

# 物流総合効率化法

本資料は、「総合効率化計画」認定申請の手引き2018年規定版から抜粋したものであり、詳細については以下のサイトにて、ご確認ください。

**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/bukkouhou.html>

物効法

検索

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社会資本等の近傍に立地し、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

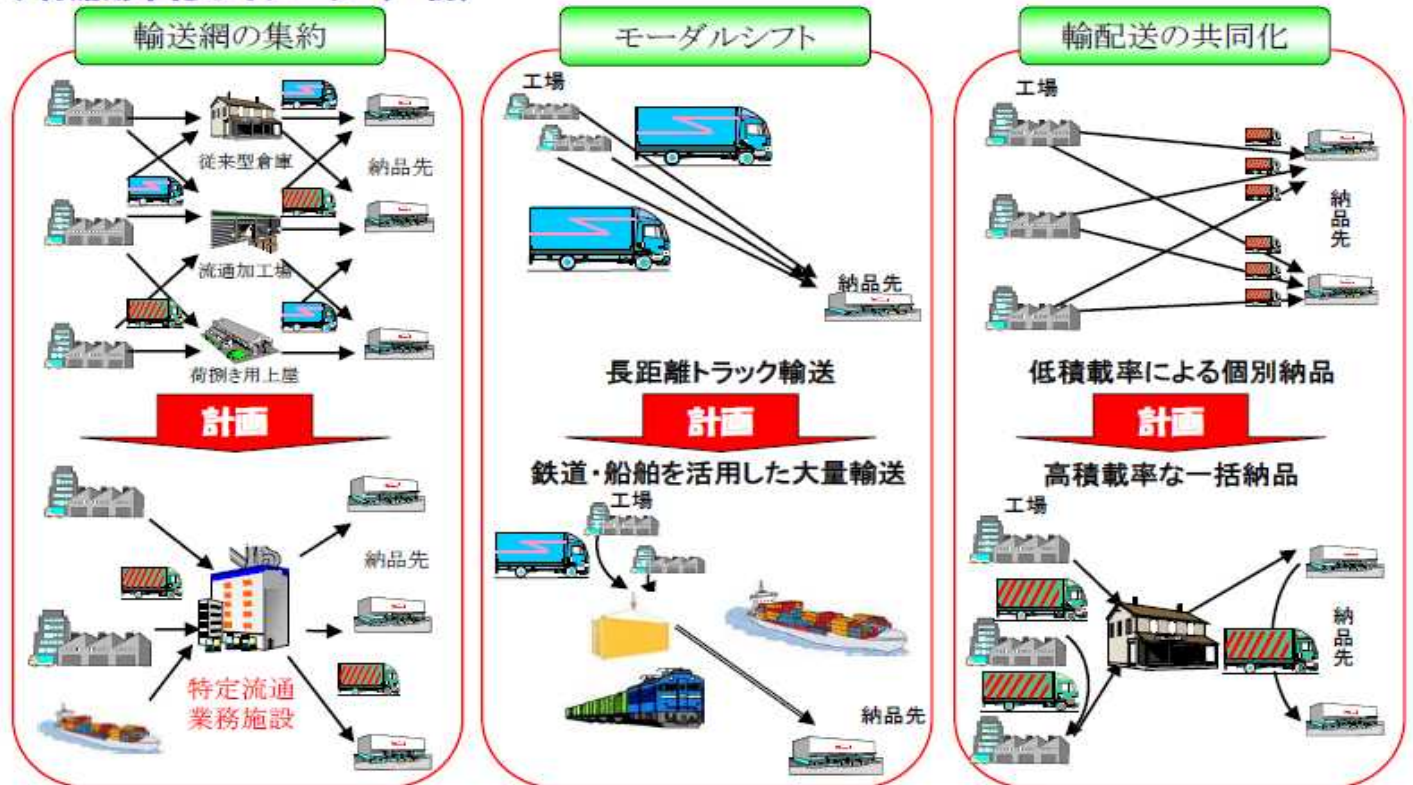
平成30年度税制改正において、「物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した事業用資産に係る税制特例措置」の適用期限が2年間延長されました（平成32年3月31日まで）【P.6参照】

# どのような法律なのでしょう

## ◆「物流総合効率化法」とは

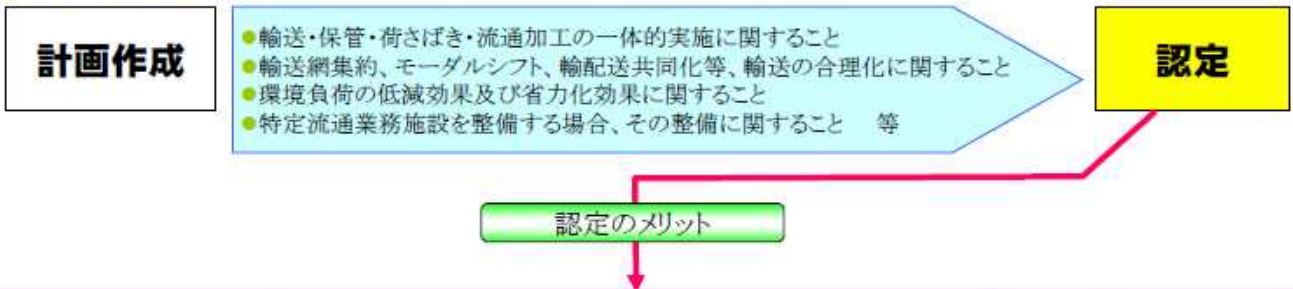
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下、物流総合効率化法)は、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の輸送の合理化により流通業務を効率化し、物資の流通に伴う環境負荷の低減及び流通業務の省力化を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた法律です。

## ◆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. 15】の要件を満たすもの  
なお、上記は一例であり、上記に挙げたもの以外(例えば貨客混載事業や、オフィスビル・商業施設等の館内物流の効率化など)も認定対象となります。

## ◆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"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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)</li> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>

## 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および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。

また、物流分野におけるCO<sub>2</sub>削減対策促進事業（環境省連携事業）を活用して、物流の効率化に資する連結トラックやスワップボディコンテナ車両、貨客混載用設備等（対象設備は同事業の応募要領等をご確認下さい）の購入を行う際、総合効率化計画の認定を受けている事業であれば、審査時に一定の評価が得られます。（総合効率化計画の認定を受けていれば必ず採択されるというわけではありません。）

#### 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、整備に関して進捗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。）

### 中小企業者等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 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 《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・貯蔵槽倉庫の場合は6,000m<sup>3</sup>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、(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。詳しくは、【P.15】をご参照ください。

※ 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。

# 物流施設の形態別に見た特定流通業務施設の認定要件

**【注意】** 物流総合効率化法の認定要件と税制特例の要件では、一部に差異があります（赤字が税制特例を受ける場合の要件）

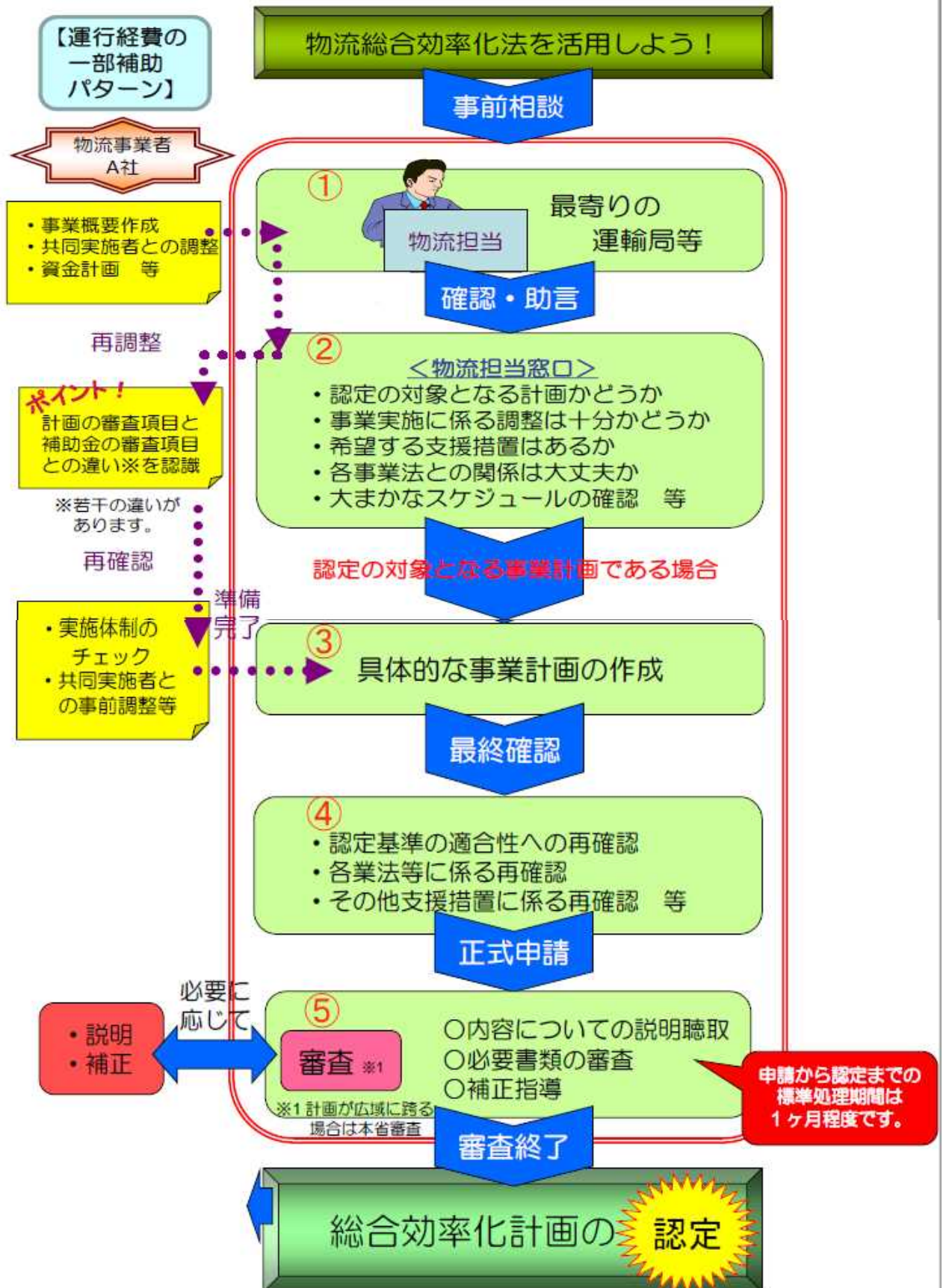
	貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫 以外の倉庫（普通倉庫） （施行規則第2条第2項第8号）	冷蔵倉庫 （施行規則第2条第2項第7号）	貯蔵槽倉庫（サイロ） （施行規則第2条第2項第6号）	
実施主体要件	2以上の者（法人格が異なれば、親子関係でも可）が連携する計画であること			
総合化要件	流通業務（輸送・保管・荷さばき・流通加工）を一体的に実施する計画であること			
効率化要件	輸送の合理化（輸送網の集約等）を行うことにより、流通業務を効率化する計画であること			
環境負荷低減要件	現行の事業と比較して、物流フローにおけるトラックからのCO <sub>2</sub> 排出量削減効果が見込まれること			
省力化要件	現行の事業と比較して、特定流通業務施設におけるトラックの荷待ち時間の削減効果が見込まれること			
立地要件（※1）	社会資本等（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の区域内に立地するものであること 税制特例を適用するためには、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 税制特例を適用するためには、臨港地区（※）に倉庫が立地することが必要 ※国税及び地方税の特例をいずれも適用する場合は、高速自動車国道のIC等の周辺5km以内又は特定臨港地区（28港）内、地方税の特例のみを適用する場合は、高速自動車国道のIC等の周辺5km以内又は臨港地区（120港）内に限られる			
規模要件（※2）	床面積 平屋：3,000㎡以上 多階：6,000㎡以上	容積 6,000m <sup>3</sup> 以上	容積 6,000m <sup>3</sup> 以上	
構造要件	<ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫業法の施設設備基準に適合していること（倉庫業法第6条第1項各号のいずれにも該当しないこと）</li> <li>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</li> <li>税制特例（国税）を適用する場合               <ul style="list-style-type: none"> <li>多階建の普通倉庫の場合は耐火建築物であることが必要（普通倉庫（平屋）、冷蔵倉庫及び貯蔵槽倉庫は、耐火建築物又は準耐火建築物のいずれでも適用可能）</li> </ul> </li> <li>税制特例（地方税）を適用する場合               <ul style="list-style-type: none"> <li>一類倉庫、冷蔵倉庫（10度以下で保管する倉庫）又は貯蔵槽倉庫（粒状の穀物貯蔵用倉庫）であること</li> <li>耐火建築物又は準耐火建築物のいずれでも適用可能</li> <li>鉄骨造は骨格材の肉厚が3mm以上であること</li> </ul> </li> </ul>			
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"> <li>高規格パース（1の階のいずれかの外壁面に技術的に可能な範囲で貨物の搬出入場所が設けられており、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もの）</li> <li>大型車対応荷さばき・転回場（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もの）</li> <li>多階建の場合、次のいずれかを有するもの               <ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーター（最大積載容量2トン以上）</li> <li>ランプウェイ構造</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>搬入用自動運搬装置</li> <li>搬出用自動運搬装置</li> </ul>	
	荷さばき及び輸送の効率化（選択要件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>次のいずれかを有するもの               <ul style="list-style-type: none"> <li>トラック事業の営業所及び車庫（トラック営業所等）※特定流通業務施設と同一敷地内に設置されていることが必要</li> <li>到着時刻表示装置※トラック予約受付システム（⇒P.16）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）</li> </ul> </li> </ul> 税制特例（国税）を適用するためには、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>次のいずれかを有するもの               <ul style="list-style-type: none"> <li>トラック営業所等</li> <li>到着時刻表示装置</li> <li>特定搬出用自動運搬装置※サイロ等から搬送する生産工場等に原料等を搬出するコンベア</li> </ul> </li> </ul> 税制特例（国税）を適用するためには、到着時刻表示装置又は特定搬出用自動運搬装置を選択することが必要	
	流通加工（必須要件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>流通加工の用に供する設備</li> </ul>		
	保管（必須要件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ交換システム(EDI)</li> <li>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(WMS)）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>強制送風式冷蔵装置</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>くん蒸ガス循環装置</li> <li>くん蒸ガス保有力</li> </ul>
	災害（必須要件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>非常用データ保存システム（非常時に対応可能なデータ保存機能、通信機能及び電源機能を備えるもの）</li> </ul>		
	災害（選択要件）	<ul style="list-style-type: none"> <li>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"> <li>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</li> <li>④貨物落下防止装置 ⑤パレット連結装置</li> <li>⑥貨物・パレット一体包装装置</li> </ul> </li> </ul>		

※ 税制特例（国税・地方税）を適用するためには、倉庫業の用に供するもの（営業倉庫）であること、新増設されたものであること等が必要。

※（施設を倉庫業者に賃貸する場合）①税制特例(国税)は適用不可、②税制特例(地方税)は施設所有者が倉庫業者のみを構成員とする事業協同組合等の場合、適用可。

# 特定流通業務施設の整備を伴わない場合の流れ

認定までの道のり(①～⑤が通常の流れ)



# 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)

変更が  
生じた場合

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

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。



## 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"/>

## 総合効率化計画の認定

「モーダルシフト等推進事業補助金」を希望する場合は、以下の評価の視点もあわせて確認（別途募集期間中に改めて申請が必要です）

### 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。

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 c×d (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 c×d (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 パレットの返送	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
	鹿児島貨物駅	越谷貨物駅	鉄道	250	1380	-	12	-	-
⑥	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」にはこ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？

CO<sub>2</sub>削減効果の見込みについての数値基準はありません。例えば、モーダルシフトなどと比べ、比較的削減の絶対量が少ない貨客混載なども、十分認定の対象となります。2者以上で連携して流通業務の効率化を図って頂くことも重要であると考えているためです。

ただし、総合効率化計画の実施により、どの程度のCO<sub>2</sub>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うことですか？

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32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（到着時刻表示装置、特定搬出用自動運搬装置に限る）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	輸送距離	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、それ以外はおおむね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（物効法）ウェブサイトで公表しております。

(<http://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.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。