



愛知労働局発表
平成30年10月3日

報道関係者 各位

自動車運転者を使用する事業場に対する 平成29年の監督指導、送検等の状況について

愛知労働局（局長 高崎真一）では、愛知県内の14の労働基準監督署（支署）が平成29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、送検等の状況について取りまとめました。

愛知労働局では、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・啓発に努めることとし、監督指導を実施するなどにより、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の重大・悪質な事案については、送検を行うなど厳正に対応していきます。

平成29年の監督指導・送検の概要

監督指導を実施した事業場：300事業場

うち、労働基準関係法令違反が認められたもの：234事業場（78.0%）

改善基準告示違反が認められたもの：173事業場（57.7%）

主な労働基準関係法令違反事項は、労働時間（59.3%）

割増賃金の支払（16.7%）

主な改善基準告示違反事項は、1日の最大拘束時間（39.7%）

1ヶ月の総拘束時間（41.3%）

休息期間（22.0%）

重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したもの：2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29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

1 監督指導状況

(1) 業種ごとの監督指導実施事業場数、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	269	210 (78.1%)	160 (59.5%)	45 (16.7%)	4 (1.5%)
バス	9	7 (77.8%)	6 (66.7%)	3 (33.3%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	13	11 (84.6%)	6 (46.2%)	2 (15.4%)	0 (0.0%)
その他	9	6 (66.7%)	6 (66.7%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
合計	300	234 (78.0%)	178 (59.3)	50 (16.7%)	4 (1.3%)

(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。

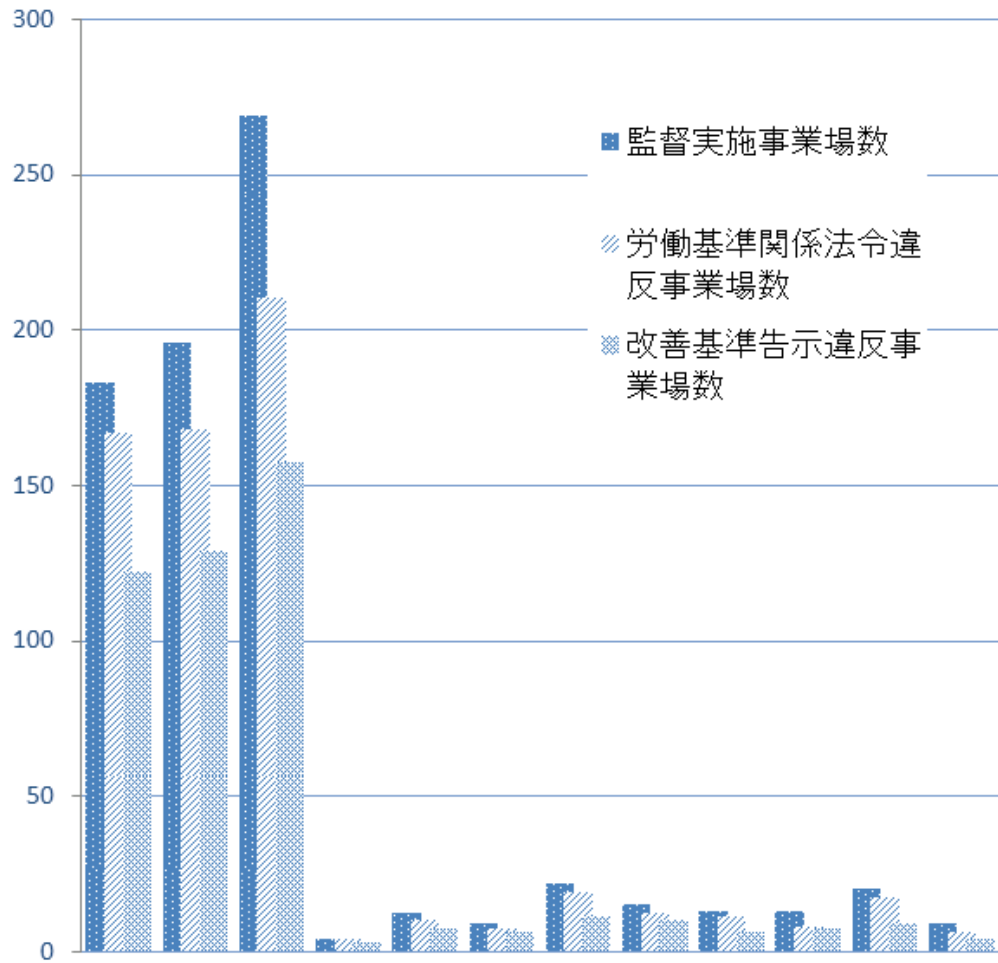
(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

(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	269	157 (58.4%)	108 (40.1%)	116 (43.1%)	65 (24.2%)	62 (23.0%)	30 (11.2%)
バス	9	6 (66.7%)	2 (22.2%)	3 (33.3%)	0 (0.0%)	1 (11.1%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	13	6 (46.2%)	5 (38.5%)	3 (23.1%)	0 (0.0%)	-	-
その他	9	4 (44.4%)	4 (44.4%)	2 (22.2%)	1 (11.1%)	2 (22.2%)	0 (0.0%)
合計	300	173 (57.7%)	119 (39.7%)	124 (41.3%)	66 (22.0%)	65 (21.7%)	30 (10.0%)

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

(3) 平成27年から平成29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			タクシー・ハイヤー			その他		
	平成27年	平成28年	平成29年	平成27年	平成28年	平成29年	平成27年	平成28年	平成29年	平成27年	平成28年	平成29年
監督実施事業場数	183	196	269	4	12	9	22	15	13	13	20	9
労働基準関係法令違反事業場数	167	168	210	4	10	7	19	12	11	8	17	6
改善基準告示違反事業場数	122	129	157	3	7	6	11	10	6	7	9	4

(4) 長時間労働について改善した事例には、以下のようなものがあった。

新規採用を中心に改善した事例

【長時間労働の状況等】

過去6か月間において、残業（時間外・休日労働）時間数月80時間超の労働者が5人、月100時間超の労働者が3人認められ、最も残業が多かった者の残業時間数は月113時間であった。自動車運転者の36協定の月間の上限は110時間であることから、法違反の状態であった。

労働時間の把握は、タコグラフチャート紙、日報等の記録により行っていた。
(労働者数約30人、運送業)

【改善方法】

ハローワークへの求人募集のほか、自社ホームページに募集対象業務の内容を詳しく掲示した上で、採用説明会の案内を行うなど新規採用を行い、同時に増車をすることで、自動車運転者1人あたりの負荷を軽減し、時間外労働を削減した。

荷主の納入指定時間に合わせて始業時間の繰上げ及び繰下げを行い、運転業務開始前業務を効率的に実施するよう運行計画を見直した。

他社の方法

新規採用を行って構内作業者を2交替制とし、運転者が担当していた荷の積み込みを構内作業者に行わせ、運転者の積み込み作業の時間を削減した。
新規採用を推進し、4人を採用することで、特定の労働者に集中していた業務を分割し、事業場全体で業務配分を適正化した。

取引先と業務内容の調整を行った事例

【長時間労働の状況等】

過去6か月間において、残業（時間外・休日労働）時間数月80時間超の労働者が5人認められ、最も残業が多かった者の残業時間数は月90時間であった。残業時間数月80時間超の労働者の職種は、いずれも自動車運転者であった。慢性的な人手不足により、長時間労働が発生していた。

(労働者数約140人、運送業)

【改善方法】

荷主に対し、荷待ち時間の短縮についての申し入れを行った。
労働者の出社指示時間を見直し、労働時間の短縮を図った。
業務応援体制の整備と、業務分担の見直しを行った。

他社の方法

荷主に申し入れて、長距離ルートの仕事の一部廃止した。

荷主に申し入れて、荷の準備状況に合わせて集荷時間の指定を当日もらうこととして、自社運転者の出勤時間を調整することとした。

荷主に対して、荷待ち時間の削減や、高速道路利用範囲の拡大などを要請し、長時間労働を抑制した。

荷主に対して、当日になって請負数量を増量しないよう申入れ、当日になって作業量が増えることによる長時間労働を抑制した。

社内で業務内容を見直し改善した事例

【長時間労働の状況等】

1 か月間における残業（時間外・休日労働）時間数が、月80時間超の労働者が21人、うち月100時間超の労働者が19人認められ、荷役作業者のうち最も残業が多かった者の残業時間数が月200時間、運転手で最も残業が多かった者の残業時間数が月216時間であった。労働時間の把握は荷役作業者と事務員はタイムカード、運転手は日報とデジタルタコグラフにより行っていた。

長時間労働は、製品の出荷に係る手待ち時間及び配送先の現場での待機時間により恒常的に発生しており、最長で積込・荷待ちにかかる時間が1勤務で10時間を超えていた。また、繁忙期に退職者が出たことでさらに長時間となっていた。

（労働者数約40人、運送業）

【改善方法】

限度時間を超過するおそれのある自動車運転者について、荷の受取を別の運転者に行わせ、当該自動車運転者の時間外労働時間を軽減。

時間外労働と拘束時間を一括で管理、時間数を随時把握し、早期に限度時間に達するおそれのある運転者を把握し、荷の受取を専任で行う運転者をスポットで配置することで運行計画の見直しを図り、労働時間を短縮した。

荷役作業において、可能な作業を増やす多能工化を進め、特定の労働者に偏っていた時間外労働時間を平準化した。

他社の方法

複数の配送コースの運行計画を見直し、1運行に要する時間を平準化した。

1ヶ月の時間外労働時間数は45時間以内、最大でも79時間以内となるように配車の際のルールを決定した。

労働者に対し、長時間労働の削減に係る教育を行い、意識改革を行った上で、日々の労働時間管理の強化を図った。

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 2 7 年	平成 2 8 年	平成 2 9 年
トラック	2	9	2
バス	0	0	0
ハイヤー・タクシー	0	0	0
その他	0	0	0
合計	2	9	2

3 国土交通省との連携

(1) 地方運輸機関との相互通報

労働基準監督機関と地方運輸機関が、それぞれの監督等の結果（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 2 7 年	平成 2 8 年	平成 2 9 年
労働基準監督機関から通報した件数	50	60	35
労働基準監督機関が通報を受けた件数	23	20	43

(2) 地方運輸機関との合同監督・監査

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 2 7 年	平成 2 8 年	平成 2 9 年
トラック	8	8	7
バス	1	1	0
ハイヤー・タクシー	1	1	0
合計	10	10	7

「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



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人業務、隔日勤務、フェリー乗船などの場合の特例有り。