

## 第3回 パレット標準化推進分科会

### 議事概要

#### 1. 日時

令和4年3月1日（火） 15：00～17：30

#### 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、田中浩一委員、成瀬慎一郎委員、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

##### 【委員からの主な意見】

##### （資料3について）

- 今回の議論のスタートは、物流クライシスやそれによる経済損失をいかに物流効率化によって回避していくかという点なので、将来的に懸念される物流コスト上昇額を試算した上で、パレットの標準化によってこの経済損失額をどれくらいカバーできるかという検討も必要。日本物流団体連合会でも、令和4年度の調査小委員会で、分科会と連携しながら将来予測される損失額やパレット標準化による効果額を試算・検討していきたい。資料3にある今回の試算にあたっては、物流事業者と荷主のそれぞれの観点から算出し、メリット・デメリットを整理して集計するのがよい。また、一貫パレチゼーションの範囲の拡大の図において空パレットの保管期間や回送期間は稼働しないとあるがこれは現状でも同様。問題は着荷主側（着側の拠点）でパレットが滞留していることによる非稼働であり、一貫パレチが拡大された場合、回収あるいは等枚交換によりこの滞留部分が改善されると考えられる。リース料の設定の考え方でも現場の実態とは乖離している記載があ

るので、試算前提については実態の確認や関係者へのヒアリング等、ある程度関係者のコンセンサスを得た上で設定することをお願いしたい。

- 試算する際の指標としてコストを挙げているが、日本ロジスティクスシステム協会の最新の調査結果では売上高物流コスト比率は上昇期にあり、現在20年で最大となっている(5.70%)。本分科会の趣旨も考えると、指標は時間削減効果、ドライバーのQOLの上昇等が適切な指標なのではないか。
- 調査ではパレット標準化がなされない場合の損失も試算を行う。指標についても本分科会における指摘を踏まえて検討していきたい。

(資料1「3. 推奨規格の在り方」について)

- 案1の1100mm×1100mm(以下、11型。)単独推奨が良い。1200mm×1000mm(以下、12型。)を否定するものではなく、これからパレット化をしようとする事業者に対して推奨していくということを前提に考えると、現在、国内で最も使用されている11型を推奨し、その利用割合を高めていくことが、パレット規格の収れんというゴールに資すると考える。なお、国内輸送と国際輸送とは分けて考えるべきだが、日本における外航コンテナの本数を見ると、2020年の輸出が460万個(TEU)、輸入が730万個(TEU)で、実入りのコンテナに関して言うと、輸入超過の状況。もし仮にパレット積みされた貨物の前提でグローバルベースでパレット循環させると、6割強の空パレットが国内にたまっていく概算となるなど、現状では、輸出入のインバランスがあることは申し添えたい。
- 11型の単独推奨が一番よいのではないか。一貫輸送を進める場合、着荷主がどのサイズが一番使っているかが重要で、11型が最も多いのであれば、新しくパレット輸送する事業者はそこに合わせると輸送が進むと考える。一方で12型を否定するものではなく、輸出入を考える際は12型で国内に入ってくる場合もあるため、着荷主が受入れ可能なのであれば、輸入パレットのまま国内循環できる可能性もある。なお、現在アジアでは12型が比較的普及しているが、ユーロパレットの普及など、そのトレンドが変わる可能性もあるので注意が必要。

- 今までの議論を踏まえると、標準化にあたっては、より多く普及している規格に合わせていくことが重要であるため、11型が選択肢になるのではないかと考える。ただし、国際的に見たときに12型が優位なのであれば、案4のように各規格の特性を提示しつつ、国内的には11型を推奨し、12型も併記という方法も有り得る。
- 11型に12型が追加されたJISZ0650が2020年に出されていることを踏まえると、当該規格が最新動向や海外状況を反映していると考え、また海外とのやりとりを考えると12型は否定できず、2規格を併記する案3が良いかと考えていたが、これから新たにパレットを使う事業者、という条件を付して推奨するなら11型なのだろうと思うので、案1でお願いしたい。
- 白紙の状態からパレット化するのであれば、現状一番普及している11型を推奨すべきではないか。飲料・化学工業・日用雑貨など業界内で物流が閉じている場合、業界内で標準化が進んでいる場合もあるため、これからパレット化を進める事業者がそのような業界に属しているのであれば、業界標準に則るのが良い。全くパレットを使っていない業界があるのかは疑問だが、業界単位で新たにパレット化するような場合では11型を採用することが適切ではないか。今後トラックの利用効率を高めるために共同輸配送などを意識していく際は、サプライチェーン全体で何が一番主要なパレット規格なのか、まだパレット化していない業界がどこか等も確認は必要。
- 案1を推す。今回の議論はドライバー不足と2024年残業規制適用に端を発しており、国内の物量を積替えなしに一貫で運べるかという観点に立ったとき、一番のボリュームゾーンが11型なのであれば、そこに特化すればよいのではないか。海外を検討に入れると今後は12型も議論にあがってくるが、輸出入に関しては基本的には積替えが前提となるため、現在の議論の目的とスピード感に照らすと案1が進めやすい。
- 業界ごとへの配慮は必要だが、基本的には11型のみ推奨という案に賛成。パレットについて白紙の事業者が使うにあたって、選択肢を増やしてしまうと収れんさせる目的からずれてしまい、自動化が更に遅れる可能性もある。

- 案1の11型推奨でお願いしたい。発着荷主から見て一番取扱量が多いのは11型のため、そこに合わせていくのが順当ではないか。
- 案1の11型単独推奨という意見である。物流クライシス対策として、国内の働き方改革を目的としており、2024年度に向けてスピード感が必要と考えた場合、他のサイズは残るとしても、最大公約数として現在普及しているものを推奨するのが良い。インセンティブとして、倉庫内で11型を前提とした自動化を進めていく取組を後押しする方法もあるのではないか。
- 11型のみ推奨が良い。案4の両規格の併記も良いと思うが、11型と12型とで割れるのも困るため、新規にパレットを使う企業にはできるだけ11型を使っただき、それに付随する投資効率を高めていかなければならない。他の理由に関しては、他構成員のご発言どおり。
- 結論的には案1が良いと思うが、国際海上コンテナなどの国際物流の荷役に関わる総時間が国内物流の荷役に関わる総時間よりも長くないという前提が必要ではないか。国際物流の荷役時間のほうが長い場合は、海外からやってくるパレットサイズを考慮しなければならない。ただし、現実的にそういったデータが存在しないということであれば、国際物流には目をつぶった上で、国内物流に焦点を当てて11型単独が最適。なお、資料によると、11型は多くの場面で主要規格となっているが、12型はあまり多くなく、むしろ14型のほうが多い。JISを根拠に12型を併記して推奨する場合、実態に合わせるとむしろ14型のほうが優先されるはずだと指摘される可能性もある。11型であれば、JISの規格で定められ、今回の実態調査でも最多のため、新たにパレットを導入する場合の規格として推奨するのだという説明が可能。前提として、本当に11型が日本で代表的な規格なのか、という調査結果の正確性（実態の再現性）は重要。
- 11型のみを推奨していきたいと考える。物流事業を担う中では11型の扱が多い。冷蔵倉庫などでは12型が多いが、流通させずに保管を主目的に使われている場合が多いのではないか。毎日約500パレットを九州から関東、関西向けに出荷しているが、ほとんどが11型という実感であり、これを増やしていくことが最も効率的。

- 関係者にもヒアリングをする限り11型の利用企業が多く、あくまでもまだパレットを利用してない企業に対する推奨ということであれば11型が望ましいのではないかと。しかし、ビールパレットに代表されるように、それとは異なる規格が主流という業界もあるので、11型推奨と聞いて投資した結果、業界標準と違っていたために二重投資になる等の事態は避ける必要がある。資料上の注意書きの通り、業界の特性を踏まえた丁寧な説明が必要。
- 構成員から指摘されている懸念点を払拭できるような調査の実施が必要であると認識。
- 案1を推したい。青果物の物流については11型が基本となる動きがあるため、それに準じて取組を進めていきたい考えである。
- 案1が良いかと思う。標準化の取組だと考え得ると、複数サイズが並存する環境より、1つ等に絞られているほうが良い。その上で、11型か12型については、11型が現在の主流で使われているということであれば、これからパレット化を図る層には11型を推奨するということが論理的だと考える。
- 青果物や精米、花卉は11型で進めているため、これからパレット化をする層への推奨も11型かと思う。その上で、サプライチェーン上で他のサイズを使っているところへの配慮や情報発信には、行政としても努めていきたい。
- 案3か案4ではないかと考える。まず、既に主流を占めるのが11型である場合、同規格を更に推奨しても現状追認以上の意義が薄い。現状追認以上の意味を持たせるために案3もしくは案4とすべきではないか。次に、JISZ0650ユニットロードシステム通則がごく最近の2020年に改正され、当時主流の11型に12型を併記したにもかかわらず、再度11型を先行推奨すると矛盾するのではないかと。更に、2021年の8月に発表された第8回日中韓物流大臣会合の共同声明でも、11型と12型とが両方評価された。直近の2年にJIS規格や国際会議で11型と12型が選ばれた直後、本分科会で11型のみを押す理屈は立つのか。実態的にも、資料1参考資料②のとおり12型には積載効率が

高いという優位性がある。パレット化できていない理由は複数あると思うが、特に軽量物を運ぶ場合、11型を採用すると積載効率が低下するため躊躇していた事業者もいるのではないかと。12型だと11型よりも積載効率低下が避けられそうだとすれば、事業者が新たにパレット化に取り組む機会が増える可能性があることから、12型を追記する意義はあると考える。なお、12型は長方形のため、ユニットロードシステム通則や日中韓物流大臣会合の共同声明でも作業効率を考慮してパレットの差し口を四方差しと記載している。

- 構成員の発言としても案1を推す声が大半を占めており、その方向で良いのではないかと考える。
- 11型を推奨する声が多い一方、調査の必要性や国内における取組に着目べきといった意見が出たことに留意が必要。進められる範囲で調査も進め、結果次第では案4という可能性もあると思うが、現時点で把握する限りでは案1という方向だと認識した。
- 全体として案1の11型単独推奨が多かったが、理由として、新規にパレット化する層に向けた発信であることに加え、標準化である以上収斂がゴールであり、実態上多く使われているものに合わせることで積替えなしの一貫パレチゼーションの実現が早いのではないかという意見があった。本分科会は、物流クライシスや2024年問題に対応するために先行して中間取りまとめをすべく議論しており、スピード感を重視すべきということも背景にある。投資効率を向上させるという社会的な意義からも絞っていくべきというご意見もあった。一方、注意点として、業界で中心的な規格が存在する場合には、当該サプライチェーンの特性も踏まえることが必要であり、注意書きとして丁寧に伝えるべきという指摘をいただいた。また、輸出入の場面にどの程度配慮すべきかの前提として、荷役時間の確認や、更には11型の利用割合などの精査も必要という点も指摘をいただいた。政府過去の発信や既存の標準との整合性も重要であり、整理が必要。現状追認にどのような意義があるかメッセージの明確化も求められる。
- 本分科会でのメッセージはあくまで推奨ではあろうが、推奨する主体が誰かは決める必要がある。

- 官民標準化懇談会のパレット分科会が会として推奨する形となる。実質的には分科会で決定するが、最終的には官民物流標準化懇談会に報告し、懇談会での推奨となろうが、正確に整理したい。
- 業界内でのパレット利用について既に方針がまとまっているところは閉じた運用をしたいという要望もあるかと思うが、それ以外の層に対しては11型を推奨という整理で良いかと思う。また国際動向も含めた政策全体での整合性を踏まえ、案4のように2規格を並べつつ、基本的には11型を推奨するといった発信も有り得るのではないかと。
- 基本的に11型になるとしても、留意点は多数あるため、結果的にその留意点の先に12型が内包されるような形であるとも考えられる。
- 資料1 参考資料①の日本物流団体連合会のパレット利用実態調査には冷蔵倉庫が入っていないが、冷蔵・冷凍は12型の利用が多いため、データ上12型が実際より少ない可能性がある。結果には一定の説得力はあるが、その点は留意が必要。
- 一番大切なことは、パレットを循環させて効率化を図り物流クライシスに対応していくこと。業界内でうまく運用されているケースもあるため、効率化の観点では2種類以上のパレットでもそれぞれ循環スキーム・モデルが作れるのであれば問題ないと考える。パレットを取り扱うにあたっては1種類にまとまるほうがより効率化であるというのが出発点であり、そのためには今最も使われている規格に寄せていくのが早いという考え。12型を否定するものではないが、2種類以上のパレットを現場でどのように効率的に運用していくかは課題となる。サイズのほとんど差異のない11型と12型を一目で区別するのは難しく、現場運用を考えると、色分けなどの工夫も必要かと思われる。トラックへの積載効率についても12型の方が優位とあったが、出発時点では12型だけを使用する理想的な積み付けで満載できるが、例えば帰り荷に複数規格が混在すると積載効率が落ちる課題は出てくる。最終的にフィジカルインターネット実現等も念頭におくと、多種パレット混在でも効率化できるのであればその方法を検討し、難しいのであればサンプルに収れんを目指すということかと思う。逆説的だが、その規格として12型がいい

のであれば12型一つということも有り得る。

(資料1「2.」について)

- 一貫パレチゼーション実現が重要であることからすると、積み替え要因となっている二方差し・四方差しと、両面・片面の違いは重要。サイズとともに検討しても良いのではないか。自動倉庫で利用する場合には強度にも留意が必要。
  
- 自動倉庫に保管する前提であれば両面、四方差しが良い。一方、パレットの厚みは積載重量に応じて130mmから165mmぐらいまでかなり幅があるため、高さまで公表する場合には積載重量ごとのパターン化が必要。また、材質は基本的にはプラスチックだが、SDGsの観点からはバイオプラスチックのリサイクル材を使えばCO<sub>2</sub>が削減できるなど、仔細に公表するためには前提として一定の議論が必要。
  
- ただでさえパレット導入のハードルが高い中、材質も含めて最良のものを使うべきだとしてハードルを上げると更に導入が難しくなる。一貫パレチゼーションを実現する観点からは、最低限のルールを定めるというのがまずは合理的。
  
- レンタルは一定の品質が保たれていると感じるため、既に規格が定まっているのであれば参考になるのではないか。
  
- レンタル会社で規格は定めていないが、企業・業界を越えて循環利用されることを前提に丈夫なものが使われている。二方差し・四方差し、片面・両面については、着荷主側でハンドリフト利用が多いため、片面パレットのニーズが高い。自動倉庫の場合に片面の四方差しでは強度が足りず、結果的にレンタルでは片面の二方差しが多い。また、強度を保つには一定の高さが必要となるため、JISの144mm以上の高さを採用するレンタル会社が多い。企業間で規格が定まっているのではなく顧客ニーズによって結果的にこの形になっている。
  
- 電子タグについては、イメージとしては、省電力の通信規格の導入等ができれば良いと思うが、共同利用の際の動態管理といった運用の議論で取り扱えばよい。

- 本日の構成員からのご意見を踏まえ、第4回の分科会で中間取りまとめの発信案を検討したい。

以上

(文責 事務局)