

●基調講演： 協議会への期待
有限会社石原運輸 代表取締役
高橋典男氏

皆さま、こんにちは。ただいまご紹介をいただきました石原運輸、高橋でございます。

この度の安全運行サポーター協議会設立に際しまして、お誘いいただき、またこのような貴重な場で私の思いを伝えられる機会をいただきましたことに対し、まず心より感謝を申し上げます。

私の前に、堀野教授が私の言いたいこと含め伝えていただき感謝しております。

私の今までの経歴含めまして経験したこと、感じたこと等を皆さんにお話しさせていただき、本協議会に今後何とかがんばっていただいて、運送業界、また労働環境含め変えていっていただきたいという思いをお伝えできたらと思います。

私は北海道生まれの北海道育ち、現在 51 歳になります。大学卒業と同時に、私の父の経営する水産会社に入社を致しまして、その後、昭和 63 年に縁があり私の妻の父が経営する有限会社石原運輸に入社を致しました。平成 8 年に義理の父である前社長が交通事故で他界、亡き前社長の想いを受け継ぎ 32 歳で社長に就任致しました。そして現在まで、約 26 年間、運送事業に従事して参りました。当時は、北海道・小樽市の本社のみでしたが、現在、小樽市の本社、そして営業所を苫小牧市と福井県敦賀市にと、全 3 拠点において、フェリー関係のトレーラー輸送を主体に、一般雑貨、北海道の農作物と多品種にわたる貨物の輸送を行っております。また北海道内では、農作物を中心に道内輸送も行っています。従業員数全 33 名、先程来話にありました小規模事業者です。

なぜこんなちっぽけな会社の私が、このような場でお話しをさせていただくことになったのかは正直わかりませんが、先程堀野教授のお話の中に小規模零細がほとんどであるとあり、それでお声がかかったのかなと思ったところです。せっかくの機会でございますので、私の会社や社員に対する思い、また運送業界に対する願いも含

めてお話しさせていただき、今後の協議会活動に少しでも活かしていただきたいとそのように考えております。

先程お話し致しましたように、私は昭和 63 年、25 歳のときに、全くの畑違いの水産業界から運送業界へ飛び込みました。最初は、事務職、しかも自身の実家を継がなければいけない、将来的に運送業は継がないという約束の下、現在の会社に入社致しました。当時も運送業、非常に忙しくきつい仕事ということもあり、ドライバーの定着率が非常に低く、ドライバーや作業員の不足が常態化しておりました。私も事務職を前提に入社したのですが、前社長の使い方が上手だったのか、気がついたときには夜夜中から早朝にかけて作業員として働かされ、その後事務職として働くという状態が続きました。その後ドライバーも不足していたということで、ちょっと免許だけでも取ってこいやと、半ば強制的に免許も取らされまして、取ったと思ったら走れと、経験もないまますぐにトレーラーの現場で運転させられました。正直、いまでは非常に考えられないことですが、当時は零細企業では多かったのかな、と思います。当時は、ほとんどの仕事が手積み・手降ろし、トレーラー一車の荷物が 16~18t、初心者の私には見るだけで気の遠くなる重労働でした。また運行に関しても、当時の悪しき習慣かと思いますが、集配拠点がほとんど決まっておらず、行き先が決まるのが、多くは前日の 17 時前後というのが当たり前で、運行するまではどこに行くかも分からないという状況でしたので、気持ちにも余裕が持てず、また場合によっては帰庫したと思ったら出庫と、そういうことも少なくありませんでした。自分の会社・身内の業界ではありましたが、正直こんなにひどい業界がこの世の中にあったのだと、つくづくショックを受けたことを今でも鮮明に覚えております。当然休日などもほとんどもらえず、家に帰れるのは夕食をとるときと寝る時間を含めても 7 時間程度というのが当たり前で、当時のことを思うと、いまもいわれていますがブラック企業・ブラック業界だった、というところでしょう

うか。そんな中あるとき久しぶりに休日をもらい、妻・生まれたばかりの息子と楽しいひとときを過ごしていましたが、日頃の疲れが非常に溜まっていたせいか、気づいたときには眠ってしまっており目が覚めたときには外は真っ暗と、ふと何のために自分は生きているのだろう、何のために仕事をしているのだろうと一瞬考えこみました。結局そのときに出した結論は、自分の人生は家族のために一生懸命稼ぐことだと自ら思い込むことにし、それ以降は一切考えないように自分にそう言い聞かせ仕事に専念致しました。

その後、いつも通り仕事をしながら数ヶ月過ぎたある日、弊社で一番若くて独身のとても仕事熱心なドライバーから退職願いが出されたことを社長から聞かされました。私自身非常にショックで残念な思いから引き留める意味もあり本人に会いに事情を聞きました。その理由を聞き私は正直愕然と致しました。その退職理由は、会社も仕事も同僚含め好きだ、けれども自分の時間があまりに無さすぎる、給料も十分よいが、給料を使う暇がない、独身で彼女が欲しいが探す時間もない、自分の時間がもう少し欲しいということでした。そのとき私は、自分が数ヶ月前にふと抱いた疑問を思い出し、妙に納得、共感してしまいました。彼を引き留めるつもりが、自分が納得させられてしまい、それ以上彼を引き留めることができませんでした。このような気持ち、口に出すか出さないか、行動に移すか移さないか別として、弊社のみならずドライバーの多くがそのように感じながら仕事をされているのではないか、そのことを考えるといたたまれない気持ちで一杯になります。おそらく現在も昔とは大きく違ってきているとはいえ、同じような待遇・境遇がこの業界には残り続けていると今でも私は感じています。

そのような中であつたこともあり弊社も事故も多く、いくら稼いでも逆に保険料の割り増しや修繕費、また速度管理もそれほど厳しくしていなかったせいか燃料費も常に重く乗しかかり、会社は常に赤字という状況でした。そんな状況を何とかしたい、このままいくと自分の会社が駄目にな

ってしまうと強く思い、その出来事を機に私は、少しでも従業員が、人として自分の時間を持ち、家族との時間を大切にして、いきいきと仕事に従事してもらいたい、それによって安全運行を心がけ経費削減に取り組んでもらわないと今後会社は決して維持できないだろうという思いから、前社長に相談し、少しずつでも何とか改善させてくれと取り組んできました。一般的には当然のことでも、正直この業界では当てはまらない。まずは本当に馬鹿げた話ですけれども週一日の決まった休日の確保、それと並行して速度管理、休息時間の確保など、全てがすべて法令通りとはいかないまでも、乗務員と相談をしながら出来得る限りの取り組みを行うことと致しました。

しかし当時、想像以上に壁は高く、中々思ったようには進みません。荷主からの無理な運行要請、突然の運賃の引き下げ、挙句の果ては売り上げの減少に伴う賃金引下げに対する乗務員からの苦情と、正直どうしてよいか行き詰りました。そのときつくづく感じましたのは、会社の収支と安全、従業員の賃金、その3つのバランスをとることの難しさを改めて思い知らされました。経験の浅い私にとって、会社を維持することの難しさを本当の意味で実感させられたときでした。そんな状況ではありましたが、何とか前向きに少しずつ取り組み、成果が出始めた平成7年、当時の弊社の主要取引先であった運送会社が突然倒産し仕事量が激減、尚且つ莫大な不良債権を抱え、一気にどん底へと落ち、会社の存続も非常に難しい状況に追い込まれました。当時の社長は会社存続のため金策や新規荷主開拓に奔走し、何とか急場は凌いだのですが、先行きの見通しが全くつかず、その場凌ぎの毎日が続きました。やっとなれた新規の仕事はひ孫請け程度の仕事ばかりで全く利益が見込めず、寝ずに一生懸命走っても収支が合わないという状況でした。

何とか状況を改善すべく努力を続けるある日のこと、今度は突然会社に電話があり、社長が交通事故で亡くなったと警察から連絡を受け、私も一瞬にして目の前が真っ暗になり どうしていい

か分かりませんでした。前社長の事故は営業車でなく、自家用車での事故であり事故原因は持病に起因する意識消失ということでしたが、当時の状況を考えますとそればかりでなく、大きな疲労も関係していたのではないかと私は思っています。その後、家族や周囲の反対を押し切り、従業員やその家族、そして取引先に迷惑をかけたくないという思いの一心から、会社を継がないという約束で働いていた身ではありましたが、不良債権を抱え銀行取引も停止を受けていた状況の会社の代表を引き受ける決心を致しました。従業員や同業者、周りの方々の協力や支えのおかげで社長就任から今日まで約 19 年間何とか継続することができました、本当に感謝の念で一杯です。

いま思えば業界に携わってからの 26 年間、さまざまなことがありました、死亡事故、重傷事故、それに伴う行政処分、また取引先の倒産や、前社長の事故死など、ほとんどが二度と経験したくないことばかり、しかし言い方を代え、したくてもできない経験をさせていただいたおかげで今日の自分があると思っております。まだまだ改善しなければならないことがあります、何とかこの経験を活かし、今後益々厳しさを増していくであろう環境の中でこれからも乗り越えていかなければなりません。

特に安全に対しては、先程来話にある通り、関越道での高速ツアーバスの事故以来、国民や社会からの関心も高まり、早急に対策を打たなければいけない最重点課題と認識しております。しかしこの問題は我々運送業者だけの問題だけでなく、地域的な問題や道路環境、また社会的な問題など、たくさん問題が複雑に絡み合っていると考えており、表面上だけの聞こえがよい施策を上から押し付けていっても、あまり効果が出ないと思っております。事故防止に真剣に取り組むのであれば、現実をしっかりと見て現状を把握し、根っこに潜んでいる大きな要因を分析し、改善していかなければ、何の解決にもなりません。

どうか本協議会では、形式に囚われず、本音で意見を交わし、各専門分野の皆さんから知識・知

恵をお借りし、その情報を活かした施策を提案していただき、今後の交通事故の削減に役立てていただきたいと願っております。

また私は社長就任以来、次の五つのことを願ってこれまでやって参りました。まず一つ目は、従業員がこの仕事にやりがいを持ち、誇りを持って続けられる会社をしたい、二つ目は、全ての社員がこの会社で働いてよかったと心のどこかで思ってもらえる会社をしたい、三つ目は、事故がなく取引先や地域の皆さんから信頼される会社をしたい、そして四つめは新卒者を積極的に採用し自信を持って一から育て上げ次世代を担う社員を育成したい、そして五つ目は、私には 3 人の息子がおり、堀野先生からもお話にありましたが、自分の息子に俺の会社を継いでくれと胸を張って言える会社をしたいということです。

先程来話しさせていただいておりますが非常に状況が厳しい業界です、事故の面でも特に私ども北海道ですので、積雪・凍結した道路は避けられないこともあり、事故率が高い、いくら気をつけていても事故を全て防ぐことは難しい環境です。私自身、この仕事をしていて、事故の連絡が怖くて日によっては眠れないという状況を長い間続けてきました。そんな状況も正直ありますし、がんばっても儲からんという部分もあります。上の子も東京で就職して二年、下の子が来春大学卒業し就職ですけれども横浜で就職が決まりました、三男坊がこれから大学生です。上の二人から気を使って、会社どうするの？継がないの？と言われたときに、私は悩むこともなく、いいから自分の好きな仕事をしなさいと言いました、ただそう言った自分が非常に悲しくて、妻とも話しをするのですが、本当は何とか継いで欲しい、ただ継がせられる環境をつくらないと、と、三男が就職するまでには後 4 年あるので、それまでには何とか私もがんばらねば、と思っております。

いたって平凡なこの 5 つの願いなのですが、努力してもなかなか実現が難しい、皆さんこれを聞いて出来て当たり前、出来ないのは単に社長の力不足と思われても仕方ありません。しかし私に

としては、お恥ずかしいことに社長就任以来 19 年経過しておりますが中々叶いません。しかも私の同業者の中には、このことで悩み、同じ願いを持つが故に廃業やM&Aを考え、実際に実行されている経営者もたくさんいらっしゃいます。特に最近が増えております、なぜなのでしょう。皆さん口を揃えて言うのが燃料高騰、そして安全対策などコストが大幅に増える要因ばかりで、そして今後益々深刻化していくであろうドライバー不足、しかしそれをカバーするだけの運賃値上げを荷主さんにもお願いしても全然認めてもらえない、そのような状況の中、赤字を続けながらコツコツと営んでいても、最終的に馬鹿を見るのは正直者、いまの現状では正直にやればやるほど報われない・・・というような答えが返ってきました。その話を聞き、私も同じような思いが心のどこかにあることも事実ですが、決していま逃げ出すわけにはいかないと自分は決めています。

これから益々深刻化するドライバー不足、そしてそれに伴うドライバーの高齢化に伴う健康リスクの増大、労務管理問題、特に拘束時間の問題、更に各種制約が増えることで増大するドライバーのストレスやそれに伴う事故のリスク、コントロールのできない原油価格の高騰、そして高額な免許取得費用や特殊技能が要求され、また事故のリスクも非常に高いのに、それらと逆行するように上がらないドライバーの賃金、そのような問題を近々に解決しなければならない、そのように考えております。

当然地域によっても輸送形態や労務管理の問題も違いは大きく、中々一元的には難しいとは思いますが、現実には背を向けずに現状に適した施策で、官民一体となり、特に小規模・零細企業でもコストをあまりかけずに何とか取り組める、またかかったコストを何とか運賃コストに転嫁できる、そのような施策を検討していただき、是非とも環境整備や行政への政策提言に繋げていただきたい、そのように思っております。よろしくごお願い致します。

長々と、私の昔話やつまらない話を聞いていただき、誠にありがとうございます、何分不慣れなためお聞き苦しい点が多々あったかと思いますが何卒ご容赦いただき、少しでも私の思いや願いが本協議会に伝わり参考にしていただければと思っております。ご清聴ありがとうございます。