

報道関係者 各位

令和5年10月30日

【照会先】

神奈川県労働局 労働基準部監督課
課長 疋崎 雅夫
監察監督官 柏原 周造
(電話) 045 (211) 7351

自動車運転者を使用する事業場に対する 令和4年の監督指導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84.6%の137事業場～

神奈川県労働局は、このたび、令和4年に神奈川県内の労働基準監督署（12署）で実施したトラック、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する監督指導の状況を取りまとめたので、公表します。（別紙1参照）

神奈川県労働局では、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。

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、書類送検を行うなど厳正に対応していきます。

令和4年の監督指導の概要

- 監督指導を実施した事業場は162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、137事業場（84.6%）。また、改善基準告示*違反が認められたのは、88事業場（54.3%）。
※「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（59.9%）、②割増賃金の支払（24.7%）、③休日（4.3%）。
- 主な改善基準告示違反事項は、①最大拘束時間（40.7%）、②総拘束時間（37.7%）、③休息期間（24.7%）。

（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の状況（令和4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 監督指導の状況（令和4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		131	111 (84.7%)	81 (61.8%)	31 (23.7%)	7 (5.3%)
バス		3	3 (100.0%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		4	4 (100.0%)	2 (50.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)
その他		24	19 (79.2%)	13 (54.2%)	5 (20.8%)	0 (0.0%)
合計		162	137 (84.6%)	97 (59.9%)	40 (24.7%)	0 (0.0%)

(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		131	74 (56.5%)	54 (41.2%)	54 (41.2%)	34 (26.0%)	18 (13.7%)	32 (24.4%)
バス		3	2 (66.7%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)	1 (33.3%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		4	2 (50.0%)	1 (25.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)	1 (25.0%)	0 (0.0%)
その他		24	10 (41.7%)	5 (20.8%)	8 (33.3%)	6 (25.0%)	0 (0.0%)	5 (20.8%)
合計		162	88 (54.3%)	61 (37.7%)	66 (40.7%)	40 (24.7%)	20 (12.3%)	37 (22.8%)

(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) 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。

① 労働基準関係法令違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	労働基準関係法 令違反事業場数	労働時間	割増賃金	休日
トラック	令和2年	101	88 (87.1%)	59 (58.4%)	28 (27.7%)	5 (5.0%)
	令和3年	88	75 (85.2%)	55 (62.5%)	26 (29.5%)	3 (3.4%)
	令和4年	131	111 (84.7%)	81 (61.8%)	31 (23.7%)	7 (5.3%)
バス	令和2年	20	16 (80.0%)	13 (65.0%)	4 (20.0%)	0 (0.0%)
	令和3年	9	4 (44.4%)	2 (22.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	令和4年	3	3 (100.0%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和2年	9	6 (66.7%)	3 (33.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
	令和3年	10	10 (100.0%)	4 (40.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)
	令和4年	4	4 (100.0%)	2 (50.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)
その他	令和2年	15	15 (100.0%)	13 (86.7%)	5 (33.3%)	1 (6.7%)
	令和3年	17	15 (88.2%)	11 (64.7%)	6 (35.3.0%)	0 (0.0%)
	令和4年	24	19 (79.2%)	13 (54.2%)	5 (20.8%)	0 (0.0%)
合計	令和2年	145	125 (86.2%)	88 (60.7%)	37 (25.5%)	6 (4.1%)
	令和3年	124	104 (83.9%)	72 (58.1%)	34 (27.4%)	3 (2.4%)
	令和4年	162	137 (84.6%)	97 (59.9%)	7 (4.3%)	40 (24.7%)

② 改善基準告示違反の事業場数の推移

	年	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業場数	総拘束時間	最大拘束時間	休息期間
トラック	令和2年	101	59 (58.4%)	35 (34.7%)	40 (39.6%)	26 (25.7%)
	令和3年	88	54 (61.3%)	41 (46.6%)	38 (43.2%)	26 (29.5%)
	令和4年	131	74 (56.5%)	54 (41.2%)	54 (41.2%)	34 (26.0%)
バス	令和2年	20	16 (80.0%)	10 (50.0%)	14 (70.0%)	5 (25.0%)
	令和3年	9	3 (33.3%)	3 (33.3%)	2 (22.2%)	0 (0.0%)
	令和4年	3	2 (66.7%)	1 (33.3%)	2 (66.7%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	令和2年	9	2 (22.2%)	1 (11.1%)	1 (11.1%)	0 (0.0%)
	令和3年	10	1 (10.0%)	0 (0.0%)	1 (10.0%)	0 (0.0%)
	令和4年	4	2 (50.0%)	1 (25.0%)	2 (50.0%)	0 (0.0%)
その他	令和2年	15	9 (60.0%)	5 (33.3%)	8 (53.3%)	4 (26.7%)
	令和3年	17	12 (70.6%)	7 (41.2%)	10 (58.8%)	7 (41.2%)
	令和4年	24	10 (41.7%)	5 (20.8%)	8 (33.3%)	6 (25.0%)
合計	令和2年	145	86 (59.3%)	51 (35.2%)	63 (43.4%)	35 (24.1%)
	令和3年	124	70 (56.5%)	51 (41.1%)	51 (41.1%)	33 (26.6%)
	令和4年	162	88 (54.3%)	61 (37.7%)	66 (40.7%)	40 (24.7%)

(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。時間外・休日労働時間数は1か月80時間を超える者が最も多い月で61名、うち100時間以上の者は45名、最長で222時間の者も認められた。
- 拘束時間の最長者については、月間の総拘束時間が492時間、一日16時間を超える拘束が複数回認められた。
- 年次有給休暇が10日以上付与される労働者に対し、1年以内に5日以上 of 年次有給休暇を時季を指定して取得させていない場合が散見された。

指導内容

- 1 36協定で定める上限を超え時間外労働及び休日労働を行わせたことについて是正勧告した。
併せて、拘束時間が自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（以下「改善基準告示」という。）を超えていることについて改善基準告示違反を指摘した。

指導事項

労働基準法第32条違反（労働時間）

労働基準法第35条違反（休日労働）

改善基準告示第4条違反（1月総拘束時間、1日最大拘束時間）

- 2 年5日以上 of 年次有給休暇を取得させていないことについて是正勧告した。

指導事項

労働基準法第39条第7項違反（年次有給休暇）

指導後の会社の取組

- 指導内容を荷主と共有し、法令遵守の姿勢を明確に表明したうえで、長時間労働となる運行については契約を解除し、近距離の運行との入れ替え交渉を行った。
- 採算の取れない運行については、荷主に料金の値上げ及び稼働時間の短縮を交渉し、交渉が成立しなかった運行は撤退し、車両及び運転者の余裕を持たせた。
- 人員不足を解消するため経験、免許の有無を問わず女性及び高年齢労働者を積極的に採用し、その定着を図るため長時間労働の生じる配車シフトの見直しを図るなど、労務管理を強化した。
- 労働者ごとに年次有給休暇を与えた時期、日数及び基準日を記載する年次有給休暇管理簿を作成し、確実に年5日以上 of 年次有給休暇を取得させることとした。

(参考)

○ 年5日 of 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、4基準日から1年以内の期間に、労働者ごとにその時期を定めることにより与えなければならない。

事例 2 (タクシー)

不適切な歩合給制度に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る一部の運転者の賃金について、神奈川県最低賃金未満となっていた。
- 日勤の一部の運転者について、36協定の1日の上限を超えて時間外労働を行っており、かつ、1日の拘束時間の上限の16時間を超える運行が認められた。
- 運行記録上「走行中」であるところ、運転日報には休憩時間と記載されており、労働時間が正確に把握されていない運行が認められた。

指導内容

- 1 固定給がなく歩合制によりすべての賃金が支払われる、いわゆる「完全歩合制」であっても神奈川県最低賃金以上の賃金を支払うよう指導した。

指導事項

最低賃金法第4条違反（地域最低賃金）

- 2 36協定の上限を超えて時間外労働を行わせてはならないこと、日勤の運転者の1日の拘束時間が16時間を超えてはならないことについて是正勧告した。
併せて、運転者の労働時間を適正に把握するよう指導した。

指導事項

労働基準法第32条（労働時間）

改善基準告示違反（1日最大拘束時間）

労働時間管理の適正化

指導後の会社の取組

- 運転者の月間総労働時間から1か月の最低賃金額を算出し、すでに支払済みの金額との差額を追加で支払った。
- 定期的開催する運行管理会議において、運転者と運行管理者に36協定の上限時間、改善基準告示を再教育したほか、運転者に労働時間の意識を向上させるため、36協定の上限時間を含めた1月の最大労働時間を明記した書面を配布した。
- 運転者に運転日報に始業・終業時間、休憩時間を正確に記載するよう指示し、運行管理者が運行記録と突合することにより記載内容を確認することとした。

2 国土交通省地方運輸機関との連携

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。

また、令和4年においては、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、合同で4件の監督・監査を行った。

【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		15	19
労働基準監督機関が通報を受けた件数		36	18	24

3 全国との比較（令和4年 監督指導状況）

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		改善基準告示違反事業場数	
		神奈川	全国	神奈川	全国	神奈川	全国
トラック		131	3,079	111 (84.7%)	2,549 (82.8%)	74 (56.5%)	1,790 (58.1%)
バス		3	123	3 (100.0%)	94 (76.4%)	2 (66.7%)	50 (40.7%)
ハイヤー・タクシー		4	271	4 (100.0%)	239 (88.2%)	2 (50.0%)	82 (30.3%)
その他		24	312	19 (79.2%)	260 (83.3%)	10 (41.7%)	115 (36.9%)
合計		162	3,785	137 (84.6%)	3,142 (83.0%)	88 (54.3%)	2,037 (53.8%)

「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。

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
自動車運転者の長時間労働の要因
となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討**をお願いします。



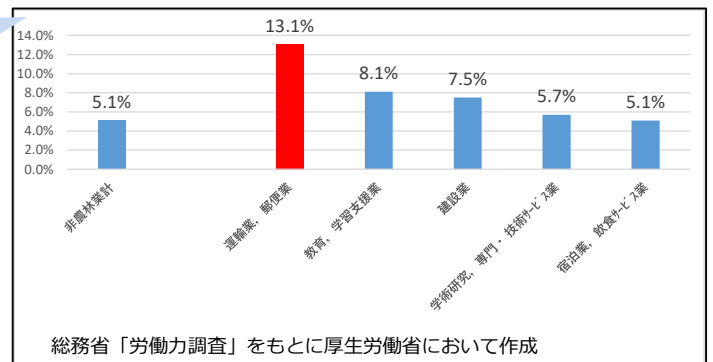
道路貨物運送業の実態

⚠ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

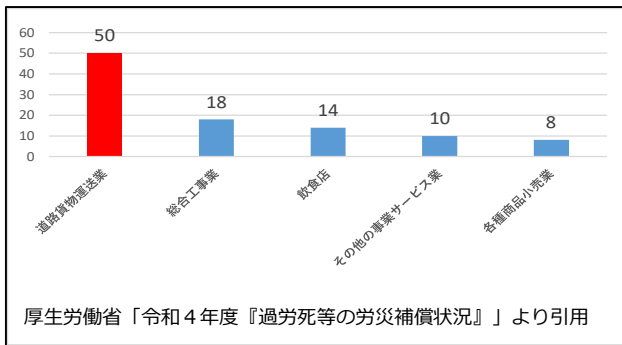
道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合※（上位業種）

※ 雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示※が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

※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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

⚠ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難



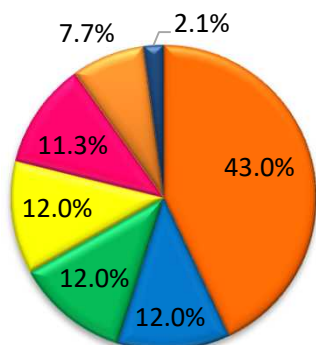
国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R5.7.31時点）

- 長時間の荷待ち
- 依頼になかった附帯業務
- 運賃・料金の不当な据置き
- 過積載運行の要求
- 無理な配送依頼
- 拘束時間超過
- 異常気象時の運行指示



国土交通省は違反原因行為※が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

※ 貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、**長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。**

取り組み例

- ・ 納品時間の指定を柔軟にする
- ・ 納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・ 積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・ パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・ 注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会 (2019/08))

2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、**トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。**
また、改善基準告示に違反して**安全な運転を確保できないような発注を行うことはやめましょう。**



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に**事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。**
労働災害防止のため、トラック運転者に**荷役作業をお願いする場合でも、事前によく相談して決めましょう。**



「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

トラック輸送の「標準的な運賃」に、ご理解・ご協力をお願いいたします

「標準的な運賃」とは、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**を国が示したものです。



持続可能な物流を実現するため、荷主の皆様、「標準的な運賃」の趣旨をご理解いただき、ご協力くださますようお願いいたします。



国土交通省「トラック輸送の「標準的な運賃」が定められました」

「荷主」って誰のこと？



お問い合わせ

荷待ち時間の見直しに当たっては、都道府県労働局労働基準部監督課の「労働時間管理適正化指導員」にご相談ください。ご希望があれば、個別に訪問して、取組事例やメリットなどをご説明いたします。

労働局	電話番号	労働局	電話番号	労働局	電話番号
北海道	011-709-2057	石川	076-265-4423	岡山	086-225-2015
青森	017-734-4112	福井	0776-22-2652	広島	082-221-9242
岩手	019-604-3006	山梨	055-225-2853	山口	083-995-0370
宮城	022-299-8838	長野	026-223-0553	徳島	088-652-9163
秋田	018-862-6682	岐阜	058-245-8102	香川	087-811-8918
山形	023-624-8222	静岡	054-254-6352	愛媛	089-935-5203
福島	024-536-4602	愛知	052-972-0253	高知	088-885-6022
茨城	029-224-6214	三重	059-226-2106	福岡	092-411-4862
栃木	028-634-9115	滋賀	077-522-6649	佐賀	0952-32-7169
群馬	027-896-4735	京都	075-241-3214	長崎	095-801-0030
埼玉	048-600-6204	大阪	06-6949-6490	熊本	096-355-3181
千葉	043-221-2304	兵庫	078-367-9151	大分	097-536-3212
東京	03-3512-1612	奈良	0742-32-0204	宮崎	0985-38-8834
神奈川	045-211-7351	和歌山	073-488-1150	鹿児島	099-223-8277
新潟	025-288-3503	鳥取	0857-29-1703	沖縄	098-868-4303
富山	076-432-2730	島根	0852-31-1156		