



本件照会先

松田 尚也（調査担当）
帝国データバンク
札幌支店情報部
011-272-3933（直通）
問合せ先: info.sapporo@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/06/17

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。

改正物流効率化法、 道内企業の 7 割弱が『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

北海道・改正物流効率化法に関する企業の意識調査 (2026 年 4 月)

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』北海道内企業の割合は 16.6%だった一方、『内容を知らない』企業は 68.0%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」が約 5 割で最も高くなり、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 5 割超と高い一方、主要な荷主事業者では 3 割に満たなかったほか、重要と考える対策にも違いがみられた。

株式会社帝国データバンク札幌支店は、北海道内 929 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）

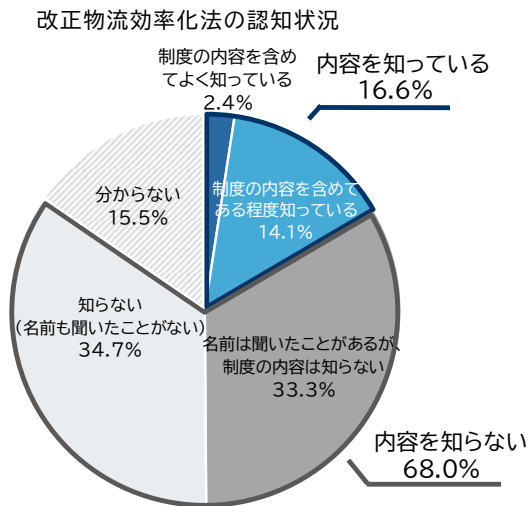
※調査対象: 道内 929 社、有効回答企業数は 453 社（回答率 48.8%）

改正物流効率化法、道内企業の 7 割弱が『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。

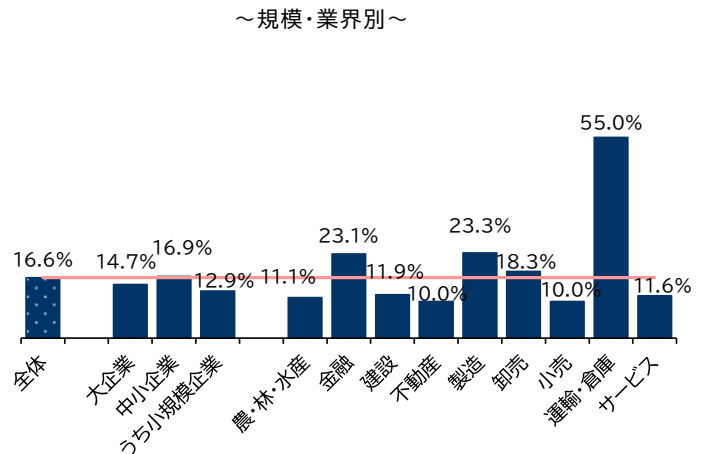
道内企業に改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は 2.4%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は 14.1%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は 16.6%と、2 割に満たない低水準にとどまった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は 33.3%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は 34.7%となり、合計すると『内容を知らない』企業は 68.0%と 7 割近くに達した。

改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業453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、「大企業」は 14.7%と全体を 1.9 ポイント下回った一方で、中小企業は 16.9%で全体を 0.3 ポイント上回った。そのうち「小規模企業」は 12.9%となった。

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 55.0%と突出して高かった。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』(23.3%)のほか、『卸売』(18.3%)も全体を上回ったものの、いずれも 2 割前後にとどまった。また、『小売』と『不動産』は 10.0%と全体を下回った。特に『小売』は主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、認知は低水準だった。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。

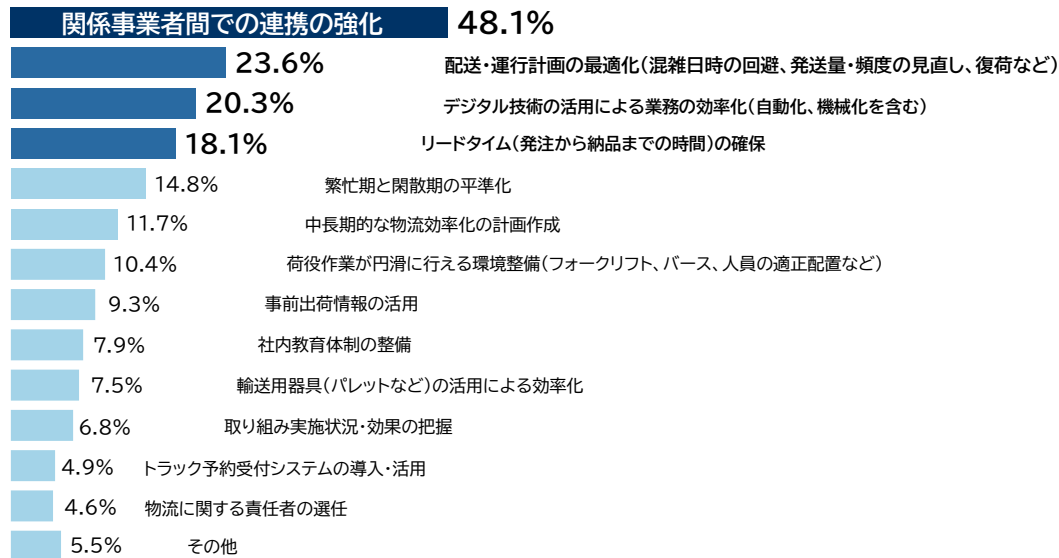
企業からは、「今回の法改正は、物流を『物流会社任せ』にする時代の終焉を意味する。荷主企業にとっては(物流効率化が)単なるコスト削減策としてのみならず、『法令遵守』および『自社商品の運送手段確保』という経営リスク管理に直結する」(建設用石材・窯業製品卸売)といった声が聞かれた。

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 48.1% でトップとなった（複数回答、以下同）。このうち『運輸・倉庫』は 70.0% に達し、『不動産』（55.0%）、『卸売』（53.8%）、『製造』（50.0%）でも 5 割以上となるなど、物流課題は自社単独では解決しにくいとの認識が幅広い業界で広がっている。

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」（23.6%）や自動化など「デジタル技術の活用による業務の効率化」（20.3%）、「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」（18.1%）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のほか、それらを支える手段としての側面を持つ項目も上位に位置した。

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453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、『運輸・倉庫』の割合が『荷主事業者』すべてを 10 ポイント以上上回ったのは、「関係事業者間での連携の強化」、「デジタル技術の活用による業務の効率化」「繁忙期と閑散期の平準化」「輸送用器具の活用による効率化」「荷役作業が円滑に行える環境整備」だった。

一方で、「リードタイムの確保」は『荷主事業者』すべてを下回っており、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。

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』道内企業の割合が 2 割に満たない低水準にとどまった。業界別では『運輸・倉庫』が 5 割超と突出して高かった一方、主要な荷主事業者である『製造』『卸売』は 2 割前後、『小売』は 1 割にとどまった。

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 5 割弱でトップとなった。続いて、「配送・運行計画の最適化」や「リードタイムの確保」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 83.4%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 年には国内ではドライバー不足などによる輸送能力の低下から、9 億トン超の荷物が運べなくなるとされる、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意識改革も求められる。