

第4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
令和元年8月2日（金）14:00 ～ 16:00
2. 場所
株式会社富士通総研大会議室
3. 出席者
第4回「ASEAN スマートコールドチェーン構想」検討会 委員・オブザーバー名簿を参照
4. 議事概要
 - (1) 今年度のコールドチェーン推進に関する実施施策について、国土交通省より、「2019年度における国土交通省によるASEANのコールドチェーン物流促進に関する取組」（資料1）、環境省より「環境インフラの海外展開支援策」（資料2）、農林水産省より「フードバリューチェーン構築に関わる取組について」（資料3）、海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）より「役割と事業支援方針」（資料4）、日本貿易振興機構（JETRO）より「ASEAN コールドチェーン構想に関連するジェトロの取組について」（資料5）、株式会社日本政策投資銀行（DBJ）より「事業環境を踏まえた参入戦略の必要性について」（資料6）に基づき説明が行われた。
 - (2) 国土交通省より、『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に基づく関係省庁・機関の連携取組」（資料7）に基づき説明が行われ、今年度実施される関係省庁及び関係機関の各施策間の連携により我が国物流事業者及び物流機器メーカー等のASEANへの展開支援を行っていくことを確認した。また、来年の2月または3月に第5回検討会を開催し、関係省庁・機関の連携取組の進捗を各委員へ共有することとした。
 - (3) ファシリテーター及び各委員からの質疑応答は以下の通りである。

議事次第（1）における関係省庁及び関係機関による説明内容に対する質疑応答

国土交通省の説明内容に対する質疑応答

【質疑】

- （セイノーホールディングス）コールドチェーン物流サービスに関する ISO 規格は ASEAN のみならず、日本国内も適応範囲であるか。

【応答】

- （国土交通省）BtoC モデルのコールドチェーン物流サービスに関する ISO 規格を策定予定であり、ASEAN 各国における現地物流事業者との価格及び品質面での競争優位性の確保、また荷主企業への高品質サービスの PR ツールとして活用できるようであれば取得頂きたい。ISO 規格であるため、適応範囲は全世界対象である。

【質疑】

- （JETRO）2019 年度のパイロット事業は公募形式で行われるか。

【応答】

- （国土交通省）その通りである。物流事業者及びコンサルティング企業等より提案内容を集い、提案内容が当省より示した公募内容に則しており、また実ビジネスへの発展性があるか採点する。採択された提案内容については、ASEAN 対象国でコールドチェーン物流サービスを試験的に運用し、実現性や法的な問題等を確認する。今年度の公募は終了したが、来年度も予算確保を前提として実施したい。

JOIN の説明内容に対する質疑応答

【質疑】

- （国土交通省）マレーシアでのコールドチェーン物流運営事業において取り扱われる食品のうち、ハラル・ノンハラルの割合はどの程度か。

【応答】

- （郵船ロジスティックス）本事業においては、100%ハラル認証を受けている食品のみ取り扱っている。なお、日本から輸出されるノンハラル食品は取り扱っていない。

環境省の説明内容に対する質疑応答

【質疑】

- （日本フルーフ）JCM パートナー国数について、具体的な目標締結国数の設定があるのか。また、2019 年度における日本の温室効果ガスの排出削減目標達成に向けた具体的なクレジット制度活用による排出削減目標値はあ

るのか。

【応答】

- （環境省）特段数値目標は設けていないが、現時点で17カ国とパートナー締結しており、現在交渉中の対象国もあることから、今後パートナー国は拡大する可能性がある。日本国内の排出削減目標とは別に2030年までにJCM制度活用による5千万～1億トンの排出削減目標値はある。また、JCMパートナー国とは直接的な関係性はないが、フロン排出抑制対策については、ASEAN各国において重要視されており、日本からの支援については期待されている。

【質疑】

- （国土交通省）JCM制度における補助金額について、各国毎に上限があり、また補助金額は国毎に異なるのか・

【応答】

- （環境省）国毎の上限額はなく、1件あたりの上限額と全体の予算額で設定している。なお、JCM制度の1次公募は既に終了しているが、2次公募は随時連絡を頂きたい。また新たな技術開発や実証を支援するコ・イノベーション事業は現在、2次公募している。各事業者からの提案内容に応じて適切な支援スキームを案内する。

DBJの説明内容に対する質疑応答

【質疑】

- （ダイキン工業）インドネシアにおける冷蔵冷凍倉庫は不足していると認識していた。インドネシアコールドチェーン協会（ARPI）が認識している冷蔵冷凍倉庫の需給バランスでも供給不足となっている中で、実際は供給過多というDBJの結論をどのように考えればいいのか。

【応答】

- （DBJ）ARPIの需給ギャップは、現在コールドチェーン物流にて取り扱われている商品に加え、本来、コールドチェーン物流を要する商品であるものの、常温流通している商品がどれくらいあるか、そして、それらの商品群を適切にコールドチェーンに乗せて流通させる場合、どれくらいの冷蔵倉庫が不足しているか、という考え方に基づいて、会員企業のデータを踏まえて算出されている。したがって、潜在的な需給ギャップとしてご理解いただくのが実態に即していると考えている。

【質疑】

- （国土交通省）営業用冷蔵冷凍倉庫は供給過多ということだが、現地の冷蔵冷凍倉庫の機能面からすると、倉庫数は多いが、日系企業が安心して商品を

預けられる冷蔵冷凍倉庫数が限られているため、結果的に冷蔵冷凍倉庫が不足しているということではないか。

【応答】

- (DBJ) 現地メーカー企業は現地冷蔵冷凍倉庫の機能面で安心して預けられないとの認識がある。それが故、現地メーカー企業等は自前で冷蔵冷凍倉庫を保有することに至っており、自前のアセットを維持しながら溢れた商品分を一部、現地冷蔵冷凍倉庫へアウトソースしている状況にある。また、タイと比較すると日系メーカー企業の進出が少ないため、日系荷主から十分な荷物を確保することが難しいというのが率直な印象である。そのため、高品質な営業用冷蔵倉庫の供給が不足しているというよりも、むしろ需要面の伸びが弱いという認識を持っている。

【質疑】

- (ファシリテーター) P.7 に関して、ここ 10 年間で増加傾向にあるのは、冷凍商品とチルド商品のどちらであるか。また、営業用冷蔵冷凍倉庫と自家用冷蔵冷凍倉庫のどちらが増加傾向であるか。

【応答】

- (DBJ) 現地調査では営業用冷蔵倉庫で主として取り扱っているのは冷凍商品がまだ多い印象を受けている。ただし、コールドチェーンの下流領域の取扱いが今後増えてくることが予想されるため、チルド商品が増えることが想定される。自家用冷蔵冷凍倉庫の増加数については、政府の統計データによる把握は難しく、今回の調査で把握できているのは営業用冷蔵冷凍倉庫とディストリビューター用倉庫のうち主要なものだけである。ただ、自家用冷蔵冷凍倉庫数については、現地メーカー企業や水産加工業者の設備投資動向を見る限り増加傾向であり、一方で保管スペックが不足している場合には営業用冷蔵冷凍倉庫へアウトソースするマインドセットが徐々に進み始めている印象も受けている。

【質疑】

- (農林水産省) P.2 及び P.10 に関連して、川上領域における水産物の今後の製品保管需要に対して、日系物流事業者による参入が現在は少ないことの理由は、現時点で参入機会が少ないからなのか、それとも冷蔵冷凍保管の整備が進んでいないからなのか。

【応答】

- (DBJ) 乳製品はチルド牛乳が伸びていないため、参入機会自体が少ないとの認識を持っている。一方、水産物の生産量は増加しており、冷蔵倉庫が不足しているのは間違いない。ただし、水産物で冷蔵倉庫が不足しているのは漁港近くの水産物原料を保管する冷蔵倉庫であり、この領域に日系物流事

業者が参入する機会はあると思われるが、事業として成立しうるかが問題である。また、日系メーカー等の需要を取り込むという意味では、先行的に営業用冷蔵倉庫を設け、日系メーカーの進出の受け皿にしたいという考え方は一般的にはありうるが、インドネシアの場合は、日系を含む外資メーカーは現地メーカー企業とJVを組んで、製造は外資、物流・販売は提携先の現地メーカー企業の子会社が担うことが多く、受け皿になり得るかというところ簡単な話ではないと考えている。

議事次第（2）における国土交通省による説明内容に対する質疑応答

【質疑】

- （FRI）各事業者提案のモデル事業実施にあたり、関係省庁の支援事業を活用する場合、提案内容に応じた支援内容について助言をいただけるか。

【応答】

- （国土交通省）関係省庁における支援事業の担当部署が本検討会へ出席しているため、直接相談頂くことは可能である。

以上