

일본의 물류효율화에 관한 정책 및 법제

I. 들어가며

동서고금을 막론하고 물류는 농수산업자, 제조업체, 도소매업자, 소비자, 물류사업자 등의 다양한 주체들이 관여된 프로세스로서 산업경쟁력의 강화 및 윤택한 국민생활의 실현을 위한 경제사회의 불가결한 구성요소라고 할 수 있다. 따라서 일본에서도 지금까지 다양한 물류정책을 추진하여 왔다. 최근 20년 동안만 보더라도 1997년 이래 5차에 걸쳐 종합물류시책대강이 책정되었고 수출입관련절차의 간소화, 국제물류지원을 위한 주요항만기능의 강화, 대도시권 거점공항의 물류기능강화, 유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진에 관한 법률(2005년 법률 제85호)의 제정, 그린물류파트너십회의를 통한 저탄소형 물류의 보급·확대 등 물류효율화를 위한 다양한 시책이¹⁾ 추진되어 왔다.

이하에서는 물류효율화를 위한 노력의 중요한 일환인 유통업무의 종합화 및 효율화

의 촉진에 관한 법률(이하, '물류종합효율화법'이라 한다)의 주된 내용을 개관하고 최근의 제도개선내용 등에 대하여 살펴봄으로써 우리나라의 물류관련법제의 개선에 참고할만한 점에 대해 생각해보는 기회로 삼고자 한다.

II. 물류업계의 환경변화와 과제

물류업계는 1990년대에 트럭수송, 내항해운, 화물철도, 항공운송, 항만운송의 각 사업에서, 2000년대에는 창고업에서 사업자간의 경쟁을 촉구하는 규제완화가 실시된 결과, 각 물류회사들은 이용자의 수요에 대응한 탄력적인 운임설정이 가능해졌고 이는 새로운 서비스의 제공과 물류비용의 절감으로 이어졌다. 한편, 사업자가 크게 증가하여 경쟁이 심화되었는데 트럭운송사업자의 사례만 보더라도 경영환경이 어려

1) 물류효율화를 위한 시책의 추진 최근현황에 대해서는 総合物流施策推進会議, 総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する実施状況~平成27年8月末時点の取組状況~(2015.12.24) 참조.

워져서 오히려 법령준수나 운전수의 노동 환경문제도 나타났다. 그리고 소비자의 수요에 따라 화물의 종류와 판매방법도 다양화되고 물류의 고빈도·소량화가 진행되고 있다. 또한 물류분야도 다른 산업과 마찬가지로 노동자의 고령화, 인재부족, 연료비 등의 비용증가, 급속한 ICT화 등 외부환경의 변화로 인해 물류에 관한 경영환경이 점차 어려워지고 있는데, 직면한 과제를 극복하고 새로운 산업구조에 적절하고 신속하게 대응하지 않으면 결국 물류업계 뿐만 아니라 관련된 산업전체의 경쟁력도 약화될 우려가 있다.

Ⅲ. 최근 물류효율화를 위한 노력

1. 물류정책의 기본적인 방향성

물류산업은 필요한 상황마다 사회경제 및 고객수요의 변화에 제대로 대응함으로써 배송시간대와 수취장소의 지정, 온도관리 등 양질의 서비스를 제공하고 사업을 발전시켜 왔는데, 출산율저하와 고령화로 인구 감소가 심각해지는 상황에서 장래의 노동

력부족에 따른 물류의 정체 등 물류수요에 적절히 대응할 수 없는 상황을 피하고 지속적인 경제성장과 안전하고 안심할 수 있는 국민생활을 위한 물류의 역할에 더욱 기대가 모아지고 있다.²⁾

따라서 장래의 물류는 지금까지 전개되어 온 사업의 효율화추진 등 시대변화에의 대응이 필요하며, 그러한 수동적인 개선에 그치는 것이 아니라 다양한 주체와의 연계와 협력아래 스스로 새로운 가치와 새로운 서비스를 계속해서 창출하고 새로운 시장을 개척함으로써 국내외 경제활동의 구조와 사람들의 라이프사이클을 변화시키고 미래를 창조하는 하나의 독립된 산업으로서 사회에 부응하는 존재가 될 필요가 있다. 또한 인구감소와 출산율저하 및 고령화가 뚜렷해진 상황 속에서 취업환경의 개선 등으로 다양한 인재가 활약할 수 있는 환경정비와 함께 물류의 존재가치를 향상시켜 매력적인 물류로 변화하는 것이 바람직하다.³⁾

물류가 지향할 미래의 모습을 실현함에 있어서 물류정책은 장래의 지속적인 경제 성장과 안전하고 풍요로운 국민생활의 확보를 목표로 하며, 궁극적으로는 국민생활의 질적 향상을 도모하는 것임을 충분히 감

2) 社会資本整備審議会·交通政策審議会, 今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)-危機を乗り越え, 自ら変わる, 日本を変える~「物流生産性革命」と「未来に輝く物流への進化」へ協同~, 国土交通省(2015.12.25), 13면.

3) 위의 책, 13-15면 참조.

안하고 소비자의 입장을 고려한 정책을 추진하는 것이 중요한데, 이 경우 물류산업이 그 역할을 수행하는 가장 중요한 주체라는 점을 감안한 물류산업정책을 추진하면서 변화를 도모하는 것이 바람직할 것이다.⁴⁾

2. 제5차 종합물류시책대강(2013-2017)

(1) 종합물류시책대강의 책정까지의 경위

종합물류시책대강은 물류시책과 물류행정에 관한 정부의 지침을 나타내고 관계부처간의 연계를 통해 시책의 종합적·일체적인 추진을 도모하는 것으로서 1997년 4월에 5년 계획으로서 각의에서 결정된 이래 다양한 경제정세의 변화 및 과제 등을 고려하여 5차례에 걸쳐 책정되어 왔다. 5번째 대강(이하, '본 대강'이라 한다.)의 책정 시에 국토교통성 및 경제산업성에서 24명으로 구성된 종합물류시책대강의 책정을 위한 유식자검토위원회가 2012년 11월부터 2013년 4월까지 7회 개최되었으며, 이와 병행하여 물류관계 사업자단체 14개와 하주(荷主)관계 사업자단체 7개 등 21개 단체

의 의견을 청취하고 최종적으로 4월 30일에 개최된 제7회 위원회에서 제언이 종합되어 5월 1일에 공표되었다. 그리고 대강의 입안과정에서 정부는 6월10일부터 6월 14일 사이에 국민의 의견을 수렴하고 6월 25일에 각의에서 결정하였다.⁵⁾

(2) 개별시책의 사례

본 대강은 유식자검토위원회의 제언을 최대한 존중하여 입안이 이루어졌다.

1) NEAL-NET의 전개

본 대강에서는 위원회의 제언을 고려하여 아시아를 하나의 물류권역으로 파악하고 양질의 물류시스템을 전개함으로써 아시아물류권역전체의 효율화를 추진할 필요가 있다는 인식하에서 아시아 각국과 정부차원의 정책조정을 통한 일본물류시스템의 해외전개에 필요한 환경정비조치와 더불어 한중일 사이에 구축되고 있는 항만정보를 중심으로 한 NEAL-NET(북동아시아 물류정보서비스네트워크)을 전개함으로써 화물동정(貨物動靜)의 가시화 추진을 주요시책의 하나로 삼고 있다.

4) 日本經濟団体連合会, 企業の競争力強化と豊かな生活を支える物流のあり方-官民が連携して, 「未来を創る」物流を構築する~, Keidanren Policy & Action (2015.10.20), 1-3면 참조.

5) 国土交通省 総合政策局 物流政策課外2課, “総合物流施策大綱(2013-2017)について”, 都市と交通 通卷95号, 日本交通計画協 (2014.1), 3면 참조.

NEAL-NET은 한중일 3국이 각각 구축하고 있는 항만의 물류정보시스템을 상호접속하고 한중일 3국의 항만 간 선박의 입출항정보, 컨테이너의 동정(動靜) 등의 정보를 인터넷상에서 일원적으로 폭넓게 파악할 수 있도록 하는 것을 내용으로 한다.⁶⁾

2) 임해부(臨海部) 물류시설의 갱신 및 기능 강화의 추진

임해부는 도시권역의 생활과 경제를 위해 중요한 지역인데, 해안 접경에 입지한 물류시설 등의 노후화가 진행되어 물류의 고도화 및 차량의 대형화에 대응하는 것이 어려운 상황에 있다. 따라서 물류시설 등의 갱신 및 기능을 강화함으로써 대도시의 경제 활동을 활성화하고 대도시의 국제경쟁력을 강화하기 위해 특정도시 재생긴급정비지역을 중심으로 한 대도시권역의 국제물류결절지역인 국제전략 항만 등의 주변에 대규모유통업무거점의 정비·재정비를 추진하는 것이 주요 내용이다.⁷⁾

3. 물류종합효율화법 관련 제도의 개정 동향

(1) 물류종합효율화법의 개관

물류종합효율화법은 물류비용의 삭감, 환경적 부담의 감소를 도모함으로써 물류업무를 종합적이고 효율적으로 실시하고자 하는 사업계획에 대해서 그 계획을 인정하는데 필요한 기본방침과 각종 지원조치를 규정한 법률이다. 이하에서는 물류종합효율화법(이하, '동법'이라 한다)의 개요에 대하여 살펴본다.

1) 물류종합효율화법 제정의 배경

2005년 7월에 성립하여 10월에 시행한 동법에 따라 종전의 '중소기업유통효율화촉진법'은 폐지되었고 일본의 물류효율화에 관한 정책은 새로운 과제의 해결을 제대로 인식한 새로운 단계에 접어들었다고 할 수 있다. 물류의 효율화는 오랜 숙원으로서 그 해결을 위해서는 인프라정비 등의 하드적인 측면과 상거래관행의 개선 등 종합적인 국면에서 개혁이 필요하다. 그 중에서도 1992년 이후 융자, 세제 등의 지원방안을 마련하고 특히, 중소기업의 물류효율화를 추진할 의도로 '중소기업유통효율화촉진법'이 제정 운용되어 왔지만, 이용자에 대한 인센티브가 낮아서 시행 이후 10수년간의 제도이용을 위한 인정신청이 매우 미미

6) 위의 논문, 3면.

7) 위의 논문, 5면.

하였다. 2005년의 물류종합효율화법은 이러한 상황도 감안하고 심각해지는 환경문제에 대한 인식을 토대로 효율적이고 환경부담이 작은 물류로의 전환을 촉진하려는 내용이다. 구체적으로는 종합효율화계획을 책정하고 배송 보관 유통가공을 종합적으로 실시하며 물류거점을 집약화하고 고속도로와 항만부근으로 입지를 촉진시키며 공동수송과 배송 등에 의한 배송네트워크를 합리화하는 것 등이다. 그리고 종합효율화계획에 대한 지원⁸⁾을 통해 물류개혁을 추진하고 환경적 부하를 줄이며 지역을 활성화하는 등의 효과를 추구하고 있다.⁹⁾ 이러한 내용들을 간단히 정리하면 다음과 같다.

① 일본경제의 국제경쟁력 강화

최근의 경제활동의 세계화 등에 따라 국내의 물류비용과 리드타임을 보다 단축할 필요가 있다. 더구나 호주(荷主)들의 수요의 다양화, 고도화와 물류업무의 아웃소싱 경향의 증가 등을 배경으로 하여 수송과 배송, 보관, 짐의 처리, 유통가공 등의 물류업무를 종합적으로 수탁하는 서비스인 third party logistics(3PL)가 확대되고 있다. 이러한 현상

들을 감안하여 국내물류에 대해서는 공항·항만고속도로 IC 등의 부근에 입지하는 유통업무시설을 중심으로 수송, 보관, 유통가공 등을 종합적이고 효율적으로 실시함으로써 물류비용과 리드타임의 단축을 도모하는 것이 중요해졌다.

② 소비자 수요의 고도화 및 다양화에 대한 대응

소비자 수요의 고도화 및 가격설정에 대한 엄격한 요청을 받아들여 물류에 대해서 필요한 상품을 필요한 때에 필요한 분량을 배송하는 just in time 등의 물류관리와 수송 및 배송의 필요성이 높아졌다.

③ 물자의 유통에 따른 환경적 부하의 경감

2005년 2월에 교토의정서가 발효되고 동년 4월에 당해 의정서의 발효에 따른 '교토의정서 목표달성계획'이 각료회의에서 결정되었으며, 일본의 CO₂ 배출량의 약 20%를 차지하는 운수부문에 대해서도 강력한 대책에 따른 CO₂ 배출량의 삭감이 요청되었다.

8) 지원의 내용은 크게 물류사업의 종합적인 실시의 촉진, 사회자본과 연계한 물류거점시설의 정비, 중소기업자 등에 대한 지원 등으로 나눌 수 있다.

9) 野尻俊明, 流通關係法[第3版], 白桃書房(2006), 154-155면.

2) 물류종합효율화법의 목적

동법은 물류를 둘러싼 최근의 경제적 사회적 상황의 변화에 따른 국제적 경쟁력의 강화, 소비자수요의 다양화 및 고도화에 대한 대응, 물류의 환경적 부하의 경감 등의 요청을 고려하여, 유통업무종합효율화사업에 대해서 그 계획의 인정과 실시에 필요한 관계 법령의 규정에 의한 허가 등의 특례, 중소기업자가 공동으로 행하는 경우에 자금조달의 원활화에 관한 조치 등에 대하여 정함으로써 유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진을 도모하는 것을 목적으로 하고 있다(법 제1조).

3) 주요 용어의 정의

동법에는 목적을 달성하기 위한 몇 개의 주요 용어가 정의되어 있는데, 그 중에서도 특히 ‘유통업무종합효율화사업’이란 특정 유통업무시설을 중심으로 수송, 보관, 짐의 처리 및 유통가공을 일체적으로 수행함으로써 유통업무의 종합화 도모와 함께 수송망의 집약, 배송의 공동화 기타 수송의 합리화로 인한 유통업무의 효율화를 도모하는 사업으로서 물자의 유통에 따른 환경에 대한 부하의 경감에 기여하는 것을 가리킨다(법 제2조 제2항). 그리고 ‘특정유통업무시설’이란 유통업무시설로서 고속자동차국도, 철도의 화물역, 항만, 어항, 공항 기타 물자의 유통을 결절(結節)하는 기능을 가진 사

회자본의 부근에 입지하고 물자의 분류 및 반송(搬送)의 자동화 등 짐처리의 합리화를 도모하기 위한 설비, 물자의 수주 및 발주의 원활화를 도모하기 위한 정보처리시스템 그리고 유통가공에 필요한 설비를 갖춘 것을 가리킨다(법 제2조 제3항).

4) 기본방침

동법의 주무대신은 유통업무종합효율화사업의 실시에 대하여 기본적인 방침(이하, ‘기본방침’이라 한다)을 정하도록 되어 있다(법 제3조 제1항). 여기에서 말하는 주무대신은 정령(政令)에서 정하는 바에 따라 국토교통대신, 경제산업대신 또는 농림수산대신이 되며, 주무성령은 주무대신이 내리는 명령이 된다(법 제22조 제1항·제2항). 그리고 기본방침에서 정하는 사항은 다음과 같다(법 제3조 제2항).

- 유통업무의 종합화 및 효율화의 의의에 관한 사항
- 유통업무종합효율화사업의 내용에 관한 사항
- 유통업무종합효율화사업의 실시방법에 관한 사항
- 항만유통거점지구에 관한 사항
- 중소기업자가 다른사업자와의 연계 또는 사업의 공동화에 따라 실시하는 유통업무종합효율화사업에 관한 사항

5) 종합효율화계획의 인정¹⁰⁾

동법에 기초하여 유통업무종합효율화사업을 실시하려고 하는 자는 단독으로 또는 공동으로 유통업무종합효율화사업에 대한 계획(종합효율화계획)을 작성하여 주무대신의 인정을 받을 수 있는데, 계획에는 유통업무종합효율화사업의 목표, 내용, 사업용으로 필요한 특정유통업무시설의 개요, 사업의 실시시기, 사업실시에 필요한 자금의 액과 조달방법 등이 포함되어야 한다(법 제4조 제1항·제2항).

① 종합효율화계획의 인정기준

(i) 기본방침에 비추어 적절할 것(법 제4조 제3항 1호 참조)

기본방침에는 유통업무종합효율화사업의 내용과 실시방법이 규정되어 있으므로 계획이 기본방침에 적합한 것인지 여부를 심사한다. 예컨대,

- 수송·보관·짐의 처리 유통가공을 종합적으로 실시하는 것인지
- 수송망의 집약, 수송과 배송의 공동화,

적재율의 향상, modal shift¹¹⁾등에 따라 효율화를 도모하는 것인지

- 환경적 부하의 경감을 도모하고 있는지
- 필요한 사업법의 허가·등록을 취득 또는 취득이 예상되는지 등이 있다.

(ii) 유통업무종합효율화사업을 확실하게 수행할 수 있을 것(법 제4조 제3항 2호 참조)

- 계획목표의 달성에 충분한 설비 등이 도입되어 있는지
- 필요한 자금조달의 가능성은 충분한지
- 시설정비에 관한 관련법령의 허가 가능성은 있는지 등이 있다.

(iii) 특정유통업무시설이 주무성령에서 정하는 기준에 적합할 것(법 제4조 제3항 3호, 시행령 제2조, 시행규칙 제1조 참조)

특정유통업무시설이 영업용 창고인 경우, 이하의 요건을 충족할 필요가 있다.

- 입지요건: 고속자동차국도의 IC 등, 철

10) 종합효율화계획의 인정을 받기위한 신청절차에 대해서는 国土交通省, 物流総合効率化法「総合効率化計画」認定申請の手引き를 참조.

11) modal shift란 수송방식을 전환하는 것으로서 예컨대, 트럭에 의한 화물수송을 선박이나 철도로 바꾸고자 하는 국토교통성의 물류정책을 가리킨다. 이는 지구환경문제에 대한 대응을 위해 환경적 부하가 작은 대량수송기관인 내항해운이나 철도화물수송에 의해 수송효율을 높이려는 것인데, 그러기 위해서는 내항해운이나 JR의 화물수송용량의 확보가 문제이다.

도의 화물역, 항만, 어항, 공항, 유통업 무단지, 공업단지 또는 도매시장 주변 5km 구역 이내

- 설비요건: 데이터교환시스템, 수직형의 연속운반 장치, 자동화보관 장치, 유통가공용 설비 등
- 규모요건: 보통창고의 경우는 단층 1,500㎡ 다층 3,000㎡ 이상, 냉장창고의 경우는 3,000㎡ 이상, 저장조(槽)창고(reservoir)의 경우는 5,000㎡ 이상

(iv) 각 사업법이 정하는 결격사유에 해당하지 않고, 또한 허가·등록기준 등에 적합할 것(법 제4조 제3항 4호~7호 참조)

- 창고업법, 화물이용운송사업법, 화물자동차운송사업법에 각각 규정되어 있는 허가 등의 기준에 적합한지 등

② 인정받은 경우의 장점

이 법의 목적을 달성하기 위하여 유통업 무종합효율화사업에 관계된 법령상의 특례가 규정되어 있는데, 창고업법(제8조), 화물이용운송사업법(제9조, 제10조), 화물자동차운송사업법(제11조), 항만법(제12조), 중소기업신용보험법(제13조), 중소기업투자육성주식회사법(제14조), 식품유통구조개선촉진법(제15조) 등이 있다. 이하에서는 해당 항목별로 살펴본다.

* 물류사업의 종합적 실시의 촉진

(i) 사업허가 등의 일괄취득(창고업법 제8조~제11조 참조)

유통업무종합효율화사업을 실시하고자 하는 자가 창고업법에 의한 등록, 화물이용운송사업법에 의한 등록, 화물자동차운송사업법에 의한 허가 등을 필요로 하는 경우가 있는데, 이 경우는 종합효율화계획의 인정을 신청하는 때에 각종 업법의 등록·허가 등의 심사에 필요한 사항을 기재하고 첨부서류를 함께 제출함으로써 종합효율화계획의 인정을 받게 된다. 그리고 인정과 동시에 각종 업법의 등록·허가 등을 받을 수 있다.

* 사회자본과 연계된 물류거점시설의 정비

(ii) 물류거점시설에 관한 세제특례

종합효율화계획에 대해서 인정을 받은 영업용 창고 등의 시설 및 설비에 대해 일정한 요건을 충족하면, 법인세 등의 할증상각과 고정자산세, 도시계획세의 과세표준의 특례조치를 받을 수 있다.

(iii) 항만법의 특례(법 제12조 참조)

항만유통거점지구에서 특정유통업무시설을 정비하는 경우, 종합효율화계획의 인정을 신청하는 때에 항만법상의 신청에 필요한 사항을 기재하고 첨부서류와 함께 제출

하게 되면 또다시 신청할 필요가 없어진다.
(시행규칙 제2조 제3항 및 동 규칙별표참조)

(iv) 도시계획법 등에 의한 처분에 대한 배려(법 제16조 참조)

시가지화조정구역에서 특정유통업무시설에 관한 개발을 하는 경우, 개발허가 등에 대한 배려가 이루어진다. 그리고 시가지화조정구역에서의 시설정비가 상정되어 있는 경우에는 종합효율화계획을 신청하기 전에 개발허가에 관한 해당자치단체와의 사전조정이 중요해진다.

(v) 공장입지법에 의한 사무의 실시에 대한 배려(법 제17조 참조)

생산시설 겸 유통업무시설이 될 수 있는 특정유통업무시설에 대해서는 녹지정비면적을 실질적인 생산설비면적에 대응한 것으로 보는 배려가 이루어진다.

*** 중소기업자 등에 대한 지원**

(vi) 중소기업신용보험법의 특례(법 제13조 참조)

중소기업신용보험의 부보한도액 만큼을 별도로 확보하고, 보통보험의 전보비율을 인상하며, 보험료율 인하의 특례를 받을 수 있다.

(vii) 중소기업투자육성주식회사법의 특례(법 제14조 참조)

중소기업이 유통업무종합효율화사업에 필요한 자금조달에 관하여 투자대상이 될 주식회사의 요건이 완화되어 자본금이 3억 엔을 초과하는 중소기업도 대상이 된다.

(viii) 식품유통구조개선촉진법의 특례(법 제15조 참조)

식품생산자 등에 대해 재단법인 식품유통구조개선촉진기구가 실시하는 인정사업에 관한 채무보증, 인정사업에 관한 자금의 알선, 인정사업에서 이용하는 특정유통업무시설의 수탁정비 등의 지원을 받을 수 있다.

(ix) 자금의 확보(법 제18조 참조)

필요자금의 확보를 위한 방안으로서 일본 정책투자은행, 중소기업금융공고(公庫), 국민금융공고 등에 의한 용자를 이용할 수 있으며, 그밖에 독립행정법인 중소기업기반정비기구 및 광역자치단체(都道府県)에 의한 고도화 용자도 받을 수 있다.

③ 인정을 받은 경우의 법령준수에 관한 규제

종합효율화계획이 인정을 받은 경우에는 법 제21조에 따라 유통업무종합효율화사업의 실시상황에 대해서 보고하여야 하고 별도로 각 사업법에 따른 규제도 받는다.

예컨대, 창고업의 경우는 시설설비기준 등의 유지와 보관 잔액의 정기보고 등이 필요하고, 화물이용운송사업의 경우는 영업보고와 사업실적보고 등이 필요하며, 화물자동차운송사업의 경우는 운행관리자의 선임과 사업실적의 정기보고 등이 필요하다. 즉, 사업의 실시기간(5년간)에는 기본적으로 매 사업연도 종료 후 3개월 이내에 사업의 실시상황을 보고하여야 하는데, 제21조의 규정에 따른 보고를 하지 않거나 또는 허위의 보고를 한 자에 대해서는 30만 엔 이하의 벌금을 부과할 수 있는 벌칙규정이 있다(법 제25조). 그리고 만일 인정을 받은 계획을 변경하는 경우에는 법 제5조의 규정에 따라 변경인정을 받아야 한다. 또한 인정을 받은 계획이 기준에 적합하지 않게 되거나 계획에 따라 사업을 실시하지 않고 있다고 인정된 경우에는 인정이 취소될 수 있다.

(2) 2016년 개정 물류종합효율화법¹²⁾

1) 법 개정의 배경

2005년 법 제정 이래 처음으로 물류종합

효율화법의 대 개정 작업으로서 일손부족이 우려되는 물류의 적극적인 종합화·효율화를 도모하기 위하여 물류사업자와 하주(荷主) 등의 관계자가 연계하여 노력하는 modal shift, 공동배송 등을 후원하는 것을 내용으로 한 ‘개정 물류종합효율화법안(유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진에 관한 법률의 일부를 개정하는 법률안)¹³⁾’에 대하여 2016년 2월 2일 각의에서 결정이 이루어졌다. 이번 개정의 배경을 보면, 트럭운전수의 약 30%가 50세 이상이고 인터넷통신판매의 발달로 인한 소량화물의 증가에 따라 트럭의 적재비율이 50%에 미치지 못하는 상황인데, 이대로 방치하면 향후 심각한 인력부족이 생기고 물류기능에도 지장을 가져올 우려가 있다. 실제로 물류가 그 기능을 최대한 발휘하여 국가산업의 지속적 성장과 윤택한 국민생활을 확보하기 위해서는 물류사업자와 하주(荷主) 등의 관계자가 연계하여 물류네트워크 전체의 종합화 및 효율화를 진척시켜야 한다. 따라서 2005년의 법 제정 이후 창고 등 물류시설의 정비를 중심으로 하여 유통업무를 종합적·효율적으

12) 물류종합효율화법의 2016년 개정 법률안의 구체적 내용에 대해서는 国土交通省の国会提出法律案 <http://www.mlit.go.jp/policy/file000003.html>을 참조.

13) 개정 법률안의 제출이유를 보면, 최근 물자의 유통을 둘러싼 경제적·사회적 사정변화를 고려하여 유통업무종합효율화사업에 대해서 둘 이상의 자가 연계하여 수행하는 경우에만 적용되도록 함과 아울러 종합효율화계획이 주무대신의 인정을 받은 경우에 동사업의 실시에 관하여 해상운송법 등의 특례를 추가할 필요가 있기 때문이라고 한다.

로 추진하는 사업을 지원해 온 물류종합효율화법에 대해서 인력부족에 대한 대응을 도모하기 위해 효율화지원방안을 ‘시설정비’에 의한 것에서 ‘연계’에 의한 것으로 전환하기로 하고 둘 이상의 연계를 전제로 지원의 범위를 넓히면서 modal shift(운송수단을 트럭에서 철도·선박으로 전환)와 공동배송을 필두로 한 다양한 노력을 지원할 수 있도록 하는 내용으로 법 개정을 하기로 한 것이다.

2) 개정 물류종합효율화법안의 개요

① 법 목적의 추가

유통업무에 필요한 노동력의 확보에 지장이 생기는 경우에 대한 대응을 도모하는 것이라는 뜻을 법의 목적으로서 추가하였다.¹⁴⁾

② 지원대상의 확대 등(유통업무종합효율화사업의 요건의 변경)

지원의 대상이 되는 유통업무종합효율화사업에 대해서 일정한 규모 및 기능을 갖춘 물류시설을 중심으로 할 것을 필수적인 요소로¹⁵⁾ 하지 않고, 둘 이상의 자가 연계하여 실시하는 것을 전제로 한 다양한 노력¹⁶⁾들에 대해서도 지원대상에 포함시켰다.

③ One-stop 절차의 확충

국가의 인정을 받은 사업 중에서 해상운송법, 철도사업법 등의 허가 등을 받아야만 하는 것에 대해서는 이들 관계 법률의 허가 등을 받은 것으로 간주하는 등 행정절차의 특례를 추가하였다.¹⁷⁾

14) 개정 법률안 제1조(목적): 이 법률은 최근의 물자의 유통을 둘러싼 경제적·사회적 사정의 변화에 따라 우리나라 산업의 국제경쟁력의 강화, 소비자 수요의 고도화 및 다양화에 대한 대응 그리고 물자의 유통에 따른 환경에 대한 부하의 경감을 도모하는 것의 중요성이 증대되는 것과 더불어 유통업무에 필요한 노동력의 확보에 지장이 발생하는 것에 비추어, 유통업무종합효율화사업에 대해서 그 계획의 인정, 그 실시에도 필요한 관계 법률의 규정에 의한 허가 등의 특례, 중소기업자가 수행하는 경우에 자금조달의 원활화에 관한 조치 등에 대해 규정함으로써 유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진을 도모하여, 국민경제의 건전한 발전에 기여하는 것을 목적으로 한다.

15) 현행 법률 제2조(정의) 제2호 유통업무종합효율화사업: 특정유통업무시설을 중심으로 하여 수송, 보관, 짐의 처리 및 유통가공을 일체적으로 수행하여 유통업무의 종합화를 도모함과 아울러 수송망의 집약, 배송의 공동화 기타 수송의 합리화를 통한 유통업무의 효율화를 도모하는 사업(당해 사업용으로 이용하는 특정유통업무시설의 정비를 실시하는 사업을 포함한다.)으로서 물자의 유통에 따른 환경에 대한 부하의 경감에 기여하는 것을 가리킨다.

16) 개정 법률안 제2조(정의) 제2호 유통업무종합효율화사업: 둘 이상의 자가 연계하여 수송, 보관, 짐의 처리 및 유통가공을 일체적으로 수행하여 유통업무의 종합화를 도모함과 아울러 수송망의 집약, 효율성이 높은 수송수단의 선택, 배송의 공동화 기타 수송의 합리화를 통한 유통업무의 효율화를 도모하는 사업(당해 사업용으로 이용하는 특정유통업무시설의 정비를 실시하는 사업을 포함한다.)으로서 물자의 유통에 따른 환경에 대한 부하의 경감에 기여함과 아울러 유통업무의 노력절감을 수반하는 것을 가리킨다.

(3) 2016년도의 조세특별조치 등 세제 개정 노력의 내용¹⁸⁾

1) 제도의 개요

① 제도의 명칭

물류효율화를 위한 계획에 따라 취득한 사업용 자산에 관한 특례조치의 개선

② 제도개선 내용

(i) 제도의 개요

유통업무의 종합화 및 효율화의 촉진에 관한 법률(물류종합효율화법)의 개정에 따라 창설되는 새로운 물류효율화를 위한 계획(이하, '법정계획'이라 한다)의 인정을 받은 자가 동 계획에 따라 취득한 사업용 자산(이하, '특정수송보관연계업무시설'이라 한다)에 관한 특별조치를 마련하려는 것이 동 제도개선의 내용이다.

(ii) 개선희망사항의 내용

개정 물류종합효율화법에 따른 법정계획의 인정을 받은 사업자가 동 계획에 따라 취득하는 특정수송보관연계업무시설에 대해서 각 사업연도의 상각한도액을, 보통상각한도액과 당해 보통상각한도액의 100분의10에 상당하는 금액과의 합계액으로 합(10%의 할증상각)과 동시에, 현행 물류종합효율화법에 따른 종합효율화계획의 인정을 받은 자에 대해서 소정의 경과조치를 두도록 하려는 것이다.

③ 관련조문

- 조세특별조치법 제15조, 제48조, 제68조의36
- 조세특별조치법 시행령 제8조, 제29조의6, 제39조의65
- 조세특별조치법 시행규칙 제6조의3, 제20조의22, 제22조의43
- 유통업무의 종합화 및 효율화에 관한 법률 제2조, 제4조, 제6조, 제7조

17) 부칙 제4조(등록면허세법의 일부개정)와 관련된 별표 제1(과세범위, 과세표준 및 세율의 표) 제120호(철도사업의 허가, 케이블사업의 허가 혹은 궤도사업의 특허 또는 궤도사업으로의 변경허가) 및 제123호(자동차터미널사업의 허가)의 경우 이와 관련된 간주규정이 있다. 특히 제123호의 주(注)를 보면, 유통업무종합효율화법 제15조 제1항(자동차터미널법의 특례)의 규정에 따라 자동차터미널사업의 허가를 받은 것으로 간주되는 경우에 유통업무종합효율화법 제4조 제1항(종합효율화계획의 인정)의 규정에 따른 종합효율화계획의 인정은 당해 허가로 간주한다.

18) 이하의 내용은 国土交通省総合政策局物流政策課物流産業室, 平成28年度税制改正(租税特別措置)要望事項(新設・拡充・延長)에서 발췌한 것이다.

2) 제도개정이 필요한 이유

① 제도개정의 목적

물류분야에 있어서의 노동력 부족과 지구 온난화에 대한 대책의 필요성 등, 물류를 둘러싼 사회정세의 변화에 대응하기 위해 노동력절감형의 물류체계를 구축함으로써 국가의 산업과 국민생활에 필요한 물류기능의 안정적이고 지속적인 확보를 도모하려는 것이 제도개정을 위한 정책의 목적이다.

② 개정의 필요성

21세기에 들어서 기업의 국제경쟁력의 강화가 적극 요청되는 상황에서 불필요한 재고를 만들지 않으려는 노력이 이어지고 just in time의 물류관리와 고빈도의 소량수송, 유통과정에서의 유통가공 등의 업무가 필요해지고 있다. 따라서 유통관련 사업자의 유통업무종합화 및 효율화의 촉진을 통해 국가산업의 국제경쟁력을 강화하고 물자의 유통에 따른 환경적 부하의 경감을 도모할 목적으로 2005년 물류종합효율화법이 시행되어 물류시설의 집약화와 수송망의 효율화를 도모해왔다. 하지만 최근에는 급속한 통신판매물류의 진전 등에 따라 고빈도의 소량수송과 시간지정, 당일배송 등 수송에 대한 요구수준이 점점 높아지고 있다. 이처럼 물류에 요구되는 역할이 커지는

한편, 트럭운전수의 부족으로 고도화되는 물류를 지탱하기 어려워져서 물류가 정체되는 사태도 발생하고 있는 것이 사실이다.

국가의 산업경쟁력 강화와 편리하고 신속한 물류의 확보로 윤택한 국민생활의 실현을 위해서는 물류에서 중요한 존재인 트럭운전수의 부족에 대한 대응이 필요한데, 국가의 노동인구가 감소하는 상황에서 트럭운전수 부족에 대한 대응은 노동조건 등의 개선에 그치지 않고 노동절약형 물류체계의 구축까지도 해야 한다.

이러한 배경에 따라 modal shift의 적극적 추진, 수송기능과 보관기능의 연계에 의한 수송시스템의 효율화를 도모하기 위해서는, 구체적으로 양 기능의 연계를 추구한 창고(특정수송보관연계업무시설)의 정비를 촉진하여 물류의 비효율적인 요소를 해소하는 것이 과제인데, 이러한 과제의 해결은 트럭사업의 노동생산성 향상으로 이어지고 환경적 부하의 경감에도 기여하며 지구온난화대책도 된다. 그리고 특정수송보관연계업무시설의 정비를 촉진하는 경우에 조세특별조치를 필두로 한 각종 지원조치를 마련함으로써 사업자에게 시설정비를 위한 인센티브를 부여할 필요가 있다.

3) 특례조치의 타당성

본 특례조치는 트럭운전수의 부족과 지구온난화대책의 필요성 등을 기화로 드러난 물

류의 비효율을 해소하기 위한 자발적인 노력을 후원하기 위해 하물(荷物)의 수송기능과 보관기능을 모두 갖춘 시설의 정비에 대한 인센티브를 부여하기 위한 것이다. 이러한 목적을 위한 특례로서의 성질상, 사업자의 규모를 불문하고 사업자의 노력에 대한 초기부담의 경감을 도모할 수 있는 최소한의 특례조치로서 할증상각을 선택하고 있다. 그리고 조세특별조치에서는 법령에 규정된 명확하고 형식적인 요건을 충족시키는 사업자가 동등하게 조세특별조치의 적용을 받을 수 있으므로 예산의 범위 내에서 대상자가 한정되는 보조금과는 달리 적용여부에 대한 예견 가능성이 높은 점 등에 비추어 본 특례조치는 타당성이 있는 수단이라 할 수 있다.

(4) 물류종합효율화법 관련 제도에 대한 평가

2005년 10월 시행된 물류종합효율화법은 수송망의 집약, 수송과 배송의 공동화, modal shift 등을 통하여 물류비용을 삭감하고 환경적 부하의 경감을 위해 노력하는 사업을 인정하여 물류의 종합적인 효율화를 도모하는 것을 내용으로 하는데, 물류거점 시설에 대해 세금우대와 시가지화조정구역에서의 개발신청이 가능해지는 등 사업자로서는 매우 유리한 제도이다. 그런데도 불구하고 제도의 이용률은 높지 않다는 평

가를 받는 듯하다. 국토교통성은 제도이용에 대한 홍보활동과 더불어 세금우대조치의 대상을 확대하여 이용률을 높이고자 노력하고 있지만 세금우대조치로 인한 혜택에 비해 설비투자비용의 증가에 대한 부담이 크기 때문이다. 그런데 이번 개정 법률안에는 이러한 문제점과 관련된 부분의 개선 노력이 반영되어 있다. 유통업무종합효율화사업의 요건을 변경하고 둘 이상의 자가 연계하여 실시하는 것을 전제로 한 다양한 노력에 대해서도 지원대상이 될 수 있도록 한 내용이 그것이다. 따라서 과연 향후의 물류종합효율화법의 제도이용률 변화가 어떻게 나타날지 주목된다.

아무튼 현행제도 하에서는 전술한 것처럼, 물류종합효율화법의 인정을 받기 위한 특정유통업무시설의 기준을 충족하려면 고속도로의 IC나 철도의 화물역, 항만, 공항 등의 주변 5km이내의 입지로서 자동분류장치와 자동반송장치 등 고도의 시설을 도입하고 있는 시설로서 규모기준도 충족해야 하는데, 인정을 받으면 소득세, 법인세의 할증상각으로서 영업용 창고건물은 5년간 10% 경감되고 고정자산세, 도시계획세의 과세기준의 특례조치로 영업용 창고건물은 5년간 2분의1, 부속설비는 4분의3이 경감된다. 실제로 리먼 사태로 촉발된 글로벌 금융위기가 발생한 2008년의 신설·증설 창고 192건 중 인정건수는 33건(인정비율 17%),

2009년은 131건 중 18건(인정비율 13%) 등 시행이후 2012년까지의 인정비율은 10-20% 정도로서 2013년 3월 현재 인정건수가 187건에 이르고 있다. 물론 지금도 국토교통성 물류정책과의 물류산업실은 물류종합효율화법 관련개정을 통해 세제상의 우대를 위한 설비요건추가 등으로 수혜사업자의 폭을 넓히려는 노력을 계속하고 있다.¹⁹⁾

IV. 시사점

물류가 개입하지 않고 사업의 효율성을 유지하는 것은 사실상 어렵기 때문에 물류의 효율화는 물류에 직접 관여하는 관계자는 물론이고 기업, 일반 국민, 나아가서는 국가전체의 이익을 위해서도 매우 중요한 과제이다. 최근 일본의 물류종합효율화법의 대개정과 관련세제지원제도개선 등의 배경에는 이러한 물류효율화의 중요성에 대한 인식이 자리하고 있다. 그런데 물류는 다층적 구조를 가진 산업체계 속에서 매우 복잡한 과정으로 이루어져 있으므로 고품질의 물류서비스를 위해서는 무엇보다도 노동환경개선 등을 통해 필요한 인재의 지속적인 확보는 물론이고 수익성 있는 물류의 확립과 동시에 물류의 효율화를 도모하기 위해

서 산업구조의 고도화를 지원하는 물류로의 변혁도 염두에 둔 노력이 필요하다. 일본에서의 물류종합효율화법과 관련된 제도의 운용과 개정은 국민경제의 국제경쟁력 강화와 윤택한 국민생활의 확보를 위한 절실한 필요에서 이루어진 것으로서 우리에게도 많은 것을 시사한다. 이러한 물류의 효율화를 위한 일본에서의 노력들은 물류업계에 활력과 혁신적 개발이 필요한 상황에 있는 우리나라에도 참고할 여지가 있으므로, 연구개발을 위한 자금 및 세제지원의 문제뿐만 아니라 민관이 연계하여 미래를 위한 물류의 구축을 지향하는 그러한 자세도 우리 기업들과 국민들에게 필요하다고 본다. 그리고 물류효율화의 추진은 비용절감, 서비스의 향상, 환경적 부하의 경감 등을 통해 국제경쟁력의 강화 및 생활환경의 향상에 크게 기여할 수 있는 것으로서 새로운 문제점의 발생에 대응할 수 있도록 향후에도 사회경제상황의 변화에 맞추어 물류정책의 방향성을 적절히 개선하고 시대의 변화에 대응하는 것이 바람직하다.

강 영 기

(고려대학교 해상법센터 연구교수)

19) 半田桃子, “利用率伸びない物効法「優遇より設備投資費用かさむ」”, 物流ウィークリー, 2013. 4. 12. 참조.

참고문헌

- 国土交通省 総合政策局 物流政策課外2課, “総合物流施策大綱(2013-2017)について”, 都市と交通 通巻95号, 日本交通計画協会, 2014. 1.
- 国土交通省の国会提出法律案 <http://www.mlit.go.jp/policy/file000003.html>.
- 国土交通省 総合政策局 物流政策課 物流産業室, 平成28年度税制改正(租税特別措置)要望事項(新設・拡充・延長). 物流総合効率化法, <http://hourei.ndl.go.jp/SearchSys/viewEnkaku.do?i=uxkmIFU4Wt5wvy0dX%2FwVnQ%3D%3D>.
- 半田桃子, “利用率伸びない物効法「優遇より設備投資費用かさむ」”, 物流ウィークリー, 2013. 4. 12.
- 社会資本整備審議会・交通政策審議会, 今後の物流政策の基本的な方向性等について(答申)-危機を乗り越え, 自ら変わる, 日本を変える~「物流生産性革命」と「未来に輝く物流への進化」へ協同~, 国土交通省, 2015. 12. 25.
- 野尻俊明, 流通関係法[第3版], 白桃書房, 2006.
- 日本経済団体連合会, 企業の競争力強化と豊かな生活を支える物流のあり方~官民が連携して, 「未来を創る」物流を構築する~, Keidanren Policy & Action, 2015. 10. 20.
- 総合物流施策推進会議, 総合物流施策推進プログラム(改定版), 2015. 12. 24.
- 総合物流施策推進会議, 総合物流施策推進プログラムに掲げる取組に関する実施状況~平成27年8月末時点の取組状況~, 2015. 12. 24.