

第1回 官民物流標準化懇談会 議事概要

1. 日時

令和3年6月17日(木) 10:00~12:15

2. 場所

オンライン (Teams)

3. 出席委員

根本敏則委員(座長)、荒木毅委員、川中子勝浩委員(代)、栗島聡委員、内田富雄委員、金子千久委員、神宮司孝委員、高岡美佳委員、長尾裕委員、根本勝則委員、橋爪茂久委員、堀切智委員、馬渡雅敏委員、味水佑毅委員、米田浩委員、渡邊健二委員、太田豊彦委員、畠山陽二郎委員、久保田雅晴委員、山田知裕委員(代)

4. 議事概要

【大臣冒頭挨拶】

- 物流は国民生活と経済活動を支える重要な社会インフラであるが、担い手不足の深刻化をはじめ多くの課題を抱えている。さらに、コロナ禍の非接触・非対面サービスの必要性の高まり、カーボンニュートラルやSDGsの取組への要請など、物流を取り巻く環境は劇的に変化している。これに対応するため、6月15日に閣議決定した新たな総合物流施策大綱にも「物流DXや物流の標準化によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」を盛り込んだ。
- 物流標準化は、過去の様々な取組にもかかわらず未だ実現には至っておらず、物流が大きな危機に直面する今こそ、製造・流通・販売にかかわる全ての事業者の理解と協力を得て何としても実現しなければならない。
- 本懇談会は、産学官連携の強いリーダーシップの下で物流標準化の議論・検討を行う初めての試み。本懇談会を通じて標準化の方向性の議論が収れんし次第、国としても具体的な推進政策をもって実現を後押ししていく。

【物流連会長冒頭挨拶】

- 物流は重要な社会インフラであり、コロナ禍や自然災害の中でも国内外のサプライチェーン維持のために働き続けているが、近年、その物流が止まるという危機すら認識されており、人手だけに頼らない物流の在り方を模索する必要がある。
- 新たな総合物流施策大綱では、物流DXの推進とそれを可能とする物流標準化を大きな課題として挙げている。過去幾度もの取組にもかかわらず、未だ物流標準化による全体最適の実現には程遠く、もはや個別企業間のコストの問題として解決できる課題ではない。インフラ整備は社会全体の要請であり、本懇談会を通じた官民を挙げての物流標準化の推進、持続可能な物流の構築に期待する。

【座長挨拶】

- 物流DXのためには物流標準化が必要であり、大綱で掲げた担い手に優しい物流の実現のためにはこの物流DXが必要である、ということをしかりと対外的にも訴えていくべき。
- 物流は社会に不可欠な仕事であり、次世代の担い手を確保していくためにも、労働環境の改善が重要。新しい技術や各種の電子化システムなども活用しながら、正確な時間管理で長時間労働を防ぐとともに、適正な対価を受け取りつつ効率よく付加価値を生み出せる環境を整えていく必要がある。
- コロナ禍で改革の機運が高まっている今こそ物流標準化を進めていきたい。

【各構成員からの主な意見】

- 地方では特に人口減少の影響を痛感しており、物流の未来を大変危惧している。物流は空気のようにあって当たり前という経済界全般の感覚を変えていくため、社会全体で「物流機能の消滅危惧」といった危機感を共有する必要がある。
 - 本懇談会のテーマであるハード・ソフト面からの「物流標準化」を進めるためには、行政主導で標準規格をつくるとともに、普及段階において、全ての関係者に、目先の損失ではなく将来の損益を理解してもらうことが必要。
 - 加えて、パレットやその他方式の標準化を進める際には、国際標準との関係も整理し、日本の標準がガラパゴス化しないよう、長期的かつ戦略的な視点での取り組みをお願いしたい。
 - 今回の懇談会では、主にパレットの標準化について取り上げると聞いているが、目的とすべきは物流ネットワーク全体の効率化とそれを通じた経済全体の成長である。目の前の積載効率の最大化等、部分最適に陥ることにならないようお願いしたい。
-
- 物流の徹底した効率化を進めることが極めて重要であり、運輸・物流の効率化は産業競争力向上や発展に繋がる。
 - 個社でも物流効率化に取り組んではいるが、標準化については未だ部分最適に留まっており、広範な運輸・物流分野全体で共通化・標準化を進めていくことが重要である。
 - 本懇談会には、現実的な視点とあわせて、フィジカルインターネットや物流MaaSのような大局的な視点からの議論が行われることも期待する。
-
- 物流改革は日本の成長戦略の柱の1つとの認識から、団体内でプロジェクトチームを立ち上げ、ハード・ソフト面での標準化推進の必要性や、国家戦略としての物流デジタル化・標準化団体の設立について提言しており、官民協働による本懇談会には期待している。
 - 標準化推進には、公平な標準を新たにつくる方法と、デファクト規格を共通化する方法があり、早期実現には後者が効率的だが、その場合には独禁法との関係も整理が必要。
 - 規格の標準化の対象は広いが、パレットは取組を具体化しやすく成果につなげやすい。また、輸送の効率化のため、共同配送・混載の際の商品の匂いや温度管理等の課題についても、センサー技術等を活用した標準化の方策が探れると良い。
 - データ活用は非常に重要。SIPスマート物流のデータ基盤開発は非常に良い取組であり、その活用がすすむことを期待する。
 - 標準化の議論を物流業界の中に留めず、荷主や消費者も含めて、標準化によるメリットにかかる理解を促進し、標準化の推進力につなげる視点も必要である。
-
- 物流分野での標準化は重要だが難しい課題があることも再認識。海外との取引も多い中、物流を円滑かつ効率的に進め、産業競争力強化、環境面にも配慮するため、ハード面・ソフト面での日本の強みを生かした標準化が重要。
-
- 農産物は物流標準化の一番の課題の品目。発・着荷主ともに小規模事業者が多いため標準化も進んでいないと認識している。業種を超えた標準化を常に意識しながら、業種内、業界内の標準化に注力したい。
 - 農産物分野では、T11型のレンタルパレットによる循環型パレチゼーション体制の構築と、それに伴う外装の標準化に取り組もうとしている。先行する加工食品分野等の

取組を参考に、業種を超えた状況認識を持ちながら取り組んでいく。

- 物流事業者としても、物流を取り巻く環境が厳しくなっていることを肌で感じている。特に労働力不足等は厳しく、DXによる倉庫の省人化や機械化に取り組んでいるが、標準化や繁閑差の課題もあり全自動化は難しい。
- 特定業界内で商品外装や形状の標準化ができれば機械化が進み、同業界内のプラットフォームの実現や効率化といった効果が期待できる。
- 荷待ちや荷役等の物流の非効率性はコストであり、荷主側にもその認識が広がれば標準化の推進につながる。意識改革が重要であり、官民挙げて取り組んでいく必要がある。

- 物流は重要な社会インフラで、ドライバー不足への対処策の1つとしても物流標準化推進は必要不可欠。トラック輸送、特に幹線輸送は物流の要であり、その効率化のための標準化は待ったなしの状況。
- パレットや外装サイズ・表示等の標準化に際しては、サプライチェーンのグローバル化による国内外のモノの出入りや品質の違い、国外物流との接続にも留意すべき。業界単位での統一化・標準化と、共同配送のための混載等も見越した国内全体での業界横断的な統一化を2段階で大至急進めるべき。
- 物流に関わる事業者は幅広く、標準化のためには設備の改修等の投資が必要となる。標準化を加速するためにも行政による助成・補助が必要ではないか。

- 宅配サービスにおける輸配送で、一貫してロールボックスパレットで使用しており、ある意味標準化されたビジネスモデルといえる。また、ロールボックスパレット単位の貸切サービスを複数社で販売し、幹線部分は他社と共同して輸送しており、これも民間が1つの標準機材を使いながらサービスに取り組んでいる事例といえる。
- 標準化は目的ではなく手段であり、標準機材を活用した事業を展開していく際は、独禁法等の法令解釈も問題となり得るため、課題の所在を把握することも必要。
- 標準化で得られる最終的なメリットと、取組の優先順位を明確化することが必要。2024年問題により労働力逼迫が予想されるため、幹線輸送の部分は優先度が高い。

- 物流効率化の実現に向け、ハード・ソフトの各種要素の標準化の推進は不可欠。標準化は過去の幾度もの取組にもかかわらず実現していない長年の課題。物流を巡っては、荷役、スマート港湾、自動配送、隊列走行等、様々な課題がある。物流全体の効率化に向けて、複数の課題に総合的に取り組む視点が必要。標準化の推進にあたっては、個社の利益や部分最適の考え方を乗り越えるための工夫が必要。2023年のインボイス制度導入を控え、物流のデータの共有化の推進も必要。
- 課題の設定から特定分野での標準化の実証まで時間はかかるが、喫緊の課題であり、可能な限り前倒ししてアジャイル的に取り組むべき。
- 脱炭素化・低炭素化の要請も強く、モーダルシフトの推進は重要。懇談会においても必要に応じて検討が必要。

- 物流に関する標準自体は既に様々存在しているため、方向性を議論・検討するにあたっては、ソフト・ハード含めて大きな枠組みにまで視野を広げて現状を把握した上で、重点的に取り組むべき方向性を絞り込んでいくべき。
- 標準化にあたっては、パレットなどのハード、データなどのソフトともにグローバル

標準との整合性が取れていることが重要。

- 物流DXを進める前提としての標準化と、その先の持続可能で担い手に優しい物流環境の構築という進むべき目標や方向性を本懇談会で打ち出すべき。

- 標準化のテーマは相互に影響し合うため、複数テーマを同時並行的に進めるより、優先すべき項目を特定して結論を出していくことが重要。深刻な人手不足が懸念されるフィジカルな物流現場の効率化に直接影響するという点で、パレットは優先テーマとすべき。
- パレットの標準化は、総論賛成・各論反対の最たるものであり、普及に向けた議論は極めて難しく、調整にも時間を要する。規格についての結論を待たず、導入に際して一時的に不利益を被る事業者の観点も含め、普及方法の検討にもなるべく早く着手するべき。

- 労働環境の改善を喫緊の課題と捉え、人間に優しい物流を目指すべき。関連して、標準的な運賃にかかる取組は、残業時間を減らし、時間当たりの労働者の単価を、少なくとも全産業平均まで上げることを目指すもの。標準化の取組等も通じて、サプライチェーン全体の合理化と標準運賃の実現を図っていききたい。
- 産官学で集まり知恵を出しあって、1つ1つ課題を改善していけば、必ずや合理的な物流は実現できる。自動化の実現後も、サプライチェーン上には一定の人手が必要不可欠であり、この人手で対応する部分が合理化のボトルネックとならぬためにも標準化は必要。
- 車両の標準化も考えていく必要がある。今後はカーボンニュートラル対応時の車両の積載可能重量の標準化も必要。関係者全員にとって望ましい形となるような効率化のための総合的な施策を発信すべき。
- カーボンニュートラル対応も見越して、車両にかかる減価償却の考え方なども検討いただきたい。

- 標準化の推進にあたっては、意識面の標準化、相互理解が必要不可欠。個社単位で考えれば短期的にデメリットが生じる場合でも、長期的には皆がそのメリットを享受できるという認識の共有が必要。国際競争力の観点からは、日本国内の企業はライバルではなくパートナーであると認識すべき。
- 標準化に向けた意識の醸成と並んで実践が必要。加工食品分野の外装サイズのガイドライン策定過程では、関係するステークホルダーの意識の高さを実感した。パレットは難しく重要なテーマだが、問題の所在が分かりやすく取り組みやすさもあるので、実践的な取組が重要である。また、サイズだけではなく、運用面も含めて標準化を行うべき。

- 倉庫業界も物流DXに取り組むにあたっての前提としての標準化には大いに期待。
- 営業倉庫も経常利益率が非常に低く、全事業者のうち91%が中小事業者である。物流のDX推進にあたっては、大手事業者とは異なる困難を抱えている。
- パレットの標準化も非常に重要だが、そのためのコストを弱い立場の事業者が負うこととならぬよう、設備投資の際の行政の後押しも必要。

- 最初に手をつけるべきは、過酷な手作業をなくすこと。そのためには、まずはパレットを使うことを原則として据えた上で、そのサイズや形状等の標準化の検討を進めるべ

き。加えて、サイズや運用面の問題を解決するためのトラック・荷台サイズ、道路幅やトンネル等々関連する課題も検討すべき。また海外のパレットの現状も踏まえた議論が必要。

- パレットサイズも含め、標準化は産業別に取り組むと進みが早いのではないか。

- 食品流通はトラックによる輸送が97%を占め、特に生鮮食品は手荷役作業や待ち時間が多く、品質管理が難しいなどドライバーの負担が大きい。農林水産物、食品等の安定供給のためにも、労働環境の改善のための食品流通の合理化が必要。パレット、外装、データコードなどの標準化はそのための基礎となる。
- 加工食品の分野を参考に、青果物など農林水産物の流通における標準化の取組を進めていきたい。

- 物流は、深刻な需給バランスの逼迫やカーボンニュートラルの実現等の変化に迅速に対応することが求められているが、解決の鍵となるのが共有化・標準化であり、この実現に向けては、物流事業者・荷主事業者・政府が互いに協力していくことが重要。行政としても実現に向けた制度の在り方も検討して強力に進めていきたい。
- 標準化・共有化を通じた物流効率化を実現できなければ物流が日本全体の成長制約要因になりかねない。一方、海外では物流はむしろ成長分野と捉えられている。また、標準化・共有化、AIも活用等による効率化、ネットワーク化を組み合わせることで、物流でも寡占的な事業者が現れ、日本の物流業界にも影響を及ぼす可能性もある。
- 日本では物流の経営問題としてのプライオリティーが高くないが、今後物流リソースが取り合いとなって企業経営が危機に陥る可能性もあり、危機意識を持つことが必要。

- 物流の直面する課題への強い危機意識から、本会議の2日前に閣議決定した総合物流施策大綱でも物流DXと標準化を大きな柱と位置づけている。同大綱策定過程では、物流団体・事業者や、経済団体からも強力な推進体制の構築と行政の積極的関与を求める声が多く寄せられた。本懇談会はこうした声を受け、三省庁や物流業界・経済団体連携による産学官連携の強いリーダーシップのもと物流標準化を議論・検討する体制を構築したものの。
- 行政としても懇談会で合意された内容を都度すみやかに推進してまいりたい。経済団体、特に荷主系事業者も含めて物流の問題を我が事と捉え、標準化を通じた生産性向上、産業競争力の強化に向けて協働していただきたい。

- 加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプといった輸送品目ごとのサプライチェーンの関係者による懇談会においても、ソフト・ハードの各種標準化の課題が挙げられており、トラックドライバーの労働環境改善や、労働力不足の観点からも必要不可欠な取組。
- 少量・多頻度化によりトラックの積載効率は減少傾向にあり、ソフトの標準化で企業間連携を促進するとともに、ハードの標準化の検討に際しては、積載率向上を重視すべき。

【大臣からの主な発言】

- 物流共同化はかねてからの課題であるが、メリットだけでなく、他企業にビジネスの実態が見えてしまうといったデメリットもあり、思うように進展していない。現状では、

ビジネス上の慣習により手荷役等が物流事業者の負担になっているが、物流改革は物流業界だけでは成し得ず、荷主も一体となって取り組み、このコストをシェアしていかなければ具体的な効果は出ない。コスト負担の議論は不可欠。

- 「送料無料」がサービスの一つとなっていることが少なくないが輸配送は応分のコストと適正な利潤が乗って成り立つものという認識が必要。
- 手荷役削減は不可欠であり、物流現場における省力化機器開発が進んでいるが、物流現場の省力化のため、これらをどう現場に取り入れていくかも重要な論点。
- 過去数十年にわたって改善ができなかった課題に取り組んでいくには、物流分野を成長分野と捉える意識改革や、企業各社の経営上の物流に対するプライオリティーを上げていくことが必要。そのためにはカーボンニュートラルのように国際社会のスタンダードとなっている外的要因による働きかけも必要。CO₂削減、省エネ化を進めていくための物流改革という絵姿も懇談会で検討してほしい。また、物流標準化や効率化に向けた独禁法の課題の把握も重要。
- 農産物については、輸出推進・強化とそれを通じた経済成長が重要政策の一つとなっており、その実現のためにも物流標準化は乗り越えなければいけない検討課題である。

【今後の進め方等】

- 具体的な標準化の推進方策を検討するため、懇談会の下に具体的なテーマについて検討する分科会を設けることとなった。
- まず、パレットの標準化の在り方について検討する分科会を立ち上げ、検討を進めることとなった。

以上

(文責 事務局)