

長距離トラックドライバーの過労死事案の教訓 ～2024年の法規制強化で過労死はなくなるか～

岩城穰・弁護士 井上将宏・弁護士 中西翔太郎・弁護士

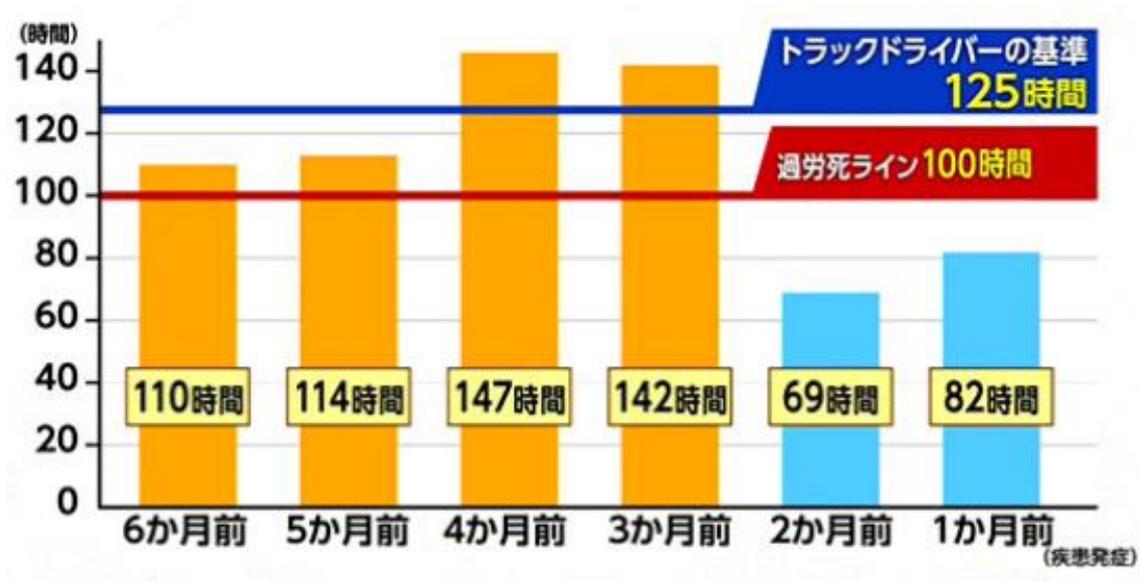
《報告要旨》

1 本報告では、実際に発生した長距離トラックドライバーの過労死労災認定事件を題材に、トラックドライバーが業務過重となっている原因を具体的に報告する。また、トラックドライバーの労災認定件数の高止まりの実態や、いわゆる2024年問題と呼ばれるトラックドライバーに関する労働基準法や行政基準の改定内容を報告し、トラックドライバーの過労死多発の構造的要因を探る。最後に、トラックドライバーに関する法令規制強化によってその業務過重を改善し過労死をなくすることができるのかを批判的に検証し、過労死問題に取り組む弁護士の視点からあるべき保護の方向性を報告する。

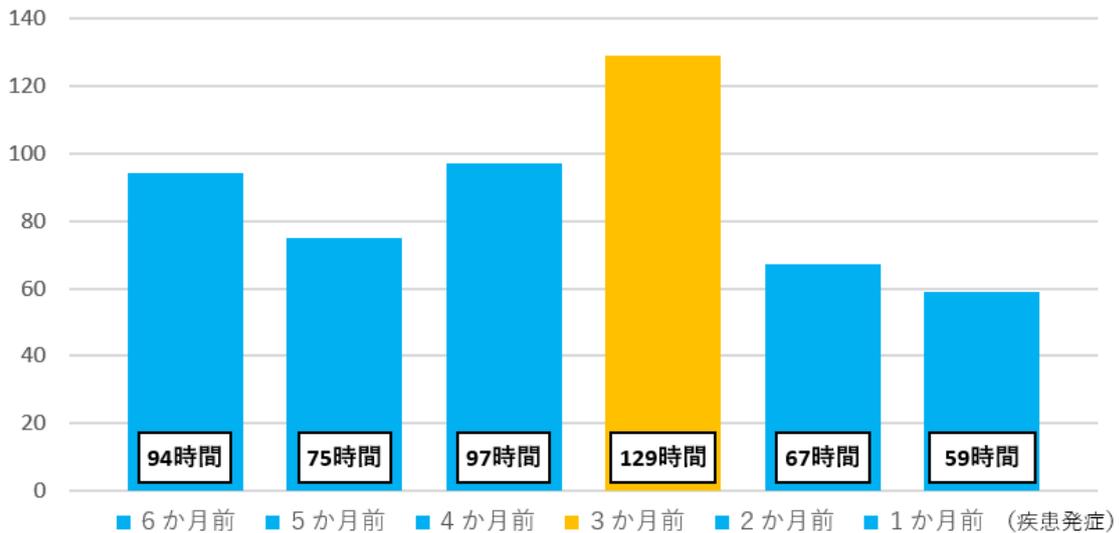
2 第一に、当職らが労災保険給付の請求を代理し、業務起因性が認められた長距離トラックドライバーの過労死事件を題材に、トラックドライバーの業務内容を具体的に説明し、どのような理由で業務過重となっているかを報告する。

当職らが代理した過労死事件で特に重要なのは、被災者の時間外労働時間数は、労働基準監督署長による認定と会社の記録で大きく異なる点である。

すなわち、労働基準監督署長の認定した時間外労働時間数は、大まかに以下表のとおりであり、概ね100時間以上であった(NHKクローズアップ現代ウェブページより引用)。



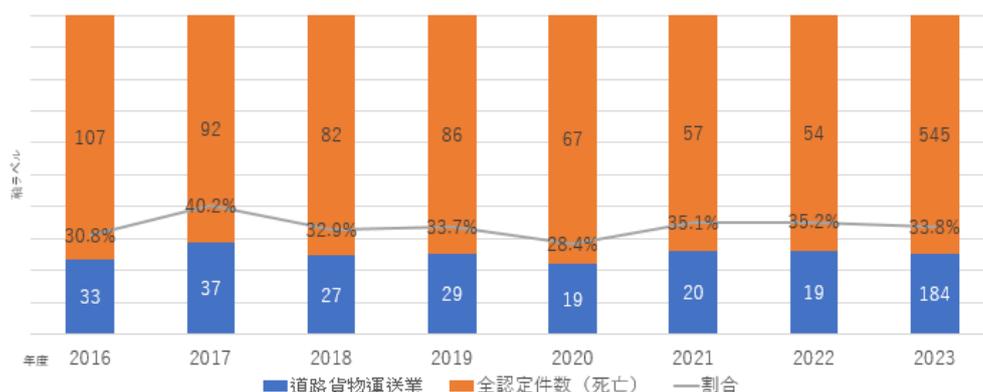
ところが、勤務先会社の記録上の被災者の時間外労働時間数は、おおまかに以下の表のとおりであり、100時間以上を超えたのは1か月のみであった。



このように会社の把握していた労働時間数が労働基準監督署長の認定より大幅に過小となった原因を分析し、報告する。

2 第二に、トラックドライバーの高止まりする労災認定件数及びその認定割合を、最新の統計に基づき簡潔に報告する。また、2024年のトラックドライバーに関する労働基準法の改定趣旨とその内容の問題点を報告する。そのうえで、自営業者に労働法の保護が与えられないことや、兼業の場合に法的責任が不明確になる問題点について最新の判例に基づき報告する。

道路貨物運送業の過労死（件数・割合）



3 最後に、トラックドライバーの過労死をなくすため、構造的要因を分析したうえで、更なる規制強化の方向性及び内容を提言する。2024年問題は、運送コストの負担者や輸送効率改善といった経済的議論が活発に行われているが、「いのちが第一」という基本的な視点から、過労死救済及び防止に取り組む実務家として具体的に提言する。

[2024-08-25 版]