

# 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（令和4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	時間把握	割増賃金
トラック		3,079	2,549 (82.8%)	1,533 (49.8%)	280 (9.1%)	632 (20.5%)
バス		123	94 (76.4%)	42 (34.1%)	10 (8.1%)	23 (18.7%)
ハイヤー・ タクシー		271	239 (88.2%)	106 (39.1%)	18 (6.6%)	82 (30.3%)
その他		312	260 (83.3%)	122 (39.1%)	39 (12.5%)	97 (31.1%)
合計		3,785	3,142 (83.0%)	1,803 (47.6%)	347 (9.2%)	834 (22.0%)

(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。

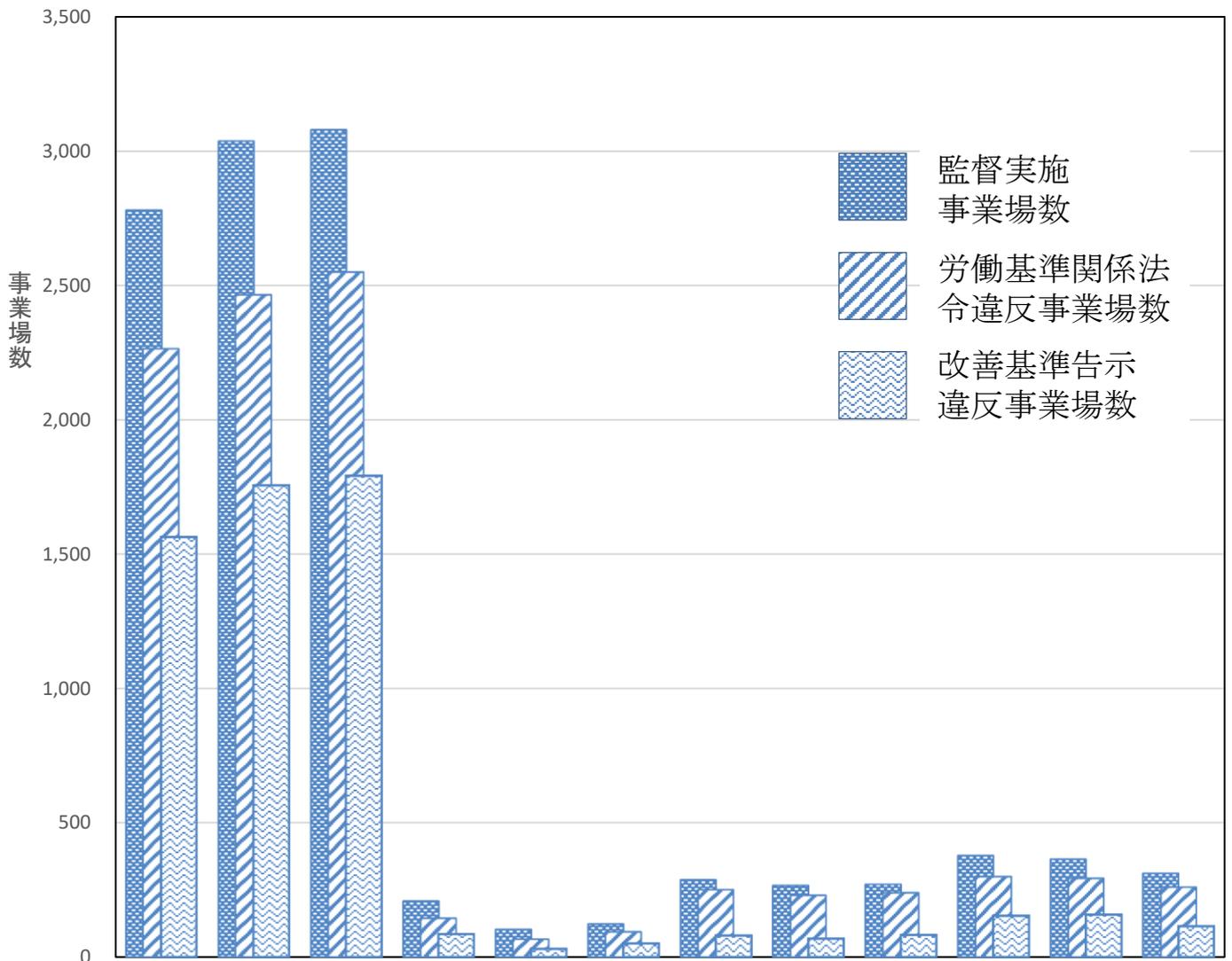
(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (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				
				総拘束 時間	最大拘束 時間	休息期間	最大運転 時間	連続運転 時間
トラック		3,079	1,790 (58.1%)	1,013 (32.9%)	1,317 (42.8%)	977 (31.7%)	686 (22.3%)	915 (29.7%)
バス		123	50 (40.7%)	28 (22.8%)	24 (19.5%)	11 (8.9%)	11 (8.9%)	11 (8.9%)
ハイヤー・ タクシー		271	82 (30.3%)	44 (16.2%)	66 (24.4%)	17 (6.3%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
その他		312	115 (36.9%)	60 (19.2%)	78 (25.0%)	59 (18.9%)	29 (9.3%)	49 (15.7%)
合計		3,785	2,037 (53.8%)	1,145 (30.3%)	1,485 (39.2%)	1,064 (28.1%)	727 (19.2%)	975 (25.8%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間

(3) 令和2年から令和4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。



	トラック			バス			ハイヤー・タクシー			その他		
	令和2年	令和3年	令和4年	令和2年	令和3年	令和4年	令和2年	令和3年	令和4年	令和2年	令和3年	令和4年
監督実施事業場数	2,780	3,037	3,079	208	103	123	288	266	271	378	364	312
労働基準関係法令違反事業場数	2,263	2,465	2,549	144	66	94	251	230	239	299	293	260
改善基準告示違反事業場数	1,563	1,754	1,790	85	30	50	80	68	82	154	158	115

(4) 令和4年の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）

### 長時間労働のおそれのある運送会社に対する監督指導

#### 概要

- 36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていた。また、時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超える者が最も多い月で12名おり、最長で132時間の者が認められた。
- 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上 of 労働者の一部に対し、年次有給休暇を付与した日から1年以内に5日の年次有給休暇を取得させていないことが認められた。

#### 労基署の対応

- 1 36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて是正勧告した。併せて、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具体的方策を講ずるよう指導した。

##### 指導事項

労働基準法第32条（労働時間）違反

長時間労働の削減

- 2 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

- 3 法定の年次有給休暇付与日数が10日以上 of 労働者に対し、労働者ごとに、年次有給休暇を付与した日から1年以内に5日について、取得時季を指定して年次有給休暇を取得させなければならないことを是正勧告した。

##### 指導事項

労働基準法第39条（年次有給休暇）違反※

#### 指導後の会社の取組

- 配車システムの導入により運転者の労働時間の平準化を図るとともに、荷主に対してキャリアボックスの設置を依頼し、荷をまとめて積み込むことを可能とすることにより労働時間の削減を図った。
- 時間外・休日労働を1か月当たり80時間を超えて行わせた労働者について、面接指導の対象とすることとした。
- 年次有給休暇を付与した日から一定期間が経過したタイミングで年次有給休暇の請求・取得日数が5日未満となっている労働者に対して、取得時季を指定して年次有給休暇を取得させることとした。

(参考)

※ 年5日の年次有給休暇の確実な取得

使用者は、有給休暇（使用者が与えなければならない有給休暇の日数が10労働日以上である労働者に係るものに限る。）の日数のうち5日については、基準日から1年以内の期間に、労働者ごとにその時季を定めることにより与えなければならない。

## 事例2 (バス)

### 長時間労働のおそれのあるバス会社に対する監督指導

#### 概要

- 36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせていた。また、時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超える者が最も多い月で2名おり、最長で101時間の者が認められた。
- 運転者の中に、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が上限の71.5時間を超えており、また、4週間を平均した1週間当たりの運転時間が上限の40時間を超えている者が認められた。

#### 労基署の対応

- 1 36協定で定める延長時間を超えて時間外労働を行わせたことについて是正勧告した。  
併せて、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具体的方策を講ずるよう指導した。

#### 指導事項

労働基準法第32条（労働時間）違反

長時間労働の削減

- 2 運転者の4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超えてはならないこと及び4週間を平均した1週間当たりの運転時間が40時間を超えてはならないことを是正勧告した。

#### 指導事項

改善基準告示違反  
(1週間当たりの拘束時間、1週間当たりの運転時間)

#### 指導後の会社の取組

- 特定の運転者が拘束時間の上限を超えることを前提とした運行管理を見直すとともに、働き方改革推進支援センターの個別訪問を利用し、運転者の労働時間の平準化を図り、労働時間の削減を図った。

#### (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)

### 不適切な歩合給制度となっているおそれのあるタクシー会社に対する監督指導

#### 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」が採用されていた。また、一部の運転者の賃金について、最低賃金額未滿となっており、最低賃金法違反が認められた。
- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超えている者が認められた。

#### 労基署の対応

- 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 一部の運転者の賃金が地域最低賃金額未滿となっていたため、地域最低賃金額以上の金額で支払う必要があることを是正勧告した。

##### 指導事項

最低賃金法第4条第1項 (最低賃金)

- 3 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えてはならないことを是正勧告した。

##### 指導事項

改善基準告示違反  
(1日の最大拘束時間)

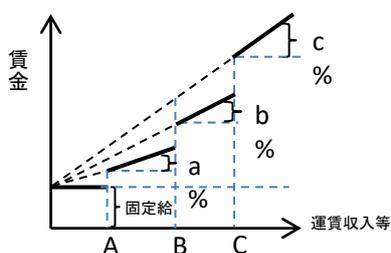
#### 指導後の会社の取組

- 累進歩合制度を廃止し、速やかに新たな賃金体系を構築することとした。
- 地域最低賃金額未滿となっていた金額について、地域最低賃金額以上となるようあらため、不足していた賃金を支払った。
- 1日の拘束時間が16時間を超えないよう勤務シフトを見直すとともに、帰庫時間を個別に指示するなど、運行管理体制の改善を図った。

(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て、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) 令和2年から令和4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	令和2年	令和3年	令和4年
トラック	46	32	44
バス	4	0	1
ハイヤー・タクシー	2	3	8
その他	9	7	5
合計	61	42	58

- (2) 令和4年の送検法条文の内訳は、以下のとおり。

### 安 全 基 準

(労働安全衛生法第20条等)



### 労 働 時 間

(労働基準法第32条)



### 割 増 賃 金 の 支 払

(労働基準法第37条)



### 報 告 等

(労働基準法第104条、労働安全衛生法第100条)



### 賃 金 の 支 払

(労働基準法第24条)



### 解 雇 制 限 ・ 解 雇 手 続

(労働基準法第19条、第20条)



### 労 働 条 件 の 明 示

(労働基準法第15条)



### 賃 金 台 帳

(労働基準法第108条)



### 年 次 有 給 休 暇

(労働基準法第39条)



(3) 令和4年の送検事例には、以下のようなものがあった。

## 事例1

### 同種の労働基準法違反を繰り返し

### トラック運転者に違法な時間外労働を行わせていた疑いで送検

#### 捜査経過

- トラック事業者の営業所に監督指導を実施。同営業所の36協定で定める延長時間（1日につき7時間、1か月につき125時間）を超えて、1か月最大約145時間、1日最大13時間27分の時間外労働を行わせていたほか、他の運転者について1か月80時間を超える時間外労働を行わせていた。
- この営業所では、3年前の監督指導時においても、違法な時間外労働について是正勧告されており、さらに3年前の監督指導時でも同様の実態があり、繰り返しの法違反が疑われた。

#### 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2

### トラックの荷台からの墜落による死亡事故

### 保護帽を着用せずに作業を行わせていた疑いで送検

#### 捜査経過

- 荷積み先での荷役作業として、トラック（最大積載量11.5トン）の荷台上で木材チップの積み込み中に、チップに押し出されて荷台から約3メートル下の地面に墜落し、死亡する労働災害が発生した。
- 調査を行ったところ、最大積載量5トン以上のトラックに荷を積む作業では、保護帽を着用させるなど、機械、器具その他の設備による危険を防止するため必要な措置を講じていなかったことが疑われた。

#### 被疑事実

- 事業場（法人）及び事業主  
最大積載量5トン以上のトラックに作業を行わせるに当たり、墜落による危険を防止するため、労働者に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  
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	令和2年	令和3年	令和4年
労働基準監督機関から通報した件数	459	469	556
労働基準監督機関が通報を受けた件数	426	325	297

#### (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	令和2年	令和3年	令和4年
トラック	82	102	88
バス	7	4	5
ハイヤー・タクシー	16	19	15
合計	105	125	108