

第4回 我が国物流システムの国際標準化等の推進に関する連絡検討会 議事録

1. 日時

平成29年2月2日（木） 15:00～16:40

2. 場所

中央合同庁舎2号館16階国際会議室

3. 議事概要

1. ヤマトホールディングス(株)より、保冷宅配便サービスに関する国際規格（以下「PAS」という。）策定の取組について、前回からの進捗状況を踏まえた発表を行った。
2. (一財)日本海事協会より、認証業務の概要や認証のメリット、普及に向けた留意事項等について発表を行った。
3. 経済産業省より、ISO規格の一般的な策定プロセスや保冷宅配便サービスの国際標準化の今後の取組の方向性について発表を行った。
4. 国土交通省より、最近の保冷宅配便サービスの国際標準化の取組と今後の取組の方向性について発表を行った。
5. 最後に国土交通省の重田物流審議官より、オールジャパンの体制で我が国物流システムの国際標準化を進めるため、保冷宅配便サービスのPASについて物流事業者の海外展開のツールとしてぜひ活用していただきたい旨の発言があった。
6. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。

【規格の普及と認証業務について】

- 日本海事協会のプレゼンの最後の方で、認証普及についての話があったが、これからPASの普及にあたり、政府間対話等で各国政府への普及に向けた働きかけを行う一方で、外国企業も含めた民間の物流企業に実際に認証を取得してもらうための働きかけも必要と考えている。特定の規格の普及に向けて、認証機関がどのようなことができるのかを教えてください。
- 国内においても大きな規格の改正があると、認証機関は説明会を開催している。ISO9001の2015年改正は非常に大きな改定であり、全国各地で説明会を開き、どのように改正をカバーするのかを説明した。各国で説明会を開き、規格を広めることも一つの手段と思う。また、規格を取得することで、規格

を取った人にどのようなメリットがあるのかという点を盛り込んだ説明会が必要。また、こういった認証普及のポイントは「トップダウン」である。説明会へ品質管理担当や現業の人間が来ても、最終決定者はトップマネジメントであるため、こういったトップの方々を引き込んでセミナーを効果的にすることが鍵。

- 普及については検討が必要だが、認証機関の説明会等で知らしめていくことも非常に大事と考えているため、今後相談させていただきたい。
- PASが発行した際の具体的なアクションについて、日本海事協会としてはこのPASの認証をすることが可能なのか。また仮に可能だとして、どのくらいの準備期間が必要になりそうかを教えていただきたい。
- 認証業務の可否については、そのマネジメントシステムでどの程度の専門性が必要とされるかということに関係するが、今回の保冷宅急便サービスについて、仮に高度な専門知識が無いと認証が出来ないのであれば、その分野の専門家と審査手法のノウハウがある我々とで組んで認証業務を行うことも出来る。これはISOではよくやる手法であり、PASにおいても同様の対応は可能と思っている。日本海事協会は物流の認証業務を長い間手がけており、かなりノウハウやネットワークを持っていることから、(仮に年度明けくらいから準備を始めるとすると)年内には対応が可能になるというような相場感と思っている。
- PASについて、規格を策定している英国規格協会(以下「BSI」という。)そのものが認証機関になることはあるのか。また、それぞれの国でどこが認証機関として想定されるのか。
- 先ほどの発表にもあったが、一部のISO規格については、認証機関は認定機関から厳しい審査を受けて、認証機関としてしっかりしたところであるという認定を受けるスキームとなっているが、今回のPASについては、認証機関について特段の認定スキームのようなものは現段階では存在していない。また、BSIも認証ができるのか、という点について、BSIは国家規格等を策定する機関としての位置づけと、それとは独立した認証業務を実施する機関として、日本海事協会と同じ立場で認証機能を有する。したがって、今回のPASの例では、BSIはPASの審査ができるという立場にある。

【アジア各国との協力について】

- 第1回連絡検討会において弊社より説明したが、規格作りには参加したものの、認証取得自体は現在検討中である。大きな要因としては、規格の認証取得維持にかかるコストである。我々は ISO9001 を全国 457 事業所の規模で認証取得しており、来年で取得から 20 年になるが、運用として既に定着しているものの、コストが一定程度かかる。ISO9001 はサービス全体のマネジメント規格であり、サービス別・品種別ではなく、我々は全体を一定のマニュアル化して運用しているところ。今回の PAS のような1つのサービスの規格について別枠で認証取得するとなると、ダブルコストになってしまう。内容については事前に調整していたので、国内においての PAS の取得ハードルは高くないが、コストがかかるという点ではやはり検討しているところ。海外においては、認証取得自体をしていないので、ある程度投資をして運用をしっかりとやっていけば、今回の PAS 取得は不可能ではないと考えている。

- ISO 化に向けて、アジア各国で協力していくのが良いのではということだが、製造業に関しては、資料にあるようにアジア各国からすると日本の技術力がかなり先を走っており、技術力が簡単には追いつけないという前提の中で、日本の作った物を使った方が得策だということで広まっている状況である。それに対して、サービスに関しては、例えばドメスティックデリバリーについては、段々と規制は緩くなってきていると認識しているものの、事業をはじめた当初はかなり外資規制等もあり、通常のデリバリー業務に単独で投資していくことはなかなか難しかった。(アジア各国で) 自国の事業者にこのようなサービスを担わせたいという意向は、製造業以上に働くのではないかと思う。このように製造業とサービス業について状況が異なる中で、各国の協力の温度差は出てくると考えられるか。

- サービス産業に関連する日本発の規格がアジアに展開していくのは、今回の事例が初めてになる。どうなるか明確にはいえないが、こういったサービス規格についても他国よりも先行して入っていくということは非常に重要と考えている。先行することが信頼の獲得、ブランド力の向上に大きく貢献すると感じている。

- サービス業の展開に関する各国の温度差という点について、お話したい。まず、ASEAN 全体のサービス枠組協定として、「ASEAN サービス枠組み協定 (ASEAN Framework Agreement on Services。以下「AFAS」という。)」というものがあり、第9パッケージまで昨年合意。第10パッケージで全サービス 128

分野の自由化が完了するというもの。こちらの最終合意は2017年中を狙っている。この枠組みにおいても各国の温度差は出てきている。まず ASEAN 内において完全にサービス自由化の流れから脱落しかけているのはフィリピン。フィリピンにおいてサービス関連の規制緩和には憲法の改正が必要なことと、地場が強いサービス産業がフィリピンには多数あり、産業保護の動きが強いためである。また、インドネシアについては、AFAS で除外できる分野の総数が定められている中、その除外分野の枠を既に使い切っている状況であり、これ以上の譲歩が難しい状況。他国は AFAS の第9パッケージまで合意しており、ある程度の進展はあるものの、例えばタイはごく一部を自由化しただけでその分野全てを自由化したように見せかけるなどの、抜け穴もある。一方で、2012年以降の日本から ASEAN 諸国向けの対外直接投資を見ると、サービス産業分野の投資が製造業の投資を上回る状況が続いており、日本企業の関心がきわめて高い分野であることがわかる。

【コールドチェーン物流について】

- 先日の日タイ物流政策対話で話をさせていただいたことや、これまで我々が各国において PAS に関する意見交換を行ってきた中で受けた所感をお話したい。新興国において保冷宅配便サービスの市場が黎明期であるため、そもそもサービス自体の説明から必要になる。したがって、PAS のみのアピールでは難しいという感触がある。先日のタイでは、BtoB も含めた日本の高度なコールドチェーン物流全体についての紹介、という大きな枠組みの中で PAS を説明したが、その方が相手国にも受け入れやすい感触を持った。保冷宅配便サービスの規格を作ろうという国は無いが、コールドチェーンの物流部分について率先して国家規格、国際規格を作っていこうという動きは各所でおきている。日本でも、例えばガイドラインというような形でもよいので、日本としてコールドチェーン物流全体に関して各国にどのように訴求していけるのか、この会の発展型であるのかは分からないが、関係の皆さんと議論をしていけたらと感じている。

- 補足をさせていただくと、国交省発表資料3枚目の「国際標準化に関する調査」は ASEAN をターゲットに実施する予定。この調査では、現在、ASEAN でのコールドチェーン物流の実態がよく分からないという状況のため、実態調査を行う予定。また、コールドチェーン物流全体に対する日本の思想なり、日本の品質管理の在り方など広めていくことが重要と考えている。ラストワンマイルの保冷宅配便サービスに関しては PAS を普及させていくので、国交省としては、コールドチェーン物流のうち、より川上の BtoB の部分に関して、

この調査の中でガイドラインのようなものを作りたいと考えている。引き続き関係各位の御協力を頂戴できれば幸い。

【JAS 規格について】

- 前回の検討会で、JAS 法の見直しの説明をしたが、JAS 規格の対象を拡大する等を内容とする JAS 法の改正案を本国会に提出の予定。この改正ができれば、JAS 規格の中で流通方式、管理方式についての規格の制定も可能になる。先の話になるが、流通方式といった JAS 規格を制定する場合、今回の PAS 規格、それを発展させた ISO 規格を JAS 規格の中で引用するなど、連携できればいいと考えている。

【農水産物輸出促進関連】

- 農水産物の輸出促進は非常に重要である。その中で保冷輸送を含めたコールドチェーンを海外に普及させていくことは大事。農林水産省においても、例えばインドネシアと、日本の流通について連携を図る場があるため、こうした機会に PAS を紹介させてもらいたい。

- 日程、内容等確認したうえで、御協力できることはさせていただきたい。

【E-Commerce】

- コールドチェーン全体の議論を行って普及啓蒙を図ることは重要。一方、小口貨物の宅配という観点でもう一つ切り口になるのは E-Commerce。E-Commerce の市場規模は 2014 年から 2020 年までで ASEAN において 3 倍に拡大する見込み。市場拡大を主導するのはインドネシア。ASEAN 主要国では既に小口宅配が増加している状況であり、現在運んでいる物は、アパレル、家電の安価なものが中心だが、今後コールドチェーン物流を活用するユーザーは今後確実に急増していくと考えている。このような方向性を踏まえると、今後は日本からではなく、ASEAN 側からこういった制度の重要性を訴えかけてもらうことが非常に重要と考えている。ASEAN-BAC (ASEAN Business Advisory Council の略。以下同じ。) という ASEAN のビジネス諮問機関があり、ASEAN サミットに提言できるレベルの会議体である。我々は現在、ASEAN-BAC と協力して e-コマースの基礎調査を行っている。政策提言の部分では「質の高い物流環境の構築が必要だ」といった文言を盛り込むことを考えており、各社にヒアリングさせていただいて、適切な文言を盛り込んでいくことが効果的と思っているところ、ぜひ協力を賜れば幸い。

【その他】

- 日本規格協会はどのようなサービス規格を作っているのか。

- アクティブレジャーサービスの規格がある。また、家事支援サービスの規格もあり、今月から認証制度がスタートする予定と聞いている。

以上

(文責 事務局)