

## 第2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30年11月20日（火）14:00～15:40

### 2. 場所

株式会社富士通総研大会議室

### 3. 議事概要

- (1) JICA より ASEAN のコールドチェーン物流促進に関する取組について、以下4点の説明があった。

#### 【説明内容】

- ① ASEAN の連結性強化に関する JICA の支援
- ② ASEAN 地域フードバリューチェーン構築支援に関する JICA の取組
- ③ アジアにおける持続的な物流システムの構築支援
- ④ JICA 民間連携事業について

- (2) 事務局より、「ASEAN スマートコールドチェーン構想」重点国の選定案、タイのビジョン・戦略案及びタイ以外の重点国での狙いについて、説明を行った。各項目における議事概要は以下の通りである。

#### 【重点国の選定案】

- 重点国を選定するための各分析項目に対し、重点国への製造業者や飲食店等の荷主進出数等のマクロ分析データが必要と意見が挙げられた。また、日本の農産品輸出額については、日系コールドチェーン物流関連事業者が進出及び事業展開するうえでの参考データに該当しないため、見直しが必要と意見が挙げられた。各委員より重点国をタイ・インドネシア・フィリピン・マレーシア・ベトナムの5カ国にすることに合意を得た。

#### 【タイのビジョン・戦略案】

- タイにおけるコールドチェーン物流促進を図るためのビジョン・戦略案に対し、委員より日系コールドチェーン物流関連事業者の事業推進のため、タイの輸出促進に資する戦略も検討すべきと意見が挙げられた。その他、ビジョン・戦略案については、各委員より概ね合意を得た。

#### 【タイ以外の重点国での狙い】

- その他重点国案であるインドネシア・フィリピン・マレーシア・ベトナムにおける戦略項目案に対し、委員より日系コールドチェーン物流関

連事業者が進出及び事業展開をするうえで、現地事業者とのマッチング及び商談会の機会創出が効果的であると意見が挙げられた。

- (3) 事務連絡として、重点国 5 カ国のビジョン・戦略の策定にあたり、引き続き、各委員へのヒアリングの協力を依頼する。また、最終回の検討会は、2 月後半での開催予定を案内する。
- (4) 各委員からの詳細な発言及び質問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関する重点国、ビジョン・戦略案**

#### **① 重点国の選定**

##### **【発言】**

- (JICA) 重点国対象の 5 か国は、その中でも重点度合いの違いはあるか。また、今後、コールド需要の伸びが見込まれるミャンマーを重点国として選定するのも一案と認識しているが、各委員の認識を確認したい。

##### **【回答】**

- (事務局) 重点国の中に重点度合いの違いはない。また、ミャンマーは、現時点では重点国に選定することを考えていないが、本日の検討会で委員からミャンマーについてもコールドチェーン物流の需要が今後増加するというご意見が出た際には検討したい。

##### **【発言】**

- (JETRO) 本検討会で、重点国のビジョン・戦略を策定する際、ASEAN 各国で捉えるのか、ASEAN 域内として対象とするのか。

##### **【回答】**

- (事務局) 物流事業者の委員へのヒアリングによれば、現時点では、ビジネス展開するうえでは、各国単位での事業展開としているとのこと。
- (郵船ロジスティクス) 東南アジアの中でも陸続きのインドシナ半島については、クロスボーダー輸送は非常に少ないのが現状である。今後 5 年間という期間を考えると、クロスボーダー輸送を議論するよりも個々の国ごとにコールドチェーン物流の足場を固めることが重要だろう。今後 5 年間の需要予測では、低温トラックが使用され、日系品質＋法令遵守の越境輸送が盛んになるとは考えていない。東南アジアの小売店等で売られている冷凍・冷蔵食品の価格は安く、日系物流業者の料金を負担できない。高品質のサービスを、適正価格で販売できないのが現在のマーケット。
- (鴻池運輸) 進出先を選定するうえでは、都市部をターゲットにしている。ASEAN という面で捉えるよりは、個々の都市を捉えて企業戦略を策定する。

【発言】

- （ファシリテーター）委員からミャンマーが重点国候補として挙げられたが、ミャンマーは、コールドチェーン物流の整備以前に、物流インフラ自体の整備が不十分という認識である。ヤンゴンをはじめとしたミャンマーにおける物流インフラの整備はどのような状況なのか。

【回答】

- （JICA）ミャンマーのインフラ整備状況は、ご指摘の通りであり、他の重点国と比べると位置づけは少し異なるかもしれない。しかしながら、ヤンゴンの一部では、コールドチェーン物流の取組も行われており、今後5年間という期間で見れば、5年の後半期間では発展の可能性はある。

【発言】

- （事務局）本構想のビジョン・戦略及び取組は、今後5年間としていることから、対象国はタイ・インドネシア・フィリピン・マレーシア・ベトナムの5カ国とする。

## ② ビジョン・戦略

【発言】

- （JETRO）ビジョン・戦略の公表範囲をお伺いしたい。また、日ASEAN コールドチェーンガイドラインについて、交通大臣会合で承認済みか。

【回答】

- （事務局）ビジョン・戦略は、日系コールドチェーン物流関連事業者の事業推進を支援するものであり、重点国に挙げた政府に対して情報提供することは考えていない。日ASEAN コールドチェーンガイドラインは、11月の交通大臣で承認された。今後は、ASEAN各国で当該ガイドラインを活用したナショナルスタンダード化や、各国の物流団体による推奨等によって普及を図る。タイでは、当該ガイドラインをベースとしたコールドチェーン物流の規格化が既に進んでいる。今後は、FSを実施し、年内までに完成予定としている。また、日ASEAN コールドチェーンガイドラインの日本語訳が完了次第、各委員へ共有する。

【発言】

- （ダイキン工業）ビジョン・戦略案に対象国の輸出促進の観点を盛り込むではどうか。

【回答】

- （事務局）盛り込む方向で検討する。

**【発言】**

- （五十嵐冷蔵）タイでは日本並みの高品質なコールドチェーン物流の需要が出てきたと感じている。例えば、商品の輸送に際し荷主が要求する厳格な温度管理や、賞味期限の表示など物流に付帯した要求を求める段階にある。

**③ タイ以外の重点国での狙い**

**【発言】**

- （日本通運）消費者の意識啓発が課題であると考えている。例えば、インバウンド向けのコールドチェーン物流に関する PR 機会を作ることは可能か。
- （事務局）JETRO ではインバウンドを対象とした PR イベントは取り組んでいるのか。
- （ファシリテーター）コールドチェーン物流に関するマッチング及び商談会の機会創出について、JETRO・国土交通省・農林水産省等と連携を検討して頂きたい。

**【回答】**

- （JETRO）インバウンド需要に対する飲食や観光といった PR 機会は存在する。コールドチェーン物流は、輸送提供サービスであるため、消費者へ PR する工夫は必要である。

**【発言】**

- （事務局）タイ以外の重点国に対して投資戦略という観点からどのような印象を物流事業者は持っているのかお伺いしたい。

**【回答】**

- （五十嵐冷蔵）固定資産で商売をする倉庫業は業界慣習を避けて通れない。業界慣習や法制は国や地域によって違う。よって、ASEAN 全体に投資をするということとはできず、個別の都市や地域への投資を積み重ねることが重要となる。一方で、投資の結果は1年、2年では結果が出ない。長期的な視点で投資を行ううえでは国の支援という点が重要となる。
- （郵船ロジスティクス）物流事業者が施設投資する動機は二つある。一つ目は、製造業者の海外進出に合わせて進出する。二つ目は、貨物需要が見込まれる対象国へ先行投資することである。冷蔵冷凍倉庫は、通常倉庫よりも投資額や電力代等の維持費が5~6倍となるため、3~5年先までの貨物保証が確約できないと、海外進出は困難である。よって、物流事業者が海外でコールドチェーン施設に投資に踏み切る判断基準は、食品製造・

加工業者が対象の市場へ進出するかどうかである。また、その国の外資規制や輸入制限等も十分に調べてうえで判断する必要がある。

以上