



しかしながら、民間の調査会社の推計※によれば、ネット通販拡大に伴う荷物量増加等により、2027年までに、トラックドライバーの労働力需要は13万人分増加する一方、少子高齢化等を背景にトラックドライバー人口は11万人減少し、合計24万人のトラックドライバー不足が見込まれるなど、労働力不足の深刻化は増すばかりであり、多頻度小口輸送や時間指定等、高度化する物流を支えきれず、物流が停滞し、産業活動のみならず、国民生活全般に大きな影響を及ぼす恐れがある。

こうした状況を踏まえ、2019年には、「経済財政運営と改革の基本方針2019」（令和元年6月21日閣議決定）において、「引き続き、時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務<sup>39</sup>については、その業務特有の事情を踏まえたきめ細やかな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境整備を着実に進める。」「脚注<sup>39</sup> 自動車運送事業については、生産性の向上や働きやすい労働環境の実現を目指した「ホワイト物流」推進運動の展開など、働き方改革の実現に向けた政府行動計画を着実に実施する。」、「AI・IoTの活用によるコンテナターミナルの機能強化などの物流の効率性・安全性の向上や効率的な渋滞対策を進める。データ、自動運転などの新技術を活用し、生産性向上等の取組を進める」としている。

このように、政府として、物流生産性の向上、物流の効率化、トラックドライバー不足への対応等の課題に対して全力で取り組むこととしている中で、本措置は、倉庫業者を中心とした物流関係者の連携により、これらの課題の解決に資するものであり、引き続き措置する必要がある。

※ボストンコンサルティンググループ2017年10月27日プレスリリース

本要望に  
対応する  
縮減案

—

合理性	政策体系における政策目的の位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>政策評価法に基づく政策チェックアップにおける政策体系</li> <li>政策目標3 地球環境の保全 <ul style="list-style-type: none"> <li>施策目標9 地球温暖化防止等の環境の保全を行う</li> </ul> </li> <li>政策目標6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 <ul style="list-style-type: none"> <li>施策目標19 海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保を推進する</li> </ul> </li> <li>政策目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>施策目標29 道路交通の円滑化を推進する</li> </ul> </li> </ul>
	政策の達成目標	<p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新設される営業倉庫全体で政策を実施しない場合と比べて、輸送フローに係る労働生産性を2%向上させるため、輸送と保管が連携した営業倉庫（特定流通業務施設）を、新設倉庫の2割とする。</li> <li>（参考） <ul style="list-style-type: none"> <li>「総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）」（平成29年7月28日閣議決定）に基づく「総合物流施策推進プログラム」（平成31年3月改定 総合物流施策推進会議）では、「物流事業の労働生産性を将来的に全産業平均並みに引き上げることを目指して、2020年度までに2割程度向上させる。」としている。</li> <li>＜総合物流施策推進プログラムにおける目標＞ <ul style="list-style-type: none"> <li>物流総合効率化法による認定件数（輸送網の集約）</li> <li>【2016年度 8件 → 2020年度 150件】</li> <li>※次期プログラム改定時に新たな目標を設定する。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>「サービス産業チャレンジプログラム」（平成27年4月15日 日本経済再生本部決定）においては、「サービス産業の労働生産性の伸び率が、2020年までに2.0%（2013年：0.8%）となることを目指す」とされている。</li> </ul> <p>② 旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2030年度までに鉄道による貨物輸送トンキロを256億トンキロにする。</li> <li>（地球温暖化対策計画（平成28年5月閣議決定））</li> </ul> <p>国連気候変動枠組条約事務局に提出したわが国の約束草案において、2030年度時点で温室効果ガス排出量について、2013年度比26%減の水準とする目標を立てており、そのなかで運輸部門においては、エネルギー起源二酸化炭素の排出量を28%減の水準とする目標を立てている。</p>
	税負担軽減措置等の適用又は延長期間	2年間（令和2年度及び3年度）
	同上の期間中の達成目標	<p>① 新設される営業倉庫全体で政策を実施しない場合と比べて、輸送フローに係る労働生産性を2%向上させるため、輸送と保管が連携した営業倉庫（特定流通業務施設）を、新設倉庫の2割とする。</p> <p>② 2030年度までに鉄道による貨物輸送トンキロを256億トンキロにする。</p>
政策目標の達成状況	<p>① 平成30年度に新設・増設された営業倉庫は137件であり、目標件数27件（137件×2割）に対して、物流総合効率化法の認定を受けたものは27件（100%）である。</p> <p>② 同計画の初年度である平成26年度以降、景気回復や円安等に伴い国内生産が好調に推移したほか、トラックドライバー不足の影響もあり、輸送量は順調に推移していたが、平成30年度は、西日本豪雨をはじめとした大規模自然災害等の影響により減少し、平成30年度実績で177億トンキロとなっている。</p>	
有効性	要望の措置の適用見込み	<p>① 30件/年</p> <p>② 2件/年</p>
	要望の措置の効果見込み（手段としての有効性）	<p>① 特定流通業務施設の整備に当たっては、多額の設備投資資金が必要となる一方、投資の回収にも時間を要するため、本措置の効果により、初期投資の負担が軽減され、キャッシュフローの改善につながるのと同時に、トラック予約受付システム等を導入するインセンティブとなる。</p> <p>本措置を適用する要件として、2以上の者の連携による取組を求めることで、輸送フロ</p>

		<p>一の効率化が実現し、トラックドライバーの荷待ち時間の削減、環境負荷の低減に資する特定流通業務施設の整備が促進される。</p> <p>② これまで活用してこなかった旅客鉄道を貨物輸送に利用することで、エリア内におけるトラック交通量が減少し、渋滞解消や交通事故の減少だけでなく、CO<sub>2</sub>排出量の削減やスピード性に優れた貨物輸送の実現が可能となる。しかし、事業を開始するにあたっては、車両費等初期段階での導入コストが高いことや、資金回収までの期間も相当程度見込まれることが事業者にとって大きな障壁となることから、特例措置を講じることで事業者の負担軽減と事業の普及拡大が図られる。</p>
相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	<p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進について、国税での特例措置を要望中（所得税・法人税の割増償却を5年間10%）。</p> <p>② なし</p>
	予算上の措置等の要求内容及び金額	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 計画策定費等に係る補助、及び物流総合効率化法の認定を受けた庫内作業フロー改善に必要な設備投資に係る補助（物流総合効率化支援事業）（100百万円の内数）</li> <li>・ 物流施設における省エネ型省人化機器及び再生可能エネルギー設備等の同時導入に係る補助（自立型ゼロエネルギー倉庫モデル促進事業）（1,550百万円）</li> </ul>
	上記の予算上の措置等と要望項目との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本措置に係る事業の計画立案段階において、上記計画策定費に係る補助金を活用し、事業への参入の動機付けを行う。</li> <li>・ 庫内作業フロー改善等により、物流施設側の作業の平準化や人手不足を補うことで、本特例措置の適用要件であるトラック予約受付システムとの相乗効果により、トラックドライバーの荷待ち時間削減を図る。</li> </ul>
	要望の措置の妥当性	<p>本措置の適用は、物流総合効率化法の認定事業者が、同法の認定を受けた総合効率化計画に基づき、倉庫等を新たに取得した事業者に限定していることから、省労働力型の物流体系を構築するためのインセンティブを与えるという政策目的に照らして、適切かつ必要最低限の措置であるといえる。</p> <p>また、本措置は、法令に規定された明確かつ形式的な要件に基づいて、要件を満たす事業者が等しく本措置の適用を受けることが可能である。このため、</p> <p>(1) 予算の範囲で対象者が限定的となる補助金等と異なり、適用の可否についての予見可能性が高いこと</p> <p>(2) 特定流通業務施設の整備にあたっては、計画から土地の取得、施設整備まで一定期間を要するため、単年度の予算措置の場合、事業者が施設整備計画を立てることが容易ではないことから、補助金等と比較して手段としての妥当性が認められる。</p> <p>さらに、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の保有コスト（固定資産税）に対して課税標準の軽減というインセンティブを付与することは、対象資産の取得を促進し、また、各事業の実効性・継続性も担保されることから、広域物流の効率化に資するものである。これらの事業を推進することができるため、措置として妥当である。</p>

<p>税負担軽減措置等の適用実績</p>	<p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進</p> <table border="1" data-bbox="384 203 1536 416"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>平成26</th> <th>27</th> <th>28</th> <th>29</th> <th>30</th> <th>令和1(見込み)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>件数</td> <td>57</td> <td>58</td> <td>63</td> <td>66</td> <td>67</td> <td>76</td> </tr> <tr> <td>減税額(百万円)</td> <td>591</td> <td>633</td> <td>744</td> <td>851</td> <td>997</td> <td>1,329</td> </tr> </tbody> </table> <p>※地方運輸局長等が発行した「新設・増設倉庫証明書」に基づき推計。</p> <p>② 旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築 実績なし</p>	年度	平成26	27	28	29	30	令和1(見込み)	件数	57	58	63	66	67	76	減税額(百万円)	591	633	744	851	997	1,329
年度	平成26	27	28	29	30	令和1(見込み)																
件数	57	58	63	66	67	76																
減税額(百万円)	591	633	744	851	997	1,329																
<p>「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績</p>	<p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進 (固定資産税) 適用総額の種類：課税標準(固定資産の価格) 適用総額：31,572,432千円(平成27年度) 適用総額：35,640,601千円(平成28年度) 適用総額：41,832,966千円(平成29年度)</p> <p>(都市計画税) 適用総額の種類：課税標準(固定資産の価格) 適用総額：20,072,176千円(平成27年度) 適用総額：20,217,824千円(平成28年度) 適用総額：25,183,432千円(平成29年度)</p> <p>② 旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築 実績なし</p>																					
<p>税負担軽減措置等の適用による効果(手段としての有効性)</p>	<p>本措置は、認定事業者が、物流総合効率化法の認定を受けた総合効率化計画に基づき、倉庫用建物等を新たに取得した場合に、物流関係者による連携の推進、輸送フローの効率化によるトラックドライバーの荷待ち時間の削減、環境負荷の低減等の総合効率化計画に定められた取組を実行するためのインセンティブを与えるものである。このため、物流生産性の向上、物流効率化・省力化等の本措置の目的を達成するために効果的である。</p>																					
<p>前回要望時の達成目標</p>	<p>① 新設される営業倉庫全体で政策を実施しない場合と比べて、輸送フローに係る労働生産性を2%向上させるため、輸送と保管が連携した営業倉庫(特定流通業務施設)を、新設倉庫の2割とする。 (参考) ・「未来投資戦略2017」(平成29年6月9日閣議決定)では、物流事業の労働生産性向上の観点から、「総合物流施策大綱」の推進を通じて、「2020年までに物流事業者の労働生産性を2割程度向上させるなど、生産性革命の実現を図る。」としている。 ・「サービス産業チャレンジプログラム」(平成27年4月15日 日本経済再生本部決定)においては、「サービス産業の労働生産性の伸び率が、2020年までに2.0%(2013年:0.8%)となることを目指す」とされている。</p> <p>② 2件/年</p>																					
<p>前回要望時から達成度及び目標に達していない場合の理由</p>	<p>① 平成29年度は目標30件に対して実績32件、平成30年度は目標27件に対して実績27件であり、前回要望時以降の両年度ともに目標件数に達しており、着実に積みあがっているところ。</p> <p>② これまで、貨客混載事業については開始当初から大きな物量の見込める大手民鉄等の大手鉄道事業者を対象に検討を行っていたが、2020年オリパラ輸送対応やホーム上の安全対策(ホームドア設置)に多くのリソースが割かれる等の環境変化があったため、これらが落ち着くまでは実現は困難であることが判明した。そこで、各地の中小私鉄等で開始されている比較的規模の小さな案件について、物流総合効率化法やモーダルシフト等推進事業費補助金によって後押しすることで取扱量を増やし、適用へつなげていきたいと考えている。 なお、物効法による鉄道の貨客混載の認定件数については令和元年7月26日時点で6件となっており、徐々に取り組みが広がってきている。</p>																					
<p>これまでの要望経緯</p>	<p>① 輸送と保管の連携が図られた倉庫の整備促進 平成8年度 創設 平成10・12年度 延長</p>																					

平成 14 年度	延長	臨港地区の倉庫等でデータ交換システム等を備えていない倉庫等を対象から除外
平成 16 年度	延長	保税蔵置場・港湾上屋の課税標準を 5 / 6 に引下げ
平成 17 年度	延長	対象施設の要件の見直し・保税蔵置場を対象から除外
平成 19 年度	延長	港湾上屋については一般港湾運送事業者が取得したものに限定
平成 21 年度	延長	立地要件に鉄道貨物駅周辺を追加・港湾上屋の課税標準を 7 / 8 に引下げ
平成 23 年度	延長	立地要件の見直し・鉄道駅周辺を対象から除外 対象施設の見直し・物流施設（港湾上屋）を対象から除外
平成 25 年度	延長	災害要件の追加・貯蔵槽倉庫の規模要件の見直し
平成 27 年度	延長	対象施設の規模要件の見直し
平成 28 年度	延長	2 以上の者の連携等、改正物流総合効率化法の見直し
平成 30 年度	延長	
② 旅客鉄道を利用した新たな物流システム構築		
平成 28 年度	創設	
平成 30 年度	延長	