

厚生労働省
東京労働局発表
平成 24 年 3 月 5 日

	東京労働局労働基準部
担	監督課長 湯川 渉
	監察監督官 本間 裕之
当	電話 03 (3512) 1612

平成 23 年における道路貨物運送業に対する監督指導状況

138 社に対して監督指導を実施
110 社 (約 79.7%) で労働基準法等の法令違反あり
64 社 (約 46.4%) で改善基準告示の違反あり

東京労働局 (局長 山田 亮) は、管下 18 労働基準監督署 (支署) において、平成 23 年に都内の道路貨物運送業を営む 138 社に対して実施した監督指導の結果を次のとおり取りまとめたので公表します。

道路貨物運送業に対する監督指導は、長時間労働 (*) 等による過労運転の防止を主眼として、労働基準法等及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 (別表参照 : 以下「改善基準告示」という。) の遵守の徹底等を図ることを目的として実施しているものです。

(*) 平成 22 年の東京都内における道路貨物運送業を含む運輸業の年間総実労働時間は 2,112 時間と全産業の 1,804 時間を大きく上回っている。

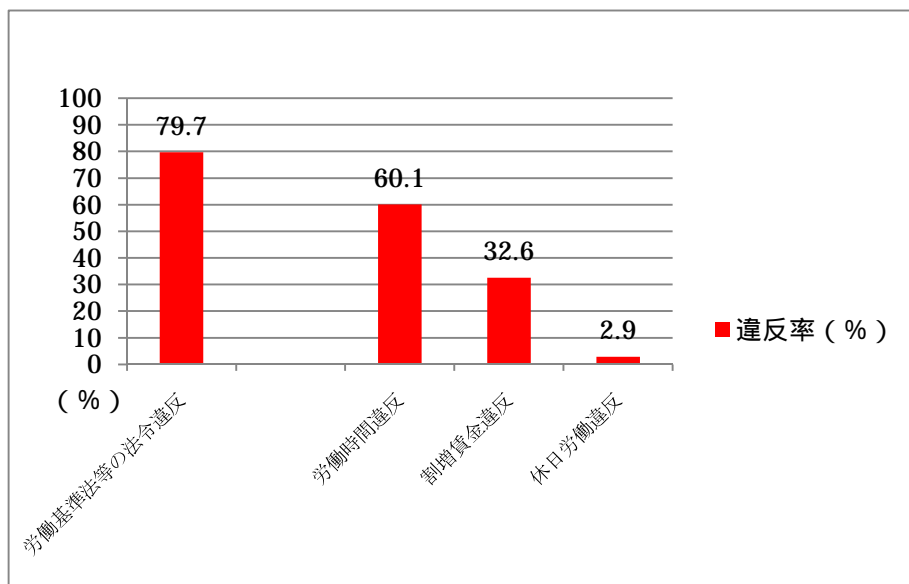
1 監督指導実施結果

(1) 110 社に労働基準法等の違反

監督指導を実施した 138 社のうち、何らかの労働基準法等の法令違反が認められた事業場は 110 社 (79.7 %) であった。

法定労働時間に係る違反(労働基準法第 32 条)	83 社(60.1%)
割増賃金に係る違反(労働基準法第 37 条)	45 社(32.6%)
法定休日に係る違反(労働基準法第 35 条)	4 社(2.9%)

* ()内は、監督指導を実施した事業場数 138 社に対する違反事業場数の割合。以下、同じ。

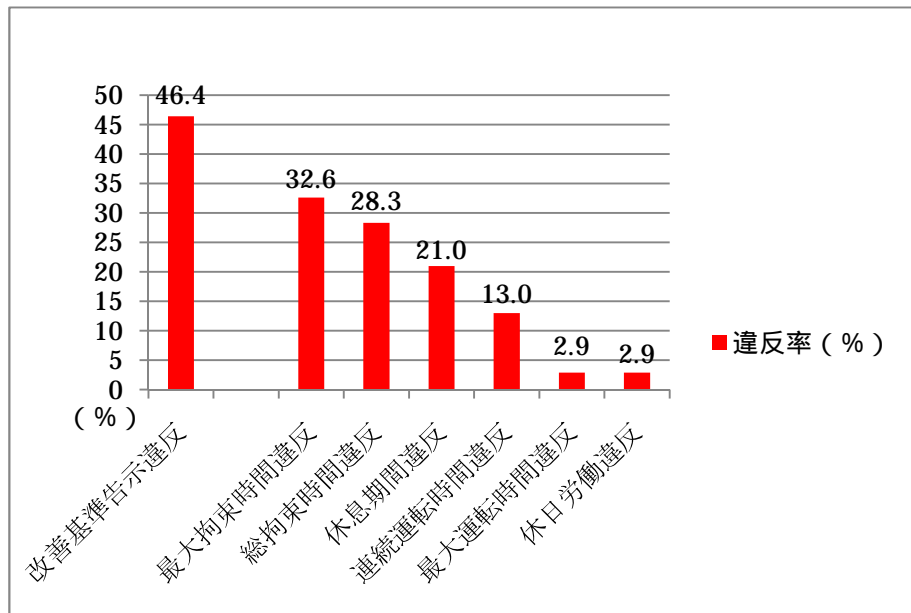


(2) 64 社で改善基準告示違反

道路貨物運送事業者は労働基準法等の法令のみならず、改善基準告示の遵守も求められている。

監督指導を実施した 138 社のうち、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場は 64 社 (46.4 %) であった。

最大拘束時間に係る違反(改善基準告示第 4 条第 1 項第 2 号)	45 社(32.6%)
総拘束時間に係る違反(同項第 1 号)	39 社(28.3%)
休息期間に係る違反(同項第 3 号)	29 社(21.0%)
連続運転時間に係る違反(同項第 5 号)	18 社(13.0%)
最大運転時間に係る違反(同項第 4 号)	4 社(2.9%)
休日労働に係る違反(同条第 5 項)	4 社(2.9%)



2 監督指導の事例（長時間労働に係る情報を契機に監督指導を実施）

長時間労働が行われているとの情報があり、運送会社に対し、A労働基準監督署が監督指導を実施した。

その結果、

時間外労働が時間外労働・休日労働に関する協定の上限時間を大幅に超えて労働させていたこと

拘束時間が改善基準告示で認められる範囲を大幅に超えていたこと

運行記録計によって記録された車両の停車時間についてその全てを労働時間に該当しない休憩時間とみなしており、手待ち時間等の運転以外の労働時間を適正に把握していなかったこと

が判明したことから、労働基準法及び改善基準告示違反については是正勧告を行うとともに労働時間の適正把握について指導した。

この監督指導の結果、同運送会社は、停車時間における手待ち時間等の労働時間について適正に把握するようになり、また長時間労働に関しては、配車調整を行って改善するため、積極的に荷主に対して協力を求めるなどの取り組みを行い、改善基準告示に適合した労働時間等の管理が行われるようになり長時間労働は解消された。

3 今後の方針

道路貨物運送業においては、法定労働時間に対する労働基準法等の違反及び改善基準告示違反の比率が高いことから、今後も引き続き問題が懸念される事業場や長時間労働が原因と考えられる交通労働災害を発生させた事業場等を対象として監督指導を行うこととしている。

また、重大又は悪質な事案に対しては、司法処分を行うなど厳正な対応を行うこととしている。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容

区 分	内 容	
拘束時間 (*1 参照)	1 か月 293 時間 (毎月の拘束時間の限度を定める書面による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内において 320 時間まで延長可。)	
最大拘束時間	1 日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週 2 回まで)	
休息期間 (*2 参照)	1 日の休息期間は継続 8 時間以上 (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努めること。)	
運転時間	1 日の運転時間は、2 日平均で 9 時間以内 1 週間の運転時間は、2 週間ごとの平均で 44 時間以内	
連続運転時間	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することにより、運転を中断しなければならない。 (1 回につき 10 分以上、かつ、合計 30 分以上とすることも可。)	
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、一定期間における全勤務回数の 2 分の 1 以上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の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 時間以上とすること。
	(2)2 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、車内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。
	(3)隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、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。

* 1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間 (例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積みを始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。) 及び休息期間を合計したものです。

* 2 「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。