

新型コロナパンデミック下の国際物流と ポストコロナ時代の国際物流

2021年3月4日

早稲田大学次世代ロジスティクス研究所
招聘研究員 岩間正春

本日の発表内容

- 1. トランプはサプライチェーン戦争に敗北したのか？**
- 2. いち早く経済立て直しに成功した中国が招いた「第二の混乱」**
- 3. 新型コロナパンデミックと国際物流のこの一年**
～消えてしまった日本メガコンテナキャリアと日本荷主に与えた影響～
- 4. 中国を主体とした国際物流の現状**
- 5. ポストコロナ時代の日中韓近隣国際物流を考える**

1. トランプ政権はサプライチェーン戦争に敗北したのか？



12月10日、中国はコロナ禍からの景気回復ぶりが突出しているが、世界的な輸送用コンテナの不足がその勢いを鈍らせようとしている。香港で9日撮影（2020年 ロイター/Tyrone Siu）
[北京/シンガポール 10日 ロイター]

中国はコロナ禍からの景気回復ぶりが突出しているが、世界的な輸送用コンテナの不足がその勢いを鈍らせようとしている。コンテナ運賃は過去最高に跳ね上がり、製品を輸出するメーカーは、せつかくの需要急増に思うように応じられない状態だ。中国の11月の輸出は前年同月比21%の急増となった。同国の巨大な工業パワーが次々と製造する家電製品や玩具、衣服、新型コロナウイルス関連などの個人防護具などに対し、世界中で需要が高まっている。同国の貿易収支は黒字に大きく傾いており、コンテナ1個分の製品を受け入れている間に3個分の製品を輸出している状況だ。海外でのコロナ感染拡大で中国へのコンテナの帰港が遅れていることもあり、コンテナの大きな不足が回り回って同国の輸出を脅かし始めている。世界貿易の約60%はコンテナで輸送されており、国連の貿易データによると、世界には現在1億8000万個のコンテナが存在する。

遅れが遅れを生む展開

輸出向けの製造業拠点、浙江省義烏市で鏡製品を米国の小売り大手ウォルマート・ストアーズ や住宅用品販売のホーム・デポなどに輸出するチャールズ・シュー氏は「発注が押し寄せているのに出荷できない」と嘆く。「うちの工場には箱が積み上がり、もうあまりスペースが残っていない。コンテナの予約は難しく、注文を入れるため代金上乗せを強いられている」中国コンテナ産業協会(CCIA)によると、コロナ禍により欧米で貨物の取扱能力が落ちているため、コンテナが到着してから出港するまでの「ターンアラウンド・タイム」は平均100日と、コロナ前の60日から大幅に長期、コンテナ不足に拍車を掛けている。米国の輸入企業は11月に出荷の遅れを報告した。

(出所) 2020年12月10日付ロイター通信インターネット配信記事

(注) 赤字でハイライトした部分は本日の発表で述べる内容に関連する事項

大概是貨物も運ぶ国際航空旅客便の大半が運航を休止したことも、海上貨物輸送の需要増加につながった。新型コロナウイルスワクチンが世界的に普及するまで、こうした状況に大きな変化が見込めない中、貿易と貨物輸送の構図は一変し、海運運賃は跳ね上がった。リフィニティブのFreightosデータによると、中国から米東海岸までの40フィート・コンテナのチャーター料金は12月10日を含む週に4982ドル(約51万8000円)と、6月1日から85%も上昇して過去最高を記録した。

運賃も急上昇

欧州向けの運賃はこの間に142%、スエズ運河経由の地中海向けは103%、それぞれ急上昇した。航路が短距離で利ざやが小さい運賃では、さらに跳ね上がっている例もある。中国発・シンガポール/マレーシア向けの運賃を示す寧波輸出コンテナ運賃指数(NCFI)は、東南アジアの輸出業者が必死に競い合う中で、10月初めから12月初めにかけて300%近くも急上昇した。コンテナメーカーは需要に応えるため、工場の勤務シフトを拡大して生産能力を上げているが、追い付いていない。それでもCCIAのデータによると、世界のコンテナ生産の96%を占める中国は、9月の生産数が30万個と、月間で5年ぶりの高水準となった。CCIAによると、その後も生産はフル稼働しているが、鉄鋼や木材、条件を満たす溶接機など資材・設備が不足し、これ以上の増産を阻んでいるという。細かい規格に従って正確にサイズ測定され、強度が確保されたコンテナでなければ、船への積み込み作業で壊れる恐れがある。コロナ禍の影響で中国以外の消費市場で平時よりも輸入が増え、輸出が減っていることも、中国以外でコンテナが記録的に滞留する現象につながっている。

マフィア登場、闇ルートも

金もうけのにおいをかぎつけた一部の中国民間企業はコンテナをかき集めて抱え込み、より高い料金を提示した業者に貸し出している。義烏市を拠点に家財道具や玩具、文具を輸出する人物は「ついにマフィア(闇業者)が登場した」と語る。上乗せの料金を払って正規のルート以外でコンテナを集めているというのだ。「コンテナ1個あたりの金額が3000人民元、約500ドルだ。しかも運賃そのものが既に平時の3倍近い。だれもが金をもうけているが、わが社はもうかっていない」、「目下、コンテナは2週間から4週間待ち。未だにコンテナを入手できるかどうか分からない」とこの人物は続けた。いくら大枚をはたいても出荷できないと嘆く関係者もいる。寧波の運送業者は「倍の料金を払っても海運会社が輸送スペースを予約してくれないことがある」と話す。「過去には、例えば南米向けのコンテナ運賃はこれまでは、目をむくほど高い時でも3000ドルだった。それが今は6000ドル払っても海運企業は予約を保証してくれない」

料金釣り上げにあらがえず

この結果、韓国やマレーシアなどの海運業団体は、運賃の急上昇分を相殺してもらえるよう政府に支援を仰いだ。国内での商品販売を増やそうと試みる企業もある。しかし、釣り上げられた料金に応じる以外に選択肢のない企業もある。広東省で輸出業を営むヒル・シャオ氏は「いくら我慢してもきりがなく、ついに折れて『いくらお望みですか』と聞く羽目になることもある」と言う。「コンテナがなければ商品を出荷できず、代金は手に入らない。キャッシュフローがひどく圧迫されている」業界関係者らは、新型コロナウイルスのワクチンが普及し、国際的な移動が活発化するまでコンテナ不足は続く予想している。HSBCのアジア経済調査共同責任者、フレデリック・ニューマン氏は「現在、世界的にモノの需要が異例の高まりをみせているが、2021年になれば西側諸国を中心にサービス業主導の景気回復が始まるため、それも収まりそうだ」と予想。「同時に、ワクチンが普及すれば貨物も運べる航空旅客便の不足の問題など、物流上の滞りも緩和するはずだ」と述べた。

パラグ・カナが発した米国衰退への懸念

『接続性の地政学』（原題 Connectography - mapping the Future of Global Civilization-）
（2016年 邦訳は2017年）で分析した「サプライチェーンの支配力（ここでは「接続性）」と国家の優位性」

➡世界のサプライチェーンは業界別に複雑に結び付いており、その中心は米国から中国に移りつつある。



トランプ政権の取った「カウボーイ精神」の発揮 = 敵に後ろは見せない

- ① アメリカ第一主義（国際社会の分断）
- ② 新型コロナパンデミックの中でも「マスクはしない、集会は禁じない」

結果として、米国は新型コロナウイルスによる世界最大のパンデミック地
感染者285万人（世界の25%）
死亡者 51万人（世界の20%） 2021年2月28日現在



トランプ政策が世界経済に与える懸念の一例
「揺らぐ世界経済秩序と日本～反グローバリズムと保護主義の深層～」
（2019年/浦田秀次郎ほか/文真堂）

【新型コロナパンデミックの中で再現された課題】 「共生」世界の再構築

2. いち早く経済立て直しに成功した中国が招いた「第二の混乱」

「第一の混乱」

新型コロナのパンデミック（世界への拡散）

「第二の混乱」

急激な経済回復による中米欧でのコンテナ不足……2020年秋口からの輸送費の急激な高騰

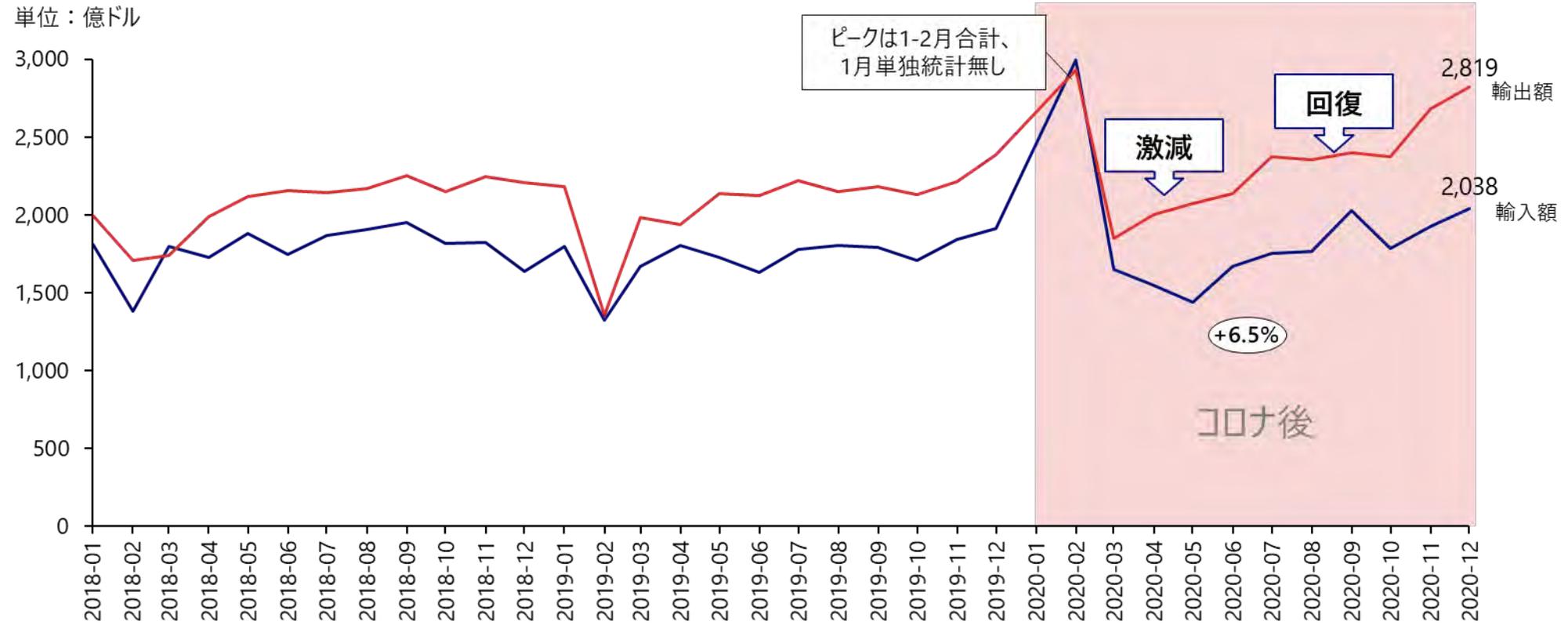
- ①毎年行われる中国におけるコンテナのリプレイス（新造コンテナの入れ替え）生産が一時停滞
（⇒既に、正常復帰）
- ②中国における輸入貨物への「検疫強化」で、輸出貨物へのコンテナ割り当てが遅延
- ③米国西海岸港湾（特にロサンゼルス港での港湾労働者の新型コロナ感染による港湾荷役の停滞）
- ④欧州各国ボーダーでの「モノ・ヒト」への検疫強化で、コンテナ貨物の輸送が停滞

起きるかも知れない「第三の混乱」？

スマホ、PC、EVなどの需要増による「半導体」の奪い合い

その1. 2018年1月から2020年12月までのドル建て中国輸出入額推移

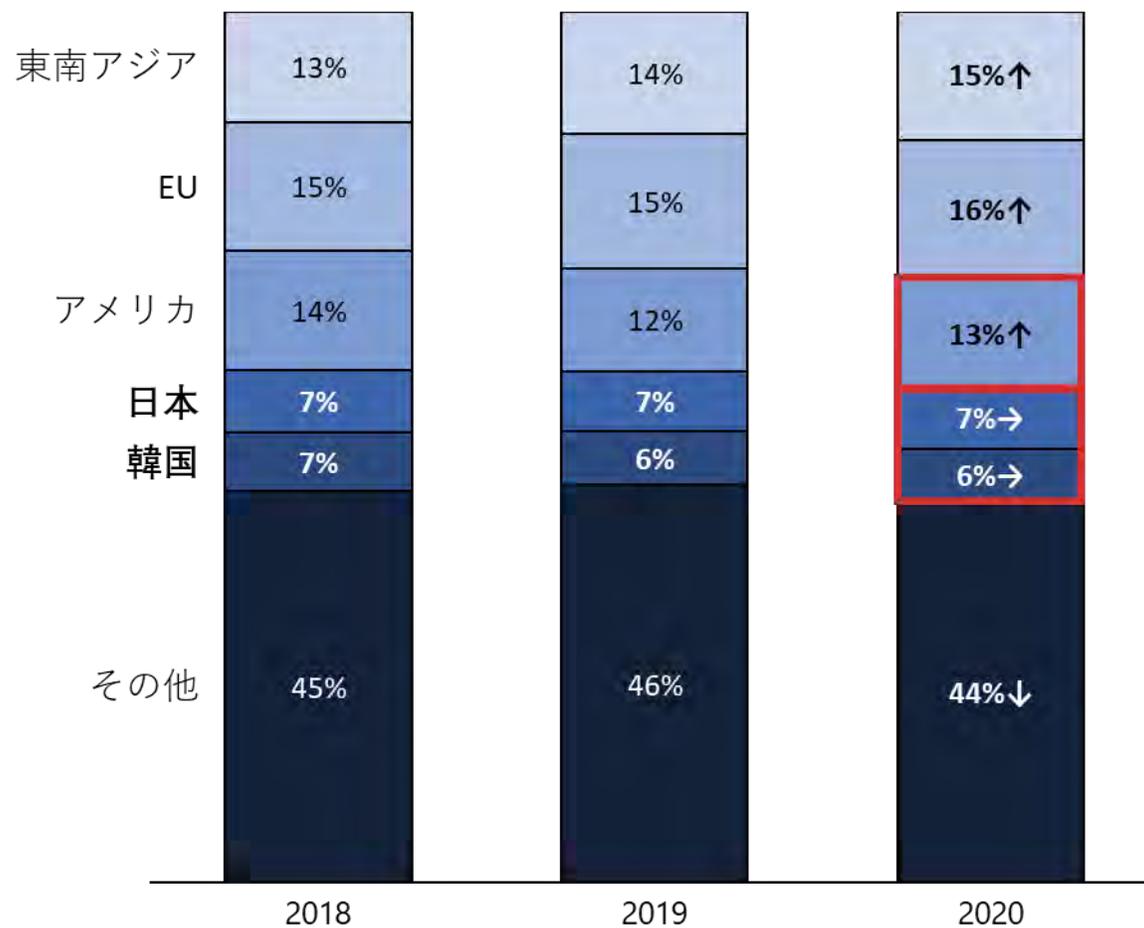
ドル建て中国輸出入額（2018年1月～2020年12月）



出所) 中国税関

その2. 中国の主要貿易相手国（輸出入額合計）

主要貿易相手国輸出入額の割合（2018年-2020年）



出所) 中国税関

その3. 中国における品目別輸出入額

主要輸出品目

項目	割合 (2020)	順位 (2020)	順位 (2019)	順位 (2018)
機械類、電気 機器及び部品	44%	1	1	1
紡織用繊維及 びその製品	11%	2	2	2
卑金属及びそ の製品	7%	4	3	3
雑貨（家具、 玩具等）	7%	3↑	4	4
化学工業品	5%	5	5	5

主要輸入品目

項目	割合 (2020)	順位 (2020)	順位 (2019)	順位 (2018)
機械類、電気 機器及び部品	36%	1	1	1
鉱物性生産品	22%	2	2	2
化学工業品	7%	3	3	3
光学機器、検 査機器、医療 用等精密機器	5%	5	4	5
車両、航空機、 船舶及び輸送 機器関連品	4%	7↓	5	4

出所) 中国税関

その4. 代表的な産業別現状（新型コロナが主要荷主に与えた影響）

①アパレル	<ul style="list-style-type: none">●サプライチェーンの国内回帰（元々東南アジア・インドに生産拠点を移転したが、コロナで生産体制は再び国内に戻る）●コロナで国際物流費は上昇したが（航空輸送と海上輸送の運賃が上昇）、売上高物流費率が依然として低い水準●物流体制は航空輸送がメインとなるため、引き続きチャーター便の追加で物流体制を確保する方針●販売面では、今後はネット販売に力を入れていく方針
②通信（精密機械）	<ul style="list-style-type: none">●コロナと政治による影響が相まって、コア部品の不足が発生し、短期的な取り組みとしては、在庫水準を引き上げて生産を確保。中長期的には国内でバックアップサプライヤーを開拓し、サプライチェーンの現地化を推進する●国際物流費は上昇した（コンテナ不足・港湾の渋滞等で海上輸送コストが上昇）●販売面では、コロナの影響で逆にネット利用が急増し、通信設備への需要が拡大している
③自動車	<ul style="list-style-type: none">●豪州・東南アジアの原材料サプライヤーは一部生産停止となり（半導体チップの不足で工場全生産ラインが四日間生産停止）、サプライチェーンの国内回帰と在庫水準の引き上げで対応●国際物流費は微増した（一部海運でスペース確保が難しい部品を航空輸送にシフト）

3. 新型コロナパンデミックと国際物流のこの一年 ～消えてしまった日本メガキャリア～

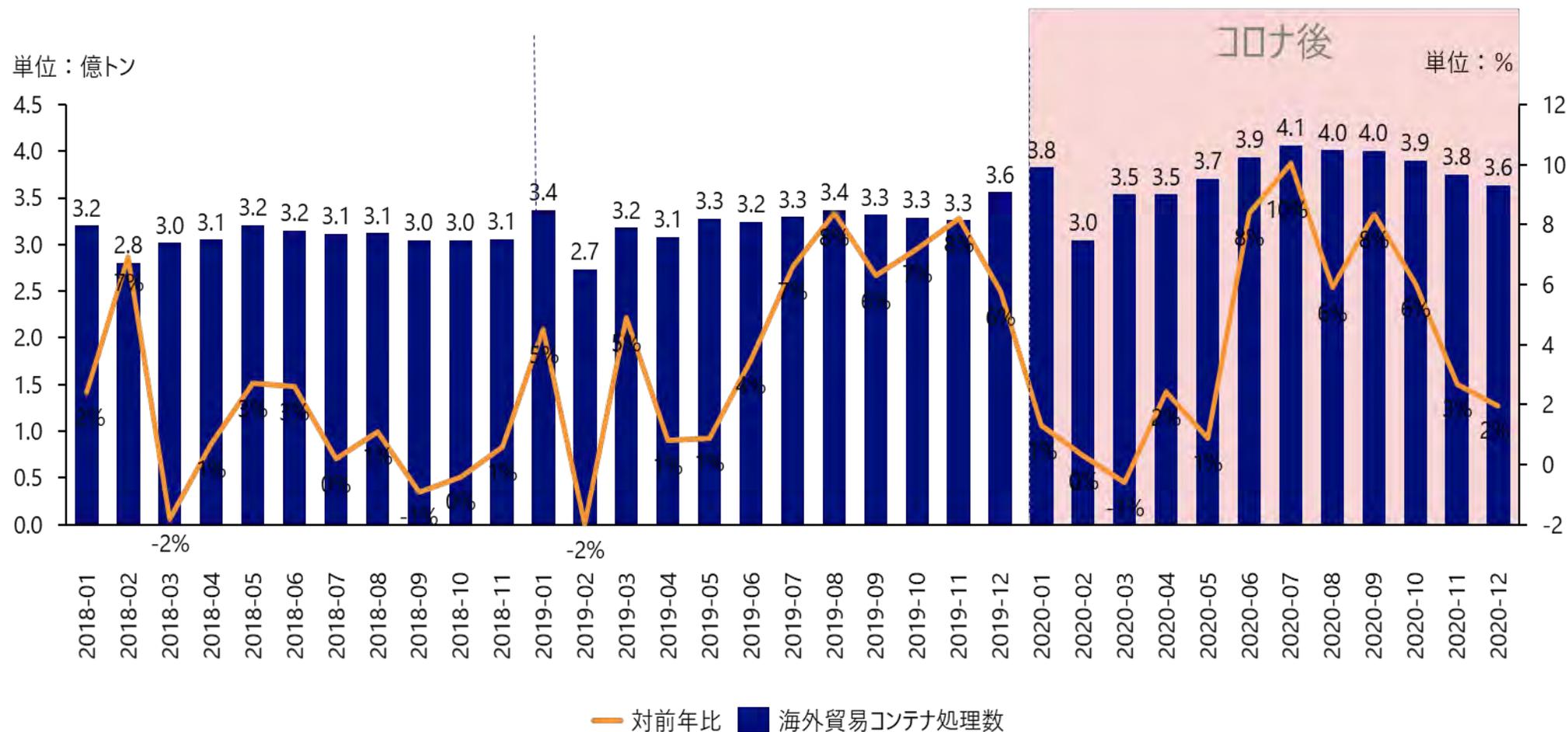
その1. リーマンショックと新型コロナパンデミックの海運物量の比較

国際貿易量（単位：100万トン）						
	リーマンショック			COVID-19 蔓延		
	前年比	2008年	2009年	前年比	2019年	2020年
鉄鉱石	7%	837	897	3%	1,456	1,504
石炭	2%	790	804	5%	1,168	1,232
穀物	5%	284	299	2%	508	518
コンテナ	-10%	1,223	1,095	-1%	1,877	1,851
その他	-9%	2,301	2,084	-3%	2,949	2,861
Dry貨物 小計	-5%	5,435	5,179	0%	7,958	7,966
原油	-5%	1,928	1,826	-8%	2,006	1,855
石油製品	1%	820	825	-11%	1,032	917
LPG	-2%	55	54	-1%	105	104
LNG	21%	183	222	2%	356	363
化学製品	2%	230	234	-2%	373	365
液体貨物 小計	-2%	3,216	3,161	-7%	3,872	3,604
海上貨物 合計	-4%	8,651	8,340	-2%	11,830	11,570

Clarkson Research の数字による。

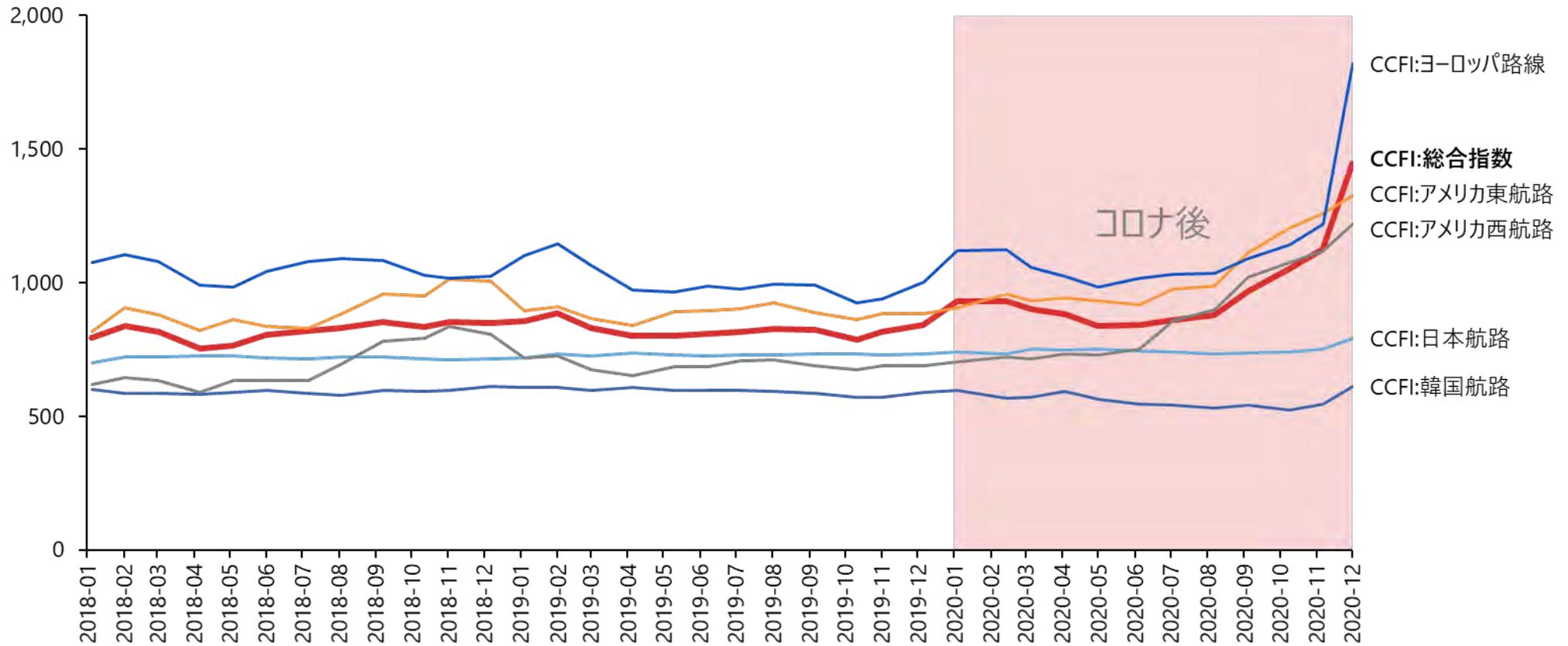
その2. 中国主要港の海外貿易コンテナ取扱数

中国主要港の海外貿易コンテナ処理数（2018年1月~2020年11月）



その3. コンテナ運賃指数の推移 (2018年1月~2020年12月)

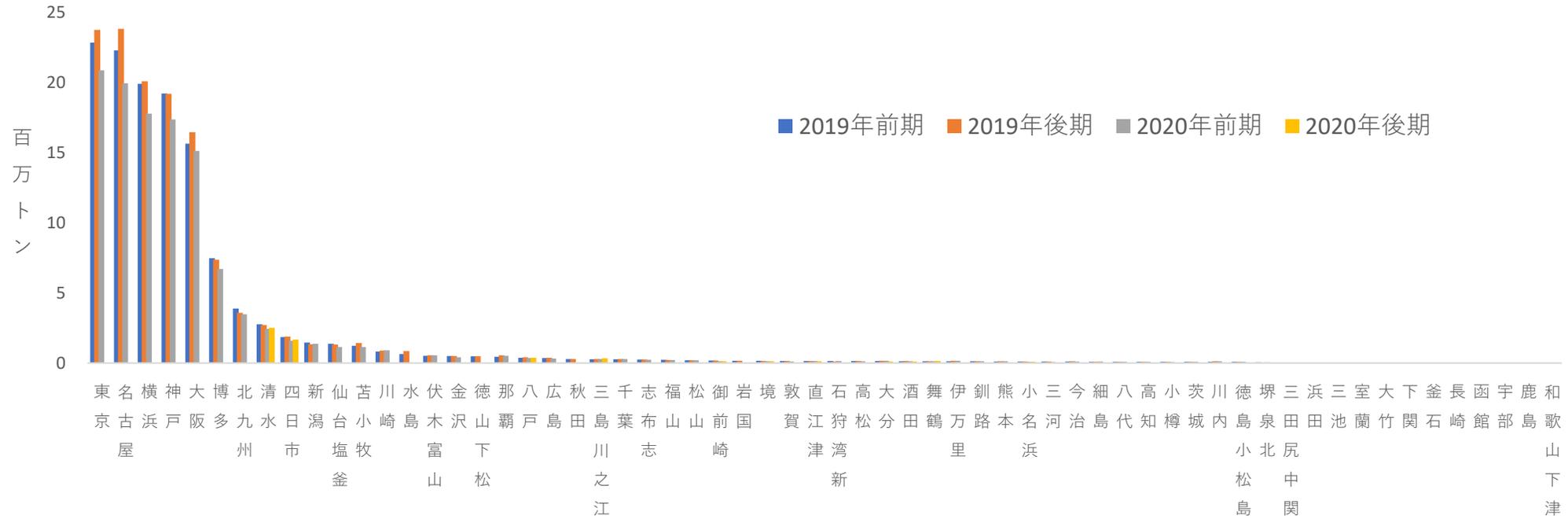
中国輸出コンテナフレイトインデックス (2018年1月~2020年12月)



出所) WIND

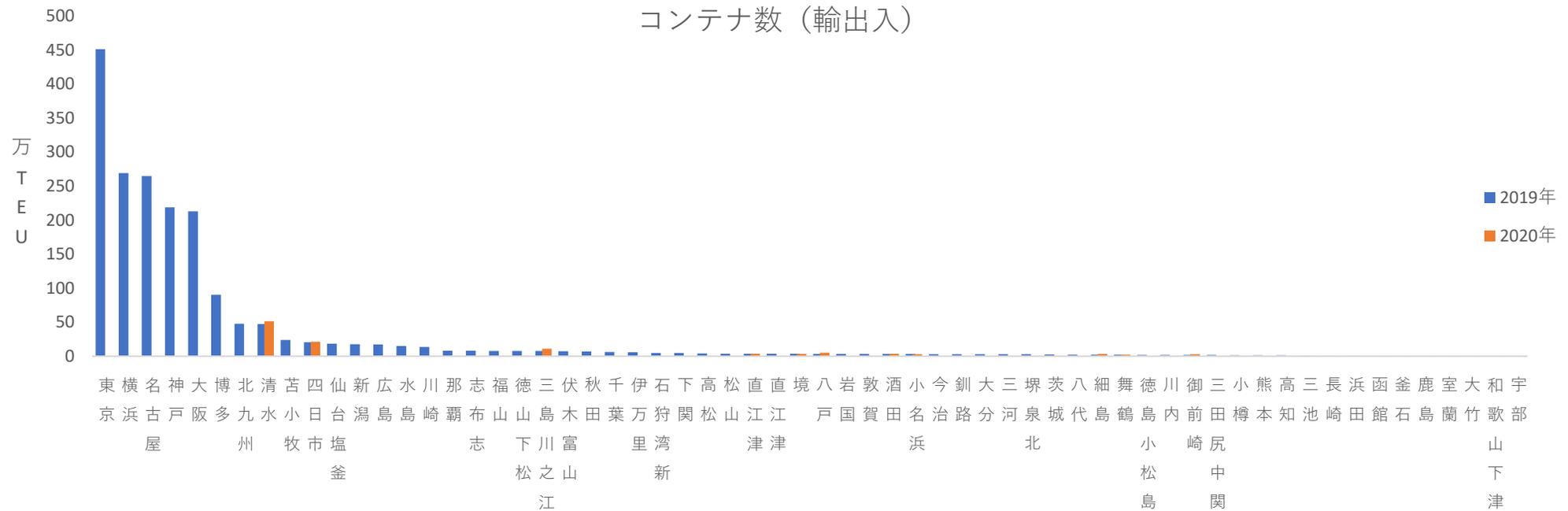
その4. 日本におけるコンテナ貨物の輸出入額比較（2019年前期・後期/2020年前期・後期）

輸出入合計（一般、内コンテナ）



(注) 左から2019年1-6月期の輸出入合計の多い順に配列。
 (出所) 国土交通省「港湾調査」

その5. 日本における輸出入コンテナ取扱本数比較（2019年/2020年）



(注) 左から2019年のコンテナ数（輸出+輸入）の多い順に配列。
 (出所) 国土交通省「港湾調査」

- 2020年の各港湾の集計スピードにばらつきがあり、2021年2月8日の国土交通省港湾統計資料でも現時点で比較は困難

その5. 日本と他国のコンテナアクセス状況（2020年5月時点）

日本の他国とのアクセス（週）			単位：便
相手国	五大港	地方港	合計
中国	169	127	296
韓国	50	176.6	226.6
ベトナム	51	23	74
タイ	47	6	53
シンガポール	28	6	34
北米	31	5.8	36.8
欧州	4	1	5

（出所）国土交通省統計 2020年5月1日時点

2020年7月に日本に寄港予定のコンテナ船社			日本への寄港隻数	構成比	船腹量(TEU)	平均船型 (TEU)
企業国籍	備考					
15TC	実質中国（上海）	英ケイマン諸島	37	11.2%	40,908	1,106
2 Ocean Network Express	実質日本	シンガポール	34	10.3%	196,435	5,778
3 KMTC(高麗海運)	韓国		19	5.8%	17,564	924
4 Wan Hai (萬海海運)	台湾		19	5.8%	40,474	2,130
5 Evergreen (長栄海運)	台湾		15	4.6%	44,396	2,960
6 Maersk Line	デンマーク		13	4.0%	100,844	7,757
7 SINOTRANS (中国外運)	中国（北京）	招商集団	13	4.0%	14,746	1,134
8 TS LINE (徳和海運)	台湾		13	4.0%	21,459	1,651
9 新嘉坡海運	韓国		11	3.3%	9,849	895
10 PanAsia (上海亞細亞航運)	中国（上海）	COSCO傘下	11	3.3%	13,051	1,186
11 Heung A Line (興亜ライン)	韓国		10	3.0%	7,076	708
12 SINKOR (荏荏商船)	韓国		10	3.0%	8,021	802
13 CNC	シンガポール	CMA/CGM傘下	9	2.7%	22,914	2,546
14 OOCL (東方海外)	香港	COSCO傘下	8	2.4%	33,293	4,162
15 SH (上海輪江航運)	中国（上海）		8	2.4%	7,839	980
16 神原汽船	日本		7	2.1%	6,354	908
17 Yang Ming (陽明海運)	台湾		7	2.1%	27,760	3,966
18 HASC0 (上海華輪輪船)	中国（上海）		5	1.5%	4,870	974
19 インターエイシア	実質台湾	日本	5	1.5%	11,642	2,328
20 Starocean (南洋海運)	中国（大連）		5	1.5%	5,497	1,099
21 TCLC (太倉港航運)	中国（蘇州）		5	1.5%	5,156	1,031
22 CCL (新中福国際海運)	実質中国（上海）	中国（香港）	4	1.2%	3,192	798
23 CK LINE (大東海運)	韓国		4	1.2%	3,117	779
24 Dongjin (東進商船)	韓国		4	1.2%	3,360	840
25 Hapag Lloyd	ドイツ		4	1.2%	31,787	7,947
26 Minsheng (上海民生輪船)	中国（上海）		4	1.2%	2,682	671
27 Nippon Ocean (日本郵船)	中国（寧波）		4	1.2%	4,238	1,060
28 Pan Continental (九州海運)	韓国		4	1.2%	3,725	931
29 Sealand Maersk	シンガポール	Maersk Line傘下	4	1.2%	8,531	2,133
30 APL	シンガポール	CMA/CGM傘下	3	0.9%	3,417	1,139
31 MSC	実質イタリア	スイス	3	0.9%	9,631	3,210
32 Westwood Shipping Lines	実質日系	米国	3	0.9%	6,652	2,217
33 カメリアライン	日本		2	0.6%	1,411	706
34 COSCO (中国海洋運輸)	中国（上海）		2	0.6%	8,168	4,084
35 OBR (大連州外港航運)	中国（大連）		2	0.6%	1,682	841
36 HIDE (合徳（香港）国際航運)	中国（香港）		2	0.6%	1,388	694
37 HUAXIN (華信輪船)	中国（大連）		2	0.6%	787	394
38 Zhou (吉舟船務)	中国（福州）		2	0.6%	1,170	585
39 Pegasus Container Service	韓国		2	0.6%	1,924	962
40 PIL	シンガポール		2	0.6%	1,554	777
41 AAL (亞海航運)	実質中国（上海）	中国（香港）	1	0.3%	1,022	1,022
42 Dongchen (東辰航運)	実質中国（青島）	中国（香港）	1	0.3%	712	712
43 EAS (遠東国際航運)	中国（香港）		1	0.3%	1,022	1,022
44 Pan Ocean	韓国		1	0.3%	1,118	1,118
45 RHP (日照海運)	中国（日照）		1	0.3%	629	629
46 FESCO	ロシア		1	0.3%	706	706
47 Tai Young (太東商船)	韓国		1	0.3%	706	706
48 Westwood Line	フィリピン		1	0.3%	1,732	1,732
合計			329	100.0%	746,211	2,268

（出所）2020年6月29日付『週刊SHIPPING GAZETTE』より
色分け箇所は「メガキャリア」およびその傘下にあるコンテナ船社

日本に寄港している日本国籍海運会社はわずか2社のみ
ONE（日本郵船・商船三井・川崎汽船）の国籍はシンガポール



日本企業でグローバルビッドで年間契約を持つ荷主でも2020年10月以降、海上運賃の高騰で、コンテナスペースの確保に苦勞をした。
結果として「火事場の現場力」が強い荷主（あるいはそれを支援する物流企業と組んだ荷主）は大勢に影響が少なかった。

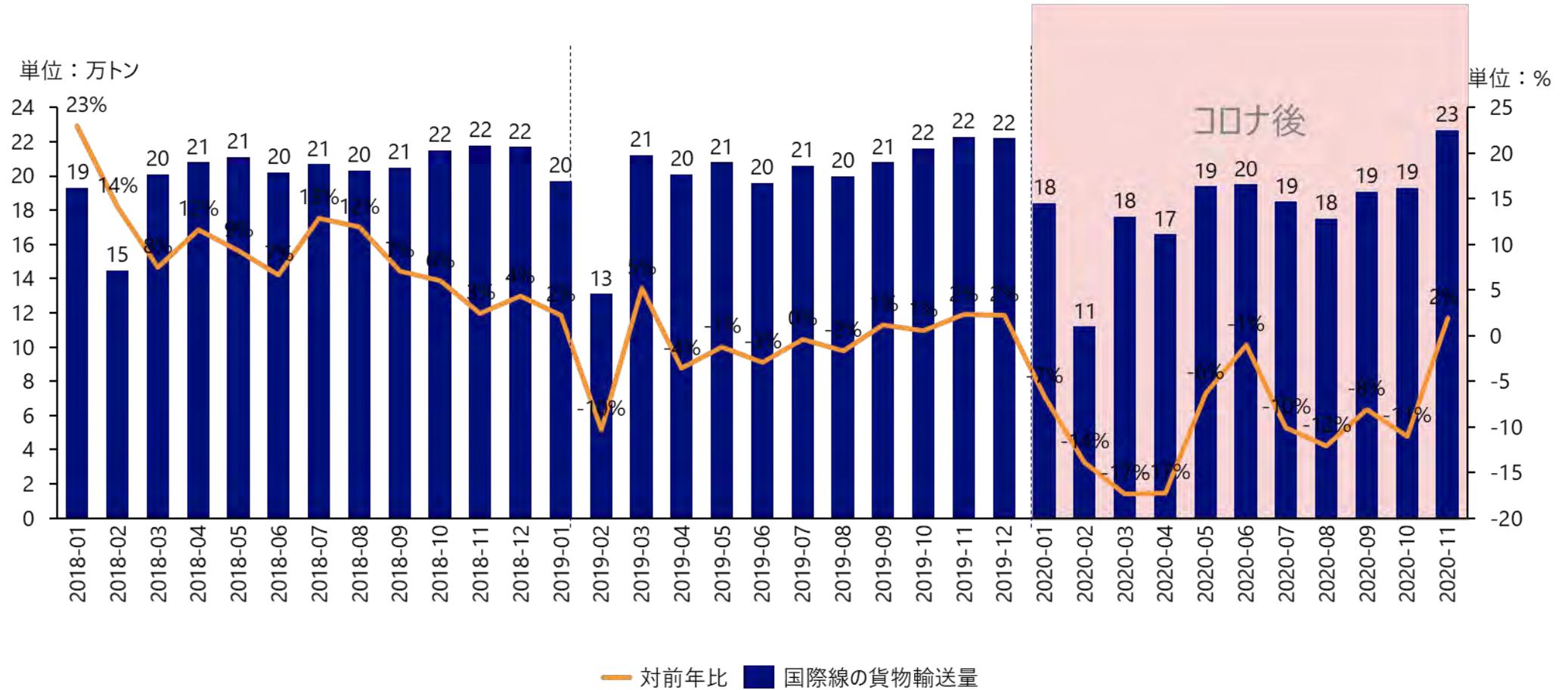
4. 中国を主体とした国際物流の現状

その1. 輸送モード別状況

①国際海運	<ul style="list-style-type: none">•中国の生産回復により、6月以降、輸出貨物が増加した•11月のLA・LBの港湾混雑を契機に、貨物滞留、コンテナ生産減少と空コンテナ不足、輸送遅延、運賃高騰•中国系荷主はスポット契約の割合が比較的多いので、10月以降、運賃が高騰しはじめ、11月以降は急伸（特に欧州方面）•中国はRORO船の本船検疫で、余計に時間がかかっている。•国際物流の輸送が不安定な中で、柔軟に対応したFWDが貨物を集めている。
②国際航空	<ul style="list-style-type: none">•緊急物資輸送、海運シフト、チャーター増便、海運混乱による緊急輸送•中国では共同上屋で全員PCR検査を行い、結果がでるまで帰れない•昔から変わっていない労働集約的な体制は、コロナ禍で脆弱性を露呈した（現状はそこまで手が付けられていない）
③国内輸送	<ul style="list-style-type: none">•鉄道、海運、陸送ともに、春先に落ち込むがその後は回復。全体的には、運賃が安定しており、コロナの影響が限定的である。•陸送が最も重要な輸送モードであり、中央政府は非常時における国内輸送の体制を確保するために、高速道路無料化政策を打ち出した•鉄道輸送は国営企業によって提供されているため、運行が安定•航空輸送、水上輸送は上半期は貨物量の減少によって、運賃が低下したものの、下半期航空輸送は国内経済回復に伴い、正常に戻った。水上輸送はコンテナ不足で運賃若干上昇した•巣ごもりで元々世界を牽引する中国EC市場が再び急成長を実現し、宅配の需要が拡大したものの、宅配市場の競争が激しく、宅配事業者はコロナ蔓延期の損失を補うためには、低価格で市場を取る対応を行った•荷主側も、物流事業者側も物流の自動化・可視化による物流体制の効率化を推進している

その2. 中国における国際航空貨物の輸送量推移（2018年1月～2020年11月）

国際航空貨物の輸送量（2018年1月～2020年11月）



その3. 進む非接触型サービス（EC、無人化、省力化、・・・）

一例として 江蘇省がいち早く出したEC積極推進策（1月30日発表）

政策细则 | 省政府办公厅转发省商务厅等部门关于促进全省跨境电子商务高质量发展工作意见的通知（苏政办发〔2021〕5号）

智谋 科创微摊 2月4日

政策细则

信息来源：江苏省人民政府

发布时间：2021-02-03

省政府办公厅转发省商务厅等部门关于促进全省跨境电子商务高质量发展工作意见的通知（苏政办发〔2021〕5号）

各市、县（市、区）人民政府，省各委办厅局，省各直属单位：

省商务厅、省交通运输厅、省市场监管局、省税务局、人民银行南京分行、南京海关、省邮政管理局 **《关于促进全省跨境电子商务高质量发展的工作意见》**已经省人民政府同意，现转发给你们，请认真组织实施。

江苏省人民政府办公厅

2021年1月30日

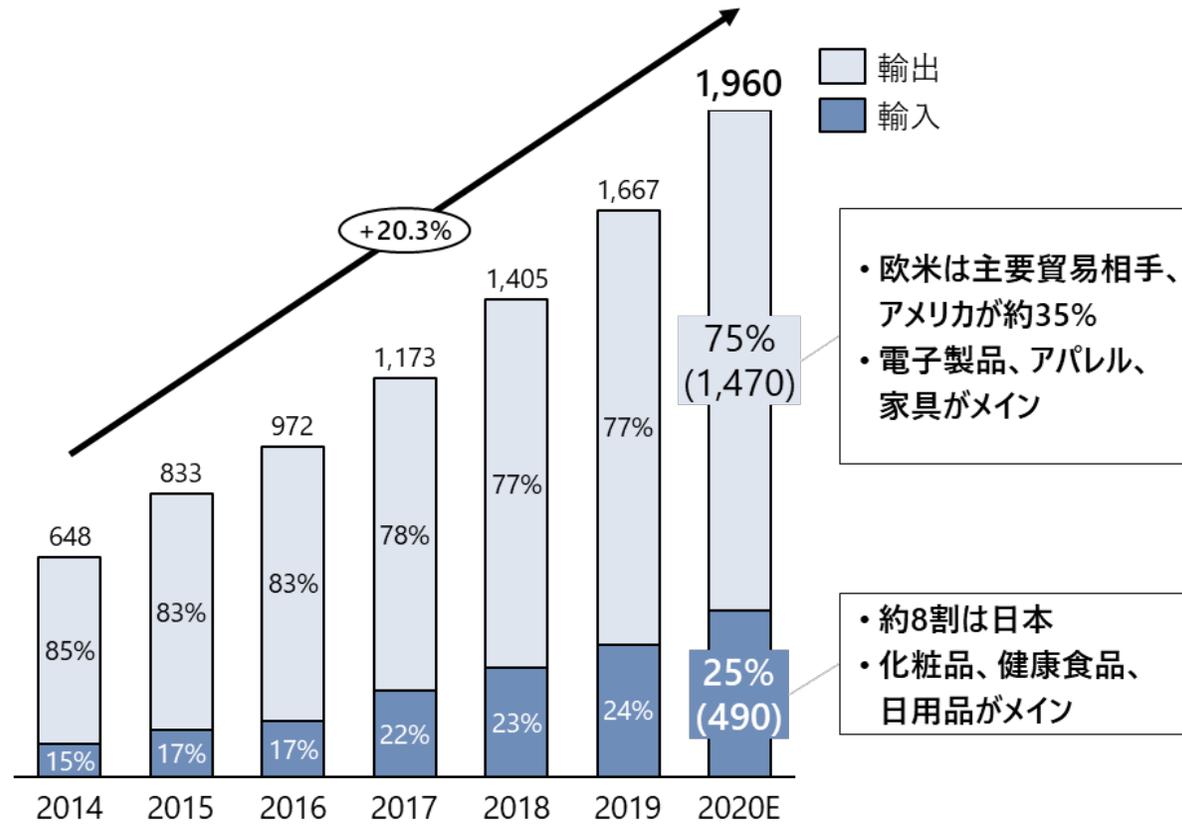
<https://mp.weixin.qq.com/s/D9zdbKyb2o3xXvnj4AmCGg>

（宣伝）ECに関する「宅配事業」最新情報に関しては3月25日の「拡大版マンスリーコロキウム」
（主催：早稲田大学次世代ロジスティクス研究所）にて「順豊」（SF EXPRESS）に直接話して貰います。

その4. 中国EC市場の進展

2014 - 2020年中国越境EC市場規模（輸出 + 輸入）

単位：億ドル



出所) iResearch

5. ポストコロナ時代の日中韓近隣物流を考える

その1. 日中韓物流大臣会議の重要性

- 日中韓の「経済の繋がり」度合は大きく、この近隣三国によるサプライチェーンの強固な連携が重要

産業の高付加価値化・サービス化の流れに対応した日中韓の「シームレスな物流経済圏」構築

- 2006年に創設された「日中韓物流大臣会議」共同声明に基づく各取組内容の重要度は、ポストコロナ時代においても変わることなく重要

(「シームレスな物流経済圏」を支える物流システムの構築/環境にやさしい物流システムの構築/安全性と効率性を両立させる物流システムの構築)

① シャーシ相互通行やパレットの標準化・繰り返し利用の拡大

シャーシ相互通行は環境対策上も重要性が高く、物流シームレス化の取組みを強化することが必要。

シャーシ相互通行では日中韓の法制度の調整への取組み・パレットの標準化では製造メーカーのOEM動向も注視しながらの検討が必要。

② 物流可視化、DX推進の支援 (NEAL-NETなどの活用)

新型コロナによりコンテナそのものの供給減少・物流足止めによるコンテナ不足・港湾労働力不足による貨物の滞留が発生

→物流の可視化の取組みとしてのNEAL-NETなどは物流のDXを推進するものであり、対象港湾の拡大や機能強化に取組むことが重要。

(但し、欧米・中国を中心にNEAL-NET以外にも国際標準になりつつあるものあり目配りが必要。)

- 今後日中韓において新たに取組むべき3つの課題

① RORO船を活用した中間輸送モード開発

- 航空と海上コンテナの中間モードの開発 (港湾荷役作業の省力化)
- 日本の輸出振興 (農産物、食品加工、地方特産品等)、越境EC貨物に対応

② シームレスな国際物流 (かご車利用による新しいコールドチェーンの開発)

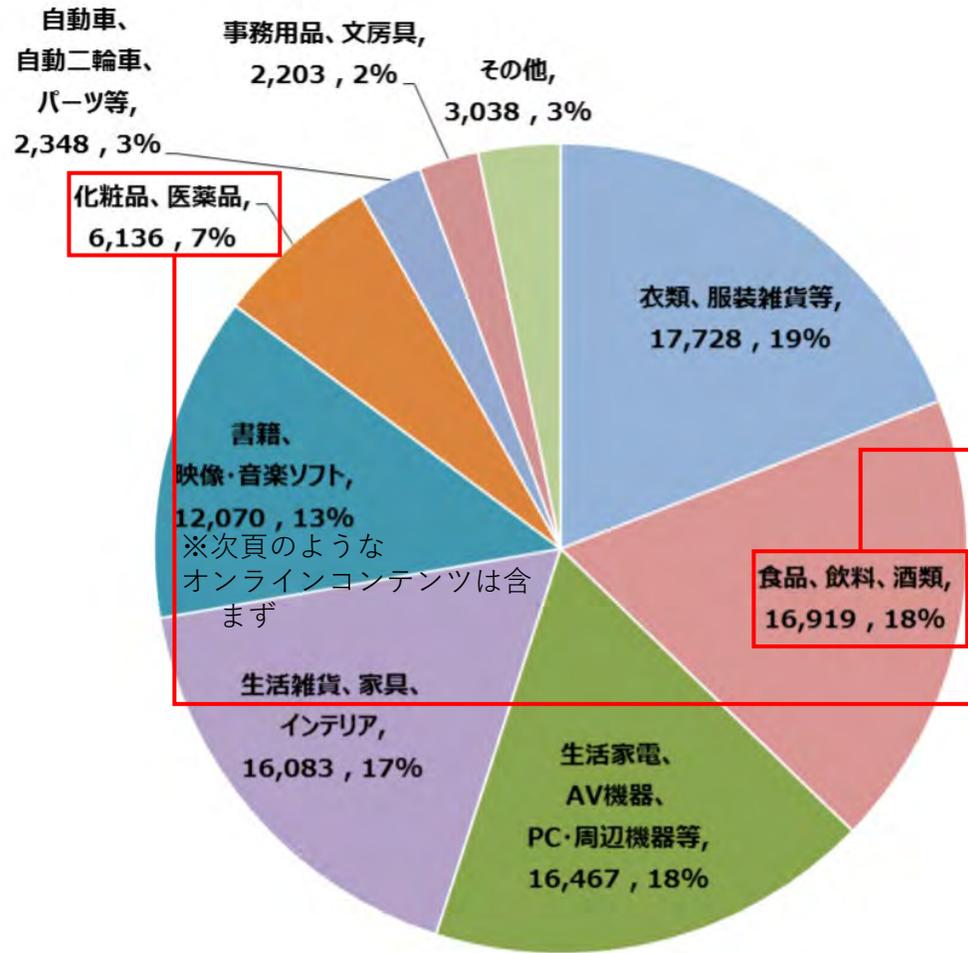
- 日本の輸出振興 (生鮮品、冷凍・低温食品、酒類)
- コールドチェーンシステムでの日中韓の相互通行 (輸送機材, 輸送条件の標準化)

③ シームレスな国際物流 (EV貨物車の自動走行の実証実験)

- EV商用車の普及促進と、自動走行への取組み強化
- EV貨物車の自動走行の実証実験 (技術、オペレーション、インフラ課題) など

その3. 中国のEC推進にどう対応するか？

物販系Eコマースにおける構成比率（単位：億円）とEC化率



分類	2017年		2018年	
	市場規模 (億円)	EC化率 (%)	市場規模 (億円)	EC化率 (%)
① 食品、飲料、酒類	15,579	2.41%	16,919 (8.60%)	2.64%
② 生活家電、AV機器、PC・周辺機器等	15,332	30.18%	16,467 (7.40%)	32.28%
③ 書籍、映像・音楽ソフト	11,136	26.35%	12,070 (8.39%)	30.80%
④ 化粧品、医薬品	5,670	5.27%	6,136 (8.21%)	5.80%
⑤ 生活雑貨、家具、インテリア	14,817	20.40%	16,083 (8.55%)	22.51%
⑥ 衣類・服装雑貨等	16,454	11.54%	17,728 (7.74%)	12.96%

※下段：昨年比

その5. GFPに関連するビジネスマッチングの実例

■ 生産・製造工程アピールポイント ※農産品の場合は栽培面積・年間収穫量なども記載

若狭町特産梅の振興を軸として、消費者の皆様喜んでいただける安全で安心な農産物・農産加工品・梅酒の製造販売をおこなっています。

2013年3月 6次産業 総合計画認定(農林水産省)
 2014年3月 がんばる中小企業300社認定(経済産業省)
 2018年6月 iTQ(ベルギー)優秀味覚賞 受賞「BENICHU38」
 2020年5月 福井県版HACCP認証 第203号
 2020年6月 フェミナリーズワインコンクール(パリ)金賞 受賞「BENICHU20」

【栽培面積】
梅園49アール 約200本
【梅の品種】 紅映梅
(べにさしうめ)

原料梅は、
福井県産紅映梅100%使用
原産地証明あり



写真

紅映梅(べにさしうめ)



自社工場



梅酒 BENICHU



無糖38 / 微糖20 / 樽熟成

■ 品質管理情報

商品検査の有無	●無 ●有一具体的に	殺菌温度監視(記録)、目視点検、金属探知機 異物検査。
衛生管理への取組	生産・製造工程の管理	製造場の整理整頓、作業導線の統一、製造日誌の記録
	従業員の管理	定期品質、衛生、安全教育の実施
	施設設備の管理	整理整頓、不要物の持ち込み禁止、害虫駆除
危機管理体制	担当者連絡先	担当者名または 担当部署名 製造部・部長 連絡先 0770-45-3100
	危機管理に関する対応や生産物賠償責任保険、PL保険の加入など	PL保険加入、原材料受払帳の管理、作業手順書の管理、お客様対応担当在籍。

(株)エコファームみかたのビジネス案

この地区には江戸時代から続く約2万本を超える梅林がある。約2万本のうちの約7500本が梅酒作りに適す「紅映梅」の梅林となっている。同社は「紅映梅」を材料として、主にノンシュガー梅酒を製造を行い、輸出に乗り出している。

ところがこの3種類のサンプル出荷を蘇州に行ったところ、蘇州の輸入者から下記のこと提起された。

- ①醸造用アルコールが使用されているため、中国では人気が出ない。
(→中国で製造されている梅酒と比較されると価格競争にさらされる)
- ②できれば、醸造用アルコールの使用をやめて、せっかく若狭・小浜地区に日本酒蔵元があるのだからその日本酒で梅酒を作れないのか？
- ③更に、もっと高級なものにしたければ、
 - 中国で大人気の鯖江の日本酒「梵」の日本酒とのコラボができないか？
 - 中国で大人気のサントリーウイスキーあるいはブランデーとのコラボを検討してもらえぬか？
 とのリクエストがあった。

出荷側である日本が輸出したいものと、受け側である輸入国のマッチング（マーケティング）は重要で、そうでないと片思いに終わり、掛け声だけの輸出振興策になってしまう！！

その6. 次世代近隣国「中間輸送モード」としてのRORO/フェリーの活用

新型コロナパンデミックによって産業構造の転換が予想外に早く進のではないか？

「チェーン（鎖）」から「ウェブ（クモの巣）」への転換

- 自動車メーカー EV・水素燃料車 「買うモノ」ではなく「シェアするモノ」へ
- 家電 設置場所のスペースや利用状況などに応じてカスタマイズ
中間業者を通さず、メーカーから直接エンドユーザーへ
- アパレル レンタルやパターンオーダーなどの普及により、買い方・使い方の多様化が進む
- 医薬品・医療サービス 自宅も含めた様々な場所での利用

（「サプライチェーンウェブ 次世代の商流・物流プラットフォーム」 ローランド・ベルガー 小野塚征志（2020年12月 日本経済新聞出版））

特に近隣国間では、時代に即した輸送モードの開発が必要になる！！

