

第1回 パレット標準化推進分科会 議事概要

1. 日時

令和3年9月7日(火) 14:00～16:05

2. 場所

オンライン (Teams)

3. 出席委員

味水佑毅委員(座長)、伊勢川光委員、加納尚美委員、齋藤弘憲委員、重松康夫委員、嶋崎真理委員、高岡美佳委員、高橋啓委員、田中浩一委員、西井茂委員、畠山和生委員、二村真理子委員、北條英委員、牧田信良委員、宮澤伸委員、室賀利一委員、森山義英委員、脇坂大介委員、武田裕紀委員、中野剛志委員、高田公生委員、日野祥英委員

4. 議事概要

【岩月審議官冒頭挨拶】

- 我が国の物流は、担い手不足や様々な非効率をはじめ各種の課題を抱えており、2024年度にトラックドライバーへの時間外労働の上限規制が罰則つきで適用されることによる深刻化も懸念されている。また昨今では、新型コロナの流行を受けた非接触・非対面の要請、カーボンニュートラルやSDGs等にも対応が求められている。
- 引き続き安定的な物流と我が国産業の成長を維持していくには、大綱でも掲げた物流DXと事業者間の連携・協働が必要不可欠。その前提となるのが物流標準化であり、これを今こそ強力に推進するため、本年6月に官民物流標準化懇談会を設置した。
- 第1回の懇談会では、まずはパレットの標準化にかかる分科会を設置・開催することを決定いただいた。パレットに関しては、長年にわたりパレット化と標準化の重要性が指摘されてきた。パレット規格を標準化し、効率的な循環と回収の仕組みを整えることで、自動化設備の導入や物流共同化を促進するとともに、サプライチェーンの川上から川下までの一貫パレチゼーションを実現することで、物流の担い手の苛酷な労働環境の改善と物流効率化を図ることは極めて重要である。
- 行政としても、構成員とともにパレット標準化にかかる根本的な課題につき議論・検討し、本分科会で合意された内容を強力に推進する体制を構築すべく、取り組んでまいりたい。物流団体・事業者はもちろん、各経済団体や荷主事業者においても、物流の現状を自身の課題として捉え、物流の生産性向上と産業競争力の強化に向けて、協働していただくようお願い申し上げます。

【中野室長冒頭挨拶】

- 物流の深刻な需給バランスの逼迫は、今後、日本経済の深刻なボトルネックになるおそれがある。このボトルネックの解消のためには、物流事業者と荷主事業者、そして政府が互いに協力していく必要がある。
- 6月の官民物流標準化懇談会においても言及したとおり、物やデータを標準化し、それを共有化することで、より効率的で、より高度な物流を追求することが必要であり、とりわけパレットの利用を促進するということは大事だと認識している。
- 本分科会での議論はスピード感を持って取り組むことが必要であり、経済産業省としても、荷主事業者、中でも特に経営層との積極的な対話や働きかけなどを行ってまいりたい。本分科会での議論が物流効率化のさらなる取組の加速化に資することを期待する。

【味水座長挨拶】

- 物流標準化は、先般閣議決定された総合物流施策大綱にも示されている通り、非常に重要な課題だと認識しており、我が国の国際競争力を担保する意味でも極めて重要な要素。とりわけ、本分科会のテーマであるパレットは、日本の物流を支える大変重要な物流機材であり、その標準化の重要性も高まっている。
- 一方、パレット標準化は長年にわたって指摘されてきた古くて新しいテーマ。関わる民間企業も多く、各企業の事情や状況も様々であり、難しい課題であるが、スピード感を持って取り組み、成果を出していきたい。

【各構成員からの主な意見】

- 物流標準化の目的は物流効率化と生産性向上であり、何もしなければ、近い将来物流クライシスが起こることが予見されている。標準化は、このクライシスを回避し、将来にわたり安定したサプライチェーンのサービスを提供できる体制を整えるための重要な取組。生産性向上のため、手作業での積込みや積替えをいかになくすかがポイント。
- 発地点から最終地点までの一貫パレチゼーションの推進や、現状ではバラ積みされている貨物におけるパレット化が重要。今後パレット化を進めていくのであれば、まずは標準パレットやそのデザインを決め、そのパレットに移行していくという少し大胆な発想で進めていく必要もある。
- 一貫パレチゼーションは、同一パレットが循環しないことには達成できない。循環の仕組みについても、標準化の要素として議論する必要がある。互換性を持たせるためには、基本的に同じ規格のパレットである必要があるため、サイズを収れんさせていくという方向性には賛同。収れんさせていくにあたっては、極力少数の種類が良い。
- どのパレットが良いのかは、意見をいただきながら検討を進めていくべきだが、まずは、国内で34%普及しているT11型がある。グローバルの物流の中で圧倒的なボリュームを占めているIntra Asiaの国で見ても、韓国もT11型をコアとしていることなどを考えるとT11型は候補として外せない。
- パレットの上に乗せる包装、カートンなどについても、同時に考えていく必要がある。分科会における議論のためのパレット標準化調査にあたっては、標準化された成功事例の結果だけではなく、標準化のためには何を犠牲にしてきたのか、というところも調べる必要がある。パレット標準化率は、オーストラリアで99%、ヨーロッパでは90%と言われているが、逆に言えば、それぞれ1%、10%は標準化されない余地がある。
- 進め方については、フェーズ1として、仮の時間軸ではあるが、2024年までにまずは70%の一貫パレチゼーションを達成する、それが達成できれば、次は90%、という具合に目標を立てると進めやすくなるのではないかと。積載効率の低下などの好ましくない事象が出てくるかもしれないが、将来にわたって安定したサプライチェーンを提供するための大きな取組。物流業者だけで達成できる内容ではなく、荷主サイドの御理解と御協力も得て推進していきたい。
- パレット化が進んでいない業界で新たな標準を決めようという動きがあるが、まずは先に標準を決めた上で、それをいかに各業界に広げていくか、という順序で議論をしていくべき。業界最適のパレットを決めてしまうと、また新しいサイズが生まれてしまい、標準化が実現できない。
- 一貫パレチゼーションは労働力不足の課題解決に非常に有効であるのと同時に、業界を超えてパレットを交換し合うということは、環境負荷の低減にもつながる可能性がある。環境負荷の低減は重要視されており、この観点からもパレットの標準化、一貫パレチゼーションを進めることは重要。
- 一貫パレチゼーションを進めると、積載効率が落ち、荷主の物流費がかさむが、それを犠牲にしても余りある恩恵がある、ということの数値化して示し、一貫パレチゼーションを推進していくことが重要。
- ミルフィーユ出荷が多くなっていることも課題だが、これは着荷主側でパレットごと

に分けて商品を運んでほしいという要望が多いことから起きている。この点も改善しなければ、パレット輸送はなかなか進まない。これをどう改善するかという点も議論をしていく必要がある。

- 総論賛成・各論反対が多い中、これを突破するところまでは行き着いておらず、この分科会を通じて様々な議論させていただきたい。既存の規格にどう収れんさせ、それを広げていくか、それをいかに早くしていくかという点が鍵である。何がボトルネックなのか、表面上に現れない部分まで洗い出していただけると良い。
- ボトルネックと一つ一つ戦っていくと時間もかかるが、危機感を背景にしながら、規制やインセンティブをセットにして、いかに早く進めていくかが重要。
- この分科会はハードとしてのパレットが主眼になっているが、デジタル化でどう使い方が変わるのかについても専門家のお話を伺いたい。規格の標準化とデジタル化の整合性を取るといった視点も必要。
- パレットについては非常に多くの課題があり、標準化を進めるのは困難であるという印象を持った。調査して問題点を洗い出しながら標準化を目指すというアプローチには賛成。
- 規格をつくり上げた暁には普及が必要。比較的容易に対応できる分野、あるいは高い効果が見込める分野から導入が進み、そこでグッドプラクティスが見つければ、それをもとに啓発推進していくという方法がある。このほか、何らかのインセンティブを与えるなどの工夫が必要。
- 分科会の目的として、まずは実態把握があり、最終的には、荷主に対してこのように取り組んでいかなければならないと説得するところが重要。荷主事業者側の調査については、具体的にイメージできるように別途ご説明いただきたい。
- 非常に大切な試みであり、将来的なDX等への転換にあたって禍根を残さないように強力に推進していただきたい。業界ごとに、例えばビールパレットと11型を残すといったように、1回段階をはさんで収れんさせていくのか、いきなり1つの標準に収れんされるのかというところは注意が必要。
- 物流事業者としては、1つの規格に収れんするほうが望ましいはずだが、荷主側にも相当強固な事情はある。調査を進める上で、パレット標準化による効果・コストの試算にあたっては、1つに収れんした場合と、業界ごとに2つ、3つに収れんした場合など、幾つかのパターンで、CO2削減、省力化、経済性も含めて試算をいただき、丁寧に説明、検討していくのが良い。総論賛成・各論反対が続いてきている課題であり、今回はそこで終わらせないとい決意で進めていただきたい。
- 調査に先行して進めるよりも、調査内容が判明次第、その後に本格的な議論を行うことが重要。本格的な議論の際には、産業、業種、川上、川下など、多角的な検討をしていかなければならず、事前の進め方の整理が必要。その事前の整理について、まずサイズと仕様、その後に運用と、この両方の実態を明らかにした上で、サイズと仕様の絞り込みを行い、次に運用面について進めていただきたい。
- 調査内容が分かる前後に、先んじて1種類あるいはそれに近い状態に統一することは避けなければならない。幅広く実態を確認し、議論を進め、絞り込んでいった中で、JISに定められている規格が例示され議論のテーブルに乗る、ということであれば違和感はない。
- このテーマについては、関係者が我が身と捉え、官民が協働して長年の総論賛成・各論反対の状況を変えていくことが重要。

- 調査結果を踏まえた上で議論すべき。
- パレットの標準化が一向に進まない大きな原因としては2つあり、1つは、トラックの積載効率。パレット積みになると積載効率が落ち、更に車両の数が増えることはコストや環境負荷の増加にもつながりかねないが、そこをどう捉えるのか。
- もう一つは、海外と比較して日本の場合は小型の店舗が多く、大量にまとめて持ち運びすることができないため、そこを最初のターゲットとしてパレットの標準化を進めると難易度が上がってしまう。まずは、パレットの標準化が比較的進みやすい、例えば小売からの発注ロットの大きい製品などを対象にして、どこまでパレットの標準化のシェアを上げられるのか試みるのが良い。アウトプットがついてこない、活動自体も有意になっていかない。議論に資するよう、現場の状況を踏まえた意見を提供していきたい。
- 人手不足を考えると、宅配事業中心の事業者においても、幹線業務などを中心にパレットの導入なども検討する必要がある。
- 貸切事業の部分等では工場間、倉庫間、川上、川下、大量ロットに関しては、パレットで運ぶ例が非常に多いが、荷降ろしのときにはパレットから個別で降ろして積み上げるような部分が多々ある。アンケートをとり、難易度の低いところに関してはスピード感を持って取り組み、難易度の高いところは、ルール・制度などを取り入れながら、標準化に向けて進んでいくべき。
- 標準化は、一時的にはかなりコストもかかる取組であるため、環境負荷の低減や、働き方改革といったベネフィットを前面に出すことにより、皆で納得して合意形成がとれるように進めていかなければならない。
- 標準化取組により回転率が上がりパレットの総量が減れば、コスト低減にも寄与してくる。同時に運用のところも考えることで早いスタートが切れるのではないかと考えている。
- 物流連小委員会で、例示として3つに絞るといった話が出たときに、各委員から「ミリ単位でカスタマイズしてきたため対応が難しい」との意見があがり、取組の難しさを実感したが、日本パレット協会の発表を伺い、やはりより少ない規格への取れんに向けて取り組まなければと感じた。
- 実際には荷主の都合もあり、標準規格を国として強制することはできないため、ひとまず物流連小委員会としては物流サイドから見た理想像を提示していきたい。標準規格を普及させるために、価格の差別化、インセンティブをかけることが大事。標準パレットを使った場合に比してカスタマイズした場合には高い、といった形で、少し強弱をつけながらサービスの提供をするということを許容していただく必要もあるのではないかと。
- 一度に進めるのは無理で、調整ラグが必要。普及していないところには、最初から規格を確実に使っていただくようにする。その中で、インセンティブをかけ、使いたくなるようなシステムを提示することが大事。ばらばらに発展してきた業界に関しても、説得を続けるためには、効果を数字で示すということと、インセンティブをかけ、調整ラグを許容しながら移行していくというのが現実的。
- 一貫パレチゼーションの「一貫」にこだわるべき。積替はしない、させない。そのためには寸法以外の規格も重要。具体的には、片面・両面、2方差し・4方差し。さらには、一貫パレチゼーションでは、社有、レンタルに関わりなく使用者が代わるためにパレットを回収する必要がある、というような現状を踏まえ、運用方法をルール化することが極めて重要。加えて、パレットを使いやすい環境の整備も大事。荷主サイドでできるが、物流企業ではなかなかできないことが2つあり、1つは受発注に関して、できるだけフルパレットに近い状態で受発注をするということ。もう1つは、パレットに整合したユニットロード系列寸法を導入するという。デザイン・フォー・ロジスティク

スが大事。

- パレットに担わせたい「機能」も重要。情報システムの一環としてパレットというユニットを使うということになると、国際海上コンテナのようにパレットにIDをつけるという話や、データエレメントの標準化といった話も大事になってくる。
- サイズについては現状に合わせるのが良い。具体的に言うと、国内を重視するのであれば11、国際であれば12。この辺りに収れんさせるのが良い。理想モデルは日銀が発行する紙幣。1万円、5千円、2千円、千円があり、額面が同じだが、IDが違うだけという規格のもの4種類が世の中に流通しており、理想形の1つかと思う。
- 最終的なアウトプットをガイドラインにするのであれば、縦横高さにこだわらなくてもよく、一辺が1,100ミリだとか1,200ミリであればよしとする、といった、緩い・柔らかい規格というのものもある。
- 2024年問題があり、労働時間の短縮に向けて急いで取り組んでいかなければならない。サイズとしては、トラックの後ろからの荷下ろし作業が非常に多いことを考えると、11型のパレットが便利。
- パレット輸送にすることで、作業時間が10分の1程、30分程で終わるという例もあり、荷の傷みもなく、スムーズに荷降ろしができ、非常に省力化できている。荷主事業者側に持続可能な物流に向けた問題意識があり、共に取り組んでくれた事例である。
- 工場で積み込む際に、元々の荷姿がパレットであるのにも関わらず、バラで積み、倉庫に持っていき、またパレットに積み替えるというケースもある。
- パレット化には期待はしているが紛失の課題がある。交換あるいはレンタル型など、ルールが決まるとスムーズに進んでいく。
- 一般の経営者にとって物流クライシスの問題は、初耳という方も多く、まだまだこれから周知が必要だという認識。特にパレットの標準化という各論の話は、民間内の取組を主導に進めるだけではスピード感に欠けるため、国に強力な体制をつくっていただき、経営層に危機感を訴えかけるといったことが必要。
- 地方では既にドライバー不足により、出荷・入荷の制限や、在庫縮小に向けた短納期・小ロットの方針を見直さざるを得なくなっている等、問題が出始めている。
- 調査では、事例や具体的な数字も含めて、どういう業界で、どういう取組がなされているのか、その背景に何があるのかという問題をつまびらかにしていただきたい。調査結果を通じて、ドライバー不足や、物流危機による将来の商習慣への影響について明らかにするようなものになれば、経営者にパレット標準化の必要性についても、先行投資ということで理解いただきやすいだろう。その際には強力なインセンティブをご用意いただきたい。
- 検討対象とするパレットについて、ロールボックスパレットについては特定の事業者や、閉鎖した空間でしか使わない場合が多く、また一貫という点で考えると対象として、優先順位は高くない。同様にシートパレットも特別な機器が必要であり、大きく普及する可能性が高くはないであろうことを考えると、平パレットを中心に検討する優先順位が高い。
- 仕様も大事だが、まず平面サイズが重要。最終的に幾つのサイズにするのかという点はあるが、最終的な受皿としてどのような運用・仕組みがいいかという点、日本で今一番普及しているレンタルパレットのサイズになるかと考える。例えば日本では1,100×1,100、韓国でも1,100×1,100、更に、中国、アジアでいくと、1,200×1,000がレンタルでかなり普及しており、これらをベースにするのが良い。サイズとしてその2つのみで良いのかは議論が必要だが、1,100×1,100、1,200×1,000といったところに収れんしていけば良いと考えている。

- 標準化の議論の進め方については異論なし。農業関係に特化したパレット標準化に向けた現状と課題について、例えば、米については、玄米段階では14型、精米段階ではT11型と、異なったパレットを使用し、一方では、野菜、果実、生産資材などではT11型、12型や、14型を混在して使用しているのが現状。これらは包装形態により、使用されるパレットサイズが決まるという傾向があるため、今後さらにパレット化、標準化を進めるためには、外装サイズの見直しとセットで進めることが必要。
- パレット循環システムを維持するためには、着荷主含めサプライチェーン全体でパレットの管理とコストを分担することや、併せて共同で回収し、再利用する仕組みを構築することが重要。引き続き国の支援も受けつつ、循環型パレチゼーションの仕組み構築に向けて、関係業界と連携して進めていきたい。
- 時間外労働の規制やDX化が非常に急速に進んでいることもあり、できるだけスピード感を持って検討を進めていただきたい。
- サイズの標準化とパレットの共有化は、バック・トゥー・バックの関係にあり、パレットの共有化に向けてどのようなサイズが良いのかを検討していただきたい。
- 国として標準規格を作り、普及させていくためには、おそらく何らかのインセンティブ措置が必要。今後調査の中で、例えばどのようなインセンティブ措置があると普及が進むのかということを具体的に事業者聞いていくのも重要。
- 青果物のパレットについても、T11を基本にしながら、サイズと併せて循環する仕組みもしっかりつくっていくことをテーマに、物流標準化にかかる会議体をキックオフさせる予定。青果物だけの部分最適とせず、本分科会の取組を生かし、全体最適につながるようしっかりと議論を進めていきたい。
- 既に多様なパレットが存在する中で収れんさせなければいけないという、非常に困難な問題だと改めて認識した。この分科会の議論も、総論賛成で終わってしまうのではないかと懸念している。過去にも同じ問題意識を持って取り組まれてきたものの、なかなか実現できなかった難題であるため、強制はできないまでも、おそらく相当トップダウンで強力なメッセージを発し、言い方は悪いが強引にも進めない限り実現は難しい。
- 実態調査の上で絞り込むという方法がオーソドックスだが、分科会で合意がとれるのであれば、ややイレギュラーだが、暫定的でもいいので、例えばJISのユニットロードシステム通則で決まっている11型と、12型に暫定標準を決めてしまい、絞り込んだ上で調査を始め、その上で、それ以外に何を追加していくかを検討する方法もあるのではないかと。調べてから絞り込むのではなく、2つに絞り込んだ上で、例外的に追加するものを1つ、2つと増やしていく、通常と逆のアプローチが有効なのではないかと。
- 例えば11型と12型をなぜ使わない・使えないのか、合理的な理由はあるのか・ないのかという調べ方をし、合理的な理由があるのであれば使用を認めるというような形で、世の中に向かって、早めに発信をいただくというようなやり方のほうが、スピード感という観点からもよいのではないかと考えた。このやり方が本当に良いのかという点含め、ご検討いただきたい。
- 本日の各構成員からの御意見をベースに、今後の議論を進めていきたい。規格と運用の2つが重要だという点は改めて確認できた。一方で、規格と運用を同時に進めると議論が発散してしまうので、まずモノがあり、それをどう使うか、という順序で考えていくのが自然な流れであると考えている。
- インセンティブが必要という御意見も多くの方から頂いた。実際にインセンティブを設けるにしても、対象が重要となる。まず規格について議論して、コンセンサスを得ていくことが大事だと認識した。
- 調査について概要を説明したが、本日の議論を踏まえて項目として加えるべきものが

あれば追加でもご意見をいただきたい。他方、大きな方向性を確かめながら、ポイントを外さずに適切な調査をしていきたい。

【今後の進め方等】

- 今後、概ね3から4か月に1度の開催を予定。次回会議の日程については構成員との日程調整の上で決定。

以上

(文責 事務局)