

長時間労働の解消に向け 荷待ち時間の記録を義務付けへ

トラックドライバーの長時間労働の一因となっている「荷待ち時間」。国ではこの是正に向けて、荷待ち時間などの記録の義務付けを発表しました。そこで今回は、ドライバーの荷待ち時間の現状および、「荷待ち時間等の記録の義務付け」の詳細について紹介します。



荷待ち時間が長時間労働の一因に

トラックドライバーは、他産業の労働者と比べて長時間労働になっているのが現状です[表]。また、労働基準関係法令やドライバーの拘束時間・休息期間などに関する基準である「改善基準告示」の違反も高水準で推移しています。

長時間労働は、運転にもさまざまな悪影響を与えます。疲労が蓄積したまま運転すると、意識の低下により漫然運転が増加。ハンドルやブレーキ操作などが雑になり、正確さに欠けるようになります。イライラしたり、怒りっぽくなり荒い運転になるのも、長時間労働が要因のひとつにあるでしょう。

また、生活習慣の乱れや心的ストレスも発生し、それが引き金となって、脳卒中や心筋梗塞、不整脈などの発症、重篤な障害や死亡につながる場合も。厚生労働省が発表している脳や心臓疾患に関する労災補

償の請求・決定件数をみると、業種別では「運輸業・郵便業」が最も多くなっています。

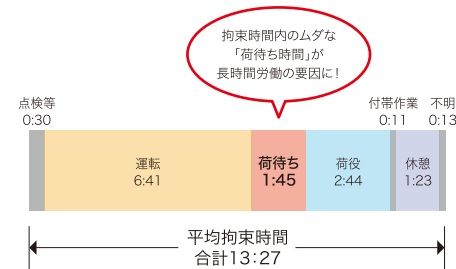
労働時間が長くなっている要因は多岐にわたっており、そのひとつに、荷主企業先での「荷待ち時間」があげられます。国土交通省によると、その平均時間は「1時間45分」となっていますが[グラフ1]、中には3時間を超えるケースも調査で明らかになりました[グラフ2]。ドライバーの健康維持、そしてライフラインである物流を止めないためにも、長時間労働の解消が求められています。

[表] トラックドライバーの年間労働時間

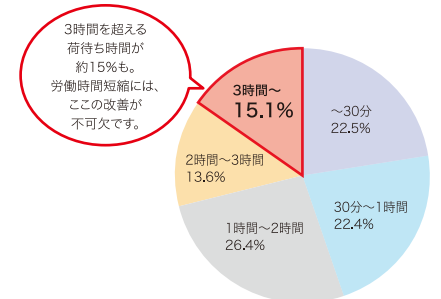
道路貨物運送業 (大型)	道路貨物運送業 (中・小型)	全産業
2,592時間	2,580時間	2,124時間

出典：厚生労働省「過労死等の労災補償状況(平成28年度)」

[グラフ1] 1運行平均拘束時間とその内訳



[グラフ2] 1運行あたりの荷待ち時間



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査結果」

「乗務記録」の記載でムダな荷待ち時間を削減

荷待ち時間を削減するためには、まずドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」を今年5月31日に公布、7月1日に施行しました。この省令は、ドライバーが「車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上」のトラックに乗務し、「荷主企業の都合により30分以上待機」した場合は、集貨地点や時刻などを乗務記録に記載するものです。

同省では、今回の一部改正により、荷待ち時間などの実態を把握することで、運送事業者と荷主企業が協力しながら労働時間を改善してもらうよう促します。また、運送事業者やドライバーに対して過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主企業に「勧告」を行うための判断材料にもします。ムダな荷待ち時間を減らし、ドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主企業の都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存することが求められています。

公益社団法人 全日本トラック協会のホームページでは、「荷待ち時間記録」の記載例が公開されています。こちらを参考にしてみてください。

「荷待ち時間記録」記載必要項目

「車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上」のトラックに乗務
+
「荷主企業の都合で30分以上待機」した場合

- ・集貨地点への到着時刻
- ・荷待ち待機の開始、終了時刻
- ・附帯業務の開始、終了時刻
- ・荷積み、荷卸しの開始、終了時刻
- などの必要事項を記入

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。



荷待ち時間の解消に向けて、きちんと記録を残しましょう!

詳しくは

出典：国土交通省「トラックドライバーの荷待ち時間等の実態把握や解消に向けて、荷待ち時間等の記録を義務付けることします。」