



行政の焦点

本年度も道路貨物運送業を対象とした臨検監督を実施しました。監督結果ですが、労働条件（労働時間、時間外労働、割増賃金、定期健康診断等）に関する違反、自動車運転者の労働時間等の改善基準（厚生労働大臣告示、以下、「改善基準」という）違反が認められました。法違反、改善基準の違反率は全体の約98%でした。

労働条件に関する違反としては、36協定そのものがなかったこと、36協定の限度時間を超える時間外労働をさせていたこと、改善基準違反として

は改善基準に定める拘束時間（実労働時間十手待時間十休憩時間十仮眠時

の適用は除外されていいますが、改善基準により運転者の年間の拘束時間が3516時間（1カ月293時間×12カ月）となります。拘束時間には休憩や仮眠時間が含まれますが、拘束時間3516時間から法定労働時間2085時間（40時間×365日÷7日）を差し引くと1431時間になります。これを単純に12カ月で割ると、1カ月あた

はなく、製造業や商業等で働くすべての自動車運転者にも適用されますので、留意が必要です。平成24年度の「脳・心臓疾患の労災補償状況（厚生労働省発表）」において、脳・心臓疾患の請求件数842件・支給決定件数338件となっており、業種別では道路貨物運送業が請求127件・支給決定71件、職種別では自動車運転従事者が請

働による健康障害防止のために、労働者からの申し出がある場合には医師による面接指導等を行って頂くこととなります。改善基準においては拘束時間、労働時間、休憩時間、仮眠時間、休憩時間という用語が出てきますが、事業場においてこれらの時間がタコグラフや日報など客観的な記録により把握ができていないと、運転者の運転が労働基準法、労働安全衛生法、改善基準の規定に適合しているかどうか分かりません。事業場において運転者の拘束時間や労働時間等が確実に把握されないこと、事業場の運行管理も不十分となり無理な運転に繋がります。高速道路上での長距離トラックの追突・衝突、横転事故等は後を絶ちません。高速道路での悲劇的な事故を発生させないためにも、事業場での適切で厳しい運行管理・安全管理が求められます。

運送業の労務管理

間の合計のことで、1日13時間、1カ月293時間（の限度を超える勤務をさせていたり、4時間を超える連続運転をさせていたり、勤務終了後に8時間以上の休息時間を与えていなかったといった違反が認められました。自動車運転者は「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準」

り119時間。この時間には休憩・仮眠時間が含まれていますので、36協定で限度時間1カ月100時間を超えるような数値で協定し、実際に限度時間いっぱい時間外労働を行なわせている場合には、改善基準違反のおそれがありますので注意が必要です。なお、改善基準は、道路貨物運送業だけに適用されるもので

求152件・支給決定83件、時間外労働の時間数別による支給決定では時間外労働80時間以上が282件で全体の83%となっていることから、過重労働による健康障害防止措置の実施の重要性も増します。事業場の労働者数に関係なく、時間外・休日労働の時間数が1カ月平均80時間を超える労働者に対しては、過重労働

による健康障害防止のために、労働者からの申し出がある場合には医師による面接指導等を行って頂くこととなります。改善基準においては拘束時間、労働時間、休憩時間、仮眠時間、休憩時間という用語が出てきますが、事業場においてこれらの時間がタコグラフや日報など客観的な記録により把握ができていないと、運転者の運転が労働基準法、労働安全衛生法、改善基準の規定に適合しているかどうか分かりません。事業場において運転者の拘束時間や労働時間等が確実に把握されないこと、事業場の運行管理も不十分となり無理な運転に繋がります。高速道路上での長距離トラックの追突・衝突、横転事故等は後を絶ちません。高速道路での悲劇的な事故を発生させないためにも、事業場での適切で厳しい運行管理・安全管理が求められます。