

平成27年度

国土交通省 物流関係  
予算・税制改正決定概要

平成27年1月

物流審議官



# 目次

I. 基本方針	1
II. 平成27年度当初予算主要施策	
1. 地域物流の新たな仕組みの構築	
1) 地域の持続可能な物流ネットワークの構築	2
2. 労働力不足対策	
1) 物流分野における労働力不足対策	3
2) コンテナラウンドユースの促進に向けた構造的課題の改善の促進	4
3. 国際物流のシームレス化	
1) 物流情報サービスネットワークのASEAN諸国等への拡大の検討	5
2) パレット等物流機材のリターナブルユースの促進	6
3) 海外の先駆的取り組みへの支援	7
4. 物流のグリーン化	
1) 輸送システムのグリーン化	
① モーダルシフトの促進	
i) モーダルシフト等推進事業	8
ii) モーダルシフト促進事業	9
iii) 鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業	10
iv) 鉄道による国際海上コンテナの輸送促進に向けたモデル実証	11
② 共同輸配送によるトラック走行距離の削減	
i) 地域内輸送における共同輸配送促進事業	12
ii) 異業種間共同輸配送の促進に向けたマッチングの仕組みの検討	13
2) 物流施設・設備・機器のグリーン化	
① 倉庫等における省エネ設備・機器導入	14
② ディーゼルトラックからCNGトラックへの転換	15
③ 先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器の普及促進	16
5. 災害に強い物流システムの構築	
1) 災害に強い物流システムの構築	17
(参考) 平成26年度補正予算	
1) 災害に強い物流システムの構築	18
III. 税制改正	
1) 我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る特例措置の延長（所得税・法人税・固定資産税・都市計画税）	19
2) 倉庫業等に使用するフォークリフト等の動力用軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長（軽油引取税）	20

# I. 基本方針

「総合物流施策大綱（2013-2017）」並びに昨年6月に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2014」及び「日本再興戦略」改訂2014」を踏まえ、地方の創生と人口減少の克服に向けた取組や強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築を行うことが必要である。

このような問題意識の下、以下の5つの重点分野で、物流の機能強化及び効率化を強力に推進していくこととする。

## ＜重点分野1＞地域物流の新たな仕組みの構築

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。また、電子商取引（EC）市場の拡大に伴う再配達が増加が懸念されるため、再配達の削減に向けた取組が必要となっている。さらに、農産物等の輸出に向けた物流の改善も求められている。このため、これらの新たな地域物流ニーズに対応するための取組を強化する。

## ＜重点分野2＞労働力不足対策

物流産業においては景気回復に伴い労働力不足が顕在化しつつあるが、物流産業従事者の中核を占める中高年男性は今後大量退職を迎えることから、労働力不足問題への対応が重要な課題となっている。このため、物流分野への就業促進に向けた施策や物流の効率化・省力化のための取組を強化する。

## ＜重点分野3＞国際物流のシームレス化

企業によるグローバル・サプライチェーンの動きが深化する中で、我が国国内の生産拠点と近隣諸国との間で製品を効率的かつ適時に一貫輸送するニーズが高まっている。このため、国際物流のシームレス化に向けた取組を強化する。

## ＜重点分野4＞物流のグリーン化

地球温暖化防止のための温室効果ガスの削減は、地球規模の重要かつ喫緊の課題であり、物流分野においても温室効果ガスの削減対策を着実に進める必要がある。このため、温室効果ガスの排出の抑制に向けた輸送システム対策及び単体対策を強化する。

## ＜重点分野5＞災害に強い物流システムの構築

今後想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な地震が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。国民生活や経済活動を早急に復旧させるためには、避難者に支援物資を確実に届けることが重要であるため、災害に強い物流システムの構築に向けた取組を強化する。

# Ⅱ. 平成27年度当初予算主要施策

## 1. 地域物流の新たな仕組みの構築

### 1) 地域の持続可能な物流ネットワークの構築 (経済産業省・農林水産省連携事業)

(物流政策課)

予算額 41百万円の内数

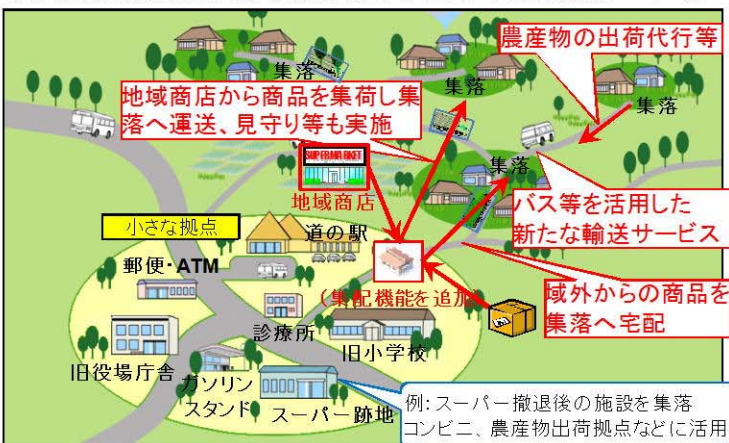
少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域等では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。

このため、過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買物弱者支援、再配達削減、農産物等の輸出等にも役立つ新たな輸送システムの構築等を促進する。

#### <内 容>

- ・NPO等が廃校となった小学校に活動拠点を構え、店舗や給油所を経営し、地域住民の生活に必要な日用品を提供する等の活動が一部の地域で行われている。
- ・こうした活動拠点を核としたNPO等と物流事業者の協働による地域内の宅配サービスの仕組みの形成等を通じ、買物弱者支援等にも役立つ新たな輸送システム構築を促進するため、モデル事業等を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】



【モデル事業における役割分担】



【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方

## 2. 労働力不足対策

### 1) 物流分野における労働力不足対策 (関係局連携事業)

(物流政策課)

物流産業においては景気回復に伴い労働力不足が顕在化しつつあるが、物流産業従事者の中核を占める中高年男性は今後大量退職を迎えることから、労働力不足問題への対応が重要な課題となっている。

このため、平成26年度末までに策定する予定の「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」に基づき、関係部局連携の下、労働力不足対策を推進する。

#### <主な労働力不足対策関係予算>

- ・コンテナラウンドユースの促進（物流審議官部門）  
[p. 4 参照] 予算額 41百万円の内数
- ・モーダルシフト等推進事業（物流審議官部門）  
[p. 8 参照] 予算額 38百万円
- ・輸送システムのグリーン化関連予算（物流審議官部門）（環境省連携事業）  
[p. 9～13参照] 予算額 7,300百万円の内数、4,000百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)
- ・自動車運送事業等における人材の確保・育成に向けた取組の推進（自動車局）  
予算額 81百万円
- ・船員の確保・育成体制の強化（海事局）  
予算額 166百万円の内数

### 「物流分野における労働力不足対策アクションプラン」 策定に向けた中間整理（骨子）

#### 1. 就業促進に向けた施策

##### (1) 就業環境の改善と定着率の向上

- ①労働者の負担軽減
- ②キャリアアッププランの提示
- ③働きやすい職場づくり

##### (2) 業界イメージの改善

- ①各種媒体を活用した情報発信
- ②教育現場との連携
- ③業界団体・企業の採用方針の公表
- ④物流業界全体のPRのための業種横断的な若手プロジェクトチーム

##### (3) 人材の確保・育成

- ①採用活動の強化
- ②技能人材の確保・育成

#### 2. 物流の効率化・省力化

##### (1) 大量輸送機関の活用

- ①モーダルシフトの促進

##### (2) オペレーションの合理化

- ①共同輸配送
- ②走行距離の削減
- ③走行以外に要する時間の短縮

##### (3) 物流に配慮した建築物の設計・運用

- ①物流に配慮した建築物の設計・運用

##### (4) 輸送能力の向上

- ①トラック車両・船舶の大型化等

## 2) コンテナラウンドユースの促進

(物流政策課)

予算額 41百万円の内数

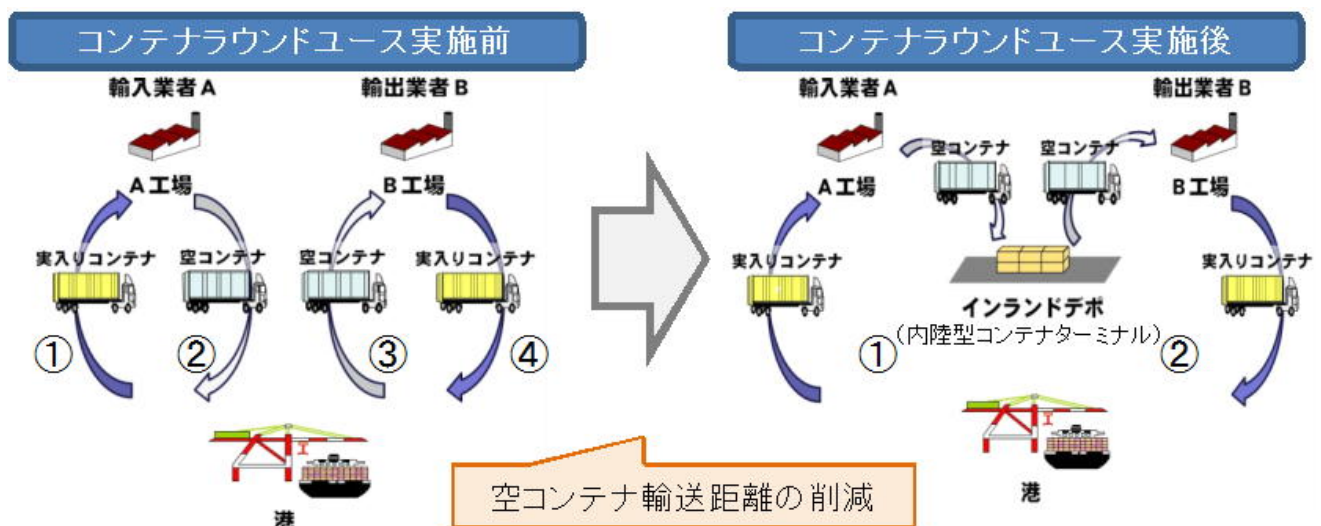
国際海上コンテナの陸上輸送においては、輸入の場合は、港湾から荷主まで実入りコンテナで輸送してコンテナから貨物を取り出した後に、空コンテナを港湾に送り返す輸送が多い。一方、輸出の場合は、港湾から荷主まで空コンテナを輸送してコンテナに貨物を詰め込んだ後に、実入りコンテナを港湾に送り出す輸送が多い。トラックドライバー不足への対応が課題となる中で、こうした非効率な空コンテナ輸送の効率化が求められている。

また、空コンテナ輸送の効率化は、港湾ゲート前での待機車両台数の削減を通じ、渋滞の緩和に資することも期待される場所である。

これらの課題に対応するため、国際海上コンテナの陸上輸送において、空コンテナ輸送距離の削減に資するコンテナのラウンドユース（往復利用）を促進する必要がある。

### <内 容>

- ・コンテナのラウンドユースの実施による効果を「見える化」し、ラウンドユース実現に向けた関係各社の参画を促すため、国際海上コンテナの流動の実態を把握し、ラウンドユース成立のポテンシャル、ラウンドユースの成立率の向上方策及びその導入に向けた課題等を検討する。



### 3. 国際物流のシームレス化

#### 1) 物流情報サービスネットワークのASEAN諸国等への拡大の検討 (国際物流課)

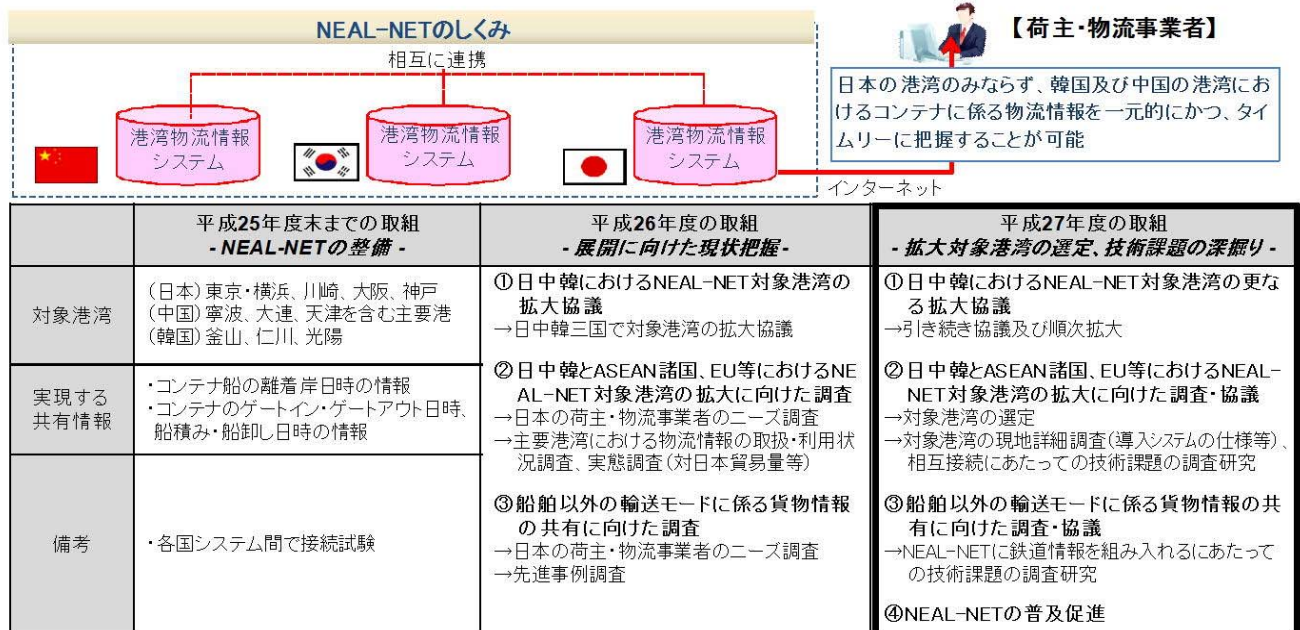
予算額 41百万円の内数

製造業を中心とした我が国産業の海外展開に伴い、グローバル・サプライチェーンには様々な港湾関係者、船会社、フォワーダー等が介在し、荷主・物流事業者は、自社の取扱貨物の所在・取扱状況を円滑に把握することが困難な状況にある。

一方、自社の貨物の所在・取扱状況を把握することは、通常の輸送管理だけでなく、輸送遅延に対するリスク対応や、事故等の緊急時における代替ルートの検討等において重要であり、荷主・物流事業者は貨物動静情報をタイムリーに把握することが求められている。

#### <内 容>

- ・日中韓の荷主・物流事業者が物流情報を、一元的に、かつ、タイムリーに把握するため、NEAL-NET（コンテナの位置情報を把握するためのシステム。北東アジア物流情報サービスネットワーク。）により、コンテナ船の離着岸情報や船積み情報等コンテナに係る物流情報の共有を推進する。
- ・日中韓物流大臣会合の枠組みの下、日中韓における対象港湾の更なる拡大、ASEAN諸国、EU等への拡大に向けた主要港湾の現状調査及び対象港湾候補の分析、船舶以外の輸送モードに係る貨物情報の共有に向けた技術的な課題に対する調査を行う。
- ・また、NEAL-NETの普及促進に向けて、荷主・物流事業者を対象とした意見交換会を行い、利用にあたっての課題を整理する。





## 2) パレット等物流機材のリターナブルユースの促進

(国際物流課)

予算額 41百万円の内数

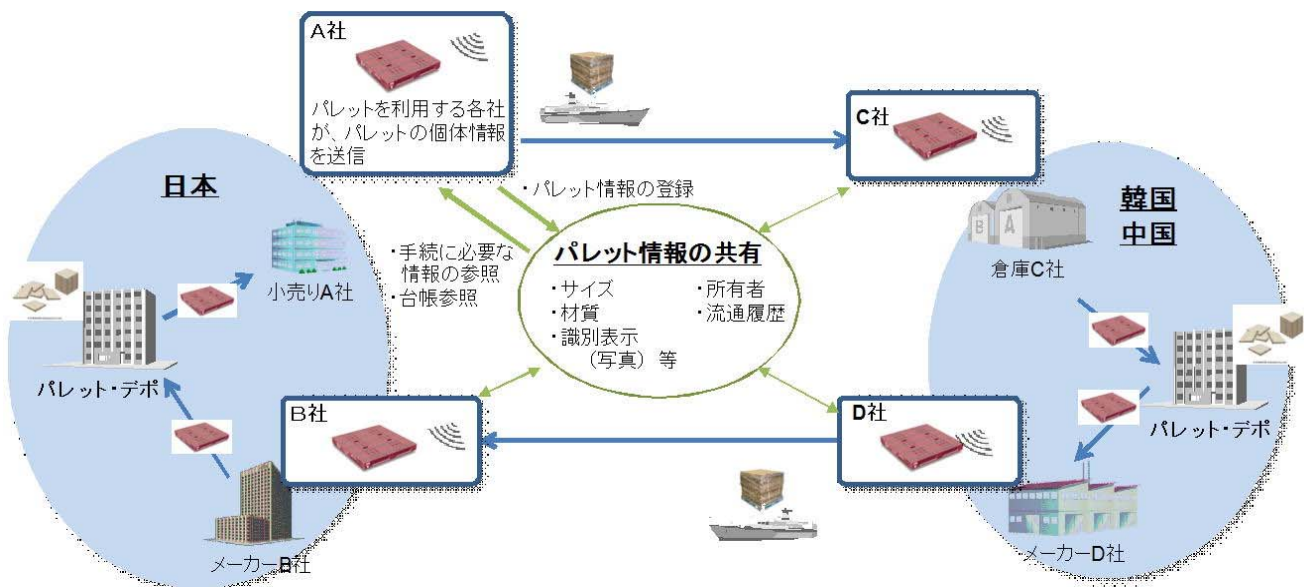
日中韓物流大臣会合の枠組の下、パレットのサイズや品質（材質、強度）の標準化に係る取組は着実に進んでいるものの、パレットの多くは使い捨て利用されており、現地で破棄されている状況である。また、免税手続に係る制度の相違や免税手続に係る事務負担が、国際的なリターナブルユース（繰り返し利用）の促進にあたり大きな障壁となっている。

上記のような現状を整理し、北東アジアにおける免税手続の簡素化等、物流環境の改善を図ることは、シームレスな物流の実現、さらには環境負荷低減の観点からも極めて重要である。

### <内 容>

- ・パレットをはじめとした物流機材の国際的なリターナブルユースを促進するため、日中韓三国によるワークショップを実施し、各国の関連制度・手続等の情報交換及び利用促進における課題について検証するとともに、改善策について検討を行う。
- ・改善策をもとにリターナブルユースの将来像をモデル化し、実証実験を実施することで、改善策の実現による効果の検証、制度及び技術上の課題の整理等を行う。

### <実証実験のイメージ>



### 3) 海外の先駆的取り組みへの支援

(国際物流課)

予算額 1,046百万円の内数

我が国産業にとって、アジアを中心とした新興国における海外展開を図る上で、質の高い国際物流システムの整備は重要な課題となっている。

また、我が国産業の海外展開を支える物流事業者にとっても、アジアを中心とした海外マーケットの取り込みは急務となっている。

こうした現状を踏まえ、効率的で環境面でも優れる我が国物流事業者のビジネスモデルを、官民一体となって戦略的に展開する。

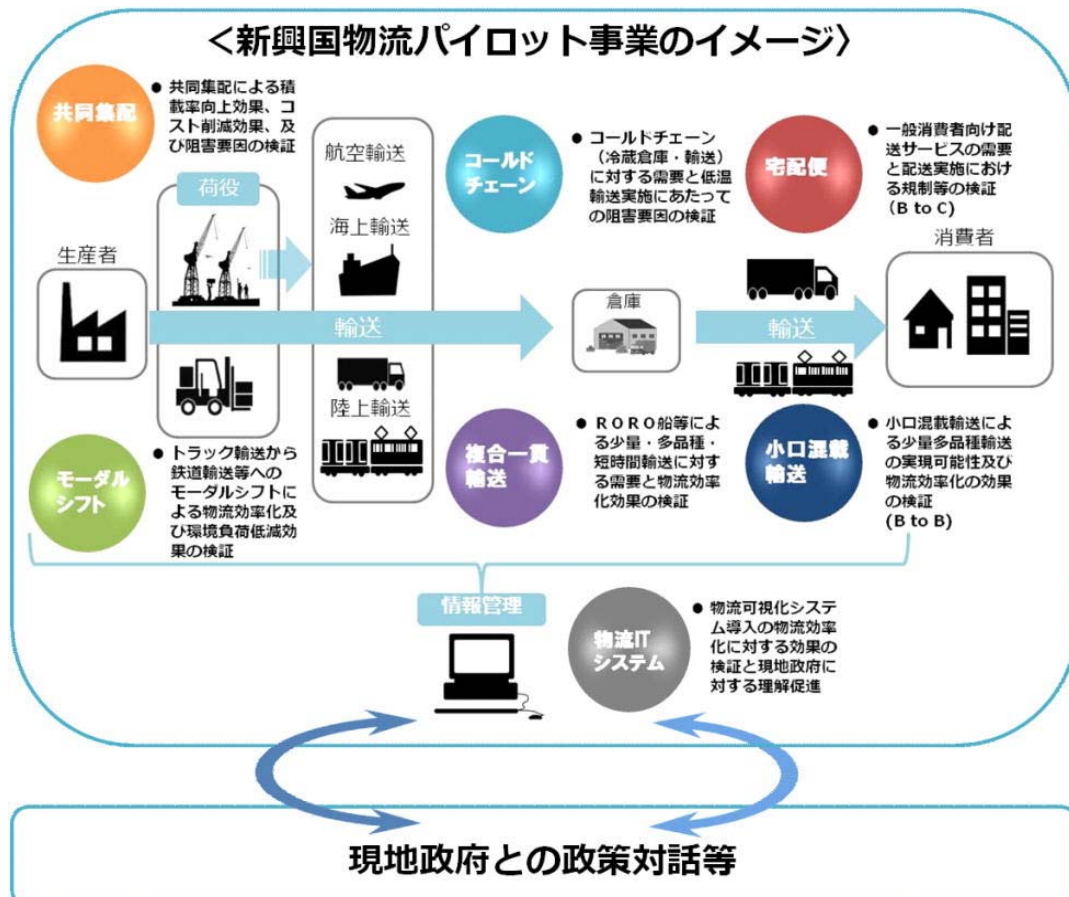
<内 容>

#### ア) 政策対話等の実施

- ・政府レベルでの政策対話等を実施し、相手国・地域における物流に関する制度の改善や、我が国物流サービス導入に関するプロモーション等、我が国物流システムの海外展開の環境整備を図る。

#### イ) 新興国物流パイロット事業

- ・我が国物流サービスの新興国への導入に向けて、現地で実証実験を行い、官民一体となって事業化に向けた課題の特定と解決を図ることを通じてビジネスモデルの確立を行うパイロット事業を戦略的に展開する。



## 4. 物流のグリーン化

### 1) 輸送システムのグリーン化

#### ① モーダルシフトの促進

##### i) モーダルシフト等推進事業

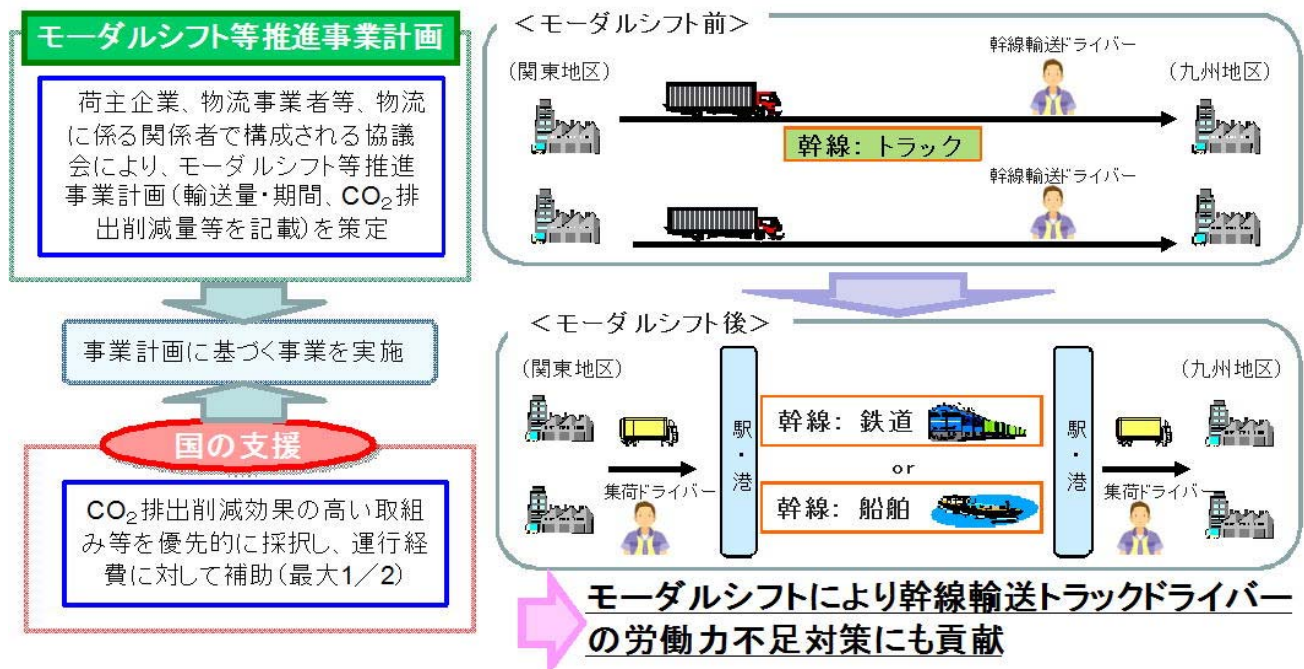
(物流政策課)

予算額 38百万円

温室効果ガス排出量の削減等による地球温暖化対策は、地球規模の重要かつ喫緊の課題であり、幹線物流においては、CO<sub>2</sub>排出削減効果が高く、労働力不足対策にも資するモーダルシフト（トラック輸送から海運・鉄道輸送への転換）を物流事業者と荷主等との連携のもとに推進していく必要がある。

#### <内 容>

- 荷主企業、物流事業者等、物流に係る関係者によって構成される協議会が策定するモーダルシフト等推進事業に基づく事業に要する運行経費の一部を補助することにより、モーダルシフトを推進する。



ii) モーダルシフト促進事業  
(環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 7,300百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

幹線輸送におけるCO<sub>2</sub>排出の抑制に資する効果的な対策を促進するため、貨物自動車運送事業者等の物流事業者、荷主等によるモーダルシフトに資する設備・機器の導入に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

<内 容>

- ・ 中長距離輸送に関して、物流事業者等が連携して実施するモーダルシフト（トラック輸送から海運・鉄道輸送への転換）を促進するため、設備導入経費の一部について補助を行う。

【補助対象】 設備導入経費（トラクターヘッド、シャーシ、新型輸送機材等）

【補助率】 1/2

【イメージ】 シャーシの導入を進め、トラック輸送から海運にモーダルシフト



シャーシを船舶に積み込み

※低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業の一部

iii) 鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業  
(環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 7,300百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

31フィートコンテナは、幹線輸送で主に使用されている10トントラックと同じサイズであり、モーダルシフトを行うに当たって効率的な輸送及び積み替えが可能であるため、荷主の出荷システム（出荷ロット・荷姿・積み付け方法等）を大きく変更する必要がなく、トラック輸送から鉄道輸送への転換によるモーダルシフトの推進に効果的である。

このため、貨物鉄道事業者、貨物利用運送事業者等によるモーダルシフトに資する31フィートコンテナの導入に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

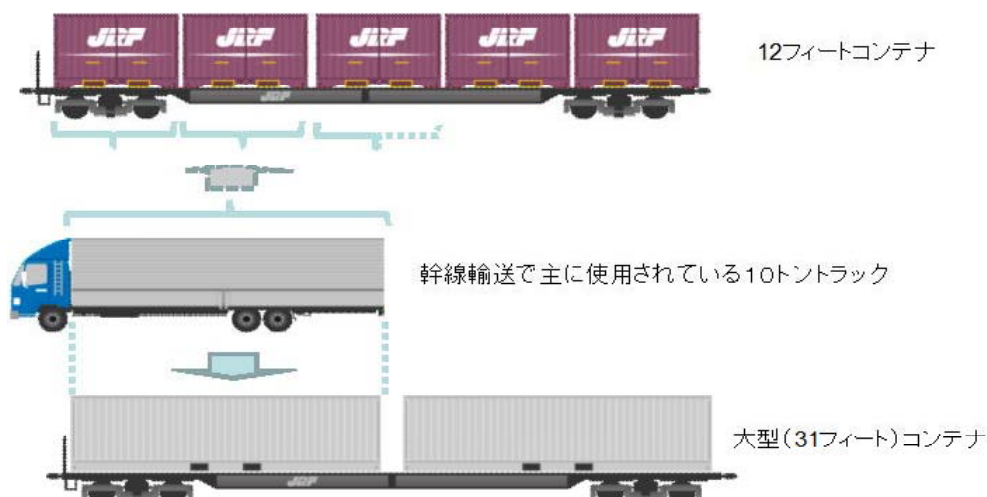
<内 容>

- ・貨物鉄道事業者、貨物利用運送事業者等に対して、31フィートコンテナの導入に要する経費の一部を補助する。

【補助対象】 設備導入経費（31フィートコンテナ）

【補助率】 1/2

【イメージ】



※低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業の一部

iv) 鉄道による国際海上コンテナ輸送の促進に向けたモデル実証  
(環境省連携事業) (物流政策課)

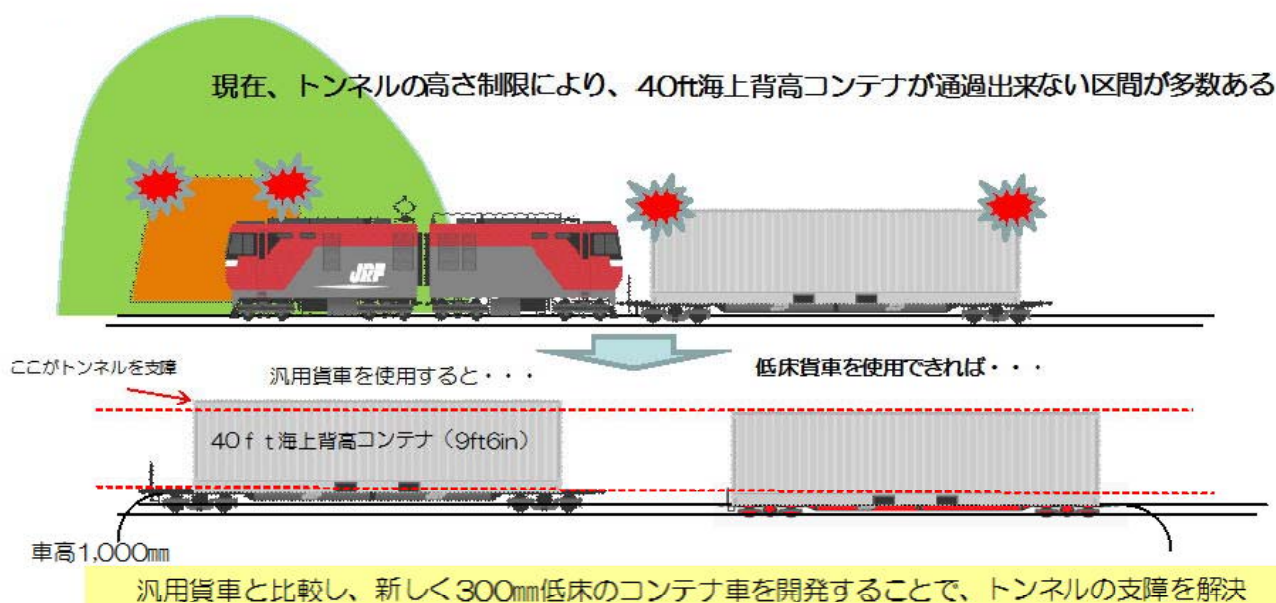
予算額 4,000百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

国際海上コンテナの鉄道輸送を促進する上で、トンネルの高さ制限等により輸送できない区間の解消が課題となっている。そこで、40ft海上背高コンテナに対応した低床貨車を試作・運用し、従来トレーラーで運ばれていた国際海上コンテナの鉄道輸送への転換によるモーダルシフトの推進を図る。

<内 容>

- ・ 既存の貨車より300mm低床化したコンテナ貨車を開発し、40ft海上背高コンテナを鉄道輸送する実証実験を行う。

【イメージ】



※エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出削減技術評価・検証事業の一部

## ② 共同輸配送によるトラック走行距離の削減

### i) 地域内輸送における共同輸配送促進事業 (環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 7,300百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

地域内輸送におけるCO<sub>2</sub>排出の抑制に資する効果的な対策を促進するため、貨物自動車運送事業者等の物流事業者、荷主等による共同輸配送に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

#### <内 容>

- ・ 地域内輸送の大部分を占めるトラック輸送の効率化を図るため、積載効率改善に資する共同輸配送を実現するために要する設備導入経費の一部について補助を行う。

【補助対象】 設備導入経費（輸送車両・機材、情報機器等）

【補助率】 1/2

【イメージ】 商店街の各店舗や大規模ビルのテナントへの輸配送を共同化



※低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業の一部

ii) 異業種間共同輸配送の促進に向けたマッチングの仕組みの検討  
(環境省連携事業) (物流政策課)

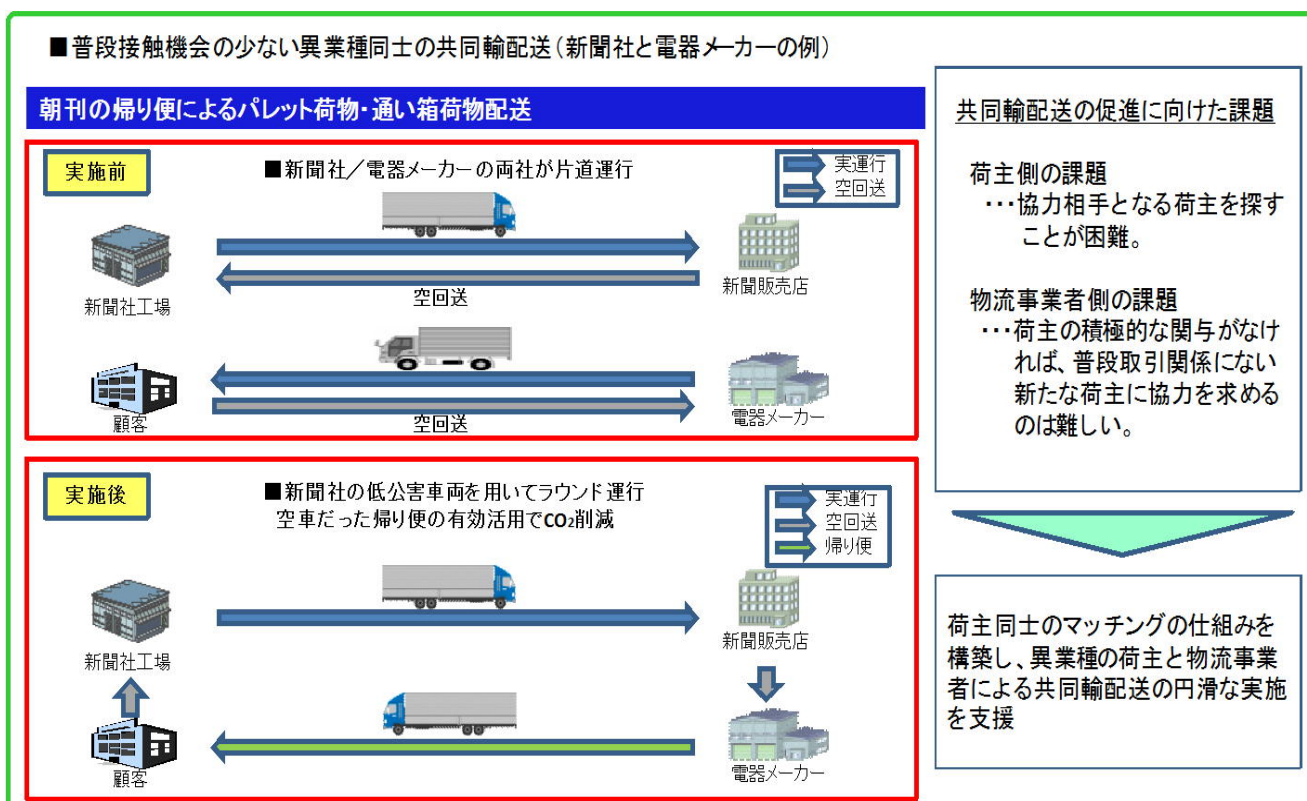
予算額 4,000百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

物流分野におけるCO<sub>2</sub>排出の大半を占めるトラック輸送においては、積載率が低下傾向にあることから、積載率の改善を図る必要がある。

このため、異業種間も含めた共同輸配送の促進に向けた対応策を検討する必要がある。

<内 容>

- ・異業種を含めた荷主と物流事業者による共同輸配送の円滑な実施を支援するため、荷主同士のマッチングの仕組みを構築・検討する。



※エネルギー起源CO<sub>2</sub>排出削減技術評価・検証事業の一部



## 2) 物流施設・設備・機器のグリーン化

### ① 倉庫等における省エネ設備・機器導入 (環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 7,300百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

物流拠点におけるCO<sub>2</sub>排出の抑制に資する効果的な対策を促進するため、倉庫業者、トラックターミナル事業者等による取組に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

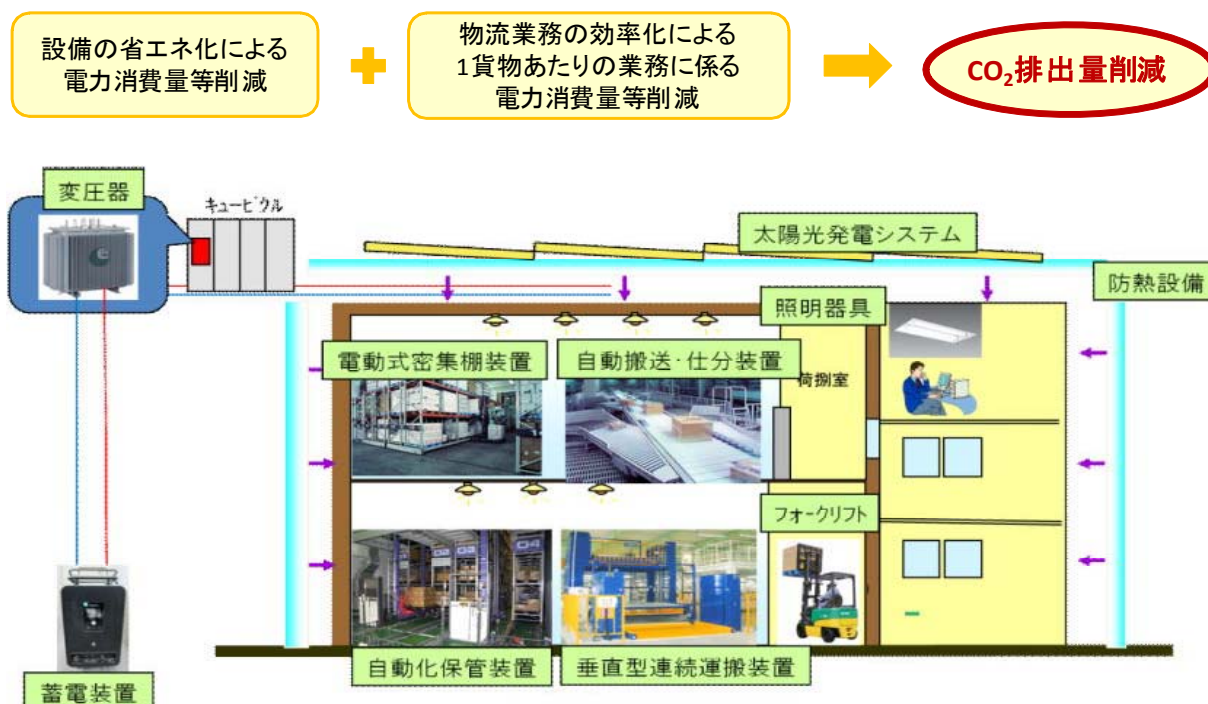
<内 容>

- ・ 物流の中核となる施設（営業倉庫、公共トラックターミナル）における設備の省エネ化と物流業務の効率化の一体的実施による低炭素化に資する取組について、設備導入経費の一部の補助を行う。

【補助対象】 設備導入経費（太陽光発電設備、垂直型連続運搬装置等）

【補助率】 1/2

【イメージ】



※低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業の一部

② ディーゼルトラックからCNGトラックへの転換  
(環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 7,300百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

幹線輸送におけるCO<sub>2</sub>排出の抑制に資する効果的な対策を促進するため、一般貨物自動車運送事業者等の物流事業者等による大型CNGトラック導入とCNG充填施設の整備に要する経費の一部を補助し、温室効果ガスの削減による地球温暖化の防止及び低炭素型の物流体系の構築を図る。

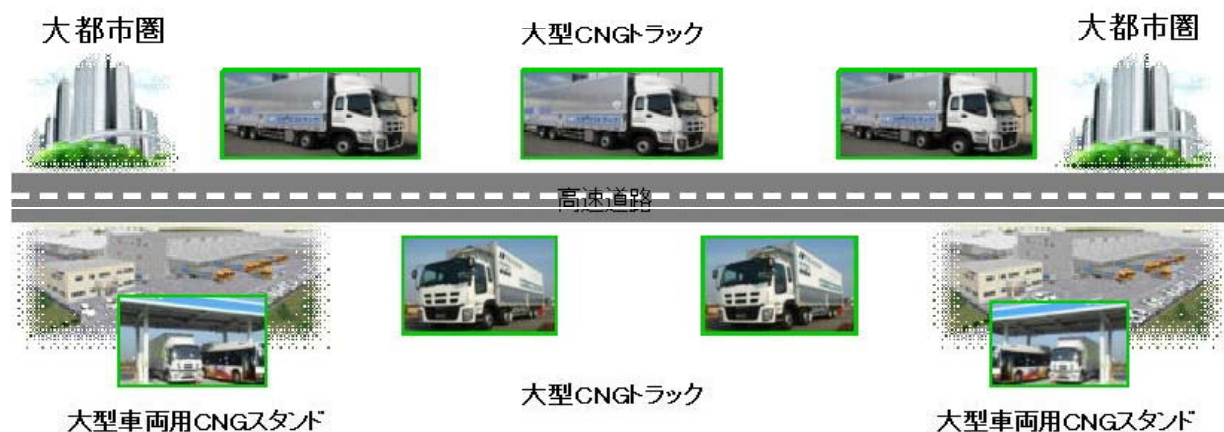
<内 容>

- ・ 中距離貨物輸送を担う大型トラック輸送の低炭素化を図るため、トラック事業者、ガス事業者等の関係者が連携し大型CNGトラックを活用した低炭素中距離貨物輸送のモデル構築のための事業計画の実施に要する設備導入経費の一部について補助を行う。(平成27年度は前年度からの継続事業のみを実施)

【補助対象】 大型天然ガストラック購入費、大型天然ガス充填施設の整備費等

【補助率】 1/2

- 【イメージ】
- ・ 都市間幹線輸送に大型CNGトラックを活用
  - ・ 大型CNGトラック輸送に不可欠な大型車両用天然ガス供給設備を物流拠点等に計画的に配置



※低炭素価値向上に向けた社会システム構築支援事業の一部

③ 先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器の普及促進  
(環境省連携事業)

(物流政策課)

予算額 6,384百万円の内数  
(エネルギー対策特別会計)

地球温暖化防止のためには、エネルギー起源によるCO<sub>2</sub>とともに、フロン類の削減が必要である。特に、冷蔵倉庫事業者等も含む冷凍空調分野で代替フロンとして使用されるハイドロフルオロカーボン（HFC）については、2020年には排出量が現在の2倍以上に急増する見通しであり、その削減が求められている。

一方で、業務用冷凍空調機器については、近年の技術開発により、温室効果が極めて小さい自然冷媒（水、空気、アンモニア、CO<sub>2</sub>等）を使用し、かつエネルギー効率の高い機器も開発されている。

このため、冷蔵冷蔵倉庫について、このような先端性の高い技術を使用した省エネ自然冷媒の冷凍空調機器を普及させることを支援する。

<内 容>


- ・冷蔵冷蔵倉庫で使用される省エネ型自然冷媒機器を導入しようとする民間事業者に対して、当該機器導入に要する経費の一部を補助する。

【補助対象】 設備導入経費（省エネ型自然冷媒機器）

【補助率】 1/2

【イメージ】

省エネ自然冷媒冷凍等装置導入事例  
(超低温冷蔵保管庫)



外観

空気冷凍システム

《省エネルギー効果》  
エネルギー削減量年間：1,115,063 kWh/年  
(従来比34%削減)

《温室効果ガス削減効果》  
559 t-CO<sub>2</sub>/年  
(内訳)  
・エネルギー起源CO<sub>2</sub>削減量：380 t/年  
\*電気0.341 kg-CO<sub>2</sub>/kWh  
・冷媒漏洩CO<sub>2</sub>削減量：179 t/年

※先進技術を利用した省エネ型自然冷媒機器等普及促進事業の一部

## 5. 災害に強い物流システムの構築

### 1) 災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

予算額 8百万円

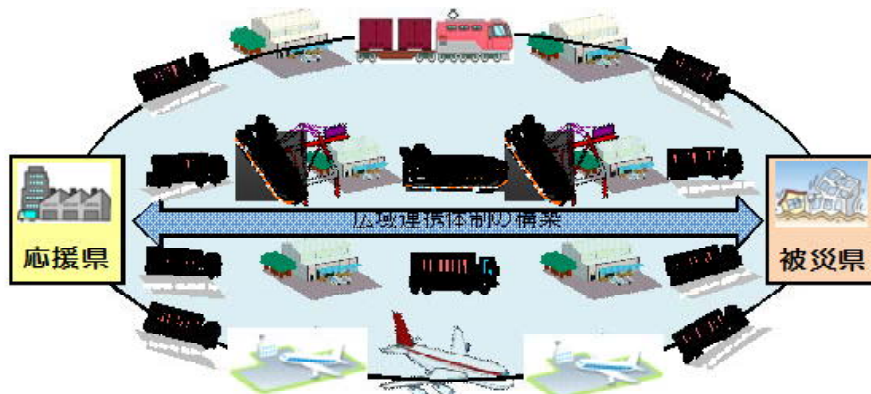
今後想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な地震が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが懸念される。

国民生活や経済活動を早急に復旧させるためには、避難者への支援物資を确实・迅速に届けることが重要である。このため、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送体制の確立等、災害に強い物流システムを構築する。

<内 容>

#### ア) 地域に応じた支援物資輸送体制の確立

- ・ 物流事業者、自治体等の関係者から構成される協議会（災害に強い物流システム構築協議会）を開催し、多様な輸送手段を活用した支援物資輸送について、関係者間の調整事項等を整理し広域連携体制を構築するとともに、検証のための訓練を実施する。



多様な輸送手段を活用した支援物資輸送に関する  
広域連携体制(イメージ)

#### イ) 民間物資拠点情報等の迅速・詳細把握

- ・ 災害時に迅速・適切に支援物資輸送の拠点を開設するため、拠点の位置・施設情報等を地図上に集約し、一覧性のある地理情報システム（GIS）を構築する。



## (参考) 平成26年度補正予算

### 1) 災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

補正予算額 216百万円

東日本大震災時の支援物資物流においては、民間物流施設内における保管貨物の荷崩れの発生や、支援物資の保管・搬入・搬出等の作業に必要な電源機能・通信機能の喪失が発生するなどして、初動時に様々な混乱が発生したところであり、円滑な支援物資物流の構築のため、非常用設備の導入に対する支援を行う。

#### <内 容>

- ・円滑な支援物資物流を確保するため、災害に強い物流システム構築協議会において、広域物資拠点として選定された民間物流施設に対して、非常用電源設備及び非常用通信設備の導入に要する経費の一部を補助する。

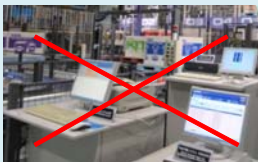
【補助対象】 設備導入経費（非常用電源設備、非常用通信設備）

【補助率】 1/2又は1/3

## 災害に強い物流システムの構築

### 非常用設備導入の必要性

#### 非常用設備の無い施設



東日本大震災では電源・通信が停止し、  
出入庫管理が行えず業務がストップ

#### 非常用設備を備えた施設



「被災地用緊急倉庫」に指定され、  
支援物資輸送の拠点として活用

災害時においても、電源・通信機能を維持し、  
迅速、円滑な支援物資輸送体制を確保する  
ことが重要

広域物資拠点となる民間物流施設に対し  
て非常用電源設備・非常用通信設備の導  
入を支援

### 事業の概要

#### ○補助対象設備

##### 電源確保:非常用電源設備



停電しても、照明設備や  
シャッターの開閉、仕分け設  
備等を稼働させるとともに、  
事務所機能を維持する

##### 通信手段確保:非常用通信設備



通信障害が発生しても、地  
方自治体、倉庫協会、トラッ  
ク協会、地方運輸局等と連  
絡を取ることを可能とする

#### ○補助対象事業者

支援物資に関する搬入出・保管・仕分け等に協力する事業者※

※災害に強い物流システムの構築に関する協議会で選定された事業者であること

#### ○補助率

- ・ 都道府県をまたいで活用される施設：1/2
- ・ 1都道府県のみにおいて活用される施設：1/3

**災害発生直後においても、電源・通信機能を確保し、円滑な支援物資物流の構築を図る**

# Ⅲ. 税制改正

## 1) 我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設に係る特例措置の延長

【国税】所得税・法人税

【地方税】固定資産税・都市計画税

(物流政策課)

近年の急速な経済のグローバル化の下で、日本の産業立地競争力を強化していくためには、トラックドライバーの不足、燃料費高騰等、物流を取り巻く厳しい環境に対応し、より一層の物流の効率化を図ることが不可欠となっている。

また、東日本大震災の教訓を踏まえ、強固なサプライチェーンを構築するためには、流通業務の早期機能回復を可能とする物流施設の整備が必要である。

このため、本税制特例措置により、物流事業者の初期投資負担を軽減し、我が国の立地競争力強化及び災害時の物流機能維持に資する物流効率化施設の整備を推進する。

### <内 容>

- ・物流効率化施設の規模要件を拡大した上で、本税制特例措置を2年間延長する。
- 【施設要件】普通倉庫1,500m<sup>2</sup>→3,000m<sup>2</sup>以上、冷蔵倉庫3,000m<sup>3</sup>→6,000m<sup>3</sup>等
- 【特例措置】倉庫等の割増償却(所得税、法人税) 5年間 10%  
倉庫等に係る課税標準の特例(固定資産税、都市計画税)  
5年間 1/2(倉庫) 3/4(附属設備)

### 施策の背景

- 我が国産業の国際競争力の強化(コスト削減)
- 物資の流通に伴う環境負荷低減(CO<sub>2</sub>削減)
- 災害に強い倉庫の構築(平成25年度に付加)

⇒物流総合効率化法により認定された倉庫等に対する税制特例措置



【物流総合効率化法の政策のイメージ】

### 物流を取り巻く課題

- 経済のグローバル化の下での我が国の産業立地競争力強化
- トラック運転手の不足、燃料費高騰
- 災害時の物流機能の維持

⇒税制特例の対象を大型施設に重点化した上で期間を延長し、物流の更なる効率化を推進していく

### 要望の結果

- 規模要件: 普通倉庫1,500m<sup>2</sup>→3,000m<sup>2</sup>以上、冷蔵倉庫3,000m<sup>3</sup>→6,000m<sup>3</sup>等
- 立地要件: 高速道路ICから5km以内、特定臨港地区(28港)、臨港地区(120港)
- 設備要件: 物流効率化に資する設備(流通加工機能、垂直型連続運搬装置等) 災害対策に資する設備(非常用電源・通信設備、荷崩れ防止装置等)

垂直型連続運搬装置 非常用電源設備



- ◆ 倉庫等の割増償却(所得税、法人税) 5年間 10%
- ◆ 倉庫等に係る課税標準の特例(固定資産税、都市計画税) 5年間 1/2(倉庫) 3/4(附属設備)



規模要件を引き上げた上で、適用期間を平成29年3月31日まで2年間延長

## 2) 倉庫業等に使用するフォークリフト等の動力用軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置の延長

【地方税】軽油引取税 (物流政策課)

倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の用に供するフォークリフト等に使用する軽油について、軽油引取税を免除することにより、国民生活や産業経済活動に直結した生活関連物資や産業物資の円滑な物流の確保を図るとともに、環境負荷の低減に資するモーダルシフトを推進する。

### <内 容>

- ・倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の用に供するフォークリフト等に使用する軽油について、軽油引取税を免除する特例措置を3年間延長する。

#### 要望の結果

倉庫業及び鉄道利用運送事業のフォークリフト等の動力源に供する軽油に係る軽油引取税の課税免除の特例措置を平成30年3月31日まで3年間延長

#### ポイント

- 倉庫業は、サプライチェーンの中核として効率的な物流を実現。  
また、災害時には支援物資の輸送拠点として重要。
- 鉄道輸送はトラックと比べてCO2排出量1/8、さらにトラックドライバー不足への対応としても効果的(鉄道1編成は大型トラック65台分に相当)。
- しかしながら、倉庫業及び鉄道貨物利用運送事業の約9割は中小企業で経営基盤が脆弱。
- 日本経済の成長、災害時の物流機能維持及び環境対策の観点から、倉庫業、鉄道利用運送事業に係る本特例措置の延長が必要。



倉庫荷役に用いるフォークリフト



鉄道貨物輸送に用いるフォークリフト