

20161120～21 第22回セメント生コン・タンクローリー輸送部会



運輸労連 第22回セメント生コン・タンクローリー輸送部会が、千葉県大多喜町『福水』にて行われました。

関東地域を中心に運輸労連の仲間23人が集まり、神奈川県連より7人が出席した。また、新たな仲間として、富山県連より高山執行委員長（北産運輸労働組合）が出席されました。

今回は、厚生労働省より、仁木真司（労働基準局 総務課 課長補佐）氏より『過労死等の防止』（厚生労働省にお

ける入り組み状況）というテーマで講演がされました。

過労死の現状、調査研究、周知・啓発などの取り組みについて学習し認識を深めました。

2日目は、各業界の最新情報や長大トンネル・乗り継ぎ問題等の進捗情報のせつめいがされた。危険物関係の長大・海底トンネルの通行は、労働時間や企業のコストに繋がることから早急の対応が必要とされてきた。解決策としてエスコート方式が上がっている。しかし、首都圏などで待機できるスペースがないことから、実用的ではないが、日本坂トンネルや関越トンネルでは、有効な通行方式ではないかと感じました。



各単組の意見交換では、働き方や長時間労働対策が主な意見交換であった。主な意見として、

- ・組合員からは「組合が働かせなくしている。給料が少ないので仕事があるのであれば働かせてほしい」と言われ対応に困る。
- ・労使で真剣に取り組まないと長時間労働は是正できない。仕事を断ってもらっている。
- ・働き過ぎなのか、仕事中に倒れなくなってしまった。労災ではなく病気で処理をしたが良かったのかの？
- ・労災認定で過労とされるのは80時間の時間外労働より確率が高くなる。労働組合として亡くなった方の勤務実態を把握すべきではないか。
- ・「80時間以上の時間外をしなければ、生活できない」かたは、申し訳ないが他の会社に行ってもらえない。組合として「長時間労働はさせない」との強い意思表示が必要では。

等の意見があがっている。

最後に三瓶書記次長より「改善基準告示の拘束時間3516時間を労災認定基準とされる時間外80時間を考慮すれば、3300時間への法整備を進めたい。また、3060時間を目標としなければ守ることが出来ないため、3060時間についても議論を進めて行きたい。」と述べた。

次回は、北信越にて開催予定。

=出席者から=

『過労死等の防止のための対策について』

【講師】厚生労働省・労働基準局・総務課長補佐 仁木真司 氏による講演していただきました。

3つの資料、『過労死等の防止のための対策(厚生労働省における取組状況等)』、『平成28年版過労死等防止対策白書』、『平成27年度過労死等の労災補償状況』を使い、運輸業が他の職種の中でも、劣悪な環境の元にある事は証明されており、早急に対策を取らなくてはならないが、業種的な構造による、元請け運送会社からの下請け制度(備車)、発荷主や着荷主先での付帯作業や手待ち時間(待機)などが複雑過ぎる事もあり、主導権を持ってない運輸業は、とても難しい状況であります。

長時間労働による、疲労の蓄積やストレスの蓄積などが原因と思われる過労死や自殺を防ぐ為にも、労使の協力はもとより、規則を守らない会社に対し、これまで以上に監視する目を更に鋭く厳しくして頂きたいと思います。

また、二日目は座長の小掠委員長(太平洋陸送労組)より、12単組の年末一時金の取り組み状況と特殊車両に対しての課題について意見交換した。

また、全日本トラック協会が制作した事業用トラックドライバー研修テキスト『危険物を輸送する場合に留意すべき事項』を見ても考えさせられる事が多く、危険物を運ぶ事は簡単にできる事では無く、運転免許の他に資格が必要で、特殊車両は車両も高額な事から、運輸業の問題と重ね合わせると特殊車両は運輸業の中でも、難しい状況である事を再確認させられました。

記：川崎運送労働組合 阿部健次郎

2016年11月20日～21日千葉県大多喜町「福水」にて、第22回セメント生コン・タンクローリー輸送部会に出席しました。

厚生労働省仁木真司様の「過労死等の防止のための対策」の講演を聞き、改めて労働環境の悪さを実感しました。

残業をして稼ぎたいドライバー、残業を抑えたい組合、売上を上げたい会社、荷主の問題など、様々な問題があり簡単には解決出来ない問題だと思います。しかし過労死が起こらない様に努力していきたいです。

今後は、最悪の結果「死」を意識して、組合員・会社に話をしていきたいと思います。

その他でも熱い議論があり、大変勉強させて頂き、ありがとうございました。

記：新栄運輸労働組合 若林 英明