

# 改正物流効率化法、 県内企業の68.0%が 『内容を知らない』

物流改善に向け、事業者間での「連携」が重要  
効率的な運用を目指す取り組みも

茨城県・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

国分 信一郎 (調査担当)  
帝国データバンク  
水戸支店  
TEL 029-221-3717  
FAX 029-232-0272

発表日

2026/06/24

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について、『内容を知っている』県内企業の割合は12.7%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られる対策では、「関係事業者間での連携の強化」が4割近くで最も高く、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5割超と高かった。

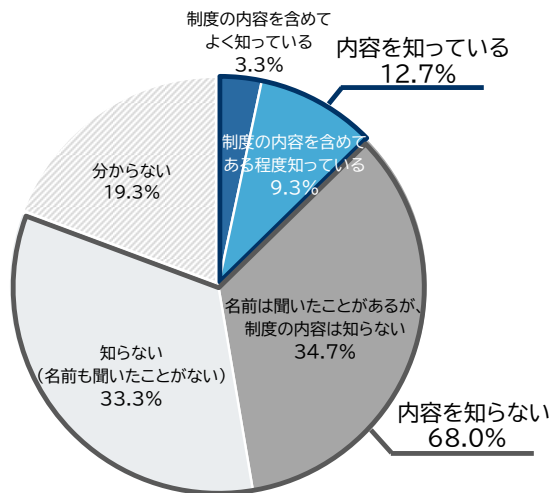
調査期間:2026年4月16日~4月30日(インターネット調査)

調査対象:茨城県内企業349社、有効回答企業数は150社(回答率43.0%)

## 改正物流効率化法、県内企業の 7 割が『内容を知らない』

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 3.3%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は 9.3% だった。両者を合わせた『内容を知っている』県内企業は 12.7% と、1 割程度の低水準にとどまった。一方、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は 34.7%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は 33.3% となり、『内容を知らない』企業は合計 68.0% と 7 割近くに達した。

改正物流効率化法の認知状況(茨城県)



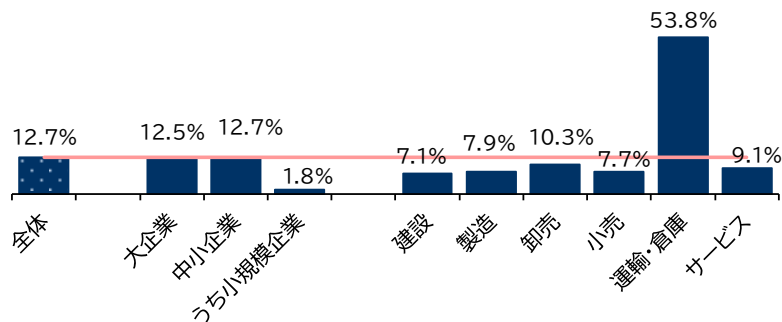
注1:母数は、有効回答企業150社

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。

規模別に『内容を知っている』割合をみると、「大企業」が 12.5%、「中小企業」は 12.7% でほぼ同水準だった。一方、「小規模企業」に限ると 1.8% にとどまり、認知の低さが際立った。

業界別では、トラック運送など物流事業者が多い『運輸・倉庫』が 53.8% と突出して高かった。その一方で、原材料調達から出荷まで物流への依存度が高い荷主側の『製造』は 7.9%、『卸売』も 10.3% と、いずれも全体を下回った。また、『小売』も 7.7% にとどまり、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。

改正物流効率化法の『内容を知っている』企業の割合(規模・業界別)



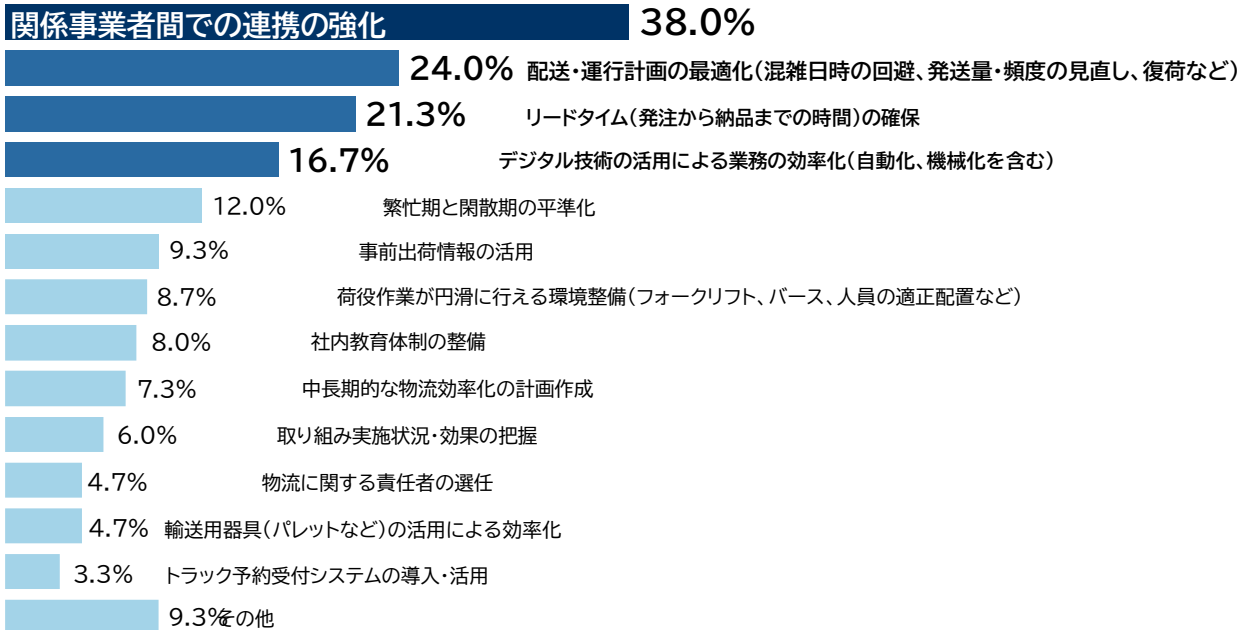
## 重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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 38.0%で最も高い結果となった(複数回答、以下同)。特に、『運輸・倉庫』および『製造』では 4 割を超えており、物流に関する課題は自社単独では解決が難しいという認識が広がっている。

次いで、「配送・運行計画の最適化」(24.0%)が挙げられた。これは、混雑する日時を避ける工夫や、発送量・頻度の見直し、復荷の活用など、効率的な運用を目指す取り組みである。また、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(21.3%)も上位に入り、物流量やタイミングを調整する対応が重視されていることがうかがえる。さらに、これらの取り組みを支える手段として、「デジタル技術の活用による業務の効率化」(16.7%)も上位に位置した。

一方で、対応が進んでいない項目も見られる。「物流に関する責任者の選任」は 4.7%にとどまり、組織体制の整備は十分とはいえない状況である。また、現場における効率化の取り組みも低水準で、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」は 4.7%、「荷役作業が円滑に行える環境整備」(フォークリフト、バース、人員の適正配置など)も 8.7%にとどまっている。

### 物流の停滞に対する重要な対策・取り組み(茨城県)



注:母数は、有効回答企業150社

企業からは、物流事業者・ドライバー・荷主間の情報共有不足が事故や非効率を招いているとの声が聞かれ、連携強化の必要性が改めて示された。また、受け入れ時間や発送量・納入量の見直し、適切なりードタイムの確保など、荷主側の対応改善や意識改革も重要とされている。さらに、運賃引き上げによる賃金改善や法整備を通じた労働環境の改善など、ドライバー確保に向けた取り組みの必要性も指摘されている。

## まとめ

---

本調査によると、2026年4月1日に全面施行された改正物流効率化法について、『内容を知っている』と回答した茨城県内企業の割合は1割程度にとどまり、法改正の認知が十分に浸透していない実態が明らかとなった。業界別では、『運輸・倉庫』が5割を超え、物流の担い手として高い関心を示した一方で、主要な荷主である『製造』『卸売』『小売』はいずれも1割前後にとどまり、物流に関わる事業者間で認識に大きな差がみられた。

物流停滞への対策として重要だと考えられている取り組みでは、「関係事業者間での連携の強化」が最も高く、4割近くを占めた。これに「配送・運行計画の最適化」や「リードタイムの確保」などが続き、物流量やタイミングを調整する運用面での対応に高い関心が集まった。また、「デジタル技術の活用による業務の効率化」も上位に挙げられており、人手不足が深刻化するなかで、省力化や生産性向上への期待の高さがかがえる。

改正物流効率化法では、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具体的な対応が義務付けられている。一方、それ以外の企業については努力義務にとどまることから、本調査でも法改正への関心や認知が十分に広がっていない結果につながったものとみられる。

しかし、物流業界を取り巻く環境は厳しさを増している。ドライバーの高齢化や人手不足に加え、2024年問題に伴う労働時間規制の影響が続くなか、2030年には国内で輸送できなくなる荷物が9億トンを超えるとされる「物流の2030年問題」も懸念されている。物流は企業活動や地域経済を支える重要な社会インフラであり、その維持・強化は喫緊の課題となっている。

茨城県は、首都圏に近接し、圏央道や常磐道、北関東自動車道、茨城港、成田空港へのアクセスなど、全国有数の物流拠点としての機能を担っている。また、県内には機械、化学、食品など製造業の集積に加え、農産物の一大供給地として広域輸送を支える企業も多い。そのため、物流の停滞は県内企業の競争力やサプライチェーン全体に大きな影響を及ぼす可能性がある。

こうした事態を回避するためには、企業規模や業種を問わず、物流に関わるすべての事業者が課題を自らの問題として捉え、対応を進めていくことが不可欠である。物流効率化への取り組みは、輸送力の確保だけでなく、配送コストの削減やサービス品質の向上、さらには企業の持続的な成長にもつながる。

今後は、デジタル技術を活用した自動化・効率化を一層推進するとともに、物流事業者がドライバーの処遇改善や人材確保を進められるよう、適切な価格転嫁を実現しやすい環境整備が求められる。また、物流事業者と荷主の連携強化に加え、再配達のコスト削減や計画的な受け取りなど、消費者側の行動変容も欠かせない。物流を支えるすべての関係者が協力し、持続可能な物流体制の構築に取り組むことが求められている。