

KREI

일본 녹차 산업 동향과 시사점

김경필·남경수·명수환·구혜민·곽혜선

KREI

일본 녹차 산업 동향과 시사점

김경필·남경수·명수환·구혜민·곽혜선

연구 담당

김경필 | 선임연구위원 | 연구 총괄 및 제1장 집필

남경수 | 전문연구위원 | 제4, 5장 집필

명수환 | 연구원 | 제2장 집필

구혜민 | 연구원 | 제4장 집필

곽혜선 | 연구원 | 제3장 집필

해외농업시리즈 26: 일본

일본 농차 산업 동향과 시사점

등 록 | 제 6-0007호(1979. 5. 25.)

발 행 | 2021. 12.

발 행 인 | 김홍상

발 행 처 | 한국농촌경제연구원

우) 58321 전라남도 나주시 빛가람로 601

대표전화 1833-5500

인 쇄 처 | 더크리홍보 주식회사

I S B N | 979-11-6149-558-3 93520

- 이 자료는 우리 연구원 인터넷 홈페이지를 통해서도 보실 수 있습니다.
- 이 책에 실린 내용은 출처를 명시하면 자유롭게 인용할 수 있습니다.
무단 전재하거나 복사하면 법에 저촉됩니다.

1. 서론	1
1.1. 연구 필요성 및 목적	1
1.2. 연구 내용 및 방법	3
1.3. 선행연구	4
2. 일본의 녹차 산업 현황	9
2.1. 연대별 일본 녹차 산업의 주요 변화와 특징	9
2.2. 일본의 녹차 생산 동향 및 실태	17
2.3. 일본의 녹차 유통 현황	28
2.4. 일본의 녹차 소비트렌드	34
3. 일본의 녹차 교역 동향	43
3.1. 세계 녹차 수출입 동향	43
3.2. 일본 녹차 교역 동향	50
3.3. 한·일 녹차 교역 동향	57
4. 일본 녹차의 수출 경쟁력	61
4.1. 일본 녹차의 수출 경쟁력	61
4.2. 일본 녹차의 對한국 수출 가능성 진단	89
5. 요약 및 시사점	99
5.1. 요약	99
5.2. 시사점	103

부록	105
부록 1. 일본 녹차의 수급 및 가격 추이(1965~2020년)	105
부록 2. 일본의 녹차 산업 발전을 위한 주요 정책	107
부록 3. 일본의 사례를 통해 본 녹차 수출 실태	114
참고문헌	119

제2장

〈표 2-1〉 녹차 음료 생산량 추이 14

〈표 2-2〉 일본 녹차의 종류 17

〈표 2-3〉 일본 녹차의 기간별 생산량 및 단수 21

〈표 2-4〉 녹차 주요 산지별 품종 구성의 차이 23

〈표 2-5〉 황차 가공공장 현황 24

〈표 2-6〉 주요 산지의 차종별 생산비중 및 생산량 25

〈표 2-7〉 일본 녹차 소매유통채널 현황 31

〈표 2-8〉 일본의 주요 녹차 유통업체 31

〈표 2-9〉 일본의 녹차 차종별 가격(2020년) 33

〈표 2-10〉 일본의 녹차 차종별 생산량 37

제3장

〈표 3-1〉 세계 품목별 녹차 수출 현황 46

〈표 3-2〉 세계 주요 녹차 수출국 현황 48

〈표 3-3〉 녹차 품목별 주요 수출국(2015~2020년 누적) 50

〈표 3-4〉 일본 녹차 품목별 수출 현황 52

〈표 3-5〉 일본의 녹차 품목별 주요 수출국(2015~2020년 누적) 53

〈표 3-6〉 일본 녹차 품목별 수입 현황 55

〈표 3-7〉 일본의 녹차 품목별 주요 수입국(2015~2020년 누적) 56

〈표 3-8〉 한국의 일본산 녹차 수입 현황 57

〈표 3-9〉 한국의 녹차 TRQ 운영 현황 58

〈표 3-10〉 한국의 일본산 녹차 품목별 수입 현황 58

제4장

〈표 4-1〉 일본의 국가별 녹차 수출 목표	64
〈표 4-2〉 일본의 차 수출 실행 전략	66
〈표 4-3〉 일본의 녹차 수출 산지 현황	67
〈표 4-4〉 일본의 주요 수출국 녹차마켓의 특징	76
〈표 4-5〉 독일의 차 수입·수출량의 추이	83
〈표 4-6〉 독일의 녹차 수입국별 수입량(2019년)	84
〈표 4-7〉 아시아 지역 녹차 수출량 및 수출액 비교(2005~2020년)	88
〈표 4-8〉 한국의 차(茶) 생산 동향	89
〈표 4-9〉 한국의 차(茶) 분류	90
〈표 4-10〉 한국과 일본의 녹차 생산성 비교	92
〈표 4-11〉 한국과 일본의 녹차 생산비 비교	93
〈표 4-12〉 일본의 對한국 녹차 수출의 추이(1989~2020년)	96
〈표 4-13〉 주요 국별 녹차 수입 관세율	98

제2장

〈그림 2-1〉 일본 녹차의 수급 및 가격 추이(1965~2020년) 11

〈그림 2-2〉 일본 녹차 생산액 추이 18

〈그림 2-3〉 일본 산지별 녹차 재배면적 추이 20

〈그림 2-4〉 시즈오카와 가고시마 생산비 비교(2003년) 22

〈그림 2-5〉 일본 소비자의 녹차산지 인지도 및 브랜드 선호도 27

〈그림 2-6〉 응답자 거주 지역별로 본 녹차산지 선호도 28

〈그림 2-7〉 일본 녹차 유통채널 현황 29

〈그림 2-8〉 일본 녹차 주요 산지별 유통구조 30

〈그림 2-9〉 차종별(첫물차) 가격의 추이 34

〈그림 2-10〉 일본의 녹차 소비량 추이 35

〈그림 2-11〉 일본의 녹차 종류별 선호도 37

〈그림 2-12〉 일본 연령대별 선호하는 녹차 섭취 방식 조사 결과(2020년) ... 38

〈그림 2-13〉 일본 가구별 녹차 및 차 음료 연간 지출 금액 39

〈그림 2-14〉 녹차 제품별 구입액 추이 39

〈그림 2-15〉 핸드드립 녹차 전문점 40

〈그림 2-16〉 티 카테일 및 말차 맥주 42

제3장

〈그림 3-1〉 세계 차 생산량 현황(2019년) 44

〈그림 3-2〉 세계 녹차 수출 동향 44

〈그림 3-3〉 세계 녹차 수출입 동향(2019년) 47

〈그림 3-4〉 일본 녹차 수출 동향 51

〈그림 3-5〉 일본 녹차 수입 동향 54

〈그림 3-6〉 한국의 녹차 수입 중 일본산 비중 59

제4장

〈그림 4-1〉 유기 인증 황차 및 제품차의 추이(2001~2019년)	65
〈그림 4-2〉 일본 녹차의 교역 추이(1965~2020년)	71
〈그림 4-3〉 녹차 제품 형태별 수출 추이	73
〈그림 4-4〉 녹차 제품 형태별 수출량 및 수출액(2020년)	74
〈그림 4-5〉 녹차 주력 수출제품으로 본 수출국별 유형	75
〈그림 4-6〉 일본 녹차의 對미국 수출량 및 수출액의 추이	77
〈그림 4-7〉 유기 녹차 국별 지역별 수출량	79
〈그림 4-8〉 일본 녹차의 對독일 수출량 및 수출액의 추이	82
〈그림 4-9〉 일본 녹차의 對한국 수출 내역(2020년)	94

1

서론

1.1. 연구 필요성 및 목적

- 우리나라는 2004년 4월에 발효된 한·칠레 FTA를 시작으로 지금까지 17건의 FTA를 총 57개 국가와 체결하였다.¹⁾
 - 기체결 FTA 이외에 현재 추가로 FTA 협상을 타결하고 발효 예정인 협정 건수는 5건 15개국이다.
 - 기존 FTA 협상 재개 대상국 및 신규 국가와 협상이 진행 중인 FTA는 10건 19개국이다.
- 한국이 동아시아 경제통합 효과를 고려하여 참여한 RCEP(Regional Comprehensive Economic Partnership, 역내포괄적경제동반자협정)은 15개국²⁾이 최종 서명을 마쳤으며(2020. 11. 15.), 일본도 서명 국가 중의 하나이다.
- RCEP 타결 결과, 한국과 일본 간 관세 철폐 수준은 품목 수 기준 83%로 동일하다.³⁾

1) 2021년 11월 기준.

2) RCEP에 서명한 15개 국가는 ASEAN 10개국(캄보디아, 라오스, 미얀마, 필리핀, 태국, 인도네시아, 싱가포르, 브루나이, 말레이시아, 베트남)과 한국, 중국, 일본, 호주, 뉴질랜드임. 인도를 제외하고 서명한 결과('20년 11월 기준)를 반영함(FTA 강국, KOREA, <https://fta.go.kr/rcep/doc/1/>).

3) RCEP 관련 내용은(FTA 강국, KOREA, <https://fta.go.kr/rcep/doc/1/>)를 참고하여 작성함.

- 수입액 기준으로는 일본이 한국에 대하여 2%p 관세를 추가 철폐할 예정이다.
- 한국의 민감품목인 자동차, 기계 등은 일본과의 양허에서 제외되었으며, 개방된 품목도 최종재 생산에 투입되는 중간재(플라스틱, 석화원료 등)이다.
- 농산물 분야에서는 한국과 일본 간 최초의 FTA이므로 다른 FTA 체결국가보다 상대적으로 낮은 개방 수준(품목 수 기준 46.2%, 對일본 수입액 기준 52.6%)으로 협상하였다.

○ 한·중·일 FTA는 동아시아 경제협력을 추진하고 역내 거대 내수시장을 창출하기 위하여 제16차 공식협상(2019. 11. 27.~29.)까지 진행되었다.⁴⁾

- 2009년 한·중·일 정상회의에서 산·관·학 공동연구 추진을 합의하였으며, 제7차의 공동연구 회의⁵⁾를 거쳐 2012년 한·중·일 FTA 협상이 개시되었다.

○ 일본이 포함된 CPTPP(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정)는 2018년 12월에 발효되어 국가별·품목별 일정에 따라 관세가 인하되고 있다.⁶⁾

- 한국은 CPTPP에 가입하지 않았으나, 대만의 가입 신청(2021. 9.)에 따라 한국도 가입하여 CPTPP 규모가 확대될 가능성이 있다.
- 따라서 RCEP 발효와 CPTPP에 한국이 가입할 경우 일본과 농산물 교역이 확대될 가능성이 있다. 특히, 일본은 녹차 생산이 우위에 있는 것으로 알려져 있으므로 일본 녹차 생산 및 교역에 대한 동향을 살펴보고 기초정보를 파악하는 노력이 필요하다.

○ RCEP 협상 결과 녹차는 민감품목으로 분류되어 양허품목에서 제외되었으며, 기존 관세율(513.6%)을 유지하게 되었다(HS code 0902.10.00.0/0902.20.00.00). 녹차는 저율관세 40.0%의 시장접근 물량 7.8톤은 협상 이전처럼 계속 수입이 허용되고 있는 상황이다.

- 한국이 CPTPP에 가입하게 되면 농산물 분야는 기존 협상결과보다 높은 수준으로 개

4) 한·중·일 FTA 관련 내용은 '한·중·일 FTA'(https://fta.go.kr/cnjp)를 참고하여 작성함.

5) 2010년 5월에 한·중·일 FTA 산관학 공동연구 제1차 회의를 시작으로 2011년 12월에 제7차 회의가 개최됨.

6) CPTPP 관련 내용은 'FTA 강국, KOREA'(https://fta.go.kr/main/info/info/data/1/)를 참고하여 작성함.

방될 가능성도 있다.

- 일본 녹차의 품질은 우수한 것으로 평가받고 있어 일본 녹차가 높은 수준의 관세율을 유지하더라도 일본의 고급녹차 수입량이 증가하여 국내 녹차산업에 영향을 끼칠 가능성을 진단해 볼 필요가 있다.
- 본 보고서의 목적은 일본의 녹차 생산, 유통, 교역 동향 등을 조사하여 일본 녹차가 국내에 수입될 가능성을 진단하고 국내 녹차산업에 참고할 수 있는 기초정보를 수집하는 것이다.

1.2. 연구 내용 및 방법

1.2.1. 연구 방법

- 본 연구에 포함된 일본의 녹차 생산과 유통 및 소비 현황과 일본의 녹차 수출경쟁력 및 주요 정책·동향 내용은 위탁연구 보고서에 기초하여 작성하였다.
 - 위탁원고 내용 중 일본의 녹차 생산 동향과 주요 정책 부문은 일본다업중앙회, 일본 농림수산성, 일본 총무성 등의 자료를 바탕으로 작성하였다.
 - 일본의 녹차 유통 및 소비 현황 부분은 일본 녹차 생산업체 홈페이지, 일본 농림수산성, 일본 주요 녹차 산지의 지방자치단체 등의 자료를 바탕으로 작성하였다.
- 세계 및 일본의 녹차 교역 동향과 한국의 녹차 경쟁력 부분은 관련 문헌과 통계자료를 활용하여 작성하였다.
 - 세계 및 일본(한국-일본 간 교역 포함)의 녹차 교역 동향은 UN Comtrade Database 와 IHS Markit의 Global Atlas Trade에서 수집한 데이터를 이용하였다.
 - 한국의 녹차 경쟁력 진단을 위한 녹차 품종, 가격 등은 선행연구와 지방자치단체의 자료를 활용하였다.

1.2.2. 연구 범위

- 본 연구에서 국가와 품목 범위는 일본의 녹차로 한정하되, 일본 녹차가 세계 시장에서 가지는 경쟁력을 판단하기 위해 세계 녹차 교역 동향을 포함한다.
 - 본 연구의 녹차 품목은 즉시 포장 가능한 3kg 이하의 비발효 녹차(HS 090210), 기타 비발효 녹차(HS 090220), 그리고 차, 마태 조제품(HS 210120)을 포함한다.
- 연구 내용은 일본 녹차의 생산부터 유통과 소비 및 수출에 이르기까지 산업동향을 포함하고, 일본의 녹차 산업 진흥을 위한 정책도 제시하였다. 또한, 녹차의 가격과 품질을 중심으로 세계 시장에서 일본 녹차의 입지와 경쟁력을 파악하고 한국 녹차와의 경쟁력도 비교하였다.
- 본 연구에서 일본 녹차를 표기할 때, 재배·생산된 녹차의 원료는 ‘생엽’, 말린 것을 의미하는 것은 ‘황차’로 구분하여 작성하였다.

1.3. 선행연구

1.3.1. 차(茶)산업 동향 관련 연구

□ 이병오 외(2019)의 “일본의 차 산업 동향과 시사점”

- (일본 차 산업 동향) ‘우려 마시는 녹차’ 시장은 크고 탄탄하지만 젊은 소비자들은 이를 기피하고, ‘찬 페트병 녹차음료’를 선호한다. 연령별 ‘우려 마시는 녹차’와 ‘찬 페트병 녹차음료’의 소비동향을 살펴보았을 때, 20~30대 젊은 층의 ‘우려 마시는 녹차’ 연간 지출액이 약 1,000엔 정도로 연간 지출액이 약 5,000엔인 60대에 비해 적은 것으로 나타났다. 전체 차 소비량은 두 가지를 포함하고 있지만, 둘 사이에 소비의 대체관계가 심해지면 미래 전망은 밝지 않다. 말차를 식품에 가미하여 섭취하는 사례가 늘었으며, 앞으로 차 성분이 함유된 식품은 더 다양하게 개발되어 차 산업 발전에 크게 기여할 것이다. 녹차 산지에서는 ‘우려 마시는 녹차’ 시장이 축소됨으로써, 차별화, 브랜드화 등 산지 간

경쟁이 격화될 것으로 판단된다. 일본의 녹차 산지에서는 경사지에서 수작업으로 녹차를 생산한다. 하지만 농촌의 고령화와 함께 경사지에서의 수작업 녹차 생산이 줄고, 평탄지에서 대규모로 기계화하는 방식이 확대될 것으로 예상된다.

- (연구의 시사점) 젊은 세대가 ‘찬 페트병 녹차음료’에 친숙하여 ‘우려 마시는 녹차’는 선호하지 않을 것이다. ‘우려 마시는 녹차’ 시장이 축소되어 차 성분이 함유된 식품 생산에 집중할 것으로 예상된다. 따라서 차 성분 함유 식품의 다양성을 고려하며, 품질과 안전성을 바탕으로 마케팅하여야 한다. 또한 전통적인 녹차 산지는 고령화와 더불어 경사지에서 수작업으로 녹차를 생산하기 때문에 생산에 어려움이 있으므로, 대규모로 기계화하는 방식을 확대하여야 한다.

1.3.2. 녹차 시장 활성화 및 소비 관련 연구

□ 고상환(2010)의 “가고시마 녹차의 경쟁전략과 유효성”

- (가고시마현의 생산 특징 및 효과) 다원 조성 시 생산자의 조직화를 통한 대규모 황차공장 설립 전략이 유효하게 작용하였고, 가고시마현의 다양한 녹차 품종이 황차 가공공장의 효율적 이용을 도모하였다. 온난한 기후조건을 활용한 재배품종 다양화 전략은 녹차 수확시기의 분산을 통해 가공시설 처리능력을 극대화하는 등 효율적으로 가공시설을 활용하고 있다.

- 가고시마현은 대부분이 평지에 위치하여 전체 재배면적의 86%가 기계로 수확되고 있다. 평지 다원(茶園) 조성전략은 기계의 도입을 용이하게 하고 작업효율을 높여, 작업단계별(시비, 제초, 방제, 수확, 포장) 노동 투입 시간을 절감하는 효과가 있다.
- 가공시설의 경우 가고시마현의 처리량이 26.8톤으로 시즈오카현의 10.7톤에 비해 약 2.5배 이상 많아 효율적 이용이 가능하다. 가고시마현은 공동으로 이용하는 시설이 66.9%를 차지하며 시즈오카현은 개인이 경영하는 시설 비율이 81.3%이다.
- (수익성) 시즈오카 녹차보다 판매가격은 낮음에도 불구하고, 10a당 순수익은 가고시마현 11만 6천 엔, 시즈오카현 1만 6천 엔으로 가고시마현이 7배 높다.

- (연구의 시사점) 무분별한 면적의 확대보다는 평지다원 확보를 위한 생산기반 정비에 시간을 들여야 하며, 신(新)산지의 구축과 시장진입을 위한 경쟁전략이 중요하다.

- 박문호(2013)의 “경쟁력 제고와 소비기반 구축을 위한 녹차 산업 발전 전략”
- (재배면적·생산동향) 조사농가 중 재배만 하는 농가는 37.5%, 재배·가공·유통 농가가 55.2%이다. 조사농가의 51.2%가 재배면적을 감축했는데, 그 이유는 판로확보의 어려움, 농가 고령화와 노동력 부족, 생산비 상승, 수익성 저하 등으로 나타났다. 전체 필지의 76.6%가 재래종이며, 육성종은 일본 도입종이 대부분이다.

- (생산기반 조건 변화·농가경영) 경사지 재배가 전체 필지의 84.8%이다. 경사지는 기계화가 어려워 노동력 의존도가 높고 최근 노임이 크게 상승하면서 차 생산비 상승요인이 되고 있으며, 조건불리지역에 입지한 차밭의 경우 경영수지의 악화로 재배면적이 감소하고 있다. 10a당 생산비 면에서 한국의 평균이 일본의 47.4%로 절반 정도이지만, kg당 생산비 면에서는 일본보다 높은 수준이다. 이는 10a당 수량 면에서 일본이 한국에 비하여 두 배 이상이기 때문으로 국산 재래종 생산성이 크게 떨어짐을 나타낸다. 소득 측면에서도 일본이 한국의 두 배 이상 소득을 올리고 있다. 이는 생엽 가격이 상대적으로 낮음에도 불구하고 생산량 증대 효과의 영향으로 조수입이 높기 때문이다.

- 생엽은 수확시기가 빠를수록 고급녹차로 분류된다. 시기에 따라 첫물차, 두물차, 세물차로 나뉜다. 첫물차는 4~5월, 두물차는 7~8월, 세물차는 9~10월에 수확하며 녹차티백, 음료, 가루녹차의 원료용으로 가공된다. 티백, 말차, 음료용 원료 생산 비중이 늘어나고 있어 차생산 종류의 다양화가 이루어지고 있다. 저급차의 경우 생산비 측면에서 채산성이 떨어져서 첫물차 중심으로 생산되며 첫물차는 두물차, 세물차에 비해 2~7배 높은 가격 차이가 발생한다. 기계화가 어려운 단지는 두물차와 세물차의 수확을 포기하는 경우도 많다(조사농가의 78%가 수확 횟수 감소).

- 일본은 기계기술의 도입이 가능한 계단식 생산기반과 농기계 공동이용체계가 구축되어 있다. 재래종으로 수확량이 떨어지는 우리나라 품종에 비해 일본의 품종은 육성종으로

단수가 높다. 종류는 황차(1차 가공), 완성차(최종 가공)이며 황차의 가격이 생엽 가격, 완성차 가격에 영향을 준다. 일본에서는 음료 녹차의 성장이 침체하자, 젊은 세대의 생활양식에 맞추어 일본 과자와 연계한 차의 소비 확대 대책을 제시하였다.

○ (연구의 시사점) 생산에서 소비에 이르는 친환경 관리시스템 구축이 필요하며, 브랜드 기능 강화와 다양한 상품 개발이 요구된다. 또한 차 소비 교육 및 홍보를 위해 다양한 활동 지원이 필요하며, 차산업·문화 육성을 위한 제도와 정책 측면에서 체계적인 대책 수립이 요구된다.

□ 조미희(2016)의 “녹차 선택 속성을 통한 미국 녹차 소비자의 시장세분화에 관한 연구”

○ 급격한 녹차 생산량 증가에 비해 국내 소비량이 그에 미치지 못했으며, 해외 수출량도 미미한 수준으로 녹차 판매량을 늘려야 하는 구조적 문제점이 있다.

○ 미국 프랜차이즈들은 차 시장에 진입해 녹차를 비롯한 다양한 차 제품을 출시하고 적극적인 마케팅을 한다. 미국 소비자들은 녹차에 대한 관심이 전반적으로 높다. 특히 여성 소비자들이 녹차에 관심이 많고 맛과 가격을 중요시하는 것으로 분석된다. 다이어트와 관련된 건강 기능을 중요시하는 소비자들은 녹차 소비 빈도가 높으나, 맛과 가격 및 브랜드를 중요시하는 소비자들은 녹차 소비 빈도가 낮다.

○ (연구의 시사점) 한국 소비자들은 녹차의 수확시기, 원산지, 생산방법 등 가공과정에 관심이 있고 이를 중요시하나, 미국 소비자들은 건강과 녹차의 음용 편의성을 중요시한다. 미국 판매 제품들은 단맛을 첨가한 녹차음료가 상당량을 차지하기 때문에 미국 소비자들을 만족시킬 수 있는 저렴하고 다양한 맛의 녹차 개발이 필요하다.

2

일본의 녹차 산업 현황⁷⁾

2.1. 연대별 일본 녹차 산업의 주요 변화와 특징

○ 2020년 기준 일본의 녹차 재배면적은 39,100ha이며 여기서 생산된 생엽을 가공한 황차의 생산량은 69,800톤이고, 당해 연도 수입량 3,917톤과 수출량 5,274톤을 가감한 일본산 녹차 공급량(일본 내 소비량)은 68,443톤이며 일본의 1인당 녹차 소비량은 544g이다.

- 일본 내 생산량이 일본산 녹차 공급량을 1,357톤 상회하고 있음을 알 수 있는데, 이는 곧 순수출 효과로 볼 수 있다.

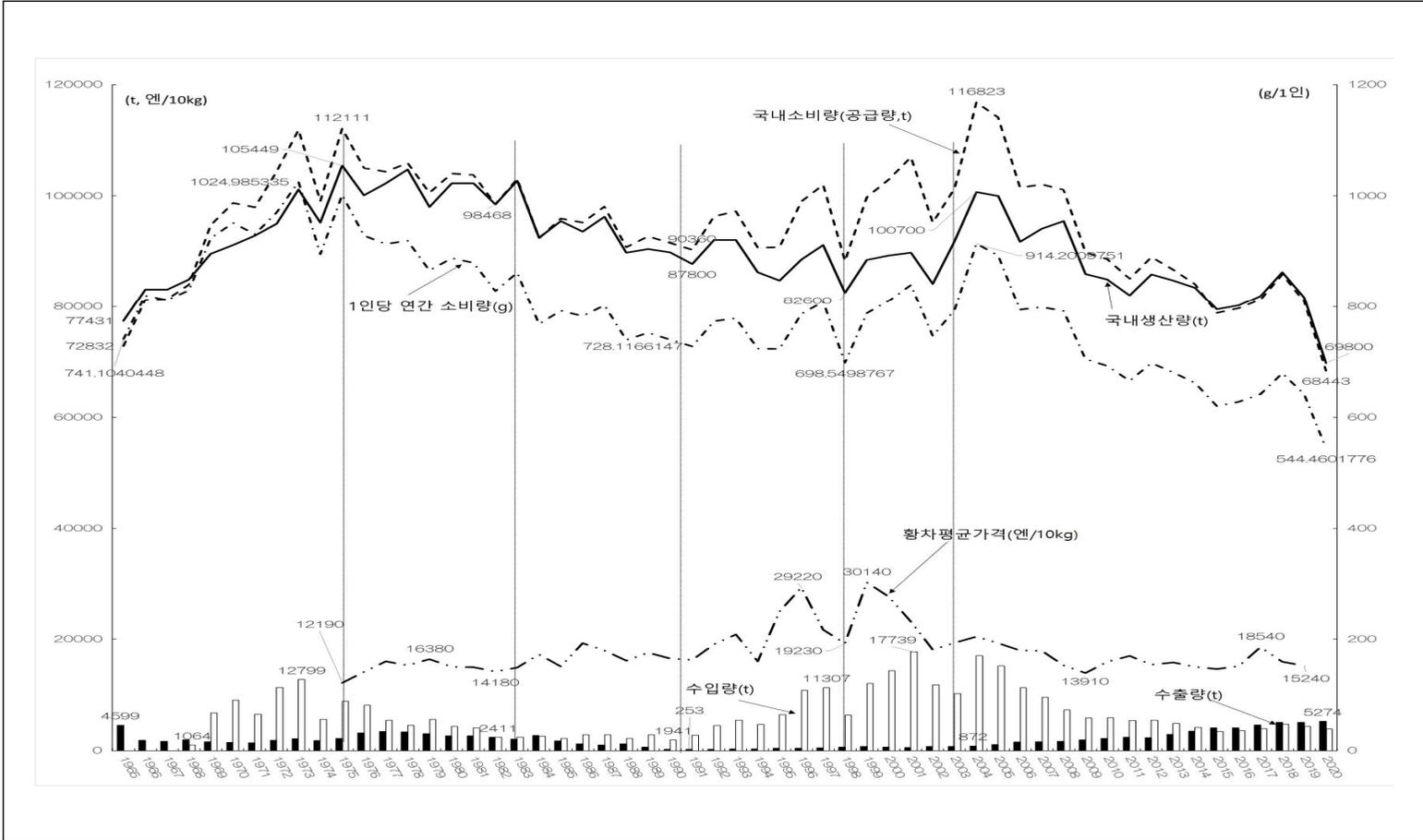
○ <그림 2-1>은 1965년 이후 2020년에 이르기까지 일본에서의 녹차 생산 및 교역 규모와 소비량의 추이를 정리한 것이다.

- 일본의 녹차 수급은 생산량을 상회하는 소비 증가에 힘입어 생산량이 확대되는 단계에서 1980년대에는 생산이 감소하는 추세로 전환되었다. 이후 1990년대 중반에 녹차음료 제품 개발과 시장의 급속한 성장으로 다시 생산량이 증가하였다.

7) 제2장은 가고시마대학 이재현 교수의 위탁연구 결과를 연구진이 수정·보완하여 작성하였으며, 일본다업중앙회, 일본 농림수산성, 일본 총무성, 일본 주요 녹차 산지의 지자체 등 기관자료를 활용함.

- 2005년 이후에는 인구 감소, 잎차 소비의 지속적인 감소로 녹차 음료시장의 성장이 정체함에 따라 녹차 소비량의 지속적인 감소가 생산량 축소에 박차를 가하고 있다.
- 한편, 황차 가격(엔/10kg)은 1990년 이후 공급 부족으로 1999년의 30,140엔/10kg까지 상승 기조를 유지한 후, 일본 내 공급 과잉으로 2019년 15,240엔/10kg에 이르기까지 지속적으로 하락하고 있다.

〈그림 2-1〉 일본 녹차의 수급 및 가격 추이(1965~2020년)



자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

2.1.1. 1차 생산 확대기(1965~1975년)

- 경제성장과 인구증가에 따라 일본의 녹차소비는 1970년대 중반까지 빠르게 증가하였다. 1965년 72,832톤이던 소비량은 1975년 112,111톤으로 53.9% 급증하였다.
- 소비량의 증가에 힘입어 1965년 77,431톤이었던 생산량도 1975년 105,449톤으로 매우 빠르게 증가하였다.
 - 한편 동 기간 중 1969년 이후는 생산량 증가에도 불구하고 소비량이 이를 상회하는 국면으로 전환되어, 1968년 1,064톤이었던 수입량은 1973년에는 12,799톤으로 크게 증가하였다.

2.1.2. 생산 정체기(1976~1983년)

- 이 시기 녹차 소비량의 감소는 1차 생산 축소기(1984~1990년)와 비교해 상대적으로 완만한 편이라는 점에서 생산 및 소비의 정체기라 할 수 있다.
 - 동 기간에는 그간에 소비량에 못 미치던 공급부족이 해소되어 1982년에는 일본 내 녹차 생산량과 소비량이 일치하게 되었다. 따라서 녹차 수입량은 1982년 2,411톤에 이르기까지 점차 감소하였다.
- 한편, 1979년 16,380엔/10kg으로 상승했던 황차 가격은 그 후 일본산 생산량과 소비량의 격차가 해소되어 1982년에는 14,180엔/10kg으로 하락하였다.

2.1.3. 1차 생산 축소기(1984~1990년)

- 생산 확대기~정체기 동안 생산이 현저하게 축소되어 10만 톤 전후를 유지해 왔던 일본 녹차 생산량은 1991년 87,800톤으로 감소하였다.
- 소비량 감소를 반영한 생산 축소, 즉 다원의 폐원이 진행되어 1980년 61,000ha로 최

고치를 기록한 다원 면적은 그 후 1989년 59,000ha로 감소하였다. 다만 소비량의 급속한 감소에도 불구하고 업무용 하급차의 공급을 위해 약 2,000톤 전후의 수입 녹차가 일본에 공급되고 있음을 알 수 있다.

2.1.4. 소비증가에 따른 공급 부족기(1991~1998년)

○ 1975년을 시작으로 한 장기적인 소비감소 추세에서 1991년 이후, 일본의 녹차 소비량은 증가 추세로 전환된다. 그 배경에는 <표 2-1>에 나타난 것처럼 녹차 음료 개발 및 제품 시장의 급속한 성장이 작용하고 있다.

○ 1985년 일본 녹차 제조 기업인 이토엔(伊藤園)이 본격적으로 출시한 녹차 음료는 1988년 당시 18,000kl⁸⁾에 불과했던 생산량이 2003년에는 617,000kl로 증가하였다.⁹⁾ 이들 제품에 사용된 원료는 황차로 환산하면 7,959톤으로 일본산 황차 공급량의 약 9%에 해당한다.

- 즉, 녹차 음료는 이전에 없었던 황차의 새로운 수요 형태로서 잎차 제품을 대체하여 녹차 소비를 증가시키고 일본 녹차 생산을 활성화시켰다. 다만 영년작물인 녹차는 다원의 확보·개원(開園)이 빠른 속도로 이루어지지 않아 일본 녹차 수요의 증가에 맞춘 생산 확대가 용이하지 않았다.

- 또한, 시즈오카 등의 구(舊)산지 경사 다원의 폐원(廢園)이 계속되는 가운데, 1998년 일본 내 녹차 생산량이 재차 증가할 때까지 감소 국면을 벗어나지 못했다.

○ 이와 같은 녹차 소비량에 못 미치는 일본 내 녹차 생산량을 수입으로 충당하게 되어, 2,000톤 전후로 감소하였던 수입량은 1991년부터 재차 증가하기 시작해서 1997년에는 10,000톤을 상회하기에 이르렀다.

- 동시에 지속적인 생산 감소에 따라 1983년까지 15,000엔/10kg 전후를 유지하던 일본산 황차 가격은 1992년 20,000엔/10kg 전후로 상승한 후, 1996년에 29,000엔

8) kl은 킬로리터(kiloliter)의 약자이며 부피를 재는 단위로 1,000리터임.

9) 일간(日刊) 경제통신사에서 조사한 결과임.

/10kg에 도달하였다. 이러한 황차 가격의 상승은 가고시마를 중심으로 한 신(新)산지의 생산 확대 계기가 되었다.

〈표 2-1〉 녹차 음료 생산량 추이

연도	녹차 음료 생산량		원료(황차) 사용량		
	생산량(k)	증감률(%)	사용량(톤)	증감률(%)	일본내 점유율(%)
1988년	18,000	-	-	-	-
1989년	30,000	66.7	-	-	-
1993년	266,000	786.7	2,694	-	2.8
2003년	617,000	132.0	7,959	195.4	9.0
2006년	1,715,900	178.1	18,407	131.3	18.2
2007년	2,481,100	44.6	25,996	41.2	25.6
2008년	2,457,710	-0.9	25,899	-0.4	25.4
2009년	2,431,200	-1.1	25,545	-1.4	25.3
2010년	2,382,900	-2.0	25,016	-2.1	27.8
2011년	2,356,500	-1.1	24,719	-1.2	27.9
2012년	2,360,330	0.2	24,689	-0.1	29.0
2013년	2,454,690	4.0	25,663	3.9	28.8
2014년	2,528,330	3.0	26,403	2.9	30.4
2015년	2,576,370	1.9	26,609	0.8	31.6
2016년	2,659,720	3.2	28,132	5.7	35.7
2017년	2,766,100	4.0	29,606	5.2	37.1
2018년	2,846,320	2.9	30,411	2.7	37.4
2019년	2,931,700	3.0	31,237	2.7	36.4
2020년	2,945,480	0.5	31,266	0.1	38.6

주: 일본 내 황차 소비량과 공급량(생산량)이 같다고 가정함.
 자료: 日刊經濟通信社(2021). 『酒類食品統計月報』의 조사결과를 가공함.

2.1.5. 소비증가에 따른 생산 확대기(1999~2004년)

○ 1999년부터 2004년까지 일본의 녹차 생산량은 점진적으로 증가하였다. 1998년 녹차 생산량은 82,600톤으로 1965년 이후 최소치를 기록한 후, 2004년의 100,700톤에 달하기까지 증가하였다.

○ 특히, 2004년의 일본산 녹차 공급량(소비량)은 116,823톤으로 최고치를 기록하였다.

이는 <표 2-1>에서 보는 바와 같이 2003년 약 60만 톤의 녹차 음료 생산량이 2006년에는 100만 톤대를 돌파하여 일본 내 황차 공급량의 18.2%를 소비하게 됨으로써 추세에 맞춰 일본 내 차 산지가 생산을 확대한 결과이다.

- 그러나 이러한 생산증가에도 불구하고 일본 내 녹차 생산량은 여전히 소비량을 만족시키지 못하였다. 녹차 음료의 원료 확보를 위한 수입이 급속히 증가하여, 2001년 녹차 수입량은 17,739톤으로 최고치를 기록하였다.

○ 이처럼 여전히 일본산 황차의 공급부족이 계속되는 가운데 황차 가격은 1999년 300,000엔/10kg을 상회하는 수준으로 폭등하였으나, 이와 같은 황차 가격의 상승은 상대적으로 저렴한 수입 녹차 수요를 확대시켜 이후 황차 가격 하락의 원인이 되었다.

- 더불어 잎차 제품의 원료인 첫물차¹⁰⁾, 두물차¹¹⁾ 등은 잎차 소비량의 지속적인 감소로 가격이 회복되지 않은 채, 2004년 황차의 평균 가격은 약 200,000엔/10kg로 크게 하락하였다.

○ 한편, 생산량 확대에도 불구하고 1998년 51,200ha였던 녹차 재배면적은 2003년에는 49,500ha로 현저히 감소하였다. 이는 생산성이 낮은 구(舊)산지의 경사진 다원의 폐원면적이 일부 신(新)산지의 재배면적 확대를 상회하여 재배면적의 감소로 이어졌기 때문이다.

- 그럼에도 불구하고, 생산량이 증가한 원인은 평지 다원에서 승용형 수확기를 사용하는 신산지의 단수 향상과 더불어 세물차¹²⁾, 네물차¹³⁾ 등의 수확량이 증가했기 때문이다.

10) 녹차 생엽은 수확시기가 빠를수록 고급 녹차로 분류되어 첫물차는 가장 수확이 빠르고 잎차용으로 가공되고 있음. 수확시기가 빠른 순서대로 우전, 세차, 중작, 대작으로 분류되며 수확시기가 빠를수록 고급품으로 취급됨(박문호 2013).

11) 두물차는 첫물차 다음으로 수확되는 녹차로, 주로 녹차티백, 음료, 가루녹차의 원료용으로 가공됨(박문호 2013).

12) 세물차(삼번차)는 두물차 다음으로 수확되는 녹차로, 주로 녹차티백, 음료, 가루녹차의 원료용으로 가공됨(박문호 2013).

13) 9월 하순에서 10월 상순 사이에 채엽한 것으로 섬유질이 많아 형상이 거칠(하동야생차, <https://www.hadong.go.kr/01794/02469/01796.web>, 검색일: 2021. 10. 5.).

2.1.6. 시장 축소기(2004년~)

○ 녹차 음료 시장의 성장과 함께 1998년부터 2004년까지의 7년간 지속된 녹차 생산량의 확대 추세는 2005년 이후 빠른 속도로 감소하는 소비량과 더불어 2000년 이후의 급격한 황차 가격 하락으로 인하여 다시 감소하여, 2020년 69,800톤에 달하기까지 과거 유례없는 급격한 생산 감소가 발생하였다.

- 특히, 이와 같은 생산량 감소는 재배면적의 급격한 감소를 동반한 점이 주목되는데, 1980년 61,000ha로 집계되었던 녹차 재배면적은 2003년 49,500ha를 거쳐 2020년에 이르러서는 39,100ha로 감소하였다.

- 이는 일본의 녹차 생산기반의 축소가 급격히 진행되고 있음을 보여준다. 1998년 699g이었던 국민 1인당 연간 녹차 소비량은 2004년에 914g까지 증가하였으나, 이후 인구감소와 소비자의 세대교체에 따른 차 선호 변화가 맞물려 2020년에는 최저치인 544g/인까지 낮아졌다.

○ 녹차 수요를 견인해 온 녹차 음료 시장도 성장세가 현저히 둔화되어 2007년 이후의 전년 대비 성장률이 매년 3% 전후로 저조한 성장을 보이고 있다.

- 따라서 녹차 음료 원료용 황차 수요의 증가가 정체되어 있는 상황에서 일본 내 생산량의 조정이 여의치 않았으며, 이로 인해 수입량은 현저히 줄어들었다. 녹차 음료 시장 확대기에 15,000톤 정도를 유지하던 수입량은 2015년 이후 3,500톤 수준으로 감소하였다.

○ 한편, 동 시기 가장 두드러진 특징은 녹차 수출량이 서서히 증가하여 2004년까지는 1,000톤 미만에 머물렀던 수출량이 2020년에는 5,274톤으로 크게 증가하였다는 점이다.

- 일본 녹차 시장의 축소, 특히 잎차 제품의 유례없는 소비감소에 대응하여 황차 가격 및 생산자의 소득을 안정적으로 유지할 수 있는 대책으로 수출시장 확대가 적극적으로 추진되고 있기 때문이다.

2.2. 일본의 녹차 생산 동향 및 실태

- 일본의 녹차 생산 동향을 설명하기 전에 일본의 녹차 종류를 설명한다. 일본식 찐 차는 크게 전차, 옥로, 피복차, 옥녹차, 텐차(연차), 번차로 구분되고 전차는 보통전차와 찐 맛이 깊은 전차(후카무시차)로 나뉜다. 말차는 텐차(연차)를 갈아 분말로 만든 형태를 말하며 호지차는 번차를 강한 불로 볶아 구수한 향을 둔 균 차이다<표 2-2>.

<표 2-2> 일본 녹차의 종류

구분	차종		특징
일본식 찐 차 (蒸し茶)	전차(煎茶)	보통전차(普通煎茶)	차의 새싹을 찌서 비빈 후 건조시킨 것. 품질이 좋을수록 맛과 향이 있음.
		찐 맛이 깊은 전차 (深蒸し煎茶) *후카무시차	보통전차보다 찌는 공정을 2~3배 길게 가공한 전차.
	옥로(玉露)		다원을 갈대 등으로 짠 틀로 덮어 직사광을 피해 뚫은 맛을 없애고 짙은 맛을 더한 고급 차.
	피복차(かぶせ茶) *가부세차		수확 일주일 전후로 짚이나 피복재로 다원을 덮어 재배한 차.
	옥녹차(玉緑茶)		생엽을 증기로 찌는 과정에서 유념(비빔)공정을 생략하여 황차 모양이 둥근 것이 특징.
	연차(碾茶) *텐차		위의 옥로와 같이 재배하여 차를 찌후 비비지 않고 건조한 것.
	말차(抹茶)		연차를 멧돌로 갈아 분말로 만든 차로 주로 다도(茶道)에 사용되어 왔다.
	번차(番茶)		딱딱해진 새싹이나 심을 원료로 한 차로 제법은 전차와 동일.
중국식 부초차 (釜炒り茶)	전차 또는 번차를 가공한 차	호지차(ほうじ茶)	번차나 전차를 강한 불로 볶아 구수한 향을 강조한 차.
		옥로(玉露)차	철제 솥에서 생엽을 덮어 제조한 둥근형상의 차로 솥을 통해 나는 향이 특징.

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶関係資料』.

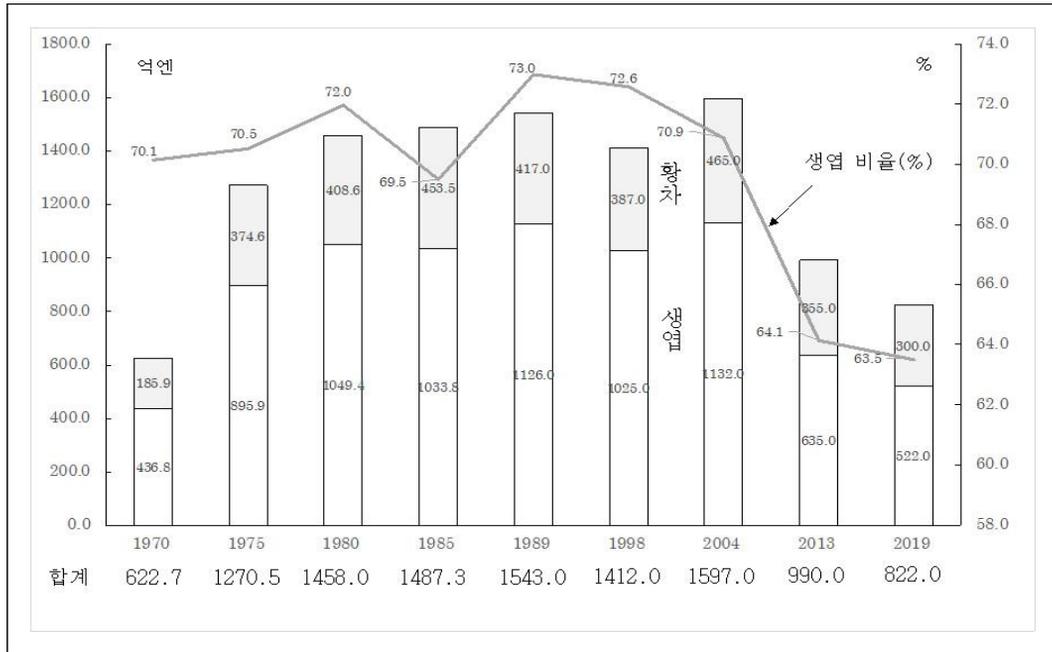
2.2.1. 일본의 녹차 생산액

- 2019년 녹차 생산액은 약 822억 엔으로 농업 생산액(8조 9,400억 엔)에서 차지하는 비율은 0.9%이다. <그림 2-2>를 통해 그간의 생산액 변화를 보면 1970년(622.6억 엔) 이후 1989년 1,543억 엔에 이르기까지 지속적으로 증가했다. 그 후 1998년까지 1,412억 엔으로 감소하였으나 또다시 확대되어 2004년에는 1,597억 엔을 기록하였다.

○ 그러나 2004년 이후 생산량 감소 및 가격 하락으로 녹차 생산액은 큰 폭으로 감소되었다. 따라서 2014년 1.8%까지 상승했던 전체 농업 생산액에서의 비율도 점차 낮아져 최근에는 1%를 하회하는 수준까지 떨어졌다.

- 또한, 생엽의 비율이 2004년까지 70% 이상을 보였으나 최근에는 약 64%로 저하되고 있다.

〈그림 2-2〉 일본 녹차 생산액 추이



자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

가. 산지별 재배면적 및 생산량 변화

○ 일본에서는 녹차 산지를 현별로 구분하여 11개 현을 주요 산지로 지정하고 있다. 이들 주요 산지를 재배면적(2020년)이 큰 순으로 나열하면, 시즈오카, 가고시마, 미에, 교토, 후쿠오카, 미야자키, 사이타마, 나가사키, 사가, 아이치, 구마모토의 11개 현이다(그림 2-3).

○ 일본의 녹차 재배면적 기준으로 최대산지는 시즈오카현이다. 다만, 최근에 가고시마의 황차 생산량이 시즈오카의 황차 생산량을 상회하여 생산량 기준으로는 가고시마가 최대산지가 되었다.

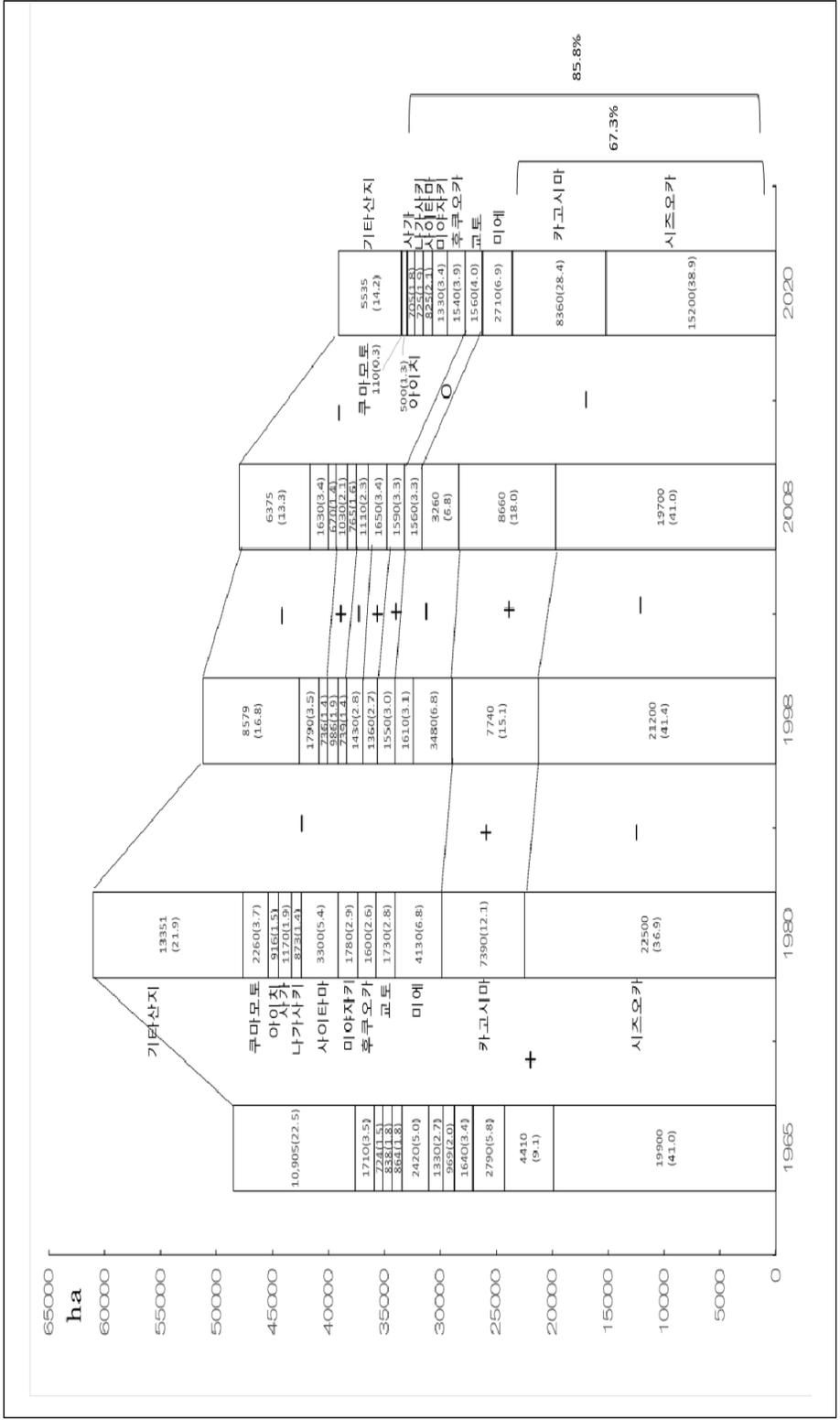
○ <그림 2-3>을 통해 주요 산지의 재배면적 변동을 보면, 1965년 기준 시즈오카가 19,900ha로 전체 면적의 41.0%를 차지하고 있었다. 이는 그 뒤를 잇는 가고시마(4,410ha, 9.1%), 미에(2,790ha, 5.8%), 사이타마(2,420ha, 5.0%), 구마모토(1,710ha, 3.5%), 교토(1,640ha, 3.4%), 미야자키(1,330ha, 2.7%), 후쿠오카(969ha, 2.0%), 나가사키(864ha, 1.8%), 사가(838ha, 1.7%), 아이치(724ha, 1.5%)의 합계(17,695ha, 36.5%)를 훨씬 상회할 정도로, 당시에는 녹차 재배면적이 시즈오카현에 집중되어 있었고 나머지 다른 산지는 소규모로 특히, 서일본 지역과 큐슈지역에 산재(散在)해 있었음을 알 수 있다.

○ 산지별 재배면적은 일본 녹차 소비량의 증가에 맞추어 1975년까지는 확대되었다. 그러나 1970년대 후반에 공급과잉에 따른 황차 가격하락으로 재배면적이 축소되었고, 그 후 일시적인 소비증가에도 불구하고 현재까지 재배면적의 감소 추세는 이어지고 있다.

○ 하지만 1980년부터 2008년까지는 가고시마현의 재배면적이 증가하였으며, 1998년에서 2008년 사이에는 가고시마와 더불어 미야자키현, 나가사키현, 사가현 등의 일부 큐슈산지의 재배면적이 소폭 증가하였다. 그러나 2008년 이후 재배면적이 확대된 산지는 없다.

- 한편, 생산량의 변화는 재배면적 변동과 다른 양상을 보인다. 생산량의 변화에서 재배면적의 변동과 다른 두드러진 특징은 첫째로 시즈오카의 생산량은 1998년에서 2005년 사이에 면적이 감소하는 속에서도 증가하였다는 점이며, 둘째는 가고시마 등 일부 큐슈 산지의 생산량 증가율은 재배면적의 변동을 크게 웃돌고 있다는 점이다.

〈그림 2-3〉 일본 산지별 녹차 재배면적 추이



자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶関係資料』.

〈표 2-3〉 일본 녹차의 기간별 생산량 및 단수

연도	생엽 생산량(톤)	평균단수 (kg/10a)	차기별 생엽생산량 점유율(%)					차기별 단수(kg/10a)				
			첫물차	두물차	세물차	네물차	기타	첫물차	두물차	세물차	네물차	기타
1965년	321,784	723	46.5	34.7	14.4	3.8	2.6	343.8	354.6	247.5	103.0	141.1
1980년	447,900	845	47.5	36.4	10.2	3.2	4.4	404.2	398.0	282.7	201.8	169.6
1998년	411,200	797	48.9	36.5	8.0	4.1	4.5	398.0	399.5	295.5	251.2	247.0
2005년	451,200	1,087	44.2	31.7	8.7	4.7	13.3	482.1	484.7	425.5	426.6	414.5
2016년	364,500	1,044	41.2	27.7	8.4	4.0	21.0	430.7	459.1	460.8	390.3	453.3
2020년	328,800	1,100	42.2	-	-	-	-	405.3	-	-	-	-

주 1) 2020년의 경우는 연간 수확량을 재배면적으로 나눈 것임.

2) 기타 차는 봄, 가을, 겨울에 번차 원료로 수확되는 차임.

자료: 農林水産省(각 연도), 『工藝作物統計』, 『作物統計』를 이용해서 작성함.

○ 〈표 2-3〉을 통해 알 수 있듯이, 2000년대 이후 녹차 음료 시장의 성장과 함께 늘어 나는 녹차 수요는 상대적으로 고급잎차의 원료인 첫물차나 두물차보다는 음료용 저급원료인 세물차나 네물차로 몰렸다.

- 과거에는 첫물차, 두물차 등의 잎차 원료에 한정된 수량만을 수확했던 다원이 기타 차 수확량을 확대함에 따라, 전체 면적감소에도 불구하고 황차 생산량이 늘어났다.

○ 그리고 재배면적에 대비한 황차 생산량의 큰 폭 증가는 단위면적당 녹차 수확량의 증가, 다원 생산성의 향상에서 비롯되었다. 가고시마, 미야자키 등 승용형 수확기계를 이용할 수 있는 대규모 평지 다원과 함께 수확기가 다른 다양한 품종을 보유하고 있는 산지의 효율적인 수확노동력 활용을 통해 단수를 확대했기 때문이다.

2.2.2. 일본 주요 녹차 산지 및 생산 특징

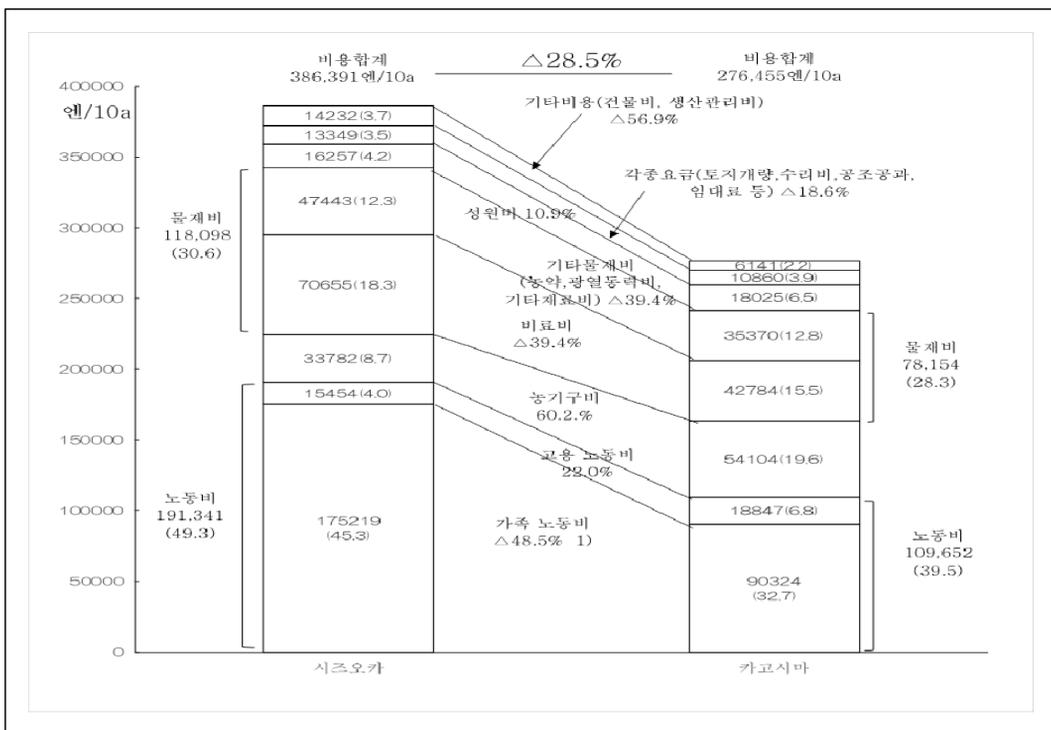
가. 산지 간 생산효율성 비교

○ 사찰에서 시작된 다도가 상징하듯 일본의 음차 문화는 교토 지역이 발상지로 여겨진다. 19세기 말 녹차 수출기지로 일찍이 녹차 재배면적 및 관련 비즈니스를 집적한 히즈오카에 이어, 관동산지의 사이타마는 큐슈산지와 미에 등 신(新)산지와 구분되는 대표적인 구(舊)산지이다.

○ 구산지 다원은 조성 시기가 100여 년 전으로 오래된 까닭에 대부분 구획정리가 안된 비정형 경사지의 사면이 원지이며, 신산지인 큐슈 지역에 비해 한랭한 기후에 맞는 야부키타 품종이 식부 면적의 대부분을 차지하고 있다.

- 따라서 구산지의 경우는 야부키타 품종의 한정된 수확적기(適期)에 대부분의 다원에서 수확이 이루어지므로, 수확 작업에 필요한 노동력 수요가 일시적이며 폭발적으로 증가하는 까닭에 노동력 확보에 어려움을 겪을 뿐 아니라 노임 상승에 따른 수확 비용 증가를 피하기가 어렵다.
- 구산지의 경우 기계화가 곤란한 경사진 다원과 야부키타 품종의 압도적인 비중은 다원의 생산성 향상을 저해한다. <그림 2-4>에서 보는 바와 같이, 신산지에 비해 다원의 10a당 생산비가 현저하게 높다. 이 격차는 기본적으로 노동비의 차이에서 비롯된다.

<그림 2-4> 시즈오카와 가고시마 생산비 비교(2003년)



주: 녹차의 생산비는 2003년을 끝으로 공표된 자료가 없음.
 자료: 農林水産省(각 연도), 『工芸作物等の生産費』.

- 가고시마, 미야자키, 미에 등은 신산지로 분류할 수 있다. 신산지의 뚜렷한 특징을 보이는 가고시마 산지의 다원형상 및 품종구성에 관해 기술하고자 한다. 가고시마 산지 다원의 대부분은 평지이며, 이러한 다원의 조건은 <표 2-4>에서 표시한 승용형 수확기의 수확 기계화율(2020년, 96.7%)에서 확인할 수 있다.
- 가고시마의 녹차 품종별 구성을 보면 야부키타의 식부면적 비율이 32.3%로 시즈오카(90.5%)에 비해 현저히 낮으며, 여타 품종의 식부면적이 높다. 특히, 유타카미도리, 아사쓰유, 아사노카 등 중만생종 품종의 식부면적의 90% 전후가 가고시마에 집중되어 있음을 알 수 있다.
- 이처럼 많은 품종을 재배하면 품종별 수확적기를 분산시켜 한정된 노동력을 효율적으로 활용할 수 있을 뿐만 아니라, 황차 가공공장의 가동 기간을 비교적 오랜 기간 확보할 수 있어 가공공정을 효율화할 수 있는 장점이 있다.

<표 2-4> 녹차 주요 산지별 품종 구성의 차이

구분		시즈오카	교토	미야자키	가고시마	합계	
승용형 수확기 도입 현황	2020	대수	3,592	109	235	1,412	7,089
		도입면적(ha)	10,776	300	910	8,084	24,884
		ha/대	3.0	2.8	3.9	5.7	3.5
		수확 기계화율	70.9	19.3	68.4	96.7	69.1(평균)
	2008	대수	2,469	41	227	1,347	5,479
		도입면적(ha)	7,341	86	1,033	7,456	20,534
		ha/대	3.0	2.1	4.5	5.5	3.7
		수확 기계화율	37.3	5.4	62.6	86.1	42.8852(평균)
품종별 식부면적 비율(%)	산지별	야부키타	90.5	61.4	51.1	32.3	70.7
		유타카미도리	0.0	-	3.1	27.0	6.33
		사에미도리	0.6	1.0	10.2	13.1	4.3
		오쿠미도리	0.7	11.9	7.8	4.8	3.4
		사야미도리	1.9	0.8	1.8	-	2.2
		아사쓰유	0.1	-	1.0	5.6	1.4
		카나야미도리	0.6	-	4.1	3.1	1.4
		아사노카	0.0	-	2.5	3.3	0.9
		사미도리	0.0	8.3	-	-	0.7
		기타 품종	5.5	16.8	18.4	10.7	8.8
	합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	품종별	야부키타	52.7	3.4	2.1	10.4	100.0
		유타카미도리	0.3	-	1.4	96.7	100.0
		사에미도리	5.5	0.9	6.8	69.4	100.0

(계속)

구분		시즈오카	교토	미야자키	가고시마	합계
품종별 식부면적 비율(%)	오쿠미도리	8.1	13.7	6.6	32.1	100.0
	사야미도리	37.1	1.4	2.4	-	100.0
	아사쓰유	3.0	-	2.1	87.4	100.0
	카나야미도리	17.7	-	8.6	51.7	100.0
	아사노카	0.3	-	8.3	86.6	100.0
	사미도리	1.9	48.3	-	-	100.0
	기타 품종	25.8	7.4	5.9	27.5	100.0
우량품종 실 식부면적 합계(2020)		15199.5	1446.3	1054.0	8360.0	36922.1

주: 기타 품종으로는 쓰유하카리(0.61), 메이료쿠(0.51), 오오이와세(0.35), 오쿠히카리(0.34), 베니후우키(0.27), 사카미도리(0.25), 야마카이(0.24), 후쿠미도리(0.20), 사에야카리(0.20), 후순(0.17), 산루우츄(0.09), 스루가와세(0.07), 세이메이(0.06), 신메이(0.02), 유메카오리(0.02), 기타(1.17)가 있음.

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶関係資料』.

○ 지금까지 설명한 것처럼 가고시마 산지는 평지다원에서의 기계작업 수행과 다양한 품종에 의한 노동비용 절감 및 기계가동률의 향상을 통해, <그림 2-4>에서처럼 시즈오카보다 낮은 생산비를 실현하였다.

○ 한편, <표 2-5>에는 산지마다 조금씩 다른 황차 가공공장의 실태를 정리하였다. <표 2-5>를 보면 가고시마의 황차 가공시설은 가공라인의 규모가 현저히 크고, 생산자 개인이 운영하는 시설에 비해 많은 생산자를 계열화시킨 생산자 조직, 특히 법인 형태의 대규모 시설이 상대적으로 많다. 따라서 구산지에 비해 상대적으로 황차 가공에서의 규모의 경제가 실현되고 있음을 추측할 수 있다.

<표 2-5> 황차 가공공장 현황

구분		시즈오카	교토	미야자키	가고시마	합계
2008(A)	황차 가공공장 수	2,102	580	259	641	5,953
	공장 당 가공량(톤)	19.1	4.7	12.4	40.6	15.8
2020(B)	황차 가공공장 수	1,462	309	211	434	3,918
	공장 당 가공량(톤)	17.2	7.1	9.5	55.1	17.3
증감 (B-A)	황차 가공공장 수	△ 640	△ 271	△ 48	△ 207	△ 2,035
	공장 당 가공량(톤)	△ 1.8	2.5	△ 2.9	14.5	1.5
조직 형태별 비중(%)	개인	73.8	82.6	72.6	47.5	69
	임의조합	6.6	12.6	11.8	6.2	9.1
	회사	14.3	4.2	9.0	45.4	13.6
	농협	5.2	0.6	3.8	-	4.2
	기타	0.1	0.0	2.8	0.9	4.1

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶関係資料』.

나. 산지별 주력 차종

- 전체적으로는 전차와 번차의 비중이 가장 높은 가운데, 일부 산지는 전차와 번차 이외의 차종 생산량이 상대적으로 높은 비중을 보인다. 텐차(연차)의 생산량 비중이 상대적으로 높은 산지로는 아이치, 교토가 있으며, 미에, 후쿠오카는 옥로의 생산량 비중이 높은 편이다(표 2-6).
- 한편, 가고시마, 미야자키를 제외한 사가, 나가사키, 구마모토는 전차의 생산량이 옥로의 생산량을 상회하고 있음을 알 수 있다. 시즈오카의 2020년 황차 생산량에 전차의 비율이 59.6%로 비교적 높는데, 전차 중에서도 깊은 맛을 내는 후카무시 차를 주력 제품으로 하는 산지이다. 2014년과 비교하면 번차와 텐차(연차) 생산량이 증가하고 있음을 알 수 있다.
- 산지별 황차 생산량의 차종별 비중을 2014년과 2020년으로 나누어 비교하면, 많은 산지에서 번차와 기타 차의 생산량이 증가하고 있음을 알 수 있다. 또한, 일부 산지(시즈오카, 미에, 후쿠오카, 가고시마)에서는 전차의 비중도 약간 감소하였다. 번차 및 가루차와 더불어 해외의 말차 수요가 증가한 것이 원인이다.
- 이상에서 본 바와 같이, 산지의 다원 형태 및 품종 구성과 관련하여 가고시마로 대표되는 신산지가 구산지에 비해 생산성 높은 생산기반을 확보하고 있는 가운데, 시즈오카 등의 구산지는 상대적으로 비효율적인 생산기반을 차종별 제품차별화를 통해 극복하고자 노력하고 있다.

〈표 2-6〉 주요 산지의 차종별 생산비중 및 생산량

구분		차종별 생산량 비중(%)								생산량(톤)
		옥로	카부세차	텐차	전차	뒤음차	옥녹	번차	기타 차	합계
사이타마	2014	0.0	0.0	0.3	99.7	0.0	0.0	0.0	0.0	641
	2020	0.0	0.0	0.7	89.3	0.0	0.0	9.8	0.2	886
시즈오카	2014	0.0	0.5	0.8	68.3	0.0	0.6	29.6	0.0	32,630
	2020	0.0	0.5	1.8	59.6	0.0	0.5	37.4	0.1	25,200
아이치	2014	0.1	1.0	66.1	17.9	0.0	0.0	14.6	0.2	815
	2020	0.0	1.4	63.0	17.6	0.0	0.0	17.3	0.7	578

(계속)

구분		차종별 생산량 비중(%)								생산량(톤)
		옥로	카부세차	텐차	전차	뒤음차	옥녹	번차	기타 차	합계
미에	2014	0.1	43.2	2.0	34.5	0.0	0.0	20.2	0.0	5,721
	2020	6.3	26.6	3.7	23.4	0.0	0.0	24.1	15.8	4,696
교토	2014	6.6	8.3	31.3	22.8	0.0	0.0	31.0	0.0	2,613
	2020	5.9	7.4	28.2	15.8	0.0	0.0	37.4	5.3	2,208
후쿠오카	2014	3.2	11.8	1.6	78.7	0.0	0.0	4.6	0.1	2,197
	2020	2.4	12.9	3.5	72.1	0.0	0.0	2.0	7.1	1,664
사가	2014	0.1	10.1	0.0	18.4	2.7	68.4	0.0	0.3	1,061
	2020	0.1	6.7	0.0	12.5	5.5	46.2	0.0	29.0	1,137
나가사키	2014	0.0	0.0	0.0	1.4	0.7	94.8	3.1	0.0	718
	2020	0.0	0.0	2.2	6.1	0.3	73.4	4.7	13.3	578
구마모토	2014	0.0	0.0	0.0	48.3	1.3	47.4	2.1	0.9	1,311
	2020	0.9	3.7	0.1	54.1	1.3	35.0	3.9	1.1	1,084
미야자키	2014	0.0	0.8	0.0	88.2	3.5	2.4	5.3	0.0	2,634
	2020	0.0	0.0	0.0	87.6	3.1	1.9	7.4	0.0	1,999
가고시마	2014	0.0	0.8	0.0	68.0	0.0	1.0	29.1	1.1	24,569
	2020	0.0	0.2	3.3	59.0	0.0	0.4	35.2	1.8	23,887
합계	2014	0.3	5.0	2.5	62.4	0.2	3.3	25.8	0.4	79,392
	2020	0.7	3.3	4.0	54.4	0.3	2.4	31.9	2.9	67,756

자료: 全国茶生産団体連合会調査(<https://www.zennoh.or.jp/bu/nousan/tea/dekiru03.htm>).

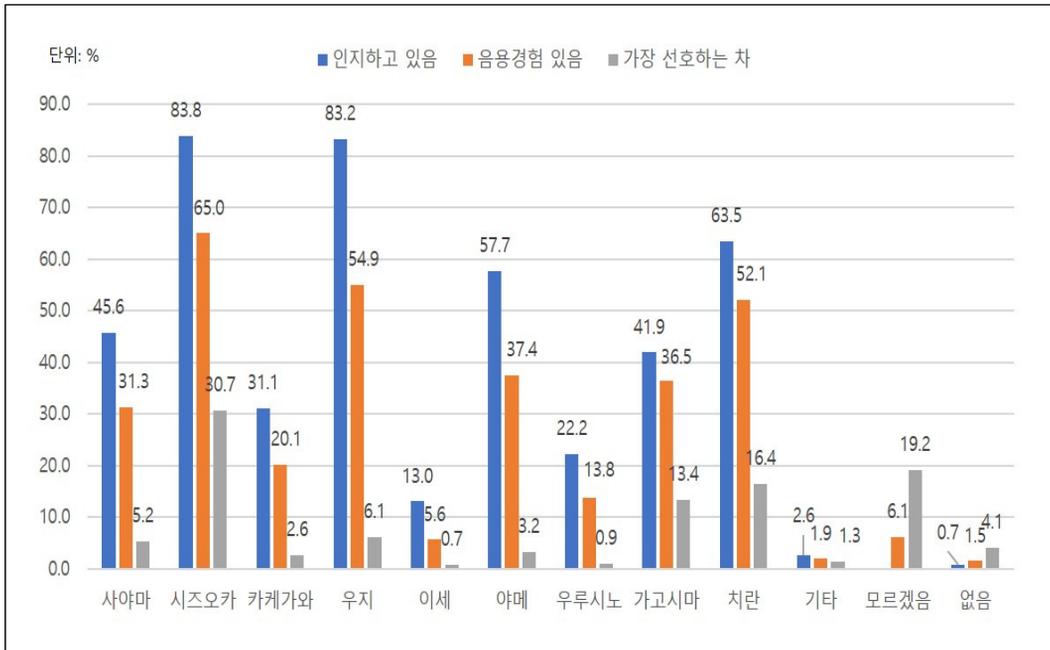
다. 산지브랜드 인지도 및 선호도

○ 생산기반을 통해 본 산지 간의 차이와는 달리, 산지의 인지도는 시즈오카 등의 구산지가 신산지에 비해 상대적으로 높다. <그림 2-5> 및 <그림 2-6>은 설문조사를 통해 녹차 산지 인지도 및 선호도를 확인한 것이다.

○ <그림 2-5>에서는 녹차 산지명의 인지도가 시즈오카(83.8%) > 우지(교토)(83.2%) > 치란(가고시마)(63.5%) > 야메(후쿠오카)(57.7%) > 사야마(사이타마)(45.6%) > 가고시마(41.9%) > 카케가와(시즈오카)(31.1%) > 우루시노(사가)(22.2%) > 이세(미에)(13.0%) 순으로 높게 나타나, 녹차 산지명으로 본 브랜드 인지도의 서열이 명확히 구분되고 있음을 알 수 있다.

○ 산지 선호도는 시즈오카 (30.7%) > 치란(가고시마) (16.4%) > 가고시마(13.4%) > 우지 (교토)(6.1%) > 사야마(사이타마)(5.2%) > 야메(후쿠오카)(3.2%) > 카케가와(시즈오카)(2.6%) > 우루시노(사가)(0.9%) > 이세(미에)(0.7%)로 집계되어, 반드시 인지도의 순위가 선호도에 반영되고 있지 않음을 알 수 있다<그림 2-6>.

<그림 2-5> 일본 소비자의 녹차산지 인지도 및 브랜드 선호도



주: 2018년 12월 18일~19일 이틀간 가고시마 공항 국내선 출발로비에서 537명(가고시마현 거주 116명, 가고시마현 외 거주 421명)을 대상으로 실시한 조사결과임.
 자료: 이재현 교수의 위탁연구(설문조사)를 저자가 수정·보완하여 작성.

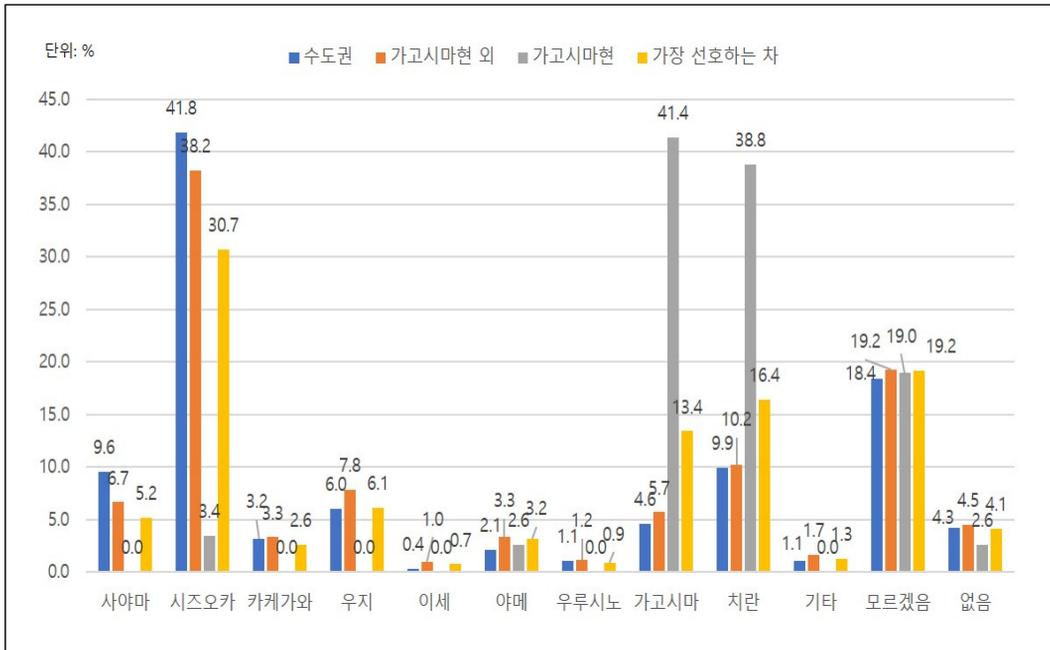
○ 응답자의 거주지역별 산지 선호도를 표시한 <그림 2-6>에서는 설문조사를 실시한 가고시마 지역의 거주자와 가고시마 외 특히 동경 주변의 수도권지역 거주자의 선호도에 관한 응답이 달랐다.

○ 가고시마에 거주하는 응답자는 가고시마(41.4%), 치란(38.8%)을 가장 선호하는 산지로 선택하고 시즈오카를 선택한 응답자는 3.4%에 불과하였다.

- 반면, 수도권 및 가고시마외 거주자들의 약 40%는 가장 선호하는 산지로 시즈오카를 선택하고 가고시마 또는 치란은 15% 전후의 응답률에 머물렀다.

○ 이상과 같이 산지명으로 본 녹차 브랜드의 인지도, 음용 경험, 선호도는 산지별로 그 순위가 서열화되어 있는 가운데, 대소비자인 수도권 지역에서는 시즈오카의 인지도 및 선호도가 다른 산지에 비해 월등히 높았다.

〈그림 2-6〉 응답자 거주 지역별로 본 녹차산지 선호도



주: 2018년 12월 18일~19일 이틀간 가고시마 공항 국내선 출발로비에서 537명(가고시마현 거주 116명, 가고시마현 외 거주 421명)을 대상으로 실시한 조사결과임.
 자료: 이재현 교수의 위탁연구(설문조사)를 저자가 수정·보완하여 작성.

2.3. 일본의 녹차 유통 현황

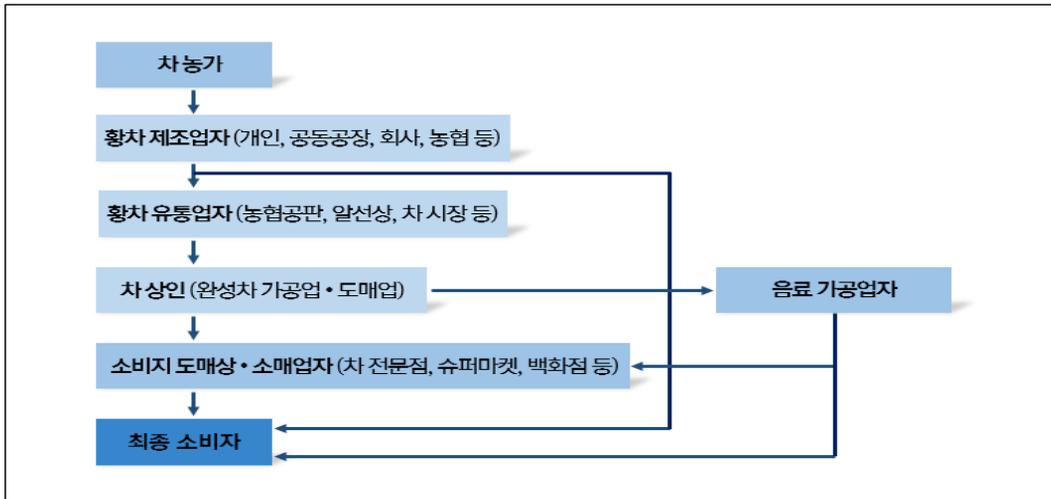
2.3.1. 유통경로 및 특징

○ 차의 유통은 산지 단계에서 1차 가공한 황차를 황차 제조업자가 황차 유통업자에게 판매한 후, 소매점포 또는 외식업체를 통해 소비자에게 제공되는 과정을 거친다(그림 2-7).

- 황차 제조업자는 1차 가공된 황차를 소비자에게 직접 판매하는 경우도 존재한다.

- 황차 가공은 생엽 생산자 스스로 가공하는 경우와 임의조합, 법인 또는 농협 등이 운영하는 황차 가공공장을 통하는 경우가 있다. 대부분의 생산자는 법인으로 운영되는 황차 가공공장을 이용하고 있고, 전자는 자원자제(自園自製)방식이라 하여 개별생산자가 제품 판매까지 완결하여 실시하는 경우로 해당 사례는 상대적으로 적다.

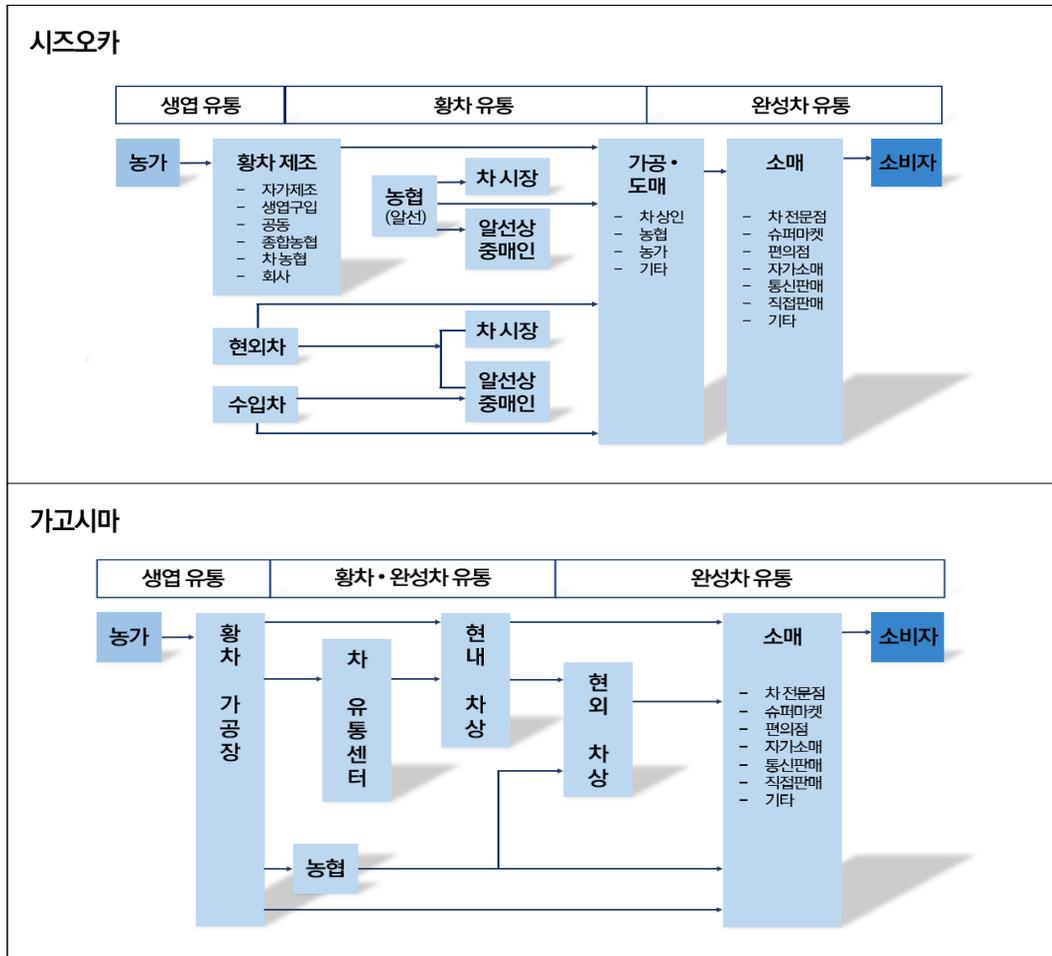
〈그림 2-7〉 일본 녹차 유통채널 현황



자료: 農林水産省(2020). "Current Outlook of Japanese Tea."

- 일본 전국차생산단체연합회의 조사 결과에 따르면, 일본의 산지별 녹차 유통경로는 〈그림 2-8〉로 나타난다. 일본의 녹차 유통은 생산자와 소비자 간의 직접 유통과 둘 사이에 유통업자가 개입되는 간접 유통으로 나뉘며, 그중에서도 간접 유통이 주류를 이루고 있다.
- 지역별로 유통구조는 차이가 있다. 예를 들어, 〈그림 2-8〉의 첫 번째 그림은 일본 차 생산 1위 지역인 시즈오카의 유통구조를 나타낸 것으로 알선상과 중매인의 역할이 크며 차 시장에서 취급되는 양은 상대적으로 적다.
- 또한, 시즈오카는 전국 완성차 출하액의 약 60%를 차지하는 집산지여서 현외(県外)차와 수입차가 상당히 많이 유입된다. 반면, 또 다른 주요 녹차 산지인 가고시마는 차 시장의 역할이 매우 크며, 산지시장으로서의 성격이 강하기 때문에 현외로부터의 유입이 거의 없는 것으로 나타난다.

〈그림 2-8〉 일본 녹차 주요 산지별 유통구조



자료: 全国茶生産団体連合会(<https://www.zennoh.or.jp/bu/nousan/tea/seisan02.htm>).

○ 제품 녹차의 판매 채널, 즉 소비자의 녹차 구입처는 녹차 제품을 전문적으로 취급하는 차 전문점, 일반 슈퍼마켓, 편의점, 백화점, 인터넷 등을 통한 통신판매 등으로 나눌 수 있다〈표 2-7〉.

○ 이들 채널별 판매액을 2014년 기준으로 보면, 일반 슈퍼마켓에서의 판매 또는 구입 비중이 높고 그 뒤를 이어 차 전문점, 통신판매, 백화점 순으로 높은 것으로 집계되었다.

- 특히, 1994년에 비해 2014년에는 슈퍼마켓과 통신판매의 비중이 확대되고 있는데, 소비자 입장에서 보면 이들 판매채널 또는 구입처가 차 전문점을 대체해 왔다는 것을 의미한다.

〈표 2-7〉 일본 녹차 소매유통채널 현황¹⁴⁾

채널 종류	1998년 점유율(%)	2014년 점유율(%)
차 전문점	38	26
슈퍼마켓	29	35
편의점	1	1
백화점	10	10
협동조합	4	4
창고형 마트	1	4
통신 판매 ¹⁵⁾	9	14
기타	8	6

자료: 農林水産省(2020). “Current Outlook of Japanese Tea.”.

○ 〈표 2-8〉은 일본의 주요 녹차 유통업체 현황으로, 일본의 대표적인 녹차 유통채널인 차 전문점 및 차 전문 카페, 그리고 유사제품 판매가 확인된 온라인 채널을 포함한다.

- 일본 차 유통업체는 차 생산 및 가공부터 유통, 일부 업체는 자체 브랜드 및 카페 운영 까지 함께 영위하는 특징을 보인다.

〈표 2-8〉 일본의 주요 녹차 유통업체

기업명	기업 형태	기타 사업 영역	규모(자본금 ¹⁶⁾ , 매장 수)	주요 취급 제품
미즈타마 (みずたま)	온라인	녹차 재배, 가공 및 온라인 유통	(-)	시즈오카에서 직접 재배하고 가공한 녹차
니혼 료쿠차센타 카부시키키가이샤 (日本緑茶センタ ー株式会社)	수출입, 제조 및 도매	온라인몰, 차 카페 운영	6,000만 엔 (약 6억 원)	다양한 종류의 차
잇포도차호 (一保堂茶舗)	녹차 전문점	녹차 생산, 가공 및 유통	1,000만 엔 (약 1억 원)	요도강과 기즈강 주위의 산에서 재배된 녹차 및 다기
비로우엔 (美老園)	녹차 전문점	온라인 유통	4,900만 엔 (약 5억 원)	가고시마산 녹차
차쿠미 (茶来未)	녹차 전문점	재배, 생산, 가공, 유통 및 판매	매장 수('21년): 1개	다양한 산지의 녹차

14) 2020년 12월 일본 농림수산성에서 발간한 공식 자료에 포함된 수치를 바탕으로 작성한 것으로, 현재까지 확인 가능한 가장 최신의 자료임.

15) 통신 판매는 메일을 통한 주문을 의미함.

(계속)

기업명	기업 형태	기타 사업 영역	규모(자본금 ¹⁶⁾ , 매장 수)	주요 취급 제품
센차도도쿄 (煎茶堂東京)	차 전문점	핸드드립 녹차 전문점	매장 수('21년): 2개	다양한 산지의 전차
오차라카 (おちゃらか)	차 전문점	카페, 호텔, 웨딩홀 등에 납품	매장 수('21년): 1개	다양한 맛과 형태의 차
아마리아 (山利屋)	차 전문점	(-)	매장 수('21년): 4개	각종 산지의 차
차마치킨자부로 (茶町KINZABURO)	녹차 전문 카페	(-)	매장 수('21년): 4개	다양한 형태의 녹차
킷사잇사 (喫茶一茶)	차 전문 카페	(-)	매장 수('21년): 4개	시즈오카 차 상공업협동 조합의 가맹점이 제조한 녹차

자료: 각 기업 홈페이지.

2.3.2. 일본 녹차 가격 동향

○ 황차 가격은 이미 <그림 2-1>에서 본 바와 같이 가격이 1999년 30,140엔/10kg에 이르기까지 상승하다가 그 이후 2009년 13,910엔/10kg으로 급속히 하락하고, 최근에는 약간의 회복세를 보이며 2019년에는 15,240엔/10kg을 기록하였다.

○ 황차 가격은 황차 공장이 출하하는 첫물차, 두물차, 세물차, 네물차 등 수확시기가 다른 차의 연평균 가격이다.

- 이들 수확시기가 다른 차들의 가격은 그 시기가 빠를수록 높은 가격으로 거래된다. 2020년의 수확시기별 황차가격을 비교하면 첫물차가 16,240엔/10kg으로 두물차(5,300엔)에 비해 3배나 높고, 세물차(3,440엔), 네물차 및 새순 이외의 번차를 사용한 황차(3,060엔)에 비해 약 5배 비싸게 거래된다<표 2-9>.

○ 수확시기와 더불어 어떤 차종을 이용한 제품인가에 따라 가격 차이가 크다. 재배 방법 또는 가공 방법에 따라 생산비용이 다르기 때문이다.

¹⁶⁾ 환율 100엔당 1,064.06원 적용(2021년 10월 1일 KEB 하나은행 매매기준율 기준).

- 먼저 어떤 형태로든 다원을 덮어 생산하는 차의 경우, 옥로는 재배 방법을 달리하여 부드러운 새싹을 수확한 첫물차만 사용하는 고급차이고 그 가격이 28,280엔/10kg로 첫물차 평균 가격을 크게 상회한다.

○ 더불어 옥로와 동일한 방법으로 재배되어 말차의 원료로 사용되는 텐차(연차) 역시 높은 가격으로 거래되고 있다. 다만, 보통 피복차(카부세차)의 경우는 전차 제품과 큰 차이가 없다.

- 전차는 옥녹차의 가격이 다른 전차에 비해 상대적으로 비싸고, 덩음차는 보통전차와 가격 차가 크지 않다.
- 한편, 굳은 새싹이나 심 등 하급차인 번차와 함께 분말차 등에 이용되는 기타 차의 경우는 다른 여타의 차에 비해 상대적으로 저렴한 것을 알 수 있다<표 2-9>.

<표 2-9> 일본의 녹차 차종별 가격(2020년)

단위: 엔/10kg

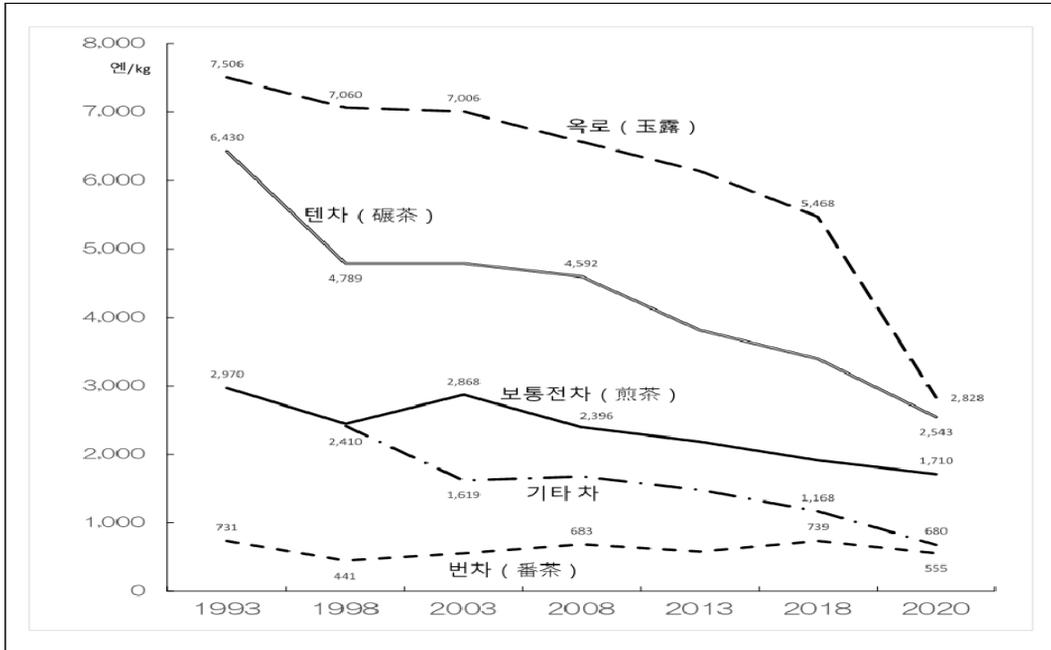
구분	평균	피복차			전차			번차	기타 차
		옥로	텐차	카부세차	보통전차	옥녹차	덩음차		
첫물차	16,240	28,280	25,430	15,550	17,100	21,100	15,510	5,550	6,800
두물차	5,300	-	11,810	6,060	5,120	6,410	6,220	1,740	3,800
세물차	3,440	-	-	-	3,590	4,530	3,580	2,820	2,080
네물차/ 추동번차	3,060	-	-	-	3,350	-	4,180	3,080	2,850
평균	8,880	28,280	21,680	13,060	10,880	16,270	10,320	3,400	3,960

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

○ <그림 2-9>를 통해 살펴보면, 번차를 제외하면 차종을 불문하고 그간 가격이 지속적으로 하락하였음을 알 수 있다. 특히, 하락세는 보통 전차에 비해 옥로와 텐차(연차) 등의 고급 차에서 큰 폭으로 진행되고 있다.

- 이와 대조적으로 번차의 평균 가격은 다른 차에 비해 상대적으로 낮지만 변동 폭과 속도가 다른 차종에 비해 좁고 느린 점이 특징인데, 이는 번차의 음용이 지속적으로 유지되고 있음을 의미한다.

〈그림 2-9〉 차종별(첫물차) 가격의 추이



자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

2.4. 일본의 녹차 소비트렌드

2.4.1. 녹차 소비 및 기호 변화

○ 녹차의 수급 동향에 결정적인 영향을 미치는 요인은 녹차 소비 성향이라 할 수 있다. 녹차 소비 성향의 변화를 녹차 수요의 타 제품으로의 이전과 더불어 녹차의 소비(섭취)패턴 변화를 통해 살펴보고자 한다.

가. 타 제품으로 녹차 수요 이전

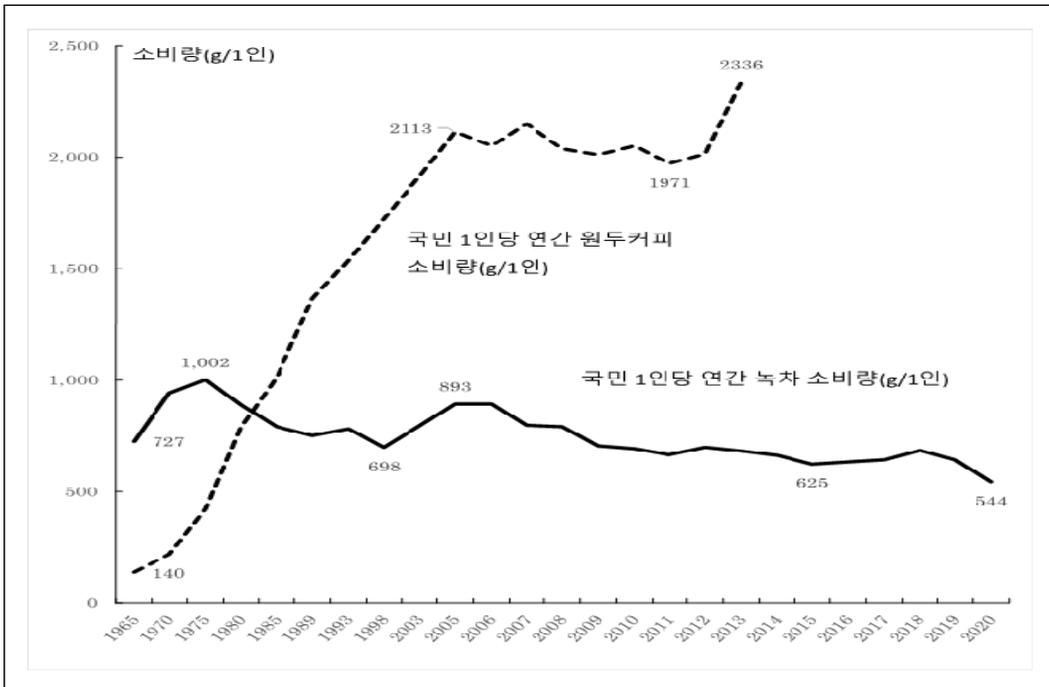
○ 〈그림 2-10〉은 국민 1인당 연간 녹차 소비량을 국민 1인당 연간 원두커피 소비량과 연도별로 비교한 것이다. 1965년 727g에 머물렀던 녹차 소비량은 1975년에 이르러 1kg으로 증가하였지만, 그 후 700g(1998년) 이하 수준으로 떨어졌다.

- 녹차 음료 소비증가에 힘입어 1인당 연간 녹차 소비량이 2005년 893g으로 확대되어 소비량의 회복이 기대되었으나, 2005년 이후 지속적으로 감소하는 가운데, 2020년에는 최저치인 544g을 기록하였다.

○ 반면, 1965년 140g이었던 국민 1인당 원두커피 소비량은 2003년 2,113g에 달하기까지 급속히 증가했다. 다만, 2004년부터 소비량이 하락세로 접어들어 2012년에는 1,971g까지 감소했지만, 그 후 다시 증가세를 보이며 2013년에는 최고치인 2,336g을 기록하였다.

- 이는 원료(황차, 커피 원두) 중량 기준으로 동년 녹차 소비량의 3.4배에 달하는 것이다. 더운물로 우려내는 점에서 유사한 음차 패턴을 가지는 녹차와 원두커피의 관계를 고려하면, 차 제품시장에서 원두커피 수요가 녹차 수요를 대체한 동시에 추가적인 차 수요가 원두커피로 집중되었다는 것으로 해석할 수 있다.

〈그림 2-10〉 일본의 녹차 소비량 추이



자료: 総務省(각 연도), 『家計調査年報』.

나. 일본 소비자의 선호 녹차 종류 변화

- 잎차 제품은 재배 방법, 사용 원료, 황차 가공과정, 제품 형태에 따라 몇 가지 종류로 구분된다. <표 2-10>을 보면 일본의 녹차 차종은 공급과잉 기조에 접어든 1975년까지 전차의 생산량이 전체의 80% 이상을 차지하고, 번차가 뒤를 이어 약 14%, 피복차는 약 3%에도 못 미치는 점유율을 보이고 있으며 기타 차종의 존재는 거의 찾아보기 어려웠다.
- 이와 같은 전차가 압도적인 우위를 점하는 시장구조는 현재에 이르러 많이 바뀌었다. 2016년에는 녹차 생산량에서 차지하는 전차의 비중은 61.2%로 크게 하락하는 대신, 번차와 피복차(카부세차)의 비중이 각각 27.2%, 8.7%로 증가하였다. 그리고 분말차와 같은 기타 차가 새로운 제품으로 보급됨으로써 2.9%의 점유율을 차지했다.
 - 특히, 피복차의 경우 2000년 들어 말차의 원료인 텐차의 생산량 비중이 현저히 증가하고 있는 점이 눈에 띈다.
- 이와 같이, 차종별 생산량 비중이 크게 변화한 이유는 전차 일변도의 제품시장에서 소비 감퇴로 인한 공급과잉이 계속되는 가운데, 가격 상승을 통한 부가가치의 확대가 여의치 않아 산지에서 제품차별화를 적극적으로 추진했기 때문이다.
 - 2000년대 이후 말차 생산 확대는 말차를 선호하는 수출국 시장의 니즈를 반영한 수출 촉진 전략 및 시책의 효과이다. 이와 같은 차종별 생산량의 변화를 소비 측면에서 보면, 일본 국내 소비자들의 녹차 제품 선호와 음차 패턴 혹은 습관의 변화를 상징하는 것이라 할 수 있다.
- <그림 2-11>은 설문조사를 통해 소비자들이 평소에 즐겨 마시는 녹차의 종류를 확인한 것이다.¹⁷⁾ 보통전차의 응답률이 72.4%로 가장 높았으며, 뒤를 이어 호지차(32.2%), 현미차(17.75%), 후카무시차(14.7%), 말차(9.7%), 가루차(5.4%) 순으로 나타났다. 위의 설문조사 결과는 <표 2-10>의 차종별 생산량의 순위가 일부 반영되어 있음을 알 수 있다.

17) 녹차 종류별 선호도의 경우, 소비자가 선호하는 것을 나열한 것으로 <표 2-10>의 차 종류와 차이가 있음.

〈표 2-10〉 일본의 녹차 차종별 생산량

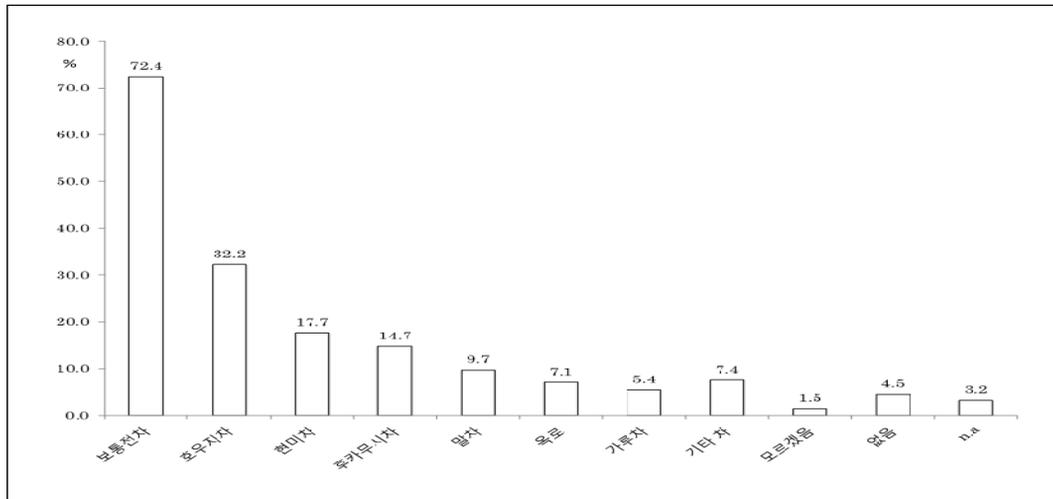
단위: 톤, %

구분	피복한 차				전차			번차	기타 차	합계
	소계	옥로	카부세차	말차	소계	보통전차	옥록			
1965년 (A)	1,049 (1.3)	395 (0.5)	338 (0.4)	316 (0.4)	65,344 (84.0)	61,189 (78.7)	4,155 (5.3)	9,841 (12.7)	1,557 (2.0)	77,791 (100.0)
1970년	1,286	409	526	351	76,058	71,906	4,152	13,510	254	91,108
1975년	2,865 (2.7)	551 (0.5)	1,963 (1.9)	351 (0.3)	88,290 (83.8)	83,268 (79.0)	5,022 (4.8)	14,201 (13.5)	3 (0.003)	105,359 (100.0)
1980년	3,288	553	2,320	415	86,870	81,400	5,470	12,100	6	102,264
1985년	3,922	420	2,950	552	80,120	74,700	5,420	11,500	1	95,543
1989년	3,645	339	2,510	796	76,800	71,800	5,000	10,000	32	90,477
1993년	4,396	326	3,250	820	76,710	72,200	4,510	11,100	47	92,253
1999년	5,081	236	3,920	925	69,670	65,800	3,870	12,600	1,252	88,603
2003년	5,538	208	3,910	1,420	70,590	67,100	3,490	14,500	1,240	91,868
2008년	6,273 (6.7)	403 (0.4)	4,130 (4.4)	1,740 (1.9)	66,770 (71.4)	63,900 (68.4)	2,870 (3.1)	18,700 (20.0)	1,740 (1.9)	93,483 (100.0)
2013년	5,840	5,840	-	-	54,720	52,500	2,220	20,500	1,820	82,880
2016년 (B)	6,720 (8.7)	6,720 (8.7)	-	-	47,190 (61.2)	45,500 (59.0)	1,690 (2.2)	21,000 (27.2)	2,230 (2.9)	77,140 (100.0)
증감률 (B-A)/A	540.6	1601.2	-	-	△ 27.8	△ 25.6	△ 59.3	113.4	43.2	△ 26.8

주: 괄호 안의 숫자는 해당연도 총생산량에서 각 차종별 생산량이 차지하는 비중임.

자료: 全国茶生産団体連合会調査(<https://www.zennoh.or.jp/bu/nousan/tea/dekiru03.htm>).

〈그림 2-11〉 일본의 녹차 종류별 선호도



주: 1) 응답자 수는 573명이며 이 중 가고시마현 거주자는 전체 응답자의 21.6% 도쿄 및 관동지역의 수도권 거주자는 52.5%, 나머지 25.9%는 기타 지역 거주자임.

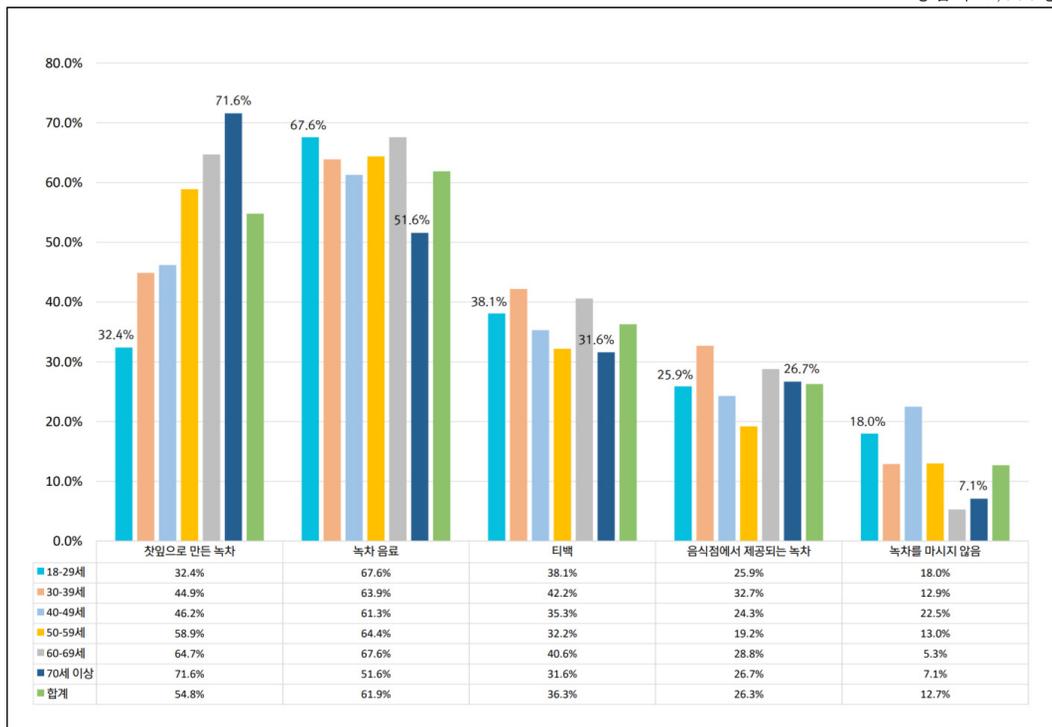
2) 2018년 12월 18일~19일 이틀간 가고시마 공항 국내선 출발로비에서 실시한 조사결과임.

자료: 이재현 교수의 위탁연구(설문조사)를 저자가 수정·보완하여 작성.

○ 잎차 제품 내에서도 선호의 변화가 반영되었지만, 일본 소비자는 잎차 제품보다는 녹차 음료를 선호하는 것으로 판단된다. 이러한 경향은 특히 젊은 연령대에서 두드러지게 나타나는데, 간편성과 기호성의 다양화로 인해 잎차 제품보다 녹차음료를 선호하는 것으로 나타났다. 일본 농림수산성이 실시한 ‘녹차의 음용에 관한 의식·의향 조사 결과’에 따르면, 일본 소비자가 가장 선호하는 녹차 섭취 방식은 61.9%를 차지한 녹차 음료이며, 차잎으로 만든 녹차가 54.8%로 그 뒤를 따르는 것으로 나타난다<그림 2-12>.

<그림 2-12> 일본 연령대별 선호하는 녹차 섭취 방식 조사 결과(2020년)

응답자: 1,000명



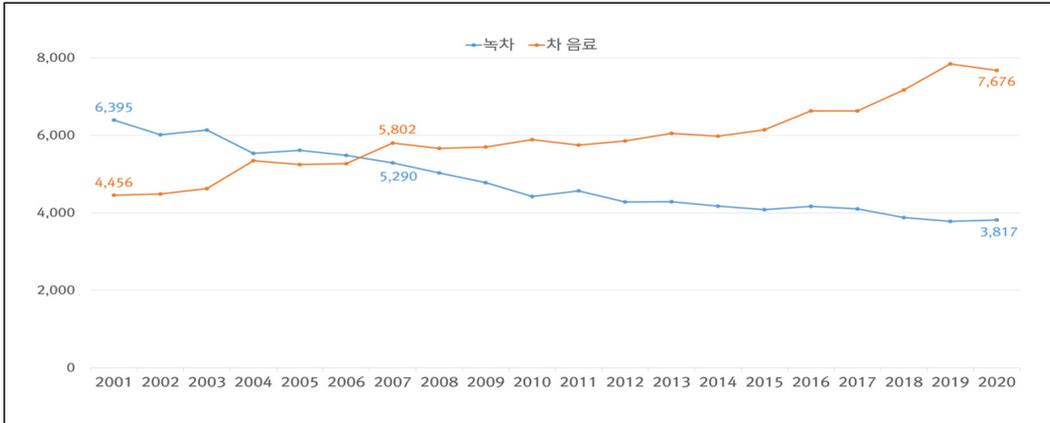
자료: 農林水産省(2021). 『緑茶の飲用に関する意識・意向調査結果』.

다. 일본 가구당 녹차(잎차) 소비 감소 추세

○ 일본 총무성의 ‘가계조사(家計調査)’에 따르면, 일본의 2인 이상 가구의 세대별 연간 녹차 지출 금액은 조사기간(2001~2020년) 중 6,395엔에서 3,817엔으로 40.3% 감소하였다. 반면, 녹차 음료(RTD)의 같은 기간 세대별 연간 지출 금액은 4,456엔에서 7,676엔으로 72.3% 증가하였다<그림 2-13>.

〈그림 2-13〉 일본 가구별 녹차 및 차 음료 연간 지출 금액

단위: 엔

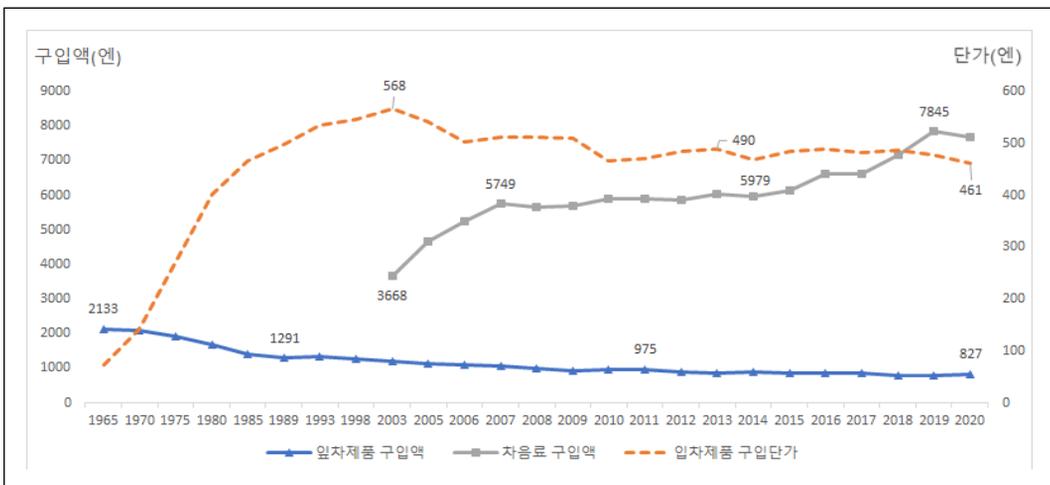


자료: 総務省(각 연도), 『家計調査年報』.

○ 한편, 〈그림 2-14〉를 보면 녹차 음료의 세대당 연간 구입 금액이 잎차 제품을 훨씬 상회하고 있으며, 잎차 구입액의 지속적 감소 추세와 달리 해마다 증가하고 있음을 알 수 있다. 이는 녹차 제품의 선호가 잎차에서 음료로 급속히 전환되어 왔음을 의미한다.

- 또한, 세대당 잎차 제품의 구입 단가는 2003년 568엔을 정점으로 낮아지기 시작해 2013년에는 490엔으로 떨어진 후 2020년에는 461엔을 기록하였다. 이와 같은 잎차 제품 구입 단가의 하락은 전체 녹차매출액 감소의 원인으로 볼 수 있다.

〈그림 2-14〉 녹차 제품별 구입액 추이



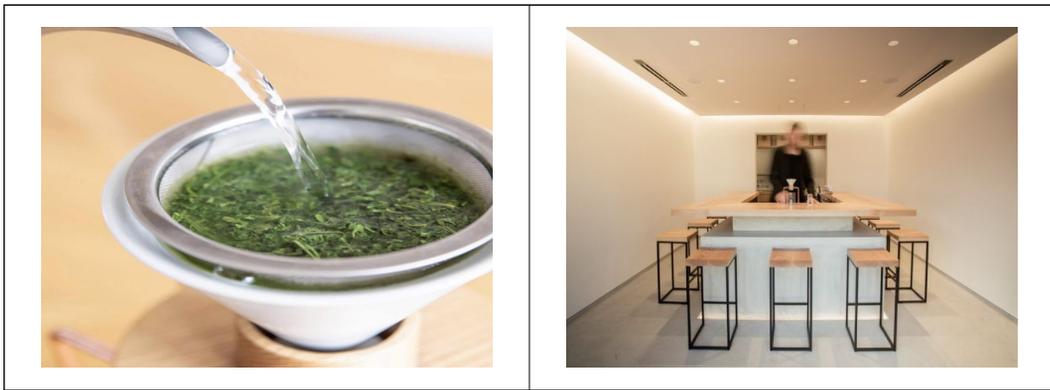
자료: 総務省(각 연도), 『家計調査年報』.

2.4.2. 녹차 섭취 방식의 변화

가. 핸드드립 차 전문점의 유행

- 최근 몇 년간 일본 대도시의 일부 차 전문점은 부티크 커피 전문점의 형태를 따르고 있다.
 - 차 전문점 ‘도쿄사료(Tokyo Saryo)’는 세계 최초의 핸드드립 녹차 전문점이라는 슬로건을 내세워 일본에서 재배된 다양한 차를 소개하며,¹⁸⁾ 드리퍼와 바리스타가 온도와 추출 속도에 세심한 주의를 기울여 최고의 싱글 오리진 녹차를 경험할 수 있는 새로운 형태의 차 전문점으로 인기를 끌고 있다. 일반적으로 커피 추출에 많이 사용되는 에어로프레스(Aeropress)를 이용해 끓인 차 또한 획기적인 변화 중 하나로 볼 수 있다.¹⁹⁾
- 시장조사 전문 기업 후지케이자이(Fuji keizai)에 따르면, 일본에는 2019년 기준 1,300여 개의 차 전문점이 있으며 이는 2016년 대비 3배 이상 증가한 수치이다.²⁰⁾ 차 전문점은 일본 전역에서 빠르게 늘어나고 있으며, 인스타그램 등 SNS에 어울리는 색상의 음료로 많은 여성 고객들을 끌어들이고 있다.

〈그림 2-15〉 핸드드립 녹차 전문점



자료: Tokyo Saryo 인스타그램(<https://www.instagram.com/tokyosaryo/?hl=ko>); When In TOKYO(<https://whenin.tokyo/>).

18) Time Out(<https://www.timeout.com/tokyo/restaurants/tokyo-saryo>).

19) Japan House Los Angeles(<https://www.japanhousela.com/articles/a-cup-of-innovation-the-continuing-journey-of-japanese-tea/>).

20) Nikkei Asia(<https://asia.nikkei.com/Business/Food-Beverage/Hold-the-coffee-Tea-shop-craze-brews-in-Japan>).

나. 호지차의 인기 증가

- 일본 내 건강에 대한 관심 증가로 녹차 중에서도 카페인 함유량이 적은 호지차가 부드러운 맛과 향으로 인기를 끌고 있다. COVID-19 이후, 일본 소비자의 건강에 대한 인식이 높아져, 숙성된 잎을 높은 온도에서 볶아 기타 녹차 종류 대비 카페인 함유량이 적은 호지차가 더욱 각광을 받고 있다.²¹⁾
 - 또한, 일본에 버블티 열풍이 불자 버블티 업체들은 호지차를 포함하여 다양한 차 종류를 판매하기 시작하였다. 온라인 채널에는 우지 말차와 오키나와 홍차를 이용해 버블티를 만들 수 있는 가정용 버블티 키트를 판매하는 업체도 등장하고 있다.²²⁾

다. 티 칵테일(Tea Cocktail)의 인기 증가

- 일본식 증류주, 위스키 등의 주류에 차를 접목한 음료도 일본 내 새로운 녹차 소비트렌드 중 하나이다. ‘사쿠라이 재패니즈 티 익스피리언스(Sakurai Japanese Tea Experience)’ 매장이 대표적인 예인데, 전통적인 차 시음뿐만 아니라 림이나 보드카를 차와 접목한 티 칵테일 등 새로운 메뉴를 시도하고 있다.²³⁾
- 온라인에서도 보드카, 위스키, 진 등의 주류를 녹차나 전차, 말차 파우더와 섞어서 즐길 수 있는 다양한 레시피를 찾아볼 수 있다.
 - 칵테일뿐만 아니라, 말차와 맥주를 합친 말차 맥주도 판매되고 있고 주류 이외에도 녹차는 파스타, 빵, 쿠키, 음료, 소금 등 다양한 음식과 요리에 활용되고 있다.

21) Simple Loose Leaf(<https://simplelooseleaf.com/blog/green-tea/hojicha-tea-guide/>).

22) 国際日本茶協会(<https://gjtea.org/japanese-tea-report-june-2020/>).

23) Japan House Los Angeles(<https://www.japanhousela.com/articles/a-new-vision-of-tea-artistry/>).

〈그림 2-16〉 티 칵테일 및 말차 맥주



자료: HereNow(<https://www.herenow.city/ko/tokyo/venue/sakurai-japanese-tea-experience/>); New York Mutual Trading(<https://nymtc.com/latest-news/new-products/kizakura-kyoto-beer-matcha-ipa/>).

3

일본의 녹차 교역 동향

3.1. 세계 녹차 수출입 동향

3.1.1. 세계 녹차 교역²⁴⁾ 동향

○ 본 장에서 정의한 녹차 품목은 즉시 포장 가능한 3kg 이하의 비발효 녹차(HS 090210), 기타 비발효 녹차(HS 090220), 그리고 차, 마태 조제품(HS 210120)을 포함하며²⁵⁾, IHS Markit의 Global Trade Atlas와 UN Comtrade Database에서 추출한 데이터를 사용하였다.

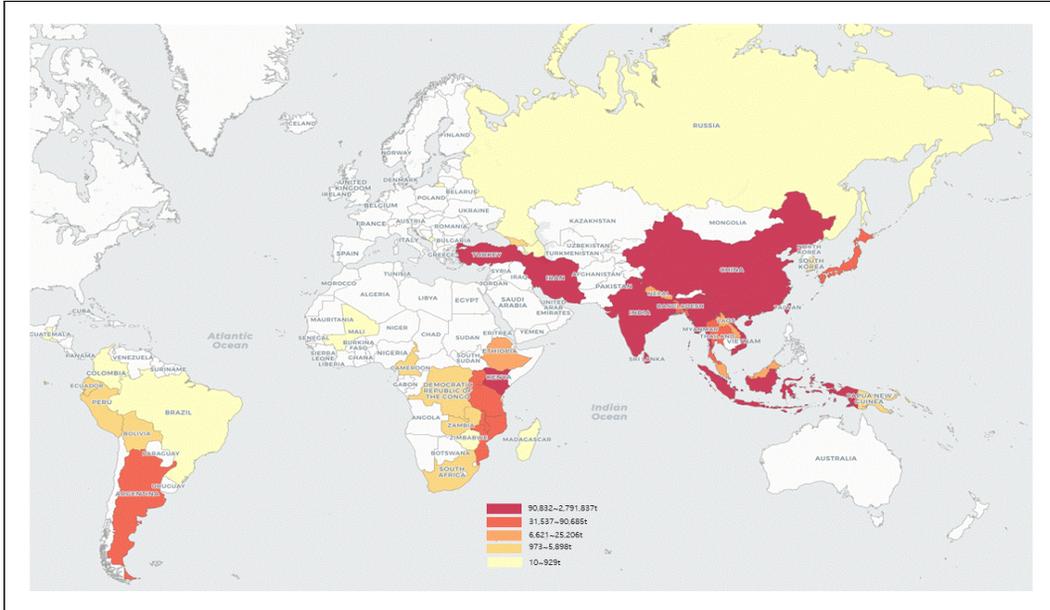
○ 세계 차 생산량을 살펴보면 중국은 2019년 기준²⁶⁾ 세계에서 가장 많은 차 생산량을 기록하였고, <표 3-2>의 녹차 수출액 및 수출량 기준으로도 세계 1위의 수출국이다. <그림 3-1>의 범례 값 중 가장 큰 279만 톤은 중국의 생산량으로, 2위인 인도의 생산량(139만 톤)의 약 2배 수준의 규모를 보인다.

24) 교역 동향은 세계 녹차(3kg 이하 비발효 녹차, 기타 비발효 녹차, 차 조제품)의 수출량 및 수출액 기준으로 작성함.

25) 녹차 품목은 박문호·임승수(2002)의 분류를 따라서 즉시 포장 가능한 3kg 이하의 비발효 녹차(HS 090210), 기타 비발효 녹차(HS 090220), 티백(tea bag) 등 낮은 품질의 녹차원료로 수입돼 활용된다고 알려진 차, 마태(mate) 조제품(HS 210120)으로 구분함.

26) 국제연합식량농업기구(Food and Agriculture Organization of the United Nations: FAO)에서는 차(Tea) 항목만 제공하여, 가장 최신자료인 2019년의 차 생산량 자료를 사용함.

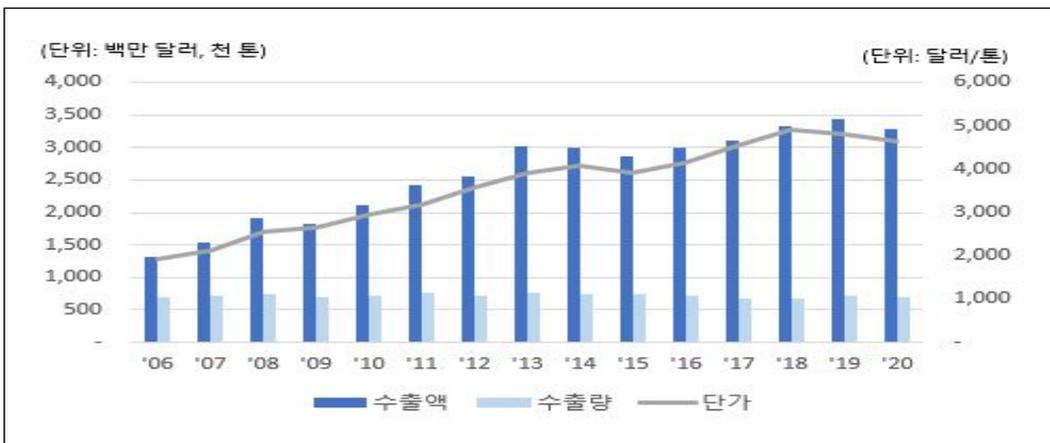
〈그림 3-1〉 세계 차 생산량 현황(2019년)



자료: FAOSTAT(<https://www.fao.org/faostat/en/#data/QCL/visualize>).

○ 녹차의 최근 15년간(2006~2020년) 세계 교역을 살펴보면 수출량은 비슷한 수준을 유지하였으나, 수출단가는 상승세를 보였다. 따라서 녹차의 수출액도 증가 추세를 보였다 〈그림 3-2〉.

〈그림 3-2〉 세계 녹차 수출 동향



주: 세계 녹차 수출 동향은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과임.

자료: UN Comtrade Database(<https://comtrade.un.org/data>).

- <표 3-1>을 참고하면, 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 수출액은 2015년부터 2019년까지 증가 추세를 보였다. 반면, 3kg 이하 비발효 녹차의 수출량은 2015년부터 감소 추세를 보였다.
 - 3kg 이하 비발효 녹차의 경우 수출액은 2015년부터 2019년까지 증가 추세를 기록한 반면(2020년에는 전년 대비 1% 감소), 수출량은 2015년부터 2020년까지 감소하였다.
 - 기타 비발효 녹차의 수출액은 2015년부터 2019년까지 증가 추세를 보였으나(2020년에는 전년 대비 10% 감소), 수출량은 증감을 반복하고 있다.
 - 차 조제품의 경우도 해당 기간 내 수출액은 비슷한 수준이지만, 수출량은 증감을 반복하였다.

- 3kg 이하 비발효 녹차는 2015년부터 2020년까지 단가(달러/톤) 지속적으로 상승한 반면, 기타 비발효 녹차와 차 조제품의 경우의 단가는 증감을 반복하여 일정한 추세를 보이지 않는다.

- 3kg 이하 비발효 녹차의 연평균(2015~2020년) 수출액은 약 11억 5천만 달러로 녹차 품목 중 가장 큰 비중을 차지한다. 반면, 수출량 기준으로는 차 조제품이 연평균 27만 4천 톤으로 녹차 제품 중 가장 비중이 큰 수출 품목이다.
 - 기타 비발효 녹차는 연평균 수출액 기준으로 가장 규모가 적으나, 연평균 수출량 기준으로는 두 번째로 큰 수출 품목이다.
 - 수출액 비중이 높은 녹차 품목이 높은 단가를 보이고 있다. 연평균 단가 기준으로는 3kg 이하 비발효 녹차가 6,568달러/톤으로 가장 높고, 그다음은 차 조제품이 4,183달러/톤이고 기타 비발효 녹차는 3,461달러/톤으로 단가가 가장 낮다.

〈표 3-1〉 세계 품목별 녹차 수출 현황

구분		2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/ A×100	연평균
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	수출액 (백만 달러)	1,092	1,114	1,130	1,146	1,203	1,196	-1%	1,147
	수출량 (천 톤)	192	184	183	171	167	158	-5%	176
	단가 (달러/톤)	5,698	6,057	6,173	6,693	7,207	7,577	5%	6,568
기타 비발효 녹차 (090220)	수출액 (백만 달러)	692	768	862	976	1,071	960	-10%	888
	수출량 (천 톤)	233	238	268	238	291	270	-7%	256
	단가 (달러/톤)	2,977	3,225	3,217	4,101	3,682	3,562	-3%	3,461
차 조제품 (210120)	수출액 (백만 달러)	1,076	1,111	1,121	1,206	1,160	1,134	-2%	1,135
	수출량 (천 톤)	306	298	233	269	256	281	10%	274
	단가 (달러/톤)	3,511	3,729	4,810	4,483	4,535	4,029	-11%	4,183

주: 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code임.

자료: UN Comtrade Database(<https://comtrade.un.org/data>).

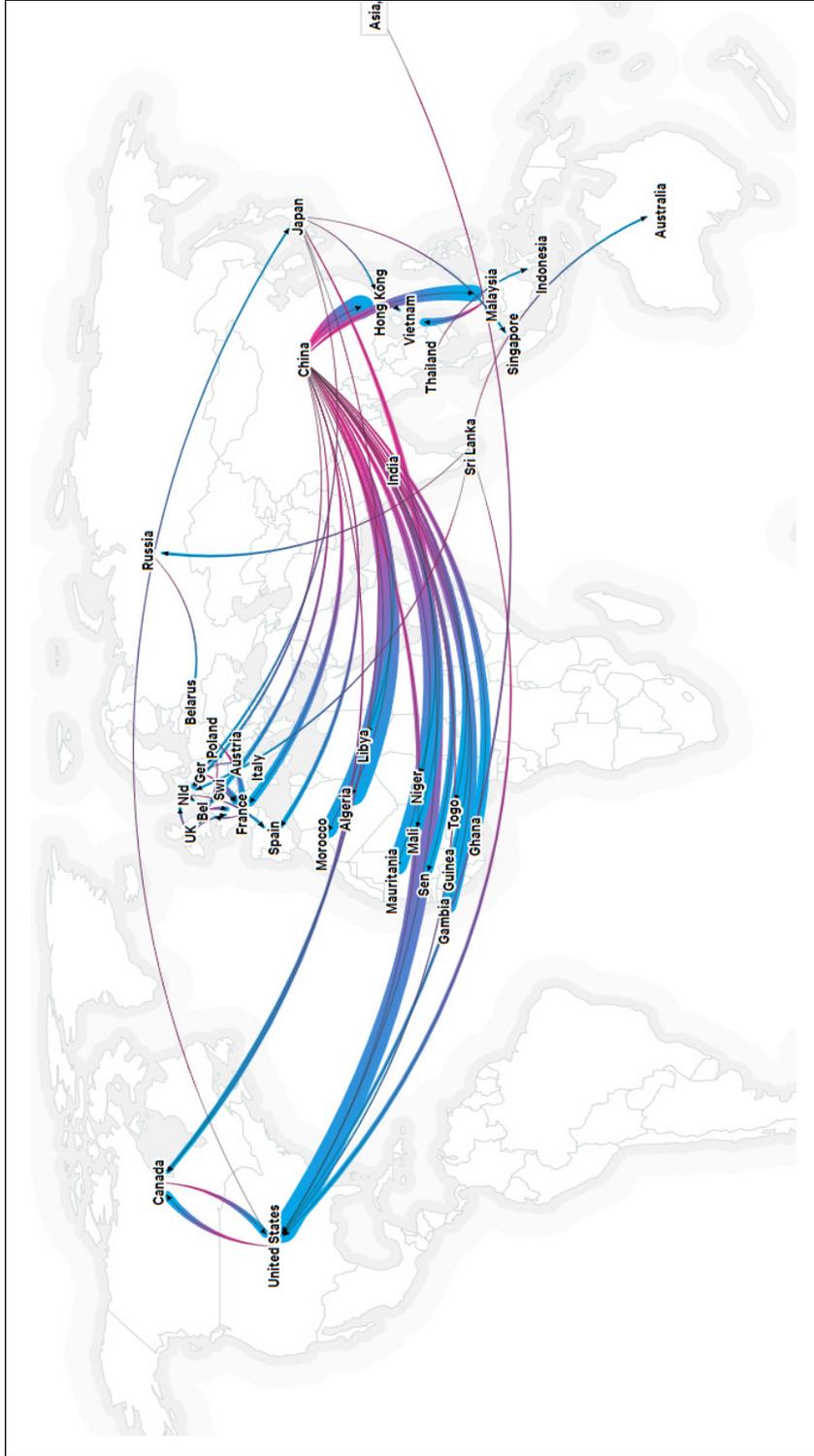
3.1.2. 국가별 녹차 교역²⁷⁾ 동향

○ 2019년 기준 세계 3kg 이하 비발효 녹차 수출입량의 동향을 보면, 중국의 녹차 수출액이 가장 크며 중국은 3kg 이하 비발효 녹차를 세계 전역으로 수출한다(그림 3-3).

- 중국이 3kg 이하 비발효 녹차를 주로 수출하는 국가는 홍콩, 가나, 말레이시아, 모로코, 미국 등이다.

27) 교역 동향은 세계 녹차(HS 090210, HS 090220, HS 210120) 수출량 및 수출액 기준으로 작성함.

〈그림 3-3〉 세계 농작물 수출입 동향(2019년)



주: 2019년의 3kg 이하 비발효 농작물(HS 090210) 수출량 및 수입량 기준이며, 수출과 수입은 화살표 방향으로 표시되었고 화살표의 굵기는 수출량 및 수입량에 비례함.
 자료: Resource Trade.Earth(<https://resourcetrade.earth>).

○ 녹차 제품의 주요 수출국은 중국, 네덜란드, 미국, 독일, 일본 등 순이며(2015~2020년 누적 수출액 기준), 주요 수출국 5개 국가의 수출액은 세계 수출액의 60% 이상, 수출량은 세계 수출량의 50% 이상을 차지한다<표 3-2>.

- 반면, 일본은 2015~2020년 누적 수출액 기준으로는 세계 5위의 수출 주요 국가이지만 세계 녹차 수출에서 차지하는 비중은 수출액과 수출량 기준 모두 5% 이하로 중국의 수출 규모와 크게 차이가 난다.

○ 녹차 제품 수출에서 절반 가까운 비중을 차지하는 중국의 수출단가는 연평균 4,399달러/톤으로 23,359달러/톤인 네덜란드의 단가와 23,363달러/톤인 일본의 단가에 비해 낮다. 주요 수출국 중에 수출액과 수출량 비중이 가장 적은 일본은 단가가 가장 높은 제품을 수출하고 있는 것으로 나타났다.

<표 3-2> 세계 주요 녹차 수출국 현황

단위: 백만 달러, 천 톤, 달러/톤

순위	국가	구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/A×100	연평균
1	중국	수출액	1,163 (0.41)	1,230 (0.41)	1,304 (0.42)	1,418 (0.43)	1,544 (0.45)	1,497 (0.45)	-3%	1,359
		수출량	290 (0.40)	289 (0.40)	313 (0.46)	322 (0.48)	325 (0.46)	312 (0.44)	-4%	309
		단가	4,015	4,258	4,173	4,397	4,749	4,800	1%	4,399
2	네덜란드	수출액	223 (0.08)	238 (0.08)	233 (0.07)	259 (0.08)	198 (0.06)	186 (0.06)	-6%	223
		수출량	10 (0.01)	11 (0.02)	9 (0.01)	10 (0.02)	9 (0.01)	8 (0.01)	-11%	10
		단가	22,194	21,878	25,042	25,359	22,599	23,082	2%	23,359
3	미국	수출액	225 (0.08)	224 (0.07)	210 (0.07)	217 (0.07)	208 (0.06)	199 (0.06)	-4%	214
		수출량	32 (0.04)	29 (0.04)	29 (0.04)	30 (0.04)	29 (0.04)	26 (0.04)	-10%	29
		단가	7,058	7,645	7,233	7,307	7,275	7,651	5%	7,362

(계속)

순위	국가	구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/ A×100	연평균
4	독일	수출액	161 (0.06)	168 (0.06)	170 (0.05)	183 (0.06)	174 (0.05)	167 (0.05)	-4%	171
		수출량	21 (0.03)	21 (0.03)	21 (0.03)	21 (0.03)	21 (0.03)	19 (0.03)	-10%	21
		단가	7,626	8,158	8,269	8,760	8,488	8,686	2%	8,331
5	일본	수출액	91 (0.03)	115 (0.04)	139 (0.04)	155 (0.05)	149 (0.04)	174 (0.05)	17%	137
		수출량	5 (0.01)	5 (0.01)	5 (0.01)	6 (0.01)	6 (0.01)	7 (0.01)	17%	6
		단가	18,693	23,783	25,463	24,729	23,480	24,028	2%	23,363

주 1) 녹차 수출 현황은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과이며 5개 국가의 순서는 2015~2020년 기준 누적 수출액이 많은 순임.

2) 괄호 안의 수치는 세계 녹차 수출액 및 수출량에서 각 국가가 차지하는 비율임.

자료: UN Comtrade Database(<https://comtrade.un.org/data>).

○ 2015~2020년 누적 품목별 녹차 수출 동향을 살펴보면 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차는 중국이 가장 큰 수출 규모를 보이며 차 조제품의 경우 네덜란드가 가장 큰 수출 규모를 보인다<표 3-3>.

- 녹차 세 품목에서 모두 수출 규모 상위 5위 안에 드는 국가는 중국과 독일이며, 일본도 비발효 녹차 두 품목에서는 누적 수출액 기준 각 2위(3kg 이하 비발효 녹차), 3위(기타 비발효 녹차)로 주요 녹차 수출 국가이다.

○ 주요 수출국별 수출단가를 비교했을 때, 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 경우 중국, 인도, 베트남은 주로 단가가 5천 달러/톤 이내인(중국의 경우 차 조제품은 톤당 만 달러 이상) 상품을 수출한다. 반면, 일본은 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 경우 톤 당 단가가 2만 달러가 넘는 상품을 수출하며, 독일과(3kg 이하 비발효 녹차) 네덜란드도(차 조제품) 단가가 2만 달러가 넘는 상품을 수출한다.

〈표 3-3〉 녹차 품목별 주요 수출국(2015~2020년 누적)

품목	순위	국가	누적 수출액 (백만 달러)	누적 수출량 (천 톤)	평균 단가 (달러/톤)
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	1	중국	4,030	767	5,255
	2	일본	408	12	34,036
	3	독일	331	15	22,128
	4	폴란드	270	19	14,394
	5	스리랑카	214	18	12,120
기타 비발효 녹차 (090220)	1	중국	3,367	1,009	3,338
	2	베트남	691	310	2,228
	3	일본	335	16	20,457
	4	독일	240	29	8,237
	5	인도	83	25	3,313
차 조제품 (210120)	1	네덜란드	47	1,192	25,370
	2	미국	129	1,056	8,188
	3	중국	75	759	10,135
	4	아일랜드	32	491	15,497
	5	독일	79	452	5,737

주: 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code이고 품목별 국가 순위는 누적 수출액(2015~2020년) 기준임.
 자료: UN Comtrade Database(<https://comtrade.un.org/data/>).

3.2. 일본 녹차 교역 동향

3.2.1. 일본 녹차 수출 동향

○ 일본의 녹차 수출량은 15년간(2006~2020년) 전반적인 증가 추세를 보였고 녹차 단가도 상승 추세를 기록하여, 수출액은 2012년과 2019년을 제외하고는 꾸준히 증가하였다(그림 3-4).

- 단가는 전반적인 상승세로 볼 수 있지만 2013~2015년, 2018년, 2019년은 단가가 전년 대비 하락하였다.

〈그림 3-4〉 일본 녹차 수출 동향



주: 일본 녹차 수출 동향은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과임.
 자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

○ 2020년 기준 일본의 주요 녹차 수출 품목은 3kg 이하 비발효 녹차로 수출액은 8,151만 달러이고, 세 품목 수출액 합계(3kg 이하 비발효 녹차, 기타 비발효 녹차, 차 조제품) 대비 비율은 46.7%로 일본의 녹차 수출실적의 약 절반을 차지한다<표 3-4>.

- 또한, 2020년 기준 기타 비발효 녹차의 수출액은 7,047만 달러로 세 품목 수출액 합계 중 40.4%의 비중을 차지하며, 차 조제품의 수출액은 2,260만 달러, 비중은 12.9%이다.

○ 2020년에 세 녹차 품목 모두 수출량과 수출액이 전년 대비 증가하였다. 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 단가도 상승한 반면, 차 조제품의 단가는 하락하였다.

○ 일본이 수출하는 녹차의 단가는 품목별로 세계 평균 단가²⁸⁾에 비해서 약 3~5배 수준이다. 3kg 이하 비발효 녹차의 연평균 단가 기준으로 보면, 일본의 단가(34,581달러/톤)가 세계 평균 단가(6,568달러/톤)의 5.3배 수준이다.

28) <표 3-1> '세계 품목별 녹차 수출 현황'을 참고하면 2015~2020년 세계 평균 단가는 3kg 이하 비발효 녹차의 경우 6,568달러/톤, 기타 비발효 녹차의 경우 3,461달러/톤, 차 조제품의 경우 4,183달러/톤임.

〈표 3-4〉 일본 녹차 품목별 수출 현황

품목	구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/ A×100	연평균
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	수출액 (천 달러)	48,511	64,954	70,770	75,610	66,810	81,512	22.0%	68,028
	수출량 (톤)	2,301	2,050	1,908	2,086	1,757	1,880	7.0%	1,997
	단가 (달러/톤)	21,083	31,685	37,091	36,246	38,025	43,357	14.0%	34,581
기타 비발효 녹차 (090220)	수출액 (천 달러)	34,951	41,649	57,322	63,108	67,444	70,474	4.5%	55,825
	수출량 (톤)	1,826	2,058	2,734	3,016	3,350	3,394	1.3%	2,730
	단가 (달러/톤)	19,141	20,238	20,966	20,924	20,133	20,764	3.1%	20,361
차 조제품 (210120)	수출액 (천 달러)	7,771	8,455	10,748	16,570	14,675	22,603	54.0%	13,470
	수출량 (톤)	757	719	808	1,185	1,237	1,982	60.2%	1,115
	단가 (달러/톤)	10,266	11,759	13,302	13,983	11,863	11,404	-3.9%	12,096

주: 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code임.

자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

- 일본이 주요 수출국으로 녹차를 수출하는 단가는 품목 및 국가에 따라 차이가 나지만, 주요 수출국에 수출하는 단가는 세계 평균 단가보다 높다〈표 3-5〉.
- 녹차 품목별로 일본의 6년간 누적 수출액(2015~2020년)에서 가장 큰 비중을 차지하는 국가는 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 경우 미국이며, 차 조제품의 경우는 중국이다.
 - 세 품목의 對미국 누적 수출액의 합계는 3억 1,225.7만 달러로 가장 높으며 수출량의 합계도 약 1만 톤으로 가장 많다.
- 한국은 일본 차 조제품의 주요 수출국 5위이며, 2015~2020년 동안 일본의 차 조제품 對한국 누적 수출액은 572.8만 달러, 누적 수출량은 540톤, 평균 수출단가는 10,607달러/톤이다.

○ 반면, 2015~2020년 동안 일본의 3kg 이하 비발효 녹차 對한국 누적 수출액은 162.6만 달러이며 기타 비발효 녹차의 누적 수출액은 19.4만 달러로 두 품목의 對한국 수출은 차 조제품의 경우에 비해 미미한 수준이다.

〈표 3-5〉 일본의 녹차 품목별 주요 수출국(2015~2020년 누적)

품목	순위	국가	누적 수출액 (천 달러)	누적 수출량 (톤)	평균단가 (달러/톤)
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	1	미국	189,221	4,995	37,882
	2	홍콩	35,360	832	42,500
	3	캐나다	27,862	934	29,831
	4	싱가포르	25,979	1,087	23,900
	5	독일	25,343	484	52,362
	17	한국	1,626	63	25,688
기타 비발효 녹차 (090220)	1	미국	114,077	4,551	25,066
	2	대만	53,106	6,009	8,838
	3	독일	44,199	1,508	29,310
	4	싱가포르	25,868	749	34,537
	5	태국	10,549	728	14,490
	31	한국	194	8	25,783
차 조제품 (210120)	1	중국	18,227	1,477	12,341
	2	홍콩	17,954	1,378	13,029
	3	미국	8,959	654	13,699
	4	대만	7,649	845	9,052
	5	한국	5,728	540	10,607

주 1) 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code이고, 품목별 국가 순위는 2015~2020년의 누적 수출액 기준임.

2) 3kg 이하 비발효 녹차(090210)와 기타 비발효 녹차(090220)의 경우, 한국이 일본의 주요 수출국에 포함되지 않아서 별도로 추가함.

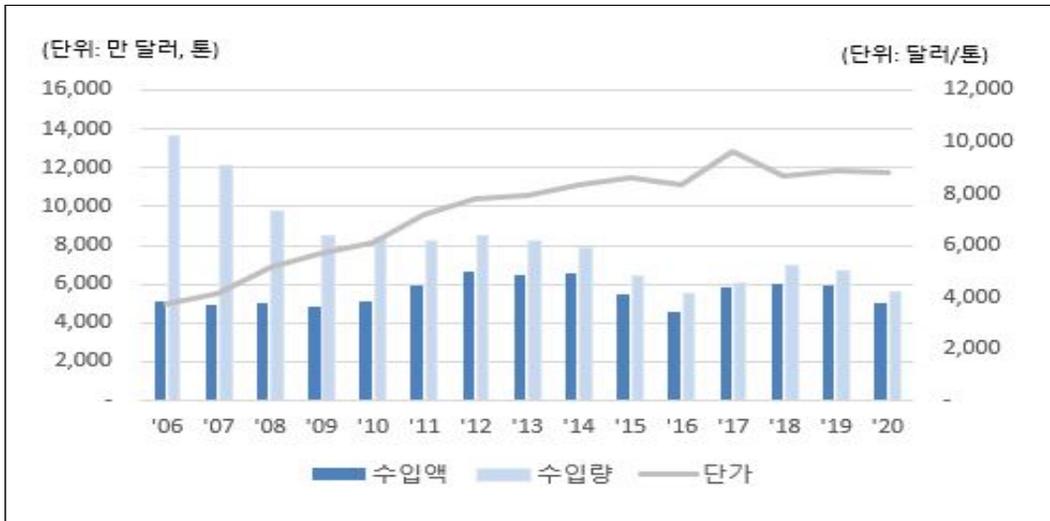
자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarkit.com/home>).

3.2.2. 일본 녹차 수입 동향

○ 일본의 녹차 수입량은 15년간(2006~2020년) 전반적인 감소 추세를 기록하였고 녹차의 수입 단가는 상승 추세를 보였으나, 녹차 수입액은 증감을 반복하였다<그림 3-5>.

- 2020년에는 8,839달러/톤으로 2006년의 단가(3,737달러/톤) 대비 약 2.4배 수준으로 증가하였다.

〈그림 3-5〉 일본 녹차 수입 동향



주: 일본 녹차 수입 동향은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과임.
 자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

- 2020년 기준 일본의 주요 녹차 수입 품목은 차 조제품으로 수입액은 2,534.6만 달러이며, 세 품목(3kg 이하 비발효 녹차, 기타 비발효 녹차, 차 조제품)의 수입액 합계는 50.9%로 일본의 녹차 수입실적의 절반 이상을 차지한다<표 3-6>.
- 2020년에는 세 녹차 품목 모두 수입액과 수입량이 전년 대비 감소하였다. 3kg 이하 비발효 녹차는 전년 대비 수입량이 4% 감소하고 단가는 전년 대비 13.6% 하락하여, 수입액이 전년 대비 17.2% 감소하였다. 반면, 기타 비발효 녹차와 차 조제품은 전년 대비 수입량이 감소하였으나 단가는 각각 전년 대비 3.7%, 5.3% 상승하여, 수입액 감소율은 수입량 감소율보다 낮다.
- 일본 녹차의 수출 현황과 수입 현황을 비교하면 일본 녹차 전체 품목의 연평균(2015~2020년) 수출량이 수입량보다 적으나, 수출단가가 수입단가보다 높아 일본 녹차 전체 품목의 평균 수출액은 수입액보다 크다.
 - 동 기간 연평균 교역량은 일본 수출의 경우 5,842톤이고 일본 수입의 경우 6,209톤으로 수입량이 더 많다.

- 동 기간 녹차 전체 품목의 평균 수출단가는 일본이 수출하는 경우에는 약 2만 3천 달러/톤이고 수입하는 경우에는 약 9천 달러/톤으로, 수출단가가 수입단가의 약 2.6배 수준이다.
- 2015~2020년 연평균 기준 교역액은 일본 수출의 경우, 1억 3,732.3만 달러이고 일본 수입의 경우 5,481.7만 달러로 수출액이 수입액의 약 2.5배 수준이다.

○ 일본의 녹차 교역 동향을 참고하면, 일본의 녹차 수출은 단가가 높은 상품 위주로 이루어지고 수입은 단가가 낮은 상품 위주로 이루어지는 것으로 볼 수 있다. 이와 같이 일본의 녹차 수입 단가가 낮은 이유는 일본의 업체가 가격이 저렴한 중국이나 동남아에서 해외개발 수입을 하는 양이 많기 때문이다.

- 단가의 차이가 가장 큰 품목은 일본의 주요 수출 품목인 3kg 이하 비발효 녹차로 수출단가가 수입단가의 4.5배 수준이다. 반면, 차 조제품의 단가의 경우에는 오히려 수입단가가 수출단가보다 높았다.

〈표 3-6〉 일본 녹차 품목별 수입 현황

품목	구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/A×100	연평균
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	수입액 (천 달러)	1,930	2,906	3,462	3,975	4,022	3,332	-17.2%	3,271
	수입량 (톤)	349	393	419	423	496	476	-4.0%	426
	단가 (달러/톤)	5,523	7,386	8,267	9,388	8,105	7,003	-13.6%	7,612
기타 비발효 녹차 (090220)	수입액 (천 달러)	17,482	16,472	20,040	23,689	23,036	21,111	-8.4%	20,305
	수입량 (톤)	3,143	3,235	3,552	4,316	3,893	3,441	-11.6%	3,597
	단가 (달러/톤)	5,562	5,092	5,642	5,488	5,917	6,135	3.7%	5,639
차 조제품 (210120)	수입액 (천 달러)	35,638	26,432	34,999	32,776	32,253	25,346	-21.4%	31,241
	수입량 (톤)	2,896	1,849	2,111	2,243	2,300	1,716	-25.4%	2,186
	단가 (달러/톤)	12,304	14,291	16,580	14,613	14,025	14,770	5.3%	14,431

주: 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code임.

자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

○ 일본이 녹차 제품을 수입하는 국가를 살펴보면, 중국산 녹차를 주로 수입한다. 중국은 녹차 세 품목 모두에서 2015~2020년 누적 수입액 및 수입량 기준 1위 對일본 수출국이다<표 3-7>.

- 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차의 중국산 수입단가는 5천 달러/톤 정도로 일본이 수출하는 녹차의 단가에 비해 낮다. 반면, 차 조제품의 경우 중국산 수입단가가 1만 6천 달러/톤 수준이며 일본이 중국에 수출하는 단가보다 높은 단가로 수입하고 있다.

○ 싱가포르산 3kg 이하 비발효 녹차에 대한 일본의 누적 수입량이 12톤인 반면, 누적 수입액은 154.7만 달러로 나타났다. 일본의 싱가포르산 녹차 수입단가는 12.8만 달러/톤으로 일본의 주요 녹차 수입국 중 가장 단가가 높다.

○ 2015~2020년 일본의 한국산 차 조제품 누적 수입량은 1,987톤, 누적 수입액은 802만 달러, 단가는 약 4천 달러/톤이다.

<표 3-7> 일본의 녹차 품목별 주요 수입국(2015~2020년 누적)

품목	순위	국가	누적 수입액 (천 달러)	누적 수입량 (톤)	평균 단가 (달러/톤)
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	1	중국	11,291	2,357	4,790
	2	스위스	3,749	41	91,439
	3	싱가포르	1,547	12	128,917
	4	대만	1,325	75	17,667
	5	베트남	621	49	12,673
기타 비발효 녹차 (090220)	1	중국	95,700	17,980	5,323
	2	호주	17,816	1,731	10,292
	3	베트남	3,827	1,146	3,339
	4	브라질	1,740	234	7,436
	5	대만	1,358	184	7,380
차 조제품 (210120)	1	중국	69,511	4,123	16,859
	2	케냐	39,104	1,743	22,435
	3	인도	33,411	2,753	12,136
	4	미국	10,473	261	40,126
	5	한국	8,020	1,987	4,036

주 1) 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code이고, 품목별 국가 순위는 2015~2020년의 누적 수입액 기준임.

2) 3kg 이하 비발효 녹차(090210)와 기타 비발효 녹차(090220)의 경우, 해당 기간(2015~2020년) 중 일본의 한국산 녹차 수입 실적이 없음.

자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

3.3. 한·일 녹차 교역 동향

- 한국의 일본산 녹차 수입액은 2011년부터 2015년까지 꾸준히 감소하다가 2016년부터는 증가세를 보이거나 수입량은 증감을 반복하고 있다<표 3-8>.
 - 한국이 일본에서 수입하는 전체 녹차 품목의 수입액은 2012년에 전년의 약 34% 수준으로 감소한 후 감소세를 보였다. 수입액은 2017년부터 백만 달러대로 증가하여 2020년 기준 수입액은 150.1만 달러를 기록했다.
 - 전체 녹차 품목의 수입량은 2012년에 전년의 약 33% 수준으로 감소한 후 비슷한 수준을 유지하였다. 2019년의 수입량은 120톤대로 증가하였고 2020년의 수입량은 128톤이다.
- 한국이 일본에서 수입하는 전체 녹차 품목의 수입단가는 2020년 기준 11,737달러/톤이며, 2018년 이후 수입단가가 하락하는 추세이다.
 - 단가는 2011년 이후 만 달러/톤 이상을 유지해오고 있으나 2012년 이후로는 단가가 하락하다가 2017년, 2018년에는 상승세를 보였다.
 - 한국이 일본에서 녹차 품목을 수입하는 단가는 세계 평균 단가의 2~3배 수준이다.

<표 3-8> 한국의 일본산 녹차 수입 현황

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
수입액 (천 달러)	3,904	1,342	1,174	886	847	852	1,522	1,288	1,539	1,501
수입량 (톤)	257	85	95	73	78	79	118	87	121	128
단가 (달러/톤)	15,916	15,713	12,348	12,120	10,899	10,802	12,944	14,731	12,705	11,737

주: 한국의 일본산 녹차 수입 현황은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과임.
 자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarket.com/home>).

- 품목별 한국의 일본산 녹차 수입 현황을 보면, 2020년 기준 녹차 품목 수입량의 약 96% 이상을 차 조제품이 차지한다<표 3-10>. 이는 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차에 적용되는 고율 관세의 영향으로 추측할 수 있다<표 3-9>.
 - 한국은 세번 기준 녹차 두 품목에(HS 090210, HS 090220) 시장접근물량(Tariff

Rate Quotas: TRQ, 이하 TRQ)을 운영하고 있다. 2021년 기준 녹차 두 품목의 TRQ는 7.8톤이며 저율 관세는 40.0%, 고율 관세는 513.6%를 유지하고 있다.

〈표 3-9〉 한국의 녹차 TRQ 운영 현황

구분	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
TRQ 물량(톤)	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8
저율 관세(%)	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0	40.0
고율 관세(%)	513.6	513.6	513.6	513.6	513.6	513.6

주: 우르과이라운드 농산물 무역협상 시 제출한 이행계획서(1995~2004년)에 따라 한국농수산물유통공사가 수입관리를 해왔으며, 2005년 이후는 DDA협상 타결 지연으로 2004년도 기준 물량 및 관세를 동일하게 적용함(한국농수산물유통공사, 2021).

자료: 농림축산식품부(2021), 한국농수산물유통공사(2021).

○ 한국이 일본에서 수입하는 녹차 품목별로 보면 차 조제품의 2020년 기준 수입액은 135.8만 달러, 수입량은 123톤으로 수입 규모가 가장 크지만, 수입단가는 세 품목 중 가장 낮다(표 3-10).

- 2020년 수입 단가는 3kg 이하 비발효 녹차가 33,573달러/톤으로 가장 높고, 그다음으로 기타 비발효 녹차가 15,924달러/톤, 차 조제품은 11,031달러/톤이다.

〈표 3-10〉 한국의 일본산 녹차 품목별 수입 현황

품목	구분	2016년	2017년	2018년	2019년 (A)	2020년 (B)	전년 대비 (B-A)/A×100	연평균
3kg 이하 비발효 녹차 (090210)	수입액 (천 달러)	319.6	416.4	551.7	124.2	127.7	2.8%	307.9
	수입량 (톤)	15	17.5	19.4	4.4	3.8	-13.6%	12.0
	단가 (달러/톤)	21,271	23,846	28,405	28,407	33,573	18.2%	27,100
기타 비발효 녹차 (090220)	수입액 (천 달러)	43.5	33.3	23.5	41.5	14.8	-64.3%	31.3
	수입량 (톤)	1.8	1.3	0.5	1.2	0.9	-25.0%	1.1
	단가 (달러/톤)	24,668	26,085	46,649	34,803	15,924	-54.2%	29,626
차 조제품 (210120)	수입액 (천 달러)	488.7	1,072.1	712.8	1,373.1	1,358.1	-1.1%	1,001.0
	수입량 (톤)	62.1	98.8	67.5	115.6	123.1	6.5%	93.4
	단가 (달러/톤)	7,874	10,849	10,559	11,883	11,031	-7.2%	10,439

주: 각 품목별 괄호 안의 숫자는 HS Code임.

자료: Global Trade Atlas (<https://connect.ihsmarkit.com/home>).

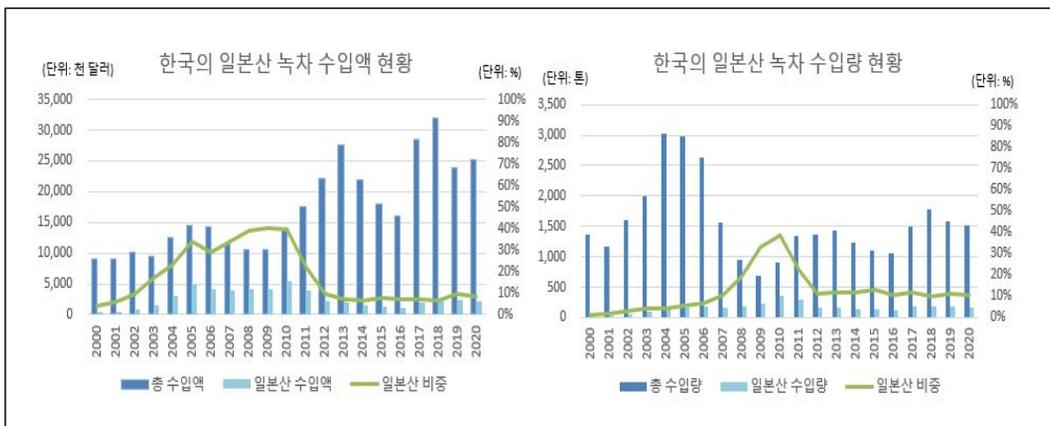
○ 2020년 수입액 기준, 일본산 녹차 품목이 한국의 전체 녹차 품목 수입에서 차지하는 비중은 10% 미만이다<그림 3-6>.

- 2010년에는 한국의 전체 녹차 품목 수입액에서 일본산이 차지하는 비중이 약 40%였으나, 2011년과 2012년에 전년 대비 급격히 감소하여 2012년 이후로는 일본산 녹차의 수입액 비중은 10% 미만으로 하락하였다.

○ 한국의 전체 녹차 품목 수입량에서 일본산이 차지하는 비중도 2020년에 10% 미만이다.

- 수입량 기준으로도 2010년에 전체 녹차 품목 수입량에서 일본산이 차지하는 비중이 40%에 가까웠으나, 2011년과 2012년 전년 대비 급격히 감소하여 2012년 이후로 일본산 녹차 수입량의 비중은 10% 미만을 기록하고 있다.

<그림 3-6> 한국의 녹차 수입 중 일본산 비중



주: 한국의 녹차 수입 중 일본산 비중은 HS 090210, HS 090220, HS 210120의 합계로 집계한 결과임.

자료: Global Trade Atlas(<https://connect.ihsmarkit.com/home>).

4

일본 녹차의 수출 경쟁력²⁹⁾

4.1. 일본 녹차의 수출 경쟁력

4.1.1. 녹차 수출 확대의 배경

- 일본은 그간 WTO 농업협상 및 FTA 체결을 둘러싼 교섭에서, 농산물 시장의 보호 일변도의 방어적인 자세에서 공격적인 자세로의 전환을 도모하는 가운데 농식품 수출을 국가 전략으로 삼아 다양한 제도 시책을 마련해 왔다.
 - 2014년 일본 농림수산성은 농림수산업 및 농산어촌의 잠재력을 최대한으로 이끌어 내어 공격적인 농림수산업의 전개를 통한 농산어촌 지역의 소득향상을 도모하고, 농촌 지역의 활기를 되찾기 위해 ‘농림수산업 및 지역 활력 창조 플랜’(이하 플랜)을 작성하여 시책을 마련하였다.

- 농산물의 수출 촉진에 관해서는 2005년 4월에 농림수산성 등 관계 성청(省庁)이 작성하는 농림수산물의 구체적인 수출전략을 매년 심의 승인하는 기능이 주어진 ‘농림수산물 등 수출촉진 전국협의회’를 설치하였다.

²⁹⁾ 제4장은 가고시마대학 이재현 교수의 위탁연구결과를 연구진이 수정·보완하여 작성함.

- 농림수산단체, 식품산업 유통 관련 단체, 외식 관광 관련 단체, 경제단체 및 47도도부현 지사, 지역별 수출촉진협의회, 관계 정부조직 등 172명의 회원이 참가하여 일본的高품질 농림수산물 식품의 수출 촉진을 위한 각종 사업 활동을 추진하고 있다.
- 최근 농산물 수출 확대를 위한 적극적인 정책 의지는 지속적인 인구감소로 인한 일본 시장의 축소, 세계 식품시장의 현저한 확대, 2013년 일본식(和食)의 유네스코 무형문화재 등록 등을 그 배경으로 하고 있다.
 - 위의 플랜이 제시한 중요한 정책 목표인 농산물 식품 수출을 적극적으로 촉진하기 위해 2016년 농림수산업 실행 본부 내에 농림수산업의 수출력 강화 워킹그룹을 설치하고 같은 해 농림수산업의 수출력 강화 전략을 작성하였다.
- 2019년에는 농림수산물 식품의 수출 확대를 위한 수입국 규제 대응 등에 관한 각료회의를 설치하여, 동년 6월 수출국의 식품안전규제 등에 대응한 수출국과의 협이에 정부조직이 일체가 되어, 정부 차원에서 적극적으로 대처할 것을 명시한 농림수산물 및 식품의 수출 촉진에 관한 법률이 성립하였다.
 - 이상과 같은 일련의 수출 관련 법·제도 정비 과정을 통해, 2020년에는 총리대신(수상)을 본부장으로 하는 새로운 농림수산업 지역 활력창조본부에서 농림수산물 식품의 수출 확대 실행 전략을 결정하여 수출 촉진을 지원하고 있다.
- 이러한 가운데 2020년 식료 농업 농촌 기본계획에는 2030년의 농림수산물 식품 수출액의 목표를 대폭 상향 조정하여 5조 엔으로 설정하고 있다.
 - 수출력 강화 전략은 첫째, 해외 시장의 수요 및 소비자 니즈에 관한 지식의 축적, 공급 확보 및 판로개척 확대, 통관 및 물류의 원활화, 수출에 관한 제도적 환경 정비 장벽의 해소, 전략실행을 명시한 민간의 의욕적인 노력 및 사업지원이 있다.
 - 둘째, 정부가 마련하는 국별·지역별 농림수산물 식품의 수출 확대 전략, 품목별 수출력 강화를 위한 대응 방향을 의욕 있는 농림어업자, 식품사업자에게 유익한 정보로 적극적으로 전달하여 활용 실행시킨다는 두 개의 카테고리를 설정하여 각각의 카테고리 사안에 적합한 시책을 실행하고 있다.

4.1.2. 녹차 수출에 관한 정책

- 2016년에 수립한 품목별 수출력 강화를 위한 대응 방향 중 녹차에 관한 내용으로, 녹차가 유네스코 무형문화재인 일본식(和食)의 상징적인 존재라는 점과 동시에 녹차가 가지는 건강 기능성을 강조한 수출 가능성에 주목하여 소고기(150억 엔), 청과물(250억 엔), 화훼(150억 엔), 임산물(250억 엔), 쌀 및 그 가공품(600억 엔), 가공식품(1,300억 엔), 수산물(3,500억 엔)과 함께 녹차의 2020년 수출 목표액을 150억 엔으로 제시하였다.
 - 그 후 2020년 농림수산물 식품 수출 확대 실행 전략에서는 수출 중점 품목으로 녹차가 선정되어 2025년의 수출 목표액은 312억 엔으로 상향 설정되었다.
 - 한편, 차 산지마다 의무적으로 작성하는 차 진흥계획에서는 해외 시장 개척이 차의 수요 증진에 공헌한다는 점을 강조하여, 수출 촉진을 주요한 이행계획으로 삼고 실행하도록 명시하고 있다.

가. 국가별 녹차 수출목표 및 과제

- <표 4-1>은 녹차 수출 목표를 목표 시장별로 구분하여 설정한 것이다. 미국 및 EU 시장을 집중적으로 공략하고 수출 잠재력이 매우 큰 중국 시장의 개척에 강한 의지를 보이고 있음을 알 수 있다.
 - 미국 시장은 말차 및 유기차를 제품으로 한 수출확대를 현재 동해안과 서해안의 대도시에 집중된 일본 차 소비지역을 내륙으로 확장하는 동시에 수입 절차 및 요건의 완화를 통해 실현하고자 한다.

〈표 4-1〉 일본의 국가별 녹차 수출 목표

구분	2019년 실적(억 엔)	2025년 목표(억 엔)	국가별 니즈 규제에 대응한 과제 대책
합계	146	312	
미국	65	118	- 인기 있는 말차 및 수요가 왕성한 유기차를 실수요자가 원하는 수출 unit(양 및 질)을 확보할 수 있는 생산 유통체제를 구축함 - 동해안과 서해안에 집중된 판매지역을 내륙으로 확대함 - 수입식품 잔류허용기준(Import Tolerance) ³⁰⁾ 신청의 계속 지원과 잔류 농약 기준에 적합한 차의 생산을 확대함
EU	23	35	- EU 시장에 진입할 때 특히 잔류 농약 기준이 높은 수출장벽으로 작용하며, 유기 제품에 대한 기호가 강하므로 국내 유기 재배차의 생산량을 증가시킴 - EU 시장에 유기차의 수출을 더욱 확대하는 동시에 수입식품 잔류허용기준 신청을 가속화함
중국	0	80	- 대 소비지인 중국의 방사선 물질 규제 완화에 의한 차 시장 확대를 기대함
기타	58	79	- 대만, 싱가포르, 인도네시아, 아랍에미리트 등 지금까지 수출 호조를 유지하고 있는 국가들로의 수출 유지·촉진을 위해 프로모션을 계속 실시함

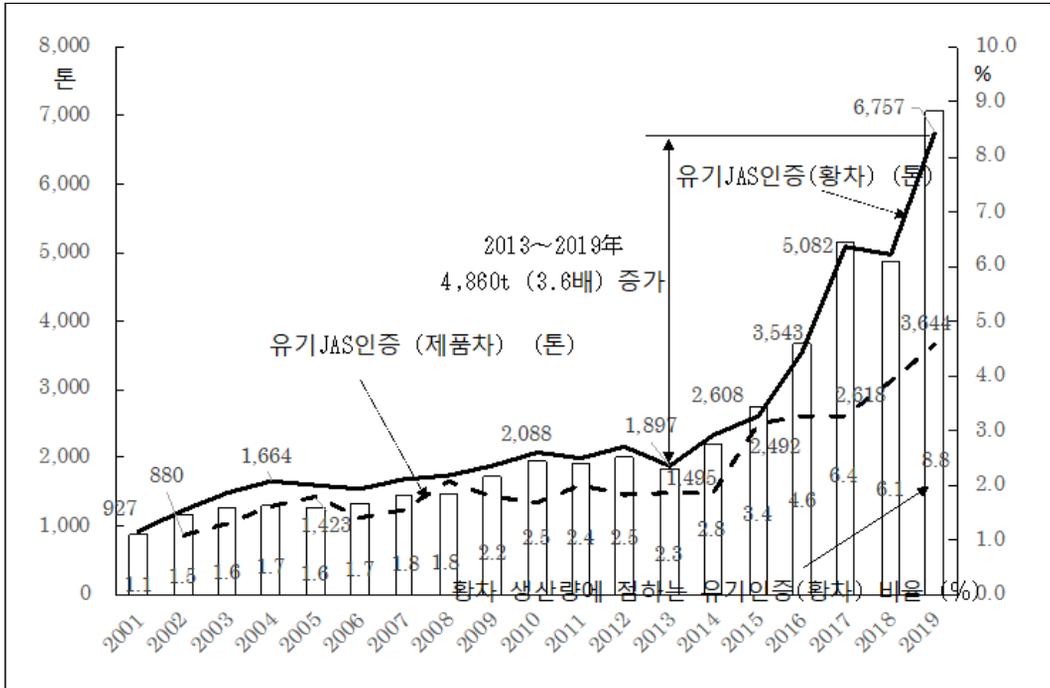
자료: 農林水産物·食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応などに関する関係閣僚会議(2020).

○ 특히, 수요가 증가하고 있는 유기 녹차에 관해서는 〈그림 4-1〉에서 보듯 그 실적이 뚜렷하다. 녹차의 공급과잉으로 인해 녹차 가격의 지속적인 하락 아래서 생산자 및 산지가 새로운 해외 시장 창출의 필요조건이라 할 수 있는 유기 녹차의 생산을 적극적으로 추진하려는 의지가 만들어 낸 성과라 할 수 있겠다.

- 〈그림 4-1〉에 따르면, 일본의 황차 기준으로 본 유기 녹차 생산량은 2013년까지는 점진적으로 증가하는 경향을 보이다, 2014년 이후 급격히 증가하여 2019년의 6,757톤에 달하기까지 6년간 4,860톤(3.6배)이 증가하였다. 그 배경에는 유기 녹차의 수요 확대 및 수출 증가가 작용하고 있다.
- 한편, 잔류농약 기준이 까다로운 유럽연합(EU)의 경우는 유기 녹차의 수출에 특화된 시장개척을 위해 유기차 생산의 확대와 함께 수입 절차 및 요건의 완화 노력을 계속적으로 전개할 것을 표명하였다.

30) 국내 잔류허용기준이 설정되어 있지 않으나 수출국에서 농약을 합법적으로 사용한 식품에 대해 안전성을 평가하고, 인체 건강에 위해 우려가 없는 경우 농약 잔류허용기준을 설정하는 제도(식품의약품 안전처 2018).

〈그림 4-1〉 유기 인증 황차 및 제품차의 추이(2001~2019년)



주: 발효차를 제외한 녹차만 집계한 것임.

자료: 農林水産省(각 연도). “認証事業者に関わる格付け実績.”; 日本茶業中央会(2021). 『令和3年度茶関係資料』.

○ 시장규모가 크고 잠재적 수출가능성이 높은 중국에 대해서는 현재 방사선 물질 규제로 인해 현저하게 수출이 줄어든 점을 감안하여, 동 규제의 완화를 위한 정책적 노력을 경주할 것을 과제로 삼고 있다.

- 더불어 대만, 싱가포르, 인도네시아 등 아시아 시장 및 중동국가들은 기타 목표 시장으로 구분되어 있는데, 일본 녹차 제품의 인지와 지식이 희박한 점을 들어 현지 프로모션 강화를 과제로 하고 있다.

나. 차 수출 실행 전략 및 실행 방침

○ 차 수출실행 전략에서는 수출에 특화된 수출 산지, 즉 수출국마다의 수출요건을 만족시키기에 적합한 산지를 선정하여 필요한 투자를 지원·확보하고 나아가 수출시장에서의 마케팅 전개에 필요한 프로모션을 적극적으로 지원할 것을 분명히 하고 있다.

- 수출 산지에 관해서는 농약의 비산을 막을 수 있는 중산간 지역의 단지 다원을 중심으로 공급능력을 고려하여 수출 차 생산 확대를 도모하는 동시에, 산지 정보의 공유를 통한 수출사업자들과의 네트워크, 컨소시엄을 형성하고 있다.

〈표 4-2〉 일본의 차 수출 실행 전략

구분	내용	
수출 산지 육성 및 전개	수출 산지 수	- 전국 차 산지 중 5개 산지 정도
	육성해야 할 국내 산지	- 주요 차 산지에서 비산의 영향이 적은 중산간 지역 등에서 집중적으로 유기재배 - 해외 잔류 농약 기준에 적합한 방역체계에 의한 재배와 수출 니즈에 맞춘 차의 재배 - 해외 수출용으로 어느 정도 공급능력의 확보가 가능한 산지 육성을 도모
	생산기반 강화, 수출양 및 질의 확대, 산지간 연계의 실현을 위한 방책	- 수출 대응 산지 생산자 리스트를 작성하여 수출업자 등의 산지 접촉이 용이하도록 대응 - 생산에서 수출까지의 프로세스가 원활하게 진행되도록 산지와 수출사업자 등이 연계한 컨소시엄의 형성을 진행 - 유기재배와 해외 잔류 농약 기준에 적합한 방역체계를 통한 차의 생산 확대를 도모(국내 해외 어느 쪽이나 판매 가능한 차의 비율을 증대시킴) - 해외 니즈 수요가 있는 말차용 텐차로의 생산 전환을 지원
가공 유통시설의 정비	- 수출 니즈에 맞춘 차 가공시설과 일시 보관 시설(수출용 차의 저온 저장고) 등의 정비	
품목별 단체를 중심으로 한 판로 확보	- 차 수출을 견인할 메이커, 차상인 등을 재팬(All Japan) 연계 체제를 구축하여 일본 차로서의 국제적인 브랜드력 향상과 수출국에서의 전략적인 프로모션 활동을 진행. - 실시간계에서는 JETRO 및 JFOOD와 연계	

자료: 農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応などに関する関係閣僚会議(2020).

○ 특히, 수출 산지 지정에 관해서 2021년 현재 12개 산지(현)가 수출 산지로 지정되어 있는데, 이는 당초 목표인 5개 정도의 산지를 훨씬 초과한 실적이다(표 4-3).

- 녹차의 수출산지를 〈표 4-3〉을 통해 보면, 대부분의 주요 산지(시즈오카, 가고시마, 교토, 사이타마, 아이치, 미에, 고치, 후쿠오카, 나가노, 사가, 구마모토, 미야자키)가 수출산지로 지정되어 있는 가운데, 시즈오카와 가고시마를 제외한 산지는 수출을 위해 단일 협의체로서의 수출사업자가 수출의 주체로 파악되고 있다.
- 시즈오카, 가고시마는 녹차의 생산 가공 유통에 관여하는 대규모 민간 사업자가 수출 주체의 다수를 차지하고 있으며, 농협조직이 중요한 역할을 담당하고 있는 산지(시즈오카, 후쿠오카, 구마모토, 가고시마)도 존재한다.

〈표 4-3〉 일본의 녹차 수출 산지 현황

산지	시·정·촌 ³¹⁾	수출 주체(사업자)	사업자 수
사이타마	전역	狭山茶輸出促進協議會(사이타마 차 수출촉진협의회)	1
시즈오카	전역	静岡オーガニック抹茶株式会社(시즈오카 오가닉 말차 주식회사) 大塚製茶株式会社(오오츠카 제다 주식회사) 青羽根製茶生産組合(아오하네 제다 생산조합) 茶工房たくみ(차 공방 타쿠미) 株式会社やまま満寿多園(주식회사 야마마마스 다원) 株式会社MARUMAGO(주식회사 마루마고) 静岡市茶業振興協議會(시즈오카시 다업 진흥 협의회) 株式会社丸松製茶場(주식회사 마루마츠 제다장) 静岡県経済農業協同組合連合会(시즈오카현 경제농업협동조합연합회) 静岡茶輸出拡大協議會(시즈오카 차 수출협의회)	10
아이치	전역	株式会社愛てん(주식회사 아이텐)	1
미에	전역	伊勢茶輸出プロジェクト(이세 차 수출프로젝트)	1
교토	전역	京都府農林水産物・加工品輸出促進協議會宇治茶部会(교토부 농림수산물·가공품 수출촉진협의회 우지차 부회)	1
고치	전역	JA高知県(JA고치현) 池川茶業組合(이케가와 다업조합)	2
후쿠오카	八女(야메) 지역	福岡八女農業協同組合(후쿠오카 야메농업협동조합)	1
사가	전역	うれしの茶グローバル産地協議會(우레시노 차 글로벌 산지협의회)	1
나가사키	전역	長崎県茶業振興協議會(나가사키현 다업진흥협의회)	1
구마모토	전역	熊本県経済農業協同組合連合会(구마모토현 경제농업협동조합연합회)	1
미야자키	중부지역	小浦製茶(코우라 제다)	1
가고시마	전역	鹿児島堀口製茶有限公司/株式会社和香園(가고시마 호리구치 제다 유한주식회사/주식회사 화향원) 鹿児島県経済農業協同組合連合会(가고시마현 경제농업협동조합연합회)	2

주: 밑줄 친 부분은 농협조직임.

자료: 農林水産省(2021) “農林水産物・食品の輸出促進について.”

○ 한편, 전략 및 실행 방침에서는 수출국 현지 시장에 수요가 증가하고 있는 말차의 생산 확대를 위해 전차용 다원의 텐차 생산으로의 전환, 말차 가공에 필요한 관련 시설의 보급 정비를 지원하는 방침을 전략 속에 포함시켰다.

- 녹차 수출에 관한 구체적인 전략은 ‘청과물 화훼 및 차의 수출력강화를 위한 대응방향’에서 제시하고 있다.

31) 일본의 행정 구획의 명칭으로 우리나라의 시·읍·면과 비슷함(네이버 일본어사전, <https://ja.dict.naver.com>).

○ 수출시장에서의 중국산과 경쟁을 의식하여 시장 획득을 위한 차 문화의 보급을 포함한 적극적인 프로모션 전개와 함께 현지 시장의 니즈에 대응한 효율적인 생산체제의 구축을 중요한 과제로 설정하고 있다. 녹차 수출전략의 세부적인 방침은 아래와 같다.

□ 해외 시장 진출을 위한 프로모션 활동 강화

○ 젊은 층 소비자의 건강 지향적 식품 소비를 배경으로 한 녹차 수요가 현저히 높고 녹차, 말차 디저트 등을 취급하는 일본 차 카페가 증가하고 있으므로 프로모션에 있어 건강 기능성을 어필하는 제품의 수출촉진을 도모할 필요가 있음을 강조하고 있다.

- 유럽의 경우는 유기차에 대한 관심과 수요가 높으므로 안전성과 건강 이미지를 홍보할 것을 방침으로 설정하고 있다.

- 대만, 홍콩, 베트남 등 아시아 국가에서는 말차의 인기가 높아 가당한 차처럼 현지 소비자 기호에 맞는 말차 가공품의 홍보에 주력할 것을 방침으로 제시하였다.

- 일본 녹차의 프로모션 활동은 주로 일본 차 수출촉진 협의회가 사업으로 실시하고 있고 2016년 현재 30여 국가에서 실시되고 있다.

□ 해외(30여개 국)에 일본의 음차 문화 소개 및 일본 차 홍보를 위한 인재배치

○ 일본차인스트럭터협회가 인증하는 일본차 인스트럭터(2015년, 4,073명)를 향후 10년간 8,000명 이상으로 증원하고, 이 중 500명을 해외에서 활동할 수 있는 인재로 육성할 것을 전략 방침의 목표로 정하였다(日本茶輸出促進協議會 2016).

- 나아가 일본 차 대사를 향후 10년간 30개 이상의 국가 지역에 배치하고, 현지 재외공관의 차 보급에 관련된 이벤트 등을 통해 2020년까지 두 배로 늘릴 것으로 제시했다.

□ 해외 수요가 높은 말차의 생산 확대(2020년까지 공급 2배 증가)

○ 세계 각지에서 향후 증가할 일본 카페 등의 말차 수요를 충족시키기 위해 말차의 원료인 텐차의 가공설비 및 시설의 도입지원 등을 통하여 2020년도까지 말차 공급을 2배 증가시킬 계획을 전략 방침에 포함하고 있다.

□ 인바운드 수요 획득(향후 10년간 5배 증가)

- 일본은 방일 해외 관광객들의 식품구입을 자극하여 이를 수출 촉진에 연계시키는 인바운드 수요증대 전략을 마련하고 있는데, 전략실행을 위해 국내 여행회사, 호텔 여관 등 관련 사업자와 협력해서 방일 외국인에게 판매를 강화한다는 방침을 세우고 있다.

□ 수출 상대국 지역의 잔류농약 기준 설정 신청

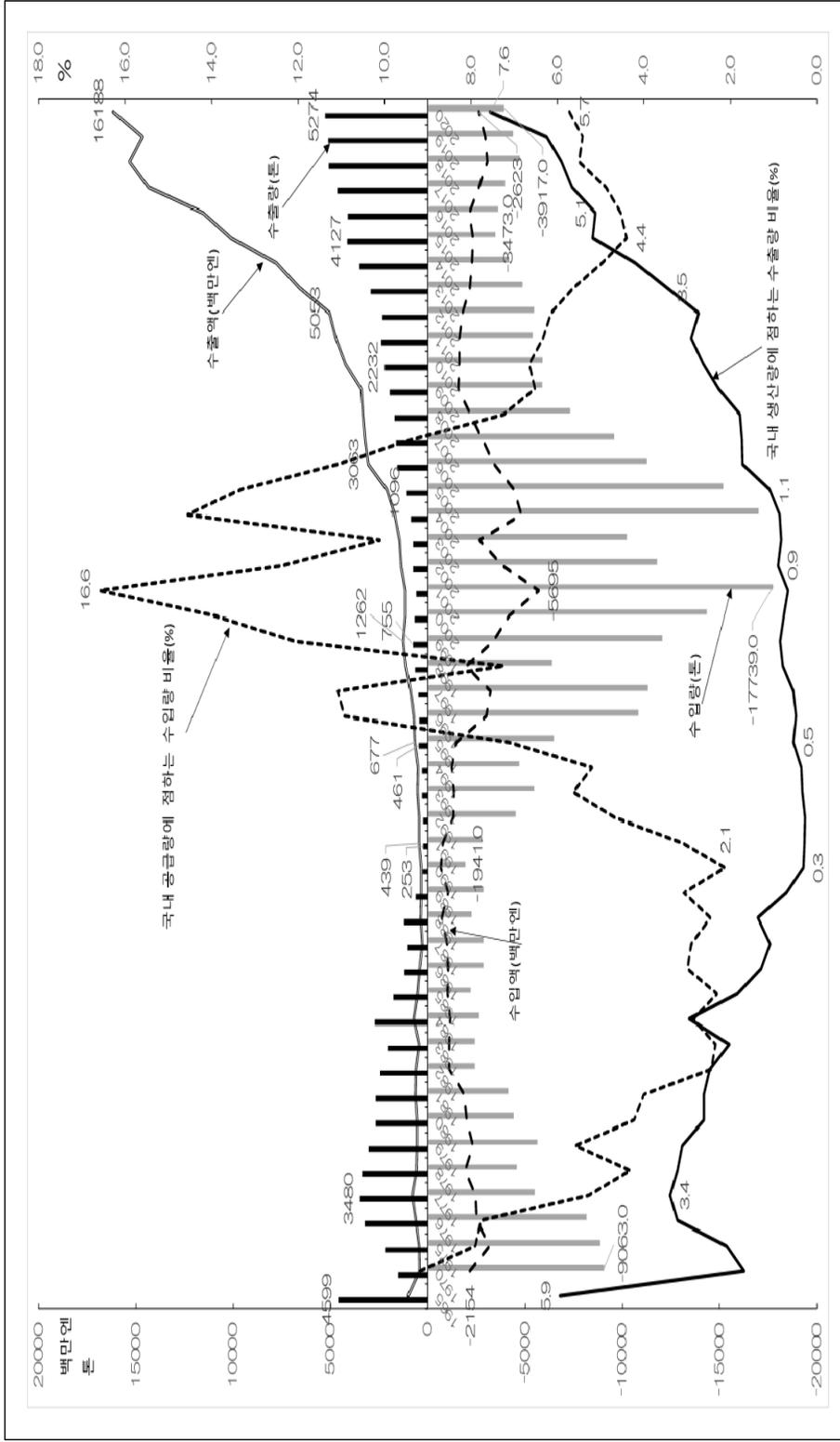
- 수입국들이 요구하는 잔류농약 기준을 만족시키는 것은 녹차 수출이 해결해야 할 최대의 과제이다. EU와 같이 잔류농약기준이 엄격하여 당장 이를 만족시키기 어려운 경우는 유기재배를 통한 검역 통관 요건의 해소를 추진하고 미국 등 산지의 노력으로 잔류농약기준을 만족시킬 수 있는 경우는 이를 위한 산지 방제 체계 확립을 도모하고자 한다.
- 한편, 일본 녹차 주요 수출국(현지에서 녹차 생산이 이루어지지 않거나 또는 생산이 극히 적은 미국이나 유럽 국가들)의 녹차 재배에 필요한 농약 포지티브 리스트의 경우, 일본에서 사용하는 대부분의 농약은 안전성 여부를 불문하고 리스트에 포함되지 않는다. 그 이유는 일본 녹차의 수입실적이 많지 않아 새로운 농약들을 포지티브 리스트에 등록할 필요성이 제기되지 않았기 때문이다.
 - 따라서 일본 정부는 녹차 수출전략 속에 수출국에 검역 및 통관에 있어 일본에서 사용하는 농약의 안전성을 입증하고 포지티브 리스트 및 잔류농약 검사 기준에 반영할 것을 요구하는 활동에 주력할 것을 제시하고 있다.
 - 현재의 목표는 2020년까지 산지가 원하는 약제(약 30개)를 각 수출국의 잔류농약기준의 검사 대상 농약 속에 포함시키는 것이다.

4.1.3. 일본 녹차 수출 동향 및 실태

가. 일본 녹차의 교역 추이

- 1990년 중반 이후 음료 녹차 시장이 활황을 맞이하면서 일본 내 황차 수요가 급속히 증가함에 따라 수입이 다시 확대되었다. 2001년에는 최고치인 약 18,000톤에 달하였는데 이는 일본 내 공급량의 16.6%에 해당한다<그림 4-2>.
- 이후 잎차 수요의 지속적인 감소와 일본 산지의 공급량이 증가함에 따라 수입은 점차 감소하고 있는 가운데, 최근에는 약 3,000~4,000톤 정도로 공급량의 약 5% 전후의 수입을 유지하고 있다.
- 한편, 수출은 1990년대에는 일본 생산량의 1%에 못 미치는 수백 톤 정도였다. 그러나 2005년 1,096톤 수출을 기록한 후, 2010년 2,232톤, 2015년에는 4,127톤을 넘어서 2020년에는 5,274톤의 수출을 실현하기까지 약 15년간 다섯 배 이상의 증가를 보이고 있다. 그 가운데 2008년에는 수출액이 수입액을 초과했으며 2015년 이후는 수출량도 수입량을 상회하고 있다.
 - 2015년에는 단품 수출로 100억 엔 이상의 수출액을 기록하는 몇 안 되는 농산물이 되었고, 현재 160억 엔 이상의 수출액을 자랑하는 대표적인 수출 농산물로 주목받고 있다. 특히, 2020년 수출액 160억 엔은 2006년 수립한 수출전략의 목표치 150억 엔을 상회하고 있음이 주목된다.
 - 또한, 2020년 수출량은 일본 황차 생산량의 7.6%를 점하고 있는데, 황차를 가공한 제품차가 수출된다는 점을 감안하면, 수출용 녹차에 사용한 원료 황차 기준으로는 이미 황차 생산량의 10%를 상회했을 것으로 추정된다.

〈그림 4-2〉 일본 녹차의 교역 추이(1965~2020년)

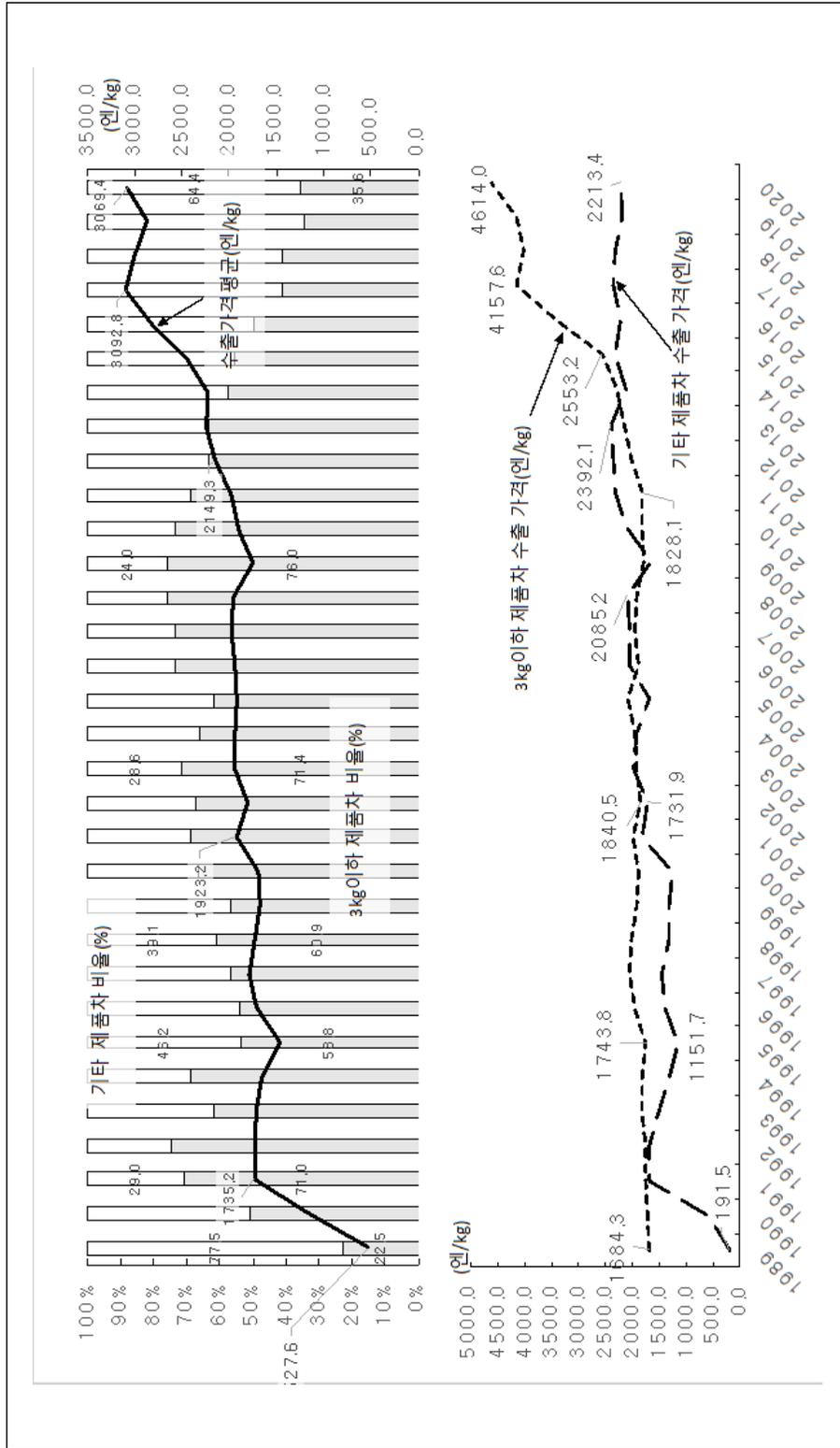


자료: 日本茶業中央会(각 연도), 『茶関係資料』.

나. 제품 형태별 수출 추이

- <그림 4-3>에서는 일본에서 수출하는 녹차의 제품 형태별 수출 추이를 확인할 수 있다. 통계로 확인되는 제품 형태는 포장 중량이 3kg 이하의 제품과 기타 제품인데, 전자는 국내 가공업자 또는 수출업자가 소비자에게 직접 판매할 수 있도록 개별 포장한 최종 제품이다. 후자는 가공용(별크)으로 수출되어, 수입업자가 현지에서 개별 포장을 필요로 하는 제품으로 분류할 수 있다.
- <그림 4-3>을 보면 1990년 이전까지는 별크 상태의 가공용이 수출의 대부분을 차지하고 있다. 그러나 1990년대 들어서는 연도에 따라 기복은 있으나, 3kg 이하의 소포장 제품이 현저히 증가하면서 지속적으로 50% 이상을 차지하고 있는 가운데 2009년에는 그 비중이 76%에 달하였다. 그러나 2010년 이후 3kg 이하 제품의 점유율은 2020년의 35.6%까지 점차 감소하고 기타 제품 즉 현지에서 블렌드(blend) 또는 소포장(packing) 되는 가공용(별크) 제품 수출이 지속적으로 확대되고 있다.
- 특히, 2010년 이후의 가공용(별크) 녹차의 수출이 확대되는 과정에서 녹차 전체 평균 단가가 동반 상승하는 것으로 보아, 가공용(별크) 수출차의 가격이 상대적으로 높다는 점을 확인할 수 있다.

〈그림 4-3〉 녹차 제품 형태별 수출 추이



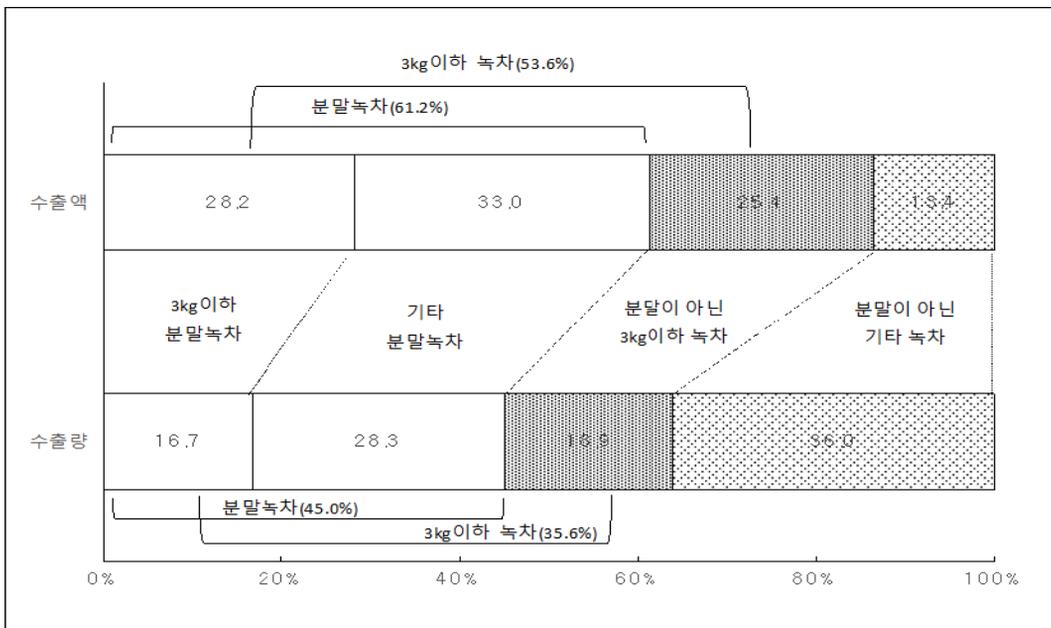
자료: 財務省(각 연도), 『貿易統計』.

○ <그림 4-4>를 통해서 벌크 상태의 녹차 수출이 수출가격의 상승에 영향을 주는 이유를 알 수 있다. <그림 4-4>는 2020년 수출 녹차의 제품 형태를 포장 중량에 더해 잎차 제품과 가루차(전차)와 말차로 구성되는 분말차를 구분해서 그 수출량과 수출액을 표시하였다.

○ 이에 따르면 2020년 분말 녹차의 수출량 비중은 45.0%이며 수출액 비중은 61.2%이다. 수출액 비중이 수출량을 크게 상회하는 배경에는 분말차의 수출가격이 상대적으로 높다는 점이 작용하고 있다. 분말 녹차는 3kg 이하 제품의 수출량 및 수출액에 차지하는 비율이 기타 제품에 비해 적다. 즉, 수출되는 분말차의 많은 양이 현지에서 가공용(벌크)으로 공급되고 있음을 의미한다.

○ 특히, 잎차 제품(분말차가 아닌 기타 녹차)의 경우는 3kg를 초과하는 가공용(벌크) 수출차의 수출액 비중이 수출량의 비중을 크게 밑도는 것과 대조적으로, 분말 녹차는 가공용(벌크)의 경우에도 수출액 비중이 수출량 비중을 상회하는 것으로 보아 비교적 높은 가격으로 거래되고 있음을 알 수 있다.

<그림 4-4> 녹차 제품 형태별 수출량 및 수출액(2020년)



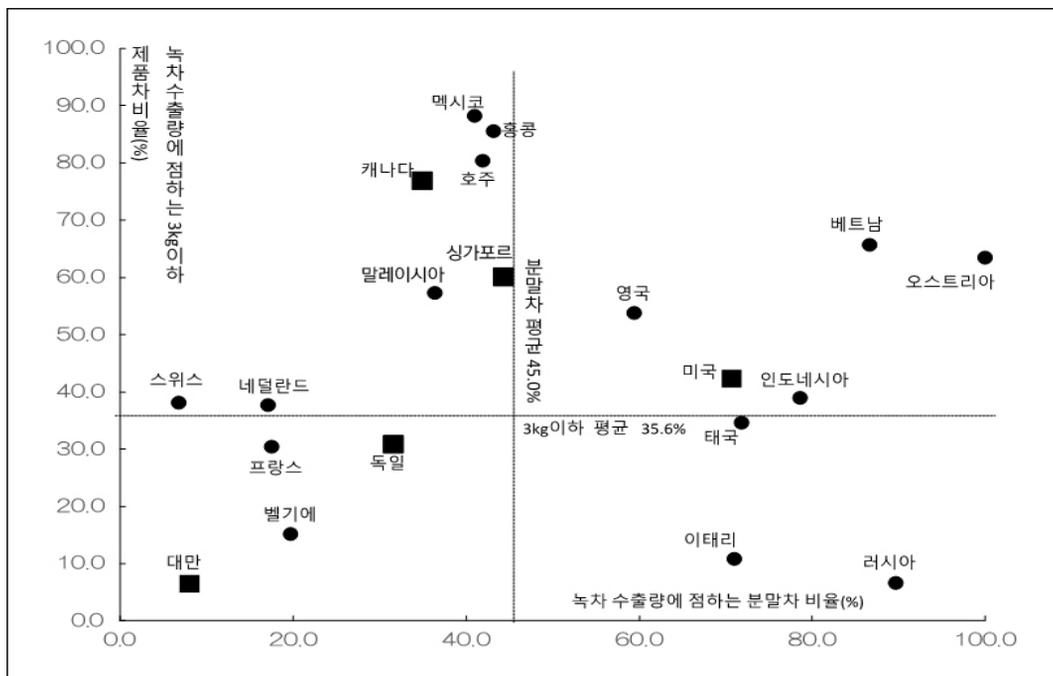
자료: 財務省(각 연도). 『貿易統計』.

다. 수출국 시장별 특징

○ <그림 4-5>는 수출액이 많은 상위 20위 수출국에 관해 국가별 녹차 수출량에 차지하는 3kg 이하의 제품(종축)과 분말차의 동 비율(횡축)을 표시한 것이다. 그리고 이들 상위 20위 국가들로의 수출량 비중은 97.1%, 생산액 비중은 96.6%이다. 한편 상위 5위 국가(■)는 구분해서 표시하였는데, 이들 다섯 나라의 수출량 비중은 76.9%, 수출액 비중은 77.5%이다.

○ <그림 4-5>를 통해 보면 분말차의 수출비중이 높고, 벌크 상태의 수출 녹차가 수출량에서 상대적으로 많은 양을 차지하는 주요 시장으로는 태국, 러시아, 이탈리아가 있다. 미국도 분말차 중심으로 수출국에서 원료로 사용되는 가공용(벌크) 녹차에 대응한 수출이 이루어지고 있는 국가로 분류할 수 있겠다. 독일은 프랑스, 벨기에, 대만과 함께 가공용(벌크) 수요에 대응한 잎차 제품이 수출되는 국가로 분류된다. 특히, 대만으로 수출되는 녹차의 대부분은 현지에서 가공, 판매되는 잎차 제품인 것을 알 수 있다.

<그림 4-5> 녹차 주력 수출제품으로 본 수출국별 유형



자료: 財務省(각 연도). 『貿易統計』.

○ 그 밖의 주요한 녹차 수출국 중, 캐나다, 싱가포르, 호주, 홍콩 등은 소매점포를 통해 소비자가 직접 구매할 수 있는 3kg 이하의 소포장 잎차 제품을 수출이 월등히 많은 나라이다. 이와 같은 국가 지역별 특징을 염두에 두고 <표 4-4>에는 미국, 유럽, 싱가포르 시장의 특징을 정리하였다.

<표 4-4> 일본의 주요 수출국 녹차마켓의 특징

수출국	전차 등 잎차 제품		말차		주요 판매 채널 및 소비 용도
	소매용	가공용(벌크)	소매용	가공용(벌크)	
미국	<ul style="list-style-type: none"> - 티백이 중심이나 잎차 제품의 수출량이 적지 않음 - 말차 혼합 녹차 제품을 현지인 경영소매점포에서 판매함 	<ul style="list-style-type: none"> - 카페, 외식업체가 티백을 유료로 제공하는 경우가 적지 않아 일부 수출 녹차가 납품되고 있음 - 캐나다로 재수출되는 거점 시장이기도 함 	<ul style="list-style-type: none"> - 말차 가루를 음용 및 과자용으로 이용→벌크상태로 수출되어 현지에서 포장함 - 말차 가공품(말차 라떼, 말차 과자용 등)의 수출 수요가 존재함 	<ul style="list-style-type: none"> - 대형 체인형 카페와 말차 아이스크림, 과자 등에 말차가 이용되며, 이들 원료차는 현지에서 포장 납품되고 있음 - 일본식 전문 음식점에서 디저트로 말차를 제공함 - 말차 수출에서 가공용 말차의 비중이 매우 높음 	<ul style="list-style-type: none"> - 일본계, 아시아계 소매기업 뿐 아니라 현지인이 경영하는 소매기업을 포함해서 일본산 녹차가 유통됨 - 제품은 대형 메이커가 판매하는 티백 제품이나 말차 및 말차 가공품이 중심임 - 젊은 여성 층을 중심으로 말차 수요 증가에 대응하여, 대형 카페 체인과 말차 아이스크림 제조기업이 말차를 가공용으로 수입함
유럽	<ul style="list-style-type: none"> - 까다로운 농약 기준과 현지 유기 제품 수요를 배경으로 유기 녹차의 수출이 중심임 - 상대적으로 고가격의 잎차 제품이 많고 현지 소매기업 수요를 확보함 - 건강 기능성보다 녹차 맛을 추구하는 소비자 층이 형성되어 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 외식업 등의 업무용 수요는 한정적임 	<ul style="list-style-type: none"> - 마시는 음용 말차시장은 고소득자층을 고객으로 하는 고급 소매점을 중심으로 니즈가 확대되어 시장이 성장 중에 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 유기 말차를 중심으로 디저트(스위츠) 등에 사용하는 유기 말차의 수요가 증가 중임 - 독일에 일본의 주요한 말차 제조 기업의 유통거점이 확보되어 있음 	<ul style="list-style-type: none"> - 차 전문 판매점, 고급 소매점에서 판매되는 녹차가 중심임 - 아시아계 음식점이나 카페에서 녹차를 제공하는 경우도 있으나 값싼 중국산 차가 중심임 - 유기 녹차가 선호되고 있으며, 고급 소매점포를 중심으로 일본산 녹차 및 말차의 수요가 확대되고 있음
싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> - 비교적 고가의 티백 제품을 중상층 고객층을 타겟으로 수출 전개함 - 잎차제품 수요는 옥로 등 고품질 차에서 어느 정도 확인되지만 매우 한정적임 	<ul style="list-style-type: none"> - 일본 식품 체인형 판매점으로 제공되는 경우가 많음 - 아세안 국가의 수출에 있어 거점시장으로 수입한 녹차를 현지 업자가 가공·포장하는 경우가 많음 	<ul style="list-style-type: none"> - 간편하게 마실 수 있는 단 맛이 나는 인스턴트 말차 라떼 제품의 인기가 상승 중임 	<ul style="list-style-type: none"> - 카페, 디저트(스위츠) 원료에서 말차 수요가 증가 중임 - 음식점 메뉴에도 말차 이용 요리, 디저트가 증가 중임 	<ul style="list-style-type: none"> - 일본식 전문의 대형 체인점에서 소비 음용하고 있음 - 옥로 등 고급 일본차 제품의 인기도 없지 않으나, 전체적으로 가장 가치한 녹차(flavored tea)의 인기가 높음 - 말차 일본 브랜드의 인지도가 상승하고 있으나 상대적으로 저렴한 타국산 수입차를 사용하는 점포도 적지 않음

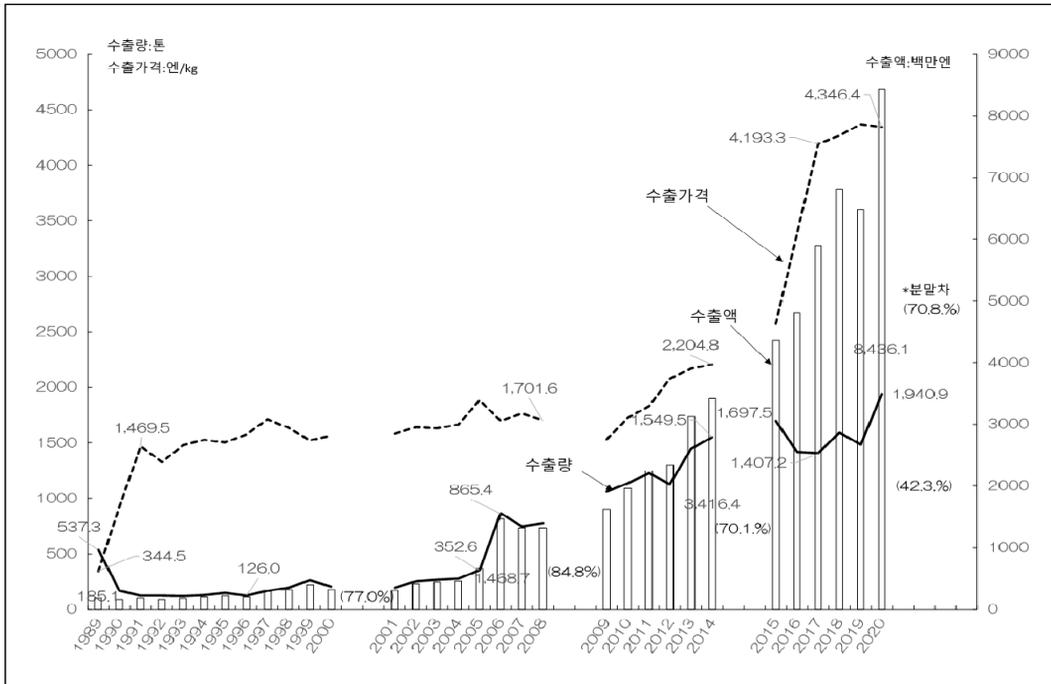
자료: アクセンチュア株式会社(2018: 3).

□ 미국

○ 일본 녹차의 對미국 수출량은 1996년 126톤에서 2005년의 352.6톤에 달하기까지 서서히 증가하였다. 2006년에는 865.4톤으로 이후 대폭 증가한 후, 2020년 최고치인 1,940.9톤을 기록하며 꾸준하게 확대되어왔다<그림 4-6>.

○ 특히, 2015년 이후는 수출량의 증가세에 비해 수출액이 현저하게 증가하고 있다. 그 배경에는 2014년 이후 미국 시장에서의 대형카페 체인이 말차라테 등 말차 음료를 적극적으로 취급³²⁾하게 되어, 그 원료인 일본 말차의 수출이 급격히 확대되었음을 의미한다. 말차의 수출가격이 보통 전차보다 월등히 비싸기 때문에, 수출액이 크게 증가한 것으로 보인다.

<그림 4-6> 일본 녹차의 對미국 수출량 및 수출액의 추이



주: () 속의 %는 수출액에 접하는 3kg 이하 제품 비율임.

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

32) 日本茶輸出促進協議會, 2018.

- 2008년 당시 수출액에 3kg 이하의 제품차 비율이 84.8%로 매우 높았으나, 2020년에는 동 비율이 42.3%로 축소되었다. 2020년 수출량에 차지하는 분말차의 비중이 70.8%인 것은 현지 카페 또는 식품가공업체가 원료로 사용하는 말차가 벌크 상태로 수출되기 때문이다.
 - 미국으로 수출하는 말차는 단품 소포장 제품은 2% 정도이며 대부분의 분말차 제품은 혼합분말차, 가당 분말차와 더불어 말차라테, 스무디 등 음료 혼합용이다.³³⁾
- 일본산 말차의 대부분(약 80%)은 카페에서 말차라테 등의 음료 원료로 공급되고 있는 가운데, 카페 중에서도 Starbucks, Peet's Coffee&Tea, Jamba Juice 등 대형카페 체인이 주된 고객이다.³⁴⁾ 그 밖의 업종별 공급처로는 카페를 제외한 외식업체, 소매점, 식품가공업체가 공급액에 차지하는 비중은 각각 10% 수준이다.
- 미국 내 판매업자는 서해안에 집중되어 있고, 소매점포 진열대를 통해 본 일본차 제품은 일본 국내 가격보다 약간 비싸고 주로 가공 첨가용으로 사용되는 저가격대(1,000 ~300 엔/kg) 제품과 고가격대(5,000~20,000엔/kg=고급말차)로 양극 분화되어 있다고 한다.
 - 최근에는 미국 내의 젊은 여성을 중심으로 말차 수요가 크게 증가하여 잎차 제품에 비해 말차 수출이 급격히 증가하고 있다.
- 말차에 한정해서 보면, 미국에서 유통되고 있는 말차의 일본산 점유율은 약 70%로 추계하고 있는데 주된 소비자층이 가격보다 맛을 중시하고 있음에 기인한다. 그리고 실수요자들 사이에서는 ‘말차=일본차’라는 인식이 정착하여 다소 비싸더라도 품질 중시의 구입 조달을 원칙으로 일본산 말차 조달을 우선하고 있다. 이와 같은 소비자 기호와 지불의사가 작용하여 일본 말차는 중국산에 비해 3~4배가 비싼 5,000~6,000엔/kg로 거래되고 있다.³⁵⁾

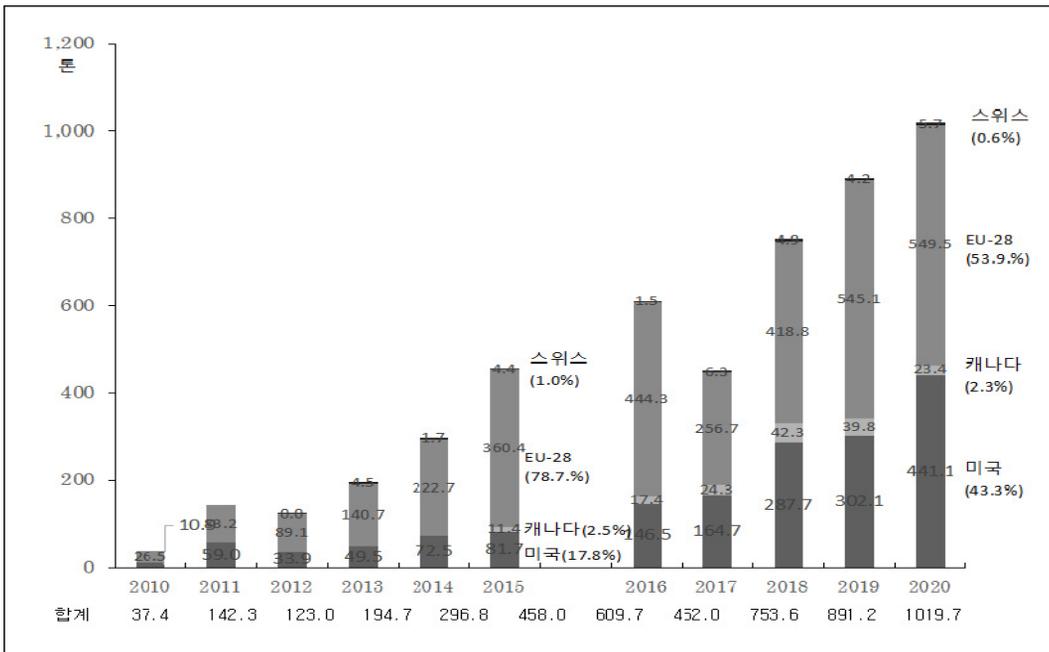
33) 中村順行·岩崎邦彦ほか. 2016.

34) 日本茶輸出促進協議會. 2017.

35) 日本茶輸出促進協議會. 2017.

○ 한편, 미국의 경우 유기 녹차 비율이 비교적 높은 편이고 일본산 유기 녹차 제품의 시장 점유율은 약 6%로 다소 저조하지만, 최근 유기 녹차의 수출량은 괄목할 만한 성장을 지속하고 있는 점이 주목된다. <그림 4-7>에서 보는 일본 유기 녹차의 2020년 對미국 수출량은 441.1톤으로 2015년의 81.7톤의 5.4배에 해당하며 당년의 녹차 수출량 합계의 22.7%이다. 이러한 미국 시장에서의 유기 녹차 수요의 급속한 증대를 반영하여 정부가 추진하는 녹차 수출전략에서는 유기 녹차의 생산 확대에 박차가 가해지고 있다.

<그림 4-7> 유기 녹차 국별 지역별 수출량



주: 일본의 유기JAS인증과 동등성이 인정되는 국가 지역만이 집계 대상임.

자료: 農林水産省(2021) 『同等性の仕組み等を利用した有機食品の輸出数量の推移』.

○ 미국에서 일본 녹차의 경쟁력은 잎차 제품과 말차 제품을 구분해서 볼 필요가 있다. 잎차 제품의 경우는 현지 소비자의 기호가 쓴맛을 기피하기 때문에 설탕을 넣은 현지에서 가공한 차가 유통되거나 상대적으로 저렴한 중국산 차와의 가격경쟁을 받아들여야 하므로 미국 내에서 일본의 잎차 제품이 대형마트를 중심으로 일반 소매점에서 판매되는 경우는 많지 않다.

- 따라서 앞서 <그림 4-6>에서 본 2005년까지 3kg 이하의 포장제품차를 중심으로 수백 톤 정도인 對미국 녹차 수출량의 대부분은 미국 내 일본 교포를 고객으로 하는 식품 전문소매점이나 일본식을 전문으로 제공하는 음식점으로 공급되었다.
- 그러나 말차 제품에 관해서는 잎차 제품과 사정이 다르다. 특히, 일본 내에서 수출에 의욕을 보이는 차 산업 관계자나 미국 말차 시장을 분석한 보고서들은 일본 말차의 미국 시장 공략을 비교적 낙관적으로 전망하고 향후 수출 확대 가능성에 크게 기대하고 있다.
- 미국에서는 21세기의 신세대 소비자로서 이른바 밀레니엄 세대가 건강 기능성을 중시한 식품의 수요를 확대하고 있는 가운데, 일본의 말차가 그 수요에 적합하여 현재 말차 수출량이 현저히 증가하고 있고 향후에도 증가 추세는 계속될 것으로 전망하고 있다.³⁶⁾
- 미국에서 유통되고 있는 말차의 일본산 비율은 약 70%로 매우 높고, 말차를 취급하는 기업의 대면 조사를 통해 대부분 관련 업체나 관계자는 ‘말차=일본차’라는 인식이 정착되어 있다고 판단했다. 마찬가지로 말차 소비자를 대상으로 한 조사에서도 80% 정도의 응답자가 ‘말차=일본차’로 인식하고 있었다.
- 이처럼 소비자 또는 고객이 원하는 말차가 일본산 차라는 점을 인지하는 카페, 음식점, 과자 아이스크림 등의 식품가공업자들은 일본산 말차를 메뉴 또는 제품포장의 표시정보를 통해 소비자에게 알리는 것이 고객 확보에 유효한 수단인 점을 인식하고 가능한 한 일본 말차를 확보하려고 노력하고 있다.
- 따라서 미국 내 주요 마트(Trader Joe’s, Whole Foods, Costco), 차 전문소매점(David’s TEA, Matcha Bar, Teavana), 카페 체인(Starbucks, Peet’s Coffee&Tea, Jambia Juice, Smoothie King), 레스토랑 체인(Pret A Mange, Izakaya Osaen), 아이스크림 체인(Baskin-Robbins, Cold Stone Creamery) 등에서 중국산 말차 등과 차별화한 제품으로 일본 말차를 적극적으로 취급하고 있다.

³⁶⁾ 日本茶輸出促進協議會, 2017.

○ 한편, 미국에서 유통되는 말차의 약 25%가 중국산, 나머지 5% 정도가 한국산으로 추측되고 있는데, 중국산 말차 가격은 일본 말차의 약 1/3~1/4 정도로 파악하고 있다. 미국 내 주요 말차 실수요자들이 중국차보다 훨씬 비싼 가격에도 불구하고 일본산 말차를 조달한다는 것은 그만큼 일본차의 가격 대비 품질의 우수성과 타국산 제품에 비해 상대적으로 높은 소비자의 니즈와 지불의사를 반영하고 있다는 것이다. 이와 같은 제품차별화를 통한 경쟁력 즉 가격경쟁보다 품질경쟁력에서 일본 말차가 우위를 점하는 이유는 품질 차별성이 소비자에게 인식되고 있기 때문이다.

○ 이상과 같이 일본의 對미국 녹차 수출 추이 및 실태를 정리하면, 수출 확대는 말차라테나 말차를 첨가한 아이스크림, 과자류에 사용하는 말차의 수요가 높으며, 중국이나 한국 등의 타국산 말차와의 가격경쟁 속에서도 소비자의 신뢰를 바탕으로 한 일본 말차가 품질경쟁력에서 우위를 점하고 있다고 판단할 수 있다.

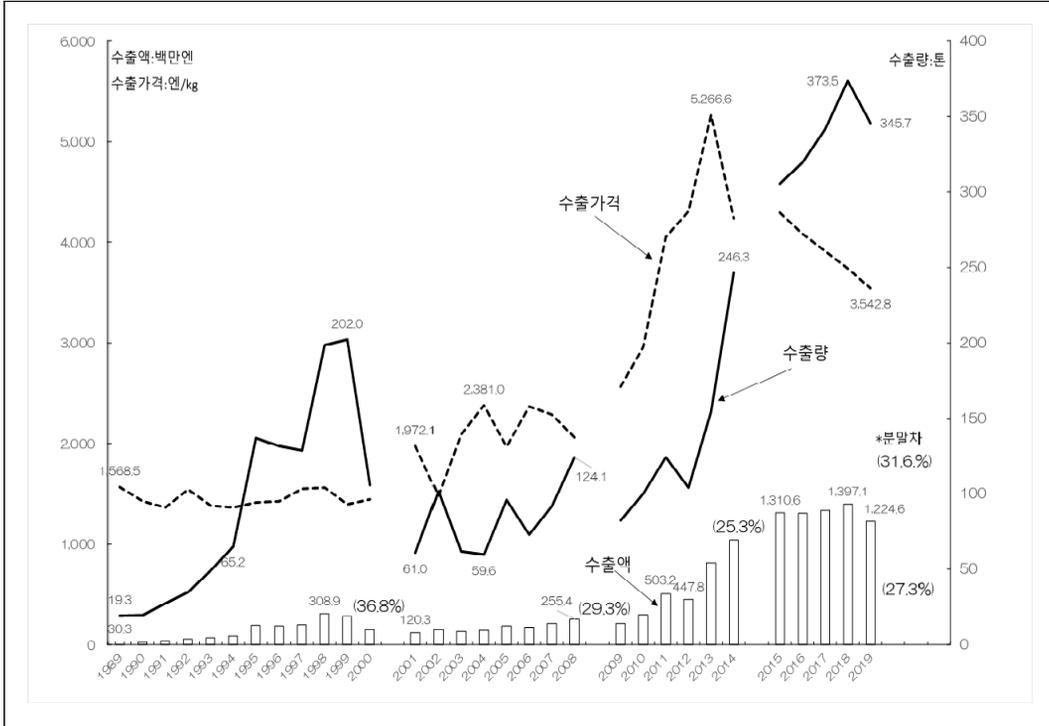
□ 독일

○ <그림 4-8>에는 對독일 수출량 및 수출액을 표시하였다. 1989년 수출량 19.3톤, 수출액 약 3,000만 엔이었던 독일로의 수출실적은 1999년에 200톤대, 3억 엔대에 도달하기까지 지속적으로 확대되었다. 그러나 1999년 일본산 수입 녹차에서 잔류농약 성분이 검출되어 그 후 수년간 수출이 크게 감소하였다.

○ 그러다가 2009년부터는 수출이 재차 증가하기 시작해서 2012년 이후는 수출량 및 수출액이 급격하게 증가하였다. 수출량은 2018년의 373.5톤, 수출액은 2018년의 약 14억 엔을 정점으로 이후 감소세로 전환되었다. 2020년의 독일로의 수출량은 307톤, 수출액은 약 11.6억 엔이다.

○ <그림 4-8>에서는 2009년 이후의 수출 증가에 동반하여 수출가격이 종전의 약 2,400엔/kg에서 2013년의 약 6,300엔/kg에 이르기까지 현저하게 상승한 후, 급격히 하락하여 현재는 약 3,500엔/kg로 하락하고 있다.

〈그림 4-8〉 일본 녹차의 對독일 수출량 및 수출액의 추이



자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶關係資料』.

○ 일본이 독일로 수출하는 녹차의 특징으로는 3kg 이하의 소포장 제품이 수출에 차지하는 비중이 높지 않다는 점이다. 〈그림 4-8〉을 보면 2019년의 對독일 수출 녹차 중 약 27.3%가 3kg 이하의 제품으로 나머지 70% 이상의 녹차는 벌크 상태로 수출되어 현지에서 소비자 구매용으로 가공 포장되거나 업무용으로 이용되었다.

○ 그 배경에는 아래에 서술하는 독일 국내 녹차 시장의 특징이 관여하고 있다. 독일은 유럽 최대의 녹차 소비국인 동시에 녹차 수출국이다. 함부르크는 수입차의 선착항으로 수입된 녹차를 가공 제조하여 국내 및 다른 유럽 국가에 공급하는 이른바 집산지 기능을 발휘하기 때문이다.³⁷⁾ 따라서 홍차와 녹차를 합한 독일의 2014년 수입량 58,291톤 중 27,045톤(46.4%)은 다른 유럽 국가로 수출되었다(표 4-5).

37) 李哉法(2019).

〈표 4-5〉 독일의 차 수입·수출량의 추이

구분	수입량(톤)			수출량(톤)			국내 공급량(톤)		
	전체(A)	녹차(B)	녹차 비중(B/A)	전체(C)	녹차(D)	녹차 비중(D/C)	전체(E)	녹차(F)	녹차 비중(F/E)
2003년	45,783	7,662	16.7	18,752	2,989	15.9	27,031	4,673	17.3
2004년	43,403	-	-	21,637	-	-	21,766	-	-
2005년	41,691	-	-	22,127	-	-	19,564	-	-
2006년	46,786	11,648	24.9	25,302	4,689	18.5	21,483	6,959	32.4
2007년	48,406	-	-	24,033	-	-	21,483	-	-
2008년	50,769	-	-	26,980	-	-	23,780	-	-
2009년	44,267	-	-	25,972	-	-	18,895	-	-
2010년	50,839	13,182	25.9	25,941	6,216	24.0	24,898	6,966	28.0
2011년	53,768	-	-	27,296	-	-	26,572	-	-
2012년	56,431	15,015	26.6	26,556	6,740	25.4	29,875	8,275	27.7
2013년	55,202	-	-	26,143	-	-	29,059	-	-
2014년	58,291	17,020	29.2	27,045	8,105	30.0	31,246	8,915	28.5

자료: Deutscher Tee & Kräutertee Verband e. V.(각 연도). 『TEA REPORT』.

- 〈표 4-6〉에 따르면 독일은 홍차를 중심으로 차 소비가 이루어져 온 가운데, 점차 녹차 소비가 증가해 온 것을 알 수 있다. 나아가 독일이 다른 여타 유럽 국가로의 녹차 수출량도 증가하는 것으로 보아 유럽 전역에 녹차 소비량이 확대되고 있음을 간접적으로 확인할 수 있다.
- 한편, 독일에서 유통되는 차의 11%(녹차 4%, 홍차 7%)는 유기 재배한 차이다. 독일 녹차 잔류 농약 기준은 매우 까다로워 장기간 교역을 통해 잔류 농약 기준에 적응해 온 홍차 수입국과 달리, 2000년 이후 본격적으로 독일로 녹차를 수출한 일본은 독일의 잔류 농약 기준을 당장 수용하기 어려워 농약을 사용하지 않는 유기 녹차 수출이 수출량의 대부분을 차지하고 있다.
- 따라서 앞의 〈그림 4-7〉에서 본 EU로 수출되는 유기 녹차의 대부분은 독일로 수출되고 있다는 점을 부연해 두고자 한다.

〈표 4-6〉 독일의 녹차 수입국별 수입량(2019년)

구분	녹차		홍차		합계	
	톤	지역별 비중(%)	톤	지역별 비중(%)	톤	지역별 비중(%)
인도	1,603	18.8	12,055	30.7	13,658	28.6
중국	3,557	41.8	8,456	21.5	12,013	25.1
스리랑카	168	2.0	7,525	19.2	7,693	16.1
아프리카	221	2.6	5,582	14.2	5,803	12.1
인도네시아	2,104	24.7	1,256	3.2	3,360	7.0
남미	73	0.9	2,878	7.3	2,951	6.2
기타 아시아	513	6.0	670	1.7	1,183	2.5
EU	162	1.9	743	1.9	905	1.9
베트남	106	1.2	123	0.3	229	0.5
합계	8,507	100.0	39,288	100.0	47,795	100.0

자료: Deutscher Tee & Kräutertee Verband e. V.(각 연도). 『TEA REPORT』.

○ 한편, 독일의 차 수입량 중 일본으로부터 수입하는 차는 전체 수입량의 1%에 못 미치는 데, 대부분의 차는 홍차를 중심으로 인도, 중국, 스리랑카를 통해 수입하고 있다. 2019년 이들 3개국의 수입량의 비중은 69.8%이다(표 4-6).

- 특히, 녹차에 관해서는 중국산 녹차의 비중이 41.8%로 매우 높고 뒤를 이어 인도네시아가 24.7%, 인도가 18.8%를 차지하고 있다. 일본산 차는 기타 아시아에 포함되는데, 이들 기타 아시아산 녹차의 많은 양이 최근 베트남을 수입국으로 한다.

○ 독일에서는 창업 후 오랜 역사를 지니는 32개의 노포(老舖)³⁸⁾가 원료 차의 수입과 제조 판매를 완결적으로 수행하고 있는데, 독일의 차 협회에 따르면 이 노포들이 유통시키는 차 제품의 국내시장 점유율이 90%를 상회한다.³⁹⁾

○ 한편, 차의 판매 채널로는 슈퍼마켓 등 일반 소매점포가 판매량의 54.3%를 차지하고, 뒤를 이어 차 전문소매점이 17.5%, 가공용(벌크) 5.8%, 인터넷 등 통신판매가 4.5%, 기타 채널이 17.9%이다. 다만, 독일 차 협회에 의하면 20년 전에는 차 전문소매점의 판매량 비중이 50%를 상회하였으나, 최근에는 소비자의 구입처가 슈퍼마켓 등의 일반 소매

38) 대대로 물려 내려오는 점포(店舖) (네이버 국어사전, <https://ko.dict.naver.com/>).

39) 李哉法(2019). “ドイツへの緑茶輸出にみるチャネル戦略の重要性.”

점으로 급속하게 대체되고 있다고 한다.

- 이와 같이 독일에서는 오랜 역사를 가지는 노포들이 차 제품시장을 장악하여 직접 운영하는 점포를 포함한 전문소매점과 연계된 가공 및 유통이 차 시장의 근간을 유지하여 왔다.
- 최근에 소비자의 구매처가 차 전문점에서 일반 소매점으로 급격히 대체되고 있다 하더라도 이들 소매점에서 취급하는 차 제품은 여전히 종래의 노포들이 공급하고 있다.

○ 이러한 시장구조 속에서 소매시장에 차를 공급하는 노포들은 독자적인 가공 제법과 자사 브랜드를 유지하기 위해, 수입국 산지의 원료확보에서 최종 제품에 이르기까지의 공급 체인을 구축하여 제품마다의 가격과 그 제품 계층별 가격 조합을 독자적으로 형성하고 있다.

○ 李哉滋(2019)를 통해 노포 중 하나인 Ronnenfledtdt의 사례를 보면, 전차의 일본어 명칭(Sench) 및 말차의 일본어 명칭(Match)으로 표기된 제품은 중국산 원료를 주로 사용하고 있으며, 일반 마트에 진열된 녹차 제품 역시 산지 표시가 없는 제품이 적지 않고 표시 가격으로 보아 일본산이 아닌 것이 의심되는 제품이 대부분이다. 이와 달리 일본 녹차를 적극적으로 취급하는 유기식품 전문점에서는 비교적 일본 내에서 유통되는 녹차 제품의 종류 및 가격이 그대로 유지되고 있다.

○ 한편, 독일에서도 미국에 비해 상대적으로 많지 않은 양이나 말차의 보급이 진행 중이다. 유럽에서의 말차 시장의 형성과 보급에 관해서는 부록의 수출사례와 같이 제품 전략과 채널 전략을 조합한 시장개척 기업의 역할이 크다.⁴⁰⁾

○ 독일의 경우 홍차 시장에 비해 비교적 최근에 소비되기 시작하여 녹차 소비량이 점차 증가하는 경향을 확인할 수 있었다. 독일에서 수입하는 녹차 중에 일본산이 차지하는 비중이 매우 낮은 가운데, 소매시장에서는 타국산 녹차와의 가격경쟁에서 고전하고 있다.

40) <부록 3> '사례를 통해 본 녹차 수출 실태'의 B사 사례 참고.

- 특히, 잔류농약기준이 매우 엄격하여 유기녹차만이 통관 검역이 가능하기 때문에, 상대적으로 수출단가 및 현지 소매가격이 높은 탓에 수출확대에 어려움을 겪는다. 2015년 이후의 수출량 증가세의 둔화, 수출량의 증가에도 감소하는 수출액 및 수출 가격은 이러한 현지 시장에서의 가격경쟁이 반영된 것으로 판단된다.

○ 對독일 녹차 수출전략에서 독일의 잔류농약기준에 일본에서 사용하는 농약의 신청(import tolerance)을 강화하겠다는 의지를 보이는데, 유기 녹차에 한정된 수출제품을 다양화하여 가격경쟁을 의식한 효율적인 시장 공략이 필요하다는 인식이 그 바탕에 있다. 더불어 미국과 마찬가지로 최근에는 독일에서도 말차라테나 말차 과자, 아이스크림 등이 빠른 속도로 보급되고 있어 품질과 안정성을 차별화한 일본 말차의 수출 확대에 큰 기대를 걸고 있다.

□ 아시아 지역

1) 대만

○ 일본이 녹차를 수출하는 주요 아시아 국가 중 하나인 대만으로의 수출실적은 2005년 이후에 현저하게 확대되어 2020년에는 수출량 1,407톤 수출액 15.5억 엔을 기록하였다. 대만은 현재 미국 다음으로 수출실적이 많은 나라로 2020년 수출량의 26.7%를 차지하고 있다. 특히, 아시아 시장에 관해서는 수출실적이 두 번째로 많은 싱가포르보다 수출량이 5.7배나 된다<표 4-7>.

○ <그림 4-5>를 통해 보면 대만의 경우는 분말차의 비중이 매우 낮은 동시에 3kg 이하의 제품차 비율이 매우 낮은 점을 감안하면, 벌크 상태로 수입한 잎차 원료를 수출국 국내 유통업자가 가공 판매하는 형태로 일본차가 취급되고 있는 것으로 추측된다.

- 2020년 평균 수출가격은 1,102엔/kg로 2005년(1,758엔/kg)에 비해 약간 하락하였다. 특히, 수출가격에 관해서는 다른 아시아 주요 수출국보다 상대적으로 낮은 것으로 나타났는데, 그 배경에는 대만 국내의 녹차 유통업자 간의 원료 가격을 둘러싼 경쟁이 작용하는 것으로 보인다.

○ 대만에서 일본차는 고가격에 유통되는 고급차로 시장에서의 지위를 획득하고 있지만 하급차의 경우는 대만 국내산 원료 또는 상대적으로 저렴한 타국산 원료를 사용하여 제품은 일본 전차로 표시하여 판매되는 경우가 적지 않다.⁴¹⁾

2) 싱가포르

○ 2020년 기준 싱가포르는 일본 녹차의 수출국으로는 아시아에서 두 번째로 큰 나라이다. 2020년의 수출량은 240톤, 수출액은 7.4억 엔이다. 수출시장으로서 싱가포르의 특징은 수출가격(2020년: 3,102엔/kg)이 여타의 아시아 수출국에 비해 매우 높다는 점이다.

○ <그림 4-5>에서 보듯이 3kg 이하의 수출 제품차 비중이 높고 상대적으로 고가격인 분말차의 수출도 적지 않은데, 이는 <표 4-4>에서 살핀 바와 같이 싱가포르에서의 일본 녹차는 고급차로 취급되고 있음을 반영한다. 다만, <표 4-7>의 과거 15년간 수출량은 2.9배 수준으로 증가하였으나, 대만(16.8배), 말레이시아(10.2배), 태국(10.7배)에 비해 상대적으로 낮은 증가율을 보인다.

○ <표 4-4>에서 보는 바와 같이, 싱가포르 녹차 소비자의 경우는 티백이나 가향 혼합차의 선호가 높아 녹차 자체의 소비량의 급격한 증가는 기대하기 어렵기 때문이다. 나아가 최근의 일본 차 인기에 편승한 현지 상인들의 가공 판매가 확대되는 가운데 타국산 차를 사용한 제품도 적지 않게 유통되고 있다.

3) 기타 아시아 시장

○ <그림 4-5>를 통해 보면, 말레이시아는 일본 현지에서 제품화한 3kg 이하의 녹차가 소매점에서 판매되는 경우가 적지 않아 보이나, 높은 부가가치가 기대되는 분말차의 수출량 비중은 여전히 40%를 밑돌고 있다. 이와 달리, 태국의 경우는 3kg 이하의 수출량이 적은 것으로 보아 현지에서 가공되는 제품의 원료·수출이 상대적으로 많고 분말차의 수출 비중이 비교적 높다.

41) 根師梓(2009).

○ 아시아 여러 국가 중, 특히 대만, 말레이시아, 태국의 일본 녹차 수입량 증가는 다른 여타의 국가에 비해 괄목할만하다. 물론 수출가격으로 보면 여전히 고급화를 추구한 부가 가치의 확대에는 한계가 있지만, 앞으로 소비자들의 구매력과 일본 제품에 대한 호의적인 태도가 강화되고, 부유층을 중심으로 한 고가격에 대한 지불 의사가 실현된다면 일본 차의 브랜드력을 앞세운 고급차 시장 공략과 더불어 말차 등의 신제품의 보급 확대도 가능할 것으로 예상되고 있다.

〈표 4-7〉 아시아 지역 녹차 수출량 및 수출액 비교(2005~2020년)

지역	주요 국가	순위		수출량(톤)			수출액(백만엔)			수출가격(엔/kg)			'20 수출량 비중	'20 수출액 비중	'20 평균가격 대비(%)
		'05	'20	'05 (A)	'20 (B)	B/A	'05 (C)	'20 (D)	D/C	'05 (E)	'20 (F)	F/E			
아시아		-	-	394	2,380	6.0	687	4,105	6.0	1,745	1,725	1.0	45.1	25.4	56.2
	대만	4	2	84	1,407	16.8	147	1,550	10.5	1,758	1,102	0.6	26.7	9.6	35.9
	싱가포르	2	4	82	240	2.9	196	743	3.8	2,387	3,102	1.3	4.5	4.6	101.1
	말레이시아	13	8	21	218	10.2	46	358	7.7	2,177	1,644	0.8	4.1	2.2	53.6
	태국	12	7	18	196	10.7	47	436	9.3	2,569	2,221	0.9	3.7	2.7	72.4
	홍콩	5	6	84	135	1.6	130	571	4.4	1,554	4,237	2.7	2.6	3.5	138.1
	중국	10	17	81	27	0.3	59	78	1.3	733	2,865	3.9	0.5	0.5	93.4

주: 순위는 수출액 기준임.
 자료: 財務省(각 연도), 『貿易統計』.

4.2. 일본 녹차의 對한국 수출 가능성 진단

4.2.1. 한국의 녹차 생산 현황

○ 한국에서 녹차는 웰빙 붐과 함께 건강음료로 인식되면서 2000년대 중반까지 재배면적과 생산량이 증가 추세를 보였으나, 2006년 농약 파동과 커피 등 다양한 대체재의 등장으로 재배면적이 줄어들고 있다<표 4-8>. 다만, 생산기술 발달과 규모화 등 생산 단수의 증가로 생산량은 오히려 소폭 증가 추세를 보였다.

- 차 생산 농가 수는 2010년 4,765호에서 2019년 2,638호로 감소하였고, 재배면적은 2010년 3,264ha에서 2019년 2,652ha로 줄어들었다.
- 차 생산 농가수와 재배면적 감소에도 불구하고, 생산 단수가 2010년 ha당 1.1톤에서 2019년 약 1.8톤으로 증가하면서 한국의 차(茶) 생산량도 2010년 3,586톤에서 2019년 4,758톤으로 증가하였다.

<표 4-8> 한국의 차(茶) 생산 동향

구분	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
농가수(호)	-	-	4,765	3,600	3,737	3,406	2,597	2,638
재배면적(ha)	1,503	3,042	3,264	2,418	2,623	2,391	2,220	2,652
생산량(톤)	1,434	3,309	3,586	3,618	3,995	4,026	3,878	4,758
생산 단수(톤/ha)	0.95	1.09	1.10	1.50	1.52	1.68	1.75	1.79

자료: 농림축산식품부(2021). “2020 특용작물생산실적.”

○ 한국의 녹차는 전남(보성)과 경남(하동) 그리고 제주에서 주로 생산되며, 전남과 하동에서는 차를 주로 경사지에서 가족농 중심으로 재배하고, 제주에서는 평지의 다원에 기반한 기업농 중심으로 차를 재배하고 있다.

○ 차는 발효 정도에 따라 녹차, 홍차, 보이차 등으로 구분되고, 수확기에 따라 우전, 곡우, 첫물차, 두물차, 세물차, 네물차로 구분된다<표 4-9>.

〈표 4-9〉 한국의 차(茶) 분류

구분		특징	
발효 정도별 분류	발효하지 않은 차	녹차, 백차	- 찻잎을 따서 바로 증기로 찌거나 솥에서 덥혀 발효가 되지 않게 한 차 - 발효 과정을 거치지 않기 때문에 차의 성분이 그대로 보존
	부분 발효차 (우롱차)	황차, 청차	- 녹차와 홍차의 중간으로 발효 정도가 20~65% 사이의 차
	발효차	홍차	- 발효 정도가 85% 이상으로 떫은맛이 약하고 등홍색의 수색을 나타내는 차 - 세계 전체 차 소비량의 75%를 차지하며, 인도, 스리랑카, 중국, 케냐, 인도네시아가 주 생산국이며 영국과 영연방 국가들에서 많이 소비
	후발효차	보이차, 흑차	- 차가 완전히 건조되기 전에 퇴적하여 곰팡이에 의해 자연 후발효가 일어나게 한 차 (흑갈색) - 중국에서는 잎차류보다 차를 압착하여 덩어리로 만든 고휘차가 주로 생산되며, 저장 기간이 오래될수록 고급차로 간주
제조 시기별 분류	곡우(穀雨) 이전	우전차	- 곡우(4. 20.) 이전에 채취한 아주 여린 차를 의미하며, 부드럽고 향이 강함
		곡우차	- 곡우(4. 20.)에 차를 수확해 제조한 차를 의미하며, 곡우 이전의 차를 최고급 취급
	곡우(穀雨) 이후	첫물차	- 4월 20일경부터 5월 중순까지 수확하여 제다한 차 - 맛이 부드럽고 감칠맛과 향이 뛰어나지만, 손으로 수확하는 경우가 많아 노력에 비해 생산량이 적은 편
		두물차	- 6월 중순에서 하순 사이에 수확하는 차 - 잎이 거칠고 차의 맛이 강하지만, 감칠맛이 떨어짐 - 경지 정리가 된 곳에서는 기계를 이용해 수확하여 생산량이 많음
		세물차	- 8월 초순에서 중순 사이에 수확하는 차 - 떫은맛이 강하고 아린맛이 있으며, 찻잎의 말림 정도가 거칠어 전반적으로 품질이 떨어짐
	네물차	- 9월 하순에서 10월 초순까지 수확하는 차 - 질이 낮은 엽차로 사용	

자료: 농촌진흥청(2018). 『차-농업기술길잡이 161』.

4.2.2. 한국과 일본 녹차의 생산 경쟁력 비교

가. 생산 단수 및 생산 단가 비교

○ 본 절에서는 생산 단수, 생산 단가, 생산비 등을 통해 한국과 일본의 차(茶)의 경쟁력을 비교하였다. 차(茶)는 품종, 생산 시점, 발효 정도에 따라 매우 다양하기 때문에 한국과 일본 녹차의 경쟁력을 직접적으로 비교하는 데는 한계가 존재하지만, 가용한 자료를 최대한 활용하였다.

- 한국 녹차는 타 품목에 비해 그 규모가 크지 않고 산지가 제한적으로 형성되어 있어 대표가격이 없으며, 공표되는 가격도 존재하지 않는다. 따라서 생산액 및 생산량 자료를 이용하여 생산 단가를 비교하였다.

○ 2019년 기준 일본의 녹차 재배면적은 41,000ha로 한국(2,652ha)의 약 15배, 생산량은 82,000톤으로 한국(4,758톤)의 약 17배 수준이었다. 재배면적의 격차보다 생산량의 격차가 더 커진 이유는 생산 단수의 차이로 일본의 10a당 생산량은 200kg으로 한국(179.4kg)보다 10a당 20kg 많은 것으로 나타났다<표 4-10>.

- 일본의 경우 구산지인 시즈오카 지역은 한국의 보성, 하동과 유사한 산지로 생산성이 높지 않으나, 신산지인 가고시마, 미야자키 등은 한국의 제주와 유사하게 평지 다원으로 생산성이 높다.
- 한국은 평지다원이 주를 이루는 제주의 생산량이 전체 생산량의 약 32.6% 수준이지만, 일본의 대표적인 구산지인 시즈오카 지역의 2020년 생산량(25,200톤)과 신산지인 가고시마 지역의 생산량(23,887톤)은 비슷한 수준이다<표 2-6>.
- 제주 지역의 녹차 재배면적 및 생산량이 증가 추세를 보이면서 2019년 생산단수가 179.4kg으로 2016년에 비해 10a당 27kg 증가하였으나, 여전히 일본에 비해 낮은 수준임을 알 수 있다.

○ 2019년 기준 한국의 녹차 생산액은 714억 원, 일본의 녹차 생산액은 8,516억 원이었다. kg당 생산 단가는 한국이 15,006원, 일본이 10,381원으로 한국의 단가가 더 높은 것으로 추정된다.

- 일본 녹차의 생산 단가는 일본에서 가장 많은 양이 생산되는 보통 전차의 가격인 1,088엔/kg(11,272원/kg)과 유사한 수준이다<표 2-9>.

○ 한국과 일본의 녹차 산업은 생산량에서 큰 차이를 보일 뿐만 아니라 일본 녹차의 생산성(생산 단수)은 높고 단가는 낮아, 한국에 비해 경쟁력을 가진다고 판단할 수 있다.

- 다만, 현재 차의 경우 발효 및 가공 차에는 40%의 관세가 적용되고, 잎 및 분말 녹차에 대해서는 513.6%의 고관세가 부과되기 때문에 생산 경쟁력이 다소 높다 하더라도 일본 녹차가 국내로 수입되어 국내 대중적인 녹차시장에 큰 영향을 미치기는 어려울 것으로 판단된다.

〈표 4-10〉 한국과 일본의 녹차 생산성 비교

구분	한국		일본	
	2016년	2019년	2016년	2019년
재배면적(ha)	2,623	2,652	43,000	41,000
생산량(톤)	3,995	4,758	80,000	82,000
생산액(억 원)	598	714	10,256	8,516
생산 단수(kg/10a)	152.3	179.4	186.0	200.0
생산 단가(원/kg)	15,006	15,006	12,069	10,381

주: 일본 생산액과 생산 단가의 경우 엔화 환율(1엔 = 1,036원)을 적용한 수치임.

자료: 농림축산식품부(2021). “2020 특용작물생산실적”과 農林水産省(2021). “令和2年産茶の摘採面積、生葉収穫量及び荒茶生産量”의 자료를 재구성함.

나. 생산비 비교

○ 〈표 4-11〉은 한국과 일본의 녹차 생산비를 비교한 것이다. 단, 일본의 녹차 생산비는 2003년 이후 공표하지 않으며, 한국 또한 공표된 생산비 자료는 존재하지 않는다. 따라서 동일한 연도에 대한 비교에는 한계가 있으며, 조사 방법 등으로 인해 생산비 수치의 객관성을 확보하기 어렵다. 다만, 제한된 자료를 최대한 활용하여 시점과 수치의 객관성에서 일정 부분 자유로운 녹차 생산비에서 차지하는 노동비의 비중을 비교하고자 한다.

○ 먼저, 2003년 공표된 일본의 생산비를 지역별로 비교하면, 구산지인 시즈오카 지역의 생산비가 신산지인 가고시마 지역에 비해 높은 것을 알 수 있다. 이는 노동비 차이에 의한 결과로, 전술한 바와 같이 평지다원을 주를 이루는 산지에서 기계화 등 효율적 생산이 이루어지고 있음을 의미한다.

- 2003년 시즈오카 지역 녹차 생산비는 400만 원으로 가고시마 지역의 286만 원보다 39.9% 높고, 노동비는 198만 원으로 가고시마 지역의 114만 원보다 73.7% 높은 것으로 나타났다.

- 2003년 가고시마 지역의 녹차 생산비에서 노동비가 차지하는 비율은 39.9%로 시즈오카 지역의 49.5% 대비 9.6%p 낮은 수준이며, 2007년의 경우에도 가고시마 지역의 노동비 비율은 33.8%로 상대적으로 낮은 수준임을 알 수 있다.

- 2010년 녹차 생산비에서 한국의 노동비가 차지하는 비중은 54.4%, 2018년은 58.2%로 계산되었다. 이는 일본의 신산지인 가고시마(33.8~39.9%)뿐만 아니라 구산지인 시즈오카(49.5%)보다 높은 수준이다.
- 한국은 평지다원 비중이 상대적으로 낮아, 노동집약적 생산이 주를 이루면서 생산비에서 노동비가 차지하는 비중이 높은 것으로 판단되며, 이는 높은 생산비의 원인이 될 수 있다.
- 최근 제주지역의 생산 면적 및 생산량 증가로 우리나라 전체 녹차 생산비 하락을 기대할 수 있으나, 경사지가 주를 이루는 보성과 하동 지역에서는 생산의 효율성을 향상시키는 것이 한계가 있을 것으로 보인다.

〈표 4-11〉 한국과 일본의 녹차 생산비 비교

구분	한국		일본		
			가고시마		시즈오카
	2010년	2018년	2003년	2007년	2003년
생산비(만 원)	136	419	286	287	400
노동비	74	244	114	97	198
기타	62	175	172	190	202
노동비 비중(%)	54.4	58.2	39.9	33.8	49.5

주: 1) 일본 생산비의 경우 엔화 환율(1엔 = 10.36원)을 적용한 수치임.

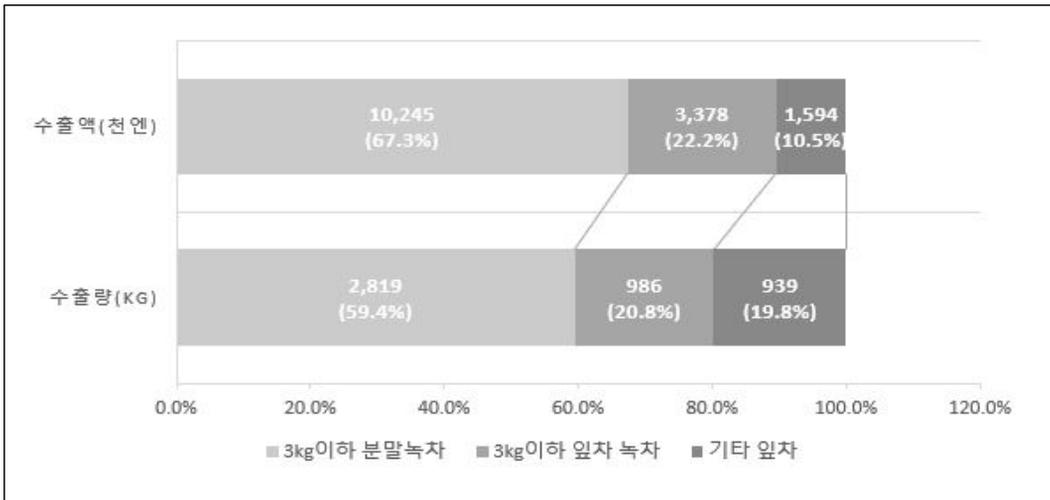
2) 한국의 2010년 생산비 자료는 박문호의 자료를, 2018년 자료는 농촌진흥청의 자체 조사 자료를 인용했음. 일본의 2003년 가고시마와 시즈오카 자료는 일본 농림수산업성 자료를, 2007년 가고시마 자료는 박문호의 자료를 활용함.
 자료: 박문호(2013); 농촌진흥청(2018); 農林水産省(2011).

4.2.3. 일본 녹차의 對한국 수출

○ 2020년에 일본은 우리나라로 4.7톤의 녹차를 수출하였는데 그 수출액은 약 1,520만 엔이다. 일본 녹차의 수출량 합계에 접하는 비율은 약 0.5%에 불과하며 수출액 역시 그 비율이 0.03%로 매우 낮다.

○ 2020년 한국으로 수출하는 녹차는 수출량 대비 80.2%, 수출액 대비 89.5%가 3kg 이하의 포장된 제품이다. 따라서 한국으로 벌크 상태로 수출되어 현지에서 가공 포장되는 업무용 녹차는 매우 적다. 對한국 수출 녹차의 수출량 대비 59.4%, 수출액 대비 67.3%는 분말차로 잎차 제품의 비중을 상회하고 있다<그림 4-9>.

<그림 4-9> 일본 녹차의 對한국 수출 내역(2020년)



자료: 財務省(각 연도), 『貿易統計』.

○ 일본의 對한국 수출량 및 수출액의 추이는 장기적(1989~2020년)으로 보았을 때 매우 기복이 심하다. 1989년 400kg에 머물렀던 수출량은 1996년과 1997년에 이례적으로 증가하는 일시적인 현상이 보였으나 1999년까지는 대체적으로 2~3톤 정도 수준이다. 그러던 중 2000년에는 수출량이 급격히 증가하여 10톤을 상회한 후 2002년에는 17.8톤에 달하기도 하였으나 2005년까지는 매년 10톤 정도의 수출을 유지하는 정도에 그치고 있다<표 4-12>.

○ 그러나 2006년에는 이전까지의 10톤 수준에 머물렀던 수출량이 28.7톤으로 증가하고 이후 2007년까지 20톤을 넘어 30톤에 육박하였다. 하지만 이와 같은 급격한 수출증대는 단기간에 그치고 2008년 이후 2014년 4.5톤에 이르기까지 수출량이 빠르게 감소하였다. 특히, 2012년 이후의 감소는 2011년의 동일본 대지진으로 인한 방사능 유출이 일본 녹차의 구매 의욕을 감퇴시킨 것이 원인으로 추측된다.

- 2015년부터는 수출량이 재차 증가하여 2018년에는 수출량이 약 20톤으로 회복되었다. 이처럼 한국으로의 수출량 회복 및 증가에 대한 기대가 높아지는 중에 2019년 이후는 한일관계의 악화와 2020년의 코로나 팬데믹이 작용하여 또 다시 감소하는 경향을 보이고 있다.

○ 한편, 수출액은 수출량의 변화를 그대로 반영하는데, 1996년 및 1997년의 이례적인 증가를 제외하면 2000년까지는 1,000만 엔을 밑돌고 있었으나 2000년 이후 1천만 엔을 상회하고 2004년에는 5천만엔, 2006년(9,260만엔)에는 1억 엔에 근접하였다.

- 2007년 이후 다시 감소하는 추세를 보이면서 2014년에는 1,220만 엔까지 수출액이 감소하였음을 알 수 있다. 그러던 중 2016년부터 재차 수출이 증가하여 2018년에는 수출액이 6,350만 엔까지 회복되는 듯 했으나, 앞에 말한 한일관계 악화와 코로나 팬데믹으로 인해 2020년에는 1,520만 엔에 머물렀다.

○ 한편, 2000년 수출량에서 3kg 이하 제품이 차지하는 비율은 33.2%, 동 수출액 비중은 40.8%이다. 동 수치는 2006년 각각 53.4%, 82.9%로 확대된 후, 2009년에는 91.1%, 93.5%로 나타나 우리나라로 수출되는 녹차의 거의 대부분을 가공용(벌크)이 아닌 일본 국내에서 포장된 제품이 차지한다.

○ 다만, 방사능 유출로 인한 소비자의 구매 의욕의 감퇴로 인해 2012년에는 일부 가공용(벌크) 녹차가 수출 제품의 중심을 이루게 되었으나 2014년 이후는 3kg 이하의 제품이 차지하는 비율이 다시 회복되고 있음을 알 수 있다.

○ 이상과 같은 정황을 통해 한국으로 수출되는 녹차의 많은 양이 일본을 방문한 한국 관광

객이 면세점을 통해 구입한 제품일 것이며, 우리나라의 녹차 유통업자가 한국 국내 가공용(벌크)으로 수입하는 경우는 매우 드물 것으로 추측된다.

〈표 4-12〉 일본의 對한국 녹차 수출의 추이(1989~2020년)

구분	對한국 수출						일본 녹차 전체 수출 중 한국 수출 비중		
	녹차 합계			녹차 중 3kg 이하 비중			수출량 (%)	수출액 (%)	가격 (배)
	수출량 (톤)	수출액 (백만엔)	단가 (엔/kg)	수출량 (%)	수출액 (%)	단가 (엔/kg)			
1989년	0.4	1.4	3,147	-	-	-	0.1	0.4	5.97
1990년	1.6	5.4	3,408	-	-	-	0.6	1.6	2.90
1991년	2.4	9.2	3,811	-	-	-	0.9	2.1	2.20
1992년	3.0	11.4	3,831	-	-	-	1.2	2.6	2.22
1993년	1.5	4.5	2,980	-	-	-	0.5	0.9	1.75
1994년	1.7	6.3	3,774	-	-	-	0.5	1.2	2.28
1995년	2.5	8.2	3,253	-	-	-	0.6	1.2	2.21
1996년	6.1	17.5	2,875	-	-	-	1.4	2.4	1.69
1997년	10.3	15.1	1,469	-	-	-	2.1	1.7	0.82
1998년	1.3	4.9	3,685	-	-	-	0.2	0.4	2.12
1999년	2.0	3.7	1,867	-	-	-	0.3	0.3	1.12
2000년	10.1	11.3	1,115	33.2	40.8	1,372.4	1.5	1.0	0.66
2001년	5.9	11.4	1,929	-	-	-	1.0	1.0	1.00
2002년	17.8	14.0	786	-	-	-	2.3	1.0	0.44
2003년	5.9	19.1	3,248	-	-	-	0.8	1.3	1.68
2004년	11.6	50.1	4,328	-	-	-	1.3	3.0	2.24
2005년	10.7	32.0	2,992	-	-	-	1.0	1.5	1.55
2006년	28.7	92.6	3,231	53.4	82.9	5,023.0	1.8	3.0	1.66
2007년	27.6	77.7	2,816	60.0	77.7	3,648.4	1.7	2.4	1.42
2008년	23.7	71.8	3,032	75.6	78.3	3,137.7	1.4	2.1	1.54
2009년	14.8	55.7	3,752	91.1	93.5	3,853.5	0.8	1.6	2.15
2010년	11.4	22.3	1,955	85.1	87.3	2,005.9	0.5	0.5	1.03
2011년	11.9	16.5	1,394	82.9	74.5	1,252.7	0.5	0.4	0.71
2012년	5.7	10.6	1,846	15.8	16.4	1,921.4	0.2	0.2	0.86
2013년	7.2	14.7	2,050	45.3	47.4	2,144.5	0.2	0.2	0.91
2014년	4.5	12.2	2,716	63.9	70.8	3,008.4	0.1	0.2	1.22
2015년	5.1	15.0	2,959	63.5	70.1	3,264.9	0.1	0.1	1.21
2016년	16.8	39.3	2,339	89.5	87.7	2,291.9	0.4	0.3	0.83
2017년	18.7	50.5	2,695	93.2	92.6	2,678.4	0.4	0.4	0.87
2018년	19.9	63.5	3,186	97.5	95.9	3,134.3	0.4	0.4	1.06
2019년	5.6	18.0	3,241	-	-	-	0.1	0.1	1.13
2020년	4.7	15.2	3,207	80.4	89.5	3,570.9	0.5	0.0	1.04

자료: 財務省(각 연도), 『貿易統計』.

- 일본의 對한국 녹차 수출량 및 수출액 비중은 각각 0.3%, 0.03%로 한국은 주목할 만한 수출 대상국이 아니다. 한일관계의 악화와 코로나 팬데믹에 따른 방일 관광객의 대폭 감소라는 특별한 사정이 작용하지 않는 2010년부터 2018년까지도 동 비중은 수출량에서도 수출액에서도 0.5% 미만에 머물렀다.
- 특히, 방사능 유출로 인한 2012년 이후 수출량 감소가 2016년 이후 17~20톤으로 증가하는 회복세를 보였다. 하지만 여전히 수출량 및 수출액 비중이 0.5%를 밑돌고 있는 이유는 2007년 이후의 녹차 수출 전략이 유효하게 작용하여, 다른 여타의 나라들로의 수출이 현저하게 증가하여 우리나라의 동 비중이 상대적으로 축소되었기 때문이다.
 - 예를 들면, 우리나라로의 수출량 및 수출액이 과거 최고치를 기록한 2006년의 수출량 28.7톤 및 수출액 9,260만 엔이 2020년의 녹차 수출 합계(5,274톤, 162억 엔)에 접하는 비율은 각각 0.5%, 0.06%이다.
- 수출가격에 관해서는 1989년부터 1998년까지는 일본의 녹차 평균 수출가격의 약 2배 가량의 높은 가격을 유지하고 있었다. 그러나 1999년 이후, 2004년의 2.2배를 제외하면 평균 수출가격과 크게 차이가 나지 않는 것으로 나타났다.
 - WTO Tariff Analysis Online에 따르면, 한국의 녹차 수입관세는 513.6%로 높다 <표 4-13>. 또한 JETRO(일본무역진흥기구)의 자료(JETRO 2014)에 의하면, 기존의 일본 차 특히 고급 전차는 국내 소비자의 기호가 맞지 않다는 점을 對한국 수출의 과제로 제시하고 있다.
 - 나아가 JETRO가 품목별 수출 국별 수출제도 정보를 지원하는 사이트⁴²⁾에는 녹차 코너에 우리나라는 검색 국가에서도 제외되어 있다. 이상과 같이 우리나라로의 수출실적이 매우 적고 고관세 장벽과 현지 소비자의 기호가 다른 점을 고려하여 일본의 녹차 수출전략이 정하는 목표시장 속에 우리나라는 포함되어 있지 않다.

⁴²⁾ JETRO(<<https://www.jetro.go.jp/industry/foods/exportguide/>>).

〈표 4-13〉 주요 국별 녹차 수입 관세율

구분	3kg 이하 녹차	기타 녹차
태국	90.0	90.0
한국	513.6	513.6
대만	17.0	17.0
중국	15.0	15.0
러시아	12.0	5.0
미국	6.4	6.4
독일	3.2	0.0
프랑스	3.2	0.0
홍콩	0.0	0.0
말레이시아	30.0	30.0
싱가포르	10.0	10.0

주 1) 3kg 이하 녹차는 HS 090220, 기타 녹차는 HS 090220을 사용하여 MFN(Most Favored Nation) final bound duty⁴³⁾로 검색한 결과임.

2) 한국의 경우 3kg 이하 녹차, 기타 녹차 두 품목에 TRQ를 운영하며, 2021년 기준 두 품목의 TRQ는 7.8톤이며 저율 관세는 40%, 고율 관세는 513.6%임.

3) 독일과 프랑스의 관세율은 유럽연합(European Union)의 관세율임.

자료: WTO Tariff Analysis Online(<http://tao.wto.org/>).

43) MFN bound duty는 각 WTO 회원국 정부가 약속한 관세로, 해당 상품에 적용되는 최대의 MFN 관세 수준을 의미한다. Bound duty가 반드시 실제 교역에 적용되는 관세는 아니며, WTO 회원국은 bound level을 넘지 않는 수준에서 회원국 간 교섭에 따라(비차별적 적용 전제) 적용되는 MFN 관세를 낮추거나 높일 수 있다(World Bank WITS).

5

요약 및 시사점

5.1. 요약

- 일본의 2020년 기준 녹차 재배면적은 39,100ha이며 여기서 생산된 생엽을 가공한 황차 생산량은 69,800톤이다. 당해 연도 수입량 3,917톤을 더한 후 수입량 5,274톤을 제한 후 산정되는 자국 내 공급량(국내 소비량)은 68,443톤이다.
- 일본 녹차 산지의 다원 형태 및 품종 구성은 가고시마로 대표되는 신산지가 구산지에 비해 생산성 높은 생산기반을 확보하고 있는 가운데 시즈오카는 상대적으로 비효율적인 생산기반을 차종별 제품차별화를 통해 극복하고자 노력하고 있다.
- 일본의 녹차 수급은 전후의 소비증가에 힘입어 생산량이 확대되었고 소비감소로 전환되는 1980년대에는 생산량의 축소가 진행되었다. 하지만 1990년대 중반의 녹차음료 제품 개발과 당해 시장의 급속한 성장에 힘입어 다시 생산량이 증가하였다. 2005년 이후에는 인구감소, 잎차 소비 감소로 녹차 음료시장의 성장이 정체함에 따라 녹차 소비가 지속적으로 감소하였고, 생산량 축소 폭이 확대되었다.
 - 황차 가격은 1990년 이후 공급부족에 힘입어 2014년 3,029엔/kg까지 상승 기조를 유지한 후, 일본 내 공급과잉으로 2020년 1,524엔/kg까지 지속적으로 하락하고 있다.

- 황차 가격은 황차 공장에서 출하하는 첫물차, 두물차, 세물차, 네물차 등 수확시기가 다른 차의 연평균가격이며, 이들 수확시기가 다른 차들의 가격은 그 시기가 빠를수록 비싼 가격으로 거래된다.
 - 2020년 수확시기별 황차가격을 비교하면 첫물차가 1,624엔/kg로 두물차 (530엔)에 비해 3배나 높고, 세물차(344엔), 네물차 및 새순 이외의 번차를 사용한 황차(306엔)에 비해 약 5배 비싸게 거래되었다.
- 차의 유통은 산지 단계에서 1차 가공한 황차를 통해 시장에 공급되고 유통과정을 통해 녹차 제품 가공기업으로 판매된 후, 소매점포 또는 외식업체를 통해 소비자에게 제공된다.
- 황차의 가공은 생엽 생산자 스스로 가공하는 경우와 임의조합, 법인 또는 농협 등이 운영하는 황차 가공공장을 통하는 경우가 있으며, 생산자의 대부분은 법인이 운영하는 황차 가공공장을 이용하고 있다.
- 녹차의 판매 채널은 녹차 제품을 전문적으로 취급하는 전문소매점, 일반 슈퍼마켓, 편의점, 인터넷 등을 통한 통신판매, 백화점 등으로 나눌 수 있다. 이들 채널별 판매액을 기준으로 보면, 일반 슈퍼마켓에서의 판매 또는 구입액의 비중이 매우 높고 그 뒤를 이어 차 전문소매점, 통신판매, 백화점, 편의점 순으로 집계되었다.
- 전 세계 녹차 주요 수출국은 중국, 네덜란드, 미국, 독일, 일본 순이며(2015~2020년 누적 수출액 기준), 주요 수출국 5개 국가의 수출액은 세계 수출액의 60% 이상, 수출량은 세계 수출량의 약 50% 이상을 차지한다.
 - 주요 수출국 중에서도 중국은 세계 녹차 수출액과 수출량에서 각각 40% 비중을 차지하며(2015~2020년), 중국의 비중은 나머지 4개 주요 국가들이 차지하는 비중의 합보다 크다.
 - 일본은 2015~2020년 누적 수출액 기준으로는 세계 5위의 수출 주요 국가이지만, 세계 녹차 수출에서 차지하는 비중은 수출액과 수출량 기준 모두 5% 이하로 중국의 수출 규모와 크게 차이가 난다.

- 일본의 녹차 수출액은 최근 15년간(2006~2020년) 증가하는 추세이나 2012년과 2019년에는 전년 대비 감소하였다. 수출량 또한 전반적인 증가 추세를 보였으나, 수출액의 증가율이 상대적으로 더 높아 녹차의 단가가 상승하는 추세를 보였다.
 - 일본의 녹차 수출단가는 품목별로 세계 평균 단가에 비해 모두 약 3~5배 수준이며, 3kg 이하 비발효 녹차의 연평균 단가 기준으로 보면, 일본의 단가(34,581달러/톤)가 세계 평균 단가(6,568달러/톤) 대비 5.2배 수준이다.

- 한국의 일본산 녹차 수입은 2020년 기준 수입량의 약 96% 이상을 차 조제품이 차지하며, 이는 3kg 이하 비발효 녹차와 기타 비발효 녹차에 적용되는 고관세의 영향으로 추측할 수 있다.
 - 한국은 세번 기준 녹차 두 HS 관세율(HS 090210, HS 090220) 시장접근물량(Tariff Rate Quotas: TRQ)을 운영하고 있다. 2021년 기준 녹차 두 품목의 TRQ는 7.8톤이며 물량 내 관세는 40%, 초과물량에 대한 고관세는 513.6%를 유지하고 있다.

- 한국의 전체 녹차 수입에서 일본산이 차지하는 비중은 수입액 기준으로 2020년 10% 미만이다. 2010년에 한국의 전체 녹차 품목 수입액에서 일본산이 차지하는 비중은 약 40%였으나, 2011년과 2012년에 전년 대비 급격히 감소하여 2012년 이후 10% 미만을 유지하고 있다.

- 일본 녹차산업은 일본 내 소비의 감소에 따른 가격하락, 생산자의 소득감소와 그에 따른 산지 녹차 생산기반의 축소가 진행되고 있는 가운데, 내수시장 및 수출시장 확대를 통한 가격 및 소득의 회복과 생산기반의 유지가 녹차 산업이 해결해야 할 최대의 과제로 제기되었다.

- 일본 정부는 차 산업 진흥 정책의 방향성을 제시하기 위해 ① 녹차 음료 시장 활성화를 통한 소비 견인, ② 해외 수요에 대응한 녹차 수출 확대, ③ 녹차 생산기반 유지를 위한 노동력 확보 등 녹차 산업이 직면하고 있는 세 가지 과제를 제시하였다.

○ 일본 정부는 녹차 진흥에 관한 법률을 통해 카테고리를 ① 생산자 경영안정, ② 가공 및 유통의 고도화, ③ 품질향상, ④ 소비확대, ⑤ 수출 촉진, ⑥ 차 문화의 진흥 등 6개로 구분하고 각 카테고리별 필요한 시책을 제시하고 있다.

- 특히, 일본 정부는 녹차 진흥 계획의 기본 방향을 ‘시장 수요 특징에 맞춘 생산뿐 아니라 해외시장 수출을 의식한 녹차 산업의 전반적인 재편’으로 제시하고 있다.

- 일본은 녹차 소비량이 장기간에 걸쳐 지속적으로 감소하고 소비확대를 위한 각종 시책의 성과가 미진한 상황을 고려하여, 일본 내 녹차의 과잉 해소와 가격 회복을 위한 적극적인 수출 정책을 추진하고 있다.

○ 일본의 對한국 녹차 수출에서 수출량 및 수출액 비중이 각각 0.3%, 0.03%로 한국은 주목할 만한 수출대상국이 아니다. 한일관계의 악화와 코로나에 따른 방일 관광객의 대폭 감소라는 특별한 사정이 작용하지 않았던 2010년부터 2018년까지도 동 비중은 수출량과 수출액 모두 0.5% 미만에 머물렀다.

- 특히, 방사능 유출로 인한 2012년 이후 수출량 감소 추세가 2016년 이후 17~20톤으로 증가하는 회복세를 보였지만, 여전히 수출량 및 수출액 비중이 0.5%를 밑돌고 있는 이유는 2007년 이후의 녹차 수출전략이 유효하게 작용하여 다른 여타의 나라들로의 수출이 현저하게 증가하여 對한국 수출 비중이 상대적으로 축소되었기 때문이다.

- 한국으로 수출되는 녹차는 대부분 일본을 방문한 한국 관광객이 면세점을 통해 구입한 제품일 것이며, 우리나라의 녹차 유통업자가 한국 국내 가공용(별크)으로 수입하는 양은 매우 적을 것으로 추정된다.

5.2. 시사점

- 생산성 및 생산비 비교를 통해 한국과 일본 녹차 산업의 경쟁력을 비교한 결과, 일본이 한국에 비해 높은 수준의 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 판단된다.
 - 비교적 규모화·기계화가 진전된 제주도를 제외한 보성, 하동 등 전통적인 다원은 가격경쟁력 측면에서 일본에 크게 열위에 있는 것으로 추정된다.

- 한국과 일본의 녹차 생산 수준을 비교해보면, 2019년 기준 일본의 녹차 재배면적은 한국의 약 15배, 생산량은 약 17배 수준이었다. 재배면적의 격차보다 생산량의 격차가 더 커진 이유는 생산 단수의 차이로 일본의 10a당 생산량은 200kg으로 한국(179.4kg)보다 10a당 20kg 많은 것으로 나타났다.
 - 일본의 경우 구산지인 시즈오카 지역은 한국의 보성, 하동과 유사한 산지로 생산성이 높지 않으나, 신산지인 가고시마, 미야자키 등은 한국의 제주와 유사하게 평지 다원으로 생산성이 높다.
 - 이에 따라 kg당 평균 생산 단가는 한국이 15,006원, 일본이 10,381원으로 한국이 더 높은 것으로 추정된다.

- 자료의 한계로 생산비에 대한 직접적인 비교는 어렵다. 다만, 녹차 생산비의 큰 비중을 차지하는 노동비를 비교한 결과, 한국은 녹차 생산비에서 노동비가 차지하는 비중이 50% 이상인 반면, 일본 가고시마 지역은 약 35% 내외 수준이며 시즈오카 지역은 약 50% 수준이다.
 - 녹차는 평지다원이 증가할수록 노동비가 감소하고 이로 인해 생산비도 감소한다. 일본의 경우 신산지인 가고시마 지역을 중심으로 평지다원의 비중이 증가하는 추세를 보이지만, 한국은 제주도를 제외하면 중산간지 중심으로 재배가 이루어지고 있으며 녹차산업의 여건이 어려운 현시점에서 보면 다원의 구조개선이 쉽지 않아 가격경쟁력을 확보하기가 쉽지 않은 여건이다.

- 일본의 녹차 산업은 생산량뿐만 아니라 생산성이 한국에 비해 높고, 생산비 부분에서도

큰 차이를 보인다. 또한, 생산 단가는 낮아 한국의 녹차 산업에 비해 경쟁력을 가진다고 판단할 수 있다. 다만, 현재 수입차의 경우, 발효 및 가공 차에는 40%의 관세가 적용되고, 잎 및 분말 녹차에 대해서는 513.6%의 고관세가 부과되기 때문에 생산 경쟁력이 다소 높다 하더라도 일본의 대중적인 녹차 수입으로 인해 국내 녹차시장에 큰 영향을 미칠 가능성은 적다고 판단된다.

- 향후, 일본과의 개방 협상으로 녹차에 대한 관세가 하락할 경우를 대비하면, 보성과 하동 지역과 같이 경사지에서 녹차를 생산하는 지역은 가격경쟁력보다 고급차 중심의 품질경쟁력을 확보하는 차별화 전략이 효율적일 것으로 판단된다.

○ 일본 녹차의 생산 및 유통구조 변화와 이에 대응하는 산지 및 생산자의 모습을 통해 우리나라 녹차 산업이 얻을 수 있는 시사점은 향후 발생 가능한 녹차 시장 축소의 위기에 미리 대비하기 위해 시장의 동향을 인식한 산지 전략마련과 이에 입각한 부단한 구조개혁이 필요하다는 것이다.

○ 일본의 對한국 녹차 수출의 경과와 실태, 녹차 수출전략 중 목표시장, JETRO의 견해를 통해 살펴본 바와 같이 일본이 한국으로 녹차를 수출한 실적은 아주 적고 증가세를 보이고 있지 않다. 또한, 일본 정부가 구상하는 수출전략의 목표시장에서도 한국이 제외되어 있고, 고관세 등의 이유로 일본 녹차의 수입이 급격하게 증가할 가능성이 적어보인다.

○ 다만, 일본 녹차의 우회적 수출, 즉 제3국을 통한 수출, 또는 기타차, 말차라테, 봉지차, 녹차에 가향·가미한 flavored tea 등 조제품 속에 녹차가 혼입되는 경우를 염두에 두어야 할 것이다.

- 이미 일본의 일부 생산자 및 산지에서는 공급과잉 해소를 위한 하급차의 격리 수출을 도모하여 가공업무용 제품 원료로 공급하고 있는데 그 일부는 이미 한국으로 공급되고 있다.

- 일본의 수입 녹차가 한국의 녹차 제품 시장에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상되지만, 녹차 음료 시장이 확대 성장하고 있으며 소비자 기호의 다양화가 녹차 조제품 수요를 증가시킬 경우 장래 한국의 녹차 산업을 위협하는 존재가 될 수 있을 것이다. 제품 녹차 수출만이 아니라 녹차 혼입 기타 조제차에도 관심을 가져야 하는 이유이다.

부 록

부록 1. 일본 녹차의 수급 및 가격 추이(1965~2020년)

연도	황차생산량 (톤)	수출량 (톤)	수입량 (톤)	국내 공급량	인구	1인당 녹차 소비량	재배 면적	재배 능가 수	황차 평균가격 (엔/kg)
1965	77,431	4,599	0	72,832	98,275	741	48,500	1,269,000	4,376
1966	83,150	1,833	0	81,267	99,036	821			
1967	83,144	1,711	0	81,433	100,196	813			
1968	84,972	1,928	1,064	84,108	101,331	830			
1969	89,604	1,637	6,794	94,761	102,536	924			
1970	91,198	1,531	9,063	98,730	103,720	952	51,600	1,026,000	7,208
1971	92,911	1,447	6,496	97,960	105,145	932			
1972	95,000	1,872	11,317	104,445	107,595	971			
1973	101,181	2,150	12,799	111,830	109,104	1,025			
1974	95,238	1,821	5,630	99,047	110,573	896			
1975	105,449	2,198	8,860	112,111	111,940	1,002	59,200	870,200	12,190
1976	100,098	3,225	8,165	105,038	113,094	929			14,110
1977	102,301	3,480	5,506	104,327	114,165	914			16,040
1978	104,738	3,376	4,579	105,941	115,190	920			15,260
1979	98,000	3,051	5,628	100,577	116,155	866			16,380
1980	102,300	2,669	4,396	104,027	117,060	889	61,000	749,900	15,050
1981	102,300	2,673	4,143	103,770	117,902	880			14,940
1982	98,500	2,443	2,411	98,468	118,728	829			14,180
1983	102,700	2,080	2,422	103,042	119,536	862			14,890
1984	92,500	2,731	2,643	92,412	120,305	768			17,280
1985	95,500	1,762	2,215	95,953	121,049	793	60,600	614,200	15,070
1986	93,600	1,210	2,854	95,244	121,660	783			19,300
1987	96,300	1,046	2,854	98,108	122,239	803			17,950
1988	89,800	1,230	2,245	90,815	122,745	740			16,160
1989	90,500	635	2,854	92,719	123,205	753	59,000	502,600	17,590
1990	89,900	283	1,941	91,558	123,611	741		466,800	16,530

(계속)

연도	황차생산량 (톤)	수출량 (톤)	수입량 (톤)	국내 공급량	인구	1인당 녹차 소비량	재배 면적	재배 능가 수	황차 평균가격 (엔/kg)
1991	87,800	253	2,813	90,360	124,101	728			16,270
1992	92,100	257	4,519	96,362	124,567	774		410,300	19,090
1993	92,100	305	5,481	97,276	124,938	779	55,700	381,500	20,810
1994	86,300	311	4,718	90,707	125,265	724			16,030
1995	84,800	461	6,467	90,806	125,570	723			24,970
1996	88,600	428	10,824	98,996	125,859	787		307,300	29,220
1997	91,200	499	11,307	102,008	126,157	809			21,710
1998	82,600	652	6,399	88,347	126,472	699	51,200		19,230
1999	88,500	755	12,047	99,792	126,667	788		238,600	30,140
2000	89,300	684	14,328	102,944	126,926	811			27,630
2001	89,800	599	17,739	106,940	127,316	840			23,100
2002	84,200	762	11,790	95,228	127,486	747			18,090
2003	91,900	760	10,242	101,382	127,694	794	49,500		19,360
2004	100,700	872	16,995	116,823	127,787	914			20,450
2005	100,000	1,096	15,187	114,091	127,768	893			19,240
2006	91,800	1,576	11,254	101,478	127,770	794			17,990
2007	94,100	1,625	9,591	102,066	127,771	799			17,920
2008	95,500	1,701	7,326	101,125	127,692	792	48,000		15,290
2009	86,000	1,958	5,865	89,907	127,510	705			13,910
2010	85,000	2,232	5,906	88,674	128,056	692			15,950
2011	82,100	2,387	5,393	85,106	127,799	666			16,960
2012	85,900	2,351	5,473	89,022	127,515	698			15,410
2013	84,800	2,942	4,875	86,733	127,298	681	45,400		15,790
2014	83,500	3,516	4,180	84,164	127,083	662	44,800		15,050
2015	79,500	4,127	3,473	78,846	127,110	620	44,000		14,670
2016	80,200	4,108	3,618	79,710	126,933	628	43,100		15,130
2017	82,000	4,642	3,970	81,328	126,706	642	42,400		18,540
2018	86,300	5,102	4,730	85,928	126,443	680	41,500		15,960
2019	81,700	5,108	4,390	80,982	126,167	642	40,600		15,240
2020	69,800	5,274	3,917	68,443	125,708	544	39,100		

자료: 日本茶業中央会(각 연도). 『茶関係資料』.

부록 2. 일본의 녹차 산업 발전을 위한 주요 정책

1. 녹차 진흥에 관한 법률

○ 녹차 진흥에 관한 법률은 차 산업의 건전한 발전과 건강하고 풍요로운 국민생활의 실현을 위해 차 생산자의 경영안정, 식교육추진, 수출의 촉진, 전통적인 음차 문화의 보급 등을 통한 녹차 소비 확대에 기여할 것을 목적으로 하고 있다. 동 법에 따라 각 도도부현은 제2조에 정하는 각 시책의 기본방침에 맞춘 차 산업 및 차 문화에 관한 계획(진흥계획)을 수립하여야 한다.

- 한편, 각 조에서는 대상 및 목적이 다른 생산자의 경영안정, 가공 및 유통의 고도화, 품질향상, 소비확대, 수출 촉진, 차 문화의 진흥이라는 6개의 카테고리를 구분하고 각 카테고리에 필요한 시책을 제시하고 있다<부표 2-1>.

〈부표 2-1〉 녹차 진흥에 관한 법률의 주요 내용

구성	내용
목적 (제1조)	- 차 산업의 건전한 발전 및 건강하고 풍요로운 국민 생활의 실현 - 생산자 경영안정, 소비 확대(식 교육 추진, 수출 촉진, 전통에 관한 지식의 보급 조치)
기본방침 (제2조)	- 차 산업 및 차 문화 진흥의 의의 및 기본 방향 - 수요의 장기 관측을 반영한 생산량 그 밖의 차업 진흥의 목표 - 차 산업 및 차 문화의 진흥을 위한 시책 방침 - 기타 차 산업 및 차 문화 진흥에 관한 사항
진흥계획 (제3조)	- 도도부현은 차 산업 및 차 문화의 진흥에 관한 계획(이하 진흥계획) 작성 의무
생산자의 경영안정 (제4조)	- 다원에 관련된 농업생산기반의 정비, 차나무의 개식 지원, 재해 예방 추진 그 밖의 필요한 시책
가공 및 유통의 고도화 (제5조)	- 생산자에 의한 농업과 제조업, 소매업 등 관련 사업과의 종합적 일체적인 추진을 통해 지역자원을 활용한 새로운 부가가치 창출 노력 및 중소기업과 농림어업자가 연계한 사업 활동에 관련된 노력 - 가공업자에 의한 가공시설의 정비에 대한 지원 - 그 밖의 필요한 시책 강구를 위한 노력
품질향상의 촉진 (제6조)	- 연구개발 추진, 성과 보급 및 생산의 품질 향상을 위한 사업 활동 지원(시책)
소비의 확대 (제7조)	- 차의 새로운 용도와 그 이용에 관한 정보 제공 및 관련 연구개발 추진, 성과 보급을 위한 시책 - 차를 활용한 식 교육 추진이 소비 확대에 공헌하는 점을 감안하여 아동에 대한 차 보급 활동 지원 시책 마련
수출 촉진 (제8조)	- 해외 시장 개척이 차의 수요 증진에 기여하는 점을 감안하여 차 수출에 필요한 시책 마련
차 문화의 진흥 (제9조)	- 차의 전통에 관한 지식과 보급 그 밖의 필요한 시책
표창 (제10조)	- 차 산업 및 차 문화 진흥에 기여한 자를 표창
국가 지원 (제11조)	- 정부는 진흥계획이 정한 시책 실시에 필요한 정보의 제공, 조연, 재정상의 조치 강구

자료: e-GOV 法令檢索(2015). “お茶の振興に関する法律.”; 辻一成(2015).

○ 차는 국민 건강 증진에 기여할 뿐 아니라 생산성 면에서 상대적으로 조건이 불리한 중산간 지역의 농업 소득을 지지한다는 점, 더불어 가공을 필요로 하는 품목 특성에서 기인한 고용확대가 지역 경제의 발전에 이바지하고 있다는 점을 정책 시책 마련의 이유라고 기술한다.

○ 특히, 일본 차의 41.8%는 중산간 지역에서 재배되고 있으며, 주요 산지의 많은 면적이 녹차 재배에 집중되고 있으므로 녹차 산업의 쇠퇴는 특정 산지의 지역경제에 커다란 영향을 미친다는 점을 녹차 진흥에 관한 정책 개입의 당위성으로 제시하고 있다<부표 2-2>.

<부표 2-2> 일본 녹차 주요산지 지대별 재배면적

지역		2020년 재배면적(ha)	비고
전국	평지	14,370	
	중산간지	10,306	
	중산간지 비중(%)	41.8	
시즈오카	평지	6,443	중산간지 다원 중 50%가 경사도 15도 이상으로 승용형 기계의 도입이 곤란함
	중산간지	2,464	
	중산간지 비중(%)	27.7	
가고시마	평지	4,303	중산간지 다원이라도 경사도가 적고 기반 정비가 진행되고 있어 대부분의 다원이 승용형 기계의 이용이 가능함
	중산간지	2,706	
	중산간지 비중(%)	38.6	
교토	평지	185	80%의 다원이 경사도 10도 이하, 15도 이상은 5.5%
	중산간지	829	
	중산간지 비중(%)	81.8	
아이치	평지	195	80%의 다원이 경사도 5도 이하, 15도 이상은 0%
	중산간지	71	
	중산간지 비중(%)	26.7	

자료: 農林水産省(2020) “茶業およびお茶の文化の振興に関する基本方針.”

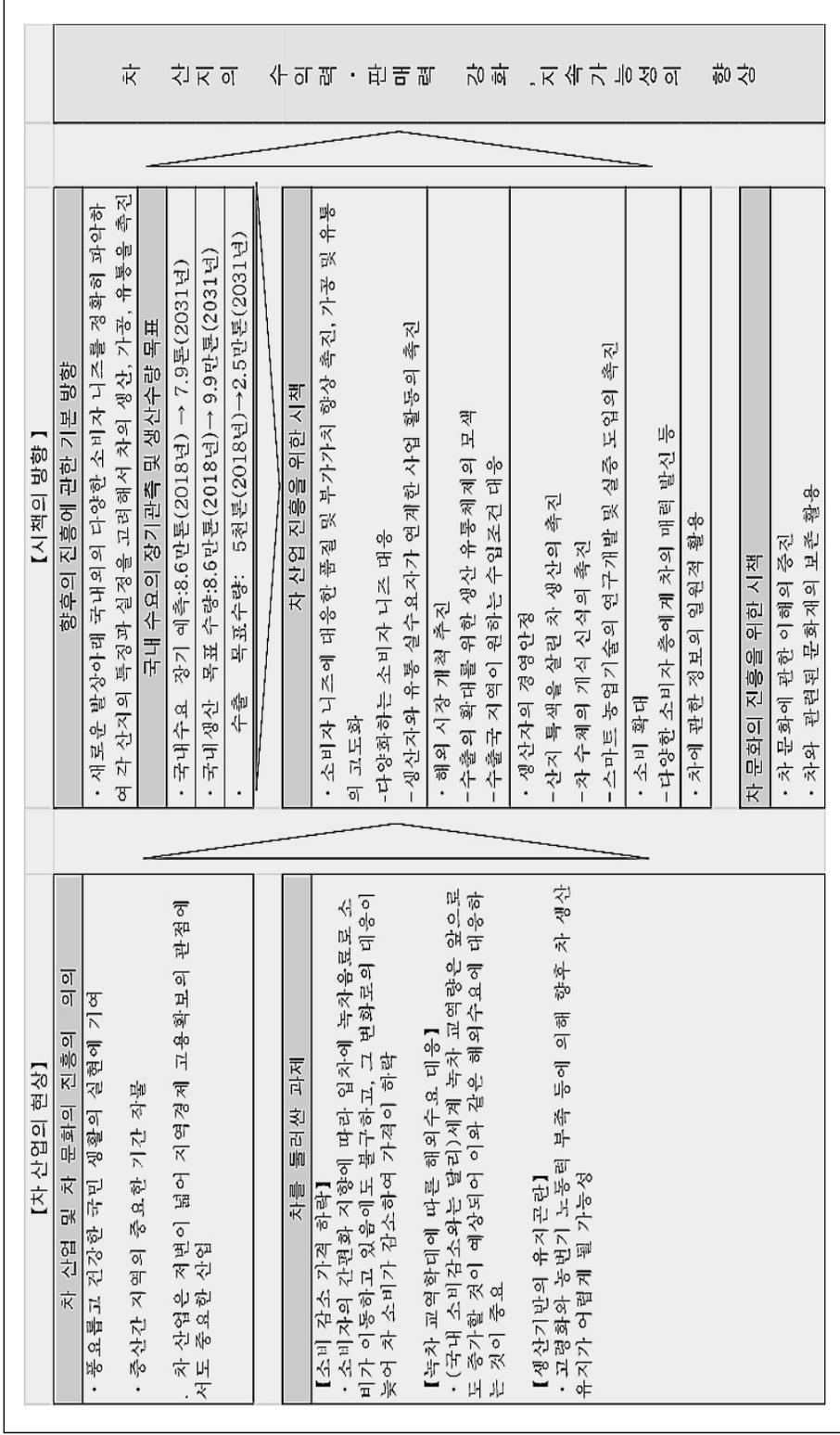
2. 녹차 산업의 기본 과제

- <부그림 1>은 일본 정부의 차 산업 현황 및 과제에 대한 인식과 이를 바탕으로 한 각 시책의 방향성을 제시한 것으로, 방침에서는 그 배경 즉 녹차 산업이 직면하고 있는 과제로 아래 세 가지를 들고 있다.
 - 첫째는 잎차 제품의 소비 감소와 달리 녹차 소비를 견인하고 있는 녹차 음료에 대한 대응이 미흡함을 지적하고 있다.
 - 둘째는 이와 같은 녹차 소비의 감소와는 대조적으로 세계 녹차 교역량이 증가하는 점을 감안하여, 해외 수요에 대응한 녹차 수출 확대를 과제로 제시하고 있다.
 - 셋째는 농업취업인구의 고령화, 농촌 내 잠재노동력의 감소가 현저한 가운데 향후 녹차의 생산자 및 생산에 필요한 노동력의 확보가 어려워질 경우를 대비한 생산기반의 유지를 과제로 제시하고 있다. 특히, 다원 노동력에 관해서는 앞서 살핀 야부키타 품종의 식부면적률이 매우 높은 가운데 산지마다 수확기 노동수요가 5, 6월에 대량으로 집중되어 동 기간에 한정된 노동력의 확보가 쉽지 않은 점은 녹차 생산유지를 어렵게 하는 최대의 문제이다.

2.1. 진흥에 관한 기본방향

- 기본방침이 제시하는 방향은 '새로운 발상 아래 다양한 소비자 니즈를 정확히 파악하여 각 산지의 특징과 실정을 고려한 차의 생산, 가공, 유통 촉진'이다. 즉, 시장의 수요 특징에 맞추되 일본뿐만 아니라, 수출을 의식하여 녹차 산업을 재편하기 위해 관련 정책이 추구하는 기본방향이다.

〈부그림 1〉 차산업 진흥에 관한 기본 방향



자료: 農林水産省(2020) “茶業およびお茶の文化の振興に関する基本方針.”

2.2. 국내 수요의 장기 관측 및 생산 수량 목표

- 기본방침에서는 일본 내 수요 예측 및 생산량의 목표를 설정하였다. 일본 내 수요에 관해서는 2018년의 소비량 8.6만 톤이 2031년에 이르러 7.9만톤으로 약 7천 톤이 감소할 것으로 예측하였다.
- 한편, 일본 내 생산량은 2018년의 8.6만 톤, 이후 수출 수요의 확보를 감안하여 2031년의 목표 수량을 9.9만 톤으로 추계하였다. 그리고 2031년 7.9톤의 약 2만 톤을 초과하는 생산량의 일부를 수출용으로 활용하는 방안을 제시하고 있는데, 일본 농림수산성은 녹차 수출을 2018년의 5천 톤 가량의 수출량에서 2031년에는 2.5만 톤으로 확대하는 목표를 내세우고 있다.

2.3. 차 산업 진흥을 위한 시책

2.3.1. 소비자 니즈에 대응한 품질 및 부가가치 향상 촉진, 가공 및 유통의 고도화

- 부가가치 향상을 위한 시책에서는 소비자의 선호가 고품질의 잎차 제품, 간편한 제품, 전차 이외의 차종, 환경이나 전통을 중시한 제품 등으로 다양화하고 있음을 감안하여, 이런 다양한 니즈에 맞춘 새로운 제품개발의 촉진과 전략적 마케팅의 실시를 강조하고 있다. 더불어 지리적표시제를 활용한 산지마다의 지역 브랜드화 추진을 시책에 포함시킬 것을 요구하고 있다.
- 소비자에 가까이 있는 실수요자와 연계한 생산에서 소비까지의 녹차 푸드체인을 구축하고 잠재적 수요를 현재화시켜 새로운 수요 창출을 도모하고자 한다. 또한, 산지 생산자의 조직화 푸드체인의 수직적 통합, 즉 산지가 주체가 된 6차산업의 추진도 중요한 시책으로 자리하고 있다.
 - 산지의 가공시설에 관해서는 그 효율적 이용을 위해 시설의 현대화·고도화와 품종의 다양화를 통한 가동률 향상을 목적으로 한 시설 정비도 시책에 포함되어 있다.

2.3.2. 해외시장 개척 추진

- 수출 촉진은 수출 확대로의 필요성과 의지를 드러낸 것으로 수출시장을 타겟으로 한 차 산업 전반의 생산 및 유통체제 구축과 함께 수출국 시장의 제도, 시장 및 소비자 정보의 확보를 중점 시책으로 정리하고 있다.
 - 해외 시장 개척방안으로는 2011년의 동일본대지진으로 인해 발생한 원전사고로 수출에 많은 규제를 받고 있는 점을 감안하여, 이들 수출국의 수입규제 혹은 완화 철폐에 정책력을 집중시키고자 한다.

- 그리고 일본무역진흥기구, 일본 식품 해외프로모션 센터와 협력하여 일본차의 기능성과 가치를 해외에 널리 알려 해외의 판로 확대를 꾀하고 나아가 지리적표시제의 해외시장에서의 법적 보호를 강구한다.
 - 한편, 산지에는 수출국 소비자가 선호하는 말차의 원료와 유기재배 차의 생산 확대 및 수출국의 잔류농약 기준 등의 각종 통관 요건 및 규제를 만족시키기 위한 생산 유통의 체제 정비가 주된 시책으로 요구되고 있다.

2.3.3. 생산자 경영안정

- 생산자 경영안정은 생산기반의 축소가 진행되고 있는 녹차 생산에 관해 산지마다 다른 생산기반과 제품 특징을 고려하여 생산의 유지 확대를 꾀하고자 하는 의지가 담겨 있다.

- 차 나무의 개식과 신식을 통한 특정 품종에 집중하는 다원 구조를 개선하는 것을 시책의 목적으로 제시하고, 더불어 인공지능과 정보기술을 활용한 스마트 농업을 적극적으로 산지에 도입하고자 한다.
 - 그 밖에도 기본방침에는 생산자의 경영안정과 관련된 시책으로 승용형기계를 구사할 수 있는 다원으로서의 기반 정비의 필요성을 강조하고 있다. 나아가 지역마다 다른 독특한 다원 풍경과 차 수확 체험 등을 관광사업과 연계시켜 중산간 지역 등의 특색을 활용한 다양한 사업의 촉진을 장려하고 있다.

- 또한, 생산자의 이농과 탈농으로 인해 소멸 위기에 처해 있는 다원을 농지 이용권 조정을 통해 다양한 농업경영체로 집적시키는 방안을 촉구하고 있다.

2.3.4. 녹차 소비의 확대

- 소비 확대는 지속적으로 감소하고 있는 녹차 소비를 유지·확대로 전환하고자 각종 이벤트 등으로 녹차의 매력을 소비자에게 어필하는 홍보활동의 실시를 주된 시책으로 하고 있다.
- 또한, 녹차의 건강 기능성과 새로운 활용법에 관한 연구개발 추진 및 그 성과의 보급과 녹차를 활용한 식교육, 특히 어린이들을 대상으로 한 체험형 이벤트, 차 수확 체험, 녹차의 올바른 음용방식을 가르치는 녹차교실 등의 기회를 통해 유년기에 형성된 식생활과 음차문화가 향후 녹차 소비 증가에 기여할 것으로 기대하고 있다.

2.3.5. 녹차관련 정보의 일원화 통합관리

- 관련 정보의 정비 활용은 차의 우량품종, 건강 기능성, 스마트 농업기술 등의 연구 정보, 가격 수급동향, 국내외 소비 동향 등에 관한 정보를 수집 정리해서 이를 일원적으로 관리 공유할 수 있는 정보 환경의 구축을 지향하고 있다.

부록 3. 일본의 사례를 통해 본 녹차 수출 실태

○ 아래에는 녹차 수출에 현저한 실적을 가지는 두 개의 제차 기업의 사례를 통해 수출 사업자 시점에서 본 녹차 수출 실태를 정리하였다. A사는 가고시마(鹿兒島)현에서 황차의 집하 도매업 및 제품차의 가공 제조 판매를 사업으로 하는 녹차 제조 기업이고, B사는 아이치(愛知)현에서 말차를 중심으로 다양한 녹차 제품을 제조 가공 판매하는 기업으로 창업·연도로 보아 오랜 역사를 지니는 노포라 할 수 있다. 그리고 A사는 1992년에, B사는 1983년에 각각 수출을 개시한 점으로 보아 녹차 수출에 관해서는 두 가지 사례 모두 개척자(frontier)적인 존재이다.

〈부표 3-1〉 수출 실태 사례의 개요

구분	사례 A	사례 B
소재지	가고시마현	아이치현
사업내용	녹차의 집하 도매 및 제품차 제조가공 판매	말차 중심의 차류 제조 판매
창업연도	1954년	1888년
설립연도	1962년(유한회사)	1950년(유한회사)
자본금	2,300만 엔	3,000만 엔
매출액	약 30억 엔	약 63.5억 엔
수출액 (매출액에 포함)	약 4,000만 엔	약 30억 엔
판매량	약 3,000톤	약 1,300톤
수출량 (판매량에 포함)	약 15톤	약 650톤
유기제품 비율	·판매량의 약 1% ·수출량수출액의 100%	·황차 취급량의 15~20% ·판매액의 20~30% ·수출량의 약50% ※ 미국10%, 유럽100%
수출계기 및 경과	·1990년 파리 국제식품전 출품 ·1992년 수출 개시 ※ 잔류농약 검출로 인해 수출 정지 ·1995년 유럽유기인증취득 ·1998년 자사 직영 유기다원(약10ha) ·독일 현지법인 설립 ·2001년 일본 유기 JA인증 취득	·1978년부터 말차의 무농약, 유기 제품 취급 ·1983년 카테킨 섭취 건강식품으로 말차를 미국에서 출시 ·1998년 뉴욕출장소개설 ※ 2001년 현지법인으로 ·2001년 일본 유기 JAS인증 취득 ·2002년 유럽 및 미국 유기 인증 취득 ·2003년 오스트리아 현지법인 설립 ※ 2008년 독일 함부르크로이전

자료: 방문 대면 조사결과.

1. A사

○ A사는 1990년 파리 국제식품전에 자사 녹차 제품을 출품한 것을 계기로 1992년 처음 독일에 녹차를 수출하였다. 그러나 당시는 독일의 잔류농약기준을 만족시키지 못한 채 전량 폐기되는 사태를 맞이하였다. 그 후 A사는 잔류농약 검사를 회피할 수 있는 유기 녹차에 수출 제품을 특화하기로 정하고 1995년에 유럽의 유기 인증을 취득하였다. 1998년에는 수출량이 점차 증가함에 따라 유기녹차 제품의 안정적인 공급을 도모하여 자사가 직영하는 10ha의 유기 다원을 확보하는 동시에 주된 수출국인 독일에 당시 거래 상대였던 바이어와 공동 출자한 현지법인을 설립하게 되었다. A사는 2017년에 약 15톤의 유기녹차를 독일 현지법인에 공급(수출)하는데 그 수출량은 자사 취급량(약 3,000톤)의 약 0.5%, 수출액(약 4,000만 엔)은 자사 매출액(약 30억엔)의 약 1% 정도에 불과하다. 그렇지만 2017년 EU로 수출된 유기 녹차가 256.7톤이라는 점을 감안하면, A사의 점유율은 약 6%로 적어도 EU로 수출되는 유기 녹차에 관해서는 주요한 수출 기업이라 할 수 있다.

〈수출용 공급체인 통합에 의한 제품가치의 실현 및 유지: A사〉

○ A사의 수출 마케팅에서 보는 최대의 특징은 자사 직영 다원(유기 황차 확보), 자사제품으로의 가공 제조, 독일 현지법인에서의 유통 판매로 이어지는 수출용 제품의 공급체인이 수직적으로 통합하고 있다는 점이다.

○ A사의 주된 수출국인 독일은 앞서 설명한 바와 같이 3kg 이하의 제품차의 수출 비중이 적고 잎차 수요가 말차에 비해 높은 나라이다. 그 배경에는 유럽이 수입하는 차의 집산지 기능을 가지는 독일에서 가공되는 탓에 이미 오랫동안 독일 국내의 수입 가공 판매 기업이 벌크 상태로 수입한 원료를 스스로 가공·제조하고 있고, 홍차에서 비롯된 차 수요는 기본적으로 잎차 제품에 집중되어 있기 때문이다.

○ 한편, 독일 국내의 녹차 판매 실태 조사 결과에 따르면, 소매점포에서는 일본 전차로 표기한 상대적으로 가격이 저렴한 중국산 차가 일본차와 병렬 판매되고 있으며, 제품의 표시정보에는 일본의 음차문화, 제법, 우려내는 방법, 차종의 정의 등을 확인할 수 있는 정

보가 제공되지 않는다.

- A사의 현지법인은 위와 같은 독일의 녹차 마켓의 특징을 감안하여, 일본차에 관한 올바른 지식과 일본에 고유한 음차 문화를 소비자에게 전달하여 그 가치 및 가격을 실현하는 것에 마케팅 전략의 목표를 두고 있다. 이러한 전략실행을 위해 A사는 자사 제품라인 및 제품 가격을 수출국에서도 그대로 유지하고 이들 제품에는 「KEIKO Tea」라는 브랜드를 통해 일본의 이미지를 부각시키고 있다.
- 제품 판매에서는 현지법인의 사옥에 일본식 정원과 다도실을 마련하여 일년에 몇 차례 거래처의 대표 및 바이어를 초빙해서 일본차 제법의 특징, 녹차를 우려내는 방법, 차종의 정의 등을 숙지시키고 있으며, 이들 정보는 포장면의 표시정보로 소비자에게도 직접 전달하고 있다.
- 그리고 A사는 일본차의 역사와 고유의 가치에는 관심을 보이지 않고 오로지 가격경쟁에 몰두하는 일반 마트와의 거래를 지양하고 가능한 한 유기 및 자연식품을 전문적으로 취급하는 소매점을 통해 판매하고 있다. 그 배경에는 녹차라는 제품 특징에 더하여 유기차라는 제품가치를 실현하려는 의지가 작용한다. 따라서 A사의 거래처는 유럽전역에 분포하는 400여 개의 유기 및 자연식품 전문소매점이다.
- 최근에는 인터넷 판매를 통해 소비자와 직접 소통하고자 노력하고 있으며 그 결과로 소비자의 니즈가 확인되는 생강차, 말차 초콜릿 등의 제품 개발을 실현하였다. 그리고 최근에는 독일에서도 말차의 수요가 현저히 확대되어 전체 매출액의 약 80%를 차지하며 말차의 매출액이 점차 증가하고 있다.

2. B사

- B사는 말차의 원료 산지에서 말차의 가공 판매 기업으로 오랜 역사를 지닌다. B사 판매액의 90%는 말차 판매액이 점하고 있고 수출용 제품의 대부분도 말차이다. 2019년의 취급량(약 1,300톤) 및 매출액(약 63.5억 엔)에 접하는 수출량(약 650톤) 수출액(약 30억엔)이 차지하는 비중은 약 50%이다. 이와 같은 개별 제차 기업으로서 가지는 녹차 수

출 규모는 국내 최대 규모에 해당한다. B사는 비(非)유기 제품이 수출량의 약 70%, 수출액의 약 50%를 차지하고 있는 점이 A사와 다르다.

- 다만, A사가 취급하는 수출용 유기녹차 약 200톤은 2019년의 유기 인증 녹차의 약 5.5%를, 해외 인증과 동등성에 입각한 수출량의 약 20%를 차지하고 있다. 한편, 수출량의 약 500톤은 미국으로, 약 150톤은 유럽으로 공급되고 있어 A사와 달리 미국이 주된 수출국인 것을 알 수 있다. 그 가운데 유기 녹차의 2/3는 유럽으로 수출되는 것으로 보아 비유기 제품은 미국을 유기 제품은 유럽을 주된 시장으로 확보하고 있다. 특히, B사는 유럽의 잔류농약기준이 까다로운 탓에 전략적으로 유기 제품을 확보 수출하고 있다는 점은 A사와 크게 다르지 않다. <부표 3-1>을 통해 B사의 수출 경위 및 경과를 보면, 목표로 하는 수출국 지역에 설립한 현지법인의 적극적인 영업활동을 통해 미국과 유럽에서 말차 시장을 새롭게 개척해 왔음을 확인할 수 있다.

<제품 전략과 채널 전략을 조합한 시장개척: B사>

- B사의 수출 전략의 최대 특징은 해외시장에서는 전차에 비해 상대적으로 인지도가 낮은 말차 제품을 수출국 현지시장에서의 적극적인 프로모션 즉 현지법인의 인적자원을 활용해서 실수요자에게 적극적인 영업활동을 전개하여 말차 제품시장을 스스로 창출해서 유지하는데 전략을 집중하고 있는 점이다.
- 이와 같은 시장개척을 위해 B사는 일본의 전통적인 음차 문화, 전차 위주의 음차 방법을 고집하지 않고 가공용(벌크) 수요를 능동적으로 수용하고 있다. 이 점은 B사의 현지 거래처가 대형카페 체인, 말차 혼합용 과자 음료 제조 업체에 집중되어 있는 것으로도 확인된다.
- B사는 1983년 처음으로 미국 시장에 진출하여 그 후 현지법인을 통해 판로개척을 위한 영업을 전개하여 일본에서 판매되는 말차 포장제품의 수요 창출이 쉽지 않은 점을 확인하였다.
- 이후 말차의 건강 기능성을 앞세워 녹차 가루를 과자나 아이스크림 등의 식품에 혼입하는 말차 활용 방법을 제안함으로써, 식품가공업체를 거래처로 확보하는 가운데 2010년

전후로 미국 내의 대형카페 체인의 신메뉴 개발에 말차 라테가 도입되어 그 원료 말차의 수요가 비약적으로 증가하는 호기를 얻었다. 그리고 미국에서 창출한 말차 수요를 유럽 지역에서도 실현하고자 2003년에는 유럽에도 현지법인을 설치하여 미국과 같은 시장 개척을 위한 영업을 전개하였다.

- 다만, 유럽 특히 독일은 이미 살핀 바와 같이 잎차 수요가 월등히 높고 비유기 제품의 시장진입이 어려워 말차 제품은 유기제품만이 수출되고 있고, 이들 제품의 판매처는 여전히 차를 취급하는 일반 소매점이 상대적으로 높은 비중을 차지하고 있다. 그러나 최근에는 B사의 수출전략이 유효하게 작용하여 가공업무용 수요의 증가가 현저하고 이미 수출액의 30~40%는 가공용(별크) 수요가 차지하고 있다.

〈부표 3-2〉 사례별로 본 수출 실태

구분	사례 A	사례 B
수출 조직 및 체제	<ul style="list-style-type: none"> - 유기 녹차의 확보: 자사 직영 다원과 계약 생산자 - 독일 현지법인이 제공하는 예측 수요를 바탕으로 가공 수량 결정 - 보통전차의 자사 가공 재차(제품화) - 독일 현지 법인으로 공급(3kg 이하 녹차가 61%) - 현지 소비자 니즈에 대응한 제품 개발(일부) - 말차는 현지에서 가공하여 신선도 유지 	<ul style="list-style-type: none"> - 현지 법인: 미국, 유럽, 중국, 호주, 태국 - 현지 법인의 기능 <ul style="list-style-type: none"> ① 현지 직원의 영업·프로모션 ② 플랫폼 기능(로지스틱) ③ 별크 수송(가공하여 업무용으로 공급) - 말차는 현지에서 가공하여 신선도 유지
원료 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 자사 직영 다원(1998년 기준, 가고시마에 10ha) - 계약 생산자(수주량을 밀도는 경우에 일부 구입) 	<ul style="list-style-type: none"> - 원료 황차의 확보: 가고시마(300ha), 미에(200~300ha), 교토(100~150ha), 아이치(100ha) * 황차 조달량 약 200톤 중 유기차는 15% - 유기 다원 면적: 100~150ha(교토, 아이치 15~20ha이며 나머지는 가고시마 다원) - 유기 녹차는 100% 계약 거래(수확 전 면적 계약, 가격 결정, 전량 구입)
수출용 제품라인	<ul style="list-style-type: none"> - 국내 판매 차종을 대부분 포함 - 70% 이상은 보통전차(말차는 약 5%) - 현지 개발 제품: 抹茶말차 초코, 생각차, 모과차 등 - 제품 브랜드: KEIKO Tea 	<ul style="list-style-type: none"> - 말차가 수출용 제품라인의 90% 차지 - 카페, 음식점, 식품가공업체로 별크 말차 제품 공급 - 미국 90%, 유럽 30~40%
수출 지역	<ul style="list-style-type: none"> - 유럽(독일)에 특화되어 독일에 50% 수출, 독일 외 유럽국가에 50% 수출 - 아시아 국가로의 시장 개척을 실시 	<ul style="list-style-type: none"> - 미국으로 500톤 수출(그 중 10%는 유기 말차) - 유럽으로 150톤 수출(유기차 100%, 오스트리아와 독일로 수출하는 비중이 약 30%) - 태국으로 약 5% 수출 - 중국은 현지 생산해서 현지에서 판매
판매 채널	<ul style="list-style-type: none"> - 유기 및 자연식품에 특화된 유럽 전역의 400여개 소매점 - 인터넷 판매 - 차 전문소매점 및 일반 마트와의 거래는 지양 	<ul style="list-style-type: none"> - 미국: 대형 카페 체인을 중심으로 한 가공업무용이 90% (말차라테, 말차 혼입 과자, 케이크 등) - 유럽: 일반 소매점 60~70%, 가공업무용 30~40%
프로모션	<ul style="list-style-type: none"> - 바이어를 초청한 이벤트에서 일본 다도 교실을 개최 - 일본식 녹차를 우려내는 법, 차종별 특징 등 일본의 전통 음차문화와 제법을 핵심적으로 전달하여 제품의 가치를 높이고 희망 가격대를 설정함 	<ul style="list-style-type: none"> - 현지 법인의 적극적인 영업/판로 개척 - 현지 시장 및 소비자의 니즈에 대응한 제품 제안 및 개발

자료: 방문 대면 조사결과.

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 고상환. 2010. “가고시마 녹차의 경쟁전략과 유효성.” 『국제지역연구』 14(2): 31-53.
- 농림축산식품부. 2021. “2020 특용작물생산실적.” 검색일: 2021. 10. 6.
- 농림축산식품부. 2021. “2021년 WTO TRQ 운영계획.” 검색일: 2021. 10. 6.
- 농촌진흥청. 2018. 『차-농업기술길잡이 161』. p. 182-186.
- 박문호·임송수. 2002. 『수입자유화에 대응한 녹차사업의 발전방안 연구』. 한국농촌경제연구원.
- 박문호. 2013. 『경쟁력 제고와 소비기반 구축을 위한 녹차산업 발전 전략』. 한국농촌경제연구원 기본연구보고서, 한국농촌경제연구원.
- 식품의약품안전처. 2018. “수입식품 중 잔류허용기준설정 신청 방법 매뉴얼.” p. 4.
- 이병오·이진수·타무라. “2019. 일본 차 산업의 최근 동향과 시사점.” 『차문화산업학』 44: 57-82.
- 조미희·이경희. 2016. “녹차 선택 속성을 통한 미국 녹차소비자의 시장 세분화에 관한 연구.” 『동아시아식생활학회지』 26(4): 285-296.
- 한국농수산물유통공사. 2021. “2021년 WTO TRQ 수입관리의 이해”. 검색일: 2021. 10. 6.

〈해외 문헌〉

- e-GOV 法令検索. 2015. “お茶の振興に関する法律.” 검색일: 2021. 9. 27.
- JETRO. 2016. “輸出先国での日本茶消費実態調査及び流通緑茶収集調査報告書.”
- JFOODO. 2020. “日本茶プロモーション実施報告 2019年度および2020年度.”
- アクセンチュア株式会社. 2018. “日本茶の輸出拡大に向けた課題調査報告(平成29年度輸出戦略実行事業).”
- 中村順行. 2015. “海外市場に対応した粉末茶のマーケティング構築.” 『緑茶通信』 No.37:15-18.
- 中村順行·岩崎邦彦ほか. 2016. “海外市場に対応した粉末茶のマーケティング戦略の構築.” 『茶業研究報告』 No.122: 27-30.
- 総務省. 각 연도. 『家計調査年報』.
- 財務省. 각 연도. 『貿易統計』.
- 日刊経済通信社. 2021. 『酒類食品統計月報』.
- 日本茶業中央会. 각 연도. 『茶関係資料』.
- 日本茶業中央会. 2021. 『令和3年度茶関係資料』.
- 日本茶輸出促進協議会. 2016. “日本茶海外指導者育成検討に関する事業報告書.”
- 日本茶輸出促進協議会. 2017. “米国における抹茶流通·消費動向調査報告書.”
- 日本茶輸出促進協議会. 2018. “輸出用茶生産拡大への取組(国産茶輸出拡大等促根師)”
- 日本茶輸出促進協議会. 2020. “輸出用茶残留農薬検査事業実施報告書(令和2年度農林水産省補助事業).”
- 根師梓. 2009. “台湾における「日本茶」市場動向と日本産緑茶輸出の課題.” 『農業市場研究』 18-2:

88-94.

- 農林水産省. 각 연도. 『工芸作物統計』.
- 農林水産省. 각 연도. 『工芸作物等の生産費』.
- 農林水産省. 각 연도. 『作物統計』.
- 農林水産省. 각 연도. “認証事業者に関わる格付け実績.”
- 農林水産省. 2011. “生産コストの現状 4-1 茶.”
- 農林水産省. 2014. “攻めの農林水産業の実現に向けた新たな政策の概要.”
- 農林水産省. 2016. “農林水産物・食品の輸出促進について.”
- 農林水産省. 2020. “茶業およびお茶の文化の振興に関する基本方針.”
- 農林水産省. 2020. “Current Outlook of Japanese Tea.”
- 農林水産省. 2021. “同等性の仕組み等を利用した有機食品の輸出数量の推移.”
- 農林水産省. 2021. “農林水産物・食品の輸出促進について.”
- 林水産省. 2021. “茶をめぐる情勢.”
- 農林水産省. 2021. “緑茶の飲用に関する意識・意向調査結果(令和2年度 食料・農林水産業・農山漁村に関する意識・意向調査).”
- 農林水産省. 2021. “令和2年産茶の摘採面積、生葉収穫量及び荒茶生産量.”
- 農林水産省・地域の活力創造本部. 2016. “農業競争力強化プログラム.”
- 農林水産省・地域の活力創造本部. 2017. “農林水産省・地域の活力創造プラン.”
- 農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応などに関する関係閣僚会議. 2020. “農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略—マーケット イン 輸出への転換のために.”
- 農林水産物・食品の輸出拡大のための輸入国規制への対応などに関する関係閣僚会議. 2021. “農林水産物・食品の輸出拡大実行戦略フォローアップ.”
- 李哉滋. 2018. “欧州向け有機食品のサプライチェーンの特徴と意義.” 『食農資源経済論集』 69(2): 1-12.
- 李哉滋. 2019. “ドイツへの緑茶輸出にみるチャンネル戦略の重要性.” 『加工食品輸出の戦略的課題』 筑波書房 pp.183-206.
- 辻一成. 2015. “緑茶経営の動向と特徴.” 『新たな食農連携と持続的資源利用』 筑波書房 お茶の振興に関する法律 (法律第21号).
- 鹿児島県. 2019. “鹿児島茶未来創造プラン.”
- 静岡県. 2014. “静岡県茶業振興基本計画—新たな時代に向けた静岡県茶業の展開.”
- Deutscher Tee & Kräutertee Verband e. V. 각 연도. 『TEA REPORT』.

〈참고 인터넷 사이트〉

- 네이버 국어사전. <<https://ko.dict.naver.com/>>. 검색일: 2021.10. 4.
- 네이버 일본어사전. <<https://ja.dict.naver.com/>>. 검색일: 2021. 10. 4.
- 하동야생차. <<https://www.hadong.go.kr/01794/02469/01796.web>>. 검색일: 2021. 10. 5.
- 한·중·일 FTA. <<https://fta.go.kr/cnjp>>. 검색일: 2021. 10. 5.

FTA 강국, KOREA. “RCEP 상세 설명 자료.” <<https://fta.go.kr/rcep/doc/1/>>. 검색일: 2021. 10. 5.

FTA 강국, KOREA. “FTA 주요 동향.” <<https://fta.go.kr/main/info/info/data/1/>>. 검색일: 2021. 10. 5.

一保堂茶舗. <<https://www.ippodo-tea.co.jp/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

お茶の美老園. <<http://birouen.com/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

お茶のまち静岡市. <<https://www.ochanomachi-shizuokashi.jp/recommend/8004/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

おちゃらか. <<https://www.ocharaka.co.jp/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

煎茶堂東京. <<https://shop.senchado.jp/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

全国茶生産団体連合会. “茶の種類と産地.” <<https://www.zennoh.or.jp/bu/nousan/tea/dekiru03.htm>>. 검색일: 2021. 9. 27.

全国茶生産団体連合会. “茶の流通.” <<https://www.zennoh.or.jp/bu/nousan/tea/seisan02.htm>>. 검색일: 2021. 9. 27.

国際日本茶協会. “Japanese Tea Report - June 2020.” <<https://gjtea.org/japanese-tea-report-june-2020/>>. 검색일: 2021. 8. 27.

日本茶業中央会. <<http://www.nihon-cha.or.jp/index.html>>. 검색일: 2021. 9. 24.

日本緑茶センター株式会社. <<https://www.jp-greentea.co.jp/>>. 검색일: 2021. 9. 24.

茶来未. <<https://www.chakumi.com/>>. 검색일: 2021. 9. 24.

茶町KINZABURO. <<https://kinzaburo.com/teainfo/>>. 검색일: 2021. 9. 24.

みずたま農園製茶場. <<https://mizutama-teafarm.com/>>. 검색일: 2021. 9. 24.

山利屋. <<http://www.yamariya.co.jp/>>. 검색일: 2021. 9. 24.

FAOSTAT. <<https://www.fao.org/faostat/en/#data/QCL/visualize/>>. 검색일: 2021. 10. 15.

Global Trade Atlas. <<https://connect.ihsmarket.com/gta/home/>>. 검색일: 2021. 7. 15.

HereNow. <<https://www.herenow.city/ko/tokyo/venue/sakurai-japanese-tea-experience/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

Japan House Los Angeles. <<https://www.japanhousela.com/articles/a-cup-of-innovation-the-continuing-journey-of-japanese-tea/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

Japan House Los Angeles. <<https://www.japanhousela.com/articles/a-new-vision-of-tea-artistry/>>. 검색일: 2021. 8. 27.

JETRO. <<https://www.jetro.go.jp/industry/foods/exportguide/>>. 검색일: 2021. 09. 27.

Nikkei Asia. <<https://asia.nikkei.com/Business/Food-Beverage/Hold-the-coffee-Tea-shop-craze-brews-in-Japan>>. 검색일: 2021. 9. 28.

New York Mutual Trading. <<https://nymtc.com/latest-news/new-products/kizakura-kyoto-beer-matcha-ipa/>>. 검색일: 2021. 9. 28.

Resource Trade.Earth. <<http://resourcetrade.earth/>>. 검색일: 2021. 11. 19.

Simple Loose Leaf. <<https://simplelooseleaf.com/blog/green-tea/hojicha-tea-guide/>>.

검색일: 2021. 9. 27.

Time Out. <<https://www.timeout.com/tokyo/restaurants/tokyo-saryo/>>. 검색일: 2021. 9. 27.

Tokyosaryo. <<https://www.instagram.com/tokyosaryo/?hl=ko>>. 검색일: 2021. 9. 24.

UN Comtrade Database. <<https://comtrade.un.org/>>. 검색일: 2021. 7. 15.

When In TOKYO. <<https://whenin.tokyo/>>. 검색일: 2021. 9. 28.

WITS. <<https://wits.worldbank.org/glossary.html/>>. 검색일: 2021. 9. 28.

WTO Tariff Online Analysis. <<https://tao.wto.org/welcome.aspx?ReturnUrl=%2f>>. 검색일: 2021. 11. 19.

KREI

일본 녹차 산업

동향과 시사점 www.krei.re.kr



9 791161 495583
ISBN 979-11-6149-558-3



한국농촌경제연구원

전라남도 나주시 빛가람로 601

Tel. 1833-5500

Fax. 061) 820-2211