令和７年９月３０日

市政記者クラブ　様

交通局 自動車部管理課（対応全般について）
（担当：内藤）
交通局 安全監理部安全監理課（調査について）
（担当：塚本）
電話：９７２－３９０３

名古屋東労働基準監督署からの指導事項に係る対応について

令和６年９月及び１０月に猪高営業所において不適切な勤務管理を行った事案について、令和７年２月１８日に名古屋東労働基準監督署等による監査が行われ、同月２１日に名古屋東労働基準監督署から是正勧告、指導を受けました。

その内容を踏まえ、調査の実施と再発防止の検討を行い、令和７年９月３０日付けで指導事項に係る対応について報告しましたので、概要についてお知らせします。

１　事案概要

猪高営業所において、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準告示」）に抵触した際、実際の勤務時間と異なる内容を記録する事案が２件発生したもの。

> ○改善基準告示　第５条第１項第４号
> 勤務終了後、継続１１時間以上の休息期間を与えるよう努めることを基本とし、休息期間が継続９時間を下回らないものとすること。

（1）事案１（令和６年９月２５日～２６日の勤務）

・当初の勤務計画では、１日目の勤務終了時刻から２日目の勤務開始時刻まで９時間５分の休息期間を予定していたが、突発的な車両故障や渋滞により運行遅延が生じたため、勤務時間を延長した結果、休息期間が８時間３６分となり、２４分不足した。

・９時間の休息期間を確保するため、本来は翌日の勤務開始時刻を遅らせて対応すべきところ、乗務指示書兼点呼簿へ実際に延長した勤務時間を記録せず、延長した勤務時間相当分を別日（同年１０月３日）の勤務実績として記録していた。

⑵ 事案２（令和６年１０月１５日～１６日の勤務）

・当初の勤務計画では、１日目の勤務終了時刻から２日目の勤務開始時刻まで１４時間７分の休息期間を予定していたが、当初の勤務終了後に体調不良で休んだ別の職員の乗務を代行したため、勤務時間を延長した結果、休息期間が８時間４７分となり、１３分不足した。

・９時間の休息期間を確保するため、本来は翌日の勤務開始時刻を遅らせて対応すべきところ、乗務を代行した時間を短くし、乗務指示書兼点呼簿へ実際の勤務終了時刻よりも早く勤務が終了して休息期間が確保できる勤務実績として記録していた。

２　指導事項

⑴ 事業場の名称

猪高営業所

⑵ 概要

・実際の発着時刻と相違する発着時刻を乗務指示書兼点呼簿に記載しており、労働時間、運転時間及び休息期間等を適正に把握しているとは認められない。

・本局主導のもと、同様の事例がないか全ての営業所を対象に調査を実施し、その調査結果について報告すること。

３　調査内容

⑴ 調査事項

猪高営業所において指導を受けた事案と同様の事案の有無

⑵ 調査対象期間

令和５年４月１日から令和７年２月２８日までの２３か月分

（直営７営業所、乗務指示書兼点呼簿延べ約５１万件）

⑶ 調査方法

ア　乗務指示書兼点呼簿（紙資料）に記載された内容と、勤務管理に係るシステム（勤務時間、退勤時刻、アルコールチェック時刻等）による勤務記録を照合し、記載内容に整合が取れない事案を抽出（２０５件）。

イ　不適切な勤務管理が疑われる事案について、職員からの申告により事案を収集（１件）。

ウ　上記ア、イにより抽出、収集した事案について、前後の勤務記録やバスの運行記録との照合、関係職員へのヒアリングにより、事実関係を確認。

(4) 調査結果

調査の結果、猪高営業所において指導を受けた事案と同様の、改善基準告示へ抵触し、実際の勤務時間と異なる内容を記録していた事案が３件確認された。

また、調査の中で労働基準法（３６協定）へ抵触し、同様の取扱いをしていた事案も５件確認された。

○交通局における３６協定（令和７年５月３１日までのもの）
・労働基準法では、時間外及び休日の労働について、１月４５時間、１年３６０時間までを原則とし、特例として、１月１００時間未満、１年７２０時間（バス乗務員は１年９６０時間）を上限として、３６協定により限度時間を定めることとされている。
・交通局では、３６協定により、原則は法のとおりとしつつ、特例として、１月５０時間、１年５６０時間までとしている。

【事案の例】

①改善基準告示関係（令和５年５月２０日～２１日の勤務）
・当初の勤務計画では、１日目の勤務終了時刻から２日目の勤務開始時刻まで８時間９分の休息期間を予定していたが、突発的な事情による運行遅延が生じたため、勤務時間を延長した結果、休息期間が７時間４９分となり、１１分不足した。
・８時間の休息期間(※)を確保するため、本来は翌日の勤務開始時刻を遅らせて対応すべきところ、乗務指示書兼点呼簿へ実際に延長した勤務時間を記録せず、延長した勤務時間相当分を別日（同月２１日・２２日）の勤務実績として記録していた。

※令和６年３月３１日までは改善基準告示における休息期間は継続８時間以上

②労働基準法（３６協定）関係（令和５年１２月２４日の勤務）
・当初の勤務計画では、当該日の勤務時間は９時間８分であり、１２月の超過勤務時間は計４９時間５２分を予定していたが、積雪による渋滞により運行遅延が生じたため、勤務時間を延長した結果、当該日の勤務時間は１０時間２３分、１２月の超過勤務時間は計５１時間０７分となる見込みとなった。
・月の超過勤務時間を５０時間以内に収めるため、本来は翌日以降に予定する超過勤務時間を短縮すべきところ、乗務指示書兼点呼簿へ実際に延長した勤務時間を記録せず、延長した勤務時間相当分を別日（令和６年１月１６日、２３日及び２７日）の勤務実績として記録していた。

４　背景・主な原因

・市バス運転士が当初の勤務計画にない突発的な事象（他の運転士の欠勤を補う乗務の代行、想定外の運行遅延など）により改善基準告示や労働基準法（３６協定）に抵触するおそれが生じた場合は、次の勤務予定を変更することで運行ダイヤを確保している。

・しかしながら、突発的な事象の発生により、代替運転士の確保や他の運転士の勤務変更が困難な状況となった場合においても、運行を確保しなければならないという意識が強く働いてしまうような職場風土があったことが、今回の事案に至った要因であると考えている。

５　再発防止策

(1)　法令等の遵守の徹底

・名古屋東労働基準監督署からの指摘事項等について、代替運転士の確保などの対応方法とともに、発生した事象を正しく記録するなど、法令等の遵守を徹底するよう全営業所へ周知した。

(2)　勤務記録の確認

・突発的な事象により乗務指示書兼点呼簿に修正を加えた勤務記録について、アルコールチェック時刻及び出退勤時刻を照合し、不整合がないか複数の職員による確認を新たに実施している。

・現行の勤務管理に係るシステムにおいて、上記の確認を一括して対応するための機能を追加する改修を行う。

(3)　３６協定の見直し

・突発的な事象に伴う超過勤務に対応できるようにするため、月の上限時間の特例の見直しを行った。

６　その他

「３調査内容　(4)調査結果」に掲げた８件のほか、当局調査にて乗務指示書兼点呼簿の記載内容に整合が取れないと判断した事案については監督官庁にも報告しており、引き続き、監督官庁からの指導に基づきながら再発防止に取り組んでまいります。