

有限会社 H. I. プランニング 243-0025 厚木市上落合 6 9 7 - 2 TEL/Fax046-230-0890

代表 岩崎 仁志

E-mail : h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H. I. インフォメーション 2025年4月号

2024年問題を背景とする法改正が2025年4月1日よりスタートしました。これは運送に携わる全ての荷主・事業者に関係する重要な改正ですが、自社の具体的な対応がまだつかめていない、という声も多いようです。一般的に物流関連2法と言われる改正法は、「物流総合効率化法」と「貨物自動車運送事業法」を合わせた通称。とりわけ貨物自動車運送法は「トラック法」とも言われるように、運送事業者・軽貨物事業者にとって十分な理解と対応が求められるものと言えるでしょう。今後これらの法改正に伴い政府は以下の改正案も打ち出しています。①トラック運送業の事業許可を更新制とし、5年ごとの許可更新を義務化する、②適正料金を下回る運賃及び料金を制限し、それに対して法的根拠を付与する、③下請構造を適正化し、原則2次をこえる下請け負いが行なわれないよう措置を講じる、④違法白トラに係る荷主の取り締まり、など。

自民党トラック輸送振興議員連盟の加藤勝信会長は、今国会でのこれら新法成立を目指し、新制度によって運送業界の適正化を議員一丸となって推進していくと述べています。全ト協が強く打ち出していた更新制度ですが、坂本会長は更新制度の導入により一部の事業者が今後排除されていく可能性について「同じ業界の仲間に対し忍びない気持ちもあるが、ここで業界の適正化を図らない限り、ドライバーの労働環境は改善されず賃金引き上げも実現しない。血を流す思いで適正化をやり抜くべき」とも訴えていました。ただ新法による法改正については適正運賃の継続収受や2次までの委託回数制限など、現行との乖離は現時点で大きいものがあり、他にも利用運送業者の制限を設けるなどしない限り、業界の適正化までには行きつかない恐れもありそうです。持続可能な物流を目指すためには荷主はもちろん社会全体の理解と協力が必要。国政の実行力を信じると同時に、業界もまた気持ちをひとつに、新たな一歩を踏み出して参りたいものです。

特定技能外国人制度、将来的な利用を目指す

人材不足が深刻化する物流・運送業界の雇用対策として、2024年3月、特定技能制度に「自動車運送分野」が追加され、外国人ドライバーの雇用が可能になりました。現在国内で就業している外国人労働者には若年層が多いという点でも大変魅力があります。2019年より制度が開始された「特定技能」とは、人材が不足しているとされる特定産業分野（現在16分野）において外国人が就労可能な在留資格で、「特定技能外国人」とは、その在留資格を持っている外国人のことを指します。「特定技能」には、一定の専門性・技能を持った即戦力としての水準が求められているもので、「特定技能」1号の分野に「自動車運送業」の追加が決定し、タクシー、バス、トラックのドライバーとして外国人の雇用が可能となったのです。この制度により外国人ドライバーの雇用は、物流・運送業界に新たな人材を呼び込むという期待もありますが、「業界内外における特定技能制度理解の浸透」、「外国人の運転免許取得という壁」、「コミュニケーションの取り方」など課題も多いのは事実です。今後採用を行なう企業にとっては当然初めての事案が多く、慣れない手続きや支援に悩むことも多いはず。人材紹介会社や登録支援機関などをうまく活用しながら、国籍を問わず優秀なドライバーを育成していくことは、今後さらに深刻化していく人手不足の緩和策としても十分あり得るもの。最初の高い壁を乗り越えることに成功すれば、徐々にコツもつかめていくはず。先にも述べましたが「特定技能」は国際貢献や人材育成を目的とした技能実習とは異なり、一定の専門性や技能を有した即戦力確保が目的。そのため外国人を雇用するために企業側にも要件があります。全分野共通要件と自動車貨物運送業、それぞれに企業に対する要件が課せられています。また採用するための方法もいくつかのパターンがあり、事前に知っておくべきでしょう。

特定技能外国人採用における全企業共通の条件には以下のものがあります。まず必要条件は①労働、社会保険、租税に関する法令を遵守していること、②外国人と結ぶ雇用契約が適切で、報酬や労働時間が日本人と同等以上であること、③業務内容を外国人が理解できる体制を整えていること、④特定技能雇用契約締結の日前1年以内および締結後に、同種の業務に従事する労働者に対し会社責任による離職がないこと、などです。また必要な対応として、出入国管理庁への各種届出や外国人の日常生活を含む支援を適切に実施、などが求められます。さらに自動車貨物運送業の場合、別途次の条件が課せられます。まず事業者は「道路運送法に規定する自動車運送事業を経営するものであること」が必要であり、1. 働きやすい職場認証の取得もしくは安全性優良事業所（Gマーク）の保有、2. 自動車運送業分野特定技能協議会の構成員になり必要な協力を行うこと、などの条件が整っていなければなりません。次に対象となる外国人の要件には以下の条件が課せられています。自動車運送業において在留資格「特定技能」を取得し、日本で就労を希望する外国人の全業種に求められる基本要件に加え、ドライバーとしての技能水準を証明することが必要です。特定技能外国人共通の基本条件は年齢18歳以上であること（但し第1種運転中型は20歳以上、大型は21歳以上）。健康状態良好であること。トラックドライバーとして第1種運転免許、特定技能試験（自動車運送業分野特定技能1号評価試験）に合格すること。日本語能力として日本語能力試験N4以上なども課せられます。運転免許については事前に保有している外国の運転免許（その国に3カ月以上の滞在が必要）から「外免切替」によって、日本の運転免許に切り替えを行うか、日本の自動車教習所に通い日本の運転免許を取得することが必要となります。国際免許での就業はできません。次に特定技能外国人を雇用する3つのパターンを見てみましょう。まずは特定技能外国人を海外送り出し機関へお願いするパターン①です。送り出し機関が母国で、募集を開始し、6～9か月の間で日本語検定N4合格、母国免許、特定技能外国人試験に合格した上で、日本に送り出し特定期間6カ月の中で、運転技術の向上、外免切り替え、初任者講習を済ませ、特定技能外国人ドライバーとして5年勤務してもらうパターン。パターン②は国内人材の活用です。N4以上を所持し他の勤務をしている外国人がターゲットです。母国免許はもちろん国内免許所持者を中型免許などにレベルアップして特定技能外国人として5年勤務してもらいます。最後に現行の技能実習生を採用するパターン。技能実習生として定まった1～3年の中で国内免許証を取得し（外免切り替え含む）技能実習生期間終了後、特定技能外国人として申請を行ない、中型や大型などの免許を取得してもらい5年勤務していただくやり方です。

2025年2月の自動車運送業の求人倍率は2.71倍。このままいくと5年後の業界では21万人4千人あまりのトラックドライバーが不足すると見込まれています。トラックドライバーに課された時間外労働の制限に対応していくためにも、業界における新たな雇用形態の構築に取り組んでいく事は不可欠でしょう。いずれにせよこの先何をするにしても、物流企業としてのコンプライアンスとそれを維持していくための内部統制は、ますます重要な意味を持つものになってきます。「今のままでいい」という考えは、5年後、10年後の経営衰退につながることを幹部はもとより企業構成員全体で理解し合っておきましょう。

全ト協まとめ、トラック死亡事故200件で横ばいも、首都圏に集中

全日本トラック協会は4月17日、2024年1月から12月の交通事故統計分析結果（死亡事故）を発表しました。全国で発生した事故件数は前年から横ばいの200件、営業用トラック132万6863台（トレーラー、軽自動車を除く）に対する1万台あたりの死亡事故件数は1.51件を記録しました。

15年には308件（1万台あたり2.50件）だった死亡事故件数は、16年の258件（2.07件）、17年の270件（2.13件）から徐々に減少傾向を示し、21年には169件（1.27件）まで低下しましたが、その後は増加に転じ、22年199件、23年200件、24年200件と横ばい状態が続いています。

発生地域別では埼玉県が23件と最も多く、次いで神奈川県18件、東京都17件と首都圏での事故が突出しています。大阪府と兵庫県がそれぞれ12件、千葉県が10件で続いており、大都市圏に事故が集中する傾向が顕著となりました。一方、秋田県、富山県、奈良県、和歌山県、島根県、徳島県、長崎県では死亡事故の発生がなく、地域による事故発生件数の差が大きくなっています。

道路区分別の分析では、一般道路での事故が158件と全体の79.0%を占め、高速道路等での事故は42件(21.0%)でした。事故を起こした車両の区分では、大型車両による事故が122件(61.0%)と最も多く、次いで中型車両が71件(35.5%)、普通車両が7件(3.5%)でした。この傾向は近年一貫して続いており、特に大型車両の事故防止が課題となっています。一般道路に限定した分析では大型車両による事故が98件(62.0%)、中型車両が53件(33.5%)、普通車両が7件(4.4%)を占めました。一方、高速道路等では大型車両24件(57.1%)、中型車両18件(42.9%)と、大型車両の事故割合が若干低くなる傾向が見られました。高速道路等での普通車両による死亡事故はゼロでした。

全ト協では、「トラック事業における総合安全プラン2020」で掲げていた1万台あたり死亡事故件数1.5件という目標達成に向けて、さらなる事故防止対策を強化する構えです。

24年冷凍食品出荷額8000億円超に

日本冷凍食品協会は4月17日、2024年の冷凍食品の出荷額が8006億円で過去最高となったとする冷凍食品の生産・消費調査結果を公表しました。出荷額の増加は価格の引き上げによるもので、国内生産量は153万8000トンと前年より0.5%減少しています。調査結果によると、昨年1月から12月の工場出荷額は前年比2.6%増で、初めて8000億円を超えました。出荷額は新型コロナ禍の19年に前年を下回ったものの、20年以降は毎年、前年を上回る伸びを見せています。一方、生産量は23年に続いて前年を下回りました。家庭用と業務用の比率は、数量ベースでは前年に引き続き業務用が家庭用を上回り、金額ベースでは引き続き家庭用が業務用を上回っています。

業務用は数量が79万8225トンで同1.2%増、金額は3944億円で3.7%増と、数量、金額ともに増加。家庭用は、数量が73万9629トンで2.3%減少したものの、金額は4062億円で1.7%増加しました。品目別の生産量を見ると、農産物が前年より4.4%増加。国内生産の大半を占める調理食品は同0.5%減少し、水産物(1.2%減)や菓子類(5.0%減)、畜産物(13.9%減)も減少しました。小分類品目別の生産量は、1位うどん、2位コロッケ、3位ギョウザ、4位炒飯、5位ラーメン類で、上位5品は前年と変わっていません。前年より生産量が増加したのは、ラーメン類(8.3%増)、ピラフ類(5.8%増)、シュウマイ(5.6%増)などでした。輸入を含めた冷凍食品の国内消費量は292万5000トンで前年より1.5%増加、1人当たりの年間消費量は0.4キログラム増加し23.6キログラムとなっています。消費金額は1兆3017億6700万円で前年より4.4%増加しました。

NEXT Logistics Japan 自動荷役実証時間25%削減

NEXT Logistics Japan(NLJ、東京都新宿区)は4月18日、経済産業省が実施する2025年度「無人自動運転等のCASE対応に向けた実証・支援事業」の自動荷役の効率化実証実験の結果を発表しました。これは「物流MaaSの実現に向けた研究開発・実証事業(見える化・自動荷役等による輸配送効率化)」の一環として実施したものです。

荷役作業不足という社会課題に対応するため、同社は自動運転フォークリフトと自律走行搬送ロボットの役割を明確に分担させ、動作領域の融合を図りました。前者は荷物の垂直運搬作業を担当し、後者は水平運搬作業を実施しました。これにより有人作業と同等の効率での荷役自動化を目指すこの取り組みは「モノが運べなくなる」という社会課題の解決に向けた高効率輸送スキームの一環として注目されていました。

同社はアイシン（愛知県刈谷市）から自律走行搬送ロボット、豊田自動織機から小回りの利く自動運転フォークリフトの提供を受け、装着と脱着の手間を省いた新型養生材も開発し、トラックへの荷積みと荷下ろし作業を検証しました。さらに将来の自動クロスドック運用を見据え、モビリティ・ハブにおける情報連携に向けた課題抽出も実施しました。特に荷主や運送事業者との間で、情報連携項目の明確化に注力したのがかぎとなっています。

実証実験の結果、使用エリアは前回比で60%以上を省スペース化、作業時間も25%短縮しました。積み付け情報など物流効率化に資する情報連携項目も明確化できました。NLJは今後、実装に向けて対応可能なパレットのバリエーションを増やし、モビリティ・ハブ間での情報連携機能に必要なデータの整理や運用方法の検討を進める考えです。また、この成果を幅広い荷主や物流事業者と共有し、自動運転トラックと連携した自動荷役の実装を加速する方針です。

日本郵便、下請け5300社の委託料5%引き上げ

日本郵便（東京都千代田区）は4月18日、2024年度の集配関係委託契約に関する協議結果を発表しました。郵便物や荷物の配達・集荷業務を担う全国5300社との協議を実施し、平均5%程度の委託料引き上げで合意しました。物流業界全体で深刻化する人手不足への対応策として注目が集まっています。

同社はことし1月20日から3月31日までの期間をコミュニケーション促進月間に設定していました。この間、都道府県別の最低賃金上昇を踏まえ、各協力会社と個別に協議を重ねてきました。2024年4月から施行する時間外労働の上限規制に対応するため、委託料の見直しは不可欠でした。

協議終了後に実施したウェブ調査では、4月17日までに314社から回答を得ており、違約金に関する意見が8件寄せられました。契約業務の範囲に関する指摘もあり、同社は事実確認を進めている段階です。さらに多くの協力会社から意見を集めるため、郵送での追加調査も予定しています。

お知らせ

- ・物流業経営者・幹部向けの物流経営塾第17期が7月から始まります。物流経営塾とは、物流業界を取り巻く厳しい環境を勝ち抜く為に必要な、高度な専門知識と企画・実行力、リーダーシップ力を学ぶ場として、若手経営者や幹部候補者の育成を目的とした講座です。第17期物流経営塾 2025年7月24日（木）～2025年6月25日（木）まで 月1回、計12回の講座です。各講座終了後に懇親会を開催します。学びとネットワーク構築が一度に可能となります。費用は税抜き1人30万円（税別、懇親会費含む）。詳細申込先は：国際物流総合研究所TEL03-3667-1571まで
- ・国際物流総合研究所ではオンラインセミナーを開催中。物流業経営者・幹部向けに“物流業におけるマネジメント～社員定着とやる気を高めるには”のテーマで弊社代表の岩崎が2025年5月12日（月）時間16時～17時（60分）迄講演致します。参加費用一人5,000円 Japan Truck Show サポート企業は無料）申込先：国際物流総合研究所TEL03-3667-1571
<https://a15.hm-f.jp/cc.php?t=M886409&c=2718248&d=a7c5>
- ・コラボネット事業協同組合では2025年5月13日（火）午後4時（株）豊運輸会議室（〒359-0027 埼玉県所沢市松郷138-6）にて「社員のやる気を引き出す」のテーマで経営者・幹部セミナーを開催いたします。講師は保険代理店の進藤充氏と弊社代表の岩崎が務めます。参加費用は懇親会費込みで1人1,000円。詳細は事務局吉村まで。gmail:jicun7103@gmail.com 携帯:090-4757-0683
- ・H I ブランニングでは、各種課題に最適なソリューションを提供させていただきます。環境改善にも役立つ話題の車載機器各種（矢崎エナジーシステム社製等）を高性能と多くの実績で各界からの評判も高い製品を御紹介致します。
- ・エイチ・アイ・ブランニングでは、オンラインでの研修を展開しております。ZOOMかTeamsを活用し、お客様ニーズに合わせて、様々な研修を行なっております。多様な研修内容は携帯でも提供が可能です。経営戦略、2024年問題などの課題もテーマに研修を進めて参ります。一度お問い合わせください。