

# 改正物流効率化法、 約 8 割が『内容を知らない』 荷主事業者で認知進まず

物流改善に向け「連携」が重要  
運送側と荷主側で意識差も

## 鹿児島県・改正物流効率化法に関する企業の意識調査 (2026 年 4 月)



本件照会先

日比生 秀一(支店長)  
帝国データバンク  
鹿児島支店  
099-223-8208  
info.kagoshima@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/07/07

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。  
当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。

## SUMMARY

2026 年 4 月 1 日に全面施行された改正物流効率化法の『内容を知っている』企業の割合は 12.3%だった一方、『内容を知らない』企業は 77.2%にのぼった。物流停滞に対して重要と考える対策は「関係事業者間での連携の強化」が 4 割を超えて最も高く、物流量やタイミングの調整など運用面での対応も上位に並んだ。業界別では『運輸・倉庫』における内容の認知割合が高く、物流事業者と着荷主では重要と考える対策にも違いがみられた。

※調査期間は 2026 年 4 月 16 日～4 月 30 日(インターネット調査)

調査対象は鹿児島県企業 369 社で、有効回答企業数は 114 社(回答率 30.9%)

## 改正物流効率化法、企業の約 8 割が『内容を知らない』

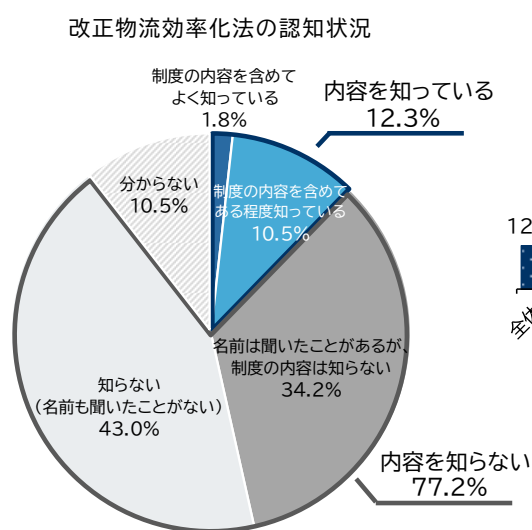
2026年4月1日に「改正物流効率化法」が全面施行され、一定規模以上の特定事業者には中長期計画の作成や定期報告が義務付けられた。これに先立ち、2025年4月には、すべての荷主および物流事業者に対し、物流効率化に向けた取り組みが努力義務として課された。

改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は1.8%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は10.5%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は12.3%と低水準にとどまった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は34.2%、「知らない（名前も聞いたことがない）」は43.0%となり、合計すると『内容を知らない』企業は77.2%と8割近くに達した。

企業からは、「改正物流効率化法は、当社にとって規制への対応ではなく、持続可能で効率的なサプライチェーン構築に資する取り組みと捉えている」や「法律の内容に対する理解を深めるとともに、自社で納品可能な体制や分納の仕組みづくりが必要」といった前向きな声が寄せられた。

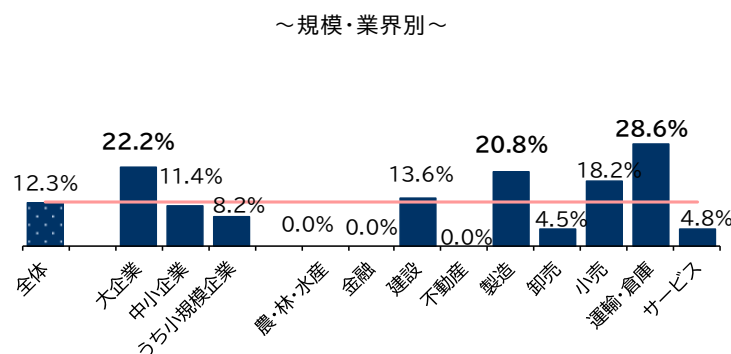
一方で、実務を担う運送事業者からは「適正な運賃での取引が実現していないにもかかわらず、制度だけが先行している」や「現場の実態とかけ離れており、机上の空論に感じる」といった厳しい指摘もみられた。

### 改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業114社  
注2:小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計は必ずしも100とはならない。また、内訳も必ずしも一致しない

### 改正物流効率化法の『内容を知っている』企業の割合



規模別に『内容を知っている』割合をみると、取り扱う貨物量がより多い傾向にある「大企業」は22.2%と全体を9.9ポイント上回った。

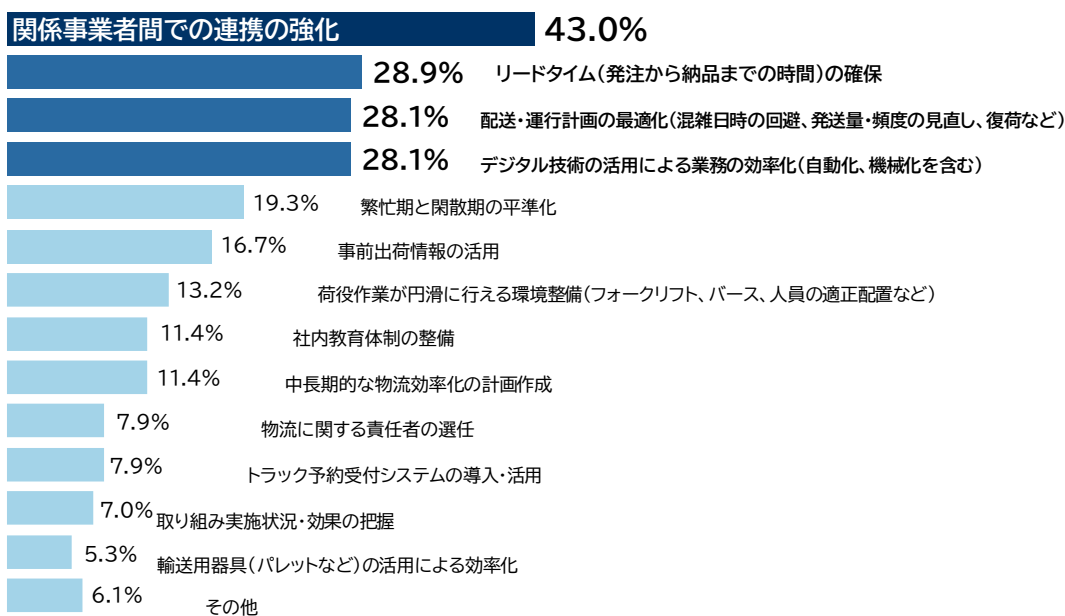
業界別では、トラック運送など物流事業者が多くを占める『運輸・倉庫』が28.6%と高い割合となった。他方、原材料調達から出荷まで物流依存度の高い荷主側である『製造』(20.8%)のほか、『小売』(18.2%)、『建設』(13.6%)も全体を上回ったものの、荷主の間でも特に着荷主中心の業界で認知が進んでいない実態が浮き彫りとなった。企業からは、「初めて知ることだったので、今から自社で何ができるか検討したい」といった声が聞かれた。

## 重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

働き方改革にともなう2024年問題やドライバー不足による物流停滞が懸念されるなか、重要と考える対策・取り組みについて尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が43.0%でトップとなり（複数回答、以下同）、当事者にとって物流課題は自社単独では解決しにくいとの認識が広がっている。

次いで、「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」（28.9%）や、混雑日時の回避、発送量・頻度の見直し、復荷など「配送・運行計画の最適化」（28.1%）といった物流量やタイミングを調整する運用面での対応が続いた。さらに、これらを支える手段としての側面を持つ自動化など「デジタル技術の活用による業務の効率化」（28.1%）も上位に位置した。

### 物流の停滞に対する重要な対策・取り組み



注：母数は、有効回答企業114社

物流事業者である『運輸・倉庫』と、主要な荷主である『製造』『卸売』『小売』（以下、『荷主事業者』）を比較すると、『運輸・倉庫』では多くの項目において重要とする割合が相対的に高く、課題意識の高さが幅広い分野でみられた。なかでも、「配送・運航計画の最適化」、「荷役作業が円滑に行える環境整備」の割合が高かった。

一方で、「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」は『荷主事業者』を下回っており、物流事業者と荷主事業者との間で、重要と考える対策に違いがみられた。

企業からは、「ドライバー、物流事業者、荷主が相互に理解を深め、連絡や打ち合わせを綿密に行うことが重要」や、「発荷主と着荷主の取り決めが物流事業者に共有されないことで、事故や無理が生じている」といった声が寄せられ、関係事業者間の連携の重要性が指摘された。

また、「着荷主が午前中のみ受け入れとするなどの課題があり、改善が必要」や、「発送量・納入量の適正化や適切なリードタイムの確保が求められる」、「発荷主・着荷主の意識改革が必要」との声が聞かれ、荷主側の改善を求める声も複数聞かれた。

さらに、「運送料金を引き上げ、従業員の賃金改善につなげる」や、「物流現場の実態を踏まえ、積極的に労働ができる環境づくりに向けた法整備を進めるべき」といった指摘もみられ、ドライバー確保や労働環境の改善に向けた取り組みの重要性もあげられた。

## まとめ

本調査では、2026年4月1日に全面施行された改正物流効率化法の『内容を知っている』鹿児島県企業の割合は約1割と低水準にとどまった。業界別では、主要な荷主事業者である『製造』『卸売』『小売』の認知度は物流事業者である『運輸・倉庫』に比べて低かった。

物流停滞に対して重要と考える対策・取り組みは、「関係事業者間での連携の強化」が4割を超えトップとなった。続いて、「リードタイムの確保」や「配送・運行計画の最適化」といった物流量やタイミングを調整する運用面での対応に関する項目に加え、「デジタル技術の活用による業務の効率化」も上位にあがった。また、業界別では物流事業者と荷主事業者との間で、重要と考える対策に違いがみられた。

同改正法では、一定規模以上の貨物輸送量や車両数を有する企業に対して義務が課される一方、それ以外の企業には努力義務にとどまっている。そのため、回答企業の約9割が中小企業である本調査では、法改正に対する認知が十分に進んでいない結果になったと考えられる。しかし、2030年には国内で輸送される9億トン超の荷物が運ばなくなるとされる、いわゆる「物流の2030年問題」が懸念されている。このような事態を回避するためには、企業規模を問わず、物流に関わるすべての企業が対応を進めることが不可欠である。さらに、こうした取り組みは企業にとっても、配送コストの削減やサービス品質の向上といった効果が期待される。

今後は、デジタル技術の活用による自動化・効率化に加え、物流事業者におけるドライバー確保に向けて賃上げ原資を確保するための価格転嫁を進めやすい環境整備の強化など、多岐にわたる取り組みが重要である。また、物流事業者と荷主の連携強化とともに、消費者側でも配送に関する買い物習慣の見直しといった意識改革も求められる。

### 物流効率化法

すべての荷主・物流事業者に対し、物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務を課す法律である。商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容等について対策を講じることにより、物流の持続的な成長を図ることを目的としている。

詳しくは下記ホームページをご覧ください。

■『「物流効率化法」理解促進ポータルサイト』

(<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>)