

平成 2 7 年度

国土交通省 物流関係

予算概算要求・税制改正要望概要

平成 2 6 年 8 月

物流審議官

目 次

I. 概算要求の基本方針	1
II. 概算要求に係る主要施策	
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	3
2) 農産物等の輸出促進に必要不可欠な高品質輸送体制の確立	4
2. 労働力不足対策	
1) 物流における女性・高齢者・若者等を含めた労働者確保対策	5
2) 宅配便の再配達削減	6
3) 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	7
4) 輸送システムのグリーン化	7
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	8
2) パレット等物流機材のリターナブルユースの促進	9
3) 海外の先駆的取り組みへの支援	10
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	11
ii) モーダルシフト促進事業	12
iii) 鉄道を活用した物流の低炭素化促進事業	13
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	14
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	15
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	16
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	17
② ディーゼルトラックからCNGトラックへの転換	18
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	19
5. 災害に強い物流システムの構築	
災害に強い物流システムの構築	20
III. 税制改正要望	
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）	21
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非課税措置 の延長（軽油引取税）	22

I. 概算要求の基本方針

「総合物流施策大綱（2013-2017）」並びに本年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、2020年に農林水産物・食品の輸出額を1兆円に倍増させるという政府目標の達成のため、農村地域から出荷されるこれら品目に関する輸出物流の改善が求められている。

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り組みを強化する。

【取組方針】

- ① 過疎地等の地域の持続可能な物流ネットワークの構築
- ② 農産物等の輸出物流の高品質化

＜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、物流産業の各職種への就業が比較的少ない労働者層（女性・高齢者・若者等）の就業を促進するとともに、物流システムの効率化のための取り組みを強化する。

【取組方針】

- ① 物流産業への女性・高齢者・若者等の就業の促進
- ② 宅配貨物の再配達削減
- ③ コンテナのラウンドユース（往復利用）による輸出入に係る空^{から}コンテナ輸送の削減
- ④ モーダルシフト及び共同輸配送の促進

＜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り組みを強化する。

【取組方針】

- ① 物流情報サービスネットワークの拡大の検討
- ② パレット等の物流機材の国際的なリターナブルユース（繰り返し利用）の促進
- ③ 海外における先駆的な取り組みへの支援

＜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。

【取組方針】

- ① 輸送システムのグリーン化
- ② 物流関連施設・設備・機器（単体）のグリーン化

＜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保・迅速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り組みを強化する。

【取組方針】

- ① 広域的な支援物資輸送体制の構築
- ② 広域物資拠点への非常用電源・通信設備の導入支援

Ⅱ. 概算要求に係る主要施策

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 (経済産業省連携事業)

(物流政策課)

要求額 135百万円の内数

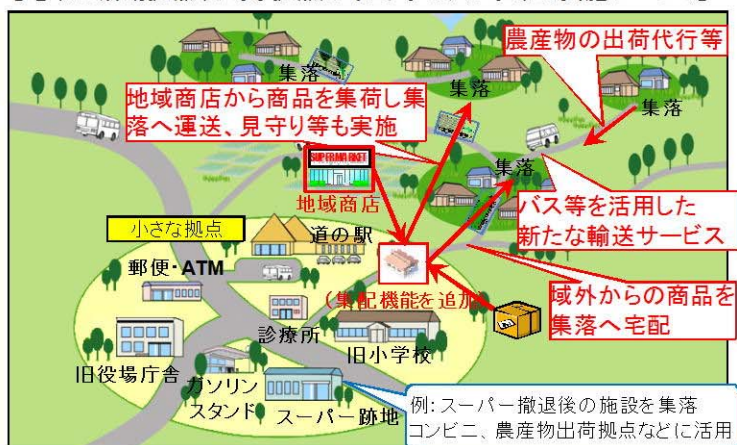
少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。

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・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築する。

<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を形成し、買い物難民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) 農産物等の輸出促進に必要不可欠な高品質輸送体制の確立

(農林水産省連携事業)

(物流政策課)

要求額 135百万円の内数

政府では、「日本再興戦略改訂2014」（平成26年6月閣議決定）に基づき、2020年に農林水産物・食品の輸出額を倍増（約4,500億円→1兆円）させることを目指しており、国土交通省は農林水産省と連携して輸出物流の改善に取り組んでいる。

農産物等の輸出促進のためには、質の高い我が国農産物等を海外の小売店や飲食店まで高い鮮度を保持したまま届けることが重要であり、そのためには、積替地点での待機中及び輸送中の温度・湿度等の管理を高精度で実現し、輸出過程での品質劣化を防止するための対策を講じることが必要である。

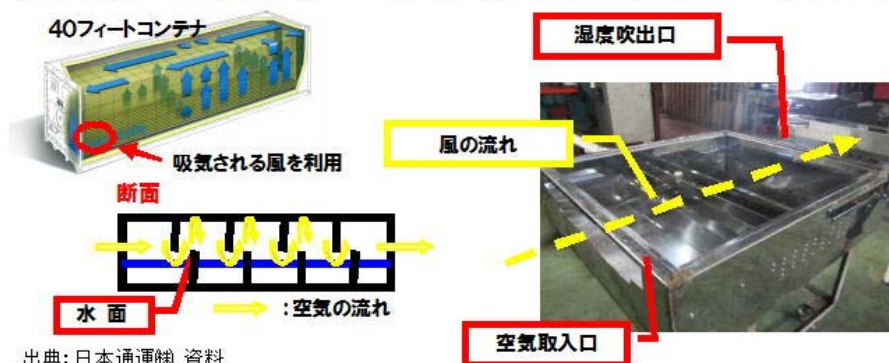
<内 容>

- ・ 積替拠点での待機中及び輸送中の品質管理の実態、最新の技術動向、新技術の実用化・普及に向けた課題等を把握するとともに、高品質輸送を実現するための物流施設及び輸送用資機材の要件等を検討する。



研究中の新技術の例

- ・ 庫内温度 $-5^{\circ}\text{C} \sim +30^{\circ}\text{C}$ で湿度を90%～100%に保つ事で、生鮮物からの水分蒸発を抑制する。
- ・ 庫内湿度を100%未満に保つので水滴が発生しない。（段ボールが痛まない。）



2. 労働力不足対策

1) 物流における女性・高齢者・若者等を含めた労働者確保対策 (物流政策課)

要求額 135百万円の内数

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、物流産業の各職種への就業が比較的少ない労働者層（女性・高齢者・若者等）の就業を促進することにより、持続可能な物流産業への転換を図ることが必要である。

<内 容>

ア) 物流事業者及び求職者の意向把握

- ・女性・高齢者・若者等の物流産業への就業意向等の実態把握を行うとともに、これらの労働者層の物流産業への効果的・効率的な就業促進策を検討する。

－実態調査－

(対物流事業者)

- ・女性・高齢者・若者等の雇用状況/雇用意向/就業の阻害要因の把握 等

(対求職者)

- ・女性・高齢者・若者等の物流産業への就業意向の把握
- ・物流産業に対するポジティブ・ネガティブ両面のイメージ及び誤解の把握 等

イ) 荷主と物流事業者のパートナーシップに基づく労働者不足対策の検討

- ・荷主の物流センター等での長時間の待機、事前合意のない荷役作業の要求などの、物流の効率化を阻害している商慣行やオペレーションの実態を把握する。その上で、適正化に向けたガイドラインの策定等を行い、トラックの運行の効率化を図る。さらに、大量の貨物の荷役を行うほどの体力がない女性・高齢者等の就業拡大に向けた環境の整備を図る。



2) 宅配便の再配達削減

(物流政策課)

要求額 135百万円の内数

消費者の生活スタイルの変化に合わせ発展してきた電子商取引（EC）市場の拡大に伴う宅配便の取扱件数の増加とともに、配達時間が指定されている場合を含め、宅配貨物の不在再配達も増加している。

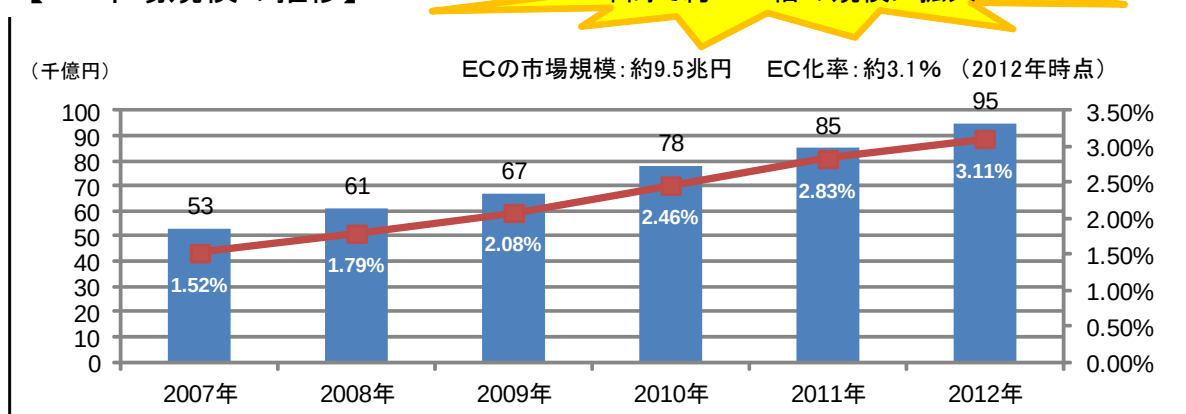
物流分野における労働力不足が懸念される中、今後もEC市場の拡大が見込まれることから、再配達を削減し、物流を効率化することが必要となっている。

<内 容>

- ・消費者の属性別の再配達に係る傾向を把握した上で、再配達の削減に効果的な配送方法や消費者行動の誘導方策等を検討する。

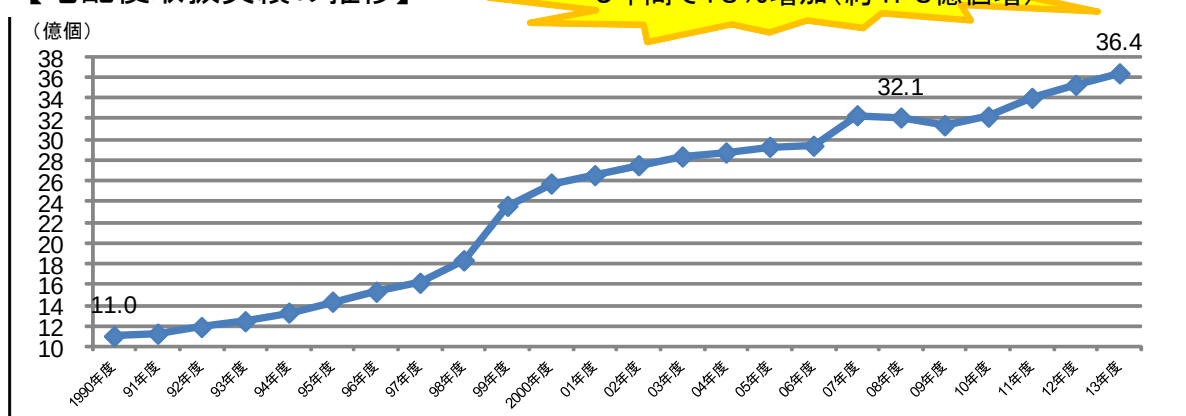
【EC市場規模の推移】

5年間で約1.8倍の規模に拡大



【宅配便取扱実績の推移】

5年間で13%増加(約4.3億個増)



3) コンテナラウンドユースの促進

(物流政策課)

要求額 135百万円の内数

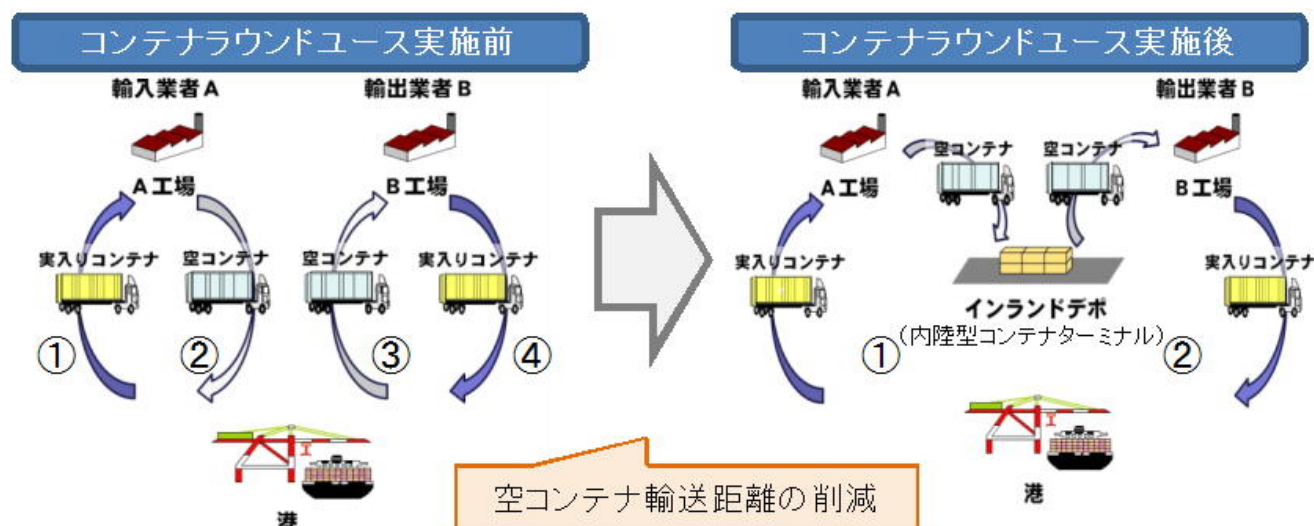
国際海上コンテナの陸上輸送においては、輸入の場合は、港湾から荷主まで実入りコンテナで輸送してコンテナから貨物を取り出した後に、空コンテナを港湾に送り返す輸送が多い。一方、輸出の場合は、港湾から荷主まで空コンテナを輸送してコンテナに貨物を詰め込んだ後に、実入りコンテナを港湾に送り出す輸送が多い。トラックドライバー不足への対応が課題となる中で、こうした非効率な空コンテナ輸送の効率化が求められている。

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。



4) 輸送システムのグリーン化

※労働力不足対策にも資するモーダルシフトや共同輸配送を促進する。詳しくは、「Ⅱ. 4. 1) 輸送システムのグリーン化」(p.11～)を参照。

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)

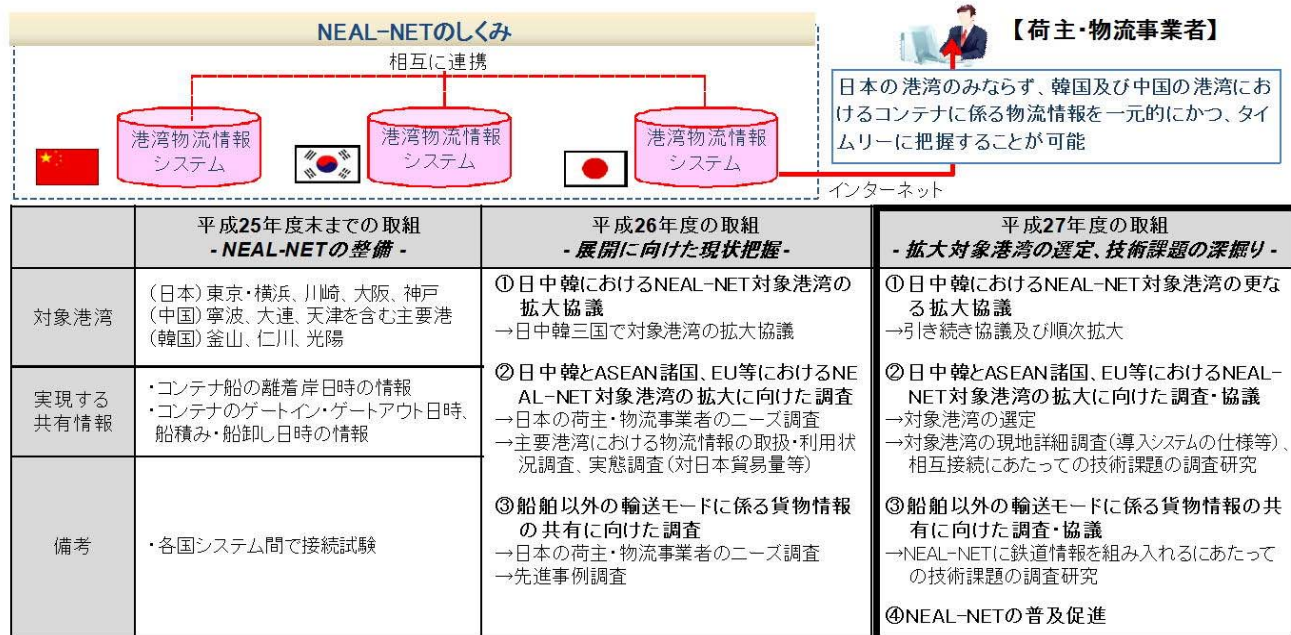
要求額 135百万円の内数

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)

要求額 135百万円の内数

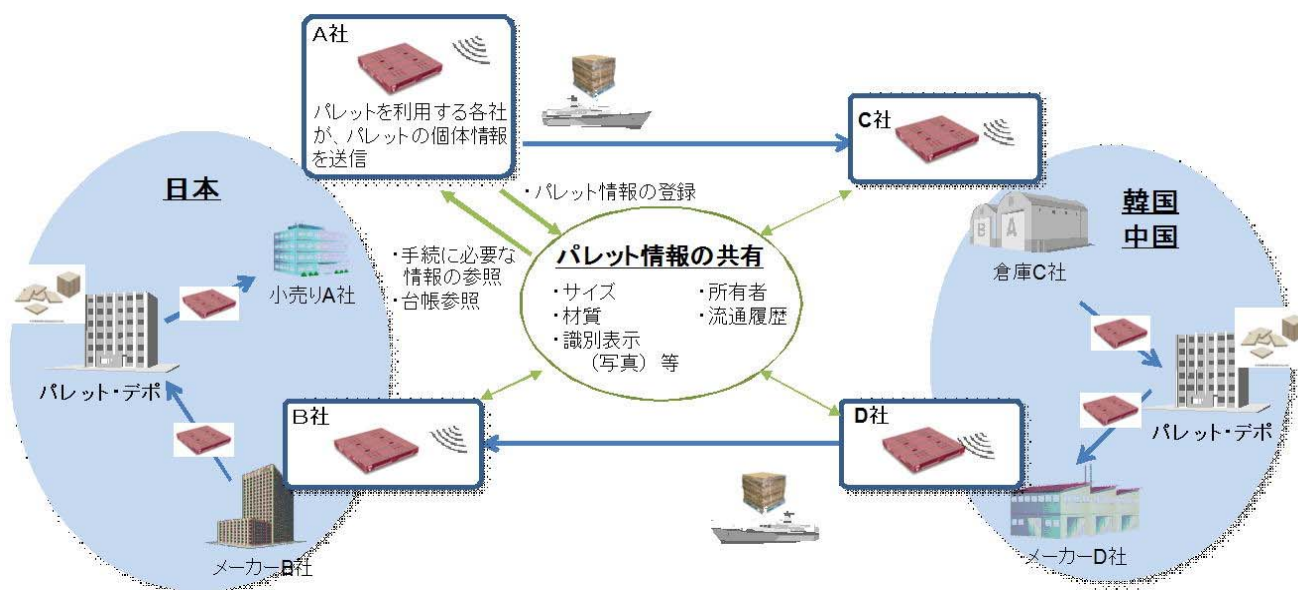
日中韓物流大臣会合の枠組の下、パレットのサイズや品質（材質、強度）の標準化に係る取組は着実に進んでいるものの、パレットの多くは使い捨て利用されており、現地で破棄されている状況である。また、免税手続に係る制度の相違や免税手続に係る事務負担が、国際的なリターナブルユース（繰り返し利用）の促進にあたり大きな障壁となっている。

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)

要求額 1, 284百万円の内数

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。

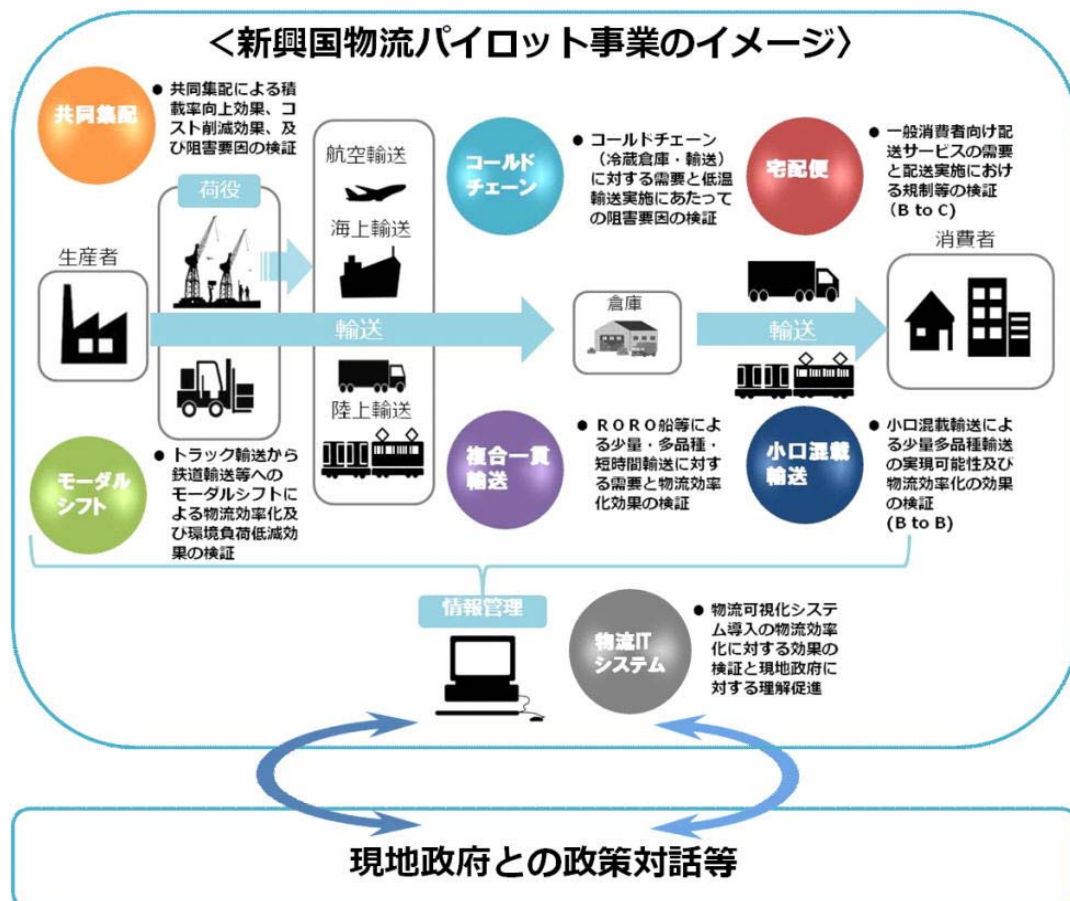
<内 容>

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

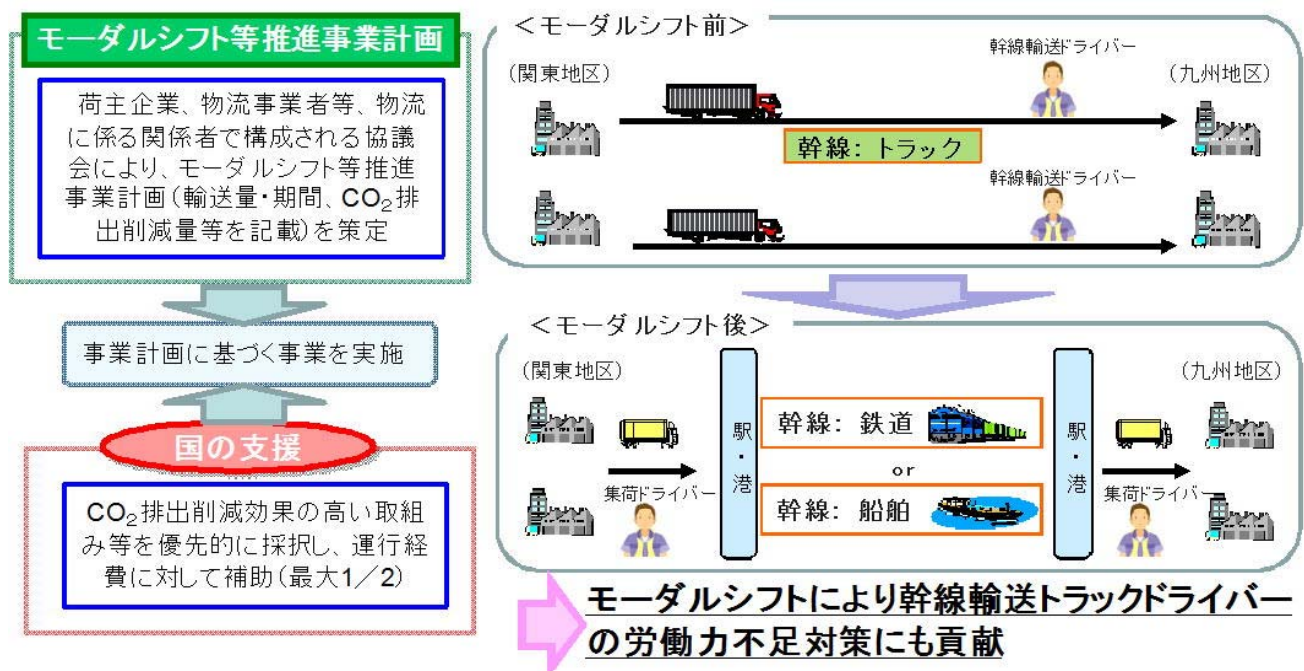
(物流政策課)

要求額 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、CO₂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
(環境省連携施策)

(物流政策課)

要求額 12,198百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

幹線輸送におけるCO₂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
(環境省連携施策)

(物流政策課)

要求額 12, 198百万円の内数
(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。

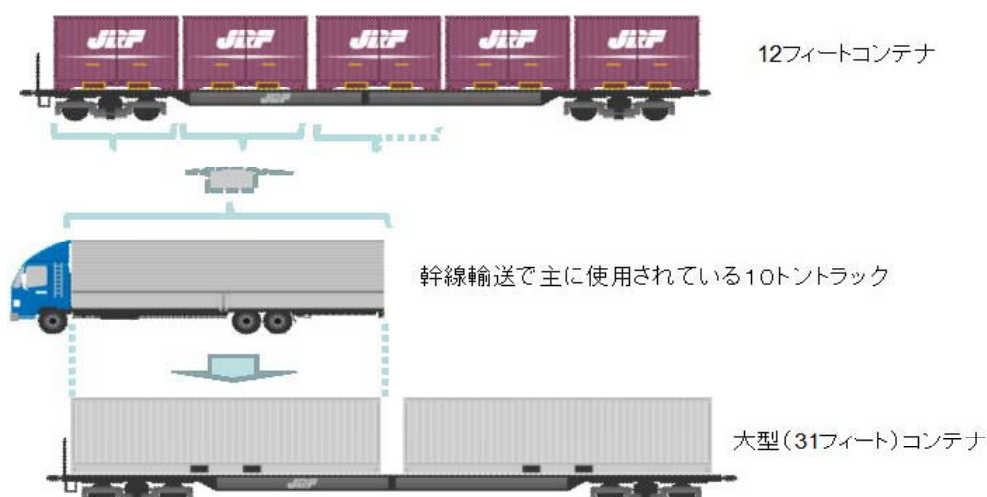
<内 容>

- ・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の輸送促進に向けたモデル実証
(環境省連携施策) (物流政策課)

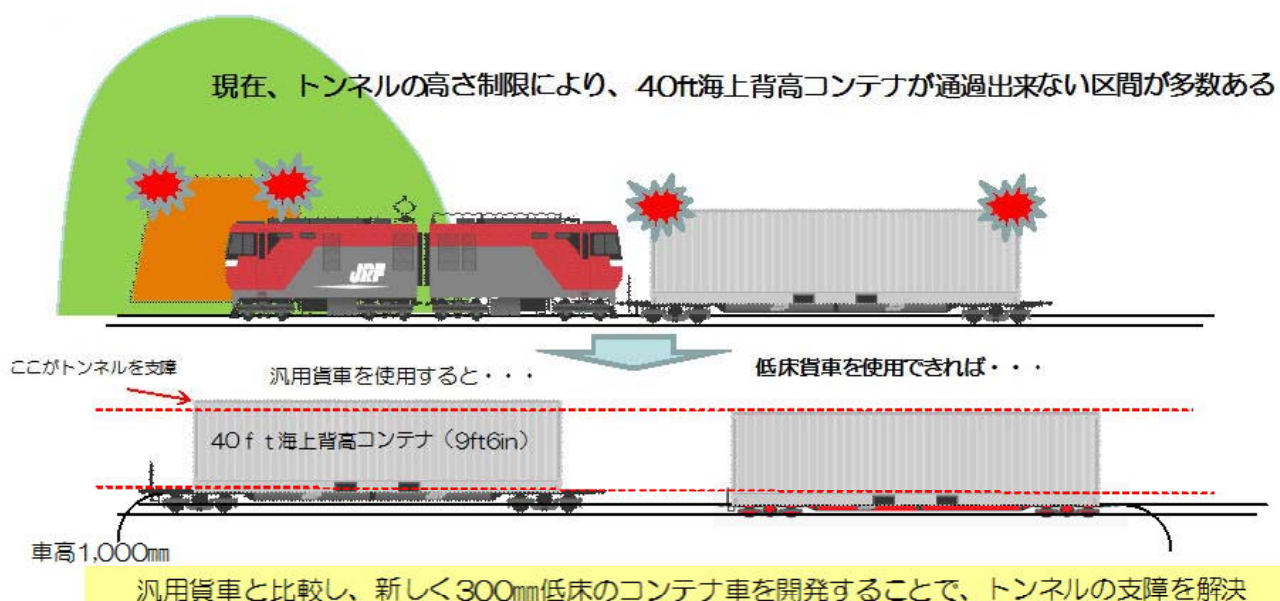
要求額 3, 840百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

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CO₂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 (環境省連携施策)

(物流政策課)

要求額 12,198百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

地域内輸送におけるCO₂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 (環境省連携施策) (物流政策課)

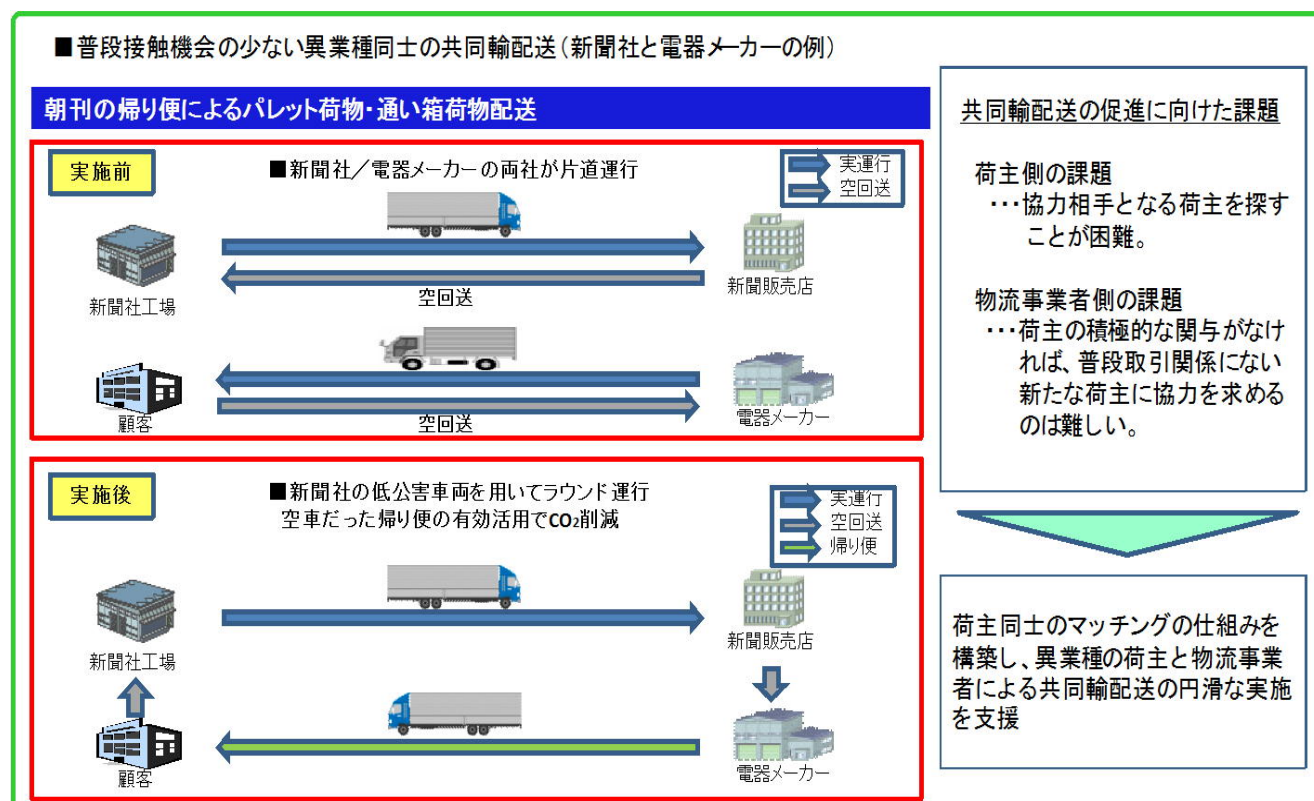
要求額 3, 840百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

物流分野におけるCO₂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CO₂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 (環境省連携施策)

(物流政策課)

要求額 12,198百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

物流拠点におけるCO₂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。

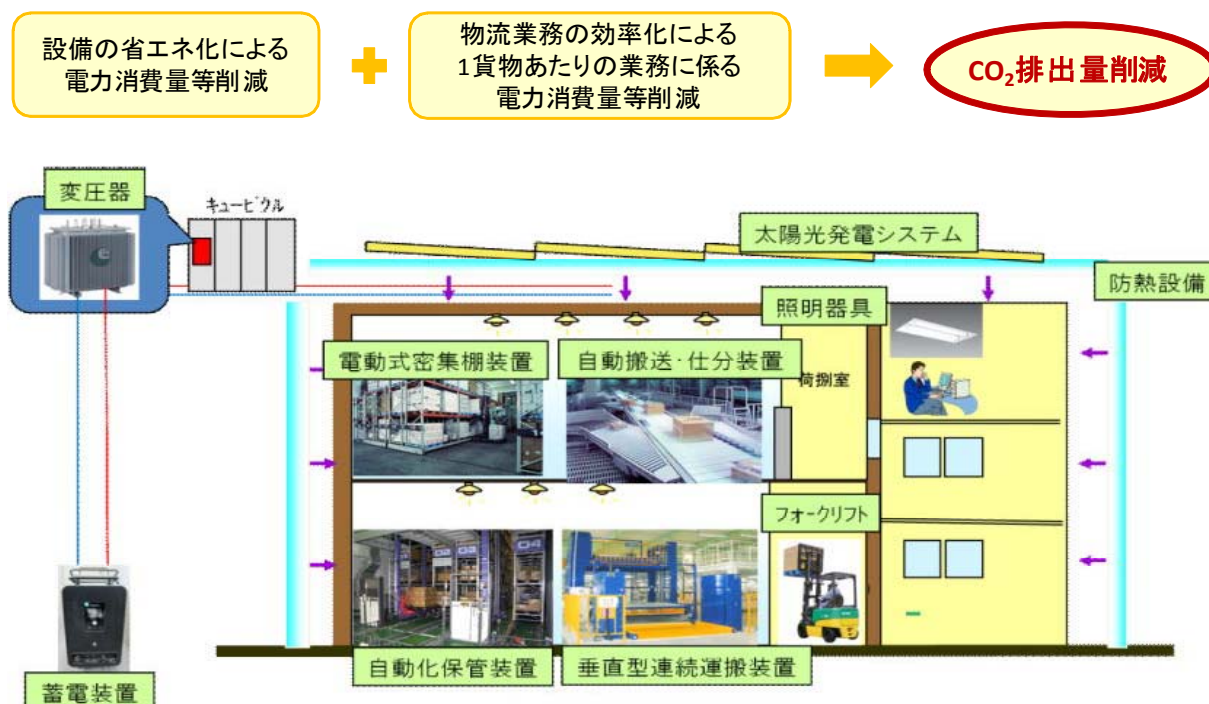
<内 容>

- ・ 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 (環境省連携施策)

(物流政策課)

要求額 12,198百万円の内数
(エネルギー対策特別会計)

幹線輸送におけるCO₂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。

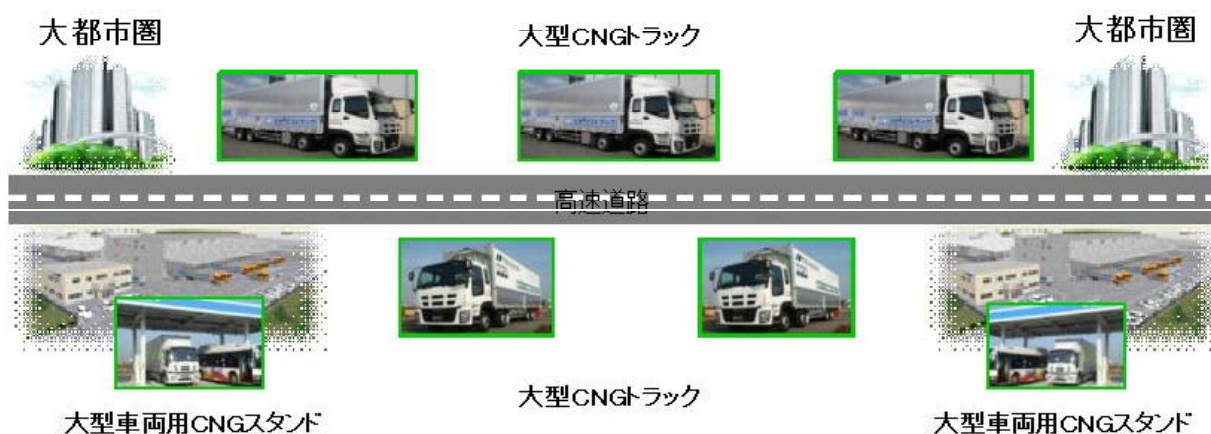
<内 容>

- ・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)

要求額 7, 800百万円の内数
(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CO₂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、CO₂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す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-CO₂/年
(内訳)
・エネルギー起源CO₂削減量：380 t/年
*電気0.341 kg-CO₂/kWh
・冷媒漏洩CO₂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

災害に強い物流システムの構築

(物流政策課)

要求額 227百万円

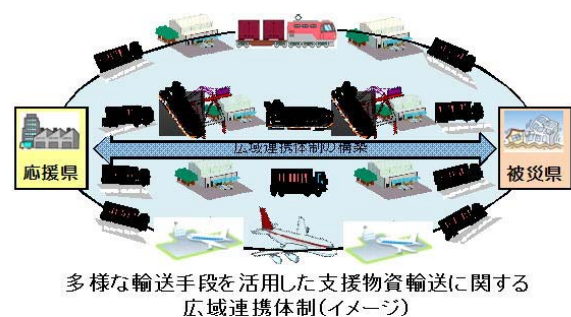
今後想定される首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な地震が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが懸念される。

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確実に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>

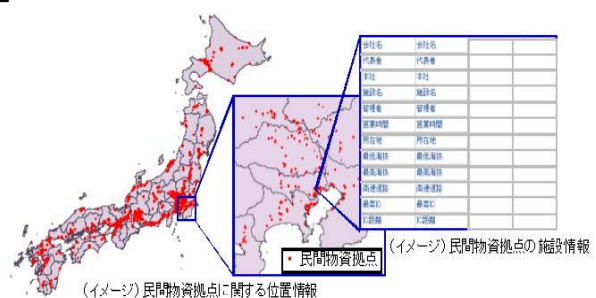
ア) 地域に応じた支援物資輸送体制の確立

- ・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。



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。



ウ) 非常用電源・通信設備の導入支援

- ・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

Ⅲ. 税制改正要望

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>

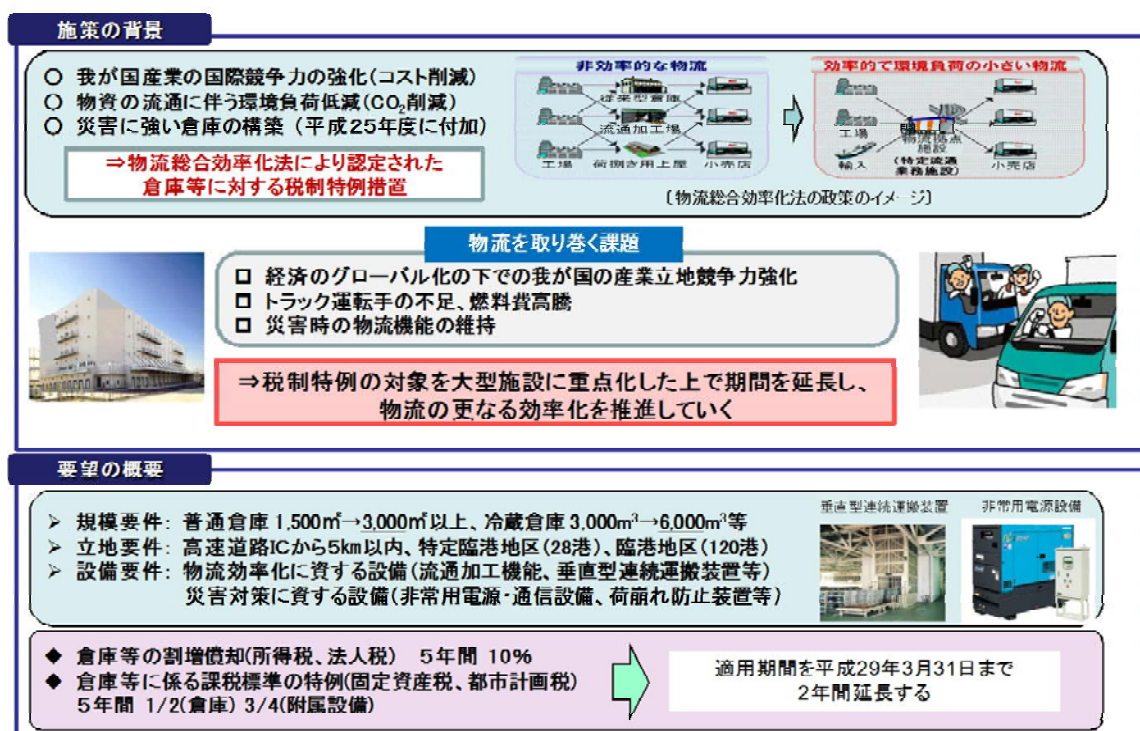
- ・物流効率化施設の規模要件を拡大した上で、本税制特例措置を2年間延長する。

【施設要件】普通倉庫1,500m²→3,000m²以上、冷蔵倉庫3,000m³→6,000m³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)



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 の非課税措置の延長

【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。

目 的

本特例措置によって、

- ① 物流コストの低減を図ることにより円滑な物流が確保され、もって国民生活及び産業経済活動の安定化を図り、
- ② さらに鉄道利用運送については、円滑な鉄道貨物輸送の確保をもってモーダルシフトの推進を図る。

背 景

- ① 倉庫業(約9割)及び鉄道貨物利用運送事業(約8割)の大半は中小企業で経営基盤が脆弱。
- ② 地球温暖化防止は我が国にとって喫緊の課題であり、モーダルシフトの推進が必要。

要望内容

- ◆ 特例措置の対象： 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



現 行

軽油引取税
32.1円/ℓの免税



要 望

現行措置の延長
(3年間)