

平成30年度第9回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善
佐賀県地方協議会」における発言内容

(平 30. 9. 10 佐賀第二合同庁舎)

1 【荒牧座長】

それでは、議事次第に従いまして話を進めてまいりたいと思います。先ほどいろんなところで話をしていたのですけれども、集中豪雨がきたかと思ったら台風、地震が立て続けにやってきて、私、一応地震工学、防災工学を専門にやっているので、もうテレビを点けっ放しにしてずっと観ておかないといけないという非常に忙しい夏休みでしたけれど、皆さん方もおそらく、ものすごくいろんなところで活動を迫られたことが、たくさんあったと思います。そういうシステムの問題だとかハードの問題であるとかよく議論になりますけれど、我々がここで議論している取引環境・労働時間の改善といった、いわば地道な作業といったものは、長期戦です。しかも内側から崩壊していく危険性をもっているといったことを我々、議論しているので、一步でも二歩でもと言っている時間が本当にあるのだろうか、やっぱり一気にやらなければいけないところまで来ているかもしれないという危機感を持ちながら、今回のいろんな災害時においても機能できるような、トラック輸送というものが使えるとすることができるようになればいいなと思いながらみえています。

それでは早速ですけれども議題の方に移りたいと思います。まず、第一番目の議題「働き方改革の実現に向けた取組について」事務局の方からご報告をお願いいたします。

佐賀労働局からの説明

議題1 働き方改革の実現に向けた取組について

資料1 働き方改革～一億総活躍社会の実現に向けて～

2 【荒牧座長】

どうもありがとうございました。今の事について、何かご質問、ご意見ありませんか。

もうだいたい皆さん方は、ずっと勉強されてこられた話なのではないでしょうか。一番大きな話ですので、意外と高度プロフェッショナルの所だけマスコミで騒がれていましたけれども、これだけ画期的に変わるというのは、相当大きなことですので、皆さん方は十分理解されておられるでしょうか。馬渡さん何かありますか。

3 【馬渡会長】

トラック協会の馬渡でございます。今、働き方改革のご説明をいただいたのですけれども法が施行されるということで、この協議会が益々重要になるのだと感じております。というのは、5年間猶予をいただいた理由がですね、やっぱりすぐに我々、トラック運送事業者だけで改善をすると決めたら、運転手にこの時間しか働いたらいけないよと言っても荷主さ

んとか第三者を含めて、そういう仕組みにならない限り、路上にお預かりした荷物をぼんと置いて、はいさようならという訳にはいかないという事情があるのを考えていただいて、5年間ぐらいで、きちんと960時間以内にできるようにしなさいよと、ひいては、720時間ですね、一般の会社さんと同じようにやりなさいよという意味合いも込めておられると思いますので、是非、今、全ト協傘下の会社が6万社以上ありますけれども、そういうところが、自分たちでアクションプランを作って、こういう風に5年以内に960時間を超えているような残業をするような会社は、自分たちで一社も無いようにしようということで努力をしておりますので、その間にすね、御目溢しをいただきたいということではないですけれども、やっぱり基準監督署で指導に入られた場合、貴方たちは法律が決まったのに守ってないという風にはすね、少し事情を聴いていただいて、この荷主さんがどうしても協力してもらえないというなら、監督署のほうからも荷主さんにやんわりとご指導願えないかなというのが、我々の望みですので、是非、我々は自分たちでも5年以内にそういった方々が、一社もないようにしようというのは自主的に思っておりますので、みんながみんな、そんなもの決まっても知らないというのはないですから、外部事情をご勘案いただいて、ご指導を賜ればいいかなという風に思っております。よろしくお願いいたします。

4【荒牧座長】

他にありませんでしょうか。よろしいですか。先ほど挨拶でもお話ししましたが改正5年後に建設事業は上限規制を適用するとあって、複数月平均80時間以内と書いてあるとドキッとしますね。それぐらい絞られるのだなと思いながら。もう災害がないことを祈るしかないなと思いながら、こういうのを見ていて、たぶん守れないと思っています。土木工学をやっている建設会社さん達は、守れないなと思いながら、これをみていました。馬渡さん守ってください。守るように頑張りましょう。

5【馬渡会長】

災害時は建設業だけではなくて、我々も一緒ですので、そこの部分はやっぱり適用除外じゃないですけれども、みなさんの命を守るためにお互い仕事をしていますから、その辺の事情も斟酌してくださいというのは、もっとも災害時には除外していただければ。

6【荒牧座長】

災害時に除外されないということは、普通の時にこれは適用されているわけですね。だから、みなさんには関係ないのですけれども、公共事業というのは、8月ぐらいにしか発注できない仕組み自体を変えないとできっこないよと怒っているのですが、なかなか行政自体が変わってこないというのを県とかには言うておかないといけないなと。よろしいでしょうか。では、次の議題に移って、また何かありましたら、戻ってからで構いませんので、お願いをいたします。今日の基本的なこの協議会のメインテーマであります「トラック輸

送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について」ご紹介をお願いいたします。事務局の方からお願いいたします。

議題2 トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について

資料2の内容

1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について
2. トラック運送事業における働き方改革について
3. 物流総合効率化法
4. 九州発着のフェリー、RORO船等航路情報サイトについて

7【荒牧座長】

ありがとうございました。4つの資料で説明がありましたけれども、どこからでも構いませんので、ご質問・ご意見ありませんでしょうか。

これは、施策の中に荷主さんという言葉が使われていますけれども、ここでも議論になっているけれども、みなさんの意見を聞くと発荷主さんと着荷主さんがあって、着荷主のほうになかなか理解が進まないというような意見がでていたのですけれども、そういう施策はあり得るのですか。トラック協会さんの方では頑張れない。やっぱり強敵ですか。

8【馬渡会長】

直接言えないからです。基本的には発荷主さんというか、我々の真の荷主さんをお願いしますと言うしかないのですけれども、大体、往々にして発荷主さんの方が着荷主さんよりも弱い立場のことが多いので、買ってもらうということで、なかなか進まないというのが多いです。ですので、我々が着荷主に直接文句を言ったら、なんということをしてくれるんだと発荷主さんから怒られるだけですから、基本的には頼まれた荷主さんにこうしてくださいとお願いする方法しかない。しかし、なかなかお願いが向こうにいかないというのが現状です。

9【荒牧座長】

トラック協会の話を聞いても、一番に行ったけれども8時間待たされたとか考えられないようなことが起こりますよね。だから、着荷主さんのところで、解決策といった、パイロット事業というのはあっているのでしょうか。あんまり、そういったことはないのですか。たくさん施行例がでてきますけれど、やっぱり発荷主さんと組むしかパイロット的には出来難いものですか。

10【馬渡会長】

とりあえず、最後に農政局さんの方からパレットのお話があると思いますので、その時にまたお話を。

11【荒牧座長】

ちょっと気になっているのは、施策の中に荷主さんって一本に絞られているのだけでも、どうも議論を聴いていると、問題は、発荷主さんはなんとなく理解してもらえているけど、着荷主さんになかなかコンタクトの取りようがない。ただ怒られるだけというのが状況ですよね。だから、その辺の少し認識が、「着荷主のところ、どうする？」という発想がでてくると、また同じ荷主でも違った表現がでてくるかもしれないと思って聴いていました。ちょっと素人が言っていますので申し訳ありません。

よろしいですか。では、次にいってから、お願いすることにしましょう。

資料3に従いまして、議題の3の説明をお願いいたします。「プレガイドラインについて」事務局からご説明をお願いいたします。

九州運輸局からの説明

議題3 プレガイドラインについて

資料3 取引環境・労働時間改善協議会用平成28年度プレガイドライン

12【荒牧座長】

どうもありがとうございました。この非常に膨大な資料で、何か参考になるところがあれば、みなさん見ていただくことにして、こういう資料は、業界さんのほうでは検討されているんですか。これはいけそうだとか、佐賀県にとって参考になる例というのはありそうなのですか？

13【馬渡会長】

誤解を恐れずに言えば、我々、働き方改革も含めて、今まで発荷主さん、着荷主さんの言われるとおりに働いてきたら、あからさまな長時間労働になってしまったと。それでここに来て、そういう状況でまた運賃等もそのままでは、働く人が寄ってこないという状況なので、とにかく一般の企業さん並みまではですね、押し戻しとかなないと入ってきてももらえないし、まともに給料も払えないという風な思いでやっているわけですね。そうなるというんな施策、例えば、予約の受付システムであるとか、いろんな施策があると思うのですが、最低限そこに押し戻すまでの分というのは、我々が今まで負の遺産というのを持っていた部分を当たり前のプラマイ0に戻す分については、我々にコスト負担を強いないでほしいなというのが、正直なところですね。それ以上の部分に関しては、物流を効率化しようとかいろんな面に関しては、プラマイ0の部分からお互いにプラスになる部分については、どう

やって分けていきましょとか、費用負担をどうしましょとかという話は、当然できると思うのですけれども、今のところ、今現在のところから例えばお金をかけて物流改善をした場合に、この部分は当然あなた達が払ってねという風なことを平気で言われる荷主さんも沢山おられます。そうなると、なかなか二の足を踏んでやれなかった場合はですね、集まる人も集まってこないし、運ぶのもだんだんジリ貧になっていくということなので、ここも佐賀県の例では、コストの分はあとで要相談みたいなことを書いてありますけれども、プラマイ0になる部分もあれば、我々は今までマイナスの部分があったので、そこまでは、我々の負担ということは考えないでほしいというのが正直なところです。なかなか個別の事業者さんは言えないでしょうし、私も協会長の立場で言えばそういうお話です。個別の話になると、言えたり、言えなかったりがあると思いますので。

14【小野教授】

パイロット事業自体は、28、29年度の全国で約100事例ほど実施しております。もともと調査事業にパイロット事業と書いてあるので、当然、労働時間・拘束時間の短縮、運転時間の短縮ということを最大の目標に掲げたのです。ある意味、裏付けもなくてやってみようじゃないかということで、スタートしたわけでございます。そうすると、全国的にもほぼ成果はあがったのですけれども、このパイロット事業の中で概ねの感触としてみれば、8割方実施していないのです。現実には。やっていって時間は減ったけれども、先ほどもでましたように、システム改善するための例えば、設備の投入コストは誰が負担するとか。あるいはワークシェアリングもこれは、佐賀の初年度はワークシェアリング、長崎でも初年度もワークシェアリングだったのですが、さて、一人で長時間かけてやる仕事を二人で分けてやると、やはりコストが高くなると。そういった場合に、そのコストは誰が持つのか、荷主さんが持ってくれるのか、運賃上げてくれるのかということで、最終的には、ほぼ頓挫しているという現状です。いくつかは成功しているものもあります。ただ、今年度は、全県ではないのですけれども、20県ぐらいですかね。全国でコンサルティング事業ということで動いています。九州では宮崎と鹿児島でやっている。コンサルティング事業ということなので、企業の中に根付かせるための事業をやってくれと。まさに、時間短縮は、いろんな成果のデータはここにたくさんあるので、これをどうやって実現するか、実現の可能性として、ネックになるとしたら、そこを取り除くようなことをコンサルティングしておかなければならないということで、私の参加する県には言っておりますので、本年度の事業は、本当に成果を楽しみにしているところであります。それで、実は、パイロット事業というのは、まさに裏付けなくてできたので、国交省がたくさんの施策を打ち出してくれて、そして、ある意味、追い風となるような制度の変更をやってくれました。昔でいえば、お役所の仕事と言うとすごく時代遅れのような、そんな印象をもっていたのですけれども、最近は速いですよね。まさに新運送約款の改訂だったり、先ほどの荷待ち時間だったり、こういった荷待ち時間の記録の義務付けだったり。そして、フォローの制度の変更もされたりと、それに乗っかっていく中

で実際に実現していく。そういう事が盛り上がっていますので、これから5年間の猶予をもらってますので、その中で本当に地場の荷主さんと実運送会社さんの中でしっかりできるような仕組み、そして経費の出しかた、収益を出すこと、そしてドライバー職の賃金を上げること。こういったものができるようなやり方が、きっと見つけれられるのではないかと期待しております。

15【荒牧座長】

ありがとうございました。非常によくわかりました。今の先生のご説明で、大体この位置付けとか今後の展望というのが、非常に明らかになったと思いますが、分かっていることは、この交通、いわゆる流通網というのは、社会基盤だから、これが動かなくなったら、困る人が一般的にたくさんおられる。その窓口の、先ほど言った荷物の届くところあたりが、ちゃんと理解していただくようになってきて初めて、これが動き出すんだろうなと前から思っていました。どうしてそんなことを思うかというと、私は、アマゾンを使っているわけですよ。佐賀では非常に便利がいいので、使っている時に今はプライムなので、無料なのですけども、あの事件が起こって以来、やっぱり気が引けるんですよね。やっぱり考えてほしいと払うからちゃんと。例えば、私が留守にしている時に来るときの問題とか、やっぱりあーいった事件が起こってみて、消費者側、受け取る側のほうの意識が改革しないと、やっぱり駄目なのだろうなと思っていて、だから、そういう意味では、アマゾンの事件では、やっぱりクロネコヤマトとかの事件が非常に大きかったと思いますけれども、それがいろんなところで目に見えない社会基盤として動いているところで、非常にたくさんそういう事が起こっているだろうから、そこをきちっと整理して行かないと、というのは、誰が責任というのはなくて必死にやらないといけないうだろうなと思います。私は今、先ほども紹介したように建設業のほうで、悪戦苦闘していますけれども、基本的には同じだろうなと思いますね。もう労働者が来ないわけですよ。もう来なくなってしまって5年以上になりますけれども、そうなった時に災害がこれだけ頻発して、何日以内に労働時間これだけ以内よね、と言われても守れないなと思って。それぐらい、やられた時にはちゃんと仕事するとは思いますがけれども、人がいないと何にもできなくなるという事を感じながら、いま議論をしていますけれども、そういう事と同じことがもう既に運輸業でも起こっていることは、前から皆さんと共有化していることなので、こういうパイロット事業の中で、やられたことの中で、先ほど馬渡さん、小野先生からもコストの問題がでてきたので、その辺について、また検討会が一つでやっても意味がないので、皆さんと一緒にこういうところで議論して、意見を出していただければいいかなと思いました。

それでは、最後に一つだけ残っていますので、そこにいってから、またみなさんのご意見をお伺いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

では、最後のテーマとして非常に具体的な問題としてでてきた話、パレット化だと思えますけれども「農林水産省の取組みについて」ご説明を事務局の方からお願いいたします。

九州農政局経営・事業部支援部からの説明

議題4 農林水産省の取組みについて

資料4

1. 農産物の物流について
2. 農産物パレット推進協議会 報道関係資料

16【荒牧座長】

どうもありがとうございます。今のご説明について、ご質問・ご意見ありましたら、お願いいたします。何かありませんでしょうか。

17【馬渡会長】

この、パレットの推進協議会は、私も全ト協の代表として出させていただいております。運営の委員会もありますけれども、より詳しい方に全ト協のほうから入っていただくということで、これから始まるわけですが一つは費用の問題ですね。J P R、ジャパン・パレット・レンタルさんがお入りいただいた上で、やられてますけれども実証実験を今からやって、実証実験は本当はホクレンさんとかでも実証実験をされているに等しいですから、手数料がかからない点では、良いに決まっているわけですね。コストの問題もそうですけれども、この推進協議会ができた上で、持ち帰りのパレットの部分が今までは、「持って行ったら、持って帰ってきてね」というバラバラだったのですけれども、帰り荷の積載効率を悪くしている部分もありました。でも今回、協議会が設立されて、持ち帰りのパレットということにはならないという風にご説明をいただいておりますので、この東京青果さんなり、スーパーさん達のどこかでストックされて、持ち帰りは持ち帰りで、パレットをリターンするという部分に関しては、また別車を仕立てて協議会でやっていくという風な話だと思いますので、そこは一步進んだ話で非常に喜ばしいなど。ただし、やっぱり、ここに来られているJ Aの松尾常務さん達ともお話することもあるのですけれども、ちょっとずつパレットを増やしていくという風に言われているのですが、誰が考えてもちょっとずつ増えていっても効率化されるのは、これが全部適用されてからになるのだということになりますので、できれば国とか農水省さんのお力も借りながら、一遍にパレットを投入していただいで、農産物に関わる分に関しては、そういう風な施策をとっていただきたいと思っていますけど、協議会で言っても、農水省さん国はいないので、なかなか「曰く言い難し」な部分があるのかと思っています。我々、九州の輸送業者にとっては、パレットを使えるようになるというのはもの凄く意味があると思いますし、途中で載せ替えをしなくて済むのであれば、できれば一遍に特定の標準パレットですね、1100×1100 というやつを流通させるべく施策を打っていただきたいと。政治の部分があるかもしれませんが、是非ともそういう風にしていただくとJ Aさん達も多分、良くなる部分もあるし、我々にとっても良くなる部分もある

し、いろんな面で効率化はかなり進んでいくのかなと。手積み・手降ろしはなくなりますし、そういう部分では、コストも含めて皆で考えないといけないかと思っています。

18【小野教授】

そうですね。九州と言えば、農産物を大阪・東京市場に届けるので、私もパイロット事業で長崎、熊本、大分、鹿児島に行っていますけれども、基本的にたくさん課題がありすぎるから、なかなか動かないのです。まず、いくつかこの中に解決するためのヒントはあって、一つはパレットの標準化と言っていますが、その前にまずパレットを使う仕組みが必要です。このホクレンの調査にもありますように、特に北海道であったり、九州から実際に届けるケースだとほとんどは直積みなんです。パレットで積載すると、直接トラックにケース単位で載せる約7割しかひどい時には載せられないんですよ。それで、契約形態はというとケース単位で何十円という契約ですので、どう考えたって積み降ろしでプラス5時間・5時間かかろうと3割運賃が多く頂ける方が良いでしょう。そういうところから大元のインセンティブが働かないような仕組みを変えていかないと、まずパレットが使われないというのが一つあります。それから二つ目は、パレットの標準化はとても重要なことで、1100×1100のパレットにするのですけれども、これは、長崎の事例では、あそこの選果場がパレタイズの機械が1200×1200の単位なのです。ですので、1100で去年実験をするために1200×1200のパレットから1100×1100のトラック運送事業者已全部積み替えて実験したんです。わざわざ1200から1100に。出荷場あるいは選果場、パレタイズに機械は是非、1100にそっちのほうから進めてもらわないと一貫パレチゼーションにならないです。それが、二つ目になります。それから今度は、卸売りの市場に行きます。卸し側で今度は、まず、リサイクル一貫パレチゼーションの回収場として、まず指定していただくところから始めていただかないと、まず動かないというのが3つ目です。それからもう一つ、全体の長距離運送のドライバーの拘束時間が長くなる原因の一つとして、例えば大阪、東京に行った時も、例えば大田市場で全部降ろすというのは、まずないんですよ。大田に行って、次に新宿に行って、更に世田谷に行って複数の市場で実際は何百ケース、何十ケースと落していくので、その横持ちで大体、一日から半日以上かかっています。その部分の積み降ろしの時間以上にかかるので、これをもう少しロットをまとめられないかと。そのような悩みはたくさんの運送会社にあるわけですから、共同配送するような仕組み、市場間転送の仕組みを作らないといけないと思っています。実際に、市場では受けるようなトラック運送があるのですけれども、結構高い。こちらから行くような料金で実際に横持ちの市場間転送をやると結局、全然、長距離の輸送から利益が全部飛んでいってしまう形になる。是非、これらの課題については、たった一カ所だけでやると、絶対にコストがかかりますから、全てを同時並行にあげるような展開をしていただけるといいと思います。

19【荒牧座長】

ありがとうございました。今の話で荷主さん側から、何かご意見ありますか。もう、基本は1100×1100は決まっているということでもいいのですか？

20【馬渡会長】

とりあえず、それで実証実験をやるということは決まっています。

21【荒牧座長】

先ほど言われたように、もう既に入っているところが、サイズ感が違うところもちろんたくさんあるわけですが、誰が仕切るか。これは、農水省さんが仕切るのですか？

22【農政局】

基本は、推進協議会のところで。

23【荒牧座長】

推進協議会には農水省は入っていないのでしょうか？

24【農政局】

国の方はオブザーバーとして参画しています。

25【荒牧座長】

農水省の農業物流にとって非常に危機的な状況であるというのはお考えになっておられる。

26【農政局】

そうですね。そういうこともあるので、こういった推進協議会の設立について、応援していくということになります。

27【荒牧座長】

だけど、先ほど、馬渡さんが言ったように、一気にやってくれというような要望が出ていますよ。

28【農政局】

これは、先ほどの話は聞いております。それは農水省の本省のほうに繋いでいきたいと思っております。

29【鳥谷委員】

私どももパレットを利用しているのですが、今、実証実験段階でパレットの回収の話がありました。全体、全事業所でやらないと絶対パレットは無くなります。実際、協議会に参加していないところ、そこではパレットが溜まるのですけど、しかし、JPRが来ないわけですね。こういう事が多くあります。もう、たくさん溜まると。中途半端な量じゃないんですよね。大型トラックで何台分も溜まるんですよね。だから、日本の全産業が統一のパレットにしますという流れにもって行かないと、なかなか上手く行かないと思います。

30【荒牧座長】

考えたらすぐにわかりますね。これは、骨格に関わる話であることは随分前から言われていて、私が今までの話を聞きながら思い出しているのは、実は私も構造工学が専門で、1970年代に鉄筋コンクリートのビルディングが次々に潰れて、何人もの方が亡くなったんです。それで、必死になって彼らは建築学会とかを中心として、建築業界やいろんなところが頑張って1981年に基準を作ったのですけれども、それから潰れなくなりました。私たちは1981年以前であるか以後かであるかによって、この建物は倒れるか倒れないかと判断します。それぐらい画期的なものだったんですよ。それは単純なことで、それは壁を入れるということで、壁を一定の割合で耐震壁を入れるという基準を設けただけで、革命的に良くなったんですよ。たぶん、今回のパレットの統一化を一気にやるという、農作物だけではなくて、他のところも含めて、同じ1100でやるとかは、それはもう、早くきちんとやらないと、骨格が壊れようとしているのに、どうするかというようなレベルではないような気がするんですけどね。我々のところにもあります。建設業でいうと、例えば、はっきりみなさん認識しているのは、4月から3月までは仕事ができるような仕事の平準化をやらないと潰れるよというのは理解している。だけど、なかなか上手く行かないという。それはなぜかという、コンピューターのシステムが、ちゃんと動いていないからというのですけれども、それと同じぐらいの非常に重要な事だと認識すれば、どこかが気合を入れてやっていくというレベルになって、多分、この協議会は民でやっているのですよね。ある意味で言うと。オブザーバーで農水省さんが入っているというようなレベルですよ。ちょっと入れ方が違うような気がするんですけども、先ほども言っているように、着荷主のシステムに、これはトラックの運転手さん達が、荷物を降ろすということを前提にしているシステムがまだ生きているからでしょう。小野先生が言われたように3割減るということは理解している。しかし、それは、降ろしてくれていることを前提に運賃も一個いくらでやっているからでしょう。ところが、実際に降ろすのは自分たちの仕事ではないと思っているけど、降ろしてくれると思っているからだと聞いていますけれども。そこを崩さないと、これは長時間労働になって、第一に佐賀のような遠距離の場合には、ほとんど法律違反でやっている。19時間とか明らかに違反でしょう。そういう風なところがわかっているんだから、例えば、馬渡さんもこちらの荷主さん側も非常に有効だと思っているのであれば、コストも含めて考えて一気にや

らないと間に合わないよねっていうのは、感じますけれども。同じような問題をたくさん抱え込んでますので、我々は建築の設計では、エイ！とやるのですけれども、ただし、それ以前の 1970 年代に造った建物は潰れますよって平気で言ってます。だから、例えば、その西友さんなんかは、その前に出来ていますので、建て替えなさいとは言わないけど、この前、これは少し弱いですよということを公表したんですよ。耐震診断をやって。そしたらお客さん商売をやっている以上、これは、これ以上続けられないと言って撤退されるんですよ。それぐらい根幹にかかわる話であるということは理解した上で、その耐震基準を作っていますが、それと同じようなレベルの一つに全部とは言わないけれども、一つがこのパレット化の問題だろうと感じていましたので、先日の事務局との打ち合わせの時にもパレットが一番大きいんだろねと話はしていたんですけれども、是非国のほうでも気合をいれて、特に長距離輸送の場合には、ここが一番ネックになっているよというところがありますので、ということをご議論下さい。また、どんどん頑張っていただければ助かるという風に思います。

よろしいですか。それでは、全体を通して、みなさんのほうから何かご意見、ご質問ありませんでしょうか。

裁量労働制や働き方改革の長時間労働の話ですが、もの凄く収入が 1000 万超するような人たちの話ばかり話題になっていましたけれども、実は 400 万とか 500 万とかぐらいで働いている労働者の場合は、今回の労働法律の改正というのは非常に大きな意味を持っていると思いながらずっと見ていましたので、私たちの同一労働同一賃金なんていうのは、それを同じ価格でやりなさいよというのは、社会主義国のように思いながら、我々の学生時代の思っている人の自民党がやるのかと思うような施策ですよ。そういうところは全然、話題にならなくて、そういうことねと。私、一応、NPO 法人の雇用者ですから、労働時間って平等にしないといけないのだと、その時にしっかりと説明できるようでない、差をつけてはいけないという話ですので、私は必死に考えないといけない。あなたのやつが 1000 円で、あなたは 2200 円である理由を一生懸命考えないといけなくなってますので、透明性を問われて労働基準局のほうから捕まる可能性があるということもないわけではないので、こういうことになったんだと。ただし労働者が二人しかいないのですけれども。簡単に説明できると思っています。そういうことだと思いますので、非常に今日は皆さん方は十分にご理解されているから、議論にはならないのかもしれませんが、私たちの方から見ると凄く画期的な法律ができた。5 年間しか、その猶予期間がないのだと言われると、ちょっと私達も建設業に戻って、何か議論し直さないといけないなという風に思いました。

31【馬渡会長】

その同一労働、同一賃金というのは、どのようになるのか我々も注目しているのですけれども、トラックの運転者の場合、運転をすることは同一労働だという風にとらえられているのですけれども、我々、経営をする側からいうと、運ぶものによって当然、身入りが違うわ

けじゃないですか。当然、同一労働ではないのだと思いながら、お仕事をしていますのすけれども同一労働、同一賃金になると、あなたのとこの運転手の物を運ぶのは、時間単価を同じにしないと、もし言われるとしたら、先ほどから言っているように手間はかかるとか、効率が悪いとか、もしくは先までどんどん運ばされて、次々にたらい回しにされて、そういう荷主は辞めていかざるを得ないような話になるのかなと。やはり、運ぶもので特性があるわけですから、建材を運べば、建材の大工の建て方をしている人が、ちゃんと働けるようにそこまで建て方してあげて、いくらもらっている仕事もあれば、ただただ、どんどん運んでいって、誰もいなくても、ポンと置いていける仕事もある訳ですから、そういう働き方は同一労働ではないのだろうなと思いついてはいるのですけれども、そこがなんとなく同一労働、同一賃金、男性も女性も非正規雇用者も正規雇用者も同じですよと言われて、我々の場合はどうするんだろうと、もらうお金が極端に特性によって違うのに、その特性の差がどうなるのかと運転ができるものは、みんな一緒にとはまさかならないのかと。

32【荒牧座長】

多分、馬渡さん。もし、男性と女性がたまたま個別的に違うとすると、なんで、この女性の方は、単価の高い物を運べないのかという説明をしないと、あなたは違反になると。だから、ここは、男性でなければならないという性差別については、ないじゃないですか。基本的には。ただし、労働の質が違って、ということは、合理的に説明できないと馬渡さんは違反をおこしたことになるんだ。法律ができたことは、そういうことになりますよね。だから、建設業でもそうなのです。建設業は、いろんなオペレーティングというのは、もの凄く高度なものもあれば、ただ、運んで降ろすだけということもあるので、そこに合理性がちゃんと説明できるものを我々是用意しないといけないということです。重機のオペレーティングなんて、もの凄く高度なレベルのことをやりますので、そういうところは、単価が高いよというのは、当然なこととして、単に重機の操縦だけではないというもので、細かく規定していかなければならない。ただ、それを正規か非正規か男性か女性か年寄りとかないと捕まってしまう。だけど、本当ですよ。技能工さんなんて、全然違いますから腕が。はっきり言って。とび職さんなんて、もの凄く、お金もらっていいわけですから。技能工の組合長さんが、「私は女性のとび職をつくって、600万払いたい。」と言ってましたね。だから、600万の労働者がでてくるわけですよね。今、平均400万ちょっとでしょう。だから200万ぐらい高い女性の労働者がでると。今、機械があるから安全があるので、高い所に行かないといけないけれども、性差別はないよとおっしゃる。昔は担がないといけませんでしたから。今、担ぎませんよ。とび職も上のとこで担ぎませんよ。クレーンで上げて、しっかりとセッティングするというのが、とび職さんの仕事なってきたので、女性でもできる。なるほどと思いますね。トラックだって昔は、パワステのない時代があったって無理でしょうけれども、今だったら誰だって運転できるようになるのかもしれない。いろんなことについて申し訳ない。そしたら意見がないようでしたら、事務局の方にお返します。