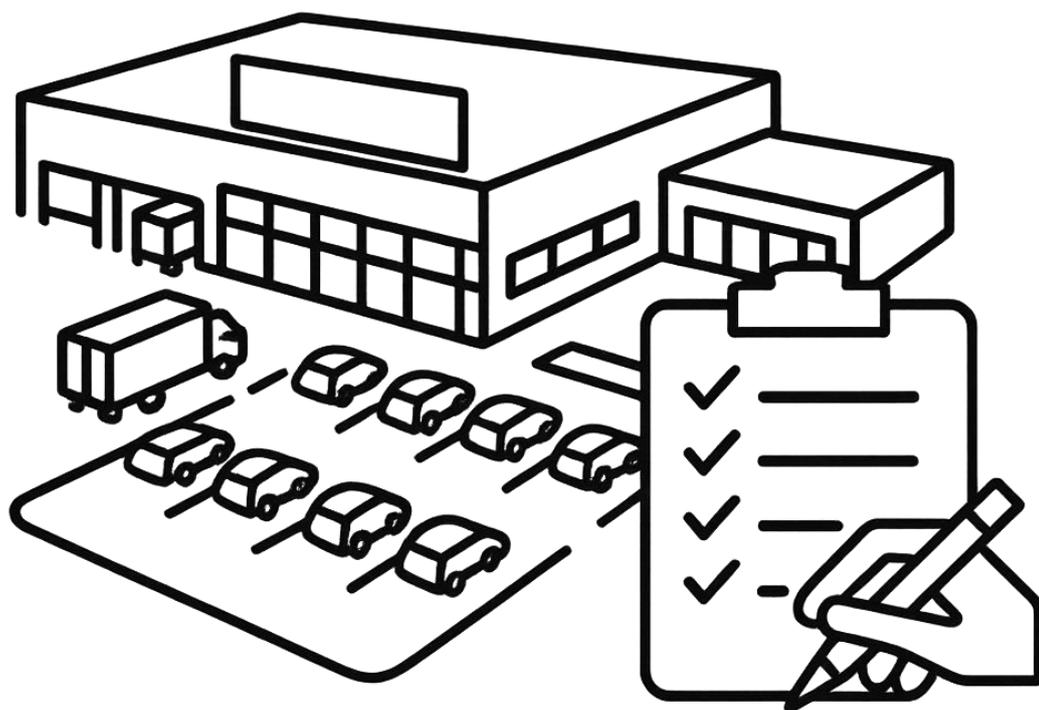


中長期計画書（様式第3）記載見本集

— 特定第一種／第二種荷主向け —

【小売業編】



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、小売業（総合スーパー等）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。

一般に総合スーパー等の小売業は、全国各地に多数の店舗と物流センター・在庫拠点を有し、食品、日用品、衣料品、住関連商品など多様な商品を複数の仕入先から受け入れ、自社店舗やEC等を通じて消費者へ供給する事業形態が多いのが実情です。また、グループ内物流会社や3PLへの委託範囲、自社で直接運送事業者と契約する部分の比率、事業規模には大きな幅もあります。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把握や店舗・物流拠点への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、定量目標を含む例。
- **これから取組を深める企業向け記載例**：まずは現状把握や一部店舗・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ますので、自社の実態（取扱商品、店舗・物流拠点の構成、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、小売業（総合スーパー等）に該当する特定荷主のうち、店舗配送や仕入先からの納品に関する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。

- 配送センターから店舗・EC 拠点への配送について、AI を活用した配車計画システムやトラック予約システム等を導入している。
- 店舗・仕入先別の入出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。
- 主要サプライヤや物流子会社・3 PL、グループ内他事業と連携し、店舗配送や仕入先納品における共同配送・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、総合スーパーとして既に一定の取組を実施している場合や、今後目指すべき水準をイメージする場合のモデルケース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 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 ミライ総合リテール株式会社
 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	ミライ総合リテール株式会社				
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	百貨店・総合スーパー				
主たる事業の細分類番号	5	6	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@mirai.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、該当箇所を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
チルド品・ドライ品の混載	これまでチルド品・ドライ品は別々に運んでいたが、冷蔵車両にドライ品を積んでも問題ないため、チルド便に隙間がある場合ドライ品を混載することで便数の削減・積載率の向上に努める。混載により、積載率80%以上を目指す。	2026年度～ 2030年度
店舗配送の集約・注文日の集約	従来は店舗ごとにトラックを走らせていたが、物量の少ないトラックは合積みにするほか、そもそも貨物量が少ない店舗は納品回数を減らすなどの対応を実施している。週6～7回あった店舗への配送を週5回まで削減しており、今後週3回まで集約することを目標に関係者間で協議していく。 あわせて、店舗から物流センターへ商品の発注曜日をカテゴリ別に設定することで、積載効率を向上させる。	2026年度～ 2030年度
発注リードタイムの延長と出荷頻度見直し	店舗や取引先との調整により発注締切時間を繰り上げ、2030年度までに納品リードタイムを1日延長することを目指す。その時間的余裕を用いて出荷計画の精度を高め、従来よりもまとまった量を一括配送することで積載率の向上を図る。	2026年度～ 2030年度
共同配送スキームへの参画	業界団体やサプライチェーン全体にて検討している共同配送等の取組に参画し、他社との配送リソースの共有を通じた共同配送を推進する。例えば、地域ごとにメーカー・卸・小売の混載輸送を実現し、トラックの積載空き容量を減らす取組を〇〇年目処に行う予定である。そのための準備として、自社の配送状況のデータ化を2028年度中での完成を目指し、進める。	2026年度～ 2030年度
配車計画システムの導入	主要エリアにおいて配車計画のシステムの導入を進め、走行経路・積載効率を自動最適化する。物量の多い地域において、属人的な配送計画を極力廃し、AIを活用した最適配車によりトラック積載率の向上と空車回送の削減を図る。	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

まずは自社内で行える貨物の集約・合積みを進めるべく、納品先である店舗側の意見も反映させながら取組を行っていく。店舗担当部署と物流部で行っている定例ミーティングにて意見を集約し、計画に落とし込む。また、「ホワイト物流」推進運動への自主行動宣言と整合させながら、取引先や物流事業者との共同輸送を拡大し、輸送効率向上とドライバー負荷軽減の両立を図る方針である。

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
リードタイムの延長による納品集約	グロッサリーは当日発注・当日納品から定期納品へ変更し、精肉や水産品はリードタイムを1日から2日へ変更を行ってきた。今後もリードタイムや納品単位を見直し、複数日に分散していた小口出荷をまとめた一括納品に切り替え、トラック1便当たりの積載量を増やす取組を実施する。	2026年度～2030年度
物量の平準化・時間帯の見直し	業界的に、早朝便に物量が偏ってしまう傾向がある。1日3便のうち、早朝便の貨物量が70%を超え、残り3割の貨物を2便で運ぶこととなり積載効率が落ちている。早朝便は必要最低限の商品とし、開店後の車両に回すほか、早朝に固まっていた貨物を2便体制に変更することで早朝の貨物量を50%以上削減する。また、積載率は85%以上を目指す。	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

2024年問題を機に店舗の到着便に関する社内調査を行っており、課題を可視化した状況である。リードタイムの緩和や納品の平準化を図ることで、改善を行っていく。

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
待機時間の把握	店舗の待機時間を把握するため、都市部エリアにおいて稼働している車両に動態管理システムを導入した。課題のある店舗は問題点を洗い出し、既に改善を行ったため、現状トラックの待機はほとんど発生していない状況である。今後はシステムを全車両へ導入し、全体の把握・可視化・改善に努める。	2026年度～ 2030年度
待機時間の目標設定	数年前よりドライバーの負荷軽減を目的に、待機時間 30 分以内を目標に掲げてきた。納品時間の分散や、注文単位の見直し等を行ったことで、店舗で荷待ちが発生していることはほとんどない。現状維持に努める。	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

現状動態管理システムを導入していない車両に関しても、社内へのヒアリング等においては物流センターや店舗で30分以上待機が発生したケースは確認されていない。しかし、現状を正確に把握するため、全車両に動態管理システムを導入し、待機時間をゼロに近付ける取組に注力する。

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
トラック予約受付システムの導入・ドライバーの負荷軽減	自社物流拠点では、全てバース(トラック)予約制度を導入しており、主要拠点ではトラック予約受付システムを導入済である。事前予約性を徹底することで、1 時間以上荷待ちが発生しているケースは全体の1%程度である。ただし、発荷主やドライバー都合で予約時間より早く到着し、実際にはトラックの待機が発生しているケースもある。発荷主側と協議を進め、この改善にも努めることで、ドライバーの負荷軽減を目指す。	2026 年度～ 2030 年度
繁忙期の波動対応	通常の荷待ち時間は 30 分以内に収まっているものの、季節波動のある繁忙期は拠点により荷待ち時間が 30 分を超えてしまうことがある。繁忙期に合わせて荷受けの体制を強化できるよう、出荷準備体制の見直し、バースの拡大・臨時バースの整備を進める。	2026 年度～ 2030 年度
定期納品の実施	低温センターでは、365 日決まった物量が決まった時間に納品されるため、トラック予約受付システムで管理せずとも荷待ち時間は発生しておらず、現状維持を行い、可能な限り荷待ち時間の短縮に努める。	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

自社物流拠点では、全てバース(トラック)予約制度を導入しており、システムを導入していない委託先拠点でも持ち込み時間帯ルールを設けている。一方、繁忙期は一部拠点で、出荷準備が逼迫すると予約枠に間に合わず、結果として待機を招くケースやバースに貨物が溢れてしまう事態も発生している。繁忙期も待機が出ないような出荷体制・バース体制の見直しを行っていく。

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
納品のユニットロード化	物流センターから店舗へ貨物を納品する際、速やかに荷下ろしが行えるようカートラックやかご車単位での納品を徹底しており、今後もこれを継続する。	2026年度～2030年度
物流センターと店舗のデータ共有	店舗側にトラックの到着予定時刻や到着する貨物のデータを事前に共有することで、速やかに荷下ろしが行える体制を支援する。また、店舗の荷下ろし場のキャパシティが小さいため、店舗側と協議の上、なるべく分散納品ができるように努める。	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

これまでは店舗に商品を納品する際、一部ではバラ荷役が発生しているケースがあった。2024年度より改善を行い、現在はカートラック・かご車単位での納品を徹底し、荷役に手間がかからないようにしている。

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
パレット化の推進	物流センターにおける入庫では、ドライ品はパレット化が進んできた一方で、低温品や特定のカテゴリではバラ納品が多い状況である。1 時間以上荷役時間が掛かっているカテゴリについては荷待ち時間にも影響が出るため、メーカー側と協議の上、納品のパレット化を進める。	2026 年度～ 2030 年度
バラ荷物の荷役支援	荷役に 1 時間以上を要する事例が発生した場合、納品形態(パレット化の可否等)および納品条件・契約条件(荷役の役割分担等)の見直しを行う。パレット化が困難で運転者による手荷役が発生している場合には、契約内容を見直し、倉庫内作業者が荷下ろしを実施・補助できる体制(人員配置・作業手順等)を整備することを検討する。	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

バラ納品が多いカテゴリについては仕入先に対しパレット化の要望を出しているが、積載効率が落ちてしまうことから難しく、中々実現できていない状況である。しかしながら、物量が多い場合には、荷役時間がパレットの何十倍もかかってしまうため、引き続き協議を行っていく。また、どうしてもバラ納品になってしまう場合は、倉庫内作業員で荷役を手伝うサービスを別途提供することで、「荷役等時間1時間以内」を実現していく。

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。

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、小売業（総合スーパー等）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、店舗配送や仕入先からの納品に関する荷待ち時間・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。

- 物流センター・在庫拠点や主要店舗など、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：「〇年度までに店舗納品時の荷待ち時間を平均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総合スーパー等の小売事業者が、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 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 ミライ総合リテール株式会社

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	ミライ総合リテール株式会社				
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	百貨店・総合スーパー				
主たる事業の細分類番号	5	6	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@mirai.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
現状の積載率の把握と課題分析	委託している運送事業者と連携し、トラックの平均積載率や輸送回数を調査し、データに基づき非効率要因を洗い出す。例えば、積載率が70%を下回る便や配車が集中する時間帯等をピックアップし、改善の必要性を定量的に把握する。今後、その分析結果に基づき改善計画を立案する。	2026年度～ 2030年度
配送スケジュールの調整による積合せ促進	出荷曜日・時間帯を見直し、可能な限り配送便を集約する。店舗への納品時間を柔軟に変更し、複数出荷予定だった便をまとめることで、一回の運送当たりの貨物量を増大させる。一回の運送当たりの貨物量を増大させることにより積載率〇〇%向上を目標とし、さらなる効率化を図る。	2026年度～ 2030年度
出荷単位の見直し	店舗側と協議の上、出荷単位をバラからケース単位に変更し、納品頻度を削減すると共に積載効率の向上に努める。	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、店舗ごと・センターごとの積載率や輸送回数を体系的に把握できておらず、現場感覚に依存した配車が残っている。まずは2026年度に主要配送コースの積載率のデータを収集・分析し、どのエリアから改善に着手すべきかを整理する。そのうえで、店舗側と納品リードタイムや品揃えへの影響を確認しながら、便の集約や発注ロットの見直し等を段階的に拡大することで、無理のない範囲で輸送効率向上を図る方針である。

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
現行配送体制の見直し検討	積載効率を上げるためには、トラックの台数を減らし、物量を標準化することが必要不可欠である。現行の体制を点検し、過剰な小口納品や緊急納品が常態化していないか確認する。まず主要取引先ごとに納品頻度と1回あたり納品量を可視化し、輸送効率化に向けた着眼点を得る。	2026年度～2030年度
取引先への協力要請とスケジュール調整	仕入先(メーカー等)と協議し、納品日時の調整を提案する。例えば、納品日を週〇回から〇回に削減する代わりに、1回の納品量を増やすといった取り決めを行うことで、積載効率の向上を支援する。	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

主要取引先(仕入先)との協議の場を設け、納品頻度・ロットの実態と課題認識を共有するところから着手する。自社の都合だけを優先するのではなく、取引先の状況を踏まえてリードタイムの緩和等に協力していく。

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
店舗納品の分散化	店舗における納品時間帯を調整し、特定時間に集中していた搬入を分散させる。具体的には、店舗側と協議の上、従来午前中に集中していた納品を午後にも割り振り、一時に多数の車両がセンターに到着しないよう計画する。	2026年度～ 2030年度
納品先との調整による待機削減協力	混雑する時間帯に店舗納品が多い場合、待機時間の短縮に向けた協力を依頼する。例えば「○曜日の午前は混雑するため午後受入れに変更可能か」など、店舗と調整し、待機発生の多い時間帯の搬入を回避する取組を進める。	2026年度～ 2030年度
運送会社との対策連携	配送を委託している運送事業者と協議し、配送計画を無理のないスケジュールに見直す。輸送ルートや出発時刻を調整し、店舗到着が過度に集中しないようにする。必要に応じて店舗に予約制を提案するなど、連携による待機削減策も検討する方針である。	2026年度～ 2030年度
自動化機器の導入	仕分け業務の自動化機器を導入し、出荷商品の仕分け時間を前倒しすることにより、出荷待ちトラックの荷待ち時間の短縮を図る。	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

当社では、「特定曜日・時間帯に店舗での荷待ちが長い」といったドライバーの声は把握しており、その分散化を一部モデル店舗から実施している。モデル店舗で運用がうまくいけば、そのまま他店舗にも横展開を行っていく方針である。

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
荷待ち時間の苦情・要望の収集	運送事業者やドライバーから、物流センターへの納品時の待機時間に関する声を集める。荷待ち時間が発生している場合、現場レベルでどのような問題(例えば「到着順が不明瞭」「門前で待機させられる」等)があるかヒアリングして、改善の糸口を探る。	2026年度～2030年度
荷待ち時間の現状計測と課題共有	物流センターにおけるトラックの待機時間を調査し、日時時間帯別の状況を可視化する。荷待ち時間が発生している要因(受付手続きの滞り、集中時間帯の偏り等)を整理し、社内関係部署および運送事業者と共有することから始める。共有した後、一年単位で会社として目標KPIを定め、改善を行っていく。	2026年度～2030年度
荷受け手続きの簡素化と標準化	ドライバー到着時の受付・荷受け手続きを見直し、事前情報の活用や電子化によって迅速化する。事前に納品情報を共有し、受付時の書類確認を省力化する仕組みを導入することで、1台あたりの受付処理時間を短縮する。	2026年度～2030年度
波動の平準化	現状は曜日ごとに物量波動が大きく、物量の多い曜日に物流センターへの入荷トラックが増大する。商品発注/納品スケジュールを修正することにより曜日波動を平準化することで、トラック待機時間の縮減を図る。	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

大規模センターではトラック予約受付システム、それ以外のセンターでは自社開発の荷受けシステムにて待機時間の把握を行い、課題を可視化する。それと同時に、ドライバーへのヒアリングも行うことで、現場改善への糸口を探る。曜日波動についてはなるべく平準化できるように努め、仕入先を含め協議を行っていく。

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
荷役作業に関する実態ヒアリング	店舗納品時にドライバーが行っている荷役・検品作業について、運送事業者へのヒアリングを実施する。ドライバーが長時間費やしている作業や負担となっている工程を洗い出し、今後の改善につなげる。	2026年度～2030年度
荷役機器の整備と活用促進	フォークリフト、パレットジャッキ、昇降テーブル等の荷役機器を増強し、ドライバーが手作業で積み下ろしをしなくてもよい環境を整備する。倉庫内作業員への教育も実施し、これら機器を活用した効率的な荷役オペレーションへの移行を図る。	2026年度～2030年度
輸送器具の利用拡大	トラックへの商品直積みからドーリーやロールボックスパレット等の輸送器具を利用した輸送へ変更し、積み込み、積み下ろし時間を現在の1/4程度に縮減する。	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

当社の一部センターでは、荷降ろしや検品の段取りが場当たりので、ドライバーが台車準備やパレット移動を手伝っている実態がある。2026年度は、主要センターで作業工程ごとの所要時間を計測し、「ドライバーが関与している荷役作業」を洗い出し、現行の運送契約の中身と照らし合わせながら確認を行っていく。その結果を踏まえ、フォークリフトやハンドリフト等の機器増設、レイアウト見直し、人員配置の再検討を計画的に実施し、将来的には自動仕分け設備の導入も視野に入れて段階的に荷役等時間の短縮を図る。

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
荷役プロセスの可視化と時間測定	自社倉庫での荷卸しから検品完了までのプロセスを洗い出し、それぞれに要している時間を計測する。作業手順ごとにムダ・停滞がないか検証し、ドライバーが関与する作業（パレット移動や検品補助等）の所要時間を把握する。	2026年度～ 2030年度
バラ納品の可視化・改善	物流センターで荷受けする際、パレット納品ができておらず、荷役に1時間以上かかっている受渡しがある。バラ納品になっている受渡しとその要因について全て洗い出しを行った上で、特に課題が顕著である受渡しから、社内の調達部門・調達先との協議を進め、改善していく。	2026年度～ 2030年度
人手支援の試験導入	物流センターで荷受けする際、倉庫内作業車が荷役作業を手伝う取組を一部取引先と試行する。例えば、特定の曜日に限り倉庫内作業車が荷下ろしをサポートする契約を結び、ドライバーの作業時間を削減する効果を検証する。成功事例は他の取引にも横展開を図る。	2026年度～ 2030年度
荷役等時間の計測・取引先との連携	現在荷待ち・荷役を合算した時間の計測は行えているが、荷役だけを切り離した時間把握はできていない。荷役等時間の計測はシステムを活用するとしても、ドライバーにスタートやエンドの時間を入力してもらうなど、作業協力を依頼する必要がある。運送事業者とメーカーに理解・協力してもらい、運送事業者にもメーカー側からも話を通してもらう必要がある。これらの調整を進め、荷役等時間の計測に努める。	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

一部物流センターでは、ドライバーが台車の往復や棚入れ補助まで行っているケースがあり、荷役等時間が長くなっていると認識しているものの、具体的な時間や作業内容の把握は不十分である。まず運送事業者へのヒアリング等を通じて負担の大きい作業を整理し、台車・スロープ等の簡易な補助機器の導入や、特定曜日の人手支援から試行し、必要に応じて契約の見直しも検討していく。これらの取組の効果と現場の反応を確認しながら、将来的なパレット化や自動検品等の本格投資につなげていく方針である。

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。