

トラック運転手の過労死をなくすには 労働実態と原因の分析を踏まえて

中西翔太郎

弁護士、旬報法律事務所

Shotaro NAKANISHI The roadmap to abolish “Karoshi” of truck drivers. Based on an analysis of the reality and causes of long working hours and the frequent occurrence of death from overwork

I. はじめに

2024年4月から、時間外労働(残業)の上限規制がトラック運転手にも施行された。1人当たりの働く時間が減り、深刻な労働力不足が生じ、物流が滞るとされる「2024年問題」が注目を集めている。しかし、過労死問題に取り組む弁護士としての「いのちが第一」という視点からは、長時間労働と過労死問題こそ最優先で解決しなければならない問題であり、法規制もこの観点からより強化する必要がある。

本稿では、統計上はトラック運転手の労働時間数が労働実態と乖離している可能性があることを指摘したうえで、筆者が長距離トラック運転手の遺族代理人として携わり労災認定された過労死事案を踏まえ、①トラック運転手の長時間労働の実態、②事業者が長時間労働時間を見過ごし、③労基署も過小に労働時間を認定することを説明する。さらに、トラック運転手の労災認定件数やその割合から、参入規制と運賃規制の緩和により2000年代以降に過労死認定件数と割合が増加していることを分析する。最後に、トラック運転手の長時間労働を抑制し、過労死ゼロを実現するため、求められるトラック運転手保護の方向性を検討、展望などし、国、事業者、市民社会が取るべき行動計画を論じる。

II. トラック運転手の長時間労働の実態

1. トラック運転手の業務内容

トラック運転手の労働実態とはいかなるものなのか。本項では第一にトラック運転手の業務内容、第二にトラック運転手の長時間労働の実態について明らかにしたあと、その要因について検討する。

第一に、トラック運転手の業務内容を簡単に説明する。トラック運転手といえば、個宅配送の宅

配便ドライバーが最も身近だが、本稿では、長時間労働の働き方が多い事業者間の長距離トラック運転手を例にとって説明する。

トラック運転手は、トラックを運転し荷物を運搬する主たる業務のほか、荷物の積み卸しや、そのための荷待ちも行う。運転手は、一箱20キログラム近い荷物の荷積み・荷卸しを発着前後に数時間かけて行うこともある。これ以外にも、検品、仕分け、棚入れなどの附帯業務もあり、トラック運転手が契約外かつ無償で行っている実態がある。

筆者が岩城稯弁護士(大阪弁護士会)、井上将宏弁護士(静岡県弁護士会)とともに担当し、労災認定された長距離トラック運転手の過労死事案(以下「本事案」とする)では¹⁾、被災者の勤務状況は概ね図表1のとおりである。

このように、長距離トラック運転手は、午後6時頃始業、翌日午前9時頃終業の昼夜逆転、不規則な勤務を続け、毎週月曜日に一旦家を出ると、土曜日まで自宅に帰ることができない5泊6日の過酷な勤務を行っている。また、被災者は支店の仮眠室を利用していたが、仮眠室を持たない中小企業のトラック運転手はトラック運転室内の小さな仮眠スペースで就寝している。

2. トラック運転手の長時間労働の実態

第二に、トラック運転手の労働時間をみていく。統計上もトラック運転手は長時間労働である。トラック運転手の1ヶ月あたりの実労働時間数は、大型トラックで212時間、中小型トラックで210時間である²⁾。全労働者平均の1ヶ月あたりの総実労働時間数は163.5時間であることから³⁾、トラック運転手は全労働者平均より30%弱長いことが分かる。

自動車運転者について男女合計での統計がと

図表1 トラック運転手の一週間の勤務状況

時間帯	作業内容
運行1日目(月)	
午前4時頃～午6時	自宅から車で近隣の支店に移動
午前6時～正午(12時頃)	近隣の支店での点検
正午(12時頃)～午後1時頃	関西の所属支店に移動
午後1時～午後5時	支店の仮眠室で仮眠
午後5時～午後6時	乗務員ミーティング
午後6時～午後9時	荷積み
午後9時～深夜0時	関東の支店に向けトラックを運転
運行2日目(火)	
深夜0時～午前9時	(1日目から継続)運転
午前9時～午前10時	荷卸し
午前10時～午後6時	到着した支店の仮眠室で仮眠
午後6時～午後9時	荷積み
午後9時～深夜0時	関西の支店に向け運転
運行3日目(水)	
午後12時～午前8時	(2日目から継続)運転
午前8時～午前9時	荷卸し
午後12時～午前9時	(3日目から継続)運転
午前8時～午前10時	荷卸し
午後12時～午前10時	(4日目から継続)運転
運行4日目(木)	
深夜0時～午前9時	(3日目から継続)運転
午前9時～午前10時	荷卸し
午前10時～午後6時	到着した支店の仮眠室で仮眠
午後6時～午後9時40分	荷積み
午後9時40分～深夜0時	関西の支店に向け運転
運行5日目(金)	
深夜0時～午前8時	(4日目から継続)運転
午前8時～午前9時	荷卸し
午前9時～午後6時	到着した支店の仮眠室で仮眠
午後6時～午後9時	荷積み
午後9時～深夜0時	中部地方の支店に向け運転
運行6日目(土)	
深夜0時～午前2時	(5日目から継続)運転
午前2時～午前3時	到着した支店で荷卸
午前3時頃～午前6時30分	関西に向け運転
午前6時30分～午前6時45分	関西の別支店で荷卸し
午前6時45分～午前7時	所属支店に向け運転、到着
午前7時	到着
午前8時30分頃	残務終了
午前10時頃	帰宅

られるようになった1995年以降、全産業労働者、大型トラック運転手及び中小型トラック運転手の平均総実労働時間数の推移をグラフにまとめると、全産業平均とトラック運転手との間には約400～500時間の差が継続して存在していることが読み取れる。ここから、トラック運転手が突出して長時間労働を余儀なくされてきたことが読み取れよう(図表2)。

3. トラック運転手が長時間労働をする原因

トラック運転手が長時間労働をする要因について述べたい。トラック運転手が長時間労働をする要因は、運転距離が長く、交通事情に左右され、そもそもの運転業務が長いことのみではない。運転業務に加えて、荷積み・荷卸しに要する時間も長時間化している。荷積み・荷卸し一カ所の所要時間は全体の半数以上が1～2時間、2時間までで全体の8割以上を占める⁴⁾。また、荷待ち時間も、延着(荷物の到着が遅れること)が絶対許されない商慣行のため、1運行あたりの荷待ち時間が1時間超であると回答は全体の半数以上である⁵⁾。さらに、無償で契約外の附帯業務を行うため、長時間労働の蔓延に歯止めがかからないのである。

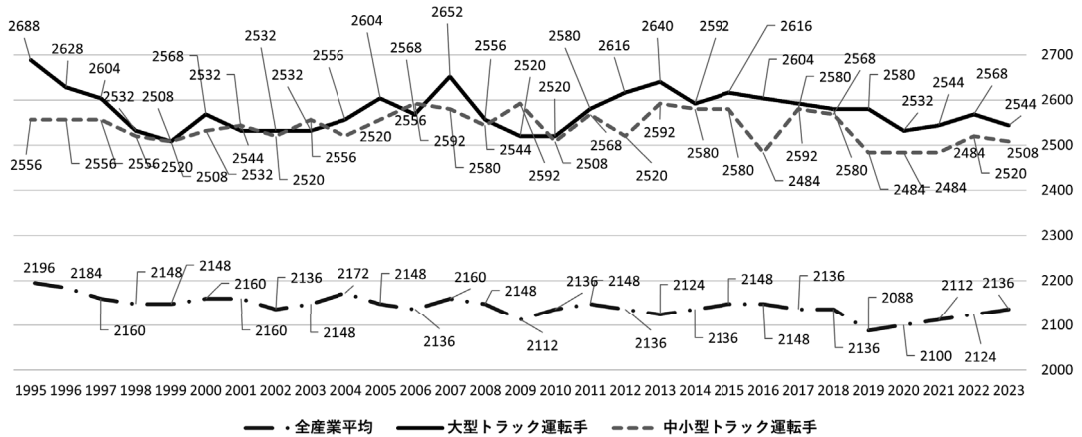
III. トラック運転手の長時間労働は減っていない

1. トラック運転手の長時間労働の実態

図表2を巨視的に観察すると、大型トラック運転手、中小型トラック運転手とも、総実労働時間数はゆるやかな縮小傾向であることが確認できる⁶⁾。

しかし、このグラフから、トラック運転手の総実労働時間数の減少を断定するのは早計である。労働時間は、職業、性別、雇用形態で大きく異なるため、単なる平均値では実態を十分に掴むことが難しい⁷⁾。労働時間の統計には、労働者が使用者に申告せず行った早出・持帰残業(いわゆる「サービス残業」)の時間が含まれていないし、裁量労働制が適用される労働者や労働時間を補足しにくい管理職の労働者も含まれる。労働時間の統計は、実際の労働実態と乖離している可能性を否定できない。

図表2 総実労働時間数の推移



出所:厚生労働省『賃金構造基本統計調査』各年版より筆者作成。

2. 事業主の把握する労働時間が不正確であること

筆者らが担当した本事案でも、会社は実態より少ない労働時間しか把握していなかった。会社の拘束時間管理表に基づく被災者の時間外労働時間数は、トラック運転業務に係る時間しか記録されていなかった。しかし、労働基準監督署長(以下「労基署長」という)は、会社の把握を上回る時間外労働時間数を認定した。これをまとめると図表3のとおりである。

被災者の時間外労働時間数は、ほとんどの月で80時間を上回り、100時間超が2ヶ月間、140時間超が2ヶ月であった。労基署長の認定した時間外労働時間数が1ヶ月あたり50時間程度会社の把握を上回った理由は、①終業時刻について、会社が把握していた実労働時間数より短い自己申告時間ではなく、アルコールチェックという客

観的基準としたこと、②会社が労働時間として認めていなかったトラック運転業務以外の会議、点検、指導、研修などの業務も労働時間とした点にある。

中小規模トラック事業会社は、被災者の勤務先会社よりも人的資源が不十分であり、労務管理の機能が相対的に弱く、より不正確な労働時間管理を行っていると考えられる。ここから、トラック運転手業界の統計の労働時間数は実際よりも低いものしか把握されていない可能性を指摘できよう。

3. トラック運転手の過労死は減っていない

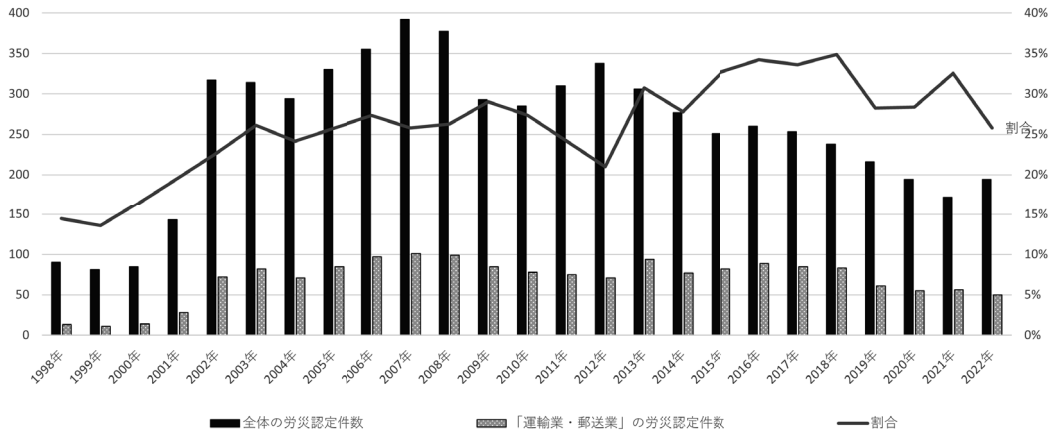
脳心臓疾患の全体での労災認定決定件数、「運輸業・郵便業」(以下、単に「運輸業」という)の労災認定件数及びその割合は、下記図表4及び図表5のとおりである。

「運輸業」における1998年の労災認定件数はわずか13件であり、「運輸業」の労災認定件数が全体に占める割合は14.4%に過ぎなかった。この傾向は2000年まで続いたが、2001年以降、「運輸業」の労災認定件数及び「運輸業」の労災認定件数が全体に占める割合は急激に増加する。2007年には、労災認定件数が最多となる101件を記録し、その後も2018年まで80件以上を記録し続けてきた。2019年以降は「運輸業」の労災支給決定件数は減少傾向であるが、「運輸業」の

図表3 本事案で会社の把握と労基署長の認定した時間外労働時間数

月数	会社の把握	労基署長の認定
発症1か月前	50時間38分	82時間01分
発症2ヶ月前	71時間34分	69時間11分
発症3ヶ月前	135時間50分	142時間08分
発症4ヶ月前	97時間49分	146時間47分
発症5ヶ月前	75時間35分	113時間35分
発症6ヶ月前	94時間15分	110時間12分

図表4 脳心臓疾患の労災認定決定件数及び「運輸業」が占める割合の推移



出所：厚生労働省『過労死等の労災補償状況』各年版より筆者作成。

労災認定件数が全体に占める割合は25%以上を維持しており、業種別の労災認定件数、割合とも1位である。「運輸業」における脳心臓疾患による過労死が多い傾向伺えよう。

脳心臓疾患の労災認定は、長らく、発症前1ヶ月間に月100時間または発症前2～6か月間に最大平均月80時間の時間外労働時間数という量的過重性の基準により労災か否かが判断されてきた。2001年以降の「運輸業」における労災認定件数と割合の高さは、長時間労働に従事したトラック運転手数が他業種よりも多かったためであるといえる。

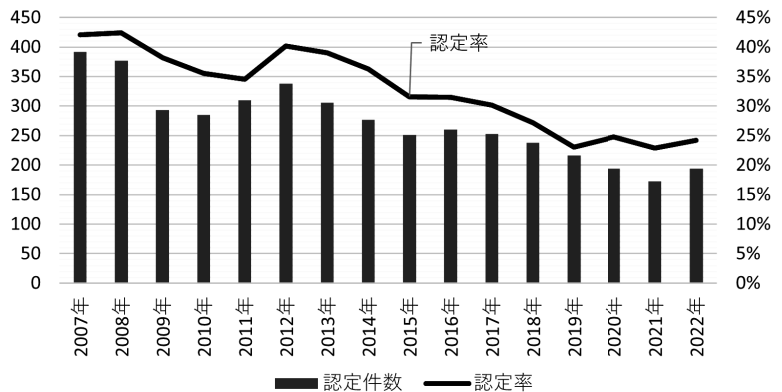
IV. 規制緩和が引き起こした過労死認定件数増加

1. 「運輸業」における極端な長時間労働の蔓延

脳心臓疾患の全体の労災認定件数・認定率は、2007年の392件、42.1%をピークに、低下基調であり、2022年には194件、24.2%まで低下した(図表5)。

しかし、「運輸業」に限った脳心臓疾患の労災認定の件数は、2004年以降、多少の振幅がある

図表5 脳心臓疾患全体の労災認定件数・割合



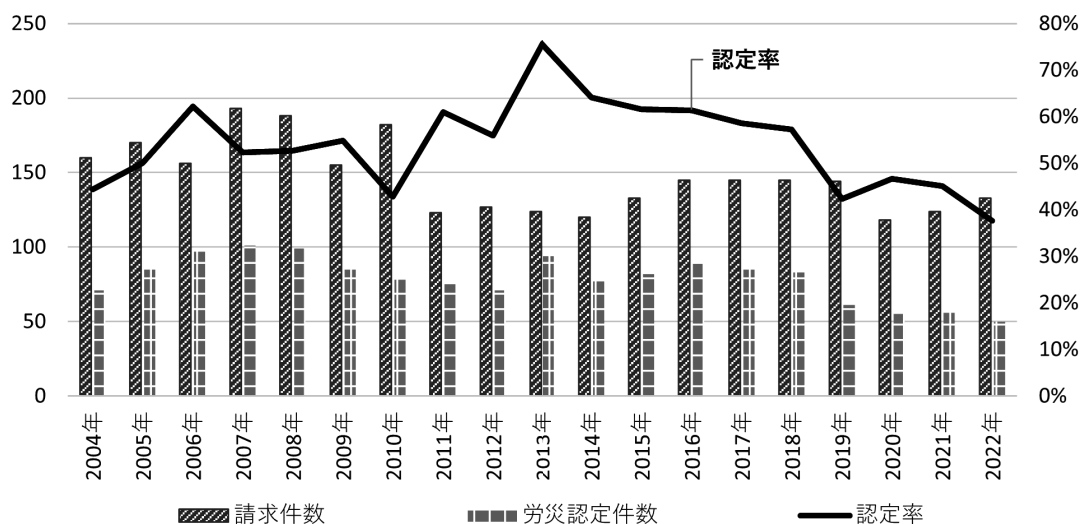
出所：厚生労働省『過労死等の労災補償状況』各年度版より筆者作成。

ものの、概ね70～100件という高水準で推移し、2022年を除いて労災認定率は全年で40%以上という高い水準を保ってきた(図表6)。

脳心臓疾患全体の労災認定件数と認定率の下落(図表5)とは対照的に、「運輸業」の労災認定件数と認定率は、2004年から2013年にかけて増加し、2013年には労災認定が94件、認定率も75.8%で、労災認定件数・認定率双方とも最高を記録した⁸⁾。2014年以降も高水準で推移している(図表6)。

2004年以降、「運輸業」において、「発症前1ヶ月間に月100時間または発症前2～6か月間に最大平均月80時間の時間外労働時間数」という

図表6 運輸業の労災認定件数と割合



出所：厚生労働省『過労死等の労災補償状況』各年度版より筆者作成。

極端な長時間労働の働き方を強いられる労働者が高止まりしているといえる。その背景には、トラック運転手の労働時間は全産業平均と比較して、少なくとも約400～500時間の格差があり、トラック運転手は突出した長時間労働を余儀なくされてきたことが考えられる(上掲図表2)。

2. 経済的規制緩和による長時間労働の蔓延と過労死認定件数の増加

トラック業界に長時間労働が蔓延した背景には、1990年と2003年の参入規制緩和と運賃規制緩和からなる大規模な経済的規制緩和があるといわれる。運送事業者数は1990年に約4万社であったが、2007年には約6万3000社まで増加し、2022年末まで同水準で推移する一方、貨物量は緩やかな減少を続け、2006年の約6500トンから2020年には約3700トンにまで落ち込んでいる。運送事業者は、荷物を奪い合い、2000年代からは運賃が低下し、高速代金を収受せず一般道を走ったり、附帯業務を無償で引き受ける事業者が増え、トラック運転手の長時間労働が蔓延したことが指摘されている⁹⁾。

2004年以降、「運輸業」における脳心臓疾患の過労死認定件数と割合が、全体の統計とは対照的に増加したのは、2003年以降の規制緩和によ

り、トラック事業者の事業環境悪化によりトラック運転手が長時間労働を強いられたこと以外に考えられない。トラック業界において、過労死に至るまでの長時間労働が蔓延した要因は、参入規制緩和と運賃規制緩和に他ならないのである。

V. 労働時間過小認定の問題

1. 本事案での過小労働時間認定

ここで、近年の労基署による労働時間過小認定の問題に触れたい。本事案における、労基署の認定した時間外労働時間数は、会社の把握していた時間数よりは多かったが、不当な過小認定もあった。本事案における過小労働時間認定は、①自宅での持ち帰り残業を、パソコンのログ、成果物、同居家族の具体的な証言があるにもかかわらず、労働実態がないと判断した点、②研修先への移動時間について、会社から具体的に指定された方法で5時間以上移動したのに、会社の指揮命令が及ばないとして労働時間でないと判断した点、③出張について、出張先での点検業務時間につき成果物が存在し、直行直帰時間を高速利用記録があるにもかかわらず、一部の労働時間数しか認定しなかった点である。なお、③の一部については、行政不服審査(審査官)による逆転裁決を得て、過小労働時

間認定は不十分ながら是正された。

2. 労働時間過小認定の原因

近年、労基署による時間外労働時間数の過小認定は問題視されている。そのきっかけとして、2015年4月頃から国会での審議が開始し、2019年4月1日に成立した「働き方改革関連法」¹⁰⁾による労働基準法(以下「労基法」という)改定で、時間外労働の上限規制及び違反に対する刑事罰が導入され、違反した企業や労務担当者には、6ヶ月以下の懲役刑または30万円以下の罰金刑という重い刑事罰の制裁が科されることになったことが指摘されている。労基署には、労災補償を担当する労災部署と企業の法令違反を監督する監督・安全衛生部署があり、過労死事案の労働時間の調査は労災部署が行っていたが、時間外労働の上限規制導入以降、監督部署主導の調査となった。監督部署は、労基法の違反が刑事罰をトリガーするため時間外労働時間数の認定に勢い謙抑的であり、被災者救済の観点に基く調査が疎かになっていると考えられる。

3. 統計からの労働時間が過小認定の裏付け

労基署長の労働時間数の過小認定傾向は統計にも明らかである。脳心臓疾患全体の労災支給決定件数及びその割合が、「働き方改革関連法」の審議が開始された2015年以降の件数及び割合は加速度的に下落し、2019年の成立以降、認定件数は200件前後、認定割合は20%代前半の低水準で推移している(上掲図表5)。

他方、全産業平均の総実労働時間数は、2007年に2136時間を記録し、その後多少の振幅はあるが横ばいで推移しており、過労死の支給決定件数や割合に影響を与える実労働時間数の減少はない(上掲図表2)。

上記から、脳心臓疾患の労災支給決定件数と割合の下落の原因は、総実労働時間数の減少など働き方の変化ではなく、取締法規たる労基法の違反を特定する観点に基く労災認定に関する調査に加え、漏れのない労災認定が行われなくなったことにあると考えられる。

VI. 法規制強化の方向性

1. 骨抜き「働き方改革」

2018年に成立した「働き方改革関連法」により、2019年4月1日から、労基法における時間外労働及び休日労働の上限規制が導入され、原則として、1ヶ月あたりの時間外労働が月45時間以内、一年あたりが360時間以内、臨時的な特別の事情があり労使が合意する場合に限り720時間とされた(同法36条4項、同条6項)。しかし、自動車運転業務(同140条2項)では、2024年3月31日までその適用が猶予され、2024年4月1日以降も上記の規制は適用されず、骨抜きにされた特別の規制が適用される。労基法附則140条1項は、自動車運転業務従事者について、①1ヶ月あたりの時間外労働及び休日労働の時間を100時間未満(同法36条5項)、②1ヶ月あたりの時間外労働が45時間超の月数を1年について6ヶ月以内とする制限を外し、1年間の時間外労働が960時間を超えない範囲内とされ(同条5項)、③刑事罰付き上限規制(同条6項)も適用されない。

2. 不十分な改善基準告示

(1) 改善基準告示とは

「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」)は、自動車運転者の労働条件の向上を図るため、労基法での労働時間規制とは別に、拘束時間(自動車運転業務に係る労働時間と休憩時間の合計)の限度、勤務間の休息期間の確保、運転時間の限度、時間外・休日労働の限度などを規定する。

しかし、改善基準告示は、法的根拠がない行政庁の内部基準であり、労働基準監督署では、36協定の締結・届出の際に行政指導を行う根拠とされているにすぎず、「改善基準告示みたいなもんは守らんでも良い」と意に介さない事業者は少なくないという¹¹⁾。筆者らが代理した本事案の東証プライム上場会社の事業子会社でさえ、被災者の労働時間は、改善基準告示が定める1ヶ月当たりの拘束時間数上限を上回る労働を指示していた。多重下請け構造による仲介手数料の中抜きのため、同じ実運送でも低い営業収入と

なる中小規模トラック事業会社においては、長時間労働や不十分な安全管理が見過ごされている可能性が高い¹²⁾。

(2) 改善基準告示の改定

2018年7月6日の「働き方改革関連法」の衆議院附帯決議8項では、「自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。」とされた。

2019年12月19日に労働政策審議会において改善基準告示の見直しの議論が開始され、2022年12月23日に改善基準告示が改定された(適用は2024年4月1日)。

政労使でのさまざまな議論の結果、図表7の改定が行われた。

しかし、勤務間インターバル(休息期間)は、厚労省が「11時間以上」とする改正原案を示したが、使用者側の猛反発を受けて「9時間以上」に後退し、労働組合が強く求めた「11時間以上」は努力義務とされ、何の拘束力も持たされなかった。

また、年拘束時間数上限3300時間は、時間外労働及び休日労働を月80時間行うことを前提とする内容であり¹³⁾、2024年4月以降適用される労基法の自動車運転業務の時間外労働の年間上限960時間＝1ヶ月平均80時間そのものであ

る。月拘束時間数上限310時間に至っては、「過労死ライン」を超える月115時間の時間外及び休日労働を行うことを前提とする極端な長時間労働の働き方を前提にしており、甚だ不十分な規制であるといえよう。

VII. トラック運転手の過労死ゼロ実現に向けた提言

1. 規制強化

1990年及び2003年の規制緩和は、荷物を奪い合うことで運賃を低下させ、附帯業務を無償で引き受ける事業者数の増加を招き、トラック運転手の長時間労働を蔓延させた。事業者数が急激に増えたにもかかわらず、トラック運送業の営業収入は、1990年代後半から2000年代はほぼ横ばいで推移し、2010年以降も激しい競争が続いている。国は、長時間労働の温床である過当競争を抑制するため、2020年に標準的な運賃告示を開始したが、これを法律に引き上げるなど、運賃規制の厳格化が急務である。

2. 労基法の改正

トラック運転手は、①拘束時間数・実労働時間数の長さ、②交通状況や荷待時間に左右される不規則な勤務、③夜間早朝出発の勤務、④5泊6日勤務などの拘束日数の長さ、⑤離床回数が多く十分な良質の睡眠が困難、⑥11時間未満の短い勤務間インターバルの連続が脳心臓疾患

図表7 自動車運転業務の改善基準告示の見直し改定(2022年12月23日改定・2024年4月1日適用)

	現行	見直し後
1年の拘束時間	3,516時間	-216時間 → 原則：3,300時間
1カ月の拘束時間	原則：293時間 最大：320時間	-9時間 → 原則：284時間 -10時間 → 最大：310時間 [1年の拘束時間が3,400時間を超えない範囲で年6回まで] ※ 284時間を超える月が3カ月を超えて連続しないこと。 ※ 月の時間外・休日労働が100時間未満となるよう努める。
1日の休息期間	継続8時間	+1時間 → 継続11時間を基本とし、9時間下限 ※ 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。

JILPTの図表 (https://www.jil.go.jp/kokunai/blt/backnumber/2022/11/s_01.html) を参考に筆者が作成。

発症の原因と指摘される¹⁴⁾。加えて、⑦運転業務の精神的緊張度の高さ、⑥拘束された閉塞空間での業務、⑧単独での荷積、荷卸による肉体的負荷の高さといった質的過重性も原因である。

脳・心臓疾患の新労災認定基準(令和3年9月14日基発0914第1号)では、時間外労働時間数に加え、拘束時間の長い業務、休日のない連続勤務、勤務間インターバルが短い勤務、不規則勤務、交替制勤務、深夜勤務などの質的過重性も考慮要素とした。労災認定実務は、未だに量的過重性に重点を置いているが、質的過重性をより重視する必要がある。

労基法においても、質量両面の過重性の規制を強化することが重要である。トラック運転手も他業種と同程度の労働時間数上限とし、「働き方改革関連法」での原則である、1ヶ月あたりの時間外労働が月45時間以内、一年あたりが360時間以内、臨時的な特別の事情があり労使が合意する場合に限り720時間との規制(労基法36条4項、同条6項)にすることが求められる。労基法は、労働時間数の規制しか行わず、不規則勤務に代表される質的過重性を規制していない。勤務間インターバル(休息期間)も労基法による規制が待たれる。

3. 改善基準告示の更なる改善

厚生労働省の定めた過労死の認定基準は、発症前1ヶ月間におおむね100時間あるいは発症前2ヶ月間ないし6ヶ月間に月当たりおおむね80時間を超える時間外労働が認められるときは、原則として業務と発症との相当因果関係を認め業務上認定と定めており、月80時間の時間外労働時間数が「過労死ライン」との社会的認識が定着している。改善基準告示の改定内容は、「過労死ライン」を35時間も上回る極端な長時間労働を許容している。トラック運転手の業務の質的過重性を考えれば、改善基準告示の上限を、全産業共通の「過労死ライン」を上回る基準にすることは、そもそも不当である。

上記を踏まえ、以下、改善基準告示の改正の3つの方向性を提案する。

第一に、量的過重性の規制強化としては、時

間外労働時間数の上限規制の厳格化である。過労死ゼロ達成のためには、時間外労働数の上限を多くても月60時間程度とすることが求められる。その場合の拘束時間数は、1ヶ月あたり255時間(173時間+22時間+60時間)、1年あたり3060時間である。

第二に、質的過重性の規制強化として、勤務間インターバル(休息期間)規制の強化である。2021年7月30日閣議決定された過労死防止大綱は、勤務間インターバル制度について、「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%以上とする」と勤務間インターバルの数値目標を国として初めて掲げた。過労死ゼロ達成のため、かかる意欲的な数値目標設定の追い風を活かし、最低11時間の勤務間インターバルを実現しなければならない。

最後に、行政の内部基準にすぎない改善基準告示を法律に引き上げ、より実効的な法規制・法執行を行う必要がある。

4. 国の監督強化

労基法や改善基準告示を意に介さず軽視する事業者は少なくなく、統計でも明らかである。国の労働局や労働基準監督署が監督指導を行った自動車運転者を使用する3785事業場のうち、3142事業場に何らかの労働基準関係法令違反が認められ(違反率83.0%)、前年(81.0%)から2.0%ポイントの上昇とした。また、改善基準告示の違反が認められた事業場数は2037事業場となり(違反率53.8%)、前年(53.3%)から0.5%ポイント上昇した。業種別の法違反率は、トラック82.8%(前年81.2%)、バス76.4%(同64.1%)、ハイヤー・タクシー88.2%(同86.5%)である。また、業種別の改善基準告示違反率は、トラック58.1%(前年57.8%)、バス40.7%(同29.1%)、ハイヤー・タクシー30.3%(同25.6%)である。トラック業界での高い違反割合が顕著である¹⁵⁾。

この根本的な原因は、トラック事業者には、労基法の労働時間上限規制に違反した場合の刑事罰(労基法36条6項)が適用されず、改善基準告示も単なる行政基準であり、規制の実効性が乏しいことにある。法規制をいくら強化しても、事業者が厳格な労働時間を管理しなければ、長時

間労働は見過ごされる。国は、長時間労働解消と過労死ゼロのため、トラック事業者の労基法や改善基準告示の違反に罰則による制裁を規定し、営業許可取消など行政処分を躊躇せず、悪質な事業者を積極的に取り締る必要がある。

5. 過小認定の是正、通達の変更

国は、参考事例集を撤廃または改定し、労働時間認定実務を改善し、過労死認定件数の減少を見せかける行為をやめることが求められる。

労基署による労働時間過小認定は、見かけ上の過労死件数と割合を低減させるだけで、実際に発生する過労死の件数は減少していない。従来労災認定されていた事案が不認定となれば、トラック事業者が労働時間を抑制する動機が希薄となり、長時間労働への歯止めがこれまで以上にかからないことが危惧される。

労働時間の過小認定は、①移動時間の名目で労働時間否定、②社屋外労働(自宅など)について労働時間否定、③社屋内労働でも「研修」等の名目で労働時間否定、④休憩時間の過大認定による労働時間過少認定、⑤始業時刻を遅く認定、など様々な手法で行われている。

労働基準監督署は、2021年3月30日の「労働時間の認定に係る質疑応答・参考事例集の活用について」(基補発0330第1号、以下「参考事例集」という)に基づく労災認定行政実務において、労働時間制を否定する実態がある。

6. 過労死遺族や専門家の声を活かす政策を

改善基準告示は、2027年4月(施行3年後)を目処に再度見直される。2024年の改定に向けた議論を行った「厚生労働省の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トラック作業部会」には、トラック運転手を過労死で亡くした遺族や過労死問題の専門家が委員に選任されておらず、過労死問題や遺族の声が考慮されないまま議論が進められている。国土交通省の交通政策審議会の各部会の委員にも、過労死問題の専門家はいない。政府の「物流革新に向けた政策パッケージ」にも、トラック運転手の過労死ゼロ実現や予防の取り組みの記載はない。トラック運送業で過労死が頻発し数

多の命が失われ続けている現実を目を背け、物流の効率化や独占禁止法の観点での議論を行う国の姿勢に対し、疑問を呈さずにはいられない。過労死防止法制定10年を迎えた今、国は、過労死ゼロの社会を実現するため、勇気を持った政策実現に取り組み、その第一歩として、過労死問題の専門家を委員に選任することが重要である。

7. 荷主や消費者を巻き込み、トラック運転手の過労死ゼロ実現を

30年前からトラック運転手の長時間労働が指摘されてきたにもかかわらず改善せず、トラック運送業が過労死最多業種であり続けるのは、トラック運送業者だけの責任ではない。この背景には、荷主が、短いリードタイム(発注から納品までの時間)、無計画な多頻度小口納入、厳しい時間指定など非効率な商慣習への対応を運送業者に強い、非効率な働き方のしわ寄せが運送業に集中していることが挙げられる。トラック運転手の過労死問題は、サプライチェーン全体で真剣に考える必要があり、荷主や消費者の協力が不可欠である。

トラック運転手、労働組合、市民団体、弁護士は、「何よりもいのちが大切」という基本に立ち返り、荷主や消費者、そして国会議員をも広く巻き込み、非効率な商慣行の撤廃を求める運動を展開するとともに、勤務間インターバル11時間の実現、総拘束時間の短縮の実現を求める運動をこれまで以上に盛り上げ、トラック運転手の過労死ゼロを早急を実現することが急務である。

本稿の骨子である過労死防止学会第10回大会共通論題での発表にあたり、岩城穰弁護士と井上将宏弁護士から貴重なご指摘を頂戴した。本稿にあり得る誤りや分析不足はひとえに筆者の責任であるが、特に感謝の意を表す。

注

1. 本事案はNHKクローズアップ現代の取材を受け、2022年11月8日「“送料無料”の陰で・・・トラックドライバーの悲鳴」として放映された。 <https://www.nhk.or.jp/gendai/articles/4722/> (2024年11月1日最終アクセス)

2. 厚生労働省『賃金構造基本統計調査』(2023年)。企業規模計10人以上の所定内実労働時間数と超過実労働時間数の合計値。「営業用大型貨物自動車運転者」が212時間、「営業用貨物自動車運転者(大型車を除く)」が210時間である。
3. 労働政策研究・研修機構(JILPT)『月間実労働時間数(一人平均)2023年』<https://www.jil.go.jp/kokunai/statistics/chart/pdf/g0003.pdf>
4. 日本物流団体連合会『トラック幹線輸送における手荷役実態アンケート調査報告書』(2016年)
5. 国土交通省『トラック輸送状況の実態調査結果』(2021年)
6. 首藤若菜(2018)『物流危機は終わらない: 暮らしを支える労働のゆえ』(岩波書店)p.78
7. 首藤・前掲注6) p.77~78
8. ここでの労災認定割合は、当該年の「運輸業」に係る労災認定件数を労災請求件数で除したものである。請求した年に労災認定されるわけではないので、厳密な割合は異なる。ただ、脳心臓疾患の労災認定のうち「運輸業」が占める割合はいずれの年も40%を超え、全体の統計(図表5)の認定率とは対照的に高まっている傾向には変わらない。
9. 須藤若菜(2024)「トラック業界における労働時間短縮に関わる政策の変遷」『日本労働研究雑誌』No.764 p.66~76
10. 働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律
11. 庭和田裕之(2023)「交通運輸労働者を苦しめる改善基準告示」『民主法律320号』p.53~54
12. 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』No.764 p.51~65
13. 所定労働日数22日とした場合、労基法が予定する月間拘束時間は195時間(計算式: 所定労働時間数173時間+休憩22時間)となる。月間拘束時間数は、275時間(計算式: 年上限3,300時間÷12ヶ月)である。195時間(所定労働日の拘束時間数)+80時間となり、80時間の時間外労働時間を許容する。
14. 松元俊(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 p.77~92
15. 厚生労働省(2022)「自動車運転者を使用する事業場に対する 監督指導、送検等の状況」