

# バラセメント業界における 業種別ユニオン運動の展開

— 生コン関連業種別ユニオン連続講座第2回(前半) —

全日本建設運輸連帯労働組合  
近畿地方本部書記長

報告 **西山直洋**

東京公務公共一般労働組合  
首都圏青年ユニオン委員長

司会 **原田仁希**

前回例会で報告をされた関西生コン支部の武健一委員長は、報告の後、不当に逮捕され、まだ拘留中です。さらに続いて、今回例会の報告者である全日建連帯近畿地方本部の西山直洋書記長も逮捕されました。一連の弾圧は憲法の団体交渉権・団体行動権をないがしろにするものであり、その突破口となるものです。労働運動の権利に関わる重要な事件であることは確かなことです。

ただし関西生コン支部への弾圧は長期にわたる執拗で過酷なものです。その弾圧の背景は武委員長が報告で述べたように「滋賀、京都、奈良、こういうところにわれわれの運動が前進して行って、集団的な労使関係ができ、生コンの値上げを一緒になってやるという関係ができたためです」という業界での運動の広がり、さらには今回、西山書記長の「相手の目論見は、まさに関生型の運動、この研究会で言うところの業種別・職種別の運動を広げさせない、というのが一番の目的であると思っています」との指摘は重要です。この点にも労働運動は目を向けるべきだと思います。

さて本号での報告では、業種別職種別運動では欠かせない業界構造の改革、そのための産業政策の発展が注目されることです。企業別組合では会社が利益を得ているかの財務分析がなされますが、業種別運動では業界分析が重要になります。業界構造を改善することで業種別労働者の全体の労働条件を引き上げることができるところからです。

(文責：木下武男)

●原田 本日の司会を務めさせていただきます、東京公務公共一般労働組合の支部、首都圏青年ユニオンの委員長の原田と申します。今回は、生コン関連の連続講座第二回目ということで、バラセメント業界の取組みについてお話をうかがいます。

本連続講座では、日本の労働運動を構造的に変えていくために、業種別・職種別の展開が必要だろうということで、関西の生コンの業種別の取組みから学ぶために企画しております。第一回目には、関西生コン支部の武委員長からご報告をいただいております（本誌一九二二号、一九二四号）。ちょうどその直後に武委員長が逮捕されたということで、われわれも衝撃をもつてニュースを知りましたが、若い世代からしたら、これまでに見たことのないような大弾圧が起きている、非常に由々しき事態であると感じています。これは当然、関西生コンだけの問題ではなくて、日本の労働組合全体の問題であります。ストライキをしただけで逮捕されるといふことが起きている。もうストライキがでなくなるといふかもしれないという、かなり問題のある弾圧が起きています。そこで、バラセメント業界のユニオン運動についての報告と討論の後に弾圧の現在の状況についてもお話ししたいと思います。

## バラセメントの労働と労働者の組織化

### ◆バラセメント労働者の仕事

●西山 全日本建設運輸連帯労働組合近畿地方本部書記長の西山です。まず最初に、バラセメント業界とそこでの労働について説明させていただきます。ようするにセメントの粉を、タンクローリーのようなトラックに積んで、それを運転して運ぶということです。セメントの粉は、ホームセンターでもよく売っていますよね。袋にセメントの粉を入れて、水を入れて、左官屋さんで現場で利用したりしています。そのセメントの粉を袋に入れて、また袋を破って生コン工場で作業していたら、時間がもつたないので、そんな袋詰めはしないで、粉をそのまま生コン工場に運んで、セメントを貯めるタンクに放り込む、それがバラセメントの仕事です。

バラセメント業界の業種別の労働組合の取組みとしては、この労働者たちを結集させて、業界のなかで政策的な提起をしていこうということと、生コンに合わせてやってきました。もともとは、一般的な労働組合運動として、不当労働行為を許さない、背景資本への闘いということにずっと取り組んできました。そして、大きな転換点となったのが、一九九四年に結成された大阪広域生コンクリート協同組合（広域協組）です。この協同組合の設立で、バラセメン

ト業界の産業政策運動がスタートしました。バラセメントでも、集団交渉で休日や労働時間、それから賃金の問題について、生コン同様に水準を上げていこうという取組みが始まりました。

### 近畿バラセメント輸送協同組合の設立と近畿セメント支部の結成

#### ◆業界構造と中小業者

この広域協組の結成によって、中小企業が大企業からの収奪をなくすためには、グループを作って、大企業と公平・平等な立場で交渉しなければならぬ、という流れが作られていきました。これが今後も順調に進みそうだとこのことで、業種別に分けて交渉していこうと結成されたのが、近畿バラセメント輸送協同組合（近バラ協）です。一九九六年のことです。これは、労使が一体となって結成されたものです。その後、一九九七年には、関生支部ではなく、独立してバラセメントの運転手のみで近畿セメント支部が結成されました。

つぎにバラセメントの業界についてお話しします。大手のセメントメーカーとバラセメント業者、そして労働者という関係です。バラセメントの輸送というのは、生コンも一緒ですが、片道運航しか運賃が取れません。現場に持って行って、バラセメントを降ろして、その近所で何かを積み込んで次のところへ行けるかと言ったら、行けないのです。そういう特殊な輸送体

系ですから、当然、一般貨物よりも、コスト面で高く運賃を取らなければなりません。

昔は、「一回走ってなんぼ（いくら）」という仕組みが、露骨にとられていました。そのため、当時は過積載が当然のように行なわれていました。タンクローリーですから、過積載にも限界があります、だいたいトレーラーで一〇トンオーバーまで積むことができます。

普通の長いタンクローリーで、一般的には五トン、六トンくらいまでオーバーして積み込みができるので、運転手は必死に多く積んでいました。多く積んで、短い距離を何回も走るほうが稼げるわけです。

われわれは、以前から「過積載をやめろ」と要求してきたのですが、そういうときに限ってセメントメーカーは、「それでは定量で出荷させます」と言ってきます。先ほど言ったように、一般のトラックでは五、六トンオーバーで、それが適正な運賃として企業はやっていくていたのですが、定量にするということは、運ぶ量が減るわけでしょう。法的な観点で言えば、それが普通なのですが、現実には運賃をかなり下げられたということです。

「トンあたりいくらの運賃」と決められていますから、たとえば、二〇トン積んで運んでいました。二〇トン積んで運ぶから、一回運ぶのに一〇万円払いましょう、ということにします。一回走るのが一〇万円というサイクルで、一日に四回走ると、四〇万売り上げが上がります。ただ、この一回走る一〇万というのは、二〇

トン積んでいるから一〇万であって、今度、そのトン数が一四トン、一三トンと減らされたら、一〇万円が八万、七万に下がるわけです。七万円で四回走ると、一〇万円で四回走る。同じ距離を走っていても、それだけ運賃が下げられてしまうのです。

こういった構図ができたことで、バラセメント業者は苦しくなっていました。そこで、業者のほうも「労働組合の言うとおりで」という話になったのです。「労働組合と一緒に仕組みを作っていくたい」と集まってきました。これが、近バラ協の始まりです。やはり企業側が、われわれの主張していることを理解して、「なるほど、組合の言っているほうが正しい」ということで、近バラ協に入ってきたのです。セメントメーカーの大企業にだまされてきたということに気づいて、協同組合に結集して、一緒に取組みをするという流れとなりました。

#### ◆中小経営者との協同の広がり

協同組合を作っても、いきなりは成功しません。まず、経営者に理解を求めていきました。やはり目的を明確にして、それに向かって経営者が動いていくという取組みをしないと、なかなかうまくいきません。経営者は利益がでる仕組みだとわかれば、確信をもってくる。利益が出る方向性、つまり方針を明らかにすることが重要なのです。

当時はいろいろ重なっていたのですが、阪神淡路大震災があった後ですから、急ピッチで突

貫工事があり、そのときは忙しかったのですが、その後、関西のセメント量の低下は目に見えてきました。一気に減るといふことになれば、たちまち倒産に追い込まれる業者が出てきます。それを目の当たりにした経営者は、「絶対に仕事はなくなるから」と、産業政策の土俵にのってきました。これは九六年以降の取組みとなります。

### バラセメント業界の構造改革

一九九六年の近バラ協の結成、そして九七年の近畿セメント支部の結成以降、なかなか思うように状況が進まないなかで、二〇〇〇年に入つて、生コン業界全体で集団交渉を開催することになりました。バラセメントの輸送労働者はどこに運ぶのかと言ったら、いちばん多いのは、生コン工場なのです。ブロックをつくる会社とか、普通の建設現場にも運びますが、七割くらいが生コン工場です。そのため、生コン業界もひっくるめて取り組んでいかななくてはならないだろうという発想から、五労組（連帯・全港湾・連合生コン産労・CSG連合・建交労）主催で決起集会をしたり、セミナーを開いたりしました。

#### ◆優先雇用保障と適正運賃

そのなかで、「今のバラセメント業界の何が問題なのか」という共通認識を持つとうと決めていったのが、次の五つの問題です。

まず一つ目が、「労働者を勝手に切るな」、「会社が潰れたとしても業界で保証しろ」ということです。つまり、共同雇用保障を前提にしてください、ということ。何社か潰れていた業者があったときに、この潰れたバラ業者と取引をしていた生コン会社は、今度は違う業者を使うわけですね。その生コン会社に、輸送会社はどこでも構わないから、潰れた代わりの輸送会社に就職させるよう求めていくというのが、われわれの言う連帯雇用保障制度です。

生コンについては、前回、武委員長から話がありました。優先雇用協定というものがあったて、組合員が定年になったら、新たな人材を正社員にして残しておくというシステムも確立しているようですが、バラ業界ではまだそれができていません。

二つ目には、適正な運賃を收受することを求めました。協同組合に入ったとしても、各社で運賃が違うわけです。これは、メーカーが操作している部分もあります。これに対して、「トン当たり一〇キロ走つたらなんぼですよ」という運賃試算表を作って、これをベースにする取り組みを行いました。

#### ◆サービステーションの共同使用

それから三つ目は、SS（サービステーション）の共同使用・効率化です。先ほども触れましたが、セメントの粉を運ぶ運送というのは、バラセメントを降ろすと、帰りは空車なのです。一般貨物のトラックの場合、たとえば、大阪か

ら九州に行ったら、九州で関西行きの荷物を見て、それからまた走る、ということをしないうと、輸送会社は持ちません。本当は一回行って行っただけでよいようにしなければなりません。これが一般貨物では主流になっています。

一方、バラセメントではそれができないのです。生コン工場でセメントを積み込むことはできないし、降ろしに行くこともできない。セメントのSSに空車が戻ってくることもあるので、いかに効率よくセメントを運ぶようにするか。

たとえば、大阪でセメントを積み込んで、名古屋の生コン工場に持っていきました。名古屋の生コン工場で降ろして、帰りに大阪へ空車で帰るのではなくて、名古屋のSSで、今度は滋賀県へ運ぶバラセメントを積み込む。こういうシステムを作れば、すごく効率が上がるわけです。

でも、セメントメーカーはそういうことはさせません。なぜかと言うと、メーカーごとに品質規格があるからです。「このバラセメント輸送には、太平洋セメントのセメントしか積んではダメです」というものです。ただし、セメントメーカーは当時、「SSを出た瞬間に、セメントメーカーは関係ありませんよ」と言っていたのです。二〇〇〇年ごろ、そういう仕組みに変えてきました。昔は、生コン工場まで運んで、コンクリート製品ができて、ひび割れができた誰の責任かというところ、製造物責任ということ、セメントメーカーも関わるわけです。それにもかかわらず、SSを出たらメーカーは関係ありません、と。輸送会社に責任をとらせる仕

組みに変えてきたのです。それを逆手にとって、SSの共同使用という制度を作れば、輸送会社は効率よくいけるのではないかとということで、提起をしてみました。

#### ◆先方引取車の規制と共同受注

それから四つ目は、先方引取車対策です。先方引取車とは、セメントメーカーの専属輸送会社で対応できない場合の車両のことです。以前は、ほとんどがメーカーの直接的な専属輸送でした。住友大阪セメントであれば、住友大阪セメントの粉しか運べないという仕組みです。

バラセメント業界は、トラック業界ほど重層的な構図ではありませんが、セメントメーカーの専属輸送があり、専属輸送だけではまかないきれないときに、備車と言いますが、違う会社で運べない分を運ばせるのです。そうした取引関係をやめさせようということ。なぜかというところ、この仕組みによって、運賃が下がっていくからです。バラバラになってしまいます。そういう意味での先方引取車、つまり専属業者以外の備車を増やさないための取組みを行ってきました。

さらに、備車の規制だけでなく、輸送車両の台数そのものも規制してきました。先ほども言ったように、セメントの出荷量がどんどん落ち込んでいくことは見えていましたので、新たな新規事業者を増やすことで、輸送の競争が生まれます。競争しても勝てない場合は輸送量が減りますから、運賃も減る。そういう状態に追い

込まれますので、新規業者を認めさせないよう  
にしてきました。

逆に、車両台数を減らしていこうという取組  
みを始めました。出荷トン数の表が毎年出てい  
ますので、大きな特需がない限り、「来年度は  
何百万トンしか出荷できないだろう」という需  
要と供給に合わせたセメントの運搬の台数を決  
めることができるわけです。当時、近バラ協で  
一番多いときは、約六〇〇台の車両があつたの  
ですが、その六〇〇台を各社何台ずつか減らし  
ましょうと。最終的には、一六〇台を減らす取  
組みをやってきました。各社、「なんで減らさ  
ねばならんねん」という思いが強かったと思  
いますが、均等に会社配分をしていくという取組  
みをしてきました。

潰れる会社も増えてきました。大手の台数を  
抱えている会社は生き残っていますが、五台以  
上持っていないと営業できません。五台くら  
いでまわしている業者は潰れるしかならないです。  
一日に四往復くらいできるような仕事があれば  
まだ維持できるのですが、それが二往復だと、  
売上の半分になるでしょう。そういう状態  
だと潰れていく企業が出てくる。

こういった状態のなかで、会社にメリットを  
生み出すような仕組みを作っていこうというの  
が、政策的な課題としてありました。これが、  
五つめの要求です。たとえば、タイヤを協同組  
合で共同購入しようというものです。個社が買  
うよりも、いっぱい買うので安くなる。また、  
高速道路に乗りますから、ETCも団体割引が

あるので、何百台も登録して安く乗ることがで  
きます。一番成果が出たのは、燃料です。当時  
は原油の高騰ということもありましたので、団  
体で契約しよう。近バラ協が全部払う。これは、  
大きい意味で言ったら、いい制度です。そうい  
うのをいっぱい作って、業界を持たせていき  
たいというのが近バラ協のスタイルです。

## 二〇〇〇年からのストライキと弾圧

### ◆サービスステーションでのストライキ

二〇〇〇年に入ると、バラセメント業界の政  
策懇談会を開催したり、労使での共同行動を展  
開しました。中小業者の意識改革をして、輸送  
業者とセメントメーカーとが対等に話し合うこ  
とのできる環境を作ることが重要だと考えても  
らうようにしました。国交省にも、セメントメ  
ーカーとの輸送運賃等の取引条件の改善を要請  
しました。一〇月には、「不況打開・輸送・圧  
送業界危機突破総決起集会」を開催し、一二〇  
〇人が参加しました。

しかし、政策懇談会のセミナーを開催したり、  
決起集会を開いたりしても、状況は動きません  
でした。そのため、同じ年の一月には、関西  
一円のサービスステーションで大ストライキを  
決行しました。五カ所を全部止めよう、と。  
そして、近バラ協に入っている会社がどこかを  
明確にさせる。このストライキの目的は、セメ  
ントメーカーに対する適正な運賃の收受、先方

取引車問題で新たな新規参入を増やさせない、  
それからSSの共同利用。この三点を課題とし  
て、ストライキをしました。

結果、セメントメーカーは、直接的にわれわ  
れに労使関係がないということを前提に、答え  
を出してこないのです。当時は、生コンクリ  
アの会社自身がセメントメーカーの直営企業だ  
というところもいっぱいありましたので、生コ  
ン会社は、「われわれがこの問題を解決するか  
ら、ストライキを解除してくれ」と言ってい  
ました。このSSでのストライキは、そういう形  
で解除されることになりました。解決にあつ  
ては、生コンクリートの品質問題を扱う大阪・  
兵庫生コン工業組合も含めて、団体同士で話し  
合いをしていこうということで、バラセメント  
問題専門委員会が作られました。

### ◆分裂と低迷

これで解決できれば一番いいのですが、これ  
を取り潰したのが、大阪の建交労（全日本建設  
交連一般労働組合）です。二〇〇五年の弾圧の  
時には、委員長も長期勾留されていまし  
ましたが、その間に「これからは建交労の時代だ」  
と主導権を握ろうとして、経営側に同調してい  
きました。何をしたかという点、賃上げは二年  
間ゼロです。そして、バラセメント専門委員会  
を解散させました。セメントメーカーからす  
れば、いろいろ要求されなくて済みます。こうし  
て、潰されてはつくって、潰されてはつくって  
という繰り返し、バラセメント業界なのです。

結果として、運送会社としては何のメリットもない状態が一〇年以上、二〇年近く続いていきます。

#### ◆二〇一〇年の大ストライキ

こうした状況を打開するために行ったのが、二〇一〇年のストライキです。いわゆる一三九日のストライキ。大阪駅前開発などゼネコン現場を一三九日間止めたストライキです。これは、生コンの価格を上げないと生コン業界が潰れるということ、生コンの値上げをするために労働者が立ち上がってストライキをしました。生コン工場が出荷しませんから、当然バラセメントも止まります。結果として、一三九日後に生コン価格は上がりました。この生コン価格が上がると同時に、今度は生コンの事業者団体に対して、「この生コンが上がった理由は、私たちのストライキだ」ということで、「バラセメント輸送の単価も上乘せしなさい」と要求していただきました。生コン価格が上がってバラセメントの運賃が上がらなかつたら、ぼろ儲けですよ。絶対に上げなければならぬ。当時でいうと、トン当たり一七〇円は運賃が上がるはずだという計算をして、「生コン工場は一七〇円を払え」と求めていきました。

#### ◆再結集と弾圧

二〇一〇年のストライキ以降、セメントメーカー直営の生コン会社が、集団交渉の相手である経営者会から離脱しています。これは、セメ

ントメーカーの集団交渉破壊です。集団交渉がされたら、セメントメーカーが介入できなくなりますから、この枠組みに入らないことで逃げたのです。でも、中小企業の経営者たちは、残って交渉を継続するという形は継続しました。その結果、二〇一五年に、大阪以外の滋賀、京都、奈良、和歌山、兵庫を含めて、ほぼ協同組合化して、協同組合自体が適正な生コン価格を確立して、それからバラ輸送でも運賃をアップさせるという方向性に一気に向きました。しかし、大阪では「運賃アップをやりません」とは約束したものの、いつまで経っても実行されませんでした。生コン価格の値上げは打ち出したけれども、引き延ばされたのです。こっちは待てませんよ、ということ、去年の一二月のストライキにつながっていきます。

実際、このストライキに参加したのは、大阪以外では滋賀、京都、奈良、和歌山。「運賃引き上げを実施します」という確認書を取りました。大阪の一部でも、交渉窓口になっている経営者会では、運賃を上げる協議にうつることはありませんでした。労働組合のおかげで運賃が上がるシステムが可能になったのです。こうして合意書が結ばれて、ストライキを解除したという経過があります。

以上のような流れがあるにもかかわらず、いまの弾圧事件は、このような妥結の経過とはかけ離れたものとなっています。今回の事件では、三菱サービステーションでのストライキ行動が、「強要」だったと言われているのです。「運

賃が上がるシステムになるので、近バラ協でやったらどうですか」という声掛けをしたことが、強要未遂にされているのです。こんなことを言い出したら、労働組合は要求も何もまったくできなくなってしまうと思いますが、現実にはこのような事件が起きています。

#### 質問と答え——業界構造と集団交渉

●原田 ありがとうございます。総括的な質問者として、総合サポートユニオンの池田さんからお願いします。

#### ◆バラセメント業界の特徴

●池田 基本的なところからおうかがいたいと思うのですが、バラセメント業界の特徴について教えてください。下請構造などはありますか？

●西山 今でこそ、セメントメーカーの専属なり、直系企業というのはないのですが、昔はセメントの直系企業の輸送会社で、すべてセメントの資本を入れてやっていました。ですが、今はもう完全に分かれていきます。簡単に言うと、ほとんど中小企業です。ただ、直系企業に近いグループはあります。それはもともと専属輸送をしていたグループで、そういうところが近バラ発足のときにこっちに向いてくれたから、当初はうまくいって進んだのです。住友大阪セメント系の専属輸送や太平洋系も、近バラ協の発足のときの呼びかけ人の企業でした。セメントメー

カーはびっくりしたと思いますよ。メーカーとしてお金出しているのに、「そんなところに入つて」と。ただ、今はそういう直系企業はほとんどありません。

先ほど話した、先方引取車というのがあります。たとえば、A生コンに持っていくセメントは、販売店を通じてA運送で契約します。でも、A運送が忙しいときは、B運送にお願いしなければいけないわけです。それくらいの取引関係しかありません。トラック業界のような重層的な下請け化のシステムは作っていません。

●池田 関西にはバラセメント会社はどれくらいあって、台数的にはどれほどの規模なのでしょうか？

●西山 近バラ協に加盟しているのが、当時、約七〇社で、こちらが把握している関西にある近バラ協に加入していないのが二〇社もないくらいでした。関西一円の輸送業者を集めて、台数でいうと五〇〇台近く抱えている協同組合でした。だから、結構、組織率はすごかったのです。一つの企業で、三〇台、四〇台、五〇台持っている企業もあります。

今では分断されてしまつて、バラセメント輸送会社で協同組合に残っているのは、二〇社くらいになつてしまいました。大企業もすべて、「近バラ協は連帯労組とツーツーの仲の協同組合だから、そんなところに入っていたら、仕事を回しませんよ」と言っているのです。大阪広域生コン協同組合がバラセメントの一番の取引先となつているわけで、そこにセメントを運べ

なかつたら、会社は潰れてしまいます。会社はなびかざるをえないですよ。そのため、四〇社以上の業者が脱退してしまいました。

#### ◆バラセメント業界における集団交渉

●池田 運動の話に移っていきたいのですが、当初は生コンとセメントが一緒にやっていたということですが、これは生コンから始まった運動が、バラセメントに広がっていったということでしょうか？

●西山 もちろん、最初は生コンです。そこからスタートしているのですが、やはり関生の運動というのが、働いている労働者に魅力を感じさせる取組みだったのです。生コン工場に行きますから生コン労働者がやっていると、バラセメントの労働者は現場でみているのですね。

そういうつながりから、バラセメントの運転手も結成していったということです。生コン業界でできたのだから、バラセメント業界もこういうかたちでできるのではないかと、圧送業界でもできるのではないかと、というように広がっていったのが実際のところですよ。

●池田 バラセメント業界における集団交渉について教えてください。

●西山 集団交渉のやり方は、生コンと一緒なのですが、経済要求・制度要求・政策要求の三つの大きな柱で要求を組み立てています。統一要求書なのですが、要求書だけでも八〜九頁くらいあります。まずは統一要求ですが、一番簡

単な理屈は、個社で要求をあげて、A社のバラセメント輸送で賃上げを獲得して、B社では取れなかつたとしたら、B社は喜ぶわけですね。労働者は同じ仕事をしているのに、「なんでうちを取られへんねん」となつてしまいます。ですので、集団交渉という形態をとっているのです。バラ業者同士が競争しない仕組みをまず作る事が大事です。一百万円の賃上げとなつたら、どの会社も一百万円にしてみますよ、ということですよ。

生コンとバラセメント、圧送、この三つの労働組合では、いろいろなやり方を進化させています。たとえば生コンで失敗した事例を、バラセメントのほうではこういうようによくしているとか、さらに圧送ではこうしているとか、やっています。

圧送が一番いい仕組みを作っていると思いますが、たとえば、協同組合加入者と組合に入っていない企業も同じ対応をしなければならぬということにしています。組合に入っていない未組織労働者がいれば、普通だったら会社は賃上げをしなくていいわけですね。ところが、賃上げをしなくてはだめなのです。バラセメントもこれに近いかたちにしようということで、業者をA会員とB会員に分けて、B会員は組合員がない企業という位置づけにしています。そして、A会員が一百万円の賃上げをしたら、B会員もガイドラインとして上げるようにしなさい、という仕組みを考えています。なぜそういう要求をわれわれが言えるかと言うと、「未組織の

人にも賃上げをしないと、労働組合を作りますよ」と言えるからです。会社は労働組合を作られたら嫌ですから、すぐに賃上げをするわけですね。

#### ◆九割が日雇い労働者

●池田 労働者について伺いたいのですが、雇用形態はどうなっていますか？

●西山 いま、運賃が下げ止まらないくらい下がってきていて、経営が持たないというところがあったため、運転手の日々雇用化が進んでいます。生コンでは半分が日雇いと言われていますが、バラ業界では九割近くが日雇いです。正社員はほとんどいない状況です。

●池田 日々雇用ということは、日雇雇用保険手帳持ちということですかね。そうすると、その人たちは、何社も色んなところをぐるぐる回っていくことになるのでしょうか？ 労働条件はどうなっているのでしょうか？

●西山 労働者の労働条件はどこに行っても一緒ではなく、バラバラですね。これも、直系に近い企業では、そこそこの賃金がいいのです。でも、その備車企業になれば、やっぱり運賃が下がりますから、やっていけません。完全に一日に何回走る見込みがあるか、何トンは運べるなというような見方を会社はします。極論で言ったら、一日一万五〇〇〇円のグループと、一日二万三〇〇〇円のグループ、だいたいこの二パターンに分かれています。同じ仕事しているのですが。

#### ◆日々雇用労働者にも退職金を

●池田 組合としては、バラの労働者の賃金というのは、どういうものが理想であると考えておられますか？

●西山 もちろん正社員で、生コン同様、最低年収六〇〇万以上というので考えています。一番いいと、九〇〇万くらいになるのですが、年齢的にはもう何人かしかいません。あとはもう日々雇用化されています。そこで、集団交渉のなかで日々雇用問題検討委員会というものを、労使で代表者が集まって開いています。日々雇用のあるべき日額、賃金はこうするべきだ、という議論をする場は作っています。

また、三年前の集団交渉で画期的なことを勝ち取ったのが、日々雇用労働者も退職金を業界で払いなさい、という制度です。まだ実行はされていませんが、トンあたり一〇〇円ほどの労働者基金を作って、それを日々雇用労働者がこの業界を引退するときに、退職金代わりにする制度を確立させました。

●池田 ありがとうございます。私からは以上です。

●原田 それでは、木下先生からお願いします。

#### ◆バラセメント労働者の賃金

●木下 研究会運営委員の木下です。バラセメント労働者の賃金は、生コン運転手のように、だいたい職種別に支払われているのですか？ つまり、年功的に上がっていくのか、キャリア

を加算するのか、あるいは「だいたいバラセメントの運転手はいくら」という計算なのか、その点はどうでしょうか？

●西山 今は個社によってバラバラになってしまっていますが、基本は、生コンと一緒にの仕組みです。会社によって、若干、年功というのがつくところもありますが、極論で言えば、入ってすぐ一〇年選手と同じくらいの賃金ということもあります。当然、女性も同じ賃金です。

#### ◆関西生コン支部に対する弾圧の状況

●原田 ありがとうございます。それでは最後に、現在の弾圧の状況についてうかがいたいと思います。

●西山 今回の弾圧は去年の九月二八日が第一弾で、和歌山県警が自宅捜査に入ってきました。その後、今年三月には奈良県警、同じ週に大阪府警が入ってきました。この間、イベント事があつたすぐ後に、必ず警察が来ています。今年三月に三〇〇台くらいを集めて、自動車パレードを決行しました。奈良県警が入ったのは、そのすぐ後です。

今回、武委員長が逮捕されたことへの抗議声明は、みなさんのお手元にあると思いますが、武委員長が逮捕されたのは、八月二八日ですね。このとき、委員長含めて、副委員長、執行委員と三名が逮捕されています。それから九月一八日に、今度は大阪府警が一六人も逮捕しています。相手の目論見は、まさに関生型の運動、この研究会で言うところの業種別・職種別の運動

を広げさせない、というのが一番の目的としてあると思っています。

実は昨日、京都府警に職場の組合事務所が家宅捜査されました。その内容を見ると、ひどいです。恐喝未遂と強要未遂と言われていますが、どういう事件かと言うと、ある職場で組合員が在籍証明書を会社に求めました。子どもがいたので保育園に提出するために、会社に「ハンコをつけてもらえませんか？」とお願いするものです。同じやりとりを、労働組合に入る一年前にもしています。それが、組合に入ったことで、会社は「そんなもん、ハンコつかれへん」と言ってきた。「なぜですか？」と組合員が言ったことが、強要未遂になったのです。

それから、みておかなければならないのは今回の捜査には、暴力団を対象にしている組織犯罪対策課が動いているのです。この事案で。暴力団ではなく、われわれは労働組合ですよ。弁護士は先生からしたら、「こんなものはありえへん」という内容なのですが、その組合員に対して任意出頭を五回も求められています。いろんな他の事案も含めて聞き出そうという魂胆があると思いますが、こんなことが起きています。一番ひどいのは、この弾圧に便乗する経営者です。露骨に不当労働行為をしてくる経営者もいます。今までなかったようなことが起きています。たとえば、バラセメントや生コンの運転手の組合員は、「連帯」というステッカーを車に貼っていて、組合員同士がすれ違うときに、手を挙げたりするのですが、今回、武委員長が

逮捕されたというところで、「このステッカー外しなさい。業務命令だ」といきなり言ってきました。それも三〇年くらい労使関係のある企業が言ってきたのです。

生コン支部に対抗する勢力が主導権を握った広域協組は、労使交渉でも「連帯労組と接触禁止。協同組合を通じてやりなさい」という方針を掲げていますが、それ自体が明らかな不当労働行為です。

それと裁判所が一番ひどいと思っているのですが、何でもかんでも警察の言いなりで令状を発布しています。これから、何とか違う流れを作っていききたいなと思っているところです。そういう暴走をさせないということです。

私の家にも家宅捜査が入っていますので、次に逮捕されるのかなと思っています。まだまだ逮捕されるという事件が続くでしょう。簡単ではありませんが、これがいまの弾圧の状況です。

●質問者 この前の第一回のとき初めて武委員長を拝見いたしました。すごい人がいるなと思いました。彼はいま拘留所のなかに入っているのでしょうか、彼の現状について知りたいです。

●西山 当然、うちは昔から完全黙秘なので、黙秘権行使で組合員も含めてやっています。だいたい幹部はそういう教育をされているので全然OKなのですけれども、誰を逮捕するかかわらないので、組合員が逮捕されたときには、弁護士の接見で説明してもらっています。わたしたちは接見禁止になっているので、弁護士の先生に「黙秘すること、自分にとっての利益を

生み出すんやで」ということを説明してもらっています。

武委員長は、色んな本を読んでいるようですね。この間聞いたのは、毎日一万歩、歩いているようで、健康も大丈夫そうです。万歩計もないのに、どうやって数えているかわかりませんが。

大阪だと起訴されたら拘留所に移されるのですけれども、たまたま滋賀県は拘留所が小さすぎて、拘留所へは移らないようです。滋賀県は留置所のままで、代用監獄みたいな位置づけでやっているそうです。留置所の方がいいと思うのは、冷暖房完備なのです。拘留所はそんなものはないので、夏は暑い、冬は寒いというところがいいかなと思います。そういうことで武委員長は元気に頑張っているようです。

にしやま なおひろ  
はらだ にぎ

※ 次回は、二月下旬号掲載。

(付記：近畿地方本部書記長の西山さんも本研究会の報告の後、逮捕され拘留中です。前回の武委員長の場合と同じく、報告内容は木下の責任で原稿に致しました。)