

## 第27回セメント生コン・タンクローリー輸送部会

日 時 2019年06月09日(日)14:00~10日(月)11:00

場 所 新潟県「湯沢グランドホテル」

出席単組 川崎運送①・新栄運輸②・日新②・楠原輸送②・丸全昭和運輸①

報告者 阿部健次郎

2019年6月9日(日)14時~10日(月)11時まで新潟県「湯沢グランドホテル」にて、第27回セメント生コン・タンクローリー輸送部会が開催され、6都県連より14単組25名に合わせ本部より4名・東京都連より2名の合計31名が参加しました。

始めに、小椋座長より「2019春闘も賃上げ傾向にある中、我々の産業は企業間の格差、仕事内容の格差と、まだまだ厳しい現状ではないでしょうか」と挨拶をされました。

また、本部の三瓶中央書記次長より「2年間担当をさせていただきましたが、7月の大会で役選があり、戻って来れるかわかりませんので、今日はケジメと言う事で、これまでの御礼を申し上げておきます、大変にありがとうございました。まだ、わかりませんが、これからも発展していき様にご祈念申し上げます」と意味深な挨拶がありました。

続いて、本部挨拶として、世永中央副委員長より「大会の骨子の関係については、ブロックなりの各県連で行っているという事で簡単に申し上げますと、やっぱり賃金労働条件の関係、政策制度の基準、産別の強化があるのだろう」と挨拶がされました。



## 議題(9日)

武井中央書記次長より

- ①2019 春季生活闘争および夏季一時金の取り組み状況
- ②年次有給休暇の時期指定義務

浅井業種対策部副部長より

- ③運輸労連としての改善基準告示の総拘束時間短縮の考え方
- ④荷役作業や附帯業務の乗務記録への記載対象の拡大
- ⑤特殊車両通行許可制度の動向

## 議題(10日)

浅井業種対策部副部長より

- ⑥「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」について
- ⑦給油取扱所等でのタンクローリーの荷卸し時の事故防止
- ⑧輸送・荷待ち・荷役など、輸送実態把握のための意見等の募集
- ⑨その他

- ・カーナビアプリ「トラックカーナビ」の危険物積載車両のルート案内機能
- ・危険物輸送の基本

について情報共有がされました。

最後に全日本トラック協会 企画部課長の本間圭介氏より

「トラック運送業界の最近の動向について」

- ①働き方改革について
- ②取引環境・労働時間改善協議会等について
- ③貨物自動車運送事業法の改正について
- ④道路の積極的な活用に向けた諸施策について

講演して頂き、全議題が終了しました。

浅井業種対策部副部長より

「この部会は春と秋に開催しており次回秋の開催について、11月17日(日)～18日(月)に開催する予定であります、会場に付いては調整して報告します。また、兼ねてから新栄労組より出ていたISOコンテナの課題について、4/24に消防庁に要請をしたところ、問題意識をもっており別途になりますが、席を用意しますので積極的な参加をお願いします」と締められ閉会しました。



1. 日時 2019年6月9日(日)~10日(月)
  2. 場所 新潟県「湯沢グランドホテル」
  3. 参加者 総勢 31名(本部役員含む)
  4. 主な議題
    - (1) 2019 春闘および夏季一時金の取り組み状況
    - (2) 年次有給休暇の時期指定義務
    - (3) 運輸労連としての改善基準告示の総拘束時間短縮の考え方
    - (4) 荷役作業や附帯業務の乗務記録への記載対象の拡大
    - (5) 特車通行許可制度の動向
    - (6) 建築資材物流における生産性向上と労働時間短縮に関する懇談会について
    - (7) 給油取扱所等でのローリーの事故防止
    - (8) 輸送・荷待ち・荷役など、輸送実態把握のための意見の募集
    - (9) その他 カーナビアプリ「トラックカーナビ」の案内機能
- 6/10 講演「トラック運送業界の最近の動向について」 講師:全ト協 本間企画部課長  
という流れで二日間の部会は開催されました。

#### 内容について

- ・議長を太平洋陸送労組小椋委員長にお願いして開始し、参加者の簡単な自己紹介をしました。
- ・労連本部を代表して世永副委員長から挨拶があり、その中で労連の直近の課題についてお話がありました。
  - 働き方改革への対応について
  - 改善基準告示の見直しについて
  - 標準運賃の導入について
  - 人手不足に対応するホワイト経営の可視化について

#### 内容報告

- (1) について  
労連本部武井書記次長から春闘と夏季一時金交渉についての報告があり、賃上げと夏季一時金において引き続き増額ではあるが増額幅は鈍化しており、相対的には中小が頑張っているとの報告がありました。
- (2) について  
2017年の調査では日本の労働者の有休取得率は51%程度であり、国際的に比較しても低く、従って年次有給休暇5日取得が義務化され、30万円以下の罰金規定ではあるが、20万円程度が課されるとの情報もあるという事。  
精勤手当の減額や特休の振替は認められない、半休を導入しても稼働給の3ヵ月平均などを手当てとして支給せねばならないなどの説明があり、各労組での取り組みについて討議された。  
年次有給休暇の時期指定は就業規則に明記する必要があることも説明があった。

### (3)について

現行の総拘束時間 293 時間／月を改正労基法にあわせて短縮していく考えについて説明された。

運転業務従事者の時間外労働は一般則ではなく年間 960 時間ではあるが所定内労働時間と休憩時間を加えると総拘束時間は 275 時間と現行より 18 時間の短縮となり年間では 3300 時間で 216 時間の短縮となる。労連としては最低のラインとしたいとの内容でした。

討議では長距離運航が不可能になるのではないかと、危険物ローリーはフェリーの利用ができないのでトンボ運行は無理ではないかと(本部はトンボ運行にそもそも否定的立場)実態として 1 泊必要な事例や駐車場所の確保への特別な対応についての意見がありました。

### (4)と(8)は関連する項目でした。

荷待ち時間・荷役作業等の記録表を乗務記録への記載対象にすることや、これらの事に関する輸送実態把握のための意見等の募集についての説明がありました。

しかし、記載について荷主側担当者の確認欄があり、(確認が得られない場合や不在の場合も記載する。)アンケート調査においては元請け運送業者についての荷待ち実態をも含めることと、これまでよりもはっきりとした荷主勧告を出したいとの話の中で、荷主や元請けの優位的立場を考慮してやりにくいのではないかと意見がでていましたが、全ト協も含め労連本部はお願いしたいとの立場で、参加者には懐疑的な労組もあったように感じました。

### (5)については

以前から説明は受け、部会でも許可申請の煩雑さや時間がかかりすぎる等の意見がでていましたが、簡素化、データ化で迅速・短縮を図っている現状について説明がありました。

### (6)省略

### (7)について

本来の予定では消防庁の担当者を招いての講演を予定していたが、最終盤で出張の稟議が下りなかったため省略となり、急遽変更で全ト協に講演を依頼したそうです。

### 講演について

働き方改革に関連する長時間労働の是正等に向けた全ト協の取り組み(アクションプラン)やホワイト物流推進活動の現状、貨物自動車運送事業法の改正の概要、(8)にあった輸送実態把握のアンケート募集への積極的な参加の呼びかけ、労連が提唱してきた豊橋バリエーション跡地での社会実験、ETC2.0での道の駅への一時退出、中継物流拠点「コネクティア浜松」などについての講演でした。

### 部会についての感想

今回は前回よりも参加者が多く、建築資材、石油燃料、化学品、危険物など扱うものが多様な労組が参加していて、なかなか同じ業界でも事情や対応が千差万別で異なる業務についての知識も深まったのではないかと感じました。

しかし、せっかくの地方開催にも前回同様で新潟県連からは西頸城運送労組の 2 名のみで参加して地場直加盟の実状報告がなかったのが残念でした。

労連本部には地方開催時の地場直加盟労組の積極的な参加をお願いしたいものです。

働き方改革について学習することは良いが現場では時間外の規制により給料が目減りすることの方が問題視されていて、賃金の底上げなしに改革を進める矛盾について考えさせられました。

以上

第 27 回セメント生コン・タンクローリー輸送部会  
議題

- ①2019 春季生活闘争の妥結状況と夏季一時金の取り組み状況及び最近の傾向
- ②・年次有給休暇の時期指定義務・有給休暇取得時の賃金について
- ③運輸労連としての改善基準告示の総拘束時間短縮の考え方
- ④荷役作業や附帯業務の乗務記録への記載対象の拡大
- ⑤特殊車両通行許可制度の概要⇒申請項目が見直され少なくなった。
- ⑥建設資材の物流効率化、ドライバーの労働環境改善について
- ⑦給油取扱所等のタンクローリー荷卸の際のコンタミ事故防止について
- ⑧輸送、荷待ち、荷役等の輸送実態把握の為の意見の募集
- ⑨その他
  - ・危険物輸送の基本等

全日本トラック協会企画部課長 本間 圭介氏より  
「トラック運送業界の最近の動向について」講演

- ①本部よりここ数年の賃上げ妥結額、一時金妥結額は 20 年前の良かった頃の数字に戻りつつあると説明有り。②対象者は年次有給休暇を 5 日以上取得しない人。有給休暇取得時の賃金については日給月給の会社は賃金が下回っている場合があるので注意が必要との事。②に関して新栄は問題無し。
- ③年間の総労働時間が 3,300 時間を超えないようにと強く指導されました。
- ④5 月末に決定し 6 月 15 日～施行とはあまりにも急だし、乗務記録に荷主の印をもらう事は少し浮世離れしているように感じます。
- ⑤申請項目が見直され約 20 項目減り、手続きも簡素化されたようです。
- ⑥運ぶ物が何であろうと物流の効率化やドライバーの労働環境は、荷主に握られている。荷主のより一層の理解が必要。
- ⑦コンピューター制御されてはいるが、荷卸ホースを給油所の受入口に乗務員が繋ぐのでコンタミをする危険性はある。お客さんとの相互確認が必要。倉渡しのローリーについてはコンピューターが着いていないのでお客さんとの相互確認がより必要。
- ⑧少数意見ですが CY の問題も取り上げてもらえると新栄としては有難いですね。
- ⑨新栄としては極々当たり前の事でした。
  - ・本間氏より今後船の燃料を綺麗にする為に軽油を使うと説明あり。トラック協会としては軽油代を値上げされては困ると訴えていると説明してましたが、多分値上げするんだろうなあ。最後に消防庁の方に MSDS とイエローカードについて質問出来なかったのが残念です。東京都の職員が都内を出る事に上から NG が出たらしい。縦割りの弊害を感じずにはられません。

2019年6月9日-10日の日程で第27回セメント生コン・タンクローリー輸送部会に出席してきました。

改めて荷役作業の円滑化が問題であると痛感しました。指定時間通りに入ったにも関わらず、待ち時間が発生するという問題。在庫量に余裕があるにも関わらず、荷物を積んでもらえず、結果的に確認待ちなどで長時間労働になっています。

積載量に関しては、法令、省令が単純化されれば解消される所もあると考えます。

また、荷役・附帯作業ついて、今後記録して積み場(荷主)の確認をもらうといった話がありました。実際に現場で働く身としては不安でしかありませんが、この取組みによって積み場でのトラブルが生じた際には都度報告していきたいと思います。

最後に、ISOタンクコンテナのMSDSに関する説明が消防から聞けると楽しみにしていましたが、頓挫してしまい非常に残念でした。

日新労働組合 阪本志津喜