

改正物流効率化法

物流分野が抱える課題

物流は国民生活・経済活動を支える重要な社会インフラです。一方で、2018年6月に成立した「働き方改革関連法」に基づき、2024年4月からトラックドライバーの時間外労働時間の上限が年960時間に制限されることに加え、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改正基準告示」により、拘束時間、運転時間等の規制が強化されました。これらの労働時間規制等により、今後具体的な対策を行わなかった場合、物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しています。具体的には、2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）、2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性があると考えられています。

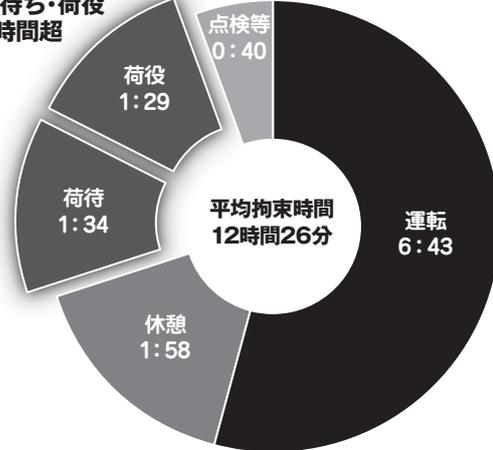
物流効率化法等の改正

このような背景から、抜本的な対策を講じるため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律¹⁾（物流効率化法）等を改正する「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律案」が第213回国会（令和6年通常国会）において成立しました。

改正物流効率化法では、荷主、物流事業者に対し、物流効率化のための規制措置を定めているほか、改正貨物自動車運送事業法では、トラック事業者の取引に対し、多重下請構造是正のための規制措置等を定めています。

改正物流効率化法においては、荷主や物流事業者に対し、トラックドライバーの荷待ち時間及び荷役時間の短縮、トラックの積載率の向上など、物流効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課すとともに、具体的な取り組み事例を国が判断基準として省令で示すこととしております。さらに、一定規模以上の荷主、トラック事業者、倉庫業者に対し、これらの取り組みに関する中長期計画の作成やその取り組みの実施状況の定期報告等を義務付けるほか、このうち荷主に対しては、当該計画の作成等の業務を統括管理する物流統括管理者の選任を義務付けることとしております。

荷待ち・荷役 3時間超



荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳
出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査」（令和2年度）

港湾運送分野の状況

改正物流効率化法において、港湾運送事業者に対しては「トラック運転手の荷役時間の短縮」のための措置について努力義務が課されることとなります。

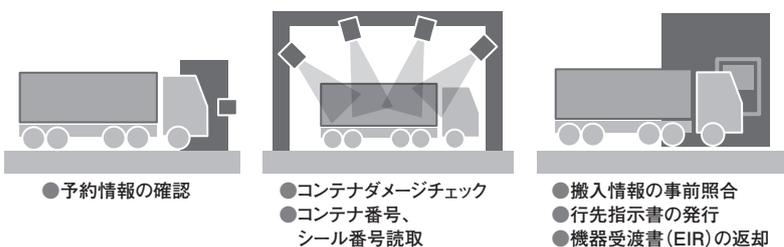
荷主、物流事業者への努力義務に関する規定は法律の公布から1年以内に施行されることとなっており、施行に向けては、国土交通省、経済産業省、農林水産省の3省で合同会議²⁾を開催し、荷主、物流事業者が取り組むべき措置の判断基準等について議論を進めることとしております（2024年6月に第1回合同会議を開催）。

また、国土交通省としては、コンテナターミナルゲート前の混雑解消等を目的としたシステムである「CONPAS」の導入や、ターミナルゲート作業を迅速化・効率化するための高機能なゲートの導入に対する支援を行っており、トラックドライバーの負担軽減等を図っています。今後も物流効率化法の規制措置に加えてこれらの施策も組み合わせながら、物流の持続的な成長のために必要な取り組みを進めて参ります。

- 1) 改正法の施行により「物資の流通の効率化に関する法律」に名称変更。
- 2) 交通政策審議会 交通体系分科会 物流部会、産業構造審議会 商務流通情報分科会 流通小委員会、食料・農業・農村政策審議会 食料産業部会 物流小委員会 合同会議

高機能なゲートの導入

- 来場予約システムの導入による、来場するトレーラーの平準化、予約情報の確認の効率化。
- ダメージチェックシステムの導入による、コンテナの目視確認の効率化。
- 搬入情報の事前照合、ターミナル内行先指示の電子化、その他書類のやり取りの効率化。



コンテナターミナルゲート高度化