

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

コメンテーター：渡部あさみ(岩手大学人文社会科学部)

1. はじめに：コメンテーターの視点

- ・コメンテーターの研究関心：ディーセント・ワーク実現へ向けた人事労務管理の展望
⇒長時間労働、過労死・過労自殺、労働運動・社会運動、企業の社会的責任(CSR)
- ・多様な人材の活躍へ向けた取り組み
⇒日本のダイバーシティマネジメントのメインはジェンダーダイバーシティであるが、本日の議論の中に女性労働者の話はほぼ出てこない。各報告者の研究・活動から得られた知見から、労働環境の適正化を通じた多様な人材の活躍という論点も見いだせるのではないかと。
- ・地方の中小企業について
⇒岩手県の中小企業の割合は、全国の99.7%と比較して0.1%高い99.8%である。若年層の県外流出が課題の一つとなっている岩手県では、人材不足の問題について検討されている。そうした議論において、中小企業において価格転嫁を進めることの難しさや、長時間労働の是正の難しさが見えてきた。個別企業の努力や取り組みだけでは、こうした問題を解決することは難しく、関連会社や地域社会との連携が不可欠である。労働者の「働き方」「働かせ方」の問題は社会的な問題であるが、その問題をいかに社会全体で共有することができるのか。

2. 報告へのコメント

第1報告：矢野裕児氏「“物流の2024年問題”をどう捉えるか？～過労死問題の視点から」

(1)トラック運送業の自動車運転従事者数の推移に関する質問

1980～1990年代に大幅に増加した自動車運転従事者数について説明があったが、2020年には若干増加したものの、ドライバー不足の現状がある。日本では1990年代以降、雇用の非正規化が進んでいるが、トラック運送業における雇用の質はどのような状況なのか。また、雇用の質的な変化がある場合、トラック運送業界における働き方にどのような影響が出ているのか。

(2)ドライバー不足と高齢化に関する質問

高齢化の進展が顕著であることが説明されているが、ドライバーの身体能力の変化について、業界内ではどのような認識のもと、どのような対応が取られているのか。高齢ドライバーを配慮した休憩時間の設定を可能とする状況はあるのだろうか。人材不足が深刻化する中で、そうした配慮ができない状況も懸念されるのではないかと。

(3)中小企業の比率が高いことに関する質問

トラック運送業は 99.9%が中小企業であることが記されている。荷物の納入先への商慣行も含めた働き方の見直しを検討する必要があることを踏まえると、労働時間の適正化へ向けた取り組みは、1社の取り組みでは不十分であり、関係会社全体でこれまでの商慣行や労働環境の見直しを行っていく必要があるといえよう。労働時間をはじめとする労働環境適正化へ向けた関係企業とのやり取りの実態はどのようなものなのか。

(4) 運輸業界における企業間連携に関する質問

物流 2024 年問題によって、特に影響が大きいのは 500km 以上の長距離輸送とあるが、長距離輸送に関し、モーダルミックス(鉄道、自動車、海運などの交通機関の特性を活かした連携)や「運び方改革」に取り組む企業も存在している。これは従来の長距離運送に従事する労働者、とりわけドライバーの拘束時間の中身にも関わる内容である。適切な労働時間内で働くことを考えた際、従来の輸送方式を転換することが求められているが、果たしてどの程度の企業がそれに対応することができているのか。また、「運び方改革」については、業界内での連携が求められるが、それに対する支援等はどの程度存在しているのだろうか(参考資料：厚生労働省岩手労働局(2023)「労働局長が運輸支局長と共に荷主を交えてベストプラクティス企業と意見交換を行いました」https://jsite.mhlw.go.jp/iwate-roudoukyoku/content/contents/2023shirogane_zenbun.pdf(2024年8月31日最終アクセス))。

第2報告：松元俊氏「長距離トラックドライバーの不規則勤務の健康影響と対策の方向性」

(1) 長時間労働のみならず、深夜労働・不規則勤務が年齢別に身体に与える影響

過労死したトラックドライバーの働き方の特徴として、時間外労働時間が長いことに加え、深夜勤務を含む不規則勤務が多く見られたとある。第1報告にあったように、業界における高齢化が指摘されているが、年齢が高くなると、深夜労働・不規則勤務その影響も大きくなるのではないか。

(2) 労働時間とストレス

(1)のような勤務形態は、トラックドライバーのストレスにいかなる影響を与えるのか。また、勤務形態に起因するストレスはトラックドライバーの健康状態にいかなる影響を与えるのか。

(3) 女性トラックドライバーのデータ収集について

松本俊(2024)「表6 地場トラックドライバーの基本属性」をみると、ここ紹介されているデータは、調査対象の60名のうち95%に当たる男性トラックドライバー(57名)のものである。調査対象の5%に当たる女性トラックドライバー(3名)のデータは記されていない。男性トラックドライバーと女性トラックドライバーでは分析結果にどのような違いが見られたか(参考：松本俊(2024)「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』No.764、pp.77-92)。

第3報告：岩城穰氏・井上将宏氏・中西翔太郎氏「長距離トラックドライバーの過労死事案の教訓～2024年問題で過労死はなくせるか～」

(1)拘束時間内における労働強度について

長距離トラックドライバーのKさんの事例を見ると(スライド30から36)、荷積み、運転、荷降ろしという肉体労働があり、荷待ち時間においても、リラックスして休憩できないことが予想される。拘束時間上限が過労死ラインを超えとあるが(スライド19)、その拘束時間内における業務の質的・量的傾向について(スライド42)、他の業種と比較してどのような傾向があるのか。

(2)会社と労働基準監督署が把握する時間外労働が少ないことについて

会社は各種会議、店所点検、指導、研修などトラック運行以外の業務を(スライド40)、労働基準監督署は自宅での持ち帰り残業、出張先での点検業務、直行直帰時間、研修先への移動時間(スライド41)を労働時間に含まないとのことだが、これらはどのような論理で労働時間に含まれないのか。

(3)長時間労働とハラスメントについて

過労死・過労自殺が発生する職場におけるハラスメントの存在が指摘されている。トラックドライバーの職場におけるハラスメントの実態はいかなるものなのか。

(4)職場における法令順守について

「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！」(スライド43)とあるが、職場において法規制が機能しない要因は何か。職場における法規制が機能するために、いかなる課題があるのだろうか。

第4報告：芦崎光夫氏「トラック運転者の「過労死」防止に向けてー「物流の2024年問題」に寄せて」

(1)睡眠・休息の実態について

「車内ベッド」での睡眠・休息が余儀なくされている状況下での疲労を訴える声は出ているのか。十分な睡眠・休息ができないことは、業務にいかに関与しているのか。

(2)長時間を前提とした賃金形態の改善に向けた要求と経営側の対応

長時間労働を前提とした賃金形態を改善していくために、全日本建設交運一般労働組合関西支部ではこれまでどのような要求を出してきたのか。それに対し、経営側からはどのような対応があったのか。

(3)取引関係の不公正について

荷主企業・元請企業との取引関係で生じる不公正について、その実態はいかなるものなのか。

(4)労働者教育について

組合員を含む業界労働者が、どの程度労働者の権利やワーク・ルールを理解しているのか。また、労働組合として労働者教育をいかに展開しているのか。

3. むすびにかえて：共通論題全体へのコメント、参加者と共有したい問題意識

(1) ディーセント・ワークの実現へ向けた物流業界の課題

- ・中小企業が多い物流業界における価格転嫁をいかに進めるのか
- ・トラックドライバーの賃金をいかに引き上げるのか。そのことにより、人材不足に悩む物流業界において人材を確保することにつながるのではないか。企業において人材確保ができることは、長時間労働の是正をはじめとするディーセント・ワーク実現の第一歩なのではないだろうか。

(2) 物流業界の動向や労働実態に関するそれぞれの研究・活動から考える業界の課題

- ・トラックドライバーはもちろん、企業(関連会社を含む)、労働者、消費者、政府等々にいかなる課題があるのか

⇒とりわけ、「豊かな」社会を展望した際に、どのような課題が見えてくるか(参考：ジュリエット・B・ショア著・森岡孝二監訳(2011)『プレニテュードー新しい<豊かさ>の経済学ー』(岩波書店))