親会社に意識調査

物流子会社「必要ない？」

「重要な機能…」6割も「必要」は4割

「物流子会社はグループ内で重要な機能を担っている」という回答が62・3％を占めているものの、「グループ内に（物流子会社は）必要である」と意識している親会社は4割強にとどまる――。船井総研ロジ（菅重宏社長）が8月30日に公表した「物流子会社に関する意識調査」で、明らかになった。調査結果からは、物流子会社の必要性について「重要な機能であるが、内部に持つ必要性がない」との意識が読み取れる。

船井総研ロジ

この意識調査は、物流子会社を保有する親会社が「グループ内で、その存在意義・保有の方向性について、現在『どのような意識をもっているか』を調査するため、6月に実施した。

親会社から見た「物流子会社に対する満足度」に関し、具体的に「物流子会社に対してどのような考えを持っているか」を尋ねた設問（複数回答）では、「物流子会社の収益は、圧倒的に自社グループから得ている」（75・4％）が最も多かった。

これは「自社の物流子会社は競争力を有していると思う」（11・5％）という回答が10％台と少なく、物流子会社の収益源が圧倒的にグループ内からであるという認識を反映している。「物流子会社は外販能力を有しており、独自経営を確立している」（6・6％）という回答も1ケタ台に過ぎなかった。

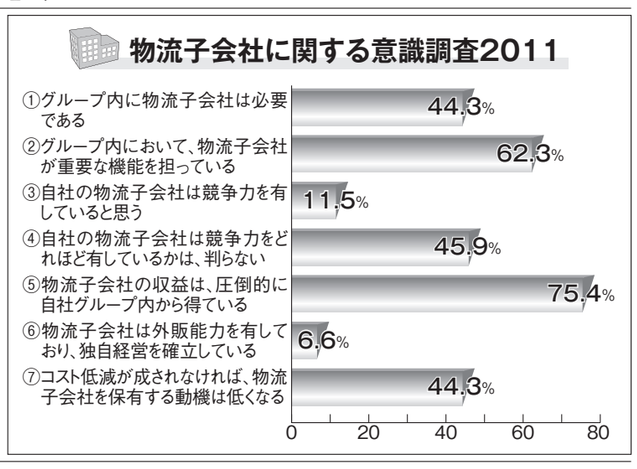
ただ、「グループ内で重要な機能を担っている」（62・3％）という回答を占めているものの、「グループ内に物流子会社は必要である」は4割強（44・3％）に留まった。船井総研ロジでは「（物流は）重要な機能であるが、内部に（物流子会社を）持つ必要はない」との意識を読み取れると分析している。

さらに「コスト低減が成されなければ、物流子会社を保有する動機は低くなる」（44・3％）との回答などから、一般的な物流子会社は外販比率が低く、親会社グループにとっては機能会社であり、コストセンターと位置づけられるケースが散見されると指摘した。

日本は、製造業を中心とする大手企業が物流機能を担う子会社を保有し、「物流子会社大国」といわれてきた。物流子会社は、親会社のサービス・商材特性にあわせた安定輸送確保という役割を担い、グループの規模拡大とともに成長してきた。

今回の調査結果から、船井総研ロジでは「物流子会社保有の是非に関する議論が、今後は現実化する」とみている。

※調査対象は、グループ率下に物流子会社を有する一定規模の大手企業419社で、有効回答は61社（有効回答率14・6％）だった。回答会社は、素材24％（化学／金属／繊維など）、機械・電気・電子部品20％、食品製造16％、卸売（総合商社含む）16％、生活用品製造7％、輸送機・部品7％、医薬・医療品製造5％、外食・小売5％。



WebKIT

求車件数、前年割れ

リーマン以来 夏物関連不振が影響か

日貨貨物運送協同組合連合会（杉本守巧会長）は1日、8月分のWebKIT稼働速報値を発表した。荷物件数を示す求車情報は前年同月比0・8％減の4万1164件と昨年を下回ったことが分かった。過去に前年割れを示したのはWebKITがインターネット化した04年以降、リーマンショックの影響を受けた08年12月から09年10月の11カ月間。その時以来1年10カ月ぶりに前年を下回った。

従来の傾向では5月の底から9月まで右肩上がりになるが、8月の求車情報の数は7月と比べても2・9％減になった。

これについて日貨協連の助川利信常務理事は推測としながら「震災影響による自粛や昨年に比べ猛暑効果が乏しく飲料を含む夏物関連の不振が考えられる」と分析する。ただ昨年の同時期よりも端末数は299増えており、「WebKITの利用者が増えているのだからは本来は自然にも増加するはず」とも述べ、前年割れの原因を引き続き調査するとしている。また求荷情報は前年同月比4・3％減の1万384件だった。成約件数は求車が同4・4％減の8291件、求荷が同0・8％増の732件となった。

トラック

8月新車販売22・5％増

生産台数の増加で2カ月連続

日本自動車販売協会連合会（自販連）が1日発表したトラック新車販売台数（軽自動車を除く）は、前年同月比22・5％増の2万6635台と、2カ月連続で前年実績を上回った。8月の台数ベースとしては、08年（2万6683台）の水準まで戻した。

背景には、国内メーカー各社のトラック生産増がある。自工会がまとめた国内トラック生産は、普通トラックが6月に前年同月比10・6％増、小型トラックが同3・6％増、ともに4カ月ぶりのプラス。7月も普通トラックが同0・3％増、小型トラックは同11・9％増と増加基調にある。

8月の普通トラック販売台数は前年同月比36・3％増の1万1447台で、今年3月（1万4563台）以来5カ月ぶりの1万台超となり、8月としては07年（1万4498台）と同水準になった。

小型トラックも同13・8％増の1万5188台と、今年2月（6・8％増）以来5カ月ぶりのプラス。

■トラック新車販売台数（登録車）　自販連調べ

	普通トラック	小型トラック	合　計
2010年4月	6,603 (24.1)	14,244 (4.4)	20,847 (9.9)
5月	7,228 (49.8)	13,405 (▽1.1)	20,633 (12.2)
6月	9,870 (50.9)	16,831 (4.2)	26,701 (17.7)
7月	8,423 (24.6)	16,497 (2.5)	24,920 (9.0)
8月	8,399 (35.6)	13,341 (16.2)	21,740 (23.0)
9月	10,207 (2.3)	19,371 (18.0)	29,578 (12.0)
10月	6,668 (▽6.2)	14,300(▽1.8)	20,968 (▽3.3)
11月	8,261(▽10.7)	15,821 (6.7)	24,082 (0.0)
12月	8,526 (31.7)	13,017 (0.8)	21,543 (11.1)
2011年1月	6,088 (10.9)	12,775(5.9)	18,863 (7.5)
2月	8,342 (10.7)	16,511(6.8)	24,853 (8.1)
3月	14,563 (0.6)	19,006(▽8.4)	33,569(▽11.1)
4月	4,409(▽33.2)	6,868(▽51.8)	11,277(▽45.9)
5月	3,716(▽48.6)	9,609(▽28.3)	13,325(▽35.4)
6月	6,969(▽29.4)	15,066(▽10.5)	22,035(▽17.5)
7月	8,903 (5.7)	16,378(▽ 0.7)	25,281 (1.4)
8月	11,447 (36.6)	15,188 (13.8)	26,635 (22.5)

＊単位：台、カッコ内は前年同月比の増減％　▽はマイナス

社説

自動車税負担正せ

暦は早9月となり、税制改正のシーズンを迎えた。日本自動車工業会や全日本トラック協会など自動車関連21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」は、自動車関係諸税の簡素化・負担軽減に関する署名活動を開始した。署名活動は9月上旬から10月下旬にかけて行い、同フォーラムが取りまとめて政府・与党に要望活動を行っていく予定だ。

来年度税制改正ではとくに、自動車の車体課税を抜本的に見直す方針となっているため、同フォーラムでは自動車取得税と自動車重量税の廃止など車体課税の軽減を前面に打ち出している。

自動車には、取得・保有・走行の各段階で9種類もの税金が課されており、ユーザーの負担額は計約8兆円に及ぶ。2011年度の租税収入全体の10・1％を占める規模だ。とくに取得・保有段階での税負担は欧米先進国の2～49倍に達し、極めて公平性に著しく反する現状となっている。

さらに、本則税率を2倍も上回る暫定税率は、「当分の間」税率として維持され、一般財源であるのに自動車ユーザーが過度の負担を強いられている。このため同フォーラムでは、一般財源化により課税根拠を喪失した税の廃止とともに、ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた旧暫定税率の廃止を求めている。

全日本トラック協会の12年度税制改正要望でも、自動車関係諸税の簡素化・軽減を重点要望の筆頭項目にあげており、同フォーラムでは自動車取得税と自動車重量税の廃止を含む抜本的見直し、自動車取得税および自動車重量税の廃止、ガソリン税と消費税のタックスオンタックス解消を求めている。

昨年末の税制改正論議では、総務省が自動車重量税（国税）と自動車税（地方税）を一本化する環境自動車税構想をぶち上げた。この構想は政府、与党内で「火事場泥棒だ」などと評判が悪く、議論は先送りされたが、これをきっかけに車体課税を地方税、燃料課税を国税に再整理するとの考え方も浮上した。この議論が今年の税制改正論議で再浮上する可能性もある。

野田新内閣が発足した。財政難を背景に税負担軽減の議論は難航も予想されるが、自動車ユーザーの過度な税負担は税の公平性に反するものであり、早期に正すべきだ。

国交省 自動車局の新課長

「国際」を横串に

海外進出には戦略必要

松本参事官

7月1日付の国土交通省組織改正で、自動車局総務課に国際担当の課長級ポストとして参事官が新設され、松本大樹氏が着任した。

「これだけグローバル化が進むと、日本国内だけで物事が完結することはなく、海外から見てどうなのか、国際的な協調や標準化、途上国支援、海外の活力をわが国成長力強化につなげるとか、国際を横串にした様々な視点で見る必要がある。そのなかで、従来は各課内で国際的な課題に取り組むなか、全体的な視点が抜け落ちていたり、非効率な部分があった」と組織改正の意義を強調する。

トラック運送事業の海外進出については「日本のトラックの運行管理システムは高度に完成されている。これを途上国に提示していくとか、様々なアプローチの仕方があっても良い」と述べたほか、建設業の海外進出を例に挙げながら「現地企業との合弁で進出するなど、リスクを回避できるような戦略を考える必要がある」と述べ、新たな発想で今後業界とも知恵を絞っていく考えを示している。

松本大樹（まつもと・ひろき）氏略歴　東京大学法学部卒、1987年運輸省入省。総合政策局地球環境対策企画官、在米日本国大使館参事官、総合政策局建設市場整備課長などを歴任。

趣味は米国勤務時代に体重が増えたのを機に始めたランニング。東京マラソン出場をめざして週平均35キロほど走る。東京都出身の49歳。

今月末まで募集

「エコシップマーク」認定

国交省海事局、フェリー事業者、RORO船、コンテナ船、自動車船事業者などで組織するエコシップ・モーダルシフト事業実行委員会では、「エコシップマーク認定制度」優良事業者を9月30日まで募集している。

この認定制度は、環境負荷の少ない海上輸送を一定以上の割合で利用する荷主企業や、物流事業者の環境対策をバックアップするもの。

エコシップ・モーダルシフト事業選定委員会の審査で「エコシップマーク取り組み企業」に認定されると、海上貨物輸送へのモーダルシフトをアピールするため、輸送される製品やパッケージをはじめ、やトラック、シャーシ、コンテナ、船舶などの輸送機器へマークを表示できる。

また、モーダルシフトへの取り組みを企業のHP、広報誌、広告などでアピールする際の、マークの表示として活用できる。

マークの使用期間は原則2年間、海上へのモーダルシフトの輸送実績が基準に該当すれば継続できる。特に、モーダルシフトへの貢献度の高い優良事業者は国交省海事局から表彰される。

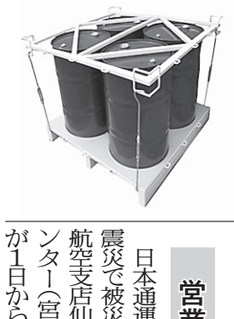
「エコシップマーク認定制度」は、2008年度から実施し、これまで100社を超す事業者が認定されている。

エコシップマーク
http://www.ecoship.jp

ハウス食品

「経産大臣賞」受賞

日本包装コンテスト2011



日本包装技術協会（包技協）は8月27日、湯島のホテル東京ガーデンパレスで「2011パッケージフォーラム」に引き続きて、「ジャパンパッケージング・コンテスト2011」の表彰式を行った。

コンテストは安全・安心、環境性能の開発による新たな市場創出をめざすコンペティション。表彰式ではジャパンスター賞、包装技術賞、包装部門賞の合計114作品の受賞者に記念の楯などを贈り企業努力を労った。

最優秀賞に位置付られる「ジャパンスター賞」受賞13点のうち、物流企業では山九（本社＝東京・中央区、中村公一社長）が「ドラム缶の循環輸送パレット」＝写真＝で日本貿易振興機構（ジェトロ）理事長賞を受賞した。

受賞作は特殊な原料を内包するドラム缶用のリターナブルなパレットケース。一人で容易に2～4個のドラム缶を固縛できる作業性に優れているうえ、海外輸送にも耐えられる強度を持つ。また折り畳みができるため、返送時には省スペースなどの特長が評価された。

また、同日の「フォーラムで開発意図と経緯を説明したハウス食品・東洋製罐・凸版印刷共同開発の「ハウス食品ねりスパイス」シリーズが経済産業大臣賞、サントリー・協栄産業が「業界初のペットボトルBtoBメカニカルリサイクルシステム構築」で経済産業省産業技術環境局長賞、小林製薬が「液体ブルーレットつけ替の重ね入れセパレートパック」で経済産業省製造産業局長賞を受賞した。

第6回 安全マネジメントセミナー

NASVA 来月28日開催

自動車事故対策機構（NASVA／金澤悟理事長）は10月28日、東京国際フォーラムで「第6回NASVA安全マネジメントセミナー」を開く。今回は安全マネジメントの情報や、2012年に発行されるISO39001（道路交通安全マネジメント）に関する内容などがメインだ。前回と同じく第1会場では経営者層、第2会場では運行管理者を対象として、第3会場では安全マネジメント支援ツールを展示・紹介する。第1会場では東京大学高齢社会研究総合機構長・鎌田実氏の「高齢化の進展と自動車事故防止について」の基調講演をはじめ、ISO39001国際審議会議長のクライス・ティングバル氏を迎えての特別講演とパネルディスカッション。

第2会場では、久里浜アルコール症センター長の樋口進氏の特別講演や、安全マネジメントに取り組む事業者の事例報告などが行われる。

厚労省 荷役関連の死亡が増加

事故は少減に通幅交大

厚生労働省は8月26日、速報値として労働災害の発生状況を発表した。陸上貨物運送事業における死傷災害（1月～6月／死亡災害及び休業4日以上の死傷災害）は前年同期比4・3％減の3556人。また死亡災害（1月～7月）では23・8％減の61人だった。いずれも昨年に比べて減少傾向になっており特に死亡災害は大きな減少率を示した。

死亡災害の事故の型別を見ると最も多いのが34人の「交通事故（道路）」だが前年同期比では27・6％減となった。次いで多かったのが12人の「墜落・転落」で同71・4％増と大幅な増加に転じている。また8人だった「はさまれ巻き込まれ」も昨年の7人同様に高止まりで推移。荷役作業での増加が特徴として表れた。

厚労省が昨年まとめた荷役作業時における「墜落等災害防止対策の開発」をもとに陸運労災防止協会が制作の「荷役安全設備マニュアル」では、陸運業の労働災害（休業4日以上の死傷災害）の7割が荷役作業だと示している。

そのうち3割を「墜落・転落」が占めており、この防止策が重要な課題だと指摘している。

日通 仙台空港物流センター

営業再開

日通通運は、東日本大震災で被災していた仙台航空支店仙台空港物流センター（宮城県岩沼市）が1日から営業を再開した。今月末に予定の仙台空港発着の国際定期便再開に先立つ形で稼働開始。同社はこの再開に物流を通して被災地復興を支援する体制を整えていくとしている。

また今回の営業再開にあわせて、作業エリアの増床、保税エリアも1階から3階のフロアに新設。多機能型ディストリビューションセンターとしての機能を強化した。

行政処分

◆野村起業（本社＝千葉県松戸市）
関東運輸局・8月24日発出。本社営業所。8月25日から①14日間の事業停止②701日車（4両×140日、1両×141日）の車両停止。違反点数79点（累積点数同）。昨年4月8日と同15日に監査実施、運転者への過労防止義務違反ほか16件の違反判明。

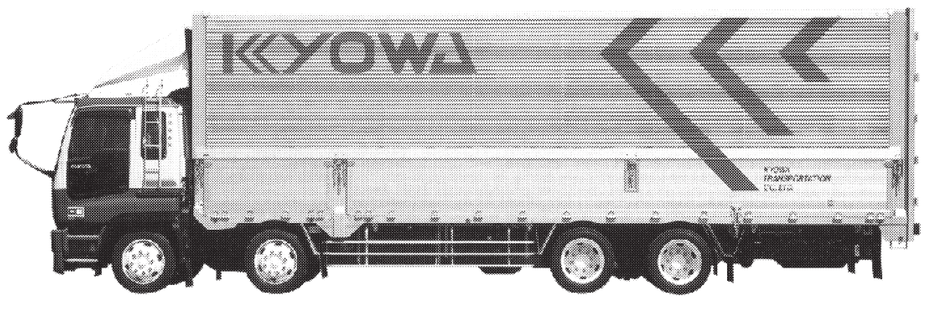
◆ムソー（本社＝愛知県小牧市）
中部運輸局・8月30日発出。静岡営業所。8月30日から①7日間の事業停止②312日車（104日×3両）の車両停止。違反点数41点（累積50点）。今年2月15日、愛知県豊橋市内の東名高速道路で渋滞中の車列に追突、9人が死傷。特別監査実施の結果、運転者の勤務・乗務時間の遵守違反ほか12件が判明。

触れあう心たいせつに　京和運輸株式会社

新物流宣言

安全・スピード・低コスト、私共に求められるさまざまな声。
お客様によりよいことはそのままに、より愛され信頼される物流企業を目指して、
京和運輸の新物流宣言。ご期待ください。

（秋田）AKITA
（福山）FUKUYAMA
SAITAMA（埼玉）
SENDAI（仙台）
OSAKA（大阪）
KAGAWA（香川）



京和運輸株式会社
本社 〒335-0034 埼玉県戸田市笹目4-31-11 TEL048-421-7119 ■大阪営業所 ■福山営業所 ■香川営業所 ■仙台営業所 ■秋田営業所

日本物流研究会　会員募集中!!

◆設　立　1974年（昭和49年）6月
◆経営セミナー　年間6回 偶数月に都内ホテルなどで開催
◆入会金　無　料
◆会　費　年間 12万円

日本物流研究会（略称＝NBK）は会員各位の事業の繁栄に寄与することを目的に、『日本流通新聞』購読者有志の協力を得て設立された物流研究機関です。
経営セミナーは、関係省庁や全国の物流団体、有識者、コンサルタント、ディーラーなどを各界から講師に迎えて、時宜に応じたテーマで開かれています。
また、セミナーの講演後の懇親会では、情報交換の場として親睦を深めて頂いています。
有意義な人脈づくりや後継者・中堅幹部養成など人材育成にもお役立てください。

お申し込みお問い合わせ
NBK事務局
新日本流通新聞社内
TEL 03(5206)2615　FAX 03(5261)0992
http://www.ryu-tsu.com