

# 交運労協 FAX ニュース NO. 5

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル 3階 発行日 2012年3月3日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570 発行人 交運労協 関 政治  
交運労協URL <http://www.koun-itf.jp>

## [2012年度政策・制度要求]

### 厚生労働省へ要請行動を展開！

#### 改善告示の遵守、社会保険制度の適用等を強く要請！

昨日 15 時より、厚生労働省 5 号館第 4 供用会議室において、「2012 年度政策・制度要求」について要請行動を行った。厚生労働省は 12 名、交運労協は関政治事務局長をはじめ構成組織担当者等の 9 名が出席した。要請項目は「改善告示の遵守」や「産業別最低賃金制度の制定」、「ILO 条約の早期批准」等の 12 項目にわたり、説明と回答を求めた。厚生労働省側の回答を受けて、質問事項や疑問点等について質し、再回答を受ける形で進化した。

#### 1. ILO 条約の早期批准について

第 153 号：路面運送における労働時間および休息期間に関する条約また、関係国内法の整備も促進されたい。

##### 【回答】

ここで「6」の「改善基準告示」項目のバス関係、ハイタク関係、トラック関係も含めて回答する。

自動車運送事業に従事するトラック運転者等の労働時間は全産業労働者と比較して長時間労働にあると認識している。自動車運送事業における労働時間の短縮につ



いては引き続いて取り組んでいきたい。「改善基準告示」については自動車運転者の全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい乗務の特性を踏まえつつ、拘束時間や休息時間のあり方について、当時の中央労働基準審議会でも自動車運転者労働時間小委員会を設置して労使参加の中で議論を行い、合意

を経た上で定められた歴史がある。「改善基準の告示」については、週 40 時間制に向けての法定労働時間の段階的短縮の動きに対応して改正が重ねられて、平成 9 年の見直しを経て現在に至っている。内容的には拘束時間・休憩時間の規定は、ILO 第 153 条約・路面運送における労働時間及び休憩時間に関する条約として 1979 年に定められたものである。このような経過を踏まえれば見直す際は、関係労使の合意形成を行った上で行うのが前提であると考え。さらに、法制化については労働基準法以外に法律化をすることが妥当かどうか、また、関係労使の理解を得られるかの問題が残る。今後も様々な意見を聞きながら、引き続き、自動車運転者の労働条件の遵守に向けて取り組んでいきたい。

厚生労働省としては、今後も 153 号条約の精神を踏まえた改善基準告示に基づいた指導の強化を図っていきたい。

## 2. 労働債務の不履行対策強化について

労働者保護の施策として、企業倒産や企業売却等において、労働債務の不履行の事態が発生しないよう所要の措置を講じられたい。また、企業倒産による未払い賃金の認定確認制度の適切な運営を行われたい。

### 【回答】

企業倒産等を理由とする賃金の未払いはあってはならない。賃金は労働者やその家族の生活を支えるものであり、未払い賃金防止のため、労働基準法で各種の規制を加えている。その履行については企業倒産等の事案も含め労働基準監督機関が厳正な監督指導にあたっている。

また、企業が倒産に伴う労働者からの未払い賃金の立て替えの申請があった場合は、賃金未払いに対して、セフティーネットとして国が一定の範囲において事業主に代わって支払いをしている。昨年もあるタクシー会社が倒産した事例があり数百名の労働者がこの制度に基づき退職金等の立て替え払いの申請がなされ、労働局が対応し適用してきた。今後とも、労働基準監督所において、倒産に伴う未払い賃金の認定確認制度の適正な運営を行っていく考えであり、都道府県の監督課長会議を開催し、しっかりと取り組むよう指導していく。

## 3. 社会保険制度に関する行政監督と罰則強化について

ハイタク、トラック、一部のバス等の職場において、不況による需要の減少、規制緩和による競争激化等の影響により、社会保険、厚生年金および労働保険等から離脱する違法行為が増加している。これら制度の維持及び輸送秩序維持の観点からも、国土交通省との相互通報制度等も活用するなどして違法行為を積極的に取り締まり、悪質なものには罰則規定を適用されたい。特に、社会保険未加入事業所を重点的に取り締まり、行政処分の適用を徹底されたい。

**【回答】**

厚生年金の未適用事業所に対しては、雇用保険の適用事業所データや新規設立法人情報を活用した突合せを行い、個別・具体的に把握して、加入指導を実施している。度重なる指導にも関わらず応じない事業所については呼び出し・個別訪問等の指導を実施した上で、立ち入り検査を行い、職権による適用を行うこととしている。特に、自動車運送事業所に関する厚生年金加入状況の把握については国土交通省と連携して地方運輸局で把握した未適用の疑いのある事業所の情報を日本年金機構に提供して対処している。

**【質問】**

具体的に悪質な事業者に対する職権発動の事例はあるのか。

**【回答】**

事例はある。具体的な事業所名は伏せるが、直接に事業所に出向いて指導強化を図ったが、事業者の前向きな姿勢が見られないことから実施した。

**4. 偽装請負制度及び社会保険未加入事業者への取締り強化**

規制緩和後トラック、バス、タクシーの競争が激化し、ダンピングが横行している。このコスト競争の激化に伴い、社会保険を中心に各種保険の事業者義務を放棄する行為が目につく。このような脱法行為が拡大すると社会保険制度の崩壊につながり、労働者の将来不安が増大する。よってこの件につき調査、指導を行うとともに取締りを徹底されたい。

また、コスト削減を目的に人件費を業務委託料として支払う「偽装請負行為」が拡大していることから、行政からの監査強化を図られたい。

**【回答】**

健康保険と厚生年金保険では適用事業所に使用される方であって常用的雇用関係にある場合は社会保険等の加入することとされており、事業主の責任において適正に届け出ることとなっている。そのために契約形態の如何を問わず常用的雇用関係にある者については事業主から請負とか関係なく届け出が必要になる。問題がある事業者に対しては個別具体的に指導していく。

コスト削減等を目的とした偽装請負行為については実態として委託契約や派遣形態が多く、違反内容が目立っていることは承知している。法に照らしてしっかりと取り組んでいく。具体的には国土交通省から情報を提供してもらい、連携して、関係事業者に対する適正な労働保険加入を促進していきたい。

**5. 大型トラック免許取得講座の拡充について**

現在実施されている自動車運転免許取得に対する教育訓練給付金について、観光、運輸業界における人材不足が顕著となっている大型2種・大型トラック

免許取得講座を拡充されたい。

**【回答】**

現在、実施されている自動車運転免許取得にたいしては、教育訓練給制度として、労働者が負担する免許の取得講座費用のおよそ 2 割の額を雇用保険から補助している。平成 23 年 10 月 1 日現在で、約 7,300 講座が指定されている。大型 1 種及び大型 2 種の講座に関しては 1205 講座ある。内訳は大型 1 種 834 講座、大型 2 種が 372 講座、重複が 1 講座ある。その他に関しては平成 21 年 3 月時点に指定基準の緩和がなされ 50 時間未満の講座が認められなかったものを認めるようにした。それ以降、取得する講座数は大幅に増加している。これからも頑張っていきたい。



**6. 「労働基準関係法令」と「改善基準告示」の遵守について**

**【バス関係】**

(1) 平成 22 年における監督実施事業場数に対する違反割合は、労働関係法令違反事業者 81.4%、改善基準告示違反事業者 61.6%と高く、前年や前々年度と比較してもその割合は増加している。事業者の法令遵守精神の欠落と輸送産業の秩序崩壊を是正しなければならない。

輸送の安全が軽視され、事故発生に結びついている実態などを鑑み、さらなる罰則強化と厳格な取締りを強化されたい。

(2) 現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。こうしたことから、デジタルタコグラフ等の機器の設置と一定期間ごとにデータの提出を全事業者に義務付ける電子監査、及び設置に対する補助制度の拡充と、併せて国土交通省と連携し改善基準告示違反や社会保険未加入事業者の監督・監査を強化するとともに、相互通報制度を強め、悪質事業者の罰則を強化されたい。

**【回答】**

**(1)は「1」で回答済み。(2)について回答**

適用事業所と常用雇用関係にある労働者・就労者については、事業主の責任において適正に届け出がなされるべきである。これにより、公平な制度運用が確立されると考えている。そのため、適用事業所の事業主に対する説明会を年に 1 度、年金事務所毎に開いている。また、短時間の就労者が多いと思われる事業

所に対しては重点的に取り組んできている。さらに、国土交通省と連携して加入データに基づいて加入促進を図ることとしている。個別・具体的な事業所ごとの勤務実態に応じて未加入者を把握し、事業主に指導を行い、取り組みを強化していく。

厚生労働省としては違法な事業者に対しては、国土交通省と連携して相互通報制度や合同監査を実施して対処しながら、労基法に基づく時間外労働の基準を踏まえ、その範囲内の協定を遵守するよう指導を強化していく。事業場を臨検・監督を重点的に実施して、違反が認められる場合は必要な是正指導を行っていく考えである。

**【質問】**

バス労働者の適正な労働時間管理については、運転士の途中交代等もあって適正に管理されていない。さらに、事業者数が多すぎて対応しきれっていない。デジタルタコグラフ等の機器の設置を全事業者に義務付けて電子監査等の充実を図るべきではないか。

**【回答】**

デジタルタコグラフについては運行記録を目的とし、直接、労働条件の維持・管理に関わるものではない。現状では個々の労働者の労働時間の把握に努めることに力点を置いた指導を行っていく。

**【ハイタク関係】**

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守が事業者の社会的責任である。この間、国土交通省では、厚生労働省との連携強化や相互通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督を実施してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。長時間・過重労働が交通事故を誘発していることから、道路運送法の規定に基づく運輸規則に示された処分基準と併せて、国土交通省と協議をして必要な法制度の整備を図ること。

**【回答】**

「1」で回答済み

**【トラック関係】**

(1)改善基準告示の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守は事業者の社会的責任である。この間厚生労働省では、国土交通省との連携強化や総合通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督の実施、平成20年度からバス・トラック事業者にも合同監査を拡大してきたが、違反事業

者は後を絶たず、改善の兆しが見えてこない。この改善基準告示は、運転業務に従事する者の安全運行と労働条件改善に役立てることになっている。

しかし、トラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均と比較しても長時間の実態にある。

安全を確保するには、総労働時間の短縮が不可欠であり、年間総拘束 3,516 時間の短縮はじめ、休息期間・運転時間・連続運転時間等の規制を実効あるものとするために法整備を検討されたい。

また、その効果をあげるためにも、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関の機能強化と違反事業者に対する罰則強化も同時に図られたい。

**【回答】**

**「1」で一部分回答済み。残された部分を回答。**

厚生労働省においては自動車運転者を使用する事業者に対しては重点的な監査を実施してきたところである。また、自動車運転者の労働基準を守るため、国土交通省と連携して相互通報制度や合同監査を実施して対処している。しかしながら、依然として労働基準法違反や関係法令違反が認められる等、自動車運転者を取り巻く環境は厳しいものがあると認識している。そのため、今後も重点的に取り組む決意である。今後も労働基準法の遵守や改善基準告示を守るため指導監督を強めていく。

(2) 特定(産業別)最低賃金制度の制定に向けて

- ①安全確保を使命とする交通運輸産業においては、輸送秩序の確保、事業の公正競争確保、利用者への情報提供労働者の労働条件維持の観点から、セイフティー・ネットとして基幹職種であるバス、タクシー、トラック運転者の特定(産業別)最低賃金制度が制定されるよう、事業者、各出先機関への指導および支援措置を講じられたい。
- ②トラック業界への参入規制が緩和されたため、過当競争に拍車がかかり、賃金等、労働条件の切り下げ、法定福利費の不払いなどによって生き残りを図る中小零細企業が激増している。業界の秩序回復、公正競争確立のため、地域別最低賃金の3割増し相当のトラック産業別最低賃金の確立を図られたい。

**【回答】**

最低賃金制度については地域別最低賃金制度と特定最低賃金制度があるが、地域別最低賃金については全ての労働者について最低限を保障する安全網の役割を果たしていくものと位置づけて全国各地域で決定されている。一方、特定最低賃金制度は産業別毎に関係労使のイニシアティブによって設定されている。また、企業内における賃金水準を設定する場合も労使の取り組みを補完し、公正な賃金決定に資する主旨の下に制度化されたものである。従って関係する

労使からの申し入れを法律上の要件としている。要望に対しては労使が一致してなされた場合はそれぞれの地方最低賃金審議会で、その必要性及び金額が審議され決定されるものであると考える。尚、申し出に当たっては平成 14 年に開催された中央最低賃金審議会の報告を踏まえて行うものとし、その内容を事務局から説明することとしている。

**【質問】**

地域別最低賃金の適用労働者の数値がスピーディーに公開されない。公開されても時間がかかりすぎる。対処してもらいたい。

**【回答】**

適用労働者数の把握については、地域ごとの取り組み状況の違いがあることは承知している。個別にはそれぞれ局での把握状況を踏まえて対処する他ないが、トラック関係事業者数や対象適用労働者数の資料等を使って適用労働者数を把握するようにしていく。可能な限り公開するようにする。

**【港湾関係】**

**1. 港湾労働法の全国適用について**

港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せずに、全国の港湾における全職種の労働者とされたい。

**【回答】**

厚生労働省は港湾労働法の適用範囲は国民経済に占める港湾の重要性等を重視して、必要な労働力の確保、また港湾労働者の雇用の安定等に関し特別の措置を講ずる必要がある等の総合的に勘案して決定すべきであると考えている。現行においては関係者の合意形成が必要であると認識しているところであり、港湾労働法の適用範囲を変更する考えはない。

**2. アスベスト対策について**

(1) 全ての港湾労働者 OB に石綿健康手帳を交付し、直ちに健康対策を講じられたい。

(2) 石綿被災者補償制度を確立されたい。

**【回答】**

港湾労働者を含めて石綿業務に従事した労働者に対しては離職時あるいは離職後に健康管理手帳を交付している。交付要件については専門家会議等の議論の経過を踏まえ見直されてきた。そうした経緯から港湾労働者のみの特定業種に特化した交付は行っていない。

業務上の理由により石綿被害に遭われた方に対しては労災保険給付法に基

づき対処している。石綿による疾患は潜伏期間が長く、業務中には気づかないこともあって時効が来て対処できない問題もある。そのため、昨年 8 月に給付法が改正され、本年 3 月末までとなっていたものを今後 10 年間は適用できるようにした。引き続き石綿救済法により取り組んでいきたい。

## 【航空関係】

### 1. 航空貨物の輸入に関する件について

(1) 検疫所により申告手続きの取り扱いや必要書類等で対応が異なっている場合がある。ついては、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれない。

(具体的事項)

- ① 輸入実績のあるものについて、同様の申告を他の検疫所で行った場合、書類の差し替えを指導されることがあり対応を標準化されたい。
- ② モニタリング検査は任意検査であるが、検査を実施しないと合格としない検査官もおり事実上強制検査となっており対応を標準化されたい。
- ② 食品衛生法に基づく輸入食品等の安全に関する試験成績証明書の有効期間について成田と東京港での対応に違いがあることから統一化されたい。

## 【回答】

厚生労働省では輸入食品の重点的かつ効率的な監視業務を行うために、輸入食品監視指導計画を策定し、モニタリング検査等を着実に進めるための輸入業者等への指導を行っている。ご指摘の「標準化」については努めていく。検疫所の方では輸入食品監視指導計画に基づいて届けられた食品についての監視を図っていく。具体的には法第 11 条、18 条の規定に基づいて「企画・基準」等の法適合性、さらに法第 26 条の規定に基づいた「検査命令対象貨物」に対する検査の実施、また、その他の日々出される通知に示される内容を確認すること等を行っている。従って、輸入食品行政は日々変化することを理解して頂き、前回と違うことも、まあある話で、了承してもらいたい。

モニタリング検査については食品衛生法第 28 条に基づいて実施し、様々な輸入食品の安全の状況について幅広く監視している。法違反が発見された場合での監視業務を強化するためにモニタリング検査を行っていることをご理解願いたい。基本は通関をさせるために行っている検査であり、その趣旨と違う検査状況であれば改善していく。

※ 紙面の都合で一部内容を省略。尚、文章は事務局に責任があります。

以上