



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第43号 2020年12月18日

発行：自交総連本部

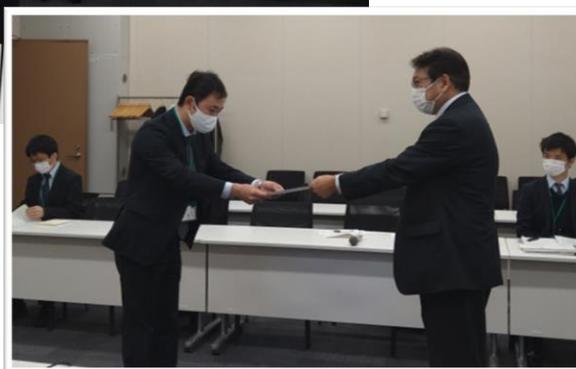
〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

コロナ禍、交運労働者の労働条件守れ

交運共闘 厚労省・経産省・国交省と交渉

左上) 国交省の担当者に要請書を渡す交運共闘高城議長 (右)
右下) 経産省への要請 いずれも2020年12月4日、衆議院第2議員会館



交運共闘は12月4日、厚労省・経産省・国交省と交渉して、コロナ危機のなかでエッセンシャルワーク（社会的に必要不可欠な労働）をしている交運労働者の労働条件の改善、コロナ対策など、11・5中央行動で提出した請願署名の内容について要請し、意見交換しました。

自交総連に関連する部分の回答は以下のとおりです。

エッセンシャルワーカーのみなさんには感謝

【2020.12.4 厚生労働省交渉（交運共闘）】

出席者 厚 労 省 職業安定局雇用開発企画課大橋泰之課長補佐、労働基準局労働条件政策課法規係岳宏明係員、監督課過重労働対策室過重労働特別監督第一係深川航係委他17人

交運共闘 高城議長、光部事務局長他8人（建交労、自交総連、検数労連、港運海貨、国交労組、全税関）

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>新型コロナウイルス対策の雇用調整助成金、休業支援金など事業と労働者を支援する特例措置を延長し、その内容をいっそう改善して使いやすく、実効性をもたせること。また交通運輸労働者のPCR検査を最優先に公費負担で受診できる体制の確保を行うこと。</p> <p>——特例を元に戻すことが前提のような言い方でなく、ひどい実態を把握して、継続する姿勢を示すべきだ。</p> <p>——交運労働者はエッセンシャルワーカーと厚労省も言ってくれているんだから、PCR検査できるように厚労省から言ってくれ。</p>	<p>雇調金の特例は来年2月末まで延長する。その後は、失業者や休業者の急増などの状況が悪化しない限りは、特例を段階的に元に戻すこととしている。休業支援金も2月末まで延長する。手続きの簡素化など使いやすくするように努めている。</p> <p>PCR検査は、迅速、スムーズな検査体制を整え、広く受けられることが重要で、医療・老人施設などでは幅広く検査するよう都道府県に要請している。感染拡大が予想される場合は無償でしている。</p> <p>（失業者、休業者などの）指標が改善されない限りは元に戻さない。</p> <p>都道府県が対象を決めれば広範に検査できる。それを厚労省から要請できるかは、検討する。</p>
<p>「働き方改革」での残業時間規制について、自動車運転労働者の猶予期間の満了を待つことなく、できる限り早く一般職と同じ規制を適用すること。新たに、企画業務型裁量労働、解雇の金銭解決制度を導入せず、柔軟な働き方として個人請負の雇用関係によらない働き方を推進しないこと。</p>	<p>「働き方改革」で、罰則付きで時間外労働の上限を定めたのは大きな前進と考えている。猶予期間中も労働時間の短縮をめざし、まずは年間960時間以内、その後、一般則（720時間）の適用をめざす。</p> <p>解雇の金銭解決については、制度を導入すると仮定した場合の法技術的な問題を検討しているので、導入するかどうかは労政審で労使の意見も踏まえて決定する。</p>

<p>——大きな前進というが、残業年960時間で休日労働も含まれないから、すごい長時間労働になる。これを短くする気はないのか？</p>	<p>雇用関係によらない働き方については、個人請負で立場が弱いなどの問題があるので、新しい働き方のルールをつくる必要があるということで、雇用関係によらない働き方を増やすための政策は考えていない。</p> <p>960時間では長いというのはごもつともな指摘だ。法律で上限が決められたのが前進ということだ。改善基準改正の議論でも、一般側の適用を前提に話し合ってもらっている。</p>
<p>自動車運転者の労務改善基準告示を、ILO第153号条約や同161号勧告、「過労死認定基準」などとの関連から抜本的に改正し、拘束時間の大幅短縮、休息期間の延長などを定めるとともに罰則化を含む法制化を直ちに行い実効確保をはかること。</p>	<p>まず、交通運輸に携わるエッセンシャルワーカーのみなさんには厚労省からも感謝を申し上げる。</p> <p>現在、専門委員会で実態調査を実施している。調査結果を踏まえて、来年以降、具体的な検討をしていく。</p> <p>検討にあたって、委員がいない組合の意見も聞いて、専門委員会に伝えていく。</p>
<p>国土交通省・警察庁とも連携して交通運輸労働者に係る労働関係法違反を厳しく取り締まる監督体制を強化すること。そのための人員を確保すること。</p>	<p>自動車運転者を使用する事業場には、平成31・令和元年に4283事業場監督をして2386件の改善基準違反があった。重点的に監督を行い、運輸機関との合同監査、相互通報など国交省と連携している。</p> <p>監督官の確保は重要と考え、増員を求めて人員確保に努めてきた。厳しい状況だが体制強化をはかりたい。</p>
<p>最低賃金を1500円以上に引き上げ、全国一律の制度とすること。引き上げに当たっては、中小零細企業への支援措置を講じること。現に発生している最低賃金法違反については、業界や地域ぐるみの集団指導等を工夫して、厳格に取り締まること。</p>	<p>全国一律は、地方の中小企業のコストの増加で雇用が失われる可能性もあり、慎重な検討が必要だ。格差があることは重要な問題と考えている。最賃の引き上げにとりくんでいきたい。</p> <p>最賃違反は昨年、全業種で4300事業場の違反があり、うち運輸交通業は211事業場だった。適切に取り締まっていく。</p> <p>中小企業への支援は重要と考え、業務改善助成金、ものづくり助成金、IT助成金などがある。取引条件の改善もとりくんでいる。</p>

交通運輸業に多い社会保険未加入事業場の加入を徹底すること。	社会保険加入の適正化にとりくんでいきたい。
-------------------------------	-----------------------

サンドボックス制度、安全を確認してすすめる

【2020.12.4 経済産業省交渉（交運共闘）】

出席者 経産省 経済産業局産業創造課新規事業創造推進室中村昌克室長補佐
 （規制改革担当）、商務・サービスG物流企画室神田浩輝室長補
 佐他3人

交運共闘 高城議長、光部事務局長他8人（建交労、自交総連、検数労連、
 港運海貨、国交労組、全税関）

要 請 事 項	回 答 要 旨
<p>コロナウイルス感染症対策の補助金・給付金については、期間を延長し、内容を充実させるとともに、手数料の「中抜き」、特定事業者との癒着など疑念が持たれないよう公正な運営を図ること。</p>	<p>持続化給付金は385万件、約5兆円を給付した。申請は1月15日まで受け付ける。今年度予算の事業なので3月までに処理をしなければならないので、これ以上の延長は難しい。</p> <p>「中抜き」などについては、執行の適切性について中間検査をして公表した。委託事業のルールについて第三者の公認会計士などの意見も入れて検査し、委託先は一般競争入札で決め、人件費は市場実態と乖離していないなど問題はないと確認している。</p>
<p>コロナ危機によって明らかになった新自由主義政策、規制緩和政策を反省し、産業の発展にあたっては公共性を重視し、国民の安心・安全、労働者の労働条件向上に十分配慮した政策への転換を図ること。</p>	<p>経済と安全、どちらに重点をおくというのではなく、これまでの規制が実態に合わないこともあるので、安全も考えながら規制改革をやっている。例えば規制のサンドボックス制度は、薬の治験のようなもので、やってみて問題があれば受け止めるということだ。</p>
<p>世界中で事故や犯罪など問題が噴出しているライドシェア（二種免許資格のない運転者が自家用車で他人を輸送するもの）の合法化を推進しないこと。規制のサンドボックス制度で、ライドシェアを実証実験の対象としないこと。</p>	<p>サンドボックスの対象は、人の生命、身体を保護して侵害しないことと定め、安全の観点で盛り込まれていて、実際の審査でも考慮する。認定の要件に関係法令に違反するものでないこととの条件があり、申請が出て国交省が安全性を厳格に検討するから、</p>

	危険なものは認定されない。いきなり全国でやるとかではなく、限定した条件の下で安全を確認してやっていきたい。
グレーゾーン解消制度によって、レンタカー利用者と運転者のマッチング（ジャスタビ）、中長距離のライドシェア（notteco）等の白タク行為を合法化した認定を改めるとともに、今後、自家用車による無償の旅客輸送行為（CREW、nommocその他）や荷物の共同配送など新たな規制逸脱行為を合法と認定しないこと。	グレーゾーン解消制度は、関係する法令を特定し、規制の適用を規制官庁が判断する。こちらから押し付けるのではなく事業者からの提案によってやっている。検討して、これはダメだとなるものも多い。 白タク行為など道運法違反は国交省が対処する。

ライドシェアは認めるわけにいかない

【2020. 12. 4 国土交通省交渉（交運共闘）】

出席者 国 交 省 自動車局旅客課土肥祐二タクシー事業活性化調整官、宮屋敷繁行専門官他12人

交運共闘 高城議長、光部事務局長他8人（建交労、自交総連、検数労連、港運海貨、国交労組、全税関）

要 請 事 項	回 答 要 旨
新型コロナウイルス対策として、交通運輸労働者の感染防止、賃金・労働条件の低下防止、雇用の維持を図り、事業が存続できるように、直接の財政支援など特別の緊急対策を実施すること。	公共交通に携わる事業者、労働者のみなさんに感謝申し上げる。コロナ対策は関係省庁と共同して、雇調金の延長、地域交通財政支援、地方創生臨時交付金、バス補助金増額など、とりくんでいる。
自動車運転者の「改善基準告示」を、ILO第153号条約や同第161号勧告、厚生労働省の「過労死認定基準」などとの関連から、関係省庁と連携して改正されること。 ——休息期間11時間以上への改善を重視している。国交省は睡眠不足はダメという基準を持っていて、現行の8時間では睡眠不足になるのは明白	厚労省で専門委員会を設置して検討している。国交省もオブザーバーで参加しているので、適切に意見を言っていきたい。 睡眠時間が何時間なら睡眠不足になるというのは、医学的、生理学的にはっきり決められず、難しいところがある。睡眠不足の乗務員の乗務を認めな

<p>だから、つよく主張してほしい。</p>	<p>いというのは運輸規則で定めている。</p>
<p>コロナ対策のタクシー臨時休車措置を延長し、苦境にあるタクシー・バス事業、労働者への直接の補助対策を講じること。</p> <p>——労働者に直接届く支援が重要だ。旭川市が乗務員に2万円を給付したが、乗務員は大変喜んでいて。慰労金など直接支援をお願いしたい。</p>	<p>臨時休車は全国で1万2000台が活用している。3月末まで延長し、復活の期限は6月末までとした。</p> <p>補助金や雇調金、持続化給付金など政府として補正予算で支援してきた。加えてGoToトラベルで需要の喚起もしている。</p> <p>(うなずいて) お話は承る。</p>
<p>白タク行為であるライドシェアの合法化を認めず、現に行われているCREWなど実質的な白タク行為について道路運送法を厳格に適用して禁止すること。</p> <p>——変動迎車料金を導入するというが、繁忙期に高くなると日常的に使っている高齢者や障がい者が利用しにくくなるのではないか。</p> <p>時期によって運賃が変わるのは差別的運賃に当たらないのか。</p>	<p>事業者が運行、安全・安心の確保に責任を負わないライドシェアは認めるわけにいかないと考えている。</p> <p>自家用車をつかった輸送については、個々の輸送をみて判断する。白タク行為が確認されれば摘発する。</p> <p>ビジネスなどで、すぐに呼べて利用しやすくなるという効果を期待している。高齢者・障がい者が利用しにくくなるという懸念は確かにある。モニタリングして必要に応じて見直すこととしている。</p> <p>人ごとに変えるのではなく、一律に決めるので差別的運賃には当たらない。</p>
<p>国の責務として、国民のだれもが、いつでも、どこへでも、安心・安全、快適、正確に移動でき、かつ自由に物資を輸送できる権利「交通権」を確立させること。</p>	<p>国民の移動を保障することは国交省の重要な使命と認識している。円滑な移動、物流に努めていきたい。移動のニーズが多様化するなかで、国民個人の権利として「交通権」を法定化することは、時期尚早と考えている。</p>