

荷待ち時間Q&A集

全ト協 国交省と連携で作成

全日本トラック協会（坂本克巳会長）では、「貨物自動車運送事業輸送安全規則」の一部改正における荷待ち時間等の記録の省令改正内容について、国土交通省と連携し「Q&A集」（全ト協版）を作成した。荷待ちが「荷主都合」か「事業

者都合」かはっきりしないケースに関しての解釈をまとめたもの。「荷主都合」の判断基準については、解釈運用通達により、「事業者としての運行計画または運行指示によらない、荷主の指示等」を判断基準とする。荷主の指示が8時で

あった場合に事業者（運転手）側の都合で当該指示より早く到着した場合は、事業者都合となり、待機時間に含まない。ただし、毎回2時間以上の待機が発生している運行に対し、待機時間の記録をもとに荷主へ交渉したにもかかわらず、引き

取り指定時刻の改善等が図られない場合については、事業者の判断により荷主都合の待機時間として差し支えない。

午前中や夕方など待機時間が発生しやすい時間帯にしか配車できない場合、当該運行にかかる配車の時刻等が、事業者としての運行計画または運行指示によるものなのか、荷主の指示等によるものかどうかを判断基準とする。また、荷待ち料

金が収受できている場合でも、30分以上の荷主都合による荷待ち時間は記録の対象となる。

海上コンテナ車両のコンテナターミナルでのゲート待機についても、荷主都合によるものと判断する場合は待機時間として記録して差し支えない。「積み込み時間が22時」遅延できないので指定時間の30分前に到着している」など当該指示より前に発生した待機時

間については、原則待機時間に含まない。

また、「附帯業務」は基本的には「荷積み、荷卸し以外の業務」とされるが、ドライバークラウドが荷主先のリフトを使用して荷積みあるいは荷卸しを行いつつ、荷主の指示のあった場所に置く作業が伴うなど「一体となっていてそれぞれの日の記載が難しい場合」は「荷積み、荷卸し」と整理して差し支えない。