厚生労働省 ひと、くらし、みらいのために Ministry of Health, Labour and Welfare
東京労働局
Press Release

厚生労働省
東京労働局発表
令和6年 12 月9日

担当
東京労働局労働基準部
監　督　課　長　神子沢　啓司
主任監察監督官　木村　恭巳
電話 03（3512）1612

# 道路貨物運送業のベストプラクティス企業との意見交換を実施しました

**～東京労働局長・東京運輸支局長が大手食品メーカー５社を交えて意見交換～**

東京労働局（局長　富田望）は、「過重労働解消キャンペーン」の取組の一環として、令和６年 11 月 19 日（火）に、働き方改革に向けて積極的に取り組む道路貨物運送業の企業を東京運輸支局長とともに訪問し、荷主企業である大手食品メーカー５社を交えて意見交換を行いました。

東京労働局では、今後も、働き方改革に向けて積極的に取り組む企業の事例を広く紹介し、各企業における働き方改革の取組を促進していきます。

## １　対象企業

**道路貨物運送事業者**

企業名：**Ｆ－ＬＩＮＥ株式会社**（エフライン）

所在地：中央区晴海一丁目８番 11 号
晴海トリトンスクエアオフィスタワーＹ棟30階

従業員数：1,748 名（役員・出向・嘱託・契約社員を含まず）

事業内容：貨物自動車運送事業

平成 31 年４月に食品メーカー５社の出資により誕生。全国に 57 事業所を置き、右記の荷主を中心とした食品メーカーの商品を共同で配送している。

**荷主企業**

**味の素株式会社**

**ハウス食品株式会社**

**カゴメ株式会社**

**株式会社日清製粉ウェルナ**

**日清オイリオグループ株式会社**

（前列右から）
富田東京労働局長、Ｆ－ＬＩＮＥ（株）坂本代表取締役社長、Ｆ－ＬＩＮＥ（株）花立専務取締役、織田東京運輸支局長

（後列右から）
Ｆ－ＬＩＮＥ（株）平物流未来研究所長、日清オイリオグループ（株）野辺物流統括部長、カゴメ（株）竹内執行役員 SCM 本部長、味の素（株）森食品事業本部物流企画部長、ハウス食品（株）樋之津生産・SCM 本部 SCM 部長、（株）日清製粉ウェルナ 須貝ロジスティクス部長

「ＦーＬＩＮＥ」は、平成 27 年２月、味の素（株）、ハウス食品グループ本社（株）、カゴメ（株）、（株）日清製粉ウェルナ、日清オイリオグループ（株）、（株）Ｍｉｚｋａｎの６社により、「競争は商品で、物流は共同で」の理念のもと、共同で物流環境の改善に取り組むプロジェクトとしてスタートしました。

その後、物流業界の慢性的な労働力不足や労働環境の改善をより進めるため、平成 31 年４月に荷主５社（味の素（株）、ハウス食品グループ本社（株）、カゴメ（株）、（株）日清製粉ウェルナ、日清オイリオグループ（株））の出資により法人化し、令和５年からは「ＦーＬＩＮＥプロジェクト第二期」をスタートさせ、物流環境の改善と働き方改革の推進に取り組んでいます。

## ２　主な取組事例

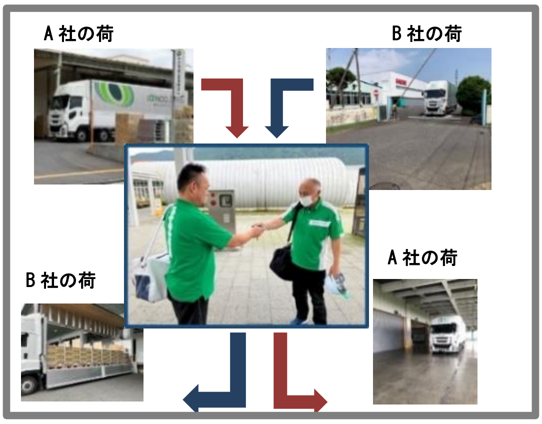
### （1）共同幹線輸送

#### ①共同配送

１台のトラックに複数の荷主の商品を混載して配送を行うことにより１台当たりの積載率が向上し、その結果、１日に必要なトラックの台数が減少し、ドライバーの負担の軽減につながっています。

#### ②中継リレー輸送

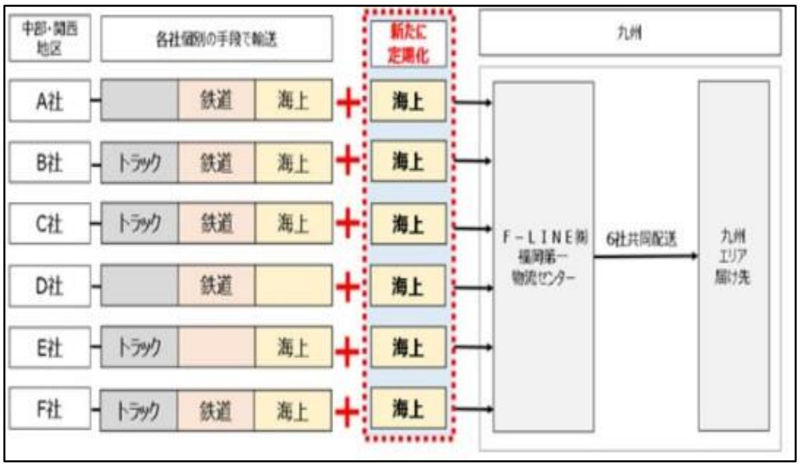
中継地点でドライバーが車両を交換（往路はＡ社の荷を輸送し、復路はＢ社の荷を輸送）することで、これまで１泊２日かかっていたところを日帰り運行が可能となり、宿泊の負担が減るとともに、ドライバーの退社時間が早くなり、プライベートの時間の増加にもつながっています。




#### ③海上定期便による輸送

関西～九州間について、６社共同で海上定期便を確保することで、トラックで輸送する距離を減らし、ドライバーの運転時間の削減につなげています。

また、ドライバーは船舶内で食事・睡眠がとれるため、身体的な負担の軽減にもつながっています。



④工場等における作業の効率化

ドライバーの滞在時間が特に長かった工場・生産在庫拠点について、各社で課題を洗い出し、その解消に取り組んだ結果、ドライバーの滞在時間の短縮を実現しました（最大で 180 分→90 分）。

- バースやスペースの不足
- 車両到着時間が不明瞭
- 商品の段落とし作業（積み替え）の発生
- 事前作業の未実施
- バラ積みアイテムの存在　　等

→

- 作業スペースの集約化
- 入場車両の管理（分散化・台数制限）
- 段落とし作業の解消
- ドライバーに代わり附帯作業を行う作業員の配置
- 効率的な事前作業の実施
- バラ積みの廃止　　等

（2）配送・拠点政策

納品エリアの近くに拠点を新設・増設することで、配送距離を短縮し、ドライバーの運転時間の短縮につなげました。

また、荷主各社が配送リードタイムの延長（納品日の日延べ）を宣言し、出荷情報が確定した後にトラックを手配することで、無駄なトラック手配を削減すべく、得意先に理解を求める等の取組も行っています。

（3）製・配・販[（※）]の整流化

（※）メーカー　（製）
中間流通・卸（配）
小売　（販）

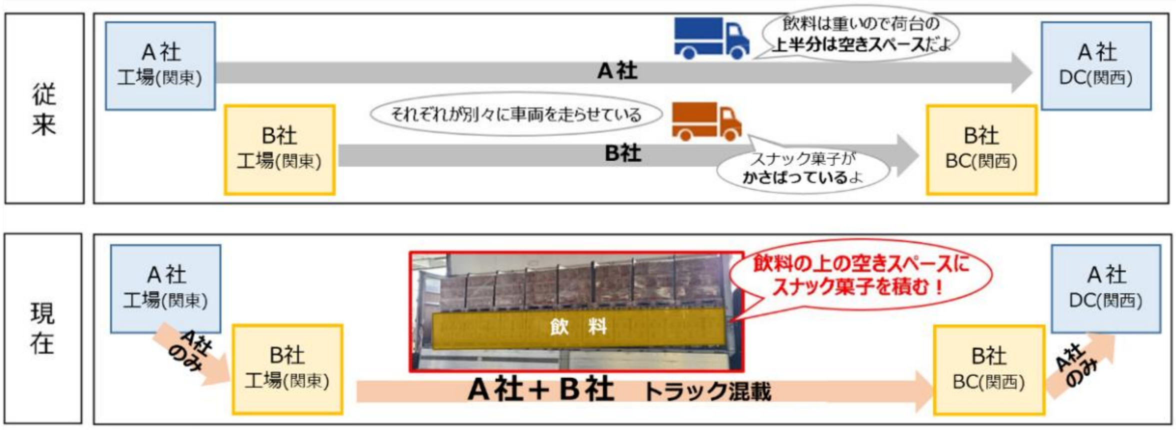
業界団体や得意先にも働きかけ、

- メーカー ⇔ 中間流通・卸 ⇔ 小売 の全体で使用する伝票等の標準化
- メーカー・中間流通から卸売店に対する、事前出荷情報（ASN）の提供
- メーカー・中間流通の各工場や拠点を中心とした、バース予約システムの活用

等によりドライバーの荷待ち時間の削減、検品等の附帯作業の削減に取り組んでいます。

（4）その他

プロジェクトに参加している荷主以外の企業とも、共同輸配送に取り組んでいます。



（5）取組の効果

①ドライバーの時間外労働時間数

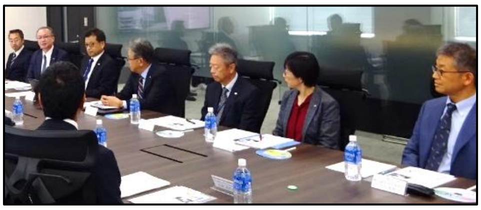
１か月平均 42.9 時間（平成 30 年度）　→　**38.9 時間（令和５年度）**　**9.3% 減少**

②ドライバーの年次有給休暇の平均取得日数

13.2 日（平成 30 年度）　→　**14.7 日（令和５年度）**　**11% 増加**

## ３　意見交換の様子

織田東京運輸支局長　　富田東京労働局長



Ｆ－ＬＩＮＥ（株）坂本代表取締役社長、花立専務取締役、平物流未来研究所長、荷主各社のご担当者様

問：どのようなきっかけで取り組むことになったのでしょうか。

2008 年に国がまとめた報告書では、2015 年にはドライバーが不足するとの予測が出されました。また、2011 年に発生した東日本大震災における物流の麻痺や、消費税増税を目前に控えた 2013 年末から 2014 年 3 月に発生した駆け込み需要による「欠車」（必要な台数のトラックを配車できないこと）など、それまで物流に対して抱いていた危機感が現実的な「危機」として現れ始めたため、各食品メーカーの社長が集まり、食品業界全体における効率的で安定した物流の仕組を作る方針で一致したことがきっかけです。

問：どのようなご苦労がありましたか。

荷主各社のトップの方針が一致していても、各社それぞれが独自に物流の仕組みを持っていましたので、共同配送にかかるコストを自社がどこまで許容できるのか、それぞれで悩みましたし、荷主同士でもすり合わせるのに苦労しました。

問：共同配送に取り組むに当たり、どのような観点が大切でしょうか。

個々の企業におけるコストの増減だけを見るよりも、「全体最適」の状態を目指すことが大切だと思います。また、メーカー同士（横）、製・配・販（縦）、行政等（斜め）、それぞれのつながりにおいて、他社、お得意先、お客様等の関係者に協力を呼びかけ、巻き込んでいくことが大切だと思います。

問：他社でも参考にできそうなことは、どのようなところでしょうか。

私たちは、働き方改革という社会の流れに大きく後押ししてもらいました。
また、社長という企業のトップが働き方改革を宣言することで、お客様に対して理解を求めやすくなりました。
さらに、行政で作っているパンフレットはわかりやすく、お客様に説明する時にも非常に役立ちましたので、他社の方でも活用していただけると思います。

問：食品以外の商品との共同配送も可能でしょうか。

Ｆ－ＬＩＮＥとしては、まずは同じカテゴリー（加工食品）内で共同配送を広げていくことを考えていますが、今後は、飲料等スーパーマーケットに並んでいる商品など対象を広げていくことも可能だと思います。
また、共同配送は、食品以外の分野、例えば洗剤などの日用雑貨といった近いカテゴリーの中で考えることができると思いますので、取組を検討される際は、我々の個々の事例を参考にしていただけたらと思います。