



大阪労働局発表  
平成26年10月30日

照  
会  
先

大阪労働局労働基準部監督課  
電 話 06 (6949) 6490

## 近畿2府4県労働局が合同でトラック運送事業者を一斉監督

滋賀労働局（局長 野田 律）、京都労働局（局長 森川 善樹）、大阪労働局（局長 中沖 剛）、兵庫労働局（局長 中山 明広）、奈良労働局（局長 荒川 あや子）、和歌山労働局（局長 樺葉 伸一）の近畿2府4県労働局は、本年9月に一斉に貨物自動車運送事業（トラック運送事業）に対して実施した、長時間労働による過労運転防止のための法定労働条件の確保及び改善基準（注1）の遵守並びに荷役作業等の労働災害防止のための監督指導の実施結果の概要を、以下のとおり取りまとめました。

注1）改善基準とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（資料1参照）を指します。

### 監督指導実施結果の概要

	件数	違反率
監督実施事業場	158件	—
法違反事業場	129件	<b>81.6%</b>
改善基準違反事業場	84件	<b>53.2%</b>

### 主要な違反事項／違反率

	労働基準法関係	違反率	安全衛生法関係	違反率	改善基準	違反率
1	労働時間	46.2%	健康診断	18.4%	最大拘束時間	41.1%
2	労働条件明示	24.1%	安全衛生管理体制	8.9%	総拘束時間	34.2%
3	割増賃金	20.9%	その他	15.2%	休息期間	32.9%
4	その他	40.5%			連続運転時間	26.6%

- ・監督指導とは、賃金の支払いや労働時間管理などが適法に行われているか、職場の機械や設備が安全基準を満たしているか等を確認するため、労働基準監督官が事業場を訪問するなどにより立ち入り検査することをいいます。
- ・労働基準監督官には、事務所・工場への立ち入り、事情聴取や帳簿等関係書類の検査などの権限が与えられています。
- ・事業場の現状を的確に把握するため、監督は、原則として予告することなく実施しています。
- ・監督の結果、法令違反が認められた場合には、是正勧告書により、その是正を図るよう、行政指導を行います。また、労働災害を生じさせる危険が高い機械・設備や有害物の使用については、使用停止命令等の行政処分を行うこともあります。

# 監督指導実施結果

## 1 法違反等事業場の状況

監督の実施件数は、158件で、このうち法違反が認められ、改善を指導した事業場は129件、法違反率は81.6%でした。

また、改善基準違反が認められ、改善を指導した事業場は84件、改善基準違反率は53.2%でした。

## 2 労働基準法の主要な違反事項

違反事項		違反件数	違反率	違反の内容
労働時間・割増賃金関係	<b>労働基準法第32条(労働時間)</b>	<b>73件</b>	<b>46.2%</b>	時間外・休日労働協定を締結・届出していないのに、法定労働時間を超えて労働させているもの。 時間外・休日労働協定で定めた限度時間を超えて労働させているもの。
	同法第37条(割増賃金)	33件	20.9%	法定時間外労働、深夜労働(原則として午後10時から午前5時)を行わせているのに、通常賃金の2割5分以上の割増賃金を支払っていないもの。 法定休日労働を行わせているのに、通常賃金の3割5分以上の割増賃金を支払っていないもの。
	内訳(延べ件数) 時間外労働に対する割増賃金不払い	32件	20.3%	
	深夜業に対する割増賃金不払い	14件	8.9%	
休日労働に対する割増賃金不払い	3件	1.9%		
労働条件明示等関係		55件	34.8%	
内訳(延べ件数)	<b>労働基準法第15条(労働条件の明示)</b>	<b>38件</b>	<b>24.1%</b>	労働者を雇い入れる際に、賃金額や賃金支払方法等の法定事項について書面を交付していないもの。
	同法第89条(就業規則の作成等)	25件	15.8%	常時10人以上の労働者を使用しているのに、就業規則を作成・届出していないもの。就業規則を変更しているのに、変更の届出をしていないもの。

## 3 労働安全衛生法の主要な違反事項

違反事項		違反件数	違反率	違反の内容
労働安全衛生法第11条から12条の2、第14条、第15条及び第17条から第19条まで(安全衛生管理体制)		14件	8.9%	常時50人以上の労働者を使用しているのに、法定の管理者(安全管理者・衛生管理者・産業医等)を選任していないもの。 常時10人以上50人未満の労働者を使用しているのに法定の管理者(安全衛生推進者)を選任していないもの。 常時50人以上の労働者を使用しているのに、法定の安全・衛生委員会等を設置していないもの。
同法第66条(健康診断)		29件	18.4%	常時使用する労働者に対し、1年以内ごとに1回、定期健康診断を実施していないもの。 常時深夜業に従事する労働者に対し、6か月以内ごとに1回、特定健康診断を実施していないもの。
(延べ件数) 内訳	定期健康診断	11件	7.0%	
	特定健康診断	20件	12.7%	

#### 4 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）の主要な違反事項（資料1参照）

違反事項		違反件数	違反率	違反の内容
総拘束時間に関する違反		54件	34.2%	1カ月の拘束時間の限度を超えているもの。 ※拘束時間：労働時間と休憩時間の合計
最大拘束時間に関する違反		65件	41.1%	1日の拘束時間の限度を超えているもの。
休息期間に関する違反		52件	32.9%	1日の休憩時間を継続8時間以上与えていないもの。
最大運転時間に関する違反		14件	8.9%	1日あるいは週の運転時間の限度を超えているもの。
内訳 (延べ 件数)	1日の運転時間が2日平均で9時間を超えているもの	11件	7.0%	
	1日の運転時間が2週間ごとの平均で44時間を超えているもの	7件	4.4%	
連続運転時間に関する違反		42件	26.6%	運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩を確保していないもの
休日労働に関する違反		6件	3.8%	法定休日労働を2週に1回を超えて行わせているもの。

#### 5 今後の指導方針

一斉監督の結果、依然として労働時間、労働安全衛生に関する法違反、改善基準違反が認められたため、道路貨物運送業を特に対策を必要とする業種と位置づけた事業場への監督指導を継続します。

また、トラック運転者の長時間労働は、集荷・配達時間などの発注条件の制約が大きな要因となっており、また、労働災害発生場所は荷主先に多いなどのことがあるため、発注者に対して労働基準法の労働時間規制、改善基準、労働安全衛生法上の安全衛生規制などを示した上で発注条件・作業管理等での十分な配慮を行うよう引き続き要請していきます。

# トラック運転者の労働条件と安全衛生確保のため 9月に集中的な取り組みを行います！

トラック運送事業には、今なお長時間労働の実態があり、過労を原因とする脳・心臓疾患の労災請求も多い状況にあります。過労運転により発生する交通事故では、トラック運転者のみならず第三者が巻き込まれることも考えられます。

また、荷役作業中の労働災害も多く発生しています。

大阪労働局を含む近畿地方の各労働局では、これまでも重点的にトラック運転者の労働条件・安全衛生確保対策を推進してきましたが、9月の全国労働衛生週間準備月間と秋の全国交通安全運動期間にあわせて、次の取組を行います。

- ① トラック運送事業者に対する監督指導等の実施
- ② 荷主の方々への協力要請※

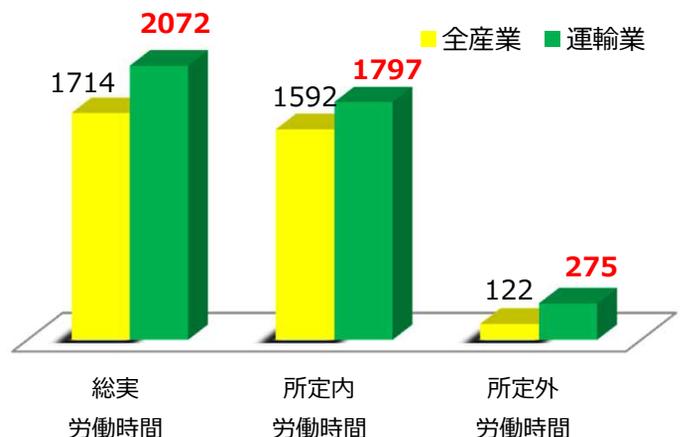
※トラック運転者の長時間労働の背景として、荷主の集荷・配達時間等についての厳しい発注条件があることが指摘されています。また、荷積み荷下ろしなどの荷役作業中の労働災害を防止するためには、荷役作業場を管理する荷主の積極的な関与が不可欠です。

## 1. トラック運転者の労働時間

平成25年大阪府内の労働時間をみると、全産業における年間総実労働時間は1,714時間であるのに対し、運輸業は2,072時間です。

トラック運転者等、運輸業に従事する労働者は、ほかの労働者に比べ年間358時間も労働時間が長いことがわかります（図1）。

図1 年間総実労働時間(平成25年・大阪)



資料出所：「毎月勤労統計調査」事業所規模5人以上

## 2. 脳・心臓疾患の労災請求

長時間労働など、過重労働により発症した脳・心臓疾患は、業務上の疾病として取り扱われます。(いわゆる過労)

平成25年度、大阪府内で脳・心臓疾患に関する労災請求件数は92件ありました。

このうち、トラック運転者を含む運輸業・郵便業は、全体の21.7%を占めています。

また、全国では、道路貨物運送業が、脳・心臓疾患による労災請求件数の多い業種の第1位に上がっています。

図2 業種別「脳・心臓疾患」労災請求件数（平成25年度・大阪）

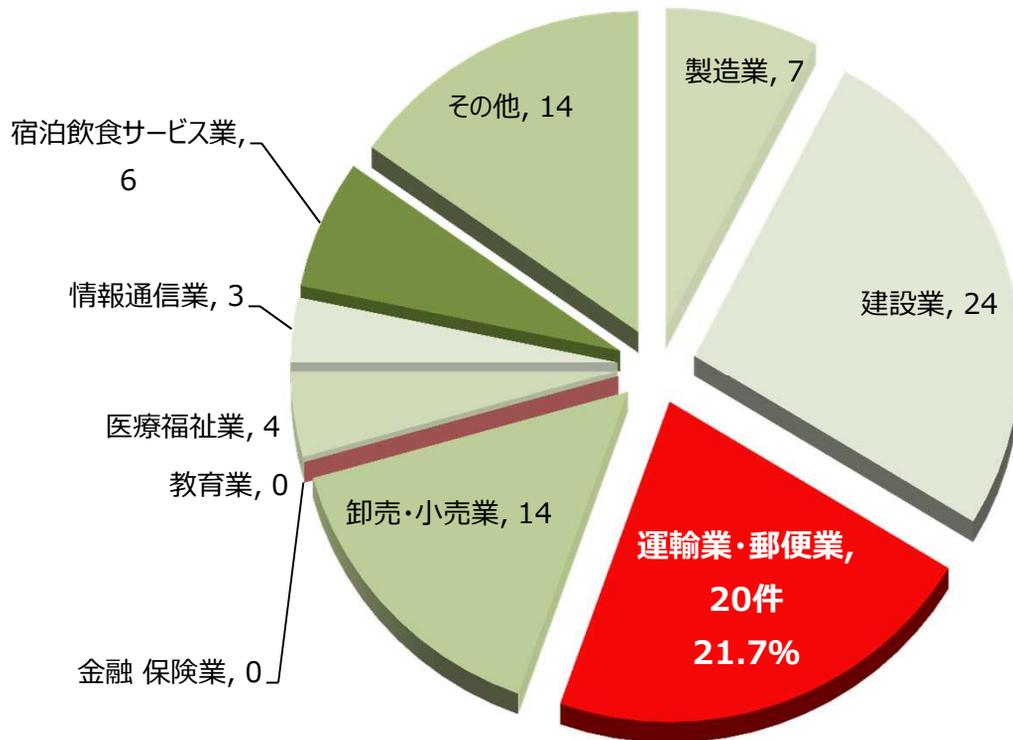


図3 請求件数の多い業種  
(大分類上位5業種) (全国・平成25年度)

順位	業種	件数
1	運輸業・郵便業	182
2	その他の事業	137
3	建設業	122
4	卸売・小売業	110
5	製造業	103

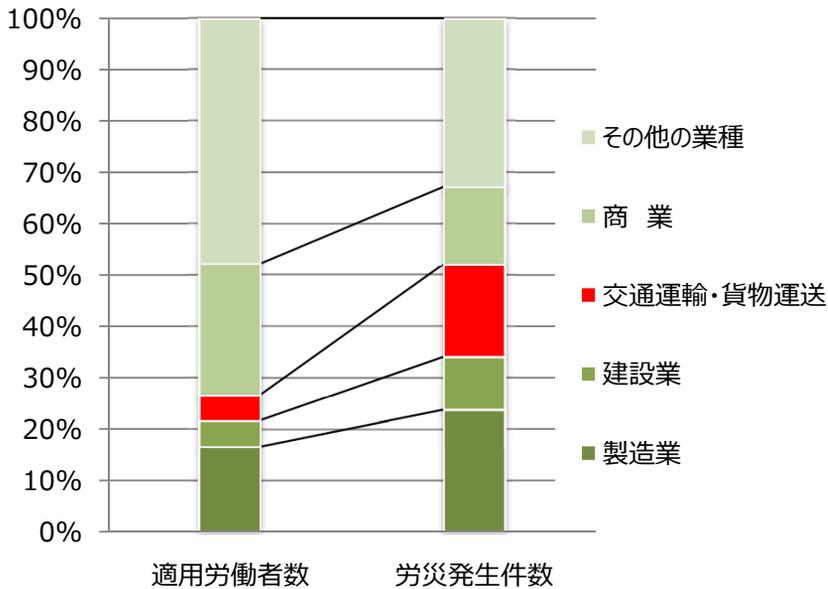
図4 請求件数の多い業種  
(中分類上位5業種) (全国・平成25年度)

順位	中分類	件数
1	道路貨物運送業	124
2	総合工事業	56
3	その他の事業サービス業	47
4	道路旅客運送業	42
5	職別工事業 (設備工事業を除く)	37

### 3. 労働災害発生状況

図5 業種別労働災害発生件数・適用労働者数

(大阪・平成25年度)



大阪府内の労働者数のうち、トラック運転者を含む交通運輸・貨物運送業に従事する労働者は、全体の5.0%です。

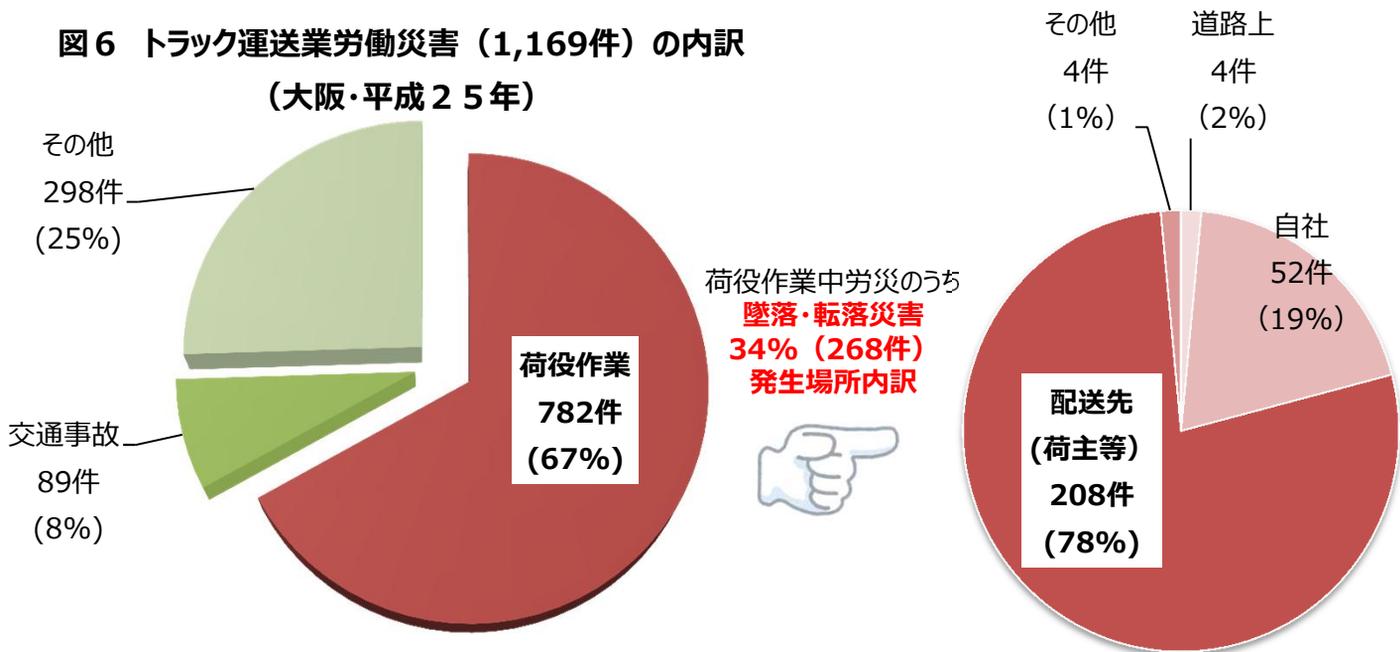
しかし、労働災害発生件数全体のうち、交通運輸・貨物運送業によるものは17.9%を占めています。

平成25年度では、交通運輸・貨物運送業に従事する労働者140人中1人の割合で被災した計算になります。

平成25年、大阪府内では、トラック運送業の労働災害は1,169件発生しました。その内訳をみると、荷の積み卸し（荷役作業）中の災害が67%を占め、交通事故8%を大きく上回っています。

また、荷役作業中の労働災害としては、墜落・転落が268件で最も多く、その発生場所内訳をみていくと、その4分の3以上が配送先（荷主等）で起こっています。

図6 トラック運送業労働災害（1,169件）の内訳  
(大阪・平成25年)



## 4. 事業主への監督指導

トラック運送事業者に対し、法定労働条件の確保、改善基準<sup>(注1)</sup> 遵守と労働災害防止のための監督指導等を実施します。なお、過去の監督件数と改善基準違反の内訳は以下のとおりです。

年度	監督件数	改善基準違反		改善基準違反の具体的内容 <sup>(注2)</sup>					
		件数 <sup>(注2)</sup>	割合	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	休日労働
H25年	147	92	<b>62.6%</b>	64	77	59	18	38	5
H24年	260	140	53.8%	81	116	80	26	66	2
H23年	182	93	51.1%	49	74	48	20	49	6
H22年	171	60	35.1%	34	52	37	14	25	3
H21年	137	50	36.5%	28	37	26	10	24	1

注1) 改善基準とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(資料1参照)を指します。

注2) 1つの事業場に複数の違反項目があるため、改善基準違反の件数と改善基準違反の具体的内容欄の件数合計は一致しません。

## 5. 荷主への協力要請

長時間労働が行われる背景の一つに、荷主のトラック運送事業者に対する、集荷・配達時間等の厳しい発注条件があることが指摘されています。

また、荷積み荷卸しなどの荷役作業時の労働災害防止については、作業場所を管理する荷主の積極的な関与が不可欠です。

そのため、荷主の方々が加盟する団体に対し、「トラック運転者の過労防止のための労働時間の改善に向けた発注条件への配慮」と「荷役作業時の労働災害防止」について、協力要請を行います。

なお、荷役作業時の労働災害の防止としては、次の安全管理体制の整備、墜落防止措置及びフォークリフトによる労働災害防止対策を要請します。

### 安全管理体制の整備

- 荷主の方々の側で荷役災害防止の担当者を指名しての、トラック運転者が行う荷役作業の連絡調整や巡視。連絡作業時の「安全作業連絡書」(資料2参照)の活用。

### 墜落防止対策

- 昇降設備、安全带取付設備(親綱、フック等)の設置等、プラットホーム、荷台における墜落・転落防止のための施設・設備の用意。

### フォークリフトによる労働災害防止対策

- フォークリフト使用のルール(制限速度、安全通路等)を定めて見やすい場所に掲示。通路の死角へのミラーの設置。フォークリフト走行場所と歩行通路の区分。

参考 休業4日以上死傷災害におけるトラック運送業の割合、うち荷主作業割合と内訳

休業4日以上死傷災害		大阪	近畿
全産業		8,014	19,169
トラック運送業		1,169	2,475
トラック運送業による災害発生数の割合		<b>14.6%</b>	<b>12.9%</b>
荷役作業中の 休業4日以上死傷 災害内訳	墜落・転落	<b>268</b>	<b>564</b>
	はさまれ・巻き込まれ	123	259
	転倒	102	224
	激突	49	116
	反動等	130	297
	飛来等	61	122
	激突され	49	122
合計		782	1,704
<b>荷役作業が占める割合</b>		<b>66.9%</b>	<b>68.8%</b>
交通事故		89	183
その他		298	588
<b>荷役作業に占める墜落・転落災害の割合</b>		<b>34.3%</b>	<b>33.1%</b>

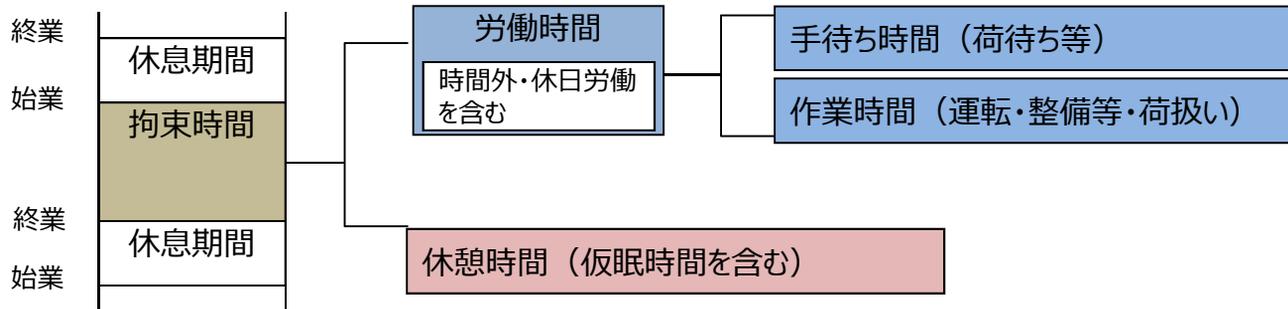
## 1 労働基準法による労働時間の基準（労働基準法第32条、36条）

労働時間	休憩時間を除いて1日8時間、1週40時間
時間外・休日労働	労使協定で定めた限度内

## 2 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）（H1.2.9労働省告示第7号）

貨物自動車運送事業については、上記のほか告示により自動車運転者の拘束時間や運転時間等の基準が定められています。

区分	主な内容
総拘束時間	<b>1か月 293時間以内</b> (労使協定を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲で1か月320時間まで延長可)
最大拘束時間	1日 <b>原則13時間以内</b> 延長する場合でも <b>最大16時間以内</b> (15時間超えは1週2回まで)
休息期間	<b>1日の休息期間は、継続8時間以上</b> (運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるように)
最大運転時間	<b>1日の運転時間は、2日平均で9時間以内</b> 1週間の運転時間は、2週間毎の平均で44時間以内
連続運転時間	<b>運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に30分以上の休憩等を確保</b> (分割する場合は1回につき10分以上の休憩で合計30分以上)
特例	①分割休息期間 業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間経過直後に分割付与可。この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上。 ②2人乗務 1日の最大拘束時間を20時間まで延長可。休息期間を4時間に短縮可（ただし、車輦内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限り）。 ③隔日勤務の特例 業務の必要上、やむを得ない場合には、隔日勤務をさせることが可。この場合、2暦日における拘束時間が21時間を超えず、勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。



**拘束時間**：始業時刻から終業時刻までの時間。運転時間、荷役作業時間、手待ち時間及び休憩時間を合計した時間。

**休息期間**：終業後、次の勤務までの時間。睡眠時間を含む生活時間となり、労働者にとって全く自由な時間となる。

