

# 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

物流改善に向けて「連携」が重要  
運送側と荷主側で意識差も

東海 4 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

稲熊浩明(調査担当)  
帝国データバンク  
名古屋支店情報部  
052-561-4846(直通)

発表日

2026/07/03

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』東海4県企業の割合は18.2%だった一方、『内容を知らない』企業は69.2%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」が約4割で最も高くなり、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、『製造』など主要な荷主事業者では2割以下となった。

株式会社帝国データバンク名古屋支店は、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:東海4県(愛知、岐阜、三重、静岡)の2446社、有効回答企業数は1138社(回答率46.5%)、全国は2万3083社、有効回答企業数は1万538社(回答率45.7%)

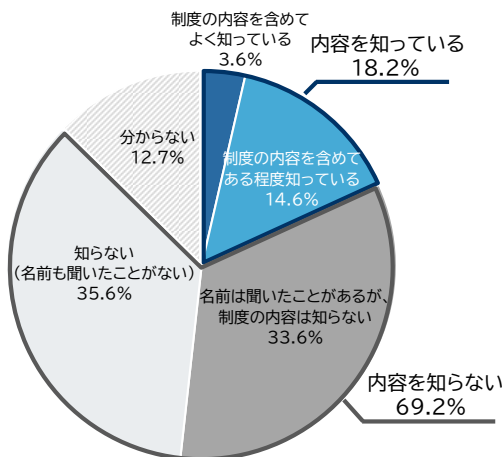
## 改正物流効率化法、企業の約 7 割が『内容を知らない』

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た。

東海4県(愛知、岐阜、三重、静岡)の企業に、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3.6%(全国は2.8%)、「制度の内容を含めてある程度知っている」は14.6%(同14.0%)となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は18.2%(同16.8%)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33.6%(同33.7%)、「知らない(名前も聞いたことがない)」は35.6%(同35.9%)となり、合計すると『内容を知らない』企業は69.2%(同69.7%)と7割近くに達した。

### 改正物流効率化法の認知状況

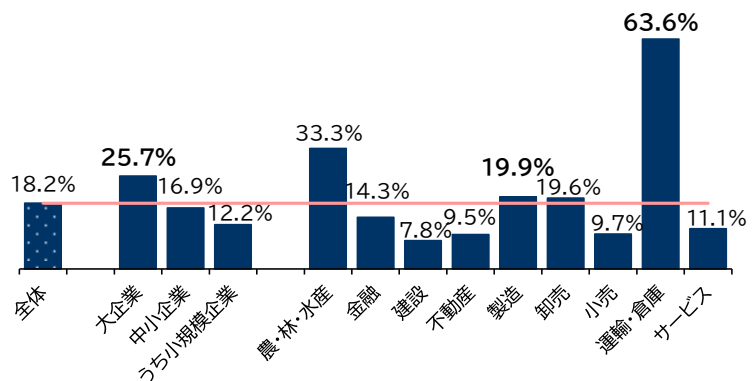
改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業1,138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～



改正物流効率化法の認知状況 ～県別～

	認知状況					合計	(構成比%、カッコ内社数)	
	制度の内容を含めて知っている	制度の内容を含めてある程度知っている	名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない	知らない(名前も聞いたことがない)	分らない		内容を知っている	内容を知らない
全国	2.8 (298)	14.0 (1,473)	33.7 (3,556)	35.9 (3,787)	13.5 (1,424)	100 (10,538)	16.8 (1,771)	69.7 (7,343)
東海	3.6 (41)	14.6 (166)	33.6 (382)	35.6 (405)	12.7 (144)	100 (1,138)	18.2 (207)	69.2 (787)
愛知	3.3 (19)	13.5 (77)	31.1 (177)	39.7 (226)	12.3 (70)	100 (569)	16.9 (96)	70.8 (403)
岐阜	3.4 (5)	14.2 (21)	31.1 (46)	33.8 (50)	17.6 (26)	100 (148)	17.6 (26)	64.9 (96)
三重	4.0 (5)	17.7 (22)	40.3 (50)	25.8 (32)	12.1 (15)	100 (124)	21.8 (27)	66.1 (82)
静岡	4.0 (12)	15.5 (46)	36.7 (109)	32.7 (97)	11.1 (33)	100 (297)	19.5 (58)	69.4 (206)

注1:網掛けは、東海以上を表す  
注2:母数は有効回答企業1万5338社、東海は1,138社

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25.7%と全体を7.5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 63.6%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』(19.9%)のほか、『卸売』(19.6%)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 9.7%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、「現実合わない法律を施行して現場は大変な思いをしているようだ」(農・林・水産)、「机上の空論に過ぎず実態に合わない法律ができてしまった以上守らなければならないがこれも物流業界で頑張ってもらいたい」(サービス)といった声が聞かれた。

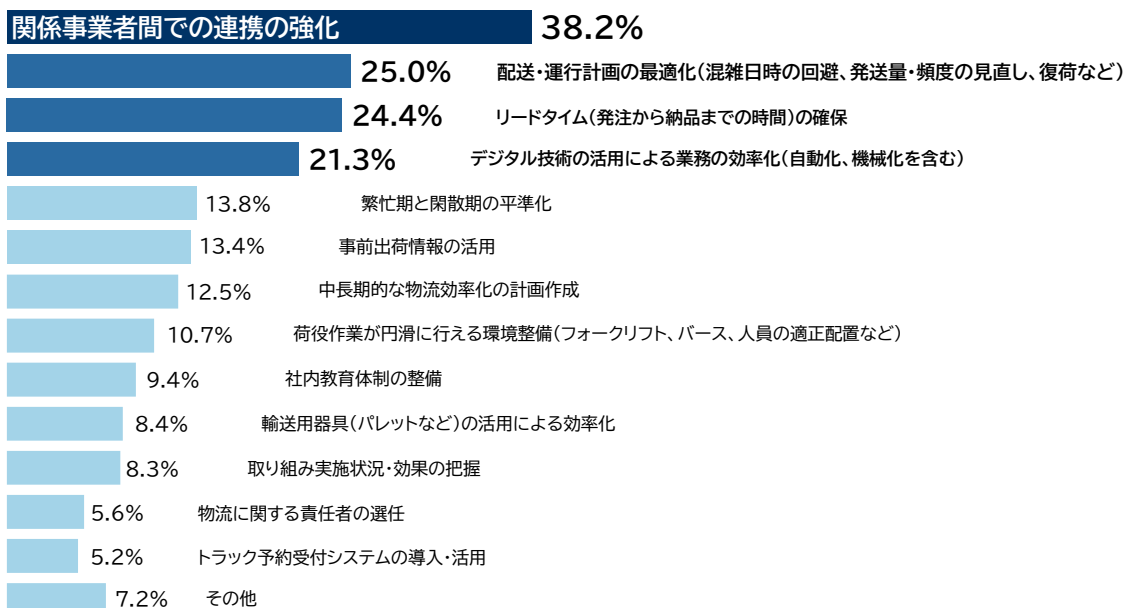
## 重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

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 38.2%でトップとなった(複数回答、以下同)。「金融」「建設」「運輸・倉庫」「製造」のいずれも 4 割超となっており、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」(25.0%)や「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(24.4%)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」(21.3%)も上位に位置した。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(5.6%)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」(8.4%)や、「トラック予約受付システムの導入・活用」(5.2%)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(複数回答)



注:母数は、有効回答企業1,138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見られた。企業からは、「発注側が運送効率を上げる取り組みをすることが必要」(製造)や、「物流効率だけでなく、ネット通販大手の過当競争の防止、購入者の意識改革(留守配達が当たり前)、物流全体のモラルの向上など、現場をもっと改善できる改革を政府は成し遂げてほしい」(製造)といった声が寄せられた。

## 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』東海4県企業の割合は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」が約4割でトップとなった。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。

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だろう。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。