

加工食品分野における 物流標準化に関する議論の整理

加工食品分野における物流標準化アクションプラン

2020年3月

加工食品分野における物流標準化研究会

1. 物流標準化の意義.....	1
1－1 物流を取り巻く現状と標準化の必要性.....	1
1－2 物流標準化に取り組むべき項目.....	3
2. 加工食品分野における物流標準化アクションプラン.....	5
2－1 納品伝票の標準化.....	6
2－2 外装表示の標準化.....	8
2－3 パレット・外装サイズの標準化.....	10
2－4 コード体系・物流用語の標準化.....	12
2－5 具体的取組方針.....	13
2－6 今後のフォローアップ.....	14
2－7 工程表.....	15
(参考) 加工食品分野における各業界の物流標準化に対する問題意識.....	16

1. 物流標準化の意義

1-1 物流を取り巻く現状と標準化の必要性

(1) 物流を取り巻く現状

我が国は人口減少の局面に転じており、今後、更なる少子高齢化の進展や生産年齢人口の減少が見込まれ、トラックドライバーの高齢化や労働力不足が更に進む懸念がある。さらに、EC（電子商取引）の急速な利用拡大やインターネットを利用した個人間売買の増加に伴う宅配便取扱個数の急増、コンビニエンスストアや都市型小型スーパー等の拡大等、消費者の購買スタイルも変化している。このような状況を踏まえると、サプライチェーン上の各プレイヤーが、一刻も早く物流の効率化を進め生産性向上を図らなければ、そもそもモノが運べなくなるという事態を招きかねない。

物流はこれまで企業間の競争領域に属しており、サプライチェーン上の個社・グループごとに最適化が迫られてきた。また、生産、販売現場の論理が先行して、物流に関する効率化の推進はあまり考慮されてこなかった。

我が国の経済活動と国民生活を支える物流は社会インフラでありその機能を途切れさせてはならず、物流がその機能を十分に発揮していくためにはさらなる効率化による生産性の向上が必要不可欠である。そして、生産性向上のためには、事業者間の連携・協働による物流の効率化が必要であり、標準化の推進は連携・協働を円滑化するために欠かすことのできない環境整備の1つとなる。

(2) 国の物流政策における標準化の位置づけ

平成 29 年 7 月に今後の政府における物流施策や物流行政の指針を示す「総合物流施策大綱（2017 年度～2020 年度）」が策定され、関係省庁の連携による総合的・一体的な施策の推進が図られている。総合物流施策大綱では、人口減少等、変化する状況に的確に対応し、物流がその機能を持続的に果たしてくためには、激変するグローバルな動向を常に把握して適宜方策を見直しながら、物流の生産性の大幅な向上を図ることにより、ニーズの変化に的確に対応し、効率的・持続的・安定的に機能を発揮する「強い物流」の実現に向け 6 つの視点から取組を進めることとしている。

その 6 つの視点の 1 つである「繋がる」において、サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革を図る方法として、事業者間でのデータの標準化や共有化、システム仕様の標準化、重複入力項目の削減等によるデータの受渡しの円滑化・迅速化や受渡しコストの低減、荷役の効率化、トラック稼働率の向上等による物流の効率化に資するパレット化や運搬容器等の形状や印字位置等の標準化に関して、デザイン・フォー・ロジスティクス（DFL）の観点も踏まえて、官民の枠組みで検討を行うこととされている。

また、令和元年 6 月 21 日に閣議決定された「成長戦略フォローアップ」においては、「物流事業者の人手不足に対して、個社の垣根を超えた共同物流を推進するため、伝票や外装、データ仕様等の標準化を図るための協議会を 2019 年度中に立ち上げ、アクションプランを策定する」と位置づけられている。

(3) 物流標準化アクションプランの意義

本アクションプランは、今後の労働人口の減少及び高齢化等により激変が想定される物流の事業環境の中で効率化へ向けた意欲的な取組が進められ、その改善の幅が顕著である加工食品分野¹における標準化に向けた課題・問題点、解決方策を整理し、サプライチェーン上の個社と各プレイヤーの枠を超えて全体最適の視点から標準化を実現する手順をまとめたものである。

今後、加工食品分野のサプライチェーンを構成する各プレイヤーが本アクションプランに則り、協調して物流の標準化を進めていくことが望まれる。これにより、物流現場の自動化・機械化等が促進され、また、作業の効率化・単純化により働きやすい環境が整備され、その結果、加工食品の物流現場が多様な人材に魅力的で「選ばれる」職種として変革し、加工食品物流がさらに持続可能なものとなることが強く期待される。

¹ 「加工食品分野における物流標準化に関する議論の整理」においては、「加工食品分野」として、酒類・飲料等は対象とせず、調味料・レトルト食品・インスタント食品等を対象としている。

1-2 物流標準化に取り組むべき項目

加工食品分野において、例えばソフト面では、伝票やデータ形式等が事業者ごとに異なる等により、サプライチェーン上のプレイヤー相互に情報等の受け渡しが行われにくいことや、例えばハード面では事業者間における荷姿の違いにより統一的な荷扱いがしにくい、また、手荷役等の混在等の要因により、サプライチェーン全体としての効率性が損なわれる事態が生じている。

このため、サプライチェーンを構成する荷主、物流事業者等の関係者の連携・協働により物流の効率性を高め、生産性の向上や労働環境の改善に向けた環境整備の一環として標準化を実現するため、加工食品分野における物流の標準化項目を以下の通り整理する。

(1) 納品伝票

これまで納品伝票は各社が独自に必要項目を設定してきた結果、サプライチェーン上に存在する伝票自体のサイズや、複写枚数、記載内容が異なっている。そのため、各現場事務所での納品伝票発行の事務作業が煩雑になることや、積み込みや納品作業等の現場作業時に商品と伝票の確認作業が煩雑となっている。

しかしながら、現在、共同輸配送を実施している事業者間では、納品伝票を統一している動きが見られていることから、サプライチェーン上の事業者間で納品伝票を統一することは可能であると考えられる。そのため、納品伝票に必要な項目等を関係者間で取り決め、標準化した納品伝票への切り替えを行う。

標準化が実現した際には、納品先での様々な仕様の納品伝票を取り扱うことや納品伝票と商品との確認作業について作業効率が向上し、事務作業、現場作業での負担軽減が期待できる。

(2) 外装表示

商品名や賞味期限等の外装表示は各社の商品ごとに設計、印字されており統一されていない。さらに、輸入商品については、特に輸入通関直後には、事後の物流上必要とされる情報の印字がされていない場合もある。現在、一部の事業者の間では外装表示のレイアウトや表示項目の標準化、共同利用が進んできているものの、業界全体での標準化はまだこれからの段階である。そのため、まず、物流面における効率化に資する外装表示の仕様について関係者間で合意し、商品のリニューアル等に合わせて、順次標準化した外装表示へ切り替えを行う。

標準化が実現した際には、内容商品情報の読み取り等が捗るとともに、検品作業やピックアップ作業の効率が向上し、作業ミスの減少等が期待できるほか、省人化・自動化等を図るマテハン導入時の仕様の統一等によるコスト抑制に繋がる可能性も期待できる。

(3) パレット・外装サイズ

① パレット

サプライチェーン上で使用するパレットのサイズ、規格等を、関係者間で合意の上業界標準として推奨するとともに、例えばレンタルパレットを使用する際の費用負担方法や回収方法等の運用ルールについて利用を促進できる統一的なものも決定し、メーカーの製造工場から卸売業の物流センターまで標準パレットによる一貫輸送を促進する。

標準化が実現した際には、パレット利用により、積み下ろし作業の負荷の軽減等（作業負荷の軽減、所要時間の短縮等）が期待できる。

② 外装サイズ

外装サイズは各社の商品個装をベースに設計されており、同一メーカー内でも商品ごとで異なることが多々あるため、デザイン・フォー・ロジスティクスの観点からユニットロードを考慮した外装サイズの標準化の取組を推進する。デザイン・フォー・ロジスティクスの実現には社内外における、標準化による流通や物流の効率化の追求について啓発を進め、容器の設計者を始めとする商品開発部門等の意識醸成から始める必要がある。

商品個装の規格見直し等には製造ラインの変更までを伴うため、多くの時間や投資が必要となる。商品個装の変更については、社内の物流部門以外での合意形成や小売を始めとする社外関係者等との調整も必要となる。

さらに中長期的には、外装サイズだけでなく、商品 1 ケースあたりの重量の標準化、統一化や外装素材そのものも検討が必要と考えられる。

標準化が実現した際には、パレットへの積載効率が向上し、輸送効率等の向上が期待される。

（４）コード体系・物流用語

① 商品コード等

商品コードは JAN コードを基本に用いられているが、賞味期限等の期限情報のバーコード表示方法等の仕様が統一されていないため、国際標準に則ったバーコード等による統一的な運用に移行する。ただし、新たなバーコード表示等の利用に対して関係各社の合意が必要であり、また、自社固有のコードを使用している事業者はシステム改修や更新等の対応が必要となる。

商品情報の仕様や運用を標準化することで賞味期限やロット番号等が国際標準に則ったバーコード等により表示され、商品情報の統一的な運用が推進されることによって、検品作業やピックアップ作業等の効率が向上し、現場作業の軽減が期待される。

② 納品先コード等

各社ごとに作成している納品先コード等の物流面でも必要とされるコードについて、関係者間で仕様を統一したコードを利用する。統一するコードの仕様や運用、管理方法（メンテナンス等）は関係各社の合意が必要となる。

各社共通の納品先コードを利用することで、共同輸配送等の企業間連携実施時に発生する事務作業軽減が期待できる。

③ 物流用語

物流用語は同じ使用目的や意味を示す用語が各社ごとに異なっている場合（例えば、出発場所を意味する用語では、「発荷主」と「発拠点」）や、同じ用語でも認識や解釈が異なっている場合（例えば、検品レスが意味する用語では、「検品を行わない」と「検品作業を簡素化する」の違い）があるため、物流用語の標準化を行う。

用語の統一により共同輸配送等の企業間連携実施時に発生する事務作業の軽減が期待できる。

2. 加工食品分野における物流標準化アクションプラン

物流はこれまで競争領域であり、さまざまなサプライチェーン上のプレイヤーである関係各社が競争してきた結果、個社最適を追求した物流が構築されてきた。昨今の社会情勢の変化等から、もはや物流はサプライチェーン上の協調領域であるとの認識が広まっており、個社の垣根を越えての全体最適を求めていかなければ持続可能な物流を将来に亘って維持をすることは困難である。

このような状況の下で、加工食品分野に関係する事業者、行政当局は、標準化の意義を踏まえ、次の物流標準化に取り組むこととする。

○ 物流標準化に取り組む4項目

- (1) 納品伝票
- (2) 外装表示
- (3) パレット・外装サイズ
- (4) コード体系・物流用語

2－1 納品伝票の標準化

(1) 概要

納品伝票は各社が独自に必要項目を設計しており、その結果、伝票サイズや複写枚数、記載内容が異なっている。そのため、納品伝票発行時の事務作業が煩雑になることや、積み込みや納品作業等の現場作業時に商品と伝票の確認が煩雑となっている。

そのため、最終的には電子化を目標とするが、将来の電子化を前提とする効率化を検討し、納品伝票の標準化を行い事務作業や検品作業等の負荷軽減を図る。

(2) 標準化（例）

標準納品伝票は、A4 版上下の 1 枚伝票とし、また賞味期限や QR コード等を記載することにより、検品の負荷の軽減を図る。

次ページに標準納品伝票（案）を示す。

製品送り状

出荷情報
QRコード

お客様情報（店名、住所）

荷主情報

発注ナンバー

納品情報

（商品コード、商品名（規格・入数）、数量、単位、賞味期限、備考）

摘要（お客様補足情報）

出荷基地情報（出荷基地、配送拠点）

＜ 切り取り線 ＞

製品受領通知書

出荷情報
QRコード

お客様情報（店名、住所）

荷主情報

発注ナンバー

納品情報

（商品コード、商品名（規格・入数）、数量、単位、賞味期限、備考）

摘要（お客様補足情報）

出荷基地情報（出荷基地、配送拠点）

（A4サイズ：1枚）

2-2 外装表示の標準化

(1) 概要

メーカーごと、商品ごとに外装表示は、表示内容や表示位置、文字フォント等が異なっており、作業担当者の習熟度によって商品確認に時間を要するだけでなく、間違いの発生要因やハンディターミナルの利用に適していない場合がある。そのため、外装表示の表示内容や表示位置等を標準化することにより、視認性や読み取りの容易性を高め商品の仕分けや検品時の作業効率向上を図る。

(2) 標準化（例）

① 表示内容

標準化の表示内容は、

- ・商品特定表示

- ー商品識別情報

- ー伝票表記

- ー入数

商品識別情報	
伝票表記	
入	数

- ・鮮度表示等印字スペース

- ーキャンペーン品・特別品の区別のマーク等

- ー賞味期限（長期の商品は、原則年月表示）

特別品マーク等の表示	
賞	味 期 限

- ・GS1 バーコード等を表示する。



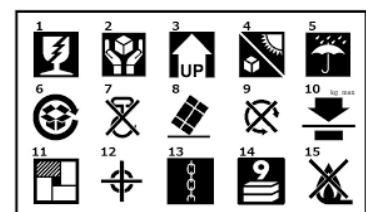
(01)14512345678903
(15)200400
(10)ABC123



(01)04912345678911 (11)160510 (15)170305 (10)HH1026 (21)173421

- ・ケアマーク

- ー内容品の損傷を防ぐために包装貨物の荷扱い指示マーク



- ・個別アイテム識別表示

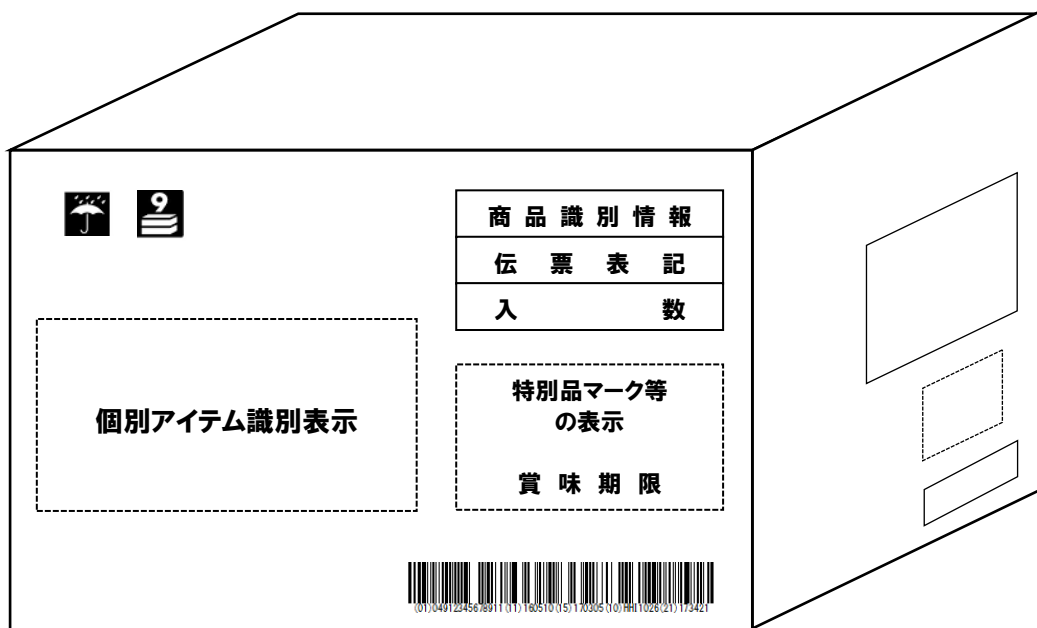
- ー商品名や商品ロゴ等を記載

② 表示位置

ハンディーターミナル等での検品等の自動化や簡素化に対応可能な外装表示とし、目視での対応も念頭に検品に必要な項目を右側に配置する。

また、表示面は側面4面を基本とし、各表示の表示位置は以下の通り。

- ・商品特定表示：外装面の右側上部に表示
- ・鮮度表示等印字スペース：商品特定表示の下に表示
- ・ケアマーク：外装面の左側上部に表示
- ・個別アイテム識別表示及び特別品表示・特別品マーク：外装面の左側中央部に表示



③ 表示フォント

表示に使用するフォントは、識別性・視認性の高いユニバーサルフォントを使用する。

2-3 パレット・外装サイズの標準化

(1) 概要

パレットは国内では、一部を除き T11 型パレット及び T12 型パレットの使用が主流となっているものの、外装サイズは、商品ごとにサイズが異なっており、その結果、積み合わせ時のパレットへの積載効率が低く、輸配送効率や保管効率が大きく損なわれている場合が多くみられる。そのため、パレットへの積載効率を向上させるには、パレットサイズや物流倉庫の保管棚の高さ等を考慮した標準的な外装サイズへの見直しが必要と考えられる。

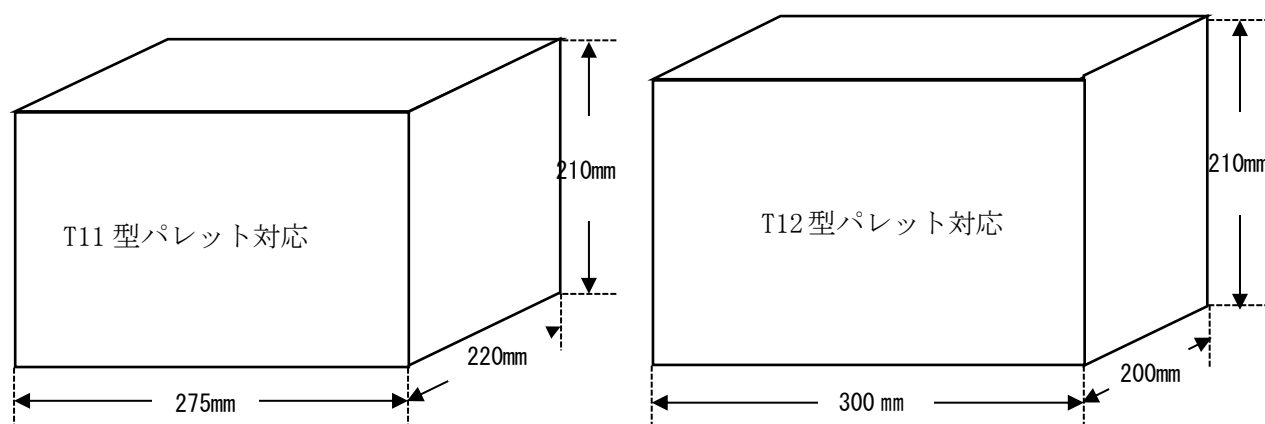
(2) 標準化 (例)

① パレット

加工食品分野においては国際規格 (ISO6780) に準じている T11 型パレット (1,100 mm×1,100 mm) 及び T12 型パレット (1,200 mm×1,000 mm) が主流²となっており、引き続きこの 2 つの規格を基本とする。

② 外装サイズ

T11 型パレットを利用する場合は、底面は 275 mm×220 mm を基本として、また T12 型パレットを利用する場合には 300 mm×200 mm を基本として、その半分や倍数のサイズとして設計すること最も効率的である。また、高さについては、各企業等で保管高に相違がみられるものの、トラック積み込み基準の高さが 1,150 mm (パレットの高さ (100 mm) を含む) であることを踏まえ、5 段積みとすることを想定し 210 mm を基本とする。



² 「加工食品分野における物流標準化に関する議論の整理」においては、「加工食品分野」として、酒類・飲料等は対象とせず、調味料・レトルト食品・インスタント食品等を対象としている。同分野で、T11 型パレット、T12 型パレットが主流となっていることから、本アクションプランは、この 2 つ規格を基本としている。なお、酒類・飲料等ではビールパレット (900 mm×1,100 mm) が主流となっている。

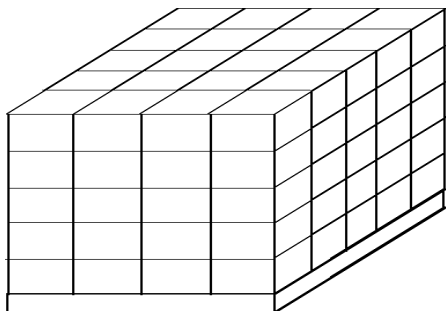
③ その他推奨外装サイズ

下表は、T11 型パレット・T12 型パレットの面積利用率が 90%以上となる外装サイズであり、これらサイズへの集約も効率的である。

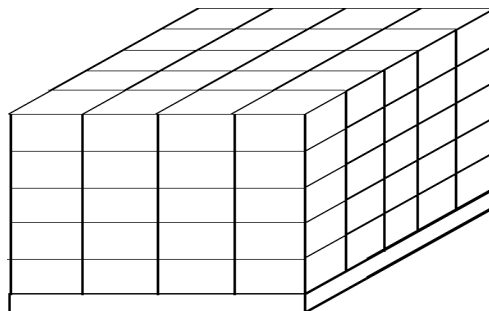
	T11 型パレット	T12 型パレット
275 mm×220 mm	100.00%	90.75%
300 mm×200 mm	99.17%	100.00%
300 mm×250 mm	99.17%	100.00%
433 mm×333 mm	95.33%	96.13%
500 mm×200 mm	99.17%	100.00%
500 mm×300 mm	99.17%	100.00%

□：標準サイズ

※面積率 100%の積載例



T11 型パレット



T12 型パレット

2-4 コード体系・物流用語の標準化

物流はこれまでサプライチェーンを構成するプレイヤーが個別最適を図ってきたこともあり、物流に関わるコード体系（納品先コードや荷主コード等）や物流用語（発拠点、出荷拠点等）は個社ごとにほぼ独自の体系を整備してきた。その結果、同一住所の届け先であっても発荷主ごとにコードが異なる場合や、商品の出発地を意味する用語も「発荷主」や「発拠点」といった複数の用語が存在している。各社はコード体系や物流用語を統一する必要性は認識しているものの、これまで独自に構築してきたこれらの仕組みと運用を民間事業者のみで統一することは困難である。

そこで、戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）「スマート物流サービス」にて構築する予定の物流・商流データ基盤において、そのデータ基盤上で使用するコード体系や物流用語等を標準化することを予定している。

例えば、コードの標準化では、既存コードの活用を基本としつつ各社の合意のもと標準となる仕様と運用を決定する。

加工食品分野においても、業界内だけの独自のコード体系・物流用語の標準フォーマットを決定するのではなく、SIP「スマート物流サービス」にて決定された標準化項目に準拠していくことが望ましい。

※戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）

国民にとって真に必要な社会的課題や日本経済再生に寄与する課題に取り組む国家プロジェクトであり、内閣府に設置されている「総合科学技術・イノベーション技術会議」の下に置かれるプログラムディレクター（PD）が、関係府省と連携して、基礎研究から事業化まで一貫通貫の研究開発を推進する。

「スマート物流サービス」は、この SIP プロジェクトの 1 つであり「物流・商流データ基盤」を構築し、サプライチェーンにおける様々な企業の大量で多様なデータを収集・提供することで、サプライチェーン全体の最適化を図り、物流・小売等の業界における人手不足と低生産性の課題を解決するプロジェクト。

2-5 具体的取組方針

このような標準化の取組は持続可能な物流の構築に向けた環境整備の一環であり、行政はこれら民間事業者を中心とした標準化に向けた取組を促進していく必要がある。民間は事業者間の連携を強化し、サプライチェーンを構成する各層のプレイヤーを巻き込みながら進めていく必要がある。

行政及び民間は具体的には、以下のとおり取り組むこととする。

(1) 行政の取組

○標準化へ向けた取組を進める事業者等への支援

物流総合効率化法の枠組みに基づく支援制度について、業界標準に向けた標準化取組に係る総合効率化計画の策定に関しては、令和2年度より優先的に採択する重点的取組として支援する。

○事業者間の連携により物流の標準化を実現し生産性向上へ寄与する取組への表彰

物流分野における環境負荷の低減、物流の生産性向上等持続可能な物流体系の構築に関し顕著な功績があった取組に対して、その功績を表彰することにより、企業の自主的な取組への意欲を高めるとともに、グリーン物流の普及拡大を図ることを目的とするグリーン物流パートナーシップ会議における表彰制度を活用する。

○物流の標準化への取組内容、取組効果等についてのシンポジウム、講演会等でPR活動

事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトのフォローアップを行うとともに各種シンポジウムや講演会等において、事業者間の連携により実現した標準化の取組について、その取組経緯、方法、効果等の内容について業界の内外へ積極的に発信を行うことで、標準化の取組を広く周知し、必要性の認識を高め、事業者の取組を促進する。さらに、中小事業者に対して標準化の導入方法や、実現時の効果を事業者、業界団体等と連携して広く周知することで業界全体での標準化実現を推進していく。

また、物流総合効率化法に認定された標準化の取組を優良事例として広く横展開する。

これらに加え、標準化による物流効率化のCO2削減効果といった環境面の効果等も検証した上で、必要な支援の可能性について検討を進める。

(2) 民間の取組

○事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトの発足

事業者間の連携による標準化に向けたプロジェクトを発足させ、各企業が保有する物流効率化に関する非競争（協調）領域の情報や標準化事例等について、企業の垣根を越えて開示し標準化内容等を合意する。

○加工食品業界内への横展開

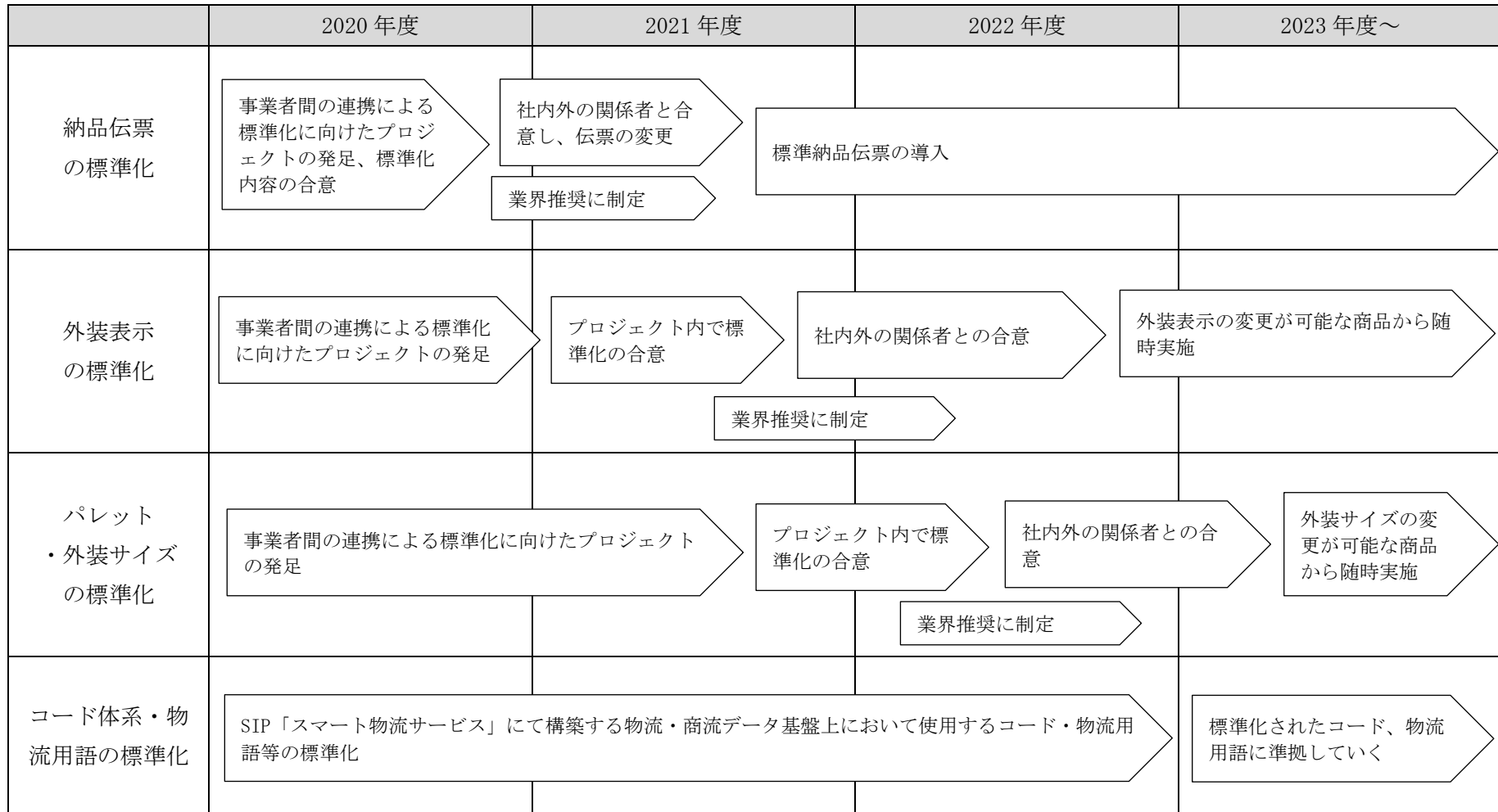
プロジェクトで合意された標準化内容等を、業界団体の推奨フォーマットとして位置づけ加工食品業界内へ横展開を図る。

2-6 今後のフォローアップ

物流標準化による効果を十分に発揮していくために、各事業者において、事業者連携の中で、さらには行政を含めた関係者間の中で、フォローアップを行うこととする。このフォローアップにおいては、標準化の達成度合いや効果を定量的に把握することも重要である。定量的把握は、各事業者が自ら行うとともに、事業者間や行政を含めた関係者間で横展開を進めることが重要である。標準化に向けて、各事業者が自ら取組を進めるとともに、事業者間の連携や行政も含む関係者間の連携の中で、相互に支援、協力して進めることとする。

なお、物流標準化は、物流効率化を通じた持続可能な物流の確保に必須の取組であり、本アクションプランで取り組むこととした4つの事項以外にも、例えば、受発注方法についても電話、FAX、EDI等の様々な方法でのデータ交換が行われており、積み卸し、積み替え等の作業が発生する物流結節点においては、ドライバーが実施する作業も事業者間の取引形態等に由来し統一ルールが策定されていない等、運用の標準化により効率化を追求できる事項は存在する。したがって、このような項目についても、行政と民間が連携して、不断に標準化を進めていくこととする。

2-7 工程表



※行政は、関係者と連携して標準化に向けた取組をフォローアップするとともに、実現した標準化の取組について業界の内外へ積極的に発信する。

また、物流総合効率化法の枠組みに基づく支援制度において、業界標準に向けた標準化取組に係る総合効率化計画の策定を重点的取組として支援する。さらに、標準化による CO2 削減効果といった環境面の効果等も検証した上で必要な支援の可能性を検討する。

(参考) 加工食品分野における各業界の物流標準化に対する問題意識

	【メーカー】	【卸 売】	【物 流】
①納品伝票	・ 納品伝票は各社（共同配送を実施している場合はそのグループ）で独自に必要な項目を設計しており、その結果伝票自体のサイズや複写枚数、記載内容が異なっている。		
			・ 多様な種類が存在するため、伝票発行時に事務作業の負荷となっている。 ・ 積み込みや納品作業等の現場作業時に商品と伝票の確認が煩雑になる場合がある。
②外装表示	・ 表示位置、表示内容、色、フォント、賞味期限の記載方法等が商品ごとで異なっている。 ・ 商品名やコード類等の物流上必要な情報が記載されていない商品がある。 ・ 期限情報やロット番号等がバーコード表示されていない。		
	・ 商品外装表示を変更する場合は、社内関係者の合意を得る必要がある。	・ 商品外装表示位置、内容等が統一化されていない場合、ピッキングや検品時に商品ごとに確認する作業が異なる場合があり作業が煩雑となる。 ・ 期限情報やロット番号等がバーコード表示されていない場合、ピッキングや検品等の作業を目視や手入力で行う必要があり、作業が煩雑となる。 ・ 自動化、省力化に資する機器の導入を検討した場合でも商品ごとに対応した機器の導入が必要となり設備投資が高額になる場合がある。	
③パレット ・ 外装サイズ	・ 保管、輸配送等に使用されるユニットロードはパレットが使用されることが多く、パレットの規格としては、T11 型パレット及び T12 型パレットが主に使用されている。また、パレットを使用せずにバラ積み、カゴ台車等を使用される場合もある。 ・ パレットは、レンタルパレットと自社パレットが利用されている。		
	・ 国内物流において、各事業者は主に事業者ごとに 1 つの規格のパレットを使用しているが、海外からの原料輸入ではバラ積みやシートパレット等になっており、同一規格を用いた物流とはなっていない場合がある。 ・ レンタルパレットを使用する際には、費用をどの層（どの会社）が負担するかの問題もある。 ・ 既存のパレットからの規格変更は工場の生産ラインの変更等大きな投資が発生する。	・ 倉庫内作業を営業所ごとに異なる事業者に委託している場合、卸売事業者として一つのパレット規格を使用している場合でも、各委託事業者の使用パレットが異なる場合がある。また、営業所ごとの保管形態の違いにより、パレットを使用しているところとカゴ台車を使用しているところが生じるという状況がある。	・ パレットを使用していない納品先では、パレットを使用した納品ができないため、パレット回収ができない恐れがあり、パレット納品ができない。 ・ 使用するパレットの規格が異なる場合、納品先のパレットやカゴ台車への積み替えが発生する。

【メーカー】	【卸 売】	【物 流】
これまで、パレット規格の統一やパレット使用の運用方法等を定めてこなかったため、各社が既存で使用しているパレット規格を統一することやパレットを使用することを前提とした場合、工場の製造ラインや物流センター等におけるマテハン機器への投資が必要となることが課題である。また、業界としてパレット使用等に関わるルールを定めることも必要である。		
- 外装サイズは各社の商品の個装から設計されており、多種多様なパターンとなっている。 - 商品の設計時には必ずしも物流を考慮した設計にはなっておらず、パレットへの積載効率の低下や、輸送効率を低下させる商品外装サイズも見受けられる。		
- 外装サイズの変更には商品個装からの見直しが必要となり、物流部門以外の社内関係者や社外関係者との合意を得る必要がある。 - 合わせて、製造ラインの改修も必要となる場合があり設備投資が必要となる。	- 外装サイズが規格化されていないことにより、パレット等のユニットロード使用時に積載効率が低下する可能性がある。 - パレットへ積み付け後、オーバーハングすることにより商品同士が接触し、破損が発生する場合や、アンダーハングにより、輸送時には商品の隙間に入れる養生資材が必要となる場合がある。 - バンド掛けがされている場合があり、自動倉庫等のマテハン機器が対応できない場合が発生する。	
- 単品の商品コードとして JAN コード（GTIN-13）、段ボールケース等の物流用には ITF コード（GTIN-14）が、それぞれ JAN シンボル、ITF シンボルで表示されているが、JAN コードと ITF コードの関係が紐づけられて使われていないことがある - 納品先コードや得意先コード等の物流上必要なコードは各社が独自に設定している。		
商品に付与する商品コードを変更するには社内外の関係者の合意を得る必要があり、また、新規コードへ対応のためシステム改修や製造ラインへの投資が必要となる。	- 商品コードとして JAN コードで発注が行われることが多いが、ケース等を識別するための ITF コード（GTIN-14）と紐づけられていないことがあり、その場合、特殊品やキャンペーン品等の違いが判別できないことがある。データ利用が正しく行われていない問題がある。 - 納品先コードでは、共同配送実施時には同一納品先であってもコードが異なるため、集約名寄せが必要となる。	
物流用語は各社が個別に決定しており、同じ要素で使用了場合でも名称が異なる場合がある。		
共同化や標準化等の企業間の連携を必要とする取組を実施する際にはあらかじめ用語の名称やその持つ意味を統一していくことが必要である。		

④コード体系
・物流用語

「加工食品分野における物流標準化研究会」構成員

【構成員】

根本 敏則	敬愛大学 経済学部 教授
二村 真理子	東京女子大学 現代教養学部 教授
高岡 美佳	立教大学 経営学部 教授
堀尾 仁	味の素株式会社 上席理事 食品事業本部 物流企画部長
川村 隆夫	キッコーマン食品株式会社 物流部長
藤田 正美	キューピー株式会社 上席執行役員 ロジスティクス本部長
深井 雅裕	日清食品ホールディングス株式会社 物流構造改革プロジェクト 部長
藤原 丈二	F－L I N E株式会社 執行役員
濱長 一彦	大塚倉庫株式会社 代表取締役社長
梅村 浩三	株式会社キューソー流通システム 開発本部 ソリューション部 部長
中野 喜正	日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室 専任部長
青柳 充美	株式会社日本アクセス ロジスティクス企画部長
田中 勝久	三菱食品株式会社 S C M統括 ロジスティクス本部 開発第二グループ グループマネージャー
福井 逸人	農林水産省 食料産業局 食品流通課長
東野 昭浩	農林水産省 食料産業局 食品製造課長
内田 隆	経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室長
伊地知 英己	国土交通省 自動車局 貨物課長
中井 智洋	国土交通省 大臣官房参事官（物流産業）（公共交通・物流政策審議官部門）
飯塚 秋成	国土交通省 総合政策局 物流政策課長（公共交通・物流政策審議官部門）
野口 透良	国土交通省 総合政策局 物流政策課 物流効率化推進室長 （公共交通・物流政策審議官部門） <事務局>

【オブザーバー】

安倍 正能	公益社団法人全日本トラック協会 輸送事業部付 部長
越野 滋夫	公益社団法人日本包装技術協会 専務理事
佐藤 修司	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 J I L S総合研究所 所長
奥山 則康	一般社団法人日本加工食品卸協会 専務理事
岡田 重光	一般社団法人日本倉庫協会 業務部長代理
宿谷 肇	一般社団法人日本物流団体連合会 理事 事務局長
植村 康一	一般財団法人流通システム開発センター ソリューション第1部 部長

（順不同・敬称略）