

長距離トラックドライバーの過労死の教訓 ～2024年の法規制強化で過労死はなくせるか～

過労死防止学会第10回大会 2024年9月1日

弁護士 中西翔太郎

本日の内容

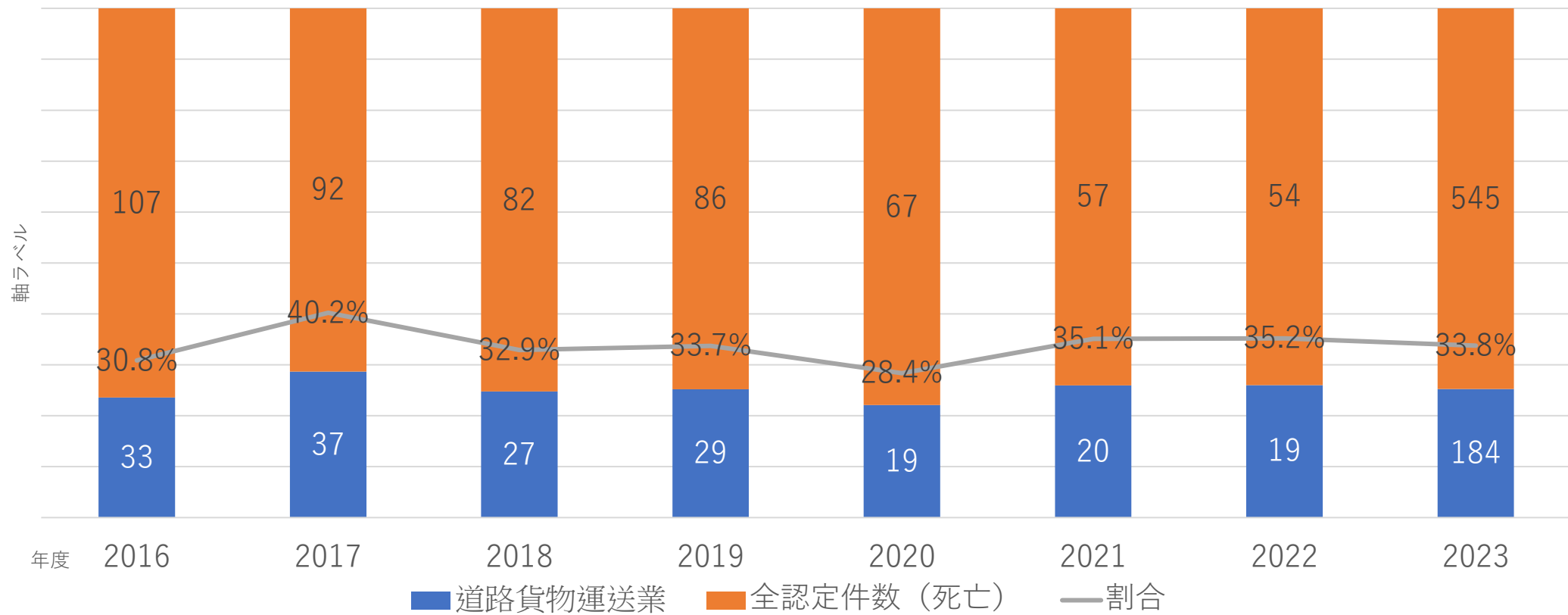
- 1 高止まりする労災認定件数と割合（1分）
- 2 不十分な2024年の法規制と行政基準の強化（2分）
- 3 ドライバーの労働問題（5分）
- 4 弁護士は見た！Kさんの見過ごされた時間外労働（7分）
- 5 過労死撲滅に向けた提言（4分）

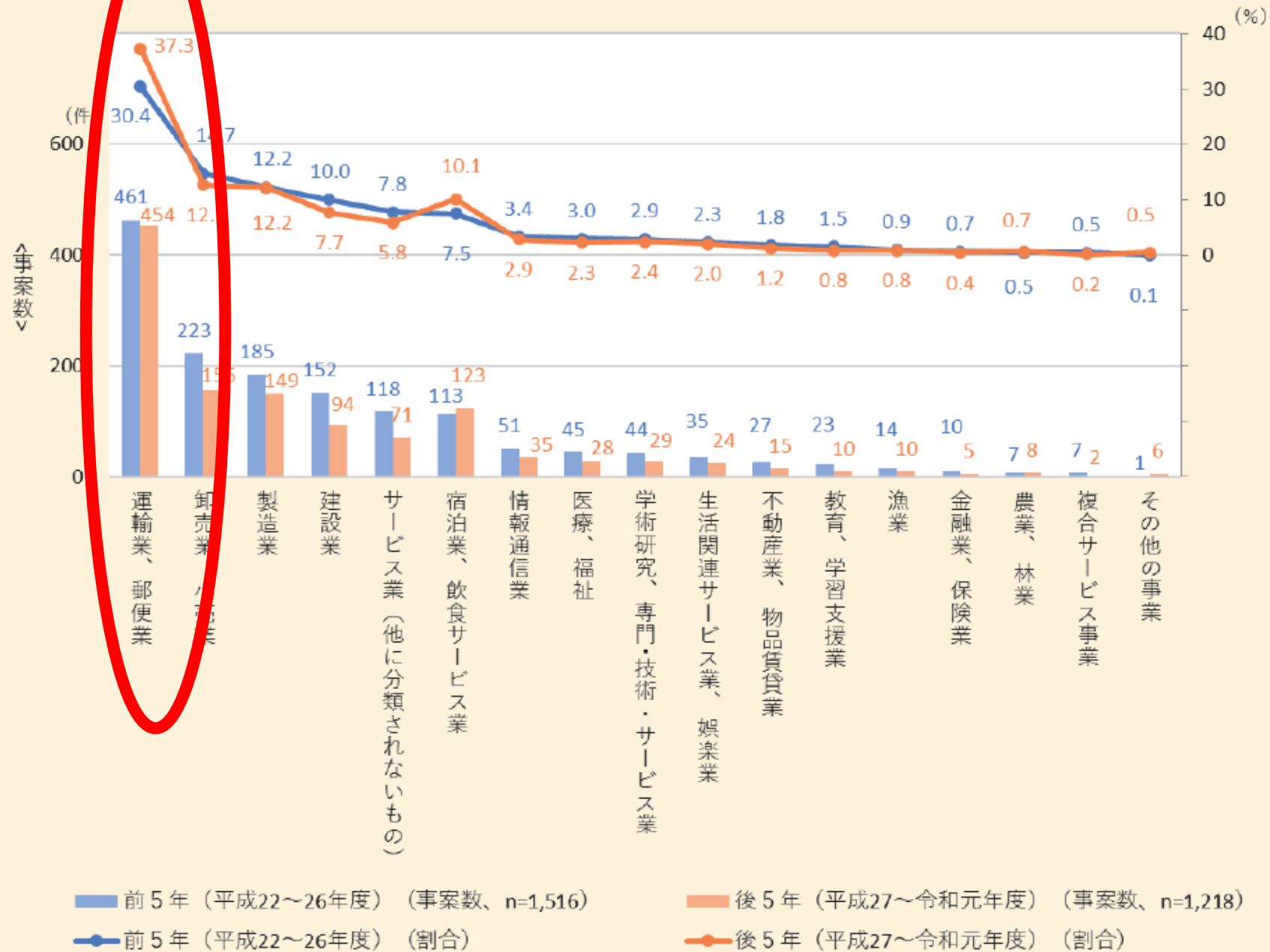
1 高止まりする労災認定件数と割合

業種別 10年連続1位

- 1 請求件数
 - 大分類「運輸業、郵便業」 10年連続1位
 - 中分類「運輸業、郵便業」のうち「道路貨物運送業」 10年連続1位
- 2 支給決定件数
 - 大分類「運輸業、郵便業」 10年連続1位
 - 中分類「運輸業、郵便業」のうち「道路貨物運送業」 10年連続1位

道路貨物運送業の過労死（認定の件数・割合）



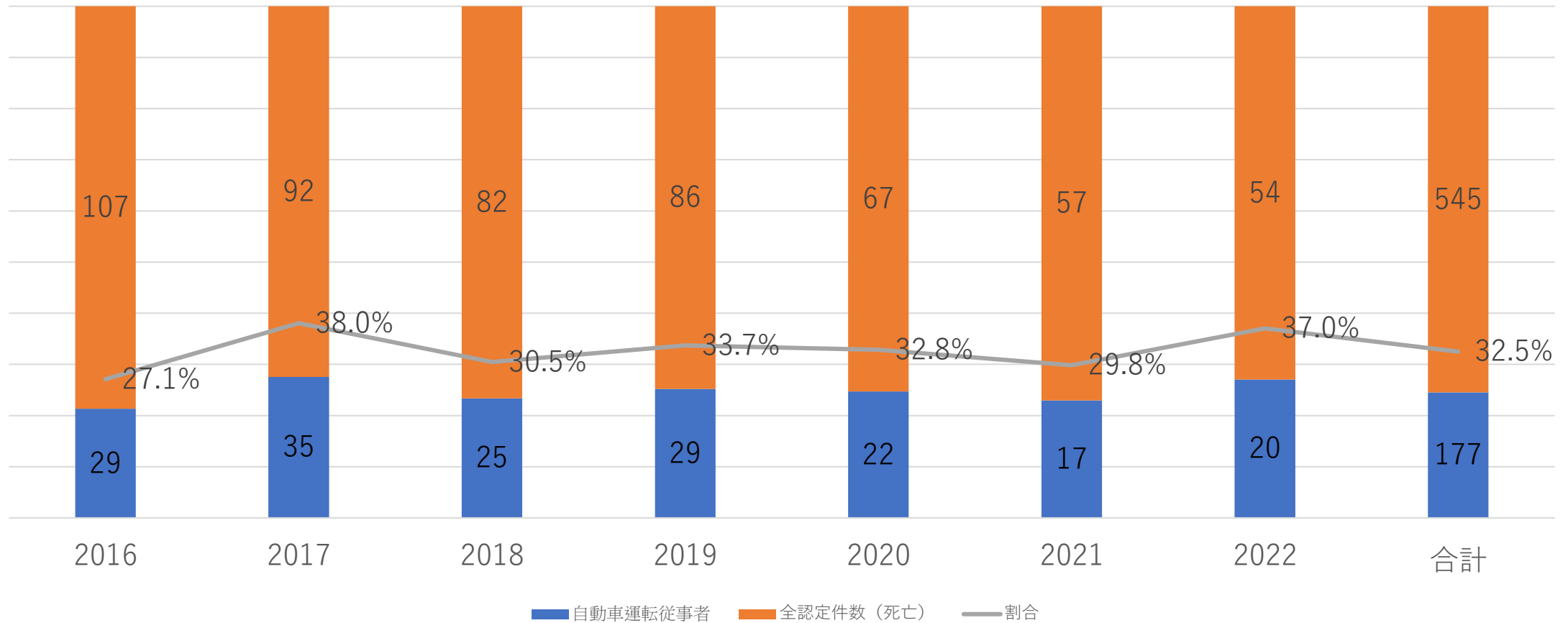


出典…厚生労働省「令和3年度我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況」

職種別 10年連続1位

- 1 請求件数
 - 大分類「輸送・機械運転従事者」 10年連続1位
 - 中分類「輸送・機械運転従事者」のうち「自動車運転従事者」 10年連続1位
- 2 支給決定件数
 - 大分類「運輸業、郵便業」 10年連続1位
 - 中分類「運輸業、郵便業」のうち「自動車運転従事者」 10年連続1位

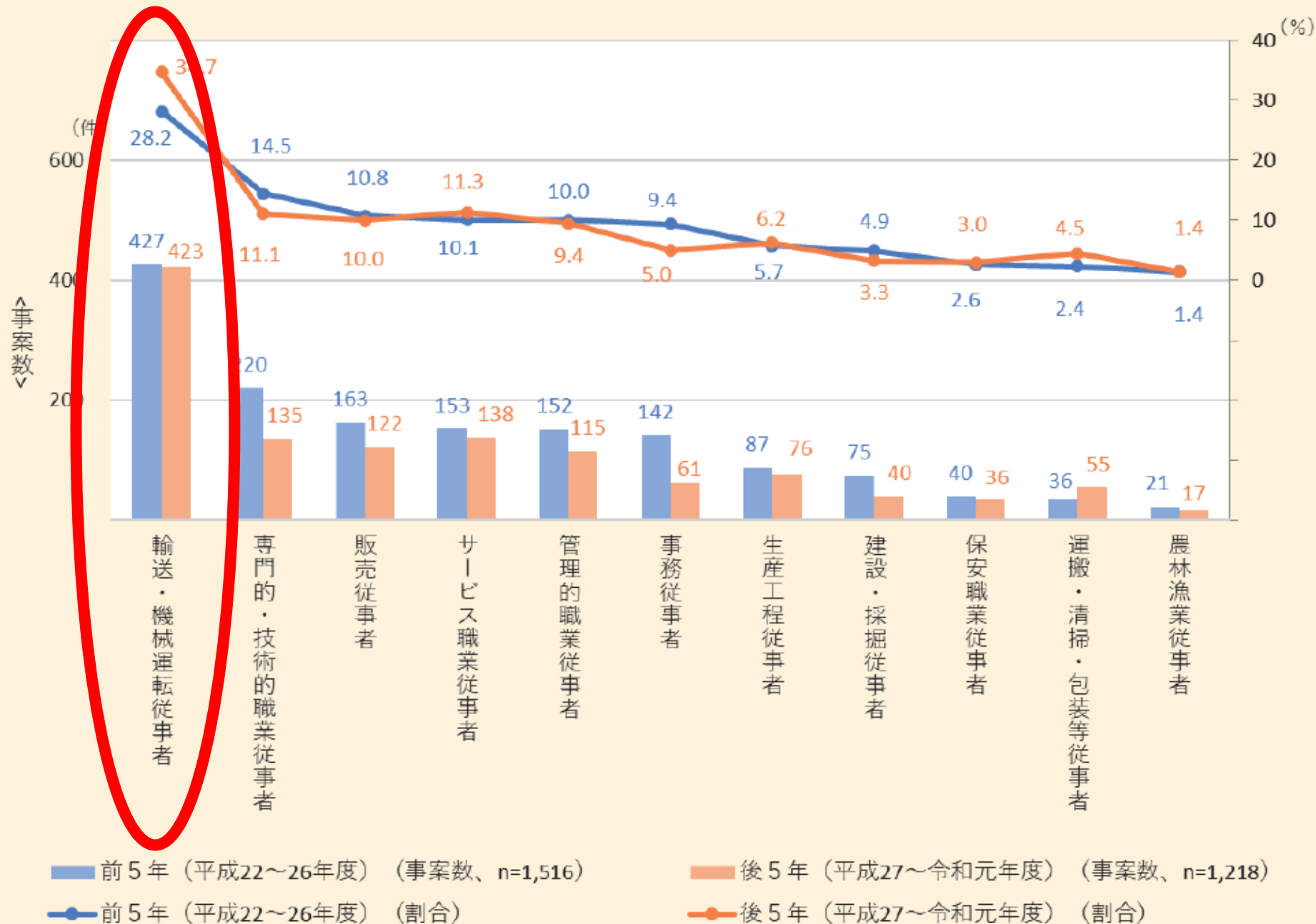
自動車運転従事者の過労死（件数・割合）



第3-1-1-8 図

職種別の事案数（脳・心臓疾患）

※支給決定件数



出典…厚生労働省「令和3年度我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況」

2 不十分な2024年の法規制と行政基準の強化

不十分な法規制

働き方改革関連法 (大企業2019年4月～中小企業2020年4月～)

臨時的
な特別
の事情

過労死ライン超え！

時間外・休日労働 年720時間

時間外・休日労働 月100時間未満

時間外・休日労働 2～6ヶ月平均80時間以内

月45時間超 年6ヶ月以内

自動車運転業務の適用除外・猶予

2024年4月～

~~原則 月45時間・年360時間~~

時間外・休日労働上限 年 **960** 時間

~~時間外・休日労働 月100時間未満~~

~~時間外・休日労働 2～6ヶ月平均80時間以内~~

~~月45時間超 年6ヶ月以内~~

臨時的
な特別
の事情

不十分な行政基準

改善基準告示とは

法律ではない
行政の基準

平成元・2・9労告7号

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」

2022年12月23日 改定

2024年4月1日～ 改定基準が施行

改善基準告示の内容

労働から解放されない

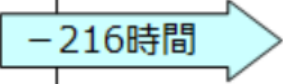
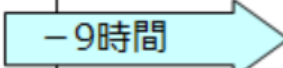
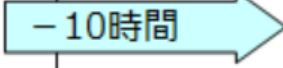
拘束時間（運転、荷待、休憩時間の合計）の限度

勤務間インターバルの確保

運転時間の限度

時間外・休日労働の限度

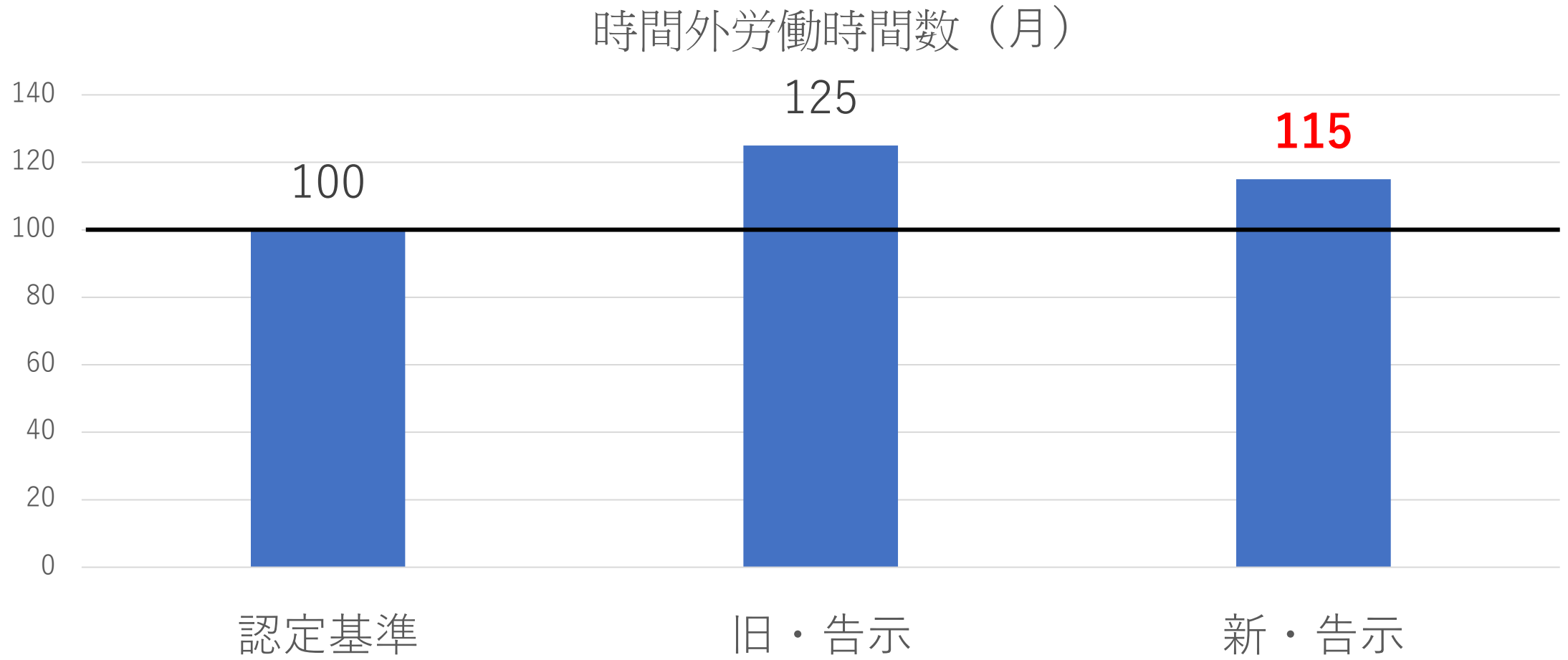
トラックの改定内容

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	 原則： <u>3,300時間</u>
1カ月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	 原則： <u>284時間</u>  最大： <u>310時間</u> [1年の拘束時間が <u>3,400時間</u> を超えない範囲で <u>年6回</u> まで] ※ <u>284時間を超える月が3カ月を超えて連続しないこと。</u> ※ <u>月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。</u>
1日の休息時間	継続8時間	 <u>継続11時間を基本とし、9時間下限</u> ※ <u>長距離・泊付きの運行の場合は、運行を早く切り上げ、まとまった休息を取れるよう例外を規定。</u>

拘束時間上限は過労死ライン超え

- 所定日数22日として労基法の予定する月間拘束時間：
所定173時間＋休憩22時間＝195時間
- 年上限 $3,300\text{時間} \div 12 = 275\text{時間}$
- $= 195\text{時間} + \underline{80\text{時間（時間外労働）}}$
- 月上限 $310\text{時間} = 195\text{時間} + \underline{115\text{時間（時間外労働）}}$

過労死ライン超えの拘束時間数上限（月）



実務上の問題点

- 3 6 協定（会社と労働組合等による時間外労働・休日労働に関する協定）の締結・届出時に労基署が行政指導する根拠
- 労基署：実際の時間外労働規制の根拠とせず
- 会社：一部大手企業を除き、ほぼ誰も知らない

改定後の改善基準告示の問題点

- 過労死ライン超えの拘束時間数上限（115時間）
- 拘束時間：運転時間＋荷待時間＋休憩時間
- 不十分な勤務間インターバル
- 実務上、会社の労働時間管理を規制しない

3 ドライバーの労働問題

ドライバーの種類・仕事内容

軽・小型トラック



宅配便や地場運送。タコグラフ設置義務なし。個人事業主、兼業者が多い。

中型トラック



工場間や企業間での配送。

大型トラック



長距離運送。昼夜逆転。1週間戻らないことも。後ほどご紹介するKさんの事案。

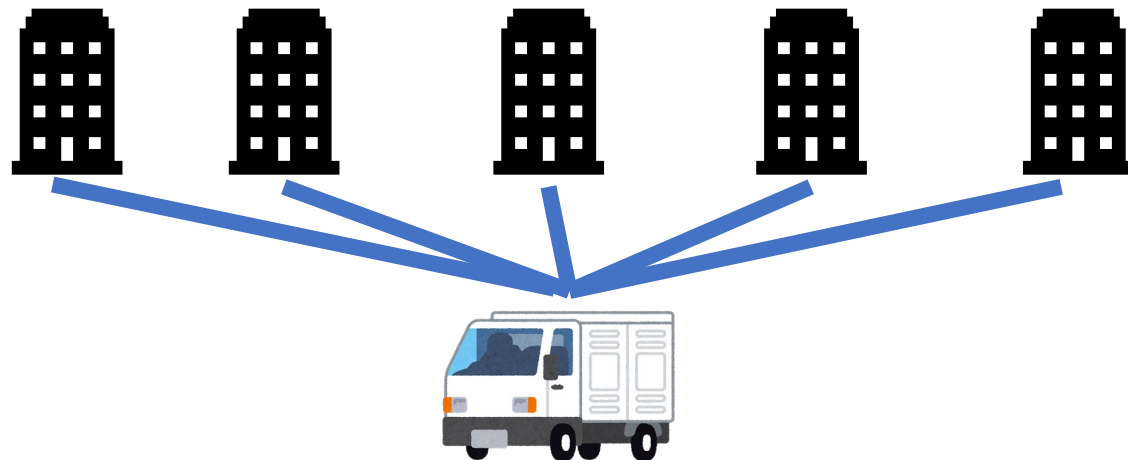
軽・小型トラックの労働問題①



- **個人事業主（○業務委託、×労働契約）が多い**
- ×労働基準法（時間外労働時間の上限、休憩時間、有給休暇、残業代）
- 長時間労働規制なく、過労死増のおそれ
- ×労働者災害補償法
- 怪我、死亡時の補償なし
- 近年、業務委託契約のアマゾン配達員が労災認定（2023年9月26日）。変化の兆しあり。

軽・小型トラックの労働問題②

- **兼業者が多い**
- 別事業主でも、労働時間は通算（行政解釈）
- 会社は、労働者の自己申告等で把握した他社の労働時間も通算して管理
- もっとも、使用者の法的責任の所在が不明確



Cf) 大器キャリア事件①

- ガソリンスタンド正社員（労働法の適用あり）が長時間労働により適応障害を発症した事例

日勤帯（A社）



夜間帯（B社）



Cf) 大器キャリア事件②

- **一審判決**（大阪地判2021年10月28日）
A社、B社とも法的責任なし
- **二審判決**（大阪高判2022年10月14日）
B社のみ一部責任あり
- **兼業の場合、企業の法的責任追及が困難。実務も不安定。**

4 弁護士は見た！ Kさんの見過ごされた時間外労働

長距離トラックドライバーKさんの仕事内容

①荷積み



NHK ウェブページより

② 運転



N H K ウェブページより

③荷待ち



出典：東京新聞WEB「2024年問題に効果ある？「トラックGメン」の調査に同行
業者の本音は「本当にモノが運べなくなる」」
<https://www.tokyo-np.co.jp/article/274620>

④ 荷降ろし

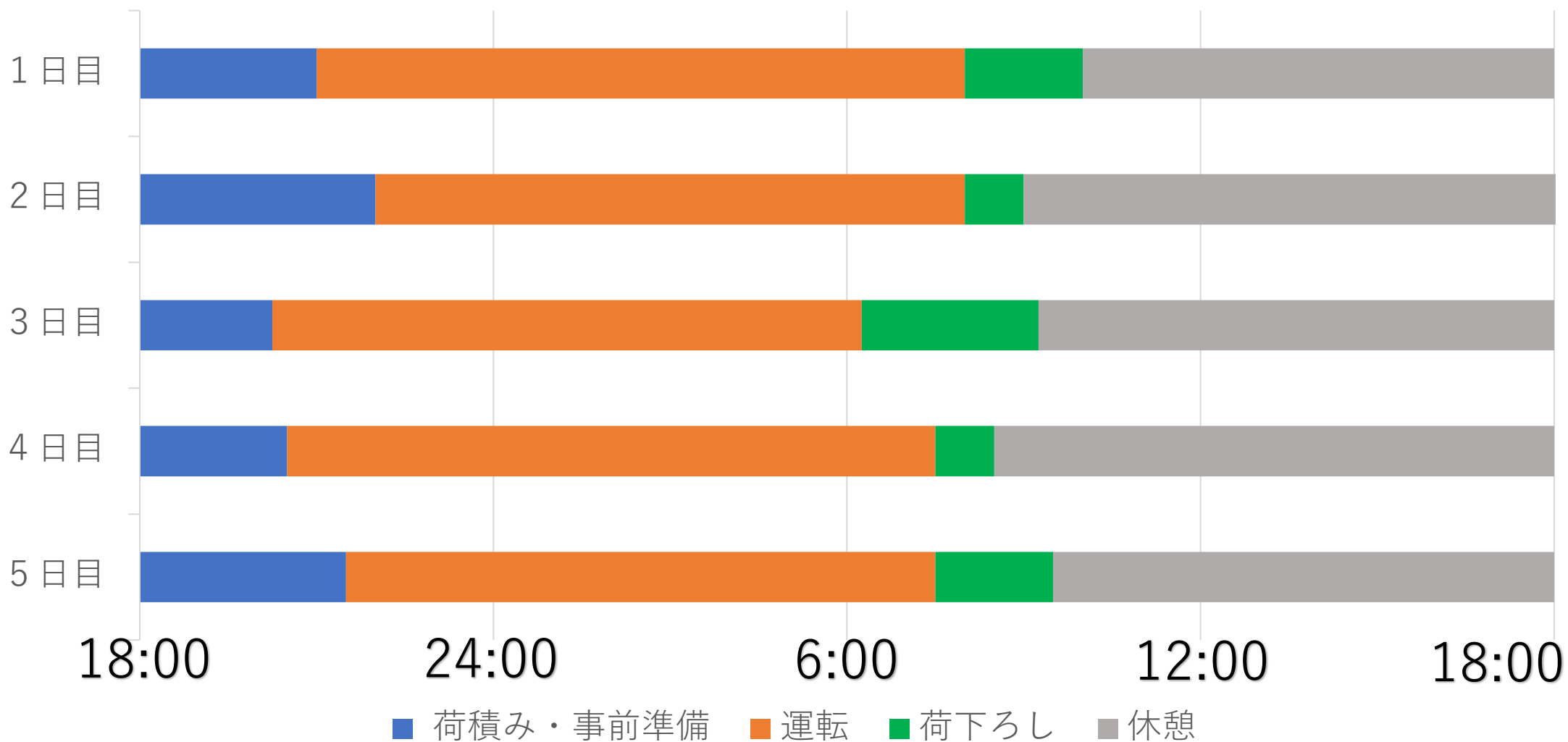


NHK ウェブページより

Kさんの働き方

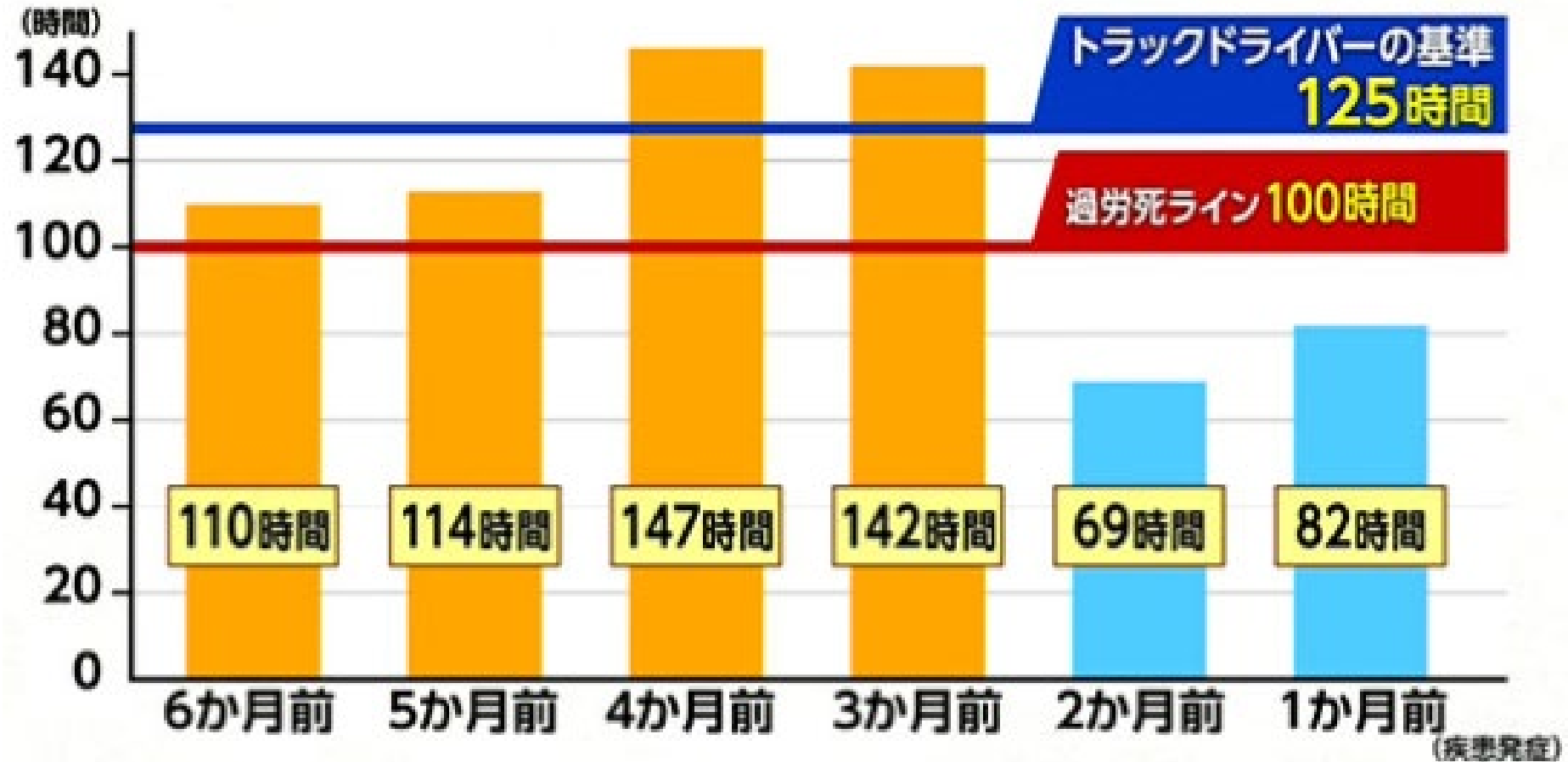
- 18:00~21:00 ①荷積み（大阪→千葉）
- 21:00~翌8:00 ②運転
- 翌8:00~10:00 ③荷降ろし
- 翌11:00~17:00 ④休息
- 翌18:00~22:00 ①荷積み（千葉→大阪）
- 翌22:00~翌々8:00 ②運転
- 翌々8:00~9:00 ③荷降ろし
- 翌々10:00~翌翌々18:00 ④休息
- 月曜から土曜まで繰返し

Kさんの働き方

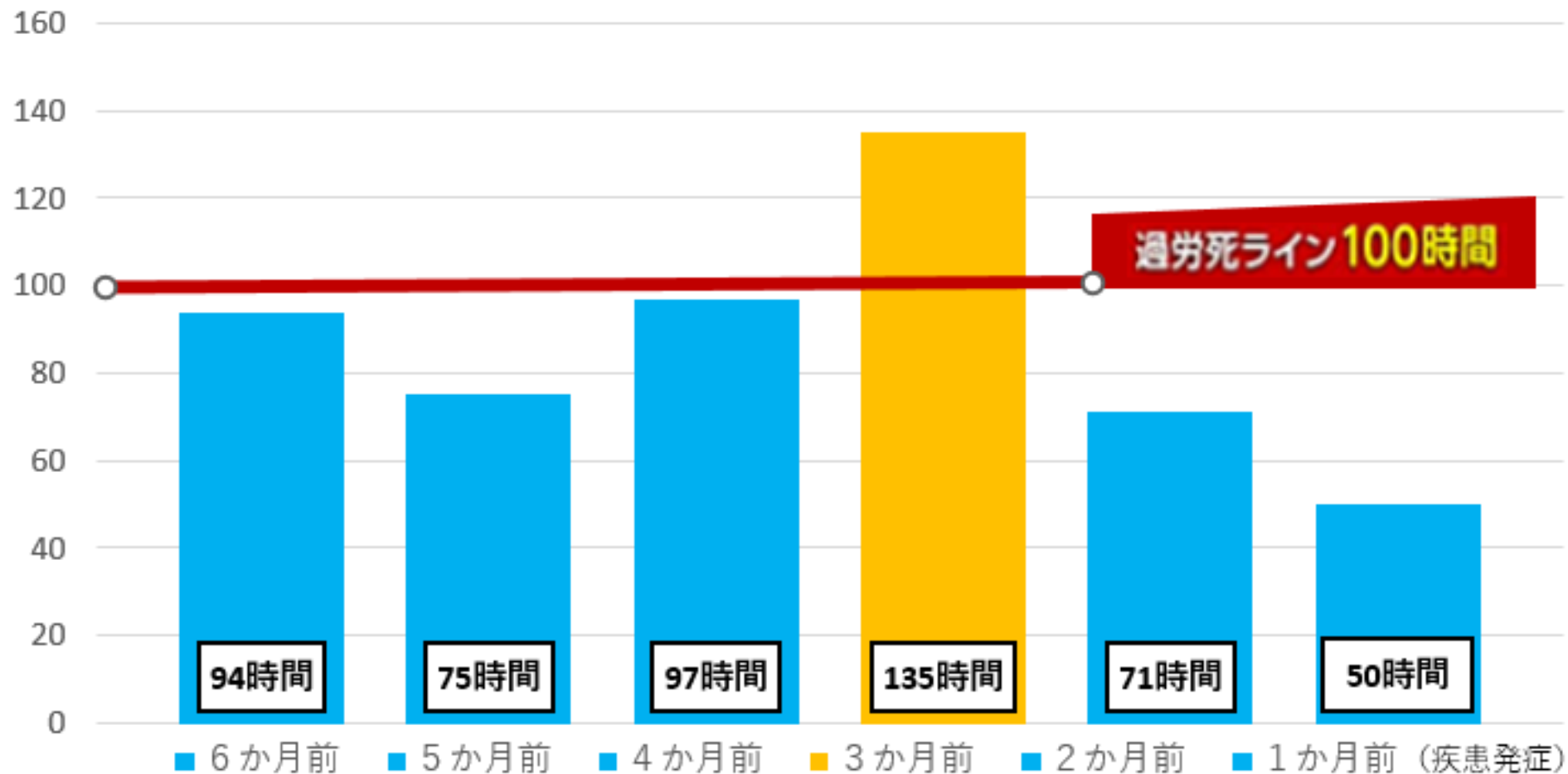


見過ごされた時間外労働

労基署が認定したKさんの時間外労働時間数



会社の把握していた時間外労働時間数



会社の把握した時間外労働時間数が少ない理由

労基署

- 始業時刻：運行指示書の始業時間（自己申告）
- 終業時刻：アルコールチェック
- 各種会議、店所点検、指導、研修などトラック運行以外の労働時間を一部加算

会社

- 始業時刻：運行指示書の始業時間（自己申告）
- 終業時刻：運行指示書の終業時間（自己申告）
- 各種会議、店所点検、指導、研修などトラック運行以外の労働時間を含まず

労基署の過少労働時間認定

- 労基署が労働時間として認定しなかった時間
- ①自宅での持ち帰り残業（PCログ、成果物、同居家族の具体的な証言があるにもかかわらず）
- ②出張先での点検業務、直行直帰時間（成果物、高速利用記録あり）
- ③研修先への移動時間（会社は、従業員複数名で自家用車 1 台に乗り合い移動するよう具体的に指定）

原因：量的・質的過重性

量的

恒常的な長時間労働

質的

不規則な勤務

常時緊張（生命・身体安全にかかわる）

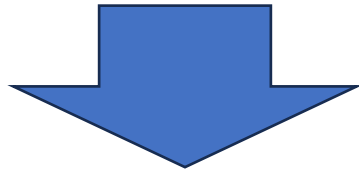
荷積み、運転、荷降ろしを1人で担当



労災認定割合の高止まり

問題点

- 実際の労働時間 > 会社が把握する労働時間
- 会社：不十分な労働時間管理
- 労基署：①不十分な監督（36協定のチェックが主眼、実態の監督は不十分）、②過小労働時間認定



- **法規制を強化しても、厳格に労働時間管理しなければ、長時間労働は見過ごされる！**

5 過労死をなくすための提言

提言

- 1 より厳格な労働時間規制
- 2 より厳格な労働時間管理
- 3 労基署による実態に即した労働時間認定
- 4 市民社会、労働組合、弁護士による働きかけ

1 より厳格な労働時間規制

- 2024年4月の施行後3年を目処に見直し
- 勤務間インターバルの充実：「労働者数30人以上の企業のうち勤務間インターバル制度の導入企業割合を15%以上」（過労死防止大綱2021）
- 拘束時間数上限の目標：
 - ① 月310時間
→ **255時間**（195時間 + 60時間）
 - ② 年3300時間（275時間 × 12ヶ月）
→ **3060時間**（255時間 × 12ヶ月）

2 より厳格な労働時間管理

- 会社：労基法違反や改善基準告示無視の杜撰な労働時間管理
 - 労基署：実際の労働時間管理への指導・勧告は不十分
 - ↓
 - 現実には誰も長時間労働を規制していない
-
- **会社：厳格な労働時間管理を真剣に実施**
 - **労基署：厳格な労働時間管理を指導**

3 労基署による労働実態に即した労働時間認定①

- 【腰の引けた労働時間認定】
- エビデンスが存在し、会社が争わない→労働時間認定△
- エビデンスが存在するが、会社が争う→労働時間認定× or △
- 【問題】
- 一方当事者にすぎない会社の認識を過大に入れ込む。
- 経験不足の調査官増加による不適切な認定。
- 安定した法執行の欠如。

3 労基署による労働実態に即した労働時間認定②

- **【提言】**
- 労基署は、会社の主張に振り回されず、客観的資料に基づき、労働実態に即した判断を。
- 調査官の質向上による安定した法執行。
- 長時間労働と過労死の予防、遺族の救済という本来の目的に立ち返る。

4 労働組合、弁護士、市民による働きかけ

- 労働組合：「いのちが第一」。組織化、団体交渉による労働条件改善、厳格な労働時間管理の実現。
- 市民社会：「2024年問題」が本質ではない。運転手の長時間労働を防止し、人間の命を大切にすべきとの世論形成。国、会社に対し、過労死を絶対起こさないよう求め続ける。
- 弁護士：事件は氷山の一角。過労死遺族の救済、過酷な労働実態の啓発を更に進める。顧問先企業の労基法規制の正しい理解醸成。

弁護団紹介

岩城穰弁護士



- いわき総合法律事務所、司法修習 40 期
- 大阪過労死問題連絡会 事務局長（1995年11月～現在）
- 過労死弁護団全国連絡会議 事務局次長（1999年9月～現在）
- 民主法律協会 元幹事長（2019年8月～2022年8月）
- NPO法人働き方ASU-NET 共同代表
- 過労死等防止対策推進全国センター 事務局長（2014年10月～現在）
- 過労死防止大阪センター 副幹事長（2015年3月～現在）
- 厚生労働省「過労死等防止対策推進協議会」専門家委員（2014年12月～現在）
- <https://www.iwakilaw.com/>
- 電話 06-6364-3300

井上将宏弁護士

- 静岡法律事務所・三島オフィス（所長）
- 司法修習 6 7 期
- ハンセン病訴訟弁護団、大阪市交通局ひげ裁判弁護団
- 自死遺族支援弁護団に所属
- <https://www.asahi-net.or.jp/~uh2m-inue/index.html>
- 電話 055-943-5350



中西翔太郎弁護士



- 旬報法律事務所
- 司法修習 7 2 期
- 郵政旧 2 0 条裁判弁護士団（西日本）
- 「共働き妻にも遺族補償年金を」 訴訟弁護士団
- C A L L 4（クラウドファンディング）
<https://www.call4.jp/info.php?type=items&id=10000129>
- 過労死弁護士団全国連絡会議等に所属
- nakanishi@junpo.org
- 電話 0 3 - 3 5 8 0 - 5 3 1 1