

厚生労働省 東京労働局発表 平成 27 年 7 月 2 日	東京労働局労働基準部 担 監督課長 樋口 雄一 主任監察監督官 古賀 睦之 当 電話 03 (3512) 1612
-------------------------------------	--

平成 26 年の 1 年間に都内の道路貨物運送業 216 事業場を臨検監督 ～うち、181 事業場 (83.8%) に法令違反～

東京労働局（局長 西岸正人）は、管下 18 労働基準監督署（支署）において、平成 26 年に東京都内の道路貨物運送業を営む 216 事業場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。

○監督指導実施結果

平成 26 年の臨検監督実施事業場数 216 事業場
うち違反事業場数 181 事業場（違反率 83.8%）

※労働時間に関する違反は半数を超える 126 事業場（58.3%）で認められた。
詳細は下記 1 参照。

道路貨物運送業は、交通事情や荷主及び配送先の事情により運行が左右されるため、総じて自動車運転者において長時間労働が常態化する傾向にあり、過労死・過労自殺など過重労働に起因する労働災害も少なくない。

このため、道路貨物運送業に対する監督指導は、長時間労働の抑制、過重労働による健康障害防止を主眼として、労働基準法及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（別紙参照：以下「改善基準告示」という。）の遵守の徹底等を目的として実施している。

○今後の対応方針

監督指導の結果を踏まえ、今後も引き続き長時間労働が懸念される事業場を対象として監督指導を行うこととし、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。

1 監督指導結果

(1) 181 事業場に労働基準法等の違反

監督指導を実施した 216 事業場のうち、労働基準法等の法令違反が認められた事業場は 181 事業場 (83.8 %) であった。

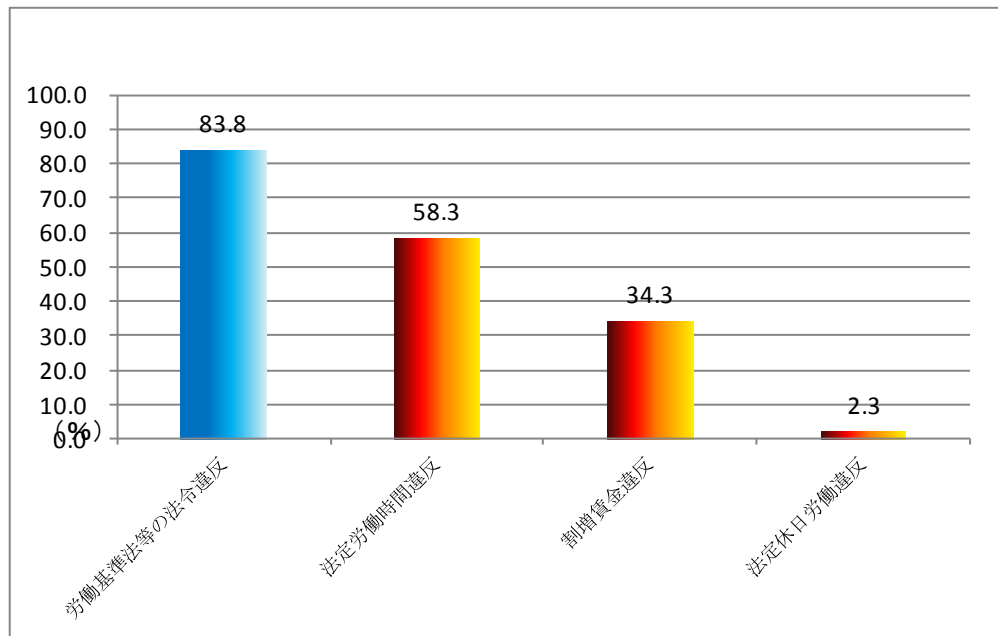
法定労働時間に係る違反 (注 1)

(労働基準法第 32 条) 126 事業場 (58.3%)

割増賃金に係る違反 (労働基準法第 37 条) 74 事業場 (34.3%)

法定休日に係る違反 (労働基準法第 35 条) 5 事業場 (2.3%)

(注1) 「法定労働時間に係る違反」とは、時間外労働に関する協定届 (以下「36 協定」という。) を所轄の労働基準監督署長に届け出ることなく、法定労働時間 (1 日 8 時間・1 週 40 時間) を超えて労働させた場合、又は 36 協定で定める時間を超えて時間外労働を行わせた場合における違反である。



(2) 105 事業場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 216 事業場のうち、改善基準告示違反が認められたのは 105 事業場 (48.6 %) であった。

総拘束時間に係る違反 (改善基準告示第 4 条第 1 項第 1 号)

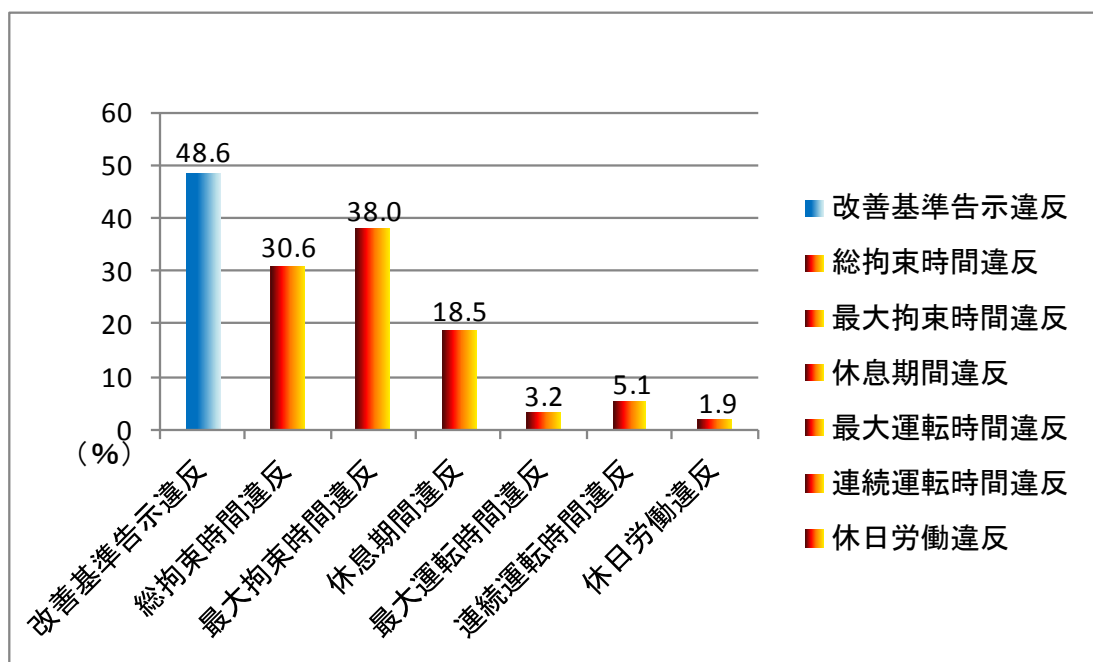
66 事業場 (30.6%)

最大拘束時間に係る違反 (同告示第 1 項第 2 号) 82 事業場 (38.0%)

休息期間に係る違反 (同項第 3 号) 40 事業場 (18.5%)

最大運転時間に係る違反 (同項第 4 号) 7 事業場 (3.2%)

連続運転時間に係る違反 (同項第 5 号) 11 事業場 (5.1%)



2 監督指導・送検事例

(1) 監督指導事例

交通労働災害を契機に調査し、長時間労働等が認められた業者を指導

自動車運転中に前方車両に追突し死亡した労働災害を契機とし、災害を発生させたA社に対し臨検監督を実施したところ、自動車運転者に休日を与えず、拘束時間の限度超過を繰り返す等の違法な配車が恒常的に行われている事実が認められた。

このため、改善基準を順守するよう業者へ是正勧告を行った。

(2) 送検事例

フォークリフトを無資格運転させた事業者を書類送

最大荷重1トン以上のフォークリフトの運転業務について、資格が必要であることを知りながら資格のない者に運転させ、これにより運転者に重篤な後遺障害を負わせる労働災害を発生させたB社及び同社責任者を書類送検した。

3 今後の対応方針

道路貨物運送業においては、法定労働時間に関する違反率が高く、改善基準告示違反も引き続き認められることから、今後も長時間労働のおそれのある事業場に対し、重点的な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。

さらに、道路貨物運送業については、荷役作業を中心として労働災害が依然として多発していることから、「陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策ガイドライン」(注 2) に基づく取組を陸運関係行政機関と緊密な連携のもと、関係者に要請する等、引き続き労働災害防止に取り組むこととする。

(注 2) 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

荷主等の構内等で行われる荷役作業における労働災害の防止のために、陸運事業者及び荷主等がそれぞれ取り組むべき事項を具体的に示したもの（平成 25 年 3 月厚生労働省策定）。

「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

※ 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。

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)

内 容

○ 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。)]

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【勤務と次の勤務の間の自由な時間】

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

※ 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。