

改正物流効率化法、 7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
運送側と荷主側の意識共有が課題

長崎県・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

よつや あきのが
西谷 章頌(調査担当)
帝国データバンク 長崎支店
TEL:095-826-9204
FAX:095-824-8629
info.nagasaki@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/07/29

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17.2%だった。一方、『内容を知らない』企業は69.7%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66.7%と高かった。

株式会社帝国データバンク長崎支店は、長崎県276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:長崎県276社、有効回答企業数は99社(回答率35.9%)

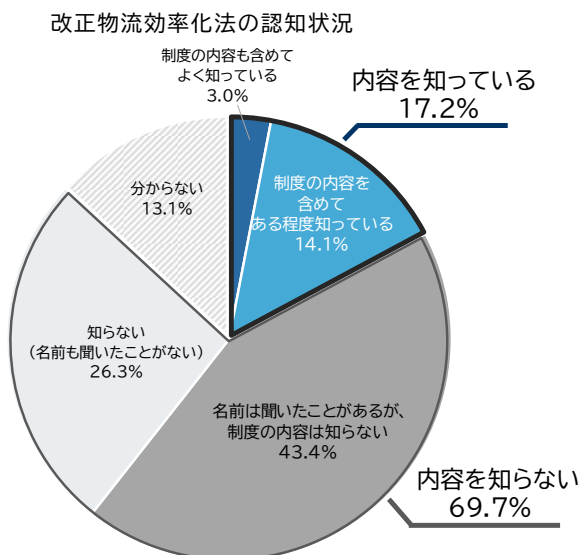
改正物流効率化法、企業の 7 割が『内容を知らない』

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 3.0%、「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 17.2% 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 43.4%、「知らない（名前も聞いたことがない）」は 26.3% となり、合計すると『内容を知らない』企業は 69.7% と 7 割近くに達した。

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 66.7% で最も高かった。他方、原材料調達から出荷まで物流依存度の高い荷主側は『製造』が 28.6% と 3 割近くとなった。物流事業者と荷主との間には認知度の差がみられ、荷主層へのさらなる周知が課題となっている。

改正物流効率化法の認知状況

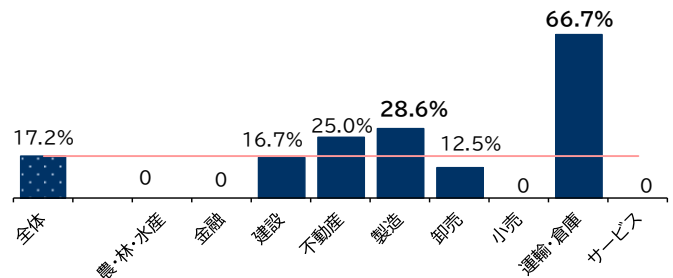


注1:母数は、有効回答企業99社

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

～業界別～

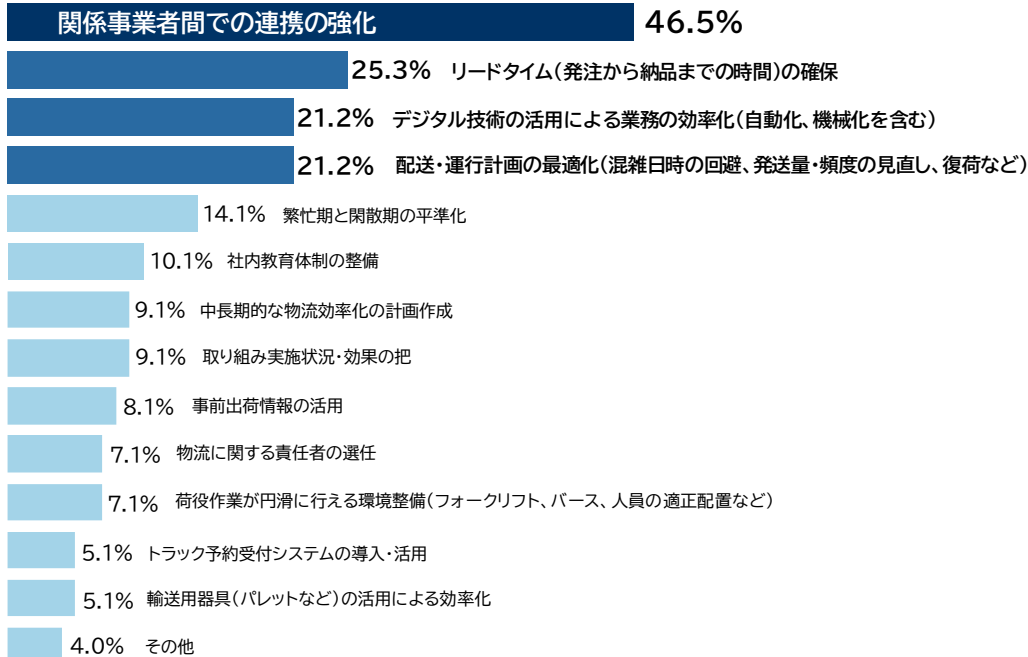


重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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 46.5% でトップとなった（複数回答、以下同）。次いで「リードタイム（発注から納品までの時間）の確保」（25.3%）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」（21.2%）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や、これらの取り組みを支える手段である自動化など、「デジタル技術の活用による業務

の効率化」(21.2%)が上位に位置した。一方で、「物流に関する責任者の選任」(7.1%)といった組織体制の整備に加え、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」(5.1%)や、フォークリフト、バース、人員の適正配置などの「荷役作業が円滑に行える環境整備」(7.1%)といった現場における荷役作業の効率化に関する項目は、いずれも低水準にとどまった。

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99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17.2%にとどまり、企業の認知は十分に進んでいない実態が明らかとなった。特に荷主側では認知不足がみられ、さらなる周知が課題となっている。

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」が最も多かったほか、「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」も上位となった。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。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。

長崎県は離島を多く抱え、広域的な物流ネットワークの維持が重要な地域である。人口減少やドライバー不足が進むなか、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。

<参考> 企業からの声

企業からの声	業種 51 分類
流通が円滑に行くような対策の強化をお願いしたい	機械製造
具体的な対策として自社便の増強による輸送の内製化を進めるとともに、鉄道・海運へのモーダルシフトを推進し、輸送手段の多様化と効率化を図っていく方針	鉄鋼・非鉄・鋁
配送業者と情報連絡の緊密化	繊維・繊維製品・服飾
まとめ出荷混載便の活用	電気機械製造
資格取得の促進、一人二役の励行	鉄鋼・非鉄・鋁業製品