

全ト協「61輸送秩序確立運動」決議事項のエピソード

～吉本仙次郎さんを偲んで～

株式会社ロジタント 代表取締役 吉田祐起 著
(平成17年3月1日記)

去る平成17年1月27日、横浜市は大本山・総持寺で挙行された吉本仙次郎さんの社葬に参列させていただきました。

吉本仙次郎さんといえば、かの京浜運送株式会社創業者であり、東京都トラック協会副会長から全ト協秩序確立委員長などを歴任された業界の雄です。多くの公職と叙位叙勲を受けられた大先輩ですが、その社葬の場で同氏を偲んだエピソードを書く動機を得ました。

弔辞を奉呈された全ト協前会長の浅井時郎さん(全国トラック交通共済協同組合連合会会長)のお言葉の一節「...吉本さんは全ト協の輸送秩序確立に格別のご尽力を果たされました...」が私のその動機に拍車をかけました。

今を遡る20年近く前は昭和60(1985)年5月のことでした。当時私は全ト協の「秩序確立専門委員」広島県代表で、吉本さんがその委員長でした。同委員に就任して7、8年後のことでした。ちなみに、その直後に「税制対策委員」にシフトしたのですが、その時に後の全ト協会長になられた浅井時郎さんとその委員会で席を同じくする栄に浴したものでした。

吉本仙次郎・秩序確立専門委員長(以後すべて「当時」)のもとで起きた、あるエピソードを20年のタイムトンネルを抜けて語ることに大きな意義と価値を見出します。今後におけるトラック協会の取るべき政策論議に寄与するという自負があるからです。

結論を先に述べたほうが良さそうです。吉本委員長さんのもとで策定された全ト協の「61輸送秩序確立運動」の実施項目の中に、私が提案したものが採択されたのです。前代未聞の内容といったら大袈裟ですが、それだけに、その提案者責任をもって論文を書きました。万一、会員企業から異論が生じた場合は提言者として「説明責任」を果たすためでした。題して、

「業界自助努力による輸送秩序確立施策への提言

～業者間相互信頼強化と適正手数料授受に基づく近代的業務提携の推進～」

がそれでした。その論文原稿が、当時の常務理事であった郡太郎さんの目に留まりました。郡さんは私の地元広島県警本部長OBです。「吉田論文を眠らしておくのは勿体無い」と受け止めていただき、全ト協によるその出版を申し出られたのです。全43ページの冊子に印刷され、800冊が各都道府トラック協会の秩序確立委員に配布されたものでした。吉本委員長名による「全ト協発第204号」の文書を添えてのものでした。

さて、くだんの全ト協「61輸送秩序確立運動」に盛られた私の提言を再現します。曰く、

『(6)近代的業務提携の推進

業者間においては、相互の信頼を高め、近代的な業務提携を推進する。
又、取扱運送関係においては、会員間の善意と良識を踏まえた適正手数料の授受によって明るい輸送秩序の気風を醸成する。』

この文言の導入を決議するプロセスを簡単に述べておく必要があります。ことの発端は、長年広島県トラック協会広島支部副支部長の立場にあった私が同支部で提案して採択された一つの運動項目があります。「ふれあい(会員間相互信頼)・たすけあい(近代的業務提携の推進)運動」がそれです。

歴代の日本通運広島支店長が支部長を努めた時代にあつて、それを補佐する私でした。大手企業支店長の支部長では、「元請・下請システムの政策提言」という画期的な提唱の旗を振ることは立場上、でき難いのが当然でした。協力業者を傘下に擁する大手企業がそうした業者間取引を「業務

提携」の名のもとに、トラック協会の「政策」として打ち出すことに躊躇を余儀なくされる立場であるからです。

提言者の名において全責任を取るからホンネのトラ協政策を打ち出すべきだ、と強く主張した私の意を解してGOを掛けたのが当時の日通広島支店長でした。広島支部の運動に取り上げられ、やがてそれが広島県トラック協会に波及しました。理事会で強力な発言をした結果、昭和60年1月の新年臨時総会における決議文の一節に採用されました。曰く、「...相互信頼と協調の精神のもと、全員一丸となって、ふれあい・たすけあいの輪を広め...」でした。

当時の私は全ト協輸送秩序確立専門委員であったがゆえに、この広ト協政策(思想)を全ト協へ結びつけました。ともすれば「ピンはねする、される」といった暗いイメージの融通配車という業界商習慣ですが、それを破って提唱したのが「適正手数料授受精神に基づく業者間業務提携の推進」であったのです。

この「画期的政策」と自負するトラック協会の呼び掛けですが、この議題が全ト協秩序確立専門委員会で大方の理解を得られる中、生臭いやり取りがありました。当時は「認可運賃収受」が大きな課題でした。昭和60年5月21日の委員会の場である委員から際どい質問が出ました。「認可運賃は下請け、孫下請けも対象とするのか？」がそれでした。

意地悪い質問ではありませんでした。一瞬、正副委員長や事務局からの即時回答はおろか、困惑したムードが流れました。提案者の責任を感じた私は勇気をもって発言しました。それは、「適正手数料授受」という確たる業者間取引商習慣であることから、当然のこととして、「下請運賃は所定の割合を減じた運賃支払いであり、従って、下請・孫下請への支払い運賃は認可運賃適用除外で然るべきである」と主張したのです。質問者も納得し、正副委員長や事務局関係者からもホッとした雰囲気の流れたことは今にして鮮明な思い出です。しかし、本論の「適正手数料授受に基づく業者間の近代的業務提携の推進」という名の、まさに全ト協史上例の無いインパクトの強い事案でしたので、慎重を期して、正副委員長委任の上、次回委員会審議事項となったものでした。

明けて昭和61年3月5日、前出の「適正手数料授受による業務提携の推進」の事務局案が提出されました。提言者としての原案補足説明を求めた私でしたが、折しも、全ト協機関紙「トラック輸送情報：今日の視点」に掲載された岡田 清・成城大学教授の論説「フリート・サイズの問題」を配布して説明の上、全員異議無く満場一致の承認となったものでした。

ちなみに、同教授の論理を私流に解釈すれば、「トラック運送事業経営の真髄であり、それでいて業者のジレンマでもある『フリート・サイズ(営業車両規模)』は、業者間の融通配車、すなわち、近代的な業務提携なくしては期待できない」とする考えです。

季節変動の激しい貨物や、車両・労務管理等の能力限界・格差の実態を考えると、自社保有台数を適宜に保ちつつ、必要に応じて業者間の融通配車に依存すること、すなわち、「業者間の業務提携」でカバーすることがもっとも好ましく、そのための適正手数料授受精神の高揚が必要になる、という私の論理と合致するものを見出したことの説明をしたものです。後日、このことから、業界誌による同教授と対談取材を受けました。他誌にも同論文が掲載された経緯もありました。

蛇足ですが、この事項の決議に至るプロセスで、提言者の私は「適正手数料のガイドライン設定をしては?...」という追加提案を出しました。吉本仙次郎委員長の一瞬の戸惑いに似た表情を察知した私は、「まあ、そこまで一気には無理でしょうね。原案通りで賛成です」で論議を決着したものでした。

忘れ難いことは、会議終了後のエレベーターの中でご一緒になった吉本仙次郎委員長さんが言ってくれた言葉です。「...吉田さん、何時も積極的で有意義な発言をしてもらって有り難う...」でした。同委員会のその前の委員長であった鈴木 さん(後の全ト協会長・故人)もよく言ってくれたものです。広島から上京しての会議であっただけに、委員長からの労いのお言葉は嬉しいものでありました。

さて、くだんの論文を「置き土産」にした形で全ト協秩序確立専門委員を辞し、同税制対策委員に選任された私でしたが、後年になって気づきました。折角のドラスティックな運動項目であった「適性手数料授受に基づく近代的業務提携の推進」でしたが、どうしたことが「消滅」してしまったのです。何故!? なぜ!? が20年後の現在に至る私の知りたいところではあるのですが…。下請業者会員から反発があるかもしれないから、誤解を生じ易い項目は削除したほうがよい、といった声を反映した結果かな? は現在に至る私の心境です。

余談ですが、税制対策委員に選任されて間もなく台頭したのが「売上税」問題でした。10年前の「最低保有台数規制撤廃」で侃侃諤諤の反対論議が出た時に似た「売上税反対運動」がありました。当時の状況からして「導入止む無し!」と発言したのは私1人でした。広島県トラック協会で500人以上の会員を結集して「反対運動大会」を展開した折、全ト協税制対策委員として開陳した私が言い放ったことがあります。「…売上税は阻止できそうだが、もし、それが出来たとしても、それに代わる新税が必ず台頭してくる。その時こそ、それを荷主に転嫁するためのトラ協団結が求められる!」がそれでした。事実、その通りになりました。「消費税」の台頭でした。それとて、「荷主転嫁の方法があれば全ト協が示せ!」といった無茶な発言があった税制対策委員会でした。「冗談じゃあない、転嫁して当然の消費税だ! 全ト協事務局にその方法を示せ、とは本末転倒だ!」と遮ったのは私でした。

さて、トラック運送企業経営から引退してコンサルタントに転じて現在に至る私ですが、この業界の最大の規制緩和問題である「最低車両数規制の撤廃」のオピニオン・メーカーを自負する中で、各方面からの講演要請を受けて活動しています。

嬉しいことに、「継続審議」となっていたこの問題が「規制改革・民間開放推進会議(宮内義彦議長)とその「ワーキング・グループ(鈴木良男座長)」でその論議が再浮上しています。答申案に盛り込まれれば、閣議決定は確実視されている大きな問題です。

業界関連講演活動では幾つかのテーマを得意とする中で、絶対に避けて通れないものがあります。それは「わが国トラック運送事業の21世紀像～零細化・三極分・業務提携～」というテーマの講演内容です。個人トラック問題にせよ、ドライバー教育の問題にせよ、生き残り戦略にせよ、避けて通れない、避けるべきでないのが「わが国トラック運送事業の21世紀像」です。将来像を描かずして、何事も前に進めないからです。

私が主張する「三極分化」とは、「元請業者」、「下請業者」、それに将来認可されるであろう「個トラ業者」を指すのですが、それら3極の業者それぞれの持ち味や能力を有機的に結びつけ、欧米並みの「近代的契約企業社会システム」を構築し、これら3極業者それぞれが共生・共棲する仕組みを実現するのが「業者間の業務提携」なのであって、それこそが最大かつ、最重要の「トラ協の政策」と考えます。

避けて通るべきでないこの「21世紀像」の3キーワードを語る上で大事なことは、3番目の主張である「業務提携」です。全ト協秩序確立運動、というより、全ト協がとるべき政策に直接関連するものとして重要な意味を有すると確信します。

図らずも20年前に全ト協秩序委員として提言し、採択された政策事項でありながら、影を消した現代にあって、論理的にも現実的にも、この「適正手数料授受に基づく近代的業務提携の推進」は復活させる必要がある、と確信します。

求められて講演活動を展開する立場の者として、聴いてくださる受講者経営者の方々に説得力をもって語る事ができるのがこの問題です。ひとりのコンサルタントの弁ではありますが、その真実性と論理性と実態を考えると、何としても全ト協を中心に、各都道府県トラック協会の重要な政策として再検討されることが不可欠と考えるに至りました。

零細化現象が顕著な近年、トラ協未加入業者が増大しています。その一つの原因は、そうした零細業者にとって大事なことをトラ協自体が政策として取り上げてくれない、という不満ではないで

しょうか？ 零細業者にとっての拠り所は仕事を提供してくれる元請業者です。名実ともにその傘下であることが彼らの生き残り戦略です。

そこでですが、トラ協の政策として零細業者と元請業者を有機的に結びつける物心両面での政策展開こそが求められていると思うのです。個トラ論議再浮上の現在ですが、依然として根強い個トラ反対論者があります。敵視する個トラが制度化されたら、そうした業者はどうされるのでしょうか？ 途端に掌をひっくり返したように、わが社の協力業者になって、とばかり重宝されることが予想されます。さもなかったら、ライバルがその個トラを傘下に入れて力をつけてしまいかねません。

米国トラック協会（ATA）に例を取りますと、オーナー・オペレーターに対する期待感は抜群です。彼（女）らを育成するために同協会が出版している「Profitable Trucking A Guide For The Independent Contractor（儲かる運送業 独立契約ドライバーのガイドブック）」と題する書籍（151ページ・第7版）があります。15万人といわれる個トラ群を育成することが全米トラック運送業者の繁栄につながるとしたATAの政策の一環です。オーナー・オペレーターという超零細業者こそが「超低コスト実輸送戦力」であることから、そうした業者を如何に多く傘下に擁するかで、その企業の競争力維持が実現している実態が窺われるのです。排除すべき零細新規参入業者でなく、良きパートナーとしての取り組み姿勢やシステムを構築することがトラック協会のこれからの役割でもあると確信します。

20年前に全ト協秩序確立専門委員会で大胆に主張して、吉本仙次郎委員長さんの英断で採用された吉田提言でしたが、それが消滅して久しい現代、奇しくもその提言者が講演活動を展開する機会に恵まれ、この「適正手数料授受に基づく業者間業務提携の推進」を再現して多くの業界経営者諸氏からも共感を得ております。

この際、この問題を「21世紀におけるわが国トラック協会の重要な政策」として位置付けるべきではないかと確信します。

吉本仙次郎さんとの出会いを全ト協秩序確立専門委員会で得た者として、同氏を偲びつつのエピソードを語り伝えることで、その再現をひそかに念じる次第です。

合掌