

自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導、送検等の状況（令和２年・全国）

1 監督指導の状況

- (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		2,780	2,263 (81.4%)	1,320 (47.5%)	619 (22.3%)	107 (3.8%)
バス		208	144 (69.2%)	65 (31.3%)	37 (17.8%)	2 (1.0%)
ハイヤー・ タクシー		288	251 (87.2%)	108 (37.4%)	82 (28.4%)	7 (2.4%)
その他		378	299 (79.1%)	170 (45.0%)	98 (25.9%)	7 (1.9%)
合 計		3,654	2,957 (80.9%)	1,663 (45.5%)	836 (22.9%)	123 (3.4%)

（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				
				最大拘束 時間	総拘束 時間	休息期間	連続運転 時間	最大運転 時間
トラック		2,780	1,563 (56.2%)	1,144 (41.2%)	855 (30.8%)	841 (30.3%)	832 (29.9%)	514 (18.5%)
バス		208	85 (40.9%)	51 (24.5%)	48 (23.1%)	16 (7.7%)	16 (7.7%)	14 (6.7%)
ハイヤー・ タクシー		288	80 (28.0%)	62 (21.5%)	35 (12.1%)	14 (4.8%)	1 (0.3%)	- (-)
その他		378	154 (40.7%)	98 (25.9%)	81 (21.4%)	74 (19.6%)	71 (18.8%)	38 (10.1%)
合 計		3,654	1,882 (51.5%)	1,355 (37.1%)	1,019 (27.9%)	945 (25.9%)	920 (25.2%)	566 (15.5%)

神奈川労働局管内における監督指導状況（令和２年）

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		101	88 (87.1%)	59 (58.4%)	28 (27.7%)	5 (5.0%)
バス		20	16 (80.0%)	13 (65.0%)	4 (20.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		9	6 (66.7%)	3 (33.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他		15	15 (100.0%)	13 (86.7%)	5 (33.3%)	1 (6.7%)
合 計		145	125 (86.2%)	88 (60.7%)	37 (25.5%)	6 (4.1%)

(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		101	59 (58.4%)	35 (34.7%)	40 (39.6%)	26 (25.7%)	11 (10.9%)	24 (23.8%)
バス		20	16 (80.0%)	10 (50.0%)	14 (70.0%)	5 (25.0%)	4 (20.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー		9	2 (22.2%)	1 (11.1%)	1 (11.1%)	0 (0.0%)	－ (－)	－ (－)
その他		15	9 (60.0%)	5 (33.3%)	8 (53.3%)	4 (26.7%)	0 (0.0%)	2 (13.3%)
合 計		145	86 (59.3%)	51 (35.2%)	63 (43.4%)	35 (24.1%)	15 (10.3%)	26 (17.9%)

(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	平成30年	261	226 (86.6%)	188 (72.0%)	65 (24.9%)	15 (5.7%)
	令和元年	138	114 (82.6%)	83 (60.1%)	41 (29.7%)	7 (5.1%)
	令和2年	101	88 (87.1%)	59 (58.4%)	28 (27.7%)	5 (5.0%)
バス	平成30年	20	13 (65.0%)	8 (40.0%)	5 (25.0%)	1 (5.0%)
	令和元年	11	9 (81.8%)	6 (54.5%)	1 (9.1%)	0 (0.0%)
	令和2年	20	16 (80.0%)	13 (65.0%)	4 (20.0%)	0 (0.0%)
ハイヤー・ タクシー	平成30年	15	10 (66.7%)	5 (33.3%)	1 (6.7%)	0 (0.0%)
	令和元年	8	7 (87.5%)	4 (50.0%)	1 (12.5%)	0 (0.0%)
	令和2年	9	6 (66.7%)	3 (33.3%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)
その他	平成30年	38	34 (89.5%)	27 (71.1%)	5 (13.2%)	2 (5.3%)
	令和元年	14	12 (85.7%)	7 (50.0%)	8 (57.1%)	1 (7.1%)
	令和2年	15	15 (100.0%)	13 (86.7%)	5 (33.3%)	1 (6.7%)
合計	平成30年	334	283 (84.7%)	228 (68.3%)	76 (22.8%)	18 (5.4%)
	令和元年	171	142 (83.0%)	100 (58.5%)	51 (29.8%)	8 (4.7%)
	令和2年	145	125 (86.2%)	88 (60.7%)	37 (25.5%)	6 (4.1%)

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	平成30年	261	189	141	139	100
			(72.4%)	(54.0%)	(53.3%)	(38.3%)
	令和元年	138	78	56	58	33
			(56.5%)	(40.6%)	(42.0%)	(23.9%)
	令和2年	101	59	35	40	26
			(58.4%)	(34.7%)	(39.6%)	(25.7%)
バス	平成30年	20	9	6	6	3
			(45.0%)	(30.0%)	(30.0%)	(15.0%)
	令和元年	11	6	5	5	2
			(54.5%)	(45.5%)	(45.5%)	(18.2%)
	令和2年	20	16	10	14	5
			(80.0%)	(50.0%)	(70.0%)	(25.0%)
ハイヤー・ タクシー	平成30年	15	4	2	3	0
			(26.7%)	(13.3%)	(20.0%)	(0.0%)
	令和元年	8	5	4	2	0
			(62.5%)	(50.0%)	(25.0%)	(0.0%)
	令和2年	9	2	1	1	0
			(22.2%)	(11.1%)	(11.1%)	(0.0%)
その他	平成30年	38	14	11	10	7
			(36.8%)	(28.9%)	(26.3%)	(18.4%)
	令和元年	14	3	2	1	0
			(21.4%)	(14.3%)	(7.1%)	(0.0%)
	令和2年	15	9	5	8	4
			(60.0%)	(33.3%)	(53.3%)	(26.7%)
合計	平成30年	334	216	160	158	110
			(64.7%)	(47.9%)	(47.3%)	(32.9%)
	令和元年	171	92	67	66	35
			(53.8%)	(39.2%)	(38.6%)	(20.5%)
	令和2年	145	86	51	63	35
			(59.3%)	(35.2%)	(43.4%)	(24.1%)

(4) 監督指導の事例には、以下のようなものがあった。

事例（トラック）

事例 1

長時間労働を行わせている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、時間外労働が1か月80時間を超え、36協定で定めた上限時間（月120時間）を超える違法な時間外労働（最大：月151時間）を行っている者が認められた。また、1か月の総拘束時間が最長384時間、かつ、休日を月1日しか取得していない者が存在した。
- 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者が認められた。

指導内容

- 1 36協定の上限時間を超えて、違法な時間外労働及び休日労働を行わせていたため、是正を指導した。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、35条違反（労働時間及び休日）
長時間労働の削減

- 2 運転者の1か月の総拘束時間が293時間を超えていること及び休日労働が2週間に1回を超えていることについて是正を指導した。

指導事項

改善基準告示違反（総拘束時間及び休日労働）

- 3 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を指導した。

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

- 取引先（荷主）に対してトラックの稼働台数減の交渉を行い、減便が行われたことにより拘束時間の削減につながった。さらに、特定の運転者に対する長時間労働の偏りを解消するため、勤務シフトの組み直し、業務の平準化を図り、かつ、新人ドライバーを採用した結果、時間外労働及び休日労働が36協定の範囲内、1か月の総拘束時間が293時間以内、法定休日も4週4日以上取得できるようになった。
- 労働者ごとに年次有給休暇の取得状況を随時確認できるよう、基準日、取得日数、時季（年次有給休暇を取得した日付）を盛り込んだ「年次有給休暇管理簿」を作成した。併せて、使用者が時季指定を行う場合の、対象となる労働者の範囲及び時季指定の方法等について検討を行い、具体的な内容を就業規則に記載することにより、年次有給休暇の把握方法及び企業の管理体制の見直しを図った。

（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
休日労働：2週間に1回以内

長時間労働を行わせているおそれのある運送会社に対して監督指導を実施

概 要

- 運転者について、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日が1か月に2日あり、1か月の総拘束時間が最長366時間、1か月の時間外労働が36協定の上限（1か月96時間）を上回る168時間となっている者が認められた。また、休日を月1日しか取得していない者が存在した。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴いていない者が認められた。

指導内容

- 1 36協定の上限時間を超えて、違法な時間外労働及び休日労働を行わせていたため、是正を指導した。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、35条違反（労働時間及び休日）
長時間労働の削減

- 2 運転者の1日の拘束時間が16時間及び1か月の総拘束時間が293時間を超えていることについては是正を指導した。

指導事項

改善基準告示違反（最大拘束時間及び総拘束時間）

- 3 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、健康を保持するために必要な措置について、医師の意見を聴くよう是正を指導した。

指導事項

労働安全衛生法第66条の4違反
（健康診断の結果についての医師からの意見聴取）

指導後の会社の取組

- 元請の運送会社に対して文書要請した結果、配車コースの減便が行われたことにより拘束時間が短縮された。また、特定の運転者に対する長時間労働の偏りを解消するため、勤務シフトの組み直し、業務の平準化を図り、かつ、他営業所から運転者の支援を受けるなど勤務の見直しを行った結果、時間外労働が36協定の上限時間以内、1か月の総拘束時間が293時間、1日の拘束時間が16時間以下となり、休日も4週4日以上取得できるようになった。
- 健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者について、※地域産業保健センターを活用し、健康を保持するために必要な措置に関して医師の意見を聴取した。また、同センターの産業医から要治療指導の指示を受けた労働者に対して、管理者が個別面談による健康指導を実施し、再検査受診の指示を行った。

※ 地域産業保健センターでは、労働者50人未満の小規模事業者や小規模事業場で働く人を対象として労働安全衛生法で定められた保健指導等（地域産業医による面接指導、健康診断結果の意見録取等）の産業保健サービスを無料で提供しています。神奈川県内に12か所のセンターを設置しています。

（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

長時間労働を行わせている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17日あり、1か月の総拘束時間が約500時間、1か月の時間外労働が36協定の上限を上回る約120時間となっている者が認められた。

指導内容

- 1 36協定の上限時間を超えて、違法な時間外労働を行わせていたため、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）、長時間労働の削減

- 2 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えていること、1か月の総拘束時間が293時間を超えている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ていないことについて是正勧告した。

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 時間外・休日労働が月80時間を超えた労働者に対して、面接指導等を実施する体制が確立されていなかったため指導した。

指導事項

時間外・休日労働が1か月当たり80時間を超える労働者について面接指導等を実施するよう努めること

指導後の会社の取組

- 指導事項を実施するため、荷主に協力を求めた結果、配車の効率化や減便が行われ拘束時間が短縮されたことにより、1か月の時間外労働が45時間以下となった。
- また、1日の拘束時間が16時間以下、1か月の総拘束時間が293時間以下となり、休息期間が継続8時間以上となった。
- 80時間を超えて時間外・休日労働を行った労働者について、個別面談により意見を聴く機会を設け、面接指導等に繋がりやすい環境を整備した。

(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

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、違法な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4万円を支払った。

（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

2 送検状況

- (1) 平成30年から令和2年までの3年間に於いて重大・悪質な労働基準関係法令違反が認められた事案として、労働基準監督機関が送検した件数は、業種ごとに次のとおりであった。(全国)

業種 \ 年	平成30年	平成31年・令和元年	令和2年
トラック	42	38	46
バス	4	1	4
ハイヤー・タクシー	5	5	2
その他	8	2	9
合計	59	46	61

- (2) 送検事例には、以下のようなものがあった。

事例 (トラック)

事例 1

過労死等の労災請求事案において、トラック運転者に違法な長時間労働を行わせていた疑いで送検

捜査経過

- 違法な長時間労働の是正についてこれまで指導を行っていた事業場において、トラック運転者の死亡に係る過労死等の労災請求があったことから、この運転者について事故以前の就労状況を確認した結果、36協定で定める1か月の延長時間を超え、1か月約130時間の違法な時間外労働を行わせていたことが疑われた。
- また、当該36協定は、締結当事者である労働者の過半数代表者が使用者の意向に基づき選出されており、無効なものであったことが判明した。

被疑事実

事業場（法人）及び事業主
有効な36協定がないにもかかわらず、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

事例 2 (トラック)

事例 2

意識障害をきたし衝突事故を発生させたトラック運転者に、違法な時間外労働を行わせていた疑いで送検

捜査経過

- 積み荷を載せて走行中、意識障害をきたし、衝突事故を発生させ死亡したトラック運転者について、事故以前の就労状況を確認したところ、36協定において定める1日についての延長時間を超えて時間外労働を行わせていたことが判明した。
- なお、36協定において、改善基準告示の上限を超える場合にはその時間をもって時間外労働の上限とする旨定めていた。

被疑事実

- 事業場（法人）及び運行管理者
36協定の上限時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

事例 3 (トラック)

事例 3

勤務中に交通事故で死亡した運転者に違法な長時間労働を行わせていたため送検

捜査経過

- トラック運転者が、高速道路で他のトラックに衝突し死亡するという事故が起きたことから、所属事業場に立ち入り、この運転者について事故以前の就労状況等を確認した結果、36協定の上限時間を超え、1か月約130時間、1日最大約13時間の違法な時間外労働を行わせていたことが判明した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び専務取締役
36協定の上限時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

事例 (トラック)

事例 4

長時間労働に関する情報提供があった事業場において、
繰り返し自動車運転者に違法な長時間労働を行わせていたため送検

捜査経過

- 長時間労働が行われているとの情報提供をきっかけに、事業場に立ち入り、労働時間の関係書類等を確認した結果、自動車運転者である複数の労働者について、36協定で定める上限時間を超え、1か月最大約100時間の違法な時間外労働を行わせていたことが判明した。
- この事業場は、同様の法違反を繰り返し発生させていたことから、悪質と判断し送検した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び営業所長
36協定の上限時間を超えて、労働者に時間外労働を行わせたこと。

違反条文

労働基準法第32条（労働時間）

事例 (トラック)

事例 5

トラックに荷を積む作業を行わせるに当たり、
労働者に保護帽を着用させていなかったため送検

捜査経過

- 労働者に対して、最大積載量13.7トンのトラックの荷台上で、保護帽を着用させずに、荷積み作業を行わせていたところ、当該労働者が荷台から墜落し、死亡するという労働災害が発生した。
- 危険を防止するために必要な措置が講じられておらず、重大な法違反と判断し、法人及び代表取締役を送検した。

被疑事実

- 事業場（法人）及び代表取締役
最大積載量が5トン以上の貨物自動車への荷積又は荷卸作業を行わせるに当たり、保護帽を着用させなかったこと。

違反条文

労働安全衛生法第20条（危険防止措置）、労働安全衛生規則第151条の74（保護帽の着用）

「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。