



同旨発表：農林水産省、経済産業省、日本物流団体連合会、日本ロジスティクスシステム協会

令和6年6月28日  
物流・自動車局物流政策課  
物流・自動車局貨物流通事業課

「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」の最終とりまとめを公表

我が国の重要な社会インフラというべき物流は、現在、労働力不足をはじめ多くの課題に直面しています。令和3年6月に閣議決定した総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）では、取り組むべき施策の大きな柱のひとつに『物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化』を挙げており、令和3年9月から、「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」においてパレット標準化について検討を進めてきました。

令和4年6月には「中間とりまとめ」を公表したところですが、その後も検討を重ね、今般、パレットの標準的な規格と運用や、その推進施策等を「最終とりまとめ」として取りまとめましたので、公表いたします。

1. 最終とりまとめのポイント

別紙の概要をご覧ください。

2. 参考

「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会」の会議資料等については下記 URL でご覧いただけます。

[https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu\\_freight\\_tk1\\_000200.html](https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000200.html)

【問い合わせ先】

物流・自動車局物流政策課 宮沢、杉山、小野

TEL：03-5253-8111（内線 41-861） 直通：03-5253-8799

# パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。  
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫パレチゼーションを目指す。

## I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われている

※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）

パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生

※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生

荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい

※レンタルパレット利用率は約3割

現状Ⅰ パレットを利用していない



バラ積み・バラ卸し

現状Ⅱ パレットを利用しているが、規格や運用が標準化されていない



パレットからパレットへの積み替え



## II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

### ○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

### ○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫パレチゼーションを目指す観点から、レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携（「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分け・回収、 費用分担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫パレチゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

# パレット標準化に向けた取組について（パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ）

## Ⅲ. パレット標準化実現に向けたロードマップ

- ・パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化（2025年度）
- ・レンタルパレット事業者間の「共同プラットフォーム」の社会実装（2030年度） 等

	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度～2030年度	
発着荷主	(1)標準仕様パレットの活用推進					★ ゴール目標
	(2)標準仕様パレットの活用提案への真摯な協議応諾					2030年度以降も検討すべき事項
	(3)パレットの仕分け・回収作業の主体の明確化		★			
	(4)使用後の所有者等への適切な返却					
	(5)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(6)製品積付効率等を向上させるための受発注ロットサイズの検討・実施					
	(7)効率化のための自動化・機械化等の検討・実施					
発荷主	(8)外装サイズの検討・実施					
運送事業者、倉庫事業者	(9)標準仕様パレット導入の推進、荷主への積極的な提案	★				
倉庫事業者	(10)フォークリフト、作業員等荷役に必要な機材・人員の配置					
	(11)標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化					
レンタルパレット事業者、パレット製造事業者	(12)標準仕様パレットの周知協力	★				
レンタルパレット事業者	(13)パレット紛失防止策の適切な実施					★
	(14)レンタルパレット事業者間の共同プラットフォームに向けた検討		★	共同プラットフォームの社会実装		★
パレット製造事業者	(15)標準規格のパレットの製造・販売					
	(16)標準規格のパレットの市場への安定供給					
行政	パレット標準化に係る推進策			標準仕様パレットの追加調達に係る推進策		★
	共同プラットフォームに向けた推進策			共同プラットフォームの利用拡大に向けた推進策		★
	標準仕様パレットに係る情報発信					

## Ⅳ. パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）

KPI	現状		2030年度
パレット生産数量に占める11型パレットの割合	26%	倍増	50%以上
レンタルパレット保有数量に占める11型パレットの割合	76%	9pt増	85%以上
レンタルパレット保有数量	2,650万枚	倍増	5,000万枚以上
レンタル事業者間で共同回収を行う拠点数	42箇所	約10倍増	400箇所以上
荷役作業に係る時間	一人当たり年間375時間	16%減	一人当たり年間315時間以下

官民物流標準化懇談会  
パレット標準化推進分科会

最終とりまとめ

令和6年6月

## 目次

はじめに.....	3
<b>I. パレット標準化を巡る現状と課題等 .....</b>	<b>4</b>
(1) 物流の現状とパレット利用の重要性	
(2) パレット標準化を巡る現状と課題	
<b>II. パレット標準化の定義と対象範囲、期待される効果 .....</b>	<b>6</b>
(1) 本分科会におけるパレット標準化の対象範囲	
(2) パレット標準化に期待される効果	
<b>III. 標準仕様パレットの規格と運用 .....</b>	<b>9</b>
(1) パレットの規格・運用の整理	
(2) 標準仕様パレットの規格	
(3) 標準仕様パレットの運用	
<b>IV. パレット標準化の実現に向けて関係者に求める取組 .....</b>	<b>18</b>
(1) 発荷主・着荷主に求める取組	
(2) 運送事業者・倉庫事業者を求める取組	
(3) レンタルパレット事業者・パレット製造事業者を求める取組	
<b>V. パレット標準化実現に向けた推進施策 .....</b>	<b>21</b>
(1) 発荷主、着荷主、運送事業者、倉庫事業者に対する施策	
(2) 発荷主、着荷主、運送事業者、倉庫事業者、レンタルパレット事業者に対する施策	
(3) レンタルパレット事業者に対する施策	
(4) その他の施策	
<b>VI. パレット標準化実現に向けたロードマップ及び KPI .....</b>	<b>23</b>
(1) パレット標準化実現に向けたロードマップ	
(2) パレット標準化実現に向けた KPI	
<b>参考資料.....</b>	<b>28</b>

## はじめに

物流は全ての社会経済活動の前提となる必要不可欠な社会インフラであるが、同時に、現在、我が国の物流は、労働力不足や自動化・機械化への対応等の多くの課題に直面している。このような中、令和3年6月15日に総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）が閣議決定された。同大綱では、物流を取り巻く現状を踏まえ、今後取り組むべき施策の大きな柱のひとつとして、『物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（「簡素で滑らかな物流」の実現）』を挙げている。

同大綱を受け、デジタル技術の社会実装が急速に進みつつある中、物流に対する関係者の危機感や機運の高まりとともに、時機を逸せず集中的に物流産業における標準化を推進するため、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について関係者が集まり議論・検討する場として、令和3年6月17日に第1回官民物流標準化懇談会が開催された。第1回懇談会では、懇談会の下に個別の標準化テーマ毎の分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくこと、そして、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会の開催を決定した。これを受け、令和3年9月より「パレット標準化推進分科会（以下、「本分科会」という。）」を開催し、この中で、平パレットの標準化の実現に向けて、具体的な検討を進めてきた。

本分科会の役割は、パレット標準化の現状把握、あるべき姿の確認、各関係者が担うべき役割の明確化・発信、官民双方での推進施策の検討、およびその実現に向けたロードマップの提示と取組の推進を図ることである。令和4年6月には「官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 中間とりまとめ」（以下「中間とりまとめ」という。）を公表し、その後も検討を重ねてきた。本報告書は、本分科会における議論全体を通じた最終とりまとめとして公表するものである。

パレット標準化は累次の総合物流施策大綱でも取り上げられてきた、所謂「旧くて新しい課題」である。長年にわたって取組が図られてきたが、多数の関係者の利害関係が複雑に絡み合い、総論賛成・各論反対の域を出ることができず、未だ十分に実現できているとは言いがたい。一方で、物流産業を魅力あるものとするため、令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用等の働き方改革や脱炭素に向けた取組要請への対応も求められている。今こそ荷主をはじめとする関係者が連携して標準化を強力に推進し、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するとともに、担い手にやさしく、環境負荷の低い持続可能な物流を実現する必要がある、「物流革新に向けた政策パッケージ」（令和5年6月2日 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定）においても、「官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。」とされている。そのためには、物流に関わる全ての業界・事業者がその社会的要請に応えるとともに、トラックドライバー等の物流現場の担い手を含む関係者が物流の生産性向上による効果を等しく享受できる環境整備が求められる。以上の問題意識にもとづき、本分科会では、産官学連携のもと、過去の経験にも立脚した実行可能かつ効果的な方策を検討してきた。本最終とりまとめを踏まえて、物流を支える全ての関係者が、それぞれの役割を果たし、互いに連携することで、パレット標準化の実現に向けた必要な改革を果敢に進めていくことを期待するものである。

## I. パレット標準化を巡る現状と課題等

### (1) 物流の現状とパレット利用の重要性

現在、我が国の物流には、厳しい労働環境や現場での様々な非効率等、荷主をはじめとする関係者が連携して改善すべき点が多く存在する。トラックドライバーの減少と高齢化が進む一方、負担の大きい附帯作業や荷待ち時間が減らず、長時間労働が常態化しており、労働環境改善は急務である。また、商流の変化に伴い、小口多頻度化等の物流上の非効率も発生しており、トラックドライバー不足を見越した、効率化実現による物流の持続可能性確保も必要となっている。

こうした背景を踏まえ、物流産業を魅力あるものとするため、令和6年(2024年)4月からトラックドライバーへの時間外労働規制が適用された一方、何も対策を講じなければ輸送力が2024年度には14%、2030年度には34%不足すると推計されており、モノが運べなくなるという可能性が現実的な危機として認識されている。そのような中において、物流現場の効率化を進め、物流機能を引き続き維持していくためには、物流の共同化や自動化・機械化による省力化とともに、その前提となる物流各要素の標準化を実現していくことが必要である。

令和2年度に国土交通省がトラックドライバーを対象に行った調査では、1運行当たり約1時間30分の荷役時間が発生している【参考1】。荷役作業におけるバラ積み・バラ卸し等の手荷役は、長時間労働の要因となっているだけでなく、重労働であることからトラックドライバーの大きな負担となっており、その改善は急務である。この手荷役の改善のため有効な方策が、フォークリフトを使った荷役の機械化による省力化であり、その前提となるのがパレットの活用である。人口減少の本格化や労働力不足への対応に迫られる物流分野において、荷役時間の短縮と重労働の解消を通じて女性や若者、高齢者をはじめ多様な人材の活躍にもつなげる荷役の機械化は今後不可欠である。更に、利用されるパレットの規格や運用が標準化されれば、異なる事業者間での共同輸配送や他商品・製品との混載、同業他社とのパレットの共同利用、物流現場の自動化・機械化によるDXの推進等、更なる生産性の向上に繋がることも期待できる。しかし、パレットの活用は未だ十分に進展しているとは言い難く、また、パレット化されている場合にも、標準化が十分に実現していないことによる改善の余地が多くみられるところである。

### (2) パレット標準化を巡る現状と課題

前述のとおり、トラックドライバーの負担軽減のためにもパレットの積極的かつ効率的な利用が必要不可欠であるが、特にトラックや鉄道コンテナへの積み卸しを中心に手荷役は依然として相当数発生している【参考2-1】。本来パレット化可能な荷物であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われていることに加え、パレット化された荷物についても積み替え(パレットからパレットへの積み替えや、パレット化されているものをバラで積み直す等)がなされていることも多く【参考2-2】、パレット化が必ずしも荷役の機械化に繋がっていない実態もみられる。このようなバラ積み・バラ卸しや積み替えは、そもそもパレット化されていないこと、パレットによる輸送時と保管時とで利用されるパレットの規格(サイズ・仕様)が異なっていることや、運用方法が標準化されていないため管理者がパレットの流出・紛失を回避する目的で指示していること等から発生していると考えられる。また、このような規格や運用方法の相違は、個社や業種分野を超えた共同化や、物流施設の自動化・機械化の阻害要因ともなり得る。

これらの課題をパレット標準化の観点から総合的に解決するためには、パレットの利用実態を詳細に把握する必要があることから、本分科会では、パレットの利用実態に関する調査を行った<sup>1</sup>。

当該調査結果によれば、社外の施設への輸送にパレットを用いている割合は、年間輸送量のうち72%（パレット化可能な貨物に対しては84%。いずれも輸送量ベース）であった。【参考3】保管用のパレットのまま出荷されている割合は54%であり、残りの46%では別パレットへの積み替えや、バラ積みにする等の手荷役が発生していることが明らかとなった。【参考4】この結果は、パレット化可能な荷物であっても、別パレットへの積み替え、バラ積み・バラ卸しが行われていることを示しており、パレット標準化の必要性を改めて示唆するものである。また、輸送に使用しているパレットの調達形態のうちレンタルは32%である。【参考5】

また、パレットの回収について荷主が自社単独で行っているケースが過半数を占めているほか、回収ロットは少量（数枚から20枚程度）のケースが約4割であり、回収の共同化等により効率的なパレット循環を図ることも求められている。【参考6】なお、パレットの共同利用・共同回収システムの必要性については約3分の2が「必要」と回答しており、その実現が求められている。【参考7】

---

1 NX  
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/content/001611715.pdf>

































































