

# 企業探訪

TOP INTERVIEW

## 関東総業株式会社

代表取締役会長 安達 實 氏  
代表取締役社長 安達 寛人 氏

## 株式会社K・Sロジテム

代表取締役社長 大貫 義人 氏



## 日本の食を支える 物流ソリューション企業

本社：茨城県取手市毛有600  
創業：1971年1月  
従業員数：59名（2022年7月末現在）  
事業概要：一般貨物自動車運送事業、倉庫業

インタビュー日：2022年8月4日  
〔聞き手：筑波総研(株) 代表取締役社長 木村伊知郎〕  
取引支店：(株)筑波銀行 龍ヶ崎支店

## 食品会社の関連会社として誕生

貴社の歴史と事業内容についてお聞かせください。

関東総業(株)は、1971年に龍ヶ崎市にあった食品加工会社の関連会社として設立した会社です。現会長である父 安達實は、もとは食品加工会社の役員でしたが、この会社が大手食品メーカー（以下、メーカー）の下請けを行っていたことから、メーカーが関東に工場を建設する際、商品の配送を請け負う別会社の立ち上げを専務として任されました。その会社が関東総業(株)です。

設立当初からメーカーとの取引を中心として、様々なお客様とお仕事をさせていただきました。設立から今日まで、日本経済が大きく変動していった中、取引メーカーは大きく成長していき、その物流を支えるべく当社も努力し、共に成長していくことが出来ました。

## 日本の食を支える物流ソリューション企業

1986年にグループ企業(株)K・Sロジテムを設立した際、父が代表取締役社長に就任し、翌年には関東総業(株)の代表取締役社長にも就任しました。メーカーから商品の一部について保管・管理を任せられましたが、1990年、現住所に4,000坪の第一倉庫を建設するとともに本社を移転した際業務を拡大し、茨城・千葉中心に関東一円へ、2013年に2,000坪の第二倉庫が竣工すると、全国の商品を供給するハブ機能を委託され、第二倉庫では全国へ向けた商品の保管を行っています。

2015年、長距離運送の中継所として(株)K・Sロジテム三ヶ日営業所を静岡県浜松市に開設、翌年、父が両社の代表取締役会長に就任したと同時に、私安達寛人が関東総業(株)の取締役社長に、弟の大貫義人が(株)K・Sロジテムの取締役社長に就任しました。

その後、2018年に私と大貫はそれぞれの会社の代表取締役となり事業承継を進め、日本の食を支える物流ソリューション企業として、事業発展に努力し、今に至ります。



関東総業(株)会長 安達實氏



これまでの歴史を語る 関東総業(株) 社長 安達寛人氏



(株)K・Sロジテム 社長 大貫義人氏



関東総業(株) 取締役総務部長 小畑美仁氏

## メーカーとの取引に特化し、成長

貴社の特徴、強みを教えてください。

当社の特徴は、なんと言っても大手食品メーカーとの取引に特化していることです。これは同時に強みでもあると思っています。取引は設立当初から始まり、既に50年が経過しました。その間、様々な出来事があり、景気も大きく変動し続けていますが、ありがたくも取引を続けてくれています。メーカーとの取引がなければ、今日の当社の成長はなかったと思っています。

もちろん、取引先を特化するからにはできる限りの努力をしてきました。地元の運送会社とのつながりを大切に、協力し合うことで、急なオーダーにも対応できる体制を築き上げました。メーカーと当社は現在、良い関係を築けていると思います。倉庫を構えた中でトータル的な物流を請け負うことができるようになり、協力会社を含めた輸送と倉庫の対応力は、当社の強みだと考えます。

## 2つの会社で、 短距離・長距離輸送を分ける

(株)K・Sロジテムとの役割分担などがありますか。

関東総業(株)が短距離輸送、(株)K・Sロジテムが長距離輸送を主に担当しています。立ち上げ当初はきちんとした線引きは設けていませんでしたが、距離によって配車の仕方や車の動き方も違ってくるため、効率化や経費削減の観点から分けて管理することにしました。

また、コンプライアンスの整備が進んできた中で、ちょうどトラックドライバーの長時間運転が問題になっていた時期でもあったため、それを解消するために、中継地点を設け、そこで休憩をとって配送を続けてはどうかと話し合っていたところでした。その後、静岡県浜松市三ケ日町に営業所を立ち上げました。

三ケ日営業所の存在は、当社と同規模の運送会社にはない強みとなっていますが、ドライバーの労働時間の規制が強まる2024年問題を控えた今、この中継地点の重要性がますます高まっています。



取材時の様子

## 中継地点で2024年問題に対応

三ケ日営業所について教えてください。

三ケ日営業所は西日本方面へ向かう際の休憩所として2015年に立ち上げました。部屋数11の宿泊施設もあるため、長時間の休憩も可能です。当初は休憩所としての運用でしたが、その後、営業所としての許可を取得し、現在では事務所の駐在員が出発前点呼も行うなど、労働時間の管理だけでなく、安全面の管理もしっかりと行えるようになりました。そのため、コンプライアンスの遵守だけでなく、ドライバーの精神的・肉体的な負担軽減にもつながっていると考えています。

また、三ケ日営業所を立ち上げた後、当社はトレーラーを4台ほど導入し、関東から三ケ日営業所へ、三ケ日営業所から関西へと、2台で1セットのような運行を始めました。運転部分と荷台を切り離すことで、簡単に荷が積み替えられます。この運行方法により、当社の稼働率が大きく改善しました。将来的には、もっと台数を増やし、2024年問題に対応できるようにしていきたいと思っています。



宿泊施設も備えた三ケ日営業所

## 東日本大震災の混乱の中、 食を支えるため、通常の倍以上を配送

食品メーカーと取引している物流会社として、非常事態時にはご活躍されていると聞いています。

震災時は当社の倉庫も被害が大きく、正直何から手を付けていいかわからないような状態でしたが、関東よりも東北の被害が大きく、当社が被災地に近かったことから、その日のうちに救援物資として通常の倍以上になる依頼が入りました。そのため、社員一丸となって必死に倉庫を整理し、なんとか数日後には被災地に向けて出荷することができました。

当時は、当社が通常請け負う配送の何倍にもなる依頼が毎日押し寄せてきました。メーカーの工場はフル稼働、関西の拠点が保管する商品も当社に配送され、当社から被災地へと出荷する日々が続きました。また、当社が入会しているトラック協会も自治体と緊急物資輸送の提携をしているため、そこからの依頼や連絡もありました。約2~3か月、そのような状態が続きました。

**震災時の物流では陸送が一番頼りになりますが、道路状況も悪かったのではないですか。**

通常使用するルートが通行止めだったり、高速道路に規制が入るなど、道路状況は良いものではありませんでしたが、別ルートを探したり、警察に協力してもらったりしました。また、情報も混乱していたため、行ったはいいけど降ろせない、降ろすところが違う、たどりつけない、たらい回しのような問題も発生しました。そういう意味では、ドライバー達は非常に苦労したと思います。しかし、こういふときだからと快く引き受けてくれたため、社員のみんなには大変感謝しています。

**燃料の確保はどうされましたか。**

当社はインタンク<sup>※1</sup>を保有しており、幸いにもタンクローリーの手配はできたため、トラックの燃料確保の問題はありませんでした。ただ、軽油はあっても従業員が通勤するためのガソリンがないため、業務終了後にガソリンスタンドの列に並んで、そこで一晩過ごし、給油して出勤するというようなこともありました。

※1：自社の敷地内に設置した給油設備



出荷を終え、倉庫へ戻ってきた関東総業株のトラック

## コロナ禍でも食を支える

**新型コロナウイルス感染症の影響で国民が巣ごもり生活をした際も大変だったのではないですか。**

2020年の緊急事態宣言時は、震災と同じような状況でした。今では新型コロナウイルス感染症に関する様々な情報が入るようになり落ち着いています。最初は情報もない、今後どういう状況になるのかもわからない中での巣ごもり生活だったため、スーパーなどで買占めが発生するなど、国全体で混乱した状況が続きました。そのため、通常では考えられないような依頼が3月から6月くらいまで続きました。

そうした中、当社が一番気を使った点は、感染者を出さないようにするという事です。正直なところ、精神的には震災時よりもきつかったかもしれません。パンデミック発生直後は、もし、当社の誰かが感染した場合、配送を止める可能性もありました。そうすると、メーカーの商品がスーパーなどに届かなくなってしまうため、物流を止めないように細心の注意を払っていました。



出荷待ちの商品が並ぶ倉庫入り口

## メーカーと一体となった時間管理で 業務効率、人材の定着が向上

貴社はドライバー人材の定着率が高いと聞きましたが、その理由についてお聞かせください。

当社は配送ルートが概ね決まっています。そのため、ドライバーの負担が少なく、物量が安定しているため、定着率は高いです。それに加え現在では、どこに何時に入るといように入場時間を予約・予測できるシステムを導入し、メーカーと当社で情報を共有しています。

そのため、ドライバーは何時頃出発し、この辺りで休憩して、というような指示を運行管理者から受けられるようになり、無駄に早く出発することも、現地で長時間待つこともなくなりました。また、効率化が図られただけでなく、位置情報も把握できるため、道路状況などで遅れた場合の対応もしやすくなり、そのうえで、しっかりと休憩時間を確保できるようになりました。当社のドライバーは行動計画が立てやすいと思います。このようなことが、高い定着率につながっているのではないのでしょうか。



商品を降ろす関東総業(株)のトラック

### メーカーの信頼を勝ち得た理由をお聞かせください。

50年という取引の歴史の中で、震災の時もそうですが、苦しい時でも対応力を見せ、しっかりとこなす、こういう積み重ねが、お互いの信頼関係につながってきたのではないかと思います。

最近では、様々な問題にメーカーも一緒になって対応してくれます。社員には良い環境で働いてほしいと常々思っていますが、当社だけではなく、メーカーの方でもそういった目線で見えてくれるようになったと感じています。

### 関東総業グループ 野球部の紹介

当社には、野球部があります。茨城県軟式野球連盟に加入しているため、試合にも出場しています。練習は週に1~2回、業務終了後に行っています。学生時代野球をしていたのに社会人になってしまつとなかなか機会がありませんよね。そういった方の受け皿になればと考えています。当社の野球部は現在20人のアットホームなチームです。社会人になつても野球を続けたい方、当社と一緒に野球をしませんか。



チーム監督の大貫社長



## SDGs達成に向け、 出来るところからスタート

SDGsに力を入れているとお聞きしましたが、どのような取り組みを始められたのでしょうか。

当社は2021年11月に国連WFP協会<sup>\*2</sup>に入会しました。それまでも同協会に寄付などを行ってききましたが、入会したことで改めて当社ができることを考えました。

<sup>\*2</sup>： 飢餓と貧困の撲滅を使命とするWFP国連世界食糧計画を支援する認定NPO法人

物流会社としてCO<sub>2</sub>削減という大きなテーマの中で、アイドリングストップや無駄な排気を減らしてきましたが、さらなるCO<sub>2</sub>削減につながると考え、まず、再生可能エネルギーの利用として、倉庫の屋根に太陽光発電システムを導入致しました。

また、社員への意識付けとして、自己評価シートを作り、毎月自分がどんな活動をしたかを記入させています。シートの内容は、使わない電気を消す、ごみの分別をしっかりとするなど、本当に簡単なことですが、必ず毎月行うことが大切だと考えています。自分で手を動かし、シートに記入するというだけで、普段から意識してくれるようになるのではと期待しています。

そのほかでは、飢餓をなくそうということで、ひとり親でなかなかご飯が食べられない子たちが利用する子ども食堂の活動などにも寄付をしたりしています。

## 生産性向上へ

今後の方向性についてお聞かせください。

まず、今現在取組んでいる時間管理について、メーカーと協力しながら、さらに精度を高めていきます。また、今後はトレーラーの台数を増やしていこうと思います。荷物の積載量の増加と運行の効率化を考えれば、荷物の切り離しのできるトレーラーの方が良いと考えています。

また、省人化や無人化を視野に入れていきます。今後トラックは自動運転の技術が進み、将来は無人化されると思いますが、無人フォークリフトや自動倉庫を導入した倉庫の省人化も考えています。少子高齢化で労働人口の減少は避けられませんし、生産性を上げるためにも機械を使うという方向性で考えています。



寸分の狂いもなくフォークリフトを操作し、素早く商品を運ぶ

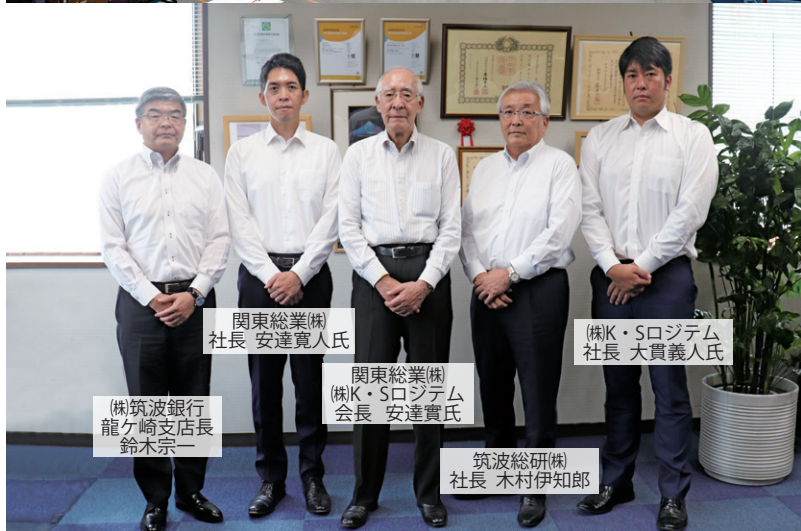
## 新たな物流拠点を構築

他にも計画していることはありますか。

新しい方針で、新しい拠点づくりを考えています。三ヶ日営業所のような地方の拠点を増やすことも選択肢の中にはありますが、まずは、もっと近場で考えています。今ある倉庫は建設から既に30年以上が経過し、近い将来、老朽化という問題が発生するからです。今後も食の安定供給のため、メーカーと良い関係を保ちながら、当社の輸送エリアの中で、新たな倉庫が建設できる場所に新しい拠点を構えたいと思います。



物流倉庫と本社



関東総業(株)  
社長 安達寛人氏

(株)K・Sロジテム  
社長 大貫義人氏

(株)筑波銀行  
龍ヶ崎支店長  
鈴木宗一

関東総業(株)  
(株)K・Sロジテム  
会長 安達貴氏

筑波総研(株)  
社長 木村伊知郎