

組合員皆様の保養所 *Sakura Resort Hotel Ishigaki*
 さくらリゾートホテル石垣



社内研修や記念旅行、
 永年勤続・優績者への表彰制度に……
 日本最南端の楽園「石垣島」で
 くつろぎの時間をお過ごしください。

年末・年始の組合員様ご利用室料を
 下記の通りとさせていただきます。

年末・年始期間

令和3年 12月29日(水)～令和4年 1月3日(月)

客室料金 (税込)	区分	料金	年末・年始期間中
	Aタイプ(2人)	9,600円	
Bタイプ(2人)	14,400円	21,600円	
ロフトなど(1人)	2,500円	4,000円	
Aタイプ(1人)	7,800円	11,700円	
Bタイプ(1人)	12,600円	18,900円	

土曜・日曜・祝日の前日の割増料金は1,000円となっております。

ご来館いただく皆様へ

新型コロナウイルス
 感染症拡大防止対策

お客さまが安心してご利用いただけるよう
 以下のとおり徹底しております。

- 各フロア、客室への消毒液の設置
- 1時間おきに共有スペースの消毒及び換気
- 来館時及び帰館時に検温の実施
- お食事の際の時間制限及び人数制限
- お食事の個別対応
- お客様のチェックアウトから3日後の健康確認のご連絡

アソシエーションニュース
Association
 NEWS

エス・バイ・エス事業協同組合

組合だより

2021
 10月号
 季刊



CONTENTS

- 理事長就任のご挨拶
- 第22期通常総代会が開催されました
- 洞爺湖カトレアに行こう!
- ETCカードの割引、上手に利用していますか?
- 今後の高速料金割引制度のあり方について
- 名車ファイル VOL.20
- ご注意!「高速道路で起きる逆走」
- 実家の本棚 Vol.5

Association NEWS

組合だより

令和3年10月18日発行

[発行者]

エス・バイ・エス事業協同組合

北海道
 本部

札幌市中央区南4条東3丁目19番地 イハラビル4階
 TEL:011-223-1460 FAX:011-223-3031

東京本部

東京都港区浜松町1丁目27番14号 サン・キツカワビル6階
 TEL:03-6402-7541 FAX:03-6402-7542

大阪本部

大阪府大阪市淀川区西中島5丁目3番26号 竹内ビル3階
 TEL:06-6309-0565 FAX:06-6309-0566

SBYS JIGYO Cooperative

理事長就任のご挨拶

令和3年8月27日に開催されました理事会におきまして、前理事長橋井洋一に代わり理事長に就任いたしました。

新型コロナウイルス感染症収束の目途が未だに立たない中、理事長の職に就くにあたり、その責務の重さを痛感しております。

当組合は、平成14年に広域認可を取得したことで、沖縄県を除く全国の事業者様にご加入を頂く事が出来るようになり、拠点も平成15年に東京本部開設、その後福岡支部を皮切り、新潟支部、茨城支部、大阪支部、名古屋支部、北陸支部を設立。

平成30年には大阪支部を本部に昇格、平成31年1月には東北支部を新設する等、皆様の営業活動サポート拠点の拡大に努めさせていただいております。このように業容を拡大できましたのも組合員の皆様、歴代理事・監事の皆様のご協力の賜物であり感謝に堪えません。

私は、旧北海道拓殖銀行、北洋銀行、上光証券(現北洋証券)において組織運営に携わってまいりました。この経験を組合運営に生かすことで、少しでも皆様のご恩に報いることが出来ればと思っております。

足元の経済情勢は、混沌としており簡単に先を見通せるものではありませんが、弊組合の持つ機能を最大限に活用し情熱と感謝の気持ちで皆様の経済活動のお手伝いをさせていただきたく、微力ながら職務に邁進し努力してまいります所存です。

前任者同様、今後も更なるご指導ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。



エス・バイ・エス事業協同組合
代表理事理事長

松浦 良一

第22期通常総代会が開催されました

当組合の第22期通常総代会が開催され、すべての議案が満場一致で可決承認されました。

開催日時	令和3年8月27日(金) 午後5時
開催場所	ホテルオークラ札幌3階チュルシー (札幌市中央区南1条西5丁目9番地1)
第1号議案	第22期事業年度(令和2年7月1日～令和3年6月30日)事業報告書、財産目録、貸借対照表、損益計算書、並びに剰余金処分案について 監事の監査報告
第2号議案	第23期事業年度(令和3年7月1日～令和4年6月30日)事業計画案、収支予算案について
第3号議案	任期満了に伴う理事7人・監事2人の改選について

代表理事	会長	木戸 善幸
代表理事	理事長	松浦 良一(新任)
理事		鶴嶋 浩二
理事		岸本 幹夫
理事		深野 雅幾
理事		小野 徹
理事		庵原 史章
理事		中野 正敬(新任)
監事		前田 憲秀
監事		桶谷 洋幸(新任)

WELCOME TO LAKE TOYA CATTLEA

組合員のみなさま!

洞爺湖カトレアに行こう!

組合員様向け、北海道洞爺湖のリゾートマンション「カトレア」です。
部屋の窓から、温泉に入りながら洞爺湖が一望できる絶好のロケーション。
ご利用金額もリーズナブルです。職場の仲間と家族と、ご利用ください。

皆様のご利用を
お待ちしております。



北海道有珠郡壮瞥町字洞爺湖温泉41
(最寄りICから25分の好立地)



温泉に入りながら洞爺湖が一望



部屋の窓からは洞爺湖が一望!

料金表

	平日	1人	
		2人目以降	1,100
宿泊費	土日祝日	1人	1,650
		2人目	1,100
レンタル備品	布団レンタル料	1組	1,100
	タオルケットレンタル料	1組	550
	浴衣レンタル料	1組	550
	バスタオルレンタル料	1組	550
備え付け品	台所用品	台所用品1式、コンロ、電子レンジ他	
	その他	テレビ(29インチ)、冷蔵庫、室内用スリッパ、ベランダ用サンダル、DVDプレーヤー、麻雀卓	
食堂	朝・昼・夜予約できます。(1日目は事前予約をお願いします)		
自動販売機	1F(ジュース類)、4F(ジュース類、アルコール類)にあります。		
その他	近隣にコンビニエンスストア(セイコーマート)があります。		

消費税込・単位:円

(道央情報サービス協同組合 川村和則)

CHECK!



ETCカードの割引、上手に利用していますか？

UC・ETC
カード編



WOW!

最近、ETCカードのご利用で気になっている事はありませんか？

例えば

高速の利用額に比べて割引が少ない

組合から車両不一致の指摘を受けた

車両限定のためETCカードの使い勝手が悪い

など

当組合のETCカードは、毎月のご利用額やご利用方法からより適切なカードに変更する事によって、経費削減や利便性の向上につながることがあります。この機会にもう一度ETCカードのご利用を見直してみませんか？ETCカードにはETCコーポレートカードとUC・ETCカードの二種類を取り扱っています。

ETCコーポレートカードとは

- ・1台あたり月額利用額3万円以上(5千円まで割引なし)
- ・車検証の使用者欄の名義が契約者と同一の車両
- ・車両とETCカードの利用は固定(車両限定)

UC・ETCカードとは

- ・1台あたり月額利用額制限無し
- ・車検証の使用者欄の名義は問いません
- ・車両とETCカードの利用は固定ではありません

今回はETCコーポレートカードからUC・ETCカードへの切り替えにより、今までより高速利用料金を抑えられたケースをご紹介します！

組合員様からの
ご相談 ETCコーポレートカード15枚利用で毎月の利用額は50万円。15枚の内10枚は月額5千円利用の少額カードです。経費を節約する方法はありますか？

STEP 01 次のことを確認させていただきました

Q. 毎月のご利用額に大きな変動はありますか？

A. 10枚とも月による大きな変動はありません。

Q. すべての車両にETCカードを備え付ける必要はありますか？

A. どの車両も利用額が少ないため、数枚のETCカードを会社に備え置き、使用するときを持ち出すような管理もできます。



STEP 02 カード切り替えのご提案

確認させていただいた内容をもとに、15枚中少額ご利用のETCコーポレートカード10枚をUC・ETCカード5枚へ切り替えるご提案。総枚数は15枚から10枚へ減少になります。

STEP 03 経費削減効果

01 現状

ETCコーポレートカードの割引率(現状のまま)での割引を計算してみます。

ETCコーポレートカード5,000円×10枚=合計50,000円ご利用
5,000円×0%=0円/0円×10枚=0円/割引=0円(割引なし)

02 ご提案

次に、UC・ETCカードにお切替え、カード枚数5枚に削減・集約した場合の割引を計算してみます。

UC・ETCカード10,000円×5枚=合計50,000円ご利用
10,000円×4%=400円/400円×5枚=2,000円/割引=2,000円
※それぞれのカードの割引率は右表をご参照ください。

03 その差額は

枚数割手数料の差額を計算します。
現状 月額1,050円(11枚~20枚保有) 割引2,000円
ご提案 月額525円(5~10枚保有) 手数料差額525円
1,050円-525円=525円
月額2,525円の経費削減!

04 さらに!

さらにETCコーポレートカードは、1枚あたり年間手数料629円。

UC・ETCカードは年間手数料無料の為、今回のご提案では、629円×10枚=6,290円の年間手数料削減! 年間での削減額は? 2,525円×12か月=30,300円

30,300円+6,290円

月額36,590円

の経費削減!

割引率

ETCコーポレートカードの車両単位割引率 (NEXCO高速国道)

ご利用額	割引率
~5千円	無し
5千円~1万円	10%
1万円~3万円	20%
3万円~	30%

※ETC2.0(事業用車両)・首都・阪神・本四の割引率は上記と異なります。

UC・ETCカードのカード単位割引率 (NEXCO高速国道)

1か月のUC・ETCカード1枚ごとのETC無線通行額	割引率
金額にかかわらず一律	4.0%

今後の

高速料金割引制度のあり方について



国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 国土幹線道路部会の中間答申が公表されました

国土交通大臣の諮問機関である国土幹線道路部会では、持続可能な高速道路システムの構築に向けた制度のあり方について議論がなされてきましたが、その議論を踏まえ「中間答申」が公表されました。

中間答申では、高速道路の維持管理・修繕・更新への取組や将来像などが挙げられており、2065年までの期限とする料金徴収期間の延長について提言されていることはニュースにもなりました。

今回はその中でも、組合員の皆様の関心が高い割引について、「速やかに実現すべき料金制度のあり方」として示されている見直しの方向性をご紹介します。



割引

現行の料金割引の主な課題

見直しの方向性

平日朝夕割引

勤務形態の多様化に未対応
通勤時間帯の一部高速道路の混雑

適用時間帯の柔軟化
通勤者の利用促進等の目的検討

深夜割引

割引適用待ち車両の滞留
運転者労働環境の悪化

割引適用時間帯の拡大
適用時間帯の走行分を対象

休日割引

繁忙期等の渋滞激化
より効果的に観光需要を喚起する必要

繁忙期等に割引を適用しない
観光周遊等を対象とした割引の拡充

大口・多頻度割引

一層の物流等支援の必要性
公平性の確保

現下の経済状況を踏まえた拡充と
原因者負担の公平性の観点からの
縮小の両面について、引き続き検討

マイレージ割引

利用者の実感が薄い

民間ポイント制度も参考に検討

上表の他にも、大都市圏料金の方向性や車種区分のあり方等も提言されています。今回の提言を踏まえ、国土交通省や道路会社は具体的な制度設計を行なっていると思います。具体的な発表がありましたら、また取り上げたいと思います。



(高橋尚志)

解決!

ご相談いただいた組合員様は、早速ご提案通りETCコーポレートカードからUC・ETCカードへ切り替えをしていただき、経費削減になったとお喜びになられていました。また、使いまわしができることで、通勤用車両やレンタカーでのご利用など利便性も向上しました。

※UC・ETCカード切り替えにはその他条件がございます。ご不明な点がございましたら、組合事務局及び担当者までお問合せください。

(道央情報サービス協同組合 川村和則)

初代スズライト・キャリイ

【1961年～1965年】

世界に誇る2サイクルエンジン

小口配送の要の軽トラックは、トヨタ系の「ダイハツ」、「スバル」と撤退予定の「本田技研工業」を除くと全て「スズキ・キャリイ」のOEMとなっており、街中や農道を同じ形の車が走り回り、「ダイハツ」とシェアを二分しています。「スバル360」誕生の3年前、1955年に日本初の量産軽自動車「スズライト」は誕生した。焼け野原の静岡県浜松で「鈴木式織機製作所」は「本田技研工業」同様自転車補助用エンジンでバイク事業に参入し、確固たる地位を築いていた。名称を「鈴木自動車工業」に変更し自動車事業への参入に意欲を見せる創業者「鈴木道夫」に反対するものは多かったが、ドイツの「ロイトLP400」を手本に歴史に残る「スズライト」で自動車業界に参入した。エンジンは空冷2サイクルエンジンを搭載。バックボーン型のモノコック・ボディーや、乗り心地が良い四輪独立懸架式サスペンションは、「バイク屋だからリーフスプリングのノウハウがないからだ」と揶揄されたが、当時不可能と言われていた日本初のFF方式採用など、当時の最新技術を満載した。「バン」や「ピックアップ」をラインナップした現在の「アルト」や「ワゴンR」に繋がる車です。1961年「鈴木道夫」は商用車の主流が軽三輪から軽四輪に移り変わる市場環境を察知、1年間で本格的な軽四輪トラックを開発することを指示。トラックとしての機能を最重視し、合理的なセミキャブオーバー設計によって、クラス最大となる1.502㎡の荷台スペースを確保した。新設計した2サイクル2気筒360ccエンジンはバイクのエンジン2つを繋げたようなシンプルなものでもキャブレターも気筒ごと配置する高速回転型で21馬力を発揮した。生産したのは愛知県豊川市に建設した新四輪工場。この工場を驚異



写真は「スズライト・キャリイFB型」

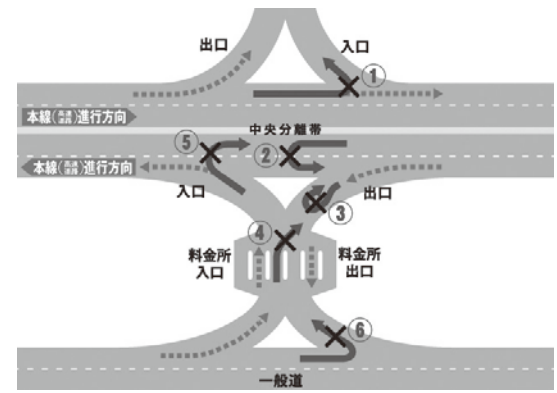
的な低予算の突貫工事で作ったのが、銀行員から鈴木自動車工業に転身した娘婿の「鈴木修」であった。初代「スズライト・キャリイFB型」は、単純堅実で信頼性の高い作りとエンジンの強さ、30万円弱の低価格とが功を奏して商業的成功を収め、スズキの商用軽四輪車市場での地位を確固たるものとした。二代目の「LB型」も継続して「FB型エンジン」が採用されたが、「クランクシャフト」で駆動する「オイルポンプ」により「クランクシャフトベアリング」と「コンロッド」を直接潤滑する「スズキCCI」方式がシリーズで初めて搭載され、「ハイシリコンのピストン」が採用されたこともあり高速走行時の耐久性が従来モデルより飛躍的に向上した。混合油の使用に別れを告げたことにより、排ガスの白煙は格段に薄くなり、メンテナンス性は飛躍的に向上、他社が4サイクルに移行する中で世界最高品質の2サイクルエンジンを作り続けました。「キャリイ」の躍進は続き「バン」は8代目以降「エブリ」となりますが60年間スズキの屋台骨を支えるとともに日本の流通に欠かせない存在となっています。

(岩田一典)

！ ご注意！「高速道路で起きる逆走」

CAUTION

高速道路での逆走発生件数は、なんと2日に1回以上も発生しています。また、高速道路での事故における死亡事故となる割合は事故全体の0.3%に比べ、約40倍の13%という非常に高い割合となっています。高速道路の逆走は65歳以上の高齢者に多くみられ、全体の約7割を占めています。



逆走発生が多い場所

▲ ICや料金所付近

- ① 目的の出口を通過してしまい入口車線を逆走
- ② 目的の出口を通過してしまい本線上でUターン
- ③ 目的の出口を間違えてUターン
- ④ 料金所を通過後、出口車線を逆走
- ⑤ 行先を間違えて本線を逆走
- ⑥ 一般道から料金所出口に進入し逆走

▲ SAやPA付近

- ① SA・PAの入口を出口と間違えて逆走
- ② 行先を間違えて逆走



逆走車は追越車線を走行してくる傾向があります。逆走情報を見聞きしたら速度を落とし、十分な車間距離をとって、前方車両の動向を注視しましょう。逆走車を前方で発見した時は、路肩等の安全な場所に停車し、衝突を避けてください。

実家の本棚

— Vol.5 —

実家に置き去りにしていた本、整理したはずの本が出てくることはないでしょうか？また処分しようとした本を読み返し整理にならないことはありませんか？そんな懐かしい書籍をご紹介します。

『本田宗一郎との100時間』 城山 三郎 著 [1983年9月 / 講談社]

本田技研工業の創立35周年の記念行事の日、多くの展示物の中に1200ccの大型バイクがあった。職員制止を聞かず75歳の小柄な男がふらふらとバイクを発進させ、海外の記者もびくびくして支えに走った。バイクは見事に開場を一周し拍手喝采となった。この男こそ戦後日本を驚異的なエネルギーで突っ走った創設の経営者本田宗一郎であった。

本田宗一郎は自らも多くの著書を書いているが、本書は城山三郎が本田宗一郎に100時間密着取材したものとなっている。時代は本田宗一郎が引退して最高顧問となっていた当時のことを書いている。引退後もアグレッシブに現場に顔を出し大企業の元経営者ではなく親父として親しまれた。本田は整備工場から始まり整備工場に限界を感じたトヨタのピストンリングの下請けも行ったことがあるが、トヨタのあまりに厳しい品質管理により94%は返品を受けていた。展示場で本田は一台のスクーターの前に足を止めた。自信作であったが全く売れず本田を倒産の危機に陥らせた「ジュノー号」である。会社は常に火の車であったが、本田が開発した「スーパーカブ」のヒットが会社を救った。日本の小型バイクは2サイクルが当たり前であったが、本田はあえて馬力では不利な4サイクルを採用し、経済性もより馬力でも価格でも他社を凌駕、それは走る精密機械と言われていた。そしてバイク販売の半数のシェアを持ち当時100社以上あったバイクメーカーのトップに立つことになる。

その後通産省と対立しながらも4輪に進出、本田技研工業は名前の通り常に新しい商品に挑戦し頻りに本田宗一郎が仕様変更を行ったことで、軽四輪「N360」に至ってはモデルチェンジしてないのに半年後には別な商品となってしまう。販売店が苦慮したとの逸話も残っている。航空機のエンジンが理想とする空冷にこだわる本田と若き後継者たちとの論争の中、水冷方式の開発を認め、これが世界一厳しいと言われた排ガス規制「マスキー法」をクリアし世界を驚かせた「CVCCエンジン」の開発へとつながる。後継者の成長を確信した本田は引退を決めることになる。その時本田はまだ67歳。職員にいつも雷を落とす、遊び好きで豪放磊落な本田は引退後も社員に愛される車好きな親父であった。ホンダのバイクにまたがり、メリハリのない運転をしていると「エンジンには1万回転以上で回せ」と後ろからスパナが飛んでくるような気がする一冊である。

(岩田一典)