

THE TRUCK Co-op

大貨協連
創立三十周年記念特集号

創立三十周年記念特集号

大阪府貨物運送協同組合連合会

創立30周年 を迎えて



大阪府貨物運送協同組合連合会の創立三十周年記念式典を盛大に執り行うことができましたことは、皆様方のお陰と感謝している次第でございます。

顧みますと当連合会は、昭和四十二年十月、社団法人大阪府トラック協会のご支援のもとに、三十協同組合によって創立されました。

当時は、貨物自動車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り、全国各地で中小企業の近代化、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、運送事業者の組織化を促進するとともにそれら協同組合の指導団体として、また大阪府下における貨物自動車運送業界の経済団体としての役割を担うものであります。

以来この三十年間、先達の方々のご努力と、運輸局をはじめ関係各位のご指導のもとに運送事業者の組織化に努め、また業界を挙げて取り組んできた構造改善事業も大阪府トラック協会と連携して推進してまいりました結果、数多くの協同組合が設立され、当連合会の会員数も百二十四協同組合と全国一の組織となっており、また、経済団体として業界の経済的メリットを追求するため、各種共同事業を積極

21世紀への連合会活動 のビジョンを策定する

大阪府貨物運送協同組合連合会

会長 松葉 大二

的に実施してきた結果、その運営は順調に推移しており、会員協同組合とその組合員に対する利益還元を図ってまいりました。これも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る次第でございます。

ご高承のとおり、協同組合事業は教育情報と経済事業の二つが大きな柱となっており、当連合会では教育情報事業として協同組合の運営、法律、税制、金融等に関する相談、指導、機関紙コープによる諸資材購入価格および輸送動向等の情報提供を行い、また経済事業としては高速道路・本四道路通行料金別納制度の業務代行、阪神・首都高速道路回数通行券販売、大貨フェリー予約センターによるトラック航送運賃の後払い制度、各種共済保険の取り扱い等を積極的に実施してまいりました。また、計画中の新規事業としては、道路公団高架下の用地を借用し、共同車庫を設置すべく努力しており、本年十二月には阪神高速道路空港線高架下の庄内に、当連合会の第一共同車庫として供用開始の運びとなっております。

私は協同組合運営に携わるものとして、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

平成 10 年 1 月 25 日号

THE TRUCK
Co-op

第 453 号

創立 30 周年記念特集号

目 次

| | |
|---|----|
| ○創立 30 周年を迎えて | 2 |
| 大貨協連会長 松葉 大二 | |
| 盛大に 30 周年記念式典 | 4 |
| 式典写真グラフ | 6 |
| ◇祝 辞 | |
| 近畿運輸局長・村上伸夫 | 10 |
| 大阪府警交通総務課長・尾関 修 | 11 |
| 日貨協連会長・石川和昌 | 12 |
| 大ト協会長・中野正彦 | 13 |
| 大貨協連 30 年の歩み | 14 |
| 事業概要 | 14 |
| 会員数と事業収入及び年度末決算額と 正味財産の推移 | 18 |
| 30 年のあゆみ (年表) | 20 |
| 歴代役員一覧 | 36 |
| ・歴代正副会長、専務理事 (写真) | 39 |
| ・大貨協連現役員 (写真) | 40 |
| <input type="checkbox"/> 30 周年記念座談会 30 年の歩みと将来ビジョンについて | 42 |
| ☆記念講演 これからの日本経済 公共経済調査会理事長 廣瀬嘉夫 | 60 |
| ◇特別寄稿 大競争時代のトラック運送業 流通科学大学教授 長峰 太郎 | 70 |
| ◆カナダ運輸事情 池谷 成之 | 74 |
| ■30 周年を迎えた大貨協連とともに | 82 |

力、組合員の連帯感、それに事務局の努力が一体となったとき、はじめて共同事業が成功に導かれるものであり、特に企業格差と経済低迷の今日こそ、組合員の共同事業に対する再認識と協同組合の活性化を図っていかねば我々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。

当連合会もこの創立三十周年を機として、そしてあと三年余りで二十一世紀を迎えますことから、会員協同組合は連合会に何を求めているのか、また連合会は会員協同組合とその組合員のために何ができるのかについて皆様とともに考え、また協同組合組織のあり方について検討を加え、今後の連合会運営、事業活動のビジョンを策定してまい

りたいと考えております。

いずれにいたしましても当連合会は、会員協同組合から信頼され、その組合員の皆様方のお役に立てる組織となるためにも、在阪協同組合の連合会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本貨物運送協同組合連合会と密接な連携のもとに対処し、中小運送事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。

終わりに臨み、今後とも変わらぬご指導、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

盛大に30周年記念式典

発展祝って各界から900人



大貨協連 30周年記念式典（ニューオータニ大阪）

永年勤続役員、
会員協組、
職員表彰

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立三十周年記念式典は、十月十六日（木曜）午前十時から大阪市中央区のホテルニューオータニ大阪で、近畿運輸局の村上伸夫局長、日貨協連の石川和昌会長はじめ来賓、関係者、各協組の構成員など約九百人が出席して盛大に開催された。

記念式典は午前十時すぎ、池谷成之常務理事の司会ではじめられ、西尾清雄副会長の開式の辞について松葉大二会長が、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、三十年間の発展の経過と今後の決意、各位のご支援をお願いする式辞を述べた。

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、村上近畿運輸局長から「三十年の長き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された」として感謝状が、また石川日貨協連会長、児玉幸治商工組合中央金庫理事長、大阪府中小企業団体中央会理事長からもそれぞれ感謝状が贈られ、大貨協連を代表して松葉会長が受賞した。

つづいて記念表彰では、永年勤続役員九氏に感謝状が贈られ、多胡健之助理事が代表して松葉会長から感謝状を受け取った。つぎに

十年以上の百四会員協組に表彰状が贈られ、和泉運輸事業協組の池辺佑一理事長が代表受領。永年勤続職員八氏の表彰では小野盛雄事業係長が代表して受賞した。

このあと、来賓祝辞に移り、村上近畿運輸局長、尾関修大阪府警本部交通総務課長、石川日貨協連会長、中野正彦大ト協会長からそれぞれ大貨協連の三十年間の功績を讃え、今後の発展を祈るお祝いのことばが述べられた。

来賓祝辞につづいて来賓紹介があり、山田勇大阪府知事らの祝電が披露されたあと、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。



30周年を祝って和やかにパーティー

ひきつづき第二部の記念講演は十一時十分すぎから公共経済調査会理事長の広瀬嘉夫氏が「これからの日本経済」と題して失速寸前の日本経済の厳しい現状について講演した。

記念講演終了後、午後〇時四十分から祝賀会が開かれ、斎藤昭副会長の開宴のことばにつづいて小関敏彦商工中金理事の音頭で一同乾杯、出席の各氏が杯を手に和やかな談笑のうちにパーティーを楽しみ、大貨協連の創立三十周年を祝った。この間、フェリー会社など協賛十六社からの商品寄贈による福引抽選が岡本良一事務局長の司会で行われ、最後に雑賀文夫兵庫県貨物運送協連会長の発声で大貨協連の発展を祝って万歳三唱、西光清副会長の閉宴のことばをもって午後二時すぎ盛大に記念式典の幕を閉じた。

創立三十周年記念表彰の受賞者は次の通り。(敬称略)

〔永年勤続役員感謝状〕松葉大二▽斎藤 昭▽西尾清雄▽宮田貴代▽多胡健之助、西光 清▽切石信義▽川井金治郎▽中田一夫。

〔表彰状〕和泉運輸事業協組▽茨木運輸事業協組▽大阪運送事業協組▽大阪エフェル物流事業協組▽大阪海陸運輸協組▽大阪河南運

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▽大阪新中央運輸協組▽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▽大阪二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▽大阪淀北運輸事業協組▽大阪陸運事業協組▽大阪流通事業協組▽大淀運送事業協組▽貝塚貨物運送協組▽柏運送協組▽関西運送事業協組▽関西貨物運送事業協組▽岸貝運輸協組▽旭東運送協組▽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▽城東物流協組▽新大阪運輸事業協組▽協組新大阪貨物流通センター▽住吉貨物自動車協組▽全大阪運送事業協組▽泉州貨物輸送事業協組▽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▽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▽日立物流関西事業協組▽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▽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▽八尾自動車事業協組▽糧穀運送事業協組▽ローカルネットオール大阪協組。(以上二十年以上)

大阪梅田運輸事業協組▽大阪北トラック協組▽大阪高速トラック協組▽大阪第一トラック協組▽大阪中央トラック協組▽大阪中島運輸事業協組▽大阪東運輸事業協組▽大阪東トラック協組▽大阪南トラック協組▽オプス事業協組▽関西空港貨物輸送事業協組▽関西物流サービス事業協組▽近畿物流事業協組▽新淀川運送事業協組▽住之江トラック事業協組▽泉南流通センター協組▽タカラ物流協組▽東住運輸事業協組▽ナニワ運送事業協組▽なにわトラック事業協組▽西大阪物流事業協組▽東淀川運輸事業協組▽藤原運送事業協組▽物流システム事業協組▽豊興グループ事業協組。(以上十年以上)

〔永年勤続職員表彰〕池谷成之▽岡本良一▽浜崎 恵▽原智宏▽田口義隆▽小島 浩▽小野盛雄▽美濃大助。

創立30周年

記念式典



式辞を述べる松葉大一会長



30周年記念式典の開式
あいさつをする西尾清雄副会長



大貨協連創立30周年記念式典会場（ニューオータニ大阪）



左から松葉会長、西尾、宮田、齋藤、西光の各副会長



壇上の来賓諸氏



上から表彰を受ける
 永年勤続役員（代表多胡理事）
 会員協組（代表和泉運輸事業協組池辺理事長）
 職員（代表小野係長）

栄えある記念表彰



村上近畿運輸局長から
 松葉会長に感謝状が贈られる



石川日貨協連会長から
 感謝状が贈られる



商工中金理事長（代理）小関理事
 から感謝状が贈られる

来賓祝辞



齋藤昭副会長が開宴のことばを



石川和昌日貨協連会長



村上伸夫近畿運輸局長



中野正彦大ト協会長



尾関修大阪府警交通総務課長

記念講演



記念講演の廣瀬嘉夫氏



閉式の辞を述べる宮田貴代副会長

華やかに和やかに記念パ



(上右) 小関敏彦商工中金理事の首頭
で乾杯
(上左) 協賛会社の福引抽選会
和やかなパーティー会場
(中) 雑賀文夫兵庫県協連会長の発
声で万歳三唱
(下右) 閉宴のことを述べる西光清
副会長

創立30周年おめでとう



事業活動を通じ会員の健全な発展 と経営基盤の強化等への貢献期待

近畿運輸局長 村上伸夫

大阪府貨物運送協同組合連合会の創立三十周年にあたり一言お祝いを申し上げます。

貴連合会は、昭和四十二年十月二十六日に、会員数三〇協同組合、傘下組合員数四五〇社で設立され、その後、傘下の協同組合の指導と構造改善事業の推進、また協同組合の活性化に積極的に取り組まれるとともに、組織の拡大にも努力された結果、現在では会員数一二四協同組合、傘下組合員数一、五八〇社の全国でも有数の協同組合連合会に発展されました。

このような発展は、歴代の会長をはじめとする役員及び会員各位の多年にわたるご努力の賜物であり、深く敬意を表する次第であります。その間、トラック業界は、二度にわたるエネルギーショックによる燃料価格の高騰、経済の高度成長から安定成長への転換、産業構造の軽薄短小化等による輸送需要の低迷等苦難の道を歩みました。

行政の面でも、平成二年十二月に、いわゆる物流二法が施行され、トラック事業に対する経済規制の緩和が行われました。

このような環境の変化に対応して、また、わが国の物流全体を襲った情報化、効率化の波の中、トラック業界自身も、単に荷物を運ぶというだけではなく、荷主のニーズにきめ細かく応じて、迅速、的確、効率的な輸送サービスを提供するように変わってまいりました。これ

は、トラック業の進化であったと言えることができるかもしれません。しかし、中小トラック事業者の多くにとっては大きな負担であったと思います。このような試練のなかで事業者を支えてきた、協同組合および協同組合連合会の役割は高く評価されるものであります。

トラック業界の直面する課題は、なお今後も尽きません。長期の景気低迷による輸送需要の伸び悩みにどう対応するか。高齢化社会に伴って深刻化するであろう人手不足をどう克服するか。NOx、CO₂の排出規制など環境問題も避けては通れません。

現在、国内物流を担っているトラック事業が、今後ともわが国経済を支え続け、同時に自身の健全な発展を遂げていくうえで、トラック事業者の大半を占める中小事業者のがんばりが欠かせません。そのため、貴連合会におかれては、教育情報、調査広報などの事業活動を通じて、傘下会員の健全な発展と経営基盤の強化、構造改善の推進、勤労者のゆとりある豊かな生活の実現のために貢献していただけることを期待するものであります。

終わりに、大阪府貨物運送協同組合連合会が、創立三十周年という記念すべき節目を契機として、今後、益々の発展をされますよう祈念いたしました。お祝いの言葉とさせていただきます。



交通安全思想の普及、啓発などに 多大の貢献をされたことに感謝

大阪府警察本部交通部交通総務課長 尾 関 修

このたび大阪府貨物運送協同組合連合会がご隆盛のうちに、創立三十周年を迎えられましたことを先ずは心からお祝い申し上げます。また先程、栄ある表彰をお受けになられました皆様方、ご受章まことにおめでとございます。長年に亘り、連合会の発展に貢献されましたその並々ならぬご尽力、努力に対しまして、心から敬意を表する次第でございます。

顧みますと、貴連合会が創立されました昭和四十二年当時は、イザナギ景気といわれ、高度経済成長期のまっ只中でありましたが、その一方で、モータリゼーションが急速に進展し、交通死亡事故の多発や自動車の排ガス公害が問題になるなど、車社会の弊害が顕著になり、交通問題が社会問題となった時期でもございました。そのような社会情勢の中で、貴連合会は傘下事業所の相互扶助と、トラック事業の近代化を図ることなどを目的として結成されたのであります。以来三十年、かずかずの課題を解決されながら、トラック事業者の社会的、経済的な基盤の向上、さらには交通安全思想の普及、啓発などに多大の貢献をされて、今日を迎えられているのでございます。とりわけ毎年春と秋に行われております全国交通安全運動をはじめ、各種交通安全運動の実施に際しましては、積極的に諸施策を推進され、多大の成果を挙げていただいておりますことは、私も交通警察行政に携わる者といしまして、誠に心強く、たのしい限りでございます。

今日の揺ぎない基盤を築いてこられました歴代役員をはじめ関係者

の皆様方のご努力に対し、心から敬意を表する次第でございます。

ところで、貴連合会が大きな発展を遂げ、輝かしい業績を重ねてこられました三十年の間に、免許証の保有人口や車両台数は著しく増大し、それに伴い交通事故による犠牲者が増えつづけ、また都心部を中心とした交通渋滞が慢性的となり、経済活動や都市機能にも影響を及ぼしていることは、ご案内のとおりでございます。

大阪府警察といたしましては、こうした厳しい交通情勢を踏まえ、交通の安全と円滑化を確保するため、本年も交通死亡事故抑止の駐車違反の排除に重点を置き、関係機関、団体との連携の下に、総力を挙げて取り組んでいるところでございますが、交通問題は市民生活そのものの問題でもございまして、皆様方のご協力なくしては、その目的を達成することは、とうてい不可能なことでございます。

どうか貴連合会におかれましても、経済情勢、交通情勢とも厳しい中ではございますが、安全で快適な車社会の実現に向け、より一層の力強いお力添えを賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます次第でございます。

終わりにになりましたが、大阪府貨物運送協同組合連合会が四十周年、五十周年に向けて、ますます発展されますよう、ご期待を申し上げますとともに、ご参会の皆様方のご健勝とご隆盛を心からお祈りし、はなはだ簡単、粗辞ではございますがお祝いの言葉に代えさせていただきます。本日は誠にとおめでとございました。



厳しい経営環境の中で、会員各位の 実りある支援事業を積極果敢に推進

日本貨物運送協同組合連合会会長 石川 和昌

大阪府貨物運送協同組合連合会が創立三十周年を迎えるに当たり、一言お祝いの言葉を申し上げます。

貴連合会は、昭和四十二年十月に大阪府内の貨物運送事業協同組合が大同結束して発足されて以来、業界の近代化と構造改善事業に取り組みながら、着実な事業活動と組織化に取り組み、今日では百二十四協同組合、二千四百余の事業者を擁する、全国有数の規模とレベールを持つ大組織に発展されましたことは御同慶の至りであります。これはひとえに、歴代の会長、副会長をはじめとする役員、会員の皆様方のご労苦とご精進の賜物と心より敬意を表する次第であります。

顧みますと、トラック輸送産業のこの十年は物流新法の施行、規制緩和、そして景気の長期低迷等、社会経済情勢が大きく変化した、まさに激動の時代でした。こうした困難が伴う中で、貴連合会は、府下の協同組合並びにその組合員事業者を結んだネットワーク事業に全国で率先して取り組まれる等、常に時代の先端を歩まれ続けていることには、松葉会長の卓越した指導力と会員協同組合の強い結束、そして事務局の皆様のご努力あつてのもの、と、感服するところであります。

さて、我が国の経済は、景気回復ははかばかしくなく、事業協同組合並びに会員各事業者の円滑な事業運営を担む諸課題も山積いたしております。

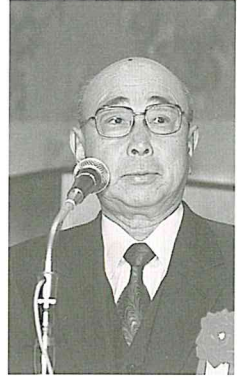
この様な状況の中で、本年度より日貨協連の会長を務めさせて頂くこととなり、新しい体制に衣替えをし、協同組合活動において新たな活路を見出していくべく、様々な事業に取り組んでまいります。例えば、輸送の効率化を目指して新しいシステムに生まれ変わるKIIT事

業の拡大発展を図ることをはじめ、給油施設の共同利用事業の拡充や、つかネットホームページの活用等、現在実施しております事業をこれまで以上に推進していく所存であります。また、時代を見据えた新しい共同事業の開発、そして秩序ある業界の発展を目指すためにも独占禁止法についても協同組合の視点からの研究に着手していくほか、協同組合連合会の全県への設立についても力を入れて取り組んでまいります。

日貨協連は、厳しい経営環境の中、ただいま申し上げましたような会員各位の事業運営に関わる実りある支援事業を積極果敢に推進し、事業協同組合をキーステーションとして、ネットワーク社会における情報のナショナルセンターとしての機能の強化を図って参ります。こうした様々な活動を通じ、豊かな経済活動とゆとりある社会の創造に向け、構造改善事業の実行部隊である事業協同組合の要として、全日本トラック協会とも連携を図り、皆様のご期待に沿えるよう、一歩でも二歩でも前進したいと考えておりますので、この上ともご支援を頂戴できれば誠に幸甚に存する次第であります。

終わりにのぞみ、協同組合の最大規模を誇る大阪府貨物運送協同組合連合会の活動は、全国の協同組合活動の範となるものであり、設立三十周年を一つの折り返し目として更なる前進を遂げられ、会員事業者の方々ともどもますますのご隆盛をと心よりご祈念申し上げます、お祝いの言葉とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。



各種共同事業で業界全体のコスト削減に大きな実効をあげられた

社団法人大阪府トラック協会会長 中野正彦

本日、ここに大阪府貨物運送協同組合連合会の創立三十周年記念式典を挙行されるにあたり、一言お祝いのご挨拶を申し上げます。

貴連合会は、昭和四十二年十月、府下三十協同組合を会員として、その連合会組織を発足され、以来今日まで三十年の長きにわたり、時代の変遷、幾多の困難に対して、会員各位の一致結束と協力のもと、常に協同組合の精神である相互扶助を理念に、組合の活性化、組織化に努力を重ねられてこられました。

そして、今日では全国の数ある連合会組織の中でもその中枢としてゆるぎない地位を築かれ、全国屈指の協同組合連合会に発展されましたことはご承知のとおりでございます。

また、私ども大阪府トラック協会の関連団体のひとつとして、貴連合会は業界の経済事業団体として、組合員のための各種共同事業を展開され、業界全体のコスト削減に大きな実効をあげておられます。

このことは、ひとえに組合員の団結と組織力、そしてまた関係各位の並々ならぬご努力によるものでありまして、ここに衷心より敬意を表する次第であります。

さて、現在の我が国経済は、依然、先行き不透明な状況が続いております。

私どもトラック運送事業におきましても輸送需要が低迷し、厳しい競争下、運賃面も低下するなど誠に憂慮すべき状況にあります。

また、一方におきましては、環境問題をはじめとするコストアップ

要因が山積するなど、事業経営は一段と厳しさを増してきております。こうした中、二十一世紀に向けて今、変革と創造の時代と言われております。

私どもトラック運送事業も、今まさしく大きな転換期を迎えております。

このような時期に、創立三十周年を迎えられました貴連合会の担うその役割は極めて重要であるとともに、規制緩和による競争激化の中で中小企業者の生き残り戦略に大きな期待が寄せられるところでございます。

私どもトラック協会といたしましても、貴連合会の三十周年を契機に今後とも両団体が車の両輪としてさらに緊密な連携をはかりながら、トラック運送事業の社会的・経済的地位の向上に努力して参らなければならぬと、改めて認識を深くしているところでございます。

貴連合会の役員をはじめ組合員の皆様の一層のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに当たりまして、貴連合会のみましますご隆盛とご出席の皆さまのご健勝とご繁栄を心からご祈念申し上げまして、お祝いのご挨拶とさせていただきます。

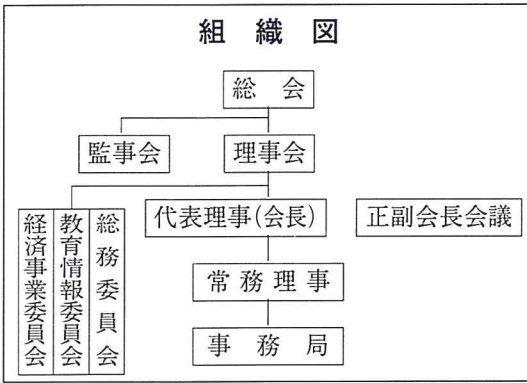
大貨協連30年の歩み

大貨協連は平成九年十月に満三十年を迎えた。昭和四十二年十月二日、大阪府下のトラック運送事業者の三十事業協同組合が結集して発足して以来、幾多の変遷を経て現在の会員は百二十四協同組合となった。

孔子は「三十にして立つ」といった。大貨協連も今、三十の齢を重ねて、而立する経済力を身につけた。今後さらに「惑わず」になる四十年に向かつて、その舵取りを誤らないように、役員、職員ともども一丸となって幾多の困難を乗り越えなければならないが、経済的規制の緩和、社会的規制の強化の中で、運送業界を取り巻く環境は、まことに厳しいものがある。

大貨協連の組織

現在の大貨協連の組織は、松葉大二会長以下、西尾清雄、齋藤昭、



宮田貴代、西光清の四副会長、池谷成之常務理事、多胡健之助、切石信義、川井金治郎、福本忠一、池田富士雄、巽薫、六人部光文、中川才助、丸山幸夫、山本幸夫の各理事の計十六人の理事で理事会を構成して、運営にあたっている。役員構成はこれら理事に加え中田一夫、森下正明、砂町彰男の三監事を加えた十九人、ほかに中野正彦大ト協会長が相談役となっている。理事会の諮問機関として、総務委員会(委員長・多胡健之助、

副委員長・池田富士雄、ほか十一委員)、教育情報委員会(委員長・福本忠一、副委員長・六人部光文、同・中川才助、ほか十一委員)、経済事業委員会(委員長・切石信義、副委員長・巽薫、同・山本幸夫、ほか十二委員)の三委員会が設けられている(組織図参照)。ほか創立三十周年記念事業実行委員会(委員長・西尾清雄、副委員長・多胡健之助、ほか四委員)、本部事務局は総務部と事業部に分かれば職員は十一人。

全国一の組織を誇る

大貨協連の現在の活動状況

大貨協連は、中小運送事業者による協同組合組織の指導団体として、また大阪府下におけるトラック業界の経済団体として、その役

大貨協連の主な経済事業の推移

- 昭43・3・1 交通事故の治療費軽減のため新大阪病院と契約
- 昭43・4・1 日貨協連共済グループ保険取扱い開始
- 昭44・4・1 阪神高速道路回数通行券の販売を開始
- 昭44・11・8 高速道路通行料金別納制度の承認を受ける
- 昭45・3 大阪万国博の入場券販売
- 昭46・5・10 大同生命の経営者大型保険の取扱開始
- 昭46・8・17 セントラルフェリー(株)と運賃後払制度の契約(昭47・12・26、同社解散のため契約解除)
- 昭47・10・11 極東オイル(株)とオイル斡旋開始
- 昭48・6 「警告反射板」の共同購入
- 昭49・2・5 新通案内広告(株)

割を担うものであり、発足以来協同組合の組織化に努め、今日では会員数一二四協同組合と全国一の組織数を誇り、業界の近代化を促進するため大ト協が実施している社会ニーズ対応型構造改善事業に協力して推進するとともに、各種教育情報事業と経済事業を実施してきた。

教育情報事業では、協同組合の共同事業の参考事例となる各種施設見学を兼ねた事務主催者会議、決算・税務講習会、経済講演会等を開催し、毎月調査している輸送動向、諸資材購入価格の結果をはじめ、会員およびその構成員の事業運営の参考となる法律行政等の情報、諸官庁、関連団体の動向、各種金融の動向等を月二回発行している機関誌「C O O P」を通じていち早く提供するとともに、会員に参考図書を配布した。

特に社会ニーズ対応型構造改善事業の大きな柱である情報システム化の一方策として、日貨協連と全ト協が共同で推進しているネットワークK I T事業については全国で一二八協同組合が参加し、大阪府では大貨協連と三協同組合が参加している。大貨協連ではネッ

トワークK I T事業大阪版として稼働しており、事業の円滑な運営を図るためプログラム改善に伴う研修とともに利用者相互間の情報交換等を行い、日貨協連の協力のもとに普及促進に努めてきた。一方、全ト協では、本年度を「K I T元年」とし、さらなるK I Tの普及促進を図るため都道府県トラック協会に利用協同組合の設立を要請しており、本会は大ト協との相互協力のもと、K I T利用協同組合である大阪府貨物運送協同組合を設立し、会員事業者の加入促進を図ってきた。

また、協同組合の会計、税務処理の諸問題に対処するため、税理士の高松義章氏を引き続き専門相談員として委嘱し、その活用を図ってきた。特に平成九年四月一日から改正の消費税を中心とした税務講習会を開催した。

経済事業では、日本道路公団および本州四国連絡橋公団の通行料金別納制度を業務代行し、阪神・首都高速道路等の回数通行券およびハイウェイカードを販売するとともに、三月には販売促進キャンペーンを実施した。また福利厚生のための法定外労災保険、日貨協

連共済グループ保険、新医療保険等の取り扱い、日本旅行との提携によるJ R エコノミー切符の販売および旅行紹介業務の取り扱い、大型後部反射器をはじめとする諸資材等の斡旋を行い、会員およびその構成員の利便と経済的利益の還元を図ってきた。さらに大貨フェリー予約センターによるトラック航送運賃後払い制度ではマリネクセスプレス、名門大洋フェリー、新日本海フェリー、四国オレンジフェリー、大阪高知特急フェリー、本四フェリー、南海フェリーの七社の取り扱いをしている。一方、共同車庫事業として豊中市の阪神高速道路高架下に第一号の共同車庫をオープンした。

大ト協が実施している信用保証制度については、制度利用の拡大を図るため、協同組合における利用承諾制度の活用方法等の説明を行ってきた。

そのほか運送業界全般にわたる諸問題については、日貨協連や大ト協等関係団体と密接な連携のもとに、その対応を図ってきた。

と求人広告の取扱開始

昭51・7・1 カストロールオイル斡旋開始

昭55・10・1 日本自動車連盟(J A F)とロードサービス料金後払制度契約締結

昭55・11・29 日本カー・フェリー、大洋フェリーと航送予約の取扱い開始

昭55・12・17 関西ヨコハマタイヤからタイヤの一括購入

昭56・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い開始。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制度の取扱い開始

昭57・4・30 広島グリーンフェリー廃航のため取扱い終了

昭57・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い開始

昭59・12・1 大洋フェリーと名門フェリー合併(11・14)名門大洋フェリー発足、同社の航送予約と航送運賃後払制度の取扱い開始

昭63・5・9 首都高速回数通行券の販売取扱い開始

昭63・7・1 フェリー5社と

活性化と体質の強化へ

教育情報事業

①構造改善事業

社会ニーズ対応型構造改善事業については、大ト協と協力して積極的に推進し、経営基盤の強化、輸送ニーズへの対応、環境問題への対応、勤労者のゆとり豊かさの実現を図るとともに、稼働しているネットワークK I T事業大阪版の啓蒙ならびに普及促進を行い、会員の活性化とその構成員の企業体質の強化を図る。また、ネットワークK I Tを利用する運送事業者の方のために設立した大阪府貨物運送協同組合について加入および利用の促進を図る。

②会員の指導および相談業務

会員との連携をより一層密にし、協同組合運営上の問題点について適切な指導および相談業務を行うとともに、協同組合の会計ならびに税務処理に対処するため、高松税理士を専門相談員に委嘱し、相談業務の活用充実を図る。

③講演会および研修会の開催

協同組合の円滑な運営とその構

成員の事業経営の参考となるべき講演会および研修会を開催するとともに、引き続き活動的な協同組合の見学を実施する。

④品目別輸送動向と諸資材購入価格調査

調査内容をより一層充実し、モニター制度により、精度の高い調査を毎月実施する。

⑤機関誌「C O O P」の発行

品目別輸送動向と諸資材購入価格調査結果、法律行政等の情報、諸官庁関連団体の動向、金融動向、各種融資制度、その他適切な情報を迅速に提供するとともに、より一層紙面の充実を図る。

⑥金融動向の調査と情報の提供

商工組合中央金庫、中小企業金融公庫、国民金融公庫および一般

金融機関の市場金利等金融動向について把握し、その情報を提供する。

⑦信用保証制度の活用

大ト協が実施している信用保証制度について出捐金の譲受、譲渡を行うとともに、会員における利用承諾制度の活用を図り、構成員の事業経営の安定に寄与する。

⑧事務所内ネットワーク(L A N)の整備および大貨協連情報ネットワーク構築の研究

大貨協連の事務局内における各種事務処理の合理化、省力化を図るため、事務所内ネットワークの基礎となる会員管理システムおよび車両管理システムを完成させ、各種情報の交換、提供等を行うため、会員および構成員を対象とした大貨協連情報ネットワークの構築についてワーキンググループを設置し研究を行う。

事業者のための経済団体に

経済事業

①日本道路公団および本州四国

連絡橋公団の通行料金共通別納制度の業務代行

業務代行の委託を受け別納制度の円滑な運営を図る。また、別納

制度にかかる諸問題について、日貨協連および高速道路利用近畿協議会と連絡を密にし、安定した制

航空運賃後払制度の取扱い開始

平2・11 回数通行券、ハイウェイカードの郵送販売取扱い開始

平3・2・1 菅原城北大橋の

通行回数券カードの販売開始

平3・9・1 岡山ブルーハイ

ウェイ回数通行券の販売開始

平4・11 J R新幹線(東京―

新大阪)のエコノミー回数券販売

開始

平6・4・20 南海フェリーの

航空運賃後払制度の取扱開始

平6・10・28 日本旅行と提携

して旅行の紹介業務取扱

平7・3・1 阪神高速西線の

回数通行券販売再開

平7・4・10 ハイウェイカー

ド五万円券新発売

平7・8 大型後部反射器の販

売開始

平9・5 第二阪奈有料道路の

回数通行券の販売開始

平9・8・1 J A Fが大型貨

物から撤退で新たにJ W Sと契

約、サービス開始

度運営を図る。

②各種回数通行券およびハイウェイカードの販売

阪神・首都高速道路、菅原城北大橋、岡山ブルーライン、第二阪奈有料道路の回数通行券およびハイウェイカードの販売とともに、遠隔地の会員およびその構成員の利便を図るため通信販売も併せて行い、よりいっそうの拡充と販売促進を図る。

③大貨フェリー予約センターの利用促進

会員との契約による航送運賃後払い制度の普及と拡充に努め、また契約フェリー会社との連携により積極的な利用促進を図るとともに、その構成員の要望に基づき航路の拡大について調査研究を行う。

取り扱いフェリーは、マリンエクスプレス(大阪―宮崎、神戸・川崎―日向、川崎―木更津・宮崎)、名門大洋フェリー(大阪―新門司)、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・神戸―東予・新居浜)、大阪高知特急フェリー(大阪―高知)、本四フェリー(宇野―高松・風戸)、南海フェリー(和歌山―小松島)

④各種共済保険の取り扱い

会員およびその構成員の福祉向上のため、法定外労災保険、日貨協連共済グループ保険ならびに新医療保険等を取り扱う。

⑤共同購入、斡旋および紹介業務

会員および構成員のために必要な作業服、チャート紙、ファクシミリ用紙、全国フェリー時刻表、JRエコノミー切符の斡旋、各種旅行等の紹介業務を行うとともに新しく携帯電話の斡旋を行う。

⑥日本高速通信の代理店業務

会員および構成員の電話、ファクシミリ料金等の通信経費削減のため、日本高速通信(0070)の利用促進を図る。

⑦共同車庫の設置

会員の構成員が必要とする貨物自動車専用の車庫用地の確保に努め、会員との契約による共同車庫を設置する。

⑧新規経済事業の開発研究

会員および構成員に役立つ新規経済事業の開発、研究を行う。

経済事業実績金額(平成八年度)

①日本道路公団、本州四国連絡橋公団別納制度の取り扱い代行

日本道路公団 一七、六四二、

二四七、五九〇円

本州四国連絡橋公団 三九〇、四八五、七八〇円

合計 一八、〇三二、七三三、三七〇円

②高速道路回数通行券等の販売

阪神高速道路 二、三三四、五三二、〇〇〇円

首都高速道路 二二六、四四〇、〇〇〇円

ハイウェイカード 九三、五六〇、〇〇〇円

合計 二、六三四、五三二、〇〇〇円

③保険事業

日貨協連共済グループ保険 契約額 五八億九、二〇〇万円

日貨協連共済年金 年間払込金額 九一四、〇〇〇円

法定労災保険(東邦生命、東洋火災)

主契約 二五億九、八〇〇万円

特約 一〇三億九、二〇〇万円

新医療保険(東邦生命)

年間払込額 六三六、〇〇〇円

契約額 九一〇万円

特定疾病保障定期保険(東邦生命)

年間払込額 一、五一二、〇〇〇円

契約額 九、二〇〇万円

健康年金、新定期、終身保険

(東邦生命)

年間払込金額 一〇、九四〇、〇〇〇円

契約額 一億九、八〇三万円

④資材の共同購入および斡旋

チャート紙(株ティ・アイ・デイ) 一、八三五、九五〇円

ファクシミリ用紙(株ティ・アイ・デイ) 八〇七、六〇〇円

作業服(関西ユニホーム株) 四、五〇三、五六〇円

フェリー時刻表(株日刊海事通信社) 一三、三九〇円

JRエコノミー切符(株日本旅行心齋橋支店) 一一、一二六、四四〇円

旅行紹介(株日本旅行心齋橋支店) 八五、七五八、五六八円

大型後部反射器(株倉本産業大阪支店) 八、五七二、七二二円

⑤大貨フェリー予約センター

利用金額 九〇、一〇〇、一三〇円

決算額と正味財産の推移

(単位：円)

| 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 | 2,536,869 |
| 5,247,410 | 3,062,365 | 8,309,775 | 2,071,767 | 5,978,486 |
| 9,080,590 | 3,451,755 | 12,532,345 | 2,391,520 | 7,276,726 |
| 13,831,112 | 5,112,389 | 18,943,501 | 3,250,659 | 11,966,905 |
| 23,782,529 | 4,495,951 | 28,278,480 | 3,443,653 | 10,122,746 |
| 34,979,427 | 3,896,153 | 38,875,580 | 1,601,458 | 17,562,934 |
| 53,905,471 | 6,831,482 | 60,736,953 | 7,253,485 | 27,477,574 |
| 80,458,657 | 6,141,569 | 86,600,226 | 11,097,581 | 28,494,990 |
| 62,841,589 | 6,680,138 | 69,521,727 | 2,348,459 | 32,786,449 |
| 63,373,654 | 4,510,866 | 67,884,520 | 4,864,751 | 36,570,270 |
| 74,945,157 | 4,910,888 | 79,856,045 | 7,438,783 | 42,927,393 |
| 79,535,023 | 5,298,440 | 84,833,463 | 13,347,878 | 41,671,351 |
| 88,493,651 | 6,306,202 | 94,799,853 | 6,701,080 | 48,789,431 |
| 97,696,703 | 6,951,258 | 104,647,961 | 11,256,113 | 54,938,044 |
| 96,923,417 | 7,328,802 | 104,252,219 | 12,508,982 | 62,487,026 |
| 101,440,459 | 8,053,625 | 109,494,084 | 15,278,693 | 69,785,719 |
| 102,811,273 | 17,471,046 | 120,282,319 | 13,262,845 | 67,058,564 |
| 109,285,411 | 19,189,334 | 128,474,745 | 15,242,250 | 67,604,772 |
| 129,232,469 | 19,359,838 | 148,592,307 | 15,402,577 | 65,575,859 |
| 128,597,691 | 8,066,626 | 136,664,317 | 15,508,565 | 71,214,653 |
| 146,464,822 | 11,319,330 | 157,784,152 | 14,311,710 | 76,078,463 |
| 167,783,530 | 10,686,763 | 178,470,293 | 23,670,166 | 85,893,429 |
| 178,789,175 | 12,478,032 | 191,267,207 | 9,196,076 | 83,229,505 |
| 179,381,699 | 11,822,281 | 191,203,980 | 5,358,292 | 80,027,797 |
| 180,186,861 | 18,047,045 | 198,233,906 | 5,359,304 | 81,057,101 |
| 185,282,154 | 20,910,739 | 206,192,893 | 21,535,475 | 91,106,176 |
| 189,078,361 | 25,263,336 | 214,341,697 | 25,983,888 | 104,277,464 |
| 201,305,217 | 14,646,618 | 215,951,835 | 31,902,297 | 117,153,961 |

会員数と事業収入・年度末

| | 年度 | 会員数 | 事業収入 | 賦課金収入 | 事業外収入 | 収入合計 |
|----|--------|-----|-------------|-----------|------------|-------------|
| 1 | 昭和42年度 | 30 | 0 | 196,000 | 14,316 | 210,316 |
| 2 | 昭和43年度 | 30 | 238,540 | 918,000 | 14,143 | 1,170,683 |
| 3 | 昭和44年度 | 38 | 2,215,860 | 226,485 | 92,496 | 2,534,841 |
| 4 | 昭和45年度 | 40 | 9,315,758 | 292,180 | 773,604 | 10,381,542 |
| 5 | 昭和46年度 | 41 | 12,724,168 | 1,360,121 | 839,576 | 14,923,865 |
| 6 | 昭和47年度 | 45 | 18,950,516 | 689,250 | 2,554,394 | 22,194,160 |
| 7 | 昭和48年度 | 53 | 27,642,149 | 1,783,208 | 2,296,776 | 31,722,133 |
| 8 | 昭和49年度 | 74 | 33,685,327 | 2,602,960 | 4,188,751 | 40,477,038 |
| 9 | 昭和50年度 | 96 | 53,888,272 | 3,650,900 | 10,451,266 | 67,990,438 |
| 10 | 昭和51年度 | 97 | 88,075,965 | 4,272,000 | 14,488,094 | 100,867,097 |
| 11 | 昭和52年度 | 101 | 56,363,867 | 4,413,935 | 11,206,184 | 71,983,986 |
| 12 | 昭和53年度 | 103 | 58,802,283 | 5,634,913 | 9,891,485 | 74,328,681 |
| 13 | 昭和54年度 | 105 | 74,189,323 | 7,761,543 | 7,899,392 | 89,150,258 |
| 14 | 昭和55年度 | 105 | 82,730,777 | 2,992,010 | 15,205,414 | 100,928,201 |
| 15 | 昭和56年度 | 107 | 87,449,786 | 2,983,430 | 12,706,087 | 103,139,303 |
| 16 | 昭和57年度 | 107 | 99,319,041 | 3,004,400 | 16,015,173 | 118,338,614 |
| 17 | 昭和58年度 | 111 | 99,005,759 | 3,036,200 | 16,852,172 | 118,894,131 |
| 18 | 昭和59年度 | 113 | 109,735,721 | 3,135,000 | 16,516,956 | 129,387,677 |
| 19 | 昭和60年度 | 114 | 106,578,738 | 3,152,000 | 24,359,466 | 134,090,204 |
| 20 | 昭和61年度 | 116 | 114,707,539 | 3,201,400 | 25,858,056 | 143,766,995 |
| 21 | 昭和62年度 | 119 | 125,553,649 | 3,219,600 | 35,221,635 | 163,994,884 |
| 22 | 昭和63年度 | 121 | 134,072,539 | 5,160,000 | 12,940,343 | 152,172,882 |
| 23 | 平成元年度 | 124 | 155,463,082 | 5,321,000 | 11,311,780 | 172,095,862 |
| 24 | 平成2年度 | 124 | 167,887,733 | 5,382,000 | 28,870,726 | 202,140,459 |
| 25 | 平成3年度 | 123 | 177,199,240 | 5,331,000 | 17,933,043 | 200,463,283 |
| 26 | 平成4年度 | 122 | 174,983,684 | 5,313,000 | 16,265,588 | 196,562,272 |
| 27 | 平成5年度 | 124 | 183,357,381 | 5,373,000 | 14,862,829 | 203,593,210 |
| 28 | 平成6年度 | 125 | 204,624,805 | 5,434,000 | 17,669,563 | 227,728,368 |
| 29 | 平成7年度 | 123 | 204,378,818 | 5,414,000 | 30,532,767 | 240,325,585 |
| 30 | 平成8年度 | 123 | 226,000,794 | 5,264,000 | 16,589,338 | 247,854,132 |

あゆみ

| 業界の動き | 社会の動き |
|--|--|
| <p>者の労働時間等の改善基準」を通達（2.9通達）が発足 度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</p> <p>ンテナ専用船第1船東京港を出航 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 会、中間報告を発表、「協同一貫輸送方式」を提唱</p> | <p>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</p> <p>－ミニスカート流行－</p> |
| <p>－西宮）開通 定される 度における貨物自動車運送業の中小企業近代化実施計画</p> <p>都道府県知事宛に「貨物自動車運送事業の近代化推進に 近代化促進貸付制度で約33億円利用し、112指定業種中、</p> | <p>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 川端康成ノーベル文学賞受賞 12.10 3億円強奪事件</p> <p>－いざなぎ景気－</p> |
| <p>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 制化 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</p> | <p>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</p> <p>－食品公害、GNP世界第2位－</p> |
| <p>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 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</p> | <p>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</p> <p>－ウーマンリブ流行－</p> |

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|---------------------|--|---|
| 昭和 42年 (1967) | 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 | 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 告示 9.14 米国マトソン社のコ 11. 8 中小企業振興事業団 ら適用 12. 5 運経懇、物的流通部 |
| 昭和 43年 (1968) | 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事態調査実施 3.31 会員数30協組 4. 1 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） | 4.24 名神高速道路（栗東 7. 1 自動車取得税再び設 8.13 運輸省、昭和43年 を告示 8.29 中央推進協議会、各 ついて」を要請 9. 貨物自動車運送事業、 第6位となる。 |
| 昭和 44年 (1969) | 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） | 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 「構造改善事業」を法 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 |
| 昭和 45年 (1970) | 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 協組事務主担者会議（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 | 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 |

あゆみ

業界の動き

にトラック運送事業の近代化業種指定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を
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
中央推進本部」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運送事業
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

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、日貨物協連システム輸送
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

社会の動き

- 3.11 第一銀行と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、対ドルレートの変更相場制実施
- 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
- 12.22 政府石油危機で緊急事態宣言

—第1次石油ショック—

- 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 ルバング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、フォード副大統領が就任
- 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—

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|---------------------|---|---|
| 昭和 46年 (1971) | 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 協組事務主担者会議（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）と運賃後払制度の契約 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 齋藤会長逝去 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 | 2.19 運輸省、中小企業庁（6/24 決定） 3.29 全ト協、「構造改善推進」 4.7 トラック運送事業の 5.6 運輸省貨物課、「協同発表（全体の 85% が全ト協、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 |
| 昭和 47年 (1972) | 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 協組事務主担者会議（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 | 2.7 全ト協、理事会で構 3.13 全ト協、「構造改善 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「仙台北 |
| 昭和 48年 (1973) | 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 6. 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 在阪協組理事会会議（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） | 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 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 |
| 昭和 49年 (1974) | 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） | 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 大阪で構造改善実行 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「物流システム（NST）」と決定 11.26 大阪他 1 都 2 府 6 県告示される |

あゆみ

業界の動き

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
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達
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
離税が実現
造改善のための特別貸付制度」が創設される
の値上げ
興助成交付金」で通達

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

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）移行を討議

社会の動き

2.14 政府、第1次不況対策決定
3.1 山陽新幹線（岡山ー博多）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、人べらしー

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

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－

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－

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|---------------------|--|--|
| 昭和 50年 (1975) | 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 事務局主催者会議（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 事務局主催者会議（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. 事務局主催者会議（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 | 2.24 環境庁自動車排気ガ 2.28 トラック運送事業、 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)大阪府貨物特定 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) | 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. トラック 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） | 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 国鉄貨物運賃 54 % 11. 8 運輸省、「運輸事業振 |
| 昭和 52年 (1977) | 3.27 田中興七会長逝去 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（太閤園） 10.12 欧州トラック運送事業視察団派遣 | 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 |
| 昭和 53年 (1978) | 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. J U S T 研究小委員会開催 8. フェリー利用実態調査実施 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 | 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 |

あゆみ

業界の動き

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
 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）

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

の作成要領」を決める
 改善事業の参加意識調査を実施
 発展的に解消し、統合システムの業務を開始
 送事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

等の整理に関する省令の制定
 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

社会の動き

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—

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—

1.7 北陸、東北地方に豪雪
 2.16 イラン原油輸入再開
 3.20 神戸ポートピア81開幕
 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
 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 福井京大教授ノーベル化学賞受賞

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

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|---------------------|---|---|
| 昭和 54年 (1979) | 2. 大阪府中小企業団体中央会と中小企業倒産防止共済業務委託団体復託契約を締結 3.31 会員数 103 協組 4.25 機関誌「C O - O P」月 2 回発行になる。協組構成員に送付 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） | 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、 「一クシステム」の共同 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 |
| 昭和 55年 (1980) | 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（J A F）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） | 1.22 運輸省、建設省、日 足 4.13 「南紀やすらぎ荘」 10. 国稅庁、「運送にか 12. 1 全ト協と日貨協連の |
| 昭和 56年 (1981) | 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 事務主担者会議（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、C O - O P の第 3 種郵便物の申請、総合構造改善について） | 1.27 全ト協「標準送り状 2. 全ト協、総合型構造 4. 1 N S T と J U S T を 4.16 (財)貨物自動車運 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) | 2.23 事務主担者会議（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「C O - O P」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 | 3.24 建設省関係、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 |

あゆみ

| 業界の動き | 社会の動き |
|---|--|
| <p>ト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</p> <p>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</p> <p>理委員会設置法が可決</p> <p>の新運賃認可</p> <p>会館に移転</p> | <p>3.15 OPEC、原油5ドル値下げ</p> <p>4.5 政府、11項目の景気対策を決定</p> <p>7.27 経企庁、景気底離れ宣言</p> <p>8.12 フィリピンのアキノ氏暗殺さる</p> <p>8.13 金融機関の第2土曜休日スタート</p> <p>9.1 大韓航空機をソ連が撃墜</p> <p>10.1 東北新幹線、上越新幹線全線開業</p> <p>12.20 電電公社改革3法案成立</p> <p>12.27 第2次中曽根内閣発足</p> <p>—下期から輸出好調で景気回復—</p> |
| <p>制緩和で中間報告</p> <p>共催による「組合活性化セミナー」開催</p> <p>略化構造改善計画について」の指針を示す</p> <p>法及び中小企業団体の組織に関する法律の一部を改正。</p> <p>事業区域拡大（首都圏、阪神圏）を施行</p> <p>構造改善計画について検討</p> <p>施</p> <p>民営化は妥当と意見</p> | <p>2. 東京に15年ぶり大雪</p> <p>3.18 グリコ、森永事件</p> <p>5.29 大蔵省、金融自由化方針を明示</p> <p>7.1 総務庁発足</p> <p>8.3 専売公社改革法が成立</p> <p>10.28 第3次中曽根内閣発足</p> <p>11.26 東京、世田谷で地下ケーブル火災、オンライン途絶</p> <p>—新札（1万円、5千円、千円）が登場—</p> |
| <p>車が創立総会</p> <p>行、VAN事業が本格化</p> <p>和の意見書を行革審、運輸省へ提言</p> <p>信用保証制度事業開始</p> <p>約款を告示</p> <p>革大綱を決定</p> <p>民営化を柱とする「国鉄改革のための基本方針」を閣議決</p> <p>62年度から「経営戦略化構造改善事業へ移行のための基</p> <p>戦略化ビジョン調査委員会」が発足</p> <p>年会（YOU）が創立</p> | <p>3.10 青函トンネルが貫通</p> <p>3.16 つくば科学万博が開幕</p> <p>4.1 「NTT」「たばこ産業」会社がスタート</p> <p>5.17 男女雇用機会均等法が成立</p> <p>6. 人材派遣法成立（61/7）施行</p> <p>8.12 日航機、群馬県大野村山中に墜落</p> <p>8.13 三光汽船が倒産</p> <p>9.1 シートベルト着用義務化</p> <p>11.3 阪神、日本シリーズで優勝</p> <p>—公社の民営化—</p> |
| <p>輸の情報化」について答申</p> <p>クルーム約款を告示</p> <p>区域の区域トラック車庫立地緩和を通過</p> <p>者保護対策を発表</p> <p>送・取扱約款を告示</p> | <p>1.28 米国スペースシャトル打ち上げ直後爆発</p> <p>2.25 フィリピン大統領にアキノ女史就任</p> <p>4.29 ソ連のチェルノブイリ原発事故発生</p> <p>5.4 東京サミット</p> <p>7.6 衆、参院同日選挙。自民党大勝</p> <p>8.4 円が急騰152円に</p> <p>8.26 経済企画庁、景気後退を宣言</p> <p>11.10 天皇在位60年記念金貨発行</p> <p>11.28 国鉄改革法が成立</p> <p>—この年、貿易摩擦に終始—</p> |

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|---------------------|--|---|
| 昭和 58年 (1983) | 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. 協組決定事務講習会 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） | 1. 8 高度化資金導入のト が発足 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 |
| 昭和 59年 (1984) | 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） 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） 3.31 会員数 111 協組 6. 6 第 17 回通常総会（大ト総合会館） 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） 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） 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。 | 1.31 運輸省、行管庁に規 2. 9 全ト協、日貨協連の 3. 中小企業庁、「経営戦 5.16 中小企業等協同組合 （8 / 15 施行） 6. 1 一般区域トラックの 6.12 全ト協、経営戦略化 7. 1 運輸省、機構改革実 10.18 運輸省、国鉄の分割 |
| 昭和 60年 (1985) | 3.19 事務主催者会議（大貨協連事業内容について） 3.19 協組決算事務講習会 3.19 講演会（現代社会におけるの生き方） 3.31 会員数 113 協組 5.28 大ト協の信用保証制度説明会 6. 8 第 18 回通常総会（大阪、大林ビル） 7. 大ト協信用保証制度に出捐（270 万円） 11.21 活性化セミナー（協同組合の機能を掘り下げる） | 3.14 日本メタノール自動 4. 1 電気通信事業法が施 5.21 経団連が運輸規制緩 8. 1 大ト協、全国で初の 9.19 運輸省、標準宅配便 9.24 政府、規制緩和の行 10.11 政府、国鉄の六分割 定 10.23 全ト協、日貨協連が 礎調査を行う「経営 11.20 全国運輸協同組合青 |
| 昭和 61年 (1986) | 3.19 協組決算事務講習会 3.19 事務主催者会議（経済事業についての意見交換） 3.31 会員数 114 協組 6.10 第 19 回通常総会（大阪、都ホテル大阪） 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） 7.24 「協同組合連合会近畿地区連絡会」発足 9. 協同組合巡回調査実施 | 1.14 運輸情報部会が「運 5.15 運輸省、標準トラン 8. 2 建設省が市街化調整 10. 9 運輸省が引越の消費 10.13 運輸省、標準引越運 |

あゆみ

| 業 界 の 動 き | 社 会 の 動 き |
|--|---|
| <p>起大会（中之島公会堂） ト協の官民一体で、全国初のメタノール車試験走行を実施 正が施行、駐車違反等に厳しい措置 布 事業、承認 準法制令で運輸業は施行を3年間猶予</p> | <p>4. 1 国鉄が分割・民営化、J R 各社発足 6. 8 先進国首脳会議ベネチアサミット開幕 11. 6 第1次竹下内閣誕生</p> |
| <p>議会に規制緩和小委員会を設置 1週48時間から46時間へ（運輸業は3年延長） 会に物流部会設置</p> | <p>3. 13 青函トンネル開通 3. 17 東京ドームオープン 3. 24 中国で修学旅行列車追突事故 4. 1 マル優制度廃止 4. 10 瀬戸大橋の開通（児島～坂出） 7. 3 イラン航空旅客機墜落事件 7. 23 海上自衛隊の潜水艦と大型釣船が衝突 8. 20 イラン・イラク戦争停戦 12. 24 「消費税」を柱とする税制改革6法案成立</p> |
| <p>利用料金等に関する要望書提出 連し、その円滑なる転化を図るため、全ト協では独占禁止 る法律に基づき、表示カルテル（共同行為）を全国一本で 出 (外税) (外税) 金改定（8.9%）</p> | <p>1. 7 天皇陛下（昭和天皇）崩御 1. 8 新元号「平成」に 2. 13 大阪市の一部合区実施、北区・北区と大 淀区、中央区・東区と南区 2. 20 米国第41代大統領にブッシュ氏就任 2. 24 昭和天皇の大喪の礼 4. 1 「消費税」実施 6. 2 宇野内閣発足 8. 10 海部内閣発足 11. 9 東独が「ベルリンの壁」を撤去 12. 1 物流2法公布</p> |
| <p>ーム料金制度新設 実施の組織改正発表。貨物流通局を廃止、自動車交通局、 賃料金改定認可（8.5%） ワークシステム「システムK I T」実験運用開始 越運賃改定認可 法・貨物運送取扱事業法施行 化事業実施機関設置</p> | <p>4. 1 国際花と緑の博覧会開催 6. 27 礼宮、紀子さんご結婚 7. 28 日系二世・フジモリ氏ペルー大統領に就 任 8. 2 イラク軍、クエートに侵攻、中東紛争勃 発 8. 23 株暴落 8月～9月 中東紛争の影響から原油価格急騰1バー レル／40ドル台 11. 6 イラク、日本人質を解放 11. 12 天皇陛下即位の礼 12. 2 日本人宇宙飛行士秋山豊氏宇宙へ</p> |

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|----------------------------|--|--|
| 昭和 62年 (1987) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 「売上税」反対署名運動展開 3.23 事務担当者会議（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） 3.31 会員数 116 協組 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 6.10 第 20 回通常総会（大ト総合会館） 10. 3 創立 20 周年記念式典（太閤園） 10.17 ~27 記念海外視察（ソ連欧州運輸事情） 12.25 創立 20 周年記念誌出版 | <ul style="list-style-type: none"> 2.18 「売上税」反対総決 2. 大阪府、大阪市、大 4. 1 道路交通法の一部改 6. 3 NOx 総量削減法公 7.31 経営戦略化構造改善 10.28 労働省、改正労働基 |
| 昭和 63年 (1988) | <ul style="list-style-type: none"> 3.18 事務担当者会議（経営戦略化構造改善事業について） 3.18 講演会（物流環境の変化と中小トラック事業の経営戦略化） 3.31 会員数 119 協組 5. 7 4 委員会を 3 委員会に 6. 4 第 21 回通常総会（大阪府トラック総合会館） 6.14 事業担当者会議（事業計画の推進、首都高速道路回数通行券の取り扱い） 9.21 ~22 事務担当者会議（組合事業の事例発表、カーフェリー航走運賃の後払い制度） 10.17 講演会（トラック協同組合の活路を開く） | <ul style="list-style-type: none"> 2. 1 臨時行政改革推進審 4. 1 労働基準法一部改正 5. 運輸省運輸政策審議 |
| 平成 元年 (1989) | <ul style="list-style-type: none"> 2.10 研修会（税制改正について） 3.22 事務担当者会議（経済事業、会員実施事業および実施希望一覧の作成） 3.22 組合決算・税務講習会 3.31 会員数 121 協組 6. 3 第 22 回通常総会（大阪府トラック会館） 11. 1 本四フェリーの取り扱い開始 11. 1 回数通行券の郵送販売開始 11. 2 事務担当者会議（協同組合運営、回数通行券の郵送販売、本四フェリーの取り扱い） | <ul style="list-style-type: none"> 1.24 日貨協連、高速道路 2.21 消費税導入実施に関 法適用除外等に関する 公正取引委員会に提 3.17 一般路線運賃認可 3.22 一般区域運賃認可 6. 1 日本道路公団通行料 |
| 平成 2年 (1990) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 6 事務担当者会議（事業の推進状況、経営戦略型構造改善、共同事業について） 2.23 講演会（物流 2 法の成立による影響とその対応について、規制緩和と協同組合活動について） 3.23 組合決算の税務研修会 3.31 会員数 124 協組 6. ハイウェイカードの販売開始 6.11 第 23 回通常総会（有馬グランドホテル） 10.17 システム K I T（共同輸送情報ネットワークシステム）近畿ブロック説明会 11.22 講演会（株式会社での最低資本金制度の導入について） 12.25 大阪府トラック会館移転 | <ul style="list-style-type: none"> 2.23 運輸省、トランクル 6.20 運輸省、平成 3 年度 鉄道局を新設 8.15 一般区域トラック運 9. 1 共同輸送情報ネット 9.10 一般区域トラック引 12. 1 貨物自動車運送事業 12. 1 貨物自動車運送適正 |

あゆみ

業界の動き

社会の動き

(放置行為)

金制度の導入
 保険料引き下げ、昭和30年制度発足以来初めて
 ーブ
 確保等に関する法律一部改正
 稼働

- 1.16 米軍中心の多国籍軍はイラク・クエート領内を空爆、湾岸戦争に突入
 - 2.28 イラクは国連決議を受諾し、湾岸戦争は6週間で終結
 - 5. 信楽高原鉄道で列車衝突事故
 - 5. 雲仙噴火で死傷者多数
 - 7.1 自動車保管場所改正法施行
 - 8. ソ連政変、共産党解体
 - 9. 台風19号で大被害
 - 11.5 海部首相が指導力を問われ、宮沢政権発足
 - 12. ソ連邦解体「独立国家共同体」C I S 結成
- ーバブル崩壊ー

改正(後部反射器と追突防止装置)
 る窒素酸化物の特定地域における総量の削減等に関する特
 規制部分については平成5年12月1日より施行)
 有料道路制度のあり方について中間答申
 率化促進法施行
 10月9日をトラックの日に制定
 ステムを改善

- 1.1 地価税法施行
- 3. 公示地価17年ぶり下落
- 3.31 株価17,000円を割り込む
- 6. 参院選で自民当選68で復調
- 6.3 環境問題で地球サミットをリオデジャネイロで開催
- 9.12 日本人宇宙飛行士毛利利衛氏宇宙へ
- 10.23 天皇・皇后両陛下初中国訪問
- 11.3 米大統領選、クリントン氏勝利
- 12. 竹下派が分裂、羽田派(小沢グループ)が旗上げ

特定自動車排出基準適合車融資募集開始
 造改善
 料金値上げを巡る公聴会
 料金値上げを巡る公聴会
 創立30周年記念式典
 団に高速道路34区間1,184km建設施行命令

- 4.13 政府は景気対策に13兆円の「新総合経済対策」を決定
- 6.9 皇太子殿下、小和田雅子さんと「結婚の儀」
- 7月-8月 衆院解散・総選挙で自民党過半数割れ
- 8.5 宮沢内閣総辞職・細川連立内閣誕生 自民党55年体制終焉
- 8. 円高が進行、戦後初の100円台に
- 米凶作、戦後最悪で作況指数は80
- 12. こめの輸入9年ぶりに始まる

高速道路料金値上げ絶対反対危機突破全国総決起大会
 クセス道路開通(阪神高速道路湾岸線、日本道路公団関西
 金の値上げ申請
 道路通行料金値上げ
 (過積載罰則強化)
 料金値上げ申請に伴う公聴会
 高速道路料金制度に関する研究会を設置
 料道路のあり方を道路審議会に諮問

- 4.28 細川内閣総辞職、羽田新内閣誕生
- 6.30 羽田新内閣総辞職、村山新内閣誕生
- 7.8 金日成朝鮮民主主義人民共和国首席死去
- 7.9 日本人女性初の宇宙飛行士向井千秋さん宇宙飛行発進
- 9.4 関西国際空港開港
- 10.2 第12回アジア競技大会(広島アジアオリンピック大会)
- 10. 食糧管理法廃止、新食料法施行

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|--------------------|--|---|
| 平成 3年 (1991) | 2. 1 菅原城北大橋の通行券販売開始 3. 19 事務主担者会議（事務推進状況） 3. 19 講演会（湾岸戦争と日本経済の今後） 3. 31 会員数 124 協組 6. 12 第 24 回通常総会（ホテルニューオータニ） 6. 25 システム K I T 説明会（大阪府トラック会館） 8. 8 システム K I T 参加協同組合連絡会開催 9. 1 岡山ブルーハイウェイ回数通行券販売開始 10. 京阪神区分図発行 10. 9 ネットワーク K I T 参加協同組合連絡会開催 10. 18 講演会（内外の経済情勢と今後の見通しについて） 10. 22 事務主担者会議（事業推進状況、構造改善事業の推移とポスト経営戦略型構造改善計画） | 1. 1 道路交通法一部改正 1. 27 運行管理者試験実施 4. 1 商法改正、最低資本 4. 1 自動車損害賠償責任 4. 1 大貨健保、診療所オ 7. 1 自動車の保管場所の 10. 9 システム K I T 本格 |
| 平成 4年 (1992) | 1. 28 ネットワーク K I T 参加協同組合連絡会、近畿・山陰ブ ック圏内実務担当者研修会 2. 13 組合決算・税務研修会 3. 2 事務主担者会議（経済事業、教育情報事業） 3. 2 講演会（税制問題等とトラック運送業界、日貨協連会長・ 参議院議員加藤武徳氏） 3. 31 会員数 123 協組 5. 25 第 25 回通常総会（有馬グランドホテル） 11. 17 大型後部反射器取扱開始 11. 17 J R 新幹線エコノミー切符販売開始 11. 17 日本高速通信と代理店契約 12. 7 事務主担者会議（経済事業、教育情報事業について） | 6. 1 車両の保安基準一部 6. 3 自動車から排出され 別措置法公布（車種 道路審議会、今後の 6. 15 中小企業流通業務効 10. 1 全日本トラック協会、 10. 9 システム K I T、シ |
| 平成 5年 (1993) | 3. 8 システム K I T 92 およびリージョナル K I T ブロック説 明会 3. 9 講演会（日本経済の現状と今後） 3. 19 組合決算・税務研修会 3. 31 会員数 122 協組 5. 20 第 26 回通常総会（有馬グランドホテル） 7. 19 ネットワーク K I T 参加協同組合連絡会 7. 20 ネットワーク K I T 事業地域版導入説明会 8. 3 ネットワーク K I T 事業大阪版説明会 10. 1 ネットワーク K I T 事業大阪版運用開始 11. 16 事務主担者会議（ネットワーク K I T 事業大阪版、融資制 度、構造改善関係、専門相談員制度の活用、経済事業） | 5. 20 大阪府トラック協会、 7. 社会ニーズ対応型構 9. 6 首都高速道路の通行 9. 27 阪神高速道路の通行 10. 7 大阪府トラック協会 11. 19 建設省、日本道路公 |
| 平成 6年 (1994) | 3. 3 事務主担者会議（ネットワーク K I T 事業大阪版、融資制 度、講演会の開催、専門相談員制度の活用、経済事業） 3. 3 講演会（平成不況の脱出はいつか） 3. 9 組合決算・税務研修会 3. 31 会員数 124 協組 4. 5 ネットワーク K I T 事業大阪版説明会 4. 20 南海フェリー取扱開始（和歌山～小松島） 4. 京阪神区分図発行 5. 26 第 27 回通常総会（有馬グランドホテル） 7. 24 島内俊男専務理事逝去 10. 4 協同組合施設見学・事務主担者会議（教育情報事業、経済 事業、社会ニーズ対応型構造改善、日本道路公団の料金改 定） 10. 28 日本旅行心齋橋支店と提携し旅行の紹介業務開始 | 2. 3 全日本トラック協会、 （日比谷公会堂） 4. 2 関西国際空港へのア 空港自動車道） 4. 26 日本道路公団通行料 5. 9 阪神高速・首都高速 5. 10 改正道路交通法施行 5. 24 日本道路公団の通行 11. 4 全日本トラック協会、 11. 10 建設省が、今後の有 |

あゆみ

業界の動き

社会の動き

激甚災害融資を創設
 金改定（料金水準改定7.2%）
 上大型後部反射器装着義務付け（新規登録車両）
 路部会、中間答申まとめる永久料金制、全国ブルー制継続
 委員会規制緩和小委員会に規制緩和に関する要望書を提出
 道路起工式
 運輸・建設両大臣、道路審議会に今後の有料道路制度のあ
 書を提出

- 1. 1 WTO（世界貿易機関）発足
- 1.17 阪神淡路大震災
- 3.20 東京、地下鉄サリン事件
- 4.19 東京外国為替市場で円相場が79円50銭を記録
- 9. 5 仏政府がムルロア環礁で核実験強行
- 9.28 太田沖縄県知事が米軍用地強制使用の代理署名を拒否
- 10.30 オウム真理教に解散命令
- 11. 1 「ゆりかもめ」開業
- 11.15 APEC大阪会議
- 12. 8 「もんじゅ」ナトリウム漏洩事故
- 12.19 住専処理に公的資金導入決定

金改定（中型車、大型車車種間料金比率改定）
 四国連絡橋公団、共通カード利用約款改定（カードの有期
 ラック協会、ネットワークKITの近畿ブロック説明会開
 定措置法廃止
 ション完成
 第1回全国トラック運送事業者大会を福岡で開催
 復旧
 トラックの日の記念行事
 大型車の値上げ9年1月16日を4月1日に延期

- 1.11 村山内閣総辞職、橋本内閣誕生
- 2. 2 大和銀行米国撤退
- 2.12 J1ロケット初打ち上げ
- 2.14 羽生善治、将棋7冠達成
- 3. 1 アジア欧州首脳会議（バンコク）
- 3.29 HIV訴訟和解成立
- 4.15 日米特別行動委員会で普天間基地など11カ所の返還に合意
- 7.13 堺市でO-157による食中毒死者
- 10.20 小選挙区比例代表併立制で初の衆院選
- 12.17 ペルーの左翼ゲリラ日本大使公邸占拠

金改定（中型車、大型車車種間料金比率改定と消費税増税）
 を強化、荷主の責任も
 軽油増税分撤廃を求め、危機突破全国総決起大会を開催
 上の車両に大型リアバンパー義務付け

- 4. 1 消費税3%から5%へ
- 5.14 野村証券損失補填問題で幹部逮捕
- 6. 第一勧業銀行不正融資問題で幹部逮捕
- 9. 山一証券損失補填問題で幹部逮捕
- 9. 大和証券損失補填問題で本社家宅捜査
- 10. 日興証券損失補填問題で幹部逮捕
- 11.17 北海道拓殖銀行倒産
- 11.24 山一証券自主廃業

| 年 | 大貨協連の動き | 行政・ |
|--------------------|--|--|
| 平成 7年 (1995) | <ul style="list-style-type: none"> 2. 車庫の確保状況に関するアンケート 3. 8 事務主催者会議（教育情報事業、経済事業、組合に対する事業補助、日本道路公団の料金改定、車庫に関するアンケート調査結果、激甚災害融資申込み） 3. 8 講演会（平成7年春からの景気） 3.17 組合決算・税務研修会 3.31 会員数 125 協組 4.19 ネットワーク K I T 事業大阪版第 1 回利用者会議 5.24 第 28 回通常総会（有馬グランドホテル） 6. 3 柏原 唐相談役、前会長逝去 10. 4 車庫の確保状況に関するアンケート調査物流動向調査 10. 6 協同組合施設見学・事務主催者会議（経済事業、教育情報事業、大貨協連会員名簿の作成について） | <ul style="list-style-type: none"> 1. 全日本トラック協会、 4.10 日本道路公団通行料 9. 1 車両総重量7トン以 9.21 道路審議会の有料道 10.16 日貨協連、行政改革 10.19 第二東名・名神高速 10.27 全日本トラック協会、 りかたに関する要望 |
| 平成 8年 (1996) | <ul style="list-style-type: none"> 3. 阪神・首都高速道路回数通行券、ハイウェイカード販売促進キャンペーン 3. 5 事務主催者会議（経済事業、教育情報事業、協同組合に対する補助について） 3. 5 講演会（規制緩和時代におけるトラック運送業の体質強化） 3.12 システム K I T 近畿ブロック説明会 3.15 大阪北・南・東・中央・第一・高速トラック協同組合正副理事長合同会議（共通カード利用約款の改正、カードの有期限化、有償化、組合の対応について） 3.22 組合決算・税務研修会 3.31 会員数 123 協組 5.24 第 29 回通常総会（有馬グランドホテル） 7. 2 創立 30 周年記念事業実行委員会を新設 10. 4 協同組合施設見学、事務主催者会議（経済事業、教育情報事業） | <ul style="list-style-type: none"> 1.16 日本道路公団通行料 2.26 日本道路公団・本州限化、有償化） 3.12 日貨協連・全日本ト 催 4. 1 特定石油製品輸入暫 5.11 大阪トラックステ 9.19 全日本トラック協会、 9.30 阪神高速神戸線全線 10. 6 大阪府トラック協会、 12.20 日本道路公団、中型・ |
| 平成 9年 (1997) | <ul style="list-style-type: none"> 2.17 事務主催者会議（経済事業、教育情報事業、燃料価格動向、日貨協連スタンド共同利用事業、高速道路通行料金改定） 2.17 講演会（楽観できぬ平成9年度の景気） 3.18 組合決算・税務申告・消費税法改正について講習会 3.19 システム K I T 説明会 3.31 会員数 123 協組 4.23 第二阪奈有料道路の回数通行券販売開始 5.22 第 30 回通常総会（有馬グランドホテル） 6. 1 K I T 専門協組・大阪府貨物運送協同組合スタート 10.16 創立 30 周年記念式典（ホテル ニューオータニ大阪） | <ul style="list-style-type: none"> 4. 1 日本道路公団通行料 4. 1 過積載など行政処分 5.18 全日本トラック協会、 10. 1 車両総重量7トン以 |
| | | |

| 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 岩田豊 市川欣之進 宇堂重大 松葉大二 | 北畑芳藏 田村與七 山口寅造 村田和男 竹内豊 大西珍夫 別所康充 上垣忠雄 岩田豊 市川欣之進 宇堂重大 松葉大二 | 北畑芳藏 田村與七 山口寅造 村田和男 竹内豊 大西珍夫 別所康充 上垣忠雄 市川欣之進 宇堂重大 松葉大二 | 北畑芳藏 山口寅造 田村與七 松葉大二 竹内豊 上垣忠雄 庄田正吉 川端長治郎 齋藤昭藏 坂田喜正 鶴川正安 | 北畑芳藏 山口寅造 田村與七 松葉大二 井上道夫 竹内豊 上垣忠雄 庄田正吉 川端長治郎 齋藤昭藏 坂田喜正 鶴川正安 |
| 山中玉治郎 測田義信 任期満了 | 山中玉治郎 測田義信 常務理事の選任のため | 測田義信 尾ヶ口義之 監事の任期満了 | 測田義信 宇堂重珍 大西珍夫 任期満了 | 測田義信 宇堂重六 若松六郎 副会長の補充選任 監事の任期満了 |

| 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 本並薫 西尾清雄 宮田貴代 竹内豊 松葉大二 庄田正吉 川端長治郎 齋藤昭藏 若多健之助 細川良一 川井武雄 切石信義 西菊地多賀雄 | 山口寅造 本並薫 西尾清雄 宮田貴代 若松葉六 齋藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細川良一 中川井武雄 切石信義 西菊地多賀雄 | 山口寅造 柏原並薫 本並清雄 西尾田松貴 宮若齋藤六 齋藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細川良一 中川井武雄 切石信義 西菊地多賀雄 | 柏原庸造 山口寅造 本並清雄 西尾田松貴 宮若齋藤六 齋藤昭藏 竹内豊 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細川良一 中川井武雄 切石信義 西菊地多賀雄 | 柏原庸造 山口寅造 本並清雄 西尾田松貴 宮若齋藤六 齋藤昭藏 東川清司 松葉大二 川端長治郎 多胡健之助 細川良一 中川井武雄 切石信義 西岩田忠延 |
| 測田義信 楠井藤信 福森信一 代表理事辞任のため | 測田義信 福森田一夫 中田一夫 任期満了 | 測田義信 福森田一夫 中田一夫 任期満了 | 測田義信 福森田一夫 中田一夫 任期満了 | 測田義信 福森田一夫 中田一夫 任期満了 |

歴 代 役 員 一 覧

| | 創立総会 (42.10.2) | 第1回通常総会 (43.5.29) | 第2回通常総会 (44.5.30) | 第3回通常総会 (45.5.28) | 第4回通常総会 (46.5.18) |
|---------|---|--|--|---|--|
| 会 長 | 齋 藤 絳 | 齋 藤 絳 | 齋 藤 絳 | 齋 藤 絳 | 北 畑 芳 藏 |
| 理事相談役 | | | | | |
| 副 会 長 | | 坂 田 正 雄 三 宅 元 男 村 田 和 男 | 坂 田 正 雄 三 宅 元 男 村 田 和 男 | 坂 田 正 雄 三 宅 元 男 村 田 和 男 | 田 村 與 七 山 口 寅 造 村 田 和 男 |
| 常 務 理 事 | 坂 田 正 雄 三 宅 元 男 村 田 和 男 山 口 寅 造 大 西 珍 夫 大 稲 井 治 平 梶 岡 所 康 別 所 村 與 田 上 垣 忠 | 山 口 寅 造 大 西 珍 夫 大 稲 井 治 平 梶 岡 所 康 別 所 村 與 田 上 垣 忠 | 山 口 寅 造 大 西 珍 夫 大 稲 井 治 平 梶 岡 所 康 別 所 村 與 田 上 垣 忠 | 山 口 寅 造 大 西 珍 夫 大 梶 岡 所 康 別 所 村 與 田 上 垣 忠 山 中 田 玉 治 郎 岩 田 豊 | 大 西 珍 夫 梶 岡 所 康 別 所 村 與 山 中 田 玉 治 郎 岩 田 豊 市 川 欣 之 進 |
| 監 事 | 宇 堂 重 吉 田 中 貫 治 郎 | 宇 堂 重 吉 田 中 貫 治 郎 | 宇 堂 重 吉 田 中 貫 治 郎 | 宇 堂 重 吉 田 中 貫 治 郎 | 宇 堂 重 吉 田 中 貫 治 郎 |
| 備 考 | | 任期満了 | 監事の任期満了 | 任期満了 | 理事就任の補充 |

| | 第9回通常総会 (51.5.27) | 第61回理事会 (52.4.14) | 第10回通常総会 (52.6.8) | 第11回通常総会 (53.6.6) | 第12回通常総会 (54.5.24) |
|---------|--|---|--|--|---|
| 会 長 | 田 村 與 七 | 本 並 薫 | 本 並 薫 | 松 葉 大 二 本 並 薫 | 松 葉 大 二 本 並 薫 |
| 理事相談役 | | | | | |
| 副 会 長 | 山 口 寅 造 松 葉 大 二 本 並 薫 | 山 口 寅 造 松 葉 大 二 | 山 口 寅 造 松 葉 大 二 | 山 口 寅 造 西 尾 清 貴 宮 田 貴 代 | 山 口 寅 造 西 尾 清 貴 宮 田 貴 代 |
| 常 務 理 事 | 竹 内 豊 上 垣 忠 雄 庄 田 正 吉 川 端 長 治 郎 齋 藤 昭 藏 坂 田 喜 正 西 川 安 六 若 松 六 郎 岩 田 忠 司 大 久 保 忠 太 郎 楠 井 藤 吉 西 尾 清 雄 | 竹 内 豊 上 垣 忠 雄 庄 田 正 吉 川 端 長 治 郎 齋 藤 昭 藏 西 川 安 六 郎 若 松 六 郎 岩 田 忠 司 大 久 保 忠 太 郎 楠 井 藤 吉 西 尾 清 雄 | 竹 内 豊 庄 田 正 吉 川 端 長 治 郎 齋 藤 昭 藏 西 川 安 六 郎 若 松 六 郎 岩 田 忠 司 大 久 保 忠 太 郎 楠 井 藤 吉 西 尾 清 雄 多 細 見 良 一 宮 田 貴 重 | 竹 内 豊 庄 田 正 吉 川 端 長 治 郎 齋 藤 昭 藏 西 川 安 六 郎 若 松 六 郎 岩 田 忠 司 大 久 保 忠 太 郎 楠 井 藤 吉 西 尾 清 雄 多 細 見 良 一 胡 健 之 助 川 井 金 治 郎 中 川 石 信 西 光 清 菊 地 多 賀 雄 | 竹 内 豊 庄 田 正 吉 川 端 長 治 郎 齋 藤 昭 藏 若 松 六 郎 多 細 見 良 一 胡 健 之 助 川 井 金 治 郎 中 川 石 信 西 光 清 菊 地 多 賀 雄 |
| 監 事 | 宇 堂 重 吉 測 田 川 武 中 川 義 雄 | 宇 堂 重 吉 測 田 川 武 | 宇 堂 重 吉 測 田 川 武 | 測 田 川 義 雄 福 井 森 信 一 吉 一 | 測 田 川 義 雄 福 井 森 信 一 吉 一 |
| 備 考 | 任期満了 | 代表理事死亡による 後任の選任 | 理事欠員の補充 | 任期満了 | 理事欠員の補充・監 事の任期満了 |

歴 代 役 員 一 覧

| | 第21回通常総会 (63.6.4) | 第23回通常総会 (2.6.11) | 第25回通常総会 (4.5.25) | 第26回通常総会 (5.5.20) | 第27回通常総会 (6.5.26) |
|--------------|---|---|---|---|---|
| 会 長 理事相談役 | 柏山 原 庸 山 口 寅 造 若本 松 六 郎 本 並 六 郎 | 柏山 原 庸 若本 松 六 郎 松 並 六 郎 | 松山 葉 大 山 口 寅 造 柏 原 庸 | 松 葉 大 二 葉 大 二 原 庸 | 松 葉 大 二 葉 大 二 原 庸 |
| 副 会 長 | 松西 葉 大 二 齋藤 尾 昭 宮田 貴 昭 宮内 俊 昭 島川 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 西光 忠 清 岩田 延 芳 新野 正 彦 中福 正 忠 一 | 松西 葉 大 二 齋藤 尾 昭 宮田 貴 昭 宮内 俊 昭 島川 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 西光 忠 清 岩田 延 芳 新野 正 忠 一 中福 長 又 一 造 | 西齋 尾 清 雄 宮藤 藤 昭 西光 貴 代 島内 俊 清 川端 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 岩田 忠 司 新野 延 芳 中野 正 彦 福本 正 忠 一 太田 武 一 寺田 政 夫 福 武 夫 浅 武 夫 池 種 夫 湖 富 夫 中 義 夫 森 一 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | 西齋 尾 清 雄 宮藤 藤 昭 西光 貴 代 島内 俊 清 川端 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 岩田 忠 司 新野 延 芳 福本 正 忠 一 寺田 武 種 富 士 浅 武 種 富 士 池 義 一 正 湖 下 正 中 森 理 事 欠 員 の 補 充 | 西齋 尾 清 雄 宮藤 藤 昭 西光 貴 代 島内 俊 清 川端 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 岩田 忠 司 新野 延 芳 福本 正 忠 一 寺田 武 種 富 士 浅 武 種 富 士 池 義 一 正 湖 下 正 中 森 理 事 欠 員 の 補 充 |
| 専 務 理 事 | 田 義 信 夫 本 幸 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 |
| 監 事 | | | | | |
| 備 考 | | | | | |

| | 第28回通常総会 (7.5.24) | 第29回通常総会 (8.5.24) | 第30回通常総会 (9.5.22) | |
|--------------|---|---|---|--|
| 会 長 理事相談役 | 松 葉 大 二 | 松 葉 大 二 | 松 葉 大 二 | |
| 副 会 長 | 西 尾 清 雄 齋藤 藤 昭 宮田 貴 代 宮内 俊 清 島川 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 福本 正 忠 一 寺田 武 種 富 士 浅 武 種 富 士 池 義 一 正 湖 下 正 | 西 尾 清 雄 齋藤 藤 昭 宮田 貴 代 宮内 俊 清 島川 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 福本 正 忠 一 寺田 武 種 富 士 浅 武 種 富 士 池 義 一 正 湖 下 正 | 西 尾 清 雄 齋藤 藤 昭 宮田 貴 代 宮内 俊 清 島川 長 治 多川 健 之助 川切 石 義 福本 正 忠 一 寺田 武 種 富 士 浅 武 種 富 士 池 義 一 正 湖 下 正 | |
| 常 務 理 事 | 田 義 信 夫 本 幸 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | 田 義 信 夫 下 正 夫 任 期 満 了 | |
| 監 事 | | | | |
| 備 考 | 理事欠員の補充 | 任期満了 | 理事欠員の補充 | |

歴代
正・副会長
専務理事



故 本並 薫
(4代会長、
2・3代副会長)



故 田村 與七
(3代会長)



故 北畑 芳蔵
(2代会長)



故 齋藤 絳
(初代会長)



故 三宅 元
(初代副会長)



故 坂田 正雄
(初代副会長)



故 柏原 庸
(7代会長)



故 山口 寅造
(6代会長、2・3・
4・5代副会長)



松葉 大二
(5代会長、2・3・
4・7代副会長)



故 若松 六郎
(6・7代副会長)



宮田 貴代
(5・6・7代副会長)



西尾 清雄
(5・6・7代副会長)



井上 道夫
(2代副会長)



故 村田 和男
(初・2代副会長)



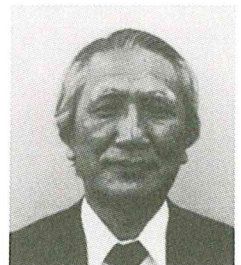
故 島内 俊男
(3代専務理事)



東川 清司
(2代専務理事)



竹内 豊
(初代専務理事)



齋藤 昭
(6・7代副会長)

大貨協連の現役員



西尾清雄 副会長



松葉大二 会長



齋藤昭 副会長



西光清 副会長



宮田貴代 副会長



川井金治郎



多胡健之助



池谷成之 常務

理事



巽 薰



福本 忠一



切石 信義



丸山 幸夫



中川 才助



六人部 光文



川端 英治



山口 雄



山本 幸夫



砂町 彰男



森下 正明



中田 一夫

監事

大貨協連30年の歩みと 将来ビジョンについて

大貨協連は十月に三十周年を迎えますが、この三十年間を振り返りながら、間もなく訪れる二十一世紀に向けての将来ビジョンについて忌憚のないご意見、ご感想をご出席の皆さんから承りたいと思います。なお、本日はコーディネーターとして大阪府中小企業団体中央会の前川容廣事務局次長にお越しをいただきました。よろしく願います。

司会 私ども大貨協連は十月十六日、創立三十周年記念式典を迎えますので、その一環として本日座談会を開催することにいたしましたのでよろしく願います。まず初めに三十周年記念事業の実行委員長である西尾副会長にごあいさつをお願いします。

西尾 景気の回復も遅れておりまして、われわれトラック業界は、いろんな問題が山積しておりまして非常に悪いようございます。本日、三十周年記念座談会を開催するに当たりまして、大阪府中小企業団体中央会の事務局次長前川容廣氏がコーディネーターとして、お忙しいなかご出席いただきましてありがとうございます。よろしく願います。

松葉 三十周年座談会というところで、皆様にご出席いただきましてまことにありがとうございます。また、中央会の前川次長さんにご出席いただきましてありがとうございます。ふりかえってみますと協同組合連合会ができて

からもう三十年の月日が経ったの
でございます。座談会の中でいろいろ思い出話とか、今後の連合会のあり方等についてお話をいただきけるわけですが、考えてみますと昭和四十二年に連合会ができてから十年間は、構造改善



の指定を受けるということで、なんでもかんでも協同組合に加入して構造改善事業に参加せよ、という掛け声で十年間つつ走った感じがするわけです。それからの十年間はできた組合の内容の充実に力を入れてきたわけで、昨今は各単組も充実したものになりました、連合会事業も前向きに進んできて財政的にもゆとりのある連合会になりました。これからの十年、二

十年、連合会をどう導いていくか、皆さんのご意見を承りながら未来を模索していきたいと考えます。あまり堅苦しくならず、思いつくだまに忌憚のないお話をしたい。ただ、ことに意味があるのではないかと、遠慮のない意見をいただきたいと思います。

(出席者の紹介)

司会 昭和四十二年に連合会が発足した当時は三十協組でしたが現在は百二十四協組、構成員は千五百七十八社で、大ト協の組合員三千七百九十六社の四二%が協同組合に参加、一社で二、三の協同組合に入っておられるので、延べにすると約二千三百社、一社当たり一・五協組にご加入の状況で、連合会も三十年で会員数が約四倍、収入では二億五千万円の予算、決算、これは手数料だけです。総取扱高は二百億円ぐらいになります。一協組一千万円で百二十四万円の出資金でございますから正味財産一億千七百万円で約百倍、順調に発展してきました。連合会の

30周年記念座談会

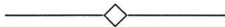


出席者（順不同・敬称略）

コーディネーター

大阪府中小企業団体中央会

事務局次長 前川 容廣



会長

松葉 大二

副会長

西尾 清雄

副会長

宮田 貴代

副会長

齋藤 昭

副会長

西光 清

総務委員会委員長

多胡健之助

教育情報委員会委員長

福本 忠一

経済事業委員会委員長

切石 信義

▷ 司会 常務理事

池谷 成之

設立の背景につきましては、先ほど会長からお話がありましたように、業界の近代化ということ、近況法が昭和三十八年の四月にできたわけでありますが、これらから業界が指定業種また特定業種の指定を受けながらその基盤としての協同組合組織による近代化への取り組みがなされてきたわけであります。

昭和四十二年、トラック協会と連携しながら協同組合連合会をつくり、単組の設立、育成、近代化へ向けての取り組みがなされてきたというのが成り立ちでございます。単組の設立、育成のほかに、

極めて大きな要素がありますが、経済事業団体としての役割を担っています。大阪府トラック協会の事業者約三千七百社を対象に、あらゆる経済事業を連合会そのものが行っているということで、若干他府県の連合会また異業種の連合会とは異なった行き方もやっているわけでございます。経済事業のベースが今日の大貨協連のポリシームになり、かつ財源的にも一人歩きできる状況になったわけでございます。この三十年間、先達の方々のいろいろご指導の中でやっと今日を迎えられたわけでありませう。

本日の座談会のテーマは、この

三十年間を振り返りながらあと三年で二十一世紀を迎えるわけですが、これからの将来ビジョンについて忌憚のないご発言をお願いしたいわけでありませう。十月

車庫の整備、KIT推進など 連合会事業をもっと拡大する

松葉 もともと私の連合会とし

ての考え方は、まず単協に経済事業をさす。そしてそれを連合会が指導して、単協からいわゆる財政的な吸い上げをして連合会を運営していくという考えで、連合会の

経済活動というものは当初あまり考えていなかった。しかし実際に歴史の中で今日を振り返ってみますと、単協でできる経済事業とおのずから連合会でなければできない経済事業とは、はっきりしてきたのではないかと、むしろ連合会でやっていく経済事業の方が大きいのではないかとという考え方から最近では、連合会でも経済事業に重点をおきまして今、高速道路の別納取扱いから阪神高速券、フェリーの後払い、保険業務、旅行の幹旋業務、JR、航空券の取扱いはどの様な事業を手がけているわ

には三十年間を迎えますが、三十年を迎えるに当たりまして、それぞれ本日ご出席の方々からご感想なりをお話しいただきたいわけでありませう。

けでございます。これからできるだけ単協でできる事業は単協へ移していきたい、そして連合会であればできない事業をもっと拡大していきたいと考えているわけです。

現在、連合会として考えておりますことは、高速道路の高架下利用による車庫の整備、それからKIT事業の推進、将来は連合会が核になっていわゆる各種情報の幹旋を積極的に展開していきたいと考えておるわけでございます。これから四十年に向かつて、そういうことを考えながら事業展開を進めていくのがよいのではないかと考えます。

車の購入、人の問題 なども考えの中に

西尾 昭和四十二年に近代化促

進法ができて、それやれそれやれで組合をつくったけれども、なかなか協同組合ができなかった。休眠組合がかなりあるように見受けられるし、すぐに協同組合をやめてしまうこともあって、なかなかその指導、教育ができなかったようです。それから構成員にもよりますが、協同組合だからなにをやってもよいということではなし



に、共同購入では前にたばこからでもやったらよいという話もありました。当然ガソリンもそうです。共同購入もやかましくいままして、車の購入もメーカーに絞ることはかなり難しいが、本年度は何台買えるか、台数さえ揃えばかなり値段が下がってくるのではないかと、仕様によつては違ってくるが、それから人の問題、諸外国からの問題、大企業に対抗する企業の対策も難しいようございま

すが、協同組合としても考えていただきたい。

積極的な情報流して 会員の啓蒙を！

宮田 昭和四十二年に構造改善

事業が始まって、私たちのグループでも南港配送センターをつくって、南港で団地づくりをしようということ、協業化がよいのではないかとという話でやったわけです。けれども南港というところは、全港湾の強いところで組合がつくられるということで、各社がびびっておったのですけれども現状まで皆様とともに持ってきたわけです。そのころ、高速道路もやろうじゃないかということで、私どもが持つておりました大阪流通協同組合が大阪で代行して高速道路の組合にしたわけです。そのころちょうど田村会長が大貨協連の会長になられたわけです。

大貨協連の仕事と単協の仕事は当然違うわけですが、大貨協連の仕事として成功したのは高速道路、フェリーの割引、後払い、そういうものが二千三百社の組合員に潤っていたいていっているのではないかと考えます。今後も単協でや

る仕事と大貨協連でやる仕事の分け方が大切だと思えます。

経済事業も大切ですが、教育情報というところで、皆さんに積極的



んのじゃないかと考えます。

協同組合の原点を 今一度見直す時期

齋藤

協同組合づくりは金融関

係から始まった。協同組合は皆さんご承知のように、われわれ中小企業の経営内容の足腰を強めることが大きな目標である。これは大企業が享受している経済的メリット、大企業が何百台買う。現在でも大企業とわれわれでは十トン車で百万円から二百万円ぐらい購入価額が違います。高速道路はわれわれもやっておりますが、その前



な情報を流して啓蒙していく大きな仕事があるんじゃないかと思えます。これから四十年を迎えるとしたら二〇〇〇年に入っていくはずが、二〇〇〇年に向かって今やりにかけているKITTとか、その他のものが今の高速道路の組合のように大きくなってもらったらいいなあと考えております。昨日、構造改善問題の会議に行きまして、いろいろ話が出ておったわけですが、大阪の大貨協連は全国的にも買われておるようでございます。そういうことで全国に先がけていろんなことをやったのではないかと三十年を振り返ってみまして、これからもトップを切っているかなことをやっていかなければい

から大企業はすでに三〇%近い割引のメリットを受けていた。大企業が受けている経済的メリットをわれわれ中小企業は、一社ではできないから協同組合の中でやる。これはいわゆる近代化促進法から協同組合づくりということ、三

十社から四十社があつたところは百社近くになった。あの時は協同組合をつくるという意義その他に対しては個々の事業の社長さんも勉強もし、またそういうことも教えられてきた。それによってつくってきたわけですが、つくったことはつくったが、それからの運営は、うまくいったところとまたハードの面でのいろいろな問題があつた。そういうことで三十年が経過しました。

われわれは中小企業であるという認識の中で一番求められるのは、それぞれの企業、組合のための協同組合であるとするならば、組合員の利益になるようなものを考える、この原点はわれわれ年寄りにはよくわかっているのですが、そろそろ若い年代は協同組合という認識が非常に薄れてきた。もう一度考え直す時期がきているのだと思います。

ただし協同組合運営は、教育情報にある。やはり個々の企業の社長さんが勉強しなけりゃいかんということ。協同組合に入つてればなんとかなるだろうという考えが依然としてある。そこで原点に対する見直しを連合会として、

あるいは協同組合理事長として、常に協同組合に対して教育情報、情報といつても範囲が広いので、ここでは詳しくは申し上げにくいわけですが、それと事務局としては、いろいろな問題に対して情報を集め、調査して研究して、それをいち早く組合員に流していく義務があるのであるのか、これが協同組合の原点というふうに考えております。

戦後五十年、業界も中央会の皆さんの大きな後ろ盾があつて、われわれ業界もここまで発展してきたということが事実なのです。しかし、これから先はご承知のように規制緩和という問題がでてきますね。フリーでフェアでグロ―バルということ掲げておりますけれども、実際問題として中小企業はいわゆる切り捨てられるんじゃないだろうか、そういう状態がいま出てきておりますね。これまでも、われわれの営業区域にしてもグロ―バル、全国どこ走つてもいいじゃないか、あるいは運賃もフリー、自由に決めたらいいじゃないか、大競争時代に入ってきている。そうしたときに、協同組合に大きな経済的メリットを与えて

もらっているのだということの認識と、これを大事に育てていくということとでなければ、トラック協会、これは一つの団体として政治的な、あるいは政策的な面の重要性があるわけですが、協同組合というものは、経済的メリットを享受して、組合員に少しでも利益を還元していくという認識を新たに、大貨協連を中心にして、それぞれの単組がもう一度原点を見直す時期に来ているのではないかと私は感じております。

今まで大貨協連が大きく経済的
事業に重点を置いてきたということ
とは、特に喜ばしいことだと思っ
ております。一昨日、東京の方で
日貨協連の政策委員会がございま
して私も参ったのですが、その時
出されたことは運賃の問題です
ね、これは割引あるいは大手から
のかかなりの圧力がかかっておりま
す。業界としてこの運賃問題を取
り上げていくと公取の問題がでて
くる、だけど協同組合としてこの
運賃問題をやる、荷主との関係で
公取との関係はどうなるのか、研
究しようじゃないか、政策委員会
の中でも取り上げられました。わ
れわれの生命は運賃ですね。協同

組合でなんとか荷主と対等にやり
たいのだという、これはやれるか
どうかわかりませんが、研究して
いきたいと思えます。

一貫輸送ができる 連合会の情報を

西光 ふりかえりますと、東区
でできた東貨物協同組合、坂田さ
んがやかましくいわれまして、そ
れも今、皆さんがやっておられる
共同配送ということで、船場で商
社の出荷ということで車を集めて
無理をしていたことが始まりで進
んだわけでありませぬ。

車両購入もいま西尾さんがいわ
れたように、各社の車に対して割
り振りということで契約したわけ



でございますけれどもなかなかう
まくいらず、単協でやっているこ
とはどうしても限度がございま
す。大貨協連ができて始めて始め

らいろいろお世話になったわけ
でございます。私手がけたのは共
同購入の問題で、三菱から三千万
いただいたわけでございますけれ
ども、他のディーラーからの反撃な
どのろんな問題がございまして、
これもなかなかうまくいかず、組
合が保証して購入し、組合員さん
に渡すという車両購入の問題も、
自動車各メーカーによりまして共
同作戦をとられまして、これもう
まくいらず、その後いろいろ購入
の問題もございましたが、私の一
番記憶に残っておりますのは、フ
エリーの航送の問題でございま
す。始め事務局といういろいろフエリ
ー会社を訪問したわけがございま
すが、各社がもうひとつ、われわ
れの車両の数の問題などいろいろ
問題がございまして、なかなか進
まなかったのですが、大洋フェリ
ーの方が「やりましょう」という
ことでやるようになりまして、現
在、先ほど会長がいわれたように、
フェリー各社との連携がございま
して、うまくいったわけですね。

協同組合で一括購入するとか問
題がでましてもなかなか難しい、
各単協と連合会との連絡ならびに
信頼度を深めまして、一つの事業

にかかっっていくということな
いと、それから、いろいろ各副会
長さんがいわれたように、大体の
メドがついたわけがございませ
ん、私が考えますには、今後中小
企業として、また協同組合として
も連合会の力を借りなければ、ど
うにもならない時代が来たように
考えるわけですね。一貫輸送につ
きまして、各個人の会社、単独協組
ではとてもじゃないが大手企業と
の競争に勝つていけない。そう
なると連合会が中小に代られま
して荷主との一括交渉をするな
り、なんなりしていかないと、今
後地場業者はとも立ち至らない
のではないかとということで、その
点皆様のご協力を得まして官公
需、連合会でKITを通じて全国
ネットを組み、全国の倉庫ならび
に業者との線、面輸送に対して一
貫輸送ができるような連合会の情
報をつくっていただきたいと思います
と申しております。

CO-OPPにQ&A の欄を設けたら

多胡 グローバルとかメジャー
的な話は、いままで副会長さんが
おっしゃいましたので、なるほど

と思っております。私こまかいことをいって恐縮なのですが、連合会では発行しておりますCO-OP、昭和五十七年から発行されておられるようですが、そのなかに、いまお話いただいたようなQアンドAという一つの欄を設けて各協同組合の組合員さんが連合会あるいは協同組合にやつてもらい



たいなあということ、組合員の皆さんから聞くなり、あるいはこちらの方からなにか問題を投げかけたような方式をとり、あるいはそれに答えたような格好で、CO-OPの一つの面をやつていったらいいんじゃないかと思っております。

その中に、先ほどお話のありました情報が多すぎまして、中にはデマ的な情報もあると思います。ですからその中に、道交法でも組合

法でも、いろいろこれから問題になる点があるうと思えますけれども、これを一つ取り上げていたかどうかと思えます。

それから協同組合の中に協業的な考え方をやつていって、サバイバルの問題をなんとか少しでもクリアーできたらなあと思うんですが、これはその方法が間違っているかどうか私どもはつきり分からないのですけれども、そういった要素を取り入れて、これからやつていったら少しはよくなるのではなからうかと思っております。

また、車庫の問題で、話は確定しておりませんが、相当広い空地が桜島の方にあるようで、事務局の方で心にとめておいてほしいと思います。これから基本的なことを着実に、小さなことからコツコツとやつていきたいと思っております。

共同購入なら燃料 車両が一番いいが

福本 私も協同組合については、早くからつくったり潰したりしてやってきたわけですが、協同組合の始まりは戦中にあるわけで

すね、大阪なら特に鉄鋼関係、繊維関係の企業の支えになる下請です。戦後、中央会に行政面でもぶら下がり、行政側は中央会を通して指導していくということで、私、教育情報委員会の委員長をしておりますが、実際、中央会が情報を与え、教育して協同組合の育成を図ってきたわけです。協同組合で事業面で成功したというのは、高



速道路という一つの規制の中で、これをつかまえてやつていったのが今の大貨協連の基礎になっているのだと思います。そういうことで規制緩和が進んでくると、先ほどからいろいろ触れられておりますが、若い人の考え方は、情報化の時代だということ、いわゆる

情報を取らしているいろいろなのが先見性があるような考えを持つています。なかなかその辺の問題をどう結びつけていくか非常に難

しい問題だと思えます。先ほど触れられたように、単協ではもう多くて二十社もおつたら大きな単協だと思えます。それがそれぞれ違った形で荷主関係とか個々に結びついている。たまたま金融なら金融だけで寄つて、いわゆる金融事業を通して協同組合に結びついていのが多いのじゃないかと思うが、なかなか経済事業で、実際に事業面で結びつき難い面があると思えます。先ほど西光さんが触れられたように、燃料一つにしてもまとまったと思つたら、裏から抜け駆けをするとか、いろんな形のものが出てきますし、これから事業面で連合会がやつていくとしたら、一番いいのは燃料とか車両とかこういうものを共同購入したら確かに安く買えると思えますし、それらの形のもが一番いい。いずれにしても儲けなければいけませんので、なかなか儲けるということにつながりをどのようにしていくかと考えます。

先日、日経新聞に、アメリカでも非常に経済事業についてうまいこといかない。地域的に協同組合みたいのですか、同業の者が寄つて組合をつくっているという状態

が昨今ちらちら出ているというところが書いてあったわけですが、そういう形のもをどうつかまえていくかということで、皆さん同じように、そういうことは難しいぜという考えがそこにあるんじゃないかと思います。共通したものを、高速道路なら高速道路のようなものをつかまえて力を入れていかねばと考えております。

連合会の力で難問の解決を期待する

切石 なにか事業をしてという難しい局面があると思うのですが、構造改善事業でにぎわった昭和四十七、四十八年、たまたま燃料パニックがありまして、幸か不幸か小さなスタンドを確保しまして、それが基本になって現在も続いています。燃料というのもまたまちで、燃料の値段の格差は、大メーカーと特約店でも零細なところでは物凄く違って現在もきているのです。昨年の上がったものが今また下がってきている。その下がり方が段が高いようで、最近特に感じているわけです。

私、経済事業委員会の委員長をおおせつかつて西光さんから引き

継いだのですが、力不足で、連合会でないかと皆様にご尽力いただいたと思います。フェリーなり、旅行社なりが今、徐々に軌道に乗りつつあると思うのですが、これ



も力を緩めればもう流れてしまうような感じでございますので、これに力を入れていかねばならないなあと感じます。これから連合会の進んでいくことにつきまして、なかなか難しい点が多いと思うのですが、先ほど副会長さんからお話の運賃の問題で、かたまたま皆さんと共にというところから引ひつかかるのですが、これを引ひつかからないように単協でとなるとやれる力がないと思いますので、連合会を通じてまたいろいろと勉強させていただいて、大貨協連なり単協の今後の考えを皆さんに教えていただいてやっていきたいと思っております。

司会 いま一通りご出席者の方からお話をお聞きしたわけですがいろいろ過去より現状の問題点についてお話をお聞きしましたのでここで前川さんからまとめとしてお話をお聞きしたいと思います。

単協、連合会で問題解決のすみ分けを

前川 ただ今のお話をお聞きした中で、組合員である事業者の話があまりでてこない。皆さん方の組合の事業の最も根底にある組合員事業者が、今何に困っており、組合に何を求めているのか、このあたりを把握しないと、組合員の利益の向上につながる組合の共同事業は考えられない。その上にた



って、それらの事業を単協で解決していくべきか、連合会で解決すべきかのすみ分けが重要である。例えば今日、業界を取り巻く社会

環境は、排ガス規制・過積載規制・参入基準の緩和・運賃規制等厳しい変化に直面している。これらへの対応は連合会として取るべきであり、共同倉庫・共同配送等々の事業は単協で行うことが望ましいと思われまます。

また、お話の中にあつた受注価格の問題については、組合員個々が行う事業活動に制限を加えることは独禁法上問題である。しかし組合自らが行う受注活動において価格を決定することはなんら問題はないものと思う。さらに目的を同じくするものが、規模の利益を追求するため協業組合を設立し、その組合が協同組合に加入することとは、なんら制度上問題はない。いずれにしても、原点に返って、組合員は客が何を求めているのか、組合は組合員が何を求めているのか、連合会は単協が何を求めているのかを十分把握して、各々のやれること、やらなければならぬことを確認し、実施すべきであります。

意識ある人たちを 集約して方向づけ

司会 一通り皆さん方にお話を

していただきまして、またそれらにつきまして前川次長さんの方から、原点に返れということで、一番のポイントは連合会でございますので、業界全体の中での単協ベースの問題、それから連合会ベースの問題、これは常に私も連合会活動で永年の課題という感じでもあります。ただ現時点における私ども連合会そのものが、おっしゃるように経済事業ベースをかなり主体においてきました。それから組織としては百二十四ございませが、これも先ほど西尾副会長が申されたように、取りあえず近代化に乗り遅れないために器づくりをした。だから魂を入れるのが後になった。目的意識なしに組織形成を先導させたということが、現状における非活発な組合の存在がかなり多いという方向になっているのです。組織上百二十四あります。が、実体として事業活動、単協活動をかなり具体的にやっておられるのは半分強ぐらいです。

それからもう一点、大貨協連として当然、傘下单協の指導、育成もありませんが、冒頭に申し上げたように、大阪のトラック業界全体の経済事業団体、まさに連合会

の形態の中の単協経済活動を大阪府下一円に推進してきたのが今日の経過になるわけです。それによって財務的ベースは自分の足で立つて歩けるようになったけれども次に教育、指導、調査、研究、このへんがこれからの本当の意味での課題だろう。これがまさに前川次長さんがおっしゃったように、単協、連合会のすみ分けの方向に行くであろうと思います。

それからもう一点は、齋藤副会長がお話されたように、協同組合の原点が見失われている、それと若い人の認識が薄れているとのご指摘があったように思うのですが、私も単協さんといういろいろお会いしてもこのへんの感覚をまさに受けているわけです。

多胡委員長がおっしゃられたように私も月二回の機関誌を持っている、いわゆる紙つぶてを持っている、それを事業者に直接いろんな情報提供しながら、下からの所属単協のゆり起こしという方策も持ってきたのです。

現状におけるトラック業界を取り巻く環境は、まさに規制緩和、生き残りをかけた大競争時代に突入している。

もう一点は、かつての経済成長の中で、貨物の増加率がGNPの伸びと同一であったものが、現状は産業の空洞化なり物流の合理化の中で、貨物そのものが減ってきて



ているということと、それから価格競争の中で、大企業に比べて大多数の中小企業者の価格競争力がかなり弱いということの中で、前川次長さんがおっしゃったように、事業者視点の考え方をすれば、生き残れるかどうかが一番大きな危機感だと思っております。生き残れるため、従来のスタンスは皆が生き残れるという方策であったのですが、最近では生き残れる意識を持った人たちをホローしながら、意識ある人たちだけしか生き残れないだろう、意識ある人たちをどう集約していく、どう方向づけしていくというのが本来なら単協ベースだと思っておりますが、なかなか

単協にはスタッフが養成されていない、という面からすれば連合会の役割はそのへんにあるのではなにかというように思うわけです。

それから規制緩和というのは、まさに自由競争ですので、一般的には資本の論理、力の強い者が市場を制覇するという中で、業界の特質は九九%が中小企業者、その中でいかに集約しながら残れるかということが、これから間もなく二十一世紀、すべての意味のビツクバーンが始まる中で一番直面している問題です。ただ事業者の方々が何を困っているかということが、概念としてあっても具体的な形でなかなか出てこない面もあるのも事実です。その点をどういう形でいゆる吸い上げしていくかということも、中央会さんで各連合会さん、単協さんをご指導されておられると思うのですが、組織の実態、単協、連合会、構成員との信頼の醸成、それから情報の伝達このへんをもし他の産業の事例があればいろいろ教えていただきたいのです。

客にプラスになる 情報を与えること

前川 どの業界でもやはり組合員の意識を知ることとは難しいのです。いろいろな調査の中で聞いていくというのが現状だと思ふのです。皆さん方の場合はこれと併せて、今おっしゃったように外的圧力がある。規制緩和、積載量、排ガスなどの問題がある。同時に今荷主自体も生きるか死ぬかの状態なのです。荷主が今経費節減できるのは何かということです。リストラもやり、自社内での効率化・省力化もやってきた。そこでいま大きな経費の部分を占めているのが配送・集荷の節減要素なのです。そういう荷主が今皆さん方運送事業者にいる要求している時代なのです。ですからよほど腹をくくってかからないと、もっと厳しくなる。

を向上させる方法を指導、教育するのは連合会です。

情報については客に安心を与える情報、すなわち荷物の所在を常に把握できるシステム、貨物の集積システムが必要である。これは単協ではなかなかやれない。連合会で集積システムをつくる、その集積システムが安心感の向上になり客の増加を高め利益の向上になるのです。すなわちお客さんに信頼される事業者をつくらねばならない。今は運んでやるとい時代ではないのですね。物を運ばせていただくという時代ですから、お客さんにプラスになるということになります。運送以外でプラスになるといことも大事です。例えば野菜なら今この産地がどういう状況ですという産地情報を与える、その方の扱っておられる業種に対するいろんな情報を与えてあげる。すなわち運送に商売に対する付加価値をつけることが大切なのです。情報の収集、提供は単協では無理だとすると連合会がやるべきではないでしょうか。

んな角度から見ても総合評価を得るということですが、

松葉 質問したいのですが、昭和四十年代に近促法ができて構造改善を利用していくために、急速、協同組合づくりをしたわけです。それがだいたい五十年代で本来の協同組合の姿にある程度返ってきたのではないかと、あの当時、なんでもかんでも、とにかく協同組合をつくつたらいいというので参加してきた人がかなりあつたと思うのですが、それが今日では整理されたのではないかと、単協で直接事業活動、例えば共同購入とか金融事業とかやるところが六〇%あるとしても、仮に単協を通じて連合会事業を利用している組合もかなりあるのと違いますか？

目的別の単協を つくる方向で指導

司会 連合会事業を通じての経済事業なりなんなりいろんなものであれば、ほとんどの協同組合がやっています。

松葉 そういう意味では、現在ある程度一〇〇%連合会につながっているのではないかと。これから十年間に向かつて、やっぱり単協の育成というものは考えていかねばならない。いまふつと気がついたのですが、やはり今までから組合員に話を聞くのだが、例えば小さな倉庫をもつてやっている、もうちよつと大きな倉庫を購入したというような話がよくある。しかし資金面でどうしてもできない、そのために挫折しているという話があるわけです。こういうものをやっぱり協同組合に話を持っていつて、協同組合で共同倉庫を持つような方向へ指導してやらねばいかんのと違うかなあ、ところが単協にしたら十社あつて、その中で一社や二社がやりたいといつても八社が必要ないからいらなかつたといつていい。例えばKITに参加したくても認めんといつようなことがあるようで、なかなか組合にそんな話を持っていつても乗ってくれないというケースが多いのではないかと。そういうものを掘り起こしてやつて、目的別の協同組合をつくらしてでも、そういう方向に指導していく。

いろいろ考えてみたら、協同組合は大企業に対抗していくために、小企業が協同の力でそれに対抗していくという考えで、協同組

荷主への信頼感と 若い人に危機感を

合をやっているのですね。そういう意味で一番顕著に表われているのは、高速道路の別納取扱いはなかなかいえる。大手に対抗できる割引率で現在きている。先ほどちょっと話があった車両購入にしても、やっぱり齋藤さんがいわれたように、百万も二百万も違うと思うのですが、なかなか共同購入は難しいです。しかし、平ボディかシャーシーで買うということならできないこともない。そしてボディはボディで希望に応じてボディ屋と話をしておいて、とりあえずシャーシーを共同購入するというところで話を進めていかないと前へ進まないのではないかと、今まで共同購入はしぶん失敗しているのですね。買うだけ買ってドロンする者もかなりありますね。大変難しいことですね。

前川 共同購入は購買先との契約を組合で購買することに関してのメリットを売手・買手両方に生ずるようにすべきであります。例えば購買額の引き下げを量的な問題、保証問題などでメリットを得られることです。

西光

共同購入の問題もいろいろやってきたのですが、皆が得て

勝手で危機感がない。規制緩和ということとは廃業につながる。私は原価をつけない運賃申請はおかしいなあと思ってきました。ところが向こうに言わすと、運送屋がこれだけ原価がかかりますからこれだけくださいという時代は済んだのだ、先ほどいわれたように、メーカーがこれだけの製品をこしらえて全国発送するのに、利益を引いた残りが運賃だ、これをどこがするんだといっているのですね、そうなる、より効率的に働かないとそれについていけない。大と小が残って中がなくなってしまう、小はもう丸受けになってしまつて、注文が来たら五社ぐらい回つてきて、最後に受けたものももうすれすれの線という形ができてきて、最後にしわ寄せがきます。

前々からいわれている共同購入にしても、労働集約産業である労働力確保にしても、まず単協でやるということ、今までやってるように無理だろう、やはり連合会

の方で事業化していかねばどうにもならない。車両購入の場合でもトラック専用の車をつくれればいいのですけれども、各社の車両形状がバラバラなため、誰も買う者がいない問題があるし、燃料の問題でも協組スタンドを全国ネットでやるようにしてますれば、値段的なものは公取にひつかかるだろうし、出した値段に対して必ず底値をいくように契約して「協組組合の方はこれだけだけれど、お前とかが下げないのなら協組組合で買う」という裏をかくことが未だに繰り返されているのです。要は原点に戻つて、燃料の問題も、燃料がなくなればやかましくいうけれども、潤沢になれば今度はなにもいわない。しかし、円安になればたちまち上がってくるのです。

あまり大きなものに対することでなく、目の前のことで動いている単協が多いのです、そのへんが問題で、単協で事務員を置いて、活動して仕事を進めていくという単協は少ないです。これはまあ組織の貧弱さということもあるんですが、どうしても大手に比して危機感が少ない。ことに今の若

い人はむずかしい話をするんだけど、自分とこの車両がどれだけの原価で、また排ガス規制にかかる車は何台あるかという細かいことは一つも考えない。われわれにしてみたら細かいことを計算するから、そのへんの車両管理も。運送業は車両購入と人件費です、車、車両を何年使つてどうするかという問題点も、それから自動車の整備とか考えず、運送業というものに対する感覚は少ないですね。

私たち船場で商売した時分は、荷主がお前とかがあるからわれわれは商売してられるのだということ、盆、暮には中元や歳暮を逆にもらつた。さつきいわれたように、お前とこでなければできないのだという特殊な荷主関係を持たないことには、これからやっていけない。こうして危機感をあおつて、なおかつ荷主に対する信頼感をこしらえていかねば、これらの中小企業は生き残れません。

前川 今おっしゃつた共同購入をした組合員がその裏をいくという話をよく聞きますね。

齋藤 このごろあまりないですね。他の業界では一般的にはない。

松葉 うちの業界は古いから。

西光 車の購入でもね、昔からシャーシーだけの裸の購入というのは各々がやったらいいじゃないか。ところが「うちの車はデラックスばかり」とへんに自慢している人がある。そうなるど皆の感覚がどうしても常にあるわけです。福井県の場合は官公需をとってやっている。ところが大阪の場合、官公需といつても引越しの話を持つてくるとかね、ゼネコンの裾分けをもらっているわけです。元払いは相当高い運賃があるはずなんです。

共同購入にはモラルの問題もある

前川 共同購入の成果には組合員の方々のモラルの問題がある。売る方はかなりいろんな手を使って売ろうとする。乗ってしまふ、そのへんが問題ですね。先程、若い人は、というお話がありましたけど、まず社長さんクラスの親睦から始め、そして青年層それと女性ね、今日、女性の経営者が多くなってきております。これらの方々の研修、懇親を通じて共同意

識の高揚を図られるのがよいのではないのでしょうか。

西光 女性経営者の懇話会があります。

前川 男性は女性に弱いから、女性経営者にまず理解をいただくというやり方もひとつの方法だと思ふのです。

KITのように 目的別の協同組合を

宮田 KITの協同組合を連合会をつくったわけです。大阪が進まなかったわけですが、それは各単協が十社、二十社とあるわけですが、このなかで三社だけがしたといつても、協同組合の理事長が保証しないと参加できないというシステム自体があつたものですから参加者がなかつた。そこで大貨協連でKITの協同組合をつくつて、参加したい人だけ入りなさいといつて、全国で初めてつくったわけです。

百二十四の単協がありますけれども、できた過程がです、なにか目的を持って仕事をやる、例えば日立なら日立の仕事をするからグループをつくつたとか、なんとなく地域で仲がいいからつくつたと

か、いろいろある。これから教育情報としてやっていかなければならないのは、目的別で単協をつくとか、今のKITのように目的ができたらつくる。先に会長がいわれたように、ガレージに阪神高速の下を借りるとか、ガレージの協同組合をつくつて、ガレージのほしい人はこれに入るとか、また団地で土地を借りてガレージをつくりたい人は、協同組合をつくつて入るとか、私は目的別の協同組合があるんじゃないかと思うのですけれども、私たちの協同組合は南港に配送センターをつくるということをつくつたのですけれども、規模とかバラバラで、後の運営がなかなかうまくいかないのですね。協同組合のむずかしいのはそこにありまして、同じぐらいの規模が寄ると割合やりやすいのですが、規模がバラバラですと、うちはやれるが、他はできないとか、バラバラで、単協としては非常に動きにくい面があるのはそこにあります。

前川 もちろん、協同組合は同一の目的を持った事業者が相寄り、その目的達成のための共同事業を行い、個々の事業者の事業活

動を円滑かつ向上させるところにあるわけで、目的別に組織することが望ましく新設では目的別の組合が数多く設立されますが、時が経つにしたがつて目的が分散される場合があります。組合に対する価値感の違いですね。

宮田 連合会としてこれから皆に役に立つていくことは、今の高速の協同組合のように、高速を利用したい人は高速の協同組合に入る。KITを利用したい人はKITの協同組合に入る。ガレージを利用したい人はガレージの協同組合に入る。というように、事業目的別協同組合をつくつてあげてですね、皆が利用したいように、連合会の事業として、高速道路、KITのように、これから進めていくべきじゃないかと思つているわけです。

前川 そういつた考え方でよいと思ひますよ。それが組合員の事業に直接的に寄与する共同事業の在り方だと思ひますし、将来的にはそうあるべきであると思ひます。

宮田 構造改善でも、われわれの業界だけが構造改善じゃなしに、いろんな農業から漁業から皆

構造改善をやつてますからね。構造改善で成功したのは農業だと思ふのですよ。全国で一枚の田んぼが三反ぐらい真つ四角な田んぼにしましたから。米ができすぎて困つていふというのは、構造改善のおかげだと思ふ。運送業の場合、構造改善はあまり成功してないと思ふ。

何年計画かで皆が参加できたらいい

前川 従来構造改善で各種の事業を行うべく協同組合を結成されたのだと思ふますが、今その目的を達成したのだから、それぞれ見直す必要があります。再検討を行い、再出発を図ることが望ましいです。従来の組織化は、全員がその時点でその事業に参加できる形なんです。今は何年か計画を立てて、その時までに皆が参加できるようにする。今年度はこの事業とこの事業、二年度はこの事業、三年度はこの事業というように追加していき、最終年度では目的の全事業を行っている。いずれにしても目的に向かつて、順次事業を利用していく集合体であればいいのです。

ぜひ単協の会員を教育していきたい

松葉 端的に申し上げて、協同組合も共に生きていくということ、もう少し百二十四の単協の会員を何回かに分けて教育していく、これをぜひひとつ今年から進めていきたいなあと、そして今お話があつたような、例えば共同事業による事業の防衛というものを、もつと単協の会員に指導していく必要があるんじゃないかと考えておりますので、事務局、これからの課題としていただきたい。きょう、二十周年の記念誌を見ていますと、中央会の阿曾さんが教育情報が足らんといわれていましたが、そういうことを考えると、もうちよつと教育情報に力を入れてもらふ必要があるのではないかと、単協も三十年経つてある程度成長してきた、もうちよつと高度の教育、また時代に合った単協の組合員としての考え方というものを指導していく必要があるのではないかと考えます。ひとつ常務よろしく願ひします。

司会 会長も皆さんもおっしゃつたように、昔は意識なくして設

立された組合、いわゆる構改参加型。それからすれば最近いわゆるそれらの方々が単一の目的でもつてやるための組合の加入が増えていくわけです。先に申し上げたように、平均で一・五協組の加入率、これはひとつには、既存の協組が財産を持つていけるかなにかで分割不能、あるいは硬直化した運営なので新たな事業展開ができない。

一番大きな問題は、協同組合は一人一票、全体一致の原則という形で事業推進がなされてきた、先進的な意見を持つてる人が既存の組合では対応しきれないということから、目的別専門協組ができていくという現状は、まさにその通りなのです。これも一つには、組合事業者の自発的な発想で新しい組織を求めると、大貨協連が一つの目的別組合をどんどんつくつていく中で、そこに吸収されていく。これは教育情報事業が足りないから意識がそこまで盛り上がりがないということもあると思うのですが、会員の意識をそこに吸収しながら、目的別組合を連合会指導のもとにつくっていく。単協で一番大きな問題は、活動を推進していく事務局があるかないかが、

踏み込んだ指導を

松葉 なにか事業をやつてないと、単協が事務局をつくるということとは、経済的に許されんことだと思ふ。やはり連合会の使命として教育情報を積極的に展開することによって、各単協の組合員の自覚を促していくということ、先いったように、いま自分のところで倉庫を持ちたいという人がたくさんいる、ところが財政的になかなか持てない。それでそういう人が寄つて共同で倉庫を持つことによつて荷主の維持をしていく。そういう教育をしていかねばならない、そのために目的別の単協をつくりなさいとか、踏み込んだ指導までしていくべきではないか。

輸送品質高めるには 運転手教育まで

司会 きこのうたまたまお話を聞いたのですが、輸送情報とかのネットワークは誰しも必要と感じて

いる。大事なものは、その輸送品質、信頼に値する構成員であるかどうかだとの厳しい話がありました。

その輸送情報ネットワークの会社に入る場合に、いわゆる会社の資産内容なり、運転手教育なり、そこまでやって品質を一定に保つためのことをやってますか、品質さえ確保されておれば、その制度はなんでも利用したいといわれたが、残念ながら私ども組織拡大だけで、入りたい人は誰でも入ってくれと、その品質がレベルとして一定以上であるか、以下であるかということをやっていないですね。その方は強くレベル以下の方は、組合をつくっても入ってもらわなくていいんじゃないか、そのことによって輸送品質が高まったから、その組合の商品価値は高まるんじゃないかといわれたのですが。

松葉 正直いって運転手を採用するときに、あまり運転適性や事故・違反歴の調査をやつてないじゃないか、そのへんがそこまではつきりせんと使えませんと話だった。

齋藤 タクシー会社は、その点はつきりしているんじゃないですか、他の会社へ行っても協会で行

かるとなっている。貨物はあまりやつてないですね。

業界が変わった 皆が勉強せねば

西光 今いわれていることは十一年前からいわれていることで、大阪はあまり恵まれすぎまして、地方の場合は県が用地をこしらえてくれてそこへ行つた。ところがタクシーは二十四時間働くが、トラックの場合は八時間しか働かない。長距離を走る場合はどこかで停まらなければならぬ。仙台かどこかはオートバックスと組んで、その情報で夜間の配送をする、あとは店の中で商品を納められてる。それを初めは車を提供する業者と出している業者とでやっていたんですが、それを専門の協同組合をつくる、連合会の下に子会社ができた。それを業種ごとに集約してやっていた。それが現状なのですが、大阪の場合は「あいつがいるからオレはいやだ」とまだそれがあるんですね。そういう問題じゃなしにまだ仕事があるから船場におればパッキングケースでも運んでおればいいという安易な考えがまだ運送業界にもあ

るわけです。

そういうことで危機感というか、直下型大地震が起きない限りわからないだろう。子会社を皆つくっています。花王石鹸の場合も物流子会社をつくっています。それに参加しないところは切られる。今まで何十年も培ってきた店がもう潰れる危機にある。ナショナル物流も自分のところで直にやる。だんだん発展してきて、向こうはもう取扱手数料だけでは食っていない、根こそぎもっていくんだ



厳しい時代を迎えた運送業界の生きる道は…

という情勢にきていますので、われわれがもつと団結して情報を集めなければならぬが、正直な情報を出す人を集めない。今は荷物物が足らん時代ですので、荷物がほしいほしいばかりで、それに對してもうちよつと勉強しなければならぬ。

海上コンテナも結局神戸でも駄目というのは、釜山から直にいつてしまふ。神戸へ上げるよりも釜山から札幌へ送った方がいい、青果も関空を使わずに成田へ持つていく。業界が変わつてきているのです。皆が勉強しなければならぬ。やっぱり連合会の組織を利用しなければ、これからは駄目だという時代にきています。

昔から運送屋はあまり勉強したら駄目だ。神戸へ行つたらなんぼや、運転手に給料が払えたらいいじゃないか、遊ばすよりましじゃないか、という感覚がありました、積合せ事業も、われわれ船場でやつたところは、ケースに一杯運べば三万円ぐらい積めた時代もあつた。それが今度は荷主がなんぼでいいという。当時船場でパッキングケースが三百円、五百円、紙包みが二百円、三百円。今は大阪府

下全域が三百円、ひどいのは全国一円三百円という形に逆行してますので、それに対応するため共同購入で安いものを集めるとか、それからうまく労働集約産業になるように、人を集めなければならぬ。女性ドライバーは、タクシーの場合、特に日本タクシーは百人からの女性ドライバーを採用している。われわれも女性を入れるために、更衣室をこしらえ、トイレも別にした。ところが乗ってくる女性は地場は嫌や、大きな車で長距離を走りたいという形です。

きのうもなにかにでてましたけれども、嫁さんは事務員で、おやじはハンドルを持っていた。ところが結婚して、嫁さんが免許を取って、むこさんが教えて、嫁さんは四十トンのトレーラーに乗って、おやじは四トン車に乗っている。そういう女性の時代です。とにかく荷役が伴わなければ、どこでも走っていく。パレットからパレットへの仕事はいいですけども長距離を走りたい。

前川 ダンプ運転においても、だいぶ女性がおられますね。道がよくなったし、車もよくなったためですかね。

松葉 北海道なんか随分女性を使っていますよ。小型で。

齋藤 前川さんにちょっとお聞きしますが、協同組合とちょっと離れますが、大店法が改正されてスーパリーの近くの小売は全滅ですね。規制緩和は中小企業を切り捨てた。われわれ業界も、今までは最低五両、営業区域も大阪府だけだったものが近畿圏というようになつた。最終的に一両、全国どこを走ってもいいというようになるのではないか。そのときにどうなるか、昨年、私は免許の関係でオーストラリアとニュージーランドに行ってきたのですが、あそこは一台の車ですね。個人トラックは最終的には大企業に収奪されるんですよ。そうすると、何社かが一つに固まらないかんあということになってくる空気になる。バラしてしまおうとそうなるのではないか、しかし、バラされる時とその競争の時、非常な苦しみがある。だから規制緩和必ずしもバラ色ではない。

前川 おっしゃる通りで規制緩和はもともと皆さんを取り巻く事業上の各種のワクをはずして自由に競争をなささいということが主

旨ですからバラ色とは考えられないと思います。

一つの目標持った協組を大事にする

齋藤 運輸省が国土開発省になると、今まで運輸省がわれわれの許認可権限を持っていたのがどうなるか、そういうことを考えていくと、私は一つの目標を持った協同組合を大事にしていかなばいかんのじゃないかという気がしてなんのです。そこで初めて協同組合でなければいかんという意識が生まれてきます。だから昭和三十八年に近代化促進法ができて、三年経ってトラックの構改事業ができました。協同組合をつくれ、つくれ、つくらなければもう自動車に乗り遅れて、われわれの将来はないぞとまでいわれてつくつてきたのです。

前川 構改事業の内容も時代と共に変化してきており、ハード面からソフト面の集約、そして戦略型へと変化し、今日では物流の担い手として重要な役割を担っている。例えば卸、小売の事業の方々においては、情報プラス共同購入、共同配送でなんとか生き延びられ

ないかを考える。産地直送の問題、ピッキングの問題に加え地域の情報、産地の天候とかによって、どういうものを適切に仕入れるか、仕入れを合理化して必要なものを必要なときに仕入れる。例えば、どこそこの学校で運動会があると

なると、近くの小売屋さん運動会に関係あるものを仕入れる、そういう形と、産地では今どういうものができている、産地から直送することによって輸送コスト・在庫コストを安くする。皆さん必死なんです。ですから皆さんも組合事業を通じ無駄をなくし、効率化を図るとともに、いかに売上げを上げ、利益を向上させることができるかを考えなければならぬわけです。そのためには、組合、連合会が何をすべきかを真剣に考えなければならぬ。でないと真に業界の明るい将来はないと言えるのではないでしょうか。

宮田 アメリカで大きなトレーラーの運転席の後に、三畳ぐらいのベットと台所の部屋をつくって一週間とか十日とか夫婦交替で運転している。受けているのは、大きな運送会社を何社かもってやっている。ちやうど水上生活者と同

じようなもの。

齋藤 あれはね、個人トラック免許というものがあって、われわれはおじいちゃんの時代から個人トラックの免許を持つてるといいう、それに誇りを持つてているわけです。それは欧米人と日本人との違いかもしれませんが、個人トラックの集合体ですよ。

松葉 港湾荷役も向こうは個人で日本は会社です。向こうは二十四時間港湾荷役をやるわけです。

前川 協同組合の趣旨そのものは、大企業と対等に競う事業の場を拡げることにあるわけです。

齋藤 それと日本全国の生産量が落ちていきますからね。そこへもつてきて業者数は大阪府下だけで三千六百とか三千七百とか、今増えているのはヤマトなど宅配業者、三社で七〇%で、年間七%から八%増えている。産直の問題です、私も百貨店をやっています、が、いままでも産直はわれわれ業者がやっていた、百貨店の宅配も個数が減ってくるのです。産直はこの方が早くておいしくて喜ばれるところもかしこもやりだしたのです。

前川 お客さんがなにを求めて

いるか、宅配が伸びたのは、お客さんが買物のついでにちよつとそこまで行きたいが荷物がジヤマになるとか、ゴルフの道具が重たいから持つていかれないとか、あるいは運転手の信頼度もあり、非常に愛想がいいとか、これらを追求した結果ではないでしょうか。

大阪でも地区宅を考えたがエゴでね

西光 ヤマト運輸が三越の配送をやめて地域密着型の宅配を考えましたが、それまでは大阪でも地区宅というものを考えたが、みなエゴでね、どうにもならなかった。

前川 ヤマト運輸はそれで成功したのでしよう。皆さん方にやれというのではないが、そういう角度で考えることが大切ですね。

西光 このあいだもある商店街がつぶれかけていた。そこで商店街株式会社をつくつて、大店法に引つかからないようにして、遊んでる時間を上手に利用しているとか、学校給食、病院給食をするとか、地元を利用して復活を図っている。同時に名古屋とか京都とかの商店街と連絡をとりあつて、今のモードはどうなつてるとか、い

ろいろな情報をやりとりしている。運送も運ぶだけじゃなしに、もうひとつ何か考えていかなければなりません。

共同受注した時の責任限度どこまで

多胡 協同組合が共同受注しますね、その時、責任の限度はどこまであるのですか。

前川 皆さんは荷主とその荷の運送に対して契約を交わしますね、その範囲内で責任がありますね。協同組合も同じでその荷に対して約定を交わしたら責任があるのです。協同組合の場合は、理事全員の保証をくれということになります。だから理事全員が保証しますから理事全員の連帯責任になります。

西尾 契約の話の中で、金融面の話がでなかったのはなぜでしょうか。担保がなかったらどうするんですか。

前川 協同組合はあまり自らの担保というのをお持ちじゃない。そうになると、先ほど申し上げたように理事の連帯保証になるのです。もし額が多ければ、それだけの担保を要求します。その場合は

理事さんの個人の物件を出していただきます、という具合になります。

宮田 多胡さん、やっぱり協同組合、連帯保証したら都市銀行も金利を安くしてくれますよ。

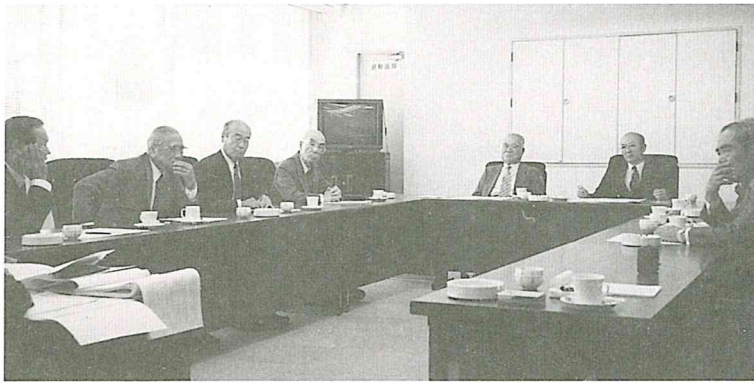
組合員の保証をとるとかで保全措置

前川 組合が第三者に対しては理事の連帯保証しますね。それだけでは理事になりてがありません。当然、保全措置を講じないといけません。その時には組合と、組合員との約定を交わしますね。合わせて他の組合員さんの保証もとるといふ形で組合としては保全措置を講じるわけです。

松葉 多胡さん、簡単にいったら、あんたとこの組合員で誰か金を貸してほしいという者がおつたとしますと、組合ベースとして金を借りるわけ、その時に、金額によつてその人の力関係を大体考えて、銀行も考える、危いと思つたら担保入れという、担保の範囲で貸しといったら心配ない。

金を借す場合は 査定委員会に諮問

前川 銀行から金を借りる場合、理事が保証しますが、当然、組合員と約定を交わしますし、他の組合員の保証をとります。しかし限度がある。なんぼまで貸すと
.....
連合会の今後を考える出席者諸氏



いうその限度を、理事長がお前とは五十万円、お前とは百万円といいくいでしよう。ここで諮問機関として査定委員会をつくる。理事長から委員会に諮問する。委員会では担保能力、金融機関の意見を参考として理事長に答申する。そこで委員会にかけたらお前とは百万円までやということになる、そうすれば適正な事業運営ができると共に組合および理事のリスクも少なくなるのです。

西光 結局、うちの協同組合は五千万としますわ、ところが貸出すのに出資金だけじゃいかんから倍貸すとしますわ、オーバーしますわ、その時は理事長が余分の担保を預金しかんと、いざといった時に間に合わん、それぐらいです。

世代交替で協組に興味がなくなる

宮田 百二十四の協同組合があつて、世代が替わっていきませんが、単協の中でそうすると、今までおやじさんが協同組合を熱心に考えていたのですが、その次の世代になると、協同組合の協の字もなくなくなるといふような考え方がずいぶ

あるのですよ。全然運送に興味がないとか、そういうようになると単協自体がおかしくなつてくる。

松葉 だからこれから単協の再教育をやるうと考えています。

宮田 世代交替ということを考えて、単協の教育情報ということをやつていかねば。

前川 世代交替という話でしたが、後継者にまず単協施策を理解していただくことが先決だと思うのですよ。若い方々にも協組はメリットがあるんだという、いいことばかりいうのではなく、制度そのものを知つていただく、そしてその活用の方法を検討することで、事業の活性化を図ることが重要であるということを知つてもらうことです。

逆の意味で世代交替が組合活性化へ

司会 世代交替の話ができましたが、一つには今の世代が苦勞してつとめて愛着感もあるとおっしゃつてますけれども、一面では今の若い世代の方がきわめて金銭に対して合理性があるのですね。ですからメリットのあるものでした

ら、自分なりに判断して、そのまま組合活動をしますし、なければやめてる。だから協同組合も今までたくさんあつたけれども選別される時代だと、スクラップ・アンド・ビルドで、役立たない組合は自然崩壊というか、組合員がおらなくなる。私は世代交替は逆の意味で組合の活性化に大きく寄与できるのではないか。ということは今の現役世代の人は、合理性もあるけれども、人的がらみがかなり多いから、人的がらみの要素で事業推進の判断をする傾向があるのですね。この人がやるからするとか、この人がやらないからしないとか。

われわれの時代はいつも危機感を

齋藤 戦後われわれの時代は、いつも危機感を持っていた。経済成長とともに若い人はそう危機感を持つてない。だから中央会にはわれわれはいつも単協を養成してくれと陳情に行ったもんです。それが今やつてますか、あまりないでしょう。

松葉 私は笑い話だが、協同組合というものを全く知らなかつ

た。福本さんが協同組合へ入れと
いわれた。協同組合に入ったらど
うなるんだ「金を貸してくれるぜ」
と言う話を聞いて、とりあえず入
れてもらったのが大交連です。大
交連の会議に出席して森田君の話
を聞いてね。今まで協会の会議に
は出ていたが、森田君の話など聞
いたことがない。これはひとつ取
り組まないかということを取り



組合運営はこれからどうなる

組みだしたのがスタートです。そ
れまでは協同組合の協の字も知ら
なかった。協同組合があるとい
うことも知らなかった。

西尾 この業界で協同組合に入
ってやるのかというのは、もとも
とは金融ですわ。各企業では借り

組合の原点は教育情報事業 会員の声を反映した活動を

司会 全般的なお話をお聞きし
た限り、基本的な問題は常に一緒
だという感じがします。状況の変
化、環境の変化、いろいろありま
すけれど、組合の原点はまさに教
育情報事業だと先程、皆さん方
のお話で一致しているわけです。た
だ私も連合会では経済ベースが
今まで主であった。教育情報事業
がやはりまだ足りない部分、それ
からまさにこの業界の原点であ
る。運送事業者の方々の声はまだ
明確に届いていないということ
を今回反省しながら、連合会が今
の財源をベースにしながら事業者
の声を反映した協同組合活動を推
進していくというのが、今日の結
論だと思います。

入れができないものが、協同組合
に入って連帯の保証で借り入れが
できたということが大きな問題で
す。

福本 商工中金に相談に行っ
た。向こうへ行ってくれといわれ
た。それが大交連です。

協同組合の原点はやはり常に事
業者の意識であり、これが組合活
動におけるすべてのベースになっ
ているだろうと思います。協同組
合をまだ知らない人がたくさんい
るだろうし、事業を利用していい
が、組合組織という概念がない、
ただたまたま高速、共済を使っ
ただけで、それが組合制度で運営
されていること自体の認識も多分
ないだろう。それと今業界では内
なる部分では、規制緩和という中
で大競争時代、毎年5%ぐらいの
事業者の増加。外側からすれば産
業物流が変わってきた中で、荷主
業界そのものがかなり変革もして
いるし、物流コストが、昔はこれ
だけは手をつけられないというの

で暗黒大陸と言われていたが、今
は裸の大陸になってきている。運
送業界を取り巻く環境がより激化
している。

もう一点は、規制緩和の中で、
当然すべての事業者が生き残れな
い。生き残れるために組合が事業
者の方々の意識をいかに吸収して
いくか、また、そのメニューづく
りを連合会でしながら意識ある
方々にお手伝いしていくというの
が、これからの方向になってくる
んじゃないか。その手段、方策は、
情報が昔の電話からコンピュータ
ーになっていくとか、技術的な革
新のなかで、それに対応した体制
も必要ですが、原点は今、世の中
情報過多の時代に、その情報を整
理して的確な情報を協同組合また
事業者に与える、その情報選択能
力も私も事務局に問われている
課題であるというように思うわけ
です。

もう一点は、協同組合法そのも
のが、まさに一人一票の原則、人
的結合体ということから資本の論
理、いわゆる力の論理が全然通用
しないこと自体に若干運営上の問
題等があるような気もするので
す。もう一つは加入脱退の自由の

原則が、先程ある種の品質を保持する意味では、加入制限が加えられるような法則、組合に入ることがむずかしい組合もできてまいんじやないか。その組合に入っていることがまさにステータスであり、品質に対する対外的な表示になるような形の組合ができれば、本当に役立ちうる存在になるんじゃないかという感じがするんです。

それから全く個人の私見ですが、協同組合というネーミングが一般の市民になじまないんじゃないか、協同組合と労働組合が混同される程度が今の市民生活のレベルじゃないか、協同組合のネーミングそのものが、もうちよつと新しい感覚で受けられるような呼称ができないかなあという感じがするのです。

私たち連合会は執行部と事務局は十一人でやっておるわけでございますが、組合員さんが必要とされる限り、連合会組織はあるでしょうし、また必要性がなくなったら当然組織そのものが不必要になるということから、私ども事務局も危機感を持って現在仕事の対応をしておりますし、今後とも会員

さんにとつて、ちよつとでも役立つという姿勢でもって組合員さん、事業者さんに対応していきたいです。昨今の状況では、私ども連合会事務局にはいろんな方々がお越しになって、いろんなご相談をお受けするということから、構成員たる事業者さんとのコンタクトは割合とれているような感じがしているわけですが、それが意見集合的なセクションが今までなかったということが、会員の声の集約化が一部不足してたんじやないかという感じがします。

それから教育情報事業を常に原点とするならば、私ども機関誌のCO-OPを月二回事業者さんに直接お送りしていますが、こういう紙の伝達とともに、例えば今日お越しいただいた前川次長さんなんか、協同組合の原点なり現状のなかで、講演会とかで、ある意味では意識改革活動を取り上げていきたいなあという感じがするのです。ただ経済事業については、従来以上に拡充していかねばならないし、経済事業はもともと構成員である運送事業者さんに、コスト削減に役立ちうる要素であるということから従来以上にやっ

きたい。それからコスト削減と需要拡大型と収益向上型ということからすれば、西光副会長がいわれたように、輸送需要をいかに創出していくか。これはいわゆる荷主団体の物流子会社でも私どもとお互いに受け皿をつくりながら、新たな輸送需要の創造というのも、これからもつと積極的に取り組んでいかねばならない。私どもに荷物があれば、運送事業者の方々は絶対に寄ってきます。

教育情報のやり方は具体性のあるもので問題提起を

荷物の伸びが総輸送量でも減少傾向にある。とくにこれから物流がより一層効率化すれば、総輸送量はたぶん前年比マイナスになるようになるだろう。その中で縮小するパイをより供給過多の中で、分け合うのでなく取り合う傾向になる。その時に組合組織が役立ちうる存在になるための努力、これからのより一層大きな課題じゃないかと思うのです。

松葉 特にこれから教育情報のやり方について、できるだけ具体的のある共同事業、共同購入とか、共同受注とか、共同配送とか、金融とか、具体的な問題について、組合員に問題提起していく教育の仕方をしているってほしいと思います。私、二十周年の時に、事務局の人材の育成ということをお願い

していたら、今振り返って考えてみて、まあようやくやってくれた、よくできた大変喜んでおります。引き続き四十年に向かって、人材の一層の教育をお願いしたい。
西尾 長時間に亘り、貴重なご意見ありがとうございます。これで閉会させていただきます。どうもありがとうございます。

創立30周年 記念講演



これからの日本経済

公共経済調査会理事長

廣瀬嘉夫

きょうは日本の経済、とくに景気がこれからどうなっていくのかを中心にお話し申し上げたい。

日本経済は失速寸前

なのに政府は景気回復基調つづく

皆さんご存じの通り、政府は十月の月例経済報告で、これまでの景況判断を修正いたしました。九月までは景気は緩やかな回復を続けているという判断をつづけていたのですが、十月には「足元の景気回復テンポが緩やかになっており、企業の景況感にも慎重さがみられるものの、民間需要を中心とする景気回復の基調はつづいてい

る」こういう表現に改めました。なぜこういう修正をしたかといいますと、今年の一・六月のGDP成長率が年率に換算いたしました、なんと一・二%というマイナス成長を記録いたしました。これは第一次石油危機以来実に二十三年ぶりのことであります。端的に言いますと、過去二十三年間なかつたような景気の落ち込みがGDP統計の中で確認されたという

ことです。

もう一つは、十月一日に日銀が発表した日銀短観でございます。日銀が全国の支店を総動員いたしまして、三カ月ごとに経営者の景況を聞いているものですが、その景況判断指数が軒並みに悪化をいたしました。要するに三カ月前に比べて景気が悪くなったという声が圧倒的に多かつたということですから。そこで経済企画庁の月例経済報告も微調整したというわけでございますが、しかし大変不可解なことは、日本経済が私たちの目から見ますと失速寸前にあるにも拘らず、依然として政府は景気回復の基調はつづいていると、こうい

うお念仏を唱えているということでございます。

われわれの周囲を見渡しますと、例えば株価が大幅に下がっています。かつて平均株価が三、九一五円までいったのが今や一七、三〇〇円。私の見るところ株はこの先大暴落必至だと思えます。一七、〇〇〇円の大台割れはもう時間の問題だと思っております。株が安い、そして円相場も安い、一ドル二二円五〇銭という相場。さらに金利も安い、長期金利では十年もので今年年一・七六%です。これほど金利が低下したというのは世界史に前例がありません。これは産業革命以来、世

界で初めてです。それほど金利が下がってしまっている。あるいはその他の資産価値では金が安い、十年ぶりの安値をつづけている。一オンス三二〇ドルぐらい、一グラム当たりになりますと大体一、二五〇円から一、二八〇円ぐらいです。さらに土地はどうかといえますと、国土庁の地価調査によりまして、東京や大阪の大都市圏では六年連続の値下がりをつづけています。そして専門家に聞きますとまだ下がるだろう、なぜかといえますと、大都市圏の商業地の相場をみますと、過去のピーク時に比べてだいたい四分の一以下になっ

人件費、税金が世界一高い

世界経済に国境がなくなつた

それは皆さん、今グローバル・スタンダードという流行語がございます。要するこれからの時代は、世界経済に国境がなくなつたのです。冷戦が終わって東西の対立がなくなりました。世界経済にどういふ変化が起きたかといえますと、昔の旧社会主義国の安い労働力がわれわれの自由経済社会にどうと参入してまいりました。アジ

ています。住宅地に例をとりましても過去のピーク時の三分の一以下に値下がりをしていきます。しかしそれでもまだ日本の地価は世界の中で突出して高い、これは事実でございます。国土庁が発表しております白書を見ましても、例えば東京の商業地の相場は、ニューヨークの四・九倍、ロンドンの三・三倍である、東京の住宅地の相場は、なんとニューヨークの二八倍、パリの一三・五倍、ロンドンの八・四倍である。これほど下がったのに世界で突出して高い。これはいずれ修正を余儀なくされます。

アだけでも二十億人以上の安い労働力が参入してきているわけですよ。日本の企業がなぜ中国やベトナムに出ていくか。中国の人件費をみますと、平均賃金で申しますと月額五千元になります。日本の平均賃金はボーナスを入れますと四十万円であります。中国の賃金は八〇分の一なのです。日本の経営者からみますと、日本の労働

者一人を雇う経費で八十人雇えるのですから中国へ出て行きますよ。そしてそういう安い労賃で物をつくる。あるいはベトナムの労働者の平均賃金は一日一ドルです。月給三千五百円ぐらいです。日本の賃金の一〇〇分の一だ。だからベトナムへうんと進出していきます。もう世界経済に国境がなくなってきた。したがってこれからの時代は、世界という国際的な物指しでみななければいかんということとです。

ふりかえてみますと、日本の経済は昔に比べて元気がなくなつたわけです。世界一高いのは人件費だけではありません。日本の人件費はアメリカに比べて三割高いのですよ、人件費が世界一高くて、土地が世界一高くて。おまけに税金が世界一高い。いま法人税の引下げが大きな問題になっていますが、経団連がなんとかしてくれと政府に要求していますよ。実効税率で四九・九八%、儲けの半分を税金でとってしまうという国は、世界の中で日本とドイツだけしかない。私は政府の税制調査会の委員を十年やってきましたから税金のことは多少知つてますが、儲け

の半分を取り上げるといふ国はないです。これは昔の悪代官よりひどいです。だからせめて実効税率で一〇%下げてくださいといっている。ところが大蔵省は冗談じゃない、いま財源がありません。税金を下げるのならば課税ベースを広げる以外にない。課税ベースを広げるとはこういうものかといひますと、引当金とか各種準備金とかの課税を強化する。「税収中立」といいますが、税金を下げてても税収が変わらないようにするのだ。それならば法人税の引下げに同意しましょうといっているが、これではなんのことはない。実質税率は変わらないわけです。

日本の地価は世界一高い、これからは値下がりをつづけるだろう。いま全国で土地の売り物が時価で五十兆円出ている。ところが買い手が見つからない。難しい言葉でいいますと土地の換金性の喪失といひます。土地という資産がお金に替わらなくなつてしまったのですよ。歴史をたどりますと昭和恐慌以来過去六十年間なかつたことが起きています。だからめちやくちやに銀行やノンバンクから金を借りて土地を買つた企業は、今瀕死

の状態なんです。建設、不動産いかに悪いか、そしてそのつけは今、全部銀行にきている。今、関西で第二地方銀行の中から事実上倒産という用語がありますが、清算せざるを得ないという銀行がでてますね。莫大な不良債権を抱えている。小さなところですけれども二十億円の貸出しの中で十八億円が不良債権という、なにをやっていたんだといたい。大きいところは大きいなりにものすごい不良債権を抱えている。この問題を解決しないことには、日本の経済が昔のような景気回復軌道に乗れない。

私のいいたいのは、上がつてい

財政面で打っ手はない

景気刺激策に公共事業の時代は終わった

なぜあんな強弁をしているのだろうか、往生際が悪いじゃないか、悪いなら悪いと認めればいいじゃないか、皆さん思われると思います、けれどもこれは私の推測ですけれども、景気の後退を認めたら当然野党や経済界から景気のテコ入れを求められますね。しかし

るものは一つもない。株価、円相場、金利、金や土地の資産が暴落している。人間が死ぬ時には血圧がぐんと下がりますよね。五〇とか三〇とか二〇とか下がって〇になつて死ぬわけです。危篤状態になると、お医者さんがじっと血圧をみています。看護婦さんがみえています。今の日本の経済は血圧が下がっているだけではない。病気に例えれば多臓器不全現象です。それほど景気が落ち込んでいる。ところが政府の判断は十月の月例報告でちよつと微調整したとはいえ、いまだに景気回復の基調はつづいてると寝言をいつているということですよ。

んと六十四兆二千億円の金を使つた。その八割が公共事業の追加です。それでよくなったかというところよくなつていない。そしてつだけ残つた。つまり借金だけ残つた。だから国会の代表質問を聞いていまして、さすがに野党から「公共投資を追加しろ」こういう意見は出ていませんね。同じ金を使うなら減税した方がいいと変わつてきたのです。そうですね、六十何兆円の減税をしてもらつたら、もつと世の中変わつてきたかもしれない。

世界的には実は公共事業を増やしても景気がよくなるまいという認識が変わつてまいりました。公共事業をどんどんやることによつて景気をよくしようと言ひ出したのは、イギリスの有名な経済学者ケインズ先生です。ところがケインズさんが亡くなつて五十一年、ケインズ政策の有効性というのは、どうも世界的に低下してきた。これは日本だけじゃない。同じやるなら公共事業よりも減税の方がいいというように変わつてきたのだから政府としても動きようがない。第一、金もない、これ以上国債を発行して景気刺激策をとれ

といつても無理だ。

それでは、財政が駄目なら金融政策でなんとかできないか。しかし、金融政策といつても、もう金利はここまで下がっている。日銀の公定歩合でいいますと〇・五%です。日銀発足以来これほど金利が下がったのは前例がない。今、金利は市場動向によつて自由になつているわけですが、先ほどもいきましたように、長期金利などは世界的に前例がないくらいに下がつています。だから金融をこれ以上緩めたつて資金需要がない。全国の銀行の貸出し残高が前年比マインナスですよ。金融面ではもうどうにもならない。

いま、日本にとつて非常に悲劇的なことは、もう病人が目の前にいて、ひよつとしたらこれは死んでしまふ。全体の臓器が衰弱して死にそうになつていける。しかし財政出動もできないし、金融面からテコ入れする余地もない。注射を打とうにも注射液がない、薬もない。こういう状態になつていけるのだから、政府としては危険な状態だと口が裂けてもいえない。私はそういうことだろうと思つております。

私がかきよう皆さんに申し上げたいのは、いま日本の経済が非常に危険な瀬戸際に来ている、こういうことでございます。これから日本の経済がよくなるのかということですが、実は私、昨夜こちらに来て、このホテルに泊まったのですが、新大阪からタクシーに乗りました。運転手が私に「景気はいつごろからよくなるのでしょうかね、もう不景気で不景気でたまりませんわ、われわれの収入がひところ比べて四割も減っている、どうにもなりませんわ」という話を聞きました。景気はいつごろからよくなるのかということですが、「まず今世紀一杯は駄目だろう」といったらがっかりしてしまいました。つまり、今世紀、あと二、三年は駄目だろうと私は答えたのです。

実は景気というものは、われわれの需要によつて支えられているものです。その景気を支えている柱の一本、一本を見ていけば自ら結論がでる。まず第一に財政が使えない。つまりこれまでは公共事業で支えていたのですが、今年度予算から日本の財政が緊縮財政に大転換をいたしました。橋本総理



広瀬氏の記念講演

は財政改革から始まって教育改革に至るまで、六大改革というものを提唱いたしました。その中で最も重視しているのが財政構造改革

財政構造改革が始まった

国の負債、債務の大半は国債の発行残高ですが二五四兆円、地方自治体の債務、大半は地方債の発行残高ですが一四六兆円、その他旧国鉄の残した債務が一八兆円、さらに国有林野の特別会計の債務など全部を合わせますと五一〇兆円なんです。日本国の債務、国民に対して負う債務五一〇兆円というのは、一年間の日本のGDP国

であります。橋本総理はそのため財政構造改革五原則というものを発表しました。細かいことはここでは省きますが、一つだけ申し上げますと、日本の財政の赤字は世界で最悪なのですよ。そこで二〇〇三年度には、国と地方を合わせた財政赤字の割合を国内総生産GDPの三〇%以下に押さえて、国債の発行をゼロにする、こういう目標を示したのですね。日本の財政赤字の比率は、世界の中で最悪なのです。GDPに対する比率でいきますと五・八%です。アメリカは一・四%、ヨーロッパの国は大体三%前後で、日本の赤字が突出して大きい。

内総生産に匹敵するわけです。これは返さなければなりません。とても返せる額じゃないからパーにする、これでできれば結構ですが、住専のように棒引きするわけにはいかない。国の借金や地方自治体の借金を棒引きしたらどうなるか、国債を買って持つてる個人は大損します。一番持つてるのは銀行や保険会社です。棒引きされて

国債が紙切れになったら金融恐慌が起きますのです。銀行や保険会社が潰れるのです。だから苦しくても返さなければなりません。しかも毎年、毎年利息が増えていきます。今年の予算をみますと、国債の利息の支払いだけで、およそ十七兆円必要なのです。過去に発行した国債の利子の支払いが一年で十七兆円ですよ。社会保障が十四兆円です。医療費がかかるとかなんとかいったって十四兆円です。十七兆円の金がない。したがってまたこれと同額の十七兆円の国債を発行してまた借金する。これはサラ金地獄と同じです。財政は既に破局に至っているのです。

一番怖いのは、まあいいや、借金していけばいいという考えは一部にあるかもしれないけれども返せないということがだんだん判ってきたら、国債を買ってくれる人は一人もいなくなるのですよ。そしたらある日突然、国債価格が大暴落して紙切れになる。紙切れになった時は、確実に金融恐慌につながっていく。全国の銀行がすべて破綻になったら、われわれの財産は全部吹き飛んでしまう。これは避けなければならぬ。

もう一つは、借金財政をつづけていくと孫子の代に借金を残すのだから、世代間の不公平を招くのです。いまに可愛い孫から、「おじいちゃんやおばあちゃんのためになにをやっていたのですか、冗談じゃないですよ」と叱られますよね。

大蔵省試算では、このまま国債政策を続けていきますと、税負担と社会保障負担を加えた国民負担率が二〇一〇年で五〇%を超えるんですよ、二〇二五年には七三%に達

公共事業削減で深刻な建設業

実は今年度予算から財政運営が緊縮財政に転換されてきてね、一般会計で計上された公共事業費は伸び率が実質ゼロです。財政投融资計画、これは財源が郵便貯金とか、簡易保険とか、国民年金、厚生年金の積立てた金を大蔵省が一元的に運用しているのですが、財政融資が前年度比三%減、戦後初めてマイナスになったのです。その結果どうなったかといえますと、全国的に公共事業がぐーんと減ってきました。今年の上半期の発注実績が建設省から明らかにさ

するのです。これではわれわれは生活できなくなっちゃう、国民生活は破壊されてしまう。だからどうしても頭を切り換えて緊縮財政に転換しなければならぬ、ということで橋本総理も財政構造改革というものが始まったのです。これは皆さんお判りと思いますが、例えばODA、外国に援助するとか、借款をあげるとか、政府開発援助は来年度は一〇%削減する、公共事業費は七%削減するとか、具体的な数値目標が決まったのです。

れましたが、前年比マイナス一〇・九%。だいたい一割強減ってきている。皆さんはご商売柄、うすうす感じておられるでしょうが、公共事業が全国どこへ行っても、ぐーんと減ってきている。

建設業の方は物凄く不況ですよ、私は先日、北海道の帯広に講演に行つてまいりましたが、私を案内してくれた人がいつていました。帯広あたりで町の体育館をつくる、こういう工事を発注しますと、東京の大手の大林組とか、鹿島建設とか、清水建設とかが皆出

てくる。昔は一件十億円以下の小さな工事については、大手は見向きもしなかった。今大手が皆出てくる。入札してみると、大手ゼネコンの方が資材の調達コストが安いものですから皆大手に取られてしまう。道内の中小土建業者は皆干上がっています。こういう話です。これは全国的にそうですね。

この間、群馬県の高崎で聞いた話ですが、パチンコ屋の建築に大手が一斉に来たというのは、パチンコ店というのは、規模的に何百億という投資じゃないと思えます。せいぜい何億という仕事だと思えますが、そういう仕事でも大手が出てくる。それは仕事が減ってきているからです。

ところが仕事が減るのは来年度からが本番です。来年度予算に計上の公共事業費は七%さらに削減されます。七五三というので、来年度は七%削減する、その次の九九年度は五%削減する、二〇〇〇年は三%削減する、三年間でさらに一五%落とすのです。この直撃を受けるのは建設業界ですが、しかし、影響を受けるのはその関連業界、鉄鋼だって、セメントだって、建材だって皆影響を受けま

すよ。おそらく皆さん方も若干の影響を免れない。秩父小野田セメントと日本セメントがなぜ合併するか、そういう公共投資の先細りを見据えて、既に企業防衛を始めているのです。

直接影響を受ける建設業界は今全国で五十六万社あるのです。たばこ屋さんの数と同じなんです。多すぎるんですよ。皆さんの数も多すぎるんです。だから過当競争が大変なんです。建設業界は凄いですよ、これを受注したら間違いない赤字になるというのがあるんですよ、だけどそんなことをやっていたらもたない。

銀行自体、足元に火がついている、すべての融資先を助けるわけにはいかない。業績の悪いところはほとんどん切っていく。だからゼネコン倒産など考えられないような東証一部上場会社がほとんどん潰れちゃうという怖いことになってきた。建設業界で働いている人は今五百八十万おりますが、建設業界の方がいつてます、一兩年の間に七十万人ぐらいの失業者が出るだろうと。結局仕事が減っちゃって儲けが出ない。ゼネコンの株価を見たらわかりますよ。百円で

下の会社がある。銀行からは人件費を削れ、徹底したりストラをやれと厳命が下っている。成果がなければ手を引くよと念を押されている。皆泣くような思いで合理化をやっていますけれども、そう簡単にはいきません。建設業界には

廣瀬嘉夫氏プロフィール

昭和四年埼玉県生まれ。

一橋大学卒業。昭和二十六年NHKに入社。経済記者、政治部副部長。経済部長などを経て昭和四十一年解説委員となり、十六年にわたりNHK解説委員を勤め、解説主幹を最後に、昭和五十七年十月NHKを退職、経済評論家として独立。現在は公共経済調査会理事長。

たばこ事業等審議会委員、税制調査会特別委員など多くの公職を勤め、現在も資金運用審議会専門委員など、政府の政策決定に幅広く関与している。

主な著書は「東欧の新しい波」「廣瀬嘉夫の活きた経済読本」「一ドル一〇〇円の大予兆」「民富論」「どうした日本どうなる暮らし」

警戒警報が発令されていますが、来年になったら空襲警報が発令されるというわけです。これまでのように不景気になっ

住宅建築も異常な落ち込み

第一に緊縮財政による景気支持率の低下、二番目は住宅建築の落ち込みであります。新設住宅の着工統計を見ますと、八カ月連続して前年の水準を下回っている、特にここ数カ月の落ち込みは異常です。七月の落ち込みは一年前に比べマイナス二七・八%、八月はマイナス一七・五%と二ケタの落ち込み。なかでもなすが落ち込んでいるかという、サラリーマンなどのマイホームの持ち家これが落ち込んでいる、八月の統計ではマイナス三一・九%です。おかし

たら財政出動して景気浮上を図るとい手法は使えない。これから景気はさらに悪くなる可能性があります。ります。

す。昨年度の新築住宅は百六十三万戸。今年度はよくて百三十万戸どまりです。三十五万—三十六万戸減りますよ。これは建設省も民間の住宅メーカーも一致した見方です。消費税が上がったというだけじゃない。

住宅産業というのは裾野が広いのです。新築住宅ができますと、電気製品も必要になりますよ、絨織も必要になりますよ、家具も必要になりますよ。物の需要を呼び起こすのです。容れものが三十五万—三十六万戸も落ち込むということになってきたら冷蔵庫も掃除機も売れない。住宅産業は裾野が広いだけに、景気に対する影響が大きいのです。もう消費がいつ回復するか全くメドが立ちません。公共事業は先細りである。住宅は落ち込んでしまつて全く回復のメドが立たない。

物凄い減税でもすれば別です

が、自民党の山崎政調会長が明確にいつているんです。「赤字国債を発行してまで所得減税はできない」これは太蔵の基本的立場です。私

は実は減税は政府がやろうと思えばできると思っています。財源もないのにどうするかというと、予算の組み変えをやるんですよ。いっちゃなんですが、ウルグアイラウンド対策費なんて六兆百億円ばらまいても日本の農家の競争力なんて全然つかないですよ。ああいう金を減税に回したら国民経済的にはもつと効果的だ。しかし今の自民党にはそうした決断はできないでしょうね。だから所得税減税はやるにこしたことはないが、財源難でできません。恐らく今年は期待できないんじゃないかと思つてます。目下のところ住宅投資は、この先回復するメドが立たない、これが第二番の理由であります。

三番目の理由は個人消費の停滞であります。皆さんお判りのように、乗用車の売れ行きを例にとりまして六カ月マイナス、今年上半期四—九月期は昨年同期比マイナス九・三%になっています。あるいは全国のデパートやスーパーの売れ行きをみましても、ずっと

落ち込んできている。だからヤオハンのように倒産する業者もでてきている。もちろん個人消費が落ち込んできている。売れてる商品も多少あるのですけれども、携帯電話なんか普及率が三三%でアメリカを超えている。パソコンやワープロもだいたい行きつくところまでいってしまった。ということ

長期化する個人消費の停滞

所得減少など四つの理由

私はこの消費の停滞は、かなり長期化するのではないかと思っております。なぜかといいますが、四つの理由がございます。

①消費税の増税と所得税の特別減税の打ち切り、九月から実施されていきます医療費の本人負担の引き上げによって、実質九兆円の増税になっております。国民負担が九兆円加算されている、ですから九兆円分の購買力が削がれているということ。四月から消費税が上がるということ、上がる前に買っておこうという駆け込みがでたんですが、経済企画庁は二兆円といっていますが、私の計算では三兆円を上回っています。駆け

とで、いつの時代でも、時代をリードするリーディング商品というのがあるんですけども、今不幸なことにこれが種切れになった。そして私どもの身の回りを見ましても、まあぜいたくをいわなければ、着るものでもなんでも今すぐ買わなくてもいいという状態になってきていますね。

込み需要というのは、将来の需要を先取りするわけですからその反動がでたのは当然です。消費税が五%から元の三%に戻るといふことはありませんから国民負担が重くのしかかっているのです。

②われわれの所得の伸びが完全に止まって、かつマイナスになってきているのですよ。労働省の勤労統計という公式統計をみますと全国すべての会社、企業が支払っている給与の総額が一年前に比べて名目でマイナス〇・四%です。消費者物価が二・一%上がっているのだから実質でいいますと二・五%目減りしているわけです。これが家計支出に正直に投影されて

います。全国全世帯の実質家計消費支出は、八月で一年前に比べてマイナス〇・五%です。だから所得が増えていけば消費が回復するのですが、所得が減っているのです。皆さん消費を絞っている、正直なものです。この所得環境というのは、これからも持続します。この先、月給がどんどん上がる、ボーナスが昔のように上がるかというところが上がりません。先に住宅ローンが下がっているのに借り手がない、マイホームの建設が三二%も落ち込んでいるといった原因はここです。

日本の教育水準は高い。ほとんどのサラリーマンは自分の会社が今どんな状況にあるかよく知っています。だから非常に防衛的になっています。本来ならこんな低金利の時に貯金をしたってしょうがないじゃないか、バカバカしいから使っちゃおうと、超低金利時代の下では一般論でいえば消費性向は高まるはずなんです。ところが逆なんです。皆やっぱり将来が不安だから目の前の消費を引き締めているんです。国民が防衛的になっている。これじゃ一向に消費は回復しません。

③三番目の理由は、日銀は否定しましたが、超低金利政策の副作用がでていきます。銀行で百万円のスーパー定期をしたって、利子所得は手取り二千元、〇・二%です。一千万円預けて二万円です。金持ちのおばあさんが銀行で「こんなはずはない、昔はもつとたくさん利息があった、間違いないか、計算し直せ」と窓口でいっていくら説明してもおばあさんが納得しないで困ったという話があります。それはそうですよ、こんな国は世界にない、一千万円預金して一年間の利息が二万円なんて。東京では冗談で、銀行へ行くときタクシーに乗るなというぐらい、タクシーの料金の方が銀行利子より高い、歩いて行けという。

この超低金利政策によるわれわれの利子所得、純財産所得が五兆円も減っているのです。本来われわれの懐に入るべき利息が銀行の業務純益に化けちゃって、それが不良債権の消却に回っている、バカバカしい話です。だけど超低金利政策は転換できないです。一昨年の九月からですからもう二年以上経っています。これは緊急避難としてやった。日銀としては、出

来れば早く金利を上げたいので
す。しかし日本経済が現実失速
寸前という状況、年率一・二%
というマイナス成長の中で、金利
引き上げなどできつこない。今金
利を上げたら株価は大暴落するで
しょうし、いよいよもって中小企
業なんかは参っちゃうのです。こ
の影響は相当なものです。

依然として利子所得は増えませ
んね。これが老人世帯の消費を物
凄く直撃しています。白洋舎の人
に聞いたら、老人世帯の洗たく物
がほとんど出なくなったといいま
す。やっぱり金利収入が落ちてい
るといふマイナス要因が直接さい
ています。

④四番目の理由は、日本人が外
国へ遊びに行きすぎるんです。そ
の結果なにが起るかといえます
と、個人消費の海外流出という大
問題が起るのです。総理府の発
表では、昨年日本から外国へ行っ
た人は千六百七十万人、九〇%が
観光旅行です。昔はビジネススマ
ンばかりだったが、もう外国へ行
くことはないですね、インターネ
ットの時代だ、技術革新によって、
情報革命によって、瞬時にして世
界は繋がっていく、いちいち商取

引で外国へ行く必要が全くない。
今のこの行つてるのは議員さん
ぐらいのもんです。行つたつてな
んにもなりやしません、バカバカ
しい話だよ、国会議員はじめ地方
議員の海外旅行を全部やめさし
て、そしてお金を集めて減税した
らいいんです。それと食料費です
よ。北海道庁とか秋田県庁とか、
一年の飲み食いの費用が二十億
円、三十億円という額です。よく
も飲み食いしたものだ。官々接待

設備投資も落ち込む

自動車、電機まで生産調整へ

私は政府の審議会の委員をして
いますが、これほどの緊縮財政と
いうのに、大蔵省では各委員に三
本ずつ赤鉛筆と黒い鉛筆のま新し
いのが毎回でてくる。そんなもの
はいらないですよ、ペンなんか皆
持つているのだから、節約しよう
と思えばいくらでも節約できま
す。

昨年、外国へ行った人は千六百
七十万人、入ってきた人は三百八
十四万人。これは日本は観光地と
して魅力がない。なぜか、物価が
高い。アメリカやヨーロッパの大

も結構ですよ、私はそこまでやめ
るとはいわない。自治省や建設省
の役人が出張しますよ、「ご苦労
さんです」と一席を設ける。懇談
しておみやげを持って帰らす。私
はいちいち目くじらを立てる話じ
やないと思つています。ところが
自分たちで毎日飲み食いして、そ
れを税金で賄う、それが二十億、
三十億という話を聞くと本当に呵
然とします。だから慶弔経費なん
かもつと節約できます。

体五割増しだ、とくにホテル代な
んかべらぼうに高い。部屋の中に
ある冷蔵庫のビールは、このホテ
ルは六百円だが、東京のアメリカ
大使館の近くにある某ホテルは九
百円なのです。外人がびつくりし
ますよ。タクシー料金も高い、な
んでも高い、食料も高い、これは
万人の認めるところですよ。それ
に阪神淡路大震災で、地震の映像が
世界的にききすぎちゃった。だか
ら外国人は日本ではああいいう地震
が毎日あるように受け止めてい
る。さらにオウム真理教の事件で

日本の治安が非常に悪化している
というイメージがあるものですか
ら外人が来ない。京都などあれほ
どの観光地を持ちながら外国人が
ほとんどこない。

千六百七十万人の人が外国でい
くら使ってきたが、一人当たり推
計三十五万八千円使ってきたん
です。それだけで六兆三千億円、そ
ういう金が外国へ流れているん
です。若い人はほとんどクレジット、
借金で行きますから帰ってくる
と、今度は借金を返さなければいかん
から節約しなければならぬ。海外へ
行く人がどんどん増えている。今年
は千七百五十万人に達するそう
です。昨年実績比四・八%増える見
通しです。本来個人消費はすべて
国内需要だ、それが国内需要でな
く外国へ行っちゃったのです。

設備投資がどうも悪くなつてき
た。今まで設備投資をリードして
きたのが自動車、電機だが、自動
車なんか売れ行きが悪くて、もう
生産調整が始まっています。電機
もそうです。今年は特に天候が不
順だったものですからクーラーな
んかも大量に売れ残った。そんな
関係で生産を落とし始めている、
半導体なんかも生産過剰だ、設備

投資自身を押えていかなければなりません。

これからどうなっていくかというところで、最新の十月の日銀短観によりますと、九七年度の設備投資は前年比一・五%のマイナスになる見通しであります。九六年度は四%増えたのですが、特に中小企業の設備投資はガタ落ちであります。これもおかしいでしょう。金利を下げたら設備投資が増えるというのが、いままでの筋書きでしょう。ところが金利を下げて、市場最低になっても、長期金利など世界史に前例がないほど金利を下げたのに投資が起らない。川に連れて行って、鼻づらを捕まえて、さあ水を飲めといつても馬が水を飲まないのですよ。これは重大な問題です。設備投資と個人消費の海外流出という問題が同時に起っています。これは賃金格差があるからです。まあ物の生産とか、そうしないとコストダウンが限度にきています。設備投資が回復しないと国内需要どれこれも牽引力がないですよ。貨物輸送と同じと思えばいいのです。機関車がなければ車両は動きませんね、今の日本経済には機関車が不在なのですよ。

輸出だけが伸びている

円安は間違いない

それでも、わずかに列車が動いているのは、輸出だけが伸びているからです。今日日本の輸出がどうなっているか、通関統計で見ますと、今年の四―六月期は昨年同様に比べて一八・一%増えています。同じ時期の輸入は七・八%の伸びにとどまっています。八月の最新の数字によりますと、輸出の伸びは一年前より一四%増えています。輸入は三・五%の伸びにとどまっています。輸入の伸びを完全に上回る輸出の伸びがみついています。だから黒字がでてくるわけです。

輸出がどうしてこのように伸びているかといいますと、一つはアメリカの景気がよいということですから。日本の輸出の二七%がアメリカへ行っています。アメリカの経済は最好調、もう景気がよくなりました。今年で七年目です。七年間も息の長い好景気が続いています。普通ならこれほど好景気が持続しませんが、物価が上がるものですが、珍しく物価も安定しているのです。

よ。いわゆるインフレなき安定成長をつづけていて、まだ大丈夫だといわれています。この間、アメリカ議会予算局の経済報告が出ました。(アメリカは大統領が予算をつくるのではなく、議会が予算をつくる) 来年一杯大丈夫だと太鼓判を押しています。アメリカの景気は大丈夫だと思います。

それに円安です。輸出採算が好調で、自動車にしても電機にしても儲かります。国内が駄目なら輸出に向けようという力も働いています。為替相場のこれからの展開をひとこと申し上げますと、これからも間違いなく円安は続くだろうと私は思っております。その第一は為替相場はもろもろの要因で決まるわけですが、アメリカの景気は日の出の勢い、日本の景気はうんと落ち込んで、言葉は悪いのですが失速寸前、いつ墜落するかわからない不安定な状態、これで円が買われるか。円が強くなる条件はないですよ。橋本内閣の求心力、指導力がどうもふらふらして

いる。行政改革をみても、橋本さんが会長をしている行政改革審議会で決めた郵政三事業の解体なんか、自民党内の猛反撃を受けて国営維持だというのでしょうか。なにやっているので、言っていることとすることが違う、信用できない。これは世界中が見てますよ。橋本さんが提唱している行政をはじめいろんな改革が途中で挫折したら円が大暴落する、世界のマーケットで円が売られるよ、その問題が一つある。

二番目は金利差。公定歩合でいえば日本は〇・五%、アメリカは五%、四・五%の差があります。どうしたって金利の高い方に金は動きます。今世界中の金がどこに集まっているか、全部アメリカへ行っています。だからアメリカの株が高い、安全にして有利な投資先はどこかというところとアメリカです。アジアではタイに始まって、通貨不安が起きています。アジアからどんどん金がアメリカへ行ってしまう。昔は日本へ集まったが、今は日本は危険視されています。だから円安ですよ。

間もなく日本版ビツクバン

かなりの金が外国へ逃げる

日本版ビツクバンといわれる金融市場の大改革が始まりました。

特に来年四月一日からフロントランナーといわれて改正為替法が施行されます。そうするとどうなるか、すべての国債金融取引を始めすべての資本取引が完全自由化されます。一審端的なのは、われわれが外国の銀行に自由に預金口座を開設できます。金を外国へ送金するのに一々外国為替銀行を通す必要がなくなります。デパートやコンビニで両替ができます。両替しなくてもデパートでドルやポンドで買い物ができます。

そこでなにが起こるか、日本の個人の金融資産が千二百兆円といわれていますが、当然このうちのかなりの部分が外国へ逃げてしまふ。日本の銀行は危い銀行がたたくさんある、潰れるかもしれない。世界的に格付が低い。日本で一番健全経営をやつてきて立派な銀行は東京三菱銀行だといわれますが、世界的な格付けでいうと上から三番目ぐらいですから、アメリカ

カやスイスやドイツはトリプルAのたくさんい銀行がある。そこで日本の金持ちはスイスなどの銀行へ預ける、特にスイスの銀行は絶対にお守り義務というか、どういふ調査が入つてもいらない。日本なら皆いつちやう。税務署が税務調査権を持つているからです。

私の計算では、大体五十兆円ぐらの金が外国へ流れますよ。外国の超一流の銀行だとか、証券会社とかがもう元本保証の新しい金融商品を年5%で回ります、と売り出したら、定期預金なんか年〇・二%ぐらいでバカバカしいからみんなそっちへ変わっちゃいます。銀行で投資信託の窓口販売ができます。金融市場は大きく変わります。日本へ世界の金が入つてくるのではなく、日本から莫大な金が外国へ逃げていくことになるわけです。

日本の円が外国へ逃げていつて円が強くなるか、なれっこない、金融ビツクバンは為替相場には円安の影響を与えます。以上の点から円安が今後も持続します。円高なんかに戻りようがないです。輸出は好調が続きます。しかし、輸出企業は日本の経済全体からみる

世の中が急激に悪化

足元を踏みしめ生き残る覚悟を

以上需要分析をいたしますと、これがいいという需要はございません。これからも景気はさらに落ち込むでしょう。怖いのは、十月二十日に自民党が新たな臨時経済対策という不況対策をまとめることになっていますが、中味はないです。土地を売った場合の譲渡益課税を軽減するとかいっています。が、今、土地を売ったら儲けが出ない、譲渡損が出るんですよ。譲渡損が出るときに、譲渡益課税を軽減するなんてこつけない話です。しかしそんなことしかもう手がなくなつちやつている、この対策が出たとき、改めて失望売りが出るのが怖いのです。

大和総研というシンクタンクが今年度の成長率はマイナス〇・五%成長になる、野村総研の予想は今年度の成長率は〇・三%にとどまると見通している。これはなにを意味するか、ゼロ成長もしくは

と約四割弱、三五―三六%しか持たない、あとの六割以上は内需関連ですから、やはり輸出だけでは景気はもたないのです。

はマイナス成長必至なんです。ということとは相当ひどくなる、そしてこの先なにが起こるかといいますが、これから来年の三月にかけてさらに銀行倒産、ゼネコン倒産が起きます。景況がさらにマイナスになる、私は容易ならざる事態になると感じております。まだ皆様方の業種は全体からみれば恵まれた方だと思えますが、世の中が急激に悪化してまいりますから、ひとつ皆様、足元をようく踏みしめて、どういふ困難があつても生き残る覚悟をきめていただきたいということをお願いして私の話を終わります。

〔編集部注〕十一月に三洋証券、北海道拓殖銀行、山一証券と大手の倒産、自主廃業が続いた。株価は十二月に一五、〇〇〇円割れ、円は一三二円まで下落。十二月の日銀短観では、業況判断がすべて二ケタのマイナスとなった。

特別寄稿



大競争時代のトラック運送業

流通科学大学教授 長峰 太郎

はじめに

すでにトラック運送市場には、約四万七千（平成七年度）の業者が存在している。この数は物流二法が施行された平成二年度では約四万であったことを考えると、著しい増加であることがわかる。その一方、輸送需要は伸び悩み、コストアップ問題が経営を直撃している。二十一世紀は目前であるが、果たして中小トラック運送業者に未来はあるのだろうか。

結論からいえば、全員が明るい未来とはいえないものの、市場の変化に的確に対応して成長する企業は確実に存在するといえる。何故、このような楽観的な見通しをもつかといえ、物流市場におい

て輸送需要は伸び悩んでいるものの、確実に物流需要は多様化・高度化しつつ増加しているからである。但し、この物流需要を開拓しうる企業は、自社の経営を市場の変化に適合させようと努力を継続する企業であって、努力を惜しむ企業、また守りの体制に入ろうとする企業には厳しい現実が持ち受

近年の中小トラック運送業を取り巻く環境をみるかぎり、一段と厳しさが増しているようである。輸送需要の低迷、競争の激化、コストアップ要素の増加等々である。そして今後の我が国の経済状

一、物流環境の変化

けているといってもよい。本稿は、大阪府貨物運送事業協同組合連合会の三十周年を記念して投稿したものであり、著者なりに今日までの中小トラック運送業界の近代化過程を評価しつつ、一方においてこれからの大競争時代に向かつて中小トラック運送業は何をすべきかを検討してみようと考えている。

況を見通しても、この厳しさが解消されるとは思えない。しかし一方において、荷主企業の物流動向に目をやると、新たなビジネスチャンスが生まれていることも事実である。

いま中小トラック運送業者にとって必要なことは、直面する経営圧迫要素を解消するための施策を展開するとともに、新たに生まれているビジネスチャンスを取り込むための事業改革を進めることである。そこで以下では、先ずもって物流市場においていかなる変化が生じているかを整理してみよう。

(輸送需要の低迷)

近年の輸送需要の低迷には、景気循環的要素よりも構造的要素が大きく影響しているといえる。つまり、企業の海外シフトに伴う産業の空洞化現象や国家財政の悪化による公共投資の抑制、デフレ経済下における国内消費需要の冷え込み等の影響である。構造的要素

が大きく影響する輸送需要の低迷は、長期的にみて一挙に解消するとは思えない。従ってトラック運送業者は、需要は伸びない中でも利益を出しうる経営に転換していく必要がある。

（規制緩和と競争激化）

需要が低迷する中では、供給過剰のもとでの価格競争が激化する。加えてトラック輸送市場の規制緩和は新規参入者の増加をもたらし、一段と厳しい競争市場を作りあげる。その結果、大手業者や物流子会社が元請化し、中小・零細業者が下請化するという二極化構造がより鮮明になるといわれている。それでも一方において、専門的サービスや特徴あるシステムで得意領域を構築する中堅・中小業者が成長するとも考えられる。すなわち「差別化」しえた企業が成長していくのである。

（コストアップと収益悪化）

売上げが伸びない中で、コストが上昇すれば収益が悪化する。これは自明の理である。コストアップ要素としては、労働時間の短縮、高速道路料金の値上げ、軽油引き取り税の継続等が主なものであるが、将来的には環境税や混雑税と

いったものがトラック業界に向かってくることも考慮しなければならぬだろう。従ってトラック運送業者は、経営管理の強化を図って生産性の向上やコストダウンを徹底する必要がある。

（荷主物流の変化と新規物流ニーズの登場）

荷主企業では、リストラの 일환として物流管理の強化を図り、物流コストダウンを進める一方、物流サービスを強化して売上げ拡大やシェア拡大を図る仕組みを構築し始めている。それが、トラック運送業者に対して低運賃を要求する行動となっていることは間違いないが、反面、新たな物流ニーズを発生させている。たとえば輸送に目を向ければ、合理的な混載輸送や共同輸送サービスであり、物流全体に目を向ければ、保管・在庫管理、仕分け・流通加工、輸配送を一体化したサービス等に対するニーズである。また輸入が増加しているもとで、輸入品の内陸物流に関する合理的な物流サービスニーズも顕在化してきている。近年の特徴的なことは、物流のアウトソーシング（外注化）が進展してきたことである。荷主企業にと

ってアウトソーシングは、物流固定費の変動費化であり、経営のリストラ策として展開されているようである。このようにみると、新規ニーズが多様に登場してきてい

「二、中小トラック運送業の取り組み課題」

先にふれた環境変化をふまえるならば、まずもって経営者は経営に対する意識改革を進めることが必要であろう。それはひとつに、これからは大競争時代であり、行政の保護政策の傘の下にはなく、自らが競争力をもたなければなら

二・一 現状における改善
まずは現在の経営を前提とした改善に取り組む必要がある。依然として多くのムダや非効率が存在するはずである。

（経営管理の強化）

「管理」という言葉は、英語でいえば「マネジメント」である。それは一定の経営目標に対して計画し、実行し、評価し、目標へと邁進する行動をいう。とすれば、現在の置かれた状況において「経営目標」を設定しているか、目標達成のために経営のすべての管理側面が計画化されているか、実行において計画とのズレを評価できるような計数的管理が行われているか、評価の中から改善点を発見しうる社内体制が整備されているか、などが問われることになる。なおこの場合、コスト管理が有効である。コスト管理とは、コストを管理することではなく、コスト

で管理するという意味であることに留意しなければならぬ。コストを細かくチェックすることによって改善点がみえてくるのである。

（輸送の効率化、生産性の向上）

トラックを用いて収入を得ている現状において、何よりも輸送の効率化は重要である。この時に考えなければならぬことは、何故非効率が生じているかということ、客観的に見つめ直すことである。ここで客観的とは、あまりに現場感覚にとらわれて現在の非効率をやむを得ないことと簡単に認識するのではなく、望ましい姿を頭に描きながら広くとらえ直す見方という。その意味では、輸送の非効率率は需要と車両供給力の不一致であり、その原因は需要が変動的・偏在的・過少であることと、需要の発生が不確実で先の状況が見えていないことから車両の供給力をうまく適合できないという点にある。これを是正するには、需要を平準化、規則化・大量化する工夫、また需要の事前情報をもとに需要に車両供給力を適合させる工夫が必要である。とくに後者において業者間の、また荷主との情

報ネットワーク化が威力を発揮する。

ところで生産性の向上とは、経営に投入した「人」や「設備」の単位当たり産出高を高めることといい、中でもトラック運送業では上記の輸送の効率化が最も重要な施策となる。ただ必要なことは、目標となる生産性指標（ドライバー一人・時当たりあるいは車両一台・時当たり輸送量、売上げ高、付加価値高等）を定め、実績との対比のもとに改善を進める努力を惜しまないことである。

（人材の育成）

中小トラック運送業にとって、「人材」が重要であることは言うまでもない。輸送に目を向けても、安全かつ経済的な輸送が確保できるか否か、生産性やサービス品質の高い輸送が提供できるか否か、その多くがドライバーを中心とする「人」に依存している。また経営全体に目を向けても、優れた管理手法を採用できるか否か、荷主に提案型営業をできるか否か、企業イメージを高めることができるか否かなどはやはり「人」である。ここで改めて人材育成方法を述べるつもりはないが、重要なこと

は「何のための人材育成か」という経営の必要性に基づく「目的」を明確にもつことである。漠然とした育成ほどもダなことはなく、育成される側にもその意識を強烈に認識させる必要がある。また育成にあたっては、社内・社外における教育システムを充実させることはもとより、育成される側の「やる気」の引き出しが重要である。それには何らかの動機づけによる「自己充実感」をもたせることがポイントになる。

現状の経営を前提として改善すべきことには、上記以外にも輸送サービスの品質改善への取り組み、運賃交渉能力の強化など多くのことが残されている。いずれにしても、まずは足下のムダや非効率を徹底的に修正していくことが先決である。

二・二 新たな能力の追加

先にふれたように、まずは現状経営の見直しが必要であるが、競争力をつけるためには新たな能力を培うことも考えなければならぬ。以下では、筆者が考える最小限の能力を列挙してみよう。

（提案型営業）

最近「提案型営業」という言葉

をしばしば耳にする。これは従来の言われるままの従属的な営業から脱皮して、輸送および物流のポートとして荷主との対等な取引へと近づくことを意図した言葉である。そのことによって、他社との差別化や荷主の信頼を得られ、安定的取引の確保ならびに新たな業務を開発できるということである。ただそのためには、荷主物流に精通し、改善案を提供できる能力、またそれに必要な多様な情報を汲み上げる能力を保有しなければならない。このような能力は、中小トラック運送業においては一人か二人の人材で確保できると考えられるため、社内に営業企画の人材を育成することが望まれる。

（情報システム化）

いまや物流の領域において、効率化・合理化には情報システムが主役となっている。確かに、事務処理の合理化や経営管理の強化に威力を発揮するほどにハードソフトが充実してきた。しかし今日では輸送の効率化や荷主物流への深度化、さらに経営の戦略化には欠かせない武器になりつつある。ところで「うちは経営規模が小さいからコンピュータの導入は採算

に乗らない」という業者の方がおられるが、それは一時代前の話である。コンピュータの力を借りずに経営を行える時代ではなくなつた。好むと好まざるにかかわらず、企業を維持・発展していくためには情報システム化が不可欠なのである。

この視点からいえば、経営者自らが情報システムに精通することがまずもつて必要になるし、操作能力をもつ社員を抱えることも考えなければならぬ。

(新規需要の創造)

荷主企業では、物流及び関連領域のアウトソーシング意向が強くなつてきている。従つて新規需要創造とは、提案型営業のもとに既存荷主あるいは新規荷主のアウトソーシングを掘り起こす行動をいふ、そのための能力をもつ必要がある。既存荷主に対しては、荷主企業の生産・出荷・販売を細かく観察すると需要が見えてくる。たとえば、輸送だけではなく、出荷業務に関わるセンター内の作業や管理を代行して欲しいとするニーズは多い。また時には、販売における受注業務や製造工程の一部代行、さらに工事現場での作業代行

などもその対象となる。一方、新規荷主にたいする需要創造には、サービスの専門性が必要となる。専門的であるということは、特定の商品に対して特殊な車両や荷扱の技術を保有しているとか、低コストになるシステムを構築しているとかであり、新規荷主を振り向かせるだけの魅力を有していなければならぬ。このような能力をもつことは容易ではないが、現在有している得意なサービスを徐々に商品化していくという過程をたどることによつて可能となる。

すでに私に与えられた紙面はほとんどなくなつてきた。指摘したいことは数多く残されているが、中小トラック運送業者の方々にとりあえず取り組んで欲しいことは述べたつもりである。いずれにしても大競争時代を乗り切るためには、経営に創意を注ぐことが重要といえよう。

三 角 輸 送

そんな車が少なくない。

戦後、アメリカ軍のある高官がこう言った「太平洋戦争での日本の敗因の一つは、三角輸送をやらなかったことだ」と。開戦当時(昭和十六年)日本の外洋船舶の保有量は六百万トンだった。これを陸軍と海軍と民需用に三等分して二百万トンずつ分けた。そして南方の戦場へ兵員や武器・弾薬・食糧などを輸送した軍用船は、ほとんど空船で日本内地へ帰つてきた。

しかも八時間労働の時代だ。オーナードライバーならいざしらず、一般には八時間以内で効率よく仕事をこなさなければならぬ。大阪から東京へ一人の運転手で運ぶのではなく、中間点で東京から来た運転手と交替(荷物を積み替えるか、車を交換するか)してとなると八時間で帰宅できるわけだ。

逆に、南方の資源を日本へ運ぶ船は空船で日本を出発した。これを南方へ武器などを輸送した船が、別の港へ寄つて資源、物資を日本へ持ち帰るようにしたら、少ない船腹でも二倍の効率をあげられただろうに、残念なことだと彼は話す。

これまでも大手はこれがあった。しかし、規制緩和の中で、これからは中小の業者も、共同の力でK I Tなどの情報をもとに、これをやらなければ生き残れない時代だ。大手がやれることを中小ができないはずがない、いや大手以上のものを中小が団結の力で生み出してほしい。

振りかえつて、わが国のトラック輸送の現状はどうか、高速道路のパーキングエリアには空のトラックが溢れている。例えば大阪から東京へ荷物を運んだ車は、帰りは空で帰ってくる、

今さら敗戦の教訓を生かしてなどとはいいたくないが、二十世紀の明るい夜明けを迎えるために。

カナダの運輸事情はこうだ

創立三十周年記念「カナダ運輸事情視察記」

大貨協連常務理事 池谷成之



大貨協連創立三十周年記念式典が十月十六日舉行された二日後の十八日から二十七日までの十日間、日本より規制緩和が二年先行しているカナダの運輸事情の視察に出発した。松葉会長を団長に、副団長に齋藤副会長その他総員十五名の視察団であった。

オンタリオ州トラック協会

十月二十日月曜日午前九時から十時三十分まで。オンタリオ州トラック協会を訪問した。協会は一九二六年設立、トラック業界を代表して州政府との交渉、メディアへの発表、運転手へのトレーニングなどを実施。

オンタリオ州は、トラック業界ではカナダで最大の州であり、製造業が多く存在するところから輸送の八〇％がカナダからアメリカへの輸送である。

当州では免許業者が五二、〇〇〇、一日十五万台の車両が運行している。そして二十万人の労働者がおり、当州の全労働者の五％が



オンタリオ州トラック協会

トラック運送事業に従事している大きな産業である。カナダの規制緩和はゆっくりと徐々に進行している。一九八〇年

にアメリカで実施された規制緩和は、ドラマチックに行われ大きな影響があったが、カナダは一九八八年から規制緩和に取り組んでいる。

規制緩和でアメリカの

進出と小規模業者の出現

これにより二つの大きなことが起こった。一つはアメリカの運送会社がカナダとアメリカの国際運輸に進出してきた。もう一つは小さな運送会社が出てきた。一九〇年―九二年にかけて不況と規制緩和の影響で業界は大きな苦境にさらされた。

一方では、アメリカ経済の好況からUSドルが上昇したためカナ

ダドルが安くなり、輸送競争力がカナダにつきメリットがあった。しかし規制緩和の犠牲者としては混載業者と労働組合のある会社であった。

一九九〇年当時の運送会社上位一〇〇社の顔ぶれが一九九七年には大きく入れ換っており、その影響の大きさがうかがわれる。

協会の役割として、州政府との政治レベルでの交渉を主としてやっており、運賃についての関与は一切禁止されている。したがって各種税金の引き上げ阻止や既存の税金の廃止もしくは引き下げ要請、燃料価格の上昇阻止のため政治的圧力をかけて働いている。

トレーニングについては、運転手のみを対象とし、事業者に対する経営指導等は行っていない。会

員の経営には、協会は一切介入しないことを原則としている。

トラックはアメリカとの貿易に多く使用されており、その手段としては、トラック、鉄道、パイプラインがあるが、その全体の六七％がトラック輸送である。一九九五年においてカナダとアメリカとの間で八〇〇万台のトラックが運行された。

過積載は許されていないが、ある程度はその事実はある。それは重量制限が日本に比べてゆるやかである。たとえばタンクローリーでは五七、〇〇〇リットル、トラック全体重量で六三、〇〇〇キログラムが限界となっている。しかしながら砂利とか道路建設のための機械を運ぶ車両に起こりがちである。

業界としては、一九九六年七月まで過積載について政府と協調してモトローリアム（業界の自主規制）を実施してきた。その後、総重量コントロール（過積監視）するためにC V O R（事業者番号制）が導入された。導入された理由は、規制緩和の過程での安全性を優先させるためのものであり、過積載も安全管理の違反であり、その記

録がC V O Rの番号をもとに蓄積され、その累計によって、政府は事業者を呼び出し、ペナルティーを与え、それでも是正されなければ免許取り消しに及ぶこともある。

また、最近ではC V O Rの記録の悪い会社は、政府の仕事ができない措置を講じた。

過積載は、荷主も共同責任を負うことになっている。ただハイウエー上で取り締まることは極めて困難であり、また捜査令状も必要である。そのため恒常的に過積載がある場合、州政府が荷主を取り締まることがある。

事業者の平均保有台数は二一三台ということで、大きな会社は少なく、ほとんどがオーナーオペレーター（個人トラック）ということになる。

トラック免許は、ドッグライセンスといわれ、免許取得の料金が安く、保険に入っておればよく、テストも誰でも合格するぐらい簡単なもので、誰でも開業しようと思えばできるもので、あたかも飼い犬を登録するのと同様の程度であるためそう呼ばれているものである。一九九八年には免許制が完

全に廃止される。その時、ライセンスは全く紙切れ同然となるであろう。

規制緩和によりトラック輸送はより増大し、鉄道はほとんど原料輸送になった。鉄道とトラックの競合エリアは総運送量の一〇％程度であり、すみ分けはできているものの、より一層この部分でもトラックが進出してきつつある。これは、日本で発明されたジャスト・イン・タイムの影響で、時間が確実なトラック運送へのシフトにより、トラック輸送が伸びつつある。

消費者段階では引越があるが、三―四社の大きな会社がある。その大きな会社が傘下に小さな会社のネットワークを有しており、荷物の輸送をコーディネートしている。

自家用トラックは、ほとんどが短距離輸送で、長距離は運送会社に任かされている。コストが安いし、帰りにも荷物を積んで来るので、より一層コストが安いのである。

業者数は五万二千あるが

会員八百社で六五％を運送

オンタリオ協会の人員は十八人

で、会員は八百社、五万二千ぐらい運送会社があるが、そのうち一万五千が会社的なもので、その他はオーナーオペレーター。協会は一万五千社のうち八百社が会員となっている。協会会員だけで州の六五％の運送シェアを占めている。

協会は業界を代表して州政府と折衝を行っている。役所からの天下一はなし。予算は二億円で、六〇％が会費収入、四〇％が大会収入、出版、教材販売収入等である。安全基準についても公平性があり、誰でも理解できるように州政府と協議しており、税金問題についても州政府にアプローチ、要望を提出している。

環境問題については、トラックはすべてアメリカ製と日野であり、経済の比率はアメリカ一〇に對しカナダは一の割合であるため、アメリカの規制の変更がすべてカナダに移入される。二〇〇二年に新しい環境基準が導入される。現状では一部小さな車両では天然ガスを使用するものもある。排ガス規制も過去十年間強化されてきた。一九九八年よりオンタリオ州のすべての車両が排ガステス

トを受けることになる。

各州にトラック協会があり、全国組織としてカナダトラック協会 (ASSOCIATION) が最近連盟 (ALLIANCE) に変わった。

安全基準は州に責任がある。一九九〇年以降、州政府も連邦政府も小さな政府を目指しており、あらゆる規制が減少しているが、安全基準のみ強化されている。

協会では、十二人で構成されるロードナイトチームがあり、業界の大使のようなもので、一般消費者の所へ行き、業界の実情なり説明を行い、業界への理解を求める活動をしている。

軽油はリットル当たり二三・一―二五・九セント (連邦政府税四・四セントが含まれる)、これにプラス、オンタリオでは一四・三セントの燃料税がかかる。なお、燃料税がかかっているこめ売上税 (GST) はかからない。

Eメール、インターネットで広報活動をしている。

フェデラルエクスプレス

十月二十日月曜日午前十一時から午後十二時三十分までオンタリ

オ州のフェデラルエクスプレスを訪問。

①お客様から電話を受けるセクション

②運転手への指示セクション
電話を受ける人は、着任前四週間のトレーニング期間を設けている。その後一週間は実地トレーニング。荷物の依頼、価格の問い合わせ、荷物所在の問い合わせをすべてこのセクションでこなしている。

このトロントセンターは、午前七時から午後七時まで、この終了後は時差があるので、バンクーバーに流れるようにしてある。真夜中をすぎればアメリカのメンフ



フェデラルエクスプレス

イスに接続され、二十四時間のサービス提供を行っている。

五人のマネジャーが百二十五人の職員 (常勤が八〇%、非常勤が二〇%) の電話対応を見、品質の良い顧客対応が出来ているかチェックしている。

毎日それぞれが何回電話を受けているか、一回当たり何分要しているか、着信後、受話器をとるまで何秒かかっているか、すべてモニターしている。問い合わせの九〇%までは二〇秒以下で対応している。マネジャーアシストは、係の対応で満足できない人、またはより詳細な説明を求める人に対応するセクションである。

配達記録セクションは一カ月間のすべての配達伝票が保管され、マイクロフィルムに保存する。将来は光ディスクに保存を検討中である。

電話の大多数は集荷依頼と荷物追跡調査である。集荷依頼の電話はコンピューターにインプットされ、自動的に配車運行セクションのコンピューターに流れていく。荷物追跡はリアルタイムで返答される。

コンピューターで瞬時に

集配動向が把握できる

トラック (集配用) には、スーパートラッカーという車載端末があり、集荷時、配達完了時にすぐドライバーがインプットする。これらのデータは、このセンターのコンピューターにすぐ送信され、瞬時に集配動向が把握できる。無線も乗せているが、これはコンピューター故障時のバックアップ用であり、すべてコンピューターによる指示応答である。

ここでドライバーの集配所要時間・車両所在地がすべて把握される。ランチの時は、ドライバーはランチのボタンを押さなければならぬ。メッセージもコンピューターでやりとりしている。無線では平均十一秒かかるが、コンピューターであればコンマ何秒である。

日本ではフェデラル・エクスプレスジャパン(株)が集配の運送事業を直接経営している。このように、世界中のネットワークを形成している。

カナダ連邦政府運輸省

十月二十一日火曜日、午前九時二十分から十一時まで、トロントのカナダ連邦政府運輸省を訪問した。

連邦政府の管轄は、航空、陸運のなかで国際間、各州間の運輸である。したがってこれに該当する会社は連邦政府の管轄下に入る。実際の行政面、条件、安全面は州政府に委譲している。各州と連邦政府は同じ意識、同じ方向性を持って行動するため、パートナーシップにより協調体制を保持している。

トラック業界の全体構造は一般(FOR HIRE)、積合せ、自家用があり、トラック運輸産業全体の売上げは三百億ドルで、カナダでの重要な産業の一つである。一般がこのうち百十億ドルである。

対米貿易の輸送量の70%をトラックが運ぶ

対米貿易において一日十億ドルの商品が、その輸送量の七〇%をトラックで輸送されている。これは三秒間に一台、米国境を越えているもので、年間一千万台が往来



カナダ連邦政府運輸省運送部で

している。カナダでは陸運部門が急成長している。

一九八八年、連邦政府はその管轄下の運輸事業者について経済的規制の廃止に取り組み、安全規制にシフトした。運送事業の開業に当たって必ず保険に加入(最低百万ドル、危険物輸送二百万ドル)する必要があり、この保険条項は以前からもあったし、規制緩和後もこれだけは廃止しなかった。

一九九二年、連邦政府のすべての経済的規制を廃止完了した。一九九八年には州レベルで残っている規制も完全に廃止される。

規制廃止による影響面については、競争が激化、製造業、運送業に選択肢が多くなって競争が激化

したが、その結果、質が向上した。しかし、利用者からみれば五〜六年間価格(運賃)は変わっていない。従来のパターンで見れば上昇してきたものだが、不幸なことに規制緩和と不況が同時であったため横バイとなっているもので、トラック業界は困っているものと思われる。生産性も向上し、消費者、利用者により影響を与えた。

安全については、連邦政府、州政府の共同責任である。商業用車両の安全問題については、一九五四年にはじまった。連邦政府運輸省の責任において法律(MOTOR, VIHEL, TRANSPORT, ACT:MTA)の中で、安全に関する条文は一章しかなかった。この条文によると、運輸大臣は商業車両の安全に関するいかなる規制も設定できるとしている。(運輸大臣に大きな権限を与えている。)

規制は、一九九四年に一つだけ改正された。これは営業時間(就労時間)のみであった。この対象は、四・五トン以上のトラック、十人以上運ぶバスで、対象外はタクシー、公共交通、緊急車、農産物運送車両。

一九九一年〜九五年の統計で、商業車両は全事故件数のうち、トラックは四・五%で、非常に安全であるけれど、より一層の安全保持のための制度を与えている。

カナダの規制で、就労時間は世界で最もゆるやかな規制であると考えている。一日十三時間の連続運転可。休みを含めて十五時間まで、その後少なくとも八時間休憩を与えなければならぬ。例えばアメリカでは一日連続運転十時間、七日間で最高六十時間となっている。

一九八七年に全国安全基準を作成した。その時、規制緩和に伴い業界の方では、安全の側面を少しずつ削ることによって経費の削減をしようとする傾向が生まれることが懸念された。

連邦政府は、全体的なトラック運輸の責任を持っているが、行政面の管理監督権は州政府にある。それをいかに確保するために、全国安全基準を作成した。これには十六の基準があり(免許制度や営業時間が含まれている)これはあくまで基準であり法律ではない。各州がこの基準に照らし合わせて州で安全強化のための法律化を図

るものであり、全国で統一化が図られる。そのため政府は、二〇〇〇年までに四四〇万ドルを投じて各州の法制定の手助けをしている。

それと同時にカナダでは、全国的な行動組織がある。フォーラムと呼ばれ、カナダ全体のトラック運輸について考える機関である。最も重要な仕事は、営業時間に関するタスクフォースを作ること。

その役割には重要な四つのポイントがある。(これがカナダ全体の方向性にもなる)

- ① 高速道路上での安全確保
- ② カナダ各州、北米全体に通用する統一的法律をつくる
- ③ また実施する場合は簡単、容易であること
- ④ 政府、業界、利用者すべてに支持されること

このフォーラムの仕事として運転手の就労に関する研究がある。

カナダでは営業時間に関して二つのことが行われている。まず現在の営業時間の見直し、これは来年の夏には調査結果の発表がある。次いで疲労管理プログラムの作成、これはオーストラリアがまずはじめたもので、人体の構造面、

精神面から分析する。人体の要求するかたちで時間見直しを行い、法律の改正を考えている。

経済的規制緩和から社会的規制の安全規制を見直し中である。業界、産業界、利用者団体と協力して常識に基づいた安全規則をついていきたい、それで今が最も忙しい時期である。五年前に皆様が来ていたら規制緩和に忙殺されていたが、今は安全規制に忙殺されている、とのことであった。連邦政府レベルにおいて、安全が最も大切なことであると認識し、行動している。

一九九〇年代のはじめに倒産企業が増加したため、トラック業界がトラックデモを行い、橋を止めたり、高速道路をストップさせたこともあった。これは連邦政府が規制緩和したことによる結果であり、政府の責任であるとの業界の主張に基づく行動であった。

規制緩和には必ず業界の抵抗があるが、規制緩和こそカナダが生き残る道であると政府は常に説明してきた。

規制緩和後の姿については、この五年から七年の間、カナダとアメリカの大手企業の提携が進ん

だ。一方、大企業への集中化とともに、オーナーオペレーターも大量に参入するという二極化の傾向が見られる。

安全面からみると、免許申請は大幅に増加した。反比例して事故の数は大幅に減少した。

規制緩和によって、障壁がとり払われるので競争は激化したけれども、一方において大きなビジネスチャンスが到来している。革新的な新しい感覚で、新しい状況に対応している会社は伸びている。このように両方の側面を有している。

過積については、八年前からかわれわれは特別委員会を設け、州やアメリカとの間に合意に達していた事項もあって、八万ポンド、四〇一七〇トンの間で意見が分かれている。

過積による責任は、トラック業界、荷主と意見の分かれるところである。新法により荷主も責任を問われる。特に資源輸送、農産物輸送関係に過積が見受けられ、アメリカでは最大八万ポンド(四〇トン)となっており、カナダよりきつい。カナダの業者も過積載しないで十分対抗してい

る。カナダでは荷主ともども話し合いの動きがある。

オーナーオペレーターは大手の下請けとなっている。(自分で営業力がなく、直接荷物を確保することができない)

運送の許可は、安全基準に合致している限り入手できる。CVO R(事業者コード)により、すべての事業者の事故、違反などが管理できる体制となっている。

アメリカの市場が有望であり、カナダの業界はアメリカに参入し、非常に成功している。規制緩和がカナダの運送事業者に大きなビジネスチャンスをもたらした。



カナダ連邦政府運輸省で

ウインポート航空貨物輸送会社

二十一日火曜日午後六時と二十二日昼十二時にマニトバ州ウイニペグのウインポートロジステイクスを訪問した。

ウインポート社は三年前の一九四四年に設立。カナダの中心であるマニトバ州ウイニペグの空港を拠点としてカナダウイニペグ、アメリカシカゴ、アジア、大阪二便、上海二便、瀋陽二便、シンガポール二便に定期貨物便B-747を飛行させ、機内の貨物スペースを売る会社で、来年六月に第一便が大阪へ乗り入れるべく運輸省、関空会社と交渉中である。もしOKが得られないのであれば、小松乗入れを検討中である。

関空乗り入れ交渉中

この会社は銀行、鉄道、航空、トラック、通関コンピュータの各企業を株主とし、州政府、商工会議所等がバックアップしている。

ウイニペグの空港は広大な面積を有し、高速道路、鉄道が集結する一大物流拠点であり、この機能を活用して国際物流に乗り出そうとしている。



ウインポートでの記念撮影

既に日本乗り入れのため数回日し、運輸省への関空乗り入れ許可を得るため努力しているが、もし関空がだめであれば小松乗入れを考えており、これにあわせて日本の貨物を受注するため大手運送会社と折衝中である。

この会社は747ジャンボの貨物専用機を保有して、機内の貨物スペースを売る方式をとる。(トラックでいう、路線、積合せ)これを定期運行することによって、貨物定期便とする。

B-747のメインデッキを二九のスペースに分割し、一スペース七五〇立方フィート(二一・二立方メートル)九六インチ×二二

五インチのレットサイズ、ロウアーデッキには、一五〇立方フィート(四・五立方メートル)のスペースが三〇コ用意されている。各スペース料金メインデッキ一四五USドル、大阪発シカゴ行八、二二三USドルと試算されている。

貨物定期便のためスケジュール、収容量が保証されており、空港間はウインポート社が、また北米やカナダ国内への配送は手配可能である。

今は日本の運送会社にアプローチし、顧客確保のための努力をしている。この件に関しては大阪におけるカナダ領事館も積極的に行動している。

クレイセン貨物輸送会社

二十二日水曜日午前九時三十分から十時三十分まで、マニトバ州ウイニペグのクレイセン貨物輸送会社を訪問した。

一九三二年トロントで創立、一九三五年ウイニペグに移転してきた。年商一億ドル。従業員一、二〇〇名、保有車両はヘッド五〇〇台に約一、〇〇〇台のトレーラー。

クレイセン社長のオーナー会社で、マニトバ州トラック協会の会長でもある。

ウイニペグには大きな会社が九社あり、当社は一五番目にランクされている。

規制緩和後、多くの会社が破産し、真に強い者が生き残る時代となっている。基本は荷主ニーズを的確に把握し、そこからサバイバル合戦となる。

当社の運行の例としてバンクーバー→トロント間三四〇〇キロメートルをツーマン運行で七十二時間を要し、指定到着時間の誤差は一分しか認められない。

トンブソン→ウイニペグ五五〇キロメートル、タンクトレーラーによるバラセメント運送であり、帰りにはタンクスペース以外の空間にBOXを設置し、そこにニッケルを積んで帰って来る。車両の大きさは荷台五五フィート(一八メートル)でヘッドを含む全長は二三メートルとなる。

小麦などの降ろしには車両そのものを横だおしのようにする方法、また車両を直立に近い状態にして瞬時に荷降ろしが可能であり、時間の短縮につながっている。



クレイセン貨物輸送会社で

すべてのトラックに衛星通信の端末を載せており、車両の所在地、運行経路、到着予定時刻がわかり、故障などへの対応も即座に行われている。

高速道路では20トン トレーラー二台連結で

ダブルストレーラーは全長四二メートルにも達する。二〇トンのトレーラーを二台つなぎ、高速道路四レーンのある所のみ運行し、市内に入れば二台を分離して運送し、都市間の大量輸送は、この方法で実施している。

重量物輸送では、七五トンまで可能な車両を有し、シカゴ、イン

ディアナポリスへ運送している。

当社はメーカーなどの荷主の専属が多く、全輸送の四〇％は車両部品である。

荷主の七二％は年間一億〜十億円まで、一億円以下の荷主が二七％である。

従業員の五％は女性であり、食堂、運転手へのトレーニングムなど備え、この本社の面積は二〇エーカーである。

レイマー輸送会社

二十二日水曜日午前十一時から十二時までマントル州ウイニペグのレイマー輸送会社を訪問した。

都市内の小口集配を行い、アメ



レイマー輸送会社で

リカとの輸送を行っている。

一九八八年から規制緩和の影響を受け、運賃は三〇％低下し、一般雑貨の集配を行っていた会社十社のうち八社が倒産し、二社のみが生き残っている、当社もアメリカの会社に買収され生き残っている。

賃金は長距離の場合、二二セント／キロメートル、市内集配は一七ドル／時間。

この地区のセンターに倉庫や本社ビルのある運送会社の施設が今では「FOR SAIL」の看板がかかっているところが多い。

社内施設の見学が主であり、日本と同様にプラットホームがあり、その両サイドが到着荷物、その反対側が方面別にトラックが入っている。

ブリテッシュコロンビア州 トラック協会

十月二十四日金曜日午後三時から五時まで、ブリテッシュコロンビア州トラック協会を訪問した。

一九九七年十月一日よりB・C州で規制緩和（一九九四年に決定）がはじまった。従来は州内輸送、州際輸送（二州にまたがる）すべ

て規制されていたが、一九九八年一月一日より州際輸送も自由化される。

協会としては州内の地場業者に規制緩和の内容を十分説明し、体力の強化を要請してきた。

運賃も品目別、距離別で決められていたがこれも自由となる。

免許もMCC（モーターキャリアーコミッション）に申請書を出し、公示される。そして異議申立てがあれば免許はおろさず、申請から免許まで約一年間を要していたが、これもなくなる。

規制緩和は連邦政府で一九八八年に決定されていたが、B・C州のみ遅れていた（法整備等）これは州議会の法案審議が混んでいたことと、首相が何人も代ったためである。規制緩和により、免許事業者は自動的に移行したが、原木輸送、ダンプ輸送は例外であった。したがって現在残っている規制は安全規制のみである。

この数年間、ダンプカーによる大きな事故が発生した。このため州政府はトラック業者のための安全性の特別委員会を設置。事故の原因は過積（重量オーバー）によるものが多いことが確認された。

B・C州では運輸道路省があり、協会ではこの省と規制緩和の具体的方策について折衝してきた。

協会会員は六〇〇社、うち四〇〇社は運送業でトラック、バス、ごみ収集など、他二〇〇社は運送事業者にサービスを提供する関連業種すなわち燃料販売、自動車修理、タイヤ業者、旅行代理店等である。

総台数八、〇〇〇台、一万三、〇〇〇人で、四〇〇社の年間総売上げは一三億ドル。平均保有台数二二台、最大会社で四、五百台。州には運送事業者は二八、〇〇〇あるが、そのほとんどがオーナーオペレーターである。

B・C州はカナダ全州で税金が一番高く、特にアルバータ州より高いため、大手の事業者で、本社をB・C州に置いている会社は皆無である。なぜならば本社所在地で税金がかかるため。

未加入事業者の協会加入を呼びかけているが、その大多数は伐採地から原木を輸送するオーナーオペレーターであり、彼らは運送事業者というよりも林業労働者としての意識の方が強いからである。積載量五トン以上のトラックは

全国的な安全番号をとらなければならない。

営業用自動車の

ナンバーは年一〇〇ドル

運送の免許（許可）は一台から同じ基準である。営業用の自動車のナンバープレートは一年間に一枚（一台）一〇〇ドル必要となっており、協会ではこの撤廃運動を行っている。

この収入は州政府で年間七〇〇万ドルになっている。（逆算すれば七万台の営業用トラックと推定）

B・C州では営業用車両が三〇〜四〇%、自家用が六〇〜七〇%のため、すべてのトラックに標板



ブリティッシュコロンビア州トラック協会

税をかけることによって営業用のMCCが減額されるのであれば州政府の収入が維持できるのでその方向で運動している。

燃料税は一あたり一〇セントのガソリン税（連邦税）、これは本来全額道路整備のための財源とされるべきものであるが、現在では二〇%しか道路整備財源として使用されておらず、他は一般財源に転用されている。

B・C州ではこの一〇セント以外に四セントの公共交通機関税を支払わねばならない。

運賃は自主的に各企業が設定している。現在は競争激化のため買い手市場である。一台持ちの場合、コスト意識が低いためダンピングの一つの要因にもなっている。

運賃について、州の安全委員会では運送事業者よりも荷主の責任を問う諮問案を作っている。一九九八年度中に実施予定である。

トラック一台、八万ドル〜一四万ドル、タイヤ一本四〇〇ドル、軽油（税込み）四三セント。

安全基準の中で労働時間は短距離で週四〇時間、一日八時間、出発点より一六〇キロメートル以上の長距離輸送は週六〇時間以上働

いてはならない。ただし六〇時間以内の超過勤務手当は支払わなくてもよい。

距離による歩合給などが基本的賃金体系に

賃金体系は基本的には時間給と普通の賃金体系は少なく、距離数による歩合給か、売上げに対するパーセンテージとなっている。短距離に関しては時給の場合が多い。

取り扱い業者は存在するが、協会のメンバーでないので実態は知らない。元請、下請はないが、州内輸送のみの事業者が州外輸送を受けた場合、その適合する事業者に荷を渡すことはある。

協同組合のような組織はなく、協会そのものにタイヤ業者や整備業者が入っているため、会員間相互で利用し合っているケースがあり、協会は共同経済事業についてタッチしていない。ただし会員事業者がやってない長距離電話などは協会事業としてやっている。

B・C協会は、一九一三年設立、当初は会員に代って政府と折衝することであり、また政府の法行政の変化について会員に情報を伝え



カナダ運輸事情視察団の一行
(後ろはナイヤガラ)

る役割を担っていた。
最近では政府にお金がないため、いろんなことを業界に依頼するようになってきた。具体的な依頼内容とは車両規格、安全基準について意見は求めてくるし、労働基準については業界から働きかけを行ってきた。

協会には三三人による理事会、会長は年次総会で選出、理事会の下に委員会が八、一〇ある。安全性とか税制とか、それぞれのテーマがある。

また協会として全会員に時々意見調査を行っている。月二回会報の発行（一回四P、六P程度）FAX速報は随時、それらをホームページにある。

ページに立ち上げ、Eメールも設定している。

年一回は全員の意見、年四回は各地域における意見収集、ミーティングを行っている。支部組織は存在しない。

会員の希望は①コミュニケーションすなわち業界に関する何かニュースがある時にはすぐに知らしてもらえ。②政府に対する業界の意見の申し出である。

会長のもとに三人のマネージャーがあり、政府折衝担当、ビジネス担当としてセミナーや年二回のトラックショーの開催、三人目はもうすぐ雇用する予定、他に二人の事務職があり、現在五人で年間

予算五千万円。会長は以前事業者であったが、三年前から専従役員としての会長となっており、実務会長として有給役員である。

運送する者もバンクーバーの市内から徐々に周辺部へ出ていっており、この協会オフィスも間もなく引越す。ここは家賃が高いとのこと。

規制緩和前は運賃や輸送品目、輸送区間などこまかく決められていた。トラックの増減車もそのつど申請しなければならなかった。それらの手続の撤廃を要請して、これらをなくしてきた。このように会員のために行動してきたし、十分会員に役立ってきた。

◆ 30周年を迎えた大貨協連とともに

お役に立てるように 池谷 成之

規制緩和、金融不安、不況、公定歩合史上最低の〇・五%、携帯電話、そして九七年を漢字一文字で表現すれば「倒」と言われた年に大貨協連は三十周年を迎えた。

協同組合の歴史をふり返ってみると十八世紀から十九世紀にかけ

ての産業革命が、大きく産業を発展させた一方で、社会的混乱が生じ、協同の思想が生まれてきた。

そして今日二十世紀の末においては、情報、金融が国境を越えて瞬時に移転するという真に第二の産業革命の時代であると言える。これから生じる社会的混乱が政治、経済の激動となっている。

協同の思想は中小企業者の原点

であり、社会との共生はあらゆる産業にたずさわる人達の原点である。

団体の存在は会員から信頼され、会員のためにお役に立てることが基本であり、そのために何が出来るのかを常に念頭に置きながら行動することが必要である。

お蔭様で事務局のみんなが、役員さんや会員さんの信頼に応える

べく、明るい雰囲気のもとでがんばっています。

事務局内部では職階にかかわらず全員「〇〇さん」と呼び合っています。お互いが一人の人間として人格を尊重するために、そして役職の呼び方では顔が見えないためです。

毎日たくさんの人たちが事務局に顔を出していただいております

す。「大貨協連に来て話しをしたらほっとする」というお言葉は私たちの勲章です。組合が心のよりどころであり、そこからの飛躍が私たちの役割です。

願わくば四十年を迎える年には冒頭の言葉が「なつかしいな」と皆さんが言っているような社会になつていけることを目指して、共に歩んでいきたいと思ひます。

次世代の要請に応え

岡本 良一

大貨協連は昭和四十二年に誕生しました。そして今年十月十六日、盛大に創立三十周年式典が挙行されました。つまり、三十歳になった大貨協連をお友達やご親戚（ご来賓の皆様・・・失礼の段お許しください）や家族（会員協同組合およびその構成員の皆様）が堅い絆のもとに集まり、みんなでお祝いをしてあげたのです。大貨協連は三十歳になつても、集まっていたいたお友達やご親戚、家族にとつてまだまだ幼い子供みたいに

見えるのです。だからお友達やご親戚の皆さんから励ましのお言葉（祝辞）があつたのです。これに對し、大貨協連は三十歳になつた青年の決意（武辞）を表明しました。

「大貨協連は会員協同組合およびその構成員の方々と膝を交え、腹を割つた会話をおこない、より一層強固な連携、協調、団結のもとに各種の教育情報事業と経済事業を充実、強化していくとともに、新規共同事業の研究開発にも積極的に取り組んでいく・・・」と。

私なりに式典の様子をアレンジしてみました。私が大貨協連事務局に採用されて早くも二十七年余が過ぎ去りました。二十七歳（？）の私がこの期待にどう応えられるのだろうかと考えますと身の引き締まる思いがいたします。

厳しい経済環境下にある現在ではありますが、あと数年で二十一世紀を迎えることとなります。私は、会員協同組合およびその構成員の皆様のお役に立つとともに、新しい時代、次世代の要請に応え

られる組織づくりの一員となりたいと考えています。

微力だが決意新たに

小野 盛雄

大貨協連が今年三十年を迎えました。三十年の歴史には幾多の困難や障害があり、それら乗り越えてこられた先達の会長をはじめとする役員・職員のご尽力と協同組合や関係各位のご協力に心から敬意を表したいと思ひます。

大貨協連においては、これまで組織の拡大強化を図りながら協同組合および構成員に対する指導団体として、また経済団体としてやってきました。とりわけ、高速道路別納事業の事務受託については未だ経済事業の根幹をなしており、大貨協連創立時の関係者の偉業にほかなりません。

目を現在に向けてみますとわが国産業経済は、ビックバンの時代に突入しました。貨物運送業界も例外でなく、物流二法に代表されるように規制緩和による競争の激

化、環境問題における法規制とモーターシフト移行など、大きな変革期に直面しております。

こういう時にあつてこそ協同組合の基本理念を再確認し、組合員の要請に応え、各種経済事業を推進し、調査研究による教育情報事業の積極的展開活動をしていかねばなりません。

現在、松葉会長を頭として、池谷常務、岡本局長、浜崎部長のよきコンビで新規事業に注力し推進しておるところであります。この三十周年記念が大貨協連の歴史をひもとき、協同組合のあるべき姿を認識するよい機会になりました。わたしも決意新たに、大貨協連職員の一端をにない、すこしでも皆様方のお役に立ちたいと思ひますが、大貨協連の歴史をひもとくことは、大貨協連の歴史をひもとくことでもあります。

協組の精神忘れずに

小島 浩

平成元年の秋に、大阪府貨物運送協同組合連合会に入社して以来、

◆ 30周年を迎えた大貨協連とともに

約九年ほどの月日が経ちました。

この間に、世間の状況が、著しく変わっていくとともに、大貨協連の状況も変わりました。

私が入社した当初は、会館もまだ大阪市中央区島之内の旧会館でしたし、職員の数も十名でした。

その頃は、故島内専務、故中口指導課長も、まだまだお元気でした。

職場の雰囲気、アットホームでしたので、まったく畑違いの職場から来た私にとっては、落ち着いて、職場に馴染むことができました。

それより今日に至るまでに、周囲の多くの人たちや、会員の人たちとお会いすることができ、考え方やご指導などをいただき、自分なりにプラスにすることができました。それをこれからは、ほんの少しでも周囲や、いろいろなことに役立てていけたらと考えています。

私自身は、協同組合連合会の職員としては、まだまだ未熟者ですが、不勉強ですが、協同組合の原則である「ひとり、みんなのために、みんなは、ひとりのために」

と言われる相互扶助の精神を忘れずに、頑張っていきたいと思いますので、どうかこれからもよろしくお願いいたします。

多くの人から勉強

田口 義隆

私が大貨協連に採用されたのは、創立二十周年記念式典が終了した四カ月後の昭和六十三年の二月であり、早いもので十一年を迎えようとしております。

振り返ってみますとその当時の連合会は中央区の島之内に事務所があり、総務課、業務課、指導課の三体制で事業の推進を行ってまいり、私は初め指導課の配属となり、その後平成二年には事務所が現在の鳴野に移転し、また平成六年には事務局体制が総務部と事業部の二部体制に変わり、私は事業部に配属され三年が経過しました。

私自身この十年間において業務のうえで多くの人と接する機会があり、いろんな方々と知り合うこ

とができ勉強できたのも大貨協連があつてのことで深く感謝しております、この間に知り得たことを大切にして今後の仕事と私生活に生かしていきたいと思っております。

大貨協連もこの十年間で池谷常務理事を中心に若返っており、次の四十周年に向け若い発想でもって会員協同組合ならびに組合員の皆様に少しでもお役に立てるような事業展開をしていきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願いいたします。

大貨協連の発展願う

武川 良子

入社して五年目の秋。幸いにも三十周年という節目に在職できたことをうれしく思う。

三十周年記念式典の表彰式で、壇上に登った。残念ながら、表彰のお手伝いであるが……。

表彰状をのせたお盆を持ち、一歩ずつ階段を登った。

表彰される方々の、努力と功績そして今後への更なる努力、新た

なる活動への意気ごみの凝縮された重みのあるお盆のように感じられた。

表彰の授受を目の当たりにすることができ、私自身も、何ともいえない緊張と、そして意欲に包まれた。

日々もつと大きな目標や自覚、向上心を持った上で、大貨協連の一職員としてお役に立たなければならぬことを再認識した。

式典の前日まで、終日慌しく準備に追われる毎日が続いた。結果、皆で協力し、一丸となつてなせば、あのような盛大な式典が挙行できるということを、身を以て知ることができた。

まだまだこれからの大貨協連、事務局ともども、皆様のご指導のもと、これからもますます発展できることを心より願う。

運送は絶対に不滅

浜崎 恵

今から十年前の昭和六十二年に大貨協連の創立二十周年を迎えた

おり、コープの記念特集号で「順調な三十周年、四十周年記念を迎えたい」という文を書いてからアツという間に十年経ってその三十周年記念も了えてしまい、私も当然のことながら十年老いて四十九歳となりました。

この十年の間に事務局の役職員においても新しく入られた方以外に、無事勤めあげられめでたく定年退職された方、異なった道に歩まれた方、志半ばにして亡くなられた方、それぞれに思いがあります。

さて、これから十年後に創立四十周年を迎えますが、これについては日本の風習から式典は多分やらないとすれば、その次は創立五十周年となりますが、今から二十年先、私も無事に生きていれば六十九歳で今の規定からすれば退職してOBになっていることとなります。

二十年先にはどういう時代になっているかどうかわかりませんが、古代からの最古の二つの職業(仕事)のうちの一つである、物

の移動といった運送の仕事は、手段はどのように変わろうとも絶対に無くならないものであります。

十年前と同じ書き方ですが、創立五十周年を目指して(ただし途中からいなくなりますが)頑張っていきたいと思っております。

初心忘れず日々努力

原 智宏

私は、社会に出て十年の若僧であります。

この十年間運送業界で仕事をさせていただきまして、いろんな経験、勉強をさせていただいております。まず最中で、本当にこの大貨協連という組織がいかに重大で、これからの経済不況が続く中で必要性がある組織だと常々思っております。

大貨協連というのは、協同組合の協同組合であるわけで、いろんな事業目的のために設立された協同組合の連合体です。さまざまな会員協同組合、また組合員の相互扶助の精神に基づき、必要な共同

事業を行い、経済的・社会的地位の向上をめざさなければなりません。そのような団体の一職員として私自身もつと努力しなければならぬと思っております。

今現在大貨協連は、百二十四会員協同組合でその組合構成員数は千六百社の運送会社で構成されている状況で、その全組合、構成員の皆様方から「大貨協連の会員でよかった」といわれるような連合会にしたいと考えております。そのためには、連合会自体もつといろんなことを研究し、今まで以上の教育情報、経済事業の充実を図り、会員協同組合、組合構成員の皆様方が今何を一番必要としているのかを見極め、いろんなことに取り組んでいきたいと考えます。

十年間この業界で社会人として連合会の職員としてこれからの多くの人々の支えがあったからこそ今の私があるのだと感謝しております。今後初心を忘れず微力ではございますが、皆様方のお役に立てるよう日々努力したいと思っております。

更なる努力を期して

美濃 大助

大貨協連に就職して六年が経過した。この間、それなりの業務を与えられ、それなりにこなしてきたつもりである。しかし、最近このそれなりが気になりだしている。

というのも、今まで私が従事してきた業務はすべて与えられたものだからである。いわば既存のレールの上を走っているだけで、ややもすると事務処理をしているだけに過ぎず、これならアルバイトでも間に合うと内省することがある。

つまり、現在の私は積極性に欠けるのである。ただし、それはやる気がないからではなく、自信がないからである。特に、この業界に身を置きながらトラック運送事業そのものに疎く、業界知識やその事情に乏しいのである。これは事業者と話をする際にしばしば感じられ、相手の内容が理解できなかったり、相談を受けても応じら

◆ 30周年を迎えた大貨協連とともに

れなかつたりで、知識不足を痛感するのである。「この程度か。」と軽蔑されるのではと心配になることもある。

職員として望まれるのは質の向上である。私自身仕事にも慣れ、要領もわかってきたため、業務効率は向上しているが、あくまでも既存のルール上を走る運転手に過ぎず、今後要求されるのはパイオニアである。そのためにも更なる努力を自らに課し、広範なあるいは限定的でも専門的な業務知識を習得する。そうすれば自信が付き、積極姿勢に転換できる。

バブル崩壊後の長びく不況のなか、協同組合の役割が問われている時期でもある。会員協同組合およびその構成員たるトラック事業者のニーズに応えられる大貨協連であるためにも、私は職員として更なる努力を期したい。会員およびその構成員に貢献できてこそ大貨協連の職員であり、それが使命なのだから。

会員の信頼、期待に

三宅 博

平成七年十月に入社して以来二年余りになりますが、振り返りますと、本当に多くの方々に支えられて今日の自分が存在していることに気がつきます。希望と不安の中にいた私にとつて、皆様と出会えたこと、また頂戴した温かいお言葉にどれだけ励まされ勇気づけられたことかと思えます。

今年、大貨協連が三十周年を迎えることができたのも、歴代の役員をはじめ会員、職員ら多くの方々が一致団結し、一つの目標に向かってご尽力された結果であり、それが今では全国一大きな組織にまで成長いたしました。

しかしながら現状で満足することなく、三十年目の今年を大貨協連の新たな出発点にしたいと考えております。現行の各種事業のより一層の拡充を図るとともに、会員の皆様のニーズに合った新規事業の研究開発、また業界のリーダーとなるべく指導力を身に付けて、将来「大阪に大貨協連あり」と言われる組織、会員の皆様が誇

りに思う組織にしていきたいと考える次第であります。

私自身、これからも初心を忘れることなく、的確な判断力、柔軟な発想力、そして時代のニーズをキャッチするアンテナをもって会員の皆様の信頼、期待におこたえできるよう努力していきたいと思えます。

最後に、大貨協連が三十周年を迎え記念式典を盛大に挙行できたこと、また多数のご出席をいただきましたことをうれしく思い、心より感謝申し上げます。

勉強していきたい

四宮加奈子

今年十月に大貨協連に入社したばかりで、まだ右も左もわからない間に創立三十周年記念式典に参加させて頂きました。三十周年という年月を聞くと、私が生まれる以前から当連合会が発足していたことを知り、改めて長い歴史の積み重ねを感じさせられました。

ひと口に三十周年と言っても、その歳月の間には職員らの努力や苦勞、また多くの組合員の方々が

関係者らの協力があつたことと思えます。しかしながら、今回の三十周年式典が盛大に挙行され、成功に終わったことを見てみると、当連合会が順調に、確実に一歩一歩飛躍していることが感じとれました。

平成十年度からは、大阪港咲洲トンネルの回数カードの販売等が新たに加わり、道路公団からは、購買方式の見直し等が行われるようになるなど、連合会の経済事業活動も日々変化しています。常に社会の情報を察知し、幅広い視野を持ち、組合員の方々の要望により一層こたえられるように勉強していきたいと思っています。組合員の方々が先輩方の意見をよく聞き、常に意思疎通をはかることが組織の活性化に大きく影響し、連合会の継続・発展の一つの要素となると同時に、自分自身の大きな成長につながっていくことと思えます。

少しでも早く大貨協連の一員として一人前になれるよう、がんばってまいりますので、ご指導よろしく申し上げます。(順不同)

私たちは皆様方のお役に 立ちたいと考えています！

大貨協連経済事業協力会

(順不同)

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| 働く人の未来を保障します。 | 東邦生命保険相互会社 |
| 万が一の事故を補償します。 | 東洋火災海上保険株式会社 |
| 新造高速船で南九州がぐんとお近くに！ | 株式会社マリンエクスプレス |
| 北九州 新門司へ毎日2便でご案内します。 | 株式会社名門大洋フェリー |
| 北海道 小樽へ海の超特急でご案内します。 | 新日本海フェリー株式会社 |
| 安全なご旅行をお祈り致します。 | 四国開発フェリー株式会社 |
| 南国高知へ一直線でご案内します。 | 大阪高知特急フェリー株式会社 |
| 岡山 宇野～四国 高松を一直線でご案内します。 | 津国汽船株式会社 日本通運株式会社宇野海運支店 |
| 四国 小松島(徳島)へ毎日12便でご案内します。 | 南海フェリー株式会社 |
| 作業服は会社のイメージを作ります。 | 関西ユニホーム株式会社 |
| タコ・チャート紙は安全運行を確認します。 | 株式会社ティ・アイ・ディ |
| デジタルMCAで新通信プランをご提案します。 | 株式会社 新 光 社 |
| 大型反射板は交通安全の必需品です。 | 株式会社 倉 本 産 業 |
| JWSは万が一の車両故障を支援します。 | ジャパンレッキングサービス協同組合 |
| 総会 研修会等の快適なご旅行を企画します。 | 株式会社日本旅行大阪南支店 |

三十周年記念講演会が終わった途端、来場者から「厳しいなあ」という声が上がった。しかし広瀬嘉夫講師はまだ控え目に話をされていたのが判ったのは、講演から一ヵ月後の十一月だった。三洋証券、北海道拓殖銀行の経営破たん、山一証券の自主廃業、徳場シティ銀行破たんと都市銀行や四大証券の一角まで崩れる大型金融破たんが相ついで。十二月には食品会社の東食が倒産、株価は一万五千元を割り、円は下げつづけた。

一月二日に鳥根県沖でロシアのタンカー沈没、大量の重油が日本海沿岸の各地に漂着、ボランティアの懸命な除去作業が続いたなんとも暗いこの年の幕開けだった。

四月一日の消費税5%への引き上げは、二、三月に日用雑貨や酒、たばこ、高速道路の回数券まで含めて三兆円もの仮需を呼んだが、四月以降の消費落ち込みは、そのまま不況を持続、九月からの健保法改正で患者負担増も消費抑制を加速した。

事件、事故も数多く、四月二十二日、ベルー日本大使公邸のゲリラ占拠事件で特殊部隊が突入、人質を救出、一二七日目で事件は解

決した。五月二十七日、神戸市須磨区の中学校正門前に小学生の切断頭部が置かれていた事件で十四歳の中学三年の少年が一ヵ月後に逮捕され、少年法の論争にまで発展した。八月三十一日にはダイアナ元英皇太子妃がパリで交通事故死。七月十日に鹿児島県出水市の大雨による土石流で二十一人が死亡、十一月十七日にエジプトの観光地で日本人十人を含む六十人以上の外国人旅行者が殺害された。

橋本首相が火だるまになってもやるといった行革だが、行政改革会議は十二月三日、内閣機能強化と一府十二省庁への省庁再編の最終報告をまとめた。十月十六日に臓器移植法が施行、十二月一日から京都で地球温暖化防止会議が開かれ、十二月九日に介護保険法が成立、十二年度から施行の予定。

七月一日に香港が一世紀半ぶりに英国から中国に返還された。十二月十八日に韓国大統領選で金大中氏が当選。中国の最高実力者鄧小平氏、ノーベル平和賞のマザー・テレサさんも死去。

(大貨協連30周年の平成九年はこんな年だった) 編集後記に代えて

日本版ビッグバンのスケジュール(予想)

平成10年(1998) 4月

新外為法施行(海外金融機関での円建て預金、為替手数料の自由化など)

株式売買手数料の代金5千万円超を自由化

同年7月

保険料率の自由化

平成10年(1998) 度中

会社型投信・私募投信を導入

平成11年(1999) 中

株式売買委託手数料を完全自由化

平成11年(1999) 下期

証券・信託子会社の業務制限を撤廃

普通銀行の普通社債発行を解禁

平成13年(2001) 4月

1千万円を上限として預金を払い戻すペイオフ制度を実施

平成13年(2001) まで

銀行の住宅ローン関連の長期火災保険、信用生命保険の販売を認める

THE TRUCK Co-op

創立三十周年記念特集号

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

平成10年

1月25日 No.453

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
大阪市城東区鳴野西2丁目11番2号

TEL 06-965-0581(代)