

第1分科会は豊田副委員長を座長、問題提起に武井書記次長・小畑書記長をおき、前日に講演していただいた「陸上貨物運送事業労働災害防止協会・安全管理士」の中尾 陽さんにも参加していただきました。定刻になり座長の豊田副委員長の挨拶から始まり、「時計回りで挨拶」という事で、参加者全員の自己紹介で始まった、皆一言だが人数が多く自己紹介だけでも20分ぐらいはかかるが、個性豊かな方もいて面白い。

本題に入るとして、武井書記次長より問題提起がなされた。

2016年度上半期の陸上貨物運送事業における労働災害発生状況報告では死亡災害は昨年より若干減ったものの、死傷災害では211人増の5732人と増加の傾向に歯止めがかからない状況にあり、労働災害の7割は事業場内で発生しており、荷主先の構内の慣れない現場が要因になっている、付帯作業に対しても荷役作業内容の書面契約締結が重要です。

また、厚生労働省による、過重労働に起因する脳疾患・心臓疾患による請求件数はNo1と不名誉な記録になっており、トラック運輸産業が恒常的な長時間労働から脱却できない事が浮き彫りになっている事を踏まえ討議に入りました。

#### 1、荷主先での荷役作業時の安全確保について「5つの討議課題」として

①荷役作業について書面契約事案の有無、②荷主の反応、③書面契約が進まない理由、④荷主構内作業での危険箇所、⑤荷役作業時の労災発生事案、について討議しました。

- ・発荷主・着荷主があり、発荷主には申し入れやすいが、着荷主には難しい
  - ・引っ越し・海運関係・重量物などは作業範囲内容（事前に下見をする）を決めやすい
  - ・運賃（付帯作業）込みと考えている荷主が多く、理解されづらい
  - ・荷主が多く発着とも実態作業を把握できず、書面化すると逆に作業範囲を狭めてしいドライバーが困るのではないかと思進まない
  - ・構内作業ではフォークリフトを使用する作業が多い為、資格を持っている人を優先して雇っている
  - ・安全対策としては、自社的にマニュアルを作って指導している
  - ・フォークリフト免許はあるが、最近ではリーチフォークリフトが多く運転が難しい
  - ・フォークリフト作業で事故があった場合の保険などの責任が不明確
- 以上、このような様々な意見が出された。

次に、過重労働の防止に向けてトラック運輸産業の年間総労働時間は全産業平均を年間400時間も上回る平均2,500時間を超過している実態にあり、現行の「改善基準告示」の上限時間は「過労死ライン」を超えており、現行の年間3,516時間（月間293時間）から年間3,300時間（月間275時間）以内にする事を、今年度の運動方針にしている。

#### 2、長時間労働の実態、短縮に向けての取り組みとして

①荷主に対しての出荷・荷卸時間の改善事案とその反応②職場での短縮に向けた取り組み③現行の改善基準告示の遵守状況④改善基準告示の短縮に対して支障箇所、について討議しました。

- ・事務員は交代シフトで対応しているが、ドライバー不足のためドライバーには負担がかかっている
- ・通常は管理出来ているが繁忙期での管理は難しい
- ・積み置きを朝積みに変えるなどして、対応している
- ・積み込みドライバーを作り、配達ドライバーの長時間対策としているが、本来積み込みしたドライバーが配達するのが好ましく、まだまだ問題があります
- ・基本給が低い為、残業代でカバーしている所が事実であり、時短に力を入れる組合に対して苦情が出ている
- ・法律を厳しくしない限り、長時間労働問題の解消は難しいのではないか
- ・着荷主の手待ち時間が多いのはわかっているが、申し入れできてない状態などの意見が出された。

最後に座長より、「数々の事例紹介して頂き、我々が求める理想と現実に大分乖離がある事は、事実であり、ここをどのように乗り越えていけるのかが問題になりますが、人手不足の問題も踏まえて、若者を引き寄せる事が出来る対策を出していかなければならない」と力強く発言し第1分科会は終了しました。

川崎運送労働組合 阿部健次郎

---

第1分科会は総勢95名でおこなわれ、労働災害や労働時間をテーマに発表や意見交換がおこなわれた。

座長を務めた豊田副執行委員長（TOLL JAPAN）は開会挨拶で「現在の労働政策が男性の育児参加や女性の社会進出を阻んでいる。労働人口が減少する中で、政府が労働改革を進めようとしているが、柔軟な対応が必要だろう」と述べた。

第1討議の「荷主先での労働災害」では、荷主先で自らが荷降ろしする実態について、「発荷主は荷役形態について交渉ができるが、着荷主は交渉が難しい」「売主である発荷主は買主には立場上弱い。着荷主自らが降ろすよう要請しづらいのが現状」「発着荷主のパワーバランス（力関係）に左右される」「自分で着先の機械を使い降ろすのは正直怖い。しかしそういう箇所が多いので、ドライバーには全員フォークリフトの免許を取得させ、採用も免許所持を条件としている」「カウンターフォークとリーチフォークでは全く操作が違うため、非常に危ない」などの意見が出された。

第2討議の「長時間労働」について、「配車の工夫により改善できたところもあるが、手待ち時間は改善が進まない」「トラックが待っているのは当たり前、といまだに思っている荷主が多い」「ドライバー不足のため、労働時間の短縮ができない」「前日の積み置きから、当日朝積みに荷主に協力してもらい改善できた」「時短はしたいが、賃金マイナスにつながることから、組合員から理解が得られない」「残業手当＝生活給の賃金体系では時短は正直しづらい」「商慣行そのものを改めなければ、根本的に問題は変わらない」「改善基準告示に基づいて配車すると、逆に配車係の36協定が守られなくなる」などの意見が出された。

アドバイザーとして参加された陸災防の中尾氏は「カウンターとリーチでは全く運転操作が違う。ブレーキも全く逆。同じ車（フォーク）としてではなく、違う「機械」として捉えるべきだろう。

ドライバー自ら荷役する環境は良くないが、機械操作の習熟は必要」と見解を述べた。  
最後に豊田座長から「貴重な意見をたくさんもらった。これらを参考に今後の労働政策を進めていきたい」と話し、分科会を終了した。

丸全昭和運輸労働組合 尾池 拓郎

---

第1分科会「労働政策」では、安全な労働環境を主題に「労働災害の防止」を取り上げ、荷主先で荷役作業する際の安全性について分科会出席者より実態に基づく報告がされた。

主立っては、各社で荷役作業時における安全対策や指導がされている一方で、荷主が付帯作業も運賃に含まれる認識が強いことから「付帯作業の範囲拡大・多様化」により労働災害が生じる危険性が増している。荷役に伴う付帯作業が日常化している現状を踏まえ、運輸産業の課題でもある「契約の書面化」が欠かせない見解で一致した。

また、荷主への申し入れだけでは改善が進まないなど、安全確保の認識が軽視される声も多かったことから、行政による指導や罰則の強化が求められると強く感じた。

労働集約型産業である以上、改善には時間と難しさを要すことは理解するが、コンプライアンス遵守をはじめ、抑止力のある法的罰則強化が必要不可欠と再認識した分科会であった。

SBSフレイトサービス労働組合 氏田 剛志

---

第1分科会の「安全な職場づくりに向けて」とのテーマにて討議した。

意かにして荷役事故を無くすかが最大の目標だが、現状の取り巻く環境では、一企業がやれば無くなるものではなく、取引先等の協力が得られなければ、なし得ない事だと強く感じた。

しかしながら、それらの事を改善していかなければ、何時までも運送業界はきつい、汚い、危険の3Kのレッテルをズーと貼られたままになるし、何時まで経っても若い労働者は増えていかないだろう。

しかし、すぐ改善していくのは無理があると考えるが、運輸産業が魅力ある産業と認めてもらうためには、どうしても避けて通れない問題だと強く思った。

日通湘南物流労働組合 田辺 浩之