

THE TRUCK Co-op

大貨協連
創立二十周年記念特集号

創立二十周年記念特集号

大阪府貨物運送協同組合連合会

創立20周年 を迎えて



中小企業者の経済的 地位の向上を図る

大阪府貨物運送協同組合連合会

会長 柏原庸

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立二十周年にあたり、一言ごあいさつ申し上げます。

顧みますと、当連合会が昭和四十二年十月に三十協組を会員として発足しました当時は、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でもあり、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いた時期でもありました。

そうした中で、当連合会は社団法人大阪府トラック協会の全面的なご支援のもとに設立されたものでございまして、中小企業運送事業者の協同組合組織化と協同組合の指導団体として、また大阪府トラック業界の事業者経済団体としての役割を担うものであります。

以来当連合会では中小企業者の近代化、合理化のため協同組合の組織化に努めるとともに、構造改善事業を大阪府トラック協会と連携して推進してまいりました。また経済団体として府下の貨物自動車運送事業者の経済メリット追求のため、各種経済事業を積極的に実施し、会員事業者に多くの利益還元を図ってまいりました。

そしてこの二十年間、お陰をもちまして先達の方がたのご努力と、運輸局をはじめ関係各位のご指導により、数多くの協同組合が設立さ

れ、会員数百十六協組と全国一の組織を誇り、その事業も極めて内容の充実した連合会に成長しました。

また、事業運営面でも順調に推移しておりますことは、ひとえに皆様方のご協力の賜物とあらためてお礼申し上げます。

ご高承のとおり、協同組合事業は教育情報、調査研究、経済事業の三つが大きな柱となっております。当連合会では今日まで会員および組合員の結束にもとづく事業活動、組織活動を推進し組織に活力を与え、各種の利益追求を図ることに心がけてまいりました。

すなわち教育情報事業としては協同組合の設立、運営、施設取得、金融等に関する指導、法律税制、諸官庁関連団体の動向等の情報提供、また輸送の効率化の一方策としての自動車無線MCAシステムの導入の円滑化のための資格取得講習会の開催等、また調査研究事業では諸資料購入価格および輸送動向、金融動向の調査と共同施設の相互利用に関する研究等、

ついで当連合会で最も大きな効果をあげています経済事業におきましては日本道路公団の高速道路通行料金別納制度の業務代行、阪神高速回数通行券の販売、大貨フェリー予約センターによる五社のトラッ

62年12月25日号

THE TRUCK
Co-op

第221号

創立20周年記念特集号

目次

| | |
|--------------------------------|----|
| ○創立20周年を迎えて…………… | 2 |
| 大貨協連会長 柏原 庸 | |
| 盛大に20周年式典 …………… | 4 |
| 式典写真グラフ…………… | 6 |
| ◇祝辞 | |
| 近畿運輸局長・金田好生…………… | 9 |
| 日貨協連会長・加藤武徳…………… | 10 |
| 大ト協会会長・柏原 庸…………… | 11 |
| 大貨協連20年の歩み …………… | 12 |
| 事業概要 | |
| 20年のあゆみ…………… | 16 |
| 歴代役員一覧…………… | 28 |
| 会員数と事業収入及び年度末決算の推移 | |
| 取扱経済事業一覧…………… | 30 |
| 取扱保険事業一覧…………… | 32 |
| ●歴代正副会長、専務理事(写真)…………… | 33 |
| ●大貨協連現役員(写真)…………… | 34 |
| <input type="checkbox"/> 記念座談会 | |
| 20年の歩みと将来ビジョンについて …………… | 36 |
| ★記念講演 | |
| 日本の政治・経済について …………… | 52 |
| 国際評論家 加瀬 英明 | |
| ◇特別寄稿 | |
| 貨物運送事業協同組合の現状と活性化…………… | 60 |
| 明治大学教授 百瀬 忠夫 | |
| ◆ソ連・欧州運輸事情 池谷 成之…………… | 63 |
| ■成人式迎えた大貨協連とともに…………… | 69 |

ク航送予約および航送運賃の後払い制度の取り扱い、各種共済保険の取り扱い、諸資材の購入斡旋等、また新規事業としましては、上部団体であります日貨協連が取り扱っています日本テレコム加入者の促進に全力を挙げるとともに、現在検討されております首都高速の回数券の早期実施に努力してまいる所存でございます。

いづれにいたしましても会員の方から信頼され、事業者の皆様方に十分お役に立てる組織でなければならぬと考えております。そのためにも私は、常々申し上げておりますように当連合会運営の基本は経済団体としての独自性を保ちつつ、業界全体の問題についてはトラック協会および日貨協連と密接な連携のもとに対処し中小企業者の経済的地位の向上を図っていくべきものであると存じます。

また昨年八月、全国ではじめて近畿地区の協同組合連合会が事業活動の強化と連携をめざし「協同組合連合会近畿地区連絡会」を結成し、近畿は一つの精神のもとに、より一層結束を固め、近畿地区における協同組合事業の活性化に役立てるとともに、私はぜひこのようなブロック組織が全国各地で一日も早く結成されることを強く念願するもの

であります。

また私はかねがね協同組合運営に携わる者として組合員の団結と組織力こそ力の原点であり具体的な事業目的の提示と企画力、理事長さんの指導力、組合員の連帯感、それに事務局の努力が一体となった時はじめて協同組合事業が成功に導かれると考えておりまして、特に企業格差と経済低迷の今日こそ、協同組合事業の再認識と活性化を図っていかなば我々中小企業運送事業者の輝かしい将来は考えられないと思うものでございます。

そのためにも当連合会ではより一層団結を強め関係団体とも連携を密にしなが、会員および事業者の皆様方のお役に立てる運営を心がけてまいりたいと存じますので、今後とも皆様方の変わらぬご支援ご協力をお願い申し上げますとともに、今日の連合会の基盤をお築きくださいました先駆者の皆様のご労苦に対し心から敬意を表し、改めて厚くお礼を申し上げます。

盛大に20周年記念式典

発展祝して650人が集う

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立20周年記念式典は、10月3日（土曜）午前10時から大阪市都島区の太閤園で、近畿運輸局の金田好生局長、日貨協連会長の加藤武徳参議院議員はじめ多数の来賓、関係者、各協組の構成員約650名が出席して、盛大に開催された。



20周年記念式典（太閤園）

永年勤続役員、会員協組、職員表彰

記念式典は午前10時、東川清司専務理事の司会ではじめられ、斎藤昭副会長の開式のことばについて柏原庸会長が、式典に出席した来賓と傘下協組の構成員に対する謝辞に始まり、別項のように式辞を述べた。

このあと、感謝状、表彰状の贈呈があり、まず大貨協連に対し、金田近畿運輸局長から「多年にわたり協同組合事業の拡充に力を注ぎ、適切な運営によって会員の経営の安定を図るとともに貨物運送事業の発展に寄与した」として感謝状が、また加藤日貨協連会長、佐々木敏商工組合中央金庫理事長（金安正同船場支店長が代理）からもそれぞれ感謝状が贈られ、大貨協連を代表して柏原会長が受賞した。

つづいて創立二十周年記念表彰では、永年勤続役員十一氏に感謝状が贈られ、松葉大二理事（豊興グループ事業協組）が代表して柏原会長から感謝状を受け取った。つぎに十年以上の九十会員協組に

表彰状が贈られ、大阪運送事業協組の森下正明理事長が代表受領。

永年勤続職員五名の表彰では上田満江會計課長が代表して受賞した。

このあと、来賓祝辞に移り、金田近畿運輸局長、加藤日貨協連会長、柏原庸大ト協会長（阿知波直之大ト協副会長代読）からそれぞれ大貨協連の二十年間の功績を讃え、今後の発展を祈るお祝いのこ

とばが述べられた。（祝辞は別項）。来賓祝辞につづいて来賓紹介のあと祝電が披露され、宮田貴代副会長の閉式のことばで式典の第一部を終了した。

ひきつづき第二部の記念講演では、国際評論家の加瀬英明氏が

「日本の政治経済について」をテーマに、別項のように講演した。

記念講演会終了後、午後〇時四十分から会場をガーデンホールに移し、記念パーティーを開いた。

まず西尾清雄副会長の開宴のことばにつづいて野村節男大阪陸運支局長の音頭で一同乾杯、出席の各氏が杯を片手に和やかな談笑のうちにはパーティーを楽しみ、大貨協連の創立二十周年を祝った。また、大貨協連取引会社からの賞品寄贈による福引抽選もあり、最後に辰巳清奈良県貨物運送協同組合連合会長の発声で大貨協連の発展を祝って万歳三唱があり、午後二時すぎ盛大に記念式典の幕を閉じた。

創立二十周年記

念表彰の受賞者は次の通り。（敬称略）

〔感謝状〕

- 山口 寅造▽松葉大二▽
- 淵田義信▽本並薫
- ▽西尾清雄▽宮田
- 貴代▽斎藤昭▽若
- 松六郎▽川端長治
- 郎▽多胡健之助▽
- 中川武雄

〔表彰状〕

加藤日貨協連会長から感謝状を受け固い握手を交わす柏原会長
中央運送事業協組 生野

- ▽和泉運輸事業協組▽茨木運輸事業協組▽大阪運送事業協組▽大阪エフエル物流事業協組▽大阪陸運輸協組▽大阪河内運輸事業協組▽大阪河北運輸事業協組▽大阪貨物自動車協組▽大阪交輸事業協組▽大阪市中央自動車運輸協組▽大阪自動車事業協組▽大阪城北運輸事業協組▽大阪新中央運輸協組▽大阪相互流通事業協組▽大阪中央陸運協組▽大阪東部運送協組▽大阪トラック流通事業協組▽協組大阪南港配送センター▽大阪南部運送事業協組▽大阪南輸事業協組▽大阪西運輸事業協組▽大阪西貨物事業協組▽大阪ニシセイ運送事業協組▽大阪東貨物運送協組▽大阪府重量運輸協組▽大阪府トラック協組▽大阪府引越専門協組▽大阪北部鉄鋼輸送協組▽大阪木材運輸協組▽大阪陸運事業協組▽大阪流通事業協組▽大阪淀北運輸事業協組▽大淀運送事業協組▽大淀同友運送事業協組▽貝塚貨物運送協組▽柏原運輸事業協組▽柏運送協組▽関西運送事業協組▽関西貨物運送事業協組▽岸貝運輸業協組▽旭東運送協組▽近畿事業協組▽近畿トラック運送協組▽くだら運輸事業協組▽京阪神百貨店配送事業

- 協組▽此花貨物運送事業協組▽堺市運輸事業協組▽商工運輸協組▽城東トラック事業協組▽新大阪運輸事業協組▽泉州トラック事業協組▽泉南陸運事業協組▽曾根崎運輸事業協組▽大正運輸事業協組▽大正トラック事業協組▽大都運輸協組▽高槻運輸事業協組▽天王寺運輸協組▽東南運輸事業協組▽東部自動車事業協組▽東部トラック事業協組▽富田林トラック運送事業協組▽名呉運輸事業協組▽西大阪運送事業協組▽西浪速運送事業協組▽西淀運輸事業協組▽八伸運輸協組▽羽曳野藤井寺運輸協組▽東大阪運送事業協組▽東大阪運輸事業協組▽東大阪鉄鋼輸送事業協組▽東大阪トラックターミナル事業協組▽東大阪物流運輸事業協組▽日立運輸大阪トラック協組▽百貨店運輸事業協組▽福島運送事業協組▽布施貨物自動車運送事業協組▽布施東北運輸事業協組▽布施トラック運送事業協組▽南大阪運送事業協組▽南大阪貨物自動車協組▽都島トラック事業協組▽八尾貨物運送事業協組▽八尾自動車事業協組▽糧穀運送事業協組（五十音順）（協組永年勤続職員表彰） 上田満江▽岡本良一▽池谷成之▽浜崎恵▽中口紀清。

金田近畿運輸局長から
感謝状が贈られる



加藤日貨協連会長から
感謝状が贈られる



式辞を述べる柏原会長

佐々木商工組合中央金庫理事長
(代理)金安船場支店長)からも感謝状



右から柏原会長、斎藤、西尾、宮田、若松の各副会長



壇上の来賓各氏



柏原大ト協会長の祝辞を代読する阿知波大ト協副会長



加藤日貨協連会長のお祝いのことば



祝辞を述べる金田近畿運輸局長



記念講演の加瀬英明氏



上から表彰を受ける永年勤続役員、会員協組、職員の各代表



記念式典会場

三やかに記念パーティー



(上右) 開宴のあいさつを述べる
 西尾副会長
 (上中) 乾杯の音頭をとる野村支
 局長
 (上左) 20周年を祝って乾杯
 (中) パーティー会場
 (下右) 協賛会社の福引抽せん
 (下左) 万歳三唱の発声をする辰
 巳奈良県貨協連会長

創立二十周年おめでとう



四つの事業を柱に経営戦略化構改の 推進と組合活性化への指導性発揮を

近畿運輸局長 金田好生

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立二十周年にあたり、一言お祝いを申し上げます。

大阪府貨物運送協同組合連合会は、昭和四十二年十月二十六日、加入協同組合三十組合、傘下企業数四百五十社で設立されましたが、その後、組合員の相互扶助とトラック事業の近代化等を推進しつつ組織の拡大に努力された結果、昭和六十二年八月末日現在では、百十六組合、傘下企業数千九百十五社と約四倍に至り、全国的に見ても組織率の高い協同組合連合会に発展されました。

このように二十年の歩みと共に、大阪府下における貨物自動車運送事業者の社会的、経済的地位の向上を図られ、又、貴協同組合連合会の基盤が着々と確立されつつあることは、まことに喜ばしい限りであります。

その間、トラック業界においては、第一次エネルギーショック以降の石油の価格高騰と供給の不安定、経済の高度成長から安定成長への転換、経済のソフト化、産業構造の変化による軽薄短小化を反映した貨物輸送量の低迷、交通公害防止への社会的要請、労働力の不足等、幾多の苦難の道があったと思います。

しかしながら貴協同組合連合会が、今日まで発展されましたことは、

会長をはじめ役員及び会員の皆さんが、一致団結され、トラック業界をとりまく諸問題に対処しつつ、トラック事業の構造改善事業を推進し、事業経営の近代化及び合理化あるいは、事故防止に努める等非常な努力があったわけであり、ここにあらためて、その日頃のご努力とご労苦に対し、心から敬意を表する次第であります。

貴協同組合連合会の創立二十周年は、一つの節目でもありますので、更に組織率を高め、今後一層厳しさを加える諸情勢を踏まえ、経済社会環境の変化に適切に対応しつつ、物流の主役としてのトラック運送事業の重要な役割を十分発揮できるよう、基盤強化を図るとともに、本年度から新たに実施される共同マーケティング、人材開発、情報システム化の推進と経営方式の改善の四つの事業を柱とし、輸送サービスの高度化、輸送原価の抑制を目標とする経営戦略化構造改善事業の推進及び事故防止に積極的に取り組まれるとともに、傘下協同組合が組合活動をより一層活発化するよう、指導性を発揮されることが必要であろうかと存じます。

終わりに臨みまして、今後も、トラック運送業界と共に貴協同組合連合会がますますのご発展を遂げられることを心からお祈りし、お祝いの言葉といたします。



模範的な組織を全国に拡大

さらにさらにご発展を！

日本貨物運送協同組合連合会会長

参議院議員 加藤 武徳

大貨協連が誕生されて二十年、記念すべき今年でありまして、本当におめでとうございます。

かような盛大な記念式典をお持ちになり、私どももお招きをいただき、喜びを分たしていただくのですが、今日も、新幹線に飛び乗ってまいりながら、記念式典の意義は何であろうか、これを私なりに思ったのでありますが、それは、二十年前の創業当時に思いを至たされ二十年を振り返ってご覧になり、この間、会員の方々のご協力や、そして役員の方々のお骨折りで、今日を迎え、そして、大地にしっかりと足を踏みしめて、物流の主軸であるトラック業界、トラック協同組合連合会は、いかにあらなければならぬか、これを思われる、この機会であろうかと、かように存するのであります。

トラック協会は、社団法人としての使命を持っていらつしやり、私ども協同組合は、共同の力によって経済面を担当いたしてまいる、かようなことでございます。

いま、柏原会長さんから詳細なお話と、そしてご決意のほどが拝聴できまして、誠に力強いなあという気持ちをついばい持つております。

そして今日は、日貨協連全国組織でございますけれど、その副会長さん、専務理事も、ズラッと参つておりまして、東京の永井さん、神奈川県の中田さん、そして福岡の真鍋さん、岡山の鳥越さん、各々おみえをいただいております、日貨協連としても、挙げておめでたい

なあというところで邪魔いたしております。

今日みなさんがこうやって喜びを分たれ、そして戦略化構造改善もいよいよ、本年度を初年度として頑張つていくんだ、かような決意も固められましょうし、また、中央としては、長い間、揉めに揉んだ「四全総」が、いよいよスタートいたします。

第四次全国総合開発計画でございますけれど、今までの東京に一点集中の姿ではなしに、各地に大きな拠点を打ちながら、多元的な、分散された国土の均衡ある発展を図っていくこう、とこういう考え方でスタートいたすのでありますから、そういうなかにおいて、物流の中心であるみなさんがさらに頑張つていただける、とかように固く信じております。

二十周年を心からお喜び申し上げ、そして、会長のお話にございましたように、近畿のみなさんが模範的な連合の組織を作つておられ、この考え方をずっと全国にも、敷衍していくためのお力添えをいただきかねばならぬのでございますから、ますますのご発展、ご隆盛を心からご祈念申し上げます、そして業界、さらにさらに発展しますように祈念し、ごあいさつとさせていただきます。

おめでとうございます。



事業者の体質改善と強固な 経営基盤確立への索引車に

(社)大阪府トラック協会会長 柏原 庸

馥郁とした菊の香漂い、秋気も一段とさわやかさを覚える今日の良き日に、当協会関連団体の一つとして、とくに相互に強い一体関係を保つ大阪府貨物運送協同組合連合会が、創立二十周年の記念式典を催されるにあたり、一言お祝いのことばを申しあげます。

まずは、本日の式典がこのように関係者多数ご出席のもとに盛会裏に挙行されましたことは誠に同慶の至りに存じます。

さて、さきほどの式辞の中で詳しく述べられておりましたように、貴連合会は、昭和四十二年十月、三十協組を会員に、大阪府下単位協組の連合体として発足され、爾来、二十年の星霜を経て今日を迎えられたわけですが、その間に会員数は約四倍の百十六協組に拡大、今や全国一の組織率と団結力を誇る、まさに日本一の組織に成長されましたことは、皆さま周知のとおりであります。

ところで、二十年といえば人は成人のとき、また、かつて、「十年ひと昔」といわれたその例えで申せば「ふた昔」となるわけですが、しかし、昨今のように歳々時々激しく世の中が変化を遂げる時世にありましては、二十年の歳月には、ひとくちでは言い表わせない内容の重さがあり、今さらながらその刻まれた年輪の大きさをつくづく実感する次第であります。

貴連合会は、その設立目的に掲げられた運送事業の近代化・高度化組織化をはかり、同時にその社会的・経済的地位の向上をめざして今日まで地道に、かつ着実にその歩を進め、磐石の基盤造りにつとめてこられました。

そして、この間、教育・情報、調査広報、経済事業を二つの大きな柱としてそれぞれの事業活動を積極的に推進し、さん下会員はもとより、さきに述べました当協会との一体性を保つ中で同会員事業者に対しても、業界における経済事業団体の立場から大きな役割を果たしてこられました。具体的には、教育・指導事業としましては各単位協組の育成強化、調査広報事業では燃料・諸資材の価格や金融動向等について的確な情報を調査、収集して、機関誌「ザ・トラック・コープ」で組合員に周知し、さらに経済事業としては、阪神高速道路回数通券の受託販売、高速道路通行料金別納制度の実施、大貨フェリー予約センターの開設、あるいは法定外労災や共済グループ保険の実施などを主な事業として推進され、それぞれに大きな実効をあげられております。

このことは、全く関係者の並々ならぬご努力の賜と、改めて心から深く敬意を表する次第であります。

ご高承のとおり、わが国産業経済は、昭和四十八年の石油ショックを機に一大変革のときを迎え、当業界に対しても、荷物のかつての重厚長大から軽薄短小、少量多頻度化へ移行の形でその影響が現われ、同時に押し寄せる情報化や近代化の波を受けて業界も大きな転換期を迎えているとき、その脆弱な企業基盤の上に立つ個々の事業者を、貴連合会の全国に誇る協同組合の高い組織率と指導力によって、体質の改善と併せてより強固な経営基盤の確立がはかれるためのけん引車としていつそのご活躍をいただくことを願ってやみません。

結びにあたり、貴連合会が、今日まで二十年間にわたって築いてこられました貴重な実績を基に、ますますの飛躍を期されますよう心より祈念申し上げますとともに、業界の経済事業団体として当協会との

一体性をより強め、ともどもに業界のいっそうの発展、向上にお力添えいただきますことをお願い申しあげまして、十分意を尽くしません。協会代表のお祝いのごことばといたします。

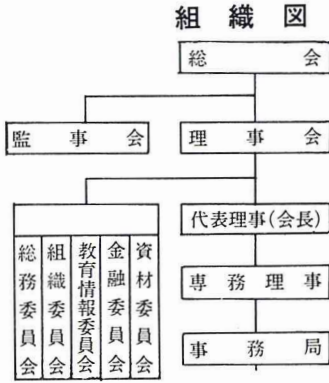
大貨協連20年の歩み

30協組から116協組へ

大貨協連は昭和四十二年十月二日、大阪府下におけるトラック運送事業者の事業協同組合三十協同組合が結集して発足、以来満二十年を迎えた。初代会長に齋藤絳氏が就任以来、幾多の変遷を経て現在百十六協同組合となっている。現在、柏原庸会長以下、山口寅造理事相談役、西尾清雄、宮田貴代、齋藤昭、若松六郎の四副会長、東川清司専務理事など十六名の理事で理事会を構成して、大貨協連の運営にあたり、役員構成はこれら理事に監事三名を加えた十九名となっている。また、理事会の諮問機関として、総務委員会、組織委員会、教育情報委員会、金融委員会、資材委員会の五委員会が設けられている。(以下組織図、事業概要、二十年のあゆみ、役員の変遷、会員数と事業収入及び年度末決算額等の推移並びに取扱経済事業一覧は別項)

大貨協連の事業概要

教育情報事業



会員協組の組合運営や事業活動についての各種相談、指導が基本となっている。特に昭和六十一年度においては原点に戻る意味からも全会員一六協組を事務局職員が手分けしながら訪問し、会員の現況、各種事業の実施内容、組合活動遂行上の問題点、大貨協連への意見要望等について理事長なら

びに事務局責任者と直接話しながら貴重なデータが得られた。このデータの一つには戦略化構造改善事業の計画作成のうえで、大きく役立ったこと、また連合会として協同組合の活性化のために結果分析すゆとともに各委員会で今後の対応策を検討しつつある。いずれにしろ会員協組は他協組の活動事例を知りたい意向が強く何らかの協組活動の手がかりにし

たいとか、理事長や事務局の情報交換を強く希望するものであった。協同組合活動が低迷しているケースも多く見受けられるが、運送事業者である協組の役員は、協同組合の存在を心強く感じながら何らかの具体的事業展開を希望しており、これの対応が今後の大貨協連に課せられた大きな責務となっている。

また、構造改善事業も昭和六十年年度で終了し、昭和六十二年年度から経営戦略化構造改善事業として新たなスタートを切る。特に経営戦略化構造改善事業は全ト協、日貨協連が従来にも増して一体化した連携が基礎となっているとともに、構造改善事業の実施主体が協同組合である旨、より一層銘記されている。

戦略化構改は、共同マーケット

ング、人材開発、情報システム化、経営方式の改善がメインテーマとなり、そのいずれもが人的資源の活用、すなわち人材の掘り起こしが底流となっている。すなわち中小企業者の人材開発養成を中心に、また中小企業者の結束なくして、今日の状況の中で生き残れないという厳しい認識のもとに推進されるものである。

また輸送の効率化という面からMCA無線システムの資格取得講習会を過去九回開催し、約五〇〇名がこの資格を取り、大きく役立つというものである。

さらに毎年年度末には協同組合運営や運送事業運営にかかる参考図書を会員協組に配布し、役立つものである。

また、情報の伝達と事業内容の説明および実務者である会員協組の事務局の英知を結集するため、事務主催者会議を開催している。

調査広報事業

毎月品目別輸送動向と諸資材購入価格調査を指定モニター会社約一五〇社よりデータを収集、大ト協のコンピューターを活用して

分析、これを機関誌(COOP)に掲載し、会員および事業者の情報の提供を行っている。特に軽油価格についてはこの情報が大きなよりどころとなっており、事業者以外のスタンド業者からの問い合わせも多く、価格指導として活用

事業者経済団体として積極活動

高速道路後払制度などに大きな成果

事業者経済団体として、協組構成員のみならず府下の貨物自動車運送事業者を対象にして積極的に取り組んできたもので、大きな成果を挙げている。

経済事業

▽日本道路公団高速道路通行料金後払制度の業務の代行

後払制度の契約は協同組合連合会では不可能なため、連合会主導性のもとに府下を六地域に分けて後払制度のみを実施する高速道路通行料金後払制度専門取扱協組を地域別に設立させ大貨協連はその業務の代行を取り扱っている。取

されている。

特に機関誌COOPは第三種郵便物の承認をとり、毎月二回発行され、会員協組および、協組構成員である運送事業者に直接郵送され、的確かつ迅速に協組活動や行政庁に軽油価格等の情報が提供

されている。このCOOPの記事は事務局全員によって資料収集から記事まで手づくりのものである。これがまた事務局職員の大きな勉強になっている。

扱の開始は昭和四十四年十一月で以来順調に推移してきたが昭和五十二年には不祥事によって、前述の方法により対応しているもの

契約を昭和四十三年に締結して以来、協同組合および大ト協各支部を通じて事業者に販売しており年間販売八、六七八冊で金額にして七億九千万円となっている。

であり、今日における事務代行六協組の総利用組合員数、五一八社で大ト協会員の約一六%が協組の別納制度を利用しており、総プレート枚数一五、八八八枚、年間利用金額で約六〇億円となり、利用組合員に還元される割引も実に十七億円に達している。これらの計算業務も大阪府トラック情報センターのコンピューターを利用し即日処理されている。

▽大貨フェリー予約センターによるフェリー航送の予約および後払について

昭和五十五年十二月より実施し現在日本カーフェリー(大阪、神戸一日向)、名門大洋フェリー(大阪―新門司港)、新日本海フェリー(舞鶴、敦賀、新潟―小樽)、四国オレンジフェリー(大阪―東予)、大阪高知特急フェリー(大阪―高知)の五航路の航送予約を取り扱っており、また日本カー、名門大

▽阪神高速回数通行券の販売

(財)阪神高速道路協会と受託販売

洋、大阪高知については、協同組合の後払契約により後払適用も可能となっている。取扱実績では年間約七〇〇回、金額にして二、五〇〇万円となっている。

▽各種保険について

従業員の福利厚生を目的として生命保険としてのグループ保険（東邦生命）は二七七社、二、六五四名が加入し、契約総額で七十億

費として、二四〇万円の使用を大貨協連に委託されている。

また、(社)大阪府貨物運送特定退職金共済会の事務運営について大貨協連にて受託しており、年間七十二万円の委託費を受けている。

高速道路利用近畿協議会（会員約三二組合）の会員のうち一四組合の別納請求明細の磁気テープによるコンピュータ処理を受託し大ト協の情報センターのコンピュ

昭和六十二年度の事業推進については経営戦略化構造改善事業と前年度に実施された協組巡回訪問により行われた資料をもとに具体化すべき年と位置づけている。

すなわち二十年を迎えた大貨協連では一一六協組もの全国一の組織力を有しているが、その会員実態を見ると、やはり全国と同様に活動未活発な協組が約三〇%も見受けられる。これらを含む協同組

寄せられている。

このため、大貨協連として昭和六十一年度は調査の年、昭和六十二年度は掘り起こしの年として協組役員に対する協同組合そのものについての理念、運営、目的等の基礎による研修、講演会等による協同組合の理解と認識を深めることを前提に取り組み、それと併行して活発な協組活動を紹介し、そのなかから何かを学びとることを実施したい。そのためには活動している協組の見学会、事例発表会等の開催を考えている。また、組合事務局役職員間の交流の場を積極的にもつことよって、協組事業および運営のノウハウの交換および知識の結集によつて協組活動の再構築および新規事業の開発等に取り組みたい。

円、法定外労災保険（東京生命東洋火災）は一三六社二、八五一名が加入し、契約総額で約一四三億円となっている。その他共済年金や健康年金等を取扱っている。

▽事務受託について

大ト協と連携して構造改善事業を推進しているが、実行主体である協同組合の組織化指導、金融指導、施設指導等の充実をはかるため、運輸事業振興助成交付金の活用の方策として企業近代化推進経費のなかから組織強化指導事業

近畿の協同組合連合会が円滑な運営と協同組合活性化を図ることを目的として「協同組合連合会近畿地区連絡会」（会長柏果庸）を昭和六十一年八月発足させ各種情報交換を行っており、日貨協連第二三回通常総会を和歌山県白浜で盛大に開催できたことも、この連絡会における近畿の結束と、和歌山県連の努力によるものである。

特に経営戦略化構造改善事業においては市場動向に応じた需要の確な把握や保管方法の時代に適した変革および各種情報処理、管理のためのコンピュータ化、それに経営および業務遂行にあたる人材の開発および養成による時代に適合した経営を目指すことが主眼となっており、そのためには業者の能力や体質の差異をふまえて

協組の掘り起こし、活性化図る

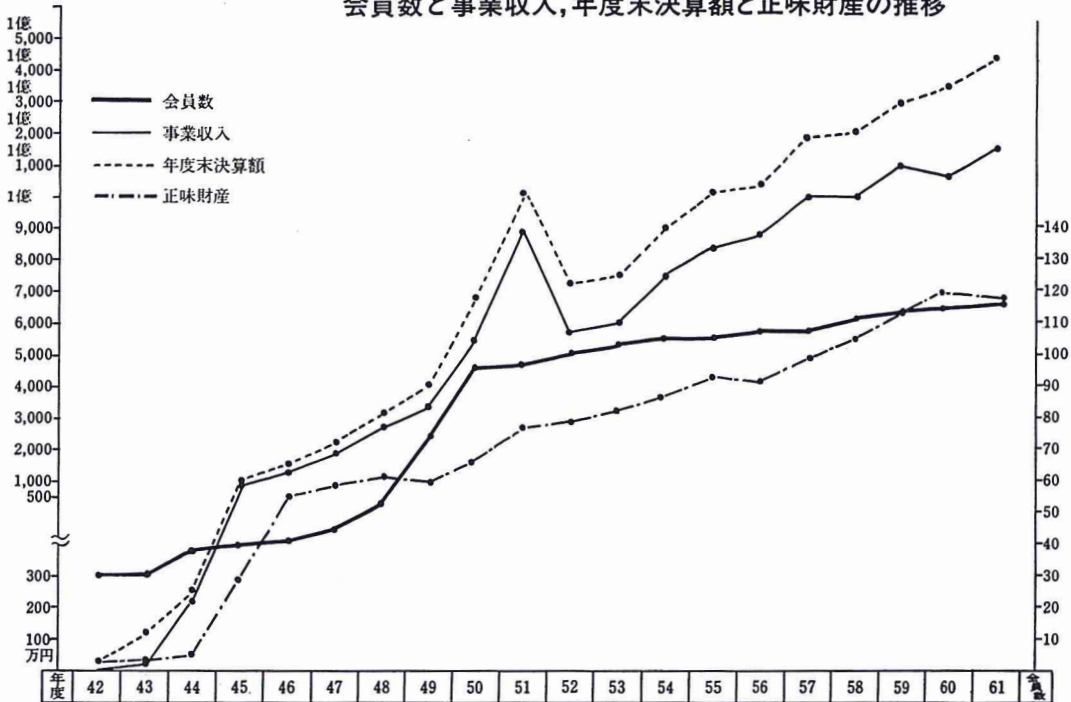
中小企業を支援するものであり、共同化メリットのある事項についてその実効性を期するとされている。

また、これが推進にあたって共同化、協業化の中心的実行主体となるのは協同組合であると明言しているのにしたがって、協同組合の掘り起こしおよび活性化のためには①目的に対する組合員意識の再統一②リーダーシップの強化③事務局体制の強化④必要に応じて組合組織の再構築並びに再結成が肝要である。

協同組合が中小企業者にとって不可欠の組織であり、その存在によって事業者が生きのびかつ、事業の発展に役立ちうる組織でなければやがて見捨て去られるであろうとの認識をもって連合会活動を実施しなければならない。

また経済事業においては現行事業は勿論、新たに日貨協連が推進している日本テレコムとの提携による市外電話料金削減サービス事業や、目下公団と折衝中の首都高速道路通行回数券の販売業務等の新規事業にも積極的に取り組み、運行経費の削減に役に立てるよう運営している。

会員数と事業収入、年度末決算額と正味財産の推移



あゆみ

業 界 の 動 き

者の労働時間等の改善基準」を通達（2.9通達）が発足
 における貨物自動車運送業の中小企業近代化実施計画を
 の融資対象に貨物自動車運送業の集団化を昭和43年度から
 ンテナ専用船第1船東京港を出航。
 会、中間報告を発表、「協同一貫輸送方式」を提唱。

一西宮（開通）
 定される
 における貨物自動車運送事業の中小企業近代化実施計画を
 都道府県知事宛に「貨物自動車運送事業の近代化推進につ
 近代化促進貸付制度で約33億円利用し、112指定業種中、

年金基金設立
 フレートライナー輸送開始
 法の一部改正、事業者が主体となって近代化を進める「構
 化
 通、名神と直結
 納制度の協同組合適用実現
 会」創立総会
 ドライバーコンテストを開催

ンター業務開始
 浜松輸送センター」設立
 組合設立
 共同で「トラック運送事業構造改善研究会」を設置、45年
 度についての研究を開始
 「高度化資金貸付事業の運用について」を各都道府県に
 運局に「高度化事業に対する指導について」を事務連絡

社 会 の 動 き

- 2. 7 第2次佐藤内閣成立
- 2. 11 建国記念日、祝日スタート
- 4. 15 東京都知事に美濃部亮吉当選
- 6. 5 第3次中東戦争勃発
- 7. 1 第1次資本自由化を実施
- 8. 3 公害対策基本法施行
- 10. 20 吉田茂元首相死去
- 12. 9 東京都電廃止

—ミニスカート流行—

- 1. 9 石油輸出国機構（OPEC）結成
- 3. 1 わが国の人口1億人突破
- 6. 26 小笠原諸島復帰
- 8. 8 和田教授心臓移植手術
- 10. 17 川端康成ノーベル賞
- 12. 10 3億円強奪事件

—いざなぎ景気—

- 1. 18 東大安田講堂事件
- 5. 1 いざなぎ景気、43ヵ月に入り戦後最長記録
- 5. 6 政府、自主流通米制度の方針を決定
- 5. 30 新全国総合開発計画を閣議決定
- 6. 11 経済企画庁、43年度GNPは自由世界第2位と発表
- 7. 20 米国アポロ11号月面着陸に成功

—食品公害、GNP世界第2位—

- 1. 14 第3次佐藤内閣成立
- 2. 11 初の国産人工衛星打ち上げ成功
- 3. 14 大阪万国博開幕
- 3. 31 日航よど号乗っ取り事件
- 5. 1 「新経済社会発展計画」を閣議決定、高福祉高負担を打ち出す
- 5. 11 日本登山隊エベレスト初登頂
- 7. 18 東京杉並区で初の光化学スモッグ発生
- 8. 2 東京で歩行者天国スタート
- 11. 25 三島由紀夫、自衛隊で割腹自殺

—ウーマンリブ流行—

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 ・ |
|------------------------------|--|---|
| <p>昭和 42年 (1967)</p> | <p>10. 2 大阪市南区島之内1丁目9番19号 大ト総合会館内 大阪府貨物運送協同組合連合会創立総会開催。 10. 12 大阪陸運局に認可申請 10. 26 大阪陸運局より大陸協第34号にて認可 11. 11 大阪法務局に登録 11. 20 大阪陸運局に成立届を提出</p> | <p>2. 9 労働省「自動車運転 8. 1 中小企業振興事業団 8. 20 運輸省、昭和42年度 告示 11. 8 中小企業振興事業団 適用 9. 14 米国マトソン社のコ 12. 5 運経懇、物的流通部</p> |
| <p>昭和 43年 (1968)</p> | <p>1. 専従事務局を設置 1. 運営のための意見交換会、講演会、協同組合事業研究会を 開催。協同組合巡回訪問 3. 1 交通事故の治療費軽減のため新大阪病院と契約 3. 共同購入物品利用の実態調査実施 3. 31 会員数30協組 4. 1 日貨協連共済グループ保険取り扱い開始 4. 23 交通事故防止をめぐる労務管理の講演会開催 5. 29 第1回通常総会開催(大ト総合会館) 日貨協連に加入 7. 23 職場の人間関係の講演会開催 11. 15 在阪協組理事長会議(現況と組織強化、トラック事業近代 化の講演会) 11. 大阪陸運局の協力を得て大阪トラック協組実態調査 12. 6 協組事務主担者会議(近代化計画の経過)</p> | <p>4. 24 東名高速道路(栗東 7. 1 自動車取得税再び設 8. 13 運輸省、昭和43年度 告示 8. 29 中央推進協議会、各 ついで」を要請 9. 貨物自動車運送事業、 第6位となる。</p> |
| <p>昭和 44年 (1969)</p> | <p>2. 14 協組事務主担者会議(燃料問題と自動車保険制度) 3. 31 会員数30協組 4. 1 阪神高速道路回数通行券の販売を開始 4. 自動車保険の検討を開始 5. 30 第2回通常総会開催(大阪、大成閣) 6. 19 協組事務主担者会議(生産性とタイヤの問題) 8. 1 〃(近代化の進め方) 9. 2 〃(近代化実施計画) 10. 7 日本道路公団一宮管理局に高速道路通行料金別納制度申請 11. 8 高速道路通行料金別納制度の承認を受ける 11. 27 協組事務主担者会議(交通共済の設立について)</p> | <p>4. 1 大阪府貨物運送厚生 4. 25 国鉄、東海道本線で 5. 1 中小企業近代化促進法 改造改善事業」を法制化 5. 26 東名高速道路全線開 8. 1 高速道路通行料金別 8. 27 「全日本トラック協 10. 12 第1回全国トラック</p> |
| <p>昭和 45年 (1970)</p> | <p>3. 大阪万国博の入場券販売 3. 11 西浪速運送事業協組・高度化資金の融資を受け保管庫、 給油施設を完成 3. 31 会員数30協組 5. 28 第3回通常総会開催(大阪、大成閣) 7. 15 協組事務主担者会議(交通共済協組の設立について) 8. 24 〃(交通共済協組の設立と、トラック 運送事業の近代化について) 9. 11 坂田正雄副会長逝去 10. 19 講演会(中小企業構造改善と高度化事業について) 11. 26 近畿ブロック近代化研修会</p> | <p>3. 1 日本道路交通情報セ 5. 21 業界初の「協業組合 8. 3 大阪府交通共済協同 9. 8 全ト協、日貨協連の 年以降の構造改善制 9. 11 中小企業振興事業団 通知 9. 21 運輸省貨物課、各陸</p> |

あゆみ

業 界 の 動 き

にトラック運送事業の近代化事業指定1年延長を申し入れ
進委員会」を設置
集団化第1号「高松輸送センター」が完成
組合による共同施設事業、共同輸送事業の実態調査結果
が参加の意向)
参加意向アンケート調査を開始
なる貨物自動車運送事業者相互間の鉄道および海運を利用
いについて」を通達
造改善事業への移行決定

造改善計画の基本計画を承認、運輸省に提出
央推進本部」を設置
会、近促法にもとづく業種指定期間の再度延長を決める
改正によりトラック運送事業（通運を除く）は指定業種と
会運輸部会で「トラック運送事業の近代化基本計画の一部
施計画」を決定8月3日告示
ラック輸送センター」が完成

款」制度を告示
会の陸上貨物運送又はその取扱分科会でトラック事業
化基本計画（案）」が決定される
創立10周年記念式典
運送事業が近促法にもとづく構造改善の特定業種に指定さ

構造改善のための「中小企業近代化計画」が告示される
事業全体計画、初年度計画が運輸大臣承認を受け5日告示

社 会 の 動 き

- 3. 11 第一銀行、日本勧業銀行合併調印
- 4. 1 自動車産業の資本自由化実施
- 6. 17 沖縄返還協定調印
- 7. 1 環境庁発足
- 7. 5 第4次佐藤内閣成立
- 8. 15 ニクソン大統領、ドル防衛策を発表
- 8. 28 円、対ドルレートの変動相場制実施
- 10. 25 中国、国連加盟

—脱サラブーム—

- 1. 3 日米繊維協定調印
- 2. 2 横井庄一氏グアム島から帰国
- 2. 3 冬季札幌オリンピック
- 2. 19 連合赤軍浅間山荘事件
- 3. 26 高松塚古墳発見
- 5. 15 沖縄復帰
- 6. 11 列島改造論発表
- 7. 7 田中角栄内閣成立
- 9. 25 日中国交回復共同声明
- 12. 22 第2次田中内閣成立

—列島改造ブーム—

- 1. 27 ベトナム和平協定調印
- 2. 28 外貨準備高史上最高
- 4. 27 春闘史上初のゼネスト
- 4. 30 米国ウォーターゲート事件
- 5. 1 資本自由化完全実施
- 7. 25 資源エネルギー庁発足
- 10. 6 第4次中東戦争勃発
- 11. 6 政府、石油緊急対策要綱を決定
- 11. 16 紙、洗剤等の買いだめパニック発生
- 11. 23 ガソリンスタンドの日曜、祝日休業
- 11. 24 政府、総需要抑制策へ転換
- 11. 22 政府石油危機で緊急事態宣言

—第1次石油ショック—

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 |
|------------------------------|---|--|
| <p>昭和 46年 (1971)</p> | <p>1. 14 講演会（経済展望とトラック運送事業の課題について） 2. 12 協組事務主催者会議（流通センター及び協組の運営） 3. 31 会員数40協組 5. 10 大同生命の経営者大型保険の取扱開始 5. 18 第4回通常総会開催（大ト総合会館） 6. 21 講演会（経済の動向と中小企業について） 8. 17 セントラルフェリー(株)と運貨後払制度の契約 8. 26 協組運営と共同事業、高度化事業、構改事業、流通団地隔地間輸送等の研修会 9. 16 洋上セミナー（トラック運送事業の近代化、共同一貫輸送について） 10. 8 斎藤会長逝去 11. 17 自動車重量税についての研修会 12. 21 在阪協組理事長会議</p> | <p>2. 19 運輸省、中小企業庁（6/24決定） 3. 29 全ト協、「構造改善推 4. 7 トラック運送事業の 5. 6 運輸省貨物課、「協同を を発表（全体の85% 6. 15 全ト協、構改事業の 7. 27 運輸省「隔地間に異 する一貫輸送の取扱 9. 20 全ト協、理事会で構</p> |
| <p>昭和 47年 (1972)</p> | <p>1. 26 講演会（円切り上げ後の日本経済と中小企業について） 3. 31 会員数41協組 4. 21 セミナー（構造改善推進について） 5. 23 第5回通常総会開催（大ト総合会館） 7. 7 会員協組理事長会議（協組、連合会のあり方について） 8. 3 協組事務主催者会議（官公需共同受注について） 8. 4 講演会（新内閣の政策と今後の日本経済について） 9. 7 在阪協組正副理事長会議（構造改善事業について） 10. 19 在阪協組理事長会議（構造改善事業について） 10. 28 専門委員会設置。教育情報、金融、資材の3委員会 10. 11 極東オイル(株)とオイル斡旋開始 12. 13 臨時総会開催（大阪、大成閣） 12. 26 セントラルフェリー(株)解散のため契約解除</p> | <p>2. 7 全ト協、理事会で構 3. 13 全ト協、「構造改善中 3. 30 近代化中央推進協議 5. 12 近促法施行令の一部 して再延長される 7. 19 中小企業近代化審議 変更」と「47年度実 12. 18 集団化施設「仙台ト</p> |
| <p>昭和 48年 (1973)</p> | <p>3. 31 会員数45協組 5. 2 第6回通常総会開催（石川県、よしのや依緑園） 5. 保険小委員会で法定外労災上乗せ保険を研究、検討 5. 輸送状況調査実施 6. 道交法改正に伴い「警告反射板」の共同購入 フェリー利用調査実施 9. 1 法定外労災上乗せ保険を実施 9. 3 南港進出希望協組連絡会 9. 13 在阪協組理事長会議（第3次近促、共同施設について） 10. 燃料の斡旋実現前に中東情勢急変のため販売業者より辞退 の申し入れで取り止め 10. 求人広告について実態調査 11. 13 協組運営研修会（組合運営について） 11. 20 〃（組合運営について）</p> | <p>2. 21 運輸省「標準運送約 3. 30 中小企業近代化審議 の構造改善の「近代 6. 25 大阪府トラック協会 7. 12 政令によりトラック される 8. 3 トラック運送事業の 10. 1 先発4県が構造改善 される</p> |

あゆみ

業 界 の 動 き

係諸税のうち自動車重量税および自動車取得税に初の営自
ト（大阪）
本部事務局設置
3トン車以上乗り入れ禁止
部」を設置
テム化事業推進要綱」を採択、日貨協連システム輸送（N
の構造改善事業全体計画初年度計画が運輸大臣承認を受け

ス51年度規制告示
中小企業信用保険法に基づく「倒産関連事業業種」に指定
66.5%値上げ
送情報ネットワークシステム（JUST）の開発研究を運
と共同で開始
ミナーを開催
送特定退職金共済会発足
運送に従事する自動車運転時間に関する指導基準を通過
トのため3度目の緊急輸送命令を発動

送（NST）トライアル開始
離税制が実現
造改善のための特別貸付制度」が創設される
値上げ
興助成交付金」で通達

社 会 の 動 き

- 2. 5 公取委、石油元売12社の生産・価格カルテルに破棄勧告
- 3. 1 消費者物価指数急騰
- 3. 12 ルパン島から小野田少尉帰国
- 4. 11 春闘で史上空前のゼネスト
- 6. 26 国土庁発足
- 8. 9 ニクソン大統領辞任、フォード副大統領昇格
- 8. 30 三菱重工ビル時限爆弾爆発
- 10. 8 佐藤栄作首相にノーベル平和賞
- 11. 26 田中首相「金脈問題」で辞任
- 12. 9 三木武夫内閣発足

—マイナス成長、狂乱物価、不況深刻化—

- 2. 14 政府、第1次不況対策決定
- 3. 1 山陽新幹線（岡山—博多）営業開始
- 4. 30 サイゴン陥落、南ベトナム無条件降伏
- 5. 17 日本女性登山隊エベレスト登頂に成功
- 7. 19 沖縄海洋博開幕
- 11. 26 公労協、スト権ストに突入
- 12. 6 戦後最悪の倒産件数

—賃金カット、人べらし—

- 1. 6 平安神宮焼失
- 2. 2 五つ子誕生
- 2. 4 ロッキード事件発覚
- 6. 25 新自由クラブ結成
- 7. 27 田中角栄逮捕
- 9. 9 毛沢東死去
- 9. 15 第2次三木内閣成立
- 11. 2 米国大統領選でカーター候補が当選
- 12. 24 福田内閣成立

20 年 の

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 ・ |
|----------------------------|---|--|
| 昭和 49年 (1974) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 5 新通案内広告(株)と求人広告の取扱開始 2. 7 協組決算講習会 3. 18 在阪協組理事長会議(協組運営の問題点について) 3. 31 会員数55協組 5. 19 第7回通常総会開催(箱根、仙郷楼) 6. 4 構造改善実行本部事務局に3名派遣 7. 構造改善関係諸会議ひんぱんに開催 12. 27 臨時総会開催(理事定数増員、副会長定数増員) | <ul style="list-style-type: none"> 4. 1 税制改正で自動車関格差が実現 4. 1 共同計算事業スター 6. 4 大阪で構造改善実付 9. 5 大阪府警「生活道路」 9. 17 運輸省、「流通対策本 10. 14 日貨協連「物流シス S T)と決定 11. 26 大阪他1都2府6県告示される |
| 昭和 50年 (1975) | <ul style="list-style-type: none"> 1. 24 割増償却についての説明会 3. 14 協組の取扱登録、組合員の限定解除説明会 3. 24 事務局主担者会議(構改事業、近交協の契約事務委託、火災共済の研究) 3. 31 会員数82協組 4. 7 事務局主担者会議(協組事務局の現状と問題点) 5. 13 講演会(中小企業設備近代化資金融資について) 5. 17 第8回通常総会開催(大阪市、多幸梅) 6. 事務局主担者会議(毎月1回の定例化) 7. 14 講演会(官公需適格組合の資格取得について) 7. 19 臨時総会開催(地区連合会の件) 10. 三菱自動車車両購入奨励金制度開始 | <ul style="list-style-type: none"> 2. 24 環境庁自動車排気ガ 2. 28 ヲラック運送事業、される 4. 1 高速道路料金を平均 4. 1 全ト協、トラック輸輸経済研究センター 5. 16 全ト協、構造改善セ 9. 17 (社)大阪府貨物運 11. 8 労働省、長距離貨物 11. 9 運輸大臣、公労協ス 12. 17 石油備蓄法成立 |
| 昭和 51年 (1976) | <ul style="list-style-type: none"> 3. 11 講演会(これからの物流と交通規制) 3. 24 協組決算処理の研修会 3. 31 会員数96協組 6. 2 第9回通常総会開催(松山、寿苑) 6. 28 (協)新大阪貨物流通センター、高度化資金を導入して摂津にターミナル集団化施設、共同施設が完成 7. 1 カストロールオイル斡旋開始 7. 2 専門委員会に新たに総務、組織委員会が設置される 7. 協同組合巡回調査実施 8. 28 夏季セミナー(新しい時代における企業経営と協組の使命) 9. ヲラック110番構想(輸送相談窓口) 9. 25 構改報告会、理事長会議、共同輸送と今後の事業活動) | <ul style="list-style-type: none"> 3. 2 日貨協連システム輸 4. 1 軽油引取税の営自分 6. 12 国民金融公庫の「構 11. 1 国鉄貨物運送54%の 11. 8 運輸省、「運輸事業振興 |

あゆみ

業 界 の 動 き

事業振興助成補助金」の交付決定を大阪府より受ける
理官制度」発足
よる騒音等の公害の防止対策について」通達
改事業終了以降「知識集約型構造改善事業」へ移行する方
代化セミナー」を開催
済法公布

社 会 の 動 き

- 3. 22 円が急騰 279円70銭に
- 5. 2 領海12カイリと200カイリ漁業水域設定
法案成立
- 5. 27 独禁法改正案成立
- 6. 15 環境庁、NOXの第3次規制発表
- 8. 7 有珠山大爆発

—円高ドル安—

ける新免抑制」を通達
送情報ネットワークシステム（JUST）の試行実験開始
で省令を改正
を2ヵ年延長することを決定。延長終了後は総合型構改事
知識集約型を併合したもの）へ移行を討議

- 2. 21 構造不況法案閣議決定
- 5. 20 新東京国際空港（成田）開港
- 7. 14 先進国首脳者会議（ボン）
- 7. 22 東京外為市場1ドル200円を割る
- 8. 12 日中平和友好条約調印

—炎暑渇水—

請に疑義表明
画2ヵ年延長の「中小企業近代化計画」を策定し、告示
全ト協と日貨協連が共同して「トラック輸送情報ネットワ
同利用研究を開始
%、値上げ
事業への移行を56年4月から承認
業所利用事業（トラックアパート）」が制度化される
働時間等の改善基準」の改正（労働省、2.9通達改正）

- 2. 11 イラン革命、新政権樹立
- 3. 11 政府、石油5%節約を決定
OPECが原油9%の値上げ決定
- 3. 28 米、スリーマイル島で原発事故
- 6. 28 東京サミット開催
- 7. 11 日本坂トンネル事故173両炎上
- 7. 23 日銀公定歩合5.25%に引き上げ
- 10. 26 韓国朴大統領暗殺される
- 11. 8 大平正芳内閣成立

—第2次石油ショック—

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 ・ 業 |
|------------------------------|---|--|
| <p>昭和 52年 (1977)</p> | <p>3. 27 田村興七会長逝去 3. 31 三菱自動車車両購入奨励金制度、事実上実施不可能となる 3. 31 会員数97協組 4. 1 機関誌「CO-OP」を月2回発行に変更 5. 3 西大阪運送事業協組、高度化資金を導入して共同施設、南港ターミナル完成 6. 8 第10回通常総会開催（三重県、第三賢島荘） 7. 道路公団より別納承認取り消し 8. 19 大阪北トラック、大阪南トラック、大阪東トラック協組設立認可 10. 8 創立10周年記念式典（太閤閣） 10. 12 欧州トラック運送事業視察団派遣</p> | <p>3. 26 大ト協「大阪府運輸 7. 1 運輸省「貨物運送監 7. 2 運輸省「トラックに 9. 2 全ト協、53年度の構 針を決定 10. 24 全ト協「トラック近 12. 5 中小企業倒産防止共</p> |
| <p>昭和 53年 (1978)</p> | <p>3. 31 会員数101協組 6. 6 第11回通常総会開催（兵庫県、有馬グランドホテル） 6. 岸貝運輸業協組が通産大臣の揮発油販売業の登録を受ける 6. 12 (協大阪南港配送センター、高度化資金を導入して南港ターミナルに集団化施設、共同施設が完成 7. 23 六部会（高速道路利用、システム輸送、研究開発、施設、金融、共同購入）を設置 7. JUST研究小委員会開催 8. 1 道路厚生会より高速道路通行料金明細磁気テープ借入 9. 1 大ト協関連6団体でコンピュータ導入。高速道路請求書作成、協組構成員管理に利用 9. 25 大阪府中小企業団体中央会会長表彰を受ける 10. 17 高速道路利用近畿協議会設立総会 11. 2 臨時総会開催（地区連合会承認） 12. ジャスト事業に参加</p> | <p>3. 24 運輸省「不況期にお 6. 12 全ト協、トラック輸 7. 1 運輸省、過積載規制 7. 25 全ト協、現構改事業 業（企業集約型化と 12. 1 改正道交法施行</p> |
| <p>昭和 54年 (1979)</p> | <p>3. 31 会員数103協組 4. 25 機関誌「CO-OP」月2回発行になる。協組構成員に直送 5. 24 第12回通常総会開催（兵庫県、宝塚グランドホテル） 6. 25 輸送動向・諸資材購入価格アンケート調査開始 9. 25 輸送動向・諸資材購入価格アンケート調査に品目別の輸送動向調査を加える 10. 12 貝塚貨物運送協組、一般倉庫業の許可を得て貝塚運輸倉庫が完成 11. 14 講演会（最近の政治・経済について）</p> | <p>1. 1 公取委、運賃一括申 3. 28 運輸省、構造改善計 4. 20 運輸省からの提案で、 「一システム」の共 6. 5 高速道路通行料金25 11. 20 全ト協、総合型構改 12. 7 「貨物自動車運送事 12. 27 「自動車運転者の労</p> |

あゆみ

界の動き

社会の動き

本道路公団、全ト協四者による「高速道路連絡協議会」発足
竣工
わる契約書」で指摘
事務局で「総構改指導対策室」を設置

- 1. 3 イラン原油1バーレル30ドル値上げ
- 1. 11 政府、石油7%節約決定
- 2. 18 日銀公定歩合7.25%に引き上げ
- 6. 13 卸売物価1年7ヵ月ぶりに下落
- 6. 12 大平首相死去
- 7. 17 鈴木善幸内閣成立
- 11. 4 米大統領選挙にレーガン氏が当選
- 12. 27 ソ連、アフガンに進駐

—この年78年ぶりの冷夏—

の作成要領」を決める
改善事業の参加意識調査を実施
的に解消し、総合システムの業務を開始
業振興センター設立
の指針となるトラック運送事業の「近代化計画」告示さる
政監察はじまる
総合型構造改善事業計画が承認される

- 1. 7 北陸、東北地方に豪雪
- 2. 16 イラン原油輸入再開
- 3. 16 第2次臨時行政調査会スタート
- 3. 17 政府、総合不況対策を決定
- 3. 20 神戸ポートピア81開幕
- 4. 12 米国スペースシャトル初飛行
- 10. 6 エジプト、サダト大統領暗殺さる
- 10. 19 福井京大教授がノーベル化学賞受賞

等の整理にかんする省令の制定
値上げ
15.1%値上げ
第1回中央研修を開催
ック事業の規制見直しを勧告

- 2. 8 ホテルニュージャパン火災
- 2. 9 日航機「逆噴射」で羽田沖に墜落
- 3. 15 トヨタ自工、自販合併
- 4. 1 新500円硬貨発行
- 4. 2 フォークランド紛争
- 6. 22 IBM産業スパイ事件
- 6. 23 東北新幹線（盛岡—大宮）開業
- 9. 22 三越、岡田社長を解任
- 10. 12 鈴木首相辞意表明
- 11. 10 ソ連ブレジネフ書記長死去
- 11. 15 上越新幹線（大宮—新潟）開業
- 11. 25 中曽根内閣正式発足

ラック団地を中心とした「全国トラック団地等連絡協議会」
認可の整理、合理化など行革に対する最終答申
部を設置
物自動車に係る道路運送秩序の確立に関する決議」を可決
理委員会設置法が可決
の新運賃認可
会館に移転

- 3. 15 OPEC、原油5ドル値下げ
- 4. 5 政府、11項目の景気対策を決定
- 7. 27 経企庁、景気底離れ宣言
- 8. 12 フィリピンのアキノ氏暗殺さる
- 8. 13 金融機関の第2土曜休日スタート
- 9. 1 大韓航空機をソ連が撃墜
- 10. 1 東北新幹線、上越新幹線全線開業
- 12. 20 電電公社改革3法案成立
- 12. 27 第2次中曽根内閣発足

—下期から輸出好調で景気回復—

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 |
|---------------------|---|---|
| 昭和 55年 (1980) | <ul style="list-style-type: none"> 3. 22 共同車庫の説明会開催 3. 31 会員数105協組 5. 12 業界におけるコンピューター導入実態調査実施 6. 6 第13回通常総会開催（大分県、杉乃井ホテル） 7. 7 西淀運輸事業協組、公害防止事業団の資金導入により集団化施設完成 10. 1 日本自動車連盟(JAF)とロードサービス料金後払制度契約締結 11. 29 日本カー・フェリー、大洋フェリーと航送予約の取扱開始 12. 17 関西ヨコハマタイヤよりタイヤの一括購入(395本) | <ul style="list-style-type: none"> 1. 22 運輸省、建設省、日 4. 13 「南紀やすらぎ荘」 10. 国税庁、「運送にかか 12. 1 全ト協と日貨協連の |
| 昭和 56年 (1981) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 4 泉南陸運事業協組が倉庫業の許可を受ける 3. 31 会員数105協組 4. 15 大阪中央トラック協組が大阪北トラック協組より分離設立 6. 6 第14回通常総会（大阪、阪急百貨店特別食堂） 9. 11 カーフェリー航送運賃後払い制度の取り扱いについて、資材委員会にて検討 9. 25 広島グリーンフェリー、新日本海フェリー、四国開発フェリーと航送予約の取扱開始。日本カー・フェリー、大洋フェリー、広島グリーンフェリーと航送運賃後払い制度の取扱開始。 11. 6 事務主催者会議(組合法の改正、燃料価格動向、金利動向、大貨フェリー予約センター、CO-OPの第3種郵便物の申請、総合型構造改善について) | <ul style="list-style-type: none"> 1. 27 全ト協「標準送り状 2. 全ト協、総合型構造 4. 1 NSTとJUSTを発展 4. 16 (財貨物自動車運送事 6. 25 総合型構造改善事業 10. 1 行管庁のトラック行 12. 大阪他17都道府県の |
| 昭和 57年 (1982) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 23 事務主催者会議（大貨フェリー予約センター、高速道路別納制度、阪神高速通行回数券について） 3. 31 会員数107協組 4. 30 広島グリーンフェリー廃航のため取扱終了 6. 1 品目別輸送動向、諸資材購入価格調査の分析のためコンピューターを利用 6. 6 第15回通常総会（大阪、大阪コクサイホテル） 6. 21 機関誌「CO-OP」の第3種郵便物認可 7. 17 貨物自動車運送事業所共同利用事業(アパート方式)、保証共済制度について理事会で検討 8. 23 大阪高知特急フェリーと航送予約および航送運賃後払制度の取扱開始。 9. 8 貨物自動車運送事業所共同利用事業(アパート方式)の説明会 10. 13 第1回無線従事者資格取得講習会を開催、現在も継続中 | <ul style="list-style-type: none"> 3. 24 運輸省関係、許認可 4. 1 国鉄貨物運賃 6.3% 5. 12 高速道路通行料金、 7. 22 総構改指導対策室、 11. 行管庁、通運、トラ |
| 昭和 58年 (1983) | <ul style="list-style-type: none"> 1. 24 貨物自動車運送事業所共同利用事業(アパート方式)の説明会 2. 2 講演会（物流合理化と自動車無線） 3. 8 講演会（マーメイド号の航海） 3. 京阪神区分地図を協組及び構成員に配布 3. 18 協組決算事務講習会 3. 18 事務主催者会議（大貨フェリー予約センター、高速道路別納制度、阪神高速回数券、MCA無線システムについて） 3. 24 大阪第一トラック協組、大阪高速トラック協組が大阪南トラック協組から分離設立 3. 31 会員数107協組 6. 1 第16回通常総会（大阪、ホテル日航大阪） | <ul style="list-style-type: none"> 1. 8 高度化資金導入のト 3. 14 臨時行政調査会が許 4. 1 運輸省、機構改革本 4. 15 参議院運輸委が「貨 5. 13 参議院で国鉄再建管 8. 4 運輸省、宅配便27社 8. 10 日貨協連、トラック |

あゆみ

業 界 の 動 き

制緩和で中間報告
共催による「組合活性化セミナー」開催
略化構造改善計画について」の指針を示す
法及び中小企業団体の組織に関する法律の一部を改正
事業区域拡大(首都圏、阪神圏)を施行
構造改善計画について検討
施
民営化は妥当と意見

社 会 の 動 き

- 2. 東京に15年ぶり大雪
- 3. 18 グリコ、森永事件
- 5. 29 大蔵省、金融自由化方針を明示
- 7. 1 総務庁発足
- 8. 3 専売公社改革法が成立
- 10. 28 第3次中曽根内閣発足
- 11. 26 東京、世田谷で地下ケーブル火災、オンライン途絶

—新札(1万円、5千円、千円)が登場—

車が創立総会
行、VAN事業が本格化
和の意見書を行革審、運輸省へ提言
信用保証制度事業開始
約款を告示
革大綱を決定
民営化を柱とする「国鉄改革のための基本方針」を閣議決定
62年度から「経営戦略化構造改善事業へ移行のための基礎
略化ビジョン調査委員会」が発足
年会(YOU)が創立

- 3. 16 つくば科学万博が開幕
- 4. 1 「NTT」「たばこ産業」会社がスタート
- 5. 17 男女雇用機会均等法が成立
- 6. 人材派遣法成立(61/7)施行
- 8. 12 日航機、群馬県大野村山中に墜落
- 8. 13 三光汽船が倒産
- 9. 1 シートベルト着用義務化
- 11. 3 阪神、日本シリーズで優勝

—公社の民営化—

輸の情報化」について答申
クルーム約款を告示
区域の区域トラック車庫立地緩和を通過
者保護対策を発表
送・取扱約款を告示

- 1. 28 米国スペースシャトル打ち上げ直後爆発
- 2. 25 フィリピン大統領にアキノ女史就任
- 4. 29 ソ連のチェルノブイリ原発事故発生
- 5. 4 東京サミット
- 7. 6 衆、参院同日選挙。自民党大勝
- 8. 4 円が急騰152円に
- 8. 26 経済企画庁、景気後退を宣言
- 11. 10 天皇在位60周年記念金貨発行
- 11. 28 国鉄改革法が成立

—この年、貿易摩擦に終始—

起大会(中之島公会堂)
ト協の官民一体では、全国初のメタノール車試走行を実
正が施行、駐車違反等に厳しい措置

- 6. 8 先進国首脳会議ベネチアサミット開幕

20 年 の

| 年 | 大 貨 協 連 の 動 き | 行 政 ・ |
|---------------------|--|---|
| 昭和 59年 (1984) | <p>2. 14 事務主催者会議（総合型構造改善、新システム、信用保証制度、大貨協連事業内容）</p> <p>3. 14 講演会（今年世界と日本はどう動くかー政治と経済ー）</p> <p>3. 31 会員数111協組</p> <p>6. 6 第17回通常総会（大ト総合会館）</p> <p>9. 12 中小企業庁長官表彰を受ける</p> <p>10. 22 事務主催者会議（活性化セミナー、連合会事業について）</p> <p>11. 7 活性化セミナー（地域の中でその活動のあり方を考える）</p> <p>12. 1 大洋フェリーと名門フェリーが11/14合併し、名門大洋フェリーとして発足。同フェリーの航送予約および航送運賃後払い制度の取扱開始。</p> | <p>1. 31 運輸省、行管庁に規</p> <p>2. 9 全ト協、日貨協連の</p> <p>3. 中小企業庁、「経営戦</p> <p>5. 16 中小企業等協同組合</p> <p>6. 1 一般区域トラックの</p> <p>6. 12 全ト協、経営戦略化</p> <p>7. 1 運輸省、機構改革実</p> <p>10. 18 運輸省、国鉄の分割</p> |
| 昭和 60年 (1985) | <p>3. 19 事務主催者会議（大貨協連事業内容について）</p> <p>3. 19 協組決算事務講習会</p> <p>3. 19 講演会（現代社会におけるの生き方）</p> <p>3. 31 会員数113協組</p> <p>5. 28 大ト協の信用保証制度説明会</p> <p>6. 8 第18回通常総会（大阪、大林ビル）</p> <p>7. 大ト協信用保証制度に出捐（270万円）</p> <p>11. 2 活性化セミナー（協同組合の機能を掘り下げる）</p> | <p>3. 10 青函トンネルが貫通</p> <p>3. 14 日本メタノール自動</p> <p>4. 1 電気通信事業法が施</p> <p>5. 21 経団連が運輸規制緩</p> <p>8. 1 大ト協、全国で初の</p> <p>9. 19 運輸省、標準宅配便</p> <p>9. 24 政府、規制緩和の行</p> <p>10. 11 政府、国鉄の六分割</p> <p>10. 23 全ト協、日貨協連が調査を行う「経営戦</p> <p>11. 20 全国運輸協同組合青</p> |
| 昭和 61年 (1986) | <p>3. 19 協組決算事務講習会</p> <p>3. 19 事務主催者会議（経済事業についての意見交換）</p> <p>3. 31 会員数114協組</p> <p>6. 10 第19回通常総会（大阪、都ホテル大阪）</p> <p>7. 14 事務主催者会議（事業計画推進の協力依頼、組合運営上の問題点、事務主催者会議の開催要領について）</p> <p>7. 24 「協同組合連合会近畿地区連合会」発足</p> <p>9. 協同組合巡回調査実施</p> | <p>1. 14 運輸情報部会が「運</p> <p>5. 15 運輸省、標準トラン</p> <p>8. 2 建設省が市街化調整</p> <p>10. 9 運輸省が引越の消費</p> <p>10. 13 運輸省、標準引越運</p> |
| 昭和 62年 (1987) | <p>2. 「売上税」反対署名運動展開</p> <p>3. 23 事務主催者会議（協同組合巡回調査の中間集計報告、組合運営上の問題点についての意見交換）</p> <p>3. 31 会員数116協組</p> <p>4. 1 「表彰規定」を施行、毎年開催される通常総会において会員協同組合の理事長、専従役員にたいする表彰制度の創設</p> <p>6. 10 第20回通常総会（大ト協総合会館）</p> | <p>2. 18 「売上税」反対総決</p> <p>2. 大阪府、大阪市、大施</p> <p>4. 1 道路交通法の一部改</p> |

| 第5回通常総会 (47. 5. 23) | 臨時総会 (47. 12. 13) | 第6回通常総会 (48. 5. 2) | 第7回通常総会 (49. 5. 19) | 臨時総会 (49. 12. 27) |
|---|---|--|--|--|
| 北畑芳藏 田村與七 山口寅造 村田和男 大西珍夫 別所康充 上垣忠雄 岩田欣之 市川欣之 宇堂重吉 松葉大二 | 北畑芳藏 田村與七 山口寅造 村田和男 竹内豊夫 大西珍充 別所康雄 上垣忠雄 岩田欣之 市川欣之 宇堂重吉 松葉大二 | 北畑芳藏 田村與七 山口寅造 村田和男 竹内豊夫 大西珍充 別所康雄 上垣忠雄 市川欣之 宇堂重吉 松葉大二 | 北畑芳藏 山口寅造 田村與七 松葉大二 本並薰 竹内豊夫 上垣忠雄 庄田正吉 川端長治郎 斎藤昭藏 坂田喜藏 鶴田正雄 西川安雄 | 北畑芳藏 山口寅造 田村與七 松葉大二 本並薰 井上道夫 竹内豊夫 上垣忠雄 庄田正吉 川端長治郎 斎藤昭藏 坂田喜藏 鶴田正雄 西川安雄 |
| 山田義信 淵田義信 | 山田義信 淵田義信 | 淵田義信 尾ヶ口義之 | 淵田義信 宇堂重吉 大西珍夫 | 淵田義信 宇堂重吉 松六郎 |
| 第81回理事会 (54. 9. 28) | 第13回通常総会 (55. 6. 3) | 第15回通常総会 (57. 6. 2) | 第17回通常総会 (59. 5. 26) | 第19回通常総会 (61. 6. 10) |
| 山口寅造 本並薰 西尾清雄 宮田貴代 竹内豊 松葉大二 庄田正吉 川端長治郎 斎藤昭藏 若松健之助 多胡見良一 細川武雄 川井信義 切石光清 西菊地多賀雄 淵田義信 楠井藤吉 福森信一 | 山口寅造 本並薰 西尾清雄 宮田貴代 若松六郎 斎藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細見良一 川井武雄 川井信義 切石光清 西菊地多賀雄 三井實 淵田義信 福森信一 中田一夫 | 山口寅造 柏原庸 本並薰 西尾清雄 宮田貴代 若松六郎 斎藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細見良一 川井武雄 川井信義 切石光清 西菊地多賀雄 三井實 淵田義信 福森信一 中田一夫 | 柏原庸 山口寅造 本並薰 西尾清雄 宮田貴代 若松六郎 斎藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細見良一 川井武雄 川井信義 切石光清 西菊地多賀雄 三井實 淵田義信 福森信一 中田一夫 | 柏原庸 山口寅造 本並薰 西尾清雄 宮田貴代 若松六郎 斎藤昭藏 東川清司 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細見良一 川井武雄 川井信義 切石光清 西岩田忠延 新開芳 淵田義信 福森信一 中田一夫 |

会員数と事業収入、年度末

| 事業費および一般管理費 | 事業外費用 | 支出合計 | 当期利益 | 正味財産 |
|-------------|------------|-------------|------------|------------|
| 75,253 | 73,832 | 149,085 | 61,231 | 361,231 |
| 666,026 | 508,415 | 1,174,441 | -3,758 | 366,473 |
| 1,926,131 | 544,314 | 2,470,445 | 64,396 | 536,869 |
| 5,247,410 | 3,062,365 | 8,309,775 | 2,071,767 | 2,978,486 |
| 9,080,590 | 3,451,755 | 12,532,345 | 2,391,520 | 5,276,726 |
| 13,831,112 | 5,112,389 | 18,943,501 | 3,250,659 | 7,966,905 |
| 23,782,529 | 4,495,951 | 28,278,480 | 3,443,653 | 11,122,746 |
| 34,979,427 | 3,896,153 | 38,875,580 | 1,601,458 | 10,562,934 |
| 53,905,471 | 6,831,482 | 60,736,953 | 7,253,485 | 17,477,574 |
| 80,458,657 | 6,141,569 | 86,600,226 | 11,097,581 | 27,494,990 |
| 62,841,589 | 6,680,138 | 69,521,727 | 2,348,459 | 28,786,449 |
| 63,373,654 | 4,510,866 | 67,884,520 | 4,864,751 | 32,570,270 |
| 74,945,157 | 4,910,888 | 79,856,045 | 7,438,783 | 36,927,393 |
| 79,535,023 | 5,298,440 | 84,833,463 | 13,347,878 | 42,671,351 |
| 88,493,651 | 6,306,202 | 94,799,853 | 6,701,080 | 41,789,431 |
| 97,696,703 | 6,951,258 | 104,647,961 | 11,256,113 | 48,938,044 |
| 96,923,417 | 7,328,802 | 104,252,219 | 12,508,982 | 54,487,026 |
| 101,440,459 | 8,053,625 | 109,494,084 | 15,278,693 | 62,785,719 |
| 102,811,273 | 17,471,046 | 120,282,319 | 13,262,845 | 69,058,564 |
| 109,285,411 | 19,189,334 | 128,474,745 | 15,242,250 | 67,604,772 |

| 品目 年度 | 日本道路公団 別納制度 | 阪神高速道路 回数通行券 | フェリー航送 | 作業服 | タコグラフ チャート紙 | その他 |
|----------|----------------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|------------------|
| 53年度 | 12億1,199万 | 3億6,039万 | | 2,200着 670万 | 180カートン 315万 | 警告反射板 |
| 54年度 | 16億7,818万 | 4億1,782万 | | 2,413着 500万 | 175カートン 300万 | サングラス フェリー時刻表 |
| 55年度 | 22億4,122万 | 5億2,205万 | 102回 466万 | 4,099着 1,050万 | 133カートン 230万 | タイヤ |
| 56年度 | 22億5,777万 | 6億2,248万 | 517回 2,154万 | 3,054着 696万 | 32カートン 45万 | |
| 57年度 | 30億7,085万 | 6億7,215万 | 875回 3,756万 | 2,658着 781万 | 108カートン 189万 | |
| 58年度 | 37億5,033万 | 7億5,678万 | 746回 3,112万 | 2,960着 910万 | 74カートン 122万 | |
| 59年度 | 44億9,687万 | 8億0,514万 | 917回 3,741万 | 3,184着 1,049万 | 123カートン 196万 | |
| 60年度 | 51億7,447万 | 7億6,974万 | 738回 3,113万 | 3,424着 1,264万 | 90カートン 157万 | |
| 61年度 | 59億8,403万 | 7億8,108万 | 619回 2,468万 | 3,054着 1,076万 | 30カートン 50万 | |

決算額と正味財産の推移

| 年 度 | 会員数 | 事 業 収 入 | 賦 課 金 収 入 | 事 業 外 収 入 | 収 入 合 計 |
|---------|-----|-------------|-----------|------------|-------------|
| 1 42年度 | 30 | 0 | 196,000 | 14,316 | 210,316 |
| 2 43年度 | 30 | 238,540 | 918,000 | 14,143 | 1,170,683 |
| 3 44年度 | 38 | 2,215,860 | 226,485 | 92,496 | 2,534,841 |
| 4 45年度 | 40 | 9,315,758 | 292,180 | 773,604 | 10,381,542 |
| 5 46年度 | 41 | 12,724,168 | 1,360,121 | 839,576 | 14,923,865 |
| 6 47年度 | 45 | 18,950,516 | 689,250 | 2,554,394 | 22,194,160 |
| 7 48年度 | 53 | 27,642,149 | 1,783,208 | 2,296,776 | 31,722,133 |
| 8 49年度 | 74 | 33,685,327 | 2,602,960 | 4,188,751 | 40,477,038 |
| 9 50年度 | 96 | 53,888,272 | 7,099,696 | 7,002,470 | 67,990,438 |
| 10 51年度 | 97 | 88,075,965 | 1,287,519 | 11,503,613 | 100,867,097 |
| 11 52年度 | 101 | 56,363,867 | 4,413,935 | 11,206,184 | 71,983,986 |
| 12 53年度 | 103 | 58,802,283 | 5,634,913 | 9,891,485 | 74,328,681 |
| 13 54年度 | 105 | 74,189,323 | 7,761,543 | 7,899,392 | 89,150,258 |
| 14 55年度 | 105 | 82,730,777 | 2,992,010 | 15,205,414 | 100,928,201 |
| 15 56年度 | 107 | 87,449,786 | 2,983,430 | 12,706,087 | 103,139,303 |
| 16 57年度 | 107 | 99,319,041 | 3,004,400 | 16,015,173 | 118,338,614 |
| 17 58年度 | 111 | 99,005,759 | 3,036,200 | 16,852,172 | 118,894,131 |
| 18 59年度 | 113 | 109,735,721 | 3,135,000 | 16,516,956 | 129,387,677 |
| 19 60年度 | 114 | 106,578,738 | 3,152,000 | 24,359,466 | 134,090,204 |
| 20 61年度 | 116 | 114,707,539 | 3,201,400 | 25,858,056 | 143,766,995 |

取 扱 経 済 事 業 一 覧

| 品目 年度 | 日本道路公団 別 納 制 度 | 阪神高速道路 回 数 通 行 券 | フェリー航送 | 作 業 服 | タコグラフ チャート紙 | そ の 他 |
|----------|-------------------|---------------------|--------|------------------|-----------------|----------------------------|
| 44年度 | 月額 1,000万 | 月 300万 | | 3,200着 210万 | | |
| 45年度 | 1億3,200万 | 6,000万 | | 5,500着 385万 | | |
| 46年度 | 1億6,200万 | 7,370万 | | 2,900着 260万 | 70カートン 200万 | |
| 47年度 | 2億4,700万 | 1億1,360万 | | 1,450着 260万 | 210カートン 220万 | オイル カップヌードル マイカーシグナル |
| 48年度 | 3億5,151万 | 1億4,280万 | | 1,200着 325万 | 200カートン 230万 | 求人広告 洗車機 反射板 |
| 49年度 | 3億3,356万 | 1億5,579万 | | 5,375着 485万 | 340カートン 385万 | カーワックス カークーラー |
| 50年度 | 7億1,300万 | 2億1,120万 | | 8,154着 653万 | 195カートン 338万 | |
| 51年度 | 10億8,836万 | 2億4,026万 | | 4,016着 600万 | 220カートン 383万 | 温 灸 器 シートパッチ |
| 52年度 | 7億9,797万 | 2億6,261万 | | 5,585着 1,120万 | 211カートン 330万 | クレモナテーブ 安全靴 消 火 器 |

取 扱 保 険 事 業 一 覧

| 品目 年度 | 共済グループ 保険 | 日貨共済年金 | 経営者団体保 険(大同生命) | 経営者大型共済 保険(東邦生命) | 法定外労災 保険 | 大型福祉制度 | トータルライ フプラン | 利殖プラン | 健 康 年 金 |
|-------------|---------------------------|-------------|-----------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------|----------------|-------|---------|
| 昭 和 44年度 | 1,800名 18.49億円 | | | | | | | | |
| 45年度 | 1,950名 21億円 | | | | | | | | |
| 46年度 | 2,550名 28.5億円 | 26社 221口 | 125名 4.8億円 | | | | | | |
| 47年度 | 2,830名 34.1億円 | 15社 150口 | 361名 11.2億円 | | | | | | |
| 48年度 | 186社 2,360名 34.4億円 | 13社 136口 | 65社 404名 12.3億円 | 40社 71名 7.8億円 | 277社 5,175名 258.75億円 | | | | |
| 49年度 | 172社 2,038名 31.9億円 | 13社 136口 | 65社 404名 12.3億円 | 45社 65名 6.2億円 | 285社 5,324名 266.2億円 | | | | |
| 50年度 | 165社 1,719名 31.3億円 | 11社 126口 | 65社 404名 12.3億円 | 41社 57名 5.9億円 | 262社 4,850名 242.5億円 | | | | |
| 51年度 | 141社 1,476名 26.9億円 | 11社 63口 | 29社 131名 4.4億円 | 18社 26名 2.7億円 | 220社 4,077名 203.85億円 | 81社 108名 12.3億円 | | | |
| 52年度 | 139社 1,498名 33.4億円 | 9社 34口 | 29社 131名 4.4億円 | 11社 12名 1.5億円 | 181社 3,901名 195.05億円 | 68社 71名 8.7億円 | | | |
| 53年度 | 189社 2,505名 56.7億円 | 9社 52口 | 8社 26名 2.6億円 | 10社 11名 1.4億円 | 157社 3,472名 173.6億円 | 32社 63名 7.9億円 | | | |
| 54年度 | 272社 2,463名 58.5億円 | 10社 52口 | | 10社 13名 1.3億円 | 169社 3,542名 177.1億円 | 33社 59名 | | | |
| 55年度 | 291社 2,713名 69.3億円 | 10社 40口 | | 8社 9名 0.9億円 | 182社 3,641名 182.05億円 | 37社 37名 | | | |
| 56年度 | 290社 2,704名 70.2億円 | 10社 40口 | | 8社 9名 0.9億円 | 181社 3,628名 181.4億円 | 37社 37名 | | | |
| 57年度 | 290社 2,649名 68.5億円 | 10社 40口 | | 8社 9名 0.9億円 | 174社 3,189名 159.45億円 | 37社 37名 | 12名 141名 | | |
| 58年度 | 286社 2,565名 66.45億円 | 8社 32口 | | 4社 5名 0.61億円 | 161社 2,894名 144.7億円 | 39社 41名 | 18名 210名 | | |
| 59年度 | 286社 2,500社 66.98億円 | 8社 66口 | | 2社 5名 0.29億円 | 161社 2,882名 144.1億円 | 23社 25名 | 14名 115名 | 32名 | |
| 60年度 | 275社 2,605名 69.52億円 | 7社 46口 | | | 145社 2,875名 143.75億円 | 21社 23名 | 9名 95名 | 32名 | |
| 61年度 | 277社 2,654名 71.15億円 | 7社 83口 | | | 136名 2,851名 142.55億円 | 21社 23名 | 22名 | 22名 | |



故 三宅 元
(初代副会長)



故 坂田 正雄
(初代副会長)



故 斎藤 絳
(初代会長)



山口 寅造
(2・3・4・5代副
会長、6代会長)



故 田村 与七
(2代副会長、3代
会長)



故 北畑 芳蔵
(2代会長)



村田 和男
(初・2代副会長)



西尾 清雄
(5・6代副会長)



井上 道夫
(2代副会長)



本並 薫
(2・3代副会長、
4代会長)



松葉 大二
(2・3・4代副会長、
5代会長)



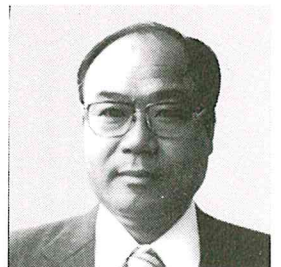
竹内 豊
(初代専務理事)



斎藤 昭
(6代副会長)

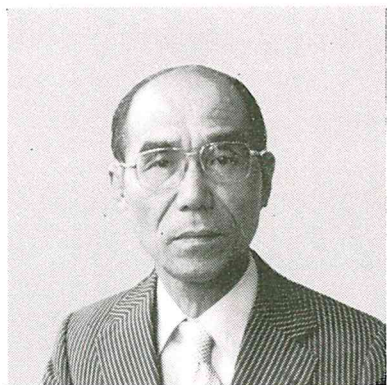


若松 六郎
(6代副会長)



宮田 貴代
(5・6代副会長)

大貫協連の現役員



西尾清雄 副会長



宮田貴代 副会長



柏原庸 会長



若松六郎 副会長



斎藤昭 副会長



松葉大二



山口寅造



東川清司 専務





中川武雄



多胡健之助



川端長治郎



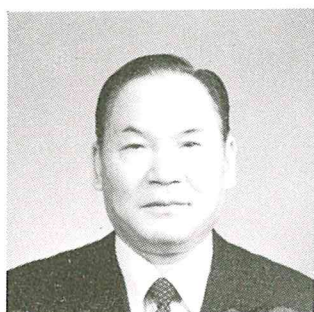
西光清



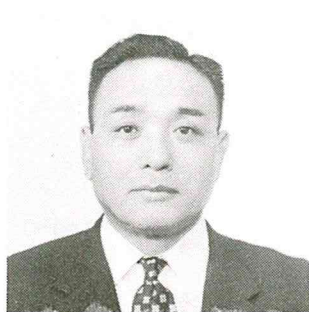
川井金治郎



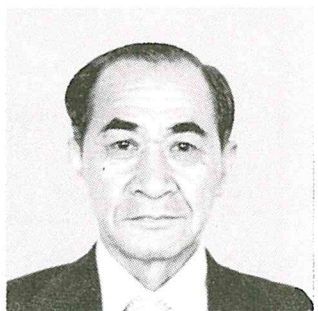
切石信義



新開延芳



岩田忠司



中田一夫



福森信一



淵田義信



大貨協連20年の歩みと 将来ビジョンについて

大貨協連二十年の歩みと、将来へのビジョンについて、連合会がどうあるべきか、連合会は何をなすべきか、という具体的な方向についてよろしく願っています。本日、ご出席の皆さんは、一つには個々運送事業所の経営者であり、連合会会員協同組合の理事長さん、かつ連合会の理事という三つの立場を兼ねておられるわけで、それぞれの立場からのご発言を期待しています。

(司会者のあいさつから)

—— 本日は大貨協連の創立二十周年に際して、大貨協連の過去、現在、将来について皆さんに語って頂き、これを記念誌に掲載いたします。創立二十周年記念事業実行委員会を設定して、二十周年事業の策定と推進を行ってまいりましたが、委員長の齋藤副会長からごあいさつをお願いします。

に十周年記念誌の座談会の記事を読ましていただきましたが、発足



齋藤 大貨協連も今年で二十周年を迎えました。十月三日には太閤園で記念事業を催すわけですが、一つの企画として、中央会からコーディネーターとして阿曾先生を迎え、記念座談会を催しました。連合会のあり方などについて、皆さんのないご意見をお願いします。

遠慮のないご発言 で立派な座談会に

柏原 本日は二十周年の座談会ということで、皆さんの忌憚のないご意見を拝聴して記念誌に載せたいと思います。私、参考のため

おられますし、なかには新しい方もおられますが、座談会といういろいろ問題が片苦しいものになります。立派な記念誌の座談会になりますよう、遠慮なくご発言いただいで、意義ある座談会になるようお願いいたします。

以来、先輩たちが非常なご努力をされてこられたことがよくわかります。当時の一〇三協組が現在は一一六協組が増えておるわけで、全国的に見ましても誇れる連合会組織になっております。それぞれの協組が皆さんのご努力により活動されておられるわけで、なかにはあまり活動されていない協組もございますが、皆さんがよくやっていただいておりますので、現在は活発な動きになりつつあります。喜ばしい状態だと思っております。今日はこういう課題も含めまして、十周年当時のメンバーがほとんど

——いま大阪府トラック協会に
おける会員は、三千百五十社、このうち大貨協連を構成する協同組合は、現在一一六組合あり、約千三百社、延べ千九百社の事業所の方々が、この一一六協同組合を構成しています。協同組合においては、地域別、業種別、目的別で構成し、一事業者の方々が協同組合に平均一・五件加入している。そしてそれぞれの事業目的に応じて協同組合活動を行っています。しかし組織率として日本一、抜群の結束力を誇る一面において、設立されている一一六協同組合のすべてが、それぞれの事業目的に応じて積極的に活動しているか、となると全国的にもそうなのですが、

20周年記念座談会



約三割ぐらい休眠組合があるという現状です。また連合体における事業活動の内容、決算内容は皆さんご存知ですが、連合会職員八名で年間予算一億一千四百万円、賦課金収入は全体の三割程度であり、収益は自らの経済活動による事業収入で得ている。これらの経済事業のほか教育、情報、調査、広報等の事業が、これら財源によってなされています。

昨年从今年の三月にかけて、私どもでは一六協同組合の実態調査を行い、全会員を訪問して事業内容をお聞きした中では、いろ

いろ協同組合活動において問題点を抱えていることも事実です。当初の設立目的であった事業も衰退したわけですが、概ね七割ぐらいの協同組合は、それぞれの目的で活発に活動しております。私ども一六組合を会員とする協同組合連合会としては、これらの協同組合の活性化にどのようにお役に立っていただけるか、従来の事業内容を踏まえて、一層の協同組合活性化にどのようなお力添えが出来るのか現在の課題になっています。

二十年は人と言えれば成人式、日本経済の中で特に貨物運送事業と

出席者 (順不同・敬称略)

| | |
|------------|-------|
| 会長 | 柏原 庸 |
| 副会長 | 西尾 清雄 |
| 副会長 | 宮田 貴代 |
| 副会長 | 斎藤 昭 |
| 副会長 | 若松 六郎 |
| 専務理事 | 東川 清司 |
| 総務委員会副委員長 | 川端長治郎 |
| 組織委員会副委員長 | 多胡健之助 |
| 教育情報委員会委員長 | 川井金治郎 |
| 金融委員会委員長 | 松葉 大二 |
| 資材委員会委員長 | 西光 清 |

▷コーディネーター 阿曾 邦雄

(大阪府中小企業団体中央会事務局長)

▷司会—大貨協連事務局長 池谷 成之

いうのは、公共的使命をもって、日本の物流の殆んどを担っている。総物流が五十九億トで十九億トぐらいが営業用自動車で運ばれている。それら公共的使命が極めて大きいものでありながら、その業界実態は殆んどが中小零細企業であること、その中での協同組合の活動の位置づけ、また協同組合活動がより活性化することによる公共的使命の達成、それらが社会的な地位向上につながるということ、そのために私どもは教育・情報、調査・広報、経済事業の三つを事業の柱として今日まで推進してまいりました。お陰さまで協同組合にご加入されている方々には、いろいろお役に立ってきたのじやないかと自負しているわけですが、果たして現状の活動でよいのかどうか、また三十年、四十年の先を踏まえて、協同組合連合会がいかにあるべきか、どのような対応をしていくべきか、いま課せられてあるわけです。斎藤さん、大貨協連の現状とそこのお考えについて。

経験生かしソフト

面での役割を模索

斎藤 大貨協連の今後ということ

とで、私は二十年を契機として、協同組合とは何か、という原点に帰る必要があると思う。個々の企業の足腰を鍛えていくのが出発点だった。大貨協連が出来たから会



社が良くなる、というのでなく、会社を良くし、協同組合が良くなる、大貨協連が良くなるという形ですね。昭和四十一年から構造改善事業がスタート、即ち個々の企業の足腰を強くするための協同組合活動が、いま経営戦略化の構造改善に進んでいる。これからは今までの経験あるいはハードな面をいかに利用していくか。そしてソフト面における大貨協連としての役割を皆さんとともにいかに模索していくか、というふうに考えています。

零細企業の生き

残る道を指導

川井 構造改善事業にのるため

に、不況業種ばかりが組織的に寄って、こういう目的でやろうと協同組合を作られた方々は、案外やっておられるが、何とか協同組合を残さないといかんと、やっておられるところは親睦的な考え方でやっておられる。一方では何と



か維持をしないといかんと苦慮されている。本当に仕事をやろうとすれば、目的に添ってお互いの会社企業の不足するところを協力しあっていくことが大事だ。例をあげると倉庫一つにしても、自分のところだけでは作る力がないので、協同組合の出資により、お互いに利用することでそれぞれプラスする。良い方法だと思ふのだが実際にやるとなると難かしい。しかしこれからそんなことを言っていては駄目だと思ひます。これに対応していく、それぞれの企業の親友が、自分も従業員の一入だという

気持ちになつて取り組むのでなければ、これからの零細企業の進歩はない。これらを指導していくのが協同組合連合会の仕事だと思ふ。

努力しないと大手企業に集約されてしまう。資本力も作れば出来る協同組合を、いかに活用していくか、これを指導するのが連合会だが、まだそこまで至っていないのではないか。こちらでは申し上げているだけで、なかなか協力してもらえないのが現状じやないか、理解してもらえよう努めなければならぬと思ひますね。

開店休業協組の指導教育が必要

西尾 近代化によつて協同組合



が作られたが、現在、事業を行っている組合と、そうでないところと大きな差ができています。開店休

業、役員変更も登記していないという組合を、三年前に指導をしたようなこともあったようですが、連合会としては立ち遅れている組合を上手に指導教育をしていく必要を感じますね。

優秀な人材増やし 連合会の活性化を

松葉 二十周年の座談会という



ことで過去を振り返ってみたわけですが、二十年前の古い話は殆んど忘れてしまっている。ただ現在の大貨協連の状態を見た時、設立の四十二年から七、八年間は、財政的にも窮迫した。亡くなられた田村さんが、財政確得のために、北海道へ行ってジャガイモでも買ってこい、というような話もあったほど窮迫していた。しかし現在は経済事業、中でも高速道路の取扱いが非常に巧くいて、財政的

にも恵まれた連合会になりました。

連合会の傘下の協同組合ですが、今もお話があったように目的別に作られた協同組合は比較的に成功、また失敗された例もあるが、それはそれなりに積極的に活動された結果であると思います。また連合会にも種々相談にこられ、それなりに積極的な利用活動が展開されたと思います。先程も事務局長からの報告のように、約三割の休眠組合があるということですが、この協同組合をどう活性化させていくのが連合会の大きな課題である。各単組の実態調査ということ各単組を訪問されたが、優秀な人材を各単協に求めることは至難な問題だと思ふ時、指導団体である連合会にも少し優秀な人材を増やしていく必要があるのではないかと。そうすることによって、まず連合会の活性化から始めて、単協の指導育成を考えていく必要がある。そのために現在非常に恵まれた財政環境ですから、大学卒の新人を採用し、事務能力の増大をまず考えて頂きたいと思ひます。

協連でなければ きぬ仕事を大事に

宮田 過去を振り返ってみると、

単協では出来なかったことを連合会で行ってきた、という面が多々あったと思う。松葉さんが言われたように、四十二年から始めてきて財政困難時代を経たわけですが、道路公園の仕事などの経済事業が育ってきたのは、一単協でなく、



大貨協連で固まってやってきた成果であるし、その収益還元が単協組、各社に出来るようになっていく。だから今後も各単協でやるのでなしに、大貨協連でなければ出来ない仕事を大事にやって頂きたいと思ひます。

私も高度化資金の導入というところで、田村会長のあと、南港を引受けてやってきたわけですが、その時点で連合会にはいろんな形でお世話になりました。表面で言えないことを連合会に代弁してもらうとか、助けて頂いた経験がある。今後ともそういった形で各社で出来

ない、各単協で出来ない事柄を連合会でやって頂きたい。

もう一つは、これから地価が上昇するとガレージ一つ買うにしても、ばく大な金がいる。安い資金を導入するとか、また構造改善事業でやっている車のリース事業というようなことを大貨協連で取上げてもらったらとも思っています。

無線機、OA機器 の導入斡旋も検討

西光 いま宮田副会長が言われ



た通りですが、資材の購入斡旋ということは、モノ、お金のない時代には最優先した事業ですが、資材の斡旋までして金融面までしないといけない人のために商工中金まで斡旋し、それなりに苦労をしたものです。資材や資金で責任のかかることは避けた方がよろ

しいよ。との意見もあったわけですが、振り返ってみますと、共同購入に関しても各事業者のエゴも出された。三菱の共同購入でもほぼ合意の段階に至ったが、こんなややこしい金をもらったら面倒だ。返してしまえ、との田村会長の話もあった。時代の変遷を経て、現在、各単組の理解も高められて、共同購入に関しては割合に理解を示して頂いている。

しかしながら、大量購入が価格メリットを生む要素なのだが、その価格を自分のところで利用されるケースもあって、なかなか難しい。こんごは無線機、OA機器などの導入もあり、それらの幹旋も検討していこうと考えています。燃料問題で一つ考えられることです。燃料が値上がりした過去には、共同購入でタンク設置までいわれた時代もあった。各単組で持つておられるガソリンスタンドの協力の拡大によって、各単組の事業所で使用する燃料を利用支配することによってメリットの追及が出来る。それがまた先に起こり得る燃料危機に対する予防措置にもなる。それには各単組の保証が必要だ。各単組の保証さえつけて

もらえば、連合会も資材の購入と色々ないろやつていける。

歴代会長の指導が非常によかつた

若松 二十年前からの数字と現在をみて感じることは、歴代会長の指導が非常に良かったこと、事



務局も努力した。その結果であると思いますね。

連合会としての指導力に期待を

川端 構造改善についてお礼申



し上げたいし、今後のことで一つ申し上げたい。構造改善に取組み、力もないのに理事長を引受け、まあ見通しがついた次第ですが、連合会として指導力を発揮してもらいたいと期待しています。

世代交代への協力指導も考えて……

多胡 ちよつとかけ離れた話ですが、三年先か五年先、十年先か知りませんが、世代交代というものがあろうと思うのです。今まで世



交代代というのは、あの人が年老つたからと割合にすんなりといっていると思うのです。これからの世代交代については、運送業の在り方が変わり、有形のものから無形のノウハウが多くなる時代に対応するための世代交代ということで、その辺の協力というか指導を考えて頂きたいと思っております。

会員から信頼される事務局に

東川 私は二十年の歩みを語る資格はないのですが、大貨協連の事務局を預かる立場として、昨年参つて一番感銘したことは、巡回訪問です。一六協組の現状、実態を把握することが一番の基本点であり、実態を知らずして指導は出来ない。また質問に答えられるよう勉強すること、中央会及び関係役所などにも力を貸して頂くことも必要だと痛感しています。先ほど、若い人も入れて、とのお話がありました。それが大事ですが、現状の事務局をいかに活用し



て能力を引きだしレベルアップさせていくか、に重点をおいていきたい。その次に承認を得て人員の増加を考えていきたいと思っております。会員さんから信頼される

事務局に早くなりたい。

また連合会は先ほど言われたように、単協で出来ない仕事に取り組んでいく、また教育、情報につまましては、トラック協会を無視しての教育、情報はありえないと考えています。なぜなら大阪の三一五〇会員社の中で、中小企業は約九五%を占めている。そうすると大貨協連の一六の中小企業者、一七〇〇でございますが、これを単一にもっといくと一一〇〇から一二〇〇ぐらいの事業者になる。すると約三分の一が協同組合を構成しているということで、協同組合の一〇〇の業者というのではなく、三一五〇の中の三〇〇〇が中小企業者なんだという理解のもとに教育、情報をすすめていく必要がある。そうするとやはり協会と

全国一本化が私の念願

大貨協連は日貨協連をひっぱる

柏原 トラック協会として経済問題がいろいろでてきたが、社団法人では経済活動はできないということ、協同組合をつくったわけですが、飛躍的に拡大したのは、構造改善事業の承認で、業者の五

大貨協連の事務局間の連絡は絶対をやっていくべきだと思います。

これは今後の構造改善を進めるに際して、また交付金事業を活用して有効利用していく場合にしてもそうだろうと思います。

また大阪トラック協会ですべて頂いている信用保証事業を活用するにしても、連絡してやっていかなくてはと思う。大貨協連との横のつながりも是非必要であるし、併せて日貨協連、全国的な政策、タテの協調も心掛けて進んでいきたい、というのが一年有余を過ぎた私の感じでございます。

——会長は社団法人の会長も兼務ということで、業界全般にお世話頂いている次第ですが、その中で連合会会長としてご意見を：

〇%、六〇%が参加しないといけないということだったので。協同組合が成功するためには、理事長、専務理事の献身的な努力がいるわけで、交通共済のようにメリツトのはっきりしている協同組合

はやりやすいが、そうでないと大変です。高速道路の通行料金別納制度で三割までの割引ができるのになぜ二割程度でがまんしているのか私は疑問に思うのですが、万一、不良業者があった場合は永久追放でもよいから全国一本化して交渉できないものか、日貨協連には加藤会長という強力な方がおられるのですから全国一本化を進めて、全国的な組織化を図るのが私の念願でもあります。大阪の場合、事業をして失敗したところもあるが、運用益の剰余金の処分についている協組もある。よい考えがあるなら指導してやってほしい。とにかく協同組合は協同組合でなければできないことをやるべきだが、上に立つ者が犠牲的精神でひっぱっていかねばうまいかない。大ト協と大貨協連は経済面を含めて表裏一体のものであります。現在、大貨協連は収益、いろいろな事業を含めて、これだけの少人数でこれだけのことをやっている。少数精鋭主義で必死になつてやっております、無駄な人間は一人もいない。大貨協連は日貨協連をひっぱっていくつもりでやってほしい。交通共済その他つねに全国

のトップを切つてやってきたのだから。私も残り少ない人生を最後まで頑張つてやる覚悟です。皆さん方も大貨協連の最高の役員として、二十周年を契機に、連合会のために協力をいただきますよう、これを機会にお願いいたします。

今後の課題として考えられる四つ

阿曾 私なりに皆さんのご意見を



をまとめさせて頂くと、二十周年を迎えられた大貨協連の今後の課題というのが一番の問題になつており、その課題は四つあげられている。一つは組織化の推進であり、これには、協同組合を組織して会員数を増やしていくことと、会長さんから時を待っているんだとい

うお話がございましたが、既存組合の中にも余り活躍をしていない組合もある、この活動を活性化したいということですね。次に大貨協連の事業、いろんな対策を積極的に拡充していくこと、もう一つは財政面の強化を図っていくこと、それから事務局の拡充強化ですね。

幸い財政の問題については、高速道路通行料金の後払い制度をおやりになっている。あるいは阪神高速道路公団の回数券の取扱いということ、財政面はかなり充実されてきた。向こう十年間にわたって万々歳というわけではないが、当面は心配はないということですね。事務局の問題では、少数精鋭主義できているが、人をふやせばそれだけ事業を活性化することができるとの前の向きのご意見ではなかったかと思えます。以上の二点はまあ特に大きな問題はないわけですが、残る問題は、協同組合の活動活性化の問題と、大貨協連の事業対策を今後どのように充実させていくか、ですね。この二つは表裏一体にあるわけで、大貨協連の事業活性化が単組の活動活性化に連動するわけですね。大貨協連の事業をみてみますと、

単組の活性化のために力を入れてこられた事業となると、やはり教育、情報活動が大きな柱をなしていたのではないかと。

私が事務局の方からお話を聞いた中では、教育指導事業の中で、各種の講演会、事務局との連絡会議をお持ちになる、巡回訪問をおやりになる、だが私の感じたことはどうも量的な面で少ないのではないかと、回数が少ないのではないかと、さらに単組組合員を対象にした講習会なのか、あるいは組合役職員を対象にしたものなのか、目的をもう少しはっきりさせて、キメ細かくやる必要もあるのではないかとという感じです。この点については、大阪トラック協会との関係、あるいは単位組合でおやりになっている教育指導事業との連絡調整の問題もあるかと思えますが、単組の活性化を図るためには、やはり組合役職員の資質が非常に重要になる。それから先程会長さんからちよつとお話があったが、他の組合でやっている事業を流す、どこそこではこんな事業をやっているというメニューを提供する。そんなことならウチの組合でも出るといふこともあります。そんなことも含めて教育指導事業を充実させて頂くこと、事業の量をふやすについては大ト協との共催も考えられる。なぜこんなことを言い出したかという点、昨年おやりになった講習会が二回、事務局の担当者会議が二回ですね。教育指導効果というのはいり度数効果であつて、何回も重ねることでも人を動かし、その気にさせるものだと思います。

柏原 会員数を増やす点について

近畿ブロック会議を どう生かしていくか

齋藤 事務局長、これから具体的な対策に入ってもらいたい。休眠組合の問題、情報処理の問題、もう一つ過去から大きな問題になっている——全国組織に対する考え方、それと一昨年全ト協の主催で、近畿ブロック会をもち、私が座長をやり、各近畿の理事長、事務局長から要請があつたのは、大阪を中心に近畿ブロック会議を作つてもらつて、情報交換をしたいとのことでした。会長に申し上げたところ、会長は早速近畿ブロッ

では、いたしかゆしの面があるのです。

阿曾 休眠組合は規模の小さいところが多いですか。

柏原 そうですね。

阿曾 そうなりますと大貨協連でいろいろご指導なさる、ご助言なさることで活性化してくるような気がします。

柏原 それとメリットを与えることですね。

の協同組合連合会の会長会議を持たれた。これは全国にはない会議で、始めて会長間の意見統一が出来た。それから事務局専務理事間のそうした会合も持たれた、とするならば、これをいかに生かしていくかが問題になる。一一六協同組合は休眠もあるし、いろいろ問題があるだろうが、やはり異業種との問題がある。人の問題も出ましたが、組合役職員の人材教育は大事ですね。

情報化への取り組みが大きな事業だ

阿曾 それから情報化への取組も、こんな重要な事業だと考えている。コンピュータ、通信技術がそれぞれ発達し、それが結びつくことによって新しい通信手段、いわゆるニューメディアが出てきたわけですが、そのために社会全般で情報の収集、処理、加工、伝達が高まってきた。企業でもOA機器を入れる。本店と営業所のそれぞれ単独で利用していた通信回線を結ぶオンライン化も進んでいる。極端なことをいうと、最初に発注のデータをコンピュータに入れると、あとは受注、出荷、受入れ、決済等の一連の業務が自動的に処理される。こういったことは取引業務を非常に効率化しているだけでなく、納期の短縮にも役立つ。また在庫の圧縮にも。小売業者では、売れた商品をコンピュータに入れることで、売れ筋商品を把握したり、仕入れ、在庫の管理に生かしている。

そうというデータのやりとりを裏付ける物流が迅速化されないと役に立たない。物流の効率化が遅れると、メーカーでいくらオンライン化していても、日本経済全体として巧く機能しないわけです。そういった企業間のオンライン化の中で、物流業者がどういった形で見込まれていくのか。運送業者は何時までも無縁でいられない気がします。全国でもそうした輸送情報のシステム化の検討をおやりになっていることを聞きましたが、そうした情報化への取り組みの問題があります。

そういった大きな問題を離れても、それぞれの組合員さんが、例えばトラック一台持つておられる方が、トラックで荷物を運び終えて、疲れているのに一つ一つ帳簿をつけておられる。そういう苦労をして、いくら克明に帳簿を付けても利益は一つも上がらないわけですし、しかし帳簿が付いていないと経営の手がかりが得られないということでもある。したがって一番必要なことは経理事務の処理であり、債権管理であると思いますが、その辺を共同の計算センターのようなどころで、やってあげること必要なのではないかと、この二つの問題があります。

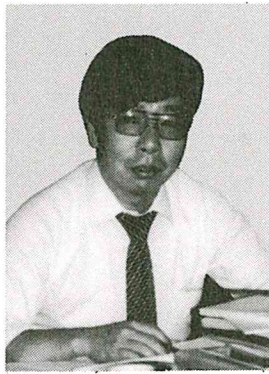
柏原 いま斎藤さんが話された

ことで輸送情報の問題があります。

斎藤 ブロック毎にするのか、それとも大貨協連の大阪の我々だけで、そういう情報処理をするのか。我々一般区域の業者は長距離が余り利かなくなっている。二〇〇〜三〇〇キロの地域の輸送に変化

教育情報、輸送情報、ネット ワークづくりなど種々の問題が

——今までのお話を整理しますと、コーディネーターの阿曾先生



司会の池谷事務局長

せざるを得ないようになってい。だから全国的な輸送情報も必要なのだが、地域の輸送情報が非常に大事になっている。路線も大手業者と我々の分野が違ってきつつある。大阪を中心の輸送情報が効果的になっており、この生かし方が今後の課題です。

のお話は、これからの具体的な事業の対応が一番必要である。特に具体的な問題としては、組合役員員の質の向上、各協同組合の実施事実の他の協同組合への情報伝達、教育情報の充実が度数効果の面からも課題がある、対象目的をキメ細かくというようなご意見、また

皆さん方からのご意見では、個々の企業の足腰を鍛えるのが協同組合の役割であるということ、情報化時代への対応、それから協同組合の活性化、指導団体の連合会の活性化も必要ではないか、これは人材養成との絡みもありますが、連合会から単位協同組合にわたる人材養成の問題、もう一点は今までの経済事業の中で、連合会では出来ない仕事を考えていくことが指摘されてきたわけです。人材養成とともにもう一つ言われた世代交代の問題、それから私どもの力が不足する場合、チエを借りる方策、これは近畿連絡会も然りであるというありましたが、教育情報問題、輸送情報問題、ネットワー

クづくりの問題などを含めて、これらの問題は、いま単組が抱えている問題そのものでもありません。また個々の企業者が抱えている問題でもありません。さらには各委員会への巡回訪問の結果の中で表われてきた問題点とも全く一致しておりません。例えば先生ご指摘の協同組合の役員、職員の資質の向上については、委員会でも理事長会議、事務局長会議、一般研修会の必要性が検討されています。もう一点は各協同組合が持っている施設の有効利用の問題、これも広義な意味ではネットワークづくりになるのではないかと思いますし、それから研修、講習会の中で、横の連携がなされていくのではないかと思いますのです。

柏原 コンピューター問題は現在の業界では運送形態も千差万別で、導入しても利用面でむずかしい面があるのですよ。

阿曾 私が考えましたのは、例えば運賃の計算がどうなっているのかでなしに、個々の運送業者もかなり得意先が多くて仕分けが大変だと思えますし、そうした分野はコンピューターが得意とする分野です。ボタン一つで請求書の明

細まで出来てくるわけです。どこその業者がどこその荷物を運んでいることが判かるという問題があります。良いなあと思うことは、出来るか出来ないかを考えるのでなしに、どうしたら巧いのかとチエを出し合ってやっていかないと新しいものを取入れていけないですね。

フアクシミリぐ

らいなくてはね

西光 いま会長も言われたが運送の区域は千差万別、路線は単体を運ぶからいっぺん行けばそれでよいのだが、区域は引越してから夜逃げまでいろいろある。先生が言われるコンピューターへ行くまでに、せめてフアクシミリぐらい各事業所になくってはならない。コンピューター、フアクシミリ、無線という三種の神器が備えつけられない業者が多い現在です。各協同組合で共同受注で車の回し合いをしよう、と言っても、電話かけてもおらん、そして忙しい時はどこでも忙しい、また区域内の業者ばかり寄っているから利用度も低い、そこで異業種の運送業者による協同組合が必要じゃないかと思う。

単組間で車が欲しい場合でもフアクシミリで流せば、うちは遊んでいると返事が返ってくるわけで、一六組合が九〇組合になってもよいから、充実した協同組合にしたいと思えますわ。

阿曾 協同組合でもフアクシミリのないところが多いですね。

斎藤 一割もない。しかし個々の企業はもっておられる。

—— 協同組合で殆んどない、というのが問題ですね。

斎藤 不動産業者は他業者に情報を流すべくフアクシミリを活用していますよ。株屋も然り。

どんなシステムを組むのがいいのか、選択をしなければ

西光 ところがカサ上げよりも、上から下りてこないというアンバランスがある。これから我々ほどのリンクに位置づけられて、どんなシステムを組むのが利口なのか、選択をしなければならぬ。今の我々より次の世代の息子たちが、それを勉強していかなければ大変なことになる。荷主の選択よりも、

今の会社の現状を把握して、将来

西尾 フアクシミリがなければ商売になりません。

西光 五年、十年前から得意先に言われて設置したのが、いま生きている状況ですわ。

荷主とオンラインで結びついてる側面も

川井 相手の荷主によって、それほど必要でないところもあるれば、荷主と我々とオンラインで結びついてる側面もある。

阿曾 底辺のところを情報時代に合うように、カサ上げてあげるか…

性を考えて、VANの選択もしていかなければ…と思います。

川井 運賃も、荷主も業者も守れば簡単にいくのだが…

西光 巨大企業が利益を得ているということは、如何に安く良い品質のものを仕入れて、速やかにユーザーに手渡すかによって決められている。運送業者の手段は簡単で、荷物さえあれば食っていいという原理、安くするから荷物

を下さい、という競争が始まるので、どうしても値崩れする。そのへんのところをいかにするかで、暗中模索でやってきている。いま協同組合などで計算した運賃を、荷主にどう認めさせるかが一番の問題です。公共料金でありながら、後払いであり、値がないという問題で、難かしい業界ですわ。

それには協同組合事務局、各組合員の意識改革の教育をしなければ。組合も十人や十五人の組合員で、共同受注をやっても仕方がない、これらを四つ集約すれば四十人や六十人の組合員になる。六十人の単組であれば、荷主も相手にしてくれる。

大貨協連で今後やっていく問題には、官公需の問題もある。この問題を突破すれば運賃は確保できる。官公需ということは、公共道路の施設、建築物、これに対しては運送の分野として運賃は別にもらうわけです。ところが建築業者が請負ったその下の下で運賃をもらっているという形だから、これを分離しないと。小さい石川県、福井県という地域では、官公需は協同組合で直接に受けている。官公需は小さい企業ではくれ

ないので、今後の見通しとしては、建築の中に含まれた運賃でなく、連合会としてそうした既得権をと

初期の目的を達成したので 横ばいや休眠組合もある

宮田 単協でも初期の目的を達成してしまつて、次の目的が出来るまで横ばいだということもある。休眠組合も、例えば共同ガレージを作ろうという初期の目的を達成してしまつたという組合も多いと思いますね。

阿曾 その場合は次の新しい仕事をを見つけなければいかんわけですね。

宮田 そうです。

阿曾 初期の目的を達成したからといって全く組合員さんに問題はないのか、万々歳かというところ、いろいろ問題を抱えておられるわけですから、その抱えている問題を解決できるような事業を探してあげなくてはいかんわけですね。そのことでちよつと感じていることは、私は福利厚生事業をもっと評価するべきだと考えています。最近、健康に関する関心が高まる中で、それでは健康を維持し増進

つて別にもらうことに努めるべきと思う。きちつとしたものを一つこしらえると右へならえて出来ませう。

するために何かやっているか、というところもやっていない人が多い。健康面で組合がとり上げる余地は多い。例えば肺ガン予防のために、タンを送れば検査してくれるわけですが、個人では手続を面倒に思っているわけで、それを組合が行う、あるいはスポーツの入門講座を持つとか、ゴルフも健康が増進するとなれば、毎週でもやったらよいので、それが組合員同士の親睦、信頼を深め、それをテコに新しい事業も出来る。スポーツだけでなく、なにストレス解消に何か趣味を持ちたいと思っている人もあるだろうし、そうした面で私は福利厚生事業のメリットを見直したいと思う。ゴルフ大会でも、事務局でそれぞれのフォームをビデオに撮り、それをプロに見てもらおうとか、お互いに批評するとかしたら楽しいものになりますね。そうすれば、組合員が集まってくる。組合に目を向

けるきっかけにもなると思いますよ。
西光 先程、初期の目的を達成した組合の話があつたが、うちの単組の場合は、五〇〇万円蓄めたが、何をするねん、といま考えている。それで事務局を養うのにみんなが無理して、自社で貸りる利子より高い銀行利息の金を使つて、組合員の金を維持している。

阿曾 他の組合で活発に、かつ組合員さんに喜ばれているという事業を、それらの組合に流してあげることで、新しい事業に取組むきっかけになるのと違いますか。

西光 それが皆さんに危機感がない。東区の船場におれば、パッキングケースを運んでいてもメシが食える。それから不動産、運送屋でなくとも不動産収入が入ってくる。事務所のスペースを減らして、そこをモータープールにしたら、年間五百万円のアカ字が逆に二百万円のクロ字になったという会社もある。

ところが一番協同組合の底流にひそんでいるものは何かというと、あいつが理事長だからイヤだとか、うちの理事長が死んだら入れてもらいますとか、人間関係のエゴ、感情がある。それから事業内容の

格差、事務局が回つてもらつた中で、そのへんをいろいろ考え合わしていかなくては…と思います。それと今後の進め方で、単組で指針を出すには無理な面もあつて、連合会で指針を決めてあげる必要がある。大きな視野ではこうだが、単組ではこういうように消化して

財源のあるうちに連合会で新しい人材を求めるのも大切

松葉 私は今の事務局に能力がない、仕事をしていないとかいう意味で、人材養成を言っているわけじゃない。というのは、いま一生懸命やつておられるし、非常に優れた事務局体制でやつておられる、という事はよく判かるが、だんだんに老化するわけだし、マンネリ化することを懸念しているわけです。世の中がどんどん移り変わる時に、いつまでも同じ体制でよいのか、新しいものを入れていくことが必要ではないか、ということ、まず単協で人材を求めるということより、連合会で人材を求めて、いろんな能力を吸収して、それらの人を流してやるということが連合会の大きな仕事ではない

いけばよい、というタテ、ヨコの連絡も大事。協同組合の事業における組合員の立場は、共同責任であり、相互扶助であり、平等である。しかし平等の中の不平等もあるということ、お互いが原点に帰って考え直す必要性を感じています。

か、現在の大貨協連は裕福な財源を持つている。これがいつまで続くかわからないが、あるうちにそういうことを手がけてはどうか。と思つているわけです。

東川 おっしゃる通り、二―三年前と比べて今の仕事は、事務局には相当オーバーワークになつてゐることは確かです。ただ、こちらの方から忙しくしているから入れてくれ、とは言い難い…。

松葉 仕事が忙しいから入れるというのでなしに、新しいものも求めていくことによつて、新しい人を求めるといふ発想に立つてほしいですね。

西尾 大貨協連も考えてみれば、二十周年で初期目的を達成してし

まった。言われるように次の目的に対する人材養成をやらねばいかんですね。ただ人材を入れる、というだけでなしにね…。

人材を入れること で次の目的が…

松葉 いや人材を入れることによつて、次の目的が生まれてくる(笑)。

西光 うちの組合も、月に三万円円の賦課金を増額して、月に三三万円あれば、やり手の人間もおけるじゃないか、各二十万円で二人置いてもよいじゃないか、月に十二万円や十四万円円の職員の状況では、いつまでたつても駄目じゃないか、と新たな事業を作るための資金をいっただけですが、金を出せと言つてモノを言わない。まあ

子供の縁談の話までできる よ様な協同組合が望まれる

斎藤 組合員に大貨協連の存在意識を持ってもらうのに、どうしたらよいか。金のこともあるが、大貨協連に入ったら、こんな良いことがあるんだという、組織に血の通つたものがなければね…。整備協

何とかしたいと思つているが、現在では現在でよいとして、次のために専従の人間を置く必要を言つてゐるわけです。

松葉 単協に連合会意識を高めてもらうために、賦課金の増額が必要ではないか。余りに賦課金が必要過ぎるために、連合会に関心を持たない。正直言つて、この連合会は賦課金をとらない、という考え方で二十年間きている。賦課金比率は三%で、これは連合会の非常に大きな成果を示していることになつてゐる。しかし現状のままでは、どんどん削られていく危険性をもつてゐる。だから現在、金のあるうちに来るだけ新しいものを求めていっただけどうか、無形の投資をしようということですよ。

組の場合は、入つていて良かったな、ということだが、各協組に対しては、何か良いところがあるな、ということが事業に結びついている。各単組に出来ないもの、経営相談までいかなくとも、そこらの

ことも考えていく必要がありますね。

我々のトラックに十二支部ある。それに各単組がある。協同組合の場合は、自分の会社の恥部、困っていること、あるいは子供の縁談の話も出来るようなものを望んでいる。大貨協連にそれを望むのは無理かもわからないが、単組の中にはそれぐらいのものを望みたい。単組の持ち味ですね。

松葉 今まで何か事業をやろうというところで連合会に相談にいられたケースには、全部力になっていくと思う。そういう人々は連合会の活動、メリットを認めていると思うし、将来も何かやろうとする場合、必ず連合会に頼ってくる。その場合、十分に対応できる能力をもってもらわなければ困るということですね。将来には今までと違った角度からの相談が出てきますね。

西光 各単組はお金が残っている。単組より連合会への出資金が少ないというアンバランスはおかしい。百万円ぐらいの連合会への出資金などというのはあり得ない。お金を出せば、金を出しているから何とかせよ、と突っついてくる。

松葉 連合会の原則は、教育、

情報、研究、指導の四本柱で、それを中心にやっていく中で、役員に対する研修、情報の提供はまだまだいいのではないかと思いますね。

——先程、宮田副会長から連合会の初期目的が達成された、と言われたが、一つには昭和四十二年に発足して、いわゆる近代化促進法が大義名分としてあったにしても、実態としては事業者経済団体の方に運営の重点を置いてきた、そのへんを指摘されたものですね。

また財源的に安定しているこの時期こそ、本来の目的である上部団体の連合会の指導性が求められているわけですが、これからの連合会のあり方として、連合会への認識の掘り起こしと、我々のそれを預かっているプレッシャーです。これらから一つの掘り起こしが出来るのじゃないか、というご指摘があった通りと思います。

それから連合会は連合会としての事業と共に、逆の意味で本来単協事業であるべきものが、連合会事業からおろしていくという、例えば連合会で何らかの事業が開発できたら、それを単協でやりうる方策が出てこないかと思えます。それと原点に戻ることか

らして、現状の組織率は確かに全国一であるにせよ、協同組合を結成されている会員さんの意識、認識が本来の協同組合を十分に理解されているかどうか。それから協同組合が中小企業組合として、大企業への対抗がいわれているが、協同組合で対抗して、いろんな効果がどれだけ発揮できてきたか、それは現時点における事業者さんの戸惑いでもあるし、それから目的が失せて消えているのではないかと、と反省をこめて考えています。

確かに事業活発な協同組合は、それなりの効果を生み、各種調査の中でも一番役立っているのは、運送コストの削減に役立つ事業であった。これらは経費の削減ということでしたが、これからは営業収入にプラスする面、戦略化という構造改善は、収入を増やすための役割として協同組合の事業を位置づけています。それは連合会のノウハウであり、データ、新規開発機能という形で、連合会の役割があると思っています。

齋藤 これから世代交代が起こってくる。協同組合の中で世代交代が起こると波が生じる。若い人はこんなことをやろう、と言って

いるのだが、そんなことは生きていくうちは止めよう(笑い)となつてね。一つの企業の中で世代交代をするのと、協同組合での世代交代とは大部意味合いが違う。

目的もなく、休眠 していて当たり前

宮田 いま三割が休眠している、と言われたが、休眠していても当たり前と思う。目的も何もなく、構造改善にのるために無理に入れたわけですから…。

松葉 そういう方はまだ比較的に企業的にも余裕を持っているのかも知れない。しかし今後どこを頼っていくかとなると、組合しかない。その時に連合会が上手に指導してあげることですね。

西光 入っていることがバカくさい、と錯覚を起している人が多いですからね。いま言われた世代交代で、若い人に言うのだが、若年寄りには困る、年をとっても若い考えの人もある半面、三十歳そこそこで、我々以上に年の老いたことを言う人もいます。

齋藤 我々の世代は、四十二年のそれ以前に協同組合を結成して、金融事業から入っているわけでは

ね。組織金融というのは、なかなか難かかった。それを切り開いていって戦後の混乱期の中から漸く浮かび上がってきたわけです。

そうしたことで協同組合は必要であると我々は認識していても、出来上がったものに対して若い世代は、協同組合といっても戦争の話と一緒に、認識が薄い。いかに教育して良さを認めさせていくか…。

松葉 南大阪支部では相談ごとにも乗っているわけですが、当支部は常にそうしたクセがついている。極端には夫婦ケンカの相談もある(笑)。ところがそのために事務長には非常に弱い。それと問題が多過ぎて対応が出来なくなる。労働組合が出来たとか、企業がマインナス経営になってきたとか…:になつてくると、事務長の指導ではどうにもならなくなる。それで私どもでは、労働問題と経営問題などの相談日を設け、専門の先生にお願いしているが、利用度がどんどん増えている。ということは、皆んないろいろな問題で悩んでいるということですね。

齋藤 そういう場を中小企業の経営者は求めているということですね。

全国的な情報を単協に流していくことも

松葉 そうした情報、また全国的な情報を単協に流していく役割が必要ですね。

——今たまたま広報の話が出ましたが、今までは情報を協同組合に流しても末端まで流れないから、広報を作って直接業者に送るようになった。広報を流すことによつて、事業者から協同組合への突き上げ、といつてはおかしいですが、そういう要請が出来るとは土壌づくりのためにも考えた次第です。広報についても、これは情報機能でもあるわけで、例えば油の値段とか、現行の輸送状況とか生きた情報が必ず注目してもらえらる。情報化が即金に換算できる時代だとすると、より生きた情報、役立つ情報には、より重点をかけて取組むべき問題と思う。同時にそれらに対する会員さんの声を聞きながら、情報内容の向上に努めるべきだし、そういう声がスムーズに伝わってくる流れも必要と思います。

齋藤 日貨協連の広報も見ていますが、施設利用の関係などは、

業者は業界の新聞に出している。車を求めるとか、倉庫利用とか…、

といつて空いている倉庫がすぐ埋まるわけでもないが、そういうものも掲載することを考えてはどうかなと思います。言うべき問題ではないかもしれないが、例えば東京の業者が大阪に拠点を作りたいと考えていても、土地は高いし、知らんところへ行つてどうするか、ところがウチの倉庫があるんだとなると、相談にくる。それと組合員の声の欄も考えてもらつたら…。

——声がなかなか上がつてこない、という問題があるので、声の欄を設けることで、掘り起こし、呼び起こしになりますね。

齋藤 我々は書けと言われても、字を書くのは苦が手だから、話を聞いて文章化してもらいたいですね。

広報を見たら得をするというように

西光 教育・情報委員会でも、

あの広報をもっと充実化しよう、との話が出ています。広報を見たら得をする、福利厚生や医療の話も出ていたら関心も高まる…。

我々と大貨協連の結びつきはCOOP

齋藤 我々としたら大貨協連の情報源として広報を見ますよ。遅いとか内容はどうかでなく、やはり我々と大貨協連の結びつきはCOOPですわ。

油屋まで見せてくれと言ってる

川井 油屋まで見せてくれ、と言つたそうじゃないか(笑)。

西光 大貨協連が出す以上は、ある程度責任があります。経済行為ですから。トラック協会はどんな情報でも流したらよいだけだから…。

齋藤 二十周年を契機にこれから何をやるか、ということですね。——委員会や理事会で説明したことです。活路開拓の日貨協連の調査の中でも、ものすごくシビアな答えが出ています。

協同組合の組織強化の中で、最も重要なことは、まず組合員の意

識向上、それから財政基盤の確立、事務局体制の強化、コミュニケーションの強化、という四点ですが、この四点の底流として流れているものは、やはり意識といわれる。

意識は先程西尾さんがおっしゃった危機感の捉え方からくるわけですが、今食べているから別にいいやないか、食べていても危機感がある、食えなくて危機感がある、といういろいろなケースがありますが、本当の意味で皆んな危機感を持っているのか、どうか。もう一つは協同組合というネーミングが、一般社会でどういう捉え方をされているのか、弱い印象ではないかと思えます。

西光 農協とか生活協同組合には、皆んな関心があるわけだから、そういう切実な関心を持つようにしないといかんというわけです。——九五%が中小企業という日本の企業の中で、中小企業の依り処という協同組合に、もっと業界内外からの評価、認識が呼び起こされてもよい、と思いますね。

やはり理事長の指導力が一番必要だ

阿曾 いくら制度の役割、組織

がPRされても、結局、協同組合の事業活動が、全体の経済活動の中で占める割合が小さければ、評価が上がるらない。たいていの組合が金融事業をやっておられるが、組合員の必要資金の何割を占めているかとなると、僅かな比率だと思ふ。しかもこの金融事業は商工中金のウエイトが非常に高い。しかし、中小企業の皆さんが集まって、経済的な地位の向上や経営規模の拡大を図ることによって、普通なら民間金融機関から融資を受けられないが、融資を受けられるようになった、ということも必要ではないかと思ふ。とくに最近のように、金利差から、組合員の目が民間金融機関に向きがちな時はそれなりに工夫が必要なのではないかと思ふ。

農協などは農民が作ったものを時には一手に買い上げて、一方では農民が必要とする飼料などは一手に供給するわけでしょう。事業規模が大きくなるわけですから、そういう意味でいうと協同組合の共同事業も着実に拡大していくことが不可欠と考えられるが、ところが協同組合の考え方のものは、組合員さんの事業を負担する、全組合員の事業に

とって代わるということではないのです。そのへんにも問題があります。組合員さんの事業を補充するという考え方があって、なかなか事業が拡大しない点がありますね。そうなってくると、事業拡充に何が一番必要かという、組合員の意識もあるが、やはり理事長の指導力になるのでしょうか。ある組合で、コンピュータを導入した共同計算センターを作ること、理事長が組合員を説得するのに三年かかった。と言います。その業界の人がいま理事長をスツボンと愛称をつけている。あの人は食いついたら離れない、だから組合の事業に参加したが、しかし参加して良かった、コンピュータも新しい利用分野を開発して、これに反対した人も今や入れて良かった、と言っている。

困っている問題を相談できるように

松葉 困っている問題を組合に言っても、相談に乗ってくれるかどうか、わからんと、言わずにすましていくケースも考えられますから、それを理事長が掘り起こしてあげなければ、と思えます。

阿曾 解決出来なくても、組合員と一緒に考えるという姿勢が大事です。ね。

西光 しかしいろいろありますね。組合の融資も出資金以上に貸したらあかん、というような…。理事が全員保証なら市中銀行も貸してくれる。ところがもしパンクしたら…と反対も出る。理事だから保証の責任がある、会員だから責任がない、というわけでなく、同一の責任である。また自分のところで下請けを使うのだが、悪評があつて誰も寄つてこない。そこで組合へ要請してやる。この仕事は三%の手数料をとって協同組合で元請けして下さい、うちは下請けになりますと、仕事を持つてくるのならよいが、手数料を払うから安い車を探してくれ、という言い方ですね。自分本位というか身勝手な考え方も多いです。

金融事業を行う限り、一〇倍ぐらいの金を貸してあげたいと、思うのが二倍ぐらいが関の山ですね。借りたいところは、銀行が貸してくれないから協同組合へ言うわけですが…。

阿曾 金融事業も始めはこじんまりと始まったが、組合員の事業

の拡大に応じて、年々少しずつでも組合の融資量が増加する、量と質の面で成長していく過程がほしいですね。

やるべきことは前向きにやるようにしないと

西光 うちの組合は商工中金へ出資して借りていた。始めは益、暮れの賞与引当金で五万円、十万円であったのが、百万円台になりますと、貸してくれなくなつた。

A社はよい、三台や五台のB社でなぜ百万円も要るのや、削れと言つてくる。企業の格差をつけられた組合員さんは面白くない。同額の掛金をして同じ組合員やないか、何を言うのや、と不足金は組合の金で補充して処理することになつた。ところが組合でも金が足らなかつたので、出資金の百万円を担保に、三十万円程融資してくれ、と言つたら、これは担保ではありませんが、そんなやつたら止めとこか、と商工中金とケンカ別れで出資金を全部引上げてしまった。うちの組合は未だに商工中金と付合いをしていない。平等の中の不平等というものを先方から見せつけられた。

融資の金額も出資金に対していくらか、それを超える場合は、銀行へも担保を出すのだから、組合にも担保を出さないよ、それなら貸して上げる、という方法をとればよいのだが、殆んど理事会でけつてしまふ。また借りる方も組合には担保を出したくない、理事の方もそんなことは止めとこという形。まあ金融事業においても、商工中金でも保証制度の問題でも過去に若松さんがやられた手形割引の場合でも、持つてくるものは市中で割つてくれない三流か融通手形の割引になつて、危険極まりないということでは止めてしまつた。いまの車両購入にしても、理事長が商工中金から三億円を引っ張り出したものの、理事さんの保証がない限り……ということでもこれもつぶれてしまつた。しかし私はやるべきことは前向きにやるようにしないと……と考えています。

社長やめたら老け込むと息子が心配

若松 先に世代交代の話が出たが、僕はそういう話も出てくるかなと予想していた。事務局の世代交代の話も出てくるだろうし、役員もある程度の定年制を作つて止めてもらう。ここで大貨協連で制度が出来るかどうかは別として、僕自身は少なくとも世代交代をする代表者ですよ。いま社長であるけれど、登記上も息子に社長を譲つている。だから業界その他に社長交代の挨拶を出せ、と息子に再三言うのだが、息子は社長を止めたら老け込んで早く死んでしまふ

(笑い)、だから世間で社長でお願いしたらよいじゃないか、と。そういうことで大貨協連も世代交代の線に添つて、役員は定年制を作つたらよいのじゃないですか。

そういう僕もいま理事長をやつているが、止めさせてくれ、と再三言つていますが、死ぬまでやつていてくれ(笑い)ということらしいが……。大貨協連でこういうふうに決めているから止めさせてくれ……と言えりわけで、検討してほしい。

松葉 連合会はよいが、なかなか難かしい問題ですね。

若松 単協の場合は個人的な信望ですからね。

先代をどう扱うかを若い世代で研究している

西光 いま若い世代で先代をどう扱うかをテーマに討議した例もあるという(笑い)。親父をいかに巧く止めさせ、いかに巧く利用するかと。止めさせてしまつたら使えない物にならない、置いて、さあという時に親父を使って危機を脱するか……。若い者は何を考えて

いるかわからん(笑い)

若い人が出てきたから良くなるとは

松葉 若松さん、連合会は年齢制限はない。単協は個人的な人格が中心になつてゐる。必ずしも若い人が出てきたから良くなるとい

う保証もありません。

齋藤 個人企業の場合ばかりませんが、会長になっても代表権を持っていたら一緒ですからね。

単協の場合の理事長は、言われたように信望、人格であり、またシンボルでもあるのですから、それも定年で止めるというのは無理と違いますか。

松葉 しかし大貨協連だけでも役員の意識、感覚の若さが必要でしょうね。

齋藤 保険組合など関連団体との関係があるから、大貨協連だけ定年制を設けるのはどうか。

西光 厚生年金だけは六十五歳になると資格がなくなるから出ていますよ。

新しい販路開発と いったものが必要

阿曾 先程言われた新しい営業分野というか、新しい販路開発とといったものを、単協でおやりになるか、大貨協連でおやりになるかは別として、必要になるということですね。最近、宅配業者の方が産地直送とか、山陰の漁業協組と提携して魚の直送とか、京都の八百屋と提携して、全国から電話で

京野菜の注文を受けて配送する：運送業者が新しい仕事を待っているのではなく、例えば宅配業者が明日ゴルフへ行く人の荷物を頂って届けるとかしているように何か新しい仕事の開発が大事ですね。業界は違いますが、スーパーでパック入りの牛乳を売るために牛乳の配達が減った。そこで牛乳配達網を利用して百貨店の配送を受け請

っているケースもあります。これも宅配業者で、フットワークではむずかしい仕事だが、五十九年暮れから荒巻鮭の販売を手がけて、六十年には全国で四十万匹、金額で二十五億円、昨年は四十八万匹に増えた。その発想は、セールスが団地を訪問しても容易にドアを開けてくれない、しかし宅配便には必ずドアを開けてくれる、その時に物を販売してはどうか、と注文を聞いて回ったと言います。

それから個々の業者でなく、皆さんで取組む分野ですが、荷主さんにとっていった包装にすれば、荷物が運び易く崩れにくいとか、物流のためのノウハウを提供して、新たな業務を開発するとか。新しい販路、業務を開発するには信頼が必要だが、幸い大貨協連とか協

同組合のバックがありましたら、荷主も任せやすいと思いますよ。

西光 漁業組合が値を決めて宅配業者に出す。その日の夕方に届ける、しかしその魚、果物などの配達は量もまとまらず、運送屋泣かせで、下請けが泣かされている。産直の配送も完全輸送する路線はよいが、自前輸送はコスト的に合わず難しい仕事ですね。

端末機を使えない

運転手は間に合わない

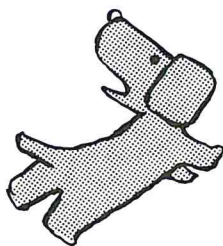
齋藤 運送コスト、仕入れコストを下げることは大事な要素で、それには運転手の質の向上もある。端末機を使えば運転手はもはや間に合わない。また情報は間に合うか合うまいが、どんどん提供してもらい、それを選択して取入れるのは各自の問題ですね。

阿曾 そうすると教育情報もVTRというか、視覚教育というか、新しいものを利用していくことも考えられますね。

西光 コストダウンの合理化も簡単な面もありますよ。うちは今日神戸へ行く車が何時に出る、それは一トでこの方面だと組合員に流して、そちらへ行く方面の荷物

を積み合わせたら、四ト車に満載になるかもしれない。二万円の運賃が三万円にも四万円にもなる。この簡単なことをやるためには、組合員の意志疎通、情報の提供制度が大事になりますね。

——長時間にわたり貴重なご意見を承わりましてありがとうございます。



創立20周年 記念講演

日本の政治・経済について



国際評論家 加瀬 英明

今年は大貨協連が創立二十周年ということで、これからの日本と世界の二十年はどうなるのだろうか、ということをかなり長期的展望に立ちまして、お話し申し上げたいと思います。

一、円高メリットによる好況が続く

これから、日本の経済を考えてみますと、私は、これからが、本当の黄金期に入っていくだろうと思います。

今年のはじめ、あるいは昨年を考えてみますと、円高不況ということが盛んに言われたものです。しかし、現在では、円高不況を口にする人もいなくなつてしまいました。何が起つているかといえ

ます。

円高不況といわれました時には確かに円高によって、炭鉱が廃鉱になるとか、造船、鉄鋼が非常に苦境にたつたということがマスコミで盛んに書きたてられたり、テレビで取り上げられました。いま鉄鋼を取りましても、造船にしまして、非常に回復してきました。

内需の拡大ということが言われ

まして、六兆円の内需の拡大ということが、鳴物入りで言われてきました。まだ、この六兆円の投資は始まつておりません。これからです。ですから、来年の日本経済は大変によくなるだろうと思います。

なぜ、この円高の好況が現在進んでいるのか。これからいっそう好況になっていくのか、といいますと、「円高によるメリット」です。これは、輸入する原料から食糧から、総て安くなつていいる。ということ、これは昨年から始まり円高は二年めになります。この間、およそ二十兆円に及ぶ円高メリットがあります。

これは、言い換えれば二十兆円の減税が行われた、必ずしも、この円高メリットが、あらゆる業界に及んでいるわけではありません。二十兆円に及ぶ円高メリットは、二十兆円の超大型減税が行われたといつて差しかえないといえます。

円高は、まだこれから進むことになりまますし、むしろ五年間を考えてみますと、円高は進まざるを得ないと思います。

ということ、アメリカは昨年、世界最大の借金国、債務国になり、その対外債務は二千億ドルを超えたということ、

いろいろ予測はありますが、一

九九〇年には、アメリカの対外債務は、低い見積りでも五千億ドルを超える。高い見積り、悲観的なものでは、七千八百億ドルという数字も出ております。

アメリカの昨年の貿易赤字が、千七百億ドルを超える——ドル安で、これから米国の貿易赤字は次第に減っていくとはみられています。その、一九九〇年になつても一十億ドルを割ることはないだろうといわれています。

そうなりますと、本来は外国から借りてきたお金の金利の利払いですが、これは、貿易黒字の中から支払わねばならないものです。一九九〇年になりますと、米国はその時の金利にもよりますが対外債務の利払いに、GNPの一%以上を当てなければならぬことになります。

ということは、米国は仮に一九九〇年に、二・五%の経済成長を行つたとすると、GNPの一%を利払いに当てるとなると、一・五%の成長しかない、ということとです。

これから円高は、むこう五、六年間と考えてみますと、これはかなりのところまで進むと考へなければなりません。

米国の、来年の景気はどうなるかといへば、来年は、十一月三日にアメリカ大統領の選挙が行われます。

この米国大統領選挙も、民主党、共和党、ともに今回は本命がおりません。本命がなく、混屯たる状況にあります。米国大統領選挙

二、イラン・イラク戦争は

世界的石油危機を招く!?

今日は、日本国内の政治・経済についてお話をする、ということですが、世界の状況がどうなっているかによって、この日本の政治経済が大きく変わります。

私は、国際政治を専門といたしておりますが、毎年、十二月になりますと、新しい年の世界情勢はどうなるだろうか、予想する原稿の注文が、新聞、雑誌社からあります。

昨年十二月には、私は「一九八七年の世界はきわめて穏やかな年になる。一九八六年、昨年も、基本的には穏やかな年でしたが、たった一つ例外がある」と書きました。これは「ペルシャ湾の行方

の年の景気は必ずよい。これは与党が勝とうとしまして景気の刺激をする、ということ。来年の米国の景気はよいはずで。

再来年あたりからは問題になつてくるでしょうが、むこう一年間というものを考えてみますと、米国の景気が悪くなることは考えにくいものです。

によつては、世界が経済危機に陥る可能性がある」ということです。今年はまだ十月に入つてしまいましたが、私はこの考え方を改めておりません。なぜ昨年に引続き、今年も世界情勢は穏やかなのか、と申しますと、一番大きな原因は

：世界情勢の基本は米ソ関係にあります。このソ連が、国内改革に取り組んでいるために、米ソと事を構えたくない、ソ連は、国際緊張を緩和させることを望んでいる：ですから国際情勢は、基本的に穏やかなものになるのです。

一方、このペルシャ湾ですが、ペルシャ湾では、いつ、米ソとイランが戦闘を始めるか、全くわか

らない状況に現在あります。

ペルシャ湾に現在、米国をはじめ、英国、仏、ベルギー、オランダ、イタリア、それにソ連の艦隊が入っており、いつ、何が起こるか全くわからない状況であります。

米国としては、イランを攻撃したい、攻撃をする口実が欲しい、というところでしょうが、先月もイランの機雷敷設艦が、秘かに、機雷を敷設しているところを、米国のヘリコプターに発見されて攻撃を受け、捕獲されてペルシャ湾の外へ、米海軍によつて持つていかれ沈められるということがありました。

今週に入つて、イランでナンバ12の実力者、ラフサンジャニー議長がイランは必ず米国に報復することを辞さないといっています。これは、イランとしては、米國と事を構えた場合、損だとかわつてから、口でそう言っているだけ、と受けとることもできませんが、しかし、イランの中には、狂信的革命防衛隊という跳ね上がり分子がたくさんいます。

ですから、イランが、米国の軍艦を、あるいは米国の旗を掲げた船を攻撃した、といった場合、米国は空母から海軍機を発進させ、イランの中の戦略目標を空から叩くということをする事になりません。

戦争が長びけば、イラクが負ける可能性が出てきています。しかし、このイラクが負けるようなことがあつては、大変なことになるのです。なぜでしょうか。もしイラクが負けた場合には、イラン軍が、サウジアラビア、クウェートの国境まで迫ることになります。その場合には、サウジアラビア、クウェートを始めとするアラビア半島の産油諸国の王制は、恐らく四、五年と持たないであろうといわれます。

このイラン軍が、サウジアラビア、クウェートの国境に迫るということだけで、石油価格は高騰します。

ということとは、イランは、高い原油価格を求めています。その場合、産油価格は、ただちに恐らく一バーレルあたり、三十ドルを突破するだろう、といわれています。

これは「第三次石油ショックの

引き金を引く」ということです。

このようなかたちで起こる、第三次石油ショックは、第一次、第二次石油ショックより、はるかに深刻で、はるかに長引くものになるはずで

日本は、ペルシヤ湾に必要とする石油の六〇%を依存しています。ですから、仮にアラビア半島が、二年、三年と混乱に陥るといふことになった場合には、誰が判断を下しても、この石油危機は終わることがありません。

そこで、米国としては、「イラクが戦争に負ける」ということを、どうしても避けなければなりません。もし、イラク軍の戦線が大きく突破される、あるいはイラクが戦争に負けるというようなことがあれば、世界は深刻な経済危機に陥ることになります。この時にはニューヨーク、東京、ロンドンの株式市場は大暴落します。

しかし、今日の世界を見渡しまして、世界の安定を根底から揺さぶるような危機が起こるところはペルシヤ湾以外にありません。

ペルシヤ湾は、現在のような状況でずっと続いていく可能性も高いし、今、申し上げたような、第

三次石油ショックの引き金をひくような可能性もあります。

その他には、世界にはほかにいろいろな心配されるころもありますが、これは、一年、二年のうちにおかしくなるというものでもありません。

心配されるころ、というのはフィリピンなども、たいへん長い眼で見ますと心配なところ

です。フィリピンのアキノ政権は、私

三、これからの日本を変える三つの力

これから、私は日本のあり方を変えてゆく、日本の社会を大きく変えてゆくには、三つの力が働くものと考えます。

① 変化と多様化に対応する科学技術力

一つは、よくいわれているものですが、「科学技術の力」です。

この十年間を振り返ると、今日二十周年記念ですから、二十年前を振り返っただけでも、科学技術は私たちの生活環境から企業環境まで大きく変えてまいりました。

科学技術の進歩には、加速度が

は長く続かないだろう、恐らく軍部がクーデターを起こすということになるのではないでしょうか。

ただ、フィリピンでアキノ政権が倒れるといいますが、軍事政権によって変わられるということであつて、共産ゲリラがこれらどこまで力を伸ばすのか、これは長期的な問題になると思います。

ついでに、私から、これからの十年間、二十年間のテクノロジの進歩は、たいへんことになりま

す。それによって、私たちの生活環境、企業環境は、さらに大きく変わっていくこと

であります。最近では、よく「脱工業社会」ということがいわれます。もう十年以上、言われている言葉でもあります。実はこの言葉は、今からもう三十年近く前に、ハーバード大学の、現在社会学の教授をしている、ダニエル・ベルという人が創つたものです。

この脱工業社会とはどういうものか、という(少しおさらいをするようですが)人類は一番はじ

めは農業社会に住んでいました。それから、今から約三百年前に産業革命が起こりました。そして工業時代が訪れます。その工業時代が終わって、現在は脱工業時代、脱工業社会に入ったわけですが、これは農業時代においては、農業に従事している、農業で生計している人が一番多い社会を農業社会、工業に携わる工業で生計を立てている人が最も多い社会を工業社会といえます。現在では、サービスの分野で働いている人が、他の分野で働いている人たちよりも多くなつたわけですが、そういった社会を「脱工業社会」とベル教授は名付けたのです。

現在では、米国も日本も、西側諸国も、このサービスの分野で働いている人たちが、他の分野で働いている人たちよりも多くなつておりますから、これは脱工業社会に入っているというものです。

このサービスという分野は非常に幅広く、まず金融がそうです。銀行、証券、保険などの金融から始まりまして、流通、みなさまの運送もそうです。教育、弁護士、小売業（これは流通ですね）、あるいは娯楽、観光もサービスです。



加瀬氏の記念講演

非常に幅の広い分野です。

私はベル教授と親しくしておりますが、今からもう十年以上も前から京都で開かれた大きな国際会議の後での教授の言葉で、非常に印象に残っているものがあります。

ベル教授はこういうのです。「自然を相手に生計をたてるの

も、機械を相手にして生計をたてるのも、これは基本的には変わらない。機械というものは、人間が自然を効率よく作りかえたものにして過ぎないから。しかし、脱工業社会では、人間は、初めて同じ人間を相手に生計を立てる人たちが圧倒的に多くなる。」つまり、自然を相手に闘って生活をする人た

ち、機械を相手にして生計をたてる人たちから、脱工業社会になりますと、金融から流通まで、同じ人間を相手に仕事をする人達が多くなる。そこでベル教授は、「脱工業社会になると、同じ人間を相手にして生計を立てることになるから、人間の心、精神、あるいは人間の文化、感性といったことが、つまり同じ人間を理解できない人や企業は成功することができない。これが脱工業社会の特徴だ」と言われたのです。これは、本当によく当たっていると思います。

では、科学技術の力によりこれから生まれる社会はどういう社会なのだろうか、といいますと、これは共産主義国を例にあげますとよくご理解いただけると思います。が、今日、ソ連でも、国内改革に取り組んでいます。

どのような共産主義国を取り上げてても、程度の違いはありましても自由化を中心に据えた国内改革に取り組むようになっていきます。今週の水曜日ですが、ゴルバチョフ書記長が、モスクワの北方、北海に面した折の演説が、一昨日のモスクワ放送で放送されました。

そこでゴルバチョフ書記長は、「今、私の進めている革命は、銃声は聞こえないが、革命であることに変わりはない。これから同志たちには、大きな混乱が、抵抗があるかもしれない。しかし、私はこの革命をやりとげるだろう。だから協力してほしい」という呼びかけの演説をしていましたが、この中で、ゴルバチョフ書記長は「民主化」を行うことが大切である、と繰り返し言っております。彼は今、四つのスローガンを掲げて国内改革と取組んでいます。一つは「民主化」、次は「改革」三つめが「促進」、これは何でも必要なることはドシドシ促進していこうという意味のもの。四つめが「公開」です。

中国ではご承知のように、昨年の十二月から一月にかけて、中国全土の主要都市で、学生たちが民主化を要請するデモを繰り広げました。それにしても、ソ連では最高指導者が民主化の号令をかける、中国では学生たちが民主化を要求して全国でデモを繰り広げるなどとは、大変に皮肉なことであると云わなければなりません。なぜ、ソ連、中国をはじめとす

る共産主義国で、自由化を進めなければならぬのか、といえますと、現在、私たちの生きている、この時代の特徴を、二つの言葉で表わすようにと言われましたら、ひとつは、「変化が激しい」これは科学技術の進歩で、本当に変化が激しくなっています。もう一つは「多様化が急速に進んでいる」ということです。

共産主義諸国は、これが工業時代においては何とかやっていくことができます。ということは、工業時代というのは限られた製品を大量に生産するという時代です。しかし現在はこの多様化の中で、多種少量生産といっていますが、もうおびただしい種類のテクノロジー、おびただしい種類の製品が生まれるようになっていきます。そういういたしますと、画一的な共産社会では、脱工業社会、多様化時代に対応することができなかつたといえるわけです。

私は十九世紀最大の出来事は何かといえますと、「社会主義の生まれたこと」、そして二十世紀最大の出来事は何かといえますと「社会主義が全く力を失ってしまったこと」と思います。資本主義の勝

利ということは、台湾、韓国をはじめとする新興工業諸国の発展をみても、はっきりいえると思えます。中国の、あの「四つの現代化」をとりましても、やはり台湾、韓国をはじめとする新興工業諸国の発展によって刺激され、起こったものです。

これから、社会主義は力を失い資本主義の全盛時代に入っています。今から四年前のことです。米国の国立科学研究所でも訳すべきナショナル・サイエンス・フアウンデーションという所がワシントンにあります。数千人の研究員を抱える、たいへん大きな国立の研究所ですが、ここで「これから企業の形態がどのように変わっていくか」ということを全米を対象にした調査研究を行い、三年前に膨大なレポートを発表しました。

これを英国のエコノミストという、たいへん権威のある雑誌が特集いたしました。その時のタイトルが「大企業の時代は終わった」というものでした。といってもIBMやGM、といった日本でいえば三菱や日立といった大企業がなくなってしまうという意味ではない、ここに書いておりますことは

現在の大企業の組織をみてみると——先ほど申しましたように、今の時代の大きな特徴は、「変化の激しさ」(多様化がいつそう進む)という二点ですから、これに対応するため、どの大企業も組織を小さな単位に分けてしまっている、いつてみれば、小さなプロジェクトチームのようなものに分けてしまっている、ですから今の大企業は昔の大企業と違って、零細企業の連合体のようなものになっていて、あるいは小企業の連合体のようなもの、そうでないと、小まわりがきかなくなってしまう。ということ、大企業の時代は終わった、というものです。

このレポートの中に、いろいろと表があるのですが、ひとつ大変面白いと思ったのが、一九一〇年代、一九二〇年代、一九三〇年代と、十年毎に、その時の先端をいっている産業に、新しい会社を興して参入しようとする場合に、資本金が幾らぐらいかつたか、という金額が出ております。

例えば一九四〇年代といえますと、先端をいく…(四〇年代という戦争がちょうど終わったのが四五年ですが)…産業という、

自動車産業、家電産業、造船、製鉄という、今でいえば、重くて大きくて厚いといったものですが、今のお金に換算して新しく会社を起こしてこれらの産業に参入していくとなると、最低でも十億かかる、千四百億円です。ずっと下がって一九八〇年代は幾らかかるのかとみますと、十万ドル、千四百万円という数字がでています。

これはなぜかという、今はベンチャーキャピタルとか、コンピュータソフト関係ですとか、時代の先端をいく企業だからです。もっともこういうことは、もう十年以上も前から言われていることとで、これは資本集約型産業から知識集約型産業へ変わっていく、とか、労働集約型、あるいは資源集約型から省資源型産業に変わる、といわれていることです。

結局、これからは知識が一番大切になる、つまり「変化が激しい」、「多様化が進む」という時代になりますと、一番大切なものは何かというと、人間の知恵であり、人間のアイデアであり、新しいものを創り出す能力だということです。米国でよく言われていることにフレキシブルという言葉が盛んに

使われます。どの企業も柔軟性を持っていなければ、これからはやっけていくことができないのです。それからまた、これからは、人は三つに分かれていきます。

工業時代においては、働くことと遊ぶことが大切であったが、現在は、働くことと、遊ぶことと、それに学ぶことが加わります。つまり生涯学んでいなければならぬ。

工業時代は大学を卒業すれば、その大学時代で教わったことで一

加瀬英明氏経歴

昭和十一年東京都生まれ。
慶応大学、エール大学、コロンビア大学卒業。政治学専攻「ブリタニカ国際大百科辞典」編集長を経て、現在評論を執筆。
日本ベンクラブ理事。日本文化フォーラム理事。日本文化会議会員。

一九七四年にシカゴ大学、ペンシルバニア大学などより安全保障問題の講師として招かれるなど、海外での講演活動も多いなお、初代国連大使加瀬俊一氏の長男。

著書に「日本人の発想、西洋人の発想」「誰も書かなかった北朝鮮」「天皇家の戦い」「日本人の悲劇」「新聞批判入門」「日本第二帝国論」など多数。

生をやっけていくことができた。しかし、脱工業社会では、大学で教わったことの寿命は非常に短いのです。社会の変化が激しい、どんどん多様化が進んでいる、ということ、人間は生涯、勉強していかなければならないのです。

企業をとりますと、企業は単に働く場所ではない、これは研究する場所であり、また学ぶ場所でないければならない。

これから変化が激しく、多様化が進むなかで、企業の在り方というものも大きく変わることになりま

② 企業、生活環境に及ぶ、国内の国際化

二つめに、日本の社会を大きく変えていくものは何か、といいますが、これは「国際化」であります。

これは前から言われていることですが、私は、日本の国内の国際化がこれからはじめて本格的に進むことになる、そしてみなさんの企業環境、あるいは生活環境を大きく変えていくことになると思

戦後の日本の国際化というものを考えてみますと、一番はじめの段階では、外国から食料や原料を輸入する、買い付ける。そして、日本から工業製品を売る、という物の売り買いのために、多くの日本人が海外に出掛けていきました。そして一九七〇年代に入りますと、日本は豊かな国になってきますから、海外における直接投資、あるいは合弁事業などが盛んになってまいりました。

直接投資とか、合弁事業となりますと、これまでのように、単に物の売買のために日本人が出掛けて行くということではなくて、現地に腰を据えてそこで仕事をするようになる、多くの日本人が現地生活をし、現地の人と肩を並べて働くという、新しい形の国際化が始まりました。この形の国際化もこれからどんどん進むことになります。

最近、円高に促がされて、生産基地を海外へ移すということが進むようになっていますが、恐らく一九九〇年代の半ばまでには、米

こうで働く人たち、そしてその家族、あるいは留学生などといった人が二百万人近く、米国に移り住むことになりま

しかし、日本は長い間、海外から工業製品や農産物や、あるいはサービスなどが、自分の国にはなかなか入らないように、関税障壁ですとか、非関税障壁ですとかいった、高い厚い壁を日本のまわりに張りめぐらして、いわば、とりでのようにした国の中から、多くの日本人が海外へ出撃していつて、海外のマーケットシェアをできるだけ取ろうとしてきたわけ

ご存知のように、諸外国から強い圧力がかかるようになりまして、これまで日本の周囲を取り囲んできた、高い厚い障壁が壊れてしまいました。ですから、これからは国内の国際化が初めて本格的にはじまることになりま

③ 経済的地位確立に伴う国際関係の自立化

三つめに、日本の社会を変えて、ものは、諸外国との関係において、「自立すること」を強いられる、

ということです。

ちょうど先月の半ば、ワシントンで米ソ外相会談が行われました。これは今年四月、モスクワで行われ、先月また行われたものですが、次にまた、十月二十二、二十三日にモスクワで行われます。

で、先月の米ソ外相会談では、共同声明が発表されまして、「米ソともに、中距離核ミサイルを世界的な規模でこれを全廃する。これの廃絶することについて、基本的な合意をみ、そして年内に聞かれる米ソ首脳会談で、この条約に、レーガン大統領とゴルバチョフ書記長が調印することになる」ということですが、戦後、核軍縮が行われるのは、初めてのことなのです。

核兵器の一部ではありませんが、これの廃絶が行われるとは、画期的なことであります。それとともに、米ソ首脳会談は恐らく十一月にワシントンで行われることになるとみられています。来年はモスクワで行われることになっています。

来年、モスクワで行われる時には米ソともに、手持ちの核兵器を半分に減らすことに合意をするの

ではないかとみられています。これによって世界は大きく変わることにあります。

よい方に変わるのか、悪い方に変わるのか、といえます。これは大変に深刻な不安をともしうこととなります。核兵器を減らすことが平和につながるのか、といえます。英国のサッチャー首相はこの四月にこの米ソの非核交渉が進むのに、深い不安にかられまして、西ヨーロッパ諸国の代表格、他の指導者と協議を行った上でモスクワに乗りこみまして、ゴルバチョフ書記長と大激論を行っております。

これは、ゴルバチョフ書記長は「核兵器は、人類の平和を脅かす最も大きな存在である、また、これは道徳に反するものであるから全廃されなければならない」と述べたのに対し、サッチャー首相は「戦後四十二年間、先進工業諸国の国土を巻きこんだ戦争は一度も開かれていません。これは核兵器が登場してくれたおかげです。もし核兵器が登場しなかったとすれば、朝鮮戦争もベトナム戦争も、あるいは中東での何回も開かれた戦争でも、世界第三次大戦に発展

した可能性がある、世界の歴史の上で、先進工業諸国の国土を四十二年間も巻きこむことがなかったことは前例のないことです。これは核兵器が登場してくれたおかげで、核兵器がなければ、世界平和を維持することができません。通常兵器では平和が維持できないことは、今世紀に入つて、二回も世界戦争が開かれたことによつて証明されている。だから、仮に、米国とソ連が、核兵器を大きく削減する合意に達したとしても、英国と仏は核戦力を弱めることはない。むしろ強化することになる。」といつて大激論をしています。

核兵器は、それは戦争の原因になるものではありません。戦争がもし起こるとすれば、まず通常兵器で撃ちあう、それがエスカレーターしていつて核戦争まで行く、ということ、戦争の原因は通常兵力にあるのです。

米国は現在、西ヨーロッパに置いている中距離核兵器をすべて撤去する、これは世界的規模で撤去することになります。そうなりますと、ヨーロッパにおいては、ソ連側の方が通常兵力において圧倒的な優位に立つことになります。

二対一の優位になります。そこで西ヨーロッパでは米国がヨーロッパにおける核戦力を弱めると、英国、仏、ドイツは通常兵力の増強を行わなければならない。

日本も、西ヨーロッパと同じ条件に置かれています。ソ連のすぐ縁に置かれています。そして、通常兵力では圧倒的にソ連の方が優位に立っていて、我が国の劣勢は、米国の核兵器が補なつていくのが現状です。ですから、核戦力が弱められるということになると、通常兵力の果たす役割が大きくなってくる。そこで日本も防衛費を増やさなければならぬ、という関係になります。

ですから、この核軍縮が行われるという事は、手離しで喜ぶわけにはいけません。本当は、通常兵力の軍縮が伴わなければ、核軍縮というのは非常に危険であるといつてもよいかと思ひます。

なぜ、米ソがこの核兵器について大きな削減を行おうとしているのかというと、米ソともに大きな軍事費の負担に耐えられなくなつてきていることがあります。

一九五〇年という年をとりますと、これは第二次世界大戦が終わ

つて五年めの年ですが、米国は一
国で世界経済の四〇%以上を占め
ておりました。日本は一九五〇年、
世界経済の僅か二%です。しかし
日本はこのところ、「世界の一割国
家」といわれてきましたが、これは日
本が世界経済の一〇%を占めてい
るからで、米国が二〇%を占めて
いる、そこで、この両国で世界経
済の三〇%を占めているわけが
が、円高が進むようになりまして
から、ドル建てで計算しますと、
現在、米国は世界経済の一九%、
日本は一一%に近くなってきてい
ます。

そうなりますと、大変、深刻な
質問をしなければなりません。

何かというと、「一体、米国が非
共産世界を、あるいは自由世界を
一手に守ること、その能力と意志
力を持つていたのは、米国が世界
経済の何%を占めていた時までの
ことだろうか」ということです。

米国はいつの間にか、世界経済
の四〇%を割り、三〇%を割り、
四分の一を割り、現在は二〇%を
割ってしまいました。米国は、も
はや、峠を越した国です。

今年の始めに、米国の労働省が
レポートを発表していますが、イ

ンフレによる目減り分を、ドルの
目減り分を除きまして、不変のド
ル価値で計りますと、アメリカの
一人当たりの実質賃金の一番高い
時はいつだったかというところ、一
九七二年が一番高かった。それから
毎年減りまして、昨年の一九八六
年には、八・六%減っているとい
うことです。

しかし、米国では、生活水準は
落ちていません。これはなぜかと
いうと、一つには働き手が増えて
いる。米国では、就業人口が急速
に増えています。中でも一番増え
たのが女性労働者、米国で働いて
いる就業労働人口の四六%が女性
です。ですから七三年の段階では
働いていなかった家庭の奥さんな
どが働きに出て、一世帯当たりの
稼ぎ手が増えたということです。
もう一つは貿易赤字です。昨年は
千七百億^{ドル}の貿易赤字を出したと
申し上げましたが、これは米国の
GNPの四%に当たります。要す
るに、国内で生産するよりも四%
多く消費をした、海外から借金し
て生活水準を保っているというこ
とです。

超大国でなくなった米国が軍拡
を行ったというのは、レーガン政

権が最後になるだろうと思います。
来年、誰が米国大統領に当選しよ
うが、この次の政権は軍事力、軍
事費を減らす政権にならざるを得
ません。

戦後世界の大きな特徴は何かと
いいますと、まず第一は、米国が
圧倒的な経済力を持つていた、弾
えるような巨大な経済力によって
世界を圧倒してきたということだ
ですが、米国はもはや世界経済の二
〇%を割りましたから経済におい
ては、もはや超大国とはいえませ
ん。

二番めの特徴は、米国が軍事力
で世界を圧倒してきたということ
ですが、軍事力を支えるのは経済
力です。例えば現在のペルシャ湾
をとってみますと、米国の議会で
は、米国が単独でペルシャ湾を守
ることを禁じ、西ヨーロッパ、日
本も協力しないとけないという
法案を上院で可決しました。今度、
下院でも可決することになってい
ます。

こうした中で、日本は防衛面で
自立しなければならぬ。中曽根
総理は、戦後体制の総決算という
ことを盛んに言われてこられまし
たけれども、これは国内における

戦後体制の総決算を意味しており
ますが、私は国外における、世界
における戦後体制の総決算の方が
早く起こるだろうと思います。つ
まり、「米国が力を失う」といい
ましても、米国は今日、未だに、
また紀元二、〇〇〇年になりまし
ても、世界で一番力を持つてい
る国であることに変わりはありません
。ですから、日本はこれから力
を合わせて進んでいかなければな
りませんが、これから日本は国際
舞台で、いつそう自立を強いら
れることになってまいります。

その意味で、これからの十年を
考えてみますと、大変な、世界は
大きな激動期に入っていくこと
になります。

核兵器の力が弱まっていく。米
国の、そしてソ連の力も弱まって
いく、ということになりますと、
これから紀元二、〇〇〇年にむけ
まして、世界は次第に第二次世界
大戦以前の時代に似てくること
になる、ということ。そうした
中で、私たち、自分たちの力で、
この国を盛り立てていかなければ
ならない、という。そういう時代
に入ってきたといえると思います。



□ 特別寄稿 □

貨物運送事業の協同組合の現状と活性化

明治大学教授 百瀬 恵夫

1、二極化から三極分化する組合員の企業経営と組合の対応

トラック運送業は、中小企業が数の上で圧倒的な比重を占めている。区域トラック事業者の九九%、路線トラック事業者の八三%が中小企業によって構成されている。とくに、区域トラック事業では、資本金一千万円未満及び個人企業を含めると、全体の八一%を占め、従業員三千人未満の企業が全体の八二%を占めている。また、保有車両においても、二十台以下の企業が全体の七四%となっていて、小零細企業によって支えられてい

る業種である。

これに対して、路線トラック事業では、資本金一億円以上が一七%、従業員三百人以上が一五%を占め、大企業の存在が大きいことがわかる。また、保有車両百一台以上の企業が全体の一六%を占め、路線トラックでの大手企業のシェアの大きさがわかる。とくに、大手路線トラック業者は、情報化戦略と積極的取り組み、物流VANを構築して、トラック業の超輸送領域化を図ってい

る。荷主のニーズに対して、明確かつ迅速、安全に対応する体制を整え、これまでの運搬屋から、一貫物流をめざして流通加工まで行うことに成功している。宅配便のように直接消費者を対象とする新市場開発によって、小量物品の輸送量は、驚異的な成長をみている。このように、トラック事業は、マクロ的にみれば、動脈（路線トラック）部門は大手企業が物流VANの構築によって、ますます寡占化傾向を強め、静脈（区域トラック）部門は、中小企業者が担当する分野となっていくであろう。

このようなトラック事業の方向性の中にあつて、中小トラック業者は、さらに二極分化傾向を強めている。すなわち、トラック事業の二極分化から三極分化へと三重構造化が進展しているのである。日貨協連が行った組合員企業の実態調査にみられるように、「営業収入」が「経常利益率」の伸び率（五十八年を一〇〇とした場合の五十九年・六十年）で、業績が低迷または悪化傾向にある企業と、向上または良好に推移している企業との二極にはつきりと分化していく傾向にあることがわかる。六十一年度においては、川高メリットによって収益性は回復しているものと推測されるが、これは、あくまでも外的要因に基づく一過性のものであつて、永続性はそのぞめない。一方において、荷主獲得

をめぐる過当競争は、運賃のダンピングを引き起こし、中小トラック業をとりまく経営環境は、いたって厳しいものがある。

経営戦略化構造改善のビジョン作成のためのアンケート調査結果によると、経営における問題点として、①輸送量の低減、②運賃の低迷、③物流サービスの高度化があげられているが、これらの問題点を解決するために必要な事項は何かについて、日貨協連で活路開拓調査研究のための実態調査を行った。

その結果、組合員企業及び組合員とも同じような内容の回答となった。すなわち、第一位には「事業者の交渉能力の養成」(組合員五五%、組合五四%)、二位「協同組合による輸送の共同化」(組合員三七%、組合三八%)、三位「輸送供給力の調整」(組合員二七%、組合二五%)、四位「運輸規制の緩和」(組合員一七%、組合一四%)となつてゐる。一方、組合員では五位「運輸規制の強化」(一七%)、六位「団体協約の締結」(一二%)となつてゐるのに対して、組合では、五位「団体協約の締結」(一二%)、六位「運輸規制の強化」(一一%)

%)となつてゐる。

以上のことから、第一位に、中小トラック事業者の二極分化傾向は、事業者の経営能力や交渉能力の差によつて生じているとみなすことができよう。第二に協同組合の機能と役割の重要性である。組合はもとより、組合員企業は、組合による共同輸送の必要性を考へてゐることがわかり、いよいよ組合の存在意義の大きさを認識しはじめてゐる。また、輸送供給力の調整や運輸規制(緩和・強化)に対処したり、大手企業との団体協約の締結は、協同組合という組織の力があつて、はじめて対応できるのである。経済的弱者の立場にある中小トラック事業者が生きる道は、協同の力によつて、経済的地位の向上をはかる以外にないのである。

とくに、トラック運送事業は、大手企業の物流VANの構築によつて、情報を武器とする荷主の固定化を促進させ、企業間ネットワーク化によつて、企業間競争力を強化する方向をめざしてゐる。これに對して、中小トラック事業者は、どう対応して存続・発展への道を探るのか、もはや中小企業個々の

力では解決が困難な経営環境におかれてゐる。これまでの工業社会における物流と情報社会における物流とは、その質は一八〇度転換したといつてよい。ソフト的な事業に對応するには、中小企業は、最も弱い存在になつてきてゐるのである。

2、協同組合活性化の方策

(1) 組合員の組合意識の向上

協同組合の目的は、組合員の相互扶助の精神に基づき、組合員にとつて必要な共同事業を行い、それによつて組合員の経済的・社会的地位の向上をめざすところにある。協同組合の本質は、経済的弱者の組織体、人的結合体、経済事業を行う組織体としての性格をもつてゐる。このことは、何よりも組合員の連帯意識の昂揚を前提とするし、その連帯意識は、倫理、道徳を前提とする相互扶助の精神に基づくものでなくてはならず、

情報化への対応は、協同組合の共同事業として対応するのが、中小トラック事業者にとつて、最も有効な組織活動であり、構造改善事業の受け皿機能としての組合が果たすべき機能と役割が、改めてクローズアップされてきた。

協同組合が経済の道徳化をめざすものとしての高い価値が与えられるのは、そのためである。

組合は、人間の組織化であり、真の協同意識は、「本音」の人間関係から生まれるものであり、「建前」の関係からは生まれない。組合員が「おれの組合」、「うちの組合」という一体感と帰属意識をもち、「組合は組合員のために、組合員は組合のために」を実践することである。そのためには、強力なリーダーの存在が不可欠である。とくに、中小トラック業界は経営者の意識が一般的に低く、そのためにリーダーが不在の組合が多くみられる。これの解決策としては、組合員に対する教育以外に道はない。

協同組合の原点に立って、組合の原則・運用、共同事業のあり方等教育によって地道に積み上げることである。

(2) 事務局体制・財政基盤の 確立

協同組合は、組合運営の要（かなめ）である事務局体制の確立なくして、組合員にとって必要な共同事業を行うことはできない。事務局の充実、そのこと自体が共同事業の最も重要な事項である、との認識に立って事務局を充実することである。「良き事務局あるところに、良き組合あり」「良き組合あるところに、良き事務局あり」といわれるのは、そのためである。理事長や副理事長のほとんどが兼務である組合であつてみれば、事務局の充実なくして、組合運営は不可能であるといつてよい。

組合の財政基盤についても、事務局体制と同様に弱体な組合が多い。この両者は、組合運営の車の両輪であり、両者は相関関係をもっている。組合事務局が充実する

良き事務局あるところに、良き組合あり

と組合の財政基盤が充実するし、財政基盤がしっかりしてくると事務局が充実するのである。良き人材を得るためには、待遇面での配慮が必要であるが、共同事業によって得られるメリットの大きさを考えれば、人材の確保こそが最優先されなければならない問題である。

一方、組合員は、応分の出資金や賦課金に応じつつ組合を強化することを忘れてはならない。このことは、組合との連帯意識・運命共同体としての「証し」として義務を果たすべきである。目先の欲に追われて、大局を見失うことなく、自らの組合の柱をしっかりとするこゝへの協力を怠つてはならない。

(3) 情報化への組合の対応 || 共同事業 ||

トラック組合の共同事業の最大の課題は、情報化への対応である。共同受注、共同購入、相互融通配車、共同給油、共同保管をはじめ、情報のシステム化・ネットワーク

情報化への対応が共同事業の最大の課題に

化を前提とした効率的な運営を組合という機能と役割に期待するところがきわめて大きい。統合システムの活用にしても、組合という組織が運営の母体にならなくては生かされないのである。

このような、組合の情報化への対応は、事務局の充実と財政基盤の強化を前提として可能になるが、加えて、若い経営者（組合員企業）管理者で組織する組合青年部のメンバーによる対応が必要である。情報システム、物流システムの確立と運営は、フレッシュでソフトウェア若者の感覚と感性がどうしても必要としているのである。四十年代以下の若年層を組織化して、組合の情報化への対応をすることによって、中小トラック事業者の生きる道を求めることができるのである。

トラック事業は、情報の産業化の方向を一層色濃くしていくであろう。情報力のないトラック事業者、物流システムのネットワークを構築ないし参加者となり得ない事業者は、経営力を失っていくことになる。これの解決は、組合以外にないことを念頭に置いた対応が求められる。

「ソ連欧州運輸事情」の目録

— 創立20周年記念「ソ連欧州運輸事情視察団」に随行して —

大貨協連事務局長 池谷 成之



大貨協連の創立二十周年記念式典が十月三日盛大裏に太閤園で開催された二週間後、記念行事の一つとしての「ソ連欧州運輸事情視察団」が最初の目的地モスクワに向けて出発したのは十月十六日、午後九時新大阪発東京行の最終ひかり号であった。

当連合会の齋藤昭副会長を団長に、副団長として藤原清数、菅原国一の両氏で、総員二十七名の視察団であった。

十六日から帰国の二十七日まで十一日間、かなりのハードスケジュールであったが、共産圏を経由して西ヨーロッパに入り、多くの人々と交流を重ねることが出来、意義深い旅行であった。

成田から約九時間の旅行でモスクワに到着、秋の日本から一足飛びに冬である。気温は〇度であった。

入国するためには査証が必要で、また写真撮影も機内、空港、橋、鉄道は禁止で、持ち込む通貨も全て申告しなければならぬもので、あらためて共産圏の厳しさを肌で感じたものであった。街にネオンも少なく、シヨーウインドも質素な感じ、それに冬の空のためかどんよりと曇っており、なんとなくキラキラしている日本の街と比べて、少し暗い感じであった。

まず自動車輸送省のサブプロフ副大臣が歓迎のあいさつを述べ、齋藤団長よりもあいさつを行った。またそれぞれの所管の局長や次長から業務内容について説明があった。

ロシア共和国自動車輸送省

ソ連邦としての輸送に関する統一的な組織機構はなく、各共和国が一つの国家のような形態のもとに、輸送関係については「自動車輸送省」が設置されており、道路建設も併せて担当している。

ロシア共和国では、旅客、貨物の総輸送量の八二%が自動車輸送であり、一二%が鉄道輸送である。自動車輸送に限定すれば貨物輸送が四〇%、人員輸送が五〇%となっている。

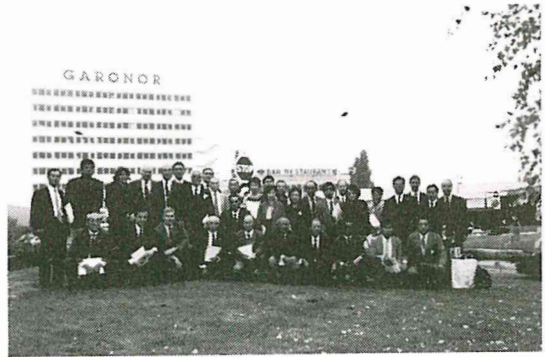
省の範囲はロシア共和国の国内

に限定されており、旅客、貨物すべての自動車輸送を担当している。十五万人が従事し、その半分が運転手である。もちろんすべて公務員である。自動車輸送は専門用と一般用（生産物を消費者への輸送これが二四%を占めている）に分かれ、平均の輸送距離は一八キロで、貨物輸送量の五五%をトラックが担当している。運賃は省で決定され、一ト当たりの貨物の距離制と時間制の二種類。五〇キロ以上を長距離輸送という。

運送の形態は、トラックが生産者の工場や農場へ配車される。荷の積み込みは発送委託者、降ろしは荷受人が行う。運転手は交通法規を守ることが最大の責任で、荷の積み降ろしを手伝うことは極めてまれだ。

モスクワ入りしての翌日十八日日曜日にもかかわらず「ソ連邦ロシア共和国自動車輸送省」を訪問することができた。会議室に案内され入ってみると、約十五名ほどの省の高官がずらりと並んで歓迎してくれ、一人一人と握手して懇談に入った。

日曜日に省の高官が大歓迎



視察団の一行

長距離輸送は貨物輸送量の五〇%である。直送(生産者―消費者)の場合とターミナルを経由する場がある。輸送についてプライベート企業は全くなき、全部公団が運営している。飲酒運転の禁止で事故発生率が二〇%ダウンした。自動車輸送省の訪問を終えて、昼から市内を見学、革命記念日によくテレビで写る赤の広場、地下深く握られている地下鉄、これは核戦争に備えてシェルターの役割も兼ねている。深さ約九〇呎で、エスカレーターが途中乗り換えて二本ついている。またこのスピー



ソ連ロシア共和国自動車輸送省

ドの早いこと、日本のエスカレーターの三倍から五倍のスピードの感覚である。街の風景はちょうど日曜日であったため通りに人があふれていた。ほとんどの人がコートを着て、ほとんどの入口で行列していた。慣ればそれが当然であるとしても、我々の目からはかなり厳しい生活のように感じられた。

またホテル内にドルショップがあり、いろんな品物が売られているが、ここではソ連通貨のルーブルはいつさい使用出来ず、外貨(ドルや円)でしか買うことが出来ない。ホテル内では各階ごとにフロントがあり、キーはそこ



ハンブルグトラック協同組合

でもらうことになっている。また部屋の中にはテレビ、冷蔵庫があったが、いずれも使用出来なかった。

東西の壁に改めて感慨

翌日、空港より東ベルリンに飛んだが、この時、空港は霧で白色、当然予定通り飛ばない。午前八時五十分出発予定が実際に飛んだのは午後一時、その間、表示板で遅れるとの案内が出たのが十一時、いつ塔乗ゲートが開くかも知れないため、常にゲート前で待機、国民性かも知れないが、具体的な案内があったら我々は安心出来るのだが、それがなく、ただひたすら

待つのみであった。

霧が晴れて東ベルリンへ、第二次大戦により東西ドイツが分割、ベルリンも四カ国管理下に置かれたもので、東西ベルリンの間を分断する壁がある。ブランデンブルグ門を境に高さ約四呎ほどの壁である。写真で見、言葉では聞いていたものの、現実にこの目で見えた瞬間、東西接点の厳しさに肌寒さをおぼえた。国境というよりまさに分断である。同じ人間、同じ国民、同じ家族がある一瞬を期して分断されてしまっている。緊張の時代が終えんを迎える時、この壁も取り払われるかも知れないが、今はそのスケジュールはない。

人が多くて車が少ない。また明るい色の少ない東側に比べて、東西ベルリンのチャイリー検問所を経て西ベルリンに入ったその瞬間から、ちょうど心斎橋筋に入ったような感じの街であった。

東側から西側に入る時、バスポートと本人の顔のチェック、イスの下や、バスのトランクもエンジンルームも、すべて開くところは全部オープンにしてチェック、車両の下には手鏡の大きなものを差

し込んで見ている。脱出する者を押えるための検問である。これを三十分ほどかかって通過したら、西側ゲートはノーチェック、バスも停車することなしに入った。

西ベルリンに入り緊張とく

西ベルリンに入って、やっと緊張がとれた感じである。別に共産圏でもそんなに気にすることなしに普通の生活をしているのだが、我々が長年生活してきた日本の空気と同じ空気があった。

西ベルリンからも壁を見る。東から見る壁も、西から見る壁も壁に変わりはないけれど、見る目の大きな違いがある。

西ベルリンにある空港はどんな天候下であっても発着可能となっている。

二十日夜、ハンブルグへ飛ぶ、西ベルリンから約五十分である。

ハンブルグは港町であり、夕食後、タクシーでかの有名な飾り窓の見学に行く。ホテルからタクシーで十五分ぐらいの所にあり、通りから細い路地に入った所の両側の窓の中に下着姿の女性がイスに座っており、そこを通る男性が好みの女性と窓ごしに交渉して、OKとなれば横の入口から階上上がることとなる。また、この周辺にはポルノショップがいっぱいあり、その看板は日本語でも書かれて

あり、また呼び込みの男も日本語のヒワイな言葉を叫んでいた。これから見ても、いかに日本人が多くこの場所を訪れ、上得意となっているかがうかがわれた。

なお、念のため今回の団員の名誉のためにも、タクシーで行きと帰りの人数が一致していたことを書き添えておく。

夜の探訪のちホテルに帰ったのが午後十一時三十分頃であった。明日はハンブルグの協同組合視察である。

二十一日、雲り空であるが、ホテルの窓からハンブルグの市内が一望できる。古い建物と新しい建物が混在しながらも美しい調和があふれている。それに緑が多い。朝バスで出発して「ハンブルグトラック協同組合」を訪問する。

ハンブルグトラック協同組合

戦後の荒廃の中で一社一〇〇マルク（八千円）の出資で八〇社が集まって設立されたもので四十年の歴史がある。現在は一二〇社で出資金も一社七、五〇〇マルク（六〇万円）となっている。

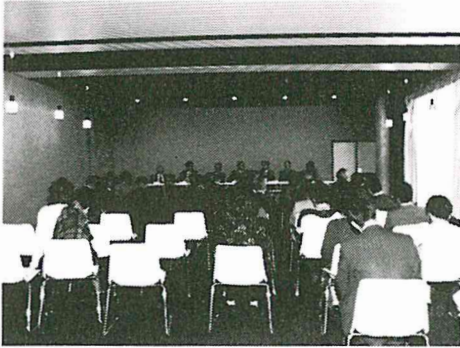
主要業務は保管、通関業務、運送の三本柱。六千平方メートルの土地に

千平方メートルの倉庫と二百平方メートルの事務所をもつ。組合には二〇人が専従し、倉庫施設面に三人、他は一般業務、通関、取扱的なものに従事している。

日本でいう共同配送事業で、組合員が組合員独自の荷主の集配を実施し、それを組合施設に持ち込み、ここを拠点として西ドイツ国内およびEC諸国内の七五カ所に配送ネットワークをつくり、二十四時間―四十八時間以内に配送を完了している。組合としては独自の荷主を持つていない。全国ネットも対象はほとんど中堅企業であり、協同組合間ネットはない。

運賃は法律で決められており、十年前に比べ相当アップしている。荷主が最終目的の地まで支払う運賃の約四〇％が組合員の手取り運賃で、保有車両は平均二両。一日七十台の車が入りし、月間二、一〇〇トの取扱貨物量である。

視察後、海辺近くのレストランで魚料理、塩づけや油であげたものとか、そのポリウムはかなりの量である。昼から雨がパラついてきたが、そんなに寒くなく、気温十八度である。空港へ向かう午後四時ごろが通勤時のラッシュア



ガゴノール流通ターミナル



T E D 社

ワーである。西ドイツの人は仕事が終われば直ちに家に直行である。家族と夕食をし、それから家族で夜を楽しむという。もつと日本人がこのような習慣を見習えば、国際摩擦が減少するであろうが、そのかわり経済の活力は低下するであろう。

また今夜も飛行機でチューリッヒへ移動である。約一時間三十分で到着、素晴らしくきれいなチューリッヒ空港である。看板も時計や銀行のものばかり、まさにスイスである。ちょうど視察日程の間である。毎日がハードスケジュールのため団員全員かなり疲れが見える。

久しぶりスイスでの“休日”

二十二日、曇り、今日一日は久しぶりの休日の感じである。また場所もヨーロッパの最も立派なユングフラウヨッホへ登る。ホテルからバスで高速道路を二時間三十分走る。途中から雨になる。車窓から見えるスイスの街並みは、まさにカレンダーで見る風景と同じである。山並みの中に湖があり、また農家が点在している。牧草地にとり囲まれたまき絵になる風景

である。放たれた牛は首にカウベルをつけ「ガラン・ガラン」と鳴らながら歩いている。インターラーケンから登山列車に乗る。アプト式列車で、乗り替え駅、クライネシャンテまで、この列車の乗客も我々以外に日本人が多い。車内放送も英語、仏語、独語、日本語で放送がある。ここも日本人があふれている。

乗り替えてユングフラウの頂上の直下、海拔四千二百呎に終点の駅がトンネル内にある。駅から外へ出るとガラスで囲まれて、エアコンが完備されている場所に出る。晴れていれば山並みが美しく、真つ青な空が見える予定であったが、今日はガスがかかっている。

折り返しの列車でクライネシャンテに帰り、昼食をとる。やつと晴れた。雪がちらついているが、ブルーのすみきつた大空と、万年雪をだいたアルプスの山々が三百六十度の周囲にわたって見える。それに海拔三千数百呎と、日本の富士山頂に居るのと同じであるため、空気が希薄で、少し息苦しい。しかし大阪を出発して以来はじめて太陽を見る。列車で下山し、バスでチューリッヒ

ツヒ空港へ向かう。たった一日のスイスの滞在であったが、印象に残る一日であった。

空港からイタリアのミラノ経由乗り替えてローマに向かう予定であったが、ローマが突然の欠航のため、視察団一行は、ともかくミラノまで飛んで、どこかホテルを探さなければならぬ。それにバスも、しかし二十八名の規模なので、すぐにそれだけ確保することは困難である。ともかくなんとかしながらミラノでのホテルとバスが確保出来た。ミラノに着いたのが午後九時で、そこからバスで約三十分、ともかく寝るだけである。明日は午前八時二十分の飛行機でローマ行き、ミラノの市内も夜のため何も見えず、翌日もホテル出発午前五時三十分と外は真つ暗である。

ミラノからローマまで一時間弱ちようど大阪ー東京と同じぐらいである。

ローマでやつと日本食に

二十三日、ローマは晴れ、はじめて日本食を昼食でとる。何日ぶりだろうか。お米とお茶とみそ汁、それにつけ物がおいしい。この日

本食でやつと皆んな生き返った感じである。

ローマはスリやひつたりが多いため常にバッグに注意すること。いつも現地ガイドが言っていたが、地下鉄に乗った時、ほんの一駅の間だが、混んでいたため、皆んな財布に神経を集中する。その時、現地の女性ガイドが突然「ドロボー」と大きな声をあげた。彼女のバッグを見ると半分チャックが開けられ、まさに抜き取られる寸前であった。いつもお客さんに注意しているのに、まさか彼女自身がこのような経験をしようとは、現地に十年以上住んでいる彼女もやはりこんな時にはイタリア語よりも日本語がでてしまうとはと感心していた。

夜、斎藤団長とスペイン階段を登り、上の道まであがる。アベツクとやはり日本人がいっぱいである。この辺はイタリアの高級品のお店が並んでおり、日本でも有名なブランドでいっぱいである。ヨーロッパの人でもあまり買うことが出来ない高級品の店である。お客さんは大会社の社長の奥様とかスイスのお金持とかである。そんな店に日本人の若い女の子が何十

万というお金で超高級品を無造作に買って行くという。こんな情景を現地の人々は「日本人ってなんとお金持ちだろうと思うとともにかえって、ひんしゆくを買っている」と言っていた。

二十四日、ローマよりパリへ飛ぶ。パリ着午前十一時三十分。ガロノールへの訪問が十二時三十分のため、バス車内で昼食をとる。質素なおにぎり弁当だが、どんなホテルの食事よりもおいしかった。パリ 外に設置されているトラックターミナル「ガロノール」を訪問する。

ガロノール流通ターミナル

パリ市内の道路は放射状となっており、物流面で大きな支障をきたしていた。そこで都心部に大型車両乗り入れを禁止して、郊外にガロノールといわれるトラックターミナルをつくった。ここにはトラック、鉄道、航空貨物が集中するように設計され、ヨーロッパ第一の規模で、三・五億フラン（八四億円）が投資された。民間保険会社AXAが八五%の株を所有。全フランスの三〇%に達するパリ市内の消費を賄うため一日四、〇

〇〇台のトラックが流入し約四、〇〇〇人が働いている。年間の取扱量は五〇〇万ト。施設の中にホテル、学校、レストラン、郵便局などもあり、一四八の企業が入っている。独自に運転手の適性検査で交通事故防止も行っている。

ガロノールの次は「TED」というフランスでも大手に属する運送会社である。ガロノールからバスで約二十分のところである。大きなターミナルを有する会社である。

TED社

TEDは、一九七四年CATグループの子会社として設立、事業活動は、あらゆる品物の運送、梱包、通関業務で、フランス国内はもちろん欧州全域が対象。主な荷主はルノー自動車グループで、荷主のあらゆる要望に対応できるような全般的な物流に関する能力を有している。

稼働は月曜日午前六時から土曜日午前六時までの二十四時間体制で、通関手続は、事務所と税関がコンピュータで直結されており即時処理が可能。二四〇名の従業員で年間売上二八、〇〇〇万フラ

ン（六八億円）一日に小型車（一二三）一〇〇台がパリ市内に配送している。これと同程度の規模の会社はフランス国内に一〇〇社程度あり、一・五―四〇トまでの輸送に対応できる。

現在、フランス国内では二〇〇キリ以上、三ト以上の運賃は規制下にあるが、一九九二年にはこの規制は全廃され自由化となる。生き残りのため企業の特質を打ち出さなければ一九九二年以降の存続は困難となる。

フランス国内で二十四時間稼働の配送センターは八カ所、梱包センターは五カ所あり、またEC諸国に四カ所の配送センターを設置し、この拠点をネットワークとして効率的な輸送が行われている。ルノーグループのほか、日本のソニー、カワサキ、NECの製品の通関、保管、配送、およびEC諸国への配送を受託している。

フランスのトラック輸送の概要

フランスでは、一九三七年に陸上貨物輸送が規制下におかれ、運送免許は「地域」と「車両の積載重量」の二つの運送免許になっている。また、短距離（二〇〇キリ以下）と長距離（二〇〇キリ以上）

に区分されている。なお、国際輸送は規制の対象外となっている。

一、フランス国内では現在、二七、六七〇の運送事業者があり、一八九、四四一名が雇用されている。このうち運転手は一二五、五一五名である。一九、六八〇社が短距離輸送専門で、八、四七四社が短距離、長距離を実施しているが、主として長距離である。

二、フランスでは、運送事業は法律に基づく規制と登録により、免許は企業に対して交付され、車両に対してではない。免許は市場で買うことはできず、運輸省から交付され、短距離、長距離、短距離貨物、長距離貨物、通関代理店の五つに分かれている。

三、長距離輸送と定期路線は法律で規制され、運賃は三ト以上、二〇キリ以上の貨物に適用されそれ以外は自由である。六ヵ月を超える運送契約は、契約書を作成しなければならず、契約書には、運賃、諸料金を明示しなければならない。

企業は事業者団体に一つ以上属している。団体の一つにFNTR（フランス陸上輸送連盟）がありこれは個人トラックの集まり。そ

の他F C A T (貨物自動車運送事業者機構)、G N T C (国際複合輸送)、政府の監督下にあるC M R (国際道路委員会)、C T D T (輸送技術委員会)があり、運送事業者は、運送の免許や許可を發行するC T D T に事業者登録を行っている。

四、運送事業の免許は次の体制が整備されてはじめて交付される。

- ①専門的な適性を有すること。
- ②尊敬されるに値いすること。
- ③財政的能力

五、労働条件は法律で定められている。運転者の労働時間は最高四十六時間であり、残業があつても週四十八時間を超えることはできない。また、年間五週間(三十五日)の休暇を与えなければならぬ。賃金は職種、地域によって異なっている。

六、トラックの価格はR三〇〇タイプ(二十ト)で五一七、〇〇〇フラン(一、二四〇万円)、軽油価格は一ト当たり三・三六フラン(八〇・六円)、倉庫(パリ周辺)の借料は年間一平方メートル二七五〜三五〇フラン(六、六〇〇〜八、四〇〇円)に二〇%加算される。定温倉庫は三〇〜三五%アツ

プ、事務所の借料は倉庫の約二倍。

七、運送事業者はコンピュータを導入しているが、送り状の作成や計算が主な使用目的で、徐々に管理機構までコンピュータ化している。F A XはT E D 社では各地区センターにすべて配置。都市内集配の小型車は無線を装備している。

八、フランス国外へ配送を行う企業は輸出入に伴う通関手続を取り扱っている。

九、フランスの運送形態は、運ぶ者と運送取扱事業者とに分かれており、運送取扱事業者が市場をコントロールするとともに、傘下に運送企業を組み入れている。

十、フランスでもE C 諸国でも輸送事業者には税金が課せられ、一八・六%の付加価値税がすべての送り状にかかる(輸出入貨物は除外)、石油関係税は軽油価格の中に含まれている。車の税金は軸数によって算出されている。

十一、運賃の支払いは手形および小切手によっており、送り状の日付から六十〜九十日以内になっている。

この視察団の最後の訪問先である「T E D」の視察を終えたのが

午後四時三十分。

二十四日の夜はパリも土曜日、ヨーロッパの人達の夜の過ごし方は実に優雅である。家族や友人と散歩したり、ショーを見たり、食事をしたりで、特に土曜日は日付が変わるまで夜の街を歩いている。私たち一行も「リド」のショーを見に行く。オーブンが午後十時、食事をとり、シャンパンを飲みながらの見物である。

次の日もパリでの休日を経験する。そして二十六日帰国の途につく。パリ発午前十一時五十分、飛行機は来る時に乗ったのと同じソ連アエロフロート航空のI L 六二で、モスクワ経由成田行である。

パリから三時間でモスクワに着く。時差の関係でモスクワ着が午後四時ごろ、給油のため二時間ほど空港内で時間つぶし、もうこんな時間であっても外は暗い。午後六時三十分モスクワを離陸、あと九時間で成田である。

ハプニングは荷物までも

出発時は台風、モスクワは冬の気温と同じ〇度、東ベルリンへは霧のため六時間遅れ、東西を分断するベルリンの壁、ミラノ発ロー

マ行きの欠航といろんなことが思い出される。またソ連の自動車輸送省で受けた歓待、西ドイツの協同組合、ガロノールの大きさ、T E Dでの具体的な説明とフランスの業界の概要を聞いたことなど。

日本へ帰れるうれしさか、九時間間の飛行中、全く眠れなかった。

雲海の中から富士山が見える。やっと帰ってきた。成田着陸は十月二十七日(火)の午前十一時であった。

やっと無事帰国したと思った機内で放送があった。「パリ発、モスクワ経由成田行きはこの便で積み込まれた荷物が、すべてモスクワで降ろされたため、当便には乗ってない。二〜三日中には荷物が成田に送られてくるので、申告等の書類だけ書いてほしい」と。体は帰ったが、荷物はモスクワ止まりである。果たして本当に荷物も無事、手元に届けられるだろうか団員一同不安顔である。

心配してもはじまらないが、特に降ろされた所がモスクワだけに不安である。

手ぶらのまま成田から羽田へバスで移動、そしてJ A Lで大阪へ午後五時到着した。

◇成人式迎えた大貨協連とともに

目標に果敢に アタックしたい

池谷 成之

業界にお世話になって十七年、きっかけは交通共済設立準備室に来て以来である。大交協、交協連を経て、大貨協連で仕事をさせていただいています。

業界団体の仕事は、常に事業者の皆さんにお役に立てることであります。そのためにもいつも「これで良いのだろうか」と頭をひねっています。

協同組合の理念は、今日の経済状況下にあってもその輝きは全く失せてはいませんが、その具体的な実行となると、自由経済の中ではなかなか困難なことが多いものです。

しかしながら事業者の皆さんが常にお困まりになっていることや、どうしても単独では出来ない事業が身近かに多くあると思います。

それらのことを一つずつ具体化していけば、協同組合活動にはずみがつくのではないかと思います。私たちの成人となった大貨協連が、これから年輪を重ねてより立派なおとなになるためにも、もっと勉強しなければならぬと考え

うれしくて、 また寂しくて

上田 満江

記念式典で柏原会長から表彰状と「おめでとう」との優しいお言葉を頂き、来賓お歴々が並ばれている壇上へ向かう時、ただ粗相のないようにと念じていました私の気持ちは会長のお言葉が嬉しくてどのような足取りで席に戻ったのかどうしても思い出せずにおります。輸送秩序連盟此花支部に入所し「まあ一つ」との故北畑会長のお言葉を頂いて三十年近い歲月が過ぎました。連合会の生みの親、

ています。

「そこに山があるから登るんだ」という山登りの人たちのことばかりあります。目標を見つけたら果敢にアタックする精神を忘れないように心がけたいと考えてます。

坂田副会長始め歴代会長に優しいお言葉を頂いて仕事の励みにして来たことを思い、改めて感謝します。

盛大な式典のお席にその方々のお姿が見えないのが、とても寂しいことでした。阪本龍馬のようであられた坂田副会長。常に職員健康に気配りして下された齋藤会長。ご機嫌の良い時はおつむを撫でながらお話しなされた北畑会長。一番よく叱られたが想い出すお姿は満月のようなお顔にチヨビ髭を付け豪快に笑って居られる田村会長。その昔、協会女性の憧れだった三宅副会長。皆様きつと極楽浄

土から「連合会万歳」のメッセージを贈って下さったと私は信じてます。ご冥福をお祈り申し上げます。

唯一一人の創立以来の役員でどうちゃん会長だった山口相談役のご長寿を祈り、竹内元専務にご在任中、幾多の難関を突破し私どもの職場を守って下さったことに深く感謝します。

積極的な活動力 を備える組織に

岡本 良一

今年十月三日、大貨協連は盛大に創立二十周年式典を挙行した。人間に例えると成人式を迎えたようなもので、これで社会の一員となり、その行動の一つ一つに責任が問われたのである。大貨協連においてもこれまで会員との連携、協力によって組織の拡大、強化を図ってきたわけであるが、今後は会員協同組合およびその構成員に

成人式迎えた大貨協連とともに◇

◇成人式迎えた大貨協連とともに◇

対する指導団体として、また経済団体としてのより一層の基盤づくりを旨とするとともに、その具体的活動を実施していかねなければならぬと考える。

私が大貨協連に採用されたのは昭和四十五年、早いもので十七年余が過ぎ去ったことになる。四十五年度末における大貨協連の事務局職員が三名、会員数が四十協同組合であった。現在は会員数の百十六協同組合に比率を合わせるかのように、職員数が八名である。事業内容を見ると、取り扱い品目

周りの人のお役に立てるように

小滝 健司

今年四月に連合会に入社したばかりで、まさしく五里霧中のうちに二十周年記念式典を迎えた。その間、理事、組合員、職員ら多くの関係者が毎日のように協議を重

はあまり変わらないが、その個々数量は膨大に増え、職員はその処理に追われているのが現状である。しかしながら、今後の大貨協連は、新しい時代、次世代の要請に応えるべく、会員に対する指導力と、現行各種経済事業の充実、新規事業の研究開発等積極的な活動を備える組織でなければならぬと痛感するものである。私は、この組織づくりを遂行するための一員となりたいと改めて考えるこの頃である。

ね、時には激しい闘論を交わしながらも一致協力して行事を遂行するのを目のあたりにして式典へむけての並々ならぬ心構えが、私にも感じ取れた。

また二十年という長い歲月の間には多くの苦難や障害があり、それらを組合員の協力によって乗り越えて式典を迎えることができた

ことと思う。

同様に私個人も今日に至るまで、周囲の多くの人の助けによって支えられてきた。これからは、周りの人にひとつでも多く役に立つことができれば幸いだと思う。

そして協同組合連合会の職員としても、協同組合の根本である。

「一人は万人のために、万人は、一人のために」といわれる相互扶助の精神を忘れずに、組合員のニーズに答えられるよう努力したい。

20周年を新しい出発点にしたい

東川 清司

大貨協連もこととして二十周年を迎え、記念式典が盛大に挙行できたのも、歴代会長をはじめ役員方々のひと方ならぬご尽力の賜と、二十周年誌編さんにあたり、思い出を新たにしたいところです。私はこの記念式典を連合会の成人式と位置づけ、文字どおり協同組合の

原点に返って、新しい出発点にしたいと考えております。

特に今年は構改事業の経営戦略化を推進する初年度でもあります。幸い連合会の高速別納事業事務受託をはじめとする阪神高速回数券販売等の経済事業は順調に推移しております。このときにこそ、連合会は本来の基本理念を再確認し、会員のための指導調査および研究並びに情報の提供という本来の指導体制を確立したいと思えます。それには先ず事務局人材の育成開発であり、意識改新の必要性を痛感している次第です。一層のご指導ご鞭撻をお願いします。

多くの方のご指導で今日の私が

中口 紀清

四十九年から、業界あげて取り組んでいる構造改善事業も十三年を経て、六十二年度からは経営戦略化構造改善がスタートした。

成人式迎えた大貨協連とともに◇

◇成人式迎えた大貨協連とともに

当初、四十九年の構造改善事業計画作成の事務局が、五階会議室（現五〇三号室）に設置された。大ト協・大貨協連は勿論、関連団体（健保、年金、共済）、各支部より出向された混成人事の事務局であつた。

日夜、支部の各地区、協同組合へと構造改善事業の説明、計画書の作成と何もわからない私には、大変な作業の日々で正直いつて苦勞の連続であつた。しかし、混成人事等のお蔭で多くの方々から指導を受けた。特に

人間関係を大事に頑張りたい

浜崎 恵

昭和四十七年、学校を二年余分にいきまして卒業後以来大貨協連職員として十五年余り当年三十九歳となります。

卒業後ずっと大貨協連一筋ですが、すんなりと入つたわけではな

竹内専務（現大ト協専務）と藤原氏（大貨協連局長兼構改室長）には、道路運送法、協同組合法、税制等構造改善事業推進と日常業務について何かとご指導いただいた。このお二人と出会わなかつたら今日の私が存在しなかつたものと感謝している。その当時の写真を見ながら、なつかしく感慨無量である。

二十周年を契機として会員皆様方にすこしでもお役に立ちたいと微力ながら頑張りて行く。

く、まず近畿交通共済の職員募集に応募し採用されると思いきや、トラック協会の方から、「協会に来ないか」と連絡があり、今更という思いで来ますと、全員で五人ほどでしたが、他の人が皆辞令もらつているのに私一人「君はちょっと待って下さい」と言われ、どうしたものかと不安に思つていますと「ハイ、辞令」ということで

ホツとし、ありがたく頂戴しましたが、よく見ますと「大貨協連の職員で採用」ということでした。何かよく分からないまま採用された次第ですが、以後いろいろと、いいことも気が滅入ることもありましたが、何とか勤め上げてきました。

「袖すり合うも他生の縁」といいますが、この職場に勤め、皆さまにお会いするのも何かの縁だと思ひます。人間関係を大事にし、順調な三十周年、四十周年記念を迎えられるように頑張りていきますのでよろしくお願ひします。

初心を忘れず協連とともに

藤原 彰 男

大貨協連の仕事は極めて多くの内容にわたつていますが、それにもかかわらず、自分自身の経験が浅いため、その意味ではオールマイティな能力を身につけるようにいつも励まねばならないと思ひま

す。

鋭い問題意識と幅広い視野を持ち、柔軟で新しい発想ができるように努力を怠ることはできません。また、仕事の内容だけでなく、仕事を完成させるチームワークも重要なことですが、実際の仕事に当たっては文字どおり、一人一人の仕事が積み重なつてやつと一つの形になるわけで、常に連絡をとり、議論をしながら、意志の疎通が図られ、臨機応変な協力関係がなければ、仕事は完成するものではありませんが、大貨協連を通じて、その重要性を実感できました。

大貨協連の中であつて、微力ながら仕事にいそしんでおりますが、前述の努力を惜しまず、また、初心はいつも忘れることなく、大貨協連とともに、私の道程を歩んでいきたいと思ひます。

（五十音順）

成人式迎えた大貨協連とともに◇

THE TRUCK
Co-op

創立二十周年記念特集号

毎月2回 10日・25日発行 昭和57年6月21日第三種郵便物認可

昭和62年

12月25日号 No. 221

購読料
年1,200円

編集発行人

大阪府貨物運送協同組合連合会
大阪市南区島之内1丁目9番19号

TEL 06-245-3181