また、輸入量の長期的な動向を上記指標で把握するほか、中国・インド等の国内需要量の大きい国については、当該国の国内生産量が不作等により大きく減少した場合、その減少を補うための輸入量の増加により、我が国との輸入競合が起こり得るため、当該国の生産動向についても併せて注視することが必要である。

（３）輸出国から我が国への輸送の状況

海外からの我が国への農産物輸送は、北米大陸西岸から太平洋を横断するルートや、南北米大陸東岸からパナマ運河を通過して太平洋を横断するルート、南米大陸東岸から喜望峰、マラッカ海峡を通過するルートなどにより、主に船舶で行われていることから、これらのシーレーンに支障が生じた場合には、我が国の食料供給に大きな影響が生じ得る。また、国際的な船舶輸送のコストの影響を受けることとなるが、そのコストは船舶輸送のひっ迫化や不安定化の状況に左右されることから、その動向を注視することが必要である。

さらに、主要な海路の中には、そのルートにおいて、狭い海峡や運河等の要衝（チョークポイント）を経由するものがある。我が国への農産物輸送においても、パナマ運河やマラッカ海峡といったチョークポイントを経由するものがあり、この地点の航行が困難となった場合には、輸入の遅滞や迂回ルートへの切り替え、それに伴う物流コストの増加につながることから、特に注視が必要である。

（関連する指標）

①　バルチック海運指数

バルチック海運指数は、穀物輸送等に使用される外航ばら積み船の運賃指数であり、農産物の輸入コストが増加するとこの指数が上昇する。近年では2021年に新型コロナウイルス感染症の影響による人手不足等により高騰が見られたが、以降は平年並みで推移している。

また、上記の指標のほか、我が国の食料輸入の多くが北米・南米からの輸入となっていることを踏まえると、これらの国からの輸送ルートにあるパナマ運河の船舶の航行状況についての注視も必要である。近年、降雨不足に伴う水位低下によるパナマ運河の通航制限が実施された際には、輸送ルートの切り替え等により、航行日数の増加やそれによるコストの増加が生じている。

３　新たなリスクへの対応

世界の食料安全保障の動向を把握するに当たっては、上記以外にも、国際的な食料の需給・貿易に影響を与え得る新たなリスクや事項に関して、幅広く動向を注視すべきである。

例えば、2022年２月に始まった、ロシアによるウクライナ侵略のような地政学的なリスクに関しては、世界の食料貿易市場における主要輸出国（特に我が国の輸入相手国）において生産量・輸出量が大きく変動するおそれがないか、国際的な物流や農作物の国際価格にどのような影響を与えるか、といった観点で注視することが重要である。

また、食料・農業分野における人権・環境に関する意識の高まりについても留意しておく必要がある。特に欧米諸国において、企業における人権・環境デューデリジェンスの実施を重視する議論が見られることなどから、今後、我が国の食料等の調達に関しても、人権・環境に対する一層の対応を行うことが求められる。

さらに、新型コロナウイルス感染症のような未知のリスク要因が今後発生する可能性は否定できないことにも留意が必要である。