

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](mailto:h-iwasaki@tbz.t-com.ne.jp)

## H. I. インフォメーション 2026年3月号

全ト協は、警察庁の事故統計から、2026年1月末時点の事業用トラックが第一当事者となる死亡事故件数をまとめました。それによると1月末時点の死亡事故件数は16件（前年同期比2件減）でした。2月以降の統計は未発表ですが、その後も重大事故が起き続けています。記憶にも新しい悲惨な事故としては先の3月20日、新名神高速道路下り線で大型トラックが渋滞の車列に突っ込み6人が死亡した多重事故でしょう。当事者であるドライバーの供述による「前をしっかりと見ていなかった」、「休憩しながら走行していた」との運転操作が、一瞬にして子供3人を含む6人の命を奪ってしまったという現実を、同じ業界にいる身として、どのように受け止めれば良いのか、苦しい思いをされた方も多かったのではないのでしょうか。

トラックが当事者となる死亡事故原因で最も多い人的要因は、「漫然運転」、「脇見運転」であり、場所別の特徴は「一般道路交差点での側面衝突」「高速道路での車間距離不測による追悼事故」とされていますが、今件も含めたほとんどの重大事故はこれら安全運転義務違反に当てはまると言っても過言ではありません。企業における安全運転講習や日常の点呼・点検の際にも、全ての人の命を守るリスク回避については徹底して確認を行ない、指導者・ドライバー共に十分周知しているはずなのです。もちろん100%に近いドライバーは安全を理解し法を守りながら自らの責任を全うしているのですが、それでも人である以上、常に危険と隣り合わせであることを、ここで改めて強く認識しておく必要があるでしょう。①ハンドルを握ったら、その瞬間からリスクを想定した「かもしれない」意識を緩めない②疲れた時、異変を感じた時の対処、少なくともこの2点は再度ドライバーとも確認を行ない、危険回避に役立てたいもの。物流企業にとっての安全運行は最も強固な土台となるものです。人材の確保と安全の提供を重要な柱とした新年度の経営戦略は、現場の理解・協力もしっかり得られるよう、展開して参りたいものですね。

### 2026年度の物流企業戦略は

2026年4月、改正物流効率化法が強化され一定規模以上の荷主・物流業者には法的義務が課せられることになっています。ただし現在特定事業者に該当しなくても、今後規制強化の可能性は大いにあるので、物流効率化の取組みは継続していく必要があることは言うまでもありません。また取引先の荷主が特定事業者であった場合、法的対応の相談や要請を素早く解決に導く行動に移せるよう物流のプロにふさわしい準備も整えておくべきでしょう。時代の流れは物流を取り巻く状況も一変させました。度重なる自然災害やパンデミック、不安定な世界情勢に少子高齢化など、国内物流の仕組みやパフォーマンスを大転換させるのに十分な要因も出揃い、法整備や取組みのパッケージ提示などで国の後押しが強化・継続されることになっているのです。

今はまさに物流企業が荷主との関係において「単なる運送の下請け」から、「経営課題を共同で解決する戦略的な真の連携パートナー」へと変化する転換の時。改正法により特定事業者（年間9万トン以上、連鎖化事業者含む）に課せられる主な取組み義務は、①中長期的な物流効率化の作成・提出、②定期報告、③物流統括管理者の選任、など。

この様な中で、顧客を意識した物流商品を提案し、自社の収益につなげていくことが必要となってきます。自社ならではの付加価値を物流商品としながら、荷主にとって絶対失いたくないパートナーになるには、提案型営業を展開していくことが重要です。顧客が今抱えている課題に自社の得意とする分野を適合させ解決に導き、荷主の成長・満足度を最大化し、長期的な信頼関係と高単価契約を築く攻めの営業も今のタイミングなら展開しやすいと思われます。物流効率化法に対し荷主の法的対応を示し、まず具体的な改善策を提案することが必要です。CLOの相談役やKPIの共有など具体的なパートナーの位置づけを高めるよう意識しておくことです。持続的な物流の重要性にも注目してもらい

ましょう。この機会に物流データを可視化しておく、サプライチェーン全体の流れを荷主と共有しておくことにもつながり、BCPとしての機能も高まります。

次に自社が営業強化を図る市場を特定する必要があります。物流事業者が競争優位性を築き、勝てる市場で勝負するには大手との直接競争を避け、自社特有の強みを活かせる分野に特化することがカギとなるのはすでに御存知の通りですね。定めた市場において、戦略を展開するためには、①自社の強みを深く分析する（所有車両、地理的拠点、従業員のスキル、既存顧客との関係性など、戦略の核となりうる強みを特定）、②市場の課題を探り焦点を絞る（特定地域における人手不足や特殊貨物の扱いにくさなど）、③自社の強みと市場の課題を結びつけ、差別化要因を打ち出す（価格以外の品質、スピード、専門性等で勝負する等）などPEST分析（政治、経済、社会、技術。4つの視点で、自社では制御できない外部環境の中長期的な動向を分析する）を活かして戦術を練ることです。市場の分析と戦略を実行する前に自社の課題も理解し、できれば解決しておきましょう。①収益性の高い得意分野をさらに高展開できるか、②コスト構造について見直す必要はないか、③マーケティング分析は正しいか、④組織内に蓄積された知識や情報（ナレッジ）を正しく使える形に改善・整理し続けているか、など顧客対応に直結するこれらの課題にはしっかり向き合っただけでなく、対応しておくことでその後の戦略も立てやすくなるはずですよ。

顧客や市場の側から見ても、価値観や各ニーズに合ったサービス商品を提供できるような事業定義は魅力的ですが、同時に誇れる輸送現場を揺るぎのないものとして確立していくこともさらに重要となってきます。物流品質を上げ、それにふさわしい対価を得る、ということは何を指すのか、ドライバー・現場共々再度認識をあらたにしておく必要もあるでしょう。ドライバーの自主性を育て、品質を上げていくためにも役割と責任を自覚してもらうこと、また今後法対応も商品として提供していくための会社全体の決意と具体的な行動を決定しておくべきです。まずはほどなく訪れる4月施行の改正法対応にあたり、先に述べた荷主・事業者の法的義務（努力義務も含む）に対応する行動を明確に実行していく必要があります。荷待ち・荷役時間の見直しやコース、納品の見直しなどは、物流を円滑に持続させるためのBCP対応にもなりますので、荷主、着荷主も交えて十分話し合いを行なうことが理想です。

戦略の実現は部下の意識を引き上げることで可能となります。企業にとって最大の資産である“人材”を、最大限に活用することもマネジャーの役割です。現場におけるスタッフの適材適所は現在正しく機能していますか？彼らを良く知るマネジャーだからできる効率化をぜひ、実現してみましょう。ドライバー、スタッフ全員が自分の“責任”を意識し成果を上げたいと願うことができれば、2026年問題への対応も一段とやすくなります。幹部の皆様がご自身の後継者を育てることにもつながる部下指導。辛い正念場でもある今を乗り越えたその先に、いくつもの小さな春が待つことを信じましょう。

#### 燃料高騰受け、全ト協荷主へ配慮求める

全日本トラック協会は18日、原油価格の急騰を受け、荷主に対し運送事業者への配慮を求める要請文を公表しました。中東情勢の緊迫化と円安の進行により燃料費が上昇し、トラック事業者の収益が圧迫されていると指摘しています。

中小企業庁の調査では、トラック運送業のコスト増に対する価格転嫁率は36.5%と全30業種中27位にとどまり、特にエネルギー費は33.9%と低水準にあります。構造的に価格転嫁が進んでいない実態が浮き彫りとなっています。

要請では、取適法の適用拡大も踏まえ、荷主に対し適切な価格協議の実施を求めており、燃料価格の変動に応じた柔軟な運賃見直しや、燃料サーチャージ制の導入を促すとともに、「標準的運賃」の活用による持続可能な取引環境の構築を訴えています。

燃料費の上昇分を運賃に反映しない場合、取適法違反や行政指導の対象となる可能性もあると明記しており、燃料価格が急騰するなか、輸送力維持には荷主側の理解と対応が不可欠としています。

#### 特装车カルテルで2社が課徴金取消訴訟

極東開発工業は3月17日、子会社の日本トレクス（愛知県豊川市）とともに、公正取引委員会から受けた課徴金納付命令の取り消しを求める訴訟を提起したと発表しました。両社はトラック架装物やトレーラーの販売価格を巡る独占禁止法違反で、2025年9月に排除措置命令と課徴金納付命令を受けていました。

公取委は両社に対し、計59億2553万円の課徴金を命じており、その内訳は極東開発工業が26億189万円、日本トレクスが33億2364万円で、立入検査後の調査に全面協力したことから課徴金減免制度が適用され、30%減額された額となっており、納付期限は26年4月27日とされています。

今回の提訴について両社は、違反行為自体は重く受け止めているとしたうえで、課徴金命令の事実認定や法解釈の一部について公取委との間に見解の相違があると説明。課徴金額の減額を求め、司法判断を仰ぐとしています。

この問題を巡っては、公取委が2025年9月、特装车の架装物やトレーラーの販売価格を共同で引き上げたとして、両社に独禁法違反（不当な取引制限）で排除措置命令と課徴金納付命令を出していました。命令では、価格協定の消滅確認や価格情報交換の禁止、行動指針の策定、従業員への周知や研修、内部監査の実施など再発防止策を求めています。

特装车やトレーラーは物流や建設分野で広く使われる車両であり、公取委は市場での競争を実質的に制限した行為と判断しました。両社は当時、グループ横断でコンプライアンス体制の見直しを進める方針を示し、役員8人の報酬の一部を自主返納するなど経営責任の明確化も図っていました。

#### 国交省、ホルムズ海峡閉鎖で燃料供給への影響把握へ

国土交通省は17日、イラン情勢を受けたホルムズ海峡周辺の緊張に関連し、国内物流に関わる燃料供給への影響が一部で始まっているとの認識を示しました。トラックや内航海運向け燃料で供給制限の動きがあり、国土交通省として実態把握を進めています。

海運については、ペルシャ湾周辺で船舶損傷事案が発生している状況を「深く懸念している」とし、重大な関心を持って情報収集を続けていると説明しました。日本関係船舶の安全確保を最優先に、海路の状況把握と関係者への情報提供を行う考えを示しています。湾内にとどまっている日本関係船舶については、運航会社との間で毎日安否確認を行っており、水や食料の不足は報告されていないとしています。一方、原油価格の高騰を受けた国内物流への影響として、石油販売会社がタンクローリーによる大口向け軽油販売を停止したり、数量制限を行ったりする事例が出ています。また、内航海運や旅客船で使用する重油についても、小売石油販売事業者が販売制限を行う動きが見られています。

国交省は13日付でトラック業界や内航海運などの団体に対し、軽油や重油の供給制限を受けている事業者の状況を報告するよう要請しました。資源エネルギー庁と情報を共有し、燃料の安定確保に向けた追加対策の検討を進めるとしています。政府は19日から、ガソリンや軽油、重油、航空燃料などに対する緊急支援を開始する予定で、物流分野の燃料価格上昇の抑制を図る、としています。

#### TDB調査、倒産高リスク会社12.8万社、4年ぶりの高水準に

帝国データバンク（TDB、東京都港区）は17日、全国企業の倒産リスクに関する分析調査（2025年）を公表しました。1年以内に倒産する可能性が高い「高リスク企業」が12万8220社となり、前年から1260社増加したと発表、高リスク企業は全体の8.7%を占め、小幅ながら4年ぶりに増加へ転じました。企業規模別では、従業員10人未満の企業が約8割を占め、小規模企業の厳しい経営環境が浮き彫りとなりました。売上高別でも1億円未満が約6割を占めており、資

金力や価格転嫁力に乏しい企業ほどリスクが高い傾向がみられます。25年は物価高や人手不足、賃上げ圧力に加え、コロナ禍で利用された融資の返済負担が重なり、収益回復が遅れる企業が増加しました。

業種別では製造業が3万1035社と最多となり、円安や原材料価格の高騰、コスト増の影響が大きい中小企業を中心にリスクが拡大しました。一方、運輸・通信業では価格転嫁の進展や需要回復により改善がみられ、高リスク企業数は減少しました。また、生産性の観点では、中低リスク企業の従業員1人あたり売上高が高リスク企業の約1.4倍に達し、収益力や経営基盤の差が明確となりました。さらに、1年間で高リスクへ悪化した企業は3万2177社と、改善した企業数を上回り、全体としてリスクが上昇傾向にあります。今後は、融資返済の本格化やエネルギー価格の高止まり、地政学リスクの影響など不確実性が高まるなかで、企業間の二極化が一層進む可能性があるとしています。

#### **国交省、トラック流量データ公開**

国土交通省は18日、国土交通省が保有するインフラ・道路データを一元的に検索・ダウンロードできる「国土交通データプラットフォーム（国土交通DPF）」の新バージョンをリリースしたと発表しました。

物流事業者にとって注目されるのが、今回新たに連携を開始した「道路データプラットフォーム」のOD交通量データです。OD（起終点）交通量とは、どの都道府県から、どの都道府県へ、どれだけの台数の車両が移動しているかを示したデータで、乗用車のほか、小型貨物車・普通貨物車といった車種別の交通量も含まれています。プラットフォーム上で地図を使って視覚的に確認でき、都道府県間のトラック輸送フローの把握に役立てられるデータとなっています。閲覧・検索は無償で利用できます。

また、全国の橋梁の鉄筋コンクリート床版における土砂化リスクレベルの算出結果も新たに公開されました。東京大学大学院工学系研究科が戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第3期の成果として提供するもので、国が管理する橋梁3万8713橋のうち床版データが把握されている9163橋について土砂化リスクを分類・地図表示しています。輸送ルート上にある橋梁の老朽化状況を確認する際の参考データとして活用できます。今回のアップデートでデータ連携システム数は35に拡大し、掲載データ件数は336万件超となっています。

#### **お知らせ**

・国際物流総合研究所では2026年4月17日（金）午後15時～17：40分まで国際物流総合研究所会議室で実運送会社勝ち残りセミナーをオンラインでのハイブリッド形式開催します。（1社）国際物流総合研究所主席研究員の砂川玄任氏が“CLOで変わる物流の効率化”のテーマで講演します。弊社代表の岩崎も“改正2法で物流新時代へ～勝ち残る物流企業”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TEL03-3667-1571 <https://e-buturyu.jp/event/5567/>

・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2026年4月14日（火）午前午後4時～5時30分まで株式会社豊運輸会議室で開催します。「人材育成と定着をどう図るか」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1人千円、定員になり次第締め切ります。詳細はコラボネット事務局吉村までTEL:090-4757-0683 mail: [jicun7103@gmail.com](mailto:jicun7103@gmail.com) まで。

・エイチ・アイ・プランニングでは、オンラインでの研修も展開しております。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、2025年問題、改正2法への対応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。