

物流の効率化に向けた取組を
お考えの物流事業者の皆様へ

物流総合効率化法

「総合効率化計画」認定申請の手引き

2016年度法改正準拠版



事前準備から申請書類作成までの

アウトラインをご案内



国土交通省

平成28年度 物流総合効率化法 制度改正のポイント

物流分野における労働力不足、多頻度小口輸送の進展等を背景として、物流分野における省力化及び環境負荷低減を推進するため、2以上の者が連携した幅広い物流効率化の取組を支援します。

【支援事業（流通業務総合効率化事業）の変更点】

- 2以上の者が連携することが必要となります（単独実施不可）。
- 特定流通業務施設（一定の要件を満たすトラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋）の整備を含むことは必須ではなくなります。これにより、特定流通業務施設の整備を伴わないモーダルシフトや輸配送共同化の取組も対象となります。
- 特定流通業務施設の整備を伴うものも引き続き支援対象となりますが、特定流通業務施設の要件が変更となります。

【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。

税制特例や開発許可の配慮の対象となる特定流通業務施設の整備を含む場合は、以下の要件を満たすものであること。

【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。

※下線が主な変更点

目次

○ どのような法律なのでしょうか	1
○ 具体的な事業イメージ	2
○ 認定を受けると、多くのメリットがあります	5
○ 認定を受けるためには	6
○ 認定までの基本的な道のり	7
○ 総合効率化計画認定後の流れ	8

<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>

○ 認定までの道のり（税制特例、開発許可の配慮）	9
○ 事前の簡易チェックシート	10
○ 物流施設の形態別にみた特定流通業務施設の認定要件	11
○ 申請書類の項目と作成方法	13
○ 税制特例を受けるための手続き及び設備要件について	23

<モーダルシフト等推進事業補助金による運行経費の補助を受けたい場合>

○ 認定までの道のり	24
○ 事前の簡易チェックシート	25
○ 総合効率化計画認定後の流れ	26
○ 申請書類の項目と作成方法	27

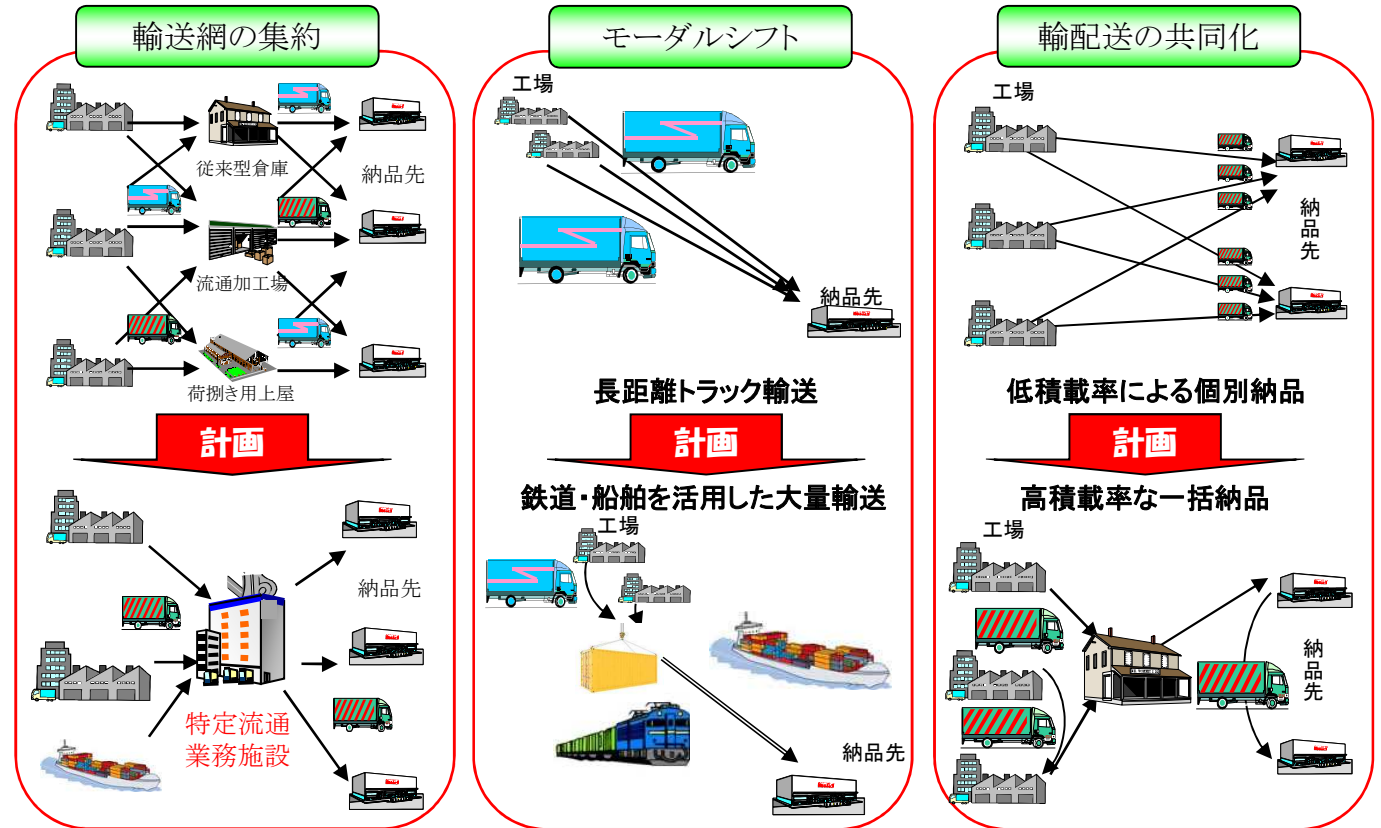
○ いろいろな質問にお答えします	36
○ 支援措置に係るご相談窓口	38
○ 相談及び申請の窓口	39

どのような法律なのでしょうか

◆「物流総合効率化法」とは

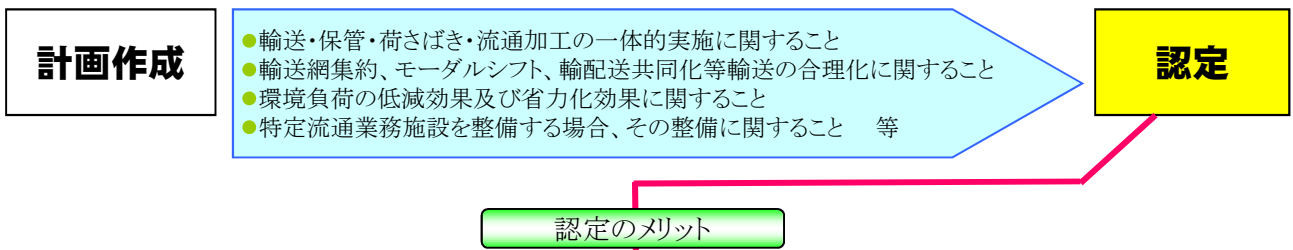
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下、物流総合効率化法)は、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の輸送の合理化により流通業務を効率化し、物資の流通に伴う環境負荷の低減及び流通業務の省力化を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた法律です。

◆物流効率化のイメージ(一例)



(※) 特定流通業務施設: 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、P. 11の要件を満たすもの。

◆法律の仕組みについて



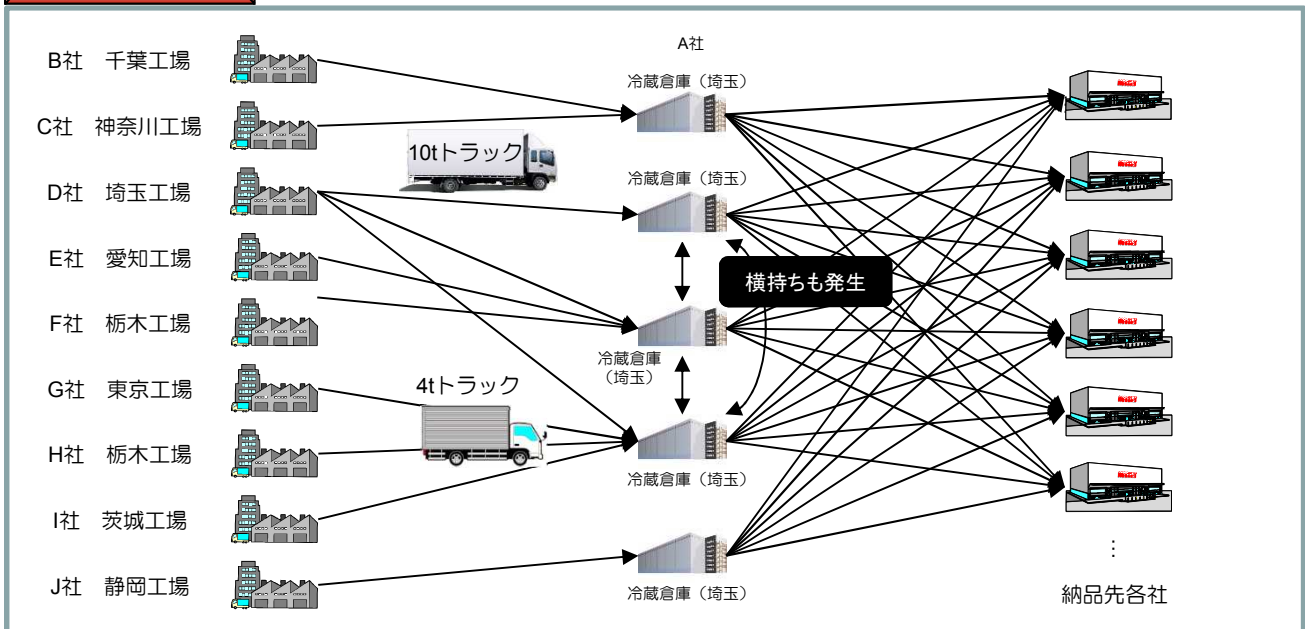
物流事業の総合的実施の促進	特定流通業務施設の整備促進	輸送の合理化の促進	中小企業者等による物流効率化の促進
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業許可の一括取得 貨物利用運送事業・貨物自動車運送事業・倉庫業等の許可・登録等のみなし ※ただし、許可等の審査に必要な書類は、総合効率化計画の認定申請と同時に提出する必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 税制特例 法人税・固定資産税等の特例(特定流通業務施設である営業倉庫) ● 立地規制に関する配慮 市街化調整区域等における施設整備のための開発許可についての配慮 ※なお、各地方自治体の担当部局との十分な事前調整が大切です。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行経費等の支援 ①モーダルシフト等推進事業補助金による、モーダルシフト、幹線輸送集約化に対する運行経費の一部補助 ②総合効率化計画の計画策定経費の一部補助 	<ul style="list-style-type: none"> ● 資金面等の支援 中小企業信用保険の保険限度額の拡充等

具体的な事業イメージ①（特定流通業務施設の整備を通じた輸送網の集約）

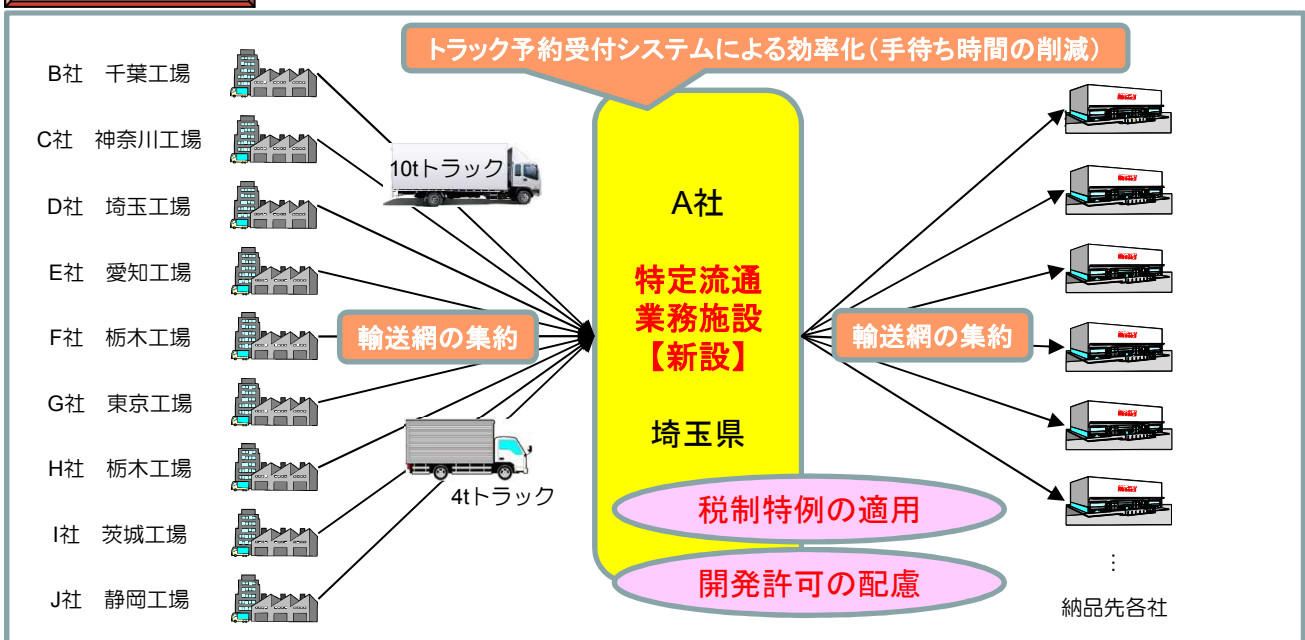
● 複数拠点の集約を行うとともに、集約した拠点におけるトラックドライバー手待ち時間を削減

- ・冷蔵倉庫事業者のA社が保管し、その子会社等が輸送する冷凍食品（原材料・製品）は、関東及び中部地方のメーカー工場から、埼玉県内の複数の物流拠点へ配送・保管されており、その後各納品先へ配送されることから、非効率な体制となっていました。また、一部の倉庫では慢性的なスペース不足であったことから、各倉庫間での横持ちも発生していました。
- ・このように輸送網が輻輳していたことから、多くのトラックの手配が必要でしたが、ドライバー不足を背景として、その手配も困難になりつつありました。また、各荷主より、非効率を解消して、環境負荷低減や物流品質の向上に向けた取組を求められていました。
- ・そこで、A社は3PL事業者として、埼玉県内に新たな物流拠点を整備し、**物流拠点及び輸送網を集約**することで効率的な輸送体制を構築し、トラックの走行量を削減することによる**省力化・CO2排出量の削減を実現**しました。
- ・また、従来の拠点では、トラックが非効率な入出庫の順番待ち（手待ち）を行っていましたが、新設した拠点では**トラック予約受付システムを導入**し、トラック運送事業者と同システムを活用してもらうとともに、円滑なシステム運用に向け、各荷主にもオーダー時間の配慮等の協力をもらい、**無駄な手待ち時間を解消**しました。これにより、**トラックの回転率が向上**するとともに、トラックの予約時間にあわせた**効率的な拠点内の作業も可能**となりました。また、トラックの待機中の**アイドリングもなくなり、CO2排出量も削減**しました。

従来の輸送体制



計画後

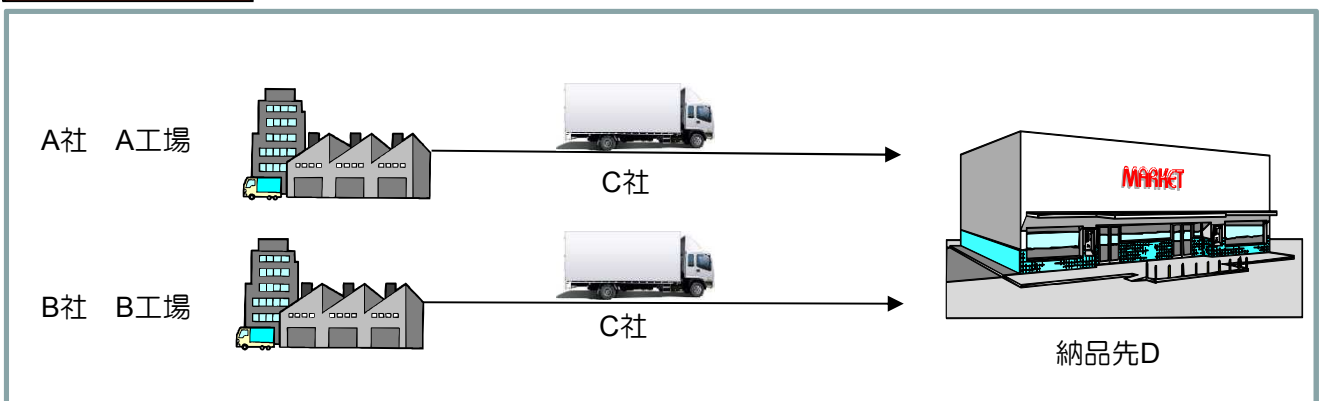


具体的な事業イメージ②(モーダルシフト、幹線輸送の共同化)

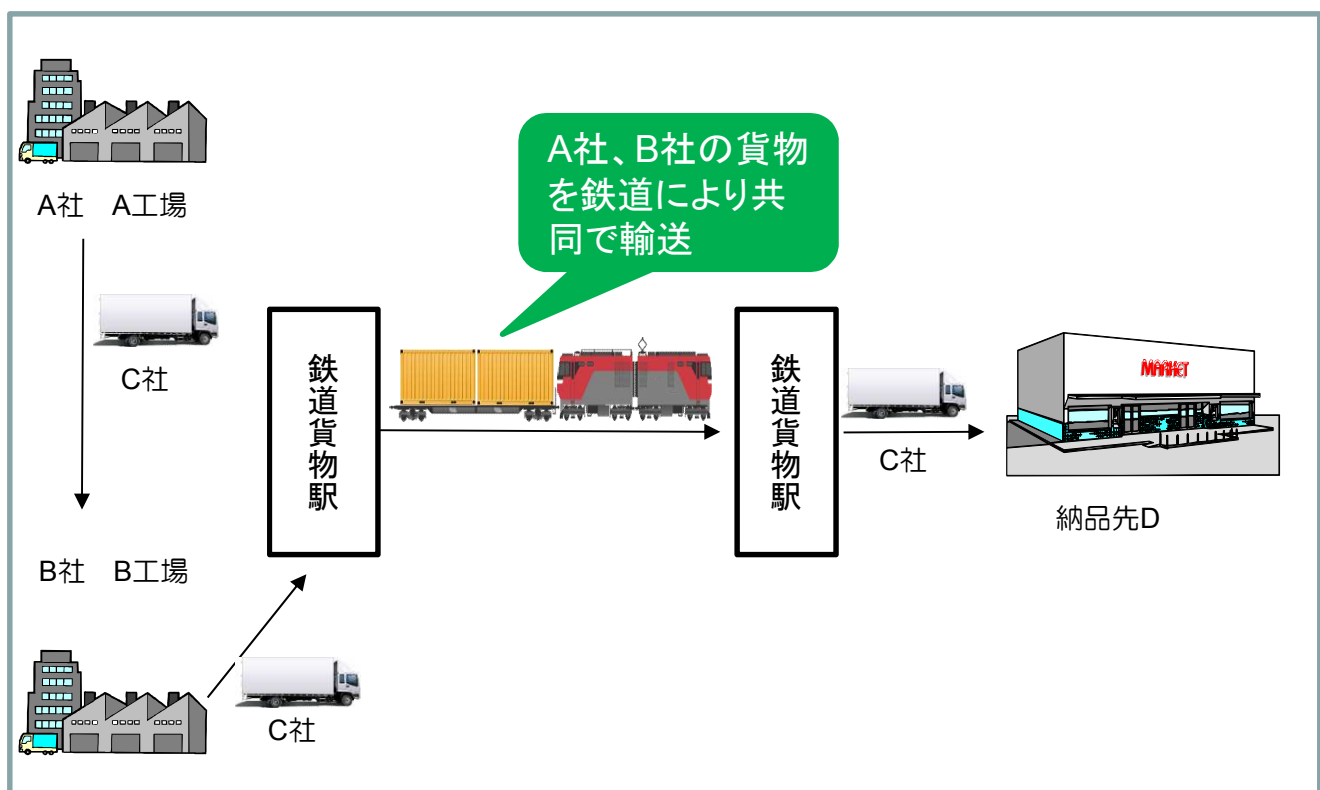
● 長距離トラック輸送から鉄道による輸送へ転換、輸送の共同化 (東京都)

- ・飲料メーカーA社と菓子メーカーB社は、九州地方に自社の工場を保有し、納品先である関東地方への輸送には物流会社C社がトラックで輸送していました。
- ・トラックの輸送では、各社の貨物ともに積載率が低く、また慢性的なトラックドライバーの不足等の課題があることから、物流会社C社は荷主である飲料メーカーA社と菓子メーカーB社の協力を得て輸送体制の見直しを行いました。
- ・具体的には、物流C社はこれまで九州地方の各工場から関東地方までトラックで輸送していましたが、**鉄道を利用して**関東地方まで輸送することとし、さらにA社の貨物とB社の貨物を**共同で輸送**することにより、物流の効率化を図りました。
- ・このように長距離トラック輸送から鉄道による輸送への転換、幹線輸送の共同化を実施したことにより、**CO2排出量の大幅な削減を実現**するとともに、**従業員の労働環境の改善、ドライバー不足にも貢献**しています。

従来の輸送体制



計画後

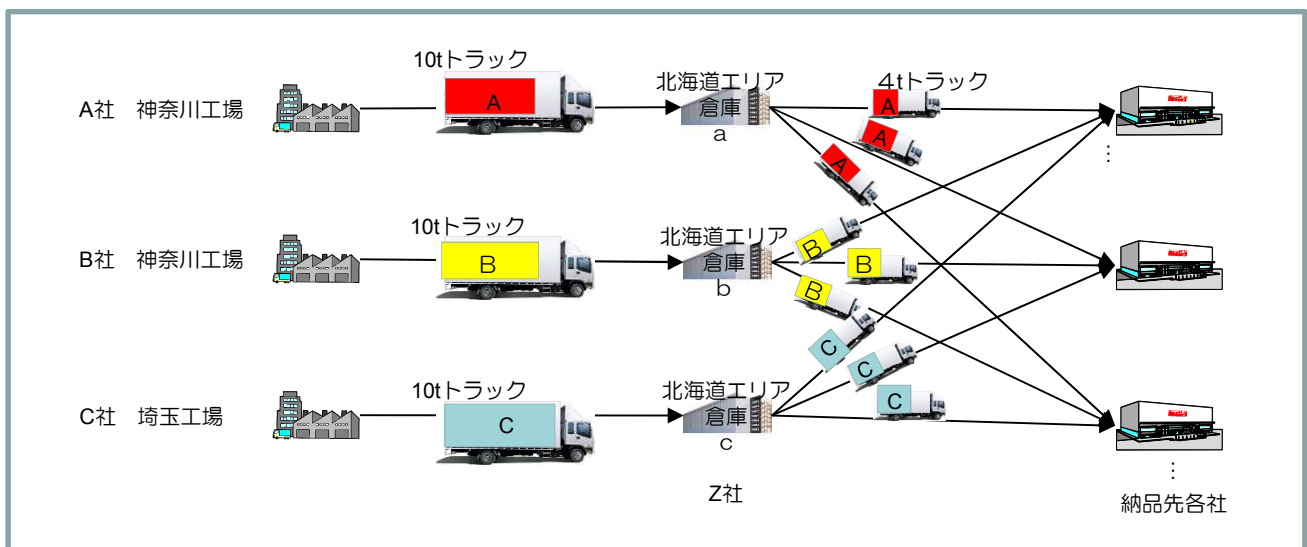


具体的な事業イメージ③(輸配送の共同化)

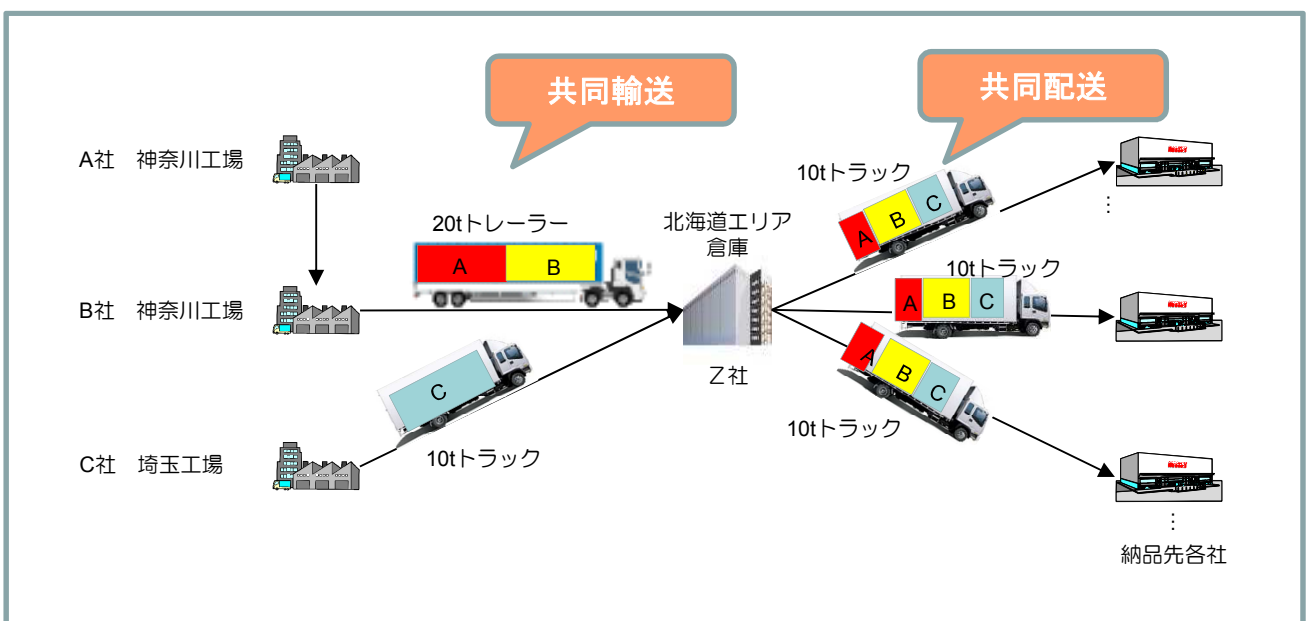
● 輸配送の共同化により、効率化を図った取組（北海道）

- ・食品メーカーA社、B社、C社は、北海道エリア向け配送について、それぞれ物流拠点を設置し、各納品先へ個別に配送していたため、非効率な体制となっていました。また、納品先各社においても食品メーカー3社それぞれの荷受作業を個別に行う必要がありました。
- ・トラックドライバー不足等を背景に、物量が増加する繁忙期を中心として、物流コストが上昇したり、配送車両を手配できないといった事案が発生し、食品メーカーA社、B社、C社は、製品の安定供給に係るリスクを抱えることとなりました。
- ・同じ物流課題を抱える食品メーカーA社、B社、C社は、物流会社Z社と連携し、食品メーカー物流連携協議会を発足し、物流効率化に向けた計画を策定。A社、B社、C社の物流拠点を、物流会社Z社が運営する北海道の倉庫に集約し、当該倉庫までの**輸送を共同化**するとともに、納品先各社までの**配送の共同化も実現**しました。
- ・この輸配送の共同化により、**積載率が向上し、少ないトラックでも必要な物流が維持できるようになり、省力化及びCO2排出量の削減に貢献しました。**
- ・また、納品伝票・出荷指示データの統一等が行われることにより、納品先各社の荷受作業の軽減等、労働環境の改善にも貢献しています。

従来の輸送体制



計画後



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（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 物流拠点施設に関する税制特例

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、都市計画税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、あらためて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よう配慮がなされます。（詳細については、各都道府県商工担当課へご相談下さい。）

輸送の合理化の促進

メリット6 運行経費の一部補助等

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もあります。

さらに、旅客鉄道を利用した物流システム構築を行う際に導入した貨物用鉄道車両、貨物搬送装置等の業務用資産に対し、固定資産税の課税標準の特例措置を受けることができます。

中小企業者等による物流効率化の促進

メリット7 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付保限度額と同額枠化、②普通保険のてん補率の引き上げ、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8 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9 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10 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。）

※ 物流分野におけるCO2削減対策促進事業（環境省連携事業）との連携を予定

◆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）の連携による取組か
- 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に実施するものか
- 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か
- 環境負荷の低減及び流通業務の省力化が図られるものか（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

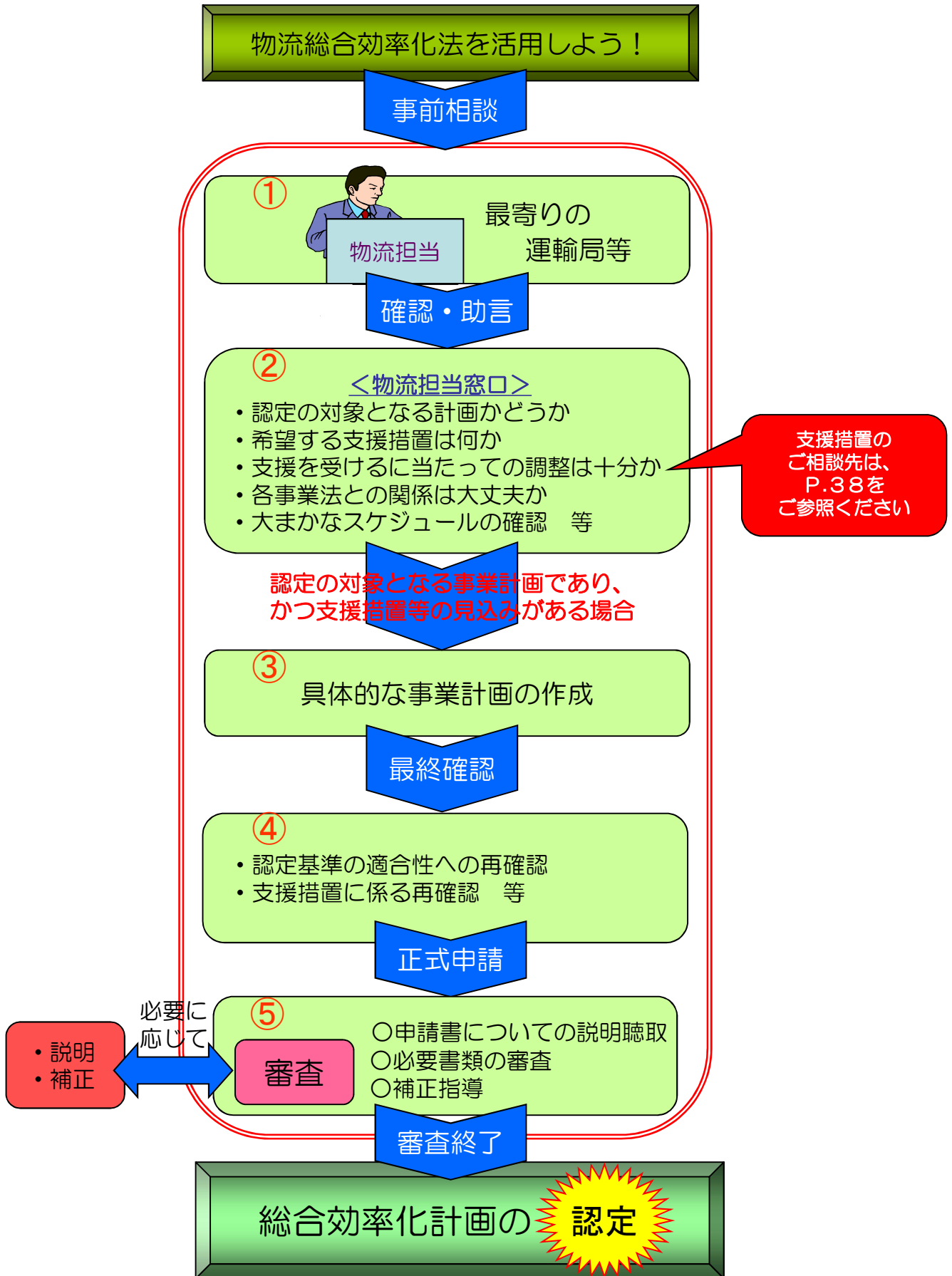
4. 特定流通業務施設を整備する場合、主務省令で定める基準に適合すること（法第4条第4項第11号、施行令第2条、施行規則第2条参照）

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・貯蔵槽倉庫の場合は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、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若干の違いがありますので、ご注意ください。詳しくは、23ページをご参照ください。

認定までの基本的な道のり



※多くの活用が見込まれる税制特例、開発許可の配慮、運行経費等の一部補助を受けるための流れは、P.9、P.24以降でそれぞれ詳しく解説します。

総合効率化計画認定後の流れ

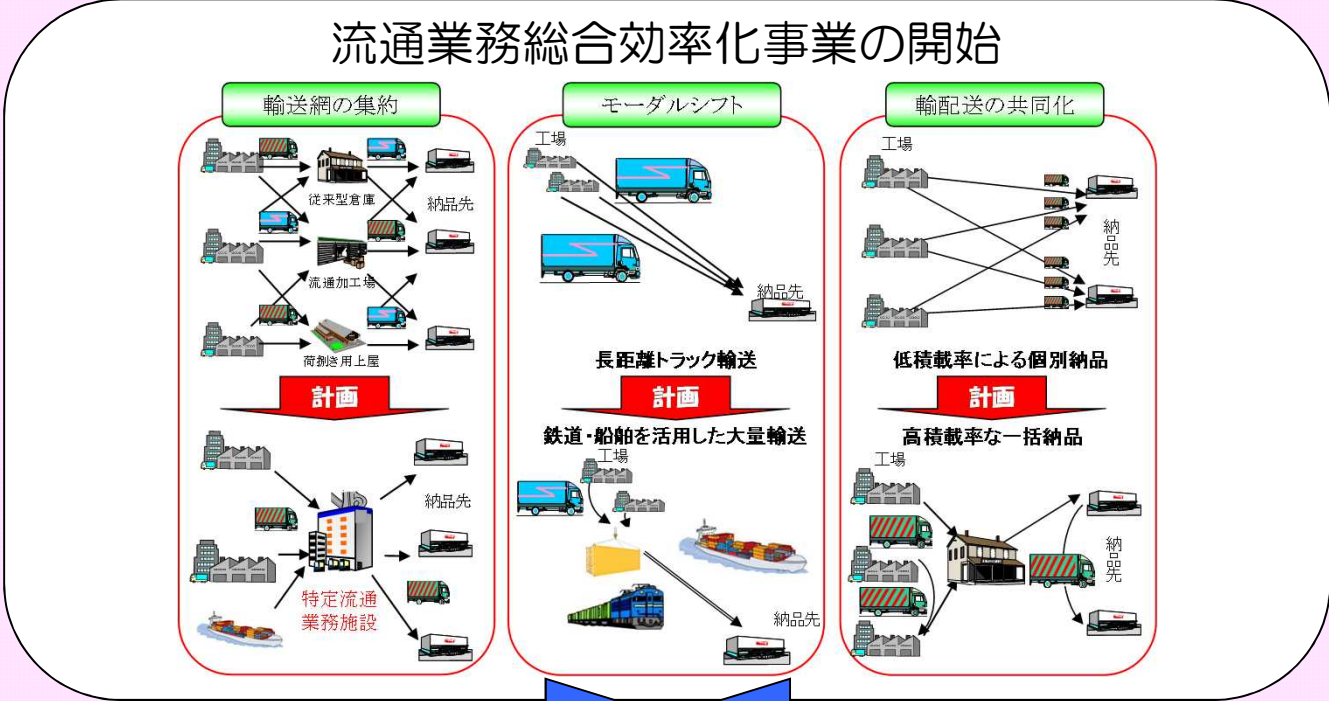
運輸局等

総合効率化計画の **認定**

認定通知

事業実施の確定

事業開始



報告義務

事業の実施状況報告
3年間（新規の施設整備、設備投資を行う場合は5年間）は、基本的に、毎事業年度終了後3か月以内に事業の実施状況報告を行う。

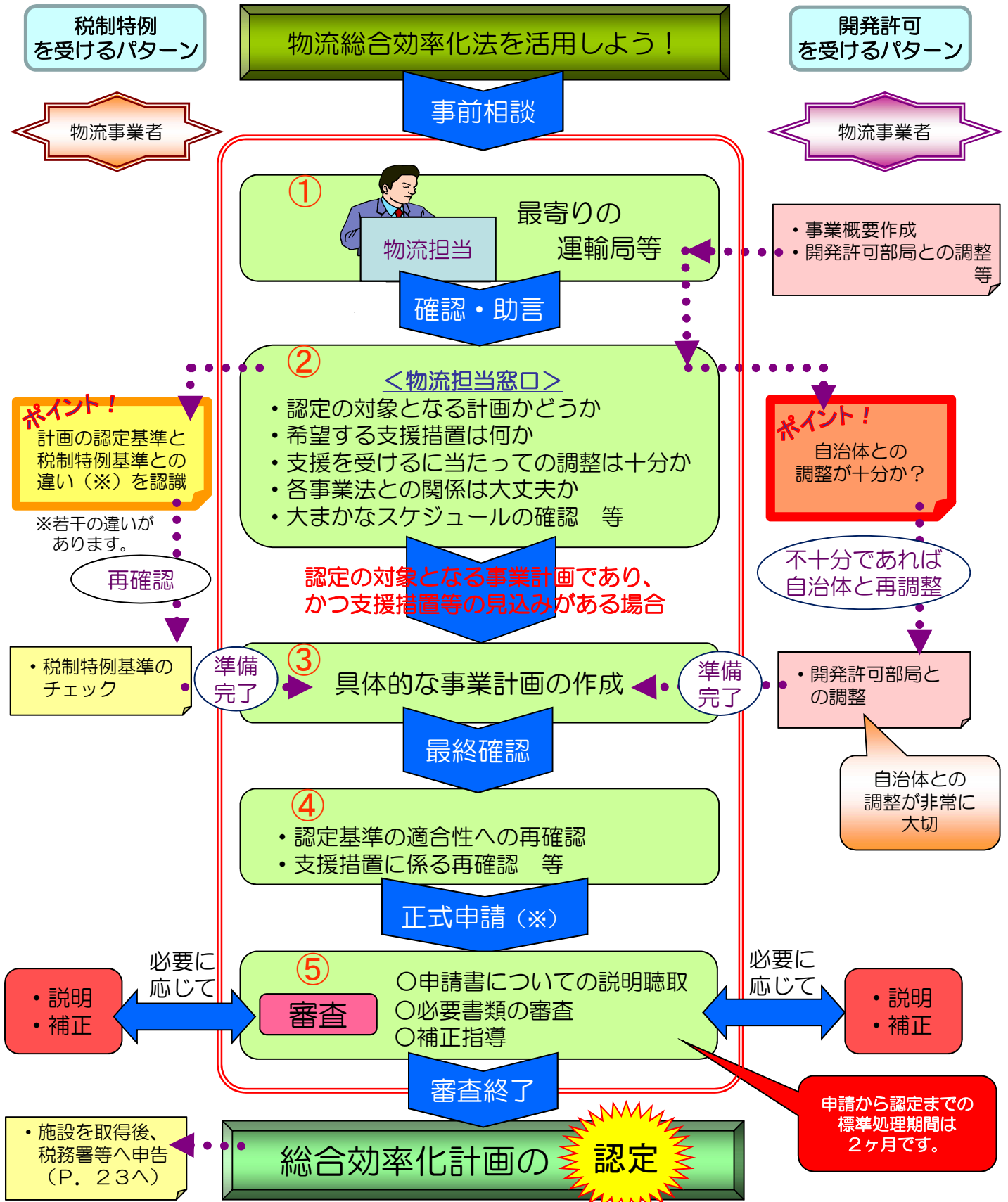
罰則規定
【法第30条】
 第26条の規定による報告をせず、又は虚偽の報告をした者 → 30万円以下の罰金

変更が生じた場合

認定を受けた計画を変更する時は、法第5条第1項の規定に基づき変更認定を受けなければなりません。
 また、認定を受けた計画が基準に適合しなくなった、または、計画に従って事業を実施していないと認められた時は、法第5条第2項の規定に基づき、認定が取り消されることがあります。

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

認定までの道のり(税制特例、開発許可の配慮)



(※) 特定流通業務施設は高速道路等のICの5 km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。

事前の簡易チェックシート

認定申請をお考え頂く中で、下記の簡易シートでの事前チェックもお願いします！

基本項目	チェックボックス
①実施主体要件 2以上の者(法人格の異なる者)が連携していますか？	<input type="checkbox"/>
②総合化要件 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に行いますか？	<input type="checkbox"/>
③効率化要件 輸送網の集約化・モーダルシフト・輸配送の共同化など、効率化を図るものですか？	<input type="checkbox"/>
④環境負荷低減要件 現行の事業と比較して、CO2排出量削減効果が見込まれますか？	<input type="checkbox"/>
⑤省力化要件 現行の事業と比較して、労働投入量の削減効果が見込まれますか？	<input type="checkbox"/>

さらに、特定流通業務施設の要件を確認

基本項目	チェックボックス
①立地要件 計画している施設が、インターチェンジ等の社会資本等(※1参照)から5kmの区域内ですか？ (供用開始前のインターチェンジは、供用開始日まで1ヶ月以内ですか？)	<input type="checkbox"/>
②規模要件 計画している施設の床面積は、3,000㎡以上等(※2参照)ですか？	<input type="checkbox"/>
③構造要件 計画している施設は、倉庫業法の施設設備基準に適合していますか？ 主要構造部である柱及びはりは、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すか？	<input type="checkbox"/>
④設備要件(荷さばき及び輸送の効率化) 計画している施設の設備は、トラック予約受付システムや大型車対応荷さばき・転回場等(※3参照)を有しますか？	<input type="checkbox"/>
⑤設備要件(流通加工) 計画している施設は、流通加工の用に供する設備(※3参照)を有しますか？	<input type="checkbox"/>
⑥設備要件(保管) 計画している施設の設備は、データ交換システムや貨物保管場所管理システム等(※3参照)を有しますか？	<input type="checkbox"/>
⑦設備要件(災害) 計画している施設の設備は、非常用データ保存システム等(※3参照)を有しますか？	<input type="checkbox"/>

※特定流通業務施設の認定要件の詳細は、次頁をご参照ください。

物流施設の形態別にみた特定流通業務施設の認定要件

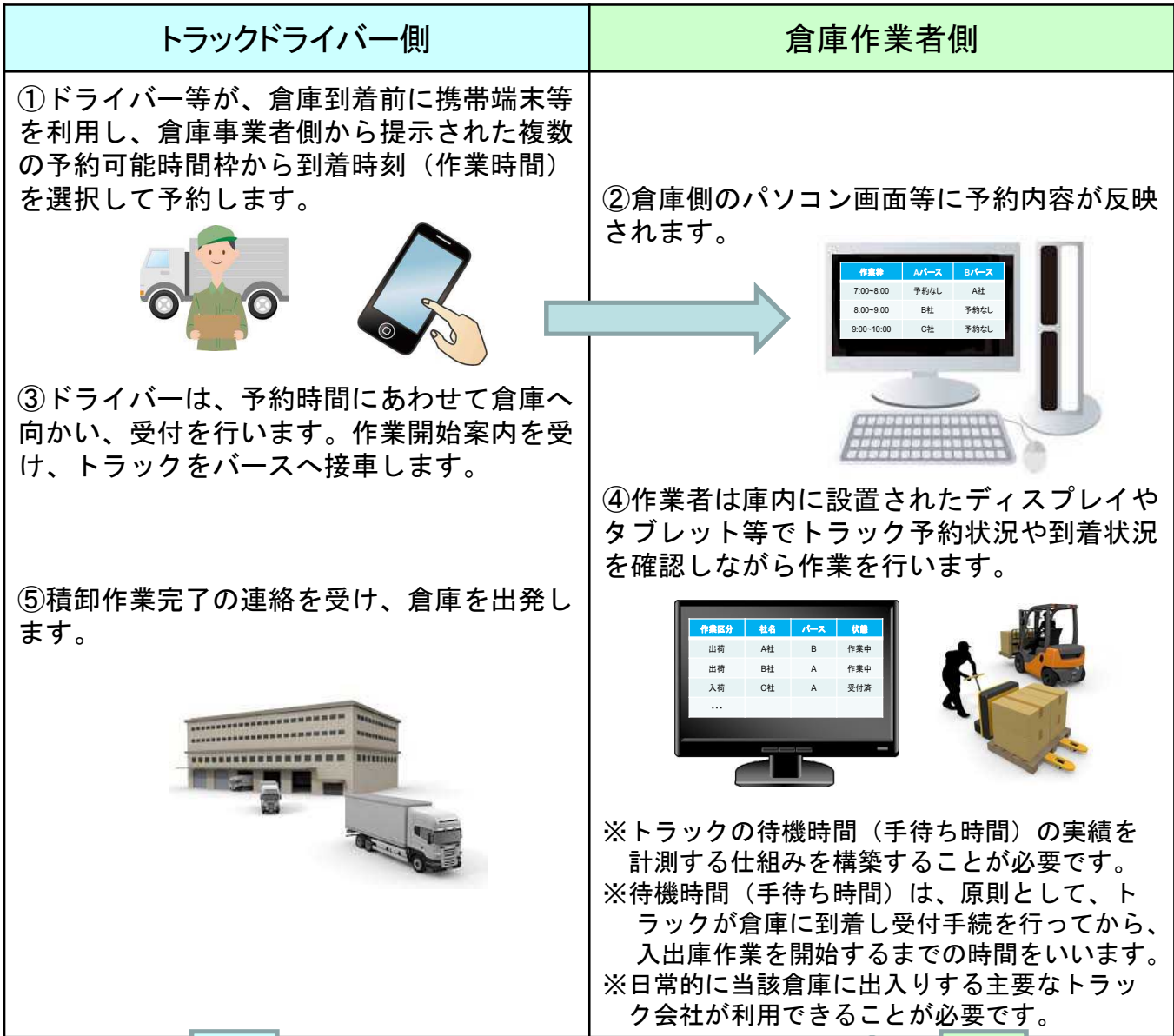
		貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫 以外の倉庫(普通倉庫) (施行規則第2条第2項第8号)	冷蔵倉庫 (施行規則第2条第2項第7号)	貯蔵槽倉庫(サイロ) (施行規則第2条第2項第6号)	
立地要件(※1)	社会資本等(高速自動車国道のインターチェンジ等、鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港、流通業務団地、工業団地)又は卸売市場の周辺5kmの区域内に立地するものであること				
規模要件(※2)	平屋:3,000㎡以上 多階:6,000㎡以上	6,000m ³ 以上	6,000m ³ 以上		
構造要件	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫業法の施設設備基準に適合していること 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 				
設備要件 (※3)	荷さばき及び輸送の効率化 (必須要件)	<ul style="list-style-type: none"> 高規格バースを有するものであること(1の階のいずれかの外壁面のすべてに貨物の搬出入場所が設けられており(技術的に不可能な部分を除く)、当該貨物の搬出入場所から奥行5m以上の荷さばきの用に供する空間が施設内に設けられていること) 		<ul style="list-style-type: none"> 搬入用自動運搬装置を有するものであること 搬出用自動運搬装置を有するものであること 	
	荷さばき及び輸送の効率化 (選択要件)	<ul style="list-style-type: none"> 大型車対応荷さばき・転回場を有するものであること(特定流通業務施設に設けられた貨物の搬出入場所の前面に奥行15m以上の空地を有すること) 最大積載荷重2t以上のエレベーターを有するものであること(但し、特定流通業務施設の階数が2以上のものに限る、ランプウェイ構造を有する場合を除く) 			
	荷さばき及び輸送の効率化 (選択要件)	<ul style="list-style-type: none"> 次のいずれかを有するものであること <ul style="list-style-type: none"> 貨物自動車運送事業の営業所及び自動車車庫 <ul style="list-style-type: none"> ※倉庫と同一敷地内に設置されていることが必要 到着時刻表示装置 <ul style="list-style-type: none"> ※トラック予約受付システム(→P.12)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) 		<ul style="list-style-type: none"> 次のいずれかを有するものであること <ul style="list-style-type: none"> 貨物自動車運送事業の営業所及び自動車車庫 到着時刻表示装置 特定搬出用自動運搬装置 <ul style="list-style-type: none"> ※サイロから隣接する生産工場等に飼料等を搬出するベルトコンベア 	
	流通加工 (必須要件)	<ul style="list-style-type: none"> 流通加工の用に供する設備を有するものであること 			
	保管 (必須要件)	<ul style="list-style-type: none"> データ交換システムを有するものであること 貨物保管場所管理システム(倉庫内における貨物の保管場所を特定するシステムに限る)を有するものであること 			
			<ul style="list-style-type: none"> 強制送風式冷蔵装置を有するものであること 	<ul style="list-style-type: none"> 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であること 	
	災害 (必須要件)	<ul style="list-style-type: none"> 非常用データ保存システム(非常時に対応できるデータ保存機能、通信機能及び電源機能を備えるもの)を有するものであること 			
災害 (選択要件)	<ul style="list-style-type: none"> 地震による貨物の荷崩れのおそれがあると認められるものにあつては、次のいずれかを有するものであること <ul style="list-style-type: none"> 保管場所免震装置 保管棚制震装置 保管棚固定装置 貨物落下防止装置 パレット連結装置 貨物・パレット一体包装装置 				

※黄色の箇所が、今般の法改正で新しく付与された要件です。

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できるシステム**

＜利用の流れ（イメージ）＞



導入のメリット

【トラック運送事業者】

- ・事前に到着時間を予約することで、倉庫の前で積卸の順番待ちをする必要がなくなり、**ドライバーの労働環境が改善**します。
- ・トラックの稼働率が上昇し、**生産性の向上にも寄与**することが期待されます。

【倉庫業者】

- ・事前にトラックの到着時刻情報が判明することで、**庫内作業計画や人員配置の調整が可能**です。そのことで、倉庫内の作業効率の改善も期待されます。
- ・倉庫の前に並ぶトラックの渋滞を解消し、**良好な周辺環境の確保にも寄与**します。

申請書類の項目と作成方法(記入事例)

下記は認定のために必要となる申請書の作成見本です。文書ファイルは国土交通省のホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001146414.doc> からダウンロードできます。

総合効率化計画認定申請書

平成〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇運輸局長 殿

総合効率化計画を代表してとりまとめる者(代表申請者)は、会社の代表者氏名を記名押印してください。なお、代表申請者は、複数にわたることもできます(その他の申請者(共同申請者)は、会社名のみを記名押印としてください)。

(代表申請者)
所在地 東京都江東区有明〇丁目〇番〇号
名称 凸凹運輸株式会社
代表者氏名 代表取締役社長 凸凹 太郎 印

(共同申請者)
所在地 埼玉県所沢市山口〇丁目〇番〇号
名称 〇×倉庫株式会社

(共同申請者)
所在地 東京都中央区八重洲〇丁目〇番〇号
名称 〇〇製菓株式会社

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第4条第1項の規定により、下記の総合効率化計画について認定を受けたいので申請します。

当該計画に関係する営業所を記載して下さい。

記

社の代表者名を記載して下さい。

1. 流通業務総合効率化事業を実施する者の概要
(1) 流通業務を実施する者

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
凸凹運輸株 (法人番号: 0000000000000)	東京都江東区有明〇丁目〇番〇号	凸凹太郎	5,000万円	150人
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	
江東営業所	〒000-0000 東京都江東区有明〇丁目〇番〇号		電話 00-0000-0000 FAX 00-0000-0000	
群馬営業所	〒000-0000 群馬県館林市大新田町〇丁目〇番〇号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
〇×倉庫株 (法人番号: 0000000000000)	埼玉県所沢市山口〇丁目〇番〇号	〇×次郎	5億円	300人
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	
久喜倉庫	〒000-0000 埼玉県久喜市河原井町〇番〇号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

- (2) 特定流通業務施設を整備する者

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
〇×倉庫株 (法人番号: 0000000000000)	埼玉県所沢市山口〇丁目〇番〇号	〇×次郎	5億円	300人

何を目標とする計画なのかを具体的に記載して下さい。

営業所の名称	営業所所在地	連絡先
久喜倉庫	〒000-0000 埼玉県久喜市河原井町〇番〇号	電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000

(3) その他

荷主や自治体等、流通業務実施者以外の参画者を記載してください。

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
〇〇製菓(株) <small>(法人番号: 0000000000000)</small>	東京都中央区八重洲〇 丁目〇番〇号	〇〇三郎	10億円	1,000人
営業所の名称	営業所所在地	連絡先		
埼玉工場	埼玉県羽生市大沼〇丁目〇番〇号	電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000		

2. 流通業務総合効率化事業の目標

現在、〇〇製菓(株)の菓子原材料、菓子製品、包装材料は、主に凸凹運輸(株)が保管・輸送しているが、一部を〇×倉庫(株)久喜倉庫へ保管するなど、物流拠点が点在しており、非効率な輸送体制となっている。

凸凹運輸(株)は、〇〇製菓(株)から、環境負荷の軽減に向けた取組について、輸送網の集約等によるCO2排出量の削減及び物流品質の向上を求められていた。

今般、〇×倉庫(株)が、〇〇製菓(株)埼玉工場(埼玉県羽生市)の至近距離かつ東北自動車道羽生インターチェンジから3kmの位置に倉庫を新設し、物流拠点及び輸送網を集約する。また、〇〇製菓(株)、凸凹運輸(株)及び〇×倉庫(株)が連携し、入庫からのパレット一貫輸送体制を確立し、輸送の効率化を図ることで、より良い物流システムを構築する。以上の取組により、倉庫に入出庫するトラック台数を1日あたり10台削減、トラック走行量を約61%削減し省力化を図るとともに、CO2排出量を約31%削減することを目標とする。

また、〇×倉庫(株)が、トラック予約受付システムを導入し、〇〇製菓(株)が、入出荷オーダーの時間の配慮等による同システムの円滑な運用に協力することにより、凸凹運輸(株)のトラックドライバーの待機(手待ち)時間を年間延べ2,174時間削減し、平均手待ち時間を24分とすることを目標とする。

3. 流通業務総合効率化事業の内容

(1) 取扱品目

菓子原材料、菓子製品及び包装材料

流通業務の実施にあたっての工夫点などを示しつつ、効率化の内容とそれによるCO2排出量・労働投入量削減目標値を記載して下さい。

(2) 一体的に行う流通業務の種類

保管、荷さばき、流通加工：〇×倉庫(株)

輸送：凸凹運輸(株)

各事業者で役割分担を行う場合は、その分担内容についても記載願います。

(3) 流通業務の処理の内容

i) 現行

現在、〇〇製菓(株)の菓子原材料、菓子製品、包装材料を凸凹運輸(株)が以下のように輸送している。

①菓子原材料

東京港に輸入された菓子原材料を海上コンテナで凸凹運輸(株)江東営業所有明流通センター(東京都江東区)へトラック輸送し保管。〇〇製菓(株)からの輸送指示により、有明流通センターから〇〇製菓(株)埼玉工場へトラック輸送しています。

材料・製品などにより輸送経路が異なる場合は、①材料、②製品、③包装材料などの別に具体的に示します。

②菓子製品

〇〇製菓(株)埼玉工場で生産された菓子製品は、同社埼玉工場内にある埼玉センター(埼玉県羽生市)で保管されますが、その保管量がオーバーフローしたときに〇×倉庫(株)久喜倉庫(埼玉県久喜市)へトラック輸送し保管。〇〇製菓(株)からの輸送指示により、久喜倉庫から埼玉センターへ再度トラック輸送しています。

概略図は、「現行」と「計画」を物流の流れを図化し、改善前後の違いをわかりやすく示します。

③包装材料

各資材メーカーで生産された包装材料は、凸凹運輸(株)群馬営業所館林流通センター(群馬県館林市)へトラック輸送し保管。〇〇製菓(株)からの輸送指示により、館林流通センターから〇〇製菓(株)埼玉工場へトラック輸送しています。

「現行」と「計画」を比較して、その違いが明確となるよう具体的に記載してください。

ii) 計画

〇×倉庫(株)が〇〇製菓(株)埼玉工場至近に新設する特定流通業務施設(羽生倉庫)へ、菓子原材料、菓子製品、包装材料の保管拠点を集約し、効率化を図ります(別紙概略図参照)。

また、トラック予約受付システムとして、トラックドライバーが倉庫到着前に到着時間を1時間単位で予約できる時間枠をウェブサイトで提示し、選択・予約することができるシステムを導入し、手待ち時間の削減を図ります。

※ トラックターミナル事業を実施する場合にあってはトラックターミナルの位置、規模及び構造(7.で記載する場合を除く。)を、貨物軌道事業を実施する場合にあっては軌道及び停留場の位置を明確に記載すること。

(チェック欄)

独占禁止法に抵触しない旨を確認し、チェック(✓)してください。

流通業務総合効率化事業の実施にあたり、独占禁止法に抵触する内容は含みません。



※ 競争関係にある物流事業者が、共同して荷主に提示する運賃の決定、維持若しくは引上げを行うこと、共同して契約する荷主の割当てを行うこと等により、一定の取引分野における競争を実質的に制限する場合は、不当な取引制限として独占禁止法に違反することになる(流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針(平成十七年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第二号)第6、9)。

該当がない場合、右側は空欄でも可。

(4) 倉庫業等の該当の有無及び許可又は登録の有無

事業者名：凸凹運輸(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	あり	あり	あり
貨物軽自動車運送事業	なし	なし	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—
貨物鉄道事業	なし	なし	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	なし	なし	—

※一般貨物自動車運送事業の事業計画変更認可等については、別途事業法に基づき申請中(平成〇〇年〇月〇日付申請)

各業法の手続きを別途行っている場合に記載して下さい。

事業者名：○×倉庫(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	なし	なし	—
貨物軽自動車運送事業	なし	なし	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—
貨物鉄道事業	なし	なし	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	あり	あり	あり

事業者名：○○製菓(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	なし	なし	—
貨物軽自動車運送事業	なし	なし	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—
貨物鉄道事業	なし	なし	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	なし	なし	—

4. 流通業務総合効率化事業の実施時期

	年	月	備考
業務処理実施スケジュール (試行、本格稼動)	試行	平成○○年○○月	
	本格稼動	平成○○年○○月	

5. 流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

(単位：千円)

項目	自己資金		補助金	公的機関からの借入れ		民間機関からの借入れ	合計
	凸凹運輸(株)	○×倉庫(株)		日本政策金融公庫	羽生市		
土地	0	100,000	0	0	0	0	100,000
建物	0	480,000	0	720,000	0	0	1,200,000
設備	0	245,000	0	0	10,000	0	255,000
運転資金	0	50,000	0	0	0	50,000	100,000
計	0	875,000	0	720,000	10,000	50,000	1,655,000

6. 流通業務総合効率化事業に係る貨物利用運送事業法第十一条又は鉄道事業法第十八条に規定する運輸に関する協定を締結するときは、その内容

該当がある場合は、記入してください。

税制特例（国税・地方税）を受ける上での要件は、特定流通業務施設の要件（P.23）と一部異なりますので、注意して下さい。

7. 特定流通業務施設の整備に関する事項

(1) 特定流通業務施設の内容（※設備の仕様については別添参照）

名称	○×倉庫(株) 羽生倉庫	
区分	倉庫業の用に供する倉庫（令第2条第2号）	
所有者	○×倉庫株式会社	
所在地	埼玉県羽生市小松台○丁目○番○号	
敷地面積	20,000㎡	
立地要件	社会資本等との位置関係 東北自動車道／羽生 IC から 3.0 km	
規模要件	床面積（容積）※	荷さばき 1,000㎡（㎡）
		保管施設 6,000㎡（㎡）
		流通加工施設 500㎡（㎡）
		その他の施設 2,500㎡
		合計 10,000㎡
主要構造部（柱・はり）の構造	鉄筋コンクリート造	
付設する流通効率化設備等の内容	トラック予約受付システム、貨物保管場所管理システム、データ交換システム、保管場所免震装置、非常用データ保存システム	
免震・制震構造の有無（営業倉庫）	有（免震構造）	
災害対策の内容	保管棚固定装置、貨物落下防止装置、パレット連結装置、荷崩れ防止バンド	

※ 貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫にあっては、容積を、貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫以外の倉庫（普通倉庫）にあっては、床面積を記入すること。

トラック運送事業の営業所等を設置する場合は、記入してください。

(2) 貨物自動車運送事業の営業所、自動車車庫

事業者名	
本社所在地	
代表者名	
営業所等の名称	
営業所等の位置（土地・建物の所有者名）	
営業所等に配置する事業用自動車の数	
自動車車庫の位置（土地・建物の所有者名）	
自動車車庫の収容能力	
営業所等において行う業務内容	

【営業所等を設置する場合の要件】

- ・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
- ・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）
- ・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が一致した計画であること
- ・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事を目的として設置する計画であること

(3) 特定流通業務施設の整備スケジュール

	年	月	備考
建設スケジュール	基本設計	平成〇〇年〇〇月	売買契約締結済
	実施設計	平成〇〇年〇〇月	
	土地取得	平成〇〇年〇〇月	
	建築確認	平成〇〇年〇〇月	
	請負事業者決定	平成〇〇年〇〇月	
	着工	平成〇〇年〇〇月	
	竣工	平成〇〇年〇〇月	

土地利用・建設規制に係る許認可スケジュール	農振法区域変更（農振除外）申請	
	申請 平成〇〇年〇〇月	
	許可 平成〇〇年〇〇月	
	農地法農地転用許可申請	
	申請 平成〇〇年〇〇月	
	許可 平成〇〇年〇〇月	
	都市計画法開発行為許可申請	総合効率化計画の認定があり次第申請
	申請 平成〇〇年〇〇月	

市街化調整区域に施設整備を想定している場合、その後の事務手続きを円滑に進めていく上からも、総合効率化計画の申請準備と並行して、開発許可に係る当該自治体との事前の十分な調整が必要となります。

建設予定地が農地の場合、農振法区域の変更（農振除外）、農地転用の許可が必要となる場合があります。

8. 流通業務総合効率化事業の実施区域

特定流通業務施設を設置する都道府県	埼玉県
輸送の発地となっている都道府県	東京都、埼玉県
輸送の着地となっている都道府県	埼玉県

9. 中小企業流通業務総合効率化事業又はそれ以外の流通業務総合効率化事業の別

中小企業流通業務総合効率化事業	それ以外の流通業務総合効率化事業
—	○

10. 認定により適用を希望する支援措置

「メリット一覧」（P.5掲載）を参考にしてください。

- ① 特定流通業務施設たる営業倉庫に係る税制特例（法人税・固定資産税）
- ② 倉庫業法の変更登録
- ③ 市街化調整区域における開発許可についての配慮

事業法上の手続きを行うため、各事業法に定められた書類を添付することが必要です。

11. その他基本方針に適合する事項

本事業においては、上記のとおり、トラック予約受付システムの導入に加えて、倉庫管理システム（WMS）及び輸配送管理システム（TMS）ともシステム連携し、荷主・倉庫事業者・運送事業者間の情報交換を密に実施し、各流通業務の事前準備や人員配置計画の策定に役立て、効率化・省力化を実現します。

また、施設内においては、一部業務で無人搬送車を導入し自動化を進めるほか、女性や高齢者へ作業補助スーツを配布することで作業負担を軽減し、労働力不足を補うために多様な人材を活用する取組を行っていきます。

情報処理システム及び先進的技術の活用、物流機器等の統一、KPIの導入等、基本方針に適合する事項を記入ください。

12. 備考（倉庫業の変更登録に係る事項）

- ① 変更に係る倉庫の名称及び位置
 - 4. 特定流通業務施設の概要参照
- ② 変更に係る倉庫を所管する営業所の名称及び位置
 - 久喜倉庫
 - 〒000-0000 埼玉県久喜市河原井町○番○号
- ③ 変更しようとする事項
 - 倉庫の新設
- ④ 変更予定期日
 - 総合効率化計画の認定があり次第

以上

【別添】

○設備の概要

- ・入出荷バース：30 バース（1 階）
- ・空調設備：1 階仕分室、2 階荷さばき室 内部陽圧空調設備
- ・温度管理：集中温度管理システム
- ・垂直搬送機：1 階⇄2 階⇄3 階 1 基、2 階⇄3 階 1 基
- ・貨物用 EV：1 基

○物流設備・機器

TC 部分	DC 部分
<ul style="list-style-type: none"> ・コンベヤ入庫ライン 4 台 ・バーチカルコンベヤ 4 台 ・ジェットサーフィンソータ ・シュートライン ・バーコードリーダー ・高さ判別センサー 	<ul style="list-style-type: none"> ・パレット自動ラック倉庫 保管能力 入出荷能力 ・移動ラック倉庫 移動棚 固定棚

○情報設備

- ・基幹 OA システム A 社製
- ・物流サーバー A 社製
- ・無線 LAN アクセスポイント 10 か所（1 階 6 か所、2 階 4 か所）
- ・物流端末 15 台、ページプリンター10 台、ラベル発行機 12 台
- ・ハンディターミナル 1 階 40 台、2 階 10 台、3 階 10 台
- ・到着時刻表示装置（38cm（15 インチモニター2 台））

○情報システム

- ・トラック予約受付システム B 社製
- ・TC センター管理システム C 社製
（入庫検品・仕分システム、SAS 管理システム、誤配防止システム）
- ・DC 倉庫管理システム C 社製
（入出庫在庫管理システム、自動倉庫管理システム）
- ・無線 LAN システム
- ・デジタル運行管理システム 等

以上

〇〇

総合効率化計画認定申請書には、特定流通業務施設の平面図、立面図、断面図及び社会資本等との位置関係を明らかにする図面並びに設備の能力を示す書類のほか、次に掲げる書類も添付します。

〇〇〇

＜既存の法人が申請する場合＞

- ①定款又は寄附行為及び登記事項証明書
- ②最近の事業年度における財産目録、貸借対照表及び損益計算書

＜新たに法人を設立して申請する場合＞

- ①定款又は寄附行為の謄本
- ②株式の引受け、出資又は財産の寄附の状況又は見込みを記載した書類

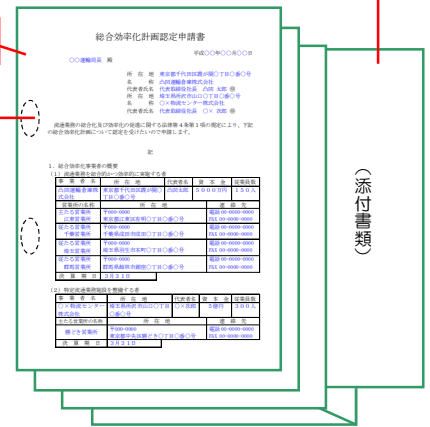
＜個人が申請する場合＞

- ①戸籍抄本
- ②資産調書

図面等もA4版に折り込んで下さい。

A4用紙

ホチキスや袋とししないで下さい。

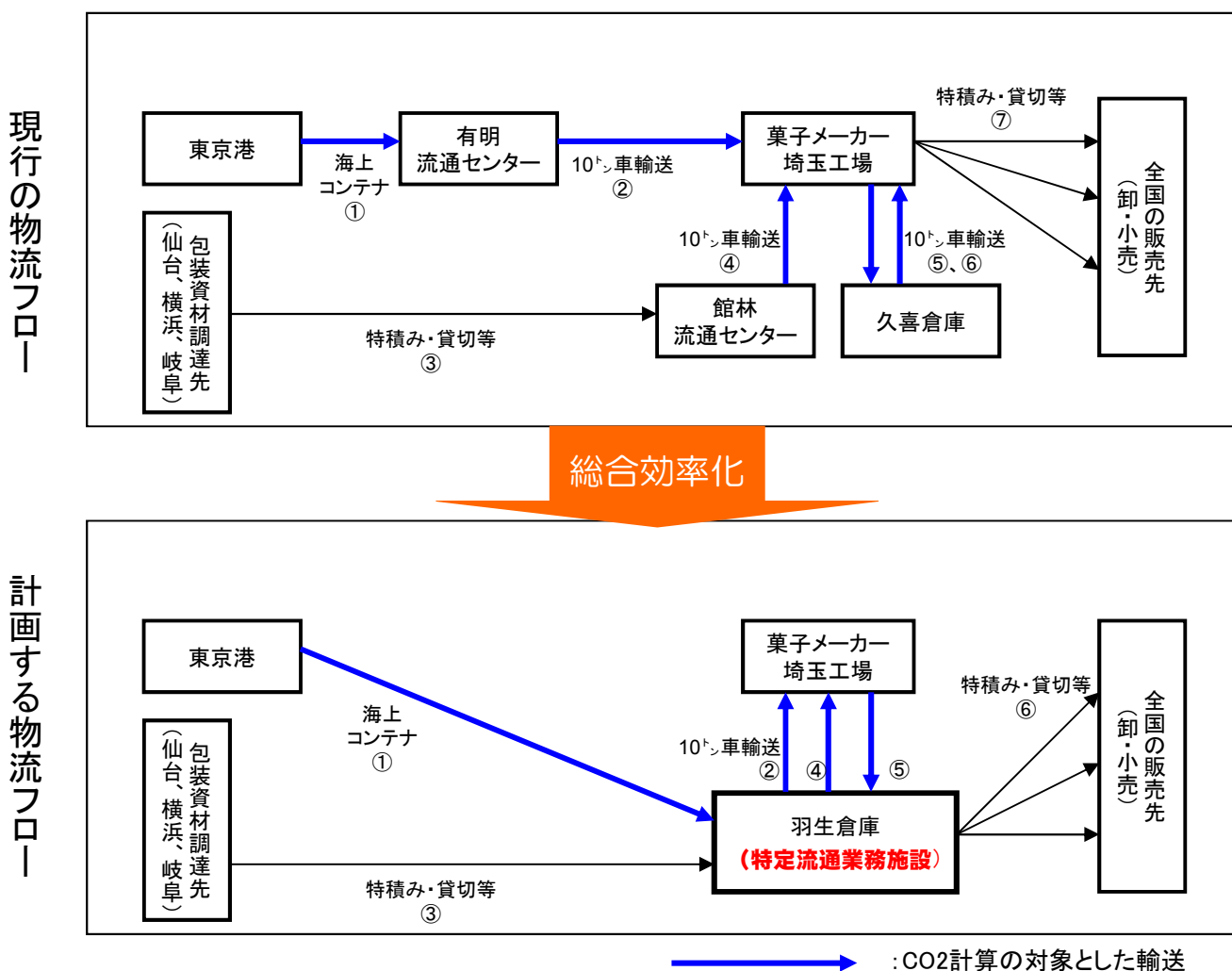


提出部数：関係省庁分が必要になる場合や正副各1部が必要になる場合があります。必要部数は、P.39の「相談及び申請の窓口」にお問い合わせください。

※作成書類は、A4縦、横書き、左綴じとし、図面に関しても、A4版に折込んでいただくとともに、袋綴じやホチキス留めにならないようお願いいたします。

申請書類の項目と作成方法(別紙の記入事例)

効率化計画の概略図【参考申請書3.(3) ii】(物流フロー記載例)



- この例では、菓子原材料の調達と工場搬入、包装資材の調達と工場搬入、菓子製品の移送、販売先への出荷にわけて物流フローを作成しています。
- CO2排出量の計算は、青線で示した羽生倉庫(特定流通業務施設)の新設により大きく変化する輸送を対象に行っています。
- なお、CO2排出量の計算にあたっては、燃料法、燃費法、従来トンキロ法、改良トンキロ法など、把握できるデータや求める計算精度によっていくつかの方法がありますが、ここでは簡便で実用的な改良トンキロ法の実例を示します。

(参考)

燃料法: 燃料使用量からCO2排出量を算定します。車両1台ごとの燃料使用量が把握できる場合に用います。最も精度が高いのですが、混載の場合には荷主別按分が必要となるため詳細なデータ把握が必要となります。

燃費法: 輸送距離と燃費からCO2排出量を算定します。車両1台ごとの燃費と輸送距離が把握できる場合に用います。実測で燃費が把握できれば精度が高いのですが、混載の場合には荷主別按分が必要となるため詳細なデータ把握が必要となります。

改良トンキロ法: トラックの最大積載量別積載率別の輸送トンキロ当たりの燃料使用量からCO2削減量を算定します。この手法では積載率によるCO2排出量の違いを反映できます。

従来トンキロ法: 車種別モード別輸送トンキロからCO2排出量を算定します。主な輸送機関別の輸送トンキロを使用してCO2削減効果を算定します。

詳しくは、「グリーン物流パートナーシップ会議」ホームページに、ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法が掲載されていますので、こちらも参考にして下さい。

<http://www.greenpartnership.jp/pdf/co2/guidelinev3.1.pdf>

「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法 共同ガイドラインVer. 3.1」

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 (①~⑦は概略図に順じます)	主な輸送方法	a	b	c	d	e	f		
		距離 (km)	平均的な積載率 (%)	輸送量 (年間・トン)	改良トンキロ法燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	単一位 発熱量 (GJ/kℓ)	排出係数 (tC/GJ)	44/12	排出CO2 axbxcxdxef ÷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	60	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)	主な輸送方法	a	b	c	d	e	f		
		距離 (km)	平均的な積載率 (%)	輸送量 (年間・トン)	改良トンキロ法燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	単一位 発熱量 (GJ/kℓ)	排出係数 (tC/GJ)	44/12	排出CO2 axbxcxdxef ÷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】

・倉庫に入出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

輸送機関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
営業用軽自動車	1,951
自家用普通車	394
自家用小型車	3,443
鉄 道	22
内 航 船 舶	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)							積載率が不明な場合				
			積載率(%)							平均積載率				
			中央値	10%	20%	40%	60%	80%	100%	自家用	営業用	自家用	営業用	
軽・小型・普通貨物車	ガソリン	軽貨物車	350	2.74	1.44	0.758	0.521	0.399	0.324	10%	41%	2.74	0.741	
		~1,999	1,000	1.39	0.73	0.384	0.264	0.202	0.164	10%	32%	1.39	0.472	
		2,000以上	2,000	0.886	0.466	0.245	0.168	0.129	0.105	24%	52%	0.394	0.192	
小型・普通貨物車	軽油	~999	500	1.67	0.954	0.543	0.391	0.309	0.258	10%	36%	1.67	0.592	
		1,000~1,999	1,500	0.816	0.465	0.265	0.191	0.151	0.126	17%	42%	0.53	0.255	
		2,000~3,999	3,000	0.519	0.295	0.166	0.121	0.0958	0.08	39%	58%	0.172	0.124	
		4,000~5,999	5,000	0.371	0.212	0.12	0.0867	0.0686	0.0573			0.102	0.0844	
		6,000~7,999	7,000	0.298	0.17	0.0967	0.0696	0.0551	0.0459			0.082	0.0677	
		8,000~9,999	9,000	0.253	0.144	0.082	0.059	0.0467	0.039			0.0696	0.0575	
		10,000~11,999	11,000	0.222	0.126	0.0719	0.0518	0.041	0.0342			0.061	0.0504	
		12,000~16,999	14,500	0.185	0.105	0.0601	0.0432	0.0342	0.0285			0.0509	0.0421	
											49%	62%		

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。

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、内航船舶は平成15年度

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)**

	トラック入出庫台数 (1日当たり・台) a	営業日 (年間・日数) b	手待ち時間発生率 (%) c	平均手待ち時間 (1荷役当たり・時間) d	総手待ち時間 (年間・時間) e=a×b×c×d
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
					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) e	手待ち時間削減目標 (%) f	削減すべき手待ち時間 (年間・時間) g=e×f
3,106	70%	2,174

総手待ち時間 (年間・時間) e	削減すべき手待ち時間 (年間・時間) h	目標手待ち時間 (年間・時間) 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、高規格バス・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**

	トラック入出庫台数 (1日当たり・台) j	営業日 (年間・日数) k	手待ち発生率 (%) c	平均手待ち時間 (時間) l	目標手待ち時間 (年間・1荷役当たり・時間) 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(トラック入出庫台数) (年間・延べ回数) m=j×k×c	目標手待ち時間 (年間・時間) i	目標平均手待ち時間 (1荷役当たり・時間) l=i/m	目標平均手待ち時間 (1荷役当たり・分) n=l×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。

(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

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
18,196回(延べ発生回数)	÷	98,058回(延べ発生回数)	×	100	=	18.6%

品目別平均手待ち時間(1荷役当たり・時間)

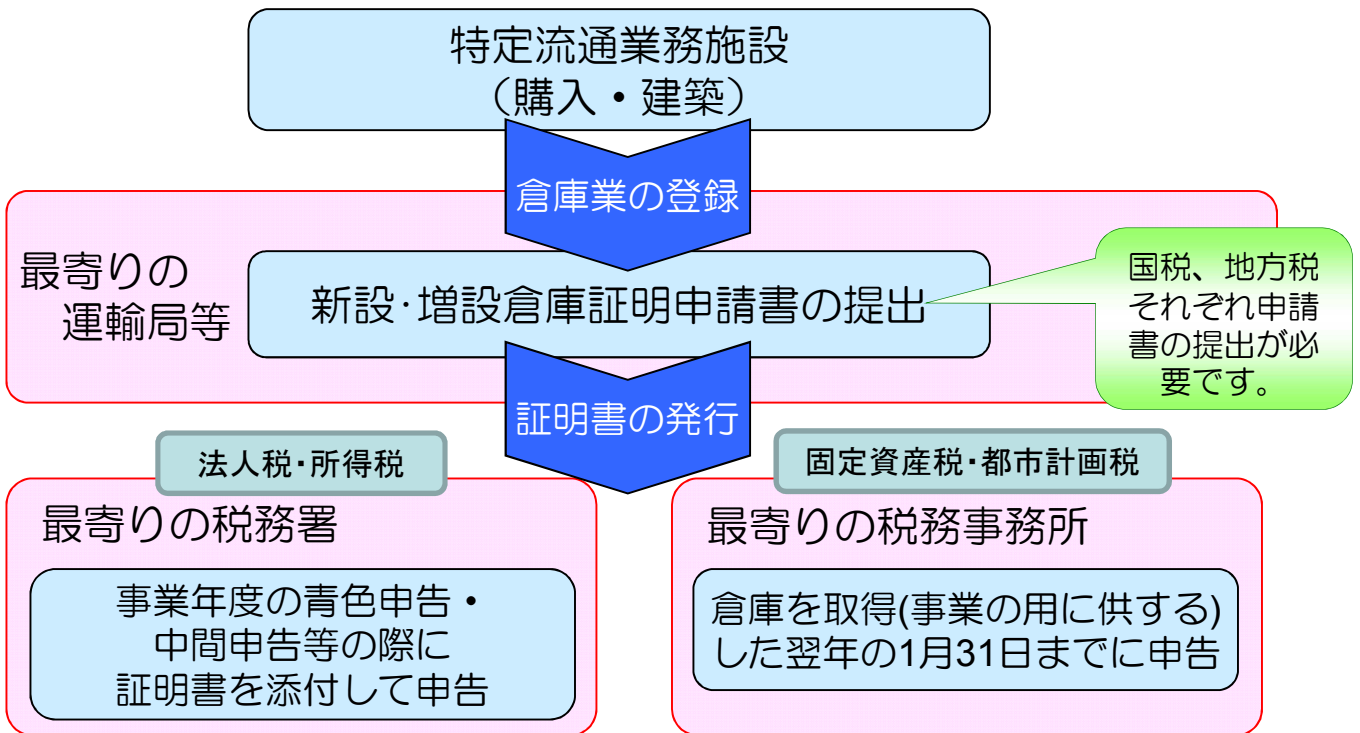
No.	品目	手待ち時間(時間)	No.	品目	手待ち時間(時間)
1	原木・材木等の林産品	1.55	11	機械ユニット・半製品	1.13
2	完成自動車・オートバイ	1.43	12	加工食品	1.12
3	日用品	1.40	13	糸・反物などの繊維素材	1.12
4	家電・民生用機械	1.38	14	精密機械・生産用機械・業務用機械	1.10
5	壁紙・タイルなど住宅用資材	1.36	15	飲料・酒	1.10
6	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	1.33	16	金属部品・金属加工品(半製品)	1.08
7	紙・パルプ	1.23	17	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	1.08
8	米・麦・穀物	1.22	18	その他の化学製品	1.07
9	医薬品	1.20	19	ガソリン・軽油など石油石炭製品	1.05
10	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	1.17	20	生鮮食品	1.05
				全体平均	1.15

※「トラック輸送状況の実態調査(2015年国土交通省)」による。

※「トラック輸送状況の実態調査(2015年国土交通省)」による。

税制特例を受けるための手続き及び設備要件について

1. 税制特例申告の流れ（イメージ）



2. 特定流通業務施設と税制特例の設備要件等について

特定流通業務施設の認定基準			
対象施設	冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫以外の倉庫(普通倉庫等)	冷蔵倉庫	貯蔵槽倉庫
立地要件	社会資本等(高速自動車国道のインターチェンジ等、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以内に立地		
規模要件	3,000㎡以上 (多階建6,000㎡以上)	6,000㎡以上	6,000㎡以上
構造要件	<ul style="list-style-type: none"> 倉庫業法の施設設備基準に適合 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 		
設備等	必須要件(全て)		<ul style="list-style-type: none"> 高規格パース 大型車対応荷さばき・転回場 最大積載荷重2t以上のエレベーター(多階建に限り、ランプウェイ構造は除く) 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 非常用データ保存システム
	選択要件①	<ul style="list-style-type: none"> 搬入用自動運搬装置 搬出用自動運搬装置 	<ul style="list-style-type: none"> 搬入用自動運搬装置 搬出用自動運搬装置
	選択要件②	<ul style="list-style-type: none"> 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 到着時刻表示装置 	<ul style="list-style-type: none"> 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 到着時刻表示装置 特定搬出用自動運搬装置
	選択要件③	<ul style="list-style-type: none"> (次のうち、いずれか) 保管場所免震装置 保管棚固定装置 パレット連結装置 保管棚制震装置 貨物落下防止装置 貨物・パレット一体包装装置 	

税制特例を受けるためには、左記要件に加え、以下の要件を満たすことも必要です。

【国税・地方税共通】

- 対象施設：営業倉庫であること
- 新增設された倉庫であること



【国税のみ】

- 立地要件：高速道路等のICからの距離が5km以内の区域、特定臨港地区（28港）
※貯蔵槽倉庫は特定臨港地区内に限る
- 構造要件：普通倉庫（平屋）、冷蔵倉庫又は貯蔵槽倉庫は耐火建築物又は準耐火建築物
普通倉庫（多階建）は耐火建築物
- 設備要件：普通倉庫又は冷蔵倉庫は到着時刻表示装置を有するもの
貯蔵槽倉庫は到着時刻表示装置又は特定搬出用自動運搬装置を有するもの（トラック営業所等は選択要件にないことに注意）

【地方税のみ】

- 対象施設：冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫以外の倉庫は、1類倉庫に限る
- 立地要件：高速道路等のICからの距離が5km以内の区域、臨港地区（120港）
※貯蔵槽倉庫は臨港地区内に限る
- 構造要件：鉄骨造は骨格材の肉厚が3mm以上であること

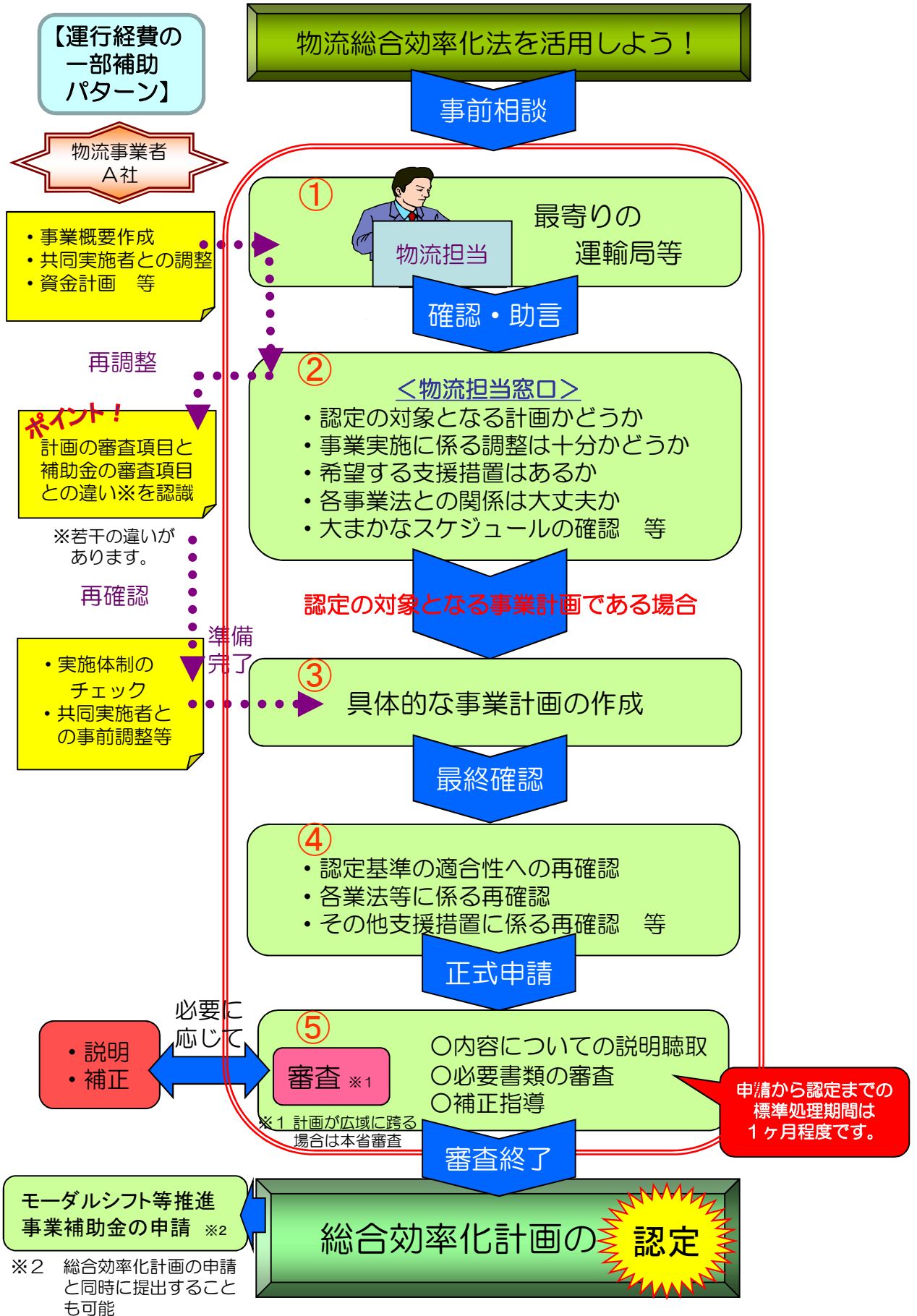
3. 税制特例の具体的な効果（試算）

建物の取得価額10億円の普通倉庫を取得した場合（評価額7億円、附属設備1千万円）

- 法人税の減税額は、約495万円（10%の割増償却・5年間）
- 固定資産税等の減税額は、約3,000万円（課税標準の1/2、3/4・5年間）

モーダルシフト等推進事業補助金による運行経費の補助を受けたい場合

認定までの道のり(①~⑤が通常の流れ)



事前の簡易チェックシート

認定申請をお考え頂く中で、下記の簡易シートでの事前チェックもお願いします！

総合効率化計画の認定要件（**必須要件**）

基本項目	チェックボックス
①実施主体要件 2以上の者(法人格の異なる者)が連携していますか？	<input type="checkbox"/>
②総合化要件 輸送・保管・荷さばき・流通加工を一体的に行いますか？	<input type="checkbox"/>
③効率化要件 輸送網の集約化・モーダルシフト・輸配送の共同化など、効率化を図るものですか？	<input type="checkbox"/>
④環境負荷低減要件 現行の事業と比較して、CO2排出量削減効果が見込まれますか？	<input type="checkbox"/>
⑤省力化要件 現行の事業と比較して、労働投入量の削減効果が見込まれますか？	<input type="checkbox"/>

さらに、モーダルシフト等推進事業補助金の
評価の視点を確認

モーダルシフト等推進事業補助金の評価の視点（**総合評価**）

評価の視点	チェックボックス
①事業の新規性・先導性 新規性があり、今後他のモデルとなるような波及効果が見込まれる事業ですか？	<input type="checkbox"/>
②事業の有効性・効率性 CO2排出削減効果の高い事業ですか？	<input type="checkbox"/>
③事業の実現可能性 計画どおり実施できる事業ですか？	<input type="checkbox"/>
④事業の継続可能性 補助金による支援が終了した後も、継続して実施可能な事業ですか？	<input type="checkbox"/>
⑤他の環境負荷低減の取組との関連 国又は地方公共団体が推進する他の環境負荷低減の取組に関連する事業ですか？	<input type="checkbox"/>

※1 モーダルシフト等推進事業補助金の認定は、上記5つの視点から総合的に評価を行います。

※2 モーダルシフト等推進事業補助金の認定要件の詳細等は、同補助金の応募要項、交付要綱、実施要領等をご確認ください。

総合効率化計画認定後の流れ



本省等

総合効率化計画の **認定**

提出先等

最寄りの
運輸局等

モーダルシフト等推進事業補助金の申請 ※

※総合効率化計画の申請と同時に提出することも可能

本省

モーダルシフト等推進事業補助金の認定・交付決定

補助対象事業の実施

最寄りの
運輸局等

補助対象事業の事業完了報告

本省

額の確定・補助金の支払い

最寄りの
運輸局等

事業の実施状況報告

補助金の交付を受ける場合は、①モーダルシフト等推進事業補助金交付要綱に基づく報告と②物流効率化法に基づく報告の2つの報告をする必要があります。

①モーダルシフト等推進事業補助金
交付要綱に基づく報告

補助対象期間の満了の日の翌月から
2年間の実施状況を報告。
(2年間に1回報告)

②物流総合効率化法に基づく報告

3年間（新規の施設整備、設備投資を行う
場合は5年間）は、基本的に、毎事業年度
終了後3か月以内に事業の実施状況報告。
(3or5年間の毎年報告)

罰則規定

【法第30条】
第26条の規定による報告をせず、
又は虚偽の報告をした者
→30万円以下の罰金

変更が
生じた場合

認定を受けた計画を変更する時は、法第5条の規定に基づき変更認定を受けなければなりません。

また、認定を受けた計画が基準に適合しなくなった、または、計画に従って事業を実施していないと認められた時は、認定が取り消されることがあります。

申請書類の項目と作成方法(記入事例)

下記は認定のために必要となる申請書の作成見本です。文書ファイルは国土交通省のホームページ <http://www.mlit.go.jp/common/001146414.doc> からダウンロードできます。

総合効率化計画認定申請書

平成〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇運輸局長 殿

総合効率化計画を代表してとりまとめる者(代表申請者)は、会社の代表者氏名を記名押印してください。なお、代表申請者は、複数にわたることもできます(その他の申請者(共同申請者)は、会社名のみ記名押印としてください)。

当該計画に関する営業所を記載して下さい。

(代表申請者)
所在地 東京都江東区有明〇丁目〇番〇号
名称 凸凹運輸株式会社
代表者氏名 代表取締役社長 凸凹 太郎 印

(共同申請者)
所在地 埼玉県所沢市山口〇丁目〇番〇号
名称 〇×食品株式会社

(共同申請者)
所在地 東京都渋谷区千駄ヶ谷〇丁目〇番〇号
名称 △△貨物鉄道株式会社

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律第4条第1項の規定により、下記の総合効率化計画について認定を受けたいので申請します。

記

社の代表者名を記載して下さい。

1. 流通業務総合効率化事業を実施する者の概要

(1) 流通業務を実施する者

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
凸凹運輸(株) <small>(法人番号: 0000000000000)</small>	東京都江東区有明〇丁目〇番〇号	凸凹太郎	5,000万円	150人
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	
久喜営業所	〒000-0000 埼玉県久喜市河原井町〇番〇号		電話 00-0000-0000 FAX 00-0000-0000	
鹿児島営業所	〒000-0000 鹿児島県鹿児島市鴨池新町〇丁目〇番〇号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
〇×食品(株) <small>(法人番号: 0000000000000)</small>	埼玉県所沢市山口〇丁目〇番〇号	〇×次郎	5億円	300人
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	
久喜倉庫	〒000-0000 埼玉県久喜市河原井町〇番〇号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

当該計画に関する営業所を記載して下さい。

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
△△貨物鉄道株 (法人番号：000000000000)	東京都渋谷区千駄ヶ谷 ○丁目○番○号	△△三郎	100億円	5,000人
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	
東京営業所	〒000-0000 東京都渋谷区千駄ヶ谷○丁目○番○号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

(2) 特定流通業務施設を整備する者

特定流通業務施設の整備を行わない場合は、空欄としてください。

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
(法人番号：)				
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	

3) その他

荷主や自治体等、流通業務実施者以外の参画者を記載してください。本事例の場合は、荷主企業が保管を担っているため、本欄は空欄です。

事業者名	本社所在地	代表者名	資本金	従業員数
(法人番号：)				
営業所の名称	営業所所在地		連絡先	

2. 流通業務総合効率化事業の目標

何を目標とする計画なのかを具体的に記載して下さい。

現在、○×食品㈱の缶詰は、○×食品㈱の久喜倉庫（自社倉庫）に保管されている。鹿児島県への缶詰の輸送及びパレットの返送は主に凸凹運輸㈱が 10t トラックで行っているが、長距離の運転がネックとなり、ドライバーの定着率が低くなっている。また、長距離のトラック輸送に伴う多量のCO₂が排出されており、これについても課題となっている。

このため、凸凹運輸㈱は、○×食品㈱から、モーダルシフト等による安定したトラックドライバーの確保及びCO₂排出量の削減を求められていた。

今般、○×食品㈱と凸凹運輸㈱は、△△貨物鉄道㈱とも連携し、缶詰の輸送及びパレットの返送について鉄道貨物輸送へ転換することとした。

併せて、○×食品㈱と凸凹運輸㈱は協議の上、従来のリードタイムを見直し出荷頻度を下げることで、積載率の向上を図ることとした。

以上の取組により、CO₂排出量を約 80%削減、トラックによる輸送量をトンキロベースで約 90%削減・鉄道貨物輸送へ転換、トラックドライバーの本事業に係る労働時間を約 90%削減することを目標とする。

3. 流通業務総合効率化事業の内容

(1) 取扱品目

缶詰、パレット

各事業者で役割分担を行う場合は、その分担内容についても記載願います。

(2) 一体的に行う流通業務の種類

保管、荷さばき、流通加工：○×食品㈱
輸送：凸凹運輸㈱、△△貨物鉄道㈱

輸送物品などにより輸送経路が異なる場合は、
①缶詰、②パレットなどの別に具体的に示します。

(3) 流通業務の処理の内容

「現行」と「計画」を比較して、その違いが
明確となるよう具体的に記載して下さい。

i) 現行

現在、○×食品(株)の缶詰、パレットを凸凹運輸(株)が以下のように輸送している。

① 缶詰

○×食品(株)が同社久喜倉庫(埼玉県久喜市)で保管、荷さばき、外装の手直し等の流通加工を行っている缶詰を、凸凹運輸(株)が○×食品(株)鹿児島営業所(鹿児島県鹿児島市)へ10tトラックで年間250回程度輸送をしている。

② パレット

パレットは○×食品(株)鹿児島営業所(鹿児島県鹿児島市)で保管され、一定量がたまった後、凸凹運輸(株)が10tトラックで年間50回程度返送をしている。

ii) 計画(別紙概略図参照)

概略図は、「現行」と「計画」を物流の流れを図化し、
改善前後の違いをわかりやすく示します。

① 缶詰

○×食品(株)が同社久喜倉庫(埼玉県久喜市)で保管、荷さばき、外装の手直し等の流通加工を行っている缶詰を、凸凹運輸(株)が委託を受け、△△貨物鉄道(株)による鉄道輸送を利用し、○×食品(株)鹿児島営業所(鹿児島県鹿児島市)へ31ftコンテナを使用し年間150回程度輸送を行う。

② パレット

パレットは○×食品(株)鹿児島営業所(鹿児島県鹿児島市)で保管され、一定量がたまった後、凸凹運輸(株)が委託を受け、△△貨物鉄道(株)による鉄道輸送を利用し、○×食品(株)久喜倉庫(埼玉県久喜市)へ31ftコンテナを使用し年間15回程度輸送を行う。

※ トラックターミナル事業を実施する場合にあってはトラックターミナルの位置、規模及び構造(7.で記載する場合を除く。)を、貨物軌道事業を実施する場合にあっては軌道及び停留場の位置を明確に記載すること。

(チェック欄)

独占禁止法に抵触しない旨を確認し、
チェック(✓)してください。

流通業務総合効率化事業の実施にあたり、独占禁止法に抵触しない旨を確認し、右欄にチェック(✓)してください。



※ 競争関係にある物流事業者が、共同して荷主に提示する運賃の決定、維持若しくは上げを行うこと、共同して契約する荷主の割当てを行うこと等により、一定の取引分野における競争を実質的に制限する場合は、不当な取引制限として独占禁止法に違反することになる(流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針(平成十七年農林水産省・経済産業省・国土交通省告示第二号)第6条の9)

本計画の事業が各業法の事業に該当するか

該当がない場合、
右側は空欄でも可。

(4) 倉庫業等の該当の有無及び許可又は登録の有無

事業者名：凸凹運輸(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	あり	あり	あり
貨物軽自動車運送事業	あり	あり	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—

貨物鉄道事業	なし	なし	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	なし	なし	—

※一般貨物自動車運送事業の事業計画変更認可等については、別途事業法に基づき申請中（平成〇〇年〇月〇日付申請）

各業法の手続きを別途行っている場合に記載して下さい。

事業者名：〇×食品(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	なし	なし	—
貨物軽自動車運送事業	なし	なし	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—
貨物鉄道事業	なし	なし	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	なし	なし	—

事業者名：△△貨物鉄道(株)

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	変更認可等の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	なし	—
第二種貨物利用運送事業	なし	なし	—
一般貨物自動車運送事業	なし	なし	—
貨物軽自動車運送事業	なし	なし	—
貨物運送一般旅客定期航路事業	なし	なし	—
貨物鉄道事業	あり	あり	—
貨物軌道事業	なし	なし	—
トラックターミナル事業	なし	なし	—
倉庫業	なし	なし	—

4. 流通業務総合効率化事業の実施時期

	年	月	備考
業務処理実施スケジュール	試行	平成〇〇年〇〇月	
(試行、本格稼働)	本格稼働	平成〇〇年〇〇月	

5. 流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

(単位：千円)

項目	自己資金		補助金	公的機関からの借入れ 中小公庫	民間機関からの借入れ	合計
	凸凹運輸(株)	○×食品(株)				
運行経費	10,000	0	2,600	0	0	12,600
その他経費	6,000	0	0	0	4,000	10,000
計	16,000	0	2,600	0	4,000	2,2600

6. 流通業務総合効率化事業に係る貨物利用運送事業法第十一条又は鉄道事業法第十八条に規定する協定を締結するときはその内容

該当がある場合は、記入してください。

特定流通業務施設の整備を行わない場合は、空欄としてください。

7. 特定流通業務施設の整備に関する事項

(1) 特定流通業務施設の内容（※設備の仕様については別添参照）

名称		
区分		
所有者		
所在地		
敷地面積		
社会資本等との位置関係		
床面積（容積） ※	荷さばき	m ² （ m ³ ）
	保管施設	m ² （ m ³ ）
	流通加工施設	m ² （ m ³ ）
	その他の施設	m ²
	合計	m ²
付設する流通効率化設備等の内容		
免震・制震構造の有無（営業倉庫）		
災害対策の内容		

※ 貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫にあつては、容積を、貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫以外の倉庫（普通倉庫）にあつては、床面積を記入すること。

(2) 貨物自動車運送事業の営業所、自動車車庫

事業者名	
本社所在地	
代表者名	
営業所等の名称	
営業所等の位置（土地・建物の所有者名）	
営業所等に配置する事業用自動車の数	

自動車車庫の位置（土地・建物の所有者名）	
自動車車庫の収容能力	
営業所等において行う業務内容	

(3) 特定流通業務施設の整備スケジュール

	年 月	備考
建設スケジュール		
土地利用・建設規制に係る許認可スケジュール		

8. 流通業務総合効率化事業の実施区域

特定流通業務施設を設置する都道府県	—
輸送の発地となっている都道府県	埼玉県、鹿児島県
輸送の着地となっている都道府県	埼玉県、鹿児島県

9. 中小企業流通業務総合効率化事業又はそれ以外の流通業務総合効率化事業の別

中小企業流通業務総合効率化事業	それ以外の流通業務総合効率化事業
—	○

10. 認定により適用を希望する支援措置

① モーダルシフト等推進事業補助金による運行経費の補助

「メリット一覧」(P.5掲載)を参考にしてください。

11. その他基本方針に適合する事項

本事業では、○×食品㈱と凸凹運輸㈱の間の受発注を完全に電子化することで、事務に係る省力化を図りました。また、パレタイズを標準化することで、荷役に係る省力化を実現しました。さらに、○×食品㈱の在庫量及び受注予測を凸凹運輸㈱に開示することで、凸凹運輸㈱の人員を効率的に手配出来るようになりました。加えて、輸送距離が短縮されることにより、女性・高齢者等の多様な人材を積極的に採用することが可能となりました。

情報処理システム及び先進的技術の活用、物流機器等の統一、KPIの導入等、基本方針に適合する事項を記入ください。

12. 備考

特記事項がない場合は空欄で可

以上

総合効率化計画認定申請書には、次に掲げる書類も添付します。

<既存の法人が申請する場合>

- ① 定款又は寄附行為及び登記事項証明書
- ② 最近の事業年度における財産目録、貸借対照表及び損益計算書

図面等もA4版に折り込んで下さい。

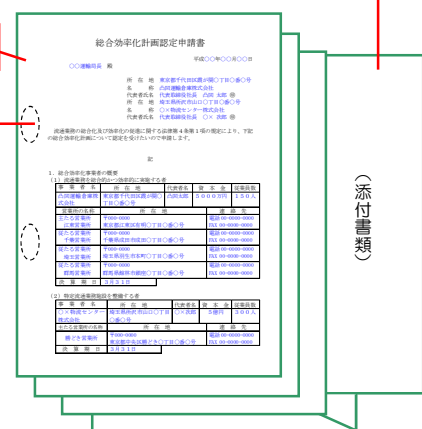
<新たに法人を設立して申請する場合>

- ① 定款又は寄附行為の謄本
- ② 株式の引受け、出資又は財産の寄附の状況又は見込みを記載した書類

ホチキスや袋としないして下さい。

<個人が申請する場合>

- ① 戸籍抄本
- ② 資産調書

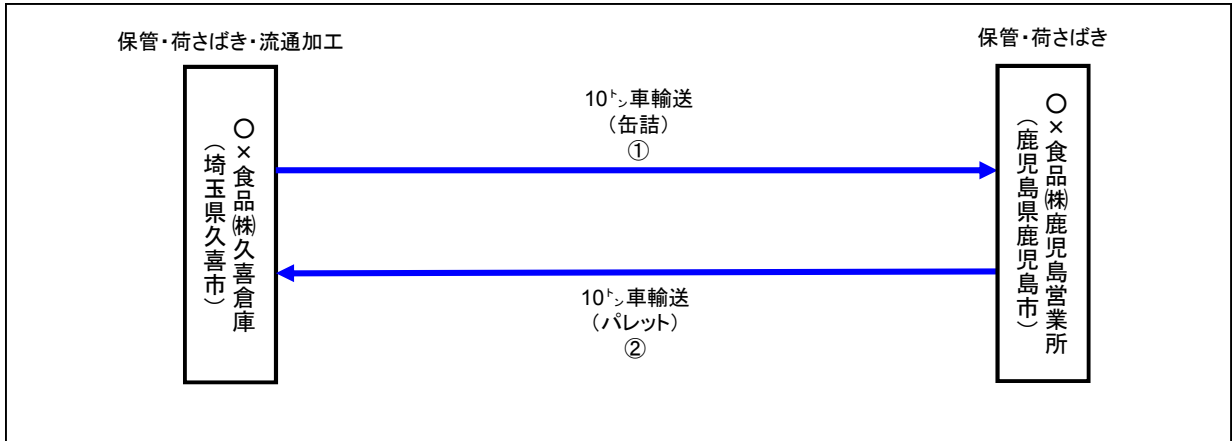


提出部数：関係省庁分が必要になる場合や正副各1部が必要になる場合があります。必要部数は、P.39の「相談及び申請の窓口」にお問い合わせください。
 ※作成書類は、A4縦、横書き、左綴じとし、図面に関しても、A4版に折込んでいただくとともに、袋綴じやホチキス留めしないようお願いいたします。

申請書類の項目と作成方法(別紙の記入事例)

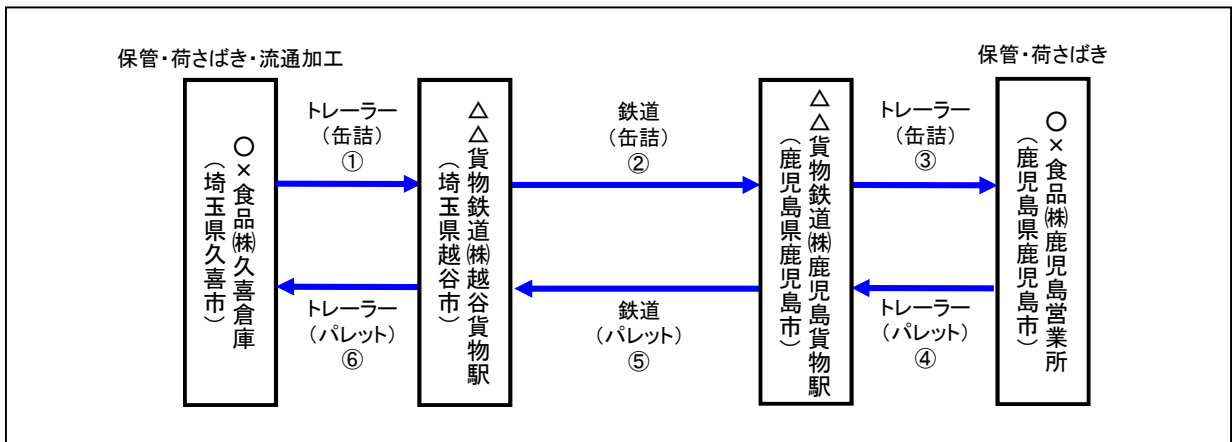
効率化計画の概略図【参考申請書3.(3) ii】(物流フロー記載例)

現行の物流フロー



総合効率化

計画する物流フロー



→ : CO2計算の対象とした輸送

- この例では、缶詰の輸送とパレットの輸送にわけて物流フローを作成しています。
- CO2排出量の計算は、青線で示した大きく変化する輸送を対象に行っています。
- なお、CO2排出量の計算にあたっては、燃料法、燃費法、従来トンキロ法、改良トンキロ法など、把握できるデータや求める計算精度によっていくつかの方法がありますが、ここでは簡便で実用的な改良トンキロ法の実例を示します。

CO2排出量の算出結果と削減効果の把握(計算例)

現行の物流フロー

輸送の種類	発地	着地	主な輸送方法	a		b		c		d		e		排出CO2 axbxcxdexf ÷1000
				距離 (km)	平均的な積載率 (%)	輸送量 (年間・トン)	改良トンキロ法 燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	単 位 発熱 量 (GJ/kℓ)	排 出 係 数 (tC/GJ)	44/12				
① 缶詰の輸送	久喜倉庫	鹿児島営業所	10tトラック	1400	60	5,000	0.0518	38.2	0.0187	3.6667	949.7 t			
② パレットの返送	鹿児島営業所	久喜倉庫	10tトラック	1400	60	250	0.0518	38.2	0.0187	3.6667	47.5 t			
合 計											997.2 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

計画する物流フロー

輸送の種類	発地	着地	主な輸送方法	a		b		c		d		e		排出CO2 axbxcxdexf ÷1000
				距離 (km)	平均的な積載率 (%)	輸送量 (年間・トン)	改良トンキロ法 燃料使用原単位 (ℓ/t・km)	単 位 発熱 量 (GJ/kℓ)	排 出 係 数 (tC/GJ)	44/12				
①	久喜倉庫	越谷貨物駅	トレーラ	40	100	5,000	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	14.9 t			
② 缶詰の輸送	越谷貨物駅	鹿児島貨物駅	鉄道	1380	100	5,000				0.022	151.8 t			
③	鹿児島貨物駅	鹿児島営業所	トレーラ	5	100	5,000	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	1.9 t			
④	鹿児島営業所	鹿児島貨物駅	トレーラ	5	100	250	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	0.1 t			
⑤ パレットの返送	鹿児島貨物駅	越谷貨物駅	鉄道	1380	100	250				0.022	7.6 t			
⑥	越谷貨物駅	久喜倉庫	トレーラ	40	100	250	0.0285	38.2	0.0187	3.6667	0.7 t			
合 計											177.0 t			

鉄道 : 0.022
内航海運 : 0.039
(下表参照)

○現行では、年間997.2t CO2であったものが、計画では、177.0t CO2となりました。
削減量: 820.2t CO2 削減率: 82.3%

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)								積載率が不明な場合			
			積載率(%)								平均積載率		原単位(ℓ/t・km)	
			10%	20%	40%	60%	80%	100%	自家用	営業用	自家用	営業用		
軽・小型・普通貨物車	ガソリン	軽貨物車	350	2.74	1.44	0.758	0.521	0.399	0.324	10%	41%	2.74	0.741	
		~1,999	1,000	1.39	0.73	0.384	0.264	0.202	0.164	10%	32%	1.39	0.472	
		2,000以上	2,000	0.886	0.466	0.245	0.168	0.129	0.105	24%	52%	0.394	0.192	
小型・普通貨物車	軽油	~999	500	1.67	0.954	0.543	0.391	0.309	0.258	10%	36%	1.67	0.592	
		1,000~1,999	1,500	0.816	0.465	0.265	0.191	0.151	0.126	17%	42%	0.53	0.255	
		2,000~3,999	3,000	0.519	0.295	0.168	0.121	0.0958	0.08	39%	58%	0.172	0.124	
		4,000~5,999	5,000	0.371	0.212	0.12	0.0867	0.0686	0.0573			0.102	0.0844	
		6,000~7,999	7,000	0.298	0.17	0.0967	0.0696	0.0551	0.0459			0.082	0.0677	
		8,000~9,999	9,000	0.253	0.144	0.082	0.059	0.0467	0.039	49%	62%	0.0696	0.0575	
		10,000~11,999	11,000	0.222	0.126	0.0719	0.0518	0.041	0.0342			0.061	0.0504	
		12,000~16,999	14,500	0.185	0.105	0.0601	0.0432	0.0342	0.0285			0.0509	0.0421	

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

区 分	(g-CO2/トンキロ)
営業用普通車	173
営業用小型車	808
勤楽用軽自動車	1,951
自家用普通車	394
自家用小型車	3,443
鉄 道	22
内 航 船 舶	39
国 内 航 空	1,490

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、内航船舶、国内航空は平成15年度

注3) 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>

(参考)

燃料法: 燃料使用量からCO2排出量を算定します。車両1台ごとの燃料使用量が把握できる場合に用います。最も精度が高いのですが、混載の場合には荷主別按分が必要となるため詳細なデータ把握が必要となります。

燃費法: 輸送距離と燃費からCO2排出量を算定します。車両1台ごとの燃費と輸送距離が把握できる場合に用います。実測で燃費が把握できれば精度が高いのですが、混載の場合には荷主別按分が必要となるため詳細なデータ把握が必要となります。

改良トンキロ法: トラックの最大積載量別積載率別の輸送トンキロ当たりの燃料使用量からCO2削減量を算定します。この手法では積載率によるCO2排出量の違いを反映できます。

従来トンキロ法: 車種別モード別輸送トンキロからCO2排出量を算定します。主な輸送機関別の輸送トンキロを使用してCO2削減効果を算定します。

詳しくは、「グリーン物流パートナーシップ会議」ホームページに、ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法が掲載されていますので、こちらも参考にして下さい。

<http://www.greenpartnership.jp/pdf/co2/guidelinev3.1.pdf>

「ロジスティクス分野におけるCO2排出量算定方法 共同ガイドラインVer. 3.1」

ドライバー運転時間・トラックによる輸送量の算出結果と省力化効果の把握(計算例)

現
行
の
物
流
フ
ロ
ー

輸送の種類	発地	着地	主な輸送方法	a	b	c	d	トラックの輸送トンキロ a×b (千トンキロ)	年間運転時間 b×c (時間)
				輸送量 (年間・トン)	距離 (km)	平均的運転時間 (時間/運行)	年間 運行回数 (運行)		
① 缶詰の輸送	久喜倉庫	鹿児島営業所	10tトラック	5000	1400	18	250	7,000 千トンキロ	4,500 時間
② パレットの返送	鹿児島営業所	久喜倉庫	10tトラック	250	1400	18	50	350 千トンキロ	900 時間
合 計								7,350 千トンキロ	5,400 時間



計
画
す
る
物
流
フ
ロ
ー

輸送の種類	発地	着地	主な輸送方法	a	b	c	d	トラックの輸送トンキロ a×b (千トンキロ)	年間運転時間 b×c (時間)
				輸送量 (年間・トン)	距離 (km)	平均的運転時間 (時間/運行)	年間 運行回数 (運行)		
① 缶詰の輸送	久喜倉庫	越谷貨物駅	トレーラ	5000	40	1.5	150	200 千トンキロ	225 時間
	越谷貨物駅	鹿児島貨物駅	鉄道	5000	1380	-	150	-	-
③	鹿児島貨物駅	鹿児島営業所	トレーラ	5000	5	0.5	150	25 千トンキロ	75 時間
④	鹿児島営業所	鹿児島貨物駅	トレーラ	250	5	0.5	12	1 千トンキロ	6 時間
⑤ パレットの返送	鹿児島貨物駅	越谷貨物駅	鉄道	250	1380	-	12	-	-
	越谷貨物駅	久喜倉庫	トレーラ	250	40	1.5	12	10 千トンキロ	18 時間
合 計								236 千トンキロ	324 時間

○現行では、年間5,400時間であった運転時間が、計画では、324時間となりました。
省力化された時間:5,076時間 省力化率:94.0%

○現行では、年間7,350千トンキロであったトラックの輸送量が、計画では、236千トンキロとなりました。
転換量:7,114千トンキロ 転換率:96.9%

参考：本事例のモーダルシフト等推進事業補助金の補助見込み試算

東京～鹿児島間を10t車で年間往路250運行、復路50運行していた輸送を、31ftコンテナを用いた鉄道輸送に転換するケース

- ・31ftコンテナを輸送距離500km以上のモーダルシフトに用いた場合、補助単価は16,000円/基・運行
- ・本事例では転換後の運行回数は往路150回+復路12回=162回の見込み
- ・16,000円/基・運行 × 1基・運行 × 162回 = **2,592,000円** の補助見込み

いろいろな質問にお答えします

Q1. どのような取り組みであれば認定を受けられるのですか？

流通業務の「総合化」と「効率化」を図ることにより、環境負荷の低減に資するとともに、流通業務の省力化を伴うことが基本となります。

- ◆総合化：輸送、保管、荷さばき及び流通加工などを一体的に行うことで、物流サービス水準を高めること
- ◆効率化：輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等により輸送の合理化を行うこと

Q2. 輸送網集約、モーダルシフト、輸配送共同化以外の「輸送の合理化」にはどういった取組が含まれますか？

旅客鉄道・路線バスを利用した貨客混載、過疎地域内の無駄のない配送等が想定されます。しかしながら、これらはあくまでも一例であり、事業者の創意工夫により多様な取組が想定されるものであることから、総合効率化計画の認定対象はここで掲げる内容に限定されるものではありません。計画認定申請をお考えの事業が総合効率化計画の認定対象になり得るかについてご不明の場合は、地方運輸局窓口等にご相談ください。

Q3. 「2以上の者の連携」の具体的な条件は何ですか？

基本的には、法人格が異なる者の連携であり、総合化・効率化する流通業務を実際に実施する者が含まれていることが条件となります（流通業務を実施する者は1者でも構いません）。但し、トラック予約受付システムを導入する特定流通業務施設を整備する場合、同システムの実効性を担保するため、日常的に施設に搬出入を行う主なトラック運送事業者が総合効率化計画の認定申請者に含まれていることが条件となります。

Q4. 環境負荷低減の明確な目安はあるのですか？

CO2削減効果の見込みについては、具体的な数値基準は設けていませんが、総合効率化計画の実施により、どの程度のCO2削減効果が見込まれるかについて、定量的に算出することが必要となります。

Q5. 省力化の明確な目安はあるのですか？

省力化効果の見込みについても、具体的な数値基準は設けていませんが、総合効率化計画の実施により、どの程度の省力化効果が見込まれるかについて、定量的に算出することが必要となります。

なお、手待ち時間の削減に取り組む場合は、概ね無駄な待機がない状態になると見込まれることが必要となります。

Q6. 事業許可の一括取得とはどういったことですか？

総合効率化計画の認定申請において、各事業法の登録、許可等の審査に必要な書類を一緒に提出することにより、認定と同時に許可、登録等が受けられるものです。

例えば、元々自社配送のみを行っていた食品会社Aが他の食品会社Bの貨物を新たに請け負って共同で配送しようとする場合、貨物自動車運送事業の許可を受ける必要がありますが、本特例を利用すると申請の窓口を一本化することができます。また、貨物運送事業者Cが鉄道事業者Dの旅客鉄道を利用（モーダルシフト）して貨物を輸送しようとする場合の第二種貨物利用運送事業の許可手続き等にも本特例を利用可能です。

Q7. 特定流通業務施設に対する税制特例の内容はどのようなものですか？

平成30年3月31日までの間に、要件を満たす倉庫用建物等を倉庫業の用に供した場合、①所得税・法人税の割増償却を5年間10%、②倉庫に係る固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/2、③倉庫に附属する機械設備に係る固定資産税の課税標準を5年間3/4とする特例です。

Q8. 営業倉庫の一部を増設した場合、税制特例にかかる取扱いはどうなるのですか？

増設した部分のみで、税制上の基準を満たすことが必要となります。

Q9. 認定を受ければ開発許可は自動的に付与されるのですか？

開発許可が自動的に付与されるわけではなく、改めて自治体から開発許可を受けなければなりません。なお、開発許可は各自治体の判断（自治事務）となりますので、総合効率化計画の申請準備とあわせて、事前に各自治体の開発許可担当部局等と十分調整を行うことが大切です。

Q10. モーダルシフト、幹線輸送集約化の運行経費補助率はどのようになっていますか？

モーダルシフト：トラックによる陸上輸送から鉄道又は海上輸送に転換、または、鉄道又は海上輸送により新規貨物を輸送する場合に係る運行経費の1/2と、下表の単価を比べて小さい方の金額が補助率となります。

幹線輸送集約化：幹線輸送の集約化に伴って新たに発生する増加分の運行経費の1/2が補助率となります。

輸送手段	輸送種別	補助単価(円)	
		500km未満	500km以上
コンテナ	12ftコンテナ	3,000	6,000
	20ftコンテナ	5,000	10,000
	31ftコンテナ	8,000	16,000
	40ftコンテナ	10,000	20,000
トラック (単車)	全長6m未満	2,000	4,000
	全長6～8m未満	3,000	6,000
	全長8～12m未満	8,000	16,000
トレーラー (ヘッドを除く)	全長8m未満	5,000	10,000
	全長8m以上	10,000	20,000

Q11. 当社が実施を予定している事業は、特別な支援策（メリット）（P.5）の対象になりません。この場合、総合効率化計画の認定を受けられますか？

P.5に記載の支援策を受けない場合でも、総合効率化計画の認定を受けることは可能です。この場合、以下のようなメリットがあると考えています。

- ① 認定を受けた総合効率化計画は、事業者名・概要等を国交省のHPで公表させていただき、物流効率化のための優良な取組を行っていることを周知させていただきます。また、認定事業者におかれては、大臣認定を受けていることを、PRに役立てていただくことも可能です。
- ② 総合効率化計画の認定により事業の位置づけが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算作成等の事業の準備をスムーズに進めることができるようになるという効果も期待されます。
- ③ 総合効率化計画を策定する際に、協議会を設置して、協議・意見交換・合意を行えば、関係者が歩調を合わせて事業に取り組むことができるとともに、新たな問題の解決に当たっても協調して行動することができます。

Q12. 連携して物流総合効率化に取り組めば、独占禁止法は適用除外となりますか？

独占禁止法は適用除外となりません。競争関係にある事業者が、共同して荷主に提示する運賃の決定、維持若しくは引き上げを行うこと、共同して契約する荷主の割り当てを行うこと等により、一定の取引分野における競争を実質的に制限することは、独占禁止法違反となりますので、十分注意してください。

Q13. 申請から認定までどのくらいの期間がかかるのですか？

標準処理期間は、特定流通業務施設の整備を伴う計画の場合は2カ月、それ以外は1カ月となります。ただし、事業許可等の一括取得の特例を受けようとする場合は、各事業法の登録・許可等に係る標準処理期間に従います。

Q14. 認定総合効率化計画の公表はどのような形でなされますか？

認定を受けた事業者名・概要は国交省HPで公表しております。

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

さらに、先進性・モデル性において特に優れた取組については図表等を用いて詳しく紹介を行っております。

支援措置に係るご相談窓口

必要手続きについて

適用を希望する支援措置の手続きを行います。支援措置により窓口が異なります。

支援措置の内容	ご相談先
● 特定流通業務施設に対する税制の特例を受ける場合	うら表紙の「相談及び申請の窓口」参照
● モーダルシフト等推進事業補助金の申請をする場合	うら表紙の「相談及び申請の窓口」参照
● 開発許可についての配慮を受ける場合	各都道府県若しくは市の開発許可担当課
● 中小企業投資育成株式会社法の特例を受ける場合	各投資育成株式会社
● 中小企業者の事業協同組合等に対する高度化融資を受ける場合	各都道府県中小企業担当課又は独立行政法人中小企業基盤整備機構
● 食品流通構造改善促進法の特例を受ける場合	財団法人食品流通構造改善促進機構
● 物流関係事業法の特例を受ける場合	うら表紙の「相談及び申請の窓口」参照 (特例を希望する事業法によって担当が異なりますので、うら表紙の「相談及び申請窓口」から紹介を受けて下さい。)
● 港湾法の特例を受ける場合	各港湾管理者
● 工場立地法の運用に係る配慮を受ける場合	各都道府県商工担当課

相談及び申請の窓口

【国土交通省】

運輸局名	担当課名	電話番号	管轄	住所
北海道運輸局	交通政策部 環境・物流課	011-290-2726	北海道	〒060-0042 札幌市中央区大通西10丁目 札幌第2合同庁舎
東北運輸局	交通政策部 環境・物流課	022-791-7508	宮城,福島,岩手, 青森,山形,秋田	〒983-8537 仙台市宮城野区鉄砲町1 仙台第4合同庁舎
北陸信越運輸局	交通政策部 環境・物流課	025-285-9152	新潟,長野,富山, 石川	〒950-8537 新潟市中央区美咲町1-2-1 新潟美咲合同庁舎2号館
関東運輸局	交通政策部 環境・物流課	045-211-7210	東京,神奈川,埼玉, 群馬,千葉,茨城, 栃木,山梨	〒231-8433 横浜市中区北仲通5-57 横浜第2合同庁舎
中部運輸局	交通政策部 環境・物流課	052-952-8007	愛知,三重,静岡, 岐阜,福井	〒460-8528 名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館
近畿運輸局	交通政策部 環境・物流課	06-6949-6410	大阪,京都,奈良, 滋賀,和歌山	〒540-8558 大阪市中央区大手前4-1-76 大阪合同庁舎第4号館
神戸運輸監理部	総務企画部 物流施設対策官	078-321-3145	兵庫	〒650-0042 神戸市中央区波止場町1-1 神戸第2地方合同庁舎
中国運輸局	交通政策部 環境・物流課	082-228-3496	広島,鳥取,島根, 岡山,山口	〒730-8544 広島市中区上八丁堀6-30 広島合同庁舎4号館
四国運輸局	交通政策部 環境・物流課	087-825-1173	香川,徳島,愛媛, 高知	〒760-0064 高松市朝日新町1-30 高松港湾合同庁舎
九州運輸局	交通政策部 環境・物流課	092-472-3154	福岡,長崎,大分, 佐賀,熊本,宮崎, 鹿児島	〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館
沖縄総合事務局	運輸部 総務運航課	098-866-1836	沖縄	〒900-0006 那覇市おもろまち2-1-1 那覇第2地方合同庁舎2号館

【その他】

組織名	担当課名	電話番号	住所
独立行政法人 中小企業基盤整備機構	地域経済振興部 地域振興企画課	03-5470-1528	〒105-8453 東京都港区虎ノ門3-5-1 虎ノ門37森ビル

なお、本手引きは、あくまでもイメージを掴んでいただくためのものです。実際に申請をお考えの場合には最寄の運輸局等へお気軽にご相談ください。