

# 第 68 回 トラック部会・分科会 報告

日 時 ; 1 日目 2017 年 10 月 22 日 (日) 14 : 00 ~

2 日目 2017 年 10 月 23 日 (月) 09 : 00 ~ 11 : 00

会 場 ; 神奈川県足柄下郡箱根町「湯本富士屋ホテル」

参加者 ; 川崎運送労働組合 阿部委員長 (第 1 分散会) 照井書記長 (第 2 分散会)

日通川崎運輸労働組合 中島委員長 (第 2 分散会) 金澤副委員長 (第 3 分散会)

## ■ 1 日目

当日は衆議院選挙投票日と台風 21 号が重なり、選挙協力等大変忙しい中、そして足元の悪い中、北は北海道、南は大分までの 29 単組に加え、東京都連、運輸労連本部合わせ計 57 名の参加で、一人の欠席者もなく 2 日間の討議が行われました。神奈川県連からは、日通川崎運輸労組 中島委員長 (第 2 分散会)、金澤副委員長 (第 3 分散会) と川崎運送労組の計 4 名が参加しました。

定刻よりやや早く、運輸労連本部 三瓶書記次長の司会で始まり、全体座長の任を川崎運送労組 阿部委員長が仰せ付き座長挨拶後、第 1 分散会座長 榎書記長 (佐渡汽船運輸労組)、第 2 分散会座長 矢島特別執行委員 (SBS ロジコム労組)、第 3 分散会座長 日下書記長 (トナミ近畿物流労組) の挨拶、参加者全員の自己紹介に続き、運輸労連本部 世永副委員長が本部挨拶をされて、その中では、「衆議院解散が予定より早まった」「赤松顧問は希望へは行かない」「排除発言が無ければ政権選択選挙になっていた」「立憲民主党が野党第 1 党になる可能性」「働き方改革、上限規制、ドライバーの 720 時間への対応」「100 万人署名は 120 万署名くらいになっている」など、運輸労連本部で取り組んでいる課題や政治との関わりを説明されました。



本部挨拶 世永副委員長



全体座長挨拶をする阿部委員長

休憩後 3 つの分散会に別れ、運輸労連本部より第 1 分散会に三瓶書記次長、第 2 分散会に世永副委員長、第 3 分散会は武井書記次長がサポート役に入り、15 時より 1 日目の討議に入りました。議題は産業政策課題と労働政策課題で、運輸労連機関誌に掲載されたものに沿い進められましたが、ここは中小の集まりらしく実際の現場の意見を交え、率直な意見交換と情報の共有が行われ、17 時頃には各分散会討議を終えました。

18 時 30 分からの夕食時にはお酒が入ることもあり、さらに活発な意見交換があちこちでなされていたようです。

## ■ 2日目

9時より再開。全体討議が行われ、最初に各分散会座長より分散会報告が行われました。

### 第1分散会 座長；榎書記長（佐渡汽船運輸労組）

#### 【 労働時間の短縮 】

- 荷積み荷下ろし時間の指定が出来れば待ち時間が無くなる。但し指定時間に間に合わなかった場合の対応が問題
- 現場からは960時間を下回ると給与が減ると言われる
- 残業ありきの給与体系が問題。若い人が運輸産業に入ってこない要因の一つでは？

#### 【 作業効率を高めるパレット輸送の取り組み 】

- 片道の仕事だとパレット回収が出来ないためバラ積みになる
- パレットを統一化しても載せる荷物の仕分け等が発生すれば現場での効率化は難しい
- 運送業者が考えることでなく荷主企業が考えることではないか

### 第2分散会 座長；矢島特別執行委員（SBS ロジコム労組）

#### 【 労働時間の管理 】

- ドライバーの23%が自身の労働時間を把握していない
- デジタコ、作業日報、タイムカード、運転免許所のICチップを活用した管理システムを導入（日通系が導入）。デジタコのデータと詳細を記入するために手書きの日報を併用している
- 残業60時間にするための取り組みを労使で行っている。残業がオーバーしたら安全会議で取り上げる
- 組合側はずっと言ってきたが、査察に入られてようやく会社側が時短に向けた取り組みを始めた
- 1分単位で時間管理をしている
- 作業日報で自己申告。次の日に事務処理を行い本人も確認する。残業の未払い、漏れはない
- 積置き待ち時間が残業時間になってしまう矛盾がある
- 荷主が締め時間を守らないために荷物が揃えられなく、結果待ち時間が長くなる
- ドライバーを管理するために事務職の36協定が反故にされている



左より岡野記録、矢島座長、世永副委員長



第2分散会。左に日通川崎運輸労組中島委員長

### 【 建設現場での荷下ろし 】

- 現場の都合で荷下ろしの順番を変えられてしまい、長時間の待機を強いられることがある
- 鋼材関係の元請け運送会社では残業時間の概念はない（残業が無い）。そのしわ寄せが私たち中小運送業者に来ている
- 積待機、運行、荷下ろし待機で丸 2 日かかることは建設鋼材を運ぶ業者では当たり前のようにある
- 荷主との契約がどうなっているのか？指定時間等しっかりと書面契約を交わさなければ時短などできる訳がない

### 【 作業効率を高めるパレット輸送の取り組み 】

- 作業効率を上げるためにパレット輸送は進めるべきだが、積着荷主のマッチングが出来ていない限り全体的には難しい問題
- 女性が活躍するためにも（高齢者もそうだが）パレット積パレット卸しは進めるべき
- 着荷主がフォークリフトを持っていない。
- パレットを使わなければ製品があと〇〇個載るからパレット積を認めてもらえない

### □ 世永副委員長のコメント

「ドライバー以上に、事務職やフォークリフトオペレーターなど作業員は 45 時間以上の残業が出来なくなり（36 協定）、厳しい状況になることが予測されるので十分に注意して下さい」

※36 協定の違反した場合に本人責任はないが、上司や会社に対し罰則がある。但し、1 回の違反で直ちに罰則が適用されるケースは少なく、是正勧告が出され改善に向けた取り組みを行えばよいみたいです。

「大手 13 社が労働時間を守れないオーダーを受け付けないと言っている」

### □ 東京都連 文山書記次長のコメント

「労働時間は北日本が意外と守られているが、埼玉あたりから怪しくなっている。ここに集まっている企業はしっかり取り組んでいるが、残業のカウントの仕方すらわかっていない会社がある。運輸業界に稼ぎたいから入ってきたが、時短を進めるために残業が出来なくなっている。人材流失を防ぐためにも、時間当たりの単価を上げていかなければならない」

「運賃の仕組みが出来ていない（建設鋼材の話を受けて）。積荷主との契約はあるが、着荷主との契約が無いので待機時間が発生しても何の対応も出来ない」

## 第 3 分散会 座長；日下書記長（トナミ近畿物流労組）

### 【 労働時間の管理 】

- かなり進んできた。働く人、企業も意識が変わってきたのか
- ただ、昭和な考えの社長さんがおられる所では運んでなんぼ。時短は進まない
- 飲料業界は相変わらず待機時間が長い
- 海上コンテナの待機場所を用意できたが 1 日でダメになった。本部にはその後の検証まで含めた取り組みを行ってほしい
- 北海道は農産物を扱うことが多いので、収穫時期の関係で繁閑の差が大きい労働時間の平準化をすべく取り組んでいる

※第 1、3 分散会の報告は大分端折っています（それ以外もそうですが）。機関誌で詳しく報告されるでしょうから、改めてそちらで確認をお願いします。

## 報告後 その他の質問

### 質問；待機場所について

例えば、地方のトラックが東京に来て荷下ろし時間まで待機しなければならない場合、もしくはその逆で積込の指定時間まで何時間もある場合、どこで待機していいかわからない。

### 答弁；世永副委員長

高速道路の SA・PA の活用、埠頭などのバックヤード的なところを使えないか。災害時にも対応できる。こういう部分を整備していく、労働環境を良くしていかないと若い人材が入ってこない。オリンピックまでが勝負。それ以降は景気の後退が予測されるので、今やるしかない。

### 質問；高速道路の割引について

### 答弁；世永副委員長

使い方は業者によってまちまち。「どこから？いくら割引？」など基準が難しい。1000 キロ使ったら割引対象にすればいいという会社もある。

### 質問；北海道での災害対応、高速道路の無料化継続のお願い

### 答弁；世永副委員長

行政に訴えても杓子定規にしか対応しない。北海道の議員懇談会を活用した方が通る確率は高いのではないか。

## 講演 「トラック運輸の 36 協定について」

### 講師；運輸労連本部 武井書記次長

連合が作成した「0からはじめる 36 協定 ハンドブック」を使い、36 協定について説明して頂きました。大変わかりやすい内容になっており、組合員に 36 協定を説明する場合にも活用できます。

最後に全体座長の阿部委員長より会の協力に対し感謝の言葉を述べるとともに、地元神奈川県連より 2 単組しか参加していないことを例にとり、次回 2018 年 5 月に北海道函館で開催される、第 69 回トラック部会には今回よりも多くの単組が参加できるように、参加者の皆様をお願いして閉会の言葉としました。

### 全体座長を務めさせて頂きました 川崎運送労組 阿部委員長

第 68 回トラック部会において大変に貴重な経験をさせて頂いた本部と、慣れない進行にご協力くださった各単組の参加者に感謝とお礼を申し上げます。

運輸産業は公道を使わせていただき、物を運んでいます。だからこそ、一般の方々を巻き込まない様に、ご迷惑をかけないように交通安全に対して運送会社は十分に注意指導しています。

また荷主の要望に応える事がビジネスパートナーであると信じ、本来の輸送（運ぶ）以外の付帯作業や手待ち時間にも協力してきました。しかし、近年「働き方改革」が進むなかで、積込・卸荷主の行き過ぎた協力要請に対して「待った」の声を上げる事が必要ですが、荷主企業とのパワーバランスから意見も言えず正当な運賃収受に結びつかず、厳しい状況が続いている実態があります。

今回のトラック部会は愚痴ではなく、各労組の働く環境や条件・組織力は違え「働き方改革」に求める想いや考え方を、本音で自分達の言葉で意見交換できた会議だったと思います。

## 第2分散会に参加して 川崎運輸労組 照井書記長

報告者の照井が参加した分散会なので、よそより多く書かせてもらっています。気のせいかもしれませんが、今回は、労働力不足、ドライバー不足という声が少ないようでした。解消しているとは思えないのですが。

全体的には時短は以前より進んでいるように感じられました。ようやく会社側が本気（尻に火が付いた？）になってきたみたいですが、まだまだ荷主の運送会社に対する労働時間の考え方に“コスト”という認識があるうちは、大きな前進がみられることはないようです。今年改定された「標準貨物自動車運送約款」に法的な拘束力（罰則）が薄いことを鑑みても、まだまだ道のりは遠いようですが、私たちが今出来ること、会社に訴えていかなければならないことはしっかりと行っていく。このことを愚直に進めている全国の仲間に勇気とやる気を頂きました。



全体討議



座長、運輸労連本部の皆様

トラック部会終了後、外を見たらまさに台風一過ともいうべき晴天で、中小を中心としたトラック部会の発展を見るような(?) 思いでした。

ここに参加した単組を代表される方と話していると、労働時間、働き方など根本問題は共通点が多く、だからこそ参考になる意見が“ここには多くあります”。

今後、神奈川県連に集う仲間から、1単組でも多くトラック部会に参加されることを期待しています。

## 第3分散会

自動車運転者の総労働時間短縮と一般則の上限規制の適用に向けて、ほとんどの、単組は時短も進んでいる感じがしました。自分の所は月に80時間が切れることが、やっと整ってきた感じです。賃金や残業代の違いがあるが賃金が安いので離職する人が増えているのも上がっていて、何処の単組も同じ悩みを抱えている感じがする。このままで行くとトラック業界が落ち込むばかりだと実感しました。荷主に対しても、かなりの確率で対応は進んでる会社も多くなっているのも実感した。賃金のベースアップや付帯要求も頑張らないと人が入って来ない。大手と違い何か魅力的な事を見出さないといけないと、このトラック部会で痛感した。自分にとって良い事を学んだと思う。

日通川崎運輸労働組合 金澤 薫