

荷主との良好な関係構築に明るさ

平成に入って、元年にベルリンの壁が崩壊し、2年に東西ドイツが統一、3年にはソ連が崩壊、5年にはEUが発足。いきなり海外との垣根がなくなった。物流も例外ではなかった。一方、国内は不況に見舞われ、苦しい時代ではあったが、ここきて企業業績は上方修正が相次いでいる。平成から令和へ。物流産業が持続的発展を遂げるため、荷主企業とのパートナーシップ確立がカギを握る。

規制が事実上、撤廃された。運輸省(当時)は8年12月にすべての事業分野の需給調整規制撤廃方針を打ち出し、自動車ターミナル法、海上運送法、倉庫業法、港湾運送事業法が順次改正されたが、トラック以外はその後大きな弊害が起これず現在に至っている。

◇2000年以降、大型提携・買収相次ぐ

平成初期から始まった国内貨物輸

には西濃運輸と福山通運が震災対応とエコデリバリーで、28年には日立物流とSGホールディングスが将来の統合を視野に入れた資本業務提携した。

経営統合は、17年にロジネットジャパン、27年にC&Fロジホールディングスが誕生。

企業買収は、16年にハマキョウレックスが近鉄物流を、SBSによる雪印物流や東急ロジスティックなど、18年は住友倉庫による遠州トラック、21年にはセイノーホールディングスによる西武運輸、SGホールディングスによるワールドロジ、センコーによる東京納品代行、トールホールディングスによるフットワークエクスプレスと続き、その後も23年の日立物流によるバンテックを始め多数のM&A、25年の日本通運によるNECロジスティクス、パナソニックロジスティクス、27年の日本郵政によるトールホールディングスなど、枚挙にいとまがない。

◇労働時間削減は令和に行動が本格化

労働時間問題は、平成30年間の一貫した課題だった。平成2年に所定内44時間制となり、トラックは46時間に猶予。4年には時短促進法が施行され、6年には所定内40時間制に移行したが、ここでもトラックは44時間制となり3年間猶予されたものの、40時間制移行を巡って侃々諤々の議論が続いた。最近では、27年の電通過労自殺事件に

端を發し、翌28年のいわゆるヤマトショックから残業時間の多さに焦点が当たり、29年に全ト協が長時間労働抑制の自主行動計画を策定、政府も自動車運送の働き方改革連絡会議を発足した。翌30年6月には働き方改革関連法案が成立。12月には国土交通省がドライバーの長時間労働改善ガイドラインを策定し、荷主に対して荷待ち時間削減のための発注量平準化などを提言。今年に入り、加工食品業界で翌々日配送が広がりつつある。ホワイト物流推進運動も始まり、課題解決のための行動は令和時代に入って本格化することになる。

◇下がり続けた物流コスト

物流コスト問題は昭和から続いていたが、平成に入って高コスト構造は正のやり玉に挙げられた。発端は、平成6年。まず経済企画庁の委員会が物流コストが高いのはインフラ(大型車走行の制約)、商習慣(付帯料金が不明確)、営業区域な

ど公的規制に問題があると指摘。同年に通産省(当時)が内外価格差調査で「日本のトラック運賃は米国の3倍」と発表し、これが一人歩きした。その後も経済審議会などで議論され、9年に策定された初の総合物流施策大綱でも、コストが前面に押し出されていた。

トラックの供給過剰、折からのデフレにより、運賃は下がり続け、売上高物流コストは平成初期には9%だったのが、17年以降は6%前後まで下がり、それに伴い、ドライバーの年間所得は6年には470万円だったのが、24年には400万円まで落ち込み、ここ数年間でやっと少しだけ上昇しつつある。

◇荷主の物流への向き合い方に変化

バブル経済崩壊後、荷主企業は「物流費をいかに抑えるか」に注力した。リストラやリエンジニアリングが流行った時、それを運賃叩きと曲解する企業もあった。しかし、それだけでは無理があると、多くの企業は

は統廃合を含む拠点の見直しや輸送経路の短縮に注力した。1つの現象として、メーカーによる小売直送、「そうは問屋に卸さない」問屋中抜きも起こった。物流組織も見直され、例えばビールメーカーは地域物流子会社の統合を含む統括会社の設立や、グループ全体の物流体制を構築した。また、さまざまな業種で物流部をロジスティクス部やSCM本部に

格上げし、需要予測機能の強化や物流子会社の外販支援など、物流を経営の根幹に据える企業が次第に増えていった。

同業との共同配送も2000年代に入り盛んに行われるようになった。これが高じて、物流拠点の共同利用などに発展。平成20年代には、例えば住友電工とパナソニックによるモーダルシフト、朝日新聞とパナソニックによる共同ラウンド輸送など異業種による物流共同化もみられるようになった。

物流現場の環境を改善するためのホワイト物流推進運動が今後展開されるが、総物流コストが上がらないようにするため、荷主による物流改革はさらに進むと思われる。

◇進化を遂げつつあるロジスティクス

平成3年1月に発生した湾岸戦争は、日本のバブル経済崩壊の一因となっただけでなく、物流からロジスティクスへの流れをつくった。ロジスティクスとは、荷主からみると「売れるかどうかわからないものをつくらないマネジメント」だが、物流企業は、始めは輸送・保管・荷役・流通加工など一連の作業を受託、これが平成10年代に3PLに発展した。物流子会社から始まったが、3PLを標榜する企業は次第に広まり、荷主に対して「物流改革を提案する」ことに力を入れた。

3PLからLLP(リード・ロジスティクス・プロバイダー)への発展系はみられるものの、3PL自体は今や提案が当たり前に行われることもあって、声高に叫ばれることはなくなった。代わって、最近では1つの業種の物流を囲い込む物流プラットフォームの形成、あるいは最先端技術を活

平成時代の物流 幾多の試練を乗り越え

◇平成1ケタは規制緩和の嵐

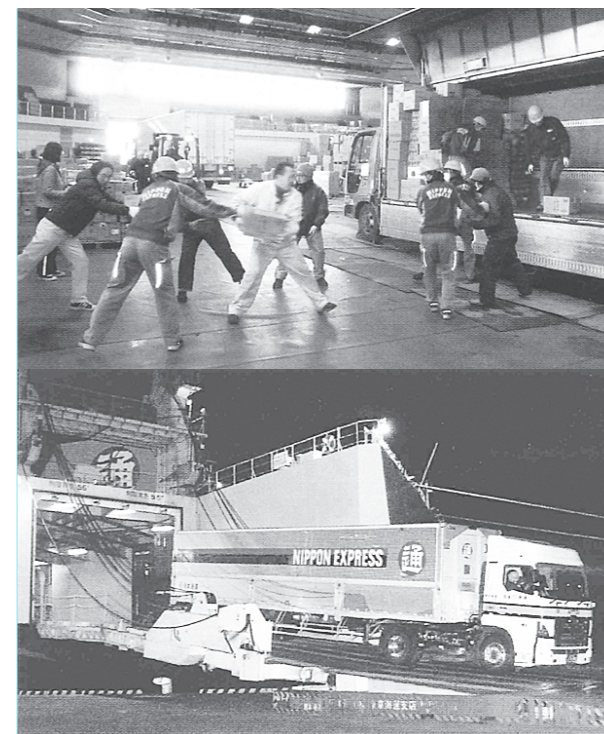
平成1ケタ台は、規制緩和の嵐が吹き荒れた。第二次臨時行政調査会(通称土光臨調)により行政改革の議論が高まり、物流分野はまずトラック運送事業の規制政策が見直され、平成元年12月に貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法のいわゆる物流二法が成立。免許制から需給調整規制をはずした許可制へ、運賃は認可制から事前届出制へと移行。これにより、事業参入の垣根が低くなり、過剰供給による歪みを生んだ。

これだけにとどまらず、経済企画庁や公取委が物流規制の見直しを求め、外圧もあって同13年にトラックの最低車両台数は全国一律5台に、15年の鉄道事業法を含めた物流三法改正時に運賃および営業区域

送量の減少、供給過剰や荷主の物流コスト削減要請による運賃低迷の中で、企業同士の連携、提携が模索され、2000年以降は合併、買収も相次いだ。

平成6年に特積み9社による幹線共同運行が始まり、16年に日本通運と西濃運輸が幹線輸送で提携、18年には特積み12社出資によるボックスチャーターが事業開始、21年に再び特積み10社が共同運行を開始。幹線以外でも、17年に共同配送会社コラボデリバリー設立、28年に多摩ニュータウンでヤマト運輸が佐川急便と日本郵便の荷物の一括配送を開始した。

提携は、日立物流と福山通運、山九と西濃運輸、センコーと阪急交通社などに続き、19年に日本通運と日本郵政が宅配便事業で、25年



物流の重要性が再認識された緊急支援物資輸送

用して物流に新しい価値を生み出す Logistics4.0 などが芽吹いてきている。

◇面的な広がりをもつ国際物流

平成時代の物流で大きく進展したのは間違いなくグローバル化。中国の改革・開放政策が本格化した平成4年以降、多くの企業が中国に進出。それに合わせて貿易の自由化が叫ばれ、日中フォワーダー協議も7

年から始まり、外資規制撤廃を求めた。紆余曲折があったが、13年の中国のWTO加盟、15年のCEPA（中国・香港経済貿易緊密化協定）締結を機によく動き出した。

民間の動きはそれより早く、フォワーダーを中心に進出が加速度を増していった。その後、チャイナリスクが叫ばれ、国土交通省も21年からアセアン諸国との物流政策対話を精力的に行っている。

わが国物流企業の現地法人数は、24年時点は中国371社、アセアン283社だったのが、2年後には中国385社に対してアセアンは327社に広がっており、タイ、マレーシア、インドネシアから最近ではベトナムあるいはCLM（カンボジア、ラオス、ミャンマー）に拠点を持つ企業、フォワーディングだけでなく現地でロジスティクスを手がける企業も増えている。

NEDO 南相馬市と協力協定 ロボット関連人材を育成

新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)と南相馬市は10日、福島ロボットテストフィールド(RTF)などを活用したロボット関連人材育成などに関する協力協定を締結した。

これにより両者は連携を強化し、2017年度に開始したDRESSプロジェクト(ロボット・ドローンが活躍する省エネルギー社会の実現プロジェクト)や人材育成講座などで、国内外の優秀な人材が集う環境を同市に整備し、ロボット関連人材育成の推進やロボット関連産業の活性化を図る。

協定署名式で石塚博昭 NEDO 理事長は「ドローンは産業競争力強化に

向けた新技術の先駆けであり、象徴的な存在。各種ロボットの性能評価やドローンの飛行試験などを実施してきた。国内外のロボットメーカーやユーザーに、昨年度策定した『ロボット性能評価手順書』や福島 RTF のさらなる利用を促したい」とあいさつ。

門馬和夫南相馬市長は「東日本大震災で子供が半減するなど人口が減少した。日本初、世界初のこの取り組みを復興の起爆剤にしたい。子供達に夢を与え、世界に挑戦する人材育成につなげたい」と話した。

また、NEDOは、3月1日に行われた同一空域・複数事業者の同時



協定署名式の石塚氏(左)と門馬氏

飛行について「災害調査、警備、物流、郵便の4つの利用シーンを想定し、900メートル×600メートルのスペースで合計10機のドローンを15分間目視外で自律飛行を行ったが、成功した」と報告。

来年度以降、国内外のドローン事業者が福島 RTF で運航試験を実施できるように、運航管理システムのAPI(インターフェースの仕様)を順次公開する予定としている。

を向上させるとともに、カメラの設置位置をインパネ内からより顔を認

日野自動車 日野レンジャーを改良し 5月6日に発売

日野自動車は、中型トラック「日野レンジャー」を改良し、5月6日に発売する。

進化した「ドライバーモニターⅡ」や、夜間の運転視界支援としてヘッドランプのハイビーム・ロービームを自動で切り替える「オートマチックハ

イビーム」を標準装備、ハンズフリー機能付 Bluetooth®搭載オーディオを全車標準搭載し、安全性と利便性を向上させた。

「ドライバーモニターⅡ」は、モニターカメラの精度



日野レンジャー

識しやすいピラーに変更。ドライバーの顔向き・眼の開閉状態に加えて、運転姿勢崩れも認識できるようになった。

PCS、VSC、車線逸脱警報を標準装備し、全車 ASV 減税の対象。J-OBD II(9月から適用となる車載式故障診断装置搭載の義務化)に対

応している。東京地区希望小売価格は「2PG-FD2ABG」が消費税抜き1137万円、など。

日本通運 仙台支店卸町物流C竣工

日本通運仙台支店は、かねてから懸案となっていた卸町物流センターの増築工事が完成し、16日、竣工式を行った。

同施設は鉄筋コンクリート造(一部鉄骨)4階建て(事務所4階建て)。倉庫面積は1万5000坪で同社東北エリア最大級のロジスティクスセンターとなる。

エレベーター5基、垂直搬送機5

交通アクセスは東北を縦貫する国道4号線をはじめ仙台空港への「仙台東部道路」、海の玄関口・仙台国際港を基点とする「三陸自動車道」など絶好のアクセス環境。

距離に応じフレキシブルに輸送モードを選択して最適なサプライチェーンを提供できる立地となっている。

神事後の直会で齋藤充社長は、自ら2009年から12年まで東北地

「今回の増築工事にはいろいろ新しい工法も駆使して造り上げている。この施設を末長く使っていただけるよう見守らせていただきたい」とあいさつ。

乾杯の発声では、日通不動産後藤康弘代表取締役社長が「今回の増築で特筆すべきは2階のトラックバース。奥行33メートルの広いスペースで、トラックの出入りや接車にも余裕がある」と紹介。

手締めは赤間立也執行役員東北ブロック地域総括兼仙台支店長が「卸町物流センターは物流拠点として申し分ないロケーションに位置し、お客様のニーズに十分お応えしうものと確信している。これを機会に今まで以上に地域に貢献できる企業を目指

東北のゲートウェイ グローバルビジネスを加速

基、LED照明設備の環境配慮型物流施設で、各階の有効高さ6メートル、1.2階には全天候型トラックバース・ピッキングスペースを完備、1階は高床・低床ホームを兼ね備え、あらゆる入出庫に対応できる構造。

また、自家給油スタンド、非常用発電設備も完備した緊急災害時にも強い拠点。

区の責任者として同センターの増築問題に係わった感慨を込めて「卸町物流センターは、もとは長町事業所で仙台市の中核的な拠点だったが、1990年代に区画整理事業で収容にかけ、現在の卸町に移ってきた。その第1期工事が2000年に完成。その後、短期的なスパンで2期工事を行う予定だったが、経済環境や東

日本大震災の影響で延び延びになり、実に19年後に竣工となった。長町はもともと仙台の中核拠点としてオペレーション力も非常に高い店で、そのDNAをきちんと受けついでいる卸町で東北エリア最大級の設備を手に入れたわけで、一層お客様のお役に立てるものと確信している」と建築主あいさつを行った。

施工者謝辞で鹿島建設日名子喬取締役副社長執行役員は



齋藤社長



日名子副社長



後藤社長



赤間支店長



柱のない広く高い倉庫内



1期、2期分をつなぐ通路

し、従業員一同がんばりたい」と決意を表明した。

陸海空多彩な輸送モードで「東北から世界へ、世界から東北へ」とグローバルビジネスを加速するメガファンクションセンターとして、また、食品・飲料関連の共同配送業務など「東北からつなぐ、東北へつなぐ」ゲートウェイセンターとして、顧客に高品質な物流サービスを提供していくという。



空撮した全景

ヤマトHD 宅急便とロジ事業を軸に トータルコストを上げない提案を

ヤマトホールディングスは11日、羽田クロノゲートで物流業界紙記者向け懇談会を開き、1日付で同社社長に就任した長尾裕氏、ヤマト運輸社長に就任した栗栖利蔵氏、ヤマトロジスティクス(YLC)社長に就任した小菅泰治氏が今後の抱負などを語った。



左から栗栖氏、長尾氏、小菅氏

はじめに長尾社長は、「今年はヤマトグループが100周年を迎える節目の年だが、我われを取り巻く環境は非常に速いスピードで変化している。当社がこれまで保有してきた経営資源を、100周年以降の未来にどう再配置するか。お客様の立場に立って、当社グループがどういうサービスを提供していくかという方向性を早く

打ち出したい」と方針を語った。

宅急便事業とYLCが提供するロジスティクス事業を「これからのヤマトグループの2つの軸、中核となる事業」と指摘。

宅急便事業に関しては「これから先の持続的な質的成長を遂げることができるようなモデルチェンジを、早い

タイミングで実現することが当社としての大きな命題」との見解を示した。

「宅急便の物量の約半分を占める大口のクライアントに対し、宅急便だけでなく、顧客のサプライチェーンの上から下までカバーできるような、いわゆるソリューションビジネスにどう舵を切るか。我われの持つリソースをうまく組み合わせながら、いい価値

提供ができそうな顧客セグメントを早いタイミングで整理して見つけ出すこと」の必要性を説いた。

栗栖氏は、「中計の最終年度の今年は成果を出していく年。働き方改革についてはまだまだやるべきことはたくさんある。仕事の仕方や内容をいかに変えて、働きやすい環境を作っていくかが非常に大事」と見解。

社員に対して「きちっとしたコミュニケーションを図ること、役員には、先々のことを考え今何をすべきか、3年、5年後はどうあるべきかを考えて、計画を立てていくことを訓示した」と語った。

小菅氏はヤマトHDの常務執行役員として、法人アカウントのマネジメントの責任者の役割も兼ねる。「YLCはいわゆる3PL事業の会社であり、そこにヤマトグループの総力を結集して新たな3PL、新3PLを構築できれば、より、もう1つの事業の柱になっていける。お客様の中に深く深く入り込んで、課題を解決していくことが重要」と指摘。

就任の訓示では「顧客にしっかり向き合い、顧客にとって何が一番いいことかを常に頭を中心に据えて営業活動を行うことと、庫内のオペレーションの効率化・省人化をグループの中で率先して推進していくこと」を強

調したと語った。

セールスドライバー(SD)の労働環境の整備などに対応し昨年導入した、配達に特化した社員「アンカーキャスト」に関して長尾社長は「3月末で5000人を超えた。1万人という初期の目標を掲げてきたが、かなり順調に進んでいる。当初想定と違い、20歳台の若い女性なども活躍している」とした。

また、「Eコマースは宅配便とは親和性が高い領域なのは間違いない。PUDOなど新しい受取の仕方を組み合わせながら、昨年と一昨年で当社の不在率は1%ずつ削減され、トータル2年で絶対数として2%落ちた。これは逆にいうと、サービス提供力が2%上がったとも言える」とした。

ホワイト物流推進運動に関して、「気をつけなければいけないのは、物流

側の供給力が小さくなっていることに対して危機感を持たなくてはならないということ。この状況が続くと、お客様の側でどんどん自営化されて、本来、物流業界がなすべきことがなくなる可能性がある。サービスに対して適正な対価をいただくと同時に、トータルコストをいかに上げないご提案ができるか、知恵を絞らなくてはならない」と語った。

LEVO

天然ガストラック追加 中小事業者の導入を支援

環境優良車普及機構(LEVO)は、「低炭素型ディーゼルトトラック等普及加速化事業」の申請受付を今月下旬(予定)から2020年1月31日まで行う。

今年度から天然ガス自動車(車両総重量12トン超のトラック)が加わり、中小トラック運送事業者を対象に、天然ガス自動車の導入を支援する。経年車の配車(スクラック)は不要。補助額は、高速走行を主体とした使用で、平成27年度重量車燃費基準適合ディーゼルトトラックと比較して概ね10%以上のCO₂削減を図る場合、標準的燃費水準の車両との

価格差の2分の1、同5%以上は3分の1。申請台数は1事業者1台。予算額は、従来の低炭素型ディーゼルトトラックと合わせて29億6500万円。

5月20日から6月5日の間、札幌から鹿児島まで全国9ブロックで14回公募説明会を開く。公募の概要は、LEVO ホームページに掲載。

また、「物流分野におけるCO₂削減対策促進事業」の公募を12日から開始した。公募期間は5月14日まで。

具体的には、①IoTを活用した物流低炭素化促進事業は、港湾の

シャーシ共有化システムや倉庫でのバース予約調整システム、オープン型宅配ボックスの情報システムなどが対象。予算額は3億4000万円。

②トラック輸送高効率化支援事業は、連結トラックやスワップボディコンテナ車両が対象。予算額は、前年度の1億円から2億5千万円に増加。

③モーダルシフト促進支援事業は、船舶における低炭素機器導入で、高効率プロペラ機器など継続するが、新規に空気潤滑システムなど3機器を追加。予算額は5500万円。

④高品質低炭素型低温輸送システム構築事業は、海上・鉄道用鮮度保持コンテナが対象。通常の保冷コンテナとの差額の2分の1。実施は21年度まで、予算額は4億円。

中間地点に入った物流大綱 商慣習改善と共同物流促進

総合物流施策大綱(17~20年度)に基づく推進プログラムに掲げる施策について、関係省庁の局長クラスによる総合物流施策推進会議は3月、実施状況を検証した。国土交通省の松本年弘物流審議官

は9日の会見で「プログラムに盛り込まれた99施策は概ね着実に実施されていることを確認した」としつつ、サプライチェーン全体の商慣習見直しと、企業の垣根を超えた共同物流を促進していく考えを

示した。

99施策のうち、目立った成果に



松本物流審議官

ついて、松本物流審議官は清涼飲料水などの納品期限緩和、ダブル連結トラックの基準緩和と共同運行の実現、荷主と運送事業者の協力による取引環境・長時間労働改善に向けたガイドライン策定を挙げた。

これに、今回新たにホワイト物流国民運動の展開、物流・商流の見える化と物流・商流データプラットフォームの構築など7施策を追加した。

さらに、「着実に実施されているとはいえ、プログラム策定後間もないこともあり、道半ばだと思っている」として、具体的にサプライ

チェーン全体の商慣習見直しと共同物流の促進を示した。

商慣習見直しは、「リードタイム延長と発注量の平準化、システムやデータの標準化に関係者が力を合わせて取り組む必要があると思っている」との考えを示した。

その手法について、「ホワイト物流国民運動の中でも掲げており、またスマート物流サービス(物流・商流データプラットフォーム構築)の中で並行して標準化の取り組みを進めていきたい」としている。

リードタイム延長は、「キューピーが翌々日配送に取り組んでおり、味の素も今度の10連休で試行

的に行う」ことを挙げるとともに、「急ぐ貨物以外のものは、荷主の意識を変えていただくことをホワイト物流推進運動で呼びかけている。当然、物流事業者もわかっていると思うので、積極的に提案してほしい」と述べた。

会見ではこのほか、昨年度実施したシベリア鉄道利用促進パイロット事業について「今年度は日欧間でのパイロット輸送を検討している」こと、スマート物流サービスは「昨年、参加公募が少なかったことから現在、研究開発計画を見直しており、できるだけ早く再公募したい」との考えを示した。

福岡運輸

作業人員3分の1に AIOCR で業務削減

福岡運輸(本社=福岡市)は、顧客からFAXで送られてくる発注依頼書をAI(人工知能)OCR(光学的文字認識)処理することで、作業工数を約70%削減、作業人員は3分の1にまで削減できたと発表した。

今年1月から3月まで、AIソリューション「AMY(エイミー)」を開発・提供するAutomagi(オートマギ、本社=東京)と共同で、受

注管理業務における入力効率化に向け、AI画像ソリューションの実証実験を行ってきたもの。

福岡運輸にFAXで送られてくる発注書はフリーフォーマットが多く、スタッフが目視で確認し、必要項目を自社の受入力システムに手入力しているため、入力ロジックが担当者によって異なっていたり、手動での入力に手間がかかるなどの課題があった。

また、こうした受発注管理の業務では、各担当者に属人化されている傾向もあり、標準化の面から自動化する必要性が高まっていた。

今回、オートマギ独自の前処理技術によって発注書の文字を識別し、認識された顧客・商品情報などをクラウド上でマスタ突合することで、高精度に文字情報を認識し、自動で抽出・入力させた。

システムの実証実験を行った5

事業所において、認識精度は最大で93%に達したことを確認。これにより、合計25人で行っていた受入力業務は、作業工数で約70%削減、作業にあたる人員は3分の1の8人程度にまで削減できた。

今後、精度をさらに向上させて導入事業所の拡大と効率化を進めるとともに、商用開発を視野にオートマギがこれまで培ってきた深層学習(ディープラーニング)による画像認識の技術をもとに、様々な業務の自動化、高度化に広げられるべく、両社で取り組んでいく。

福岡運輸の富永泰輔社長は「物流業界はデジタル化が遅れており、その分IoTやAIの導入効果が大きい。今後の労働力不足を見越し、これからも積極的に新技術を取り入れ業務の効率化を図りたい」とコメント。業務効率化により捻出した人員余力を「働き方改革の推進(労働時間の適正化)」「人員配置の最適化(人員減少への対応力強化)」などに活用していく方針だ。



富永社長

信頼が私たちの財産です。

信和自動車は、環境問題を常に考え、調和のとれた美しい製品をトラックボディー業界に提供しています。



ウイング・用品



ドライバン・用品



高級竹床材使用ボディー



平ボデー・用品



サンドイッチパネル

信和自動車は人を愛します。トラックを愛します。果てなき希望を愛し続けます。

信和自動車工業は、日本国内の5拠点のネットワークを駆使し、企画・販売・加工・製造・配送の各部門のスタッフが、物流最前線のお客様の声とニーズを捉え、情熱と連携で信頼をいただき、より一層ご満足いただけるサービスをご提供してまいります。



価値ある製品をトラックボディー業界に提供する

信和自動車工業株式会社

- 本社：〒530-0003 大阪市北区堂島3-3-19 TEL.06-6458-5661 FAX.06-6453-2220
- 配送センター：〒567-0015 茨木市西太田町30番7号 TEL.0726-26-2736 FAX.0726-26-2779
- 厚木支店：〒243-0005 厚木市松枝2丁目5番5号 TEL.0462-24-6525 FAX.0462-23-6381
- 福岡支店：〒811-0117 福岡県粕屋郡新宮町大字上府馬場582番地 TEL.092-963-5559 FAX.092-963-5592
- 栃木支店：〒327-0003 栃木県佐野市大橋町3228の6 TEL.0283-21-0781 FAX.0283-21-0780