



**日用品業界のメーカー・卸売業間取引における
物流サービス水準ガイドライン**

2026年5月

日用品サプライチェーン協議会
物流標準化委員会

はじめに

- このほど「日用品業界のメーカー・卸売業間取引における物流サービス水準ガイドライン」をとりまとめましたので、公表いたします。
- 物流分野における人手不足や厳しい労働環境等の課題が深刻化する中、輸送力不足による物流の停滞が懸念される状況になっております。
- こうした状況を受け、「物流の流通の効率化に関する法律」が施行され、発荷主・着荷主に対して物流効率化のために取組むべき措置について努力義務が課せられるとともに、一定規模以上の荷主に対しては、中長期計画の作成や定期報告等が義務付けられました。
- 本協議会では、日用品業界のメーカー・卸売業間取引における物流サービス水準（※）について、「トラックドライバーの運送・荷役等の効率化」を念頭においた業界指針を策定し、法対応を含む物流課題の解決に向けて、業界全体として取組んで参ります。
※本ガイドラインの適用範囲はメーカー物流拠点から卸売業拠点（小売専用センターを含む）とします。

日用品サプライチェーン協議会
物流標準化委員会

日用品サプライチェーン協議会及びサプライチェーン物流生産性研究会メンバー

■ 日用品サプライチェーン協議会 会員

アース製薬株式会社、株式会社I-ne、旭化成ホームプロダクツ株式会社、エステー株式会社、牛乳石鹼共進社株式会社、クラシエ株式会社、小林製薬株式会社、サンスター株式会社、大日本除虫菊株式会社、株式会社ダリヤ、デンタルプロ株式会社、株式会社日本香堂、日本サニパック株式会社、フマキラー株式会社、ホーユー株式会社、ユニ・チャーム株式会社、ユニリーバ・ジャパン株式会社、ライオン株式会社

■ サプライチェーン物流生産性研究会 会員

(上記の日用品サプライチェーン協議会員に加え)

愛宕倉庫株式会社、エア・ウォーター物流株式会社、株式会社エース、F-LINE株式会社、カリツー株式会社、三甲パレットレンタル株式会社、鈴与株式会社、東陽倉庫株式会社、トランコム株式会社、日本通運株式会社、日本トランスシティ株式会社、日本パレットレンタル株式会社、福山通運株式会社、株式会社プラネット、株式会社マルカミ物流、丸全昭和運輸株式会社、名鉄NX運輸株式会社、ユーピーアール株式会社

目次

I. 卸売業拠点での納品時荷役作業について

1. 発荷主側（ドライバー）の業務範囲となる荷役作業
2. 着荷主側の業務範囲となる荷役作業
3. 是正すべきドライバーの荷役作業

II. ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮へ向けた取組みについて

III. その他物流効率化へ向けた商習慣の改善について

I. 卸売業拠点での納品時荷役作業について

I. 卸売業拠点での納品時荷役作業について

1. 発荷主側（ドライバー）の業務範囲となる荷役作業

- 納品先である卸売業拠点（小売専用センターを含む）での発荷主側（ドライバー）の作業範囲は、着荷主に商品を受け渡すまでとする。
- 受渡し方法としては、「車上渡し」もしくは「軒先渡し」を標準とする。
「車上渡し」：ドライバーが、納品車両の荷台側面扉（ウイング車）もしくは後方扉（ジオルダー車）を開放し、着荷主側の作業員が荷役可能な状態にする。もしくは、ジオルダー車の場合、荷台後方まで商品の引き出しを行う。
「軒先渡し」：ドライバーが、納品車両の荷台から納品先拠点の荷受けバース上へ荷降ろしを行う。
- なお、今後更にドライバー不足が深刻化する中においては、ドライバーに荷役のためのフォークリフト免許所持を求めることが難しくなるため、標準となる受渡し方法を「車上渡し」に統一していくことを目指す。

I. 卸売業拠点での納品時荷役作業について

2. 着荷主側の業務範囲となる荷役作業

- 商品の荷降ろし後に行われる卸売業拠点（小売専用センターを含む）での荷役は、原則として着荷主側の業務範囲とする。
- 具体的な荷降ろし後の荷役としては、一般的に以下の業務が該当する。

検品準備	荷降ろしされた荷受けバース上の商品を検品場所等へ移動する
	荷降ろしされた荷崩れ防止用シュリンクフィルムやPPバンド等を外す
	納品時に複数SKUが混載されたパレットの商品をSKU別に積み替える（SKU別に棒積み状態に積み替える）
	商品を着荷主が指定するパレットに積み替える
	格納ラック等のサイズに合わせてパレット積み商品を削段する
検品	納品された商品と納品情報（伝票もしくはASNデータ）を照合する（商品ITFコードのスキャン）
	検品した商品に格納先情報等が印字されたラベルを貼付する
格納	検品後（格納先情報のラベル貼付後）の商品を卸売業拠点庫内の別の場所へ移動する
	商品を卸売業拠点庫内でかご車等に積載する
	商品を保管場所に格納する（自動ラック倉庫への格納やケースソーターへの商品投入）

I. 卸売業拠点での納品時荷役作業について

3. 是正すべきドライバーの荷役作業

- 「1」及び「2」で示した業務範囲については、概ね多くの卸売業拠点の実態を反映したものと考えるが、「2」の「検品準備」については、一部でドライバーと着荷主の双方で行われている事例もあるため、発荷主・着荷主が協議の上、当該作業についてはドライバーの業務範囲から除外する方向で整理していくことが望まれる。
- 一方で、「検品」「格納」について、商品スキャン、格納ラベル貼付等の検品補助や、検品後の卸売業拠点内の二次移動、他什器（指定パレットやかご車など）への積み替え、指定保管場所への移動といった過度な荷役をドライバー要求しているケースが一部の納品先で見受けられる。
- ドライバーに対するこうした荷役の要求は、「物流の流通の効率化に関する法律」が意図する「ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮」の大きな阻害要因となるため、発荷主・着荷主が協力し、早期に是正（廃止）することを目指す。

Ⅱ. ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮へ向けた取組みについて

Ⅱ. ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮へ向けた取組みについて

1. 荷待ち時間の短縮へ向けた取組み

- 発荷主側は、メーカー間の相互連携を強化し、共同配送取組みの拡大等によってトラック 1 台あたりの積載量を増やし、卸売業拠点に対する納品車両の削減に努める。
- 既に多くの卸売業拠点で導入されているバース予約システムについては、着荷主に対して一層のシステム普及を求めるとともに、予約枠の取得が困難であるとの状況を改善するため、入荷が可能な時間枠を拡大することについても着荷主と協議を行う。
- 一方でバース予約については、発荷主（物流事業者を含む）側のモラルを逸脱した仮予約の取得、直前でのキャンセルといった行為が、本来の納品における予約の取得を困難にしている要因でもあることから、こうした行為は厳に慎むこととする。

Ⅱ. ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮へ向けた取組みについて

2. 荷役等時間の短縮へ向けた取組み

- 事前出荷情報（以下、ASN）については、送信元のメーカー及び着信元の卸売業拠点での導入が進み、卸売業拠点の荷役業務効率化において一定の効果を示している。
- 今後は、更にメーカー及び卸売業拠点におけるASN活用の普及に努めるとともに、ASN導入を契機とした「検品レス化（簡素化）」や「納品伝票のペーパーレス化」を進めることにより、卸売業拠点におけるドライバーの荷役等時間の短縮を目指す。
- 納品先におけるパレットの等価等枚交換は、ドライバー作業の増加や荷役等時間の増加につながることから、レンタルパレットによる一貫パレチゼーションの普及を目指す。
- また、共同配送による納品においては、荷主毎に契約するレンタルパレットが異なる場合も想定されるため、レンタルパレット事業者間において、回収、受払い等の運用方法が統一できるよう働きかけを行う。

Ⅱ. ドライバーの荷待ち・荷役等時間の短縮へ向けた取組みについて

3. 卸売業拠点におけるドライバーの荷待ち・荷役等時間の目安について

- 「物流の流通の効率化に関する法律」の施行においては、1 運行あたりの荷待ち・荷役等時間を「2 時間以内とする」ことを目標としているため、当面は卸売業拠点における荷待ち・荷役時間を1 時間以内とすることを目安とし、発荷主・着荷主が協力して取り組む。
- 現状1 時間以内である場合においても、「1」、「2」で示した取組みを進めることにより、更なる時間短縮に努める。
- 但し、商品特性によって、一回当たりの納入量が極めて多かったり、パレット等の輸送資材の活用が難しい等の事情もあることから、そうした場合には、発荷主側・着荷主側双方の荷待ち・荷役等時間を勘案し、全体として2 時間以内となることを目指す。

Ⅲ. その他物流効率化へ向けた商習慣の改善について

Ⅲ. その他物流効率化へ向けた商習慣の改善について

1. 発注のロット及びタイミングについて

- 発注ロットについては、卸売業等と協議の上、パレット発注および面単位発注を増やし、納品車両積載時の作業負荷低減、1車両あたりの積載量増加による納品車両数の削減、更には着荷主側での入荷検品、格納作業の効率化に寄与するよう努める。
- 納品数量の少ない地方エリアにおいては、卸売業等と協議の上、配送曜日を集約化することで1回あたりの納品車両の積載量を増やすとともに、納品車両の削減により混雑緩和に寄与するよう努める。

2. 納品リードタイムについて

- 納品リードタイムについては、卸売業等と協議の上、発注から納品までを中1日（N+2）以上とすることで、荷纏めや余裕のある配車計画を組むことにより、1車両あたりの積載率向上を目指す。
- また、特に共同配送においては、参加する発荷主の納品リードタイムを統一することに留意する。