

## 第3回 官民物流標準化懇談会

### 議事概要

#### 1. 日時

令和5年9月6日（水）13:00～15:30

#### 2. 場所

中央合同庁舎第3号館4階 幹部会議室 ※オンライン（Teams）を併用

#### 3. 出席委員

根本敏則委員（座長）、荒木毅委員、岡西康博委員（代）、川中子勝浩委員（代）、神林幸宏委員、栗島聡委員、真貝康一委員、神宮司孝委員、高岡美佳委員、寺田大泉委員、長尾裕委員、野田耕一委員、二村真理子委員、馬渡雅敏委員、味水佑毅委員、米田浩委員、脇坂大介委員（代）、宮浦浩司委員、南亮委員、鶴田浩久委員

#### 4. 議事概要

##### 【齋藤国土交通大臣 冒頭挨拶】

- 物流は、我が国の社会経済活動を支える社会インフラとして極めて重要な公共性の高い役割を担う一方、担い手不足や脱炭素社会、SDGsの実現に向けた対応等、多くの課題を抱えている。また、令和6年度からは、トラックドライバーに対して時間外労働の上限規制が適用され、物流の停滞が懸念される、いわゆる2024年問題にも直面している。このため、本年6月に関係閣僚会議で取りまとめた物流革新に向けた政策パッケージに基づき、政府一丸となって、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容の3つを柱とする抜本的・総合的な対策に取り組むこととしているが、中でも物流の標準化は、物流の効率化や物流分野の働き改革を進めていく上で待ったなしの課題である。
- 本懇談会では、パレットの標準化をはじめとした物流標準化やモーダルシフトに関する課題等につきまして専門的な見地からも検討を深められてきたと聞いており、官民双方の皆様の強いリーダーシップの下、さらに議論が深められ、具体的な取組に結びつくことを期待している。

##### 【藤木農林水産大臣政務官 冒頭挨拶】

- 農林水産省が所管している農水産物の流通については、そのほとんどをトラック輸送に依存している中、長距離輸送が多い、手積み・手降ろしが多いといった特徴があり、物流の2024年問題による影響が他産業と比べて特に大きいと考えている。

- 農林水産省では、国民生活に欠かすことのできない農林水産物、食品を安定的に供給していくため、本年6月の関係閣僚会議で策定された政策パッケージも踏まえ、物流の合理化に向けた取組を一層進めているところ。
- その基礎ともいべきパレット、外装やデータ、コードなど、業種を超えて標準化していこうという本懇談会の議論は非常に意義深いものと考えている。  
農林水産省では、本年3月、青果物と花きについて、物流標準化に向けたガイドラインを取りまとめ、現在、産地、卸市場、卸売市場、それぞれの現場においてガイドラインに沿った取組を実行に移しており、水産物についても、5月に検討会を立ち上げ、関係者と議論を進めているところ。
- 引き続き、本懇談会における業種横断的な検討と連携しながら、各分野で着実に標準化の取組を進めていただきたい。

**【長峯経済産業大臣政務官 冒頭挨拶】**

- 物流標準化を進めていくためには、サプライチェーン全体で取組を進める必要があり、物流事業者のみならず、荷主事業者、発荷主、着荷主双方の取組が非常に重要である。
- 経済産業省では荷主事業者を所管している分野が非常に多くガイドラインの遵守や自主行動計画の作成を求めている。この自主行動計画の作成については、140の業界、あるいは分野別に求めており、今年の年末までに策定をお願いしているところ。また、フィジカルインターネットの実現に向けても、業界ごとのアクションプランを策定していただく、あるいは自治体も巻き込んだ地域レベルの協調の促進や実証実験等を現在進めているところ。取組を進める上でも、本懇談会の議論を参考にさせていただきたい。

**【大橋日本ロジスティクスシステム協会会長 冒頭挨拶】**

- 今日、我が国のロジスティクス、あるいは物流を取り巻く環境は大きな変革の中にある。中でも2024年問題は、マスコミでも頻繁に取り上げられ、関係者のみならず多くの国民の認識する課題となっている。また、災害の激甚化・頻発化に対応した強靱なサプライチェーンの構築のほか、2050年のカーボンニュートラルの実現とSDGsの目標達成を意識した活動が強く求められている。私たちが日々携わって

いるロジスティクスと物流は、国民生活と経済活動における重要な社会インフラであり、決して途切れさせることなく、その機能を十分に発揮させていく必要がある。

- 国土交通省、経済産業省、そして農林水産省が一丸となり、我が国の持続可能なロジスティクスの実現のために様々な会合を重ねていただいていることをお礼申し上げたい。当協会では、ロジスティクスコンセプト2030や昨年設立30周年に掲げたメタロジスティクスにおいて企業価値の向上と社会課題の解決を目標とするロジスティクスの重要性を啓発している。
- 労働力不足が日本の構造的な問題となっている中、人々への依存を極力なくした持続可能なロジスティクスと物流を構築し、将来にわたって経済活動の重要なインフラとして日本経済の発展に貢献させていく必要があり、協調領域としてのロジスティクスと物流を業界あるいはサプライチェーンの垣根を越えた連携によって効率化させることが不可欠である。こうしたロジスティクスの実現には、輸送モジュールの標準化をはじめ、データフォーマットやドライバーの業務プロセス標準化等、ハード、ソフト両面での標準化が必要不可欠である。また、デジタル技術導入によりロジスティクスの革新と価値向上を目指すロジスティクストランスフォーメーションの実現においても導入する最新技術の効果を最大化させるために業界の垣根を越えたデータ利活用・連携ができる環境を整備する必要がある。
- 我々産業界としても、企業経営者の責任として、製造業、流通業、物流企業が一体となり、持続可能なロジスティクス、物流を実現するという目的を共有し、物流標準化を進めていくべきときであるというところを強く認識しているところ。
- 当協会においても、関連団体と連携しながら、会員企業さんとともに物流標準化への取組を進めてまいりたい。
- 今後もこの懇談会において、業務プロセスなどの標準化を含む広義の標準化に向けて活発な議論が行われ、物流標準化に関わる多くの情報発信、提言がなされることを期待している。

**【真貝日本物流団体連合会長 冒頭挨拶】**

- 物流は社会の重要なインフラであり、昨今のサプライチェーンの混乱や自然災害等により、物流に支障が生じると、経済のみならず、人々の生活に大きな影響が出る。このような状況においても、物流に関わる方々の止めてはならないという強い使命

感、あるいは努力により、物流は社会を支える大切な役割を果たしている。

- しかしながら、物流は2024年問題だけではなく、長期的に見ても、人口減少、あるいは働き方の価値観の変容等で、非常に危機に瀕している状況である。

日本の物流は、荷主や、社会のニーズに都度、個別かつ柔軟に対応してきた反面、標準化の観点で見た場合に非常に立ち遅れている状況である。標準化がされていないために、パレットに積んでも、着地等で積替えが生じて、労働力不足が年々顕在化する中であっても、旧態依然とした手積み・手降ろしが常態化している。

- 物流現場が、標準化により、効率的、またスムーズにオペレーションができることで、労働環境を改善し、職場をより魅力的にしなければ人は集まらない。人が集まらないので、機械化、DX化で対応しようとしても、標準化が行われていなければその活用は非常に困難と言える。一方で、先進的な業界においては、世の中の動きや社会の要請により、新技術の導入や活用を行い、仕事のやり方を変え、新たな業務分野に進出する等、既に具体的に変化を推進している。物流業界においても、遅れずに次の展開を進めていく必要があるが、業界全体で自動化を進め、情報の共通化を図ろうにも、現状のように、形あるいは規格がばらばらな中ではなかなか進めようがない。

物流の標準化はこれまでも幾度となく唱えられてきたが、多くの人や企業が関わる物流全体を仕切るということについては非常に困難な状況があり、その進展には限界があった。また、個々の物流を依頼されている物流事業者の側から全体最適を進めることは難しく、業界だけではなく、ぜひ国を挙げて進めたいと思っている。また、これらの課題に加え、SDGs、あるいはカーボンニュートラルということに対応していかなければならず、製造、流通等との強い連携を官民で構築し、持続的な物流を実現することが必要である。

- これまで行った議論を基に、施策を確実に推進することが、持続可能な物流を実現するための方策であり、本懇談会がそのための推進の核となることを期待している。
- 物流連としても全面的に協力してまいりたい。

#### 【根本座長 冒頭挨拶】

- 2年前に総合物流施策大綱が策定され、物流標準化が重要な施策として位置づけられた。それを受け、大臣も出席される官民物流標準化懇談会が設置された。その後、

パレット分科会が設置され、パレットの物理的な規格、そして何よりパレットの運用方法の標準化についておおむね合意ができたと同っている。2024年問題で荷主、物流業者の関心は高まっているので、パレット以外の様々な分野でも標準化に向け検討を進めていきたいと思っている。

**【議事3. (1)に対する主な意見】**

- 分科会では、パレットは物流システムのもとで大量に、かつ効率的な利用が求められる輸送用具であり、また商品のサイズや、車両や物流施設、工場の生産設備などにも大きな影響を与える点に留意が必要との共通認識の下で、取り組んできた。
- これまでの議論を振り返ると、規格と運用の両面から取り組んだこと、また、取組のレベルを2段階に分けてより現実的にしたこと、当分の間、採用できないという分野への考慮もあわせておこなったことが、従来の議論をさらに進める上で特徴的なことと考えている。
  
- パレットの標準化について、きちんと規格と運用をここまで議論できたということで、大変大きな前進だと思っている。
- 一番の問題は運用であるが、とりまとめにおいては、着荷主側の観点が不足しているように思う。今回まとめたものの実際の推進に当たっては、着荷主に様々な費用負担が出る。パレットのレンタル料金のほか、例えば、荷降ろしのためのフォークリフト、設備、あるいは人員をどうするのか。企業は経済原則で動くため、標準化によるメリットと、標準化しなかった場合のデメリットを理解できなければ、将来に向けての投資ができない。こうした企業行動を踏まえた中で実効性のある推進策をつくっていただく必要がある。
  
- 着荷主や、最終消費地のスーパーまで費用負担も含めて賛同いただけないため、議論が進まない状況である。
- 着荷主の賛同を得られるまでの間待つのではなく、取組を進めるのも大事だと考える。
  
- 宅配の領域ではあるが、我々のサービスは、基本全量パレットで輸送を行っている。

サイズとしては11型だが、ロールボックスパレットを用いている。このロールボックスパレットを使って、パレット単位、ロールボックスパレット1本単位の貸切りサービスというB to Bのサービスを商品化している。加えて、我々の年間23億個の宅配便の扱いの中のおよそ半数は大口のお客様、大口の法人のお客様から受託をしており、顧客の倉庫内でのオペレーションにおいてもロールボックスパレットは活用されており、相当数が流通しているということを補足したい。

→着荷主がそのロールボックスパレットを利用するのは非常に利便性が高いということか。

→然り。ロールボックスパレットは、ある一定の割合で流通して、回収しながら進めているため、一時的にある一定本数が顧客で滞留するのはよしとしてオペレーションしている現状である。

- 具体的に話が進んでいると理解している。倉庫の中の自動化・機械化を進めるに当たり、必須な事項が標準化ということで大変期待をしているところ。
- 来年度の概算要求を見ていくと、国土交通省の要求の中で物流の標準化の促進で4億円ほど要求されており、その中身の標準仕様パレットの利活用の促進について、教えていただきたい。

→標準仕様の規格と運用として挙げているレンタルパレットを今後可能な限り進めていく中で、レンタル事業者間の共同のプラットフォームといった動きを促進するような事業や、標準仕様パレット導入に対応するための物流拠点の改修等を考えている。

### 【議事3. (2)に対する主な意見】

- 2024年問題にとどまらず、その後の課題になるであろうトラックドライバー不足に対応すべく、一定量の貨物をトラック輸送からシフトしていくことを目標として数値目標を掲げ、それを達成すべく鉄道、船舶にシフトさせていくことを念頭に置いて議論中である。
- 鉄道へのシフトに関しては、大型コンテナの活用を推進していく。そして内航に関しては、フェリー、RORO船の活用を推進していく。こうした中で、シフトをするために必要な機器と必要な費用負担に何とか寄り添った方向性を示したい。

- 輸送力不足に対応するために、モーダルシフトが一番の解決策である。2050年のカーボンニュートラルに向けても、電気自動車という選択肢もあるが、貨物列車、船舶で対応しなければいけない。そういう方向を踏まえれば、2050年までを見据えた中でモーダルシフトをきちんと考えなければ、将来またこの問題が再燃してくるのではないか。
- また、とりまとめにおいては、着荷主・発荷主に行動変容を促す意味でも船舶、鉄道へのシフトを拡大するに当たって必要となるインフラ・施設の整備、企業に対するの投資促進に向けた支援策等の方向性を示す必要がある。
- 地方部、特に地元北海道は土地が広いので、トラックが港に行くよりも鉄道貨物の駅に行く方が近い。こうした実情を踏まえると、船舶だけでなく、鉄道貨物も強化していかないと、市民生活や経済を支える北海道の物流が停滞するという危機感を抱いている。分科会終了後も、モーダルシフトの具体的な方策に関する議論を継続していただきたい。
- 鉄道コンテナや、RORO船、フェリーも前後の輸送手段はトラックである。納品先に、大きいコンテナのまま運ぶことは考えにくいいため、検討が必要である。
- また、鉄道コンテナは旅客輸送と線路を共有しているため、インフラの部分も含めて解決策を考えていただく必要がある。
- トラックの運転手がいなくなって済むわけではないということも頭に入れて御議論をいただきたい。
- 国際標準への整合化という議論の中で、コンテナに関して、ISO規格とJIS規格は若干差があり、ISOコンテナを使うとトンネルが使えない等の技術的、物理的な議論があったことを共有する。
- 今回、2024年とか30年と時間軸の短いターゲットの解決策の議論をしているところ、併せて既存のリソースをフル活用してどれだけモーダルシフトが進むのか、できない分を大型化やインフラ整備でどう解決するか、フェーズを分けて議論したほうがより現実的な議論になると思う。

- これまでの意見を踏まえ、インフラをどうするのか検討しなければ、モーダルシフトの問題は解けないだろう。特に2024年、30年ぐらいまでは視野に入っているものの、インフラの問題を踏まえ、50年ぐらいまでのことを視野に入れて、港の整備、あるいは鉄道、貨物船の整備等、これまで実施してきた短期的な施策の検討、評価ということと別に検討が必要であると改めて理解した。
  
- 既存のリソースをフル活用することでモーダルシフトしていくというのは2030年までの中期であり、その先の長期として、インフラ投資、設備投資も進めながら、その先に備えていく。
- 需要があるか分からないから投資しない、設備キャパシティがあるかどうか分からないから長期計画を作らないということではなく、両方で大きな方向性を共有する必要がある。いただいた御指摘を踏まえてしっかり検討を進めていきたい。
  
- 当社の海外事例として、トルコにある部品をトラックで港まで運んで、そこからイタリアのトリエステまでRORO船で運んでいる。その後鉄道に載せて、ルクセンブルグに運んでいるが、コンテナヤードや鉄道シャーシ、ターミナル等、システムチックな事例がヨーロッパにある。参考までにお知らせしたい。

#### 【議事3. (4)意見交換】

- 7月に日本商工会議所で会員企業にアンケートを取ったところ、7割の企業が2024年問題を認識していることが分かっている。過去の政府調査では5割だったが、関係省庁のご尽力のお蔭で認知度が高まってきたという印象。ただ、着荷主の認知度がまだ低い。ここに対するアプローチが重要となる。
- より機運を醸成すべく、その危機感を共有できるように活動を行っていきたい。
  
- 物流をめぐっては、2050年カーボンニュートラルに向けた取組や物流生産性の向上が大きな課題として挙げられ、昨今では、いわゆる物流の2024年問題に対する関心が高まり、物流の停滞による社会経済活動への影響が懸念されているところ。



こうした直近の課題に対応しつつ、持続可能な物流体制を構築するためには、パレットをはじめ、物流に係る各種要素の標準化及びモーダルシフトを着実に推進することが不可欠である。

- 標準化の取組について、官民一体となり、着実に検討が進められることは大変心強い。今後、各事業者の社会実装にかかるコストや時間を踏まえれば、適切な政府支援について検討するとともに、取組のスピードをさらに加速させることが重要である。
- また、データフォーマットも含めたハード、ソフト両面の物流の標準化は、共同配送やフィジカルインターネットなど、新たな物流サービスの基盤になるものであり、標準化の着実な推進を引き続きお願いしたい。
- 以前、当時のヤマトホールディングスの山内会長が委員長となってプロジェクトを起こして物流改革に関する提言を差し上げたことがある。大きく3点あり、1つ目がハード、ソフトの標準化、2つ目が、トラックドライバーの生産性向上という観点では、規制改革が重要であること、3つ目は、女性を含めたダイバーシティの参画という点で、取引ルールを含めた環境の整備を提案した。今回のパレットの標準化やフィジカルインターネットに関しても、標準化がかなり進んできていると感じている。ただ、いかに普及させていくかというところが重要であり、非常に物流に関する危機感も高まっている中で、事例を広く展開することで、みんなが参加していけるような雰囲気をつくっていくことが重要である。
- DXだけでなく、カーボンニュートラルということも含めて、持続可能な観点でも、標準化は重要なポイントであり、GXの観点でも検討を続けていただきたい。
- 農畜産物に関しては、農畜産物の主要の生産地が消費地から遠いということで、長距離輸送が非常に多く、パレットやフレコン等の比率が低いため、集荷場や納品先での作業が長時間となっていること、天候の影響や出荷時期等によって出荷量が大幅に変動するため、計画的な配送が困難ということで、物流の合理化・効率化に今まで取り組めてなかったという現状がある。
- ただ、2024年問題を契機に、発荷主側のJAも、徐々に物流の合理化・効率化に取り組まなければいけないという機運が醸成されてきている。JAグループ全体では、広域出荷施設の設置や大手流通業者様と連携をして消費地のストックポイント

を活用して、J A域内外を越えた共同配送に取り組んでいる。また、輸送経路の一部でフェリーなりJRコンテナを活用するというモーダルシフトへの着手、さらには、作業時間の削減に向けて、米は統一フレコンに切り替えたり、青果物では、青果物流標準化ガイドラインに基づき、段ボールの箱のサイズを各県共有して標準化に向けて協議を行っているところ。さらには、青果物に関して、受注者に対して計画的な配送を目的に産地に一定の貯蔵機能を有するような施設を設置して、短期的な需給調整等も加味しながら計画的に配送するといったこともチャレンジしているところ。

- 物流の合理化は、消費者も含めたサプライチェーン全体で解決すべき課題と認識しているが、今回、発荷主と着荷主の機能分担が一定明確になったということもあり、卸売市場にある約款も2024年問題も含めて、見直す必要があるのかどうかということも含めて、関係する業界と協議をしなければいけないと認識した次第である。そのためにも、他の業界のコスト負担の事例等について、今後いろいろと情報共有をさせていただけるとありがたい、こういう会議体の中でもそういった事例等を御紹介いただきたい。
- 今後、物流の全体最適を考え、実行していく場合に、発着の荷主の方の理解は必須であり、実際にはインフラ投資のコストや、業務プロセスの大幅な変更等、荷主の負担が生じるため、荷主への理解をさらに推進していかなければいけない。
- レンタルパレットや、農産物、あるいはフィジカルインターネットという議論の中で、共通プラットフォームの話が出たが、いかに全体最適を実現するための整合性をとりながらやっていくのかということが大きなポイントである。ガイドラインを作成する等、それぞれの業界で動きが出てきており、横串を刺して整合性をとっていくことが最終的な共同のプラットフォームにつながるため、取りまとめるような役割をどこかに持たせなければいけない。
- 持続可能な物流の実現のために官民連携の全体的なロードマップが必要である。官の役割、民の役割を明確にして、アクションプランに落とすことや、短期的、中長期的にゴールを定めてやらなければいけないことを区分けしながら、何年を目指して標準化を官民連携でやっていくというロードマップを皆が共有するというのも大事なことである。
- 全面的にこれから先も協力していきたい。

- 私どもは、3PL事業をやっているいわゆる運送事業者であるが、3PL事業というのは、顧客のオーダーに合わせて事業を行うため、標準化が重要なキーワードである。倉庫の中では、多くの顧客から様々な種類のパレットが来るため、合理化していく上で物流事業者としては非常に重荷になる。また、所有者が多数存在するため、パレット管理が非常に難しい。パレットを統一する、それから、循環スキームを定義するというのは、事業者にとっては理想的な形になると考える。全体最適は理解しているものの、個別最適化する企業もあるが2024年問題で、物流危機というのが叫ばれている中、発荷主、着荷主もかなり意識が変わっているのは感じる。ここがチャンスなので、ぜひ標準化を強力に進めていただければ、物流業界としてはかなり合理化が進むのではないかと。
  
- 日本のドライバーが不足するという2024年以降の現状を踏まえると、持続可能な物流は生産性を高めた物流ということなのではないかと考える。そういった意味で、標準化というのは生産性を高める本家本丸であり、多角的に取り組まれている方々は素晴らしいと思っている。
- それぞれの標準化は物流事業者だけではできないので、発荷主、特に着荷主で、標準化にぜひお力添えをいただきたい。
- 業界で違う規格を使用している事業者は、現状、効率的に回っているので、当面、変えるインセンティブはないということは理解しているが、国全体として規格が標準化されることによる生産性の向上というのは大きいと考える。そのため、例えばパレットでいえば11型を新たに導入する場合や、循環可能なパレットを導入する場合の補助を行うなど、インセンティブも活用することによって、中長期的には、無理なく統一基準に向かっていけるような方向で絵を描いていただきたい。
  
- フィジカルインターネットのゴールイメージの具体化をお願いしたい。フィジカルインターネット・ロードマップには、ゴールイメージが記載されている。例えば、「効率性・世界で最も効率的な物流を目指す」のであれば、何をもって世界で最も効率的だと判断するのか、そのKGIや、どの指標を重視しているか、ということ判断し、明らかにしていく必要があるのではないかと。上位の目標を明確化した中で、具体的な

方策をKPIツリーに落とし込んでいけば、産業界の進むべき方向がより具体的に明確になると考える。

- ゴールイメージの「強靱性」について、どの程度のものを求めていくのか。「良質な雇用の確保」ということもゴールのイメージの1つに書かれているが、何をもって適正な労働環境とするのか、といったことも重要である。
- フィジカルインターネットのゴールイメージについて、具体化させ、具体的な数値や目標にできるとよい。
  
- インフラ整備の必要性というような問題提起もあったが、2024年問題は足元の問題だけではなく、2030年に向けて、どう対処していくかということをも早く着手しなければいけないと考えている。
- モーダルシフトは一つのテーマであったが、シフトする選択肢が非常に少ないということは、大きな問題である。例えば高速道路上の自動運転についても、具体的な着手がなされる様相がない。物流事業者が主体となってビジネスモデルを共同化、標準化しないと、幹線共同化できないので、標準化の次に向かうべき検討を始めないといけないし、そうしたことに対してのインフラ整備という検討ができればと考えている。
  
- 国際標準化の観点では、分野横断的な課題が非常に多くなってきており、スマートシティ、スマートエネルギー、循環経済等、業界をまたぐ様々な標準化の課題が出てきている。
- 物流の世界においても、単に物流業界だけではなく、小売荷主等、非常に広範な取組だと思っており、部分最適化ではなく全体最適化を目指すという意味で非常にチャレンジングな取組をされていると考えている。課題はどう実現していくか、もしくは実効的な対応をとっていくかであり、例えばパレットの標準化に関しては、標準仕様パレットの普及だけでなく、共同プラットフォームをレンタル事業者がどのように運営していくのか、タグ、QRコードをどう共有仕様化していくかについても、併せて進めていく必要がある。
- フィジカルインターネットに関しても、共通的な運用を考えていく必要がある。
- また、標準規格については、JIS（日本産業規格）が国内にはあるが、団体規格や

フォーラム標準等、いろんなツールがあるので、うまく組み合わせて使っていただくとよい。

- S I P（戦略的イノベーション創造プログラム）では、防災・減災の分野で日本規格協会の規格を活用いただいております、そういった方法も一案かと思う。
- 2024年問題、この言葉がかなり世の中にも広まって、荷主さん含めて危機感が世の中にある今こそが、様々な問題を進めていく、課題を解決していくよい機会になるのではないかと考えている。今まではカスタマイズをするというのが物流業界の歴史だったかもしれないが、今後は標準化、共通化をして、もしもそれが望ましくない荷主さんには、追加的なコストを負担していただいてそのサービスを提供することもできると考える。
- パレットの活用やフィジカルインターネットに関しても、情報活用の推進をする上では、タグをつけていくことを進めざるを得ないと思う。
- パレットの利用促進のために、レンタルパレット事業者にも御協力をいただかないといけない段階だと思う。
- モーダルシフトに関しては、市場任せでの大幅な効率化は難しい。市場が自ら効率化できない部分は政策的に目標を立てて、それに向けた方向性を目指していく必要があると思う。例えば、方向性が示されることで、巨額の船の投資に踏み切る事業者さんがいたり、CO<sub>2</sub>削減の観点からの40フィート背高コンテナの鉄道輸送といった課題を、長期的に解決していくにはどうするかを考えなければならない。
- また、12フィートコンテナを否定するわけではないが、31フィートの私有コンテナが大変に増えており、世の中のニーズはあると思う。将来を見据えて、大型コンテナに関しても、長期的に検討していく必要がある。
- パレットの標準化に関して、仕分けや回収についての責任の明確化をしっかりと打ち出していただいたことは大変ありがたい。着荷主からすると、もらったものを返すイメージで、着いたパレットをそのままトラックで持って帰ってほしいという発想になってしまう。ナッジを活用するなり、契約でしっかりと責任を明確化するなり、相当しっかりとやらないと時間かかると感じている。
- また、荷主様が大変物流に対し危機感を共有いただいております、経済産業省、農林水産省も

これほど標準化やフィジカルインターネットに取り組んでいただいていることを、我々の生産性の向上にしっかりつなげていかないといけないと思っている。

- 一斉に標準化できるわけではなく、必ず何か混在している状態がしばらく続き、想定よりコストがかかる可能性があるため、時間軸のあることをやっているということをご共有いただき、今後の継続的な議論につなげていければと思っている。
  
- 昨今の経営環境を踏まえれば、官民一体の標準化の施策というのは非常に重要であると考えている。
  
- パレットの標準化に関して、我々は宅配便メインの事業者ではあるが、顧客よりパレット単位での輸送も数多くいただいている。運用の中では、特に費用負担をどうしていくかが、非常に困難なところだと感じている。
  
- また、モーダルシフトの推進について、トラックドライバー不足やカーボンニュートラルに効果が出る施策であるが、1社単位でやることは限られている。いろいろなところと協力しながら進めていきたいと考えている。
  
- フィジカルインターネットについて、質問と提案が1つずつある。まず、フィジカルインターネットを進めるに当たり、白ナンバーのトラック（自社の荷物を自社の車で運ぶ「自家用トラック」）も使おうと思われてのフィジカルインターネットなのか、それとも緑ナンバーのトラック（顧客の荷物を有償で運ぶ「営業用トラック」）を中心に考えているのかをお伺いしたい。
  
- 提案としては、今、白ナンバーから緑ナンバーに転換をするのは一定の要件を満たす必要はあるが、手続きは簡単なため、緑ナンバーのトラックでフィジカルインターネットをどんどん進めるのがいいのではないかと。緑ナンバーならば、複数荷主にかかわる荷物を扱うことができるため、空いたところを使いたいということができ、かつ、緑ナンバーはトラック安全に対する規制が白ナンバーと比較して多いため、安全・安心である。よって、同じプラットフォーム、同じ考え方の下でシームレスにシェアをするネットワークを構築すると考えていただくのが自然であり、倉庫業においても営業倉庫、自社倉庫があり、同様であると考えている。
  
- パレット標準化に関して、着荷主を巻き込むことが必要であるということについて

は、分科会の中でも議論している。ただし、単純に巻き込もうとすると、「パレットではなくて手積み、手降ろしでよい」と言われてしまうのではないかと、という指摘もある。長期的なロードマップの下で、我が国の産業や社会全体にとってプラスになるという点をより明示しながら取りまとめをしていきたい。

- 倉庫についても意見があったが、我々も、フィジカルインターネットの議論の中で整理していく場合、対象は営業倉庫という立場で整理をお願いしたいと考えていたところである。
- 2年前の官民物流標準化懇談会が始まったときに比べ、2024年問題が直前に迫り、荷主の協力が不可欠ということが共通認識になって、また荷主も認識を高めていただいていると理解をしている。
- 倉庫事業者の立場からも、パレットはもちろん、外装の標準化や伝票の標準化、データの標準化があり、特に伝票等については、検品作業といった事務作業が倉庫側の負担や、運送事業者側の待機にも影響を及ぼすため、引き続きこういった標準化を強力に推し進めていただきたい。
- 産地側の取組としては、九州、北海道等を念頭に置きながら、物流ストックポイントを大きくしていく。それによって積載率を高くし、さらにモーダルシフトをしていくような取組を進めており、来月には北九州でストックポイントの竣工を予定しているところ。
- 着地側の取組としては、卸売市場における場内物流の体制整備を図り、パレットの置場を場内で創出するとか、場内の物の流れのルールを作る、併せて、パレットを管理する周知活動、附帯業務の明確化を、経営層だけではなくて、現場で働いている職員の方々にまで下りるような形で今、各地を回って取組を進めているところであり、引き続きこうした取組を進めていきたい。また、令和6年度の予算要求の中では、中継地の整備をやっていきたいと思っている。
- 本懇談会で示される大きい枠組みの中で、その方向に間違わないような形で具体的な取組を一つ一つ進めていきたい。
- 物流の2024年問題は、本当に喫緊であり、来年の4月までにやれることは限られ

ているものの、いろいろな可能性を議論しておくというのは非常に重要なことである。

- 2024年の先にあるフィジカルインターネットの実現については、標準化が非常に大事であり、パレット標準化推進分科会でパレットの標準的な規格、さらにはこれらの運用ルール、回収などの運用ルールについても方向性が出たことは大きな一歩である。
- 我々も、本懇談会がさらなる商慣行の是正や共同輸配送の促進にもつながる非常に重要な指針になると思っており、標準化の取組が広がるよう、情報発信、特に広く担当している荷主に対して、しっかりした形で情報発信をしていきたい。
- また、特に荷主事業者に対する物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインの内容の発信もしていくと共に、規制的措置等の導入の検討も含めて、様々な施策を連携させて、物流標準化、また、それを踏まえた物流のさらなる効率化というものに経済産業省としても最大限力入れていきたい。
- 最後に、こういった改善には、まさに荷主も、物流事業者の中でも、経営者を含めた関係者、特にハイレベルの理解が非常に重要になるので、今日御参加されていらっしゃる経済団体や物流団体、さらに事業者の皆様におかれても、これまで以上にこの問題が喫緊の課題であるということを共有させていただき、皆で取り組んでいきたいと思っている。
- この問題は、荷主も含めた関係者全体の問題であるため、そういったことを踏まえて経産省としても取り組んでいきたい。
- まず、馬渡委員からいただいていた質問に関して、営業用トラック、自家用トラックについて前提を置くということを考えてはいなかったが、他人の荷物を扱っていただくことを前提に考えると、営業されている事業者に御協力いただくということだと考えている。
- 我々が様々な施策を進めていく上で、我々が気づかない論点や見落とししている論点もあると改めて感じたところ、これからも皆様方の叱咤激励、御協力もいただきつつ、各種施策をスピード感を持って進めさせていただきたい。
- 2024年問題をきっかけに、物流に関しての関心が高まっているところ、2030年や2050年も見据えて、考えなければならない。



- 同時に、短期、中長期で取り組むべきことを、スピード感を持って取り組まなければならない。
- 2024年問題に関しては、法案の準備をさせていただき、来年度予算の中では標準化予算を積み増しさせていただいている。皆様と丁寧にキャッチボールしながら、よりよい政策ができるよう頑張りたい。
- 本日は、構成員の皆様から様々な意見をいただいたが、基本的に懇談会のこれまで2年間の取組に関しては高く評価いただいたと思う。
- 今後の進め方に関しても、特に着荷主をうまく巻き込んで進める方法を考えるべきだ、物流インフラの整備計画も視野に入れるべき、トラックの自動運転も含めるべき等の意見があった。検討会そのものの進め方としては、ベストプラクティスの事例集を作成することで取組が進むのではないかと、フィジカルインターネットのように、物流標準化に関しても全体のロードマップをつくるのがよいのではないかと助言をいただいた。
- こうした助言を踏まえて、各分科会でも今後検討を進めていただきたい。

以上