

2015年度後期 「労働と生活」

第9回 (2015.12.10)

職場の課題とその取り組み 雇用・政策実現の取り組み

水戸吉一 (連合山形 副会長、交通労連山形県支部副委員長)

1. はじめに

皆さんこんにちは。連合山形で副会長という役職を担わせていただいております水戸と言います。今日のテーマは「雇用・政策実現の取り組み～政策制度実現に向けた労働組合の取り組み」について話をさせていただきます。非常に広範囲かつ多岐にわたり、かつ解り難いことをお話ししなければならないと思っています。また時間も1時間10分位とのことで、どこまでお話し出来るのか、理解していただけるのか心配ですが、できるだけ解り易く話をさせていただきたいと思います。

はじめに自己紹介を兼ねた話をします。連合の組織についてですが、連合本部は東京にあり、地域的には「地方ブロック連絡会」があり山形は東北になります。連合自体は51の組織、約682万人からなる大きな組織になっています。

私の所属は交通労連で、連合に属し、東北地方総支部、山形県支部があります。私はその中の一組織である第一貨物労働組合で活動をしているということになります。

連合自体は51の構成組織からなり、記載のように様々な組織があります。また交通労連は交運労協という交通に関わる18構成組織からなる協議会にも属しています。トラック・バスなど自動車や私鉄・JRなど鉄道、海運や航空など様々な交通に係る業種が集まって交運労協という組織を作り、主に国土交通省、その他関係省庁等に対する政策の提言・提案をしています。

2. 規制緩和を通してみる政策の問題点

本題に入る前に皆さんに2つの写真を見ていただき「バスの規制緩和」のお話を若干したいと思います。

5頁の写真は、2012年4月29日、約3年7、8か月前、関越自動車道上り線、藤岡ジャンクション付近で乗客7名が亡くなられ、乗客乗務員合わせて39名が重軽傷を負った大変なバス事故の報道写真です。なぜこれを見ていただいたのかについてですが、様々な分野で規制緩和が行われてきているわけですが、私たち交通運輸産業の中では、貸切バスが規制緩和の影響を大きく受け、極端に安全性や労働環境の悪化を招いてしまった典型的な事例と言えることから、お話しさせていただいています。

この事故は、もちろん様々な原因や要因があって起きたわけですが、募集型の企画旅行という形を取りながら乗合バス同様のことが行われているのが「高速ツアーバス」という業務形態でした。旅行業者、ツアー会社が乗客を募集し、実際のバスの運行は貸切バスの会社が運行します。運行の管理はバス会社ということで責任の所在もあまりはっきりしていません。法律上はあるわけですが、旅行業者は基本的には自分の所でバスを持たずにお客さんを集め、貸切バス会社に運行を丸投げし乗合せさせる。こうした営業形態のバスを「高速ツアーバス」と言っていました。この事故があってから様々な議論があり一年ほど経って、このような営業形態は原則廃止され「新高速乗合バス」に一元化され、私たちの主張に少しだけ近づいたものになりました。

山形・東京間のバス料金はどのくらいかを調べてみましたが、山形から東京まで6,500円くらい。JRバスや地元の山形交通さんのバスに乗れば6,500円くらいです。以前になりますが、私たちの仲間、某バス労働組合の役員が調査のため実際にこうしたツアーバスに乗って見たところ信じられない値段だったそうです。東京まで1,000円以下という低料金で走っている業者が実際に存在していました。

では、なぜそんな料金になったのか、貸切バス会社と旅行会社の関係は、貸切バス事業者のほとんどが中小規模零細業者で、集客能力に乏しく旅行会社に依存せざるを得ません。旅行会社の完全な買い手市場ということで、バス会社は旅行会社の言いなりという状況が出来上がっていきました。また貸切バス会社は旅行会社の無理な要請を断れない。断って他の業者に移行されたら死活問題になってしまう。自分たちは潰れかねないということから、徐々に貸切バスの料金は大幅なダンピングということが起きてきます。さらには過重労働の横行、安全が無視され不正な競争が続いているという状況が進んでいったわけです。

労働環境の大幅な悪化、賃金の低下が当然起きてきました。私たち労働組合は以前から制度の見直しや安全に対する配慮などを関係する省庁に提案をしていました。

この間のバス業界を数字で見ると、バスの規制緩和が2000年にありました。その前年1999年の事業者数が2,336者でしたが5年後には3,923者で1.7倍になっています。そして輸送した人員は2億5160万人から3億160万人に増えました。事業者も増えてバスを利用する人も増えましたが、驚くことに貸切バス業界全体の営業収入は規制緩和前の1999年に5,434億円あったものが、2005年には3,899億円と業界全体の売上は0.7倍、3割減という状況に陥って行きます。また、規制緩和以前の事業者は1社平均だいたい15、6台の車輛を保有していたのに対し、規制緩和により許可制から認可制になり新規参入が容易になりました。これが規制緩和の一番大きい目玉だったわけですが、その結果、新規参入業者はバスを3、4台くらいしか持たずに事業に参入してくる。それが数字に極端に表れているわけです。そして2005年を見ると車両台数10台以下の事業者が全体の72.6%。7割を超す貸切バス事業者が10台以下の中小零細という状況に陥っています。

私の所属するトラックは、バスより10年前の1990年に規制緩和が実施されています。規制緩和前は4万者を割る4万8000から9000者だった事業者数が20数年で6万3000者近くまで増えました。約1.5倍に事業者が増えましたが、一方で日本の国内の貨物総輸送量は、当時の3分の2まで減っています。これには様々な理由がありますが、景気の後退や物流システム・物流自体を見直して極力在庫を持たず、必要な時に必要な分だけしか作らない、ジャストインタイムという考えが浸透してきた結果、物量は3分の2まで減りました。結果はご想像いただけると思います。

このように規制緩和による競争の激化から安全を無視したり、過重労働を強いたりしなければ、自分達が生き残っていけないという事態に陥って、先ほどの高速ツアーバスの事故に結びついたともいえ、この事故の一端を担っているだろうということでお話をさせていただきました。

私たち労働組合は、2000年のバスの規制緩和、10年前のトラックの規制緩和の状況などを見ながら、経営者の団体「全日本バス協会」や「全日本トラック協会」といったところと連携を取りながら、「行き過ぎた規制緩和は大きな問題である」「安全は最優先で担保されなければならない」と何度も関係省庁に要請をしてきましたが、残念ながらなかなか改善はなされなかった。事故が起きて初めて少し改善がなされたということです。

法律や制度を変えるということは大変な労力や時間がかかるようで、なかなか簡単にはいかないという実態があります。しかし、私たち労働組合としては、正しい方向に変えていくために、様々な取り組みや要請をいろいろなチャネルを使いながら諦めずにしているということをご理解いただきたいと思い、話をさせていただくところです。

大きな事故が教訓となって制度が変わったわけですが、事故が起きてやっと動き出し、まだ充分ではないものの少し私たちの要求や提案に近づいてきた。このように思っており、私たちも反省し取り組みの強化をはかっていかなければと思っています。

3. 連合本部の政策について

日本の労働組合のナショナルセンターと言われている「連合」ですが、この本部の政策についてまず見ていただきたいと思います。この10数枚のシートに記載してあることはほんの一部でありまして、その中身を全部詳しくお話ししようと思うと、「連合本部の政策制度、要求と提言」について、なぜそういう要求をするのか、その背景は何かということから始まっており約320頁あります。中身については時間の関係でお話しすることはできませんので、ナショナルセンターである「連合」がどんな政策を国に要求しているのかを見ていただきたいと思います。

まず初めに、労働組合が何故、政策・制度実現に向けた取り組みをしているのかということですが、私達の

賃金や働く環境、労働条件を改善する一つの方法として、自分の所属する企業の経営者と労働組合がある所は労働組合が団体交渉や会社との協議会を通じて改善していくというのが一般的です。例えば賃金については皆さん聞かれたことがあると思いますが、3月に「春闘」ということで労働組合と企業とが、その年の給料やその他の労働条件について一斉に話し合いの場を持ちます。毎年の定期昇給そしてベースアップということで基本部分からお給料を上げていこう、こういうような動きもここ何年か見られているわけです。

更には労働時間や年間の休日数などの就業規則等に記載されているような我々の働くルールというのは原則この労使交渉のなかで決めたり変更したりすることが可能です。もちろん労働基準法に様々な最低基準が定められていて、規制もされているわけですが、企業と労働組合とが交渉して決められることになっています。

しかし例えば、毎月のお給料から差し引かれる、源泉徴収と言われる所得税や住民税、健康保険料や厚生年金保険料、雇用保険の保険料などが毎月のお給料から引かれるわけですが、この料率は分かりやすく言えば法律で定められており控除が義務付けられています。

また労働基準法以外にも労働安全衛生法などで職場における労働者の安全と健康を確保し、快適な職場環境の形成・促進に関することが定められています。これはほんの一例ですが、こうした法律や制度をもっと良いものにしていかないと、企業内の努力や労使交渉だけではなかなか私たちの働く環境や生活そのものが良くならないということで、労働組合が法律の改正や政策制度の実現に取り組んでいるということになります。

法律や制度の改正は基本的には、原則国会で改正することになりますので、我々としても多くの国会議員の賛同を得て、議会を通じて改正していくことになります。こうしたことから労働組合が政策制度実現の取り組み、そしてそのために政治活動などもしているということになります。昨年は衆議院選挙があって、当時の古賀連合会長と民主党の岡田代表が交わした政策協定書の写しを見ていただき説明させていただきました。労働組合・連合は政党に対して、政策協定をしながら応援をしているという関係にあります。

次に連合本部政策の中身については、シート8枚目に「2016年度連合の最重点政策」として7点記載されています。

【1】東日本大震災からの復興・再生の着実な推進、【2】「公平・連帯・納得」の税制改革の実現、【3】労働者の健康・安全の確保のための労働時間制度の見直しと労働者保護ルールの堅持・強化、【4】すべての労働者の雇用の安定と職業能力開発の充実・強化、【5】女性活躍の推進とワーク・ライフ・バランス社会の早期実現、【6】「全世代支援型」社会保障制度のさらなる推進、【7】格差・貧困の解消に向けた政策の推進、ということそれぞれの中身については代表的なものをそれぞれの下に記載してあります。ここではそこまで見ていく時間はないと思いますので、この7点が2016年の重点政策だということなのです。

昨年も皆さんからのアンケートの中にもありましたが「これだけたくさんの政策があって何からやっていくのか」こんな話があったわけですが、この7点がまずは連合本部としての今年度の重点政策だということになります。その上で「東日本大震災からの復興・再生の着実な推進」、「働くことを軸とする安心社会の実現に向けて」の2つが現在の連合の大きなテーマです。東日本大震災が起こったために、震災からの復興・再生ということですので、連合の目的は「働くことを軸とする安心社会の実現」ということになります。

もう少し具体的な中身を見ていくと、まず1点目の【1】東日本大震災の被災地復興・再生の着実な推進ということでは、以下のように6点です。(1)復興財源の確保および被災自治体への継続的支援。財源をどうするのかということ。それから被災自治体への継続的支援が必要だということです。(2)被災地域の雇用のミスマッチ解消につながる職業訓練の充実と雇用の確保、復興事業における労働安全衛生対策の強化。様々な雇用のミスマッチが起きているというのが実態ですが、これは私が申し上げるよりもテレビ等で皆さんいろんな実例をご覧になっているだろうと思います。(3)防災性・環境性能が高く、社会保障サービスの提供体制が確保された「ひとが中心のまちづくり」の実現ということで、これも高台移転等が少しずつ進んでいるようですが、まだまだ遅れているというのが実態です。新しい町は「ひとが中心のまちづくり」をすべきだという提案であります。(4)放射性物質により汚染された廃棄物・表土の迅速な処理、(5)放射性物質の影響が懸念される地域・産地で生産された農水産物加工食品に関する安心・安全の確保、(6)安心して学び、遊べる教育環境の整備、を提案しています。より詳細な説明は、時間の関係で省略させていただきます。

次に連合の大きな目的であります「働くことを軸とする安心社会の実現」について見ていきたいと思っております。こちら【1】～【7】まであります。【1】持続可能で健全な経済の発展、【2】雇用の安定と公正労働条件

の確保、【3】「全世代支援型」社会保障制度のさらなる推進、【4】社会インフラの整備・促進、【5】暮らしの安心・安全の構築、【6】民主主義の基盤強化と国民の権利保障、【7】公正なグローバル化を通じた持続可能な社会の実現。これだけを見ると具体的な中身がないので、良く分からないだろうと思いますので、若干補足したいと思います。

【1】持続可能で健全な経済の発展というのは、①経済産業政策と雇用政策の一体的推進及び中小企業・地域産業への支援強化すること、②安全・安心で安定的な資源・エネルギー供給の実現、③「公平・連帯・納得」の税制改革の実現の3つです。もちろんこの中には、例えば税制改革をどうすべきだ、基本的な考え方はということも記載されています。詳しくお知りになりたい方はぜひホームページでご覧になれるので、読み取っていただきたいと思います。

【2】雇用の安定と公正労働条件の確保とは、①安心して働き続けられるための労働者保護ルールの堅持・強化、②派遣労働者の雇用の安定や処遇改善の強化。派遣労働法変更も様々な問題・課題があり反対だということも表明しています。③改正労働安全衛生法の実効性の確保、④労働者の健康・安全の確保のための労働時間制度の見直し、⑤失業から良質な雇用に早期に復帰・移行できるセーフティネットの構築および拡充、⑥若年者、高齢者、障がい者の雇用対策の強化、⑦すべての労働者に対する職業能力開発の充実・強化、⑧適正な水準への最低賃金の早期引き上げと監督行政の強化、⑨雇用における男女平等と女性の活躍推進、⑩男女平等の視点に立った社会制度・慣行の見直し。男女平等ということも連合は非常に強く推進しようとしています。⑪ワーク・ライフ・バランス社会の早期実現、⑫外国人労働者の雇用改善と外国人技能実習制度の見直しというようなことを提案をしているところです。

【3】「全世代支援型」社会保障制度のさらなる推進とは、①持続可能な社会保障改革の推進、②「地域包括ケアシステム」の構築に向けた医療機関の機能分化および医療と介護の連携強化、③医療・介護人材の勤務環境・処遇の改善、④保険者機能が発揮される医療保険制度の確立、⑤子ども・子育て新制度の着実な実施、⑥生活困窮者自立支援制度の着実な実施、⑦老後の生活を支える安心と信頼の公的年金制度の構築の7つです。

【4】社会インフラの整備・促進とは、①安心・安全な社会とまちづくりの推進が中心になります。

【5】暮らしの安全・安心の構築とは、①国内外における環境保全と地球温暖化対策の強化・推進、②食料自給率の向上と農林水産業の産業基盤の強化・育成、③消費者の視点に立った消費者政策の推進、④総合的な防災・減災対策の充実との内容です。

【6】民主主義の基盤強化と国民の権利保障とは、①新しい公共と民主的で透明な公務員制度改革の推進、②地方分権改革の推進、③公契約基本法・公契約条例の制定による公契約の適正化の推進、④「人権侵害救済法（仮称）」これは仮の名前ということになっていますが、制定と人権救済機関の設置が中心です。⑤教育の機会均等の保障と労働教育のカリキュラム化の推進ということでもあります。

【7】公正なグローバル化を通じた持続可能な社会の実現とは、①社会対話の促進と中核的労働基準の順守、②貧困撲滅と持続可能な開発に向けた取組みの推進、これも非常に抽象的で分かりにくいと思いますが、全体的にグローバル化ということに対し様々な警鐘を鳴らしていると思っていただければいいと思います。

以上連合本部が、主に国や国際的な機関等に対する提言・提案していることとなります。

4. 連合山形の重点政策について

連合本部での政策を受けて山形県に対して連合山形がどのような提案をしているのか、具体的には2016年度山形県の予算編成に向けた要請というような形になっています。もちろん緊急的に例えば雇用対策としてこういう事を早急にやるべきだということでも提案したり、災害が起きればそれに対して急遽こういう対策を打つべきだということもありますが、基本的には例年このような形で連合山形の役員が県知事、県の担当部に対して要求書を提出し、意見交換を行いながら行っていくこととなります。今年度は10月16日に連合山形の岡田会長が吉村県知事に対して要求書を交付しながら説明をしています。その後に県のそれぞれの担当部と意見交換会が開催されるわけですが、今年度は12月24日に予定されています。

この県への要請を出すにあたって連合山形は、課題別の委員会を内部に設置しています。この課題別委員会では何度か検討会を重ね提案をしています。課題別委員会には、1. 雇用・労働部会、2. 労政改革部会、3. 産業・環境政策部会、4. 社会保障部会、5. 教育制度の5つの委員会があつて、それぞれ論議をしながら県

への要請事項を決めています。議論を重ね意見を統一して、県へ対しての政策を作っています。

それでは簡単に、これも連合山形の政策ということで本当はここを一番詳しく見ていけばいいのかもしれませんが、非常に厚い内容になっていますので、このような要求をしているということを見ていただきたいと思います。

「Ⅰ 行政改革について」では、1. 地方創生の取り組みについて、2. 行財政基盤の強化について、3. 公契約条例の制定について、4. 指定管理者制度の導入に関して、5. 防災・減災の対策について、6. 新公立病院改革のガイドラインについて、7. 男女平等参画社会の実現に向けて、8. 自治体職場における非正規労働者の処遇改善について、9. マイナンバー制度導入に向けた安全管理について、というようなことであります。

続いて、「Ⅱ 雇用・労働について」では、1. 安心して働き続けられるための職場環境の改善について、2. 女性がいきいきと活躍できる職場づくりの推進について、3. 障がい者が地域で安心して生活できる社会の実現に向けた取り組みについて、4. ワーク・ライフ・バランスの実現について、5. 正社員求人倍率の向上、雇用ミスマッチの緩和について、という内容であります。

「Ⅲ 産業・環境政策について」では、産業政策ということで、1. ものづくり政策について、2. 山形県内主要駅のバリアフリー化支援について、3. 山形新幹線のフル規格化の推進について、4. 路線バスへの財政支援について、5. 県道月山公園線の対策について、とは月山公園手前の県道が、一般の乗用車等とバスが、すれ違うのが非常に困難なため、特に休日は下の駐車場に車を止めバス輸送をしてはどうかとの提案です。6. トラック運転者の雇用政策推進等について、7. 港湾の埠頭整備について、環境政策ということでは、1. 食品のリサイクルの推進について、こういうような提案もしています。

「Ⅳ 社会保障について」では、1. 地域包括ケアシステム構築のための施策の充実について、2. 医療に関する施策の充実について、3. 介護に関する施策の充実について、4. 子育て施策の充実について、5. 生活困窮者自立支援制度の充実について、6. 高齢者の特殊詐欺撲滅対策の充実について、7. 実効ある障がい者差別解消対策の充実について、8. 乳幼児健診の充実について、という社会保障についての提案であります。

「Ⅴ 教育について」では、1. 教育環境の整備について、2. 少人数学級の推進について、3. 学校統合により出て来る廃校の利用について、4. 地域の特色を生かした学習活動への支援について、5. 共生の理解に向けての学校教育について、6. 障がい者の生活支援として、公共交通機関との連携、7. 工業高校教育の強化について、8. 教育の機会均等と「貧困の連鎖」防止・労働教育の推進、9. 18歳選挙権に対する教育現場での対応について、ということで、これも学校の先生をされている方にとっては、来年から18歳で選挙権を持てるということになるわけですが、その教育をどのようにしていくのかなど、現場では悩ましい問題が多々あるようです。10. 教育行政関係の審議会・委員会・協議会への労働者代表の参加検討について、などを提案をさせていただいているところです。

以上、連合山形としての今年度の山形県に対する要請事項の大項目で見ていただいたということになります。行政改革の地方創生の取り組みについて、もう少し具体的にどんな内容を要求しているのかということをお話ししたいと思います。

「総務省が2015年7月1日に発表した1月1日時点での住民基本台帳に基づく人口動態調査によると山形県は1万575人減で増減率0.92%。秋田、青森、高知に次いで四番目に高い減少だった。人口減少問題への対策を強化し、県内からの転出を減らし、若者の定住促進に向けた施策を講じること。また、若者が安心して結婚、出産、子育てできる環境づくりに重点を置き、出生率の低下に歯止めを掛ける施策を講じること。2点目として、山形市は政令指定都市に準じた権限を持つ中核市移行に向けた検討を2015年度に始めるとしている。保健所業務や産業廃棄物業務などの専門的な知識や経験が必要な分野の人材確保などの課題があり、さらに専門性の高い事務は事前に十分な研修が必要となる。中核市移行にした場合に、スムーズな引継ぎが行われるよう、山形県と山形市は調整を行い、職員研修や人材派遣などの協力を行うこと。また、安易に職員削減を行われないようにするとともに中山間地を中心とする地域の対策が不十分とならないように持続可能な地域づくりのための経済政策を講じること。」具体的な中身はこのようになっています。

もちろん、連合山形の要求が全部来年度の予算に盛り込まれるということにはなりません。県は県の考え方で重要性を考慮し取り上げるということになります。もっと詳しく知りたいという方があれば残念ながらこれ

はホームページでは手に入りませんので連合山形へ申し出ていただきたいと思います。

5. 交通労連の取り組みについて

最後になりますが、私の属する交通運産業、交通労連の重点的政策の話を少しさせていただけたらと思います。これも皆さんには馴染みのない部分があり、分かりにくい部分もあろうかとは思いますが、少し説明をしながらお話しさせていただきます。

交通労連は、私の属する「トラック」のほか「バス」「ハイヤー・タクシー」そして「自動車学校一般業種」と言っている、自動車学校、ホテル、自動車整備などの部会が合計で4つあります。それぞれが政策をどうしていくのかという協議をして、2015年の10月1日・2日に、厚生労働省や国土交通省、そして警察庁に対して要求書を提出しています。

まず、今申し上げました4つの部会の共通事項として、国土交通省の自動車総合政策局に対する要請であります。1. 労働力不足について、トラック、バス、ハイヤー、タクシー、どの業種も労働力不足が深刻化してきています。ここ数年は人口の高齢化や景気がある程度回復してきたこともあって、労働力不足が深刻化しており、抜本的な解消策を講じるように要請しています。

2. 参入規制の見直しについて、安全性確保のため悪質事業者を排除し、業界を正常化するため参入規制を厳しく見直すべきだとしています。

3. 安全確保については、読み上げてご理解いただきたいと思います。「安全の確保についてということで、「人流」「物流」において、車両や様々な機器を導入してもハンドルを握るのは生身の人間である。こうした観点からすれば人間の健康管理も安全対策の重要な施策と言える。自身の健康管理がもちろん重要であることは間違いない。また事業者としても当然管理が必要であることは言うまでもないが、通常健康診断では分かりえない病状もあり精密検査も必要と思われる。当然のことながら費用の掛かるものであり、現在の交通運産業界において収支がおぼつかない状況の中で事業者負担も厳しく、また個人負担もままならない。運転者の健康診断マニュアル等が作成され取り組んではいるが、高齢化が進んでいくなかで健康に起因する事故が非常に多発しており、早急な実態把握が必要である。こうしたことから安全確保の観点から睡眠時無呼吸症候群助成事業にもあるよう事業者に対し厚生労働省と連携して助成制度を確立されたい。」となっています。

最初に申しあげたように交通運輸産業、バスやトラック、ハイヤーやタクシー等は、規制緩和の中でなかなか利益を出せない企業体質になってきており、本来は従業員の健康管理は企業がやるべきことですが、決められた健康診断以上のことは、経済的に難しい業者が増えており、安全確保のために少し助成をしていただきたい、分かりやすく言えばそういうことです。

4. 罰則規定の強化と改善基準告示の法制化について、改善基準告示と言うのは労働基準法とは別個にトラック、バス、ハイヤー、タクシーの運転手について、大臣告示で労働条件が定められています。これは一般の労働基準法からは、かなり緩く長時間労働が可能な内容になっています。私たち労働組合は、この改善を求めていますし、少なくとも大臣の告示、通達ではなくて法制化することを求めています。

5. ドライブレコーダーの義務化促進について、ドライブレコーダーとは車に取り付けて、映像で記録する装置です。事故や事件が起きてしまった場合など、その原因や状況もよく分かるので、これを付けることを義務化、促進すべきだということです。

6. 震災の復旧・復興施策の強化について、7. 交通公害対策及び公共交通への誘導策について、というような提案であります。

続いては国土交通省の道路局に関することです。

1. 寒冷・豪雪地域の車両補助の創設について、山形県など寒冷地では冬期間、融雪剤が撒かれています。融雪剤は非常に錆を誘発しバスなどは通常一台20年以上使うわけですが、融雪剤の影響から数年でダメになってしまいます。そうしたことに対する補助を少し考えてほしいという内容です。2. 税制対策について、(1) 自動車関係諸税の軽減及び簡素化について、(2) 消費税引上げに伴う軽減税率への対応について、(3) 軽油引取税の対策について、(4) 地球温暖化対策税(環境税)の還付制度対象範囲の拡大について、3. 高速道路料金の施策について、4. 事故危険箇所対策の強化について、5. 荷捌き駐車スペースの拡充と乗降場所の確保について、例えば大きい2点目は税制対策についてですが、自動車関係の諸税金は非常に複雑になっていま

す。これももっと解り易くすべきであり、二重、三重課税になっていることの改善なども申し上げています。

続いて、国土交通省に対するトラック関係の要請です。1. トラック運転者の労働時間短縮について、2. トラック運転者の労働条件改善と労働関係法令の見直しについて、3. トラック運転者の休憩・休息時間の確保については、記載のように3点提案しています。4. 適正化事業実施機関の機能強化について、これは適正化実施機関という、トラックの経営を適正なものにするための監視・指導機関が各県のトラック協会の中に設けられています。各県に数名おり、事業が適正に行われているか監視・指導をしています。その専任指導員の増員など機能強化と権限の付与を要求しています。5. 運送契約の書面化の推進について、6. 荷主勧告制度の改善について、荷主勧告制度というのは、法令違反を荷主に要求されたような場合、荷主に勧告するような制度がありますが、実態は実効性が非常に低く改善すべきという内容です。7. 安全性評価事業（Gマーク）の普及拡大について、それぞれの事業者の安全性を評価してG：グッドマークの普及拡大をすべきだとしています。8. 適正な運賃・料金収受、以下記載のように合計16点ほど要求しているところです。

さらには国土交通省に対するバス地方民間鉄道関係では、記載のように12点の要求をしていますし、ハイヤー・タクシーも9点について要求しています。

厚生労働省に対する共通項目ということでは1. 労働力不足、2. 罰則規定と改善基準告示の法制化、3. 安全確保、4. 専門実践教育訓練の指定基準の見直し、5. 労働災害対策の強化、6. 特定（産業別）最低賃金制度の確立とありますが、電機や製造業の一部で最低賃金という制度があり、都道府県毎にも最低賃金が定められていますので、そのトラック版を作るべきではないのではないかという提案です。

厚生労働省に対するトラック関係では3点、労働時間短縮・改善や法令の見直し、行政監督と罰則強化等です。バス関係では、1. 対人サービスであり、新たな検定制度があっても良いのではないかという内容です。

警察庁に対する共通項目では、1. 運転者の再教育制度の充実と優良事業者認定評価基準との連携について。運転手の再教育制度を充実させるとともに優良事業者は簡単な再教育制度でもいいのではないかということで連携させれば、事業者も一生懸命そこに取り組むのではないかと内容になっております。2. 若年者の就業支援に向けた免許制度改正について、3. 荷捌き駐車スペースの拡充と乗降場所の確保、4. 二種免許の義務付け、二種免許というのは営業として旅客を乗せる場合、この二種免許を別に取得しないと営業できません。しかし最近NPO法人などを立ち上げて個人の車を使用し有償で人を運ぶことが認められてきており、本来そうしたところも二種免許であるべきで、お金を得て人を運ぶわけですから義務付けるべきだと申し上げているところです。5. 安全施設の促進についての5点です。

警察庁関係に対する自動車教習所関係では12点あり、皆さんに少し分かりやすい関係のあるようなところを申し上げれば、5. 二種免許の体系的な見直しというのが今ほど申し上げたように二種免許と言うのは営業として旅客を乗せる場合ということで、これももう少しきちんと見直しをすべきだということであり、普通二輪車教習におけるステップアップ方式とは、現在の原動機付きのバイクがあつて、小型、中型、限定解除と段階的になっているものを見直すべきだということでもあります。こういう様々な要求をしているところでもあります。トラック関係についても記載の3点について要求をしているところです。

6. 政策実現に向けた具体的活動について

続いて「政策実現に向けた具体的活動」をどうしているのかについて、話をしたいと思います。連合本部、政府と連合本部、山形県と連合山形と分けて記載しておりますが、基本的に内容は同じです。

連合本部、政府と連合本部ということでは、

1. 政策協議、①政府・連合トップ会談、首脳と連合会長、官房長官と連合事務局長などでありまして、連合は政策協定をして民主党を支援しているという話を少ししましたが、民主党政権時は、例えば連合の事務局長が官房長官に会いたいといえば、アポイント無しでも会えたそうですが、自民政権下では何しに来たのだと門前払いと大きな違いがあるそうです。

②政労使会議では、政府・経済界・労働団体ということでありまして、昨今は安倍晋三首相が発起人になって、政府・経済界・労働団体で三者会談ということも年に何度か行われています。詳細については新聞等に乗っていますから割愛させていただきます。

③各省庁との政策協議では、これも今まで説明させていただきましたように各省庁と連合本部でいえば、労

働局や産業政策局、そういう所が各省庁と政策協議をしているということでもあります。④政党との政策協議も直接政党との政策協議も行われているようです。⑤経営者団体、日本経団連、日本商工会議所、こういった所との協議も行われています。⑥各種審議会での意見反映については、審議会というのは、政府や国・県などで政策を進めていく際に第三者の意見を聞いていくことを示しています。その中でも労働界から代表を出して意見を申し上げることもしており、直接ではなくても政策に結び付いているということもあります。

さらには2. 政治への働き掛けとは、①組織内議員という自分たちの組織の中から直接選挙に立候補して議員になっていくというのが組織内議員であります。その他にも自分たちの組織から直接ではないけれども同じ考えの下にいる方に協力している協力議員もおります。こういうように直接、間接に議員を作っているということもあります。参議院議員の中に労働組合出身の方々もおります。また、私たち第一貨物労働組合はこの春まで、山形市議会議員が組織内議員としておりました。このように政治の場に自分たちの仲間を増やして政策を少しでも実現につなげていくこともしています。

②支援政党への政策と政策協定、これも連合本部、連合山形でも行っていることであります。

3. 大衆行動や街頭行動とは、例えば各種の集会や講演会、そして街頭での演説、デモ行進、これは大衆行動の一つの例です。また、街頭での署名活動は、組合員のみならず多くの方の署名を集めて、国や県に提出していくというような活動も行っています。

続いて連合山形と山形県ということで記載してありますが、国・政府と連合本部の地方版というような内容ですので詳細は割愛させていただきます。1点だけ申し上げておきたいのが、大衆行動の中にもありました、街頭での署名活動や組合の中での署名活動ですが、直近では「奨学金制度」について行っています。皆さんの中には大学に通うにあたって奨学金を利用されている方もいらっしゃるかと思いますが、昔は日本育英会のどちらかと言えば無利子で半分給付型のような制度だったものが、今は全く金融機関のローンと同じになってしまっています。学生支援機構の管轄になっており、金利も普通に付くため返済が大変になっています。

そして大学を卒業した時点で既に何百万もローンを背負っている。何らかの事情で返済が困難になり多重債務や自己破産に追いやられるなどの問題も生じています。この奨学金とは名ばかりの制度の改善に向けて「中央労福協」というところが中心になり、連合山形や交通労連も協力しながら署名を集めています。最低でも300万筆ぐらい集め、すぐには叶わないかもしれませんが、奨学金を金利のつくものではなく、将来的には諸外国のように返済義務のない給付型にしていくべきだとの取り組みもしているところです。

短時間の話で皆さんに「政策・制度の実現に向けた労働組合の活動・取り組み」についてどれだけご理解いただけたか甚だ自分でも疑問ですが、予定した時間となりましたので終わらせていただきます。

最近ブラック企業、ブラックバイトなどが話題となる機会が増えております。アルバイトをしていて、何かおかしいと思ったり、将来就職されて職場で疑問に思うことが多々あったりという時には、労働組合があれば、労働組合に相談していただきたいと思いますし、労働組合が無いという場合には、ぜひ今日の講座などを思い出していただき「連合」に相談していただきたいと思います。また連合以外にも各県に労働委員会というものが組織されており、労働に関わるトラブル等の相談に無料で応じています。一人で悩まずに、そういう機関に早く相談していただきたいということを最後をお願い申し上げ、簡単ではありますがご清聴に感謝申し上げ終わりとさせていただきます。ありがとうございました。