

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28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。

事項 業種	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	3,105	2,585 (83.3%)	1,842 (59.3%)	622 (20.0%)	164 (5.3%)
バス	487	386 (79.3%)	218 (44.8%)	108 (22.2%)	25 (5.1%)
ハイヤー・ タクシー	405	351 (86.7%)	181 (44.7%)	126 (31.1%)	13 (3.2%)
その他	384	310 (80.7%)	193 (50.3%)	100 (26.0%)	16 (4.2%)
合計	4,381	3,632 (82.9%)	2,434 (55.6%)	956 (21.8%)	218 (5.0%)

(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。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。

事項 業種	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	3,105	2,088 (67.2%)	1,588 (51.1%)	1,358 (43.7%)	1,191 (38.4%)	987 (31.8%)	622 (20.0%)
バス	487	265 (54.4%)	171 (35.1%)	127 (26.1%)	90 (18.5%)	95 (19.5%)	33 (6.8%)
ハイヤー・ タクシー	405	166 (41.0%)	120 (29.6%)	94 (23.2%)	33 (8.1%)	—	—
その他	384	180 (46.9%)	126 (32.8%)	102 (26.6%)	85 (22.1%)	82 (21.4%)	41 (10.7%)
合計	4,381	2,699 (61.6%)	2,005 (45.8%)	1,681 (38.4%)	1,399 (31.9%)	1,164 (26.6%)	696 (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26年から平成28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。

業種・事項		年		
		平成26年	平成27年	平成28年
トラック	監督実施事業場数	2,765	2,783	3,105
	労働基準関係法令違反事業場数	2,311 (83.6%)	2,390 (85.9%)	2,585 (83.3%)
	改善基準告示違反事業場数	1,845 (66.7%)	1,944 (69.9%)	2,088 (67.2%)
バス	監督実施事業場数	262	226	487 ※
	労働基準関係法令違反事業場数	195 (74.4%)	184 (81.4%)	386 (79.3%)
	改善基準告示違反事業場数	147 (56.1%)	123 (54.4%)	265 (54.4%)
ハイヤー・タクシー	監督実施事業場数	502	486	405
	労働基準関係法令違反事業場数	438 (87.3%)	410 (84.4%)	351 (86.7%)
	改善基準告示違反事業場数	206 (41.0%)	208 (42.8%)	166 (41.0%)
その他	監督実施事業場数	378	341	384
	労働基準関係法令違反事業場数	296 (78.3%)	274 (80.4%)	310 (80.7%)
	改善基準告示違反事業場数	175 (46.3%)	154 (45.2%)	180 (46.9%)
合計	監督実施事業場数	3,907	3,836	4,381
	労働基準関係法令違反事業場数	3,240 (82.9%)	3,258 (84.9%)	3,632 (82.9%)
	改善基準告示違反事業場数	2,373 (60.7%)	2,429 (63.3%)	2,699 (61.6%)

※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>

(4) 労働基準監督官が監督指導した事例には、以下のようなものがあった。

事例 1 (トラック)

長時間労働が行われているとの情報を端緒に、運送会社に対して監督指導を実施

概要

- 運転者の就労実態は、日報とデジタルタコグラフに記録されていたが、拘束時間や休息期間などが集計・管理されていない。
- 監督署で集計したところ、1日の拘束時間が24時間となる日が2日間続くなどのため、1か月の拘束時間が最長400時間程度となっており、また、時間外・休日労働が月100時間を超える運転者が複数認められる。
- 賃金台帳に、労働日数、労働時間数等を記入していない。

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（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、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について指導した。

指導事項

改善基準告示違反（1日の拘束時間、休息期間）

- 3 賃金台帳に、労働日数、労働時間数等、法定の事項について記載していないため是正勧告した。

指導事項

労働基準法第108条（賃金台帳）

指導後の会社の取組

- 運行管理者に対して改善基準告示などの教育を徹底したことに加え、荷主に対して高速道路の利用による運行ルートの見直しについて協議した結果、理解を得られ、事業場に所属するすべての運転者について、1日の拘束時間が16時間以内となった。
- 運行管理者が、時間外・休日労働が月80時間を超える運転者に対して疲労の蓄積状況等を確認し、希望者には医師による面接指導が受けられる制度を新たに設けた。
- 賃金台帳に、労働日数、労働時間数等、すべての法定事項を記載した。

(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：継続8時間以上

事例2 (バス)

学校から修学旅行などを受注する貸切バス会社に対して、監督指導を実施

概要

- 運転者について、1日の拘束時間が最長18時間、休息期間が8時間未満や連続運転時間が4時間を超える者が複数認められる。
- 雇入時の健康診断や深夜業務に従事する労働者に対する健康診断が実施されておらず、また、定期健康診断の結果、所見があると診断された労働者について対応が行われていない。
- 常時10人以上の労働者を雇用しているが、安全衛生推進者を選任しておらず、事業場内の安全衛生活動が組織的に行われていない状況が認められる。

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、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、また、連続運転時間が4時間を超えていることについて指導した。

指導事項

改善基準告示違反（1日の拘束時間、休息期間、連続運転時間）

- 2 雇入時や深夜業務に従事する労働者に対して、法定の健康診断を実施していないこと、また、定期健康診断の結果、所見があると診断された労働者について、健康診断実施後3か月以内に、医師から就労に関する意見を聴取していないことについて是正勧告した。

指導事項

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

- 3 安全衛生推進者を選任していないため是正勧告した。

指導事項

労働安全衛生法第12条の2（安全衛生推進者）

指導後の会社の取組

- 労働時間管理を徹底することにより、拘束時間がもっとも長い運転者について1日16時間を下回り、また、休息期間も8時間以上確保され、さらに、パーキングエリア等での休憩を確実に取得するなどにより、連続運転時間も4時間以内となった。
- 健康診断が未実施となっていた労働者に、法定の健康診断を受診させるとともに、所見のあった労働者全員について、医師から意見を聴取した。
- 法定の講習を修了した労働者を安全衛生推進者に選任し、労働災害防止など貸切バスの特性に応じた安全衛生教育に組織的・計画的に取り組んだ。

(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

連続運転時間：4時間以内

休日労働：2週間について1回以内

休息期間：継続8時間以上

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」により全額支払われている。
- 時間外労働、深夜労働及び休日労働に対する割増賃金が支払われていない。
- 支払われた賃金を労働時間で除した結果、地域別最低賃金を下回っている。
- 時間外労働時間数が、36協定の限度時間を超えている。

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 時間外労働等に対する割増賃金を、法定の割増率（時間外労働・午後10時から午前5時までの深夜労働は25%、休日労働は35%）以上で計算して支払っていないため、また、適用される最低賃金額以上の賃金を支払っていないため是正勧告した。

指導事項

労働基準法第37条（割増賃金の支払）、最低賃金法第4条（最低賃金額以上の支払）

- 3 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、是正勧告した。

指導事項

労働基準法第32条（労働時間）

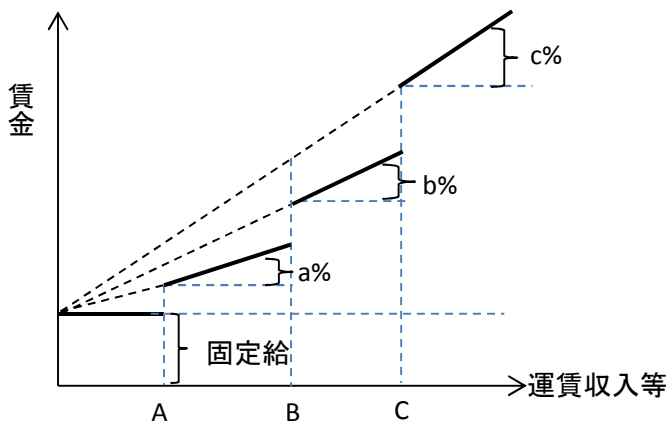
指導後の会社の取組

- 労働組合と協議し、累進歩合制度を廃止した。
- 過重労働防止の観点から勤務シフトを見直し、車庫待ちを廃止するなどにより労働時間を削減した。また、労働時間を適正に算出したうえで、時間外労働時間数を36協定の範囲内とするよう労働時間管理を徹底した。
- 最低賃金に満たない賃金及び不払となっていた割増賃金等、総額約50万円が支払われた。

(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、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) 労働基準関係法令違反により送検した件数は、次のとおりである。

業種 \ 年	平成26年	平成27年	平成28年
トラック	40	52	54
バス	3	1	2
ハイヤー・タクシー	6	4	5
その他	7	3	7
合計	56	60	68

(2) 労働基準監督官が送検した事例には、以下のようなものがあった。

事例1（トラック）

運転者に脳・心臓疾患を発症させた事業場において、この運転者等に違法な長時間労働を行わせていたとして送検

捜査経過

- 運転者が配送先において、作業中にくも膜下出血を発症したため労災請求が行われた。
- この運転者の発症直前の就労状況を確認した結果、この運転者を含む運転者3名について、36協定の限度時間（1か月100時間）を超え、1か月で最長120時間程度の時間外労働を行わせていたことが判明したため送検。

被疑事実

○事業場（法人）及び営業所長

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（トラック）

過去に違法な長時間労働について指導を行っていた事業場に立入調査を実施した結果、同様の法違反を繰り返していたため送検

捜査経過

- 立入調査の結果、運転者4名に対して、36協定の限度時間（1か月120時間）を超え、1か月で最長200時間程度の時間外労働を行わせていたことが判明した。
- 当該事業場は、直近の立入調査においても、違法な長時間労働について是正勧告を受けており、一度は是正が図られたものの、短期間に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3（トラック）

運転者が死亡する交通災害を発生させた事業場において、この運転者に違法な長時間労働を行わせ、また健康診断を行っていなかったため送検

捜査経過

- 積荷を搬送中のトラックが、高速道路において、渋滞中の車に追突し、複数台が絡む玉突き事故を発生させ、その結果、このトラックの運転者が死亡し、複数人が重軽傷を負う事故が発生した。
- この運転者の所属事業場に対する立入調査の結果、死亡した運転者について、
 - ① 事故直近の10日間において、36協定の限度時間を超え、合計約50時間の違法な時間外労働を行わせていた
 - ② 午後10時から午前5時までの深夜業を含む業務に常時従事させているのに、6か月以内ごとに1回、法定の健康診断を行わせていなかったことが判明し送検した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び営業所長
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）

- 法定の健康診断を行わせていなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第66条（健康診断）

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26年	平成27年	平成28年
労働基準監督機関から通報した件数	864	821	867
労働基準監督機関が通報を受けた件数	312	376	351

(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。

※開始年度：ハイヤー・タクシー事業場（平成18年度）
トラック事業場及びバス事業場（平成20年度）

【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種 \ 年	平成26年	平成27年	平成28年
トラック	99	106	90
バス	21	17	130 ※
ハイヤー・タクシー	56	55	52
合計	176	178	272

※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>