



新物流2法で求められる標準化への対応

(一社)運輸デジタルビジネス協議会 (TDBC)

代表理事 小島 薫

1. はじめに

2023年6月2日に公開された物流の2024年問題解決に向けた「物流革新に向けた政策パッケージ」(以降、「政策パッケージ」)において「標準化」が、言及されている。

ここでは、荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化、(3)荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定とされており、その中の(2)物流の効率化の具体的な施策の1つとして「④「物流標準化」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)」が、掲げられている⁽¹⁾。具体的な標準化の内容については、その後の法制化の内容と併せて紹介をするが、これらは物流に関わるハードウェアについての標準化ということになる。

一方で、これまで電話やFAX、伝票等の紙によるアナログな手段で荷主～元請け～実運送事業者の連携が行われていたが、物流の2024年問題の解決に向けての(1)商慣行の見直し、(2)物流の効率化においては、デジタル化やその前提となる標準化が重要とのことからソフトウェア面での標準化も求められる事になった。

特に、このソフトウェア面での標準化については、まだほとんど認識されていないことから本稿では、ここに重点を置いて紹介したい。

2. 「物流標準化」の推進 (パレットやコンテナの 規格統一化等)

「政策パッケージ」での「物流標準化」については、以下のように具体化されている。

2024年4月に「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が国会に提出、審議され、同4月26日に可決・成立し、同5月15日に公布された。

その結果、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(今回の改正により「物資の流通の効率化に関する法律」に改名)と「貨物自動車運送事業法」がそれぞれ改正され、一部を除き既に2025年4月1日に施行されている。

この中の「物資の流通の効率化に関する法律」(以降、物流効率化法)では、荷主の努力義務として、第三十七条第一項第三号で、

「運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具(貨物自動車に積み込むものに限る。第三項において同じ。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置」を規定しているものの標準化については、言及されていない。

物流効率化法での具体的な「基本的な方針」「判断の基準となるべき事項」等は、省令等で定めるものとされており、国土交通省、経済産業省、農林水産省の各委員で構成された3省合同会議で審議され、その内容が「合同会議とりまとめ案」として意見募

集（パプコメ）を経て、2024年11月27日に「合同会議とりまとめ」⁽²⁾として公開されている。

3. 「基本的な方針」「荷主の判断基準」での標準化に関する規定（パレット等のハード面）

その後、「基本的な方針」「判断の基準となるべき事項」についても意見公募を経て2025年2月18日に「貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針」⁽³⁾（以降、基本的な方針）、「荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令」⁽⁴⁾（以降、荷主の判断基準）として公開されている。

その「基本的な方針」（p.8～）の中では、物流標準化に対する支援として、

「国は、フィジカルインターネットの実現に向け

て、物流現場における自動化又は機械化、デジタル化、省人化等の前提となる物流標準化を推進するため、官民連携により、納品伝票、外装表示、パレット又は外装の規格、商品、事業所等のコード体系、物流用語等の標準化に向けて取り組み、これらの成果の普及等に努めるものとする」と規定している。

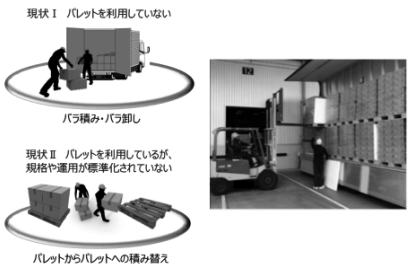
また、その他効率化の推進に関して必要な事項として、

「(6) レンタルパレット事業者は、荷役の効率化に資する「標準仕様パレット」の利用（官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会最終とりまとめ（令和六年六月）⁽⁵⁾で定められた規格と運用に基づき、標準規格のパレット（11型等）を、標準化された方法で運用することをいう。）の拡大に向けた発信の継続や取組の充実、共同での利用及び回収の促進を図るとともに、契約への必要事項の明記に係る働き掛けを含め、パレットの紛失防止対策を適切に実施する必要がある。

令和3年9月から官民の協議会（パレット標準化推進分科会）において、パレット標準化に向けた検討を開始。
令和6年6月に標準的な規格と運用を整理し、効率的な一貫バレイゼーションを目指す。

I. パレット標準化を巡る現状と課題

パレット化可能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
※輸送の際のパレット化率は約8割（パレット化可能な荷物のうち）
パレットの規格や運用が統一されておらず、物流拠点にて積み替えが発生
※例えば、貨物の出荷時では約5割の積み替えが発生
荷主所有のパレットの回収は、一般的に少量多頻度であり負担が大きい
※レンタルパレット利用率は約3割



II. 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

○主な規格

平面サイズ	1,100mm×1,100mm
高さ	144～150mm
最大積載質量	1t
タグ・バーコード (貨物/パレット追跡用)	タグ・バーコードの装着が可能な設計 (将来的にはタグ・バーコードの装着を目指す)
その他	二方差しまたは四方差し

○主な運用

調達形態、 管理	効率的な一貫バレイゼーションを目指す観点から、 レンタル方式を推進。 ※将来的には、複数のレンタルパレット事業者の連携 （「共同プラットフォーム」）によるパレットの共同配送・ 管理システム運営等を目指す。
パレットの仕分 け・回収、 費用負担	売主と買主間の売買契約や、レンタルパレット事 業者とのレンタル契約においてパレットの仕分け・回 収作業の主体や費用負担を明記する。 ※将来的には、適切に価格転嫁される環境を構築し、 賃借期間に応じて負担する方式を目指す。

※製品の特性上標準仕様パレットを活用できない場合や、既に業種分野内で複数企業が参画し相当数の物量で一貫バレイゼーションが実現できている場合等、標準仕様パレットの採用が当分の間困難な場合においては、設備改修等のタイミングも勘案しつつ、将来的な標準仕様パレットの採用を期待する。

図1 標準的な規格と運用（標準仕様パレット）

（出典：官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会
「パレット標準化推進分科会最終とりまとめ（概要）」からの抜粋
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751646.pdf>）

(7)パレット製造事業者は、標準規格のパレットの製造、販売及びレンタルパレット市場への投入を拡大するとともに、安定的に供給可能な生産体制整備等を実施する必要がある」

と具体的に規定している。

そして、「荷主の判断基準」では、運転者の荷役等時間の短縮として、第四条第一項に、

「一 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること、一貫パレチゼーション（輸送、荷役又は保管の各段階において同一のパレットを使用することをいう。）の実現のために標準仕様パレット（縦1.1メートル、横1.1メートルのパレットをいう。）その他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること、運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置することその他の措置により、荷役等の効率化を図ること」

等を規定している。

4.「基本的な方針」「荷主の判断基準」での標準化に関する規定 (コード体系や項目等のソフト面)

一方で、前述の通り、「基本的な方針」では、「国は、フィジカルインターネットの実現に向けて、物流現場における自動化又は機械化、デジタル化、省人化等の前提となる物流標準化を推進するため、官民連携により、納品伝票、外装表示、パレット又は外装の規格、商品、事業所等のコード体系、物流用語等の標準化に向けて取り組み、これらの成果の普及等に努めるものとする」

とパレットや外装の規格等のハードウェア面での標準化だけでなく商品や事業所等のコード体系・物流用語等の項目の標準化といったソフトウェア面も規定している。

「荷主の判断基準」では、荷主に対して運転手の荷待ち時間等の短縮及び運転手1人の1回の運送毎の貨物の重量の増加を図るための措置の実施を求めている。

り、その具体的な措置の他、その実効性を確保する措置についても規定している。そこには、標準化に関しても言及されており、

「物資の流通に係るデータの標準化を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること」

とされている。

また、「合同会議取りまとめ」では、

「① 積載効率の向上等に関する事項として

- トラック事業者が複数の荷主の貨物の積合せ、共同配送、帰り荷（復荷）の確保等に積極的に取り組めるよう、実態に即した適切なリードタイムの確保や荷主間の連携に取り組むこと。

② 荷待ち時間の短縮に関する事項として

- トラックが一時に集中して到着することがないように、トラック予約受付システムの導入や混雑時間を回避した日時指定等により、貨物の出荷・納品日時を分散させること。なお、トラック予約受付システムについては、単にシステムを導入するだけではなく、関係事業者の配送スケジュールに配慮した予約時間の調整や利用率の向上等、現場の実態を踏まえ実際に荷待ち時間の短縮につながるような効果的な活用を行うこと。

③ 荷役等時間の短縮に関する事項として

- 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること」

等、発着荷主・運送事業者間のデジタルによる情報連携を前提とした積極的な取り組みが規定されている。多くの物流現場では荷主は荷物の波動に対応するために複数の運送事業者を活用し、運送事業者も同様に複数の荷主と取引し日々業務を回している。特定の荷主と特定の運送事業者間のみの関係であれば個別システムでの対応が可能だが、変化する取引先間での情報連携を考えると取引先の個別システムに取引の度に対応するのは時間的にも、コスト的にも困難だ。

そのためには、業種、業界を超えた「商品や事業

所等のコード体系・物流用語等の項目の標準化」が前提となる。これまでは、電話、FAX等のアナログな手段での連携方法が中心で、人が間に入り翻訳していたため取引先のシステムやコード、項目の違いにも柔軟に対応できていたが、デジタルによる情報連携では標準化なしには容易に実現できない。そのため、「合同会議の取りまとめ」での荷主、運送事業者等の判断基準の実効性確保に関する事項には、これらの「商品や事業所等のコード体系・物流用語等の項目の標準化」に関して、

「・物流情報標準ガイドラインへの準拠等の物流データの標準化に取り組むこと」と規定している。

5. 物流情報標準ガイドラインとは？

物流情報標準ガイドラインは、2021年10月、内閣府戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)のスマート物流サービスで策定され物流業務プロセス標準、物流メッセージ標準、物流共有マスタ標準の3つの標準とコード標準化に対する方針を定めて

いる(図2参照)。
その内容は「SIP物流情報標準ガイドライン」ホームページ⁽⁶⁾で公開されている。

現在は、(一社)フィジカルインターネットセンターが事務局となりスマート物流サービス物流情報標準化検討委員会が、推進、改訂等を実施している。

また、2024年9月13日から同年10月11日まで、改訂の意見募集が行われ、有識者による物流情報標準化検討委員会にて反映の有無を審議し、ガイドラインをVer3.00に改訂して公開している⁽⁷⁾。そこには、「物流の効率化・生産性向上を実現するサービス(共同運送、共同保管、検品レス、バース予約等)の提供を目指しております。」と記載されており、前述の3省合同会議での「合同会議取りまとめ」で規定されている内容と連携している。

6. 物流情報標準ガイドラインへの準拠等の物流データの標準化への取り組み

それでは、実際に荷主、運送事業者は標準化への取り組みをどのように実践すればよいのだろうか。

標準化の検討方法・対象 SIPスマート物流サービスでの実証実験を踏まえて標準化内容を洗練

■標準化のステップ

- ① プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準の素案を作成
 - ・ 物流XML/EDI標準をベースに素案を作成
 - ・ グローバルユニークとなるコード体系を適用
- ② 各標準について、PoC事業者から意見を聴取
 - ・ プロセス標準、メッセージ標準、マスタ標準について意見交換を実施
 - ・ 各PoCの実施を踏まえて洗練化
- ③ 標準化案について、物流情報標準化検討委員会にて審議
- ④ 意見公募の実施

■重視する標準

- グローバルにユニークとなるコード体系を優先(メッセージも参考に)
 - UN/CEFACT
 - ISO
 - GS1
- 物流分野における国内標準を優先
 - 物流XML/EDI標準(日本物流団体連合会)
- 商取引における国内標準を重視
 - 流通BMS(流通BMS協議会)

■対象となる標準

- 国内におけるトラック輸送によるB to B物流かつ、全業界で汎用的に使う項目が対象。
原則として物流情報のみ扱うこととするが、事前納品通知情報と納品確認通知情報のみ物流情報も含まれる。

物流業務プロセス標準 (物流業務プロセスの標準化)	運送計画や集荷、入庫、配達といった物流プロセスの流れやルールを定義する。 PoC事業者が物流革新の実証実験を行った新プロセスを反映したプロセスとする。
物流メッセージ標準 (物流情報標準メッセージレイアウト)	運送計画情報や出荷情報、運送依頼情報といったメッセージを定義する。
物流共有マスタ標準 (物流情報標準共有マスタ)	各々の業界が共通で利用できるマスタを定義する。

図2 対象となる標準等

(出典：物流情報標準ガイドライン-ver.3.00-
https://lisc.g.kuroco-img.app/v=1736403248/files/topics/3120_ext_1_0.pdf)

社内システムを個別に改修し、

- 関連マスタの項目を物流情報標準ガイドラインの物流標準マスタや物流標準メッセージで定義された項目に合わせて変更
- 商品コード、拠点コード等を物流情報標準ガイドラインの物流標準マスタや物流標準メッセージで定義されたコード体系に変更

ということも不可能ではないが、改修に係る期間やコストを考えると現実的ではない。

標準化は、主に企業間連携で求められることから、データの入出力に関して物流情報標準ガイドラインに合わせて、変換するというのが現実的だ。

また、今回は新物流2法施行で求められる義務、努力義務を実践する必要があることから、それらを実践するために必要な機能を持ったサービスやソフトウェアで、かつ物流情報標準ガイドラインに準拠したものを新たに導入するという選択肢もある。

具体的にどのようなサービスやソフトウェアがそれに該当するかについては、例えば、経済産業省荷主・物流事業者のための物流効率化に資する「物流デジタルサービス」事例集⁽⁸⁾では、目的や機能の

他、物流情報標準ガイドラインへの準拠についても記載されている。図3は、ウイングアーク1st(株)の提供するinvoiceAgentの例だが、既存の紙出力の納品伝票を電子化し、「合同会議とりまとめ」での

- 事前出荷情報の活用により、伝票レス化・検品レス化を図ること

に対応し、納品伝票の情報を事前出荷情報として「物流情報標準ガイドライン」に準拠した物流標準メッセージとして発荷主から、着荷主等に事前に送ることが可能となる。

また、「SIPスマート物流サービス」物流・商流データ基盤に連携した運用も可能だ。

それ以外にも前述の「SIP物流情報標準ガイドライン」⁽⁶⁾のホームページでも「ガイドライン準拠の事例」を紹介している。ぜひ、荷主事業者や運送事業者は参考にして欲しい。

また、標準化の普及に向けて、既に物流改善に関する補助金等では、補助対象者に対し「物流情報標準ガイドライン」の活用を求めている。例えば、経済産業省の令和5年度補正予算「物流効率化先進的実証等事業費補助金（荷主企業における物流効率化

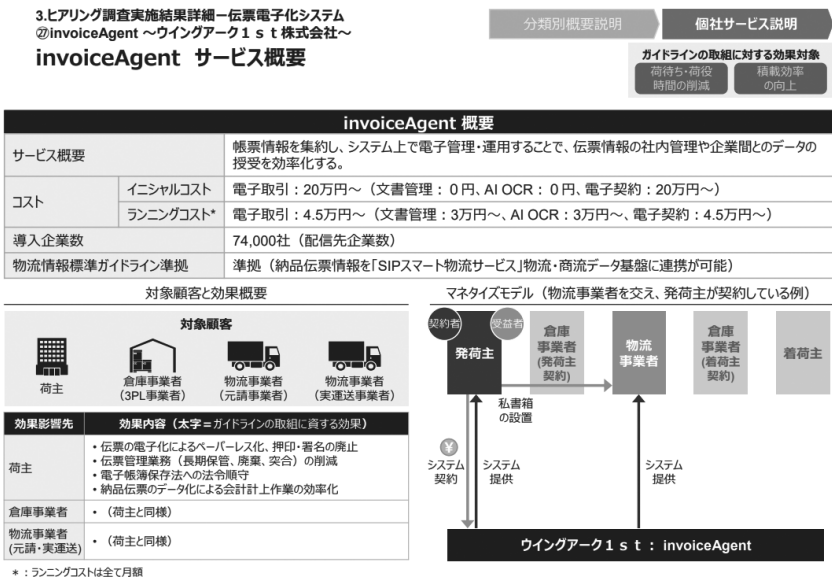


図3 invoiceAgentサービス概要

（出典：経済産業省 荷主・物流事業者のための物流効率化に資する「物流デジタルサービス」事例集（2024年3月12日公開）p.157からの抜粋
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics_digital_service.html）

に向けた先進的な実証事業)」の二次公募の公募要領⁽⁹⁾では、

「原則として、全ての補助対象者が、物流情報標準ガイドラインを活用している若しくは将来的に活用していく意思があることを求めます。」と記載されている。

一方で、物流に関連するサービスやソフトウェアを提供するベンダーは、物流情報標準ガイドラインの準拠が、ユーザー企業から選ばれるための重要な指標となっており早急な対応が求められている状況だ。

7. 新物流2法対応のための仕組み

新物流2法では、事前出荷情報による効率化だけでなく、積載効率の向上、荷待ち、荷役作業時間の削減等によるドライバーの適正な労働時間の実現、そして運送契約の書面化、運送契約に基づく荷待ち、荷役作業等の対価の収受による適正な賃金の実現が求められている。そして、短期間での確実な実現にはそのための仕組みも重要となる。

これらに関しては、本誌「流通ネットワーク」2024年11・12月号掲載の「特別レポート 新物流2法で求められるサプライチェーン全体でのデジタル化」で紹介している。

承諾を得て当協議会のホームページでも公開している。ぜひ、参考にして欲しい⁽¹⁰⁾。

8. 物流の2024年問題解決とその先のフィジカルインターネットの実現

「合同会議とりまとめ」においても前述の通りに「フィジカルインターネットの実現に向けて」との記述がされることとなった。

フィジカルインターネットは、2021年10月に



図4 フィジカルインターネット・ロードマップ

(出典：フィジカルインターネット実現会議「フィジカルインターネット・ロードマップ」(2022年3月8日) p.31からの抜粋)

https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/physical_internet/pdf/20220308_1.pdf

政府が「フィジカルインターネット実現会議」をスタートさせ2022年3月には、「フィジカルインターネット・ロードマップ」(図4)を公開、究極の物流効率化の切り札としてその実現が期待されている。

一方で、フィジカルインターネット実現には大きな課題がある。

フィジカルインターネットは、インターネット技術の実世界である物流への適用だ。インターネットは当たり前だが、デジタル技術だ。インターネットの前は、旧来の電話回線のようにアナログ回線が一般的だった。アナログ回線は1:1で繋がる世界で、現在のトラック運送の1者の発荷主の荷物を1者の着荷主に届ける1:1との関係と同じだ。インターネットの世界がn:nで繋がることのできるのも、全てデジタルで処理できているからだ。同様にフィジカルインターネットの世界でも、全ての情報がデジタル化されている必要がある。ところが、現在の物流、トラック運送の世界はほぼ全てがアナログで行われている。しかも、単純にデジタル化しても項目名やフォーマットが異なるとシステムで単純に繋ぐことができない。商品コードや届け先(拠点)コードもコード体系がバラバラだと同じ場所、同じ商品との認識ができず、システムや今後期待されている生成AIが最適化することも難しい。

2024年問題の解決に向けてもデジタル化や標準化が不可欠だが、フィジカルインターネットも同様だ。実は、フィジカルインターネット・ロードマップにも既に「SIPスマート物流サービス物流(情報)標準ガイドラインの活用」が、記載されている。

9. おわりに

物流は、産業や社会生活を支える重要な基盤だ。標準化は自社のためだけでなく、業界を超え、社会全体での効率化、最適化を推進するための必須条件だ。今、まさに荷主、運送事業者等の物流関係者および物流関連サービスベンダーの全てに、

「物流情報標準ガイドラインへの準拠等の物流

データの標準化に取り組むこと」が求められている。

<参考文献>

- (1) 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント(我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議 令和5年6月2日公開)
https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/buturyu_kakushin/pdf/20231226_1.pdf
- (2) 3省合同会議「合同会議取りまとめ」(2024年11月27日公開)
https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/shomuryutsu/distribution/pdf/20241127_1.pdf
- (3) 貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化の推進に関する基本的な方針(2025年2月18日公開)
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001864743.pdf>
- (4) 荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断の基準となるべき事項を定める省令(2025年2月18日公開)
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001864742.pdf>
- (5) 官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会 最終とりまとめ(2024年6月28日公開)
<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001751645.pdf>
- (6) 「SIP物流情報標準ガイドライン」ホームページ
<https://www.lisc.or.jp/>
- (7) 物流情報標準ガイドライン-ver.3.00-
https://lisc.g.kuroco-img.app/v=1736403248/files/topics/3120_ext_1_0.pdf
- (8) 経済産業省 荷主・物流事業者のための物流効率化に資する「物流デジタルサービス」事例集(2024年3月12日公開)
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/logistics_digital_service.html
- (9) 「物流効率化先進の実証等事業費補助金(荷主企業における物流効率化に向けた先進的な実証事業)」の二次公募の公募要領
<https://logiefficiency-meti.jp/index.html>
- (10) 「流通ネットワークキング」2024年11・12月号「特別レポート 新物流2法で求められるサプライチェーン全体でのデジタル化」
<https://tdbc.or.jp/news/2025/67495d831ed894776fcfbd34/>