

高倉 明



宮井 淳

少子高齢化、技術革新、グローバル化のさらなる進展など、取り巻く環境が大きく変わっていくなか、働く者にとってより働きやすい社会の実現、魅力ある産業の構築に向けて、密接に関わりあう自動車産業と損保グループ産業で働く仲間同士がより一層の連携を図り、多くの課題にともに挑戦していくことが必要なのではないか――。

こうした認識のもと、2019年2月、「取り巻く環境や環境変化を見据えて現在注力している政策」「より良い働き方をめざして」「産業の健全な発展に向けて」の3テーマについて、全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連）高倉会長と損害保険労働組合連合会（損保労連）宮井中央執行委員長が現在感じている率直な思いや考えなどを語りあいました。

特集対談

切る開いていくために
明るい未来を



1. 取り巻く環境や環境変化を見据えて 現在注力している政策

宮井：損保労連では、従来1年ごとの方針をたててきたのですが、少子高齢化・グローバル化・技術革新の進展・気候変動の影響による自然災害リスクの増加など、将来の環境変化に的確に対応していくことが必要不可欠との考えのもと、2018年に5年間の中期重点取組課題「Action2022」を策定しました。なかでも、技術革新は非常に影響が大きいと思っています。損害保険料収入の約半分を自動車保険が占める損保グループ産業において、足元でいえば、自動車保険の運転特性を保険料に反映する動きや、損害査定にAIを活用するといったことが起きています。また、長い目線では、自動運転車が複雑な電子部品を多数搭載していることにもなる修理費用の高額化や、サイバーテロなどによるシステム障害に起因した事故の発生が懸念されているものの、安全技術や自動運転技術の進展にもなる事故件数の大幅な減少が予想されています。

高倉：自動運転技術の進展は、損害保険にさまざまな影響を及ぼすんですね。

宮井：そうなんです。自動運転への移行にもない自動車に大量のセンサーが使用されるようになるため、今述べた1台あたりの修理費用がより高額化する可能性があるほかにも、損害調査に新たな知識が必要になる可能性もあるといわれています。

す。技術革新が自動車業界に対して与える影響について、どう捉えていらっしゃいますか。

高倉：ご存じのとおり、自動車業界はCASE（C：つながる、A：自動化、S：シェアリング、E：電動化）というキーワードで表されるように、大きな変革期を迎えています。運転そのものの概念を変える自動化や、100年続いた動力源としてのエンジンの電気や水素への代替、車を「所有する」から「利活用する」に変わりつつある消費者意識・購買意識の変化、車室空間での過ごし方や車の使われ方を変える「コネクテッド」のさらなる普及など、変化の形はさまざまでしょう。こうした変化は産業内だけでなく、通信業界との提携が象徴するように、産業を超えて生じつつあり、まさに産業の大転換期にあると思っています。こうした変化が産業構造や働き方を大きく変えていくことは間違いのないと思いますが、われわれはこれを前向きに捉え、生産性向上や働き方の改善につなげていきたいと思っています。

宮井：なるほど。前向きに捉えるというのはまったく同感です。生産性向上や働き方の改善につなげていくために、どのような考えにもとづいた活動をすすめていますか。

高倉：やはり、正しい現状認識と今後の見通しを持ちながら組合員の雇用を守り、安定した職場運営のできる働き方を追求していくことが重要であり、そのためにも労使がより緊密に情報共有し、経営のカウンターパート機能を果たしていく必要があると考えています。自動車総連は、各単組や12組織ある各労連単位の労使会議にくわえて、総連としても、日本自動車工業会（自工会）・日本自動車部品工業会（部工会）・日本自動車販売協会連合会（自販連）・日本陸送協会（陸送協会）といった経営者団体との産業労使会議も行っています。単組・労連・総連という重層的な連携体制がわれわれの強みでもあり、今後の取り組みにも生かしていきたいと思っています。

宮井：産業レベルでの労使協議というと、損保労連も、1970年から継続して「産業別労使懇談会（産



profile

全日本自動車産業労働組合総連合会（自動車総連）会長●高倉 明
1981年4月日産自動車株式会社入社、2001年9月より全日産労組中央執行委員長、2004年9月より日産労連事務局長、2008年9月より日産労連会長、2017年9月より現職

別労懇)」をその時々業界共通のテーマで実施しており、現在は年3回開催しています。現在の損保グループ産業の発展を語るうえで、労使トップによる意見交換の場として、産別労懇が果たしてきた役割は極めて大きいと考えています。

高倉：産業レベルの労使関係は非常に重要です。産業別労働組合（産別）の財産ですよ。



profile

損害保険労働組合連合会（損保労連） 中央執行委員長 ●宮井 淳
1999年4月安田火災海上保険株式会社（現損害保険ジャパン日本興亜株式会社）入社、2013年9月より損害保険ジャパン労働組合（現損害保険ジャパン日本興亜労働組合）執行委員長、2016年9月より現職

2. より良い働き方をめざして

働き方改革関連法の施行を迎え

宮井：損保労連としては、各種取り組みをすすめてきているのですが、大きな軸は2つあると思っています。まず1点目ですが、損保グループ産業でも年間総労働時間は2,000時間程度なんですけど、これはいまだ課題なしとは言い難い水準です。長時間労働の是正に向けた取り組みを深化させていくべく、これまでも対策を講じていくべき視点として認識してきた「社員の意識改革」「業務削減・効率化」にくわえ、新たに「長時間労働につながる商慣習の見直し」という視点から対策を講じていく必要があると考えています。続いて2点目ですが、働き方改革は「多様で柔軟な働き方を自分で選択できる環境を整備し、すべての働く者が生きがいを持ってその能力を最大限に発揮していく」ことを趣旨・目的とするものであり、今般の労働法制の見直しを契機とした労使の取り組みをより実効性高くすすめていくうえでは、「何のために働き方改革をすすめているのか」ということを労使でしっかり目線を合わせながらすすめていく必要があると考えています。自動車総連はどのような取り組みをされているのですか。

高倉：年間総労働時間でいえば、1,800時間台をめざしていますが、いまだに平均2,100時間程度というのが実態でして、今期から旧来あった総労働時間短縮に向けた取り組み「START12」を刷新して「NEW START12」を立ち上げ、運動を強化しているところです。欧州では労働者1人当たり総労働時間は1,600時間を切る水準の国も多いようです。

宮井：環境は違えど、欧州の労働者1人当たり総

労働時間の水準は低いですよ。

高倉：こうした状況を変えていくためには、労使で中長期的な目標値を共有したうえで、そのために何をやっていくのかという視点で着実に取り組みをすすめていくことが必要かと思っています。「NEW START12」では、「所定労働時間、所定外労働時間、年休取得日数の数値目標を立てて、計画的にすすめる」といった方針があるのですが、特に年休取得は功を奏していて、年休繰り越しを発生させないカットゼロを達成している組合もあります。

宮井：カットゼロ達成はすごいですね。損保業界でも、休みが取りづらいという声は寄せられていて、休みやすい環境は本法施行を契機により一層整えていかないといけないなと思っています。是非参考にさせていただきたいです。

高倉：一方で、販売部門の休暇取得日数は年平均5日レベルとなっています。法改正によって定められるとおり5日の年休を全員が取得できるようにしていくためには、抜本的な改善が必要であり、個別労使で対応案の議論を加速しているところです。無理して休んだことによって、日々の業務にしわ寄せが来るのでは何にもなりません。また、若い人は労働時間や有休取得に関心があるといっ



たアンケート結果が示されているとおり、人が採用しにくい状況のなかでは、人材確保の観点からも休暇取得はより一層推進していかないといけないと思っています。

宮井：人材確保という点もそのとおりだと感じています。われわれとしても、魅力ある産業・企業の構築に向けて、より一層の対応が求められているなど。

高倉：そうですね。また、長時間労働や法改正への対応以外にも働き方の観点として取り組みをすすめていることがあり、「正月三が日休業に向けた取り組み」はその最たる例です。正月三が日から初売りとして店舗を開く会社が増えているのですが、この「正月三が日休業に向けた取り組み」は、有給を取得できていない・下手すれば代休すら取得できていないような状況もあるなかで、だったらせめて日本の文化である正月三が日は全員で休むようにという運動で、引き続き続けないといけないと思っています。

長時間労働につながる商慣習の見直し

宮井：損保労連としては、長時間労働の是正に向けて、業務削減効率化や従業員の意識変革など個社内を中心とした取り組みを長年続けてきたなか、個社の枠を超え、取引先との協働を必要とするこの長時間労働につながる商慣習の見直しは、さらなる長時間労働の是正をすすめていくうえで必須の取り組みと考えています。

高倉：自動車総連も同様に、個社内にとどまらず商慣習を見直していくことは、長時間労働の是正に向けて必須の取り組みと考えています。

宮井：損保グループ産業で何が起きているのかというと、組合員と代理店・整備工場・鑑定人・印刷会社などの取引先の皆さんとの間で、「時間外・休日の電話」「至急の対応依頼」「自らが対応すべき業務への対応依頼」など商慣習ともいえる働く者同士が行っている対応が、互いの長時間労働を引き起こしているという状況があり、そこを改善できないかなと思っています。

高倉：確かに、そういうことは現場でよく起きていますよね。

宮井：他産別の方々と長時間労働につながる商慣習の見直しに関する意見交換をする機会もあるのですが、印刷会社の労働組合の方から、取引先からむちゃなことを要求されるなど、取引慣行に苦

しんでいるという話を聞きました。また、運輸業界の方からも、取引先との力関係で、運ぶというのが本来の仕事なのに、契約にない作業までやっていて長時間労働につながっているという話も聞きました。いろいろな方が同じような思いを抱えているなど感じています。

高倉：自動車総連でも、メーカー・車体部品・販売会社・輸送会社など産業内のバリューチェーンにおいて、納期の短縮化・取引条件の頻繁な変更などが長時間労働を引き起こしているケースがあるなどの問題が生じています。

宮井：内容に違いはありますが、商慣習が長時間労働につながっているという点は同様ですね。損保労連は、先にお伝えをしたような問題を解消していくべく、2018年7月に専業代理店が中心に加盟している日本代協と共同宣言（*）を締結し、保険会社と保険代理店との間の長時間労働につながる商慣習を見直していきましょうという取り組みをスタートさせました。共同宣言に記載した4つの行動変革のポイントは損保労連・日本代協間のみならず、あらゆる取引先との間に通ずる内容であるとの認識のもと、現在、両組織で組織内に所属する社員・組合員に、共同宣言の根底にある「相手の働き方に配慮する」との考えや、共同宣言記載の4つの取り組みポイントなどを周知しているところです。

長時間労働につながる商慣習の見直しに向けた共同宣言

超少子高齢化に伴う人口減少やグローバル化、デジタル化の急速な進展など、取り巻く環境が大きく変化しつつあるなか、多様な人材がより一層活躍できる社会の実現に向けた「働き方改革」への関心が高まっています。

「働き方改革」の大きな課題とされている長時間労働は、保険会社・保険代理店双方にみられる課題であり、損保グループ産業が今後も魅力ある産業であり続けるためには、課題解消に向けた取り組みを深化させていく必要があります。

そのためには、保険会社と保険代理店との間にある長時間労働につながる商慣習を、両者が一体となって見直していくことが必要不可欠です。

われわれは、こうした認識を共有したうえで、消費者や取引先の理解を得ながら、下記のような取り組みを各現場で実践していくことを通じ、長時間労働につながる商慣習を見直し、ひいては、損保グループ産業で働く誰もが「働きがい」「ゆとり・豊かさ」「自負・誇り」を実感できる職場環境を整備し、安心・安全な社会の実現に貢献していくことを宣言します。

- 自らが関係法令や社内のワークルールを遵守することに加え、相手が違反しないよう配慮する。
- 相手の営業時間外や休日における電話や打合せなどは控える。
- 各種業務の依頼にあたっては、適切な期日を設定するよう配慮する。
- 自らが対応すべき業務を相手に依頼することを控える。

2018年7月

一般社団法人 日本損害保険代理業協会
損害保険労働組合連合会

（*）2018年7月に日本代協と締結した共同宣言



高倉：自動車総連では、各職場が生み出した付加価値を自動車産業のバリューチェーンに循環させていくべく、付加価値の『WIN-WIN最適循環運動』を2016年度～2018年度の3ヵ年ですすめてきていて、いったん3年で総括したところです。これは大事な活動だからずっとやっていかないといけないと思っていて、重点項目を絞り込み、次のステップに移ってきています。

宮井：具体的にどのような取り組みをすすめているんですか。

高倉：例えば、「産業内の適正取引促進」に向けて、産業内に付加価値を循環させるための基盤を確立すべく、下請法や経済産業省が策定した「自動車産業適正取引ガイドライン」、経営者団体作成の「自主行動計画」の周知徹底などもすすめています。

宮井：官公庁や経営者団体も、同様の問題意識を有しているんですね。

高倉：そうなんです。自主行動計画にも記載のある適正取引推進宣言には、取引先を競争力強化のためのパートナーとして位置づけ、イコール・パートナーシップの考え方のもと、調達担当者だけでなく、開発担当者や生産技術担当者も広く関与したうえで、新製品の共同開発やコスト低減活動を一体となって行うと謳われています。ただ、残念ながら短期開発の進展などもあり、取引先の方に対する優越的な地位を利用した無理な短納期の依頼などは散見される状況。だから、あらためて周知をすすめ、産業内の公正な取引を推進しており、これは結果として、自動車産業内で見られている長時間労働につながる商慣習の見直しにもつながっていくと考えています。

宮井：なるほど。確かに自主行動計画やガイドラインにもとづいた対応が徹底できれば、大きな効果がありそうですね。

高倉：今やはり、働き方は日本全体でスポットを浴びています。だから、この課題に取り組んでいくことは大きなチャンスだと思います。経済産業省・中小企業庁も含めて適正取引、下請法を順守しましょうという活動をやっています。また、官公庁だけではなく、経営者団体やわれわれ労働組合もやっています。働き方を変えていこうというムードはだんだんとできつつありますよね。

宮井：そのとおりだと思います。自動車産業との関係で述べれば、われわれの大きなパートナーである「自動車販売店」との間でも同様に、長時間労働につながる商慣習があり、是非、今後は自動車総連・損保労連に加盟する単組・組合員に、「相手の働き方に配慮する」との考えを広く浸透させ、行動変革につなげていきたいと考えています。また、この対談を皮切りに、連合への働きかけや他産別との連携も含めて、この運動の輪を社会全体に大きく広げていければと思います。そして、働き方改革の大きな課題である長時間労働を是正していくことはもとより、多様な人材・働く者一人ひとりがより一層活躍できる社会の実現に向けて、自動車総連と損保労連が本運動をリードし、ともに歩みをすすめていきましょう。

高倉：自動車は非常に裾野が広い産業で、損保業界も一緒にやっている仲間だと思っています。個社では解決できない問題に、われわれ労働組合としての組織力・ネットワークを活用し、働き方にスポットを当てて取り組んでいくことは非常に重要だと思いますし、方向性は大いに共感します。是非互いの産業で「相手の働き方に配慮する」との価値観を浸透させていきましょう。そして、自動車総連・損保労連で連携しながら、働く者同士が産業・企業の枠を超えて配慮しあう世の中をともに作り上げていきましょう。

3. 産業の健全な発展に向けて

自賠責保険制度の安定運営に向けて

高倉：自賠責保険制度は世界に冠たる保険制度であり、ノーロス・ノープロフィットの原則にもとづいてしっかりと運用していかないといけないと思っています。自動車もさまざまな安全装置などが付いて、事故が減っていく傾向にありますが、被害者救済については、自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）のメンバーとしても、引き続き、しっかりと取り組みをすすめていきたいと思っています。また、自動車総連は、自動車事故被害者対策の拡充・充実を図ることと、これ以上被害者を増やさないための研究などの対策費用を拡充することを目的に、一般会計に繰り入れている約6,000億円を早期に特別会計へ繰り戻すべく、2017年9月、被害者団体などと連携のうえ、「自賠責制度を考える会」を8年ぶりに再開させ、同会として「自動車安全特別会計からの一般会計繰入金に係る要望」を策定し、国土交通省等とも連携して財務省に働きかけを行っています。損保労連にも再開当時から要望者として参加いただいておりますが、今年度も関係各位のご理解のもと、2年連続となる返済にくわえ、今年度は返済額の増額が行われる見通しとなっています。自賠責保険制度の持続可能性を高めていくためにも、引き続きの連帯をお願いできればと思います。

宮井：損保労連としても、同要望書の趣旨については大いに賛同しており、引き続き、要望者として同会と連携していきたいと思っています。

高倉：また、2019年1月の自賠審では社費の削減という観点で、契約手続きの簡素化・損害調査時における警察情報の提供といった行政と業界が連携した取り組みによってさらなる効率化を考えてください、という話を申し入れました。これはユーザー負担の軽減につながるだけでなく、損保グループ産業で働く皆さんの働き方が変わることに寄与するということから、是非検討してくれと。

宮井：われわれ損保労連の組合員の働き方にも踏み込んでご発言いただき、感謝します。事業費（社費）の削減・効率化は、もちろん損保グループ産業としてもしっかりと対応していかないといけな

いと思っており、引き続き、こうした産業の取り組みを推進すべく、損保労連としても活動を継続していきたいと思っています。

自動運転車の普及を見据え

宮井：先の環境変化のなかでも話があったとおり、技術革新の進展は双方の産業に大きな影響があり、なかでも自動運転技術の進展は今後も注視していくべきテーマといえますね。

高倉：そうですね。自動運転技術の進展について、双方の産業に影響を及ぼす課題として認識されているものはありますか。

宮井：双方の産業に影響する大きな課題のひとつかなと感じているのが、事故が起こったときの賠償責任のあり方です。自動運転技術の進展にともなう関連法制等の整備に関して申し上げますと、「レベル0」～「レベル4」までの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、「従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当」との見解が、2018年3月の国土交通省の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」で示されています。この「求償権行使の実効性確保のための仕組みの検討」に向けて、同研究会においては、事故原因の解析に資するような環境整備や、自動車メーカー等と保険会社等との協力体制の構築などの案が示されています。これらのしくみづくりの検討にあたっては、事故原因の特定にかかる費用や求償できずに保険金支払額が増加した場合の一般消費者の保険料の増額、互いの組合員への余計なロードなどにつながらないよう、現場の実態に即した実効性のあるしくみとなるように検討していく必要があると考えており、その実現に向けて、自動車総連の皆さんと連携させていただきたいと考えています。

高倉：自動運転を普及させていくうえではインフラとして関連する法律やしくみなどを整備していくことが必要であり、われわれとしても組織内議員を通じて行政等に意見発信を行っています。また、自動運転についてはいろいろなところで研究会などが開催されていますが、われわれも今度、全日本

金属産業労働組合協議会（金属労協）として、研究がすすんでいるといわれているドイツへ行き、第4次産業革命への対応について意見交換するなど調査・研究をすすめていくこととしています。本件についても、お互いの働きにも関わってくることで、働く者の立場で連携していきましょう。

税制の見直し

高倉：自動車総連は結成してから47年になりますが、結成当時から自動車関係諸税の軽減・簡素化に取り組んできています。日本の自動車関連諸税は、国際的に比べても高いですし、購入・保有・乗車などあらゆる段階で税金が生じることとなり、複雑になっています。自動車総連としては、裾野の広い自動車産業なので、やはり自動車を買いたい環境をつくるべきだと考えています。また、地方で生活必需品となっている自動車購入を後押しし地方の活性化をもたらすといった効果もあると考えていることから、自動車関係諸税の軽減・簡素化をすすめていくことは必要だと考えています。これは自動車を売りたいためではなく、納税者でもある7,000万人ユーザーの声を反映させるために必要な政策だと思っています。

宮井：同じく税制という観点で、損保労連の現下の課題認識をお伝えします。2018年は、大規模な自然災害が相次いで発生したのですが、風水災を補償する保険に加入しておらず、被害補償を受けられなかったとの声の一部から寄せられている状

況にあり、被災者の一日も早い生活再建に寄与するためにも、風水災を補償する自動車保険（車両保険）や火災保険等の普及に向けた取り組みをさらにすすめていく必要があると考えています。業界としては、こうした補償の必要性を訴求すべく、取り組みをすすめているところですが、こうした取り組みの後押しとなる有効な手段のひとつとして、風水災を補償する保険にも保険料控除制度を拡充していくといった方法があるのではないかと考え、地震保険と同様に、「自然災害に対する国民の自助努力による資産の保全および自然災害を補償する損害保険の普及・促進を図る」といった目的で、税制改正要望を掲げられないか検討をはじめたところです。

高倉：自動車総連では、「誰もが安全で自由に移動できる社会」の実現に向けて、さまざまな環境整備が必要と考えています。特に高齢者がますます増加していく見通しのなかで、自動車は移動に必要不可欠なものになりますよね。先に述べた社会の実現に向けて、自動車保険の普及も必須のものであると認識しているなか、今後は技術革新や高齢者の増加等の影響もあり、リスクにもとづき算定される保険料がさらに細分化され、高齢者（や初心者ドライバー）の保険料負担の増加も想定されます。こうした背景もあり、保険料控除制度などにより保険料負担の軽減を図る必要もあると考えており、引き続き連携していきましょう。

