

第4回 官民物流標準化懇談会

議事概要

1. 日時

令和6年11月5日（火） 15:00～17:30

2. 場所

中央合同庁舎第3号館4階 幹部会議室 ※オンライン（Teams）を併用

3. 出席委員

根本敏則委員（座長）、荒木毅委員、岡西康博委員（代）、神林幸宏委員、川中子勝浩委員（代）、真貝康一委員、神宮司孝委員、高岡美佳委員、寺田大泉委員、長尾裕委員、野田耕一委員、馬渡雅敏委員、味水佑毅委員、米田浩委員、脇坂大介委員（代）、宮浦浩司委員、江澤正名委員（代）、鶴田浩久委員

4. 議事概要

【國場 国土交通副大臣 冒頭挨拶】

- 物流は、我が国の社会経済活動を支える社会インフラとして、極めて重要な公共性の高い役割を担う一方、担い手不足や脱炭素社会、SDGsの実現に向けた対応等、多くの課題を抱えている。こうした中、物流を魅力あるものとするため、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が本年4月から適用され、約半年が経過したところ。一方で、何も対策を講じないと物流の停滞が懸念される、いわゆる2024年問題にも直面している。
- こうした背景の下、荷主・物流事業者に対して物流効率化のための取組を義務づける措置などについて定めた改正物流法が、本年4月26日に可決・成立し、5月15日に公布した。改正物流法に基づく規制措置をより実効性のあるものとするため、本年を物流革新元年と位置づけ、引き続き関係省庁と連携しながら取り組んでいく所存。
- 本懇談会では、パレットの標準化をはじめとした物流標準化や、モーダルシフトに関する課題等について、専門的な見地から検討を進めてこられたと聞いているが、物流標準化は物流効率化の前提となる重要なものであり、官民双方の皆様の強いリーダーシップの下、さらに議論が深められ、具体的な取組に結びつくことを期待している。

【庄子 農林水産大臣政務官 冒頭挨拶】

- 農林水産省が所管する食品の流通は、その9割以上をトラック輸送に依存しており、長距離輸送が多い、手積み・手降ろしが多いといった課題が山積している。このため、農林水産省としては、昨年6月の関係閣僚会議で策定された政策パッケージを踏まえ、国民生活に欠かすことのできない食品を安定的に供給していくため、昨年3月以降、品目の特性を踏まえながら、流通標準化ガイドラインを作成し、関係者の理解醸成と実践に努めているところ。これまで、昨年までに策定した青果物、花きに続き、本年3月に水産物の流通標準化ガイドラインを取りまとめたところであり、現場での実装状況を含め、本日はそれらの報告も行うこととしている。
- 今後も物流の生産性向上に向けた取組を一層進めていくためには、パレット、外装、データ・コード等を標準化していくことが重要であり、本懇談会における業種横断的な検討と示唆に負うところは大きいと認識をしている。

【江澤 経済産業省 商務・サービス政策統括調整官 冒頭挨拶】

- 今年4月にトラックドライバーの働き方改革関連法が施行され、物流を効率化し、物流の需給逼迫を緩和していくことが非常に重要な政策課題となっている。物流の2024年問題がメディアで取り上げられており、物流を維持するためには、荷主事業者としてもさらなる取組が必要である。こうした中、物流のデータ・資機材、ソフト・ハード両面の標準化が非常に重要になってきており、物流の効率化を進める上での、基礎となっていくものであると考えている。
- こうした観点から、経済産業省では、国土交通省、農林水産省と連携し、物流システムや資機材の標準化をガイドラインにおける実施推奨項目の一つとしている。中長期的には業種を超えた共同配送を可能とする次世代の物流システム、フィジカルインターネットの実現に向けて、業界ごとのアクションプランの策定・実行等、行っているところであり、こうした取組を通じて、標準化や商慣行の是正など、着実に推進していく所存。

【大橋 日本ロジスティクスシステム協会会長 冒頭挨拶】

- 物流、ロジスティクスというのは企業活動の根幹をなすものであり、商品やサービスが市場に円滑に届けられることがビジネスの成功に欠かすことができないものである。

しかし、日本の構造的な問題である少子高齢化の進展に伴い、物流、ロジスティクスの分野においても深刻な労働力不足が顕在化している。トラックドライバーの不足は、物流の2024年問題等を通じて広く世に知られているところだが、物流センターや倉庫で働く作業員も不足しており、今後さらに深刻化することが予測される。

- このような状況下、2023年3月31日の我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議が開催され、以来、政府、行政において、持続可能な物流、ロジスティクス実現のため様々な対応がなされ、本年5月15日には物流関連2法が公布された。現在も合同会議において、政令、省令の施行に向けて会合が重ねられ、国土交通省、経済産業省、そして農林水産省が一丸となり、我が国の持続可能な物流、ロジスティクスシステム実現のために各種取組をいただいていることに御礼申し上げます。
- 当協会では、ロジスティクスコンセプト2030や、設立30周年に掲げたメタ・ロジスティクスの下、企業価値の向上、社会課題の解決、そしてLogistics Transformationによる全体最適の実現を活動の3つの柱として、物流、ロジスティクスの重要性を啓発している。物流、ロジスティクスが将来にわたって経済活動の重要なインフラとして日本経済の発展に貢献する必要があり、そのためには、物流、ロジスティクスを協調領域として、業界あるいはサプライチェーンの垣根を越えた連携による効率化が欠かせない。
- そして、協調、連携のための重要な手段の一つに標準化がある。既に先進的な取組をしている企業では、同業他社との協調の一環として、外装サイズ、外装表示あるいはコード体系をはじめ、各種の標準化に取り組んでいる。さらにサプライチェーンまで領域を広げた全体最適を志向するロジスティクスの実現には、データフォーマットの標準化、輸送スケジュールの標準化など、ハード・ソフト双方の標準化が必要不可欠である。同時に、ドライバー業務の個々のプロセスの標準化、庫内作業の業務標準化をはじめとした広義の標準化が欠かせない。
- 産業界としても引き続き、企業経営者の責任として、製造業、流通業、物流企業が一体となり、持続可能な物流、ロジスティクスを実現するという目的を共有し、物流標準化を進めていく必要性を強く認識している。当協会としても、物流技術に関わる団体が標準化の情報を共有し、業界横断的に連携を深める物流標準化懇話会等の場を通じて、会員企業を中心に、社会課題の解決の重要な手段として物流標準化への取組を進めていく。

- 官民物流標準化懇談会を通じて発信される物流標準化に関わる多くの情報、提言について、当協会の会員企業をはじめ、産業界に広く普及するとともに、物流標準化に関わる具体的な取組につながるよう活動を続けていく。今後も、この懇談会が物流標準化推進の中心となり、多くの情報発信、提言がなされ、我が国のロジスティクス、物流の効率化に寄与することを期待している。

【真貝 日本物流団体連合会会長 冒頭挨拶】

- 2024年度もスタートし、いわゆる物流の2024年問題、トラックドライバーの時間外労働時間規制の適用が始まり、半年余りが経過したところ。今のところ、関係者の皆様の努力もあり、総じて大きな混乱は起きていないが、今後、年末に向けて繁忙期になり、輸送力が実際に不足するのではないかと懸念は残されていることから、引き続き注視をしていかなければいけないと考えている。
- 物流の2024年問題の対策としては、国においても、5月15日に関連する法律の改正の告示が行われ、法律の施行に向けた規制的措置等の検討が行われており、また物流関係の予算についても、2025年度も引き続き大幅に増額をして概算要求をしていると伺っている。今後も物流のまさに革新に向けて、物流団体連合会としても適切に対応していく。
- 我々が担っている物流は、国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラである。人口減少、少子高齢化、人口の首都圏集中が一層進み、また、働く価値観も大きく変化していく日本において、物流業界の担い手不足の問題に対し、今後も継続して社会全体、物流業界全体で取り組んでいかなければならない。また、この担い手不足の問題だけではなく、激甚化する自然災害への対応や、カーボンニュートラルの実現への対応等、様々な課題に直面しているところであり、その解決を図っていかなければならない。
- 物流の持続的な成長を実現していくためには、物流構造の抜本的かつ革新的な根幹からの改革が社会から求められており、国や地方自治体、荷主の皆様、一般消費者の皆様など、関係者全てが連携・協力して、モーダル全体でのモーダルコンビネーションの最適化を追求していかなければならないと考えている。そのために物流の標準化を進めることは必須であるが、個々の物流を担う物流事業者の側だけでは全体最適解を追求することは難しく、業界はもとより、国を挙げて進めていく必要がある。

- 本懇談会については、パレット標準化分科会、モーダルシフト推進・標準化分科会を設置し、モーダルシフトの推進等について重点的に議論、検討がなされているところである。これまで行ってきた議論を基に施策を確実に推進していくことが、物流構造の抜本的かつ革新的な根幹からの改革を実現することにつながる。本懇談会が、そのための推進の核になることを大いに期待している。

【議事3.（1）に関する主な意見】

- パレット標準化推進分科会の最終とりまとめにおいて、「パレット標準化の実現に向けたKPI（2030年度）」が設定されたことは評価したい。だが、荷役作業に係る時間の削減率が16%というのは少ないのではないか。昨年6月に閣議決定した「物流革新に向けた政策パッケージ」においても、荷待ち・荷役時間を3時間から2時間以内に削減するとの目標を定めており、これは削減率で言えば33%にあたる。荷役時間は現状89分のところ、削減率16%では14分強の削減にしかならず、荷待ち時間で残りの46分の削減を対応しなければいけない。
- 2030年を見据え、現実的に実現可能な数値を検討されているものと思料するが、今後、荷待ち時間をどのように削減するかということも1つテーマとして、議論していただきたい。

→ 【回答】

荷役作業の目標削減率である「16%」という数値は、トラックドライバーの1運行あたりの平均拘束時間のうち、荷待ち・荷役作業に係る時間を「計約3時間」から「計2時間以内」に削減するという指針との整合性を鑑みたもの。

3時間が2時間になることで3分の1の削減ができ、そのうち貨物量ベースの達成率を5割と設定しているため、それらを乗算すると「16%」となる。

→ 【追加質問】

「物流革新に向けた政策パッケージ」における2024年度の目標値と、「パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」における2030年度の目標値、これら数字の整合性如何。

→ 【回答】

「2030年度に向けた政府の中長期計画」においては、各施策による輸送力への効果を整理している。そのうち「荷待ち・荷役の削減」については、2024年

度には、貨物量全体のうち3割で「荷待ち・荷役時間 現状3時間から2時間」を達成することにより4.5ポイント、2030年度には、同じく5割で達成することにより7.5ポイントの効果があるという試算をしており、「パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ」における目標の考え方とも整合している。

その他の施策による効果も合わせると、2030年度における「34%の輸送力不足」を補うことができる見込みである。

- パレット標準化において、「荷主の意識変容」は非常に重要である。例えば現在、大型家電はほとんど標準化されていないが、これは大型家電製品がトラックにちょうど積載可能なサイズに設計されているためである。それゆえに、大型家電のパレット化は難易度の高い課題であるが、荷主の意識変容によって、少しずつパレタイズしていきこうという動きが出てきているところである。
- また、小型貨物の荷主において、パレット化を試みたところ積載率が23%低下する事例があった。この事例では、荷主が積載率の低下を認識しながらも、2024年問題への対策としてやらなければならない、という意識を持っていたことでパレット化が進んだ。
- このような事例に鑑み、我々物流事業者からもコミュニケーションを図り、荷主の皆様に理解をいただく、といった活動を引き続き続けていきたい。
- 「パレット標準化推進分科会」の3年間にわたる努力に感謝申し上げる。本最終とりまとめに対し、当業界内で挙げた意見を紹介させていただきたい。
- 【資料1】2ページ目の「主な運用」内、「パレットの仕分・回収、費用負担」の項目において、「将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、貸借期間に応じて負担する方式を目指す」と表現されている。しかしながら、【参考資料1】14ページ目においては、「なお、指標として利用日数等を活用する方式が考えられるが、倉庫事業者が新たに負担する利用料については、適切に価格転嫁される環境を同時に整備することが不可欠である」と書かれている。また、改正物流効率化法の判断基準においても、「荷主からの一貫パレチゼーション実現のためにパレットでの納品について提案された際には、パレット費用の適正な価格転嫁が確認できればその提案に協力を行うこと」との記載となっている。

- 倉庫業界としても、標準化は非常に大事であるため協力をしていきたいと考えているが、他方、95%が中小企業である倉庫業界において、パレット納品に伴う費用の価格転嫁について配慮を求める声が挙がっていることから、このような記載となっていることをこの場において紹介をさせていただく。
- 今回、「標準仕様パレット」が取りまとめられ、かつKPIや、標準仕様パレットの利用拡大計画まで策定されたこと、また運用についてもしっかりと作られたことは非常に大きな成果。
- 実際の運用に当たっては、QRコード等の付与や管理といった課題もあり、それらも極めて重要な要素であるため、引き続き尽力いただきたい。
- 標準仕様パレットは「JIS Z 0601 一貫輸送用平パレット」をベースとしつつも、若干整合していない箇所があるため、実効性を上げるためにもJIS自体の改訂も検討いただきたい。
- 当社は少量多頻度の小口の宅配を中心とした物流サービスを提供している。当社の基本的な幹線輸送は全て、いわゆるロールボックスパレットで輸送しており、標準仕様パレットを立体化したサイズのものである。
- 年間で相当な台数のトラックを全て、標準的なロールボックスパレットで輸送しており、この運行に従事しているドライバーから荷役作業を分離することができている。
- 1日当たり大量のトラックの荷役作業が分離できている点において、当社は既に前提の異なる輸送を提供できている。積載率が低下するということを受け入れながらも、このような物流を実現できている。今後、こうした物流を一つの標準と考え、いかにこれらを活用していけるか、といった提案も行っていきたい。

【議事3.(2)に関する主な意見】

- 本分科会では、多様な輸送機関の活用として、従来型のトラックよりも環境負荷の小さいダブル連結トラックや、航空機のうち旅客定期便のベリーの空きスペースなども積極的に活用するものとし、今後の持続可能な物流の実現に資する方策を模索している。
- 新モダルシフトについては、名称も含め、違和感を持つ方も多くいるものと思っ

おり、分科会の出席者からも、多様な輸送手段の活用は評価するものの、名称については意見が示されたところ。ただし、過去にモーダルシフトという用語がトラックドライバー不足への対応として議論されたことがあること、さらには、今回議論された多様な輸送機関の活用方策は、そのほとんどが従来型の輸送よりも排出原単位が小さい、もしくは未利用の輸送能力の発掘であって、新たに環境負荷を発生させるものではないことから、陸、海、空のあらゆる輸送モードを総動員して危機に当たるという方針に沿って、このような整理を行った。

- このほか、複数の分科会出席者より、貨物鉄道の信頼回復のため、非常時の迅速な対応の必要性に加えて、のり面強化などによる鉄道そのものの強靱化の必要性を指摘する声が聞かれた。また、自動運転トラックに対する期待は大変に強く、技術の早期実装に向けた支援、また社会の新技术の受容に向けた機運醸成が必要であると思われる。
- 今回の分科会の議論において、多様な輸送手段の活用は議論されたが、貨物鉄道、船舶以外のモードについては、目標とする数字の議論には至っていない。また、今年度は貨物鉄道のコンテナ標準化については議論を行っていないが、横浜一宇都宮間で40フィートコンテナの輸送を開始しているなどの情報もあり、可能な区間から導入が進んでいるようであり、このような取組に対する支援も必要であると考えている。
- 前回の懇談会から1か月後に「物流革新緊急パッケージ」が閣議決定され、それを受け、本年2月に関係閣僚会議でも「2030年度に向けた政府の中長期計画」が閣議決定されたスピード感を評価したい。
- これらの実現にあたっては、ソフトだけでなく、ハードの整備も必要である。具体的には、貨物駅に関するインフラ整備に加え、内航海運における港湾施設の機能強化・整備等が求められる。「モーダルシフト推進・標準化分科会」で議論すべきことではないかもしれないが、どのような形で実現していくのかを含め、ぜひ検討いただきたい。

→ **【回答】**

【参考資料3】において、コンテナやシャーシ置場、岸壁の整備等を含めたターミナル機能強化について記載をしているところだが、これらも含め、モーダルシフトの観点でハード整備を進めていくべきとのご意見を承ったので、関係局とも相談をしていきたい。

- 今年10月から横浜本牧と宇都宮間で、JR貨物社の協力もいただきながら、日産自動車社の荷物を40フィートコンテナで1日2本運ぶということになった。これについてはまだ需要が十分あると思っており、これからも拡大していきたいと考えている。
- せっかくできた大きな流れを止めないためにも、貨物輸送全体のレジリエンスの確保をぜひお願いしたい。

- モーダルシフトに伴って、シャーシの強化や、40フィートコンテナの利用促進といった話があるが、そうした輸送の両端にはトラックの運転手があり、トレーラー方式での輸送ばかりになれば、運転手は大型トレーラーの免許を取得しなければならなくなる。そうした運転手たちからは、バック時にハンドルの回転が逆になるトレーラーは運転したくない、という声も聞かれる。
- このような意見から一定数の単車のトラックは大型化をする必要があるのではないかと考えている。一般的な単車では、総重量25トンが最大であるが、これを35トンにまで引き上げられないか。3軸の場合、1軸あたり9トンだと、 $3 \times 9 = 27$ トンとなり、それが総重量25トンという指標に繋がっている。これを4軸のトラックにすると36トンとなるため、35トン程度まではいけるのではないか。議事3(1)において、「パレット化により積載率が23%低下した事例」について言及があったが、架台を1メートル程度伸ばし、パレットを片側9枚、合計18枚積載し、1パレットに1トン載せると18トンの積載となる。現状、約14トンの積載が精いっぱいであることを踏まえると、これで23%を埋めることができる。
- 荷主にもメリットがあり、トラック事業者も作業がパレット化される。今後、EV化によってバッテリーも重量化するため、25トンから35トンの移行はカーボンニュートラルに資するものにもなるのではないか。ぜひ何等かの分科会等において、このような議論を進めていただきたい。

→ **【コメント】**

欧米や中国、東南アジアでも長距離輸送はセミトレーラーである。日本でもセミトレーラー化に伴って運転の難易度は高まるが、運転手に対してプラスアルファの給与を支払うことで、免許取得自体がメリットになる、といった動きを作っていければ良いのではないか。

【議事3.(3)に関する主な意見】

- 持続可能な物流の実現に向け、この新しい法律に盛り込まれた規制的な措置は大変意義深いものである。「持続可能な物流の実現に向けた検討会」においても、短期的に物流の生産性を高めるためには、積載率の向上・荷待ち時間の削減・荷役時間の削減という三点が重要であるという結論に至ったが、この実現のためには、発荷主・着荷主の協力が欠かせないため、関連規制の導入を行ったところである。荷主を所管する経済産業省、それから農林水産省と連携し、物流効率化を推進していただきたい。

【議事3(5)意見交換】

- 日本商工会議所が7月に実施した調査の結果では、中小企業の9割が物流問題を認識しており、そのうち3割が具体的な対応をしている。数年前から見れば大きな変化であり、官民物流標準化懇談会をはじめ、3省で連携して各種施策を展開された結果と、厚く御礼を申し上げる。
- 3省の合同会議の取りまとめを含め、物流変革の全体像が見えてこないと感じている。足元では14%不足している輸送力が、2030年には34%に悪化する。こうした状況を克服するための大きな目標に対して、どの分科会がどのような役割を果たし、どういった対応を通して、この輸送力不足の数字に影響を与えるのか、全体像を示していただきたい。こういった全体感を示す数字は民間企業の経営において大きな指標となる。
- モーダルシフトに必要なインフラ整備に関し、鉄道局、港湾局をはじめとした各局と連携してぜひ早期に策定していただきたい。特に、道路に関しては、自動運転専用貨物トンネル以降のさらなる施策の具体化を求めたい。物流施設への接続や、ダブル連結トラック等の特殊車両のための左折レーンの交差点改良等、具体化・見える化をぜひ進めていただきたい。また、フィジカルインターネットの実現に向け、デジタコに搭載されたGPSの活用も検討いただきたい。
- レジリエンスの観点では、「第5次社会資本整備重点計画」で鉄道施設の水害対策の目標値は80%程度であり、道路の100%に対して低い。現在、第6次計画の策定を進めているが、早急に物流効率化にも寄与するインフラ整備を進めていただきたい。
- 標準化について、設計段階から実現段階に移行をしており、改めて政府の取組を力強

く感じたところ。ぜひ実効性を持った取組になるよう、目標・K P Iの見直し、フォローアップを継続していただきたい。

- 標準化の目標は、トラックドライバーの荷待ち時間等を実質的に削減することであり、この削減がきちんと行われているのかどうかを再度確認していく必要がある。パレット標準化は様々なK P Iがあるが、の中で一番重要なのはこの「荷待ち時間等の削減」である。
- 改正物流効率化法が施行されると、各社でC L Oが指名され、C L Oの役割の下で物流の効率化が進められていくことになる。当団体はかねてより、日本企業のホールディングス化や関連会社化が進んでいることから、例えばホールディングスや親会社が一括して関連会社全てを見ることができるC L Oを指名できるようにしてほしいというお願いをしてきた。現在の改正物流効率化法では、それぞれの企業が法人単位でC L Oを指名していかなくてはいけない仕組みであるが、親会社やホールディングス等一括してC L Oができるようになれば、より効率的でバランスの取れた運用ができるようになるのではないかと。物流効率化法が手本とした省エネ法では、実際にこうしたホールディングスや親会社がチーフになる役員を指名できるという制度になっており、ぜひ物流に関してもそのような制度をつくっていただきたい。
- 標準化の必要性および改正物流法の周知徹底に向け、J A全中と連携し、J Aを対象とした説明会等を開催している。こうした結果として、J A段階においても、県域段階においても物流標準化の意義が徐々に浸透し、パレット流通等の取組が少しずつ加速しているところ。
- 米や肥料等の商品規格がほぼ一律的な商品においては、パレット流通の普及、関連する業界あるいは他業態との連携による共同配送、モーダルシフトの取組を実践しており、一定の効果を上げている。青果物においても、産地あるいは消費地におけるストックポイント設置による県内並びに県域を越えた共同配送の実施、11パレットでの流通を基本に、青果物の段ボールサイズの見直し協議等の取組も行っているが、品目が多岐にわたること、また、同じ野菜でも夏と冬では成長が異なり、出荷サイズが一律ではないこと、さらには中継物流を行ったり、積載効率の低下によって生じるコストアップ等への危惧により、発荷主であるJ A段階までなかなか一挙に進まない実情がある。パレットの規格変更に関しても機運の醸成に少し時間がかかっており、当面の間は11、

12型のパレット等の併用もやむなしと考えているところである。

- パレットの普及に当たっては、必ずコストの一時的なかかり増しや、誰がこのコストを負担するかという問題が多少なりとも絡んでくる。折しも食品安全保障や国内での農業生産基盤維持の観点から、農畜産物の適正販売価格の議論もされつつある中で、これまで産地が負担をしてきた物流コストや効率化に資するためのコストを、今後誰がどのように負担をしていくのか、また、それらを最終的に消費者の皆様理解いただく中で負担いただくことが可能なのか等の課題が出てきている。こうした点も含め、当団体としては、産地、流通事業者、それから実需者など、青果物流通販売に関わる方々との現状の共有から始まり、意見交換等による検討も必要であると感じている。

- パレットについては、業態ごと、業種ごと、あるいは品目ごとに違いや事情の違いがあり、いかに荷主や消費者も巻き込んで標準化していくか、仕組みづくりをしていくかが非常に重要である。また、モノの標準化だけではなくデータの標準化も必要であり、同時並行的に進めていかなければならない。

- 新たなモーダルシフトについては、物流全体の最適解を求めていくことが必要である。物流は単に「モード」と言われるものだけではなく、保管機能や荷さばき、包装といった関連する作業も含め、どのような最適解を求めていくのかということが非常に重要。

- 2024年問題は労働力不足に端を発しているが、カーボンニュートラルや強靱化といった観点も踏まえながら、新たなモーダルシフトの在り方、モーダルコンビネーションの在り方を追及していくことが大事である。

- 2024年を迎え、荷主の意識が大きく変わってきている。当社は物流事業者であるため、「荷主が神様」というところがあったが、今では荷主の方から物流を心配してくれる。これまで2、3時間の荷待ちが生じていた拠点においても、荷待ちを削減する動きが出てきている。

- パレットの導入にあたって、積載率の低下よりも荷役時間の短縮のほうが重要だという意見が増えてきており、2024年問題は大きなインパクトである。荷主に対する物流事業者からの提案を受け入れていただける土壌ができてきており、これを機に物流業界全体の底上げを進めていけるのではないかと考えている。

- 官民物流標準化懇談会も第4回目を迎え、議論だけではなく、いかに標準化を社会で実装し広めていくか、という段階に移行していることを感じている。
- 「標準化」というと、一般の方々にとって「コストダウンのための方策」というイメージを持たれがちである。今回の標準化の議論はコストを度外視して進んでいる面があるが、レンタルパレットによる一貫パレチゼーションの普及が成し遂げられていない今の段階では、企業側からすればレンタルパレットに切り替えると自社所有パレットの1.5倍程のコストが掛かってしまうケースもある。そのような状況では、標準の普及・推進は遅れてしまう。標準化は社会実装フェーズに入ったので、いかに効率よく標準化を成し遂げ、多くの人を巻き込み、多くの企業に参加いただくかということに注力すべきでは。そのためには、プラットフォームの整備に力を入れざるを得ないのではないか。パレット標準化においては、最終とりまとめのロードマップによれば、2026年度を目標とした共同プラットフォームの社会実装が表現されている。この社会実装が成し遂げられるかをきちんと監督していただきたい。
- 改正物流法の施行に伴い、今後、規制の措置の内容が決まっていく。荷役時間の削減はパレットの標準化が進行すれば一定の短縮が可能であるが、荷待ち時間の短縮はどのように考えるべきか難しい。公正取引委員会では、下請法の改正を視野に入れながら、対価を支払わない荷待ちが問題であるという立場をとっており、他方、3省合同会議の議論では、荷待ちの対価を支払ったとしても、貴重な資源であるドライバーに荷待ちをさせるのは問題である、という立場をとっている。個人的には、普及を優先し「対価を支払ったうえでの荷待ち」は一定程度許容すべきではないかと考えている。対価の支払いが発生すれば、当然荷待ちを短縮しようというインセンティブが荷主に働く。そうした全体感も捉えながら、普及に努めていければ良い。
- 標準化の推進にあたっては、一定の公権力が必要な行為になるため、行政のリーダーシップを強かに発揮し、標準化を進めていただければ業界としてもそれにしっかりついていきたい。
- 我々物流業界は、これまで荷主にどう応えるかということが続けてきたが、荷主の認識も随分変わり、一緒にやっ払いこうという動きが広がってきている。当社も先月、100社を超える取引企業と、課題抽出のための会議を開き、共同輸送等について議論を

したところ。2024年問題の影響として、一部地域では労働不足が顕在化しているが、大きな落差を感じている企業は多く見られない。しかしながら、将来的な人手不足は産業界全体として共有できているため、対策にドライブがかかっているところである。

- 共同輸送やデータの共有化を推進する際、参加企業から「今うまくいっているのに、本当にやる必要があるのか」という声が挙がる。ぜひ、これまで通り行政からも将来のトラック不足・物流危機に対する働きかけを、具体的なデータや実証結果と共に行っていただきたい。そうすることで、物流に対する理解が深まり、相互にウィン・ウィンの効率のよい物流ができ、日本経済界の競争力も上がっていく。
- 2024年に一つの「段差」があったが、今後はない。「今までできたから」でゆでガエルにならないか危惧しているところである。
- 物流効率化法の改正は、物流の持続性を考える上で大きな効果を見込める改正である。この2法の実効性を高めるためにも、ハードウェアのみならず、ソフトの標準化や業務プロセスの標準化、データ・EDIメッセージ、各種マスタの標準化といったことも併せて進めるべきではないか。例えば、トラック待機・荷役時間の短縮には、バース予約システムやASNといったものの効果が大きいですが、物流情報標準ガイドライン等の標準化を意識していないプライベートEDIも少なくないと聞く。そうなると、物流と業界をつなぐトラック事業者やキャリアにしわ寄せ・不経済が発生してしまう。また、運賃や料金の請求において、我が国ではデジタルインボイスやPeppolの普及を推進しているが、この対応や整合性も、物流のみならず、産業界全体でDXを考える上で重要になってくる。企業間の個別最適による情報化・システム化の進展で身動きが取れなくなる前に、スピード感を持ってソフトの標準化を進めることを強く期待する。
- 物流効率化法の改正については、国会の附帯決議にもあった通り、実効性のある取組、これを一層強力に推進しなければならない。そのためには、まず法律の改正を全ての特定事業者に認知していただくことが重要。当協会では、3,200社とも言われる特定荷主に対して、改正された2法への遵守を働きかけようと計画しているところ。
- 多くの荷主企業では、基準となる自社の物流量、重量、特に調達分野の重量を把握していないという企業は大変多い。行政においては、特定荷主のリストを用意いただく、もしくは物流量を簡便なやり方で把握するための手法を調査研究していただきたい。

その上で行政より、3,200社の特定荷主に対し、まずは荷役・荷待ち・積載率に関して、KPIとデータに基づくマネジメントを徹底いただきたい。これらのことが、改正物流法の実効性を高める一番の方法であると考えている。

- 本日の発表の中で、フィジカルインターネットセンターより、物流情報標準化に関する提言があった。これは非常に有意義な内容であり、非常に重要である。
- これらの具現化を進めるためには、物流情報標準ガイドラインへの理解を図ることに加え、個別のセグメント・業界ごとに具体的なものをつくり始めなければならない。そのためには、セグメント・業界ごとの連携はもちろんのこと、荷主企業に対してどのような情報提供するか、そしてどのような働きかけをするかということをかかなり強力に進めていかなければならない。そのためにも、今後も引き続き具体的な検討を踏まえた、アクションおよび提言を行っていききたい。
- 本日発表のあった「コールドチェーン物流サービスの国際標準規格の発行」について、国土交通省においては、JSAが提供しているJSAスタンダード制度を使い、これをベースにしながら国際標準にさせていただき、感謝申し上げたい。
- 物流に関するデータ標準化の話題が挙げたが、国際的に見ても、ヨーロッパのエコデザイン規則の強化に基づき、GAIA-XやCatena-Xといった、サプライチェーンにおけるデータプラットフォームを構築するという動きが加速しているところである。今後、データプラットフォームは、非常に重要な取組になっていくと考えており、この取組を加速していく必要がある。その場合、1つの業界・1つの省庁に収まり切らない、極めて横断的な活動が求められることになる。同様の議論はサーキュラーエコノミー等でもなされているところであり、そのような横断的な取組を今後より加速していく必要があると考える。
- 当社は運送事業者の立場として、標準化によるネットワークの効率性の向上というテーマを重要と捉え、長きにわたり取り組んできたところ。引き続き、自社だけではなく、他社・荷主との連携を図り効率性の向上に努めていきたい。
- 荷役・荷待ち時間の削減や積載率の向上といったネットワーク全体の効率性向上というテーマは自社だけで進められるものではないが、全体としてコストが下がれば、ス

トレートに実施できるところが出てくる。他方、新たな投資や発生するコストを全て当社だけで負担することは難しいが、大手事業者のひとつとして、委託先や物流事業者、経済への波及効果は大きいものと捉えておりますので、責任感を持って進めていきたいと考えている。

- 物流効率化法等の改正について、国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省が合同で検討を進めているという点については心強い話である。ぜひ、「中小事業者」の観点も忘れないようにしていただきたい。
- 物流事業者にとって、トラック予約システムの導入の広がりには喜ばしいことであるが、中には荷主の都合の良い時間を指定されたり、一斉に仮予約で押さえて直前に全てキャンセルすることで他の物流事業者が予約できなくなったり、といったケースも耳にしており、課題に感じているところである。
- パレット導入にあたっては、常にコストの問題がついて回る。1パレット1日あたり20円程度を関係者で分担できれば何とか納品から回収まで行うことができるが、現状はそのコストを生産者が負担している。物流事業者から生産者に対してパレット化を要請すると「パレット化するのであればコスト負担をしてほしい」と言われる場面もあり、コスト負担の在り方は避けて通れない問題となっている。
- 物流標準化の推進にあたっては、普及度合いのチェックや、フォローアップを実施してほしい。トラック業界を含む、物流産業全体のサステナブルな成長のためには、物流標準化は不可欠であると考えており、アンタッチャブルのない形で進めていきたい。
- 議事3(1)で議論のあった「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ」におけるKPIは、分科会の議論の中でも、野心的な数値と認識されていたと考えている。特に、パレット標準化の成果に関するKPIとしての「荷役作業に係る時間」のKPIは、パレット標準化によって達成できるのは荷待ち時間の短縮ではなく、荷役作業時間の短縮であると考えたものであることに留意いただきたい。
- 「標準化」の議論と、「標準」の議論は異なるものであって、我々がここで議論しているのは「標準化」の議論であることに留意が必要である。標準化には、「移行に対するコスト」と「標準が適用された後の継続的なコスト」が掛かる。こうしたコストは、一定程度不可欠だが、これまでの取り組み状況や商慣行などによっては、過度な負担と

捉えられかねない。国が物流標準化の推進にあたって不退転の決意を示すことによって、後戻りすることはないから心配せずに向かっていこう、という方向性を示すことが重要なのではないか。

- 国際標準化の議論に関し、物流分野では、ISO/TC 315（コールドチェーン物流）のほか、ISO/TC 344（イノベティブロジスティクス）もあるので、ぜひ国の主体的な行動をお願いしたい。

- 本日も多くの意見があったように、パレットの導入は進めていかなければならない。ただ、そうすると倉庫では従前より効率が悪化する。例えば、T14型パレット向けに保管設備を設計している倉庫において、パレット規格がT11型に切り替わると保管や荷役効率が低下する。パレット標準化は大きな流れであるため協力をするが、組織内ではこのような議論が上がっていたところ。
- また、パレットの貸借期間に応じて費用負担を行う場合、多くの倉庫事業者から「保管している期間までレンタル料を取られるのはおかしい」という声が挙がる。効率化を図るためにパレット導入を進める、という観点からは、保管中はむしろ倉庫事業者が保管料を収受しなければならないのではないかと考えている。
- 物流標準化および改正物流効率化法の具体化には強い関心を持っており、我々としてもこれを良い方向に持っていきたい。倉庫はある意味で、ドライバーからは「荷主側」の立場にも見えるが、実際には、荷物の差配権は荷主が持っており、どのような準備を行うかも荷主からの指示に基づいている。このような中で、このところ荷主の反応が非常に良くなってきているように感じている。
- 改正物流法の政省令が公布される際には、倉庫業を始めとした関係者への説明会をお願いしたい。改正物流法の内容や対応すべき事項について解説をしていただければ。

- 本日の委員の皆さまからのご指摘の通り、物流標準化は既に実行段階に入っており、今後実効性を担保していくためにも、我々も負担やコストの転嫁といったことに視野を広げていかなければならない。
- 物流の領域を超える話となるが、現在、トラック事業者から荷主に、荷主から消費者に、少しずつ農産物等の価格転嫁をお願いしている状況。他方、消費者からすると、賃上げが進まないと物価上昇についていけないといった話がチェーンとしてつながって

いる。今後、この物流標準化の実効性をきちんと担保していこうとしたときに、こういった各段階の改善の進捗の度合いやスピード感等に配慮をしながら取組を進めないと、どこかで行き詰まってしまうおそれがあるのではないかと考えている。

- 我々も関係業界と協力してこの取組を進めていくので、皆さまもこの物流を超える部分に関して、念頭に置いていただければ幸甚である。

- 本日発表したフィジカルインターネットの実現による物流の効率化のためには、前提として物流の標準化が重要である。インターネットの世界では、パケット通信と言われるように、情報を規格化して運ぶことでインターネットが成立している。フィジカルインターネットはその考え方を物流の世界にも持ち込み、荷物・パレット等を標準化して効率化を図るものであり、導入当初はコストアップになる部分があっても、長期的にはコスト削減や競争力の強化、カーボンニュートラル等につながっていくものである。
- 20世紀の物流の大発明というとコンテナが取り上げられる。規格化されたコンテナを効率的に用いることにより、遠隔地で生産したものでも消費地まで運ぶことができる。今後、我々が取り組んでいかなければならないのは、ラストワンマイルまでも含めて非常に難易度の高い取組であるが、実行すれば効率化が進み、高付加価値化につながるものである。官民・各業界と考えている方向は同じであるので、ぜひ実現に向けてどのような取組が必要であるか、引き続き一緒に考えていきたい。

- 物流革新の施策ごとの効果を全体像として示したい。効果としては、時間削減や労働力逼迫緩和だけでなく、生産性向上や経済効果もあるので、その点を含めて時間軸で示すことも試みたい。
- 本日、具体的な提案をいくつかいただいたので、前向きに考えていきたい。また、別の場でもご提案いただけるというお話も複数いただいたので、ぜひお願いしたい。
- 物流の標準化は実装段階に入ったと認識しており、とかく縦割りと言われがちな関係省庁との間でも、昨今強まってきた連携をより一層強化していきたい。皆様の御協力も引き続きお願いしたい。

- この官民物流標準化懇談会は、2021年に物流団体連合会の当時の会長である渡邊様の強いリーダーシップにより設置されたと理解している。渡邊会長は、ドライバー

による手積み、手降ろしは情けないと、パレットを何とか普及させたいとおっしゃっていた。

- 本日報告があったように、パレット分科会で最終取りまとめがなされ、青果物のパレット利用率も4年前に比べ上がってきた。非常に喜ばしいことである。しかし、標準コンテナ、シャーシを普及させて鉄道、内航海運の輸送量を倍増するなど、まだまだやらなければいけないことがたくさんある。
- 物流サービスの国際標準化に関しても、日本の民間企業、特に大手の物流事業者には関心を持っていただき、国際標準化活動に優秀な人材を派遣していただきたい。ISOの標準化活動に慣れるのには少し時間がかかるが、辛抱強く人材育成していただきたいと思う。今後とも物流の標準化を力強く前進させていきたい。

以上

(文責 事務局)