

物流総合効率化法について

物流総合効率化法の概要①

物効法の概要

- 京都議定書（平成17年2月発効）により運輸部門におけるCO2排出量削減が急務となったこと等を踏まえ、平成17年10月1日に、物流総合効率化法（物効法）が施行。
- 物流分野における労働力不足や多頻度小口輸送の進展等に対応するため、平成28年10月1日に物効法が **改正**。

【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）

物流総合効率化法の概要②

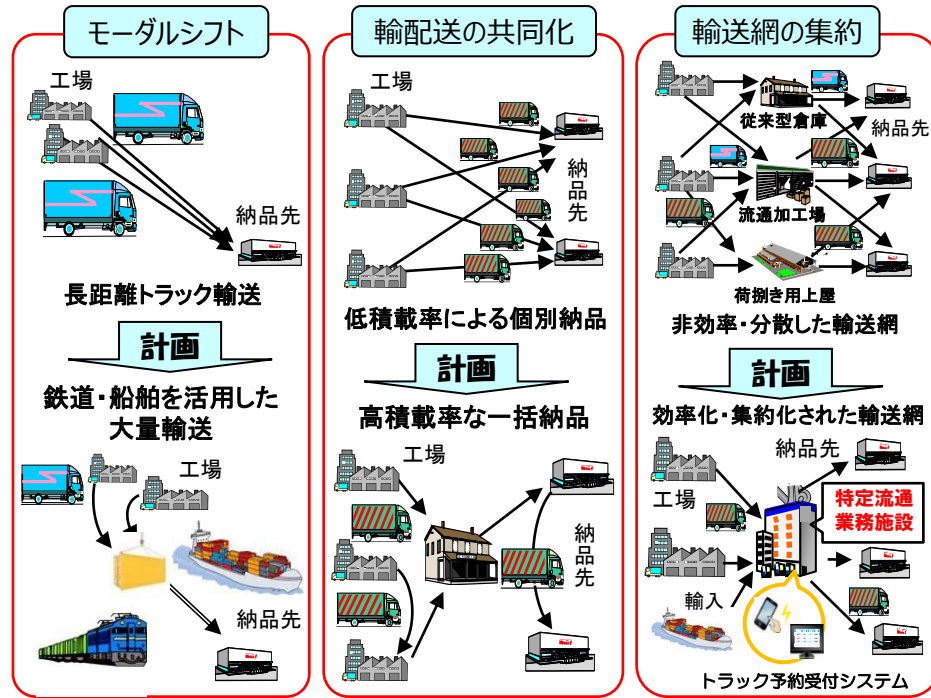
目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

◆流通業務総合効率化事業のイメージ（一例）◆



支援措置

① 事業の立ち上げ・実施の促進

- ・計画策定経費・運行経費の補助
- ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし

② 必要な施設・設備等への支援

- ・輸送連携型倉庫への税制特例
 - 法人税：割増償却8%（5年間）
 - 固定資産税：課税標準 1/2（5年間）等
- ・旅客鉄道を活用した貨物輸送への税制特例（貨物用車両・搬送装置）
 - 固定資産税：課税標準 2/3（5年間）等

③ 中小企業者等に対する支援

- ・施設の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
- ・信用保険制度の限度額の拡充
- ・長期無利子貸付制度 等

総合効率化計画認定件数

関東運輸局管内では、令和4年3月末までにモーダルシフト37件、共同輸配送4件、輸送網集約事業67件、その他7件の計115件の計画が認定されています。

認定を受けるためには

以下の要件を全て満たした計画を策定することにより、物効法の認定を受けることができます。

○ 実施主体要件

- 「流通業務に係る者」による「2以上の者の連携」

○ 総合化・効率化要件

- 流通業務の総合化：輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施
- 流通業務の効率化：輸送網集約、モーダルシフト、共同輸配送等の効率化を実施

○ 環境負荷低減要件

- 特定流通業務施設を中心とした物流フローにおける「CO₂排出量削減目標」を設定

○ 省力化要件

- 特定流通業務施設におけるトラックドライバーの「荷待ち時間削減目標」を設定

○ 立地要件

- 高速自動車国道のインターチェンジ等社会資本から5kmの区域内に立地

○ 規模要件

- 一定の規模の倉庫

○ 構造要件

- 主要構造部（柱・はり）が鉄筋コンクリート造、鉄骨鉄筋コンクリート造、鉄骨造
- 倉庫業法の施設設備基準に適合した倉庫

○ 設備要件・災害要件

- トラックドライバーの荷待ち時間の削減や庫内作業の効率化を図るための設備
- 倉庫内作業の効率化を図るため物流DX機器を設置
- 荷崩れ防止対策装置、非常用データ保存システムを設置

認定を受けるメリット

認定を受けると、多くのメリットがあります

物流事業の総合的実施の促進

メリット1 事業許可等の一括取得（みなし特例）（法第8条～16条）
 流通業務総合効率化事業の実施に当たり、貨物利用運送事業法による登録等、各事業法の登録、許可等を必要とする場合があります。このような場合、総合効率化計画の認定申請時に各事業法の登録、許可等の審査に必要な事項を記載し、添付書類を併せて提出することにより、総合効率化計画の認定時に、同時に各事業法の登録、許可等を受けることもできます。
 （※各業法についての詳細な内容については、最寄りの運輸局等の担当課へご相談下さい。）

特定流通業務施設の整備促進

メリット2 認定計画に基づき取得した事業用資産に係る税制特例措置
 総合効率化計画の認定を受けた特定流通業務施設（営業倉庫に限る。）に対し、一定の要件を満たせば、法人税等の割増償却や固定資産税、都市計画法の課税標準の特例措置を受けることができます。

メリット3 港湾法の特例（法第17条）
 港湾流通拠点地区において、特定流通業務施設の整備を行う場合、総合効率化計画の認定申請時に港湾法の届出に必要な事項を記載し、添付書類を併せて提出することにより、あらかじめ届出をする必要がなくなります。

メリット4 都市計画法等による処分についての配慮（法第21条）
 市街化調整区域等において特定流通業務施設に係る開発を行う場合、開発許可についての配慮がなされます。
 ※なお、市街化調整区域等での施設整備を想定されている場合には、総合効率化計画の申請前に、地元自治体との開発許可に係る事前調整が大切となります。（詳細については、各都道府県若しくは市等の担当部局へご相談下さい。）

メリット5 工場立地法による事務の実施についての配慮（法第22条）
 生産施設兼流通業務施設となるような特定流通業務施設については、緑地整備面積を正味の生産施設面積に対応したものとするよう配慮がなされます。（詳細については、各市町村商工担当課へご相談下さい。）

輸送の合理化等の促進

メリット6 運行経費等の一部補助等
 総合効率化計画の認定を受けたモーダルシフト、幹線輸送集約化および過疎地域のラストワンマイル配送効率化の事業は、別途申請及び所定の審査を経た上で「モーダルシフト等推進事業補助金」による運行経費の一部補助を受けることができます。（審査の結果、補助を受けられない場合もあります。）また、総合効率化計画の計画策定経費の一部を補助する制度や、取組に対する省人化・自動化に資する機器の導入補助支援制度もあります。（詳細については、同補助金の交付要綱、応募要項、実施要領等をご確認ください。）

メリット7 社会資本整備総合交付金（広域連携事業）によるスポット的なインフラ整備事業に関する配慮
 総合効率化計画の認定を受けた事業を進めていく上で、物流施設へのアクセス道路の拡幅等、都道府県が実施する個々のスポット的なインフラ整備事業に関してご意見、ご相談を頂いた場合、整備に関して連携が図られる可能性があります。（詳細については、国土交通省国土政策局広域地方政策課広域制度企画室へご相談下さい。）

金融支援による物流効率化の促進

メリット8 中小企業信用保険法の特例（法第18条）
 中小企業信用保険の ①付保限度額の同額別枠化、②普通保険でん補率の引き上げ、③保険料率の引き下げの特例を受けることができます。（詳細については、各市町村中小企業担当課へご相談下さい。）

メリット9 中小企業投資育成株式会社法の特例（法第19条）
 中小企業が流通業務総合効率化事業に必要な資金調達に関して、投資対象となる株式会社の要件が緩和され、資本金が3億円を超える中小企業についても対象となります。（詳細については、各投資育成株式会社へご相談下さい。）

メリット10 食品流通構造改善促進法の特例（法第20条）
 食品生産業者等に対し、財団法人食品流通構造改善促進機構の行う認定事業に係る債務保証、資金のあっせん、認定事業において利用する特定流通業務施設の受託整備等の支援が受けられます。（詳細については、財団法人食品流通構造改善促進機構へご相談下さい。）

メリット11（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付け（法第20条の2）
 人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融資の活用を図ることで、関係者の連携・協働による物流総合効率化に基づく流通業務総合効率化事業取組を資金面から支援いたします。（別途、申請が必要です。審査の結果、支援を受けられない場合もあります。）

メリット12 資金の確保（法第23条）
 独立行政法人中小企業基盤整備機構及び都道府県による高度化融資を受けることができます。（詳細については、中小企業基盤整備機構へご相談下さい。）

認定を受けるためには

◆総合効率化計画の認定基準

1. 基本方針に照らして適切なものであること（法第4条第4項第1号参照）
 基本方針とは、流通業務総合効率化事業の内容と実施方法が規定されているものです。計画がこの基本方針に適合するものであるか否かを審査します。

- 例えば、
- 2以上の者（法人格が別の者（資本関係の有無は問わない））の連携による取組が
 - 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施するものが
 - 輸送網の集約・モーダルシフト・輸配送の共同化等により効率化を図るものが
 - 環境負荷の低減及び流通業務の省力化が図られるものが（定量的に算出）
 - 必要な各事業法の登録・許可等を有しているか又は取得する見込みがあるか
 - 交通量の集中等による周辺環境の悪化や公正・自由な取引環境を損なう事態を招いていないか
 - 安全な輸送が確保されているか
- など

2. 流通業務総合効率化事業を確実に遂行できるものであること（法第4条第4項第2号参照）

- 流通業務総合効率化事業の効果を達成可能とする内容となっているか
 - 所要資金の調達に十分な見通しがついているか
 - 施設整備に係る関連法令の許可等の見通しがついているか
- など

3. 各事業法が定める欠格事由に該当せず、また、許可・登録基準等に適合すること（法第4条第4項第3号～第10号参照）

貨物利用運送事業法、貨物自動車運送事業法、倉庫業法等の各事業法にそれぞれ定められている許可等の基準に適合するか

4. 特定流通業務施設を整備する場合、主務省令で定める基準に適合すること
 ≪営業倉庫の場合≫

（法第4条第4項第11号、施行令第2条、施行規則第2条参照）

特定流通業務施設の区分によって要件が定められています。例えば営業倉庫の場合、以下の要件を満たす必要があります。

- 立地要件：高速自動車国道のIC等、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港、流通業務団地、工業団地又は卸売市場の周辺5kmの区域内
 - 規模要件：普通倉庫の場合は平屋3,000㎡・多階6,000㎡以上、冷蔵倉庫・貯蔵倉庫の場合は6,000㎡以上
 - 構造要件：①倉庫業法の施設設備基準に適合
 ②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
 - 設備要件：高規格バース、大型車対応荷さばき・転回場、データ交換システム、（一部選択制）トラック営業所、トラック予約受付システム、貨物保管場所管理システム、流通加工用設備、貨物荷崩れ防止設備、非常用データ保存システム等
- ※ 総合効率化計画の認定基準と税制特例の基準とでは一部違いがありますので、ご注意ください。
- ※ 自社倉庫の認定基準は上記と異なりますので、ご注意ください。

【認定メリットの紹介】税制特例措置(割増償却制度)国税(法人税・所得税)

- 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 ※適用期限:令和6年3月31日まで延長

割増償却制度について

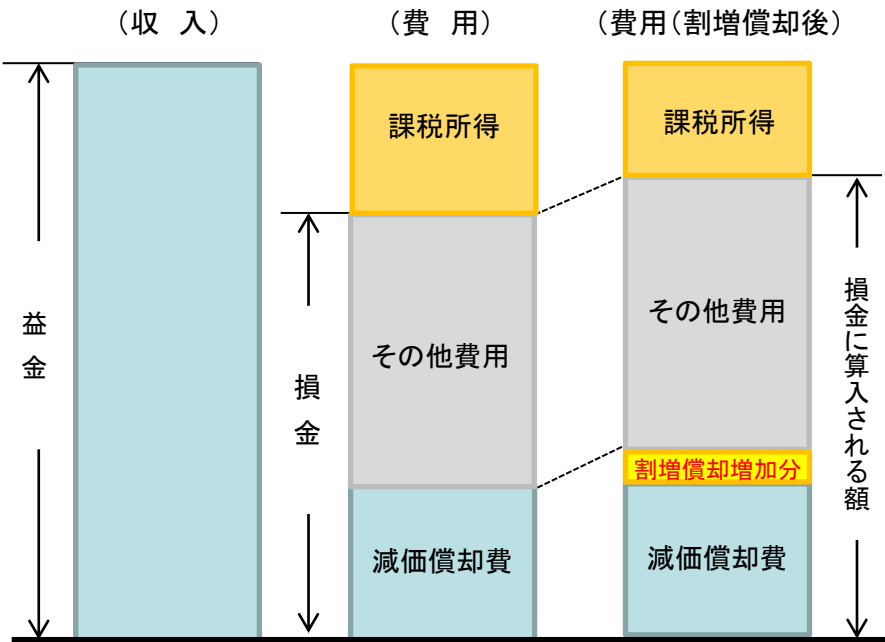
1. 特例措置の対象

- 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(※稼働日ではない)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8%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

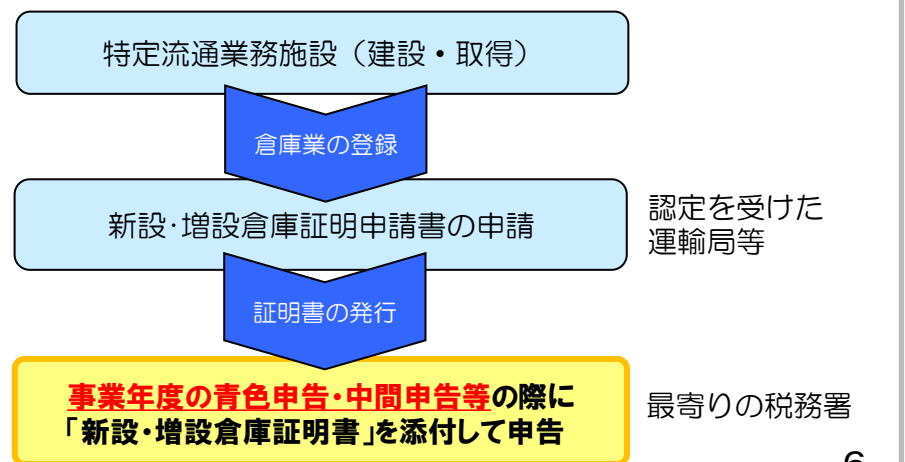
(減税額の試算の条件)

- 倉庫種類: 普通倉庫(耐用年数31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	10,692	10,692	10,692	10,692	10,692
④③に対する税額	24,805	24,805	24,805	24,805	24,805
⑤減税効果(④-②)	1,837	1,837	1,837	1,837	1,837

1年で約1.8百万円、5年間で約9.2百万円の減税効果

税制特措置の申告の流れ



【認定メリットの紹介】税制特例措置(課税標準の特例)地方税(固定資産税・都市計画税)

- 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

※適用期限:令和6年3月31日まで延長

課税標準の特例措置について

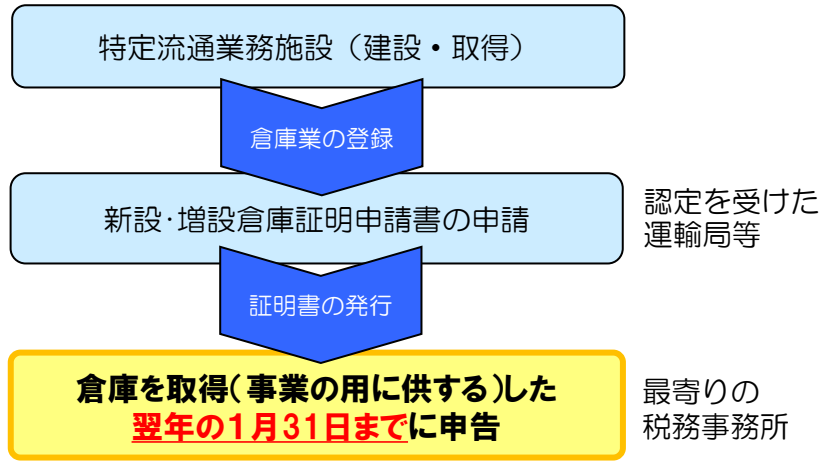
1. 特例措置の対象

- 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(※稼働日ではない)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15.8百万円、5年間で約80百万円の減税効果

【認定メリットの紹介】開発許可の配慮

○ 「開発許可の配慮」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」を例示している。
- 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

【参考】物流総合効率化法の認定要件

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

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。

規模要件(必須) : 普通倉庫 床面積 3,000㎡以上 (多階建 6,000㎡以上)
 冷蔵倉庫 容 積 6,000㎡以上

設備要件(必須) : **普通倉庫**

冷蔵倉庫



高規格バース



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

設備要件(必須) : **普通倉庫 (多階建) のみの必須条件
 いずれかを設置**

(エレベーター)

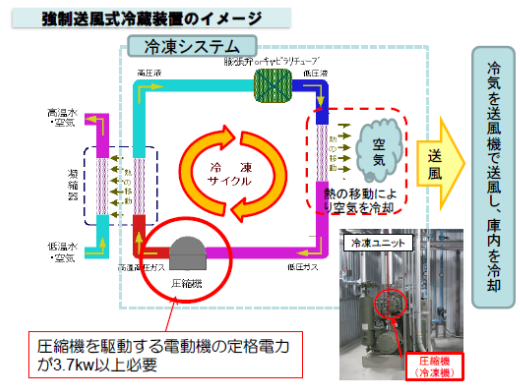


最大積載量2トン以上

(ランプウェイ構造)



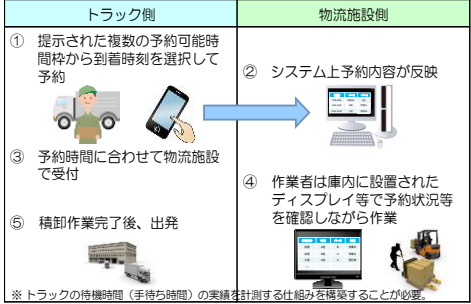
設備要件(必須) : **冷蔵倉庫**



【参考】物流総合効率化法の認定要件

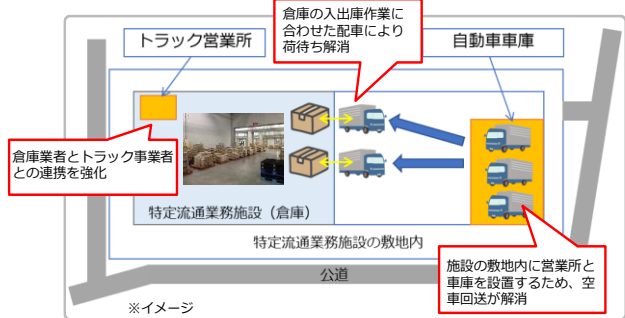
設備要件（選択）：

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。



- 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

到着時刻表示装置(トラック予約受付システム)



トラック事業の営業所及び車庫設置

設備要件（必須・選択）：

【選択】倉庫内作業の効率化



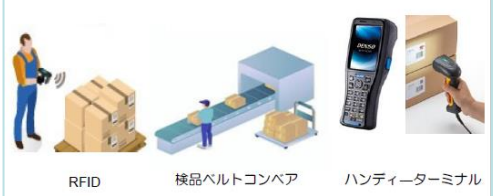
無人搬送機



自動化保管装置



高度荷さばき装置



自動検品システム

設備要件（必須・選択）：

【必須】非常用データ保存システム



【選択】荷崩れ防止装置

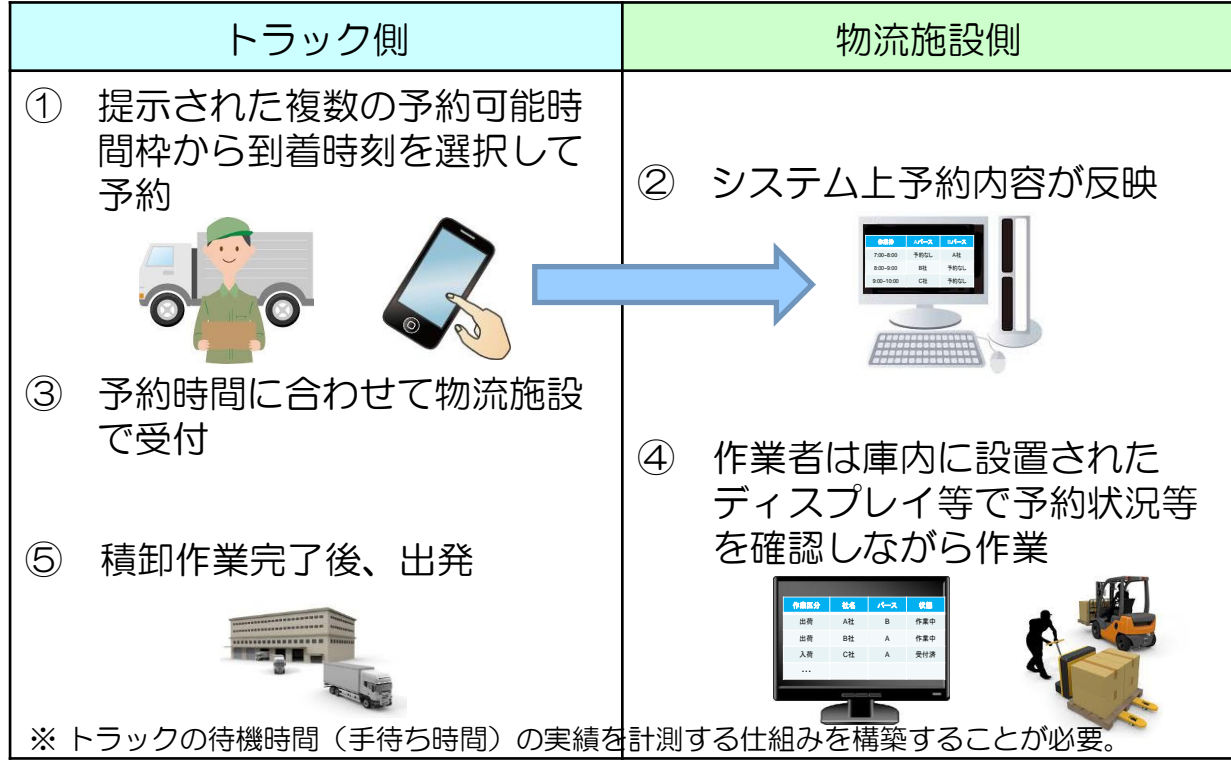


【参考】「トラック予約受付システム」の要件

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

「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	🚛	🚛	🚛	🚛	🚛	🚛	🚛
7:00	🚛	🚛					
8:00	🚛						
9:00	🚛	🚛					
10:00	🚛						
11:00	🚛	🚛					
12:00	🚛						
13:00	🚛						
14:00	🚛	🚛					

• 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

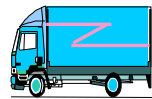
トラックの予約時間に合わせて荷役の準備をしておこう



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



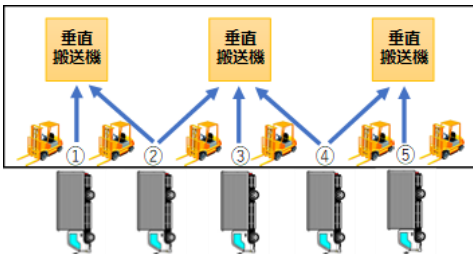
予約の11時まで別の作業をしよう

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

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。

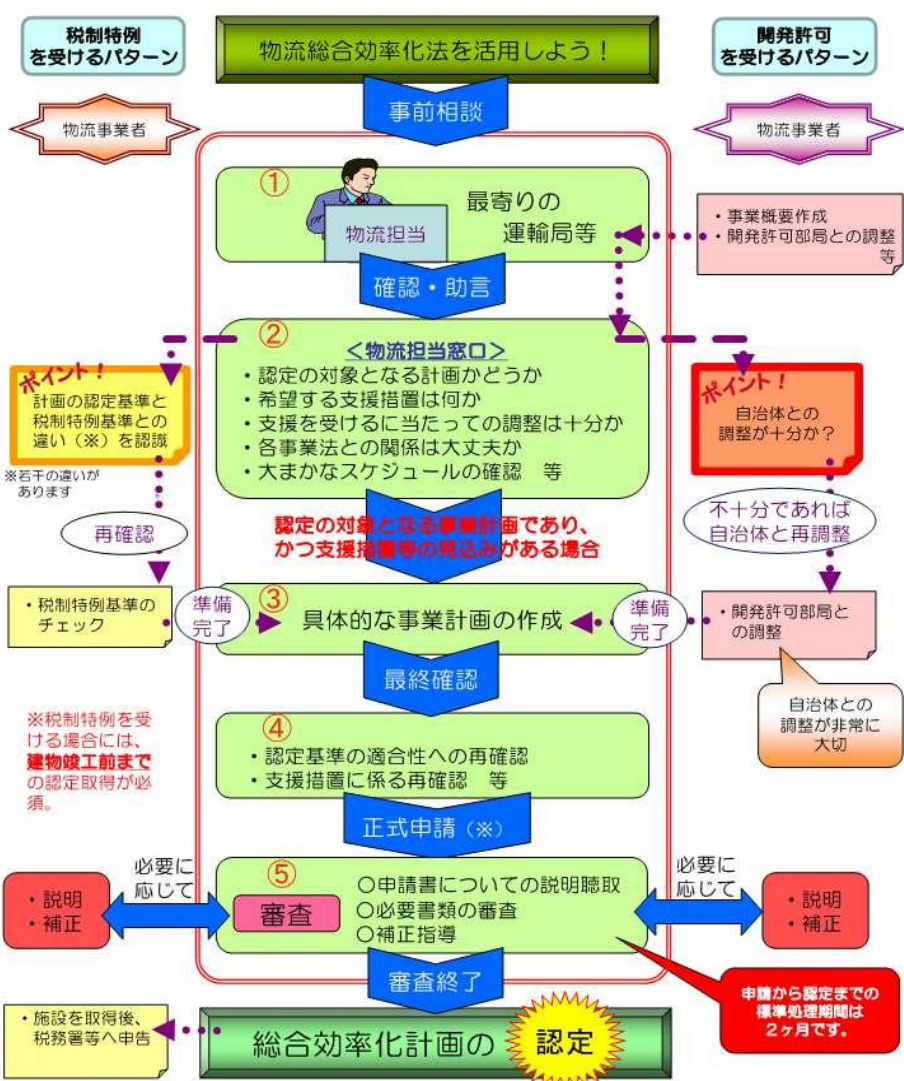
庫内作業の生産性の向上

	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 26%増
8月	498人	551ケース/時		8月	371人	917ケース/時 66%増

認定までの基本的な流れ

特定流通業務施設の整備を行い、税制特例や開発許可の配慮を受けたい場合

物流総合効率化法認定までの道のり(税制特例措置・開発許可関係)



(※) 特定流通業務施設は高速道路等のICの5km以内に立地していることが要件となりますが、高速道路等のICについては、まだ供用が開始されていなくても、供用日の1ヶ月前から物流総合効率化法の認定申請が可能です。但し、認定の通知は供用が開始された後になります。

物流総合効率化法認定から開発許可までの全体の流れ

申請者	地方運輸局	地方自治体	都道府県警 地方整備局
事業概要作成			
	相談	早期認定のため、地方運輸局、関係行政機関との事前調整が重要	
申請者自ら調整		自治体開発許可部局・農地担当部局、都道府県警、地方整備局との調整	
認定申請書作成			
	認定申請		
	地方運輸局から照会 都道府県知事からの回答	都道府県知事への意見聴取	
物効法認定の標準処理期間は原則2か月	地方運輸局から照会 都道府県警察からの回答	都道府県警察への意見聴取	
	地方運輸局から照会 地方整備局からの回答	地方整備局への意見聴取	
認定書受領	認定		
許可申請書作成		開発許可申請	
開発許可の標準処理期間は2か月 ※地方自治体によって異なる		開発審査会	
		※開催が隔月の地方自治体もある	
開発許可取得		許可	

※「事業許可等の一括取得(みなし特例)」【P.4参照】、軌道法等の手続は記載省略
 ※共管省庁(経産省・農水省)との手続は記載省略
 ※物効法認定から開発許可までの流れは、地方自治体によって異なるため、注意が必要

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。
- 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>



相談・申請窓口一覧

運輸局等名	担当課名	電話番号
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
近畿運輸局	交通政策部環境・物流課	06-6949-6410

運輸局等名	担当課名	電話番号
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	087-802-6726
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
国土交通省 （本省）	総合政策局 参事官（物流産業）室	03-5253-8298

関東運輸局管内の認定事例集

令和4年11月22日 認定

事業主体

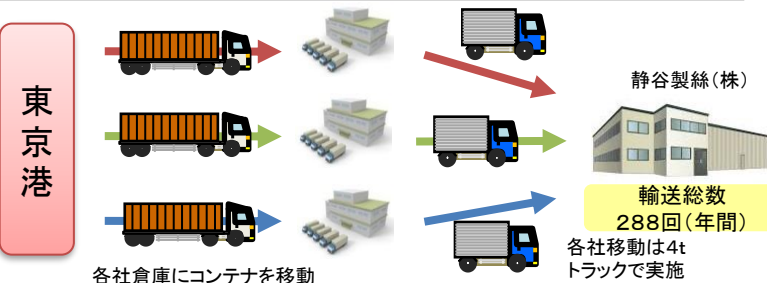
万達旅運(株)、東京住吉(株)、田村駒(株)、豊島(株)、スタイルム瀧定大阪(株)

事業内容

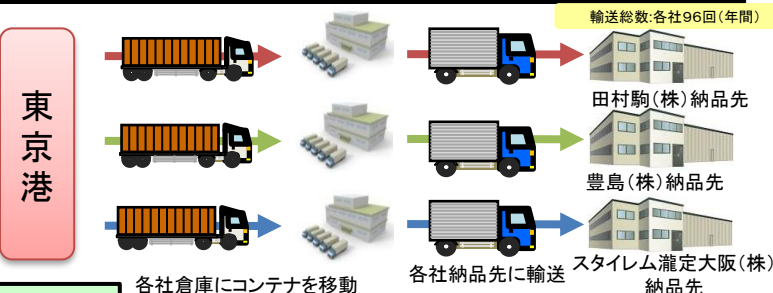
田村駒(株)、豊島(株)、スタイルム瀧定大阪(株)の各社個別での輸配送について、万達旅運(株)南船橋万達倉庫を拠点にした輸送網の集約及び共同輸配送を行うことにより、物流の効率化を図る。

転換前

現状①: 田村駒(株)、豊島(株)、スタイルム瀧定大阪(株)それぞれが東京港から各々の倉庫及び静谷製絲(株)に貨物を個別に輸配送。



現状②: 田村駒(株)、豊島(株)、スタイルム瀧定大阪(株)それぞれが東京港から各々の倉庫及びそれぞれの荷主に貨物を個別に輸配送。



特徴

- 各社それぞれ輸送していた貨物について、輸送網の集約及び共同輸配送により、納品場所での待ち時間や車両必要台数の削減

転換後

計画①: 3社の貨物を南船橋万達倉庫に集約し、静谷製絲(株)までの貨物を東京住吉(株)が10tトラックで輸配送を実施することで、**輸送網の集約化**を実施。



計画②: 3社の貨物を南船橋万達倉庫に集約し、更に各社それぞれ輸送していた貨物を東京住吉(株)が10tトラックで輸配送を実施することで、**共同輸配送**を実施。



効果

- CO₂排出削減量: 5.9t/年(60.0%削減)
- ドライバー運転時間省力化: 576時間/年(70.6%削減)

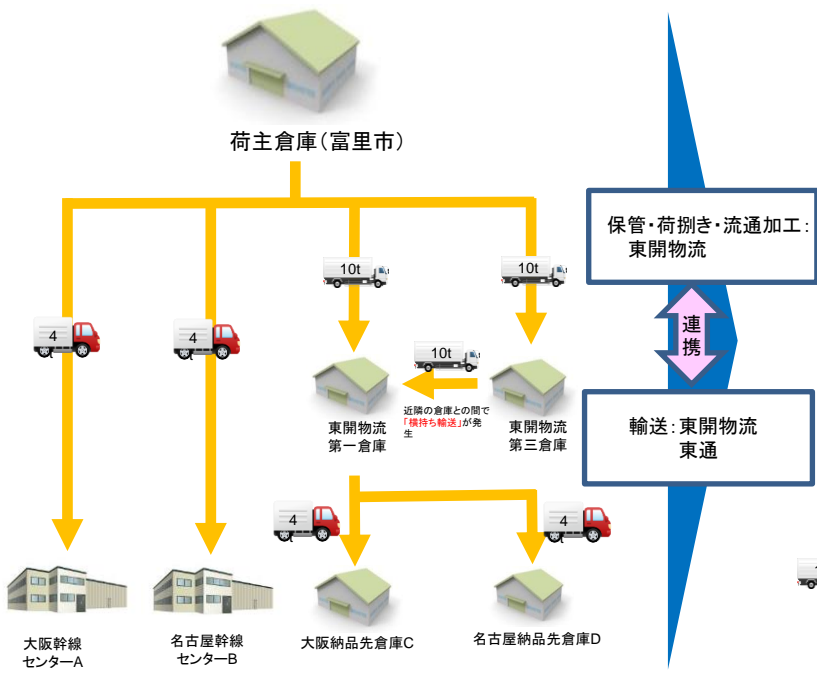
令和4年4月21日 認定

○分散している倉庫を集約し、トラック予約受付システムを導入する取組み（千葉県富里市）

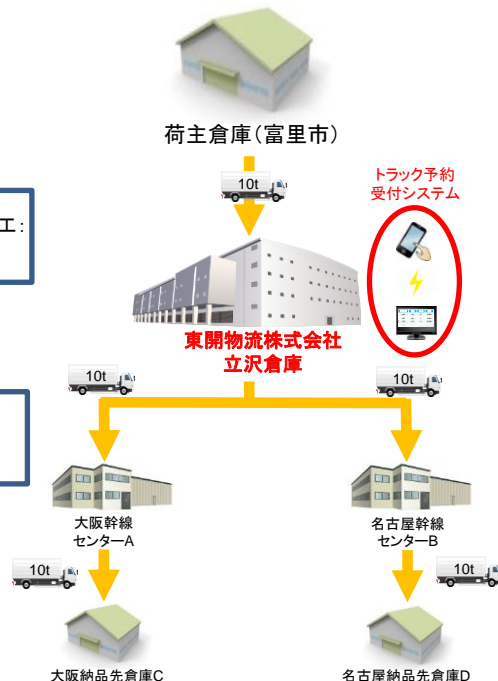
- **東開物流**は、**東通**と連携し、スポーツアパレル、シューズ等の保管・輸送を行っているが、複数の保管拠点が存在し、非効率な物流体制となっていた。今般、「**東開物流株式会社立沢倉庫**」を新設し、保管拠点及び輸送網を集約して効率化を図る。令和5年10月より業務開始予定。
- 国土交通省は、令和4年4月21日付けで改正物流総合効率化法の規定により**総合効率化計画**として認定。

- ・分散していた保管拠点を**集約**し、重複していた**輸送網を集約**。
- ・トラックの走行距離及びトラックの台数の削減を図り、**CO₂排出量を削減**（約51.73%）。
- ・トラック予約受付システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、**手待ち時間を削減**（75%）。

現行



認定計画



<実施事業者>

- ・東開物流(株)
 - ・東通(株)
- 近隣の倉庫との間で一部「**持ち帰り輸送**」が発生

<特定流通業務施設の概要>

- ・所在:
千葉県富里市立沢261-6、261-7、918-10、925-3
- ・アクセス:
東関東自動車道酒々井ICから2.7km
- ・延床面積: 6,490m²
- ・**トラック予約受付システムを導入**

173.セミトレーラーを活用した冷凍食品と返パレの中継輸送

令和元年10月10日 認定

実施主体

(株)ロジスティクス・ネットワーク、
山口運送(株)

事業内容

東京～大阪に冷凍食品と返送パレットを10tトラックで直送していたが、静岡地区にてトレーラーヘッドの切り替えを行う。1回当たりの積載量を増加させ、運行回数を減らし、中継地点で折り返し運行を行うことで、環境負荷低減とドライバーの日帰り運行を実現。

転換前

 物流センター
(大阪府)

返送パレット

2,700t / 505km
積載率10%


 物流センター
(東京都)

冷凍食品

52,500t / 505km
積載率70%



転換後

 物流センター
(大阪府)

返送パレット

1,320t / 274km
積載率10%



トレーラー
ヘッド交換
(浜松市)

返送パレット

1,320t / 243km
積載率10%


 物流センター
(東京都)

冷凍食品

52,500t / 274km
積載率85%



冷凍食品

52,500t / 243km
積載率85%



特徴

- ・ ドライバーの日帰り運行が可能に
- ・ 積載率の向上で、運行回数を削減

効果

- ・ CO₂排出削減量 2033.2t-CO₂/年(46.4%削減)
- ・ ドライバー運転時間省力化78,000時間/年(65%削減)

令和2年11月10日 認定

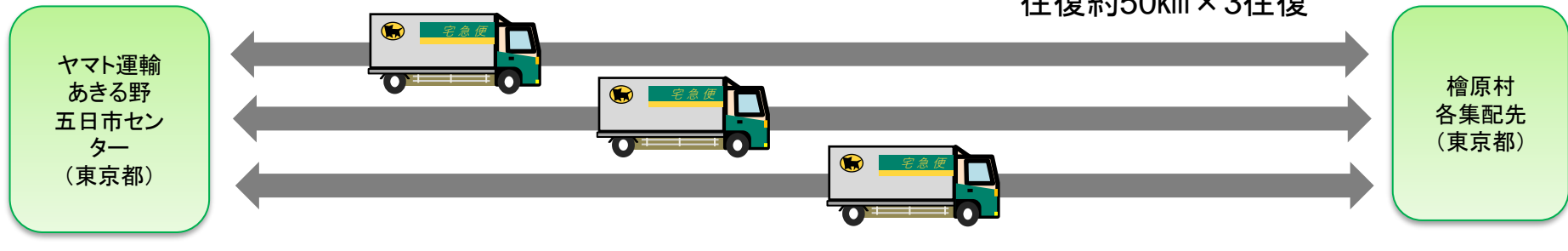
実施主体

西東京バス(株)、ヤマト運輸(株)

事業内容

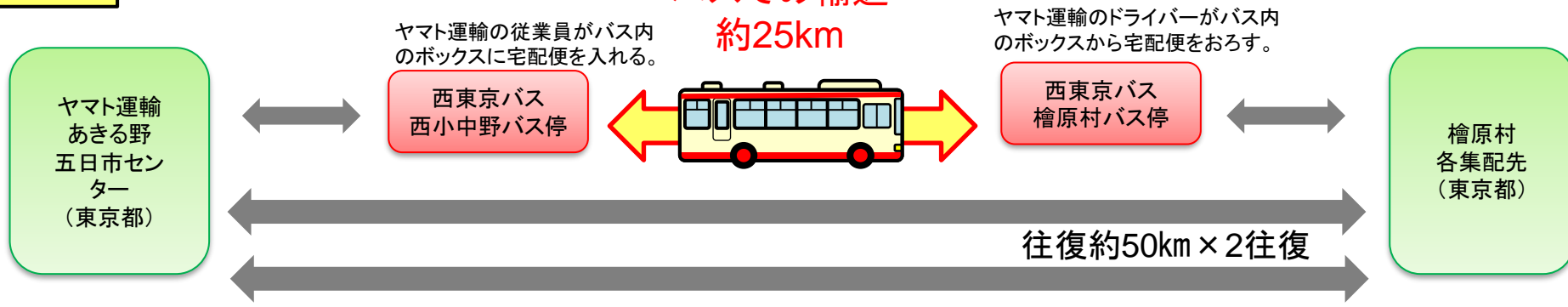
ヤマト運輸のあきる野五日市～檜原村間(往復約50km)の宅配貨物の輸送について、西東京バスの運行する路線バスを活用して貨客混載輸送を行う。

転換前



転換後

往復トラック1台を貨客混載に転換。



ヤマト運輸の従業員がバス内のボックスに宅配便を入れる。

ヤマト運輸のドライバーがバス内のボックスから宅配便をおろす。

特徴

- ・路線バスを活用した輸送の効率化
- ・貨客混載による新たな収入源の確保

効果

- ・CO₂排出削減量 2.0t-CO₂/年 (33%削減)
- ・ドライバー運転時間省力化 489時間/年 (33.5%削減)

91. 建物内の宅配便等の物流を一元化する共同輸送

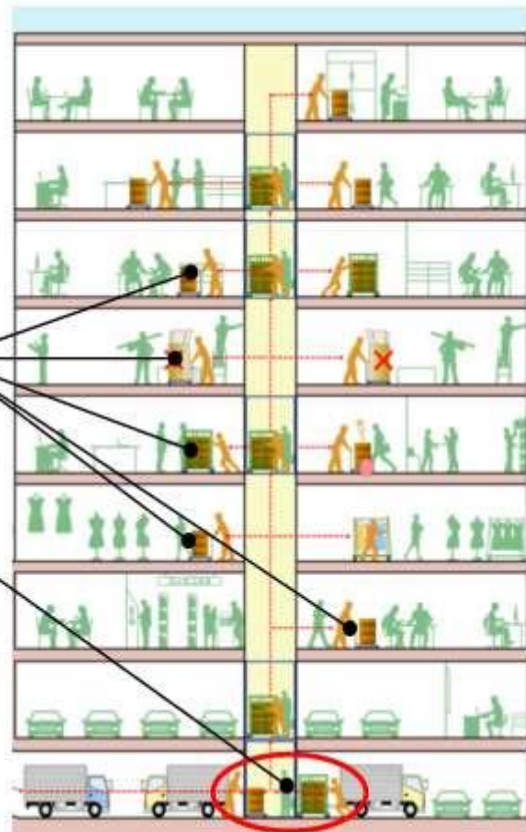
実施事業者

コラボデリバリー(株) / 西濃運輸(株)

事業内容

オフィスビルにおける宅配便等の集配について、ビル内の各テナントへの集配業務を1社でまとめて行うことで、環境負荷の低減、ドライバー運転時間の効率化を実現。併せて、館内のセキュリティ向上にも寄与。

計画前

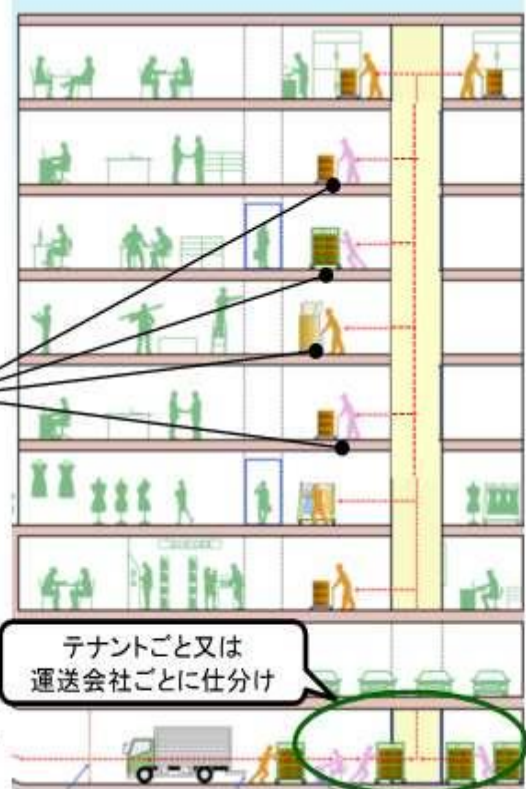


- 様々な宅配事業者が配達するため、都度エレベータ稼働するため、非効率
- 受取人側は、配送事業者の配達の都度対応が必要

- 午前中などは配達が集申し、作業が輻輳・混雑
- エレベータの到着待ちも発生

ドライバーが配達するため、駐車時間が長くなる
⇒駐車場所の不足・場所を探すために余分に走行

計画後



- 一括して配達するため、エレベータ稼働を抑制
- 受取人側も一度の対応で済むため、効率的
- 館内の配達は専任のスタッフが担当するので、セキュリティも向上

配達貨物を降ろしたらすぐ発車できるため、駐車マスが埋まる確率が低い

テナントごと又は
運送会社ごとに仕分け

※郵便物(信書)等、共同配送の対象外となるものもある
※配達を例に記載したが、集荷も同様

特徴

- 館内輸送の効率化によるELV稼働抑制に伴うCO₂排出削減並びに駐車マス探索に伴う車両走行の削減によるCO₂排出量削減および運転時間の効率化
- 配送事業者の一元化による館内セキュリティの向上

効果

- CO₂排出削減量 約8t-CO₂/年
- ドライバー運転時間省力化 182時間/年
- 館内セキュリティの向上

※ 数値は切り上げ・切り捨てにより端数処理

109. 配送回数ならびに週内の物量平準化等による物流効率化の取り組み

実施事業者

日本マクドナルド(株)、HAVIサプライチェーン・ソリューションズ・ジャパン(同)、(株)富士エコー

事業内容

DC(配送拠点)から店舗への原材料の配送について、納品時間帯の分散等による配送回数の平準化、配送休日の設定、納品方法の変更等による物流効率化および労働環境向上の取り組み(働き方改革)

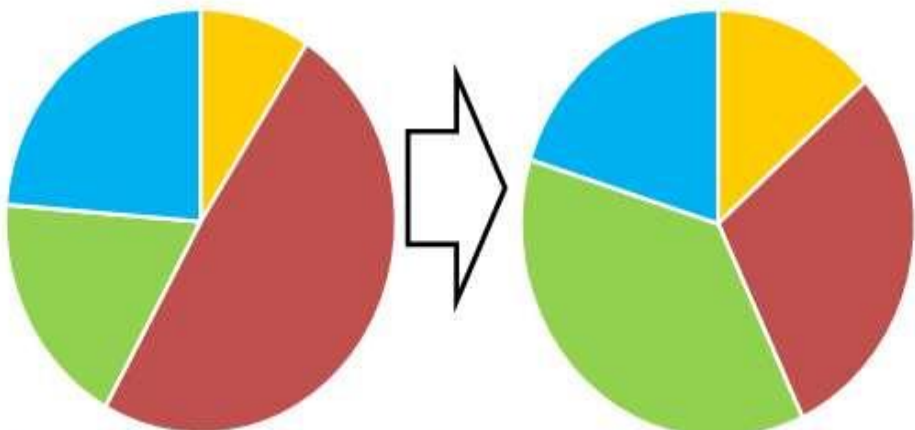
計画概要

1日の納品時間帯の平準化

午前への偏りを平準化し納品時間帯を分散⇒トラック稼働率増

現状

計画



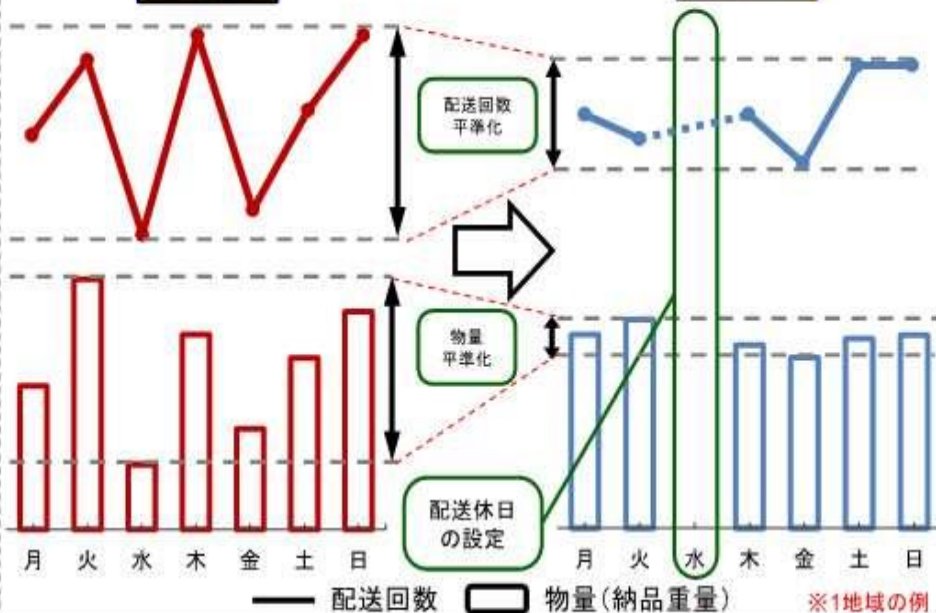
※ 全店舗の平均

週における物量・配送回数の平準化

重量物を平日へ & 配送休日の設定⇒平準化 & 働き方改革

現状

計画



※ 1地域の例

特徴

- 納品時間帯の分散等による物流作業工数の**平準化**
- 配送休日の設定による倉庫作業者ならびにトラックドライバーの労働環境の向上および物量の**平準化**
- 納品方法の変更による荷降ろし作業・時間の低減

効果

- CO₂排出削減量 約126t-CO₂/年
- ドライバー運転時間省力化 約25,000時間/年
- 配送休日の設定等による労働環境の向上

※ 数値は切り上げ・切り捨てにより端数処理

141. 海老名倉庫新設に伴う輸送網集約事業

平成31年4月23日 認定

○荷主工場至近に特定流通業務施設を新設し、トラック営業所を併設する取組み（神奈川県海老名市）

- **日本パーカライジング**は、化学工業薬品の製品を2カ所に分散保管し、横持ち輸送が発生する等、非効率な輸送体制となっていたところ、自社工場至近に「**海老名倉庫**」を新設し、輸送網の集約を図り、トラック台数及び走行量、CO2排出量の削減に繋げる計画。令和2年10月より業務開始予定。
- 国土交通省は、平成31年4月23日付けで改正物流総合効率化法の規定により**総合効率化計画**として認定。

- ・2カ所に分散していた物流拠点を**集約**し、輻輳していた**輸送網を集約**。
- ・**トラックの台数、走行量を削減**することにより、**CO₂排出量を削減**(約9%)。
- ・**トラック営業所の併設**により、事業者間の連携を密にすることで、**手待ち時間を削減**(70%)。

現行



認定計画



＜実施事業者＞

- ・日本パーカライジング(株)
- ・共同輸送(株)

＜特定流通業務施設の概要＞

- ・所在:
神奈川県海老名市中野3丁目1817他
- ・アクセス:
東名高速道路厚木ICから2.0km
圏央道海老名ICから2.8km
- ・所有者:
日本パーカライジング(株)
- ・延床面積: 7,954.8㎡
- ・共同輸送(株)の**トラック営業所**を併設

157. ビールメーカー4社のRORO船モーダルシフト

令和元年7月30日 認定

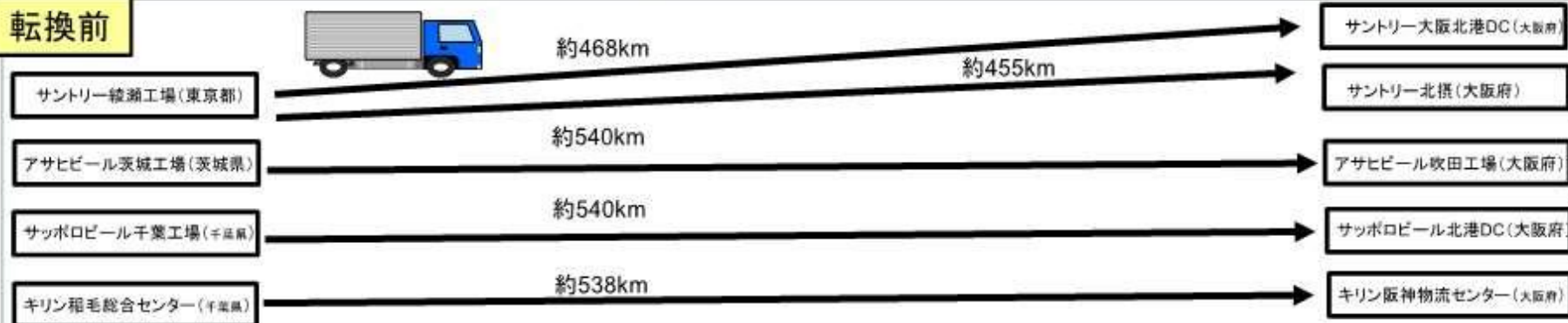
実施主体

澁澤倉庫(株)、大王海運(株)

事業内容

ビールメーカー4社が関東⇒関西間を各々陸上輸送していたが、集約拠点に製品を荷受けし、大型シャーシに積み替え後、RORO船による海上モーダルシフトを実施し、効率化を図る。

転換前



転換後



特徴

- ・ビールメーカー4社の製品集約拠点を設置。
- ・大型シャーシに積み替え、RORO船にモーダルシフト。

効果

- ・CO₂排出削減量: 2,990.3t (60.7%)
- ・ドライバー運転時間省力化: 25,549時間 (72.2%)

160. 合成樹脂と飼料添加物の鉄道モーダルシフト

令和元年7月31日 認定

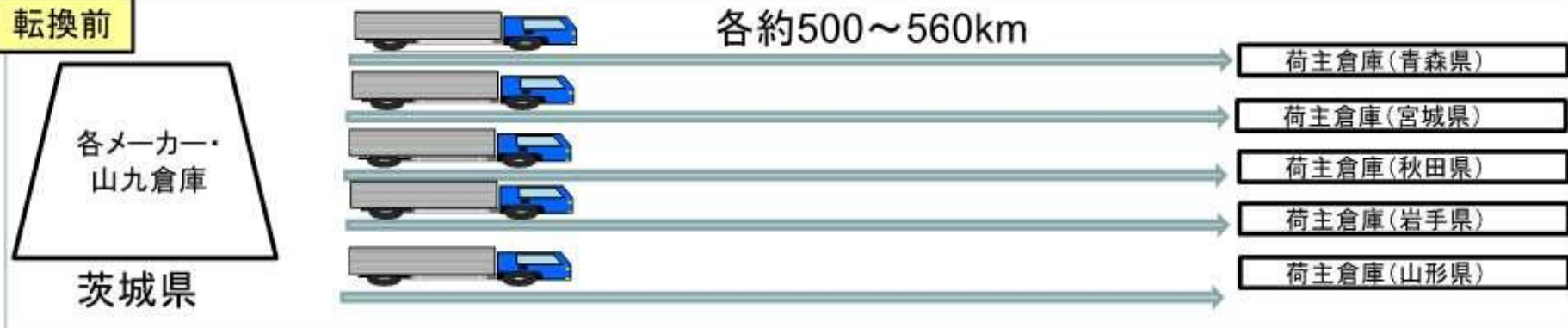
実施主体

山九(株)、(株)サンキュウ・トランスポート・東日本、三菱エンジニアリングプラスチックス(株)、日本ニュートリション(株)、日本貨物鉄道(株)

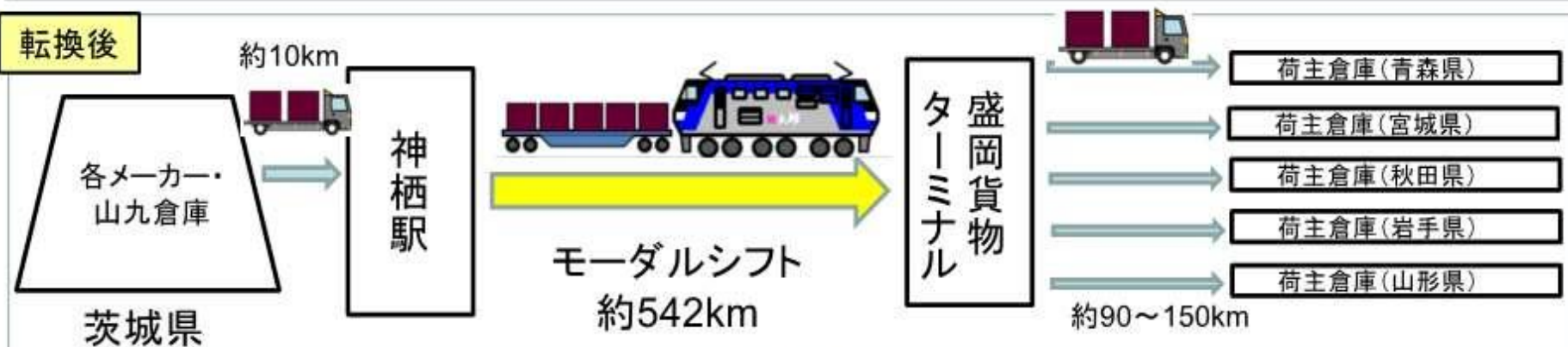
事業内容

メーカー2社の貨物を茨城県から東北5県に陸上輸送していたが、鉄道モーダルシフトを実施し、効率化を図る。

転換前



転換後



特徴

- ・メーカー2社の共同配送。
- ・効率化を念頭に物流網の見直しを行い、鉄道モーダルシフト。

効果

- ・CO₂排出削減量: 603.3t(74.7%)
- ・ドライバー運転時間省力化: 57,881時間(79.5%)

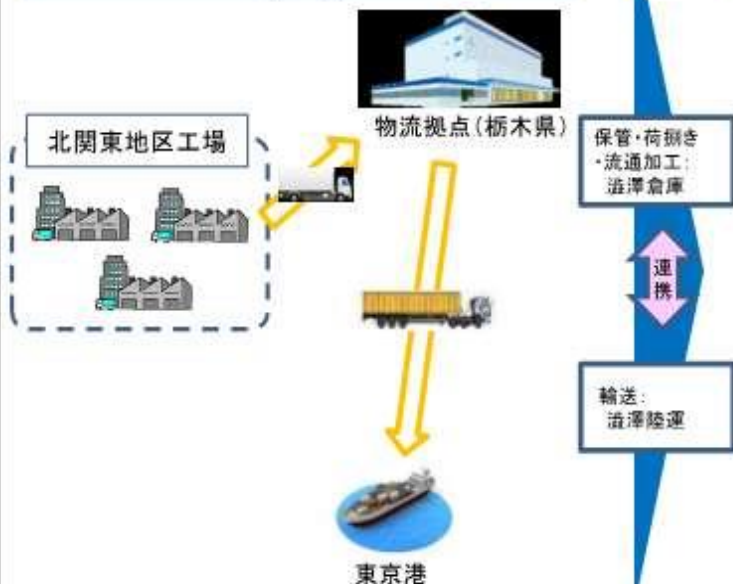
令和2年1月27日 認定

○輸出港付近に特定流通業務施設を整備し、輸送距離を削減する取組み（神奈川県横浜市）

- 現在、輸出貨物である自動車部品は、北関東地区の各工場から栃木県の物流拠点を経由して、東京港に輸送されており、無駄なトラック輸送が発生するなど、非効率な輸送体制となっている。今後、**澁澤倉庫**が横浜港付近に「**恵比須町2号倉庫**」を新設し、製品の集約管理を行い、入庫から流通加工まで一貫体制を確立することにより、物流の効率化を図り、令和2年7月より業務開始予定。
- 国土交通省は、令和2年1月27日付けで改正物流総合効率化法の規定により**総合効率化計画**として認定。

- ・輸出港付近に物流拠点を整備し、輸送網を集約するとともに、トラックの輸送距離を削減することにより、**CO₂排出量を削減（約24%）**。
- ・**トラック予約受付システムの導入**により、効率的な荷受け作業を実施することで、**手待ち時間を削減（70%）**。

現行



認定計画



<実施事業者>

- ・澁澤倉庫(株)
- ・澁澤陸運(株)

<特定流通業務施設の概要>

- ・所在:
神奈川県横浜市神奈川区恵比須町1
- ・アクセス:
首都高速子安ICから約0.5km
- ・延床面積: 12,506.75㎡
- ・**トラック予約受付システムを導入**