

20191117 第 28 回セメント生コン・タンクローリー輸送部会

場 所 : 富山県黒部市「ホテル黒部」

参加者 : 労連本部 大原書記次長 (業種対策)、福元書記次長 (産業政策)、
浅井業種対策副部長、伊加業種対策部担当

小椋座長・岩田書記長 (太平洋陸送)、角田副委員長 (ホクブ)、川崎委員長 (渡辺倉庫)、宮内委員長 (日液)、馬場委員長・日下部副委員長 (国際輸送)、阿部委員長 (川運)、高嶋委員長・若林副委員長 (新栄)、尾上副委員長・萩原執行委員 (日新)、秋田谷委員長・小林執行委員 (楠原) 小泉委員長 (丸運トラ京浜)、望月書記次長 (県連)、森川委員長・川島書記長 (西頸城)、高山委員長・内山書記次長・堀田執行委員 (北産)、黒川委員長 (宇高) 三浦書記長 (富山県連) 牧野委員長 (ラニイ)、酒井委員長・長田執行委員 (福井宇部)、平井書記長 (福井県連)、奥田書記長 (丸運トラ西日本) 計 33 名



運輸労連は、富山県黒部市『ホテル黒部』にて、第 28 回セメント生コン・タンクローリー輸送部会を開催し 17 組合 4 機関、33 人。神奈川県連からは、6 組合 1 機関、10 人が出席し、下記の内容にて説明がされ、意見交換がされました。

(1) 2019 年末一時金の取り組み状況

○2019 年末一時金 (秋闘) は、今日現在で、66 組合が解決、単純平均 259900 円という途中経過、春闘の取り組みを加えると 111 組合が解決し、334,205 円と報告されました。

(2) 貨物自動車運送事業法の改正

○事業法改正の目的は、『トラック運送業の健全な発達のための規制の適正化、緊急に運転者の労働条件を改善する』という目的。

規制の強化により、処分基準の見直しもされることとなる。また、荷主に対してもトラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう配慮も求めている。

(3) 改善基準告示の見直しのスケジュールについて

○改善基準告示の見直しがいよいよ始まる。この改善基準告示については、働き方改革関連法の上限規制提要除外となっているドライバーの労働時間、一般則適用へのステップとして第一歩が踏み出されたもの。

◆運賃・賃金関係での意見交換

○ドライバーは、労働時間が減った分給料が下がっている。

○現在のトラックドライバーの賃金は、1.5倍なければ他産業と同様にならない。1.5倍の賃金を捻出するには、2割運賃を上げる必要がある。この場合は、企業の利益を出すためには、2割以上の運賃を値上げする必要がある。

◆今回の台風への対応について意見交換がされました。

○前日に多く発注があり配送した。

○事後になるが、企業の安全配慮義務に触れてくる。その場合、荷主に行く可能性も考えられる。

(4) 特殊車両通行許可制度の動向

○特車車両通行許可の許可期間について、最大2年としていたところ、当面の間、優良事業者（Gマーク取得）に限り最大4年間とする処置を平成31年4月から導入する。対象となる事業者は、①過去2年間で特車通行許可違反関わる警告がないこと ②ETC2.0車載器の装着・登録 ③Gマーク（安全性優良事業所）認定あり

○通行経路に特車許可必要区間が含まれる場合については、オンラインで申請できるようになる。

◆現場実態について意見交換がされました。

○実際に特車申請をしている人しか解らない部分。

○OBW（車載型重量計）、実際に自身が積んだ数値がわかり、卸先にてそのデータを渡すこともしている。

(5) セメント需給の見直しおよび生コンの出荷状況

(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

○セメントは建設資材の取り扱いとなっている。建設資材物流における課題については特に論点として上がっていない。工事現場の工程管理や搬出入管理の効率化に資するアプリの導入でドライバーの荷待ち時間の減少にどの程度の効果があるのか？

(7) タンクローリー・危険物輸送に関する動向

1. 給油所におけるローリー荷卸し時の安全対策基本マニュアル

(8) 危険物輸送に関する政策課題について

◆現場の意見

○立ち会いはほとんどない。設備に問題がある。数字が見えない。デジタル化してほしい。

○早く下ろして帰りたいのが本心。元売りは単独を推奨していたが今では立ち会いを推奨している。

○何か事故が起きた時に、最後はドライバーの責任となる。

○GSなど、危険物の免許もない人が立ち会ってもしようがない。

○メーカーから特約店に対して改善を要請しているが、改善されない。

○消防庁へのホットラインにて苦情集約

○ガスの種類により立ち会いの否可はない。

○毒物については、必ず立ち会う

○卸し場が坂になっているので品物が残ってしまう。



2日目、9:00から開始しました。

議題は、昨日から引き続き、危険物輸送に関する政策課題について、総務省消防庁担当者との意見交換の内容、交運労協の政策・制度要求について説明がありました。

1. ISO コンテナにおける移動タンク貯蔵所に関する手続きについて

移動タンク貯蔵所に関する消防手続きは、タンクローリーを想定したものとなっており、輸出入がメインのISO コンテナシャーシでは手続き上、以下の問題があるため、許可手続きを行っていないドレー業者による運行の実態も報告されている。

(1) 設置許可申請の際に該当のコンテナ番号を記入する必要があるが、ISO コンテナは、基本的にタンクメーカーの持ち物であり、運送会社では特定できない。

答) 指摘いただいている許可申請の際のコンテナ番号の記入に関して、新規に移動タンク貯

蔵所の許可申請をしようとしても、コンテナ番号がわからないと設置許可申請もままならない。また、コンテナ番号は、コンテナが来る数日前にならないと確認できないというご指摘であったが、私たちとしては、新しく設置許可を取るとき、コンテナ番号がわからない状態であっても、積載する車両などが特定されていれば、コンテナ番号は許可申請を出した後に書類を差し替えることも可能としている。

(2) 完成検査の際、設置許可申請に記載したISO コンテナをシャーシに乗せる必要があるが、前項の事情により、さらに困難である。

答) 完成検査の際に、設置許可申請に記載したコンテナをそのまま載せなければいけないということに関しては、国際輸送の現場に鑑みると、検討の必要があると考えている。昨年かから消防本部と意見交換の場を持っており協議を進めている。今年度も検討を進め、消防本部の意見も聞いた上で実態を把握し、対応を進めたいと考えている。

(3) 完成検査の承認を受け、日々ISO コンテナ輸送を行う際、シャーシに乗せるISO コンテナが変わる度に、事前に消防へ軽微な変更届を提出し、承認を受ける必要がある。

答) 本来はシャーシを含めた許可申請を要するところであるが、許可を受けた車両を使う場合には、軽微な変更届で良いという運用をさせていただいている。しかし日々、物量が多いので直前になって消防本部に届出を行うと忙しくて受け付けてもらえない実態も伺っている。変更届の資料についてはIMDGコードにタンクコンテナが適合しているか、また、タン

クコンテナと車両の緊結装置の結合部分がちゃんと適しているかという技術的な面を含めて、軽微な変更届出の中で資料の提出をしていた

だき、載せるタンクと緊結金具自体が合っているかどうかを、確認することとなっている。資料の提出に関しては、平成 13 年の通知の中では、軽微な変更届出自体を郵送や FAX でもよいという運用を示しており、最近ではメールなどでも消防本部で受け付けているところもある。本日の意見交換で再度周知するニーズがあれば検討していきたい。

(4) 管轄の消防署により申請・許可手続きに関する運用が異なり、窓口の事情で繁忙時には終日来庁を断られることがある。

答) 各消防本部が自治業務として行っており、各々手続きは異なるが、本手続きは消防法の危険物規制を運用しているのので、ある程度繁忙時にメールや FAX 等の手続きで両者の合意が取られれば受付していただけたらと思う。出来る限り消防本部に理解していただけるよう消防庁として説明していきたいと思う。

(5) 設置許可の承認を受けた後でなければ、シャーシを発注(製造)することが出来ない。ついでには、法令遵守のためにも、申請・許可手続きの合理化・迅速化に向けて処理手順を改善されたい。

答) 基本的には既存の車両を、例えば非危険物を載せていた車両を、今回新たに危険物を載せるために許可を申請する場合と一緒に、既存のシャーシがあって、それに合う形の図面で許可申請をし、消防法に適合していると認められるならば、許可を受けることが出来るので、新規のシャーシについても設置許可前から発注することは可能。また、実際に既存車両と ISO コンテナが適合していれば、さらに完成検査を受けることも出来るので、この点から見ても発注することは出来ると考えている。引き続き許可申請の手続き等の合理化や迅速化について実態を教えてくださいながら検討を進めていきたい。

2. SDS の交付について

危険物の輸送は緊急時に対処できなければ意味をなさないことから、ISO コンテナの国内貨物輸送に際しては、SDS(MSDS)の日本語での交付を義務付けられたい。

答) 特定化学物質より出される排気量などを、環境上の汚染防止のために把握、管理促進をする化審法や、労働安全衛生法などにもとづき、特に事業者が指定したその他の事業者へ情報提供する場合、文書で提供することが義務付けられていると認識している。

消防法に関しては、輸送する者の責任において、危険物取り扱い者がタンクローリーなどを輸送するときに、危険性や品名数量などを表示して認識することを求めており、上記の各法で文書提供を義務付けられていることから、消防法令の中で SDS を義務付けるということに関しては、今のところ必要ないと考えている。引き続き、危険物に関する情報が適切に提供されるように周知徹底をしていきたい。

3. イエローカードの法制と運用改善について

業界の自主的な取り組みであるイエローカードについて法制化されたい。合わせて本制度の実効性を担保するために下記の施策をこうじられたい。

(1) イエローカードについては、複数枚のカードが車上に常備されていることも見受けられるが、ドライバーが犠牲となる事故があった際に、どのカードが実際の内容物なのか不明と

なる。したがって、都度の運行時に日付入り文書として荷主から交付するように、運用を改善されたい。

答) イエローカードは日本化学工業協会が作成しており、イエローカードの法制化という話も伺っているが、まだ今のところ動いてはいない。しかし、毎年行っている移動タンクや運搬車両に関する立ち入り検査実施の際に、イエローカードの携行について各消防本部にチェックするよう指導している。また、様々な事故防止の連絡会などで、日化協の担当者と会う機会があるので、イエローカードに関する要望が来ているという事を伝えようと思う。日化協からも、もう少し徹底しようという話しはいただいているが、取り組みを継続している。

(2) 積載する危険物の種類の表示について、車外に国連番号を表示するとともに。

番号データベースを整備して、PC やスマートフォンなどの通信端末で、処理方法などイエローカードの内容を検索できる様に改善されたい。

答) 移動タンク貯蔵所などや、運搬する時の容器表示と一緒にになるが、数量や品名類の記載は消防法で定めているので、国連番号までは良いのではないかと考えている。しかし、ドライコンテナの中身や、制定された時とは背景が変わり、高額で小さなものが小分けで色々入ることに関して、考えが至っていないという共通認識は持っているので、前に進めていく方向で考えており、運搬の状況把握は引き続き続けていきたいと思っている。

「また、データベースなどに関しては、消防庁のホームページに危険物災害等情報支援システムを運用している。災害が起こった際に対処方法が分かるシステムとなっており、今のところ 8,000 物質ほど出てくるが、さらに見やすく、CAS 番号で性状が出るよう修正しているところである。

4. 危険物の規制の国際ルールへの統一について

危険物に関するコンテナ輸送については、外航海運・内航海運ともに国際ルールで運用されているが、陸上輸送となった時点で危険物の定義に差異が発生することとなる。ついては、国際ルールへの統一を図られたい。

答) 海運と陸運で定義に差があるが、15 年ほど前に引火点に関するところで、GHS と差があるがどうするのかという要望があった。その際に、引火点の高い液体であっても何らかの加減で火災が発生した場合、火災危険性はあるので危険物から外さなかった。

現在でもこの考えは変わっていない。

5. 国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について

国際海上コンテナによるフレキシブルタンク輸送について、「危険物に関する規則の省令」が規制緩和された結果、ドライコンテナによる輸送が増加し、液漏れ災害や車両火災など重大事故が発生し、運転手並びに一般市民が極めて危険な事故に巻き込まれる状況があるため、動植物油(液体)の国際海上コンテナ輸送について

タンクコンテナでの輸送に限るよう改正されたい。

答) フレキシブルタンクからの流出事故は、平成 22 年に栃木で発生した事故があり、これは指定可燃物に該当する植物性の油だったと記憶している。さらに昨年、兵庫県で発生した事故では、船舶から荷揚げした時には既に漏れていた。これは国内法上の危険物にあたるかを考えながら、最終的には消防本部へ通報された、というものである。フレキシブルコンテナの陸上における安全輸送マニュアルというものがあり、国交省を中心として改善され、海

上コンテナの中に入っているフレキシブルタンクについて、注意事項が追加された、と認識している。こちらも立入検査の機会などで、各本部と情報提供していければと考えているが、神戸で漏れた事故もあったので、このフレキシブルコンテナの件に関しては私達もアンテナを高くしている。

◆意見交換

- 運転業務はいつまで行うことができるのか？危険な業務であるので65歳以上でもいいものなのか？
- 就業規則で決めている。労使で話し合っ入れておくべきではないか？
- 65以上で働く場所がないで対応が違ってくるの。
- 再雇用者の賃金、働き方も考えないと厳しい。
- コンプライアンスを守って、3回のところ2回になっても仕方ない。

【レポート】

阿部健次郎（川崎運送労働組合：執行委員長）

富山県黒部市「ホテル黒部」にて『第28回セメント生コン・タンクローリー輸送部会』が開催され、17単組26名、本部4名、富山県連、福井県連、神奈川県連から各1名の計33人が参加しました。

始めに、運輸労連・業種対策の大原書記次長より「9月10月の台風により被害に合われた方々にお見舞いを申し上げ、我々運輸産業においても、土砂崩れや通行止めなど、多大な影響も受けており、いち早い復旧復興を願っております・・・」と挨拶され、小椋(太平洋陸送労組)座長にバトンタッチされました。

議題として

- ①2019年末一時金の取り組み状況
- ②貨物自動車運送事業法の改正
- ③改善基準告知の見直しのスケジュールについて
- ④特殊車両通行許可制度の動向
- ⑤セメント需給の見直しおよび生コンの出荷状況
- 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タンクローリー危険物輸送に関する動向・給油所におけるローリー荷卸し時の安全対策基本マニュアル
- ⑧危険物輸送に関する政策課題について
- ⑨その他
 - ・総務省消防庁ご担当との危険物輸送に関する意見交換
 - ・交運労協2019年政策制度要求

について、資料をもとにポイント事に各労組の現状を聞き入れながら解説されました。

次に、参加労組からの討議テーマとして

- ・働き方改革に伴う給与体系の改善
- ・異常気象時の各社対策と荷主の対応
- ・特装車技能員の人材確保状況と対策
- ・定年延長についてと各労組の現状
- ・コンタミ事故についての現状と課題

など、各労組が現場で抱えている問題に対して、建設的な意見交換を行いました。
最後に、次回のセメント生コン・タンクローリー輸送部会の開催(6/14~15、会場は未定)についての報告がされ閉会しました。

小泉 一樹（丸運トランスポート労働組合京神支部：執行委員長）

議 事 内 容

① 2019 年末一時金の取り組み状況

2019 秋闘は、66 組合が解決。

当組合は、年間で妥結しており、一時金は、基準内賃金 1 か月分で解決。

② 貨物自動車運送事業法の改正

③ 改善基準告示の見直しのスケジュールについて

見直しが始まるが、中小企業は、先延ばし。一刻も早く、60 時間以上の残業割増を引き上げたい。

トラックドライバーは、低賃金の為、1.5 倍なければ、他産業と同様にならない。

* 台風について意見交換

前日に多く発注があった。

台風当日は、店舗が休業の為、配送も中止、翌日に多く振替があった。

④ 特殊車両通行許可制度の動向

⑤ セメント需給の見直しおよび生コンの出荷状況

地域によって、稼働状況にバラつきがある。セメント、運賃安いようだ。

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」

⑦ タンクローリー・危険物輸送に関する動向・給油所におけるローリー荷卸し時の安全対策基本マニュアル

混タミは、どうして起きてしまうのか？人的ミスでもあるが、立ち合いがない、運転手任せ、設備不備による事故誘発が大いに考えられるであろうと思う。タンクナンバーが分からない、消えている・前尺（メーター）が読み取りづらい＝間違える 混タミ・漏油の原因となる。給油所における、傾斜の問題もある、傾斜の為、きれいに卸せず、配管に少量残ってしまう。次の品種を卸す。結果、少量残っていたのが混ざり、混タミ、東京都内・神奈川県内多数あり。荷卸し場所を考えて、設備を作ってもらえれば、このような事にはならない。

*別紙 荷卸しキャンペーンのチェック表を送ります

- ⑧ 危険物輸送に関する政策課題について
- ⑨ その他 次回開催 6月14日、15日 開催予定

尾上 智邦（日新労働組合：副執行委員長）

（1）2019年末一時金の取り組み状況

各単組の2019年末一時金要求と解決状況が発表された。荷主の産業の動向に大きく業績が左右される物流会社であるが、会社として業績が良い単組においては増額されており、前年比で減額となった単組が8単組に比べて増額・同額となった単組が83となった。（91単組中）

（2）貨物自動車運送事業法の改正

トラック運送業の健全な発達のための規制の適正化、および働き方改革法の施行等を踏まえて緊急に運転者の労働条件を改善する必要があり、貨物自動車運送事業法の改正に取り組むため、法律を守らない事業者を監視し、改善を求めていく社会の流れになっている。規制を適正化及び厳格化するとともに、事業者自身も法令遵守し取り組む必要がある。また、荷主に対しても手待ち時間の削減や過積載となるオーダーの撲滅など、適正に取引ができるように双方で対応策を協議していく事が必要である、荷主と輸送会社との関係上、荷主側からの配慮が必要不可欠となる。そのため、お互いに良くコミュニケーションをとり良好な関係を構築し、さらには健全な運賃収受、安全輸送の提供に繋げる必要がある。

（3）改善基準告知の見直しのスケジュールについて

現在、改善基準告知の施行予定が2024年4月となっているが、労働側は施行時期の前倒しを主張している。東京オリンピック終了後の2021年施行を訴えている。

（4）特殊車両通行許可制度の動向

特殊車両通行許可の申請における簡素化が進められている。申請方法の多様化及び申請受理までの審査日数短縮などの取り組みがされている。また、軽微な変更申請などを優先に処理されるようになっている。この取り組みは継続し取り組まれ、国による一元的な手続きの仕組みを設けることを目標としている。一方、取締りの強化を通じて違反車両の撲滅を目指しており、実例として高速道路PAにおける全車両引込検査などが報告された。

（5）セメント需給の見直しおよび生コンの出荷状況

セメント需要については、国の2019年度公共事業予算の増加により期待されるが、施工能力に限りがあるため一定量の増加に留まる見通し。2020年東京オリンピック・パラリンピック関連工事後も都市再開発工事などが継続することが予想され堅調な推移が期待される。

（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

建設資材物流における課題として、荷待ち時間の発生やドライバーの付帯作業などによる長時間化が上げられる。具体的な問題の「見える化」を進め、原因や関係事業者の意見等を把握する必要がある。分析をした上で対策を講じていく。物流改善事例として資機材搬入管理システムの活用が発表された。

(7) タンクローリー・危険物輸送に関する動向

移動タンク貯蔵所（ローリー）の定期点検日の考え方が改正され弾力化された。経済産業省資源エネルギー庁がまとめた「石油製品荷卸し時のコンタミ事故防止対応等検討調査」について確認した。事故の現状把握→研究会の開催→安全対策基本マニュアルの策定という流れで調査検討がなされた。ローリー乗務員の厳しい作業実態も踏まえ、コンタミ事故を防止していくには、ガソリンスタンドの立会い者と相互協力が重要である。立会いを徹底するキャンペーンや安全対策基本マニュアルの策定がされているものの、現実としては、相互立会いがなされていない場合が多く散見されるのが現状である。早く終わらせて次の運行に行かなければならないという気持ちも大きく起因している。ケミカル物流とは風土や習慣が違うため、なぜ立会いをしないのか？という疑問が上がる場面もあった。

(8) 危険物輸送に関する政策課題について

ISO コンテナにおける消防への届け出など現状の確認と消防庁への要望について確認した。また、SDSの交付やイエローカードの法制化と運用改善についても議論された。ISO コンテナが日本の消防法になじみ切れていない部分もあると思われ、国際物流の特性を勘案して考えていく必要がある。直接的に乗務員へ関係しない部分もあるが、間接的には安全輸送及びスムーズな配車に繋がることであるため継続して確認していく事が必要。

(9) その他

乗務員の定年延長について議論された。危険物を扱う仕事であることから、会社・組合としてどう決めていくか難しい問題である。また、再度、荷卸しの立会い有無についてケミカル業界と燃料業界、セメント業界、それぞれで風土や考え方の差があることが認識された。

以上

浅井 義昭（丸全昭和運輸労働組合：中央書記長）

・議題と資料説明

(1) 2019年未一時金の取り組み状況

運輸労連全国単組の解決状況とブロック別解決状況の資料説明があり、全国単組は前年比で減額、ブロックでは前年比増額の平均値であり、部会参加単組の解決状況や交渉状況についての意見交換がなされた。

(2) 貨物自動車運送事業法の改正

トラック運輸の働き方改革に向けて改正点の説明があり、規制の適格化についても説明された。

(3) 改善基準告示の見直しスケジュールについて

残業規制の一般則が自動車運転業務従事者は5年間適応除外にはなったが、2020年4月までには改正されるスケジュールであると説明された。

発言：石油元売りから燃料輸送に関する運賃の値上げがあったことが話題になった。渡辺倉庫運送、丸運トランスポート京浜・西日本、国際輸送の各労組からの発言があり、運賃値上げがあったが、それは輸送車両台数の確保即ちドライバーの確保が目的とされていることと、働き方改革に伴い時間短縮を図ることが課せられている実状があり、その為の人員増をせよとの意図があるとの事でした。

しかし、残業減では給料減につながることや入社しても免許取得や経験を積んで転職する者が後を絶たず、苦慮しているとの事でした。

話題：事業法改正の話の中でも標準運賃の話が出たが、本部からは働き方改革に伴い、残業時間を2割削減すると給料の残業手当は2割減額になる。給与水準維持の為には基準内賃金を1.5倍程度に上げる必要があり、運賃収入に対して人件費が4割相当から6割相当になるので、単純に考えて運賃を2割以上値上げする必要があると発言があったが、北産運輸からはそんな値上げを要求すれば仕事自体を失うとの意見がでたり、稼働給体系ではどういった問題が生じるのか、実体として運賃値上げ交渉にも応じない荷主からの撤退の事例や運賃交渉の厳しい現状の報告があったりした。

話題：台風などの自然災害対策は？

大部分で運行・配達をストップさせたが、食品関連は要請があり配達したと日新から発言があり、燃料輸送は前夜配達の前夜に要請で大変だったとの事でした。

本部からは大雨特別警報が発令されれば配達は止める等、それぞれの業界と連携して需給調整が必要ではないかとし、労連として全ト協に要望活動を推進してもらいたいと思いました。

(4) 特殊車両通行許可性の動向について

以前から部会では特車申請について講師から講演を頂いたりして、話題にはしていましたが簡素化やITを活用することなどは参考になりましたが、それらは会社が行う事であり労働組合が主体となるものではないので説明が長すぎました。次回からは説明するとしても改正部分のトピックスだけで充分だと思います。

(5) セメント需要の見直しおよび生コンの出荷状況について

需要推計とは差異があり前年並みではないかとの話の中で北陸は新幹線特需で伸びていることと特に福井が需要旺盛で福井宇部生コンは一時金の大幅アップがあったほど繁忙であること。

しかし、あと半年程度で特需が終了して先行きが不安であるとの話があった。

(6) (7) (8) (9) の説明については本部が用意した資料が膨大で聞いているだけであっ

たので、省略します。但し、燃料輸送におけるコンタミ事故についてはいろいろな発言が各労組からでて、翌日まで持ち越して問題点の議論がなされました。

その結論として日新の萩原執行委員から立会がない、設備の不備等の問題点はあるものの、結局は運転手の怠慢ではないかと発言があったり、望月書記次長からは法令遵守が大前提であるとの意見があったり、ケミカルは立ち合いが前提であることなどの議論の結果労連本部が交運労協を通じてでも行政や業界に改善の要請を行ってほしいと感じました。

その他の議論

標準運賃は一般貸切の基準運賃であることを周知させ、ローリー輸送は特殊車両であり、それよりも割高の運賃が必要であること。労連として明確にさせる努力を要請した。

定年延長の議論では現状再雇用制度を取っていて、65歳までの乗務を原則としているが、今後65歳定年になった場合の対応策や年金受給開始年齢が65歳定年以降70歳に引きあがったりした時に、70歳までの再雇用制度導入になり、長距離運行をさせられるのか、危険度を勘案すると無理ではないのかとの発言があり、参加労組の現状を報告しあい、職種変更や65歳での乗務停止の事例が報告された。

・最後には次回の部会開催場所は未定ながら2020.6.14～15との連絡で閉会しました。

以上

若林 英明（新栄運輸労働組合：副執行委員長）

第28回セメント生コン・タンクローリー輸送部会に参加させて頂きました。参加者33名。見慣れた顔ぶれでしたが、運輸労連本部3名が初めての方でした。安心された方もいらっしまったのかと…

大原書記次長の司会挨拶、小椋座長の挨拶、かんたんな自己紹介で始まり、議題に入りました。コンタミ事故防止の議題が自分にはとても興味深く、荷降ろし立合いの徹底を求められていても、やらない、やれない、求めない。ドライバーの気持ち考え、ガソリンスタンドで働いている方の気持ち考え。どちらもわかる気がします。自分も含め、危険物を扱っている意識が薄れてしまっているように感じます。この事について考えていきたいと思いました。

二年前、福井開催の時に聞いた、セメント・生コンの『新幹線が繋がるまでは仕事がある』その後が気になっていました。そろそろ、その時期が来るようです。

昼休みも取れない。忙しので残業20時間。一時金40万円アップ。

自分のとこでは考えられないのでとても驚きました。

参加するたびに色々話を聞き、勉強させてもらってます。次回も参加させて貰いたいと思っています。