

# 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）

## 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%)

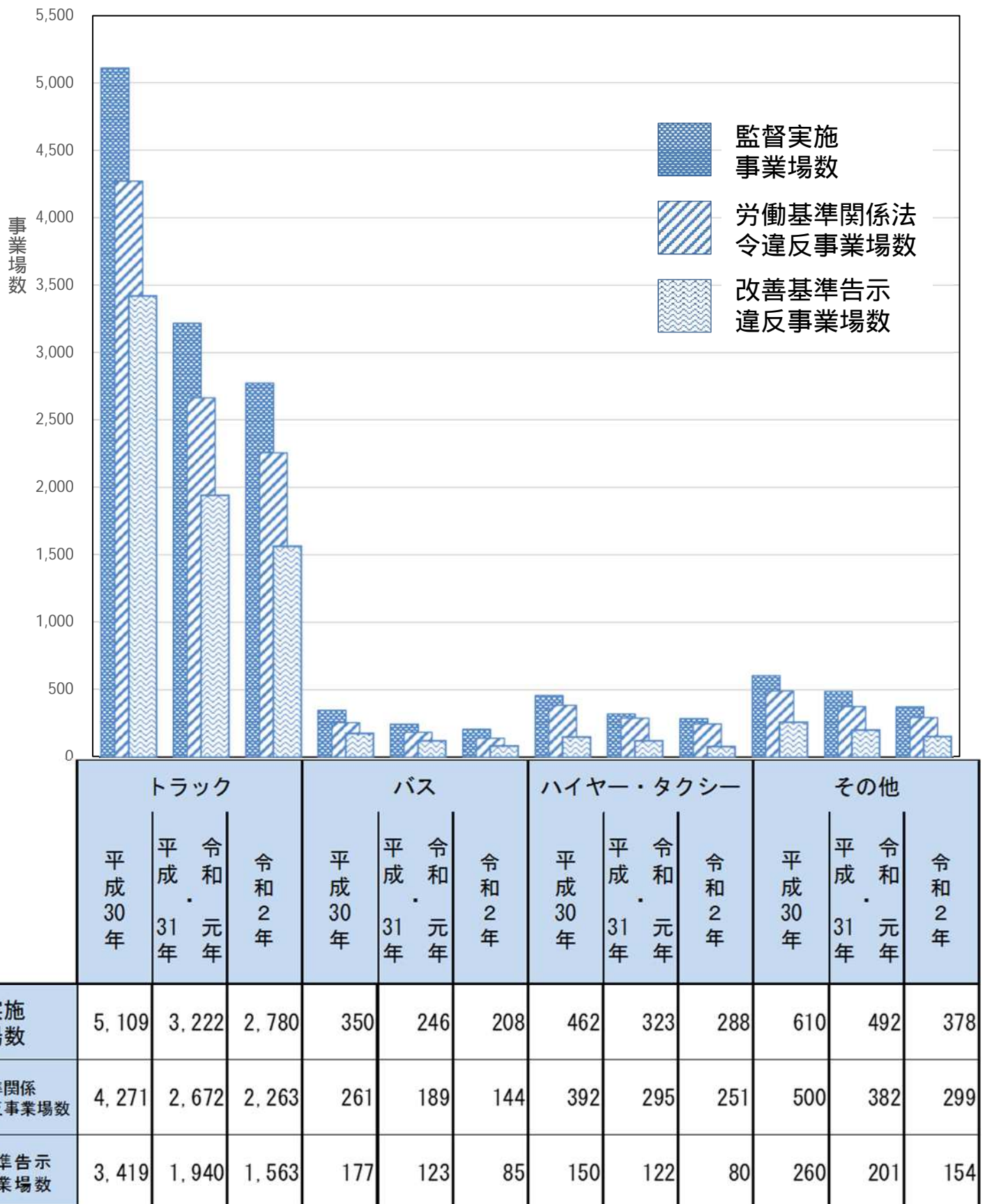
(注1) 「その他」欄は、トラック、バス及びハイヤー・タクシー以外の業種で自動車運転者を使用する事業場（自社で製造した製品を運搬するトラック運転者を使用する製造業の事業場、建設現場で使用する資材等を運搬するトラック運転者を使用する建設業の事業場など）。以下同じ。

(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%)

(3) 平成30年から令和2年までの3年間に於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。



(4) 監督指導の事例には、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

## 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・休日労働時間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、運転手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

連続運転時間：4時間以内

最大運転時間：原則 2日平均で1日9時間、4週間平均で1週間40時間



## 事例3 (タクシー)

# 不適切な歩合給制度となっているおそれのあるタクシー会社に対して監督指導を実施

### 概要

- 運転者の賃金が、運賃収入に応じた歩合給により支払われていたが、支給割合が段階的に上がる、いわゆる「累進歩合給」が採用されていた。かつ、歩合給部分と割増賃金部分を区分せず、割増賃金が生じた場合、歩合給の全額から当該割増賃金分の金額が減額される賃金体系となっており、割増賃金の不払が認められた。
- 日勤勤務の運転者について、36協定の上限を超えて時間外労働を行わせ、かつ、1日の拘束時間が上限である16時間を超え、勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える必要があるにもかかわらず、与えていない者が認められた。

### 指導内容

- 1 いわゆる「累進歩合給」は、長時間労働等を極端に誘発するおそれがあることから、賃金制度の見直しを指導した。

#### 指導事項

累進歩合制度の廃止

- 2 不足している割増賃金について支払わなければならないことを是正勧告するとともに、歩合給を含む通常の賃金に当たる部分と割増賃金に当たる部分とに区分するよう指導した。

#### 指導事項

労働基準法第37条違反 (割増賃金)

#### 指導事項

賃金支払の適正化

- 3 日勤勤務の運転者について、36協定の上限を超えて時間外労働を行わせてはならないこと、また、1日の拘束時間が16時間を超えてはならないこと、さらに、勤務終了後、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

労働基準法第32条違反 (労働時間)  
改善基準告示違反 (最大拘束時間、休息期間)

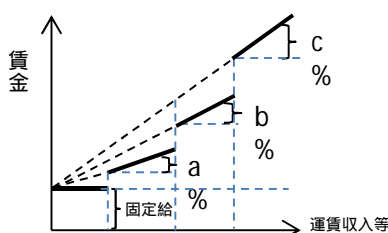
### 指導後の会社の取組

- 累進歩合制度を廃止し、速やかに新たな賃金体系を構築することとした。
- 歩合給総額からの割増賃金の減額を廃し、不足していた割増賃金を支払った。
- 点呼時に月の時間外労働時間の状況を確認することで、時間外労働が36協定の範囲内に収まるよう労働時間を管理することとした。

(参考)

#### 累進歩合制度の廃止について

累進歩合制度とは、運賃収入等に応じて歩合給が定められている場合に、その歩合給の額が非連続的に増減するいわゆる「累進歩合給」などをいう(下図参照)。累進歩合制度は、自動車運転者の長時間労働やスピード違反を極端に誘発するおそれがあり、交通事故の発生も懸念されることから、採用することは望ましくないとし、労働基準局長通達に基づき、その廃止を指導している。



運賃収入等がA以下の場合  
賃金 = 固定給

運賃収入等がAを超えB以下の場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率a%

運賃収入等がBを超えC以下の場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率b%

運賃収入等がCを超えた場合  
賃金 = 固定給 + 運賃収入等 × 歩率c% (a < b < c)

#### タクシー運転者に係る改善基準告示

- 1 か月の総拘束時間：原則299時間以内 (車庫待ち等の運転者については、労使協定締結の場合、322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原則16時間以内
- 休息期間：勤務終了後、継続8時間以上
- 休日労働：2週間について1回以内

## 2 送検状況

- (1) 平成30年から令和2年までの3年間において重大・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。

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1（トラック）

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）

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（バス）

精神疾患を発症したバス運転者に、違法な長時間労働を行わせていた疑いで送検

### 捜査経過

- 長時間労働により精神疾患を発症した旨の労災請求がバス運転者からなされたことを受け、この労働者についての就労状況を確認したところ、36協定で定める月の上限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。

### 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）

### 3 国土交通省との連携

#### (1) 地方運輸機関との相互通報

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、労働基準監督機関と地方運輸機関が、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）】

事項 \ 年	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	1,063	692	459
労働基準監督機関が通報を受けた件数	539	527	426

#### (2) 地方運輸機関との合同監督・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、労働基準監督機関と地方運輸機関が連携して、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。

【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種 \ 年	平成30年	平成31年 ・令和元年	令和2年
トラック	99	109	82
バス	20	16	7
ハイヤー・タクシー	43	44	16
合計	162	169	105