



本件照会先

清水 潤 (支店長)
横井幸一郎 (調査担当)
帝国データバンク 群馬支店
TEL:027-386-4041

発表日

2026/06/30

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。

群馬県企業 改正物流効率化法、 7割超が『内容を知らない』 荷主側で認知低く

物流改善に向け「関係事業者間での連携」が重要

群馬県・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』とした群馬県企業の割合は21.0%だった。一方、『内容を知らない』企業は71.0%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4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8割と高い一方、荷主事業者では認知割合が低位にとどまった。

株式会社帝国データバンク群馬支店は、群馬県内に本社を置く企業を対象に、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)

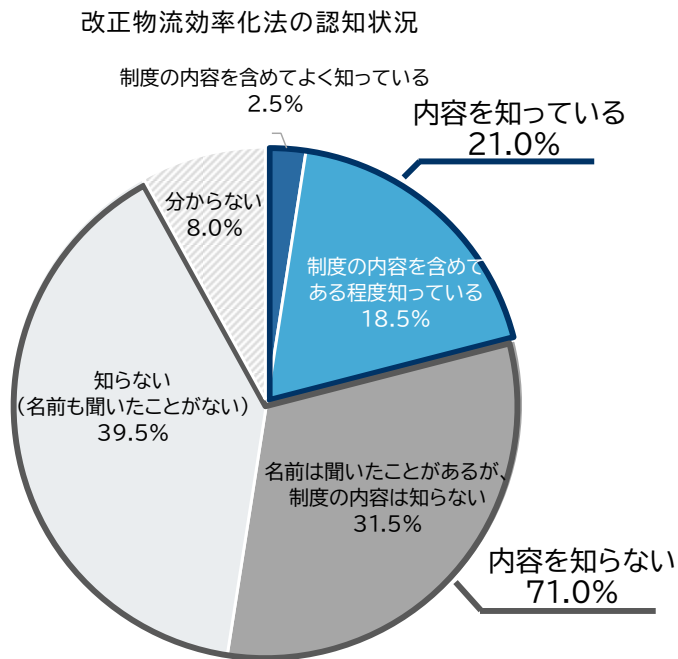
※調査対象:群馬県企業388社、有効回答企業数は162社(回答率41.8%)

改正物流効率化法、群馬県企業の 7 割超が『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群馬県企業に尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は2.5%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は18.5%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は21.0%と、2割程度にとどまった。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31.5%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は39.5%となり、合計すると『内容を知らない』企業は71.0%と7割超に達した。

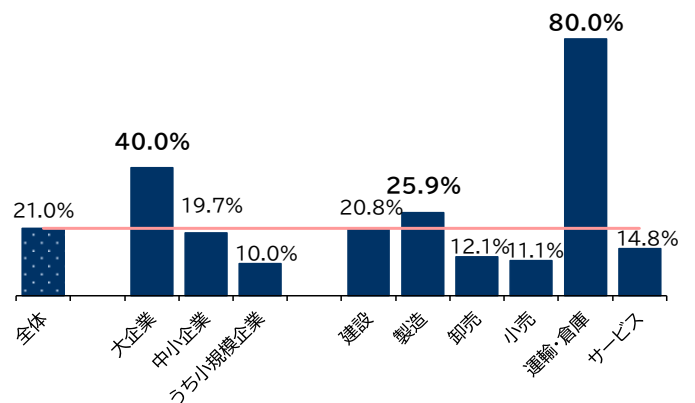
改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業162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。

改正物流効率化法の『内容を知っている』企業の割合 ～規模・6業界別～



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40.0%と全体を19.0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80.0%と突出した。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』(25.9%)が次いで高かった。

一方で、『卸売』(12.1%)や『小売』(11.1%)は、着荷主として物流との接点が多いものの、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。

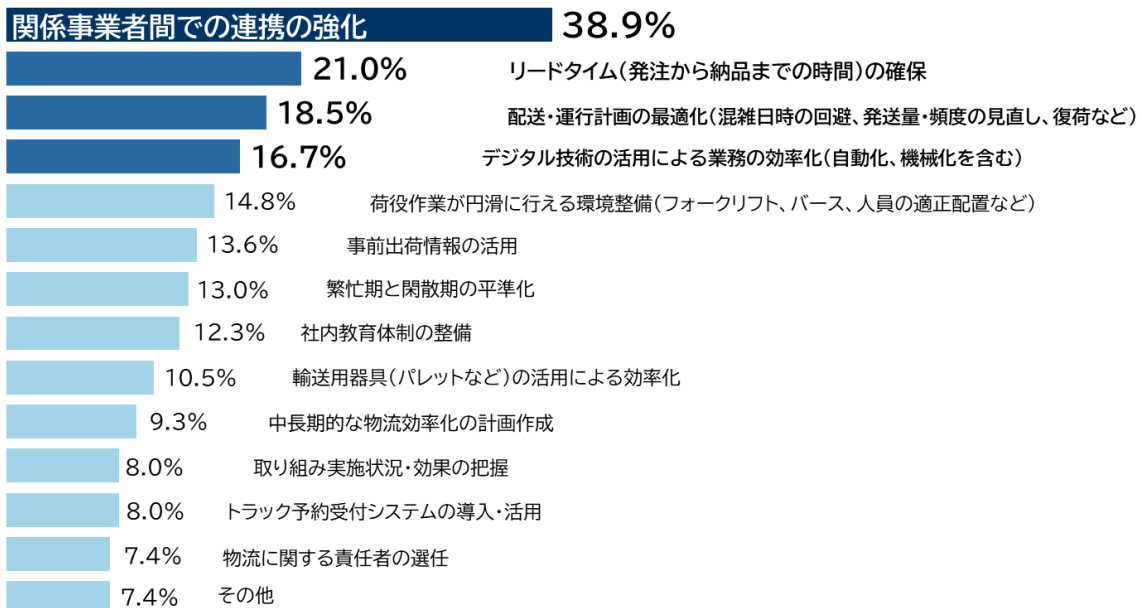
重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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・取り組みについて群馬県企業に尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が 38.9%でトップとなった(複数回答、以下同)。なお『運輸・倉庫』『建設』『卸売』といった業種では、「関係事業者間での連携の強化」を重要視する回答が 4 割に達しており、直面する物流課題について、自社単独での対応には限界があるとの認識が広がっているとみられる。

次いで、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(21.0%) 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」(18.5%)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」(16.7%)も上位になった。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(7.4%)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」(10.5%)など現場における荷役作業の効率化に関する項目は、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162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』とした群馬県企業の割合が2割程度の低水準にとどまった。業界別では『運輸・倉庫』が8割で突出、主要な荷主事業者である『製造』(25.9%)が続いたが、『卸売』や『小売』は約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」が約4割でトップとなった。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。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9割超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。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・効率化の推進に加え、物流事業者におけるドライバー確保に向けた環境整備が重要となる。賃上げ原資を確保するためには、運賃や料金への適切な価格転嫁を進めやすい制度・取引慣行の整備が不可欠といえる。また、物流事業者と荷主との連携強化も求められる。さらに、消費者側においても、再配達への削減やまとめ買いなど配送負荷を軽減する意識改革が必要だ。物流の持続可能性を確保するためには、事業者・荷主・消費者の三者が役割を分担しながら取り組むことが求められる。

<参考> 群馬県企業からの声

- 受入側としては、納品業者が来社した際、フォークリフトを納品業者優先で使用できるよう社内で指導している。一方、納品側の立場では、納品先の敷地が狭くトラックの進入や荷下ろしスペースが不足しているケースが多く、作業効率が悪い。また、フォークリフトが空かず貸与されないため順番待ちとなり、待機時間が長い企業もある。こうした場合、納品業者側でも荷下ろし専任スタッフの確保が求められている(製造)
- 物流の効率化は容易ではなく、決定的な対策は見出せていない。現状は人手に頼った対応でしのいでいる(卸売)
- 理想論にとどまっている(運輸)
- 建設資材を運搬するダンプトラック業界では、白ナンバーの個人事業主が多く、4月の法改正以降、現場で混乱が生じている。営業ナンバーの取得には高いハードルがあり、廃業に至る事業者も少なくない。現場実態を踏まえていない制度改正には課題があると感じている(製造)
- 荷待ち時間の短縮や積載率の向上に継続的に取り組んでいる(製造)

- 自社が直接関与する部分ではないが、物流コストを適正に商品価格へ転嫁し、物流事業者へ適切な対価が支払われる仕組みが必要であると考えている(小売)
- 自社からの出荷機会は少ないが、受入側としては取引先にも効率的な発注方法や受入体制の整備を求めたい。特に地方の観光地など立地条件が厳しい大規模施設では、これらが不十分だと仕入価格や調達コストに影響する可能性がある(サービス)

企業規模区分

中小企業基本法に準拠するとともに、全国売上高ランキングデータを加え、下記のとおり区分

業界	大企業	中小企業(小規模企業含む)	小規模企業
製造業その他の業界	「資本金3億円を超える」かつ「従業員数300人を超える」	「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」	「従業員20人以下」
卸売業	「資本金1億円を超える」かつ「従業員数100人を超える」	「資本金1億円以下」または「従業員数100人以下」	「従業員5人以下」
小売業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員50人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員50人以下」	「従業員5人以下」
サービス業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員100人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員100人以下」	「従業員5人以下」

注1: 中小企業基本法で小規模企業を除く中小企業に分類される企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが上位3%の企業を大企業として区分

注2: 中小企業基本法で中小企業に分類されない企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが下位50%の企業を中小企業として区分

注3: 上記の業種別の全国売上高ランキングは、TDB産業分類(1,359業種)によるランキング

	回答数	(%)
大企業	10	6.2
中小企業	152	93.8
(うち小規模)	70	43.2