



クラブ 会報

CLUB BULLETIN (WEEKLY)

鶴岡ロータリークラブ

TSURUOKA ROTARY CLUB

D-253

創立 S 34.6.9

承認 S 34.6.27

例会場	鶴岡市馬場町	物産館3階ホール
例会日	毎週火曜日	12:30—13:30
事務所	鶴岡市馬場町	商工会議所内
		電話 0235 (2) 5775

会長	小松	広穂
幹事	皆川	英二
会報委員	上野	三郎
	高橋	耕二
	内板	喜一
		次

No., **1022** 1979. 8. 28 (火) (晴) No.,9

ウィンター紹介

渡部 晃雄君	仏教	本間 義一郎君	木材加工	温海 R.C
長南 朋養君	ガソリン配布	斎藤 健治君	農業	} 鶴岡西 R.C
阿部 光男君	塗装業	林 権之助君	電気器具販売	
長野 正彦君	沖合漁業	佐藤 幸助君	ガス供給	
足達 一見君	能率事務			

会長・幹事報告

- (1) 安藤義雄君 (エルサン・チーフロック) 例会の食事に毎回ご苦勞をかけておりますので、その苦心談などをお聞きすると共に、勞をねぎらう意をもって、お招きしました。

LET SERVICE LIGHT THE WAY

奉仕の灯で 道を照らそう

(2) R. I 第253地区、1979～80年次大会、親睦ゴルフ大会のご案内

と き 10月12日(金) 8:30スタート

ところ 会津磐梯カントリークラブ

手続き 事務局に参加申込書が来て居りますので、各位の奮ってのお申込み、お待ち致します。

◆ 会員スピーチ

バス事業の現況と将来

本山 弥君

① 民営・公営の赤字とその原因

先ず全国でバス会社がいくつあるかと云いますと358社ございます。その内訳は民営299社、公営が58、国鉄1となっております。

この事情がどうかと申しますと

民営では115社が黒字で、残りの184社が赤字でございまして、大体65%が赤字と云うことになっております。

公営では8団体が黒字で、残りの50団体が赤字、即ち82%が赤字と云うことになっております。

これを大別してみますと、北海道、東北、山陰、四国地方が悪くて、東京を中心とした首都圏、名古屋を中心とした中部圏、大阪を中心とした近畿圏にある会社は先ず良いと云うことになっております。

この原因は、色々経営のやり方があるとは思いますが、社会構造、輸送構造に最大の原因があると思います。即ち、地方においては人口の過疎化、自家用車が非常な勢で増えたと云うことでございます。

先ず、これを数字でいいますと、昭和40年即ち最高時で当社は27,000万人運んでいたものが、去年は14,000万人で51%、約半分に減っていることで証明されると思います。これを裏付ける為に若干数字的なことを申し上げます。

② 車の伸び率と営業用の比率

自動車は今いくらあるかと申しますと、全国で32,000万台あります。この内営業用はわずか3%の90万台であります。これを40年はいくらあったかと云うと8,000万台、4倍に増えておりますが、営業用は7.5%を占めており50万台ですから1.6倍しか増えておりません。これを見ても如何に自家用車が増えたかが判ると思います。又、現在省エネルギーとは云いつつも、生産台数はアメリカについて世界第2位であります。

③ 車の生産台数とその結果としての輸送量

参考の為にどの位の生産しているかと云いますと

(1) アメリカ	12,000百万台	(4) フランス	3,500百万台
(2) 日本	8,510 "	(5) ソ連	2,000 "
(3) 西ドイツ	4,100 "	(6) カナダ	1,800 "

(7) イタリア	1,600	〃	(9) ブラジル	920	〃
(8) スペイン	1,130	〃	(13) オーストラリア	390	〃

実に西ドイツの倍、アメリカに追いつこうとしている勢です。

この結果として、今、国内での輸送機関により、どのように運んでるかと申しますと、全国で2,996,3百万人であります。

その内、一番多いのが	私鉄	10,699	百万人	大体	35.7%
次が	バス	8,589	〃		28.7%
	国鉄	7,068	〃		23.6%
	タクシー	3,249	〃		10.8%
	貸切バス	189	〃		0.5%
	船	143	〃		0.5%
	飛行機	33	〃		0.1%

となっております。

これを40年に比べてみますと 3,015,9百万人 96%

1位が	バス	34.5%	貸切	0.6%
次が	私鉄	31.8%	船	0.4%
	国鉄	23.5%	飛行機	0%(5)
	タクシー	9.2%		

ですから私鉄とバスが入れ違い、飛行機が7倍になっていることからみても、輸送構造が変わっていることが判ると思います。

④ 落ち込んだ原因と公共料金指数

次に落ち込んだ原因として、一番高度成長期において国の物価抑制策として公共料金が抑えこまれて、再生産の為の内部留保が出来なかったことだと思えます。ちなみに昭和10年を基礎として、バス運賃と他の公共料金との指数を比較してみますと

(1) 理髪	4,681	(6) 電報	1,000
(2) 入浴料	2,660	(7) バス	691
(3) 新聞	1,778	(8) ガス	561
(4) ハガキ	1,333	(9) 国鉄	506
(5) 宿泊料	1,169	(10) 水道	468

で、バス、水道、国鉄、ガス等が抑え込まれた事が判ると思えます。云いかえますと、それだけ公共性が強いと云うことが云える訳でございます。

⑤ 公共性と企業性、山交と庄交の違い

しからばこう云った典型的な構造不況業種であるバス事業は将来どうするかと云うことでございますが、皆様も御承知の如く、当社は昭和47年に倒産寸前迄行っております。以来今日迄、色々試行錯誤している訳ですが、ハッキリ云って全国で将来のバス事業はこうあるべきだと断言出来る人は役人も含めて一人も居ないと思えます。

先ず世界的にみましても、バス事業は不況産業でありまして、まして日本の

ように民間で経営している国も又珍しく、アメリカにおけるグレイ・ハウランド一社ぐらいのもので、殆んど公営で運営しております。

私共が一番悩みの種になっているのは、先ほども申し上げました通り、公共性が非常に高いことから、公共性と企業性の板ばさみになっていると云うことであります。云いかえますと、売れないとハッキリ判っているものを売る商売はないと思います。しかもそれを売っていなければならないと云うことでございます。それと、バス事業と云うことよりも、庄内交通と云う一つの企業体として、一般的に見られると云うことでございます。（或る時は公共事業、或る時は庄内交通）

先ずこれを東北、又山形県と云うことでみてみますと、バス事業で黒字な所は東北6県で一社もありません。関連事業その他で配当を行っている所がかうじて数社と云う現況でございます。

特に身近な例として、山形県には山形交通と当社と2社しかありませんが、これを簡単に比較してみますと、

- (1) 面積は内陸地方と庄内地方では生活圏のつながりからみますと庄内地方は $\frac{1}{2}$ でございます。
- (2) 人口は124万人が県民人口ですから、庄内地方は33万8,000人ですから約 $\frac{1}{4}$ でございます。
- (3) 自動車数は414,873両で、40年に比べると6.9倍になっており、自動車1台当り人口3.0人、1世帯当り3.0人ですが、その内、庄内地方は1台当り3.4人、1世帯当り1.3世帯1台ですから全体的には同じような状態でございます。

一方バスの供給体制をみますと、免許キロは1,669対867で約半分、車両数は480両対220両で約半分、ですから総体的に内陸地方は庄内地方の約3倍のロケーションを持ちながら2倍の企業規模しかない。これは当社はそれだけサービス過剰なのか、又人口のバラツキで効率が悪いのか。考えてみますと、内陸は新庄から米沢・山形～寒河江と云った主要幹線の所へ人口が集中しているが、庄内地方はバラツキが多い。こう云った事から考えれば、バス事業にとって、内陸地方に比べてロケーションが悪いと云うことは弁解でなくても明白でございます。

しかし、企業性からみれば山交はいいけど庄内交通は悪いとなります。従って山交並みをもって行こうとすれば現在の路線を $\frac{1}{2}$ 位切ってしまうなければならない。ところが簡単には切れない。切れなければこれはシビルミニマムの点で考えなければならないから、当然企業性として合わない部分は補助してくれと云わなければならない。補助金をもらえば、補助金をもらってるくせに、何んだかんだと云われる。正に泣き面にハチと云った状態な訳です。ですからバス事業は企業性と公共性のバランスと云う問題が基本的な問題になると思いません。

⑥ 経営のあり方 プロパーか、復合か

次に経営のやり方と云う問題だと思います。これは色々な点でバスプロパー

で行くのか、多角的にやって、赤字を埋めながらやるのかと云う問題だと思
います。

本来、補助金をもらうと云うことは、もう事業ではないと思います。です
から公共性と云うことで色んな制約があるならばやはりプロパーで経営し得る施
策と云うものを国としても策定する必要がある訳です。しかし現実はそのようは
行きませんので、何らかの形で内部補助をしながら企業を維持して行かなけれ
ばならないと思います。そう考えるとプロパーか複合かと云うことは最早やプロ
パーでは国の施策なくしてはやれないと断言せざるを得ません。

⑦ 交通政策如何

最近石油不足でバス事業も見直されるんじゃないかと云われております。そ
れについて私なりに若干私見を申し述べますと、先日もお話がありました、
現在不足しているのは中間3品と云いまして灯油・軽油・A重油が不足して
おりました。ガソリンはそんなに不足はしていません。バスは軽油をたいて走
っている。しかも値段がべらぼうに上がっております。従って、原価にハネか
える為に値上げをすると又勉強がある。ガソリンも上がっていますが10円とか、
15円の小刻みで実際は上がっているけれどもピンとこない。ですから自動車
の売れ行きも下がっていません。実態調査をしてみますと、150円迄は大
丈夫だと云っています。そうやって来ると一体バスの生きる道は有るのかと
云うことになりませんが、私は今後の交通政策如何だと思います。

それは、既に世界的に実例があるからでございます。それを二、三申し上げ
ますと、

- 運賃が只でもバスに乗らない。
- イタリアでは只でも乗らず、一般自家用車が走れないように規制した。
- 又シンガポールは殆んど駐車場を市街地には作らない。
- 日本では京都でも規制しているし、新潟でも一人乗り禁止の道路がある。
- 云々ゆる公共大量輸送機関優先政策です。
- 所が我々も云ってるが庄内交通だけと云われる。
- これからの都市計画と云うものは単に高層建物をつくるとか、公園をつ
くるだけでなく、これからの交通はどうあるべきかが最初から考えて行か
ないといけないのではないかと思います。
- 従って私共も色々な点で努力致しますが、皆様のご理解もお願いしたい
と思います。

◆ ゲストスピーチ

料理を作る心

エルサン・チーフコック 安藤義雄君

私は酒田市広野の出身です。エルサンにお世話になって7年余りになります。
その間皆様方から変らぬお引立を頂きまして、誠に有難くこの席をお借りして

厚くお礼申し上げます。この7年間は従来にも増して、大変勉強させて頂きました。

私がこの業界に入りました当初、修業時代ですが、勤めて居る店の料理は勿論のこと、有名店、専門店の料理を随分と試食したものでした。そして、これはという気に入った味を舌にとどめて、そのように自分なりに作って勉強したのですが、なかなかお客様ご満足いただける料理を作ることの難しさは、その頃も今も変わりません。

これからも一層努力して参りたいと思いますので、何かとお気付の点などご指摘いただければ幸と存じます。尚今後共よろしくお願ひ申し上げます。

委員会報告

〈親睦ゴルフ大会成績〉 (8月23日 12:30スタート)

優勝	佐藤 忠君	3 位	佐藤 衛君
準優勝	半田 浩君	ニヤピン	吉野 勲君
1 位	金沢 春雄君	オービー	鷲田 幸雄君
2 位	藤川 享胤君	バンカー	小松 広穂君

以上の通りご報告致します。

親睦ゴルフ大会委員長 藤川 享胤 君

◆ スマイル

富樫良吉君、佐藤 昇君、佐藤元伸君 第一中学校新築工事落札
佐藤 忠君 ゴルフ大会優勝

出席報告

本日の出席	会員数	71名	欠席者	阿部(与)君、石原君、板垣(広)君、小池君、中江君、中野君、熨斗君、野村君、佐藤(元)君、玉城君、津田君、上野君
	出席数	59名		
	出席率	83.10%		
前回の出席	前回出席率	76.09%	メブ ッ クブ	阿部(襄)君一酒田東R.C 笹原君一仙台R.C 秋野君、五十嵐君、川村君、木山君、玉城君 手塚君、富樫君一鶴岡西R.C
	修正出席数	63名		
	確定出席率	88.73%		