

# 総合効率化計画の認定手続きについて (輸送網の集約－特定流通業務施設の整備－)

---

関東運輸局交通政策部環境・物流課

平成29年9月13日



# 改正物流総合効率化法の概要と認定申請状況

## 改正物効法の概要

○ 平成28年10月1日より、物流総合効率化法（物効法<sup>ぶつこうほう</sup>）が **改正** されました。

### 【流通業務総合効率化事業の要件】

- **2以上の者（法人格が別の者）が連携**すること。
- 流通業務（輸送、保管、荷さばき及び流通加工）を一体的に実施すること。
- 輸送網の集約、モーダルシフト、配送の共同化等の輸送の合理化により流通業務を効率化すること。
- 物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資するとともに、**流通業務の省力化を伴う**ものであること。

### 【特定流通業務施設の要件】

- 一定規模の流通業務施設（トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋）であって、高速自動車国道のIC等の物資の流通の結節点となるインフラ等の近傍に立地し、**トラック予約受付システム等**の設備を有するもの。

（青字が主な変更点）

## 改正物効法の認定状況

- 改正物効法の認定件数（平成29年9月1日時点（輸送網集約事業））：14件
- 特例措置の利用の内訳（延べ）：国税6件、地方税10件、開発許可3件



**物流効率化を進めるため、制度の利用をさらに促進することが不可欠**

# 物流総合効率化法の概要(特定流通業務施設の整備関係)

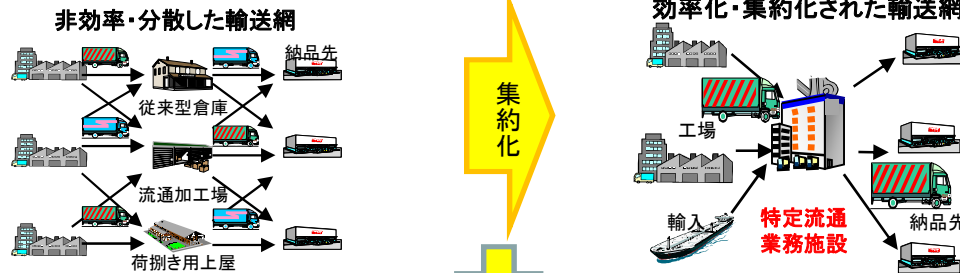
## 物流総合効率化法の概要

物流分野における労働力不足や環境負荷低減の重要性の高まり等を背景として、輸送、保管、荷さばき、流通加工の一体的な実施と輸送の合理化を図る様々な事業を促進。

促進する事業の1つとして

「輸送網の集約」と「手待ち時間削減」を行う物流施設(特定流通業務施設)の整備を促進

### 輸送網の集約



集約化

基本方針適合性等を審査・認定

### 手待ち時間削減

#### 特定流通業務施設

倉庫でトラックの荷役の順番待ち(手待ち)が発生

「トラック予約受付システム」の導入又は「トラック営業所・駐車場」設置による手待ち時間の削減

(トラック予約受付システム)  
トラックドライバーが、  
物流施設内の空き状況を確認し、到着時間を事前に予約できるシステム



### 認定事業への主な支援措置

#### 1. 特定流通業務施設に対する

##### 税制上の特例

- ① 法人税:  
割増償却10%(5年間)
- ② 固定資産税・都市計画税:  
課税標準 1/2(5年間)

※ 税制上の特例を利用するためには、倉庫の竣工までに物効法の認定を受けることが必要(営業倉庫のみ税制特例を利用可能)。

#### 2. 立地規制に関する配慮

- ・ 市街化調整区域の開発許可に係る配慮

### 事業の効果

- 輸送網の集約化により、**複数物流施設間の貨物移動が減少**
- トラック予約受付システムの導入等により、**手待ちが減少**

- **地球温暖化問題**への貢献
- **物流の効率化、トラックドライバー不足**への貢献

### 減税額の試算

建物・設備取得価額30億円(評価額は建物17億円、税対象設備7百万円)の場合、**約8,092万円の減税**

- 法人税の減税額は**約1,148万円**(10%の割増償却・5年間)
- 固定資産税・都市計画税の減税額は**約6,943万円**(課税標準の1/2または3/4の課税・5年間)

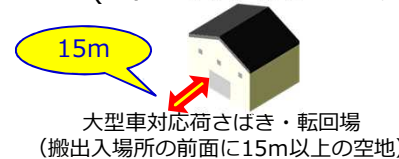
# 物流総合効率化法の認定要件(概要)

## 普通倉庫

1. 実施主体要件(必須) : 2以上の者(法人格の異なる者)の連携
2. 総合化・効率化要件(必須) : 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施。輸送網の集約化、モーダルシフト、共同輸配送等の効率化を実施
3. 環境負荷低減要件(必須) : 現行の事業と比較して、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が見込まれること
4. 省力化要件(必須) : 現行の事業と比較して、トラックの手待ち時間の削減効果が見込まれること
5. 立地要件(必須) : **高速自動車国道のIC等、港湾、空港、鉄道貨物駅、工業団地等の周辺5km以内に立地**
6. 規模要件(必須) : 床面積 **3,000㎡以上** (多階建 **6,000㎡以上**)
7. 構造要件(必須) : ・倉庫業法の施設設備基準に適合していること  
・主要構造部である柱及びはりが鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であること
8. 設備要件(必須) : 高規格バース(外壁面の1面に可能な限りの貨物の搬出入場所、貨物搬出入場所から奥行5mの荷さばき用空間)、大型車対応荷さばき・転回場(前面に奥行15m以上の空地)、流通加工用設備、データ交換システム、貨物保管場所管理システム、エレベーター(※)を有するもの ※多階建の場合に限り、ランプウェイ構造を有する場合は除く

税制特例を利用するためには、**高速自動車国道のIC等の周辺5km以内又は臨港地区**に倉庫が立地することが必要。

税制特例(国税)を利用するためには**多階建の場合は耐火建築物**であることが必要。



### 8. 設備要件(選択) :

- ・「到着時刻表示装置(※)」又は「貨物自動車運送事業の用に供する営業所及び自動車車庫(施設と同一敷地内に設置)」のいずれかを有するもの

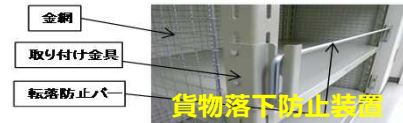
※「トラック予約受付システム」により予約を受け付けたトラックの到着予定時刻を表示するディスプレイ又は倉庫内の作業員の携帯用端末(タブレット等)



税制特例(国税)を利用するためには、**到着時刻表示装置(トラック予約受付システム)**を選択することが必要。

### 9. 防災要件(必須・選択) :

- ・非常用データ保存システム(※)を有するもの(必須) ※非常時に対応するための「データ保存機能」、「通信機能」及び「電源機能」を備えるもの
- ・地震による荷崩れのおそれがある場合には、これを相当程度防止するために次の装置のいずれかを有すること(選択)  
①保管場所免震装置、②保管棚制震装置、③保管棚固定装置、④貨物落下防止装置、⑤パレット連結装置、⑥貨物・パレット一体包装装置



※ 認定要件の詳細につきましては、各地方運輸局にお問い合わせください。



# 物流総合効率化法の認定要件(概要)

## 冷蔵倉庫

1. 実施主体要件(必須) : 2以上の者(法人格の異なる者)の連携
2. 総合化・効率化要件(必須) : 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施。輸送網の集約化、モーダルシフト、共同輸配送等の効率化を実施
3. 環境負荷低減要件(必須) : 現行の事業と比較して、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が見込まれること
4. 省力化要件(必須) : 現行の事業と比較して、トラックの手待ち時間の削減効果が見込まれること
5. 立地要件(必須) : **高速自動車国道のIC等、港湾、空港、鉄道貨物駅、工業団地等の周辺5km以内に立地**
6. 規模要件(必須) : 容積 **6,000 m<sup>3</sup>**以上
7. 構造要件(必須) : ・倉庫業法の施設設備基準に適合していること  
・主要構造部である柱及びはりが鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であること

税制特例を利用するためには、**高速自動車国道のIC等の周辺5km以内又は臨港地区**に倉庫が立地することが必要。

8. 設備要件(必須) : 高規格バース(外壁面の1面に可能な限りの貨物の搬出入場所、貨物搬出入場所から奥行5mの荷さばき用空間)、大型車対応荷さばき・転回場(前面に奥行15m以上の空地)、流通加工用設備、データ交換システム、貨物保管場所管理システム、強制送風式冷蔵装置を有するもの



### 8. 設備要件(選択) :

- ・「到着時刻表示装置(※)」又は「貨物自動車運送事業の用に供する営業所及び自動車車庫(施設と同一敷地内に設置)」のいずれかを有するもの

※「トラック予約受付システム」により予約を受け付けたトラックの到着予定時刻を表示するディスプレイ又は倉庫内の作業員の携帯用端末(タブレット等)



税制特例(国税)を利用するためには、**到着時刻表示装置(トラック予約受付システム)**を選択することが必要。

### 9. 防災要件(必須・選択) :

- ・非常用データ保存システム(※)を有するもの(必須) ※非常時に対応するための「データ保存機能」、「通信機能」及び「電源機能」を備えるもの
- ・地震による荷崩れのおそれがある場合には、これを相当程度防止するために次の装置のいずれかを有すること(選択)
  - ①保管場所免震装置、②保管棚制震装置、③保管棚固定装置、④貨物落下防止装置、⑤パレット連結装置、⑥貨物・パレット一体包装装置



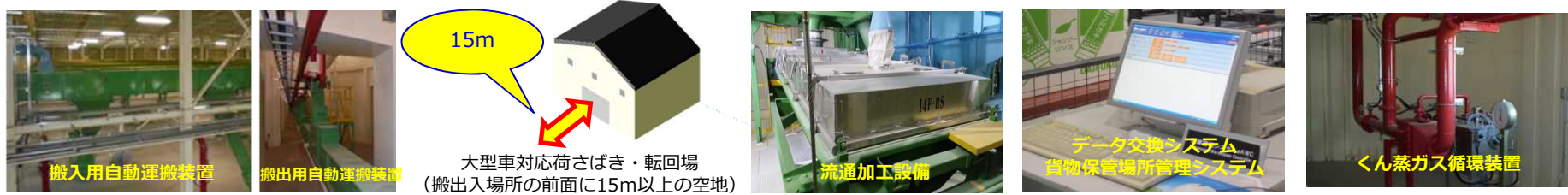
※ 認定要件の詳細につきましては、各地方運輸局にお問い合わせください。

# 物流総合効率化法の認定要件(概要)

## 貯蔵槽倉庫

- 1. 実施主体要件(必須) :** 2以上の者(法人格の異なる者)の連携
- 2. 総合化・効率化要件(必須) :** 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施。輸送網の集約化、モーダルワト、共同輸配送等の効率化を実施
- 3. 環境負荷低減要件(必須) :** 現行の事業と比較して、CO<sub>2</sub>排出量削減効果が見込まれること
- 4. 省力化要件(必須) :** 現行の事業と比較して、トラックの手待ち時間の削減効果が見込まれること
- 5. 立地要件(必須) :** 高速自動車国道のIC等、**港湾**、空港、鉄道貨物駅、工業団地等の周辺5km以内に立地
- 6. 規模要件(必須) :** 容積 **6,000 m<sup>3</sup>**以上
- 7. 構造要件(必須) :**
  - ・倉庫業法の施設設備基準に適合していること
  - ・主要構造部である柱及びはりが鉄骨造、鉄筋コンクリート造又は鉄骨鉄筋コンクリート造であること
- 8. 設備要件(必須) :** 搬入用自動運搬装置、搬出用自動運搬装置、大型車対応荷さばき・転回場、流通加工設備、データ交換システム、貨物保管場所管理システム、くん蒸ガス循環装置及びくん蒸ガス保有力を有するもの

税制特例を利用するためには、**臨港地区**に倉庫が立地することが必要。



- 8. 設備要件(選択) :**
  - ・「到着時刻表示装置(※)」、「貨物自動車運送事業の用に供する営業所及び自動車車庫(施設と同一敷地内に設置)」又は「特定搬出用自動運搬装置」のいずれかを有するもの

税制特例(国税)を利用するためには、**到着時刻表示装置(トラック予約受付システム)又は特定搬出用自動運搬装置**を選択することが必要。



- 9. 防災要件(必須) :** 非常用データ保存システム(※)を有するもの(必須)※ 非常時に対応するための「データ保存機能」、「通信機能」及び「電源機能」を備えるもの

※ 認定要件の詳細につきましては、各地方運輸局にお問い合わせください。



# 省力化・CO2排出量削減効果の計算例

① 輸送網集約による省力化効果・CO2排出量削減効果の把握(計算例)

## ① 現行の物流フローによるCO2排出量: 566.9 t-CO2

① 輸送ルート (①~⑤は概略図に順じます)	a 主な輸送方法	b 距離 (km)	c 平均的な積載率 (%)	d 輸送量 (年間・トン)	e 改良トンキロ法 燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	f 単位 発熱量 (GJ/kg)	排出係数 (tC/GJ)	44/12 (tC/GJ)	排出CO2 a×b×c×d×e×f ÷1000
① 東京湾 → 有明DC	トレーラ	20	100	56,250	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	84.0 t
② 有明DC → 埼玉工場	10tトラック	80	80	42,000	0.041	38.2	0.0187	3.6667	360.8 t
④ 館林DC → 埼玉工場	10tトラック	10	80	15,000	0.0518	38.2	0.0187	3.6667	20.4 t
⑤ 埼玉工場 → 久喜倉庫	10tトラック	25	60	15,000	0.0518	38.2	0.0187	3.6667	50.9 t
⑥ 久喜倉庫 → 埼玉工場	10tトラック	25	60	15,000	0.0518	38.2	0.0187	3.6667	50.9 t
合	計								566.9 t

ガソリン: 34.6  
軽油: 38.2  
ガソリン: 0.0183  
軽油: 0.0187  
炭素から二酸化炭素への換算

## ② 計画する物流フローによるCO2排出量: 394.3 t-CO2

① 輸送ルート (①~⑤は概略図に順じます)	a 主な輸送方法	b 距離 (km)	c 平均的な積載率 (%)	d 輸送量 (年間・トン)	e 改良トンキロ法 燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	f 単位 発熱量 (GJ/kg)	排出係数 (tC/GJ)	44/12 (tC/GJ)	排出CO2 a×b×c×d×e×f ÷1000
① 東京湾 → 羽生倉庫	トレーラ	85	100	56,250	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	356.9 t
② 羽生倉庫 → 埼玉工場	10tトラック	4	80	42,000	0.041	38.2	0.0187	3.6667	18.0 t
④ 羽生倉庫 → 埼玉工場	10tトラック	4	80	20,000	0.041	38.2	0.0187	3.6667	8.6 t
⑤ 埼玉工場 → 羽生倉庫	10tトラック	4	100	25,000	0.041	38.2	0.0187	3.6667	10.7 t
合	計								394.3 t

## ③【環境負荷の低減に係る効果】

- 二酸化炭素排出量: **172.6 t-CO2 削減 (削減率: 30.4%)**

## 【省力化に係る効果】

- 倉庫に出入庫するトラック台数: **1日あたり10台削減 (60→50台)**
- トラック走行量: **年間382.8千km削減 (削減率: 62.2%)**
- トラック輸送量: **年間255.8千トンキロ削減 (削減率: 4.8%)**

### 計算に使用する参考指標

輸送機別の輸送トンキロ当たり  
CO2排出量原単位

区分	(g-CO2/トンキロ)
営業用普通車	173
営業用小型車	808
自動車用軽自動車	1,951
自家用普通車	394
自家用小型車	3,443
鉄道	22
内航船	39

燃料別最大積載量別積載率別  
輸送トンキロ当たり燃料使用量

車種	燃料	最大積載量 (kg)	輸送トンキロ当たり燃料使用量 (ℓ/t・km)						積載率別の燃費 (ℓ/100km)						
			積載率 (%)	10%	20%	40%	60%	80%	100%	10%	20%	40%	60%	80%	100%
軽・小型 普通貨物車	ガソリン	軽貨物車	700	2.34	1.64	0.78	0.51	0.39	0.28	121	411	214	121	67	37
		～1999	1,000	1.30	0.73	0.364	0.264	0.164	104	324	169	94	52	29	16
		2000以上	2,000	0.886	0.468	0.245	0.168	0.129	0.158	241	52	29	16	9	5
		～999	900	1.47	0.84	0.443	0.311	0.209	0.150	104	324	169	94	52	29
		1000～1999	1,500	0.89	0.463	0.251	0.171	0.129	0.158	241	52	29	16	9	5
		2000～2999	3,000	0.518	0.265	0.140	0.121	0.085	0.108	204	58	31	17	10	6
		4000～5999	5,000	0.371	0.212	0.112	0.087	0.068	0.087	102	32	17	10	6	3
		6000～7999	7,000	0.298	0.171	0.086	0.068	0.051	0.049	82	26	14	8	5	3
		8000～9999	9,000	0.257	0.144	0.076	0.058	0.047	0.038	68	22	12	7	4	2
		10000～11999	11,000	0.222	0.131	0.071	0.054	0.044	0.034	58	19	10	6	3	2
12000～13999	14,000	0.185	0.103	0.051	0.042	0.034	0.028	48	15	8	5	3	2		

出典: ロジスティクス分野におけるCO2排出量等計算方法共同ガイドラインVer.3.1より  
<http://www.greenpartnership.jp/pdf/co2/guidelinev3.1.pdf>

注) 計画に使用するトラックの詳細(車両の大きさ、積載率)が不明の場合は又は自動車以外の輸送機関の場合は、上表を使用することが出来ます。

注1) 普通車とは積載量3トン以上のもの。  
注2) 自動車は平成14年度、鉄道、内航船は平成15年度

② 手待ち時間削減による省力化効果・CO2排出量削減効果の把握(計算例)

## ① 現行の物流フローによる総手待ち時間: 3,106 時間(年間)

トラック出入庫台数 (1日当たり・台)	営業日 (年間・日数)	手待ち時間発生率 (%)	平均手待ち時間 (1荷役当たり・時間)	総手待ち時間 (年間・時間) e=a×b×c×d	
a	b	c	d	e	
有明DC	30	250	18.6%	1.12	1,562
館林DC	10	250	18.6%	1.08	502
久喜倉庫	20	250	18.6%	1.12	1,042
合					3,106

※「手待ち発生率」「平均手待ち時間」は、①「計算に使用する参考指標」又は②「申請者データ」のいずれかを記入

## ② 手待ち時間削減率の目標設定: 70% 削減

総手待ち時間 (年間・時間)	手待ち時間削減目標 (%)	削減すべき手待ち時間 (年間・時間)
e	f	g=e×f
3,106	70%	2,174

総手待ち時間 (年間・時間)	削減すべき手待ち時間 (年間・時間)	目標手待ち時間 (年間・時間)
e	h	i=e-h
3,106	2,174	932

※物流の最適化(輸送ルートの整理、物流施設の統合)、物流施設のハード面、ソフト面の効率化(取扱貨物量に見合った物流施設の規模の設定、トラック予約システムの導入、トラック営業所設置、高規格パース・荷さばき・転回場の整備等)により、現行の物流フローで発生が見込まれる総手待ち時間に対する削減目標を設定してください。

## ③ 計画する物流フローによる目標総手待ち時間: 932 時間(年間) 目標平均手待ち時間: 24.0 分

トラック出入庫台数 (1日当たり・台)	営業日 (年間・日数)	手待ち発生率 (%)	平均手待ち時間 (時間)	目標手待ち時間 (年間・1荷役当たり・時間)	
j	k	g	l	i	
特定流通業務施設	50	250	18.6%	X	932

手待ちが発生する荷役回数 (トラック出入庫台数) (年間・延べ回数)	目標手待ち時間 (年間・時間)	目標平均手待ち時間 (1荷役当たり・時間)	目標手待ち時間 (1荷役当たり・分)
m=j×k×g	i	h=i/m	n=h×60
2,325	932	0.4	24.0

※総合効率化計画の計画期間中は、実施状況を国土交通省に報告いただきます。  
※待機時間の目標値及び実施状況(実測値)を国土交通省ホームページで公表します。

年間2,174時間の手待ち時間を削減したことにより、前頁のCO2削減量に加え、トラックのアイドリングによるCO2排出量(※)を、2.5t-CO2削減しました。  
※アイドリング10分間あたりCO2排出量:  
大型トラック(10トン車)160～220g-CO2より、190g-CO2で試算したものを。  
(出展: 環境省アイドリング・ストップQ & A)

### 計算に使用する参考指標

手待ち時間発生率		品目別平均手待ち時間 (1荷役当たり・時間)	
手待ち時間が発生した荷役作業	÷ 荷役作業数 (全体) × 100 = 手待ち時間発生率	No. 品目	手待ち時間 (時間)
18,196回 (延べ発生回数)	÷ 98,058回 (延べ発生回数) × 100 = 18.6%	1 菓子・材主等の練乳製品	1.95
		2 炭酸飲料・オリーブ	1.43
		3 日用品	1.40
		4 家電・民生用機械	1.35
		5 製成・ケトルなどの住宅用資材	1.35
		6 織物・繊維などの繊維・縫製用非農産品	1.35
		7 紙・パルプ	1.23
		8 紙・紙・紙物	1.20
		9 医薬品	1.20
		10 練乳製品・食肉製品・惣菜等食品	1.12
		11 生鮮食品	1.10
		12 肉類	1.12
		13 肉類	1.12
		14 肉類	1.12
		15 肉類	1.10
		16 肉類	1.10
		17 アパレル・繊維製品	1.08
		18 その他化学製品	1.07
		19 肉類	1.05
		20 肉類	1.05
		21 肉類	1.05
		22 肉類	1.05
		23 肉類	1.05
		24 肉類	1.05
		25 肉類	1.05
		26 肉類	1.05
		27 肉類	1.05
		28 肉類	1.05
		29 肉類	1.05
		30 肉類	1.05
		31 肉類	1.05
		32 肉類	1.05
		33 肉類	1.05
		34 肉類	1.05
		35 肉類	1.05
		36 肉類	1.05
		37 肉類	1.05
		38 肉類	1.05
		39 肉類	1.05
		40 肉類	1.05
		41 肉類	1.05
		42 肉類	1.05
		43 肉類	1.05
		44 肉類	1.05
		45 肉類	1.05
		46 肉類	1.05
		47 肉類	1.05
		48 肉類	1.05
		49 肉類	1.05
		50 肉類	1.05
		51 肉類	1.05
		52 肉類	1.05
		53 肉類	1.05
		54 肉類	1.05
		55 肉類	1.05
		56 肉類	1.05
		57 肉類	1.05
		58 肉類	1.05
		59 肉類	1.05
		60 肉類	1.05
		61 肉類	1.05
		62 肉類	1.05
		63 肉類	1.05
		64 肉類	1.05
		65 肉類	1.05
		66 肉類	1.05
		67 肉類	1.05
		68 肉類	1.05
		69 肉類	1.05
		70 肉類	1.05
		71 肉類	1.05
		72 肉類	1.05
		73 肉類	1.05
		74 肉類	1.05
		75 肉類	1.05
		76 肉類	1.05
		77 肉類	1.05
		78 肉類	1.05
		79 肉類	1.05
		80 肉類	1.05
		81 肉類	1.05
		82 肉類	1.05
		83 肉類	1.05
		84 肉類	1.05
		85 肉類	1.05
		86 肉類	1.05
		87 肉類	1.05
		88 肉類	1.05
		89 肉類	1.05
		90 肉類	1.05
		91 肉類	1.05
		92 肉類	1.05
		93 肉類	1.05
		94 肉類	1.05
		95 肉類	1.05
		96 肉類	1.05
		97 肉類	1.05
		98 肉類	1.05
		99 肉類	1.05
		100 肉類	1.05

※「トラック輸送の環境調査(2015年度国土交通省)」より。



# 【認定メリットの紹介】開発許可の配慮

## 開発許可について

- 開発行為を行う場合は、都道府県知事等の許可が原則として必要（都市計画法第29条。開発許可）。
- 開発許可を受けるためには、技術基準及び立地基準（市街化調整区域のみ）を満たす必要がある。立地基準に明示されていない施設は、開発審査会において立地が認められる必要がある（都市計画法第34条第14号）。
- 国土交通省は、都市計画法第34条第14号の運用について、物流総合効率化法第21条を踏まえ、「開発許可制度運用指針（地方自治法に基づく技術的助言）」において、市街化調整区域で、通常原則として **許可して差し支えないもの** として、「特定流通業務施設」を例示。
- 自治事務であるため、都道府県知事等は、上記指針を踏まえて、各々にて判断している。

## ○ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（抄）

（都市計画法等による処分についての配慮）

第21条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、特定認定総合効率化事業の実施のため都市計画法（昭和43年法律第100号）その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該特定認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう適切な配慮をするものとする。

## ○ 開発許可制度運用指針（地方自治法に基づく技術的助言）

開発審査会の議を経て、通常原則として許可して差し支えないものとして以下を例示

- 分家住宅
- 収用対象事業に係る移転
- 大規模既存集落内の住宅、小規模工場等
- **特定流通業務施設** ←
- 社会福祉施設、有料老人ホーム等
- 医療施設 等

特定流通業務施設に該当するものであって、

- 貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業のうち同条第6項の特別積合せ貨物運送に該当しないものの用に供される施設
  - 倉庫業法第2条第2項に規定する倉庫業の用に供する同条第1項に規定する倉庫
- であること 等について例示



制度運用に関する国の基本的な考え方を示す「技術的助言」を踏まえ、都道府県等が地域の実情に応じ、適切に運用

# 【認定メリットの紹介】開発許可制度の概要(参考)

## 目的

- 市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を担保
- 良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止

## 規制内容

- 開発行為をしようとする場合には、開発許可権者の許可が必要

## 許可権者

- 都道府県知事又は指定都市、中核市、特例市の長（都市計画法第29条）
- 地方自治法第252条の17の2の規定に基づく事務処理市町村の長

## 対象行為

一定規模以上の開発行為

- ※ 主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更（規制対象外の開発行為）
  - 土地区画整理事業等の施行として行うもの
  - 図書館、公民館等の公益上必要な建築物のうち周辺の土地利用上支障がないものの建築のためのもの など

都市計画区域	線引き都市計画区域	市街化区域	1,000㎡（三大都市圏の既成市街地・近郊整備地帯等は500㎡）以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可	技術基準適用	—
		市街化調整区域	原則として全ての開発行為		立地基準適用
	非線引き都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可		—
準都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可	—		
都市計画域及び準都市計画区域外		1ha以上の開発行為（それにより一定の市街地を形成すると見込まれる規模）			

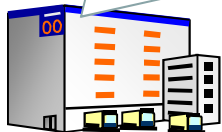
## 基準

技術基準 道路・公園・給排水施設等の確保、防災上の措置等良好な宅地水準の確保に関する基準  
立地基準 市街化調整区域において許容される開発行為の類型を定める基準

# 「トラック予約受付システム」による効率化の事例(イメージ)

## 予約システム導入前

早く到着した順番で荷役するので、事前に貨物を降ろす順番が分からない・・・



**順番待ちによる渋滞・待ち時間が発生**

早く並んで早い順番を取りたい・・・



列が長くなるかもしれないから、間に合わないかもしれない・・・

(受付順)	1	2	3	4	5	6	7・・・
6:00	トラック	トラック	トラック	トラック	トラック	トラック	トラック
7:00	トラック	トラック	トラック				
8:00	トラック						
9:00	トラック	トラック					
10:00	トラック						
11:00	トラック	トラック					
12:00	トラック						
13:00	トラック						
14:00	トラック	トラック					

• 受付順で処理されるため、多くは受付開始と同時に車両が集中  
• 8割超の車両が待機時間1時間超え

**1台あたり平均待機時間：83分**  
**倉庫の1時間あたり取扱貨物数：659個**

## 予約システム導入後

トラックの予約時間に合わせて荷役の準備をしておこう



**待ち時間が減り、効率化**

10時に着けばいいんだ!

① 10:00 予約



インターネット



② 11:00 予約



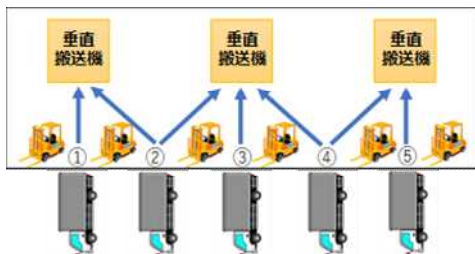
予約の11時まで別の作業をしよう

(受付順)	1	2	3	4
6:00	トラック	トラック	トラック	
6:50	トラック	トラック	トラック	
7:40	トラック	トラック	トラック	
8:30	トラック	トラック	トラック	
9:20	トラック	トラック	トラック	
10:10	トラック	トラック	トラック	
11:00	トラック	トラック	トラック	

予約対応の場合、到着車両が分散化され、待機時間1時間超の車両の待機時間が1時間以内に収まった。

**1台あたり平均待機時間：24分 (約70%削減)**  
**倉庫の1時間あたり取扱貨物数：833個 (約20%増加)**

## 庫内作業の効率化



トラックの到着予定時刻を事前予約することにより、倉庫側で事前準備ができ、効率的な荷役作業を実現。

**庫内作業の生産性の向上**

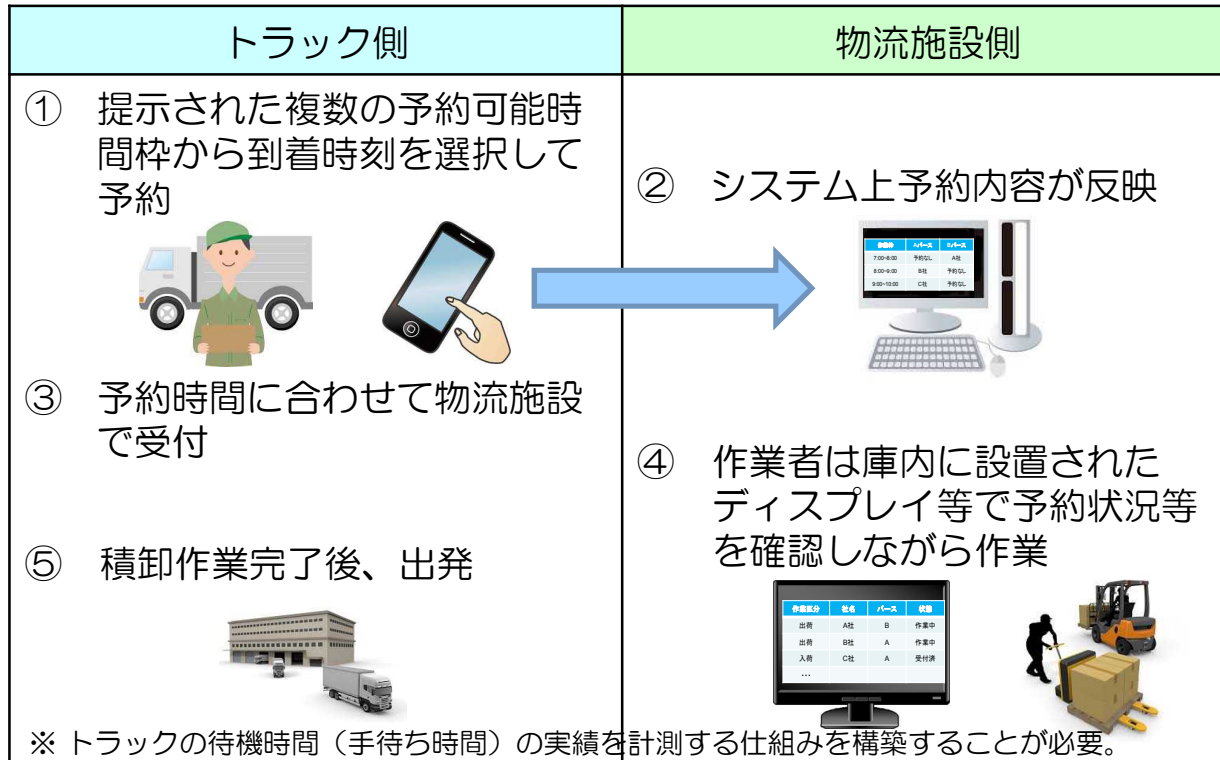
	延べ作業人数	1人取扱量		延べ作業人数	1人取扱量	
7月	561人	659ケース/時	➡	7月	379人	833ケース/時 <b>26%増</b>
8月	498人	551ケース/時		8月	371人	917ケース/時 <b>66%増</b>

# 「トラック予約受付システム」の要件

トラック予約受付システムとは？

⇒ トラックドライバー等が、**倉庫への到着時刻**をスマートフォン等の携帯端末から**事前に予約**することができるシステム

利用可能な特例措置  
 税制特例(国税・地方税)  
 開発許可の配慮



## 導入のメリット

### 【トラック事業者側】

- 物流施設の前での積卸の順番待ち（手待ち）が解消  
⇒ **トラックの稼働率上昇**  
⇒ **ドライバー労働環境の改善**

### 【倉庫業者側】

- トラックの到着時刻に合わせた庫内作業計画や人員配置の調整が可能  
⇒ **倉庫内の作業効率改善**  
⇒ **良好な周辺環境確保**

## 物流総合効率化法における「トラック予約受付システム」の要件

- ① 特定流通業務施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者から提供された当該特定流通業務施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムであること
- ② トラック事業者又はトラック運転手等が、トラックの特定流通業務施設への到着予定時刻を、電子的な方法により事前に予約することができるシステムであること
- ③ 到着予定時刻に係る情報について、到着時刻表示装置を通じて施設内に表示するシステムであること
- ④ 到着予定時刻に係る情報を表示する装置については、映像面の最大径が38cm（15インチ）以上の表示器又は特定流通業務施設内の作業に従事する者の携帯用の表示器を有すること
- ⑤ 日常的に当該施設に出入りする主要なトラック会社が利用するものであること



# (参考)「トラック予約受付システム」の市販システム

- 各社から、物効法の「トラック予約受付システム」の要件に対応したシステムがリリース予定。
- 「トラック予約受付システム」の要件に基づき、独自にシステムを開発・利用することも可能。

## エル・スリー・ソリューション

製品名	貨物積み降ろし受付予約システム (トラアポ)
システム	クラウド型
予約端末	PC、スマートフォン (iOS、Android対応)
予約者	トラック乗務員
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>① スマホアプリにより許可された倉庫の入場予約が可能</li> <li>② スマホアプリにより倉庫の混雑状況の把握が可能</li> <li>③ 予約データを用いたシフト管理及び荷役準備に活用が可能</li> <li>④ QRコードによる乗務員のカンタン受付が可能</li> </ul>
販売開始	販売中
連絡先	開発センター 担当：平間 TEL:048-451-5781

## シーオス

製品名	TruckBerth
システム	クラウド型
予約端末	PC、スマートフォン (iOS、Android対応)
予約者	トラック乗務員 運送会社担当者 物流施設担当者
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>① ユーザーが利用しやすいUI設計</li> <li>② 倉庫到着前の車両の位置情報を確認可能</li> <li>③ 初期投資が不要 &amp; 早期にサービス利用開始が可能</li> </ul>
販売開始	販売中
連絡先	第3事業部 担当：荒瀬、今井、大西、石井 TEL:03-5791-1170

## 富士通

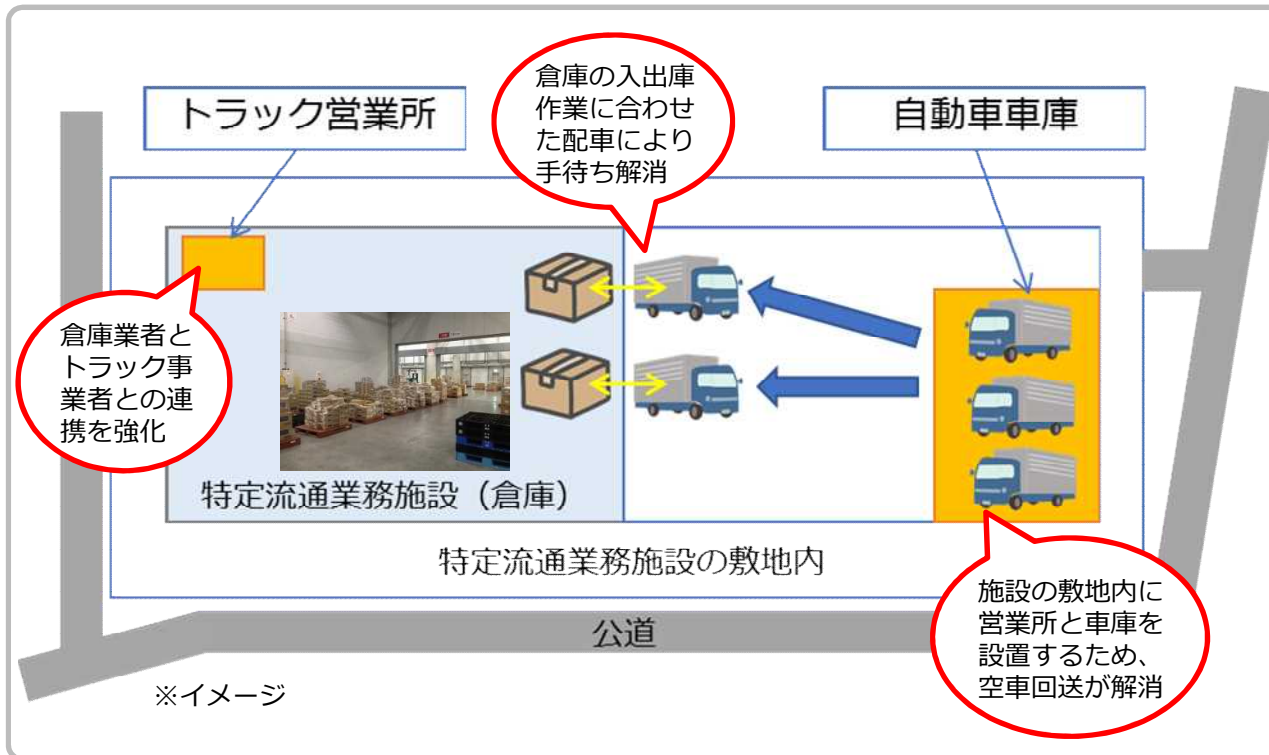
製品名	トラック予約受付システム
システム	クラウド型
予約端末	スマートフォン、タブレット (iOS、Android、Windows対応)
予約者	トラック乗務員 荷主
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 事前予約により集中の緩和、待機時間短縮、作業の平準化を実現</li> <li>② ドライバー呼出、バース誘導により作業の滞留を解消</li> <li>③ LogifitWMS(物流センター管理)連携による庫内作業効率化</li> <li>④ オプションのセンサー等との連携による受付自動化</li> </ul>
販売開始	販売中
連絡先	富士通コンタクトライン (総合窓口) 0120-933-200

# 「トラック営業所等の設置」の要件

## 「トラック営業所及び自動車車庫（トラック営業所等）の設置」要件とは？

⇒ 特定流通業務施設の敷地内に連携するトラック事業者の営業所及び自動車車庫を設置し、無駄な空車回送の解消、トラックの稼働率の向上及び手待ち時間の解消を図る。

- 利用可能な特例措置
- 税制特例（地方税のみ）
- 開発許可の配慮



### 導入のメリット

#### 【トラック事業者側】

- 物流施設の前での積卸の順番待ち（手待ち）が解消
- トラック事業者の営業所から倉庫までの空車回送が解消
  - ⇒ **トラックの稼働率上昇**
  - ⇒ **ドライバー労働環境の改善**

#### 【倉庫業者側】

- 倉庫の入出庫作業の進捗状況に応じた配車が可能
- トラックへの積込作業の効率化が可能
  - ⇒ **倉庫内の作業効率改善**
  - ⇒ **良好な周辺環境確保**

## 物流総合効率化法における「トラック営業所及び自動車車庫の設置」の要件

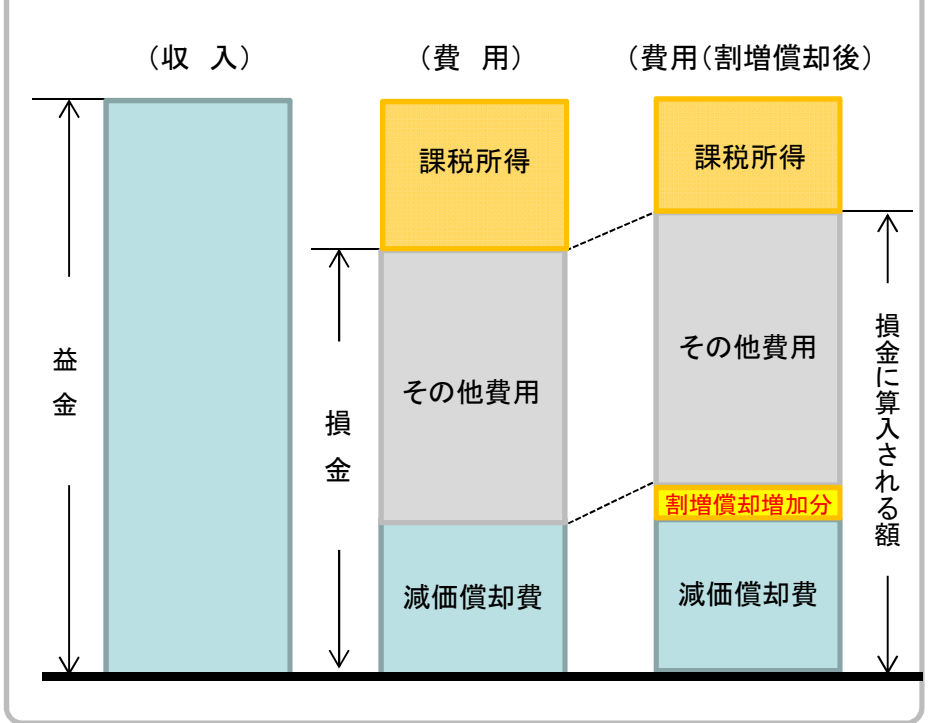
- ① 特定流通業務施設の同一敷地内に営業所等を設置する計画であること
- ② 原則として、特定流通業務施設の所有者が営業所等の土地・建物を所有する計画であること（貨物自動車運送事業者は営業所等を借り受けることにより事業を行う）
- ③ 営業所等の物流総合効率化法の認定申請の内容と、当該営業所等を使用する貨物自動車運送事業者の貨物自動車運送事業許可の事業計画と一致した計画であること
- ④ 営業所等は、主に当該特定流通業務施設の貨物の取扱いを行うことを目的として設置する計画であること

- 5年間に限り、普通償却額に割増率を乗じて計算した額を加えて償却を認める制度
- 費用の前倒しによる課税の繰延効果

## 割増償却制度について

- 1. 特例措置の対象**
  - 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受けた者が、同計画に基づき取得した事業用資産(特定流通業務施設)
  - 倉庫の竣工までに物流総合効率化法の認定を受ける必要
- 2. 措置の内容**
  - 特定流通業務施設に対する各事業年度(5年間)の償却限度額を、**普通償却限度額に10%割増**することを認める

## 割増償却制度のイメージ



## 減税効果の試算

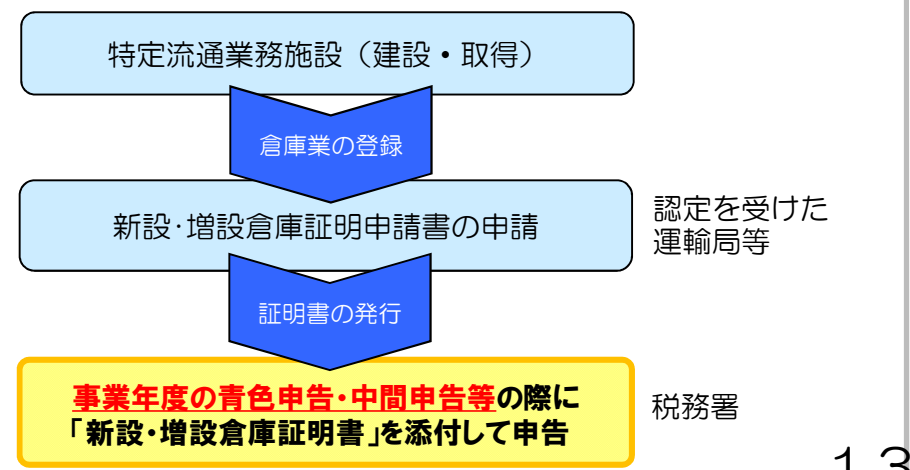
- (減税額の試算の条件)
- 倉庫種類: 普通倉庫(耐用年数21年、定額法(償却率0.033))
  - 取得価額: 3,000百万円、法人税率: 23.2%

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
①普通償却の場合の減価償却額	99,000	99,000	99,000	99,000	99,000
②①に対する税額	22,968	22,968	22,968	22,968	22,968
③割増償却の場合の減価償却額	108,900	108,900	108,900	108,900	108,900
④③に対する税額	25,265	25,265	25,265	25,265	25,265
⑤減税効果(④-②)	2,297	2,297	2,297	2,297	2,297

(単位: 千円)

**1年で約2百万円、5年間で約11百万円の減税効果**

## 税制特措置の申告の流れ

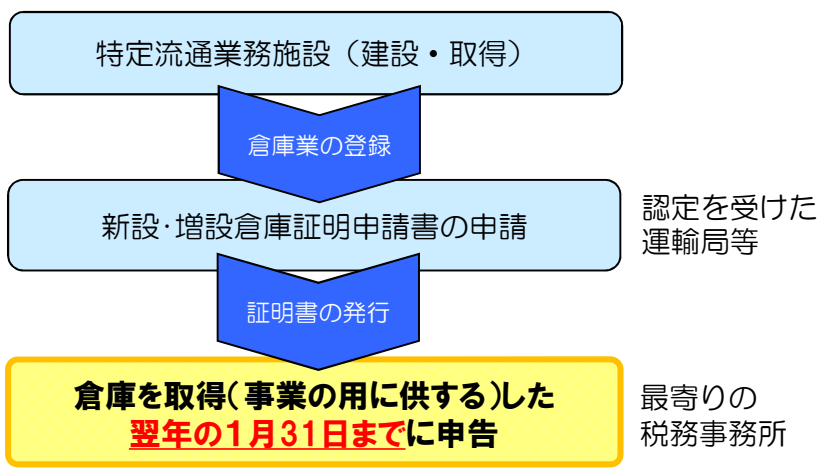


- 5年間に限り、特定流通業務施設の固定資産税、都市計画税を減額する制度
- 減税による建設当初のコスト軽減効果

課税標準の特例措置について

- 1. 特例措置の対象**
- 物流総合効率化法に基づく総合効率化計画の認定を受けた者が、同計画に基づき取得した事業用資産(特定流通業務施設)
  - 倉庫の竣工までに認定を受ける必要
- 2. 措置の内容**
- (1) 倉庫
- 固定資産税・都市計画税の課税標準を1/2(5年間)
- (2) 附属機械設備(到着時刻表示装置、特定搬出用自動運搬装置※)
- 固定資産税の課税標準を3/4(5年間)
- ※ 特定搬出用自動運搬装置は貯蔵槽倉庫のみ

税制特措置の申告の流れ



減税効果の試算

- (減税額の試算の条件)
- 倉庫種類: 普通倉庫
  - 取得価額: 3,000百万円  
(評価額: 建物1,700百万円、税対象設備7百万円)
  - 税率: 固定資産税: 1.4%、都市計画税: 0.3%

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
建物評価額	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,530,000	1,530,000
建物減税額	14,450	14,450	14,450	13,005	13,005
税対象設備評価額	7,000	5,600	4,200	2,800	1,400
設備減税額	25	20	15	10	5
減税額合計	14,475	14,470	14,465	13,015	13,010

(単位: 千円)

1年で約14百万円、5年間で約69百万円の減税効果

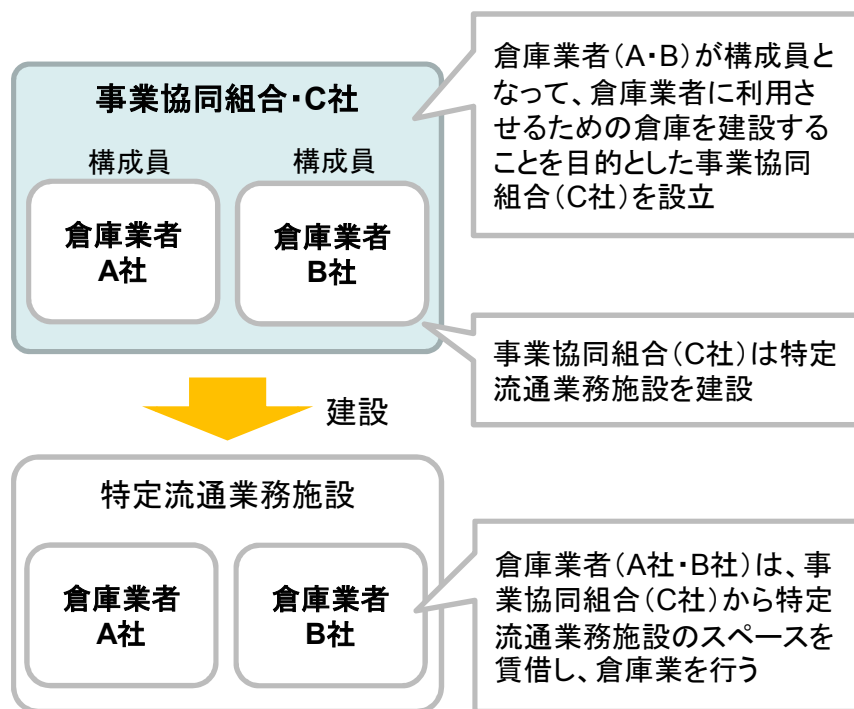
国税と地方税の特例措置により、合計で1年間で約16百万円、5年間で約81百万円の減税効果



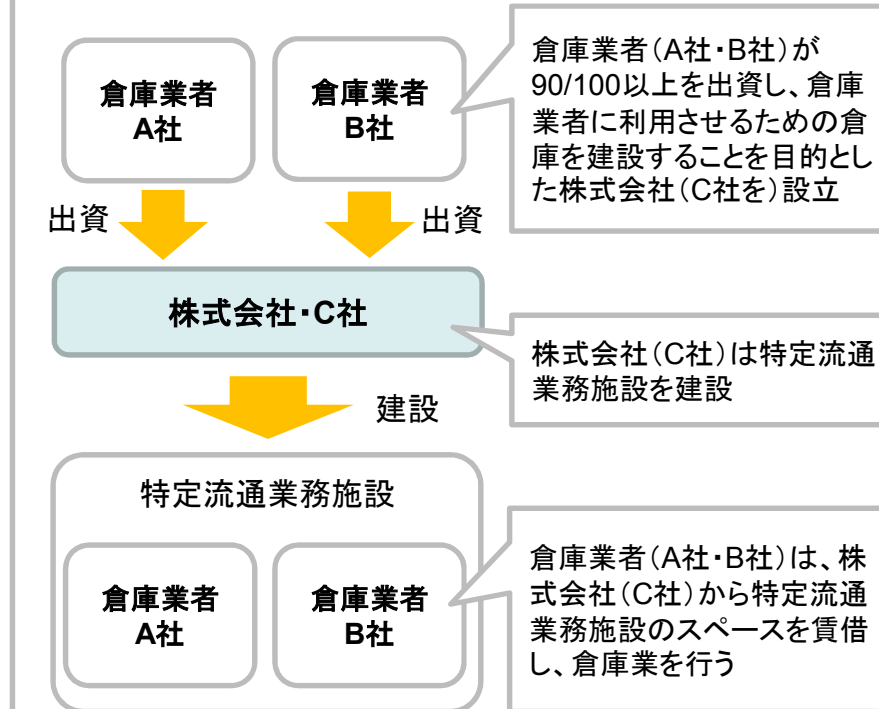
- 物効法では、複数の倉庫業者が物流施設を共同所有・共同利用する場合でも、要件を満たせば認定は可能
- 税制特例措置を利用する場合は、原則として倉庫業者が倉庫を建設・取得することが必要
- 但し、倉庫業者に利用させるための倉庫を建設することを目的として設立された法人で、以下のいずれかに該当する場合には、「固定資産税等の課税標準の特例」を利用可能
  - ① 事業協同組合で倉庫業者のみを構成員とするもの
  - ② 株式会社で当該株式会社に出資した倉庫業者がその発行済株式の総数の9/10以上に相当する株式を保有するもの

## 固定資産税等の課税標準の特例が利用できる場合

倉庫業者を構成員とした事業協同組合を設立する場合



倉庫業者が出資した株式会社を設立する場合



# 認定申請手続のご相談について

## 認定申請のご相談・申請について

- 物流総合効率化法の認定申請は、特定流通業務施設の所在地を管轄する地方運輸局に申請することになります。倉庫の新設・増設のご予定がありましたら、該当する地方運輸局までご相談ください。
- 本省（総合政策局物流政策課物流産業室）でも、認定申請の事前相談を受け付けておりますので、下記連絡先まで、お気軽にご相談ください（担当：真田、中村、松井）。
- 認定申請の関係情報は、[国土交通省のウェブサイトに掲載](#)しております。認定申請の詳細を説明した解説資料（認定申請の手引き）、申請書や添付書類の計算様式等を掲載しておりますので、ご活用ください。

**詳しくはWEBで！いますぐアクセス！！**

（国土交通省ウェブサイト（物効法ページ））

<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/butsuryu05300.html>

物効法

検索 

## 相談・申請窓口一覧

運輸局等名	担当課名	電話番号
国土交通省 (本省)	総合政策局物流政策課 物流産業室	03-5253-8296
北海道運輸局	交通政策部環境・物流課	011-290-2726
東北運輸局	交通政策部環境・物流課	022-791-7508
北陸信越運輸局	交通政策部環境・物流課	025-285-9152
関東運輸局	交通政策部環境・物流課	045-211-7210
中部運輸局	交通政策部環境・物流課	052-952-8007

運輸局等名	担当課名	電話番号
近畿運輸局	交通政策部環境・物流課	06-6949-6410
神戸運輸監理部	総務企画部物流施設対策官	078-321-3145
中国運輸局	交通政策部環境・物流課	082-228-3496
四国運輸局	交通政策部環境・物流課	087-825-1173
九州運輸局	交通政策部環境・物流課	092-472-3154
沖縄総合事務局	運輸部総務運航課	098-866-1836