

官民物流標準化懇談会 第10回パレット標準化推進分科会
議事概要

1. 日時

令和5年11月28日(火) 15:00～17:30

2. 場所

中央合同庁舎第2号館12階 国際会議室、オンライン開催 (Teams)

3. 出席委員

味水佑毅委員(座長)、鐘築利仁委員、加納尚美委員、嶋崎真理委員、高岡美佳委員、田中浩一委員、成瀬慎一郎委員、西井茂委員代理(松井様)、藤原敏彦委員、二村真理子委員、北條英委員、牧田信良委員代理(星野様)、宮澤伸委員、室賀利一委員、山崎栄委員、脇坂大介委員、山田哲也委員、中野剛志委員、小熊弘明委員代理(武笠様)、平澤崇裕委員

4. 議事概要

【議事(1)に関する質問・意見】

- (共同プラットフォームの機能の一つとして掲げられていた)パレットの管理を行う共同システムは、実証の範囲に含まれているのか、また、パレットの回収頻度はレンタルパレット事業者と着荷主間でどのように決めているか。
 - システムに関して、今年度実証の範囲ではない。業務フローの中でシステム化によって効率化できる部分はきちんと洗い出す予定である。

回収頻度に関して、パレット事業者4社と卸売業者1社で行う実証であり、現状、パレット事業者ごとに回収頻度が異なっている。この実証では、全体として回収頻度を効率化することが重要であり、最適な回収頻度を検討する。

- 実証においては、すでにレンタルパレットが多く使われているところで行うのか。また、青果市場では、置場スペースも課題となる場合があるが、置き場に関して検証はするのか。
 - ご認識のとおり、すでにレンタルパレットの活用が進んでいるところで行うが、一

部、自社パレットが使われているところもあり、各メーカーの自社パレットも一緒に回収できる形も将来的に考える必要があると考えている。その程度のパレット枚数があれば共同回収の仕組みが成り立つのかを含めて、どのようなモデルが成り立つのかを検証するのが今回の取組である。

市場の置場についても課題であることは認識。回収頻度が上がることによって、置場の問題も解決し得ると考えており、実証結果は在庫の滞留に関して寄与できると思う。

- パレット紛失防止に関する取組は、トラック協会等の物流事業者にも協力してもらってはどうか。

- レンタルパレットの流通量は個社による違いがあり、共同回収したときの効果が出る場所が限られてくると考えられる。レンタル事業者ごとの枚数のバランスがどのようになっている拠点で実証を行おうとしているのか。
 - 埼玉県白岡市の物流センターを想定している。理由としては、パレットの滞留や、スペースが限られている等、課題感が大きそうであること、また、今回参加する4社において、ある程度の物量があって実証可能なエリアであることである。

- 共同回収によって具体的にどれだけ総輸送回数として減らすことができるのか。
 - トラック当たりの積載効率も上げられる可能性があると考えており、共同回収によってどれだけ輸送効率を上げていけるのかを検証する。

- 積載効率を上げることにより回転数が落ちるレンタルパレット事業者も出てくると思うが、どちらを優先させるのか。
 - 例えば1日1便～2便の頻度で回収しているレンタルパレット事業者の空きスペースに、これまで回収頻度が少なかった事業者のパレットを載せることができれば、全体としては回収頻度が増えると考えている。

- 実証には仕分けは含まれているか。
 - 従来通り物流センターで実施するパターンと、回収した後にレンタルパレット事業者のデポで仕分けをするという2パターンを検証する予定であり、仕分けも実証項目

に含まれている。

- 発荷主にパレットを共同で供給することは、今回の対象外か。
- 然り。

【議事（２）に対する意見】

- 発荷主と着荷主については、別途、各業界に自主行動計画の作成依頼がなされていると理解しているが、これに係わり、今回の「関係者に求める取組」はガイドラインとしてお示しするのか、それとも作成中の自主行動計画の中に盛り込んでもらうのか、教えていただきたい。
- 自主行動計画は6月に作成依頼を行っており、年末までに作成いただくこととしているところであり、自主行動計画に盛り込んでいただくのは難しいと考えている。今後、規制的措置が施行された際の判断基準の一例になることも念頭に、荷主、物流事業者に関する事項はお示した。一方で、レンタルパレット事業者とパレット製造事業者に関する事項については、例えばガイドラインという形でお示しすることが考えられると思っている。
いずれにしても、どのように実効性を担保していくかということも含めて御意見をいただきたい。
- 実効性を担保する措置にすべきである。
- 標準仕様パレットには合わない貨物はどう考えたらよいか。
- 標準仕様パレットについて、6ページに、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合であっても、将来的な設備改修等の段階で切替えを検討することと記載した。
- 今までの議論を反映して、事務局にて説明の追加をお願いしたい。
- 「関係者に求める取組」について、すでに業界内で極めて効率的にパレットを運用している場合など、一部荷主に関してはこの限りではないという整理でよろしいか。
- 然り。

- 今回の「関係者に求める取組」は規制的な措置として盛り込まれるイメージか。推奨項目というような位置づけなのか。
- 「関係者に求める取組」については、年度末頃に策定予定の最終取りまとめに盛り込む予定である。最終取りまとめに盛り込まれた内容については、今後規制的措置が施行された際に、例えば判断基準に盛り込むことも含めて検討していきたい。

- 標準仕様パレット導入支援について、対象がレンタルパレット限定であるならば、導入しにくい企業もあると考えられる。

- レンタルのパレットには、保管用にだけ貸している例も多いが、保管だけに使われるパレットに支援をするのは趣旨から外れるため、輸送用と保管用の支援の区別をつけるべきである。

- 6ページに記載されている「費用負担の在り方を契約に明記すること。」はどう進めていくのか。
- 「費用負担の在り方を契約に明記すること。」については、仕分けと回収と紛失の場合の取扱いの仕方について、前回の分科会の資料で記載したような内容を明記いただくこと指している。

- 参考資料1において、着荷主に費用負担の在り方を聞いているが、費用負担の在り方が明確でなければ、事業者としてレンタルパレットを導入しようかどうかが決まらないのではないか。

- 本来は、着荷主も費用負担はすべきである。今後はそれを明確化していくという話だと理解している。

- 個別に契約をする際に何をすべきか、どう管理運用していくべきか具体的に示していないと、現場での運用は難しい。より具体的な契約のフローを示すべきである。

- 6ページ「入出庫業務の効率化のための自動化・機械化等」の「荷役作業やパレタイ

ズの自動化・機械化を検討すること」の中にASNのような検品の自動化を追記いただきたい。

- また、着荷主に応分の負担を求めるとするのは大事であり、必須事項として位置づけることが望ましい。
- 推進策について、次回の分科会では可能な限り予算事業の内容についても具体化して示してほしい。
- 8ページ「レンタル事業者間の共同プラットフォームに向けた検討」について、事業者によって輸送しているレンタルパレットの量に差があり、事業者によってビジネスモデルも異なる。逆に共同回収をしたがゆえに崩れてしまう現場の秩序というのもあるので、よくヒアリングしながら検討いただきたい。
- 政府が進めている荷役分離で運送契約を結ぶことを推進するために、パレット標準化推進分科会においても運送契約を守りましょうということを発信していくべきである。
- パレット化によって積載率が落ちて運賃収入が落ちてしまうというところを気にしている事業者もいるため、パレット化をしても積載効率を上げる取組が重要である。そうした取組への支援も検討いただきたい。
- KPIに関して、規制的措置とのつながりが重要である。規制的措置で求められているのは、ドライバーの荷待ち時間や荷役時間、要するに滞在先での時間をいかに短くするかということなので、パレット標準化推進分科会が設定するKPIは、ドライバーの滞在時間、滞留時間を短くすることにつながるようなロジックツリーにする必要がある。
- ロードマップに関して、外装サイズの検討が26年からとなっているが、パレット化をしようと思ったらまず外装サイズの検討からしないといけないので、24年からの修正することが望ましい。

- 標準仕様パレットの荷役、搬送を前提とした自動化・省人化も24年からとすべき。

- K P I に関して、もともとパレットを複数荷主間で共有することで積替え作業の時間を削減するというのが大きなポイントのため、積替え工数の削減、ドライバーの待機時間の削減等を取れるようなK P I がよい。また、そうした効果によってパレット標準化の必要性について説得力が増すと思う。

- K P I は、パレット1枚当たりの荷役時間にすればよいのではないか。

- 6月のガイドラインでは、発着荷主事業者に対してトラックの待機時間2時間以内というのを求めている。そもそも2時間を目指すためにはパレット化しないと間に合わないため、2時間以内でおさめている割合を目標とすることが考えられないか。
→ 例えばスワップボディでボディだけ置いてしまっ手荷役する場合等もあり得るので、例外もありうる。

- 荷役時間が削減できず、標準仕様パレットだけ増加するということでは意味がないので、荷役削減の対策をきちんと考えるべきである。

- レンタルパレットの紛失率に関するKPIも盛り込み、どの程度のパレットが紛失しているか共通理解を図るべきである。

全体に対する意見

- パレット標準化を進めていくためには、J I Sにしていくことも考えられる。何が要求事項とで推奨事項を明確にしていく必要がある。それには十分な議論が必要である。
- 最終的な目標は全体の中でトータルのコストを下げることだと思う。物流標準化の取組の中で、最適な効果を出すためには標準仕様パレットが一番であるという記載ぶりが良いのではないか。
- 着荷主は契約をせずにレンタルパレットを受け入れているというのが実態としてかなりある。着荷主もレンタルパレット事業者と契約を結ぶべきであり、K P Iに含めることが必要である。青果市場においては契約を結んだことで、回収率が非常に向上したという実績がある。
- 費用負担の問題で、輸送の効率化を図る、輸送での人手を減らすためにパレット化を進める一方で、倉庫では保管用にパレットを使っているため、何となくレンタルパレットを使わされているみたいな認識を持つ事業者もいるかもしれないので、費用負担については業界の中で意見を聞きたい。
- トラックドライバーの負担を減らすことが目的である。レンタルパレットが一番良いかもしれないが、費用がかかるため、もしこの標準化を強力に国が推し進めたいのであれば、多額の予算を取っていただかないと、変えていただく事業者も変えるインセンティブがない。
- ドライバーの荷役時間を減らすことがパレット標準化の大きな目的である。
また、容積勝ちの製品のパレット化と積載効率との両立など、ロードマップから派生する形で深掘りが必要な議題があれば、追加で議論するべきである。
- 共同回収・仕分けに関する実証結果については分科会にも共有していただきたい。
また、共同回収をするに当たって、作業員の荷役時間がどの程度生じたかも、情報としてつかんでいただきたい。

- また、第9回分科会にて、事業者間での共同システムをつくられているということだったので、来年度はその共同システムを活用する等、共同回収に向けて、より実証実験を進めていただきたい。
- 求める取組に運送事業者として荷主への積極的な提案とあるが、特積みの運送事業者から標準仕様パレットの導入を積極的に荷主に提案できるのだろうかと感じた。
- 標準仕様パレットは中長期的な視点でとても良い施策だが、足下の課題として、管理をどうするのか、費用負担や積載率の問題もある。解決のためには、パレットだけのシステムだけでなく、商流データとも連携できるようになると、管理、ルール、どこに所在があるか等の費用負担の整理ができる。システム設計の全体像をもう少し明らかにして将来性を示していくべきである。
- 商習慣の見直しが必要であるというのはこの物流業界の非常に大きな命題だと考える。店着価格制を見直して荷役を分離する手段として、パレットの活用というのは非常に有効な手段だと思うので、うまく進めば良い。
- 自社だけ損するのは避けたいという声も聞くため、関係者全員に対するルールづくりを公的にしていくのが大切である。
- 流通用のパレットには、早い段階でRFID等の追跡のタグをつけるべきではないか。
- KPIに関して、一貫パレチゼーションの割合というのが非常に大切である。ただし、一貫パレチゼーションを推進するためにパレットの共同回収を実施することで、パレットの仕分け作業を行う者が卸のセンターの構内作業員からトラックドライバーに代わるようなことがあれば、ドライバーの就業時間が増えて、何のためのパレット共同回収かわからなくなる。このようなことが起きないようにKPIを設定し、KPIの意味を適切に説明する必要がある。
- 大きなシステムや「フィジカルインターネット・ロードマップ」のような上位計画を踏まえてパレットのあり方を考えるべきである。例えばフィジカルインターネットのπ(パイ)コンテナの代わりになるものは11型パレットを底面とするユニットである

べきと言った内容が考えられる。

- 韓国では町なかのストアまでパレットが流通している。回収者は、日本でいうところのフードデリバリーの配達員のようなものが組織化されていて、各地域で回収していると聞いている。
- トラック協会としては、ぜひパレット化を進めていきたい。
- 昨年、農水省で青果物の輸送アンケートを行った中で、パレットの積み替えや、手荷役が多くあったので、一貫パレチゼーションで流れるような仕組み作りを早急に構築していただきたい。
- 今後、企業が新たにレンタルパレットを導入すると、取引先への費用負担が生じる。特に中堅・中小企業にとっては、これまで発生していなかった追加のコスト負担の交渉が伴うことになる。取引先に追加負担をお願いすることになる仕組みは定着が難しいのではないかと。
- 標準仕様パレットの導入により負担増となる事業者への丁寧な説明、周知、理解促進が必要である。他方で支援前提になってしまうと、持続的でないかもしれないため、レンタルパレットの導入は企業にとってメリットがあるということを示すことが重要である。
- 特別積み合わせといった、そもそも積み合わせをしなければいけないような業態だと、一貫パレチゼーションが難しいので、標準仕様パレットを使う範囲を整理しておく必要がある。
- パレットに荷物を積み付けて、それを輸送機材に積んだときに、例えば隙間ができた等の対応をどうするかというのも盛り込んだ方がよい。トラックドライバーが、エアバッグ等を入れるため、作業が増えている部分である。
- パレット標準化の最大の目的は、ドライバーの労働時間の削減とロジスティクス業務の効率化にあるということを忘れてはいけない。
- 標準仕様パレットの流通量が増えたとしても、ドライバーの労働時間が減らなかつ

たとなれば、違う対策が必要になってくる。そのため、標準仕様パレットの導入数とドライバーの労働時間、荷役と荷待ち等の関係がデータとして説明できるようにしておく必要がある。

- 自動化を進めていくのがロードマップの中でも重要な項目となっている一方で、標準仕様パレットの規格の議論では、タグとバーコードは任意になっている。もし自動化を進めていくのであれば、政策的に高度化のためのRFIDや、バーコードに対する補助金を措置することも考えられる。
- パレットについては輸送用でレンタルを推奨していくので、保管用のパレットの扱いも念頭に置いておいたほうがいい。

【味水座長】

- ロードマップやKPIに関して、より具体的な検討が必要である。事務局において、本日の意見をまとめた上で次回の分科会につなげていただきたい。

以上