



本件照会先

古川 哲也(調査担当)
帝国データバンク
宇都宮支店
TEL: 028-636-0222(代表)
info.utsunomiya@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/07/31

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、 県内企業の 77.6%が 『内容を知らない』 特に荷主で認知進まず

物流改善に向け連携強化を図るとともに、
運送側と荷主側での意識共有が重要

栃木県・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』栃木県内企業の割合は 13.6%だった一方、『内容を知らない』企業は 77.6%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 38.4%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 100%と高い一方、それ以外の、主に荷主となる業界では、すべてが 20%未満となったほか、重要と考える対策についても『運輸・倉庫』とそれ以外では温度差がみられた。

株式会社帝国データバンク宇都宮支店は、栃木県内企業 341 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:栃木県内企業 341 社、有効回答企業数は 125 社(回答率 36.7%)

改正物流効率化法、県内企業の 77.6%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せられた。

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 11.2%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は 13.6%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 29.6%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は 48.0%となり、合計すると『内容を知らない』企業は 77.6%と 8 割弱に達した。ちなみに、「知っている」企業の割合を県別で見ると、栃木県は 47 都道府県中 12 番目に低く、物流業の盛んな県としては、荷主への啓蒙が不足している様子は歴然のようだ。

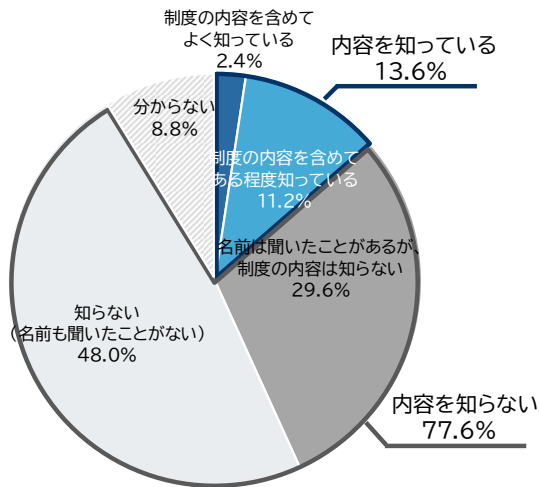
規模別に『内容を知っている』割合をみると、取り扱う貨物量がより多い傾向にある「大企業」は 23.5%と全体を大きく上回ったが、「中小企業」は 12.0%と全体を下回り、「小規模企業」ではわずか 2.2%にとどまった。規模間格差の是正も大きな課題のようだ。

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 100.0%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』(18.9%)のほか、『サービス』(14.3%)も全体を上回ったものの、いずれも 2 割未満にとどまった。一方で、『建設』(3.8%)、『小売』(7.7%)、『卸売』(8.3%)などでは全体を下回り、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。

ここで企業からの声を紹介する。「この分野では国の無策が際立っていた。『荷待ち』などの問題はもっと早く解決できたと思う。とにかく、労働時間の規制ばかり強化する一方で運送業者さんの待遇改善には腰が重かった国の姿勢が問われている。しばらくの間は混乱も起きるだろうが、努力義務のうちに荷主側が気持ちを改めることが大事ではないだろうか」(サービス)、「宅配業者の二度手間などはかなり昔から話題になっていました。今回の改善で、運送業者のムダムラがなくなることと、荷主の横柄な態度が許されなくなることには大いに称賛の声を送りたい。是非、制度が定着するまで力を抜くことなく管理して欲しい」(卸売)、「法律の改正については、全面的に賛成します。荷主さんの管理負担やコスト面の上昇も予想されますので、弊社としても物流の効率化や法律順守などは行いつつ、極力クライアントに寄り添う運営を心掛けていきたいと考えています」(運輸・倉庫)、「エンドユーザーに迷惑が掛からないようにしなければならぬ。そのうえで、荷主と物流業者が情報を共有しながら、お互いに負担を分かち合う姿勢が重要だと思います」(小売)、「確かに理解されていない部分は多いと思います。大型トラックが何でこんなところに長時間停車しているのか・・・など、一般の皆さんにも理解度が進む必要があるだろうし、そもそも待機場所が準備されていないこと自体、荷主の怠慢である。こういった日常の不備が解消されていけば、物流に対する理解度も上がるのだろう」(建設)など、様々な声が寄せられた。現状認識として、課題があることについては、多くの企業が分かっているところであるが、今回の改正法が何を意図し、課題を解消しようとしているのかまで、しっかり咀嚼していく必要があるのだろう。特に荷主という立場にある多くの企業が、今回の改正に真摯に向き合うことから、定着が始まるのではないだろうか。

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

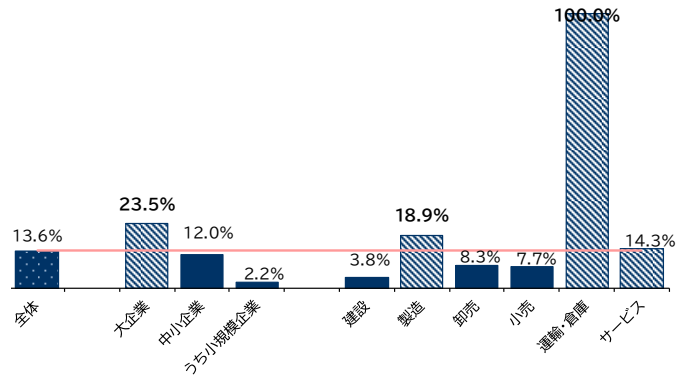


注1:母数は、有効回答企業125社

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～



重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」が 38.4%でトップ

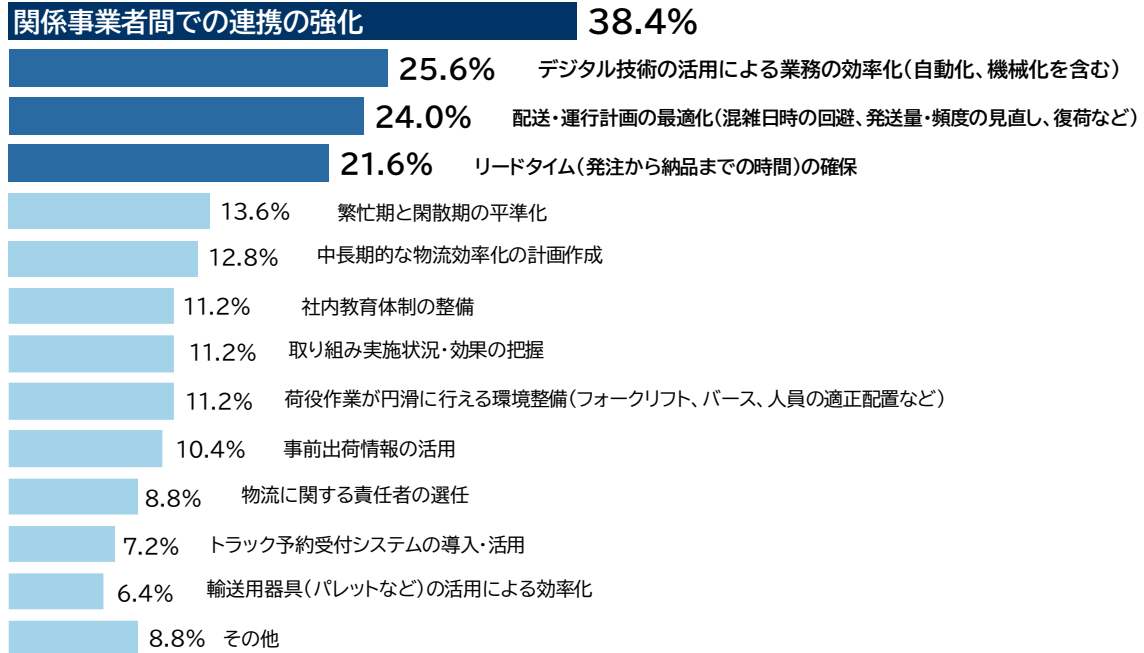
働き方改革にともなう 2024 年問題やドライバー不足による物流停滞が懸念されるなか、重要と考える対策・取り組みについて尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が 38.4%でトップとなった(複数回答、以下同)。主要 6 業界では、『運輸・倉庫』『建設』『製造』『卸売』の 4 業界でトップの支持を集めた。当事者にとって物流課題は自社単独で解決していくものではなく協調という認識が強いようだ。

次いで、関連業務を支える手段として自動化など「デジタル技術の活用による業務の効率化」(25.6%)、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」(24.0%)や「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(21.6%)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上位に並んだ。

一方で、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」(6.4%)、「トラック予約受付システムの導入・活用」(7.2%)、「物流に関する責任者の選任」(8.8%)といった項目については、すでに導入済みというケースや、本来の目的である潤滑な物流という観点からはやや外れているという判断のようで、支持は少なかった。

主要な荷主である『製造』『卸売』『小売』の企業が重視している対策・取り組みについては、「配送・運航計画の最適化(混雑日時の回避、発送量・頻度の見直し、復荷など)」や、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」、「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)」または、「事前出荷情報の活用」といった項目が、支持を集めた。基本的には運送業者の具体的な運行情報を荷主の立場として把握しておきたい点と、荷主としては鋭意努力するが運送業者も様々なアイテムを使って荷主の要望に応じてほしいという意思表示にも受け取れた。いずれにしても、荷主と物流業者双方の連携、努力なくしては改善はおぼつかないと感じる。

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125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』栃木県内企業の割合はわずか13.6%にとどまった。業界別では『運輸・倉庫』が100.0%に対して、主要な荷主事業者である『製造』(18.9%)、『卸売』(8.3%)、『小売』(7.7%)は、2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38.4%でトップとなった。続いて、「デジタル技術の活用による業務の効率化」(25.6%)、「配送・運行計画の最適化」(24.0%)や「リードタイムの確保」(21.6%)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が上位にあがった。ただし、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温度差も大きいようだ。

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。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。当然、こういった課題に対処するためには、努力義務は義務化され、さらには罰則規定も追記されるといったことも視野に入れなければならない。

いずれにしても、このような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企業が対応を進めることが不可欠となってくるであろう。荷主と物流業者がお互いに負担を押し付けあう状況では、制度がいくら進化しても実態が伴わなければ意味はない。

まずは、目的の周知や制度の徹底を図る意味でも、国が中心となり業界団体の協力を得て、意味のある制度にすることが重要だろう。そのうえで、物流にかかわるすべての業者が、お互いに協調しあい、情報の共有を図りスムーズな物流を実現する方向性を確認し、デジタル技術を駆使して情報共有を図るなどの各論を整備しながら、進めていくことが重要なのではなかろうか。