

1. ILO条約の早期批准について

ILO第153号条約（路面運送における労働時間および休息期間に関する条約）を早期に批准されたい。

【回答】

ここではILO第153号条約と「改善基準告示」項目のバス関係、ハイタク関係、トラック関係も含めてまとめて回答したい。

自動車運送事業に従事する運転者等の労働時間は全産業労働者と比較して長時間労働の実態にあると認識している。自動車運送事業における労働時間の短縮については引き続き取り組んでいく重要な課題だと認識している。「改善基準告示」については自動車運転者の全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい。例えば拘束時間や休息期間の規制のあり方について、当時の中央労働基準審議会が自動車運転者の労働時間問題小委員会を設置して労使参加の中で議論を行い、合意を経た上で定められた経緯がある。「改善基準の告示」については、平成元年に制定されて以降、週40時間制に向けての法定労働時間の段階的短縮の動きに対応して改正が重ねられて、平成9年の見直しを経て現在に至っている。拘束時間・休憩時間の規定は、ILO第153号条約の考えを踏まえたものであり、見直し際は、関係労使の合意形成を行った上で行うのが前提であると考えている。さらに、今後も様々な意見を聞きながら、引き続き、自動車運転者の労働条件の遵守に向けて力を入れていきたい。

現在、高速ツアーバスの事故を受けて、国土交通省で高速ツアーバス等における過労運転防止のための検討会を行っている。また、乗務時間の基準の見直し等についても議論されており、厚生労働省としても、これらを参考にしながら国土交通省と連携を図りながら対応したい。

【バス関係】

1. 「改善基準告示関係」について

(1) 平成23年における監督実施事業場数に対する違反割合は、労働関係法令違反事業者79.4%、改善基準告示違反事業者62.1%と高止まり傾向にあり、事業者の法令遵守精神の欠落と輸送産業の秩序崩壊を是正しなければならない。輸送の安全が軽視され、事故発生に結びついている実態などを鑑み、さらなる罰則強化と厳格な取締りを強化されたい。

- (2) 現在の監督体制では、事業者数を鑑みると対応しきれていない現状にある。こうしたことから、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、及び設置に対する補助制度の拡充と、併せて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、悪質事業者の罰則を強化されたい。
- (3) 乗務員の過労防止の観点から、バス事業に関わる改善基準告示の内容を速やかに変更されたい。

【回答】 (3) は「1」で回答済み。(1) (2)について回答)

労働基準法、最低賃金法、改善基準告示等の遵守徹底を図るために、バス運転手を使用している事業所を含めあらゆる事業者に対して、監督指導を行っている。さらに、より効果的な監督指導を実施する観点から、労働基準監督機関と地方運輸機関と合同による監督監査や、国土交通省と連携し労働基準法違反や、改善基準告示違反等について、相互通報制度など国土交通省と連携を図りながら厳しく対応している。

特に高速ツアーバスの事故を受けて、平成24年5月、6月に高速ツアーバスを運行している貸し切りバス事業所に対して、地方運輸局と合同で集中的に監査指導を行ってきた。今後とも引き続きバス運転者の労働条件の確保改善を図るために、関係省庁と連携を取りながら厳正な監督と指導に努めていきたい。

【ハイタク関係】

1. 「改善基準告示」の遵守について

事故防止の観点から過労運転の防止はもっとも重要であり、改善基準告示の遵守が事業者の社会的責任である。この間、厚生労働省では、国土交通省との連携強化や相互通報制度の拡充、タクシーにおける合同監査・監督を実施してきたが、違反事業者が後を絶たず改善の兆しが見えてこない。長時間・過重労働が交通事故を誘発していることから、道路運送法の規定に基づく運輸規則に示された処分基準と併せて、国土交通省と協議をして必要な法制度の整備を図ること。

【回答】 (「1」で回答済み)

【トラック関係】

1. 「改善基準告示」の法制化と労働関係法制の見直しについて

- (1) 休息期間を労働基準法および労働安全衛生法に規定し、その違反に対しては罰則を科されたい。なお、期間の設定に際しては、1日を単位とする休息期間（少

- なくとも8時間以上)とあわせて、隔日勤務等の勤務形態や変形労働時間、休日
を考慮し、1週・2週あるいは1ヶ月あたり等を単位とする期間も設定されたい。
- (2) 現状において、労働基準法第36条第2項の厚生労働大臣の定める基準は限度
基準告示とされており、同告示では、第5条第2号で自動車の運転の業務は適用
除外とされている。これを、同業務は「自動車運転者の労働時間等の改善のため
の基準」告示による、と明示するよう改正されたい。
- (3) 労働基準法第40条および同法施行規則第31条・第32条で規定される休憩時
間に関する規定は、改善基準告示によるものとする、とされたい。
- (4) トラック運送事業の年間総労働時間は、全産業平均と比較しても長時間の実態
にあるが、現行の改善基準告示による年間総拘束時間は3,516時間で、過労死認
定基準である2か月平均の時間外80時間を大幅に超える水準である。したがっ
て、過労運転防止の観点からも、拘束時間の短縮をはかられたい。
- (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) 厚生労働省では、国土交通省との連携強化や総合通報制度の拡充、タクシーに
おける合同監査・監督の実施、平成20年度からバス・トラック事業者にも合同
監査を拡大してきたが、違反事業者は後を絶たない実態にある。したがって、そ
の効果をあげるためにも、行政監査の充実強化及び適正化事業実施機関との連携
強化と、違反事業者に対する罰則強化を同時に図られたい。

【回答】(「1」で一部回答済み。残された(6)について回答)

厚生労働省と国土交通省においては、相互通報制度や、合同監査の実施など
自動車運転者の労働条件の確保、改善を図るためにこれまでも連携を強化して
きた。

しかしながら、依然として労働基準関係法令違反や改善基準告示違反が認めら
れる等、自動車運転者を取り巻く労働環境は厳しいものと認識している。今後も、
自動車運転者の労働条件の確保、改善を図るために、関係省庁と連携強化を図り
ながら厳正な監督と指導に努めていきたい。また、自動車運転者の労働基準を守
るため、国土交通省と連携して相互通報制度や合同監査を実施して対処している。

今後も重点的に取り組む決意である。今後も労働基準法の遵守や改善基準告示
を守るため指導監督を強めていく。

2. 労働債務の不履行対策強化について

労働者保護の施策として、企業倒産や企業売却等において、労働債務の不履行の事態が発生しないよう所要の措置を講じられたい。また、企業倒産による未払い賃金の認定確認制度の適切な運営を行われたい。

【回答】

賃金は、労働者やその家族の生活を支えるものであり、企業倒産による賃金の未払いはあってはならない。未払い賃金防止のため、労働基準法で各種の規制を加えている。その履行については企業倒産等の事案も含め労働基準監督機関が厳正な監督指導にあたっている。今後とも厳正な監督指導を実施して行きたい。

未払い賃金立て替え制度は、企業倒産に伴って労働者が未払い賃金のまま退職した場合に、賃金は、労働者やその家族の生活を支えるものであり、賃金未払いに対して、セイフティーネットとして国が一定の範囲において事業主に代わって支払いをしている。今後とも、労働基準監督所において、倒産に伴う未払い賃金の認定確認制度の適正な運営と迅速な対応をはかっていきたい。

3. 社会保険制度に関する行政監督と罰則強化について

ハイタク、トラック、一部のバス等の職場において、不況による需要の減少、規制緩和による競争激化等の影響により、社会保険、厚生年金及び労働保険等から離脱するといった違法行為が増加している。これら制度の維持及び輸送秩序維持の観点からも、国土交通省との相互通報制度等も活用するなどして違法行為を積極的に取り締まり、悪質なものには罰則規定を適用されたい。特に、社会保険未加入事業所を重点的に取り締まり、行政処分の適用を徹底されたい。

【回答】

社会保険の未適用事業者対策については、最重要課題だと認識している。まず、未適用事業者の把握が第一だと考えている。未適用事業者を把握するためには、雇用保険の適用事業所データや民間調査機関による、新規設立法人情報または、地方運輸局が保有している社会保険加入状況情報を活用している。さらに、平成24年12月から法務省が保有する法人登記簿情報を活用して、平成25年5月から実際に加入監査の実施を予定している。度重なる指導にも関わらず応じない事業所については呼び出し・個別訪問等の指導を実施した上で、立ち入り調査を行い、職権による適用を行うこととしている。特に、自動車運送事業所に関する厚生年金加入状況の把握については国土交通省と連携して地方運輸局で把握した未適用の疑いのある事業所の情報を年金事務所に提供して対処している。

相互通報制度については、これまで国土交通省と連携を取っている。制度が効果的に運用されるように定期的に情報交換を行っている。こういった取り組みを

実施することによって、未適用事業者の適用促進を着実に進めていきたい。

4. 違法労働者派遣と社会保険未加入事業者への取り締まり強化

規制緩和後トラック、バス、タクシーの競争が激化し、ダンピングが横行している。このコスト競争の激化に伴い、社会保険を中心に各種保険の事業者義務を放棄する行為が目につく。このような脱法行為が拡大すると社会保険制度の崩壊につながり、労働者の将来不安が増大する。よってこの件につき調査、指導を行うとともに、取り締まりを徹底されたい。

また、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、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。

【回答】

厚生労働省としては、常用的雇用関係にある場合は社会保険等に参加することとされており、事業主の責任において適正に届け出ることとなっている。そのために契約形態の如何を問わず常用的雇用関係にある者については事業主から請負とか関係なく届け出が必要になる。問題がある事業者に対しては個別具体的に指導していく。

また、ここに記載されているようなことでの労働者派遣法違反があれば、各都道府県に労働局という出先機関があり、そこが調査して実際にこういったことが認められた場合は、是正するよう指導監督を実施している。具体的な事例があれば各都道府県の労働局に情報提供をしてほしい。

コスト削減等を目的とした記載されているようなことについては、一部法改正があり偽装請負行為については実態として委託契約や派遣形態が多く、違反内容が目立っていることは承知している。法に照らしてしっかりと取り組んでいく。

5. 大型トラック免許取得講座の拡充について

現在実施されている自動車運転免許取得に対する教育訓練給付金について、観光、運輸業界における人材不足が顕著となっている大型2種・大型トラック免許取得講座を拡充されたい。

【回答】

現在、実施されている自動車運転免許取得に対しては、教育訓練給付制度として、労働者が負担する免許の取得講座費用のおよそ2割の額を雇用保険から補助している。大型1種及び大型2種の講座に関しては1205講座ある。内訳は大型1種834講座、大型2種が372講座、重複が1講座ある。その他に関しては平成

21年3月時点で指定基準の緩和がなされ50時間未満の講座が認められなかったものを認めるようにした。それ以降、取得する講座数は大幅に増加している。これからも頑張っていきたい。

6. 特定（産業別）最低賃金制度の制定に向けて

- (1) 安全確保を使命とする交通運輸産業においては、輸送秩序の確保、事業の公正競争確保、利用者への情報提供労働者の労働条件維持の観点から、セイフティ・ネットとして基幹職種であるバス、タクシー、トラック運転者の特定（産業別）最低賃金制度が制定されるよう、事業者、各出先機関への指導及び支援措置を講じられたい。
- (2) 貨物自動車運送事業法案の審議の中で、トラック運輸の労働時間の短縮が、単純に賃金の低下に終わるということであってはならない、と指摘されており、成立にあたっての参議院の附帯決議においても、産業別最低賃金制度の確立に努めることが盛り込まれた。しかし、参入規制の緩和以降の過当競争の中で、低賃金・長時間労働の事業者も増加して、総額賃金はもとより時間あたり賃金を見ても、全産業平均との差が拡大している。したがって、トラック産業別最低賃金の確立に向けて行政として支援策を講じられたい。

【回答】

最低賃金制度については地域別最低賃金制度と特定最低賃金制度があるが、地域別最低賃金については全ての労働者について最低限を保障する安全網の役割を果たしていくものと位置づけて全国各地域で決定されている。一方、特定最低賃金制度は産業別毎に関係労使のイニシアティブによって設定されている。また、企業内における賃金水準を設定する場合も労使の取り組みを補完し、公正な賃金決定に資する主旨の下に制度化されたものである。従って関係する労使からの申し入れを法律上の要件としている。要望に対しては労使が一致してなされた場合はそれぞれの地方最低賃金審議会で、その必要性及び金額が審議され決定されるものであると考える。なお、申し出に当たっては平成14年に開催された中央最低賃金審議会の報告を踏まえて行うものとし、その内容を事務局から説明することとしている。

7. 労働基準法における60時間超の時間外割増率について

トラック運輸事業者の99%が中小事業者である実態の中で、時間外割増率の引き上げについて、法改正されれば対応するところほとんどである。したがって、本年見直しに向けて検討される60時間超の時間外割増率については以下の通り対処されたい。

(1) 労働基準法は、冒頭の第1条第2項に、「この法律で定める労働条件の基準は最低のものであるから、・・・」とあるとおり、労働条件の最低ラインを定めるものであるから、そもそも中小を除外する規定は法の趣旨に反したものである。

したがって、中小の対象範囲の見直しではなく、中小に対する二重基準である法第138条を廃止されたい。

(2) 時間外労働と休日労働の時間を別カウントとしているため、時間外労働が60時間以上の場合に、時間外労働や法定外休日労働（時間外割増を適用：50%）よりも、法定休日労働（休日労働割増：35%）の方が低くなることとなり、休日労働のハードルをより高くするという本来の趣旨に反する状態となっている。

したがって、時間外労働と休日労働を通算して、割増賃金の対象となる労働時間が1か月あたり60時間に達した時点以降は、いずれの割増率も50%以上とされたい。（休日労働を同一週に振り替えた場合はカウントせず、代休の場合はカウントすることとする。）

【回答】

指摘の通り統一ルールが基本ではあるが、中小企業の経営状況からすると、大変厳しく、時間外労働を減らすだとか、効率化を図るなどの対応が厳しい実態などから憂慮されることになった。前回の法改正は、長い時間外労働の縮小を目指した中での法律であったために、休日労働の改正は行っていない。来年、見直しに向けて検討される60時間超の時間外割増率については、大手も含めて全体的な調査をしてしっかり対応したい。しかし現在のところ具体的な中身については決まっていない。

【港湾関係】

1. 港湾労働法の全国適用について

2011年3月の港湾法改正によって、「選択と集中」や「港格の変更」が進められようとしている。効率化優先による雇用と労働条件への影響、港湾の集約に伴いスクラップ化される港湾における雇用問題など、港湾労働者の雇用と福祉が脅かされる懸念がある。港湾労働者の雇用と福祉のために制定されている港湾労働法の適用対象を、6大港の現業労働者に限定せずに、全国の港湾における全職種労働者とされたい。

【回答】

厚生労働省は港湾労働法の適用範囲は国民経済に占める港湾の重要性等を重視して、必要な労働力の確保、また港湾労働者の雇用の安定等に関し特別の措置を講ずる必要がある等、総合的に勘案して決定すべきであると考えている。現行に

においては関係者の合意形成が必要であると認識しているところであり、港湾労働法の適用範囲を変更する考えはない。しかし、港湾法改正による影響については、今後の状況を注視していきたい。

【航空関係】

1. 航空貨物の輸入に関する件

検疫所により、申告手続きの取り扱いや必要書類等で対応が異なっている場合がある。については、可能な限り効率的・合理的な方法を検討し対応の標準化に取り組まれない。

(具体的事項)

- (1) 輸入実績のあるものについて、同様の申告を他の検疫所で行った場合、書類の差し替えを指導されることがあり輸入届出実績を重視するなど対応を標準化されたい。

例) 東京と成田で品目登録済商品の外装梱包の変更(ステンレスからプラスチック)時に東京は、SHPRからの変更レターで対応できたが、成田では品目登録原本への訂正もしくは分析のやり直しと見解が異なる。

- (2) モニタリング検査は任意検査であるが、検査を実施しないと合格としない査官もおり事実上強制検査となっており対応を標準化されたい。

例) 関西空港で、冷凍食品輸入時に年に1度検査を受けることが決まりになっているといわれた。

- (3) 食品衛生法に基づく輸入食品等の安全に関する試験成績証明書の有効期間について成田と東京港での対応に違いがあることから統一化されたい。

【回答】

輸入食品の重点的、効率的かつ効果的な監視指導を行うために輸入食品の監督指導計画を毎年策定しており、これに基づきすべての監視・指導業務を行っている。計画にはモニタリング検査等の検疫所の検査や事業者への指導内容を盛り込み、計画の着実な実施に努めるため事業者への指導や協力もお願いしている。

検疫所間での対応の違いについては、日頃から検疫所間の審査の標準化について指導を行っており、検疫所間の情報共有にも努めている。今後も、審査体制の標準化と充実化を今まで以上に図っていきたい。ご指摘のような事実があれば各検疫所に対し指導を行っていく。

検疫所では、監視指導計画に基づいて食品衛生法に基づいた検査を行っており、11条の規格・基準、26条の検査命令がある。それ以外にも海外や国内における食品衛生に関する様々な事案が発生した場合については通知等で示しており、それ

らに基づき検疫所では荷主への指導や内容確認を行うことがある。

食品行政は常に変化しており確認内容は日々変化していることから、届出において前回と異なる対応となることについてはご理解いただきたい。

食品の6割が輸入され輸入量も毎年増えており検査を担保するため、また国民の関心も高いことから、引き続き情報共有に努めるとともに、通知等についてはホームページ等で公表しており、情報収集に努めご協力をいただきたい。

【要請】

- 検疫所間の審査の標準化にむけた指導を引き続きお願いしたい。要請の背景には、対応が異なった場合、間に入った通関業者から荷主への説明ができないことや、生鮮貨物の場合は時間をかけられないという課題があるため、審査が効率的であることも重要であるが、それ以上に標準化されることのほうが重要であり、結果として審査に多少手間がかかっても構わないとの認識をもっており、引き続き指導をお願いしたい。