

©安倍晋三元首相の国葬に対する反対世論は日々高まり岸田首相の支持率は日々下がる。死して自民党に改革を促す、安倍氏は確かに「偉大な政治家」でした。

CTGの建交労 とちぎ

発行所 全日本建設交運一般労働組合
栃木県本部 〒327-0315
栃木県佐野市吉水駅前1-2-1
Tel 0283-62-7312 fax 0283-62-7318
http://www.kenkourou.or.jp/
E-mail:dqj06744@nifty.com

原油価格・物価高騰緊急補助金 組合で申請を援助します

自治体	支援内容	申請期間	問い合わせ先
佐野市	令和4年1月～9月の任意の連続する4カ月間の燃料費から前年同期に使用した燃料費を差し引いた額の2分の1。5万円～30万円限度	令和4年9月1日～令和4年12月28日	佐野市産業政策課 0283-20-3040
足利市	令和4年1月～12月の間の最大4か月分の2分の1。5万円～20万円限度	令和4年8月5日～令和5年1月31日	栃木県南地域地場産業振興センター 0284-71-1141
栃木市	令和4年2月、3月、4月の燃料購入量の合計に20円を乗じた額の2分の1。5万円～30万円限度。	令和4年10月31日まで。期間内でも予算に達した時点で受付終了。	栃木市商工振興課 0282-21-2371
鹿沼市	営業ナンバーのみ対象 軽貨物(黒ナンバー)は対象。1台1万円。30万円限度。	令和4年8月1日～令和4年9月30日	鹿沼市商工振興係 0289-63-2182
宇都宮市	未定		市民は要請TELを 028-632-222
小山市	未定		市民は要請TELを 0285-23-1111
壬生町	10月中旬公表予定。		壬生町商工振興係 0282-81-1845
日光市	9/16 議会採決		日光市商工業振興係 0288-21-5136
館林市	営業ナンバーのみ対象。但し代行業は可。令和3年7月～令和3年12月に購入した燃料(ℓ)×10円。上限200万円	令和4年8月8日～令和4年11月30日	館林市工業振興係 0276-47-5148
板倉町	全町民に燃料購入券3千円分。	広報9月号で配布。	板倉町商工観光係 0276-82-1111
太田市	建設業、製造業、道路貨物運送業のみ対象。(20万円、30万円)	令和4年9月1日～令和4年10月7日	太田市産業政策課 0276-47-1918
古河市	10月中旬公表予定。営業ナンバーのみ対象予定。		古河市

調査能力の限界。上記以外の自治体は直接確認してください。

政府は原油価格・物価高騰対策として支援金を創設、各自治体で取り組みが始まっています。

今回の支援金は各市町で補助内容に違いが大きく、わかりにくい内容です。(左一覽参照)

例えば、佐野市、栃木市、足利市では白ナンバーでも対象ですが、館林市などは営業ナンバーに限定しています。また、佐野市は燃料費の前年比との差額を対象としています。栃木市は今年の使用量を基準にしています。

☆ ☆ ☆ ☆ ☆

まず住所地自治体に電話で補助の対象を確認してください。申請期間が定められています。栃木市は10月末になっていますが早期打ち切りもあり得ます。自力で申請が困難な組合員については組合で申請を援助します。

燃料高騰に多くの組合員が深刻な状況に追い込まれています。少しでも補助が受けられれば負担軽減につながる組合員をバックアップします。

増えるインボイス相談 大会で学習会やります



令和5年10月からインボイス制度が導入されようとしています。登録申請をすると売上一千万円以下であっても消費税申告をすることになります。

組合では制度の中止・延期を求めています。しかし「取引先から登録申請しないと仕事が出せないと言われた」などといった相談も寄せられ、一定の対応もせざるを得ない状況が生まれています。ある業者は代車に文書(多分税理士が作成)を配布し登録を迫っています。

しかし、まだまだ制度の内容が知られていません。

組合では十一月開催の定期大会でインボイス学習会を開催します。制度の内容を理解し、うえて対応することが重要です。



白ナンバー飲酒検査品不足で延期に

警察庁は9月9日、「白ナンバー」車両を使う事業者が一〇月一日から義務化を予定されていたアルコール検知器による飲酒検査を、検知器が半導体不足の影響で入手困難になっているため「無期延期」にするを発表しました。義務化がなくなったわけではなく、状況を見て実施する予定です。

県本部・ダンブ支部定期大会

◎日時 十一月十三日
午前九時三〇分
◎場所 佐野市あくとプラザ

一方的な単価引き下げ 茨城県が指導し解決に

現在茨城県桜川市と石岡市を結ぶ県発注の上曾トンネル(仮称)工事が進行しています。元請は大手ゼネコンJVで連日20台以上のダンプがトンネル内から発生するズリを搬出する大規模工事です。組合員藤沼勝美さんは昨年からの工事に就労していましたが、ところが、今年6月分から一方的に常用単価を一日2千円も引き下げられました。

弱い立場の個人事業主 保護法で減額を禁止に

納得できない藤沼さん

政府はフリーランス(個人事業主)の増加を

踏まえ、新しい保護法

(下請法の改正)を制定

することを明らかにし

ました。

特徴は、仕事を依頼

する場合は「口約束」

ではなく書面で内容や

単価について交付する

こと、また、一方的な

報酬の減額などを禁止

行為とすることです。

これは建設業法や下請

法の対象にならないダ

ンプのような職種の問題

に対して、行政や

発注機関が業者を指導

する際の根拠法になり

得る可能性があります。

組合では実効性のある

法律にするため国会

要請等に取り組みます。



上曾トンネル現場。単価が下がっても運搬回数は同じです。

称して、閑散期になると単価を一方的に下げられる傾向が見られます。弱い立場の職人やダンプは仕事をつなげるために泣く泣く従わざるを得ません。

このような悪しき慣習は変えなければなりません。

「泣き寝入りしない」という藤沼さんの勇気と県の迅速な対応によって早期解決となりました。声を上げることが重要です。

福島第一原発視察 汚染水問題は全国の課題

8月29日、建設首都圏共闘主催の福島第一原発視察に山内委員長が参加しました。東日本大震災による事故から十一年が経過。先の見えない廃炉作業は、汚染水の処理問題に直面しています。

コロナ感染対策のため抗原検査を受け陰性を確認し現地に向かいました。視察は富岡町にある東京電力廃炉資料館から始まります。ここではいかに安全に配慮し作業が行われているか様々な資料を使って説明を受けます。

しかし相次ぐトラブルから作業は大幅に遅れています。東電は廃炉作業を30年〜40年としロードマップを策定しています。しかし、多くの専門家は「百年たっても無理」と指摘しています。

マイクロボスで第一原発構内に移動、撮影禁止のため会議室にカメラやスマホなどを置き線量計を持って視察に向かいます。

広い構内にはコンベアなどもあり、毎日4千人以上の作業員が廃炉作業に従事しています。政府は処理費を21兆円と見込んでいますが、実際にはその数倍かかると言われており、電気料金や税金として国民への負担が続きます。

水素爆発を起こした建屋前の視察ゲートでも防護服の着用は必要ないレベルにまで放射線量は下がっています。(左上写真)

しかし、格納容器内には溶け落ちた燃料デ



水素爆発を起こした1号機建屋前。この距離でも防護服なし。

佐野ラーメン放浪記(41)

【さのや】
東北自動車道佐野SA(下り)
無休(?)24時間営業



7月13日、東北道佐野サービスエリア(下り)がリニューアルオープンしました。広々としたエリア内にオープンしたのが佐野ラーメン「さのや」。



上りSAからも歩いて行けます

ラーメン800円(税込)。麺は手打ち風。スープは「鶏、豚、カツオ、サバ、イワシなどからエキスを抽出」しているそうです。しかし絶対お客さんが入る場所なんだから、ここは名物青竹手打ち麺で勝負してほしかった。

禁止のため会議室にカメラやスマホなどを置き線量計を持って視察に向かいます。

ブリが残されており、海からのテロ攻撃などを防衛できるのか不安になります。ウクライナ情勢でも明らかかなように、原発の存在自体が脅威になります。

いま直面しているのは汚染水の海洋放出問題です。政府は地元を反対を押し切り強行しようとしています。「放出阻止」は全国の課題です。

視察後行われた東電への要請。原発作業員に対する労基法違反や労働安全管理問題、汚染水放出撤回について要請しました。手前が苦しい答弁を繰り返す東電社員。

©十一月二〇日(木)、国会で全労連、建交労軽貨物ユニオン共催「軽貨物シンポジウム」を開催します。リアルでもオンラインでも参加者募集中です。組合事務所まで☎を。

「フリーランスに係る取引適正化のための法制度の方向性」に対する意見

2022年9月 日

建交労 関東ダンプ協議会

私たちはダンプカーなどを自己所有し、建設会社などに車両持ち込みで働く労働者を組織する労働組合です。

ダンプ業界ではこのような就労形態が建設業界の合理化によって普及しましたが、その結果労働者としての法的保護を受けられないため、一方的な単価の引き下げや契約解除などが横行しています。書面による契約などは極めて少なく、ほとんどが口頭契約です。なかには単価さえ不明のまま就労するケースもあります。

新法の対象範囲が不明ではありますが、いわゆる一人親方と呼ばれてきた私たちのような者も対象とするのであれば、慎重に検討していただきたい点があります。

ひとつは、長年このような就労が常態化してきた業界にどう新法を浸透させるか、そこを具体的に示していただきたいのです。

新法ができて「フリーランス新法なんて建設(ダンプ)業界は関係ない」といった反応が多数を占めると思われます。

国土交通省は下請取引のガイドラインを作成し、書面による契約の普及などに取り組んでいます。しかし、ダンプは建設業法上の建設業者の扱いを受けず法令遵守を推進する「駆け込みホットライン」などのセイフティネットにもかかりません。

ダンプが取引先にたいして積極的に新法の適用を求められるかと言えば、そのような力関係にはありません。

契約当事者間での自発的な法律の運用に期待するのではなく、新法を遵守せざるを得ない具体的な仕組みを作っていただきたいのです。それがなければ、建設業界においては「絵に描いた餅」になる可能性が高いと思います。

ふたつ目に、労働者性があるのに自営業者・フリーランスとして分類される所謂「誤分類」をどう規制するのかという点です。

ダンプも就労形態によっては労働者性を主張できる場合があります。労働者性を主張できる者にまでフリーランス新法を適用することは労働者としての権利を侵害するリスクが生まれます。新法は独禁法、下請法といった経済法をベースに構成されているかと思います。新法に基づく書面契約＝労働者性の放棄、となった場合様々な問題が考えられます。

労働者として権利が主張できる場合であっても、就労するために「誤分類」に応じざるを得ないケースが発生すると思います。

「誤分類」問題を考えた場合、経済法をベースとした保護ルールだけでは限界があり、労働者性の拡大など、労働法をベースとした保護ルールが必要だと考えます。

日本政府も採択に賛成したILOの「雇用関係に関する勧告(198号)」(2006年)に基づく立法措置こそ求められていると思います。

以上

「フリーランスに係る取引適正化のための法制度の方向性」に対する意見

2022年9月 日

建交労 軽貨物ユニオン

私たちは軽貨物自動車を自己所有し、個人事業主として働く軽貨物ドライバーを組織する労働組合です。

増え続ける宅配便需要に対応するため、この数年都市部を中心に新規参入する人が増えています。しかしその一方で、廃業、転職する人も増えています。配達荷物数が増えているにもかかわらず、日給など設定単価が改定されないなど、労働条件が悪化しているからです。

軽貨物ドライバーの多くが「フリーランス」という言葉に幻滅しています。「自由」や「やりがい」といった言葉とはかけ離れた実態が横行しているのです。

私たちは今回提案される「フリーランス新法」に期待しつつも、次のような不安を感じています。

ひとつは、(1)フリーランスに業務委託を行う事業者の遵守事項(エ)フリーランスと取引を行う事業者の禁止事項で示されている「フリーランスの責めに帰すべき理由なく」という事実をどう認定するのかという点です。多くの事業者がAIなどを導入し、コンピューターが配達率やクレーム数などによりドライバーを評価するシステムを導入しています。その評価に基づき報酬の減額や契約の解除が行われます。多くの場合評価の基準が明らかでなく、透明性、客観性に乏しいケースが少なくありません。

その評価に異議などがある場合、公正な立場で対応する専門行政機関の設置などが不可欠だと考えます。フリーランスに司法判断を求める余裕はありません。

ふたつ目に、労働者性があるのに、自営業者・フリーランスとして分類される所謂「誤分類」をどう規制するのかという点です。

軽貨物ドライバーも就労形態によっては労働者性を主張できる場合があります。労働者性を主張できる者にまでフリーランス新法を適用することは労働者としての権利を侵害するリスクが生まれます。新法は独禁法、下請法といった経済法をベースに構成されているかと思えます。新法に基づく書面契約＝労働者性の放棄、となった場合様々な問題が考えられます。

労働者として権利が主張できる場合であっても、就労するために「誤分類」に応じざるを得ないケースが発生すると思えます。

「誤分類」問題を考えた場合、経済法をベースとした保護ルールだけでは限界があり、労働者性の拡大など、労働法をベースとした保護ルールが必要だと考えます。

日本政府も採択に賛成したILOの「雇用関係に関する勧告(198号)」(2006年)に基づく立法措置こそ求められていると思えます。

以上