(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っ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、典型的には次のものが考えられるが、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について、鉄道や船舶を活用して輸送する取組である。

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。

(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。