

過労死防止学会第10回大会（2024年9月1日）

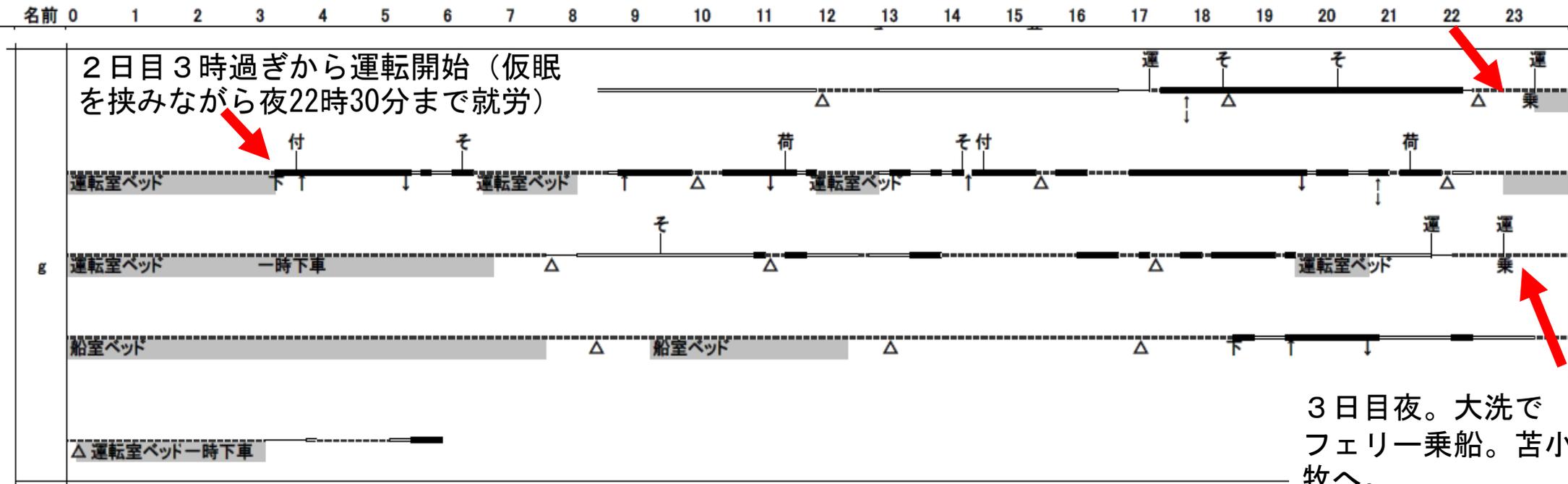
共通論題：物流の「2024年問題」と
働き方改革の課題～過労死等防止の
視点から（討論者コメント・メモ）

川村雅則（北海学園大学）

コメント 1, 2, 3 に関連して

午前中から荷積み。夕方運行開始。
23時過ぎにフェリー乗船。

長距離トラック運転者 g さんの運行



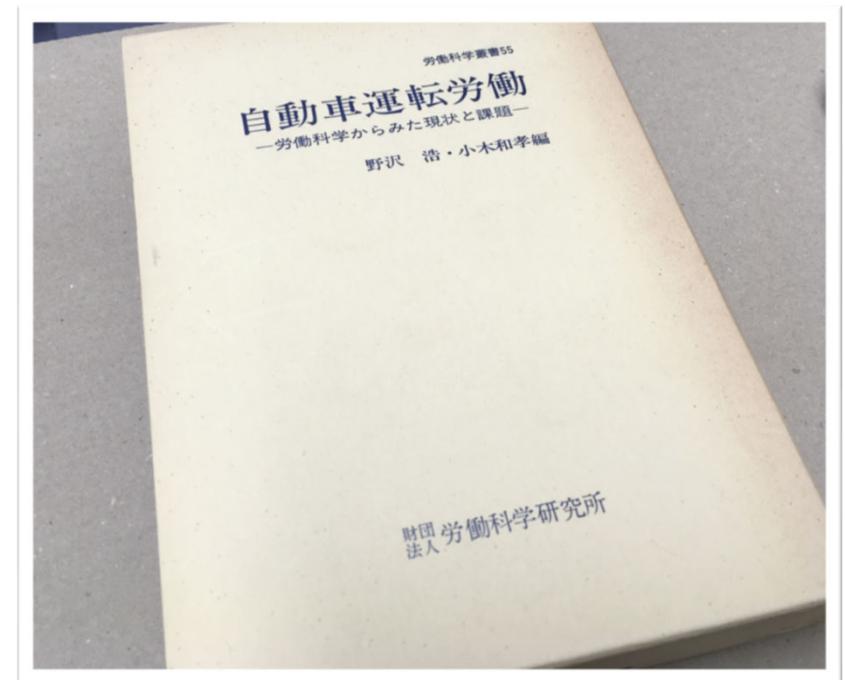
————— 運転作業 / ————— 荷扱い作業 / ————— 付帯作業 / その他
 △ = 食事休憩開始（但し「運転しながら」と「船内食堂」の場合は、食事摂取開始）
 ■ = 睡眠（網掛け内表記は睡眠場所）
 乗 = 乗船 / 下 = 下船
 ↑ = 高速道路に乗る / ↓ = 高速道路を下りる
 運 = 短時間（数分）の運転作業 / 荷 = 短時間（数分）の荷扱い作業
 付 = 短時間（数分）の付帯作業 / そ = 短時間（数分）のその他時間

出所：[川村雅則・福地保馬（2000）「トラック運転手の労働条件と、睡眠および食事の状況—事例調査から（2000年）」『交通科学』第30巻第2号pp. 55-60より。](#)

コメント1, 2, 3に関連して

- いま明らかにされるべき労働・生活・健康をめぐる問題とはいかなるものか？
- 自動車運転職と生活・健康の関係や自動車運転労働と血圧変動・循環器系疾患の関係 など、医学・労働衛生の分野では、いまどこまでのことが明らかになっているのか？
- トラック運転者の労災事案等に見る労働時間管理の実態は？

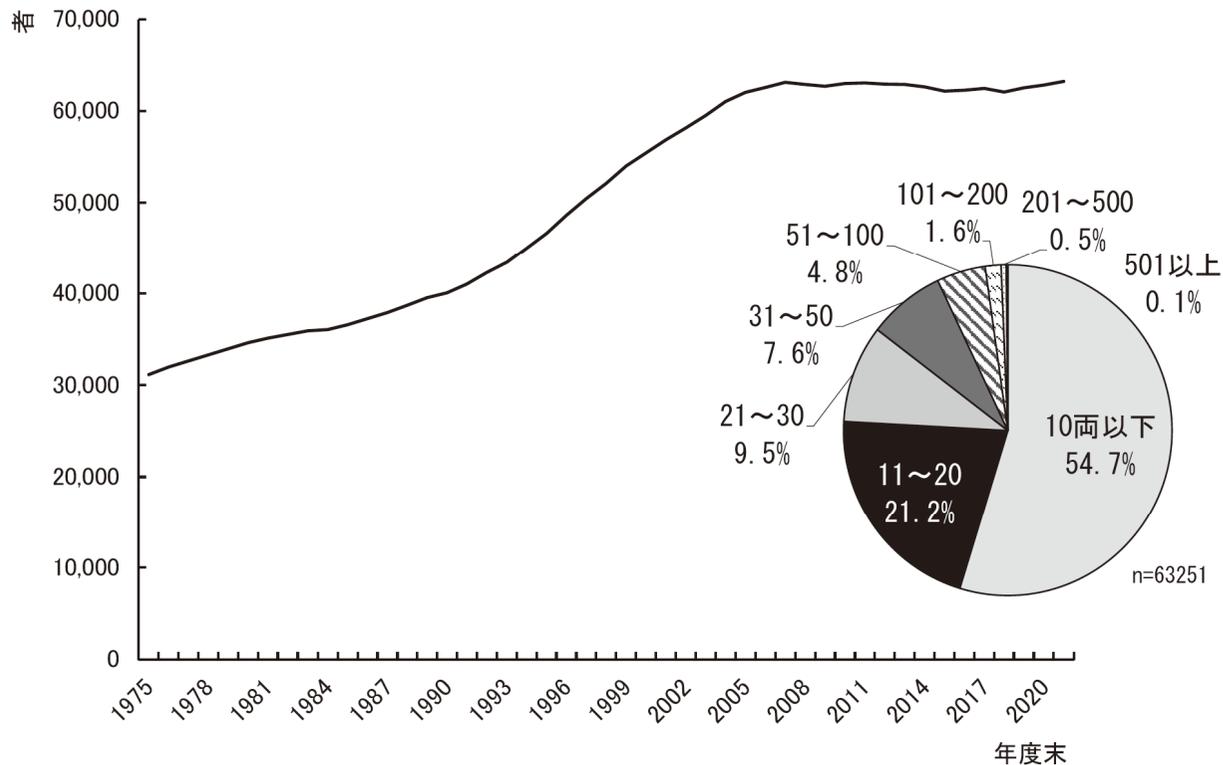
1974年、日本産業衛生学会(運転労働安全委員会による「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」



1980年、労働科学研究所より『自動車運転労働』が出版

コメント5に関連して

図 貨物自動車運送事業者数の推移及び規模別にみた貨物運送事業者の割合（2021年度末）



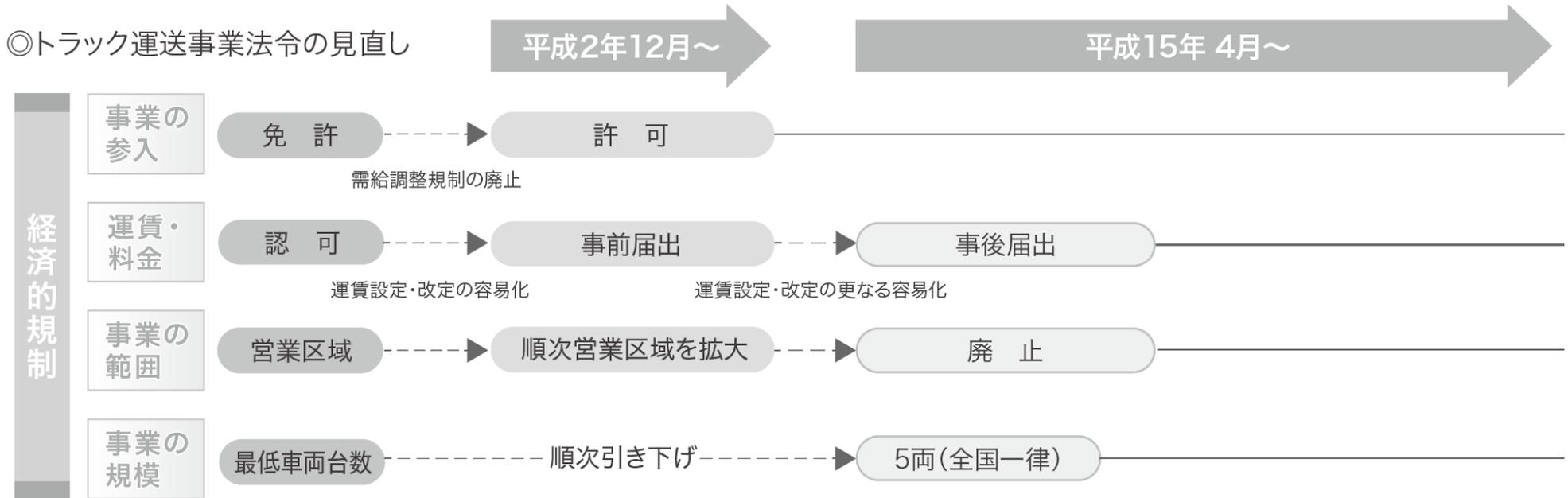
注 割合は、2022年3月31日現在（2021年度末）。

出所 国土交通省自動車局貨物課調べ。

- 中小・零細企業が競い合うトラック運送業。
- 荷主とのあいだの運賃交渉能力の低さ、適正な労務管理など行う上での脆弱な経営基盤。
- 個々の事業者で働き方改革は可能なのだろうか？
- 物流革新に向けた政策で物流の効率化や労働負担の削減はどこまで進んでいる？

コメント6に関連して

トラックの経済的規制緩和の内容



出所 [全ト協『日本のトラック輸送産業2023』](#) p. 12より転載。

- 「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」は妥当？

コメント7に関連して

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号、通称「改善基準告示」）

改善基準告示の改善は、これで十分か？

- 労働政策審議会（労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会）
- 働き方改革の一環で設置。改善基準の内容を検討。
- [2019年12月19日～2022年9月27日（「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の在り方について（報告）」の公表）](#)

令和6年4月～適用

職業中の抑やん
んはこじゆん

トラック運転者の

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 3,516時間	改正前(月換算) 原則: 293時間 最大: 320時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 284時間 最大: 310時間	改正後 継続11時間を 基本とし、継続9時間

コメント8に関連して

- 労働法による規制
- 労働組合による規制

- 中小企業産業における労働規制の困難、労働条件決定への荷主（運賃）問題の影響が大きいなかで、労働組合による取り組みは？

[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](#)



コメント9に関連して

- 物流2024年問題への解決に必要なだと思ふ政策や運動は？
- 調査・研究上の課題は？
- 当学会で「自動車運転労働」に関する専門部会が立ち上がるとすれば、何を調査・研究の課題とする？

