

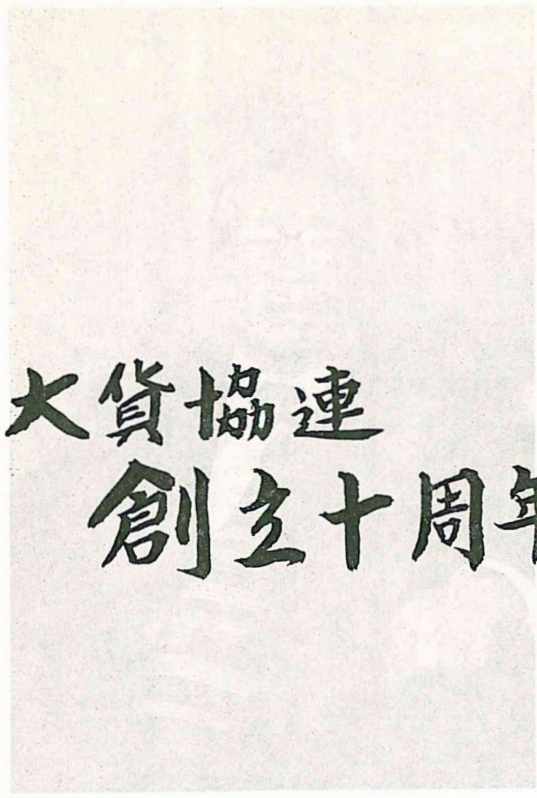
THE TRUCK
Co-op '77-11
No. 8

大貨協達
創立十周年記念特集号

Co-op

大貨協連

創立十周年記念特集号



昭和52年11月1日 毎月1回1日発行

THE TRUCK Co-op

編集発行人 大阪府貨物運送協同組合連合会
 大阪市南区鰻谷東之町3番地の4 TEL (06) 245-3181

<製作 交通毎日新聞社>

大阪府貨物運送協同組合連合会

大 阪 府 貨 物 運 送 協 同 組 合 連 合 会

会 員 本 並

の強化へ 取り組む



創立十周年を迎えて

大阪府貨物運送協同組合連合会

会長 本 並 薫

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立十周年にあたり、一言ごあいさつ申し上げます。

ご承知のようにトラック運送事業は、わが国産業経済の基盤としての地位はまことに重要であり、時代の変遷に伴い、そのすう勢に適応した事業の近代化と輸送の合理化が強く要請されているのであります。しかしトラック運送事業者の大部分は中小企業者で占められ、自己の資本力等のみをもってしては、これらの要望に応えることは極めてむずかしく、こうした事業の弱体化をカバーし、その結束力を固め、業界の社会的地位の向上をはかるため各事業者は昭和二十七年ごろから地域、あるいは同一業種別等に中小企業協同組合法に基づく「事業協同組合」を組織化し相互扶助、協調による施設等の建設整備、資材等の共同購入、資金の確保等、多面にわたって本業の発展、向上に努力を重ねてきたものであります。

このような状況下において中小企業近代化促進法に基づき業界の組織化、近代化を国の施策として進めるため府下の中小企業者の力の結集を目的として当連合会を設立したものであります。

当連合会は一貫して協同組合作りによる業界の組織化と、会員たる協同組合の基盤強化ならびに所属員たる個々企業の近代化に対する指導をしてまいりました。

その間、万国博の外人観光客に対する対人共済制度の確立、高速道路網整備に伴う輸送効率の向上と経費節減のため別納制度の取り扱い、従業員福祉に関する多種共済制度の実施、特に将来

目 次

◦ 創立10周年を迎えて	2
大貨協連会長 木 並 薫	
◆ 盛大に10周年式典	4
式典写真グラフ	6
◇ 祝辞	
大陸局自動車部長・佐々木毅	9
大ト協会長・井上道夫	10
府中小企業団体中央会専務・長谷秀夫	11
大貨協連10年の歩み	12
● 歴代正副会長一覧	16
● 歴代正副会長(写真)	17
● 大貨協連役員()	18
☆記念首脳座談会★ 10年の歩みと今後の方向	20
◆ 歴代指導者の思い出 竹 内 豊	26
□ 記念講演 □ 政治・経済の展望 藤原 弘 達	28
■ 10周年エピソード	35
☆ 特別寄稿 ☆	
● 低成長下のトラック運送業 谷本谷	36
● これからの経営 坂野光彦	40
◆ 欧州トラック事情 池谷成之	42
■ 10周年エピソード	44

経済的基盤 新規事業と

事業者が直面する退職金問題について、特定退職金共済制度の実施、特に構造改善事業の実施については、昭和四十九年十一月、その承認を運輸大臣より受け、これが推進にあたる当連合会は事業者の組織化に努め百余の組合が設立されたのであります。これにより共同施設については三十二協組が実施または計画中であり、公的資金の導入についても約五十協組がその恩恵を受け、それぞれ事業実施のため推進中であります。

また、輸送効率化の主眼とする共同輸送は約三分の一の協同組合が取り組み、着実に成果を挙げております。

これからの当連合会の方針として会員百三協組に対する経済的基盤の強化のため、経済事業の利用と新規事業の開発に取り組むとともに、情報知識の提供を行い、会員所属事業者の経営に寄与することを旨とすることを最重点に考えております。

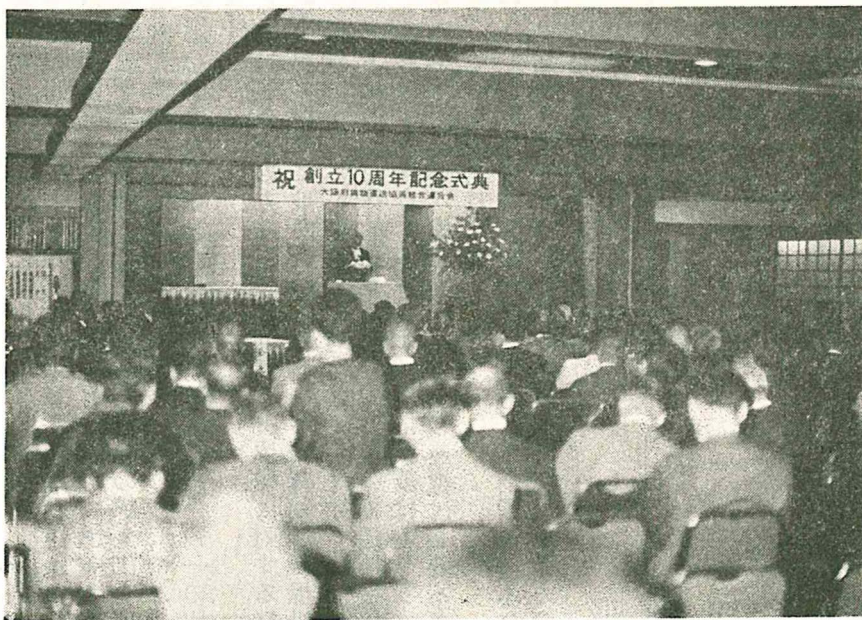
また、ポスト構改の具体的試案としてシステム輸送に積極的に取り組み、情報センターを中心とした役割として設置する所存であります。特に大阪はトラック協会と極めて円滑なる関係にあり、事業者の発展を考える時、協会と当連合会の連携は必要不可欠のものであり、今後ともこの体制を堅持していく所存であります。

今日において会員数百三を擁する名実ともに全国一の連合会に成長しましたことは、ひとえに所轄行政庁、金融機関をはじめ会員各位のご指導、ご尽力の賜ものであります。この機会に心から敬意と感謝の意を表する次第であります。

盛大に10周年記念式典

600人が集まり前途祝う

弘達、記念講演も花添える



600人の参列者で埋った記念式典会場＝大関園で

大阪府貨物運送協同
組合連合会（本並薫会

長）の創立十周年記念式典は、十月
八日午前十時半から大阪・都島区の

大関園で、約六百人の関係者を集め
て、盛大に開かれた。

山口氏ら功労者を表彰

式典は、松葉大二同協連副会長の司会ではじめられ、まず本並会長が「過去十年、連合会は一貫して業界の組織化と協組の基盤強化、近代化を指導してきた。その間、研究開発事業として自動車事故共済制度の礎を築くとともに、退職金共済制度の創設に積極的に取り組み、新たな組織体として開花させた。事業としては高速道路割引制度の取扱い、事業主と従業員福祉に関する各種共済制度の実施があげられる。とくに構改革業には公的資金導入、それに伴う組織の強化など、大阪府下で百以上の協組が設立し、共同施設を三十二協組が実施または計画中であり、公的資金の導入は約五十協組がその恩恵をうけるなど、その事業の推進中である。これからの大貨協連の方針は、百三会員（協組）の経済基盤の強化のための、経済事業の利用と新規事業の開発、情報知識の提供を行い、会員の経営に寄与したい。さらにポスト構改の具体的議案としてシステム輸送に取り組み、情報センターを中心的作用として設置する所存である。わが大貨協連は、大ト協とは極めて円滑な関係にあり、今後と

もこの体制を堅持していきたい」と式辞を述べた。

来賓の佐々木大陸局 自動車部長らが祝辞

ついで、本並会長から山口寅造副会長に永年功労の感謝状が贈呈されさらに十年勤続理事長表彰（八人、代表川端長治郎氏）、協組専従職員勤続十年表彰（十三人、代表森田巖氏）が行われ、賞状と記念品が拍手のうちに贈られた。

授賞者を代表して川端長治郎全大阪事業協組理事長が「この授賞を契機として大貨協連傘下の会員の相互の連帯をより一そう緊密にし、新時代の物流革新に寄与したい」と力強く謝辞を述べた。

来賓の佐々木毅大阪陸運局自動車部長（大陸局長代理）、長谷秀夫大阪府中小企業団体中央会専務理事（同協会代理）、井上道夫大阪府トラック協会会長（祝辞・本誌所載）からそれぞれ祝辞があり、祝電披露につき、山口副会長の閉会のことばで記念式典を終わった。

続いて、政治評論家の藤原弘達氏を迎え記念講演「政治経済の展望」（本誌所載）が行われ、独特の「藤原ぶし」を、一時間半にわたって披露、場内を埋めた聴衆に感銘を与えた。午後零時半から同園の大広間で

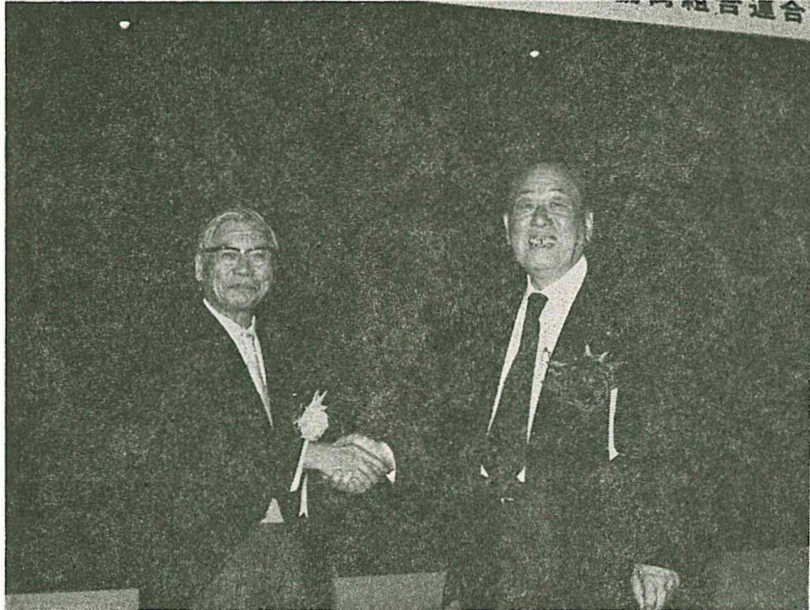
記念パーティーが、過ぎ行く商都の初秋の一刻を、時も忘れ和気あいに続けられ、今後の大貨協連の発展を心から祈った。

同式典での表彰者次のとおり。

【感謝状】▽山口寅造（大阪府重量運輸協組）

【十年勤続理事長表彰】▽田村茂

（大阪西貨物事業協組）▽上村清一



大阪は「仲よし」と手握る本並会長(左)と井上大ト協会長



総合同会する松葉副会長



あいさつすを本並会長

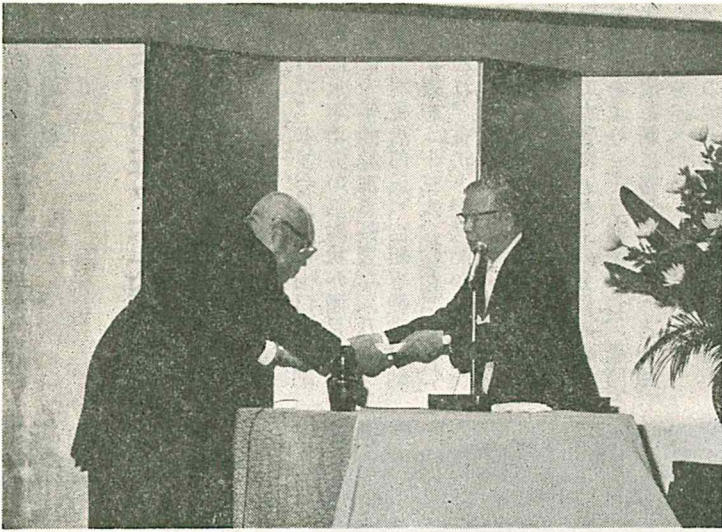
（大阪陸運事業協組）▽川端長治郎（全大阪運送事業協組）▽植村秀雄（東南運輸事業協組）▽谷東茂（大阪府トラック協組）▽三宅元（大淀運送事業協組）▽岡野正雄（西大阪運送事業協組）▽別所康充（阪南陸運協組）

【協組専従職員勤続十年表彰】

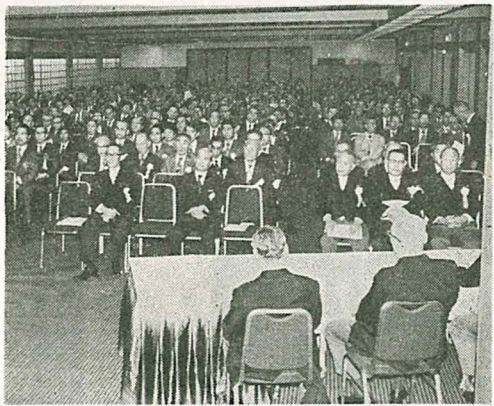
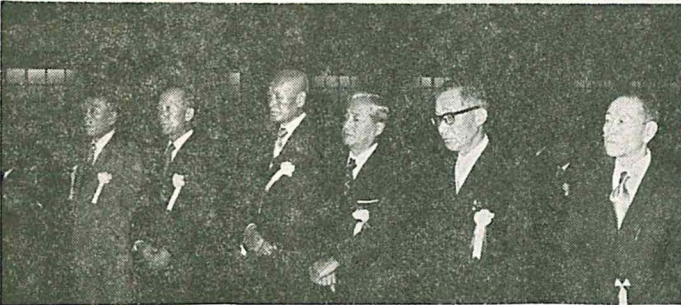
▽越智彰二（大阪海陸運輸）▽越智

千鶴（同）▽和合忠一（大阪東貨物運送）▽高田光治（阪南陸運事業）▽除本泰一（大阪東部運送）▽島崎守起（くたら運輸事業）▽石川弘（東南運輸事業）▽村上恭一（近畿トラック運送）▽森田巖（大交連）▽本田卓男（同）▽山西健治（同）▽藤井健司（同）▽松井靖子（同）▽森野照子（同）

記念式典
アルハム



㊦感謝状をうける山口寅造氏 ㊦10年勤続理事長表彰を代表してうける川端長治郎氏と ㊦同受章者



㊦表彰式見守る参列者 ㊦役職員
㊦表彰を代表して受章の森田巖氏と
㊦同受賞者



躍進期して10周年式典



① 祝辞を述べる佐々木大陸局自動車部長、② 長谷府中小団体中央会専務、③ 井上大ト協会長、④ 式典を見守る協連正副会長、⑤ 藤原氏の講演、⑥ 集った参列者。



華やかに記念パーティー



受章者の代表謝辞述べる川端氏④、祝電披露する竹内専務⑤、記念パーティー⑥、閉会の辞述べる山口副会長⑦、乾杯する中川商工中金大阪支店長

創立十周年おめでとう



トラック事業の基盤確立へ
重大な責務を果たす

大阪陸運局自動車部長 佐々木 毅

大阪府貨物運送協同組合連合会が創立十周年を迎えられましたことを心からお祝い申し上げます。

協連発展へ尽力された功労者、さらにはその単組の指導者として努力された理事長さん、協組の要としてよく頑張ってこられた永年勤続の職員の方々が表彰されましたが、これらの方々に心からお喜びを申し上げます。

今年で十周年目を迎えた大貨協連も、四十二年創立当時は三〇協組という数で誕生、現在は一〇三協組とその発展は目覚ましい限りであります。

その間、社会的・公共的な使命達成に努力を重ねてきた大貨協連の役割は極めて大きなものがあるといっても過言ではありません。

このように、近代化の叫ばれているトラック運送業者のなかにあって、中小企業がそのほとんどを占める業界には、協同組合は非常にウエートの高い組織であり、トラック運送業界の基盤の確立のうえからもその責務は重大なものがあります。

最近、とくに共同輸送の必要性が問われており、現在のような経済の安定成長期においては、質的向上を目指すことが業界内部から強まってきましたが、協同組合を通じてこれに対応していくことが最もすぐれた方法であると思ふわけであります。この十年の間において、協組活動の一環として共同配送、共同受注の推進、さらに共同施設の充実、高度化資金を活用して、大阪府においても成功の例をみております。

このように構造改善事業が一段落ついたなかで、どのように協同組合活動を進めていくかについては大貨協連の立場を本並会長さんが述べられていました。いろいろなアイデアがございます。

私が聞いておりますところでも、情報センター、経営相談室、輸送一

〇審などの構想がありますが、どれもがすぐれたものであると私は思っております。

幸いこの連合会は、本並会長をはじめ松葉、山口両副会長らすぐれた指導者によって、さらには、すでに亡くなられた私の知っている方々、北畑会長、田村会長といまさらのようにそのお顔が浮かぶわけでございます。

こうしたすぐれた指導者によって、大貨協連が発展してきたわけでございますが、現在の正副会長のたゆまない指導によって、この大貨協連がますます発展されるよう、私は大きく期待をしております。

また、会員のみなさん方が、これから自分の協同組合、一つ一つの協同組合を盛り立てていくことが、この連合会を発展させる大きな推進力になっていくものと思っております。

さらに大阪の場合は、大阪府トラック協会との連携が密接であることは何より喜ばしいことであり、これらの緊密さからくるメリットを生かしながら今日のような社会的・経済的に厳しい時代のなかにいかにトラック輸送を充実させていくか。これは、中小企業のトラック輸送業者が協同組合活動を通じてどう新し時代に対応すべきかをどう推進していくか、なお一層の努力をされ、協同組合活動というものがさらに認識されたときには、その成果が、会員のみなさん方の大きな支えになることを私は期待しております。

私ども、行政を担当するものとしても、協同組合の発展のために努力を惜しまないつもりでございます。

最後に、大貨協連の発展と会員のみなさま方の企業の繁栄を心からお祈り申し上げます。



英知と努力で激動期に対処 自他共に許す日本一の協連

大阪府トラック協会会長 井 上 道 夫

大阪府貨物運送協同組合連合会が創立十周年を迎え、これを記念して協連の発展に尽力された方々に感謝状、表彰状が贈られました。その功績に心から敬意を表します。

大貨協連は十年目を迎えたわけですが、この十年間は国内的にも、国際的にも、大きな激動期であり、十年が三十年にも、五十年にも相当する時期であったと思うのであります。その間、会長をはじめ役員のみなさんが、こうした激動期に対処され、英知と努力をもって、適切な運営で今日の大貨協連の隆盛をみたことは、執行部・会員の緊密な結束の成果であったと私は敬意を表します。

この大貨協連は自他ともに許す日本一の協連であるということができません。まず第一は協組数であります。一〇三協組というマンモス連合会は、全国どの協連においてもありません。第二は、数においてはもちろんですが、質においても、その内容においても充実している点であり、その活動は活発であります。第三は、声を大にしていたいことですが、トラック協会と協連は非常に仲がよい。つねに協調、連帯感をもって行動している点であろう。これは当然のことであり、進む目的が同じであるからであります。協会も協連も、業界のために尽くすことに差はありません。一つの目的のために進んでいくのでありますから、協調し、連携し、仲よくしていくためであるからです。

最近「ルーツ」という言葉がはやっていますが、これは「根っこ」という語源でございます。すなわち、トラック協会の会員も、連合会の会員も元を質せば、同じ「根っこ」から出ているわけです。違ふことは、トラック協会の場合、個々の企業が会員になっていますが、協連の場合は、トラック事業者が複数となって協組で連合会をつくっており、それが単数であるか、複数であるかという違いだけあります。

さらに協会は、業界の発展、あり方、政府機関に対する業界の要請などで実現に努力する、政治団体的な要素も兼ね備えております。

協連の場合は、経済団体であるという面において違いがあります。しかし、その構成する会員自体は同じであることから、協調、連携を密に、仲良くすることは当然のことです。

協連の中央団体に日本貨物運送協同組合連合会、トラック協会の中央団体に全日本トラック協会があります。この上部団体が大阪のところに手をつないでいたならよろしいのですが、今日までのところこの二つの上部団体は、必ずしも円滑に連携を保っていないのであり、われわれトラック事業者の期待通りではないのであります。

これは、日貨協連の構成する①人的要素と②組織に問題があるのです。これらの不一致が日貨協連の運営をさまたげており、円滑に行われていない問題があります。

交付金問題でも、受け皿問題で非常に強い反発を日貨協連が行い、このため一年近くもその交付が遅れて、われわれ業界は多大の迷惑をこうむっている。それらの調停をめぐって、運輸省が苦勞されたいきさつもありません。

これらが、われわれの上部団体の対立のために円滑に行われていないことは、誠に残念なことです。これらの問題については、私どもは機会あるごとに、細田全ト協会長に調整してもらおうようお願いしています。このように、お互いが一つのワクのなかで反目しあい、拮抗することは結局、両者とも不幸といわざるを得ないのであります。

とくにさきに開かれた日貨協連の臨時総会での会長交代劇は、大阪の全トラック事業者の真意を踏みにじったものであり、不愉快な陰謀的、策謀的なものであった。大阪の連合会では、これについて冷静な判断と大局的な考え方で、日貨協連に対して善処方を要望したのであります。その期待を裏切られ、ついには面白からぬ事態を招いたのであります。

しかしこれらの大阪の冷静な態度は、いま静かに判断してみても妥当なものであり、全国的にも高い評価があったことは、われわれとしては肩幅

の広い思いであります。

われわれとしては、こういう両者の暗雲垂れた関係を、一日も早く解決していただくことを期待しているわけでありませう。

全ト協の細田会長、日貨協連の加藤会長ともに立派な政治家であり、立派な方々でございますので、最終的には対立にはならないと思いますが、お互いその点を話し合ってもらって、一日も早く正常化の道に戻していただきたいと期待しております。

われわれ公的機関を預かる人間は、いつでも私利私欲を捨て、大所高所



広範・多岐にわたる事業 強固な団結で一層の飛躍を

大阪府中小企業団体
中央会専務理事 長 谷 秀 夫

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立十周年に当たり、一言お祝いを申し上げる機会を得ましたことは、私といたしまして誠に光栄に存する次第であります。

顧りみますれば貴連合会は、業界の組織化と協同組合の基盤強化ならびに近代化への指導を目的として昭和四十二年十月法制団体として発足されたのであります。爾来、歴代会長を中心に役員、組合員の強い結束のもとにトラック運送事業を抱える幾多の困難を克服するため事業の推進に努力され、めでたく十周年を迎えられましたことは、誠に同慶にたえない次第であります。

現在、貴連合会は高速道路割引制度、事業主および従業員福祉のための各種共済制度の実施を始めとして、自動車事故共済制度、退職金共済制度の創設に積極的に対処され、またトラック運送事業者のそのほとんどが小規模事業者であるため渴望してやまない資金調達を、組織化を通じて円滑かつ潤沢に導入する等、さらには知識集約化を指向されたシステム輸送に

から虚心担懐に目的に向かって努力することであり、一部の策動に乗るようなことのないよう、お互いに公的立場にある人間は反省すべきだ、と全ト協と日貨協連のいきさつをみて痛感した次第であります。

大貨協連は、このめでたい十周年を契機として、ますます団結を強固にして所期の目的を達成されるよう希望いたします。最後に大貨協連会員のみなさん方の企業のご発展を祈念いたしまして、私のお祝いの言葉といたします。

積極的に対処される等、実施事業は広範かつ多岐にわたり、連合会としての機能を十二分に果たされていることは誠に称賛に値するものであります。

創立十周年に当たり連合会発展のために尽力されました方々に対し表彰が行われましたことは誠に意義深いことであり、表彰を受けられました方々の永年にわたるご労苦に対し感謝致しますとともに、そのご榮譽をお喜び申し上げ、今後なお一層のご活躍をお願い申し上げます。ご高承の通りわが国経済は、長期にわたる不況下にあり、雇用不安の増大、操業度の沈滞等、極めて厳しい環境にあります。

幸い貴連合会におかれましては輝かしき十周年を契機に、心も新たに過去に築かれた強固な団結を基盤としてさらに事業の積極的な推進を図られ、より一層の将来のご繁栄とご発展を期待申し上げます。お祝いのことと致します。

大貨協連10年の歩み

輝かじき足跡をたどる

昭和四十二年十月二日創立された大阪府貨物運送協同組合連合会は、大阪トラック業界の近代化・集約化による協組活動に指導的な役割を果たしてきた。

近時、物流革新が大きく叫ばれ、その中において協組活動の重要性が問われており、この十年間に大貨協連の果たした功績は、はかり知れないものがある。創立以来十年間の歩みをとらえてみた。

わが国産業経済の基幹として大きい地位を占めるトラック運送事業はその大部分が中小企業で占められているため、時代の変遷に適應した事業の近代化と輸送の合理化などの要望に、自己の資本力等のみでは対応することは極めて難しい状況下にあった。

そこで、こうした弱体な事業をカバーし、その結束力を固めて業界の社会的地位向上を図ることなどを目

的に、二十七年ごろから各事業者は地域別、または同じ業種別、その他間で中小企業等協同組合法に基づく事業協同組合を組織するなどの動きが表面化してきた。協組を作った相互扶助、協調による車庫の確保、ターミナル、共同荷受け施設の建設・整備、物資の共同購入、資金の調達など、多方面にわたって事業の発展・向上へたゆまない努力を続けてきた。

敗戦により壊滅的打撃を受けた日本経済も、戦後二十年を経て昭和四十年代に入ると急速な成長をみせ、これに伴い産業構造も大きな変革をとげるに至り、その結果、大企業と中小企業の格差は一段と大きくなってきた。そこで政府は、国際競争力の助長を図る目的から昭和三十三年三月、中小企業を育成するため「中小企業近代化促進法」を制定した。トラック運送事業は四十年四月、この中小企業近代化促進法に基づく指定業種として政令の指定を受け、翌四十一年六月、運輸大臣から「トラック運送事業の近代化基本五カ年計画」が告示され、これに基づいて実施されることになった。

地位向上目指し30協組で産ぶ声

◇ 四十二年度

トラック運送事業の近代化基本五カ年計画の実施第二年度にあたる四十二年度は、全国各地で企業の近代化、高度化、組織化などの施策が活発に進められてきた。こうした中で「事業の社会的・経済的地位の向上」などをめざして、大阪府下の各単位協同組合の連合体として「大阪府貨

物運送協同組合連合会」が同年十月発足した。参加協組数は三十。

役員は、会長に齋藤絳氏（故人、元大ト協会長、大阪南運送）、副会長に坂田正雄（故人、元大ト協副会長、坂田回漕店）、三宅元（元大ト協副会長、日倉運輸）、村田和男（柏木運送）の三氏、監事に宇堂重吉（故人、不二共栄運送）、田中貞治郎（河堀運送）両氏、常務理事に竹内豊氏

（大ト協常務理事と兼任）がそれぞれ就任した。

新発足した大貨協連の初年度の事業活動としては、まず「協同組合事業研究会」の設置がある。これは既存各協組の事業活動をより活発化するのが目的で、協組事務主担者の分って構成、既存協組の活動状況の分析、相互の結束などをテーマに討議・研究を行った。



大阪トラック会館で開かれた創立総会(42年10月2日)

また交通事故被害者対策の一環として新大阪病院と契約を結び、治療費支払いの利便を図るなどの施策を展開するとともに、一方では福利厚生対策と災害保険の上乗せとして「グループ保険」を導入する検討を始めた。

西浪速協組が 初の高度化事業

◇ 四十三年度

設立二年目の四十三年度は、近代化基本五カ年計画の実施策として共同融資、共同購入などの促進を図り、いよいよ本格的な活動へと入っていった。

またこの年は大貨協連の発展を印象づける画期的な年となった。すなわち会員協組の西浪速運送事業協同組合の共同施設建設である。これは高度化事業のトップを切って中小企業振興事業団から「長期低利」の資金導入に成功、共同施設に着手した。トラック業界の近代化とは、強固な團結さえあればどんな難事業でもやれる、という事実を組合員に示したわけであり、多大な効果的な影響

沈滞した活動を打破

同年十一月、大貨協連が大坂陸運局と協力して実施した大阪トラック協組の実態調査の内容をみると、興味ある事実を示している。すなわち組合組織数は四十六協組、組合員数七百六十社、組織率三三・八%となっていたが、その内容を分析したところ、約二割の協組は「休眠組合」であり、事実上の活動を停止していることがわかった。

それと同時に、活動している協組のうち、事業活動の中で教育情報、共同融資、共同受注、共同集金、共同輸送などに関する事項と積極的に取り組んでいるところは皆無の状態であることがわかった。大貨協連では「協業化未だし」の感を強めるとともに、近代化実現への道の険しさを痛感した。

をもたらしした。同年度の共同事業としては、初年度からの懸案であった団体契約による共済グループ保険を東邦生命保険相互会社と契約して実施、約一千二百人が参加した。また阪神高速道路公団と契約して「阪神高速道路回数通行券」の代行販売業務を開始、会員相互の便益性向上に大きく貢献した。

◇ 四十四年度

の高額契約拒否問題に対処するため共済保険制度の実施可否を早急に検討する必要がある、ということが提起された。

近代化基本五カ年計画の実施策としても掲げられた「協組組織化」の促進と事業を活性化する問題に取り組む、事務主担者会議を七回にわたって開き、精力的なキャンペーンを展開した。

主な協議内容は

- ① 運送業における生産性比率について
 - ② トラック事業近代化の進め方
 - ③ 末端未組織業者の組織化へのキャンペーン
 - ④ 協組内部における事業活発化へのキャンペーン
 - ⑤ 四十四年度の近代化実施計画について
 - ⑥ 交通災害共済事業協同組合の設立について
- など。これらの諸問題について活発な討議が行われ、その結果、トラック事業における問題点として次の諸点が指摘された。

△ トラック運送事業における 問題点

一、トラック運送事業の経営は、車両規模十五〜二十両程度が最もむずかしいといわれるが、その大きな問題点は経営方法にある。つまり、

経営方針ならびに経営感覚の前近代性など。

二、このような企業内部の問題に加えて、押し寄せる資本自由化の波など、企業外部からの力も加わって業界の近代化が盛んにいわれているが、これを進めていくうえにも大きな問題点が横たわっている。収益性の低さがそれだ。従来から、トラック運送事業は荷主に従属した下請産業的立場にあり、経営の自主性、あるいは長期的展望に欠けるとともに企業内の資本蓄積もなく、したがって資本調達力もないために、近代化投資も思うにまかせないのみならず生産性の向上も望めず、慢性的な資金不足という悪循環に見舞われている。

三、これを断ち切るために、政府においては中小企業近代化促進法に基づき、「トラック運送事業の近代化基本計画（五カ年）」を策定し、その実施を業界に課したわけであるがその零細性のために単独では受応能力に欠ける業界では、対応手段として協同組合方式によることを確認した。

このほか、交通災害共済事業協同組合の設立についても取り上げられた。すなわち同年十一月から自賠責保険料が大幅に引き上げられ、業界の経営が大きく圧迫されつつあるとき、損保各社ではこれに追い打ちをかけるような形で任意保険の契約制限などを打ち出してきた。その内容は、既契約者に対しては従前の三倍

近い保険料を請求し、また新規契約者に対しては契約拒否をする——といった方法をとった。

こうした損保各社の強硬措置によって、相当数のトラックが自賠責保険だけで、上乘せ保障のないまま、「交通戦争」の中を走り回るといった危険な状態を迎えた。こうした車が一旦事故を起こせば、補償能力に乏しい零細事業者の多いトラック業

構改事業への移行施策を推進

◆ 四十五年度

近代化基本五カ年計画の最終年度にあたる四十五年度は、基本計画を基調とした諸施策の積極的推進に努めた結果、事業的には一応の成果はあったものの、沈滞気味の協組の現状をみると、組織の弱体化とそれ起因する低調な活動、あるいは指導教育性の欠如などが指摘された。

こうした状況下で、構造改善事業への移行を前提とした近代化施策の推進が強く叫ばれ、協組事務主担者会議を中心に情報の交換、今後の協組運営などの問題についての研究、討議が真剣に行われた。

この年の主なテーマは ①交通災害共済制度設立の経過 ②トラック運送事業の近代化 ③各協組の活動

界では、企業の倒産は必至。そこで唯一の自衛手段として考え出されたのが相互扶助の精神に基づく「共済制度」の導入である。

また同年度に特筆される事項としては「高速道路利用料金の別納取り扱い」の実現がある。東名高速道路が四十四年五月二十六日に全線開通して以来、協連では組織の大きさを生かして何らかの形でスケール・メ

状況 ④流通センターおよび協組の運営と活動状況 ⑤高度化事業および融資 ⑥構造改善制度について

なお、協連設立時に発起人代表として多大の貢献をした坂田正雄副会長が同年九月、心筋硬そくのため急逝。協連はここに偉大な功績者の一人を失った。

偉大な指導者を 相次いで失う

◆ 四十六年度

設立以来「トラック運送事業の近代化促進」を主要目標に掲げて協組の拡充強化、事業活動の活発化、あ

リットを求めため、「高速道路利用料金の別納取り扱い」制度の導入（同年八月一日付で、同制度の協組適用が認められた）に着目、積極的な検討に乗り出した。その検討結果に基づいて日本道路公団一宮管理局に同制度の取り扱いを申請、十一月八日付で承認を得た。

るいは関係団体などとの協力のもと高度化事業、構造改善事業の推進に努力してきた協連は、同年度にも諸施策と積極的に取り組み、進展する情報化社会への対処策など熱心に討議をした。

同年十月、協連設立以来会長として献身的な努力を続けてきた齋藤紳氏が交通事故で他界された。前年九月の坂田副会長に続いて齋藤氏の急逝により、協連はわずか一年余の間に相前後して二人の偉大な指導者を失った。

一方、同年度の経済事業としては東名神、阪神両高速道路の利用率が次第に高まり、年間利用額は二億五千万円に達した。さらに共済グループ、共済年金、経営者団体保険などの共済事業の契約高も三十三億三千万円を記録した。

◇ 四十七年度

協連設立五年目。新しい近代化の方策として構造改善事業への移行を企画し、大ト協を推進母体として、「集約化」を中心とした施策を積極的に推進した。協連としては同時に教育情報、資材、金融の三専門委員会を設置するなど、事業活動の活性化を図った。

また年度内に通常総会、臨時総会を各一回、理事会を六回開き、そこでは ①組織の拡充強化 ②構造改善および高度化事業 ③官公需共同

受注の確保 ④北大阪流通業務団地への進出—などの問題を取り上げ審議した。

経済事業としては、東名神、阪神両高速道路の利用料金が年額三億五千万円に達し、会員事業者に便益性をもたらしした。また共済事業（共済グループ、共済年金、経営者団体保険）についても貨幣価値にスライドした制度保険として好評で、契約者数約四千人、契約高約五十億円に達した。

なお同年度の加入協組数は四十五協組（五百九十六社）で、在阪全協組（六十五協組）の約六九％。残り二十協組は未加入の状態である。

全業界あげ構造推進

◇ 四十八年度

組織の強化と拡充を進め本来の使命である教育、情報、研究、指導性を高めるとともに、企業の集約化、グループ化を推進するなどして、変革する物流構造に対応し得る態勢の整備に努めた。

この年の秋、石油ショックが起り、わが国経済に大きい影響を与えた。大阪府の南港分譲造成地の募集の検討、法定外労災保険の設置、金融事業としては一流企業（一部、二

バッテリー、シートなど副資材についての共同購入の情報収集を積極的に行った。

◇ 四十九年度

四十九年十一月一日、トラック運送事業構造改善事業が運輸者から承認され、大阪府トラック協会と協力してこれに取り組んでいった。

構造事業には、共同施設を建設するA方式に二十九協組、共同出資のB方式に二社、共同施設をつくらず共同事業を行うC方式に七十五協組単独企業参加九社、参加事業者は一千二百八十三社に達し、参加率は六〇・七％となった。

同事業の実施には諸官庁、各種金融機関等の折衝によって、先発A方式の四協組に約十億円の高度化資金導入に目途をつけるなど、構造推進への基礎固めを行った。

一方、組織面においても、構造事業を円滑に実施することを重視、大阪府トラック協会の構改担当副会長の井上道夫氏を員外理事に決め、協連の副会長として迎え、大ト協・大貨協連が表裏一体となり、構造改善事業の完遂への布石を投じた。

◇ 五十年年度

五十年年度は前年から引き続いて、大ト協と一体となって構造改善事業を推進、大ト協、大貨協連が主軸となり、大阪府のトラック輸送業界あ

げて構造推進に努力した。

この結果、高度化事業に四協組が参加、同資金も同年度末までに二億九千万円の融資が実行されたのをはじめ、共同配送を十四協組、出資法人業務提携を九協組が実施、構造事業の一年目にしては滑り出しは快調であった。さらに構改事業に伴う取扱事業登録、限定解除区域拡張等の処理件数は七十四件、割増償却の特典をうけた額は一億円に達した。

また、公的機関から構改参加の事業表への融資総額は五十八億円を数え、これによって施設の保有、設備輸送機器の合理化に対処した。

一方、経済事業においても、対前年比六〇％の伸び率を記録、順調に経過した年でもあった。

そのなかにあつて、組織面では各地区で協組の地区連合会を組織する動きがあり、南大阪貨物協組連合会（福本忠一会長）から「地区連」を認めるようにと提案され、今後の大貨協連のあり方に少なからず波紋を投げた。これは理事会でもとりあげられ承認されたが、これからの協組連合会の進め方について、一つの指針となった。

◇ 五十一年年度

名会長であった北畑芳蔵氏が引退し、田村与七氏が登場した。構改事業も順風に乗って新大阪流通センター、西大阪運輸事業協組、南港配送事業協組の三協組に高度化資金が大

歴代正副会長

◎ 創立 (42.10.2) 初代

会長	齋藤	藤	絳	(大阪南運送)
副会長	坂田	田正	雄	(坂田回漕店)
"	三村	宅	元	(日倉運輸)
"	村	田和	男	(柏木運送)

◎ 第二代 (46.5.18)

会長	北田	畑	芳	蔵	(大阪合同通運)
副会長	田山	村	与	七	(丸ヨ運輸倉庫)
"	山	口	寅	造	(山口運輸)
"	松	葉	大	二	(豊興運輸倉庫)
"	本	並	並	薰	(大阪梅田運送)
"	井	上	道	夫	(梅田運輸倉庫)

=49.6.7 相談役に就任=
=49.6.7 就任=
=49.6.7 就任=
=49.12.27 就任=

◎ 第三代 (51.5.27)

会長	田山	村	与	七	(丸ヨ運輸倉庫)
副会長	山松	口	寅	造	(山口運送)
"	本	葉	大	二	(豊興運輸倉庫)
"	本	並	並	薰	(大阪梅田運送)

◎ 第四代 (52.4.14)

会長	本松	並	薰	(大阪梅田運送)
副会長	山	葉	二	(豊興運輸倉庫)
"	山	口	造	(山口運送)

◇ 五十二年度

五十二年度は構改事業の高度化資金事業の西大阪運輸事業協組の共同施設が大阪南港に完成した。同年度での最大の出来事は、これまで順風をうけて進んでいた日本道路公団の高速道プレイト(料金別納制度)が、取り扱いの不手際と心ない一部の会員によって不正使用として発覚、約三カ月にわたって取り消し処分を受けてたことだ。

このため利用者全体に大きな損害をうけた。その対応策として、新たに大阪北トラック協組、大阪東トラック協組、大阪南トラック協組の三協組を結成プレート利用協組として発足させ、十月一日から再出発して「今後、二度と不祥事を起さない」と誓い合い、再出発した。

十月八日には、会員約六百人が集まり大阪市都島区の太閤園で創立十周年記念式典を盛大に祝った。

新会長の田村氏の提言であつた「輸送一〇番」センター設置も、いろいろな会議で熱心に検討されたが、当の田村氏はこの年、任期半年にして惜まれながら他界、その提言は次期会長の本並薫氏に引き継がれ五十二年度の事業計画として進められている。

経済事業において順調に進展、いよいよ協連の基礎を固めていった。

歴代正副会長



故 坂 田 正 雄
(初代副会長)



故 齋 藤 絳
(初代会長)



第 二 大 會 社



故 北 畑 芳 蔵
(2代会長)



村 田 和 男
(初・2代副会長)



三 宅 元
(初代副会長)

第 一 會 社

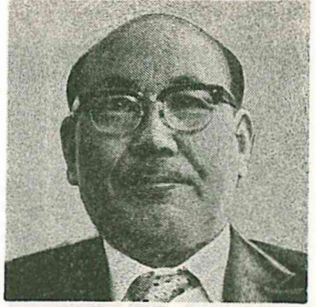
山 口 會 社



松 葉 大 二
(2・2・4代副会長)



山 口 寅 造
(2・3・4代副会長)



故 田 村 与 七
(3代会長、2代副会長)

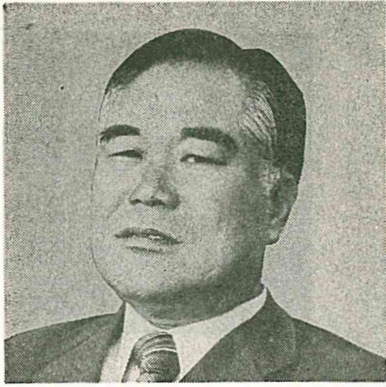


井 上 道 夫
(2代副会長)



本 並 薫
(4代会長、2・3代副会長)

大貨協連の役員



松葉大二 副会長



山口寅造 副会長



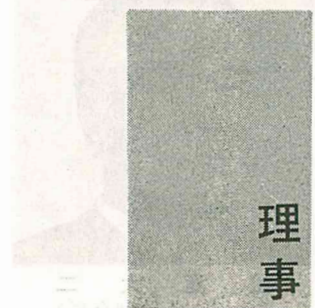
本並薫 会長



庄田正吉



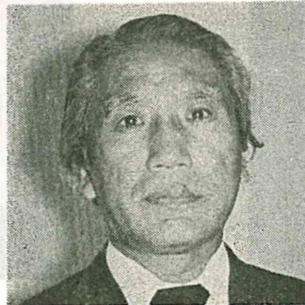
竹内豊 専務



理事



鶴正雄



斎藤昭



川端長治郎



岩田忠司



若松六郎



西川安雄



西尾清雄



楠井藤吉



大久保忠太郎



宮田貴代



細見良一



多胡健之助



中川武雄



淵田義信



監事

大貨協連

10年の歩みと今後の方向

本並 大貨協連が十歳になって、一〇三協組という日本一の連合会といわれますが、これからは、名実とも日本一となるには、各協同組合に加入するトラ事業者一人一人の盛り上りが一番大切であると考えます。



改めてその功勞を感じており、それらの基礎に立って、今後の施策を進めていきたいと考えております。かねてから、私の持論として大貨協連を發展させていくには、各単組が、自らの組織や規模を考えたいうえで、それぞれの活動から自らが發展していけば、おのずから大貨協連の發展につながるものである—と考えております。もちろん、大貨協連としては、その単組發展のためには、要望があれば、そのお手伝いは積極的にしていく—という根本的な構想であります。

—まず、本並会長から総括的なご意見をどうぞ。

まだ、内容をみた場合、問題があると思われまますし、われわれももっと努力しなければならぬと感じております。歴代の指導者の情熱には

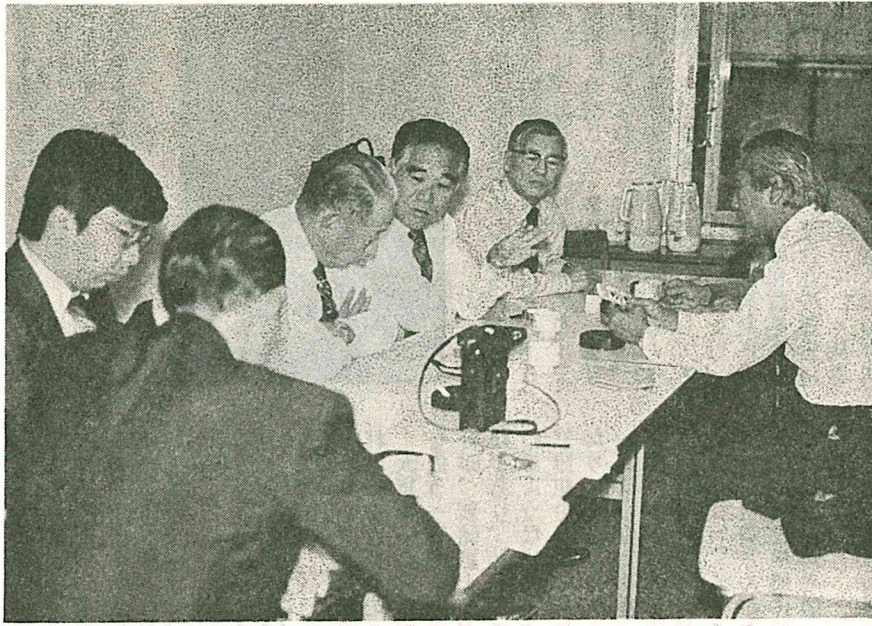
もっと内容のある協連に前進

四十二年創立した大貨協連は、こととして、十周年を迎えました。この間、第一次近促、第二、第三（構改改善事業の承認）と、わが大阪のトラック運輸業界の集約化のため、いろいろの難関を越えてきたのでありますが、創立当時の低調な時期から構改事業の承認によって、参加協組も激増、急速に伸びて参りました。数字的に簡単に述べてみますと、四十九年に五十三協組であったところ、五十年に七十四協組になり、五十一年には九十六協組と増加、現在では一〇三協組というマンモス協連になったわけでありませう。

この十周年を契機として、さらに協連は、目標を定めて、新しく前進をしていくことは参加協組に希望をもちたいにも、重要なことであると考えられます。マスコミや業界新聞紙上にも、『岐路にさしかかった協同組合連堂』の重要性が叫ばれており、われわれの責務もいよいよ重大になってきたとも思っております。

そこで、きょうは「大貨協連の十年と今後の方向」について、正副会長、各委員長などの方々からの忌憚のないご意見を聞いて、これからの協連運営についての指針にしたいと存じます。

（司会者のあいさつから）



首脳記念座談会

トラック業界のほとんどは、零細企業であるところから、協組運営の今後は相当難かしいものと予想されていますが、あらゆる角度から社会情勢などを熟視して、弾力的な方向で解決していきたいと念じています。

しかし、中小企業に対する方向の指導は、政府自体が模索している現状にあり、これを突破するには、全員の結集した力で推進していく以外にはないのではなからうか。とくに運送界は、荷主と相携えて業務を遂行していく形態の業種であり、それ

らの特殊な業界の内情をよく把握して、適切な方策をとる必要があります。いずれにしても、大貨協連に参加して、メリットがあるというよう運営を心がけていきたいと念じています。

単組がもうかる事業を

松葉 大貨協連の十年を顧みますと、いま会長もおっしゃったように構改事業承認などで、型だけの協組が数多く結成され、それを一つの方角へ導く基礎固めだけではきたように理解しています。これまで、発足当初の苦しい財政状態から、高速道路の通行後払制度の手数料などで、財政基礎も確立されてきたため、比

較的スムーズに組織の拡大ができたのではないかと。これからの展望すると、基礎は一応整ったが、その中味はどうかという事です。現在でも、休眠組合が非常に多く、その眠っている協組をどう導いていくかがこれからのわれわれに課せられた大きな課題の一つといえます。しかし、その課題に

▽出席者△(順不同・敬称略)

- 会長 本並 薫 (京阪神百貨店配送事業協組理事長)
- 副会長 松葉 大二 (南大阪運送事業協組理事長)
- 副会長 山口 寅造 (大阪府重量運輸協組理事長)
- 教育情報委員長 齋藤 昭 (商工運輸協組理事長)
- 委員長 若松 六郎 (近畿トラック運送協組理事長)

資材委員長(紙上参加)

- 庄田 正吉 (大阪海陸運輸協組理事長)
- 川端 長治郎 (協組新大阪流通センター理事長)
- 組織委員会副委員長 ()
- 大久保 忠太郎 (大阪東貨物運送協組理事長)

▽司会 大貨協連専務理事

- 竹内 豊

対処することに、これからは、もっとわれわれ執行部で論議をしなければならず、順次その方向づけをすべきであると考えます。



財源は幹根を占める「高速道路」通行別納制度の手数料にして、こゝとしは、あのような事故があり、三協組に分割して、業務を実施しなければならぬようにになりましたし、基本的な経済収入が減少したことは事実です。今後、われわれとして考えていかなければならないことは、これを契機に各単組の事業活動に重点をおいて、単組自体に利益をあげてもらおうようにし、連合会の運営は単組からの賦課金でやっていく基本的な考え方でいくことも一つの方向であると考えます。非常にむづかしい問題と思いますが、この十周年を契機として、連合会の方向づけの転換をしていく時期になってきたのではないだろうか。

大貨協連には、幸い各委員会があるのであるから、これらの業務が遂行しやすいように、委員会で検討し

て、もっと単組単位のキメの細かい指導を全力投球するも肝要です。キメの細かい指導ということは、「ポスト構改」ということがいわれているように、その構改自体についての意義にしても、ずいぶんとい

将来の計画をたて固める

山口 さきほど会長がいつておられたことは当然のことです。大貨協連のなかで、高速道路制度を扱う一番小さい東トラック協同組合が、新聞紙上などで、ああいう問題があり、私としても、少々困っているような状態です。私としても、三協組を考へてもらいたかったーといまさらながら思っています。

これからの大貨協連は、高速道路プレートの手数料だけが予想される困難となっていくことが予想されるため、松葉さんがおっしゃったように、もっと単組に収入をあげられるような指導が必要といえます。この

まいになって来ています。私個人としては、むしろ「構改」をもっと強力に推進していく方向にもっていくことが、単組の事業を活発にするために最もよい方策であると確信しています。

齋藤 会長、副会長の発言でいい席上を借り、お集りのみなさん方へ、このような方向に進んでもらうことをお願いいたします。

尽されていますが、協組のなかにも十年、十五年の歴史のあるところ、一二年の協組もあります。これを一律に指導していくのはむづかしい問題です。ここで十年の計をたててこれらの協組をどう固めていくか、協連の大きな課題と思えます。これには、単組の理事長がどう取り組むかということが重要です。協組に入したから、会社経営がよくなるのか。いうことでなく、企業をよくすることによって協組もよくなっている

くのであるから、その本質をよく見極めることも肝要です。その後立てをし、指導するのが大貨協連の使命であり、とにかく、十年を契機として、内容的にも質的によくしていく時期であると私は考えています。

若松 いろいろな方々が、発言され、私のいうことは全部言い尽されたと思いますが、質的に向上させるということが一番大事なことだと思います。やはり、理事長会は再三もつ必要があります。協組に入っていないければ、損だと事業もせずに入っておられる協組もあり、理事長自身が大貨協連と組織を知らない人が多過ぎると思います。例えば定款にしても、そんなものがあつたかーということをよく聞きますが、そんな状態であれば、協連とはどういうところか一般会員は知るはずがない。

私の所属する中央支部の会合でも高速道路別納制度のプレートの話が出たとき、そんな便利なものがあるのかーと聞かれ、私も驚いたわけですよ。いまも、齋藤さんが、おっしゃったように、まず、質的な向上が、大切であり、理事長会議を、数多く開いて、徹底した教育情報面での指導をすることが急務であると思いません。

庄田 資材の面についても、昨年から各企業に市場アンケートをとったが、刻々移り変わる市場相場はめまぐるしいもので、さらに新しい情報を現在、その集計を急いでいます。これがまたまった時点で、共同購



入の方向を決めていきたいと思っ
ています。
何といっても、資材面では、関連
のものが多く、これからは統一され
た、タイヤ、燃料に取り組むことが
いいのではないかと考えておりま
す。全国でも、有数の規模をもって

一協組も脱落しない方策を



川端 これまで、歴代の役員が会
員との連結を固め、基礎づくりをし
たのを基礎として、前進していくこ
とがわれわれに課せられた責務であ
ると思っております。協組の一〇三
というマンモスになり、その運営に
ついては、難しい面もあると思われ
ますが、加入した協組は、これから
一協組も脱落しないような、方策や
メリットある協連にしていくことが
一番要求されるのではないでしょ
うか。
大久保 組委員長が空席なので、
副委員長の私としては、本当にずぶ
の素人であり大きなことはいえな

いる大貨協連の組織を生かした共同
購入にすることが先決で、本格化す
れば大きなメリットもあると考えい
ます。
これからは、組織をフルに生かし
た共同事業に取り組んで、会員に直
結するものにしてほしいですね。

いのですが、いま川端さんもおし
やっていますように、組織の基礎固
めができたのだから、これから軌道
にのせるということになります。ど
ういうふうな、やればよいか、組織
的に弱い面はないか。協連の事業
がしやすいようにするのが、われわ
れの責務だと考えております。これ
からは内外の状況を踏まえた組織づ
くりに対処したいと考えています。
——協連の十年の歩みについて発言
をいただきましたが、「十年間に一
応の基礎固めができた。これからは
本格的な活動態勢に入っていく」
というご意見でした。これからは
どう指導していくかが、今後の協連
の課題といえます。それでは、執行
部はどう進めていくのか。そのあた
りを本並会長からどうぞ。

正確な情報を伝 える体制を強化

本並 協組活動のうえに、一番必

要なのは、的確な情報の収集である
う。理事長にしても、自社の経営に
携っており、多忙な体であるから、
指導していくうえは、正しい情報が
必要といえます。とくにトラック業
界では、いろいろな情報の洪水の中
にあって、その選別に困ることが多
い。このためにも、大貨協連は、数
多い情報のなかから必要な正しいも
のを選別して、会員にこれが確かな
ものですよと流すことが、必要で
あると思われま。

「協組経営室」

松葉 構改については、さきほど
も述べましたが。私は、協組の指導
面で、提案したい。現在ある構改室
というのは、このままではどうかと
いう問題があるので、その業務と並
行しながら「協組経営相談室」を設
置したらどうかと思う。そこに相
談にきた協組を対象に、協組の分析
を行ない、その協組にはどんな事業
をすればよいかを引き出し、その
協組に合った事業を指導する。

一〇〇もある単組、そのうち事業
に対して、全然していかない単組も多
い。これをまとめていくには、協連
内に「経営相談室」をつくり、これ
を窓口にして協組指導していく以外に、
指導していく方法はなうと思うので
す。

単組で、何か事業をやりたいと

小さな力を多くの協組が集結してこ
そ力が強くなっていくものであって
それが散っていかば、おのずから力
が弱ってくる。なかには、協組に事
務局が設置されていないところも多
く、これでは協組活動ができないの
は当然で、これを積極的に指導し、
早急になんとかしたいものです。

設置を提案!

若松 なかには、単組で定例の会
議を多く開き、善後策を検討してい
る単組も多いようです。やってくれ
ないところも多々ある。これらを活
発にするような指導も必要ですよ。



松葉 それは当然のことである。

事務局は、出向いていかなければ、実際上できない。

本並 協組の方も、事業をしたいと思えば、相談に来てもおかしくない。この低成長時代にあまり「タナボタ式」のものはないのではないかと。もっと自分らのおかれている位置と協組活動を認識してもらいたいと思います。

松葉 車両の共同購入にしても、他府県ではどうしているか、値段はどうか—という情報の収集を事務局でやり、そのデータを協組の指導にあたる—というようにすることです。

不況時には合理化が必要であり、そのため、車両の購入においても、できるだけ安く購入する方が、会社の利益につながる。大手の路線会社と区域業者の車両購入の価格の差が大きな格差がある。これからでも近づけていくことが急務であります。

これらのデータを相談室で揃え研究して、金融面についても、経営相談室が知識を広めてやっていくことだと思ふ。

——委員長の方々には、これから共同事業についてどうお考えですか。

斎藤 協同組合の利点は、集結した力で、政治関係の金融機関から低利資金の導入、共同購入、一社でできない社員教育をやれるというメリットがある。しかし、共同事業はうまくいかない。これは、協組の設立当時の趣旨、組合員の内容によってくる。

今年の協組巡回で、単組は何を望んでいるかというデータがありますね。そこから、その希望を引出してやっていくことですね。

山口 共同購入は、むづかしい。うちの組合では、タイヤなどの購入で七千万円ほどの利益を出した。こ

共同購入にも情報収集が必要



庄田 私もさっき述べたが、大貨協連で行なうのにはタイヤがいいと思う。山口さんの協組のやり方が参考になると思う。何といっても、その情報収集が肝心ですね。

松葉 協組での事業の手っ取り早いのは金融事業だ。いま、街の信用金庫で融資をうければ、一〇%（年利）もとられてるところが多い。これを商工中金へ肩替りさせてやるだけでも、大きな成果であると思われる。一律に事業をやれ—といっても協組の力関係、さらに組合員の企業の優劣もあり、これらを抱含した事業を指導してやるのが肝要だ。

れには一千万円ほどの資金を立替えてやったが、なんといっても正確な情報が必要といえる。しかし、共同購入の価格を口外する組合員もありこれらを団結の力でなんとかしない—といけなないね。

このためには、指導する側の教育、研修も必要となってきますね。

若松 協組の組合員が不渡りを出すような場合、その会社に資産があれば、協組で、商工中金でその負債額を融資してもらい、その資産については、協組で買ってやり、その業者については、協組でその売却した施設を賃借してやりますよ—というような方法はどうか。これでこそ、協組の本質であると思うのであるが、これを私の組合では、行っています。

松葉 こういふ話には、市中銀行は相談のらない。そこで、何はどうかあれ、商工中金の窓口を開いておくことが大切です。

共同事業は、金融事業をやり、そのメリットを組を組合員に還元しながら、つぎの段階は、共同事業に入っていくことで、中金”とも取引きもしていかない単組には何もできないのではないかと思ひます。

若松 協組の活動を活発にするにはもっと組合員の協力が必要だね。

とくに金融事業やその他いろんな事業をするにも、ある程度の経費がかかる。この協組員のために要した経費くらいは、組合員の方から「理事長組合負担で結構です—」といわせるような指導も必要だ。いくら理事長でも、みんなのためになることを自分に経費負担がかかれば…名譽職ではないと思う。

松葉 大阪のある協組の理事長だが、給料はもちろんもらない、交際費も組合もち、最近では、その組合がビルを新築、そこに大きな理事長をつくり、外車に乗り回している。組合天皇—という男がいる。個人会社で銀行の取引条件が悪いため、その業種を一括して組合をつくり、その態勢を利用して中金で、何億円以上の融資をワクをとっており、商売をしたものを組合へもってくると、組合がその肩替りして現金化することを業務としている。一人の力ではダメだが、そういうシステムをとった協組になると大したもので、組合をつくった理事長は、天皇というわけだ。トラック協同組合でも、そういう組合になることだ。

若松 組合員で、知らない人もいるのだから、理事長の経費くらいは組合がもたなきゃ、これからの協組運営は、組合のメリットのある協組に近づくないわけですか。これでは、有能な人が理事になってくれない。有能な人が先導しないと休眠となる。これは考えねばいけないね。

協組は経済行為のためのためにある

大久保 協組は、経済行為をし、組合員の利益のために理事長が働くのだから当然のことであると思いません。しかし、組合員にメリットを与えているところは、理事長の経費はもう一方がよいと思うね。



本並 私もそうだと思う。いま協組で何にしていなところは、金融事業から行なうこと—これが、みんなの意見であったし同感である。お互いの信頼感で、そのつぎには共同購入をしたりして、事業を伸ばしていくことが望ましい。給油スタンドをつくっても、組合員はそこでは入れないで、他のスタンドで給油する—というのをよく聞くが、これでは何の共同事業かわからない。松葉 まず、事務局体制の整備から進めて、具体的にどうしていくか早急に企画してみる必要がある。

それを理事会にかけて、早速実施するようにしなければ前へ進まないと思う。

川端 私も同感だ。要は組合員に大貨協連に加入してよかったというような協連づくりを積極的に推し進めることです。

齋藤 さきほど、松葉副会長から提案のあった「経営相談室」だが、構改室と一緒にやってもよいわけですか。

松葉 一緒であってもよいし、また、別個に設置してもよい。現在、構改の見直しが全ト協で行なわれていることもあり、これからどうやるかということ踏まえて、やることだから、構改室で相談するということもちょっとおかし。だから、PRをしたり、指導要項をつくり、理事会で決めてもらい実施にすることである。

金融事業についても、委員会は、どういふふううに金融を行うかは、意見を出してやり、情報関係は、教育情報委員会で処置していく方向をとったらどうですかね。

本並 企業は「人と物と金」といわれるが、金融は、いろいろ努力して情報収集もするべきです。

山口 かさねていわせてもらえば大貨協連は、組合員にしても存在価

値を認めているのだから、あくまでも協連をたてていく方向が望ましくそして、全員のメリットのあるような事業を推進することを組合員はと

くに望んでいると思うのだが…。——時間がまいました。きょうはお忙しいところ、どうも有意義なお話し、ありがとうございました。

各委員会役員一覧

▽総務委員会

委員長 川端 長治郎

副委員長 鶴 正雄

委 員 員 森下正明、栗山義信

福本忠一、丸山茂樹、金山二郎

天見吉正、氏原武男

▽組織委員会

副委員長 西川 安雄

大久保 忠太郎

委 員 員 川井金治郎、小池実

高野年市、井戸章、中島敏治、

下元建男、置田通夫

▽教育情報委員会

委員長 齋藤 昭

副委員長 岩田 忠司

真砂 照良

川本 謙

▽金融委員会

委員長 若松 六郎

副委員長 大谷 一夫

上村 清一

委 員 員 谷東茂、田中光臣、

塩崎義孝、山本幸夫、上岡正男

木村定吉

▽資材委員会

委員長 庄岡 正吉

副委員長 西光 清

足立 四郎

委 員 員 浅井種男、上田清一

森清蔵、井上利一、淵田義信

歴代指導者の思い出



大阪府貨物運送
協同組合連合会専務理事

竹内豊

昭和四十二年十月二日に産ぶ声をあげた「大貨協連」は、こととして十周年を迎えた。創立当時から協連のお世話をさせてもらって、この十年間は、私にとっても、いろいろな意味から研修の場であり誠に感慨深いものがある。

一口に十年といっても、年数のうえからは永い期間であったように感じられるが、実際その業務に携わっている、アツという間に過ぎた十年間ではあった。この間、協連の指導者もいろいろと入れ替わったが、その先人たちの協連を愛し、トラック業界に心血ともにそそいだ真の姿と接した私には、その当時のことが昨日のことのように思われ、懐かしさがこみあげるのである。

そこで「歴代の指導者」というタイトルの、私なりにその思い出を綴

ってみることにしたが、何分拙文でもあり、遅筆であり、あとから読み直してみると、はやる気持の半分も表現できていないことがわかったがその点をご容赦いただきたい。

☆ 感慨も新たに

★ 十周年を迎える

三十二年三月、政府は中小企業育成に乗り出し「近促法（中小企業近代化促進法）」を制定し、わがトラック運送業界も四十年四月、この近促法の指定業種として政令指定をうけた。翌四十一年六月、運輸大臣から「トラック運送事業の近代化基本五カ年計画」が告示され、これに基づいて業界が同計画を実施するに至

った。

このため、全ト協が音頭をとり日貨協連が結成された。大阪でも大ト協が先頭に立って、大貨協連を結成したわけだが、大阪の場合、協組活動では大交連（大阪交通事業組合連合会）が任意団体としていち早く連合会を結成していたため、それぞれ単組で日貨協連にも加入しており、新しく発足した大貨協連も、大交連をもちろん無視することができないということからそのメンバーにも加入してもらって三十協組で発足した。

さて、大貨協連の「歴代首脳」の思い出になるわけだが、これらの先駆者たちは、業界の発展の立役者として大ト協ほか関連団体でも活躍した人たちであり、私の狭い視野からとらえることには少々恐縮するところがあるが、あくまでも大貨協連という

舞台で私なりの思い出とすることを
お許しいただきたい。

初代会長に就任した齋藤絳氏（故人・大阪南運送）は、当時、大ト協の会長も兼任、大交連の有力メンバーの一人であり、協会、協連の首脳として活躍した人であった。当時は業務も大半は協会にとられ、協連は実質的には、むしろ副会長であり、発起人代表でもあった坂田正雄氏（故人・坂田回漕店）がけん引的役割を演じていた。

☆ 鮮烈に残る創成

★ 期の坂田イズム

この坂田氏の指導力は、創成期の協連においては、目覚ましいものが

あり、「まとめ役」として、この人くらい上手な人はいなかった。不自由な身体を克服、持ち前の闘志で会員のなかを精力的に泳いで「協連の重要性」を説き歩いた闘志あふれるあの姿は、いまま私のまぶたに昨日のことのように鮮烈に残っている。

小人数が集まる会議や座談の場合、私と同じように全くのとつ弁であったが、一たん大会場の演壇にのぼれば「立て板に水」のごとく、聴衆を魅了する説得力のある話術に、妙を得ていた。

また、この人は、性格もからっとした竹を割ったような人柄で、指導者でありがちな自分の田に水を引くようなことは、一切しない純粋な人であり、時には自分の事業も放ったらかしにして、連合会活動に没入するという情熱の持ち主でもあった。これらの坂田さんの行動力と人柄と情熱が会員にじかに伝わり、協連の結束は、徐々に固まっていたと思われ、大貨協連の歴史を語るうえには、この坂田さんをおいては考えられない。

★ 組織強化に命を

★ 賭けた坂田さん

当時は、協連の台所も財政的には「火の車」で、一人の職員の給料を払うのにも大変なものであった。このため、執行部は、単組の事務局主

担者会議を再三招集し、善後策を協議する一方、協連の財源を求める新事業の開拓に踏み出した。当時、事故が多いという理由から、各損保会社では自動車保険の保険料をこれまでの三倍に引き上げ、任意保険の高額契約を拒否することを申し入れてきた。

業界としては、このままでは死命を制せられる問題であるとして、業界が独自で共済制度を早急に検討する必要性があり、この議題が再三にわたり提起され、大貨協連で、資料などからそれぞれの研究をはじめ、これが四十五年発足する近畿交通共済の礎をつくるのである。

さらに共同事業としては、阪神高速道路路完成に伴う同道路回数券の代り販売取り扱いも行われた。

この間の坂田さんの活躍は目を見はるようなものがあり、大貨協連の組織の強化に月並みな表現だが「命を賭けた男」であったと、私はいまも思っている。

しかし、この齋藤、坂田の両氏も坂田氏は四十五年九月、心筋硬そくで、齋藤氏は四十六年十月、交通事故で、それぞれ他界され、大阪のトラ業界は二人の献身的な指導者を失うのであった。

ついで、四十六年五月北畑芳蔵氏（故人・大阪合同通運・大ト協会長）が会長に就任する。大ト協の名会長としての北畑さんが大貨協連に対して残した功績も忘れることができない。北畑さんの指導力は、さきほど

の坂田さんとは、全く正反対であった。会員からの「使われ上手」が坂田さんであったとすれば、使い上手は北畑さんであったらう。

★ 人使い抜群の大物会長北畑さん

会長としては一番任期が長かっただけに、業界内外から「大物会長」といわれた北畑氏は、当時の副会長の長所をす早く読みとり、それぞれ副会長の才能をフルに活用、協連をここまで盛り上げた人であった。とくに北畑さんは、口べたではあったが頭脳明せきであり、会長としての職務を全うされた人ということができ、自分がこれまで経験したことがや勉強してきたことを、協連活動のなかに全部捧げた指導者として、尊敬すべき人でもあった。

例えば、事業計画の粗案をもっていくと「こんなに多くの計画はいらない。重要事業は一つでよい。一つずつみんなのためになるものをつくりあげるが大切だ」と、口ぐせのように私たちを叱咤激励してくれたことが思い出され、北畑さんの堅実、しかも実質的な側面が忘れられない。この人の人柄としては、自分に対してでも企業に対しても、組織に対してでも厳しい一面があったし、組織的には、最終的に引き締めるという厳しい人でもあった。

その間会員は「北畑氏にまかせておけば安泰だ」という絶対的な支持があったことは、ご承知のとおりである。それらの信望や人間的厳しさから齋藤、坂田氏から引き継いだ大貨協連にゆるがぬ基礎をつくった指導者としての評価は高い。

その北畑さんが引退、田村与七氏（故人・丸ヨ運輸倉庫・大ト協副会長）にバトンタッチしたのが五十二年五月であった。

★ 太く短く 生きた田村さん

田村さんの思い出を端的にいわせてもらえば、人間「細く長く生きる」人と「太く短く生きる」人があるが田村さんは後者の太く短く生きた人にあてはまる。ほんの半年あまりの任期であったが精力的に働いた人であり、業界の構造改善の推進面、「大貨特退共」などの設立にも、持ち前のフアイトの固まりで積極的に活動したことは周知の事実で、短い任期中にもしっかりと地盤づくりを行った人であった。

これら歴代の指導者は、すべてが故人となっておられ、十周年を迎えるにあたって、これらの先覚者の労苦がこれからの大貨協連の礎となっており、それを受け継ぐもの一人として、故人のご冥福をお祈りしたい。

創立10周年 記念講演

政治・経済を展望する



政治経済評論家

藤原弘達

「政治経済の展望」という一般的なテーマになっておりますが、要するにこれからの日本をどういうようにしたいかというところであります。経済も単なる経済論として、不況がいつ頃になったら克服されるであろうかと、政府の景気刺激政策の効果があるであろうかというような議論を少々やっても、大体私は当らないであろうといっているのではありません。

現在の臨時国会においても、補正予算二兆円と、福田さんは割合気前よく出しているようでありますが、二兆円の金で国内の需要を刺激するといっても、せいぜい目玉になるのは結局は「住宅」になります。それ以外の何をやれば本当に国内の需要を喚起できて、ある程度まで活況を呈

するような経済情勢を作り出すことができるかという点において、果して福田さんが自信があるかどうか、これは一つの大きな問題であろうと思えます。

そういう場合に、共通して今度の国会でも政府がとっているいい方は福田さん自身が「オイルショックだオイルショックだ」といっている。油で世界の経済の調子が狂ったんだと、だからこれを充分見極めて、いまのところ出来るだけの手を打っていくんだということぐらいです。

私は国際経済全体とか、石油の問題が無視できないということも百も承知であります。しかし、そういう条件は、必ずしも日本だけでは無い。日本のおかれた今の状況の中でどういう政策が用意され、どうい

やり方をやれば、少なくとも戦後三十二年の、これだけの国としてやってきた今までのやり方を、プラスをプラスとして生かしてゆけるであろうかというように問題を考えていくと、非常に困難であることを痛感する。

★不安伴う日本の経済

テレビでご存じの方もあると思うが、八月末から九月十日頃までの間に東ヨーロッパを廻ってきました。チェコ、ハンガリー、ルーマニア、ブルガリア、ポーランド、ユーゴ、共産十カ国駆け足の旅でしたが、私は今まで世界の情勢を知るために何回も出かけています。単なる観光旅

行ではなく、旅先でノートをとり帰って雑誌や新聞に書くとか、ラジオテレビでしゃべるとかというようにいうならば、日本の国民の皆様に対する報告義務を持って行っているのであり、無責任なこともいえないわけです。

過去何回外国へ行ったか忘れたが今までは、帰って来て、世界がこうなっているから日本もこうなるであろうという予測が当りました。例えば、私個人のことでは恐縮ですが、本が溜まったから書齋を建て増そう、物価がまだ上りそうだから、早目に大工に頼もうと決断を下して、実行すると、事実三カ月も経つと物価が上りました。今度帰国して、「今度はどうか」と家族の者にもからかわれたが、私は

「今度はあかん、もう家を建てる意欲もわかない、物価が上がるから家を建てるというよりも、不要の本を焼き捨てて、今まで通りの書齋を、もっと整理して使った方がいい」……と。そういう考え方をせざるを得ない。どうしてかという、経済だけをどうして考えても、日本が当面している土地の問題が容易ではない。そろそろ土地を緩めなきゃいけない、企業が持ち過ぎた土地のために身動きできない、金利が払えない状態であり、土地の値段も下らない。

★高騰で喜ぶのはヤクザだけ

大抵土地の高い国の未来はないのである。「シヨバ代」が高いのだから、シヨバ代が高くなって喜ぶのはヤクザか愚連隊の類いだけだ。人間が生活したり、仕事をする場所代が高い。その上で行なわれる仕事に対する報酬とかメリットが問われるのではなく、しかも生活するシヨバ代が高い。住宅を建てるにも、土地が高ければ建たない。土地が高いから場所の安いところへ移る方が良いということになる。国家としては、も早や行き着くところまで行っただけという見方をせざるを得ない。断然世界の中で高い。では賃金はどうかという、形式的に計算すれば、まだアメリカの六〇か六五％といえる。日本より高賃金の国はある。しかし中身でみた場合、日本の賃金が安

いとはいえない。ほとんどの企業、トラック業はもちろん、あらゆるサービス業、極端にいえば、飲食業さえ人を雇って経営すれば成立たないという企業が圧倒的に増えている。人件費の比重が非常に高い。高くても、いい仕事をしていければいい。生産性をあげ、効率を発揮している労働力ならいい、だから、高い安いといっても中身があれば高くはない。中身がないのに払っているから高いわけです。そういう意味からは日本の賃金は高くなっているといわざるを得ない。

さらに、八〇％まで日本の産業が動くためには原材料を輸入しなければいけない。これが油をはじめ高くなることはあっても、安くなることはない。以上の三つの指標からみただけでも、今後日本は国際競争力に耐え得るであろうか。外国から原料を買い加工して外国へ出し、その間の利ザヤでまた原材料を買うという循環であるから、八〇％まで外国の原材料に依存しなければならぬという、国際経済への依存性の高い経済構造になっている。となれば、何を合理化すれば、この国がさらに飛躍する経済の活力が出てくるであろうか。

★外貨保有で米国を追抜く?

土地を安くできるか、人件費を安くできるか、外国の材料をできるだけ

け買わないですむか。という問題になると、日本はいま、貿易上は大変な黒字を抱えている。とくに自動車やカラーテレビは売れて、百五十数億ドルの外貨を持っている。西ドイツ、サウジアラビア、アメリカに次いで日本は四番目であり、おそらくここ一、二カ月で外貨保有高ではアメリカを追い抜く段階に来ている。

表面からいえば、日本は貿易上の収支は黒である。しかしこの金を使って、景気を刺激するために物を買う、円が高いから買えば良さそうなものだが、いまは在庫が一杯だ。これを買えば物が安くなるような決め手になるものが無い。

折角円が高くなったのだから、有利に貿易をやることによって、つまり原材料を安く買う絶好のチャンスのはずであるが、これを弾力的に運営できるチャンスがない。

逆に、目玉として売っている自動車、カラーテレビその他は大体アメリカなど先進国が主体だから、円高ドル安で売りにくくなるという状況は構造的に來ている。

管理貿易や保護貿易にドンドン突っ走れば、自由陣営全体が駄目になってしまふから、国際会議を開けばこの前のIMF総会その他において、制限貿易、保護貿易の方に向うのを嚴重につしまなければいけないという点において、各国首脳、代表の意見も合意しているようであるが、腹は別である。建て前と本音が

ある。建て前ではそれでも、その国の実情から考えれば、背に腹はかえられないといえる。

どうも制限貿易、保護貿易の傾向に、各国家の貿易の方向は行っている。つまり自由貿易の傾向は後退しつつあると見ざるを得ない。

では、国内ではどうするか。一応福田内閣に期待した。私も福田さんを総理になる前から何回もお逢いしているし、少なくとも自民党の派閥のリーダーの中では、経済に対して満々たる自信を持っている政治家であることは間違いない。

三木前総理は経済には弱かった。事業家の経験もないし、経済感覚が鈍い人でした。だから、ロッキード問題については、一生懸命にはやっただけでも、経済が冷えすぎてはいけないというタイミングを、ある程度失したのではないか、早目に手を打つべきときに打たなかったのではないかという批判は、ある程度まで当たっていたと思う。

★党内事情気遣う福田さん

ロッキード問題の中心人物になった稲葉元法相と対談した時にも、彼自身がロッキードに重点を置き過ぎて、経済に対する目の配り方が、おろそかになっていたことを認めていた。したがって福田さんになれば、相当のことを用意しておられるであろうと期待したが、総理になってす



★一兆円減税でも一人七千円

で二年余、私も二回ほどお目にかかって、卒直に意見を交換しましたが、一つは自民党の複雑な党内事情を無視できないことがある。

さらに国内の不況克服策の重点として福田さんは、それは公共投資であり、減税など出来るはずはないし四千億や五千億円の減税は意味がないという。私もこれに同意し、やがて増税しなければならぬことは目に見えているのに、おためごかしの減税はやめろと声を大にした。

しかし、国会の与野党勢力は伯中している。野党は一兆円減税を唱えている。国民も減税すれば喜ぶから、うまくいくかどうかは自信がないが、財政経済論という限りにおいては、いまは減税できるタイミングではないというは福田さんも認めていたし、私もそう思う。

少々減税しても、徴税の事務費ばかりかかって、差引き勘定すればどれだけ有効需要を喚起できるか、は疑問であるし、国民一人に換算すれば、一兆円の減税といっても七千円ぐらゐのもんだ。まして五千億ぐらゐの減税では、ラーメン一杯毎日食えますか。

それよりも、前途に対する経済の不安を国民大衆は感じているから、おそらくその金は貯金に廻すであろうと見なければいけない。貯金では有効需要につながるはずはない。

それじゃ公共投資ということになるが政府がどういう事業をやれば、現在の日本経済の体質に合い、経済の活況を来す誘い水になるか、どんな事業を決めるかが重要になる。その点について福田さんは「ウルトラC」級のものを用意しているのではないかという期待があったが、フタを開けてみると、大したことはないね。

結局、家ぐらゐいしかない。三木内閣は、三万戸やったから福田内閣は十萬戸やるというが、卒直にいつて土地問題に無策な政府に成算はあるうか。土地がなければ家は建たない。それでは公共事業として本四架橋をするというが、四国のようにあの程度開発された場所に通が良くなったからといってどんな経済メリットがあるのかを逆にききたい。レジャー

に多少便利になったからといっても土地の人に大した利便はない。その中でどういふ事業を起すかということではなければ意味はないが、起せる可能性はほとんどない。

瀬戸内海の沿岸はみんな赤潮だし開発のリミットがきている。太平洋沿岸、土佐の辺りで何をやりますか、石油コンビナートでも造りますか、鉄鋼所ですか、鉄、石油、発電などを一体化した何か出来る可能性があればいいが、四国はもう無理だ。むしろ、志布志、むつ、小川原が残されている。

これをやるのがいいかどうか疑問のうち、すでに日本では、製鉄関係の四十九基の熔鉱炉のうち、十九基まで火を消すんじゃないですか、こんな時期にわざわざ作っても、どれだけの意味があるか。

福田さんの考え方の基礎になるのは、何といつても大蔵省の主計局長出だから予算を組むについて、財源をどこから見出すかについていرون頭の働らく人だ。

そういう観点から考えて、日本の国家財政がここまで来たのはなんだということになる。現に国家財政も地方財政も赤字でしょう。高度経済成長の中で、税金がガボガボ入り、自然増が入る。

これを公共投資に向ける、国民も貯金をする、この貯金が企業を助け成長させた。だから公共投資と民間投資が手をつないでいったことが高度成長を支えた。

★緊縮財政の伝統守る大蔵省

ところが、オイルショックで成長がとまり経済が伸びない、足踏みし倒産もでる、それほど税金も入らない、財源もない、気がついてみたらすでに今度の二兆円予算を組んでみても年間予算に対して、坊大蔵大臣は財政演説で「政府の赤字は二九・九兆の赤字にとどめることにした」とニヤリ笑った。

大体、大蔵省内では三〇%以上の赤字国債を出すようになれば、財政運用は坂を駆け落ちるようになるというジンクスがある。というのは、日本は人口が多く、資源がなく、山ばかりの国だから、政府が赤字財政を当り前にしたら、赤字財政は少々のことでは埋められない。そこで、大蔵省は他の省が何といおうが、超均衡財政を堅持してきたわけである。

しかし、大日本帝国の時代でも戦争をやるために赤字国債をいっぱい出しても、三〇%にとどめるという配慮はしてきた。三割を超えることは危険である。だから大蔵省出身の浜口雄幸が緊縮財政をやつて、ピストルで射たれ、高橋景清が二・二六事件で犠牲になったわけだ。

軍部が積極政策をやるうとするのに、金をしぶるとは何だということになった、今でこそ軍隊を否定するが、昭和初期においては、満州事変

二・二六、五・一五事件を起した連中は不景気を救う神様のようにいわれた。官僚もしかりである。

米英を相手にした大戦争でさえ三割ですよ。二九・九〇といえど三割と同じだ。ここまで財政が追い込まれたのは何に金を使ったのか。

自民党政府は何に使ったのか。一つは慢性化した日本の農業政策だ、米一つ例にとってもそうでしょう。

食管政策で農林省と農協だけは喜んでいられるかもしれないが、自由貿易を主体とする日本が、高物価の中で食管制度を堅持し、農村の票、農協の票を確保するためには仕様がなかったかもしれないが、気がついてみると、カリフォルニア米の三・五倍も高い米をわれわれは食っている、驚くべきことだ。

★米だけでは生きられぬ

食糧の自給制を農林省の役人はいうが、米だけでは日本は生きていけない。「日本殺すにや刃物は要らぬ油の二カ月も止めればいい」というのがオイルショックの教訓だ。油だけじゃない、牛、豚など牧畜の飼料タンパク資源の九九〇をアメリカその他から輸入している。

日本の農業は自動車や農機具を使い、全部油を使っている。農本主義で、戦前の右翼のようなことを言っ、食管制度を維持するというのは、結局は農民の票の逃げるのが恐い

という理由だけだ。

高度経済成長は、役人を作りすぎた。その役人が高給をとり、退職金も恩給も民間の倍だということがこの間暴露された。結局日本の経済は民間人が一生懸命稼いだ金で役人を増やし、役人上層時代を築いたというほかはない。

中央、地方ともに役人の数が多すぎるし、民間に比較して優遇にすぎない金の支出で、戦艦「大和」「武蔵」を造って戦争した当時ぐらいの赤字財政になっている。この平和の時代に……

そういう意味で、今度の二兆円は財政運営上のリミットであり、財政金融面からみて、ギリギリのところだ。この後政府に公共事業を迫り、日銀、大蔵官僚に望むことは、一万円札の印刷回数を増やしてくれという以外にないだろう。

これはインフレ政策であり、これはしたくない、福田さんはとくにしたくないのだから、それを考えると今度の二兆円ぐらいがマキシマム・リミットである。

しかも、それではどうにもならないから、税制調査会で盛んに税金を検討したら何が出てきたか？一般消費税であり、間接税である。むかしは付加価値税といったが、付加価値のあるうまい仕事をした者にだけ課税するのかわかっているか？何のことはない、金持にも貧乏人にも一

律にやろうという間接税だった。

★もうない所得減税の余地

所得税以外にほかにとる余地はない。私なども税金をいっばい払っているからよくわかるが、これ以上とられたら勤労意欲もなくなる。そういう意味において、所得減税の余地はもうない。大蔵税制調査会長もそういっている。

地方財政はどうなるか、この次にくるべきものは固定資産税を上げるほかにない、これがアメリカなどと比べて著しく違う特色であり、戦後の住宅政策、都市政策の一つの基調になっているものである。

いまの地方財政の危機を救う道は固定資産税を再評価し、土地及び建物に対する地方税としてとれる税金を上げる以外にはないといわれている。

日本は固定資産税が安いから、土地を買って家を建てる方が有利だ。アメリカの場合は土地も家も安い、税金は高い。オーナーになったから当然というわけだ。日本では借手になったら損だから家を買う。例えば銀行ローンその他で土地や家を買って払う毎月の額ぐらいを、アメリカでは固定資産税でとられる。

★現在の住宅政策はベテンドノ

福田内閣は、家を建てる、ローン

を使えといつて景気刺激策をとっているが、これを称して「豚を肥らして殺す政策」という。車を持って持てといつて持たしといつて、重量税だ、通行税だ、あれだ、これだと税をとる。いかにもそれが経済大国だといふ幻想をふりまいて、そこまでいくと国家が吸い上げるといふ形になっている。

いまやっている福田内閣の住宅政策にはベテンドノ性があるといわざるを得ない。それが限界に達したときには、大変な国民の不信をよぶだろうと思う。

日本の経済情勢は相当に危険である。国際的にみても、私はこの前東ヨーロッパを廻ってきたが、共産主義の国はトラックもみな国営になっている。チリなどは二台しかない個人経営までを国営にしたばかりに、アジェンデ政権はものすごい反動を受けて倒れた。これは有名な話だ。わずかに二台のトラックで、馬鹿なことをしたもんだというサンプルとしてきいてほしい。

共産圏に行つて驚いたことは、非常に車が増えてきていることだ。チェコでも、ポーランドでも、いま日本が三人に一台の割だといふが、あちらでは七人に一台ぐらいになっているのではない。

三十二年間、何もかも国家の統制経済でやってきたけれども、やはり働かせる、生産性をあげさせるといふことから、所得を考え、楽しみを与え、徐々にではあるが車も買え、

家も持てるように変つてきた。

例えば、チェコやポーランドでは百坪程度の土地を持ち、家を建てることを認めさせた、個人財産としてこれはかなり早い時点から景気の刺激材として使っており、驚いたことに別荘さえ認めている。土曜日などは別荘へ向う車で日本並みのラッシュぶりだ。われわれは、日本と共産国は随分違ふように教えられてきたが意外に違わないという印象を受けた。

共産六カ国はソ連に首根っ子を抑えられている点では共通している。日本の場合は直接ゲンコツでは抑えられていないが、うまい目立たない方法で抑えられている。アメリカから見離されたら、日本は自由国家として存立できないであろうことは極めて明白だ。

軍事力においては完全にアメリカに握られているといえる。共産六カ国も重要なところはソ連が入っている。ただ国民を刺激しないように目立たない形で軍隊を置いている。軍事については日本も共産国も本質は同じだ。

ソ連は共産圏の重要産業もガッチリ抑えているが、これら諸国の第一外国語がソビエト語になっているにもかかわらずこれらの人たちは絶対にソビエト語を使わない。おそるべき抵抗であり反ソ感情である。日本はアメリカに占領されて「ジャパニーズ・イングリッシュ」を使っている。日本ほどアメリカイズされ

た国はないかもしれない。

★厳しいソ連の衛星国感情

ソ連と衛星国間の感情を証すような一口話をしよう。

ソ連とハンガリーのサッカー試合でハンガリーが勝った。ブレジネフ首相は早速カダール（ハンガリー第一書記）に対して「優勝お目出とう」と電話したが、「ただし、明日から電力と石油をとめるからね」と付け加



熱心に聞き入る聴衆

えたという。これをとめられてはハンガリーはお手あげだ。また、衛星国間相互の飛行機は、すべてプロペラ機だ。タイヤだつてノッペラボーというわけだ。

第二点は、ソ連圏は共産党独裁だといふが、日本も自民党独裁だ。独裁とは、政権交替がないことをいうのだから、これが三十年もつづいて

いることは一種の独裁といえる。野党政権は観念論としてしか成立たないし、ソ連圏でも共産以外の支配はあり得ない。独裁の点について両者はよく似ている。

共産党の独裁は内実は官僚支配、それもテクノクラート（技術官僚）の独裁だ。

日本の官僚支配は、敗戦によって陸、海軍省と内務省という一角は崩れたが、それ以外の官僚はみなかえって強くなった。最も強いのが大蔵省、次いで農林省、建設省、運輸省など経済に関わる省はみな強くなった。

★トラック運賃も役所が決める

日本はトラックの運賃も、公共料金もみな役所が決める。銀行だって大蔵省、日銀が握って公定歩合の操作をして、景気を左右する。官僚の操作によって行なわれてきた経済という点では、共産圏の計画経済と実に似ている。

日本の経済的行き詰まりを解決するには、共産圏が自由化の中に国の経済の活路を求めているように、日本もより自由化しなければ、生き生きしたエネルギーは出てこない。

今政府がやるべきことは「先憂後楽」である。行政整理で役人を減らさし、ガパンメンタルコストを下げるべきだ。それをいまアメリカはやるうとしていますが、日本はそれ以上に

やるべきだ。これは日本政府はちょっとやっつてはみたが、各省の猛反対でやる気はなくなっている。

増税もしなければいけないが、日経連、経団連をはじめ企業すべてが間接税には反対している。この不況期に増税すれば、製品単価にハネ返り、ますます売れなくなるといわれる。

増税がやむを得ないとすれば、その条件は何かといえ、行政整理しかない。政府自らが先に立って範を示すことだ。これをやれば企業もついていくし、戦後繰り返されてきた春闘による人件費増大の悪循環も断ち切れる。

しかし、行政整理は自民党だけの問題ではない。高級官僚もかりだが、これは天下りのポストが用意されているから割に早くやめる。次に官公労、公労協の問題がある。国鉄にいたっては赤字で政府もやる気はないし、理事もやる気はない。職員の士気は弛緩しきっているのに、首切りには自民、社会が共同で反対する。これでは、前に動くはずがない。

難かしい時機にきている。まず第一に今後日本のモデルになるような国がない。今の日本ほどいい国はない。まだ失業者も少ないし、外貨の黒字もあるが、今後悪くなることはあっても、良くなることはない。

明治維新以来日本は、欧米先進国にモデルを求めつづけてきた。制度や技術を導入する指導はみな役所が

やった。資本主義すら外国のいいものをまず政府が導入し、やれる目途がついてから民間に払い下げた。鉄鋼、紡績みなしかりである。

★輸送と道路との関係は……

役所の行政指導よろしきを得たがために、世界で例外的近代国家となり、戦後アメリカでさえ、日本の行政機構には手をつけなかった。日本の行政、官僚はそれほど優秀だったわけだ。

しかしここ数年前から、次代の日本はどういう国にすればいいか。例えば、トラックについて、どこかの国を参考にすればよいかは非常に難かしい問題になってきている。日本の事情は特殊である、

トラックの車体を大きくすれば道路の問題があり、国の広さの問題がある。戦後の経済開発はほとんどアメリカ流にやってきた。



土木建築の機械から、道路の造り方、高速道路、大型トラックによる運送の形態まですべてアメリカスタイルだ。

そこで高度経済成長の行き詰まりが何故来たかという点、国が狭いからすぐ渋滞がくる、山が多い、効率が悪いためである。

確かに国鉄をやっつける上においては日本のトラック輸送は大変貢献したが、それもここまでであり、これから先ということになるとモデルがない。やはり、国鉄がもっと貨物を有効に運んでくれる方が効率的にはいいはずである。大量輸送機関の国鉄と、トラックがうまくコンビを組みながら、日本の輸送体系を確立すれば一番理想的といえる。日本の輸送体系全体の整備ということになると青写真をつくることは困難だ。

★お先まっ暗の日本経済

その意味で日本は異常な国である。アメリカより失業者は少なく、アメリカ以上に黒字がある。また平和と民主主義という点からみれば、こんないい国はない。

しかし、ひと度アメリカの軍隊が日本の防衛のために動き、道路をとめたらゲームセットだ。政治的意図をもってする場合、道路ほどとめやすいものはない。トラックの輸送形態も、い

い条件下では簡単だが、条件が悪くなると厄介だ。スムーズに運ぼうとすれば、二階建、三階建の道路がある。その建設コストを負担する余力は日本経済にはない。とくに油というエネルギーの前途にはハッキリ限界が来ている。こういう段階で、無尽蔵に油を使い輸送することが将来のビジョンとして可能であるはずがない。

世界に、次の段階の青写真がなくなくなった。日本の経済の活路を何に求めるかを支配層は必死になって考えている。一つの活路は、外交的問題処理だという人が多い。熔鉱炉が十九基もとまり、造船業も大変な事態を迎えている。石油を運ぶタンカーの注文がなくなり、それが鉄にひびく。基幹産業の前途はいまやお先まっ暗である。

これを全部フルに動かすにはどうするか。一つは本格的再軍備以外にないという人もある。しかし再軍備ということになると、憲法問題、国民の核アレルギー、国民感情からいって、いまさら防衛力を持つことにこの国の政策を引張ることは誰がやっても不可能に近い。

★大陸貿易が経済浮沈のカギ

では別の活路として何があるかという点、軍需生産的要請に応じられるような国をさがすということになる。その一方法として考えられる相

手が中国である。大阪の経済がダメになったのは、大陸貿易がダメになったからだ。

中国貿易は日本経済のカンフル注射になる。日本で不要になった生産設備、技術などは中国ですべてが必要だ。船も鉄も、みんな要るが、金がない。だから長期延払いにして見返りとして期待できるのが油だ。ほかに鉄鉱石その他がある。これを日本の熔鉱炉で造り、中国で機械、戦車を造る。つまり中国の近代化にも寄与するということもある。

政府や財界でも一時は随分熱心だったが、日ソ間の緊張から来るソ連への配慮から、結局は沙汰済みになった。しかし、満州事変が起った時のように、背に腹は替えられないからといって、日本の工業力が中国の軍事力強化に手を借すということも考えられないことはない。

★増税だけしかない政府施策

そういう意味では、民間の力よりも、権力の側がどういう手を打つかに期待せざるを得ない。現在の総理や内閣はそれほど大きな勢力を持っている。しかし実際にはやるうとすれば国内的には増税政策しかない。ほかに合理化をやるうとすればすべて決戦になる。人件費の合理化しかり土地問題やろうとすれば緩めれば外貨が溜まる——といった厄介な問題ば

かりだ。

野党といえども、連立政権をつくらせてやれるという性格のものではない。自民党という政党は、実に面白い。社会主義化政策の中で目ぼしいものは自民党がやってきている。およそ自由民主主義的でない。社会党共産党がやりそうなことを自民党はしかも官僚の力でやってきた。

自由競争の余地は、土俵をきめた中でやらせるから過当競争になる、法律のワクの中、例えば、トラックなら五割の利益しか認めないから、ダンピングや闇値の問題が起る、何も自由ではない。だがトラックは、国民の税金でつくった公共的道路の上で商売しているのだから、文句はいえない。そういう制約はある。

では、もっと規制を緩めて自由競争をやらせれば大問題になる。銀行だって、公定歩合にしばられて金利で競争することはできない。

これは一抛には出来ないが、日本経済の活路は明治維新以来百年、戦後三十二年にわたる統制的傾向を逐次自由化していく方向の中に求めるべきである。その意味でもはや社会主義には何の革新性もない。

★モノ・金・人の自由化

自由化には三つある。一つは貿易の自由化である。このため米の問題に、いやでも真剣に取組まねばならぬ。米を食料政策の基幹として政府

が管理することをやめ、自由マーケットにすべきだ。東南アジアからも買い、安いカリフォルニア米も食べさせるべきだ。向うから買うべきものを買わなければ日本の貿易は伸びない。国際経済社会の中で自由化を指向した段階でこれは真っ先に克服すべき関門である。

それには保護政策をだんだん外していき、国際競争に耐えられる体質に日本の企業をもっていくことだ。そのためには零細企業は協同組合を作って規模を大きくすることも必要だ。値段と品質とサービスの内容で競争できるようにすべきだ。私が、「物の自由化、金の自由化」を唱えているのはこのことである。

円の使い方にしても、外国為替管理令で余りしぼらずに、もっと自由に使わせた方がいい。出すのをしぼり、入るのばかり喜んでいてはいけない。そして円の価値をどう保つか政府が恣意的に日銀券を刷ればインフレになる。

いまの業界や経済界は悪くするとすべてインフレ待望である。不況を克服するために値上げを政府に頼むのは乞食根性だ、しかし、これ以上インフレ政策をとれば、日本の経済は財政的にも、国際競争の上からも明らかに危険である。これはとめなければならぬ。

インフレを避けるためには需要供給の流れをよくすること。生きた経済を人為的に操作するとロクなことはない。円の強さを常に保持するた

めには自由交換制を認め、われわれが外貨で外国銀行に預ける自由を認めることだ。財産保全を外国の金でする自由を認めることだ。これはノーベル賞経済学者、ハイエックの説だ。そうしない限り、ケインズ流の完全雇用を実現するには、財政資金を無制限にバラ撒いてもいいという考え方にはよインフレの危機を克服することはできない。私もハイエックの説に賛成であり、日本は卒実行すべきだ。

★トラックも外国に出よう

第三は人材の自由化である。金と物の自由に加えて、「人の自由」です。狭い国内で競争するのではなく外国どこへでも行って働らき、また外国人も国内で働らかせることだ。職種を問わず、医者も弁護士にも門戸を開くべきだ。インターナショナルな競争をすべきである。

トラックも「狭い日本に住みあきた」と外国に出る、あるいは提携できる条件を考えなきゃならぬ。あらゆるサービス業が世界を舞台にしてやれるようにするためには自由化を認めていく必要がある。

日本の法律体系には鎖国時代の伝統があり、キリスト教バテレンを排除したように「排除の論理」が大きく効いておりこれが老コとした役所の伝統になっている。ベトナム難民の扱いや、亡命を認めない政策にも

この論理は証明されている。

★自由化できる条件づくりを

こういう意味で、官僚的統制方法行政主導型統治法の行き詰まりが来ているのは明白だ。いまのあらゆる業種（トラックなどもしかりであるが、これはまだ協同組合ができて十年ぐらいで合理化の余地はあるし、これが進まないのは日本の運輸行政が幼稚であったからにすぎないが）財政経済全体の運営におけるいままでのやり方は限界が来ていることを認識しなければならぬ。

この国の経済が良くなるか否かは民間が下から下から工夫し、力を合わせ能力を強くし、なるべく自由化できる条件をつくり、やって弊害の起らないような仕事をする事だ。何もかも監視されガンジガラメの状態でしかやれないような業界であれば、それだけ権力の干渉を呼ぶ。

権力の干渉をさせまいとする人は、自らに厳しく、立派な仕事をするとという精神がどうしても要る。それが日本の運送業、トラックにもタクシーにも非常に遅れている。そこが今後の大きな課題だ。

協同組合をつくり、不況克服のためにあの手この手と努力しているとは思いますが、政府に対して強くなり、役所に対して強くなるためにはどうすればよいかを真剣に受けとめることが重要だ。

★ 10周年エピソード ☆

発足当初の
大貨協連顧みる

藤原功

早いもので、私が大貨協連に勤務してから九年余が過ぎ去った。(もともとその間の半分近い期間、他団体に出身していたが)当時の大協連は設立後間もないためもあってか、事務局も前任者の山田さんが辞めて誰もいない。所謂、開店休業の状態であったと思う。

ただ現在の竹内専務が大ト協と兼務で大貨協連の面倒をみておられ、私の採用に当っても面接していただけ、私を強く記憶している。

そういう状況下でもあったし又私自身、協合法は勿論のこと協同組合についての知識も全くなく、何を聞かれてもちんぷんかんぷん、柱の蔭でぼかーんしているのが状態であった。

とは言っても何か事業をしなければならぬと気がかり焦るが、何をすべきで良い知恵が浮かばず、とりあえずグループ保険をやってみるこ

★ 10周年エピソード ☆

とになった。これが案外うまく進んだので、次に阪神高速通行券の販売代行を始めたが、利用額が少なく(従って取扱手数料も僅かであった)もつとメリットのあるものと言うことで東名神の別納割引制度について取り扱いは開始した。当時の利用額は月間五百万円程度であったので、事務処理は現在のようにコンピュータでなく、全て手作業、即ち請求書をコピーして、それを利用会社別に切り取って台紙に貼り付け、それか

ら算盤で計算するのであるが、なかなか請求額が一致せず苦労したものであった。

こうした事業が比較的順調に推移している過程で、業界として問題となってきたのが自動車事故に関する共済制度であり、大貨協連としてもこの制度の導入について研究、検討することとなったが、結局別組識での実施が決定し、現在の近畿交通共済へと発展していったのである。

(大貨協連事務局次長)

★ 10周年エピソード ☆

それから幾年か経過し、職員数も増え、事務所も広くなり、田村前会長の時代となった。前会長とは、親子のように、業務のことから私事まで中広く、相談したり意見を交わしたものである。あるときは、「貴様などクビだ」と叱られ、あるときは慰められたにも拘らず、気持よく話をすることができたものであった。

人生教えられた
鎌田さんと
田村さん

岡本良一

今年、大貨協連は創立十周年を盛大に迎えた。そこで記念特集号を発行するにあたり、エピソードを一本書けと仰せ付かり、書きなれない私に、さて何を書けばよいのかと考え込んでしまった。その結果、移り変わる時勢と共に、私の周囲に現われそして去って行かれた。人生の糧と

なったお二人に、簡単ではあるが感謝と敬意を表すことにした。私が大貨協連勤務したのは、七年前になる。大貨協連の十年史の三分の二強を、大貨協連と共に歩んできたことになる。

入社当時は、事務局長であった鎌田氏のほか二名の職員で事務局を構成し、事務所はトラック協会の片隅(というより真ん中を陣取っていた)を借り、細々と業務を遂行していた。前事務局長とは、組織、事業の運営、そして現在実施中の構造改善などについて、意見を聞かせたものであった。

☆ 10周年エピソード ☆

☆ 10周年エピソード ☆

☆ 10周年エピソード ☆

私は、酒類は余り嗜まない。しかし、お二人と、まれであるが少々お付き合いをさせていただき、そこが話ができる唯一の場所であった。これが交際術の一方方法だろうかよく考えたものである。今、顧みると、社会勉強が不足している私の話を、よく聞いていただけたものだと思っしている。このお二人のみならず、数多くの方々の指導を受け、今日の私が存在するのであり、紙面より感謝の意を表したいと思う。

このように、私自身は、周囲の方々の指導により、微々ではあるが成長してきたようで、「人」という字歩むものだと思感する次第である。

(同協連係長)



低成長下のトラック運送業

その問題点と今後の方向

大阪府立商工経済研究所
主任 研究員 谷 本 谷 一

(1) トラック運送業 の特徴と問題点

① 輸送サービスの基本的特徴

トラック運送業の生産物である輸送サービスの第一の特徴は、眼に見えない無形財であるということである。しかもそれはガスとか電力といった、物体はあるのにただ眼に見えない物質的無形財ではなく、全く物体的でない非物質的無形財である。したがって、そこには一般の生産活動と違って、トラックとか貨物といった労働対象はあるが、それと生産物である輸送サービスとの間に素材上の関係がない。いいかえれば原材料というものが存在しないのである。

第二の特徴は、その輸送サービスという生産物は保存、移送ができないことである。それは第一の特徴から当然であるが、輸送サービスというものは生産した時が即、消費される時であり、生産と消費の時と場所が一致する即時財である。端的にいえば、トラックの走っている時が生産している時であり、同時にその生産物を消費している時である。したがってそれは保存とか蓄積ができない。当然何かに結めて他の場所へ移送することもできないわけである。

一方、その輸送サービスの需要にも一般産業と違った特徴がある。その第一は即時性の要求である。輸送サービスは、前述のごとく即時財であるから、その需要も、時、場所については厳しい。それだけにトラック運送業者は、求められる時に、求められる場所へ、求められる量の輸送サービスを供給せねばならないわけである。それが完全なほど質のよい生産物ということになる。

輸送需要の第二の特徴は、複合性ということである。輸送需要はその目的が多岐の異質的要素で構成される混合物である場合が多い。特に路線貨物の場合はそうであるが、区域のそれにおいても貨物が異なったり輸送目的が異なる場合もある。

その第三の特徴は需要発生の派生性にある。輸送需要というものは自らが生みだすものでなく、他の力により派生的に生まれるものである。しかもそれは輸送そのものが目的ではない。一部ドライブのごとく走ることもそのものが目的の例外的なものもあるが、こと貨物輸送に関する限り、到着先での加工、販売、消費等のために運ぶのであって、運ぶことそのものが究極の目的ではない。

その意味からも輸送需要は派生的であり、またそれだけに輸送サービスという無形財は需要者にとって可能な限り小さく(安く)したいと願う。それだけに運送業というものは弱い立場に立たされる場合が多い。

② トラック運送業の特徴と問題点

上の輸送サービスの一般的特徴に加えてトラック運送業にはさらに幾つかの特徴なり、問題がある。

トラック運送業は、鉄道、船舶等に比較して輸送単位が小さく、かつ戸口から戸口の輸送が可能であり、小回りがきくことである。故に迅速性が有り、機動性に富み、かつ積み卸し回数が少なく連続性に富み、破損率も小さい。これを一言でいうならば、輸送サービスの質が上質であるということである。

しかしながら、コモン・キャリアとしてのトラック運送業は産業基盤が弱く、幾多の問題点を内包してい

る。

その第一の問題点は、労働集約的な中小企業が極めて多いという産業構造面にある。上のような質の高い輸送サービスも、裏を返せば労働集約的な中小企業ゆえに、それを可能にしているのである。すなわち、トラックによる輸送サービスは、その生産過程における技術構成が比較的簡単で、一部の路線事業等を除いては資本の有機構成が低く、また労働装備率も低い。したがってトラック運送業は小資本でも可能であり、労働集約的となる。いわば小回りをきかせて良質な輸送サービスを提供しているわけである。

しかも、このような技術的単純さから各々の技術条件がほとんど等しく、企業としてのトラック運送業は他の一般産業と違って生産条件が等しい。すなわち、同じような車を使って、同じ道路の上を走るわけであり、実際にはともあれ、純理論的には一定トリップの生産性は均一である。したがって純理論的にはスケールメリットがないこととなる。ここにもトラック運送業の小零細性の原因があるわけである。

かくて、これより第二の問題点である市場構造面の特徴が生まれてくる。すなわちトラック運送業の市場はまず同業者間の同一産業内での激しい競争が中心となる。この業界は今日のごとき不況期には勿論のこと、比較的好況期においてすら過当競争

を行っており、いわば恒常的な過当競争に陥っている。そして、その根本的原因が上の小零細性にあるわけである。いかなる産業でも小零細企業は過当競争に陥りやすいが、トラック運送業の場合、その小零細性の原因そのものが過当競争を生む要因となっているのである。

前述のごとく純理論的には、トラック運送業には本質的にスケールメリットがなく、しかも生産物としての格差がなく、しかも生産物としての輸送サービスには企業による質的格差があまりない。これより同一産業内での代替性が極めて強く、すぐに他の同業者に、得意先をうばわれる危険性に常にさらされているのである。その上、輸送サービスという生産物は、前述のごとく、他の一般生産物のように蓄積ができず、生産と消費とが時間的にも空間的にも全く同一の事象としておこる即時財である。

このような生産と消費の同時性が上の小零細性の根源からくる同一産業内での代替性の強さからまわって恒常的な過当競争を一層激しいものにしていくのである。

しかも、この市場の中に自家用トラックが加わってくる。トラック輸送には今なお自家用生産部門が根強く残っている。資本主義の高度に発達した今日、自家用生産がなお根強く残存しているのは農業ぐらいのものであるが、このトラック輸送には営業用の何倍もの自家用トラックが存

在している。営業用トラックといえども路線事業等の一部を除いては、機能的には自家用トラックと同じことをしているわけで、この両者には極めて強い競合関係が存在している。特に大口荷主に従属化しているトラック運送業者は名実ともに自家用トラックと同じものとなっておりこれがまた市場競争をより一層激しいものにしていくのである。

第三の問題点は、労働市場面にある。前述のごとくトラック運送業は労働集約的産業であるが、その労働力の中心は運転手であり、かつて運転手は「王様」とよばれていた。なぜならば、高度経済成長期には、トラックはわずかな頭金でいくらでも入手できるので、良質な運転手さえ確保できれば企業は経営規模を拡大できた。ところがその良質な運転手の確保が容易でなく、「王様」よばわりされていたわけである。この点は低経済成長下の今日も変わりなく良質な運転手を確保している企業ほど上質の輸送サービスを生産し、より発展する可能性をもっている。

しかし一面、この「王様」よばわりされる運転手も、その労働市場は一般産業にみられる垂直的な年功序列の終身雇用形態が少なく、横断的だ。いわば水平的な労働市場となっている。すなわち彼らは免許取得、その他により、より良い条件を求めて企業から企業を横断的に移動して行くわけで、定着率も悪い。

以上はトラック運送業自体の特徴

なり問題点であるが、さらに、このトラック運送業をとりまく環境条件にも以下のごとき大きな変化と問題点が生じている。

(2) トラック運送業 をとりまく環境 の変化と問題点

① 一般経済環境の逼迫化

石油ショック以来、わが国の経済は一転して不況に落ち込み、経済成長路線は、それまでの高度成長から未知の低成長路線に転換され、以来長い低迷が続いている。特に最近は景況が深刻となっており、ようやく打ち出された政府の総合経済対策に希望をつないでいるものの、掛け声ばかりで一向に回復しない景気情勢に経済界はいらだっている。

すなわち、鉱工業生産はいぜん一進一退をたどっており、需要面でも輸出は一応高水準を維持しているが円高等で先行き不安となっており、公共投資も比較的伸びてはいるが、その効果もあまりの伸びにくい。また個人消費は冷え、民間設備投資も一段と冷え込みをみせているほか、民間住宅建設も伸び悩んでいる。したがって雇用情勢の改善も進まず、企業倒産も高水準で推移している。

このように、日本経済は各種の景気浮揚策がとられてはいるにもかかわらず、なかなか回復が見られず、か

りに今後好転したとしても、かつてのごとく不況の後には必ず好況がくるといったV字形の華やかな回復は期待できず、それはゆるやかで低い岡の上をさまよう程度のもので、決し好感感があじわえるようなものではないであろう、と考えられる。

これをトラック運送業中心にみても、石油ショック後不振が続いているものの、特に昨秋ごろから荷動きは中だるみとなり、三―四月ごろ一時上向くかみえたが、五月に入って落ち込みがひどくなり、六―七月とそのまま下降を続け、八―九月は、それまでの落ち込みがひどかったためにやや持ちなおしてきている。しかし、回復気味とはいえず、その力は弱く、良くなかった昨年水準を突き抜けるまでには至っていない。

特に区域トラックにあっては、主要荷主の景気いかんによって浮き沈みが激しいわけであるが、いわゆる構造不況業種にくっついているところは、落ち込んだままジリ貧の途をたどっている。

このように荷動きが低迷しているだけに、前述のごとき特質からくる過当競争による運賃ダンピングがひどく、周知のように今年一月に値上げが認可された区域の新運賃が未だにほとんど実行困難となっているところから、人件費の方は大なり小なりに上がっており、労働集約産業だけに経営は苦しくならざるを得ない。特に不況業種を得意先に行っているも

のの中には、運賃が上げられない上に仕事量が減り、悪いところでは運賃未収もでており、廃業のやむなきに至っているものもみられる。

かりに有力荷主にくっついていたらとしても、大手メーカー等では、不況も背景となって、物流子会社の設立等によるトラック業者の集約化、選別等を進めるとともに、契約条件をよりシビアにしており、弱小トラック業者は締め出し、あるいは補完的な臨時雇いへ格下げされる可能性もあり、やはり、安心してはおれない。

いずれにしても一般経済環境は極めて厳しいわけで、先行き良くなってもらわないであろうし、もうないが未知な経験だけにその見通しが立ちにくく、もし好転したとしても従来のような好況は望まれず、むしろ現況を常態と考えて、その中で生きて行かねばならないであろう。

② 過密化の進展と行動の制約

このような低経済成長下とはいえ大阪のごとき大都市の交通混雑は一向に緩和されず、むしろ交通混雑はより一層ひどくなっている。それがために都市内道路交通マヒは益々ひどくなり、トラックによる都市内輸送、端末輸送は行き詰まりの度をより一層強めている。

しかし、どのような交通地獄の中であろうと、トラック運送業者は、荷主の指定する場所へ、指定する日時に貨物を届けねばならず、トラッ

ク運送業者は過密の被害を両手にうけざるを得ないわけである。しかも多くの荷主は交通混雑にともなう物流費のアップ分を、その力関係からトラック運送業者にシワ寄せする方向にあり、交通混雑は輸送効率を低下させ、輸送コストをアップさせるとともに、両面からトラック運送業者の経営を圧迫してきているわけである。

さらに、このことは、関係当局に交通規制の一層の強化をうながし、益々道路は動きのとれないものとなっていくところある上に、自動車公害問題等からくる反自動車の住民意識もからまって、トラックの行動が制約され、能率は益々低下する方向にある。

要するに、今やトラックは都市内にしても、都市間にしても、自由に思うがままに走れなくなりつつあるわけである。

(3) トラック運送業の課題と今後の方向

さて、以上のごとくトラック運送業には他産業にはみられない特質とそれをとりまく環境条件の逼迫化からくる多くの問題点があるわけであるが、それらの問題点はトラック運送業自体の内部の問題点と外部的問題点との二つに集約できる。

そして、その内部の問題点とは、トラック運送業の体質的特質からくる非近代性であり、その外部的問題点とは、未知の経済路線下における不況の長期化、環境条件からくる活動の制約と機能低下ということである。かくて、これらの問題にいかに対処して行くかが、これからのトラック運送業の課題であり、その課題をなしとげて行くことがトラック運送業の今後の方向である。

さて、この課題をなしとげて行くためには、まず意識の革命が必要である。今までと同じ意識で、皆が全く同じことをやって、ただ仕事量の拡大のみを頼りに生きのびようとするれば、今日の不況下における厳しい過当競争の中では、荷主に値切りたたかれて、トラック運送業者同士どろ沼に落ち込むしかない。しかも、このような不況期にはいかに理論的に生産性に格差がないとはいえず、過当競争を承知の上で大企業が資本力にものをいわせて中小企業の中に割り込んでくる。

今日の不況期に、お互いが生き残る唯一の途は、供給力過剰の中でお互いに無益な過当競争を避けて、業界の調和を守ることである。しかしこれにはこの業界にはあまりにも零細企業が多すぎる。今日の不況の中では、強いものが勝ち、弱いものが滅ぶという自然淘汰による整理が必然の途となり、このままでは資本力の弱い多くの零細業者は消えてしまいうかも知れない。ここに構造改善に

よる新しい体質での再出発が必要となってくる。

周知のごとく、構造改善とは組織化、共同化、協業化、統合化等によって過剰供給を排し、業界の合理化をはかり、コスト低減と輸送の質的向上をはかることである。

また、業界全体というよりも、個々の企業の立場からも、いつまでも一匹狼のお山の大将であってはならない。

いつまでも他と同じことをやっていたのでは滅んでしまう。この激動の中で生き残るためには他より一歩先んじて何らかの差をつけねばならない。そして、その差とは究極においては生産性の格差ということになる。それがためには、前述のごときトラック運送業の体質からくる本源的生産性の均一性から脱却し、本質的に差のない生産性に何とかして格差を創造せねばならない。

純理論的には本質的に差のないトラック運送業の生産性も、実際的には取り組み方のいかん、研究、努力のいかんによって格差を創り出すことは不可能ではない。例えば輸送の質的向上等がそれである。

純理論的にはスケールメリットのないこの業界において、大きくなることが総てではないが、輸送の質的向上等により、生産性に格差をつけるためには、それ相当の規模と組織が必要である。したがって、零細企業が生産性を向上させ他より差をつけるためには組織化による共同化、

協業化等がどうしても必要となってくる。

要するに、業界全体からしても、また個々の企業からしても共同化、協業化を中心とした構造改善が必要ということになるわけである。そしてこのことが、一方、都市の過密を中心とした一般環境の逼迫化からくるトラック運送業の活動の制約と機能低下への対応策にもつながることとなる。

すなわち、トラック運送業自身の方ではどうにもならない交通混雑という外部不経済に対処するためにはそれこそ零細業者個々の力ではどうにもならない。ここに個々の企業の輸送の質的向上等による生産性の格差創造もさることながら、都市全体の物流、すなわち地域物流の純化をも意識しなければならなくなる。何らかの対策によっていかに一部の企業の活動がスムーズになっても、地域全体の物流の純化が進まないかぎり、それは一時的なものに終わり、やがて地域物流の不合理が自分達の身にふりかかってくる。つきには一層身動きのとれないものになってしまうであろう。

例えば、現在「船場地区」だけでも二五〇社のトラック運送業者が、一日五〇〇台以上のトラックをもつて入り乱れて営業活動を行っており加えてこの何倍もの自家用トラックが走り回っている。このような交錯、重複輸送を何とか集約化して、流れを純化させないかぎり、トラック運

送業者の外部不経済からの脱却はできない。

すなわち、無数のトラックが無数の荷主の間をわずかな貨物を積んで個々バラバラに走り回っている現在の都市内輸送を、上の業界内での共同化、協業化理念にもとづいて効率的な共同輸送に変換させないかぎりどうにもならないわけである。

そして、その具体的方法として、いまコンソリデーションシステムが提唱されており、関係各方面で推進されようとしている。勿論、これを実現するには多くの問題点があり、一朝一夕にはできないであろう。すなわち、トラック運送業者にとつて、地域共同輸送を実現するに当たっては、当該地域での既得権の侵害、あるいは荷主側とのトレードオフの関係がどこまで調整できるか、さらには現行の免許制度、運賃制度等も問題となる。また荷主側にとつては企業秘密云々、運送費、即応性の如何、さらには、同様にトラック運送業者とのトレードオフの関係の調整等が問題となる。

例えば、地域共同輸送によってはじきだされる企業もである。うしまた地価の高い都市中心部で共同輸送に必要な施設をどのようにして整備するのか、また誰がイニシアティブをとるのか、採算性は……等々が具体的問題点としてあがってくる。

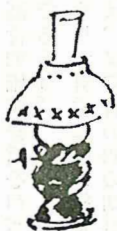
同様に荷主側にしても、共同輸送になれば逆にコスト高にならないか、配達が遅れるのではないか、責任は

誰がどこまでもつのか、企業秘密はどこまで守れるのか……等々が問題にされる。

したがって、地域共同輸送を実現するには、これら個々の企業の立場から生ずる問題点をいかにして解決するか、その可能性をさぐるための十分なシミュレーションを行わねばならないであろう。

ともあれ、以上色々述べてきたトラック運送業の当面する課題をなしとげ、トラック運送業がより発展するためには共同化、協業化意識による団結の如何が極め手となる。したがってトラック運送業の将来は、皆がこの共同化、協業化意識をどこまで持ち得るか、また、どこまで団結し發揮し得るかによって決まるものと考えられる。

幸い、大阪ではトラック運送協同組合の連合会である「大貨協連」が結成されて既に十年の歳月を経ている。この組織を基盤として、形だけ名前だけの協同組合でなく、より実のある真の協同組合として共同化、協業化意識を一段と養い、団結して、それを行動にうつして行くことが切望される次第である。



これからの経営

大阪府立産業能率研究所 阪野光彦
工業経営部長



(1) 構造不況の意味するもの

日本経済は今や構造不況に落ち入ったといわれている。この「構造」というのは一休何を意味しているのだろうか。

それは、日本経済が戦後つくりあげてきた経済発展の基本的な仕組みを指すもので、今までの経済発展を根底で支えてきた性格を言うのである。

現在に至る日本経済の構造は、まさに近代工業社会であった。

工業社会の特徴というのは、財貨生産の社会であり、それは最もよい機械や装置を使って埋蔵された自然(石油、石炭、天然ガス、水力など)の一定量からいかに最大量のエネルギーを産出するかを問題とし、同時に産出されたエネルギーを最高度に利用して、財貨の大量生産を実現することを基本的性格とするものである。またその大量生産を可能にするための販売市場の開拓を必須の条件としなければならない性格を持ち合わせたものでもある。

このようにして、工業社会というのは、ダニエル・ベルの言うように「人間と物質と市場が財貨生産と分配のために、緊密に組合された整合の世界」として成りたってきたのである。しかし、その「見えざる手」によって整合されてきた世界は、今や人間、物質、市場、自然環境の面からの制約要因によって破壊されよ

うとしているのである。

もともと近代工業社会は「見えざる手」とよばれるものによって整合されつつ生成発展してきたのであるが、その見えざる手のハタラクを無効にしてしまう因子が今日出現し、所謂「構造不況」をもたらしているのである。

したがって、構造不況というのはエネルギーの大量投入による過去の大量生産方式を基本とする財貨の生産方式自体に根本的な問題があるのだとするとところから出発して、今やそれにかわる新しい経済社会構造をうちたてなければならぬとするものである。

(2) 質的充実の時代

以上のことから、われわれは今後の経営の基本的あり方を考えなければならぬ。

大量生産・大量消費という財貨生産の方式のもとでは当然のことながら財貨の在庫も増加し保管・輸送機能もそれぞれ大量保管・大量輸送というパターンが実現し得たのであるが、これからは過去のそういう方式やパターンは根本的に見直されなければならないとするのであるからこれからの基本戦略としては、全てにわたって「量的拡大より質的充実」の経営に切り替えていかねばならぬであろう。例えば企業規模の問題にしろ、業務活動の方向づけにしろ、企業の財務構成の問題にしろ質的充

実、すなわち高付加価値経営を旨とする必要があるであろう。

しかし、こうした質的に高い経営を実現するには、経営者の頭の切替え管理の充実を図らねばなるまい。

経営行動の前に経営計画という「考える経営」をしなければならぬ。つまり計画を先行させた経営である。また計画が充分なされるためにはそのための「情報」が採取されねばならないことは当然で、経済全体に関する情報、業界情報、荷主の情報、経営内部の活動に関する情報などなど、これからどうという行動をすればよいかを決めるための計画に必要な情報を制度的(システム)に確保できるようにしておかねばならない。最近輸送については無線の利用によって時々刻々稼働の質的充実を図るための情報活動が行われて成果を挙げているようであるが、企業自体も一台の輸送車と同じ考えで運転してもらいたいものである。

中小企業経営でもっとも弱いのはシステムの行動の欠けるところである。システムの行動というのは目的実現のために合理的に仕組まれた機能分担を通じて継続的に繰り返される行動様式である。この継続的に繰り返していくことが出来ないのである。一時的でありその場限りのやり方が多いのである。

一時的なものはいくら積み上げても一時的でしかない。そこに進歩や改善が出てこないのである。これからは先にのべたように情

報化時代といわれ、経営活動も情報の蒐集→伝達→分析→判断→行動計画の樹立→実行組織の形成→業務の運営→管理・統制→実施結果の測定と評価(結果を情報化し、次の計画に生かす)という考えでの一連の仕事を確立し、こうしたサイクル活動を経営の中でつねに生かしていくことが大切であろう。

経営の質的充実という課題について経営者も従業員の方々も、ともに考えをあらたにしていかねばならない時代である。

(3) 周辺にいる人々との対話

われわれが一台の自動車を買うとき、われわれはもはや言葉の古い意味での一つの物体を買ったということではなく、われわれは公認された私的輸送体系、高速道路体系、交通安全体系、工業的部品交換体系、高価な保険体系、課税体系に参加するための何年間かのリースを購入するのである。—というジャック・パーナムの説に深い理解を示さねばならない。すなわち、このことは、一つのものがつくられる過程ではそこが便宜を引き出す経済上、組織上の利害関係者によって容認されるものでなければならぬが、更にこの議論は発展して「便利なものの利用が単にそれを利用する利用者とそれを製造し販売することによって利益をうる企業にとってのみの有用性にもとづいて行われることを許すべきでない」ということになるのである。

そのものの使用と拡散に伴って起る長期間にわたる犠牲(それはその利用と全く関係のない周辺の人々が蒙るものである)に対して、またその生産と適用の場所から、しばしば全く離れている社会の諸部門・環境に対して有害な効果の潜在可能性に対して時機を得た考慮が払われる必要があるということになるのである。すなわち企業の社会的責任の問題につながる問題である。公害をまき散らすトラックのイメージが市民きない。地域社会・地域住民に対してはもちろん、一般社会に自ら積極的に溶け込み、新感覚のもとの都市環境づくりに参加する意欲が必要であり、周辺人への心くばりが極めて重要な問題であることを認識すべき時代に入ったといえる。

(4) 経営基盤の強化

低成長下では企業における財務体質の強さが問題となる。財務体質という場合、とくに自己資本比率が問題となる。トラック業界でも自己資本比率が二〇%を割っているとどうも多い。自己資本が少ないとどうしても借金経営における金利負担の増大化ということになるし、さらに固定比率が高いと、どうしても無理にでもトラックを走らさねば資金繰りが困難となるので無茶苦茶な運賃で荷を受けることになり、結果的に赤字の決算書を作成することになるのである。

こうした背伸びした無理な態勢での経営は、今後存立できるものではない。徐々にでもよい健全な体質をつくるための努力を日々重ねられることが必要である。

(5) 対応力の強化

革新の世界、急激な変化の時代にあつてはいかなる大企業といえども安泰ではあり得ない。また過去の成功は未来の保証になり得ないのもこうした時代の特色であろう。

そこで、これからの経営にあつては市場や社会の中に潜在している声に耳を傾け、起こるはその動向を注視し、新しく起こってくる条件に対応する姿勢がなければならぬ。例えば今は単なる「運び屋」では相手方はその価値を充分認めてくれなくなる傾向にある。運びもするし、保管もしてくれし、場合によっては簡単な組立や品揃え、あるいは値札つけ位の作業も加味してくれる「物流屋さん」を相手方は期待しているのが時代の趨勢であるとするれば、早速それに対応できる企業経営体制を作りあげるのが経営者の役割になるのである。

またこのためには、相手方に潜在している情報、ニーズを掘りおこし先取りしていく体制が必要である。情報化時代といわれる今日、経営にとって大事な機能はその戦略的思考であり、情報を集めそれを計画化する機能である。カンと経験による判断や思考、肉体的労働の充実にウエイトをおいた、ただ一生懸命働くという行動形式は尊いけれども、余りよい成果をもたらさないものであつて、先ずいかに働くかの計画を科学化することが求められるのである。

さらに、対応力を強化するには従業員の質の向上が問題となる。運転手が単なる「ハンドル操作マン」であれば、いかに高邁な経営戦や戦術を樹立しても、それは充分実現されるものではないのである。運転プラズ・セールス機能をもたせなければそれだけで今まで表現できなかった新しい戦略がうちたてられる。

従業員教育がやかましく言われるのは、一つは専門的な技能を充分発揮させるためであり、他の一つは従業員の総合的資質の向上にあるのである。経営者の思路通り、計画通り「駒」を進めるには駒自体の強化が大切である。また、当然のことながら経営者自体も常に自己研鑽をつみ重ねなければならぬ。中間管理者や一般従業員の意識が高まり充実してくればくるほど、それを受入れ、判断し、正しく批判し導くことのできる能力が経営者になければ、かえって角(つの)をためて牛を殺す結果となりかねないのである。

対応力は、こうした経営を構成する全ての要因の総合力の上に成り立つものと考へなければならぬ。まさに「事業は人なり」である。

欧州のトラック協同事情

|| 創立十周年記念「欧州運送事業視察団」に随行して ||

大貨協連事務局 池谷成之



欧州は協同組合の先進地であり、わが国に比べれば、その歴史も遙かに古い。この伝統をもつ協同組合がトラック運送という位置で、どのようになら活用され、事業の発展にどう寄与しているか。その現状にふれ、その教訓をわが国のトラック運送協同組合の運営に果して取入れられるものなのか。大貨協連創立十周年記念の事業として「欧州運送事業視察団」(松葉大二団長)の事務局として随行した私の目的であった。

十月十二日午前十一時、視察団を乗せた全日空SK九八四便は、一路アテネに向けて東京国際空港を飛び立った。

この数日前、日本赤軍のハイジャック、ラングーン郊外での日航機墜落事故など、世界の空は度重なるシヨッキングな出来事、パニック状態の寸前という重苦しい雰囲気があった。団員のなかにも、それらの事件による不安と動揺があったことはかくせなかった。アテネには午前三時に着陸した。

日本の空港が離着陸時間を市民生活を考慮して制限している中で、外国の空港は、国際間の友好関係と時差を考慮して、ほとんどフリーの状況だ。これから訪れる国の多くはこのような政策をとっており、わが国の航空政策が一つの岐路に立つことを余儀なくされる日が必ず到来することを思うと、市民生活と国際関係のジレンマはなかなか取捨選択することとは難しい問題であろう。

ヨーロッパは西洋文化の発祥地であり街の建物は数千年、数千年の歴史を有する大理石とレンガのものであり、その街の中に紀元前の遺跡が調和をとれた形で保存されている。

車の割込みは日常茶飯事

日本のように建物が木造でないため、一度建設されるとなかなか取り壊しが出来ず、そのまま道路がつくられていくため、石畳の道路も多くまた、狭く曲りくねった道が多い。そこを自動車交通が発達したため、都市内はどこも車で溢れ、交差点で

はドライバーがクラクションを鳴らし、口喧嘩をしている。ヨーロッパはどこでもそうであるが、割り込み急停車は日常茶飯事であり、そのような運転が出来ない人ほど上手な運転であり、割り込みされる方は運転未熟だと割切っている。

ともかくクラクションの音の多さには驚きである。もしこのような運転方法を日本に持ち込めば例のクラクション殺人事件が何件発生することだろうか。彼らは決して道を譲ることをしないため、常に口喧嘩、声の大きい方が勝ちで、自分の車の後方にかくも多くの車が並ぼうと、放ったらかしで言い争っている。決して手を出さない。なぜなら手を出すと必ず警察行きとなるというので、十分ぐらいどなり合いながらも最後は例のゼエスチャー、両手を大きく広げ、両肩をすぼめてニコニコしながら別れていく、あたかも「わかれの喧嘩もこの道路事情が悪いのだから」とやむを得ないと言うように。そして後方に長く並んだ車も、何もなかったような顔をして走り出す。

市民生活ものんびりしたもので、商売気のないことといえば、閉店時刻になれば、お客が入って来そうであってもシャッターをパチンと閉めてしまふ。そして閉店間近に客に対しては、あたかも、早く帰れと言わんばかりに掃除をはじめの始末。日本で言うラッシュアワーは朝八時と午後一時頃、そして午後四時の三回ある。帰りは別に時間にせかされないでそんなラッシュにはならないという。

午後六時半に仕事が終われば、まさに全部閉店である。その後には開いている店といえば居酒屋(パブやビヤホール)と映画館やショーホールである。勤務を終えればゆっくりと家に帰り、九時頃に夕食をとり、それから遊びの時間である。彼らの夜はおそい。そしてこれが一般的なのである。

労働慣習が経済の格差に

ヨーロッパにおいては労働と休暇



視察団一行（イタリア）



イタリア・クロー社で(中央・松葉団長)



仏のガロノールトラクターミナル

がきれいにセパレートされ、人それぞれに生活がなされている。この結果が現在の日本とヨーロッパ諸国との経済力の差になっているのではない。フランスにしるイギリスにしる世界の強大国でありながらも東洋の小さな島国ニッポンに経済力において先をこされている現実、そして多くのニッポン人が、ドルを片手にヨーロッパの各地をし歩かされている日常の姿を見るとき、彼らの感情は複雑であろうと思う。

しかし確実に西ドイツだけは他のヨーロッパ諸国とは違っていた。街が美しく、不法駐車もなく整然として、国民がよく働く。西ドイツの一般的な人々の夢と聞けば彼らは必ずと言っていいほど「一戸建の庭付きの家に住みベントに乗ること」と答える。他の国での人々は、毎日の生活は自分の位置するレベルを当然のように受けとめ、そこから抜けることを考えている様子もあまりうかがえず、適当に働いて、バカンスを楽しみ、六十五歳になったら最終給与の八割に相当する年金をもらい、ゆつくりと生活することを考えている人が多いのは驚きである。

大手会社が物流を支配

ヨーロッパのトラックの運送事業者の大多数は二〜三台程度を保有する家族労働の形態を占め、一部の通関業者、路線業者の備車構造の中に位置づけられている。したがってターミナルや倉庫を扱っている大手の

業者の配車機構が陸上貨物の物流を支配し、運搬手段としてトラックが零細な家族労働によって支えられている。これにより付加価値の高い部分がシステムと高度な能力（通関業務）を行なうセクションによって吸収され、現業のみを大多数のトラック運送業者に負担させているため、あまり魅力ある仕事ではない。まさに日本と同じであるが、日本より事業者の規模が小さい。

日本の平均車両数が十七台であるのに対し、ヨーロッパは二〜三台である。その零細性に力をつけるため西ドイツにおいて協同組合が発達したのであるが、現在において、目的別協同組合が設立されている。資材の共同購入のための組合は石油スタンドを全国に設置し、活発であるが、配送センター等の施設を持ち共同運送しているところでは、かつては相互扶助の精神が発揮され戦後の復興期には、それなりの成果はあった。今日においては協同組合そのものが中堅事業者的な機能を有することによって、路線業者、通関業者、他地区の協組と連

絡輸送をしなければ、組合そのものが生き残れないため、組合が一企業として取扱業務のようなものに傾注している。組合員運送事業者にとっては、協同組合でも、路線会社でも同じようなものであるとの感じ方を持っており、これらの協同組合については近年有限会社としての組織替えを実施しているのが多くあるといわれている。

欧州の協組をどう学ぶか

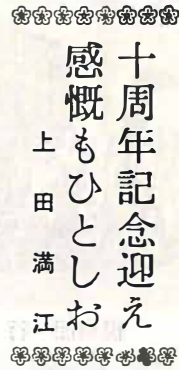
通関、路線業者の台頭と物流主導性は、協同組合組織を必然的に陳腐化しているのである。これは極めて重大なことである。それとともに一つの黙示でもある。中小企業者の集まる協同組合が、組合として大企業がやっていることと同じようにやっていくのなら、単に中小企業が集約化して大企業が一つ創られたことにはかならない。この業界に大企業がないのであれば話は別だが、生産コストをシステムの合理化による引き下げもあれば、生産財そのものを引き下げることによってコストダウンしようとするなら協同組合の位置づけによっておのずから目的と手段は変るはずである。

西ドイツにおいては協同組合の姿が、日本の協同組合活動の将来にオーバーラップするものか、それともまったく違ったかたちの、日本独特の協同組合活動が生み出されて行くのが楽しみでもあり不安でもある。

☆ 10周年エピソード ☆

十周年記念迎え
感慨もひとしお

上田 満江



今年も御堂筋の銀杏が多くのギンナンを実らせて澄み切った秋空の下で黄金色に輝いていました。何だかこの木がうらやましい気持ちで眺めて通りました。連合会発足して早や十年、さいきん催された創立総会に至るまで故坂田副会長、大ト協竹内常務、現在大貨厚年基金におられる天野丈夫業務部長、大ト協調査課勤務の山田勇氏ら大ト協の職員方々の繁多な日々がこの間の出来事のように想い出されます。

一協組一百万円の出資金合計三千万円で賦課金一協組一ヶ月二千円での出発、当時私も大ト協の会計課に勤務しておりましたので会計をお手伝いすることになり、事業は前記の山田氏が兼任される事となり、まず教育情報事業からと協組巡回から始められ、日夜協同組合についての勉強もしていました。発足、初の決算が迫っていました

☆ 10周年エピソード ☆

☆ 10周年エピソード ☆

が、中心になってお世話なさせて頂いた竹内専務が日頃の疲労からか、盲腸炎で入院され、総会の手続きの経験もない私は、当時のトラック協会福本専務の指示と入院中の竹内専務のご指導で何んとか、第一回の定時総会を四十三年五月二十九日トラック会館で開きました。

会費を取っての総会か、とお叱かりを受けながら、無事終了できたことを当時の議事録を見ながらなつかしく感じます。

このたびの十周年記念を盛大に催された事は発足より会計を預かる者として感慨もひとしおです。

四十三年八月に始めて連合会専任の職員が二名採用され、会員の福祉事業として共済グループ保険も手掛けることになり、十月には阪神高速の通行券受託販売契約を結び収益事業の開始を見ることになりました。

運転資金として協組より各二百万円の拠出を願い、三十協組の内半分の十五協組のご協力をえて、その三千万円と大ト協よりの借入金六十万円合計、九十万円の資金での出発でした。資金不足と受託買付けは現金買い、販売は小切手または掛売の状態のため、お米の一升買いに走るよう

☆ 10周年エピソード ☆

☆ 10周年エピソード ☆

に、午前中、午後と、職員が一冊づつ買いに行くありさまで、当時の元帳をメクリながらなつかしく思います。おかげさまで運転資金はその期末、借入金は二ヶ月後に返済でき、四十四年十一月から東名神通行料金

の取扱いが開始れ四十五年二月から職員も三名に増員。収益事業も軌道に乗り金融もらくになり忙がしい日々でしたが、預金も殖えてゆくのは正直いつて喜ばしい日々でした。しかし、好事魔多しというように十年間の苦労が実りつつある矢先、

昨年末の不祥事故により手塩にかけた子供が背丈ばかり三倍にも伸びて(現在一〇三協組)いますが、日々にやせてゆくようです。

苦勞して育てた十歳の愛児が、突然病氣にかかり、その特効薬がないものか一日々念じている心境でございます。

御堂筋の銀杏の下を、今日もまた通りました。昨日よりもギンナンが余計、黄金色をましたようでした。(大貨協運課長代理)

メリットのある
共同購入をした
浜崎 恵

連合会に勤務してから五年間、業務課で仕事をしています。高速道路通行料の仕事と委託資材の販売、情報収集をうけもっている。

不況時代において、共同購入のメリットは、企業(組合)にとってそのウエイトは大きいと思われるが、

関連資材の市場調査を通じて感じることは、業者が本当の価格を教えないことだ。これには、ずいぶんと悩まされる。

これからは、いろいろ方法をかえて、メーカーサイドの市場価格と、協組が購入しているものの情報収集を適確に行なってゆくことであると思っている。

もちろん、高速道路通行料の仕事も重要であるが、これからは、さらに会員にメリットのあるものを行ないたいと思っている。(同業務係)

☆ 10周年エピソード ☆