

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 —

【卸売業編】



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、卸売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。

一般に卸売業は、国内外に複数の物流拠点・在庫拠点・販売拠点を有し、建材やインテリア関連商材、日用品等、食品など多様な貨物を仕入先から受け入れ、各種顧客へ出荷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、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、卸売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・トラック予約システム等を導入している。
- 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。
- 主要サプライヤーや販売先、グループ物流会社・3PL 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卸売事業者が、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 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 株式会社インテリアリンク商事
 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	株式会社インテリアリンク商事				
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	室内装飾繊維品卸売業				
主たる事業の細分類番号	5	5	1	4	
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@interiorlink.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荷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
グループ内における共同配送の実施	地方においては、貨物量が少なく、かつ配送先も点在するため積載効率・配送効率が落ちてしまう課題がある。自社だけでなく、グループ会社と情報を連携し、エリアによりグループ内での共同配送を進める。特に課題となっている中国地方から検討を開始し、2030年までに現状より全体の積載率を15%向上させることを目指す。	2026年度～2030年度
同業他社との共同配送	グループ内だけでは対処が難しいエリアについては、同業他社との共同配送を検討する。具体的には、月1度行われているコミュニティにおいて、同じエリアに課題を持つ事業者と繋がり、連携していく。また、並行して配送を委託している運送事業者にも現状を相談し、他社との連携を進めることで配送効率の向上に努める。	2026年度～2029年度
大型トラック導入	取引先と配送頻度を協議の上、現在4トン車複数台で行っている配送を大型トラック(10トン車)に集約する。大型車導入により、配送回数を10%削減し、積載効率を5%向上させる。	2026年度～2030年度
AI配車システム導入	AI配車システムを導入し、発注・配送データを基に車両配車を自動最適化する。これにより空車率を5%低減し、積載効率を向上させる。	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荷物の重量の増加に関する事項及び参考情報

自社だけでなくグループ内の物流を強化するため、2025年に新たに物流戦略室を新設した。配送効率・積載効率の落ちるエリアやルートを洗い出し、グループ内で共同配送の検討を進めている。また、2024年問題をきっかけに同業他社と物流に関する情報交換を行う場が定期的に行えたため、このコミュニティを通じて他社との連携も模索する。

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
発注量の平準化・メーカーとの連携	メーカーから商品を仕入れる際、在庫管理システムと連動し、発注量の平準化を図る。その際、メーカーは基本的に複数社宛の混載便で来るため、他社の物量も見越して計算する必要がある。メーカーと情報を共有し、なるべく貨物を集約できるよう協力する。	2026年度～2030年度
情報の可視化と定例の実施	在庫管理システムとトラック予約受付システムを連携させることで、運送事業者単位の入荷商品の情報や、積載率を把握できるようにする。可視化した情報を基に改善検討会を月に1度実施し、積載率が落ちている配送については集約を行うなど、改善に向けた協力を行う。	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荷物の重量の増加に関する事項及び参考情報

主要仕入先との間で月次の回線検討会を設けており、発注量と納品スケジュールを共有しながら、納品日の集約やロット見直しを協議している。発注・出荷情報は EDI で連携しており、仕入先側ではこの情報をもとに他荷主貨物との積合せや共同配送の計画を立てている。物量の大きい壁紙・床材などの品目については、納品曜日をあらかじめ限定することで、仕入先の積載率が安定するよう配慮している。

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。

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
トラックの到着時間の調整	納品先ごとに出荷日時・出荷バースを予め定めており、待機が30分以上発生することは繁忙期を除いて存在しない。現状の体制を継続する。	2026年度～2030年度
波動への対応	繁忙期など波動があるタイミングのみ待機が30分を超えるケース少なからず存在する。想定される物量から臨時バースの解放・作業者の増員を計画し、待機時間の短縮に努める。	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

バース数の多い主要物流センターでは、予め出荷日時・出荷バースの割り当て・事前共有を行っている。繁忙期や特定曜日には一部で待機が残るため、バース数や受付窓口の運用、出荷準備の前倒しを含めた改善サイクルを回している。

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
バース管理 (システム導入)	2022 年よりトラック予約受付システムの導入を順次進めており、2027 年度までに全拠点に導入を完了する予定である。	2026 年度～ 2027 年度
バース管理の徹底	繁忙期を含め、待機時間が比較的長くなっている拠点は月単位で見直し・改善検討を行い、全拠点で待機時間平均 30 分以内を目指す。	2026 年度～ 2030 年度
イレギュラーへの対応	天災や交通渋滞等のイレギュラーなトラブルに巻き込まれたことで、トラック事業者が予約時間に間に合わず、順番が後回しになってしまうケースも存在する。イレギュラーな事態に柔軟に対応できるよう、事前予約性に囚われすぎず、柔軟な対応ができる仕組みも組み入れる。一方、予約時間より到着が早すぎるトラックが何度も見受けられた場合は、第一種荷主(メーカー)と協議の上、予約時間を見直す等、見えない待機時間についても削減を心掛ける。	2026 年度～ 2030 年度
前倒し納入の推奨	取引先との契約条件を見直し、納期前倒しや複数回納入を推奨する。余裕期間を設けた早めの入荷発注により、ドライバーが一時に集中して到着しないよう納品スケジュールを調整する。その際、積載率が悪化しないよう留意する。	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

自社物流センターでは、かねてよりアナログでバース管理を行い、荷待ち時間の可視化を行っていた。今後はシステム化を全拠点で進めることで、出てきたデータと現場を照らし合わせ、待機時間の更なる削減に努める。自社の待機時間の改善に努めると共に、ドライバー視点で実際に発生している「待機時間」(予約時間前の待機時間を含む)も社会問題となっているため、この改善にも第一種荷主とともに取り組んでいく方針である。

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。

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
パレット標準化	パレットサイズを標準化し、一貫パレチゼーションを推進する。貨物はあらかじめパレット梱包し、フォークリフトで直接積卸しできるようにする。作業時間を短縮し、荷役効率を高める。	2026年度～ 2030年度
荷役の自動化	荷役の自動化を進めており、ケース単位の貨物はパレットやかご車への貨物の積み付けにロボットを導入しているほか、AI 画像認識システムを活用した自動検品等を活用している。貨物をパレット等に積みつけた後、すぐトラックに載せて出荷を行っているため、荷役等時間は全て手荷役で行っていた時より短縮している。現在は首都圏のセンターのみの取組のため、投資対効果の合う拠点にて横展開を行っていく。	2026年度～ 2030年度
フォークリフト・荷役要員の最適配置	ピーク時間帯に合わせてフォークリフトや荷役要員を増員し、複数台体制で荷下ろしを行う。複数のヤードやバースで同時作業ができる環境を整備し、荷役等時間の削減を図る。	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

主要物流拠点でパレットを用いた一貫パレチゼーションを進めており、バラ積みは限定的な品目にとどまっている。現状の平均荷役等時間は一定水準まで短縮しているものの、長尺物・異形物等を扱う拠点では依然として作業時間が長い傾向がある。このため標準仕様パレットの採用拡大や専用治具の導入等との組み合わせにより、残存している非効率な工程の削減を段階的に進める。

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
荷役等時間の可視化	物流センターにトラックが入庫してから出庫するまでの平均時間が1時間程度であり、パレット単位の貨物については 20 分以内に荷役が終了するケースも多い。現状を継続していくと共に、荷役に時間が掛かっているバラ貨物の入庫体制の見直しを図る。	2026 年度～ 2030 年度
パレタイズ化の推進	取引先のメーカーに対し、自社のパレットを貸し出し、パレットに積載した状態での納品を依頼している。入荷後はパレット単位の荷下ろしとなるため、荷役等時間の短縮を図っている。なお、この取組は現在一部の取引先に留まっているため、主要メーカーのうちバラ納品になっている企業3社に働きかける。	2026 年度～ 2030 年度
夜間荷役の見直し	夜間の荷受けに関しては、自社社員ではなく委託先事業者が荷役を行っている。現状大きな課題は見受けられないものの、課題が出てきた場合は負担が掛からないよう優先して改善に努めるものとする。	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

パレット化できていない貨物のパレタイズ化を進めることで、荷役等時間の短縮を図る。なお、長尺物や異形物等、パレット化が難しい貨物に関しては、かご車等の他の物流機器の活用も検討する。当社全体としては、ドライバーの負担軽減を目的に、積載率より荷役作業の効率化を優先して進める方針である。

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。

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、卸売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。

- 物流拠点・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卸売事業者が、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 株式会社インテリアリンク商事
 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	株式会社インテリアリンク商事				
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	室内装飾繊維品卸売業				
主たる事業の細分類番号	5	5	1	4	
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@interiorlink.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
現状の積載率の把握	現在物流センターから出荷している貨物については、パレット・かご車単位の積載数量は把握しているため、積載率について大まかに把握している状況である。商材、曜日によるバラつき等、細かなデータは取れていないため、主要拠点から現状のデータの取得・可視化を行っていく。積載率が 50%を下回るルート洗い出し、納品先と協議の上、集約等を検討する。	2026 年度～ 2030 年度
運送事業者との定例の実施	委託している運送事業者と定例会議を設置し、共同配送や帰り荷活用について検討を開始する。道路網や配送ルートを共有し、効率的な混載ルートの構築を目指す。	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

当社ではこれまで積載効率を体系的に把握しておらず、一部幹線ルートのみ日別・便別の積載状況を把握している段階である。まずは主要拠点と代表ルートを対象に実績データを収集し、発注部門・営業部門と連携し、ロット見直しや便の集約を試行する。その結果を踏まえ、徐々に他拠点へ展開する方針である。

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
納品先からの要請への対応	主要仕入先2社から納品頻度・発注単位について相談があり、納品頻度を週 6 から週4、発注単位をケース単位からパレット単位へ変更した。今後も要望が来た場合は、他部門も含め連携し、対応していく。	2026 年度～ 2030 年度
発注ロットの最適化	自社でも過剰な小口発注を見直し、納品頻度やロットサイズを集約する。発注から納品までの期間を確保し、1 便あたりの貨物量を増加させることで積載率の向上を目指す。	2026 年度～ 2030 年度

2-2 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

これまで仕入先(第一種荷主)から来る貨物に関して、トラックの積載率に関する具体的な状況を把握しておらず、発注は各販売拠点の判断に委ねられてきた。仕入先や物流事業者にヒアリングを行い、「発注日時のバラつき」や「出荷の小口多頻度化」といった課題が見えてきたため、販売拠点別の発注パターンを可視化しているところである。まずは一部の仕入先とモデル的に納品曜日やロットの見直しを行い、実績と負荷を確認したうえで標準ルール化を検討する。

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。

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
ドライバーへのヒアリング・現状の把握	現状荷待ち時間は平均 20 分以内であり、現場からも長時間の荷待ちが発生しているという声は上がってきていない。システムを入れる資金的余裕が無い場合、ドライバーへのヒアリングを実施することで、当社の見解と実状に乖離がないかを定期的に確認する。	2026 年度～ 2030 年度
地方拠点での取組	地方拠点では、物量は少ないものの配置されている人員も少数なことから、出荷が集中する時間においては通常より荷積みに時間を要するため、全社平均よりも荷待ち時間が発生してしまっているケースがある。出荷時間帯を 8 時、8 時半、9 時、9 時半、10 時、10 時半の 6 区分に分けて、荷待ち時間が発生しないようトラック事業者と調整する。	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

これまで荷待ち時間を定量的に把握しておらず、2025 年度から代表的な 3 拠点で到着時刻と荷役開始時刻の計測をアナログ運用で開始した。現時点では週明けの夕方に車両が集中しやすい傾向にあり、時間帯によっては待機が多少発生してしまっている状況である。販売部門と納品先と連携し、納品時間帯の変更余地を整理、モデル拠点での時間帯分散を進める。効果を確認のうえ、納品先の意向を確認しながら他拠点へも展開する予定である。

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
到着時間の指定	現在日時指定のない取引先に対し、運送事業者との打合せで到着時間帯の指定を求める。到着時間・日時を指定する運用に切り替え、各倉庫で計画的に荷受け準備を行えるようにする。	2026年度～ 2030年度
荷下ろし要員確保	荷下ろしを行う人員不足が結果的に荷待ちの要因となっているため、荷下ろし要員を増員する計画を策定する。フォークリフトの増設や専任作業員配置により、到着後すぐに荷下ろしできる体制を整備する。	2026年度～ 2030年度
倉庫スペース改善検討	滞留貨物が発生している場合は、倉庫内のレイアウト変更や入庫エリア拡張を検討する。スペース確保により荷下ろし作業を円滑化し、ドライバーの滞留時間を削減する。	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

納品時の荷待ちについて、運送事業者やドライバーから個別に苦情を受けることはあったものの、体系的な把握は行えていなかった。2025年度から、主要な納品先・仕入先との定例打合せで荷待ちに関する実態や要因を聴取し、特定の時間帯や曜日に集中するケースを抽出している。まずは少数の取引先との間で納品時間帯の変更や搬入ルールの明確化を試行し、その結果を踏まえて社内標準に反映する予定である。

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。

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
ユニットロード化の促進	長尺物・異形物等を除き、パレット等に積載可能な貨物はユニットロード化を進めることで、荷役時間の削減に努める。	2026年度～2030年度
ロボット等の導入による自動化	軽量貨物用のベルトコンベヤの設置や搬送ロボットを導入することで、搬送工程を自動化する。また、パレットへの積み付けはパレタイズロボット等を導入し、トラックへの積み付け前の工程を省力化することで、荷役等時間を短縮する。	2026年度～2028年度
運送事業者との契約の見直し・付帯作業の切り分け	現在配送を委託している一部の運送事業者との契約では、貨物の集荷から荷揃え、配送までを一括で契約に含んでいる。そのため、当社の倉庫内作業者が手伝うことができず、出荷が集中する時間帯に荷役時間をオーバーし、待機が発生してしまうケースもでてきている。貨物のユニットロード化を進めると共に、運送事業者との契約内容を見直し、付帯作業の切り分けを行うことで荷役等時間の削減を図っていく。	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

<p>機械・ロボットの導入については、倉庫内のレイアウトの変更や投資が必要となるため、2026年度中に検討を進め、実証を行い 2028年度中の導入を目指す。なお、運送事業者との契約については、拠点ごとに契約内容・委託している範囲が異なるため、全拠点で見直しを図っていく。</p>

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
荷受け動線見直し	倉庫内の動線を整理し、余計な迂回作業を排除する。荷下ろしから保管場所までの最短ルートを確保することで、作業時間を短縮し次の車両の受入れ準備を迅速化する。	2026年度～ 2030年度
作業体制の強化	ピーク時の荷下ろしに備え、倉庫内作業者のシフトを増員する。作業班の複数組織化やサテライト倉庫活用などで荷役遅延を防止し、現場作業時間の平準化を図る。	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

納品時にドライバーがどの程度荷役や検品に関与しているかを十分に把握できておらず、2025年度から主要納品先と運送事業者へのヒアリングを通じて実態を確認している。現時点では、簡易な台車の貸与や搬入口付近の整理など、低コストで実施できる対策から着手している段階である。将来的には、梱包仕様の工夫や荷受け作業の役割分担の明確化を、取引先との協議事項として位置付ける予定である。

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。