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。

⑵　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、トラックの走行量を削減することとする。

なお、国は、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って、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。

⑴　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。

⑵　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。