

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7,8月号

関税措置をめぐる日米交渉の合意について日本は「関税率を少し引き下げるために55億ドル（80兆円）を拠出する＝トランプ大統領による」ことになりました。この投資に対して「利益の90％はアメリカが取る」というのもトランプ氏の発言。その意味とは？ご覧になった方も多いことと思いますが、以下ダイヤモンドオンラインの記事から抜粋してみました。

例えばトヨタ自動車がテキサス州にEV工場を建設するとしてその総投資額を1兆円とします。この資金の使途は①工場建設費用に5,000億円、②土地取得に2,000億円、③設備調達に2,000億円、④人件費やインフラ整備に1,000億円。お金は当然現地ゼネコンや土地所有者、アメリカ人労働者や州政府に支払われ、法人税もアメリカ政府に納められます。90％どころか投資額のほとんどはアメリカに渡ってしまうということになります。赤沢経済財政相は80兆円には法的拘束力はなく、文書などにも署名した記憶もないとしています。トヨタやソニー、ソフトバンクなどの大手企業が、せめてアメリカ市場において前向きな事業拡大に取り組めるよう、あやふやな内容を残さぬ日米の共通認識を明らかにしていただきたいものです。関税リスクは国内物流企業にとっても影響力の大きい重要問題。引き続き状況を注視しながら、社会の流れに沿った対応を心掛けて行きたいものです。

改正2法への対応

「物流総合効率化法」と「貨物自動車運送事業改正法」が施行されて3カ月あまりが経過。同改正法は全ての荷主・事業者に関わる内容であるにもかかわらず、表現が分かりづらかったり、自社の対応が今一つ理解できないとする不安の声も多いようです。改正2法の目的は言うまでもなく持続可能な物流を目指す中で業界の取引適正化を確実にしていくもの。2024年問題の根本的な解決や自社の利益にもつながるなどの効果を目標に掲げた上で、改正ポイントや自社の注意点をチェックして行きましょう。

まずトラック事業者に対する規制的措施としてとくに今回重視されたのは物流業界の多重下請構造を是正し、実運送事業者の適正運賃収受を図るため、「書面交付」、「実運送体制管理簿」、「運送利用管理規程」等が義務付けとなったことです。運送契約の締結に際して、提供する役務の内容やその対価（附帯業務料、有料道路利用料、燃料サーチャージ等を含む）等について記載した書面の交付が義務付けとなったのは業界の中では画期的なこと。契約書の存在すらあやふやであった事業者もこれまで決して少なくありませんでした（下請関係に入る第一種利用運送事業者にも同義務）。また健全化措置の努力義務化とあわせて、運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任が義務付けとなりました。利用運送を行うときに委託先への発注適正化（健全化措置）について努力義務が課されるとともに、一定規模以上の事業者（車両150台以上、連鎖化事業者は取扱貨物9万t以上）に対し、この健全化措置に関する管理規程の作成、管理者の選任が義務付けられました（下請関係に入る第一種利用運送事業者にも努力義務）。さらに実運送体制管理簿の作成と下請情報の通知が義務付けとなりました。これにより元請事業者は実運送事業者の名称等を記載した実運送体制管理簿を義務として作成することになります。また、各事業者に対し、実運送体制管理簿の作成に必要な情報の通知も義務付けられました。この4月の法施行で以下の事への対応が必要となります。①運送契約締結時の書面交付義務付、②健全化措置の努力義務／運送利用管理規程の作成・運送利用管理者の選任義務、③実運送体制管理簿の作成義務、④荷待時間・荷役作業等の記録の義務付け対象の拡大。

また、今回軽トラック運送事業者に対しても規制的措施として「管理者選任と講習受講」、「国交大臣への事故報告」等が義務付けとなりました。また軽トラック事業者は、営業所ごとに「貨物軽自動車安全管理者」を選任し、運輸支局等に届出しなければいけなくなりました。併せて軽トラック事業者は、貨物軽自動車安全管理者（選任予定者）に貨物軽自動車安全管理者講習を、また選任した貨物軽自動車安全管理者には貨物軽自動車安全管理者定期講習を選任後2年ごとに、国土交通大臣の登録を受けた講習機関で受講

させなければいけません。加えてこのたび初任運転者等への特別な指導及び適性診断の受診が義務付けとなりました。軽トラック事業者は、以下の運転者に対する特別な指導の実施と、国土交通大臣に認定された適性診断を受診させ、その指導及び適性診断の受診状況等を記載した貨物軽自動車運転者等台帳を作成し、営業所に備え置かなければいけません。①初任運転者（過去に一度も特別な指導・適性診断を受けていない者）、②高齢者（65歳以上の者）、③死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、業務の記録が義務付けとなり、軽トラック事業者は、行った業務についての記録を作成、1年間保存することになっています。また、事故の記録も義務付けとなりました。軽トラック事業者は、事故が発生した場合、記録を作成し、3年間保存。国土交通大臣への事故報告が義務付けとなりました。死傷者が発生した場合、30日以内に所定の様式により運輸支局等を通じて国土交通大臣に報告しなければいけません。また2人以上の死者を生じた事故等、一部の重大な事故については、24時間以内においてできるだけ速やかに運輸支局等に通報しなければいけないなど、軽貨物事業者への様々な規制措置が強化されていることも知っておきたいものです。

2025年6月4日成立した貨物自動車運送事業法の一部改正では①トラック運送事業許可について5年ごとの更新制度の導入、②適正原価を下回る運賃及び料金の制限、③委託次数の制限として、トラック運送事業者および貨物運送利用事業者は再委託の回数を2回以内に制限するような努力の義務化、④違法な「白トラ」に係る荷主の取り締まりが可決、これらは2027年度（約3年内）までに施行されることになっています。法改正のポイントを知り、適切に対応して行くことで安全管理体制の維持、及び従業員の働きやすい職場作りにも、役立てていただきたいと思います。

どうなる？自動点呼導入

運送会社の点呼業務の目的は、「輸送とドライバーの安全を守ること」です。点呼の際には、ドライバーの健康状態や酒気帯びの有無と、トラックの車体に異常がないかなどを、運行管理者がドライバーに確認して記録していきますが、この点呼があることで、ドライバーは日常生活でも健康管理の意識が少なからず高まり、交通事故防止にもつながっていくのです。

点呼に関する法令が改正され自動点呼の導入も認可されましたが（制度上は既に2025年4月30日から実施可能）、実務面では認定機器の登場を待つ必要があります。先行実証実験実施と正式制度では安全確保のための要件が大幅に強化されており、先行実施で使われていたシステムではそのまま適合しない部分も少なくありません。このため、国交省は2025年6月11日付で業務前／後自動点呼機器の新しい「自動点呼機器認定要領」を公布し、申請受付を始めていますが、現時点（2025年6月25日時点）で取得済みの業務前自動点呼機器はまだ存在しない状況です。点呼システムのメーカー各社が現在認定取得の申請準備を進めている段階で、実質的な業務前自動点呼の現場導入はもう少し先（秋以降）になる見込みと予測されています。先行実施に参加していた運送事業者については、2025年12月までは従来の方で業務前自動点呼を継続できる経過措置（移行猶予期間）が設けられる予定で、国土交通省から当該事業者宛に別途案内が行われる見通しとなっています。パイロット事業者はその間に新ルールへの対応や機器アップデートを進めることになる一方、新たに業務前自動点呼の導入を検討する事業者は、認定機器のリリース動向を注視しつつ、自社の体制整備に取り組む段階と言えます。

今改正では、既に制度化されている業務後自動点呼（乗務終了後の自動点呼）やITを活用した遠隔点呼についても、いくつか運用ルールの見直しが行われています。業務後自動点呼に関しては、「業務後自動点呼の実施予定を事前に登録し、運行管理者がその実施状況や結果を点呼機器等で確認・記録すること」といった手順が新たに明文化されました。運行管理者が乗務後の点呼を事前に計画・登録しておき、点呼機器で確実に実施されているか後からチェックする仕組みを徹底するもので、これにより点呼時間の失念や記録漏れを防ぐことができるなど、業務前だけでなく業務後の点呼についても実施管理の強化が図られています。遠隔点呼については、制度開始当初から段階的に要件緩和が行われてきました、当初は自社内の営業所間でテレビ電話装置等を用いて行う形態が中心だったのですが、2025年4月30日の告示改正では「事業者間遠隔点呼」という他社の運行管理者が代行で自社の運転者に対して点呼を実施するスキームが解禁されました。これにより将来遠隔点呼センターという他社運送会社の点呼を行うサービスを開始す

ることも可能となりました。さらに遠隔点呼にも変更内容があります。アルコール検知時陽性が出た場合は点呼を中止し、再開は不可に。点呼機器は持ち出し防止措置を取り、運転者の携行品（鍵やカード等）の返却確認も義務化となりました。点呼場所を問わず、静止画または動画の自動記録機能が必須となったことも重要な改善点です。

言うまでもなく点呼は、ドライバーの安全を守るために行う重要な業務で、法律で実施が義務付けられています。運行管理者が正しいやり方で点呼を行うことで、飲酒運転などの違反防止以外にも、ドライバーの健康維持や事故防止につながります。点呼業務を怠ったり、点呼記録に不備があった場合は、事業停止や許可の取り消しにもなり得ることを改めて認識し、適切な方法を確立しておくように致しましょう。ただ点呼業務は、運行管理者の負担が大きいことも事実。IT システムなどを上手く活用するなど効率化をはかっていきたいものです。

世界のトラック市場規模 2034 年には 3,424 億米ドル規模に

市場調査サービスのリサーチ&マーケットツ（アメリカ）は、世界の大型トラック市場は、2025 年に 1997 億ドル規模に達し、2034 年には 3,424 億ドルへと成長する見通しであるとの調査結果を発表しました。年平均成長率は 6.2%が見込まれており、今後の展開には電動化、自動運転、水素技術、そして環境規制の強化が大きな影響を与えるとされています。レポートによると、欧米を中心に排出ガス規制が強まる中、電動トラックや水素燃料電池車の導入が加速しており、環境負荷の低減と運用効率の向上が両立されつつあります。加えて、車両のデジタル化が進み、リアルタイム診断や予知保全、ルート最適化といったテレマティクス機能が普及、さらに自動運転技術では、特に長距離輸送におけるレベル 4 の自動走行の商用化が期待されており、インフラ整備と法整備を背景に一部地域での実用化が視野に入ってきました。こうした動きは、安全性の向上やドライバー不足の解消にも寄与する、としています。一方で、電動・自動運転車両の高コストやインフラ不足といった課題も存在しますが、産業界では軽量素材の採用やパートナーシップによる技術開発が進められており、市場全体は前向きな成長基調にあります。特に新興国ではインフラ整備と物流需要の拡大を背景に、大型トラックの需要が一層高まると予測されています。

公取委、下請法改正案でパブリックコメント募集

公正取引委員会は 7 月 16 日、下請法の一部を改正する法律（改正法）の施行に伴い、「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律第四条の明示に関する規則」案などについて、パブリックコメントを募集すると発表しました。今改正の主な内容は①協議を適切に行わない代金額決定の禁止（価格据え置き取引への対応）、また代金に関する協議に応じない、必要な説明・情報提供をしないことによる、一方的な代金額の決定を禁止、②手形払等の禁止（対象取引による）、その他の支払手段（電子記録債権、ファクタリング等）についても、支払期日までに代金相当額を得ることが困難なものを禁止、③運送委託の対象取引への追加（物流問題への対応）対象取引に、発荷主が運送事業者に対して物品の運送を委託する取引を追加、④従業員基準の追加（適用基準の追加）従業員数 300 人（役務提供委託等は 100 人）の区分を新設、⑤面的執行の強化 事業所管省庁の主務大臣に指導・助言権限を付与。その他相互情報提供に係る規定も新設する、などとしています。

2026 年 1 月 1 日から施行される改正法では、法律の名称が「下請代金支払遅延等防止法」（下請法）から「製造委託等に係る中小受託事業者に対する代金の支払の遅延等の防止に関する法律」（中小受託取引適正化法、取適法）に変更となるほか、適用業務範囲について運送分野の規制対象が広がる大きなポイントとなっています。

パブリックコメントの提出期限は 8 月 15 日 23 時 59 分まで。

世界の貨物・物流市場は、DX、持続性が成長の鍵

Panorama Data Insights（パノラマデータインサイト、東京都中央区）は 7 月 16 日、世界の貨物および物流市場に関するレポートを発表しました。世界の貨物および物流市場は、2022 年から 31 年の間に年平均成長率（CAGR）4%で成長し、市場規模は 150.8 億ドルから 214 億ドルに成長すると予測されています。

近年、同市場では技術革新が市場の成長に大きな影響を与えており、特にAI（人工知能）、IoT（モノのインターネット）、ビッグデータの活用が、業務の効率化とコスト削減を実現しています。AIは需要予測や在庫管理に役立ち、物流の最適化を支援。IoTは輸送中の貨物のリアルタイム追跡を可能にし、トラブルシューティングや不正な配達を防止、さらに、ビッグデータの活用により顧客のニーズに基づいた柔軟な配送サービスが提供され、顧客満足度を向上させています。またeコマース（電子商取引）の拡大が物流市場に大きな影響を与えており、オンラインショッピングの普及によって消費者が迅速な配送サービスを求めるようになったことなども物流業界の成長を加速させています。特に即日配送や翌日配送の需要が増加し、物流企業は効率的な配送システムの構築に注力してきたことなども収益の拡大に影響を与えてきたものです。この傾向は海外の都市部だけでなく地方や新興市場でも顕著に見られ、グローバル規模での物流業務の需要が高まっています。さらに近年は環境問題への意識が高まり、物流業界でも持続可能な運営が求められるようになってきました。多くの国や地域でCO2排出量の削減を目指す厳しい規制が導入されており、物流企業はこれに対応するためにエコフレンドリーな輸送手段を導入。電動トラックや低排出ガス車両の導入や効率的なルート計画によってエネルギー消費を最小限に抑えることが求められており、物流業界は環境規制を順守することが競争力の源泉となりつつあります。

市場の成長には輸送インフラの整備も重要な要素となっています。特に鉄道や道路網の拡充、港湾の効率化、航空貨物の高速化が市場の拡大を支えています。また都市化が進むことで都市間輸送や都市内物流の効率化がより求められるようになり、スマートシティの概念が進展する中、今後の市場も成長が促進していくものと期待されています。

一方、海外においても物流業界は労働力不足という課題に直面しています。ドライバーや倉庫作業員などの不足を背景に輸送コストが上昇し、サービスの遅延が発生するリスクを抱えています。労働力不足への対応として自動化技術やロボット技術の導入が進んでいますが、完全な自動化の実現には多大な投資が必要であり、この課題に取り組むためには長期的な戦略が求められています。アジア太平洋地域（APAC）の経済成長が市場を牽引し、企業のグローバル化がさらに進展することが期待されている今、技術革新の加速、eコマースの成長、環境規制への適応が市場の主要な要素となっていくでしょう。

お知らせ

- ・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“人の動かし方～コーチング活用で能力アップする方法とは？～人の可能性を見出し、能力を伸ばすその手法、コミュニケーションを学ぶ～のテーマで弊社代表の岩崎が2025年8月8日（金）時間16時～17時（60分）迄講演致します。物流業における重要課題である2024年問題の課題解決とその動きを明確にし、2030年課題解決へのステップを学びます。参加費用一人5,000円 Japan Truck Show サポーター企業は無料）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会員企業向けに経営者・幹部セミナーを開催しております。次回は8月6日（火）午前10時からオンラインにて「安全運行最後の砦～点呼に託す命と安全～」のテーマで、弊社代表の岩崎が講演させていただきます。参加費用は無料。詳細はコラボネット事務局吉村までTEL：090-4757-0683 mail: jicun7103@gmail.com
- ・H I プランニングでは、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・プランニングでは、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。