

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
運送側と荷主側で意識差も



本件照会先

秋山 進(調査担当)
帝国データバンク
福岡支店情報部
092-738-7779(直通)
tdb.fukuoka@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/06/11

九州・改正物流効率化法に関する企業の意識調査（2026年4月）

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15.0%だった一方、『内容を知らない』企業は71.1%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6割と高い一方、主要な荷主事業者では2割以下となったほか、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福岡支店は、九州・沖縄地区2,889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：九州・沖縄地区2,889社、有効回答企業数は1,083社（回答率37.5%）

改正物流効率化法、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。

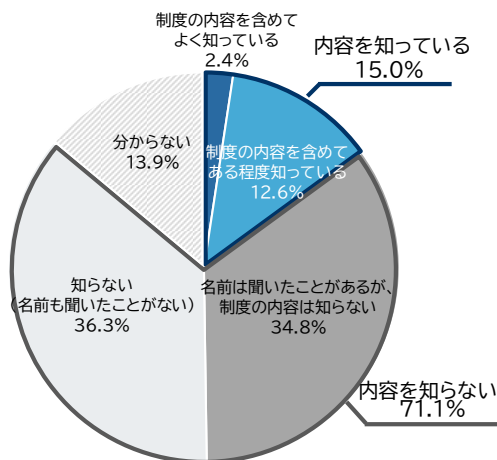
改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は 2.4%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は 12.6%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は 15.0%と、2 割に満たない低水準にとどまった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は 34.8%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は 36.3%となり、合計すると『内容を知らない』企業は 71.1%と 7 割を超えた。

企業からは、「荷役作業の効率化を図る」(建設)や「荷主企業として自社の義務と対策を整理したい」(メンテナンス・警備・検査)といった前向きな声が寄せられた。

一方で、「企業へ周知徹底する前に大型車両の駐車スペース問題・荷主企業に対する罰則規定・国が定める輸送料金等、順番が逆ではないかと考えます」(運輸・倉庫)といった、実務を担う運送事業者からの厳しい指摘もみられた。

改正物流効率化法の認知状況

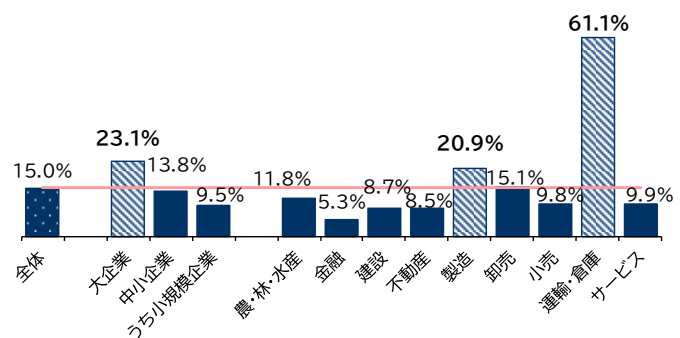
改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業1,083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・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 23.1%と全体を 8.1 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 61.1%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』(20.9%)のほか、『卸売』(15.1%)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』は 9.8%と全体を下回り、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。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、「知らずに始まってる法律が多すぎる」(鉄鋼・非鉄・鋳業)といった声が聞かれた。

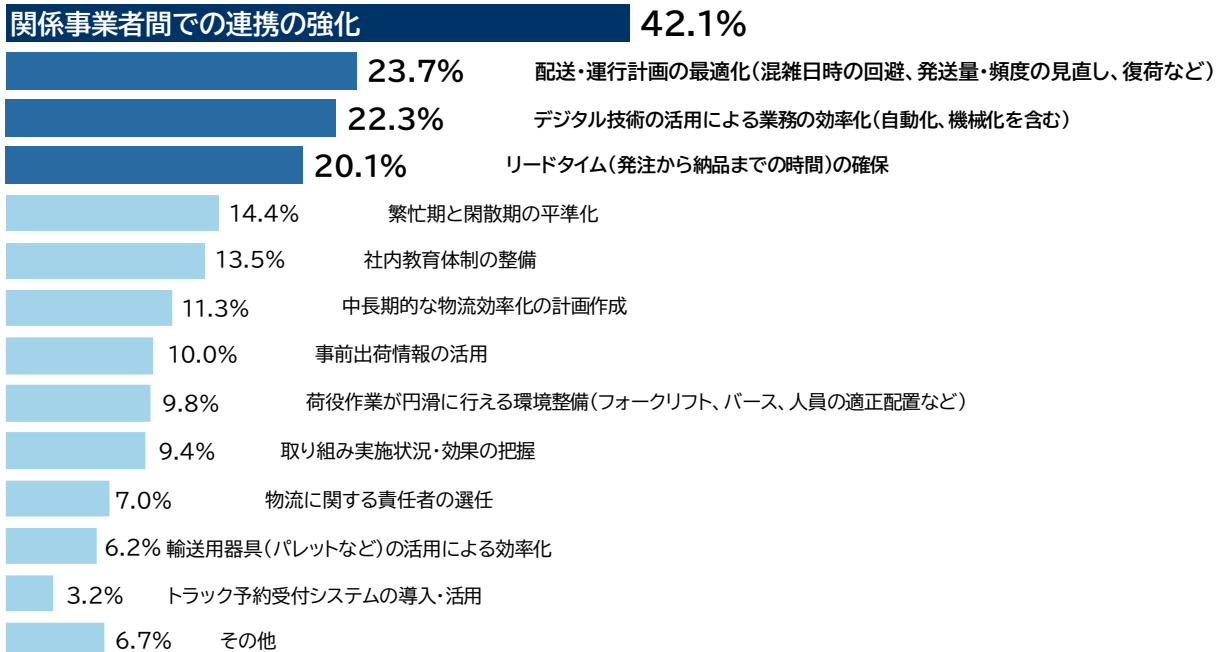
重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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42.1%でトップとなった(複数回答、以下同)。「運輸・倉庫」「製造」「卸売」「小売」のいずれも 4 割に達しており、当事者にとって物流課題は自社単独では解決しにくいとの認識が広がっている。

次いで、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」(23.7%)や「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(20.1%)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」(22.3%)も上位に位置した。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(7.0%)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」(6.2%)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」(9.8%)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1,083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、「配送・運航計画の最適化」、「繁忙期と閑散期の平準化」、「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(発注から納品までの時間)の確保」のみは『荷主事業者』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。

企業からは、「配送業者と情報連絡の緊密化」(繊維・繊維製品・服飾品卸売)や、「以前から物流会社との連携を密にして、問題を解決している」(飲食品・飼料製造)といった声が寄せられ、関係事業者間の連携の重要性が指摘された。

また、「立場の強い荷主側の無理な注文を自制させる法整備、厳罰化が必要」(不動産)や、「発注側の理解に伴う工程管理が必須」(広告関連)との声が聞かれ、荷主側の改善を求める声も複数聞かれた。

さらに、「物流業界の低賃金対策」(電気・ガス・水道・熱供給)や、「受、発注の単位をパレット単位などに指定することで、トラックの荷台を計画的に効率よく使用する」(建材・家具、窯業・土石製品卸売)といった指摘もみられ、ドライバー確保や労働環境の改善に向けた取り組みの重要性もあげられた。

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』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 6 割超で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』は約 2 割、『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 4 割超でトップとなった。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 88%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買い物習慣の見直しといった意識改革も求められる。