

官民物流標準化懇談会
パレット標準化推進分科会

中間とりまとめ

令和4年6月

目次

1. はじめに	1
2. パレット標準化を巡る現状と課題	2
(1) 物流の現状とパレット利用の重要性	
(2) パレットを巡る現状と課題	
3. パレット標準化の基本的な方向性	4
(1) 本分科会におけるパレット標準化の定義と対象範囲	
(2) パレット標準化によって期待される効果	
(3) 関係者の責務	
4. パレット標準化に向けた検討の進め方	7
(1) パレット標準化に向けた段階的取組	
(2) 本分科会における検討の進め方	
(3) 優先的に取り組むべき課題	
5. これからパレット化を行う事業者推奨するパレット規格（中間とりまとめ）... 9	9
(1) パレット規格にかかる現状	
(2) 本中間とりまとめにおいて推奨するパレット規格	
(3) 推奨に当たっての留意点	
6. 今後の検討に向けて	11

1. はじめに

物流は全ての社会経済活動の前提となる必要不可欠な社会インフラであるが、同時に、現在、我が国の物流は、労働力不足や自動化・機械化への対応などの多くの課題に直面している。このような中、令和3年6月15日に総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）が閣議決定された。同大綱では、物流を取り巻く現状を踏まえ、今後取り組むべき施策の大きな柱のひとつとして、『物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（「簡素で滑らかな物流」の実現）』を挙げている。

同大綱を受け、デジタル技術の社会実装が急速に進みつつある中、物流に対する関係者の危機感や機運の高まりとともに、時機を逸せず集中的に物流産業における標準化を推進するため、物流標準化の現状と今後の対応の方向性について関係者が集まり議論・検討する場として、令和3年6月17日に第1回官民物流標準化懇談会が開催された。第1回懇談会では、懇談会の下に個別の標準化テーマごとの分科会を設け、専門家の意見等も聞きながら標準化の方策について検討を進めていくこと、そして、まずは先行的に物流機器（パレット等）の標準化について検討する分科会を開催することが決定した。これを受け、令和3年9月より「パレット標準化推進分科会（以下、本分科会という。）」が開催され、この中で、平パレットの標準化の実現に向けて、具体的な検討を進めてきた。

本分科会の役割は、パレット標準化の現状把握、あるべき姿の確認、各関係者が担うべき役割の明確化・発信、官民双方での推進施策の検討、およびその実現に向けたロードマップの提示と取組の推進を図ることである。また、本分科会では、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用される令和6年度（2024年度）が目前に迫っていることやトラックドライバーの拘束時間の短縮と負担の削減につながる手荷役の解消が喫緊の課題であること等を踏まえ、優先的検討が必要かつ可能な事項については検討を前倒しすることとし、まずは、これからパレット化を図ろうとする事業者に向けて最も推奨されるパレットの規格を検討し、「中間とりまとめ」として提示することを決定した。

この中間とりまとめは、第4回までの議論の成果とともに、現在パレットを利用しておらず、これからパレット化を図ろうとする事業者を対象に推奨するパレットの規格について、中間的に整理し公表するものである。なお、本分科会では、中間とりまとめの公表後も、関係者の協力を得て速やかにパレット標準化の実態把握を進めながら、引き続き物流全体でのパレット標準化の実現に向けた検討を継続することとしている。

パレット標準化は所謂「古くて新しい課題」であり、長年にわたって取組が図られてきたが、多数の関係者の利害関係が複雑に絡み合い、総論賛成・各論反対の域を出ることができず、未だ十分に実現できているとは言い難い。一方で、新型コロナウイルス感染症の流行が社会経済活動における物流の重要性を改めて浮き彫りにするとともに、世界規模の要請である持続可能な開発目標（SDGs）の達成に向けた機運も高まっている。今こそ荷主をはじめとする関係者が連携して標準化を強力に推進し、我が国経済の持続的な成長と安定的な国民生活を維持するとともに、担い手にやさしく、環境負荷の低い持続可能な物流を実現するべきである。そのためにも、物流に関わる全ての業界・事業者が、その社会的要請に応えるとともに、物流の生産性向上による効果を、トラックドライバー等の物流現場の担い手を含む関係者が等しく享受できる必要がある。以上の問題意識にもとづき、本分科会では、産官学連携のもと、過去の経験にも立脚した実行可能かつ効果的な方策を検討し発信していくものである。

2. パレット標準化を巡る現状と課題

(1) 物流の現状とパレット利用の重要性

現在、我が国の物流には、担い手の厳しい労働環境や現場での様々な非効率等、荷主をはじめとする関係者とも連携して改善すべき点が多く存在する。トラックドライバーの減少と高齢化が進む一方、負担の大きい附帯作業や荷待ち時間が減らず、長時間労働が常態化しており、労働環境改善は急務である。また、小口多頻度化など商流の変化に伴う非効率も発生しており、トラックドライバー不足を見越した、効率化実現による物流インフラの持続可能性確保も必要となっている。

特に、令和6年（2024年）4月からは、働き方改革関連法によるトラックドライバーの罰則付き時間外労働規制の適用も控えており、労働力不足は更に深刻化することが懸念されるとともに、モノが運べなくなるという可能性が現実的な危機として認識されている。そのような中であって、物流現場の効率化を進め、物流機能を引き続き維持していくためには、物流の共同化や自動化・機械化による省力化とともに、その前提となる物流各要素の標準化を実現していくことが必要である。

令和2年度に国土交通省がトラックドライバーを対象に行った調査では、1運行当たり約1時間30分の荷役時間が発生している【参考1】。荷役作業におけるバラ積み・バラ卸し等の手荷役は、長時間労働の要因となっているだけでなく、重労働であることからトラックドライバーの大きな負担となっており、その改善は急務である。この手荷役の改善のため有効な方策が、フォークリフトを使った荷役の機械化による省力化であり、その前提となるのが荷物のパレット化である。人口減少の本格化や労働力不足への対応に迫られる物流分野にあって、荷役時間の短縮と重労働の解消を通じて女性や若者、高齢者をはじめ多様な人材の活躍にもつながる荷役の機械化は今後不可欠である。更に、利用されるパレットの規格や運用が標準化されれば、異なる事業者間での共同輸配送や他商品・製品との混載、同業他社とのパレットの共同利用、物流現場の自動化・機械化によるDXの推進など、更なる生産性の向上に繋がることも期待できる。しかし、荷物のパレット化は未だ十分に進展しているとは言い難く、また、パレット化されている場合にも、標準化が十分に実現していないことによる改善の余地が多くみられるところである。

(2) パレットを巡る現状と課題

前述のとおり、トラックドライバーの負担軽減のためにもパレットの積極的かつ効率的な利用が必要不可欠であるが、特にトラックの積み卸しや鉄道コンテナへの積み卸しを中心に手荷役は依然として相当数発生している【参考2—1】。具体的な手荷役作業については、本来パレット化可能な荷物であるにもかかわらずバラ積み・バラ卸しが行われていることに加え、パレット化された荷物についても積み替え（パレットからパレットへの積み替えや、パレット化されているものをバラで積み直す等）がなされていることも多く【参考2—2】、パレット化が必ずしも荷役の機械化に繋がっていない実態もみられる。このようなバラ積み・バラ卸しや積み替えは、そもそもパレット化されていないこと、パレットによる輸送時と保管時とで利用されるパレットの規格（サイズ・仕様）が異なっていることや、運用方法が標準化されていないため管理者がパレットの流出・紛失を回避する目的で指示していること等から発生していると考えられる。また、このような規格や運用方法

の相違は、個社や業種分野を超えた共同化や、物流施設の自動化・機械化の阻害要因ともなり得る。

また、これらの課題をパレット標準化の観点から総合的に解決するためには、パレット利用実態の把握と、それにもとづくパレットの規格・運用の標準化の実現に向けたロードマップの提示と取組の推進が必要である。

3. パレット標準化の基本的な方向性

(1) 本分科会におけるパレット標準化の定義と対象範囲

本分科会の目指すパレットの標準化とは、単に異なるパレットの規格を一つまたは少数に収れんさせていくことのみを指すのではなく、「標準規格のパレットを標準化された方法で運用することを通じて、パレット化可能なすべての荷物の効率的な輸送と保管（ユニットロード化と、同一パレットによる一貫パレチゼーション）を実現する」ことにより、前述のような物流現場の課題解決と生産性向上を図ることを目的とする取組である。

商取引の国際化に加え、特に近年のアジア諸国の経済成長等を背景にグローバルサプライチェーンの構築が進展する現状を踏まえると、物流標準化の推進に際しては、物流の国際化やデジタル化の動きを踏まえて取り組むことが必要であることは言うまでもない。一方で、パレットについてみると、現時点では国や地域によって利用されている主要なパレット規格や運用方法は様々に異なっており、国際的に標準化が図られている状況とは言い難く、今後の国をまたいだパレット利用にあたっては循環体制の構築をはじめとして多くの解決すべき課題が存在する。我が国の物流が現在直面する人手不足に対応するためには、まずは前述のとおり、国内物流における手荷役の解消という足元の課題に早急に取り組むことが求められていることから、本分科会におけるパレット標準化の検討範囲は、当面の間は国内物流を念頭に置くこととする。

また、物流現場においては、国内で流通するありとあらゆる形状や大きさ、取扱上の特性も異なる荷物を取り扱うが、その中にはパレット化に適さない荷物も多く存在するため、本分科会でいう荷物とは、合理的な範囲でパレット化し得るものを前提とする。

更に、物流は調達から生産・製造、販売・消費まで全ての過程に関わり、これら全ての過程において物流を効率化していくことが必要であるが、パレットに関しては、当該荷物がパレット化可能であることに加え、パレット単位での輸送・保管が可能な物量が確保できることが検討の前提となる。そのため、本分科会において、特に一貫パレチゼーションを目指す対象区間としては、製造業の工場や生産者等の施設からはじまり、卸売業・卸売市場の物流施設等までの間が中心となる。ただし、原材料等の調達の場面にあっても、輸送と保管の間の効率化を図るためには、当該区間でのパレットの規格や運用の標準化が図られることが望ましい。また、卸売業・卸売市場の物流施設から小売業の物流施設や店舗までの区間にあっても、一定以上の発注・輸送ロットが確保でき、パレット化が可能な部分については、可能な限り川上からの一貫パレチゼーションが検討・推進されていくことが期待される。

(2) パレット標準化によって期待される効果

我が国の総人口は平成 20 年（2008 年）をピークに減少局面に入っており、2050 年には約 1 億人にまで減少する見通しである。生産年齢人口の減少や少子高齢化により、労働力不足は各産業共通の課題となっているが、特に物流産業においては、トラックドライバーの厳しい労働環境等から、担い手不足の深刻化が懸念されている。将来予測として、この状況を放置すれば、需要に対し 20 万人超の規模でトラックドライバーが不足するという調査結果（※1）や、2030 年には、物流需要の約 36%に対して供給ができなくなるという

試算（※２）も出されており、経済全体の成長を制約することになるだけでなく、物流機能それ自体の維持が困難になるおそれがある。こうした事態を回避するためには、附帯作業の明確化などの取引環境の適正化を進めるとともに、物流現場におけるバラ積み・バラ卸し等の手荷役を解消し、共同化や自動化・機械化を進めることを通じて物流を効率化することが急務である。前述のとおり、パレットの標準化の実現は、荷役の機械化によって手荷役解消と労働時間短縮に資するとともに、女性や若者、高齢者等の多様な人材の確保を可能にするなど、物流機能を維持し、効率化するため極めて重要な手段の一つである。

※１ 公益社団法人鉄道貨物協会「平成 30 年度 本部委員会報告書」（令和元年 5 月）

※２ 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会「ロジスティクスコンセプト 2030」（令和 2 年 2 月）

関係者がそれぞれの責務を果たし、パレット標準化が実現すれば、その効果は物流に関わる全ての関係者に還元されることとなる。物流事業者においては、荷役作業や荷待ち時間の軽減に加えて、中長期的には、更なる輸配送網の共同化や、物流現場の DX といった物流効率化が期待される。発着荷主にとっては、物流の直面する危機を回避することで、引き続き商品・製品を安定供給できることが最大の効果であるが、物流効率化はそのほかの付加価値ももたらす可能性がある。発荷主においては、共同化による積載効率の維持や向上、パレットと商品情報を紐付けることでのトレーサビリティ担保等にも活用することが考えられ、また、着荷主においても、荷受け作業時間の短縮（事前出荷情報（ASN）の導入による検品レス等を含む）、物流施設の DX 促進といった独自の効果が考えられる。なお、今後全ての事業者における社会的責任として SDGs（持続可能な開発目標）や脱炭素社会の実現に向けた取組が求められる中であって、パレット標準化による物流の省力化と効率化は、将来的な環境負荷の低減の観点からも必要不可欠である。

なお、パレット標準化による具体的な効果については、各関係者にとっての定量的効果の発信を目指して、令和 4 年度以降、関係団体とも連携のもと、本分科会において引き続き検討を続けることとする。

（３）関係者の責務

パレット標準化は物流機能の維持のために必要不可欠であるが、パレットの利用にあたっては、購入・賃借から洗浄・補修などの維持、保管、返却・回収等の各過程において、相応のコストが発生するとともに、短期的には、今までトラックドライバーによる荷役負担と長時間労働の上に成り立っていた積載率を維持することが困難になる可能性もある。しかし、各事業者の社会的責任として、すべての担い手の持続可能な労働環境構築に向けた取組が求められる時代にあって、社会インフラたる物流機能を損なうことなく、物流現場にかかる過度な負担を軽減し、産業競争力を維持し続けるためには、パレットの効率的な利用にあたって生じる適正なコストは、受益者負担の観点から、利益を受ける関係者間で適切かつ公平に分担されるとともに、それによって生じる効果も関係者間で適切に分配されるべきである。

パレット標準化のあるべき姿を実現するに際しては、第一に、荷主による取組が必要不可欠である。長時間の過酷な手荷役に代表される附帯作業については、貨物自動車運送事業法の一部改正や、「ホワイト物流」推進運動等で一定の改善がみられる一方、業界慣習等から、現在も解消されていないばかりか、貨物自動車運送事業者にあっては必要なコスト

や業務に見合った対価を収受できていない状況も存在している【参考3】。今後、トラックドライバーの時間外労働の上限規制等を遵守するため、荷主と物流事業者が一体となって、長時間の附帯作業を根本から解消していくことが求められ、パレットを利用した効率的な物流の実現に関しても、発着荷主による取り決めと適切な責務の負担が必要不可欠である。特に荷主を中心に、パレットレンタル事業者・パレットメーカーも含め、物流に関わる全ての関係者において、その解決に向けた速やかな取組が必要である。

まず、発荷主にあっては、標準的な運賃の支払いや附帯作業の軽減など取引環境等の改善を進めることを前提として、標準的な規格・運用のパレットの導入を進めるとともに、着荷主に対してもパレット化を前提とした情報提供・営業を行うことが求められる。

次に、着荷主にあっては、パレット納品を導入し、発荷主と連携して附帯作業の軽減に向けた取組を実施するとともに、パレットによる物流を考慮した発注や、回収を容易にするためのパレットの適切な管理等を行うことが求められる。

また、貨物自動車運送事業者にあっては、パレット利用にまつわる課題と解決方策にかかる情報や、現場の負担軽減につながる提案を積極的に発信し、パレットの標準化の実現に向けて荷主に対して働きかけるとともに、附帯作業に見合った対価を具体的に提示していくことが求められる。

更に、パレットレンタル事業者やパレットメーカーにあっては、その知見を活用してパレットの適切な利用拡大に向けた発信を継続するとともに、利用者の利便性にも配慮した効率的な循環システムの構築に向けて提案と取組を行うことが求められる。

総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）に記載のとおり、持続可能な物流を実現するためには、物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化が急務である。物流現場における労働環境の改善や物流危機への対応は、一部の事業者において積極的に取り組まれている一方、我が国全体で見ると、より一層進めていかなければならない状況である。上記のような関係者によるパレット標準化を通じた物流効率化の取組を、更に効果的かつ広範に推進するため、関係省庁においても、物流団体や荷主に関わる団体、経済団体等と連携しながら、物流が直面している課題や、パレット標準化の必要性、期待される効果等について、各事業者や企業経営者に向けて強力に発信し周知すべきである。

なお、パレットはその性質上、荷物とともに移動し、複数の関係者によって利用されるものであるが、トラックや倉庫設備等と同様に物流機能を支える資産に他ならない。しかし、パレットについては、かねてから、輸送や保管等にあって正当な利用の権利を持たない者によって流用される場面も見受けられ、そのことが物流全体でのパレットの積極的な利用を阻害している側面がある。パレットは、直接・間接を問わず全ての関係者によって資産として適切に管理されるべきものであり、パレットを直接に購入あるいは賃借して利用している事業者のみならず、社会全体でパレットを資産として再認識することが必要である。

4. パレット標準化に向けた検討の進め方

(1) パレット標準化に向けた段階的取組

パレットの標準化に向けては、各現場や事業者、業種分野ごとでも取組の進捗状況が大きく異なることを前提として、下記のように段階を分けて取り組むことが考えられる。

まず、パレット化が可能な荷物についても現在パレットを利用せずにバラ積み・バラ卸しで扱われている場合も少なからず存在するが、こうした状況を、標準的な規格・運用のパレット利用に転換していくことが必要となる（第1段階）。

次に、既にパレット化済みの荷物についても、輸送や保管の過程ごとに利用されているパレット規格や運用が異なることや、輸送や保管の過程でのパレット紛失を避けることを目的に、積み替えが発生している場面がある。このような状況については、規格・運用の標準化によって積み替え等の作業を可能な限り削減し、かつ効率的で無駄のない一貫パレチゼーションの実現を目指していくことが必要である（第2段階）。

いずれの段階においても、パレットの規格と運用の双方を標準化することが必要である。規格・運用のいずれについても、我が国全体で1つに収められることは困難であると考えられるが、可能な限り少数に収められるとともに、特に、川上から川下の一連の物流の過程の中、あるいは物流の共同化が想定される事業者や業種分野間など、物流機能が交わり得る関係者間では相互に連携可能な方策が模索されることが望ましい。

(2) 本分科会における検討の進め方

本分科会では、まず初めに、上記3（1）のとおり、目指すべきパレット標準化の定義と方向性、また、4（1）のとおり、その取組段階を確認した。また、現在は議論と並行して詳細な実態把握を進めており、この結果を踏まえて、第1段階、第2段階の双方における規格・運用両方の標準化の在り方について検討する。続けて、当該標準的な規格と運用の適用を推進していくため、官民双方での推進方策についても検討することとする。

(3) 優先的に取り組むべき課題

パレット標準化に向けては、規格と運用をともに標準化していくことが重要であり、上記のとおりその両方について段階を分けて検討を進めることとなるが、働き方改革関連法がトラックドライバーにも適用される令和6年度（2024年度）が間近に迫っている中にあることは、まずはバラ積み・バラ卸しの荷物をパレット化することが喫緊の課題である。

バラ積み・バラ卸しをしていた荷物をパレット化する場合、トラックへの積載率が低下する場合があるため、これからパレット化を図る事業者にあっては、積載率の低下を少しでも抑えるために現行の商品・製品のサイズを前提にパレットの規格を選択することが想定される。しかし、今後、社会全体でパレット標準化を目指していく観点から考えると、各事業者において投資を伴う取組が行われるにあたっては、物流全体で取り扱われるパレットの規格ができる限り少数に収められるような選択がなされることが望ましい。

また、現在、本分科会をはじめ業種分野横断でのパレット標準化に向けた動きがあり、標準化が様々な物流施設の自動化・機械化の前提となる以上、各事業者においても、パレット規格の選択にあたっては、商品・製品のサイズへの適合性はもちろん、本分科会等に

おける議論の動向も重要な考慮要素となると考えられる。

本分科会では、今後関係者の協力を得ながら速やかに詳細な実態把握を進めた上、それを踏まえた規格・運用両方の標準化の在り方について検討を進めていくこととしているが、上記のことから、特に、令和6年度（2024年度）を見越してこれからパレット化を図ろうとする事業者における予測可能性を高め、その判断の一助となるよう、段階的に検討結果を発信することとし、まず本中間とりまとめにおいては、これからパレット化を図る事業者を対象に最も推奨される規格として提示することとした。

5. これからパレット化を行う事業者推奨するパレット規格（中間とりまとめ）

（１）パレット規格にかかる現状

パレット規格は、既にいくつかの JIS（日本産業規格）において定められている。このうち、JIS Z 0601:2001（プールパレットー貫輸送用平パレット）においては、「広範囲の業種及び各輸送機関において相互に共通して使用され、互換性のある木製プールパレット及びプラスチック製プールパレット」として、1100mm×1100mm×144mm（長さ×幅×高さ）のパレットが定められている【参考４】。また、「パレチゼーションによる一貫輸送をはじめとする、体系化されたユニットロードを構築することによって、物流の合理化を図るための指針」として制定された JIS Z 0650:2020（ユニットロードシステム通則）においては、平成 7 年（1995 年）の制定時から定められていた平面サイズ 1100mm×1100mm のパレットに加え、令和 2 年（2020 年）に、ヨーロッパの現状及びアジアとの輸出入の増大を背景として、1200mm×1000mm のパレットが追加して定められているところである。

上記の 2 種類の平面サイズのパレットに加え、JIS Z 0604（木製平パレット）及び JIS Z 0606（プラスチック製平パレット）においては 1100mm×800mm、1100mm×900mm、1300mm×1100mm、1400mm×1100mm、1440mm×1130mm（プラスチック製平パレットのみ）、1200mm×800mm のパレットに関する定めがある。我が国のパレット利用状況をみると、これら JIS に定めのある平面サイズのパレットをはじめとする様々なサイズのパレットが使われているのが実情である。

ただし、我が国のパレット生産状況をみると、現在最も多く生産されているのは 1100mm×1100mm のパレットである【参考 5】。また、物流施設を対象とした調査【参考 6】においても、最も多く利用されているのは同サイズのパレットであった。なお、物流全体で利用されているパレットの中に占める割合は大きくはないものの、複数の事業者や業種分野において繰り返し利用されているパレットのレンタルサービスにおいても、その保有枚数は他規格と比べて 1100mm×1100mm のパレットが最も多い【参考 7】。

※行政においては、総合物流施策大綱(1997-2001)において「平成 10 年度から、パレタイズ可能な政府調達物資については、他の JIS のパレットが一般的に利用されている分野を除き、一貫輸送用パレット（T11 型 ※1100mm×1100mm×144mm のパレット）によるよう努める。」、また、続く総合物流施策大綱(2001-2005)においても、「物流活動を一貫してのパレット利用を促進するため、引き続き、T11 型パレットを基本とする「ユニットロードシステム通則」の普及等を行う。（中略）加えて、T11 型パレットの国際標準化や、それを基本とした JIS 規格パレットのアジアにおける普及に取り組む。」として、各種取組を掲げてきたところ。

（２）本中間とりまとめにおいて推奨するパレット規格：平面サイズ 1100mm×1100mm

パレットの規格・運用の標準化の目的は、パレットを関係者間で共同利用し適切に循環させることで、物流現場の負担軽減と物流効率化を実現することである。この点、本中間とりまとめにおいて前倒しして検討している規格に関しては、物流現場において複数の種類のパレットが混在すると、トラックへの積み付けパターンが増えることによる荷役作業の煩雑化や倉庫への保管のための積み替えが発生するとともに、倉庫におけるパレットサイズ単位の荷物の保管スペースの確保等の課題が発生することから、パレットの規格の種類は可能な限り少数であることが望ましい。しかしながら、前述のとおり JIS に定められた平パレットの規格だけでも 8 種類あり、また、輸出入量の増大を踏まえて JIS Z 0650 に

1200mm×1000mm のパレットが追加されたことなどからも分かるように、パレットに載せる商品・製品の性質や、当該商品・製品が取引される相手、業種分野の慣行等の様々な理由から、様々なパレット規格が利用されているのが実情である。本分科会では、上記を踏まえつつも、本分科会の検討が当面の間は国内における物流を主な検討の対象としており、かつ、中間とりまとめがこれからパレット化を図る事業者を対象にした発信であることを前提に、最も推奨する規格について検討を行った。

商品・製品の特性や海外との輸出入の多さなど、それぞれに事情が異なり、最も適切な規格が個社あるいは業種分野ごとに異なり得ることは前提としつつも、一貫パレチゼーションの実現や、物流の共同化や自動化・機械化までを視野にパレット標準化を行うにあたっては、複数の規格が存在する中であっても、特に、最も主要なパレット規格の利用割合を伸ばしていくことが有効であると考えられる。主要規格の割合が増えることで、トラックドライバーにとってはトラックへの積み付けのパターンが簡素化し、複数の荷主の荷物が集まる物流施設等であっても規格の相違による積み替えが減らせるとともに、保管の際の効率化や機械化の促進が期待される。更には特定の規格を利用する事業者が増えることにより、パレットの生産・購入・賃借・利用・管理等にかかるコスト面での効率化も見込める。

以上のことから、本分科会としては、これからパレット化を図る事業者において、当該事業者が複数の選択肢を取り得る場合には、現在日本国内において最も広く普及している平面サイズ 1100mm×1100mm のパレットを推奨する。

また、平面サイズの他にも、材質、高さ、両面・片面の別、二方差し・四方差しの別、電子タグの有無や強度などパレット規格には様々な仕様がある。仕様に関してはそれぞれの現場における施設設備との適合性が異なり、どのような仕様であれば全体として利用できる事業者が最大化できるのかについては、未だ十分に議論が尽くされておらず、本中間とりまとめにおいては、特定の仕様は推奨しない。ただし、パレットの仕様については、JIS において具体的な定めが設けられていることから、パレット導入にあたっては実際に利用予定の現場の状況とともに、当該 JIS を参照することが望ましい。

(3) 推奨に当たっての留意点

パレット標準化に関して、既に特定の事業者や業種分野の中では、長年にわたって物流効率化のための規格や運用の標準化の努力が進められている場合もある。また、国内物流だけでなく海外との商取引を前提に、海外での標準化状況等も考慮しつつ各種の施設設備を整備する必要性が高い事業者や業種分野も存在すると考えられる。更に、商品・製品の特性や業種分野内の慣習等を踏まえた場合、合理的な規格が様々な異なることも有り得る。そのため、上記(2)の推奨規格を採用することが困難な場合や、物流効率化の観点からも推奨規格とは異なる規格を採用することがより合理的な場合もあると考えられる。

6. 今後の検討に向けて

本分科会では、今後、上記４（１）で確認したパレット標準化に向けた第２段階も含め、物流全体でのパレット標準化の在り方について引き続き検討を進める。特に、運用の標準化について検討をする際には、パレットを利用し、回収し、循環させるシステムの標準化の実現に向けて、パレットの利用方法（積み付けの高さ等）、保有形態（自社所有・賃借・共同利用等の別）、受け払いルールや管理システムの構築、回収・洗浄・補修等の諸管理、管理体制構築等が検討の対象となると考えられる。

なお、検討にあたっては、業種分野内部で閉じた運用が可能なもの、他の業種分野との将来的な共同化等が有り得るものなど、商品・製品の特性に合わせて望ましい在り方が異なる点についても考慮するものとする。

官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 構成員

※五十音順、敬称略／◎ 座長

伊勢川 光	一般社団法人日本物流団体連合会 理事・事務局長
加納 尚美	一般社団法人日本パレット協会 会長
齋藤 弘憲	公益社団法人経済同友会 執行役
重松 康夫	一般財団法人日本規格協会 産業基盤系規格開発ユニット長
嶋崎 真理	一般社団法人日本倉庫協会 常務理事
高岡 美佳	立教大学経営学部 教授
田中 浩一	株式会社日立物流 ロジスティクスソリューション開発本部 ロジスティクステクノロジー部 部長
成瀬 慎一郎	日本通運株式会社 ロジスティクスエンジニアリング戦略室長
西井 茂	佐川急便株式会社 東京本社 輸送ネットワーク部 部長
畠山 和生	ヤマト運輸株式会社 輸送機能本部 輸送戦略企画部 部長
藤原 敏彦	全国農業協同組合連合会 経営企画部 次長
二村 真理子	東京女子大学現代教養学部 教授
北條 英	公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 理事 JILS 総合研究所 所長
牧田 信良	公益社団法人全日本トラック協会 常任理事
◎味水 佑毅	流通経済大学流通情報学部 教授
宮澤 伸	日本商工会議所 地域振興部 部長
室賀 利一	株式会社N X 総合研究所 シニアコンサルタント
脇坂 大介	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部 上席主幹

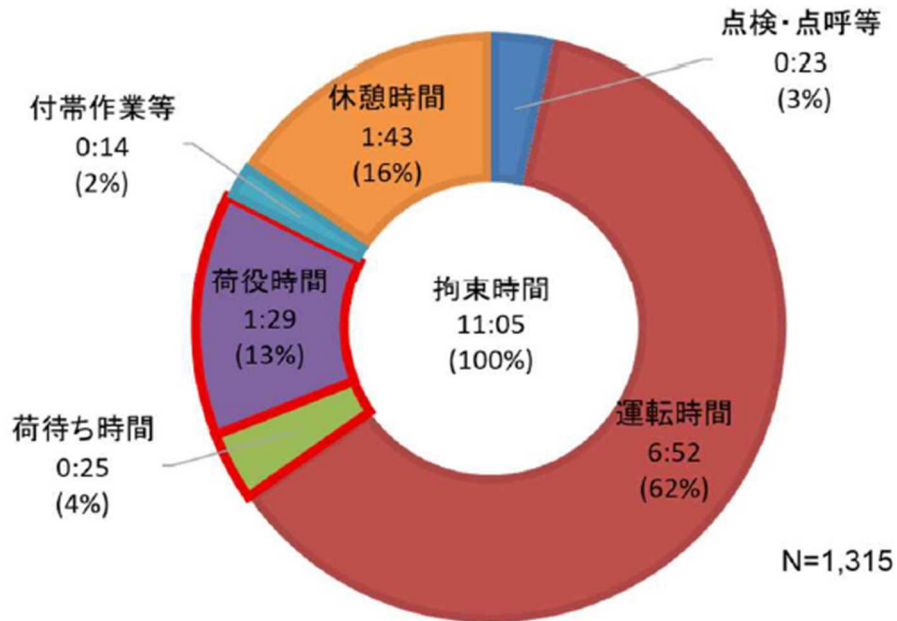
<行政>

武田 裕紀	農林水産省 大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課 課長
中野 剛志	経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室 室長
平澤 崇裕	国土交通省 総合政策局 物流政策課 課長
日野 祥英	国土交通省 自動車局 貨物課 課長

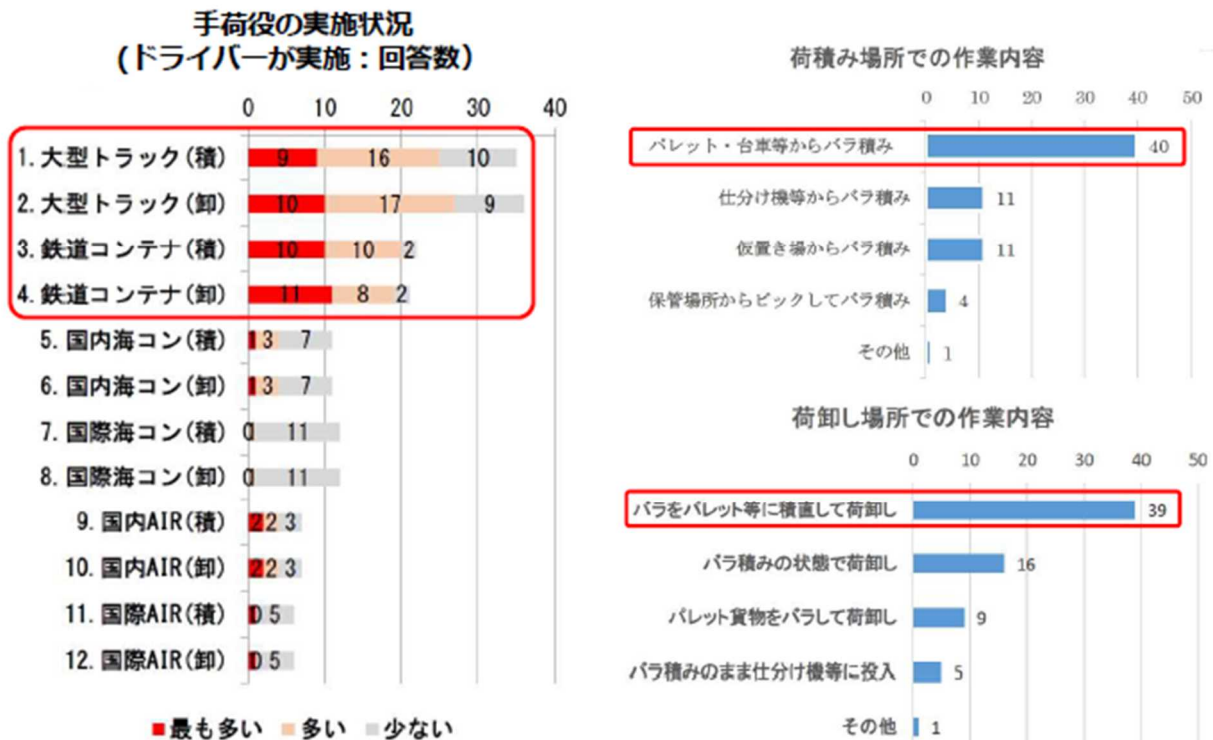
参考資料

【参考 1】トラック輸送状況の実態調査結果(国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」令和 2 年度)

1 運行あたりの平均拘束時間とその内訳



【参考 2—1, 2—2】手荷役の実施状況(一般社団法人 日本物流団体連合会「トラック幹線輸送における手荷役実態アンケート調査報告書」平成 28 年)



【参考 3】荷役作業の割合と荷役料金の収受状況 事業者調査結果(国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」令和 2 年度)

荷役の方法別 (延べ発生回数：4,290回)	割合
手荷役	34.8%
パレット崩し手荷役	4.4%
フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	16.1%
フォークリフト荷役（荷主側が作業）	13.7%
ロールボックス荷役	8.1%
その他	23.0%
荷役料金の収受の有無別 (延べ発生回数：4,120回)	割合
収受している	37.2%
収受していない	62.8%

【参考 4】JIS Z 0601:2001（プールパレットー貫輸送用平パレット）
— 4.1 大きさ，形式，種類及び記号

表 1 パレットの大きさ，形式，種類及び記号

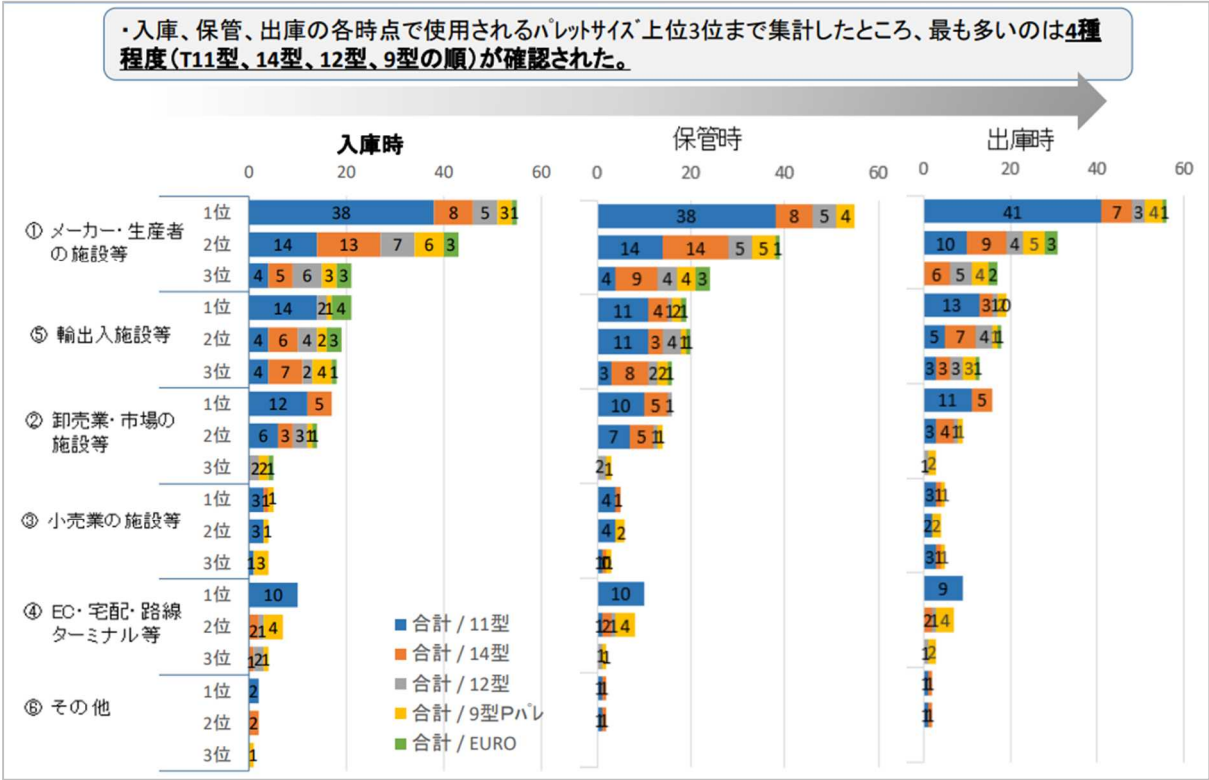
大きさ（長さ×幅×高さ）mm	形式	種類	記号
1 100×1 100×144	両面使用形二方差し	木製 A 形	T11W-A
		木製 B 形	T11W-B
		プラスチック製	T11P

【参考 5】パレット生産出荷統計／平パレット・寸法別データ（一般社団法人日本パレット協会 調査/令和 4 年 5 月）

2021年度

寸法	平パレット	寸法比率	11型+12型	生産数量合計	平パレット合計 生産数量合計
1100× 800	595,745	1.1%	37.2%	59,533,888	91.50%
1100× 900	1,117,632	2.1%			
1100×1100	17,411,407	31.96%			
1300×1100	1,178,749	2.16%			
1400×1100	2,831,480	5.20%			
1200× 800	293,454	0.54%			
1200×1000	2,832,842	5.20%			
規格寸法小計	26,261,309	48.21%			
規格外寸法小計	28,209,676	51.79%			
計	54,470,985	100.00%			

【参考6】 物流施設別パレット利用実態（一般社団法人 日本物流団体連合会 物流標準化調査小委員会 調査/令和3年度）



【参考7】 レンタルパレット保有数量（一般社団法人 日本パレット協会 調査/令和3年度）

レンタルパレット保有数量（2021年度発表）

一般社団法人日本パレット協会 調査

パレットの種類	大きさ(mm)	保有数量											
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
木製平パレット	1100×1100	4,709,582	4,267,114	4,388,293	4,303,859	4,074,490	3,743,365	3,720,861	3,784,298	3,687,607	3,863,848	3,932,524	2,717,600
	1300×1100	190,583	208,469	370,165	482,259	472,780	534,374	518,118	478,577	434,669	471,502	488,032	439,072
	1400×1100	2,123,430	1,904,245	2,037,849	1,884,983	1,871,562	1,884,621	1,861,156	1,910,893	1,977,211	1,910,242	1,980,149	1,858,578
	1200×1000	179,780	171,278	175,138	180,352	167,773	181,773	180,061	173,975	161,252	167,582	156,233	114,096
	その他	259,206	257,155	230,152	234,268	273,019	254,165	270,262	284,835	277,334	290,524	307,098	355,078
	小計	7,462,581	6,808,261	7,201,597	7,085,721	6,859,624	6,598,298	6,550,457	6,632,577	6,538,073	6,703,698	6,864,038	5,484,424
プラスチック製平パレット	1100×1100	7,546,642	8,114,861	9,459,591	9,824,047	10,160,286	10,218,509	10,465,151	10,981,457	11,451,656	12,568,132	14,050,946	14,222,241
	1100×900	288,600	208,745	201,622	183,700	175,178	115,545	137,715	100,924	68,814	40,442	52,000	35,673
	1200×1000	165,813	207,484	282,495	313,614	347,194	376,903	421,271	428,073	474,888	497,165	564,195	654,456
	1400×1100	569,981	682,827	851,544	916,315	969,888	1,126,051	1,225,031	1,208,459	1,280,786	1,572,896	1,660,343	1,841,369
	その他	168,895	202,945	223,867	243,167	703,164	358,230	361,465	363,893	364,091	612,687	750,565	764,902
	小計	8,739,931	9,416,862	11,019,119	11,480,843	12,355,710	12,195,238	12,610,633	13,082,806	13,640,235	15,291,323	17,078,050	17,518,641
ロールボックスパレット		65,526	62,448	61,793	72,906	73,399	72,364	76,369	70,731	72,669	82,153	72,880	43,500
ボックスパレット		11,477	13,062	8,010	12,820	10,693	9,543	8,004	6,621	6,990	17,265	17,098	1,500
その他のパレット		653,781	659,903	694,236	750,848	793,326	796,689	847,736	930,426	928,316	769,774	1,042,571	1,179,278
合 計		16,932,296	16,960,536	18,984,755	19,403,138	20,092,752	19,672,132	20,093,199	20,723,161	21,186,283	22,864,213	25,074,639	24,227,343
前年比		100.2%	100.2%	111.9%	102.2%	103.6%	97.9%	102.1%	103.1%	102.2%	107.9%	109.7%	96.6%

【参考 8】パレット標準化推進分科会スケジュール（イメージ）

