
일본 농식품 물류(일반/냉장/냉동)구조 현황조사

도쿄지사

1. 조사의 목적

한국 농식품 대일 수출 큰 걸림돌이 되고 있는 일본의 물류구조를 재조명하여, 수출 경쟁력을 높일 수 있도록 실제 활용할 수 있는 물류 개선 모델 구축

2. 보고서 개요

1) 일본에서의 한국 농식품 수입 동향

도표-1: 일본에서의 한국 농식품 수입액 추이

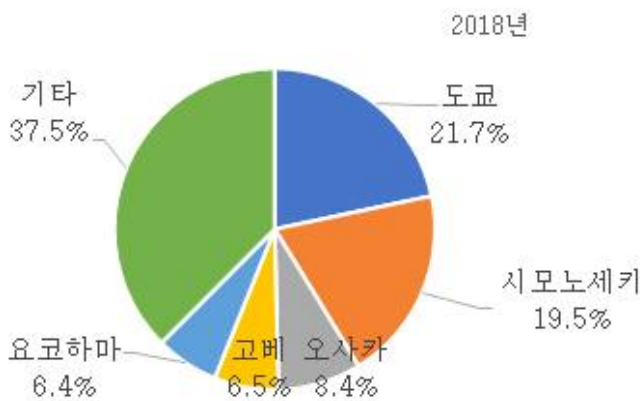


한국에서 수입한 농식품 수입액은 증감을 거듭하고 있으며, 환율 변동의 영향도 있음. 2018년 수입액은 1,538억 엔. 품목별로는 가공식품, 어개류를 합해서 73% 이상을 차지하며, 그 외 품목의 구성비는 10% 미만으로 상위 2개 품목과의 차이가 큼.

※ 출처: 재무성 「무역통계」 (대상품목 :

가공식품, 어개류, 채소류, 씨앗 및 과일, 음료 및 알코올음료, 과일류, 낙농품/새알/기타, 유지류, 기호품/향신료, 기타)

도표-2: 일본에서의 한국 농식품의 수입액 상위 5개항의 구성비(2018년)



한국에서 수입하는 농식품의 수입항은 도교, 시모노세키, 오사카, 고베, 요코하마의 순임. 일본 전체의 식품 수입과 비교하면 시모노세키항이 차지하는 비율이 높음.

※ 출처: 재무성 「무역통계」

2) 대일 수출시 물류문제

도표-3 : 대일 수출시 물류문제 특성

항목	특 성
물류문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 일손부족과 운전기사의 고령화 ● 드레이지 부족 ● 물류비의 거둬지는 인상 ● 대도시를 중심으로 창고 부족, 특히 냉동/냉장창고 부족이 현저함 ● 도쿄항의 컨테이너 터미널게이트 앞의 정체현상
수입절차상의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 고도화, 수입품 증가 등으로 인해 신제품의 KR번호 신청이 잘 통과되지 않음. ● 시모노세키항의 통관업무의 일수 단축, 간소화를 희망, 통관수수료, 입출하료가 비쌘 ● 냉동은 균이 발생하지 않는 품질관리체제를 정비할 필요 있음 ● 냉동 신제품을 수입할 때에 검역을 통과하기 위한 시범수입 비용이 비쌘 ● 유전자조작식품의 검사 종료 시간을 가늠할 수 없어, 물류 예약이 어려움
법령, 규칙, 기준 인증 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입량이 적은 김치의 검사가 엄격함 ● 원료의 안전성에 대해서 양국간 절차를 간소화할 수 있는 제도를 희망 ● 냉동식품도 신선식품의 ID 제도와 같이 수출절차가 빠른 제도를 희망 ● 제품 품질기준이 엄격한 편의점에 납품하는 제품이라도 통관시 설득재료로 작용하지 않음

3) 물류 개선을 위한 모델 제시

- 판매량을 늘려서 비용 상승분을 상쇄하고, 물류 및 창고업체로부터 선택받을 수 있는 하주가 되는 것
- 제품개발 및 발주부터 판매까지 컨트롤하며, 원활한 흐름을 만들어서 계획성을 높임
- 항만 배후의 창고부족에 대해서 장기적인 대책으로서 컨테이너 라운드 유스도 이용 가능함.
- 한국으로 수출하는 비식품업체 등과 연계한 컨테이너 라운드 유스도 이용할 수 있음
- 드레이지의 공동 이용, 계획적인 수배
- 일본국내의 육상수송은 공동배송 및 혼재편을 활용. 김치는 일본의 절임음식 도매 물류망 활용
- 현저히 부족한 냉동/냉장 제도 지원 및 공동 이용
- 소량화물의 수입 촉진방안으로 LCL 항로를 늘리는 등 공동이용 가능한 시스템 조성
- 국제적인 인증제도의 인정사업자 활용. 품목등록제도, 수입식품 등 사전확인제도 활용
- 수입절차상의 문제에 대해서는 aT의 현지화 지원제도를 이용

목 차

A. 주요 수출입항의 물류시스템 파악	
1. 주요 수출입항의 물류시스템	3
B. 수입식품 및 한국 농식품의 주요 수출입항 조사	
1. 일본의 식품 수입 동향	18
2. 일본의 한국 농식품 수입 동향	21
3. 일본의 식품수입에 대한 한국 농식품의 위치	24
4. 주요 항구별 검역 등으로 인해 거절된 경우 및 횡수	26
5. 주요 항구별 지자체 지원	27
C. 한국 농식품 수출입시의 물류문제 조사	
1. 대일 수출 식품의 일본에서의 물류 특성, 물류 흐름	34
2. 대일 수출시의 수입신고, 검사 절차, 수입통관, 검역의 문제	38
3. 대일 수출 시 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	40
4. 대일 수출 시 물류 문제	42
5. 한국에서의 식품수입 실태와 과제(기업 사례)	46
I. A사	46
II. C사	48
III. E사	50
IV. G사	52
V. H사	54
VI. J사	56
D. 물류 개선을 위한 모델 제시	58
E. 이용 가능한 물류업자 목록 조사	64

A. 주요 수출입항의 물류시스템 파악

1. 주요 수출입항의 물류시스템

1) 물류 흐름

- 도쿄(東京)항, 오사카(大阪)항은 일본의 대규모 소비지를 배경 권역으로 두고 수입 후의 수송거리가 짧아 주요 수입항으로 선택되는 경우가 많음. 시모노세키(下関)항은 한국에서의 선상 수송이 다른 항구보다도 단시간이며 정기항로편도 많아, 주요 수입항 중 하나임.

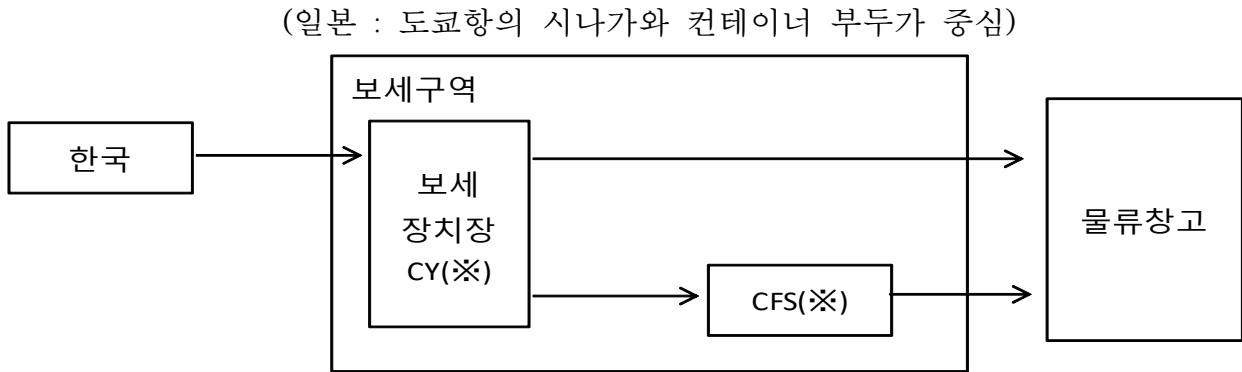
도표-1: 대일 수출의 주요 수출입항



a. 도쿄항

- 도쿄항은 무역 컨테이너 부두 배후에 수많은 물류센터가 배치되어 있으며, 일본 국제물류서비스의 최전선 기지임. 한국을 비롯한 근해 항로는 시나가와(品川) 컨테이너 부두를 주로 이용함.

도표-2: 도쿄항의 물류 흐름



※CY(Container Yard) : 항두지구(안벽배후지)에서 해상 컨테이너를 일시적으로 보관해 두는 시설

※CFS(Container Freight Station) : 수출입 컨테이너의 전용 상옥(일시보관·집 처리장)을 말함

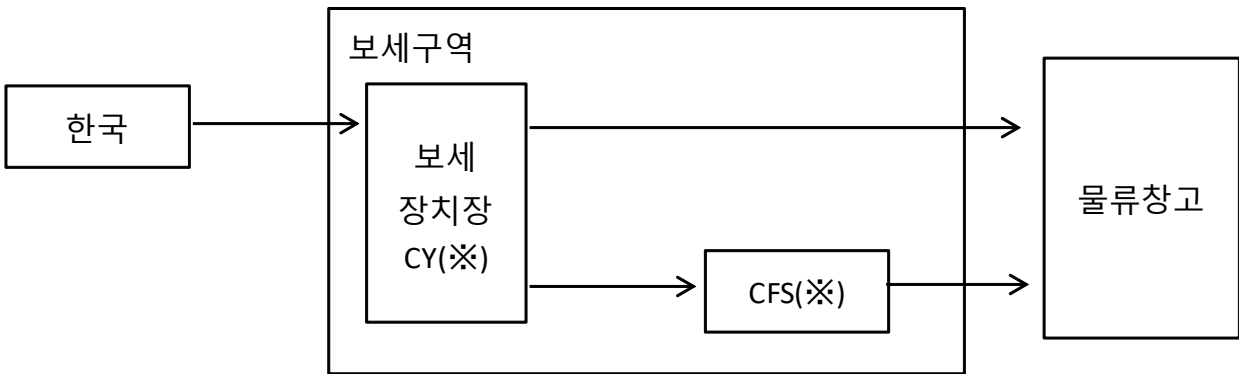
- 도쿄항에는 주요 부두가 25곳 있으며, 그 중에 무역 컨테이너 부두는 오이(大井) 컨테이너 부두, 아오미(青海) 컨테이너 부두, 시나가와 컨테이너 부두, 중앙방파제 외측 컨테이너 부두 등 네 곳.
- 도쿄항의 무역 컨테이너 부두 배후에는 수많은 물류센터가 배치, 일체화되어, 고도화한 국제물류서비스를 실시하는 최전선 기지임.
- 한국을 비롯한 중국, 동남아 등의 근해 항로는 시나가와 컨테이너 부두를 이용하는 경우가 대부분임. 아오미 부두를 이용하는 경우도 있음.
- 또한 긴급 발주에 대응할 때에는 페리를 이용하는 경우도 있음.
- 무역 컨테이너 부두는 2009년 4월부터 도쿄항부두주식회사(東京港埠頭株式会社)에서 관리하고 있음.
- 컨테이너 임대인 경우는 통관 절차 완료 후에 물류창고로 들어가나, 컨테이너가 혼재된 경우는 CY에서 CFS로 이동되어 CFS에서 컨테이너 화물을 꺼내고 통관이 이루어짐.
- 국토교통성은 국제 컨테이너 전략항만 중 하나로서, 도쿄항, 요코하마(横浜)항, 가와사키(川崎)항을 게이힌(京浜)항으로 자리매김함.
- 국제 컨테이너 전략항만에서 효율적인 운영을 실시하는 체제정비가 필요하며, 2016년 요코하마항과 가와사키항의 컨테이너 터미널에서의 일체적인 운영회사인 요코하마 가와사키 국제항만의 운영이 시작됨.
- 3개 항에서의 일체적 운영이 목표이나, 조정하는데 시간이 필요하여, 2개 항 일체 운영부터 시작.

b. 오사카항

- 오사카항은 대규모 소비지인 긴키(近畿)지역이 배후 권역이며, 국제경쟁력 강화를 위한 시설의 기능 강화 및 정비가 추진되고 있음.

도표-2: 오사카항의 물류 흐름

(일본:오사카항의 유메시마(夢洲), 사키시마(咲洲) 컨테이너 터미널이 중심)



※CY(Container Yard) : 항두지구(안벽배후지)에서 해상 컨테이너를 일시적으로 보관해 두는 시설

※CFS(Container Freight Station) : 수출입 컨테이너의 전용 상옥(일시보관·짐 처리장)을 말함

- 오사카항은 북미, 호주, 아시아를 중심으로 세계의 주요 항구와 1개월당 312편의 정기 컨테이너 항로를 연결하고 있음. 그 중에 유메시마, 사키시마의 컨테이너 터미널에서 무역 컨테이너를 취급하며, 그 양은 연간 약 210만 TEU※(2018년도)임.
- 오사카항의 배후 권역인 긴키지역은 일본 GDP의 약 17%를 차지하는 등 일본에서는 제2위의 규모임. 오사카항의 수입 품목은 의약품, 전기기계 등이 상위권을 차지함.
- 항구에서의 육상 교통망이 충실히 갖춰져 있어, 소매점 등 판매처로의 배송이 편리하여 농식품의 수입 거점으로 이용되고 있음. 일본 전국에 판매망을 가진 기업의 경우 도쿄항과 더불어 대규모 소비지와 가까운 주요 항구로 자리매김하고 있음.
- 오사카항과 고베항을 통합하여 한신(阪神)항으로 명칭하고, 국제 컨테이너 전략항만 중 하나로서 자리매김하여, 국제경쟁력과 기능 향상을 도모하기 위해 정비 중임. 항만시설의 기능 강화 및 컨테이너 선박의 대형화에 부응한 컨테이너 터미널을 정비 중임.
- 한신항의 확대를 위한 활동으로 내륙항※을 구축하기 위한 활동을 강화하고 있음. 해상 컨테이너 물류의 육상부분의 수송 체계를 재고하고, 하주의 물류비용 감축과 물류 효율화를 추진하고 있음.

- 그 첫 번째 단계로 시가(滋賀)현에 빈 컨테이너 데포(Depot)인 한신 인랜드 컨테이너데포 시가 미나쿠치(阪神インランドコンテナデポ滋賀みなくち)를 설치하여, 컨테이너 라운드 유스※를 지원하고 있음.
- 시설 정비로는 오사카항 C-9 계류장에 2019년 10월부터 새로 17열 대응 갠트리 크레인의 공용을 개시했음

※ TEU(Twenty-foot Equivalent Units): 20피트 컨테이너 단위

※ 내륙항(Inland port): 복수의 선박회사가 컨테이너의 집배, 보관 등의 장소로 항만 내에 있는 데포와 같은 지정을 하여, 공동으로 컨테이너를 이용할 수 있는 내륙부의 물류 거점의 새로운 개념

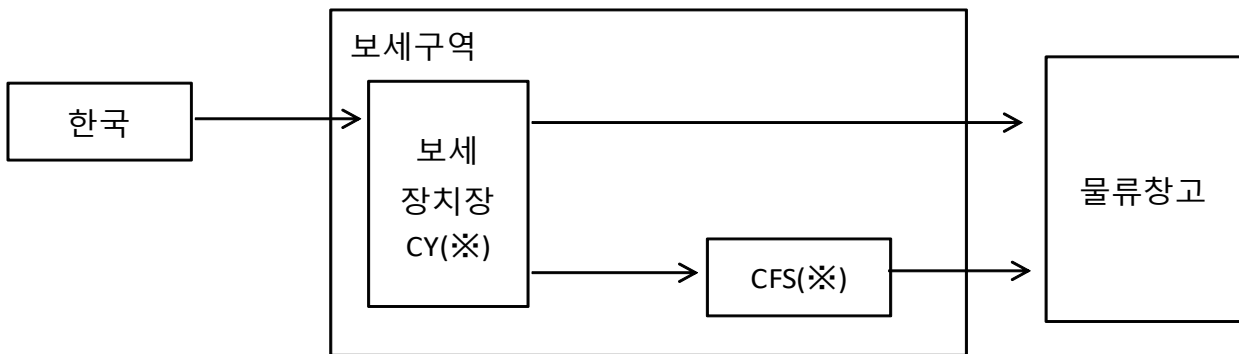
※ 컨테이너 라운드 유스(CRU : Container Round Use): 수입에 사용된 후의 빈 컨테이너를 항구로 되돌리지 않고 수출에 전용하는 것으로, 수입자에서 수출자에게 직접 수송하거나, 인근 내륙항을 활용함으로써 빈 컨테이너 수송을 감축하는 시스템

c. 시모노세키항

- 시모노세키항은 동아시아에 가깝고, 한국의 부산항과의 해상 수송 시간이 약 8시간으로 단시간에 수송 가능하다는 점이 특징.

도표-4: 시모노세키항의 물류 흐름

(일본 : 시모노세키항의 신항 지구가 중심)



※CY(Container Yard) : 항두지구(안벽배후지)에서 해상 컨테이너를 일시적으로 보관해 두는 시설

※CFS(Container Freight Station) : 수출입 컨테이너의 전용 상옥(일시보관·집 처리장)을 말함

- 시모노세키항은 혼슈(本州)와 규슈(九州)의 접점에 위치하며, 한국 부산항과의 해상 수송은 약 8시간으로 짧음. 일본 중에서는 동아시아에 가깝고 신속하며 정시성이 높은 국제복합 일괄수송서비스가 특징임.
- 2014년 3월까지 하나노초(岬之町) 지역이 컨테이너 물류 거점이었으나, 신항 지구인 근해 인공섬 초슈데지마(長州出島)로 기능 이전을 촉진하였음. 한국 정기 컨테이너 항로는 2015년 4월부터 신항 지구로 이전되었음.

- 신항 지구에 무역 컨테이너 화물 및 일반화물을 집약하여 국제물류터미널 기능을 강화하고 있음. 국제 페리 항로로 수입하는 경우는 본항 지구로 입항함.
- 일본 국내 수송에서는 산요(山陽)자동차도로 인터체인지까지 차량으로 약 15분 거리로, 간사이(関西), 간토(関東), 규슈로 트럭 수송 네트워크가 구축되어 있음.
- 또한 JR 화물시모노세키역까지 차량으로 약 5분 거리로, JR 화물로도 전국으로 수송 가능함.
- 시모노세키항의 수입 컨테이너 화물은 약 50%가 간사이 동쪽으로 배송되는 등 배후 권역이 넓음.
- 시모노세키항은 기타큐슈(北九州)시와 바다를 사이에 두고 인접해 있기 때문에 기타큐슈시의 보세장치장으로 들어가, 간사이에서 동쪽으로 배송되는 경우도 있음.
- 수송 방법으로는 트럭, 철도, 국내 페리와 더불어 기타큐슈 공항 이용을 선택할 수 있다는 점이 특징임.

2) 리드타임

- 한국 공장에서 반출 후, 도쿄항, 오사카항을 이용하는 경우는 7일째 이후, 시모노세키항을 이용하는 경우는 3일째 이후에 물류창고로 납품됨.
 - 한국에서 농식품을 일본으로 수출할 때에는 부산항에서 해상 수송을 하는 경우가 많음.
 - 대규모 소비지에 소재하고 있는 도쿄항, 오사카항에 입항하는 이유는 육상수송의 효율을 높이기 위해서 임. 또한 일본의 소매 체인이 요구하는 발주부터 납품까지의 리드타임을 준수하는 것을 목적으로 하는 기업이 많음.
 - 부산항을 출발하여 도쿄항, 오사카항에 입항하는 경우, 출항 시간에 따라 다르지만 출발일과 도착일을 제외하고 1~2일 걸림. 한국 공장에서 반출한 후 4~5일째에는 입항 완료.
 - 시모노세키항으로 입항하는 경우는 부산항에서 출항한 후 약 8시간 만에 입항 가능함.
 - 검사 및 통관 절차를 거쳐서, 보세구역에서 반출하여 물류창고로 입고되는 것은, 한국공장 반출 후 도쿄항, 오사카항의 경우 7일째 이후, 시모노세키항의 경우 3일째 이후가 됨.
 - 다만, 검역소에서의 검사나 유전자조작식품 검사 등이 필요한 경우는 추가로 며칠 더 소요됨. 유전자조작식품 검사는 약 1주일 걸리는 경우도 있음.

(1) 도쿄항

도표-5: 한국에서 도쿄항을 거쳐서 국내(일본 내) 창고까지의 리드타임

일정	행정
1일차	한국 공장에서 반출
2일차	부산항에서 출항
3일차	↓
4일차	↓ (부산항 출항시간에 따라서는 4일째 도쿄항으로 입항하는 경우도 있음)
5일차	도쿄항 입항
6일차	검사, 통관 절차
7일차	물류창고로

(2) 오사카항

도표-6: 한국에서 오사카항을 거쳐서 국내(일본 내) 창고까지의 리드타임

일정	행정
1일차	한국 공장에서 반출
2일차	부산항에서 출항
3일차	↓
4일차	↓(부산항 출항시간에 따라서는 4일째 오사카항으로 입항하는 경우도 있음)
5일차	오사카항 입항
6일차	검사, 통관 절차
7일차	물류창고로

(3) 시모노세키항

도표-7: 한국에서 시모노세키항을 거쳐서 국내(일본 내) 창고까지의 리드타임

일정	행정
1일차	한국 공장에서 반출, 부산항에서 출항
2일차	시모노세키항 입항, 검사, 통관 절차
3일차	물류창고로

3) 물류업무

- 도쿄항, 오사카항에서는 국제물류의 기능 확대, 취급 화물량 확대를 계획하여, CY의 시설정비 등을 추진하고 있음.

도표-8: 주요항 설비

주요항	총면적	크레인 개수	컨테이너 장치 개수
도쿄항 · 무역 컨테이너 부두	1,650,839㎡	39	드라이: 94,403TEU※ 리퍼: 5,439개 빈 것: 5,065개
오사카항 · 한신항 컨테이너 터미널	1,244,802㎡	21	리퍼: 2,340개 (드라이 공개 데이터 없음)
시모노세키항	45,000㎡	1	<하나노초 지구> 전체: 1,000TEU (리퍼: 440V-24 개 : 220V-28개) 냉동 콘센트의 전원별 개수 <신항 지구> 전체: 550TEU 리퍼 전원: 55구

출처: 각 항만의 홈페이지

※ TEU(Twenty-foot Equivalent Units): 20피트 컨테이너 단위

도표-9: 도쿄항 · 시나가와(品川) 컨테이너 부두 개요

항목	내용
차수자(借受者)	다이이치(第一)항운, 스미토모(住友)창고, 아즈마(東)해운, 일본통운, 산큐(山九)
안벽 연장	745m (이 중에서 190m는 외국무역잡화부두)
기타	<ul style="list-style-type: none"> ● 도쿄항 포털사이트에서 컨테이너 수출입예약시스템 (회원가입 필수), 터미널 및 운행상황에 관한 정보 제공 ● 하주들을 위한 정보교환사이트 ‘Top-Net’ 개설. 하주 업체간 시의적절한 정보교환 및 원격지의 하주 업체라도 참여 가능

출처: 도쿄항만부두 홈페이지(<http://www.tptc.co.jp>)

도표-10: 오사카항 개요

항목	내용
차수자	다츠미(辰巳)상회, 상선미즈이(三井), 가와사키(川崎)기선, 미즈비시(三菱)창고, 미즈이창고항운, 에버그린 라인, 유메시마 컨테이너 터미널
안벽 연장	사키시마 컨테이너 터미널: 1,350m 유메시마 컨테이너 터미널: 2,700m
기타	<ul style="list-style-type: none"> ● 오사카항 물류사업자 검색사이트(애칭: 라쿠라쿠해운)를 제공 ● 오사카항을 이용하여 수출, 수입을 원하는 하주가 수송 가능한 물류사업자를 간단하게 검색할 수 있고, 필요시 문의 메일을 일괄 송신 가능하여, 원활한 수송 절차를 지원하는 사이트

출처: 한신국제항만홈페이지(<https://hanshinport.co.jp>)

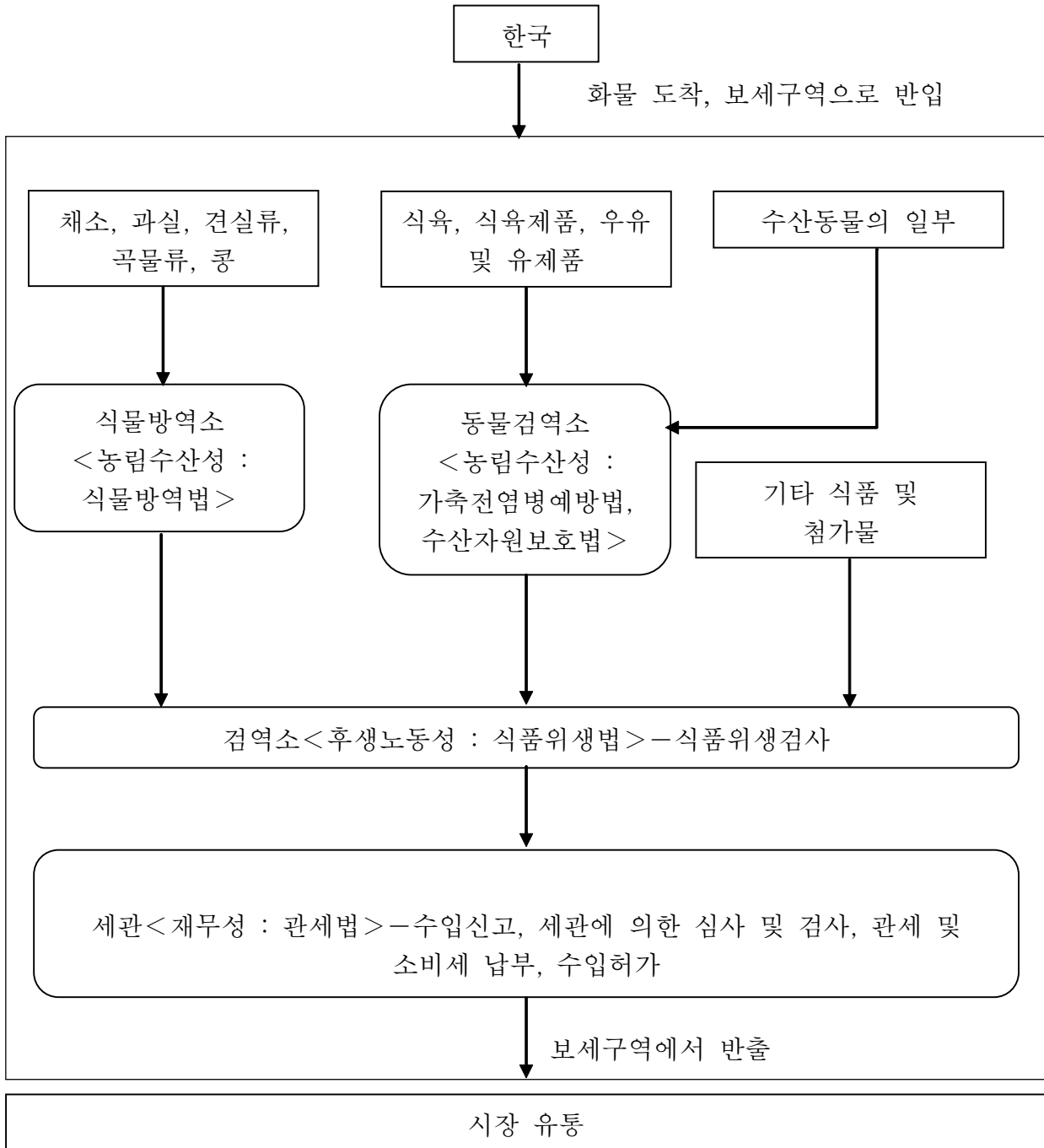
도표-11: 시모노세키항 개요

항목	내용
차수자	시모노세키 해륙운송, 일본통운, 산큐, 아즈마 해운
안벽 연장	4,660m

출처: 시모노세키시 항만국 홈페이지(<http://www.shimonoseki-port.com/jp/index.htm>)

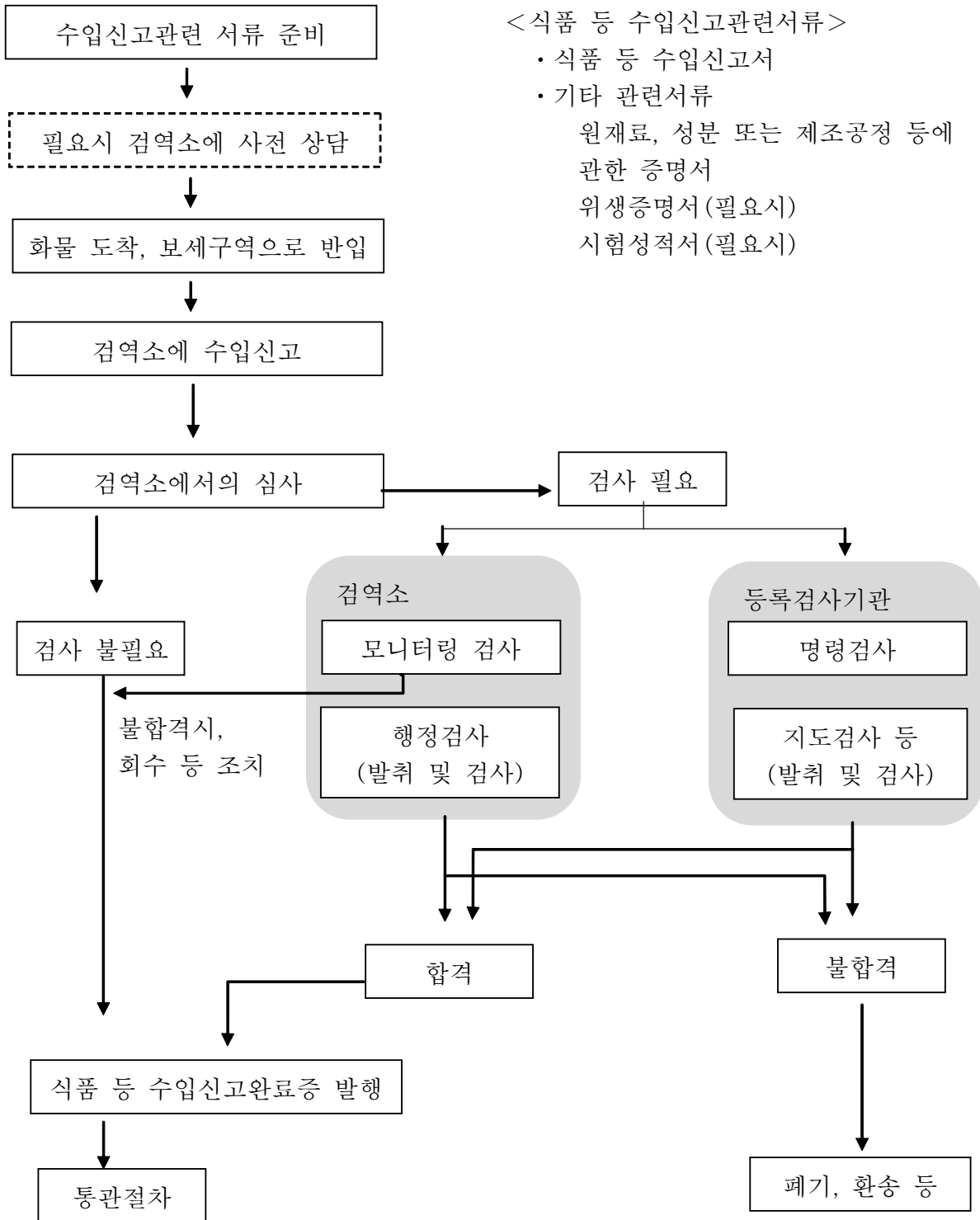
4) 물류업무

도표-12: 일본의 식품 수입업무 흐름



출처: 일반사단법인 대일무역투자교류촉진회 '2019 식품수입절차' (<https://www.mipro.or.jp>)

도표-13: 후생노동성 검역소에서의 수입신고절차 흐름



출처: 후생노동성 도쿄검역소 식품감시과(https://www.forth.go.jp/keneki/tokyo/kanshi_hp)

5) 수입절차에 있어서 검사 대상이 되는 식품

- 세균, 곰팡이 독 등이 발생할 가능성이 있는 식품은 한국, 일본 양측에서 검사가 필요함.
- 김치의 발취검사는 대량으로 수입하는 기업은 실시되지 않고 있으나, 과거에 문제가 있었던 기업은 실시되고 있음.
 - 수출국의 공적 검사기관에서 검사를 받고, 그 성적서가 첨부되어 있는 경우는 일본의 검역소에서의 지도검사는 생략 가능. 단, 수송 도중에 변화할 우려가 있는 세균, 곰팡이 독 등이 발생할 수 있는 식품은 생략하지 않으며, 일본에서의 검사가 필요함.
 - 세균, 곰팡이 독 등이 발생할 가능성이 있는 식품으로, 일정한 온도관리가 필요한 칠드¹⁾ 및 냉동식품이 있음. 특히 냉동식품은 세균류의 발생 위험이 큼. 현재 한국에서의 냉동식품의 대일 수출량은 적으며, 시범수입을 반복하여 검증하지 않으면 일본으로 수출 가능 여부를 판단할 수 없는 상황임.
 - 후생노동성이 공표하고 있는, 수입신고 절차에서 명령검사 대상으로 정해져 있는 한국 김치 수출기업은 1개사임. 그러나 모니터링 검사는 랜덤으로 행해지고 있어 누구라도 검사 대상이 될 수 있음. 또한 한 번이라도 문제가 발생한 경우, 그 이후 엄격한 검사 대상이 됨. 따라서 일본으로의 수출제품은 문제가 발생하지 않도록 품질관리에 충분히 주의를 기울이는 것이 중요함.
 - 파프리카, 토마토, 풋고추 등, 신선 8개 품목은 한국이 수출 ID를 수출회사에 부여하고 있음. 수출처 국가의 신뢰 확보, 검역소에서의 잔류농약 검출, 고객으로부터의 판매 클레임 등에 대한 대응의 일환으로 추적관리를 하고 있음.
 - 수출 ID를 취득한 경우, 일본의 명령검사품목이라 하더라도 수출검사 실시 전에 통관이 가능하기 때문에 수출 수속 시간 및 일본의 거래처에 대한 납품 시간의 단축으로 이어짐.

1) 칠드 식품: 0~+10℃의 온도대에서 유통되는 상품

도표-14: 후생노동성 검역소에서의 수입신고 절차-검역소에서 실시되는 검사

검사 명칭	내용
검사명령제도	<ul style="list-style-type: none"> ● 수출국의 사정, 식품의 특성, 동종식품의 위반사례를 통해 식품위생법 위반 가능성이 높다고 판단되는 식품 등에 대해서 후생노동대신의 명령에 따라 수입업자가 비용을 부담하여 실시하는 검사. 결과가 판명되고 적법하다고 판단될 때까지 수입절차를 진행할 수 없음.
모니터링 검사 제도	<ul style="list-style-type: none"> ● 식품위생법 위반 가능성이 낮은 식품 등에 대해서 품목별로 연간 수입량 및 과거의 위반 실적을 감안한 연간계획을 토대로 후생노동성 검역소에서 실시하는 검사 ● 모니터링 검사는 다종 및 다양한 수입식품의 위생 상황을 파악하는 것을 목적으로 원활한 수입 및 유통을 인정하고 있다는 점으로부터 시험 검체의 채취는 이루어지고 있으나, 시험결과 판정을 기다리지 않고 수입절차를 진행할 수 있음.
행정검사	<ul style="list-style-type: none"> ● 첫 회 수입식품 등의 검사, 식품위생법을 위반한 식품 등의 확인검사, 수송 중 사고가 발생한 식품 등의 확인검사 등이 후생노동성 검역소의 식품위생감시원에 의해 실시됨.
지도검사	<ul style="list-style-type: none"> ● 첫 회 수입 시 및 정기적인 수입 시에 수입자로서의 식품위생법상의 안전 확보의 관점에서, 필요한 항목에 대해서(예 : 식품위생법의 규격 기준에 기반을 둔 검사항목, 식품첨가물, 잔류농약, 동물용 의약품 등) 시험을 실시하도록 후생노동성 검역소에서 수입업자에게 검사를 지도함.

출처: 후생노동성 도쿄검역소 식품감시과 (https://www.forth.go.jp/keneki/tokyo/kanshi_hp)

도표-15: 후생노동성 검역소에서의 수입신고 절차식품위생법에 기반한 검사명령 대상 식품

대상국가/지역	제품검사 대상 식품
전체 수출국	복어, 연어알, 건조 무화과, 카사바 및 그 가공품, 시안화합 함유 콩류, 피스타치오 너트, 브라질 너트, 자이언트 콘, 아몬드, 호두, 붉은고추, 빨간고추, 육두구, 울무, 혼합 향신료, 혼합 너트, 땅콩 및 그 가공품, 탄산수소 암모늄 및 이를 포함하는 식품
한국	돼지고기, 활장어, 양식 광어 및 그 가공품, 쌍각류 조개 및 그 가공품, 생식용 피조개, 생식용 키조개, 김치, 풋고추 및 그 가공품, 토마토 및 그 가공품, 미니토마토 및 그 가공품, 파프리카 및 그 가공품, 참외 및 그 가공품

출처: 후생노동성 「식품위생법 제 26조 제3항에 기반한 검사명령 실시에 대해서」

(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000201715_00002.html)

※대상 식품은 위 품목 전부가 아니라, 조건과 검사항목이 설정되어 있음.

도표-16: 후생노동성 검역소에서의 수입신고 절차-검사명령 대상 식품

대상 품목	내용
한국산 양식 광어 및 그 가공품 (쿠도아충(Kudoa septempunctata))	● 아래 제시한 양식업자가 출하한 것 대상 39개 법인
한국산 생식용 피조개 (장염 비브리오)	● 아래 제시한 제조업자가 출하한 것 대상 11개 법인
한국산 생식용 키조개 (장염 비브리오)	● 아래 제시한 제조업자가 출하한 것 대상 4개 법인
한국산 김치※ (장관출혈성대장균 O103)	● 아래 제시한 제조업자가 출하한 것 제조업자 명: DAEKWANG F & G CO.,LTD.

출처: 후생노동성 「식품위생법 제 26조 제3항에 기반한 검사명령 실시에 대해서」

(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000201715_00002.html)

※ 한국산 김치는 상기 사이트내 「別添2の1検査命令対象食品等(별첨 2의 1 검사명령대상 식품등)」 내에 기재

도표-17: 후생노동성 검역소에서의 수입신고 절차-검사명령 면제 식품

대상 품목	내용
한국산 돼지고기 (설파미딘 (Sulfadimidine))	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 처리장에서 처리된 것. 대상 11개소 처리장
한국산 양식 광어 및 그 가공품 (옥시테트라사이클린 (oxytetracycline), 엔로플락신 (Enrofloxacin))	<ul style="list-style-type: none"> ● 대상 등록 양식장에서 양식되고 또한 등록 수출자로부터 수출된 것. 양식가공광어에 대해서는 대상으로 한 등록양식장에서 양식된 광어를 등록가공장에서 가공하고 또한 등록 수출자로부터 수출된 것. ● 한국 해양수산부의 대일 수출광어 양식장, 가공업자, 수출업체등록자. 단, 6개소의 양식장에 대해서는 엔로플락신, 옥시테트라사이클린 중에서 어느 하나에 관련된 검사명령이 면제되지 않았음.
한국산 신선 풋고추 (플루퀸코나졸 (Fluquinconazol))	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 수출자 ID 등록이 되어 있는 수출업자로부터 수출된 것. 대상 5개 법인
한국산 신선 토마토 (플루퀸코나졸)	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 수출자 ID 등록이 되어 있는 수출업자로부터 수출된 것. 대상 14개 법인
한국산 신선 미니토마토 (플루퀸코나졸)	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 수출자 ID 등록이 되어 있는 수출업자로부터 수출된 것. 대상 13개 법인
한국산 신선 파프리카 (클로르피리포스 (chlorpyrifos))	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 수출자 ID 등록이 되어 있는 수출업자로부터 수출된 것. 대상 24개 법인
한국산 신선 참외 (클로르페나피르 (Chlorfenapyr))	<ul style="list-style-type: none"> ● 아래 제시한 수출자 ID 등록이 되어 있는 수출업자로부터 수출된 것. 수출업자 명: NH TRADING CO.,LTD.

출처: 후생노동성 「식품위생법 제 26조 제3항에 의한 검사명령 실시에 대해서」
(https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000201715_00002.html)

B. 수입식품 및 한국 농식품의 주요 수출입항 조사

1. 일본의 식품 수입 동향

■ 2018년 일본의 식품 수입량은 6조 4,491억 엔까지 증가.

- 고기 소비가 확대되어 육류 수입량이 증가 경향임. 또한 채소 중 냉동채소는 일손이 부족하여 생력화(省力化)로 이어진다는 점과 안정적인 가격으로 인해 수요 증가하고 있음.
- 일본의 식품수입 상위 항구는 도쿄, 요코하마, 오사카, 고베(神戸), 나고야(名古屋), 하카타(博多), 시모노세키 순임.
- 품목별로는 가공식품이 25%를 차지하는 등 비율이 높아지고 있음.

1) 식품 전체

도표-18: 일본의 식품 수입액-1) 식품 전체

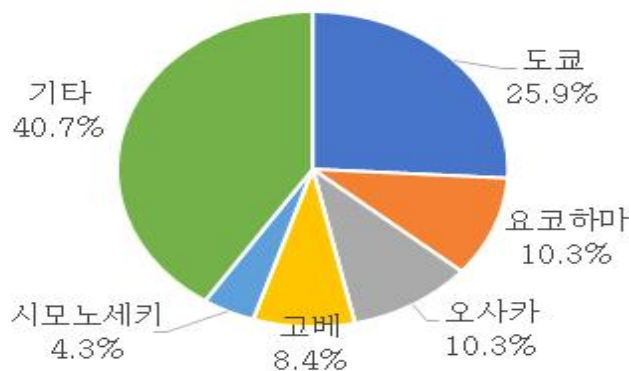
년도	금액	전년대비
2014년	6,153,921	-
2015년	6,418,692	104.3%
2016년	5,772,160	89.9%
2017년	6,355,845	110.1%
2018년	6,449,131	101.5%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

2) 주요 항구별

(1) 일본의 식품 수입액 상위 4개항과 시모노세키항의 비율(2018년)

도표-19: 일본의 식품 수입액-2) 주요 항구별-(1)수입액 상위 4개항과 시모노세키항의 비율



출처: 재무성 “무역통계”

(2) 주요 3항의 수입액

도표-20: 일본의 식품 수입액-2) 주요 항구별-(2) 주요 3항의 수입액

주요항 년도	도쿄항		오사카항		시모노세키항	
	금액	전년대비	금액	전년대비	금액	전년대비
2014년	1,623,216	—	594,829	—	57,382	—
2015년	1,298,528	80.0%	621,434	104.5%	64,054	111.6%
2016년	1,474,108	113.5%	593,662	95.5%	56,385	88.0%
2017년	1,639,011	111.2%	674,292	113.6%	58,815	104.3%
2018년	1,671,095	102.0%	665,520	98.7%	54,600	92.8%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

3) 품목별

(1) 수입액

도표-21: 일본의 식품 수입액-3) 품목별-(1) 수입액

품목	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
가공식품	1,551,047	1,612,913	1,455,170	1,601,077	1,636,362
어개류	1,175,277	1,199,647	1,126,564	1,282,430	1,248,585
육류	1,016,041	1,040,270	990,879	1,131,229	1,148,865
곡물류	733,193	719,985	578,740	607,116	666,452
과실류	316,391	363,334	343,989	353,659	379,008
채소류	258,708	284,546	268,940	279,957	285,127
음료 및 알코올음료	256,982	268,000	235,945	252,765	251,436
씨앗 및 과실	226,998	242,544	203,910	217,018	211,950
낙농업/새알 등	189,290	190,782	155,966	189,510	204,376
기타	429,993	496,672	412,056	441,083	416,971
합계	6,153,921	6,418,692	5,772,160	6,355,845	6,449,131

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

(2) 구성비

도표-22: 일본의 식품 수입액-3) 품목별-(2) 구성비

품목	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
가공식품	25.2%	25.1%	25.2%	25.2%	25.4%
어개류	19.1%	18.7%	19.5%	20.2%	19.4%
육류	16.5%	16.2%	17.2%	17.8%	17.8%
곡물류	11.9%	11.2%	10.0%	9.6%	10.3%
과실류	5.1%	5.7%	6.0%	5.6%	5.9%
채소류	4.2%	4.4%	4.7%	4.4%	4.4%
음료 및 알코올음료	4.2%	4.2%	4.1%	4.0%	3.9%
씨앗 및 과실	3.7%	3.8%	3.5%	3.4%	3.3%
낙농업/새알 등	3.1%	3.0%	2.7%	3.0%	3.2%
기타	7.0%	7.7%	7.1%	6.9%	6.5%
합계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

2. 일본의 한국 농식품 수입 동향

■ 환율 변동의 영향 등도 작용하여, 일본의 한국 농식품 수입액은 증감을 거듭하고 있음.

- 한국에서의 농식품 수입액은 증감을 거듭하는 상황이 이어지고 있으며, 환율 변동 등의 영향도 받고 있음. 2018년 수입액은 1,538억 엔.
- 한국에서의 농식품 수입항은 도쿄, 시모노세키, 오사카, 고베, 요코하마의 순. 전체와 비교하면 시모노세키항이 차지하는 비율이 높음.
- 품목별로는 가공식품, 어개류를 합해서 73% 이상을 차지하며, 기타품목의 비율은 10% 미만으로 상위 2품목과의 차이는 큼.

1) 식품전체

도표-23: 일본의 한국 농식품 수입액 - 1) 식품전체

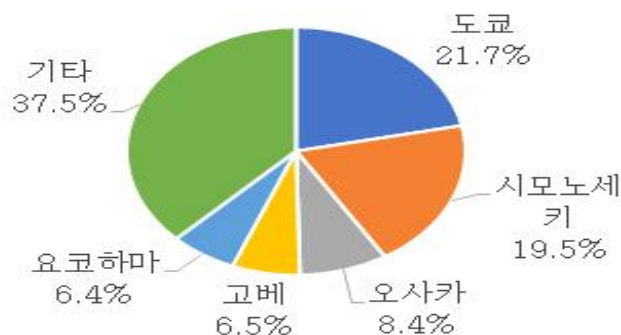
년도	금액	전년대비
2014년	156,742	-
2015년	159,618	101.8%
2016년	150,341	94.2%
2017년	164,016	109.1%
2018년	153,753	93.7%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

2) 주요 항구별

(1) 일본의 한국 농식품 수입액 상위 5개항의 구성비(2018년)

도표-24: 일본의 식품 수입액 - 2) 주요 항구별 - (1) 수입액 상위 5개항의 구성비



출처: 재무성 “무역통계”

(2) 주요 3항의 수입량

도표-25: 일본의 한국 농식품 수입액-2) 주요 항구별-(2) 주요 3항의 수입액

년도	도쿄항		오사카항		시모노세키항	
	금액	전년대비	금액	전년대비	금액	전년대비
2014년	31,331	-	12,733	-	34,443	-
2015년	9,417	30.1%	12,671	99.5%	37,058	107.6%
2016년	30,246	321.2%	12,265	96.8%	34,053	91.9%
2017년	33,759	111.6%	13,390	109.2%	32,839	96.4%
2018년	33,351	98.8%	12,922	96.5%	30,032	91.5%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

3) 품목별

(1) 수입액

도표-26: 일본의 한국 농식품 수입액-3) 품목별-(1) 수입액

품목	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
가공식품	59,942	58,406	54,217	62,906	63,966
어개류	52,952	54,174	51,801	53,653	48,793
채소류	11,020	12,307	12,598	12,561	13,475
씨앗 및 과일	8,211	9,024	10,626	13,882	12,217
음료 및 알코올음료	18,845	17,957	14,658	14,336	9,333
과실류	3,138	2,540	2,967	3,668	2,982
낙농업/새알 등	1,016	1,952	1,610	1,802	1,747
유지류	632	2,252	1,121	707	728
기호품/향신료	423	449	423	399	418
기타	562	558	320	101	93
합계	156,742	159,618	150,341	164,016	153,753

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

(2) 구성비

도표-27: 일본의 식품 수입액-3) 품목별-(2) 구성비

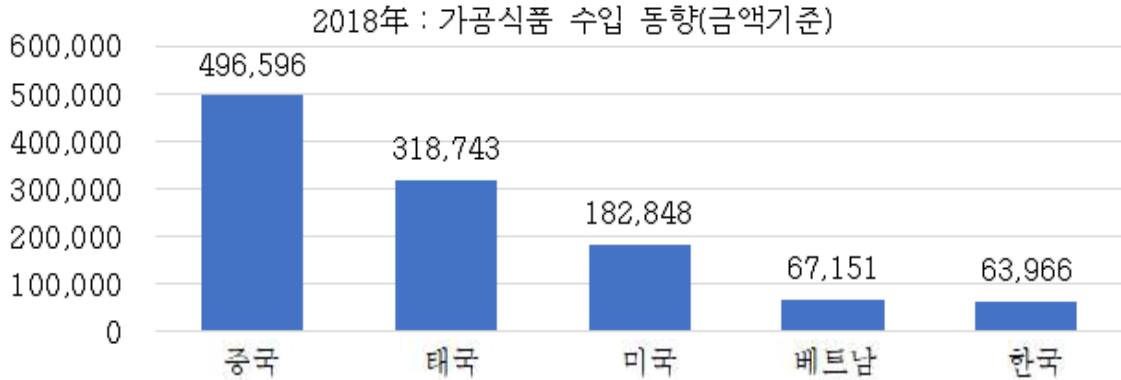
품목	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
가공식품	38.2%	36.6%	36.1%	38.4%	41.6%
어개류	33.8%	33.9%	34.5%	32.7%	31.7%
채소류	7.0%	7.7%	8.4%	7.7%	8.8%
씨앗 및 과일	5.2%	5.7%	7.1%	8.5%	7.9%
음료 및 알코올음료	12.0%	11.2%	9.8%	8.7%	6.1%
과실류	2.0%	1.6%	2.0%	2.2%	1.9%
낙농업/새알 등	0.6%	1.2%	1.1%	1.1%	1.1%
유지류	0.4%	1.4%	0.7%	0.4%	0.5%
기호품/향신료	0.3%	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%
기타	0.4%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%
합계	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

3. 일본의 식품수입에 대한 한국 농식품의 위치

1) 가공식품

도표-28: 일본의 농식품 수입에 대한 한국 농식품의 위치-1)가공식품



출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

- 가공식품 수입국으로는 중국이 30%를 차지하며, 태국, 미국 등 상위 3개국에서 61%를 차지함. 한국으로부터의 수입액은 5위, 비율은 3.9%.

2) 어개류

도표-29: 일본의 농식품 수입에 대한 한국 농식품의 위치-2) 어개류

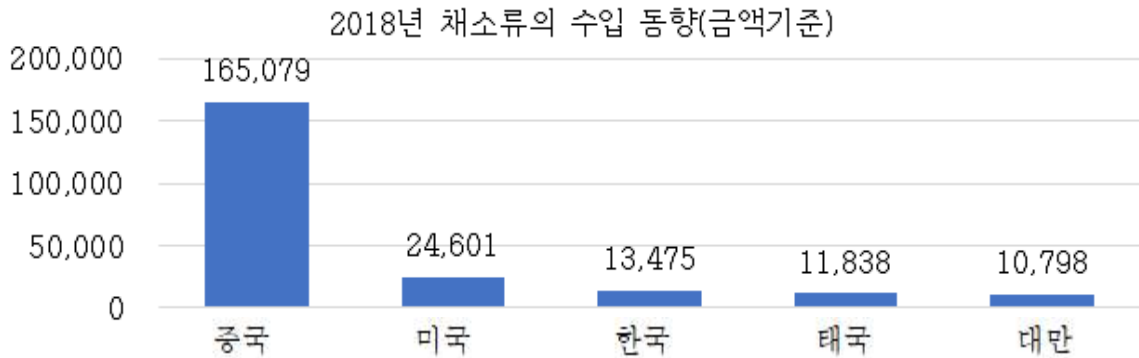


출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

- 어개류 수입국으로는 미국, 칠레, 러시아 등 상위 3개국이 약 35%. 한국으로부터의 수입액은 9위, 비율은 3.9%.

3) 채소류

도표-30: 일본의 농식품 수입에 대한 한국 농식품의 위치-3) 채소류



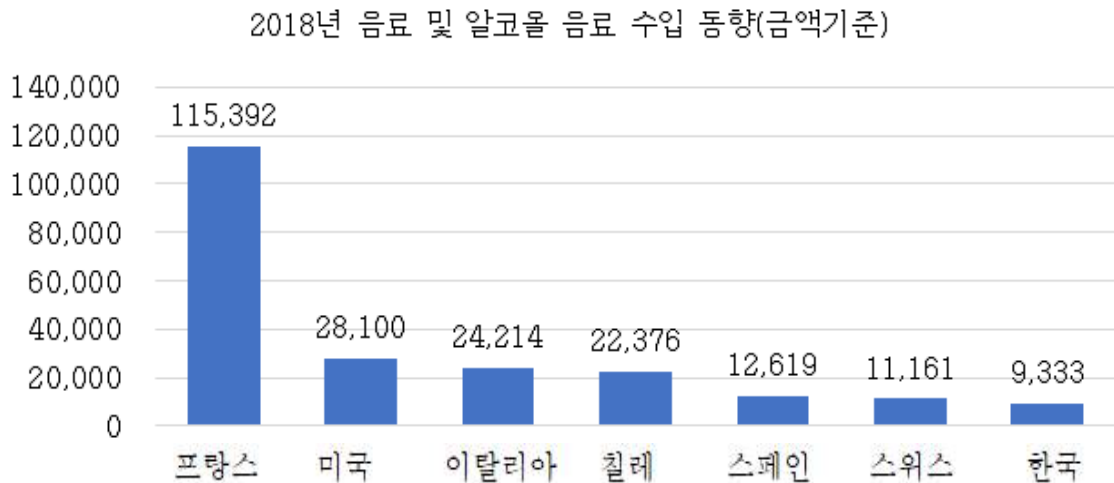
출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔

- 채소류 수입국으로는 중국이 57.9%로 압도적으로 높은 비율을 차지함. 한국으로부터의 수입액은 3위, 비율은 4.7%.

4) 음료 및 알코올음료

도표-31: 일본의 농식품 수입에 대한 한국 농식품의 위치-4) 음료 및 알코올음료

출처: 재무성 “무역통계” 단위: 백만 엔



- 음료 및 알코올음료의 수입국으로는 프랑스가 45.9%로 압도적으로 높은 비율을 차지함. 한국으로부터의 수입액은 7위, 비율은 3.7%.

4. 주요 항구별로 검역 등으로 인해 거절된 경우 및 횡수

- 수입하기 전에 일본으로 수출 가능한 조건을 만족하는 품질의 상품이 대부분을 차지하고, 검역에서 거절된 경우는 거의 없음.
- 동물검역에서 수입을 금지하는 가축 고기로 만든 가공식품에서, 가열조건과 제품의 품질 수준에 적합한 라인과 검역을 통과하는 기준을 찾는 활동이 시작되었음.
 - 지속적으로 수입하고 있는 제품의 경우, 검역에서 거절되는 경우는 거의 없음. 일본으로의 수출조건을 만족하는 품질을 지니며, 일본의 소매점이 요구하는 상품 발주부터 납품까지의 납품조건에 대응하고 있기 때문임.
 - 원재료 비용을 억제하기 위해 중국산 쌀을 원료로 하여 사용하는 제품으로는 유전자조작 검사를 매번 받을 필요는 있으나, 일본의 검사 조건에 대응하는 제품이라면 검역에서 거절되는 경우는 없었음.
 - 검역에서 거절되는 상품은 일본에서 유통 불가능하다고 생각하는 기업이 많으며, 수출 전에 대책을 강구하고 있는 기업이 대부분임.
 - 동물 검역에서 가축 고기는 아시아로부터의 수입을 금지하는 품목이 많음. 일부 가금류(닭, 칠면조, 오리 등)는 싱가포르, 태국, 필리핀, 말레이시아, 터키로부터의 수입이 가능함.
 - 한국과 일본 사이의 양국 간 협의로 돼지고기 및 가금류는 농림수산성 지정 공장에서 가열처리의 조건 및 기준을 준수한 경우에만 수출이 가능함. 그러나 기준이 엄격하기 때문에 육류로 만든 가공식품은, 삼계탕을 제외하고 주로 파우더나 엑기스를 사용한 육개장 등 메뉴 전용 조미료가 유통되고 있음.
 - 가축 고기로 만든 가공식품을 일본에서 유통하는 것을 목표로, 어떠한 상품이 세관을 통과할 수 있는지 테스트를 실시하고 있는 기업이 있음. 가열 등 조건과 제품의 미각, 품질수준이 적합한 것은 어느 라인인지, 테스트를 반복하면서 세관을 통과하는 기준을 찾고 있음.

5. 주요 항구별 지자체 등의 지원

1) 도쿄항

- 일본 최대의 소비지를 배후 권역으로 두고 있는 중요 항구로서, 국제경쟁력 강화를 도모하기 위해 인센티브제도 도입과 물류효율화 보조사업 등 선사, 바지운항사업자 등에 대한 지원이 주체임.

도표-32: 도쿄항-국제경쟁력 강화 인센티브제도

항목	내용								
	도쿄항은 국제경쟁력을 강화하고 항구의 환경부담 경감을 도모하기 위하여, 입항료 등의 감면을 실시								
볼륨 인센티브 (ボリューム インセンティブ) (대형선박)	<ul style="list-style-type: none"> ● 입항료 상한액을 5만 총톤 상당액으로 하고, 이를 웃도는 입항료는 면제 ● 대상: 오이 컨테이너 부두, 아오미 컨테이너 부두, 중앙방파제 외측컨테이너 부두를 이용하는 외항 컨테이너선 								
신규항로 개설 인센티브 (新規航路開設 インセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> ● 선박회사가 외항 컨테이너선의 신규 항로 개설 시, 해당 신규 항로에 투입되는 각 선박의 첫 회의 입항료 면제 ● 대상: 오이 컨테이너 부두, 아오미 컨테이너 부두, 시나가와 컨테이너 부두, 중앙방파제 외측의 컨테이너 부두를 이용하는 외항 컨테이너선 								
피더 수송 인센티브 (フィーダー輸送 インセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> ● 등록된 내항 피더선의 입항료를 면제 ● 대상: 도쿄항에서의 컨테이너 수송을 실시하는 내선 피더 선박 								
거룻배 인센티브 (はしけインセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> ● 등록된 컨테이너 수출 거룻배(컨테이너 화물을 수송하는 거룻배 및 압선(押船)으로서 함께 하나가 되는 구조 및 기능을 가진 선박)가 도쿄도에서 지정한 계류시설(※)을 일시적인 목적으로 사용했을 때 계류시설 사용료 75% 감면 <p>※시바우라(芝浦) 부두 B~G 계류장, 오이 수산물 부두 OJ·OK 계류장 (2018년 4월 1일 현재)</p>								
그린십 인센티브 (グリーンシップ インセンティブ)	<ul style="list-style-type: none"> ● 세계항만기후 이니셔티브(World Ports Climate Initiative)가 인증한 선박의 ESI(Environmental Ship Index)값에 따라서 입항료 감액 <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>ESI 값</td> <td>20.0~29.9</td> <td>30.0~39.9</td> <td>40.0~</td> </tr> <tr> <td>입항료 감면율</td> <td>30%</td> <td>40%</td> <td>50%</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 대상: 입항료 징수 대상 선박 	ESI 값	20.0~29.9	30.0~39.9	40.0~	입항료 감면율	30%	40%	50%
ESI 값	20.0~29.9	30.0~39.9	40.0~						
입항료 감면율	30%	40%	50%						

출처: 도쿄도 항만국(<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp>)

도표-33: 도쿄항-게이힌 3항(도쿄항/가와사키항/요코하마항)의 실질 1항화

항목	내용
거룻배 입항료	<ul style="list-style-type: none"> ● 게이힌 3항 및 지바(千葉)항 사이에 컨테이너 화물을 수송하는 거룻배 및 압선으로, 함께 일체가 되는 구조 및 기능을 가진 선박에 대해서 입항료 면제(2008년 11월 1일부터 실시)
입항료 일원화	<ul style="list-style-type: none"> ● 게이힌 3항을 연속하여 복수 기항하는 컨테이너선에 대해서는 징수하는 입항료가 실질적으로 1항분이 되도록 게이힌 3항에 대해 감면(연속 2개항에 기항하는 경우 1/2 감면, 연속 3개항에 기항하는 경우는 2/3 감면) ● 또한 게이힌 3항을 연속적으로 복수 기항한 후에 계속해서 도쿄항에 입항하는 선박에 대해서는 해당 재입항시의 입항료 면제(2009년 4월 1일부터 실시)

출처: 도쿄도 항만국(<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp>)

도표-34: 2019년도 도쿄항 물류 효율화 사업 보조금

항목	내용
목적	도쿄항에서는 물류효율화에 이바지하는 노력을 더욱 강화하기 위하여 해상 컨테이너 수송에 있어서 트럭에서 선박 및 철도에 의한 수송으로, 수송방식 변경을 촉진.
보조대상사업 (2019년 4월 1일~2020년 3월 31일까지 수송되는 국제해상컨테이너(ISO 규격))	
피더 수송사업	<ul style="list-style-type: none"> ● 국제해상컨테이너 수송에 있어서, 도쿄항과 국내 여타 항구 사이를 내항 피더선박으로 수송하는 사업 ● 보조대상자: 도쿄항을 이용하는 선박운항사업자 ● 보조금액: <ul style="list-style-type: none"> · 화물이 적재된 컨테이너 1FEU(40피트 컨테이너)당 3,000엔, · 빈 컨테이너 1FEU(40피트 컨테이너)당 2,000엔
거룻배 이동 수송사업	<ul style="list-style-type: none"> ● 국제해상컨테이너의 수송에 있어서, 도쿄항과 요코하마항, 가와사키항 및 지바항 사이를 컨테이너 바지선으로 수송하는 사업 ● 보조대상: 거룻배 이동 수송을 의뢰하는 자 ● 보조금액: <ul style="list-style-type: none"> · 화물이 적재된 컨테이너1FEU(40피트 컨테이너) 당 2,000 엔, · 빈 컨테이너1FEU(40피트 컨테이너) 당 1,000엔
항구내 이동 수송사업	<ul style="list-style-type: none"> ● 국제해상컨테이너의 수송에 있어서, 철도수송을 이용하기 위한 도쿄 화물터미널역과 도쿄항 컨테이너 터미널 사이를 드래이지²⁾ 차량으로 수송하는 사업 ● 보조대상자: 항구 내 이동 수송을 의뢰 또는 영위하는 자 ● 보조금액: 1수송(편도)당 2,000엔

출처: 도쿄도 항만국(<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp>)

²⁾ Drayage: 컨테이너 내륙 운송. 수출입 시 컨테이너 등을 부두로 옮기고, 부두의 컨테이너를 화주가 원하는 장소까지 수송. LCL 화물을 컨테이너에서 적출, 분류, 보관하기 위해 부두 또는 CY에서 배정된 CFS나 보세창고까지 보세 운송하는 구간 운송.

2) 오사카항

■ 2019년도 한신항 전체에서 국제경쟁력을 도모하기 위한 사업을 선사, 바지 운항사업자, 물류사업자, 하주 등을 대상으로 실시 중.

- 국제경쟁력 강화를 목적으로 2007년 오사카항, 고베항, 사카이이즈미(堺泉)북항, 아мага사키 니시노미야 아시아(尼崎西宮芦屋)항의 오사카만 제반 항구를 1개항화(開港化) 하여, 한신항으로 하였음.
- 2007년 4월부터 외항 정기 컨테이너선을 대상으로 한신항을 연속 기항했을 때의 입항료를 낮췄음. 같은 해 12월보다도 한신항을 복수 기항하는 외국 무역선의 톤세 및 특별톤세가 경감되었음.
- 2019년 지원 사업으로서 하주에 대한 보조사업 외에 오사카항의 컨테이너 터미널 게이트 앞의 혼잡 완화와 컨테이너 화물의 반출입에 관한 시간을 단축하기 위하여, 컨테이너 터미널 게이트 오픈 시간 연장사업을 실시하고 있음.
- 상기 사업은 터미널 오퍼레이터를 대상으로, 이른 아침과 점심시간대의 이용을 대상으로 함.

도표-35: 2019년도 한신항의 집화사업-육상수송 등 화물 유치사업

항목	내용
신청 대상	<ul style="list-style-type: none"> ● 1TEU부터 신청 접수 ● 2019년도에 국내 여타 항구에서 한신항으로 전환 및 신규로 수출입을 개시한 전량이 대상임.
대상 사업	<ul style="list-style-type: none"> ● 국내 여타 항구에서 육상루트(트럭, 철도, 페리 등)를 이용하여 한신항으로 전환 및 신규로 수출입을 실시하는 사업
위탁 대상자	<ul style="list-style-type: none"> ● 수송의뢰자와 수송사업자에 의한 공동제안
위탁 내용	<ul style="list-style-type: none"> ● 하기 금액을 토대로 협의한 후 결정 ● 업무 위탁료에 소요되는 1TEU당의 단가 신규(전환)화물: 2,500엔 신규(전환)화물 및 2019년도 새로 개설된 국제기간항로에 적재되는 화물: 5,000엔 리퍼 컨테이너 등을 이용한 농림수산물 및 식품 등의 한신항으로의 집화 화물: 4,500엔 증가한 화물: 2,500엔
	<ul style="list-style-type: none"> ● 사업기간은 2020년 2월 28일부터이나, 응모기간은 2019년 4월 1일~9월 30일 ● 응모 시 서류 중에 모집 실시요령에서 정한 사업계획제안서 필수

출처: 한신국제 항만전략사무국 포트셀스부회(<http://hanshinport.co.jp>)

도표-36: 2019년도 한신항의 집화사업-육상수송 등 화물유치사업

항목	내용
신청 대상	<ul style="list-style-type: none"> ● 1TEU부터 신청 접수 ● 2019년도에 국내 여타 항구에서 한신항으로 전환 및 신규로 수출입을 개시한 전량을 대상으로 함.
대상 사업	<ul style="list-style-type: none"> ● 국내 여타 항구에서 육상루트(트럭, 철도, 페리 등)를 이용하여 한신항으로 전환 및 신규로 수출입을 실시하는 사업
위탁 대상자	<ul style="list-style-type: none"> ● 수송 의뢰자와 수송 사업자에 의한 공동 제안
위탁 내용	<ul style="list-style-type: none"> ● 하기 금액을 토대로 협의 후 결정 ● 업무 위탁료에 소요되는 1TEU당 단가 신규(전환) 화물: 2,500엔 신규(전환) 화물 및 2019년도에 새로 개설된 국제 기간항로에 적재되는 화물: 5,000엔 리퍼 컨테이너 등을 이용한 농림수산물 및 식품 등의 한신항으로의 집화 화물: 4,500엔 증가한 화물: 2,500엔

출처: 한신국제 항만전략사무국 포트셀스부회(<http://hanshinport.co.jp>)

3) 시모노세키항

- 시모노세키항 신항지구의 근해 인공섬 초슈데지마로의 컨테이너 기능 이전을 촉진하기 위하여 이전에 의해 발생하는 육상수송비 및 이용 촉진 보조제도를 실시 중.

도표-37: 시모노세키항 초슈데지마 컨테이너 기능 이전촉진 보조금제도(2018년도)

항목	내용
보조 대상	● 컨테이너의 육상수송과 관련한 보조
교부 대상자	● 육상 수송을 실시한 컨테이너화물의 수송의뢰자 또는 수송사업자
대상 화물	● 식물 등 수입검사가 필요한 농수산품에 한함.
보조 대상 경비	● 육상수송 관련 경비 ● 초슈데지마에서 하나노쵸 지역 주변(하나노쵸, 호소에신마치(細江新町) 또는 히가시야마토마치(東大和町)) 임항지구 내의 창고 등 사이에서 육상수송에 소요되는 경비
보조금 액수	● 컨테이너 1개당 12피트 컨테이너 : 2,000엔 20피트 컨테이너 : 3,000엔 40피트 컨테이너 : 4,000엔

출처: 시모노세키시 항만국(<http://www.shimonoseki-port.com>)

도표-38 : 시모노세키항 초슈데지마 이용촉진 보조금 제도(2019년도)

항목	내용
교부 대상자	<ul style="list-style-type: none"> ● 초슈데지마에 취항하는 국제정기항로를 이용하여 수출입을 실시하는 국내 하주 <ul style="list-style-type: none"> • 국내에 본사, 지점 등을 가지고 있는 하주 • 국제 정기항로를 이용하여 화물을 옮기고 있는 하주
대상 화물	<ul style="list-style-type: none"> ● 전년도 첫날부터 대상년도 말일까지의 기간에 국제 정기항로에 있어서 화물의 수출입을 취급한 실적이 없는 하주가 취급하는 화물 ● 1하주에 의한 보조대상기간중의 취급 화물량이 전년도 첫날부터 해당년도 2월 말일까지의 기간의 취급화물량 실적을 상회한 부분에 관한 화물 ● 초슈데지마를 제외한 시모노세키항으로부터의 전환 화물, 부산항에서의 트랜십 화물은 제외
보조금 액수(규정)	<ul style="list-style-type: none"> ● 1하주에 대한 보조금 액수는 보조 대상 사업을 실시하는 년도에 대해서 100만엔을 상한으로 함. ● 보조금의 교부신청 총계가 예산의 범위를 초과한 경우, 보조금의 교부신청을 한 하주 각각에 관련된 화물의 양에 따라서 예산 범위 내에서 규정에 의해 산출한 금액을 안분한 금액으로 함.
	<ul style="list-style-type: none"> ● FCL화물※ <ul style="list-style-type: none"> 12피트 컨테이너 : 5,000엔 20피트 컨테이너 : 10,000엔 40피트 컨테이너 : 20,000엔 ● LCL화물※, 벌크 화물 <ul style="list-style-type: none"> 10M3※ : 5,000엔 20M3※ : 10,000엔 40M3※ : 20,000엔

출처: 시모노세키시 항만국(<http://www.shimonoseki-port.com>)

※FCL화물(Full Container Load): 컨테이너 하나를 통째로 빌리는 수송형태

※LCL화물(Less Than Container Load): 하나의 컨테이너에 복수의 하주의 화물을 혼재하는 수송형태

※M3: 해상화물의 운임 중량, 세로(m)×가로(m)×높이(m)

C. 한국 농식품 수출입시의 물류문제 조사

1. 대일 수출식품의 일본에서의 물류 특성, 물류 흐름

1) 물류 특성

- 드레이지, 트럭 부족이나 비용 상승이 현저함. 김치 및 냉동식품이 이용하는 냉장 및 냉동 설비 부족이 심각하여, 수입량을 늘리기가 힘든 기업도 많음.

도표-39 : 대일 수출식품의 일본에서의 물류 특성

항목	내용
컨테이너 터미널에서의 특성	<ul style="list-style-type: none"> ● 동아시아의 주요항만이 허브기능을 높여, 무역 컨테이너 취급 화물량이 증가함으로 인해, 일본정부는 2013년에 국제 컨테이너 전략항만 정책추진위원회를 설치하여, 국제 컨테이너 전략항만의 경쟁력 강화를 위해 노력하고 있음. ● 집하 인센티브, 전략적인 항만운영 및 환경정비 등에 임하고, 주요항에서는 갠트리 크레인의 갱신, 안벽 및 야드 정비, 증강을 하고 있음. ● 그러나 컨테이너 터미널 게이트 앞의 정체가 문제임. 도쿄항에서는 통상 게이트 오픈 시간이 8:30-16:30으로 한정되어 있음. ● 정체로 인해 드레이지의 부족, 비용 상승 및 거래량 및 조건에 따라서는 거절되는 경우도 있음. ● 국제경쟁력 강화를 위해 2019년 4월부터 5월에 걸쳐서 게이트 오픈시간 연장을 시범운영 하면서 본격적으로 연장 운용 검증을 실시 중.
컨테이너 야드에서의 특성	<ul style="list-style-type: none"> ● 컨테이너 야드도 국제경쟁력 강화를 위해 설비 갱신이나 증강을 도모하고 있으나, 도쿄항에서는 컨테이너 야드의 빈 공간이 적어, 드레이지 부족이 큰 문제로 부각됨. ● 도쿄항의 컨테이너 야드에서는 특히 리퍼 컨테이너 부족이 현저함. 또한 드라이 컨테이너도 3주에서 1개월로 장기간 체재하는 경우가 있기 때문에, 빈 것이 부족하고, 컨테이너 터미널 게이트의 정체에도 영향을 미침. ● 드레이지 부족은 컨테이너 터미널 게이트에서의 정체의 영향이 큼. 이른 아침부터 줄서도 컨테이너를 인수하는 것이 오후가 되는 등 한 대의 가동률이 낮음. ● 드레이지의 가동률 저하로 인한 비용 상승. ● 수입 전반에 해상수송항로 집약에 의한 특정항만으로의 컨테이너 집중 및 처리능력을 초과하는 화물량으로 인한 리퍼 컨테이너 혼재 현상이 발생하고 있음. ● 또한 일손부족도 겹쳐서 수입컨테이너 수송에는 디머리지 (초과보관료), 디텐션(반환연체료) 등이 발생하여, 하주의 부담이 큼.

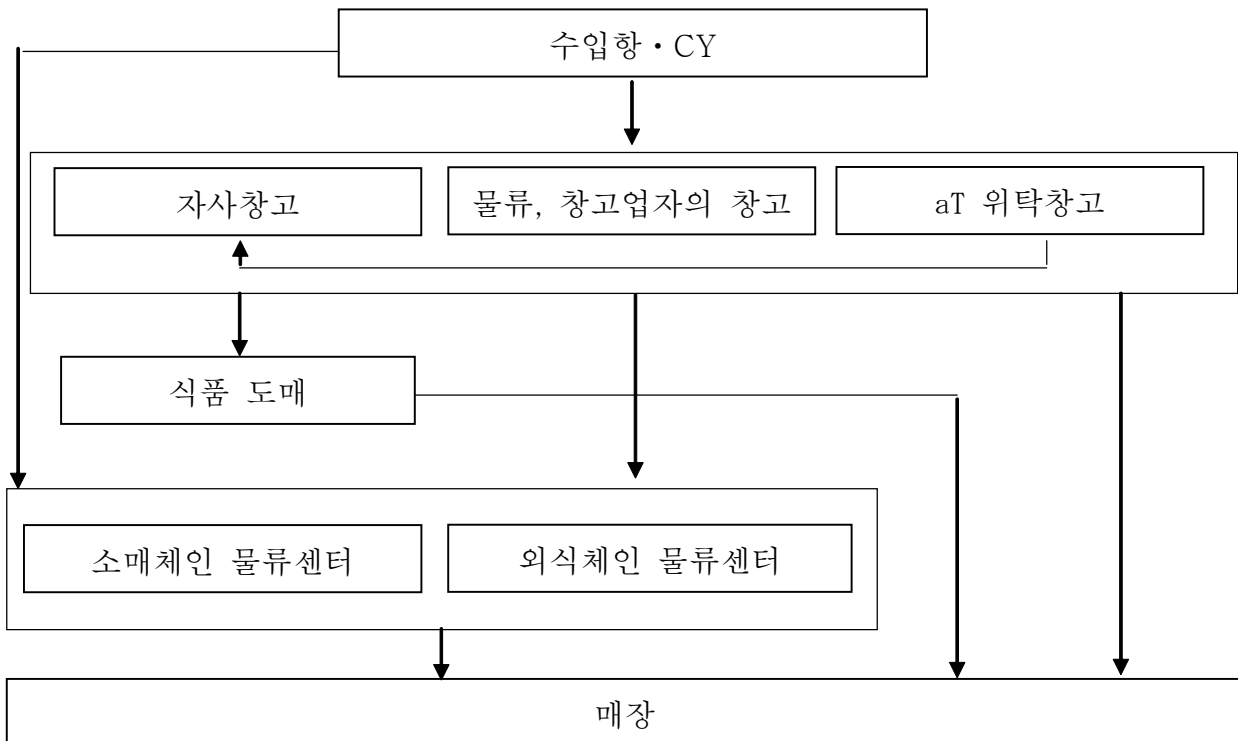
항목	내용
국내 수송의 특성	<ul style="list-style-type: none"> ● 일본의 물류업계는 통신판매시장의 확대 및 수입량 증가에 의해 수송량이 확대되고 있으나, 일손부족에 의해 물류기업의 직원 수 감소가 이어지고 있음. ● 일손부족에 의한 인건비 상승 및 사원의 노동환경 정비 등이 이루어져, 물류비 가격 인상이 발생한 것이 하주에게 영향을 미쳤음. ● 물류기업이 고객을 선별하는 경향이 강해졌음. 물량이 적은 하주 및 비정기적으로 이용하는 하주에 대한 조건이 엄격해졌음. ● 물류비용이 상승함으로 인해 국내 창고에서 판매처까지의 수송은 물류 및 납품시간 등의 조건에 따라 가장 저렴한 가격을 제시하는 물류기업을 선정하는 하주도 있음. ● 일손부족으로 인해 효율적으로 수송 가능한 화물을 선별하는 물류기업도 있음. 소매는 리드타임의 조건이 엄격하기 때문에 정기운송 및 재해시의 대응 능력이 높은 물류기업은 비용이 비쌘. 비용이 비싸더라도 대형 소매와의 거래를 계속하기 위해서는 정기운송이 가능한 물류기업을 우선시하는 경우가 있음. ● 수송 효율화를 위해 국토교통성에서는 컨테이너 라운드 유스 도입 가능성이 검토되고 있음. ● 컨테이너 라운드 유스는 수입에 사용된 후의 빈 컨테이너를 항구로 되돌리지 않고 수출로 전용하여, 빈 컨테이너의 수송거리를 줄이는 방식임. ● 항구 근처의 창고 부족을 보완하는 것으로도 이어지며, 게이힌항에서는 군마(群馬)현, 사이타마(埼玉)현 등, 한신항에서는 교토(京都) 등에서 이미 대응이 시작되었음.

항목	내용
창고의 특성	<ul style="list-style-type: none"> ● 주요항에서는 특히 도쿄항을 포함하는 게이힌항 주변의 창고 부족이 현저함. 지가가 비싸서 창고를 신설, 확충 가능한 토지가 적은 것이 원인임. ● 드라이, 냉장, 냉동 모두 부족하며, 특히 냉장, 냉동은 전문 업자가 한정되어 드라이보다도 수가 적기 때문에 신규거래가 어려움. ● 김치는 소매점에 매일 상품을 출하하기 때문에 개인배송을 해야 함. 그래서 일본계 절임식품업체 등의 칠드 상품과 같은 창고를 사용하면서, 각 지역으로 함께 배송하고 있는 기업은 성공 사례임. ● 드라이는 창고 공간에 입고 가능한 양을 컨테이너 야드에서 조금씩 수송하는 경우가 있으며, 국내물류창고의 공간 부족을 보완. ● 냉장창고업계에서는 특정일에 수입이 집중되는 것, 소량 다빈도 입출고, 재고 수준이 적정하지 않는 등 많은 과제를 안고 있으며, 일반사단법인 일본냉장창고협회가 트럭의 대기시간 문제 개선을 목표로 2017년 7월에 자주행동계획 및 개선협력 요청을 발표했다. ● 그러나 하주뿐만 아니라 최종납품처인 소매, 외식 등 및 유통단계에서 관련되는 도매 등도 포함한 상관습과도 관련되기 때문에 2019년 시점에서도 과제의 해결은 진척되지 않고 있음.

2) 물류 흐름

- 최종 납품처의 특성에 부응한 물류가 이루어지고, 대형 소매, 외식 체인점에는 각 물류센터로 수송하여 납품이 완료되기 때문에 개별점에 판매하는 것보다도 효율적인 물류가 가능함.

도표-40 : 대일 수출식품의 일본에서의 물류 흐름



- 일본의 수입항·CY에서 자사창고, 물류 및 창고업자의 창고, aT 위탁 창고로 수송하는 경우가 많음. 납품처로의 물량이 대량인 경우는 수입항·CY에서 직접, 소매점, 외식점의 물류센터로 직송하는 경우도 있음.
- aT 위탁창고는 일반사단법인 재일한국농식품연합회가 운영하고 있음. 동 창고에서 필요한 양을 나누어 자사창고로 수송하여 납품처로 운반하는 경우도 있음.
- 대형판매점, 편의점 등의 소매체인점, 외식체인점에 판매하는 경우는 창고에서 체인 물류센터로 직접 수송하거나 또는 식품 도매를 통해서 수송하고 있음.
- 소형체인점, 외식체인점은 물류센터에서 각 매장이 발주하는 상품을 구분해 나누어 온도대나 상품 장르별로 상품을 혼재하여 매장으로 배송함.
- 소매, 외식 개별매장으로 판매하는 경우는 식품 도매를 통해서 유통하거나 각 창고에서 직송하고 있음.

2. 대일 수출시 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제

- 향후 판매실적 확대를 지향하는 기업에서는 검사절차 기준이 불명확한 경우가 있음.
- 유전자조작식품 검사가 필요한 경우는 물류 등의 준비에 영향을 미침.

도표-41 : 대일 수출시의 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제

항목	내용
수입신고의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 고도화, 수입품의 증가 등으로 인해 신제품의 KR번호※의 신청을 통과하기 어려움.
검사절차 및 수입 통관의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 시모노세키항의 통관업무의 일수 단축, 간소화 요청 ● 시모노세키항에서 김치를 수입할 때, 발취검사의 빈도가 높고 기준이 불명확함. ● 시모노세키항의 통관수수료, 입출하료가 비쌘. ● 쌀을 원료로 한 상품의 경우, 관세율이 높음. ● 냉동 수입은 균 검사의 기준이 제법, 원료 등 상품에 따라 다름. ● 냉동 신제품을 수입하는 경우, 검역을 거치기 위한 시범수입 비용이 비쌘.
검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 중국산 쌀을 원료로 하는 가공식품은 유전자조작식품 검사에 약 1주일 소요됨. ● 유전자조작식품 검사는 순서를 기다려야 하기 때문에 검사종료의 시간을 가늠할 수 없어 물류 예약을 하기 힘들.

※ KR번호: 후생노동성의 품목등록제도※¹, 수입식품 등 사전확인제도※²의 등록번호

※¹ 품목등록제도: 수입신고서에 번호를 기재, 입력함으로써 절차의 간소화가 가능한 제도

※² 수입식품 등 사전확인제도: 수입 시에 수입자가 실시하는 식품위생법에 근거한 신고 등의 절차의 간소화, 신속화를 도모하는 제도. 한 번 등록하면 다음 갱신까지 3년간 검사 생략

- 상품의 원료는 부재료까지 포함하면 300종류 이상에 달하는 상품도 있는 등 복잡하고 고도의 상품설계로 되어 있기 때문에, 심사가 어렵고 시간이 많이 소요됨. 또한 일본에서는 식품의 수입량이 증가하고 있어, 수입 시에는 충분한 시간을 설정해 둘 필요가 있음.
- 대형 소매 체인 및 외식 체인의 경우, 제품의 품질기준이 엄격하여 새로 수입할 때에 일본의 기준에 대응해 나갈 필요가 있음.

- 오랜 기간 수입하고 있는 기업이나 수입량이 많은 기업에서는 검사 및 수입통관, 검역에 대해서 문제가 없으나, 앞으로의 판매실적 확대를 지향하는 기업은 검사절차 기준이 불명확하여 해결방안을 못 찾는 경우도 있음.
- 지금까지의 수입량이 적었던 냉동식품의 수입 의욕을 가지고 있는 기업이 몇 군데 있으나, 균 검사 기준이 원료, 제법에 따라 다르기 때문에 수입하고 싶은 기업에게 있어서 정보가 부족하여 헤매고 있는 상태임.
- 일본시장에서의 냉동식품의 수입량은 중국, 태국, 베트남, 인도네시아 등 4개국에서 99%를 차지하며, 한국에서의 수입량은 소규모임. 대규모 실적을 가지는 기업이 없기 때문에 상품에 따라서 세밀하게 다른 기준에 대한 명확한 정보가 부족한 점이 과제임.
- 유전자조작식품의 검사가 필요한 경우는 검사 종료시간이 정해져 있지 않아, 물류 등의 준비에 영향을 미치는 바, 소매점의 리드타임을 준수하는 것이 어려울 가능성이 있음.

3. 대일본수출시 법령, 규칙, 기준 인증의 문제

- 수입량이 적은 김치의 검사가 엄격하다는 점이 문제이며, 기준이 불명확하다는 지적이 있음.
- 원료의 안전성에 대해서 양국간 절차를 간소화할 수 있는 제도의 요청이 있음.

도표-42 : 대일 수출 시 법령, 규칙, 기준 인증의 문제

항목	내용
법령, 규칙의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 김치를 수입할 때, 과거의 미생물 검출문제 발생으로 인해 과도한 검사로 이어지는 경우가 있음. ● 제품 품질기준이 엄격한 편의점에 납품하는 제품도 통관시 설득 근거로 작동하지 않음. ● 돼지고기와 가금류를 재료로 하여 만든 가정간편식 제품은 농림수산성 지정 공장 및 가열처리조건이 있음. ● 한국과 일본의 관할관청이 제휴하여 한국 국내에서 검사 가능하나, 냉동식품은 일본에서도 검사를 실시할 필요가 있음.
기준 인증의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 원료의 안전성 등에 대해서 일본에서의 검사도 필요하기 때문에 판매 가능한 기간이나 비용에 영향이 있음. ● 원료 검사는 국제증명에 따라 수입절차의 시간 단축이 가능한 제도를 희망한다는 의견이 있음. ● 냉동식품도 신선식품의 ID제도와 같이 수출절차가 빠른 제도 도입을 희망한다는 의견이 있음.

- 김치를 수입하는 경우 과거에 미생물 검출로 인해 문제를 일으켰던 기업은 수입할 때마다 검사해야 함. 그 이외의 기업은 대상 외라서, 수입량이 많은 기업에서는 문제가 없으나 수입량이 적은 기업에서는 수입할 때마다 발취검사 실시 등 과도한 검사가 이루어지고 있음. 대상 외의 기업도 검사대상이 되는 등 기준이 불명확한 것이 문제임.
- 고기를 재료로 하는 가정간편식 제품은, 한일 2개국간 협의로 인해 돼지고기와 가금류에 한해 농림수산성 지정 공장에서 기준, 조건을 준수한 경우에만 수출이 가능함. 그러나 기준이 엄격하기 때문에 삼계탕 이외에는 일본으로 거의 수출되고 있지 않음.

- 냉동식품은 균 검사 기준이 있는데 제품에 따라서 기준이 다르기 때문에 시범 수입하여 검역을 받아보지 않으면 수입이 가능한지 여부를 판단할 수 없는 것이 현실임.
- 한국과 일본의 관할관청이 제휴하여 한국 국내에서 검사 가능하나, 냉동식품은 일본의 균 검사의 기준이 엄격하여 일본의 검역에서 다시 검사를 실시할 필요가 있음 그 때문에 절차에 시간과 비용을 감축할 수 있는 국제적인 시스템을 마련하기를 바란다는 의견이 있음.
- 원료 검사는 국제증명을 한국에서 취득하고 일본의 수입절차에서도 인정되는 등 수입절차의 시간단축으로 이어지는 제도가 되기를 희망함.
- 냉동식품도 신선식품의 ID제도와 같이 신속한 수출절차 제도가 있다면, 일본에서의 판매실적 확대의 가능성이 높아지기 때문에 제도와 함께 냉동식품을 수입할 때의 지식, 노하우 등의 지원 방안에 대한 요청이 있음.

4. 대일 수출시의 물류 문제

- 제반 경비의 상승에 따른 물류비 상승, 일손부족이 최대의 문제임.
- 냉장, 냉동 창고 수에 한계가 있어, 특히 부족함이 현저함. 신규거래를 경원시하는 경향도 있음.

도표-43 : 대일 수출시의 물류 문제

항목	내용
1) 보세구역에서의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 드레이지 부족. 특히 도쿄항의 드레이지 문제는 큼. ● CY가 혼잡하여, 드레이지의 회전율이 낮고 가격이 2배로 상승. ● 예약 일에 컨테이너가 입항해 있지 않으면, 드레이지의 취소 수수료가 발생함.
2) 국내수송의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 트럭이 부족함. 트럭을 준비하기가 어려워, 수입 항구에서 수송일수가 늘어남. 특히 리퍼 컨테이너를 준비하기가 더 어려움. ● 칠드 및 냉동제품은 신규거래를 하지 않겠다는 물류기업이 많음. ● 부정기 또는 긴급수입 시에는 이용 가능한 물류기업을 찾기가 힘들. ● 저비용을 우선시하면 소매 체인점의 리드타임을 준수하기가 어려움. ● 시모노세키항에서 수입하는 경우, 주요 판매지역인 도쿄까지의 물류비용이 비쌌. ● 칠드 상품이며 수입량이 소량인 경우, 물류기업, 창고를 찾기가 힘들. ● 적재효율이 낮고, 수송 빈도가 낮고, 수송량이 소량인 하주와의 거래를 축소하는 경향이 있음.
3) 물류비 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● CY에서 창고로 수송할 때에 시간에 맞추어 수송할 수 없는 것이 문제임. ● 물류비가 인상되어, 판매처에 따라서는 하주가 일부 비용을 흡수할 수 없어서 이익률이 낮아졌음. ● 개인고객을 대상으로 이용하는 택배는 2018년, 2019년 가격 인상에 의한 고객 이탈로 인해 고객처의 수가 축소되고 있음. ● 거래량에 부응한 가격 인하 조건이 엄격해짐. ● 보관료, 수송비 등 다양한 항목의 경비 상승으로 인해 물류비가 약 2배로 상승했음. ● 트럭 운전수 부족이 문제임. ● 시모노세키항에서 수입하는 경우, 주요 판매구역인 도쿄까지의 육상 수송비가 비쌌.

항목	내용
4) 창고에 관한 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 창고의 빈 공간이 부족함. 특히 냉장창고는 수가 한정되어 있어서, 현저히 부족함. ● 기용하는 물류기업에 따라서 설비 신설 시 현행의 창고 관리비가 더욱 높아짐. ● 냉동식품을 수입하고 싶은 기업은 많은데, 신규로 빌리는 것이 가능한 냉동 창고, 공간이 없음. 하나의 기업에서 설비투자를 하기도 어려움. ● 냄새가 강한 제품의 취급이 경원시 되는 경우가 있음.
5) 기타 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 봄으로 인한 수요 변동이 치열한 제품은 수입 계획을 세우기 힘들. ● 한일관계 악화로 인해 매출에 영향을 받는 경우도 있었음

1) 보세구역에서의 문제

- CY의 혼잡이 원인으로, 드레이지는 예전에는 국내창고로 1일 2회 수송이 가능했으나, 현재는 1일 1회가 되고, 요금은 약 2배까지 상승한 경우가 있음.
- 도쿄항의 드레이지 문제는 특히 심각한 상황임. 예약일에 컨테이너가 입항하지 않으면 취소 수수료가 발생하고, 대체 드레이지 수배가 어려움. 비용, 소매점까지의 일수가 걸릴 뿐만 아니라 리드타임에 맞추어 납품을 하지 못하면 판매처에서의 취급이 중단될 가능성이 있음.
- 드레이지 부족 문제가 커서, 전용 드레이지를 재일한국농식품연합회 등이 소유하고, 창고를 공동으로 이용할 수 있는 제도가 필요하다고 희망하는 기업이 있음.

2) 국내수송의 문제

- 트럭이 부족하여 준비할 수 없어서, 수입항에서 수송일수가 증가하는 경우가 발생하고 있음. 특히 리퍼 컨테이너의 준비가 어려움. 수입이 지속적으로 이루어지고, 양이 많은 기업에서는 계획적으로 일수에 여유를 가지고 준비 가능하기 때문에 문제가 없으나, 수입량이 적은 기업은 문제가 많음.
- 리퍼 컨테이너는 온도관리를 할 필요가 있어서, 전용 트럭, 트레일러가 필요함. 그러나 기업이나 차량 수가 한정되어, 수송 가능한 수량이 한정적임. 그 때문에 준비하기 힘들다는 것이 문제임.
- 칠드 및 냉동제품의 신규거래를 하지 않겠다는 물류업체가 많음. 또한 물류, 통관업체 등의 협력업체를 통해서 거래 가능성을 찾은 경우에도 거래 가능한 업체를 찾을 수 없다는 문제가 발생하고 있음.
- 부정기 및 긴급수입 시에는 정기적으로 수입하는 제품의 물류와 다른 경우가

있어, 메인 물류업체 외에 다른 업체를 찾아야 함. 그러나 자사만으로 신규 물류업체를 찾는 것은 어렵기 때문에 이용 가능한 물류업체 소개 및 상담 가능한 시스템이 마련되었으면 좋겠다는 의견이 있음.

- 메인 물류업체가 시간에 맞추어 운송해주지 않으면 판매처에서 클레임이 발생하는 경우가 있음. 소매체인점은 리드타임 준수가 엄격하기 때문에 시간에 맞게 운반하는 것이 가능한 새로운 물류업체를 시도하는 기업도 있음.
- 칠드 제품이면서 수입량이 소량인 경우, 물류기업, 창고를 찾기 힘든 경우가 많음. 일손부족으로 인해, 계획적이고 적재 효율이 높은 하주를 우선시하기 때문에, 적재효율이 낮고 수송 빈도도 적고 수송량이 소량인 하주와의 거래를 축소하는 경향이 있음.

3) 물류비 문제

- CY에서 창고로 수송할 때에 컨테이너 터미널 게이트의 혼잡 때문에 시간에 맞추어 수송할 수 없다는 것이 문제임. 혼잡의 원인은 복합적이기 때문에 물류업체, 관공청을 포함하여 개선을 위해 검토하는 것이 중요한 과제임.
- 일손부족으로 인해 물류업체의 직원수는 감소하고 있으나, 수송량은 계속해서 확대되고 있음. 인건비, 연료비를 비롯한 비용 상승으로 인해 2017년 이후, 물류비가 인상되어, 판매처에 따라서는 일부 비용을 흡수할 수밖에 없어, 이익률이 낮아졌음.
- 개별매장인 외식가게에 판매하는 김치나 생막걸리 등은 도매를 경유하여 판매하기가 어려움. 이러한 개인 고객을 대상으로 이용하는 택배는 2018년, 2019년 계속 가격이 인상되고 배송료가 올라서 고객이탈 현상이 나타나, 거래처 수가 축소되고 있음.
- 비용 상승과 더불어 물량이 적은 하주에 대해서는 가격 인하 조건이 까다로워져, 대상으로 하는 양을 충족하지 못하는 경우가 늘어나고 있음. 또한 빈번한 물류비용 인상 협상으로 인해 물류비용이 약 2배로 상승한 기업도 있음.
- 일본의 소매점에서 판매하기 위해서는 일본계 기업이 제조하는 제품과 비용면에서 경쟁력을 높일 필요가 있는데, 수입량이 소량인 경우는 물류비 단가가 올라가기 때문에 경쟁력이 낮음. 판매량이 증가하면 컨테이너, 창고, 물류비 및 한국에서의 제조비용을 낮출 수 있음.
- 운전자 부족과 물류비 인상은 수입식품에 주는 영향이 크며, 수입량이 소량이고 육상수송 거리가 장거리인 경우, 비용 부담이 증가함.

4) 창고에 관한 문제

- 창고의 빈 공간이 부족함. 특히 냉장창고는 드라이보다도 수가 한정되기 때문에, 부족현상이 현저함. 냉동 창고는 출고 시에 인수 차량의 도착 확인 후가 아니면 창고 내에서 꺼낼 수 없기 때문에 드라이와 같이 사전에 준비해 둘 수 없어서, 작업성 면에서도 문제점을 안고 있음.
- 물류기업 입장에서는 작업의 효율화를 도모하는 등의 목적으로 설비 갱신, 신설을 할 때에 창고 관리비가 인상되는 경우가 있음. 최신 설비를 가지는 물류기업을 이용하는 경우에는 비용 상승이 불가피함.
- 냉동식품을 수입하고 싶어 하는 기업은 많이 있는데 신규로 빌리는 것이 가능한 냉동 창고, 공간이 부족하여 자사 보유의 설비 투자도 어려움. 냉동 창고가 부족한 원인은 공간을 필요로 하는 화물의 증가, 편의점에서의 냉동식품 취급 확대 및 수산물의 가격 급등에 의해 구입 가능한 가격으로 대량 구매를 하여 장기간 보관하는 것을 예로 들 수 있음.
- 김치 등 냄새가 강한 제품은 과거에 수송 시 패키지 파손으로 내용물이 새어나간 경우가 있어 거래가 경원시되는 경우가 있음. 현재는 밀봉용기를 채택하는 제품이 늘었기 때문에 냄새가 발생하지 않는 패키지인데도 불구하고, 과거의 경험을 불식시킬 수 없는 업자도 존재함.

5. 한국에서의 식품수입 실태와 과제(기업 사례)

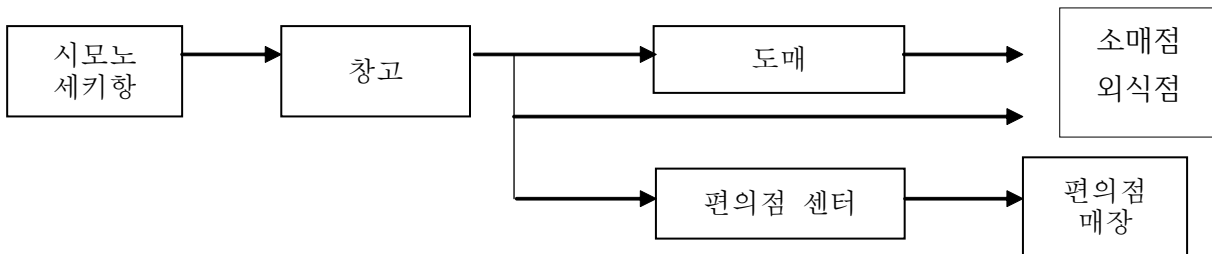
I. A사

1) 주요 수입품목	김치
2) 수입판매량	연간 약 360톤 20피트 컨테이너를 매주 1개 수입
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	시모노세키항

4) 일본에서의 물류 흐름, 기용하는 물류기업의 특징

(1) 물류 흐름

도표-44 : 일본에서의 물류 흐름



- 서일본의 경우는 통관절차를 끝마치고 익일에는 도매 및 편의점 센터로 들어가고, 3일차에는 매장에 납품.
- 동일본의 경우는 3일차에 도매 및 편의점 센터로 들어가서 4일차에는 매장에 납품.
- 물류업체의 배송 구역이 아닌 지역의 개별 가게인 고기 집에는 택배 편으로 배송.

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 시모노세키항에 가까운 후쿠오카현 기타규슈시에 본사를 두고 있는 B사를 이용. 보세창고를 보유하고 있으며 냉동/냉장 수송에도 대응 가능.
- 도매나 편의점 센터까지의 수송뿐만 아니라 개인고객도 대응 가능하며, 오랜 기간의 거래관계로 인해 유연하게 대응 가능함.
- 개인매장인 고기 집 대상으로는 구로네코야마토 택배를 이용.

5) 수입 시 문제점

■ 통관의 발취검사 빈도가 높다는 점, 개인고객 대상의 비용향상이 큰 문제임.

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 시모노세키항의 통관업무의 일수 단축 및 간소화 등을 원활하게 하기를 바람. ● 발취검사 빈도가 높고, 그 기준이 불명확하여 최근 1~2년 사이에 빈도가 많아짐. ● 신제품의 KR번호 신청이 통과되기 어려워진 상태임.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 미생물 등이 검출되어 과거에 문제를 일으킨 기업은 중국에서 원료를 수입하여 한국에서 다시 포장한 제품을 취급하고 있었음. 이러한 사례가 있었기 때문에 과도한 검사로 이어진 것이 아닌지 우려됨. ● 처음으로 수입하는 제품에 대해서 엄격하게 검사를 실시할 필요는 있으나, 위와 같은 사례를 불식시키기 위해서 업계 전체 차원에서 품질 등 새로운 기준을 마련할 필요가 있음. ● 동 사는 편의점과 거래할 때에, 편의점이 요구하는 품질기준으로 제조하여 한국 제조공장의 시찰도 받았으나, 세관에 대해서는 이러한 품질기준을 만족하고 있다는 점은 설득 재료로 작용하지 않음.
(3) 물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 물류비용의 가격이 인상되어, 판매처에 따라서는 동 사가 일부 비용을 흡수할 수밖에 없어, 이익률 하락. ● 또한 택배는 2018년, 2019년에 이어서 가격이 계속 인상되고 있어, 배송료 상승으로 인해 고객 이탈 현상이 일어나, 거래처 수가 축소되었음. ● 개인고객용으로는 범인용이 아닌 개인이 이용하는 택배편을 이용하기 때문에 비용 상승의 영향이 커, 동 사에게는 최대의 문제임. 이러한 경우에 대한 지원방안이 있으면 좋겠음. ● 물류기업은 가격상승뿐만 아니라 거래량에 부응한 가격 인하 조건이 엄격해진 것도 이익률 저하에 영향을 줌. ● 김치는 창고 및 물류에서 냄새가 옮겨질 수 있는 바, 경원시되는 경우가 있음. ● 이용하는 물류업체의 사정에 따라서 2020년도부터 현행의 창고관리비로는 거래가 불가능해져, 향후 더욱 가격이 상승될 전망이다.

II. C사

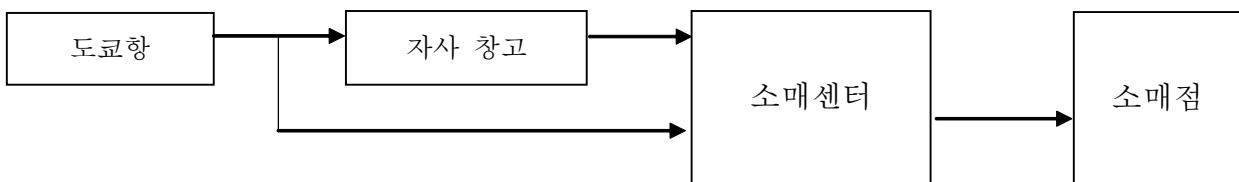
1) 주요 수입품목	떡볶이, 치즈핫도그, 육개장면, 냉면, 순두부찌개 등
2) 수입 판매량	20피트 컨테이너를 월 10개
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	도쿄항

2019년에 들어서 한국에서 수입해 온 식품 판매를 개시. N 사가 한국에서 판매하는 제품을 패키지만 일본사양으로 바꾸었음.

4) 일본에서의 물류 흐름, 기용하는 물류기업의 특징

(1) 물류 흐름

도표-45 : 일본에서의 물류 흐름



- 쌀을 원료로 하는 제품의 경우는 도쿄항 도착 후, 유전자조작식품 검사에 약 1주일 걸리며, 통관 완료는 부산항 출항부터 9일차가 됨.
- 기본적으로는 도쿄항에서 자사 창고로 들어와서, 소매 각 센터에 납품하고 있음.
- 동 사는 일본에서 50년 가까이 두부, 유부를 판매해 온 기업임. 칠드 상품의 물류 루트를 구축해 놓았기 때문에 한국에서의 수입상품도 동 루트를 활용하는 것이 가능
- 거래처에 대한 판매량이 많은 경우는 자사창고에 넣지 않고 도쿄항에서 소매 센터로 직송

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 아시아를 주체로 전개하는 D사를 이용함. D사가 통관, 일본 내 C사 창고까지 물류를 담당함.

5) 수입 시 문제점

■ 유전자조작 검사에 시간이 걸려, 칠드 상품의 판매기간이 짧아짐.

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 떡볶이는 원료인 쌀이 중국산으로, 검사하는데 약 1주일 걸리나, 칠드 상품이기에 때문에 유통기한이 길어도 30일로, 소매점에서의 판매기간이 짧아진다는 점이 문제임. ● 유전자조작식품의 검사는 순서를 기다려야 하므로, 검사 시간을 가늠할 수가 없음. 그래서 물류 예약하기가 힘들고, 소매점의 리드타임에 맞지 않는 등의 영향이 있음. ● 쌀을 원료로 하는 제품을 일본에 수입하는 경우, 애당초 관세율이 높다는 것이 문제임.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 원료의 안전성 등에 대해서 한국에서 실시한 검사 결과와 서류로 절차가 가능해지면, 일본에서의 통관 시 비용이 낮아져, 유통기한까지의 판매기간이 길어짐. ● 원료의 검사는 국제 증명을 한국에서 취득하고, 일본의 수입절차상에도 인정되는 등 수입절차의 시간 단축으로 이어지는 제도가 되는 것을 희망함. ● 일본에 고기를 재료로 하는 가정간편식 제품을 아시아에서 수입하는 케이스가 거의 없고, 액기스, 파우더 상품이 다수. ● 고기를 재료로 하는 경우는 가열조건이 있어서, 통관해서 수입하는 것이 가능한 조건을 테스트하고 있음. ● 수입이 가능한 가공조건과 동 사가 요구하는 품질, 맛의 균형을 찾아서, 고기를 재료로 하는 제품의 수입을 지향하고 있음.
(3) 물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 리퍼 컨테이너는 온도관리를 해야 하기 때문에 전용 트레일러가 필요함. 그러나 수량이 한정되어 수송 가능한 수량이 한정적이라서 수배하기 어려운 것이 문제임. ● 2019년부터 일본에서 수입상품을 판매 개시하여, 아직은 간토지방에서만 전개하고 있으나, 향후 판매지역을 확대해 나갈 예정임. ● 판매량이 증가함으로써 컨테이너, 창고, 물류비 및 한국에서의 제조비용을 낮추는 것이 가능해짐. 일본의 소매점에서 판매하기 위해서는 일본의 기업이 제조하는 제품과 비용 면에서의 경쟁력을 높일 필요가 있다고 생각됨. ● 향후, 전국에서 전개해 나갈 때에는 판매지역에서의 유통에 적합한 수입항을 선정하여, 수입부터 육상 수송하여 판매할 때까지의 최적의 방법을 검증하여 추진해 나갈 예정임.

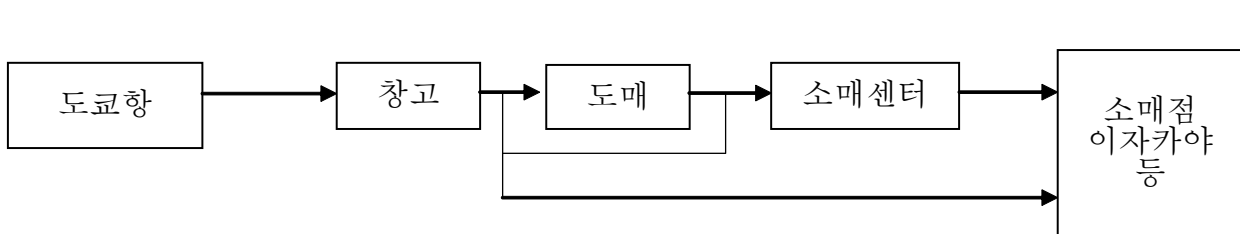
III. E사

1) 주요 수입품목	주류, 막걸리
2) 수입 판매량	20피트 또는 40피트 컨테이너 월5~6개 연말 판매 시 위의 약 2배
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	도쿄항

4) 일본에서의 물류 흐름, 이용하는 물류기업의 특징

(1) 물류 흐름

도표-46 : 일본에서의 물류 흐름



- 도쿄항에서 가와사키시 연안부의 창고에는 입항일 다음날 수화하여 수송됨. 한국에서 일본의 물류창고에 들어갈 때까지 7일 만에 도착하면 좋다고 생각함.
- 제품 특성상 빨리 계획해서 발주를 해야 하기 때문에 일본의 판매처에서 3~4주 정도 전에 발주되어, 한국공장으로 발주하고 있음.
- 드라이 제품은 대형 도매를 통해서 판매하고 있으나, 칠드 상품인 생막걸리는 대형 도매에서는 취급하지 않기 때문에 동 사의 창고에서 판매처로 직송하고 있음.
- 개별매장용으로는 창고에서 택배로 직송.

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 주류 취급에 강하고, 자사에서 와인 등의 수입도 하는 F사를 이용하고 있음. 대형 맥주업체의 그룹사이며, 동 그룹의 제품을 토대로 한 전국배송망과 주류 전문 업체를 선정.
- 칠드 상품의 국내물류는 전국에서 정온수송을 하는 M사를 메인으로 하고 있음. 급한 발주, 연휴 전의 비정기적인 발주에 대한 대응을 할 때에는 B사를 이용.
- 개별매장용으로는 야마토 운수를 이용하는 경우도 있음.

5) 수입 시 문제점

- 드레이지 및 국내물류비용이 2배로 대폭 인상된 것이 문제임.
- 칠드 상품, 냉동제품의 신규거래를 하지 않는 물류업체가 많다는 것도 문제임.

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입절차 등에 관해서는 약 1개월 전에 발주하여 계획적으로 준비가 가능하기 때문에 특별히 문제가 되지 않음.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 특별히 문제되지 않음.
(3) 물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● CY에서 창고로 수송할 때에 혼잡하여 시간에 맞추어 수송할 수 없는 것이 문제임. ● 드레이지의 경우, 예전에는 국내창고로 1일 2회 수송이 가능했으나, CY 혼잡으로 인해 현재는 1일 1회가 되어 요금이 약 2배까지 인상된 것이 문제임. ● 동 사는 판매의 최저 로트 1케이스로, 소량이기 때문에 야마토 운수를 이용하고 있는데 배송료 인상이 문제임. 배송료 인상분을 모두 상품가격에 전가하면 안 팔리기 때문에 가격인상폭의 일부를 부담하여 판매가 상승을 억제하고 있음. ● 칠드 및 냉동제품은 신규거래를 하지 않겠다는 물류업체가 많음. 또한 물류, 통관기업 등의 협력업체를 통해서 거래 가능성을 타진했으나 어려웠음. ● 오랫동안 이용해 온 물류기업이 보관료, 수송비 등 1항목씩 수개월에 한 번으로 나누어 가격협상을 했음. 다양한 조건의 협상 결과, 예전의 약 2배로 가격이 인상되었음. ● 보관료, 물류비용이 대폭 인상되었음, 이들 경비를 억제하는 것이 과제임. ● 부정기적으로 수입하는 경우는 이용 가능한 물류업체를 소개해 주는 상담 체제가 필요함. 특히 냉장 컨테이너, 창고, 물류에서 이용 가능성이 있는 업체의 소개를 희망하고 있음. ● 메인 물류업체를 이용하는 경우는 시간에 맞추어 운반해주지 않으면 판매처에서 클레임이 오기 때문에 시간에 맞추어 운송하는 것이 가능한 서브 물류업체를 시도하고 있음.

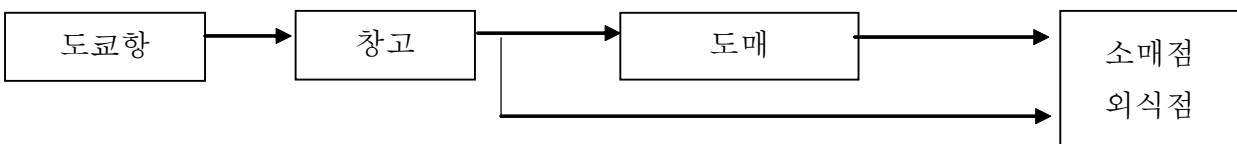
IV. G사

1) 주요 수입품목	고추장, 다시다 등 조미료, 한국 김, 비네가드링크 등
2) 수입 판매량	연간 400컨테이너 이상 월 평균 40피트 컨테이너는 20개. 20피트 컨테이너는 10개
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	도쿄항

4) 일본에서의 물류 흐름, 이용하는 물류기업의 특징

(1) 물류 흐름

도표-47 : 일본에서의 물류 흐름



- 부산항에서 출항하여 출발일과 도착일을 제외하고 2일 소요되어 도쿄항에 들어와, 부산항을 출항한 4일차에 도쿄항 CY에서 국내 물류창고로 수송됨.
- 긴급한 경우는 페리를 이용하여 국내창고까지의 리드타임은 1일 빠름. 페리는 비용이 비싸지만, 통상 수입 시에 입항하는 부두와 다르기 때문에 드레이지를 확보하기 쉬움.
- 동 사는 드라이제품이 대부분이고, 판매하는 약 3주에서 1개월 전에 도쿄항에 도착하도록 되어 있음. CY에 컨테이너를 체류시키고 매일 1개씩 창고로 수송함.
- 일본의 소매점과 거래하기 위해서는 납품일을 지키는 것이 중요하며, 배송계획, 물류비 억제 등을 컨트롤하기 위하여 1일 늦어도 비용이 저렴한 물류기업을 찾는 등 일정에 여유를 가지고 준비하고 있음.

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 물류업체는 약 20개사와 거래하고 있으며, 판매처 및 물류업체의 조건에 따라서 최적의 물류업체를 선정. 자사 트럭을 보유하고 있으며, 자사편으로 배송도 실시하고 있음.
- 야마토 운수도 이용하고 있으며, 물류비용은 5년 전에 비해서 400% 이상 상승했음.

5) 수입 시 문제점

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 현재는 드라이제품을 대부분 취급하나, 냉동 수입을 검토하고 있음. 그러나 냉동 수입은 과제가 많음. 균 검사의 기준이 제법, 원료 등 제품에 따라 다름. ● 검역을 통과할 수 있을지 시범수입 비용이 비쌘. 테스트를 위해 소량이지만 본격적으로 수입할 때와 같은 수송방법으로 수입할 필요가 있음. ● 20피트 컨테이너 1개를 사용하기 때문에 수입량에 대해서 비용이 비싼 것이 문제임.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 냉동은 균 검사의 기준이 있어서, 제품에 따라서 기준이 달라지기 때문에 시범 수입하여 검역을 받아보지 않으면 수입 가능한지 여부를 알 수 없음. ● 한국과 일본의 관할관청이 제휴하여 한국 국내에서 검사 가능하나, 냉동 균 검사 기준이 엄격하기 때문에 일본의 검역으로 검사를 실시할 필요가 있음. ● 신제품 검사에는 1주일이 걸림. 일본과 한국의 기준 및 검사가 달라서인지 한국어 검사 데이터로 검역을 통과할 수 없음. 그래서 경비가 드는 것도 문제임. ● 한국에서 냉동을 수입하는 사례는 적으며, 대기업도 문제점을 안고 있음. ● 신선식품의 ID 제도와 같이 수출절차가 원활한 제도가 냉동식품에도 있었으면 좋겠음. 냉동식품을 수입할 때의 지식, 노하우 지원을 희망함. ● 냉동식품을 신규로 수입하기 위해서는 1년은 걸리며, 비용도 드는데, 1개사가 대응하기에는 정보가 부족함.
(3) 물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 도쿄항의 드레이지의 문제점은 큼. 드레이지는 한 달 전부터 예약을 함. 예약일에 컨테이너가 준비되어 있지 않으면, 취소수수료를 지불해야 함. 그러한 경우, 사용료가 취소료의 전액이 되어 부담이 증가함. ● 동 사는 3주~1개월 전에 CY에 넣어서 보관 연장 비용을 포함한 계약을 하고 있는데, 소매 리드타임에는 필요한 경비라고 생각하고 있음. ● 드레이지 부족 문제가 크기 때문에 전용 드레이지를 제일한국농식품연합회 등이 소유하고 공동으로 이용하는 체제를 희망함.

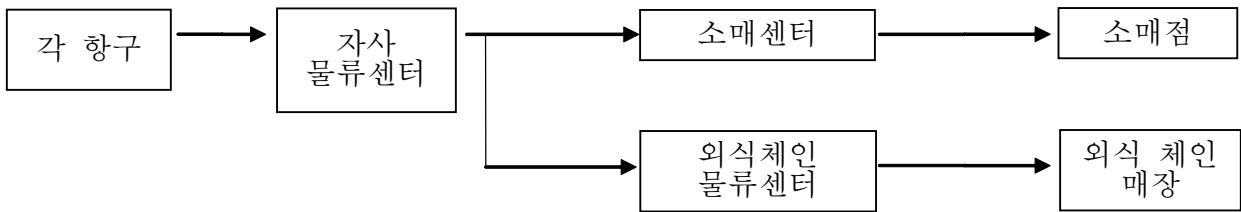
V. H사

1) 주요 수입품목	김치
2) 수입 판매량	주간 40피트 컨테이너 1개, 20피트 컨테이너 1개 대형판매점 특매시는 컨테이너가 주간 3개
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	도쿄항, 오사카항, 하카타항

4) 일본에서의 물류 흐름, 이용하는 물류기업의 특징

(1) 물류 흐름

도표-48 : 일본에서의 물류 흐름



- 부산항을 출항하여 5일차에는 자사 물류센터에 도착해 있음.
- 동 사의 판매처는 대형 외식체인점으로, 대형판매점이 주체가 되기 때문에 자사 물류센터에서 소매 및 외식체인점의 각 지역의 물류센터에 납품하고 있음.
- 자사물류센터는 업무위탁하고 있으며, 칠드 상품은 매일 소량씩 배송하는 상관습으로 인해, 대형판매점용으로는 다른 국내의 절임식품업체의 제품 등과 혼재되어 각 지역의 물류센터로 배송하고 있음.

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 각 항구에서 물류센터까지는 이용 중인 통관 업무를 수행하는 업체가 맡아줌.
- 동일본물류센터는 I사에 위탁하여 보관, 관리, 각 지역에 수송 등을 실시.
- 홋카이도로의 수송은 이바라키현 오아라이(大洗)항에서 도마코마이(苫小牧)항으로 해상 수송을 실시.

5) 수입 시 문제점

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입절차에 대해서는 전문 통관업체에 맡기고 있어, 특별히 문제되지 않음.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	
(3)물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 문제점은 적지만 트럭 운전수 부족이 문제라고 느끼고 있음. 운전수 부족으로 인해 1일 배송이 늦어지는 경우는 있는데, 위탁하는 물류업체를 통해 협력업체 등을 수배 가능하며, 소매점의 리드타임에 맞춰 배송 가능. ● 물류비 상승의 영향은 있으나, 제품 설계를 재검토하는 등의 조절을 하여 대응하고 있음.

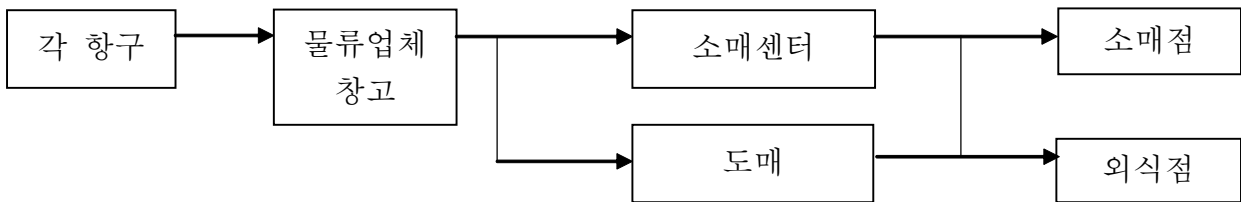
VI. J사

1) 주요 수입품목	수산가공품, 창자, 들기름 등
2) 수입판매량	월 20피트 컨테이너 2개
3) 수입 시 이용하는 일본의 항만	오사카항, 시모노세키항

4) 일본에서의 물류 흐름, 이용하는 물류업체의 특징

(1) 물류 흐름

도표-49 : 일본에서의 물류 흐름



- 일본에서는 오사카항을 주로 이용하며, 시모노세키항은 급하게 소량 수입할 때 이용
- 시모노세키항은 통관수수료, 입출하료가 오사카항보다도 비싸기 때문에 긴급 발주 시에만 이용
- 판매처는 도쿄, 오사카가 대부분이라서, 시모노세키항을 이용하는 경우는 육상수송비가 비싸다는 점도, 오사카항을 메인으로 하는 요인임

(2) 이용하는 물류업체의 특징

- 각 항구에서의 육상수송은 물류전문업체가 실시
- 오사카항은 K사, 시모노세키항은 L사를 이용
- 개별매장 등으로 1~3케이스의 소량을 판매하는 경우, 야마토운수 (ヤマト運輸)는 비용이 비싸서 사가와큐빈(佐川急便)을 이용

5) 수입 시 문제점

항목	내용
(1) 수입신고, 검사절차, 수입통관, 검역의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입절차는 전문 통관업체에 맡겨두고 있어, 특별히 문제없음.
(2) 법령, 규칙, 기준 인증의 문제	
(3) 물류의 문제	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입항을 도쿄항으로 변경하고 싶으나 2020년 도쿄올림픽/패럴림픽이 끝날 때까지 남는 창고가 없다고 여겨지는 바, 대기하고 있음 ● 판매량을 늘리고 싶으나, 창고나 물류 등 과제로 인해 늘리기 어려움 ● 물량이 증가하면 수입 시 및 육상수송 거래조건이 개선되나, 창고나 물류업체를 확보하기가 힘들어 현 상황에서는 어려움. 그래서 현재는 물량이 적은 업체가 향후 판매량을 늘려 나갈 수 있는 해결방안 등 지원 및 제안을 원하고 있음. ● 장래적으로는 도쿄항 인근에서 자사 물류창고를 가지고 싶다는 생각을 가지고 있음 ● 도쿄항을 수입항으로 하는 경우는 오사카항에서 이용하는 통관업체와 같이 거래할 수 있는 업체를 찾고 싶다고 생각함 ● 창자는 수입량이 월 100케이스로 소량이기 때문에 물류업체는 혼재 가능한 업자를 찾고 있음

D. 물류 개선을 위한 모델 제시

1. 트럭 및 창고 부족, 물류비용 개선방안

- 판매량을 늘려서 비용 상승을 완충하고, 물류 및 창고업체로부터 선정되는 하주가 될 것
- 제품개발 및 발주부터 판매까지 컨트롤 하고, 원활한 흐름을 만들어서 계획성을 높임
 - 수입량이 월간 컨테이너 8~10개 이상인 기업은 수입부터 일본 국내의 판매처에 대한 리드타임 및 비용면에서도 최적의 루트나 물류업체를 선정하기 때문에 문제가 없음. 물류비용 상승은 피할 수 없기 때문에 판매량을 늘리는 것이 수입 및 물류비용에 대한 개선방안임.
 - 트럭, 창고 등이 부족하여 (업체들은) 하주를 고를 수 있기 때문에 트럭, 창고를 확보하기 위해서는 적재 효율을 높이고 빈도 및 양을 안정적으로 운용 및 계획성 있는 하주가 되기 위해 수입량을 늘려나가야 함.
 - 당분간 트럭이나 창고 부족 문제가 해결되지 않는 바, 물류비 상승을 받아들일 수밖에 없는 상황이 이어질 전망. 비용 상승을 수용하지 않는 하주는 물류업체로부터 거래를 거절당할 가능성이 있음. 비용 상승에 대해서는 판매량을 늘려 나감으로써 통관, 창고, 물류업체의 거래조건을 맞춰 나가면서, 비용 상승 억제 및 거래 지속을 도모할 필요가 있음.
 - 일본에서의 판매량을 늘려 나가기 위한 하나의 방안으로는 대형 소매업체나 외식 체인점에 대한 판매임. 대형 체인점과 거래하기 위해서는 체인 물류센터로 납품하고 매장까지는 각 체인의 물류망을 활용할 수 있기 때문에 수입업자로서는 효율을 높일 수 있음.
 - 일본에서 판매량 확대를 지향하기 위해서는 품질 좋은 제품을 수입하여 품질에 대한 신뢰성을 높여 나갈 필요가 있음. 일본시장에서 브랜드 인지도를 높이기 위해서는 시간이 필요하기 때문에 일본계 기업과의 제휴 및 판매 대리점에서 판매하는 편이 빨리 진척을 이룰 가능성이 있음.
- 항만 배후에서 창고부족에 대해서 장기적인 대책으로 컨테이너 라운드 유스도 이용할 수 있음.
- 한국으로 수출하는 비식품업체 등과 제휴하여 컨테이너 라운드 유스 활용을 하는 것도 가능함.
 - 도쿄항, 오사카항의 배후에는 토지가 없고 창고가 부족하기 때문에 창고 신설이나 증강의 움직임은 있으나, 적재효율이 높고 많은 물량을 취급하는 하주를 선정하는 경향이 강함. 물류업체의 일손부족도 영향을 미쳐, 국토교통성은 물류효율화를 위한 하나의 방안으로 컨테이너 라운드 유스 검증을 실시하고 있음.

- 수입에 사용한 후의 빈 컨테이너를 수출로 전용하여, 빈 컨테이너의 수송거리를 감축하는 활동의 일환으로, 드레이지, 트럭 부족 문제를 해결하고, 비용 감축으로 이어질 가능성이 있음. 또한 도쿄만을 예로 들면, 1도3현보다도 외곽에 창고 수용능력의 여력이 큼.
- 단, 컨테이너 라운드 유스는 수출입 및 배송 타이밍을 맞출 필요가 있으며, 수입 시 선사 변경으로 인해 컨테이너 라운드 유스 사업을 지속할 수 없는 등의 과제를 안고 있음. 실증실험을 반복 실시하고 있으며, 장기적인 관점에서 사업 시스템을 구축해 나갈 필요가 있음.
- 컨테이너 라운드 유스는 선사가 일치해야 함. 한국으로 수출을 많이 하는 비식품업체나 부산항을 경유하는 항로를 이용하여 수출하는 업체와 연계한 시스템을 구축하여 컨테이너나 트럭 부족 문제를 해소할 수 있음.

도표-50 : 컨테이너 라운드 유스 추진 사례

업종	기업/단체명 등
물류, 창고	일본통운(日本通運), 오타케운송(大竹運送), 요시다운송(吉田運送), 야시오운수(八潮運輸), 일본고속수송(日本高速輸送), 다즈미트랜스포트(タツミトランスポート), 일본플레이트라이너(日本フレートライナー), 우즈노미야국제화물터미널(宇都宮国際貨物ターミナル)
업체	케이비에스쿠보타(ケービーエスクボタ), 혼다기연공업(本田技研工業), 요코하마 고무(横浜ゴム), JUKI, 쿠보타(クボタ)
행정, 제3섹터	사노인랜드포트(佐野インランドポート), 오타국제화물터미널(太田国際貨物ターミナル), 사이타마현 컨테이너 라운드 유스 추진협의회 (埼玉県コンテナラウンドユース推進協議会), 한신 인랜드컨테이너 데포(阪神インランドコンテナデポ), 시가 미나쿠치(滋賀みなくち)

2. 드레이지 부족 개선방안

■ 드레이지 공동 이용

■ 드레이지의 계획적인 수배

- 컨테이너를 수송/배송할 때의 드레이지 부족에 대해서는, 물류창고처럼 aT가 보유하고 한국기업이 공동으로 이용하는 시스템을 희망한다는 의견이 있음. 드레이지 부족을 해결함으로써 수입 시의 절차나 물류가 원활해져, 한국의 대일 수출량 확대에 이어질 가능성이 있음.
- 드레이지를 확보하지 못한 기업은 1개월 이상 전부터 계획적으로 준비하는 것이 원활한 수입으로 이어지고 있으며, 계획적으로 수입절차를 밟아 나가는 것도 드레이지 확보로 이어지고 있음.

3. 소량화물 물류 개선방안

■ 일본 국내 육상수송은 공동배송 및 혼재편 활용. 김치는 일본의 절임식품 도매 물류망 활용

- 소량화물은 같은 업종이나 같은 온도대의 타사제품과 공동배송을 함으로써 물류비를 절감할 수 있음. 물류업체는 적재효율 향상을 위해 대량화물이나 빈도가 높은 화물 취급을 우선시하기 때문에 소량화물은 혼재하는 방식으로 하면, 택배보다도 비용 절감을 도모할 수 있음.
- 김치는 일본의 절임식품업체의 물류망을 활용함으로써 문제가 개선될 가능성이 있음. 대형 절임식품업체는 식품도매, 2차 식품도매를 통한 거래를 확립하여 전국으로 판매하고 있음. 또한 일부 대형 절임식품업체는 도매 기능을 가지고 있어 타사제품도 취급하기 때문에 전국으로의 유통망을 활용함으로써 인해 판매실적이 향상될 수 있음.

도표-51 : 주요 절임식품 도매와 도매 기능을 가진 업체

업종	기업명
절임식품 도매	도쿄주오절임식품(東京中央漬物), 도쿄토매식품(東京東梅食品), 야마쇼(やま正), 야마쥬(山重) 등
도매기능을 가진 업체	피클스코퍼레이션(ピクルスコーポレーション), 신신(新進), 하기와라(ハギワラ), 무코지마신슈야(向島信州屋), 하기와라식품(萩原食品), 가와베식품(川辺食品), 도쿄니아타카야(東京にいたか屋), 사이카이식품(西海食品) 등

■ **현저히 부족한 냉동/냉장 관련 제도 지원 및 공동이용**

- 냉동/냉장은 전문 설비가 필요하기 때문에 신규거래처를 찾기는 더욱 어려우며, 공동이용 및 혼재, 동종업종의 협업 등 복수 기업간 효율화 및 물량을 합칠 필요가 있음. 설비의 신설 및 증강의 움직임은 있으나, 편의점, 대형판매점에서의 냉동식품 판매 강화에 대응하는 경우가 많으며, 소량 1개사뿐인 거래로 이어질 가능성은 낮은 경향이 있음.
- 특히 냉동식품은 한국에서 일본으로 수입하는 노하우가 확립되어 있지 않아, 1기업으로는 해소할 수 없는 점에 대한 지원체제나 학습회 개최에 대한 요청이 있음. 또한 냉동/냉장 모두 신규 시범수입 비용 부담이 커, 중소기업의 수입을 촉진하기 위한 시범수입 시의 지원방안에 대한 요청도 있었음.
- 냉동식품은 균 검사 기준이 있어서 제법, 원료 등 제품에 따라 기준이 다른데 어떠한 조건의 제품이 수입 가능한지 수입 시 기준 및 노하우가 확립되어 있지 않음. 그래서 상세한 수입조건에 대한 지원에 관한 요구가 있었음.
- 냉동식품검사는 자국민의 음식의 안전성을 확보하기 위해서 엄격히 해야 함. 업체가 제조 과정에서 수출 후에도 균이 발생하지 않는 공정을 구성하고 확실하게 관리해 나가는 것이 중요함.

■ **소량화물 수입 촉진 방안으로, LCL의 항로를 늘리는 등 공동이용 가능한 구조를 만들**

- 소량화물 수입 시 FCL은 비용 부담이 커서, 혼재하는 LCL 항로를 늘리는 활동을 촉진해 나가기를 원한다는 요청이 있음.

4. 수입절차, 리드타임 단축을 위한 개선방안

■ 국제적인 인증제도, 품목등록제도, 수입식품 등 사전확인제도 활용

도표-52 : 수입절차의 간소화가 가능한 제도

제도명	관할관청	주요 내용
품목등록제도	후생노동성	수입신고서의 기재사항 및 입력사항의 간소화를 위해 식품 등을 등록하고 수입절차서에 그 번호를 기재 또는 입력함으로써 절차를 간소화할 수 있음. 유효기간은 1년.
수입식품 등 사전 확인제도	후생노동성	수입되는 식품 등이 식품위생법에 적합한 것을 사전에 확인하고, 해당 식품 등 및 그 제조 가공업자를 등록함으로써 등록된 식품 등에 대해서는 수입 시 검사가 일정기간 생략되는 제도. 한 번 등록하면 다음 갱신까지 3년간 수입 시 검사가 생략되어 절차의 간소화, 신속화를 도모할 수 있음. 수출국 정부를 통해 후생노동성에 신청하여 사전에 확인하고, 해당 식품 및 제조 가공업자를 등록. aT 도쿄지사에서 신청 가능.

■ AEO제도의 인정사업자 활용

- AEO제도※란 한국과 일본이 상호 승인을 한 것으로서 이용하는 경우에는 일본에 대한 수입절차의 간소화나 리드타임 단축으로 이어질 수 있음. 하지만 식품은 품목에 따라서 필요한 검사나 조건이 다르기 때문에 냉동식품 등 AEO 제도의 이점을 누릴 수 없는 경우도 있을 것으로 예상됨.
- AEO 제도의 승인 및 인정을 받은 사업자를 이용함으로써 세관절차 및 화물관리를 확실하게 이행할 가능성이 높아짐. 단, 조사 시점에서 AEO 사업자의 특례수입자 인정을 받은 식품관련 업체는 상사, 주류업체에 한정되는 등 인정 취득의 벽이 높음.
- 냉동식품에 대해서도 이미 신선채소 분야에서 도입하고 있는 수출 ID 제도와 같은 제도의 신설을 원한다는 의견이 있음. 수입절차를 간소화할 수 있는 제도로는, 품목등록제도, 수입식품 등 사전확인제도가 있으며, 이들 제도를 이용함으로써, 소매점에서 판매 가능한 일수가 늘어나서 판매실적 향상의 가능성이 높아짐. 수출절차상의 문제에 대해서는 aT 현지화 지원제도를 이용 가능함.

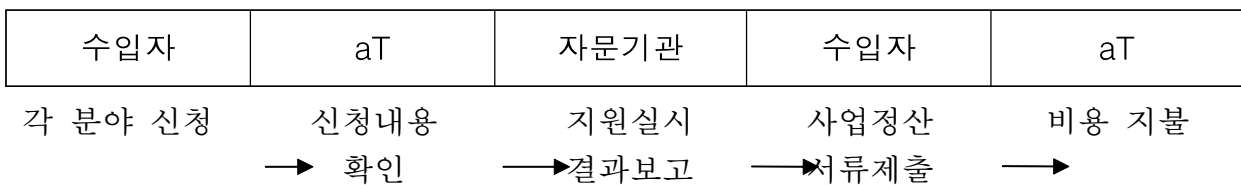
※ AEO제도=Authorized Economic Operator Program, 화물의 보안 확보와 법령준수 체제가 정비된 사업자에 대해서 세관절차 완화와 간소화를 제공하는 제도

※ AEO 사업자 일람(특정수출자, 특례수입자, 특정보세송인자, 인정통관업자, 특정보세운송자)
: 재무성 관세국, 세관 - AEO 제도(<http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/kaizen.htm>)

■ aT의 현지화 지원제도 이용

- aT에서는 한국식품 수입종합지원사업을 실시중임. 이는 한국식품의 일본시장 진출 및 전개를 지원하고, 일본시장에서 인지되는 제품의 개발 촉진, 판매 활성화를 도모하는 현지화 사업임. 원활한 수입통관절차와 효과적인 비즈니스를 실현하기 위한 컨설팅 지원을 실시.
- 지원내용은 수입 및 일본시장에서의 전개와 관련한 법령 및 일괄표시 등 컨설팅, 식품검사비 지원, 패키지 디자인 지원임.

도표-53 : 한국식품수입 종합지원사업 흐름



출처: 한국농수산물유통공사 (<https://www.atcenter.or.jp>)

E. 이용 가능한 물류업자 목록 조사

물량, 빈도, 배송처, 계획성 등의 거래조건에 따라서 거래 가능한지 여부가 달라지기 때문에 본 항목에서는 이용 가능성이 있는 기업을 목록화 하고 있음.

1. 물류 및 물류 컨설팅(물류업체에서 컨설팅 업무도 실시)

- 컨설팅만을 하는 업체와 통관, 창고, 수송/배송업무를 실시하여 기획/제안을 하는 업체도 있음.
- 종합상사계 업체는 수출입 전문업체로서 그룹 내에 물류업체를 운영함.
- 물류 관련 실무도 하는 업체는 식품분야에 강한 업체를 목록으로 만듦.
- AEO 인증을 보유한 업체는 리드타임 단축 등 세관절차의 간소화, 신속화가 가능함.

기업명(URL)	개요	특징
후나이소켄로지 (船井総研ロジ) (http://www.f-logi.com)	로지스틱스 물류전문 컨설팅서비스	경영 컨설턴트 그룹 기업
스미쇼 글로벌 로지스틱스 (住商グローバル ロジスティクス) (https://www.sglogi.co.jp)	스미토모상사그룹. 국제복합 일괄 수송 업무, 식품/어패럴을 중심으로 한 3PL※등	수출입업무 및 원스톱 서비스 국제물류, 물류센터 등의 서비스 전개
도요츠 물류 (豊通物流) (http://www.tlsnet.co.jp)	도요타통상그룹. 국제복합 일괄 물류 기획안을 제안	자동차 등 자사그룹 제품이 강하나, 식품 등 폭넓은 제품을 취급. 그룹 외 제품도 취급. AEO 인정 통관업자.
마루베니 로지스틱스 (丸紅ロジスティクス) (https://www.marubeni- logi.com)	마루베니그룹. 경영의 관점에서 로지스틱스 전략을 기획, 입안	라이프스타일, 과자/식품, 펫푸드, 소재/종이/펄프, 기계/플랜트 등 폭넓은 분야의 취급 실적 있음. AEO 인정 통관업자.

※ 3PL(Third-party Logistics): 하주업체 대신 가장 효율적인 물류전략의 기획 입안이나 물류시스템 구축에 관한 제안을 하고, 그것을 포괄적으로 수탁하여 실행하는 것. 하주도 아닌 단순한 운송업자도 아닌 제3자로서 아웃소싱화의 흐름 속에서 물류부문을 대행하여 고도의 물류 서비스를 제공하는 것.

기업명(URL)	개요	특징
메이크(メイク) (http://www.make-inc.jp)	창고, 통관, 수송 등 수출입 관련 업무를 종합적으로 기획 제안	잉어의 국제수송 개척자. 생물을 위해 신속하고 특수한 기술에 대응하고 있음.
F-LINE (https://www.f-line.tokyo.jp)	가고메(カゴメ), 하우스식품(ハウス食品), 아지노모토(味の素) 등의 식품계 물류회사가 통합하여 2019년 4월에 설립	국내에서의 공동 배송이나 국제복합 일괄 물류서비스도 전개. 식품분야에 강함. 물류관련 AEO 인증을 모두 취득.
산쿄(三協) (http://www.sankyo-corporation.com)	국내외의 네트워크를 최대한으로 살려 국제복합 일괄 수송. 물류컨설팅	목재, 식품, 차량, 기계, 화학품, 일반잡화 등과 같은 다종/다양한 제품을 취급. AEO 인정 통관업자
스즈요(鈴与) (https://www.suzuyo.co.jp)	수송/배송부터 물류 컨설팅에 이르기까지 다양한 3PL 서비스. 국제복합 일괄 수송 서비스	일용잡화, 수입잡화, 화장품, 식품, 와인, 의료기기, 자동차 등 폭넓은 업종에 대응
나카무라로지스틱스(ナカムラロジスティクス) (https://www.nli.jp)	해외 포워더 ³⁾ , 하역, 창고, 통관, 수송/배송 업무	식품에 강하고 냉동/ 칠드/상온에 대응. AEO 인정 통관업자
호쿠오 유통(北王流通) (http://www.hrg.co.jp)	식품의 물류에 특화된 기업. 3PL, 물류컨설팅, 센터 운영 등의 서비스	자사배송은 간토지역이나, 협력사와 제휴하여 전국 배송 가능
SBS플렉(SBSフレック) (https://www.sbs-flec.co.jp/flec/company)	식품정온물류센터 운영에 특화된 기업. 3온도대의 식품을 전국에 유통.	칠드/프로즌 등의 경험이 풍부. 칠드식품의 경우 유제품, 채소, 달걀 등을 취급.
메이테츠 운수(名鉄運輸) (http://www.meitetsuunyu.co.jp)	3PL, 물류, 유통창고 등의 서비스를 전개. 편의점 유통도 담당.	홋카이도에서 규슈에 이르기까지 소량 로트 화물의 혼재편에도 대응
간토 로지스코(関東ロジスコ) (https://www.kalo.jp)	간토지역에서의 트럭 수송, 창고업무 (냉동/냉장 가능), 내항로의 해상 수송.	김치도 취급함.

3) 포워더(forwarder) : 화주와 수송회사를 연결하여 각 수요자에게 운송배달을 하는 업자

2. 종합물류

- 대기업은 설비투자, M&A 등에 의한 체제 강화로 인해 경쟁력을 높이고 있기 때문에 수용의 여지가 있으나, 인건비나 외주 비용 증가 때문에 채산성이 낮은 거래를 축소하거나 하주를 선별하는 경향이 있음.
- 식품의 수출입에 강한 대기업은 일본통운(日本通運), 가미구미(上組)임. 또한 닛폰유센(日本郵船)그룹은 일본의 관공청, 지자체와 연계한 수출 확대에 참여하는 등 식품분야에 대한 제안도 함.

기업명(URL)	개요	특징
일본통운 (日本通運) (https://www.nittsu.co.jp)	국내외의 로지스틱스 컨설팅, 국내수송, 포워딩 등 전반. 식품의 수출입 업무도 실시. 국내에서 식품의 공동배송업무 등도 실시.	다양한 업종이나 미술품 등 특수한 수송까지 실시하는 종합기업. 일본의 물류업계에서는 최초로 컨테이너 라운드 유스의 매칭 센터를 설치.
가미구미 (上組) (https://www.kamigumi.co.jp)	국제복합 일괄 수송, 물류 솔루션 서비스 제공. 도쿄항, 고베항에서 터미널 운영. 통관, 창고(보관, 유통 가공 등) 수송 업무. 전국 33개 거점. 냉장창고도 보유.	수입부터 국내 수송까지 실시하는 종합물류 대기업. 청과류, 쌀의 사업본부도 있음.
닛폰유센그룹 (日本郵船グループ) (https://www.nyk.com)	국내외의 종합물류서비스, 컨설팅. 자동차, 항공 우주, 리테일 등 폭넓은 산업분야를 커버하고 있음.	식품, 신선식품은 관공청, 지자체와 연계한 수송 확대 사업에도 참여하는 등 솔루션 제안을 하고 있음. 그룹사인 유센항운(郵船港運)은 식품 취급에 강함.

3. 참고

- 냉장창고업자는 식품을 주체로 한 저온보관 및 물류를 겨냥하여, 통관업무도 하는 기업이 있음.
- 냉장/냉동 창고는 전문성이 필요하고 수요가 높아진 것을 배경으로 설비 증강도 추진하는 기업이 많음. 그러나 국내 냉동식품의 수입 증가 및 대형판매점, 편의점에서의 판매 강화에 대한 대응이 목적으로, 대기업이 우선시될 가능성이 높음.
- 효율적인 사업 강화를 위해 설비 증강 및 갱신시에 가격을 인상하는 경우가 있으며, 수용 능력의 여지가 있어도 비용 상승의 가능성이 높음.

기업명(URL)	서비스 내용	식품의 대응 온도대	특징
니치레이 로지그룹 (ニチレイロジグループ) (https://www.nichirei-logi.co.jp)	냉장창고 및 수송/배송, 3PL 등 물류업무 전반. 전국 80개 거점을 설치.	냉장, 냉동	냉장창고 설비능력 국내 1위. 통관 업무는 대형사업자와 연계. 편의점 보관 배송 거점 수탁 등도 강화.
요코하마 냉동 (横浜冷凍) (http://www.yokorei.co.jp)	냉장창고사업, 수산물 및 농축산품의 가공 및 판매, 수출입 업무.	냉장, 냉동	수용능력 강화. 2018년에도 설비 증강 실시
마루하니치로 물류 (マルハニチロ物流) (https://www.logi.maruha-nichiro.co.jp)	통관, 창고, 수송, 3PL. 간토지방에서 서쪽으로 전개	냉장, 냉동	대형 수산회사 마루하니치로의 그룹사. 전국에 약 52만톤의 수용능력을 보유함.
C&F 로지홀딩스 (C&Fロジホールディングス) (https://www.cflogi.co.jp)	수송/배송, 창고, 센터 물류, 편의점 물류 등	냉장, 냉동	저온식품의 취급량 증가로 인해 2019~2022년도 이후까지 7곳에 물류 거점을 신설할 예정.
마츠오카 (松岡) (http://www.matsuoka.co.jp)	통관, 복합 일괄 수송, 3PL. 전국 11개 거점에 저온 물류센터 보유.	냉장, 냉동	2019년 4월에 후쿠오카에 새로 냉동/냉장 물류센터 완성

기업명(URL)	서비스 내용	식품의 대응 온도대	특징
규소유통시스템 (キューソー流通システム) (https://www.krs.co.jp)	창고, 수송, 물류지원, 3PL 등. 간토 고센에츠 (甲信越) 지역을 중심으로 전용 물류거점 7곳. 공동 물류거점 57곳.	상온, 정온, 냉장, 냉동	2019년 8월에 동 사 최대의 물류거점인 수도권 SLC 신설. 수도권의 저온 공동배송 강화, 신규 획득을 지향.
이가라시 냉장 (五十嵐冷蔵) (http://www.gorei-g.co.jp)	창고, 수송	냉장, 냉동	수도권에 10곳에 센터를 배치
미즈이 창고 (三井倉庫) (https://www.mitsui-soko.com)	그룹 전체 차원에서 창고, 육해공 풀라인 물류기능을 보유	4온도대 대응 가능	식품분야에서는 당류, 주류 실적이 풍부함.
기타 냉장창고	도요수산(東洋水産), 일본물류(日水物流), 고노이케 운수(鴻池運輸), 후타바(二葉), 일본물류센터(日本物流センター), 효쇼쿠(兵食), 호스이(ハウスイ), 다이이치(第一)창고냉장, 후지바야시그룹 (藤林グループ), 호센(寶船)냉장, 야마테냉장(山手冷蔵), 런테크 등		