

2025. 7. 8
NO. 687 号全港湾関西地方
阪神支部
大阪市港区築港
1-12-2706-6574-8424
078-303-0800

第37期支部労働学校

政府・財界による労基法解体を阻止し、
働くもののいのちと健康を守ろう！

6月7日に大阪港勤労福祉会館に於いて第37期支部労働学校を開催しました。

講義として大阪労働健康安全センター事務局長の丹野弘氏による「政府・財界による労基法の解体を阻止し、働くもののいのちと健康を守ろう！」と題した講演が行われました。



丹野 弘氏

丹野氏ははじめに「労働基準法とは働く上で最低限の基準を定めたもので、立場の弱い労働者を使用者から守る法律」であることや、「日本国憲法第25条ですべての国民は健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有している」こと。労働条件についても「労働法第2条を基に労働者と使用者が対等の立場で決定し労働協約、就業規則及び労働契約を遵守し誠実に労使で履行せねばならない」とことを述べ「労働組合の結成も憲法第28条が保障している。これは使用者に対して個人では立場が弱い労働者が集団で交渉力を持てるように、労働者を守るための法律である」とし「このような対等な立場があつてこそ団結権や団体行動権そして争議権が事実上効果を発

揮する」と説明し「実際に行われてきた労働者のたたかいの歴史は大きく、これからもこの関係性を引き続き継承しなければならぬ」と力説しました。

なぜ長時間労働が
まかり通るのか

また「労働法第32条で8時間労働制が定められているのに過労死や過労自殺が起きるのはなぜか」と問題提起し、一つには第35条の休日の決まりについて「『4週間を通じ4日以上を休む』という一文を入れたことで変形休日制などにより連続勤務の危険がある」と指摘しました。さらに長時間労働をさせるために財界や経団連の意見を取り入れ、企業側の自由度が高いフレックスタイム制や1年単位の変形労働制、高度プロフェッショナル制度などの例外が次々に追加された事に触れ「その最たるものが第36条のいわゆる36協定である」とし「時間外労働をさせるために原則1か月について45時間及び1年につき360時間を限度としているが、特別条項を労使協定し使えば年720時間。単月で100時間未満、2〜6か月の平均で80時間以内まで働かせることができる」と解説し「特別条項も財界の要求により規制を緩和したもの

で、過労死認定ラインまで働かせることができちゃう。これは悪魔の条項である」としました。

労基法を骨抜きに
経団連の狙い

さらに経団連の「労使自治を軸とした労働法制に関する提言」に触れ、その中で①過半数労組と労働時間規制のデロゲーション（意味は原則からの逸脱。規制の適用除外。原則に反しても罰則は科さないことを指す。ラテン語に由来する言葉で権限の削減や損害を与えるという意味である）の範囲を拡大すること②企業に過半数労働組合が存在しない場合は労使協創協議制を創設しデロゲーションを可能にすること③労使協定を事業所単位ではなく本社一括で進めることを具体的要求としており「労働者の健康確保は最優先で時代に合った制度見直しと謳っているが、実際は労基法を下回る労働条件をデロゲーション導入で労使協定を結ばせ合法とし、また本社一括で協定化することで現場や労働組合の声を排除するという危険な狙いがある」と注意を呼びかけました。

財界寄りの意見・報告が目立つ研究会

また「それらを研究、審議する組織として『労働基準関係法制研究会』が創設されている。労働者側委員も存在するが、基本は財界寄りの考え方を持ち、建前は健康確保は最優先としているが『長時間働きたい人の自由も保障すべきだ』とする意見や『残業代稼ぎに走る労働者がいるので割増賃金を廃止すべきだ』といったことを平気で発言している。現実には非正規雇用が蔓延し、ダブルワークを余儀なくされたり、人員不足で長時間労働をせざるを得ない状況だ。それによって健康が蝕まれていることなど、労働者の置かれている立場を理解していない」と痛烈に批判しました。

丹野氏は研究会の報告書からデロゲーションという言葉が消えていることに触れ「労働組合の運動が影響したのは確かだが『一定の範囲内で異なる水準の規定を適用する』と言い換えただけで注意が必要だ」とし「労働組合はディーセントワークを実現・確立する運動に取り組もう」と提言しました。

最後に、Z世代へのアンケートでは「自由に使える時間が欲しい」との回答が多数だとし「1日7時間・週35時間労働制を目指す」とは決して不可能ではない」と強く呼びかけ講演は終了しました。

執行委員 坪井 雄志

交通運輸産業労働者の 処遇改善を求め申し入れ

関西地本トラック・海コン部会



いるが、中小企業においては物価高や燃料高騰が直撃し、経営環境は一層厳しく賃上げも低水準となっている。しかし、近年法改正や各省庁の連携によって、ようやく業界に明るい兆しが見えてきた。交通運輸産業が健全で平等な商取引の業界となるよう指導等を期待している」と述べました。

関西地本トラック・海コン部会は、交通運輸産業労働者の労働環境改善や中小企業の健全な経営構築のための支援を求め、5月13日から15日にかけて関係省庁に申し入れを行いました。

国土交通省 近畿運輸局

13日、部会のメンバー10名が国土交通省近畿運輸局に出向き、改正貨物自動車運送事業法や標準的運賃、燃料高騰対策、改正物流総合効率化法など全23項目の要請書を手渡しました。

河野部会長は「大企業中心に大幅な賃上げを行って

ック事業適正化関連法」は、更新制の導入、適正原価の確保、再委託回数制限など、中小運送事業者の経営実態に直結する規制強化が盛り込まれています。

運輸局の回答を受け、トラック部会委員からは「時限措置である『標準的運賃』の廃止に伴い、同法が施行されるまでの取り扱いと適正原価が標準的運賃を下回らないか」との問いに整備局は「空白期間が生じないよう施行されるまでは『標準的運賃』が励行される」と確認し、制度についての意見は本省に上申するとしてしました。



厚生労働省 大阪労働局

14日、大阪労働局では交通運輸産業に携わる労働者の賃金・労働時間について処遇改善や対策などをまとめた全8項目の要請を行いました。

大阪労働局からは監査監

督官、副主任衛生専門官ら5名の担当官が応対し、要請書に対しての回答がありました。

当局から「トラックの2024年問題について共有するとともに、大阪においては昨年全国で初めて近畿運輸局、大阪労働局、近畿農政局、近畿経済産業局、公正取引委員会が連携し、この5者協定をもとに問題解決に向け取り組んでいる」と説明がありました。

回答後の意見交換では、「高速道路での最高速度の引き上げや長尺規制緩和はドライバーの負担でしかない。また65歳定年延長に切り替える企業が増えているが、トラックドライバーは年齢による労働条件の変更はないものの賃金を下げられるケースが多い」「交通運輸産業においては、長時間労働、低賃金、不規則な就業から求人募集をしても敬遠され、人が集まらない」「労働者の高齢化が進み、年齢に関係なくフルタイムで働いており、貴重な労働力として雇用されている。しかし、改正物効法は企業の効率を求め労働者保護の観点から抜け落ちていく。厚生労働省は、労働者保護を基準としている労働基準法と物効法では相反するものがある」等の意見が出され「外国人労働者の受け入れや同一労働同一賃

金、均等待遇など問題は山積している。効率をよくしても賃金や長時間労働が改善されなければ、人員不足は解消されず、持続可能な産業にならない。当局においては労働環境改善に向けて尽力してほしい」と訴えました。



国土交通省 近畿地方整備局

15日、近畿地方整備局にて要請行動を行ないました。

近畿地方整備局は総務部、道路部から専門官2名が対応しました。

事前に要請書を送付しており、各項目ごとに以下の通り回答がありました。

①寒冷・豪雪地域における事故防止対策と走行環境整備について

「シーズン前には各府県のトラック協会や道路管理者との連名で啓蒙活動を行い、荷主団体に対しては運行経路の変更や不要不急の運送依頼を控えることも要請している」

②特殊車両通行許可について

「荷主や海貨物取扱事業者は特殊車両通行許可が必要であることを理解していないことが多く、近畿地方整備局と関係機関を含めて構成する近畿地域連絡協議会を設置しており、官民連携による啓発活動を継続的に取り組み認知向上を図る」

③自動車運送産業の適正な環境を構築することについて

「関係機関と連携を図りつつ不適切な事業者に対しては監査方針に基づいて監査を実施し、法令違反等が見受けられた場合は処分機能に則って行政処分を行なっていくきたい」

④大型トラック及びトレーラーの駐車スペースについて

「事業者のニーズを踏まえた上で駐車マスの整備を道の駅や、高速道路のサービスエリアのほうで進めている」

⑤高速道路通行料金の深夜割引の見直しについて

「割引適用時間が0～4時の4時間から22～5時の

7時間に拡大しました。深夜時間帯に限らず長距離を利用する場合には料金水準を引き下げる、長距離低減制度を拡充していきたい」

⑥PSカードを発行するにあたって厳正な審査を行うことについて

「引き続き使用規約に基づいて厳正な審査と適切な発行に努める」

⑦道路の老朽化と維持管理について

「平成26年度より5年に1度の定期点検を開始し、その結果により修繕などの措置を計画的に実施している」

⑧大阪関西万博開催に伴って交通量の増加によって車両の滞留のないように夢洲周辺における物流車両の交通対策について

「車線の拡幅や交差点の立体交差の取り組みが完了した」

近畿地方整備局ではできないことに関しては本省に上申するとしてしました。

書記次長 部谷 英治



支部現業部会の視察学習

あべのタスカルで防災体験学習

日頃から意識して防災対策を

6月23日、支部現業部会の視察学習として、大阪市立阿倍野防災センター（あべのタスカル）へ現業部会11名にて防災学習を体験してきました。

震災時の再現で

日頃の備えの

大切さを実感

まず、大画面スクリーンによるストーリー風の映像を鑑賞しました。地震発生時における避難時の間違った行動による悲劇が再現され



震災当時の街並みを再現

た行動による悲劇が再現され、大きな被害となった説

次に別室へ移り、避難時の火元の安全確認や、消火器を用いた消化模擬体験を行いました。今年で30年になる阪神淡路大震災においても、通電火災や、ガス漏れによる二次災害が多発し、大きな被害となった説

明を聞き、避難時でも落ち着いた行動が重要だと感じました。

続いて南海トラフ地震をシミュレーションし、震災直後の大阪の街並みを再現したエリアでは最大5メートルの津波を想定した体験

のなかで、プロジェクターから投影された映像が非常にリアルでした。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の



震度7の揺れを体験できる設備

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

た。特に阪神淡路大震災の揺れに関しては、私自身も大阪市内で経験し、当時の

揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

最後に、阪神淡路大震災と、南海トラフ地震で想定される震度7の揺れをシミュレーターで体感しまし

れ、古古古米や古古古米と呼ばれる備蓄米を迅速かつ大量に市場に放出することとで米の値下げにつながることを強調した。これらの備蓄米は政府が国民の税金で災害時の対策用として購入したものである。メデイアもこぞって持ち上げる。これが正しい姿なのだろうか。郵政を解体した父小泉純一郎の姿がダブって見える。7月20日には参議院選挙を控える。このタイミングでのアピール報道はいかにもきな臭い。全容解明のための流通経路の解明は間違っていると

り、古くなれば畜産に飼料として回されるもので、その際の価格はキロ当たり50〜60円程度で取引される。それを5キロ2000円台後半で国民に売る。そして値段が下がったと強調してドヤ顔で会見する。熱中症対策は、港頭地区独自の防災対策を。私達の職場は、港頭地区であり、地震発生時における揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

熱中症対策は、港頭地区独自の防災対策を。私達の職場は、港頭地区であり、地震発生時における揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。熱中症対策は、港頭地区独自の防災対策を。私達の職場は、港頭地区であり、地震発生時における揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

熱中症対策は、港頭地区独自の防災対策を。私達の職場は、港頭地区であり、地震発生時における揺れについて鮮明に覚えており、リアルに再現されていることに驚きました。

熱中症対策は

まったなし！

る津波で橋や海底トンネルの寸断が発生すると避難や帰宅が困難となり、一般地区以上に防災対策が必要であると思います。体験終了後、関西地本会議室にて各分会の防災対策状況の確認をしました。分会独自の防災対策として、防災士資格の取得、人数分の防災バッグや非常食、飲料水等の確保が実施されている分会もあり、防災意識の高さを感じました。



消火シミュレーション

各分会からの報告のなかで、WBG T計測器が設置されていない企業が数社あり、各職場における周知徹底と適度な休憩の確保や空調服の支給及び貸与については実施されていました。

WBG T基準値と休憩時間の目安は「暑さ指数28以上又は気温31度以上の環境下で連続1時間以上又は1日4時間を超えて実施が見込まれる作業」が対象となり、該当する事業者には「体制整備」「手順作成」「関係者への周知」が義務付けられました。

今年の夏は昨年より平均気温が上回ると言われており、今後より一層の注意が必要となります。

支部現業部会として、熱中症予防対策のみに関わらず、港湾や一般倉庫現場のさまざまな問題を部会全体で共に共有し活動の強化に取り組んでいきます。

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

執行委員 中川原 博

全港湾中央本部 第2回
海コン・トラック・バス・タクシー合同会議

現場の意見を

国交省・厚生労省に届ける

全港湾中央本部第2回海コン・トラック・バス・タクシー合同対策会議が6月3日～4日にかけて日港福会館において、各地方のトラック・バス職種組合員25名、担当執行委員3名で開催され、関西からは旅客部会の3名を加えて8名で参加しました。

開会の挨拶で鈴木委員長より交通運輸関係の情勢、全港湾の海コン・トラックの歴史や運動の経過、交運労協の取組み、海コン安全輸送連絡会議等の報告をもらい「社会変化に沿った運動継続が大事である」と述べました。

次に各地方報告となり、関西地方からは昨年11月の北大阪トラックターミナルの清掃ボランティアと5月

に2回目となる南港トラックターミナルの清掃活動の報告と地方行政への要請行動の報告を行いました。

また、旅客部からは現在のバス労働者の実態を報告しました。

次に、関東地方から横浜港でコンパスの実証実験を行うと報告がありました。

その後、交運労協の慶島事務局より「2024年問題の課題と対策について」と題して①下請代金支払遅延等防止法改正法案について②貨物自動車運送事業法改正法案について③次期総合物流施策大綱についての学習会がありました。

終了後の意見交換では廃止となる標準的な運賃に代わる適正原価運賃について「どれだけ実効性があるのか。また、罰則規定が設けられるのか」と言う質問に対し「今のところ原価計算に基づいての運賃になるので罰則規定までは設けられないだろう」との回答でした。

そして、河野担当中執より「明日は国土交通省・厚生労働省に對しての要請行動を行う。回答は事前に受けているので再度確認して臨むように」と挨拶があり会議が終了となりました。



組合から様々な意見を訴えた

翌日は衆議院議員会館にて国土交通省の要請から始まりました。

最初に畠山副委員長が要請書を手渡し、意見交換が始まり「これまで海上コンテナの安全対策会議が開催されていなかった日本海でも開催の方向で進んでいる。引き続き指導を行ってもらいたい」と申し入れました。

次に関東からは「外国人ドライバーによる白ナンバートラックが横行し、違法駐車もしているので取り締まりを強化してもらいたい」「コンテナターミナルの荷受けの問題で、受け渡し完了後にゲートで偏荷重を指摘され、ターミナルに戻る際にコンテナ横転事故を引き起こした場合の責任の所在について」「ターミナル前での待機時間は改正物効法の荷待ち時間短縮の『努力義務』に含まれるのか。近畿運輸局と国交省物

流・自動車局では違う見解が出されているので意見を聞かせてもらいたい」「フレキシブルタンク輸送での漏洩事故で中身が危険品除外であるために今も行っている」「高速道路の駐車スペースについて大型トラックの枠に家用車や4トントラックが駐車している現状では430休憩（4時間連続走行した後30分の休憩をとること）ができない」などの意見が現場の声として挙げられました。

分かるかな？

懸賞クイズ



目だったら4、鼻だったら9
口だったら数字は何になるでしょう。

686号の回答「粒あん」

3名からの応募があり、全員が正解でした。
以下に方にQUOカードを進呈します。

松井 謙一（三林）、
中司 祐二（オーエスティー物流）、
島田 浩美（大洋運輸）

687号の締め切り日は7月31日（木）です。
ふるってご応募ください。

FAX：06-6572-0914

カマヤン 配膳ロボット ありむら潜



（4時間連続走行した後30分の休憩をとること）ができない」などの意見が現場の声として挙げられました。



国土交通省に要請書を提出

続いての厚生労働省でも趣旨説明は控え、回答を聞いた上で意見交換に移りました。

組合側から「昼休

副委員長 松本 栄一