

# 冷凍ブロッコリーの輸入



2025年は輸入数量・金額ともに、川崎港が全国第1位、横浜港が第2位  
2025年は全国、川崎港、横浜港いずれも、輸入数量・金額ともに過去最高  
2026年4月からブロッコリーが指定野菜に

## はじめに

ブロッコリーは、アブラナ科のアブラナ属に属する野菜で、地中海沿岸が原産といわれています。16世紀頃にはヨーロッパで普及し、日本には明治時代に伝わったとされています。日本ではしばらく一般には普及しませんでした。1970年代に洋食が広まるにつれて次第に食卓に上がるようになり、今では、和、洋、中と幅広い料理で使われる定番の野菜となっています。主に食べているのは花蕾（からい：蕾のあつまり）や茎の部分で、花蕾は食べやすいサイズの小房にカットして、茎はまわりの固い部分を切り落として調理します。

栄養価の高い緑黄色野菜として食卓に定着し、2026年4月には指定野菜へ追加されることで近年注目されているブロッコリー。なかでも、冷凍ブロッコリーは長年右肩上がりに輸入が増え、2025年の全国における実績は、輸入数量・金額ともに過去最高となりました。また、港別の輸入金額では、川崎港が第1位（2013年以降13年連続）、横浜港が第2位（2019年以降7年連続）となっています。2港合計で全国の半分近いシェアを占めており、川崎港、横浜港についても輸入数量・金額ともに過去最高となりました。

今月は、冷凍ブロッコリーの輸入を特集します。

## ◎指定野菜について◎

指定野菜とは、全国的に流通し、特に消費量が多く重要な野菜として国が指定した野菜です。消費者への安定供給を図るために、産地単位での計画的な生産・出荷等の取り組みがなされます。指定野菜への追加は、1974年のばれいしょ以来約50年ぶりで、現在の指定野菜14品目は以下のとおりです。

キャベツ、きゅうり、さといも、だいこん、トマト、なす、にんじん、ねぎ、はくさい、ピーマン、レタス、たまねぎ、ばれいしょ、ほうれんそう

本特集の「冷凍ブロッコリーの輸入」は、以下の統計品目番号について、比較可能な1995年以降のデータをまとめたものです。

輸入統計品目番号：0710.80-010

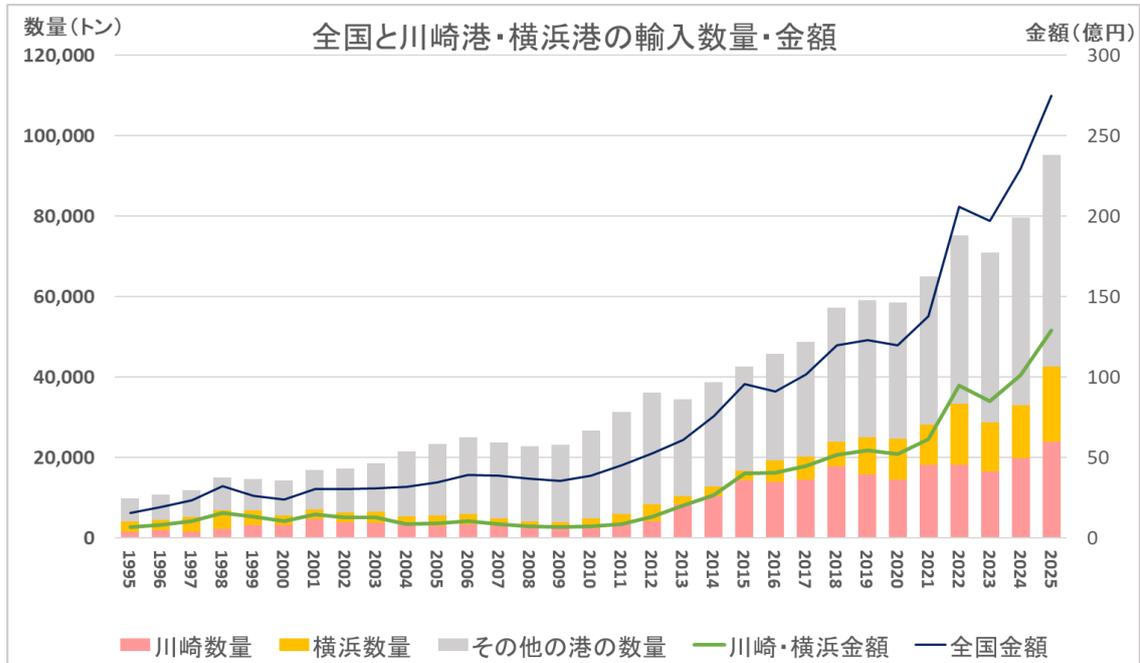
冷凍野菜（調理してないもの及び蒸気又は水煮による調理をしたものに限る。）－その他の野菜

－その他のもの－ブロッコリー

## 輸入動向

2025年の全国における冷凍ブロッコリーの輸入実績は、数量が95,278トン（対前年比119.6%）、金額が274億83百万円（同119.8%）でした。このうち、川崎港と横浜港合計で、数量は42,539トン（対前年比128.7%）、金額は129億9百万円（同127.4%）となっています。

数量について、全国では1995年の9,785トンから2025年は95,278トンと約9.7倍に増え、川崎港と横浜港合計では、1995年の3,997トンから2025年は42,539トンと約10.6倍に増えています。



業界によりますと、ブロッコリーは、ビタミンCやβカロテン、ミネラルや食物繊維など様々な栄養素を豊富に含み、健康志向の高まりやメディアに取り上げられる機会の多さなどが影響し、需要が伸びているそうです。特に最近では、植物性たんぱく質が摂取できる点や、抗酸化作用があるといわれるスルフォラファンなどの成分も注目されています。

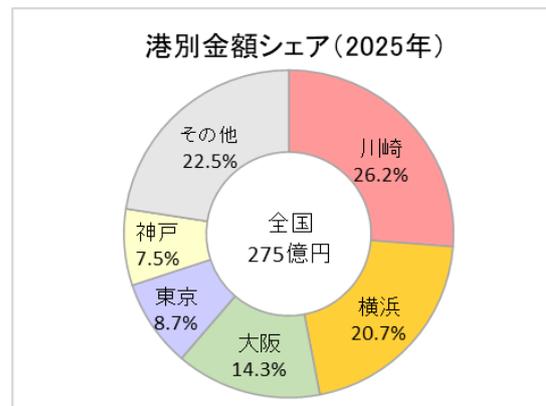
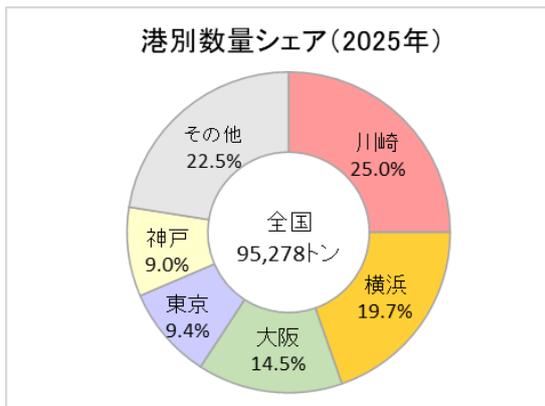
輸入される冷凍ブロッコリーは、長年、外食産業や学校給食、ホテル、スーパーの総菜などの業務用として利用されてきたことに加え、近年は家庭用の商品も増えています。使い切りの少量タイプから大容量タイプ、他の野菜とのミックス品、たんぱく質食品と組み合わせたものまで様々な種類があり、スーパーや量販店、ドラッグストアやコンビニ、ECサイトなどでいつでも手軽に購入できるようになりました。カットや下ごしらえ済みで調理の時短ができて、少量から利用可能で保存も利く利便性や、生鮮品高騰による節約志向などから冷凍野菜市場は拡大傾向にあり、冷凍ブロッコリーは家庭での利用が増えている野菜のひとつのことです。

さらに、冷凍食品全般が、味の向上や、調理の手間が省けること、価格や供給が安定していること、長期保存が可能なことなどから需要が伸びています。単身世帯や共働きの増加など世帯構造の変化やコロナ禍を経た食習慣の変化によって、弁当や惣菜の持ち帰りやデリバリーの増加があり、また、冷凍宅食サービスの広まりや、スーパーの店頭ではごはんやおかずをセットにした冷凍ワンプレート商品も増えて来ています。「家庭外で調理された食品」の市場が拡大傾向にあるなか、冷凍ブロッコリーは幅広い料理に合い、彩りや栄養面などから需要があり、輸入増加に繋がっているとのこと。

## 港別輸入シェア

2025年の港別輸入シェアは、次の円グラフのとおりです。川崎港は数量で25.0%、金額では26.2%、横浜港は数量で19.7%、金額では20.7%と、2港合計で全国の半分近いシェアを占めています。また、川崎港・横浜港ともに、1995年以降において数量・金額ともに過去最高となりました。

川崎港、横浜港のシェアが高い理由として、主要原産国のある南米からの定期航路があることや、冷凍倉庫や冷凍食品製造工場が港湾部に多数立地していること、また主要幹線道路へのアクセスがよく、首都圏での物流効率が良い点などがあげられます。



### ◎ミニコラム～ 冷凍も、生鮮も◎

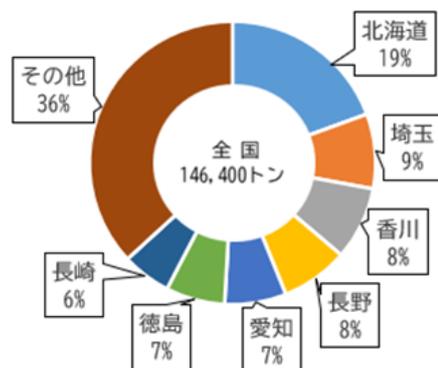
私たちが普段目にする生鮮ブロッコリーの大半は国産品であり、北海道から九州までの幅広い産地を季節ごとに切り替える「産地リレー」によって、通年で供給されています。

人口減少などによる野菜市場縮小傾向の一方で、ブロッコリーについては需要の高まりもあり、作付面積は2010年の13,400haから2024年は17,300haと、15年で約4,000ha増えています。

冷凍品も、生鮮品も、ライフスタイルや価格、必要量などに応じて、その時々で上手に使い分けられるといいですね。



主な産地と出荷量割合(2024年)

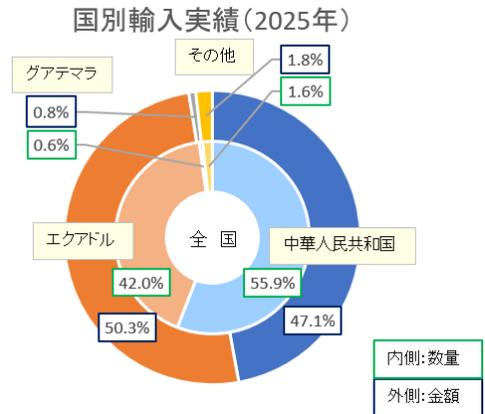


(作付面積、出荷量：作物統計調査 作況調査(野菜)(農林水産省)より。円グラフは横浜税関作成)

## 国別輸入動向

2025年は、全国では11か国、川崎港では4か国、横浜港では3か国から冷凍ブロッコリーが輸入されました。全国及び川崎港、横浜港について国別の数量と金額をみると、中国とエクアドルからの輸入が多くなっており、この2か国合計で数量・金額ともに97%を超えています。

全 国(2025年)					
国 名	数量 (トン)	数量 構成比	金額 (百万円)	金額 構成比	通関単価 (円/KG)
全 世 界 (11 か 国)	95,278	100.0%	27,483	100.0%	288
中華人民共和国	53,237	55.9%	12,957	47.1%	243
エクアドル	39,987	42.0%	13,823	50.3%	346
グアテマラ	533	0.6%	210	0.8%	394
そ の 他	1,520	1.6%	493	1.8%	-



川崎港(2025年)					
国 名	数量 (トン)	数量 構成比	金額 (百万円)	金額 構成比	通関単価 (円/KG)
全 世 界 (4 か 国)	23,813	100.0%	7,212	100.0%	303
中華人民共和国	11,909	50.0%	3,089	42.8%	259
エクアドル	11,869	49.8%	4,112	57.0%	346
ス ペ イ ン	30	0.1%	9	0.1%	284
フ ラ ン ス	5	0.0%	3	0.0%	536

横浜港(2025年)					
国 名	数量 (トン)	数量 構成比	金額 (百万円)	金額 構成比	通関単価 (円/KG)
全 世 界 (3 か 国)	18,725	100.0%	5,697	100.0%	304
エクアドル	12,064	64.4%	4,160	73.0%	345
中華人民共和国	6,395	34.2%	1,432	25.1%	224
グアテマラ	267	1.4%	105	1.8%	393
-	-	-	-	-	-

業界によりますと、この2か国からの輸入が多い理由としては、通年で収穫が可能であることや、鮮度低下が早いブロッコリーを速やかに加熱(ブランチング)・冷凍加工できる工場が生産地の近くにあること、輸出向けのインフラが整っていることなどがあげられるとのこと。

### (主要国の特徴)

中 国…複数の地域や標高の違いを生かし産地を分散するなどして、安定した供給力を持ち、また価格の優位性から主に業務用に使われています。近年は、加熱や冷凍技術の向上により、食感などを改善した品質重視のものも増えてきています。

エクアドル…アンデス山脈の標高2,500~3,000m程度の冷涼な高地で栽培され、年間気温がほぼ一定であり年3回の収穫が一般的です。病害虫の発生が少ないことや、昼夜の寒暖差で甘みがあり食感が良いものが育つこと、また、栽培から加工、輸出まで一貫した管理体制を整えている現地企業が大規模に生産していることなどがあげられます。

その他、日本市場向けの品質基準や衛生基準を満たすために、輸入企業等が、栽培、加工技術、衛生管理等のノウハウを現地企業と共有し、工場設備の改善なども行い、長年のパートナーシップを維持して安定供給体制を整えている点も、要因としてあげられるとのこと。

## 通関単価の動向

2025年の全国の通関単価は1KGあたり288円となりました。2010年の1KGあたり145円と比較すると、約2倍となっています。

近年の通関単価の上昇については、2021年から2022年にかけてはコロナ禍での国際物流混乱でおきた冷凍コンテナ不足による海上運賃高騰が一因にあります。その他、生産国での肥料代や資材代、人件費等の生産コスト上昇があり、その後も引き続き影響しているとのことです。



## 今後の見通し

冷凍ブロッコリーの今後について、業界では、健康志向や各種料理に利用できる汎用性の高い野菜として人気があり、業務用・家庭用ともに需要は中長期的に堅調であることから、輸入量は緩やかな増加傾向が続くと見込んでいるようです。価格は、他の食品同様に世界的な物価上昇や燃料費高騰の影響、生産コストの上昇などがあり、今後もやや高い水準での推移になることが予想されています。

(エクアドルの農園)



(写真提供:エア・ウォーターアグリ&フーズ株式会社)

<取材協力>

エア・ウォーターアグリ&フーズ株式会社、大東港運株式会社、  
一般社団法人日本冷凍食品協会 他

(五十音順、敬称略)

<参考文献>

『機能性野菜の教科書』中野明正:編著(株式会社誠文堂新光社 2020)

### 【この資料に関する問い合わせ】

横浜税関 調査部 調査統計課 Tel 045-212-6100

〒231-8401 横浜市中区海岸通1-1

<https://www.customs.go.jp/yokohama/>

本資料を他に転載するときには、横浜税関の資料による旨を必ず注記して下さい。



# 冷凍ブロッコリーのミニ知識



## ◎冷凍野菜の「色」の秘密◎



にんじんのオレンジ、ブロッコリーやいんげんのグリーンなど、冷凍野菜をきれいな色で食べることができる秘密は、「ブランチング」という前処理にあります。

冷凍野菜は、そのまま凍結するわけではなく、まずは旬のとれたての原料を熱湯に漬けたり蒸気に当てたりすることで70%~80%加熱し、その後急速凍結して、-18℃以下の低温で保存します。その工程を行うことで、野菜自身が持つ酵素の働きを止め、品質や色が変わることを防ぐことができます。

鮮やかな色は、発色剤などを使って人工的に出したものではなく、野菜本来が持つ色。そう考えると、一層安心して冷凍野菜を利用することが出来そうですね！

(解説出典：一般社団法人 日本冷凍食品協会)

## ◎簡単レシピ1◎ シュウマイとブロッコリーの中華炒め

中華も！

- 材料(2人分)  約10分
  - ・冷凍シュウマイ…8~10個
  - ・冷凍ブロッコリー…200g
  - ・しょうが…ひとかけ(千切り)
  - ・ごま油…大さじ1
- <A>
  - ・鶏がらスープ顆粒…小さじ1
  - ・オイスターソース…小さじ1



- 作り方
  - ・冷凍シュウマイは、袋の表示通りに温める。
  - ・ごま油としょうがをフライパンに入れて火にかけ、香りが立ったら、凍ったままの冷凍ブロッコリーを入れる。
  - ・ブロッコリーに火が通ったら<A>を加えて混ぜ、シュウマイを加え、ひと混ぜする。

## ◎簡単レシピ2◎ 隠し味のチーズでコクを出して ブロッコリーサンドオムレツ

洋風も！

- 材料(2切れ分)  約10分
  - ・冷凍ブロッコリー…50g
  - ・卵…1個
  - ・粉チーズ…大さじ1
  - ・ケチャップ…適量



- 作り方
  - ・冷凍ブロッコリーを袋の表示通りに加熱し、水気を切ってから粗くみじん切りにする。
  - ・溶き卵と粉チーズを加えて混ぜる。
  - ・サラダ油少量(分量外)を熱した小さいフライパンに卵液を流し込み、両面をしっかりと焼く。
  - ・半分にカットしたら、片面にケチャップを塗り、もう片面で挟む。

**ポイント**：表面が少し固まってきたら裏返します。  
両面を焼きしっかり火を通しましょう。

(レシピ提供：一般社団法人 日本冷凍食品協会)

# 冷凍ブロッコリーの輸入に係る各種データ

本特集の「冷凍ブロッコリーの輸入」は、以下の統計品目番号についてまとめたものです。  
 輸入統計品目番号：0710.80-010  
 ※1995～2024年は確定値、2025年は確々報値

## 1-1. 全国と川崎港・横浜港合計の輸入実績推移

年	全 国				川崎港・横浜港合計							
	数 量 (KG)	前年比	金 額 (千円)	前年比	通関単価 (円/KG)	数 量 (KG)	前年比	全国比	金 額 (千円)	前年比	全国比	通関単価 (円/KG)
1995	9,785,404	—	1,549,410	—	158	3,997,283	—	40.8%	660,348	—	42.6%	165
1996	10,646,651	108.8%	1,912,107	123.4%	180	4,358,278	109.0%	40.9%	809,907	122.6%	42.4%	186
1997	11,921,247	112.0%	2,343,419	122.6%	197	5,100,743	117.0%	42.8%	1,039,519	128.4%	44.4%	204
1998	14,962,946	125.5%	3,210,844	137.0%	215	6,875,975	134.8%	46.0%	1,547,550	148.9%	48.2%	225
1999	14,553,504	97.3%	2,633,648	82.0%	181	6,772,579	98.5%	46.5%	1,325,986	85.7%	50.3%	196
2000	14,194,556	97.5%	2,373,946	90.1%	167	5,587,297	82.5%	39.4%	1,017,564	76.7%	42.9%	182
2001	16,787,956	118.3%	3,026,272	127.5%	180	7,022,060	125.7%	41.8%	1,456,033	143.1%	48.1%	207
2002	17,300,550	103.1%	3,028,343	100.1%	175	6,218,389	88.6%	35.9%	1,251,773	86.0%	41.3%	201
2003	18,584,951	107.4%	3,089,326	102.0%	166	6,414,088	103.1%	34.5%	1,281,896	102.4%	41.5%	200
2004	21,480,781	115.6%	3,150,484	102.0%	147	5,309,270	82.8%	24.7%	860,098	67.1%	27.3%	162
2005	23,283,824	108.4%	3,437,732	109.1%	148	5,627,537	106.0%	24.2%	913,664	106.2%	26.6%	162
2006	24,979,391	107.3%	3,928,349	114.3%	157	5,988,230	106.4%	24.0%	1,030,664	112.8%	26.2%	172
2007	23,787,853	95.2%	3,880,799	98.8%	163	4,742,565	79.2%	19.9%	843,231	81.8%	21.7%	178
2008	22,711,615	95.5%	3,663,724	94.4%	161	4,060,401	85.6%	17.9%	726,632	86.2%	19.8%	179
2009	23,115,598	101.8%	3,522,270	96.1%	152	3,897,433	96.0%	16.9%	654,045	90.0%	18.6%	168
2010	26,577,318	115.0%	3,857,690	109.5%	145	4,816,797	123.6%	18.1%	717,452	109.7%	18.6%	149
2011	31,359,654	118.0%	4,497,140	116.6%	143	5,878,836	122.0%	18.7%	838,780	116.9%	18.7%	143
2012	36,059,488	115.0%	5,266,753	117.1%	146	8,400,850	142.9%	23.3%	1,292,366	154.1%	24.5%	154
2013	34,441,249	95.5%	6,110,234	116.0%	177	10,314,231	122.8%	29.9%	1,992,891	154.2%	32.6%	193
2014	38,679,139	112.3%	7,546,454	123.5%	195	12,837,953	124.5%	33.2%	2,681,888	134.6%	35.5%	209
2015	42,588,741	110.1%	9,580,172	126.9%	225	16,632,143	129.6%	39.1%	4,007,207	149.4%	41.8%	241
2016	45,736,636	107.4%	9,117,715	95.2%	199	19,240,755	115.7%	42.1%	4,058,968	101.3%	44.5%	211
2017	48,753,312	106.6%	10,171,307	111.6%	209	20,266,758	105.3%	41.6%	4,488,511	110.6%	44.1%	221
2018	57,330,354	117.6%	11,973,335	117.7%	209	23,795,140	117.4%	41.5%	5,161,287	115.0%	43.1%	217
2019	59,058,607	103.0%	12,287,144	102.6%	208	24,950,404	104.9%	42.2%	5,436,739	105.3%	44.2%	218
2020	58,619,256	99.3%	11,961,938	97.4%	204	24,617,684	98.7%	42.0%	5,223,001	96.1%	43.7%	212
2021	65,069,528	111.0%	13,759,032	115.0%	211	28,231,611	114.7%	43.4%	6,133,458	117.4%	44.6%	217
2022	75,256,586	115.7%	20,574,772	149.5%	273	33,279,233	117.9%	44.2%	9,466,932	154.3%	46.0%	284
2023	70,969,852	94.3%	19,728,248	95.9%	278	28,657,877	86.1%	40.4%	8,511,551	89.9%	43.1%	297
2024	79,631,514	112.2%	22,942,100	116.3%	288	33,052,019	115.3%	41.5%	10,132,249	119.0%	44.2%	307
2025	95,277,511	119.6%	27,482,722	119.8%	288	42,538,515	128.7%	44.6%	12,908,607	127.4%	47.0%	303

1-2. 川崎港と横浜港の輸入実績推移

年	川崎港							横浜港						
	数量 (KG)	金額 (千円)		通関単価 (円/KG)	数量 (KG)	金額 (千円)		通関単価 (円/KG)						
		前年比	全国比			前年比	全国比							
1995	1,487,630	—	15.2%	239,579	—	15.5%	161	2,509,653	—	25.6%	420,769	—	27.2%	168
1996	1,840,131	123.7%	17.3%	330,738	138.0%	17.3%	180	2,518,147	100.3%	23.7%	479,169	113.9%	25.1%	190
1997	1,504,508	81.8%	12.6%	290,677	87.9%	12.4%	193	3,596,235	142.8%	30.2%	748,842	156.3%	32.0%	208
1998	2,157,651	143.4%	14.4%	485,451	167.0%	15.1%	225	4,718,324	131.2%	31.5%	1,062,099	141.8%	33.1%	225
1999	3,165,184	146.7%	21.7%	607,353	125.1%	23.1%	192	3,607,395	76.5%	24.8%	718,633	67.7%	27.3%	199
2000	3,106,909	98.2%	21.9%	564,162	92.9%	23.8%	182	2,480,388	68.8%	17.5%	453,402	63.1%	19.1%	183
2001	4,601,950	148.1%	27.4%	971,442	172.2%	32.1%	211	2,420,110	97.6%	14.4%	484,591	106.9%	16.0%	200
2002	3,847,556	83.6%	22.2%	769,764	79.2%	25.4%	200	2,370,833	98.0%	13.7%	482,009	99.5%	15.9%	203
2003	3,610,624	93.8%	19.4%	730,620	94.9%	23.6%	202	2,803,464	118.2%	15.1%	551,276	114.4%	17.8%	197
2004	3,083,718	85.4%	14.4%	479,447	65.6%	15.2%	155	2,225,552	79.4%	10.4%	380,651	69.0%	12.1%	171
2005	2,947,350	95.6%	12.7%	438,047	91.4%	12.7%	149	2,680,187	120.4%	11.5%	475,617	124.9%	13.8%	177
2006	3,385,438	114.9%	13.6%	552,360	126.1%	14.1%	163	2,602,792	97.1%	10.4%	478,304	100.6%	12.2%	184
2007	2,983,504	88.1%	12.5%	497,083	90.0%	12.8%	167	1,759,061	67.6%	7.4%	346,148	72.4%	8.9%	197
2008	2,527,183	84.7%	11.1%	433,006	87.1%	11.8%	171	1,533,218	87.2%	6.8%	293,626	84.8%	8.0%	192
2009	2,334,358	92.4%	10.1%	387,190	89.4%	11.0%	166	1,563,075	101.9%	6.8%	266,855	90.9%	7.6%	171
2010	2,418,971	103.6%	9.1%	356,043	92.0%	9.2%	147	2,397,826	153.4%	9.0%	361,409	135.4%	9.4%	151
2011	3,235,544	133.8%	10.3%	461,616	129.7%	10.3%	143	2,643,292	110.2%	8.4%	377,164	104.4%	8.4%	143
2012	4,107,132	126.9%	11.4%	624,162	135.2%	11.9%	152	4,293,718	162.4%	11.9%	668,204	177.2%	12.7%	156
2013	8,245,928	200.8%	23.9%	1,645,726	263.7%	26.9%	200	2,068,303	48.2%	6.0%	347,165	52.0%	5.7%	168
2014	10,398,925	126.1%	26.9%	2,207,936	134.2%	29.3%	212	2,439,028	117.9%	6.3%	473,952	136.5%	6.3%	194
2015	14,215,708	136.7%	33.4%	3,494,160	158.3%	36.5%	246	2,416,435	99.1%	5.7%	513,047	108.2%	5.4%	212
2016	13,959,768	98.2%	30.5%	3,024,132	86.5%	33.2%	217	5,280,987	218.5%	11.5%	1,034,836	201.7%	11.3%	196
2017	14,427,861	103.4%	29.6%	3,263,776	107.9%	32.1%	226	5,838,897	110.6%	12.0%	1,224,735	118.4%	12.0%	210
2018	17,825,133	123.5%	31.1%	3,917,772	120.0%	32.7%	220	5,970,007	102.2%	10.4%	1,243,515	101.5%	10.4%	208
2019	15,763,945	88.4%	26.7%	3,421,420	87.3%	27.8%	217	9,186,459	153.9%	15.6%	2,015,319	162.1%	16.4%	219
2020	14,376,772	91.2%	24.5%	3,035,362	88.7%	25.4%	211	10,240,912	111.5%	17.5%	2,187,639	108.6%	18.3%	214
2021	18,105,000	125.9%	27.8%	3,872,971	127.6%	28.1%	214	10,126,611	98.9%	15.6%	2,260,487	103.3%	16.4%	223
2022	18,125,737	100.1%	24.1%	5,232,225	135.1%	25.4%	289	15,153,496	149.6%	20.1%	4,234,707	187.3%	20.6%	279
2023	16,482,445	90.9%	23.2%	4,943,023	94.5%	25.1%	300	12,175,432	80.3%	17.2%	3,568,528	84.3%	18.1%	293
2024	19,757,337	119.9%	24.8%	6,119,765	123.8%	26.7%	310	13,294,682	109.2%	16.7%	4,012,484	112.4%	17.5%	302
2025	23,813,098	120.5%	25.0%	7,211,862	117.8%	26.2%	303	18,725,417	140.8%	19.7%	5,696,745	142.0%	20.7%	304

2. 港別輸入実績 (2025年)

港名	数量 (KG)	構成比	金額 (千円)	構成比	通関単価 (円/KG)
全 国	95,277,511	100.0%	27,482,722	100.0%	288
川 崎	23,813,098	25.0%	7,211,862	26.2%	303
横 浜	18,725,417	19.7%	5,696,745	20.7%	304
大 阪	13,847,432	14.5%	3,929,702	14.3%	284
東 京	8,918,729	9.4%	2,377,280	8.7%	267
神 戸	8,556,469	9.0%	2,071,924	7.5%	242
そ の 他	21,416,366	22.5%	6,195,209	22.5%	—

3. 国別輸入実績 (2025年)

全 国						川崎港・横浜港合計					
国名	数量 (KG)	構成比	金額 (千円)	構成比	通関単価 (円/KG)	国名	数量 (KG)	構成比	金額 (千円)	構成比	通関単価 (円/KG)
全 世 界 (11か国)	95,277,511	100.0%	27,482,722	100.0%	288	全 世 界 (5か国)	42,538,515	100.0%	12,908,607	100.0%	303
中華人民共和国	53,236,597	55.9%	12,956,595	47.1%	243	エクアドル	23,932,943	56.3%	8,271,960	64.1%	346
エクアドル	39,987,283	42.0%	13,822,740	50.3%	346	中華人民共和国	18,303,696	43.0%	4,520,608	35.0%	247
グアテマラ	533,463	0.6%	210,130	0.8%	394	グアテマラ	266,736	0.6%	104,858	0.8%	393
そ の 他	1,520,168	1.6%	493,257	1.8%	—	そ の 他	35,140	0.1%	11,181	0.1%	—

川崎港						横浜港					
国名	数量 (KG)	構成比	金額 (千円)	構成比	通関単価 (円/KG)	国名	数量 (KG)	構成比	金額 (千円)	構成比	通関単価 (円/KG)
全 世 界 (4か国)	23,813,098	100.0%	7,211,862	100.0%	303	全 世 界 (3か国)	18,725,417	100.0%	5,696,745	100.0%	304
中華人民共和国	11,908,536	50.0%	3,088,613	42.8%	259	エクアドル	12,063,521	64.4%	4,159,892	73.0%	345
エクアドル	11,869,422	49.8%	4,112,068	57.0%	346	中華人民共和国	6,395,160	34.2%	1,431,995	25.1%	224
ス ペ イ ン	30,400	0.1%	8,642	0.1%	284	グアテマラ	266,736	1.4%	104,858	1.8%	393
フ ラ ンス	4,740	0.0%	2,539	0.0%	536	—	—	—	—	—	—