

パレット循環体制分科会（第1回）概要

1. 日時：
令和3年9月30日(木)14:00~16:00
2. 場所：
農林水産省 第3特別会議室
3. 議事概要：

- ・国土交通省物流政策課より官民物流標準化懇談会 パレット標準化推進分科会の今後の進め方や検討事項、調査項目等ご説明。
- ・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課より青果物流通標準化検討会のフィードバック及びパレット循環体制分科会の検討事項及び本日議論すべき事項についてご説明。
- ・分科会の検討事項や今後の進め方等について意見交換。

【各構成員からの主な意見】

- 以下、構成員からの主な発言。
- 1. **パレット循環体制構築に向けた現状把握方法について**
- 出荷団体の会員を通じて調査をかければ、ある程度のパレットの現状を把握できるが、市場流通全体の流れを見るのであれば、卸売団体の会員を通じて調査を実施したほうがよいのではないかと。
- パレット化率は、 $(\text{パレットで運んだt数}) / (\text{パレット輸送ができない品目(スチールコンテナ、フレコンを使用しているもの})を除いたすべてのt数)$ で算定。パレット出荷している選果場であっても出し先がパレットの回収拠点になっていないところもある。パレット化しているものとそうでないもので輸送会社に払う運賃の単価が違うので、そこで判断することもできる。(※通常は使用したパレット枚数からパレットで運んだt数を算出しています。)
- 物流事業者にとって、パレット化することにより積載効率が落ちることが1番の課題であるものの、物流を持続させることが必要であるが、荷主側の協力が得られない状況が多い。九州ではパレット輸送が進んでいない地域が多い。
- 地方市場の場合、トマトがパレット輸送されている事例があるが、全体的にパレット化率が低い。パレット化率は10%に満たない程度ではないか。パレット化率が低い理由は、出入りするトラックが2, 4t車など小型トラックであり、パレットに乗せる効果が薄いためであると考えられる。
- 現場はパレット積みとばら積みが混在しているため、パレット化率の現状値を算出することは困難である。
- 当社では車両管理システムを導入しており、パレット積みかべた積みかの情報が入っている。ただ、市場全体を把握するためにはシステムを使用していない荷物の調査も必要であり、それらの調査を実施する場合には開設者も入っていただき手作業で行う必要がある。
- 4年程前、団体内でアンケートを取った。ところが、トラックの配車は旧JA単位でやっていて、県域では全く把握できなかった。我々が仮に調査できたとしても団体内の数値のみであり、本当に物流全体で調査を行おうと

すればかなりの労力と時間を要する。地域を絞ったサンプリング調査から始めてはどうか。

- 雑パレの問題意識を市場関係者から聞いたりするが、全体的なパレット化率は把握していない。印象として都心は雑パレが多く、市場に使用しないパレットが山積みになっており、処分をする場合は多額の費用を要すると聞いている。
- 自社のレンタルパレットが何枚使われていて何枚帰ってきているかの把握はしているが、パレット化率は把握していない。都心に近い地域では、納品する際にパレットを持ち帰るというパレット循環ができており、パレット化率が高い印象だが、遠隔地はそれが難しいためにパレット化が進まない認識がある。

2. 現状把握を行うにあたっての調査対象について

- 基本的には、大型トラック (10t)、トレーラー等の幹線輸送を主に調査するのがよいと考える。
- 幹線輸送を調査するのであれば、JR コンテナも対象にしていきたい。
- 品目によってパレットの使用可否も分かれるので、品目も調査すべきである。
- 当社のレンタルパレット利用者は大都市から離れている方が多く、北関東3県ではバナナパレットを循環させて利用しているという印象。バナナパレットが循環しているという実態把握として調査してもよいと思う反面、調査の難易度は上がる印象がある。
- パレット化率の現状把握を行うために、雑パレ等を排除するのではなく、実態としてどのような状況になっているかを把握するべき。また、木パレの中でも管理されているものか、所有者不明なものかも整理できないか。
- 幹線輸送の中で、標準化を目指して輸送をスムーズにしていくためには標準のパレットを使用するのが基本である。調査のデータを取る目的として雑パレとレンタルを分けるのはいいと思うが、幹線輸送を今後普及させるためにはやはり標準化は必要である。

3. パレット循環体制導入に向けた実証を行う品目・地域の選定

- T11 パレットに対応した選果場に更新したみかんの事例をモデルケースとして、結果を全国に情報共有しようと思っている。他方で、興味を持っている会員はあるが、段ボールサイズを変更することによるメリットを、実証を活用して実感していただかないと変わらないという印象もある。
- 玉ねぎ、馬鈴薯、ニンジン、大根などはある程度パレット化の実装段階になっている。その他品目 (かぼちゃ、長芋等) について、課題解決に向けて実証を行いたい。
- りんごについて、定数詰めである今の箱で、標準化をめざすT11型パレットに積むのは難しいという話になっている。県の一部でりんご専用パレット化の実証を始めており、隣県も実証結果の共有を求めている。他方で、外装サイズの変更は産地だけの問題でない。野菜の例だと、ネギ60センチの基準だが、箱に入らないことを理由に青い部分を3センチカットすることに踏み切った事例がある。出荷規格が変わる問題なので、市場側との意見を聞きながら進めることが重要ではないか。
- どうもろこし等は熱を持ってはいけない品目であるため、隙間を空けて積むためパレット化が難しい。また、産地からの出荷するとき、等階級が多いという問題があり、ワンパレットに異なる階級を混載するという弊害もある。
りんごの輸送がほとんどべた積みであり、トラックドライバー不足問題も

鑑みて進めていくべきである。

- 遠隔地の商品は10トン車で来るのでぜひパレット化してほしい。ただ、パレット化すると隙間が生じる問題や、熱を持ってはいけない品目の取り扱い問題があるため、その対策はきちんとしていただきたい。

4. その他

- 野菜を運ぶドライバー不足がかなり深刻な状況である。コロナ禍の前から問題は始まっており、観光バスの需要増、ドライバーの手荷役の多さから野菜の運転手から観光バス運転手へどんどんシフトしていた。ドライバーの負担軽減のためにも5年前からパレット化推進を産地・消費地両面に働きかけている。いくら産地でパレット化しても消費地の意識が変わらなければ一向に回収率上がらず、パレットレンタル会社が今後青果業界にレンタルしないということになりかねないため、消費地にも介入いただきたい。
- パレットを導入することによるメリットを金額として算出してほしい。業界ごとではなく、各社単位で算出していただきたい。
- 導入によるメリットというよりは、持続可能な輸送としてパレット化するものとして考えていかないといけないのではないか。現状としてパレット積みでないで運んでもらえない場所が増加しており、特に24年問題で時間外労働の上限規制がトラックドライバーに適用されると引き受けていただけの事業者が更にいなくなることを考えると、やらなければいけないものである。
- レンタルパレット増加を鑑み、場内のパレットルールづくりの必要性を場内関係者と打ち合わせを行った。週に一度場内徘徊、場内ビラの貼りを行うことにより、場内の仲卸も返却してくれるようになった。合わせてクランプフォークリフトも導入しており、積み替えをすることで回収率を確保している。
- たとえば、農協にパレタイザー導入、市場は施設整備、クランプフォークリフト導入等に対する補助を国から引き続き支援してもらわないと物流標準化を推進することは難しい。

(以上)

青果物流標準化検討会 場内物流分科会（第1回）

1. 日時：
令和3年11月19日(金)14:00~16:08
2. 場所：
農林水産省 共用第1会議室（一部、オンライン参加）
3. 議事概要：

- ・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課より場内物流改善の必要性、場内物流改善に向けた取組事例紹介、パレット循環体制構築に向けた現状把握のための調査及び本日議論すべき事項についてご説明。
- ・分科会の検討事項や今後の進め方等について意見交換。

【各構成員からの主な意見】

○ 以下、構成員からの主な発言。

1. パレット循環体制構築に向けた現状把握のための調査について

- 物量の多い市場と少ない市場だと場内物流に関する課題認識に大きな差があると感じている。今回のアンケート調査で、各卸売業者の物流に対する会社としての姿勢や今後の物流に対する考えを把握していただきたい。
- 当団体全体としては、まだ場内物流に困っていない市場が多い。パレット協議会に参加していた市場は何かしようという姿勢になっているが、そうでない市場はまだ意識が低い。今回の調査の対象は、その多くがパレット協議会のメンバーとなっているため、もう少し範囲を広げると、すごく意識の差が出てくると思う。当団体の立ち位置として、大都市の市場が改善されればそれをモデルとして真似していきたいと思う。
- 実証実験の取組事例を紹介していただいたが、本来であれば生産者の物流と着荷主の課題についても取組をしたかったところ、今回そこまでは至らなかった。現在、我々もトラック運送事業者に着荷主の課題についてヒアリングを行っているが、いろいろな部分で課題が出てきている。今回の調査でトラック運送事業者の立場のヒアリング、アンケートも是非取っていただければと思う。
- パレット管理に関する意識は、恐らく仲卸が一番低い。例えば、場内に1パレットに2社分の商品が載っている場合、本来自分を買った商品を全部積み直さなければいけないが、パレットごと持ち去ってしまう。社内には商品を買ってからお客さんに納品する寸前までに掛かるコストを示す「場内ピッキングコスト」という言葉がある。このコストは、大消費地の市場だと約4%だったが、別の支店の例では場内ピッキングコストはゼロ。パレット管理意識が低いため、このコストを把握できておらず、経営難に陥る仲卸も多い。パレットの恩恵は仲卸業者も受けているため、パレットの経費、また場内ピッキングの経費を踏まえた上で、仲卸として幾らでコストを計ってやっていくべきかを計算して出せる人が増えてこないといけない。パレットが有料であるにも関わらず、それを無料のように使っている仲卸の意識を改革する必要がある。
- 先日、ある市場でプラスチックパレットの回収について、市場業者に御協力いただいたが、そもそもパレットが誰かの所有物という意識がほとんど

なく日常的に使用されていた。パレットの循環利用に向けては、開設者も入り、卸、仲卸、実際に利用されそうな買参人も含めて、市場全体でそういった意識を高めていくことが必要と考える。

- ヒアリング調査について、大消費地の4市場から遠隔地にあるような3地域を対象としているが、ウェブでもヒアリングできるということであれば対象に加えていただきたい地域がある。また、独自の木製パレットを用意して市場に流通させているが、年間3分の1紛失し、紛失した分は出荷団体、運送会社、卸売市場の3者で3分の1ずつコストを負担し、補充を行っている事例もある。特に遠隔地にこだわらなくても、近場で独自規格のパレットを用意して輸送しているようなところもヒアリングしていただければ、遠隔地でもT11に限らないパレットの輸送ができるという事例もあってよいのでは。

2. トラック予約システム導入の現状課題について

- 大消費地の市場では、待機車両問題、2024年問題に対応するために、トラックドライバーにスムーズな荷受を促す方法として、E P A R Kを導入した。我々も今、E P A R Kを各市場に推奨していく中で、待機車両がない市場がボトルネックになっている。入り口が多く出口が少ないような市場は使いやすいが、ドライバー任せの荷受け体制で車両を停める場所がある市場はE P A R Kの必要性がない。
- 基本的には、トラック予約システムは他でも導入してほしいと我々の立場として思っているが、先ほどもお話しした今回のドライバーのアンケート調査を見ると、予約サイトで予約が取りづらい、品物ごとに降ろし先が違う等意見があった。この辺の解消も御検討いただければ。
- 都心部にある市場は非常に狭隘化しており、深夜に荷待ちのトラックが発生しているところもある。「この時間にこの産地のトラックがこの場所に来る」と通例として決まってくるようなところはあるが、誰もが分かるような形では整理されていない。予約システムの導入は改善につながる余地はある。
- E P A R Kの機能改修については食品等流通持続化モデル総合対策事業で行っている。1つは、今までドライバーの到着を電話で確認していたが、ウェブ上にチェックインボタンを作り、ドライバーが市場に来たらウェブ上で押していただくことで、場内のチェックインを確認できる機能の追加。もう一つは、県名と出荷団体名を入れていただき、どういった産地がどのような商品を持ってきているのかをデータ管理、分析できる機能を追加。あとは、ドライバーの作業負担を減らすことも考えて、一度入力した情報を記憶させ、それを自動的に反映させるような機能も加え、手間暇をより少なくした。1月明けから本運用する予定だが、試験的に運送会社に使っていたところでは、記憶機能、チェックイン機能ともに好評。次のステップとしては、E P A R K上でつなげるのかどうかは置いておいて、例えば「どこの産地の荷物が来た」というような情報をより早く仲卸さん等に情報伝達できるようなシステムづくりも視野に入れていく。
- 当団体では、大消費地の市場から別市場2か所に転送をかける商品もあるが、先に遠い方まで走らせた後、近い方に戻っている。もしE P A R Kを使って予約が取れば近い方へ先に行った方が絶対早いので、実は出荷者側としてこれは非常に便利だと思っている。加えて、待機車両とE P A R Kの今の情報が連携することで、車両が待機している、どの荷主がいつ下ろしているか、どこに下ろしているかが瞬時に分かるようになると、右往左往する時間が減るため、渋滞の緩和にもなる。

3. 場内のパレット置き場について

- パレットの管理や置場に関して、開設者が直接関与する場面がないのが現状であり、事業者にて全てお任せしている。都心部の市場については、場内が狭隘化しているため、全ての事業者がある程度共通の場所に集積することが必要になってくる。それぞれ市場ごとに開設者も一緒となって、物流の効率化という観点ではこういったものが必要だという共通の意識をまず高めることが一番重要。実際にどこのスペースが利活用できるのかという調整には開設者も一緒に、場全体の課題として捉えて、議論していく必要がある。
- 当社では、パレット協議会時からパレットの問題があり、開設者の方では管理しておらず、卸売市場の市場協会がコントロールしている状態である。パレット協議会では市場協会と協力してパレット置場を作ろうという話があり、大消費地の卸売市場では今レンタルパレットの共同回収場所を作って運用している事例がある。そういった意味で、場所の確保や管理の主体を誰が行うのかということは、市場協会等いろんな方々が入るので、各団体と協議する場を開設者に用意していただき、各市場でやっていかないと進まない。
- 市場では夜中のピークタイム作業に向けて、昼の空いた時間にフォークリフトで空のパレットを回収し、店前に積み上げている。それだけパレットがないと仕事にならない状況。今後、全仲卸業者共通のパレット置場があって、そこに取りに来てもらえば必ずパレットを渡せることができたとしても、そこに殺到してしまうのではないか。現状、仲卸からみると市場にある「パレット置き場」は使い古したパレットが置かれる場所という認識。今後パレット置き場となったら、素早く仕事ができるように整理整頓能力を格段に上げていかなければならないという課題がある。
- 現状、二重駐車、三重駐車などが問題になっており、卸売市場内でその場所の、道路の有料化をどうか検討されているが、ドライバーが出勤したときにいち早く仕事をするために、特定の場所の確保が必要ということが要因。どの仲卸がこの場所だというのは取り払い、入荷システムと出荷システムを連動させ、その物流に合わせた場所が全体の比率から割り出されて電子管理されれば、将来的にスムーズになっていくのでは。仲卸、卸、買参人も全て協力をして入荷量、出荷量を公表し、その物量で均等に割り振りした方がいいと思う。
- 今年9月から開設者主体で、卸売市場の物流、交通をスムーズにするために各団体の代表が集まる、交通対策専門委員会という取組がある。各仲卸、各小売商、卸輸送連合という運送関係を含めた中での協力体制で、どれだけ場内物流を適正化できるかという近々の課題で動き出しており、卸としてはそれに期待している。時間のコスト、引取りのコストが掛かるところをもっと見える化し、スムーズにしたいというのが今後の一番いい市場の在り方ではないか。
- 今、ドライバー不足あるいは高齢化等々言われているが、実は市場で働く人も高齢化が進んでいる。今の市場は全て手作業に頼っている部分があり、これを是非機械化あるいはロボット化し、少ない人数でできるように生産性を上げていくべき。また、先日実証実験を行った際、トラック事業者がパレットを持ち込み、わざわざ積み替えを行っていた。誰かがしっかり指導して一貫パレットの使い方をしていかないと、無駄をやっている気がしたため、是非これも参考にしていきたい。
- まず物流に関しては、場内各プレイヤーが共通意識を持って1つのルールを確立するような、そういう場が今後、必要と考える。施設整備に関しては従来の箱型店舗に加え、市場業者と協議の結果、オープンスペース型の売

場も設置した例がある。客層も商売の形態も多様化する中、事業者がニーズに応じて、フレキシブルに利用できる仕様としており、今後の市場整備に当たっては必要な視点なのではないか。

- パレットの場内回収について、レンタルパレット会社に返す置場と、出荷団体に返すような置場の区分等煩雑なパレット管理が出てくるため、早いうちから協議し、管理をしていかなければならない。

4. その他

- パレット置き場について、農林水産省から市場開設者に、御指導、御助言を頂くとスムーズに行くと考えている。これと別件で、今後やはり産地のパレット化がどんどん進む中で、荷受け側にクランプフォークリフトやパレットチェンジャーがないとなると、パレットシステムもうまく循環しないので、クランプフォークリフト等に対する補助やリースに対する補助を頂けると非常に有り難い。また、パレット分科会で協議すべき内容になるが、現在T11パレット化をスタートしている例があるが、パレットの所有権の移転問題がある。まだ2箇所しかないと管理はできているが、今後増えてくると責任の所在がどこにあるかわからなくなるので、今後協議していきたい。
- パレットについては、農産物パレット推進協議会 (APPC) の中でも環境整備、いきなり名義変更というよりは、やはり所在の可視化なり回収促進をどうするか、地道なところも含めて関係者共同で取り組んでいく内容である。予約システムの導入は、場内ルールの統一や周知とセットで機能するものであり、市場の構造（入口・出口や導線）に左右される面が少なくない。産地商品と運送会社が紐づいていることもあり、慣習として荷受と運送会社の電話確認で運用されている面もある。
- 今まで発荷主側に課題があると認識していたが、本日紹介された予約システムの導入や実証実験の事例を聞くと、やはり市場にも多くの課題を抱えていると感じた。2024年の問題のときに、農業関係者だけでなく荷主の皆さんに改善基準告知を遵守していただく必要があり、全体の運行を通じてルールの中に収めていかなければいけないので、着荷主の方も含めて問題が生じないように、これからも引き続きこの会議に参画してまいりたい。

5. 今後の方向性（食品流通課）

・卸、仲卸に対して、4市場に限らず物流の状況やパレットの取扱いについてみんなの問題意識を共有するような形のアンケート調査を検討する。また、トラック事業者へのウィッシュリスト的なものを含めたアンケート調査も、トラック協会の皆さんにご協力を仰いで展開したい。まず案を作成し、メールもしくは個別にご相談させていただく。

・私どものこのヒアリング調査の中でトラック予約システムを入れるときに、単に荷待ち時間ありなしだけではなく、今回お話頂いた機能、効果の辺りもしっかりお伝えしながら、今日行われたような議論の概要も全中青協の物流部会等でも共有しながら、トラック予約システムの普及に努めていきたい。

・本日頂いたヒアリング、アンケート、予約システム、整備のありようについてのご意見を整理し、ガイドラインの案やアンケート・ヒアリングの結果を次回お示しできればと思う。

(以上)

青果物流通標準化検討会 コード・情報分科会（第1回）

1. 日時：
令和4年2月4日(金)10:00~12:05
2. 場所：
農林水産省 第3特別会議室（一部、オンライン参加）
3. 議事概要：

- ・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課よりコード、情報伝達の現状と標準化の方向性及び本日議論すべき事項についてご説明。
- ・分科会の検討事項や今後の進め方等について意見交換。

【各構成員からの主な意見】

- 以下、構成員からの主な発言。

1. 標準化の方向性について

- 青果物流通標準化ということが今回のテーマであるが、青果物流通業界において、やはり「アナログからの脱却」というのが大きなテーマだと考えている。いまだにファクス文化なので、それから脱却しなければならない。まずは業務の効率化ということを図り、その先にDXがあるという意味では、ガイドライン、目標としての並列ということよりも、目指すべきところであるデジタル化に向けてどういう項目を入れていくべきかという視点が良いと考える。全国一気にできるとは思っていないので、できるところから始めていき、ある程度期限を設けるといった流れが良いのではないかと。
- 紙からの脱却については、諸手を挙げて賛成するところである。一方で、全農のベジフルネットシステム、あるいは花で言えばフロリスネットシステムのデータを各農協、県連が取り込んで各農協にお金を返す、精算をする県連のオリジナルシステムを構築している。お金の精算のオリジナルシステムと同時に、今度は出荷情報を各卸の方に伝えるための送り状を送信するオリジナルシステムも同時に持っており、卸側がファクスで出力するパターンと画面で確認するパターンと2パターンあり、使いやすい方を選べる仕様になっている。消費地から見ると遠隔地であるため、輸送方法によって市場への到着日、あるいは売り日がまるで異なるため、この荷物が航空便なのか、JR貨物のコンテナ輸送なのか、あるいは海上フェリーを使ったトラック輸送なのか、その輸送手法も必ず記載する欄が必要となる。あわせて、令和5年10月のインボイスの関係も控えており、ベジフルネットを介した各種データのやり取りは、オリジナルシステムも自動的にインボイス対応になるような、一貫した出荷から最終精算、お金の精算までのシステムに今向かっているところであるが、出荷者側から見て実需者である出荷先、取引相手が100%市場というわけではなく、ベジフルネットを使わないで出荷案内、そして精算をするような流通システムもDXに向かっている。実需側は青果EDI、市場側はベジフルネットといった使い分けをしながら進めているが、一方で農協・農家へのお金の精算の出口は一緒ということでそれぞれのデータを取り込んでシステムで一本化するという仕組みで動いている。全体像として市場だけでなくすべての青果物流通を国内で標準化することは賛成であるが、そこに向かう方法論について

は県によって選択肢が出てくるかもしれない。

- 2020 年になりコロナ禍という事態の中で日本だけがファクスを使っているという文化に驚いた。従来からの商習慣の流れでファクスを使っているというのは非常に楽なのかもしれないが、もうそういう時代でもないだろうと思っている。仕切書、あるいは送り状を統一できるのが非常に望ましいと思っており、ペーパーレス化に向けた動きを加速度的に推進していきたい。ただ、システムを開発するとなると非常に膨大な費用が掛かるため、既存のシステムで使いやすいものがあれば、それを指標に全国的に進めていくということが一番早い道ではないかと考えている。
- ベジフルネットでデータのやり取りがうまくいってないという話があったが、最終的には物を運ぶのはトラック事業者であって、物が市場に着いた段階でそれを検品するというアナログの作業が入る。そこで初めて送ったデータが確定されるというプロセスがあるため、電子化するにもタイムラグが生じてしまうと考えている。ここがまず一番ネックだと思っており、この決済の部分を電子化できるということは青果物の流通がDX化に向かっていくには大きい要素なのかなということを感じている。青果物といっても送り状は全国で違っており、私どもの産地は長野県だが、愛知や茨城などに行くとまた違った送り状を見る。同じ品物なのに送り状が異なり、書き方も違うため、初めて行ったドライバーが分からず市場に行くと卸し間違いなどが生じる。これが標準化になることで、どこの産地にどのドライバーが行っても滞りなく物が動くということになるかと思うので、是非その部分で物流事業者のデータを加えていただくということは強く希望したい。そうすると、事業者コードが問題となるが、例えば全国の事業者にユニークな事業者コードが割り当てられるのであれば、この事業者コードとユニークコードをうまく紐付けるような仕組みを是非やっていただきたい。
- まず荷受け側では、送り状を基に検品という作業がある。全国、各県連、送り状が統一されていないので、47 都道府県分の送り状の種類がある。それにプラス付箋があり、各卸について送り状は様々な形態で来ているという状況であり、現場としては送り状の統一は目指していきたい。全農が今取り組まれているパレットの情報管理と同じく、情報を取り付けた輸送システムというところの今後の運用の課題にはなってくるが、QRコードだけで送り状の代わりになるのか、ハンディで読み込んだものが送り状の代わりになりドライバーに送信されるなど、いろいろな展開ができると思うので、そこに関しては進めるべきものなのかなと思っている。
- 送り状は、全国統一されていた方が荷受けもスムーズになり、数の間違いもないことから、もちろん統一された方が良い。紙の問題については、産地にすごく近い地方市場ということもあり、電話やファクスの方が速いため、なかなか進んでいない。
- 荷主ごとに送り状が違うため、恐らく全国にある送り状のフォーマットは200 はくだらないと考えている。売買仕切書も、統一されていない現状であり、これも統一した方が良いと思っている。売立案内書（分荷表）、請求書の統一については、逆に統一されていない市場の項目の方が少ない。例えば一市場に一卸しかなかった場合は分荷案内書も請求書も一通りしかない。ただ、そうではなく複数の会社が存在している場合、請求書を統一するセンターがあれば問題ないものの、そこが進んでいない市場について標準化は必要である。次に標準品名コードについて、使い勝手が悪く使われていないのが現状である。例えば今「おいCベリー」という商品が突然出てきたときに、送り状ならば手書きで加えることでイチゴだと分かるが、生鮮標準コードだと商品と一緒にないと検品のしようがない。この瞬時況

用性、付番制度というのがない限り、生鮮食料品ではなかなか使えない。品名の統一コードの中でも、例えば経済産業省が管理している品名と農林水産省が管理している品名で違っており、それも統一されていない。なので、我々は文字だけをベースに、その情報を処理しなければならない。コードを統一はしたものの、ベジフルコードをベースにして動いているのは、商品コードの付番が年に数回というタイミングでしかできないため、汎用性にタイミングとして追いつかず、紙優先になってしまうのではないかと。

- 品名を中分類的に使用しているシステムの例もある。例えば「イチゴ」というコードにプラスして、規格部分のところで品名を区別しており、運用でカバーできるやり方があると考えている。少なくとも電子化するに当たってコードの標準化を進めるには、今既に使われている標準品名というのが広く普及して使われるということがこれからの情報化の肝になるため、運用の方法を検討することでいい方向に向かっていきたい。
- 全てのデータ項目を標準化するのは不可能であり、最大公約数でやっていると、必須項目とオプションな項目を分けた方が良い。例えば、長野のJAが生産者であれば産地は長野であるというように、必須項目と一番キーとなる場所があれば全部紐付いてくる。今後標準化していくときの重要なポイントとして、皆様が使われているシステムは既存のまま動かしつつ、データ交換が必要である。データを交換するときは標準コードで、要は翻訳してやり取りしようとしていかないと、標準化できない部分というのが当然あるので、今回話している必須となる部分というのは標準化していくべき部分で、あとはそこにどう情報を紐付けるかという議論だと思っている。ちなみに、品名コードについて、SIPで基本的には品種とか品目の分類はベジフルコードを採用する、ということ考えているが、そうすると例えばイチゴを商品ごとに切り分けて管理したい場合、商品ごとのコードが必要となってくるという話がある。品名の大きなくくりは全部ベジフルで管理し、その下の詳細な商品コードはJANコードみたいな形のユニークなコードを付け、最大公約数を取りながら、いかに変換していくか、ベジフルコードと商品コードとかというのをどう紐付けていくかというのが多分今後の標準化の重要なポイントである。(流研)
- 必須と申し上げたのは、みんなが書いている部分が必須だというふうに理解をしている。書いていないものや、記載のない項目はオプションな項目だと考えており、最大公約数というところ、書いていないと情報をやり取りできない部分であるところをご理解いただきたい。SIPではそういう観点で今標準化を進めている。

2. その他

- 「4922」というのは、一応JANコードを管理している、GS1 Japan、流通システム開発センターの方から私ども無料で貸与いただいている。こちらの「4922」が先頭に付いて、品名コード、プラス規格で13桁というのは、普通に一般のJAN、POSレジとかでも読み取れるコード体系になっている。
- GS1が今世界標準の商品コードとなっており、「4922」のこちらの青果物標準コードも、自社で付けていただくGS1のJANコードも、基本的には世界で一つのユニークなコードであり、輸出するときもこのコードを基本に使われるのが一番やりやすい。世界中のレジ、これで通せる。あとは今ヨーロッパ、アメリカの物流の場所を一意に特定するコードは全てGLNになっている。事業者ごとのコードを振るところでいくと、基本的には今ドイツの食品のトレーサビリティとかも全てGS1であり、EU、アメリカの方でもこれがベースになっている。輸出も意識していく

というところていくと、青果の標準商品コードもこのまま持っていけるため、ベースにさせていただくのはいいかと思う。

- 場所のコードに関して、ロケーションだけでなく、着地の条件、建物の何階であるのかという情報も実は必要になってくるという話を伺っている。少なくとも地点ということに関して言うと、そのコードに加えて、実際に運ぶ方々が必要とされる情報というところに関して場合によっては標準化して、データ、コードで表現できるようにする必要があると認識しており、そこをどう表現するかはS I Pの中でも検討している。またそこは青果物で独特の必要な情報があるのかというところは議論していただく必要があると感じている。
- 単純に住所だけでなく、住所以外にも、同じ緯度経度の中でも階層が必要であったり、付与すべき位置情報があったり、事業者ではなく、事業所とどう紐付けていくのかという情報も付与する必要があるという認識である。
- トラックドライバーも今人手不足であり、新規に来たとしても、市場のどこに卸していいかよく分からないということがよくある。商品ごとに卸し場所が変わるならば、送り状でそれを特定できるコード体系というものが何かあれば、荷下ろしの部分で間違いがないということで効率化は図れる。
- 伝票については、OCRなど使ってデータ化を進めている。例えば手書きのエリアを決める、入力されるエリアは基本的に罫線を引かないといったように、読み取りの精度や生産性が異なることがあるため、そういった部分もエッセンスとして加え、実証事業といった形で一定検証していただくというのも必要だと考える。確かに項目として統一する必要はあるかもしれないが、様式の部分の中で最低限のルール決めは是非、足元からの部分ではお願いしたい。あと、物流事業者の扱いについて、パレットのシステムでも同じであるが、情報を送った際に受け取りのアクションを物流事業者を起こしていただく必要性や、お届けしたときに確認作業を物流事業者に参加してもらう必要性について議論をされており、その観点からも物流事業者をデータの一連の流れの中でどのように位置付けていくかは非常に大きな項目なのかなと思っている。
- 毎日卸売市場でセリを見ているが、帳面を記入しそれを事務所に持ち帰り電算入力するという作業をされており、無駄が多いと感じている。昨年末に卸売事業者に向った際、セリの値段、売参人の番号、分荷する数量をタブレットに直接入力されているという作業されていた。直接入力しているため、結果が即時にわかり、時間になれば請求書も発行されるようなシステムを導入されている。そういった優良事例も紹介していき、全国に広めることも必要である。
- 電子伝票システムを導入して5年ぐらいになるが、初めは入力間違いのリスクがあるという意見がありなかなか進まず、手書きでも間違いは同じ確率の上、事務所に上がってから伝票をするとまた間違い確率があるといった議論があった。実際やってみると、事務所に上がるともう請求書が発行されており、市況もすぐ入れられるということですのでごく便利。
- 基本的に農家の手を離れて、出荷団体の流通からスタートするお話ですが、農業者の出荷段階からどうすればいいのか、集荷する段階から入力が始まっていないと、どこかで手入力というのが発生するということになる。最終的にはそういうところまで含めて議論をさせていただきたい。

3. 今後の方向性（食品流通課）

- ・今日の議論を総括すると、送り状のところからまず始めることと、品名コードを基軸としながら商品コードの対応について、サービスの中でやっていく

のか、ルール化していくべきなのかというところは引き続き検討していく。

- 頂いた点を整理しながら、年度明けになるかもしれないがガイドライン骨子といった形で、今までほかの分科会も含めて議論してきたことを資料にまとめながら、また議論を進めていきたい。
- 本検討会のような標準化活動を全国に展開するために、検討会の進捗や方向性について、各産地に対して共有しながら、推進してまいりたい。

(以上)

青果物流通標準化検討会 外装サイズ・表示分科会（第1回）

1. 日時：
令和4年2月8日(火)14:01~15:36
2. 場所：
農林水産省 第2特別会議室（一部、オンライン参加）
3. 議事概要：

- ・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課より外装サイズ・外装表示の標準化に関する現状及び本日議論すべき事項についてご説明。
- ・分科会の検討事項や今後の進め方等について意見交換。

【各構成員からの主な意見】

- 以下、構成員からの主な発言。

1. 標準化の方向性について

- 農林水産省が定めた全国標準出荷規格のうち、野菜については平成14年に廃止され、それ以降は出荷団体や卸売関係者に、基本的に簡素化する流れで御対応いただけてきたところ。

当時から出荷サイズについては議論がされているところ。例えば、カット野菜の原料用たまねぎであれば需要側から大玉のまとまったサイズを求められるケースもある一方、ポテトサラダの原料用ばれいしょであればサイズにはこだわらないといったケースもあるなど、品目ごとに事情が異なる。また、食品ロスやみどり法案が話題になっている中、例えば、有機については規格にこだわらずに販売するなど、小売の現場では、サイズや品質について、様々なニーズが出てきているところ。

今後、これらの動きを注視しながら、品目や用途に応じた簡素化等検討していく必要がある。

また、段ボールについて、最近の消費者の動向を踏まえれば、昔のようなみかんの大箱だけでなく、小さなサイズの箱へのニーズが出てくる場合もあるので、選果場でどのような段ボールのサイズを組み込んでいくのか、段ボールメーカーも含めた議論をしていく必要があると考えている。

- 独自の箱サイズを作って売り込みをしている話もよく聞くので、底面積をそろえて、高さは自由ということを示し、外装サイズの標準化を普及していく必要がある。
- かんきつ産地では2産地が先行してT11パレットに対応した段ボール箱を導入している。両産地とも10キロ箱を8キロ、5キロ箱を4キロ箱に変更している。箱の高さについて、従来の10キロ箱よりも3ミリ程度小さくなっており、高さが出てくると上の果実の重みで下の方がつぶれることが十分想定されるため、従来どおりの10キロ箱の高さをいかして箱を作ると8キロになった。2つの箱の内側には大きな違いあり、一方の箱はフラップが中央まで来ているため段差がない作りになっているが、他方の箱はフラップの間に隙間があるものの、果実が傷つかないようにクラフト紙を1枚入れることで品質ロスを少なくしている。また、別のハウスみかんの産地の段ボール箱は、のりしろの下耳を取っており果実が傷付かないような工夫をされている。これからもみかんのばら詰め出荷については8キロ、4キロを標準的な大きさということで推進してまいりたい。コンテナ

タイプの段ボールについて、産地、段ボールメーカーとも相談し、中に入れる定数詰めトレイを製造しているモールド会社、化成品トレイメーカーとも相談しながら着地点を見つけたい。

- 人手不足等による運べないリスクに起因して、パレット輸送を拡大しなければ輸送が持たなくなり、パレットに積付けができない段ボールが厳しくなるという考えで、まずはレタス、ネギ、玉ねぎの外装サイズ統一の取組を行ってきた。当団体で作成している「T11型パレットに適合する標準段ボール箱ガイドブック」では、縦横及び高さの実寸を各産地のものでサンプリングして測った経緯があったが、作型や地域の品種によって縦長になる時期もあるため基本的には縦横の底面というところを主眼に置いている。高さについては、ざっくり言えば、トラックに積むことができれば、特に大きな問題にならないという考えである。
- 外装サイズの底面重視について、弊会としては特に問題ない。高さについては、団体内での統一は行うと思うものの、それを全国標準にする必要はない。
- 高さについて、プラコンは縦横高さすべて固定されており、一番あるべき姿かもしれないが、空間の体積が増えると物流面で不合理になってしまう。段ボールの価格は、展開面積の大きさによって比例するため、段ボールメーカーとの交渉の中で、高さに制限されることは特段ない。
- 強度や安定性の観点から極端に高くすることは難しいが、ある程度底面積を固定して高さで調整という考え方は特に問題性もなく、段ボール製造サイドも大きな支障はない。
- 着荷の段階での段ボール強度でいうと、高さがあれば強度も段々と弱くなり、特に北海道なり九州からの遠距離輸送の場合には段ボールの傷みが出てくるため、そこを考慮すると高さのある段ボールは避けたい。底面積に関しては、T11サイズに合ったような形で問題ない。
- 底面積が決まると高さは自然に同じところに落ち着くのではないかと思う。できることなら1センチも変わらず揃っていただければありがたい。
- 我々は市場から出荷する団体でもあるが、1つのトラックの中に30アイテムから50アイテムの商品を詰め込んでいる。産地から市場に出荷するドライバー不足も問題だが、青果物を市場からスーパーに配達するドライバーも非常に人手不足である。その理由として、上に載せてはいけない商品や横にしてはいけない商品などの知識がないと、うまく組み合わせることができず、非常に技術力の高い積み込み作業になっている。少しでも規格を統一していただければ、敷居が低くなり、継続できる人材が増えてくれると思っている。

2. その他

- 荷崩れ防止について、段ボールの強度でいうと輸出みかんのパレタイズ方法である、いわゆる棒積みが一番強度が高いというデータが取れているが、この積み方をするとシュリンク包装が必要となる。いろんな輸送試験を経験してきた中で、産地や市場からシュリンクの指定をされたりすることがあったので、その辺について直近の考え方を卸売団体にお聞きしたい。
- ラップ巻きを主流に動いているが、ごみの廃棄に関して場所によっては持ち帰りを言われているところもあり、ラップの使用を減らすことを会社内で議論したこともある。ラップをすると冷蔵品などは水分を吸って箱の強度が落ちることもある。棒積みの強度が高いのは分かるが、荷崩れ防止の手段については、検討する必要がある。
- 今実際にT11パレットで輸送されている事例があり、8キロ箱は7段積みで輸送されている。最上部の7段目に水平結束機で二重にひもを結束し荷

崩れ防止の対策を取っている。別の事例では8段で輸送されており、8段目と5段目のところに紐のように細くしたラップを手作業で巻いている。シュリンクのように全面包装すると、夏場の桃などは汗をかいて箱の強度が落ちるので避けたほうが良いが、紐のようにしたラップや水平結束機を使うことで棒積みをも基本にした方が良く考える。

- 冷やして冷蔵車で運ぶ品目で大根などがあるが、ラップをまくことによる汗の問題は一つ課題となっており、ネット状になっているものラップに穴が開いているもの、水蒸気を蒸散するラップなど複数種類試した経過にある。いずれにしても固縛力、コストの面で現行のラップを紐状にして巻くことに落ち着いている。その他の手段として、脱プラスチック等や廃棄物の削減の観点からのりの運用というのを検討しているため、一つの手段として、追加してほしい。
- 農業競争力強化プログラム時代の取組の中で指定野菜14品目をベースに、現在レタス、ネギ、玉ねぎなど品目を広げているところである。ただ、野菜と一口にいても無数に品目があるため、同じようなカテゴリーのものがある程度できれば、分類別のパターンでのガイドラインの策定を進めるのが良いのではないかと考えている。例えば定数詰めトマト、りんご、梨などいわゆる出荷規格そのものに影響するような商品について、T11を原則として進めるものの、すべての産地がそれに載せるのは難しい。りんご用のパレットを試作しているところもあり、やみくもに作った後に収拾が付かなくなることは避けたい。T11に載るかどうかを切り口に考えつつ、乗らない部分について情報を収集しながら産地の連携を進めていくのが良いのではないかと考える。
- 果実について、まずはばら詰めであれば大きな負担にはならないと考えており、T11パレットに合ったサイズの箱を推進していく。定数詰めりんご、梨、柿、桃、キウイフルーツなどは非常に進めるのが難しく、慎重にいかねばならない。ただ、りんごについては、みかんと同等の75万トンの生産量があり、物流対策をしなければりんごを運んでもらえない事態に陥ってしまうことは目に見えているため、サイズ感はある程度指標を示してやるのが大事であると考えている。色々な品目がある県では、共通箱といった形で一つの段ボールサイズができる可能性は大きいため、そういったところにもご協力いただく必要がある。
- まずは重量野菜であるもの、労働負担が大きいもの、これから重点的にやっていきたいと考える。バレイショ、玉ねぎ、大根、ニンジンの4品目をいま取り組んでおり、今後かぼちゃ、長芋、ブロッコリーの3品目を組み込むことで、我々が扱っている青果物の9割以上重量ベースを網羅することを考えている。かぼちゃに関してはT11パレットに入るサイズがすでに見えているが、長芋、ブロッコリーに関しては今後試作等を含めて検証していく。
- 3、4年前にパレット協議会に参加しており、外装サイズの話でみかんを進めてきたが、りんごは全然手を付けられなかった。T11を進めていきたい中で、一部の産地からT11パレットでりんごが来ているという状況がある。別の産地のりんごは今シーズンも全面的にパレット輸送を行っている。荷受けがかなりスムーズに終わっているため、りんご、みかん等の量の多い産地に関してはパレット化をもっと進めたいというのが受け側の思いである。あまり荷受けができなかったものを今後検討の中に入れていただき、ロットが大きいものはどんどん進めていただきたい。
- 地元の産地のトマトにパレット導入をしたが、等階級が多いものに関してワンパレットにできないという問題があった。荷受けとして少し手間がかかったが、パレットを下ろせば後は荷受けが等階級の数を数えるという形

になり、トラックの待機時間が短くなった。やってみるとトラックの運転手も便利であり、案外できるものだと感じた。

- 我々の会社では、月曜日から金曜日まで日々100トン、土日で600トン出荷している。規格を統一していく中で、エチレングスの対策が抜けている箱が最近目立ってきている。昔はみかんであればエチレングスが抜けるような通し穴や、りんごの隣にハウレンソウを置いてはいけないといったエチレンのルールがあった。このエチレン対策も箱で行わなければ、物流のトータルアシストができなくなる。
- 2024年が一つ、人手不足が大きく加速するところで、ばら積み、ばら降ろしをまずはパレット化をして手荷役を減らすことが非常に重要なのではないかという議論をしている。一方で短中期的で見えていくと、特に他業種との間での積み合わせ等があるようなところに関しては、横のつながりも見えた標準化というのが必要になってくる。一度現状に合わせて特殊なサイズのパレットを使い、それに合わせて様々な施設に投資した場合、業種横断で標準化をするとすると、二度目の投資が必要になってしまうのではないかとのご指摘もあった。そのため、まだパレット化が進んでいない業種分野において、可能であれば標準的になりそうなパレットをはじめから導入していただくのが結果的に直截なのではないかという議論をしている。一方で、特殊な事情がありこういったパレットサイズが適切である、他業種との積み合わせも発生しないということであれば、川上川下の中で最も適切なサイズを選ぶこともあると思うが、一般論としてこの機にほかも見据えた標準的なパレット導入がより適切ではないかと議論している。
- 今年、レンタルパレットの実験をした際は、ラップをまいた状態で蒸れてしまった。近県ではラップも何も巻いてこないもので、そういったところで差が出てくる。1,250×1,120の木パレ、1,120×1,110の木パレを持ち込んでいる事例がある。地方から東京まで木パレで運び、それをまた返送している事例があるということは、遠隔地でもできないことはないと思う。個々の農協に今の10キロ段ボール用パレットを用意しろというのも難しいので、県連でりんご専用のパレットを作っていただき、それを産地から市場まで、市場から産地に返すということも提案してよいかと考えている。選果場の更新時期で10キロを8キロにできている産地は良いが、補助金がなく、更新時期がまだ先のところは当面10キロ箱の対応になってしまう。そういうところは木製パレットやプラスチックパレットを作り、物流対策に挑んでいく提案は必要である。

3. 今後の方向性（食品流通課）

- ・りんごのパレット化については特に取り組んでいく必要があると考えている。
- ・パレット輸送の品目や地域を拡大する取組を各出荷団体がやっているところであるが、青果物流通標準化検討会の趣旨説明や、委託調査費も活用しながら、あるべき姿に近づけていきたい。

(以上)

青果物流通標準化検討会 パレット循環体制・場内物流合同分科会

(第2回)

1. 日時：

令和4年3月31日(火)10:00~11:53

2. 場所：

農林水産省 第3特別会議室（一部、オンライン参加）

3. 議事概要：

- ・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課より青果物流通標準化ガイドライン骨子、青果物流通実態調査、パレット導入状況による定点観測調査結果の結果報告、青果卸売市場における場内物流等アンケート調査についてご説明。
- ・青果物流通標準化ガイドライン骨子について意見交換。

【各構成員からの主な意見】

○ 以下、構成員からの主な発言。

1. 青果物流通標準化ガイドライン骨子（パレット循環体制）について

<1. サイズ（パレットサイズについて）>

- T11 に極力合わせていきたいという方向性は当然持っているが、どうしても合わないものが存在する。現行の積載率の7割を切るような水準になってしまうと、産地側の運賃負担、輸送力の浪費につながってしまうため、T11 以外についても余地を残してほしい。
- 加工食品は T11、T12 を併記している中で、青果物については T11 を推進していく方向性があり、あくまでも原則 T11 という書き方だと思っている。長尺物に限らず、定数的なものについても現状では難しいと考えるが、限定して記載してしまうのもいかがかという点もあるため、原則 T11 とし、議論は続けるということだと考える。
- 原則 T11 とし、逃げ道は必要。プラスチック素材でも T12 は加工食品も含めてかなり少なく、横断的な使用方法はありだと思うので、完全ではない形が良い。
- 弊社は T11 を主に扱っており、T12、14、13 はほとんど取り扱いが無い。先日官民物流標準化懇談会のパレット分科会の中で、T11 に次いで、T14、9、12 といった順の流通量であったと記憶している。
- レンタルパレットで流通用に採用いただいている事例としては、T11 が圧倒的に多い状況。同じエリア内での貸出、返却という運用では T12 のラインナップもあるが、基本的に採用いただいているのは T11。ただ、メーカーの立場でいうと、T11、12 のいずれも販売しており、業界によっては T12 が好まれるところもある。
- ガイドライン骨子としては T11 と示しつつ、分科会で検討すべき事項として引き続き長尺物や定数ものといった現状では難しいパレットサイズの運用に関しては、業種横断的なパレットの循環体制の検討と伏せて引き続き検討していくことを明記し、産地にお示しできるようにしていきたい。

<1. サイズ（手荷役について）>

- 段ボールなどはいろんな出荷場で T11 に合わせてモジュール化が進んでいる。今からパレット化していくには T11 に合うものに作り替える必要があ

り、T11、12 と二本立てするとモジュール化が進まない。できることなら一本化していただくと、トラックの中の作業もスムーズにできる。

- 昨年、地方から首都圏の市場に向けての輸送実証実験を行い、出荷団体を視察したが、手荷役が減っていないのが現状。生産者側もパレットに積んだ状態で出荷団体に運んでいるが、パレットがどのものかによって手荷役に積み替えることもしているため、一貫パレチゼーションをしっかりと進めて手荷役を減らす方向性が現実的だと考える。
- 後の運用に関わる部分であるが、ガイドラインで示す以上、手荷役を減らすといった表現が適切だと考える。
- ガイドラインの骨子としては減らすという表現にしたうえで、その趣旨としては、なくせる手荷役はなくすということを皆様と共有して取り組みたい。

<2. 材質>

- リターナブルは再使用という意味が含まれているため、修正案の通り修正する。

<4. 運用>

- 我々の県本部からも車上渡しについてお願いできないかという意見がある。ただ、市場内での対応によって車上渡しができるところがあるとは聞いているので、ガイドラインに載せる話になると別テーブルになる可能性がある。
- トラックから降ろしてもらい、そこでの荷受けという形が場内でも普通になっており、車上渡しを明記してしまうと現時点ではまだ対応しきれない。
- 改正基準も変わりそうな状況であり、これからパレット化していく中で付帯作業をこれ以上増やしたくないのが業界の考え。ドライバーにリフトを運転させることは業界としては請け負いかねるので、車上での荷渡しは入れていただきたい。これから先、労働規制がますます厳しくなるので、パレットと車上での荷受けは必要と考える。
- 市場の契約約款の中で、各市場の9割方が市場内へのお願いをしている状況。一部は例外的に車上で荷受けしているが、現状では98%がドライバー下ろしとなっている。市場の今の状況で車上渡しを明確にしまうと産地が負担する手数料等のコストが上がることになり現実的でない。
- 改善基準告示の見直し等は差し迫った課題ではあると思うが、レンタルパレットの回収は管理の重要性としてのフローを記載するのではなく、進めたいことを記載すること、付帯作業について別テーブルでの議論もあると思う。付帯作業の在り方については検討すべき事項に記載し、次の論点の意識を持つことにしたい。
- レンタルパレットかどうかについてレンタルで用意できない場合は産地で用意して使うという可能性もあると思う。
- ガイドラインで原則の標準サイズとして示したパレットについては、レンタルを基本とするというような形で整理し、付帯作業の部分は卸売市場や各業界の皆様と共有しながら進めていくことも含めて、検討すべき事項に明記する。

<4. 運用（管理について）>

- 共通の意識をもって管理していくことが、非常に重要である。ただ、産地側としては、出荷した後市場に到着してからの管理ができないため、そこは卸売会社に頼らざるを得ない。意識としては全員が管理するといった認識は必要。
- 今までは市場内でパレットはタダという認識で使いまわしてきて、自分のものでないのに自分のものだと主張する業者も出てきている。それに対して、本来は誰かが費用を払っており、所有権が存在するため、パレットを

使用するには責任と管理が伴うものであるということを、市場もしっかり伝えていかなければならない。

- 資料に記載の通り、検討会参加者全員が連携して意識の醸成に努めることとする。

2. 青果物流標準化ガイドライン骨子（場内物流）について

<1. 場内物流改善推進体制の構築>

- 当初の原案は、各市場でそれぞれ協議体を立ち上げ、回し続けるイメージがあり、難しいと判断していた。立ち上げの時だけという形であれば、当然取り組まなければならないと思うため、修正の文言で問題ない。

<2. トラック予約システム>

- 全中青協の物流部会で紹介しており、各市場の反応としては、そこまで混むことはないのだから必要ないという市場が結構ある。また、面積的なものや物量的なものと併せて、必要ないところはある。今後入れていかないと、何がどうなっているのか把握できないので、現場レベルでの展開をしている。今後の中では入れないといけないという感触が全体としてはあると思う。
- 様々なアプリを入れてしまうと、ドライバーも使い勝手がよくない。共通認識でいうと、やはりドライバーが皆 EPARK に入り、共通してどこのサイト、どこの市場でも下せるように一括にした方が、使い勝手が良い。以前違うトラックシステムを検証したが、一番使いやすくポピュラーなアプリケーションが良いと思う。
- 地方市場はなかなか導入をしないところが多いが、一番使いやすいものが自然に普及する流れになると思う。
- 予約システムについては、大変有効だと思うが、現実的には予約が取れない、使い勝手がよくないという理由で予約を入れるのをやめる事業者もいる。検証することや同じシステムを使うことは当然やっていただきたいが、それよりも運用をどうするかについて、着荷主や運送会社がコミュニケーションを取らないといけない。また、地方の市場においても予約システムは有効だと思う。地方市場の中継輸送もやっているため、時間の情報が入ることは運送会社にとっては良い情報になるため、中継輸送をやっている市場においても予約システムの導入を進めていただければありがたい。
- 中小規模の市場における適用の有効性も実証に組み込むことの検討も始めていきたい。
- 導入している事例が少ないが、一定の有効性はあると認識している。市場によって有効性は異なるが、場内物流が錯綜している現状を抱えている市場もあるため、我々の方向性としては推進していく。

3. 青果物流標準化ガイドライン骨子（コード・情報）について

<1. 納品伝票の電子化>

- 青果標準パレットの使用枚数を入れる目的について、今後パレットを出荷者側に戻したとしても、劣化コスト、管理コスト、処理コストは解決できないため、送り状単位でパレットの枚数を入れることにより、管理責任と費用を循環し、管理せざるを得ない状況を作り出すことができる。
- パレットに貨物の情報を紐づけるという側面もあり、その先には個体管理のような話もあり、個体と商品をどうグリップさせるかは非常に検討すべき裾野は広いが、方向感として送り状のデジタル情報の中にパレットのフラグがあることは非常に重要。
- 送り状の項目については、青果物以外のパレット管理の在り方や、青果物の中でのパレット管理の仕組み、荷物との紐づきの仕組みの中で解決して

いくことかと思うので、パレットの可視化について検討すべき事項に明記する。

<5. 荷崩れ防止>

- 荷崩れ防止用接着剤（ホットメルト）について、試験段階であり、実装に至っていない。
- 試験段階であれば、環境に配慮した荷崩れ防止策ということで、検討すべき事項に送る。
- 接着剤に関しては使っていないので、我々も使えない。段ボールで出している品目、果物や化粧箱も難しい。今後検討課題で、**もう少し環境に配慮したものを探していく必要がある。**

<6. 外装サイズの寸法>

- 骨子案に品目が記載してあるが、輸送方法が全く異なる品目が同列に並んでいる。**後の世代が品目の選定理由がわかるよう、注釈を入れておけば、ガイドラインが有効に機能すると思う。**数年前に団体の担当者と意見交換をした際、レタス、ネギは難しいと現場から声が上がっていたが、状況も変わっているかもしれない。状況が変わったのであれば、その辺の経緯を書き加えられればよりよいものになる。
- リストアップの理由について、長尺物の例として長芋、定数詰め例としてリンゴ、梨、桃、トマトというように、カテゴリーにした上でそこに例示していく書き方でどうか。
- 玉ねぎ、バレイショ、人参、大根が現行パレット化で来ており、カボチャ、長芋、ブロッコリーを加えると扱っている荷物の9割を超える。物量がありパレット化できた時の効果が大きい品目を検討していきたい。
- 品目としては、生産量からすればリンゴ、桃、梨、柿、ブドウが挙げられる。基本的には定数詰めを崩していかないと、T11パレットに乗るような段ボールサイズが設定できない。みかん、リンゴ、梨はクランプフォークリフトで反転できるが、桃やブドウは反転できないため、パレットチェンジャーで対応することになる。やはり、生産量から見てリンゴ、桃、梨、柿、ブドウが今後検討する課題の作物であると考える。
- 生産量、物量が多いもの、先進地でその他品目への展開が期待されるもの、定数や長尺のもの、検討に時間を要するものから品目を選んだということも加え、複数の要素を持ち得る品目もあるため、その意図を記載する。

4. 今後の方向性（食品流通課）

- ・今回いただいた意見を踏まえて修正を施して、皆様方と共有をし、4月15日はその確認をしながら進めていきたい。

(以上)