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百八十七号）、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百三十六号）又は倉庫業法（昭和三十一年法律第百二十一号）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、事業の実施に必要となる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、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　ＫＰＩ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ＫＰＩ（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し、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百八十号）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等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。