

報告書「白ナンバーダンプによる合材運搬の適法性の有無の件」に対する抗議及び追加情報共有発信の要請

全国の重要な社会資本である国道や高速道路をはじめとする道路などの整備のためにご尽力されていることに敬意を表します。
さて、表記の件ですが、貴協会より都道府県の各合材協会にメール発信し、会員企業である各プラントに送信され、報告書等を情報共有している件についてですが、運送の営業許可法人(以下、青ナンバーと記します。)のみが、合材運搬することができるという結論に対して抗議するとともに、白ナンバーダンプ(以下、自家用ダンプと記します。)の正しい知識を情報共有として全国に発信して周知徹底するように強く要請します。

- (1) 「今年6月11日付メールにて(弁護士に)相談」した背景が不明ですが、質問(1)は各プラントにおけるダンプの使用実態を踏まえておらず、「製品の配達」に限定して「貨物自動車運送事業法」に照らして自家用ダンプの違法性を判断した内容であり、意図的な「個人の自家用ダンプの排除」と言わざるを得ません。
- (2) また、各プラントでは合材や骨材運搬において下請業者を使用しているケースが大半ですが、プラントと自家用ダンプが直接契約している場合も多々あります。また、下請業者では「建設業許可」を取得し、自家用ダンプに配車している場合もあります。
- (3) 貨物自動車運送事業法は、物流産業の事業者・青ナンバーに対して「適正な運行管理や安全輸送」を目的とした行政指導や罰則を科す法律であり、自家用ダンプを法の範疇にしていなかったため、「結論」ありきの報告書となるのは火を見るより明らかです。

ダンプでは、昭和41年に愛知県で発生した「猿投ダンプ事故」により、国は翌年に「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故防止等に関する特別措置法(ダンプ規制法)」が制定し、各運輸支局に届出を提出することで、表示番号や自重計の装備等の規制がなされ、青ナンバーや自家用ダンプを区別することなく、自家用ダンプ使用について違法性が問われていることは今もありません。

このダンプ規制法を元にして、国土交通省物流・自動車局貨物流通事業課は登録台数等を毎年発表しており、2023年12月末でのダンプ規制法登録台数191,955台(内、自家用118,456台、営業73,499台)と、自家用が過半数を占めています。

- (4) 個人の自家用ダンプを企業が使用した際の司法判断として、昭和57年の名古屋高裁での「北浜砕石事件」があります。ダンプカーを所有していない砕石会社が業務のために個人の自家用ダンプを使用していたにもかかわらず、当時の「道路運送法違反(白トラ行為)」を理由に個人の自家用ダンプを解雇した事件でしたが、「砕石会社の自家用行為として使用従属指揮命令関係があるために労働者性が強く、従業員運転手と何ら変わりがない」として、個人の自家用ダンプは「車を持った労働者」としての「雇用契約」となり、道路運送法における運送事業者ではないために、有償貸しにならないとされました。

この判例と同様に、個人の自家用ダンプは各プラント(合材・骨材)や各地の工事現場において受注者(建設会社)の使用従属指揮命令関係にある自家用行為として仕事に従事しており、構造は全く同じであります。

- (5) また、建交労全国ダンプ部会と国交省との意見交換会(私たち組合で言う要請行動)では、「建設業にかかわって、自家用ダンプを使用して工事や建設現場における砂利や残土等の運搬などは、いわゆる労働力の提供(役務の提供)として運送事業に当たらない。契約書により労働力の提供(役務の提供)が行われることが確認できれば問題なく使用できる」という前提で、自家用ダンプの使用に対する判断は個別事案で判断する(いわゆるケースバイケースでの判断)と回答説明しており、自家用ダンプがすべて違法とは限らないという結論です。

- (6) 本年3月に全日本トラック協会による3月の事務連絡(白トラ行為の事例の情報提供)が、誤っていたために4月に新たな事務連絡を発信しています。その書面には「自社の荷物を運んでいる白ナンバートラックや車持ち労働者として建設業者や資材業者に雇用されている自家用ダンプ、ダンプ規制法に基づき稼働している自家用ダンプは含まれない」となっており、正しい知識を広めている所です。

- (7) 以上により、個人自家用ダンプの車を持った労働者(一人親方)は、合材運搬において白トラ行為にならないというのが、判例や運輸行政の観点での結論となります。よって、自家用ダンプの使用について現在までの行政指導や司法判断について、本書と添付資料で構いませんが、貴協会の情報共有の追加事項として、各合材協会に対して速やかに発信して下さい。

貴協会が情報共有した報告書により、各プラントで無用なトラブルや自家用ダンプの排除が顕著となり、プラントや下請、自家用ダンプは仕事のために「貨物自動車運送事業法における違法な名義貸し行為」をせざるを得なくなる切迫した事態が進行しています。

このままでは、コンプライアンスを標榜する道路会社が新たな違反行為を生み出すということになりかねず、現場実態を把握している私たちとして非常に危惧している所です。

理事会を経て誤解を招く部分を修正して各合材協会に通知します

日本アスファルト合材協会自家用ダンプ排除問題

今年の7月、日本アスファルト合材協会が弁護士による検討結果として出した「白ナンバーダンプによるアスファルト合材運搬の適法性の有無の件」の報告書を全国各地の合材協会へ発信しました。その影響で、各道路会社は下請を通じて自家用ダンプの使用を抑える動きを強めています。就労していた白ナンバーダンプは排除され、さらには名義貸しなどの違法行為の強要も報告されています。

この報告書は、貨物自動車運送事業法の一般的な視点から書かれており、ダンプ規制法やダンプのこれまでの歴史などを無視した一方的なものとなっています。

このため8月21日には、日本アスファルト合材協会へ全国ダンプ部会・合材委員会共同での抗議要請を行いました。全国ダンプ部会からは6人、東北ダンプからは、昆部会長と瀧柳幹事が参加しました。(下の写真)

※全国ダンプ部会の「抗議及び追加情報共有発信の要請」については、右側にのせました。

建交労は、ダンプ規制法とそれともなう国会議事録から見てもダンプの問題を様々な省庁で取組む姿勢を示しながら60年間も放置してきた国の責任、それを良しとして利益を上げてきた合材協会の姿勢を棚に上げて一方的に白ナンバーダンプが違法であるかのような文書は各地に混乱を与えている。やり方が乱暴、今までの経過や行政指導を無視している」と抗議しました。また、「誤解を招く部分は修正すべきである」と要請しました。

これに対して合材協会の大谷常務理事からは、「協会会員企業からの問い合わせであり報告する義務があった。弁護士による報告書を送信したことで「自家用の白ナンバーダンプがいなければ仕事にならない。どうすれば白ナンバーを使用できるのか」と各地からクレームが入っていることが述べられました。また白ナンバーダンプがいなければ、合材運搬は成り立たない状況であることは把握しているとのことでした。

建交労からは、一般社団法人全国トラック協会が3月に出した事務連絡文書(白トラ行為の事例の情報提供)が誤っていたために、4月に新たに出した事務連絡文書を見せました。これによれば、「自社の荷物を運んでいる白ナンバートラックや車持ち労働者として建設業者や資材業者に雇用されている自家用ダンプ、ダンプ規制法に基づき稼働している自家用ダンプは含まれない」【右の抗議及び要請文の(6)】としています。そして「トラック協会はこのような訂正をしている。合材協会でも検討してくれ」と迫りました。合材協会は「このような文書は大変参考になります。9月4日に理事会があるので、確認をして各地の合材協会に送付する」ことを約束しました。

全国の12万台のダンプがこの混乱を引き起こされ、合材現場だけではなく建設現場や砕石場など様々な場所で影響を受けるのは必至です。このような問題の解決のためにも建交労の組織をつくり、大きくしていきましょう。すべての組合員に訴えます。



晴釣雨読(せいちゅうどく)

近年、熊の出没が各地で相次いでいる。本来は食欲の秋にたっぷり脂肪を付けて、エサが少なく寒い冬場にぐっすり冬眠するのが熊たちの生活スタイルであったが、眠らない熊が多くなっているのはなぜなのか?▼溪流釣りでも、もし万が一に出合ってしまった時の対処方法を頭の片隅に置かなければならない。野生動物の聖域に侵入している事を認識することが最も大事である。溪流釣りは山岳地帯での釣行なので、野生動物に出合う確立が高いことを忘れてはならない。自然との共存で、熊の生息域に入る際は十分安全対策をして、遭遇しないよう対策を講ずることが何よりも大切である▼まずは人間がいる事を知らせる方法として、熊よけ鈴や多機能の音が出る熊よけホーンなど、警報音の出るものを携行して、熊のエサになる山菜の豊富な場所には長居しないことや、同行者には臭いの強い食べ物を持参しないことを徹底し、熊出没情報を入手し危険な地域へは近寄らないようにする▼もしもの場合を想定する事で事故を未然に防げることに繋がる。突然遭遇してしまった時は、大声や急な動きをして熊を刺激しないようにする。熊は逃げるものを追う習性があるので、背中むけて逃げない。ゆっくり後ずさりしながら距離を取る。けつして死んだふりはしない▼もし襲われそうになったら、両手を挙げて大きな声を出し距離を取る。至近距離で襲われそうになった時は、熊撃退スプレーを噴射。効果があるので装備を忘れずに行う▼熊との遭遇は登山、溪流釣りの際にも起こり得るが、特に、熊の活動が活発になる春から秋にかけては特に注意が必要。▼熊との遭遇を避けるため、釣り人の存在を知らせる警報音の出るものと、万が一を想定し、腰には鉈(なた)を装備する事を忘れてはならない。

高橋 漢峰



東北ダンプ支部第4回定期大会

とき 11月8日(土)13時～17時

ところ 光雲閣(福島県二本松市岳温泉 1-85)

終了後、団結懇親会を行い宿泊し、翌朝解散します。

12時30分集合。代議員制で行います。各分会の代議員数は次の通りです。組合員数15人に一人の割り当てです。

代議員数	青森分会	1
	岩手分会	6
	秋田分会	3
	福島分会	14
合計		24

このほか役員11人が加わり、大会は合計35人で構成します。



核兵器のない 平和な世界の実現を

郡山から発信

原爆投下から80年となる8月9日(土)に郡山駅前にて、東北ダンプ福島分会から若手組合員3名と専従の計4名で郡山原水協が主催する反核平和キャンペーンに参加し、横断幕を掲げスタンディングで約1時間訴えました。

ダンプの仲間が集う行動は初の取組でした。郡山を代表する夏祭りやお盆休み初日と重なり、多くの人が駅前に出ていました。立ち止まり耳を傾ける人も見受けられました。参加された仲間の皆さん、暑い中お疲れ様でした。

労働組合が何故、平和運動を訴えるのか。それは「安全、平和は働くことの基礎。それなくしては、労働も成立しない」からです。

少しずつ仲間を増やし大きな運動にして、これからも福島から発信していきたいと思えます。



またまた現る！エセ12条団体

⇒建交労は完全に彼らの思惑を論破！

いわき市水道局発注の工事をめぐって、元請の大手ゼネコンと話し合いを始めました。具体的なことが分かった段階で、2回目の話し合いを持ちましょうとなっていたのが、2回目の話し合いに行くと「建交労とは別の12条団体があって、今回はそちらのダンプだけを使います」との回答が返って来ました。

従来の私なら、この辺で激怒して、論理的な話から反れて行きましたが、今は違います。手元には建交労の50年間に渡る交通安全活動の資料があり、全国各地に現れる「エセ12条団体」の対策資料もたっぷりあります。

エセ12条団体の特徴は、単価にこだわらないで、仕事量だけを確保するのが目的であり、元請の意向を買って出て、建交労を排除することです。今回、現れたのは郡山市に事務所を置く「一般社団法人ダンプカー協会」です。

12条団体の最大の使命⇒元請からダンプ労働者に、設計単価に基づく運搬費を払わせること

12条団体の最大の使命は、国交省や県庁土木部も手を出せない「元請からダンプ労働者に、設計単価に基づく運搬費を払わせる」ことです。そのためには、ダンプ規制法、建設業法、入札契約適正化促進法、労働基準法、会計法、独占禁止法、国家公務員法、地方公務員法、地方行政法などの法律を読み込んで、具体的に発注当局や元請ゼネコンと交渉することです。

さらには、北海道から沖縄まで組織を作り、具体的な活動を展開することです。特定の県の、特定の地域にだけ存在する団体が、日本列島を俯瞰(鳥の目で日本全体を見渡すこと)した調査研究など出来ません。ゼネコン本社は、全国的な組織を持たない団体とは会う事すらないでしょう。

2回目の話し合いには、本社土木購買部の担当者も同席しました。ゼネコン各社に購買部がありますが、どこのダンプを使うかなどは購買部の所管となっています。

最初は、建交労排除はうまく行くと思っていたのですが、1時間20分に及ぶ交渉の結果、「本社サイドで再検討する」ことになりました。私の方からは、大型公共事業の扱いなど慣れていない地方の役所に、新たな混乱を持ち込まないでくれと釘をさしました。

12条団体としての建交労の活動がよく理解出来ました

12条団体とは「子供のおもちゃ」ではないので、真剣にダイナミックな活動が求められます。私も8月26日～27日、全国ダンプの代表として、沖縄県土木建築部、内閣府・沖縄総合事務局、沖縄県警本部、防衛省・沖縄防衛局の幹部と交渉してきました。交渉相手の代表からは「12条団体としての建交労の活動がよく理解出来ました」とのコメントが寄せられました。これらの活動は、沖縄テレビのニュースで報道されました。(M.M)

