

クローズアップ輸送業界2024年

第2回 ドライバーの労働時間管理の手法と留意点



小山 雅敬 (こやま まさのり)

大阪大学卒、都市銀行、シンクタンク、損害保険会社勤務後、株式会社 コヤマ経営設立。運送業コンサル歴30年以上、指導企業数3千社超、講演・執筆多数。著書に「運送業経営相談室(日本法令)」 「実例に基づくトラック運送業の賃金制度改革(日本法令)」。資格 中小企業診断士、日本物流学会正会員など

近年、大きな関心ごとになっている「輸送業界の2024年問題」。業界では働き方改革関連法が推進されており、2024年までに「時間外労働の上限規制」【表】をはじめ、労働時間に関する内容が見直される予定です。もうそこまで来ている法改正に対し、経営者の皆さまはしっかりと準備をしておくことが重要です。今回は「ドライバーの労働時間管理の手法と留意点」について解説します。

【表】「時間外労働上限規制」の施行日と罰則

法令等の改正	施行日		罰 則
	大企業	中小企業※2	
【自動車運転業務】 時間外労働の上限規制 年960時間の適用※1	2024年4月1日		6カ月以下の懲役 または 30万円以下の罰金

※1対象：四輪以上の自動車の運転の業務に主として従事する者(営業用および自家用のトラック、バス、タクシー等の運転者)
※2運輸業の場合、資本金の額または出資の総額が3億円以下、または常時使用する労働者数が300人以下

管理が難しい労働時間、進む厳格化

ドライバーの労働時間管理に関して、労働基準監督署の臨検や国交省監査などで厳しく指摘を受ける運送会社が増えています。2019年4月の法改正により労働時間の把握が義務化されて以降、指導が一層厳格になりました。従業員労働時間を管理していない会社は是正勧告を受け、賃金台帳に時間外労働時間などを記載していない会社の中には送検された事例も出ています。

ドライバーの労働時間管理の難しさは、「遠隔地で働く社員の実労働時間をどのように把握するか」という点です。例えば休憩時間と待機時間、荷役作業時間、休憩期間などの区別を正確に把握することは極めて困難だと思われます。

一般的に実運送会社は、ドライバーの労働時間管理にタイムカードを使わず、デジタルタコグラフ(以下、デジタコ)の運転記録を利用する会社が増えています。タイムカードでは打刻した時刻と作業開始時刻が一致せず、休憩時間なども把握できないため、デジタコで管理するほうが実労働時間をつかみやすいからです。

工夫やソフトの活用で現場の管理負担を軽減

デジタコによる出庫時刻から帰庫時刻までの管理では、その前の車両点検・点呼の時間や帰庫後の洗車時間などは含まれません。その点を労働基準監督署による臨検で指摘された運送会社も多く、各社工夫しながら対策を講じています。

そして、労働時間管理で特に難しいのは「休憩時間の把握」です。デジタコの休憩ボタンを正確に押してもらえるよう運行管理者が都度注意し、人事評価制度や賃金に反映して指導している例もあります。

2024年の法改正に向かい、労働時間管理と併せて残業時間の削減や改善基準告示の遵守を一層進める必要があり、運行管理者の仕事はますます大変な業務になります。これからは勤怠管理ソフトなどを活用して現場の管理負担を軽減し、さらに強化される監査に備えることを検討されるとよいでしょう。

出庫〜帰庫+前後の時間を管理するための工夫例

A社 アルコールチェック時刻を利用

出庫前および帰庫後の点呼時に行う、「アルコールチェックの時刻」を利用して、労働時間を管理。

点呼時の時刻なら、トータル労働時間の把握が可能に。



B社 運転時間以外の作業時間を加算

デジタコで把握した時間(運転時間以外)の作業時間(例えば10分程度の日常点検など)を加算して記録。

点検にかかる作業時間は、あらかじめ労使で設定します。設定時間を越えた場合は申請。

