



本件照会先

目黒 健太郎(調査担当)  
帝国データバンク  
新潟支店  
025-245-5606  
info.niigata@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/06/23

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 7割近くが『内容を知らない』 荷主事業者で認知進まず

重要な対策、関係者間での連携が最高  
運用面での対応が続く

新潟県・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』企業の割合は17.0%だった。一方、『内容を知らない』企業が66.8%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割超で最も高く、運用面での対応が続いた。業界別では『運輸・倉庫』における内容の認知割合が9割に迫った一方、主要な荷主事業者も含めた他業界では認知度が低位にとどまり、業界間での格差がみられた。

株式会社帝国データバンク新潟支店は、新潟県407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:新潟県407社、有効回答企業数は235社(回答率57.7%)

## 改正物流効率化法、企業の7割近くが『内容を知らない』

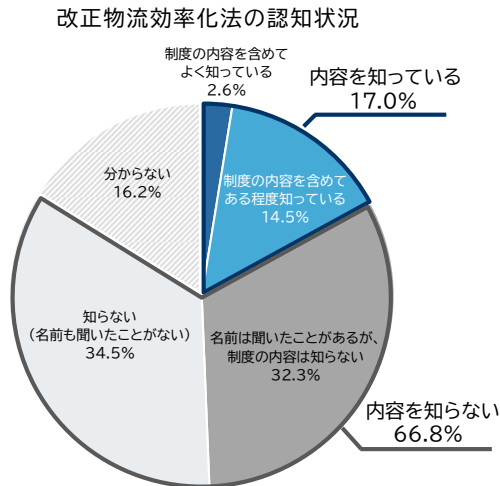
2026年4月1日に「改正物流効率化法」が全面施行され、一定規模以上の特定事業者には中長期計画の作成や定期報告が義務付けられた。これに先立ち、2025年4月には、すべての荷主および物流事業者に対し、物流効率化に向けた取り組みが努力義務として課された。

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」が2.6%、「制度の内容を含めてある程度知っている」が14.5%となり、両者を合わせた『内容を知っている』企業は17.0%と2割に満たなかった。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32.3%、「知らない（名前も聞いたことがない）」は34.5%となり、これらを合計した『内容を知らない』企業は66.8%と7割近くに達した。

『内容を知っている』企業の割合を規模別にみると、取り扱う貨物量がより多い傾向にある「大企業」が18.5%と全体を1.5ポイント上回るなど、規模が大きいほど割合が高い傾向がみられた。

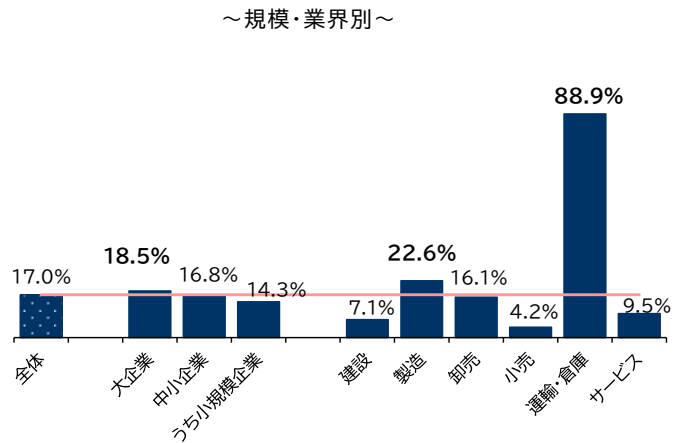
業界別では、トラック運送業など物流事業者を多く含む『運輸・倉庫』が88.9%と突出して高かった。一方、原材料調達から出荷まで物流依存度の高い荷主側である『製造』（22.6%）も全体を上回ったものの、2割台にとどまった。また、『小売』は4.2%と5%未満となり、主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、認知が進んでいない実態が浮き彫りとなった。

### 改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業235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

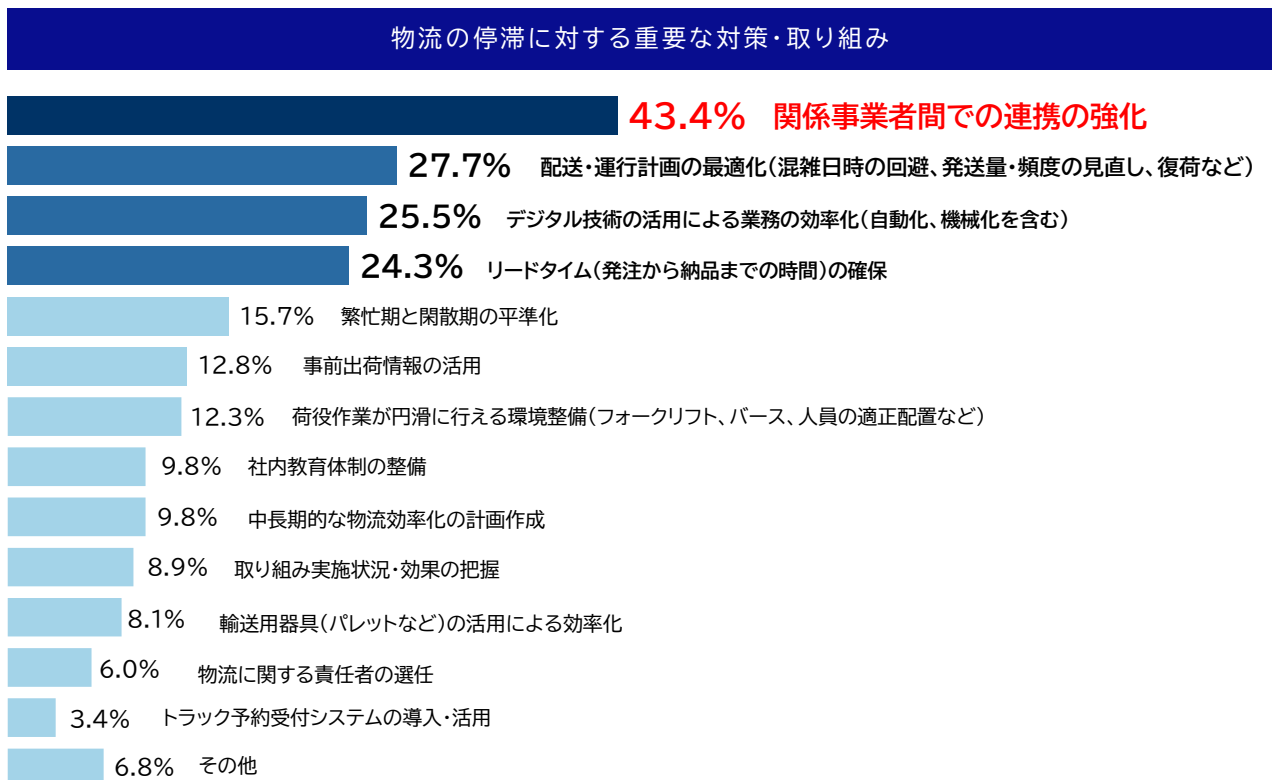


## 重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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43.4%でトップとなった(複数回答、以下同)。

また、混雑日時の回避、発送量・頻度の見直し、復荷などの「配送・運行計画の最適化(混雑日時の回避、発送量・頻度の見直し、復荷など)」(27.7%)や「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(24.3%)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2割を超えた。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の「デジタル技術の活用による業務の効率化(自動化、機械化を含む)」(25.5%)も上位となった。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(6.0%)のほか、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」(8.1%)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。



注:母数は、有効回答企業235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、多くの項目に関して『運輸・倉庫』側で重要だと考える割合が高く、幅広い分野で関心の高さがうかがえた。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、「荷役作業が円滑に行える環境整備」「社内教育体制の整備」「取り組み実施状況・効果の把握」だった。

一方で、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」などは『運輸・倉庫』が『荷主事業者』を下回っており、双方の間で重要だと考える対策に違いがみられた。

企業からは、「委託事業者との率直な意見交換を行っていく」(卸売)など関係事業者間の連携強化に関する声などがあつた。

## 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』企業の割合が2割に満たないことが判明した。業界別では『運輸・倉庫』が9割に迫り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割未満にとどまった。

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4割を超えトップだった。また、「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や、「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。ただし、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。

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。こうした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改正物流効率化法への対応を進めることが不可欠となる。また、その取り組みが企業に配送コストの削減やサービス品質の向上といった効果をもたらすことも期待される。

今後は、出荷量や配送エリア、輸送回数などの情報をまとめ自社の物流量を正確に把握することや、発着拠点で発生している待機時間や作業時間を整理し、ドライバー拘束時間の実態を確認することによる荷待ち・荷役時間の可視化のほか、物流の非効率要因を特定するなどして輸送条件の見直しを行うことなどがこれまで以上に求められることとなろう。

### 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