

道路貨物・旅客運送業の超長時間労働の実態

森岡 孝二（関西大学名誉教授）

はじめに

過労死は、過重労働と過剰ストレスによって身心が壊れ、死亡するか重度の障害が残ることを意味する。多くのケースに共通しているのは、異常な長時間労働と極度の睡眠不足である。運送業の運転従事者の長時間労働は、過労死のリスクに加えて、交通事故、それも重大事故の危険を抱えている。トラックやバスの運転者が過重労働による著しい睡眠不足や疲労で事故を起こし、死者や負傷者を出すことがある。この場合、過労死問題は安全問題と切り離せない。この報告では道路貨物を中心に（道路旅客にも触れて）、運送業従事者にはなぜ過労死（過労自殺を含む）が多いのか。また、なぜ運転者の疲労運転・居眠り運転による重大事故が跡を絶たないのか。背景にある超長時間労働の実態を探る。

1 運輸業の労働時間

総務省「労働力調査・詳細集計」の2015年平均結果で見ると、全産業のなかで運輸業・郵便業（道路貨物旅客運送業）は、宿泊・飲食業全産業と並んで、労働時間が非常に長い（表1）。5年ごとに実施される総務省『就業構造基本調査』2012年結果によれば、年間200日以上就業している者のうち、週60時間以上働く男性労働者は、道路貨物運送業では35.3（39.5）%、道路旅客運送業は31.5（36.4）%を占める（カッコ内正規労働者）。

厚生労働省の2015年「賃金構造基本統計調査」によると、営業用大型ドライバーの月労働時間は218時間、全産業の177時間に比して41時間長かった。残業を含まない所定内労働時間は180時間で全産業の164時間より16時間長い（「運送経済」新聞、2016年3月1号）。なお時系列でみると、大型ドライバーの残業を含む実労働時は、この十数年、多少の振幅を伴いながら漸増傾向にある。またこの調査の残業時間にはサービス残業（賃金不払残業）は反映されていない。

表1 正規労働者の週労働時間

	男性	女性
全産業	46.5(193.2)	41.2(171.7)
製造業	45.5(187.6)	41.2(168.7)
運輸業・郵便業	50.4(209.7)	43.3(179.9)
宿泊・飲食サービス業	51.6(219.5)	43.5(183.6)

（出所）総務省「労働力調査・詳細集計」2015年平均

（注1）在学生を除く15～64歳

表2 年間200日以上・週60時間以上の労働者の割合

	男性(%)	女性(%)
全産業	16.8	6.1
製造業	10.1	3.2
道路貨物運送業	35.3(39.5)	5.3(10.3)
道路旅客運送業	31.5(36.4)	13.9(18.5)
宿泊・飲食サービス業	35	10.3
うち飲食店	39.3	11.7

(出所) 総務省「就業構造基本調査」2012年

(注1) 運送業のカッコ内は正規労働者

2 多発する運輸業における過労死・過労自殺

業種別に見ると、2014年度の過労死の労災請求件数が最も多いのは、道路貨物運送業である。後出の図2は、過去6年間の累計でも、やはり道路貨物運送業が最多業種であることを示している。バス・タクシー等の道路旅客運送業も、第4位に挙げられていることからわかるように、過労死多発業種である。

表3 2014年度における過労死労災請求件数

	請求件数	支給件数
全業種	763	277
運輸業、郵便業	166(22.0%)	92(33.2%)

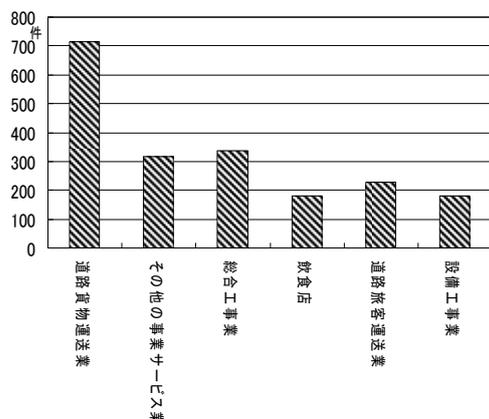
(出所) 厚生労働省「過労死等の労災補償状況」

表4 2009～2014年度の過労死労災請求件数

	請求件数	支給件数
全業種	4856	1808
運輸業、郵便業	1045(21.5%)	546(30.2%)

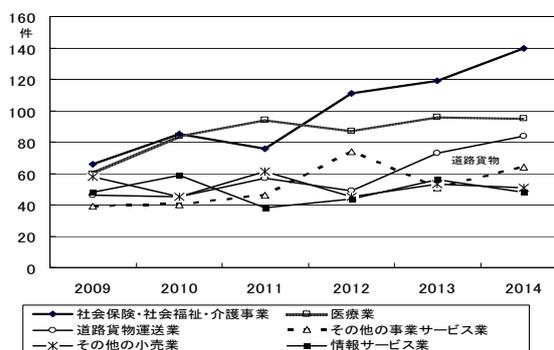
(出所) 厚生労働省「労災補償状」各年版

図1 過労死(脳心臓疾患) 労災請求件数
2009～2014年度の累計



(出所) 厚生労働省「労災補償状況」各年版

図2 過労自殺多発業種の労災請求の推移
2009～2014年度



(出所) 図1に同じ

参考までに細川汀・上畑鉄之丞・田尻俊一郎『過労死』の第3版(1984年)に出ている1980年代前半の大阪における20件の過労死事案には、タクシー運転手が4件、トラック運転手が3件ある。このことから道路運送業は、従来から過労死が多い職種であることが

わかる。80年代の長時間労働の極限がいかなるものかは、88年9月に42歳で妻と2人の息子を残して過労死した運転手のケースが参考になる。タンクローリーでウイスキーの原酒を運搬していた彼の1日平均走行距離は600キロ、月間残業時間は200時間超（最多月340時間）、年間推定労働時間は5700時間に達するものであった。（この段落は第2回大会での報告後に追加）。

トラック・バス・タクシーなどのドライバーは、異常な長時間労働だけでなく、不規則勤務や深夜勤務が多い。また情報通信技術の革新により近年では、積み降ろし作業を含む運行状況が位置情報とともに刻々と記録され管理されるようになっていることも精神的負荷やストレスを高めている。ドライバーは前々から過労死（脳・心臓疾患）が多い職種であるあるが、近年では過労自殺（精神障害）も多いことが知られている（図2参照）。

3 運輸業の規制緩和と交通事故発生件数の増加

不勉強ながら、1990年以降の運輸業の規制緩和にも触れておかねばならない。1990年に物流二法（貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法）が施行された。1996年には参入資格の規制緩和が行われ、一般貨物自動車運送事業者の最低車両保有台数が引き下げられ、新規参入が増加し増車競争が強まった。事業者数は1990年の2000年の10年間に3.6万業者から5万業者に激増している。

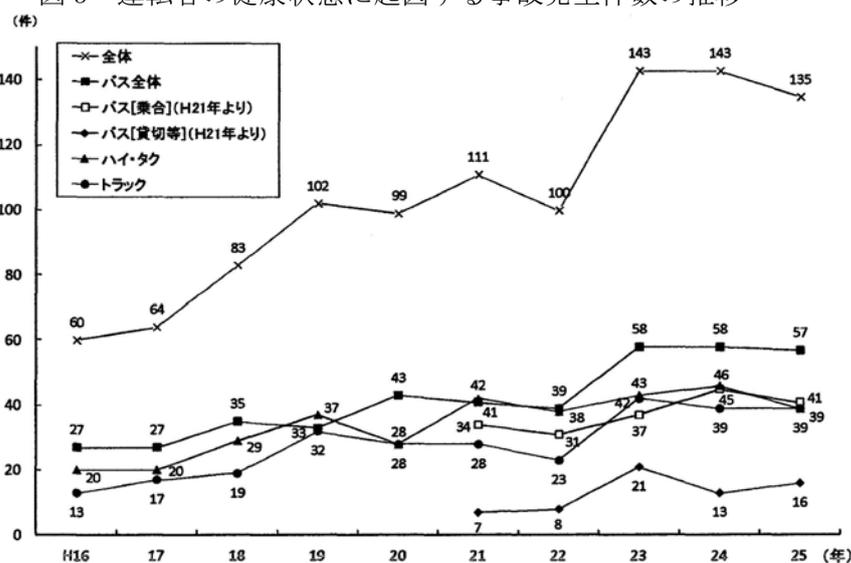
運転者の長時間過重労働が改善されないもとの運輸業界の規制緩和は、1990年代末からのトラック・バス事故が増加する一因となっている（表5、図3参照）。

表5 2013年の病名別運転者数と死亡運転者数

	運転者数	死亡運転者数
脳疾患(くも膜下出血、脳内出血、脳梗塞)	30人	9人
心臓疾患(心筋梗塞、狭心症、心不全、他の心疾患)	28人	16人

(出所) 国土交通省自動車局「平成25年自動車運送事業用自動車事故統計年報」2015年3月

図3 運転者の健康状態に起因する事故発生件数の推移



(出所) 表5に同じ

4 運輸業の長時間過重労働と「改善基準」

労働基準法では使用者が労働者に命ずることのできる最長労働時間は1週40時間、1日時間8時間である。しかし、同法36条の定めにより、使用者は労働者の過半数を代表する労働組合またはそれに代わる過半数代表と協定を結び労働基準監督署に届け出れば、時間外および休日に労働を命じて罰せられない。この36協定による抜け道によって戦後の日本では無制限の長時間労働がまかり通ってきた。

これに対する批判を受けて、1998年12月、労働省告示によって時間外労働の延長に関する「限度時間」——1週間15時間、1ヵ月45時間、3ヵ月120時間、1年360時間——が設けられた。しかし、これは強制力のない指導基準に過ぎず、使用者は業務の繁忙や納期の切迫などの事由を付して「特別条項」つき協定を結ぶことによって、実際には青天井の長時間労働が容認されてきた。しかも、①工作物の建設等の事業、②自動車の運転の業務、③新技術・新商品等の研究開発の業務、④厚労省労働基準局長が指定する事業または業務は、上記の緩やかな指導基準の限度時間でさえ適用除外になってきた。

自動車運転業務については、国土交通省の告示によって、きわめて緩やかな「改善基準」が設けられている（1989年2月から何度か改定）。ここではトラックの場合の現行の改善基準告示の概要を示しておく。

<最大拘束時間>

・1日：13時間、最大：16時間（15時間超えは1週間2回まで） 月293時間

<休息时间>

・継続して8時間以上

<運転時間>

・基本的に2日を平均して1日当たり9時間、2週間の平均で1週間平均44時間以内

<連続運転時間>

・4時間以内、運転開始後4時間経過直後に30分以上の運転離脱（1回10分以上、合計30分以上も可）

これらの基準は労基法の基準に例外を設けるオプトアウト制度であり 違反した場合の刑事罰等の制裁が設けられていない点でも、運送業界に甘い規制緩和措置の域をでるものではない。1日の労働時間規制としてもインターバル休息規制としても、実効性をもたないというより、制度的に規制の意味をなさない基準である。甘い基準に加えて、労使協定を結ぶことを前提にさらに長時間労働を是認する緩和措置を認めてられている。その一例は「毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定を締結した場合には、1年のうち6箇月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を320時間まで延長することができます」（厚労省「改善基準のポイント」）という特例である。

おわりに

道路貨物・旅客運送業においては、過労死防止と重大交通事故防止のために、厳格な労働時間規制の実施が急務になっている。しかし、トラック運送業の長時間労働は現代日本の生産・流通・消費の根幹的基盤であり、これを真に改善・解消することは経済界の抵抗が大きく、厚生労働省と国土交通省の「二重行政」の壁や経産省の抵抗もあり、けっして容易ではない。36協定の見直しとインターバル休息規制の導入をめぐる労働時間制度改革の一環として重視していく必要がある。

表 6	改善基準告示の内容(トラック)
拘束時間	<p>● 1か月 293時間</p> <p>(※ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において320時間まで延長可)</p>
	<p>● 1日 原則13時間 最大16時間</p> <p>(※15時間超えは1週2回以内)</p>
休息期間	<p>● 継続8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。</p>
拘束時間・ 休息期間の特例	<p>● 休息期間の特例</p> <p>業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1回4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可。(一定期間における全勤務回数の1/2が限度)</p>
	<p>● 2人乗務の特例 1日 20時間</p> <p>2人乗務(ベッド付き)の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息期間は4時間まで短縮できる。</p>
	<p>● 隔日勤務の特例 2暦日 21時間</p> <p>2週間で3回までは24時間が可能(夜間4時間の仮眠が必要)。ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。</p>
	<p>● フェリーに乗船する場合の特例</p> <p>乗船中の2時間は拘束時間として取り扱い、それ以外は休息期間として扱う。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの時間の1/2を下回ってはならない。</p> <p>(※ただし、トラック運転者に限って、フェリー乗船時間は原則としてすべて休息期間として取り扱う——平成27年9月1日改正)</p>
運転時間	<p>2日平均で1日あたり9時間、2週平均で1週間あたり44時間</p>
連続運転時間	<p>4時間以内(運転中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)</p>
休日労働	<p>2週間に1回以内、かつ、1か月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。</p>
労働時間の取り扱い	<p>労働時間は拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3時間以内。</p>
休日の取り扱い	<p>休日は休息期間に24時間を加算した時間。いかなる場合であっても、30時間を下回ってはならない。</p>
適用除外	<p>緊急輸送・危険物輸送等の業務については、厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。</p>
最大連続運行	<p>「1の運行」における最初の勤務から最後の勤務までの時間は144時間内。</p>