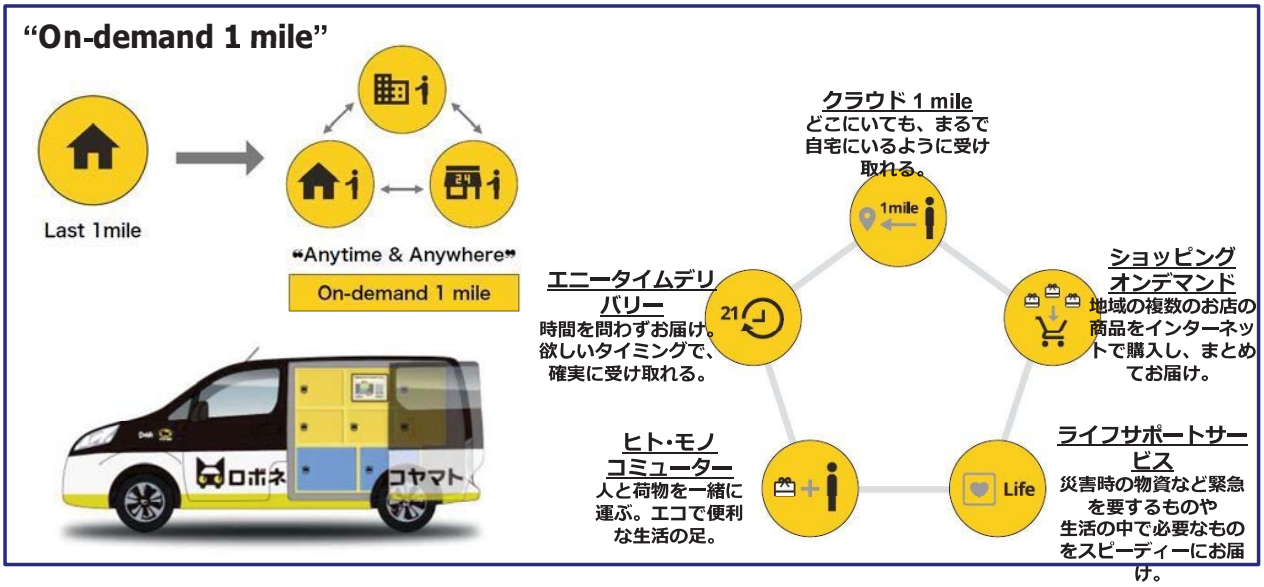
宅配事業者	EC・フリマ 等	小売業における店頭引渡しサービス等	サービス業における店頭受渡しサービス等
不在再配達数の削減による ・業務の効率化（CO_2 低減） ・労働力不足への対策	受け取りやすさの向上によるサービスの拡充	営業時間の拡大と労働力不足の両立	

5. DeNAとの「ロボネコヤマト」プロジェクト

コンセプト: 物流と最先端ITとの融合でもっと自由な生活スタイルを実現する
<新しい価値を創造し、地域・社会に貢献する>

ビジョン: 生活スタイル / 地域/社会 / ビジネス
時間 場所 方法 / 安心/安全 / ビジネス創出
自由自在 / インフラ維持 / 取引コスト減少

DeNA & ロボネコヤマト



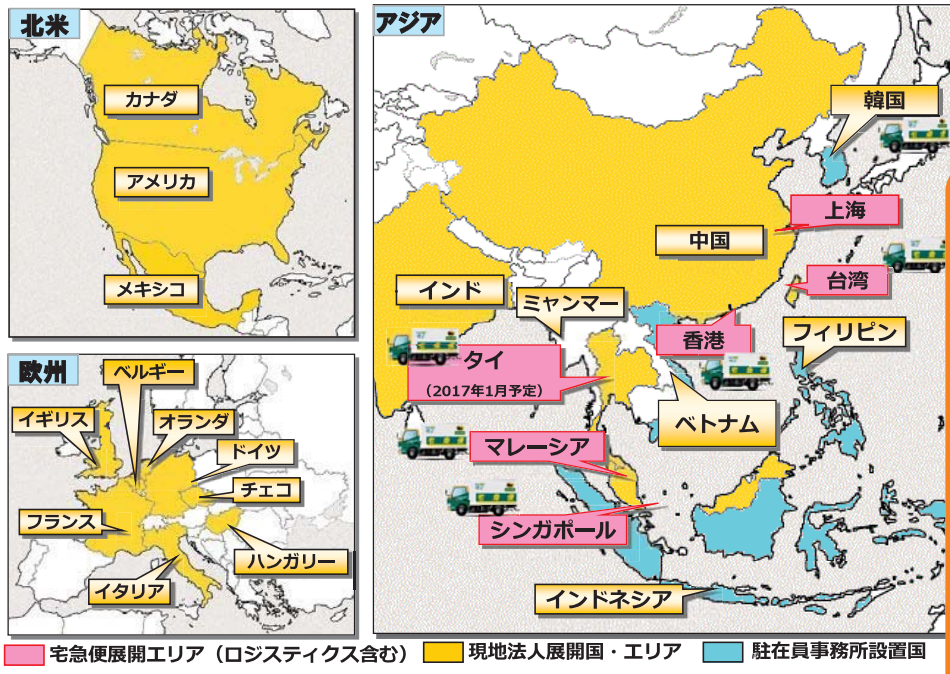
アジェンダ

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

1. ヤマトグループのご紹介
2. 宅急便ネットワークの海外展開について
3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）
4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便
5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略
6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

6. ヤマトグループの海外事業展開について

ヤマトグループの海外現地法人は17社　世界23か国で展開
「宅急便」事業については海外5カ国（地域）にて展開！



■宅急便事業の開始状況

2010年1月
上海・シンガポール

2011年2月
香港

2011年9月
マレーシア

2017年1月～
タイ（スタート予定）

※台湾は、2000年10月より事業開始

7. 宅急便展開各国における宅急便サービス

◆海外宅急便事業の基本サービス：日本品質にこだわる

顧客接点での対応力にこだわる

◆社員化・制服
◆多機能
◆グループ制

速やかな情報開示にこだわる

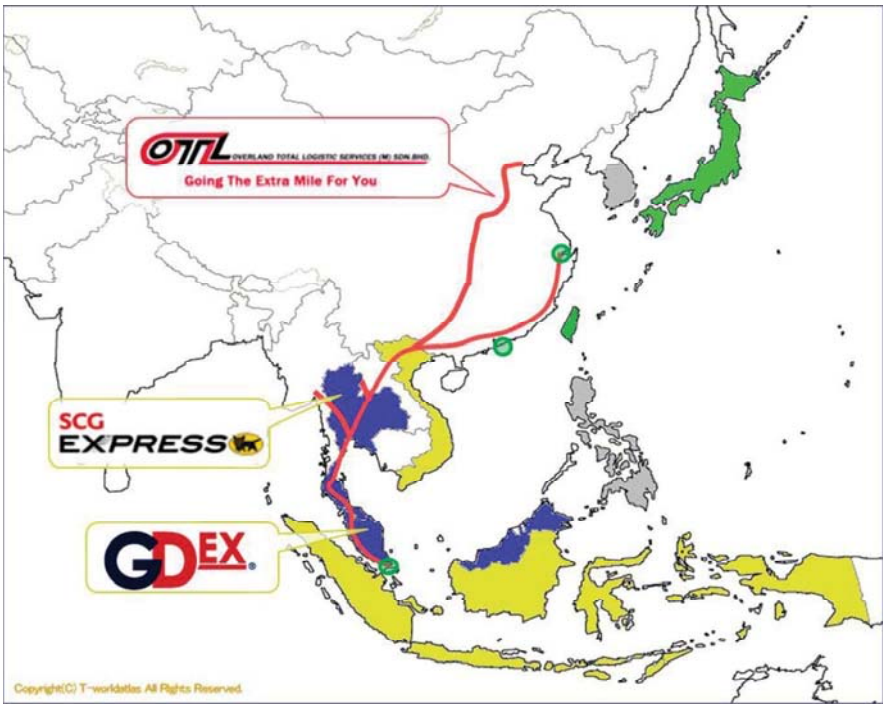
◆外出先アップロード
◆簡単な検索システム

スピードとダメージの最小化にこだわる

◆ボックスパレット輸送
◆特にクール宅急便は
・保冷機能付き車両
・クール用ロールボックスパレット
・クールバッグを完備

8.ヤマトグループの海外ネットワーク の拡大

現地のローカルパートナーとのアライアンスでアジアを中心にネットワークを拡大しており、これによってアジアにおける事業を加速していく。



GDEX
- Announced: January 23, 2016
- 資本･業務提携
- マレーシアの宅配会社

SCG EXPRESS
- Announced: August 25, 2016
- タイにおける宅配事業のJV設立
- 2017年1月より営業開始予定

OTL Going The Extra Mile For You
- Announced: August 31, 2016
- ヤマトが買収
- クロスボーダー幹線輸送
- 2016年12月末に株式取得完了予定

アジェンダ

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

1. ヤマトグループのご紹介
2. 宅急便ネットワークの海外展開について
3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）
4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便
5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略
6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

9．沖縄国際物流ハブについて　～沖縄の優位性～

なぜ、沖縄なのか？

20億人の巨大マーケット

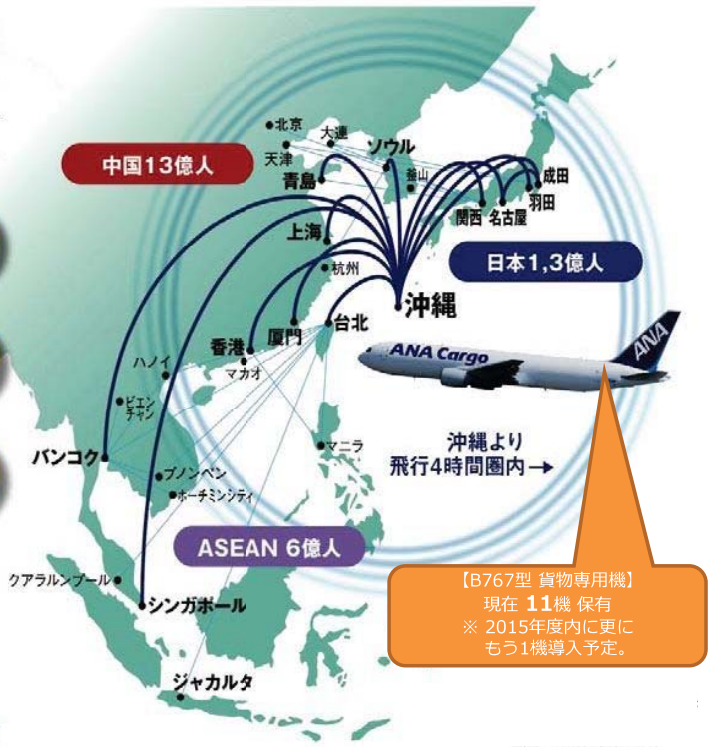
その中心に位置するのが沖縄県

❶ 地理的優位性

❷ 24時間運用の高機能空港

❸ 整備が進む物流インフラ

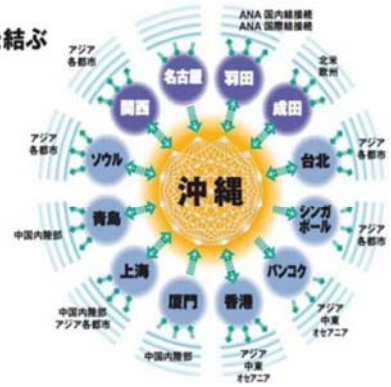
21世紀
空の「万国津梁」へ



10. 沖縄ハブの航空ネットワーク＆ダイヤ

那覇空港を起点に
日本とアジアの主要都市を結ぶ
貨物便ネットワーク

- ❶ 貨物専用機（B767-F）を
  アジア主要都市へ深夜運航
- ❷ 羽田経由で日本国内の
  主要都市への接続もスピーディ
- ❸ 国内20の直行旅客便路線あり
  （羽田に次ぐ国内2位）
- ❹ アジア域内間の
  急送ニーズにも対応可能

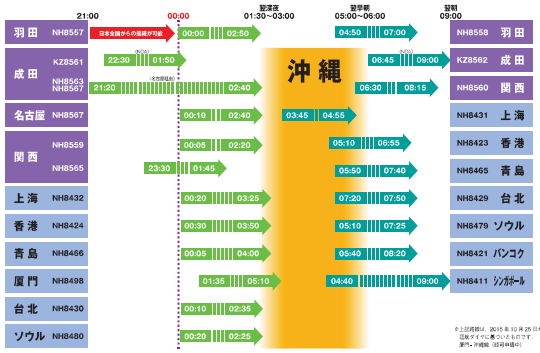


［ハブ＆スポークによるネットワーク効果］

１２都市 全 64 路線

日本全国との国内線ネットワーク、
アジア各国と国際線ネットワークが、
両立するのは沖縄ならではの
貨物便ネットワークです。

- ✓ 深夜発 翌朝到着のダイヤを実現
- ✓ 更に、国内地方路線から深夜00時発の羽田-沖縄便に好アクセス



貨物専用機が国内外から到着する
時間帯は全て深夜帯に集約されて
おりますので、効率的なオペレーション
が可能。

11. 沖縄国際物流ハブ機能～施設①～

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

12. 沖縄国際物流ハブ機能～施設②～

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

13. 沖縄国際物流ハブの機能強化　～那覇空港物流拠点化～

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

14. サザンゲート施設概要

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

国際物流拠点産業集積地域
沖縄グローバルロジスティクスセンター

■施設概要

延べ面積	26,590㎡（倉庫15,257㎡、事務所1,067㎡）
構造・階数	鉄筋コンクリート造5階建て
有効天井高さ	倉庫：4.7～5.7m（梁下）、事務所（1～5階）：3.0m
積載荷重	1～2階：20,000N/㎡、3～5階：15,000N/㎡、R階：5,400N/㎡
着車バース	1階：40フィート（7台）、2階：10t車両、3･4･5階：4t車両対応
ドックレベラー	1階：4基、2･3階：1基、4･5階：4基、 通過荷重6t
照度	倉庫：300lx、事務所500lx、エントランス300lx
搬送設備	貨物用EV（2基） 積載荷重3,500kg
駐車台数	置場：36台、屋上61台、計：97台

1階床面積		
倉庫	3,121㎡	945坪
事務所	155㎡	46坪
その他	2,007㎡	608坪
計	**5,283㎡**	**1,600坪**

2階床面積		
倉庫	3,334㎡	1,010坪
事務所	228㎡	69坪
その他	1,751㎡	530坪
計	**5,313㎡**	**1,610坪**

3階床面積		
倉庫	3,334㎡	1,010坪
事務所	228㎡	69坪
その他	1,632㎡	494坪
計	**5,194㎡**	**1,573坪**

4階床面積		
倉庫	2,735㎡	828坪
事務所	228㎡	69坪
その他	2,145㎡	650坪
計	**5,108㎡**	**1,547坪**

5階床面積		
倉庫	2,733㎡	828坪
事務所	228㎡	69坪
その他	2,145㎡	650坪
計	**5,106㎡**	**1,547坪**

有効倉庫面積	
15,257㎡	**4,621坪**

15. サザンゲートが提供する付加価値機能

16. 沖縄国際物流ハブの今後の方向性

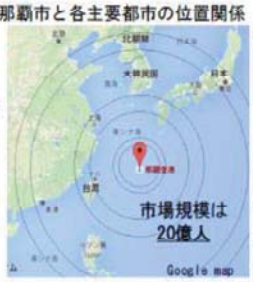
国策としての国際ハブ構想

（内閣府主催　農林水産業の輸出力強化WG　農水省発表資料より抜粋

1．背景

・那覇市の半径2,000km以内には台湾、上海、香港、北京、ソウルといったアジアの主要都市が存在＝人口20億人市場
・那覇空港は国内外のネットワークが効率よく構築されており、24時間365日体制のCIQも措置済み
・加えて、東京五輪開催直前の2020年3月の供用開始を目指し第２滑走路の建設

那覇市と各主要都市の位置関係



那覇市と各主要都市との位置関係

1000km圏内	台湾全域	（約2,300万人）
	上海	（約2,400万人）
	九州全域	（約1,320万人）
1500km圏内	ソウル	（約1,040万人）
	マニラ	（約166万人）
	大阪	（約885万人）
2000km圏内	北京	（約2020万人）
	東京	（約1350万人）
2500km圏内	ハノイ	（約650万人）
	札幌	（約190万人）

（括弧内は人口）

2．那覇空港の活用方向

・国内各地の農産物・食品をまとめて輸出することにより、低コスト輸出を実現
・集荷された農産物を加工することにより、高付加価値輸出を実現
・宅配便を活用することにより、インバウンド効果で本場の日本食品の品質を知っている現地消費者を取り込み

3．対応方向（案）

・那覇空港のハブ機能を高めるため、空港近隣にコールドチェーンを備えたストックヤードや加工施設が必要
⇒時間軸・実現性等を踏まえ、国際物流拠点産業集積地域の老朽化した棟をリノベーションし、冷蔵・冷凍倉庫やセントラルキッチン等を備えた輸出拠点を構築
⇒空港近辺に流通・加工の環境を整えることで、将来、沖縄に食品コンビナートを創設し、機内食や介護食、惣菜・弁当の世界の宅配基地を構築してはどうか

参考：大型冷蔵施設におけるセントラルキッチン（イメージ）

■ 大型保冷施設イメージ

沖縄 輸出対応型物流拠点（セントラルキッチン含む）

【生産者】国内各地

【輸出】海外店舗

県内店舗（リスク回避）

大型保冷施設（作業イメージ）

航空コンテナ積替	保管	在庫管理	花 仕分け	食品加工

【航空コンテナ積替】
・保冷状態での航空貨物ハンドリング
・航空機搭載パレット、コンテナ毎一時保管

【花仕分け】
・日本国内向け、海外向けに仕分け・梱包を実施。

【食品加工】
・HACCP、G-Gap、J-Gap対応施設
・ハラール対応等 検討

- 高付加価値化
- 保冷 高品質物流
- 食品安全 世界基準

アジェンダ

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

1. ヤマトグループのご紹介
2. 宅急便ネットワークの海外展開について
3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）
4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便
5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略
6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

17. 沖縄国際物流ハブを活用した商品開発～国際クール宅急便①～

日本・海外の宅急便ネットワークを、沖縄国際物流ハブでつなげることで、
Door to Doorの国際間保冷一貫輸送サービス「国際クール宅急便」を開発
⇒日本サービス大賞（国土交通大臣賞）を受賞

クール宅急便対応トラック

温度管理コンテナ

Frozen Type 急凍類　Chilled Type 冷蔵類

メリット

◆地方からでも1個からでも冷蔵・冷凍が可能、
また、最短翌日に配送します。
◆厳密な温度管理のもと配達し、商品の品質を保証。

18. 沖縄国際物流ハブを活用した商品開発～国際クール宅急便②～

1．名称・ロゴ　国際クール宅急便

2．販売開始日　2013年10月28日（月）より

3．取り扱い温度帯　冷凍：10度以下、冷凍：-15度以下の2温度帯(国内のクール宅急便と同様)

4．仕向け国（発送先）　香港・台湾・シンガポール・マレーシア

5．料金　(免税)（円）

サイズ	縦・横・高さの合計（cm）	国際宅急便運賃	クール付加料金	合計
60	60cm以内　2kgまで	2,050	＋4,000	6,050
80	80cm以内　5kgまで	3,450	＋8,000	11,450
100	100cm以内　10kgまで	6,450	＋12,000	18,450
120	120cm以内　15kgまで	10,950	＋16,000	26,950

6．対象地域及びリードタイム

発送地	お届け先地域	発送締め切りのタイミング	お届け予定日時
関東・大阪府・沖縄県（※）	香港 台湾 シンガポール マレーシア	終日集荷	翌日14時以降（※）
北海道・東北・北信越・中部・関西（大阪府除く）・中国・四国・九州（沖縄除く）（※）		AM集荷・AMお客様持込	

※一部地域を除きます。曜日・天候・通関・検疫などの事由により翌日お届けできない場合があります。
※台湾は営業所引取りの場合は翌日ＰＭ、配達の場合は+1日となります。
※マレーシアの配達地域は、クアラルンプール、プトラジャヤ、ペナン、セランゴールになります。

アジェンダ

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

1. ヤマトグループのご紹介

2. 宅急便ネットワークの海外展開について

3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）

4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便

5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略

6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

19. 日本の農水産品の輸出拡大のために

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

（1）我が国農業の状況整理

	プラス面	マイナス面
内的	強み ・特産品の多様性 ・高品質・高付加価値	弱み ・事業規模が小さく価格競争力が弱い
外的	機会 ・関税障壁撤廃 ・GI(地理的表示) ・通関の迅速化 TPP ・日本食ブーム ・海外市場の拡大	脅威 ・安価な輸入作物の流入 ・国内市場の縮小

一次産業成長ビジョン

①零細事業者(生産者)からの

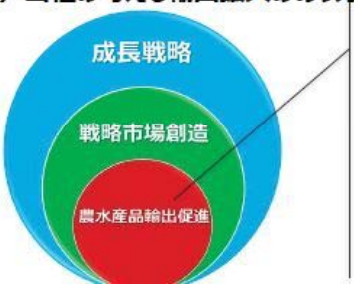
②多品種,小ロットでの

③高付加価値商品の

輸出拡大＝攻めの農業

TPPの最大のメリットは、多層的な商流が生まれ流動化が促進する、個としての生産者には大きなチャンス。
官民共同でのインフラ構築が求められ、国際クール宅急便はそのFirst runner的な存在

（2）当社の考える輸出拡大のあり方



量的拡大 (B to B) → 顕在市場 潜在市場
・商社主体でメガフォワーダーや船社の担ってきた分野
・規制緩和により物的輸出量は増加

質的拡大 (P to C) → 創造市場
・スモールビジネスオーナー（生産者）の所得倍増へ貢献
・更なる輸出拡大のために、新たに開拓すべき市場

輸出選択肢の拡大

様化
o B)から
To C)

20. 輸出に意欲のある生産者・中小事業者の悩み

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料

輸出を促進するためには、「物流」と「商流」の高度化が必要！！

商流課題

マーケティング
海外市場ニーズ把握

現地パートナー
言葉の壁、パートナー確保

海外における代金・通関
代金回収・通関等に対する不安

物流課題

小口混載輸送
安価な輸送サービスがない

輸送モード
港湾・空港を活用した輸送モードが限られる

冷凍・冷蔵輸送
鮮度を維持した輸送に限界

「地方」「小口」に特化したコールドチェーンを構築する。

商談会から現地バイヤーとのマッチング代金回収までトータルのSCMを全面的にサポート

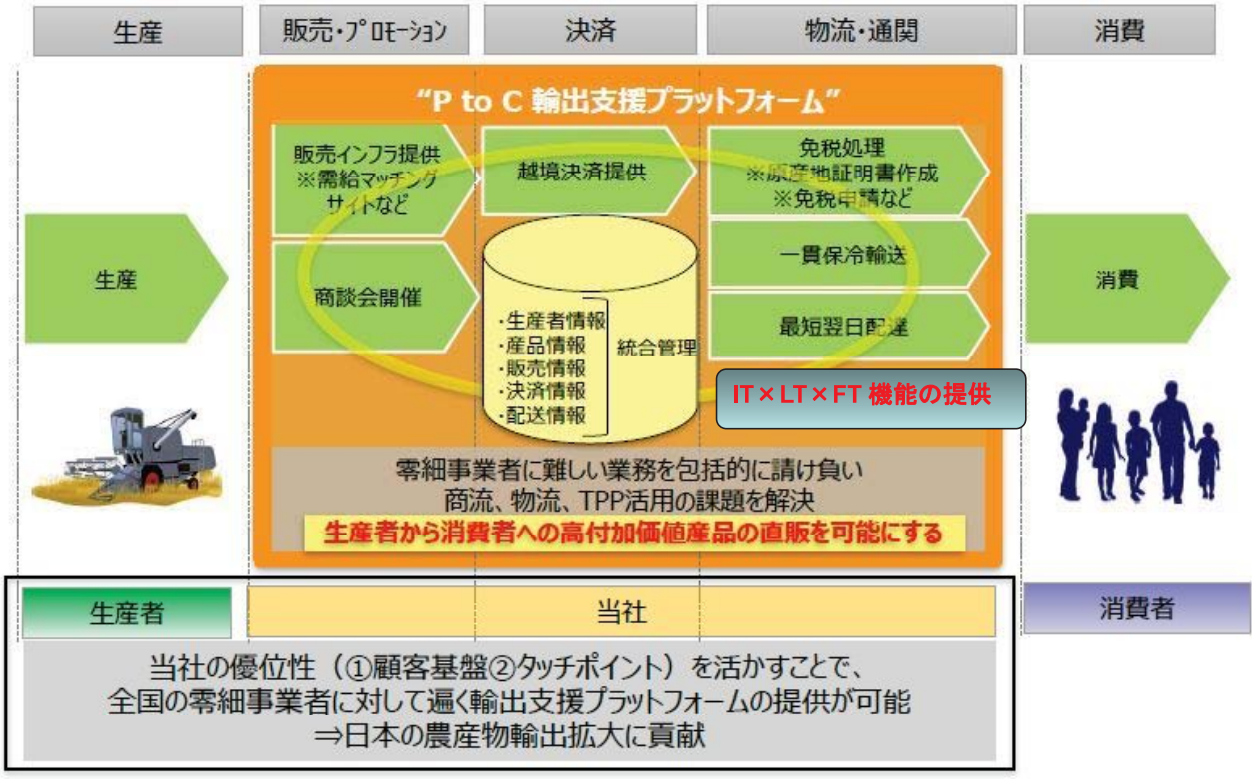
商流・物流課題を解消するためには、個々の事業者による取組では限界

物流コストの削減、鮮度を保持した付加価値の高い物流の実現

農林水産品の流通拡大（国内・海外）を物流面で支援

21. 農水産品輸出拡大のためのキーワード

貨物ハブ空港としての関将来像を探る研究会 講演資料



22. プロジェクト① 地方行政との連携による輸出拡大に向けた取り組みについて

「県」単位で連携協定を締結し、各県ごとの最適な物流・商流の構築！

地方自治体との連携

2015年2月協定締結
愛媛県×ヤマト運輸×ANA Cargo

2016年3月協定締結
秋田県×ヤマト運輸×ANA Cargo

2014年6月協定締結
青森県×ヤマト運輸

2016年5月協定締結（包括連携協定/国内含む）
岩手県×ヤマト運輸

2014年10月協定締結
熊本県×肥後銀行×ヤマト運輸

2015年7月協定締結
宮崎県×宮崎銀行×ヤマト運輸
×ANA Cargo

2016年１月協定締結
三重県××ヤマト運輸
×ANA Cargo

23. プロジェクトG② ～国との連携～

農水産品輸出拡大に向けた国・地方自治体との連携協定について

ヤマト運輸 × ANA Cargo

- 物流の構築のみならず、**商流の構築**（サプライヤーとバイヤーのマッチング等）もサポート。
- 本邦の農水産品の輸出拡大、及び**地方創生**に寄与。

国との連携

「農水省」５社と連携で香港へ国産農作物を輸出

- 香港への国産農産物等の輸出モデルを宅配予約販売方式で事業化
- ８月１３日からWEBサイトでの予約開始
- 頒布会方式に拡大することを視野に入れる

農林水産省
AEON ヤマト運輸
全国農業協同組合連合会 ANA Cargo

■ 香港Food Expo2015
林農水大臣来訪

「農水省」４社と連携でシンガポールへ国産農作物を輸出

- シンガポールへの国産農産物等の輸出モデルを宅配予約販売方式で事業化
- １月９日からWEBサイトでの予約開始

農林水産省 ヤマト運輸
三越伊勢丹ホールディングス ANA Cargo

24. プロジェクトG：事例紹介「青森県 A！Premium」

青森県は、農林水産品の販路拡大を目的とするプラットホーム「A！Premium」を4月27日からスタート！

物流の構築 → A!OMORI プレミアム ← 商流の構築

国内輸送サービス向上（西日本：翌々日⇒翌日へ）	海外輸送サービス構築（香港など翌日配達！）	国内販路拡大（ECサイトの構築によるマッチング）	海外販路拡大（青森県と共同で海外商談会の実施など）

具体的な取り組みについて
後ほど、青森県様からご説明いただきます。

【青森】
2015年4月から始動した、青森県の農林水産品を香港などアジア圏へ最短で翌日の配送を実現する輸送サービス「A! Premium」により、新たなビジネスが生まれつつあります。
香港の高級日本食レストランチェーン（Maximグループ）は、2月に国際クール宅急便（冷蔵）を使用して仕入れた青森県産の活ほたて・生うになどの鮮度、おいしさに驚き、6月から青森フェアを開催。6月第1週から活ホタテ、第4週からひらめ・生うにのフェアを開催し、通常に比べ2割程度高い販売価格にもかかわらず現地の消費者より大変好評をいただいています。

25. e-commerceを活用した販路開拓サポート①

■ Yahoo!香港とのタイアップ　YAHOO! 雅虎香港

■ **目的**　：**日本のプレミアム食品（生鮮品中心）の海外販売促進の為、ヤマトグループとYahoo!香港が新たにサービス展開。**
■ サービス開始：　2013年 6月1日～
■ 取扱商材　：日本全国の主に生鮮品、魚介類、肉類、輸入可能な加工品（禁制品を除く）
■ 購入者像　：香港の中間所得層以上の個人。

コンセプトは「お取り寄せ」

これまでに農水産品ＥＣサイト販売において**約500品目、約8,000件**の販売を実施（※Yahoo HKのみの実績）

■その他 過去に販売した人気商品

和歌山産　「桃」
長野産　「リンゴ」
愛媛産　「日本酒」「マグロ」
宮崎産　「マンゴー」
香川産　「いちご」
香川産　「ぶどう」
北海道　「水産品」
熊本産　「メロン」
等

消費者の日本産品へのニーズは、「安心・安全・おいしい」から「四季」を味わいたいニーズへと変化

高品質な農水産品輸出（安心　安全　おいしい）→ 個々のニーズの高度化・多様化 → 日本の「四季」の輸出へ

26. 販路の多様化　e-commerceを活用した販路開拓サポート②

■ イオン様 とのタイアップ

アジェンダ

貨物ハブ空港としての
関将来像を探る研究会
講演資料

1. ヤマトグループのご紹介
2. 宅急便ネットワークの海外展開について
3. 沖縄国際物流ハブについて（ANA沖縄ハブ・サザンゲートのご紹介）
4. 日本とアジアを結ぶ 国際クール宅急便
5. 日本の農水品輸出拡大のための当社の戦略
6. 越境ＥＣへの取り組み（沖縄ハブ活用以外）

27. 越境ECの課題と販売方法

越境EC市場参入の課題

・初期投資を最小限に抑え、且つすぐにでも越境ECを始めたいですが…
・トータルの費用感を知りたい
・多言語の顧客対応ができない…
・輸送中にトラブルが発生したら…etc

・越境ECのノウハウがない
・現地法人の設立等、越境EC市場へ参入時の事前準備条件を知りたい
・受注から荷物が海外消費者の手元に届くまで、物の流れを知りたい…

越境ECの販売方法は3つある

① **越境　E-コマース販売**（小口直送モデル）

② **現地　E-コマース販売**（保税物流園区活用モデル）

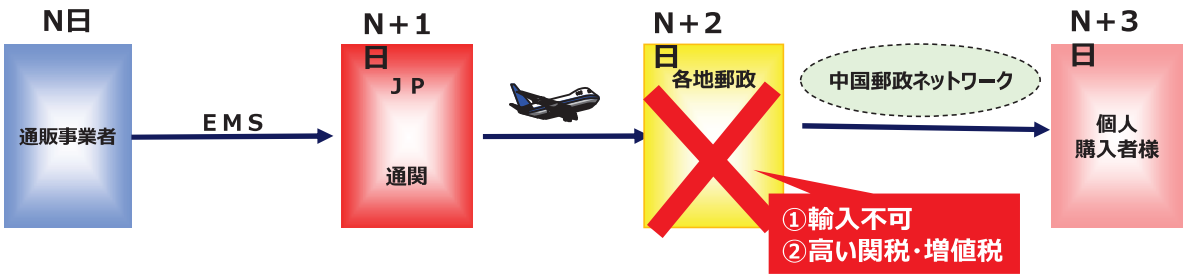
③ **現地　E-リテーラーへの卸販売**（卸直送モデル）

28. 日本発中国向けe-コマース市場の実態

EMSの2割が中国側で止まってしまったり、関税の支払い、商品の受け取りに購入者様が苦慮したりなど、通販事業者様、購入者様共にストレスがかかっています

（1）EMSが止まる理由

個人輸入を証明することができない。
①商業目的と判断された場合、ライセンスが無ければ輸入ができない。
②商業目的と判断された場合、増値税（13～17%）に加え、個人輸入の場合と比べて高い関税がかかり、荷受拒否に繋がる。



（2）通販事業者様(荷送人)・購入者様(荷受)のストレス

通販事業者様	中国での通関状況が分かり辛いことによる輸送状況問合せ対応の負荷 商品再発送の手間・コスト
購入者様	代金支払済みの商品を受け取れないリスク。高額な税金が請求されるリスク 関税発生時には、税関まで支払いに行かないと貨物の引き取りができない。

29. ヤマトチャイナダイレクトについて

現地配送は中国郵政が行います!!!
上海市郵政とのアライアンス商品!!!
日本発中国向け新サービスが始まります

- 中国全土へお届けする**確実**な配送
  日本⇒中国へのコンプライアンスに基づく国際輸送ルート。
- 関税等の追加料金の無い**明確**な料金
  商品価格に関税含め、購入者は1度のお支払で購入可能。
- **少ないコスト**で巨大な中国市場への販売拡大
  現地法人設立、倉庫や増値税等の費用は一切要りません。
- 輸入ライセンスや商品への成分ラベル貼付が**不要**
  個人へのダイレクト輸送により、上記手続きが要りません。

30. 商品概要

	項目	内容
1	サイズ上限	縦＋横＋高さの合計が300cm以内、且つ最長辺が150cm以内
	サイズ最小限	23 x 15 x 5cm （輸送ラベル貼付ための必要サイズ）
	重さ上限（実重量）	40kgまで
2	お届け先対象者	個人（身分証明書※1のある中国在住者（日本人も可能））
3	お届け先	中国全土
4	関税等収受方法	DDP（関税前払い）
5	サービスレベル	N+3～（配送地により異なる）※N＝YGL羽田倉庫荷受日
6	貨物追跡	可
7	荷受限度額	複数アイテム且つ分割可能な商品は上限を設けております。　単一商品は上限なし。
8	サービス提供範囲	YGL羽田倉庫荷受から購入者様へのお届けまで

31. ヤマトチャイナダイレクトの止めない物流の仕組み

止めない物流により、購入者様、通販事業者様に利便性を提供します

（1）止めない物流が具現化できる理由

① 輸出入・搭載可否の確認
⇒国際宅急便の輸入で培われたノウハウを活かし、止まる商品を事前に排除する。
②税番、税率の事前付与
⇒関税・運賃を含めた商品価格での販売が可能となる。
③個人輸入の証明
⇒購入者の「身分証明書」で証明可能となる。

YGLの通関ノウハウ ＋ スクリーニング機能

（2）御社・購入者様のメリット

御社	商品を確実にお届けでき、収入拡大に繋がる。 輸送状況の問い合わせ対応のCSコストの削減、再発送の手間・コストの削減。
購入者様	商品を確実に受け取れる。 購入時に商品購入に必要な総費用が把握でき、1回の支払いで完結する。

32. 利点纏め

ヤマトチャイナダイレクトは少ないコスト、少ないリスクで早期に中国市場へビジネスを開始する事が出来ます

【通販事業者様のお困りごと】	【YCDの利用で解決】
中国向けのBtoC通関は認められておらず、**グレーな状態**でビジネスをしている	YCDは巨大市場である中国個人向けのeコマースを**合法的に**行うことが可能です
合法的にビジネスをする為には輸入商社や現地法人を設立しなければならず**コストがかかる**	直送により輸入商社や現地法人設立の為のコストが削減出来、**少ない投資**で中国向け通販を開始する事が可能です
中国の現地法人設立は認可まで**時間がかかる**ことが多く、その間ビジネスが出来ない	法人登記の取得を待たずに中国市場への通販ビジネスの**早期開始**が可能です
中国でビジネスをする為には、重要な商品情報（成分表など）を開示する必要があり、**ノウハウの流出**が心配	日本からビジネスをする事により、商品やノウハウの**流出を防ぐ**ことが出来ます

33. 京東全球購×FRANK×ヤマトグループ による販売支援サービス

出店支援・運営・販促から物流までを一括提供し、御社の中国向け越境販売を三位一体（プラットフォーム・バックヤード・物流）で支援し、販売拡大を実現します

越境EC プラットフォーム × バックヤード業務 × 国際物流

■全体の流れ

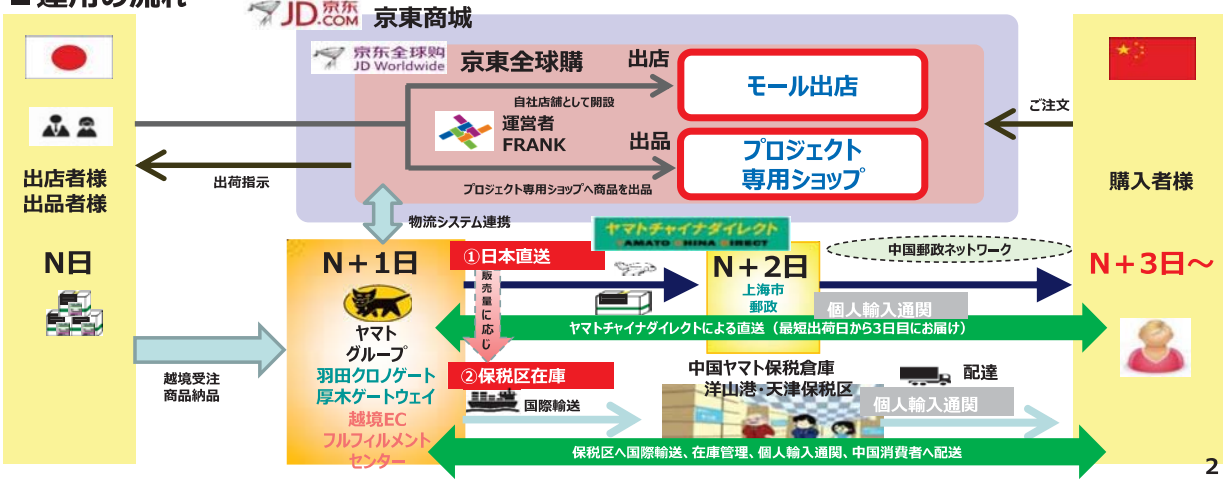
1	【出店者様向け】	買取サポート	販売者様に出店いただくだけでなく、京東全球購が商品を買い取り、販売を実施することが可能です。貴社の売上向上へ向け、多方面からサポートをさせて頂きます。
2	【出店者様向け】	出店コスト優遇	ご出店に際しては、他モールに比べて特別で格安な優遇レートでのご案内をさせて頂きます
3	【出店者/出品者様向け】	プロモーション	中国消費者様への積極的PRに関するプロモーションを京東全球購が行い、販売拡大をサポートさせて頂きます。
4	【出店者/出品者様向け】	最適物流サービス	日本からのヤマトチャイナダイレクトを利用した安心・安全で確実にお届けが出来る直送サービスです。販売量拡大を見据え、中国の保税区サービスを提供させて頂きます

34.【出店・出品】 国際物流サービス（ヤマトチャイナダイレクト・保税区）

ヤマトチャイナダイレクト YAMATO CHINA DIRECT による販売者様・購入者様にご提供出来る価値

1	確実なお届け 安定したリードタイム	輸入通関が不安定なEMSと違い、確実に通関、お客様に安定したリードタイム・関税の支払無くスピーディーにお届けが出来る為、**顧客満足度向上・リピート率向上**が出来ます
2	出荷支援	自社で作業しなければならなかった出荷データ作成・出荷作業が不要となり、御社の**販売・マーケティングなど販売活動に注力**する事が出来ます
3	販売量に応じた 物流サービスのご提供	御社の販売成長過程に合わせてＡ商品は保税区型、ＢＣ商品は直送型にするなど最適な物流モードをご提供し、**輸送品質向上、物流費用のコントロール**が出来ます

■運用の流れ



ありがとうございました。

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。
　ー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。
　ー世界的な日本食ブームの広がり
　ー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カ国全体結果）　【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

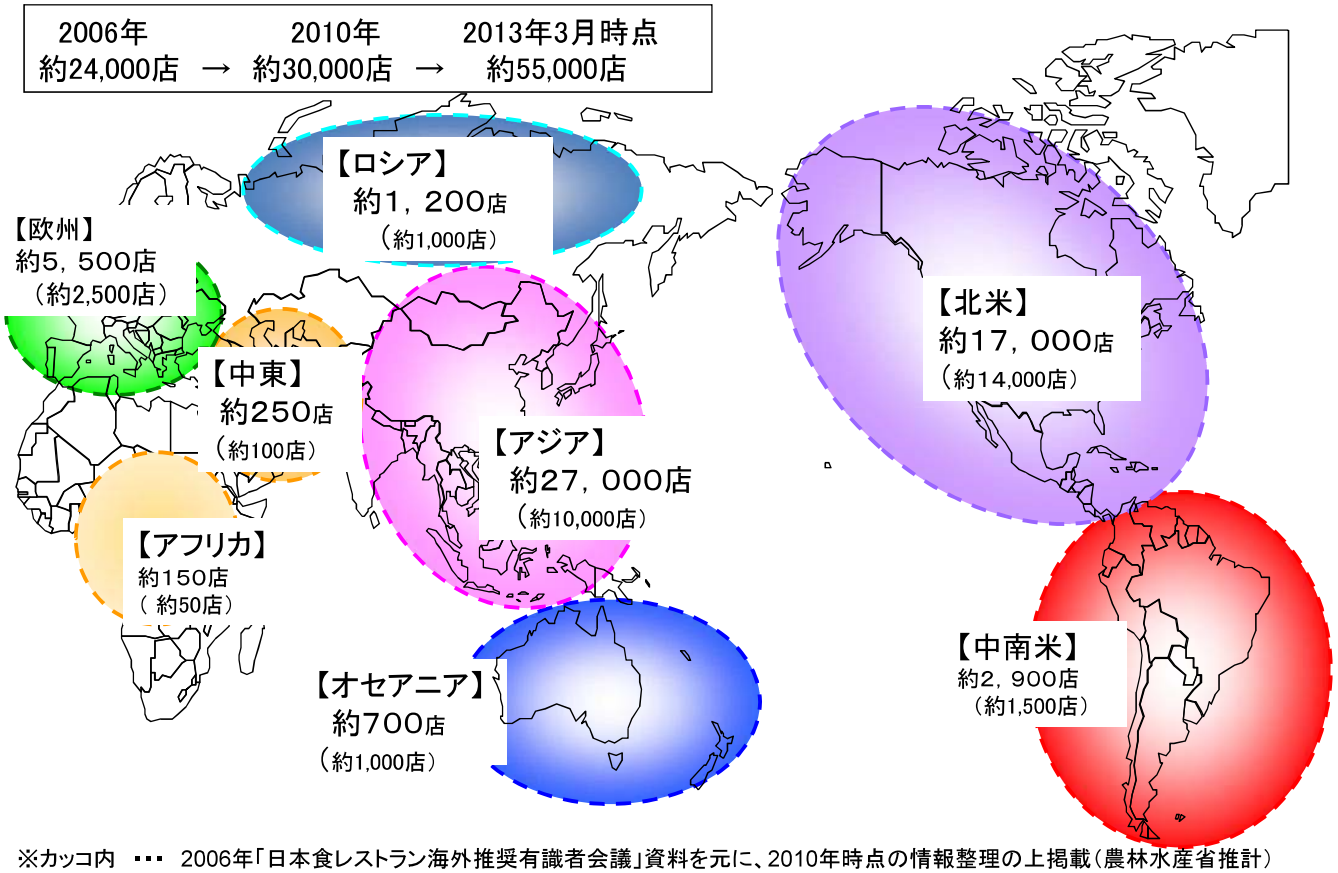
出典：日本食品に対する海外消費者意識アンケート調査　JETRO（2013年3月）

（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

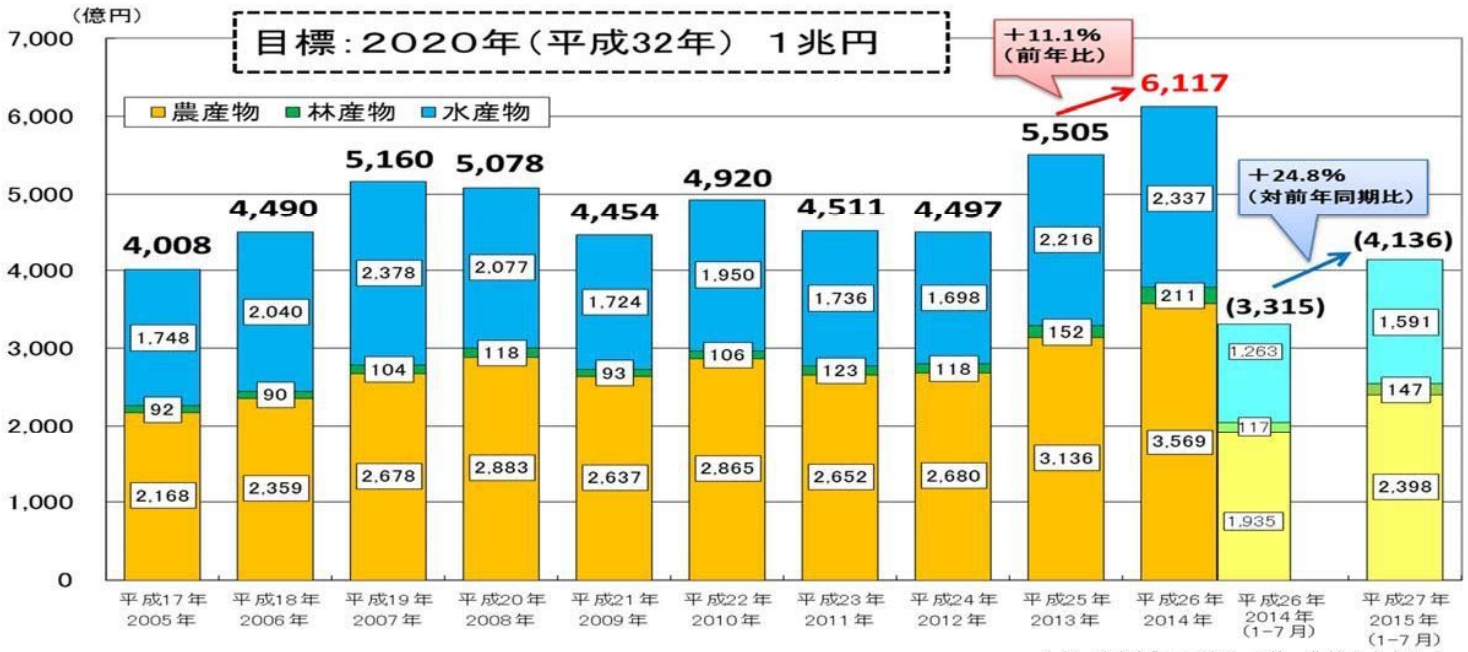


※カッコ内　・・・　2006年「日本食レストラン海外推奨有識者会議」資料を元に、2010年時点の情報整理の上掲載（農林水産省推計）

（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

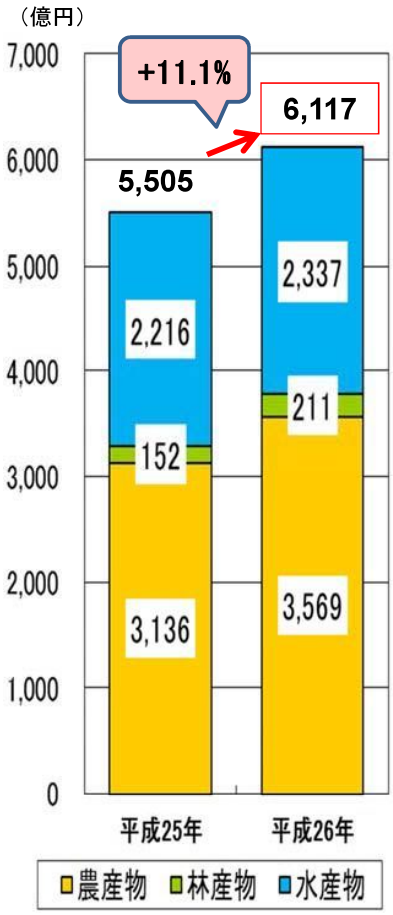
○為替レートの推移

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

（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**	**▲6.4%**

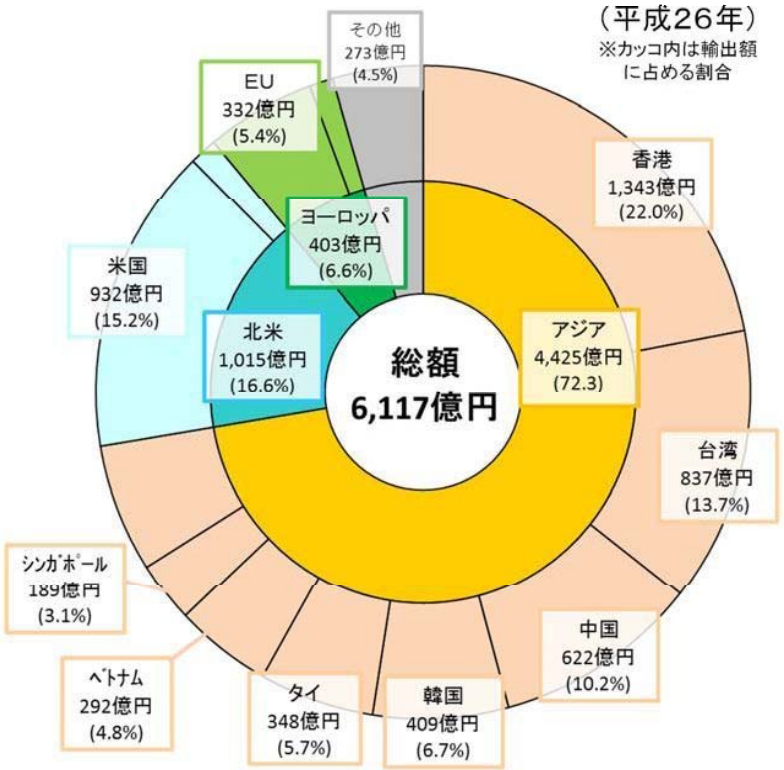
※「国・地域」欄において①～⑩を付した国は輸出先上位10カ国、うち（ ）内は主な輸出品目

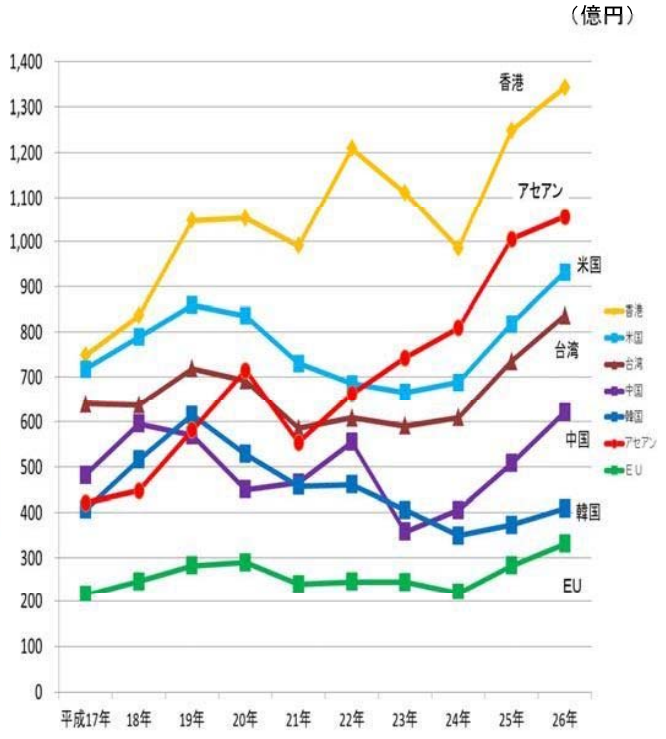
資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（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。





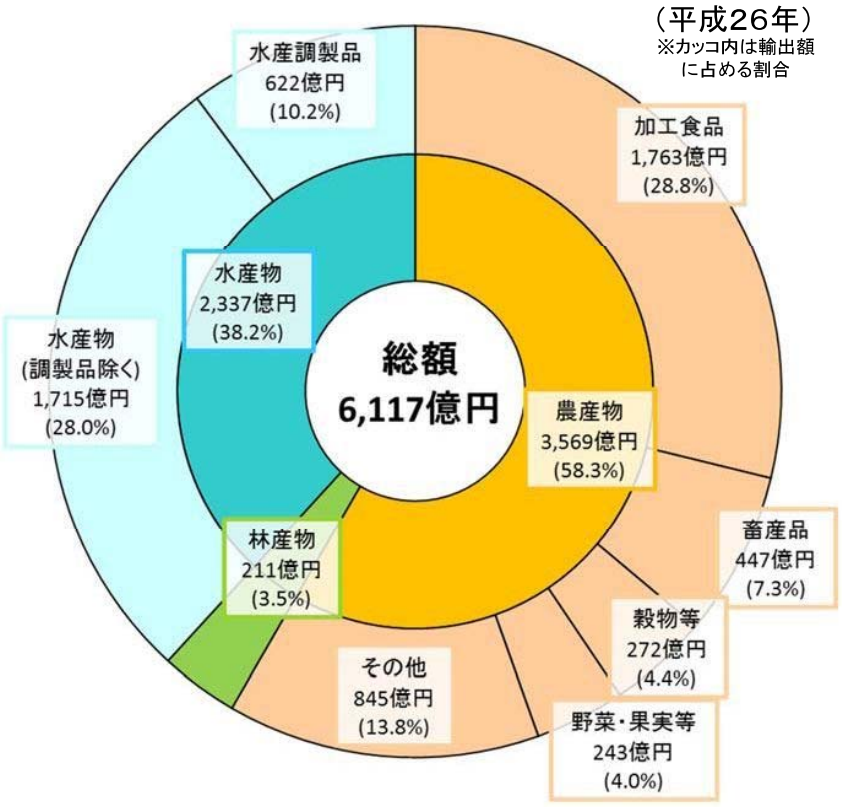
資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（７）平成26年農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳

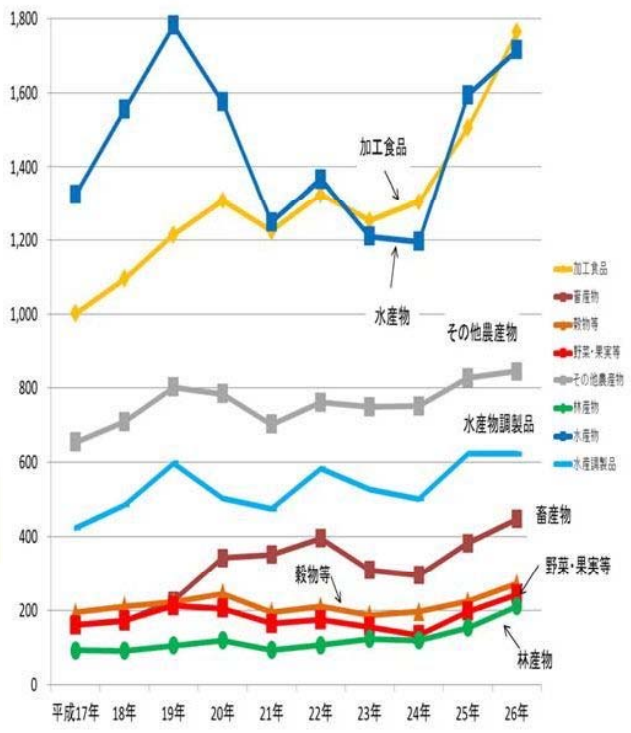
MAFF

●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）

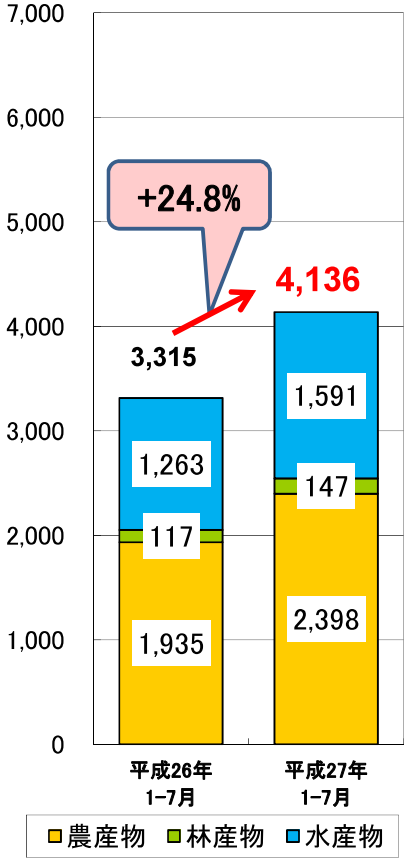


資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

（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 %

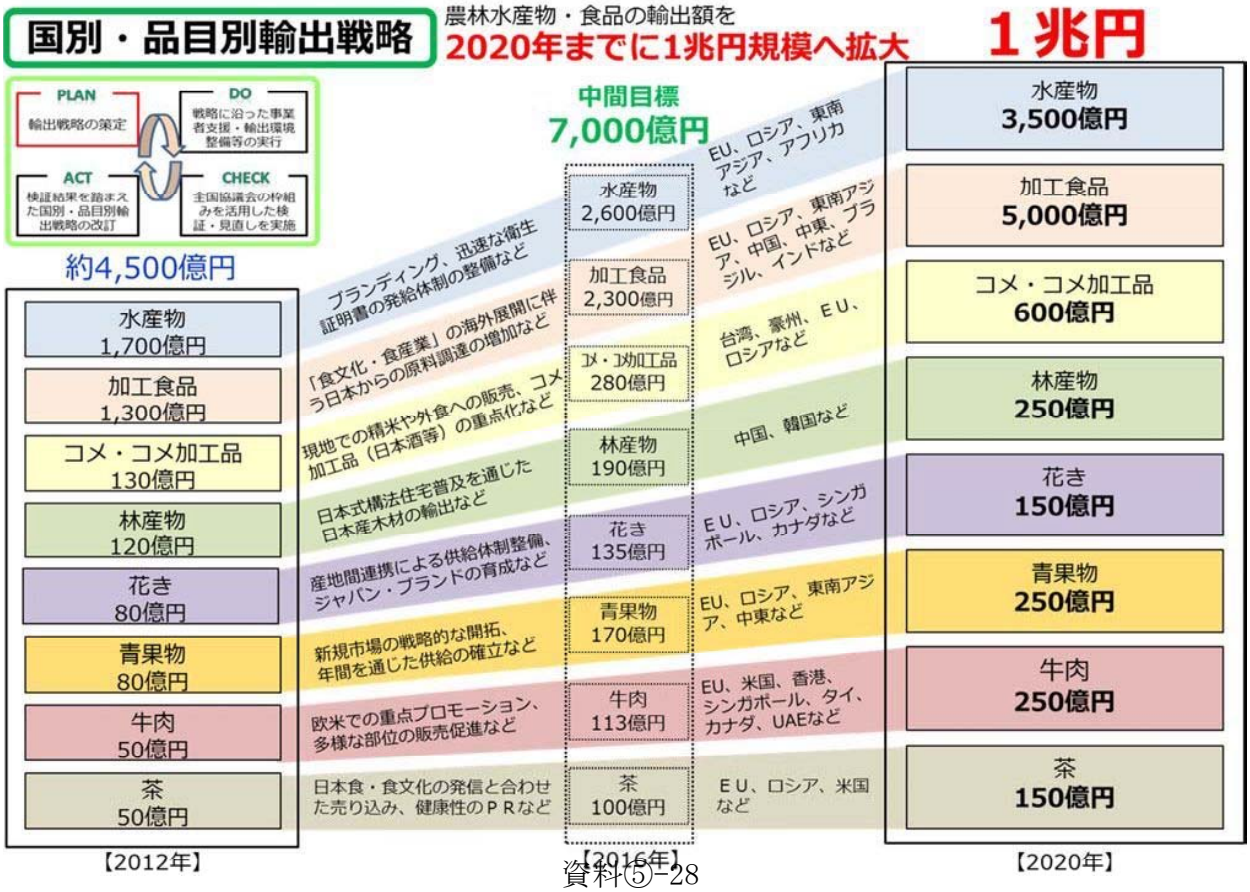
T：トン、KL：キロリットル、CM：立方メートル、KG：キログラム

資料：財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

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

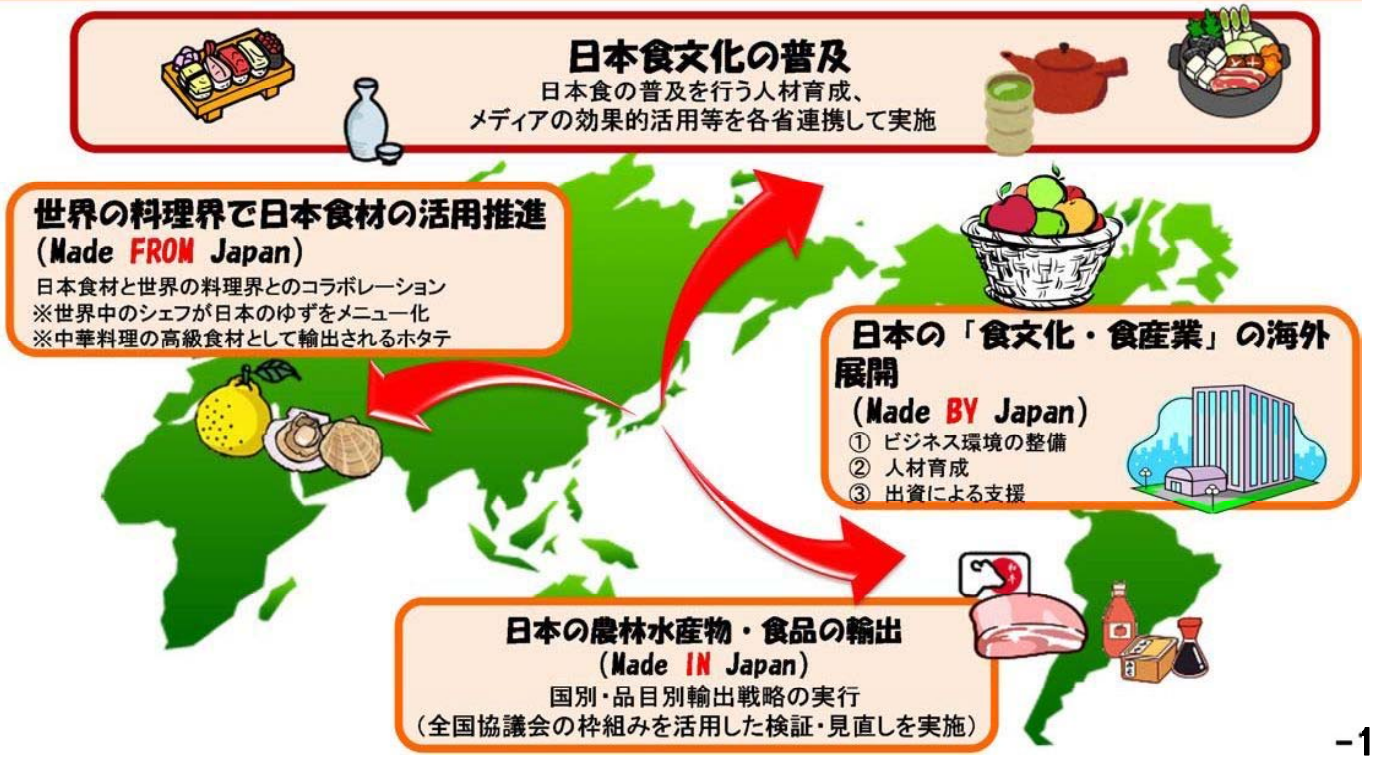
MAFF



（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。

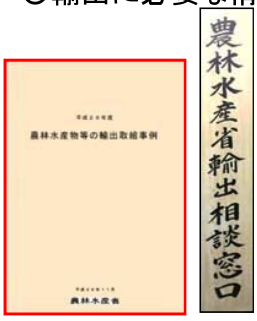


（３）輸出促進事業の展開事例

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

▲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
- 日本鯖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

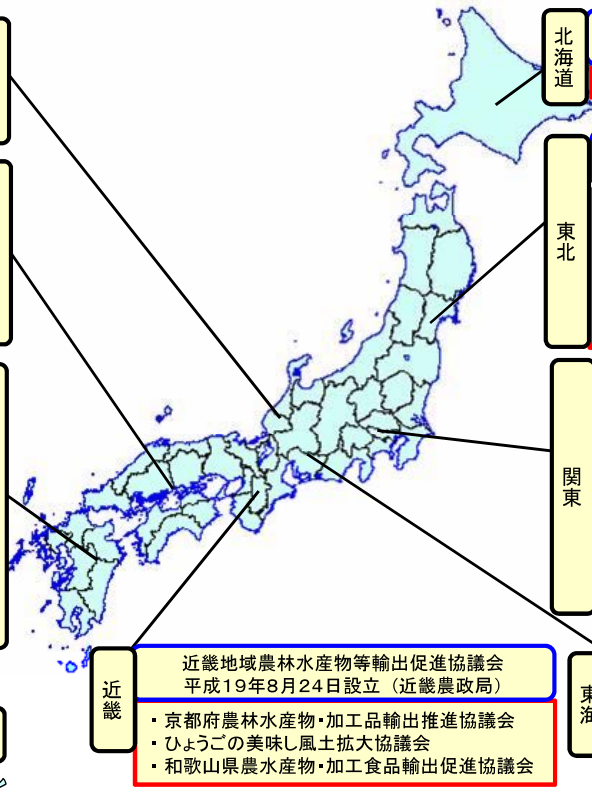
【地域ブロック（９会員）】
- 北海道、東北、関東、北陸、東海、近畿、中国四国、九州、沖縄の輸出促進協議会の長

【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。



北陸
北陸地域農林水産物等輸出促進連絡協議会
平成19年6月25日設立(北陸農政局)
- 新潟県農林水産物輸出研究会
- 富山県農林水産物等輸出促進協議会
- 福井県食品輸出促進協議会

中国・四国
中国四国地域農林水産物等輸出促進協議会
平成20年6月17日設立(中国四国農政局)
- おかやま農産物輸出促進協議会
- とくしま農林水産物等輸出促進ネットワーク
- えひめ愛フード推進機構
- 高知県農産物輸出推進協議会

九州
九州農林水産物等輸出促進ネットワーク
平成19年10月31日設立（九州農政局）
- 福岡県産品輸出促進協議会
- 佐賀県農林水産物等輸出促進協議会
- 長崎県松浦市水産物輸出入促進協議会
- 一般社団法人熊本県物産振興協会
- 熊本県農畜産物輸出促進協議会
- ブランドおおいた輸出促進協議会
- みやざき『食と農』海外輸出促進協議会
- 鹿児島県産材輸出促進協議会
- 鹿児島県輸出食品振興連絡協議会

沖縄
沖縄地域農林水産物等輸出促進協議会
平成19年7月19日設立（沖縄総合事務局）

北海道
北海道農政推進連絡会議農林水産物等輸出促進部会
平成19年5月17日設立(北海道開発局)
- 北海道農畜産物海外市場開拓推進協議会

東北
東北地域農林水産物等輸出促進協議会
平成17年9月6日設立（東北農政局）
- 青森県農林水産物輸出促進協議会
- いわて農林水産物輸出促進協議会
- 宮城県食品輸出促進協議会
- 秋田県産材海外需要開拓推進協議会
- 一般社団法人山形県国際経済振興機構
- 福島県貿易促進協議会

関東
農林水産物等輸出促進関東地域協議会
平成19年9月28日設立（関東農政局）
- いばらき農林水産物等輸出促進協議会
- 一般社団法人とちぎ農産物マーケティング協会
- 群馬県農畜産物等輸出推進機構
- 埼玉農産物輸出促進協議会
- 千葉ブランド農水産物・食品輸出協議会
- 山梨県果実輸出促進協議会
- 長野県農産物等輸出事業者協議会
- しずおか農林水産物海外市場開拓研究会

近畿
近畿地域農林水産物等輸出促進協議会
平成19年8月24日設立（近畿農政局）
- 京都府農林水産物・加工品輸出推進協議会
- ひょうごの美味し風土拡大協議会
- 和歌山県農水産物・加工食品輸出促進協議会

東海
東海地域農林水産物等輸出促進協議会
平成19年9月6日設立（東海農政局）
- あいちの農林水産物輸出促進会議
- 岐阜県農林水産物輸出促進協議会
- 三重県農林水産物・食品輸出促進協議会

（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。

農林水産物等輸出促進全国協議会

司令塔

農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略
（2013年8月策定）

Cool Japan戦略　Visit Japan戦略

国際農産物等市場構想　日本食文化コンソーシアム　Global Food Value-Chain構想

輸出戦略実行委員会

2014年6月設立
構成：品目別団体（コメ、畜産物、茶、花き、酒、木材、水産物）、全国知事会、日本貿易会、JETRO、食品産業センター、全農、全中、関係省庁（農水、外務、財務、厚労、経産、国交、観光、知財事務局）
目的：重点品目ごとの輸出戦略に基づき、オールジャパンでの輸出拡大に取り組む

品目部会

輸出商社等の専門家も含めた議論の場を設置し、品目別輸出団体等が輸出拡大に向けて取り組むべき方針を作成。
○輸出拡大方針の策定　オールジャパンでのマーケティング（対象市場、PR手法等の選定）、品目別輸出団体の育成の検討　等
○優先的に対応が必要な規制・制度の整理

牛肉部会　コメ・コメ加工品部会　日本酒分科会　青果物部会　柿、リンゴ等品目別分科会　茶部会　花き部会　水産部会　林産物部会

品目ごとの輸出団体

【取組】 産地間連携の推進、市場調査、見本市、商談会への参加、ジャパンブランド確立、オールジャパンでの日本産品PR　等
（例） 和牛セミナー、試食会を開催 （2014年6月25日ホーチミン、6月30日ロンドン、7月26日メキシコシティー）
各品目輸出団体合同でセミナー・レセプションを開催（2015年1月ベルリン、5月ロンドン）

テーマ別部会

品目横断的な主要テーマについて、輸出を促進／障害を除去するための方策を議論。

物流部会　卸売市場部会　輸出環境課題部会　既存添加物分科会　畜肉エキス分科会　米国食品安全強化法部会　ハラール部会

地方ブロック意見交換会

地域ごとの課題を聴取。輸出戦略、産地間連携の取組みを説明し、意見交換。

国内　現地

農林水産省等と一体となって支援

JETRO

本部（東京・大阪）
国内42貿易情報センター
- 相談対応＝情報のワンストップサービス（2014年4月～15年3月末の相談窓口実績10,444件）
- 輸出事業セミナーの開催（商談スキルセミナー、海外マーケットセミナー等）
- 国内商談会の開催
- 専門家によるサポート（個別企業支援）等

海外事務所
57カ国、76事務所
- 海外商談会の開催
- 海外見本市への出展
- 海外プロモーターによるサポート（商談、マッチング、バイヤー発掘　等）
- 市場調査　等

（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。

（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

（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）

2. 近畿農政局管内の状況と取組

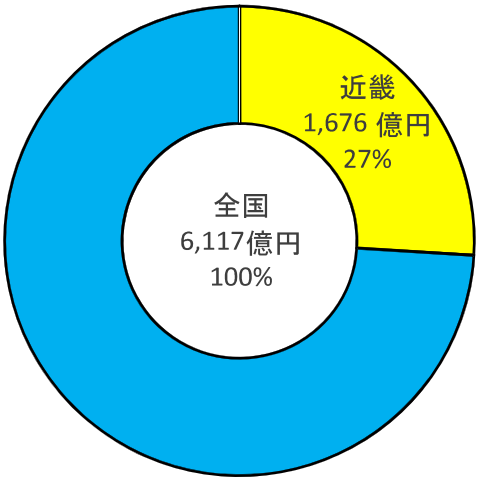
（１）全国に占める近畿からの輸出の状況

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）

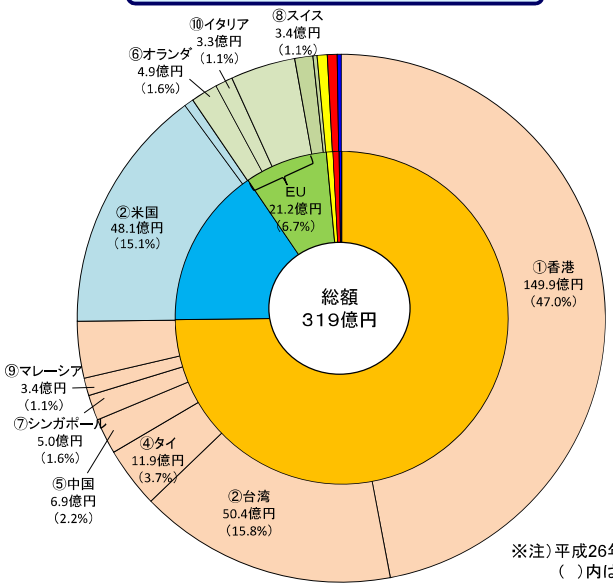
品　名	近畿 金額(億円)	全国 金額(億円)	近畿の割合 (%)
農林水産物	1,676	6,117	27%
農産物	1,093	3,569	31%
加工食品（調味料・アルコール飲料等）	596	1763	34%
畜産物（豚の皮、牛肉等）	89	447	20%
穀物等（小麦粉、米等）	89	272	33%
野菜・果実等（りんご、ながいも等）	69	243	28%
その他農産物（たばこ、播種用の種、花き、緑茶等）	249	845	29%
花き（植木等、切り花）	7	85	8%
緑茶	18	78	22%
林産物	40	211	19%
水産物	543	2,337	23%
水産物（調整品除く）	328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

（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。

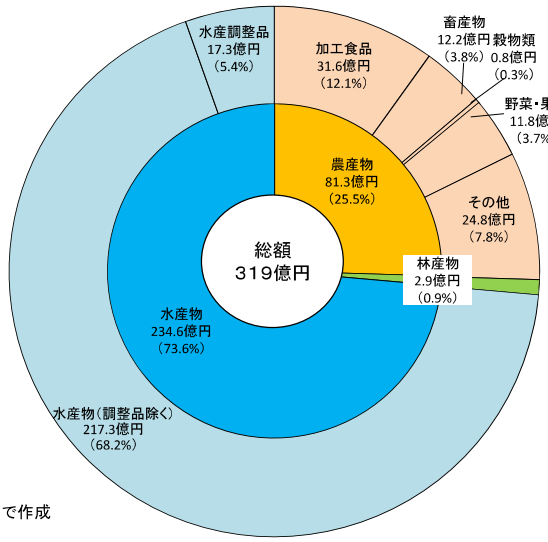
国別・地域別の内訳（平成26年）



※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）



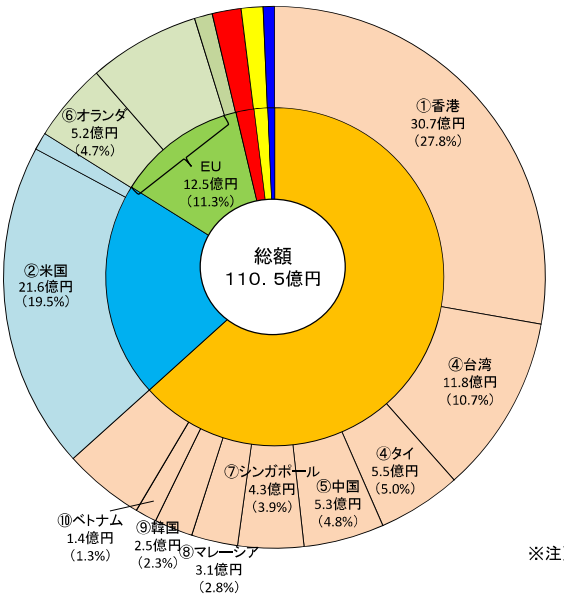
うち
真珠類：170.3億円（53.4%）　　珊瑚：38.0億円（11.9%）
※真珠類は水産調整品含む

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。

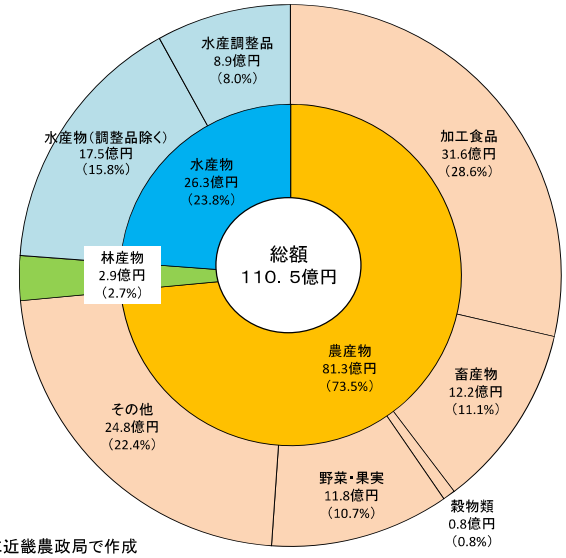
国別・地域別の内訳（平成26年）



※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

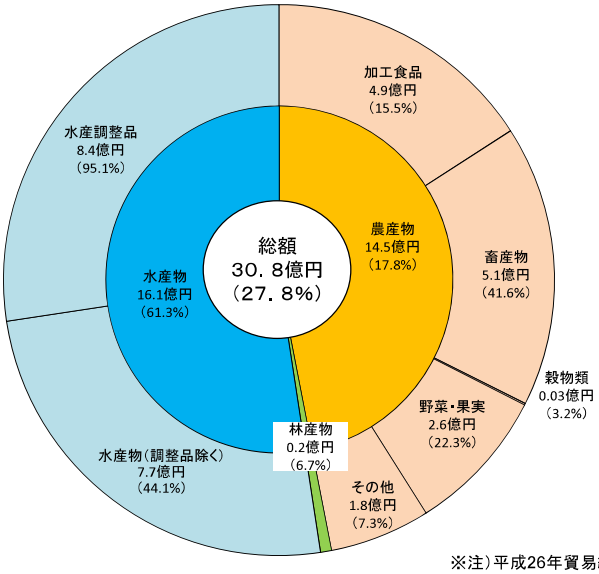
③ 主要輸出国における品目別輸出額の内訳（真珠・珊瑚除く）

MAFF

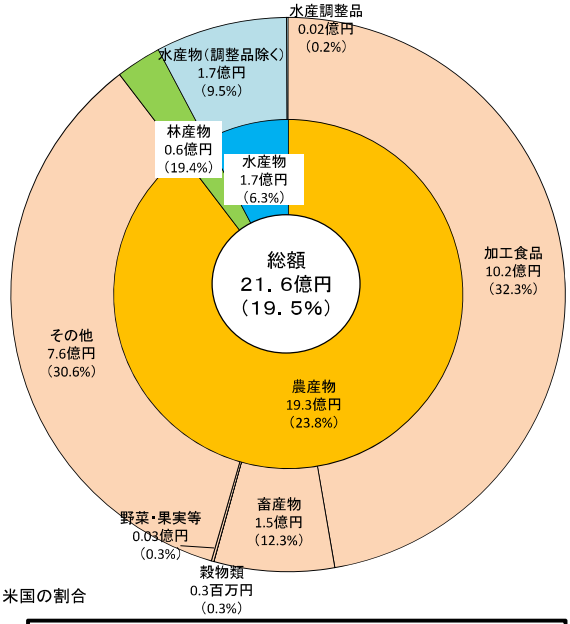
●香港向けの輸出額をみると、水産物の割合が高く、中でも乾燥なまこ等の水産物調整品の輸出額が多い。

●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

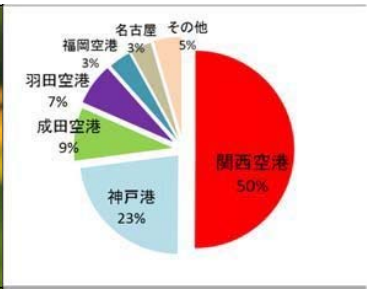
●関西周辺に青果物の生産地が多く存在していることもあり、鮮度が重視される葡萄、桃などは積出港シェアが国内トップとなっている。

●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）

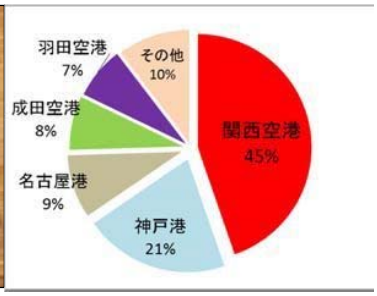
●葡萄

【積出港シェア(2014)】



●桃

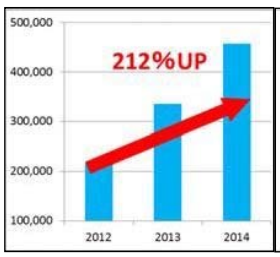
【積出港シェア(2014)】



税関統計を元に新関空会社調べ

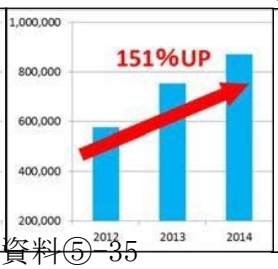
主要輸出食料品の輸出額推移(千円)】

●葡萄

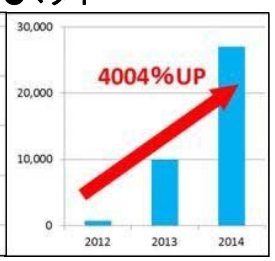


●桃

●牛肉



●マダイ

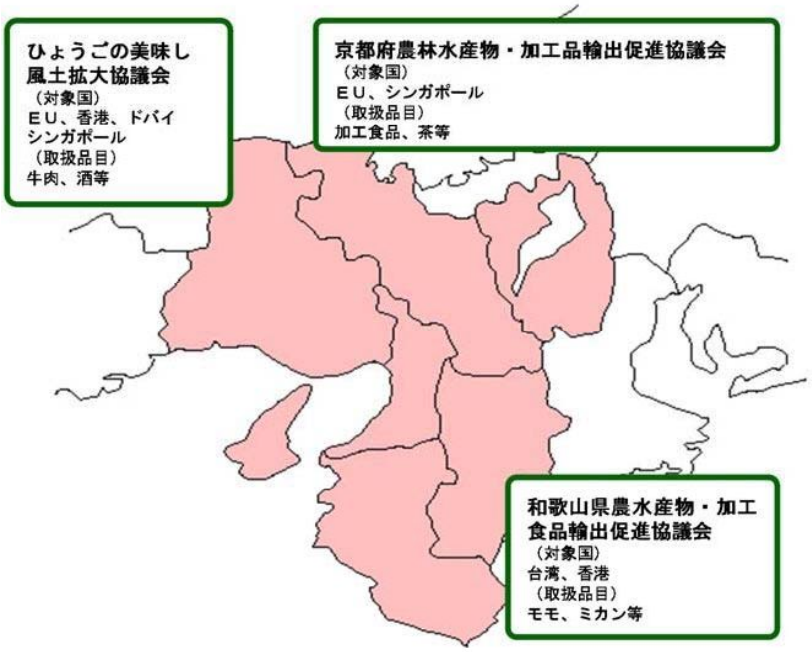


（３）近畿管内における輸出の取組状況

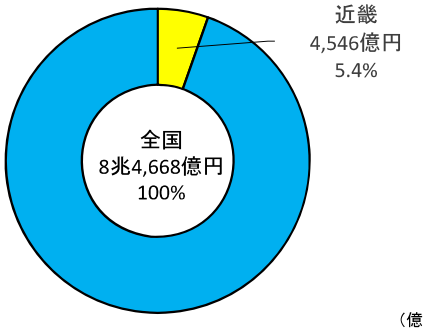
MAFF

●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

（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

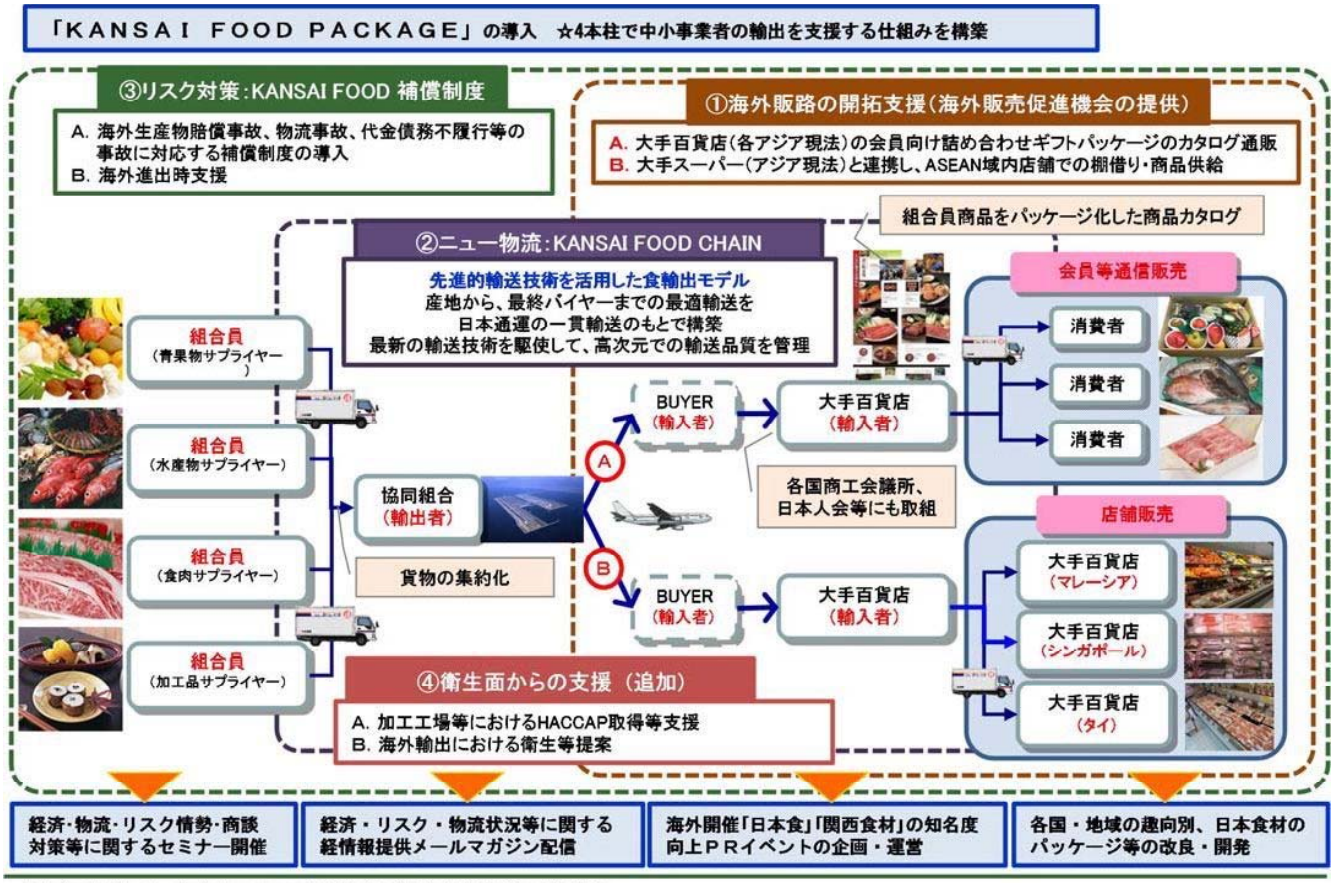
関西・食・輸出推進事業協同組合
小事業者の海外進出総合支援（海外窓口、貿易実務・決済代行、各種情報提供 等）

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 FEB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、

（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

（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。

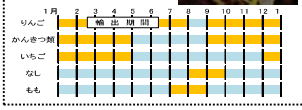
（1）輸出拡大方針実行の取組（国内検討会、海外マーケット調査、海外での当該品目のPR等の一括した実施）

（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-

関西を中心とした
食輸出拡大の取り組みについて

関西・食・輸出推進事業協同組合
関西フードエクスポート&ブランディング協議会

0

ALL関西での取組体制

民間企業の取組をサポート

ALL関西「食」輸出戦略会議

2012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

ALL関西「食」輸出推進委員会

2012年5月設立

メンバー

- 関西エアポート（株）
- 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

商流・物流の確立

関西フードエクスポート&ブランディング協議会

2014年4月9日設立

メンバー

- 関西エアポート（株）
- 三井住友海上火災保険（株）
- サラヤ（株）
- 日本通運（株）
- （株）三井住友銀行
- 凸版印刷（株）
- 関西・食・輸出推進事業協同組合

関西・食・輸出推進事業協同組合

メンバー

- 生鮮、加工品、外食等72社

（2016年9月現在）

協力要請

進出対象国に応じて、協力を要請する先

- 商社
- 大規模小売事業者
- 航空会社
- ジェトロ海外事務所
- 各国日本大使館
- 各国日本人会
- 各国商工会議所
- 在日各国大使館・領事館
- 各国各種友好協会等

※本資料では、各機関を以下の略称で記載します。

委員会	ALL関西「食」輸出推進委員会
関西FEB	関西フードエクスポート&ブランディング協議会
組合	関西・食・輸出推進事業協同組合

1

関西・食・輸出推進事業協同組合

商流と物流を融合して、
関西から新しい食輸出のスタイルを創る。

関西・食・輸出推進事業協同組合のメリット(国内事業者)

メリット1
商品が豊富で、海外への交渉力UP！
2,000以上の商品ラインナップがあり、バイヤー希望のあらゆる商品を提供できます！

メリット2
非営利団体なのでコスト安
協同組合は非営利団体！取扱手数料は他社と比べて割安なのでコスト安！

メリット3
海外販路・商談の場を提供
組合が持つ海外販路の共有
関係機関と連携した多彩な商談の場を提供します！

メリット4
海外決済の代行
円建てで国内決済します。
海外での料金回収リスクはありません。

メリット5
貿易実務の代行
面倒な輸送手配、各種証明書取得などは組合が代行します。

メリット6
複数オーダーを混載輸送でコスト削減！
商品をまとめて輸送することで国際輸送費を削減できます！

関西・食・輸出推進事業協同組合のメリット（海外バイヤー）

メリット1
商品は何でも揃います！
2000以上の商品ラインナップがあり
ご希望の商品を提供します！
無くても卸機能で調達可能！

メリット2
非営利団体なのでコスト安
協同組合は非営利団体！
取扱手数料は他社と比べて
割安なのでコスト安！

メリット3
1オーダーで全てが揃うので手間いらず！
面倒な商材毎の複数オーダー。
組合なら１オーダーですべてが揃う！
貴社からの発注の手間を軽減します！

メリット4
決済も一回でOK！
１オーダーなので決済も
当然、ひとつの決裁でOK！
手間・送金手数料共に削減できます！

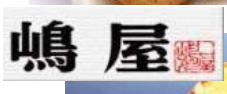
メリット5
ONLINEで商品の検索から発注が可能！
ONLINE受発注システム
「ITADAKIMASU.」を整備！
商品検索・発注が可能です！

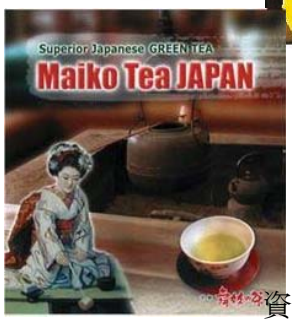
メリット6
複数オーダーを混載輸送でコスト削減！
商品をまとめて輸送することで
貿易にかかる国際輸送費を
削減できます！

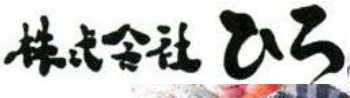
関西・食・輸出推進事業協同組合の組合員（一例）

組合員数　72社（2016年9月現在）
生産者・卸業者・実演販売事業者　等

関西の名店・老舗が並ぶ！！







関西フードエクスポート＆ブランディング協議会（関西FEB）

中小事業者の支援を目的とした輸出体制を整備・開発し地域の各機関・団体と連携して「輸出増加」実現を支援する

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）

関西エアポート株式会社
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
衛生管理　海外での表示　HACCP取得支援等

凸版印刷株式会社
ブランディング、パッケージング、梱包、等

現状の海外輸出の状況（継続出荷分のみ）

関西・食・輸出推進事業協同組合 年間輸出売上	約3.0億円

ドバイ

輸出量	約500kg/年

タイ

輸出量	約9,000kg/年

マレーシア

輸出量	約12,000kg/年

シンガポール

輸出量	約8,000kg/年

これまでの取り組み実績（物産展）

開催の目的

①日本産食品の知名度向上及びPRを実施し、現地消費者の購買へつなげる
②海外経験の乏しい国内事業者へのファーストステップとしての海外イベント
③直接消費者と接することによる商品のマーケティング

タイ・マレーシア・シンガポールの3か国で展開・継続棚置き商品もあり。

海外の伊勢丹店舗で開催

カニの限定特売イベント

賑わう物産展会場の様子

新鮮な鮮魚等がならぶ

生鮮トマト

大人気・抹茶スイーツ

これまでの取り組み実績（レストランフェア）

開催の目的

①各テーマを決めたレストランフェアにより商材を絞った集中的なプロモーション
②海外バイヤーを巻き込んだ、エンドユーザーへの直接営業の機会
③食材だけでなく、「料理」としての提案で、新しい需要を生み出す効果あり

タイ・マレーシア・シンガポールの3か国でそれぞれ複数レストランで展開

タイ・近江牛に絞ったフェア

近江牛のPR

マレーシア・笹川

高級日本食レストラン

新鮮なお刺身

本マグロ・鮮魚フェア

これまでの取り組み実績（B to B商談会）

開催の目的

①新たな海外バイヤーへの販路拡大・関係構築
②海外バイヤーとの商談を通じた商品マーケティング及び、貿易知識の蓄積
③組合組織で実施する商談会による、複合的な組合であることの紹介

シンガポール・国内で複数バイヤーを招聘した商談会を実施

シンガポール商談会

シンガポール商談会

シンガポール商談会

国内商談会

国内商談会

国内商談会

これまでの取り組み実績（訪問型商談会）

開催の目的

①組合が既存取引がある海外バイヤーを巻き込んだエンドユーザーへの直接商談が可能
②エンドユーザーの直接のニーズを把握することで、新たな商品提案が可能になる
③組合員（国内事業者）を同行させることで市場調査と海外経験の蓄積が可能

シンガポール・マレーシアで展開済み

訪問先エンドユーザー

商談の様子

商談の様子

商談の様子

訪問先エンドユーザー

市場調査

これまでの取り組み実績（海外展示会）

開催の目的

①海外展示会への出展により、新しい海外バイヤーへの販路拡大
②業態にとらわれない広い範囲の商品への反応を得ることができ、マーケティングとして有効的
③既存バイヤーとの連携出展の場合、エンドユーザーへの直接商談が可能

マレーシア・タイ・ドバイの3か国で展開

マレーシア食品展示会

マレーシア食品展示会

タイ食品展示会

ドバイ食品展示会

ドバイ食品展示会

タイ食品展示会

これまでの取り組み実績（Other、ブランド戦略）

開催の内容

①機内食商談会：航空会社の機内食への採用を実現することで商品のブランド価値を高める
②ブランディングセミナー：パッケージや市場動向などについてスクール形式で知識のレベルアップを図る
③物流セミナー：貿易を行うために必要な最低限の貿易・物流知識のレベルアップを実施し、品質向上を図る

JAL / SINGAPORE AIRLINESのビジネスクラスに採用される

機内食商談会

機内食商談会

機内食商談会

JALに採用された魚

シンガポール航空に採用された京都牛

シンガポール航空に採用された京都牛

伊勢丹と連携した予約販売システムの展開

予約販売システム

●2015年7月にマレーシア伊勢丹と連携した予約販売システムを立ち上げ
●日本の「ホンモノ」をマレーシアでも同様に。。。をコンセプトに伊勢丹商品として販売
●通常輸出便と混載することで、個人からの発注であっても大幅に輸送費を低減させることに成功

今後の課題／フロー

国内	参画サプライヤーの増加（全国規模へ） 商品ラインナップ、価格帯の多様化 商品ブラッシュアップ（写真、キャッチコピー）
事業主体	インポーター・伊勢丹と連携したPR メンバー、非メンバーへのPR検討 広告媒体等（N/L以外）の利用検討 ISETAN
横展開	アジア地域での横展開 バイヤー／事業主体の確保等

商品MD（一例）

商品ラインナップ、価格帯の多様化
商品ブラッシュアップ（魅力的な商品作り）

＜海産物セット＞

＜フルーツ・野菜セット＞

＜Tea&Sweetsセット＞

＜調味料セット＞

B to B 組合ECサイトの積極的活用

サイト名：ITADAKIMASU. Japanese Food Market

- 組合取扱商品を全て網羅するシステムに
- バイヤーに対する、販売力が大きく強化
- 季節のおすすめ、新着商品、メールマガジン等販促手段に
- 一度オーダーがあれば、その後のリピートが容易
- 日・英2か国語対応
- 将来的には組合のほぼすべてのオーダーをECに

https://itadakimasu.or.jp/

関西・食・輸出推進事業協同組合のStep Up Plan

段階を踏んだ国内事業者の本格輸出に向けた
総合的レベルアップのSTEP UP PLAN

2016年度　事業計画骨子

			主体
1	事業者への啓発・商品発掘	● ALL関西「食」輸出セミナーの開催 ● 関西FEB、その他関連企業と連携したセミナー開催 ● 組合員へのマーケティング・ブランディング講座	関係機関・組合・関西FEB
2	新規販路開拓 新規 ※各国と精通した専門家の登用	● 中国・ベトナム・インドネシア等のアジア新規国への販路調査・開拓 ● 北米・ヨーロッパなどのマーケット調査	組合、関西FEB
3	販路定着・商品深堀・多様化	**タイ、マレーシア、シンガポール、マカオ、ドバイ、カンボジア** ● 物産展、レストランフェアの開催 ● BtoB商談会の開催、展示会への出展 ● 定期訪問等各国での販促・販路拡大	組合、関西FEB
4	通販スキームの定着・横展開	● （国内）商品、アイテムの増強、ブラッシュアップ ● （海外）マレーシアでのPR強化 シンガポール等での通販横展開	組合、関西FEB
5	国内アンテナショップの設置・運営検討 海外常設店の拡大	● 2015年度に引き続き国内アンテナショップの設置・運営検討会の開催 ● マレーシアなど海外常設店の拡大	組合、関西FEB
6	組合事務局体制の整備・強化	● 国内外での営業体制強化 ● WEBオーダーシステム「ITADAKIMASU.」等 インフラ整備・改良	組合
7	ALLジャパンとしての取り組み 新規	● 日本各地の中小サプライヤーとの連携し、輸出時の物流を集約 ● 各産地、自治体等との連携強化による、ALLジャパンとしての販路拡大	関係機関、組合、関西FEB

直近の活動予定

物産展事業（クアラルンプール）

NEW POINTS

① アレルギー品目表示の義務化

② ハラール商品の新規提案

③ 棚置き商品への継続的プロモーター及びプロモーションの実施

レストランフェア（クアラルンプール）

NEW POINTS

① ハラール商品の新規提案

② 新しい調理方法の提案
（郷土料理など食育的要素を含め）

③ 終了後のバイヤーとシェフの産地視察
（予定）

レストランフェア（シンガポール）

NEW POINTS

① ハラール商品の新規提案

② 新しい調理方法の提案
（郷土料理など食育的要素を含め）

③ 終了後のバイヤーとシェフの産地視察
（予定）

商談会事業（シンガポール）

NEW POINTS

① 国際輸送費の事前設定実施

② 複数商品提案・混載輸送の提案
（商品提案だけではない）

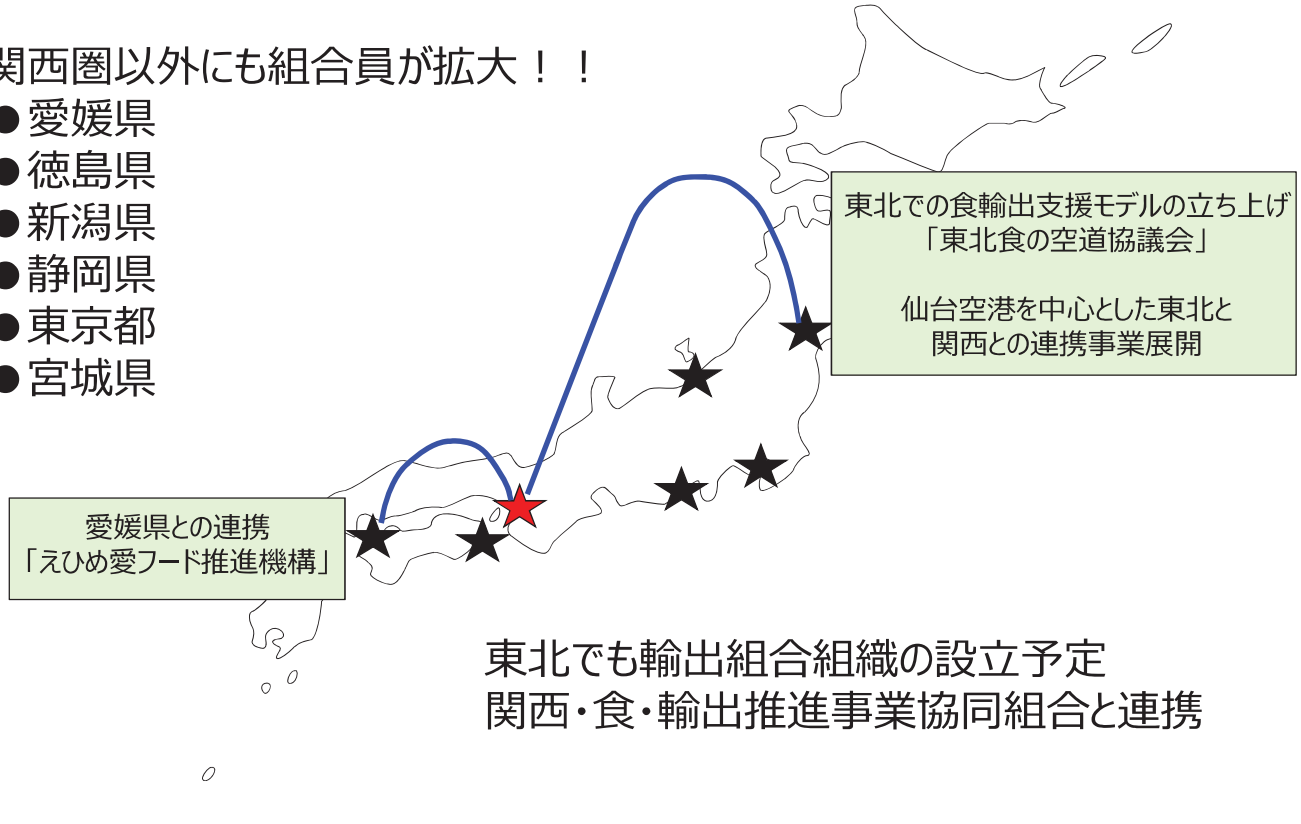
③ インセンティブを活用した積極商談

18

日本全国との連携モデル展開

関西圏以外にも組合員が拡大！！

- 愛媛県
- 徳島県
- 新潟県
- 静岡県
- 東京都
- 宮城県

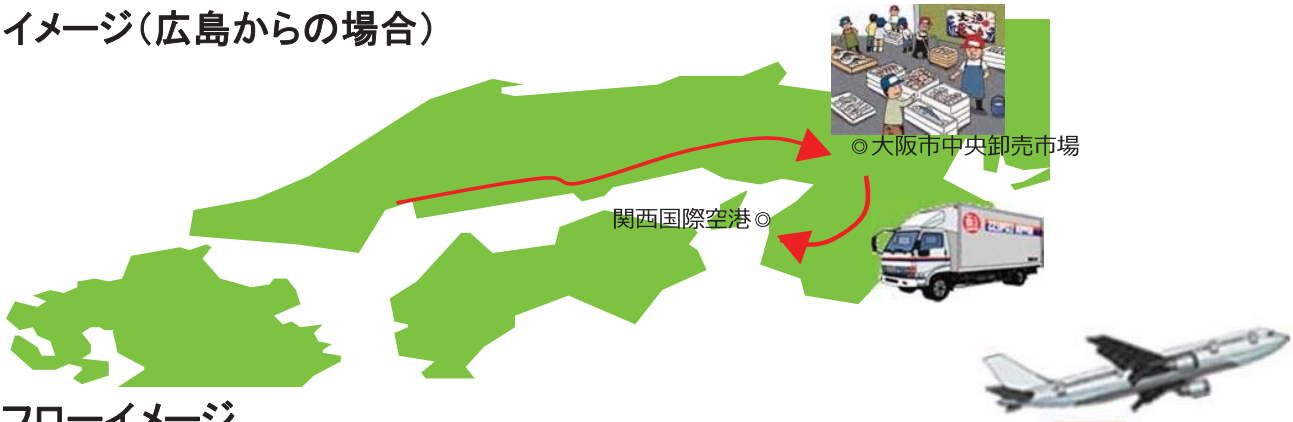


東北でも輸出組合組織の設立予定
関西・食・輸出推進事業協同組合と連携

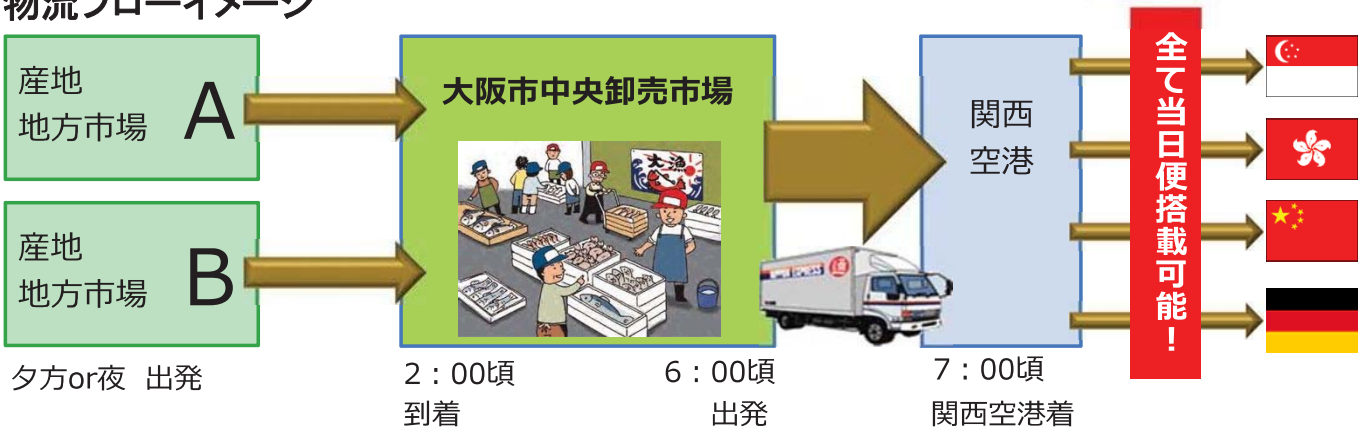
19

国内既存物流（市場配送便）を活用した食品輸出

物流イメージ（広島からの場合）



物流フローイメージ



Find us on Facebook

組合Facebookでいいね！をお願いします！

海外でのイベント等は下記Facebookにて紹介中！：

ITADAKIMASU. Japanese Food Market

農林水産業の輸出力強化戦略について

平成28年11月15日

近畿農政局

農林水産業の輸出力強化戦略について

これまでの輸出に関する主な取組

○FBI戦略の発表（農林水産省）[H25.4]
・以下の取組を一体的に推進。
　世界の料理界で日本食材の活用(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)

○FBI戦略の具体化に向けた農林水産物・食品の国別・品目別輸出戦略の策定（農林水産省）[H25.8]

○国別、品目別輸出戦略を速やかに実行するための輸出戦略実行委員会※の設置[H26.6]
※「輸出戦略実行委員会」は、オールジャパンの輸出促進の司令塔として、関係府省及び事業者団体等により構成された委員会

○グローバル・フードバリューチェーン戦略の策定（農林水産省）[H26.6]
・産地の「こだわり」を消費者につなげるため、コールドチェーン、流通販売網など輸出環境整備等を推進

輸出を取り巻く情勢の変化

○農林水産物・食品の輸出額は3年連続で最高額を更新し、平成27年は7,451億円

○平成28年2月、環太平洋パートナーシップ（TPP）協定が署名

○海外からの訪日客（インバウンド）の増加が加速し、平成27年は年間1,974万人と過去最高

○平成25年10月の「和食」のユネスコ無形文化遺産登録を契機とした日本食、日本食文化への関心の高まり

今が日本の農林水産物・食品を世界に売り込む大きなチャンス

○放射性物質に係る諸外国・地域の輸入規制に対する緩和、撤廃については、一定の進捗はみられるが、台湾、中国など主要な輸出先国・地域は依然として継続

○展示会などのイベントがバラバラに実施され、効果が限定的

○ 実践的な輸出戦略を策定し、政府・民間が一丸となって輸出に取り組む

ワーキンググループ等での議論を踏まえた検討課題への対応方向

○ 民間の意欲的な取組への支援

1．市場を知る、市場を耕す（ニーズの把握・需要の掘り起し）

➢ 現地のニーズを継続して把握し、情報をまとめて、提供する
・情報をJETROに一元的に集約・提供

➢ プロモーションを統一的、戦略的に行う
・輸出戦略の「参謀」として「企画戦略会議」を輸出戦略実行委員会の下に設置
・「国・地域別イベントカレンダー」を作成
・海外の消費者等に対して日本産品の品質や特色を担保する制度の創設を検討

➢ 多様な方法でプロモーションを行う
・トップセールスや大型イベントの機会の活用
・著名シェフ等の「インフルエンサー」の活用

➢ 日本文化・食文化と一体として、売り込む
・日本食や食文化等を発信する機能を持つ施設の設置・運営を支援

➢ インバウンドを輸出に結び付ける
・外国人旅行者に農山漁村や日本食・食文化を体験してもらう取組等を拡大し、海外へ発信

2．農林漁業者や食品事業者を、海外につなぐ（販路開拓、供給面の対応）

➢ 輸出についての相談をしやすくする
・JETROと農林水産省の相談体制の強化
・JETRO専門家（輸出プロモーター等）や6次産業化プランナーによる支援

➢ 農林漁業者や食品事業者と貿易のプロを結びつける
・海外バイヤーを国内の卸売市場や産地等に招聘しつつ商談会を開催

➢ 様々な販売ルート、販売手法を提案する
・海外に産直市場を設置し、生産者が直接輸出する取組を支援
・ネットを用いた宅配・予約販売方式による輸出の取組を推進

➢ 代金決済の不安を取り除く
・低保険料率の農林水産業関係走人向け貿易保険の新設
・各種輸出手続き等を代行・支援する体制を整備

➢ 海外ニーズにマッチして、生産する
・ジャパンブランド定着のため、リレー出荷・周年供給体制を整備

➢ 海外輸入規制に適合して、生産する
・輸出先国の動植物検疫等に対応した栽培方法や加工技術の確立・導入の推進

3．生産物を海外へ運ぶ、海外で売る（物流）

➢ 安く運ぶ
・共同輸送の促進等を通じた出荷単位の大口化
・就航ニーズの高い国内空港の発着便数の拡大と空港着陸料減免措置の継続
・生鮮品の大量かつ低コストの海上輸送を可能とする最新の鮮度保持輸送技術の普及の促進・新規技術開発

➢ より多く、品質を守って、速く
・成田空港と那覇空港の貨物エリアの整備・拡大
・日本企業による海外コールドチェーン事業の参入に対する支援

➢ 中小事業者が売りやすくする
・卸売市場について、海外バイヤー等に施設を開放し、海外バイヤーと卸売業者が直接取引できるよう規制を緩和
・ジャパンモールの設置・運営の支援

4．輸出の手間を省く、障壁を下げる（輸出環境の整備）

➢ 輸出手続の手間を省く、輸出の障壁を下げる
・NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）により一元処理できる証明書の範囲の拡大
・規制等の緩和・撤廃に向けた取組を加速化するため、内閣官房に「輸出規制等対応チーム（仮称）」を設置
・海外での日本の既存添加物の使用が認められるよう、海外当局への申請に必要な安全性試験等を実施

➢ 国際規格・認証をとる、本物を守る、イスラム市場に打って出る
・GLOBAL G.A.P.などの国際的な認証取得の推進、日本発の国際的に通用する民間の規格・認証の仕組みの構築
・地理的表示（GI）について、諸外国と相互に保護できる制度を整備するとともに、GIマークの海外商標登録を推進
・ハラール認証に関する情報収集、ハラールセミナーの集中的な実施

5．戦略を確実に実行する（推進体制）

➢ 輸出戦略の実行をチェックし、更に進める
・輸出戦略実行委員会において、毎年度、PDCAサイクルにより、輸出戦略に基づく実行状況等の検証、必要な見直しを実施

➢ 主要輸出先国で官民一体となった輸入促進体制をつくる
・在外公館、JETROの海外事務所、輸出業者等が現地の情報・課題を共有し、協力して課題解決に取り組む体制を検討

○ 意欲ある農林漁業者や食品事業者へのメッセージ

国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略
・それぞれの国・地域ごとに、現地の消費者の嗜好、日本や他国からの輸入の状況などを分析し、輸出拡大に向けた課題と具体的な取組を示した「国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略」を策定
・毎年度、「国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略」に基づく実行状況等を検証し、戦略を深化

品目別の輸出力強化に向けた対応方向
・米、青果物、茶、畜産物、水産物などについて品目別に輸出を目指す場合の課題と今後の取組の方向を示した「品目別の輸出力強化に向けた対応方向」を策定
・毎年度、「品目別の輸出力強化に向けた対応方向」に基づく実行状況等を検証し、必要な見直しを実施

平成三十二年の輸出額1兆円目標の前倒し達成

農林水産業の輸出力強化戦略 ーポイントー

〔基本的考え方〕

- 国内の食市場が縮小する中で、アジアを中心に世界の食市場は拡大。我が国のおいしくて、安全な農林水産物や食品は高い評価。
- 輸出は、農林水産物・食品の販路拡大につながる重要な手段。高い技術力により、四季がある日本で旬の農林水産物や多様な食品を提供できるということは我が国の農林水産業・食品産業の強み。海外のニーズに合った高品質な日本産品を多く輸出できるようになれば、農林漁業者や食品事業者の所得向上も期待。また、生産拡大の環境が整うことで、意欲ある若い担い手が新たに参入し、創意工夫にあふれた経営を実践していくことで、農林漁業の閉塞感の打開にもつながる。
- 輸出の主役は、農林漁業者や食品事業者。民間のチャレンジや創意工夫が一層引き出され、意欲的な取組が行われるよう、側面から支援していくことが政府の基本姿勢。同時に、民間では対応できない外国の規制等への対応について、政府として全力で取り組む。

民間の意欲的な取組を支援する「7つのアクション」

■ 情報の一元的提供
（まずは、「相手国・マーケット・ライバルを知る」）

■ 日本産の「品質の良さ」を世界に伝える
（日本の「強み」をアピール）

・JASの仕組みを活用し、海外の消費者・事業者に対して日本産品の品質や特色を担保する制度の創設を検討
・インバウンドとの連携、日本文化との一体的プロモーション

■ 「ライバル国に負けない」ための戦略的販売（リレー出荷・周年供給）を進める
（「売り込み体制を整えて、前へ」）

・H28香港での果物リレー出荷の本格的な実施をサポート
・新たに国・地域別イベントカレンダーを策定することで、全国統一的なプロモーションを実施
・最新の鮮度保持技術で、船舶により大量に高品質で供給

■ 農林漁業者自身が海外において販売拠点を設ける取組をサポート
（「新しい発想の輸出をつくる」）

・シンガポールでの農水産物産直市場設置の取組に対する支援を検討 *（まず「成功例をつくる」）*

■ 既存の規制を見直し、国内の卸売市場を輸出拠点へ *（「いつもの市場から海外へ」）*

・市場施設を海外バイヤーに開放、コンテナヤード等を整備
・卸売業者と海外バイヤーが直接取引したり、海外バイヤーの依頼で、仲卸業者が産地と直接取引できるよう規制緩和

■ 諸外国の規制の緩和・撤廃のため、省庁横断でチームをつくり、戦略的に対処
（「輸出可能な品目・輸出先を増やす」）

・食品安全、放射性物質、検疫、通関手続などを対象
・内閣官房に「輸出規制等対応チーム（仮称）」を設置

■ 国内の輸出関連手続を改革
（輸出の「手間を省く」）

・省庁が連携した各輸出関連証明書の発行手続の抜本改革
・動植物検疫につき、これまでの主要海空港以外でも、早朝・夜間・土日・祝日も柔軟に対応

意欲ある農林漁業者や食品事業者に届ける「2つのメッセージ」

□ 国・地域別の農林水産物・食品の輸出拡大戦略を提示
（※21の国・地域）

（個々の民間主体の情報を補い、新しい展開の一助へ。そして、意欲ある農林漁業者や食品事業者が、具体的に「売れる可能性」を感じてもらい、「海外に打って出る」きっかけに）

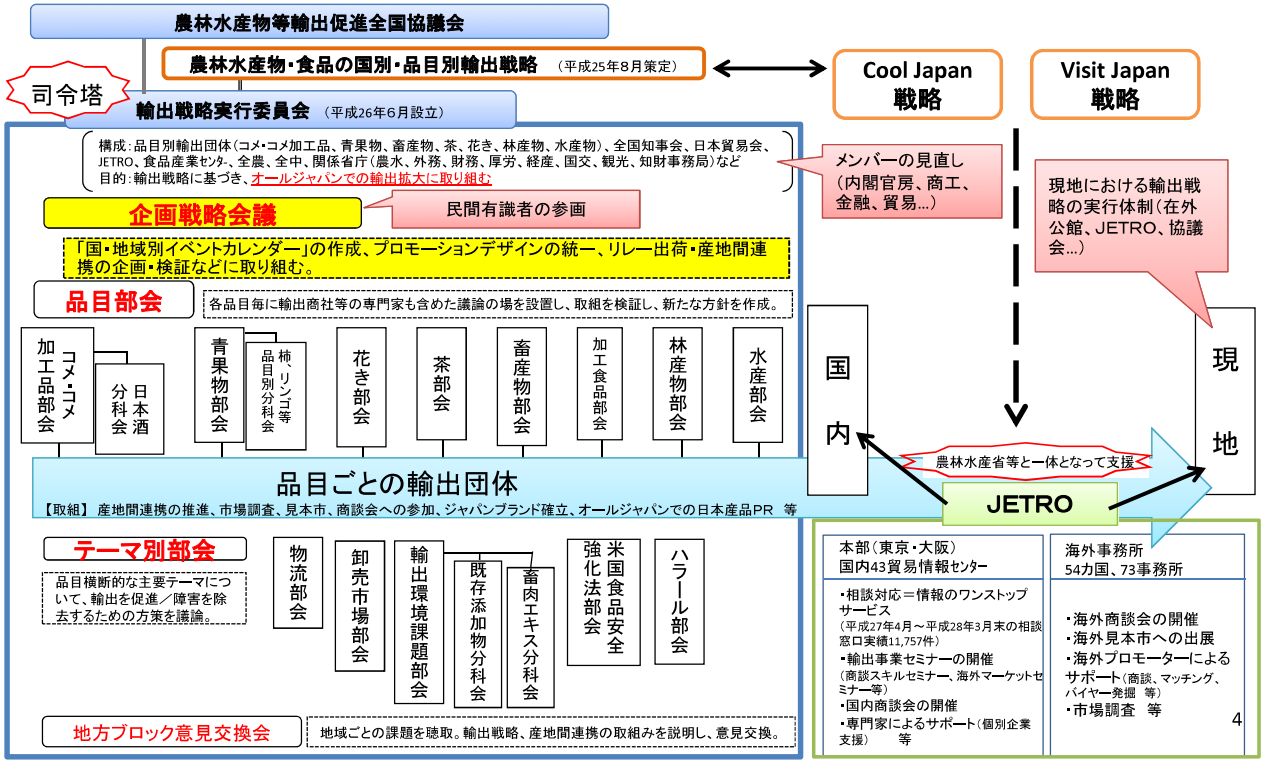
・輸出先国の消費者の嗜好やライバル国の状況も調べ、幅広いルートでニーズを把握の上、重点品目、有望品目を設定
・品目ごとのターゲット、販路開拓の取組も提案
・今後も更新しながら、最新の情報を農林漁業者や食品事業者に提供

□ 品目別の輸出力強化に向けた対応方向を提示（※米、青果物、茶、畜産物、水産物など）
（広く農林漁業者へのメッセージ。「産地が変わる」きっかけに）

1－（2） プロモーションを統一的、戦略的に行う

プロモーションを統一的、戦略的に実施するための体制の整備

○ 輸出戦略の「参謀」として、輸出戦略実行委員会の下に「企画戦略会議」を設置。プロモーションの企画・実行は、JETROの機能を最大限活用しつつ、官民一体となって統一的、戦略的に推進。



1－（3）多様な方法でプロモーションを行う

SOPEXA等とJETROとの連携によるプロモーション

○ジャパンブランドとして一体的に売り込むべく、海外食品のプロモーションで実績・ネットワークを持つ機関(SOPEXA等)とJETROとの連携を通じた、新たなノウハウ・ネットワークを導入したプロモーションの実施。

JETRO
農林水産事業者、食品メーカー、品目別輸出団体等の輸出支援

SOPEXA等
海外の食品専門プロモーション機関

プロモーション活動の連携（案）

○以下のような連携が可能か、SOPEXAと協議しているところ。

ウェブサイトを通じた発信
- **日本の農林水産物・食品の紹介や日本食文化・歴史、レシピ、各国の日本産食材取扱業者等の情報を、ウェブサイトを通じ、各国バイヤー等に対して複数言語で発信。**

ジャパン・フード・フェア
- **JETROや自治体等によるモデル的なオールジャパンの農林水産物・食品プロモーション・イベントを開催。**

産地間連携プロモーション
- **日本の産地間が連携したモデル的なプロモーション活動をターゲット国・地域において試行的に実施。**

5

1－（4） 日本文化・食文化と一体として、売り込む

日本文化・食文化と一体化した拠点設置の推進

○ 海外主要都市において、レストラン、販売スペース、展示スペースなど、日本食や食文化等を発信する機能を持つ施設の設置・運営の支援等。

お茶カフェ
（米国ロサンゼルス：本年6月オープン予定）

- 米国で約30年間の日本茶ビジネスの実績があるMAEDA-EN USAの親会社（㈱マエタク）と**長崎県の企業が中心となり地域コンソーシアム**を組成。
- **米国で「日本茶カフェ」**を展開し、長崎県の波佐見焼等の茶器の活用やサイドメニューとしてのお菓子の展開、更には地域産品のお皿や雑貨を提供するなど、**長崎県をはじめとする地域名品の販売プラットフォーム**を構築。
- 健康志向からくる緑茶を中心とする**米国のお茶ブームを活用して日本茶を発信**するとともに、**地域産品を販売して「日本のライフスタイル」を提案する地方創生モデルを構築**する。

＜総事業費　5.2億円＞

CJ機構 [約2.6億円] — 49%
長崎県企業群 [2.6億円]（12社と個人） — 51%
→ 現地JVの設立

ジャパンモール
（マレーシア：本年10月部分オープン予定）

- クアラルンプール最大の繁華街で、三越伊勢丹の既存拠点（約1万㎡）を**ASEAN初の全館クールジャパン仕様に刷新。**
  ※海外における一般的な日系百貨店の日本商材の比率は5～10%程度
- **ショールームや体験スペース**等を通して、**ファッションから食、美容、健康まで日本の最先端のライフスタイル**を発信。**地域・中小企業の海外展開の足がかり**とする。
- 同国で**ハラル対応等のノウハウ**を蓄積し、イスラム圏進出の足掛かりとする。

＜総事業費　約20億円＞

CJ機構 [約10.7億円] — 49%
Isetan of Japan — 51%
→ 現地JVの設立

全館クールジャパンの挑戦
「提供元：　三越伊勢丹」

6

１－（５）　インバウンドを輸出に結び付ける

「食」や「農」をテーマにした旅行商品の開発・販売

○ 日本の食や農業体験、美しい農山漁村の景観などを活かした旅行商品の開発・販売。

広域観光周遊ルート

○ 広域観光周遊ルートにおいて、食・農業体験・農山漁村風景等をコンテンツとした訪日外国人に訴求力のあるモデルコースを28年度に創出。

【支援内容】
以下の取組に対して支援
- 地域の食の魅力に関するファムトリップの開催等、海外に向けた情報発信
- 農林漁業体験プログラムの開発
- 日本食の魅力を含む観光パンフレット作成等の外国人受入環境の整備　等

地域ならではの食を堪能

美しい農村の景観

観光地魅力創造事業

○ 食・農業体験・農山漁村風景などの地域観光資源を磨き上げ、それを活かした着地型旅行商品づくりを推進。

【支援内容】
以下の取組を一体的に支援
- 事業計画策定やマーケティング
- 食や農業体験等を活かした滞在コンテンツの充実
- 受入環境整備やICTの活用
- 交通アクセスの円滑化

国立公園の利活用

二次交通の充実

テーマ別観光による地方誘客事業

○ 酒蔵ツーリズム等の特定の観光 資源をテーマに取り組んでいる地域をネットワーク化 し、新たな観光マーケットを創出するとともに、地方への誘客を推進。

【支援内容】
- ネットワークを構築するための地域連携協議会の設立
- マーケティング実施、共通パンフレット作成、共同サイト開設等の連携した取り組み
- シンポジウム開催によるさらなるネットワークの拡大

酒蔵ツーリズム（兵庫県）

エコツーリズム（群馬県）

２－（１）　輸出についての相談をしやすくする

相談・アドバイス体制の強化

○ JETROと農林水産省の相談窓口の有機的連携と相談体制の強化

輸出の相談を希望する事業者

相談内容に応じた丁寧な対応
- ワンストップで各種情報提供
- 相談窓口の案内

農水省

農林水産省輸出相談窓口
- 諸外国の各種規制・制度（放射性物質・検疫等）
- 各種補助事業　等

農水省本省
地方農政局等

JETRO

ジェトロ農林水産物・食品輸出相談窓口
- 輸出先国の基礎情報・マーケット情報
- 輸出手続きに関する情報
- 見本市・海外商談会に関する情報　等

ジェトロ本部
ジェトロ国内事務所

新輸出大国コンシェルジュ

○相談内容等を情報共有
○以下の取組を連携して実施
- 相談窓口の連絡先などを記載したパンフレットの作成・配布
- 農林漁業者や食品事業者に対する出張説明
- セミナー等の開催

アドバイス

状況・ニーズに応じて専門家がアドバイス・支援

これから商品開発・輸出をしたい農林漁業者等
⇒6次産業化プランナー

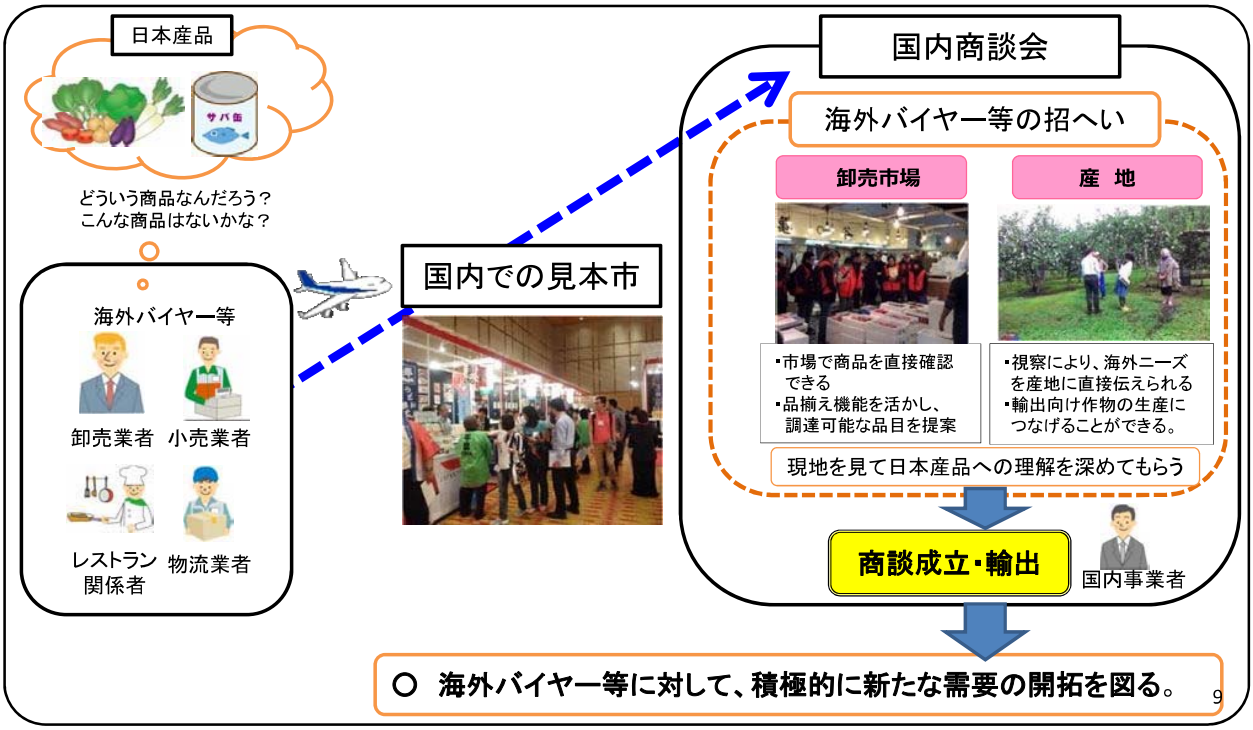
有望な輸出案件を持つ事業者
⇒輸出プロモーター

TPPを契機に海外展開したい事業者
⇒新輸出大国コンソーシアムの専門家

２－（２）農林漁業者や食品事業者と貿易のプロを結びつける

海外バイヤー招へい事業の拡充・改善

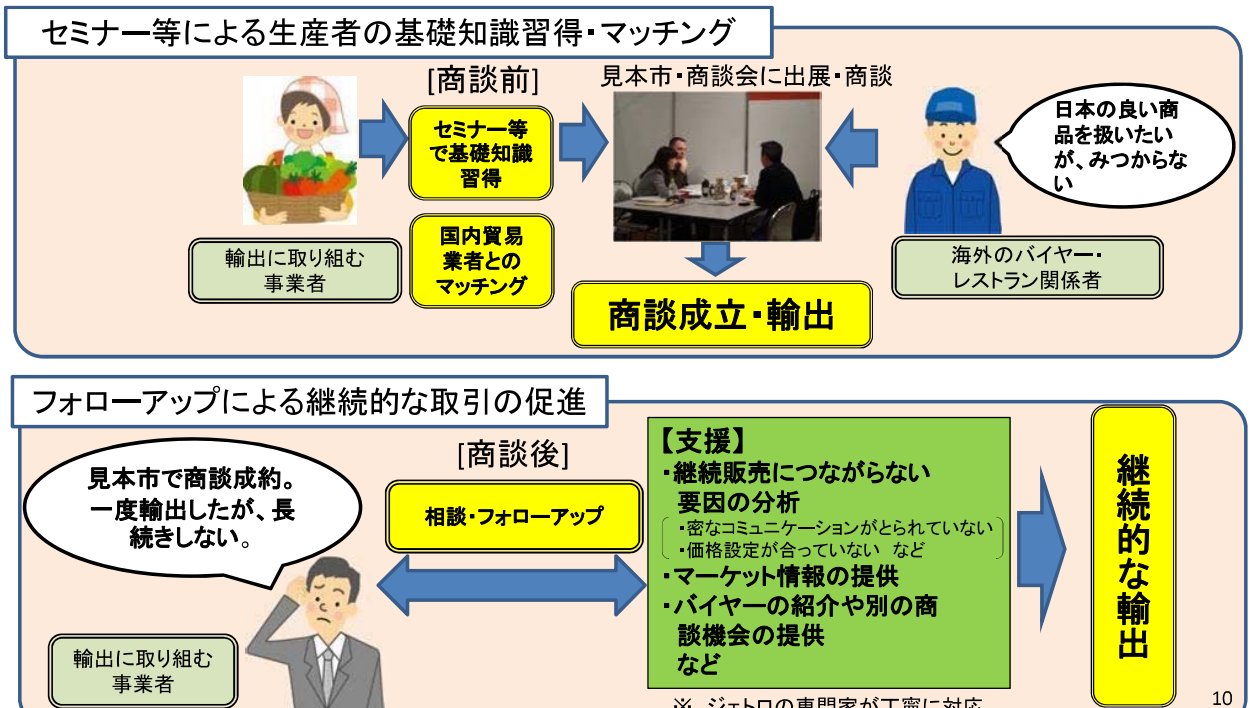
○　国内での見本市に併せて、海外バイヤー等を招へい。卸売市場や品目の特性に応じた旬の産地等への訪問を含む国内商談会を実施し、日本産品にまつわるストーリーの理解と関連付けた需要を開拓



２－（２）農林漁業者や食品事業者と貿易のプロを結びつける

商談会・見本市に参加する出展者へのサポートの拡充・改善

○　セミナー等で出展前に基礎知識を習得してもらい、あるいは貿易業者と事前にマッチングすることにより、確実に輸出に結びつける、また、フォローアップにより継続的な輸出につなげるための支援を拡充・改善。

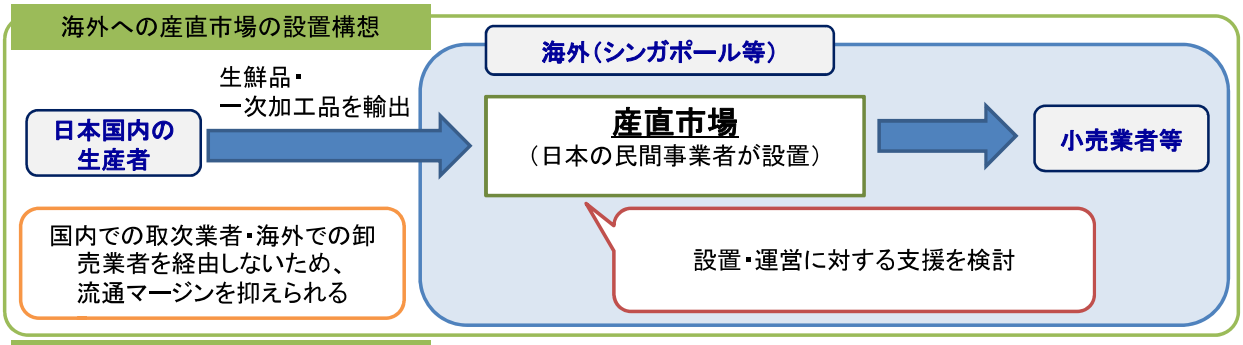


２－（３）　様々な販売ルート、販売手法を提案する

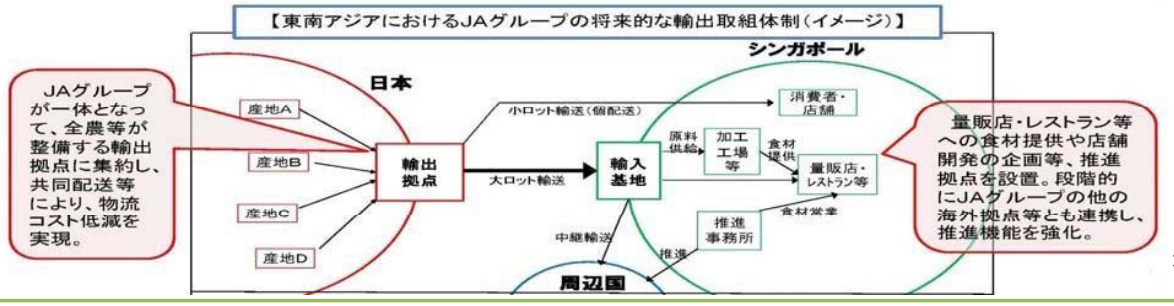
（構想）海外への産直市場の設置・ＪＡグループの取組

○　海外に日本産農水産物の産直市場を設置し、日本から生鮮品・一次加工品を輸送して直接生産者から輸出できる仕組みを作る民間の構想に対する支援を検討。
○　JAグループにおいて、農業者等のリスクをカバーする等の多様なニーズに一元的に対応する輸出促進のための新法人を立ち上げるとともに、シンガポール等における輸入拠点の段階的な整備を検討。

海外への産直市場の設置構想



JAグループの輸出拡大の取組



11

２－（４）　代金決済の不安を取り除く

農水食品分野での貿易保険の利用拡大

○低保険料率の農林水産業関係法人向け貿易保険の新設と利用の促進

貿易保険とは

○貿易保険は、輸出における代金決済リスクなど対外取引に伴う下記のリスクをカバーする保険。
- 戦争・テロ、為替・輸入制限、自然災害、経済制裁、収容等の非常危険（カントリーリスク）
- 契約相手方の破産、履行遅延等の信用危険（取引相手方の信用リスク）

○国の信用力を背景に(独)日本貿易保険（NEXI）がリスク審査及び保険引受を実施。

農水食品分野での活用事例

◆輸出物：黒糖（輸出先：香港）
・A社は貿易保険で代金回収リスクのカバーが可能と知り、新規顧客を獲得。

◆輸出物：こんにゃく製品（輸出先：フランス）
・B社は貿易保険を利用することで、後払い決済での注文が来ていた複数企業と輸出契約を締結。売上が大幅増。

◆輸出物：日本酒（輸出先：香港、米国）
・C社は商社経由で輸出していたが、貿易保険の利用により、香港バイヤーから後払い決済要望に対応し、直接取引に移行。

利用拡大に向けた取組み

➢ **保険料率が低く、中小企業が利用しやすい「中小企業輸出代金保険」の対象を農林水産業関係法人等に拡大。**

（貿易保険は本邦法人・個人が幅広く利用可能な制度であるが「中小企業輸出代金保険」は現在、中小企業基本法に基づく法人のみが対象）

✓保険料率引下げ（約25%）
✓提携金融機関経由の申込みは割引（10%）
✓海外バイヤー信用調査料無料（8件）

➢ **農水省・JETRO等と連携した広報により、農水食品分野での利用社数を、3年間で150社以上とする。**

（現在の3倍以上）

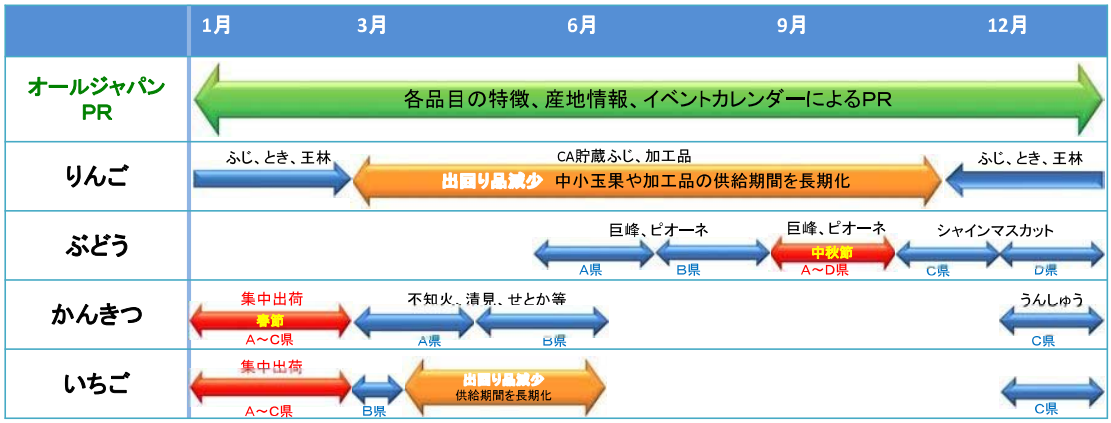
12

２－（５）　海外ニーズにマッチして、生産する

リレー出荷・周年供給体制の整備

○ 日本青果物輸出促進協議会が、ジェトロと連携して、
① 各産地がバラバラに実施していた販促イベント時期について、重複なく通年で実施するよう積極的に調整。
② その販促イベントに合わせて各産地が商品を供給するよう指示。
　品目の特性に応じて
　・多品目の組み合わせで周年供給する体制を構築（ぶどう、かんきつなど）
　・加工品等を組み合わせて単品を周年供給する体制を構築（りんごなど）
　・甘さや食感などジャパンブランドの特徴をわかりやすく伝え1か所で多様な品種を販売する体制を構築（いちごなど）
③ 各品目の特徴や産地情報、販促イベントや販売の時期などをPR

リレー出荷による多品目周年供給に向けた取組（香港）



○ 全農が、台湾などで販売店の棚を通年で借り上げ、日本産青果物が通年で販売される体制を構築

28年度の結果を踏まえて、効果を分析した上で、29年度以降対象国・地域、対象品目を拡大

対象国・地域	対象品目
香港 ＋ 台湾、シンガポール等	ぶどう、かんきつ ＋ なし、かき等

13

２－（６）　海外輸入規制に適合して、生産する

輸出先国の動植物検疫条件等に対応するための栽培方法や加工技術の確立・導入

○ 輸出先国の動植物検疫条件や残留農薬基準に対応した栽培方法や加工技術について、生産者や民間企業等が使いやすい形で公開。
○ 海外の販路開拓を支えるため、既存成果については現地実証の取組を支援し、新たな技術ニーズについては技術開発を推進。

ジェトロが集約した海外輸入規制の情報

海外輸入規制への対応に活用可能な研究成果の情報を生産者・民間企業等が使いやすい形で公開

既存技術の活用

新たな技術ニーズへの対応

生産者や民間企業等が行う現地実証を支援

（例）
【モモ】
・出荷前の害虫自動検査技術
　→台湾へのモモ輸出拡大

X線、光切断法等検査による全数検査

【加工食品】
・グルテンフリーでパン加工適性を備えた玄米の米粉製造技術
　→加工品なので輸出先国での植物検疫が不要
　→パン主食の海外のグルテンアレルギー消費者に対応

新たな技術ニーズに対応した技術開発の促進

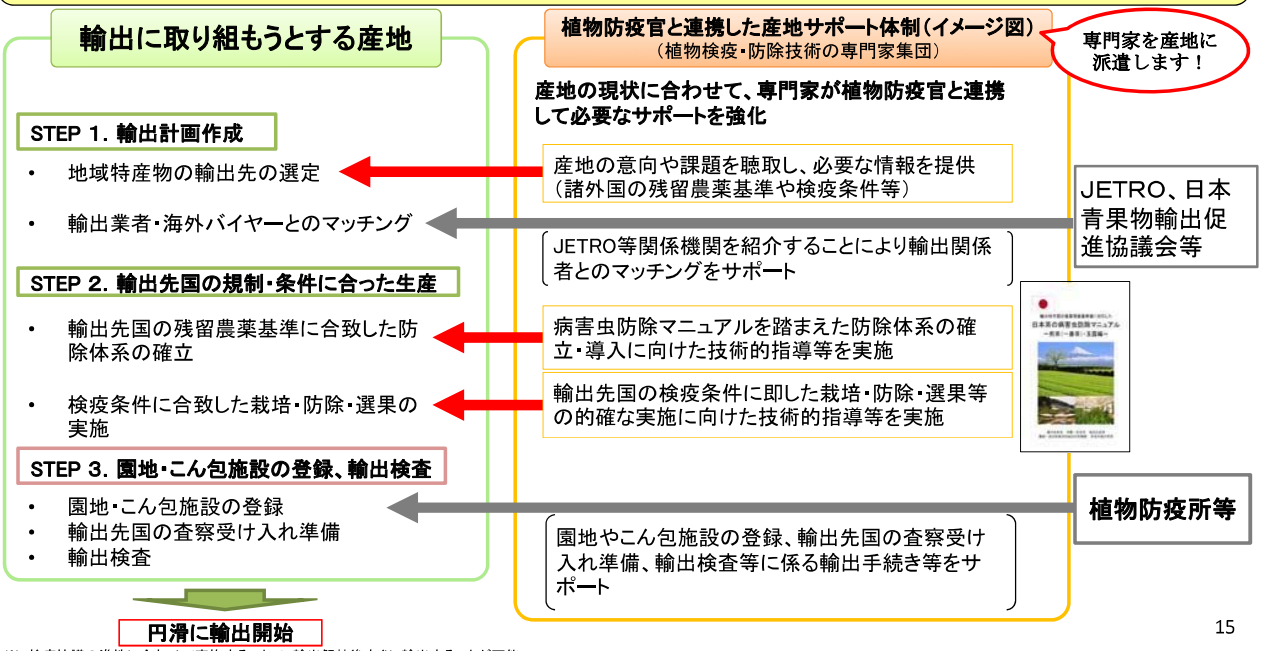
（例）
・輸出先国の残留農薬基準に対応した茶の防除技術の開発
　→検疫条件をクリアし、欧米への輸出拡大
・各国の規制調和に向けた科学的知見の蓄積と共同評価

14

２－（６）　海外輸入規制に適合して、生産する

輸出先国の規制に対応するための産地サポート体制の整備

○ 農産物を輸出するためには、輸出先国の規制・条件に合った作物を作ることが必要であるが、食品安全規格・規制や植物検疫の条件は国ごとに異なる。
○ このため、専門家をメンバーとした産地サポート体制を整備し、輸出に取り組もうとする産地の状況に合わせたきめ細やかな技術指導等を行うことにより、輸出先国の規制・条件に即した防除体系や栽培方法を広く普及。

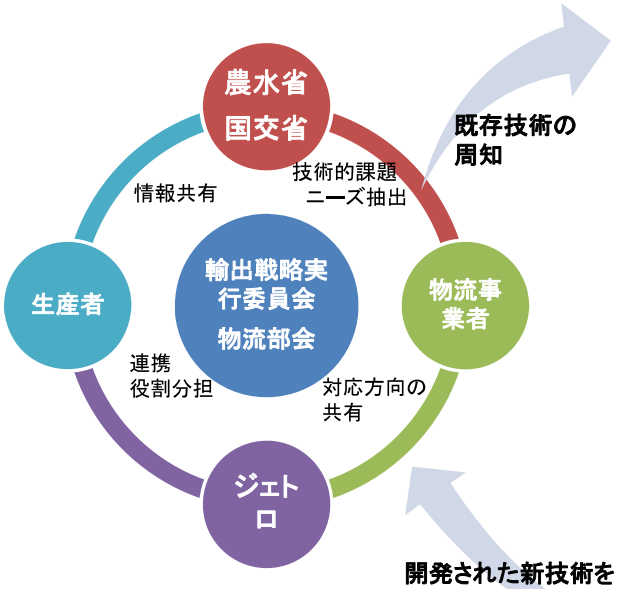


※ 検疫協議の進捗に合わせて実施することで、輸出解禁後すぐに輸出することが可能

３－（１）　安く運ぶ

生鮮品の低コスト・大量輸送を可能とする鮮度保持輸送技術の普及・開発

○ 農水省・国交省・事業者等が連携し、
・ 実用可能な既存技術に関する情報を周知し、実証。
・ さらに新たな技術に関するニーズを把握し、技術開発を支援。開発された新技術の情報についても同様に周知。



1 鮮度保持・輸送技術の普及

◆ 関係者が一堂に会す物流部会において、平成27年度に普及すべきものとして鮮度保持技術を対象として選定し、**輸送技術・ノウハウ**を収集・整理。今後、生産者・事業者に**周知**。

CAコンテナ
温度と空気組成を調整し、青果物の貯蔵期間を延長

鮮度保持フィルム
低O2・高CO2に保ち、青果物の呼吸を抑制

効果の検証や より良い技術へのニーズ

2 技術の実証、新たな技術開発の支援

例1：CAコンテナの効果の検証
・イチゴの**輸送実証**（香港・シンガポール向け）により、最適な条件での輸送では品質が維持できることを確認。また、航空便と比べた場合の輸送費低減（1/10程度）を確認できた反面、店頭販売期間が短くなるとの課題を確認
→福岡大同青果が**イチゴ輸出に利用を開始**

例2：新たなコンテナ輸送技術の開発
（現状） 生鮮品は**品目毎に鮮度保持条件**が異なり、低コスト輸送に不可欠な**混載が困難**との課題
→ **多品目混載コンテナ**の輸送技術を開発

３－（２）　より多く、品質を守って、運ぶ

日本企業による海外コールドチェーン事業への参入

①　物流政策対話

海外の物流への規制、運用上の課題等の解決につなげるため、物流の課題に対する相互理解を目的とした二国間による政府間対話を実施。

②　物流パイロット事業

我が国物流事業者が海外で新たな物流システムの導入、又は改善を行う等に当たっての先駆的事業「物流パイロット事業」を、国と物流事業者が連携して実施。

③　官民ファンドの活用

共同出資等を行う仕組み（㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN））を日系物流事業者に周知・活用促進。

※なお、現地におけるコールドチェーン構築にあたっては、現地の有力な物流・流通企業グループと連携することが極めて重要であり、我が国物流事業者との合弁等を促す必要がある。

物流政策対話・ワークショップ

日タイ物流政策対話・ワークショップ

【物流政策対話】
平成25年10月29日（火）
【ワークショップ】
10月30日（水）
【日本側代表】 国土交通省国際物流課長
【タイ側代表】 運輸省次官補

【主な議論の内容】
両国の物流事情施策の現況及び課題
タイにおける相互通行に関わる諸手続き、兼業規制や外資規制などの国内の諸規制、貨物鉄道輸送の未整備等の課題について提起

物流パイロット事業

東西経済回廊におけるトラック輸送とベトナム鉄道を活用した複合一貫輸送（平成26年度実施）

【背景】
タイ南部からベトナム北部への輸送については、海上輸送の他に、東西経済回廊を経由したトラック輸送が活用されているが、経済成長に伴う貨物量の増加により、都市部を中心とした交通渋滞や道路負荷の増大が課題になるなど、持続的な経済成長や環境に対する影響が懸念。

【調査概要】
第3の物流ルートの構築に向け、トラック輸送と鉄道輸送を組み合わせた複合一貫輸送及び冷蔵コンテナ輸送によるクロスボーダー冷温輸送（コールドチェーン）サービスの実現に向けたトライアル輸送を実施。

官民ファンドの活用

㈱海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の周知・活用促進

【主な業務】
出資（民間との共同出資）
ハンズオン支援（役員・技術者の人材派遣等）
相手国側との交渉

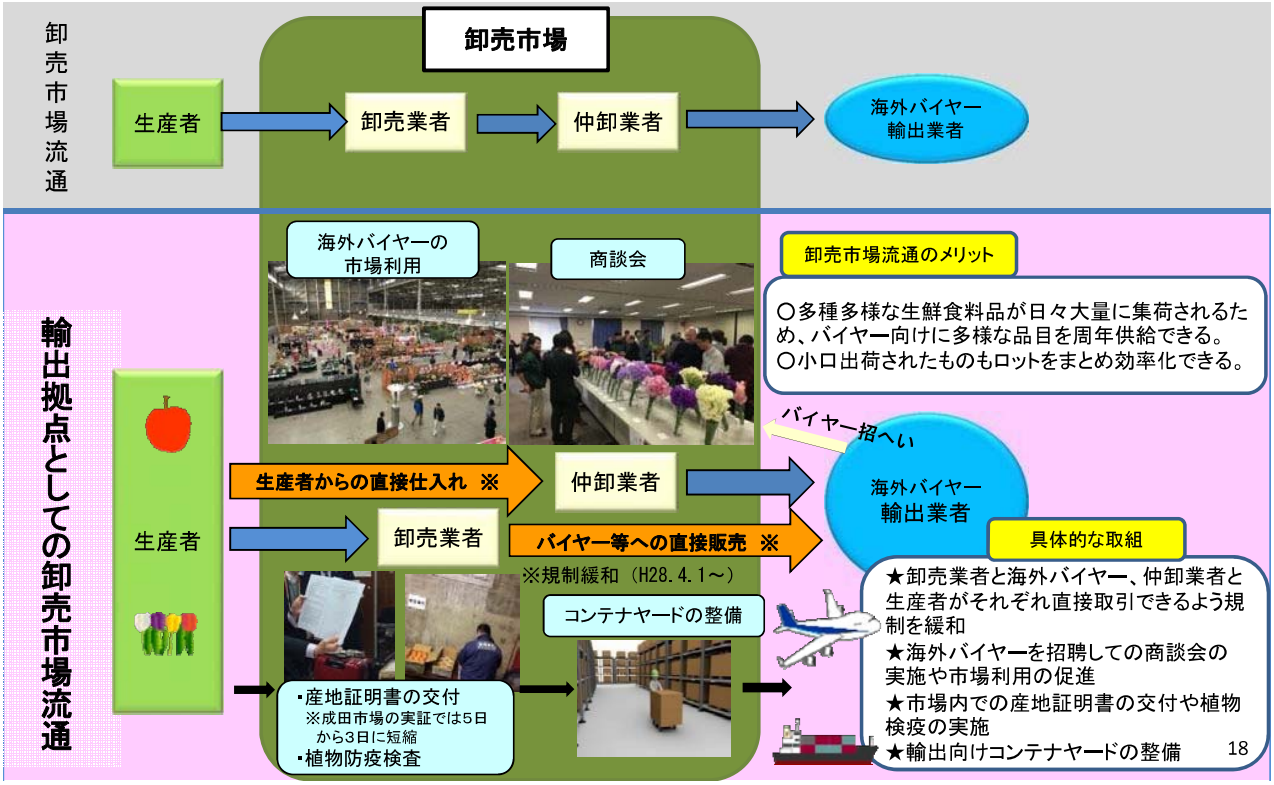
【支援対象事業】
交通事業／都市開発事業
上記の事業を支援する事業

【支援の効果】
○海外市場への参入により世界の成長を取り込む
○事業運営への参画により関連産業の受注機会拡大
○インフラ整備により日本企業の海外事業環境の改善

３－（３）　中小事業者が売りやすくする

卸売市場の輸出拠点化

○　卸売市場が輸出に取り組む中小企業者の拠点となるよう、規制の緩和、コンテナヤード等の整備、輸出手続きの迅速化などを推進。



3－（3）　中小事業者が売りやすくする

官民ファンドを活用したジャパンモールの設置・運営の支援

○ 官民ファンドを活用したジャパンモール（日本産品・日本製品の販売店や日本食レストランが集積した商業施設）の設置・運営の支援。

ジャパン・フードタウン
（シンガポール：本年7月オープン予定）

- 東南アジアで1人あたりGDPが最も高く、周辺国を含めて富裕層が集まるシンガポールの中心部の一等区画において、**外食ベンチャーを中心とした様々な種類の日本食レストラン（16店舗）を集積**し、集客力を高めて展開。
- **外食ベンチャーによる単独の海外進出では、一等地の確保は困難**。このため機構の投資を通じて、海外展開が初の企業も含め、複数の外食ベンチャーが事業を行うプラットフォームを現地に整備する新会社を設立。
- **広く地域企業に出店の呼びかけ**を行い、**地域発の外食ベンチャー等の進出確保**を目指す。

＜総事業費　約10億円＞

CJ機構［約7億円］ ／ 外食ベンチャー協会 ／ サポーター企業

75%　今後拡充

現地JVの設立

＜寿司＞

＜鍋料理＞

外食ベンチャーの例

ジャパンモール
（マレーシア：本年10月部分オープン予定）

- クアラルンプール最大の繁華街で、三越伊勢丹の既存拠点（約1万㎡）を**ASEAN初の全館クールジャパン仕様に刷新**。
  ※海外における一般的な日系百貨店の日本商材の比率は5～10%程度
- **ショールームや体験スペース**等を通して、**ファッションから食、美容、健康まで日本の最先端のライフスタイル**を発信。**地域・中小企業の海外展開の足がかり**とする。
- 同国で**ハラル対応等のノウハウ**を蓄積し、イスラム圏進出の足掛かりとする。

＜総事業費　約20億円＞

CJ機構［約10.7億円］ ／ Isetan of Japan

49%　51%

現地JVの設立

全館クールジャパンの挑戦
「提供元：三越伊勢丹」

19

4－（1）　輸出手続の手間を省く

各種輸出関連証明書の発行手続きの利便性の向上

○NACCS（輸出入・港湾関連情報処理システム）により一元処理できる証明書の範囲の拡大と、証明書窓口・受領場所の拡大

【現行】

主な必要書類		対象品目	申請受付・証明書受領場所	電子申請
○輸出許可書		全品目	税関 ※輸出許可は許可書を発行することなくNACCS上のシステム処理で行われる。（注）	◎ （NACCS）
○原産地証明（一般） ○サイン証明		全品目	商工会議所・商工会等	×
○輸出証明書（原発関連）				
	産地証明、放射性物質検査証明	肉類、青果、コメ、加工食品	申請：地方農政局・一部支局等 受領：地方農政局・支局等、水産庁・漁業調整事務所	○
		水産物	申請：水産庁 受領：地方農政局・支局等、水産庁・漁業調整事務所 ※上記とは別に一部道県で申請受付・証明書受領が可能	○
○検疫証明書 ※現物確認が必要				
	・動物検疫	肉類	動物検疫所又は家畜防疫官の指定した場所	◎ （NACCS）
	・植物防疫	青果、コメ	植物防疫所又は植物防疫官が必要と認める当該植物の所在地	◎ （NACCS）
○衛生証明書 ※現物確認が必要				
	肉類	肉類	都道府県等食肉衛生検査所	×
	水産物	水産物	都道府県（衛生部局、水産部局）、地方厚生局、登録検査機関（日本冷凍食品検査協会）、水産庁	×
○漁獲証明書		水産物（マグロ類等）	水産庁、都道府県（4県）	×

（注）輸出許可書が必要な輸出者又は通関業者はシステム端末から印刷が可能。

- 各種証明書の発行申請をNACCSで行うことを可能とすることについて、できるものは平成28年度中の実施を目指し、関係省庁間で調整
- 現物確認が必要のない輸出証明書や漁獲証明書などについて受領場所を拡大する方向で検討

20

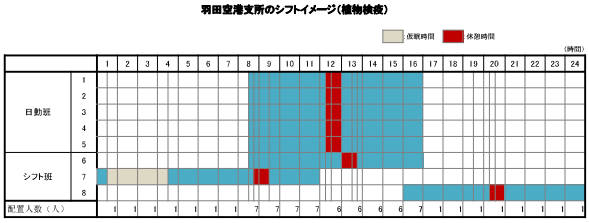
４－（１）　輸出手続の手間を省く

動植物検疫業務の柔軟な対応

○ 成田空港、羽田空港、中部空港、関西空港において、輸出検査の24時間・365日体制を構築（それ以外の場所でも事業者の要請に応じて早朝・夜間、土日・祝日も柔軟に対応）。
○ 青果物については、事業者の要請により、植物防疫官が栽培地・集荷地・市場に出向いて輸出検査（集荷地検査）を実施。
○ 畜産物については、通常家畜防疫官が常駐していない空海港へ出張し、輸出検査（出張検査）を実施。

24時間・365日の検査対応

○ 動植物検疫については、成田空港、羽田空港、中部空港、関西空港において、輸出検査の24時間・365日体制を構築。

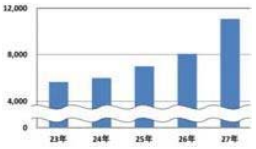


○ 輸出検査の24時間・365日体制が構築できていない空港等においても、輸出検査申請に基づき、土日も含めその都度対応。

集荷地検査等

○ 集荷地検査事例
- 青森県の台湾向けりんご
- 長野県川上村での台湾向けレタス
- 愛知県の花き市場での諸外国向け花き類
- 福岡県の福岡中央卸売市場での台湾向け野菜類　等

（集荷地検査実績）
約4千件（H21）→約1万1千件（H27）



集荷地検査件数の推移

台湾向けりんごの
集荷地検査の様子（青森県）

○ 出張検査事例
- 青森空港、富山港等でのシンガポール、香港向け卵
- 志布志港での米国向け牛肉　等

（出張検査実績）23件（H27）

４－（３）　国際規格・認証をとる

国際的な規格・認証取得の推進

○ 食品の輸出に当たっては、「輸出先国の規制」に対応するだけでなく、規制よりも幅広い小売事業者等の「取引先の要求」として民間の規格・認証の取得が求められる。
○ 現在は日本で作られた国際的な民間認証スキームがないため、海外の認証を取得する必要があるが、これには言葉の壁、コスト、日本の伝統食品等への適用のしにくさという課題がある。
○ 日本でも認証スキームを構築し、国際的な認証スキームと同等性承認をとり、国内における認証取得のハードルを下げる。

＜現状＞

相手国の規制

・各国が一定の安全を確保するための規制を実施。相手国の食品安全規制に対応しないと輸出不可。

・輸出する事業者は、輸出先国の規制に合わせ、輸出先国政府の製造設備の認定取得等している。

両方に対応する必要

民間取引での認証要求

・ 取引上、商品の高い信頼性を担保するため、輸出先の小売事業者等が、民間認証の取得を要求。認証を受けないと取引不可。
・ 輸出する事業者は、海外の認証の仕組みを使って認証を取得している。
  - 外国の文化や慣習を背景として外国語で作られており日本事業者にとってわかりにくい。
  - 翻訳、解釈のためのコスト、外国の機関に送り最終判断をしてもらうコスト等が大きい。
  - 日本の管理方法の適切性を個別の事業者が証明しなくてはならず、伝統的・独特の食品ほど対応が難しい。

	＜食品安全＞	＜環境保全＞
農産物	（なし）	GAP
畜産物	HACCPを含む衛生管理	HACCPを含む衛生管理 ＋α（経営者の姿勢など）
水産物		水産エコラベル
加工食品		

＜対策＞

HACCPの制度化の検討

①当面の解決策

認証取得への支援

GLOBALG.A.P. やMSC（水産エコラベル）等国際的に普及している認証の取得を支援。

②抜本的な解決策

日本発の認証スキーム構築

我が国の管理方法や文化を前提とした認証を日本語で構築することで、民間認証の取得が容易に。

※ 国際的な承認を得ることで、スキーム全体として国際的規格と同等性が得られる。

4－（4）　本物を守る

海外における日本の地理的表示（GI）の保護

○　地理的表示（GI）について、諸外国と相互にGIを保護できる制度を整備するとともに、GIマークの海外における商標登録を推進。

外国との地理的表示の相互保護

GI法　地域と結びついた特色ある農林水産物等の名称（地理的表示＝GI）の保護

※平成28年3月時点で12産品を登録

TPP協定　⇒　GIの相互保護に関する共通ルールが確立

〔TPP非締約国を含む外国政府との国際協定に基づくGI保護が対象〕

TPP協定に対応したGIの相互保護を可能とする制度を整備

○日本で外国ＧＩを保護
⇒模倣品の排除による誤認・混同の防止

○外国で我が国ＧＩを保護
⇒我が国生産者のＧＩ登録の負担軽減
⇒外国での我が国農林水産物のブランド化

輸入された不正表示産品の譲渡しを禁止

日本の高品質な農林水産物の輸出促進による攻めの農林水産業の推進

GIマークの活用

▸地理的表示の登録を受けた産品にGIマーク貼付

〔主要な輸出先国においてGIマークを商標登録〕

▸輸出先国で我が国の真正な特産品であることを明示し、差別化

▸真の日本の特産品の海外展開に寄与
▸農林水産物・食品の輸出促進

※　酒類のGI制度は平成7年7月から運用を開始し、現在7つのGIを指定（壱岐、球磨、琉球、薩摩（以上しょうちゅう）、山梨（ワイン）、白山、日本酒（以上清酒））。これらのGIの一部については既にメキシコ、チリ及びペルーと相互保護を行っているほか、アメリカとも相互保護のための手続の検討開始について合意している。

5　戦略を確実に実行する

輸出戦略の確実な実行のための推進体制

○　輸出戦略の「参謀」として、輸出戦略実行委員会の下に「企画戦略会議」を設置。
○　主要輸出先国において、現地の課題を共有し、課題解決に取り組む体制を構築。

＜国内での検討、検証体制＞

司令塔

輸出戦略実行委員会

・組織・メンバーの見直し
・PDCAサイクルにより、毎年度、輸出戦略を検証
・情報発信を強化

構成：品目別輸出団体（コメ・コメ加工品、青果物、畜産物、茶、花き、林産物、水産物）、全国知事会、日本貿易会、JETRO、食品産業センター、全農、全中、関係省庁（農水、外務、財務、厚労、経産、国交、観光、知財事務局）など
目的：輸出戦略に基づき、オールジャパンでの輸出拡大に取り組む

企画戦略会議　民間有識者の参画

「国・地域別イベントカレンダー」の作成、プロモーションデザインの統一、リレー出荷・産地間連携の企画・検証などに取り組む。

品目部会　各品目毎に輸出商社等の専門家も交え、取組を検証し、方針を見直し。

コメ・コメ加工品部会／日本酒分科会／青果物部会／花き部会／茶部会／畜産物部会／加工食品部会／林産物部会／水産部会

テーマ別部会

品目横断的な主要テーマについて、輸出を促進／障害を除去するための方策を議論。

物流部会／卸売市場部会／輸出環境課題部会／米国食品安全強化法部会／ハラール部会

地方ブロック意見交換会

地域ごとの課題を聴取。輸出戦略、産地間連携の取組を説明し、意見交換。

①輸出戦略
③フィードバック

②現地情報
輸出環境課題

＜主要輸出先国での体制＞

主要輸出先国において在外公館、JETRO、日系食品関連事業者等が、現地の情報や課題を共有し、課題解決に取り組む体制を検討。

日系食品関連事業者等
（輸出業者、日本食レストラン、日系スーパー・コンビニ、日系物流事業者、現地バイヤー等）

・現地情報や課題の共有
・課題解決に向けた取り組み

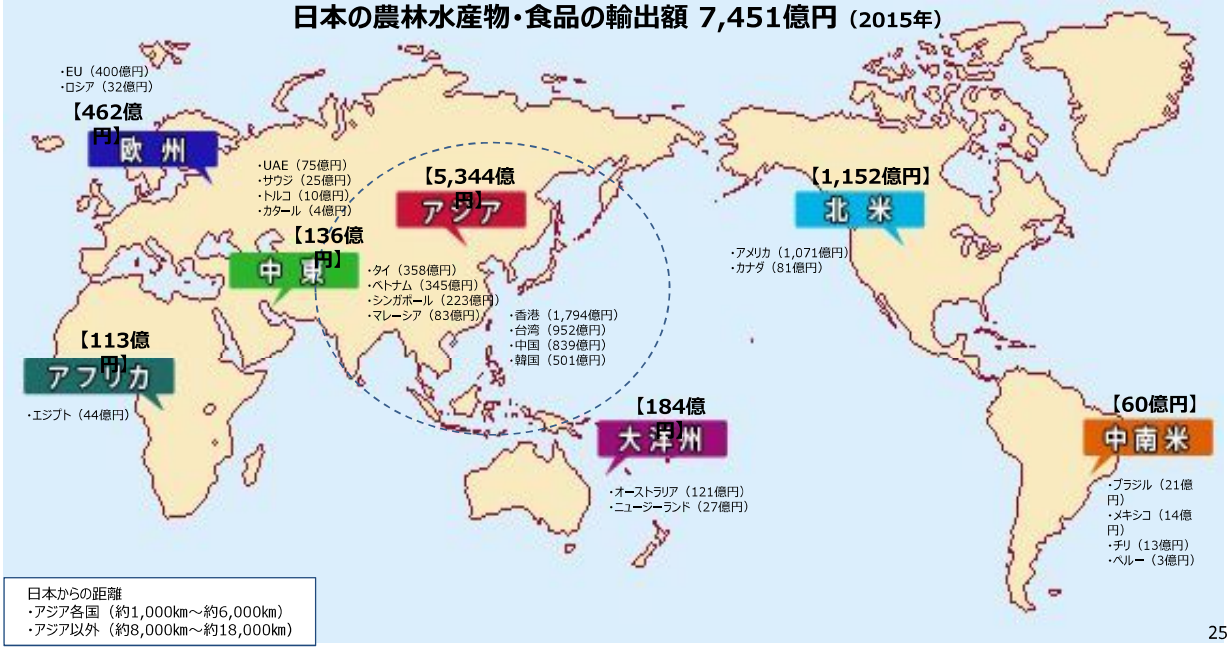
JETRO海外事務所／現地商工会／在外公館（食産業担当）

※　日本企業支援担当官（食産業担当）：54カ国・地域，58在外公館等
JETRO海外事務所：55カ国、74事務所

日本から世界の各地域への農林水産物・食品の輸出の状況

○　アジア地域は、日本の農林水産物・食品の輸出額の７割以上（2015年）を占めており、日本からの距離の近さ、日本食・日本文化の認知度、経済成長への期待などを踏まえると、今後も重点的に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要。

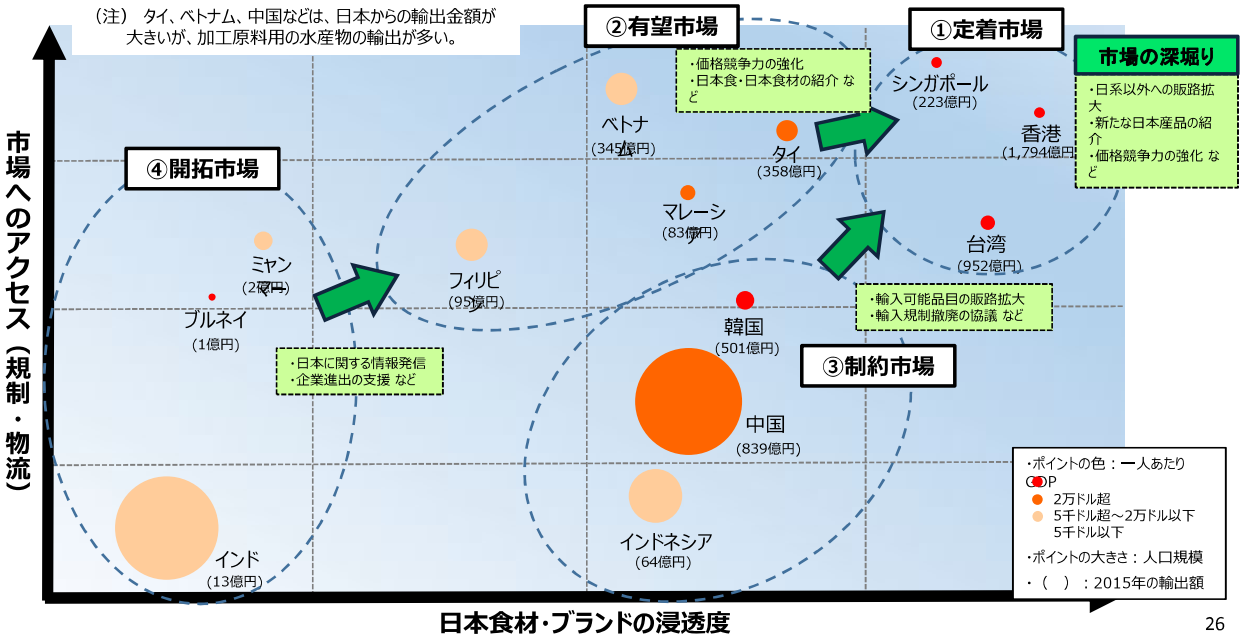
○　アジア以外の地域については、日本からの距離も遠いことなどから、輸出可能な品目が限られるとともに、現地での販売価格も高くなるため、北米や欧州など所得（一人あたりGDP）の高い国・地域を中心に輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要。



農林水産物・食品の輸出に関するアジアの国・地域の分布

○　アジア地域のそれぞれの国・地域の立ち位置を、「市場へのアクセス」と「日本食材・ブランドの浸透度」の観点から整理すると、大きく以下の４つの市場に分類することが可能であり、それぞれの状況に応じ、輸出拡大に向けた取組みを進めていくことが重要と考えられる。

① 定着市場：輸入の制約は比較的小さく、日本食材の浸透度が高い国・地域　（香港、シンガポールなど）
② 有望市場：日本食材は比較的浸透しており、今後の伸びが期待される国・地域　（タイ、マレーシア、ベトナムなど）
③ 制約市場：日本食材の認知度は高いが、輸入に関する制約が大きい国・地域　（中国、インドネシアなど）
④ 開拓市場：現段階では所得や規制などの制約が大きいが、将来的な可能性がある国・地域　（インド、ミャンマーなど）



市場ごとの輸出拡大に向けた取組みの方向（アジア地域）

○ アジア地域では、それぞれの市場での日本食材の浸透度や輸入規制等の状況に応じて、輸出拡大に向けた取組みを進めていく。
また、輸出拡大に向けた取組みに関する政府の支援についても、それぞれの市場の状況に応じ、重点化して進めていくことが重要。

① 定着市場

●輸入の制約は比較的小さく、日本食材の浸透度が高い国・地域
（香港、台湾、シンガポール）

・幅広い品目で輸出が行われており、日系小売・外食向けに販売の競合もみられる状況。

●農林漁業者、食品事業者における以下の自主的な輸出の取組みを促し、市場の拡大・深堀りを進めていく。

・輸出品目やジャンル（健康食品、中食等）の拡大
・日系小売・外食以外への販路の拡大
・輸出ロットの拡大や物流の効率化等による価格競争力の強化

② 有望市場

●日本食材は浸透しており、今後の伸びが期待される国・地域
（タイ、マレーシア、ベトナム、フィリピン）

・主要都市を中心に日本食材の認知度は高いが、所得の制約などから販売できる顧客層や品目の広がりが限られている状況。

●経済発展に伴う所得の向上が期待されるため、以下の販路拡大やプロモーションなどの取組みを集中的に進めていく。

・所得の高い主要都市を中心とする販路拡大等の取組み
・所得に見合った価格を提示するための価格競争力の強化
・主要都市以外などでの日本食材の紹介・認知度の向上

③ 制約市場

●日本食材への認知度は高いが、輸入に関する制約が大きい国・地域
（中国、インドネシア、韓国）

・動植物検疫や放射性物質規制などの輸入規制が厳しく、輸入手続きにも時間がかかることなどから輸出できない品目も多い状況。

●輸入規制の撤廃等に政府全体で全力で取り組み、輸出可能な品目を増やすとともに、販路拡大等の取組みも進めていく。

・輸入規制の緩和・撤廃、輸入手続きの迅速化への働きかけの強化
・訪日旅行客を通じた日本食材のＰＲ
・輸出可能な品目について販路拡大や価格競争力の強化

④ 開拓市場

●現段階では所得や規制などの制約が大きいが、将来的な可能性がある国・地域（インド、ミャンマー、ブルネイ）

・所得の低さ、味覚の相違、物流や輸入規制の制約などから、日本からの輸出は非常に少ない状況。

●総合的な日本のプレゼンスの向上を目指し、以下の取組みを着実に進め、将来の日本食材の輸出につなげていく。

・在外公館などを通じた日本文化・日本食材の紹介
・食品以外も含めた日本企業の進出支援

27

市場ごとの輸出拡大に向けた取組みの方向（アジア以外）

○ アジア以外の地域では、日本からの距離が遠く、
・物理的に輸出できる品目が限られ、輸送コストも高くなってしまうこと
・日本食・日本食材に関する認知度が低く、日本食材の流通網も限られていること
などから輸出量・販売量が限られ、現地での販売価格も相当高くなってしまう。このため、それぞれの国・地域の所得の状況や日本食材の浸透度等を踏まえて、輸出拡大に向けた取組みを進めていく。

① 定着市場（アメリカ）

●日本食材の浸透度が比較的高い国・地域
（アメリカ）

・日本食材の輸出の歴史も長く、日系の流通網が一定程度確立し、幅広い品目を輸出。
・日系小売等への販売の競合もみられる状況。

●農林漁業者、食品事業者における以下の自主的な輸出の取組みを促し、市場の拡大・深堀りを進めていく。

・輸出する品目やジャンル（健康食品、有機食品など）の拡大
・アジア系などの他民族や内陸部の都市などへの販路の拡大
・輸出ロットの拡大や流通マージンの削減等による価格競争力の強化

② 所得が高い国・地域

●日本からの距離は遠いが、所得が比較的高い国・地域
（欧州、大洋州、中東、カナダ）

・日本食材の認知度は低く、流通網が限定されており、限られた品目が高価格帯で輸出・販売されている状況。

●外食を中心に高品質の日本食材の販路拡大を進めるとともに、消費者向けにも日本食・日本食材の紹介を進めていく。

・販路開拓にあたっての品目やターゲット層などの明確化
・小売・外食の業者向けの販売促進と併せて消費者向けのプロモーションの実施

③ 所得が低い国・地域

●日本からの距離が遠く、所得も比較的低い国・地域
（中南米、アフリカ）

・日本から輸出する食材の現地での価格は高く、所得を考慮すると普及は容易ではない状況（中南米では、日系人が多く、現地生産されている日本食材も考慮する必要）。

●総合的な日本のプレゼンスの向上を目指し、以下の取組みを着実に進め、将来の日本食材の輸出につなげていく。

・在外公館などを通じた日本文化・日本食材の紹介
・食品以外も含めた日本企業の進出支援

28

MROという「新産業」

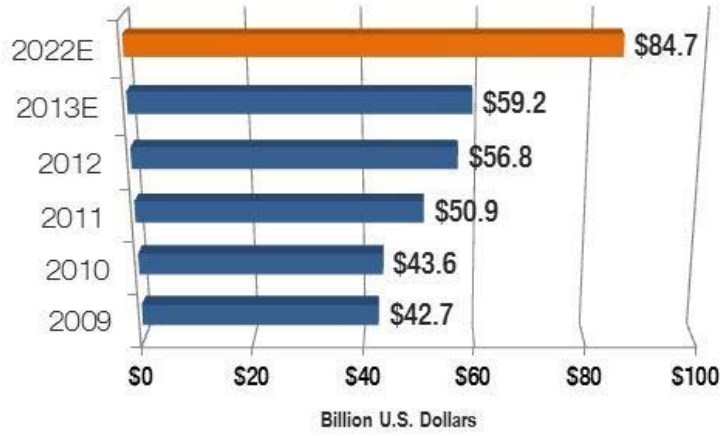
竹林幹雄

神戸大学

MROとは何か

- Maintenance, Repair and Overhaulの略
  - Repair/Rehabilitationの場合もある.
  - 要するに「機材の整備」を生業とするもの.
  - 自動車産業で言えば「ガレージ」.
  - ただし，航空機産業と造船業では「整備」は企業の運営において非常に大きな比重を占める.
    - 安全性の保証. →定期点検（船舶，航空機とも）
    - 高額では困る. →早くからメーカー以外のサードパーティによるサービスが盛ん.
  - 2010年以降は「新たな成長産業」として期待されている.
    - 航空機の需要増：世界的なマーケットに成長
    - 船舶に対する規制：バラスト水

MRO産業（航空機）の成長:
北米市場の場合



Source: Aeroweb

MRO（航空機）の成長率

North American operators are expected to need $6.5 billion in engine maintenance in 2016, growing to $7.6 billion by 2025 while servicing a fleet of almost 20,100 engines.

航空機材そのものの売れ行きよりもエンジンのメンテナンス需要の方が伸びが大きいと考えられている.

一説では2016年の世界でのMRO市場の規模は**680億ドル**に達している.

Source: AWST Mar 25, 2016

World Largest Airframe MRO Providers

2014 Airframe Maintenance ours and Revenue			
Company	2014 Third-Party Airframe Maintenance Hours	Total 2014 Airframe Maintenance Hours*	Total 2014 Third-Party MRO Revenue**
ST Aerospace	12.0 million	12.0 million	$1.5 billion
Haeco	9.4 million	11.7 million	$1.5 billion
AAR	4.9 million	4.9 million	$460.0 million
AFI KLM E&M	702,000	3.6 million	$3.8 billion
Lufthansa Technic	not disclosed	3 million	$4.8 billion
Gameco	1.1 million	2.9 million	not disclosed
Turkish Technic	not disclosed	2.9 million	$745.0 million
Evergreen Aviation Technologies (EGAT)	1.6 million	2.2 million	$465.0 million
Aviation Technical Services	2.0 million	2.0 million	not disclosed
Sabena Technics	2.0 million	2.0 million	$397.6 million
Almost Top 10			
Aeroman	1.8 million	1.8 million	not disclosed
Mexicana MRO	1.7 million	1.7 million	$48.0 million
Flightstar	1.6 million	1.6 million	$110.9 million
GMF AeroAsia	1.2 million	1.6 million	$264.0 million
TAP M&E	1.3 million	1.9 million	$185.6 million
Etihad	1.2 milliion	1.2 million	$275.0 million
SR Technics	1.0 million	1.0 million	$1.2 billion

Source: AWST May 22, 2015

なぜMROに期待がかけられるのか？（1）

- 航空機，船舶ともに「部品」の点数が桁違いに多い．
  - 航空機ではナロー機でも100万点は下らない．
    - アフターマーケットが完備かつ巨大．→形式認証を受けた部品以外は認められない．
    - OEM生産も多い．→多数のベンダー．
  - 船舶に至ってはそれよりも多い．
  - 過酷な使用のため短いタームでの整備が必須．
    - 航空機の場合
      - 最近のエンジンのon wing lifeは30,000時間を超える．しかし，高出力のため，負荷は大きい．
      - 日本の規定ではC整備（7日間程度で実施）は毎年，A整備は機材によって異なるが，目安として1ヶ月ごとに実施．

なぜMROに期待がかけられるのか？（2）

- 産業の「裾野」が自動車並みに広い
  - 常設である．：定期的に利用される．
  - 製造業の一つである:1回の整備で航空機1機あたり10-15人程度が専業で当たる．
  - 関連する部品産業も多数：海外との取引は必須だが，日本の場合は国内企業も相当数関係．
  - 物流が必然的に刺激される．
    - On demandだけでなく，倉庫に在庫で持っている場合も多い．
    - 航空貨物輸送に加え，海上輸送も多数利用．
  - 大きな雇用効果が期待される
    - ちなみに北米・欧州以外では中東（UAE），中国（香港，上海），東南アジア（マレーシア，シンガポール）がこういったMROの見本市に熱心．

見本市の例

AIMA AFRICA
AIRPORT INFRASTRUCTURES & MRO AVIATION MEETINGS

MRO MIDDLE EAST
Organised by AVIATION WEEK NETWORK F&E AEROSPACE

MRO MEETINGS SOUTH EAST ASIA

（大規模）MROを日本で稼働させるための課題

- 大規模でなければ意味がない
  - 2ハンガーで10機以上常時取り扱いというのがメジャーなMRO会社の標準.
  - 上客（大規模発注の顧客）の存在：ハブとして利用する航空会社．あるいはネットワークの終点（destination）として明確に位置づけている航空会社.
  - コストダウン：在庫を持つこともしばしば.
- 調達ネットワーク
  - MROに最適な調達ネットワークの形成.
  - 蔵置の問題.
- 用地確保

「貨物ハブ空港としての関空の将来像を探る研究会」
2016年度第3回研究会

E-Commerceの動向について

The 6th International Conference on Transportation and Logistics
2016.9.7 台湾新竹市・国立交通大学での発表より抜粋

2016年12月13日
大阪キャスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間
南海エクスプレス
瀧本　哲也

外部環境資料

IATA：16年純利益予測を上方修正 テロ非難決議採択（2016.06.02)

アイルランドの首都ダブリンで現地時間6月2日、IATA（国際航空運送協会）の第72回AGM（年次総会）が開幕した。航空機や空港へのテロが多発する中、航空会社の経営課題や安全性確保などについて、2日間にわたり議論が交わされる。

今回のAGMはエアリンガス（EIN/EN）がホストを務め、同社のステファン・カバナCEO（最高経営責任者）が議長として議事を進行する。AGMのアイルランド開催は、1962年に続き2回目となった。

IATAでは、世界各国の航空会社の純利益予想について、2016年は原油価格の下落などを受けて394億ドル（約4兆2900億円）と予測。2015年12月発表の363億ドルから31億ドル引き上げた。売上高は7090億ドルを見込んでいることから、利益率は5.6%となる見通しで、7年連続の増益と5年連続の利益率上昇を想定している。

トニー・タイラー事務総長兼CEOは、「利益率が5.6%では、乗客1人あたりの利益は平均的な片道運賃で10.42ドルに過ぎない。ダブリンのスターバックスで、エスプレッソのダブルを4杯頼むのには十分な額だが」と語った。

「セールスや経済成長は鈍化しており、われわれは原油価格の下落による恩恵もピークに近づいていると見ている。しかしながら、プラスの側面として航空業界は運航効率が高まり、ロードファクター（座席利用率）も高い。付帯収入源も成長している」との見通しを示した。

また、欧州などでのテロを受け、AGMではテロへの非難決議を満場一致で採択。各国政府と航空業界が協力関係を深め、フライトの安全性確保を目指す。

今回のAGMでは、2011年から事務総長兼CEOを務めてきたタイラー氏が退任し、後任が選出される。

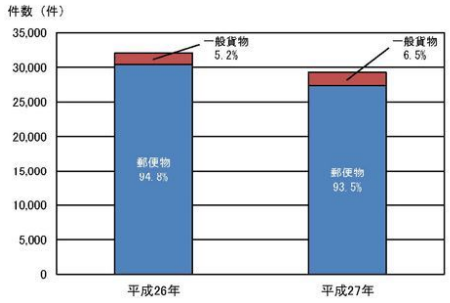
ダブリンで開幕した年次総会で挨拶するIATAのタイラー事務総長＝16年6月2日 PHOTO: Tadayuki YOSHIKAWA/Aviation Wire

ダブリンで開幕したIATAの第72回年次総会＝16年6月2日 PHOTO: Tadayuki YOSHIKAWA/Aviation Wire

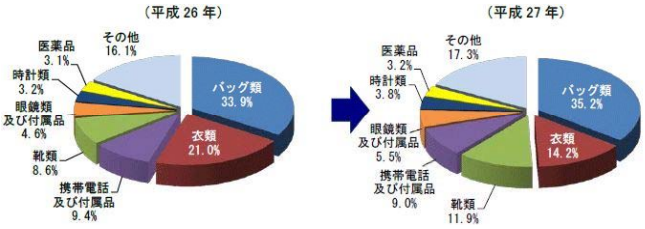
外部環境資料

税関における知的財産侵害物品の差止状況

輸送形態別輸入差止実績構成比の推移（件数ベース）

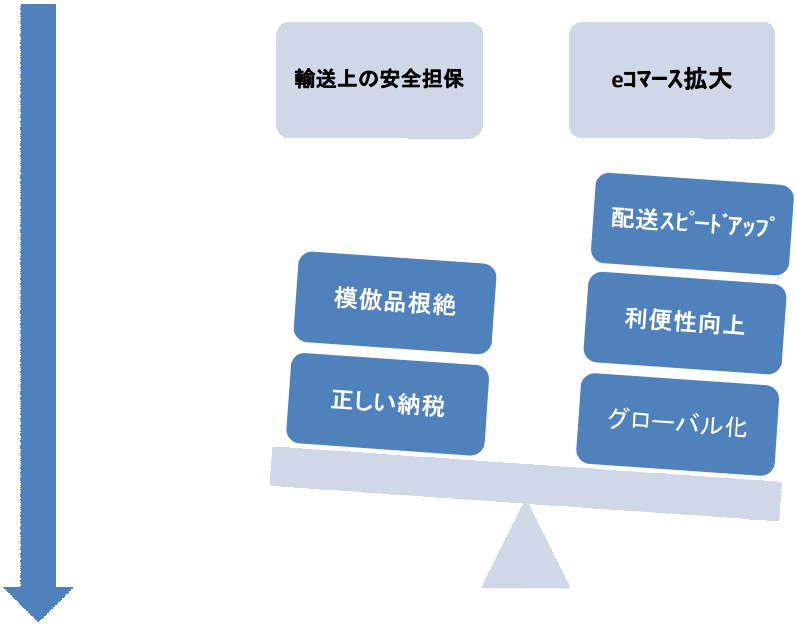


品目別輸入差止実績構成比の推移（件数ベース）



Copyright(C) 財務省

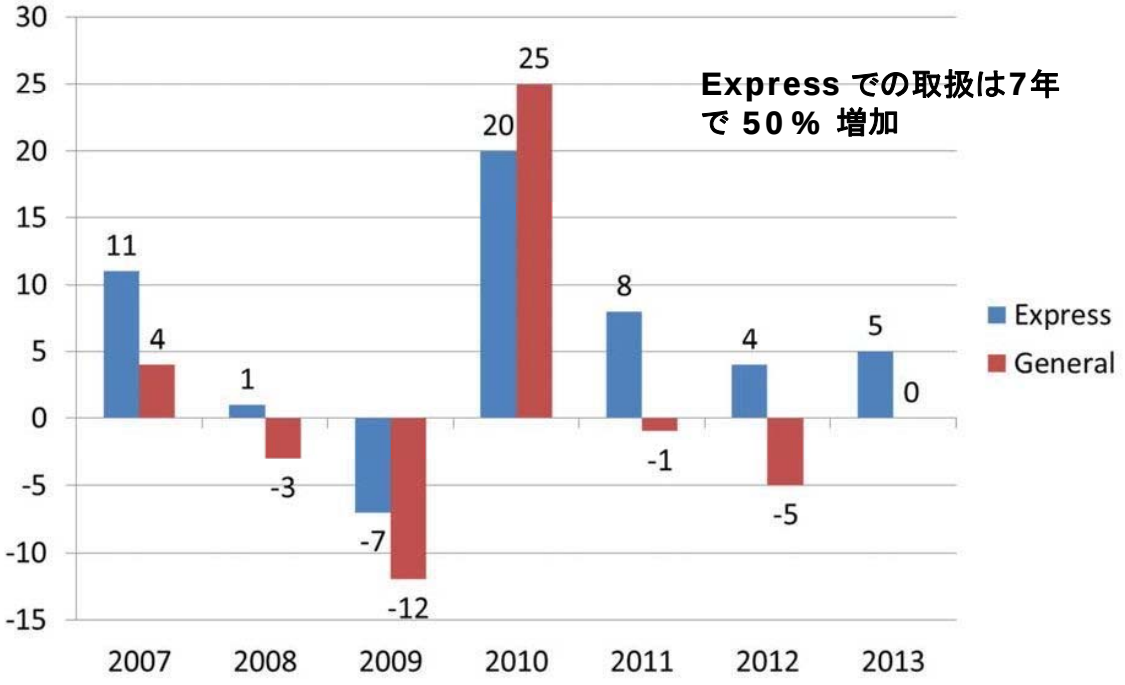
新しいインダストリーは脆いバランスの上に成立している



さらに知恵を出し合いより良いルールの構築

国際航空貨物の成長

対前年比(%)



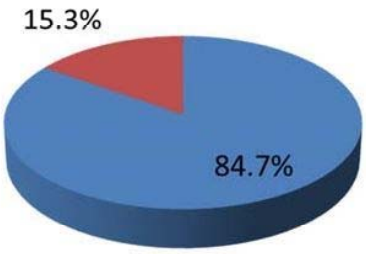
Express での取扱は7年で 50％ 増加

Airbus Cargo GMF 2014 Souce: Seabury

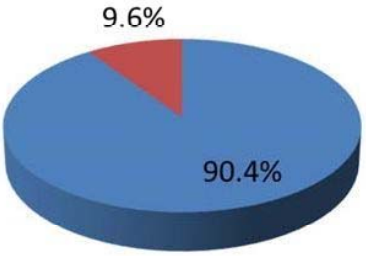
Nankai Express World Wide Just In Time

e-commerceの傾向

【輸入】 クーリエと一般貨物



【輸出】 クーリエと一般貨物

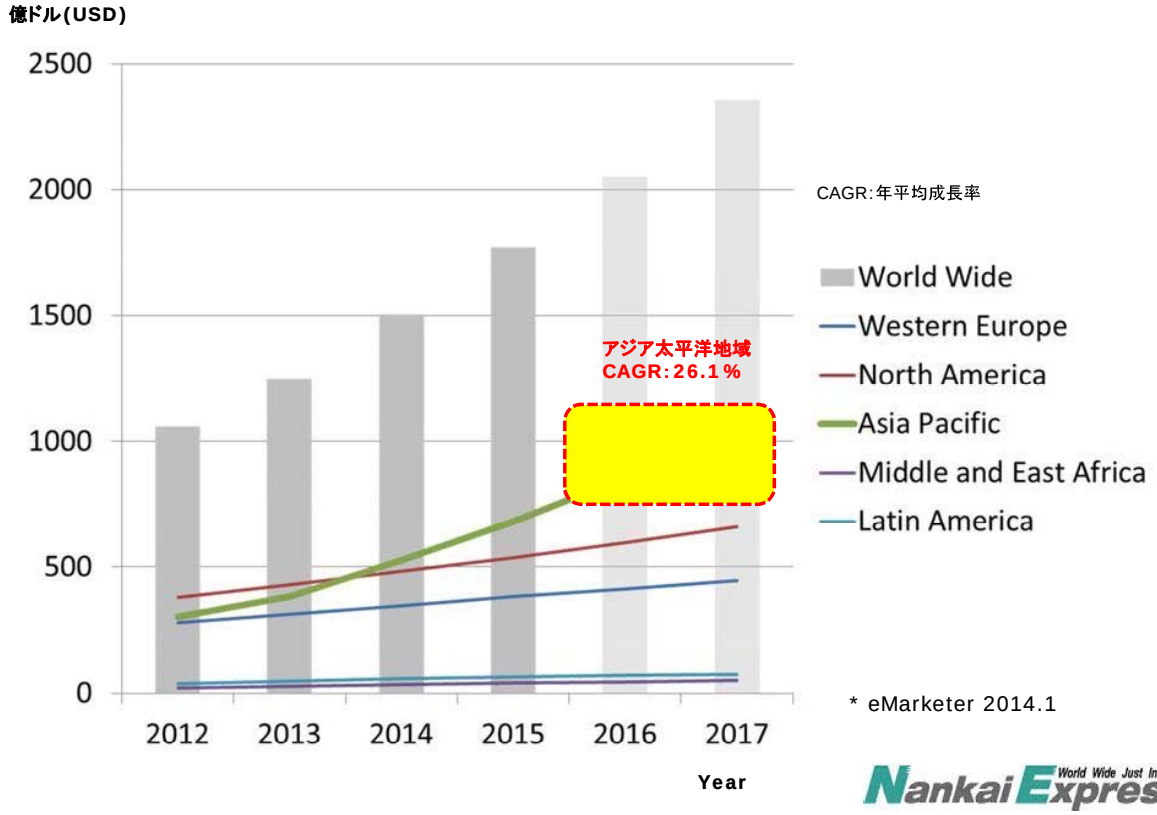


In all Japan airport

*2014 JCAB International Air Cargo report

Nankai Express World Wide Just In Time

e-commerceの成長



* eMarketer 2014.1

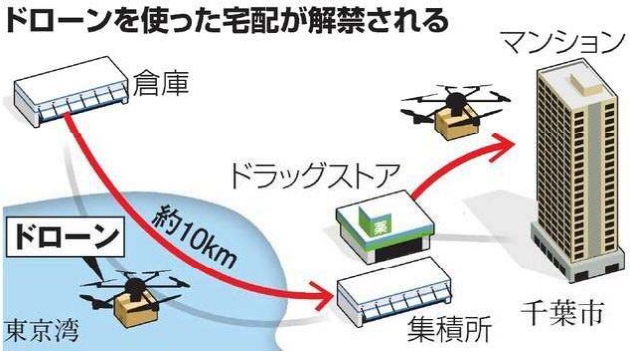
e-commerceの成長

Amazon事例

<u>倉庫を完全にロボット化</u>
<u>（費用20%削減）</u>

Amazonロボテック社が運営
（2012年に米企業買収）

e-commerceの成長



政府は15日、地域を絞って規制を緩める国家戦略特区に千葉市を指定し、小型無人飛行機（ドローン）を使った宅配ができるようにすると発表した。米通販最大手アマゾンが参入する方針で、3年以内の事業化をめざしている。実現すれば、世界初となる可能性がある。同日開かれた国家戦略特区諮問会議（議長・安倍晋三首相）で指定が決まった。

2015年12月15日12時16分朝日新聞

Nankai Express World Wide Just In Time

e-commerceの成長

Amazonは自社便を運航して配送時間短縮を目指す

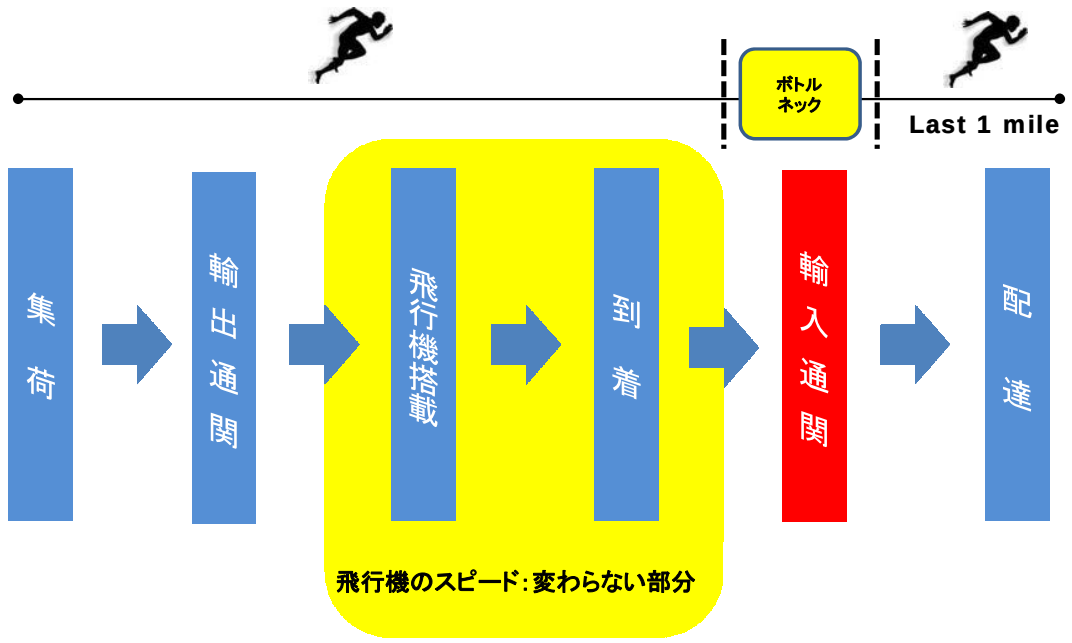
業界の勢力図は塗り替わるか？

Will Amazon Kill FedEx?

For UPS and FedEx, Amazon's been great for business. Now it's taking business away from them.

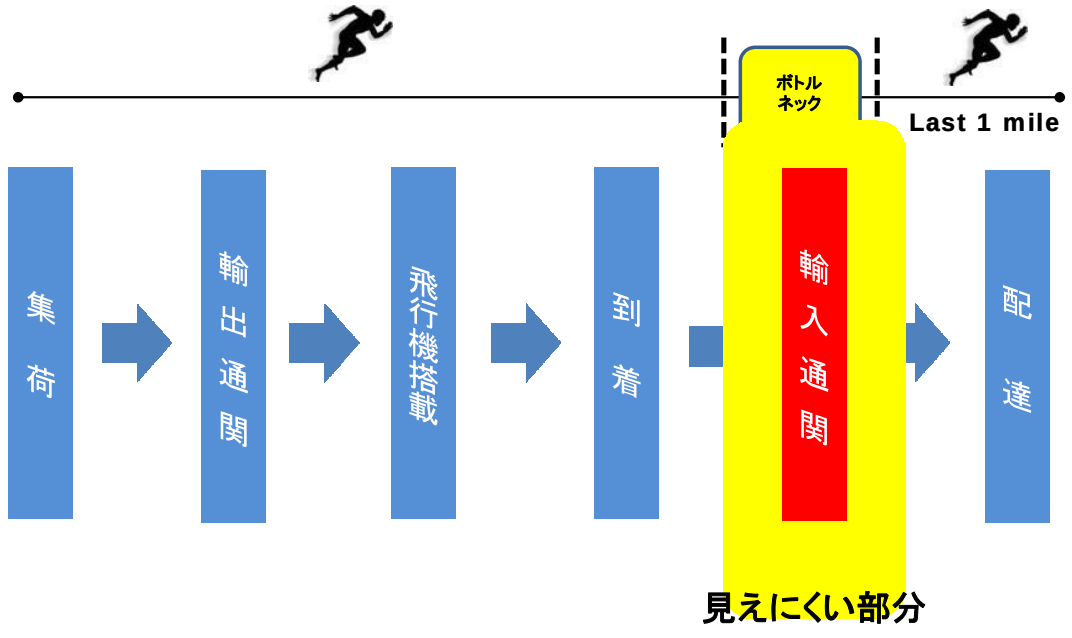
By Devin Leonard | August 31, 2016
Photographs by Jake Stengel for Bloomberg Businessweek
From **Bloomberg Businessweek**

輸送の流れ



Nankai Express World Wide Just In Time

輸送の流れ



Nankai Express World Wide Just In Time

比較してまとめると…

輸入	実施内容	システム
SP貨物	マニフェスト通関 書類封筒 – 手触り 委任状の取得 顧客管理	100% NACCS申告 税関検査（ランダム）
郵便・小包	郵便通関	税関検査（ランダム）

※全てのモードで一般通関は可能

Nankai Express World Wide Just In Time

郵便・小包 vs. 小口貨物

輸入	郵便・小包		小口貨物
インボイス価格	> 20万円以下（少額） /HS code	< 20万1千円以上 （大額）/HS code	1万円以下を除いて 一般 or マニフェスト通関
申告方法	郵便通関	一般通関	一般 or マニフェスト通関
NACCS	N/A	N/A	運送状番号
主体	税関	郵便局or 輸入者 or 通関業者	通関業者 or 輸入者
料金	N/A	6,600円～12,000円/件	大額11,800円 少額8,600円
他法令	輸入者 or 郵便局駐在の検疫所	輸入者 or 郵便局駐在の検疫所	通関業者 or 輸入者
Remote access	不可	不可	可能

※全てのモードで一般通関は可能

Copyrights: Nankai Express

日本郵政グループ

PRESS RELEASE

2016 年 3 月 28 日
日本郵便株式会社

国際郵便物に係る通関業務の有料化

日本郵便株式会社（東京都千代田区、代表取締役社長　高橋 亨）は、本年 10 月から、内容品の価格が 20 万円を超える国際郵便物に関して、当社が代理又は代行する輸出又は輸入申告手続（国際郵便物に係る通関業務）を有料化しますので、お知らせします。

国際郵便物への申告納税方式の適用開始（2009 年 2 月 16 日）から一定の期間が経過したので、利用者負担の公平の観点から、次のとおり国際郵便物に係る通関業務を有料化します。

なお、申告納税方式にかかる国際郵便物の通関に関しては、日本郵便株式会社への委任のほか、差出人又は受取人が自ら行う、あるいは任意の通関業者に委任して行うこともできます。

記

1　実施日
・外国来郵便物（輸入）について：2016 年 10 月 1 日（土）以降
・外国宛郵便物（輸出）について：2017 年 4 月 1 日（土）以降

2　料金額

項目	料金(※1)(※2)
外国来郵便物に係る輸入申告	品目数 2 つまで　6,600 円/件 品目数 6 つまで　9,300 円/件 品目数 7 つ以上　12,000 円/件
外国宛郵便物に係る輸出申告	品目数にかかわらず　2,800 円/件

以　上

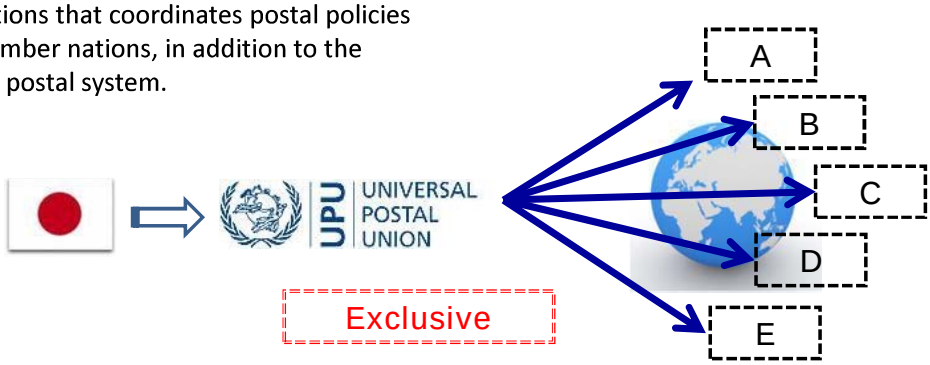
【注釈】
（※1）消費税は免税です。
（※2）品目数とは、通関業法基本通達 18-1（通関業務の料金）に規定する欄数をいいます。

過去無料であった大額に相当する郵便物の通関業務は有償化

Copyrights: Nankai Express

Mail and parcel		General freight and SP
総務省	管轄省庁	国土交通省
郵便法	適用法律	利用運送事業法
UPU	ネットワーク	国土交通省に申請した海外代理店

The Universal Postal Union is a specialized agency of United Nations that coordinates postal policies among member nations, in addition to the worldwide postal system.



LINEXについて

ラインホールはキャセイパシフィック航空、及びドラゴン航空の海外宛て小口貨物の宅配便輸送をしています。

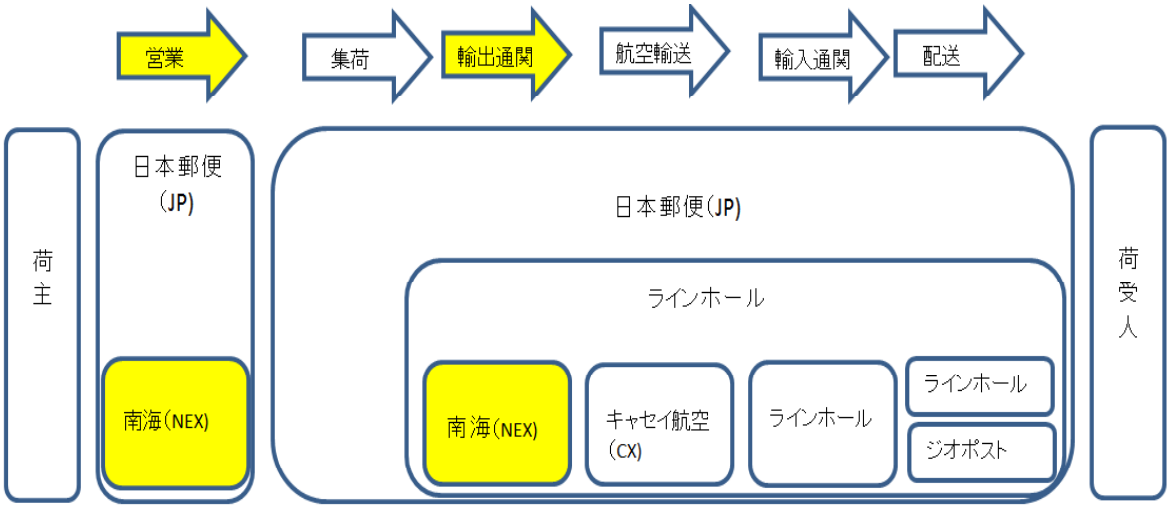
海外での輸入通関、配達までを自社のネットワークにて行っております。(一部地域は他社とコ・ロード輸送となります。)

成田空港・関西空港にて輸出通関された小口貨物をキャセイ航空、及び ドラゴン航空の旅客手荷物の形で輸送するため、

着地空港において輸入通関をスムーズに行うことが可能です。

ラインホールの営業販売活動については販売代理店契約に基づき、(株)南海エクスプレスが行っております。

輸出における提携フロー



パイロット・クルー
- Need pilot for flying
- Captain, Co-pilot and engineer

燃料
- Need fuel for flying
- Jet fuel

旅客
- Onboard with ticket
- F,C,Y commercial ticket and FOC ticket

旅客手荷物
- First priority
- Checked Baggage

郵便小包 **Universal postal union*
- Logistics infrastructure by *UPU
- EMS, AIRMAIL

航空貨物
- Low priority
- C to C consolidated freight

飛行機への搭載優先順位

高

優先順位

低

Nankai Express World Wide Just In Time

Crew
- Need pilot for flying

- Need fuel for flying
- Jet fuel

Passenger
- Onboard with ticket
- F,C,Y commercial ticket and FOC ticket

Baggage
- First priority
- Checked Bag

Mail and pa
- Logistics infra
- EMS, AIRMAIL

Freight
- Low priority
- C to C consolidated freight

Quick menu for loading

日本郵便はフォーマルエントリーによってコンプライアンスを重視したUGXという新しい小口貨物輸送メニューを展開

PRIORITY

global express UGX ゆうグローバルエクスプレス

国際宅配便
小口貨物輸送サービス
UGX

LINEX

日本郵便

2014年秋にUGXは誕生

☑ EMSの補完機能をもつ
☑ UPUとは別のオリジナルネットワークでサービス

搭載に高い優先順位をもつ

Low

Nankai Express World Wide Just In Time

通関を円滑に行うために

申告する項目(一例)	申告する内容	実際に不備のあった事例
輸出者名・住所	符号アリ→NACCSに登録のある通り 符号ナシ→登記簿通り	Co., Ltd./Inc./Company などの誤謬、省略
輸入者名・住所	輸入される方の名前と連絡先	輸入者名が「お客様コード」などの数字や記号、電話番号がつながらない
品物名	具体的に「それが何か」をイメージができる品名	型番のみ、通称、Paper/Toy/Packing/Parts/Cosmetics/Boxなど
価格	卸値価格。品物の用途や輸送目的によらず、それ自身が一般的な市場で取引されている価格	Document 200g　1円 Maccha　10kg　100円 CCD Camera　19.50€

輸出入者符号取得への誘導
AEO(Authorized Economic Operator)奨励

Nankai Express World Wide Just In Time

貨物による航空事故をなくすために

○手荷物等に対する保安強化
・日本を出発する国際線においてすべての液体物の持込制限を実施
・受託手荷物に対するインライン検査システム（※）の導入
（※）手荷物搬送システムに検査装置を組み込み、手荷物の搬送中に危険物や爆発物を検知するシステム
・保安検査時、旅客の靴に対する随時のX線検査を実施
・日本を出発する国際線において、旅客に対するランダム接触検査を実施
・刃物類その他凶器となりうる物品全てについて、航空機への持込みを禁止

○航空貨物に対する保安強化
・荷主から航空機搭載までの過程を一貫して保護する制度（Known Shipper/Regulated Agent制度）の導入・強化
・貨物ターミナルへの常時監視員の導入
・国際線貨物ターミナルに立ち入る者に保安検査を実施

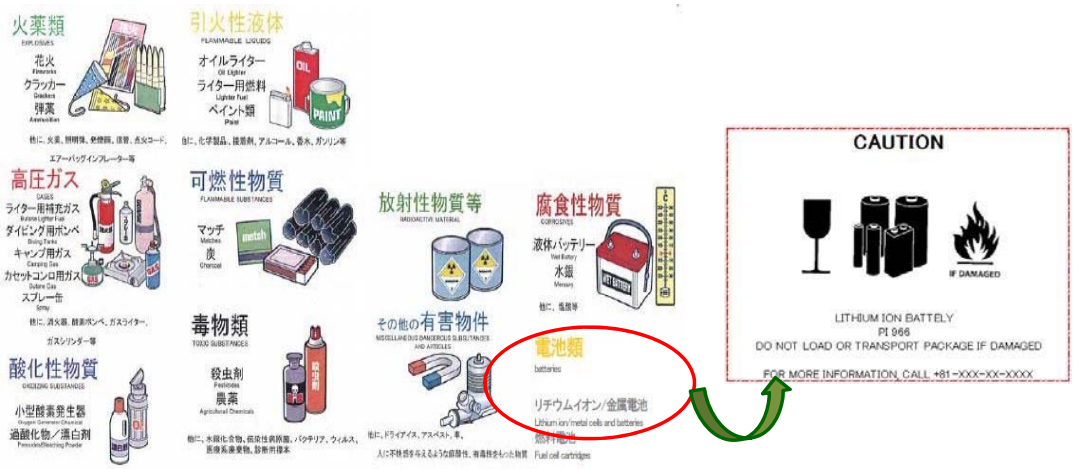
○物流施設等におけるテロ対策
・倉庫事業者、貨物利用運送事業者及びトラックターミナル事業者に対して、テロ防止のための警戒体制及びテロ発生時の通報・連絡・指示
体制等について、自主点検の実施を定期的に要請するとともに、点検結果を聴取

国土交通省

Nankai Express World Wide Just In Time

危険物輸送について

【危険物】航空法で定められた爆発のおそれがあるもの、燃えやすいもの、その他人に危害を与え、または他の物件を損傷するおそれのあるもの
また、国連合定めている9つの分類と区分に1つ以上該当する物質



リチウム電池はUN番号を割り振られた危険品であり取扱には一定のルール順守が必要

Nankai Express World Wide Just In Time

米国通商代表部(USTR) 2016年外国貿易障壁報告書TPPで米企業の輸出促進　国際エクスプレスで対等条件を（2016.05.09）

米国通商代表部（USTR）は今年3月31日（米国時間）、「2016年外国貿易障壁報告書」を公表した。これを受け、外務省は今月、日本関連部分の概要をまとめた。今回の報告書では、環太平洋経済連携協定（TPP）交渉の妥結、署名を受け、米国企業のメリットへの言及が目立った。物流分野では引き続き、日本郵政グループと国際急送便事業者（エクスプレス会社）との対等な競争条件の確保を求めた。一部を抜粋して紹介する。

■概観

日本はTPPにおいてほかの10カ国と並ぶ米国のパートナーであり、12のTPPパートナー国は、（GDPベースで）世界経済の40%を占める。15年10月に妥結し、16年2月に署名されたTPP協定は、世界で最も急速に成長する国々における米国の利益を著しく増進させ、米国の物品およびサービスの輸出を促進し、ならびに米国の労働者、農家、ビジネスおよび消費者を資するものである。TPP協定の下、TPPパートナー国は、1万8000もの米国産品に課される輸入税を削減するほか、米国のサービス供給者への新たな市場を開放する。不当に米国輸出品を阻止する非関税障壁に対処し、国際的に競争力があり、知的財産が集約される米国産業のために、デジタル貿易および強力でバランスのとれた知的財産ルールを推進し、公平な競争とグッド・ガバナンスを醸成することにより、米国企業にとり公平な競争の場を作る。執行可能かつ高い水準の労働および環境基準を定め、消費者の安全およびプライバシーを確保しつつ米国のイノベーターと輸出業者による貿易を促進する公平で透明性のある規制政策を確保し、ならびに米国の中小企業への支援を含め包摂的な成長を促進するものである。TPP参加国は、自国の労働者、農家、ビジネスおよび消費者が可能な限り早く協定からの利益を得られるようにするため、現在はそれぞれの国内承認プロセスを完了させることに集中している。TPPに加え、米国は、通商に関連した日本との諸問題について、二国間およびほかの場で取り組んでいく。日本はまた、新サービス貿易協定（TiSA）の交渉にも参加している。

■サービス障壁（日本郵政、保険）

日本政府による改革および銀行、保険、急送便市場で日本郵政とほかの民間会社との間の対等な競争条件が達成されるようあらゆる必要な措置をとるための取り組みを注意深く、注視し続ける。急送便の分野について、米国政府は日本に対し、通関手続きおよび義務を含めた対等な競争状況の確保、また、日本郵便の非競争的（独占的）事業からの収入で同社の国際急送便サービスを補助することを禁止することによる公正競争の向上のための措置をとることを求めていく。TPPの下、日本は小包、物品などの送付について無差別待遇を与えることを含む新たな義務を履行することとなる。

2016/5/19 日刊CARGO | 物流総合専門紙 | 海事プレス社

Delegation of the European Union to Japan
Timo says;

Tariff barriers has crimped follow of imports.
Elimination of tariff barriers and non-tariff barriers are most important. Non-tariff barriers are one of diplomatic issues. Delivery system of international e-commerce includes non-tariff barriers.

於:大阪商工会議所 Feb.22,2016

Bring up an issue

Customs clearance system:
1. Must be handled under fair condition
2. Must keep compliance

2016 All rights reserved.

Nankai Express World Wide Just In Time

ご清聴ありがとうございました

まとめ:

e-commerce industry is growing day by day.（eコマース市場は日々成長している）

Logistics players are confusing and in trouble under complicated customs regulations.（物流各社は困惑しそして複雑な通関規則に苦労している）

If purchaser select delivery option with traditional postal system, it is easy to receive ordered merchandise within few days.（もし購買者が郵便サービスを選んだなら数日内に注文の商品が簡単に手に入る）

Postal clearance has good treatment in the market.（郵便通関は市場では良い待遇だ）

However purchaser equals importer that must follow customs regulation as commercial products or purchaser is exempted customs rule by postal Act as present condition.（しかしながら購買者、すなわち輸入者は商業貨物のように通関規則を守らなければならないし、或は現状のような郵便法で免除されるかだ）

Keep compliance, that is first thing. Re-organized customs clearance system will achieve to remove illegal items as drug, gun, fakes and prohibited items.（法令順守、それは第一。通関システムを見直して薬物、銃器、偽物や禁止品目など非合法物品の排除しましょう）

Note: This study is not for sales promotion, not for commercial use, academic international session use only. The pictures belong to each private party, government organization and etc. The presenter Tetsuya Takimoto belongs to KYOTO University, Prof. KOBAYASHI institute and KOBE University, Prof. TAKEBAYASHI.
2016 All rights reserved.

Nankai Express World Wide Just In Time

2016 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31 機関・団体

（関空貨物事業者 14 社、賛助会員企業 8 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）
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）
大川内洋一郎氏（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（ﾌｪﾃﾞｯｸｽｴｸｽﾌﾟﾚｽｺｰﾎﾟ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）
田辺　　豊　氏（三菱重工業株式会社関西支社長付）
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（栗原工業株式会社西日本営業本部次長）
上原　和也　氏（株式会社竹中工務店大阪本店営業部営業第２部門営業６グループ）
渡辺　晃治　氏（東洋建設株式会社大阪本店土木営業第二部長）
川田　博一　氏（五洋建設株式会社大阪支店土木営業部グループ長）
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

川端　清文　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）
勝谷　　透　氏（経済産業省近畿経済産業局通商部国際事業課長）
幸松　和明　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）
小林　幸治　氏（大阪商工会議所地域振興部次長）
新宮　早人　氏（関西エアポート株式会社航空営業部貨物営業ｸﾞﾙｰﾌﾟﾘｰﾀﾞｰ）

事務局

笠松　昌弘　（関西空港調査会常務理事兼事務局長）
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ｸﾞﾙｰﾌﾟ次長）
日野　博幸　（関西空港調査会調査研究グループ副参事）
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）

第１～３回研究会議事録

１．　第１回研究会議事録

第 1 回研究会
2016 年 10 月 25 日(火)午後 3 時～5 時
大阪ｷｬｯｽﾙﾎﾃﾙ 7 階　松・竹・梅の間

・今年度研究会の運営について　　事務局
・講演１「MRO について」　　神戸大学大学院教授　竹林　幹雄氏
・講演２「ヤマトグループの海外戦略について～農水産品輸出ならびに越境 EC についての新たな取り組みについて～」
ヤマト運輸株式会社国際戦略室 小坂　隆弘氏　下簗　亮一氏
・討論

講演１　MRO について

項目	質疑応答
日本で大規模 MRO 産業が展開するための条件	▪ ネットワークの拠点あるいは終点で MRO を営むことは可能ということであるが、現状の関空の利用ではそれが大きな問題に挙がってくる。 ▪ 人的生産性と施設の費用の効率化が重要な視点。
	▪ 人的生産性という意味でいうと、スキルのレベルが非常に高い。シンガポールでは安全は金にかえられないという観点から、スキル重視で発注している印象がある。 ▪ 機械産業全体での日本の信頼性は、世界的に見て高いと考える。ハイテク産業の信頼性が高い日本の技術、ブランド力は使えるのではないか。 ▪ ブランド力の点でアジア諸国で展開する企業の実績に勝てるかが最大の論点と思われる。
	▪ MRO 拠点として沖縄に MRO Japan に設立しており、LCC はメインターゲットの一つと考えられる。

講演２　ヤマトグループの海外戦略について

項目	質疑応答
沖縄でのキャパシティについて	▪ ヤマトグループは沖縄ハブを重要視しているが、2 本目の滑走路整備によりキャパシティが 30%程度増えると思われるが、これから貨物取扱いを拡大する上でそれぐらいの拡張でよいのか。
	▪ 夜中に離着陸しているため、現状は比較的余裕がある。23 時から 1 時半までの間は滑走路の点検をする必要があるため、2 本目の滑走路ができると、点検待ちすること無く運用できる。
北海道産品の輸出について	▪ 北海道の産品の輸出はターゲットとなるのか。
	▪ 北海道からアジア各国向けに関しても沖縄を経由して輸送する量が増えている。札幌からは 18 時半の飛行機に載せると最終的に香港に翌朝到着する。函館からでも 16 時 40 分ぐらいのフライトに載せれば、那覇に夜中に着いて翌朝にはアジアの目的地に到着する。

項目	質疑応答
沖縄ハブを拠点とした貨物輸送のターゲットについて	▪ 宅急便を展開している国がターゲット。上海や香港、台湾、シンガポール、マレーシア、今後タイに関しては、沖縄ハブを経由して輸送する。
	▪ ASEAN 諸国間でどうつなげるかに関しては、例えばタイからマレーシアに持っていくものを沖縄ハブ経由とはいかないため、また違う戦略を検討している。
	▪ アジアの産品を輸入する場合、那覇を経由して内地に持ってくるパターンになるのか。
	▪ あまりない。輸入品を全国にばらまく場合、沖縄経由はメリットあるが、特に海外からの生鮮関係に関しては大消費地一ヵ所に向けが多い。検疫上の関係もあるが、その場合羽田や関空に直送するパターンのほうが多い。
ヤマトチャイナダイレクトについて	▪ ヤマトチャイナダイレクトは、沖縄ハブは利用せずに直接中国へ飛ばすということか。
	▪ 完全に沖縄ハブは経由せずに輸送する。B to C 貨物については個人情報の確認等を含めたスクリーニング作業を羽田で行っている。 ▪ このサービスは現状、越境 EC 貨物よりも B to B 貨物のほうが量としては多い。
ヤマトグループとしての今後ターゲットとなりうる国について	▪ ロシア等の北の国はマーケットとしてどうか。
	▪ 現在研究中で可能性が無いわけではない。宅配という観点でみると、ヨーロッパのほうがアライアンス戦略という形になるかと思われるが可能性としてありうる。
	▪ クール宅配システムを輸出することや、知財化して国際規格を取る取組みを行っている。

２．第２回研究会議事録

第 2 回研究会
2016 年 11 月 15 日(火)午後 3 時～5 時
大阪ｷｬｯｽﾙﾎﾃﾙ 6 階鳳凰・白鳥の間

・講演１「関西を中心とした食輸出拡大の取り組みにについて」
関西・食・輸出推進事業協同組合理事長　内畑谷　剛氏
・講演２「農林水産業の輸出力強化戦略について」
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
・過年度までの検討の課題整理について　事務局
・討論

講演１　関西を中心とした食輸出拡大の取り組みについて

項目	質疑応答
輸出貨物の仕出人の考え方	▪ 輸出協同組合がいわゆる輸出者として、運送上は責任を持っているということか。 ▪ 予期せぬトラブルが発生することはないか。
	▪ 組合が商売の主体になっているため、組合がシッパーになり商流上の責任を持っている。 ▪ 商品のダメージや梱包不良で商品がだめになっているとか、さまざまな問題が発生している。現地や組合員との信頼関係が大事だと考えており、問題に対してはケース・バイ・ケースで適切に対応している。
協同組合を形成して輸出するメリット・特徴	▪ 食品の輸出商社との違いとして、一般の商社は商品を仕入れて販売するため、サプライヤーは自分の商品がどこへどのように売られて、どんな評価を受けているのかがわからない。 ▪ 組合は､組合員と一緒になって販売する｡商品の PR をするのは､組合員自身が自分たちのこだわり等を話して相手に PR している。
協同組合の組織について	▪ 取組体制で大阪商工会がメンバーに入っているが、他の商工会とも関係があるのか。 ▪ 地方自治体はどのように関わっているのか。

	▪ 大阪商工会のみでなく、他地域の商工会からもお力添えいただいていると認識している。 ▪ ALL 関西「食」輸出推進委員会の中に地方自治体の組織が入っている。
食輸出の玄関口	▪ 関西のみでなく、日本全国で展開していくということで、その発着口を関西にするという理解でよいか。
	▪ 基本的にそのように考えている。関西空港からは直行便が東南アジアに向けて多く飛んでいるためそれを利用するのがメリットがあると理解しているため、関西空港からの食輸出推進をやっていきながら組合員のニーズに合わせて対応していく。

講演２　農林水産業の輸出力強化戦略について

項目	質疑応答
農産品輸出余力について	▪ 品目も具体的に挙げ、広範囲に輸出拡大するというのは農水省が持っている方針だと思われるが、生産能力がついていくのかどうかというのが最大の懸念と思われる。
	▪ 産地一つで輸出に取組もうとすると元々生産量自体限られているため難しいのが現状。 ▪ そのため、国で考えていることとして、卸売市場を開放することがある。卸売市場の規制を緩和し、海外のバイヤーが市場に来て買い付けできるような形で輸出を取り組めたらどうかという動きを検討している。
輸出力強化戦略における関空の位置づけ	▪ 航空輸送とか空港に関して、首都圏空港、福岡、那覇、新千歳の便数拡大や成田、那覇の貨物エリアの拡大が記載されている一方で関空は挙がっていない。
	▪ 関空はインバウンドを含めて、LCC を入れて拡大したり、航空集配サービス上屋を建設したりと、全国的にみて先進的な取組みを独自に行っているため、結果的に国として行う取組みを説明する資料では列挙されていないと思われる。

３．第３回研究会議事録

第3回研究会
2016年12月13日(火)午後2時30分～4時30分
大阪ｷｬｯｽﾙﾎﾃﾙ6階鳳凰・白鳥の間

・講演１「E-Commerceの動向について」　株式会社南海エクスプレス取締役　瀧本　哲也氏
・講演２「ガルーダ航空GMF視察報告」　事務局
・国際貨物地区の施設改善について　事務局
・討論

講演１　E-Commerceの動向について

項目	質疑応答
エクスプレス貨物輸送が活性化することによる影響	▪ E-commerceのように速達性を重視してくると、郵便と小口貨物間で競争が生じる可能性があると理解している。 ▪ アメリカ、カナダ、メキシコ間のように関税がかからない場合、海外から日本へ安価な品物が入りすぎてしまうのではないか。
	▪ インテグレーターが行っている部分と郵便が行っているEMSや国際郵便との競争と考える。 ▪ 日本でも現状は1万円以下のものは関税・消費税もかからないことを踏まえると、安い貨物に関してはトレードが活発になっていくと思われる。
Amazonの戦略について	▪ サードパーティー・ロジスティクス活用により物流コストが安くできるのが一般的であるが、Amazonはインハウスに戻ろうとしているが、本当にそれでコストダウンできるのか極めて疑問。
E-Commerce デリバリー商品と従来の方法で輸送された商品との共存について	▪ 例えば台湾で売られている日本製の炊飯器のような並行輸入品が日本での売値とほぼ同値で並んでいる中、比較的運賃の高いE-Commerce貨物がどう共存することができるか関心がある

講演２　ガルーダ航空 GMF 視察報告

項目	質疑応答
関空による機材整備需要について	▪ 関空の格納庫は関空を拠点とする航空会社が無かったため、機材整備のために格納庫は使われてこなかった。 ▪ 今はピーチが利用しているが、ピーチのように関空を拠点とする航空会社が出るにつれて MRO 需要も増えてくると思われる。 ▪ LCC を中心に機材・便数が増えているため、ナローボディ機材を中心としたメンテナンスが可能性としてあると考える。
GMF に勤務する従業員の通勤について	▪ 従業員はどの地域に住んでいてどうやって通っているのか。
	▪ 具体的な数字は把握していないが、敷地内に広大な駐車場があり、多くの車が駐車されていたため、車通勤が多いと思われる。 ▪ 従業員のほとんどは現地採用と聞いているが詳細な地域までは不明。
従業員数について	▪ 資料にある従業員数 4,241 名はジャカルタの事業所の人数か、GMF 全体か。
	▪ GMF 全体のため、インドネシア各地や国外 5 か所で勤務する者の総数。
GMF の顧客	▪ インドネシア以外ではアムステルダム、ジェッダ、シンガポール、シドニー、東京があるが、これらの国においても他の MRO 企業が事業を行っていると思われるが、GMF が手掛ける航空会社としてどこがあるのか。
	▪ ガルーダ航空に続いてスリジャヤ航空、エアアジアインドネシア／マレーシア、ヴァージン・オーストラリア航空、ベトナム航空が主な顧客である。
保税物流センターの運用について	▪ 保税物流センターで保管されている部品が実際に機材メンテナンスに使われるときには税金がかかるということか。
	▪ 保税物流センターに部品を入れて保管する間は関税がかからないが、使われる時点で税金が発生する。保税物流センターの特徴として、オーナー以外に顧客の部品も保税保管でき、保税の状態で売買も行うことができる。
航空機部品について	▪ GMF 敷地内で保管されている部品は、どの航空会社のどの機材のために使用するというのは決まっているのか。
	▪ 航空会社、機材までは特定されておらず、機種によって異なる。ただし、内装で用いるものは航空会社によって注文が異なるため、汎用性がないものもある。

４．第４回研究会議事録

第 4 回研究会
2017 年 2 月 21 日(火)午後 3 時 00 分～5 時 00 分
大阪ｷｬｯｽﾙﾎﾃﾙ 7 階松・竹の間

・報告書案についての説明　　事務局
・討論

報告書案についての説明後の討論

項目	質疑応答・意見
MRO について	▪ MRO は航空機関連以外に医療機器や船舶などいろいろな分野でのメンテナンス業を含んでおり関西の地場産業を考えるとポテンシャルを有する。 ▪ オリックス、バンシにとって新たなビジネス展開のチャンスと捉えられるよう強調、加筆できないか。
関空の将来ビジョンについて	▪ 将来ビジョンを踏まえて課題を記載する形はどうか。 ▪ 伊丹空港の MRO 視察の際、塗装は全て海外で行うと言っていたが、他所でやっていない分野で高い技術が必要で付加価値の高い業務が関空でできればと考える。
貨物事業者からの要望	▪ りんくうの活用も盛り込んでほしい ▪ 貨物事業者からすれば関空で欧米便が増えるか、国内線で成田便が増えれば利用する。 ▪ 関空島内でしかできないことと島外に移してもよい内容がある。例えばシーアンドエアーで四国や九州、阪神港からの貨物取扱は島内事業所で行う。島内でしかできない（したほうが効率的な）仕事が支配的にならない限りこれまで通りりんくう地区に拠点を据える。 ▪ 島内の利用料（家賃など）が高いと貨物事業者は島外へ逃げる。荷主に対しては貨物の輸送・保管荷役はシームレスとなっていることが前提のため、島外で積み替え等が生じてその分コストが増えても荷主には転嫁できない。 ▪ 貨物取扱で関空の利用促進についてはコスト削減（賃料などの低減）、便数の増に尽きる。

項目	質疑応答・意見
島外エリアの活用について	▪ 貨物保管など島外でも対応できることはあるため、拡張用として島外の活用も考慮した関空のあり方を書くべきではないか。
関空の利用促進に向けたアイデア	▪ E-コマース関連物流では税関との連携が必要である。 ▪ 従業員を今後も継続的に確保していくためには島内環境の改善は重要と考える。 ▪ AOG（航空機の部品を即座に届ける）対応ができる体制を整えるなど関空のメリットや特異性がもっとあればと思う。 ▪ 関空から京都行のヘリ輸送といったまったく新しい視点も検討されればよいと思う。

一般財団法人　関西空港調査会
Kansai Airport Research Institute

〒543-0021
大阪市天王寺区東高津町 11 番 9 号　上本町ビル 11 階
Phone （06）6767-0800　Fax （06）6767-0811
URL　http://www.kar.or.jp