

改正物流効率化法、 7割強が『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

四国地区・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

担当: 須賀原 欣彦、杉島 宏基
株式会社帝国データバンク 高松支店
TEL: 087-851-1571
FAX: 087-851-3837

発表日

2026/06/24

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』と回答した四国地区の企業の割合は17.4%だった一方、『内容を知らない』と回答した企業は72.5%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割強と高い一方、主要な荷主事業者では2割前後にとどまった。

株式会社帝国データバンク高松支店は、四国地区に本社が所在する910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: 四国地区に本社が所在する910社、有効回答企業数は363社(回答率39.9%)

改正物流効率化法、企業の7割強が『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。

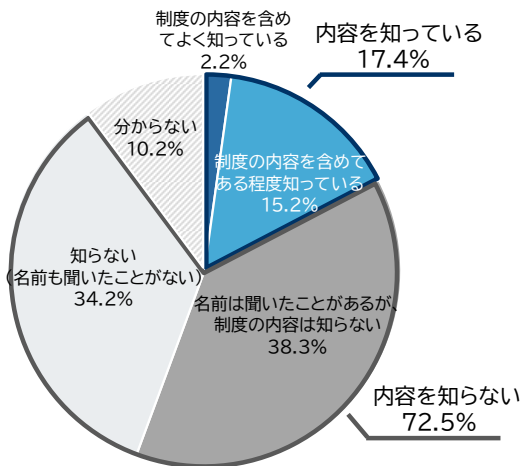
改正物流効率化法の認知状況を四国地区の企業に尋ねたところ、「制度の内容を含めてよく知っている」は2.2%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は15.2%となった。両回答を合わせた『内容を知っている』企業は17.4%と、2割に満たない低水準にとどまった。一方で、「名前は聞いたことがあるが、制度の内容は知らない」は38.3%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は34.2%となり、合計すると『内容を知らない』企業は72.5%となった。

企業からは、「物流時間に十分な余裕を持った対応や事前の準備が必要だと感じている」(運輸・倉庫、高知県)といった前向きな声が寄せられた。

一方で、「ドライバーの労働コストに見合った賃金体系、複雑怪奇な免許制度、安易な外免書き換えからの安価での外国人ドライバー採用等、そもそも日本人がドライバーとして生計を立てていきたいと思える状況にしないといけないと思う」(小売、愛媛県)といった声も聞かれた。

改正物流効率化法の認知状況

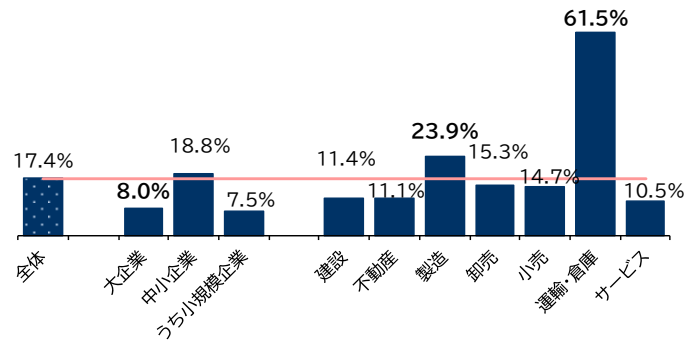
改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業363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・主要7業界別～



規模別に『内容を知っている』割合をみると、「中小企業」が18.8%と全体を1.4ポイント上回ったものの、「大企業」(8.0%)、「うち小規模企業」(7.5%)は全体を下回った。

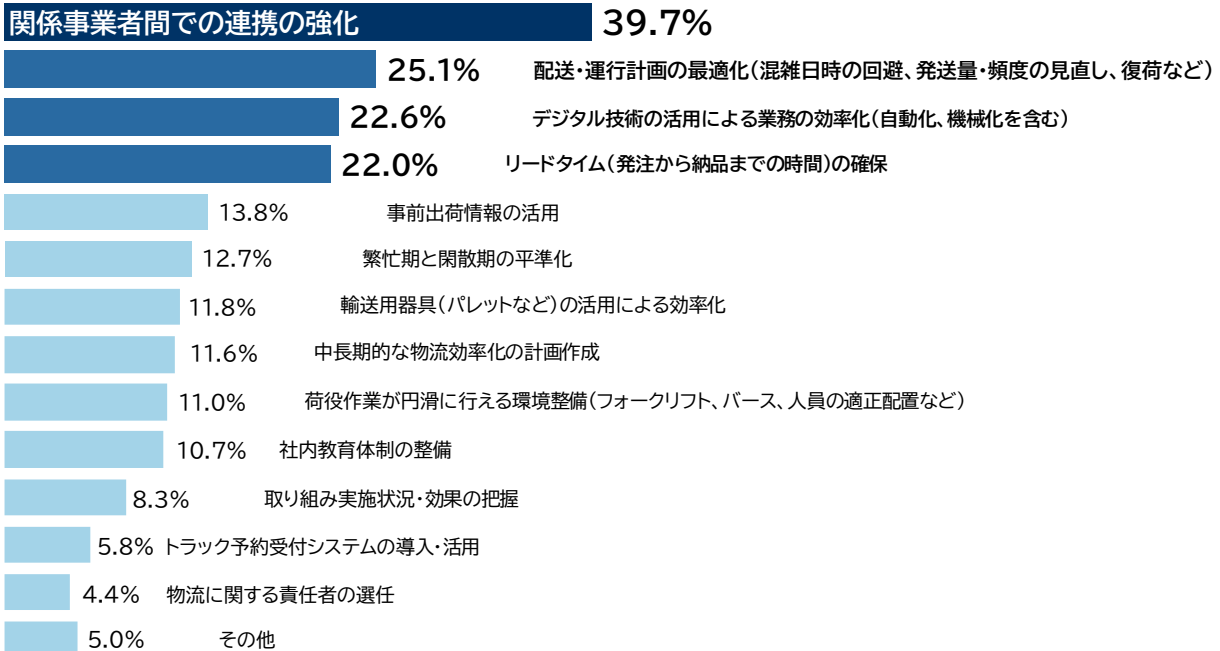
主要7業界別では、トラック運送など物流事業者が多くを占める『運輸・倉庫』が61.5%と突出して高かった。また、原材料調達から出荷まで物流依存度の高い荷主側である『製造』(23.9%)も全体を上回ったものの、2割強にとどまった。一方で、『小売』は14.7%となり、主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず、全体を下回った。荷主の間でも特に着荷主中心の業界で認知が進んでいない実態が浮き彫りとなった。

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・取り組みについて四国地区の企業に尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が 39.7%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、発送量・頻度の見直し、復荷など「配送・運行計画の最適化」(25.1%)、「デジタル技術の活用による業務の効率化」(22.6%)、「リードタイム(発注から納品までの時間)の確保」(22.0%)が続いた。物流量やタイミングを調整する運用面での対応や、これらを支える手段としての側面を持つ自動化なども上位となった。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(4.4%)といった組織体制の整備は低水準であったほか、「輸送用器具(パレットなど)の活用による効率化」(11.8%)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」(11.0%)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 割強にとどまった。

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363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』とする四国地区の企業の割合が 2 割に満たない低水準にとどまった。主要 7 業界別では『運輸・倉庫』が 6 割強で突出して高かった一方、主要な荷主事業者である『製造』は 2 割強、『卸売』『小売』は 1 割強にとどまった。

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。次いで、「配送・運行計画の最適化」や「デジタル技術の活用による業務の効率化」、「リードタイムの確

保」など、物流量やタイミングを調整する運用面での対応並びにこれらを支える手段としての側面を持つ自動化なども上位となった。

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、それ以外の企業には努力義務にとどまっている。そのため、回答企業の 86%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ばなくなるとされる、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。

改正物流効率化法の認知状況

(構成比%、カッコ内社数)

	認知状況						内容に関する認知		
	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)	分からない	合計	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)	100.0 (10,538)	16.8 (1,771)	69.7 (7,343)	
四国	2.2 (8)	15.2 (55)	38.3 (139)	34.2 (124)	10.2 (37)	100.0 (363)	17.4 (63)	72.5 (263)	
大企業	6.0 (3)	2.0 (1)	60.0 (30)	22.0 (11)	10.0 (5)	100.0 (50)	8.0 (4)	82.0 (41)	
中小企業	1.6 (5)	17.3 (54)	34.8 (109)	36.1 (113)	10.2 (32)	100.0 (313)	18.8 (59)	70.9 (222)	
うち小規模企業	0.0 (0)	7.5 (9)	34.2 (41)	45.0 (54)	13.3 (16)	100.0 (120)	7.5 (9)	79.2 (95)	
建設	2.5 (2)	8.9 (7)	34.2 (27)	45.6 (36)	8.9 (7)	100.0 (79)	11.4 (9)	79.7 (63)	
不動産	0.0 (0)	11.1 (1)	44.4 (4)	33.3 (3)	11.1 (1)	100.0 (9)	11.1 (1)	77.8 (7)	
製造	2.3 (2)	21.6 (19)	38.6 (34)	26.1 (23)	11.4 (10)	100.0 (88)	23.9 (21)	64.8 (57)	
卸売	1.4 (1)	13.9 (10)	47.2 (34)	30.6 (22)	6.9 (5)	100.0 (72)	15.3 (11)	77.8 (56)	
小売	2.9 (1)	11.8 (4)	35.3 (12)	29.4 (10)	20.6 (7)	100.0 (34)	14.7 (5)	64.7 (22)	
運輸・倉庫	15.4 (2)	46.2 (6)	15.4 (2)	15.4 (2)	7.7 (1)	100.0 (13)	61.5 (8)	30.8 (4)	
サービス	0.0 (0)	10.5 (6)	36.8 (21)	43.9 (25)	8.8 (5)	100.0 (57)	10.5 (6)	80.7 (46)	
従業員数別	5人以下	0.0 (0)	5.5 (4)	31.5 (23)	45.2 (33)	17.8 (13)	100.0 (73)	5.5 (4)	76.7 (56)
	6人～20人	1.0 (1)	11.1 (11)	40.4 (40)	40.4 (40)	7.1 (7)	100.0 (99)	12.1 (12)	80.8 (80)
	21人～50人	2.4 (2)	20.5 (17)	37.3 (31)	31.3 (26)	8.4 (7)	100.0 (83)	22.9 (19)	68.7 (57)
	51人～100人	4.9 (2)	29.3 (12)	26.8 (11)	34.1 (14)	4.9 (2)	100.0 (41)	34.1 (14)	61.0 (25)
	101人～300人	2.2 (1)	17.4 (8)	52.2 (24)	19.6 (9)	8.7 (4)	100.0 (46)	19.6 (9)	71.7 (33)
	301人～1,000人	11.8 (2)	11.8 (2)	41.2 (7)	11.8 (2)	23.5 (4)	100.0 (17)	23.5 (4)	52.9 (9)
	1,000人超	0.0 (0)	25.0 (1)	75.0 (3)	0.0 (0)	0.0 (0)	100.0 (4)	25.0 (1)	75.0 (3)
徳島	3.3 (2)	20.0 (12)	23.3 (14)	41.7 (25)	11.7 (7)	100.0 (60)	23.3 (14)	65.0 (39)	
香川	0.9 (1)	14.5 (17)	42.7 (50)	33.3 (39)	8.5 (10)	100.0 (117)	15.4 (18)	76.1 (89)	
愛媛	3.0 (4)	14.8 (20)	39.3 (53)	31.1 (42)	11.9 (16)	100.0 (135)	17.8 (24)	70.4 (95)	
高知	2.0 (1)	11.8 (6)	43.1 (22)	35.3 (18)	7.8 (4)	100.0 (51)	13.7 (7)	78.4 (40)	

注1: 網掛けは、四国以上を表す

注2: 母数は有効回答企業1万538社、四国は363社

〈参考〉企業からの声	業界	所在地
運転手の年齢、経験等(体力)により、業務時間に自由度を持たせても良いのでは？安全第一で考えても、20代と60代が同じ就業時間上限には疑問がある	サービス	香川県
基本的に、労働負荷に対して賃金が安いのが原因だと思う。賃金を上昇させるには運賃の引き上げが必要と思われる	卸売	愛媛県
建築工事の資材調達機関に影響があると考えている。資材の調達期間が長くなるリスクについて、業者ヒアリングを行うなど、アンテナを高くしていきたい	サービス	香川県
当社では物流効率化と環境負荷低減を重要課題と位置づけ、具体的な取り組みを進めている。トラック輸送に依存した体制を見直し、鉄道・船舶の活用によるモーダルシフトを強化することで最適物流化を推進している。また、配送の大口化や共同配送による配送効率向上、拠点倉庫への送り込みロット見直し、パレット導入、納品リードタイムの変更などにより、配送コスト削減とドライバー負荷軽減を進めている	製造	愛媛県
人手不足はどうしようもないと思う。物流の考え方自体を根本から考え直さないと、物流会社だけでなく、物流によって成り立っている企業も痛手となる。トラックで荷物を運ぶという今までのやり方ではないインフラの進め方について、知恵を出す時ではないだろうか	サービス	高知県
現場への資材のまとめて搬入など、回数・人員の効率化などをどんどん図っていく必要がある	不動産	香川県

企業規模区分

中小企業基本法に準拠するとともに、全国売上高ランキングデータを加え、下記のとおり区分。

業界	大企業	中小企業(小規模企業含む)	小規模企業
製造業その他の業界	「資本金3億円を超える」かつ「従業員数300人を超える」	「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」	「従業員20人以下」
卸売業	「資本金1億円を超える」かつ「従業員数100人を超える」	「資本金1億円以下」または「従業員数100人以下」	「従業員5人以下」
小売業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員50人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員50人以下」	「従業員5人以下」
サービス業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員100人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員100人以下」	「従業員5人以下」

注1: 中小企業基本法で小規模企業を除く中小企業に分類される企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが上位3%の企業を大企業として区分

注2: 中小企業基本法で中小企業に分類されない企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが下位50%の企業を中小企業として区分

注3: 上記の業種別の全国売上高ランキングは、TDB産業分類(1,359業種)によるランキング