

運輸労連 第55回中央委員会

2017 春季生活闘争方針を決定！

物流は、今も昔も人と人との架け橋！ 物流の重要性を社会に発信！



運輸労連は1月25日、静岡県伊東市の「伊東ホテル聚楽」において、第55回中央委員会を開催。139人の中央委員、30人のオブザーバーが出席しました。

第55回中央委員会の議長団に選出されたのは、城戸中央委員（中国ブロック：広島県連/広島運輸労働組合）・北島中央委員（九州ブロック：佐賀県連/松浦通運）が選出されました。



赤松広隆（衆）顧問は、公務多忙の中、激励に来場されました。

顧問は「業界の低賃金や長時間労働の体質を正さなければ、業界の人手不足は変わらない」と指摘しました。また、インターネット通販の利便性を支える物流現場の実態や、AI、自動運転の実用化など、輸送構造が抜本的に変わる時期に備え。「運輸労連として、将来の物流・流通のあり方について議論・検討が必要ではないか」と述べました。

難波中央執行委員長は、「荷主との関係を、これまでの従属的な関係から、ビジネスパートナーへとその関係に変え、適正な運賃・料金の収受に向けて、働く者の立場から経営側に対し今こそ訴えるとき」と強く。また、トラック運輸産業への入職希望者の激減と高齢化により、トラックドライバーが「絶滅危惧職種」になりかねない一方、「インターネット通販・eコマース」関連貨物の輸送需要は活発である状況を踏まえ、「運賃は無料ではなく、有料であることを今こそ発信すべき」と強く訴えました。さらに「私たちは、日々の経済活動・人々の暮らしと生活を営む上で、止めてはならない物流に携わっている。その使命を守り続けなければならない」とし、そのためにも



「2017春季生活闘争は、「仕事」と「賃金・労働条件」の両面ともに、より魅力ある産業として生まれ変わる重要な闘いだ」と位置付けました。



議事に入り、小畑中央書記長が活動経過報告と第1号議案「2017春季生活闘争方針」を提案され、すべての組合が取り組む項目は、①賃金引き上げ ②賃金制度の確立・改善 ③企業内最低賃金協定の締結 ④一時金 ⑤65歳までの雇用確保の取り組み ⑥総労働時間の短縮と割増率の引き上げ ⑦非正規労働者の処遇改善、の7項目と提案された。

主な要望・質問



神奈川県連 小久保中央委員

○①モデル賃金に基づく賃金制度の改善と取り組みについて、8組合において一定の前進とございました。この経緯・内容を、他組合の参考のために、今後公表する予定があるのか。M&A と労使関係のレポート、調査研究報告のように、読み応えのある内容で出していただければ、他組合の参考になる。

○①企業内最低賃金協定の締結と特定最賃の確立に向けての取り組みについて、本年3月12日に新免許区分が施行されるということで、準中型免許が新設をされる。これは本部の方針の中の準中型免許に対する最低賃金目標設定額、これが残念ながら

示されていないということで、今年の3月12日から施行されるということであれば、きちっとした形で何らかの方針を示すべき

②長時間労働・低賃金の実態になりつつあるトラック運輸産業ということで、難波委員長のほうからもお話がありましたけれども、その中で、やっぱり事業の公正競争の観点から、産別最賃の締結というのが必要。関係省庁に対して、議員懇などを通じて、特定最賃確立に向けた取り組みを要望。

③地域別最低賃金は、全都道府県がほぼ同率で増加しており、都市と地方の最低賃金の差は広がっています。例えば東京が932円、北信越の福井県では752円ということで、5年で25円広がったという状況になっております。物価の関係等々、様々な要因があるとは理解できますが、この状況が続けば、都市部と地方の格差はますます広がるのではないかと懸念されます。若者の地元での就業を促す上で、地域間格差の是正に努めなければならないと考えています。今後も地域別最低賃金は引き上げがされると思われまます。率ではなく額にこだわった引き上げを進めていただくよう要望いたします。

④提起されている運転者企業内最低賃金協定目標額の大型運転者と普通運転者の格差についてであります。AからDランクあるうちの大阪でいいますとAランクになりますが、Aランクでいいますと、時間額、ことしの提案では大型1400円、普通1260円となっております。その中で、普通運転者であります。現在、求められている業務内容には付帯作業とかセールスの要素が加わるなど、専門化・複雑化していることが多く、昔と比べて異なる業務実態があるかと思われまます。目安となる明確な格差の基準があればお聞かせ願いたいと思います。

⑤地域別最低賃金は、全都道府県がほぼ同率で増加しており、都市と地方の最低賃金の差は広がっています。例えば東京が932円、北信越の福井県では752円ということで、5年で25円広がったという状況になっております。物価の関係等々、様々な要因があるとは理解できますが、この状況が続けば、都市部と地方の格差はますます広がるのではないかと懸念されます。若者の地元での就業を促す上で、地域間格差の是正に努めなければならないと考えています。今後も地域別最低賃金は引き上げがされると思われまます。率ではなく額にこだわった引き上げを進めていただくよう要望いたします。

○①トラック運輸産業の長時間労働や労働時間を改善するための協議会が、今中央・地方でそれぞれ開催をされており、全国的な内容を見ると、その取り組みについても温度差が出ている。労連本部として、全国の統一項目としての問題提起をするのも一つの方法ではないか、本部の考えもあればお聞かせをいただきたい。

②中央段階で統一した取り組みの推進を行うようご要望をお願いすることと併せて、運賃料金・労働環境改善に向けて、より一層の取り組みの強化をされたい。

③トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について要望いたします。協議会において今期よりパイロット事業が実施されています。一運行当たりの拘束時間を縮めるためには、「荷待ち時間の解消」「高速道路の利用」といった意見に概ね収斂されるのではないかと考えられます。荷主都合による待ち時間の解消に向け、ガイドラインの策

定に当たり、一定時間、例えば 30 分を超える待ち時間が発生した場合には、別途料金が収受できる仕組み等の導入をされるよう検討をお願いいたします。

- ①北海道独自の問題で、今年 8 月に台風 10 号をはじめとした自然災害により、JR の石勝線及び国道 274 号線の日勝峠が崖崩れや橋の倒壊など、壊滅的な被害を受け、道東自動車道の占冠インターと清水インター間が現在、無料走行の取り扱いになっていますが、その適用が当該区間のみ通行した場合にと限定されているため、運用開始インターで再利用しなければいけないという非常に大きな利便性が損なわれた実態となっています。そういう実態のため、当該の占冠や清水インターの出口、及び国道接続道路付近での慢性的な渋滞や、再進入車両の交差点や私有地、公共施設などでのUターンによる事故が懸念されるという弊害も出てきており、北海道地連といたしましては、連合北海道と連携をして、民進党北海道にUターン場所の確保や、札幌から道東地区へ通行した場合であっても当該区間を無料化するよう要請書を提出し、問題解決に向け取り組んでおりますが、ぜひ中央本部としてもこの問題について議員懇等を通じて取り上げていただき、国土交通省及び NEXCO への対応をぜひ強めていただきたい。
- ①要求額の算出について、2017 春闘においても要求額については交通労連トラック部会との共同ベースに 4.5% を乗じた金額となっていますが、関東ブロックの中では、実はこの交通労連にトラック部会がない県連が 4 県連あります。関東ブロックの中で半分の県連でトラック部会が交通労連さんにございませぬ。また、関東においては交運労協の登録人員を千人単位でここ数年減らしてきているのが実態であります。このような組織との共同ベースでは分母の数が異なることを考慮すると、本来ならばもう少し高めの設定になる要求額が下がっているのが実態だと思っておりますので、今後の共闘のあり方について、本部の考え方をお聞かせ願いたいと思います。
- ②要求に関する考え方、③地域実態としての隔たりが大きく、地域のベース賃金を基礎として設定とありますが、ブロック内といっても、関東ブロックの地域最賃は東京の 932 円から群馬・山梨の 759 円と 179 円の開きがあります。また、賃金・労働条件の報告書では、関東ブロックの所定内労働時間賃金は 20 万 9,230 円から 25 万 8,259 円と約 5 万円の開きがあり、加重平均は 24 万 32 円となっております。このような現状で地域ベースの要求額設定の根拠としては無理がある。
- ③所定内労働賃金は基本給と通勤手当を除く諸手当に所定内労働時間分の歩合給を加えたものとします。なお、諸手当の位置付けについては単組ごとにさまざまであることから、その取り扱いについてはブロックの判断とありますが、各直轄加盟単組からの意見では、扶養手当、無事故手当などの指標となる各諸手当の金額を要求内容の参考にしたいという意見もあります。次回の賃金・労働条件調査では調査項目に加えていただきたい。
- ④中央本部は長時間労働ありきでなく、安心して働けるモデル賃金の構築は、賃金総額のうち 6 割保障給の取り組みとしていますが、中小単組が大半を占める運輸労連において、単組での労使協議だけでは難しいと思われまふ。運輸労連運動の取り組みとしてモデル賃金制度の取り組みについては、トラック協会などへの要請や、各企業向けのリーフレットの作成などを検討していただきたい
- ⑤賃金要求基準の地域のベース賃金について、ブロック単位だけではなくて、加えて県単位での直接加盟単組における所定内労働時間賃金の単純平均を基礎とした設定をするということも認めていただけないかということも今後ご検討していただければありがたいと思います。私ども、中国ブロック、大きく分けて山陽筋、山陰筋がありますが、この 2 つを見ても大分、経済的にもいろいろと差はございませぬ。もう少しそういったところをご配慮いただきたい。
- ⑥要求基準 11,000 円につきましては、「ほかの加盟企業さんは賃金が高いですな」と、中小企業には理解を求めづらい状況にあり、交渉の入口から説明に手間取るといった状況になっています。加盟組合の中には、交渉しやすい要求額を求める声もあります。現地の判断を求めるなど、検討をお願いします。
- ①特別条項付き 36 協定の上限時間規制の法定化とインターバル規制の導入に向け、取り組みを強化すべきです。残業を前提とした仕事の進め方や賃金のあり方を労働者と経営者双方でつくり上げるためには、労使双方の意識改革が必要です。仕事も家庭も両立させる、働く人の健康を守るためにも実現をさせなければならない、待ったなしの課題で

あります。

②中央本部から連合本部に対し、限度基準の法律化に当たっては適用除外の業種や業務が発生しないよう、業務などによる事項も条文に規定するように主張されていますが、法律化に向けた取り組みについては、行政、業界団体、運輸労連推薦議員へのさらなる要請をお願いします。

○①危険物積載車両の迂回走行に対し、行政よりエスコート通行方式が代案として出されていますが、現実的には難しい方式です。メッシュの細かい通行方式となるよう、関係省庁に対し対応を強化していただきたい。

○①大型運転手は職業別、年齢階層別、年間所得到達目標額の700万円に向け、会社への要求をしていきたいと考えておりますが、月例賃金、時間外手当、一時金などをどうつなげたら700万円になるのでしょうか。会社から要求の根拠を求められたときに説明ができるようにご教示いただきたい。仮に一時金を120万円の満額を勝ち取れたとしても、残りの580万円を月々の賃金で稼ぐには時間外を100時間やっても届かないのが実態であり、目標として所定内労働時間賃金をいくらまで引き上げればいいのか。この700万に近付けるためには本当に中小というのは寝ないで働かないと、まず、それでも届かないのが実態です。時間労働を増徴しているのではないかと。

②賃金制度確立改善の取り組みについてです。政府内で「働き方を見直す」議論が活発化していく中で、新賃金モデルで示されている基礎給60%が確保できれば、労働時間短縮により、時間外労働が減少しても、生活の基盤となる賃金確保の面では減少を食いとめることができます。トラック労働者の生活の安定、将来に向けた安心などにつながると考えています。改善基準達成にある6割保障給の義務化に向けた今日までの取り組み経過と実現に向けての課題・見通しについてお聞きしたいと思います。また今後、検討するとされていた職種ごとのモデル賃金について、どの程度検討が行われているのかについてもお願いします。

③職種別・年齢階層別、年間所得到達目標額についてであります。現在提起されている目標額の各職種は、大型運転職、普通運転職、作業職、事務職の4種類となっており、その中の作業職について言えば、最近では多くの現場スタッフに対して指示・命令して作業管理を行うフォークリフト・オペレーターもふえてきているという認識をしており、その業務内容からも責任度合いはかなり高い職種であると考えています。現在は作業職として職種が一括りになっていますが、求められる業務の重要性、役割などを踏まえた職務区分を新たに設けるといった検討も必要と考えています。

○①私も以前長距離運転手をやっていましたが、昼間荷物の積み卸し等をやり、汗をかき、また埃にまみれて、家に帰ることも出来ない状態です。主要な高速道路のSA・PAなどに、せめて、シャワーでいいですから、何か所か設置を増やしていただくと、長距離ドライバーとしては大変助かるかと思っておりますので、ご検討いただきたいと思います。

○①トラック輸送は、駐車しないとそもそも業務が成り立たないということから、「今後も全日本トラック協会と協力しながら、荷捌きスペースの拡充、集配車両の規制除外措置などの取り組みを引き続き推進します」と記載されていますが、近年、政策課題としての取り組みが弱くなっている感じが否めません。駐車問題の取り組みを再構築して、スピード感を持って推進していただきたい。

○①12月20日の第5回「働き方改革実現会議」において、同一労働・同一賃金ガイドライン案が示されました。それを受け、連合神津会長から、「ガイドライン案を示すことは有益、労働政策審議会での速やかな議論を基本的な考え方の提示が必要、処遇差の合理性の立証責任は使用者、賃金・手当等の実態・性格に即して判断を。現場の集团的労使関係での話し合いが重要」とコメントされています。運輸労連中央本部として、対応と今後の取り組みについてお聞かせ願いたいと思います。

○①連合へ要望として出していただきたいのですが、非正規社員の労働条件の改善についてです。「不本意非正規」の方と、「本意による非正規」とをもう少しはっきり分けて運動を進めるべきではないか。非正規の中でも不本意、仕方

なく非正規になっている方こそ、喫緊の課題ではないか。

- ①定年退職後のライフプランを支える重要な役割を持っていることから退職金制度は必要不可欠と考えていますが、加盟組合の中には退職金制度が確立されていない企業もあるため、制度確立に向け、取り組まなければならないと考えております。制度の仕組みや在り方などについて具体的な指導を府県連にいただきたい。
- ①総労働時間の短縮と割増率の引き上げについてであります。組合員の労働時間管理の徹底を図る取り組みが提起されており、昨年には中央本部から指導文書も出され、大阪府連では簡易な点検チェックリストを作成して職場点検に取り組みましたが、運輸労連全体で統一した点検内容をもって取り組むべきではないかなとも思っています。つきましては、より効果的な取り組みとなるよう、中央本部で統一した点検チェックリストを作成して全国的な状況把握に努め、現地指導に当たっていただきたい。
- ①Gマーク認定事業者に対するインセンティブのより一層の充実への対応と推進に向けての取り組みについて、運輸労連加盟企業が元請事業者となる場合は、協力会社を選定する際に、Gマーク認定事業者の使用を推奨する指導を行うようなことも運輸労連として必要ではないか。
- ①ブロック専任オルガナイザーの配置、担当者の育成に向けたセミナー開催や具体的なマニュアル整備などの取り組みをお願いしたい。
- ①昨年の第24回参議院議員通常選挙では中央本部よりブロック割りされた推薦候補者を単組事情もあり、最後まで府県連全体で支援する体制がとれず、現地では他産別の対応に苦慮いたしました。選挙闘争においては一体感のある取り組みが現地府県連でできなければ、推薦候補者全員の当選は当然勝ち取ることができません。このような前回選挙時の反省を踏まえ、来るべき衆議院解散総選挙では、本部段階でブロック内の推薦候補者を一本化して支援体制を整え、現地府県連が混乱することのないよう、対応をお願いしたい。

本部より、答弁、考え方が示され、挙手による採決が行われ、絶対多数の賛成により第1号議案は可決しました。

スローガンである「力と政策 運動と未来 社会的地位を向上させ魅力ある運輸産業を構築しよう」も採択されました。

最後に森下中央副執行委員長の閉会あいさつ、難波中央執行委員長の音頭による「団結がんばろう」三唱をもって第55回中央委員会は終了しました。

