



本件照会先

竹岸 隆浩(調査担当)
帝国データバンク
静岡支店
TEL:054-254-8301
info.shizuoka@mail.tdb.co.jp

発表日

2026/06/23

改正物流効率化法、 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

静岡県・改正物流効率化法に関する企業の意識調査(2026年 4月)

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』企業の割合は19.5%だった一方、『内容を知らない』企業は69.4%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44.4%で最も高くなり、リードタイムや物流量の調整など運用面での対応も上位に並んだ。

株式会社帝国データバンクは、全国2万3,083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2万3,083社、有効回答企業数は1万538社(回答率45.7%)

※抽出対象:静岡県内企業627社、有効回答企業数は297社(回答率47.4%)

改正物流効率化法、企業の 7 割が『内容を知らない』

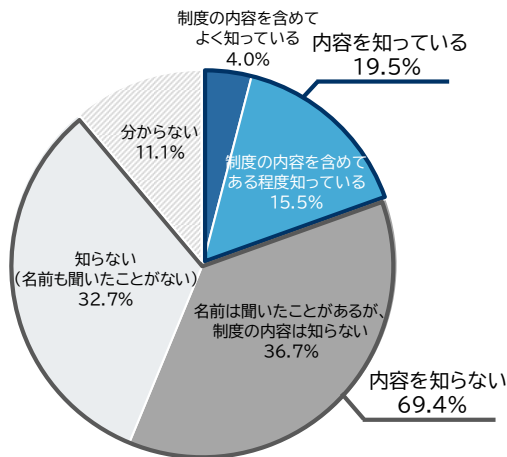
2026年4月1日に「改正物流効率化法」が全面施行され、一定規模以上の特定事業者には中長期計画の作成や定期報告が義務付けられた。これに先立ち、2025年4月には、すべての荷主および物流事業者に対し、物流効率化に向けた取り組みが努力義務として課された。

改正物流効率化法の認知状況を静岡県内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4.0%、「制度の内容を含めてある程度知っている」は15.5%となった。両者を合わせた『内容を知っている』企業は19.5%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36.7%、「知らない(名前も聞いたことがない)」は32.7%となり、合計すると『内容を知らない』企業は69.4%と7割近くに達した。

企業からは、「今後も物流は企業にとってなくてはならないものなので、それを維持していくために全体で協力する必要がある」(呉服・服地小売業)、「当社は物流事業者であり、値上げにより従業員の待遇を改善したり、採用活動を強化したりしている」(一般貨物自動車運送業)、「当社では、土日や夜間に工場工事を行うケースが多いが、当該時間帯に対応可能なドライバーが不足すると物流単価の上昇につながるのではないかと懸念しております」(一般管工事業)など、様々な意見が寄せられた。

改正物流効率化法の認知状況

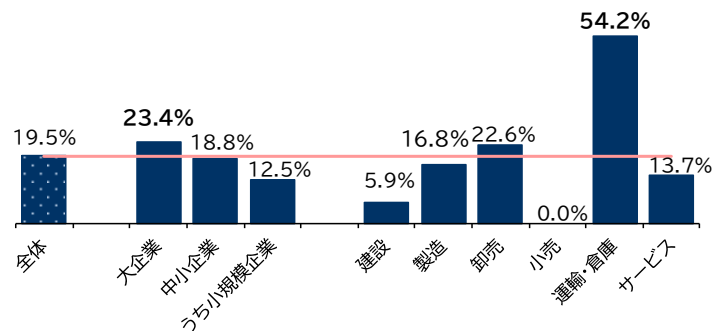
改正物流効率化法の認知状況



注1:母数は、有効回答企業297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～



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23.4%と全体を3.9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54.2%と突出して高かった。他方、『卸売』は22.6%で全体を上回ったものの、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』が16.8%、『サービス』が13.7%で1割台となった。また、『小売』では主に着荷主として物流との接点が多いにもかかわらず内容を知っている企業は18社中1社も存在しておらず、認知度は全くなかった。

重要な対策、「関係事業者間での連携の強化」がトップ

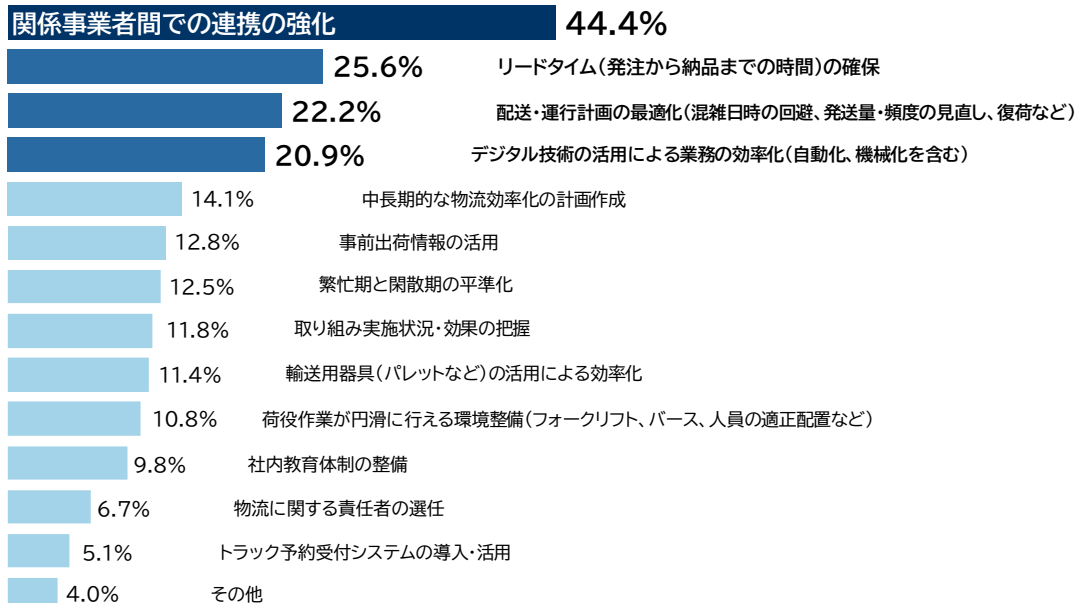
働き方改革にともなう 2024 年問題やドライバー不足による物流停滞が懸念されるなか、重要と考える対策・取り組みについて尋ねたところ、「関係事業者間での連携の強化」が 44.4%でトップとなった(複数回答、以下同)。『運輸・倉庫』(58.3%)『製造』(51.4%)『卸売』(45.3%)のいずれも 4 割に達しており、当事者にとって物流課題は自社単独では解決しにくいとの認識が広がっている。

次いで、「リードタイムの確保」(25.6%)や、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」(22.2%)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」(20.9%)も上位に位置した。

一方で、「物流に関する責任者の選任」(6.7%)といった組織体制の整備に加え、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」(10.8%)や、「輸送用器具の活用による効率化」(11.4%)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、いずれも低水準にとどまった。

企業からは、「当社の製品をクラウドでの運用に切り替え、物流を必要としない形態に変換した」(パッケージソフトウェア業)、「田舎では過疎化が拡大している。点在している工場を、大動脈に面した集積地へ集約し、工場を中心としたまちづくりへと転換していく必要がある。そうした長期的な計画が求められる」(その他の事業サービス業)などの声があがった。

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297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』静岡県内企業の割合が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54.2%で突出して高かった一方、主要な荷主事業者である『卸売』は2割台、『製造』は1割台、『小売』は1社も存在しなかった。

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44.4%でトップとなった。続いて、「リードタイムの確保」や、「配送・運行計画の最適化」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84.2%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。