

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

1 監督指導の状況

- (1) 令和6年に全国の労働基準監督署等において、労働基準関係法令違反が疑われる自動車運転者を使用する4,328事業場に対して監督指導を実施したところ、その81.6%に当たる3,532事業場で同法令違反が認められた。なお、業種ごとの監督実施事業場数、法令違反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 の支払	労働時間の 状況の把握
トラック		3,424	2,786 (81.4%)	1,506 (44.0%)	730 (21.3%)	228 (6.7%)
バス		249	193 (77.5%)	94 (37.8%)	48 (19.3%)	13 (5.2%)
ハイヤー・ タクシー		319	279 (87.5%)	121 (37.9%)	91 (28.5%)	26 (8.2%)
その他		336	274 (81.5%)	134 (39.9%)	108 (32.1%)	35 (10.4%)
合計		4,328	3,532 (81.6%)	1,855 (42.9%)	977 (22.6%)	302 (7.0%)

(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（例：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		3,424	1,994 (58.2%)	1,034 (30.2%)	1,480 (43.2%)	1,109 (32.4%)	650 (19.0%)	965 (28.2%)
バス		249	128 (51.4%)	66 (26.5%)	67 (26.9%)	37 (14.9%)	29 (11.6%)	35 (14.1%)
ハイヤー・ タクシー		319	120 (37.6%)	51 (16.0%)	94 (29.5%)	34 (10.7%)	0 (0.0%)	2 (0.6%)
その他		336	118 (35.1%)	44 (13.1%)	64 (19.0%)	48 (14.3%)	12 (3.6%)	52 (15.5%)
合計		4,328	2,360 (54.5%)	1,195 (27.6%)	1,705 (39.4%)	1,228 (28.4%)	691 (16.0%)	1,054 (24.4%)

(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) 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）

トラック事業者に対し、長時間労働の削減及び改善基準告示の遵守等を指導

労基署の指導等

- 長距離輸送を行っているトラック運転者に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大127時間）が認められたため、是正勧告した。
- 時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えたトラック運転者に対し、当該超えた時間に関する情報を労働安全衛生法に基づき通知していなかったため、是正勧告した。
- 改善基準告示【旧告示】※¹に関し、① 勤務終了後、休息期間が継続8時間を下回っていること、② 1か月の総拘束時間が労使協定の限度である320時間を超えていること、③ 1日の最大拘束時間（16時間）を超えていることが認められたため、是正勧告した。
- 同一週内で日勤勤務と隔日勤務を併用し、頻繁に勤務態様を変えている状況が認められたため、労働者の生理的機能への影響に鑑み、勤務割を見直し、一定期間ごとに交替させるよう指導した。
- 長時間労働の背景に、荷主に指定された時間に到着しても2～3時間の待機を強いられることが常態化しており、かつこれらに対する料金の上乗せを荷主に申し出ても応じてもらえず、標準的運賃※²を下回る料金しか支払ってもらえない状況が疑われたため、労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針等を周知するとともに、中小企業庁に通報を行った。

会社の対応

- 受注件数が過大で長時間労働となっていたため、契約解除も含めた受注量の見直しを行い、長距離輸送のトラック運転者の労働時間を削減させた。
- 日勤勤務と隔日勤務を1週間周期で交替していくよう勤務割を見直した。
- 取引先との間で、長時間の荷待ちの実態を踏まえた価格交渉に取り組み、労働時間の削減に向けて話し合いを重ねた。
- ➔ 上記対応の結果、トラック運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間以下、総拘束時間が284時間以内になるなど、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

※1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）は、令和6年4月、拘束時間等の基準が改められました。このため、掲載した監督指導事例においては、改正前の改善基準告示のものを【旧告示】、改正後のものを【新告示】と付記しています。

※2 「標準的運賃」制度は、令和2年、トラック運送事業者が自社の原価を適切に把握し、荷主との運賃交渉を行う際の参考指標として貨物自動車運送事業法に基づき創設されました。トラックドライバーの労働条件を改善し、ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる運賃を国が示しています。

事例2（トラック）

トラック事業者に対し、長時間労働の削減及び労働時間の適正把握等を指導

労基署の指導等

- 長距離輸送を行っているトラック運転者に、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた特別延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大128時間）が認められたため、是正勧告した。
- 改善基準告示【新告示】に関し、①1月の拘束時間が310時間を超えていること、②勤務終了後、休息期間が継続8時間を下回っていること、③1日の最大拘束時間（16時間）を超えていること、④連続運転時間が4時間を超えていることが認められたため、是正勧告した。
- 荷役作業時間について、デジタルタコグラフに「休憩」として記録し、労働時間を適正に把握していなかったため、休憩時間の考え方を説明の上、乗務記録を点検し、必要な補正を行うとともに、正確な労働時間を把握することについて指導した。

会社の対応

- 週6日勤務が常態となっていたが、勤務日数を週5日を基本として、休日を確保するとともに、36協定の特別条項の発動手続について、書面（協議書）により事前に行うこととした。
- デジタルタコグラフを適正に入力するよう運転者を指導し、運転者から運転日報が提出された際に、運行管理者等が休憩時間や積み卸しの記録状況を点検することとした。
- ➔ 上記対応の結果、トラック運転者について、1か月当たりの時間外労働が80時間以下、総拘束時間が協定時間以内（250時間以内）になるなど、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

事例3（バス）

貸切バス事業者に対し、地方運輸機関と合同で監督・監査を実施し、改善基準告示の遵守等を指導

労基署の指導等

- 長距離運行のバス運転者について、繁忙期に連続運転時間が4時間を超えていることが認められたため、是正勧告した。
- 令和6年度の拘束時間に関する労使協定において、4週平均で1週間の拘束時間が68時間を超えていたことから、改善基準告示【新告示】に適合するよう見直しを指導した。
- 運行手当等のバス運転者に支払われる手当が割増賃金の基礎となる賃金に算入されていなかったため、是正勧告した。
- 健康診断結果について医師からの意見聴取を行っていなかったため、是正勧告した。

会社の対応

- 連続運転時間の上限時間が近づいたら警告が通知されるようデジタルタコグラフの運行管理設定を変更し、運転時間管理を行うこととした。
- 拘束時間の延長限度を68時間とする労使協定を労働者代表と締結した。
- 割増賃金の不足額について過去に遡及して支払うとともに、賃金規定を整備することとした。
- 地域産業保健センターを利用し、健康診断結果について医師からの意見聴取を実施した。
- ➔ 上記対応の結果、バス運転者について、連続運転時間が4時間以内、割増賃金が適正に支払われるなど、労働基準法違反及び改善基準告示違反が是正された。

事例4（タクシー）

タクシー事業者に対し、労働時間の適正把握及び改善基準告示の遵守等を指導

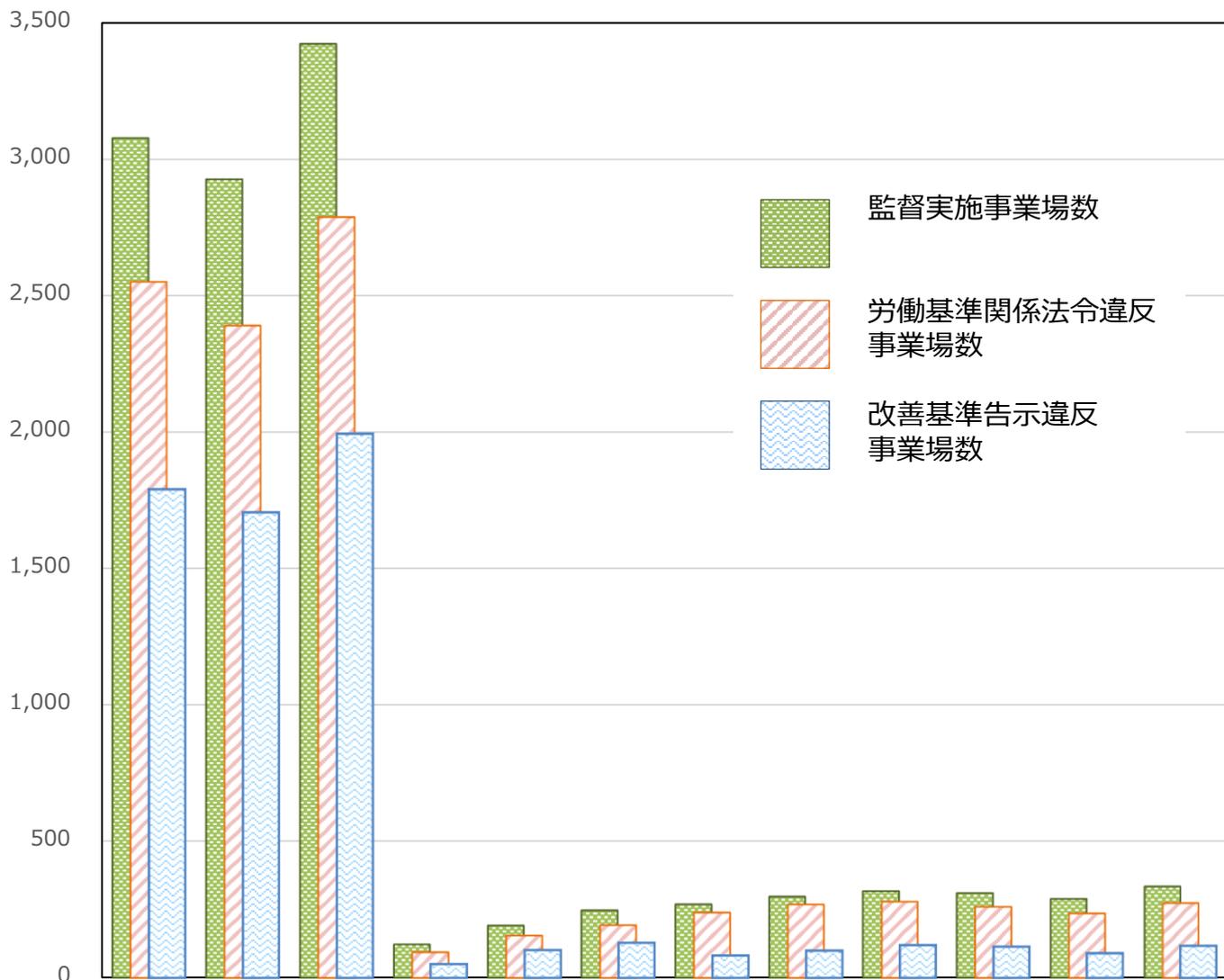
労基署の指導等

- タクシー運転者について、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定めた延長時間を超える違法な時間外労働（1か月当たり最大138時間）が認められたため、是正勧告した。
- 労働時間の記録は自己申告による手書きの乗務記録簿のみとなっており、客観的な方法等で把握していなかったため、是正勧告するとともに、労働時間を適正に把握することについて指導した。
- 改善基準告示【新告示】に関し、① 1か月の総拘束時間が288時間を超えていること、② 勤務終了後、休息期間が継続8時間を下回っていること、③ 1日の拘束時間が15時間を超えていることが認められたため、是正勧告した。
- 乗務時間のみを労働時間として扱い、乗務時刻前後の車両点検やアルコールチェックの時間を労働時間として取り扱っておらず、その分の賃金を支払っていないことが認められたため、是正勧告した。
- 年次有給休暇について、年休管理簿を作成しておらず、また直近1年間で1日も取得していない状況が認められたため、是正勧告した。

会社の対応

- タイムカードを導入し、乗務時間以外の労働時間も適切に把握することとし、休日出勤の日数の上限を定め、休日労働を削減することとした。
 - 改善基準告示に定める拘束時間等の上限を周知するとともに、日々の拘束時間が長い労働者に対しては個別面談を行い、乗務時間の調整を行うこととした。
 - 賃金の不足額について遡及して支払った。
 - 年次有給休暇については年休管理簿を作成し、基準日や消化日数の管理を行うとともに連続5日以上のお休み取得を奨励した。
- ➔ 上記対応の結果、タクシー運転者について、1か月当たりの時間外・休日労働が80時間以下、総拘束時間が協定時間以内（288時間以内）になるなど、労働時間が適正に把握された上で長時間労働が改善され、労働基準法等違反及び改善基準告示違反が是正された。

(4) 令和4年から令和6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事業場数及び改善基準告示違反事業場数は、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4年	令和5年	令和6年	令和4年	令和5年	令和6年	令和4年	令和5年	令和6年	令和4年	令和5年	令和6年
監督実施事業場数	3,079	2,928	3,424	123	193	249	271	299	319	312	291	336
労働基準関係法令違反事業場数	2,549	2,389	2,786	94	155	193	239	269	279	260	236	274
改善基準告示違反事業場数	1,790	1,706	1,994	50	102	128	82	100	120	115	91	118

2 送検状況

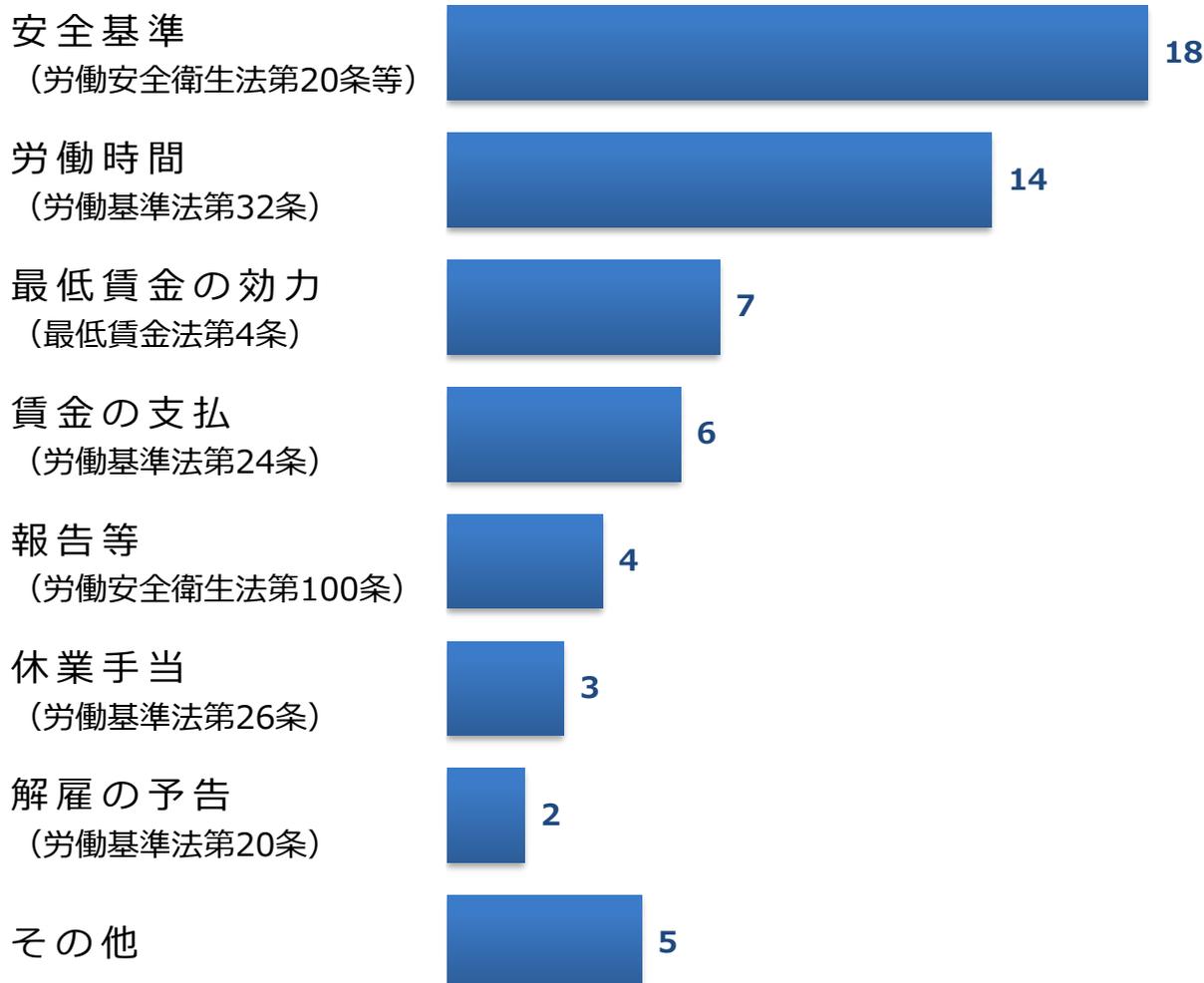
(1) 令和6年に全国の労働基準監督署等において、自動車運転者に関する重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として送検した件数は、59件であった。なお、業種ごとの件数は次のとおりであった。

(件)

業種 \ 年	令和4年	令和5年	令和6年
トラック	44	45	42
バス	1	5	5
ハイヤー・タクシー	8	1	5
その他	5	3	7
合計	58	54	59

(2) 送検法条文の内訳は、次のとおりであった。

(件)



(3) 送検事例には、以下のようなものがあった。

事例 1

違法な時間外労働を行わせた疑いで、トラック事業者を送検

捜査経過

- トラック運転者の脳血管疾患に関する労災請求がなされたことを端緒にトラック事業者の営業所に監督指導（立入調査）を実施した。
- 調査の結果、長距離輸送を行っているトラック運転者（1名）に対し、時間外・休日労働に関する協定（36協定）で定める延長時間（1か月当たり98時間、1日7時間）を超えて違法な時間外労働を行わせていたことが発覚した。
- 当該営業所に対しては、過去に複数回違法な時間外労働について労働基準法第32条違反を是正勧告しており、法違反が繰り返されている実態が認められたため、送検した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び取締役について
36協定で定める延長時間を超えて、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）違反

事例 2

トラックの荷台のシート外しの作業中、保護帽を着用させなかった疑いで、トラック事業者を送検

捜査経過

- 事業者からトラック運転者に係る労働者死傷病報告の提出があり、法違反の疑いがあったことから監督指導を実施した。
- 調査の結果、最大積載量が14トンの貨物自動車の荷台のシート外し作業を行わせるにあたり、労働安全衛生法により義務付けられた墜落時保護用の保護帽（ヘルメット）を着用させるなどの措置を講じておらず、その結果、トラック運転者が荷台から転落して、重篤な後遺障害を引き起こしていたため、送検した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び実行行為者について
最大積載量が5トン以上の貨物自動車に荷を積むために、荷台のシートを外す作業を行わせるにあたり、墜落による危険を防止するため、保護帽（ヘルメット）を着用させなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第20条違反
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、労働基準監督署等と地方運輸機関が、その監督等の結果（改善基準告示違反）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）】

(件)

事項 \ 年	令和4年	令和5年	令和6年
労働基準監督署等から通報した件数	556	545	501
労働基準監督署等が通報を受けた件数	297	414	323

(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、労働基準監督署等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）】

(件)

業種 \ 年	令和4年	令和5年	令和6年
トラック	88	96	119
バス	5	11	18
ハイヤー・タクシー	15	23	20
合計	108	130	157