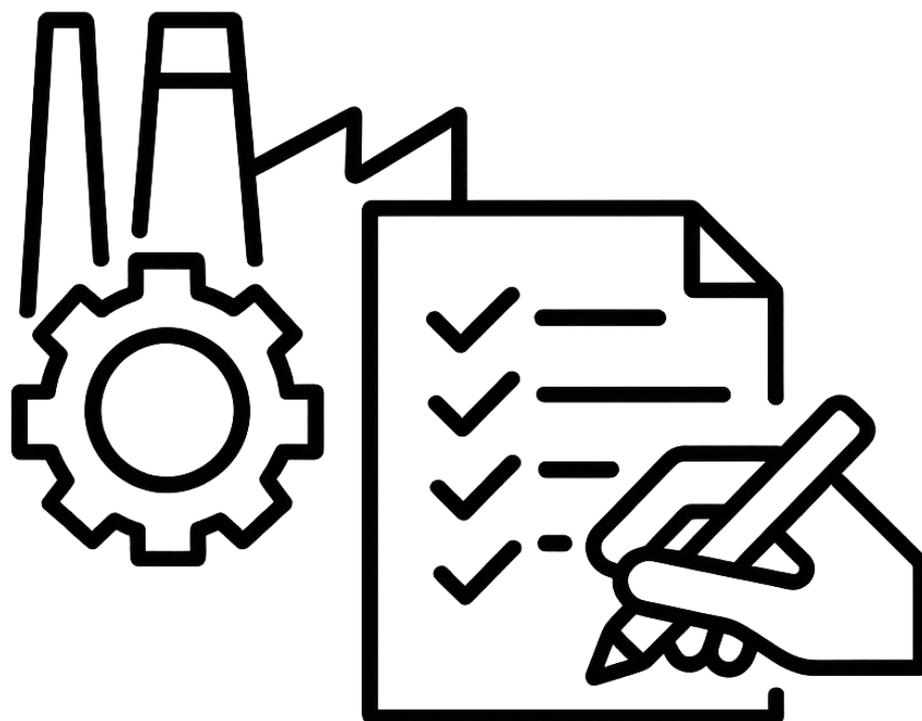


# 中長期計画書（様式第3）記載見本集

— 特定第一種／第二種荷主向け —

## 【製造業編】



経済産業省

Ministry of Economy, Trade and Industry

本記載見本は、2026年4月に施行される改正物流効率化法に基づき、製造業に該当する特定荷主（特定第一種荷主及び特定第二種荷主）が作成・提出する「中長期計画書（様式第3）」の参考資料です。

一般に製造業は、複数の生産拠点・在庫拠点・販売拠点を有し、製品本体および部品・補修部品など多様な貨物を取り扱い、事業規模も企業差が大きいのが実情です。そのため、本見本では次の2つの記載例を提示しています。

- **取組が進んでいる企業向け記載例**：既に KPI 把握や拠点横展開が進んでいる企業を想定した、高度な取組や全社展開、定量 KPI を含む例。
- **これから取組を深める企業向け記載例**：まずは現状把握や代表的な工場・モデル拠点での試行から進める企業を想定した、初歩的・段階的で書きやすい例。

様式第3の各欄に、どのような内容をどの程度の粒度・水準で記載すればよいかをイメージできるようにすることを目的としているため、自社の実態（取扱品目、拠点構成、委託先との役割分担、事業規模等）に合わせて、数値や実施時期、表現を調整しながら、参考として活用してください。

※中長期計画書の提出はオンラインフォームで行います。

## 中長期計画書（様式第 3）記載見本

### 取組が進んでいる企業向け

（全社的に物流効率化を実施しているモデルケース）

この記載例は、製造業に該当する特定荷主のうち、物流効率化への対応が比較的進み、既に全社的な方針や KPI のもとで施策を展開している企業像を想定して作成しています。

- AI を活用した配車計画・トラック予約受付システム等を導入している。
- 出荷荷量の平準化や荷待ち時間等に関する定量 KPI を設定し、定期的にモニタリングしている。
- 物流統括管理者（CLO）が全社の物流方針を統括する体制となっている。
- 主要サプライヤや販売会社と連携し、共同配送・一貫パレチゼーション等を推進している。 等

など、比較的高度な施策を前提とした記載例となっており、自社で既に一定の取組を実施している製造事業者が、今後目指すべき水準をイメージする場合のモデルとして参考にしてもらうことを想定しています。

# 中長期計画書

関東経済産業局長  
 関東地方整備局長

殿

2026年7月30日

住 所 東京都千代田区丸の内 1-1-1  
 法人名 ○×自動車工業株式会社  
 法人番号 32101234567890  
 代表者の役職名 代表取締役  
 代表者の氏名 鈴木 太郎

物資の流通の効率化に関する法律第46条の規定に基づき、次のとおり提出します。

## I 特定荷主の名称等

特定荷主番号	T-0123456				
事業者の名称	○×自動車株式会社				
主たる事務所の所在地	〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-1-1				
主たる事業	自動車製造業(二輪自動車を含む)				
主たる事業の細分類番号	3	1	1	1	
区分	<input checked="" type="checkbox"/> 特定第一種荷主			<input checked="" type="checkbox"/> 特定第二種荷主	
物流統括管理者の 役職名・氏名	役職名：専務執行役員 氏名：佐藤 一郎				
作成担当者 連絡先	所在地 〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-1-1 職名 物流本部長 氏名 高橋 花子 電話番号 ( 03-1234-5678 ) メールアドレス htakahashi@marubatsu.co.jp				
計画期間	( 2026 ) 年度 ～ ( 2030 ) 年度			<input type="checkbox"/> 計画内容の変更有り	

- 備考
- この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
  - 「特定荷主番号」の欄には、荷主事業所管大臣が付与する番号を記入すること。
  - 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。
  - 「区分」の欄について、該当箇所にチェックを入れること。
  - 「計画期間」の欄について、計画の内容が、直近に提出した計画から変更がある場合は、「計画内容の変更有り」にチェックを入れること。

## II 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する計画

### 1. 特定第一種荷主

#### 1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
関係部門間の連携強化	調達・生産・販売と物流部門の連携を促進し、需要変動に応じた出荷量の平準化やリードタイム確保を図る。具体的には、物流部門が販売計画や商品設計に関与し、効率的なロット出荷や、積み合わせを考慮した荷姿の設定(荷姿の標準化)を行う。	2026年度～ 2030年度
調達物流の強化(ミルクランの実施)	工場が必要となる部品について、複数の部品メーカーを回り巡回集荷するミルクランを行っている。現在行っている関東エリアだけでなく、関西エリアにも範囲を広げ、積載率を60%から100%に近付ける。	2026年度～ 2030年度
配送ルートの見直し	月ごとの販売計画に基づき生産台数が変化するため、毎月トラックの積載率になるべく100%になるよう、配車計画(車両手配・便編成)を工夫・改善することにより、配送ルートの見直しを行っている。この取組を継続する。	2026年度～ 2030年度
配車管理システムの継続活用	自社グループの物流子会社において、配車管理システムを導入し、積載効率80%以上を維持している。今後も同システムを継続活用し、高い積載効率を維持する(効率化を既達成しているため、その状態を継続)。新機能の追加やAIによるルート最適化も検討する。	2026年度～ 2030年度

#### 1-2 その他運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

当社では、〇年前から積載効率向上に向け主要施策を考案&実施してきた。引き続きグループ会社を含め、戦略として効率化に取り組む。国の判断基準に沿った取組(リードタイムの確保、出荷量の平準化、経路最適化等)を維持することで、運送契約ごとの重量最大化を継続して達成している。今後も業界自主行動計画に則りホワイト物流推進に貢献する。

備考 1-2には、1-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
第一種荷主への協力（受け入れ時間の柔軟化）	発荷主（納入元）から納入日時・時間帯の協議依頼があった場合には速やかに応じ、必要な協力を行う体制を維持する。例えば、製造部門と調整して緊急発注や納期指定を極力抑制し、納入日時の分散・調整に協力する。これにより、サプライチェーン全体でリードタイムの確保と積載効率の向上を図る。	2026年度～2030年度
他社との共同物流の検討	主要工場が位置する〇県において、他の製造業の物流部門と情報交換を定期的に行い、共同保管・共同輸送について協議・検討している。2028年度内での実現に向け、スキームや条件、情報のすり合わせを行っていく。	2026年度～2028年度
寄託倉庫への早期指示	自社が在庫を保管させている外部委託倉庫（寄託倉庫）に対し、入出庫の指示を従来より早期に行い、倉庫側で貨物の受渡し日時を分散できるようにする。具体的には、定期納品の発注書を現状〇日前となっているところを、〇日前までと前倒しで発行し、庫内作業が混雑しないように余裕をもったリードタイムを確保する。これにより倉庫におけるトラック待機の発生を可能な限り防止し、物流事業者の効率的な運行に寄与する。	2026年度～2030年度

2-2 その他運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

着荷主として、発荷主からリードタイム緩和の話があった場合はそれに応えるなど、都度協力している。基本的には定期発注品が多いため、突発的な発注が発生しそうな場合も発覚した時点ですぐに情報共有を行うことで、なるべく発荷主の物流効率が低下しないよう努めており、これを継続していく。

備考 2-2には、2-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

### Ⅲ 運転者の荷待ち時間の短縮に関する計画

#### 1. 特定第一種荷主

##### 1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
トラック予約受付システム運用の徹底	生産拠点・在庫拠点にトラック予約受付システムを導入済みであり、トラック到着日時の事前予約制を敷いている。現場への周知徹底を図り、ドライバーが敷地周辺で待機する事態を起こさないよう状況を把握し、改善を図りつつ社内ルールを順守する。予約状況をリアルタイムで把握し、予約枠に空きがない時間帯には追加のトラック発着を認めない運用を継続する。	2026年度～ 2030年度
出荷スケジュールの分散調整	出荷物流において、特定の時間に多数のトラックが集中して到着しないよう日時指定を行い、調整する。具体的には、各生産拠点で出荷時間帯を分散させるよう生産計画と調整し、荷役可能台数を上回るトラックが同時到着しないよう調整する。万一、予約枠以上の配送が必要となる場合は、営業・製造部門と協議して出荷日の変更や前倒し出荷を検討する。	2026年度～ 2030年度
時間指定緩和と余裕ある納期設定	納品先(販売拠点)からの「午前必着」等の時間指定を見直し、納品時間帯に幅を持たせる。例えば「午後であれば何時でも可」といった条件で配送契約を結び、トラック事業者が効率的な配送ルートを組めるようにする。これにより、ドライバーが早朝から順番取りのため待機する事態や、特定時間への到着集中を回避する。主要取引先とは既に時間帯指定緩和の協議を進めており、引き続き合意形成を図る。	2026年度～ 2030年度

##### 1-2 その他運転者の荷待ち時間の短縮に関する事項及び参考情報

各拠点では平均荷待ち時間を 30 分未満に抑えており、今後も継続して改善を図る。トラック予約受付システムについては、新規導入当初から社内教育を徹底し、ドライバーが敷地外で長時間待機する問題に対しても防止できるようにしている。また、製造部門とも連携し、バースのキャパシティ以上のトラックが同時に必要とならないよう調整している。

備考 1-2には、1-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
トラック予約時間の調整	自社管理の倉庫・販売拠点において、トラック予約受付システムを導入済みである。今後も当該システムを適切に活用し、納入トラックの到着日時を調整することで、一度に多数の車両が集中しないようにする。特に繁忙期には予約枠の追加設定やリアルタイムで到着状況の把握を行い、状況に応じて柔軟に運用する。	2026年度～ 2030年度
停留場の混雑防止策	自社施設での荷受け時にトラックが順番待ちで滞留しないよう、システム等を通じて到着状況を監視し、ドライバーに適切な到着時間帯を割り当てる運用を行っている。例えば、物流センターのバース混雑状況を可視化し、過度な早着や待機を避けるようドライバーに指示・周知する。また、複数の納入業者の納品時間が重ならないよう発注時間を調整し、可能な限り納入日時を分散させている。	2026年度～ 2030年度
第一種荷主との連携強化	発荷主から協議依頼があった際の協力はもちろん、平常時から主要調達先（第一種荷主）と納入スケジュールに関する情報連携を図る。例えば、各調達先に当社荷受け可能時間帯の制約を緩和し、午前指定の撤廃や午後納品の受入枠拡大について合意形成する。これにより、発荷主側で効率的な配送計画が立案しやすくなり、結果的に当社荷受時の待機時間の削減にもつなげていく（サプライチェーン全体での対策）。	2026年度～ 2030年度
工場内複数荷下ろしの計画	自社工場の敷地内で複数個所を巡回する荷降ろしが発生する場合、どの場所でのどの程度の物量（パレット）を降ろす必要があるかを計算し、余裕を持たせた上で計画を立て、共有している。ドライバーに余分な時間が発生しないよう毎月見直しを行っており、今後も継続する。	2026年度～ 2030年度

2-2 その他運転者の荷待ち時間の短縮に関する事項及び参考情報

当社では、まず自社施設での荷待ち時間の短縮に努めてきた。その上で発荷主・物流事業者・着荷主の三者連携による全体最適を重視しており、協議の求めがあれば可能な限り応じる方針である。時間指定を設けない方が効率化に繋がる場合においては、時間指定を設けないことや、納期に余裕を持たせることがトラック事業者の効率的運行に有効であるとの認識を社内で共有している。今後も発荷主への協力姿勢を維持し、着荷主の立場から持続可能な物流に貢献していく。

備考 2-2には、2-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

#### IV 運転者の荷役等時間の短縮に関する計画

##### 1. 特定第一種荷主

##### 1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
パレチゼーション・省力機器の徹底	全ての出荷貨物について一貫パレット輸送を推進し、荷役作業の効率化に資する器具及び機器を活用する。具体的には、自社規格を標準パレットに統一し、荷姿もパレット単位で扱える形態に最適化済みである。さらにコンベヤや自動ラックなど省力化機器を導入し、ドライバーの手作業を極力排除した積み込みを実現している（現在パレット積付率90%超）。今後も最新機器等の活用を図り、荷役作業の省力化を継続する。	2026年度～2030年度
フォークリフト荷役の100%化	生産拠点及び在庫拠点における積み込み作業は、必ず自社作業員によるフォークリフトにより行う体制とする。既に重量物についてはドライバーが自ら荷役を行わずに済むよう、自社作業員がフォークリフトで積み込みを担当している。計画期間中、この体制を全製品に拡大し、ドライバーが荷役等に従事する時間をゼロにすることを目指す。	2026年度～2030年度
梱包仕様の改善と標準化	製品の外装・梱包について、効率の向上の観点から設計段階で改善を図る。物流部門と商品設計部門が連携し、パレットサイズを妨げない外装寸法・形状への変更を進める。例えば、現在個装箱単位で積み重ねにくい形状の部品に対し、パレット積載に適したサイズへの改訂を検討する。標準梱包仕様の社内ガイドラインを策定し、グループ全製品で荷役のしやすい荷姿への統一を計画する。	2026年度～2030年度

##### 1-2 その他運転者の荷役等時間の短縮に関する事項及び参考情報

自社出荷時の荷役はほぼ機械化されており、ドライバーによる荷役作業は発生していない。パレット化により荷役等時間は大幅に短縮され、結果としてドライバーの拘束時間全体（荷待ち＋荷役）の1時間以内という目標達成にも寄与していると言える。今後も物流施設への自動化投資や作業要員の育成を継続する方針である。

備考 1-2には、1-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
納品形態の標準化（パレット納品の徹底）	自動車業界では、納品形態の標準化が進んでおり、パレット単位(通い箱／専用パレット等を含む)の荷役が中心である。到着後すぐにフォークリフトで荷卸しができる体制を整えており、30分以上の荷役は原則発生していない状況である。今後もこの体制を全拠点で継続する。	2026年度～2030年度

2-2 その他運転者の荷役等時間の短縮に関する事項及び参考情報

当社の受入物流では「ドライバーに荷卸し作業をさせない」方針の下、設備・人員を配置して効率的な荷受けを行っている。その結果、トラック到着から荷降ろし完了までの平均時間は15分程度と短く、これは業界内でもトップクラスの水準である。今後もサプライヤーとの連携を通じたパレット納品率向上や、AIを活用した貨物検品の自動化など先進技術の導入を検討し、荷役等時間の更なる短縮に取り組む予定である。これらの取組はドライバーの負担軽減だけでなく、自社の物流効率・正確性の向上にも資するものであり、持続可能な物流体制の構築に寄与している。

備考 2-2には、2-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

## 中長期計画書（様式第3）記載見本

### これから取組を深める企業向け

（段階的に物流施策を導入するケース）

この記載例は、製造業に該当する特定荷主のうち、物流効率化にまだ本格的には取り組めておらず、荷待ち時間・荷役等時間や積載効率の現状把握が十分でない企業や、これから体制整備を進める企業像を想定して作成しています。

- 生産拠点・在庫拠点など、一部の拠点から段階的に着手する構成。
- ヒアリングや簡易計測による荷待ち時間等の現状把握。
- KPIは幅のある表現（例：「○年度までに荷待ち時間を平均30分以内にする」等）で設定。
- 「未実施」の場合も、その理由や今後の予定を併せて記載。 等

など、書きやすさ・着手しやすさに配慮した記載例としており、これから取組を深める製造事業者が、第一種荷主・第二種荷主それぞれの立場での初期的な計画づくりの参考とできる構成としています。

# 中長期計画書

関東経済産業局長  
関東地方整備局長

殿

2026年7月30日

住 所 東京都千代田区丸の内 1-1-1  
 法人名 ○×自動車工業株式会社  
 法人番号 32101234567890  
 代表者の役職名 代表取締役  
 代表者の氏名 鈴木 太郎

物資の流通の効率化に関する法律第46条の規定に基づき、次のとおり提出します。

## I 特定荷主の名称等

特定荷主番号	T-0123456				
事業者の名称	○×自動車株式会社				
主たる事務所の所在地	〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-1-1				
主たる事業	自動車製造業(二輪自動車を含む)				
主たる事業の細分類番号	3	1	1	1	
区分	<input checked="" type="checkbox"/> 特定第一種荷主			<input checked="" type="checkbox"/> 特定第二種荷主	
物流統括管理者の 役職名・氏名	役職名：専務執行役員 氏名：佐藤 一郎				
作成担当者 連絡先	所在地 〒100-0005 東京都千代田区丸の内 1-1-1 職名 物流本部長 氏名 高橋 花子 電話番号（03-1234-5678） メールアドレス htakahashi@marubatsu.co.jp				
計画期間	（2026）年度 ～ （2030）年度			<input type="checkbox"/> 計画内容の変更有り	

- 備考
- この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
  - 「特定荷主番号」の欄には、荷主事業所管大臣が付与する番号を記入すること。
  - 「主たる事業」、「主たる事業の細分類番号」の欄には、当該荷主において行われる事業について、日本標準産業分類の細分類に従い、分類の名称及び番号を記入すること。
  - 「区分」の欄について、該当箇所にチェックを入れること。
  - 「計画期間」の欄について、計画の内容が、直近に提出した計画から変更がある場合は、「計画内容の変更有り」にチェックを入れること。

II 運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する計画

1. 特定第一種荷主

1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
実態の把握・可視化	各事業所単位で把握できている情報が異なるため、2026 年度に各事業所の平均的なリードタイム及び積載率について、委託している運送事業者と連携し、把握・可視化することに努める。その結果を踏まえ、リードタイムが短い事業所や積載効率が低い事業所と課題点を洗い出し、事業所の規模に応じた改善を 2027 年度～2030 年度に実施していく。	2026 年度～ 2030 年度
帰り荷の確保	〇〇県の事業所では、県内から出荷される物量が多い一方、県内に入荷する物量(帰り荷)は少ないアンバランスな状況である。トラック 1 台あたりの積載率を高めるため、〇〇県に入荷する貨物の集約や、他社との共同配送を検討する。	2026 年度～ 2030 年度
出荷貨物の集約	あらかじめ生産部門・販売部門と情報を連携し、納品先との協議の上、各納品先に配送する貨物を集約し、積載率を現行の 40%から 60%まで引き上げることを目指す。その際、ユニットロード化も併せて進めていく。	2026 年度～ 2030 年度
配車計画システムの導入	2030 年度までに、主要エリアにて配車計画・運行経路最適化システムを導入する。これにより、貨物量に応じたトラック手配や積合せ配送ルート of 自動設定を行い、積載率を向上させる。導入後は積効率の KPI を設定(例:平均積載率を現在の 50%から 70%以上へ設定)し、物流子会社と協働し、運行管理を高度化する。	2026 年度～ 2030 年度

1-2 その他運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

積載率については正確な数値ではなく感覚として把握している事業所もあるため、全ての事業所で平均的な積載率を把握できるようにする。また、一部の製品では繁忙期・閑散期の差が大きく、顧客ニーズに起因する出荷量の変動の平準化は容易ではないが、可能な範囲で発注ロットや出荷回数の集約に努める。  
 なお、当社は〇〇県の△×工場と□□工場で全体の物量の約半数を生産している。2024 年問題が始まる数年前から県内の貨物を安定して運ぶため、委託運送事業者と協議している。リードタイムや荷姿の標準化、価格等の見直しを進めており、現在もトラックの確保が安定している状況である。

備考 1-2 には、1-1 に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
発注頻度の見直し、リードタイムの確保	調達物流において、これまで慣例的に行っていた翌日配送依頼や発注締切時間の延長依頼を見直す。通常の出発時には十分なリードタイムを確保し、緊急・短納期の発注は必要最小限とする。さらに、社内の生産部門や販売部門と協議の上、定期発注できるものは発注頻度を標準化し、計画を立てやすい配送を目指す。これらの取組により、発荷主（第一種荷主）側での積載効率向上に協力する。	2026年度～2030年度
納入日時指定の緩和	部品等の原材料の納入日時について、これまで自社都合で行っていた「午前中必着」等の厳格な日時指定を緩和する。取引先と協議の上、可能な範囲で午後納品や前倒し納品を受け入れることで、発荷主（第一種荷主）側の積載効率向上に協力するとともに、納入トラックの到着時間を分散させる。また、納入頻度の少ない事業所では、特定の時間帯に限定せず、ドライバーの都合に応じた納品を許容するなど柔軟な運用も検討する。	2026年度～2030年度
出荷量の適正化（ユニット発注の推進）	取引先に対し、パレット単位などユニット単位での発注を依頼し、出荷の小口多頻度化の抑制に向けた取組を強化する。計画期間中に月次平均でユニット発注率を現行の50%から75%へ引き上げることを目標とする。これにより貨物のお荷日時を集約し、繁閑の平準化と積載効率向上に繋げる。	2026年度～2030年度

2-2 その他運転者一人当たり一回の運送ごとの貨物の重量の増加に関する事項及び参考情報

--

備考 2-2には、2-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

### Ⅲ 運転者の荷待ち時間の短縮に関する計画

#### 1. 特定第一種荷主

##### 1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
トラック予約受付システムの導入	主要な在庫拠点において、2027 年度までにトラック予約受付システムを新規導入し、トラックの受付時間を事前予約制に移行する。まずは朝のトラックの集中が顕著な拠点から導入し、効果検証後に 2030 年度までに他拠点へ展開する。本システム導入までの過渡期における措置としては、電話やメールによる配送予約受付を実施し、トラック到着時間の分散を図る。これにより、ドライバーの無駄な待機を減らし、計画的な荷受けを実現する。	2026 年度～ 2030 年度
キャリアカーへの積み込み体制の改善	完成車の出荷について、キャリアカーへの積み込みに 1 時間半以上時間を要し、作業の後ろ倒しに伴い待機時間が発生しているケースがある。積み込みに時間が掛かっているケースとその要因を洗い出し、荷役時間・待機時間の削減を目指す。	2026 年度～ 2030 年度
納品時間帯の拡大・分散	自社販売拠点への配送について、現在朝に集中している納品時間帯を見直し、日中全体に分散させる計画である。具体的には、配送便ごとの受付可能時間帯を複数設定し、一部の納品を午後や夜間にも行う体制とする。これに伴い倉庫作業シフトを調整し、朝に偏っていた荷受け作業を平準化する。2028 年度までに主要販売拠点で午前以外の時間帯での納品を常態化し、ドライバーの待機時間削減につなげる。	2026 年度～ 2028 年度

##### 1-2 その他運転者の荷待ち時間の短縮に関する事項及び参考情報

現状では、システム未導入拠点でトラック到着が一部時間帯に集中しがちであるため、まず人的対応による予約・調整から着手する予定である。特に朝一番の到着集中を避けるため、運送事業者とも協議の上、柔軟な納品時間設定を試行する。また、荷待ち時間の長い拠点については社内 KPI でモニタリングし、改善が見られない場合は原因に応じて追加対策（作業人員の増員や設備拡充等）を講じる計画である。物流効率化に向けて、荷主・物流事業者間での情報共有と協力体制も強化していく。

備考 1-2 には、1-1 に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
到着日時の分散受入れ	原材料等調達品の納入について、特定の時間帯に集中しないよう受入れ体制を見直す。現状、午前中に集中しがちな納品を午後や曜日分散にも振り分けるため、調達先ごとに納品日・時間帯を再調整する。例えば、週〇回納品の仕入先に対し、うち 1 回を午後便に変更してもらうなどの協力を依頼し、当社側でも倉庫の人員シフトを変更して対応する。これにより、ピーク時のトラックの同時到着を緩和する。	2026 年度～ 2030 年度
納入予約ルールの整備	主要な物流センターにおいて、納入トラックの事前予約制を試行導入する。専用システムの本格導入は未定だが、まずはメール・電話で納入日時の事前調整を行う運用を 2026 年度より開始する。予約枠を超えるトラックが一度に到着しないよう調整し、順番待ちによる待機を減らす。低頻度の納品先については、ドライバーの運行順に委ねた方が効率的な場合もあるため柔軟に対応する。	2026 年度～ 2030 年度
荷役バースの適正確保	自社が管理する在庫拠点・倉庫において、貨物量に見合った十分な荷受けスペースと荷役バースを確保する。具体的には、構内レイアウトを見直し臨時トラック待機所を設置するほか、ピーク時間帯において荷卸し用スペースが常に 1 台分空くよう配送スケジュールを組む。2027 年度までに主要倉庫で追加の荷受けバースを整備し、トラック到着後ただちに荷下ろしを開始できる環境を整えることを目標とする。	2026 年度～ 2030 年度

2-2 その他運転者の荷待ち時間の短縮に関する事項及び参考情報

当社では一部拠点でトラック到着に対し荷役設備や人員が不足し、結果的にドライバー待機の一因となっていた。これを踏まえ、フォークリフトの増設や荷役要員のシフト配置見直しを経営計画に盛り込み、荷役等時間の短縮と併せて荷待ち時間短縮に向けた取組を順次実行中である。物流施設の物理的制約についても、将来的な拠点増設やレイアウト変更を検討し、ドライバーの負担軽減に努める。

備考 2-2 には、2-1 に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

#### IV 運転者の荷役等時間の短縮に関する計画

##### 1. 特定第一種荷主

##### 1-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
パレット輸送の導入拡大	従来、人力によるバラ積み・バラ卸しで対応していた貨物について、パレット輸送への切替えを順次進める。2026 年度より主要製品群で試行を開始し、2028 年度までに全出荷量の 60%をパレット積載で出荷することを目標とする(現状 30%)。パレット輸送への移行にあたり、荷受け側(取引先)ともパレット回収や標準規格について調整し、スムーズな導入を図る。	2026 年度～ 2030 年度
フォークリフトの新規配備	小規模拠点では積込みを人力で行っていたため、2027 年度までに全ての生産拠点・倉庫にフォークリフトを配備する。あわせて荷役担当者の資格取得を推進し、常時フォークリフトで荷役できる人員体制を構築する。これにより手作業による積込み時間を削減し、重筋作業によるドライバー負担も軽減する。新規導入したフォークリフトの稼働率や荷役時間短縮効果について KPI モニタリングを行い、効果が薄い場合はさらなる機器導入も検討する。	2026 年度～ 2030 年度

##### 1-2 その他運転者の荷役等時間の短縮に関する事項及び参考情報

備考 1-2には、1-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。

2. 特定第二種荷主

2-1 計画内容

実施措置	計画内容（具体的な措置の内容、目標 等）	実施時期
荷役等時間の可視化	現在、トラックの入出庫のみのデータを把握しており、荷待ち時間と荷役等時間を切り分けてできていない状況である。入庫から出庫までの滞在時間が1時間を超えている拠点に関しては、荷待ち時間と荷役等時間それぞれの状況を把握できるよう、システム等の導入を行い、実態把握に努める。	2026年度～ 2030年度
検品プロセスの見直し	調達品の検品について、現在は目視・手作業が中心でドライバーにも立会いを求めている。これを改善するため、2027年度までに主要倉庫にハンディターミナルを導入し、バーコードによる検品を開始する。将来的には AI-OCR 付き検品機器の導入も検討し、ドライバーの荷役従事時間を短縮する。また、納品伝票の電子化によりドライバー待機時間(伝票処理時間)の削減も併せて進める。	2026年度～ 2030年度
パレット納入率の向上	調達先からの納品形態を改善し、パレット単位での納品を増やす取組を推進する。現在、一部の仕入先からの納品はバラ積みで行われているため、2028年度までに主要仕入先の50%以上でパレット納品に移行してもらえるよう、協力要請を行う。当社からパレットを貸与する仕組みや、標準パレット規格の共有化を進め、フォークリフトによる一括荷卸しを可能にすることで、ドライバーの荷役等時間を短縮する。	2026年度～ 2030年度
荷降ろし設備・体制の強化	自社倉庫における荷降ろし作業の生産性を高めるため、設備投資と人員配置の強化を行う。具体的には、2027年度までに老朽化したフォークリフトの更新と増台を行い、荷降ろし専任の契約社員をピーク時間帯に追加配置する。その後、倉庫レイアウトを改善して一時荷さばきエリアを拡張し、貨物の一時降ろしスペースを確保する。これらにより、一台当たりの荷卸し等作業時間を現行比40%短縮することを目指す。	2026年度～ 2030年度

2-2 その他運転者の荷役等時間の短縮に関する事項及び参考情報

当社では調達先からの納品物について、一部でパレット納品が進んでいないことが、荷役等時間が長期化する要因であった。今後、主要サプライヤーとの協議会を設置し、パレット等物流資材の共同利用や標準化を働きかける予定である。また、古い倉庫設備では処理能力に限界があるため、必要に応じて拠点新設や自動化設備導入など抜本的な改善策も中長期的に検討する。これらの対策により、荷役等時間の短縮(省力化措置)を着実に実現し、ドライバーの負荷軽減と物流効率化を両立させていく。

備考 2-2には、2-1に記入した計画に関連する上位の計画がある場合には、必要に応じ、当該計画内容及び計画における当該事業者の位置付け等について記入すること。また、計画に関する参考情報等がある場合には、当該情報等を記入すること。