

# 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3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	時間把握	割増賃金
トラック		3,037	2,465 (81.2%)	1,443 (47.5%)	214 (7.0%)	604 (19.9%)
バス		103	66 (64.1%)	24 (23.3%)	8 (7.7%)	13 (12.6%)
ハイヤー・ タクシー		266	230 (86.5%)	83 (31.2%)	27 (10.0%)	73 (27.4%)
その他		364	293 (80.5%)	150 (41.2%)	32 (8.8%)	111 (30.5%)
合計		3,770	3,054 (81.0%)	1,700 (45.1%)	281 (7.5%)	801 (21.2%)

(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。

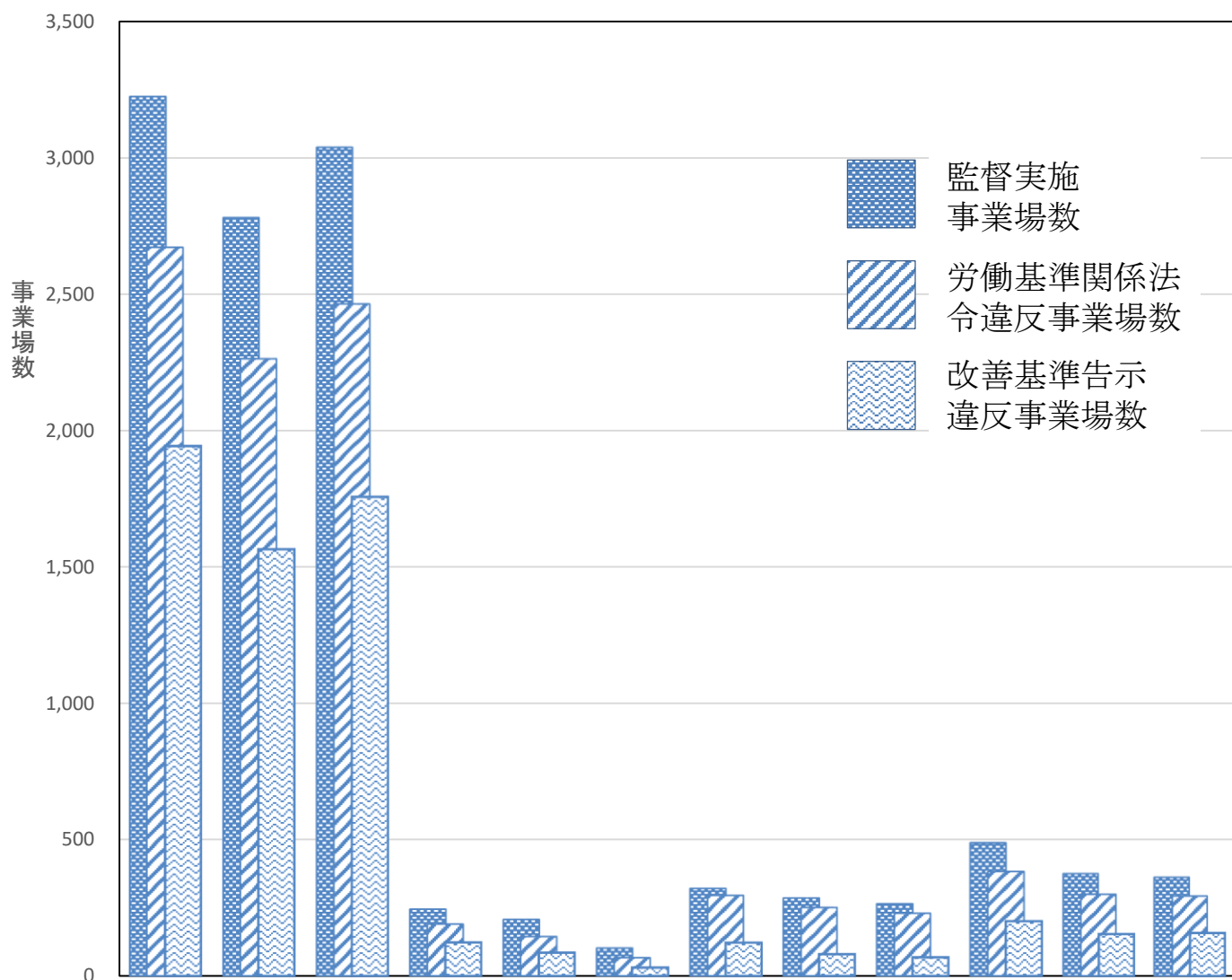
(注2) 違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。以下同じ。

- (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		3,037	1,754 (57.8%)	983 (32.4%)	1,314 (43.3%)	953 (31.4%)	641 (21.1%)	910 (30.0%)
バス		103	30 (29.1%)	20 (19.4%)	18 (17.5%)	5 (4.9%)	4 (3.9%)	4 (3.9%)
ハイヤー・ タクシー		266	68 (25.6%)	33 (12.4%)	46 (17.3%)	15 (5.6%)	1 (0.4%)	0 (0.0%)
その他		364	158 (43.4%)	85 (23.4%)	97 (26.6%)	63 (17.3%)	53 (14.6%)	73 (20.1%)
合計		3,770	2,010 (53.3%)	1,121 (29.7%)	1,475 (39.1%)	1,036 (27.5%)	699 (18.5%)	987 (26.2%)

(注) 総拘束時間：1か月又は1週当たりの拘束時間、最大拘束時間：1日当たりの拘束時間、休息期間：勤務と次の勤務の間の時間、最大運転時間：1日及び1週当たりの運転時間、連続運転時間：1回当たりの運転時間（詳細は別紙2参照）

(3) 平成31年・令和元年から令和3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。



	トラック				バス				ハイヤー・タクシー				その他			
	平成31年	令和元年	令和2年	令和3年	平成31年	令和元年	令和2年	令和3年	平成31年	令和元年	令和2年	令和3年	平成31年	令和元年	令和2年	令和3年
監督実施事業場数	3,222	2,780	3,037	246	208	103	323	288	266	492	378	364				
労働基準関係法令違反事業場数	2,672	2,263	2,465	189	144	66	295	251	230	382	299	293				
改善基準告示違反事業場数	1,940	1,563	1,754	123	85	30	122	80	68	201	154	158				

(4) 令和3年の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)

### 労働時間を適正に把握していないことが疑われる運送会社に対する監督指導

#### 概要

- 運転者に係る荷積時間等が把握されておらず、適正な労働時間管理が行われていなかった。また、支払われていた割増賃金額は、把握されていた範囲の時間外・深夜労働時間数で計算した額に満たないものであり、割増賃金の支払いが不足していた。
- 労働時間の一部が業務委託として作業を行った時間として取り扱われており、賃金が適切に支払われていないことが認められた。

#### 労基署の対応

- 1 労働時間の状況を客観的な方法等により把握しなければならないことについては是正勧告するとともに、実態調査するなどの方法により労働時間を適正に把握し、未払いが認められる場合には、遡及して支払うよう併せて指導した。

#### 指導事項

労働安全衛生法第66条の8の3 (労働時間の状況の把握) 違反※1

労働時間の適正な把握※2

- 2 賃金は労働者に、その全額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

労働基準法第24条第1項 (賃金の支払い) 違反

- 3 時間外労働及び深夜労働に対し2割5分以上の率で計算した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

労働基準法第37条第1項 (時間外労働に対する割増賃金) 違反  
労働基準法第37条第4項 (深夜労働に対する割増賃金) 違反

#### 指導後の会社の取組

- 就業規則、賃金形態、雇用契約書の見直しを行い労働条件の整備を行い、デジタルタコグラフの導入、労働時間記録の方法について社員教育を行うことで、労働時間を適正に把握することとした。
- 労働時間の実態調査を行い、未払いが認められたものについては、遡及して支払いを行うこととした。
- 労働時間の一部を業務委託として作業を行った時間として取り扱うことはやめ、実態に即して、労働時間として取り扱うこととした。

(参考)

※1 労働安全衛生法第66条の8の3について

事業者は労働者に対する面接指導等の実施のため、労働時間の状況を把握しなければならない。

※2 労働時間の適正な把握について

平成29年1月20日策定の「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」に基づき、使用者には労働時間を適正に把握する責務があることを示している。

### 長時間労働のおそれのあるバス会社に対する監督指導

#### 概要

- 36協定の上限を超えて時間外・休日労働を行わせており、時間外・休日労働時間数が1か月80時間を超える者が最も多い月で11名おり、最長で125時間の者が認められた。
- 運転者の中に、1日の拘束時間が上限の16時間を超える日があり、勤務終了後に継続8時間以上の休息期間を与えておらず、また、4週間の平均拘束時間が上限の71.5時間を超える者が認められた。

#### 労基署の対応

- 1 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（労働時間）違反

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、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及び4週間を平均した1週間の拘束時間が71.5時間を超えてはなら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、休息期間及び1週間当たりの拘束時間）

#### 指導後の会社の取組

- 事業場単独ではなく、企業全体で改善基準告示の見直しに対応する部署を決め、自動で労働時間を集計し、休息期間や拘束時間など改善基準告示に係る違反が発生する前に、警報が出る仕組みのシステムを導入した。
- ダイヤ改正により、運転者の拘束時間、労働時間の削減を図った。

(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する監督指導

#### 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。また、一部の運転者の賃金について、最低賃金額未滿となっており、最低賃金法違反が認められた。
- 労働契約の締結に際して、労働者に対して書面等により労働条件を明示しておらず、また、就業規則を変更しているにもかかわらず、所轄の労働基準監督署長への届出が行われていなかった。

#### 労基署の対応

- 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 一部の運転者の賃金が地域最低賃金額未滿となっていたため、地域最低賃金額以上の金額で支払う必要があることを是正勧告した。

##### 指導事項

最低賃金法第4条第1項（最低賃金）

- 3 労働契約の締結に際して、労働者に対して書面等により労働条件を明示しなければならず、また、就業規則を変更した場合に、所轄労働基準監督署長に届け出る必要があることについて是正勧告した。

##### 指導事項

労働基準法第15条第1項（労働条件の明示）違反  
労働基準法第89条第1項（就業規則の作成及び届出の義務）違反

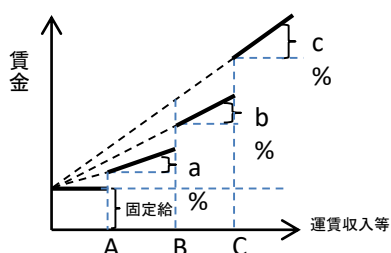
#### 指導後の会社の取組

- 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。
- 地域最低賃金額未滿となっていた金額について、地域最低賃金額以上となるよう改善を行い、不足していた賃金を支払った。
- 労働者に対して労働条件通知書を交付し、所轄の労働基準監督署長へ変更した就業規則の届出を行った。

（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

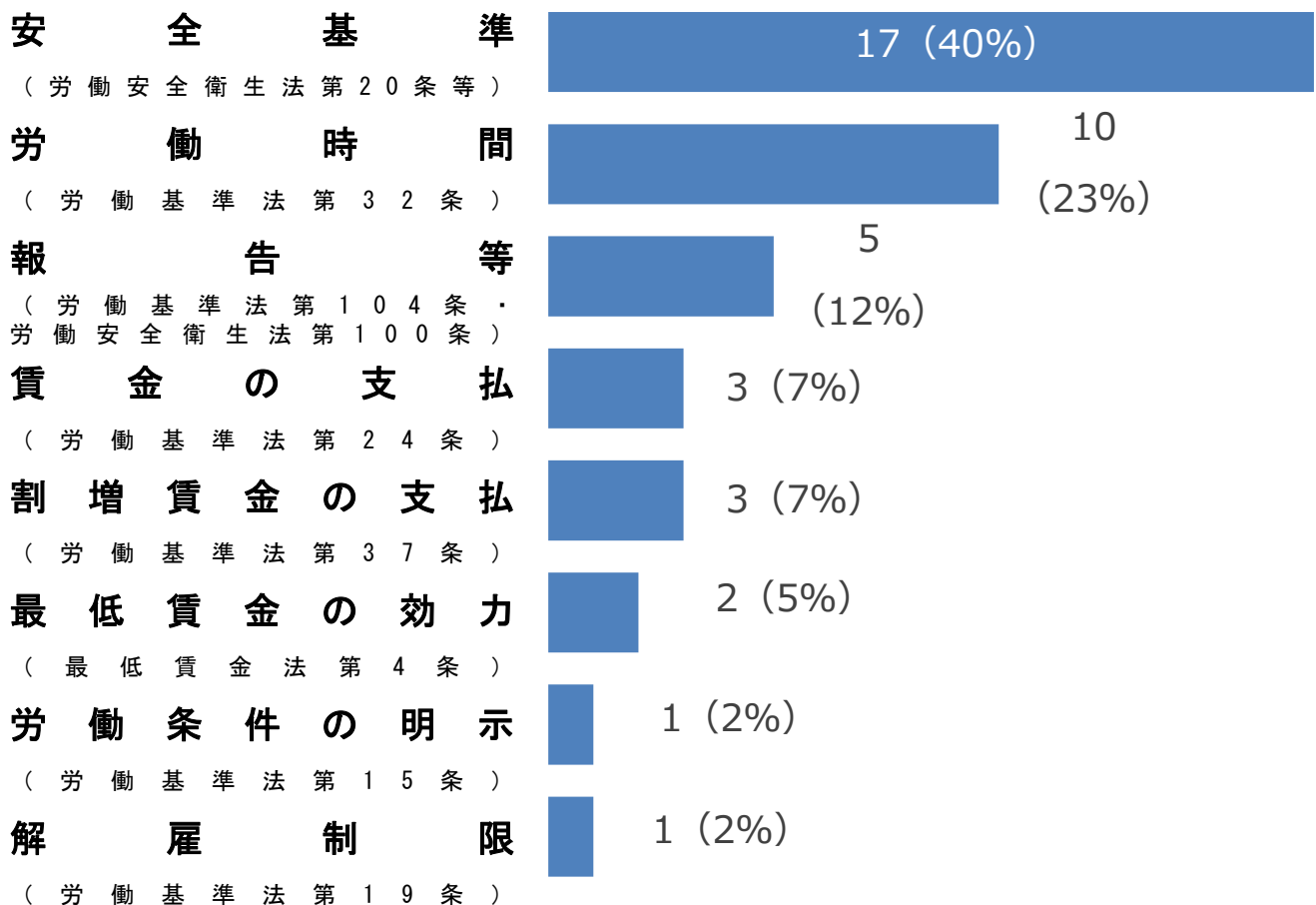


## 2 送検状況

(1) 平成31年・令和元年から令和3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。

業種 \ 年	平成31年・令和元年	令和2年	令和3年
トラック	38	46	32
バス	1	4	0
ハイヤー・タクシー	5	2	3
その他	2	9	7
合計	46	61	42

(2) 令和3年の送検法条文の内訳は、以下のとおり。



(3) 令和3年の送検事例には、以下のようなものがあった。

### 事例1（トラック）

追突事故を契機に、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

- 追突事故を契機として、トラック運転者が所属する事業場に対して捜査を行ったところ、当該トラック運転者に1か月最大約131時間、1日最大約17時間45分の時間外労働を行わせていたほか、他の運転者に対しても1か月80時間を超える時間外労働を行わせていたことが判明した。
- また、この時間外労働は、36協定で定める延長時間を超えて行わせていたことが疑われた。

#### 被疑事実

- 事業場（法人）及び事業主  
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2（タクシー）

過労死等の労災請求を契機に、タクシー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

- タクシー運転者の遺族から過労死に係る労災請求がなされたことを契機に、この運転者について脳疾患発症前6か月の就労状況を確認した結果、長時間労働が認められ、特に、1日最大19時間15分の時間外労働を行わせていたことが判明した。
- また、この時間外労働は、36協定で定める延長時間を超えて行わせていたことが疑われた。

#### 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）

### 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31年 ・令和元年	令和2年	令和3年
労働基準監督機関から 通報した件数	692	459	469
労働基準監督機関が 通報を受けた件数	527	426	325

#### (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31年 ・令和元年	令和2年	令和3年
トラック	109	82	102
バス	16	7	4
ハイヤー・ タクシ-	44	16	19
合計	169	105	125