

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」に参加して

川村 雅則

北海学園大学経済学部教授

Masanori KAWAMURA Reflections on the common discussion “Issues on the 2024 problem” and reform of labour conditions in the transportation industry - from the perspectives of karoshi prevention

はじめに

過労死防止学会第10回大会の共通論題「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」に予定討論者として参加してコメントをした。

本稿は、(1)当日のコメントを踏まえながら筆者の問題意識などを整理したものである。一部は拙稿からの転載である。(2)今大会では、専門部会の設置が幹事会から提案の上、了承された。トラックなど自動車運転労働の専門部会が設置されることも期待して本稿をまとめた。(3)なお、筆者は、各報告者の研究分野を十分にフォローはできていない。上記三点について、あらかじめお断りしておく。

1. 総論的なコメント

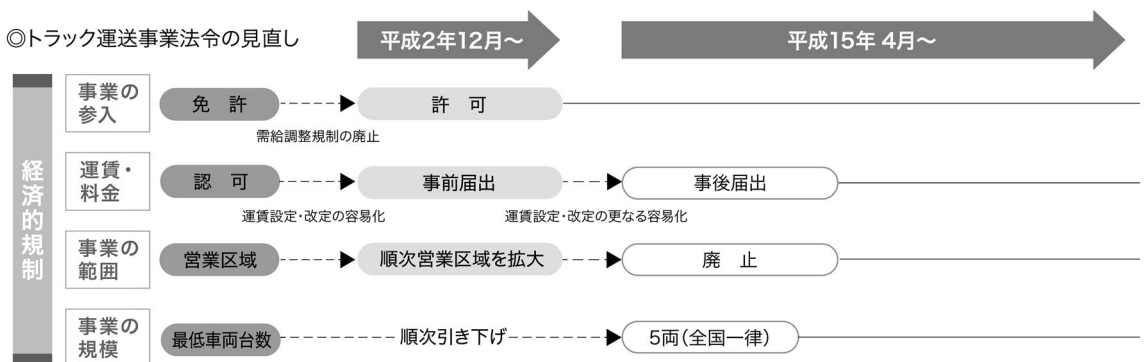
共通論題全体を通じて感じたのは、トラック運転者(など自動車運転労働者)の状態・労働条件をトータルに把握し、その背景を多角的に分析すること、という野沢・小木ら(1980)にみられた研究課題、研究の視角¹⁾が今日においても――

否、むしろ、規制緩和政策が続けられてきた今日においてこそ重要だということである。

過労死の発生件数に象徴されるとおり、トラック運転者の働き方は過酷である。彼らの労働時間は全産業平均よりも長く、その一方で賃金は低い。いわゆる物流2024年問題では、輸送能力の低下でモノが運べなくなることによって焦点があたっているが、その直接の引き金となった労働時間規制の強化は、彼らの働き方の改善を企図したものであることを忘れてはならない。

矢野報告によるとおり、トラック運転者の働き方問題の背景には、1990年のいわゆる物流二法(貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法)の制定を端緒とした、「経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限」という考え方の下で進められてきた規制緩和政策(図表1)の存在がある。規制緩和以降、運送事業者の参入が相次ぎ、業界は小零細規模の事業者が「群生」した。しかし、その一方で輸送需要はそこまで増加することはなかったために、運送業者は供給過多の状態となって、荷主(元請運送業者を含

図表1 トラックの経済的規制緩和の内容



出所：全日本トラック協会『日本のトラック輸送産業2023』(p.12)より転載

む)との間の運賃交渉力はさらに低下し、不公正な契約の下に置かれることとなった。物流2024年問題を機に、運転者の働き方を改善するためには荷主の側が変わらなければならないことがクローズアップされている。

問題を助長しているのが、働き方に関する規制(社会的規制)の弱さである。かつて規制緩和の議論においては、経済的規制を緩和しても社会的規制を強化すれば対応は可能であるという主張も聞かれた。しかし、社会的規制の中心である、トラック運転者の労働規制の現状はどうか。

- (1)そもそも、働き方改革関連法の制定でようやく設けられた時間外労働の罰則付上限規制は、過労死の労災認定基準と同水準であった。しかも、社会・経済活動への影響を配慮してその適用にさえも猶予が設けられた事業・業務の一つがトラックなど自動車運転業務であった。
- (2)もう一つの規制、すなわち、「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「自動車運転者の労働時間等の

改善のための基準(1989年労働省告示第7号)」(以下、改善基準告示)もまた現状追認的なものであり、社会的に注目を集める重大事故が発生するたびにその脆弱さが批判されていた。そして、働き方改革を受けた今回の見直しも、不十分な内容に終わった。

- (3)付け加えれば、厚生労働省の調べ(「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」)によれば、こうした緩い規制水準でありながら、高い割合で違反状態が続いてきた(図表2は直近3年間の状況)。

物流2024年問題の解消のために、政府は荷主を巻き込みながら、物流革新に向けた政策を矢継ぎ早に進めている²⁾。政策パッケージでは、具体的な施策は、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容に分類されている。標準的な運賃の告示や、荷扱い時間短縮の実現に向けた取り組みなど、運転者の労働条件や働き方の改善を期待させるものも多く、内容は基本的に首肯される。とはいえ、荷主側の行動変容を促すインセンティブあるいは実効性は十分

図表2 業態別にみた監督実施事業場数及び労働基準関係法令違反・改善基準告示違反事業場数等

	2021年			2022年			2023年			
	トラック	バス	ハイヤー・タクシー	トラック	バス	ハイヤー・タクシー	トラック	バス	ハイヤー・タクシー	
監督実施事業場数	3,037	103	266	3,079	123	271	2,928	193	299	
労働基準関係法令違反事業場数	2,465	66	230	2,549	94	239	2,389	155	269	
違反事業場割合	81.2	64.1	86.5	82.8	76.4	88.2	81.6	80.3	90.0	
主な違反事項	労働時間	1,443	24	83	1,533	42	106	1,405	77	138
	時間把握	214	8	27	280	10	18	569	36	103
	割増賃金	604	13	73	632	23	82	191	28	47
改善基準告示違反事業場数	1,754	30	68	1,790	50	82	1,706	102	100	
違反事業場割合	57.8	29.1	25.6	58.1	40.7	30.3	58.3	52.8	33.4	
主な違反事項	総拘束時間	983	20	33	1,013	28	44	979	73	44
	最大拘束時間	1,314	18	46	1,317	24	66	1,269	57	76
	休息期間	953	5	15	977	11	17	952	25	19
	最大運転時間	641	4	1	686	11	1	628	30	1
	連続運転時間	910	4	0	915	11	0	871	13	0

注1:違反事項が2つ以上ある場合は、各々に計上しているため、各違反事項の件数の合計と違反事業場数とは一致しない。

注2:改善基準告示違反について、①総拘束時間:1か月又は1週当たりの拘束時間、②最大拘束時間:1日当たりの拘束時間、③休息期間:勤務と次の務の間の時間、④最大運転時間:1日及び1週当たりの運転時間、⑤連続運転時間:1回当たりの運転時間。

出所:厚生労働省「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導の状況」より作成。

図表3 改正「改善基準告示」におけるトラック運転者の拘束時間及び休息期間

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内／1か月：284時間以内 【例外】労使協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内／1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(注)、16時間まで延長可(週2回まで)
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合(注)、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える

注：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所外以外の場所におけるものである場合。

出所：厚生労働省作成リーフレット「トラック運転者の改善基準告示が改正されます！」より

だろうか。社会的規制(労働法規制)もまったく十分ではない。過労死ワースト1位が続くトラック運転者の働き方は、果たしてどこまで改善されるのだろうか。

以下、データなどとあわせて、以上にみた問題意識の幾つかを補足する。

2. 「強化」された二つの労働時間規制の水準

まず確認したいのは、物流2024年問題の直接の契機となっている労働規制強化の水準である。

第一に、労働基準法における時間外労働の上限規制について、5年の猶予期間を終えたものの強化された規制の内容は、なお一般則と異なる水準である。(1)特別条項付き36協定を締結する場合の年間の時間外労働の上限は、一般則の720時間に対して960時間であること、(2)時間外労働と休日労働の合計について、月100時間未満、2～6か月平均80時間以内とする規制は適用されないこと、(3)時間外労働が月45時間を超えられるのは年6か月までとする規制は適用されないこと、などの格差が残っており、(4)一般則への移行はなお検討課題にとどまる。

第二に、「改善基準告示」では働き方改革の流れを受けて、労働政策審議会で見直し作業が行われたものの、労使間で働く者の状態を改善する上で、とりわけ注目を集めた、勤務と勤務の間の休息期間は、8時間以上から9時間以上への改善にとどまった。労働側が求めた11時間以上の休息期間は努力義務にとどまった。強化(改善)された拘束時間規制とあわせて図表3に示す。

図表4 道路貨物運送業における脳・心臓疾患の労災補償状況(2019年度～2023年度)

	全産業	道路貨物運送業	道路貨物運送業が占める割合
請求件数	4299件	690件	16.1%
支給決定件数	992件	288件	29.0%
支給決定率	23.1%	41.7%	—

注：注：支給決定率は、支給決定件数を請求件数で除して算出。決定件数に占める支給決定件数ではない点に留意。なお、請求と支給決定は同一年度とは限らない。

出所：厚生労働省「過労死等の労災補償状況のまとめ」より

3. 政府統計にみるトラック運転者の状態

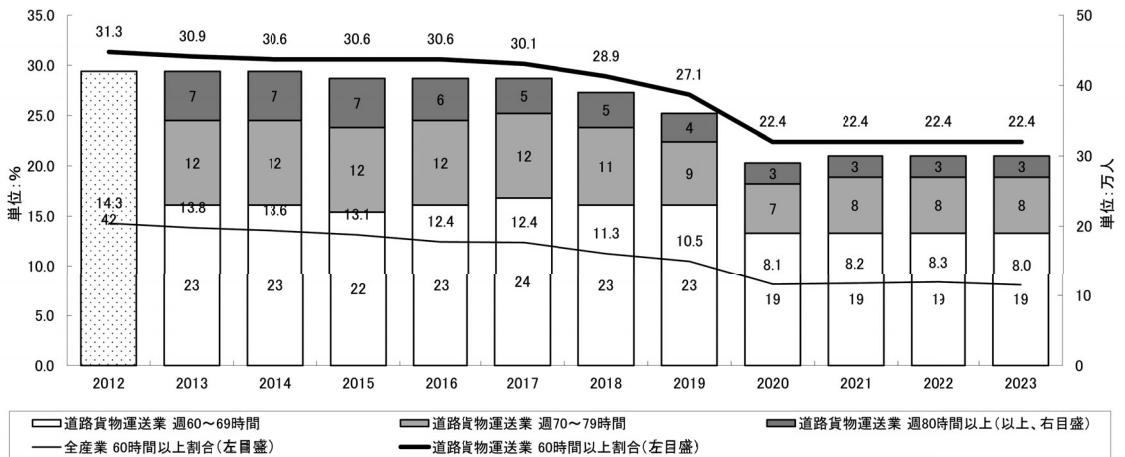
次に、政府統計を中心に、トラック運転者の状態をみる。

第一に、直近の5年間分を足し合わせた厚生労働省「過労死等の労災補償状況」(図表4)によれば、道路貨物運送業で働く労働者の割合は全産業の3%程度に過ぎないのに、脳・心臓疾患の労災の申請件数では16.1%、支給決定件数では29.0%を占める。

第二に、労働時間³⁾はどうか。

(1)総務省「労働力調査」(「労調」)で「道路貨物運送業」で働く者の労働時間数をみると(図表5)——同調査は労働者自身による回答のため後でみる厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(「賃構」)よりも実態に近いとされる——男性(15～64歳)の雇用者のうち、週60時間以上の割合は、徐々に減少しているとはいえ、2023

図表5 「労働力調査」にみる、道路貨物運送業及び全産業における週60時間以上就業者の人数規模及び割合の推移



注1:対象は男性・雇用者、15～64歳。

注2:2012年の棒グラフのみ、「(道路貨物運送業の)週60時間以上」。

出所:総務省「労働力調査(基本集計、第II-3表)」より作成

年値で2割を超える。全産業労働者の2.8倍である。

図表6 「就業構造基本調査」にみる道路貨物運送業の週60時間以上就業者数など

(2)5年に1度実施される総務省「就業構造基本調査」(「就調」)を使って、やはり男性に限定して労働時間数を見ると(図表6)、就業者152.6万人のうち年間200日以上働く者が132.4万人で、そのうちで週60時間以上働く者が32.7万人(就業者全体の

	総数		単位:人、% うち正規雇用者	
	総数	1,526,400	100.0	1,092,800
年間就業日数200日未満	182,500	12.0	72,500	6.6
同 200日以上	1,323,700	86.7	1,005,800	92.0
うち週60時間以上 計	327,000	21.4	287,700	26.3
200～249日	72,700	4.8	67,600	6.2
250～299日	185,100	12.1	165,200	15.1
300日以上	69,300	4.5	54,700	5.0

21.4%)である。正規の雇用者109.3万人にしぼると、200日以上×週60時間以上の人数が28.8万人で、割合は26.3%である。正規雇用者では、300日以上×週60時間以上働く者も5.5万人存在する。

注:対象は、道路貨物運送業で働く男性。

出所:「2022年就業構造基本調査(第32表)」より作成

(3)なお、時間外労働の上限規制が適用される直前に行われた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⁴⁾。

(図表7)、労働時間は全産業よりも長いにもかかわらず賃金は低い。時間当たり賃金の格差は「大型貨物」で4分の3である。過去に遡ると(図表8)、1980年代には全産業とトラック(大型貨物)とでそう大きな差がなかったのが、90年代以降差が拡大して現在に至る。

以上のような、過労死水準を超える働き方が日常化した状況の改善が、2024年問題を理由に躊躇されるようなことがあってはならないと考える。

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、無駄な荷待ち時間に象徴されるような非効率、運送事業者・運転者の犠牲によって支えられてきた。この間喧伝されてきた規制緩和の経済的効果⁵⁾の算出方法は一面的であったといえよう。

第三に、賃金はどうか。「賃構」の結果をみると

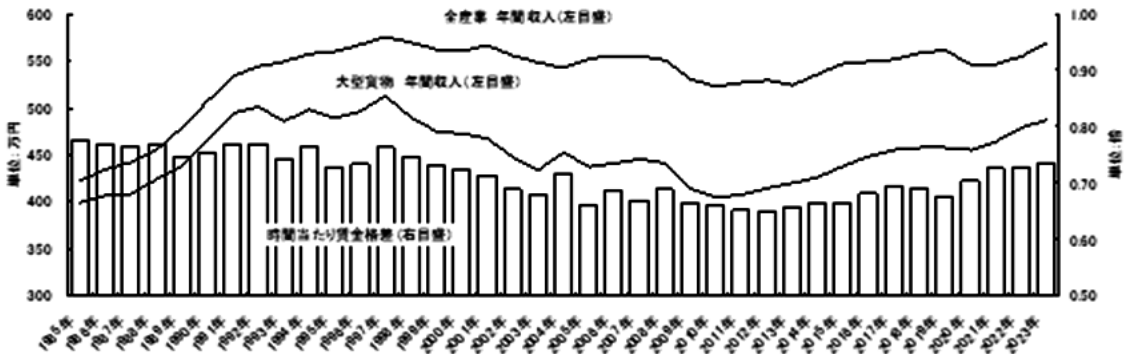
図表7 「賃金構造基本統計調査」にみるトラック運転者及び全産業の賃金・労働時間等

	年齢	勤続年数	所定内実労働時間数	超過実労働時間数	きまっ て支給 する現 金給与 額	所定内 給与額	年間賞 与その 他特別 給与額	試算					
								年間収 入	格差	年間労 働時間	格差	時間当 たり賃 金	格差
	歳	年	時間	時間	千円	千円	千円	万円		時間		円	
全産業労働者	44.6	13.8	168	14	385.4	350.9	1073.4	569.8	100.0	2184	100.0	2609	100.0
営業用大型貨物 自動車運転者	50.7	13.2	177	35	372.3	296.2	399.7	486.7	85.4	2544	116.5	1913	73.3
営業用貨物自動 車運転者（大型車 を除く）	44.7	10.1	183	27	336.0	283.4	369.7	440.2	77.2	2520	115.4	1747	66.9

注:対象は男性。

出所:厚生労働省「2023年賃金構造基本統計調査」より作成

図表8 「賃金構造基本統計調査」にみる大型貨物運転者及び全産業労働者の年間収入及び時間当たり賃金格差の推移



注1:対象は男性。

注2:数値は試算。変化を分かりやすくするために最小値はゼロではない点に注意。

出所:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」各年版より作成

4. 労働負担に関する調査・研究上の課題

トラックなど自動車運転者の労働負担に関する調査・研究上の課題⁶⁾は、一瞬の気の緩みも許されぬ運転作業に伴う負担や荷扱いなどの負担⁷⁾、加えて、長時間・深夜・不規則労働・労働時間制に伴う負担を明らかにすることである。ただ、後者に関して働き方の実態把握そのものが必ずしも容易なことではない。例えば、複数日に及ぶ長距離運行で、労働時間の「長さ」や「位置」、あるいは、(休憩や休息期間・睡眠などを含む)拘束時間内の過ごし方の把握を想起すると、そのことが理解されよう。車両に同乗して観察・記録するという調査手法が採用されてきた理由の一つには、そのような事情があると思われる。最新のITツールなど活用した調査手法で働き方を明らか

にすることが課題である。

その点で言えば、今回行われた「改善基準告示」の見直し議論で注目された休息期間は、睡眠時間や健康の確保あるいは仕事と生活の調和という観点からは、果たして何時間が妥当であったのか。議事録を読む限り、そのような観点からの検討は必ずしも十分でなかったように思われる。トラック運転者に限らず、インターバル規制の議論を前進させる上でも不可欠な研究テーマではないだろうか⁸⁾。

なお、労働負担の検討にあたって留意すべき第一は、トラック運転者と一口にいても、運行形態による違いや就業形態などに目配りを行うことが重要である。後者の就業形態に関わって実態把握が急がれるのは、ネット通販による宅配

便取扱量の増大などを背景に増え続けている軽貨物事業者、とりわけ個人事業主(非雇用)のそれである。トラック運送事業を開始するには車両台数が5両以上でなければならないところを軽貨物事業は1台から開始できる。彼ら個人事業主は労働時間規制や労働者の権利保護の枠外に置かれており、その働き方は過酷である⁹⁾。

留意すべき第二は、トラック運送業界では労働時間管理になお課題がみられることである。罰則付の時間外労働の上限規制が適用されることは、労働時間の把握や管理が業界内で自動的に進むことを意味はしない。少し古い¹⁰⁾が、2020年度の政府による委託調査¹⁰⁾では、トラック運送事業者における労働時間の把握方法で、「デジタルタコグラフ、タイムカード等の客観的な記録を基に確認」をあげた事業者は63.8%にとどまる(残りは、「出勤簿等により確認」21.4%、「労働者の自己申告に基づき把握」4.2%、「その他」2.5%、「把握していない」0.5%、無回答4.2%)。しかも同調査では小零細規模の事業者の把握が十分ではない¹¹⁾。トラック運送業に限ったことではないが、労働時間の正確な把握は、実効性ある働き方改革を進める上での基礎的な作業である。それは、不幸にして過労死などに直面した際の労災申請の場面においても切実な課題となる(中西報告)。

5. 労働組合による規制

トラック運転者の過酷な働き方は、不十分な労働法規制によって追認されてきた(そのような不十分な規制水準であっても違反状況がまん延しているのは先述のとおり)。もう一つの労働規制である労働組合による規制の現状はどうか。芦崎報告では、圧倒的な中小企業産業という困難な条件のなかで、企業別組合という組織形態を克服するような取り組みが報告された。

芦崎氏の所属する労働組合では、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、複数の事業者と労働組合による集団交渉のほか、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。労働条件の改善のためには運賃の改善が必要である。個々の運送業者でそのような取り組みをすれ

ば、他の運送事業者に仕事をとられてしまう恐れがある。とはいえ、運送事業者が共同で運賃の引き上げに取り組みばカルテルにあたり違法行為となってしまう。こうした状況の克服のため、労働組合が個別企業を越えて賃金・労働条件の改善を図り、その原資となる運賃の底上げを横並びで求めていくが必要になる。

労働組合によるこうした実践、主体的な取り組みもまた、労働者の広義の健康状態の改善を図るものといえよう。

まとめに代えて

物流2024年問題への対応を背景に進む、物流革新に向けた政策によって労働負担の軽減は果たしてどれだけ進むだろうか。

国会での付帯決議なども踏まえ、労働政策審議会(2022)には、「令和6(2024)年4月以降の上限規制及び改正後の改善基準告示の適用後の運用状況を把握することとし、これらの適用後3年を目途に、そのための実態調査の設計等を含め、見直しに向けた検討を開始することが適当である」ことが記された。過労死など労働者の状態や働き方を起点として契約取引・商慣行など産業の在り方を検証し見直ししていく、という観点からの提言¹²⁾が当学会に求められているのではない。

注

1. 労働科学研究所から1980年に発行された野沢・小木らによる『自動車運転労働』は冒頭(p.1)で、自動車運転者(路面輸送労働)の労働条件を考察するにあたって望まれることは、「端的に個別賃金や個別労働時間をとらえて結果的にその存在形態を論ずるというより、むしろそれら存在形態が現象するさまざまな条件を、多角的に、より厳密には構造的に追求しながら、視点を明らかにする態度」ではないかと問題を提起した上で、自動車運転労働の制約要因を、①産業構造的制約要因、②政治的行政的制約要因、③労働態様自体に由来する制約要因、④雇用労働力自体にまつわる制約要因に分けて論じている。
2. 「物流革新に向けた政策パッケージ」(2023年6月2日)、「物流革新緊急パッケージ」(2023年10月6日)、「2030年度に向けた政府の中長期計画」(2024年2月16日)など、内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」のページを参照。https://

- www.cas.go.jp/jp/seisaku/butyryu_kakushin/index.html
3. 仕事の特性上、トラックとりわけ長距離トラックの場合、拘束時間が長くなる傾向にあるが、政府統計では把握されていないことも述べておく。
 4. 全日本トラック協会「第6回働き方改革モニタリング調査」2024年3月発表。調査は2024年1月に実施。<https://jta.or.jp/wp-content/uploads/2024/05/hatarakikata2024chosa.pdf>
 5. 例えば内閣府「政策効果レポート」の「規制改革の経済効果——利用者メリットの分析(改訂試算)2007年版」を参照。<https://www5.cao.go.jp/keizai3/seisakukoka.html>
 6. 最新の研究実績などは、報告者の一人であった松元俊ら、(独)労働者健康安全機構 労働安全衛生総合研究所 過労死等防止調査研究センターのウェブサイト参照。<https://www.jniosh.johas.go.jp/groups/overwork.html>
 7. 過労死等調査研究センターによる過去の労災認定事案(341事案)の分析によれば、トラック運転者の脳・心臓疾患の発症は走行中で最も多い(96件)ほか、荷扱い中の発症も多い(73件)ことが明らかにされている。厚生労働省『2017年版過労死等防止対策白書』(p.84)の「トラック運転者の脳・心臓疾患発症時の状況」を参照。
 8. 労働科学研究所の越河六郎氏による生活時間調査・研究などを参照。
 9. 芦崎氏が所属する建交労内に設けられた「軽貨物ユニオン」のウェブサイトや高橋(2023)などを参照。https://peraichi.com/landing_pages/view/ql64l/
なお、20年以上前になるが、筆者も、全国大手運送事業者の宅配業務の末端を担当とする軽貨物事業者の就業・生活の一週間について車両に同乗するなどして記録したことがある。繁忙期であったという事情もあるが、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、平均で14時間弱に及ぶ過酷さであった。川村(2003)を参照。
 10. 厚生労働省「過労死等防止対策に関する調査研究について」から「令和2〔2020〕年度 厚生労働省委託 過労死等に関する実態把握のための労働・社会面の調査研究事業」を参照。https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_04768.html
 11. 「未満」と「以下」の違いはあるが、国土交通省の調べ(2022年度末の数値)によれば、従業員10人以下のトラック運送事業者は49.1%であるのに対して上記委託調査に回答したトラック運送事業者のうち10人未満は20.7%にとどまる。
 12. 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・条例制定の取り組み(入札制度の改善を含む)はその一つであると考えている。この公契約運動は、発注者の認識をあらためるという点からも、過労死防止に関わる「地方公共団体の責務」にも焦点があてられた運動でもある。
- ### 参考文献
- 川村雅則(2003)「軽貨物運送自営業者の就業・生活・安全衛生」『交通権』第20号(2003年)pp.80-90
川村雅則(2022a)「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会報』第107号(2022年3月号)pp.13-18
川村雅則(2022b)「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会報』第109号(2022年9月号)pp.17-26
川村雅則(2023a)「2024年問題とトラック運転者の労働時間規制・法制度をめぐる問題」『都市問題』第114巻第10号(2023年10月号)pp.11-16
川村雅則(2023b)「(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(2022)『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
越河六郎、藤井亀(2002)『労働と健康の調和——CF SI(蓄積的疲労徴候インデックス)マニュアル』労働科学研究所出版部
首藤若菜(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』第66巻第2・3号(2024年2・3月号)pp.66-76
高橋英晴(2023)「急増する軽貨物ドライバー——ネット通販の拡大と宅配クライシスの陰で」『前衛』第1031号(2023年10月号)pp.98-105
野沢浩、小木和孝編著(1980)『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年発行
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』第66巻第2・3号(2024年2・3月号)pp.77-92
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
労働政策審議会(2022)「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)」2022年9月27日