

第3回 「質の高いASEAN コールドチェーンネットワーク構築のための調査検討委員会」
議事要旨

日 時：2021年3月12日（金）14:00～15:30

場 所：運輸総合研究所2階会議室（ウェブ出席併用）

出席者：座 長 森隆行 流通科学大学 商学部 教授

委 員 伊藤弘 一般財団法人日本規格協会 執行役員、規格品質管理ユニット長

内田明美子 株式会社湯浅コンサルティング コンサルタント

大上直樹 ヤマトホールディングス株式会社 海外戦略立案推進機能マネージャー

大西隆 一般社団法人日本冷蔵倉庫協会（東京水産ターミナル株式会社 部長）

鈴木毅 日本通運株式会社 海外事業本部 海外事業統括部 次長

谷合隆 国土交通省 大臣官房参事官（国際物流）

鶴巻剛志 郵船ロジスティクス株式会社 グローバルヘッドクォーター ビジネス

デベロップメントグループ フードIVチーム

徳永晋一 株式会社ニチレイロジグループ本社 海外事業推進部 マネージャー

（中村委員 代理出席）

平田純一 一般財団法人日本海事協会 調査開発部 部長

町田謙二 佐川急便株式会社 東京本社 品質保証部 部長

米倉真 一般社団法人日本物流団体連合会 業務部担当部長

宿利正史 一般財団法人運輸総合研究所会長

佐藤善信 一般財団法人運輸総合研究所理事長

山内弘隆 一般財団法人運輸総合研究所所長

奥田哲也 一般財団法人運輸総合研究所専務理事、ワシントン国際問題研究所長

事務局 一般財団法人運輸総合研究所 山田・中川・山形・渡邊・古田・白木・高橋・松坂
一般財団法人日本海事協会 福原・市野

欠席者：委員 奥田哲也 一般財団法人運輸総合研究所専務理事、ワシントン国際問題研究所長

議題

- 1 JSA-S1004 認証審査ガイドライン（最終案）について
- 2 最近の国土交通省の取組について

配布資料

資料1-1 JSA-S1004 -S1004 認証審査ガイドライン（最終案）について

資料1-2 JSA-S1004 -S1004:2020 コールドチェーン物流サービス -低温保管サービス及び低温輸送サービスに関する要求事項に係る認証審査ガイドライン（最終案）

資料2 最近の国土交通省の取組について

参考資料 JSA-S1004 -S1004:2020 コールドチェーン物流サービス -低温保管サービス及び低温輸送サービスに関する要求事項

<議事要旨>

事務局（日本海事協会）から資料 1-1 及び 1-2、国土交通省 谷合委員から資料 2 ついて説明があった後、主に以下の議論があった。

<議題 1 について>

【JSA-S1004 - S1004 認証審査ガイドライン（最終案）について】

○資料 1-1 P20 「定温」と記載されているが、「低温」の変換ミスか。

○正しくは、「低温」であるため、修正する。

○前回の委員会後、日本海事協会と日本冷蔵倉庫協会の立場ある者も交えてウェブ会議で意見交換を実施した。その時の意見をもとに、事業者が実施できる内容に修正されている。

○個別に打ち合わせを実施しており、懸念点を解消できるところは解消したうえで本ガイドラインに落とし込んで頂いているので問題はない。しかし、本ガイドラインが、審査ガイドラインという位置づけであれば、何を基準に要求事項を満たすのかという物差しになるのだと思うが、本ガイドラインの記載内容は要求事項を超えた内容との印象が未だにある。どちらかというとうどん満たすのかという点までカバーされたベストプラクティスのようなものが出来上がった印象である。しかし、本ガイドラインを ASEAN に広げることによって、ルール形成を行っていくという意図であれば、有用だと思うので、趣旨が国交省の認識と合致しているのかを確認したい。

○ASEAN のコールドチェーン物流サービスの質の向上のためには、ベストプラクティスのようなものを盛り込んでいかなければいけないと考えている。また、ASEAN における認証機関は、コールドチェーン物流に関する知見を持った機関がないと思われるため、この程度落とし込まないと認証審査ガイドラインとして機能しないと考えている。国交省にも意見を伺いながら作業してきたが、今後どう普及させていくかの点に関しては、国交省と歩調を合わせていきたいと考えている。

○前回の委員会でのご意見を踏まえて、物流事業者の作業実態に合わせた参考例に修正されており、ASEAN における認証機関にとっては、ベストプラクティスでもあり、ガイドラインでもある本ガイドラインを活用して、まずは ASEAN の重点 5 か国を中心にして普及していきたい。普及する際には、相手国の状況に応じて微修正が必要になることはあるかと思う。

○資料 1-1 P30 「予冷」に関して、「....-10℃前後に予冷し、....」とあるが、実際は、-10℃以下で予冷していることがあるので、「-10℃前後又はそれ以下」と修正するのが望ましい。

○修正する。

○資料 1-1 P24 防虫灯は、外にあるのが一般的だが、殺虫機は、室内に入ってきた虫を、荷捌き場で殺虫する事業者も多いので、殺虫機は建屋の外に限定する書き方は工夫したほうが良いと思う。

○殺虫機の記載については、検討する。

○資料 1-1 P26 修正前のところには、「持ち込みが許可されるもの」の前に「参考」という文言が入っていたが、修正後は記載されていない。記載したほうがいいのかどうなのか確認したい。

○もともとは「参考」と記載していたが、この欄には、作業マニュアル審査時の「チェックポイント例」として記載しているので、文書の統一を図り一律で削除した。

- 本ガイドラインがどのあたりを基準にして作成しているかということに関連して、参考資料で配布している JSA-S1004 規格の序文に、国土交通省が作成した趣旨を記載している。その中には、「日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」では、主に日本の物流事業者が ASEAN においてコールドチェーン物流を行う際、重要と思われる事項をベースとして、…」としている。つまり「日本の事業者が ASEAN 諸国において展開しているコールドチェーン物流を念頭において作成しているということになる。これをもって、現地物流事業者のサービスレベルの向上を目指すこととしている。日本から進出している物流事業者が JSA-S1004 レベルを達成していると読み取れる。JSA-S1004 規格をより具体化したものが認証審査ガイドラインということなので、現地で日本の物流事業者が審査に合格できそうであれば問題ないが、ハードルが高くなると困る。また、ガイドラインのレベルが低くても困る。今回作成された審査ガイドラインでレベル感がより明確になったということなので、ASEAN の状況を踏まえて、本ガイドラインのレベル感について確認したい。
- JSA-S1004 の基となっている「日 ASEAN コールドチェーンガイドライン」は、日本の物流事業者が日本又は現地で実施している“JAPAN Quality”に、現地物流事業者が達するために作成されたものである。それをもとに作成しているので、レベルは一致していると思っている。本審査ガイドラインを作成したことによって、より見える化したものであり、そのレベルについては、日本の物流事業者を確認し、作り上げたものである。
- 資料 1-1 P9 及び P29 審査のポイントの中に、「荷受量が多くなる時は調整する」と記載があるが、実際の現場では、お客様の要望に対応できなければ契約が難しいのではないかという懸念がある。ASEAN において、お客様は神様であるため、倉庫業者の意思でそれ以上扱えないとなると契約ができなくなる。クリスマスや旧正月、ハリラヤなど繁忙期と閑散期の差が非常に大きい、それに対応してくれるから郵船と契約すると言ってもらっているのが現状である。

<議題 (2) について>

【最近の国土交通省の取組について】

- 先日、日本の物流分野で外国人材をどのように活用するかというセミナーに参加してきたが、そのセミナーにおいて、物流分野で技能実習生にどのような技術を習得してもらうかという議論があった。現時点において、物流分野で認定されている技能は、梱包のみであり、物流のオペレーションそのものは認定の対象外となっている。ハードウェアの操作やモノづくりはわかりやすいが、品質・安全管理を保つためのオペレーションは、「技能」としては見えづらいので認められにくいのではないと思うが、本ガイドラインは、物流分野において身に着けるべき技能を示しているとも感じる。例えば、「コールドチェーン管理技能」という新分野の技能を認めてもらい、ASEAN の方には日本でコールドチェーン管理技能を学んでもらい、帰国後は、母国で JSA-S1004 を取得するキーマンとなって活躍してもらうという活用方法もあるのではないかな。単に、労働力不足を外国人で補うという側面だけではなく、日本の物流分野で外国人に何を学んでもらうかということを考え、新しく活用の道を切り開くことも検討して欲しい。
- すぐに技能実習生の受け入れというのは困難だが、「人材育成」は政府として大きな政策の一つである。現在のスキームの中でも、相手国政府職員に日本の物流について学んでもらう制度がある。その他、現地大学のカリキュラムに日本の物流を学ぶ機会を設けるようにしている。様々な方法

でキャパシティビルディングを実施していく中で、本ガイドラインの活用を検討していきたい。

○資料2 P3「規格取得の促進」は最も重要だと考えている。「認証を取得するメリットを明確にしていく必要」と記載してあるが、まさにこの「メリット」が最も重要である。損得を一番に考えるASEAN 華僑系の倉庫事業者、業界団体に対して、明確な取得メリットを示さないと認証取得に乗ってこないと思われる。前回の委員会でも説明したが、例えば、マレーシアで JSA-S1004 を取得することで地元の事業者が日系の食品業者を誘致しやすくなると説明しても、日系の事業者はそれほど進出しておらず、例えばアイスクリームについては、ネスレやユニリーバ等の大手外資企業が製造した食品がマレーシア全土で流通している。日系以外の食品メーカーの仕事も受託するために本規格を取得することのメリットがあると説明していかないと、本規格の普及は難しいと考えている。

○最後に、報告とお願いがある。運輸総合研究所の活動の領域の一つとして、ASEAN やインドをはじめとする南アジア諸国があり、これらの国々は、日本にとって外交的にも経済的にも結びつきが強く、今後の関わりの可能性を考えると、どんなに丁寧に関わりをもっても日本にとって悪いことはないと考えている。したがって、研究活動及び海外活動強化の一環として、今年4月にタイ・バンコクに「アジア・インド地域事務所」を新設することが決まっており、4月1日の開設・活動開始についても事実上の承認を得ている。対象国は、ASEANをはじめインド周辺諸国を含めた十数か国となる予定。まずは、これらの国と運輸・観光部門において重要なテーマを取り上げ、日本と相手国との橋渡しをしていきたいと考えている。その中で、物流は重要なテーマの一つである。

議論頂いた本認証審査ガイドラインについては固まりつつあり、今後、国交省が日 ASEAN 交通連携の枠組みのもと、本認証審査ガイドラインを普及していく中で、運輸総合研究所としても、国交省と連携して実施していく事はあると思う。一方で、運輸総合研究所は、あらゆる制約のなかで活動しなければならない政府とは違う立場で、各国の政府、物流事業者や研究機関等と連携を深めていき、学術研究と実務の橋渡しになるよう物流に関する取組みを進めていきたいと考えている。その取り組みについては、より現場に近い形で各国政府や関係者の役に立つ活動を厳選して実施していきたいと考えており、コールドチェーン物流を含めた物流の専門家として第一線で活躍されており、また、現地に活動拠点をもっておられる本委員会の委員の方々より、引き続きのご支援ご協力を頂きたい。

以上