

# 自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導、送検等の状況（平成31年・令和元年）

## 1 監督指導の状況

- (1) 業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

※ 表中の( )内は、監督実施事業場数に対する違反率。以下同じ。

業種	事項	監督実施 事業場数	労働基準関 係法令違反 事業場数	主な違反事項		
				労働時間	割増賃金	休日
トラック		3,222	2,672 (82.9%)	1,738 (53.9%)	723 (22.4%)	137 (4.3%)
バス		246	189 (76.8%)	92 (37.4%)	50 (20.3%)	7 (2.8%)
ハイヤー・ タクシー		323	295 (91.3%)	161 (49.8%)	108 (33.4%)	14 (4.3%)
その他		492	382 (77.6%)	205 (41.7%)	139 (28.3%)	16 (3.3%)
合計		4,283	3,538 (82.6%)	2,196 (51.3%)	1,020 (23.8%)	174 (4.1%)

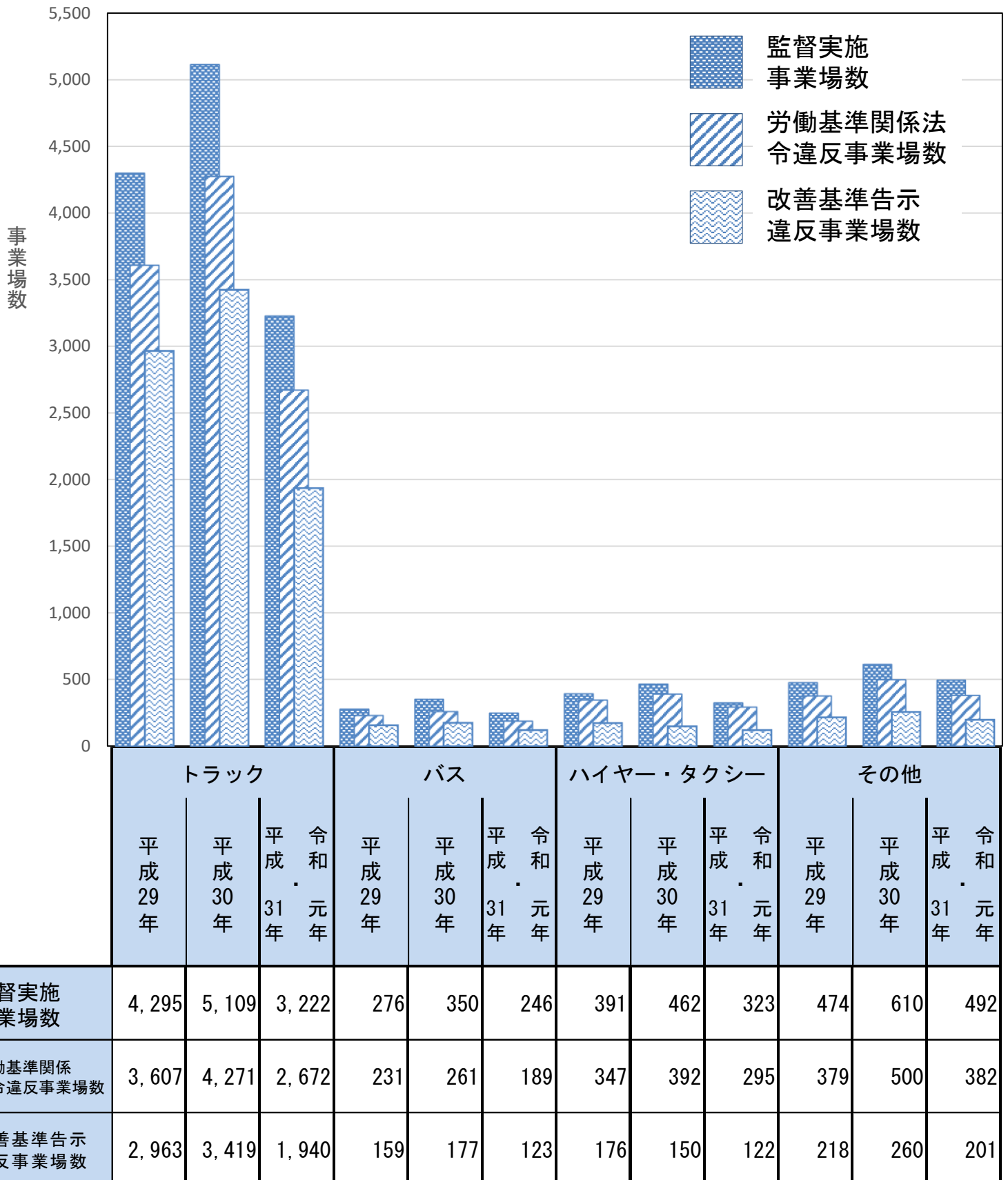
(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (2) 業種ごとの改善基準告示違反事業場数及び主な違反事項は、次のとおりであった。

業種	事項	監督実施 事業場数	改善基準 告示違反 事業場数	主な違反事項				
				最大拘束 時間	総拘束 時間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
トラック		3,222	1,940 (60.2%)	1,440 (44.7%)	1,229 (38.1%)	1,068 (33.1%)	924 (28.7%)	587 (18.2%)
バス		246	123 (50.0%)	72 (29.3%)	79 (32.1%)	28 (11.4%)	33 (13.4%)	21 (8.5%)
ハイヤー・ タクシー		323	122 (37.8%)	84 (26.0%)	68 (21.1%)	22 (6.8%)	2 (0.6%)	— (—)
その他		492	201 (40.9%)	129 (26.2%)	103 (20.9%)	87 (17.7%)	85 (17.3%)	38 (7.7%)
合計		4,283	2,386 (55.7%)	1,725 (40.3%)	1,479 (34.5%)	1,205 (28.1%)	1,044 (24.4%)	646 (15.1%)

(3) 平成29年から平成31年・令和元年までの3年間における業種ごとの監督実施事業場数、労働基準関係法令違反の事業場数及び改善基準告示違反の事業場数は、次のとおりであった。



(4) 監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

## 事例1（トラック）

### 長時間労働を行わせているおそれのある運送会社に対して監督指導を実施

#### 概要

- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日が1か月に17日あり、1か月の総拘束時間が約500時間、1か月の時間外労働が36協定の上限を上回る約120時間となっている者が認められた。

#### 指導内容

- 1 36協定の上限時間を超えて、違法な時間外労働を行わせていたため、是正勧告した。また、過重労働による健康障害防止対策として長時間労働の削減について併せて指導した。

#### 指導事項

労働基準法第32条違反（労働時間）、長時間労働の削減

- 2 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えていること、1か月の総拘束時間が293時間を超えていること及び勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えていないことについて是正勧告した。

#### 指導事項

改善基準告示違反  
（1日の最大拘束時間、1か月の総拘束時間及び休息期間）

- 3 時間外・休日労働が月80時間を超えた労働者に対して、面接指導等を実施する体制が確立されていなかったため指導した。

#### 指導事項

時間外・休日労働が1か月当たり80時間を超える労働者について面接指導等を実施するよう努めること

#### 指導後の会社の取組

- 指導事項を実施するため、荷主に協力を求めた結果、配車の効率化や減便が行われ拘束時間が短縮されたことにより、1か月の時間外労働が45時間以下となった。
- また、1日の拘束時間が16時間以下、1か月の総拘束時間が293時間以下となり、休息期間が継続8時間以上となった。
- 80時間を超えて時間外・休日労働を行った労働者について、個別面談により意見を聴く機会を設け、面接指導等に繋がりやすい環境を整備した。

(参考) トラック運転者に係る改善基準告示

1か月の総拘束時間：原則293時間以内（労使協定締結の場合、320時間以内）

1日の最大拘束時間：13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間以内

休息期間：勤務終了後、継続8時間以上

最大運転時間：2日平均で1日当たり9時間、2週平均で1週間当たり44時間を超えない

### 路線バス及び貸切バスを運行する会社に対して監督指導を実施

#### 概要

- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日があり、1週間の平均拘束時間が65時間を超え、連続運転時間が上限の4時間を超え5時間半となっている者が認められた。
- 運転日報により労働時間等を把握していたが、手待ち時間と休憩時間が区別されておらず、休憩の取得状況が不明となっていた。
- 常時50人以上の労働者を使用しているにもかかわらず、衛生管理者を選任していなかった。

#### 指導内容

- 1 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えていること、4週間を平均した1週間の拘束時間が65時間を超えていること、連続運転時間が4時間を超えていることについては是正勧告した。

##### 指導事項

改善基準告示違反  
(最大拘束時間、1週間当たりの拘束時間、連続運転時間)

- 2 手待ち時間と休憩時間を適正に把握できるような労働時間管理方法について指導した。

##### 指導事項

労働時間の適正把握

- 3 有資格者の中から衛生管理者を選任するよう是正勧告した。

##### 指導事項

労働安全衛生法第12条違反 (衛生管理者)

#### 指導後の会社の取組

- 拘束時間が長い2便の運行を2人乗務が可能な他の営業所に振り分けることや、勤務終了後継続8時間の休息期間を確保することが困難な場合には他の乗務員と交替するなどの取組により、1日の拘束時間が16時間以内、1週間当たりの平均拘束時間が65時間以内となった。
- 連続運転時間については、運行指示書において運転2時間につき15分以上の休憩を取ることを明記し、点呼時にも確認することにより、最大4時間以内とした。
- 運転日報に休憩時間を区別して記載した。
- 第一種衛生管理者の資格を有する労働者を衛生管理者に選任した。

(参考) バス運転者に係る改善基準告示

4週間を平均した1週間当たりの拘束時間

: 原則65時間以内 (労使協定締結の場合、71.5時間以内)

1日の最大拘束時間 : 13時間以内を基本とし、延長する場合であっても16時間以内

休息期間 : 勤務終了後、継続8時間以上

連続運転時間 : 4時間以内

最大運転時間 : 原則 2日平均で1日9時間、4週間平均で1週間40時間

### 事例3（タクシー）

## 賃金が最低賃金額を下回っているおそれのあるタクシー会社に対して監督指導を実施

### 概要

- 運転者の賃金が、運賃収入に応じた歩合給により支払われていたが、支給割合が段階的に上がる、いわゆる「累進歩合給」となっていた。
- 歩合給の額が低い運転者の賃金が、最低賃金額を下回っていた。
- 運転者の中に、1か月の時間外労働が36協定の上限を上回る約100時間となっている者が認められた。

### 指導内容

- 1 いわゆる「累進歩合給」は、長時間労働等を極端に誘発するおそれがあることから、賃金制度の見直しを指導した。

#### 指導事項

累進歩合制度の廃止

- 2 最低賃金額以上の賃金を支払うよう、是正勧告するとともに、全労働者について同様の事案がないか確認を行うよう指導した。

#### 指導事項

最低賃金法第4条（最低賃金額以上の支払）

- 3 36協定の上限時間を超えて、違法な時間外労働を行わせていたため、是正勧告した。また、過重労働による健康障害防止対策として長時間労働の削減について併せて指導した。

#### 指導事項

労働基準法第32条違反（労働時間）、長時間労働の削減

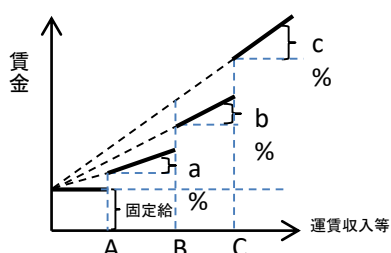
### 指導後の会社の取組

- 就業規則を変更して累進歩合制度を廃止した。
- 運転者の賃金体系を労働時間に応じて支払う方法に変更し、最低賃金額との差額を支払った。
- 違法な時間外労働を解消するとともに、時間外労働時間の状況を逐次把握し、必要に応じて労働者に声かけ等を行うことで、時間外労働の削減を図った。

（参考）

#### ○ 累進歩合制度の廃止について

累進歩合制度とは、運賃収入等に応じて歩合給が定められている場合に、その歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」などをいう（下図参照）。累進歩合制度は、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、採用することは望ましくないとし、労働基準局長通達に基づき、その廃止を指導している。



○ 運賃収入等がA以下の場合  
賃金＝固定給

○ 運賃収入等がAを超えB以下の場合  
賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率a%

○ 運賃収入等がBを超えC以下の場合  
賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率b%

○ 運賃収入等がCを超えた場合  
賃金＝固定給＋運賃収入等×歩率c%（a < b < c）

#### ○ タクシー運転者に係る改善基準告示

- 1か月の総拘束時間：原則299時間以内（車庫待ち等の運転者については、労使協定締結の場合、322時間以内）
- 1日の最大拘束時間：13時間以内を基本とし、延長する場合であっても原則16時間以内
- 休息期間：勤務終了後、継続8時間以上
- 休日労働：2週間について1回以内

## 2 送検状況

(1) 平成29年から平成31年・令和元年までの3年間において重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として、労働基準監督機関が送検した件数は、業種ごとに次のとおりであった。

業種 \ 年	平成29年	平成30年	平成31年・令和元年
トラック	50	42	38
バス	2	4	1
ハイヤー・タクシー	6	5	5
その他	3	8	2
合計	61	59	46

(2) 送検事例には、以下のようなものがあった。

### 事例1（トラック）

勤務中に交通事故で死亡した運転者に違法な長時間労働を行わせていたため送検

#### 捜査経過

- トラック運転者が、高速道路で他のトラックに衝突し死亡するという事故が起きたことから、所属事業場に立ち入り、この運転者について事故以前の就労状況等を確認した結果、36協定の上限時間を超え、1か月約130時間、1日最大約13時間の違法な時間外労働を行わせていたことが判明した。

#### 被疑事実

- 事業場（法人）及び専務取締役  
36協定の上限時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

## 事例2（トラック）

長時間労働に関する情報提供があった事業場において、  
繰り返し自動車運転者に違法な長時間労働を行わせていたため送検

### 捜査経過

- 長時間労働が行われているとの情報提供をきっかけに、事業場に立ち入り、労働時間の関係書類等を確認した結果、自動車運転者である複数の労働者について、36協定で定める上限時間を超え、1か月最大約100時間の違法な時間外労働を行わせていたことが判明した。
- この事業場は、同様の法違反を繰り返し発生させていたことから、悪質と判断し送検した。

### 被疑事実

- 事業場（法人）及び営業所長  
36協定の上限時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

## 事例3（トラック）

トラックに荷を積む作業を行わせるに当たり、  
労働者に保護帽を着用させていなかったため送検

### 捜査経過

- 労働者に対して、最大積載量13.7トンのトラックの荷台上で、保護帽を着用させずに、荷積み作業を行わせていたところ、当該労働者が荷台から墜落し、死亡するという労働災害が発生した。
- 危険を防止するために必要な措置が講じられておらず、重大な法違反と判断し、法人及び代表取締役を送検した。

### 被疑事実

- 事業場（法人）及び代表取締役  
最大積載量が5トン以上の貨物自動車への荷積又は荷卸作業を行わせるに当たり、保護帽を着用させなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第20条（危険防止措置）、労働安全衛生規則第151条の74（保護帽の着用）

### 3 国土交通省との連携

#### (1) 地方運輸機関との相互通報

自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反等）を相互に通報している。

##### 【相互通報制度の実施状況（過去3年間）】

事項 \ 年	平成29年	平成30年	平成31年 ・令和元年
労働基準監督機関から通報した件数	1,133	1,063	692
労働基準監督機関が通報を受けた件数	519	539	527

#### (2) 地方運輸機関との合同監督・監査

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、合同で監督・監査を行うことにより、効果的な指導を行っている。

##### 【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種 \ 年	平成29年	平成30年	平成31年 ・令和元年
トラック	110	99	109
バス	16	20	16
ハイヤー・タクシー	60	43	44
合計	186	162	169