

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

2020年11月改訂版
(2020年度法改正準拠)



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



- 本資料は、物流総合効率化法の認定申請に当たり、総合効率化計画を作成するためのイメージをつかんでいただくための情報をまとめたものです。
- 「物流総合効率化法関係法令集」等とともに、総合効率化計画の作成にお役立てください。
- 本資料に掲載されている様式については、国土交通省の物流部門のウェブサイトに掲載されていますので、ご活用ください。

詳しくは、国土交通省ウェブサイト内、「物流総合効率化法について」をご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>

物効法

検索



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

令和2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（令和4年3月31日まで）【P.7参照】

令和2年度 物流総合効率化法 制度改正のポイント

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による
認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付け

○人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融资の活用を図ることで、関係者の連携・協働による物流総合効率化法に基づく流通業務総合効率化事業取組を資金面から支援。

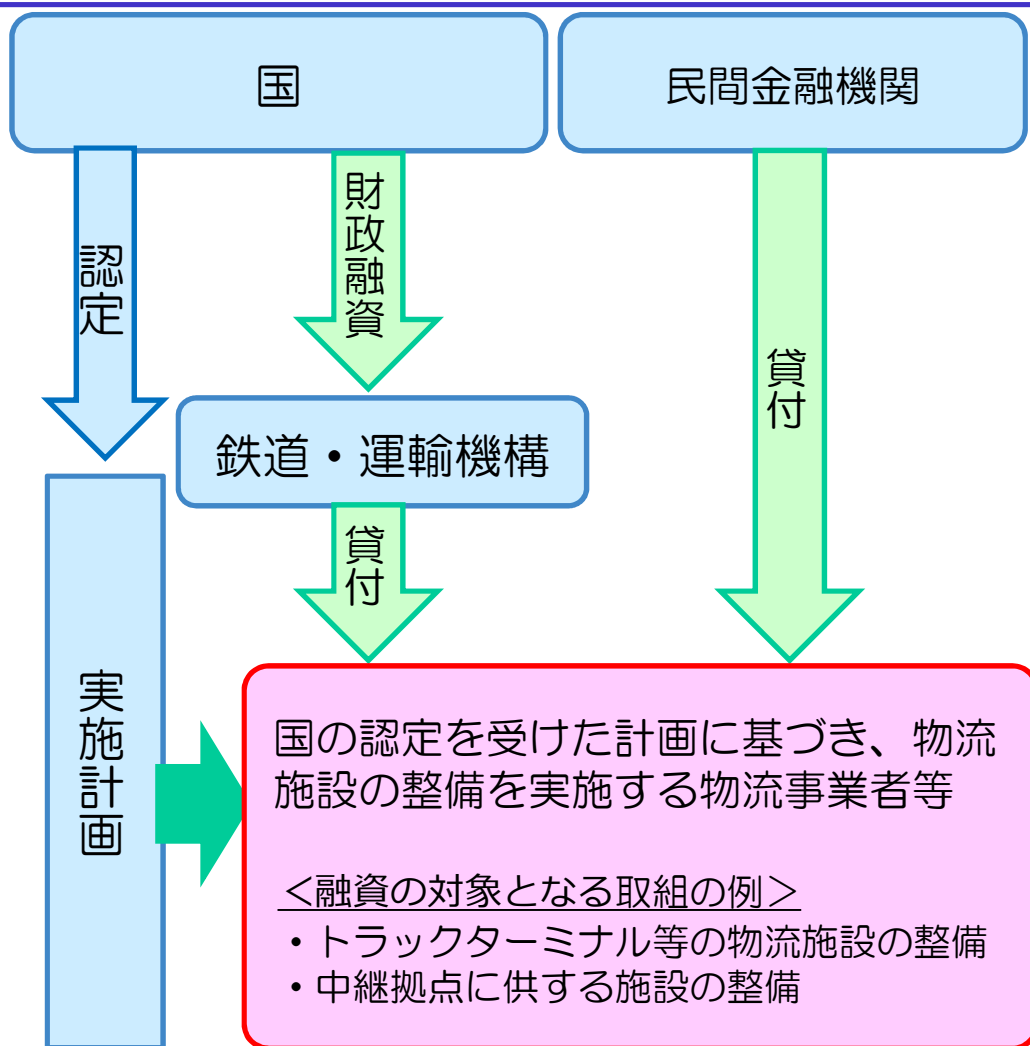
※貸付けに当たっては、別途（独）鉄道・運輸機構等による審査を通過することが必要になります。

対象施設について

幹線輸送と都市内輸送の接続や陸上輸送と海上輸送等複数の輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設。

[対象施設のイメージ]

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ ダブル連結トラック等に対応した共同輸送拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送拠点
- ・ 陸上輸送と海上輸送等を結節する機能を持った物流拠点施設



目次

- どのような法律なのでしょう 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 6
- 【主な認定メリット】「税制特例措置（国税・地方税）」とは . 7
- 【主な認定メリット】「開発許可の配慮」とは 8
- 認定を受けるためには 9
- 認定までの基本的な道のり 10
- 総合効率化計画認定後の流れ 11

《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） 12
- 早期に認定するための事前準備のお願い 13
- 物流総合効率化法認定から開発許可までの全体の流れ 14
- 事前の簡易チェックシート 15
- 物流施設の形態別にみた特定流通業務施設の認定要件 16
- 税制特例を受けるための手続きについて 19
- 「新設・増設倉庫証明書」の申請について 19
- 申請書類の項目と作成方法 20

《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 33
- 事前の簡易チェックシート（特定流通業務施設関係） 34
- 総合効率化計画認定後の流れ 35
- 申請書類の項目と作成方法 36

《旅客鉄道を利用した貨客混載に係る税制特例を受けたい場合》

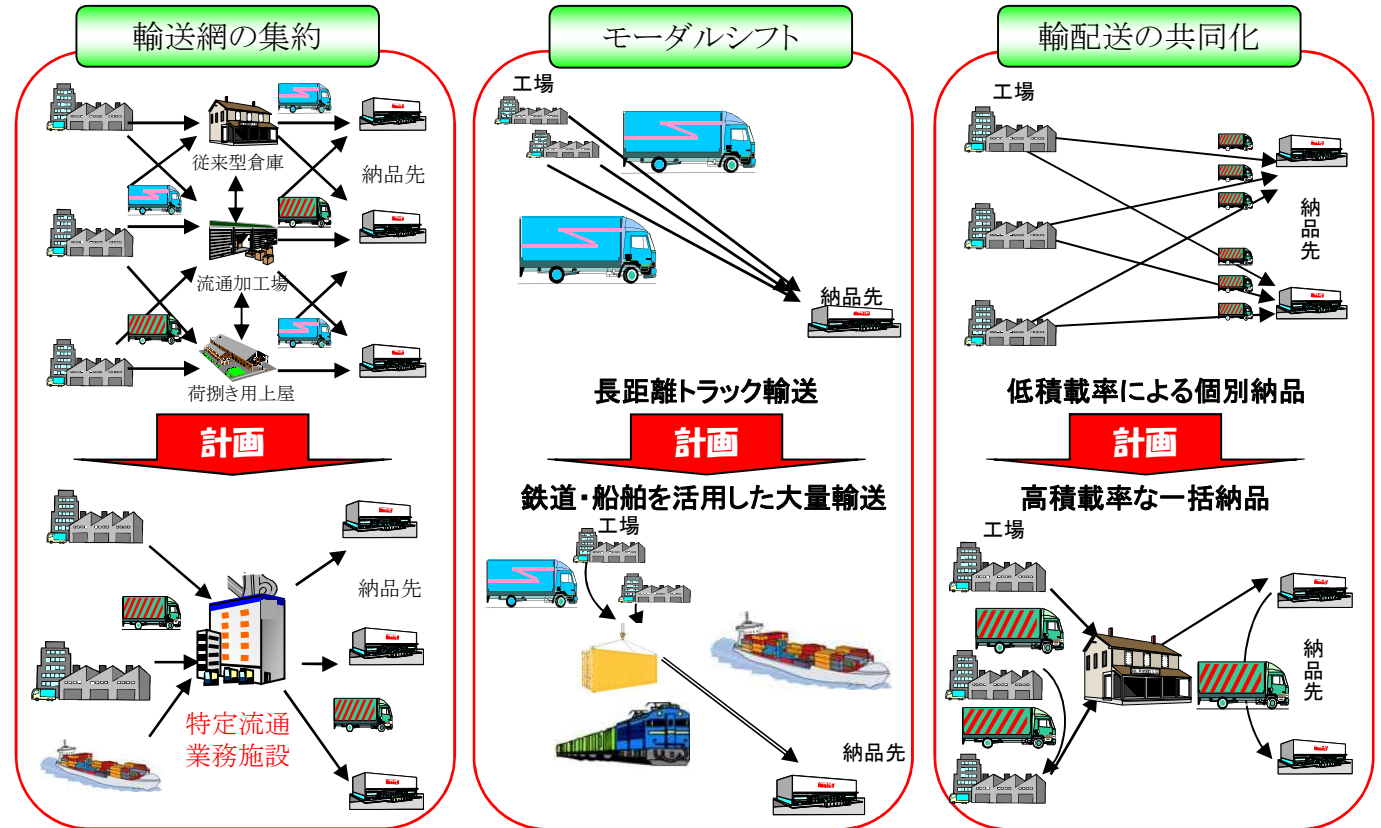
- 税制特例を受けるための手続きについて 46
- いろいろな質問にお答えします 47
- 支援措置に係るご相談窓口 49
- 相談及び申請の窓口 51

どのような法律なのでしょうか

◆「物流総合効率化法」とは

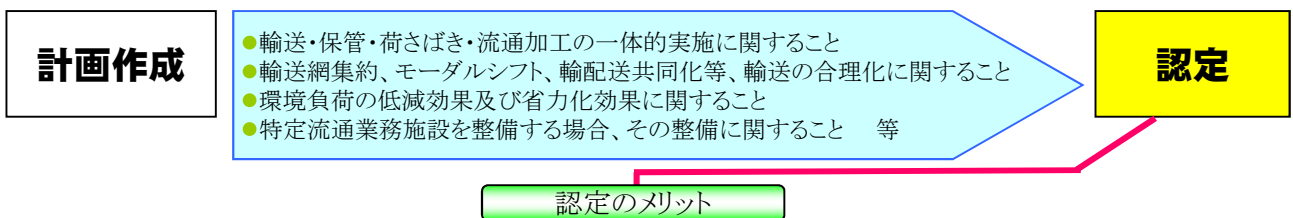
「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」(以下、物流総合効率化法)は、流通業務(輸送、保管、荷さばき及び流通加工)を一体的に実施するとともに、輸送網の集約、モーダルシフト、輸配送の共同化等の輸送の合理化により流通業務を効率化し、物資の流通に伴う環境負荷の低減及び流通業務の省力化を図る事業に対して、その計画の認定、関連支援措置等を定めた法律です。

◆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. 16】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



認定のメリット

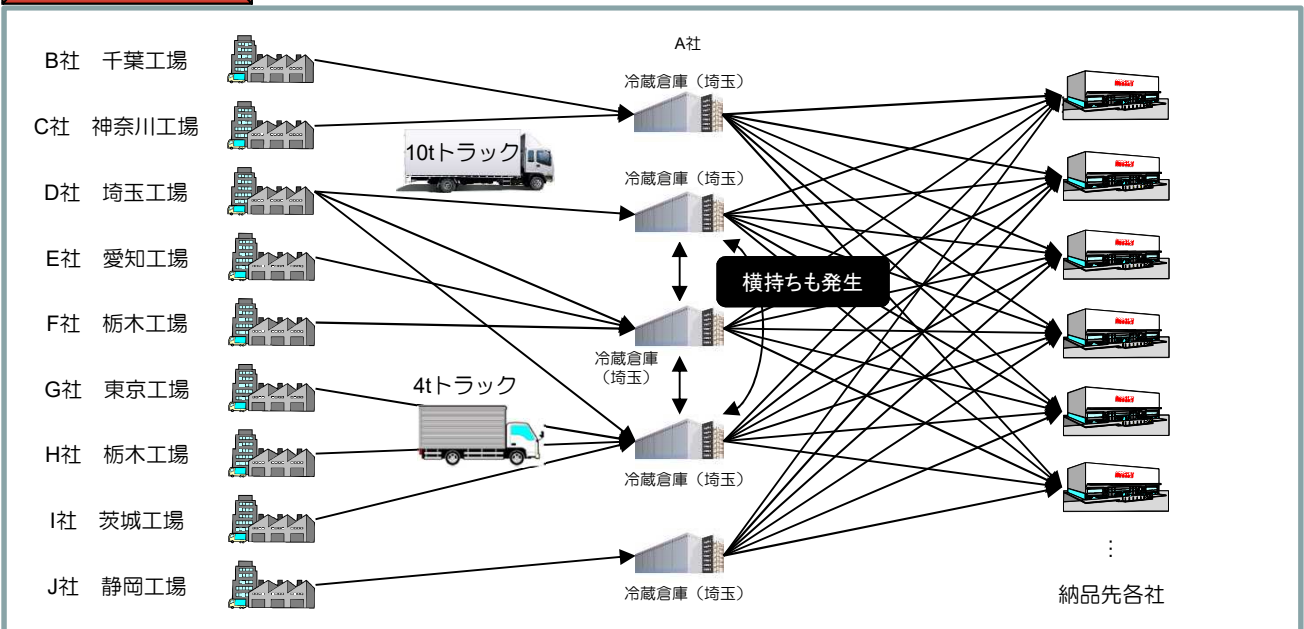
物流事業の総合的実施の促進	特定流通業務施設の整備促進	輸送の合理化の促進	中小企業者等による物流効率化の促進
<ul style="list-style-type: none"> ● 事業許可の一括取得 貨物利用運送事業・貨物自動車運送事業・倉庫業等の許可・登録等のみなし ※ただし、許可等の審査に必要な書類は、総合効率化計画の認定申請と同時に提出する必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 税制特例 法人税・固定資産税等の特例(特定流通業務施設である営業倉庫) ● 立地規制に関する配慮 市街化調整区域等における施設整備のための開発許可についての配慮 ※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 ● 税制特例 固定資産税の特例(旅客鉄道を利用した貨客混載に係る新規貨物用鉄道車両、貨物搬送設備) ● (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付け 	<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)

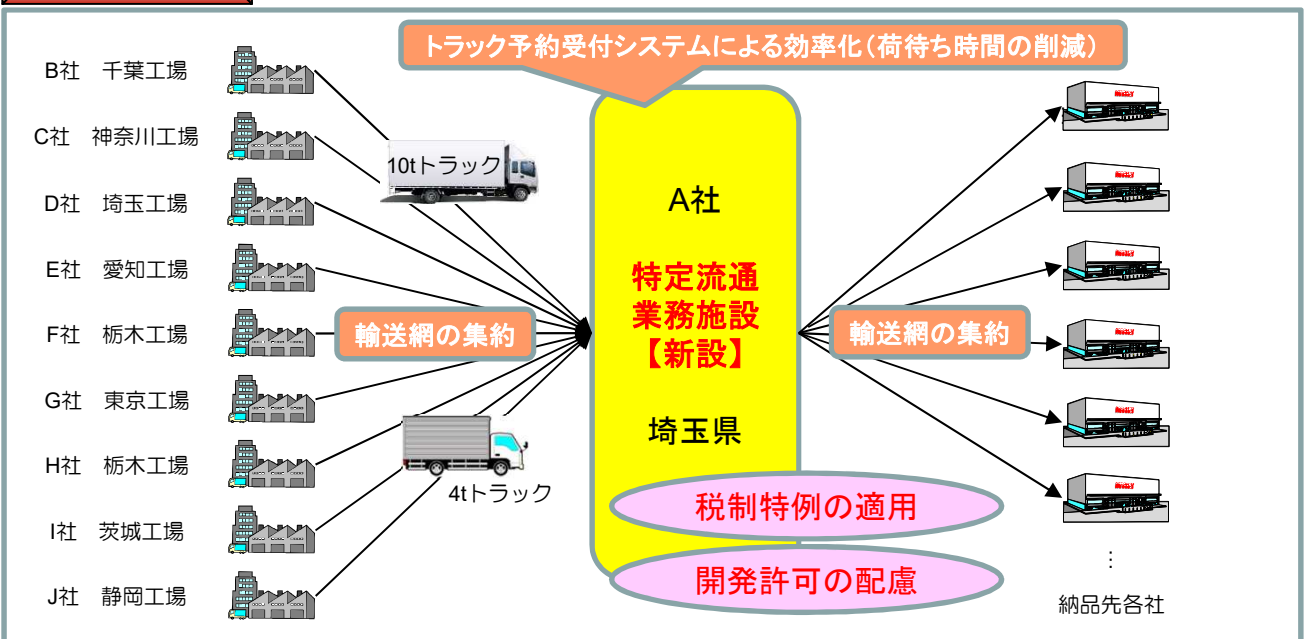
● 複数拠点の集約を行うとともに、集約した拠点におけるトラックドライバー手待ち時間を削減

- ・ 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、**無駄な荷待ち時間を解消**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

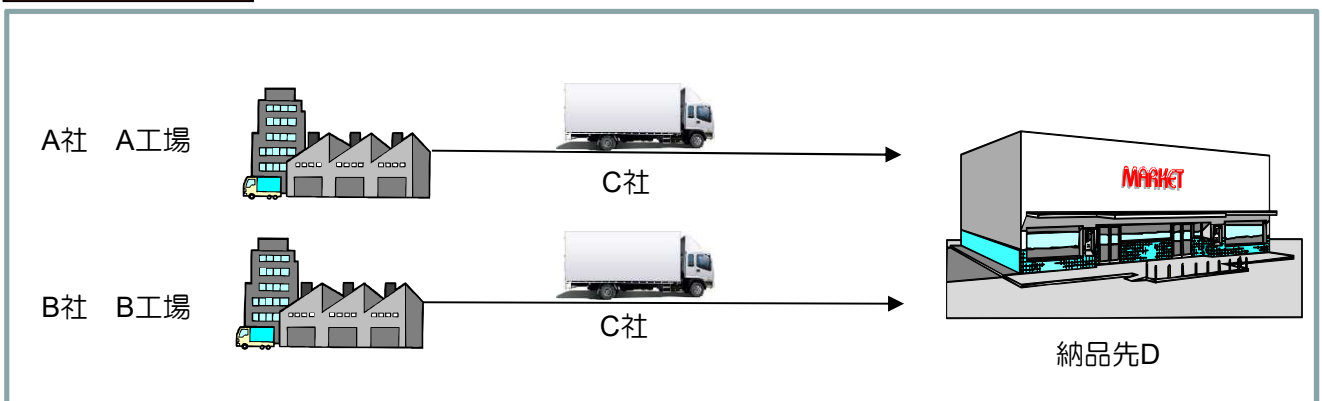


具体的な事業イメージ②（モーダルシフト、幹線輸送の共同化）

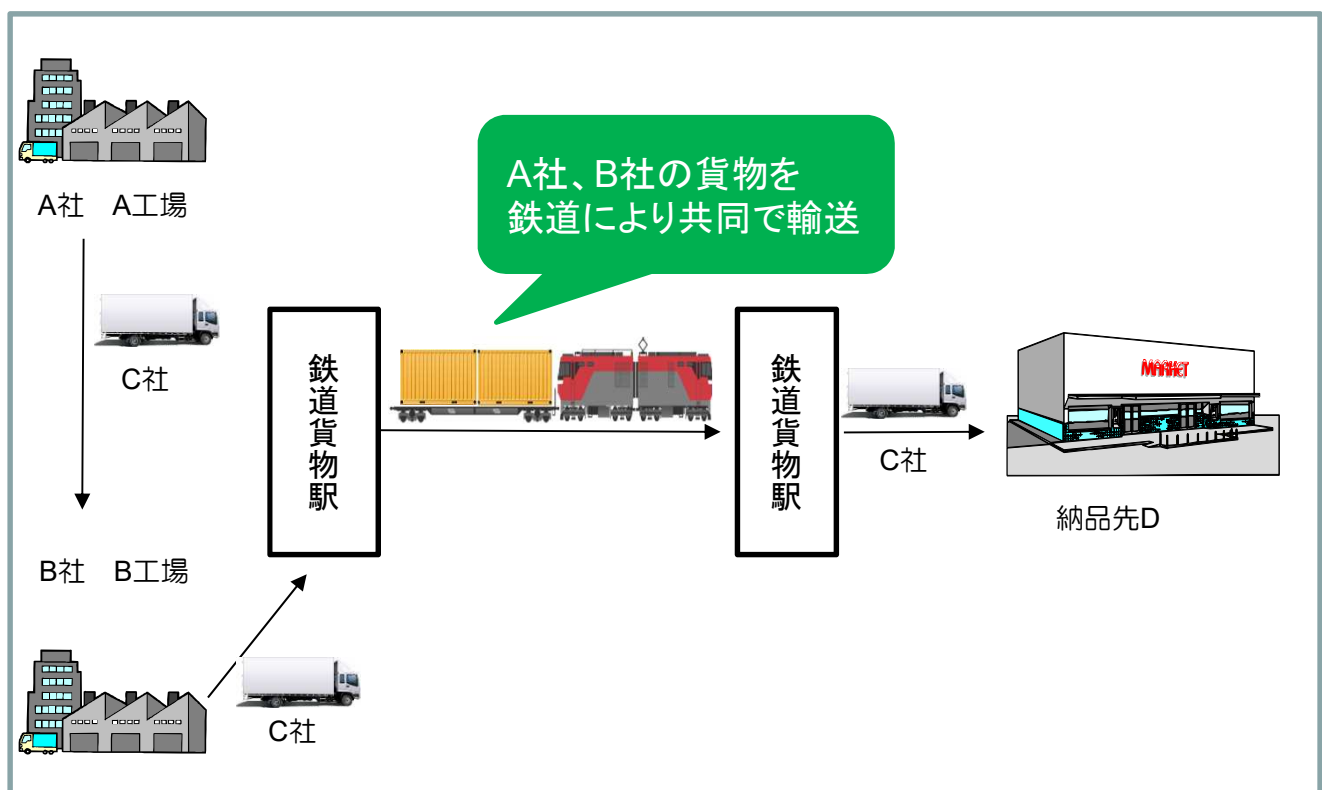
● 長距離トラック輸送から鉄道による輸送へモーダルシフト（転換）、輸送の共同化（東京都）

- ・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

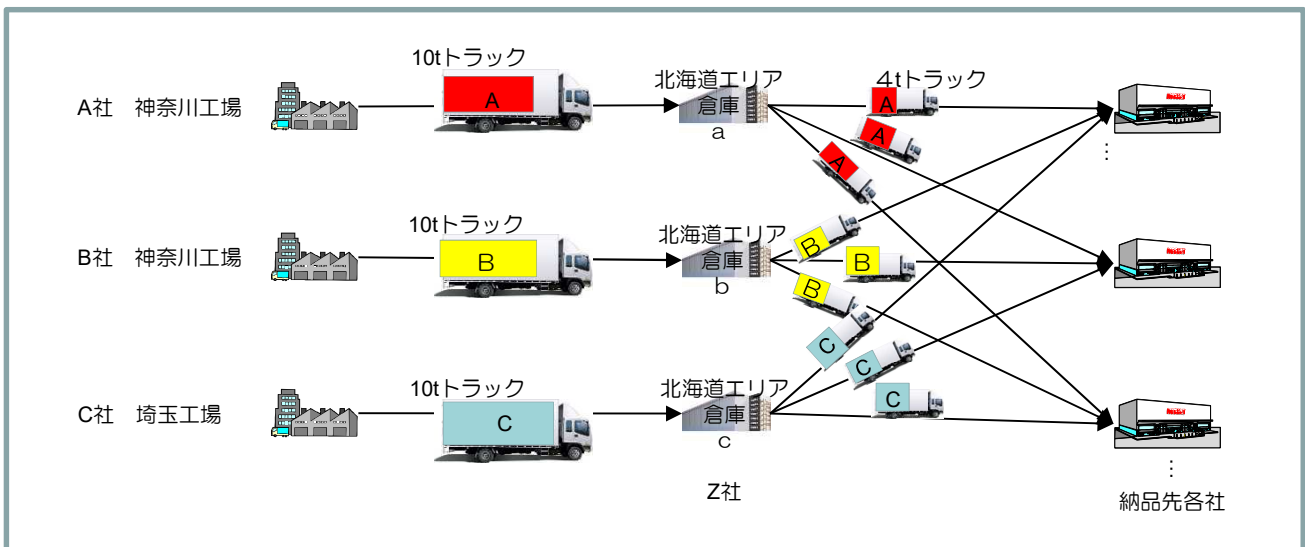


具体的な事業イメージ③（輸配送の共同化）

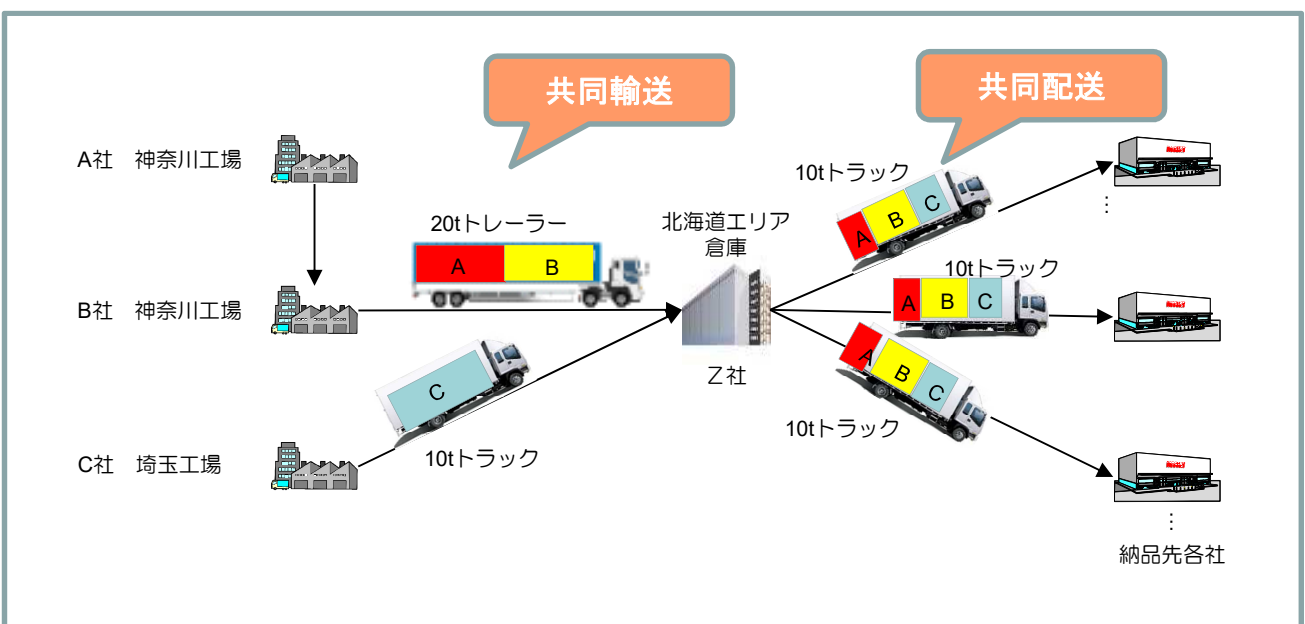
● 輸配送の共同化により、効率化を図った取組（北海道）

- ・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



具体的な事業イメージ④～⑦

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ります。

(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ます。

(2) 納品までのリードタイムの延長

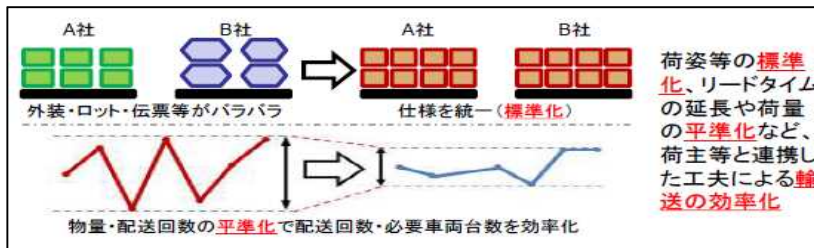
発荷主又は物流事業者が着荷主と連携し、例えば、発注があった翌日とされている納品日を翌々日とするなど、納品までのリードタイムを延長することで、事前に配車計画を組む時間的余裕ができ、積載効率の向上等の輸送の合理化につながる有効な取組と考えられます。

(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ます。

(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・手降ろしは作業員への負担が大きく、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す。



⑤ 輸送リソースの共同利用

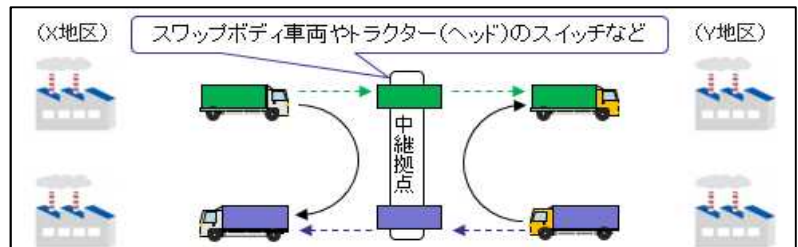
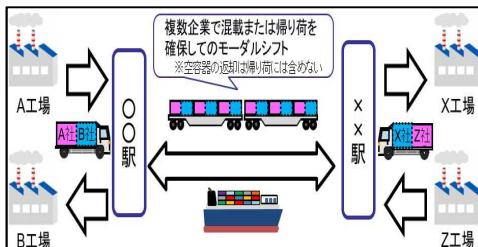
複数の荷主が連携し、例えば、次のような取組などにより同一の輸送リソースを共同利用することで、空車回送の削減といった輸送の合理化が図られることとなります。

(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す。

(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ます。



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ます。

⑦ バス等による貨客混載

貨客混載については、モーダル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ます。

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、あらかじめ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、各市町村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や(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付け等

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新規貨物用鉄道車両、貨物搬送設備の業務用資産に対し、一定の要件を満たせば、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。（別途申請が必要です。）

また、人手不足等により物流効率化が求められる中、財政投融资の活用を図ることで、関係者の連携・協働による物流総合効率化法に基づく流通業務総合効率化事業取組を資金面から支援いたします。（別途、申請が必要です。審査の結果、支援を受けられない場合もあります。）

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。）

【主な認定メリット】「税制特例措置(国税、地方税)」とは

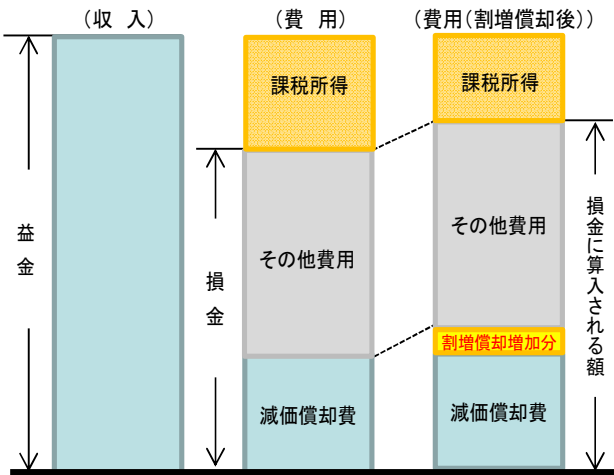
物流総合効率化法の認定計画に基づき取得した**新增設の営業倉庫は、税制特例措置を利用することができます。**

国税(所得税・法人税)の特例措置について

【措置の内容】

- ・ 特定流通業務施設(倉庫用建物等)に対する各事業年度 **(5年間)** の償却限度額を、**普通償却限度額に10%割増**することを認める制度(費用の前倒しによる課税の繰り延べ効果)
- ・ 倉庫業法の登録を受けた倉庫(営業倉庫)が対象
- ・ **倉庫の竣工までに物流総合効率化法の認定を受ける必要**(貸付の用に供する倉庫は利用不可)
- ・ 適用期限: 令和4年3月31日まで延長
- ・ 根拠法令: 租税特別措置法第48条ほか

《割増償却制度のイメージ》



《減税効果の試算》

(試算の条件)

- ・ 倉庫種類: 普通倉庫
(耐用年数31年、定額法(償却率0.033))
- ・ 取得価額: 3,000百万円、法人税率: 23.2%

(単位: 千円)

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
①普通償却の場合の減価償却額	99,000	99,000	99,000	99,000	99,000
②①に対する税額	22,968	22,968	22,968	22,968	22,968
③割増償却の場合の減価償却額	108,900	108,900	108,900	108,900	108,900
④③に対する税額	25,265	25,265	25,265	25,265	25,265
⑤減税効果(④-②)	2,297	2,297	2,297	2,297	2,297

1年で約2百万円、5年間で約11百万円の減税効果

地方税(固定資産税・都市計画税)の特例措置について

【措置の内容】

(1) 倉庫

- ・ 固定資産税・都市計画税の課税標準を**1/2(5年間)**に軽減

(2) 附属機械設備(到着時刻表示装置*1、特定搬出用自動運搬装置*2に限る)

- ・ 固定資産税の課税標準を**3/4(5年間)**に軽減

*1 「トラック予約受付システム」を構成するモニターやハンディターミナル
*2 貯蔵槽倉庫と隣接する加工施設を接続するコンベア(貯蔵槽倉庫のみ)

(3) その他の要件

- ・ 倉庫業者である総合効率化事業者が新增設する倉庫と附属機械設備が対象
- ・ 倉庫業法の登録を受けた倉庫(営業倉庫)が対象

※但し、倉庫業者に利用させるための倉庫を建設することを目的として設立された法人で、事業協同組合(倉庫業者のみを構成員とするもの)又は倉庫業者が90%以上出資する法人が倉庫を保有し、倉庫業者に賃貸する場合は、本特例措置を利用可能。

- ・ **倉庫の竣工までに物流総合効率化法の認定を受ける必要**

- ・ 適用期限: 令和4年3月31日まで延長
- ・ 根拠法令: 地方税法附則第15条ほか

《減税効果の試算》

(試算の条件)

- ・ 倉庫種類: 普通倉庫(固定資産評価額: 建物1,700百万円、附属機械設備7百万円)
- ・ 取得価額: 3,000百万円
- ・ 税率: 固定資産税 1.4% 都市計画税 0.3%

(単位: 千円)

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
建物評価額	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,530,000	1,530,000
建物減税額	14,450	14,450	14,450	13,005	13,005
附属機械設備評価額	7,000	5,600	4,200	2,800	1,400
設備減税額	25	20	15	10	5
減税額合計	14,475	14,470	14,465	13,015	13,010

1年で約14百万円、5年間で約69百万円の減税効果

国税と地方税の特例により、5年間で約80百万円の減税効果(試算)

【主な認定メリット】「開発許可の配慮」とは

物流総合効率化法の認定を受けた特定流通業務施設は、市街化調整区域に施設を建設する条件を満たすことができます※。

※地方自治体の基準によっては、物効法認定を開発許可の条件としない場合があります。

開発許可基準の詳細につきましては、各地方自治体にご確認ください。

- 市街化調整区域に倉庫等を建設する場合は、地方公共団体の開発許可が必要。
- 国土交通省は、物流総合効率化法第21条を踏まえ、「開発許可制度運用指針（都市計画法に基づく技術的助言）」において、**開発許可をして差し支えないもの**として、「特定流通業務施設」を例示（一般貨物自動車運送業（特積み施設を除く）又は倉庫業の用に供される施設に限定）。
- 開発許可の許可権者である**都道府県知事等**は、「運用指針」を踏まえて、**それぞれで開発許可基準を制定・運用**。

○ 流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（抄）

（都市計画法等による処分についての配慮）

第21条 国の行政機関の長又は都道府県知事は、特定認定総合効率化事業の実施のため都市計画法（昭和43年法律第100号）その他の法律の規定による許可その他の処分を求められたときは、当該特定認定総合効率化事業の用に供する特定流通業務施設の整備が円滑に行われるよう適切な配慮をするものとする。

○ 開発許可制度運用指針（都市計画法に基づく技術的助言）

開発審査会の議を経て、通常原則として許可して差し支えないものとして以下を例示

- 分家住宅
- 収用対象事業に係る移転
- 大規模既存集落内の住宅、小規模工場等
- 特定流通業務施設**
- 社会福祉施設、有料老人ホーム等
- 医療施設

特定流通業務施設に該当するものであって、

- 貨物自動車運送事業法第2条第2項に規定する一般貨物自動車運送事業のうち同条第6項の特別積合せ貨物運送に該当しないものの用に供される施設
- 倉庫業法第2条第2項に規定する倉庫業の用に供する同条第1項に規定する倉庫

であること 等について例示



制度運用に関する国の基本的な考え方を示す「技術的助言」を踏まえ、地方公共団体が地域の実情に応じ、適切に運用

○ 開発許可制度の概要

- | | |
|-------------|---|
| 目的 | <ul style="list-style-type: none"> 市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を担保 良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止 |
| 規制内容 | <ul style="list-style-type: none"> 開発行為をしようとする場合には、開発許可権者の許可が必要 |
| 許可権者 | <ul style="list-style-type: none"> 都道府県知事又は指定都市、中核市、特例市の長（都市計画法第29条） 地方自治法第252条の17の2の規定に基づく事務処理市町村の長 |
| 対象行為 | <p>一定規模以上の開発行為</p> <p>主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更</p> <ul style="list-style-type: none"> 開発行為を伴わない建築行為については許可の対象外（市街化調整区域を除く）。 駅舎、図書館等の公共公益施設等は、開発許可不要。 |

都市計画区域	線引き都市計画区域	市街化区域	1,000㎡（三大都市圏の既成市街地・近郊整備地帯等は500㎡）以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可	技術基準適用	—
		市街化調整区域	原則として全ての開発行為		立地基準適用
非線引き都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可	—		
準都市計画区域		3,000㎡以上の開発行為 ※開発許可権者が条例で300㎡まで引下げ可	—		
都市計画域及び準都市計画区域外		1ha以上の開発行為（それにより一定の市街地を形成すると見込まれる規模）	—		

基準 立地基準 市街化調整区域において許容される開発行為の類型を定める基準（都市計画法第34条） ⇒ 市街化を抑制すべき調整区域の性格を担保

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)

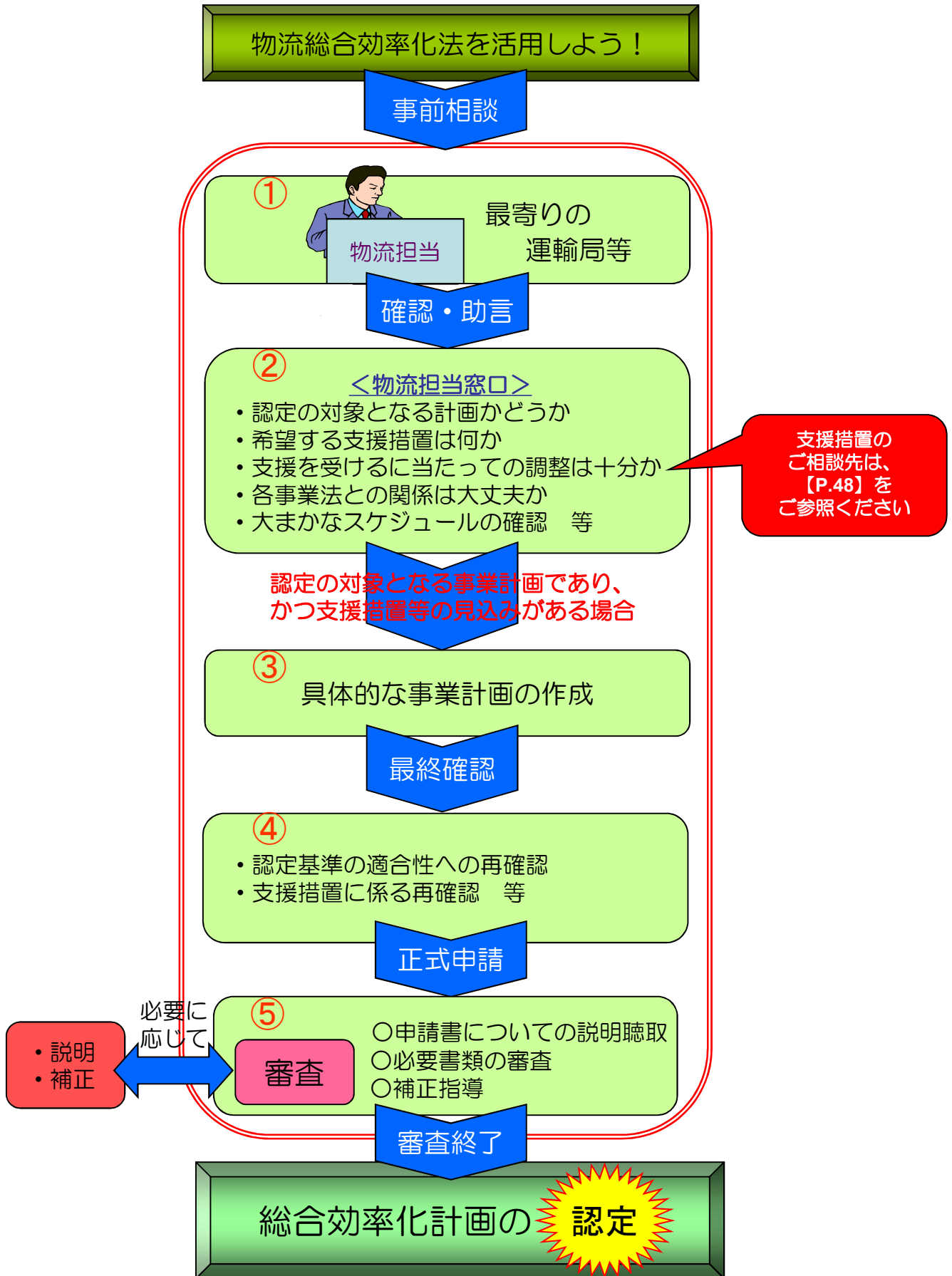
特定流通業務施設の区分によって要件が定められています。例えば営業倉庫の場合、以下の要件を満たす必要があります。

- 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6,000m³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.16】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。

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.12、P.33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

流通業務総合効率化事業の開始

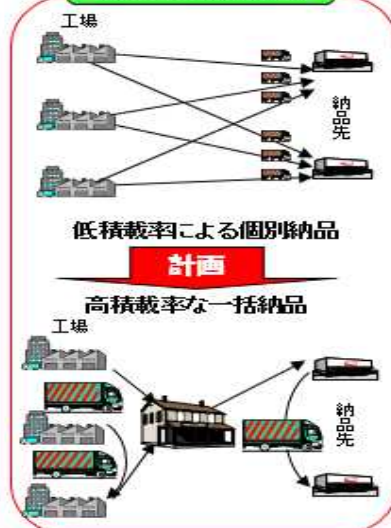
輸送網の集約



モーダルシフト



輸配送の共同化



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

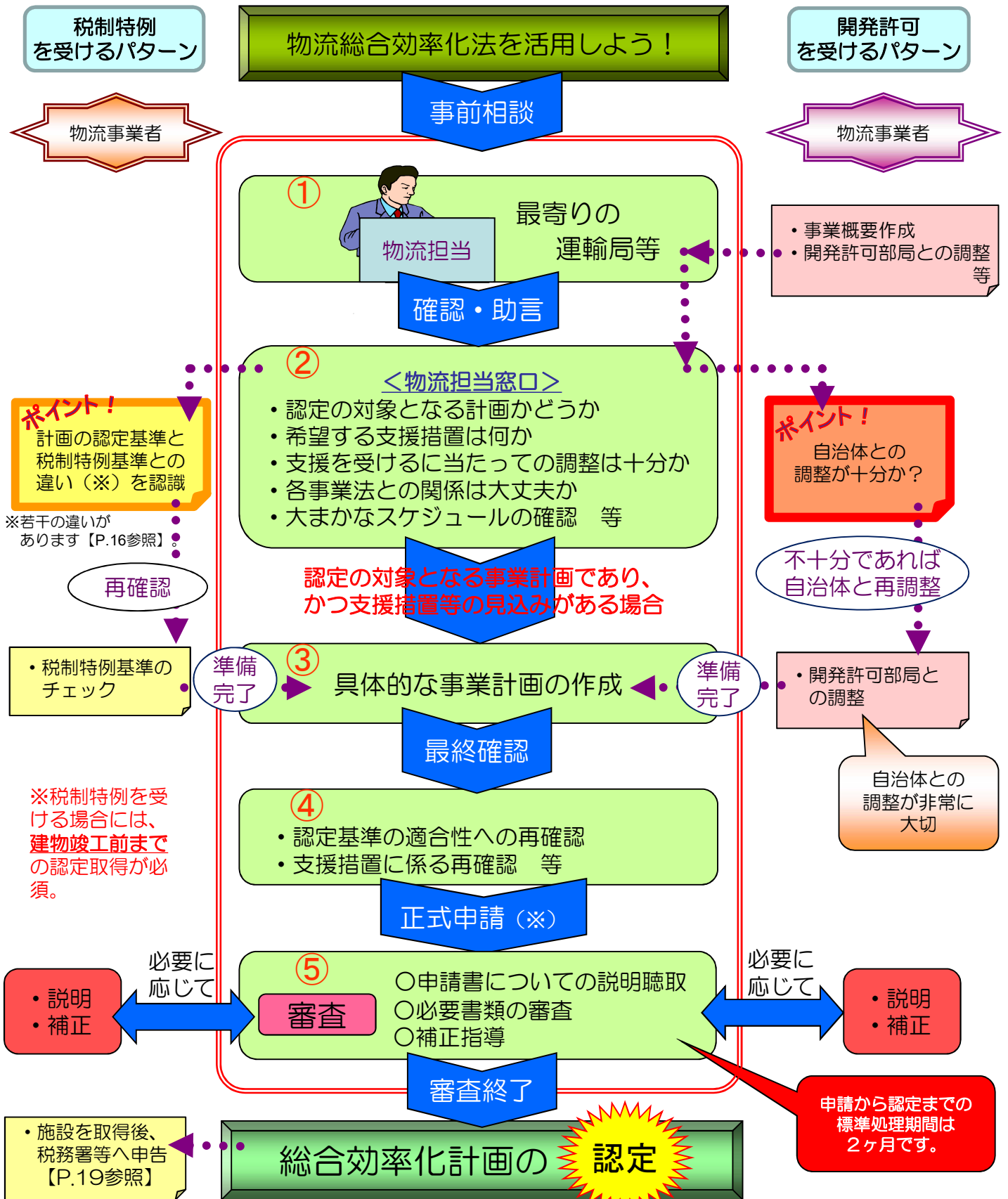
変更が生じた場合

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

物流総合効率化法認定までの道のり(税制特例措置・開発許可関係)



(※) 特定流通業務施設は高速道路等のICの5km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。

「開発許可の配慮」を希望する場合、早期の認定を受けるためには、関係行政機関等との事前調整が重要なポイントになります。

- 物流総合効率化法（特定流通業務施設の整備を伴うもの）の認定制度では、審査（事前相談を除く）の標準処理期間を2か月としています。
- 「開発許可の配慮」を希望する場合、地方運輸局における認定審査では、地域の都市計画等との整合性の確認や交通の安全や円滑化の見地から、関係行政機関（都道府県知事、都道府県警察、地方整備局）等に「意見聴取」を行います。
- また、荷主と連携する計画とする場合には、本法の共管官庁（経済産業省・農林水産省）と共同認定を行います。
- 地方運輸局から照会を受けた関係行政機関では、地域の都市計画や実情等を踏まえ、認定申請の内容の確認を行います。追加資料として、**特定流通業務施設への貨物自動車の入出庫台数の予測や周辺道路の交通需要予測等の資料の提出を求められる場合**がありますので、事前確認が必要となる場合があります。
- 認定申請書類に不備があった場合や、内容に不足があった場合等には、認定審査のみならず、共管官庁や関係行政機関からの回答が遅れることがあり、認定審査をスムーズに進め、早期に認定するため、**地方運輸局に正式申請する前に、以下の準備を十分に行うよう**、ご協力をお願いいたします。

【認定申請に当たっての注意事項】

① 地方運輸局との十分な調整

- ・ 物流総合効率化法の認定制度に関する確認
- ・ 認定申請までのスケジュールの確認
- ・ 関係行政機関との事前調整等の相談
- ・ 認定申請書（案）の内容確認・調整
- ・ 認定申請書の添付書類・必要部数の確認

② 地方自治体の開発許可部局との十分な調整

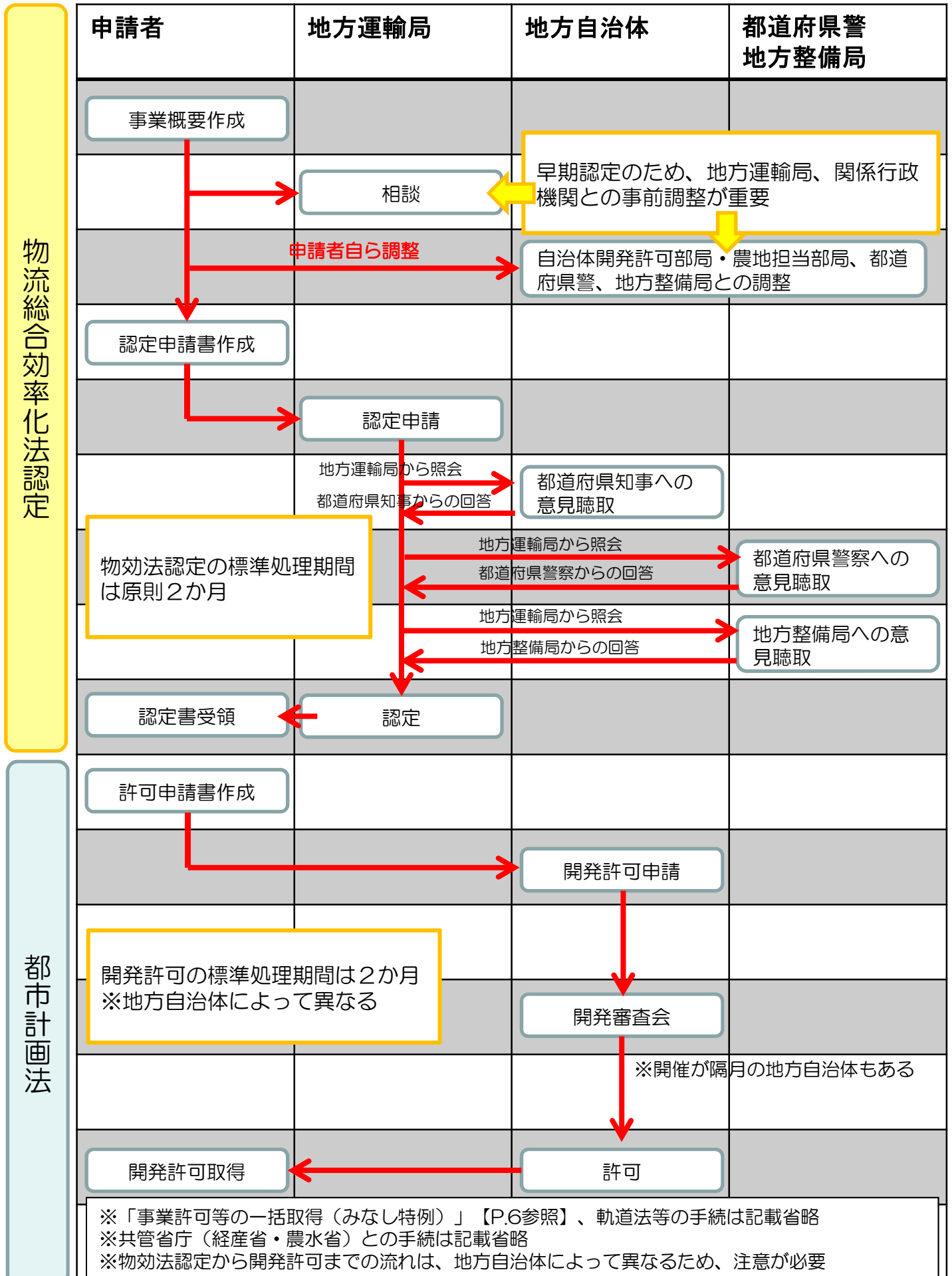
- ・ 開発審査会の開催予定時期等スケジュールの確認
- ・ 開発許可を受けるための条件の確認（農地の場合は、開発許可とは別に、地方自治体の担当部局や農業委員会等への確認が必要*）
- ・ 物流総合効率化法の認定を前提とした開発許可申請手続の確認
- ・ 物流総合効率化法の認定申請の際に必要な追加提出資料の確認
- ・ 認定申請書の必要部数の確認

③ 所轄警察署・地方整備局との十分な調整

- ・ 特定流通業務施設の整備計画の事前説明
- ・ 物流総合効率化法の認定申請の際に必要な追加提出資料の確認
- ・ 認定申請書の必要部数の確認

*【重要】建設予定地が**農地の場合、物効法の認定とは別に、農業委員会等の農地転用許可等が必要**となる場合があります。地方自治体の農地担当部局にご相談ください。

物流総合効率化法認定から開発許可までの全体の流れ



事前の簡易チェックシート(特定流通業務施設関係)

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"/>

※1～3：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

【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）

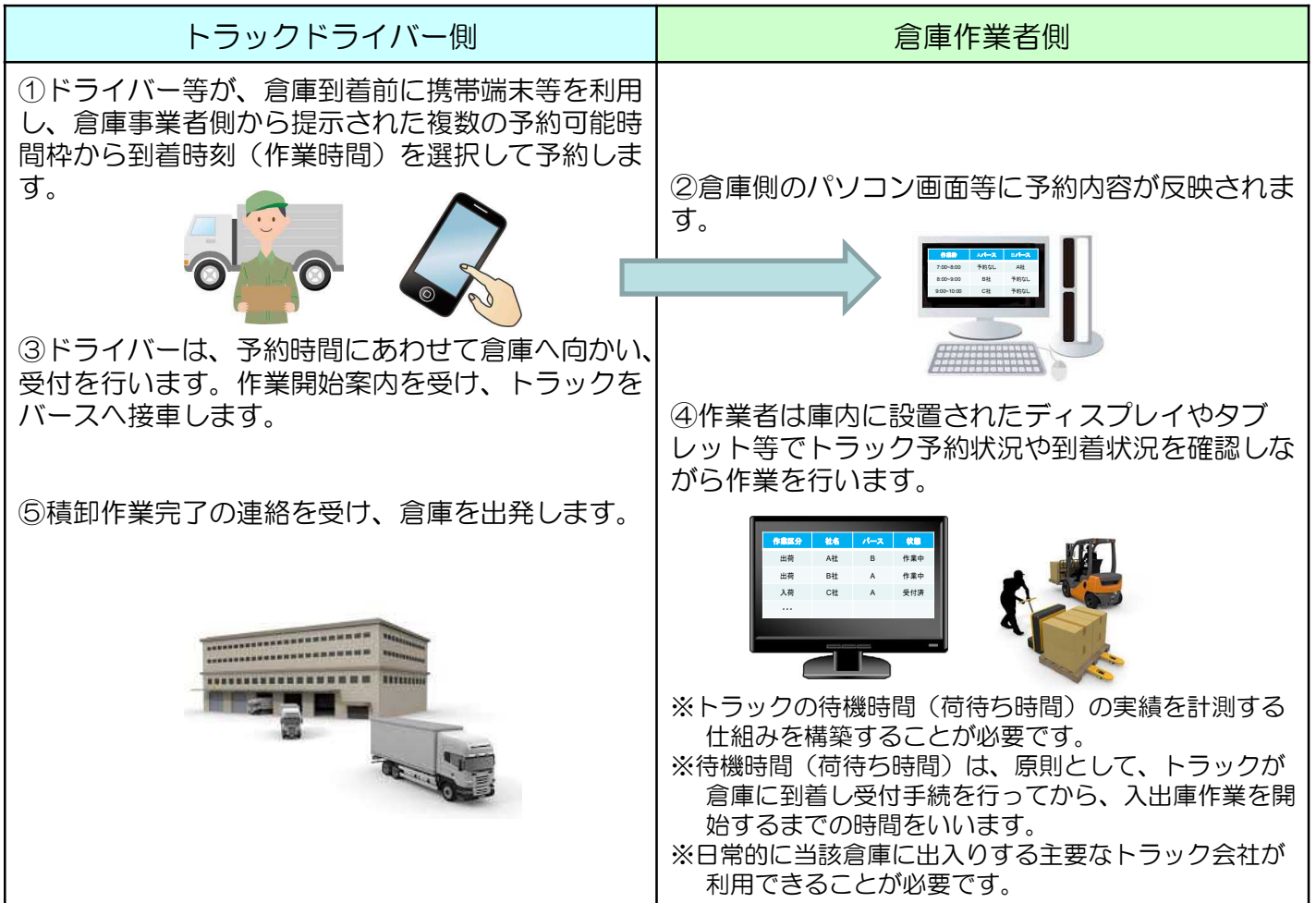
	貯蔵槽倉庫又は冷蔵倉庫 以外の倉庫（普通倉庫） （施行規則第2条第2項第8号）	冷蔵倉庫 （施行規則第2条第2項第7号）	貯蔵槽倉庫（サイロ） （施行規則第2条第2項第6号）	
実施主体要件	2以上の者（法人格が異なれば、親子関係でも可）が連携する計画であること			
総合化要件	流通業務（輸送・保管・荷さばき・流通加工）を一体的に実施する計画であること			
効率化要件	輸送の合理化（輸送網の集約等）を行うことにより、流通業務を効率化する計画であること			
環境負荷低減要件	現行の事業と比較して、物流フローにおけるトラックからのCO ₂ 排出量削減効果が見込まれること			
省力化要件	現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（119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 ³ 以上	容積 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（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） 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 			
	<ul style="list-style-type: none"> 税制特例（国税）を適用する場合 <ul style="list-style-type: none"> 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） 税制特例（地方税）を適用する場合 <ul style="list-style-type: none"> 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 耐火建築物又は準耐火建築物のいずれでも適用可能 鉄骨造は骨格材の肉厚が3mm以上であること 			
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（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） 	<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"> 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） 		
	荷さばき及び輸送の効率化（選択要件）	<ul style="list-style-type: none"> 多階建の場合、次のいずれかを有するもの <ul style="list-style-type: none"> エレベーター（最大積載荷重2トン以上） ランプウェイ構造 		
		<ul style="list-style-type: none"> 次のいずれかを有するもの <ul style="list-style-type: none"> 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 到着時刻表示装置 ※トラック予約受付システム（⇒P.17）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 <ul style="list-style-type: none"> トラック営業所等 到着時刻表示装置 特定搬出用自動運搬装置 ※サイロ等から隣接する生産工場等に飼料等を搬出するコンベア 	
	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 		
	保管（必須要件）	<ul style="list-style-type: none"> データ交換システム(EDI) 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)） 		
			<ul style="list-style-type: none"> 強制送風式冷蔵装置 	<ul style="list-style-type: none"> くん蒸ガス循環装置 くん蒸ガス保有力
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） 			
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おいて、次のいずれかを有するものであること <ul style="list-style-type: none"> 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 ④貨物落下防止装置 ⑤パレット連結装置 ⑥貨物・パレット一体包装装置 			

※ 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、新增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。

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

【トラック事業者側】

- ・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。

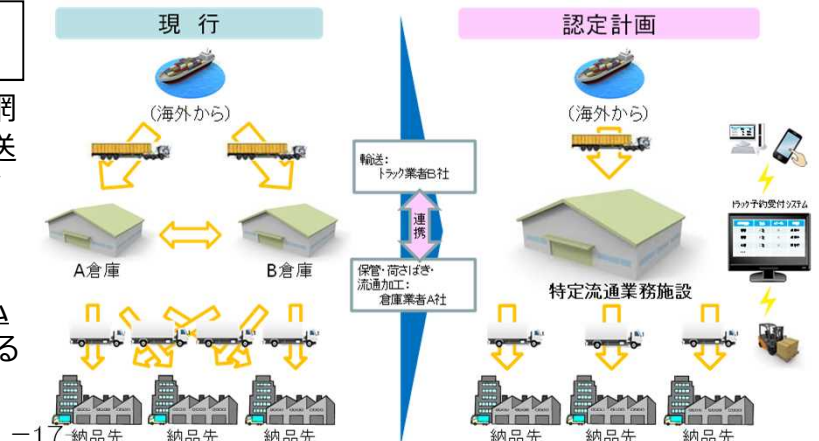
【倉庫業者側】

- ・事前にトラックの到着時刻情報が分かることで**庫内作業計画や人員配置の調整が可能**です。これにより、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。

認定事例 「トラック予約受付システム」の市販システムの導入により、荷待ち時間を削減

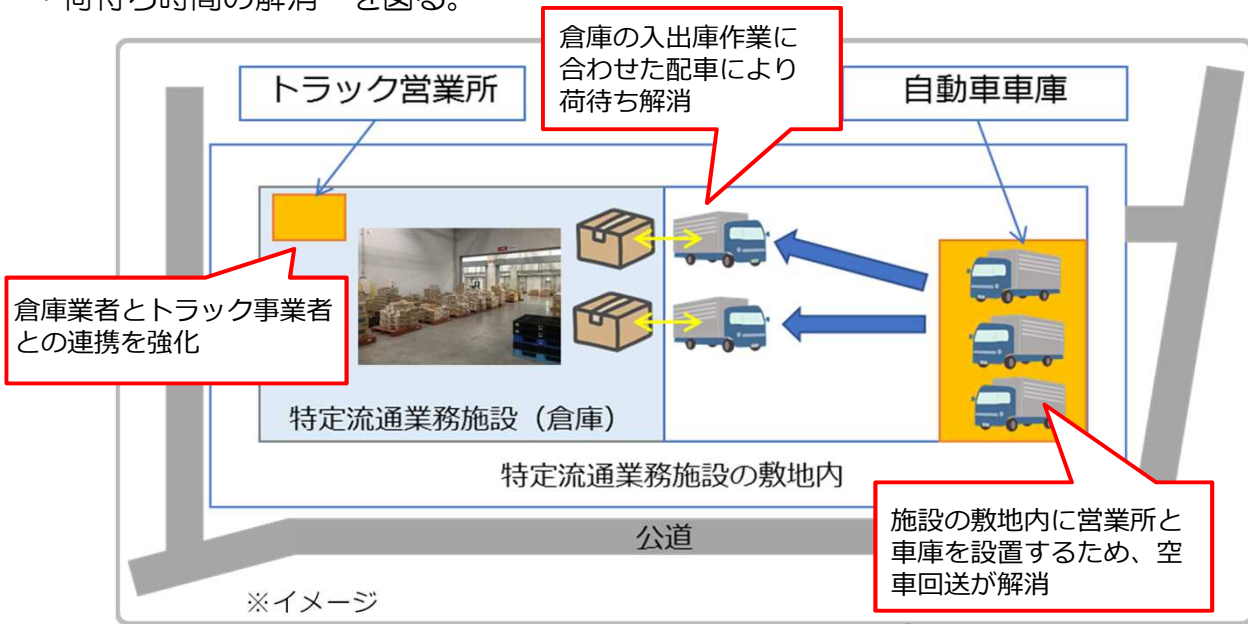
- ・ 保管・荷捌き・流通加工：A社（倉庫業者）
- ・ 輸送：B社（トラック業者）

- 特定流通業務施設の整備に伴い、輸送網を整理することにより、倉庫間の横持ち輸送や物流フローにおけるトラックの走行距離が減少し、CO₂排出量を削減【目標：20%削減】
- 「トラック予約受付システム」の市販システムを導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、荷待ち時間を削減【目標：80%削減】



トラック営業所及び自動車車庫とは？

- ⇒ 特定流通業務施設の敷地内に、一般貨物自動車運送事業の営業所と自動車車庫を設置し、
- 無駄な空車回送の解消
 - トラックの稼働率の向上
 - 荷待ち時間の解消 を図る。



導入のメリット

【トラック事業者側】

- 物流施設の前での積卸の順番待ち(荷待ち)が解消
- トラック事業者の営業所から倉庫までの空車回送が解消
 - ⇒ **トラックの稼働率上昇**
 - ⇒ **ドライバー労働環境の改善**

【倉庫業者側】

- 倉庫の出入庫作業の進捗状況に応じた配車が可能
- トラックへの積込作業の効率化が可能
 - ⇒ **倉庫内の作業効率改善**
 - ⇒ **良好な周辺環境確保**

【トラック営業所等を設置する場合の要件】

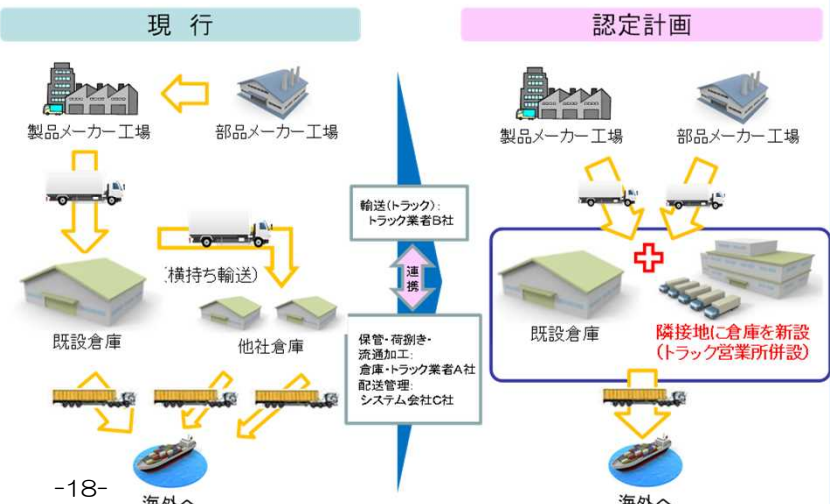
- 特定流通業務施設の同一敷地内に営業所等を設置する計画であること
- 原則として、特定流通業務施設の所有者が営業所等の土地・建物を所有する計画であること（貨物自動車運送事業者は営業所等を借り受けることにより事業を行う）
- 営業所等の物流総合効率化法の認定申請の内容と、当該営業所等を使用する貨物自動車運送事業者の貨物自動車運送事業許可の事業計画が一致した計画であること
- 営業所等は、主に当該特定流通業務施設の貨物の取扱いを行う事を目的として設置する計画であること

認定事例

特定流通業務施設の敷地内への「トラック営業所及び車庫」の設置と配送管理の実施により、荷待ち時間を削減

- 保管・荷捌き・流通加工：A社（倉庫業・トラック業者）
- 輸送：B社（トラック業者）
- 配送管理：C社（システム会社）

- 特定流通業務施設の整備に伴い、輸送網を整理することにより、倉庫間の横持ち輸送が減少し、CO₂排出量を削減【目標：24%削減】
- 施設内に「トラック営業所及び車庫」を設置するとともに、特定流通業務施設から港へのコンテナ輸送の配車管理を実施することにより、荷待ち時間を削減【目標：70%削減】



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 <https://www.mlit.go.jp/common/001374557.docx> からダウンロードできます。

総合効率化計画認定申請書

申請者に荷主企業等が含まれる場合は、その事業を所管する省庁との共同認定となります。ご相談時に運輸局へご確認ください。

令和〇〇年〇〇月〇〇日

〇〇運輸局長
〇〇農政局長 殿

① 総合効率化計画を代表してとりまとめる者

【代表申請者】

② その他の連携する申請

【共同申請者】

に分けて記載してください。

※特定流通業務施設の整備に係る特例措置（例：税制特例、開発許可の配慮）の適用を受ける者（施設整備者）は、「代表申請者」としてください（代表申請者は複数でも可）。

(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

(代表申請者)

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

代表者氏名 代表取締役社長 〇×次郎

(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

代表者氏名 代表取締役社長 △□三郎

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。

「共同申請者」は、代表者氏名を省略し、会社の所在地、名称のみでも可

《早期認定のためのお願い》

- 認定申請書は、**正式申請の前に地方運輸局及び関係行政機関**（地方自治体開発許可部局、都道府県警、地方整備局）と**十分に調整**をしてください。
- 添付書類として必要な書類については、正式申請前に、必ず地方運輸局に確認してください。
- ご不明な点がございましたら、お早めに地方運輸局にご相談ください。

当該計画に関する営業所を記載して下さい。

会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	
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) <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	

(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) <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	

(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	

何を目標とする計画なのかを具体的に記載して下さい。

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(70%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

(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)

総合効率化計画における

- ・CO₂排出量削減目標
- ・荷待ち時間削減目標

の数値目標を記載して下さい。

【P.31・32】で算出した数値を記載

連携する各事業者の役割分担を明確にし、記載してください。

(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。

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。

概略図は、【P.30参照】

ii) 計画

- ① ○×倉庫(株)が○○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）。
- ② 特定流通業務施設では、○×倉庫(株)が保管する菓子製品への値付けや包装等の流通加工を行います。
- ③ 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。【P.48 Q12.参照】

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（令和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。

- 「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な計画を記載してください。
- 「CO₂排出量削減目標」「荷待ち時間削減目標」を達成するための取組や各要件を満たすための計画を具体的に記載してください。
- 「トラック予約受付システム」を導入する計画とする場合は、システムの概要を簡潔に記載してください。
- 「流通加工」については、具体的にどのような作業を行う計画なのか、簡潔に記載してください。

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 本格稼動	令和〇〇年〇〇月 令和〇〇年〇〇月	

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		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と一部異なりますので、注意して下さい。【P.16参照】

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㎡	
社会資本等との位置関係	東北自動車道／羽生ICから3.0km	
床面積（容積） ※	荷さばき	1,000㎡（ m ³ ）
	保管施設	6,000㎡（ m ³ ）
	流通加工施設	500㎡（ m ³ ）
	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、記入して下さい。

(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	令和〇〇年〇〇月	売買契約 締結済
	実施設計	令和〇〇年〇〇月	
	土地取得	令和〇〇年〇〇月	
	建築確認	令和〇〇年〇〇月	
	請負事業者決定	令和〇〇年〇〇月	
	着工	令和〇〇年〇〇月	
	竣工	令和〇〇年〇〇月	

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 令和〇〇年〇〇月
許可 令和〇〇年〇〇月
地法農地転用許可申請
申請 令和〇〇年〇〇月
許可 令和〇〇年〇〇月
市計画法開発行為許可申請
申請 令和〇〇年〇〇月

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。

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。

総合効率化計画の認定があり次第申請

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. 貨客運送効率化事業の該当有無と、該当時の関係地方公共団体

貨客運送効率化事業	関係地方公共団体
—	—

「メリット一覧」を参考にしてください。【P.6~8参照】

11. 認定により適用を希望する支援措置

- 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。

12. 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、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、若手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。

13. 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
 - 7. 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〇番〇号
- ③ 変更しようとする事項
 - 倉庫の新設

次のいずれにも該当する場合は、「中小企業流通業務効率化事業」に「○」を記入してください。

- ① 物流総合効率化法第2条第16号に規定する「中小企業者」に該当する場合
- ② 中小企業を対象とした特例の利用を希望する場合【P.6参照】

【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

《注意事項》

（１）認定を受けた計画に変更が生じた場合の手続（計画変更認定）

- ・認定を受けた計画に変更が生じた場合は、物流総合効率化法第 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。
- ・「変更認定」に当たっては、その変更の内容について、物流総合効率化法施行規則第 4 条第 1 項に掲げる事項を記載した「総合効率化計画変更認定申請書」を作成し、必要な添付書類を添えて当該変更認定申請書とその特定流通業務施設の所在地を管轄する地方運輸局長に提出してください。

（２）認定を受けた計画が基準に適合しなくなった場合（認定取消）

- ・地方運輸局長は、物流総合効率化法第 5 条第 2 項の認定総合効率化計画の実施に遅延があると認められる場合には、認定総合効率化事業者に対し、当該認定総合効率化計画に従って円滑な実施が行われるよう指導するほか、必要に応じ、認定総合効率化計画の変更を指導を行います。
- ・地方運輸局長は、認定総合効率化事業者が認定総合効率化計画に従って事業を実施していないと認められる場合又は認定総合効率化計画が法令若しくは認定基準を満たさなくなったと認められる場合は、当該認定を取り消すことができます。

認定申請に必要な添付書類等

総合効率化計画認定申請に当たっては、以下の書類の提出が必要となります。ご不明な点がありましたら、地方運輸局にご相談ください。

<認定申請書類>

- ① 認定申請書
- ② 特定流通業務施設の平面図、立面図及び断面図
- ③ 社会資本等との位置関係を明らかにする図面
- ④ 特定流通業務施設が有する設備の能力を示す書類
(導入する設備が要件を満たすことを説明するための仕様書・パンフレット等)

<既存の法人が申請する場合>

- ① 定款又は寄附行為
- ② 登記事項証明書
- ③ 最近の事業年度における財産目録*
- ④ 貸借対照表
- ⑤ 損益計算書

* 様式・記載内容等につきましては、地方運輸局にご相談ください。

<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

<個人が申請する場合>

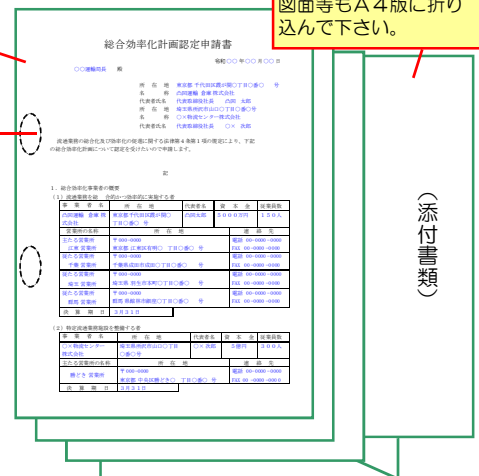
- ① 戸籍抄本
- ② 資産調書

原則として、「代表申請者」及び「施設整備者」のみ申請書に添付してください。
※「共同申請者」については、申請書の内容に疑義が生じた場合に、提出を求められることがあります。

図面等もA4版に折り込んで下さい。

A4用紙

ホチキスや袋にしなさい。



提出方法：紙での提出又は電子データにてデータを送付

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.51】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しないようお願いいたします。

※添付書類は、代表申請者を經由せず、地方運輸局に直接提出することもできます。

《注意事項》 関係行政機関からの追加資料の提出要請について

- 地方運輸局への正式申請後、地方運輸局は、都道府県知事、都道府県警察、地方整備局に対して意見聴取を行います。その際に、上記のほかに追加資料の提出を求められる場合があります。
- 早期認定を行うため、地方運輸局への正式申請の前に、地方運輸局及び関係行政機関と申請書の内容及び添付書類について、十分に調整を行ってください。
- 地方運輸局からの照会を受け、関係行政機関では、地域の実情を踏まえた審査を行うため、必要とする資料は各機関でそれぞれ異なります。
- 過去に関係行政機関から追加資料の提出要請があった資料は以下のとおりです。

【参考】

- ① 物流施設周辺、主要道路となる道路の状況
- ② 1日の発生集中交通量（平日・休日・時間毎）
- ③ 特定流通業務施設の発生集中交通量（特定流通業務施設の利用台数）
- ④ 特定流通業務施設と高速自動車国道のインターチェンジ等との主要経路図
- ⑤ 現状敷地の写真 等

「流通業務総合効率化事業の目標」の設定

総合効率化計画の認定申請に当たっては、

- ① **二酸化炭素(CO₂)排出量削減目標**、② **荷待ち時間削減目標**を設定する必要があります。

二酸化炭素(CO₂)排出量削減目標の設定

- ・ 特定流通業務施設の整備に伴い、同施設に出入りするトラック輸送の輸送経路（物流フロー）を見直し、**トラックから排出されるCO₂排出量の削減目標を策定**します。
- ・ 目標の策定に当たっては、「現行の物流フロー」《Before》と「計画する物流フロー」《After》に係る1年間のCO₂排出量をそれぞれ算出し、「計画する物流フロー」に係る数値が「現行の物流フロー」に係る数値を下回る計画である必要があります。
- ・ 物流フローの見直しに当たっては、事業者の創意工夫により計画を策定することとなりますが、例えば、①輸送網集約（複数の倉庫を1の大型施設に集約することにより、輸送ルートの整理や倉庫間の横持輸送を解消）、②共同輸配送、③モーダルシフト、④トラックの集約化・大型化などによる**トラックの走行距離の削減等の取組**が考えられます。

「二酸化炭素 (CO₂) 排出量削減目標」の計算方法は、【P.30・31参照】

荷待ち時間削減目標の設定

- ・ 総合効率化計画では、一定の規模要件や省力化要件（トラック予約受付システム、トラック営業所等の設置等）を満たした「特定流通業務施設」の整備を通じて、**施設全体としてトラックの荷待ち時間を削減する計画を策定**します。
- ・ 特定流通業務施設におけるトラックの荷待ち時間については、「**概ね無駄な待機がない状態**となることが見込まれる」ことを評価することとされております（基本方針）。
- ・ 目標の設定に当たっては、「現行の物流フロー」《Before》と「計画する物流フロー（特定流通業務施設）」《After》における荷待ち時間（1年間の合計）をそれぞれ算出し、「計画」に係る数値が「現行」に係る数値を下回り、かつ、概ね無駄な待機がない状態（1荷役あたり30分以下程度）となる計画である必要があります。

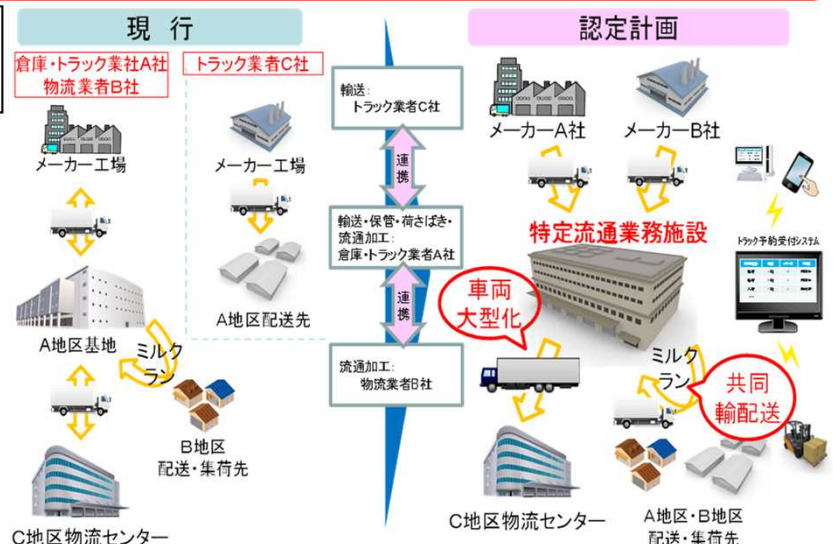
「荷待ち時間削減目標」の計算方法は、【P.32参照】

認定事例

- ・ 「共同輸配送」によるミルクランの対象地域拡大と「車両大型化」による積載率の向上により、施設に出入りするトラックから排出される**二酸化炭素の排出量を削減**
- ・ 「トラック予約受付システム」の導入等により、**荷待ち時間を削減**

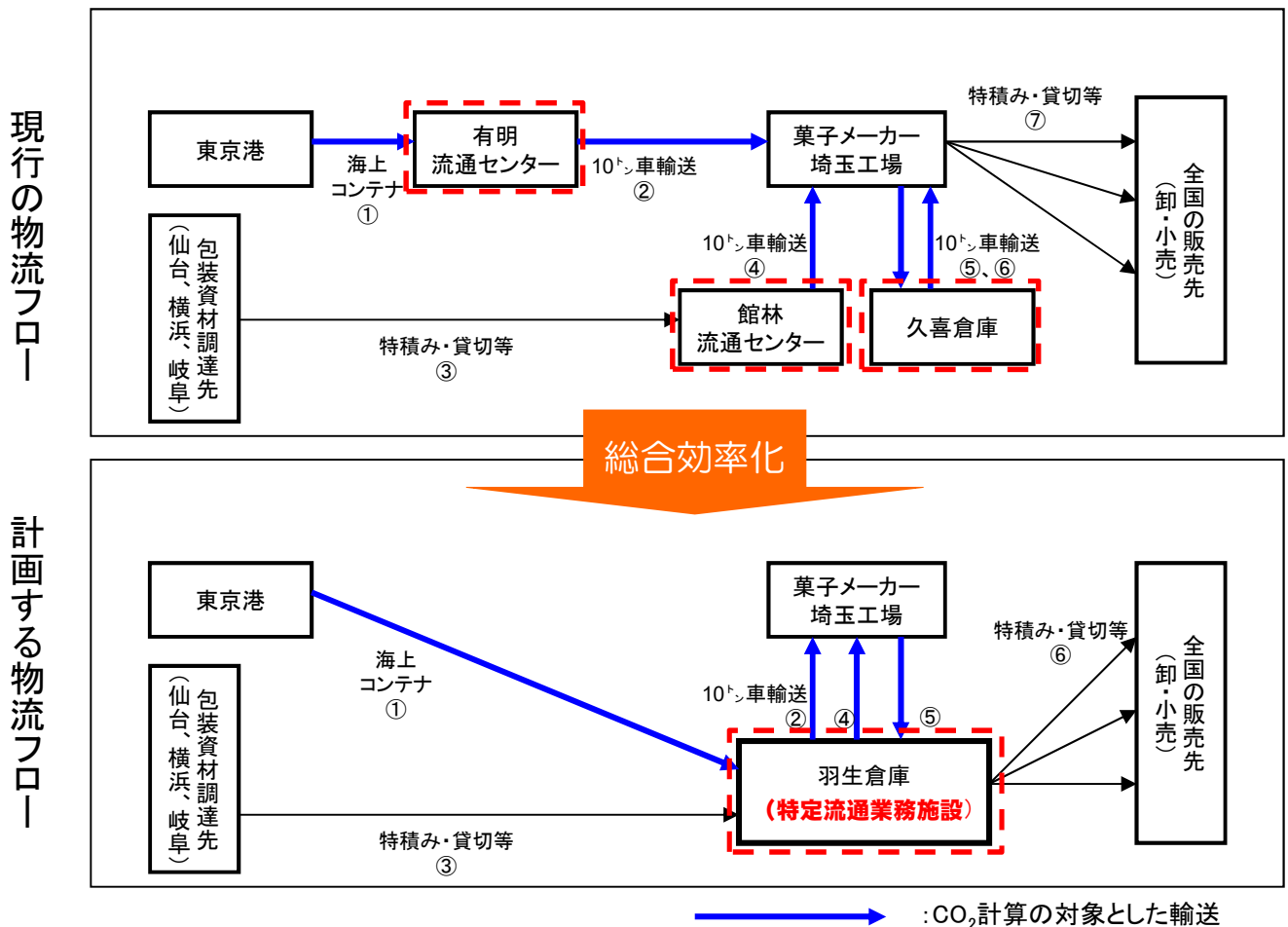
- ・ 保管・荷捌き：A社（倉庫業・トラック業者）
- ・ 流通加工：A社、B社（荷役会社）
- ・ 輸送：A社、C社（トラック業者）

- 「特定流通業務施設」の整備に伴い、輸送網を集約するとともに、「共同輸配送」「車両大型化」を実施することにより、トラックの走行距離を削減し、CO₂排出量を削減
【目標：58%削減】
- 「トラック予約受付システム」を導入し、効率的な荷受け作業を実施することにより、荷待ち時間を削減
【目標：80%削減】



「二酸化炭素(CO₂)排出量削減目標」の算出について①

「二酸化炭素(CO₂)排出量削減目標」の設定に当たっては、総合効率化計画の「流通業務の処理の内容」(申請書3.(3)i・ii)【P.22～23参照】に基づき、「現行の物流フロー」と「計画する物流フロー」のモデル図を作成します。



- 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/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」

「二酸化炭素(CO₂)排出量削減目標」の算出について②

物流フローのモデル図【P.30参照】に基づき、「現行の物流フローによるCO₂排出量」及び「計画する物流フローによるCO₂排出量」を算出し、その差により「CO₂排出量削減目標」を算出します。

《改正トンキロ法によるCO₂排出量削減目標の算出例》

① 現行の物流フローによるCO₂排出量: 566.9t-CO₂

P.30の「現行の物流フロー」の番号に対応

①~⑦は概略図に順じます	主な輸送方法	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CO ₂	
									ax	bx
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

「計算に使用する参考指標」から転記

② 計画する物流フローによるCO₂排出量: 394.3t-CO₂

炭素から二酸化炭素への換算係数(固定値)

P.30の「計画する物流フロー」の番号に対応

①~⑤は概略図に順じます	主な輸送方法	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CO ₂	
									ax	bx
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

「計算に使用する参考指標」から転記

③【環境負荷の低減に係る効果】

炭素から二酸化炭素への換算係数(固定値)

- ・二酸化炭素排出量: **172.6t-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

《改良トンキロ法エネルギー消費原単位(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)》

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	
		中央値	10%	20%	40%	60%	80%	100%	自家用	営業用	自家用	営業用
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
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	49%	62%	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

《CO₂排出係数》

No.	燃料の種類	単位	①単位発熱量 (GJ/kℓ)	②排出係数 (tC/GJ)	③CO ₂ 排出係数 (①×②×44/12)
1	ガソリン	kℓ	34.6	0.0183	2.32 tCO ₂ /kℓ
2	軽油	kℓ	38.2	0.0187	2.62 tCO ₂ /kℓ

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/co2/guidelinev3.1.pdf>

「荷待ち時間削減目標」の算出について

- 「現行の物流フローにおける倉庫での総荷待ち時間」及び「計画する物流フローにおける特定流通業務施設での目標総荷待ち時間」を算出し、その差により、「荷待ち時間削減目標」を設定します。
- 「荷待ち時間削減目標」は、「概ね無駄な待機がない状態（1荷役あたり30分以下程度）」とします。
- 荷待ち時間 = 作業開始時間 - 受付時間

① 現行の物流フローによる総荷待ち時間： 3,106 時間(年間)

各倉庫に入庫するトラックの1日当たりの全台数を記入
※「トラック予約受付システム」「トラック営業所等」を利用・配置するトラックの台数ではないことに注意

	トラック入庫台数 (1日当たり・台)	営業日 (年間・日数)	荷待ち時間発生率 (%)	平均荷待ち時間 (1荷役当たり・時間)	総荷待ち時間 (年間・時間) e=a×b×c×d
	a	b	c	d	e
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

※「荷待ち発生率」「平均荷待ち時間」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 荷待ち時間削減率の目標設定： 70% 削減

総荷待ち時間 (年間・時間)	荷待ち時間削減目標 (%)	削減すべき荷待ち時間 (年間・時間)
e	f	g=e×f
3,106	70%	2,174

総荷待ち時間 (年間・時間)	削減すべき荷待ち時間 (年間)	目標荷待ち時間 (年間・時間)
e	h	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荷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荷待ち時間： 932 時間(年間) 目標平均荷待ち時間： 24.0 分

特定流通業務施設に入庫するトラックの1日当たりの全台数を記入
※「トラック予約受付システム」「トラック営業所等」を利用・配置するトラックの台数ではないことに注意

	トラック入庫台数 (1日当たり・台)	営業日 (年間・日数)	荷待ち発生率 (%)	平均荷待ち時間 (時間)	目標荷待ち時間 (年間・1荷役当たり・時間)
	j	k	c	l	i
特定流通業務施設	50	250	18.6%	X	932

荷待ちが発生する荷役回数(トラック入) (年間・延べ回数) m=j×k×c	目標荷待ち時間 (年間・時間) i	目標平均荷待ち時間 (1荷役当たり・時間) l=i/m	目標平均荷待ち時間 (1荷役当たり・分) n=l×60
2,325	932	0.4	24.0

年間2,174時間の荷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で試算したものを。

(出展：環境省アイドリング・ストップQ&A)

※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。

計算に使用する参考指標

荷待ち時間発生率

$$\frac{\text{荷待ち時間が発生した荷役作業}}{\text{荷役作業数(全体)}} \times 100 = \text{荷待ち時間発生率}$$

$$\frac{18,196\text{回(延べ発生回数)}}{98,058\text{回(延べ発生回数)}} \times 100 = 18.6\%$$

※「トラック輸送状況の実態調査(2015年国土交通省)」による。

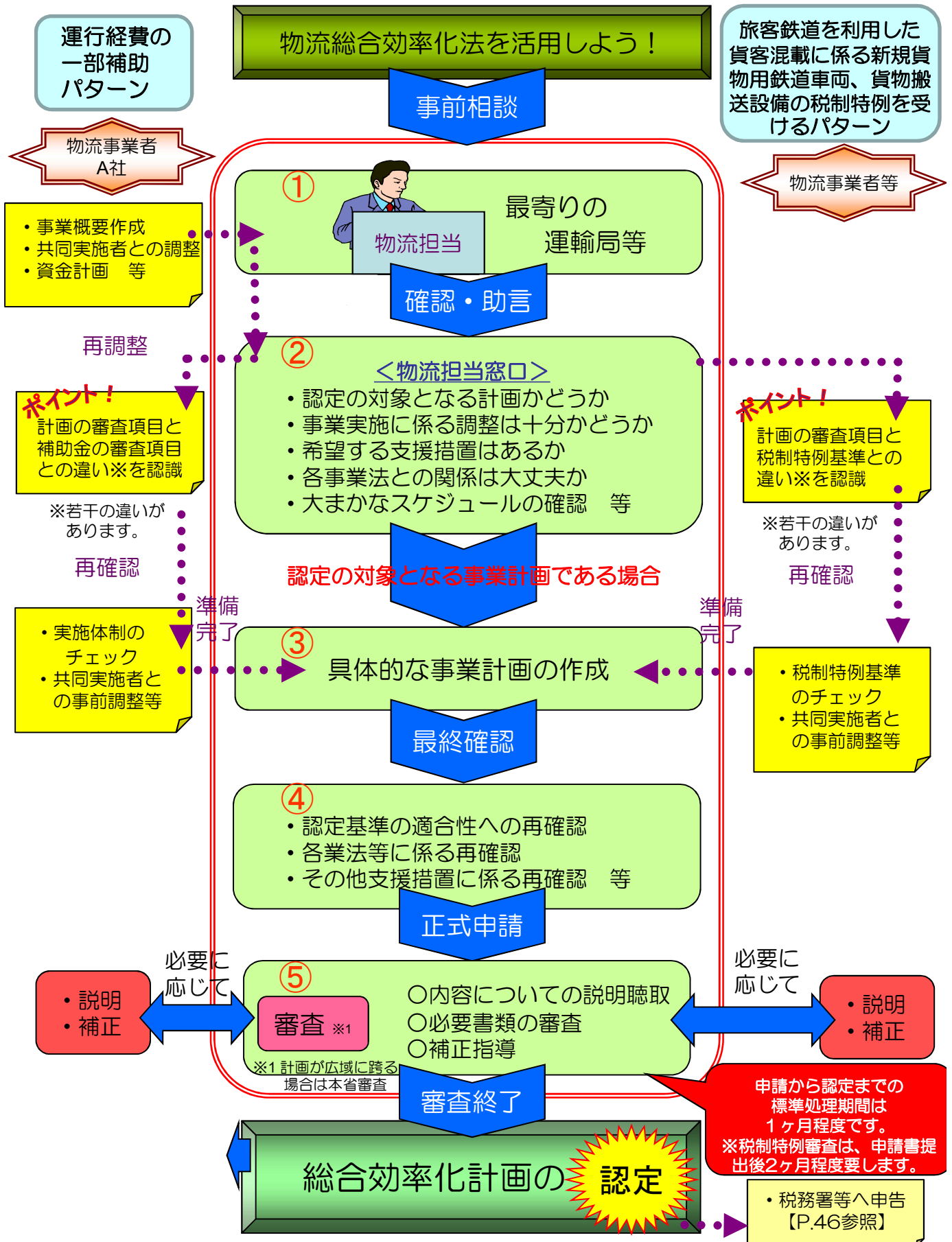
品目別平均荷待ち時間(1荷役当たり・時間)

No.	品目	平均荷待ち時間(時間)	No.	品目	平均荷待ち時間(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	1.29	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。

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)



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。

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 <https://www.mlit.go.jp/common/001374407.docx> からダウンロードできます。

総合効率化計画認定申請書

事業実施地域が複数の運輸局の管轄区域にまたがる場合は、国土交通大臣宛、そうでない場合は運輸局長宛として下さい。
また、申請者に荷主企業等が含まれる場合は、その事業を所管する大臣との連名として下さい。ご相談時に運輸局へご確認下さい。

令和〇〇年〇〇月〇〇日

国土交通大臣
農林水産大臣 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

(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

(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 ○×食品株式会社
代表者氏名 代表取締役社長 ○× 次郎

(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
代表者氏名 代表取締役社長 △△ 三郎

「共同申請者」は、代表者氏名を省略し、会社の所在地、名称のみでも可

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。

当該計画に関する営業所を記載して下さい。

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	
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
△△貨物鉄道 (株) <small>(法人番号: 0000000000000)</small>	東京都渋谷区千駄ヶ谷 〇丁目〇番〇号	△△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〇丁目〇番〇号		電話 000-000-0000 FAX 000-000-0000	

(2) 特定流通業務施設を整備する者

特定流通業務施設の整備を行わない場合は、斜線を引いて下さい。

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、本欄は斜線を引いています。

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	
				

何を目標とする計画なのかを具体的に記載して下さい。

2. 流通業務総合効率化事業の目標

現在、○×食品（株）の缶詰は○×食品（株）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（株）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（株）は○×食品（株）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（株）と凸凹運輸（株）は、△△貨物鉄道（株）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（株）と凸凹運輸（株）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、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（株）

輸送：凸凹運輸（株）、△△貨物鉄道（株）

(3) 流通業務の処理の内容

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。

A) 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。

I. 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。

II. 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、一定量がたまったら、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。

「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。

B) 計画（別紙概略図参照）

I. 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。

II. パレット

パレットは〇×食品（株）鹿児島営業所（鹿児島県鹿児島市）で保管され、一定量がたまったら、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、〇×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。【P.48 Q12.参照】

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）。

本計画の事業が各業法の事業に該当するか。

(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）

該当がない場合、右側は「-」か「該当なし」と記載して下さい。

事業の種類	該当の有無	許可又は登録の有無	の必要の有無
第一種貨物利用運送事業	なし	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（令和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、本格稼動)	試 行：令和〇〇年〇〇月 本格稼動：令和〇〇年〇〇月	

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	民間機関からの借入れ	合計
	凸凹運輸(株)	〇×食品(株)		中小公庫		
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

該当なし

該当がない場合は、「該当なし」と記入ください。

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

特定流通業務施設の整備を行わない場合は、斜線を引いて下さい。

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. 貨客運送効率化事業の該当有無と、該当時の関係地方公共団体

貨客運送効率化事業	関係地方公共団体
—	—

11. 認定により適用を希望する支援措置

- ・モーダルシフト等推進事業費補助金による運行経費の補助

事前に運輸局にご相談ください。

「メリット一覧」【P.6掲載】を参考にしてください。

12. その他基本方針に適合する事項

本事業では、〇×食品（株）と凸凹運輸（株）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、〇×食品（株）の在庫量及び受注予測を凸凹運輸（株）に開示することで、凸凹運輸（株）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。

13. 備考

該当なし

特記事項がない場合は「該当なし」と記入ください。

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。

総合効率化計画認定申請書には、以下の書類も添付して下さい。

<既存の法人が申請する場合>

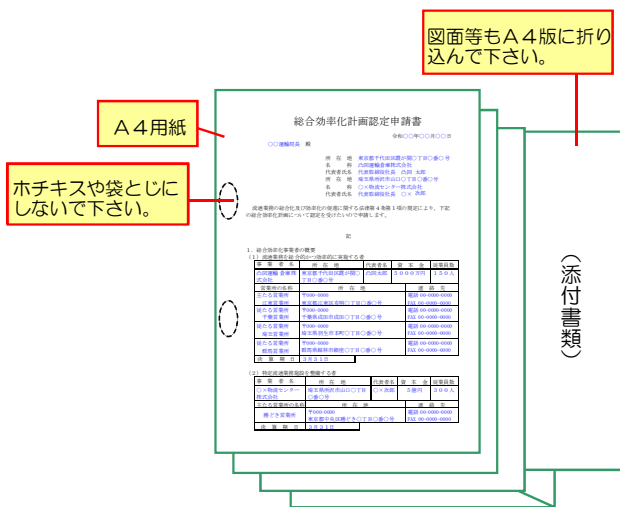
- ①定款又は寄附行為及び登記事項証明書
- ②最近の事業年度における財産目録、貸借対照表及び損益計算書

<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



提出方法：紙での提出又は電子データにてデータを送付。

※作成書類を紙で提出する場合は、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、袋綴じやステープラー留めにしないようお願いいたします。

※尚、追加で資料等の提出をしていただく場合がございます。

《貨客運送効率化事業の注意事項》

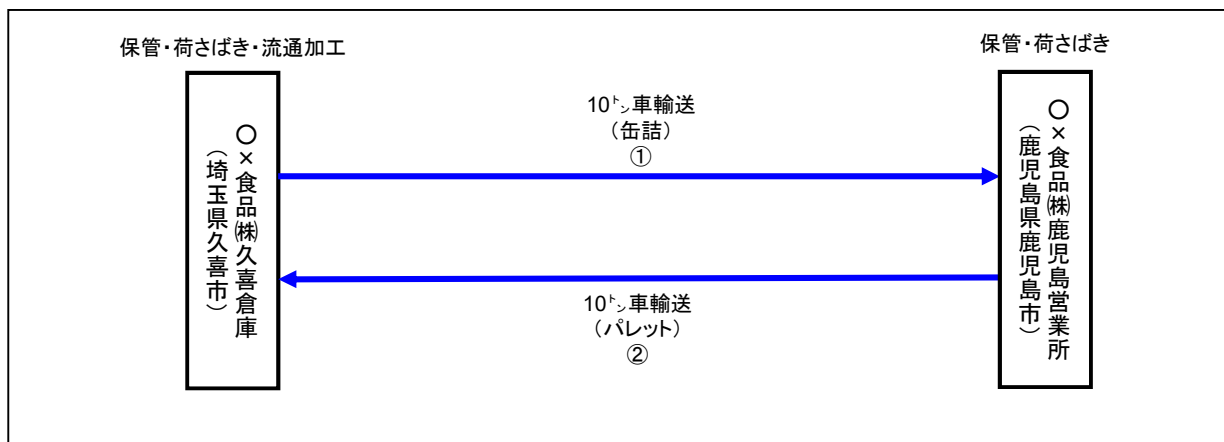
申請関係行政機関からの追加資料の提出要請について

- 地方運輸局への正式申請後、地方運輸局は、関係地方公共団体に対して意見聴取を行います。その際に、上記のほか追加資料の提出を求められる場合があります。
- 早期認定を行うため、地方運輸局への正式申請の前に、地方運輸局及び関係行政機関と申請書の内容及び添付書類について、十分に調整を行ってください。
- 地方運輸局からの照会を受け、関係行政機関では、地域の実情を踏まえた審査を行うため、必要とする資料は各機関でそれぞれ異なります。

申請書類の項目と作成方法(別紙の記入事例)

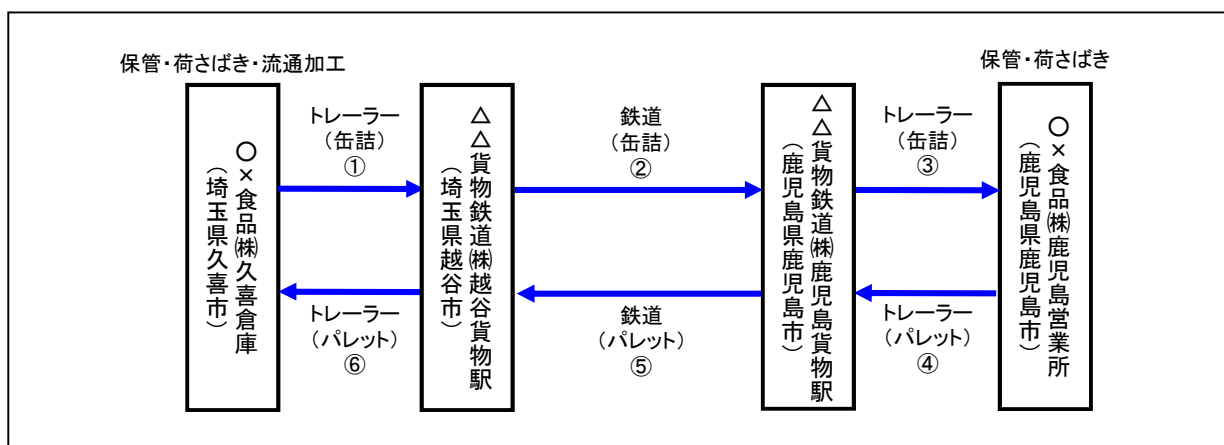
効率化計画の概略図【参考申請書3.(3)A、B】(物流フロー記載例)

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 axbxcxdxexf ÷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 排 出 係 数 (tC/GJ)	44/1	排出CO2 axbxcxdxexf ÷1000				
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 axbxcxdxexf ÷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 排 出 係 数 (tC/GJ)	44/1	排出CO2 axbxcxdxexf ÷1000				
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あたり燃料使用量

車種	燃料	最大積載量(Kg)	輸送トンキロあたり燃料使用量(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-CO ₂ /トンキロ)
営業用普通車	173
営業用小型車	808
勤労用軽自動車	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、内航海運、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/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/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 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	-	-
	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	-	-
	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%

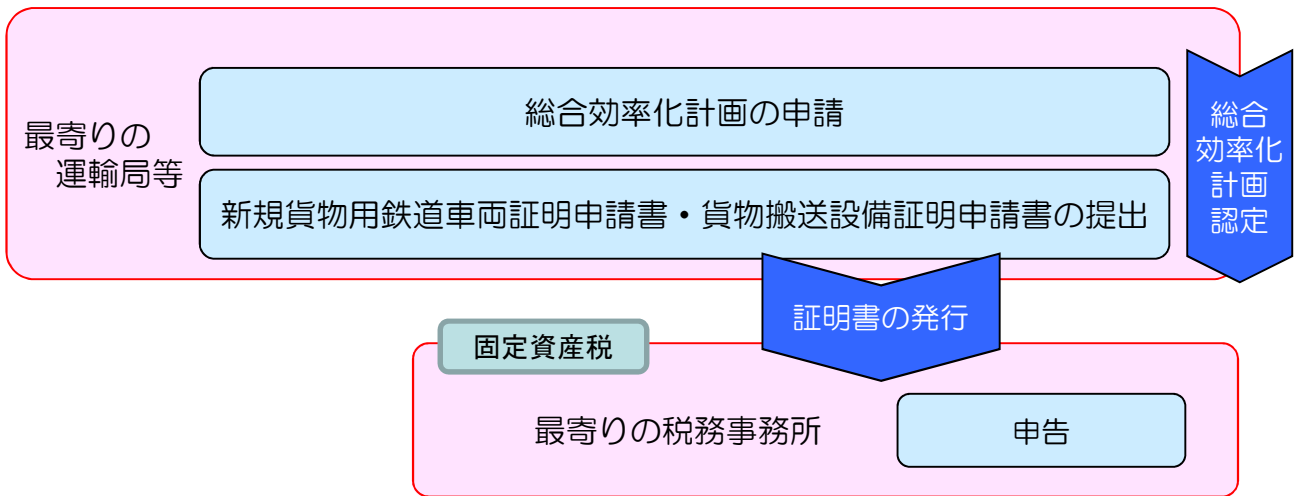
参考：本事例のモーダルシフト等推進事業補助金の補助見込み試算

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

旅客鉄道を利用した貨客混載に係る税制特例を受けるための手続きについて

1. 税制特例申告の流れ（イメージ）



2. 「新規貨物用鉄道車両証明申請書」、「貨物搬送設備証明申請書」の申請について

物流総合効率化法の認定メリットとして、旅客鉄道を利用した貨客混載に係る税制特例を受けるためには、同法の認定計画に基づき取得した資産について、地方税法の要件に該当することについての証明(新規貨物用鉄道車両証明書または貨物搬送設備証明書)の発行を受ける必要があります。

申請様式

《新規貨物用鉄道車両証明申請書》

《貨物搬送設備証明申請書》

- 具体的な申請方法等につきましては、地方運輸局にご相談ください。
- 申請書様式、申請要領につきましては、国土交通省ホームページ（以下URL）に掲載されておりますので、ご参照ください。

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/bukkouhou.html>

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」にはどのような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のようなことですか？

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？

令和4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 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

※コンテナ輸送でない場合には、12ftコンテナ換算で判断します。

※上記にない輸送の種別（規格）については、個別に判断します。

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.6）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。

(<https://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。

支援措置に係るご相談窓口

必要手続き等について

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
● 旅客鉄道を利用した貨客混載に係る新規貨物用鉄道車両・貨物搬送設備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
● (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構による資金の貸付けを受ける場合	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	各市町村商工担当課
● 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	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ください。

相談及び申請の窓口

運輸局等名	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	087-802-6726	香川,徳島,愛媛, 高知	〒760-0019 香川県高松市サンプォート3番33号 高松サンプォート合同庁舎南館
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

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。