

2024年9月1日

過労死防止学会第10回大会 共通論題：物流の「2024年問題」と働き方改革の課題～過労死等防止の視点から（討論者コメント・メモ）

川村雅則（北海学園大学）

このメモは、打ち合わせ会議（8/21）での報告者との議論や、報告者の報告要旨・論文¹を読んでまとめた、筆者の感想や問題意識²などです。当日（9/1）の報告内容は反映されていません。当日の報告や議論などをふまえて学会誌に「討論者からの報告」として掲載予定です。

1. 長時間・深夜・不規則勤務に加え、手荷役作業など、トラック運転者の過重な労働負担をあらためて学んだ。と同時に、(1) そうした労働の実態や、労働に規定された生活・生活習慣や健康の実態をつぶさに明らかにすること、(2) それらの関係——労働と健康の関係、労働・生活・健康の関係を、様々な手法を使って、明らかにすることが当学会の課題であると感じた。
2. その際、トラック運転者の労働に共通してみられる問題と、運行形態によって異なる特徴——例えば、複数日家を空けることになる長距離運行と、コンビニトラックのルウ配送との違いなど——に目配りをすることが重要である。加えて今日では、ネット通販による宅配便取扱量の増大などを背景に、個人事業主（非雇用）の軽貨物事業者が増加している。後述の労働時間規制や労働者の権利保護の問題とあわせて、彼らの就業実態に注目する必要がある³。
3. 労働実態の把握の必要性は、不幸にして過労死などに直面した際の、労災申請の場面で切実な課題となる。遅ればせながら労働時間の上限規制が自動車運転職にも適用となったが（もっとも、一般則の適用にはなお至っていないが）、そのことは、個々の事業者で労働時間の把握や管理が自動的に強化されることを意味しない。労働時間数を中心とする労働実態の把握や労働時間管理の強化というこの課題は、トラック運送業に限らず、実効性ある働き方改革を進める上でも不可欠である⁴。

¹ウェブ上で読めるものを幾つかあげておきました。

²文章にまとめたものをあげておきました。

³[建交労軽貨物ユニオンのサイト](#)などを参照。建交労では、一台持ちと言われる個人事業主のダンプ運転者を組織化してきた経験がある。なお、筆者も昔に、全国大手運送事業者の末端で個人宅への配達部分を担当する軽貨物事業者の一週間を記録したことがあるが、休憩など除いて厳しくカウントしても一日の作業時間は平均14時間弱に及んだ。[雑文参照](#)。

⁴なお、全日本トラック協会による調査によれば、時間外労働時間が年960時間を超えるドライバーが「いる」と回答した割合は、2023年10月時点でなお25.9%に及んだ。[全ト協「第6回働き方改革モニタリング調査」](#)。調査は2024年1月に実施。

4. さて、問題はなぜこのような労働実態となっているか、である。トラック運送業界の構造、とりわけ物流 2024 年問題へのクローズアップとともに知られるようになってきた、規制緩和政策と荷主問題が重要である。
5. まず後者。中小・零細事業者を中心とする運送業者は、荷主とのあいだの運賃交渉能力に乏しく、適正な運賃の収受が困難である（どころか、契約外の荷役・付帯作業さえ無償で余儀なくされている）のが実態である。また、手荷役作業の問題（労働負担面、作業時間面）に先にふれたが、加えて、国交省の調査でも平均で 1 時間半に及ぶ荷待ち時間の問題がある。こうした、文字どおり無駄な時間が、トラック運転者の労働時間の短縮の障害になっている。荷主の側からみれば効率的な日本の輸送（ジャストインタイム輸送、多頻度少量輸送）はこうした犠牲の上に成り立っている、というのは言い過ぎだろうか。2024 年問題への対応で進む物流革新に向けた政策によって物流の効率化、労働負担の削減がどれだけ実現するか注視する必要がある。
6. ところで、上のような状況は政策によって生み出された面が大きい。前者、規制緩和——事業参入や事業規模、運賃・料金、事業の範囲などの規制の緩和問題である。ここで検討したいのは、経済的規制と社会的規制の関係である。トラックに限らず、一連の規制緩和政策においては、当時、この両者について幾つかの主張が聞かれた。その一つである「経済的規制は緩和（廃止）だが社会的規制は強化が必要である」（という、一般的にも首肯されるであろう主張）を取り上げ、この日本で果たしてそれがどこまで実現可能なのかを、トラック運送業の今後をうらなう上でも考えてみたい（あわせて「事前規制は廃止するが事後規制は強化が必要である」も）⁵。
7. 社会的規制（労働規制）の現状を考える上で、報告でもふれられる、時間外労働の上限規制と、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準を定めることにより、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ること」を目的とする、いわゆる「改善基準告示」の、水準問題にあらためて注目したい。なお、「改善基準告示」では、拘束時間、運転時間、休日労働に加え、休息期間（勤務間インターバル）が取り上げられている。これが継続 8 時間（！）以上確保されていれば可とされていた。働き方改革の流れのなかで、改善基準告示は労政審で見直されたものの労働組合の主張する 11 時間以上の水準は努力義務で、継続 9 時間以上の改正にとどまった。
8. 労働法による規制とあわせて労働組合による規制が重要である（というよりも、後者がなければ労働法規制の強化は実現困難であると思っている）。報告者の所属する組合では、中小企業産業における要求実現の困難を乗り越えるため、中小企業との共同や集団交渉、公正取引の実現など立法への働きかけなどが意識されている。この辺りは

⁵共通論題のテーマを超えるが、もっと言えば、トラックに限らず、聖域無く進められた（ている）新自由主義政治、新自由主義改革・構造改革をどうとらえるか、という問題意識でもある。

当日に伺ってみたい。ところで、関連して、労働組合の取り組みで共同の対象となっている中小企業を、過労死問題解決の主体としてとらえ、積極的に働きかける必要はないだろうか。公正取引の実現など、中小企業の経営が成り立つ環境づくりである⁶。

9. 最後に。「我々消費者一人一人ももっと考える必要がある」という物流 2024 年問題でよく聞かれるようになったフレーズを、問題解決への具体的な力（制度、運動）にどうつなげていくかを考えたい⁷。

参考文献

- [川村雅則「自動車運転労働者を守る実効性ある労働規制を——労働政策審議会での審議に寄せて」『クルマ社会を問い直す』第 107 号（2022 年 3 月号） pp.13-18](#)
- [川村雅則「「職業運転手の労働条件、労働実態を考える」講演報告」『クルマ社会を問い直す』第 109 号（2022 年 9 月号） pp.17-26](#)
- [川村雅則「（インタビュー）「規制緩和」がもたらしたトラックドライバーたちの過酷な現状——物流 2024 年問題と労働組合への期待」『Posse』第 55 号（2023 年 12 月号） pp.8-19](#)
- [建交労全国トラック部会『トラック政策 2022 版』建交労全国トラック部会、2022 年 11 月発行](#)
- 野沢浩、小木和孝編著『自動車運転労働——労働科学からみた現状と課題（労働科学叢書 55）』労働科学研究所出版部、1980 年
- [松元俊ら「道路貨物運送業の運転業務従事者及び非運転業務従事者における労災認定された精神障害等事案の特徴」『産業衛生学雑誌』第 64 巻第 5 号（2022 年 9 月 20 日号） pp.244-252](#)
- [松元俊「トラックドライバーの夜間早朝出発を伴う不規則勤務スケジュールが血圧・動脈硬化に及ぼす影響の検討」『日本労働研究雑誌』第 66 巻第 2・3 号（2024 年 2・3 月号） pp.77-92](#)
- [矢野裕児ら「（座談会）持続可能な物流を考える」『物流問題研究』第 73 号（2021 年 11 月 30 日号） pp.4-27](#)
- [矢野裕児「道路貨物運送業における労働力不足の推移」『流通経済大学流通情報学部紀要』第 26 巻第 2 号（2022 年 3 月 10 日号） pp.245-258](#)
- [矢野裕児（2024）「トラック運送業におけるドライバー不足問題の現状と今後の対応」『日本労働研究雑誌』第 66 巻第 2・3 号（2024 年 2・3 月号） pp.51-65](#)

⁶規制の性格はやや異なるが、東京圏を中心に広がる公契約（の適正化）運動はその一つであると考えられる。この公契約運動は、過労死防止に関わる「地方公共団体の責務」にも焦点が当てられた運動でもある。

⁷昨年の学会大会でも取り上げられた「ビジネスと人権」はどう使えるだろうか。