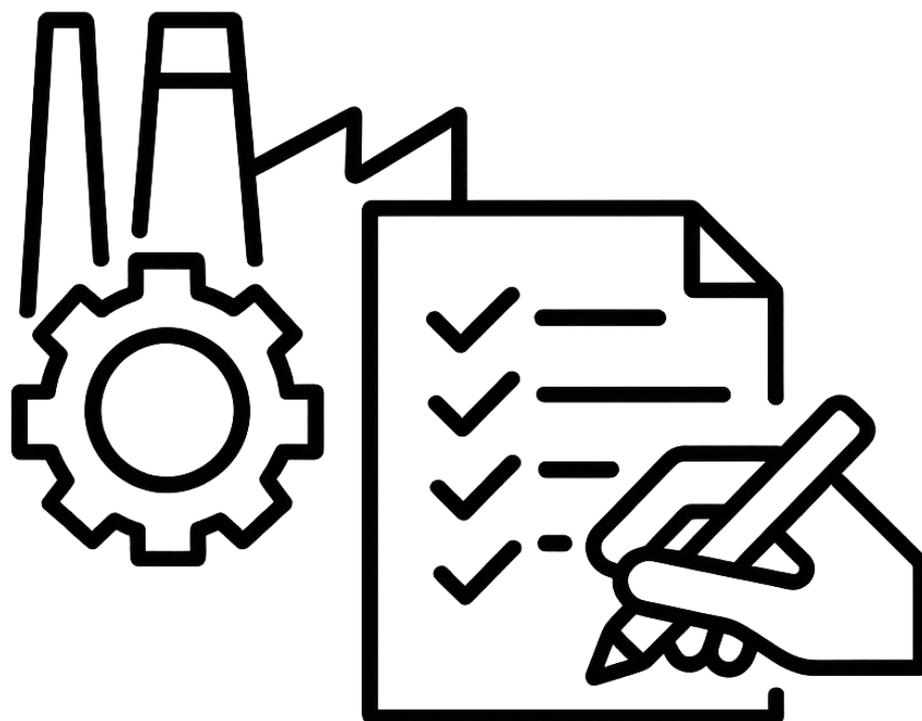


定期報告書（様式第5）記載見本集

— 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（第一種特定荷主及び第二種特定荷主）が作成・提出する「定期報告書（様式第5）」の参考資料です。

一般に製造業は、国内外に複数の生産拠点・部品倉庫・完成品出荷拠点を有し、原材料・部品の調達から中間品・完成品の出荷まで、サプライチェーンの上流・下流双方でトラック輸送に関わることが多い業態です。調達先・販売先が多数に及ぶ一方で、グループ内物流会社や3PLへの委託範囲、生産方式（ライン生産・セル生産など）や事業規模には大きな幅があります。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による拠点別の状況把握や荷待ち時間等の定期計測が進んでいる企業を想定し、II「判断基準の遵守状況」、III「IIの他に実施した措置」、IV「荷待ち時間等の状況等」について、高度な取組や全社展開済みの施策、定量的な実績値を含めて記載した例。
- **これから取組を深める企業向け記載例**：まずは代表的な工場・倉庫に絞って荷待ち時間等の計測や現状整理を始める段階の企業を想定した、初歩的・段階的な取組とその実績をモデル的に示した例。

様式第5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。自社の実態（取扱製品・部品の特性、生産・物流拠点の構成、委託先との役割分担、計測体制の成熟度等）に合わせて、数値や期間、表現等を調整しながら、取組状況の整理・報告にあたっての参考として活用してください。

※定期報告書の提出はオンラインフォームで行います。

定期報告書（様式第5）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 のもとで取組状況をモニタリングし、改善サイクルを回している企業像を想定して作成しています。

- 主要な工場・部品倉庫・完成品倉庫ごとに、荷待ち時間等の KPI を定期計測し、改善状況を把握している。
- AI を活用した生産・配送計画、トラック予約システム等を導入し、工場間輸送や幹線輸送・二次配送の効率化を進めている。
- 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おり、取組結果や課題を踏まえて改善方針等を取りまとめている。
- 主要サプライヤーや販売会社、グループ物流会社・3PL との間で、共同配送・パレチゼーション、納入・引取条件の見直し等、サプライチェーン全体での効率化に取り組んでいる。 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、既に一定の取組を実施している製造事業者が、自社の定期報告（取扱貨物、拠点構成、委託先の役割分担、計測体制 等）を整理する際や、今後目指すべき水準をイメージする際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。

定期報告書

関東経済産業局長
関東地方整備局長 殿

2027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48条の規定に基づき、次のとおり報告します。

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				

- 備考 1 この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
2 「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。
3 「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。
4 「区分」の欄について、該当区分にチェックを入れること。

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1 特定第一種荷主

対象項目	遵守状況		
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 措置	① 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	具体的な措置の内容 運送事業者が他社貨物と混載できるよう製造～出荷リードタイムを平均 48 時間確保。共同配送可能なスケジュールを組んでいる。
	実施していない理由		
	② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	②-1 貨物の量の平準化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	②-2 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	具体的な措置の内容 実施していない理由
	③ 配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	具体的な措置の内容 配車管理システムを導入し、積載効率や走行距離を考慮した最適な配車計画を自動策定。運行経路の見直しにより、積載率は平均 85%に向上。加えて、AI を

			活用したルート最適化で積載率と CO ₂ 削減を両立している。
		実施していない理由	
	④ ①～③に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送に係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	生産・物流・販売計画を統合調整する物流調整会議を毎月開催し、各部門(調達・生産・販売・物流)が集まり需給情報を共有。これにより、出荷計画の前倒し・後倒しを柔軟に行い、効率的なトラック手配と在庫管理を実現している。
		実施していない理由	
運行の運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置	① 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。		
	実施状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	自社工場および完成車センターの搬出入について、トラック予約受付システムを導入し、時間帯ごとの台数を制御。混雑時間帯を避けるよう出荷時間を分散し、複数トラックが一度に集中しないオペレーションを徹底している
		実施していない理由	
	② 特定第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。		
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	主力工場(自社管理)では構内ゲートにトラック予約受付システムを導入し、予約情報に基づきトラック到着予定時刻を表示。構内待機の効率化を図っている。委託先の物流センターでは現在導入検討中で全運行の効率化には至っておらず、順次展開予定。	

		実施していない理由	
	③ 特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	委託している部品倉庫への部品出庫指示を従来より前倒しで行い、倉庫作業時間を確保。倉庫側でのピッキング作業を計画的に実施できるようにすることで、出荷トラックの到着分散と待ち時間低減に協力している。
具体的な措置の内容			
実施していない理由			
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	① 荷役等の効率化を図ること。		
	①-1 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で導入している <input type="checkbox"/> 大半の発注で導入している <input type="checkbox"/> 一部の発注で導入している <input type="checkbox"/> 導入していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
	①-2 一貫パレチゼーションの実現のために標準仕様パレットその他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で使用している <input type="checkbox"/> 大半の発注で使用している <input type="checkbox"/> 一部の発注で使用している <input type="checkbox"/> 使用していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
	①-3 運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
	①-4 フォークリフトを適切に配置すること。		
	各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
	①-5 荷役等を行う人員を適切に配置すること。		

各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
①-6 ①-1～5 以外の措置により、荷役等の効率化を図ること。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	バーコード付き出荷ラベルの導入により検品作業を効率化。主要完成車部品に JAN コードを付与し、納品先での受入検品をスキャンだけで完結させる試みを開始している。
	実施していない理由	
② 検査の効率化を図ること。		
②-1 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること。		
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
②-2 検査を効率的に実施するための機械を導入すること。		
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で導入している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で導入している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で導入している <input type="checkbox"/> 導入していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、検査の効率化を図ること。		
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	主要工場出荷検査マニュアルを統一し、重要項目に絞り込むことで目視検査時間を約3割短縮している。
	実施していない理由	
③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。		
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	

		具体的な措置の内容	本社工場・物流拠点において、トラックバースを貨物量に見合う台数分整備。繁忙期でも待機車両が構内道路に溢れないよう臨時倉庫を開放し、荷捌きスペースを柔軟に拡張可能な体制とした。
		実施していない理由	
実効性の確保	① 効率化のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うこと。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	各工場に物流改善担当マネージャーを配置し、全社横断の物流効率化推進チームを組成。権限と責任を明確化した体制で施策を推進している。
		実施していない理由	
	② 従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	荷待ち時間等の短縮や積載率向上に関する社内研修を物流部門社員および関係部門に年 2 回実施。安全教育と合わせて効率化手法の周知徹底を図り、ドライバーへの配慮や現場改善提案を奨励している。
		実施していない理由	
	③ 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	導入したトラック予約受付システムに記録されている全拠点の荷待ち時間・積載率データを毎月集計し CLO へ報告。テレマティクスや配送管理システムから自動収集されるデータを活用しており、改善が必要な拠点には迅速にフィードバックしている。
		実施していない理由	
④ 特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		

		具体的な措置の内容	委託倉庫(完成車物流センター)に対し、荷待ち時間短縮のための荷受け予約枠拡大等を提案し実施済み。逆に倉庫側からの提案(定時便設定や出庫量調整)も受け入れ、契約内容に反映した。定期的な協議の場を設け、双方向で効率化策を講じている。
		実施していない理由	
⑤ 物資の流通に係るデータの標準化を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	複数の物流事業者と EDI によるオーダー情報連携を開始。自社開発システムから標準インターフェースで受発注・輸送実績データを交換し、サプライチェーン全体の見える化を推進中。今後さらなるデータ標準化を進め、多様な主体との情報共有基盤を拡充予定。	
	実施していない理由		
⑥ 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。			
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	物流費用内訳を取引先と共有し、共同でコスト低減策を検討する取組を実施。透明性の高い価格交渉により、効率化施策へのインセンティブを確保している。	
	実施していない理由		
⑦ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。			
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	経産省や業界団体が開催する物流効率化の説明会等に継続的に参加し、荷待ち時間短縮や積載効率向上の好事例を共有している。 また、主要物流事業者・販売会社・部品サプライヤーとの三者協議会を設け、標準的運賃の尊重やトラック予約受付システム導入への協力を正式に要請している。	
	実施していない理由		

備考

1 特定第一種荷主は、各措置における「実施状況の詳細」及び「各施設における状況の詳細」について

て、該当する状況にチェックを入れること。なお、「運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置」の③及び「実効性の確保」の④は「特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答し、それ以外については「(特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)」旨の記載がない限り、「特定第一種荷主が管理する施設」及び「特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答すること。

- 2 「具体的な措置の内容」は、補足がある場合の任意記載欄であるが、各号に例示された取組以外の措置を講じている場合は必ずその内容を当該欄に記載すること。
- 3 「実施していない理由」は、「実施していない」を選択した場合のみ記載すること。なお、各号に例示された取組の一部又は全部を実施しており、かつ、それ以外の措置を実施していない場合においては、「実施していない理由」の欄の記載は任意とする。
- 4 「到着時刻表示装置」とは、施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。
- 5 「検査」とは、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査をいう。

2 特定第二種荷主

対象項目	遵守状況		
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 措置	① 第一種荷主が「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措置」の①～③に掲げる取組を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	調達先(部品サプライヤー)から納入時間帯の調整提案があった際は、必ず協議に応じ柔軟に受入れ時間を変更している。例えば特定部品メーカーからの要請で深夜帯搬入に切替え、同社の積載効率向上に協力するなど、申出があった場合は可能な限り応じている。
		実施していない理由	
運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置	② ①に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る各部門間の連携を促進すること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	工場の生産計画と調達計画を統合管理するため、生産・資材・物流各部門の連絡会を隔週開催。調達先別の納入スケジュールを社内で共有し、生産ライン側でも適正在庫を確保しつつ納入日時の受入調整を図っている。
		実施していない理由	
① 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。	① 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。		
	実施状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	自社工場の受入について、混雑状況を見える化しサプライヤーに共有。仕入先ごとに納品時間帯を振り分け、一時に多数のトラックが到着しない仕組みを整備。早朝と夕方の到着集中を避けるため、納品ウィンドウを細分化して事前に通知している。

		実施していない理由	
	② 特定第二種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。		
	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	
	③ 特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。		
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	自社工場が部品を保管委託する外部倉庫に対し、必要部品の引取発注を通常より前倒しで行っている。物流事業者の作業余力がある時間帯に引取を指示することで、倉庫側トラックの集中を回避し荷待ち時間削減に寄与している。
		実施していない理由	
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	① 検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		その他の措置の内容	工場の受入検品において自動検品機器(コンベア上計量・バーコード照合システム)を導入済み。主要部品は入荷時に自動計測され、品質検査も抜き取り方式へ変更したことで、ドライバー待機を減らしつつ検査精度を維持している。
		実施していない理由	
	② 荷役等の効率化を図ること。		
	②-1 フォークリフトを適切に配置すること。		

	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし
	②-2 荷役等を行う人員を適切に配置すること。	
	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、荷役等の効率化を図ること。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	
	実施していない理由	
③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。		
各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input checked="" type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	工場構内にトラック待機場(20 台分)を確保し、近隣道路に車両があふれないよう誘導。さらに、臨時増便時には近隣倉庫のスペースを借用して待機場所を追加で用意する協定を締結済み。これにより繁忙期でも安全かつ円滑な荷役環境を維持している。
	実施していない理由	
実効性の確保	① 効率化のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うこと。	
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	調達部門に着荷主側の物流責任者を選任し、調達計画と物流改善の連携強化を図っている。調達部門・物流部門間で定期ミーティングを実施し、着荷主としての取組事項を管理する体制を整えた。

		実施していない理由	
② 従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	調達部門社員向けに物流効率化研修を年 1 回実施。仕入先との発注調整や荷受け対応の改善策を教育し、自社が荷主として果たすべき役割を周知している。併せて物流現場見学を行い、ドライバー負荷低減への理解を深める取組を行った。	
	実施していない理由		
③ 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。			
実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	主要工場での荷待ち時間や積載率を四半期ごとに計測し、調達会議で報告。調達先別のトラック待機時間データも可能な範囲で収集し、問題のあるケースは取引先と協議して改善。こうしたデータ把握を通じ、受入側からも効率化に向けたPDCAを実践している。	
	実施していない理由		
④ 特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	自社が物流事業者に寄託している原材料倉庫について、荷待ち時間短縮の作業プロセス改善提案を実施。具体的には、当該倉庫への引取時間の夜間帯拡大を提案し、実現に向け協議中。また、倉庫側からの要請(例えば出庫量の事前通知)には迅速に対応している。	
	実施していない理由		
⑤ 物資の流通に係るデータの標準化を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。			

	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
		具体的な措置の内容	主要仕入先との間で、業界標準 EDI によるデータ交換・連携を実施。入荷予定データと現品の一致率を高め、検品レス化の基盤を整えている。	
		実施していない理由		
	⑥ 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。			
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
		具体的な措置の内容	調達物流費用について、運賃・荷役料等の内訳を見える化し、レポートとして全主要サプライヤーに提供。物流コスト情報の共有を通じ、取引先と協力してムダ削減やモーダルシフト検討を行っている。また、自社都合での納入変更による追加費用は適正に負担するなど、取引慣行の改善にも着手している。	
		実施していない理由		
	⑦ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。			
	実施状況の詳細	<input checked="" type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
		具体的な措置の内容	国・業界団体の物流会合に継続的に参加し、法改正や協調配送策を共有し、主要仕入先・販売会社に対し荷待ち時間短縮への協力を要請している。	
		実施していない理由		

備考

- 1 特定第二種荷主は、各措置における「実施状況の詳細」及び「各施設における状況の詳細」について、該当する状況にチェックを入れること。なお、「運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置」の③及び「実効性の確保」の④は「特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答し、それ以外については「(特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)」旨の記載がない限り、「特定第二種荷主が管理する施設」及び「特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答すること。
- 2 「具体的な措置の内容」は補足がある場合の任意記載欄であるが、各号に例示された取組以外の措置を講じている場合は必ずその内容を当該欄に記載すること。
- 3 「実施していない理由」は、「実施していない」を選択した場合のみ記載すること。なお、各号に例示された取組の一部又は全部を実施しており、かつ、それ以外の措置を実施していない場合においては、「実施していない理由」の欄の記載は任意とする。
- 4 「到着時刻表示装置」とは、施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を

利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。

- 5 「検査」とは、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査をいう。

Ⅲ Ⅱの他に実施した措置

1 特定第一種荷主

対象項目	措置の内容
<p>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 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 輸送計画システムと連携させ、車種別の積載率を月次で把握し、半期ごとに改善目標を見直している。
<p>運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 工場ゲートのトラック予約受付システムと生産計画を連携させ、時間帯別の受入枠を細分化して運用している。 ● 受付前の待機時間を測定し、混雑が見込まれる時間帯には入場枠を増設するなど、運転者の荷待ち時間が30分以内となるよう継続的に改善している。
<p>運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 全工場でパレット(及び通い箱)の標準仕様を統一し、工場～センター間を一貫パレチゼーションで運用している。 ● 職員向けの荷役作業の効率化に向け作成した動画を用いた作業教育やフォークリフト動線の見直しを実施し、一回の荷卸し時間を従来比2割以上短縮した。

備考 特定第一種荷主は、Ⅱの他に実施した措置がある場合に記入すること。

2 特定第二種荷主

対象項目	措置の内容
<p>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 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 仕入先・物流事業者と連携し、納品ロットの標準化と週別の発注量平準化を実施している。 ● 発注リードタイムを2日以上確保し、混載便の設定や帰り便活用がしやすい条件を提示している。
<p>運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 販売会社の荷受け時間帯を見直し、夜間・早朝納品を段階的に減らすとともに、店舗側の検品人員を増員して受入時間を短縮している。
<p>運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自社従業員がフォークリフト・ハンドリフトの操作訓練を受け、ドライバーに棚入れ作業をさせない運用ルールを運送事業者と共有している。

備考 特定第二種荷主は、Ⅱの他に実施した措置がある場合に記入すること。

IV 荷待ち時間等の状況等

1 荷待ち時間等の状況（特定第一種荷主）

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方等について
計測対象施設	国内にある完成車工場4拠点および主要部品センター2拠点のうち、取扱貨物重量の約7割(〇〇トン)を占める完成車工場3拠点と本社部品センター1拠点を計測対象とした。いずれも一次部品・モジュール・完成車の入出庫トラックが集中する拠点であり、荷待ち時間等の発生状況を代表的に把握すべき拠点と判断したため当該拠点を計測対象施設として選定した。
計測対象期間	生産変動やモデルチェンジ時期を踏まえ、四半期ごとに通常月と繁忙月を含む連続10営業日を計測対象期間として設定した。前年度の生産台数・出荷台数の推移をもとに、最も生産が少ない月を除外しつつ、各工場でライン稼働が平準な週を選定し、年4回の定点計測を実施した。
計測対象運行	上記4拠点に出入りする全てのトラックを対象とした。門番システムと動態管理システムを連携させ、ゲート通過時刻とパース着離れ時刻を自動取得することで、運行種別ごとに荷待ち時間及び荷役等時間を算出している。

備考 荷待ち時間等の計測について、サンプリングによる計測を行う場合、計測対象の最低値は以下のとおりとし、その選定方法や、計測対象を変更した場合における変更理由を「選定の考え方等について」に記載すること。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法 (任意)
1	東日本完成車工場 (東出荷口)	栃木県さくら市大字〇〇1000番地	①
2	東日本完成車工場 (西パース)	栃木県さくら市大字〇〇1000番地	①
3	中部完成車工場	愛知県豊田市高岡町〇丁目〇番地	②
4	西日本完成車工場	福岡県京都郡苅田町新浜〇丁目〇番地	① ⑤
5	本社部品センター	愛知県日進市藤枝町〇丁目〇番地	① ⑤

1-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	種類	1回の運送あたりの荷待ち時間等の平均時間（分）											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	—			—			—			16		
	荷役等時間	—			—			—			45		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	16			24			15			19		
	荷役等時間	35			40			33			28		

	荷待ち時間等	—			—			—			—		
3	荷待ち時間	18			16			17			15		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
4	荷待ち時間	18			16			19			15		
	荷役等時間	32			33			35			33		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
5	荷待ち時間	18			13			13			14		
	荷役等時間	36			35			32			33		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		

備考

- 1-2の「施設の名称」の欄には、1-1の「選定の考え方等について」において「計測対象施設」の欄にて選定した計測対象施設について、施設の名称を記入すること。なお、欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。
- 1-2の「計測手法」の欄には以下①～⑤から該当する番号を選択して、記載すること（複数選択可）。
 - ①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測
 - ②受付簿等により計測
 - ③計測要員による記録により計測
 - ④トラックドライバー等からの情報提供により計測
 - ⑤その他の手法により計測
- 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間について、原則としては計測対象施設ごとに月別に算出し報告することとするが、計測対象期間を選定した場合においては、連続して計測した期間ごとに算出して報告すること。算出方法については、「連続して計測した期間における1回の受渡しに係る荷待ち時間等の合計時間（付表1に記載の運行分を除く。）」を「連続して計測した期間における当該計測対象施設での受渡しの回数の合計（付表1に記載の運行分を除く。）」で除すること。
- 荷待ち時間と荷役等時間を分けて報告する場合は、「荷待ち時間等」の欄には「—」を記入すること。荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて把握することが困難な場合は、荷待ち時間等のみを記載し、「荷待ち時間」の欄及び「荷役等時間」の欄には「—」を記入すること。
- 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を1-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

付表1 計測対象のうち荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行に関する事業の特性等の詳細

識別	報告省略の理由	安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由
1	①	車体工場～塗装工場間の工場内巡回便であり、計測結果はいずれの便も荷待ち・荷役等時間が30分未満で安定しているため。
3	②	エンジン・燃料系部品を扱う危険物倉庫では、法令に基づく漏えい確認や静電気対策を含む安全点検を行っており、これ以上荷役時間を短縮すると作業員およびドライバーの安全確保が困難となるため。

--	--	--

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載することとし、②と記載した場合
おいては、「安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由」の欄に理由を記載する
こと。

- ①荷待ち時間等が1時間未満
- ②業界特性等の理由

2 荷待ち時間等の状況（特定第二種荷主）

2-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方等について
計測対象施設	第二種荷主として当社が管理する受入拠点のうち、一次サプライヤーからの納入便が集中し、入荷重量の約6割(〇〇万トン)を占める「東日本サプライセンター」と「西日本サプライセンター」の2拠点を計測対象とした。いずれもシャシー部品・電装品・内装品等、多品種少量の納入が多い拠点であり、荷待ち時間等の発生状況を代表的に把握すべき拠点であると判断した。
計測対象期間	サプライヤーの生産変動やモデルチェンジ時期を踏まえ、四半期ごとに繁忙期・平常期を含む連続10営業日を計測期間とした。前年度の納入実績から最も入荷量が少ない月を除外しつつ、各センターで納入便が平均的に発生する週を選定し、年4回の定点計測を実施した。
計測対象運行	上記2拠点到着する全てのトラック着車(国内一次サプライヤーからの納入便、ミルクラン便、海外CKD 部品の内陸搬送便、共同配送便等)を対象とした。入退場ゲートの車番認識システムと動態管理システムを連携させ、到着時刻・パース着離れ時刻を自動取得することで、運行種別ごとに第二種荷主としての荷待ち時間および荷役等時間を算出した。

備考 荷待ち時間等の計測について、サンプリングによる計測を行う場合、計測対象の最低値は以下のとおりとし、その選定方法や、計測対象を変更した場合における変更理由を「選定の考え方等について」に記載すること。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

2-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法 (任意)
1	東日本サプライセンター	栃木県さくら市〇〇町1-1	①
2	西日本サプライセンター	兵庫県神戸市西区〇〇町2-2	① ⑤

2-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	12			15			16			11		
	荷役等時間	35			40			45			38		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	15			16			18			15		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		

備考

- 2-2の「施設の名称」の欄には、2-1の「選定の考え方等について」における「計測対象施設」の欄にて選定した計測対象施設について、施設の名称を記入すること。なお、欄が足りない場合に

- は、欄の追加を行うこと。
- 2 2-2の「計測手法」の箇所には以下①～⑤から該当する番号を選択して、記載すること（複数選択可）。
 - ①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測
 - ②受付簿等により計測
 - ③計測要員による記録により計測
 - ④トラックドライバー等からの情報提供により計測
 - ⑤その他の手法により計測
 - 3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間について、原則としては計測対象施設ごとに月別に算出し報告することとするが、計測対象期間を選定した場合においては、連続して計測した期間ごとに算出して報告すること。算出方法については、「連続して計測した期間における1回の受渡しに係る荷待ち時間等の合計時間（付表2に記載の運行分を除く。）」を「連続して計測した期間における当該計測対象施設での受渡しの回数（付表2に記載の運行分を除く。）」で除すること。
 - 4 荷待ち時間と荷役等時間を分けて報告する場合は、「荷待ち時間等」の欄には「-」を記入すること。荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて把握することが困難な場合は、荷待ち時間等のみを記載し、「荷待ち時間」の欄及び「荷役等時間」の欄には「-」を記入すること。
 - 5 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。
 - 6 特定第二種荷主としての貨物の受渡しと特定連鎖化事業者として特定連鎖対象者に日時を指示する貨物の受渡しとを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

付表2 計測対象のうち荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行に関する事業の特性等の詳細

識別	報告省略の理由	安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由
2	②	エアバッグモジュールや高圧バッテリーなどの安全関連部品を扱う危険物倉庫では、法令に基づく漏えい確認や絶縁・静電気対策を含む安全点検を必ず実施している。荷役時間をこれ以上短縮すると、作業員およびドライバーの安全確保が困難となるため、当該倉庫に係る荷待ち時間等の報告は省略している。

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載することとし、②と記載した場合は、「業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由」の欄に理由を記載するものとする。

- ①荷待ち時間等が1時間未満
- ②業界特性等の理由

3 荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	計測対象とした完成車工場3拠点および本社部品センター1拠点では、直近年度の平均値は荷待ち時間がおおむね10分前後、荷役等時間が30分前後で推移している。前年と比較して荷待ち時間は全体で約2分短縮しており、動態管理システム導入後にピーク時間帯の滞留が大幅に減少した。一時的に新型車立上げ期に荷待ち時間が増加した月もあったが、増設バースの稼働開始により翌月以降は目標水準内に収まっている。計測期間中、当社が管理する対象施設の増減はなく、今後も同じ4拠点で継続計測を行う予定である。
特定第二種荷主	東西サプライセンター2拠点の計測結果では、荷待ち時間は12～15分程度、荷役等時間は35～38分程度で安定している。トラック予約枠の細分化とサプライヤーへの事前納入情報の展開により、以前は朝一番に集中していた納入便が日中に分散し、平均荷待ち時間は2～3分程度改善した。なお、港湾倉庫や構内シヤトルによる受渡しは、施設管理者が異なり当社として詳細な計測が困難であることから、本報告の対象外としているが、今後も関係会社と連携し、待機時間の発生有無はモニタリングしていく方針である。

備考 当該特定荷主自らが管理する施設数に増減があった場合に、その旨及び理由を記入すること。
また、その他荷待ち時間等の状況に関し、参考となる情報を記入すること。

4 貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約等締結先の名称	住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主	バイサイドモーターズロジスティクス(株) 川崎完成車倉庫	神奈川県川崎市川崎区東扇島1-10	月1回の合同運営会議でゲート通過時刻・滞留台数等のKPIを共有し、船積み前後のピーク時間帯に合わせて搬入枠を再設定。バース予約受付システムを共同で運用し、平均荷待ち時間を従来比約3割削減。
	中央オートパーツ物流(株) 東海パーツ DC	愛知県豊田市高岡町 3-5-2	当社の出荷計画と DC 側のバース稼働状況を週次で共有し、混雑が予想される時間帯を避けて積込便を前倒し・分散。危険物倉庫を除くレーンではフォークリフト要員を増強し、荷役等時間の短縮に共同で取り組んでいる。
特定第二種荷主	北関東ロジスティクス(株) 宇都宮サプライパーク	栃木県宇都宮市清原工業団地 8-1	一次サプライヤー向け共通倉庫として利用しており、当社から週次生産計画と部品別の納入ピーク情報を提供。これをもとに倉庫側で納入時間帯を再配分し、朝一番の集中を解消することで荷待ち時間の抑制を図っている。
	関西ロジテム(株) 神戸サプライセンター	兵庫県神戸市西区見津が丘 3-4-7	東西サプライセンターへの納入便のうち西日本分を委託。トラック予約受付システムのインターフェースを当社と共通化し、ASN データと連動させることで、到着順ではなく予約順に荷受けできる仕組みを整備し、荷待ち時間の平準化を進めている。

備考 欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。

5 貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	<p>バイサイドモーターズロジスティクス(株)川崎完成車倉庫及び中央オートパーツ物流(株)東海パーツ DC では、当社・委託先で共有しているゲートデータに基づき荷待ち時間等を把握している。直近年度の平均値は、通常日の荷待ち時間がおおむね 10～12 分、荷役等時間が 30 分前半で推移している。船積み締切前や部品緊急出荷時には一時的に 20 分前後まで延びるケースもあるが、予約枠の追加設定により長時間の滞留は発生していない。危険物専用倉庫については安全点検に時間を要するため、本報告では別途付表で整理している。</p>
特定第二種荷主	<p>北関東ロジスティクス(株)宇都宮サプライパーク及び関西ロジテム(株)神戸サプライセンターでは、当社が提供する生産計画等の情報を共有・トラック予約受付システムを活用し、納入ピークを平準化している。現在、平常期の平均荷待ち時間は 15 分以内、荷役等時間は 35～38 分程度であり、前年に比べていずれも数分の短縮が確認されている。一方で、モデルチェンジ前後や大型連休明けはサプライヤーの出荷が集中しやすく、局所的な待機が発生することから、今後も委託先との KPI レビューを通じて改善余地を検証していく方針である。</p>

定期報告書（様式第5）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、物流効率化への対応をこれから本格化させる段階にあり、荷待ち時間・荷役等時間や積載効率の現状把握が十分ではない企業像を想定して作成しています。体制整備やデータ収集等を進めながら、まずは「できる範囲」で定期報告をまとめていくケースを念頭に置いたものです。

- 生産拠点・部品倉庫・完成品倉庫などのうち、代表的な少数拠点から計測を開始し、対象を段階的に広げていく構成。
- ドライバーへのヒアリングや受付簿による簡易計測を通じて、荷待ち時間等の現状把握。
- II「判断基準の遵守状況」では、「一部で実施」「実施していない」を選択した項目についても、その理由や今後の予定も含めた表現。
- IV「荷待ち時間等の状況等」では、サンプル期間や代表拠点での計測結果を用いつつ、まだ測れていない部分についても現時点の限界や今後の改善方針を併記できる書きぶり。 等

など、書きやすさ・着手しやすさに配慮した記載例となっており、これから取組を深める製造事業者が、まずは自社の現状整理と最低限の報告を行う際のモデルとして活用することを想定しています。

定期報告書

関東経済産業局長
 関東地方整備局長 殿

2027年 7月 30日

住 所 東京都千代田区丸の内 1-1-1
 法人名 O×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48条の規定に基づき、次のとおり報告します。

I 特定荷主の名称等

特定荷主番号	T-0123456				
事業者の名称	O×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				

- 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、該当区分にチェックを入れること。

II 運転者の運送及び荷役等の効率化に関する判断基準の遵守状況

1 特定第一種荷主

対象項目	遵守状況		
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 措置	① 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せ、配送の共同化、運送の帰路における車両への貨物の積載その他の措置を講ずるために必要な時間を把握することその他の措置により、当該時間を確保すること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	具体的な措置の内容 主要販売会社向けには出荷リードタイムを契約上 48 時間確保している。しかし、その他案件では依然として緊急出荷が多く、十分なリードタイムを設定できていないケースも残る。
		実施していない理由	
	② 貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	②-1 貨物の量の平準化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	
	②-2 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯の集約を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	具体的な措置の内容 上記②-2 以外の特段の措置は講じていない。現在は繁閑差平準化そのものが十分でないため、まずは計画段階での発送量平準化に取り組む予定であり、その他の施策は未着手。
		実施していない理由	
	③ 配車計画及び運行計画を作成する機能を有する情報処理システムの導入を行うことその他の措置により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		

	具体的な措置の内容	クラウド型の配車計画システムを一部拠点で導入し、配車計画・運行経路の見直しを開始。主要都市部への輸送では集約配送ルートを設定し、積載効率向上に着手している。ただし、全社的な配車計画最適化システムの導入には至っておらず、これからの課題。
	実施していない理由	
④ ①～③に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の運送に係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	調達・生産・販売・物流部門による月例会議を実施し、出荷スケジュールの情報共有と調整を図っている。しかし部門間の連携による迅速な計画変更には課題が残り、繁忙期の計画見直しなどで十分に機能しない場面がある。
	実施していない理由	
運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置	① 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。	
	実施状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	主力工場では納品先の要望に応じて出荷時間帯を昼夜二交代に分散し、トラック到着が一極集中しないよう調整しているが、全出荷に適用はできていない。
	実施していない理由	
	② 特定第一種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。	
	各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
具体的な措置の内容	自社拠点で到着時刻を調整するシステムは導入出来ておらず、電話・メール・FAXでトラックの到着管理を行っている状況である。	
実施していない理由		

	③ 特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない
	具体的な措置の内容	完成車を委託保管する倉庫に対して、繁忙期は出庫オーダーを平時より2日早めに通知する試みを実施。ただし平常時は従来通りの発注タイミングであり、全期間での前倒しにはなっていない。
	実施していない理由	
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	① 荷役等の効率化を図ること。	
	①-1 パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具を導入すること。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で導入している <input checked="" type="checkbox"/> 大半の発注で導入している <input type="checkbox"/> 一部の発注で導入している <input type="checkbox"/> 導入していない <input type="checkbox"/> 該当なし
	①-2 一貫パレチゼーションの実現のために標準仕様パレットその他の標準化された規格に適合するパレットを使用すること。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で使用している <input type="checkbox"/> 大半の発注で使用している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で使用している <input type="checkbox"/> 使用していない <input type="checkbox"/> 該当なし
	①-3 運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし
	①-4 フォークリフトを適切に配置すること。	
	各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし
	①-5 荷役等を行う人員を適切に配置すること。	
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	

①-6 ①-1～5 以外の措置により、荷役等の効率化を図ること。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	パレット等を用いた荷役等の効率化には徐々に取り組めてきているが、一部施設では、現状は人的作業に依存しているため、今後は全社的に ICT を用いた仕組み導入を検討し、運用に乗せていく計画である。
	実施していない理由	
② 検査の効率化を図ること。		
②-1 第二種荷主、倉庫業者又は貨物自動車運送事業者等に対して貨物に係る情報を事前に通知すること。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
②-2 検査を効率的に実施するための機械を導入すること。		
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で導入している <input type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で導入している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で導入している <input checked="" type="checkbox"/> 導入していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、検査の効率化を図ること。		
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	主要工場の一部ラインで検査項目を集約し、判定基準の統一とチェックリスト化を試行している。
	実施していない理由	
③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。		
各施設における状況の詳細 (特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	本社工場ではトラックバース 10 台分を確保し運用しているが、地方工場では共有エリアが狭小なため 2～3 台程度しか同時着車できない拠点もある。現在、倉庫拡張や近隣スペース借用を含めた改善策を模索中である。

		実施していない理由	
実効性の確保	① 効率化のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うこと。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	各部門横断の物流委員会を発足させたが、実質的な権限は限定的であり、今後体制強化が必要。
		実施していない理由	
	② 従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	現在までドライバーの負荷軽減や効率化に関する社内研修は未実施。担当部署のリソース不足もあり手が回っていない状況で、外部セミナー受講などで対応している。次年度より社内研修プログラムを整備予定。
	③ 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	今年度より主要工場で荷待ち時間と積載率のサンプリング調査を開始。月に一度、特定週を選定し、トラックの待機時間を記録し、平均値を算出している。ただし全施設・全期間の網羅には至っておらず、今後測定範囲を拡大予定。
		実施していない理由	
④ 特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容		

		実施していない理由	当社が委託している物流事業者に対し、荷待ち短縮策の具体的提案や協議の場はまだ設けられていない。委託先からの要望対応で精一杯の状況であり、今後 CLO 中心に協議体制を構築予定。
⑤ 物資の流通に係るデータの標準化を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容		
	実施していない理由	自社及び取引先との間で物流データ標準化(物流情報標準ガイドライン準拠等)の取組は未着手。各社とのシステムがバラバラで調整が難航しており、まずは受発注 EDI 標準化から段階的に進める計画。	
⑥ 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	主要運送事業者との契約において、いくつかの路線で運賃改善を実施し、ドライバー待機削減への協力要請とセットで合意。ただし取引先全体でのコスト可視化・適正化はこれから取り組む段階である。	
	実施していない理由		
⑦ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	業界団体等の説明会に参加し、改正物流効率化法の情報を共有し、一部の主要取引先に荷待ち時間等の短縮への協力を依頼している。	
	実施していない理由		

備考

- 1 特定第一種荷主は、各措置における「実施状況の詳細」及び「各施設における状況の詳細」について、該当する状況にチェックを入れること。なお、「運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置」の③及び「実効性の確保」の④は「特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答し、それ以外については「(特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)」旨の記載がない限り、「特定第一種荷主が管理する施設」及び「特定第一種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答すること。
- 2 「具体的な措置の内容」は、補足がある場合の任意記載欄であるが、各号に例示された取組以外の

措置を講じている場合は必ずその内容を当該欄に記載すること。

- 3 「実施していない理由」は、「実施していない」を選択した場合のみ記載すること。なお、各号に例示された取組の一部又は全部を実施しており、かつ、それ以外の措置を実施していない場合においては、「実施していない理由」の欄の記載は任意とする。
- 4 「到着時刻表示装置」とは、施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。
- 5 「検査」とは、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査をいう。

2 特定第二種荷主

対象項目	遵守状況			
<p>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 措置</p>	<p>① 第一種荷主が「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措置」の①～③に掲げる取組を円滑に実施するため貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について協議したい旨を申し出た場合にあっては、これに応じて、必要な協力を行うこと。</p>			
	<p>実施状況の詳細</p>	<p> <input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input checked="" type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない </p>		
		<p>具体的な措置の内容</p>	<p>主要部品サプライヤーから納入時間帯変更等の協議申し出があれば概ね応じている。例えば、一部仕入先からの要請で当社受入時間を午後から早朝に変更し、同社の積載効率改善に協力したケースがある。ただし、全ての取引先で常時受入調整ができていないわけではない。</p>	
		<p>実施していない理由</p>		
	<p>② ①に掲げる取組が適切かつ円滑に行われるよう、開発、生産、流通、販売、調達、在庫管理その他の貨物の受渡しに係る業務に係る各部門間の連携を促進すること。</p>			
	<p>実施状況の詳細</p>	<p> <input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない </p>		
<p>具体的な措置の内容</p>		<p>調達・生産の各部門間で納入計画共有のミーティングを不定期開催中。しかし組織横断の仕組みとしては定着しておらず、繁忙期に調達計画を柔軟に変更する仕組みが不足している。今後、実務的な調整会議体を設け、改善に向けて検討していく予定。</p>		
<p>実施していない理由</p>				
<p>運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置</p>	<p>① 停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないよう、当該場所の状況を把握することその他の措置により、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。</p>			
	<p>実施状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)</p>	<p> <input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない </p>		
		<p>具体的な措置の内容</p>	<p>本社工場において、特定の大型サプライヤー向けに納入時間帯を午前・午後に分散する取組を試行。一定の効果が見られたため、他の仕入先にも水平展開を検討中。ただし現状では大半の仕入先が従来通りの納入時間に集中しており、さらなる調整が必要。</p>	

		実施していない理由		
	② 特定第二種荷主が管理する施設において到着時刻表示装置を導入し、及びこれを適切に活用することその他の措置により、貨物自動車の到着の日及び時刻又は時間帯を調整すること。			
	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input type="checkbox"/> 50%以上90%未満の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
具体的な措置の内容		到着時刻の調整は今のところ一部施設における受付担当者による電話連絡で対応。システムの導入は荷待ち解消効果との兼ね合いで検討中。		
実施していない理由				
	③ 特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対する寄託物の入庫又は出庫の発注を早期に行うことその他の措置により、当該者が管理する施設における貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散させること。			
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全ての発注で実施している <input type="checkbox"/> 大半の発注で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部の発注で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
具体的な措置の内容		一部の原材料倉庫(外部委託)に対し、当社からの資材引取りオーダーを通常より前倒しで出す試みを実施中。しかし委託先との契約条件もあり、全委託倉庫で統一した運用には至っていない。今後、契約見直しも含め調整予定。		
実施していない理由				
運転者の荷役等時間の短縮に関する措置	① 検査を効率的に実施するための機械を導入することその他の措置により、検査の効率化を図ること。			
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
		その他の措置の内容		
		実施していない理由	当社工場の受入検品はすべて人手で行っており、自動検品機器は未導入。検査工程の機械化は投資負担の問題から見送りとなっている。省力化には検品基準の合理化等ソフト面の対応で進めているが、機械導入は将来的な検討課題。	
	② 荷役等の効率化を図ること。			
	②-1 フォークリフトを適切に配置すること。			

	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input type="checkbox"/> 該当なし	
	②-2 荷役等を行う人員を適切に配置すること。		
	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	②-3 ②-1 及び 2 以外の措置により、荷役等の効率化を図ること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 大半で実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	フォークリフトを導入することに加え、荷役担当作業員全員にフォークリフトの免許を取得させる社内方針を固め、〇〇年度までの達成に向けて取り組んでいる。
		実施していない理由	
	③ 荷役等に係る停留場所を貨物の量に応じて適正に確保することその他の措置により、荷役等を円滑に行うことができる環境を整えること。		
	各施設における状況の詳細 (特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)	<input type="checkbox"/> 90%以上の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 50%以上 90%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	実施状況の詳細	具体的な措置の内容	主力工場では一定の待機場所を確保しているものの、他の工場では敷地の制約からトラック待機スペースが不足している。結果、一部時間帯で工場門前に車列ができることがある。現在、近隣の空き地活用や工程調整による分散などで対応策を模索中。
実施していない理由			
実効性の確保	① 効率化のための取組に関する責任者の選任その他の必要な体制の整備を行うこと。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
	具体的な措置の内容	CLOの所管外となる調達部門に物流効率化担当を設置し、調達計画と物流の間の調整機能を担わせている。これにより、CLO主導の全社的な物流効率化を推進するための社内サポート体制を強化。	

		実施していない理由	
② 従業者に対し、効率化のための取組に関する研修の実施その他の措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容		
	実施していない理由	着荷主としての自社の役割に関する従業員研修は未実施。調達部門において物流効率化の重要性認識が十分でない面があり、まずは経営トップからのメッセージ発信や教育プログラム策定が必要と認識している。	
③ 運転者の荷待ち時間等及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の状況並びに効率化のために実施した取組及びその効果を適切に把握すること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input checked="" type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容	今年度、モデルケースとして本社工場で1週間の荷待ち時間実態調査を実施し、平均待機時間約90分との結果を得た。これにより課題を認識し、来年度以降は他工場にも調査対象を拡大予定。ただし全体的な状況把握にはまだ不十分である。	
	実施していない理由		
④ 特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者に対し、当該者が管理する施設における荷待ち時間等の短縮のための取組に関する提案をするとともに、当該者から当該提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
	具体的な措置の内容		
	実施していない理由	現状、当社が委託する倉庫や仕入先に対し、荷待ち時間短縮策の提案や協力要請は行っていない。まずは自社内の改善に注力している段階であり、将来的には取引先と協調した取組を進めたい。	
⑤ 物資の流通に係るデータの標準化を実施することその他の措置により、物資の流通に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること。			
実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		

		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	物流データ標準化(EDI 化やガイドライン準拠)は検討段階に留まる。当社と仕入先・物流会社間でデータフォーマットが統一されておらず、個別対応のままである。効率化のためには標準化が必要との認識はあり、CLO を中心にロードマップ策定予定。
	⑥ 運送役務の内容その他の事情に応じた価格の設定をすることその他の措置により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること。		
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> ほぼ全てで実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	運送費等のコスト内訳を取引先と共有する取組は未実施。価格交渉は従来型であり、効率化施策へのインセンティブ付与に課題がある。今後、物流 KPI 共有と合わせ、コスト構造の透明化に取組、適正な費用負担の議論ができる関係構築を目指す。
		⑦ 国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図るよう配慮すること。その際、必要に応じて取引先に対し協力を求めること。	
	実施状況の詳細	<input type="checkbox"/> 実施している <input type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない	
		具体的な措置の内容	
		実施していない理由	

備考

- 1 特定第二種荷主は、各措置における「実施状況の詳細」及び「各施設における状況の詳細」について、該当する状況にチェックを入れること。なお、「運転者の荷待ち時間の短縮に関する措置」の③及び「実効性の確保」の④は「特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答し、それ以外については「(特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設を除く。)」旨の記載がない限り、「特定第二種荷主が管理する施設」及び「特定第二種荷主との間で貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設」を対象として回答すること。
- 2 「具体的な措置の内容」は補足がある場合の任意記載欄であるが、各号に例示された取組以外の措置を講じている場合は必ずその内容を当該欄に記載すること。
- 3 「実施していない理由」は、「実施していない」を選択した場合のみ記載すること。なお、各号に例示された取組の一部又は全部を実施しており、かつ、それ以外の措置を実施していない場合においては、「実施していない理由」の欄の記載は任意とする。
- 4 「到着時刻表示装置」とは、施設における貨物の搬入及び搬出の状況に係る情報並びに当該情報を利用して貨物自動車運送事業者等から提供された当該施設に到着する予定時刻に係る情報を管理

するシステムを使用して当該予定時刻に係る情報を表示する装置をいう。

- 5 「検査」とは、貨物の品質又は数量がこれらについて定める契約の内容に適合するかどうかの検査をいう。

Ⅲ Ⅱの他に実施した措置

1 特定第一種荷主

対象項目	措置の内容
<p>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 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部の工場で、協力輸送会社と共同で積合せ候補ルートを洗い出し、混載が可能な仕向地について試験運行を開始した。 ● 本年度は対象エリアを拡大し、混載率の可視化や、車両手配ルールの見直しを検討している。
<p>運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 主力工場において、紙ベースでトラック受付時刻を記録し、時間帯別の到着状況を分析している。 ● 現時点では、荷降ろし順の調整や積み込み順序の工夫により、繁忙日の極端な待機を減らす取組を試行中である。
<p>運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置</p>	

備考 特定第一種荷主は、Ⅱの他に実施した措置がある場合に記入すること。

2 特定第二種荷主

対象項目	措置の内容
<p>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 措置</p>	
<p>運転者の 荷待ち時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部店舗で荷受け場の簡易な掲示を設置し、納品順を明確化することで混乱防止を図っている。
<p>運転者の 荷役等時間の 短縮に関する 措置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 現時点では、従業員の声掛けや事前準備の徹底により、ドライバーの待機時間を最小化する運用を試行している。設備投資計画を策定のうえ、中長期的な改善策を検討する。

備考 特定第二種荷主は、Ⅱの他に実施した措置がある場合に記入すること。

IV 荷待ち時間等の状況等

1 荷待ち時間等の状況（特定第一種荷主）

1-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方等について
計測対象施設	国内には完成車工場4拠点と部品倉庫2拠点があるが、まずはトラック発着が多く受付簿が整備されている「本社完成車工場」「東日本完成車工場」「本社部品センター」の3拠点を計測対象とした。（3拠点で当社全体の第一種荷主としての取扱貨物重量のおおむね6割を占めている）
計測対象期間	四半期ごとに任意の連続5営業日を計測期間とした。前年度の出荷実績をもとに各四半期で生産・出荷量が平均的とみなせる週を1週ずつ選定し、繁忙期・平常期を含めた年間4回のサンプリング計測とした。初年度は現場負荷を踏まえ5営業日に限定しているが、今後、計測体制が整い次第、期間や対象拠点の拡大も検討する。
計測対象運行	上記3拠点において期間中に出入りする全ての運行を対象とした。なお、夜間便や構内シャトル便については門前受付簿に記載された到着・退出時刻と現場担当者によるドライバーへの聞き取りを用いて、1回の受渡しごとの荷待ち時間および荷役等時間を算出している。今後はゲートシステムとの連携による自動計測への移行を検討している。

備考 荷待ち時間等の計測について、サンプリングによる計測を行う場合、計測対象の最低値は以下のとおりとし、その選定方法や、計測対象を変更した場合における変更理由を「選定の考え方等について」に記載すること。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

1-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法 (任意)
1	本社完成車工場	愛知県豊田市高岡町〇丁目〇番地	②
2	東日本完成車工場	栃木県さくら市〇〇町1-1	②
3	本社部品センター	愛知県日進市藤枝町〇丁目〇番地	②、⑤

1-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	種類	1回の運送あたりの荷待ち時間等の平均時間（分）											
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	65			75			66			62		
2	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	65			62			63			64		
3	荷待ち時間	—			—			—			—		

荷役等時間	—			—			—			—		
荷待ち時間等	66			68			68			72		

備考

- 1-2の「施設の名称」の欄には、1-1の「選定の考え方等について」において「計測対象施設」の欄にて選定した計測対象施設について、施設の名称を記入すること。なお、欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。
- 1-2の「計測手法」の欄には以下①～⑤から該当する番号を選択して、記載すること（複数選択可）。
 - ①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測
 - ②受付簿等により計測
 - ③計測要員による記録により計測
 - ④トラックドライバー等からの情報提供により計測
 - ⑤その他の手法により計測
- 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間について、原則としては計測対象施設ごとに月別に算出し報告することとするが、計測対象期間を選定した場合においては、連続して計測した期間ごとに算出して報告すること。算出方法については、「連続して計測した期間における1回の受渡しに係る荷待ち時間等の合計時間（付表1に記載の運行分を除く。）」を「連続して計測した期間における当該計測対象施設での受渡しの回数の合計（付表1に記載の運行分を除く。）」で除すること。
- 荷待ち時間と荷役等時間を分けて報告する場合は、「荷待ち時間等」の欄には「—」を記入すること。荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて把握することが困難な場合は、荷待ち時間等のみを記載し、「荷待ち時間」の欄及び「荷役等時間」の欄には「—」を記入すること。
- 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を1-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

付表1 計測対象のうち荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行に関する事業の特性等の詳細

識別	報告省略の理由	安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載することとし、②と記載した場合においては、「安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由」の欄に理由を記載すること。

- ①荷待ち時間等が1時間未満
- ②業界特性等の理由

2 荷待ち時間等の状況（特定第二種荷主）

2-1 荷待ち時間等の計測対象の選定の詳細について

選定の種類	選定の考え方等について
計測対象施設	第二種荷主として当社が管理する受入拠点は4か所あるが、一次サプライヤーからの納入便が集中し、年間の入荷重量の約55%を占める「東日本サプライセンター」と「西日本サプライセンター」の2拠点を計測対象とした。現時点では計測体制が十分でないため、まずはこれら代表性の高い拠点から着手し、順次拡大していく方針。
計測対象期間	四半期ごとに任意の連続5営業日を計測期間とした。前年度の納入実績をもとに、各四半期で入荷量が平均的とみなせる週を1週ずつ選定している。初年度は現場負荷を考慮し最小限の期間設定としたが、繁忙期と平常期の傾向を把握しつつ、次年度以降は必要に応じて期間の見直しを行う予定。
計測対象運行	上記2拠点の全運行を対象とした。門前受付簿に記載された到着・退出時刻と担当者によるドライバー聞き取りをもとに、1回の受渡しごとの荷待ち時間等を算出している。

備考 荷待ち時間等の計測について、サンプリングによる計測を行う場合、計測対象の最低値は以下のとおりとし、その選定方法や、計測対象を変更した場合における変更理由を「選定の考え方等について」に記載すること。

- ・対象施設：取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、特定荷主自身が管理する全ての施設から、年間において取扱貨物の重量が大きい施設又は実態を把握すべき施設
- ・対象期間：四半期ごとに任意の連続した5営業日以上（前年度の実績に照らして、各四半期中最も売上金額が低いと見込まれる月は対象外）
- ・対象運行：原則として対象施設で計測した全ての運行

2-2 計測対象施設の一覧

識別	施設の名称	施設の住所	計測手法 (任意)
1	東日本サプライセンター	栃木県さくら市〇〇町1-1	② ④
2	西日本サプライセンター	兵庫県神戸市西区〇〇台2-2	② ④

2-3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の計測結果

識別	1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間（分）												
	種類	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	65			66			62			71		
2	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	62			65			64			66		

備考

- 2-2の「施設の名称」の欄には、2-1の「選定の考え方等について」における「計測対象施設」の欄にて選定した計測対象施設について、施設の名称を記入すること。なお、欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。

- 2 2-2の「計測手法」の箇所には以下①～⑤から該当する番号を選択して、記載すること（複数選択可）。
- ①到着時刻表示装置その他のシステム等により計測
 - ②受付簿等により計測
 - ③計測要員による記録により計測
 - ④トラックドライバー等からの情報提供により計測
 - ⑤その他の手法により計測
- 3 1回の受渡しに係る荷待ち時間等の平均時間について、原則としては計測対象施設ごとに月別に算出し報告することとするが、計測対象期間を選定した場合においては、連続して計測した期間ごとに算出して報告すること。算出方法については、「連続して計測した期間における1回の受渡しに係る荷待ち時間等の合計時間（付表2に記載の運行分を除く。）」を「連続して計測した期間における当該計測対象施設での受渡しの回数の合計（付表2に記載の運行分を除く。）」で除すること。
- 4 荷待ち時間と荷役等時間を分けて報告する場合は、「荷待ち時間等」の欄には「-」を記入すること。荷待ち時間と荷役等時間を切り分けて把握することが困難な場合は、荷待ち時間等のみを記載し、「荷待ち時間」の欄及び「荷役等時間」の欄には「-」を記入すること。
- 5 各計測対象施設において、特定第一種荷主としての貨物の受渡しと特定第二種荷主としての貨物の受渡しを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。
- 6 特定第二種荷主としての貨物の受渡しと特定連鎖化事業者として特定連鎖対象者に日時を指示する貨物の受渡しとを区別することが難しい場合については、それぞれの荷待ち時間等を区別せず、平均時間を2-3にまとめて記載し、3にその旨を記載すること。

付表2 計測対象のうち荷待ち時間等の報告を省略する施設・運行に関する事業の特性等の詳細

識別	報告省略の理由	安全性、衛生等の観点で荷役等時間を短縮することが難しい理由

備考 「報告省略の理由」には、以下から該当する理由の番号を記載することとし、②と記載した場合においては、「業界特性等を踏まえ荷役等の業務に要する時間が安全性又は衛生等の観点から短縮することが難しい理由」の欄に理由を記載するものとする。

- ①荷待ち時間等が1時間未満
- ②業界特性等の理由

3 荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	2026年度は、本社完成車工場・東日本完成車工場・本社部品センターの3拠点のみを対象に、四半期ごと連続5営業日の試行計測を実施した。受付簿とドライバー聞き取りに基づく集計のため、現時点では荷待ち時間と荷役等時間を分けて把握できず、合計時間のみ記録している。今後、ゲートシステム導入に合わせて対象拠点・対象運行の拡大とデータ精度の向上を進める予定である。
特定第二種荷主	第二種荷主としては、東日本・西日本サプライセンターの2拠点到り、四半期ごと連続5営業日の簡易計測を行っている。こちらも受付簿およびドライバー聞き取りベースであり、荷待ち時間と荷役等時間の内訳は把握できておらず、荷待ち時間等の合計値のみを算出している。今後、委託先やサプライヤーと連携しながら計測範囲の拡大と分析体制の整備を進める。

備考 当該特定荷主自らが管理する施設数に増減があった場合に、その旨及び理由を記入すること。
また、その他荷待ち時間等の状況に関し、参考となる情報を記入すること。

4 貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における寄託契約の締結先との連携状況等について

区分	寄託契約等締結先の名称	住所	荷待ち時間等の短縮に向けた連携状況
特定第一種荷主	東海オートロジサービス株式会社 名古屋港完成車倉庫	愛知県名古屋市港区潮見町 1-10	完成車の港湾保管・船積み前集約を委託している。現在は月1回の定例連絡で、船積み前後にトラックが集中する時間帯を共有している段階であり、具体的な数値 KPI は未設定である。今後、出荷予定台数の事前共有や受付時間帯の見直しについて協議を開始したところである。
	北関東パーツロジ株式会社 小山部品倉庫	栃木県小山市大字粟宮 200-3	一部補修部品の保管・出荷を委託している。荷待ち時間等の定量把握はまだ実施できておらず、荷役が長引いた事例があった際に個別に情報提供を受ける運用である。現在、当社から月次の出荷予定を共有し、荷受けピークを避けた積込時間帯の設定について相談している。
特定第二種荷主	西日本ロジウェア株式会社 神戸サプライセンター	兵庫県神戸市西区高塚台 5-2-8	一次サプライヤーからの部品納入の一部を委託している。荷待ち時間等は同社側で簡易計測しているが、当社との共有はまだ十分ではない。最近、週次で当社の生産計画と主要部品の納入予定をメールで送付し、集中日を避ける形で搬入枠を調整してもらう取組を試行中である。
	関東港運ストレージ株式会社 川崎受入倉庫	神奈川県川崎市川崎区浮島町 7-5	海外 CKD 部品の一時的保管・内陸輸送手配を委託している。現時点では荷待ち時間等のデータは当社側で把握できておらず、トラックの滞留が多い日について事後連絡を受けるにとどまっている。今後、ゲート通過記録の提供や簡易な月次レポートの作成を依頼し、問題が大きい曜日・時間帯を特定したうえで対策を検討する予定である。

備考 欄が足りない場合には、欄の追加を行うこと。

5 貨物に係る寄託契約等を締結した者が管理する施設における荷待ち時間等の状況に関する参考情報

区分	参考情報
特定第一種荷主	<p>東海オートロジサービス(株)名古屋港完成車倉庫及び北関東パーツロジ(株)小山部品倉庫における荷待ち時間等については、当社として体系的な数値データをまだ取得できていない。委託先へのヒアリングによれば、通常日はおおむね 30～60 分の範囲で推移しているものの、船積み前後や月末には1時間を超える待機が発生する日もある。今後、ゲート通過時刻のログ提供や簡易な月次レポートの作成を依頼し、基準に沿った荷待ち時間等の計測方法・定義を委託先とすり合わせたうえで、次年度以降の荷待ち時間等の短縮に向けた取組に反映していく予定である。</p>
特定第二種荷主	<p>西日本ロジウェア(株)神戸サプライセンター及び関東港運ストレージ(株)川崎受入倉庫では、一次サプライヤーからの納入便や海外 CKD 部品の受入れを委託しているが、当社側で把握している荷待ち時間等は、現時点では「滞留が多かった日」の事後報告に限られている。委託先の感触としては、平常日は 40～50 分程度である一方、連休明けや生産計画変更時には1時間超の待機が発生するケースがある。今後、簡易な日報・月報のフォーマットを当社から提示し、少なくとも四半期ごとに平均値と最大値を共有してもらうことで、問題の大きい曜日・時間帯を特定し、発注タイミングの見直し等の対策につなげていく方針である。</p>