

第2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2月18日（木）13:00～15:00

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 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
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 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 なし

議題

- 1 ASEANにおけるコールドチェーン物流の調査報告
- 2 最近の国土交通省の取組について
- 3 JSA-S1004 -S1004 認証審査ガイドライン（案）について
- 4 議論
- 5 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調査報告
資料2 最近の国土交通省の取組について
資料3-1 JSA-S1004 -S1004 認証審査ガイドライン（案）について
資料3-2 JSA-S1004 -S1004 認証審査ガイドライン（案）

<議事要旨>

事務局（日本海事協会）から資料 1、国土交通省 谷合委員から資料 2、事務局（日本海事協会）から資料 3-1、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 および 2 について>

【ASEAN における認証機関について】

- マレーシアの認証機関 SIRIM について説明があったが、マレーシア標準局と SIRIM との関係について教えて欲しい。
- SIRIM は、マレーシア標準局の傘下にある認証機関である。認証サービスも行っているが、国家規格の策定も行っている。マレーシア以外にもタイ、インドネシア、ベトナムにおいても政府傘下の認証機関が存在している。
- 地場の認証機関とグローバル認証機関の利用比率についても調査しているか。
- 今回はそこまで調査しきれていない。

【タイ運輸省陸上輸送局における Q Cold Chain 規格について】

- 資料 1 P17 タイにおいては、Q Cold Chain 規格を策定しているが、近い将来、国家規格化したとの説明があった。国家規格化をしたいという背景は、現在の規格が中途半端あるいは、全体をカバーできていないため、本格的なものを国家規格として作成としたいということで理解したが、その理解で正しいか。また、本格的な国家規格と Q Cold Chain との差異は何か。
- Q Cold Chain は、輸送のみを対象とした規格であり、JSA-S1004 で対象としている冷蔵倉庫の部分は対象外となっている。国土交通省のカウンターパートが、タイ運輸省陸上輸送局であり、陸上輸送局の管轄が輸送の部分だけになることから、Q Cold Chain では、輸送の部分のみ規定している。将来的には倉庫も含めて対応していきたいという思いがあるのは聞いているが、最もボトルネックとなっているのが輸送の部分であるという認識から、まずは輸送の部分に対して改善を図りたいと聞いているが、今後、タイにおいて冷蔵倉庫を含んだ国家規格化を策定するという情報は得られていない。
- P18 には、「冷蔵冷凍倉庫での保管サービスは対象外」と記載されているので漏れている領域があることは理解したが、そこをカバーすれば、JSA-S1004 に相当する規格となるのか。
- JSA-S1004 の元となるものは、日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドラインであり、Q コールドチェーンについても、日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドラインを基にして作成しているため、現状では JSA-S1004 の輸送に係るかなりの部分はカバーされている。
- タイで 50 数年間陸上輸送事業を実施しているが、倉庫に置いている限りはあまり大きな問題は起こらない。しかし、陸上輸送の部分ではクレームを受けることが多い。例えば、過積載や高速道路を使うところを使わずに遅延が発生するなど、一旦倉庫を出るとトラック事業者のハンドリングに任されてしまうので、輸送部分の品質管理をするというのは商品をプロテクトする以上に、価格の下落を食い止めるという意味でもユーザーにとっては非常に良いことだと思う。

【JSA-S1004 における認証範囲について】

- タイの進め方は理解できる。全体までいかなくとも、ボトルネックのところから対処しようとすることは、他の国や他の分野でも起こりうると思う。直ちに完璧なものを導入するのは理想的で

ある一方、まずは危惧するところを対処して発展させていこうこともありうると思うが、本委員会で目指すところの「JSA-S1004 を普及して、そのために審査ガイドラインも作成してコールドチェーン全体の高度化をする」ということと、段階的に進めていこうとしている相手国の政策との間で、国土交通省はどのように協力することを考えているのか。フルスペックで導入できない国は置いてきぼりにして、導入できるような国には協力していくのか、タイにおいては認証のシステムがないので、冷蔵輸送の部分だけでも認証していくのか、国土交通省としてはどう考えているのか。

- JSA-S1004 の認証については、輸送のみ行っている事業者に対しては輸送に関する部分のみで認証することが可能で、輸送及び倉庫の両方の事業を運営している事業者に対しては、両方の事業を認証審査した上で認証を行うことになる。
- 国土交通省のカウンターパートが運輸省になるので、タイのみならず例えばベトナムにおいても運輸省の所管の部分について規格を作ることはできると思うが、倉庫事業までカバーするのは困難だと聞いている。したがって、フルスペック対応の規格を策定することは難しいとのことなので、段階的な実施でも認めるべきではと考えている。
- 今までの議論は、各国が実施する範囲については、パーツだけで実施していく事もあるとのことだが、その場合でも、求めるレベルは JSA-S1004 が求めるレベルを追及するということがよろしいか。
- パーツ毎に切り取った形で実施する場合でも、レベルとしては JSA-S1004 レベルを求める予定である。
- 認証の単位をどうするかという問題もある。例えば本社から指示を受けて事業を実施している支部であれば、一つのかたまりとして認証するが、個別の事業者が個々の意思決定で動く事業所であれば、個々に認証してもらうことになる。輸送の部分しかなければ、それだけで認証するしかないと思うが、事業形態によっては認証の単位が違ってくる。

【JSA-S1004 規格の互換性について】

- 資料 1 P24 マレーシアで国家規格化を計画しているとのことだが、JSA-S1004 規格はアセアン 10 か国で相互承認や互換性があるのか。例えばハラル認証は、マレーシアで認証を受けても、アラブ諸国でも使えるようになっている。また、ハラル認証とは何か関係があるのか。
- 国を跨いだ互換性は困難である。JSA-S1004 の規格は、受審組織が所有する倉庫や輸送に使うトラック等の運用についてマニュアル等を確認し、要求事項を満たしているか判断し認証するため、会社毎の倉庫、輸送毎に認証を行うことになる。
- JSA-S1004 では、ハラルに関する部分は触れていない。国によってハラルの基準も違うので、JSA-S1004 では純粋にコールドチェーンに焦点を絞っている。ハラルに関することは、ハラル認証等で認証をとってもらうことになる。
- 先ほど互換性の議論の中で、当規格は互換性がないとの話が出ていたが、「アセアンは一つ」という思想や「域内のコネクティビティ」が最も重要な目標の一つとして掲げられている中で、このような規格が国単位でしか有効でなく、国境を跨いだら互換性がなくなることについて、それでよいのかと思っている。アセアンで当規格を促進しようとする中でどのようなポジションに立って

普及しようとしているのか、互換性を求めるのか、国ごとに一定のサプライチェーンが機能することでよしとするのか見解を確認したい。

- 相互認証の可能性はあり得ると思っている。例えば、ある国の JSA-S1004 ベースの国家規格の認証と、他国の JSA-S1004 ベースの国家規格の認証を、相互認証ということは考えられるが、2 国間の政策との一致が必要であると思われる。
- JSA-S1004 規格の国家規格化を目指す先には ISO という国際規格化を目指すということはあろうかと思うし、アセアンの中で互換性が確保されるのはベターなことだとは認識しているが、各国の事情が違いため、現時点では、まず JSA-S1004 の国家規格化を積極的に進めていく事を考えている。

<議題 3 について>

【アセアンにおけるコールドチェーン物流に関する規格について】

- JSA-S1004 をアセアン各国に普及させるのが目的だと思うが、アセアンに JSA-S1004 以外に同様な規格はあるのか、それとも全くないところに日本の規格が出ていこうとしているのか事実を確認したい。
- 日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドラインを策定する背景で、アセアンにおいてはコールドチェーン物流に関する規格がなかったため、本ガイドラインを策定しようということになった。したがって、アセアンには JSA-S1004 規格以外にコールドチェーン物流に関する規格はないという認識である。

【JSA-S1004 認証審査ガイドライン (案) について】

- 当協会の会員数は、652 社で、1200 棟ほどの倉庫があるが、大多数は地場の中小企業がメインである。倉庫の立場として最も重要なことは、求められた保管温度帯でサービスを提供するということである。そのために、設備投資しているか、計画的なメンテナンスを行っているか、温度が記録されているか、作業マニュアルが守られているか、衛生管理ができていくかということになる。倉庫業における結節点は、入庫時、出庫時になるが、「入庫時及び出庫時に温度を測ること」となっているが、大量の荷物が一度に出てくるので実際はできないと思う。解決法として、例えば、輸送部分、倉庫部分、荷捌きの温度環境、時間は規定を守っていたか等記録により確認し、どこに問題があったかがわかるようにしておくことが重要だと思う。実際の規格運用においては、事業者が実施可能なものに軸足を置いたほうが、事業者としては要求を満たしやすいと思う。
- このような現場の意見をいただいて、是非ブラッシュアップさせたい。
- 既に食品安全衛生に関する規格があるが、JSA-S1004 との関係性を教えて欲しい。既存の規格とダブルスタンダードにならないようにして欲しい。
- 日系企業は、厳しい要求に対応できる水準のサービスを既に提供しているが、アセアンにおいては、地場の荷主は温度に関して意識が低く、それらの荷物を受ける現地の物流事業者の品質も低い。したがって、JSA-S1004 はそのような企業に規格を取ってもらうという目的がある。既に ISO 関係の規格取得済みの企業は、別の規格を取得することで品質レベルの向上を図ってもらうことになる。

- 資料 3-1 において、P9「温度管理された出入庫エリアにおいて荷卸しすること」と記載されているが、温度管理の対象商品の幅が広い。パレダイズの場合は、30分とか、手積貨物は60分と推奨規定が書かれているが、その温度管理の対象商品によって作業時間や温度が変わってくる。例えば、推奨で、「○○の場合は、マイナス 20℃等の環境で作業する」と記入するほうがいい。
- 車両のスペックについては推奨レベルで記載し、配送する時の装備についても品質管理について重要な要件であるため記載しておく方がよいと思う。(必須レベルか推奨レベルかは要検討)
- 車両については、日本でも夏場は、マイナス 20℃に下げるまでにはかなり時間がかかるが、アセアンでは可能なのか。
- 弊社は、マレーシアで事業を実施しているが、しっかり予冷ができていて問題があるということはない。例えば、アイスクリームの積み込みは、トラックの保冷库温度がマイナス 10℃になった時点で開始している。輸送中の温度は、近距離 (KUL 近郊) がマイナス 15℃、長距離はマイナス 23℃である。

- コールドチェーンの品質保持の大きな障害になるのが「波動」である。常温であれば 2、3 倍の変動にも気合と根性で対応できるとしても、冷凍、チルドではこれは物理的に不可能で、予め出荷量の調整について、例えば、通常の 1.3 倍以上は引き受けられないというように荷主と約束している。このような対応についても、ガイドラインに加えた方がいいのではないかと。
- 規格というものは、どのような状況の時でも規格で求められていることを遵守するのが前提となっているが、ガイドラインにどのように記入するかは相談させていただきたい。
- 日本の顧客とは、契約時に最大の荷受量を定めている。契約の荷受量を超えそうなときには、予め相談してもらうようにしている。

- ガイドラインには、冷凍とチルド商品の混載時の注意事項も記入するべきである。
- 重要なことなので、是非入れていきたい。

- JSA-S1004 の要求事項は、既に明確に規定されている。今回のガイドラインは、受審側も審査側にも具体的に想像しやすくわかりやすく記載してもらっているが、推奨部分を全て満たしていなくても要求事項は満たしているということは起こりうると思われるので、その点ミスリードにならないように気を付けて頂きたい。

以上