

自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（とりまとめ）

当専門委員会では、「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。以下「改善基準告示」という。）の在り方について、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会を設置し、令和元年12月19日以降、精力的に議論を深めてきたところである。

自動車運転者の労働時間等の規制については、改善基準告示により、拘束時間、休息期間等について上限基準等が設けられ、その遵守を図ってきた。

しかしながら、脳・心臓疾患による労災支給決定件数において、運輸業・郵便業が全業種において最も支給決定件数の多い業種（令和3年度：59件（うち死亡の件数は22件））となるなど、依然として長時間・過重労働が課題となっている。また、自動車運転者の過重労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要である。

改善基準告示は、法定労働時間の段階的な短縮を踏まえて見直しが行われた平成9年の改正以降、実質的な改正は行われていないが、この間、労働者1人当たりの年間総実労働時間は、緩やかに減少（令和3年1,633時間（平成5年比：-287時間））している。

また、「血管病変等を著しく増悪させる業務による脳血管疾患及び虚血性心疾患等の認定基準」（脳・心臓疾患に係る労災認定基準）については、平成13年の改正で、新たに、発症前1か月間に100時間または2～6か月間平均で月80時間を超える時間外労働（休日労働を含む。）が評価対象に加えられ、令和3年の改正では、さらに勤務間インターバルが短い勤務についても評価対象に加えられた。

そして、平成30年に成立した働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律（平成30年法律第71号。以下「働き方改革関連法」という。）では、労働基準法が改正されて新たに時間外・休日労働の上限が設けられ、罰則をもってその履行が確保されることとなった。自動車運転者についても、令和6年4月以降、時間外労働について、月45時間及び年360時間の限度時間並びに、臨時的特別な事情がある場合での年960時間の上限時間が適用されることとされたところである。

また、働き方改革関連法の国会附帯決議事項として、過労死等の防止の観点から改善基準告示の総拘束時間等の改善を求められている。

この度、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会において改善基準告示及び関係通達の在り方についての検討結果が下記のとおりとりまとめられたため、当委員会の検討結果として整理することとした。

記

1 一般乗用旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

一般乗用旅客自動車運送事業に従事する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は、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1か月の拘束時間について

1か月についての拘束時間は、288時間を超えないものとする。

隔日勤務に就くものの1か月についての拘束時間は、262時間を超えないものとし、地域的事情その他の特別な事情がある場合において、労使協定により、年間6か月まで、1か月の拘束時間を270時間まで延長することができる。

(2) 1日及び2暦日の拘束時間、休息期間について

① 1日の拘束時間、休息期間

- 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数^(※)をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

(※) 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示すこととする。

- 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

② 隔日勤務に就くものの2暦日の拘束時間、休息期間

- 2暦日についての拘束時間は、22時間を超えないものとし、この場合において、2回の隔日勤務（始業及び終業の時刻が同一の日に属しない業務）を平均し隔日勤務1回当たり21時間を超えないものとする。
- 勤務終了後、継続24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、継続22時間を下回らないものとする。

(3) 車庫待ち等の自動車運転者について

① 車庫待ち等の自動車運転者の拘束時間、休息期間

- 車庫待ち等（顧客の需要に応ずるため常態として車庫等において待機する就労形態）の自動車運転者については、労使協定により、1か月の拘束時間を300時間まで延長することができることとする。
- なお、車庫待ち等の自動車運転者とは、常態として車庫待ち、駅待ち形態によっ

て就労する自動車運転者であり、就労形態について以下の基準を満たす場合には、車庫待ち等に該当するものとして取り扱って差し支えないこととする。

ア 事業場が人口 30 万人以上の都市に所在していないこと。

イ 勤務時間のほとんどについて「流し営業」を行っている実態でないこと。

ウ 夜間に 4 時間以上の仮眠時間が確保される実態であること。

エ 原則として、事業場内における休憩が確保される実態であること。

- ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1 日の拘束時間を 24 時間まで延長することができる。

ア 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間を与えること。

イ 1 日の拘束時間が 16 時間を超える回数が 1 か月について 7 回以内であること。

ウ 1 日の拘束時間が 18 時間を超える場合には、夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与えること。

② 車庫待ち等の自動車運転者で隔日勤務に就くものの拘束時間、休息期間

- ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、労使協定により、1 か月の拘束時間を 270 時間まで延長することができる。

- ・ 車庫待ち等の自動車運転者については、次に掲げる要件を満たす場合、1 か月の拘束時間については上記の時間に 10 時間を加えた時間まで、2 暦日の拘束時間については 24 時間まで延長することができることとする。

ア 夜間に 4 時間以上の仮眠時間を与えること。

イ 2 暦日の拘束時間を 24 時間まで延長するのは、1 か月 7 回以内とすること。

(4) 例外的な取扱いについて

① 予期し得ない事象に遭遇した場合

- ・ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1 日または 2 暦日の拘束時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、対応に要した時間を含めて算出した時間が 1 日または 2 暦日の拘束時間の限度を超えた場合には、勤務終了後、1 日の勤務の場合には継続 11 時間以上、2 暦日の勤務の場合には継続 24 時間以上の休息期間を与えるものとする。

(具体的な事由)

ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合

エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

② 適用除外業務

- ・ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業」において、災

害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。

(5) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

(6) ハイヤーについて

ハイヤー（一般乗用旅客自動車運送事業の用に供せられる自動車であって、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの）に乗務する自動車運転者の時間外労働協定の延長時間は、1か月45時間、1年360時間を限度とし、臨時的特別な事情がある場合であっても、1年について960時間を超えないものとし、労働時間を延長することができる時間数又は労働させることができる休日の時間数をできる限り少なくするよう努めるものとする。

なお、必要な睡眠時間が確保できるよう、勤務終了後に一定の休息期間を与えるものとする。

(7) その他

累進歩合制度については、廃止するものとされた趣旨を通達に記載の上、改善基準告示の改正内容と併せて周知を徹底すること。

2 貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

貨物自動車運送事業に従事する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は、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1か月当たりの拘束時間について

拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

(2) 1日の拘束時間、休息期間について

① 拘束時間

- ・ 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は15時間とする。

- ・ ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送（一の運行（自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。以下同じ。）の走行距離が450 km以上の貨物運送をいう。以下同じ。）であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
 - ・ 最大拘束時間まで延長する場合であっても、1日についての拘束時間が14時間を超える回数^(※)をできるだけ少なくするよう努めるものとする。
- (※) 通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

② 休息期間

- ・ 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。
- ・ ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

(3) 運転時間について

運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

(4) 連続運転時間について

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の連続運転時間（1回が概ね連続10分以上^(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下2において同じ。）は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

(5) 予期し得ない事象に遭遇した場合について

事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。勤務終了後の休息期間は、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

(具体的な事由)

ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

(6) 住所地における休息期間について

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

(7) 拘束時間及び休息期間の特例について

① 休息期間の分割の特例

- ・ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上^(※)の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、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して与えることができるものとする。この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。

(※) 長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上

- ・ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

② 2人乗務の特例

- ・ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。
- ・ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
- ・ また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
- ・ この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。

ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。

イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

③ 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。
- ・ 2 暦日における拘束時間は、21 時間を超えてはならないものとする。ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2 週間について3回を限度に、この2 暦日における拘束時間を24 時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2 週間における総拘束時間は126 時間（21 時間×6 勤務）を超えることができないものとする。
- ・ 勤務終了後、継続20 時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

④ フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、2 人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする。なお、フェリーの乗船時間が8時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。

(※) 2 人乗務の場合には4 時間、隔日勤務の場合には20 時間

(8) 休日労働について

休日労働は2 週間について1 回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

3 一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働時間等の改善のための基準

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する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は、次のとおり改めることが適当である。

(1) 1 か月、4 週間を平均し1 週間当たりの拘束時間について

1 か月の拘束時間の基準を新たに設けることとし、当面、4 週間を平均し1 週間当たりの拘束時間の基準も存置して、次の①又は②のいずれかの基準を遵守すればよいこととする。

① 1 か月の拘束時間

- ・ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300 時間、かつ、1 か月の拘束時間が281 時間を超えないものとする。

- ・ ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、乗合バスに乗務する者（一時的な需要に応じて追加的に自動車の運行を行う営業所において運転の業務に従事する者に限る。）、高速バスに乗務する者及び貸切バスに乗務する者（以下「貸切バス等乗務者」という。）については、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を294時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が281時間を超える月が4か月を超えて連続しないものとする。

② 4週間を平均し1週間当たりの拘束時間

- ・ 拘束時間は、52週間の総拘束時間が3,300時間、かつ、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間を超えないものとする。
- ・ ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間のうち24週間までは、52週間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、4週間を平均し1週間当たり68時間まで延長することができるものとする。この場合において、4週間を平均し1週間当たりの拘束時間が65時間を超える週が16週間を超えて連続しないものとする。

(2) 1日の拘束時間、休息期間について

1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は15時間とする。この場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数^(※)をできるだけ少なくするよう努めるものとする。

(※) 通達において、「1週間について3回以内」を目安として示すこととする。

休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

(3) 運転時間について

運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。

ただし、貸切バス等乗務者については、労使協定により、52週間における総運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間まで、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができるものとする。

(4) 連続運転時間について

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下3において同じ。）は、4時間を超えないものとする。

ただし、高速バス及び貸切バスの高速道路（貸切バスの夜間運行にあつては、高速道路以外も含む。）の実車運行区間における連続運転時間は概ね2時間までとするよ

う努めるものとする。

(5) 例外的な取扱いについて

① 予期し得ない事象に遭遇した場合

- ・ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。勤務終了後は、上記（2）のと通りの休息期間^(※)を与えるものとする。

(※) 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし継続9時間を下回らないものとする。

(具体的な事由)

ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合

イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合

ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合

エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

② 軽微な移動の必要が生じた場合

- ・ 緊急通行車両等、他の車両の通行の妨げを回避するなど、運行計画に予定していた位置で駐車又は停車しているときに軽微な移動を行う必要がある場合には、記録が認められる場合に限り、一の連続運転時間当たり30分を限度として連続運転時間から除くことができることとする。

③ 適用除外業務

- ・ 改善基準告示の適用除外業務に、「一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業」において、災害対策基本法等に基づき、都道府県公安委員会から緊急通行車両であることの確認、標章及び証明書の交付を受けて行う緊急輸送の業務を加えることとする。

(6) 住所地における休息期間について

自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。

(7) 拘束時間及び休息期間の特例について

① 休息期間の分割の特例

- ・ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数^(※)の2分の1を限度に、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して与えることができるものとする。この場合において、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11時間以上でなければならないものとする。

- ・ なお、一定期間は1か月を限度とし、2分割を超える分割は認められないものとする。

② 2人乗務の特例

- ・ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）には、次に掲げる場合において、最大拘束時間を延長し、休息期間を短縮することができることとする。
ア 運転者のための専用の座席として、身体を伸ばして休息できるリクライニング方式の座席が少なくとも一座席以上確保されている場合、最大拘束時間を19時間まで延長し、休息期間を5時間まで短縮することができる。
イ 車両内ベッドが設けられている場合や、上記アに掲げる場合であってカーテン等により他の乗客からの視線を遮断する措置が講じられている場合、最大拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮することができる。

③ 隔日勤務の特例

- ・ 業務の必要上、やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下で隔日勤務に就かせることができるものとする。
- ・ 2暦日における拘束時間は、21時間を超えてはならないものとする。ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができるものとする。この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間（21時間×6勤務）を超えることができないものとする。
- ・ 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えなければならないものとする。

④ フェリーに乗船する場合の特例

- ・ 自動車運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合、フェリーに乗船している時間は、原則として、休息期間として取り扱うものとする。
- ・ その場合、休息期間とされた時間を与えるべき休息期間の時間から減ずることができるが、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならないものとする。なお、フェリーの乗船時間が9時間^(※)を超える場合には、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始されるものとする。
(※) 2人乗務の場合には5時間（車両内ベッドが設けられている場合や、カーテン等により他の乗客からの視線を遮断する等の措置が講じられている場合には4時間）、隔日勤務の場合には20時間

(8) 休日労働について

休日労働は2週間について1回を超えないものとし、当該休日労働によって、上記に定める拘束時間の限度を超えないものとする。

4 その他

(1) 荷主等の関係者に対する周知について

改善基準告示の改正に当たっては、その履行確保を徹底する観点から、改正後速やかに、使用者や自動車運転者のみならず、荷主やいわゆる元請運送事業者、貸切バス利用者等の発注者、貨物自動車利用運送事業者等に対し、関係省庁と連携し、幅広く周知することが適当である。

特に、道路貨物運送業は、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、長時間労働の是正等を積極的に進める必要がある一方、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがある。

また、働き方改革関連法により改正された労働時間等の設定の改善に関する特別措置法（平成4年法律第90号）第2条第4項では、他の事業主との取引を行う場合において、長時間労働につながるような著しく短い期限の発注や発注内容の頻繁な変更を行わない等の必要な配慮をすることが事業主の努力義務とされている。

厚生労働省においては、これらのことを踏まえ、改善基準告示の改正後、速やかに、発着荷主等に対し、恒常的な長時間の荷待ちを発生させないこと等について、労働基準監督署による「要請」を実施するとともに、国土交通省が実施する「荷主への働きかけ」等に資するよう、厚生労働省が把握した長時間の恒常的な荷待ち等に関する情報を国土交通省に対して提供することが適当である。

(2) 自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）及び個人事業主等について

改善基準告示において、適用対象となる「自動車運転者」とは、労働基準法第9条に規定する労働者であって、四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者をいうとされている。

改善基準告示は、運送を業とするか否かを問わず、「自動車運転者」を労働者として使用する全事業に適用されるものであり、例えば販売業における配達部門の自動車運転者等、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）の「自動車運転者」にも適用されることから、改善基準告示の内容について、自家用自動車の「自動車運転者」やその使用者に対しても周知することが適当である。

また、道路運送法（昭和26年法律第183号）等の関連法令に基づき、旅客自動車運送事業者及び貨物自動車運送事業者は、運転者の過労防止等の観点から、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない旨の規定が設けられており、その基準として、改善基準告示が引用されている。当該規定は、個人事業主等にも適用されるものであることから、国土交通省と連携し、個人事業主等に対しても改善基準告示の内容が周知されるようにすることが適当である。

(3) 運用状況の把握等

働き方改革関連法の参議院厚生労働委員会附帯決議（平成30年6月28日）において、自動車運転業務について、令和6年4月以降に一般則の適用に向けた検討を

行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討することが求められている。

これに加えて、ハイヤー・タクシー作業部会、トラック作業部会及びバス作業部会において、今後の検討課題として、次の事項が指摘されている。

- ・ 適用後の運用状況を把握するための実態調査等については、多様な勤務実態、業務の特性等を踏まえた内容とするため、調査対象の属性を分類した上で実施すべきである。
- ・ また、実態調査と併せて、脳・心臓疾患による労災支給決定事案についても、属性を分類した上で、その要因等について検討を行うべきである。
- ・ これらに加え、長時間の荷待ちが改善基準告示の遵守に与える影響、行政による荷主対策の実施状況、商慣行の改善状況（荷待ち時間の変化等）についても併せて把握し、検討を行うべきである。

これらのことを踏まえ、令和6年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当である。

以 上