

加工食品分野における物流標準化アクションプラン 第4回フォローアップ会
議事概要

1. 日時

令和6年10月1日（月） 13:30～15:00

2. 場所

中央合同庁舎2号館 国際会議室（Teams併用）

3. 出席委員

根本敏則委員（座長）、跡治永委員、川村隆夫委員、平智章委員、高岡美佳委員、成瀬慎一郎委員、深井雅裕委員、二村真理子委員、前田賢司委員、溝内順一委員、明貝裕之委員、村上達則委員、森正子委員、丸田聡委員、春山智紀課長補佐（野添剛司委員代理）、浦田博史係長（平林孝之委員代理）、紺野博行委員、三輪田優子委員、塩野進委員

4. 議事概要

【木村審議官 冒頭挨拶】

- 本年4月から時間外労働の上限規制がトラックドライバーにも適用され、いわゆる2024年問題というものに直面しつつある。規制が適用された今だけの問題ではなく、年々生産年齢人口も減っていく中で深刻化していく構造的な課題であり、国交省としても関係省庁や関係荷主団体、運送団体の皆様と併せて、取引環境の適正化や生産性向上などに継続的に取り組むことが必要になっている。
- 昨年6月には、物流革新に向けた政策パッケージを政府として取りまとめ、10月には、補正予算や経済対策も絡めた物流革新緊急パッケージも取りまとめた。これらの中にも、今回議論いただく物流標準化の促進はキーワードとしてしっかり盛り込んでいるところ。
- また、本年4月に改正物流法が可決・成立、5月に公布となった。この改正法に基づく規制措置については、国交省、農水省、経産省の3省の合同審議会の議論も経て、判断の基準となるべき事項等についてパブリックコメントにかけている最中である。
- 本フォローアップ会は、令和2年3月に策定されたアクションプランに基づいて行われており、今回で4回目になる。一定の成果が上がっているものと考えているが、今の総合

物流施策大綱が2025年度で一区切りとなることもあり、本会も来年が一つの節目になるものと考えている。今後、本会をどのように発展させて進めていくかなどの今後のあり方については、農水省や経産省とも検討し、改めて皆様にご相談をさせていただきたい。

【根本座長 冒頭挨拶】

○ 木村審議官から説明があったように、改正物流法が成立した。来年以降、例えば荷待ち・荷役時間を計測するとともにその短縮を図っていくことが求められるなど、規制が強化される。荷役時間を短縮するためには標準仕様パレットの活用が有効になるほか、荷下ろし後の検品作業をなくすためには標準的な事前出荷情報が必要になる。加工食品分野は、このような物流標準化に先進的に取り組んできたトップランナーだと考えている。CLOも続々選任されていると聞く。

○ 今回、物流標準化の進むべき方向性が明らかになったということで、一区切りをつけることになるが、今後の展開に向けて本日は皆様のご意見を伺いたい。

【委員からの主な意見】

○ ASNを活用していかないと、荷待ち・荷卸し時間を抜本的に解消するのはなかなか難しいと考えており、メーカーもしくは物流事業者がASNをつくってもらおうというところはキーとなる。ASNをつくるための適切なリードタイムの確保や、いかにデータ交換のためのプラットフォームをつくっていくかが重要と考えている。

○ 外装やパレットの標準化については、当社も粛々と進めている。納品伝票の標準化についてはこれからとなるが、明細記載の順番、赤黒がある場合の記載位置、同じ明細が複数行ある場合の統合などのルールが納品先ごとに異なっており、実運用への適用が悩ましい。

○ ASNについては、もちろんできるところは進めていきたいと思っているものの、当社の配送物量の半分以上は共同配送であり、他のメーカーと足並みがそろわないと共同配送の委託先である物流事業者にとってのメリットが出ない。納品リードタイム延長の課題も同様。

○ 外装表示やサイズは物流事業者では手を付けられず、荷主が主体的に取り組まなければならないが、確実に前へ進んでいる。

○ A S Nについては、納品先や荷主から要請をいただいて、検討を進めているが、中継拠点を経由した配送では実施できず、まずは直送の範囲の中で検討している。まだまだ実装には至っていないが、A S Nを前提としたフローになっていないことがあり、早々にA S Nを実装できる形を考えなければいけないと考えている。

○ パレット標準化分科会の最終取りまとめの中では、標準仕様である11型と、業界によってはビールパレットや12型で一貫パレチゼーションを進め、まずは効率化を図ることとされている。そしてパレットをレンタル運用で回し、ゆくゆくはレンタル事業者間での共同回収まで取組が進むことが最終形、となっているものと理解している。2030年に向けたK P Iとしては、レンタル事業者間での共同回収を行う拠点数を現在の42か所から、2030年には400か所を目指すと言われているが、本当にあと5年でこんなに進むのか疑問。荷役のパレット化は進んでおり、自社のサプライチェーンの中での効率化は図れてきているが、見聞きしている限りでは、レンタルパレットの共同回収は、その後あまり進んでいないように思われる。国としてどのくらい本気で進めるのか伺いたい。

→（事務局）現在、レンタルパレット事業者に対する補助事業を実施しているところ。その中では、レンタルパレット事業者に協議会単位で共同で手を挙げていただく形式にしており、5事業者2協議会から申請があった。その取組の中では共同回収のような取組もやっていただくことになっている。また、今回のK P Iを決めるにあたって、レンタルパレット事業者と相談してきたが、共同回収に向けた意気込みは感じている。事業を通じて課題も見えてくると思っているので、きっちり2030年度までに成果が出せるよう取り組んでいく。

○ レンタルパレットは共同回収や運用の効率化がないと価格も下がりづらく、ユーザーとしても使いにくい。自社のサプライチェーンだけ考える分には、パレットの規格も自社のサプライチェーンで1つに合っていれば十分という考え方もある中、本当に国が11型を打ち出して全体でやるということであれば、最終的にレンタルパレットの価格が下がらないと意味がなくなってしまう。国交省がどこまで厳格に突き詰めていかれる気なのか、国としてどう考えているかを打ち出したほうがいいのか。

○ この標準化ということが1企業単位なのか、業界単位なのか、そして国全体なのかというところが常に混在してしまう。業界標準があっても、最終的にはそれを全体で合わせなければ本当の効率化にはならない。それを進めるにあたっては、標準を使うインセンティブが各

企業や業界団体になければならず、どのように国がリーダーシップを発揮するかは検討いただきたい。データの標準化もパレットの標準化も、それが高止まりしていると使いづらいということが出てくるので、その辺りへの目配りが必要ではないか。

→（事務局）改正物流法を踏まえて、審議会で判断基準等について議論いただいております、その中で標準仕様パレットの活用について盛り込むことを想定している。

○ 最近、納品書を数種類運用している荷主に対して、納品伝票の統一による省力化の提案を行う機会があったが、荷主の理解を得やすい土壌や素地が出来上がっているのを感じた。本会合がパブリックに公開されていることも一因ではないかと考えている。業界が標準化に取り組む中、荷役作業の自動化のように、我々だけでできる、または我々が率先すべきことを並行して進めながら、人手不足に対応していきたい。

○ 事業者にとってはコストが非常に重要になる。コストの最終負担者はどうしても消費者になっていくので、最終的には、標準化によってサプライチェーン全体が効率化し、コストダウンが図られるというところに視点を持っていくことが大事。部分最適で見ていくと凸凹は必ず出てくるが、サプライチェーン全体を見たときに本当の効率化は何かという視点が重要になる。

○ 当社は12型パレットを自社保有し、自社回収・自社洗浄で運用している。繁忙期にはレンタルパレットも借りているが、その全ての洗浄や回収コストを入れてもレンタルの半分以下で運用できている。紛失率も5%以下。そのため、当社がレンタルに切り替えるかというとなかなか厳しい。レンタルパレットに切り替えるための価格改定は理解が得られないと思っており、サプライチェーン全体で見たときに何が必要かといったポイントで議論いただけるとありがたい。

○ 国が音頭を取るよりも少し早い段階から、加工食品の分野では標準化を自主的に進められており、今日の御説明を伺っていても、研究も進んでいるように感じた。4月にドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用がされたが、まだ2024年問題は顕在化していない印象。各社の努力によって2024年問題の影響を受けにくくなっているとは思いますが、それでも、特にお歳暮シーズンやお正月が近くなってきたときに、苦しくなってくるのではないかと。これからは時間の経過が、標準化の必要性を後押ししていくことになると思う。

○ パレットの導入に関する補助については、「自社で必要な機械を購入するために、標準仕様パレットを数十枚だけ入れておいて、補助金申請をしよう」といった自分のところの必要性や利益動機に従って、補助事業を使おうとする申請者が出てこないよう、今後の労働力不足に向けて効率化や標準化が必要であり、そのためのパレット補助事業であることを浸透させるべき。

○ 軽トラックの事故が6年間で倍増している原因が分析されているのであれば、今の労働力不足に影響しているところかどうか等々、教えていただきたい。

→ ECの件数増に伴って軽トラックの事故が増えているが、件数の伸び以上に事故は増えている状況。軽トラック事業者には個人事業主の方が多く、点呼を取らなければいけないことや休憩時間を確保しなければならないことが浸透していなかったり、分かっているけれども遵守されていない状況が背景にあると考えられる。

○ 当社では2013年からASNをスタートしている。当時は、当社と卸店とで直接データをつないでスタートしていた。しかし、加工食品を扱う物流事業者は共同配送が基本であり、複数メーカーの荷物を扱っているため、メーカーから卸店への直接送信だと、1社分のデータしか連携できない。そのため、物流事業者から卸店への直接送信することで他の共配荷主も参画できるようになり、まずは当社が成功して、その事例をほかの荷主に広げていくというようなことをやっている。物流事業者と協働することが重要になってくる。

○ 伝票レスは年内にテストを予定している。ASNデータの活用を考えており、物流事業者から送信するASNの中に発注データを入れ込み送受信する方法ですすめている。ここでも物流事業者の動きが一番重要と考えている。この辺りも、1メーカーから実施すると単独の動きになるため、荷主同士の連携が重要になってくる。

○ ASNの粒度もいろいろあり、パレット単位、車単位、届け先単位、また、エクセルベースでメール送信する場合もある。受け側のシステムによって大きく変わってくるため、1パターンではASNは完了しないと考えている。このパターンをなるべく少なくしたいが、これぐらいの粒度であれば運用できるのではないかという感触を得ている。

○ 2015年からモノやデータの標準化に取り組んできた。加工食品分野の取組が世の中に知れ渡ることによって、我々が掲げている標準化にも賛同者が増え、ASNで連携していただける卸店の数も去年から2倍ぐらいに増えている。データが標準化されると、デジタ

ル化が促進され、デジタル化ができるということはデータ連携ができるということでもあり、この業界ではかなり加速しているのを痛感している。

○ 物流事業者側でメーカーを束ねてASNの連携に取り組んでいるが、メーカーだけではなく物流事業者によるASNの取組が業界の中でも進み始めた印象。こういった取組をもっと広げながら進めていきたい。

○ データ連携ができた暁に、次に求めているのは自動化だと考えている。現在は卸店からの発注に基づいて荷物を送り込んでいるが、データ連携が進んだ暁には、卸店の在庫をメーカーサイドが管理しながら補充する仕組みに変えていけるのではないかと考えている。医薬品分野では、病院で点滴が消費される量に応じてメーカーから補充することを考えており、現場では自動化がもっと加速できる。受け手と送り手側での作業が合体したような形。まずはこのような形を目指しながら、そこができた暁には、労働力不足を防ぐためにロボティクスを導入していきたい。今後、この検討会が継続するのであれば、ASNからさらに先のロボティクスやデータ連携を検討することで、この業界全体がより省人化・効率化できるのではないかと考えている。

○ ASNは順次実装が進んでおり、引き続きしっかりと取り組みつつ、抱えている共同物流の荷主にも展開をしていくことが使命と考えている。

○ 最近には特に長距離で、バラ積みの仕事には車両が集まらない状況になっている。荷主にも、パレット化の要請を展開しているが、荷主の自動倉庫が専用のパレットのサイズで設計されている点が障害になっているように感じる。1年2年でどうにかなるものではないので、荷主と折衝しながら、積替えのためのマテハンの導入も含めて考える必要がある。

○ 今年の春から、発荷主・着荷主両方の立場で荷待ち削減に本格的に取り組んでいる。その中において、ASNの取組とパレット納品への取組を主として、ドライバーの待機時間や拘束時間の削減、我々のセンター業務の効率化の両面でつなげていく。

○ ASNに関しては、一部の発荷主と連携して、数センター規模で取り組んでおり、今後ともセンター数を広げようと考えている。しかし、データ連携やマスタの問題があり、各社に情報の修正を依頼するとともに、自社で対応できるものであれば受け口を広げることも進めながら取り組んでいる。

○ パレット納品に関しても、センターが許す限りパレット納品を行って荷受け時間を狭めたい。逆に、センター側の作業負担も少々あるため、入荷時間レスという問題も念頭に置

きながら、数社との取組を始めたところ。

- リードタイムの延長として、N+2納品を今年の1月から開始した。現在、問題なく進めている。
- パレットについては、全て11型のレンタルを使用している。
- 納品伝票については、今年の7月から複写式の2枚伝票からA4縦の上下を導入したところ。
- データ関係では、日本加工食品卸協会や流通経済研究所と一緒に、SBM8社として納品伝票エコシステムやASNの取組を進めている。
- 外装右上の商品特定表示はかなり進んだ。当社のガイドラインを公表して他社にも進めてもらっており、要望があれば公開をしているので、利用していただきたい。
- 外装サイズの変更には投資がかかるため時間はかかるが、工場の改修があるたびに少しずつ進めており、ガイドラインに沿った方向に進んでいる。
- 各取組とも、個社最適ではなく、サプライチェーン全体の最適をポリシーにしながら、これからも進めていきたい。

【根本座長】

- ASNを普及させていくためには、メーカー、卸売業、小売業を繋ぐ物流事業者が大きな役割を果たすと考えている。独自の伝票形式を求められる場合でも、なるべく標準仕様に合わせてもらうということによいか。

→(流通経済研究所・加藤様) 物流事業者の協力が必要というのは然り。ASNの発信は、メーカーと物流事業者が一緒につくっていかなければいけない。

ただ、メーカーだけで出せる、届け先だけのASNのようなものであれば出せないこともないので、うまく使い分けをしながら、基本は物流事業者の方との連携というようなやり方がいいのではないか。個別の伝票フォーマットの要望は、荷受けの現場も苦労しているため、わがままなことを言うプレイヤーも少なくなっている。改善してほしいと言えば、聞く耳も持っていただけるようになってきているように感じる。

- 費用をどこで負担するかではなく、物流効率化による物流生産性向上の恩恵を、荷主、物流事業者、それから消費者それぞれが享受するという視点が大事ではないか。
- アクションプランの策定から4年間、各団体・企業の皆様が積極的に物流標準化に取り組

まれているということを確認できた。そして、この取組をさらに横展開し、広範なものにしていくために、本日御参加いただいている各社の皆様、オブザーバーで参加いただいている各業界の皆様と連携して、また協力させていただきたい。ぜひ、各社・各協会にも持ち帰って、御検討をお願いしたい。事務局においては、関係者の間に立って、取組の推進や連携をサポートしていただきたい。

以上

(文責 事務局)