

# NPO法人 非正規労働相談センターひろしま 通信

第 25 号 2024 年 3 月 15 日

〒732-0057 広島市東区二葉の里1-3-16 吉村ビル2階

フリーダイヤル **0120-501-581**

☎ 082-262-3751 FAX 082-264-2310  
Eメール [roso34@ybb.ne.jp](mailto:roso34@ybb.ne.jp)

## メンタル労災について 学習会を開催！

職場においてパワハラやセクハラなど様々なハラスメントが問題となり、それに伴って心理的負荷も増え、精神のバランスを崩す労働者も増えている。こうした問題について少しでも対応できるように学習会を開催しました。



NPO法人非正規労働相談センターひろしまは、1月20日、広島市東区民文化センターにおいて、スクラムユニオン・ひろしまと共催で「メンタル労災をなくして明るい職場を！」をテーマに定期学習会を開催した。

講師は、アスベスト問題、精神疾患やパワハラ問題、公務災害問題などに精力的に取り組まれている、ひょうご労働安全センター専務理事(専従)の西山和宏さんをお願いした。

西山さんは、「職場のハラスメント相談と

**ホームページは「NPO 非正規 ひろしま」で検索！**

労働組合・ユニオンの役割」と題して、ハラスメント対応の基本、ハラスメントの定義、労災認定要件、業務による強い心理的負荷、認定基準改正のポイント、新労災認定基準におけるパワハラについて、パワハラ以外の新認定基準のポイントについて、厚労省作成の「業務による心理的負荷評価表」を参考にわかりやすく説明された。

講演を通して、印象に残ったのは、メンタル相談を受ける際の心構え、基本は傾聴であり、聞きながらメモして最後に質問する。その時に職場の人間関係を把握することが大切だということ。そして、相談を受ける側が疲弊しないように注意することも大切で、20分聞けば概要はわかるし、長くなっても40分が区切りの目安になる。これが受ける人の心のケアにもなる。また個人の携帯番号はメンタル相談者には教えないなどの工夫も必要だと指摘された。

さらに、ユニオンの相談活動は「悩みの

相談室」ではない。働くものの労働条件・労働環境を改善する取り組みである。個人の問題ではなく、職場の働き方、職場環境の問題、労働問題である。いかに組合に組織化していくかが組合の課題だ。これらは、長年メンタル相談を担ってこられたからこそ言える貴重な心構えだと思った。

今回の学習会は、今後のメンタル相談に活用できるとても有意義なものであった。お忙しい中、講演を引き受けていただいた西山さんに改めて感謝します。



講師の西山さん

## <闘いの現場から>

スクラムユニオン・ひろしま からの報告

# 沖縄のフィリピン技能実習生からSOS!

## 各地の支援団体、運動体、労働組合の連携で劇的に救出!

1月15日、山口県のキリスト教会から「暴力を受けている実習生がいる。助けてあげてください」という連絡があった。直ぐさま、実習生にFB(フェイスブック)で連絡をとった。

概要は次の通りである。昨年10月来日し、11月15日に沖縄県那覇市の型枠大工の会社で働き始めた。日本人7人、実習生6人で、初めて実習生を受け入れた企業である。2週間経った頃から、日本人労働者Mからの暴言、暴力が始まった。ヘルメットを被っていたとはいえ、鉄のハンマーで頭をたたかれる。「道具をとってこい」と言われたが、その道具が見つからずにもどいたら、思い切り股間を蹴り上げられた。痛くて転げ回り、涙を流して泣いているのを見て、Mは笑っていた。病院にも連れて行ってもらえず、2日後、仲間がこっそり病院に連れて行ってくれた。暴言の数々は、「バカヤ

ロー、働く気がないならフィリピンに帰れ」「お前たちのことは好きじゃない」「フィリピン人なんか雇うんじゃない」といったもので、ここに書き切れないほどあった。また、仕事で使う道具、安全靴などはすべて古い物だった。また、契約書には土・日休みとなっているのに、土曜日に4人が休んだら、手でたたかれたり、ロープでたたかれたりした。リーダー格の1名は次の月曜日、火曜日と仕事をさせてもらえなかった。

社長にはすべて話したが取り合ってもらえず、送り出し機関にも伝えしたが「我慢しろ」「殴られるのは日本ではふつうのことだ」と言われた。監理組合の担当者はベトナム人で、言葉が通じず、役に立たなかった。

数え上げればきりがながい、以上が働き始めて2ヶ月半の間に起こった事実の概要である。彼らは、ここにいたら自分たち

はどうなるかわからない、もっとちゃんと働けるところに移りたいと訴えていた。

暴力を受けているので、まずは身柄を確保する計画を立てた。移住連の鳥井さんの紹介で、沖縄平和運動センターKさんの協力を得て沖縄から脱出した。福岡空港でスクラムユニオンの土屋書記長が待ち受け、博多の宿泊施設に1泊した。翌日、北九州ユニオンの協力で、福岡入管、福岡実習機構に行き、事情を説明した。事業主や管理団体が「失踪」などと騒ぎ立てないようにするためと転籍に向けての了解を得るためである。その後、新幹線に乗り、用意した宿泊施設に向かった。

翌日から次のステップへと移った。一つは転籍である。幸い広島で型枠大工の会社が見つかった。技能実習生を受け入れた経験もあるということで、連絡を取り、事情を話した。監理団体を教えてもらい、企業と本人たちとの面接をしてもらえらることとなった。面接はとても良い雰囲気で行われ、後日正式に採用するとの連絡があった。まずは、ひと安心である。現在は、大阪にある新しい監理団体の研修施設に移り住み、日本語の勉強をしながら、手続きが完了するのを待っている。

スクラムユニオン・ひろしま書記長  
土屋みどり

## 賃金・ハラスメントなんでも労働相談ホットライン を取り組みました



賃金・ハラスメント、何でも労働相談 ホットライン

3月8日(金)9日(土)の二日間にわたって、労働相談ホットラインを行なった。8日には、相談電話が6件、来所相談が3件、9日には相談電話が4件、来所相談が4件あった。都合、相談電話が10件、来所相談が7件という結果であった。今回の特徴は、解雇問題の相談が多かったというところにある。10件のうち、5件が解雇問題であった。ここ1、2年の傾向が主にパワハラ問題であったことを考えると大きな違いである。

なぜ、このような結果となったのかにつ

いては、よくわからないが、いまの世相を反映しているのかもしれない。それと、今回来所相談が多かったのは、この間相談を受けている組合員との打合せを入れたことが反映している。執行部をはじめ、多くのスタッフが事務所に詰めているのであるから、こうしたやり方は有効である。今後とも、こうしたやり方を取っていく必要があるだろう。

今回の労働相談にあたっては、中国新聞と毎日新聞が事前告知をしてくれた。そして、当日は広島テレビが取材してくれて、



夕方のニュースで流してくれた。ニュースが流れるとすぐに2件ほど相談電話が鳴った。われわれの労働相談はマスコミ報道に依拠しているところが多い。特に、最近の

特徴からするとテレビ報道がなされると相談電話が増大する傾向にある。それゆえ、労働相談を成功させようと思えば、今後もマスコミ対策を充実させる必要がある。

## はたして労働時間の規制強化は働く者の労働条件改善につながるか？！

郵政ユニオン 上関英穂

### 2024年問題とは？

物流の2024年問題とは、4月以降、自動車運転業務に関して、年間の時間外労働時間の上限が960時間に制限されることで生ずる諸問題のことをいう。一般的には、2019年施行の働き方改革関連法により時間外労働は年720時間までとされていた。だが、自動車運転業務や建設事業など、あまりにも実情がかけ離れている一部の業種で適用が5年間先延ばしされていた。それが今回の見直しとなったのだが、法と実情の大きな隔たりは残されたままで。詳細は省くが、1ヶ月あたり、1日あたりの拘束時間の上限も短縮され、勤務と勤務の間を9時間以上（本来は11時間）空けることや、連続運転は4時間までとし、間に10分以上の休憩を入れることなどが、罰則を設けるなどして厳格化された。

少子高齢化問題など人材不足による物流事業の機能不全が危惧されることから、国土交通省はこうした課題に適切に対応するため、荷主事業者や物流事業者へのガイドラインを策定し効率化等を促している。また、国交省の資料によると、トラックドライバーを全産業と比較すると、年間労働時間は約2時間長く、年間所得額は約1割低い。有効求人倍率は約2倍とされている。長時間労働の主な要因としては、長い運転時間、荷待ち時間や荷役作業に時間がかかる等があげられている。こうした点を改善するのが狙いのようだ。

### 郵政の現場では？

広島郵便局（郵便局の物流拠点の一つ）で長距離ドライバーに話を聞いてみた。郵便局では日本郵便輸送という会社が

「運送」の元請けとなり、自社のトラックで運ぶものと部外に発注するものとの振り分けているが、近年は社員の高齢化とともに自社運行が減り、県内や隣接県への運送便を除く長距離便のすべてが下請け会社による運行となっている。近距離の運送便も半数程度は下請化されている。

4月からの変更について、全国に営業所を持つ運送会社は別としても、地方の小さな運送会社では3月の今になっても、この見直しにどう対応するのか定まっていないところもあるようだ。関東地方まで往復するドライバーは「向こうで24時間休んでから戻ってこい」と会社から言われたそうだ。乗務回数が減るのか尋ねたが「わからない」と答える。また別のドライバーは「4時間以内に必ず休めと会社から言われているが、みんなが休むようになると高速道路のパーキングでタイミングよく駐車スペースが空いているから心配だ」と言う。大型トレーラーのドライバーは「今でも駐車スペースがなく路肩に停めてトイレだけ済ませて走ることもある」そうだ。荷主や物流業者の取り組み以上に、国の取り組みが一番遅れているのかも知れない。

運送便が大幅に遅れることから、日本郵便もゆうパックの翌日配達を見直すことにしている。数字上は労働時間や拘束時間の上限規制が強化されたが、実際に出発して業務終了までの時間は大幅に増えることになる。今回の見直しでドライバーの負担が本当に軽減されるかは疑問である。国交省の資料からは読み取れないが、小さな運送会社の長距離ドライバーで60歳を超える高齢者の比率は高い。若い人たちにとって希望が持てる改革でなければ、小さな運送会社は淘汰されていくことになるのではないだろうか。