



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1954号

事務所 静岡県三島市中央町4番9号 2F
TEL(055)976-6351 FAX976-6352
例会場 静岡県三島市梅名393-1 ブク東海三島
TEL(055)984-0120
会長 野田 和秀 幹事 平出 利之



広重版画より 三島 朝霧

第2017回例会

2014.3.13雨

司 会

三田明宏君

ロータリーソング

「我等の生業」
指揮 澤村康子君

会長挨拶

会長 野田和秀君

皆様、こんばんは。本日は、社会奉仕委員会から後程皆様に募金のお願いがあるそうです。三島市社会福祉協議会より各種団体へのお願いだそうですが、詳しくは後程説明があると思いますので、主旨ご理解の上、是非ご協力の程お願い致します。

今週の3.11は東日本大震災から丸3年目を迎え、ニュースとしても大きく報じられています。復興とオリンピックへの準備が今後どのように進んでいくのか見守ってきたいものです。次週は、苗栗RCの43周年記念式典に会員のご家族を含め13名で出席して、友好親善を深めてまいりますので、留守中、諏訪部副会長よろしくお願ひ致します。

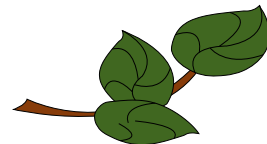
さて、今日は私の友人のロータリアンから贈られた「日本一心を揺るがす新聞の社説」という本の中に、「2割の善玉菌で居続ける決意」の一章がありロータリーと言葉は違えども相通ずるものを感じましたので少し触れてみます。生き物の世界には2対6対2の法則があることは皆様先刻ご承知かと思ひます。これを細菌の世界に置き換えると、2割の善玉菌と2割の悪玉菌、そして6割の日和見菌がいる。善玉菌が強いと6割は善玉菌になびき、8割が善玉菌となる。それが「発酵」そして、その反対のことが起きると「腐敗」だということ、人間の世界に置き換えることは、皆様のご想像に任せるとしまして、ロータリーでいう中核的価値観の具現化もロン・バートン会長の「ENGAGE ROTARY」も私には、我々に「善玉菌で居続ける決意」を迫っているように思えたからです。「悪玉菌」になびいて、運気が下がると、ツイてないことが複合的に起

こるといわれるし、その反対に2割の「善玉菌」で居続ける覚悟をすると運気は間違いなく上がるといわれる。それはすなわち「CHANGE LIVES」ではないかと、また運気が上がるきっかけの一つに「頼まれごとを喜んでやる」ともいわれる。これもロータリーでいうところの「頼まれたらNOとは言わない」と同じではないかと、またもう一つ運気が上がるコツは笑顔とも。これもロータリーではスマイルとして言葉としてはとっくの昔からたたきこまれている。こう見てくると、ロータリーには運気が上がるお膳立てはとっくに揃っている、後は、我々の覚悟と実践あるのみということでしょうか？ 以上会長挨拶とします。

出席報告

	出席総数	出席率	メークアップ	修正出席率
前々回	40/49	81.63%	44/49	89.80%
今回	34/44	77.27%	会員総数	53名

欠席者 石井(彰)君、石井(良)君、遠藤(正)君、川名君、登崎君、橋本君、花房君、藤江君、矢岸君、矢野君



幹事報告

幹事 平出利之君

①三島市社会福祉協議会が運営する「みしまさくら」に福祉機器購入資金の為の募金の協力をお願いします。

2013～2014年度
国際ロータリー会長
ロン D.バートン

ロータリーを实践し、みんなに豊かな人生を

おめでとう

結婚記念日 長田君

スマイルボックス

- ◆鈴木(正)君、明治大学マンドリン倶楽部第38回定期演奏会と裾野市倫理法人会の倫理経営講演会の案内チラシをテーブルの上におかせていただきました。ぜひ関心をもってご覧下さい。チケットをお申し付け下さい。
- ◆諏訪部(敏)君、まだ生きてます。

卓話

物流は社会の血液です パート2

鈴木正二君

平成22年11月の卓話は、「物流は社会の血液です」ということで、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・酸素を運んでいるが、その社会の血液がドロドロ状態であり、貧血・失血といった「やばい状態」であって、血液がダメになったら、生きていけませんですよという話をさせていただきました。そして、なぜそんな状態になってしまったのかとして、①業者数の増加。平成2年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、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、供給過剰による市況の悪化で適正運賃料金の収受ができなく、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る。②小規模零細業者が多い。経営体質が不安定であり、安全管理も十分にできない。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。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があるが、運賃は上がらない。⑤平成16年からの燃料高騰。平成15年までは軽油1ℓ62円位(内、軽油引取税

32.1円、ローリー買当社購入価格)で安定していたが、平成16年から高騰し20年のリーマンショック前で143円にまでなった。というお話をさせていただきました。

その後3年余の間に社会の血液がどのような状態になっているかということをお話させていただきます。①の業者数ですが、24年度末に62,910社でピークの19年度に比べて4年で210社減少(△0.3%)していますが高止まりです。内訳では貨物自動車438社減り(△0.7%)、霊柩が226社(+5.1%)増えました。②小規模零細業者が多い については10両以下が57.1%、20両以下で括って77.9%、100両以上は1.5%とあまり変化がなく相変わらず経営体質は弱いです。③は今後淘汰されていきます。④社会的規制 排出ガス基準適合や更には燃費基準達成という新しい規制が引き続き行われ、車両価格がますます高くなっています。安全の確保も社会的規制の一環ですが、事故の多発は若年者が多いという理由で、今までは総重量8トンで普通・大型免許に分かれていましたが、平成19年6月から総重量5トン以上11トン未満の貨物自動車を運転するには中型免許が必要とされました。普通免許をとって2年以上かつ20歳以上がとれます。これだと高校新卒者がトラックに乗れないために就職難の一因、又それによる人手不足が問題化しています。総重量5トン未満というのはトラックの自重と積載量の合計であり、事業用のトラックはいわゆる2トン車でも5トンを超えるケースがほとんどです。又団塊の世代がほとんどリタイヤしていく中で、新卒者のドライバー供給がなされないのが大変な人手不足となっています。トラック業界だけでなく高校校長会も法改正を求めています。遅々として進みません。⑤燃料高騰は単価では20年8月が143円でピークでしたがその直後リーマンショックがあり、年平均は106円でした。今年度は10ヶ月平均で110円と過去最高となっています。当社規模で16年度から10年間の値上がり分が3億5千万円余の流出になっています。倉庫1棟建てられています。前回以降業界に大きな影響を与える事象が2件ありました。1つはここで3年たった東日本大震災です。震災後物流の重要性が各方面で認識されました。先日の大雪の時にも物流が再確認されましたが、喉元過ぎればなんとかです。もう1つは24年4月に起きた関越自動車道でのバスの事故です。安全管理に行政は厳しく締め付けをしました。もともと通達等で法規制が一番強かった国交省が減点主義で事故があると事業停止をすぐにできるようにしました。要するに倒産して退場させるという方向です。法規を守り採算割れをやめるために長距離運行はしない、諸条件の改善が進まない取引先とは仕事をしない等、業界は自らを守る行動に出ています。従って本当にトラックが足りません。この時期だけのことでありません。物流と良い付き合いをするよう意識転換をお願いします。昨日の日経朝刊のトップニュースはヤマト運輸の宅急便の法人顧客に対する一斉値上げでした。時代が動き出しました。

(週報担当:石川直樹)