

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 —

【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（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**：まずは代表的な拠点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（取扱品目、拠点構成、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（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、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。

- 主要な物流センター・営業倉庫ごとに、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 を活用した配車計画、トラック予約システム等を導入し、在庫拠点と販売拠点を跨いだ幹線輸送・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先、グループ物流会社・3PL との間で共同配送・一貫パレチゼーション、納品条件の見直しなど、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卸売事業者が、自社の定期報告（取扱貨物、拠点構成、委託先の役割分担、計測結果 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 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 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	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				

- 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 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	全受注の受注締切時間を前々日午前中に設定し、前日の午前時間帯を積合せ計画および配車確定に充てることで、積載率を最大化するために必要なリードタイムを確保している。
	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	
	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	
	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 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	
	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 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	AI 需要予測システムを導入し、欠品による緊急配送(チャーター便等)を抑制している。これにより、計画的な在庫移送が可能となり、拠点間輸送の効率化を図っている。
	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 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	長尺物と箱物を混載可能な、3D 積載シミュレーション機能付き配車システムを導入している。当該システムにより積載率及び巡回ルート最適化を自動計算し、必要車両台数の削減を実現している。
		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	営業部門と物流部門が参加する「営業・物流調整会議」を週次で開催している。特注品や大型物件の配送スケジュールを事前に共有することで、無理な納期回答を防止している。
		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	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	自社センターの出荷バースを方面別に時間帯ごとに区分し、積込車両の集中を回避している。あわせて、前日積込を積極的に活用することで、朝一番の出発車両の待機を解消している。
		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 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		トラック予約受付システムを全物流センターに導入し、車両の入場時間を完全予約制としている。これにより、車両到着時間の分散および待機時間の可視化・短縮を実現している。	
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 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 <input type="checkbox"/> 該当なし	
	具体的な措置の内容	外部委託倉庫に対し、出荷指示データを前々日夕方までに確定送信している。これにより、倉庫側でのピッキングおよび荷揃え時間を十分に確保し、集荷トラックの待機発生を防止している。
	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 荷役等の効率化を図ること。	
実施状況の詳細	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	
実施状況の詳細	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	
実施状況の詳細	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 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 <input type="checkbox"/> 該当なし	
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。)	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	
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。)	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	カーテンレール等の長尺物について、当社従業員による吊り上げ納品(車上渡し)を基本とし、手作業を回避している。これにより、現場での荷役等時間の短縮および安全性の向上を図っている。
	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 type="checkbox"/> 90%以上の施設で導入している <input checked="" 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	主要な納品先(施工店・販売店)との間で「検品レス運用(ノー検品受入)」に関する取決めを締結している。当社出荷時の検品精度実績(誤出荷率 0.001%以下)を保証することで、納品先における現物照合・個数カウント作業を省略し、受渡し時間を大幅に短縮している。
	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	各拠点の最大貨物取扱量に基づき、ピーク時におけるトラック待機台数を算定し、敷地内に十分な待機スペースを確保している。特に長尺物(カーペットやカーテンレール等)を積載した大型車両が安全に待機・接車できる専用レーンを増設した。
		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	取締役物流本部長を「物流統括管理者」に選任し、その下に営業・仕入・物流の各部門長で構成する「物流生産性向上委員会」を設置。月次定例会を開催し、発注ロットの見直しや納品リードタイムの適正化等、部門横断的な課題について協議・決定する体制を整備済みである。
		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	物流部門に加え、営業担当者全社員に対し、「物流クライシスと適正取引」に関する研修を年 2 回実施。短納期の配送指定がトラックドライバーに与える負荷を周知するとともに、顧客との納期調整スキルの向上を図っている。
		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		トラック予約受付システムのログデータを活用し、ルートごとの実車積載率と拠点ごとの平均荷待ち時間を月次で自動集計している。設定した KPI(積載率〇%以上、荷待ち時間 30 分未満)の達成状況を経営会議で報告し、未達成拠点に対して是正措置を講じている。	

		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 <input type="checkbox"/> 該当なし		
	具体的な措置の内容	寄託先の倉庫業者と四半期ごとに「物流品質協議会」を開催している。当社からは出荷オーダーの早期確定(前日 15 時締切)を提案・実施し、倉庫業者側からの「長尺物と小物類の梱包集約」に関する要請に応じて出荷基準を見直すなど、相互連携により作業時間の短縮を実現している。	
	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	大手ゼネコンとの間で、ゼネコン側と連携したシステムを導入。発注・出荷・配送ステータス情報をデジタルデータで相互共有することにより、伝票入力作業を削減するとともに、配送状況のリアルタイム可視化を実現している。	
	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"/> 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	運送事業者との契約を見直し、運賃体系を「基本運賃」と「付帯作業料(荷役料・待機料・現場配送割増)」に明確に区分した。これにより、建設現場での縦持ち(階上搬入)や長時間の荷下ろし作業に要するコストを可視化し、適正な対価を支払う仕組みを運用している。	
	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	国土交通省が推奨する「ホワイト物流」推進運動に賛同し、自主行動宣言を提出・公表済みである。また、販売先(施工店・工務店)向けの安全大会や定例会において、いわゆる物流 2024 年問題への理解を求める説明会を実施し、リードタイム延長や現場受入体制の改善について協力を要請している。
	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、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>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 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</p>	
		<p>具体的な措置の内容</p>	<p>壁紙・床材メーカーからの「バラ積みからパレット納品への切替え」および「路線便から貸切便への集約(大口化)」の申し入れを受諾。荷受スペースの拡張やドックレベラーの整備を行い、メーカー側の積載率の向上と荷役等時間の短縮に全面的に協力している。</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 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>仕入部門(バイヤー)と物流部門が連携し、メーカーごとの「発注単位(MOQ)」を見直し。在庫型商品については「ケース単位」から「パレット単位」への発注に切り替え、メーカーが満載出荷しやすい発注体制を社内横断で構築した。</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 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</p>	
		<p>具体的な措置の内容</p>	<p>自社センターにおける入荷車両の到着時刻データを分析し、混雑ピークの時刻(10 時前後)を特定。仕入先メーカーに対し、在庫補充品などの緊急度の低い納品については「午後配送枠」へのシフトを要請し、入荷波動の平準化を実現した。</p>
	<p>実施していない理由</p>		

	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	全国の主要物流センター(DC)にトラック予約受付システムを導入。仕入先および運送事業者に事前予約を義務付け、予約無しの待機車両を解消したことで、平均荷待ち時間を60分から15分へ大幅に短縮した。
		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 <input type="checkbox"/> 該当なし	委託先の倉庫業者への入庫予定データおよび在庫移動指示について、送信締切時刻を「前々日午前中」に設定。倉庫側での作業計画立案とトラックバース配分に十分なリードタイムを与え、特定時間帯への車両集中を未然に防止している。
		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	仕入先メーカーからの事前出荷情報(ASN)を入荷前日に取り込み、検品リストを自動生成。入荷時はハンディターミナルで現品ラベルをスキャンするだけで消し込みが完了するシステムを構築し、目視検品によるタイムロスを解消した。
		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 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	ドライバーによる館内横持ちや棚入れ作業を禁止し、荷降ろし場所(仮置き場)での引き渡しを徹底。そこから先の格納作業は全て自社作業員が行うことで、ドライバーの拘束時間を最小化した。
		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	
	実施状況の詳細	具体的な措置の内容	入荷バース直近に十分な広さの「入荷仮置きエリア」を確保。パレットやカゴ車で荷降ろしされた貨物を滞留させることなく、次々と受け入れられる動線を確認し、バースの回転率を高めている。
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	物流統括管理者のもと、仕入部門長をリーダーとする「入荷物流改善ワーキンググループ」を設置。メーカー側の物流事情を考慮した発注改善を推進する体制を整えている。
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	荷受担当者およびバイヤーに対し、「ホワイト物流推進研修」を実施。ドライバーへのハラスメント防止や、標準的な荷役作業ルールについて教育を徹底している。
	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	トラック予約受付システムの実績データから、仕入先・運送事業者ごとの「平均入荷時間」と「待機時間」を月次で集計。待機時間が長い仕入先に対しては、原因分析の結果(梱包不備や伝票未着等)をフィードバックし、改善を求めている。
	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 <input type="checkbox"/> 該当なし	
	具体的な措置の内容	外部委託倉庫に対し、入荷作業の効率化に関するヒアリングを定期実施。倉庫側から提案のあった「バラ納品商品のカゴ車化」や「入荷伝票のバーコード化」を採用し、倉庫内作業者の負荷軽減に協力している。
	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	主要メーカーとの間で、業界標準 EDI(流通BMS等)によるデータ交換を実施。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	自社倉庫を経由しない取引(メーカーから現場への直送)についても、運賃と付帯作業料を明確に区分して契約。着荷主として負担すべき荷役コストを可視化している。	
	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	業界団体が主催する「建材物流効率化協議会」に参加し、パレット標準化や共同配送の事例を共有。仕入先メーカーとも物流課題に関する定期的な意見交換会を実施し、サプライチェーン全体での効率化に取り組んでいる。	
	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"> ● 同業他社および建材メーカーと連携し、地方エリア(東北・九州)への幹線輸送を共同化。鉄道コンテナを活用したモーダルシフトへ切り替え、トラック輸送距離を削減するとともに、コンテナ単位での積載率を〇〇%以上に向上させた。
<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"> ● 従来、建設現場での荷降ろし待ちが多発していたが、ゼネコン・工務店側で使用する現場搬入予約受付システムを活用。指定時間でのジャストインタイム納品を実現し、現場待機時間を平均 60 分から 15 分へ短縮した。
<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"> ● 重量があり荷役負担の大きい長尺床材(シート類)について、運送事業者と協力して専用のロールハンドラー付きフォークリフトを開発・導入。手作業での転がし作業を機械化し、荷役等時間を〇〇%短縮するとともに、労災リスクを低減した。

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"> ● 近隣に工場を持つ複数メーカーに対し、巡回集荷(共同配送)を主導して開始した。各社バラバラだった納品便を集約し、満載状態で自社センターへ引き取ることで、車両台数を〇〇%削減した。
<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"> ● 入荷バースに AI カメラを設置し、トラックの接車状況と作業進捗をリアルタイムで解析。待機車両のドライバー端末へ「入庫可能通知」を自動配信する仕組みを構築し、誘導員の省人化とスムーズな接車を実現した。
<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"> ● メーカーから入荷した商品を棚に収納しないで、方面別カゴ車へ直積みするクロスドッキング運用を拡大。仮置き・棚入れ工程を省略することで、入荷トラックの荷降ろしから空車出発までの時間を大幅に短縮した。

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	全国主要 5 拠点の物流センターを選定し、当該拠点においてトラックの荷待ち時間及び荷役等時間を定期的に計測。選定した拠点は取扱貨物量の多い順に以下の 5 施設(自社直営 3 拠点および委託運営 2 拠点)であり、寄託倉庫において取り扱う重量も含めた当社全体の取扱貨物重量の約 80%をカバーしている。
計測対象期間	荷動きの季節変動を踏まえ、四半期ごとに繁忙期・平常期を含む連続 10 営業日を計測対象期間とした。前年度実績から最も売上高が低い月を除外しつつ、各センターの出荷量が平均的となる週を選定した。
計測対象運行	対象拠点における全てのトラック(自社出荷便、共同配送便を含む)の到着から発車までの時間を計測対象とした。

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

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	東日本基幹物流センター	埼玉県久喜市xxxx00-00	①
2	西日本基幹物流センター	大阪府茨木市xxxx00-00	①
3	中部物流センター	愛知県一宮市xxxx00-00	①
4	北日本物流センター(委託運営)	宮城県岩沼市xxxx00-00	②、④
5	南日本物流センター(委託運営)	福岡県糟屋郡xxxx00-00	②、④

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	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	16			18			16			17		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
3	荷待ち時間	18			17			15			14		
	荷役等時間	34			32			30			35		

	荷待ち時間等	—			—			—			—		
4	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	58			56			61			46		
5	荷待ち時間	13			15			17			14		
	荷役等時間	45			15			16			16		
	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	本社近郊の小規模サテライト倉庫向けの便で、計測の結果、荷待ち時間等が常時 30 分未満であるため。
2	②	長尺の床材・外装ボード等を天井クレーンで荷役しており、荷崩れ・転倒防止のため低速作業が必要で、これ以上の時間短縮は作業者とドライバーの安全面から困難である。

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、「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センターのうち、入荷貨物重量が最も多い東日本受入センターと西日本受入センターの2拠点を計測対象とした。両拠点で全入荷重量の約6割を占めており、主要仕入先からの納品実態を代表して把握できると判断した。
計測対象期間	荷動きの季節変動を踏まえ、四半期ごとに繁忙期・平常期を含む連続10営業日を計測対象期間とした。前年度実績から最も売上が低い月を除外し、各センターの入荷量が平均的となる週を選定した。
計測対象運行	上記2拠点到着する全てのトラック着車(仕入先・メーカーからの納品便、共同配送便)を対象とした。ゲート通過時刻とパース着離れ時刻を入退場管理システムおよびWMSと連携して自動取得し、第二種荷主としての荷待ち時間と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	東日本受入センター	埼玉県久喜市xxxx00-00	①
2	西日本受入センター	大阪府茨木市xxxx00-00	①

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	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	63			55			62			60		

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
1	①	東西受入センターで扱う貨物については、計測の結果、荷待ち時間等が常に1時間未満であり、ドライバーの滞留も発生していないため。

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	主要 5 拠点(東西基幹 DC ほか)について、四半期ごとのサンプル計測の結果、荷待ち時間は全拠点平均で 15 分前後、荷役等時間は 30 分前後で推移している。繁忙期(3・9 月)には一部で 20 分程度の荷待ちが発生したが、バース増設と予約枠の細分化により翌期には解消する傾向であることが確認できた。計測開始以降、施設数に増減はなく、今後も同一拠点で継続的にモニタリングを行う予定である。
特定第二種荷主	東日本・西日本の 2 受入センターでは、トラック予約受付システムの本格稼働により、前年同時期と比較して荷待ち時間が平均で約 5 分短縮された。なお、住宅現場向けの長尺建材直送便については、荷受場所が現場近傍の狭小スペースとなるため本計測の対象外としているが、仕入先との協議を通じて早着・待機が生じないよう搬入時間帯の調整を進めている。

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	東日本ロジスティクスサービス(株) 湾岸 DC	千葉県市川市 xxxx00-00	月1回の合同 KPI レビュー会議を実施し、ゲート通過データを活用して双方で協議。トラック予約受付枠の細分化と夜間積込枠の新設により、平均荷待ち時間を 25 分→12 分まで縮減。
	西日本ウェアハウスソリューション(株) 神戸 DC	兵庫県神戸市 xxxx00-00	四半期ごとに荷役プロセスを共同で棚卸し。長尺貨物専用レーンの新設とパレット標準化を実施。荷役等時間が約〇〇%短縮し、滞留台数も減少。
特定第二種荷主	関東建材ストレージ(株) 春日部倉庫	埼玉県春日部市 xxxx00-00	当社の発注予定情報と ASN を事前共有し、入庫ピークを回避するよう搬入時間帯を調整。トラック予約受付システムを共用し、荷待ちの発生をほぼ解消。
	関西インテリアロジスティクス(株) 大阪北倉庫	大阪府摂津市 xxxx00-00	週次のオンライン打合せで翌週の入荷計画をすり合わせ、混雑日には搬入枠の前倒し・追加設定を実施。共同で作成した標準作業手順により荷役等時間のばらつきも抑制。

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	寄託先倉庫 2 社では、予約制運用とバース増設により、直近の四半期で荷待ち時間は平均 10~12 分程度に収束している。長尺建材専用レーンでは安全配慮のため一部 20 分前後の荷役等時間を要するが、作業手順の標準化によりばらつきは小さくなっている。今後も当社側の出荷計画と連動した KPI レビューを継続し、さらなる短縮余地を検証する。
特定第二種荷主	寄託先倉庫 2 社では、当社の ASN データとトラック予約受付情報を活用した入庫調整により、荷待ち時間は平常期でおおむね 15 分以内に収まっている。DIY 需要が高まる 5 月・9 月には一時的に待機が長くなる傾向があるが、臨時搬入枠の追加設定と夜間帯へのシフトで大きな滞留は発生していない。今後は小口仕入先にも電子事前情報の提供を広げ、寄託先施設における荷役等時間の一層の平準化を図る予定である。

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、卸売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。

- 物流拠点・在庫拠点などのうち、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、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、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卸売事業者が、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 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 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	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				

- 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 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	建設現場やリフォーム施工店からの「翌日午前必着」の要請が強く、受注締め切り時間を夕方(17 時以降)まで設定しているため、運送事業者との調整時間(リードタイム)を確保できていない。現状は欠品防止と納期遵守を最優先しているが、今後はリードタイムの確保に向けての取引先との調整等を検討中。
	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 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	
	②-3 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	建設現場の進捗状況に合わせて「必要なものを・必要な時に」納品する商慣習があり、荷主側で一方向に出荷量を調整することが困難であるため。現在は現場納期の遵守(欠品防止)を最優先としており、波動を平準化するための顧客との調整や出荷制限といった仕組みを持っていない。	

	<p>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。</p>			
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			
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="327 436 686 548">具体的な措置の内容</td> <td data-bbox="686 436 1439 548"></td> </tr> </table>	具体的な措置の内容		
	具体的な措置の内容			
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="327 548 686 772">実施していない理由</td> <td data-bbox="686 548 1439 772"> <p>取扱商品に長尺物(カーペットやカーテンレール等)や不定形物が多い。また、システム上での積載計算(マスタ登録)が困難である。現在は、建設現場の搬入条件(車両制限等)を熟知したベテラン配車担当者の経験に基づいて手動で配車を組むことで配車計画の最適化を図っているが、全体の最適化に至っていない。</p> </td> </tr> </table>	実施していない理由	<p>取扱商品に長尺物(カーペットやカーテンレール等)や不定形物が多い。また、システム上での積載計算(マスタ登録)が困難である。現在は、建設現場の搬入条件(車両制限等)を熟知したベテラン配車担当者の経験に基づいて手動で配車を組むことで配車計画の最適化を図っているが、全体の最適化に至っていない。</p>		
実施していない理由	<p>取扱商品に長尺物(カーペットやカーテンレール等)や不定形物が多い。また、システム上での積載計算(マスタ登録)が困難である。現在は、建設現場の搬入条件(車両制限等)を熟知したベテラン配車担当者の経験に基づいて手動で配車を組むことで配車計画の最適化を図っているが、全体の最適化に至っていない。</p>			
	<p>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各部門間の連携を促進すること。</p>			
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			
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="327 1019 686 1220">具体的な措置の内容</td> <td data-bbox="686 1019 1439 1220"> <p>定例的な会議体は設置していないが、物流繁忙期(3月・12月)の前には、営業部長と物流センター長の間で出荷量予測のすり合わせを行っている。また、4トン車以上の大型配送が必要な大口受注が発生した際には、営業担当者から物流部門へ事前に電話相談を行う運用としている。</p> </td> </tr> </table>	具体的な措置の内容	<p>定例的な会議体は設置していないが、物流繁忙期(3月・12月)の前には、営業部長と物流センター長の間で出荷量予測のすり合わせを行っている。また、4トン車以上の大型配送が必要な大口受注が発生した際には、営業担当者から物流部門へ事前に電話相談を行う運用としている。</p>	
	具体的な措置の内容	<p>定例的な会議体は設置していないが、物流繁忙期(3月・12月)の前には、営業部長と物流センター長の間で出荷量予測のすり合わせを行っている。また、4トン車以上の大型配送が必要な大口受注が発生した際には、営業担当者から物流部門へ事前に電話相談を行う運用としている。</p>		
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="327 1220 686 1332">実施していない理由</td> <td data-bbox="686 1220 1439 1332"></td> </tr> </table>	実施していない理由			
実施していない理由				
<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>			
	<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			
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="327 1624 686 1803"> <p>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。)</p> </td> <td data-bbox="686 1624 1439 1803"> <p>具体的な措置の内容</p> <p>トラック予約受付システムは未導入であるが、バースを長時間占有する「大型チャーター便(10t 車等)」による出荷に限り、ドライバーに対して配車担当者が電話で来場時間を指定し、他の積み込み車両と時間が重ならないよう調整している。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="327 1803 686 1982">実施していない理由</td> <td data-bbox="686 1803 1439 1982"></td> </tr> </table>	<p>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。)</p>	<p>具体的な措置の内容</p> <p>トラック予約受付システムは未導入であるが、バースを長時間占有する「大型チャーター便(10t 車等)」による出荷に限り、ドライバーに対して配車担当者が電話で来場時間を指定し、他の積み込み車両と時間が重ならないよう調整している。</p>	実施していない理由
<p>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。)</p>	<p>具体的な措置の内容</p> <p>トラック予約受付システムは未導入であるが、バースを長時間占有する「大型チャーター便(10t 車等)」による出荷に限り、ドライバーに対して配車担当者が電話で来場時間を指定し、他の積み込み車両と時間が重ならないよう調整している。</p>			
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 type="checkbox"/> 0%超 50%未満の施設で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない		
	<table border="1"> <tr> <td>具体的な措置の内容</td> <td></td> </tr> <tr> <td>実施していない理由</td> <td>トラック予約受付システムは、現時点ではコスト面から導入できておらず、到着順に受付・荷役を行っており、到着時刻の調整が不十分である。将来的には、比較的安価に導入可能なクラウド型システムの検討を行いたい。</td> </tr> </table>	具体的な措置の内容		実施していない理由
具体的な措置の内容				
実施していない理由	トラック予約受付システムは、現時点ではコスト面から導入できておらず、到着順に受付・荷役を行っており、到着時刻の調整が不十分である。将来的には、比較的安価に導入可能なクラウド型システムの検討を行いたい。			
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 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 checked="" type="checkbox"/> 該当なし			
	具体的な措置の内容			
	実施していない理由	寄託契約を結んでいないため。		
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 type="checkbox"/> 大半の発注で導入している <input checked="" 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 type="checkbox"/> 一部の発注で使用している <input checked="" 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 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				
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 <table border="1" data-bbox="686 1064 1436 1444"> <tr> <td data-bbox="686 1064 853 1254">具体的な措置の内容</td> <td data-bbox="853 1064 1436 1254"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="686 1254 853 1444">実施していない理由</td> <td data-bbox="853 1254 1436 1444">カーペットやカーテンレール等の長尺物や、不定形な梱包の商品が多いため、コンベアやソーター(自動仕分機)などのマテハン機器の導入が困難である。現状は、手作業による荷役に依存せざるを得ない状況にある。</td> </tr> </table>	具体的な措置の内容		実施していない理由	カーペットやカーテンレール等の長尺物や、不定形な梱包の商品が多いため、コンベアやソーター(自動仕分機)などのマテハン機器の導入が困難である。現状は、手作業による荷役に依存せざるを得ない状況にある。
具体的な措置の内容					
実施していない理由	カーペットやカーテンレール等の長尺物や、不定形な梱包の商品が多いため、コンベアやソーター(自動仕分機)などのマテハン機器の導入が困難である。現状は、手作業による荷役に依存せざるを得ない状況にある。				
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 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	壁紙やカーテンレールなど、荷姿が長尺・不定形で、かつ品番数が膨大であるため、標準化された検品フックの構築が困難である。現状は、商品知識を豊富に持つ熟練担当者による目視検品(現物確認)に依存しており、効率化の着手が遅れている。
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 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 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	多くの物流拠点が都市部の狭小な賃貸物件であり、敷地内に新たなトラック待機スペースを増設する物理的余地がない。また、倉庫内も長尺物の在庫で溢れており、荷捌き場を広げることも困難な状況にある。
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	物流統括管理者が中心となって、社内への周知を行った。ただし、物流効率化を専門に議論する委員会等の組織は未設置であり、各営業所長への指示系統も従来のみである。
		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 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	物流業務に関する教育は、現場での作業手順を教えるOJT(実地訓練)に留まっており、物流に関して体系的な社内研修は実施できていない。今後は、業界団体が配布している啓発資料等を活用し、まずは管理職層への周知から開始する予定である。	

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	トラック予約受付システム等のデジタル計測機器は未導入であるが、主要拠点である本社物流センターに限り、守衛所での「入退場記録簿(手書き)」を用いて、入場時間と退場時間の記録を開始した。また、積載率については、協力運送事業者への定期的なヒアリングにより、概況の把握に努めている。
	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 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 <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし	
	具体的な措置の内容	
	実施していない理由	寄託契約を結んでいないため。
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	
	実施していない理由	主要な取引先である内装施工店や工務店からの受注は、依然として FAX や電話が 8 割以上を占めており、電子データ交換(EDI)を行う基盤が整っていない(一部でメールを活用)。また、自社の基幹システムも独自仕様の古いものであり、業界標準フォーマットへの対応には大規模なシステム改修が必要となることから、現時点では着手の目途が立っていない。
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 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	販売先(工務店等)に対しては「送料込みの製品単価」での取引が定着しており、物流コストを個別に明示・請求する商慣習がないため。また、運送事業者への支払いにおいても、建設現場での手降ろし作業や待機時間に対する割増運賃規定が契約上明確化されておらず、実態に見合った対価の支払いやコスト把握ができていない。
	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(インテリア産業協会等)が主催する「物流2024年問題」に関する説明会に参加し、法改正の内容や他社動向の情報収集に努めている。また、入手した啓発用リーフレットを社内回覧し、営業担当者への周知を図っている段階である。
		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>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。</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 type="checkbox"/> 一部で実施している <input checked="" type="checkbox"/> 実施していない</p>	
	<p>具体的な措置の内容</p>	<p>実施していない理由</p>	<p>欠品防止と日次の調達業務(即納体制の維持)を最優先しており、仕入先(第一種荷主)からの集約配送や納品リードタイム延長の提案に応じる社内体制が未整備のため。また、荷受スペースが狭隘であり、パレット納品や大口納品を受け入れる物理的余地がないことも要因である。</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>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>実施していない理由</p>	<p>自社便(引き取り便)については、到着時刻を事前に倉庫担当者へ連絡し、バースが空いている時間帯に入場させている。</p>

	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 type="checkbox"/> 0%超50%未満の施設で実施している <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	トラックの到着時刻は運送事業者の配送ルートや当日の貨物量に依存するため、着荷主側で時間を調整・指定することが困難であるため。また、トラック予約受付システム等の導入はコスト負担が大きく、現状は到着順に荷受けを行っている。
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 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 checked="" type="checkbox"/> 該当なし		
	具体的な措置の内容		
	実施していない理由	寄託契約を結んでいないため。	
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	取扱商品(壁紙やカーテンレール等)の多くが長尺・重量物であり、自動検品ライン等の機械に通すことが困難であるため。また、メーカーからの入荷品にはバーコードがないものも多く、品番・ロット番号・数量の確認を目視で行わざるを得ない状況にある。
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 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 <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 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	
	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	現場配送や小口配送が多いため、カゴ台車やパレットを活用したユニットロード化が進んでおらず、バラ積み・バラ降ろしが基本となっているため。省力化マテハン機器の導入も、投資対効果の観点から進んでいない。
	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 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 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		多くの拠点が都市部の狭小な敷地に立地しており、大型トラックが待機できるスペースを敷地内に確保することが物理的に不可能であり、抜本的な解決には至っていない。	
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	物流統括管理者とは別に仕入部(購買部)の責任者を物流管理の責任者として兼任した。しかし、現時点では個々のバイヤーに対する物流コスト意識の啓発や発注ロット見直しに向けた権限付与などは進んでおらず、実効性のある体制には至っていない。

		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	荷受作業者に対しては「安全作業」に関する OJT のみで、効率化に関する教育は行われていない。また、仕入担当者(バイヤー)に対しても商品知識や価格交渉に関する研修が優先され、物流コストやドライバー負荷に関する教育カリキュラムが存在しないため。今後は、仕入担当者を対象とした「物流基礎講座」の開催を検討する。	
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	トラック予約受付システム等は未導入のため、主要拠点(本社センター)に限り、守衛所での入退場記録(手書き)を事務員が Excel に入力し、月次で平均滞在時間を算出する取組を今年度より開始した。貨物重量については、仕入伝票の数量から概算値を把握するに留まっている	
	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 type="checkbox"/> 一部で実施している <input type="checkbox"/> 実施していない <input checked="" type="checkbox"/> 該当なし		
	具体的な措置の内容		
	実施していない理由	寄託契約を結んでいないため。	
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	仕入先メーカーごとに異なる専用発注サイトやFAXを利用して発注を行っており、業界標準フォーマット(流通BMS等)を用いた統一的なデータ連携を行っていないため。また、自社の基幹システムも独自仕様のレガシーシステムであり、標準データを取り込むための大規模改修の予算確保と計画策定に至っていない。
	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	仕入先メーカーからの購入価格は、原則として「持ち込み渡し(送料込み)」の単価設定となっており、運送費用が製品価格と一体化しているため、物流コスト単体を把握できていない。また、入荷時の待機時間や荷役作業に対する対価についても、契約上で明確に区分されておらず、現状の商流の中でコストを可視化することが困難である。
	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	業界団体が主催する物流関連の法改正セミナーに参加し、最新情報の収集に努めている。また、行政から配布されたポスターを社内に掲示し、従業員への啓発を行っている段階である。
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"> ● システム的な受注集約はできていないが、ベテラン営業担当者が主要顧客(工務店等)に対し、電話で「現場ごとの一括納品」を呼びかけ、小口配送の回数を減らすよう個別のアナログな調整を行っている。
<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"> ● トラック予約受付システムはないが、定期的集荷に来るドライバーに対し、倉庫責任者から「夕方 16 時以降は混むので、可能なら 15 時台以前に来てほしい」と口頭で協力を依頼し、ピークタイムの緩和を図っている。
<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"> ● トラックが到着してから物流事業者が商品を探す時間を減らすため、倉庫の床に行き先別のエリアテープを貼り、出荷商品を事前に揃えておく運用を徹底した。

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"> ● 従来、都度発注していた倉庫内の梱包資材や施工用副資材(糊・テープ類)について、保管スペースを整理して週 1 回のまとめ発注に切り替えた。これにより、当該仕入先からの小口配送回数を削減した。
<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"> ● 倉庫内作業者が奥で作業していてトラックの到着に気がつかないケースがあったため、荷受口に安価なワイヤレスチャイムを設置。ドライバーが到着即座に担当者を呼べるようにし、無駄な受付待ち時間を解消した。
<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"> ● 入荷頻度の高い量産品クロス(壁紙)の保管場所を、トラックが接車する荷受ベースの直近に移動させた。入荷時の横持ち(移動)距離を短縮することで、荷降ろしから格納までの作業時間を短縮した。

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	全社のうち年間取扱重量の約6割を占める主要2拠点(東日本LC・西日本LC)を抽出し、トラックの荷待ち時間等を優先的に把握。全施設での計測は現状の体制上困難なため、代表性の高い大型物流センターを対象とした。
計測対象期間	四半期ごと5営業日のサンプル計測を実施した。選定拠点はいずれも取扱物量が多く、課題把握の効果が大きいと判断したため。
計測対象運行	対象拠点における全運行を対象とした。

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

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	東日本物流センター	埼玉県戸田市xxxx00-00	③
2	西日本物流センター	大阪府茨木市xxxx00-00	④

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	40			38			35			36		
	荷役等時間	60			58			55			49		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	50			45			55			55		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	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
- 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。
 - 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
2	②	建材は輸送中の揺れで変形しやすく、丁寧な荷扱いが必要であり、急速な荷役短縮が困難。

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、「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	自社管理施設のうち、主要仕入先からの納品が集中する物流拠点 2 箇所(関東 DC・関西 DC)を選定。両拠点で全仕入貨物の約 50%を受け入れていることから、当社着荷業務の代表例として計測対象とした。なお選定拠点は、取扱製品(壁紙・床材等)の主要保管先でもあり、業界平均的な荷待ち・荷役状況の把握に適していると判断。
計測対象期間	四半期ごと 5 営業日のサンプル計測を実施した。
計測対象運行	上記2拠点の全運行を、ドライバー聞き取りや受付簿記録で把握した。

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	東日本受入センター	埼玉県戸田市xxxx00-00	② ④
2	西日本受入センター	大阪府茨木市xxxx00-00	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	38			35			32			40		
	荷役等時間	60			58			55			65		
	荷待ち時間等	—			—			—			—		
2	荷待ち時間	—			—			—			—		
	荷役等時間	—			—			—			—		
	荷待ち時間等	63			61			59			62		

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	計測対象施設においては都市部の小型営業所で接車スペースが狭く、荷卸しを急がせると歩行者との接触リスクも高まるため、安全性を配慮しているため、荷待ち時間等が長めになる傾向がある。 加えて、住宅建材の一部は揺れ等により変形しやすく、丁寧な荷扱いが必要となるため、荷役等時間が長くなってしまいう傾向にある。
特定第二種荷主	店舗バックヤードの構造上、荷降ろしに一定の時間を要するため、現時点での短縮は困難。なお、納品時間帯の分散は進めており、午前中集中の傾向は軽減されつつある。予約制の導入も順次拠点拡大中。 また、長尺物や重量建材は荷崩れ・破損リスクが高く、慎重な荷役が求められるため荷役等時間が長期化する傾向にある。

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			
特定第二種荷主			

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	該当なし
特定第二種荷主	該当なし