

衆議院議員 泉 健太 様

陳 情 書

現在、我々派遣添乗員は、インハウス系と独立系の合わせて約1万人が就業しています。そして、その9割以上が基本給の仕組みがなく、ツアー毎の契約のみで働いています。今回の新型コロナウイルスの影響で海外渡航の禁止勧告が出されたことにより、また、国内においても不要不急の外出自粛要請のため、すべての海外ツアーや国内の旅行、イベントなどがキャンセルとなり、派遣添乗員は皆、4月から完全失業状態が続いています。

救済措置には各企業が用意している融資や公的な貸付制度などがありますが、この先、返済見込みがない状態の失業者がお金を借り入れるということは出来ません。

また、会社都合での退職も認められず、仮に自己都合で退職した後に給付金を受け取った場合は、将来復職が認められません。それは不正受給となり、現行の制度では労働者も会社も罰則を受けてしまいます。

先頃、ANAの客室乗務員約6,400人が最長で1年間の休職を余儀なくされ、雇用調整助成金の対象となり、休業補償が支払われることになりました。我々の場合は完全に失業状態であるにもかかわらず、基本給がないこと、および、今後の労働予定が確定していないため、助成金の対象にはならず申請ができません。ハローワークの担当官の中には、「基本給がなければ、前年度の年収や直近3ヶ月の平均所得を参考に申請してみてもは」という意見もありましたが、最終的にはハローワークの窓口では判断が出来ず、国交省や厚労省より統一指針が出ない限り給付は難しいとのことでした。先日、4月から6月の雇用調整助成金の特例措置が発表となりましたが、上記の理由で申請できるかどうかは不透明のままです。過去の労働実績を参考に申請できるなどの統一指針が必要です。

最低限の生活を維持するための一時金の支給や、将来復職が予定される場合であっても、特例措置として失業保険の受給が認められれば、多くの派遣添乗員が救われます。社会保険料についても猶予措置ではなく、長期に渡り収入の激減が予想されるため、減免措置が望まれます。

私が契約しているインハウス系の添乗派遣会社は、契約は無期雇用となっていますが、無期雇用と言っても雇用が守られるわけでも、基本給があるわけでもありません。これは派遣法が改正されたときに、いわば派遣法をクリアするために無期雇用という名に変わっただけに過ぎないものでした。それでも無期雇用という契約形態は業界内では大変珍しく、同業他社では未だ有期雇用契約が多い、というのがこの業界の現実です。

我々派遣添乗員の業界平均年収は約230万円という、派遣業の中でも大変低い賃金で就業している職種というのが実情です。我々の窮状をご理解いただき、この緊急事態を派遣添乗員が乗り越えるための助成金の実現に、ぜひとも、ご尽力いただくことをお願い申し上げます。

令和2年4月9日

JATS 労働組合

執行会長 栗屋 潤

