

報道関係者 各位

令和元年 8 月 30 日

【照会先】

福岡労働局労働基準部監督課

監督課長 古賀 薫

主任労働基準監察監督官 渡辺 純一

(代表電話)(092) 411-4862

(直通電話)(092) 411-4521

自動車運転者を使用する事業場に対する 平成 30 年の監督指導、送検等の状況を公表します

～労働基準関係法令違反が認められたのは、監督指導実施事業場のうち 79.7%の 122 事業場～

福岡労働局ではこのたび、管内の労働基準監督署（12 署）が、平成 30 年にトラック、バス、タクシーなどの自動車運転者を使用する事業場に対して行った監督指導や送検等の状況について取りまとめましたので、公表します。（別紙 1 参照）

福岡労働局では、引き続き、自動車運転者を使用する事業場に対し、労働基準関係法令などの周知・啓発に努めるとともに、法令違反の疑いがある事業場に対しては、監督指導を実施するなど、自動車運転者の適正な労働条件の確保に取り組んでいきます。

また、度重なる指導にもかかわらず、法令違反を是正しないなど重大・悪質な事案に対しては、送検を行うなど厳正に対応していきます。

平成 30 年の監督指導・送検の概要

監督指導を実施した事業場は 153 事業場。

このうち、労働基準関係法令違反が認められたのは、122 事業場（79.7%）。

また、改善基準告示違反が認められたのは、101 事業場（66.0%）。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）（別紙 2 参照）

主な労働基準関係法令違反事項は、労働時間 85 件（55.6%）、割増賃金の支払 26 件（17.0%）、休日 8 件（5.2%）。

主な改善基準告示違反事項は、最大拘束時間 74 件（48.4%）、総拘束時間 72 件（47.1%）、休息期間及び連続運転時間 59 件（38.6%）。

重大・悪質な労働基準関係法令違反により送検したのは 1 件。

（別紙 1）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（平成 30 年 福岡労働局）

（別紙 2）「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

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（平成 30 年 福岡労働局）

1 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。

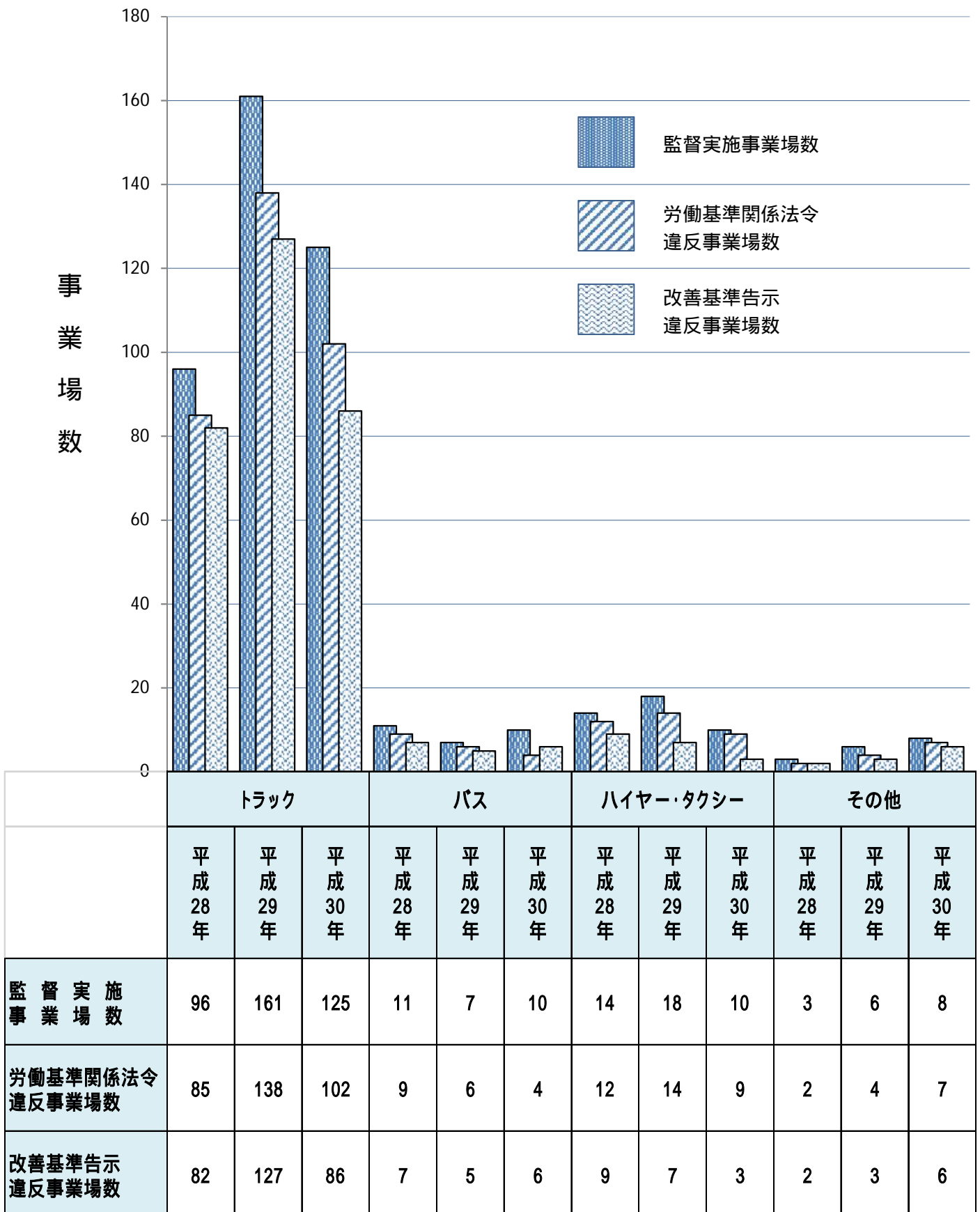
事項 業種	福 岡					全 国				
	監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 違反事業場数	主 な 違 反 事 項			監督実施 事業場数	労働基準 関係法令 違反事業 場数	主 な 違 反 事 項		
			労働時間	割増賃金	休日			労働時間	割増賃金	休日
トラック	125	102 (81.6%)	74 (59.2%)	20 (16.0%)	5 (4.0%)	5,109	4,271 (83.6%)	3,013 (59.0%)	1,071 (21.0%)	244 (4.8%)
バス	10	4 (40.0%)	0 (0.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)	350	261 (74.6%)	141 (40.3%)	55 (15.7%)	7 (2.0%)
ハイヤー・ タクシー	10	9 (90.0%)	6 (60.0%)	2 (20.0%)	1 (10.0%)	462	392 (84.8%)	177 (38.3%)	119 (25.8%)	14 (3.0%)
その他	8	7 (87.5%)	5 (62.5%)	2 (25.0%)	2 (25.0%)	610	500 (82.0%)	296 (48.5%)	134 (22.0%)	25 (4.1%)
合 計	153	122 (79.7%)	85 (55.6%)	26 (17.0%)	8 (5.2%)	6,531	5,424 (83.1%)	3,627 (55.5%)	1,379 (21.1%)	290 (4.4%)

(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。

事項 業種	福 岡							全 国						
	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					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			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	125	86 (68.8%)	65 (52.0%)	62 (49.6%)	54 (43.2%)	52 (41.6%)	27 (21.6%)	5,109	3,419 (66.9%)	2,615 (51.2%)	2,217 (43.4%)	1,912 (37.4%)	1,518 (29.7%)	973 (19.0%)
バス	10	6 (60.0%)	3 (30.0%)	2 (20.0%)	2 (20.0%)	5 (50.0%)	4 (40.0%)	350	177 (50.6%)	109 (31.1%)	99 (28.3%)	54 (15.4%)	46 (13.1%)	25 (7.1%)
ハイヤー・ タクシー	10	3 (30.0%)	2 (20.0%)	2 (20.0%)	1 (10.0%)			462	150 (32.5%)	120 (26.0%)	68 (14.7%)	23 (5.0%)		
その他	8	6 (75.0%)	4 (50.0%)	6 (75.0%)	2 (25.0%)	2 (25.0%)	1 (12.5%)	610	260 (42.6%)	184 (30.2%)	150 (24.6%)	127 (20.8%)	90 (14.8%)	43 (7.0%)
合 計	153	101 (66.0%)	74 (48.4%)	72 (47.1%)	59 (38.6%)	59 (38.6%)	32 (20.9%)	6,531	4,006 (61.3%)	3,028 (46.4%)	2,534 (38.8%)	2,116 (32.4%)	1,654 (25.3%)	1,041 (15.9%)

(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28年から平成30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)

長時間労働により脳・心臓疾患を発症したとする労災請求を端緒に監督指導を実施

概要

運転者について、1日の拘束時間が最長16時間を超え、1か月の総拘束時間が最長424時間、また、1か月160時間を超える時間外労働の実態が認められた。

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かった。

指導内容

- 1 36協定の限度時間を超えて、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、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

- 各運転者の業務内容の見直しや平準化を行うとともに、日々の拘束時間や労働時間の適正管理に努めた結果、違反状態が解消された。
- 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関して医師の意見を聴取する体制が構築された。

(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

事例2 (バス)

路線バスを運行する事業場に対して監督指導を実施

概要

運転者について、1日の拘束時間が最長16時間を超え、4週を平均した1週間当たりの拘束時間が最長71.5時間を超えていた。

運転時間が2日を平均して1日9時間を超え、2週を平均し1週間当たり44時間を超えている者が認められた。

36協定の範囲内ではあったが、1か月最長82時間程度の時間外労働の実態が認められた。

指導内容

- 1 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指導した。

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、4週を平均した1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超えていること、勤務終了後に連続8時間以上の休息期間を与えていないこと、運転時間が2日を平均して1日9時間を超え、4週を平均し1週間当たり44時間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(最大拘束時間、総拘束時間、休息期間、最大運転時間)

指導後の会社の取組

- 運転者不足のため、病休等突発的な出来事に対応できる者が限られるなどにより、長時間労働の実態は特定の運転者に集中していたことから、人員補充や勤務体制の見直しを行い、違反状態が解消された。

(参考) バス運転者に係る改善基準告示

4週を平均した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 : 継続8時間以上

最大運転時間 : 原則 2日平均で1日9時間、2週間平均で1週間44時間

事例3 (タクシー)

長時間労働を行わせ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

運転者について、1日の拘束時間が最長16時間を超え、1か月の総拘束時間が最長379時間、また、1か月130時間を超える時間外労働の実態が認められた。

運転者の賃金について、運賃収入に応じて段階的に支給割合が上がる、いわゆる「累進歩合給」により手当が支払われていた。

指導内容

- 1 36協定の限度時間を超えて、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時間及び1か月の総拘束時間が299時間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（最大拘束時間及び総拘束時間）

- 3 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

指導後の会社の取組

- 特定の運転者の拘束時間が長ならないよう勤務体制の見直しを行い、日々の拘束時間や労働時間の適正管理に努めた結果、違反状態が解消された。
- 運転者の賃金について、会社側と労働者側で協議を行った結果、累進歩合制度を廃止し、新たな賃金制度を導入した。

（参考）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

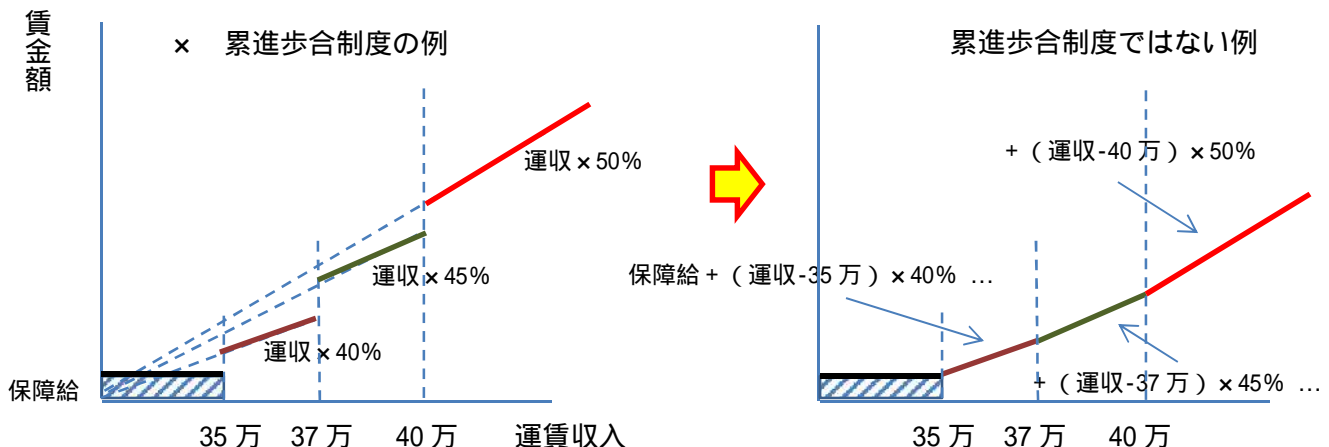
休息期間：継続 8 時間以上

休日労働：2 週間について 1 回以内

（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」などをいいます。（「トップ賞」など出来高払制度ではない賃金も、運収を支給基準とするものは累進歩合制度として取り扱います。）

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て、労働基準局長通達に基づき、廃止すべきものとされています。



2 送検状況

(1) 労働基準関係法令違反により送検した件数は、次のとおりである。

年 業種	福 岡			全 国		
	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年
トラック	4	3	0	54	50	42
バ ス	0	0	0	2	2	4
ハイヤー・ タクシー	0	0	1	5	6	5
そ の 他	0	0	0	7	3	8
合 計	4	3	1	68	61	59

(2) 送検事例には、以下のようなものがあった。

事例 (タクシー)

賃金不払いでタクシー事業者を送検

事件の概要

- 自動車運転者を含めた労働者 14 名に対する平成 30 年 5 月 1 日から同年 5 月 30 日までの賃金 216 万円を所定支払期日（同年 6 月 15 日）に支払わなかったもの。
- 同社は、運賃収入が減少した影響等で資金繰りが悪化し、平成 30 年 5 月に手形不渡りを出して、同年 5 月 30 日付けで事業活動を停止した。

被 疑 事 実

事業場（法人）及び代表者
最低賃金額以上の賃金を支払わなかったこと。

違反条文

最低賃金法第 4 条第 1 項

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。

事項	福 岡			全 国		
	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年
労働基準監督機関から通報した件数	41	54	31	867	1,133	1,063
労働基準監督機関が通報を受けた件数	2	12	9	351	519	539

(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。

開始年度：ハイヤー・タクシー事業場（平成18年度）

トラック事業場及びバス事業場（平成20年度）

【合同監督・監査の実施状況（過去3年間）】

業種	福 岡			全 国		
	平成28年	平成29年	平成30年	平成28年	平成29年	平成30年
トラック	2	0	1	90	110	99
バス	2	1	1	130	16	20
ハイヤー・タクシー	1	2	2	52	60	43
合計	5	3	4	272	186	162

「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。