

ドライバーの労働時間管理のためのツールを紹介します！

道路貨物運送業者が荷主や社会の信頼を高めながら健全な経営を維持していくためには、自動車運転者が安心して働ける労働環境を経営トップ自らが整え、これを維持するために労使一丸となって最善の努力を尽くすことが最も重要です。

そこで、労働基準法や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準）の遵守状況を把握することができ、過労運転による交通事故や過労死等の防止のための有効なツールとなる「運転日報管理システム」を紹介します。

「運転日報管理システム」は、労働基準行政関係者が指導・監修しながら、陸上貨物運送事業労働災害防止協会宮城県支部（以下「陸災防宮城県支部」といいます。）が製作し、道路貨物運送業者に提供しているもので、今般、Ver. 4.0としてのシステム改修等を行ったところです。

メリットは次のとおりです。

- マウスによる簡単操作で運行実績をパソコンに入力するだけ
⇒ 手書きの運転日報が要らなくなります。
- 一勤務、1か月間の勤務結果から、改善基準の遵守状況を自動的に評価し、表示
⇒ 労使双方に改善意識を啓発でき、事務負担も大幅に軽減化できます。
- 1か月分の労働時間を時間外労働、深夜労働、休日労働別に集計
⇒ 割増賃金等の賃金計算・支給事務の負担を軽減できます。

是非一度お試しになり、その効果を実感してみてください！！

詳細は、陸災防宮城県支部のホームページ <https://tkonno.wixsite.com/rikusai> を御覧ください。

<運転日報管理システム入力イメージ>

勤務時間設定		自動車運転者運行実績集計結果	
勤務種別	勤務種別	運転者氏名	宮城 太郎
運転日外	休日勤務	始業時刻	20:00
クリア	全クリア	終業時刻	00:00
年月日	事項	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	
平成16年5月12日	運転以外の業務	[色分けされた勤務実績]	
(水曜日)	休息期間	[色分けされた勤務実績]	
年月日	事項	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11	
平成16年5月13日	運転以外の業務	[色分けされた勤務実績]	
(木曜日)	休息期間	[色分けされた勤務実績]	
【勤務の運行実績】		【勤務実績の評価結果】	
①一般道路	9.00	拘束時間が16時間を超えています。	
②高速道路	0.00	連続運転時間が4時間を超えています。	
③運転時間(①+②)	9.00	連続運転時間が4時間以上の場合、直後の休憩が30分以上ではありません。	
④運転以外の業務時間	6.05	労働時間が6時間を超えているにもかかわらず1時間以上の休憩が確保されていません。	
⑤休憩時間	0.55		
⑥休息期間	5.00		
⑦拘束時間	16.05		
⑧拘束時間(修正)【注】	20.00		
⑨乗車時間	15.05		
⑩最大連続運転時間	5.00		
⑪深夜時間	1.00		
【改善基準のポイント(抜粋)】		【特記事項】	
(詳細は「改善基準のポイント」参照のこと)			
拘束時間は1ヶ月283時間以内であること。			
拘束時間は1日原則13時間、最大16時間以内であること。			
休息期間は連続3時間以上とすること。			
運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内であること。			
労働時間11時間あたり4.4時間以内であること。			
連続運転時間は4時間以内であること。			
休日労働は2週間に1回以内であること。			

始業から始まる24時間以内の次の勤務の拘束時間も加算して拘束時間を正確に判定します

入力結果を自動的に評価します

①一般道路
②高速道路
③運転以外の業務
④休憩時間
⑤休息期間
⑥休日勤務

自働車運転者運行実績の1ヵ月分集計結果				
運転者氏名	集計判定			
	基準	実績	評価	備考
① 1ヵ月拘束時間	293	423.10	130.10	
② 1ヵ月の実働時間数		377.00		
③ 1ヵ月の所定労働時間数	177			
④ 1日8時間超の労働時間数の1ヵ月計 (基準は360分(定)に基づき当月の時間外労働可能時間数)	46	153.00	108.00	
⑤ 1ヵ月の拘束時間16時間超え回数		20		5/2 5/3 5/4 5/6 5/7 5/8 5/13 5/15 5/17 5/18 5/19 5/20 5/21 5/22 5/23 5/24 5/26
⑥ 1週間に2回を超える拘束時間16時間超えの回数		10	10	
⑦ 1ヵ月中の最大連続運転時間		8.00		
⑧ 1ヵ月中の連続運転時間4時間超え回数		16	16	5/3 5/4 5/6 5/8 5/9 5/10 5/16 5/19 5/20 5/21 5/24 5/27 5/28 5/29
⑨ 月前半15日間の全連続運転時間の平均		2.33		
⑩ 月後半の全連続運転時間の平均		2.27		
⑪ 2日平均の1日運転時間8時間超え最大時間		13.00		
⑫ 2日平均の1日運転時間9時間超え回数		17		5/1~5/3 5/2~5/4 5/6~5/8 5/7~5/9 5/8~5/10 5/12~5/14 5/13~5/15 5/16~ 5/18 5/17~5/19 5/18 ~5/20 5/19~5/21 5/20~5/22 5/21~ 5/23 5/22~5/24 5/26 ~5/28 5/27~5/29 5/28~5/30
⑬ 休息期間8時間未満回数		11		5/2 5/3 5/4 5/7 5/15 5/17 5/19 5/21 5/23 5/27 5/29
⑭ 休息期間8時間未満最小时間数		5.00		
⑮ 1ヵ月の休日回数		0		
⑯ 運転時間		298.35		
⑰ 運転以外の業務時間		78.25		
⑱ 深夜時間		51.00		
起算曜日:月曜日				
集計結果を改善基準早見表に照らして評価し、違反となった事項については労使協力が必要な改善策を講じ、改善基準を遵守した運行に努めましょう。				
○○○○については、該当する日付が備考欄に表示されます。				

日々の運行実績の評価に加え、1ヵ月分の累積評価もできるようになっています。
これは、月の途中で1ヵ月の拘束時間にどれだけ余裕があるかを確認し、改善基準違反とならないようにするために残りの期間の運行計画を調整する上でとても便利です。

○月分の労働時間集計表 (運転者氏名:○○○○)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1 一貫性の労働日(曜日)	2 「休日労働日」として出社して 労働(労働日の)の有無	3 所定労働時間	4 法定労働時間	5 総乗時間	6 総乗時間	7 拘束時間	8 乗車時間	9 乗車時間 の5倍運 転時間	10 所定超過 労働時間 (2-3)	11 法定時間 外労働時間 (3-4)	12 深夜労働 時間	13 休日労働 時間	
	休日労働			300	2300	1500	1300	900	1300		100	000	
	全工が帰国(労働日)の日	300	300	300	2300	1500	1300	900	1300	500	100	000	
		300	300	300	2300	1500	1300	900	1300	500	100	000	
		300	300	300	2300	1500	1300	900	1300	500	100	000	
	合計						24	2166597	15	21667	625	2401657	40

1か月分の拘束時間、実働時間、時間外労働時間、深夜労働時間、休日労働時間の内訳と集計が一覧表で表示できます。

3 運転日報管理システムを活用したことがある事業場の声

既にこの運転日報管理システムを活用していただいている企業から寄せられている声の主なものをご紹介します。

- (1) コンピュータが自動で運行実績を診断してくれるので、大変便利だと思います。(D社)
- (2) 乗務記録が運転時間、運転以外の作業時間、休憩時間等の内訳に区分して見やすい表になって良いと実感しています。(T社)
- (3) 手作業でのチャート紙管理の場合、その日その日の分だけの評価しかしていませんでしたが、このシステムを利用すると前日に戻って拘束時間や休息期間のデータが修正されるなど、改善基準に基づいた正しい評価がなされ、これまで見えていなかった問題の実態が把握できて、驚いています。(N社)
- (4) このシステムを利用すると、運行実績の評価結果がすぐに表示され、改善基準のポイントも確認でき、運転者一人ひとりが安全運転を自覚できるようになっていて便利です。(M社)
- (5) このシステムを利用するようになってから、改善基準違反の内容が具体的に運転者に示されるので、長時間連続運転等の改善基準違反を繰り返していた運転者の運行姿勢が改善されてきました。(K社)
- (6) このシステムを利用するようになってから、評価結果に表示された改善基準違反等の改善のために必要な事項について、運転者から会社側に申し出がなされるようになり、運転者の意識高揚が図られてきました。(N社)
- (7) このシステムを3ヵ月程利用してみたら、改善基準違反がボロボロ出てきて目を背けたくなるほどでした。

しかし、これまで手作業による評価では見えていなかった改善基準違反の実態が良く分かるようになってきているので、違反事項を改善するために、運転者、会社、荷主がそれぞれやるべき事項が見えてきてとても良いと思っています。

そこで、経営者が評価結果に表示される問題に目を背けず企業の信頼性を高めるためにもこれを改善しようという経営姿勢を社内で表明し、運転者と一丸となって取り組んでみたところ、今では違反事項も少なくなってきていますし、違反事項に対してもそれぞれに改善に努力する姿勢が強まっています。

また、改善基準を守るための運転者同士のコミュニケーションができるようになり、運転者の自己管理意識の高揚が図られてきたことは、経営者としてとても嬉しいことです。(E社)