株式会社　富永荷役
『しがぎん』サステナブル評価融資

発行日：2025 年 6 月 30 日
発行者：株式会社しがぎん経済文化センター
産業・市場調査部

本文書は、株式会社　富永荷役（以下、「富永荷役」または「同社」という）が滋賀銀行から『しがぎん』サステナブル評価融資（以下、「本ローン」という）を受けるにあたり、株式会社しがぎん経済文化センター（KEIBUN）が発行するものである。なお、『しがぎん』サステナブル評価融資とは、お客さまのサステナビリティ経営と有意義な目標設定に対し、外部機関による評価やモニタリングを通じた伴走支援により、企業価値の向上を後押しする融資である。

1.会社概要

社　　名	株式会社　富永荷役
所 在 地	滋賀県犬上郡多賀町楢崎 454 番地
設　　立	2015 年 12 月
事 業 内 容	一般貨物自動車運送事業
従 業 員 数	14 人（2025 年 5 月末時点）

（1）　事業概要

富永荷役は滋賀県犬上郡多賀町に本社を置く、精密機器の輸送を主力とする一般貨物自動車運送業者である。配送エリアは北海道から沖縄まで広範囲にわたっており、定期便輸送だけでなく、スポット輸送にも対応しており、顧客第一の物流サービスを心掛けている。

同社の歴史は 2015 年４月に運送業に従事していた現代表者の富永実氏が独立開業したことに始まる。創業当初は代表者の前勤務先と連携した食料品輸送が主な業務であったが、県内工場への梱包資材の配送やドラッグストアへの食品・医薬品・日用品等の配送に取引拡大できたことから、同年 12 月に法人化。その後は、同業他社の傭車として取扱量を増やしていった。２期目となる 2016 年には人縁もあり、大手産業機器メーカーとの取引を開始しており、徐々にその規模を拡大してきた。

同社の特徴としては、「レスポンスは早く正しく行うこと」と「積荷に配慮した車両での輸送」があげられる。前者について同社は、取引先からの各種要望や相談事項に対して、いかなるケースも社内で共有化し、対応可否を迅速に判断している。特に、顧客からの要望に対応できない場合ほど早く回答することを心掛けており、取引先からは「できる理由、できない理由を明確にした素早い回答は社内の業務をコントロールしやすくしている」

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

と喜ばれており、相互の信頼関係の構築に大きく寄与している。また、社内全体でレスポンスの早さを意識することで、従業員同士の円滑なコミュニケーションにもつながっている。

後者について同社は、振動・衝撃への対策を徹底した輸送を行っている。同社が輸送する産業精密機器は、埃や少しの振動・衝撃に非常に弱く、より丁寧な輸送が求められる。そのため、同社のトラックには、後輪だけでなく、前輪を含めたすべての車軸にエアサスペンション（振動軽減）システムを装着したフルエアサスペンション車を導入していることから、より安全に輸送できる体制を整えている。

これらの特徴を武器に、今後も取引先との信頼関係を強化し、よりよい物流サービス提供に向けて取り組んでいきたいとしている。

■同社保有のトラック

〔出所：同社提供資料〕

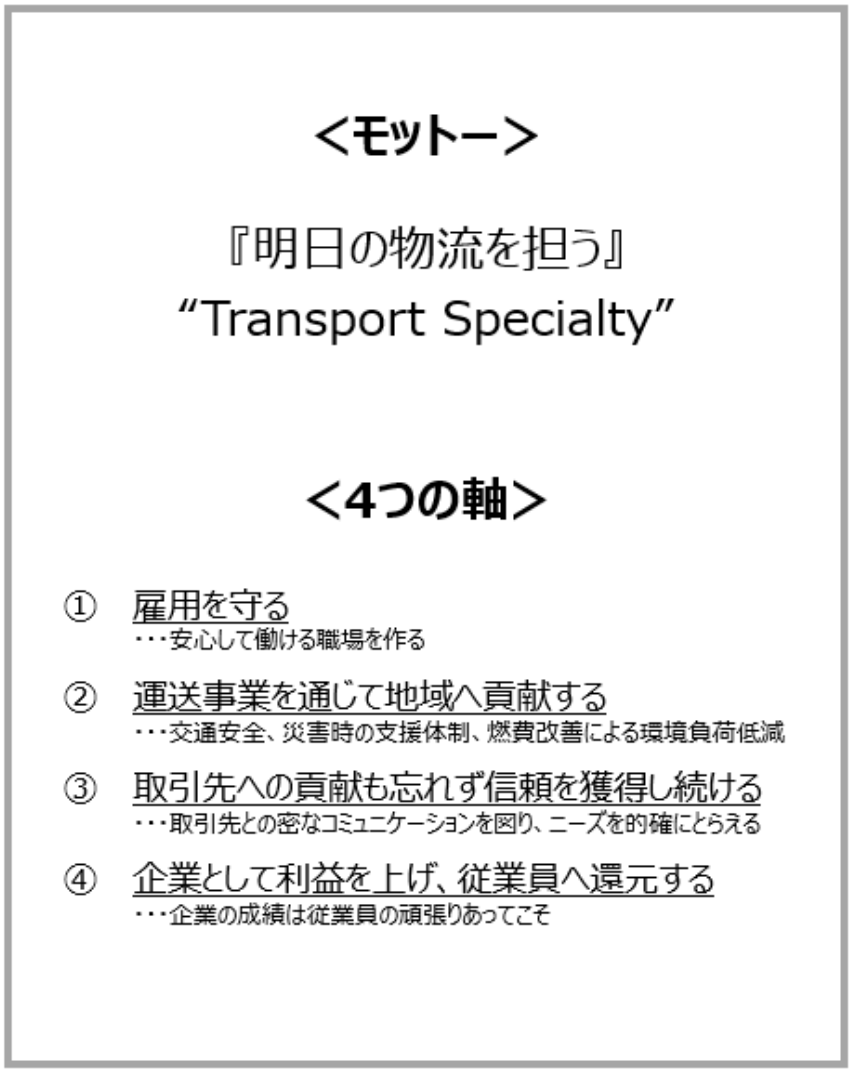
Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

（2） 企業理念

同社は、「明日の物流を担う」というモットーを掲げ事業活動を行っている。このモットーには、ただ単にモノを運ぶのではなく、荷主の想いも届けているという自覚を持ち、日々安心・安全・迅速な輸送を実践し、顧客満足度の追求、組織のレベルアップを図ることで、取引先とのよりよい信頼関係を築く事が大切であるという想いが込められている。

また、上記のモットーを基にした事業活動を実践する中で、自社が持続的に発展し、従業員がやりがいを持って働き続けることができるように「雇用を守る」「運送事業を通じて地域へ貢献する」「取引先への貢献も忘れず信頼を獲得し続ける」「企業として利益を上げ、従業員へ還元する」という４つの軸を持ち、すべてのステークホルダーに必要とされるような企業として成長していきたいと考えている。

■富永荷役の理念体系



〔出所：ヒアリングより KEIBUN 作成〕

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

2.富永荷役のサステナビリティ

同社は、先述の事業活動における特徴や理念体系を持続的なものとするために、「業務効率化」「従業員が働きやすい環境づくり」「環境に配慮した輸送」の経済・社会・環境の３側面から各種取り組みを進めている。

「業務効率化」については、荷役作業の効率化を目的に脱着式ボディトラックの導入を計画している。現在同社が輸送する精密機器は、サイズが大きく通常のウィングトラックには積載できず、平（フラット）ボディトラックに積み込まれている。その後のシート作業では、精密機器を包装材やブルーシートで包み、その上に約 65kg の専用シートで荷台全体を包み込む必要があるため、荷役作業として３時間程度を要している。一方、新たに導入する車両では、開閉時にコンテナの天井が 30cm 上昇する機能（上昇開閉タイプ）が備わることで、シート作業がなくなるため、荷役時間が１時間程度にまで短縮できる。また、従来の作業は相応の肉体労働となり、雨風に左右されることから、熱中症などの従業員の健康障害、悪天候による作業遅延、水濡れといったリスクが内在しているが、それらの解消にもつながる。国土交通省では、トラックドライバーの拘束時間のうち、荷待ち・荷役時間が３時間を超える現状を課題視しており、2028 年度までに日本全国の５割の運行で１運行当たりの荷待ち・荷役時間を２時間以内まで削減することを目標としていることからも同社の戦略の重要性がうかがえる。そのほかにも、ダブル連結トラックの導入検討や、業務マニュアルの定期的な見直しにより、従業員の業務平準化を図るなど、効率的な業務運営ができる社内体制を構築し、サプライチェーンの物流機能の円滑化に向けて尽力していきたいとしている。

■脱着式ボディトラック

〔出所：同社提供資料〕

「従業員が働きやすい環境づくり」については、長時間労働削減に向けた取り組みや従業員のやりがい創出に向けた各種社内体制の整備を行っている。まず長時間労働の削減に向けては、夜間配送を徹底的に減らしている。この取り組みは 2024 年問題が騒がれる以前より段階的に進めており、現在では顧客の強い要望があった場合対応する程度となっている（2～3 か月に１回程度）。これは単に長時間労働を削減するという目的だけではなく、従業員の体調面に配慮し、居眠り運転や判断能力の低下から来る交通事故を未然に防ぐという意図も込められている。また、コミュニケーションアプリを活用して各ドライバーの現状確認・共有を都度実施し、徹底した輸送管理を行うことで無駄を減らし、特定の個人に業務が偏らないように、バランスよく業務を振り分け

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

る工夫を行っている。従業員のやりがい創出に向けては、各種手当の充実化、コミュニケーションの活発化を進めている。例えば、遠方で早朝に納品が必要な場合に前泊手当を支給するなどできる限り従業員が経済的負担を被ることがないようにしている。また、コミュニケーションの活発化については、半期ごとの賞与支給のタイミングで 1ON1 ミーティングを実施し、代表者から各従業員へのフィードバックを行い業務に対する姿勢を振り返るとともに、今後改善に向けてどういう動きをしていきたいかを丁寧に対話することで従業員のモチベーション向上につなげている。そのほか、３か月毎に社内懇親会を会社負担で開催しており、業務外のつながりをもち人間関係を深めることで、日常業務における従業員同士の協力姿勢に好影響をもたらしている。また、コミュニケーションの活性化と合わせて、従業員の体調管理、ストレスチェックを実施するなど健康面へ配慮も怠らず、2025 年には健康経営優良法人認定も取得している。

■健康経営優良法人認定

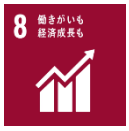
〔出所：同社提供資料〕

「環境に配慮した輸送」については、環境配慮型車両の導入を積極的に進め、環境負荷の低減に貢献する。今後の方針としては、HV トラック（ハイブリッド車）への切り替えを進めながら、EV 車の導入も検討する。そのほかにも、アイドリングストップや急発進・急ブレーキの撲滅などドライバーの運転意識改善にも継続的に取り組み、環境にやさしい運送業者であり続けたいとしている。

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

３.サステナビリティ目標の設定

（1）サステナビリティ目標

<table>
<tr><td>テ　ー　マ</td><td>ドライバーの長時間労働削減を通じたホワイト物流の推進</td></tr>
<tr><td>貢献するＳＤＧｓ</td><td> 
</td></tr>
<tr><td>Ｋ　Ｐ　Ｉ</td><td>ドライバー１人あたりの月平均時間外労働時間</td></tr>
<tr><td>目　　標</td><td>
<table>
<tr><th>2023 年度</th><th>2024 年度</th><th>2025 年度</th><th>2026 年度</th><th>2027 年度</th><th>2028 年度</th><th>2029 年度</th></tr>
<tr><td>26.5 時間分</td><td>26 時間</td><td>25 時間</td><td>24 時間</td><td>23 時間</td><td>22 時間</td><td>21 時間</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>内　　容</td><td>【計算方法】
各ドライバーの月平均時間外労働時間の合計　÷　ドライバーの人数

【期間】
事業年度（12 月 1 日～11 月 30 日）を基準とする
例）2024 年度（2024 年 12 月 1 日～2025 年 11 月 30 日）</td></tr>
</table>

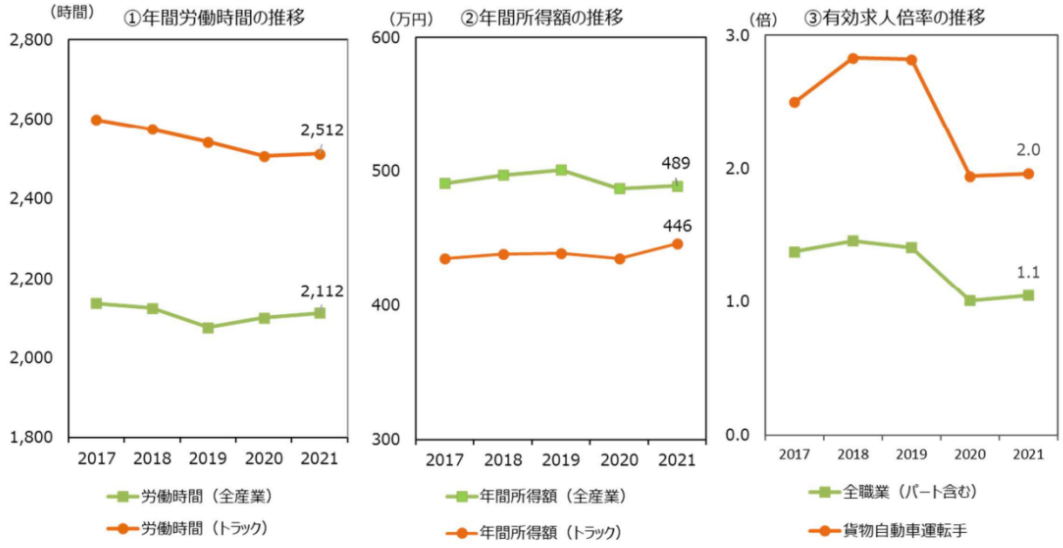
Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

（2）サステナビリティ目標の有意義性

富永荷役は本ローンの組成にあたり、「ドライバーの時間外労働の削減」を KPI に設定し、目標値を掲げた。以下にて、その取り組みの有意義性について見ていく。

物流は国民生活や経済活動を支える不可欠な社会インフラである。EC 市場の急成長による宅配便等の取扱い件数が増加していくなか、労働力不足や荷待ちや荷役時間の長さなどの問題からドライバーの長時間労働が常態化してきた。厚生労働省の「賃金構造基本統計調査、一般職業紹介状況」によると、2021 年度のドライバーの年間労働時間は 1 人当たり 2,512 時間と全産業の平均労働時間よりも 2 割程度長くなっており、平均年間所得額は 446 万円と全産業の平均よりも約 1 割低い。有効求人倍率は 2.0 倍と全産業の平均 1.1 倍と比較すると高い水準にある。これらの要因からドライバーは人材の確保が難しい職種であることがわかる。

■トラックドライバーの働き方をめぐる現状



出典：①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

ドライバーの労働環境の改善のため、2024 年 4 月 1 日より働き方改革関連法に基づき、自動車の運転業務の時間外労働について上限規制（年間 960 時間）が適応された。併せて、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準となる「改善基準告示（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）」において、ドライバーの拘束時間の見直しが行われ、年間の拘束時間の上限は 3,300 時間にまで引き下げられた。これらの規制により、ドライバー 1 人当たりの労働時間が短くなり、制限時間を超えた分の人員の補充が避けられないが、物流業界は既に慢性的な人材不足にあることから「人材の確保」は業界の大きな課題となっている。今後少子高齢化が進み、あらゆる業界で人材が不足するなかで、このまま何も対策を講じなければニーズに人手が追い付かず、物流業界全体の運送能力は、2030 年には約 34%不足すると言われている。このように時間外労働・拘束時間などの労働時間の規制により、物流に生じるさまざまな課題を「物流の 2024 年問題」という。

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

■自動車運送事業における時間外労働規制の見直しの内容

	現　行	令和６年４月～
時間外労働の上限 （労働基準法）	なし	年960時間
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	【１日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は１週間２回以内 【１ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【１日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週２回まで16時間 ※14時間超は１週間２回以内 【１ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。

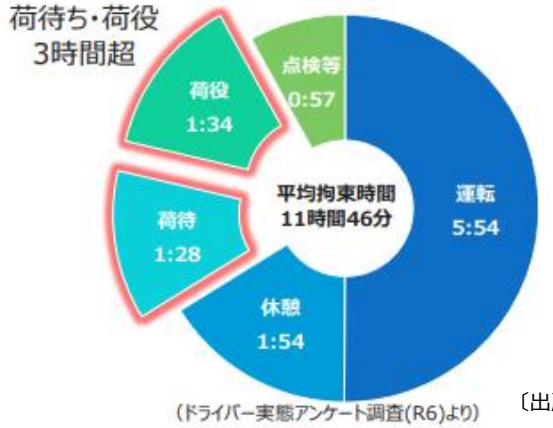
〔出所：物流の 2024 年問題について　国土交通省〕

■輸送能力の不足の可能性（何も対策を講じない場合）

〔出所：『物流改正法の施行について』国土交通省　物流・自動車局〕

国土交通省のドライバー実態アンケート調査（令和６年度）によると、荷待ち時間がある１運行の平均拘束時間は 11 時間 46 分であり、そのうち運転が６時間弱と最も長い。次に休憩時間を除くと、荷待ち、荷役を合わせた拘束時間は３時間超と全体の約４分の１を占めることから、ドライバーの拘束時間の削減にはこれらの業務改善が必要であることがわかる。そのため、政府は、荷待ち・荷役の効率化を推進するために 2025 年４月に物資の流通の効率化に関する法律（新物効法）を施行した。同法では、2019 年と比較して、今後３年間で「荷待ち・荷役時間の削減　年間 125 時間/人（1 回の受け渡しごとの荷待ち時間等１時間以内など）」、「積載率向上による輸送能力 16%増加（５割の車両の積載効率 50%を実現）」を目指すという２つの目標を掲げている。これらの KPI の実現のため、荷主や物流事業者に対して荷待ち時間や荷役時間の短縮、積載率の向上などの具体的な取り組みを努力義務として課している。国土交通省が判断基準を策定して評価し、一定規模以上の事業者には中長期計画の作成や定期報告を義務付けることで、物流業界全体の効率化と環境負荷の軽減を図るとしている。

■荷待ちがある１運行の平均拘束時間とその内訳



〔出所：『新物効法の施行に向けた状況』国土交通省〕

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

富永荷役の荷役時間は、シート作業が伴うため約３時間にも及び、同アンケート調査の荷役の平均拘束時間の約２倍となっていることから大きな負担となっている。一方で、同社は夜間配送の削減などの業務効率化に取り組んできた結果、ドライバー１人当たりの平均時間外労働時間は月 26.5 時間と大型トラック運転手[1]（令和５年賃金構造基本統計調査）の平均月 35 時間と比較しても非常に少ない水準となっている。同社は既に業務効率化を進めており、時間外労働の削減は容易ではないが、業界共通の課題である荷役時間の削減に取り組み、従業員の健康を守り、働きやすい職場づくりを目指していくため、さらなる時間外労働の削減を進めていく。具体的な取り組みとして、同社は今までコンテナ内に積み込めなかった大きなサイズの精密機器でも収納可能な脱着式ボディトラックを導入する。これにより、シート作業が不要となり、荷役作業を約２時間削減できるため、配送スケジュールが効率化される。荷主側にとっても、荷役時間の短縮は他の配送車の荷待ち時間の削減にもつながる。さらに、同社は女性ドライバーの雇用を検討しており、手荷役作業などの重労働を減らすことで、女性ドライバーが活躍できる業務範囲も広げる。また、配車担当者が各ドライバーの現状確認・共有を随時行い、休憩地点やルートなどの指示を出すことで、輸送管理を行い、無駄のない配送を目指していく。

本 KPI は、物流業界全体の課題である長時間労働などの労働環境を改善し、ドライバーの健康維持やモチベーションの向上に寄与する。これにより、居眠り運転や判断能力の低下などのリスクを軽減し、交通事故の防止にもつながる。さらに、荷役時間の削減により迅速な対応が可能となり、配送効率が向上し、コスト削減が進むことで競争力が高まり、顧客からの信頼を得て選ばれる企業となることができる。また、働きやすい環境が整えば、人材不足に悩む物流業界に若年層や女性の参入を促進し、持続可能な物流の一助となることから有意義な取り組みであるといえる。

以上

[1] 厚生労働省による賃金構造基本統計調査のうち
企業規模計（10 人以上）の営業用大型貨物自動車運転者が対象

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

しがぎん経済文化センター　会社概要

社名　　株式会社しがぎん経済文化センター

代表者　　取締役社長 波田　晋一

所在地　　〒520-0041
滋賀県大津市浜町 1 番 38 号

設立　　1984 年 3 月 21 日

資本金　　1,000 万円

株主　　株式会社滋賀銀行

TEL　　077-526-0005

FAX　　077-526-3838

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.

留意事項

1. KEIBUN の第三者意見について

- 本文書については滋賀銀行が、借入人に対して実施する『しがぎん』サステナブル評価融資について、借入人のサステナビリティ経営と設定する目標の有意義性に対する第三者意見を述べたものです。KEIBUN は第三者意見にかかる業務を行う際、常に誠実に行動します。
- その内容は現時点で入手可能な公開情報、借入人から提供された情報や借入人へのインタビューなどで収集した情報に基づいて、現時点での状況を評価したものであり、当該情報の正確性、実現可能性、将来における状況への評価を保証するものではありません。また、当該情報が重要な虚偽または誤解を招く陳述が含まれる場合や、業務上必要とされる注意を怠って作成された陳述または情報が含まれる場合、必要な情報を省略するまたはあいまいにすることにより誤解を生じさせるような場合に、それを認識しながら評価は行いません。適切に第三者意見にかかる業務を行うため、その職務遂行能力を必要とされる水準を維持します。
- KEIBUN は当文書のあらゆる使用から生じる直接的、間接的損失や派生的損害については、一切責任は負いません。

2. 滋賀銀行との関係、独立性

- KEIBUN は滋賀銀行グループに属しており、滋賀銀行および滋賀銀行グループ企業との間および滋賀銀行グループのお客さま相互の間における利益相反のおそれのある取引等に関して、法令等に従い、お客さまの利益が不当に害されることのないように、適切に業務を遂行いたします。
- また、本文書にかかる調査、分析、コンサルティング業務は滋賀銀行とは独立して行われるものであり、滋賀銀行からの融資に関する助言を構成するものでも、資金調達を保証するものでもありません。

3. KEIBUN の第三者性

- 借入人と KEIBUN との間に利益相反が生じるような、資本関係、人的関係などの特別な利害関係はございません。

4. 本文書の著作権

- 本文書に関する一切の権利は KEIBUN が保有しています。本文書の全部または一部を自己使用の目的を超えて、複製、改変、翻案、頒布等をすることは禁止されています。

Copyright © 2025 Shigagin Keizai Bunka Center CO.,LTD. All Rights Reserved.