

改正物流効率化法、 『内容を知っている』 県内 2 割未満にとどまる

運送側と荷主側で認知に大きな差
物流改善に向け「連携」が重要

熊本県・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

井手口 幸正(調査担当)
帝国データバンク
熊本支店
096-324-3344(代表)
mail:info.kumamoto@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/07/17

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 16.0%にとどまり、『内容を知らない』企業は 67.9%にのぼった。業界別では『運輸・倉庫』が高い認知を示す一方、荷主側、とりわけ『小売』で低い水準にとどまり、サプライチェーン内での理解格差が顕著である。物流の停滞への対応では「関係事業者間での連携強化」が最も重視されており、段階的な理解促進と実務面での連携支援が重要な課題となっている。

株式会社帝国データバンクは、全国 2 万 3,083 社を対象に、2026 年 4 月 1 日に全面施行された「改正物流効率化法」に関するアンケート調査を実施した。

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

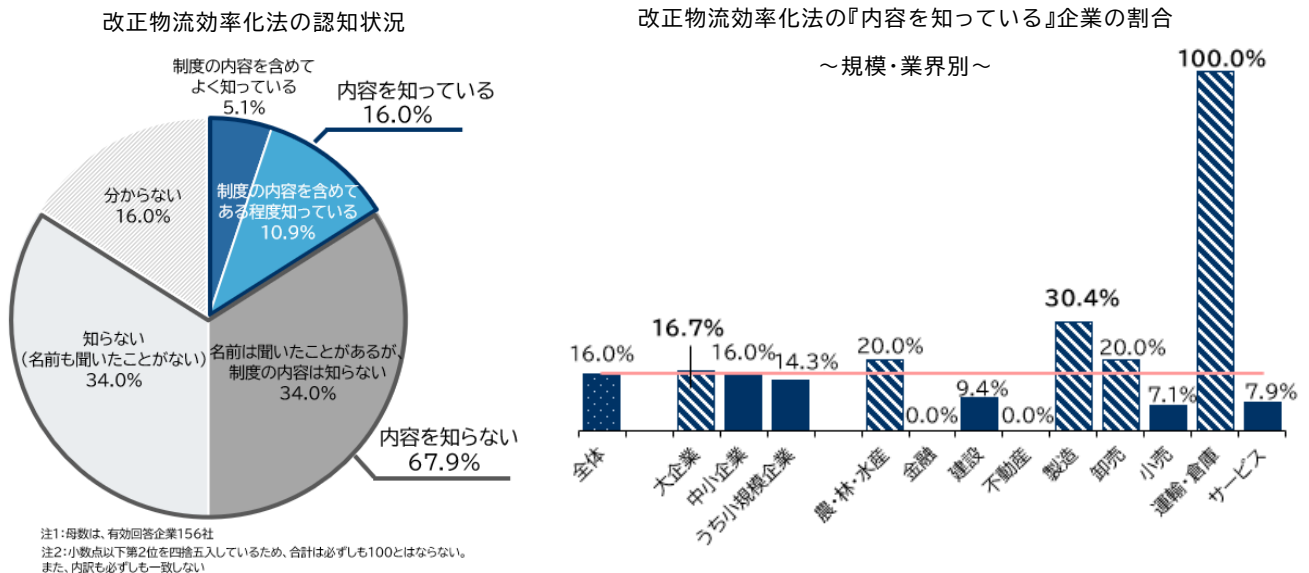
※調査対象:熊本県 383 社、有効回答企業数は 156 社(回答率 40.7%)

改正物流効率化法、企業の約 7 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 5.1%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は 10.9%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は 16.0%と、2 割に満たない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 34.0%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は 34.0%となり、合計すると『内容を知らない』企業は 67.9%と 7 割近くに達した。

熊本県 改正物流効率化法の認知状況



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 16.7%と全体を 0.7 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 100%と突出して高かった。一方で、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』は 30.4%、『卸売』は 20.0%と全体を上回ったものの『運輸・倉庫』と比較すると低く、『小売』は 7.1%と全体を下回るなど、主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、認知は低水準にとどまり、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。熊本県内企業からは「発注元の理解が全て。発注側の理解を踏まえた工程管理が必須」(広告関連)といった声が聞かれ、物流効率化に向けた連携の必要性が改めて示された。

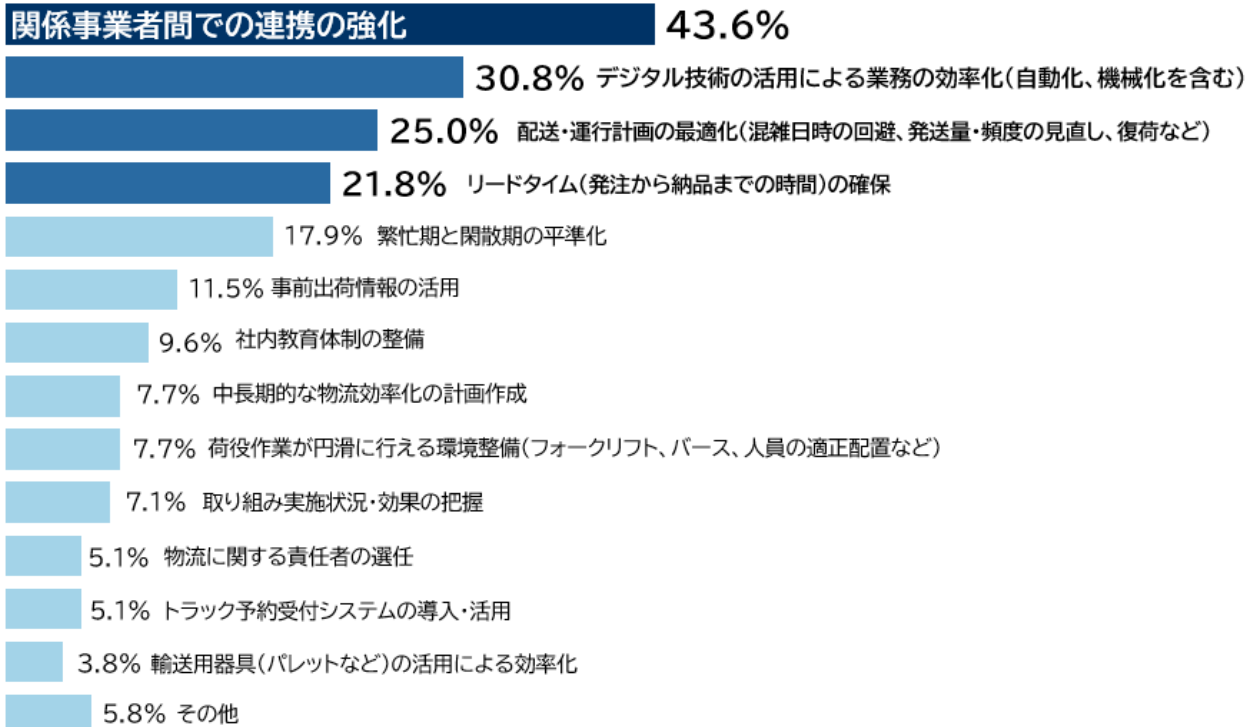
重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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の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 43.6%でトップとなり(複数回答、以下同)、次いで自動化、機械化を含む「デジタル技術の活用による業務の効率化」も 30.8%と高かった。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」(25.0%)、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(21.8%)など、物流量やタイミングを調整する運用面での対応も上位となった。

一方で、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」(3.8%)や「トラック予約受付システムの導入・活用」(5.1%)といった現場における配車の効率化に関する項目、「物流に関する責任者の選任」(5.1%)といった組織体制の整備に関する項目は、低水準にとどまった。

熊本県内企業では、「効率化できるだけの配送物量があればまだいいのだが、過小積載でのルート配達が悩み」(鉄鋼・非鉄・鉱業製品卸売)といった繁忙期と閑散期の平準化に課題をあげる声も聞かれた。

熊本県 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156社

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』企業の割合は 2 割に満たないことが明らかとなった。業界別では『運輸・倉庫』が 10 割と突出して高かった一方、主要な荷主事業者である『製造』は 3 割、『卸売』は 2 割にとどまり、『小売』は 1 割に満たないなど、業界間での認知格差が顕著となった。

物流の停滞に対して重要と考える対策・取り組みについては、「関係事業者間での連携の強化」が最も高かった。「デジタル技術の活用による業務の効率化」のほか、タイミングを調整する運用面での対応に関する項目も上位にあがった。

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を課す一方、それ以外の企業については努力義務にとどまっている。そのため、中小企業が多くを占める熊本県においては制度への関与の度合いが相対的に低く、認知や対応にばらつきが生じている可能性がある。しかし、2030 年には輸送能力が約 34% (9 億トン相当) 不足するとされる、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、制度の周知にとどまらず、実効性のある取り組みを後押しする環境づくりが重要と言える。特に、特定事業者の対象外となる企業も含めた幅広い層に対し、実務に即した情報提供や対応策の共有を進めていくことが求められる。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。