

| | |
|--------------|---|
| 9-(1) | 企業の雇用維持に対する支援策 |
| 要望の視点 | 3.その他 |
| 規制の根拠法令 | 雇用保険法 |
| 要望の具体的内容 | <p>直接被災など経済的理由を伴わないために、現行の雇用調整助成金の対象外となる休業等に対し、一般財源で賄われる基金を通じて企業の雇用維持の施策を助成する仕組みの創設</p> |
| 規制の現状と要望理由 | <p>・雇用調整助成金の本来の趣旨や、財政状況等を勘案すれば、経済上の理由によらないものについて適用を拡大することは難しいが、一方で事業活動の縮小に直面しながらも、休業等により雇用維持を行なおうとする企業努力に対し、国としての支援策を講じることが必要不可欠である。</p> <p>・そこで、現行の雇用調整助成金の対象とならない休業等に対し、一般財源を活用して支援する仕組みを創設すべきである。その際、例えば以下のような事情を伴う事業活動の縮小に際して対象としていくことが考えられる。</p> <p>①直接被災を理由とする休業 ②原発災害に伴う避難区域における休業 ③電力の使用制限に伴う休業</p> <p style="text-align: right;">等</p> |
| 制度の所管官庁及び担当課 | 厚生労働省職業安定局 |

| | |
|--------------|---|
| 9-(2) | みなし労働時間制の緩和 |
| 要望の視点 | 2.復興 |
| 規制の根拠法令 | 労働基準法第32条 |
| 要望の具体的内容 | 災害復興に向けた現地支援を会社として派遣した場合に、緊急対応等、労働時間の把握が困難な状況が想定されるため、被災地域支援に限定してみなし労働時間制の適用を緩和していただきたい。 |
| 規制の現状と要望理由 | みなし労働時間制の適用が厳格化されているが、災害復興支援においては、現地指揮による即時判断・行動が重視され、会社上司の指示命令が及ばないこと、また、電力供給が安定しないことを背景に労働時間の判定が難しいことを考慮し、みなし労働時間制の適用をお願いしたい。 |
| 制度の所管官庁及び担当課 | 厚生労働省 |

| | |
|--------------|--|
| 9-(3) | 被災地への長距離輸送に関わる乗務員の労働基準緩和 |
| 要望の視点 | 3.その他 |
| 規制の根拠法令 | 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準 (労働基準法関係基準 平成元年労働省告示第7号) |
| 要望の具体的内容 | <p>被災地企業へのガス及び資材等の納入に際し、近隣拠点の在庫状況等により遠方の拠点より配送せざるを得ないケースが考えられます。このような場合、長時間労働等、運転手の労働基準に抵触する恐れがあるため、労使協議の上、時限的に規制を緩和することを要望致します。</p> |
| 規制の現状と要望理由 | <p>現状の規制では、上記法令第4条により、「1日についての拘束時間は、13時間を越えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても最大拘束時間は16時間とすること」等、乗務員の労働時間を規定しています。</p> <p>また2人乗務の場合においても、拘束時間は20時間以内との規定がありますが、これらの法律は被災地への物資輸送において障害となっております。</p> <p>具体的に起こりうるケースとしては、被災地のガス需要が増加し、在庫状況によっては西日本から応援するケースがございますが、その際タンクローリー乗務員に対するこれらの規制が障害となり、物流が遅延することが考えられます。</p> <p>被災地への迅速な物資輸送のために乗務員に対する関係基準の緩和を要望致します。</p> |
| 制度の所管官庁及び担当課 | 厚生労働省 労働基準局 |