

第3回 「ASEAN スマートコールドチェーン構想」検討会 議事概要

1. 日時

平成31年2月27日（水）14:00～15:20

2. 場所

株式会社富士通総研大会議室

3. 議事概要

- (1) 事務局より、第2回検討会で承認された重点国5ヶ国「インドネシア」、「フィリピン」、「ベトナム」、「マレーシア」、「タイ」の選定結果について資料1「重点国の選定の考え方」に基づき説明し、改めて確認された。
- (2) 事務局より、ASEAN スマートコールドチェーン構想を実現するための今後5年間のビジョン及び戦略について、資料2「ASEAN スマートコールドチェーン構想におけるビジョン及び戦略（案）」に基づき説明を行った。
結果、ASEAN スマートコールドチェーン構想におけるビジョン及び戦略は、事務局案の通りとすることで各委員より承認された。
- (3) 事務局より、今後5年間のビジョン及び戦略に基づいた今後のフォローアップについて、資料3「今後のフォローアップ」に基づき説明を行い、確認された。なお、フォローアップ会議については、毎年度末に開催し、関係省庁・機関の取組実績及び各事業者のコールドチェーン物流に関連するビジネス展開状況等について共有していくことが確認された。
- (4) ファシリテーター及び各委員からの詳細な発言及び回答は以下の通りである。

ASEAN スマートコールドチェーン構想におけるビジョン及び戦略

【発言】

- （ファシリテーター）コールドチェーン物流を推進する重点国として 5 カ国を選定したが、ビジョン及び戦略は ASEAN における共通取組の認識でよいか。

【回答】

- （事務局）その通りである。当初は、重点国（5 カ国）に対して、それぞれのビジョン及び戦略の策定を検討していたが、結果的には 5 カ国に限定せず、ASEAN 共通の取組とした。

【発言】

- （日本政策投資銀行）日系物流事業者が海外進出する場合に、段階があると考えられる。例えばまずは日系荷主企業と提携して現地進出し、その後現地での貨物を取込むとか。ビジョン及び戦略における対象貨物を輸出入貨物、現地国内貨物あるいは日系取扱貨物等のパターンに分けて記載するとイメージし易いのではないか。

【回答】

- （事務局）日系物流事業者より進出のきっかけや事業展開の段階について様々なパターンがあると聞いている。ご説明頂いた段階が成功例の一つであることは同感である。本ビジョン及び戦略における対象貨物は、全てが該当するため、普遍的な記載とさせて頂いた。

【発言】

- （JETRO）ビジョン 3 の戦略である「新たなコールドチェーンビジネスの開発のためのモデル事業実施を支援する」について、現時点で具体的なコールドチェーンビジネスとなるモデル事業の支援は決まっているか。

【回答】

- （事務局）来年度事業なので、現時点では決まっていない。パイロット事業については、国土交通省は実走実験に関する実証実験事業を有している。また、経済産業省、農林水産省及び JICA も同様の実証実験事業を有しているが、今までは関係省庁・機関が所管しているそれぞれの事業を対象として支援していた。今後は関係省庁・機関が連携して事業者にとって一つのビジネス展開に資する支援を取り組んでいく。

【発言】

- （ダイキン工業）高付加価値な貨物需要を獲得していくことは勿論、ASEAN 域内の農産品輸出の増加によってコールドチェーン物流需要が増えており、鮮度保持輸送の技術が求められる。ビジョン 3 の「新たなコールドチェー

ンビジネスの創出」やビジョン4の「新技術等の活用」について、自社が貢献できると考える。

【発言】

- （ダイフク）ASEANにおける各物流拠点において、自社のマテハン機器を導入していくためには、まずはコールドチェーン物流の需要の増加が最も重要である。今後、ASEANにおいて冷蔵冷凍食品を食べる文化の普及や冷蔵冷凍技術による生鮮食品の長期保存によって、家庭用冷蔵庫が更に普及するよう一般消費者の意識啓発に期待している。

【回答】

- （事務局）各物流関連機器は、コールドチェーン物流の構築に密接に関係している。新たなコールドチェーンビジネスの開発のためのモデル事業実施の支援については、物流機器の技術を導入したコールドチェーン輸送によって新しいビジネスが展開できるよう支援していきたい。

【発言】

- （日本物流システム協会）ハラル物流需要があるインドネシア及びマレーシアにおいて、未だ物流の自動化が普及しておらず、また我々もハラル物流に関する知見が少ない。日系物流業者も含めてハラル物流を理解する環境整備をお願いしたい。また、ハラル物流はトレーサビリティと親和性が非常に高いため、RFIDによるトレーサビリティ機能が、必然的にハラル認証基準を担保することが一番望ましい。そのような観点からも環境整備をお願いしたい。

【回答】

- （農林水産省）ハラル認証について、国際的に統一された認証規格は現時点では整備されておらず、現在はマレーシアの規格が最も厳格である。グローバルフードバリューチェーン（GFVC）も31年度は新しいフェーズに入る予定であり、その中でもハラル食品の認証は課題のひとつとして捉えている。今後、食品産業の海外展開やインバウンドの需要の取り込みのためにもハラル食品の認証制度について、食品関連企業及び物流関連企業へ情報共有を図っていきたい。

【発言】

- （郵船ロジスティクス）ハラル物流については、マレーシア、インドネシアを中心に展開している。特にハラル認証を受けているマレーシア現地法人では、主に現地レストランや卸企業向けの国内貨物及び中東向け輸出貨物を取り扱っている。また、タイ現地法人もハラル認証を受けており、タイ域内の食品メーカーが取り扱う原料や一般製品のイスラム圏への輸出を多く取り扱っている。一方で、日本からのハラル食品の輸出貨物は多く取り扱っ

ていないのが現状である。ハラール認証については、国際統一された規格が無い
ため、それぞれの国の認証機関が設けている認証基準に則ってハラール認
証を取得した。

【発言】

- （ヤマトグローバルロジスティックスジャパン）4つのビジョンの中では、
特にビジョン1がコールドチェーン物流を推進していくうえで最も重要と
考える。また、ビジョン2のコールドチェーン物流サービスに関する規格
導入を促進し、日系物流事業者が競争優位性を確立できる基盤整備も重要
であると考えている。

【発言】

- （佐川急便）現時点ではタイ以外のASEAN諸国におけるコールドチェーン
物流の需要は小さく、あと2~3年は掛かると見込んでいる。今後、コ
ールドチェーン物流を推進していくうえで、日本食が継続的に売れる市場
の構築が重要であり、需要の喚起を引き続きお願いしたい。日本からの販売
ニーズと現地の購買ニーズが合わなければ、商談会等のビジネスマッチン
グが無駄になる可能性がある。

【回答】

- （JETRO）日系企業でハラール商品による現地の市場開拓を見出している企業
は実績として少なく、まずは試験的な出展から取り組みを始めている。また、
日本食の需要を喚起するために日本食の食し方や食の組合せ等をアピール
し、現地での需要喚起を行っている。それに伴い、コールドチェーン物流需
要が創出されると考えられる。また、ASEANにおけるEC市場が急増してお
り、10年後には現在の市場規模の約30倍の市場規模拡大が見込まれてい
る。そのような環境下において、シンガポールのECモールに日本の生鮮業
者が生鮮食品を売り込むための商談会を開催しており、その商談会には消
費者まで生鮮食品を届ける物流事業者にも参加頂き、日系企業の新たな販
売ルート形成の取り組みを始めている。今後、当商談会をASEAN各国へ展開
していきたいと考えている。

今後のフォローアップ

【発言】

- （鴻池運輸）今後のフォローアップについて、2023年までの5カ年目標がASEAN スマートコールドチェーン構想の実現とあるが、数値目標はあるか。

【回答】

- （事務局）本来であれば、具体的な数値目標を設定するところではあるが、本構想においては、コールドチェーン物流需要を喚起するとともに、物流事業者及び物流機器メーカーのビジネス展開を支援するというチャレンジングな取組であることから数値目標を設定していないことをご理解願いたい。

【発言】

- （ダイキン工業）ビジョン1の一般消費者の意識啓発を促進するにあたり、具体的なアクション及びフォローアップを検討しているか。

【回答】

- （事務局）国土交通省では、ASEANにおいてコールドチェーンワークショップを毎年開催しており、現状は現地の物流事業者、物流機器メーカー及び物流担当省庁を招いてコールドチェーン物流に関する人材育成や情報提供を行っている。今後は現地の消費者団体組織や消費者庁等の関係者も招き、食品の安全に関する普及啓発活動を展開していきたいと考えている。

【発言】

- （ニチレイロジ）タイのバンコクでさえ、コールドチェーンの概念が浸透していないと認識している。また、現地の作業員も食品の温度管理について、十分には理解が進んでいない状況である。コールドチェーンワークショップを通じた普及啓発活動に期待する一方、それだけでは足りないとも感じている。

【発言】

- （横浜冷凍）タイへ29年前に進出しているが、現地作業員の教育は未だ苦労している。現地作業員への教育は割り切った指導が必要である。また、訪日外国人旅行者がお土産で購入した商品を、自国から個人輸入したいという話をよく聞く。ビジョン1の啓発活動の中に織り込めるのであれば、訪日外国人旅行者への働きかけも有効手段であると考えます。

【回答】

- （事務局）現地作業員の教育については、1日のコールドチェーンワークショップで取り上げるのは時間的に難しいが、先般、国土交通省とASEAN各国の物流担当省庁で「日ASEANコールドチェーン物流ガイドライン」を策定した。今後は、本ガイドラインがASEAN各国へ浸透していけるよう普及を図つ

ていく。

【発言】

- （鴻池運輸）高付加価値な食品以外に医薬品においてもコールドチェーン物流が必要である。付加価値商品としては、食品と比較しても少量であっても高単価であり、また、厳格な温度管理が求められるため、日本の温度管理技術が必要とされる。

【回答】

- （事務局）食品より医薬品のほうが高付加価値であることはご指摘の通りであり、本検討会を通じて対象商品についても議論した。結果、まずはASEANにおいて最も需要のある冷蔵冷凍食品及び農林水産物を対象とすることにしている。ただし、今後5年間において、医薬品の需要も徐々に増えてくると見込んでおり、第2弾のビジョン及び戦略の中に盛り込まれるかもしれない。

【発言】

- （セイノーホールディングス）ASEANにおいて日本製品が継続的に売れる環境を構築していくうえで、日本製品の良さを他国の製品と比較し、日本製品の良さを知ってもらう需要喚起の仕組みが必要であると考えます。

【回答】

- （事務局）頂いたご意見を踏まえて、物流政策対話やコールドチェーンワークショップ等で工夫していきたい。

【発言】

- （東亜建設工業）日本食の普及や農林水産品の輸出促進がASEANにおけるコールドチェーン物流の需要の創出には直結しないのではないかと考える。ASEAN各国における経済発展の速度は異なるが、冷蔵庫や電子レンジの普及率は、日系物流事業者がコールドチェーン物流を展開するうえでの判断材料の一つと認識している。つまり各国におけるコールドチェーン物流の普及に必要な啓蒙活動や環境整備が最初の取組であり、その後で、日本食の普及や農林水産品の輸出促進に取り組む順番がコールドチェーン物流を推進させるイメージを持った。

【発言】

- （ファシリテーター）海外における冷蔵冷凍倉庫の建設の発注依頼元は日系企業が多いのか。

【回答】

- （東亜建設工業）発注依頼を頂くのは日系企業が圧倒的に多い。日系企業と比較すると、現地企業は冷蔵冷凍倉庫の必要性が未だ意識として薄い可能性がある。一方で、ベトナムにおける冷凍食品産業が伸びていると聞いている。

る。このように国内の冷凍食品の需要が増えてくれば、必然的にコールドチェーン物流の需要が創出されると思われる。

以上
(文責 事務局)