

# 大阪地方最低賃金審議会第341回総会

(令和3年度 第1回総会)

## 資 料 目 次

資料 1	大阪地方最低賃金審議会委員名簿（第47期）	P. 1
資料 2	大阪地方最低賃金審議会運営規程	P. 3
資料 3	各団体からの最低賃金改正等に係る申入書・要請書等	
(3-1)	全日本建設交運一般労働組合大阪府支部・同大阪トラック部会	P. 5
(3-2)	全大阪労働組合総連合（大阪労連）	P. 7
(3-3)	近畿地方交通運輸産業労働組合協議会・同協議会トラック部会・大阪交通運輸産業労働組合協議会トラック部会	P. 9
(3-4)	全大阪労働組合総連合（大阪労連）	P. 17
資料 4	第47期大阪地方最低賃金審議会小委員会等委員名簿（選任後、配付）	



# 大阪地方最低賃金審議会委員名簿（第47期）

令和3年5月1日任命

	氏名	現職	備考
公益委員	飯島 敬子	弁護士	
	衣笠 葉子	近畿大学法学部法律学科 教授	
	立見 淳哉	大阪市立大学大学院経営学研究科 教授	
	服部 良子	一般財団法人大阪市男女共同参画のまち創生協会 大阪市立男女共同参画センター中央館 研究室長	
	水島 郁子	大阪大学大学院高等司法研究科 教授	
	村上 礼子	近畿大学経済学部総合経済政策学科 准教授	
労働者委員	狼谷 將之	全日本電機・電子・情報関連産業労働組合連合会 大阪地方協議会 事務局長	
	上山 智美	ヤマト運輸労働組合新大阪支部 支部副執行委員長	
	北畑 仁史	UAゼンセン大阪府支部 次長	
	黒田 悦治	日本労働組合総連合会大阪府連合会 副事務局長	
	清水 隆生	JAM大阪 書記長	
	東本 典子	イオンリテールワーカーズユニオン 近畿グループ副事務局長	
使用者委員	青木 まゆみ	株式会社青木松風庵 取締役副会長	
	柴田 昌幸	大阪府中小企業団体中央会 専務理事	
	中野 光男	一般社団法人大阪市産業経営協会 顧問	
	平岡 潤二	公益社団法人関西経済連合会 労働政策部担当部長	
	古谷 裕子	北港運輸株式会社 代表取締役上席執行役員	
	丸山 新二	大阪商工会議所 理事・総務企画部長	

(五十音順)



# 大阪地方最低賃金審議会運営規程

## (規程の目的)

第1条 大阪地方最低賃金審議会（以下、「審議会」という。）の議事運営は、最低賃金法（昭和34年法律第137号）及び最低賃金審議会令（昭和34年政令第163号）に定めるもののほか、この規程の定めるところによる。

## (会議の招集)

第2条 審議会の会議（以下、「会議」という。）は、会長が必要と認めたときのほか、大阪労働局長、6人以上の委員又は労働者代表委員、使用者代表委員及び公益代表委員各1人以上を含む3人以上の委員から開催の請求があったとき、会長が招集する。

2 前項の規定により、大阪労働局長又は委員が会議の開催を請求しようとする場合には、付議事項及び希望期日を、少なくとも当該期日の1週間前までに、会長に通知しなければならない。

3 会長は、会議を招集しようとするときには、緊急やむを得ない場合のほか、少なくとも3日前までに、付議事項、日時及び場所を委員に通知するとともに、大阪労働局長に通知するものとする。

## (小委員会等の設置)

第3条 会長は、審議会の議決により、特定の事案について事実の調査をし、又は細目にわたる審議を行うため、委員を指名して小委員会等を設けることができる。

## (委員の欠席)

第4条 委員は、病気その他の事由によって会議に出席できないときは、その旨を会長に適当な方法で通知しなければならない。

2 委員は、旅行その他の事由によって長期間不在になるときは、あらかじめ会長に適当な方法で通知しなければならない。

## (会議における発言)

第5条 会長は、会議の議長となり、議事を整理する。

2 委員は、会議において発言しようとするときは、会長の許可を受けるものとする。

3 審議会は、会長が必要があると認めるときは、委員でない者の説明又は意見を聴くことができる。

(会議の公開)

第6条 会議は、原則として公開とする。ただし、公開することにより、個人情報の保護に支障を及ぼすおそれがある場合、個人若しくは団体の権利利益が不当に侵害されるおそれがある場合又は率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれがある場合には、会長は、会議を非公開とすることができる。

2 会長は、会議における秩序の維持のため、傍聴人の退場を命ずるなど必要な措置をとることができる。

(議事録及び議事要旨)

第7条 会議の議事については、議事録又は議事要旨を作成し、議事録には、会長及び会長の指名した委員2人（労使1人ずつ）が署名するものとする。

2 議事録及び議事要旨並びに会議の資料は、原則として公開とする。ただし、議事録及び会議の資料は、公開することにより、個人情報の保護に支障を及ぼすおそれがある場合、個人若しくは団体の権利利益が不当に侵害されるおそれがある場合又は率直な意見の交換若しくは意思決定の中立性が不当に損なわれるおそれがある場合には、会長は、非公開とすることができる。

3 前2項の規定は、小委員会等について準用する。

(意見等の提出)

第8条 会長は、審議会が議決を行ったときは、答申書等を大阪労働局長に送付するものとする。

(小委員会等の議事運営)

第9条 この規程に定めるもののほか、小委員会等の議事運営に関し必要な事項は、小委員会等の長が当該小委員会等に諮って定める。

(規程の改廃)

第10条 この規程の改廃は、審議会の議決に基づいて行う。

附 則

この規程は、平成13年4月27日から施行する。

改 正 この規程は、平成14年4月24日から施行する。

2021年4月23日

大阪労働局 局長 殿

全日本建設交運一般労働組合大阪府本部  
執行委員長

建設労働組合本部トラック部  
植西

## 自動車運転者の「改善基準告示」の 抜本改正・法制化等を求める要請書

労働行政に関わる諸問題でのご奮闘に敬意を表します。

さて、国民生活や経済活動に重要な役割を物流の現場で支える自動車運転従事者の賃金・労働条件は悪化の一途をたどり、全産業平均を大きく上回る長時間労働と低賃金構造は一向に改善されません。このことが重大事故にも結びついており、自動車運転者の「過労死」認定数は、依然として高水準で推移しています。

このような中、過労死防止等の観点から見直しが求められている「改善基準告示」について、労働政策審議会労働条件分科会において専門委員会が設置され議論が開始されたものの、私たちが当初期待したものとはなっていないものと受け止めざるを得ない状況です。トラック運転者の労働時間改善に向けた重要な課題であり、確実に遵守されるための方策が必要と考えます。

労働者・国民のいのちと健康を守り、労働条件向上をはかる立場から、現行自動車運転者の「改善基準告示」の抜本改正・法制化などについて以下のとおり要請します。

### 記

1. 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「過労死認定基準」などとの関連や「働き方改革関連法」付帯決議にもとづき、以下のとおり改正をされ、罰則化を含む法制化を直ちにおこなうこと。
  - ① 1日の拘束時間の限度を原則11時間以内とし、最大でも13時間以内とされること。
  - ② 1か月の拘束時間については、原則252時間を限度とされること。
  - ③ 休息期間については原則13時間以上（トラックにあっては車内ベッドでの休息を除く）とし、運転者の住所地での休息期間がそれ以外の場所での休息期間より長くなるよう徹底されること。
  - ④ 運輸業をすべての労働者と同様に労働時間の上限規制を直ちに適用されること。
2. トラックの産業別最低賃金（特定最賃）について、全国一律の産業別最低賃金制度として確立するための法的整備をおこなうこと。
3. 各事業者が法令遵守による安全運行を確保するために、監査体制を強化されること。そのための人員を確保されること。

以上



大阪労働局長 殿  
大阪地方最低賃金審議会会長 殿

全大阪労働組合連合会(大阪労連)  
議長

## 最低賃金時間額 1500 円以上への引き上げ及び、全国一律最低賃金制度の法制化と最低賃金審議会の公開性を求める要請書

新型コロナウイルスにおける猛威は一向に衰えず、変異株による新たな感染拡大も相まって、日本経済は過去にない深刻な状況に陥っています。この不況を克服するには、賃金を底上げし、内需を拡大することが必要です。最低賃金を大きく引き上げ、地域間格差を解消することが求められます。にもかかわらず、昨年新型コロナウイルス感染拡大による経済状況を理由に「雇用を優先」と、大阪では17年ぶりに最低賃金の引上げを凍結、時間額964円に据え置かれました。しかし、全国的に見てみると47都道府県中、引き上げを行わなかった都道府県は、北海道・東京・静岡・京都・広島・山口と、大阪であり、たったの7地方のみで、ほとんどの県は引き上げを行いました。

コロナ禍によって最も悪影響を受けているのは、その最低賃金近傍で働く非正規労働者です。医療従事者や保育士、介護士、非正規の公務員、スーパーやコンビニの店員など、コロナ感染のリスクを負いながら、それでも働かないといけないエッセンシャルワーカー、社会的に不可欠な労働者らの多くが非正規であり、最低賃金レベルで働いています。こういった労働者はただでさえ低賃金であるにも関わらず、最低賃金も上がらないとなれば、生活は苦しくなるばかりで、コロナ禍の中、社会のために働いているのに全く報われない、つまり苦しい人達がさらに苦しくなるように、経済的不振のしわ寄せをこうむる方向にさらされています。

日本の最低賃金制度は、地域別にランク分けされ、諸外国に大きく見劣りする低水準に置かれています。地域間格差が広がり、最低賃金の低い地方では若者が都心へ流出するため、大きな問題となっています。私たちは、普通に働けば人間らしい生活ができる最低賃金の水準と全国一律最低賃金制度を求めています。それに至る過程として、大阪地方の最低賃金を、今すぐ1,500円以上に引き上げ、格差を是正することで人口減少社会に歯止めをかけ、地域経済をあたためる確かな道となります。

大阪労連は、全国一律最低賃金制度確立の政策提起をはじめ、最低賃金生活体験・生活証言運動などを通じて現行地域別最低賃金の不当な低さを告発し、法定最低賃金の大幅な引き上げを求めてきました。更には、最低賃金審議会の労働者委員を推薦し、貴職に対し公正・公平な任命を要請してきましたが、明確な理由も示されずに排除されるなど、不公正な任命が今も続いています。また、専門部会の公開も要請してきていますが、未だ実現していません。

以上のことから最低賃金決定に関わるすべての審議会・専門部会の公開と、中小企業への支援を踏まえた最低賃金の大幅な引き上げを強く求めます。つきましては、下記事項の実現を要請致します。

### 記

#### 1. 大阪地方最低賃金審議会委員の任命について

- ① 任命根拠及び、任命に至るまでの手順・経過について、決定に至るまでの話合い（会議、論議）は、いつ・どこで、どのようなメンバーで行われたのか、明らかにすること。
- ② 審議会委員立候補者の面談はなぜ実施されなかったのか、理由を明らかにすること。
- ③ 任期途中の欠員とならないよう確認は行ったのか。万一、途中で欠員が発生した場合、当初立候補者から順次任命することとし、退任した組織からの任命は行わないこと。

## 2. 最低賃金額について

- ① 大阪府最低賃金を、時間額 1,500 円以上、日額 12,000 円以上、月額 24 万円以上に引き上げること。
- ② 生計費原則に基づく最低賃金額を決定すること。

## 3. 最低賃金審議会専門部会の民主性・公開性について

- ① 審議会、専門部会の委員選任については、公正・民主的に任命すること。
- ② 最低賃金審議会専門部会の傍聴を認め、専門部会で配布される資料・議事録を公開すること。
- ③ この間行っている実施調査についても内容や結果の報告及び調査に係る資料など開示すること。また、最低賃金で働く者の実態調査も行うこと。
- ④ 現場労働者の声を反映させるべく、希望者による意見陳述の機会等を継続・拡大すること。
- ⑤ 最低賃金審議会での意見陳述時間を 10 分に延長すること。また最低賃金法や労働基準法の適用除外を訴える団体からの意見陳述は、金額改正の審議を行う場という趣旨から外れているため控えること。

## 4. 最低賃金法の改正について

- ① 地域別のランク分けを廃止し、全国・全産業一律の最低賃金制度を確立すること。
- ② 最低賃金の日額、月額設定を復活させること。

## 5. 中小企業・小規模事業者への支援について

- ① 最低賃金の引き上げを円滑に実施するため、中小企業に対する支援策として、最低賃金の引上げを保障する特別な財政措置を行うこと。
- ② 単価の不当な切り下げなど大企業の下請いじめを正し、コストが価格に適正に反映される仕組みを整備すること。

## 6. 監督官の増員および監督行政の強化について

- ① 監督官を増員すること
- ② 最低賃金額の周知徹底を強化し、最低賃金違反の指導を強化すること。

以上

2021年 4月 7日

厚生労働省  
大阪労働局  
局長 木暮 康二 殿

## 2021年度 交通運輸産業政策制度要求申し入れ

近畿地方交通運輸産業労働組合協議会

議長 柴田 忠 義

近畿地方交通運輸産業労働組合協議会

トランスポート部会

部会長 東 忠 義

大阪交通運輸産業労働組合協議会

トランスポート部会

部会長 山口 善 義

大阪労働局におかれましては、業界の発展に向けて日夜ご奮闘されていることに、心より敬意を表します。

さて、トラック運輸産業は新型コロナウイルス感染症が拡大する中において、日本経済を支え、国民生活を守るために輸送業務を励行しているにも関わらず、運転者は誹謗中傷を受け、事業者においては輸送量が減少している中でも雇用を守るために懸命の努力を続けています。

このような状況下において、2018年6月29日には「働き方改革関連法」が、同年12月8日には「貨物自動車運送事業法の一部改正法」がそれぞれ可決・成立し、トラック運輸産業を取り巻く環境は変貌を遂げつつあります。とりわけ、後者は業界労使一体となって取り組みを展開し、厳しい国会情勢において法案を全会一致で成立させたことにより、トラック運輸産業の働き方改革の大きな潮流を業界内外に強く印象付けました。そして、荷主対策の深度化に向けた施策や、昨年4月24日には国土交通大臣による「標準的な運賃」が告示されたものの、コロナ禍の影響により、事業者や荷主に対する「標準的な運賃」の意義等の浸透が遅れている状況にあるのは、非常に残念な限りです。

一方で、働き方改革関連法による時間外労働の上限規制の一般則が2019年4月に、中小企業への適用も2020年4月に施行され、事務職やフォークリフトのオペレーターなど運転職以外の職種に対して適用となりました。また、5年間適用が猶予されている自動車運転業務についてもすでに2年が経過する中で、改善基準告示の見直しの論議がスタートしました。

私たち近畿交運労協トラック部会は、トラック運輸産業の産業別労働組合として、産業の健全な発展、業界の底上げ、そして働く者の生活の安定と地位向上を希求しています。そのためには、改正事業法の「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」による輸送秩序の確立や公正競争の確保、「荷主対策の深度化」「標準的な運賃の告示制度」による適正運賃の收受や取引環境の改善を進め、賃金の向上や労働環境の改善を実現することが急務であると考えます。

日本経済を支え国民生活を守るためにも、このトラック運輸産業が若年層を中心とした人材確保につながる魅力ある産業とするために、課題を共有しつつ、その解決にむけて胸襟を開いて情報交換する、政策制度要求の場に強く期待を持っているところです。

つきましては、以下のとおり「2021年度交通運輸政策に関する要請」を取りまとめましたので、申し入れ致します。

大阪労働局におかれましては、要請内容に対しまして十分にご検討をいただき、これらの政策要求実現のために格段のご尽力をいただきますようお願い申し上げます。

## 1. 新型コロナウイルス感染症への対応について

(1) 新型コロナウイルスは、いまだに日本を含め各国で感染終息の見通しが立たず、運輸産業では輸出入貨物の大幅な減少の他、国内においても工業製品等の取り扱い数量の減少を始め、引越、外食産業、観光産業に関連する配送業務などが減少し、雇用の維持はもとより事業の存続すら危機的状況に至っている。運輸産業は社会インフラの機能を有するとともに、また地域社会・経済にとっても必要不可欠な産業であることはいままでの間もない。とりわけ、こうした影響が長期化すれば、経営面のみならず、人材流出による悪影響も懸念される。

したがって、社会インフラとしての運輸産業の維持・存続と労働者の雇用維持に向け、雇用調整助成金の特例措置を収束まで延長することはもとより、従来の資金繰り支援に加えて、困難を極める産業に対する「事業の維持可能給付金（仮称）」の創設など、新たな経済的支援を推進されたい。

(2) トラックドライバーは「エッセンシャルワーカー」であり、不特定多数の方との接触や、複数の県をまたいでの輸送など、絶えず感染リスクに対するストレスを抱えながらも、物流を止めてはならないという使命感のもとでトラック輸送は継続されている。しかし、特に首都圏・近畿圏のドライバーとその家族に対する差別・偏見・誹謗中傷は、依然として後を絶たない。

「エッセンシャルワーカー」に対する差別・偏見・誹謗中傷の撲滅に向けて、貴省から早急に強力なメッセージを発信されたい。また、国や関係機関にも正確な情報発信と力強い支援策を推進されるよう要請されたい。

(3) 「エッセンシャルワーカー」への安全衛生対策について、新型コロナウイルスのみならず、今後発生が危惧される感染症に対し、マスクやアルコール消毒剤など衛生用品の確保と優先配布に加え、PCR 検査や抗体検査、ワクチンなどの優先的・無料対応に配慮されたい。

(4) ワクチン接種について、副反応やアレルギー等の事情により接種しない方・できない方も想定される。接種しない方・できない方に対する職場での偏見・差別、誹謗中傷等が生じることのないよう指導されたい。また、ワクチンの有効性や危険性に関して、個人が正しく接種の判断ができる情報を提供されたい。

(5) 運輸産業は経営基盤も脆弱な中小企業が多く、上記のような状況が続くと、労働者に対する賃金の引き下げや人員整理、企業倒産による失業などを惹き起すことが危惧される。運輸産業は、他産業以上に人手不足が顕著な業界であり、これ以上の雇用の損失は産業の存続そのものが危ぶまれる。したがって万一の雇用問題に備え、関係省庁とも連携し速やかに対応窓口を設置されるとともに、産業内における労働力の確保に向けて取り組まれたい。

## 2. 改正労働基準法への対応について

労働基準法が改正され、2024年4月から自動車運転業務の時間外労働の上限は年間960時間となるが、低賃金・長時間労働という過酷な労働条件のもと、依然として過労死等が多発する中で、トラック運輸産業は、深刻な労働力不足に直面しており、労働条件の改善は喫緊の課題となっている。

したがって、改正法の厳格な運用はもとより、引き続き、「ホワイト物流」推進運動等の労働時間短縮に向けた環境整備の促進を図り、早期に一般則が適用されるよう、具体的な施策展開と強力な指導を行われたい。

### 3. 監督・監査業務の実効性の向上について

現在の監督体制では、トラック事業者数を鑑みると対応しきれていないのが現状である。ついては、より効率的な監督・監査の手法として、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の導入、及び機器設置に対する補助制度の拡充について検討されたい。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、悪質事業者に対する罰則を強化されたい。

### 4. 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

女性ドライバーの確保・育成について、設備投資を行うだけの経営体力が事業者にないため、十分に進んでいない実態がある。ついては、女性が働きやすい労働環境を整備する際への支援策として、厚生労働省所管の両立支援等助成金制度があるが、本制度の拡充など実効性ある取り組みを省庁横断的に展開されたい。

### 5. 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に関する政府行動計画」について

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で確認された「直ちに取り組む施策」および政府行動計画の実施に際して、以下の施策を検討されたい。

- (1) 長時間労働の是正により賃金水準が低下したのでは、ドライバーの生活が維持できないとの声が現場から上がっている。

ドライバーの賃金等については、国土交通省が「標準的な運賃」を告示し、事業者による適切な運賃・料金の収受を原資にその改善をはかるよう取り組んでいるところであるが、貴省においても、時間外労働の上限規制における近い将来の一般則（年720時間）の適用を念頭に、長時間ありきの賃金制度の改善に向けて、何らかの所定内賃金水準の指標を示されたい。

あわせて、歩合給中心の賃金制度では、繁閑で大きく収入が異なり、さら

に、病気や怪我により収入が著しく変動することとなる。また、時間管理もなされていない完全運賃歩合制（出来高制）や、個人償却制度なども散見されることから、改善基準通達（6割の保障給）の厳格運用を徹底するとともに、問題のある賃金制度の改善に向け指導を強化されたい。

- (2) その大半が中小零細規模の企業であるトラック業界における無秩序な競争や、労働組合も無い状況下での一部の事業者によるコンプライアンスの軽視が、これまで地域別最低賃金違反が後を絶たない背景となっていた。

しかし、最低賃金違反に対する社会の視点は変わりつつあり、刑事・民事の両面から不適正事業者が追及される事案が増加している。

一方で、特定（産業別）最低賃金は、労使のイニシアチブで産業・職種の時間あたり賃金の最低ラインを引くことで、その未払いに対する刑事・民事上の抑止力が発生することから、運送コストの一定の比重を占める時間あたり賃金に対する、合法的なカルテルとして機能することができる。また、その設定は、都道府県単位に限らず、複数の都道府県単位、あるいは全国一律でも可能である。

特定最低賃金の導入は、運賃水準の確保にも繋がることから、労使関係の安定のみならず、事業の公正競争確保の役割を果たすものであるが、現時点では高知県で910円（一般貨物自動車運送業）が設定されているのが唯一の事例である。営業区域規制のない現状において、各地方の経済圏に対応した、より大きな範囲での設定が効果的である。

具体的には、現在設定されている高知県の一般貨物自動車運送業の特定最低賃金額を基本に、全国ミニマムとして中央労使（産別本部と全日本トラック協会）で設定、あわせて、各地方経済圏の実態に応じて、地域の労使（産別の都道府県組織と都道府県トラック協会、複数の都道府県単位を含む）で全国ミニマムを上回る特定最低賃金を設定することが有効と考える。

については、「産業別最低賃金制度の確立に努める」との貨物自動車運送事業法制定時の附帯決議も踏まえ、特定（産業別）最低賃金の新設は労使で取り組むとしても、審議の前提となる公正競争ケースの申し出の要件の判断に際しては、そのハードルも含めて、行政としての最大限の支援策を講じられたい。あわせて、事業者団体と特定最低賃金に対する理解を深める場を設置されたい。

- (3) 過労運転の防止を定めている輸送安全規則（貨物自動車運送事業法に基づく省令）第3条第4項において、「休憩又は睡眠のための時間及び勤務が終了した後の休息のための時間」を十分に確保するよう事業者が勤務・乗務時間を定めて運転者に遵守させなければならない、とされている。

副業について、政府は普及促進する方針であり、2020年9月、「副業・兼業の促進に関するガイドライン」の改定が行われたが、ドライバーの場合、副業によって休憩・休息のための時間の確保の状況の把握が困難となるおそ

れがあり、過去には、副業を起因としたトラックドライバーの睡眠不足から、高速道路での多重追突により、多くの死傷者を生ずる事故が発生している。また、ドライバー等が副業を希望する主な理由は賃金所得の補填であり、「標準的な運賃」等適切な運賃・料金の確実な収受により、まずは本業の賃金等を引き上げることが、必要と考える。

については、副業に関して、過労運転防止等の観点から労働組合として原則反対のスタンスであり、厚生労働省としても同様の考えのもと、事業者への注意喚起や指導に取り組まれない。

そして、例外的にドライバーが副業する場合においても、事業者の責任で本来業務と合わせて改善基準告示に適合するよう強く指導されたい。

(4) 労働基準法第 40 条及び同法施行規則第 32 条で規定される「長距離にわたり継続して乗務するもの」のうち、自動車の運転にかかわるものの休憩時間に関する規定は、改善基準告示の連続運転時間経過後の運転中断中に貨物の積み降ろしが行われる実態等も踏まえ、第 2 項と同様に、休憩時間相当の場合に限るものとされたい。

(5) 改善基準通達（基発第 93 号）の以下の項目を告示化されたい。

- ・ 累進歩合の禁止
- ・ 手待ち時間は労働時間であること
- ・ 歩合給が採用されている場合には、労働時間に応じ、固定給と併せて通常の賃金（時間外・休日手当を含む 3 ヶ月の平均賃金を総労働時間で除したもの）の 6 割以上の賃金が保障されるよう保障給を定めること

(6) 貴省では、国土交通省との連携強化や相互通報制度の拡充、合同監査・監督の実施等により、労基法・改善基準違反を端緒とした処分事業者の発生など一定程度の成果を上げているが、いまだに違反事業者は後を絶たない実態にある。したがって、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関との連携強化を一層強化されたい。

## 6. **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**

教育訓練給付制度において、営業用自動車の運行に資する準中型～大型、けん引免許、及び各種 2 種免許取得講座を特定一般教育訓練講座に指定されたことを評価する。運輸業界における人手不足は依然として深刻な状況であることから、引き続き、制度の一層の充実化に取り組まれない。

## 7. **外国人労働力の対象業務の拡大と営業用車両の運転業務への導入について**

2019 年 4 月 1 日、外国人労働者の受入れ拡大に向けた出入国管理法（入管法）が改正（一部の規定を除く）されたが、依然として賃金の未払いや労働時間管理の適正化、健康診断の実施状況などで多くの問題が発生している。

一方、自動車の運転業務は、深刻な人手不足にあり、貨物・旅客自動車運送事業はもとより、建設業においても資材の運搬や建設機械の操作をはじめ幅広い需要があるが、ひとたび事故が発生すると多くの人的・物的被害が発生する業務である。外国人労働者（永住者など就労に制限がない者を除く）によるこれらの業務への従事は、言葉や習慣の違いによる事故惹起のリスクや事故発生後の対応、また、逃走により当該運転者への刑事・行政処分が形骸化する可能性もあり、我々道路を職場とする者はもとより、道路交通全体の安全を脅かす深刻な事態となるおそれが大いにある。そして、この懸念が顕在化してからは、対策を施すのは非常に困難である。また、外国人労働者であることを理由として、不当に安い賃金や低い労働条件で働かせるべきではなく、国内労働者との均等待遇を確保することも大前提である。

加えて、コロナ禍において、外国人の技能実習生の日本への新たな受け入れが出来なくなっており、技能実習生を活用していた分野では人手不足が深刻化しているが、営業用車両の運転業務（報酬を受けて自家用車両の運転業務を行う場合を含む）はコロナ禍においても必要不可欠な職業であり、外国人労働者に頼ることは、不測の事態において貨物・旅客自動車運送事業が止まることになるのではないかという新たな問題が明らかになった。

したがって、営業用車両の運転業務への導入については慎重に対応されたい。

## 8. 違法労働者出向・派遣への取り締まり強化

コスト削減を目的に子会社で採用して、即親会社へ派遣する雇用形態が横行している。これは、出向ならば職業安定法の禁ずる「労働者供給事業」、派遣ならば違法派遣である「専ら派遣」に該当するとともに、抵触日等の派遣規制も守られていない状況で問題が多いことから、行政からの監査強化を図られたい。

以 上



コロナ禍だからこそ、生活改善・経済の好循環に向けた、生活保障賃金の確立を！  
大阪府の最低賃金（964 円/時）の大幅引き上げを！  
全国一律最低賃金制度の創設と、時間額 1,500 円を求める要請書

大阪地方最低賃金審議会会長 殿  
大阪労働局局長 殿

● 要請趣旨 ●

新型コロナウイルスの感染拡大により、経済への打撃は世界規模に及び、日本でもそのシワ寄せは、不安定雇用である非正規労働者、すなわち時間給労働者への雇用環境などに最も悪影響を与えています。コロナ禍以前から既に、労働者の4割が非正規雇用となり、年収200万円以下のワーキング・プアと呼ばれる貧困層が1000万人を超える高水準となって、低賃金で不安定な仕事にしか就けず、結婚、出産・育児ができない人が増え、少子高齢化がますます進行し、社会基盤を硬直化させていることから、この状況を一刻も早く打開する必要があります。

政府は、経済の好循環を実現するには「賃金の引き上げが必要」と認めながら、昨年はコロナ禍を理由に中央における最賃引上げ目安を凍結しました。地域別最低賃金は最も高い東京で1,013円ですが、低い所は7つの県が792円と未だ800円にも届かず、大きな格差があります。大阪府の最低賃金は、昨年十数年ぶりに引き上げが行われず、964円に据え置かれました。この金額では、フルタイムで働いても、月額15万円程度の手取りしかなく、『健康で文化的な最低限度の生活』はできません。また、地域間の格差は労働力の地方から都市部への流出として、地方では深刻な問題となっています。地域経済の再生には、地域間格差の是正と最低水準の大幅な引き上げが必要です。

これまでの法人税の減税などで、大企業の内部留保はコロナ禍においても貯まっていく一方、個人消費は落ち込み、実質賃金も引き下がっています。真の「経済再生」を実現するには、中小企業への経済支援、下請け単価の改善を図り、最低賃金を引き上げることは特に重要です。人間らしく生活できる最低賃金額を基本に、生活保護基準、年金、下請け単価、家内工賃、課税最低限度額等を整備すれば、誰もが安心して暮らせる社会をつくるのが可能です。全労連などが実施している「最低生計費試算調査」は、東京や京都、福岡や広島など多くの都府県で実施され、結果として“人間らしく暮らせる”ためには、全国どこでも時給1,500円の早期実現が必要だということが示されています。

コロナ禍だからこそ、最低賃金を大幅に引き上げ、内需の拡大で経済の好循環を実現させることが必要です。については2021年の最低賃金改定にあたり、下記事項が実現されるよう、貴職のご尽力をお願い致します。

● 要請事項 ●

1. 最低賃金の地域間格差をなくし、全国一律の最低賃金制度の創設をめざすこと。
2. 最低賃金時間額を1,500円へと引き上げること。
3. 全国一律最低賃金制度は、年金支給額、下請単価、業者や農家の自家労賃などに連動させ、ナショナル・ミニマム（国民生活の最低保障）の基軸とすること。
4. 最低賃金は、時間額だけでなく、日額、月額も明示すること。

2021年 2月 15日

住所 大阪市浪速区救津西1丁目4番11号

団体・代表者名

大阪交通運輸労働組合  
共 闘 会 議  
議 長 南 修 三

[取扱団体] 大阪春闘共闘委員会／全大阪労働組合総連合



コロナ禍だからこそ、生活改善・経済の好循環に向けた、生活保障賃金の確立を！  
 大阪府の最低賃金（964 円/時）の大幅引き上げを！  
 全国一律最低賃金制度の創設と、時間額 1,500 円を求める要請書

大阪地方最低賃金審議会会長 殿  
 大阪労働局局長 殿

● 要請趣旨 ●

新型コロナウイルスの感染拡大により、経済への打撃は世界規模に及び、日本でもそのシワ寄せは、不安定雇用である非正規労働者、すなわち時間給労働者への雇用環境などに最も悪影響を与えています。コロナ禍以前から既に、労働者の4割が非正規雇用となり、年収200万円以下のワーキング・プアと呼ばれる貧困層が1000万人を超える高水準となつて、低賃金で不安定な仕事にしか就けず、結婚、出産・育児ができない人が増え、少子高齢化がますます進行し、社会基盤を硬直化させていることから、この状況を一刻も早く打開する必要があります。

政府は、経済の好循環を実現するには「賃金の引き上げが必要」と認めながら、昨年はコロナ禍を理由に中央における最賃引上げ目安を凍結しました。地域別最低賃金は最も高い東京で1,013円ですが、低い所は7つの県が792円と未だ800円にも届かず、大きな格差があります。大阪府の最低賃金は、昨年十数年ぶりに引き上げが行われず、964円に据え置かれました。この金額では、フルタイムで働いても、月額15万円程度の手取りしかなく、『健康で文化的な最低限度の生活』はできません。また、地域間の格差は労働力の地方から都市部への流出として、地方では深刻な問題となっています。地域経済の再生には、地域間格差の是正と最低水準の大幅な引き上げが必要です。

これまでの法人税の減税などで、大企業の内部留保はコロナ禍においても貯まっていける一方、個人消費は落ち込み、実質賃金も引き下がっています。真の「経済再生」を実現するには、中小企業への経済支援、下請け単価の改善を図り、最低賃金を引き上げることは特に重要です。人間らしく生活できる最低賃金額を基本に、生活保護基準、年金、下請け単価、家内工賃、課税最低限度額等を整備すれば、誰もが安心して暮らせる社会をつくるのが可能です。全労連などが実施している「最低生計費試算調査」は、東京や京都、福岡や広島など多くの都府県で実施され、結果として“人間らしく暮らせる”ためには、全国どこでも時給1,500円の早期実現が必要だということが示されています。

コロナ禍だからこそ、最低賃金を大幅に引き上げ、内需の拡大で経済の好循環を実現させる必要があります。については2021年の最低賃金改定にあたり、下記事項が実現されるよう、貴職のご尽力をお願い致します。

● 要請事項 ●

1. 最低賃金の地域間格差をなくし、全国一律の最低賃金制度の創設をめざすこと。
2. 最低賃金時間額を1,500円へと引き上げること。
3. 全国一律最低賃金制度は、年金支給額、下請単価、業者や農家の自家労賃などに連動させ、ナショナル・ミニマム（国民生活の最低保障）の基軸とすること。
4. 最低賃金は、時間額だけでなく、日額、月額も明示すること。

2021年 月 日

氏名	住所
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

[取扱団体] 大阪春闘共闘委員会／全大阪労働組合総連合

この署名用紙は、大阪地方最低賃金審議会に提出します。要請以外の目的に個人情報を使用されることはありません。

