会社の強みを見える化しました。

知的資產経営報告書

無事故・無違反がつくるお客様の信頼とエコ社会

有限会社中央物流



社長からのご挨拶



有限会社中央物流は、社長彦坂正敏の24年のトラック運送会社従業員・個人事業者としての経歴を経て、2002年(平成14年)に法人化しました。1980年代に大手通運会社のコンテナ運送をはじめて以降、徐々に鉄道コンテナ運送への注力を深め、現在では鉄道コンテナ運送の専門会社として、荷主様、大手通運様のご信頼を頂けるに至っております。

当社がこのように事業を継続してくることができたのは、ひと えにこれまでのお客様のご指導ご鞭撻と、当社従業員の地道 な努力のたまものと厚く御礼を申し上げます。

中央物流の企業理念は「無事故・無違反がつくるお客様

の信頼とエコ社会」です。事故をおこさないことがお客様の信頼に繋がり、それが鉄道コンテナ運送の 信頼、ひいてはエコ社会に繋がっていくと信じて日々の安全運行に努めています。

この知的資産経営報告書では、財務的な数値ではおわかりいただきにくい、このような中央物流の経営方針と、それを支える従業員や、組織、ノウハウ、お取引先様との関係などの強み(知的資産)、今後の経営方針などをわかりやすく取り纏めました。2014年2月に初版を発行し、今回は一回目の更新になります。荷主様やこれから当社で働きたい方、金融機関様などが当社をご理解いただくための一助になれば幸いでございます。会社設立から13年を経た現在、この報告書の作成・公開を契機にこれまでの会社経営を振り返り、今後の発展の起点としてまいります。

今後とも従業員一同、微力ながらも日本経済の一端を担い環境にやさしい物流サービスをお届けできることに、喜びと感謝の心で鋭意努力してまいりますので、あいかわらずのご指導をいただけますよう、よろしくお願い申し上げます。

2015年7月 有限会社中央物流 代表取締役 彦坂 正敏

知的資産経営報告書について

知的資産とは、バランスシートに記載されている資産以外の無形の資産であり、企業における競争力の源泉である人材、技術、技能、知的財産(特許・ブランドなど)、組織力、経営理念、顧客とのネットワークなど、財務諸表には表れてこない、目に見えにくい経営資源の総称を意味します。

「知的資産経営報告書」は、この目に見えにくい経営資源、即ち非財務情報を、顧客、従業員、と債権者、株主いったステークホルダー(利害関係者)に対し、「知的資産」を活用した企業価値向上に向けた活動(価値創造戦略)として目に見える形でわかりやすく伝え、企業の将来性に関する認識の共有化をはかることを目的に作成する書類です。経済産業省から平成17年10月に「知的資産経営の開示ガイドライン」が公表されており、本報告書は原則としてこれに準拠しています。

なお、文中の荷主様やその他の企業様の社名表記におきましては、敬称を省略させていただきました。

I. 当社の事業環境

1. トラック運送業界の概況

① 安全への取り組み

トラック運送業は公道を使って荷物を届ける事業者であり、交通事故とは常に隣り合わせの業態といえます。そのため、業界や国と一体となった安全輸送の取組みを行なっています。

運輸安全マネジメント制度

国土交通省が推進する「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者が経営トップから現場まで一丸 となって取組む安全管理体制構築・運用のマネジメントシステムです。主にヒューマンエラーによる事故 の防止を目的としています。

安全性優良事業所認定制度

業界内の取組みとしては、「安全性優良事業所認定制度」(Gマーク制度)があります。トラック運送事業者の安全への自主的な取組みを、公益社団法人全日本トラック協会が法令の遵守状況、事故や違反の状況、安全性に対する取組みの積極性、適正な社会保険加入などで評価し認定するものです。認定事業所にはシンボルマーク(Gマーク)が付与され、事務所内や車両に貼られています。2015年3月現在20,989事業所が認定を受けており、これは全事業所数の25.1%にあたります。

② 環境への取組み

トラックは軽油・ガソリンを燃料としており、環境への貢献は同時にコストの削減にも繋がります。

グリーン・エコプロジェクト

一般社団法人東京都トラック協会では「グリーン・エコプロジェクト」を実施しています。これは車両毎に燃費情報を収集しデータベースを構築。これをもとにした継続的なエコドライブ活動、CO2排出量の削減や燃費向上に伴うコスト削減、事故防止等に向けた取り組みです。2015年4月30日現在629社が参加しています。

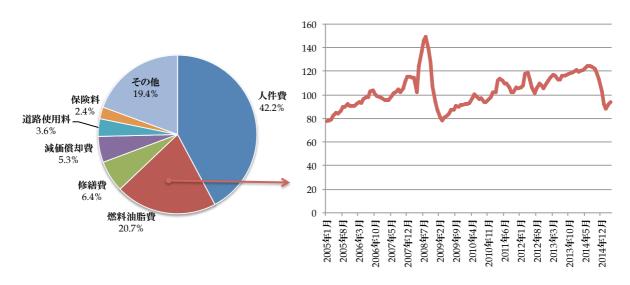
グリーン経営認証制度

「グリーン経営認証制度」は運輸事業者で環境保全に関し一定レベル以上の取組みを行なっている事業所に対して、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団が審査のうえ認証・登録を行なう制度です。トラック運送業では 2015年5月20日現在で5,753 事業所が登録されています。これは全事業所数の7.0%にあたります。

③ 燃油コストその他の運送原価の上昇

全日本トラック協会の経営分析報告書(平成25年決算版)によると、車両台数11~20台の企業の営業費用(運送原価+一般管理費)の中で燃油油脂費(ガソリン・軽油費等)は20.7%を占めています。一方、一般社団法人神奈川県トラック協会発表の、関東地区の過去10年の軽油スタンド価格をみると、2008年に急騰し、直後にリーマンショックによる大幅下落がありましたが、その後は一貫して増加を続けてきました。2014年に入り世界的に供給過剰状態の中11月にOPECが減産を見送ったことで再度の大幅下落がありましたが、ここにきてふたたび上昇傾向が出始めています。このような燃料費の長期的上昇トレンドは、トラック運送業の利益を大きく圧迫しています。

その他には、排ガス・騒音対策設備による車両価格の上昇、円安によるタイヤ費用の上昇、高速道 路料金の値上げ・割引廃止などが、運送原価を押し上げています。

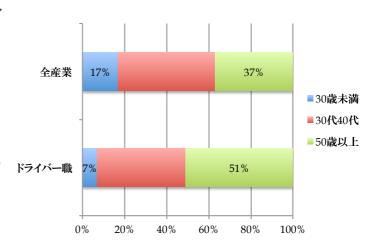


図表 1:車両台数 11~20 台のトラック運送業の営業費用構成と関東地区軽油価格の長期推移

4 若年層ドライバーの人材不足

トラック運送業の中核の経営資源はドライバーと車両です。特にドライバーは荷主や発注者との接点であり荷物を直接取り扱う者として、サービスの品質を大きく決定づけます。とりわけコンテナ輸送の場合は荷物は手積み・手下しが基本となるため、比較的体力のある若年層が望ましいといえます。

しかしながら若年層ドライバーの人材不足は深刻です。国土交通省 国土交通政



策研究所 2015 年度春季 「国土交通政策 図表 2:国土交通政策研究所 ドライバー職の年齢構成 研究所報」によると、全産業平均では 30

歳未満の労働者が 17%、50 歳以上は 37% であるのに対し、ドライバー職は 30 歳未満が 7%、50 歳以上は 51%と、若者が少なく半数が 50 代以上となっています。

このようにトラックドライバーの高齢化が急速に進んでいる背景には、日本社会全体の少子高齢化のほか、トラック運送業界の賃金水準の低下、労働時間の長さ、トラック免許制度の改正などによる職業としての人気の低下があるといわれています。

2. コンテナ輸送の概況

当社の事業領域である鉄道コンテナ輸送とは、貨物用のコンテナを幹線部分を鉄道で、集荷/配達部分をトラックで届ける複合型の一貫輸送サービスです。

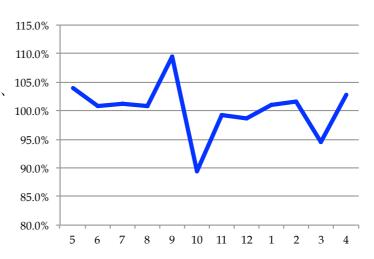
① モーダルシフトの主役

鉄道コンテナ輸送は「モーダルシフト」の主役です。モーダルシフトとは、国内の貨物輸送をトラック輸送から大量輸送機関である鉄道(または海運)に転換することです。鉄道輸送はトラック輸送に比べ CO2 排出量が 1/6 になる、交通渋滞を解消させるなど、環境にやさしい輸送であり、また少ない労働力で大量の輸送が行なえるメリットもあります。

② エコと輸送効率で見直しの動き

トラック輸送が規制緩和や性能向上などにより取扱量を延ばしている一方で、鉄道輸送はバブル期を境にした長期的な低落傾向から横ばいないし微増に転じたものの、トンキロベースのシェアは長らく4%程度にとどまっていました。

しかし 2013 年度に入り、東北地方の被災した生産拠点の復旧、猛暑による飲料品の 出荷増、企業のモーダルシフトの進展等に より前年比で輸送実績の増加傾向を示し 始めました。中長距離幹線運行便のドライ バー不足や安全安心運転にも貢献するた め、長距離貨物輸送だけでなく中距離輸



図表 3:JR 貨物のコンテナ取扱量前年比の 2014 年 5 月から 2015 年 4 月推移

送においても鉄道輸送に切り替える荷主も出始めています。

一方で鉄道輸送は走行ルートが限られているため、自然災害や事故、強風などの荒天に対して脆弱な側面もあり、運行が停止される場合も少なくありません。図表3のコンテナ取扱量前年比でも示されるように、2014年10月は2つの大型台風の上陸で、2015年3月は発達した低気圧による暴風雪の影響で多くの便が運休しました。

③ エコレールマーク事業

「エコレールマーク」とは、一定以上の割合または数量で鉄道輸送を利用し ていることを示す認証マークです。商品やカタログなどに表示することで、環 境にやさしい鉄道貨物輸送に取組んでいる商品や企業であることを示すこと ができます。

そのような商品を消費者が積極的に選択できる目安を提供することで、消 費者と企業が一体となった環境への取組みを進めることをめざし、国土交通 省と公益社団法人鉄道貨物協会が2005年にスタートさせました。2015年2 図表 4:エコレールマーク 月 26 日現在で、認定商品は 150 件 190 品目、認定企業は 87 件となって います。



4 特殊トラックによる輸送

コンテナ輸送の荷主からの集荷、荷主への配達部分はトラック運送が担っていますが、コンテナを運 ぶため、通常のトラック運送業が保有する平ボディ車、バン/ウィングボディ車ではなく、特殊車両の鉄 道コンテナ車が使われます。このためコンテナ輸送を行なうトラック運送事業は、新規参入や事業転換 が難しい事業形態となっています。

Ⅱ. 企業理念とビジネスモデル

1. 企業理念と行動規範

このような経営環境のなか、当社がこれまで10年以上にわたり事業を継続させてくることができたのは、 常に「事故を起こさない」、「お客様の信頼に応える」ことをめざしてきたからだと考えています。

無事故・無違反がつくるお客様の信頼とエコ社会

当社は「無事故・無違反がつくるお客様の信頼とエコ社会」を企業理念として掲げています。

トラック運送業の基本的な価値は、荷主様からお預かりした荷物を品質を損ねること無く安全運転で 求められる時刻までにお届けすることです。なかでも最優先であるべきことは交通事故・商品事故をお こさないことです。事故がないことこそがお客様からご信頼いただける唯一無二の道と考え日々努力し ています。

またトラック輸送をはじめとした輸送サービスは、サービスとひきかえに多かれ少なかれ環境に負荷を与えています。そのなかでの鉄道コンテナ輸送はエコ輸送の優等生です。私たちがお客様の信頼を頂ければ結果としてコンテナ輸送の信頼が高まり、環境に優しい輸送の実現に繋がります。私たちは鉄道コンテナ輸送の一端に関わっていくことで、経済の発展とエコ社会の両立にこれからも貢献していきたいと考えています。

中央物流のすべての従業員は、企業理念実現に向けて、企業人としての基本である行動規範を 日々遵守してまいります。トラック運送業はサービス業であるという原点に立ち、基本に忠実に、誇りを 持って、お客様と自分と家族のために輸送サービスを提供してまいります。

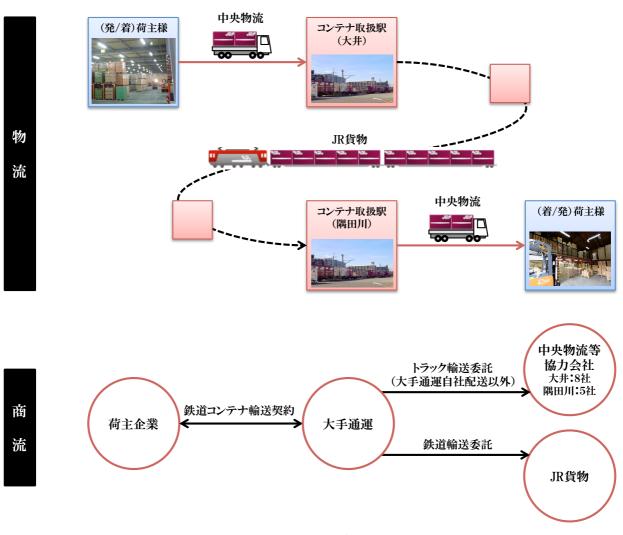
行動規範

- 1. サービス業は自分が商品。誠実・真面目なサービスマンであろう
- 2. 安全は何よりも優先する
- 3. エコ社会実現に向けて誇りを持って仕事をしよう
- 4. お客様の幸せが私たちの幸せに繋がる仕事をしよう

2. ビジネスモデル

当社は大手通運会社(以下「大手通運」と記載します)と荷主との鉄道コンテナ利用運送契約のもと、コンテナ取扱駅と荷主との間のトラック集荷及び配送を行なっています。幹線部分の輸送は日本貨物鉄道株式会社(以下「JR 貨物」と記載します)が行ないます。

大手通運は、JR 貨物の都内コンテナ取扱駅の大井(東京貨物ターミナル)、隅田川、八王子に営業所を構えていますが、そのうち当社の営業所は大井と隅田川にあります。大井は主に西日本・九州との間のコンテナ、隅田川は主に東北・北海道との間のコンテナが取り扱われています。



図表 5:中央物流コンテナ輸送の物流と商流

Ⅲ. 知的資産経営の展開(過去~現在)

1. コンテナ輸送の専門性

中央物流は、社長の彦坂正敏の運送会社勤務時代、個人事業者時代から通算して26年以上にわたりコンテナ輸送の業務を行なってまいりました。

個人事業者時代の当初は衣料の納品代行や青果の運送を行っていましたが、1989年に縁あって大手通運の大井支店(仮称)でのコンテナ輸送を開始し、2002年には隅田川支店(仮称)の業務も開始致しました。これによりコンテナ輸送のノウハウを蓄積し、2003年に東京都江東区において有限会社中央物流を資本金900万円で設立しました。法人化後は100%コンテナ輸送専門の会社となっています。

2. コンテナ輸送に特化した車両構成

当社は2015年6月現在で15台のトラックを保有していますが、全てコンテナ輸送専用の特殊車両です。大型トレーラー車3台、15トン大型トラック4台、8.5トン大型トラック8台を2カ所の営業所に配備しています。

現在は3個積みのトレーラー車の需要が増えているなどコンテナ輸送車の需要の変化に合わせ、常に最適な車両構成の維持に努めています。





図表 6:(左)15 トン大型トラック(右)大型トレーラー車

3. 真面目でモチベーション高いドライバー集団

当社には 2015 年 6 月現在 15 人のドライバーがいますが、全員がコンテナ運送の経験豊富なモチベーションの高いドライバーです。

① 人物最優先の採用方針

当社のドライバーの採用方針は「人物最優先」です。行動規範にもあるように、トラック運送業はサービス業でありサービス業の商品は「人」です。運転技術や荷扱いの技術、経験はもちろん重要ですが、なによりも大切なことは荷物とお客様に感謝の心を持ち丁寧に接することができる誠実さ・真面目さであると考えており、当社ではそのような基準で採用したドライバーがみな活躍しています。

② 成果評価重視賃金体系

当社は成果評価重視の賃金体系となっており、やる気が高く突発的な仕事にも柔軟かつ積極的に対応できる従業員が集まっています。 JR 貨物が荒天等により運休となった場合は、直接トラックで目的地に運送することもあります。

当然のことですが社会保険にも加入し、ユニフォームや安全靴など業務に必要な備品は会社から支給しています。

③ ドライバー専用車両割当

トラック車両をドライバー一人一人に固定で割り当てることで業務効率を高めています。たとえば配送 先での状況変化で帰社が予定時刻より遅れるような場合でも他業務に影響を与えないようになってい ます。また車両管理もドライバーが責任もって行っています。

4. 安全最優先の企業姿勢

当社は「安全は何よりも優先する」の行動規範のもと、各種の交通安全、交通事故・商品事故防止の取組みを行なっています。

① 作業マニュアルの整備

当社では「中央物流作業マニュアル」を定めています。企業理念と仕事の基本である挨拶の仕方に始まり、積込時の商品特性(割れ物など)の確認、荷崩れ防止策、荷物の擦り傷防止策、食品輸送後コンテナの臭気確認など、さまざまな商品が入れ替わりに積み込まれるコンテナ特有の注意事項を、ドライバーが理解しやすいようコンパクトに1ページに記したマニュアルとなっています。

② 安全教育•安全対策

国土交通省が推進する「運輸安全マネジメント制度」に基づき、社内で安全教育を行っています。毎日の点呼の際に

ポイントを点呼者とドライバーで確認しあい、ヒューマンエラーの防止に努めています。

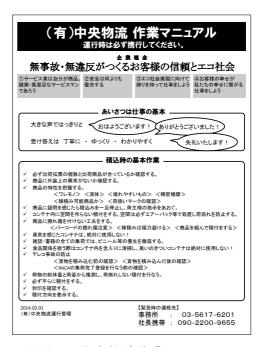
また大手通運では社内でドライバー労働安全衛生教育プログラムを用意しており、協力会社も年2回 受講できるようになっています。当社では社長が代表して受講し社内に持ち帰り、ドライバーに教育し ています。

車両設備面では全車にバックアイカメラを装着し、停車時等に死角となる車両後方の安全を確認できるようにしています。





図表 8:バックアイカメラ(左:カメラ 右:運転席モニター)



図表 7:中央物流作業マニュアル

5. 大手通運との信頼関係

大手通運2支店とのお取引きは2015年で26年になります。現在、大手通運のコンテナ輸送の協力会社のトラック運送企業は、大井支店において8社、隅田川支店において5社ありますが、当社はいずれにおいてもトップクラスのシェアをいただいております。これは、26年の大手通運コンテナ経験、幅広い車両構成に加え、前述しましたドライバーの質の高さ、安全最優先の企業姿勢による事故の少なさから高いご信頼をいただけてのことだと考えています。

大手通運との取引を当社の売上内訳でみると、大井営業所(大井支店対応)が4割、隅田川営業所 (隅田川支店対応)が6割となっています。市場規模は大井営業所が大きく、成長性は隅田川営業所 が高いと考えています。

大手通運の信頼をいただけていることで、結果として年間の業務量が安定しまたある程度の予測も可能となります。トラック運送業のコスト環境がたいへん厳しい中当社も例外ではありませんが、当社の経営の安定にもつながっています。そしてこれはまた金融機関の当社への信用にもつながっています。

また当社社長の彦坂正敏は、大手通運東京輸送事業協同組合の監事を務めさせていただいております。これは東京都における大手通運の提携協力会社で作る協同組合で、相互扶助の精神のもと組合員の経営の合理化と顧客のニーズにあった輸送サービスを提供するために設立されました。2015年6月現在61社の組合員で構成されています。

6. BCPに基づく事業継続の力

トラック運送は社会の重要なライフラインの一つです。南海トラフ 地震や首都直下型地震の発生確率が高まっていますが、このよう な災害が発生した時こそ、トラック運送業は自らの事業を止めること なく、緊急物資輸送、がれきの輸送、荷主企業の業務継続への貢 献などの役割をはたして行かなければなりません。

当社では2014年4月にBCP¹(事業継続計画書)を作成し、災害時に必要な情報や事業継続方法の整備、事務所と車両の備蓄品の整備を行っています。

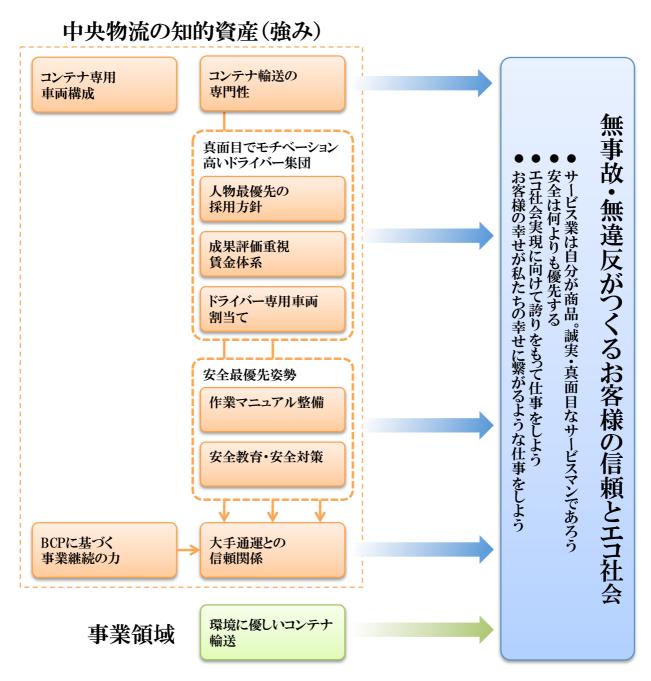


図表 9:中央物流 BCP

¹ BCP: Business Continuity Plan。事業継続計画。企業が自然災害、大火災、テロ攻撃などの緊急事態に遭遇した場合において、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画のこと。

7. 中央物流の知的資産経営(まとめ)

中央物流の培ってまいりました知的資産(目に見えにくい強み・経営資源)と企業理念をまとめたものが図表 10 です。コンテナ輸送の専門性と真面目さ、安全最優先姿勢、事業継続力により、大手通運を始めとするお客様との信頼関係を維持・強化し、エコ社会実現のためのコンテナ輸送事業を通じた当社の役割をこれからも担ってまいります。



図表 10:中央物流の知的資産と企業理念

Ⅳ』知的資産経営の今後の展開

当社の今後の中期的課題は、トラック運送業共通の経営課題に対応していくことともに、当社の知的資産の中核であるドライバーと安全優先姿勢を組織力レベルで強化していくことです。

1. 組織力の強化

当社はこれまで従業員規模が少なかったこともあり、社長のほかはほぼ全てドライバーというフラットな 組織構造でやってきました。真面目でモチベーションの高い従業員が能力を発揮してきたとはいえ、会 社としてのパフォーマンスは個人の能力の総和の域を出ませんでした。またチームワークを発揮してく い組織構造でもありました。今後は1+1を2以上にするための改革を行い、需要増が期待できるコンテナ輸送においてお客様の期待にいっそう応えてまいります。

① 全社運動としての安全対策強化

会社全体の運動として安全対策活動をさらに強化してまいります。具体的には以下の取り組みを 2014 年度から 2015 年度にかけて 2 カ年で取り組んでいます。

<u>集合安全教育の実施</u>

これまでの社内安全教育は点呼の際のマンツーマンの教育が主でしたが、2014年度より3ヶ月に1回の定期集合教育を実施しています。講師は社長のほか、社会保険労務士や保険会社にもご協力をいただいています。これにより安全は個人の義務だけではなく会社としての信頼の基盤であることを全員で共有します。

教育受講報告・履歴管理の実施

定期集合教育を受講した従業員は必ず受講報告書を作成し提出することとします。個人事情や業務都合により決められた日に受講できないこともありえますので、受講の履歴管理を行い、参加率の低い従業員には参加を促すことができるようにします。

② 組織構造の見直し

これまでの社長以下がほぼフラットな組織構造を見直し、ヒエラルキー(階層)を導入します。具体的には営業所単位での管理を強化し、管理者に権限と責任を段階的に委譲していきます。これにより現場レベルでの統制、全社運動強化をはかってまいります。2014年度に、運行管理部長と車両管理部長を任命しています。

また年に1回全従業員を集めた全社会議を行い、事業の概況や経営方針などをオープンにして、組織構成員としての一体感の醸成とコミュニケーション強化をはかってまいります。

2. Gマークの取得取組み

安全対策活動を企業として総合的・体系的に強化していくために、Gマーク(安全性優良事業所認定)の取得に取り組みます。2015~2016年の2カ年計画にて、大井営業所、隅田川営業所の取得をめざします。

3. ホームページの開設と活用

若年層ドライバーの不足は業界共通の課題ですが、手積手下ろしが基本であるコンテナ輸送においては特に深刻な問題です。当社ではこれまで公式ホームページを持っていませんでしたが、昨今の若者の求職活動の実態を踏まえ、2014年4月にホームページを開設いたしました。コンパクトななかに、知的資産経営報告書(初版)で述べた当社の強みや企業理念を盛り込んで作った結果、求職中のドライバーの方とのコミュニケーションが高まり、当社を良く理解し共感して入ってきていただけるようになりました。

今後も継続的に情報を更新し、またコンテンツも少しずつ充 実させていくことで、インターネットを通じての求職者の方やお 客様とのコミュニケーション強化に役立ててまいります。



図表 11:中央物流ホームページ

3. 事業承継計画の策定

独立行政法人中小企業基盤整備機構が平成23年3月に発行した「事業承継実態調査報告書」によると、現経営者が事業を承継する平均年齢は運輸業で65.5歳となっています。計画的な事業承継には5年から10年かかると言われていることからみて、当社において事業承継計画の策定は喫緊の課題です。最適な事業の継続方法とその計画の検討に2014年から着手しています。

V. 企業概要

社名 有限会社中央物流

住所 本社 : 東京都江東区塩浜 2-7-5-703

大井営業所 : 東京都品川区八潮 3-3-22

隅田川営業所 : 東京都荒川区南千住 4-7-1

代表取締役 彦坂 正敏

事業内容 一般貨物自動車運送事業

貨物利用運送事業

設立 2002年(平成14年)1月24日

900 万円

従業員 約15名

所属団体 一般社団法人東京都トラック協会 深川支部

大手通運東京輸送事業協同組合 (監査役 彦坂正敏)

東京商工会議所 江東支部

認定•資格者等 運行管理者資格(4人)

整備管理者資格(4人)

安全衛生管理者(1人)

保有車両

資本金

(2015年6月現在)

車種	大井営業所	墨田川営業所	<u>中</u>
大型トレーラー	1	2	3
15トン大型トラック	1	3	4
8.5トン大型トラック	6	2	8
計	8	7	15

※いずれもコンテナ輸送専用の特殊車両

あとがき

注意事項

この知的資産経営報告書に記載しました将来の経営戦略及び事業計画ならびに付帯する事業見込みなどは、全て現在入手可能な情報をもとに、当社の判断にて掲載しています。

そのため、将来にわたり当社を取り巻く経営環境(内部環境および外部環境)の変化によって、これらの記載内容などを変更すべき必要が生じることもあり、その際には本報告書の内容が将来実施または実現する内容と異なる可能性もあります。

よって、本報告書に掲載した内容や数値などを、当社が将来にわたって保証するものではないことを、 十分にご了承願います。

問合せ先

商号有限会社中央物流

住所 東京都江東区塩浜 2-7-5-703

電話番号 (03) 5617-6201

担当者名 取締役社長 彦坂 正敏

本報告書の内容の合理性について

本報告書に掲載された内容は、有限会社中央物流の過去から現在に至る経営環境(内部環境及び外部環境)に照らし、合理的な内容であることを認めます。

2015年7月1日 経済産業大臣登録 中小企業診断士(登録番号402609) 長島 孝善



中央物流本社から北西に歩いて約10分のところには「深川の八幡様」と地域の 人々に親しまれている富岡八幡宮があります。八幡宮とは八幡神(やはたのか み)を祭神とする神社のことで全国に1万社以上あると言われています。

富岡八幡宮は江戸初期の寛永4年(1627年)に創建され、勧進相撲の発祥の地となっています。江戸時代の本場所は100年間のながきにわたってこの境内で行なわれ、その間に定期興行制や番付制など現在の相撲の基礎が確立されていきました。

私たち中央物流は、当社に大切な荷物ををおまかせいただけるお客様、またこの会社で働く私たち自身のために、業務品質や社内制度など会社の基礎作りに努めてまいりました。まだまだ至らぬところも多々ありますが、永くご愛顧いただける会社、永く勤められる会社になれるよう、これからも一層の努力をしてまいります。