

農林水産省
○経済産業省告示第 号
国土交通省

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）第三条第一項の規定に基づき、流通業務総合効率化事業の実施に関する基本的な方針を次のとおり定めたので、同条第四項の規定に基づき公表する。

平成十七年 月 日

農林水産大臣 岩永 峯一

経済産業大臣 中川 昭一

国土交通大臣 北側 一雄

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に関する事項

1 我が国経済の国際競争力の強化

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て最終商品化し、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アジア市場を一体的にとらえ、最適地での生産や販売を目

指しており、また、極力無駄な在庫を持たないサプライチェーンマネジメント（SCM）の徹底をグローバル規模で進めている。

特に、アジア地域との間の物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われていることから、従来の米国、欧州との間の国際物流に比べ、国内輸送体系の効率化等により、一層スピーディでシームレスかつ低廉な物流が求められている。例えば、アジア域内物流が準国内物流化する中で、①船舶の運航スケジュールが日数単位から時間単位となり、定時制を確保する必要性、②戸口から戸口まで積替えなしで一貫輸送する必要性、③多頻度・小ロットでの輸送の必要性、④トータルの物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まり、国内の物流コストやリードタイムをさらに縮減する必要性がそれぞれ高まっている。

こうした荷主ニーズの多様化・高度化や、物流業務のアウトソーシングの傾向の強まり、また、近時における倉庫業法（昭和三十一年法律第二百一十一号）、貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）の改正による規制緩和を背景として、荷主から物流を一貫して請け負う高品質のサービスであるサードパーティ・ロジスティクス（3PL）が拡大している。

さらに、情報技術（IT）の発展により、電子タグによる物資の移動情報の一括把握、電子商取引の速度・機能及びコスト面での大幅な改善等が可能となり、企業・業態更には国境を越えた

、真に効率的なサプライチェーンが構築されようとしている。

これらの現状を踏まえれば、国内の物流については、高速自動車国道のインターチェンジ等や鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港その他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する流通業務施設（トラックターミナル、卸売市場、倉庫又は上屋）を中核として、輸送、保管、荷さばき及び流通加工（物資の流通の過程における簡易な加工（具体的には、部品の組立て、小分け、詰替え、包装・こん包、商品名等の表示、検品等）をいう。）を総合的・効率的に実施することで、国内の物流コストやリードタイムの縮減を図ることが重要である。

流通業務総合効率化事業は、物流結節点としての性格を有するこれら社会資本等の近傍に立地し、荷さばきの合理化を図る設備及び情報処理システムを備えた流通業務施設を中核として、輸送、保管等の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事業であり、物流コストの削減やリードタイムの短縮効果が期待される事業である。

2 消費者の需要の高度化及び多様化への対応

近年のデフレ経済下において、消費者のニーズの高度化や価格設定に対する厳しい要請を受けて、企業側での商品の品揃えや価格の低廉化への取組が進む中で、物流に対しては、必要な商品に必要な時に必要な分量だけ供給することが求められるようになってきている。製造の現場においても、製品の販売状況に応じて売れ筋商品に必要な量だけ生産するという需要が高まっており、物

流がこれらのサプライ・サイドからデイマンド・サイド重視に変化した要請に応じてジャストインタイムの物流管理・輸配送等の対応を行うことが求められている。

流通業務総合効率化事業は、物資の受発注の円滑化を図るための情報処理システム等を有する特定流通業務施設を中核として、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事業であり、情報処理システムを介してデイマンド・サイド重視の要請に応じたジャストインタイムの物流管理・輸配送等を行うことを可能とする事業である。

3 物資の流通に伴う環境への負荷の低減

平成十七年二月に「京都議定書」が発効し、同年四月には当該議定書の発効を受けた「京都議定書目標達成計画」が閣議決定された。本達成計画においては、我が国における二酸化炭素排出量の約二割を占める運輸部門についても二酸化炭素削減目標の確実な達成が求められており、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（以下「法」という。）」等の施策による省CO₂型物流体系の形成が盛り込まれたところである。また国民や企業、消費者の間で地球環境問題に対する関心が高まっており、物流に関わる様々な関係者が連携して地球環境問題に適切に対応することが求められている。

物流分野における二酸化炭素排出量の具体的な削減策としては、モーダルシフトやトラック輸送の効率化、さらには3PL事業の導入、輸配送の共同化やITの活用等による輸送、保管等の

流通業務の総合的かつ効率的な実施などが考えられる。これらの事業の実施に当たっては、中核となる流通業務施設を高速自動車国道のインターチェンジ等や鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港等の社会資本や生産拠点である工業団地、地場産地の近傍に整備することで、輸送の効率性が高まるものと考えられる。

流通業務総合効率化事業は、物流結節点としての性格を有するこれら社会資本等の近傍に立地し、荷さばきの合理化を図る設備及び情報処理システムを備えた流通業務施設を中核として、輸送、保管等の流通業務の総合化及び効率化を図る事業であって、環境への負荷の低減に資するものである。このため、流通業務総合効率化事業の実施は、物流分野全体における二酸化炭素排出量の削減に寄与し、京都議定書目標達成にも資するものと考えられる。

なお、物流分野における二酸化炭素排出量の削減に向けては、個別事業者による取組のみに頼るのではなく、荷主企業、物流事業者、経済団体、行政等の関係者が互いに連携・協働して取組を推進し、中小企業者を含め、裾野を全国に広げていくことが有効である。とりわけ、荷主企業と物流事業者のパートナーシップによる取組に対しては、国土交通省、経済産業省及び関係団体の協力により運営されている「グリーン物流パートナーシップ会議」の活用が有効である。

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

(1) 近年、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並びに物資の流通に伴う環境への負荷の低減を図ることの重要性が増大している。流通業務総合効率化事業は、これらの経済的・社会事情の変化に対応する事業であり、すなわち、高速自動車国道のインターチェンジ等や鉄道の貨物駅、港湾、漁港、空港等の社会資本等の近傍に立地する特定流通業務施設を中核として、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ものである。

(2) 流通業務総合効率化事業は、事業者や取り扱う貨物、特定流通業務施設等の種類により様々な事業が考えられるが、いずれの事業についても、流通業務の総合化及び効率化が図られ、環境負荷の低減に資するものでなければならぬ。

2 流通業務総合効率化事業の業種

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携わる事業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、荷主の貨物の輸送、保管等を受託する物流事業者を始め、様々な事業者による流通業務総合効率化事業が考えられる。

3 総合効率化計画の作成主体

総合効率化計画の作成主体は、大企業であるか中小企業者であるか、単独であるか共同申請で

あるかあるいは組合形態であるかを問わない。流通業務総合効率化事業は輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に実施する事業であることから、これらの業務を実施する者が作成主体となる必要がある。このため、自らの流通業務を物流事業者に委託する場合には、物流事業者が総合効率化計画の作成者に含まれる必要がある。

4 流通業務総合効率化事業の内容

流通業務総合効率化事業の内容は、1「基本的考え方」を踏まえ、次に掲げる総合化・効率化の内容の双方を含むものとする。

(1) 総合化について

流通業務総合効率化事業において総合化とは、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。

流通業務の実施に当たっての具体的な一体性については、第三「流通業務総合効率化事業の実施方法に関する事項」において記述する。

(2) 効率化について

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、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

点在する流通業務施設を集約化すること等により、輻輳するトラック輸送が合理化され、トラックの走行量を削減することができる。なお、複数の事業者の拠点施設として共同物流センターを設置することは、集荷、配送の共同化にとどまらず、保管や荷さばき、流通加工までも共同で行うことができる結果、各事業者の物流を一層効率化し、高度な物流サービスの要求への対応も可能となるため、極めて効果的な取組である。

② 輸配送の共同化

輸配送の共同化としては、すべての輸配送について共同化する取組のみならず、幹線輸送部分のみを共同でトラック輸送し、都市内での集配は各社が個別に行うというケースや、交通混雑の激しい一定区域内や貨物量が少ない曜日や夜間帯に各社持ち回りで共同配送するケースも考えられる。

③ トラック車両の大型化・トレーラ化

トラック車両が大型化・トレーラ化することにより、一台当たりの貨物積載量の向上が図られ、トラックの走行量を削減することができる。

④ トラックの積載率の向上

トラックの積載率が向上することにより、一台当たりの貨物積載量の向上が図られ、トラックの走行量を削減することができる。

⑤ 営自転換

営自転換とは、物流のアウトソーシングにより、自家用トラックによる輸送を貨物運送事業者による輸送に切り替えるものである。一般的に、営業用トラックの積載率は自家用トラックの積載率と比較して高いことから、輸送の効率化が図られることとなる。

⑥ モーダルシフト

モーダルシフトとは、貨物輸送において、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道貨物輸送・内航海運の活用により、輸送機関（モード）の転換（シフト）を図ることである。

⑦ 帰り荷の確保

生産地と消費地との連携を図り、貨物の情報と空車情報を共有化し、帰り荷の確保を図ることで輸送の効率化を図ることができる。

⑧ 低公害車の導入

圧縮天然ガス（CNG）トラック、ハイブリッドトラック等の導入により、環境負荷の低減が図られる。なお、流通業務総合効率化事業の用に供するトラックについては、低公害車や排出ガスに係る最新規制適合車を使用する等の環境への配慮を行うことが望ましい。

⑨ その他

特定流通業務施設内におけるモジュール化生産など生産現場・販売現場の取組と物流部門における取組の連携や、アイドリングストップを含むエコドライブなど、様々な取組が考えられる。

5 特定流通業務施設

(1) 特定流通業務施設の内容

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、物資の仕分け及び搬送の自動化等荷さばきの合理化を図るための設備、物資の受注及び発注の円滑化を図るための情報処理システム並びに流通加工の用に供する設備を有するものである。このほか、倉庫業の用に供する倉庫については、倉庫業法第六条第一項第四号の国土交通省令で定める基準に適合するものでなければならない。特定流通業務施設は、流通業務総合効率化事業の実施に併せて新規に整備するものである必要はなく、既存の流通業務施設を活用するものであっても

構わない。なお、特定流通業務施設の基準の詳細は、法第四条第三項第三号の主務省令で定められる。

(2) 特定流通業務施設の整備を行う事業

総合効率化計画の認定申請時において流通業務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未了である場合においては、総合効率化計画に特定流通業務施設の整備を行う事業を記載することとなる。

特定流通業務施設の整備を行う事業については、主要な流通業務施設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。

また、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。

なお、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

保が確實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。

6 環境負荷の評価

特定流通業務施設、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ものである。したがって、総合効率化計画においては、輸配送に伴う環境への負荷の低減について、従前との比較によりどの程度の二酸化炭素排出量削減効果が見込まれるかを、従前の輸配送に関するデータの入手等の事情や中小企業者における事務負担の事情をかんがみて可能な限り定量的に算出することなどにより、評価することが必要である。

7 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、概ね五年以内とする。

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 事業の実施主体及び運営体制

(1) 流通業務総合効率化事業の実施者としては、荷主から流通業務の総合的かつ効率的な実施を請け負う者、自らの流通業務を物流事業者に委託する者その他特定流通業務施設を利用して流通業務を総合的かつ効率的に実施する者及び特定流通業務施設を整備する者がある。

① 特定流通業務施設を整備する者は、自らが建築主となる者をいい、単に建築工事を請け負

う者はこれに当たらない。

- ② 特定流通業務施設を利用して流通業務を総合的かつ効率的に実施する者は、単独で輸送、保管、荷さばき及び流通加工を実施する必要はなく、複数の者が共同で実施しても構わない。
- (2) 流通業務総合効率化事業は、輸送、保管、荷さばき及び流通加工を個別に実施するのではなく、これら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、流通業務の効率化を図る事業である。このため、その当事者が多数にわたる場合もあるため、事業の実施運営に当たっては、事業を統括管理する主体や各事業者の役割分担を明確にするとともに、事業者間の意思の統一を徹底し、事業の一体性を確保することに十分配慮するものとする。

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、倉庫業、貨物利用運送事業、貨物自動車運送事業等の許可等が必要となる場合がある。このため、流通業務総合効率化事業の実施に必要な許可等を有しない者が輸送又は保管を行うことを内容とする総合効率化計画は、流通業務総合効率化事業を確実に遂行するため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、地方運輸局等において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、倉庫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 情報処理システムの活用

流通業務総合効率化事業の核となる特定流通業務施設は、物資の流通の効率化を図るための情報処理システム、設備等を有することが求められる。これは、これらの情報処理システム、設備等の活用が流通業務の総合化及び一体化に大幅に貢献すると思われるからである。

特に、標準化された情報処理システムの活用は、個別の企業、業種等のサプライチェーンの最適化だけでなく、社会全体のサプライチェーンを最適化し、流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、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次のものが考えられる。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。

(1) 商品マスターデータ同期化（GDS）への参加

GDSとは、標準化された商品情報を共有するために構築されたシステムのことをいう。GDSの導入により、製造業者が販売先毎に商品情報を提供する手間を省き、卸・小売業ではタイムリーな商品情報の入手が自動化される。したがって従来、各流通段階で必要であった商品情報管理コストを大幅に引き下げ、流通業務の総合化及び効率化を図ることができる。

(2) インターネットEDIの導入

E D Iとは、異なる組織間で、取引のためのメッセージを、通信回線を介して標準的な規約を用いて、コンピュータ間で交換することをいう。近年、I Tの発達により、E D Iの速度・機能及びコスト面での大幅な改善が図られている。このため、インターネットを活用したE D I標準の導入を推進し、迅速で効率的なサプライチェーンマネジメントの構築を図ることが流通業務総合効率化事業では推奨される。

特に、生鮮食料品等の流通においては受発注業務等の効率化を図るため、E D I標準の積極的活用が望ましい。

(3) 電子タグの導入

流通過程における電子タグの導入は、物資の属性情報、移動情報等を一括して把握することを可能とし、標準的な情報基盤と併せて活用することにより、部門・企業・業種を超えた効率的な情報共有を実現し得るものであり、流通業務総合効率化事業においてその果たす役割は大きく、積極的な活用が望ましい。

4 物流機器等の統一

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な輸配送を実現し、相当程度の効率化を図ることができるため、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やさしい容器として、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、積載率の向上にも相当程度効果があると考えられる。

第四 港湾流通拠点地区に関する事項

1 基本的な考え方

重要部品を我が国から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最終商品化し、これを我が国に輸入して販売するなど、従来は国内の生産拠点と消費地の間でやりとりされていた商品・部品の相当部分が、港湾を経由した上で国内の生産拠点・消費地とアジアの生産拠点との間でやりとりされるようになった。このため、我が国とアジアとのやりとりは、国際輸送でありながら、多頻度、多品種、小口化が進展し、在庫管理や流通加工等において国内輸送と同等のサービスが求められるようになった。

人口・産業集積の近傍に埋立造成により形成された近代の港湾は、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良好な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、リードタイムの短縮、輸送・在庫コストの削減などをもたらし、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かんがみ、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が可能であるよう、当該地区に近接してコンテナを取

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) 輸送、保管、荷さばき、流通加工その他の物資の流通に係る業務を行うための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 中小企業者が他の事業者との連携又は事業の共同化により実施する流通業務総合効率化事業に関する事項

1 中小企業者の対応能力等

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、効率化の格差が拡大している。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んでいない。

2 中小企業共同流通業務総合効率化事業の基本的考え方

(1) 中小企業者が現下の物流をめぐる状況に対応していくためには、自らの物流の効率化を図り、一層高度化する物流サービスの要求に対する対応能力を向上させることが重要である。このため、発注動向を踏まえた的確な在庫管理、荷役作業の省力化、計画的な集荷、配送の実施等に努めることが重要であるが、中小企業者の資金調達力の脆弱性、事業規模や輸送ロットの小ささ等を踏まえれば、中小企業者が共同してこれらの対策を講ずることが効果的であり有意義である。

中小企業共同流通業務総合効率化事業は、このような中小企業者の物流の効率化のための共同事業である。すなわち、流通業務を行うための施設及び設備を設置した上で、これらの施設及び設備を活用して複数の中小企業者の流通業務を一体的に行うことにより、各中小企業者の流通業務の総合化及び効率化を図る事業である。

(2) 中小企業共同流通業務総合効率化事業は、一体的に行う流通業務の種類や設備投資の内容により様々な事業が考えられるが、いずれの事業についても、各中小企業者の流通業務の総合化及び効率化が十分に図られるものでなければならない。

(3) 中小企業者が他の事業者との連携により実施する中小企業共同流通業務総合効率化事業は、

法人格の統合等の強固な結びつきに拠らず、一定の契約・取引に基づく任意グループによる事業活動であり、当該グループの構成員の多数は中小企業者でなければならない。

- (4) また、中小企業者が他の事業者との事業の共同化により実施する中小企業共同流通業務総合効率化事業は、総合効率化計画を作成する事業協同組合等の構成員たる中小企業者のために行われるものであり、自らの流通業務を一体的処理に委ねる事業者の多数は、当該事業協同組合等の構成員たる中小企業者でなければならない。

- (5) 中小企業共同流通業務総合効率化事業の実施に当たっては、任意グループ及び事業協同組合等の構成員たる中小企業者の大部分がこれに参加できるように配慮するものとする。

特に、流通業務を一体的に行うための施設及び設備のうち複数の構成員たる中小企業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、大部分の構成員たる中小企業者が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。

3

中小企業共同流通業務総合効率化事業に使用する施設及び設備

- (1) 中小企業共同流通業務総合効率化事業に使用される施設の設置については、中小企業者の事業活動は一般的に地域的に限定されていることから、物流の結節点としての性格を有する高速自動車国道のインターチェンジ等や鉄道の貨物駅、港湾、空港等の社会資本のみならず、物資の生産拠点である工業団地、地場産地等の近傍、物資の流通拠点である流通業務団地等の近傍

に立地することが望ましい。

なお、例えば企業城下町における共同物流センターの設置など、中小企業者の輻輳輸送の解消による合理化、環境負荷の低減のみならず、ジャストインタイムの物流管理・輸配送が図られる地点での施設の設置も望ましい。

- (2) 中小企業者の流通業務を一体的に行うための施設及び設備は、必ずしも複数の構成員たる中小企業者が共同して利用するものに限られる訳ではない。

すなわち、個々の中小企業者の施設及び設備であっても、複数の中小企業者の流通業務を一体的に行うために使用するものであるならば、これも中小企業共同流通業務総合効率化事業として設置される施設及び設備に含まれるものとする。例えば、構成員たる中小企業者が、共同物流情報システムを構築するためコンピュータの端末機器を取得したり、共同配送用の大型トラックが自社倉庫に立ち寄り集荷できるようプラットフォームを改造すること等が考えられる。

4 事業実施の計画性

- (1) 中小企業共同流通業務総合効率化事業が、これに参加する中小企業者にとっては、投資規模、内容いずれの面においても、その後の事業活動の成否に係る重大な事業であることを踏まえ、事業の実施に当たっては、各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。

(2) 中小企業共同流通業務総合効率化事業は、できるだけ多くの流通業務を一体的に行うことが望ましいが、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、実施が容易で効果的なものから重点的、段階的に取り組んでいく（例えば、第一段階として出荷の効率化、第二段階として保管の効率化、第三段階として流通加工の効率化を行う）ことも重要である。その際、各業種・品目ごとに、それぞれの物流の状況、特性に応じた取組を行う等のきめ細かな配慮を行うものとする。

5 各中小企業者の商取引への配慮

物流は製造、販売の商取引と密接に関連しているため、中小企業共同流通業務総合効率化事業で複数の中小企業者の流通業務を一体的に行うことにより、各中小企業者の取引単価、数量、決済条件等の取引内容が他の事業者に漏洩することに関する懸念が生じがちである。したがって、この点について特に慎重な配慮を行い、各中小企業者の商取引と一体的に行う流通業務との間を分離するオペレーション機能を備えることが望ましい。特に、共同物流情報システムの運用に当たっては、管理責任者の明確化、システムへのアクセス及び資料の取扱いに関する関係者間のルールの確立等を行い、各中小企業者の秘密保持体制に万全を期するものとする。

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 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

(1) 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。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。その際、「物流コスト算定・活用マニュアル（産業構造審議会・中小企業政策審議会にて策定）」など、各種審議会等にて策定されたマニュアル、ガイドライン等が参考となる。

(2) 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、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。

2 食の安全と消費者の信頼の確保

食品流通においては、消費者の食の安全・安心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ル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。

3 関係者の協力等

(1) 流通業務総合効率化事業の円滑な実施のためには、取引の相手方その他の関係者の理解と協力が重要であり、これらの関係者から意見を聴く等その理解と協力を得るよう努めるものとする。

(2) 流通業務総合効率化事業が卸売業者と小売業者、部品製造業者と組立製造業者といった物資の送り手と受け手との間の取引、あるいは荷主事業者と物流事業者といった物資の輸送の委託者と受託者との間の取引と密接に関連していることにかんがみ、取引の相手方に対して、計画的発注や配送頻度、ロットの調整を始め事業の円滑な運営のために必要な協力を得ることが重要である。

4 人材の育成及びノウハウの提供

流通業務総合効率化事業においては、物流センターや物流機器の機能、物流情報システムの設計、運行等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重要である。

また、物流管理に関する知識を習得するため、3PL人材育成促進事業推進協議会による3PL人材育成研修や、全国九か所に設置されている中小企業大学校等における研修の活用が有効である。

5 国及び地方公共団体の施策の活用

流通業務総合効率化事業を円滑に実施するため、国及び地方公共団体の施策を活用することが効果的である。

具体的には、国及び地方公共団体からの補助金、税制優遇措置、独立行政法人中小企業基盤整備機構、日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫等からの融資等、財団法人食品流通構造改善促進機構による債務保証等の支援措置の活用が考えられる。

6 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物流センター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。

7 関係法令の遵守等

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、関係法令の遵

守に努めるものとする。また、物流センター等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、道路交通法規の遵守等道路交通の安全と円滑の確保に配慮するものとする。