限会社H.I.プランニング　243-0025 厚木市上落合６９７－２　℡/Fax046-230-0890
代表　岩﨑　仁志　　E-mail ： h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp

H．Ｉ．インフォメーション　２０２６年６月号

物流業の２０３０年問題に向け、「輸送能力３割の不足」を埋めるための努力と対策が、動きを加速しています。中でも２０２４年の法制度改正により、「在留資格特定技能１号」の活用が可能になった外国人ドライバーの雇用は、確実な労働力の確保と、企業体制のアップデートをもたらすとして、注目を集める有効な対策のひとつです。　すでに外国人ドライバーを採用した企業担当者からは、「外国人ドライバーは、まず日本のルールや会社のやり方をしっかり学びたい、という姿勢の人が多く、こちらの説明や指示をよく聞いてくれる」との声が多くあがっています。　また、せっかく来たからには日本で長く働き、稼ぎたい、というやる気も始めから大いにあるため、今のところ定着率も高く、教育や採用のコスト回収という観点からみても高評価のようです。さらに外国人スタッフの存在が、職場の雰囲気を変えることにもなっているとも。若いドライバーも教える立場になって、あらためて責任感を感じたり、ルールや法令遵守にも初心に帰って向き合えるようになったりと、良い意味での刺激を与えてくれているようです。一方で業界としても慣れない取組みに、採用にあたっては、少なからず様々な問題や苦労があることも想像できるというものです。

まず、その課題の筆頭にあがるのが、やはり言葉の壁です。日本人でさえ入社直後は、配送指示や専門用語にとまどうことが多いですから、それらの説明を理解に導かせるための苦労は覚悟しておいた方が良いかもしれません。また、日本の大型免許取得に時間がかかり、採用から実務まで少なくとも２～３ヶ月かかることもあるため理解しておく必要があるでしょう（免許取得費用を一部負担して採用の度合いが上がったという事例もあります）。

外国人ドライバー雇用のための第一歩は、まず国が定めた「自動車運送分野の特定技能制度」の要件を正確に理解し、自社が受け入れ機関として適切な基準を満たしているか確認することです。御存知の通り採用する側とされる側、それぞれがクリアすべき基本条件がありますので、ひとつずつ確認していく必要があるでしょう。この先も業界において深刻化していく人手不足。ドライバーやスタッフの採用も、雇用の多様化という観点から解決策を探っていく段階に、確実に移行していることを、しっかり認識しておきたいものですね。

２０２８年導入予定、更新制度について

２０２５年６月に成立したトラック新法（改正貨物自動車運送事業法）により、トラック運送業の５年更新制度が始まることになりました。改正法では他にも「運送業の下請けは２次までに制限」や「適正原価を下回る料金の禁止」など物流改革の要となる制度が導入されましたが、ここでは２０２８年までに施行が決まっている５年ごとの許可更新制にスポットを当て、対策を考えてみたいと思います。５年更新制度は、単なる許可手続きの変更ではなく、法令遵守の徹底や安全管理体制の強化、ドライバーの労働環境改善など、物流業界が抱える課題の解決を目指す、構造的な改革として、その役割が期待されているものです。更新制度は、一般貨物自動車運送事業（法人・個人事業主を問わず、この許可を受けている運送会社、緑ナンバーのトラックを使用し、他人の荷物を有償で運送する事業）の許可を受けて営業している事業者が主な対象です。新規参入事業者だけでなく、既存の一般貨物自動車運送事業者にも適用されますので、更新審査への対応を意識した早めの準備が重要です。

繰り返しますが５年更新制度は、一般貨物自動車運送事業の許可を取得した後、継続して事業を行う場合、５年ごとに更新手続きが必要になる制度のことで、基本的な流れは、営業許可の取得後、日常の事業を行ない、５年後の時期が来たら更新の審査を受け、問題なければ更新許可ということになります。これまでは、一度許可を取得すれば重大な違

反や取消処分がない限り継続して営業できていましたが、今後は一定期間ごとに事業者として適切な運営ができているか確認される制度へ変わります。更新時に判断材料とされる主なポイントは①輸送の安全確保、②社会保険料の納付、③適正原価の収受、④法令遵守、⑤従業員の適切な処遇などが考えられます。

更新審査では、安全管理・法令遵守・社会保険料納付・労働者処遇なども重要な確認項目となります。もし更新が認められない場合、一般貨物自動車運送事業を継続できなくなる可能性があります。荷主との契約継続や売上への影響も大きいため、更新直前に慌てるのではなく、日頃から適正な運営体制を整えておくことが重要です。今後許可の維持には、日常の取引体制やコンプライアンス強化も重要になってくるということをしっかり意識しておきましょう。5年更新制度は、物流業界が抱える課題を改善し、将来にわたって安定した輸送体制を維持するための仕組みとして導入され、そこには４つの狙いがあるとされています。①法令遵守を当たり前とする輸送業務の仕組み作りと、悪質事業者の排除、②安全管理体制の強化　③適正運賃で適正競争の実施　④労働環境の改善と人材確保の４点です。

物流業界では、長時間労働や休日取得の難しさ、低賃金などを理由に人材確保が難しい状況が続いており、今後の輸送体制維持における大きな不安材料にもなっています。5年更新制度では、労務管理や処遇改善への取り組みも重要視される見込みですので、働きやすい環境の整備や既存ドライバーの定着率向上、また新たな人材確保につながるとして期待の声も高まっています。

物流業界において、低価格と無償サービスを全面に押し出すビジネスモデルは、すでに限界を迎えています。今後は輸送の効率性と法令遵守の両方を兼ね備えた事業者のみが、市場における競争優位性を勝ち取ることができていくでしょう。５年更新制を良い機会ととらえ、「コスト実績のデータ化」や「経営の透明性を保つこと」などの重要性を全社的に認識させ、強固なガバナンス体制の構築を図っておくことに致しましょう。

セイノー会長にAZ-COM丸和和佐見会長就任

セイノーホールディングス（HD）とAZ-COM丸和HDは6月18日、東京都内で記者会見し、4月22日に基本合意した業務提携を実装段階へ進めると発表しました。資本提携も合弁も置かないまま、提携相手であるAZ-COM丸和の和佐見勝社長を、セイノー中核の西濃運輸の非常勤会長に迎えることになったものです。取締役ではない会長職で、7月中の就任に向けて調整しているとしています。資本なき提携で、トップの存在感を起点に現場の統合を進める形となっており、今後の焦点はこれを具体的な事業へどこまで落とし込めるかに移っています。

注目は「取締役ではない」会長という点。両社はともに東証プライム上場で、特積みなど一部で競合領域を持っています。一般に、競合領域を持つ上場企業同士が相手方のトップを取締役に迎えれば、善管注意義務や利益相反、競業、情報管理が論点になってしまいます。取締役会に入らない非常勤の会長とすることで、こうした論点を避けつつ、提携推進の旗印として機能させる構図とみられています。

お互いに上場企業であることを踏まえ、利益相反や競業の問題は専門家にも確認し、しっかりとルールメイクしたうえで進めるとしています。ただし、この枠組みの推進力は制度ではなく、関係性に依存する属人的な構図でしょう。取締役会の決定権を持たない会長である以上、原動力は和佐見・田口両氏の信頼に求められるというものです。田口義隆セイノーHD社長は就任を求めた狙いを「別々の場所にいるのではなく、同じ船に乗っているという一体感を現場に持たせる意味が大きい」と説明しています。和佐見氏自身も「明日のことは見えても2～3年先は見えない。人間関係がものを言う」と述べており、時間の経過やトップ交代に対する今後の展開はまだ見えていません。和佐見氏はAZ-COM丸和の社長を継続。実務の総責任者は両社がそれぞれ置き、現場レベルで連携の具体化を進める考えです。

提携の実体は、セイノーの全国幹線網・特積み輸送と、AZ-COM 丸和の下流（小売・店舗向け）3PL 運用の接続にあります。セイノーは貨物を集めて運ぶ機能に強く、その先の在庫管理や店舗納品といった運用は、丸和が小売・医薬・低温食品で蓄積してきた領域です。両社はこの境界を越え、上流から下流までを一気通貫でつなぐもので、メーカー物流など上流に強いセイノー領域と、下流に強い丸和、上流から下流までを担う特積みを組み合わせ、全体最適を図ると説明しました。幹線輸送そのものでの連携は「限定的な部分もある」としつつ、貸し切りなど多様な輸送と、両社の求貨・求車プラットフォームを融合させ、多重下請け構造を是正しながら輸送の器を広げるとしました。実装はすでに動いており、3PL は 5 月 26 日、ラストワンマイルは 6 月 2 日、ミドルマイルは 6 月 15 日に分科会のキックオフ会合を開いています。調達や幹線輸送の分科会も今後検討することにしています。

九州輸出、半導体と自動車で２８％増

門司税関が 6 月 17 日発表した 2026 年 5 月分の九州経済圏貿易概況速報によると、輸出額は前年同月比 28.0%増の 1 兆 880 億円となり、2 か月連続で前年を上回りました。輸入額は同 2.5%減の 7482 億円で 3 か月連続の減少。差し引きは 3398 億円の輸出超過となり、輸出超過は 16 か月連続となりました。九州経済圏は福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島、山口、沖縄の 9 県が対象となります。

輸出で　は、半導体等電子部品が 82.8%増の 1384 億円、自動車が 22.8%増の 2676 億円と伸びました。半導体等電子部品のうち IC は 88.0%増の 1342 億円で、11 か月連続の増加。半導体等製造装置も 44.2%増の 826 億円となり、半導体関連が輸出を押し上げています。一方、有機化合物は 23.8%減の 269 億円と 7 か月連続で減少しました。輸入では、金属鉱及びくずが 63.4%増の 1303 億円と 5 か月連続で増加。銅鉱は 98.8%増の 858 億円でした。石炭は 31.3%増の 706 億円、石油製品は 71.1%増の 566 億円と伸びた一方、原粗油は 83.2%減の 255 億円、液化天然ガスは 51.2%減の 112 億円と大きく減少。輸入全体の減少は、原粗油の落ち込みが主因となりました。地域別では、アジア向け輸出が 30.0%増の 6688 億円、米国向けが 76.9%増の 1552 億円、EU 向けが 6.0%増の 662 億円でした。米国向けは自動車が 93.5%増の 780 億円と大きく伸びましたが、中東向け輸出は 48.6%減の 225 億円で、自動車の減少が響きました。

輸入では、アジアからが 8.9%増の 3735 億円、米国からが 33.3%増の 796 億円、EU からが 12.2%増の 239 億円。一方、中東からは 79.7%減の 337 億円と大幅に減少し、原粗油と石油製品の落ち込みが目立つ結果となりました。平均為替レートは 1 ドル 158.29 円で、前年同月より 14.32 円の円安。円安が金額ベースを押し上げる一方、エネルギー輸入の減少が全体の輸入額を抑えました。

改正物流特殊指定と支払告示、２７年４月１日施行へ

公正取引委員会は 6 月 17 日、荷主と物流事業者の取引、製造委託の代金支払を規律する独占禁止法上の 2 つの告示を確定し、公表しました。改正物流特殊指定と新設の支払告示で、いずれも 2027 年 4 月 1 日に施行します。3 月に公表した原案を技術的な修正にとどめ、規制の骨格を維持。企業は様子見の段階を終え、施行までの 9 カ月余りで物流と支払の取引条件を点検する段階に入ります。

公取委は 3 月 12 日、サプライチェーン全体の価格転嫁、支払条件の適正化、物流の商慣習是正を目的に 4 案を公表しました。4 月 13 日を期限に意見を募ったところ、66 件が寄せられ、4 月 14 日には 2 つの告示案について公聴会を開いています。これらを踏まえて原案に修正を加え、確定したのが今回の告示となります。確定段階で原案の骨格が維持されたことで、企業は今後、制度の中身を見極めながら、自社の取引との接点を探っていくことになります。

改正物流特殊指定は、これまで運送、保管を委託する荷主を対象としてきましたが、新たに荷物の引渡しを受ける着荷主の行為が規制対象に加わりました。納品を受ける小売業者や製造業者などが、運送以外の役務や経済上の利益を提

供させたり、運送内容の変更、やり直しをさせたりして発荷主の利益を不当に害する行為を禁じるものです（発荷主とは、その着荷主に商品を納める供給側の事業者）。運送、保管費用の変動が生じた際に物流事業者からの価格協議に応じず、一方的に代金を決める行為も不公正な取引方法として明記しました。

これまで物流の取引適正化は、運送を発注する荷主と運送事業者の関係を中心に議論されてきました。今回の改正は、納品先の都合で生じる荷待ちや無償の荷役といった、契約の当事者でない着荷主が起点となる負担に踏み込みます。現場で長時間の荷待ちや無償の附帯作業が生じる場面では、運送を発注した荷主ではなく、荷物を受け取る側の都合が原因になることが少なくありません。告示名が当初の「委託する場合の」から「委託する場合等の」に変わったのは、この着荷主規制を取り込んだためです。さらに今後の動きが注目されるところです。

関東運輸局、特定事業者の届け出５月以降でも対応へ

関東運輸局交通政策部は６月 17 日、改正物流法の４月１日施行に伴い一定規模以上の荷主・物流事業者に義務付けられた「特定事業者」の届出について、５月末の締切以降も受付ける方針を示しました。

特定事業者の指定基準値は、特定荷主・特定連鎖化事業者は、取扱貨物の重量９万トン以上、特定貨物自動車運送事業者等は、保有車両台数 150 台以上、特定倉庫業者は貨物の保管量 70 万トン以上となっています。

一方で、特定事業者に該当する場合でも、所管省庁から事業者への通知はありません。事業者が自主的に特定事業者の該当性を判断して、届出・指定等の手続きを原則として「e-Gov 電子申請」のオンライン申請を行うことになっています。

申請の際は、「e-Gov 電子申請」を利用するための G ビズ ID が必要となります。また、提出先は、主たる事業の所管省庁。さらに、 財務大臣（国税庁に提出するもの）、農林水産大臣、経済産業大臣、国土交通大臣へ提出する場合は、自社が所在する都道府県を管轄する地方支分部局に提出するなどややこしくわかりにくい点も多いですので、行政書士など専門家に外注し本業の負担を減らす方が賢明とも言えそうです。

交通政策部によると、「現在、数件程度、届出の締切を過ぎてしまった事業者からの問い合わせがあり、その場合は、すみやかに申請をするように促している。まだ、自らが特定事業者に該当することに気がついていない事業者もいるかもしれないが、特定事業者に該当することに気が付いた時点で、早急に届出をしてほしい」としています。

お知らせ

・国際物流総合研究所は、今年７月から翌年６月まで物流業若手経営者・幹部を対象に物流経営塾第１８期を開講します。国内物流は深刻な人手不足と経費高と言った課題を抱えています。物流業改革はコストではなく品質にあるとして高度な物流知識を指導する著名な講師陣と経営者によるセッションを交え、実践で役立つ能力を育成します。参加費用は税別３０万円（別途申込金１０万円、ＪＬ会員､国際物流総合研究所法人会員は不要)詳細は､国際物流総合研究所電話 03-3667-1571 E-mail：seminar1@e-butsuryu.jp

・国際物流総合研究所では２０２６年７月１５日（水）午後１５：００～１７：４０分まで国際物流総合研究所会議室で「物流改革期に物流業者必須の改善セミナー」をオンラインでのハイブリッド形式で開催します。国際物流総合研究所主席研究員の砂川玄任氏が“とらえず導入の代償～物流 DX 失敗事例に学ぶ～”のテーマで講演されます。 弊社代表の岩崎も“改革期の物流を乗り越える幹部の役割と部下指導～未来の物流はすぐそこに ”物流改善と効率化を図るには～ＩＴ＆ＡＩ活用と人時生産性の高め方”のテーマで講演いたします。参加費用１人 5,000 円定員１５名、Zoom 参加５０名（Japan Truck Show サポータ企業は無料）
申込先：国際物流総合研究所 ℡03-3667-1571　 https;//www.e-butsuryu.jp/event/5799/・