



R I. 第2620地区 静岡第2分区
三島西ロータリークラブ

週報

第1801号

事務所 静岡県三島市中央町4番9号 2F
TEL (055) 976-6351 FAX 976-6352
例会場 静岡県三島市本町14-31 みしまプラザホテル
TEL (055) 972-2122
会長 矢野 敏夫 幹事 西本 和夫



広重版画より 三島 朝霧

第1863回例会

2010.11.25晴

司 会

佐々木雅浩君

ロータリーソング

「それでこそロータリー」
指揮 石井良衛君

会長挨拶

会長 矢野敏夫君

皆様こんにちは。11月もあと1週間足らずで終わり、師走も目前に迫り、また一昨日韓国・延坪島(ヨンピョンド)砲撃事件が起こるなど、何かと気ぜわしくなってきました。2年前の今頃はアメリカの金融危機に端を発した経済の大混乱が世界中を駆け巡り、以来日本を始めとして欧米先進諸国は経済の低迷状態から抜け出せない状態が続いていますが、今年の年末は、果たしてどんな状態になっているのでしょうか。

RCは地区大会も終わり、次年度へ向け準備がスタートします。今月はロータリー月間で、第1例会で矢岸ロータリー財団委員長から財団についての卓話があり、また先日の地区大会でも多数の米山奨学生が参加していましたが、今日は米山奨学会について少し話をさせていただきます。

まず、米山は正式には「財団法人ロータリー米山記念奨学会」といい、日本独自のものです。これは、日本のロータリーの創始者である米山梅吉公の偉業を記念し、後世に残る有益な事業を立ち上げたい、ということから1952年に東京ロータリーが発表した「米山基金」の構想から始まりました。その内容は、海外から優秀な学生を日本に招き、勉学を支援するというもので、記録によると、まだ戦後を引きずっていた当時のロータリアンの思いが次のように書かれています。「将来の日本に生きる道は平和しかない。その平和日本を世界に理解させるためには、アジアの国々から一人でも多くの留学生を日本

に迎え入れて、平和日本を肌で感じてもらうしかない。それこそ、日本のロータリーに最もふさわしい国際奉仕事業ではないだろうか」と。二度と戦争の悲劇を繰り返さないために、国際親善と世界平和に寄与したい、という願いが伝わってきます。

このように米山奨学会は国際理解と国際親善に寄与するという大事な役割を担っていると思います。日本で学んだ米山奨学生達が、日本の良き理解者としてこの変化の多い国際社会で活躍することを願っています。

出席報告

	出席総数	出席率	メークアップ	修出席正率
前々回	39/53	73.58%	46/53	86.79%
今回	40/53	75.47%	会員総数	55名

欠席者 飯田君、石井(彰)君、小野君、勝間田君、北澤君、窪田君、黒田君、佐野君、柴崎君、須田君、諏訪部(敏)君、花房君、室伏君

幹事報告

幹事 西本和夫君

- ①静岡第2分区次期ガバナー補佐予定者は、御殿場ロータリークラブの水口正宏さん(西方寺住職)です。☑
- ②中山ガバナーより、地区大会参加のお礼状が届いています。☑
- ③11月21日、伊豆中央RC創立45周年記念例会に矢野会長と西本幹事で出席してきました。解体ショウの鮪が美味しかったです。

2010~2011年度
国際ロータリー会長
レイ・クリンギンスミス

地域を育み、大陸をつなぐ

卓 話

物流は社会の血液です

鈴木正二君

ロータリーの精神の一つに職業を通じての社会奉仕があると教わりましたが、皆様が普段接することの少ないトラック運送業界の実情(苦境)をわかって頂けるようにお話ししたいと思います。

結論から言うと「物流は社会の血液です」ということです。血液は外からは見えないところで、一所懸命各器官・細胞のために栄養素・酸素を運んでいます。しかし、その社会の血液がドロドロ状態であったり、貧血・失血といった「やばい状態」なのです。皆さんのお仕事も体のどこかの器官に例えることができますと思いますが、それが悪い状態になって不便ということはあっても、血液がダメになったら、生きていけません。他の器官とは違います。

なぜそんな状態になってしまったのか。

①業者数の増加。バブルのはじけた直後の平成2年12月に貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法が物流二法として大きく改変され、免許制から許可制になり5台で営業許可がとれ新規参入が急増しました。もちろん倒産・廃業等による退場もありますが、毎年2,000社位増え1,000社位がやめ1,000社位が純増するといった感じで20年間続きました。平成元年度39,500社だったのが平成19年度63,100社と1.6倍23,600社も増え、20年度初めて減少しました。ガソリンスタンドの閉店が目立ちますが、平成20年40,347店だそうで、スタンドの店の数より運送会社が多いという状態です。業界の規模が大きくなるのは伸びている産業という感がありますが、物量の伸び以上に業者数が増えているところに、供給過剰による市況の悪化・適正運賃料金の取受ができないという問題があります。バブル崩壊したのに政策変更をしなかった行政の怠慢でもあります。

②小規模零細業者が多い。10台以下の業者が56.5%、20台以下で括ると78.2%で、100台以上は1.5%しかないという業界で、経営体質が不安定であり、安全管理も十分にできない点もあります。

③実働部隊を持たない取扱業者の弊害。親会社の言いなりで車両を持たないでコスト感覚の育たない物流子会社や、3PLとしてブランドイメージだけで荷主獲得し、従来やっていた業者を下請化しているだけの大手会社が業界発展の障害になっていることがあります。

④社会的規制によるコストアップ。NOx PM法や首都圏排ガス規制等で、規制が強化されるたびに車両価格は大幅値上げになり、既存所有車に対しても対策装置をつけなければならない等で、運賃は上がらない・対策車になって積載量が減り生産性は悪化する負担を強いられています。大型車の最高スピード90kmまでというスピードリミッター取付けが義務化され、管理でコントロールできることに対してまで全く無駄な出費があります。

⑤平成16年からの燃料高騰。平成15年までは軽油1リットル62円位(内、軽油引取税32.1円、ローリー買当社購入価格)で安定していましたが、平成16年から高騰し20年のリーマンショックまで続き、ピークは143円にまでなりました。当社の使用量では10円上がると月100万円のコストアップで、ピークは850万円/月のコスト増になりました。今は下がっているとはいえ90円台前半で、安定期に比べて145%位になったままです。累計で2億円以上が単価高騰により社外流失しました。いろいろのコスト増の中で運賃料金のアップはほとんど無理でしたが、物流業者として矜持を持ってコツコツと合理化・効率化の手をうちやってきました。今話題になっている高速道路料金に対してトラック協会としての対応をお話します。無料化は大幅なコストダウンにはなるが、混雑して高速道路としての機能を失い、業界にとっては効率化の後退・人件費増・長時間拘束が増える等の観点で反対しています。今年出た上限額制にも、現在のいろいろな割引をなくしたうえで1運行毎の上限5千円なので実質値上げであると反対しています。

安全性優良事業所認定(Gマーク)は青地にGと安全認定の文字が書いてあるステッカーを車両に貼ってあり、平成16年から始まり、チェック項目が38あり100点満点中80点以上の会社を認定しているものです。会社の安全に対する教育・管理体制を表しています。当社も第1回目にとり2回維持しましたが、バスに追突事故を起こしたので2年に1回の更新は自粛し次回再申請します。

少子化による将来の人手不足に対しては、つきまとう危険性を排除し、魅力ある職種・会社・業界として、適正運賃料金取受をし健全な経営をして対処します。さもないと物流がダメになり、ひいては社会がもたなくなります。目立ちませんが世の中の血液として昼夜頑張っている業界にご理解をお願い致します。

(週報担当：柳田英雄)