

厚生労働省
東京労働局発表
平成23年3月11日

担 当	東京労働局労働基準部
	監督課長 松田 明
	監察監督官 本間 裕之 電話 03 (3512) 1612 (内線 6411)

平成22年における道路貨物運送業に対する監督指導状況

84社に対して監督指導を実施
72社(約85.7%)で労働基準法等の法令違反あり
37社(約44.0%)で改善基準告示の違反あり

東京労働局(局長 山田 亮)は、管下18労働基準監督署(支署)において、平成22年に都内の道路貨物運送業を営む84社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ので公表します。

道路貨物運送業に対する監督指導は、長時間労働(*)等による過労運転の防止を主眼として、労働基準法等及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(別表1参照:以下「改善基準告示」という。)の遵守の徹底等を図ることを目的として実施しているものです。

(*)平成21年の東京都内における道路貨物運送業を含む運輸業の年間総実労働時間は2,012時間と全産業の1,789時間を大きく上回っている。

1 監督指導実施結果

(1) 72 社に労働基準法等の違反

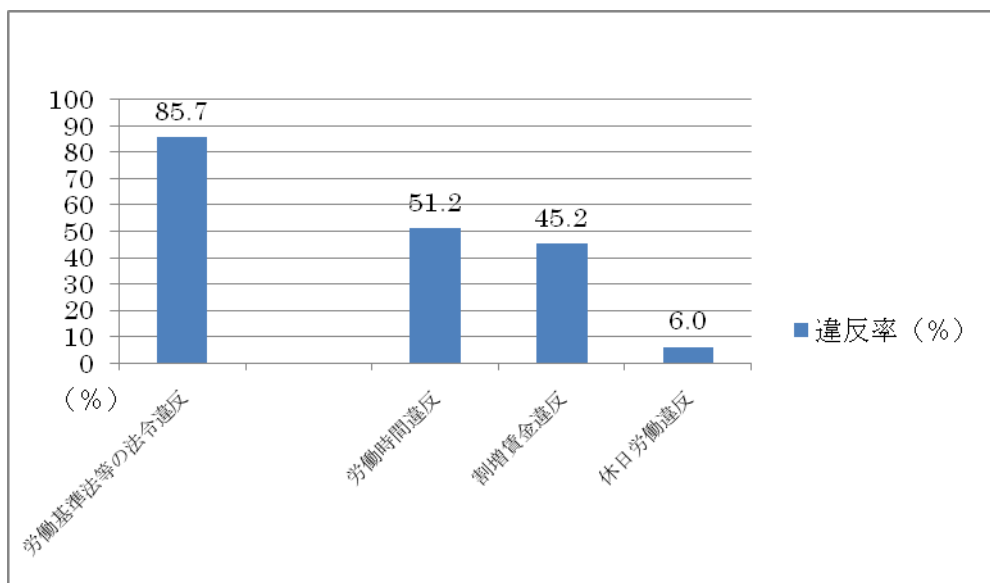
監督指導を実施した 84 社のうち、何らかの労働基準法等の法令違反が認められた事業場は 72 社 (85.7%) であった。

法定労働時間に係る違反(労働基準法第 32 条) 43 社(51.2%)

割増賃金に係る違反(労働基準法第 37 条) 38 社(45.2%)

法定休日に係る違反(労働基準法第 35 条) 5 社 (6.0%)

* () 内は、監督指導を実施した事業場数 84 社に対する違反事業場数の割合。以下、同じ。



(2) 37 社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 84 社のうち、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場は 37 社 (44.0%) であった。

最大拘束時間に係る違反(改善基準告示第 4 条第 1 項第 2 号)

31 社(36.9%)

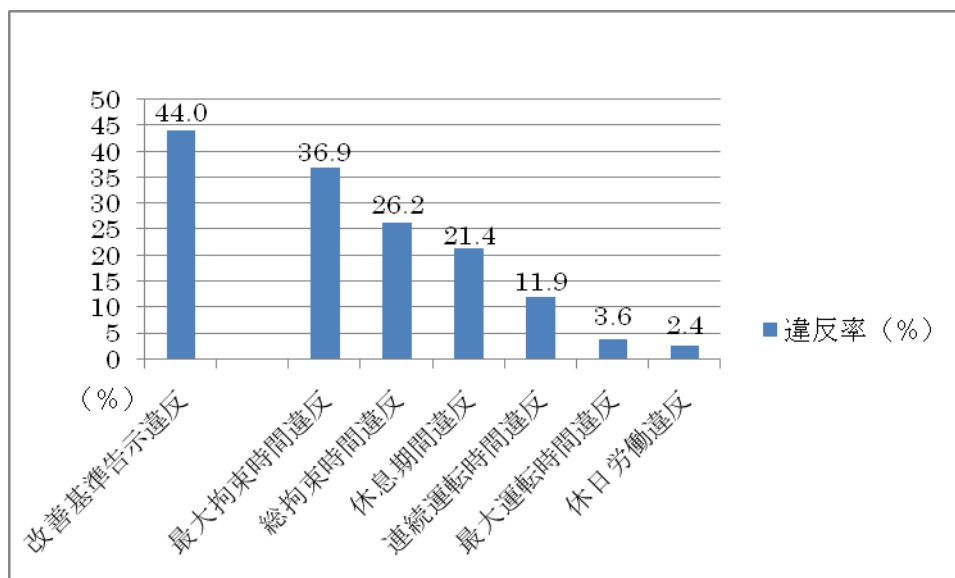
総拘束時間に係る違反(同項第 1 号) 24 社(26.2%)

休息期間に係る違反(同項第 3 号) 18 社(21.4%)

連続運転時間に係る違反(同項第 5 号) 10 社(11.9%)

最大運転時間に係る違反(同項第 4 号) 3 社(3.6%)

休日労働に係る違反(同条第 5 項) 2 社(2.4%)



2 監督指導の事例

(1) 長時間労働に係る情報を契機に監督指導を実施

長時間労働が行われているとの情報があり、運送会社に対し、A労働基準監督署が監督指導を実施した。

その結果、労働時間はタコグラフ及びタイムカードにより管理していたが、

- ① 時間外労働時間が時間外労働・休日労働に関する協定届で協定された上限の時間を超えて労働させていたこと
- ② 運転業務に係る手当が支給され、会社はこれを時間外労働手当である旨説明したが、時間外労働に対する手当である就業規則上の規定その他の根拠が認められなかったことから、時間外労働に対する割増賃金とは認められなかったこと
- ③ 拘束時間が改善基準告示で認められる範囲を大幅に超えていたこと

から、労働基準法及び改善基準告示違反として是正勧告を行った。

この監督指導の結果、時間外労働に対する割増賃金が遡及して支払われ、また、改善基準告示に適合した労働時間管理により長時間労働が解消された。

(2) 違法な時間外労働を行わせ、労働基準監督官に虚偽の書類を提出した運送会社を書類送検

B労働基準監督署の労働基準監督官が運送会社を臨検し、自動車運転者の労働時間に係る運転日報等の提出を求め、調査したところ、運転日報等の記載は虚偽の内容であることが判明した。

さらに、捜査の結果、同社は、時間外・休日労働に関する協定について、労働者代表を選挙等の方法により選出せず、会社が指名した者と協定を締結しており、当該協定が無効であることが確認されたことから、1日について最大20時間15分、1週について最大92時間15分の違法な時間外労働をさせたことが判明し、代表取締役及び同社を労働基準法違反として書類送検した。

3 今後の方針

道路貨物運送業においては、法定労働時間に対する労働基準法等の違反及び改善基準告示違反の比率が高いことから、今後も引き続き問題が懸念される事業場や長時間労働が原因と考えられる交通労働災害を発生させた事業場等を対象として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、本監督指導結果を踏まえ、昨日、東京労働局長から関東運輸局東京運輸支局長に対し、道路貨物運送業者における改善基準の履行確保及び過重労働による健康障害防止について協力要請を行った。

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の内容

区 分	内 容	
拘束時間 (*1 参照)	1 か月 293 時間 (毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1 年のうち 6 か月までは、1 年間についての拘束時間が 3,516 時間を超えない範囲内において 320 時間まで延長可。)	
最大拘束時間	1 日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週 2 回まで)	
休息期間 (*2 参照)	1 日の休息期間は継続 8 時間以上 (運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。)	
運転時間	1 日の運転時間は、2 日平均で 9 時間以内 1 週間の運転時間は、2 週間ごとの平均で 44 時間以内	
連続運転時間	運転開始後 4 時間以内又は 4 時間経過直後に 30 分以上の休憩等を確保することにより、運転を中断しなければならない。 (1 回につき 10 分以上、かつ、合計 30 分以上とすることも可。)	
特例	(1)分割休息期間	業務の必要上、勤務の終了後継続した 8 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、一定期間における全勤務回数の 2 分の 1 以上の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割付与可。 この場合、分割された休息期間は、1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上、合計 10 時間以上とすること。
	(2)2 人乗務	1 日の最大拘束時間を 20 時間まで延長可。休息期間を 4 時間に短縮可 (ただし、車内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る)。
	(3)隔日勤務の特例	業務の必要上やむを得ない場合には、2 暦日における拘束時間が 21 時間を超えず、勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与えること。

* 1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、運転や荷役作業を行う時間、手待ち時間 (例えば、トラックが現場へ到着し、荷卸しや荷積みを始める時刻まで待機している時間などをいいます。手待ち時間も労働時間です。) 及び休息期間を合計したものです。

* 2 「休息期間」とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。

監督指導実施結果

別表 2

東京労働局

年	事業場 指導実施 数	同 違反事業場 数	同 比率 (%)	違反状況 (労働基準法)			事業場 違反 数	同 比率 (%)	告示違反状況					
				32条	35条	37条			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	休日 労働
				労働時間	休日	割増賃金								
平成22年	84	72	85.7	43	5	38	37	44.0	24	31	18	3	10	2
平成21年	83	72	86.7	47	5	29	39	47.0	22	34	22	5	14	4