

第4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7月1日（木）14:00～16:00

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 名誉教授
委 員 伊藤肇 一般社団法人日本冷蔵倉庫協会 総務部長
伊藤弘 一般財団法人日本規格協会 理事、標準化コンサルティングユニット長
入口浩 日本通運株式会社 海外事業本部 海外事業統括部 次長
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
川崎智也 東京大学大学院 工学系研究科 システム創成学専攻 講師
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
中村俊文 株式会社ニチレイロジグループ本社 執行役員、海外事業推進部長
平田純一 一般財団法人日本海事協会 交通物流部 部長
松田琢磨 拓殖大学 商学部 国際ビジネス学科 教授
守屋伊久美 ヤマト運輸株式会社 社長室 マネージャー
山本昌勝 佐川急便株式会社 東京本社 品質保証部 品質推進課 課長
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、アセアン・インド地域事務所長
事務局 一般財団法人運輸総合研究所 山田・中川・古田・高橋・松坂

議題

- 1 今年度の調査内容について
- 2 最近の国土交通省の取組について
- 3 現地における物流に係る現状について
- 4 今後の予定

配布資料

- | | |
|-------|---------------------------------|
| 資料1 | ASEANにおけるコールドチェーン物流の現状と調査内容について |
| 資料2 | 最近の国土交通省の取組について |
| 資料3-1 | 東南アジアの物流現場と労働市場について |
| 資料3-2 | ASEANでの事業展開における課題について |

<議事要旨>

事務局から資料 1、国土交通省 谷合委員から資料 2、郵船ロジスティクス株式会社 鶴巻委員から資料 3-1、株式会社ニチレイロジグループ本社 中村委員から資料 3-2 についての説明があった後、主に以下の議論があった。

<議題 1 について>

【マレーシアの認証体制の整備に関する調査について】

- マレーシアの認証体制に関し、現地でのヒアリングの際、可能であれば荷主にヒアリングをしたらどうか。荷主も現地企業、グローバル企業とそれぞれ求めるものが違うだろうから、その点が明らかになると物流事業者へのインセンティブも明らかになるのではないか。
- 現地・グローバル含め荷主に対してもヒアリングを行っていきたい。

【ASEAN の物流に係る横断的な課題解決のための調査について】

- 本調査はこれから調査が始まるとのことなので、調査の視点に関するアイデア出しをさせていただきたい。調査対象国がタイとのこと、まずはタイ政府のニーズを知ることが大切だと思っている。タイでは現在、タイランド 4.0 という産業振興策を実施している。背景としては、同国が数年前に中所得国になり、これから高所得国を目指すうえであらゆるものを高度化していきたいという思いがある。その中にサプライチェーンの高度化が含まれており、恐らくニーズの中には物流をより高度化していくこと（DX・電子化等）があるのではないかと想像する。また、タイランド 4.0 の中には、タイプラスワンとして、労働集約的な低付加価値部門を隣国のラオスやカンボジア等、タイよりも経済レベルが相対的に低い所に移管し、サプライチェーンを構築する政策が記載されている。それを実現するためには、今後クロスボーダー輸送が非常に重要になってくると思われるため、タイ政府のニーズを見極めたうえでどのような調査がより意味を持つかを検討し、その中でもより重要なことに取り組むことが必要ではないかと思う。

本調査の最終的な目的は、ASEAN 地域への物流支援につなげることだと理解しているが、途上国の物流を調査しようとする必要データがない。日本では物流データが充実しており、国土交通省はエビデンスベースで政策を作っているが、途上国では必ずしもそうではない。データを収集するために、どのような公的調査を実施しているか調べたら面白いのではないか。日本は物流関係の公的調査が非常に充実しているので、もし途上国政府が公的な調査を実施していない（できない）のであれば、アドバイスができるのではないかと思う。

- タイプラスワンでタイ政府がサプライチェーンの高度化に重点をおいていることは認識している。近年、EC の普及等で越境物流が増えているため、ドライバー教育は重要だと考えている。また、タイのニーズを見極めて調査すべきというご指摘は、ヒアリングなどを通して、タイ政府のニーズについても調査していきたいと考えている。

また、タイでは、物流に関するデータがないのはご指摘の通りであると認識している。データがない、もしくは正確でない場合は、日本の知見を活用して、タイ政府にその旨を指摘又はアドバイスをすることも重要だと思う。

- 川崎委員の指摘は非常に重要なポイントであり、運輸総合研究所としては、世の中（ASEAN 地域）の役に立つ活動、使いものになる成果を出すことが最も重要であると考えている。そのためには相手側のニーズを把握することが重要であり、現地政府や関係者へのヒアリングや、物流事業者だけ

でなく消費者側の意向や問題意識を調査し、早めに調査対象を決めて頂きたい。調査のスタートを間違えると、有益な調査結果を得られないにとどまらず、調査委員会の存在意義そのものを問われることになりかねないため慎重に見極めて頂きたい。委員の皆様の意見をしっかり受け止めてやって頂きたい。

○物流事業者だけでなく、現地政府や利用者側など多面的に問題を掘り下げていきたい。

○タイの EC 市場拡大を背景に物流の横断的課題について調査を実施するとなると、B to B と B to C では物流の課題が異なってくると思うが、今回は B to B もしくは B to C のどちらに焦点を当てて調査するのか。

また、「片荷問題」はタイだけでなくどこの国でも問題になっている。タイもしくは地域ならではの片荷問題の対策としてはどのようなニーズがあるのか。コールドチェーン物流においては、例えば往路はリーファーコンテナで運び、帰りは電源を切ることでドライ貨物を運ぶことができ、問題が解決することもある。片荷問題の対策について議論することは面白いのではないかと感じた。

○現時点の問題点として、まず労働力不足があるが、調査対象として B to B も B to C もあると考えている。調査をする中で、B to B ならではの労働力不足、B to C ならではの労働力不足、またその背景は何かを調べていきたい。片荷問題も様々なパターンがあり、そのバリエーションに応じて個々の背景が見えてくれば非常に有益な調査になると思うので念頭におき実施していきたい。

○EC 市場の部分については、コールドチェーンと常温を分けて考えるのは難しい。コールドチェーンのネットワークについて議論を進めるのであれば、B to B が主体となると思う。EC マーケットにおいては、常温の一部で保冷が必要な物もあるため、分けて考えるのは厳しいのではないかと考える。ヤマト運輸(株)様、佐川急便(株)様の意見も伺いたい。

○保冷と常温をわけるのが難しいという指摘はそのとおり。あえて分けるとすれば、B to B の幹線部分を分けて調査することは可能ではないか。一方で、ラストマイル部分は、品質や所有している設備等が国や業者によって異なるので調査対象とするのは困難ではないか。

○タイにおいて、ラストマイルにおいて保冷と常温を分けて調査するのは難しいという意見には同感である。

○(一社)日本物流団体連合会では、今年から物流の標準化に力を入れて取組んでいきたいと考えている。

本年度の調査の中で、物流の標準化の可能性について調査して頂ければありがたい。ASEAN は陸続きのため、一カ国でも標準化を達成できれば、横断を刺すことができ、今後 ASEAN 域内で標準化を展開できるのではないかと思慮している。

○標準化という点では、国土交通省が既に日中韓で取組んでいる物流のユニットロード化もその一つだと認識している。今回、労働力不足という観点から、一つのソリューション候補として、物流のユニット化も含まれると考えているため、ご指摘の部分も念頭において調査を実施していきたい。

○標準化は、労働力不足問題にも資するという認識には違和感を覚えた。標準化は、それ自体が大きな物流上のテーマであり、労働力不足の解決策の一つとして標準化を取り上げるのは不適切ではないかと思う。仮に労働力不足が、タイで最も期待されている解決すべき課題であるとすれば、そ

の手段の一つに標準化が入ってくるというのはあり得るが、先ほど川崎委員からも話があったように、タイの中で物流の高度化や生産性向上が最も高いニーズであるのであれば、標準化の意味も変わってくるし、そこで検討すべきメニューは変わってくる。その点をしっかりと見極めずに、コロナ禍での現地調査が困難な中、日本側の憶測でタイで何が一番重要かを決めてしまうのは非常にリスクがあり、避けるべきではないかと言いたい。最初のスタートを間違えると全部間違えてしまうことになるため、その部分をよく考えるべきである。

○横断的課題は、可能であれば継続的に実施したいと考えており、今年度はタイの人材不足にフォーカスしたいと考えている。今年度の関係では、物流の標準化はタイの人材不足問題を扱う中の一つのありうる解決策だと思うが、物流の標準化自体は人材不足の一部として扱うものではなく、非常に大きなテーマだと思っているため、来年度以降、今年度の調査結果を勘案し、テーマとして取り扱うことを考えていきたい。

○懸念している点は、労働力不足の問題というのは非常に大きなテーマであり、日本の労働力不足問題も 1 年調査を実施したら役に立つ処方箋が出てくるものではない。また、労働力不足の背景には、制度や労働環境等様々な要因があり得るため、日本の政策をタイに適用させることもできない。これらの観点から、調査困難な環境下で、タイの物流における労働力不足問題について、本当に有益なアウトプットが出せるテーマかという点を懸念している。もし、委員の皆さんがタイでは明らかに労働力不足が最も深刻であり、まずこの問題を調査すべきであると異口同音に言われるのであれば問題はないが、いずれにせよ単年度である調査を終了し、次年度は違うテーマを取り扱うというやり方をすべきではないと考える。

○単年度で終了するということではない。人材不足は 1 年で片付けられる内容ではないと思っている為、調査の状況や収集されたデータをもとに、どのように来年度以降の調査を継続するか検討していきたい。いずれにせよ今年度で本調査を終了することを結論付けているわけではない。

○現段階では、タイ一つをとっても調査がどこまでできるかは手探りの状況。データが揃った段階でどこまで調べられるかという議論になるかと思われる。調査の内容については、次回までもう少し検討を続けて頂きたい。

○本調査に関して、ドライバー不足やドライバーに長く働いてもらうという点では日本でも問題になっているが、荷主からしかるべき運賃をもらうことがこの問題を抜本的に解決するうえで重要であると認識している。日本でもドライバー不足の解決策として、国土交通省が標準的運賃を策定した。すぐに運賃が上がるものではないが、国がこのような姿勢を示したということは、長期的視点では重要だと認識している。これから ASEAN の調査を実施するうえで、政策ニーズなどについて対話をするという話があったが、一つの切り口として標準的運賃を国として設定することも問題を解決するための道の示し方としてあるのではないか。

○現地政府に対して、政策ニーズを聞いていきたい。

<議題 (2) について>

【最近の国土交通省の取組について】

○資料 2 (p7) のスケジュールの中に、認証制度の整備、「日 ASEAN 認証審査ガイドライン」ドラフトを議論するとある。昨年度本事業で作成した認証審査ガイドラインについては、(一社)日本冷蔵倉庫協会から大西が参加し意見を出し修正をした経緯がある。英文の原文ができているのであ

れば見せて頂きたい。

- 日本語のガイドラインを策定する時に、頂いたご意見をもとに修正して作成したが、英語にすると意味がかわってくることもあるので是非ご指摘頂きたい。

<議題（4）今後の予定について>

- 第5回委員会の時期は確定していないが、秋頃の開催を予定している。第5回では、調査の中間報告を実施する予定である。本日、多くの意見を頂いたため、期日の前でも調査の経過を事務局で検討し相談させて頂きたいと考えている。日程については、後日連絡する。

以上