

財政制度等審議会 財政投融资分科会

説明資料

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

地域公共交通等勘定(物流出融資(仮))

令和5年10月26日

国土交通省

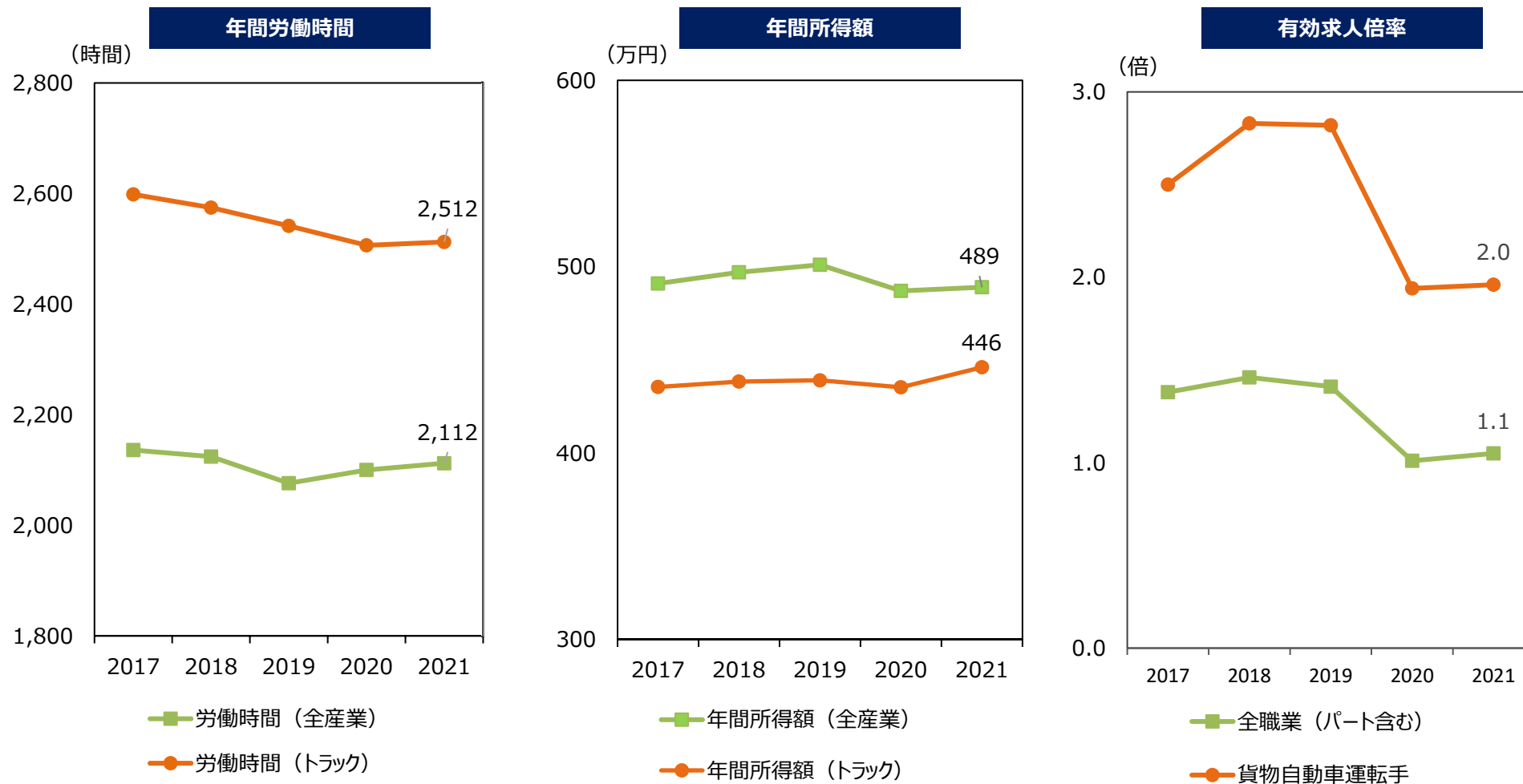
<目 次>

1. 物流の2024年問題
2. 機構の概要と物流総合効率化法の支援枠組み
3. 支援対象となる事業イメージ
4. 審査基準と審査体制

1. **物流の2024年問題**
2. 機構の概要と物流総合効率化法の支援枠組み
3. 支援対象となる事業イメージ
4. 審査基準と審査体制

1-1. 物流の2024年問題－現状

○ トラックドライバーと全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は5%~10%低く、有効求人倍率は約2倍。 ⇒担い手確保のためにも効率化・労働環境改善が必要



(出典) ①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

1-2. 物流の2024年問題－規制と試算

- 平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、法施行（平成31年4月）の5年後（令和6年4月）より、**年960時間（休日労働含まず）**の上限規制が適用される。併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「**改善基準告示**」（**貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象**）により、拘束時間等が強化される。
- 具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には約14%（4億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。**
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には約34%（9億トン相当）の輸送能力が不足する可能性。**

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内。 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間。 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、年3,300時間、284時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

1-3. 物流の2024年問題－総理発言

○ 第1回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（令和5年3月31日）

物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。

一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。

これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。

このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。

そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

※官邸HPより作成

1-3. 物流の2024年問題－総理発言

○ 第2回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（令和5年6月2日）

物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「2024年問題」が喫緊の課題です。これに対応するには、物流をめぐり、荷主・物流事業者・消費者の間で長年定着している構造を改革する必要があり、その実効性が求められます。加えて、即時の対応が必要なため、トラック輸送に関する契約の見直し、荷主企業や物流事業者による「自主行動計画」の策定と着実な実施を促すなど、可能な取組から速やかに進めて下さい。

その上で、荷待ち・荷役時間の削減、多重下請構造の是正、適正な運賃收受や価格転嫁等に向けた「規制的措置」について、次期通常国会での法制化を含め、枠組みを確実に整備して下さい。こうした対応により、荷待ち等の削減、積載効率の向上、モーダルシフトの推進、再配達削減を一体として進め、今回取りまとめた「政策パッケージ」に示した定量目標を着実に達成することで、「2024年問題」の解決を図っていきます。

物流を持続可能なものとするためには、荷主企業、物流事業者、消費者が一体となって、我が国の物流を支えていくことが不可欠です。関係大臣におかれては、そのことについて広く理解を求め、また、定期的に進捗の管理をすることで、「政策パッケージ」の実効性を確かなものとし、我が国の物流の革新に向けて、政府一丸となって、精力的に取り組んでいただくよう、お願いします。

※官邸HPより作成

1-3. 物流の2024年問題－総理発言

○ 第3回 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議（令和5年10月6日）

物流は国民生活や経済を支える重要な社会インフラであり、物流の停滞が懸念される「2024年問題」が喫緊の課題です。

先日の車座対話では、「2024年問題」などへの対応や持続可能な物流に向けた、物流を支える事業者の取組みや課題についてお話を伺い、緊急的に取り組むべき対策を具体化するよう指示したところです。

本日、「物流革新緊急パッケージ」として、再配達率の半減に向けて荷主や消費者の行動変容を促す「ポイント還元事業」の実施、鉄道と内航船の輸送量を今後10年程度で倍増し、トラック輸送からのモーダルシフトを進めるためのコンテナ大型化等への支援、物流効率化を図るシステムの導入や施設の自動化、機械化等への支援などの即効性の高い取組を経済対策に盛り込み、速やかに実行に移してまいります。

また、エッセンシャルワーカーであるドライバーの皆さんの賃上げに向け、貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」について、現下の物価動向を反映するとともに、荷待ち・荷役の対価を新たに加算する見直しを図り、年内に引き上げ幅を公表します。

その上で、構造的な対策として、賃上げ原資の確保に向けて、多重下請構造の是正のための運送体制の可視化や、契約明確化のための契約の電子化・書面化等を義務づけるなど、適正な運賃収受を図る措置を導入するとともに、荷主も含め、物流に関わる事業者に荷待ち時間削減等の取組みを義務づける措置の導入に向け、次期通常国会での法制化に取り組んでまいります。

関係大臣におかれては、11月からの集中監視月間で集中的な取組を行うとともに、「物流2024年問題」という変化を力に変え、我が国の物流の革新に向けて、政府一丸となって、精力的に取り組んでいただくようお願いします。

※官邸HPより作成

1. 物流の2024年問題
2. **機構の概要と物流総合効率化法の支援枠組み**
3. 支援対象となる事業イメージ
4. 審査基準と審査体制

2-1. (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構の概要

【沿革】

平成15年10月1日に、日本鉄道建設公団^{※1}と運輸施設整備事業団^{※2}を統合して設立。

※1 昭和39年3月に国鉄の新線建設業務を分離して設立された特殊法人であり、平成10年10月に日本国有鉄道清算事業団の業務を承継。

※2 船舶整備公団（昭和34年6月に国内旅客船公団として設立）と鉄道整備基金（昭和62年4月新幹線鉄道保有機構として設立）を平成9年10月に統合した特殊法人であり、平成13年3月に造船業基盤整備事業協会の業務の一部を承継。

【業務の概要】

輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した輸送体系の確立を図るため、整備新幹線や都市鉄道等の整備やその支援、船舶の共有建造のほか、流通業務の総合化等の促進に資する事業に対する支援といった業務を遂行している。

鉄道建設等業務

【主な業務】

- 整備新幹線の建設・保有・貸付
- 都市鉄道等の建設・譲渡等
- 海外の高速鉄道に関する調査・設計等



北海道新幹線

鉄道助成業務

【主な業務】

- 鉄道事業者等に対する補助金の交付等
- 中央新幹線建設資金の貸付



おおさか東線

船舶共有建造等業務

【主な業務】

- 機構と海運事業者が費用を分担して船舶を共有建造
- 事業者に対し必要な技術的支援を実施



高度二酸化炭素低減化船

地域公共交通出融資業務等

【主な業務】

- 地域公共交通の再構築を図る事業（LRT/BRT/DX・GX など）に対する出融資
- 鉄道インフラ、物流拠点整備や物流DX・GX投資に対する貸付



LRT(イメージ)

特例業務(国鉄清算業務)

【主な業務】

- 旧国鉄職員に対する年金給付費用等の支払
- JR二島貨物会社の経営自立に向けた支援



青函トンネル用機関車

2-2. 物流総合効率化法の支援枠組み

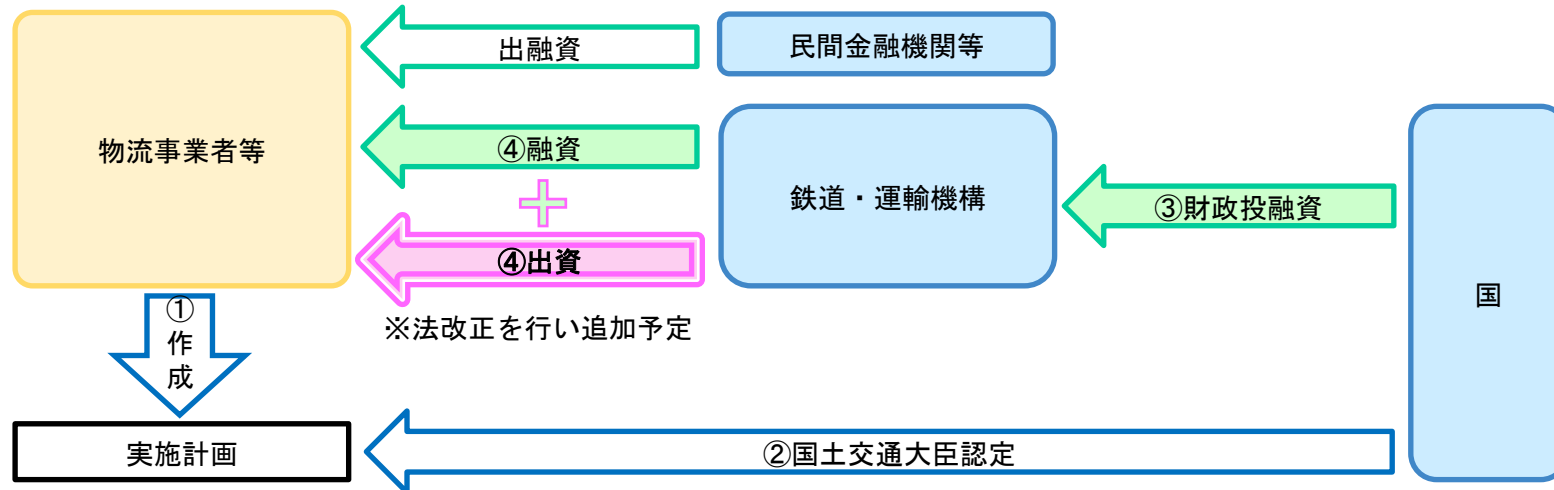
【目的】

我が国産業の国際競争力の強化、消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多様化等への対応、環境負荷の低減及び流通業務に必要な労働力の確保を図る。

【制度の概要】

二以上の者が連携して、流通業務の総合化（輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。）及び効率化（輸送の合理化）を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの（流通業務総合効率化事業）を認定し、認定された事業の実施主体に対する鉄道・運輸機構の融資を行う。

＜物流総合効率化法に基づく財政投融資の支援スキーム＞



支援対象事業

輸送モードの結節を行う機能等を有する一定規模の物流拠点施設を整備する事業

- ・ 幹線輸送と都市内輸送を結節する自動車ターミナル等の広域物流拠点
- ・ 幹線輸送を効率化するための中継輸送の物流拠点 等

物流のDX・GXによる効率化、生産性向上及び環境負荷の低減を図る事業

- ・ 物流DX：物流施設の自動化に必要な施設の導入
- ・ 物流GX：EV車両、再生可能エネルギー関係施設の導入 等

物流拠点



EVトラック



太陽光パネル



無人搬送車



立体自動倉庫



1. 物流の2024年問題
2. 機構の概要と物流総合効率化法の支援枠組み
- 3. 支援対象となる事業イメージ**
4. 審査基準と審査体制

3-1. 政策パッケージと推進施策

- 荷主企業、物流事業者(運送・倉庫等)、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、①商慣行の見直し、②**物流の効率化**、③荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策を「物流革新に向けた政策パッケージ」として策定した。
- これらの対策のうち、次の施策について、財政投融資を活用し、推進していく。

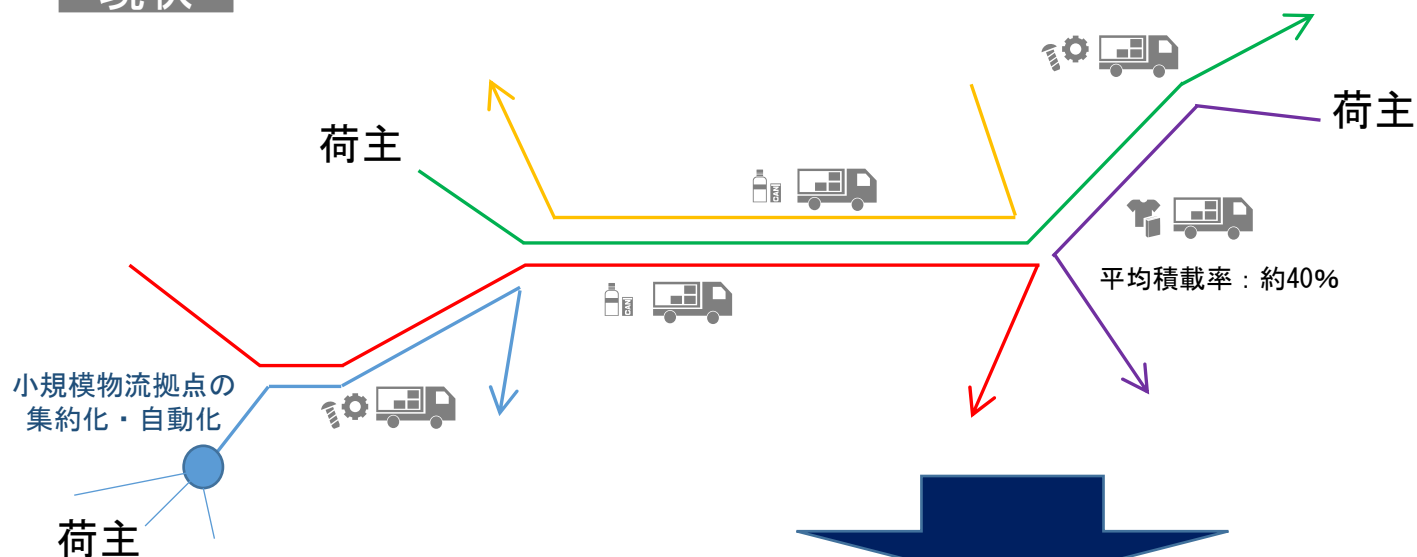
1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

- ① **即効性のある設備投資の促進**
- ② **物流GXの推進**
- ③ **物流DXの推進**
- ④ **物流標準化の推進**
- ⑤ **物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援**
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラックの導入促進**
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ **地域物流等における共同輸配送の促進**
- ⑫ 軽トラック事業の適正運営や安全確保
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

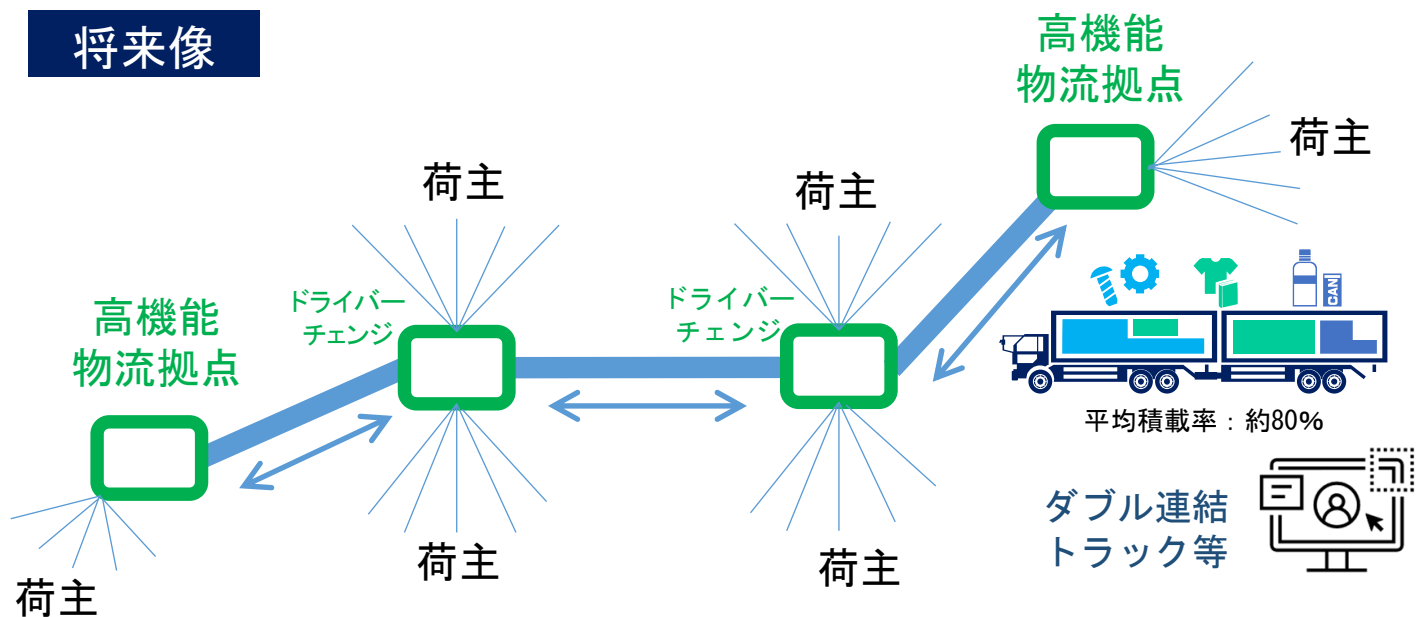
3-2. 物流業界の構造的問題と解決の方向性（イメージ）

現状



- ・ 荷主ごとに様々な荷物（飲料、雑貨、部品等）を別個に遠距離輸送。
- ・ 積載率の低下、長時間労働を生じさせる要因になっている。
- ・ 現在、物流拠点の集約化等が行われているものの、数事業者程度の連携であり、「点」の取組になっている。

将来像



- ・ 業種や業態を超えたプレイヤーが連携し、幹線に繋がる大規模・高機能物流拠点を整備。
- ・ 多様な荷のダブル連結トラックによる混載輸送、高度なシステムによる一体となった運行計画の策定を実現。
- ・ 今後、多くのプレイヤーの参画により、「面」の取組を実施。
- ・ 積載率、長時間労働を抜本的に改革。

(参考1) 物流革新に向けた政策パッケージ

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(*)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(*)
- ② 納品期限（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(*)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み(*)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資の促進**（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路の**トラック速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(*)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(*)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(*)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

	(施策なし)	(施策あり)	(効果)
・ 荷待ち・荷役の削減	3時間	→ 2時間 × 達成率3割	: 4.5ポイント
・ 積載効率の向上	38%	→ 50% × 達成率2割	: 6.3ポイント
・ モーダルシフト	3.5億トン	→ 3.6億トン	: 0.5ポイント
・ 再配達削減	12%	→ 6%	: 3.0ポイント
			合計：14.3ポイント

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ 通常国会での法制化も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

(参考2) 物流革新緊急パッケージ

物流革新緊急パッケージ

令和5年10月6日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流産業を魅力ある職場とするため、働き方改革に関する法律が来年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「2024年問題」に直面。何も対策を講じなければ、2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足の可能性。このため、本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定。
- 今般、2024年が迫る中、賃上げや人材確保など、早期に具体的な成果が得られるよう可及的速やかに各種施策に着手するとともに、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、以下の事項について、必要な予算の確保も含め緊急的に取り組むこととする。
- この他、中長期計画の策定など、政策パッケージの施策を着実に実施し、進捗の管理を行う。

1. 物流の効率化

- 即効性のある設備投資・物流DXの推進
 - ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
 - ・港湾物流効率化に向けた「ヒト」を支援するAIターミナルの深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
 - ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等
- モーダルシフトの推進
 - ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
 - ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進
- トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進
 - ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
 - ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援
- 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
 - ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
 - ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
 - ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
 - ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
 - ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マスマス予約制度の導入などの取り組みの推進
- 標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進
- 燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）
- 高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続
- 道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

2. 荷主・消費者の行動変容

- 宅配の再配達率を半減する緊急的な取組
 - ・ポイント還元を通じ、コンビニ受取等柔軟な受取方法やゆとりを持った配達日時等の指定等を促す仕組みの社会実装に向けた実証事業を実施
- 政府広報やメディアを通じた意識改革・行動変容の促進強化

3. 商慣行の見直し

- トラックGMNによる荷主・元請事業者の監視体制の強化（「集中監視月間」（11～12月）の創設）
 - ・荷主による違反原因行為の調査を踏まえた「要請」等の集中実施、国土交通省及び荷主所管・法執行行政機関による連携強化
- 現下の物価動向の反映や荷待ち・荷役の対価等の加算による「標準的な運賃」の引き上げ（年内に対応予定）
- 適正な運賃の収受、賃上げ等に向け、次期通常国会での法制化を推進
 - ・大手荷主・物流事業者の荷待ちや荷役時間の短縮に向けた計画作成の義務付け、主務大臣による指導・勧告・命令等
 - ・大手荷主に対する物流経営責任者の選任の義務付け
 - ・トラック事業者における多重下請け構造の是正に向け下請状況を明らかにする実運送体制管理簿の作成、契約時の（電子）書面交付の義務付け

3-3. 令和6年度要求の概要

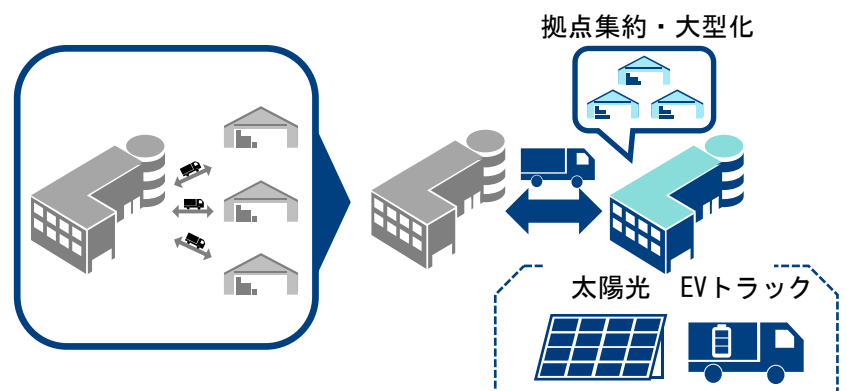
物流のさらなる効率化を推進するため、物流拠点施設や、物流DX・GXを通じた効率化、生産性向上及び環境負荷低減を図る取組のこれまでの融資による支援に加え、出資による支援を行う。

(単位:億円)

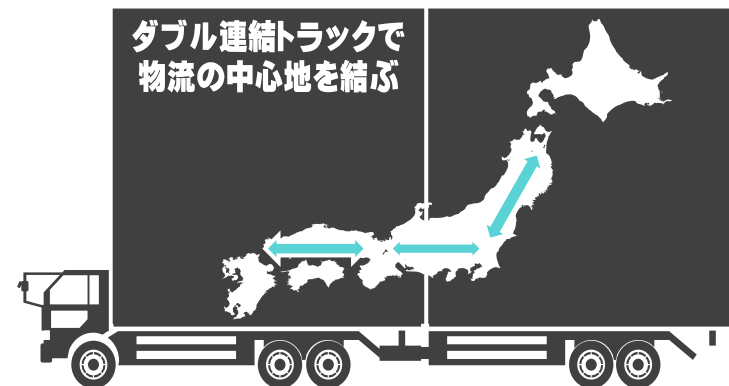
	R5年度計画 (A)	R6年度要求 (B)	(B) - (A)
地域公共交通等勘定 (物流出融資 (仮))	20	145	125
融資	20	112	92
出資	-	33	33

3-4. 融資対象事業イメージ

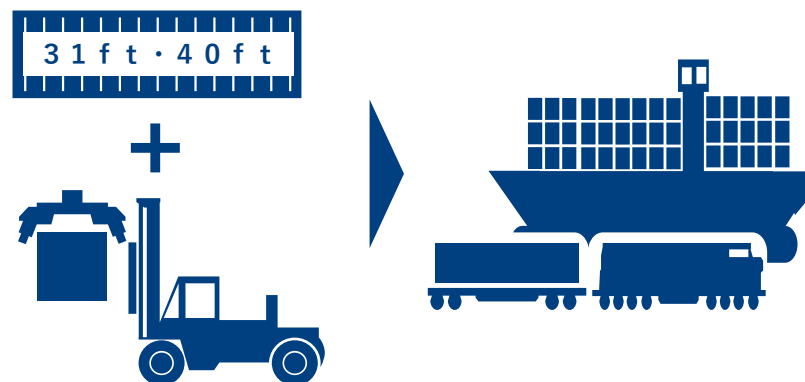
- 多数ある小型物流拠点を集約し、大型の物流拠点を設立し、分散した輸配送を集約する。また新設拠点にはEVトラックや太陽光パネル等のGX設備や機械化・自動化等のDX設備を導入する。
- これにより、輸送・荷役の効率化を図るとともに、CO2排出量を削減する。
- これらを通じ、物流の担い手不足の解消、物流の脱炭素化推進に貢献する。



- 物流の根幹を担う長距離輸送においてダブル連結トラックを導入する。
- これにより、ドライバー1人当たりの輸送量が約2倍となるとともに、トラックの運行台数が減少することで、物流におけるCO2排出量を削減する。
- これを通じ、物流の担い手不足の解消、物流の脱炭素化推進に貢献する。



- モーダルシフトに不可欠な大型コンテナや荷役機器の導入を拡大する。
- これにより、鉄道輸送・内航海運の輸送能力を増加させ、トラック輸送からの移行を促す。
- これを通じ、物流の担い手不足の解消、物流の脱炭素化推進に貢献する。

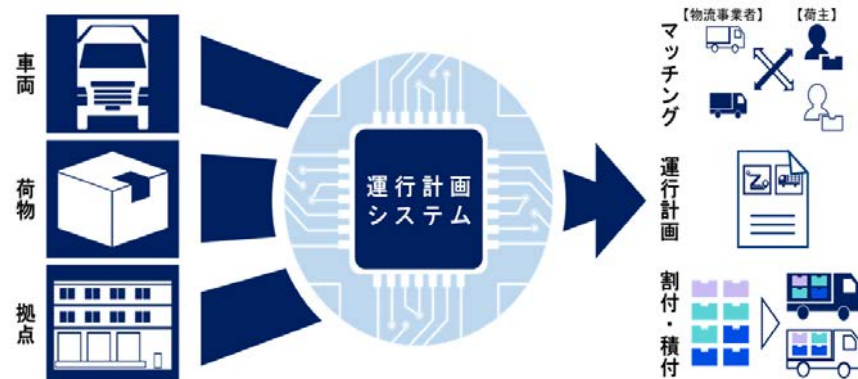


3-5. 出資対象事業イメージ

- 自動荷役機器や水素ステーションといった高機能設備を備えた中継拠点を設立し、多数の事業者が利用する中継拠点として運営する。
- これにより、トラックの積載率向上やドライバーの労働環境改善や法令遵守、事業者の先進機器導入等を促す。
- これらを通じ、物流の担い手不足の解消、物流DX・GXの推進に貢献する。



- 車両・荷物・拠点等の情報を網羅的に集約・分析し、最適な運行計画を提案するシステムを導入し、中小企業含め多くの事業者を利用を促す。
- これにより、積載率向上や運転時間削減、実運送事業者との直接契約等の実現を図る。
- これらを通じ、物流業務の効率化・省人化の促進を図るとともに、多重下請構造の解消に貢献する。



- 地域の物流網を集約し、輸送量や担い手が減少する地域において複数の物流事業者による共同輸配送を実現する。
- これにより、地域物流における積載率向上に伴う物流コスト削減や省人化を図る。
- これらを通じ、地域における物流業務の効率化を図るとともに、過疎地域等における持続可能な物流の構築に貢献する。



1. 物流の2024年問題
2. 機構の概要と物流総合効率化法の支援枠組み
3. 支援対象となる事業イメージ
4. **審査基準と審査体制**

4-1. 審査基準

●収益性の観点からの要件設定

収益性を確保するため、主に以下の要件を設定。

- ・実施主体は、公的資金による出資を受けることに鑑み、対象事業を効率的・効果的かつ確実に実施する経営体制を確保する等、適切な経営責任を果たすことが認められること。
- ・対象事業は、客観的な需要予測を含むデューデリジェンスにより、中長期的な収益が見込まれること。
- ・対象事業は、一定の時期において、機構が保有する対象事業者の株式等の譲渡その他の方法による資金回収が可能となる蓋然性が高いこと。

●民業補完性の確保

民間との役割分担・リスク分担を図るために、主に以下の要件を設定。

- ・機構による出資は民間事業者の行う出資を補完するものであること。
- ・出資の額は、機構が単独で最大出資者とはならず、出資に係る事業に対する民間事業者の出資額の合計を超えないものとする。

●継続的なモニタリングの実施

モニタリング段階においては、毎年度、事業者に対して必要な書類の提示を求め、事業の進捗状況、財務の健全性等を確認し、長期収益性の評価を実施。

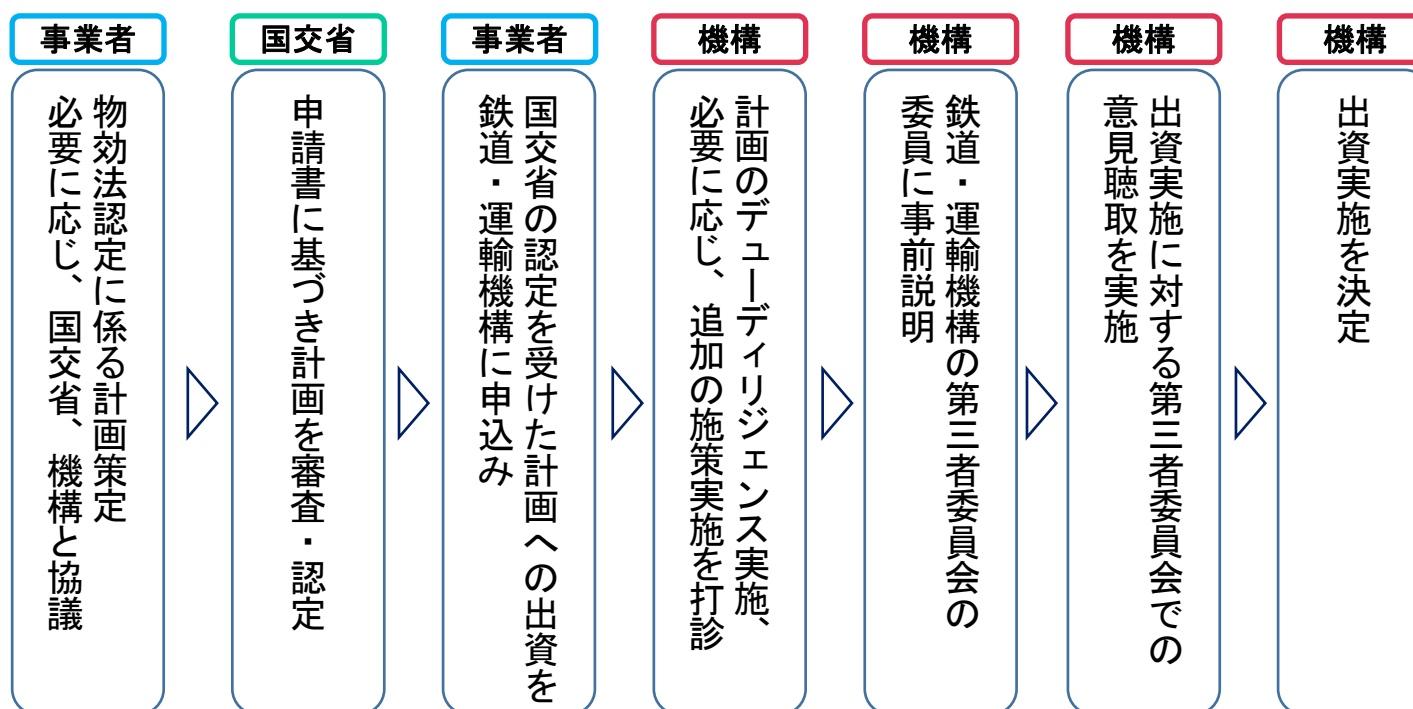
4-2. 審査体制

●第三者委員会によるチェック体制

物流出資の適正な運営を確保するため、外部有識者から構成される第三者委員会を設置し、物流出資を行うか否かの決定、出資を実行した後のモニタリング段階での毎年の事業の進捗評価、機構が保有する対象事業者の株式等の譲渡等について、意見聴取を実施。

●審査体制の強化

鉄道・運輸機構では、金融に関する知見と経験を有する人材も含む専門の審査・モニタリング体制を構築しているが、出資制度の創設に伴い、専門人材の増強、調査の実施等を通じた外部知見の活用、内部職員の人材育成等を通じて強化していくことを想定。



(参考1) 関連法令と条文

○流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）

（定義）

第二条 この法律において次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 流通業務 輸送、保管、荷さばき、流通加工（物資の流通の過程における簡易な加工をいう。以下同じ。）
その他の物資の流通に係る業務をいう。

二 流通業務総合効率化事業 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、輸送網の集約、効率性の高い輸送手段の選択、配送の共同化その他の輸送の合理化を行うことによる流通業務の効率化を図る事業（当該事業の用に供する特定流通業務施設の整備を行う事業を含む。）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をいう。

（総合効率化計画の認定）

第四条 流通業務総合効率化事業を実施しようとする者（当該流通業務総合効率化事業を実施する法人を設立しようとする者を含む。以下「総合効率化事業者」という。）は、共同して、その実施しようとする流通業務総合効率化事業についての計画（以下「総合効率化計画」という。）を作成し、これを主務大臣に提出して、その総合効率化計画が適当である旨の認定を受けることができる。

（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による流通業務総合効率化事業の推進）

第二十条の二 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）は、流通業務総合効率化事業を推進するため、次の業務を行う。

一 認定総合効率化事業の実施に必要な資金の貸付けを行うこと。

二 前号に掲げる業務に関連して必要な調査を行うこと。

2 機構は、前項第一号に掲げる業務を行う場合には、国土交通大臣の認可を受けて定める基準に従わなければならない。

3 国土交通大臣は、前項の規定による認可をしようとするときは、財務大臣、農林水産大臣及び経済産業大臣に協議しなければならない。

(参考2) 関連政府方針

○『物流革新に向けた政策パッケージ』（抄）（令和5年6月2日決定）

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

①即効性のある設備投資の促進

物流事業者の営業所や倉庫等において、バース予約システムや、フォークリフト、自動倉庫や無人荷役機器の導入など自動化・機械化を進める。

②物流GXの推進

(省エネ化・脱炭素化等に資する車両や船舶の導入)

EV等の電動車や、スワップボディコンテナ車両等の輸送効率の向上による省エネ化に資する車両の普及促進を進める。

洋上風力発電で発電した電気を安定的かつ効率的にエネルギー需要地に届ける観点から、電気を輸送する電気運搬船の普及等やその効率的な輸送に向けた取組みを促進する。

③物流DXの推進

(自動運転やドローン物流等)

自動運転技術等の新技術の導入期に、個別の事業者で新技術を用いた車両等を保有することのハードルが高いため、それらの導入を促進するようなスキームを具体化する。

(トラック輸送・荷役作業等の効率化)

自動倉庫や無人荷役機器等荷役作業の効率化等に資する機器等の導入を推進する。

④物流標準化の推進

官民物流標準化懇談会パレット標準化推進分科会で定めた標準仕様のパレットの利用拡大を図るため、事業者による導入やそれに対応するための物流拠点の改修等を進めるとともに、紛失・流出防止のためのパレットの動態管理・個体管理の取組みを推進する。

トラック事業者、鉄道事業者及び内航海運事業者が共通して使用可能な大型コンテナのあり方を検討し、その導入を促進するとともに、それに対応するための貨物駅の改修、トップリフターの導入等推進する。また、国際海上コンテナに対応する低床型貨車の導入等を推進する。

(参考2) 関連政府方針

○『物流革新に向けた政策パッケージ』（抄）（令和5年6月2日決定）

1. 具体的な施策

(2) 物流の効率化

- ⑤ 物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援
(物流施設の機能強化等)

サプライチェーンの結節点として重要な役割を果たす営業倉庫が2024年問題等の社会情勢の急激な変化に的確に対応できるよう、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（平成17年法律第85号）の計画認定制度に関し効果的な見直しを行い、物流GX・DX設備等の導入に加え、物流施設の整備・機能強化を推進する。

(物流拠点・ネットワークのためのインフラ整備)

中継輸送の実用化・普及に資する拠点の整備等を推進する。

- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進

1台で通常的大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進する。
また、ダブル連結トラックの積載率向上を図るため、高速道路IC近傍に立地した物流拠点施設の整備を促進する。

- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進

過疎地域における担い手不足や貨物量減少・積載率低下といった課題に対応するため、共同輸配送や物流事業者間の協業等を促進する方策について具体化する。地域レベルでもフィジカルインターネットの実現に向けて、標準化や物流DXの成果を活用しつつ、荷主企業・物流事業者等の関係者間の連携を促進する。