

(別紙)

御意見の概要及び国土交通省の考え方

御意見の概要	国土交通省の考え方
車両総重量3.5トン以上8トン未満クラスの車両も乗務記録の対象に加えられたい。(類似意見1件)	本改正においては、一回当たりの荷役作業等が長時間に及びやすい一定の大きさ以上の車両として「車両総重量が8トン以上又は最大積載量が5トン以上」の車両を対象としたところです。事業者の負担の観点も踏まえつつ、対象となる車両の規模の拡大については、施行後における実際の運用状況等も踏まえ、引き続き検討してまいります。
「附帯業務」の定義は何か。	附帯業務とは、「貨物の荷造り、仕分けその他の貨物自動車運送事業に附帯する業務」をいいます。(例：「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」、「はい作業」等)
荷役作業の全てが契約書に明記されている場合、荷役作業等に要した時間が1時間未満だった場合、乗務記録が不要とされているが、時間を「1時間」とした理由を何か。	荷役作業等の実態を踏まえ、長時間を要する荷役作業等として規定したものです。
荷主との契約書に荷役作業等が明記されている場合は、要した時間が1時間以上である場合に記録することとなっているが、実態が上がってこないようであれば30分以上にするなどの改正も視野にいられていただきたい。	施行後における実際の運用状況等も踏まえつつ、引き続き検討してまいります。
「荷役作業等の内容」についてはどの程度詳細な内容の記載が必要か。	「積込み」、「取卸し」、「仕分け」、「棚入れ」等といった、運転者が行った荷役作業等の種類が特定できる記載となります。また、様式(記載)の例については公表することを予定しています。

<p>集貨地点等において事業者側から荷主側担当者へ確認を得ることが困難な場合も想定される。荷主側から確認のための用紙を運転者に渡す方法が適切ではないか。</p>	<p>荷主の確認が得られなかった場合にあっては、その旨の記録で足りることとしています。本制度の運用に当たっては、荷主の理解と協力が不可欠であると認識しており、国土交通省としても、関係省庁と連携しながら、荷主側の理解・協力が得られるよう、周知等を行ってまいります。</p>
<p>「荷主が①及び②の事項について確認した場合にあっては」とあるが、「確認」とは具体的にはどのような行為を指すのか（荷主が現場において、荷役作業を目視で確認していたということか）。</p>	<p>運転者が実施した荷役作業等の内容等についての荷主側の確認を指しており、必ずしも目視による確認に限定されるものではありません。</p>
<p>「安全作業連絡書」のコピーに実際の荷役作業時間を上書き記載した場合や、荷主又は運送事業者が独自に作成した様式に運転手が実際に要した荷役作業等の時間を記載しているような場合に、それを従来より作成している乗務記録の「別紙」と整理して、適切な乗務記録として取り扱うことは認められるか。</p>	<p>様式にかかわらず、省令に規定する事項が記録されている場合は、基本的には、適切な乗務記録となるものと考えられます。</p>
<p>乗務記録の書式について、荷主サイン欄がある送り状（受取書）と一体化する様式を検討されたい。</p>	<p>様式（記載）の例については、施行に向けてお示しすることを予定していますが、自社で様式を定めることは可能です。</p>
<p>デジタルによる記録管理を可能とされたい。</p>	<p>所定の事項の記録・保存が適切に行われていれば、デジタル方式による記録管理も可能です。</p>
<p>荷役作業等についての労働の規制は、厚生労働省が所管しているのではないか。貨物自動車運送事業法においてこれを規制するのはなぜか。</p>	<p>貨物自動車運送事業輸送安全規則においては、貨物自動車運送業における輸送の安全を確保する観点から、乗務記録としてトラック事業者に対し所定の事項の記録・保存を義務付けることとしています。</p>
<p>契約書は交わしていないが、「安全作業連絡書」を用いて事前の連絡調</p>	<p>実施した荷役作業等に荷主との契約書に明記されていないものがある場</p>

<p>整をしていた場合で、1時間未満の荷役作業等をしていた場合に、乗務記録としての記録は必要か。</p>	<p>合は、乗務記録の対象となります。</p>
<p>宅配便事業者等が大型車でトラックターミナルまで運行し、トラックターミナルにて運転手が取卸しを行い、その後自社の小型車に積み替えて運送を継続するような場合、取卸し時の乗務記録は必要か（乗務記録の対象となる「集貨地点等」に該当するのか。）。</p>	<p>具体的な状況に応じて判断する必要がありますが、一般的には、自社の事業用自動車間で貨物を積み替える場合の荷役作業等は必ずしも記録の必要はないものと考えられます。</p>
<p>トラックの助手席に、トラックは一切運転せずに荷役作業のみを行う自社の労働者を乗せ、その労働者が荷役作業を行った場合、その労働者は乗務記録を行う必要はあるか。また、助手席に乗っている労働者が他者からの派遣社員だった場合や、元請け事業者所属の労働者だった場合は乗務記録を行う必要はあるか。</p>	<p>具体的な状況に応じて判断する必要がありますが、一般的には、運転者の拘束時間に影響を及ぼす場合（荷役作業中の待機の発生等）は乗務記録の対象となるものと考えられます。</p>
<p>終業点呼を受け、一日の乗務から解放されたが、その後、荷主から荷役作業を頼まれた等により荷役したような場合、その内容の乗務記録をする必要はあるか。</p>	<p>具体的な状況に応じて判断する必要がありますが、ご質問の内容のみでは一概にはお答えしにくい面があります。</p>
<p>トラック複数台が配達地点に到着し、自分の運転していたトラックの取卸しが終わったあとに他のトラックの取卸しを手伝った場合、他のトラック分の取卸しも乗務記録として記録する必要はあるか。</p>	<p>具体的な状況に応じて判断する必要がありますが、一般的には、乗務記録の対象となるものと考えられます。</p>
<p>制度の運用については、荷主に対しても周知徹底していただくとともに、記録したデータについては、運転者の長い拘束時間の改善につながるよう荷主に積極的に働きかけるなど、有効に活用していただきたい。</p>	<p>運転者の長時間労働の是正のためには、荷主の理解と協力が不可欠であると認識しています。ご指摘も踏まえ、本改正の内容等については、荷主企業側も含め、広く周知を行ってまいります。</p>
<p>運用に当たっては、運転者に過度の負担がかからないよう配慮いただき</p>	<p>本改正に係る具体的な運用の在り方については、運転者に過度の負担が</p>

たい。

かからないものとなるよう努めてまいります。