

トラック業界の組織組合と労働者の課題

オーストラリア運輸労組（TWU）のアプローチ



Avril 2014

なぜ安全報酬が必要なのか？

グローバル化により、職業運転手や輸送業者にかかる圧力が著しく増している。運転手の基準や労働条件の保護手段がほとんどないまま急拡大している新規市場であれ、規制緩和によって低水準が導入され、組織労働者が未組織労働者に置き換えられているケースであれ、行き着くところは同じだ。すなわち、交通運輸労働者が安全な条件を勝ち取り、維持していく能力が削がれ、底辺への競争が加速していく。

巨大小売り業者など、絶大な経済的力を有したトラック業界の顧客企業は、自社のサプライチェーンや商品輸送の契約内容や条件を強力に支配している。例えば、道路輸送市場の大部分で、メガ・リテーラーがトラック運転手の事実上の使用者として機能し、主に委託する業務の運賃や条件を一方的に決めている。輸送料を少しでも安くしようとする試みが、輸送業務の外注、下請け化を招き、そのことがトラック運転手の生活だけでなく、あらゆる道路利用者の安全を脅かしている。

10年以上の運動を経て、トラック業界の組合員が直面する問題に対処しようと展開してきた安全報酬キャンペーンの一環として、オーストラリア運輸労組（TWU）は画期的な安全報酬法の制定に成功した。規制や法律の枠組みは国によって異なるが

もしれないが、安全報酬という基本的な前提は路面運輸労働者の労働条件改善と世界中の路面運輸労組の強化の重要な手段となり得る。

オーストラリア運輸労組（TWU）の経験－安全報酬キャンペーン

安全

他の多くの国と同じように、オーストラリアにおいても、トラック運転手は危険な職業だ。オーストラリアのトラック運転手の労災死亡率は全職業労働者の平均の約15倍だ。トラック運転手の「職場」は通常、公道であり、通勤や買い物に出かける人たちや家族旅行に出かける人たち、スクールバス、商用車と「職場」を共有している。オーストラリアでは、毎年330人以

上がトラックの衝突事故で命を落としている。

安全と報酬の関連性

ここ二十年間のグローバル化と規制緩和によって、オーストラリアにおける道路運送料は下落した。運送業者に支払われる料金の下落は、運転手の賃金の下落を意味する。そればかりか、運転手は非現実的な納期、幅の狭い配送時間帯、長時間労働を押し付けられ、そのプレッシャーから、高速運転、過積載し、車両保守を怠らざるを得なくなり、疲労を蓄積させている。

さらに、運送料の低下は不採算業務の外注化を促す。外注された業務は、より小規模の未組織の業者やオーナードライバーにさらに低い料金で外注される(1)。

安全報酬」とはどういう意味か？

安全報酬キャンペーンでは、輸送チェーンの頂点にいて、運賃や労働条件を決定している顧客に送サプライチェーン全体の安全の責任を取らせることを目指している。

メガ・リテーラーや大手輸送顧客会社は運賃を押し下げる経済的力をもっており、そのことが輸業者や運転手に極めて大きなプレッシャーをかけ、スピード違反や疲労しながらの運転、車両保を怠る行為につながっている。

法律や労働組合の活動を通じて展開する安全報酬キャンペーンでは、路面運輸労働者に支払われ運賃を決める際に、運転手の安全や、あらゆる道路利用者の安全を考慮することを前提とすること求めている。



安全報酬とメガ・リテラー

TWUは運動の矛先を先ずメガ・リテラーに向けた。彼らは、運送業界全体に影響が及ぶこととなる運送料金や運送条件を決定する市場支配力を持っているからだ。オーストラリアでは、トラック運送量の約三分の一を小売業が占める。

TWUは複数のリテラーを睨みながらも、先ずはコール社をターゲットとした。同社のサプライチェーン全体における基準引上げとオルグ強化のために、憲章協約の締結を目指した。

キャンペーン

証拠の提示

低賃金につながる現行の報酬制度が路面運輸業の危険な慣行につながっていることを示すため、TWUは10年以上にわたり、司法の判決や検死審問の結果、学術研究、政府の要請による調査などを検討し、まとめてきた。(2) 大きなシンポジウムが2回キャンベラの国会議事堂で行われ、産業界、学界、政府機関の代表とトラック運転手が参加した。このキャンペーンを通じ、最も説得力があったのは、キャンペーンに積極的に参加している運転手の経験談や証言など、運転手自身が提示した証拠だった。また、2011～2012年にTWUが千人以上の運転手を対象に実施した調査から、大手小売り業者のプレッ

シャーが、運転手による過積載、スピードの出しすぎ、疲労しながらの運転などの危険な働き方につながっている実態が明らかになった。

TWUが直近の2013年4月に行った調査でも、コール社の荷物を運んでいる運転手（回答者）の73パーセントが、トラック業界に危険なプレッシャーをかけているのは大手小売業者であると指摘している。

組合員の動員

組合が訓練した代議員（職場代表）が職場のキャンペーンを主導し、いわゆる「力の構築条項」を団体協約に盛り込むことに成功した。同条項により、短期的な労働条件が改善しただけでなく、労働者が産業界のより広範な問題に対処するための理解力をつけ、運動に参加するより大きな機会を与えた。例えば、「力の構築条項」により、研修や組合活動のために仕事を離れてよい時間が増え、協約の期限も統一され、日雇い労働者の権利も確立された。また、大手トラック会社に職場代表と会社の代表から成る安全報酬委員会が設置され、委託業務の安全性をモニタリングすることを含む安全問題を議論している。こうした「力の構築条項」の導入を求める運動を通じ、職場代表は、賃金や労働条件を改善するためには、明らかに「間接的な使用者」として機能するコール社や他の大手小売り業者を標的

としたキャンペーンの展開が必要であると認識するに至った。

コール社にプレッシャーをかけ、憲章の策定について交渉するため、TWUとその代表者はオーストラリアの各州・準州のコール社の店舗内外で十数回に及ぶ行動を主導し、トラック運転手や交通事故の犠牲者の一団を率いて、コール社の株主総会で発言した。また、地域社会のグループと協力し、トラック運転手の安全を犠牲にするような、欠陥のある店舗拡大計画に抗議した。各州のTWU代表者は集会やマスコミ、公のイベントで演説するための訓練も受けてきた。

法律

TWUは「道路安全報酬法」と呼ばれる安全報酬法の可決に向けた闘いのために組合員と職場代表を動員・訓練してきた。組合員がロビイングし、交渉の場でプレッシャーをかけ、怠業し、道路封鎖を行い、抗議行動や活動を展開してきた。焦点を絞った包括的なキャンペーンを数年間継続することを通じ、2012年、TWUは同法案を可決させるために必要な支援を大手輸送会社、輸送業界団体、労働組合、国会議員、より広範な地域社会から得ることに成功した。

道路安全報酬法では、道路安全報酬裁判所が設置され、トラック業界の賃金と労働条件をモニ



タリングすることになった。同裁判所は以下の権限を有する：

- 従業員と自営運転手にとつ安全な賃金や労働条件を設ける。
- 労使紛争を解決し、トラツ業界への審問を行う。
- 車両への荷物の積み下ろし待ち時間、労働時間、積載限、賃金の支払い方法をめ、危険な労働慣行を促進することにつながる商業的イセンティブを廃止するよう命じる。

決定的なのは、同裁判所が運送料金や運送条件をコントロールしているメガ・リテラーやその他の顧客企業など、サプライチェーンの参加者に責任を追及できる点だ。（同法律は次のウェブサイトで閲覧可能（ウェブサイトのURLを挿入））

<http://saferates.org.au/about/>

組織化と組合の強化

輸送業界の規制キャンペーンはまた、必然的に組織化と組合の強化キャンペーンでもある。安全な業務慣行とは何かを定義づけ、その結果をモニタリングし、違反があつた場合には報告を行う上で、組織労働者は最も適切な位置にいる。

TWUの包括的キャンペーン戦略の一環として、キャンペーンの政治面、公共面、規制面の様々な側面に組合員を関与させてきた。もつと重要なことだが、主要配送センターに出入りするトラック会社であまなく組織化を進めるための訓練も伝授してきた。TWUは主要配送ハブや市場の各々に関係する運送会社の大部分を組織化することに専心し、顧客小売り企業が低い労働条件の未組織会社に業務をシフトさせることを防いでいる。

サプライチェーンにおける組織化の権利確保を謳う憲章を大手小売業者と取り決めることが秘訣だ。何百社もの会社が仕事を巡り競い合い、トラック業界が細分化していることは、個々の会社レベルでの組織化を効果のないものにしている。顧客企業が単に低価格の未組織トラック業者に仕事を流すことになるだけだからだ。

何年もかけて運動を展開した結果、コール社に対して労働者が行ったキャンペーンが自社に対して行われることを避けるためと、道路安全上の負担を軽減させるという両方の理由から、憲章の設置についてTWUと交渉を開始した小売業者も出てきた。TWUは主要配送ハブに出入りするトラック業者の大部分を組織化するという試験プロジェクトを開始し、企業横断的な

組織化委員会を設置することを目的に、配送センターにいる運転手に組合のオルグが話しかけることについて一部小売業者から同意を取り付けた。

オーストラリアの法律では、協約は企業ごとに締結することになっているが、法律の実施メカニズムや労働者の要求、顧客企業の志向などにより、異なる企業で働いてはいるが、賃金を競争要件にしないことや、市場全体を組織化するといった共通の利害をもつ労働者を結集することができる可能性がある。これにより、安全な運賃、安全な賃金、安全な労働条件の設定に向け、労働組織率が上がり、労働者や労働組合の力が強化される。

オーストラリアの経験を採用する際に検討すべき問題：

ITFが安全報酬キャンペーンについて情報を共有し始めて以来、いくつもの加盟組合が同キャンペーンの原則を他の地域や国でいかに活用できるかという問題に興味を示してきた。

サプライチェーン全体に沿って運賃や安全条件に対する小売業者やその他大手顧客企業の責任を追及するという、安全報酬の概念で、底辺への競争を続ける他の地域や国のトラック業界の問題をいかに解決することがで



きるのか？

路面運輸業界の細分化の問題に対応するために、こうした問題を検討し、組合の組織化の強化に向けたグローバルキャンペーンを展開する上で、ITFが果たすべき最善の役割とは何か？

ITFと加盟組合は、「疲労は命取り！」キャンペーンを強化するため、オーストラリアのこの取り組みとその功績からいかに学ぶことができるか？

証拠に関するより詳細な情報、安全報酬キャンペーンや法律に関する情報はTWU 安全報酬情報パツクを参照のこと

<http://saferates.org.au/about/>

このファクトシートは2014年4月のITF執行委員会と共同で作成した。同執行委員会では、TWUのトニーシエルダン中央執行委員長が安全報酬キャンペーンについて発表を行った。

注釈: 参考文献:

(1) クレア・メイヒュー、マイ

ケル・フインラン (2006) 『オーストラリアの長距離トラック業界における経済的プレッシャー、重層下請け構造と職業安全衛生』 労使関係第28巻第3号 p.212-229

(2) ベルザー・M・D・ロドリゲスとS・セド 『安全の対価を支払う: トラック運転手の安全に関する保障の影響の経済的分析。元請け業者番号DTFH 61-98-C-0061連邦自動車安全局への報告。ウエイン州立大学、2002年4月ワシントンD.C.』

国際運輸労連

ITF House, 49 – 60 Borough Road, Londres, SE1 1DR

Tel: +44 20 7403 2733

Fax: +44 20 7357 7871

Email: inlandtransport@itf.org.uk
www.itfglobal.org/road-transport

