今月のトピックス

輸入野菜の増加が物流に与える影響

１．はじめに

プラザ合意を契機とした円高や、海上輸送における冷凍・冷蔵機能付きリーファーコンテナの普及に代表される輸送技術の向上等から、従来輸出入に不向きな農産物と考えられてきた野菜の輸入が昭和６０年ごろから継続的かつ大幅に増加している。さらに、最近では、我が国商社等が種子や技術、資金を出して日本人の舌に合う野菜を海外で生産・輸出するいわゆる“開発輸入”が急増していることも特徴となっており、ねぎ等３品目に関して 4 月 23 日から暫定的にセーフガード措置が発動されるまでに至ったことは周知のとおりである。

今月のトピックスでは、これら輸入野菜が物流にどのような影響を与えているかを簡単に分析する。

２．野菜の輸入の動向と物流に与える影響

①野菜の輸入の動向

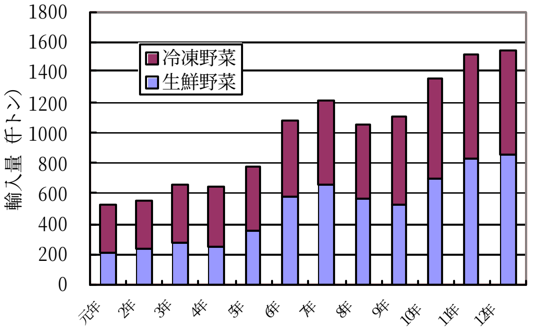
野菜輸入量は、図 1-1 のとおり、長期的に増加傾向にあり、近年は 5 年連続で増加している。平成 10 年の急増は日本国内の天候不順による国内野菜の不作が、また、平成 11 年は夏場の高温多雨による国内野菜の不作及び円高の影響が、それぞれ増加の要因であると考えられる。

また、平成 8 年から平成 12 年にかけての輸入増加量は、生鮮野菜で 294 千トン、冷凍野菜で 191 千トンであるが、図 1-2 のとおり、その中でも生鮮野菜においては中国と韓国からの輸入増加量が全体の輸入増加量の約８割を占め、冷凍野菜においても中国からの輸入増加量が約 8 割を占めている。

金額ベースで見ると、図 1-3 のとおり、数量ベースと異なり平成 10 年以降減少している。この原因としては、中国等からの野菜の輸入はドル建てで行われることが通例であるため円高の影響があると考えられる。

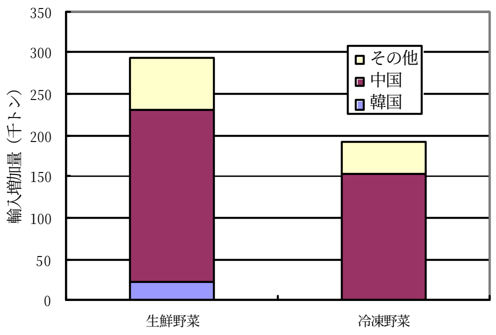
国内の野菜生産量と比較すると、図 1-4 のとおり、平成元年では、野菜の輸入量は乾燥野菜や加工品を含めても国内生産量の約 9%程度であったのが、11 年には 21%に増加している。

図1－1　野菜輸入量（生鮮＋冷凍）の推移



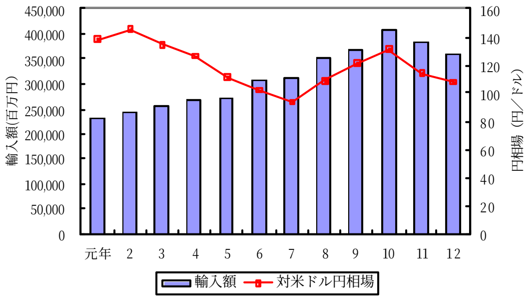
農林水産省「農林水産物輸出入情報」により作成。

図1－2　過去五年間（平成8年～12年）の野菜の輸入増加量
に対する各国の寄与



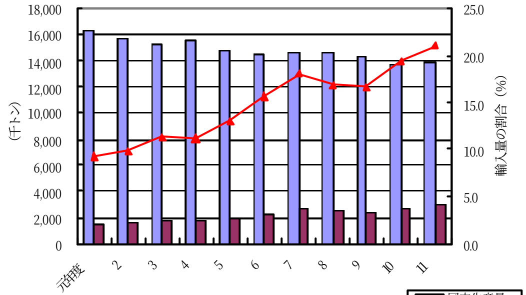
農林水産省「農林水産物輸出入情報」により作成。

図1－3　野菜輸入額の推移



注：野菜輸入額には乾燥野菜、加工品が含まれる。
日本関税協会「外国貿易概況」、内閣府「最近の経済動向メモ」により作成。

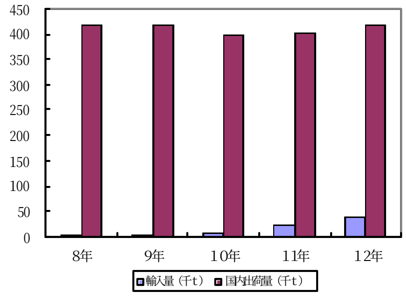
図1－4　野菜輸入量及び国内生産量



注：輸入量には乾燥野菜、加工品が含まれる。
農林水産省「食糧需給表」により作成。

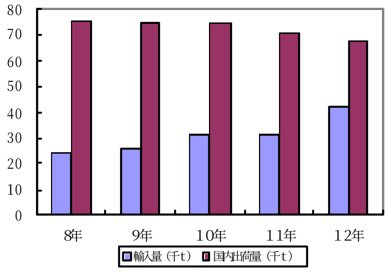
ちなみに、セーフガードが発動された 3 品目（ねぎ、生しいたけ、畳表）と、輸入量の多いその他の主要野菜の近年の輸入と国内生産の動向を見ると、以下のグラフのようになっている。

図1－5　ねぎの輸入量及び国内出荷量



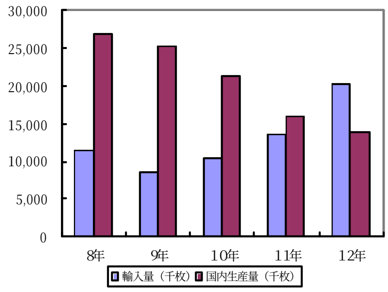
「セーフガードに関する政府調査」により作成。

図1－6　生しいたけの輸入量及び国内出荷量



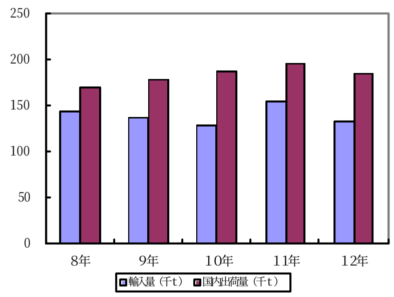
「セーフガードに関する政府調査」により作成。

図1－7　畳表の輸入量及び国内生産量



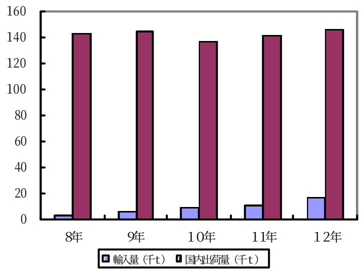
「セーフガードに関する政府調査」により作成。

図1－8　かぼちゃの輸入量及び国内出荷量



財務省「貿易統計」、農林水産省「野菜生産出荷統計」により作成。

図1－9　ピーマンの輸入量及び国内出荷量



財務省「貿易統計」、農林水産省「野菜生産出荷統計」により作成。

②輸入野菜の増加が物流に与える影響

海運、航空による野菜の輸入貨物量は最近増加傾向にあるものの、平成 12 年の全輸入貨物量に占める野菜の輸入貨物量の割合は、重量ベースで見ると海運で 0.3%、航空で 4.1%となっており、各輸送に占める割合は少ない。また、過去 3 年間では、輸入量全体が増加しているが、表 1-10 にあるとおり、野菜の増加が輸入量全体に対して与える寄与度も小さい。

その一方で、野菜を含む輸入農産物（農産加工品を含む）が全体の入庫高の 15%を占める冷蔵倉庫（図 1-11）では、近年、図 1-12 のとおり輸入農産物入庫高が増加している。

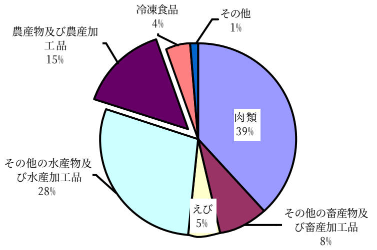
なお、図 1-13 のとおり、冷蔵倉庫の所管容積が増加しており、輸入農産物の入庫高増加も一つの背景として考えられるところである。

表１－１０　航空及び海運輸入貨物量に占める野菜の割合

		H10年	H11年	H12年	H10～12年の増加
航空	全輸入量(千トン)	903	1,013	1,134	232
	野菜の輸入量(千トン)	44	46	47	3
	野菜の比率（%）	4.9	4.6	4.1	1.3
海運	全輸入量(千トン)	745,250	755,854	806,540	61,290
	野菜の輸入量(千トン)	2,397	2,678	2,710	312
	野菜の割合（%）	0.3	0.4	0.3	0.5

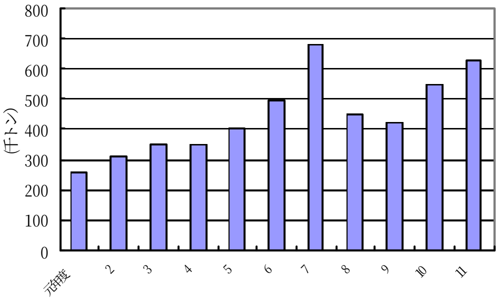
注：航空は成田空港と関西空港の合計。
「外国貿易概況」、各税関統計により作成。

図１－１１　主要港湾都市冷蔵倉庫輸入物資入庫高内訳



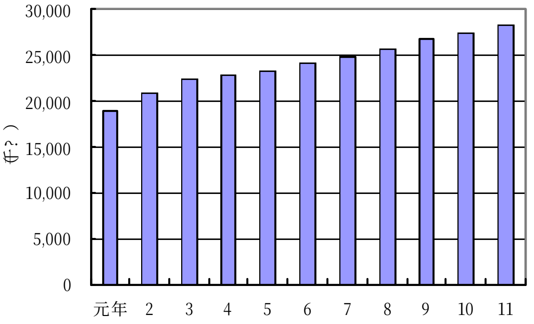
注：11年度実績
国土交通省「倉庫統計季報」により作成。

図１－１２　主要港湾都市冷蔵倉庫輸入物資入庫高
（農産物及び農産加工品）



注：主要港湾都市（小樽、千葉、東京23区、横浜、名古屋、大阪、神戸、福岡、鹿児島）
国土交通省「倉庫統計季報」により作成。

図１－１３　冷蔵倉庫所管容積（各年12月）



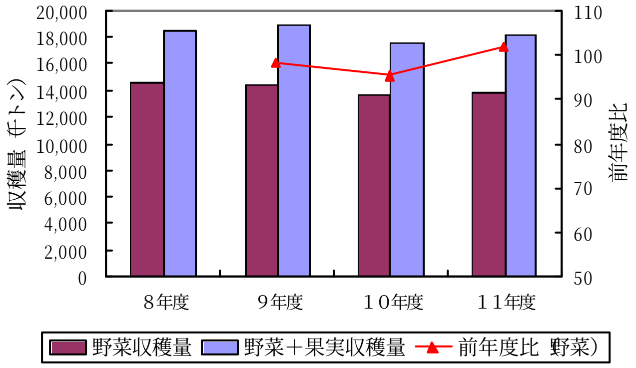
国土交通省「倉庫統計季報」により作成。

３．国内野菜生産の動向と物流に与える影響

①国内野菜の生産の動向

近年の国内野菜の生産の動向をみると、図 2-1 のとおりである。平成 10 年度に天候不順により収穫量が対前年度比で 4.8%減少し、11 年度は対前年度比で増加はしたが、夏場の高温多雨の影響により 1.7%の微増と低調であった。

図２－１　野菜の収穫量



農林水産省「食糧需給表」により作成。

②国内の野菜に関する物流の動向

平成 10 年度の野菜・果実国内輸送の機関分担率は自動車が 99%、海運が 1%であり、図 2-2 のとおり大部分が自動車で運ばれている(注 1)。

平成 11 年度の野菜・果実の自動車輸送トン数は 83,728 千トン(注 2)で、表 2－5 のように全体の自動車貨物輸送量に対するシェアは 1.4%であり、全体の輸送量から見ると野菜・果実の輸送量は少なく、年々シェアを落としている。

また、自家用と営業用の輸送量の割合は、ほぼ６：４で推移している。これは、生産地と卸売市場が近距離の場合は自家用自動車で輸送し、遠距離の場合は営業用自動車を使用するためと考えられる。

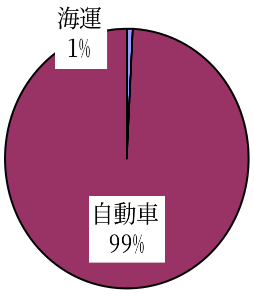
近年の野菜・果実の自動車輸送トン数の推移をみると、図 2-3 のとおり 10 年度に対前年度比 13.1%と大幅に減少し、11 年度においても 4.1%の減少となっている。これは、近年の野菜の収穫量の減少の影響がある程度出ていると考えられる。

これを、営業用トラック（特積）の農水産品輸送に関する増減アンケートの回答状況で見てみると、平成 10 年から 11 年の初めにかけて、前年に比べ農水産品の輸送量が「減少」あるいは「著しく減少」と回答したトラック事業者が多くなっており、野菜の国内生産量の減少がトラック輸送にも影響したと考えられる。そして、平成 12 年後半以降も、「減少」あるいは「著しく減少」と回答した割合が増加しており、特に、「著しく減少」と回答した割合が近来になく高まっていることから、輸入野菜の増加の影響も一部出ているものと考えられる。

（注 1）フェリーによる自動車航送分の輸送量も自動車輸送に含まれる。

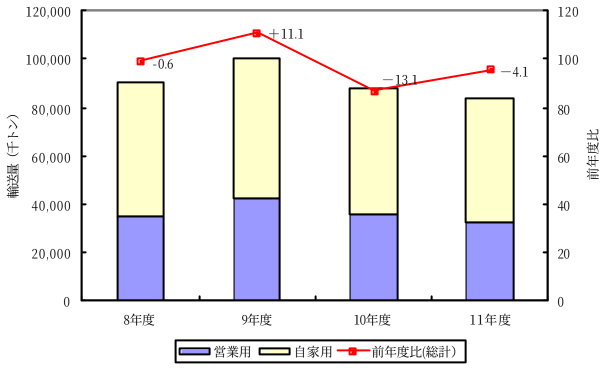
（注２）輸送量が収穫量より大きな数値になっているのは、輸送量には輸入野菜の国内輸送が含まれる他、流通経路の出荷業者－卸売業者、卸売業者－小売店舗・食材卸問屋、食材卸問屋－外食事業者等の輸送が複数回計上されているためと考えられる。

図2－2　国内野菜･果実輸送の機関分担率



注 :平成10年度実績。
国土交通省「貨物地域流動調査」により作成。

図2－3　野菜・果実の自動車輸送量の推移



国土交通省「自動車輸送統計年報」により作成。

図2－4　特積みトラック　農水産品輸送に関する増減アンケート回答の推移
（前年比ベース）

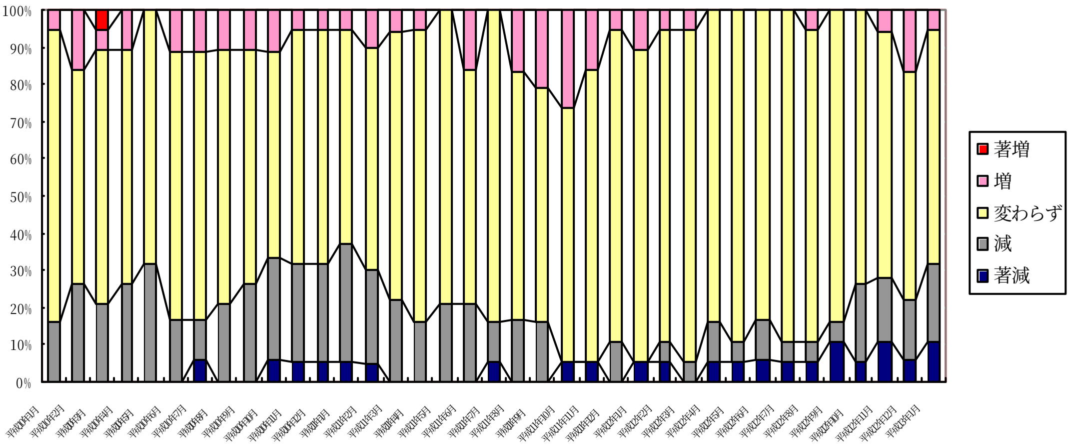


表２－５　自動車輸送量に占める野菜・果実輸送の割合

	9年度	10年度	11年度
全輸送量（千トン）	5,200,110	4,982,833	5,863,259
野菜・果実の輸送量（千トン）	100,466	87,344	83,728
野菜・果実の割合（%）	1.9	1.8	1.4

国土交通省「自動車輸送統計年報」により作成。

４．おわりに

以上みてきたように、セーフガードで巷間を賑わせている輸入野菜の増加であるが、輸入野菜総量は国内生産量に比べ相対的には少ない状況にある。また、輸入の増加が即国内生産量の減少に結びついていないこと（価格面の影響はあると考えられる）、さらに、野菜輸送の総輸入量に占める割合が小さいことから、輸入野菜の増加が物流面に与える量的な影響は、現段階では国際物流や冷蔵倉庫へのプラス面の部分的影響に限定されているといえる。

しかし、輸入野菜の増加がさらに進むと、国際物流ネットワークの一層の効率性や安定性が求められるだけでなく、国内の生産量が減少する事態も想定される。この場合、国内物流において、自動車輸送を中心に局所的な輸送量の減少、輸入野菜に対抗するための荷主からのコスト削減の要請等のマイナス面の影響が生じる可能性があり、今後の動向を注視していく必要がある。