

報道関係者 各位

令和元年8月8日

【照会先】

労働基準局 監督課

課長

石垣 健彦

労働基準監察室副長

岡田 直樹

(代表電話) 03(5253)1111 (内線 5427)

(直通電話) 03(3595)3203

自動車運転者を使用する事業場に対する 平成 30 年の監督指導、送検等の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち 83%の 5,424 事業場～

厚生労働省は、このたび、全国の労働局や労働基準監督署が、平成 30 年にトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対して行った監督指導や送検等の状況について取りまとめましたので、公表します。(別紙 1 参照)

厚生労働省では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対応していきます。

平成 30 年の監督指導・送検の概要

- 監督指導を実施した事業場は 6,531 事業場。このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、5,424 事業場 (83.1%)。また、改善基準告示*違反が認められたのは、4,006 事業場 (61.3%)。
※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第 7 号) (別紙 2 参照)
- 主な労働基準関係法令違反事項は、①労働時間 (55.5%)、②割増賃金の支払 (21.1%)、③休日 (4.4%)。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間 (46.4%)、②総拘束時間 (38.8%)、③休息期間 (32.4%)。
- 重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したのは 59 件。

(別紙 1) 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 30 年)

(別紙 2) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」について

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30年）

1 監督指導状況

(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		5,109	4,271 (83.6%)	3,013 (59.0%)	1,071 (21.0%)	244 (4.8%)
バス		350	261 (74.6%)	141 (40.3%)	55 (15.7%)	7 (2.0%)
ハイヤー・ タクシー		462	392 (84.8%)	177 (38.3%)	119 (25.8%)	14 (3.0%)
その他		610	500 (82.0%)	296 (48.5%)	134 (22.0%)	25 (4.1%)
合計		6,531	5,424 (83.1%)	3,627 (55.5%)	1,379 (21.1%)	290 (4.4%)

(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。

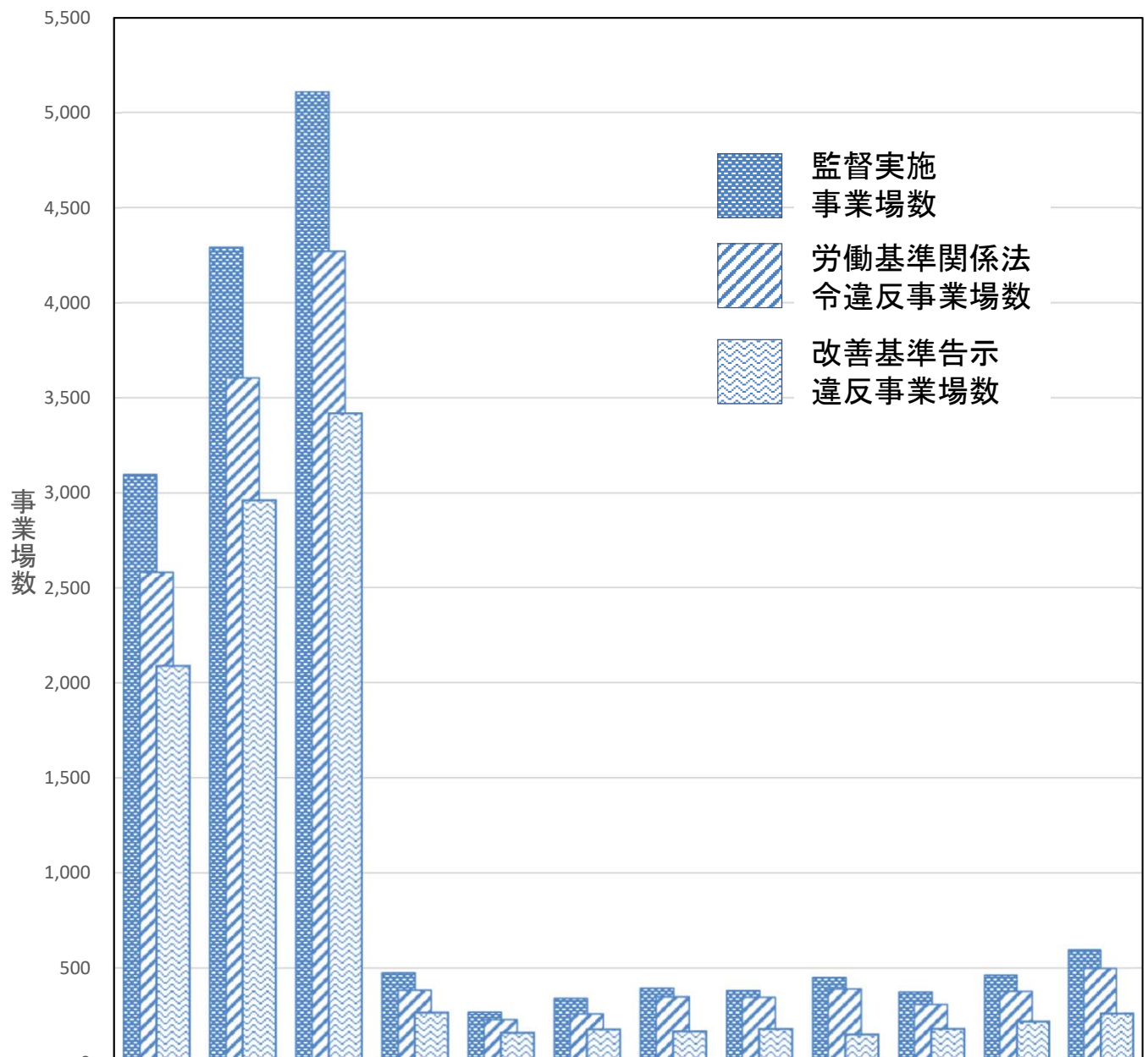
(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

(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		5,109	3,419 (66.9%)	2,615 (51.2%)	2,217 (43.4%)	1,912 (37.4%)	1,518 (29.7%)	973 (19.0%)
バス		350	177 (50.6%)	109 (31.1%)	99 (28.3%)	54 (15.4%)	46 (13.1%)	25 (7.1%)
ハイヤー・ タクシー		462	150 (32.5%)	120 (26.0%)	68 (14.7%)	23 (5.0%)	— (—)	— (—)
その他		610	260 (42.6%)	184 (30.2%)	150 (24.6%)	127 (20.8%)	90 (14.8%)	43 (7.0%)
合計		6,531	4,006 (61.3%)	3,028 (46.4%)	2,534 (38.8%)	2,116 (32.4%)	1,654 (25.3%)	1,041 (15.9%)

(注) ハイヤー・タクシーは、改善基準告示において「連続運転時間」、「最大運転時間」の定めがない。

(3) 平成28年から平成30年までの3年間に於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		
	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年
監督実施事業場数	3,105	4,295	5,109	487	276	350	405	391	462	384	474	610
労働基準関係法令違反事業場数	2,585	3,607	4,271	386	231	261	351	347	392	310	379	500
改善基準告示違反事業場数	2,088	2,963	3,419	265	159	177	166	176	150	180	218	260

(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

- 運転者について、1日の拘束時間が最長16時間を超え、1か月の総拘束時間が最長315時間、また、1か月120時間を超える時間外労働の実態が認められた。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていない。

指導内容

- 1 36協定の限度時間を超えて、違法な時間外労働を行わせていたため、是正を指導した。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時間及び1か月の総拘束時間が293時間を超えていることについて是正を指導した。

指導事項

改善基準告示違反（最大拘束時間及び総拘束時間）

- 3 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴くよう是正を指導した。

指導事項

労働安全衛生法第66条の4違反
（健康診断の結果についての医師からの意見聴取）

指導後の会社の取組

- 荷主と交渉し、配送ルートを改善した結果、拘束時間が短縮された。また、時間外労働時間の実績を月内に適切に把握し、月80時間を超えそうな場合には運転者を交代させること等により、特定の運転者の拘束時間が長くないよう勤務体制の見直しを行った結果、時間外労働が36協定の限度時間以内かつ80時間以内、1か月の総拘束時間が293時間、1日の拘束時間が16時間以下となった。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、健康を保持するために必要な措置に関して医師の意見を聴取した。

(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

事例2 (バス)

長時間労働により精神障害を発症したとする労災請求を端緒にバス会社に対して監督指導を実施

概要

- 運転者について、1日の拘束時間が18時間程度、4週間を平均した1週間の拘束時間が最長70時間程度に達しており、中には、休息期間が7時間程度となっている者も認められた。
- 運転時間が2日を平均して1日9時間を超え、4週間を平均し1週間45時間程度となっている者が認められた。
- 1か月最長95時間程度の時間外労働の実態が認められ、36協定の限度時間を超える時間外労働時間が認められた。

指導内容

- 1 36協定の限度時間を超えて、違法な時間外労働を行わせていたため、是正を指導した。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、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、勤務終了後に連続8時間以上の休息期間を与えていないこと、運転時間が2日を平均して1日9時間を超え、4週間を平均し1週間65時間を超えていることについて是正を指導した。

指導事項

改善基準告示違反
(最大拘束時間、総拘束時間、休息期間、最大運転時間)

指導後の会社の取組

- 運転者を新規に雇用し、増員することにより、1人当たりの労働時間の削減を行うとともに、運行路線の見直しを行った結果、時間外労働が36協定の限度時間以内かつ80時間以内、1日の拘束時間が16時間以内かつ4週間を平均し1週間65時間以内となった。
- 日々の拘束時間や運転時間を適正に把握し、改善基準告示を超過しないよう柔軟に配車を行う体制を整えた結果、休息期間、最大運転時間が改善基準告示の範囲内となった。

(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：継続8時間以上

最大運転時間：原則 2日平均で1日9時間、2週間平均で1週間44時間

事例3 (タクシー)

累進歩合制度を導入しているタクシー会社に対して監督指導を実施

概要

- 運転者の賃金について、運賃収入に応じて段階的に支給割合が上がる、いわゆる「累進歩合給」により手当が支払われていた。
- 歩合給の額が低い運転者の賃金について、地域別最低賃金以上の賃金が支払われていない。

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 適用される最低賃金額以上の賃金が支払われていないため、是正を指導した。

指導事項

最低賃金法第4条（最低賃金額以上の支払）

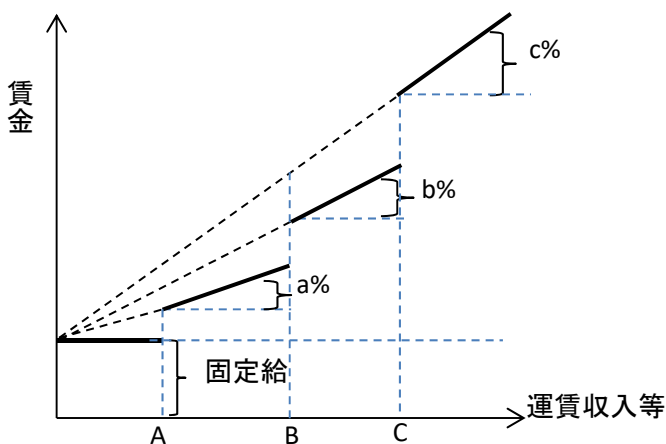
指導後の会社の取組

- 運転者の賃金について、会社側と労働者側で協議を行った結果、累進歩合制度を廃止し、新たな賃金制度を導入した。
- 不払となっていた最低賃金額との差額を支払うとともに、最低賃金を下回らないよう新たな賃金制度を導入した。

(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：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28年から平成30年までの3年間における業種ごとの重大・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、次のとおりであった。

業種 \ 年	平成28年	平成29年	平成30年
トラック	54	50	42
バス	2	2	4
ハイヤー・タクシー	5	6	5
その他	7	3	8
合計	68	61	59

(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）

トラックによる死亡事故を発生させた事業場において、事故車両の運転者等に違法な長時間労働を行わせていたため送検

捜査経過

- 積荷搬送中に衝突事故を起こし死亡したトラック運転者が所属する事業場に立ち入り、この運転者の事故直前の就労状況等を確認した結果、この運転者を含む複数の労働者について、36協定の限度時間を超え、1か月最大120時間程度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、過去の監督指導においても、違法な長時間労働について是正指導を受けており、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）及び代表取締役

36協定の限度時間を超えて、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（バス）

バス運転者に過労死等を発生させた事業場において、被災者を含む複数の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

- バス運転者が勤務中に、脳血管疾患により死亡したとする労災請求がなされた。
- この運転者が所属する事業場に立ち入り、発症直前の就労状況等を確認した結果、この運転者を含む20名超について、36協定の限度時間を超え、1か月最大150時間程度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、過去の監督指導においても、違法な長時間労働について是正指導を受けており、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）及び代表取締役

36協定の限度時間を超えて、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）

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28年	平成29年	平成30年
労働基準監督機関から通報した件数	867	1,133	1,063
労働基準監督機関が通報を受けた件数	351	519	539

(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28年	平成29年	平成30年
トラック	90	110	99
バス	130※	16	20
ハイヤー・タクシ-	52	60	43
合計	272	186	162

※平成28年2月、3月を中心に、ツアーバスを運行する貸切バス事業場に対する緊急の集中監督指導を実施。実施結果：<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/0000122572.html>

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」について

趣 旨

「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、バス、トラック、タクシーなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性から、すべての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間(始業時刻から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。))、休息期間(勤務と次の勤務の間の自由な時間)、運転時間等の基準を、平成元年に、大臣告示として制定。

制定の経緯

労働時間等の改善を定めた局長通達の策定(昭和42年)

中央労働基準審議会での関係労使の議論

・長時間労働、交通事故の増加
・路面運送における労働時間及び休息期間に関するILO条約の採択(昭和54年):運転時間上限1日9時間、1週間48時間

通達を大臣告示とすることで労使が合意し、平成元年に「改善基準告示」を策定

拘束時間、休息期間等の基準を定めた局長通達の策定(昭和54年)

※ 制定以降、法定労働時間が段階的に短縮し、週40時間制へ移行するのに合わせて、内容の見直しが行われ現在に至っている。

内 容

拘束時間	総拘束時間	トラック：原則 1か月 293時間 バス：原則 4週間平均で1週間 65時間 タクシー：原則 1か月 299時間
	最大拘束時間	トラック、バス、タクシー：原則 1日 16時間 (ただし、1日の原則的な拘束時間は13時間)
休息期間	トラック、バス、タクシー：原則 継続8時間以上	
最大運転時間	トラック：原則 2日平均で1日9時間、2週間平均で1週間44時間 バス：原則 2日平均で1日9時間、4週間平均で1週間40時間	
連続運転時間	トラック、バス：4時間以内 (運転の中断には、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、1回連続10分以上かつ合計30分以上の運転をしない時間が必要。)	
休日労働	トラック、タクシー：2週間に1回以内、 かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内 バス：2週間に1回以内、 かつ、4週間の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内	

・拘束時間＝始業時刻から終業時刻までの時間(休憩時間を含む。)

・休息期間＝勤務と次の勤務の間の自由な時間

※ その他、拘束時間の例外や分割休息期間、2人乗務、隔日勤務、フェリー乗船などの場合の特例有り。