

第4回食品産業戦略会議 議事概要

○日 時 平成29年7月19日(水) 7:30~9:30

○場 所 食料産業局第1・2会議室

○出席者 井上委員、大石委員、加藤委員、佐治委員、中嶋康博委員、中嶋康晴委員、西井委員、西野委員、西本委員、井口専門委員、水口専門委員
新井大臣官房輸出促進審議官、丸山大臣官房審議官、横島食品製造課長、牧之瀬課長補佐、日坂課長補佐、添野課長補佐、佐藤課長補佐

概 要

(議事)

(1) 有識者からの発表

- ① 高崎経済大学経済学部水口教授より、はじめにイギリス、アメリカ、オランダの公的年金、企業年金基金などの機関投資家を中心に約1700機関(2017年3月時点)が責任投資原則(PRI)に署名しており、国内は海外と比較して遅れているものの、GPIF(年金積立金管理運用独立行政法人)が金融庁公表(2014年)のステewardシップ・コードを受け入れ、PRIにも署名するなど、積極的な推進もあり関心が高まっていること、金融庁の戦略として、企業の価値を高めながら長期的に株主の利益を伸ばすエンゲージメント(建設的な対話)を機関投資家に推進していることもあり、国内でもESGが投資の世界に広がりつつあることなど世界のESG投資状況についての説明の後、食品産業における具体的なESG課題として、
 - ア) 気候変動リスク(干ばつや豪雨などによる不作の短期的リスクと気候変動による生産適地移動に向けた原料調達対応などの長期的リスク)や、
 - イ) 工場の畜産が抗生物質依存により耐性菌が発生し持続不可能となる考えから投資リスクとして指摘されており、大手投資家が企業の工場の畜産へのリスク対策をランキングしていること、
 - ウ) 水産業においても漁業資源の保護や養殖時の抗生物質による水質汚染、漁船での強制労働などを記した大手投資家によるガイダンスの公表や、フィッシュ・トラッカー・イニシアチブが自然資源リスクの観点で水産上場企業に魚種と海域の開示の必要性を主張するなど、サステナブル・フィッシングが大きな流れになっていること、
 - エ) 森林問題に関してはGDP(カーボン・ディスクロージャー・プロジェクト)がパーム油・牛肉・大豆・材木の4種類のコモデティを扱っている企業に対して、森林伐採による生物多様性リスクや温室効果ガス排出、強制労働・児童労働・先住民の人権侵害等の論点で情報開示を求めており、原材料の調達側企業もレピュテーション・リスクを負うこと、特に代表的なパーム油ではRSPOの持続可能性認証を取得した企業が人権侵害問題等を起こしている事例があり、グローバルな食品企業は調達基準を強化していること、
 - オ) ESG関連の会議で先進国・新興国の肥満問題と貧困地域の飢餓・栄養不良問

題のアンバランスを解消することが食品産業の責任との指摘があること等について紹介があり、まとめとして海外戦略として ESG に取り組んでいることをアピールするフレームワークづくりが必要との意見があった。

② 水口専門委員からの発表を踏まえた全委員による意見交換の主な内容は以下のとおり。

- ・ ESG 投資の企業へのインパクトについて、欧米では株主提案として気候変動対策を要求するエンゲージメントが高まっているが、国内ではその傾向が弱いものの GPIF は欧米の投資家に歩調を合わせてエンゲージメントを推進していることから、日本も少しずつその方向になる、人権問題についても海外での評判という点でインパクトがある。
- ・ 日本企業における ESG の取組のムーブメントの可能性として、これまでは海外展開している企業については国際レベルである一方、その他の企業は国内の消費者が ESG に注目していないため遅れをとっていたが、今後は海外と国内のどちらの市場に展開するかという企業戦略と、グローバル化のなかで国内の考え方がどう変わるかの 2 点に依存すると考えられる。
- ・ 公的機関の関わり方については、EU 政府は EU の政策と ESG の取組を上手に連動させ ESG 投資を後押しするような傾向があり、情報開示や年金運用における ESG への配慮について制度化されていること等により、側面から ESG を推進していると思われる。
- ・ 本来負担すべきコストを負担せずビジネスを続けていることは、隠れ債務の保有に該当すると論理的には言えるが、物理的な把握が難しい石油・石炭産業などの座礁資産や違法性が曖昧な児童労働・強制労働などの社会コストは、会計制度においては確実性が無い債務を計上することはできないので、具体的に会計に取り込むことは現状議論になっていない。但しイギリスでは会計の限界が問題視されており、それを超えるために企業に対して非財務情報の開示が求められている。
- ・ TCFD の報告書にあるサブプライムローンリスクを連想させるとの記載については、一文のみ、かつ、背景が記載されていないため推測になるが、食品企業に即して言えば、気候変動による原材料調達リスクを保有しながら投資家に公表せず、投資家が巨額の債務を負うシナリオなどが想定される。
- ・ 海外の年金に対して仕事をしている中で、ESG 対応として、環境と社会は重要。ヨーロッパなどは国が関与して通常の商売につなげている。日本としても ES を示すことは重要。今後 ES により、食品産業にもお金が回れば良いと考えており、どのように一般産業と結びつけるかが重要。
- ・ 民と官ということ言えば、官にもう少しがんばって欲しいと考えている。RSPO 認証についても、取ってはいるが活かしていないという状況。
また、日本は人権問題に弱く、規制緩和により外国人実習生が増えているが、コンシューマーグッズフォーラムで日本はやり玉にあげられており、管理会社と称されてい

るところが多く費用を取っている。その点を今後指摘されて国際的に規制されてしまうと工場が回らなくなる。民としても努力はするが、実習生制度を作ったのは官であることから、手を入れていただくことも考えて欲しい。

- ・ 日本が欧米に比べて遅れているというわけではなく、欧米も5年くらい前から言われ始めた。日本はまだそこまで進んでいないが、政府として取り組んでいく必要がある。
- ・ ファイナンス的にはESGの考え方はブームになると考えられているが、関係者も実際の効果には懐疑的。これまでESG投資が高いリターンを上げた実績がない。ネガティブスクリーンの活用されているが、それによって悪い企業の株価が下がることはない。ヨーロッパなどのESGが票になる国においては、政治家が野心的に進めるが、日本ではまだそういった動きはない。国際企業では影響があるだろうが、株式全般に対する投資上の重要な選択要因になるには、もう一段の合理的動機が必要。
- ・ アメリカとヨーロッパでは温度差がある。ESG投資が広がった背景には、ユニバーサルオーナーシップにより、環境が安定していないと経済環境が維持できないという考え方がある。
- ・ ガバナンスの部分は、食品産業固有ということではなく、すべての産業に共通していると考えている。ガバナンスが機能しないことは問題。
- ・ ガバナンスは日本と外国、大企業と中小企業であるべき姿は違う。中小企業で言えば、ESG投資はあまり関係がないので、実害はない。
- ・ 古い工場の立て替えなどで支援が入って、リターンとしてどれくらい帰ってくるかは今後重要。海外への市場開拓、輸出にどれくらいのお金を使って、どれくらいのメリットがあるかが、今後、全体のガバナンスとして重要。

③ 日本通運株式会社事業開発部井口部長より、サプライチェーンとロジスティクスに関して、

- ア) サプライチェーンは、原材料が最終顧客に製品として届くまでの接続を構築しており、国内外の壁を越えてクロスオーバーに展開するなど複雑化していること、ロジスティクスにおいては、主に顧客に対するリードタイムに起因するサービスとコストのトレードオフは常に直面する課題であること、
- イ) ロジスティクスの今日的課題として、日本企業のグローバル化、国内の人口減少経済と地域間格差といったマクロ環境のもと、産業別や物流事業者固有の状況があり、サプライチェーンの効率的な連結、同期化が課題であること、
- ウ) 日本国内と海外市場展開では、国内では規模の経済が不経済になる中、規模の経済再構築が必要であり、海外市場では多様な流通プロセスに対して規模の経済の構築が必要であること、
- エ) 規模の経済を取りながら対応するためには単純化や標準化等が必要であるが、物流業界を含め1社単独で乗り切ることが難しく、サプライチェーンのパート

ナー全体が協力していくことが必要であること、その際、協働と競争を両立させるために相互信頼と相互利益、指導的役割を担う企業や組織の存在が必要であること、また、IoT や AI の進化による予測精度や同期性向上も期待できること

等、ロジスティクス全般及び日本通運が取り組む新しい物流システム等について紹介。

- ④ 井口専門委員からの発表を踏まえた全委員による意見交換の主な内容は以下のとおり。
- ・ サプライチェーンロジスティクス分野に、中小企業の海外展開につながるポテンシャルを感じた。食料品の場合、鮮度が大切であるが、海外への輸出においては現地のインフラやロジスティクスを担う企業に大きく依存するのではないか。中小企業の輸出業務を物流事業者が代行することに大きなビジネスポテンシャルを感じた。
 - ・ 食料品の輸送にはコールドチェーンが大切であるが、ユニット単位の輸送を導入し、そのユニットの中でコールドチェーンを構築・維持していくことを考えている。生産者がバラバラに輸出してもコストがかさむばかりなので、ユニットでの輸出を活用していくべきであると考えている。また、戦略的に輸出する港、空港をまとめ、効率的に輸送していく仕組みも構築・活用していくべきと考えている。
 - ・ 食品の輸出、特に日本酒の輸出においては、温度管理が大切であり、温度管理をいかにするかで付加価値を付け、差別化を図るような取組をしている物流業者も多い。
 - ・ ロジスティクス温度管理、鮮度管理で差別化を図り、競争に勝ち抜こうとしている企業は多い。その意味で、鮮度管理に係る部分はブラックボックス化していることも多い。協働とは別の側面ではあるが、このような側面もある。
 - ・ サービスとコストの関係性の中での議論が必要。サービス水準に合わせたネットワークを構築してきたが、地域によっては一部の事業者の荷物しか届かないといった問題がある。こういった問題が発生している状況を踏まえ、規模の経済を再構築する必要があると考えている。
 - ・ 荷物を運ぶ際、行きは荷物があるが、帰りは空の状態に運ぶこととなり、効率的でない。帰りの便に他社の荷物を載せ輸送運賃の削減とトラックの効率的な活用を図っているが、うまくマッチングできる相手先を見つけるのは難しく、時間と手間がかかる。このような、輸送の効率的な仕組みを、社会インフラとして整備していくことはできないのか。
 - ・ AI や IoT の発達でトラックの状況をリアルタイムで共有するようなことは、技術的に難しいことではなくなってきているので、物を運びたい企業同士でマッチングできる仕組みができれば可能であると考えている。一方で、運ぶ物によっては、臭い等の関係から食品と化粧品等の混載ができないようなケースもある。トラックの荷室

の開発等、技術的な面でクリアできる場面も出てくるのではないかと考える。

- ・ 卸が他社と差別化を図るために、物流面に力を入れていることが多い。しかし、卸の物流機能も長期的に見ればトラックや人手不足など、問題に直面する可能性が高く、持続的に物流機能を維持していくといった観点が必要ではないかと思う。
- ・ 各社の物流を全体最適で組めばトータルコストが最適化するが、自社の物流量の多いエリアは自社物流の方が低コストになる。各社物流量の少ないエリアでの協業は進むが、主要部分では難しい。ただ、インフラ的な共同配送の仕組みがあれば、共同配送への取組が進み、もっと全体的な最適化が進むのではないかと感じた。
- ・ IoT等の技術も進み、共同配送することも技術的に難しくなくなっていることもあり、協働の考え方は物流会社としても考えていく必要がある。
- ・ 国は、運送業の労働力不足については、トラックの隊列走行や自動運転、倉庫の自動化など先端技術の導入を推進する方向で動いている。物流業界も目先、長時間労働の解消など労務管理にかかわる課題について優先的に取り組んでいる。
- ・ 輸送価格の設定はケースバイケースであり、BtoCであったり、BtoBでも変わってくる。BtoCについては、規模の経済性が関係しており、サービスの収益が少しでもプラスなら規模の大きいことが有利になるが、限界利益で少しでもマイナスになれば一気に採算がとれなくなる。様々なケースがあるが、最終的には規模の経済性の問題となっていると認識。
- ・ メーカーの戦略として、物流を「コスト」と考えるのか、「付加価値を創出するもの」と考えるかが課題。メーカーには、独自で物流業を持っている者もいるが、それよりも物流を中心とする業者がメーカーに対してどのような付加価値を提案ができるかが課題で、その提案次第によって、最終的に規模の経済性に繋がってくるのではないかと感じる。
- ・ 農産物の系統外物流に対して何かできないかなど、物流ネットワークがない業界において知見を集めてトライをしている。また、政府の輸出強化に向け、輸出ハードルを下げるための機能を提供できるビジネスモデルを展開する方針で新規事業に取り組んでいるところ。
- ・ 最大手では、多様なセンターオペレーションを持っており、それを基盤としている。小売側が様々な情報やオプションを持っている中で、メーカーなどの川上は、調達ルートのところで工夫できれば、対抗できる可能性がある。また、中小企業も、いくつかの企業がまとまって、運送を進めることができれば、大手並になることもできると感じる。
- ・ トラック輸送には、積載容量の制限と共に、重量の制限があり、小さくて重い荷物と、軽くてかさ張る荷物を混載すれば、最も効率よく積むことが出来、そのためには、業界を跨がるいろいろな製品をうまく組み合わせる必要がある。現在のドライバー不足等の社会状況を考えると、異業種製品の混載や戻り便の活用等について、官・民で取組を進める必要があると考える。
- ・ 運送業界では、荷物運搬をマッチングする業者が増えている。スマホレベルで荷

物の状況、「空車」、「満車」、「位置情報」程度であれば難しいことではなく、民がフレームを作れる可能性もある。

- ・ 災害対応については、これまでは被災地の情報を受けてから動いていたが、現在は予め必要とされるものを予測し、動くようになっている。国交省にアンテナを張って、メーカーとも連携して取り組む必要がある。

以上