

2017年07月06日(木)～07日(金)『運輸労連『第50回定期大会』』

運輸労連は7月6日(木)～7日(金)の2日間、滋賀県大津市・大津市民会館において「第50回定期大会」を開催。代議員・オブザーバーほか、約750名が参加しました。

第50回定期大会には、連合・逢見事務局長をはじめ、民進党・近藤副代表、交運労協・住野議長、交通労連・山口中央執行委員長、三日月滋賀県知事、越大津市長、全国労働金庫協会・吉田副理事長、全労済・阿部田常務執行役員、運輸労連顧問・赤松衆議院議員ほか多数のご来賓の方々にご臨席を賜りました。



議長団には、近畿ブロック 滋賀県連 西村代議員(中)、東海ブロック 愛知県連 稲垣代議員(左)、関東ブロック 東京都連 米田代議員(右)が選出されました。

難波中央執行委員長あいさつでは、「政府の働き方改革での実行計画を踏まえ、運転業務の一般則適用を求める100人署名を行なう」と運輸労連全体、働く者の連帯で闘いに挑む」と力強いあいさつがされました。

来賓あいさつで連合・逢見事務局長は、「働き方改革実現会議では、私たちの意見が十分に反映されず、自動車運転者は5年の猶予期間・年960時間以内の上限規制が適用されることに関しては非常に残念」との見解を述べ、運輸労連が求める自動車運転者への年720時間以内という一般則の適用を求める取り組みに対し、連合として全面的にサポートする考えを示しました。

大会議事では、「一般経過報告」および第1号議案「2017～2018年度運動方針」、第2号議案「規約・規程の一部改正」、第3号議案「2017年度一般会計予算ならびに特別会計」、第4号議案「役員選出」を提案。その後、第2号議案の投票結果が議長から報告し、可決が確認されました。続いて、運動方針案などに対して14名の代議員から質疑・要望、神奈川県連より小久保代議員が、①白・営業ナンバートラックも、事故などの報道では同じトラック、営業用トラックとキチンと伝える報道を要請。②SA/PAでの、シャワールーム増設 ③多様な働き方、副業を認める週休3日制 ④働き方改革での連合の立位置の質問がされ、1日目の議事は終了しました。



大会2日目は、前日の一般経過報告、2017～2018年度運動方針(案)に関する質疑・要望に対し中央本部の各担当役員が答弁。その後、一般経過報告の承認、続いて第1号議案、第3号議案について、それぞれ可決されました。また、「自動車運転者に改正労基法の時間外上限規制の一般則適用を求める

決議(案)」と「スローガン」も採択されました。

最後に役員選出が行われ、難波中央執行委員長の音頭で「ガンバロー三唱」が行われ、第50回定期大会は無事終了しました。



大会準備本部の皆さん！ ありがとうございました。



運輸労連は1968年11月12日に結成されました。以後、トラック運輸産業で働く者としての「安全運行」に向けた強い思い。そして「労働環境・労働条件の改善」に向けた、人から人への不断の運動が紡がれ続け、本日で50回目の節目の大会を迎えることができました。

現在のトラック運輸産業は1990年の規制緩和以降、荷主に従属する関係を余儀なくされ、コストカットの名の下に不毛な過当競争を強いられています。そのため、トラック運輸産業は長時間労働・低賃金が常態化。慢性的な長時間労働は過労死の原因となり、厚生労働省の調査によると「脳・心疾患の支給決定件数」ではワースト1というのが実態です。また長時間労働はドライバーの健康を損なわせ、安心・安全・信頼の輸送システムの維持を大きく阻害しています。

このような労働実態ですから、トラック運輸産業の将来を背負う若者は激減し、高齢化と人員不足により、まさに「絶滅危惧職種」になりかねない

状況で、明日にでも物流は止まってしまうかもしれません。これは、非常に現実味を帯びた将来予測です。それだけ、現在のトラックドライバー不足は深刻な問題です。

自動運転や物流における無人化計画は、ドライバー不足・ドライバーの負担軽減・事故防止の観点から注目を集めています。私たちはこれから発生する未来の技術革新にいかに対応すべきか。次の50年に向かい、皆さんと考えていきたいと思えます。一方、政府は働き方改革実現会議の実行計画を踏まえて、時間外労働の上限について、年720時間以内などとするを労働基準法制定以来、初めて罰則付きで定めることとしました。しかし、自動車運転の業務には一般的なルールが適用されず、他の業務への規制開始から5年後に、年960時間以内の上限規制が適用されることとされました。また、休日労働を含むかどうかは明文化されておらず、休日労働が別枠となれば過労死基準を大幅に上回る時間外労働が容認されることとなります。運輸労連は一般則の適用実現をめざし、100万人請願署名をはじめ、総力を結集して取り組みたいと思えます。



大会質疑

○北海道地連

- ・賃上げや一時金の統一要求について、夏季一時金60万の要求を勝ち取るために、厳しい闘いを強いられているが、今後も賃金や諸条件の改善に向けて努力していきたい。
- ・組織拡大について、メディアを使った大々的な行動に変えてみてはどうか。
- ・広い北海道では、地方ブロックに選任オルガナイザーの財政措置をお願いしたい。
- ・働き方改革実現会議の実行計画で打ち出されたものは受け入れざるを得ないとしても、昨年提起した年間3,300時間以内を関係各所へ求め、取り組みをお願いしたい。
- ・健康診断未実施の事業者に関して、罰則強化のため関係各所への働きかけをお願いしたい。
- ・北海道内の高速道路の整備状況を勘案した高速道路料金と割引制度の創設について、国土交通省など、関係各所へぜひ働きかけをしていただきたい。
- ・暫定二車線区間の最高速度規制について、暫定二車線区間のワイヤーロープ区分方式への変更と、最高速度80kmへ引き上げられるよう関係機関への働きかけをお願いしたい。
- ・働き方改革実現会議の実行計画について、猶予期間がなぜ5年になったか、5年後の960時間はどこから出てきたのか教えていただきたい。
- ・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、中央と地方の協議会で連携が取れていないように思えるが、中央本部の考えを聞かせていただきたい。

- ・パイロット事業で着荷主の時間短縮に力をいれていただきたい。この事業は1年で1企業の取り組みとなっており、水平展開できるかどうか多くの疑問を感じる。好事例をスピード感をもって広げていただけるよう、対応をお願いしたい。
- ・運賃・料金について、燃料サーチャージの轍を踏まないよう、待機時間料や積み込み料がきちんと収受できるよう、関係機関への働きかけをお願いしたい。
- ・各種部会をブロック単位で部会が開催できないか検討していただきたい。
- ・春闘時に夏季一時金との同時要求・同時解決ができない単組については、夏季一時金闘争として位置づけ、取り組むべきと考えるが、考えを聞かせていただきたい。
- ・選任オルガナイザー配置に向けて、具体的な進展があれば聞かせていただきたい。
- ・組織拡大担当者研修会について、ブロック単位で開催していただきたい。
- ・新規加盟に至った好事例の発信や、情報共有できるツールの作成をお願いしたい。

○四国地連

- ・高速道路のSA・PAにおける、シャワー施設の増設に向けて、関係各所への働きかけをお願いしたい。
- ・組織改革によって運動領域が前進したこと、広域な事業を持つ企業への好事例などがあれば教えていただきたい。

○中国ブロック・広島県連

- ・Gマーク認定事業者へのインセンティブ拡充として、貨物自動車の車検有効期間の延長について求めている。また、荷主へのインセンティブについても討議できるようお願いしたい。
- ・運輸労連の社会的認知度向上に向けて、飲酒運転撲滅や振込詐欺撲滅といった社会貢献活動を関係機関と協力しながら、社会に運輸労連をPRするための取り組みを検討していただきたい。

○東北ブロック・宮城県連

- ・人材の確保を図っていくために、6割保障給以上義務化の実現に向けた取り組みと、総労働時間が短縮しても年収が減らない取り組みを指導していただきたい。
- ・連合・交運労協に意見反映を行うため、中央と地方に分けた要請事項の作成と、現地の関係各所へ意見反映ができる要請事項等を作成していただきたい。
- ・時間外労働の上限規制の改善に向け、中央と地方が一体となった取り組みが図られるよう指導していただきたい。
- ・労働基準法での0時から24時までを24時間とする暦日単位で、労働時間管理ができるような仕組みづくりを要請したい。
- ・組織化プロジェクト（仮称）を設置し、検討するとあるが、業界再編等、現時点での内容について、中央本部の考えを示していただきたい。
- ・現政権に対しメッセージを発信し、連合へ意見反映を強めることに関して、中央本部の考えを示していただきたい。
- ・専従者配置の将来的なあり方について、いつまでにどのような施策を講じるのか、中央本部の方針を示していただきたい。
- ・組織改革による新会費の取り扱いに関して、5年後以降に運動が停滞しない財政となるようお願いしたい。

○東海ブロック・静岡県連

- ・トラックの駐車環境改善に関して、一般道は対称に入っていないのか？
- ・中央本部と連携のもとに組織拡大対策会議を開催するとあるが、中央本部との連携について、具体的な内容を説明していただきたい。
- ・組織拡大行動の具体的効果や、具体的成果を明らかにするとともに、機関誌上で組織化情報、新規結成組合紹介等の継続的な情報開示をお願いしたい。
- ・組織拡大行動における、行動全体のリニューアルを検討していただきたい。
- ・経営職や管理職にアプローチするマニュアルや、組合の必要性を理解していただくツールの作成および成功事例を示していただきたい。
- ・将来的な一般則適用時の改善基準告示がどうなるのか、示していただきたい。
- ・自動車運転者に特有の働き方への規制や規則はどうなるのか、現時点での見通しがあれば示していただきたい。

○近畿ブロック・大阪府連

- ・11,000円中心とした要求基準は非現実であり、組合員の春闘に対する関心が薄くなっているため、一体感

が持てる要求基準について検討していただきたい。

- ・6割保障給の義務化をはじめ、現地交渉を後押しできる取り組みを進めていただきたい。
- ・定年退職金の要求基準が長年変わっていない理由と、どのような総括の結果、従来どおりの提案になったか示していただきたい。
- ・労働時間管理の徹底に向けて、労働時間チェックツールの活用にあたり、現地で点検しやすく、労働時間だけでなく割増率が適正であるかも含めた内容で作成していただきたい。
- ・低所得による月例賃金の確保や労働力不足に関して、効果的な指導を地連・都府県連に対して示していただきたい。あわせて、年休取得促進に向けて、未消化分の買取を行う法制化を求める声もあることを申し添えておく。
- ・パイロット事業の展開に向けて、好事例等の実効ある内容を教えていただきたい。
- ・高速道路のSA・PAにおけるトラックの駐車スペース確保にむけて、具体的な改善策を示していただきたい。
- ・バスやタクシーと同様に、トラックにも健全な経営や安全の確保を担保するため、下限運賃を設定すべきであり、最大限取り組んでいただきたい。
- ・手待ち時間の乗務記録への記載が義務化されたが、総労働時間短縮の取り組みに加え、適正運賃・料金収受にむけても有効策となるようにしていただきたい。
- ・総労働時間短縮や適正運賃・料金収受に向けた取り組みを進めていただきたい。
- ・高速道路料金の新たな割引制度の新設に向けて、総労働時間の短縮をはじめ、交通事故や環境面へのリスク排除等、制度確立を求めている。
- ・準中型自動車免許の取得率向上に向けて、多くの教習所で取得できる環境整備に努める必要もあるのではないか。
- ・操縦性や安全性に優れた車両製造に向けた自動車メーカーへの要望や、付帯作業は含まない等、ドライバーのより良い就業環境を作ることを検討していただきたい。
- ・特殊車両の通行許可申請について、許可を得るまでの日数短縮と手続きを簡素化できるよう要請していただきたい。
- ・第48回衆議院議員選挙で全員の当選を勝ち取るために、支援体制で現地が混乱することのないよう、中央本部で調整し対応していただきたい。
- ・組織・財政委員会や諸会議等での議論経過を明らかにし、組織運営の将来像を示していただきたい。
- ・会費の平準化にともない、運動の平準化を進めていただきたい。

○九州ブロック・福岡県連

- ・働き方改革実現会議の実行計画に関し、なぜ一般則と別枠になったのか。今後の法制化の前に、長時間労働が軽減される取り組みが必要であるため、労働環境の改善を強く求めたい。
- ・春闘要求額と解決額に大きな乖離があり、現地では要求額が高すぎるとの声が出ているため、今後の要求基準のあり方について現状を踏まえ検討していただきたい。
- ・地域の直接加盟単組に対して、効果的な交渉となるような交渉時期の設定や、本部の具体的支援をお願いしたい。
- ・フォークリフトやオペレーター等、運転職以外の職種についてもモデル賃金の設定を検討していただきたい。
- ・地域別最低賃金の地域格差を是正し、さらなる引き上げが図られるよう、連合への働きかけを強化していただきたい。

○九州ブロック・宮崎県連

- ・事業許可の更新制について、安全管理のチェック強化の観点から、強く求めている。
- ・書面契約の義務化に関し、継続して経済団体や個別荷主の理解・協力が得られ、厳格な運用ができるよう、更なる取り組みを進めていただきたい。
- ・Gマーク認定事業者の安全性をアピールできる取り組みを強化し、更なるインセンティブの充実に向けて強化、検討を要請したい。
- ・ドライバーの休憩場所を確保するため、トラックステーションの整備拡充を求めている。
- ・自転車の車道走行について、事故を防ぐ観点から警察への取り締まり強化、学校での教育推進の要請の取り組みと合わせて、自転車通行帯の早急な整備、自転車走行用の標識設置などを、交運労協、トラック協会と連携して取り組んでいただきたい。
- ・運送以外のコストを適正に収受するための運送約款の改正案について、荷主への理解・認識してもらうための働きかけをお願いしていただきたい。
- ・運送以外のコストを適正に収受する仕組みづくりに取り組んでいただきたい。

- ・高速道路利用における事業用トラックの割引、制度の確立はもちろん、高速道路外の駐車施設利用時の高速料金の通算化や、24時間ETC割引の適用、上限金額の設定などを求めている
- ・送料無料表記への対応について、再配達等には運賃費用が発生していることが一般消費者に認識できる表記となるよう、関係各所への働きかけをお願いしたい。
- ・労働力確保にむけて、トラックドライバーの地位向上をはかり、魅力ある産業にすべく取り組みをお願いしたい。

○関東ブロック・東京都連

- ・オルガナイザーの労働条件について、本部オルガナイザーも含め、改善していただきたい。
- ・専従者配置について、配置にむけて進んでいる県連があるのか、また、今後どのように進めていくのかという本部の考えを聞かせていただきたい。

○関東ブロック・神奈川県連

- ・マスコミに対しニュースを伝える際、どのようなトラックが事故や事件を起こしたのか詳しく報道するよう要請していただきたい。
- ・週休3日制に関して、仮に変形労働時間制を利用し1日の労働時間を10時間とし、週の労働時間が40時間であれば総労働時間は減らず、副業を認めると総労働時間は増えてしまいます。本末転倒になると思うが、中央本部の考えを聞かせていただきたい。
- ・SA・PAのシャワー設備が足りていないので、関係機関へ増設を要請していただきたい。
- ・働き方改革実現会議における実行計画で示された、時間外労働の上限時間960時間に関して、なぜ他業種と別枠になったのか教えていただきたい。

○関東ブロック・山梨県連

- ・労働時間チェックツールについて、取り組み内容と具体的な取り組み方を教えていただきたい。
- ・中小企業が大半のトラック運輸産業において、モデル賃金制度の更なる浸透をはかるための取り組み内容を聞かせていただきたい。
- ・高齢者の安全確保の視点から、自転車通行帯の整備にあたり、歩道・自動車道・車道を分離・峻別される取り組みを要請したい。
- ・社会人の自転車走行マナーに関して、中央本部として関係各所に対し、改善の取り組みをお願いしていただきたい。

○関東ブロック・東京都連

- ・現状の基本給・諸手当・時間外労働の割増賃金を新たなモデル賃金に当てはめるにあたり、参考資料としての加盟単組の給与明細の調査の検討をお願いしていただきたい。
- ・特定最低賃金の新設にあたり、最低賃金協定が必要なことから、運輸労連加盟単組をはじめ、連合や交運労協等への協力に関して、中央本部の考えを聞かせていただきたい。
- ・ほとんどの2t車が高層ビルの高さ制限に引っかかってしまうため、法律で建物駐車場の高さ制限を明示するよう、駐車場付き附置義務条例を含め、関係各所へはたらきかけをお願いしたい。
- ・トラックの安全を守る全国行動について、調査結果を早めに発行をお願いしたい。
- ・ホームページの再リニューアルに関して、トップページにフリーダイヤルのページを掲載していただきたい。
- ・新規の組織拡大で運輸労連リーフレットを利用する際、組合未加盟の方でも興味を抱くものを作成していただきたい。

答 弁

○武井中央書記次長（労働政策）

- ・春季生活闘争の組み立てについて、要求の基礎は額ではなく、労働者の処遇改善を進めるための根拠と考える。
- ・妥結額との乖離の解消は、結果としてついてくるものと考えている。取り巻く環境が厳しいことは理解しているが、粘り強く主張していただきたい。
- ・春季生活闘争の解決時期について、より多くの単組が4月中まで解決できるよう進めていきたいと考えている。3~4月中の交渉の進展について、交渉ニュースの活用等を検討していきたい。
- ・夏季一時金の春闘同時要求について、組合員が安心して暮らすために、早い段階での解決が不可欠であることから、今後も賃上げとの同時要求・同時解決を基本としたい。
- ・モデル賃金に関して、基礎給6割確保に向けて取り組みをお願いするとともに、地域における学習会へ参加し、周知に努め、加えて事業者団体や行政に対しても、理解を深める取り組みを進める。
- ・モデル賃金の諸手当に関する調査について、他の組合への聞き取り調査は、開示することによる影響を勘

定しながら検討していきたい。

- ・特定最低賃金の創設について、高い壁があることを認識しながらも、協定数の拡大に向けて、情報発信や他団体とも協力を深めていきたい。
- ・都市部と地方の地域別最低賃金に差があることについて、連合を通じて格差解消に向けた取り組みを行っていきたい。
- ・退職金の増額に関しては、企業の財務状況を悪化させ、労働条件に影響を与えかねない。一方、退職金制度のない企業には、中小企業退職金共済制度への加入促進を図るなど、取り組みを進めていただいている。会計基準の影響も含め、今後検討していきたい。
- ・働き方改革実行計画に関して、過労死が多発している中、上限規制が他の産業と違うのを許すことはできない。年間拘束時間 3,300 時間以内への短縮および他産業と同じ一般則適用となるよう行政に求めている。
- ・一般則が適用された場合、総拘束時間の短縮はあっても、他の規制がなくなることはないと考えている。
- ・自動車運転業務以外は一般則が適用となることから、事務職や作業職などの方に対し、業務の見直しや人員の配置など取り組みを進めていくことが必要と考える。
- ・週休 3 日について、一般論として休日に副業を認めることは本来の趣旨に合わないと考える。過重労働の防止と賃金の確保のために、今後の取り組みについて検討したい。
- ・定期健康診断に関して、行政に対し健康管理をしていない業者を摘発し、業界から退出させていくなど、指導を求めていく。
- ・労働時間管理に関して、どのような賃金体系であっても、労働時間の把握が絶対条件である。
- ・チェックツールについて、所定内賃金と所定外賃金を切り分け、割増率がどのように反映されるか、使いやすいものになるよう策定していく。
- ・割増賃金率の引き上げについて、労働基準法改正案の法改正を待つことなく、企業内で取り組みを図ることが重要と考える。
- ・未消化年休の買い取りを法制化することは、年休の消化することよりも買い取りに流れてしまう恐れがあり、取得率を下げる危険性があることから、法律で括ることを求めていかないと考える。

○世永中央副執行委員長（産業政策）

- ・働き方改革実現会議における実行計画に関して、事業者団体は 960 時間という数字は一切言っておらず、当時、720 時間で休日を含まないという動きだった。
- ・なぜ 960 時間という数字が出てきたか、実行計画の記者会見で出席した記者に伺ったところ、サンプルが 100 時間を超えており、時間を下げることについては、経済や国民生活に影響があるため、猶予期間を 5 年とし、960 時間となった。サンプルの出典元を追求したが、担当からの回答はなかった。
- ・運輸労連としてのロビー活動を 1~2 月から強めており、休日を含まない 960 時間はいかがなものかと追及してきた。また、4 月には関係各所へ一般則適用を強く求めてきた。
- ・産別としての力不足と連合との調整について、もう一歩前へ調整すべきだったと考えている。
- ・8 月末~9 月に開かれる国会の中で、働き方改革法案の加筆・修正をしていくため、100 万署名に取り組んでいきたいと考えている。
- ・連合や交運労協との取り組みについて、概算要求や政策要求に関しては、早い段階で地連・都府県連にお知らせしており、今後も強めていきたい。
- ・労働局や運輸局については、働き方改革の関係についての改善が急務のため、統一的な申し入れや要請をしていきたい。
- ・事業許可の更新制について、悪徳業者の退出のために取り組みやすい内容と考えている。今後、事業者団体と連携しながら本部として対応を強めていきたい。
- ・駐車禁止の関係について、警察庁からは、営業用トラックに対しての摘発しないようにするとの通達を出しているが、現場実態はそうっていない。関係機関と連携を取り、取り組みを進めたい。
- ・トラックの駐車環境を改善する取り組みについて、一般道の関係が議案にないとの指摘があったが、議案になくても政策には上げている。
- ・トラックステーションの関係について、休憩場所として 24 時間無料で利用できる駐車場とトイレがあるので、関係各所との連携は必要と考えている。
- ・一般道におけるスペースの問題は、地方整備局がメインであり、対応することが難しい実態があるため、一旦整理し検討したい。
- ・書面契約の義務化について、適正な運賃料金の収受に向けて最大の重要課題と考えている。
- ・外との書面化の関係については、JA や農家との対応など地方の問題点を把握している。今後、整理も含め対応していきたい。
- ・トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の取り組みにおける、インターバルの関係について

は、今後整理をさせていただきたい。

- ・着荷主の対応も含め、時間短縮に向けてスピード感を持って水平展開したいと考えているが、着荷主が決まっていない地域もあり、改善が進まない実態がある。また、パイロット事業には協力するが、終わったら今までどおりに戻す荷主がいることも事実。これらの問題も含め、中央協議会への対応を進めていきたい。
- ・Gマークのインセンティブについて、総合評価方式として対応するための取り組みを進めていきたい。
- ・車検の関係については、トラック協会と今後調整していきたい。
- ・交通事故等でトラック表記の区別について、意見として承りたい。
- ・SA・PAの環境やシャワールーム等の設備の関係について、トラックドライバーの労働環境改善には必要と考えており、今後、地域の実態を踏まえながら関係各所と話をしていきたい。
- ・運賃料金の問題について、国土交通省はトラック運送約款の施行に際し、パブリックコメントを出している。トラックだけ運賃が上がっていない問題もあるので、再度行政に強く申し上げたい。
- ・高規格幹線道路に関して、整備率は北海道が低いのは理解しているが、高速道路料金に関しては、大都市近県と地方大都市、それ以外はほぼ同じであるため、北海道のみの対応ができるかどうかは実態を見ながら検討していきたい。
- ・高規格道路における暫定二車線区間の最高速度規制見直しについて、最終的にはワイヤーロープ設置による安全対策の検証は必要と考えている。速度規制の関係は事業者団体と検討していきたい。
- ・送料無料標記への対応について、安易に再配達を誘発させないような取り組みを進めていきたい。
- ・社会的インフラへの対応については、今後、国土交通省へ働きかけを行っていく。
- ・労働力確保の取り組みに関して、車の性能や教習所の関係について、連合の中で話を進めていきたい。また、教習所の設備問題にも対応していきたい。
- ・生産性人口の低下、若者の車離れ、低賃金かつ長時間労働が問題となっており、これらを改善しない限り、労働力確保は厳しいと考えている。今後、環境整備に取り組んでいきたい。

○三瓶中央書記次長（業種対策）

- ・トラックの安全を守る全国行動における自転車の走行ルールに関して、調査結果の冊子送付が遅れていることについては、大変申し訳ないと思っている。6月30日（金）に発送したので確認していただきたい。また、定期発行についても、遅延の無いよう行っていきたい。
- ・自転車運転の課題について、今後も、交運労協や全日本トラック協会を通じて、自転車通行帯の整備や、標識の設置に向けて要請を行っていきたい。併せて、各地域でも同様の要請を行っていただきたい。
- ・各種部会のブロック毎の開催について、現在、交通労連と合同開催や各地域にお伺いし開催しているので、適宜参加をお願いしたい。
- ・各ブロックや各県連主導での部会開催について、会議への参加や資料の提供等を行っていきたい。
- ・特殊車輛の通行許可申請について、関係各所に対し申請から許可までの短縮に向けて一定の回答は得ているが、個別審査となるケースが多く、許可まで1~2ヶ月かかる場合があるため、これまで以上に申請から許可までの時間が短縮できるよう、関係機関を通じ、要請を行っていきたい。

○野村中央副執行委員長（組織）

- ・組織改革の運動の前進に向けての検証について、地連・都府県連書記長会議にて運動の前進度合いや、今後の検討課題の意見集約を行いながら、取り組みを進めていきたい。
- ・財政補填の問題から、地域の財政が希薄になって運動ができなくなることがないように、従来以上に組織拡大に向けての取り組みを強めていきたい。
- ・専従者を全県配置するためには、財政面に問題がある。組織改革プロジェクト答申の通り、20万人到達までは現行の選出基準を進める。組織拡大における100%登録の実現に向けた取り組みが重要と考えている。
- ・5月の全国統一行動時にメディアを使ったPRについては、組織拡大対策会議の中で、委員からの話を伺いながら検討していきたい。
- ・新規加盟組合の情報の共有化に関して、今後、組織拡大通信を発信し、加盟の経緯を記載して情報の共有を図っていきたい。
- ・議案書記載の「中央本部との連携のもとに組織拡大対策会議を開催し」の部分は、現地における組織拡大対策会議を指している。会議開催にあたり、必要資料や本部への出席要請があれば対応していきたい。
- ・組織拡大担当者研修会の開催について、各地連・都府県連やブロック単位問わず、今後検討していきたい。
- ・全国統一行動実施の、ターゲットリストに基づく企業訪問に関して、粘り強く取り組んでいくことが仲間を増やす取り組みに繋がると考えている。地域独自の手法等もあり、組織拡大対策会議の中で事例を紹介していきたい。
- ・新規への組織拡大に対し、分かりやすいリーフレットの作成について、組織拡大対策会議の中で、意見を

伺いながら検討していきたい。

- ・オルガナイザーの配置について、現行の基準では引き受けでいただけない実体にある。制度自体の見直しが必要と考えており、速やかに組織・財政委員会の中で選出基準のあり方や、労働諸条件について協議していきたい。
- ・組織化プロジェクト（仮称）設置の検討について、物流以外の企業との組織再編があった場合の対応や、労働組合の有無、従業員の人数等でどのような対応が求められるか、色々なケースが想定される。今後の単組や産別の対応も含め検討していきたい。
- ・次期衆議院選挙に対する体制について、混乱が発生しないよう現地と調整を図りながら進めていきたい。連合に対しても産別としての考え方について、意見反映していきたい。

○杉山中央副執行委員長（広報）

- ・運輸労連ホームページのトップページにフリーダイヤル掲載することに関して、トップページにバナーを設置するなどの対応をしたい。また、その他ご意見いただければ変更することは可能なので、今後も意見をいただきたい。
- ・機関誌上での情報開示に関して、新規加盟組合の紹介については、比較的大きな尺を設けて載せている。誌面のバランスもあるので、中央本部で任せていただきたい。
- ・機関誌上での情報開示に関して、組織化情報については、組織部や現地と相談しつつ、具体的な意見を伺いながら進めていきたい。

○福本中央書記次長（総務財政）

- ・組織改革交付金の調整額について、現状で本部負担の廃止をすれば、現地に影響がでることは十分承知している。
- ・現行資質についての検証を行い、見直す箇所を見直していきたい。今後、組織・財政委員会や諸会議の中で協議していきたい。

○小畑中央書記長

- ・働き方改革実現会議の実行計画に関して、5年の猶予期間と適用されるのが960時間なのは不本意な内容である。臨時国会で修正を加えることが必要であり、多くの議員の賛同を得るためには、名を集めるのが一番有効であることから、運輸労連として100万署名に取り組んでいきたい。
- ・組織内で50万、他産別で50万と考えており、連合や交運労協を通じて協力していきたい。
- ・組織改革に関して、運動の底上げや強化に向けた取り組みとして、財政だけでなく、運動論としての取り組みも、プロジェクト答申を基本とし再構築しながら進めていきたい。
- ・春期生活闘争の要求水準に関して、産業間格差の縮小を求めていくことから、加盟単組に対する指導をお願いしたい。
- ・共謀罪への懸念として、改正によって労働者の生活が脅かされるのであれば反対していく姿勢である。組織内議論を経たうえで、対応していきたい。
- ・組織拡大の手法として、地域の実状にあわせて地道に取り組むことが必要である。組織拡大担当者のスキルをどのように磨くか、研修会などを構築していきたい。
- ・社会貢献活動を通し、運輸労連の社会的アピールはとても重要と考える。どのような場で議論するかも含め、今後検討していきたい。

【要望】

○関東ブロック・東京都連

- ・組織改革に関して、昨年5月から会費の平準化を行ったが、これで組織改革が終わったのではないかとという雰囲気にある。これから運動に重点を置いていくことから、これまでと違った観点で組織拡大展開していただきたい。

○関東ブロック・神奈川県連

- ・答弁内容は理解した。本部批判をしたわけではないので、署名活動について運輸労連全体で力を合わせ、他産業と同じ労働環境を作ることができればいい。

参加者から

○7月6日（木）～7日（金）の2日間「第50回定期大会」が滋賀県大津市民会館で開催された。

森下中央副執行委員長の開会で始まり、難波中央執行委員長から主催者を代表し挨拶がなされた。

◆難波委員長挨拶（要旨）

定期大会にあたり取り組むべき課題を中心に以下の通り挨拶がされた。

初めに、直前に発生した福岡県、大分県での大雨による洪水等で被災された皆様へのお見舞いを述べられた。

一に、働き方改革実行計画への対応として以下挙げられた。

政府は、2016年9月27日に働き方改革実現会議を立ち上げ、2017年3月28日に開催された第10回会議において、時間外労働の上限規制など13項目を盛り込んだ働き方改革実行計画を取りまとめた。その中で、これまで時間外労働の限度基準の適用除外とされてきた自動車運転業務について、一般則の施行から5年後に年960時間（月平均80時間）以内の規制を適用することが示された。しかし、同規制には休日労働を含まないことが明らかにされているほか、一般則にある単月100時間未満・2-6か月平均80時間以内の上限も適用されないこととなっている。

このままではトラック運輸産業の長時間労働が事実上放置されることにつながることから中央本部は交通労連・トラック部会と連名で、厚生労働大臣・国土交通大臣・全日本トラック協会会長の三者に対して、一般則と同様に上限規制720時間への見直しを求めていく。

次に、政策・制度に関する取り組みに関し交運労協を通じて2017年3月-4月にかけて以下、5点を中心に実効性のある社会的規制や安全対策の強化について申し入れた。

- ①自動車運転業務に対する時間外労働の一般則の適用
- ②改善基準告示の見直し
- ③参入規制の厳格化と最低車両台数の見直し
- ④ドライバー不足への対応や安全輸送の確立
- ⑤監査機能の強化

その後、来賓あいさつがあり午後からは2016年度一般経過報告、決算報告・会計監査報告が行われた。

続いて第1号議案―第3議案につき提案、各代議員からの質疑が行われ、本部からの回答は翌日となり、一時休会となった。

翌日、7/7（金）各代議員からの質疑応答に対し、中央本部から回答された。

主に、質問が集中したのは働き方改革実現会議で示された年960時間の根拠はなにか、なぜ自動車運転手が他の産業と差別されるのかということであった。

本部からの回答として出所は不明であるが自動車運転手の月平均時間外労働が100時間前後という資料があり他作業に比べて大きいため、社会への影響を鑑みて段階的に落としていく必要があると判断された。中央本部としてはまずは一般則と同様の基準720時間まで落としていくことを目標に政府に対して意見していくという回答がなされた。

その他、高速だけではなく一般道の休憩所の整備の要求、組織拡大に対する中央本部の援助等を確認し質疑応答を終え1号議案―第3議案は満場一致で可決された。

第4号議案で新役員が選出され新任、退任のあいさつが行われた。

スローガン「自動運転者に改正労働基準法の時間外上限規制の一般則適用を求める決議」が採択され、100万人署名の実施が確認された。

最後に「魅力ある運輸産業を目指して一致団結してがんばろう」と難波委員長の団結がんばろーを三唱し大会は終了した。

○滋賀県大津市民会館で全日本運輸産業労働組合連合会第50回定期大会に参加させて頂きました。

内容は高柳中央副執行委員長挨拶、難波中央執行委員長のお言葉からは労働人口不足で明日にも物流が止まってしまう状況になっている。そのためにも労働環境改善と総労働時間短縮への取り組み方や政治について話されました。1日目の最後に各ブロックより代議員の質疑があり2日目は質疑に対する回答と役員改選が行われ無事閉会となりました。

神奈川代表として日通湘南物流労働組合の小久保委員長が質疑なさいました。内容は

1. トラックというイメージの対応
2. 週休3日に対する運輸労連の考え方
3. SA, PAのシャワー施設の増設
4. 一般則適用除外の経緯と連合の考え方

「ドライバーは他産業が年間720時間の時間外労働に対して960時間の適用、さらに一般開始より5年間は、適用除外との事で同じ血の通った人間なのになぜ差別されるのか、連合などに抗議してほしい」と述べました。

このときに、代議員他よりたくさんの方から拍手がありました。私も物凄く感動致しました。ただ私はこの960時間だけでなく、様々な面で平等でない事は沢山あるのではないかと思います。どの職種につく人間であろうが平等でなくてはいけない。その為にも一執行委員の私達も更に更に一緒に頑張らなければいけないと今回の大会で学びました。

日通湘南物流労働組合 古越 健一 氏

○6日7日両日とも真夏の暑さでしたが、琵琶湖湖畔の為か、少しばかり過ごしやすく感じたのは私だけでしょうか。第50回という節目の年に、初めて出席出来た事をとっても嬉しく思います。

司会者・難波中央執行委員長・来賓の方々の挨拶を聞き感じた事が…。北九州地方の大雨災害に、どなたも触れられていました。思い起こすと、毎年の様に、地震や大雨災害などの話が出ているように思います。何処かで必ず、何かが起きている。地球環境が変わってしまったと感じています。来年は、明るい話が続けばと、願います。

大会会場内に、テレビ番組の取材の方々が数名いました。一時ヤマト運輸の話題が、ニュース番組で頻繁に取り上げられていましたが、最近ではあまり取り上げられていません。メディアを通じて、苦しい運輸業界の内情を社会に伝えてもらい、良い方向に向かえばと思いました。

大会は、報告・承認事項、議案、スローガン採択等、順調に進み、団結がんばろ一三唱で無事に終了。

『がんばろー北九州』『がんばろーメディア』『がんばろー俺』

新栄運輸労働組合 若林 英明