

流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針

第一 流通業務の総合化及び効率化の意義及び目標に関する事項

1 流通業務の総合化及び効率化の意義

(1) 流通業務に必要な労働力の不足

近年、経済のグローバル化が進み、企業の調達・生産・販売活動が国境を越えて広く展開されている。例えば、我が国の企業が主要部品をアジア地域に輸出し、これと現地で調達した部品とを組み合わせる最終商品化し、これを輸入して販売するというように、調達、製造、販売の面で国際・国内の区別なく我が国を含めた海外市場を一体的にとらえ、最適地での生産や販売を目指している。また、高齢化や人口減少の進行により、国内の市場の縮小が見込まれる一方で、海外において市場が拡大すると見込まれる中、我が国の農林水産物・食品の輸出促進や、小売業等の海外展開の重要性も高まっている。物流はこうした企業活動を下支えし、我が国経済の国際競争力の強化のための重要な役割を担っている。

また、電子商取引市場の拡大等により、消費者の需要の高度化及び多様化が進んでおり、宅配の取扱件数が増加するなど多頻度小口輸送の傾向が強まっている。消費者の需要の高度化及び多様化に対応したきめ細かく質の高い物資の流通を実現するのも物流の重要な役割である。

一方、物流分野における労働力不足が顕在化しつつあり、少子高齢化に伴う労働力人口の減

少によって、中長期的には、人材の確保がより困難になっていく可能性がある。特に、中高年層への依存が強い貨物自動車運送事業や内航海運業については、これら中高年層の退職に伴い、今後、深刻な人手不足に陥るおそれもある。そのような事態に至った場合は、物流が停滞し、我が国の産業活動のみならず、国民生活全般に支障が生じかねない。

こうした背景を踏まえれば、我が国の物流機能の維持に当たっては、限られた労働力の下で流通業務を行うことを可能とし、物流事業の生産性を向上させることが不可欠である。その際、個々の物流事業者の取組のみでは限界があることから、物流事業者同士が連携することはもとより、荷主や地方公共団体等の多様な関係者と連携し、適切な役割分担の下で、流通業務の省力化の取組を促進していく必要がある。

流通業務総合効率化事業は、二以上の者が連携して、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことによる流通業務の総合化を図るとともに、輸送の合理化による流通業務の効率化を図ることで、流通業務の省力化を行う事業であり、同事業を促進し、我が国の物流機能を維持することは、経済、産業の発展、豊かな国民生活の実現に貢献する意義がある。

(2) 物資の流通に伴う環境負荷の低減

平成二十七年に国際連合の気候変動枠組条約事務局に提出された「日本の約束草案」を踏まえて、我が国の地球温暖化対策を着実に推進することを内容とした「地球温暖化対策計画」が

平成二十八年五月に閣議決定された。本計画においては、二酸化炭素排出量が減少傾向にある運輸部門において、その傾向を一層着実なものとするため、物流の効率化を含めた総合的な対策を推進することが掲げられ、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成十七年法律第八十五号。以下「法」という。）に基づく取組を促進すること等により低炭素物流を推進することが盛り込まれたところである。

流通業務総合効率化事業は、特定流通業務施設における待機時間のないトラック輸送を行うことやモーダルシフト、輸配送の共同化などの取組をはじめとした輸送の合理化による流通業務の効率化を行うことで、物資の流通に伴う環境への負荷の低減に資する事業であり、同事業を促進することは、我が国の物流分野における二酸化炭素排出量の削減に寄与し、「日本の約束草案」に基づく目標の達成にも資する意義がある。

2 流通業務の総合化及び効率化の目標

物流分野の労働力不足へ対応するためには、少ない人員でも必要な業務を行うことを可能とするという観点からの取組と、人材を確保するという観点からの取組が必要である。物流分野においては、深刻な人手不足に陥るおそれがあることを踏まえれば、両者の観点の取組を車の両輪として進めることが重要であるが、流通業務の総合化及び効率化は前者の観点に主眼を置いた取組である。少ない人員でも必要な業務を行うことを可能にする、すなわち省力化を行うためには、

少ないトラック走行量・台数で必要な貨物輸送を実現することや、輸送過程における手待ち時間を削減することなどが必要である。これらは、流通業務の総合化及び効率化のもう一つの意義である環境負荷の低減にも資するものであり、様々な取組で実現することが考えられるが、典型的に想定される取組である輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化について目標を定めることとする。

輸送網の集約は、輻輳しているトラック輸送網を再編して合理化する取組であり、その目標はトラックの走行量を削減することとする。輸送網の集約の取組の中でも、特定流通業務施設の整備を伴う取組については、特定流通業務施設におけるトラックの手待ち時間を削減することも併せて目標とする。

モーダルシフトは、トラックで輸送していた貨物及び新たに輸送を開始する貨物について、鉄道や船舶を活用して輸送する取組であり、その目標は、トラックの走行量を削減するとともに、鉄道や船舶による貨物輸送量を増加させることとする。モーダルシフトの推進による鉄道や船舶の貨物輸送量の増加は、交通政策基本計画（平成二十七年二月十三日閣議決定）や地球温暖化対策計画にも盛り込まれており、これらの計画に定められた目標の達成にも貢献する。

輸配送の共同化は、貨物の混載等により、トラックの積載効率を向上させる取組であり、その目標は、トラックの走行量・台数を削減することとする。

なお、国は、必要に応じ、これらの取組の進捗状況を定期的に確認するものとする。

第二 流通業務総合効率化事業の内容に関する事項

1 基本的な考え方

流通業務総合効率化事業は、二以上の者が連携して、流通業務の総合化及び効率化を図る事業であつて、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。

(1) 流通業務総合効率化事業の実施主体

流通業務総合効率化事業を実施しようとする者は、その業種業態の如何を問わず流通業務に関係する者であれば対象となり、生産者や製造業者、小売店に納品する卸売業者、親事業者に納品する下請事業者、荷主から貨物の輸送、保管等を依頼される物流事業者をはじめ、様々な事業者が対象となり得る。また、必ずしも民間事業者である必要はなく、公的セクターも対象となり、例えば、物流ネットワークの維持が困難となるおそれが高い地域において、地域内配送共同化の取組を行う場合に、地域物流の維持、確保に向けて、市町村をはじめとする地方公共団体が参加することなどが考えられる。

流通業務総合効率化事業は、流通業務に携わる多様な関係者が連携することで、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、効果的に進める事業であることから、二以上

の者が連携することを求めている。このため、二以上の者の連携については、法人格が別の者が連携することが必要である。ただし、組合は複数者が参画して共同の事業を行う主体であり、組合が行う事業は二以上の者が連携した事業とみなせることから、組合は単体であっても、流通業務総合効率化事業の実施主体となり得る。

連携する者の組合せは様々なものが考えられるが、流通業務を実施する者が含まれることが必要であることはもちろんのこと、総合効率化計画に記載した流通業務総合効率化事業の目標及び内容を実現可能とする者が含まれることが必要である。例えば、特定流通業務施設において、トラック予約受付システムを導入し、トラックの手待ち時間の削減を図ることを内容とする場合においては、手待ち時間の着実な削減のためには、トラック予約受付システムを運用する者とそれを活用する者が連携することが必須となることから、特定流通業務施設を運営する者と日常的に当該特定流通業務施設に物資の搬出入を行う主要な貨物自動車運送事業者が連携することが必要である。

(2) 流通業務の総合化

流通業務総合効率化事業における流通業務の総合化とは、流通業務のうち、少なくとも輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことである。したがって、まずこれらの業務のいずれかを含まない事業は流通業務総合効率化事業にはなり得ない。

ただし、流通業務総合効率化事業は二以上の者が連携した事業であり、必ずしも一者で輸送、保管、荷さばき及び流通加工の全てを行う必要はなく、流通業務総合効率化事業に参加する者の中で役割を分担すればよい。

また、流通業務総合効率化事業の内容として、輸送、保管、荷さばき及び流通加工の一体性が確保されていれば、必ずしもこれら全ての流通業務が一箇所で行われる必要はない。ただし、輸送網を集約する取組のうち、特定流通業務施設の整備を伴うものについては、保管、荷さばき及び流通加工といった流通業務を特定流通業務施設において一体的に行うことにより、効果的に輸送網の集約を行う取組であることから、特定流通業務施設において保管、荷さばき及び流通加工が行われることが必要である。

(3) 流通業務の効率化

流通業務総合効率化事業における流通業務の効率化とは、輸送の合理化を行うことによつて達成されるものであり、販売促進業務、マーケティング活動といった商取引に係る業務の効率化を本来の目的とする事業は流通業務総合効率化事業にはなり得ない。輸送の合理化の内容としては、典型的には次の[1]から[3]までに掲げるものが考えられるが、[4]以降に掲げる取組なども有効である。ただし、これらはいくまでも例示であり、事業者の創意工夫により他にも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

定されるものではない。

[1] 輸送網の集約

輸送網の集約は、輻輳するトラック輸送網を合理化する取組である。輸送網の集約の中でも、点在する流通業務施設の機能を特定流通業務施設に集約化することで、トラック輸送網を合理化するものについては、これに併せて特定流通業務施設におけるトラックの手待ち時間等も削減することとしていることから、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の効果が高い取組である。

なお、輸送網の集約に併せて、車両の大型化・トレーラー化、環境対応車両の導入を行うことも効果的である。

[2] モーダルシフト

モーダルシフトは、トラックで輸送していた貨物及び新たに輸送を開始する貨物について、鉄道や船舶を活用して輸送する取組である。特に、比較的長距離の輸送が多いと考えられる農水産品等の輸送についても、鉄道・海上輸送において鮮度を保持できる技術の開発に伴い、モーダルシフトは効果的な物流効率化の取組の一つと考えられる。

幹線輸送について大量輸送機関である貨物鉄道や内航海運を活用する取組については、物流事業者間の連携のみならず、物流事業者と荷主との連携や荷主間の連携により、複数荷主

の混載、帰り荷の確保を行うことが望ましい。

都市鉄道や地方鉄道といった旅客鉄道について、回送便や混雑していない時間帯の空きスペース等を物資の輸送に活用する取組もモーダルシフトの一類型として考えられるが、そのような取組を実施する際は、輸送の安全性を適切に確保した上で、旅客輸送の支障とならないようにすることが必要である。

[3] 輸配送の共同化

輸配送の共同化は、貨物の混載等により、トラックの積載効率を向上させる取組である。

幹線輸送の共同化については、その実施に当たり車両の大型化を行うことも効果的である。地域内配送の共同化は、市街地においては生活環境、交通安全、そして地球環境の観点から、自治体、商工会等の関係者とも連携して継続的に集約拠点を利用していくことが望ましい。また、輸送需要が多い都市部のみならず特に物流ネットワークの維持が困難となるおそれが高い過疎地等の地域においても積極的に推進する必要がある。これらの地域で地域内配送共同化を行うに当たっては、共同化の核となる小さな拠点を設定することも効果的である。さらには、館内配送の共同化も、館内配送に時間を要する大規模施設や比較的小規模であっても館内の物流動線が未整備の施設において、荷さばき用駐車マスの効率的な活用や、周辺道路での荷さばき及び路上駐車防止につながる有効な取組である。

[4] 着荷主も含めた連携による効率化

発荷主だけではなく着荷主も含めて連携することにより、例えば、次のような取組など、積載効率の向上や手待ち時間の削減につながる有効な取組が可能となる。

① 物量の平準化

荷主や物流事業者等が連携し、納品時間や曜日、出荷量（発注量）等を調整し、時間や曜日による物量のばらつきを抑え、平準化することは、積載効率の向上やピーク時のトラック走行量の削減につながる有効な取組と考えられる。

② 納品までのリードタイムの延長

発荷主又は物流事業者が着荷主と連携し、例えば、発注があった翌日とされている納品日を翌々日とするなど、納品までのリードタイムを延長することで、事前に配車計画を組む時間的余裕ができ、積載効率の向上等の輸送の合理化につながる有効な取組と考えられる。

③ 納品時の作業の合理化

発荷主又は物流事業者が着荷主と連携し、あらかじめ事前出荷情報を着荷主側に送信しておくことにより、納品時の検品を廃止・簡素化するなど、納品時に行う作業の合理化を図ることは、手待ち時間の削減につながる有効な取組と考えられる。

④ パレット等の活用による荷役効率化

積載貨物を特別な荷役機器等を使わずに積み降ろしを行う手積み・手降ろしは作業者への負担が大きく、積み降ろし時間や手待ち時間も長くなりがちであるため、農水産品などを従来手積み・手降ろしが中心であった貨物について、パレットやロールボックスパレットを活用することは、積み降ろし時間や手待ち時間の削減につながる有効な取組と考えられる。ただし、パレットやロールボックスパレットを使用する際は、機材そのものの重量や容積を考慮する必要があるため、積載効率の著しい低下を招かないよう、最適な手段を選択することが重要である。

[5] 輸送リソースの共同利用

複数の荷主が連携し、例えば、次のような取組などにより同一の輸送リソースを共同利用することで、空車回送の削減といった輸送の合理化が図られることとなる。

① 幹線輸送の帰り荷の確保

幹線輸送において、片荷となっている場合に、複数の荷主や物流事業者が連携して帰り荷を確保することは、空車回送の削減につながる有効な取組である。

② 中継輸送

複数のドライバーが輸送行程を分担する中継輸送は、中継輸送を行う二事業者について

、それぞれ定量的な貨物がある事業者同士がペアリングされることで、帰り荷についても安定的に確保され、結果、空車回送の削減につながる有効な取組であると考えられる。

[6] 庫内作業の効率化

荷主との情報連携や作業工程の見直し等による庫内作業の効率化については、物流施設周辺におけるトラックの手待ち時間の削減等につながれば、輸送の合理化に有効な取組と考えられる。

[7] バス等による貨客混載

貨客混載については、モーターシフトの一類型と考えられる旅客鉄道による物資の輸送のほか、バスや過疎地域におけるタクシー等による物資の輸送等も、トラック走行量の削減につながれば、輸送の合理化に有効な取組と考えられる。

(4) 環境への負荷の低減及び省力化の評価

流通業務総合効率化事業は、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。したがって、総合効率化計画においては、従前又は総合効率化計画を実施しなかった場合との比較によりどの程度の二酸化炭素排出量削減が見込まれるかといった環境負荷の低減に係る効果について、定量的に算出するとともに、従前若しくは総合効率化計画を実施しなかった場合との比較によりどの程度トラック走行量を削減するか、又は

、トラックの手待ち時間を削減するかといった省力化に係る効果も定量的に算出することにより評価されるものである。手待ち時間の削減に関する評価に当たっては、流通業務総合効率化事業を実施した結果として、天候不順等計画的な流通業務の実施を阻害する要因が発生した場合を除き、概ね無駄な待機がない状態となることが見込まれるかを評価することが重要である。なお、流通業務の省力化は、労働力不足を背景として限られた労働力の下でも流通業務を行うことを可能とすることを目的として、潜在的な輸送力の有効活用や物資の流通に伴う労働投入量の削減を図るものであり、人員削減を図ることを目的とするものではないことに十分留意することが重要である。

(5) 流通業務総合効率化事業の実施期間

流通業務総合効率化事業の実施期間は、概ね三年とする。ただし、新規の施設整備又は設備投資を行う場合は、概ね五年とする。実施期間中に内容を変更する場合は、総合効率化計画の変更に係る認定を受けることが必要である。

2 特定流通業務施設

(1) 基本的な考え方

特定流通業務施設は、流通業務施設であって、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、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に

立地し、物資の搬入及び搬出の円滑化を図るための情報処理システム等の輸送の合理化を図るための設備並びに流通加工の用に供する設備を有するものであって、保管、荷さばき及び流通加工といった流通業務を一体的に行うものである（特定流通業務施設の基準の詳細は、法第四条第四項第十一号の主務省令で定められる。）。

特定流通業務施設は、流通業務総合効率化事業の実施に当たり必須となるものではないが、特定流通業務施設の整備を伴う流通業務総合効率化事業を実施する場合は、総合効率化計画に特定流通業務施設の整備に関する事項を記載することができる。

(2) 特定流通業務施設の整備を伴う流通業務総合効率化事業

特定流通業務施設の整備を伴う流通業務総合効率化事業は、特定流通業務施設を整備し、当該特定流通業務施設にトラック輸送網を集約すること等でトラック走行量の削減を図るとともに、特定流通業務施設にトラック輸送を円滑化させるための措置（貨物自動車運送事業の営業所を有すること、又は、トラック予約受付システムを導入すること（特定流通業務施設が貯蔵槽倉庫である場合は、保管している物資を加工するための施設が併設されていることを含む。））を行うことにより、トラックの空車回送又は手待ち時間を削減する取組である。トラック輸送を円滑化させるための措置は、貨物自動車運送事業の生産性の向上を図るのみならず、特定流通業務施設内の作業の効率化や適切な人員配置につなげることで、特定流通業務施設を

運営する者の生産性の向上を図るものでもある。

特定流通業務施設は、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、空港その他の物資の流通を結節する機能を有する社会資本等の近傍に立地し、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行う施設であることから、その整備を伴う流通業務総合効率化事業は、物流コストの削減やリードタイムの短縮効果も期待される。

なお、特定流通業務施設を整備する者は、流通業務総合効率化事業の実施主体となり得るが自らが建築主となる者が対象であり、単に建築工事を請け負う者はこれに当たらない。また、不動産事業者が特定流通業務施設を整備する場合は、整備後に流通業務の総合化及び効率化の取組を実施する物流事業者等と連携することが必要である。

(3) 特定流通業務施設の整備に当たっての留意点

特定流通業務施設の整備に当たっては、可能な限り既成市街地の外周の地域で交通条件及び地理的条件がともに良好であり、かつ、土地利用上適正な位置に立地することその他流通業務施設の整備に関する基本指針（平成五年経済企画庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省告示第一号）及び都道府県知事が定める流通業務施設の整備に関する基本方針に照らして適切なものであることが必要である。

卸売市場を特定流通業務施設として整備する流通業務総合効率化事業を実施する場合には、卸

売市場法（昭和四十六年法律第三十五号）第四条第一項の卸売市場整備基本方針、同法第五条第一項の中央卸売市場整備計画及び同法第六条第一項の都道府県卸売市場整備計画との整合性に配慮するものとする。

また、特定流通業務施設を農地あるいは国有林野である土地に整備する場合には、用地の確保が確実であること及びその土地の利用に当たって必要な許認可等を取得していること又は取得の見込みがあることが必要である。

第三 流通業務総合効率化事業の実施方法に関する事項

1 流通業務総合効率化事業に参加する者の意思統一等

流通業務総合効率化事業は、二以上の者が連携して取り組む事業であるが、その一貫性、一体性を確保するため、事業に参加する者が緊密に意思統一を図ることが必要である。特に、輸送、保管、荷さばき及び流通加工といった流通業務を分担して実施する場合、これら流通業務の一体性を確保できるよう十分配慮するものとする。

また、流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、適切な実施計画の下、流通業務総合効率化事業の進め方に関し、事業に参加する者の認識を一致させることが必要である。

なお、地域内配送共同化など、地方公共団体も含めて地域全体で取り組むことが望ましい取組については、地域の関係者が集まる協議会の開催等を通じて合意形成を行うことが望ましい。

2 流通業務総合効率化事業の実施に必要な物流事業に関する許可等

流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）、海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）、鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）、軌道法（大正十年法律第七十六号）、自動車ターミナル法（昭和三十四年法律第三十六号）又は倉庫業法（昭和三十一年法律第二百一十一号）の許可等が必要となる場合がある。このため、このような許可等が必要な流通業務を、当該許可等を有しない者が行うことを内容とする総合効率化計画は適切なものとは認められない。なお、これらの許可等については、総合効率化計画の認定申請の際に所要の関係書類を併せて提出し、必要な審査を実施することにより、総合効率化計画の認定を受けたことをもって許可等を受けたものとみなすこととしているが、貨物利用運送事業法等の各事業法に基づいて別途許可等を受けた後に総合効率化計画の認定を申請することも可能である。

3 流通業務総合効率化事業の実施に必要な資金の確保

流通業務総合効率化事業を確実に遂行するため、事業の実施に必要な資金の額及び調達方法を明らかとすることが必要である。流通業務総合効率化事業を円滑に実施するためには、国等の支援施策を活用することも効果的である。具体的には、国や地方公共団体からの補助金及び税制優遇措置、独立行政法人中小企業基盤整備機構、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機

構、日本政策金融公庫、中小企業投資育成株式会社等からの融資、株式の引受け等並びに食品流通構造改善促進法（平成三年法律第五十九号）第十一条第一項の規定により指定された食品流通構造改善促進機構による債務保証等の支援施策の活用が考えられる。

4 情報処理システム及び先進的技術の活用の推奨

流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、情報通信技術（ICT）を活用することが効果的である。特に、標準化された情報処理システムが普及することは、特定の流通業務総合効率化事業における効果のみならず、社会全体の流通業務の効率化につながることから、大いに推奨されるべきことである。このような情報処理システムの導入の具体例としては商品マスターデータの同期化、流通BMS（流通ビジネスメッセージ標準）等の標準化されたEDI（電子データ交換）の導入、電子タグの導入等が考えられる。その際、我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化及び多様化への対応という観点からは、可能な限り国際標準が使用されるべきである。

情報通信技術は近年急速な進化を遂げており、ビッグデータを人工知能により解析するなど、先進的技術を活用することも有用である。

5 物流機器等の統一の推奨

パレット、コンテナ等の物流機器を標準化し、ユニットロード化を推進することは、川上から

川下までシームレスで効率的な輸配送を実現することができると同時に、荷役に係る作業の省力化にも資することから、流通業務総合効率化事業の実施に当たって推奨される。

また、食品を中心として利用されている物流クレート（通い箱）は、資源の有効利用を行う環境に優しい容器として、環境負荷を低減させるものであり、その利用の促進が推奨されるべきものであるが、製品サイズの違いから多種多様なものがあり、これを標準化することにより物流の効率化を図ることが望ましい。

こうした取組は、シームレスな物流のみならず、積載効率の向上にも相当程度効果があると考えられる。

6 K P I 導入の推奨

流通業務総合効率化事業において、二以上の者が連携していく上では、物流事業者における K P I（重要業績評価指標）の導入により、物流事業者の収益状況、コスト状況、生産性、最適性等を定量的に明らかとすることも推奨される。これにより例えば荷主と物流事業者が一体となった健全な流通業務の総合化及び効率化を図ることができる。

7 ノウハウの提供を受けること及び人材育成の推奨

流通業務総合効率化事業においては、物流機器や物流情報システムに関する専門的知見、ノウハウ等が求められる場合も多いため、これらの知見、ノウハウを有する専門家等による支援を事

業計画段階から受けることが推奨される。また、物流に係る専門的な知識を習得した人材を育成するため、各種研修等も積極的に活用することが有用である。

第四 港湾流通拠点地区に関する事項

1 基本的な考え方

港湾は、物流のグローバル化に対応するための重要な交通結節点であると同時に、人口・産業集積地の近傍に埋立造成により形成されていることにより、消費地や生産拠点に近接し、大規模な物流施設に要する土地の確保が容易であり、物流に資する公共施設が充実しており、かつ輸送・保管・荷さばきを営む事業者が歴史的に集中しているなど、ハード・ソフト両面において、流通加工、在庫管理、クロスドックなどの高度なニーズに対応したサービスの提供が可能である。

港湾管理者は、このような流通業務に対する港湾の特性を踏まえた上で、港湾において特定流通業務施設の立地を促進するため、法第六条第一項に規定する港湾流通拠点地区を適切に指定するとともに、当該地区においては、公共施設の着実な整備などを通じて港湾流通業務を支援するよう努めることが望まれる。このことは、輸送コストの削減やリードタイムの短縮等をもたらす、物流の効率化、ひいては我が国産業の国際競争力の強化に資するものである。

2 港湾流通拠点地区の指定の要件

港湾流通拠点地区は、重要港湾における貨物取扱量、港湾施設（港湾法（昭和二十五年法律第

二百十八号)第二条第五項の港湾施設をいう。)の整備の状況、土地利用の動向等を勘案し、特定流通業務施設の立地を促進するために適当と認められるものとして指定されることに鑑み、次に掲げる条件が満たされるものとする。

(1) 当該重要港湾における年間のコンテナ貨物取扱量及びコンテナ貨物の取扱いによる地域経済の発展に対する寄与の程度が、国民経済上重要であること。

(2) 増大する港湾発着コンテナ貨物の取扱いが可能であるよう、当該地区に近接してコンテナを取り扱う係留施設が整備されていること、又は、整備される見込みであること。

(3) 特定流通業務施設の用に供する土地の確保が容易であること。

(4) 道路法(昭和二十七年法律第八十号)第三条に規定する高速自動車国道若しくは一般国道又は貨物鉄道との連絡が確保されること。

(5) 当該重要港湾における港湾計画(港湾法第三条の三第一項の港湾計画をいう。)との整合が図られること。

第五 中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業に関する事項

1 基本的な考え方

中小企業者の物流は、元来梱包、仕分けその他の作業に関し人手に頼る面が多く、大企業に比べて省力化投資に立ち後れているため、効率化の格差が生じやすい。また、物流のサービス内容

が高度化する中で、これに対応しきれない中小企業者も見受けられる。我が国の物流事業者の大半を占める中小企業者には効果的な物流効率化投資が求められるが、中小企業者は一般に経営基盤が脆弱であり十分な資金調達力を有さない場合が多く、また、その取り扱う物流量が大企業に比べて少なく、設備投資を行って効率性を上げるだけの事業規模が不足しているため、物流効率化投資が進まない場合もある。そのため、中小企業者が、二以上の者の連携事業である流通業務総合効率化事業を行うことは有意義である。

中小企業者が実施する流通業務総合効率化事業（以下「中小企業流通業務総合効率化事業」という。）については、事業に参加する各中小企業者に流通業務の総合化及び効率化の効果が及ぶようにすることが必要である。また、流通業務を行うための施設及び設備のうち中小企業流通業務総合効率化事業に参加する複数の者が共同して利用するために設置されるものについては、これらの施設及び設備を公平かつ有効に利用できるように配慮するものとする。

2 事業実施の計画性

中小企業流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、一般に中小企業者は経営基盤が脆弱であることを踏まえ、中小企業者の経営実態、環境条件の変化等を十分に把握し、長期的な視野に立って今後のあり方を展望した上で、適切な運営方針及び運営計画を作成するよう努めるものとする。

中小企業者同士の連携による中小企業流通業務総合効率化事業であっても、他の流通業務総合効率化事業と同じく、少なくとも流通業務のうち輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うことは必要であるが、各中小企業者の物流をめぐる状況、取引実態、費用負担能力等を勘案した上で、全体としての効率性に配慮しながら、重点的に取り組む流通業務に段階を設けることも重要である。

第六 その他流通業務総合効率化事業の実施に当たって配慮すべき重要事項

1 取引の相手方の理解と協力

流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、荷主事業者と物流事業者との物資の輸送に係る取引など様々な取引が関係するが、取引関係にある双方が共同で総合効率化計画を策定することが望ましい。

取引関係にある双方が共同で総合効率化計画を策定することが困難な場合であっても、流通業務総合効率化事業を実施する者は、取引の相手方の理解と協力を得るよう努めることが重要である。例えば、流通業務総合効率化事業への荷主事業者の参加が得られない場合においても、荷主事業者に対して、計画的発注や配送頻度、ロットの調整をはじめ流通業務総合効率化事業の円滑な実施のために必要な協力を得ることなどが挙げられる。

2 物流に係るコスト及び取引条件の明確化等の商慣行の改善

物流に係るコスト及び取引条件の不明確性が流通業務をめぐる公正な取引を阻害し、流通業務の非効率化の一因となっている。また、二以上の者が連携した事業である流通業務総合効率化事業を実施するに当たっては、コスト及び取引条件を明確化し、信頼関係を築くことも重要である。よって、流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、物流に係るコスト及び取引契約の書面化等の取引条件の明確化の徹底に努めるものとする。

こうした物流に係るコスト及び取引条件の不明確性以外にも、近年の消費者ニーズの高度化への対応を背景とした多頻度少量輸送といった商慣行があるところ、これらは歴史的に形成された合理的な側面がある一方で、流通業務に係る労力や二酸化炭素排出量の増大、交通渋滞の悪化及び流通業務の非効率化を招き得るものでもある。したがって、こうした商慣行の合理性と影響を踏まえて、流通業務総合効率化事業を行うことが望ましい。

3 就業環境の整備等

物流分野における労働力不足に対応するためには、省力化の取組を促進するのみならず、人材の確保を図ることも必要である。流通業務総合効率化事業の主眼は省力化を進めることにあるが、省力化を進めることにより、労働時間が短縮されるなど労働環境が改善され、人材の確保にも資するという効果も期待できるものである。よって、流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、労働者の待遇改善や、性別・年齢に関わりなく誰もが働きやすい環境整備の観点も考慮の上

、取り組むことが望ましい。

4 関連事業との連携

限られた労働力の下で流通業務を行うことを可能とし、物流事業の生産性を向上させるためには、従来、物流との関わりが希薄であった他の関連事業との連携も進めることも効果的である。例えば、地域内の物流の維持に当たっては、物流事業者間の連携による共同配送のみならず、地域公共交通と連携した貨客混載や、地方公共団体、商工団体、NPO法人などによる生活支援サービスとの複合化等が考えられる。

なお、地域公共交通と連携した貨客混載の実施に当たっては、同一の車両や自動車等の輸送リソースを利用して貨物と旅客の輸送を行うことになるため、当該貨客混載が実施される地方公共団体の地域公共交通に関する施策と調和したものであることが必要である。

5 国及び地方公共団体の役割

(1) 国の役割

国は、流通業務の総合化及び効率化の取組を全国的に普及させるため、流通業務総合効率化事業のモデル事例の収集及び周知を行うものとする。地方支分部局においては、管轄する地域ブロックの実情に応じた総合効率化計画が、できる限り多く策定されるよう流通業務総合効率

化事業に取り組む意欲のある者等に対する助言、情報の提供その他必要な支援を行うものとする。

また、国は、法第二十条の二第一項第一号に規定する貸付けを活用して、事業者が、流通業務の総合化及び効率化のための取組を行う際には、当該取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び事業者の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国及び事業者と連携しつつ、民業補完性や償還確実性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して貸付けを実施することとする。

(2) 地方公共団体の役割

地域における物流の維持に貢献する流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、地域の物流サービスのあり方について地域の関係者の意思統一を図った上で実施することが重要であり、その際、地方公共団体は、流通業務総合効率化事業に積極的に参加又は関与することが望ましい。

また、地域公共交通等、従来、物流に関わりが希薄であった他の関連事業との連携が行われる際、地方公共団体は、当該関連事業に係る施策の実施に当たり、流通業務総合効率化事業の

円滑な実施に積極的に協力することが望ましい。その際、地域公共交通と連携した貨客混載が行われる場合には、地域公共交通に関する施策との調和を十分考慮することが望ましい。

6 災害対応力の強化

我が国は災害リスクが常に高い状況にあり、流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、災害発生時においても、流通業務が継続できるよう、災害への備えを十分に行うよう努めるものとする。その際、BCP（事業継続計画）を定めておくことも有効であり、とりわけ、荷主事業者と物流事業者の連携によるBCP策定に当たっては、平成二十七年に策定された「荷主と物流事業者が連携したBCP策定のためのガイドライン」が参考になる。

特定流通業務施設については、災害の発生によりその機能が低下することが、地域の経済に重大な影響を与える可能性があることから、非常用電源を導入するなど災害に対する備えを講じておくことが必要である。

また、幹線輸送のモーダルシフトを実施するに当たっては、災害等に起因する輸送波動に対応できる体制を構築しておくことが望ましい。

7 食の安全と消費者の信頼の確保

食品流通においては、食の安全や消費者の食に対する信頼の確保に資するよう、品質管理の徹底のためのコードドチェーンシステム等の整備を進めるとともに、食品の生産や流通に関する情

報が追跡・遡及できる仕組み（トレーサビリティシステム）の導入に配慮することが望ましい。

8 交通量の集中等による影響への配慮

流通業務総合効率化事業は、事業実施によって交通量の過度の集中等を招き、著しい渋滞等を引き起こし、ひいては二酸化炭素排出量の増大を招くこととなるようなものであってはならない。

また、流通業務総合効率化事業は、交通量の集中等に伴う渋滞、大気汚染、騒音、振動等の周辺環境への影響にも十分配慮されたものでなければならない。例えば、大気環境基準が達成されていない大気測定局周辺などの大気環境の改善が必要な地域に新たに流通業務施設等を立地する場合には事前に環境への影響を予測し、必要に応じて、立地の見直しを含めて対策を講ずることが必要である。

9 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の遵守

流通業務総合効率化事業は、公正かつ自由な取引環境を損なうようなものであってはならず、流通業務総合効率化事業を実施する事業者は私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号）を遵守しなければならない。

例えば、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、維持又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私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する

法律に違反することになる。

10 その他関係法令の遵守

流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、トラックの過積載や過労運転等輸送の安全が損なわれたり、物流事業者の事業の正常な運営が阻害されたりすることのないよう、関係法令を遵守することが必要である。

また、流通業務施設の立地やトラックの駐車場所の確保等に関し、関係行政機関とも連携の上、道路交通法規を遵守し、安全かつ円滑な道路交通の確保に配慮するものとする。