

# 改正物流効率化法、 約 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

埼玉県・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

池田 旭(調査担当)  
帝国データバンク  
大宮支店情報部  
048-729-7702(直通)

発表日

2026/07/14

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『内容を知らない』企業は68.8%に上り、「内容を知っている」企業は、17.8%にとどまった。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37.4%で最も高くなり、「配送・運行計画の最適化」や「リードタイムの確保」など運用面での対策が続いた。業界別では、「運輸・倉庫」は内容の認知割合が7割超と高い一方、主要な荷主である「製造」、「卸売」はともに2割前後となり、「小売」は1割を切った。運送側と荷主側で意識の高さや重要と考える対策に違いがみられた。

※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:埼玉県内 823 社、有効回答企業数は 382 社(回答率 46.4%)

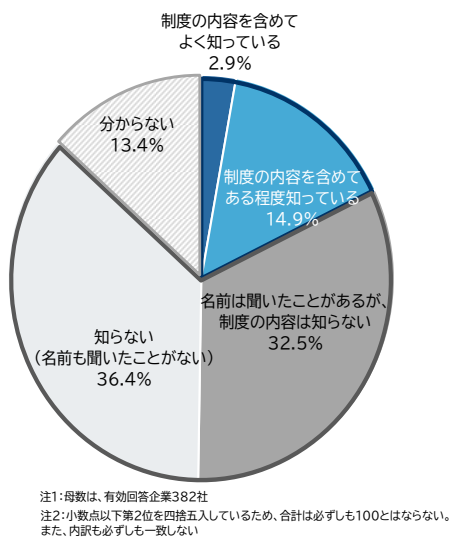
## 改正物流効率化法、企業の約 7 割が「内容を知らない」

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ていた。

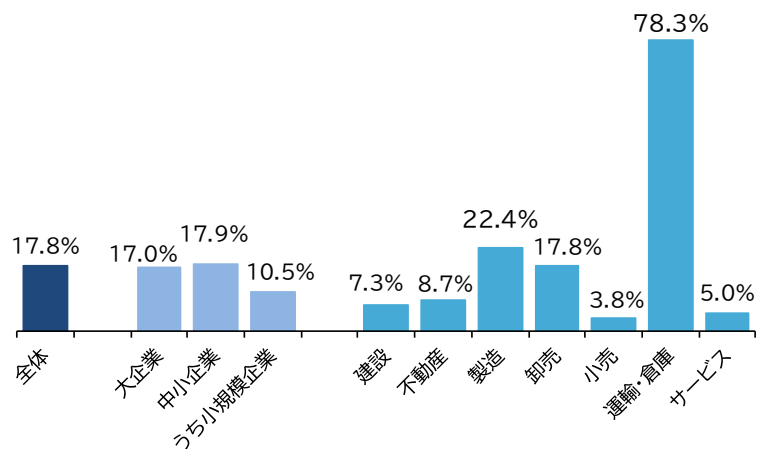
改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は 2.9%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は 14.9%にとどまった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は 17.8%と全体の 2 割に満たない低水準となった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は 32.5%、「知らない（名前も聞いたことがない）」は 36.4%となり、両社を合わせた「内容を知らない」企業は 68.8%と約 7 割に達した。

### 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



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～



「内容を知っている」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」は 17.0%と全体を 0.8 ポイント下回り、中小企業は 17.9%となった。

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 78.3%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」は 22.4%、「卸売」は 17.8%にとどまり、いずれも 2 割前後の低水準になった。また、「小売」は 3.8%、「サービス」は 5.0%、「建設」は 7.3%と全体を大きく下回り、主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、認知は低い傾向となった。

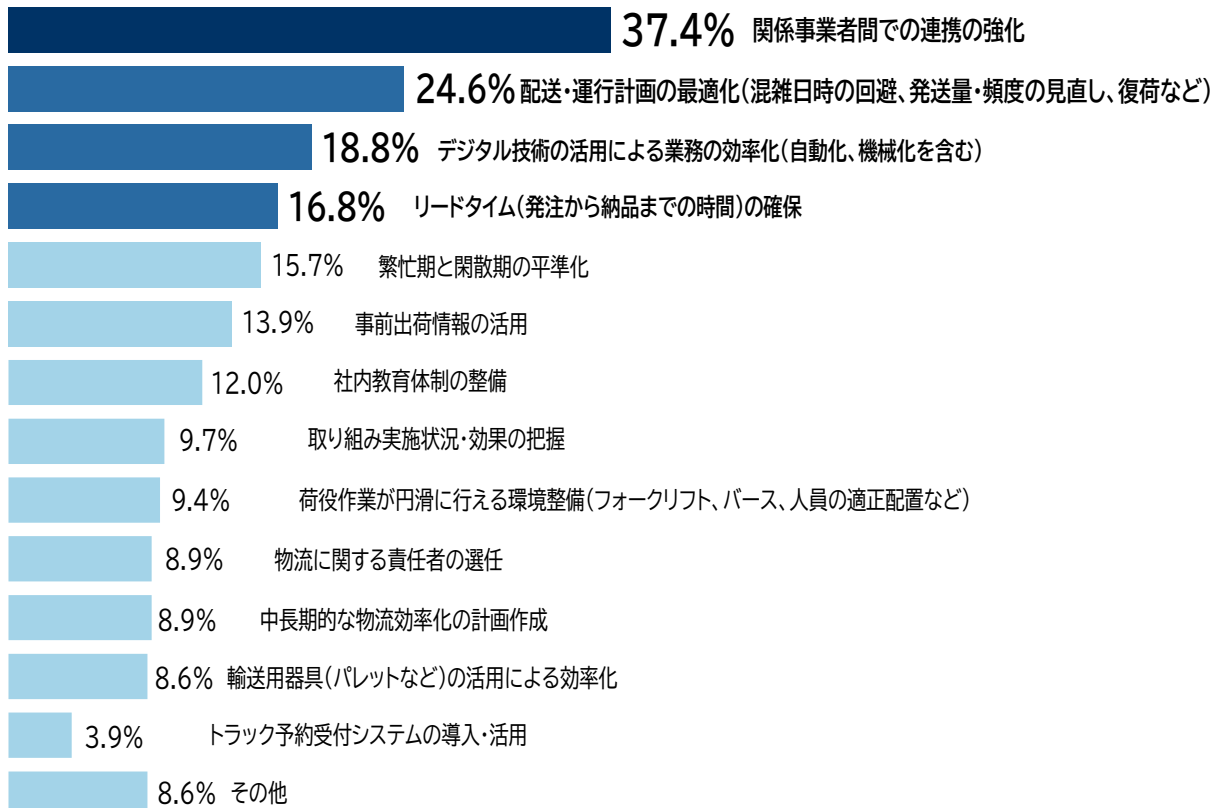
## 重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」が最多

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 37.4%で最多となった(複数回答、以下同)。「製造」、「卸売」がともに 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。

以下、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」(24.6%)や自動化など「デジタル技術の活用による業務の効率化」(18.8%)、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(16.8%)、「繁忙期と閑散期の平準化」(15.7%)といった発送量や期間を調整するなど運用面での対応が続いた。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(8.9%)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」(8.6%)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」(9.4%)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 1 割未満で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382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」では多くの項目について重要視する割合が高く、「取り組み実施状況・効果の把握」、「トラック予約受付システムの導入・活用」、「輸送用器具（パレットなど）の活用による効率化」では 10 ポイント以上上回った。一方で、「事前集荷情報の活用」は「運輸・倉庫」が「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もみられた。

企業からは、「荷物の受け入れ側の改善（午前中のみの受け入れしかしない大手問屋）が必要」（食肉卸売業）や、「即日発送する意識をなくせばいい。即日の場合は、割高料金にするべき」（その他サービス）といった声が寄せられ、荷主、着荷主側双方への要望が聞かれた。

また、「同じ業界で共同輸送を積極的に進めてほしい」（食料品卸売）や、「ラストワンマイルの配達を事業者間で協力できるように検討している」、「（運輸・倉庫）との声が聞かれ、人手不足や労働時間の制限に対応できるように業界や同業同士の連携を重要視する指摘が上がった。

## 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 7 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 2 割前後となり、「小売」は 1 割を切った。

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、それ以外の企業は努力義務にとどまっている。そのため、回答企業の約 85%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。

物流は経済の血液といわれるほど重要な役割を担っているが、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」が懸念されるなど物流を取り巻く環境は一層厳しさを増している。このような事態を回避するためには、企業の規模や業界を問わず、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。こうした取り組みは、サプライチェーンの維持だけでなく、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を強化するとともに、消費者側も宅配ボックスの活用や時間指定など配達に関する意識改革が求められる。