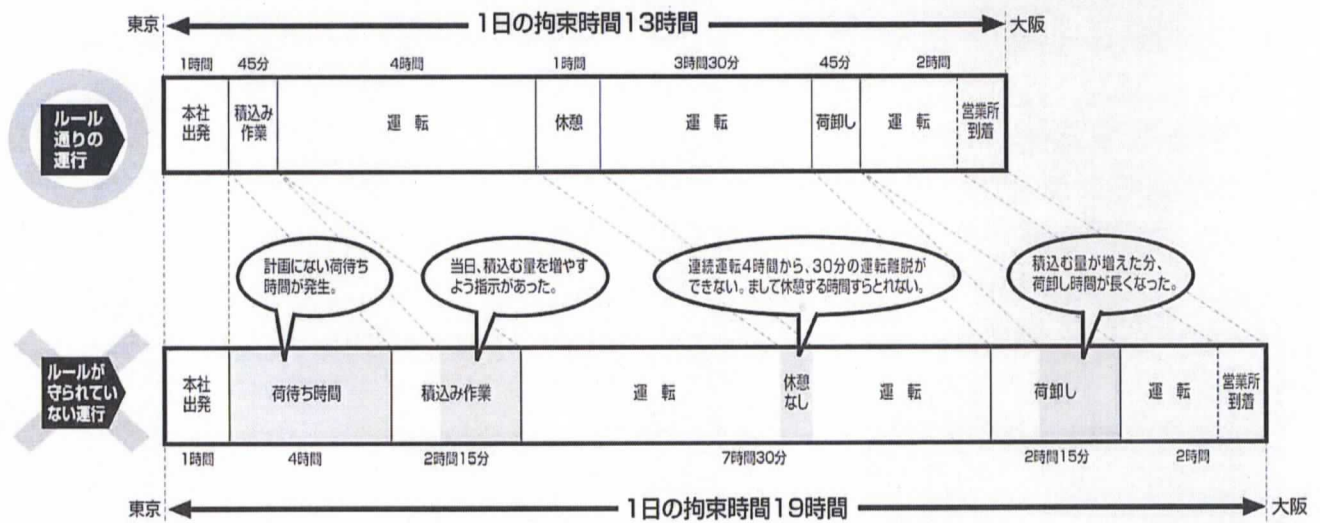
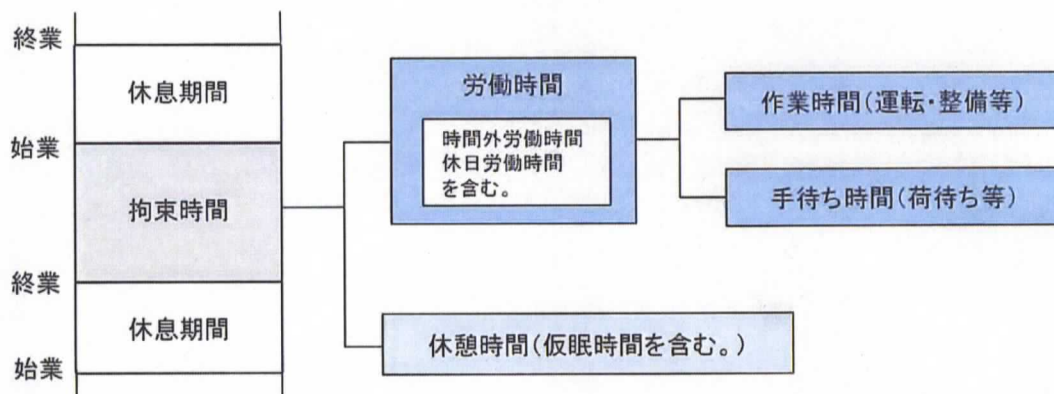


改善基準告示の概要

改善基準告示の概要については以下のとおりです。



項目	内容
拘束時間 (※1参照)	1箇月 293 時間以内 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。)



※1 「拘束時間」とは、始業時刻から終業時刻までをいい、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、荷積みや荷卸し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。)及び休憩時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。

改善基準告示の遵守のための取組事例

事例1

～ 手待ち時間の短縮のため荷積み作業について荷主とルールを設定した事例 ～

A社は、主として自動車部品の運送を行う事業者であるが、積込み先の工場が取引先のオーダーにより部品を製造するため、出来上がりが遅くなることが多く、その結果、積込みまでの手待ち時間が長くなり、改善基準告示を遵守できない状況があった。

このため、荷主と相談し、以下のルールを作ってもらった。

- ① 積込み時間を明確にすること
- ② 積込み・出発時間が遅れた場合には待機料金を支払うこと
- ③ 出発時間の遅れを取り戻すために利用する高速料金を荷主が負担すること

このルールにより、余分な手待ち時間がなくなり、拘束時間、連続運転時間、休息期間などを遵守できることはもとより、運行表どおりに運行でき、運転者も安心できるようになった。また、荷主先からの出発が遅れても焦らなくて済むなどの安全運行の確保にもつながっている。

事例2

～ 手待ち時間の短縮のため荷主の協力を得て荷積み作業の方法を改善した事例 ～

B社は、主として自動車鋼板の運送を行う事業者であるが、この鋼板の積込み先の工場での手待ち時間が長すぎるという問題があり、改善基準告示を遵守できない場合があった。

そこで、荷主と改善のための打合せを重ねて、以下のとおり拘束時間の短縮を図った。

- ① これまで1台分しかなかった荷積みの場所を2台分確保できるようにレイアウトを変更した。
- ② さらに、決まった場所がなく、空いているところでやっていた固縛作業を、専用の固縛場を設け、そこで行うこととした。

その結果、積込みまでの流れがスムーズになり、それまで5～6時間の手待ち時間が生じていたが、約3時間短縮することができ、拘束時間や休息期間の遵守が可能となった。

事例3

～ 荷主と協力して在庫・選果・出荷の管理のシステム化を図り、拘束時間の短縮を図った事例 ～

C社は、主として農産物の運送を行う事業者であるが、出発予定時刻を過ぎても発荷主が選果・梱包を行っているため、選果場での手待ち時間が長くなり改善基準告示に基づく拘束時間を遵守できない場合があった。

このため、「全国の市場までの運行時間を算出し、改善基準告示を守りながら、荷主の到着指定時間に間に合わせるためには、各トラックが何時に出発しなければならないか」等のデータを提示し、これに対応した在庫・選果・出荷管理のシステム化を提案して受け入れてもらった。

その結果、手待ち時間の短縮ができ、改善基準告示を遵守できるようになった。さらに同社では、荷主に「待たせない運動」の展開を依頼しており、自らも運行表のルートを3パターンほど用意し、それぞれの結果を評価・分析する等の努力を重ねている。