

改正物流効率化法、 7割超が『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「事業者間の連携強化」が重要

千葉県・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

竹内 基(調査担当)
帝国データバンク
千葉支店 情報部
043-221-0404(直通)

発表日

2026/06/29

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』県内企業の割合は16.9%にとどまる一方、『内容を知らない』企業は71.0%にのぼった。業界別では『運輸・倉庫』の認知割合が61.5%と高い一方、荷主事業者となる他業界では2割以下にとどまった。物流停滞に対する重要な対策は「関係事業者間での連携の強化」が38.2%で最も高く、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あがった。

株式会社帝国データバンクは、全国2万3083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:全国2万3083社、千葉県673社

※有効回答企業数:全国1万538社(回答率45.7%)、千葉314社(同46.7%)

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「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。

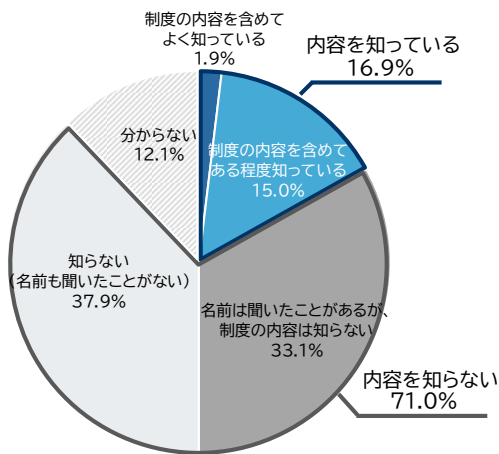
改正物流効率化法の認知状況を尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」県内企業はわずか1.9%で、「制度の内容を含めてある程度知っている」は15.0%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は16.9%と2割にも満たない低水準だった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は33.1%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は37.9%となり、合計すると『内容を知らない』企業は71.0%と7割を超えた。

規模別に『内容を知っている』企業の割合をみると、取り扱う貨物量がより多い傾向にある「大企業」は18.8%となり、千葉県全体(16.9%)を1.9ポイント上回ったものの低水準だった。

業界別では、トラック運送などの物流事業者が多くを占める『運輸・倉庫』が61.5%と突出して高かった。他方、荷主側である『建設』(19.4%)、『製造』(18.0%)、『卸売』(15.9%)が比較的高かったが、いずれも2割に届かなかった。また、『小売』は5.0%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、認知状況は低水準だった。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うかがえる。

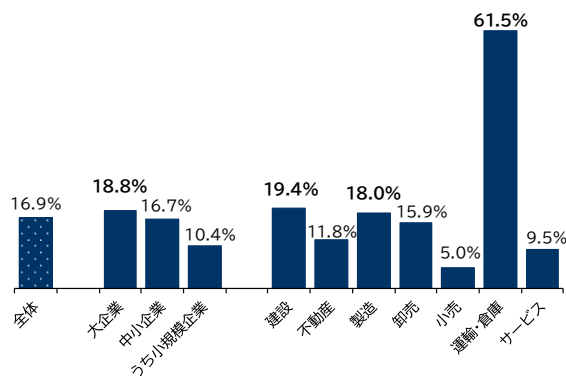
改正物流効率化法の認知状況

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～



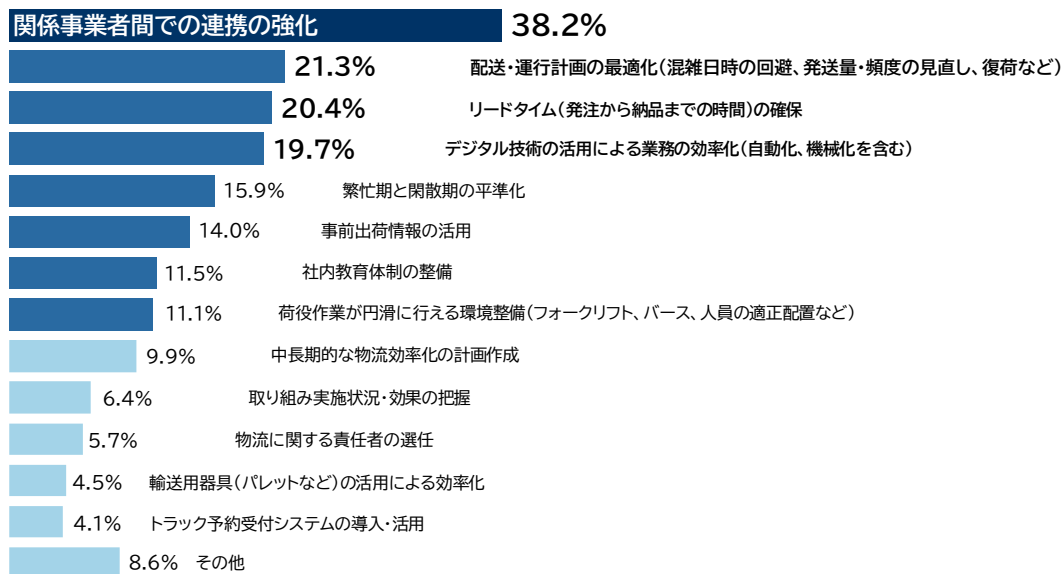
重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

働き方改革に伴う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)。次いで、混雑日時の回避、発分量・頻度の見直し、復荷など「配送・運行計画の最適化」(21.3%)や「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(20.4%)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」(19.7%)も上位に位置した。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(5.7%)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」(4.5%)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。

物流事業者である『運輸・倉庫』と、主要な荷主である『建設』『製造』『卸売』(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、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。

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314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』県内企業の割合が16.9%という低水準にとどまった。業界別で見ると、『運輸・倉庫』が61.5%で突出して高かった一方、そのほかの業界では2割にも届かず、『小売』は5.0%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」がトップとなった。次いで、「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。

同改正法は、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、回答企業の約 9 割を中小企業が占める本調査では、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、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、配送コスト削減やサービス品質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た賃上げ原資を確保するため、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となる。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。