

『運輸労連 第21回セメント生コン・タンクローリー部会、交通労連第1回ローリー関係労組意見交換会、合同会議』

20160612 愛知県名古屋市『同盟福祉会館』にて開催！交通労連さんに会場設定をいただきました。運輸労連は10組合18人、交通労連は5組合10人。県連から4組合6人が出席しました。今回は、交通労連の皆さんとダイレクトに意見交換がされ、これは、特車の特性からの諸課題、賃金や人手不足問題、長澤事件の概要など多岐にわたり意見交換がされました。同じ業界で、類似する問題点について議論を深め、大変有意義な会議でした。



座長に選出された小倉執行委員長（太平洋陸送労働組合）全し、又は交通の危険を防止するため、危
ている。（道路交通法第46条第3項）で規
害発生から復旧に向けて、タンクローリー
ンネルの通行規制については諸外国でも解
除物輸送車両10台以上が連隊を組、地元警
本においても昭和33年関門トンネル開通に
エスコート方式により危険物車両の通行を
機ヤードに集合（数台程度の小規模）、道路
た上、誘導車により車間50mを空けて走行
スコートの需要が減少しエスコートを廃止
ルギー輸送を図るために、前後に誘導車を
いうもの。

災害時であれば、エネルギー供給は復旧に
は欠かせないことから、実現する可能性は
高い。しかし、平時には難しい状況となること
や、交通量の多い所でのエスコート方式は現実
味がない事もあげられている。今後、ETC2.0な
どのITを活用した危険物車両の通行を研究
し、装着を条件に通行可能となるように安全性
を高める必要があるのではないかと。

意見交換では、沢山の意見交換がされた。

座長に、小倉（太平洋陸送労働組合／執行委
員長）が選出され、交通労連加盟の組合と初
めての意見交換会が開会されました。

2016年度春闘解決状況や各業種の市場統計や
見通しなどが報告されました。

政策として、長年取り組んできた『長大トン
ネル等の通行禁止の緩和及び迂回による乗り
継ぎ制度』についての進展状況の説明があっ
た。長大トンネル等の通行規制の概要は、長
大トンネル（長さ5000m以上）、水底・水際
トンネルにおいては、トンネルの構造を保
険物を積載する車両を通行禁止又は制限し
制している。日本経団連も、震災などの災
の通行規制解除を要請しています。長大ト
除しているエスコート通行方式がある。危
察による誘導、消防車が随行するもの、日
より航送船が廃止されたため、昭和35年
開始、時刻表を設定しダイヤに合わせて待
管理者（公団）職員が内容物をチェックし
する。昭和48年、関門橋開通以降は、エ
した例がある。今回、災害時の迅速なエネ
付けて長大トンネルの通行が可能となると



- ・東扇島の地下道路も通常は通行できないが、多くの企業からの要請で、0：00～5：00 までの間、通行できることとなっている。もう少し、企業側・メーカーからも強く要請してもらうことも必要。
- ・給料の体系について、時間給にすると遅く仕事をする人、歩合にすると単価の高い仕事を選ぶ、配車が難しくなる。
- ・時間外が多くて困っている。時間の管理が難しい。80 時間以上も多い。
- ・ドラレコは作業中も見られて嫌だ。



杉崎友信(中部運輸局自動車技術安全全部長)氏
だ、飲酒についての危機感が薄い、点呼を受けて、コンビニなどで購入するようだ。

アルコールの分解時間は自分たちが思っているほど早くはない。アルコール『1 単位』20 g 前後の純アルコールを含む酒類の量、日本酒なら 1 合、ウイスキーなら w 1 杯、ビールなら中ビン 1 本。個人差はあるが、男性で 1 単位のアルコールを分解するには 4 時間、女性で 5 時間かかるとされている。自分の飲んだ量と分解時間を一人ひとりが把握してほしい」と述べている。

健康診断について、所見がある場合は速やかに医師の診断が必要となるが、その結果を口頭で報告すればよいとなっている。必ず、再検査を受けて報告すること。また、主要疾病等に関するスクリーニング検査を推奨し対象の拡大を図る。①人間ドック ②脳ドック (MRI と MRA を用いた簡易検査を含む) ③睡眠時無呼吸症候群 (SAS) スクリーニング検査 ④心疾患に関わる検査 など。脳疾患への対応として、議員立法が提出されているので注視したい。また、長時間労働の業界で健康へのリスクも高い。業界での過労認定も多いことから、業界が先頭に立って対策をお願いしたい。

その他、様々な事故についての概要、原因、再発防止策などの説明がされた。

- ①タンク車の追突事故 (愛知県犬山市)
- ②トラクタ・コンテナセミトレーラーの漏洩事故 (大阪府堺市～和歌山県伊都郡かつらぎ町)
- ③大型トラックの積載物 (劇物) 落下漏洩事故 (大分県臼井市)

2 日目、杉崎友信 (中部運輸局自動車技術安全全部長) 氏より『事業用自動車の事故防止について』講演をいただいた。

杉崎氏は、各データの全国平均と中部運輸局の状況について説明。「中部運輸局内では事故数は減っているものの、飲酒運転毎年発生している。平成 20 年から 26 年の 7 年間、バスは 0 件。タクシーは、平成 20 年に 1 件。トラックが毎年発生してしまっている。7 年間で 38 件、26 年は 5 件発生している。まだまだ



④貸切バスの追突事故（静岡県富士市）

参加者から

- ①運転していると眠くなる。眠気が覚めるように、営業無線で誰かと話すことで眠気が覚める。何かトラックの装備として眠気対策が出来ないか。
- ②国土交通省の改善基準告示と厚生労働省の過労死認定基準である時間外 80 時間以上、2 ヶ月。は最も認定率が高くなり、100 時間を越えるとほぼ認定される。ドライバーも同じ人間ですので、過労死認定基準の 80 時間以内に抑えようとしていますが、改善基準告示の長い拘束時間と労働時間があるので、多くのドライバーは 80 時間以上となってしまう。早急に改善基準の引き下げを検討して、過労死認定基準との整合性が図れるようお願いしたい。
- ③あるドライバーの方から「『G』マークを取っていても、違反はするし事故もする。高速道路はスピード違反。こんなの意味ない」と話してくれましたが、実際、どうしてこの会社が取れるの？という所も多い。監査の内容にも問題があると思います。社会保険や点呼の実施、整備の実施については、一部でもしていれば良しとされています。これで、本当に G マーク＝安全優良事業所といえるのでしょうか？適正化の監査を厳格にして、G マークの価値を上げてもらいたい。

6 月 12 日～13 日、名古屋市中区大井町 6-26 同盟福祉会館内にて開催されました。

タンクローリーで毎度話題になる通行規制の問題において、『長大トンネル、水底水際トンネルにおいては、トンネルの構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、危険物を積載する車両の通行を禁止又は制限している。』（道路法第 46 条第 3 項）によるこの条文により、現在、配達ルートによっては一部通行規制がかかり迂回ルートを選ばなくてはならず時間とコスト増が発生する。

何年も前から問題視されているが、難しいのが事実ですが、災害時においては一時的に規制を緩和する事もあり、諸外国のやり方、以前一部で使われた手段として『長大トンネル等におけるタンクローリーのエスコート通行方式(案)』が報告された。

まだ検討段階の話で参考資料によると、全国に長大、水底、水際を理由とした全国に 33 カ所の規制カ所があり、対応出来るか模索中、今後も社会実験を行い、安全性を確認ながら実現化へ進めてほしい。

健康管理支援事業から事故防止の取り組みとして、健康管理マニュアルの周知徹底、運行管理者講習、事故防止セミナー、関係団体主催のセミナー等で周知し自社の健康診断の検査項目に意識して見直す事も必要、現在各種のスクリーニング検査があり初期段階で発見できる事から注目されている。これからは事業者、健保組合、健康管理コンサルタントなど関係者一丸になって、健康経営の意識付けが重要です。

バス、タクシー、トラック事業者で比べると交通事故死者数、人身事故数、飲酒運転数とトラックの数は多く、自分自身を守る為にも速やかな改善が必要不可欠です。

川崎運送労働組合：阿部健次郎

6月12日13日、セメント生コン・タンクローリー輸送部会(交通労連ローリー関係労組意見交換会)に出席させて頂きました。

中部地方の方々と話をさせて頂きましたが、問題点などさほど関東と変わりはないと感じました。

関心のあった長澤運輸事件の話が出ましたので、もう一度資料を見て勉強する予定です。

2日目は国土交通省技術安全部 杉崎部長の、『事業用自動車の事故防止について』では、トラックドライバーの飲酒運転が増えていると聞き驚きました。これほど厳しくなっている時代に、まだ飲酒運転を続けているドライバーは即刻トラックを降りてもらいたいです。

危険品ローリーは、ひとつの事故が重大事故につながる恐れがあるので、気を引き締めるように組合員全員に声をかけていきたいです。

今回、初めて交通労連の皆さんと話が出来ました。同じ業種でも、時間の管理はしっかり行われているように感じました。また、参加しますのでよろしくをお願いします。

新栄運輸労働組合：高嶋 和人

6月12日(日)～6月13日(月)の2日間、愛知県名古屋市【同盟福祉会館4階】にて『第21回セメント生コン・タンクローリー輸送部会交通労連第1回ローリー関係労組意見交換会』(運輸労連18名、交通労連10名) 合同会議に参加してきました。今回は初の試みとして他の団体でもある交通労連のローリー関係労組もされました。

初日は2016年春闘の解決状況、業界の情勢、業種が抱える当面の課題についてなど、様々な資料の説明や意見交換が行われ、初めて参加される方も少なくなく、やはり皆さんの気になるところは、賃金面なのかその話題になるとより活発な問題提起や意見交換が行われました。

その中でも長澤運輸事件の判決の説明やそれに関わる労組としての今後の対応の仕方、今後、国内の輸送量が減少していくであろうと言われている中でも、我々労働者としても、ドライバーの高齢化、ドライバー不足をどのように解消し解決していくのか問題が山積している中ではあるが労組がしっかりと対応し1つ1つの問題を、時間をかけてでも解決を図る事が大事な事だと感じました。

自分としては以前から問題提起させていただきながらも、なかなか前には進まなかった長大トンネル等における通行規制の問題が、少しではありましたが、前進した事そして前回のローリー部会で問題提起させていただいた国際海上コンテナの輸送に関わる問題点を運輸労連本部による迅速な対応の結果、こちらは早急に関係各所が実際に現場来ていただく日程調整を行っているとの回答をいただいた事それが大きな収穫になりました。

2日目は、杉崎友信(中部運輸局自動車技術安全部長)氏から『事業用自動車の事故防止について』という事で、健康管理支援事業や最近の制度改正・通達等の説明がなされました。

世間では飲酒運転がこれだけの社会問題になり大きく取り上げられて厳しさが増している中でも、中々、飲酒運転がなくなる点、むしろ増加傾向にある現状に驚きを隠せずこの現状ではますます規制等が厳しくなるのでは?と感じ事故を防止する事はドライバーの健康管理をしっかりする事の重要性を認識させて頂きました。今後に向けて労組としても事故防止に一層の力を注いでいかないといけないと考える講演をしていただきました。

2日間を通じて今回は交通労連のローリー関係労組も参加していただき、いつも以上に活発な意見交換が行われ、時間が足りないのでは?と思うあつと言う間の2日間になりました。

次回以降も少しでも多くの方々に参加していただく事により、より一層の内容の濃い充実した集まりになればと考える部会になりました。

日新労働組合：萩原 弘達

第21回セメント生コン、タンクローリー部会に参加しました。今回は交通労連のローリー関係労組との意見交換会も含めて行われました。2日目には中部運輸局自動車技術安全部長の杉崎氏に事業用自動車の事故防止について講義頂きました。

印象的だったのは今まで言い続けてきた首都高速で危険物車両は通行出来ないトンネルがあるために一旦降りなければならず乗り直した場合ダブルで料金が取られる部分を指摘してまいりました。最新ETC2.0が導入された事があって装着車への機動的料金体系という事で利用経路、利用時間、速度、加減速データの把握が可能になる事で料金の調整が出来るそうです。ただこれは災害や事故時等の一般道路への退出となっています。しかしこれをきっかけに危険物車両のダブル料金収受の問題が解消できるよう訴え続けていきたいと思えます。

また長大トンネル(長さ5000メートル以上)の危険物車両が通行出来ない件についても今までは国土交通省の返答に進展がありませんでしたが今回の答申では【ETC2.0などITを活用した危険物車両の通行の効率化についても、安全性の確保に留意して検討する必要がある】と前進した答えに変わっております。こちら安全に通行出来る事が可能になるよう訴え続けていきたいと思えます。

今回、交通労連との意見交換については初めてというのもありまして、特に討論という所まではいきませんでした。食事の時にも特に交流するところも見られませんでした。今回をきっかけに交通労連との意見交換会を重ねる事が出来れば意見交換をする重要な場になっていくと感じました。

楠原輸送労働組合：菊地 陽一