



交運労協ニュース No. 16

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年5月8日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

【2024年政策・制度要求】

厚生労働省から回答を受け、意見交換を行う！

交運労協は、4月25日10時より、合同庁舎5号館1階第5会議室において「2024年政策・制度要求」について厚生労働省から回答を受けた。厚生労働省から職業安定局、年金局、雇用環境・均等局、労働基準局、人材開発統括官の参加があり、交運労協から16名が出席した。



冒頭、交運労協を代表して内藤副議長（航空連合会長）より「コロナを経て、私たちの交通運輸・観光サービス産業は非常に大きなダメージを受けた。厚生労働省の皆様にも様々な形で雇用の維持などご支援をいただいた。そうした中でいまは需要の回復期であるが、人手不足で私たちの産業はどこも苦勞しており、今日は各業態の個別の要求・要望もあるが、働く環境を整えるという観点から厚生労働行政の皆様には私たちの職場の声を聞いていただきたい」と挨拶があった。

以降、同省から以下の要求項目について、回答を受けた後、各構成組織よりそれぞれ質問および要請を行い、意見交換を終了した。なお、発言内容は以下のとおりである。

（鈴木副議長・全港湾委員長）

運転手不足の状況で高齢の運転手が増えていく中、65歳で運転手以外の職はないのが実情で、であれば早めに他の職業のスキルを磨く場を支援するなり、省庁をまたいだ対応をお願いしたい。

（運輸労連・入倉書記次長）

歴史的経緯もあり、男性依存の状況は今も変わっていない。女性は男性並みの筋力が無い、女性は重い荷物を持たないという端緒の段階から性差がある。厚労省だけでなく、省庁横断で規格をそろえる等の取り組みが必要だ。

運輸業界、トラックの女性ドライバーは3.5%であり、この5年かけて2.5%から増やしたという実態だ。一方でドライバーとして仕事をしていて、妊娠を機に荷物を持つことができないとなった後の受け皿というか、次の働き方への支援が会社ごとになってしまっているといった状況があり、そういった所に施策が行き届けばいいと考えている。事務に移る提案を受けても、PCスキルの不足やそもそも運転が好きということのためらうケースがある。

(内藤副議長)

我々の業界は女性が少なく男性中心の規格になっていて、女性が働きたくても思うように、一緒に対等平等にはできないような関係がある。結局男性の方も配慮してしまうということもあり、平等に多様な仲間が働くことができるということでは重要な視点であると考えている。ぜひ貴省、貴局でも検討いただきたい。



(溝上副議長・全自交委員長)

3,000人の労働基準監督官はハイタクに特化したわけではないので、要するに数が足りていない。まだまだ実態をつかんでいない。運輸局は実態を持ってきてくださいとのスタンスだが、労基署は本人でなければならない、我々のような労働組合では相手にしてくれない。監査すべき事業所はたくさんあり、まだまだ監督官が足りていないのではないかと。同じことを十年言い続けている。もう少し現場を見てほしい。

(慶島事務局長)

監督官を増やすのは重要であるが、現行の3,000人でいかに効率的に摘発していくか、ピンポイントでブラック・グレーな事業場をある程度特定できるのではないかと。もう少し効果的に摘発していく体制でないとこの業界は浄化されない。

パワハラ・セクハラに関しては企業内の労使関係で解決できるが、カスハラはその範疇を超えている課題であり、行政として事業者任せではなく、法整備が必要なら整備するなど取り組むべき課題があるはずだ。我々も企業も対応については苦慮している。行政として一歩踏み込んだ対応を願いたい。

(自治労都市交評・青山事務局長)

バス運転手は非常に高齢化していて、10年経つと65歳以上の運転手が増えていくが、脳ドック・脳MRI検査については、実施できる大手事業者と全く実施できない中小事業者が存在する。周知を図る、ではなくもう一歩踏み込んで強い指導で義務付ける方向で検討いただきたい。また、それに伴い中小事業者には十分な支援を検討いただくことを強く要請する。

(運輸労連・坂井書記次長)

新たな改善告示基準と時間外労働の規制が4月から始まったが、ぜひ1年間実態把握に努めていただきながらその推移を確認して欲しい。

また、荷下ろしの時間を休憩に充てるべきということだが、標準的運賃の中で作業料をもらうということが入ってきていて、今後はお金をもらう以上はやらざるを得ないという状況が出てきたときに、ではいつ休憩をとるのかという課題がある。納品時間の関係もあり、作業が終わればすぐに走り出すことも想定される。これからどのような実態が出てくるかにもよるが、休憩が適切にとれるかどうかしつかり注視していく必要がある。課題として認識していただきたい。

(織田副議長・交通労連委員長)

労働時間を守りたくても守れないケースが多々あるということだ。宅配については、お中元お歳暮の時期などは大きく物量が増え、協力会社をお願いして台数を増やして人を増やして対応をとっている。商業物流でも平常時から見て繁忙期は1.5～1.6倍の物量になり、では人が用意できるか、というとドライバーの数が不足して無理、用意できない。物流を止めてはいけない、きっちり運ばなくてはという背景もあり、なかなか制限をかけて仕事終わりとはならない。1日の拘束時間13時間を超えてしまっても荷物は運ぶ、あるいは長距離の15時間を超えても荷物は運ぶ、となる。守りたくても守れないという背景があり、悪質な事業者はそもそも守る気がないが、真面目なところは守りたくても守れないし、お客様との取引もあり物流を止められないという使命感の中で仕事をしている結果、オーバーしてしまっている。商習慣というか社会全体に見直しをしていかないとこの問題については解決できないのではと思う。物流を止めてしまうと極端な話人命などの影響が出る。真面目な事業者はきっちりと考えて仕事をやっていることをご理解いただきたい。

(運輸労連・今井書記次長)

時間管理や賃上げと一緒に私たちの業界だけでは解決できない事項がたくさんあり、実効性があるものとして特定最賃があると考えている。なかなか全国では進まず高知県のみといった現状であるが、引き続き対応をお願いしたい。



なお、「障害者割引制度に対する事業者への公的支援」の要求について、厚生労働省は所管外であるとして無回答だったことに対して、関係構成組織より以下の意見が表明された。

(私鉄総連・三吉総合政策局担当部長)

文部科学省からは前向きな回答をいただいている。厚労省とも連携を図りたいとのこと。福祉の担当は厚労省でありその分野の担当局にぜひお伝えいただきたい。

交通は確かに所管が国交省かもしれないが、福祉対策として貴省が負う責任は大きいと考える。

(JR連合・住吉労働政策局長)

世の中物価が上昇していることからしっかり価格転嫁しようという大きな流れがあるが、公共交通として安易に価格転嫁してしまうと国民生活に大きな影響を与えてしまうため、なかなかできないという事情がある。運賃改訂できないのであればこうした割引制度が事業者負担になっていることから、所管外かもしれないが省庁連動していただいて予算措置などをよろしくお願したい。

(慶島事務局長)

なぜ我々がこだわるかと言えば、地域交通法の改正時に附帯決議に盛り込まれたからで、通学定期や障害者割引の費用は交通事業者負担になっていることから、支援の仕組みを検討することとされている。文部科学省はこの附帯決議を前向きに受け止めている。「福祉分野においても」とあり、附帯決議をないがしろにしないように、是非お願したい。

(自治労都市交評・青山事務局長)

公営交通でも福祉割引や介添の方も割引の制度を導入しているが、非常に負担が大きいことから、運賃制度は国交省の所管であるが、この点は厚労省のご支援をいただきたい。

<2024年政策・制度要求（厚生労働省）>

1. 高齢者の就業促進について
2. 障害者割引制度に対する事業者への公的支援について
3. 男女平等参画推進に向けた職場環境の整備について

【バス関係】

1. 安全・安心なバス事業の確立について

【ハイタク関係】

1. 長時間労働の是正が実現について
2. 監督実施事業場に対するさらなる罰則強化と厳格な取り締まりの強化について
3. 適正な時間外労働・深夜労働の賃金支払いについて
4. 適正な地域最低賃金の支給への厳格に監査、取り締まりと最低賃金の支給が困難な事業者への助成措置の検討について
5. 女性や若者、高齢者などすべての労働者が安心して長く働ける職場づくりについて

【トラック関係】

1. 改正労働基準法および改正改善基準告示への対応について
2. 監督・監査業務の実効性の向上について
3. 女性ドライバーの確保・育成に向けた支援の施策について
4. 自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議「直ちに取り組む施策」および「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」について
5. トラック免許取得講座の拡充等の人材確保に関する施策について

以上