

滋賀労働局発表
令和3年10月14日

担当

滋賀労働局労働基準部
監督課長
地方労働基準監察監督官
(電話) 077 - 522 - 6649

宮木 義博
倉橋 隆成

自動車運転者を使用する事業場に対する 令和2年の監督指導等の状況を公表します

～ 約 88% の事業場で労働基準関係法令違反～

滋賀労働局(局長 待鳥浩二)は、管内の労働基準監督署が、令和2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)。

令和2年の監督指導の概要

監督指導を実施した事業場は 17 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、15 事業場 (88.2%)。また、改善基準告示違反が認められたのは、8 事業場 (47.1%)。

「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、労働時間 (52.9%)、割増賃金の支払 (11.8%)。

主な改善基準告示違反事項は、総拘束時間 (35.3%)、最大拘束時間 (23.5%)、休息期間 (11.8%)。

滋賀労働局では、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。

特にトラック運転者の適正な労働条件の確保においては、荷主の協力が非常に重要であることから、近畿運輸局と連携するなどにより、荷主に対して発注条件等の配慮を求めています。

なお、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。

(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等の状況(令和2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 監督指導等の状況（令和2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。

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	13	11 (84.6%)	6 (46.2%)	2 (15.4%)	0 (-)
バス	0	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
ハイヤー・ タクシー	4	4 (100.0%)	3 (75.0%)	0 (-)	0 (-)
その他	0	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
合計	17	15 (88.2%)	9 (52.9%)	2 (11.8%)	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	連続運転 時間	最大運転 時間
トラック	13	7 (53.8%)	5 (38.5%)	3 (23.1%)	2 (15.4%)	1 (7.7%)	1 (7.7%)
バス	0	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
ハイヤー・ タクシー	4	1 (25.0%)	1 (25.0%)	1 (25.0%)	0 (-)	- (-)	- (-)
その他	0	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)
合計	17	8 (47.1%)	6 (35.3%)	4 (23.5%)	2 (11.8%)	1 (5.9%)	1 (5.9%)

(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30年から令和2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30年	平成31年・令和元年	令和2年
トラック	監督実施事業場数	82	48	13
	労働基準関係法令違反事業場数	74 (90.2%)	42 (87.5%)	11 (84.6%)
	改善基準告示事業場数	66 (80.5%)	30 (62.5%)	7 (53.8%)
バス	監督実施事業場数	3	5	0
	労働基準関係法令違反事業場数	2 (66.7%)	5 (100.0%)	- (-)
	改善基準告示事業場数	1 (33.3%)	1 (20.0%)	- (-)
ハイヤー・タクシー	監督実施事業場数	4	4	4
	労働基準関係法令違反事業場数	4 (100.0%)	4 (100.0%)	4 (100.0%)
	改善基準告示事業場数	3 (75.0%)	0 (0.0%)	1 (25.0%)
その他	監督実施事業場数	6	5	0
	労働基準関係法令違反事業場数	6 (100.0%)	4 (80.0%)	- (-)
	改善基準告示事業場数	2 (33.3%)	0 (0.0%)	- (-)
合計	監督実施事業場数	95	62	17
	労働基準関係法令違反事業場数	86 (90.5%)	55 (88.7%)	15 (88.2%)
	改善基準告示事業場数	72 (75.8%)	31 (50.0%)	8 (47.1%)

(4) 労働基準監督官が監督指導した事例（全国）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して監督指導を実施

概要

運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日が1か月に19日あり、1か月の総拘束時間が約500時間、1か月の時間外・休日労働が時間外又は休日労働に関する協定（以下「36協定」という。）の上限を上回る約250時間となっている者が認められた。
月給額が最低賃金額を下回っており、また、割増賃金の支払が不足していた。

指導内容

- 1 36協定の上限時間を超えて、違法は時間外労働を行わせてはならないことを是正勧告した。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条違反（労働時間）

指導事項

長時間労働の削減

- 2 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えてはならないこと、1か月の総拘束時間が協定により延長可能な320時間を超えてはならないこと及び勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えなければならないことを是正勧告した。

指導事項

改善基準告示違反
（1日の最大拘束時間、1か月の総拘束時間及び休息期間）

- 3 最低賃金額以上の賃金及び時間外労働に対し2割5分以上の割増賃金を支払わなければならないことを是正勧告した。

指導事項

最低賃金法第4条違反（最低賃金の効力）
労働基準法第37条第1項違反（割増賃金）

指導後の会社の取組

- 納入する順番を整理し、効率的な配送コースに見直すこと等により、不要な荷待ち時間の排除や効率的な経路による運転時間の削減につながった。この取組により、1日の拘束時間を16時間以内、1か月の総拘束時間を320時間以内、休息期間を継続8時間以上、1か月の時間外労働を36協定の範囲内とした。
- 基本給について最低賃金額以上となるように見直した。また、最低賃金との差額及び不払となっていた割増賃金について、1人当たり約4万円支払った。

（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：勤務終了後、継続8時間以上

最大運転時間：2日平均で1日当たり9時間、2週平均で1週間当たり44時間を超えない

事例2（バス）

長時間労働のおそれのあるバス会社に対して監督指導を実施

概要

運転者の中に、1日の拘束時間が15時間を超える日が上限である週に2回を超えており、4週間の平均拘束時間が上限である71.5時間を超える者が認められた。

36協定の上限を超えて時間外・休日労働を行わせている状況が認められた。

また、1か月80時間を超える者が最も多い月で36名、最長で113時間労働させている状況が認められた。

当該事業場では月85時間までの時間外労働を可能とする36協定を締結していた。

指導内容

- 1 運転者の1日の拘束時間が15時間を超える回数が1週間について2回を超えてはならないこと、また、4週間を平均した1週間の拘束時間が労使協定の上限である71.5時間を超えてはならないことを是正勧告した。

指導事項

改善基準告示違反
(最大拘束時間、1週間当たりの拘束時間)

- 2 36協定の上限を超えて時間外労働させてはならないことを是正勧告した。
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条違反(労働時間)

指導事項

長時間労働の削減

指導後の会社の取組

- 日々の拘束時間が随時確認できるように運行管理システムを改修し、日常的に運行状況を管理するとともに、ダイヤを見直すことで、拘束時間を改善基準告示の上限以内にまで削減した。
- 需要の変化を踏まえたダイヤ改正を適時行うことで労働時間の削減を行った。なお、やむを得ず休日出勤が必要となる場合も、一部の運転者が長時間労働とならないよう調整することで、運転者間の負担を平準化し、36協定の範囲内に削減した。

(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: 勤務終了後、継続 8 時間以上

最大運転時間: 2 日平均で 1 日当たり 9 時間、4 週平均で 1 週間当たり 40 時間を超えない

2 近畿運輸局・滋賀運輸支局との連携

(1) 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、滋賀労働局と近畿運輸局が、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）】

年 事項	平成30年	平成31年・令和元年	令和2年
労働基準監督機関から通報した件数	12	9	4
労働基準監督機関が通報を受けた件数	5	16	2

(2) 合同監査

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、滋賀労働局と滋賀運輸支局が連携して、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）】

年 事項	平成30年	平成31年・令和元年	令和2年
トラック	3	4	0
バス	1	0	0
タクシー・ハイヤー	0	0	0
合計	4	4	0

「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。