

第5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10月17日（火） 13:00～15:00

2. 場所

国土交通省第1会議室（中央合同庁舎2号館低層棟1階）

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 PAS1018（以下「PAS」という。）に関する取組について、前回からの進捗状況を踏まえた発表を行った。
2. 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。
3. 国土交通省より、コールドチェーン物流の ASEAN 地域への展開に向けた取組について発表を行った。
4. 農林水産省より、物流分野における JAS 規格の活用と、食品安全管理規格に関する取組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。

【重田物流審議官より冒頭挨拶】

今年の2月には世界で初めて PAS1018 が BSI より発行された。これもこの会議での知見のすりあわせの成果だと思う。国際標準化というのは、今までは技術やモノが中心であったが、今後はサービスについても日本発でイニシアチブをとっていくことが政府全体にとっても大切。物流サービスは日本が世界トップクラスだと思っている。このようなすばらしいサービスレベルをアジア各国に輸出していくのは国家戦略としても非常に重要だと思う。

【PAS の ISO 化に向けた取組について】

- PAS の取得は ISO 化に向けたステップになったが、ISO へ提案するに至った要因を教えてください。また、5 カ国以上の積極的な参加が必要ということだが、どこの国が興味をもってきているのか。
- 1 つは PAS が発行されたこと。実際の提案が通りやすくなる。その他に企業の意欲が大きいことが要因である。PAS を発行したイギリスに加えて、中国、韓国が興味を持っていてくれると思う。
- B to B における届け先での作業（荷下ろし等）は標準化の対象になるのか。
- 日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドラインについて作成しているところであり、この中では B to B の世界について含まれている。B to C については PAS、B to B については倉庫、トラック輸送、過程の中で起こることに対してマニュアルを守るべきだということを書き込もうと思っている。ご意見があれば、ガイドラインの中に取り入れていくこともできるので、ぜひお聞かせ願いたい。

【コールドチェーン物流の ASEAN 地域での取組に関して】

- ワークショップに ASEAN の標準化機関を呼ぶという話があったが、経済産業省国際標準課において、日 ASEAN で標準化機関とのコネクションはあるので、必要であれば紹介できる。
- パイロット事業については、日本の企業の現地法人を使うのか、現地企業を使うのか。また、これまでタイの地方から都市部へ小口保冷サービスがなかったということは、運ぶものはないのではないのか。輸送するものの用途はついていないのか。
- 実施主体は日系物流事業者の現地法人になる。運ぶものについては、実証運行の対象エリアがタイ北部から都心になるため、農作物、食品の中で、付加価値が高く、小口保冷輸送に適したものになると思う。運ぶものについては、国が指定するのではなく、基本的に実施主体となる物流事業者が検討する。
- ガイドラインについて、温度管理のみなのか。異物混入、フードテロといったことも射程範囲に入っているのか。また、どの範囲を入れていこうというの

は、どのように決めるのか。

- 異物混入、盗難などについても射程に入っており、温度管理より少し広い範囲について対象となる。低温物流をビジネスとして行っている物流事業者目線から、気をつけなければいけないことを盛り込んでいる。また、実際に ASEAN で物流サービスを行っている事業者の意見も取り入れている。基本は、低温管理、保管、輸送となるが、それ以外の部分についても含まれる予定。関心、意見があれば広く聞きながら取り入れていきたいと思っている。今までは日本、ASEAN で低温の物流を取り扱っている物流事業者の意見をベースに作成してきたが、荷主の考えも聞いていきたい。
- ガイドライン作成するなかで広く意見を取り入れるとあるが、日系の荷主には意見を聞いているのか。荷主と物流事業者においてはニーズが違うかもしれないが、両者の間で責任の所在が不透明になる可能性があるので、整理しておくことが必要だと感じた。
- まだ、大々的に荷主に対して声かけはしていない。物流事業者のみである。まずは物流事業者からの意見を取り入れた素案を作成し、その後広く意見を聞いていきたいと思っている。
- グリーン物流は ASEAN 側からの提案のようだが、その背景は付加価値などを考えているのか。
- ASEAN 側からグリーン物流について知見がほしいとの話があった。具体的には、日本側の知見をマレーシアに教えることとしている。

【JAS 規格、食品安全管理規格の取組について】

- 東南アジアにおいては、欧米に比べ日本が後発であるが、入り込める余地はあるのか。
- 確かに東南アジアでは欧米勢が制度設計に入り込んでいると聞いている。しかし、安全管理などは、日本的なやり方が受け入れられる余地はあると思うので、後発ながら、二国間協議等の場で進めていきたい。
- 規格化の重要性はわかったが、JAS と JFS の違いは。また、JFS は具体的に話が進んでおり、業界団体と検討委員会を作っているとのことだが、業界団体

に実運送や保管業界は入っているのか。認証制度の新設は、大手はビジネスチャンスに繋がる話であっても、中小は認証に係るコストや手間などの負担について行けない可能性がある。直接規制を受けなくとも実質市場から締め出されることのないよう、全日本トラック協会など実運送や保管の事業者を束ねる団体の意見を聞いて進めていただきたい。

- JAS は国家規格、JFS（食品安全管理規格）は民間の規格になる。業界団体としては日本冷蔵倉庫協会が入っている。関係者すべてが集まっているわけではなく、現段階では、素案を作成しているところ。業界団体について紹介していただきたい。

【その他】

- 先日バンコクでセミナーを開き、彼らのニーズを聞いてきたところ。来週は台湾でも倉庫、PAS について話をしてくる予定。国内、海外、ASEAN、台湾など日系の企業が入りやすいところをターゲットにするのはよいと思う。今後 PAS を冷凍食品の消費が多い欧米にも展開していくのはどうか。

【重田物流審議官より総括】

- この会合も 5 回目になった。オールジャパンで策定に向けて取り組んできたこの PAS について、ここにおられる物流事業者はぜひ積極的に御活用していただきたい。PAS が発行され、各種メディアを通じてアピールしてきたが、日本品質の見える化が大切である。日本の物流事業者も PAS を取得することでパワーになっていくと考えている。また、スタートのきっかけは成長戦略であった。少子高齢化が進む中、生産性の向上が大切だと思っている。物流では、ドライカーゴに比べ、チルドであれば 3～4 割ほど付加価値は上がると言われている。付加価値を高めるためにコールドチェーンのビジネスモデルを確立することが成長戦略や生産性向上に意味があると考え。アジアに目を向けたときに官民一体となって、ビジネスモデル、標準を輸出していくことが大切。

以上
(文責 事務局)