昭和39年８月27日第３種郵便物認可　（旬刊・毎月１、11、21日３回発行）　© 京都自動車新聞社 2023年　購読料（６カ月）11,000円（税込み）

2023年（令和５年）
3月21日 火曜日
第1909号

京都自動車新聞

京ト協 取引適正セミナー 2
2022年度 特定整備業実態調査 5
京自販・自販連京都 代表者会議 6
京車協だより 理事会や研修会など 8
◀ロータス京都がＳＤＧｓ宣言 7

発行所　京都自動車新聞社　京都市伏見区竹田向代町 51-5（京都自動車会館内）　電話（075）672-0552　ファクス（075）682-0205　メール access@kyotojidosha-np.jp

働き方改革、対応に苦慮

来月から月60時間超 割増賃金率アップ

中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率が4月1日から50％に引き上げられる。これを踏まえトラック運送業界ではセミナーや啓発物などを通じて対応を呼び掛けてきた。しかし、慢性的な人手不足や軽油価格高騰に伴う経費負担増など経営環境は厳しく、特にドライバーは賃金に占める歩合給の割合が高めなため、「法令順守はもちろんだが、労働時間の短縮は給料に直結し、労働時間抑制によるドライバーの離職が心配」と対応に苦慮する企業も少なくない。

24年4月には年間時間外労働の上限規制もスタート、企業経営者にとってさらなる困難がのしかかる。23年問題を抱えつつ、24年問題の解決策を見出す正念場の1年になりそうだ。

（関連記事2面）

「22年の勤務実績を基に月60時間を超える部分の割増賃金率を50％で試算したところ、ある月では数百万円負担がアップする。残業時間の抑制は必須。その上で賃金水準は現行のままが理想だが…」。京都市内に本社を置き、他府県にも営業所を構える運送会社経営者はそう話す。まずは業務内容を見直すことで生産性を高め、時間を短くしながら現在の業務量をこなす考えという。

月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率改定は2010年の労働基準法改正で定められた。中小企業は経営環境の悪化を懸念されるため25％に据え置かれていたが、19年施行の働き方改革関連法で猶予措置が撤廃された。

改正労働基準法

		現　行	改　正
2024年4月1日	時間外労働の上限規制（年）	1年の拘束時間の範囲内	９６０時間
2023年4月1日	月６０時間超の時間外割増	25％	50％
施行済み	年５日の年休取得義務付け	年休１０日以上の労働者対象、取得時季の指定（就業規則）	

改正改善基準告示（骨子のみ）

2024年４月１日施行	現　　行	改　　正
１年/１カ月の拘束時間	原則：年3516時間/月２９３時間	原則：年3300時間/月２８４時間
１日の拘束時間	原則：１３時間（最大１６時間）	原則：１３時間（最大１５時間）
１日の休息時間	８時間（分割４時間以上で計１０時間）	原則：１１時間努力義務（下限９時間）

1カ月の起算日から時間外労働時間を数を累計し、月60時間を超えた時点から50％以上の率で計算した割増賃金を支払わなければならず、60時間を超える時間外労働が午後10時―午前5時の時間帯に行われる場合、深夜割増賃金率25％を加えた75％が必要となる。

◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇

府内のある運送会社は、「適正な運賃が収受できれば解決できる問題。国土交通省は標準的な運賃制度を設けたが、事業者としては最低運賃を設定してほしい」と提案すると同時に、「働きたい人が思うように働けなくなるのはおかしな話ではないか」と漏らす。

働き方改革関連法によって24年4月から罰則付き時間外労働時間の上限規制（年960時間）が適用されることに伴い、労働政策審議会の下に自動車運転者労働時間等専門委員会を置き、改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）を見直した。

22年12月に発表された内容では、トラックは1年の拘束時間が現行より216時間少ない3300時間、1カ月は9時間減の284時間に変更。1日の拘束時間は原則13時間のままだが、最大16時間が最大15時間に短くなった。休息時間も8時間（分割4時間以上で合計10時間）が、原則11時間の努力義務（下限9時間）に改められた。

時間外労働の上限規制については「2024年問題」として、さまざまな事業適正化実施機関（荒木律也本部長）で評議委員長を務める、大阪産業大学の浜崎章洋教授も「24年問題はゴールでなくスタート。ドライバー職の労働環境や条件を全産業の平均まで高めてからが人材確保に向けての勝負」と語る。

厚生労働省では、労働者の健康を確保するため引き上げ分の割増賃金の代わりに代替休暇を付与できる―としているものの、人手不足が深刻な中、有休取得そのものが難しく、緊急時には管理者がハンドルを握り業務をこなしているのが実情だ。

◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇

京都府貨物自動車運送事業適正化実施機関（荒木律也本部長）で評議委員長を務める、大阪産業大学の浜崎章洋教授も「24年問題はゴールでなくスタート。ドライバー職の労働環境や条件を全産業の平均まで高めてからが人材確保に向けての勝負」と語る。

なメディアが取り上げられた。大阪府内の倉庫会社社長は「24年問題に本気で取り組まなければならないのは荷主企業」と強調。「これから運送会社と共に生産性向上や物流改善を提案していく」と打ち明ける。

京都府貨物自動車運送事業適正化実施機関（荒木律也本部長）で評議委員長を務める、大阪産業大学の浜崎章洋教授も「24年問題はゴールでなくスタート。ドライバー職の労働環境や条件を全産業の平均まで高めてからが人材確保に向けての勝負」と語る。

◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇◆◇

不足はこれからずっと続く。賃金を上げなければドライバーが集まらず、輸送に関するコストは確実にアップしていく。現場の改善なくしては生き残りは難しい」と力を込めた。

国民生活と経済に欠かせない物流業界。国挙げて業界の将来の在り方を真剣に考える時期ではないだろうか。

追跡データベース
―東京商工リサーチ編―

倒産数、連続前年超え

1月 コロナ破綻またも最多

1月の負債額1000万円以上の全国企業倒産件数は、前年同月比26・1％増の570件と10カ月連続で前年を上回った。対前月では2カ月ぶりに減少に転じたものの、増勢は強まっている。このうち京都は24件。東京商工リサーチが先月公表した。

570件全てが中小企業の倒産で、従業員10人未満が全体の88・5％を占めた。産業別では、サービス業が182件と、引き続き10カテゴリー中最多で推移し、前年同月比では5カ月連続で増。製造業、運輸業、情報通信業、不動産業、小売業、建設業、農・林・漁・鉱業は増加し、卸売業は減少に転じた。金融・保険業は前年と同数だった。

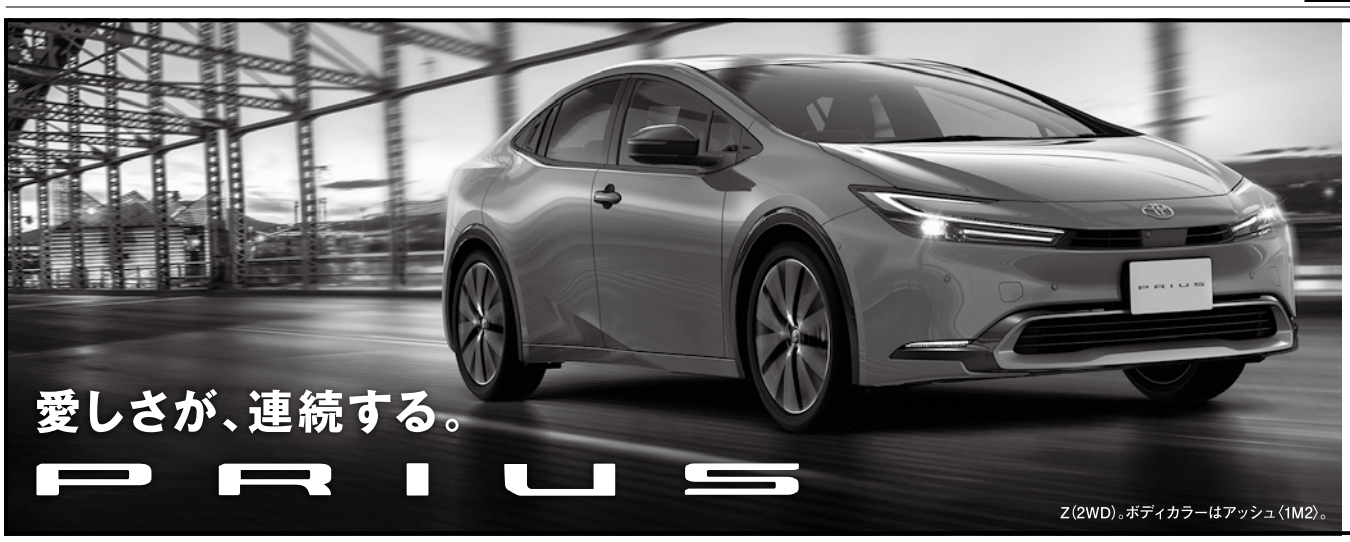
一方、20年2月以降に起こったコロナ関連の経営破綻は、15日現在で5773件（負債1000万円未満も含む）に上った。京都は前月から6件増え131件。22年中盤から後半に向かうにつれ、コロナ破綻の増加トレンドは一気に強まり、昨12月以降3カ月連続で月別最多件数を更新する事態に陥っている。

業種別では、飲食業が突出し、建設業、アパレル製造・販売、飲食料品卸売業、宿泊業がこれに追随する状況は変わらない。

今後、コロナ関連融資の返済、運転資金の調達が主な焦点となるが、ここに原材料価格や人手不足でのコストアップが加わり、倒産リスクは高まる一方だ。コロナ破綻は依然増勢が続くとみられる。

産　業	倒産件数 1月	倒産件数 前年同月比（増率）
農・林・漁・鉱業	4	33.33%
建設業	103	21.17%
製造業	74	76.19%
卸売業	54	▲11.47%
小売業	76	40.74%
金融・保険業	2	±0.0%
不動産業	25	13.63%
運輸業	27	8.0%
情報通信業	23	35.29%
サービス業ほか	182	29.07%
合　計	570	26.1%

レンタカー・代車のことなら なんでもご相談ください
トヨタレンタリース京都
予約センター
(075) 315-7320 年中無休



Netz Kyoto
ネッツトヨタ京都
本社／京都市右京区西院月双町108-1
0120-867-850
五条カドノ店/北大路高野店/堀川北山店
洛西桂原店/亀岡大井店/福知山前田店
舞鶴白鳥店/マイカーラボカドノ店
https://www.netz-kyoto.co.jp