

第9回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 京都府地方協議会 議事概要

1. 日時

令和元年10月30日（水）10時00分～12時00分

2. 場所

京都府トラック協会 3階会議室

3. 出席者名

久本 憲夫 京都大学大学院経済学研究科 教授（協議会座長）

（欠席） 京都商工会議所 産業振興部長

石垣 一也 京都経営者協会 理事 事務局長

（欠席） 京都府中小企業団体中央会 専務理事

（欠席） 京都倉庫協会 会長

齊内 直文 第一工業製薬株式会社 総務部長

大槻 達也 宝酒造株式会社 技術・供給本部副部長兼SCM部長

仁井田 聡 山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長

荒木 律也 一般社団法人京都府トラック協会 会長

西畑 義昭 株式会社アースカーゴ 代表取締役社長

穂山 裕次 全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 執行委員長

松本 じゅん 近畿経済産業局 流通・サービス産業課 課長補佐（代理出席）

佐々木 英一 京都労働局 労働基準部長（代理出席）

後藤 浩之 近畿運輸局 自動車交通部次長（代理出席）

足利 剛 近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

(事務局)

- ・出席者紹介等

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

近畿運輸局自動車交通部次長の後藤でございます。本日はお忙しい中にお集まりいただきまして、ありがとうございます。この協議会も第9回ということで、5年目に突入。私も第1回のときはこの事務局の席に座っておりまして、先生にもお世話になりました。まことにありがとうございます。あと4年半ほど引き続いてやっていこうということなので、どうぞよろしくお願いいたします。

災害で関東から北信越、東北が大変なことになっている。トラック協会さんには災害物流で我々からも色々お願いすると思えますけれども、大変厳しい折ではありますが、よろしく願いいたします。やはり災害にトラックの力というのは非常に必要であるにもかかわらず、なかなか普段でいうと、どうしても人の流れが優先されてしまう嫌いがある。本来、物流というのは本当に生活の生命線のはずなので、幹線の部分は飛行機でも船でも飛行機でも運べますけど、工場であったり個人のお宅であったりの部分となると絶対にトラックでないと運べない。ドローンや自動運転となると話は別ですけど、まだそこはかなり先の話だろうなど。

そういうなかでトラックドライバーの不足というのが厳しい状況であります。そこはまずしっかり料金をとっていただいて、まずは高い給料を払っていただいて、もうひとつはトラックドライバーがやりがいのある仕事だということも必要だと思います。やりがいがあるからこういう仕事をやっている、お金だけじゃない、というような。皆さんの生活を支えているというところでホワイト物流推進運動を消費者に広く進めていって、「ホワイト物流を宣言している企業の商品はよく売れるんだ」というくらいになってくれると、本当は良い。その中で、皆さんの生命線を担っているのは我々ドライバーなんだ、という意識のもとで働いているような世界になれば良いのかな、と。その中で働き方改革であるとか、労働時間の削減は絶対必要なものですが、やりがい皆に誇れる、プライドを持てる、こういうふうに物流を広げていかなければならないと考えております。

そのためにも、この協議会のお力を借りないと、我々近畿運輸局だけではどうしようもありませんので、ひとつ物流のために忌憚のない議論をよろしくお願いいたします。

5. 資料説明

(事務局)

配布資料の確認 (省略)

(久本座長)

では早速、議題1「第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会」の発言要旨の説明を事務局のほうからお願いします。

6. 議題1について

(事務局 京都運輸支局 山本首席)

資料1 説明(省略)

(久本座長)

どうも有難うございました。第8回の発言要旨を報告してもらいました。私自身すっかり忘れてしまっていたのですが、記憶がもどってきました。ご意見はございますでしょうか。特にないようでしたら、次の議題に移らせてもらいます。

では、議題2の「取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について」を事務局から説明をお願いします。

7. 議題2について

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

資料2、5、5-2、5-3 説明(省略)

(事務局 京都労働局 米村課長)

資料3 説明(省略)

(オブザーバー 近畿農政局 渡邊 課長補佐)

資料4 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。近畿運輸局、京都労働局、近畿農政局から説明をしていただきましたが、以上の点に関してご意見・ご質問はいかがでしょうか。よろしければ、次の議題に移らせていただきたいと思います。

議題3「アドバンス事業の取組について」を事務局から説明をお願いします。

8. 議題3について

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

資料7、6 説明(省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。ご意見等いかがでしょうか。

アドバンス事業ということですが、これは実際に取り組む都道府県ごとにガイドラインが違ふということはあるのでしょうか。

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

ガイドラインは都道府県ごとの構成ではなく、近畿運輸局や中部運輸局などブランチごとに国土交通省本省にあげて、国土交通省本省にて荷種別・輸送品目別のガイドラインを一括で作成いたします。

(久本座長)

近畿は一括だと思いますけれども、ほかのところは都道府県別にそれぞれ項目がありますね。「これについてはどうか」というのを中央にあげる、というような感じですね。

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

そうです。

(久本座長)

わかりました。ほかご質問・ご意見等いかがでしょうか。また出てきましたら、後からご質問・ご意見いただければと思います。

では、次に議題4「京都府内におけるホワイト物流推進運動の取組について」と、議題5「働き方改革に関する取組について」を二つあわせて事務局のほうから報告していただいて、二つあわせた上でそれぞれの方からご意見・ご質問いただければと思います。よろしくお願ひします。

9. 議題4について

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

資料8 説明 (省略)

(久本座長)

議題5に続けると言いましたが、ホワイト物流推進運動について荷主委員の皆様は自社の取組状況を先にお話をいただこうと思います。お話をいただいた後に、議題5のほうに移らせていただきます。ほかの質疑はあとにまとめさせていただきます

それではよろしくお願ひします。まずは、第一工業製薬様からお願ひします。

(第一工業製薬株式会社 齊内委員)

第一工業製薬でございます。私は総務としてここにおりますけれども、物流自体は大阪と

京都にございます。今般こういうお話がありましたので、物流とも相談しまして、ホワイト物流推進運動の登録もさせていただきます。会社としては京都にございますので、登録としては京都の登録ということで進めさせていただきます。

(久本座長)

わかりました。続いて、宝酒造様。

(宝酒造株式会社 大槻委員)

弊社も6月末にホワイト物流推進運動の宣言ということで登録させていただいております。これは一旦9月末で締めて、その段階でマスコミに報告なりがあるのかと思って、ポータルサイトも見てはいるのですが、一向に更新されません。せっかく出したのに、なんでだろうと感じています。手順率も資料でみるとまだまだ進まないというのも、そういうところを積極的にやっていただいて、プレッシャーをかけるわけではないですけど、そういうことが必要なのではないかと思います。

取組の内容については特に制約はなくて、ハードルを下げた状態でも出せるということなので、そういうところはしっかりアピールされたほうが良いのかなと。

我々も一旦出していますけど、今後取組をするなかで見直しをしてもっと良い取組を掲載していこうと考えています。

(久本座長)

どうもありがとうございます。では、山崎製パン様。よろしく申し上げます。

(山崎製パン株式会社 仁井田委員)

山崎製パンでございます。私は京都工場の者なのですが、本社自体は東京の千代田区岩本町にございまして、そちらのほうでもホワイト物流のお話自体はお伺いしているところ。ただ、先ほどもお話があったように、調整がまだ十分ではないとか、また、当社の特殊な事情としましては自社配送もありまして、その絡みもありまして宣言自体はまださせてもらっていないかなと。

こちらの本体と申しますか、各都道府県でやっているのにプラスして全国的な動きみたいなものもあるのでしょうか？我々としても本社があり、各都道府県に事業所があるものですから、それを事業所ごとにやれば良いのか、若しくは本体で一括してのほうかよいのか。そのあたりはいかがでしょうか。

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

どちらでも結構です。本社一括でも結構ですし、事業所単位でも結構です。例えば、ヘッドオフィスが東京にありまして、各ブランチが大阪にあるとか広島にあるとかであれば、大

阪単位・広島単位でも結構です。申請書類は社長名で出すような様式になっているかもしれませんが、以前お配りした Q&A にも記載されているとおり事業所単位でもできるようになっております。

(山崎製パン株式会社 仁井田委員)

社として統一した見解にしておかないとおかしな話になってしまいますので、本社と協議した上でしっかり対応していきたいと思います。よろしくをお願いします。

(久本座長)

今のお話で、やはりアウトプットでいう宣言はしたものどうも効果とか一般的な周知というのが見えないというお叱りがあったと思います。十分周知もやっているということなのですが、あまり普通の消費者に届いていない気がするので、そのあたりは今後の課題として考えて取り組んでいかなければと思います。せっかく宣言しているのにそれがあまり効果がなければ皆やる気を失う訳ですから、やはりそれがいかに効果的になるかは行政の手腕にかかっていると思いますので、努力大変かと思いますがよろしくをお願いします。

この点に関しては後ほど質疑を受けるとして、そうしましたら議題5の「働き方改革に関する取組について」を事務局からよろしくをお願いします。

10. 議題5について

(事務局 京都労働局 米村課長)

資料9 説明 (省略)

(久本座長)

どうもありがとうございました。では今から、ホワイト物流の件と働き方改革の取組について二つの議題がありますが、これをまとめた形で皆様かご意見・ご質問をいただきたいと思っています。いかがでしょうか。そうしましたら、トラック協会さんをお願いします。

(京都府トラック協会 荒木会長)

何点か質問があります。

いただいた資料9の4ページに「適用後の上限時間は、年960時間（法定休日労働含まず）」という記載がありまして、今年の2月に全日本トラック協会からもらった書類にも同様の記載があり、4月に労働基準監督署に問い合わせたところ「休日労働は含みますよ」という回答を得ましたが、一方で、近畿の集まりがあつてそこでは「含まないよ」という回答でして、もう一度労働基準監督署に問い合わせたところ「書いているとおりで『休日労働含まず』」という回答を得たんです。これについては、960時間の他に、休日労働の時間が+

αとなるのか、つまり、休日労働の時間、8時間とか10時間とか、それについては年960時間に含まないのか、そのあたりについて明確にさせていただきたいというのが一つ。

もう一つは、労働基準監督署や京都働き方改革推進支援センターについてなのですが、具体的に自社のどういうデータとか資料とかそろえていけば、具体的なアドバイスがもらえるのか、というところ。

3番目として、異常気象時における運行中止・中断について。全日本トラック協会でもデータを集めておりますが、台風とか、去年は21号、今年は19号みたいなものがあつたとき、近畿は暴風域に入っているけれども、着荷主の地域は入ってなくて「運んでくれ」と言われて、車が横転するという事例もありますので、荷主様の協力もいただいて何か公的な機関で周知徹底していただいて、中断できるような方向に持って行っていただきたいということをお願いしたい。

4番目として、物流生産性向上の推進として物流総合効率化法の支援事業というのがあるんですけど、その中で働き方改革にも有効だと思うんですけど、そのあたりの使い方についてバックアップをしてもらいたい。

あと、提案となりますが、中央の協議会においては消費者代表の方も参画しておりますので、また近畿でも奈良・大阪・兵庫では承認されているので、京都でも消費者団体の方を入れていただきたい。以上です。

(久本座長)

5点ほどお話があつたかと思いますが、ひとつひとつしていきたいと思います。最初の年960時間に法定休日が含まれるのか含まれないのか、その点がどうも曖昧だということですがいかがでしょうか。

(事務局 京都労働局 米村課長)

資料に書かせてもらいましたとおりで、法定休日労働は含みませんということになります。「休日労働」と言ったときに「所定休日労働」と「法定休日労働」があり得るわけなんです。「所定休日」というのは1週間40時間を超えないようにするために設定するしかない休日になります。要は、1日8時間働いたら週に5日しか働けないので、2日休まないといけない。このうち、1日は法定休日、もう1日は所定休日ということになります。その所定休日に働いた場合には週40時間を超えることになるため、時間外労働となり、960時間のカウントに入ってくる。一方で、法定休日労働については入らないということになりますので、「休日労働が含まれますか」と言ったときに、質問の趣旨をよく確認せずに回答した職員がいる可能性は確かにございます。そこは明確にもっと説明しないといけないところなんですけど、いずれにしましても、非常に複雑で恐縮ですが、「法定休日労働」はあくまで含まないということでご理解いただければと思います。

(京都府トラック協会 荒木会長)

再確認させてください。そうすると、例えば月 80 時間残業した場合でさらに法定休日労働を 4 日間で 32 時間しましたと。この場合はプラス 32 時間しているけれども適法ということによろしいでしょうか？

(事務局 京都労働局 米村課長)

年 960 時間とは別カウントになります。適法かどうかというのは、36 協定の休日労働の協定内容によって変わってくるのですが、それにプラスしてもうひとつ、改善基準告示では休日労働は 2 週間に 1 回までということになっていますので、法定休日労働を月 4 回というのは認められないこととなります。

(京都府トラック協会 荒木会長)

土曜日が休日の場合でもですか。

(事務局 京都労働局 米村課長)

週に 1 回の休みかどうかです。要は、法定休日をどう定めているかというところにも関わってくるのですが、土日を所定で休みにしていて、日曜が法定休日、土曜が所定休日ですよという場合に、土曜日働いたものについては 960 時間のカウントに入れないといけません。日曜日に働いたものであれば、法定休日労働だから 960 時間には入らないということになるのですが、会社さんによってはここがまた複雑になっていて、法定休日を特定していない場合があったりするかと思います。1 週間のうち 1 日確保されるものが「法定休日」ですよ。要は土日どっちが法定休日かと指定せずに、土曜日か日曜日かどっちかが法定休日です、という言い方する可能性もあるかと思います。そうなってきたときに、週に 1 回の休みが確保されていればそれは法定休日が与えられたこととなりますから、もう 1 日の休みの日に出勤した場合は 960 時間にカウントしないといけなくなります。なかなか複雑になって申し訳ないのですが……。

(久本座長)

なかなか私もすぐには頭に入ってこないのですが、この辺はやはり専門的なところかと思しますので、ここでこれ以上の質疑はやめておこうと思います。

(事務局 京都労働局 米村課長)

また実態をお示しいただきながら具体的に相談していただいたほうがイメージが湧くかもしれません。

(久本座長)

今の部分と直接関わるとは思いますけど、2番目のお話ですね。どのようなシフトを組めば時間外労働違反にならないかということで、これは直接関わるとは思いますけど。

(事務局 京都労働局 米村課長)

イメージされているのが、京都働き方改革推進支援センターとかにご相談を、ということだと思うんですけど、自社の実態をデータとしてご準備いただいてご相談いただければ、「ここが問題点ですよ」ということをご説明することは可能でございます。まずは京都働き方改革推進支援センターのほうに電話でアポをとって、お越しいただく必要は必ずしもなくて、訪問支援という方法がございますので、「うちに来てください」ということで会社に来てもらってそこで資料を示しながら「ここはこうなんですけど、どうですかね」というようなご相談をしていただくことが可能です。実態の労働時間の情報をデータとしてお示しいただきながらご相談いただければ、具体的なアドバイスができるかと思っておりますので、ご参考にしていただければと思います。

(久本座長)

よろしいでしょうか。では、3番目の「異常気象時における運行中止・中断」ということで、これも昨年もそうですし、今年もそうなんですけど、この話はこの協議会でも話をしていくことではあるんですけど、これは外に向けて国に向けて何かをするという議論になると思います。どうすれば良いですか？

昨年この話は結構しまして、皆さんご存じのとおり大阪とかも非常に大変なことが起こりました。物流というのは移動しますよね。暴風警報地域に来たときどうかとか、そういう話で具体的に思えるかと思うんですけど、抽象的ではなくもっと具体的に思えるかなという気がします。一般的にはそうだとすると、いつが中断するときなのかというと、微妙ですよ。一番危ないのは暴風警報でしょうね。浸水のものもありますけど、その辺を具体化していただきたいという気がします。抽象的な話ではなく、具体的に「こういうときには止めてください」というのを国のほうから要請するというのであれば、荷主の方々から文句も出ないだろうと。そういう基準を具体的に作っていただくというのを要望したい、と私は個人的に思っているんですけど、協議会の総意としてどうでしょうか。

(京都運輸支局 足利支局長)

国土交通省内でいうと、こちらの事務局は自動車局主体の事務局となっていて、今のお話は災害物流に関することで、縦割りといいますか、総合政策局物流産業室等のラインになります。防災のスキームは内閣府と総合政策局がやっていますので、今日意見が出たことをそちらのサイドに上げていく必要があると思います。

(久本座長)

当然それぞれ分野ごと役割があると思いますけど、ぜひこういった意見が出たということをお伝え願いたいと思います。

あといかがでしょうか。3番目の点について。

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

10月9日の中央協議会でもトラック協会の副会長から話がありまして、それに対して本省貨物課長の受け答えとしましては、「災害時に走らせてそれによって被害を被って、それが荷主に起因するものであるならば、その荷主に対する荷主勧告の対象となるであろう」という発言がありました。今回色んなところから意見があがっているということで、「本省貨物課におきましても関係部署と連携しながら、ガイドラインという形になるかは分からないけれども、そのようなものでお示しするという方向で考えていきたい」という発言がございました。

(久本座長)

どうもありがとうございました。ほかいかがでしょうか。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

自動車の運送事業で、なかなか運行休止を判断するのは難しい。私の知る限り、今までは道路が走れる限りはバス・タクシー・トラック全部走っていました。去年初めてだと思いますが、京都市交通局が道路が通れる状況であるのに全面休止した。道路が走れるにも関わらず、風で危険だと判断して、今走っているバスは終点まで行け、それ以降は営業所から出さないというふうに判断して止めた。台風21号の後の24号のときも、5時間前に「5時間後に京都バスは全面運休します」ということで止めた。多分規模の大きいことでは初めてだと思えます。鉄道でも一部例えば関空・京都間が風速何メートルだから止めるよという具体的な基準はあるけれども、一般の線路は何もないです。走れる限り走れという感じで、JRも自分ところの判断でやっている。京都市交通局も京都市交通局の判断でやっている。どこで線引きできるか、事務局はガイドラインが示されると言っていましたけど、ほかの例も見ながらでないといけないかなと思います。

(久本座長)

なかなか難しく、風速計があらゆる道路に付いているとはとても思えない。とても難しいというのはよく分かるのですが、何か考えておく必要があるかなと。少なくとも高速など主要道路に関しては、何か必要かなという気がしました。あとはいかがでしょうか。

そうしたら、4番目は物流支援事業の使い方に関する不満ということになると思います。

(京都運輸支局 足利支局長)

この地方協議会の目的は、もちろん労働時間の短縮にありますけれども、設置要綱にもありますとおり、労働環境の整備と物流生産性向上は両輪の輪です。この場が環境整備だけを話す場であるなら私は何も話しませんが、やはり例えば資料4の2ページにあります、先ほど会長がおっしゃった物流総合効率化法はまさにこのイメージです。ドライバーの労働時間を短縮していこうとすると、どうしても生産性を上げることが出てくる。そこを避けては議論できない。具体的には、輸送網の集約であったり、この会議に倉庫協会が入っておられるのはまさに輸送網を集約する情報を、倉庫がハブになって新しい拠点を作るとか、それでどんどん事業が進んでいますので、そのためにも倉庫協会入っていると思います。あとは、幹線輸送の共同化・モーダルシフトというのが3本のラインになりますが、そのためにもやはり生産性向上・物流の効率化というところも視野に入れた議論というのが当然必要だと思っています。各方のパイロット事業も、例えば和歌山なんかは実際に物流効率化法のネタになるような事業をそのメンバーで組んだりしています。物流効率化法はちょうど3年経ちます。平成28年10月から始まって9月末時点で約170件が全国で認定されています。この法律が良いのは、「もっと良いやり方があるのにな」というのは皆さん思っているんです。「どうしていいかわからない」というときにこの法律で申請して認定受けてやるということで話がまとまるということが多い。インセンティブも開発許可について配慮してもらえる、実際のところは100%いくと思います。倉庫税制も今年度末見通しが暗いですけど、税制特例があったというところで、物流効率化法の申請を柱にして生産性向上の取組を進めていくと。それが時短につながるということになると思いますので、事務局に聞くのも変な話ですが、どう認識されていますか。

(事務局 京都運輸支局 山本首席)

貨物課と交通政策部物流課といった部署が連携をして、この協議会にあたったらどうかというご提案かと思いますが、それについては検討させていただきまして協議会に反映していきたいと思っています。

(久本座長)

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

最後はご提案ということだと思いますが、地方協議会に消費者さんの委員を入れるのかどうかということかと思いますが。前回もそうですし、今回もそうですけど、国民の理解というのが一番大切だと思います。そういう意味では、そういった消費者の代表される方がここに参画されるのは望ましいと私も思いますけど、皆さんそれでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。そうしましたら、次回からメンバーとして選任させていただきたいと思っています。

それ以外にご質問・ご意見ございますでしょうか。

(穂山委員)

先ほど時間外労働規制の猶予が令和 6 年までとなったということでこの協議会もあと 4 年半続けていくということで、なんとなくこの協議会の意味合いというか使命もだんだん明確化してきたなという気もしております。もちろん我々の長時間労働改善のために荷主さんとの色んなパイロット事業などを経て改善していく。こういったミニマムな取組としては有意義で、ただこれまでどこに着地点があるかなと思ってはいたんですけど、なんとなくゴールが見えてきたなと。ただ、怖いという失礼な言い方になるけれども、960 時間の罰則規制があるとか。今のままドライバーが増えないとなると、国内輸送できる時間のマックスができてしまう。これ以上は運べない。それを産業界や国民に、「国内の運べる時間はこれだけです」ということになってしまう。日本の経済成長とか、こんなので良いのかというところをうまいこと知恵を使おうということなんだと思います。

質問といいますか、農政局さんの企業さんや物流事業者だけでなく、おおきなマスの共配のプラットフォームをつくっていただく。飲料や食品は産業としては比較的進んでいるイメージを持っております。特に大手飲料メーカーさんは共配などによって効率化されている。できればもう少し大きな産業ごとのハード面を整備していただくことによって、企業とかがそこに乗っかっていく。トラック事業者も賃金額上げるために、労働局さんなどに「安かろう悪かろう」のところをバスバスもっと切っていただく。そして、きちんとまっとうにやっている物流事業者が適正に賃金を支払える。それでないと、この 4 年半後というのは実現できないだろうなというふうに思います。

質問としては、逆に国交省さんで隊列運行などで効率化を謳われておりますが、やはりやろうと思ったらハード面、例えばジョイントするスペースですね。西と東から来たトラックを途中でジョイントして労働時間の改善をしようとしても、やっぱり大きい場所が要る。それは一企業ではしんどくて、ある程度行政なり大きなハードが必要だろうと思いますので、仕組み・大きなハードルというのは何かあるのか。

逆に、労働局さん。本当に「安かろう、悪かろう」のところをバスバスやろうと思えば、チェックのための人もかなり少ないと聞いておりますけれども、何かお考えがあるのか。少しお聞かせ願いたいと思います。

(久本座長)

国交省のハード面の整備というのが絶対必要で、それが伴わないと大変なことになるのではないかというご質問と、バッサリバッサリやれるのかという 2 番目の厚労省への質問がありましたが、いかがでしょうか。

(近畿運輸局 後藤次長)

「乗換え」というのが労働時間の短縮には一番良いんです。1 台のトラックにふたり乗せるのはものすごいコストかかるので、例えば JR バスグループ。これは鉄道のと時からと同

じで1台のバスを途中で乗換えする。鉄道はそういう感覚です。特急サンダーバードって大阪から金沢行っていますけど、ひとりの人が大阪から金沢までは絶対運転していない。ものすごく小刻みに運転手を分けています。トラックでも聞くと、やっぱり拠点を増やしていると。そこでドライバーを乗換えさせている。だから「この間しか走らない」となるので、日帰りで帰れる。それを多分我々のほうで、例えば他の事業者さんとそれができるようにするとか、難しいとは思いますが、そういうことを考えていかないと。ハンドル時間を減らしていかないとどうしようもないので、1台の車を乗換えするというのは考えていかないといけないのかなと思います。

(穠山委員)

隊列運行は、複数事業者がハードさえ揃っていればくっついていくわけですよね。となると、どこかで例えば間地点みたいのがあって「ヘッドはどこがとりますよ。ケツはいいですよ」といった、決済がどうなるかは分からないですが、やっぱりまずはジョイントする大きな場所が必要、例えば東名大には必要な気がします。技術的にはできるけれども、実際やろうと思ったらものすごいハードルがあるのかなと。

(近畿運輸局 後藤次長)

今ダブル連結トラックというのが実は走っていて、同じ長さのトレーラー、前のトラックにもうひとつトラックをつけている。これは別の会社のものをつけられるんですよ。前が例えば日本通運であれば、後ろは福山通運。前がヤマト運輸ならば、それをどこかに解放する。後ろの一両目には運転機能があるので、一部道路の構造などもあるので全部が全部できるわけではないでしょうけど、そういうことも含めて隊列走行を踏み込んで考えていかないといかないだろうなと思います。

(久本座長)

どうもありがとうございました。続いてよろしくお願いします。

(京都労働局 米村課長)

取締りに関するお話がありました。ご存じの通り労働基準監督署は法違反の是正をさせるというのが第一の目的でございます。その背景には罰則はもちろんあるわけですが、まず改善をさせる、これが第一だと思います。それに従わないということになれば、そういう権限行使は当然伴っていかなければならないと考えております。まずは、こういった協議会を通じて環境を整備して、従おうと思ったら従える状態にあるにも関わらずそれに従わないという状態が認められた場合には、そういうところにも積極的に取り組んでいく必要が出てくると思います。そういったところでご理解いただければと思います。

(久本座長)

ご存じの通り、厚生労働省は長時間残業、長いということでブラック省庁と言われておりますので、あまりいじめないでいただきたいという気がします。

あと、全体を通じて何かご意見・ご質問はございますでしょうか

よろしければ、私から聞きたいことがあります。

最近、兼業とか副業の緩和が結構ある訳です。そうすると普通に考えると、兼業・副業を緩めるということになると、労働安全衛生との関係、それと個人にとっての労働時間の延長につながりかねませんし、そうすると企業はいくら頑張ってもほかのところで働かれてそれで働き過ぎになった、というのでは会社としてもたまったものではないという思いもあるんですね。だから、これについて厚労省はどういうふうにお考えか、というのを教えていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

(京都労働局 米村課長)

兼業・副業の関係については、ご存じの方もおられると思いますが、厚生労働省本省のほうで平成30年11月にガイドラインが策定されております。そのなかで言われているのは、「労働者自身の能力を一企業にとらわれずに幅広く発揮したい。或いは、スキルアップを図りたい。そういった希望を持つ労働者については、長時間労働、或いは企業の労務提供上の支障、さらには企業秘密の漏洩、といったものを招かないように留意しつつ、その希望に応じて兼業・副業を行える環境を整備することが重要」というふうに謳われておまして、特に「長時間労働にならないように留意して行われることが必要だ」ということが示されているわけでございます。また、ガイドラインの周知用のパンフレットも作成されておまして、その中では補足説明としまして「仕事内容によっては、勤務時間以外の労働者の自由な時間は休息にあてたほうが望ましい場合もあります」ということが示されてございます。したがって、こちらのガイドラインにつきましても決して長時間労働を容認するようなものではない、ということをご理解いただきたいと思っております。あとはガイドラインでも触れられてはいるのですが、過去の裁判例をみると、どうしても「兼業・副業については一律に禁止することは適切ではない」ということが裁判例で蓄積されております。「労働者は勤務時間以外の時間は自由に利用できるものであって、兼業することも原則として許さなければならない」ですよということを基本ルールとした上で、そうはいつでも「労務提供が不能、或いは不完全になってしまうような事態、使用者企業の秘密が漏洩するといった経営秩序を乱すような事態が生じ得るという場合には、就業規則をもって兼業を禁止することも認められる」ということが示されてございます。そして「労務提供上の支障であるとか、企業秘密の漏洩であるとか、或いは長時間労働を招くものとなっていないかどうかを確認するために、労働者に対して事前に申請を求めて使用者が兼業の諾否を検討するというような許可制をとることを就業規則で定めておくことは許される」ということが裁判例のなかでも示されてございます。実際に過去の裁判例をみると、自動車運転者が申請

した改善基準告示に定める時間に反するような過労が予想される副業を会社が不許可にした事案について、「この判断は合理性がある」ということで裁判所でも認められています。どうしても最終的な判断は司法判断になりますが、こうした裁判所を踏まえましても一律に兼業・副業を禁止するということとはできないけれども、自動車運転者に限って言えば「自動車運転者が申請した、改善基準告示に定める時間に反するような過労を招く副業については認めませんよ」ということを就業規則で具体的に定めておいていただくということが適切な対応ではないかなと考えているところでございます。

(久本座長)

どうもありがとうございました。基本的には、やはり労災のときなどに非常に問題になると思います。各運転手、タクシードライバーもトラック運転手もそうですけど、やはりそういったところは厳格にやっても良いんじゃないかと思うんです。先ほどの判例もありますけど、常識的に考えて安全に運転できるという労働条件なので、副業といっても同じことをやるというのは追加労働でしかない。別に新しいことをやるわけではないので、原則として認めなくても良いんじゃないかと私は思うんですけど、安全衛生の観点と労働時間の上限規制の趣旨を踏まえた上で、私はかまわないと思うんです。従来通りで原則禁止する、専念義務というのかな。大丈夫だと思うんですけど、禁止自体をダメとする法律はないですよ？別に大丈夫ですよ？

(京都労働局 米村課長)

そこは確かに法律にはございません。一方で、裁判例では「自動車運転者が週末ラーメン屋で皿洗いのアルバイトをするという兼業を認めなかったことは、権限を逸脱しており不法行為を構成するので損害賠償責任を負う」として会社側敗訴の判断が示されているところです。

(久本座長)

かなり微妙だということですね。わかりました。ちょっと気になっていたもので。

(京都運輸支局 足利支局長)

今の関係でお願いなのですが、相談センター立ち上げられましたら、こうやって問題意識を持っているところは聞きますが、何も知識がなくて聞いてこないところがあると思います。聞いてこないところに対しても、聞かれなかったから答えないではなくて、ダブルワークについても今の就業規則のアドバイスを積極的にご説明をお願いしたいと思います。

(久本座長)

よろしく申し上げます。聞かれないことでも重要なこといっぱいあります。積極的に周知

していくというのは重要かと思います。よろしくお願いします。

(京都労働局 米村課長)

どういう相談か、説明する場面にもよりますが、話の流れのなかで労働時間の管理の話が出てくれば、当然そういうアドバイスはしていきたいと思います。

(穂山委員)

その話は現場の労働者はものすごく興味津々で、労働者を守るために長時間労働を削減するために色んな法規制等があると思うんですけど、稼ぎたくても稼げなくなったというのも実際ドライバーの中であって、安全を守るためにやっているんだけど、ダブルワークする人は長時間労働できなくなったから稼ぎを得るために違う仕事をする。ほかにスキルがないから、まさに座長がおっしゃるとおりにトラックドライバーがトラックに。違うことをすると別のリスクが発生するので、それだったら同じところで働けたら良いんですけど、法規制のなかで 80 時間という数字に縛られなくても、実は 30 時間でへろへろのドライバーもいれば、80 時間超えても元気ばりばりで就労意欲もあるけれども、致し方なく違うところでダブルワークを強いられる人もいます。それだったら、法律は法律として、個別ヒアリングのなかでかなり厳しいハードルのなかでいけるものは、産業医との相談の上で、ダブルワークを推奨するあまり雇用構造がおかしくなるならば認めると。とはいっても推奨しすぎると変な方向に行く可能性もあるので、問題提起の多い課題だと思います。

(久本座長)

安全衛生として働き過ぎは良くないので、同じ仕事ですよ。過労になるような仕事は困る。本業のほうで全然仕事が少なくてこれでは食っていけないという人に関してはあるかもしれない。そんなイメージです。そういうふうな感じになるような制度を作っていくといえますか、労働環境を整えていくのが良いのかなと思います。あと、いかがでしょうか。

(事務局 近畿運輸局 平田課長)

中小企業庁が働き方改革についてヒアリング行っており、運送事業者に行うということで我々もそこに参加しながら、働き方改革に関する現状をヒアリングしている真っ最中であり、その中で、確かに兼業についても話が出ておまして、例えば有給休暇 5 日の義務があります。有給休暇を与えたらお金が入らないということがあって、ほかのところにはドライバーの流出があるという話と、やはり働き方改革がだいぶ浸透しておまして、残業手当がもらえないのであれば別の小さな会社へ行ってもっとばりばり働いてお金をゲットする、という意見が多々あります。そのときに皆さん異口同音に言うのは運賃です。いわゆる再生産可能な運賃をきちんとゲットできれば、生活もゆとりができてお金ももらえるの

で、二股かけることもなくなりますよということで、どうしても運賃の話に最後は帰結します。よって再生産できる運賃をいかに構築するかということで、さきほどの標準的な運賃が今後ますます脚光を浴びるのかなと思います。

(久本座長)

どうもありがとうございました。あといかがでしょうか。よろしいでしょうか。

そうしたら、この会議はこれで終了にしたいと思います。

色んなことがあって質問しにくいことがあったかもしれませんが、それなりに色んな知識を得ることができて有意義な会議になったかと思います。

10. 閉会挨拶

(京都労働局 佐々木労働基準部長)

基準行政に対する注文が非常に多かったと思いますけれども、活発な意見交換もできましたし、また前段の事務局からの説明も色んな立場から様々な形での取組が紹介されたので、良い機会だったかなと思います。

荒木会長からご質問のありました監督署の対応であります。監督課長のほうからもお答えはしておりますけれども、やはりですね労働時間法制が非常に複雑になってしまっています。一昔前であれば、1日8時間、1週48時間みたいな時代があったわけですけど、今は残業の規制もそうですし、業態によっても規制が違う。それから法律で罰則をもって強制をしているものもあれば、ガイドラインということで告示等で守ってくれという一段下がった形での規制もあります。そういうなかで、私個人としては「シンプルイズベスト」。罰則をもって強制するからには、わかりやすい法令が良いのかなと思いますが、色々な立場からの色々なニーズを取り組んでいくと、結局こういうふうになってしまう、社会全体がこうなっているのかなという感想をしておりますが、そういうなかで最後に出たダブルワークなども多様な働き方を受け入れていこうというなかでは兼業禁止ということが保てなくなってきたのかなというところがあります。

ですから、規制する側だけに求めるのではなく、一般消費者・国民一般という立場からも十分自覚を持ってあるべき形を追求していくのが必要なのかなというふうに思います。ここに集っている皆様方も家に帰れば一私人として、例えば宅配の再配達を依頼する立場になるのかもしれませんが、そういう意味ではやはり自らが当事者としてどうあるべきかということを考える。例えば、先ほど荒木会長からお話がありましたけれども、暴風圏内をトラックで走れど。では、自分の家族が運転手だったときにそういうオーダーをするか、というふうに考えればですね、企業側の人もそうですし、エンドユーザーである消費者もデマンドに答える形でしわ寄せを事業者にするわけですから、ひとりひとりの消費者がそれで良いのかということを考えるべきではないかな、というふうに思います。そういう意味でも、これも荒木会長からご提案がございましたが、消費者代表というのでしょうか。主張するば

かりではなくて、自分の生活を維持していくためにどれだけの苦勞があるのかというのを
こういう場で理解させて、しかもそれを発信してもらうために、それなりの立場の人もこの
協議会に入ってもらうのは、非常に良いことではないかなと思いますので、私も事務局では
ありますが、運輸局と相談しながら次回年度末に向けて対応できればと思っております。最
後の挨拶としてはいささか長くなりましたが、今日は活発な議論ありがとうございました。