

目次

1. はじめに ……	17
2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担 ……	18
1) 研究の紹介	
(1) 長距離トラック運転労働の調査	
(2) 先行研究にみる自動車運転労働	
2) 軽貨物と乗合バスの労働実態	
(1) 雇用によらない軽貨物自営業者の就業	
(2) 不規則な勤務が定期的に配置された乗合バス労働	
3) 過労死データにみる自動車運転労働者	
4) 政府統計にみる自動車運転労働者の賃金・労働条件	
5) 規制緩和をめぐる問題	
6) 自動車運転労働者による交通事故	
(1) 事業用自動車による交通事故	
(2) 運転者の健康起因による「重大事故」	
3. 労働規制の不十分な強化——労政審での「改善基準告示」の見直し ……	24
4. まとめに代えて ……	26

1. はじめに

クルマ社会を問い直す会（以下、当会）主催のオンライン企画で話題提供をしました（2022年7月9日）。本稿は、当日の報告をベースに加筆修正を行ったものです。

世話人会からいただいた報告タイトルは、「安全と人権にかかわる大問題 職業運転手の労働条件、労働実態を考える」です。本稿では、職業運転手を自動車運転労働者と呼んでいます。政府統計を使う際には当該統計で使われている呼称をそのまま使っています。

当日の報告では、自動車運転労働者の労働条件・労働実態と、その背景にある法制度をめぐ

る問題や構造的な問題を知っていただき、もって、当会の今後の活動を考える材料にしていたくことを心がけました。

あらかじめ言えば、日本は、働く人を守る規制（労働規制）が弱い国です。それは法制度による規制についても、労働組合による規制についても、同様です。とはいえそのままでは、公道で仕事を行う自動車運転労働者の場合には、自らだけでなく、他の車両や歩行者、利用者の安全や生命にも危険を及ぼしかねないため、「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」に、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年二月九日労働省告示第七号。以下、改善基準告示と呼ぶ）が、1989年に定められ、彼らの働き方や休息期間についての規制を行っています。

しかし次ページ図表1-1のとおり、その水準があまりに低く、「労働条件の向上を図る」ことにはなっておらず、低位に押し止めることにさえなっている、という問題があります。そのことをあらかじめ述べておきます。後半でも言及しますが、当会の『会報』に書いた拙稿¹も参照してください。

なお、第一に、本稿では、雇用された運転者を念頭においていますが、あとでみるとおり、自営業の労働者（例えば、ダンプ事業者、軽貨物事業者、個人タクシーなど）も、雇用運転者と共通する問題を抱えています。但し、非雇用者には労働法や改善基準告示が適用されないという問題があります。

第二に、本稿の元データなどは、筆者らで運営している労働情報サイト（「北海道労働情報NAVI」<https://roudou-navi.org/>）に掲載しています。近年は交通労働の調査・研究に時間を費

1 「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」『会報』第107号（2022年3月号）。
http://www.econ.hokkai-s-u.ac.jp/~masanori/20220331_kawamuramasanori

やすことができておらず、多くが研究上の課題になっています。本稿でその都度言及し、今後取り組んでいきたいと思えます。

※なお、紙幅の都合で、「2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担」の1) 2) と5) の文章(図表や注釈を含む)は割愛し、見出しのみ掲載します。上記のウェブサイト上には全文を掲載していますので、関心ある方はご確認をください。

2. 自動車運転労働者の労働実態、労働負担

1) 研究の紹介

- (1) 長距離トラック運転労働の調査
- (2) 先行研究にみる自動車運転労働

2) 軽貨物と乗合バスの労働実態

- (1) 雇用によらない軽貨物自営業者の就業
- (2) 不規則な勤務が規則的に配置された乗合バス労働

3) 過労死データにみる自動車運転労働者

ここで、いわゆる過労死(脳・心臓疾患)の労災補償状況に関するデータをみていきましょう。図表2-2は、厚生労働省の発表する資料を整理したものです。

過労死認定の請求件数は、職種別(中分類)でみると、「自動車運転従事者」が最も多く、業種

別(中分類)でみると「道路貨物運送業」が最多になっています(「道路旅客運送業」のデータは後述します)。「道路貨物運送業」の請求件数は、全体の15%ほどを示しています。全産業の雇用者5973万人に対して道路貨物運送業のそれは188万人、割合にして3%程度に過ぎません(総務省「労働力調査」による2021年平均。なお、道路旅客運送業は39万人)。にもかかわらず、過労死の規模はかくも大きいのです。

ここで、バスやタクシーなど「道路旅客運送業」での過労死の請求・支給状況をみてみましょう(図表2-3)。注目すべきは、年によるばらつきもありますが、合計でみると、支給決定の割合が全体よりも低いことです。バス運転者の労働負担について先ほど言及しましたが、不規則な勤務や拘束時間の長さが適切に評価されていないのではないか、という疑問があります。

なお、このことに関わって、脳・心臓疾患の労災認定基準が昨年度(2021年9月)に改定されました。

新しい認定基準では、従来の認定基準のほか、労働時間と労働時間以外の負荷要因が総合的に評価されることや、バス運転者の勤務の特徴にも通ずる、勤務間インターバルが短い勤務などが評価対象として追加される、といった改善が

図表1-1 「改善基準告示」の主な内容

	タクシー		トラック等	バス等
	日勤勤務	隔日勤務		
拘束時間	1箇月 299時間 1日 原則13時間 最大16時間	1箇月 262時間 2暦日 21時間	1箇月 293時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)	4週平均で1週間当たり65時間 1日 原則13時間 最大16時間 (15時間超えは1週2回以内)
休息期間	継続 8時間以上	継続 20時間以上	継続 8時間以上	継続 8時間以上
運転時間			2日平均で1日当たり9時間 2週平均で1週間当たり44時間	2日平均で1日当たり9時間 4週平均で1週間当たり40時間
連続運転時間			4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)	4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要)
休日労働	2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内		2週間に1回以内、かつ、1箇月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内	2週間に1回以内、かつ、4週間の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

注：特例の規定は省略。
出所：労働調査会出版局編(2013)から主な項目を整理。

みられました。新認定基準がどう運用されているのか、注視していく必要があります²。

4) 政府統計にみる自動車運転労働者の賃金・労働条件

政府統計で彼らの賃金・労働条件をみていきましょう。

使うのは、厚生労働省による「賃金構造基本統計調査」（以下、「賃構」）と総務省による「労働力調査」（以下、「労調」）です。前者は、トラック（大型、その他）、タクシー、バスなど、モード別に賃金・労働条件が把握されています。但し、事業者が回答しているので労働時間は正確ではありません。その点は、労働者が回答をし

ている「労調」が実態に近いと言われています。但し「労調」は「道路貨物運送業」と「道路旅客運送業」という把握・整理になります。

また、どちらの調査からも貴重なデータが得られますが、拘束時間の長さや、勤務の時間帯や不規則性など、自動車運転労働者に共通してみられる点は把握されていませんから、政府統計とは別に独自で調査を行う必要性や意義がある——そのことを強調しておきたいと思います。

「賃構」のデータを次ページ図表2-4にまとめました。2020年から職種の変更がされている³ので、2019年の値を使います。年間の労働時間と年収は試算です。大型トラックやバスでも全産業と比べて年収100万円近くの差がありタクシー

図表2-2 全体及び「自動車運転従事者」、「道路貨物運送業」における脳・心臓疾患の労災請求・支給決定状況

		2010年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計 (2010～ 20年度)
全体	請求件数	802	898	842	784	763	795	825	840	877	936	784	9146
	支給決定件数	285	310	338	306	277	251	260	253	238	216	194	2928
	支給決定割合	35.5	34.5	40.1	39.0	36.3	31.6	31.5	30.1	27.1	23.1	24.7	32.0
自動車運転従事者 (職種)	請求件数	139	166	152	159	143	153	178	164	170	177	137	1738
	支給決定件数	65	85	83	93	85	87	89	89	85	67	58	886
	支給決定割合	46.8	51.2	54.6	58.5	59.4	56.9	50.0	54.3	50.0	37.9	42.3	51.0
道路貨物運送業 (業種)	請求件数	108	123	127	124	120	133	145	145	145	144	118	1432
	支給決定件数	57	75	71	94	77	82	89	85	83	61	55	829
	支給決定割合	52.8	61.0	55.9	75.8	64.2	61.7	61.4	58.6	57.2	42.4	46.6	57.9

注1：支給決定件数は、当該年度以前に請求があったものを含む。

注2：支給決定割合は、請求件数と支給決定件数から算出。本来は決定件数を分母にすべきだが、職種と業種に関してはそのデータが公開されていないので、便宜的に、請求件数を母数に使う。

出所：厚生労働省「脳・心臓疾患の労災補償状況（各年度）」より作成。

図表2-3 「道路旅客運送業」における脳・心臓疾患の労災請求・支給決定状況

		2010年度	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	合計 (2010～ 19年度)
請求件数		47	43	34	42	33	30	43	24	30	29	20	355
支給決定件数		17	14	15	9	12	8	7	10	9	5	—	106
支給決定割合		36.2	32.6	44.1	21.4	36.4	26.7	16.3	41.7	30.0	17.2	—	29.9

注1：上位15業種に入っていなかったため、2020年度の道路旅客運送業のデータは公表されていなかった。厚生労働省（労働基準局 補償課 職業病認定対策室）に照会したところ、公表はできぬとの回答であった（2022年7月11日13時）。ゼロかどうか不明である（回答されなかった）。

注2：合計は2010～2019年度のデータである。

2 厚生労働省「脳・心臓疾患の労災認定基準を改正しました」2021年9月14日を参照。https://www.mhlw.go.jp/stf/newpage_21017.html なお、この基準改定に対する評価については、安彦裕介「脳・心臓疾患の労災認定基準の改正について」『NAVI』2021年11月5日を参照。

3 それまで「営業用バス運転者」だったのが、「バス運転者（自家用バス運転者を含む）」となり、「営業用普通・小型貨物自動車運転者」だったのが「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」となりました。

では200万円の差が生じています。しかしながら、労働時間は逆に長く、トラックでは400時間超もの差が生じています。

この長時間労働問題について、実態により近い「労調」データをまとめてみたのが図表2-5です。15～64歳の男性雇用者に対象を限定して、週60時間以上働く者の人数と割合を示したものです。週60時間労働とは、いわゆる過労死認定基準で使われている月80時間の時間外労働に相当する長さです。つまり、そのような長時間労働が続くと過労死してしまうおそれがある、と言い換えることができる水準です。

年々減少(改善)がみられるとはいえ、コロナ以前(2019年値)、道路貨物でも道路旅客でも、4人に1人が過労死ラインに達しています。コ

ナ下で貸切バスやタクシー事業は利用が大きく減少していますが、巣ごもり需要が発生している物流(トラック)は今後どうなっていくか、予測を許せません。

なお、パンデミックによって長時間労働の「是正」が図られるとは、平時の我々の社会・経済システムがいかに異常であるかを感じます。

さて、「賃構」に戻りまして、年収の推移をみてみます。注に書いたとおり、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してください。

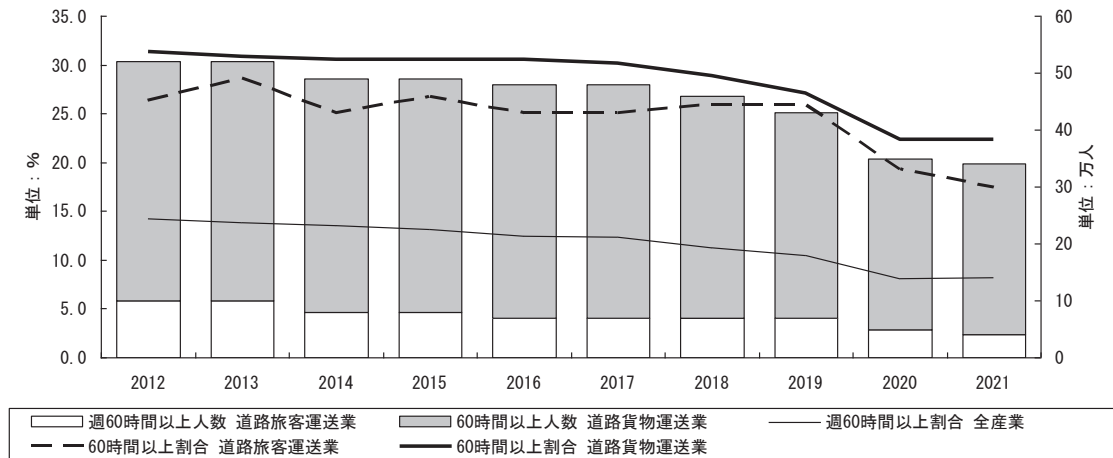
かつてバスの運転者の年収は全産業平均を上回っていましたが、輸送需要は1970年代の100億人超をピークに一貫して減少し、収支が悪化する中で、バス部門の鉄道会社からの切り離しを

図表2-4 「賃構」にみる自動車運転労働者の賃金・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		年間賞与その他特別給与額	年間労働時間及び年収(試算)		全産業との差	
	歳	年	時間	時間	千円	千円	千円	時間	万円	時間	万円
全産業	43.8	13.8	162	16	374.9	338.0	1110.9	2136	561	—	—
営業用大型貨物自動車運転者	48.6	11.3	177	38	353.6	287.3	330.9	2580	457	444	▲ 104
営業用普通・小型貨物自動車運転者	46.6	10.7	172	36	317.9	257.9	411.5	2496	423	360	▲ 138
タクシー運転者	60.0	10.6	173	22	284.0	241.6	195.8	2340	360	204	▲ 201
営業用バス運転者	50.8	11.7	162	41	332.6	251.2	688.2	2436	468	300	▲ 93

注：対象は男性。
出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査（2019年）」より作成。

図表2-5 「労調」にみる、道路貨物・旅客運送業における週60時間以上就業者の人数規模及び割合の推移



注：対象は男性・雇用者、15～64歳。
出所：総務省「労働力調査（基本集計 第II-3表 産業・職業、月末1週間の就業時間・従業上の地位別就業者数）」より作成。

はじめとするリストラが行われ、さらに、貸切バス業界の規制緩和が追い打ちをかけるなどして、彼らの年収は大きく減少しています(規制緩和は次の項で扱います)。

タクシーは不況と規制緩和によって、一時は300万円を下回る時期もありました。コロナ前には、再規制の影響で若干の回復をみせていますが、コロナで大きく減少しています。図表には掲載していませんが、2021年の試算では再び300万を割っています。

5) 規制緩和をめぐる問題

6) 自動車運転労働者による交通事故

事故は様々な要因が複雑に絡み合い発生するものですが、運転者の疲労蓄積や覚醒水準の低下は、事故の可能性を高めます。しかも、彼ら運転労働者の職場は公道です。労働災害において労働者は、被害者となるのが一般的ですが、彼ら運転労働者は、ときに他人をまきこんだ事故を起こし加害者として立ち現れてしまうことにもなってしまいます。

さて、交通事故に関する統計をみていきますが、その前に、加藤(2020)による指摘に触れておく必要があるでしょう。加藤(2020)では、警察庁の交通事故統計にみる事故の減少と、自賠責保険統計との乖離に基づき、実際には人身事

故が減っておらず、「隠れ人身事故」が増えているのではないかと、という問題を提起しています。私はこの書籍を、たしか新聞の書評で知って注文して読んだと記憶していますが、両事故件数の乖離のあまりの大きさに驚いてしまいました。加藤(2020)のこうした指摘をふまえた上で、事故統計をみていきましょう。

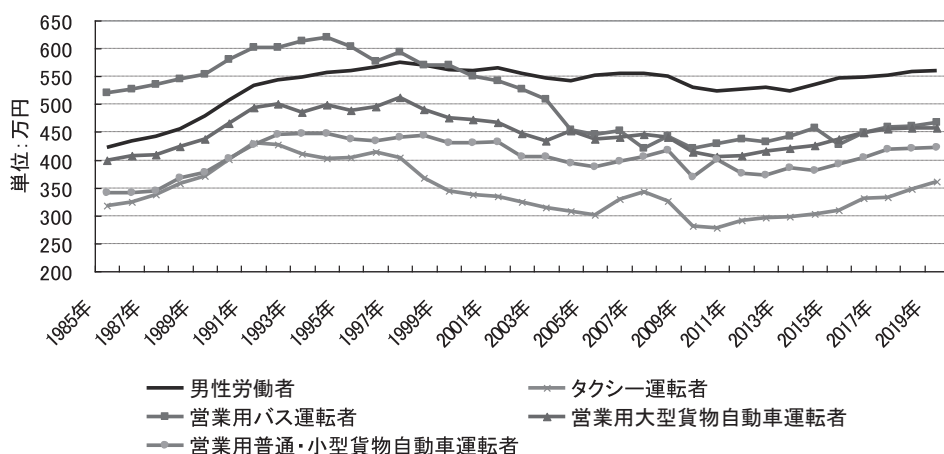
(1) 事業用自動車による交通事故

第一に、事業用自動車による第1当事者別交通事故(人身事故)件数の推移を、警察庁データで整理してみました(次ページ図表2-9)。

一部を除き、事故件数は年々減少(改善)しています。2010年には5万件を超えていたのが、コロナ下の2020、2021年は2万2千件前後。コロナ以前の2019年の値でみても2万8千件ですから、半減まではしていませんが、4割以上の減少です。また、貨物に比べて乗用での事故が大きく減少しています。20、21年はコロナの影響が大きいと思われます。

事故件数をみる際には、走行距離などを考慮する必要があります。そこで第二に、走行距離1億キロ当たりの事故件数をみたのが次ページ図表2-10です。警察庁の「交通事故の発生状況」各年版より作成しました。2014年まではデータが掲載されていたのですが、それ以降は、私の見落としでなければ、見つけられませんでした。ここでは、

図表2-6 「賃構」にみる年収試算の推移



注1: 対象は男性。

注2: 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。

90年代後半から「事業用」乗用車の走行距離当たりの事故件数が大きく増加して、「自家用」を上回ったことをここでは確認しておきます。これをモード別にみてみましょう(図表2-11)。

どの交通モードでも事故件数は減少しているとはいえ、タクシーが突出して高い水準にあります。またタクシーでは、2020年の事故件数は前年よりも増加している点が気になります。

もう一点。先ほどみた図表2-9で「軽貨物」の事故件数の動きが気になりました。他のモードと異なり、増加しているのです。そこで「軽貨物」の事故件数を走行距離当たりで整理してみたのが

図表2-12です。走行距離は国土交通省「自動車燃料消費量調査」によるデータを使いました。同図表のとおり、走行距離当たりの事故件数が近年は増加傾向にあることが示されています。

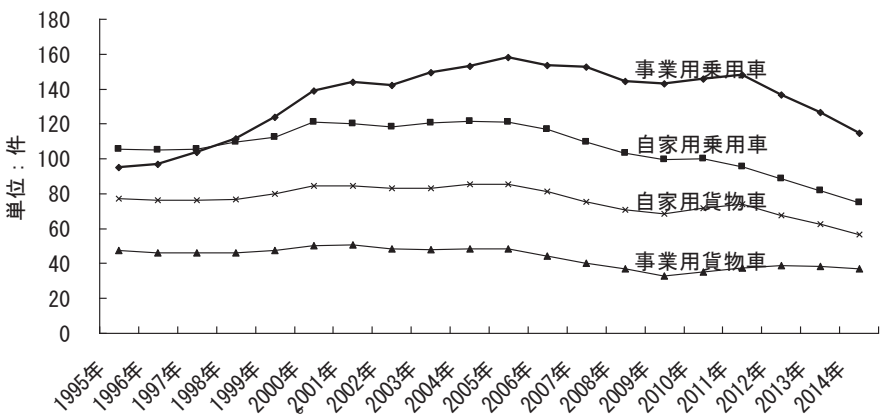
軽貨物は、車両の最低保有台数が5台必要な一般貨物自動車運送事業と異なり、車両1台から事業を開始できます。新規参入が容易なのです。運送事業者数は、2010年代前半には15万件台で推移・微減していましたが、2015年3月末日の15万4299件を「底」にして再び増加を始め、2021年3月末日で19万7788件までに急増しています(車両台数は、同期間で24万9301台から31万9854

図表2-9 事業用自動車による第1当事者別交通事故件数の推移

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	単位: 件 09-11年 と19-21 年の比 較
乗 用	バス	2,987	2,724	2,455	2,294	2,025	1,819	1,646	1,447	1,391	1,360	1,204	849	813	35.1
	マイクロ	152	158	150	133	139	153	126	109	101	94	65	53	47	35.9
	普通乗用	23,111	22,460	21,235	19,263	17,719	16,042	14,843	13,460	13,129	11,907	10,975	7,434	7,113	38.2
	軽乗用	297	275	382	118	80	71	59	66	48	61	34	35	23	9.6
	乗用計	26,547	25,617	24,222	21,808	19,963	18,085	16,674	15,082	14,669	13,422	12,278	8,371	7,996	37.5
貨 物	大型貨物	7,625	8,003	7,993	7,586	7,125	6,985	6,260	5,709	5,663	5,406	4,753	3,970	4,103	54.3
	中型・準中・普通貨物	13,056	13,046	12,575	11,888	11,366	10,816	9,896	8,891	8,554	8,022	6,876	5,479	5,312	45.7
	軽貨物	4,316	4,403	4,297	4,065	3,971	3,763	3,669	3,654	3,769	3,968	3,977	4,051	4,616	97.1
	貨物計	24,997	25,452	24,865	23,539	22,462	21,564	19,825	18,254	17,986	17,396	15,606	13,500	14,031	57.3
合計		51,544	51,069	49,087	45,347	42,425	39,649	36,499	33,336	32,655	30,818	27,884	21,871	22,027	47.3

注1：各年12月末の数値。
 注2：図表右端の比較とは、2009年～11年の平均値を100とした際の、2019年～21年の平均値の値。
 出所：警察庁「交通事故の発生状況（表3-8 第1当事者別交通事故件数の推移）」より作成。

図表2-10 車種(第1当事者)別自動車1億走行キロ当たり交通事故件数の推移



注1：算出に用いられた自動車走行キロは、各年度の国土交通省統計資料「自動車輸送統計年報」による。
 注2：「平成26年（2014年）中の交通事故の発生状況」まで掲載。
 出所：警察庁交通局「交通事故の発生状況」各年版より作成。

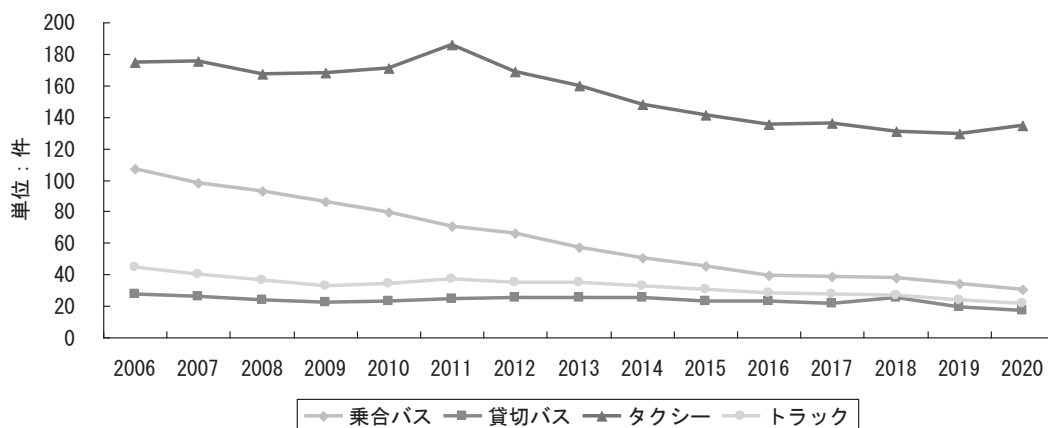
台まで増加)。背景には、インターネット通販による宅配便の利用拡大があります。コロナ下でも、巣ごもり需要で宅配便の利用は拡大しました。そのような中での軽貨物の走行距離当たりの事故件数の増加をどうみるのか。軽貨物運転者の働き方などとあわせて、検証する必要があるかと思います⁴。

(2) 運転者の健康起因による「重大事故」

国土交通省では、重大事故を集計しています。

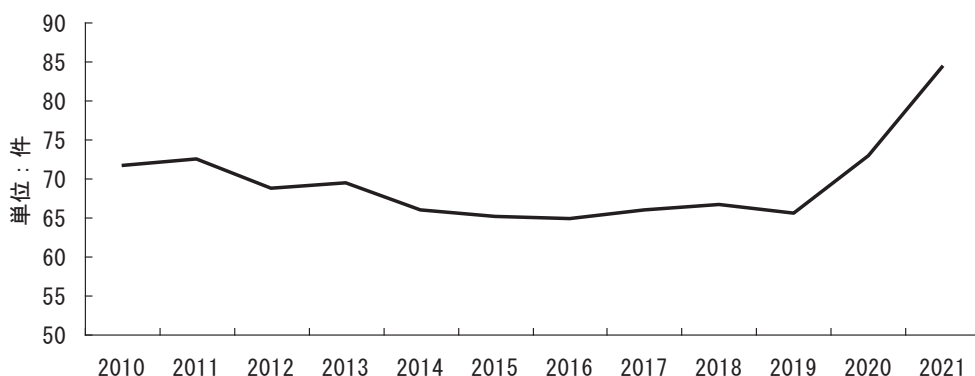
自動車事故報告規則に基づき自動車運送事業者から報告された事故の統計で、ここでいう「重大事故」とは、事故報告規則第2条に規定する事故をいいます。具体的には、(1)自動車が転覆し、転落し、火災を起こし、又は鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの、(2)10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの、などなどが列挙されている中で、ここで取り上げるのは、(9)運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの(運転者の健

図表2-11 業態別に見た事業用自動車による走行距離1億キロ当たりの交通事故件数の推移



資料：警察庁「交通統計」、交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」、国土交通省「自動車輸送統計調査」より。
出所：国土交通省「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書」〔第1分冊〕事業用自動車の交通事故統計〕各年版より作成。

図表2-12 事業用軽貨物運転者による走行距離1億キロ当たりの交通事故件数の推移



注：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：警察庁「交通事故の発生状況」、国土交通省「自動車燃料消費量調査」より作成。

4 『週刊東洋経済』2022年5月21号の特集「崖っぶちの物流」に掲載されている諸論文を参照。有料ですが、インターネット上でも読むことができます。 <https://toyokeizai.net/articles/-/591395>

健康状態に起因する事故)です。

図表2-13のとおり、2020年のそれは286件発生。乗合バスとトラックで多く発生しています(接触、衝突を伴うものに限れば、トラックが多い)。

原因となった疾病は、全業態を合計すると、心臓疾患が47件、脳疾患が37件、呼吸器系疾患が27件と上位を占めます。前二者はトラックで多く29件、22件です。いわゆる過労死(脳・心臓疾患)の労災補償状況データと符号します。乗合バスでは、呼吸器系疾患20件、消化器系疾患13件、熱中症11件などが多いです。

推移をみてみます(図表2-14)。現在の集計方法になった2002年からのデータですが、件数が拡大しています。2014年のバス事故件数の急増は、特定の一事業者の報告が急増したことによる、と聞いていましたが、その後も全体として、増加傾向にありました。2019年、20年は連続で減少をしました。

但し、20年はコロナで各モードの走行距離が減少していますから、そのことが影響している可能性を考慮する必要があります。今後どのように推移していくか。全産業労働者に比べて自動車運転労働者は平均年齢が高い(「賃構」)によれば、タクシー運転者は平

均年齢が60歳に達するなど突出して高い)ことも、今後の懸念材料の一つです。

3. 労働規制の不十分な強化——労政審での「改善基準告示」の見直し

拙稿(注釈1)に書いたとおり、自動車運転労働者の働き方を改善する議論が政府内で行われていたのですが、残念ながら、不十分な改善に終わってしまいました。

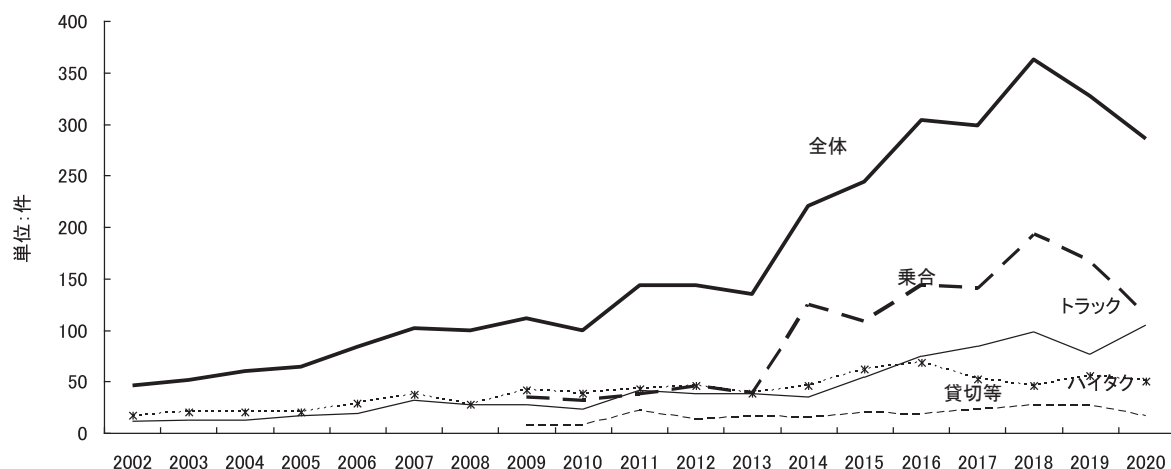
要点のみ触れておきます。すなわち、2018年6月に制定された働き方改革関連法によって、日本ではそれまで、労使協定さえ結べば野放図な時間外労働をさせることが可能だったのに対して罰則付の上限規制が設けられたこと、しかしその上限規制の水準が著しく低かったこと、にもかかわらず、その規制の適用から外された一つが彼ら自動車運転労働者でありました。その後、厚生労働省

図表2-13 業態別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況

	事故件数 (件)	うち、接触、 衝突等を伴う ものの件数	死者数 (人)	重傷者数 (人)
バス	乗合	115	5	3
	貸切	14	3	1
	特定	2	0	1
ハイタク	50	20	13	15
トラック	105	42	31	16
合計	286	70	48	33

出所：国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報 2020 年」2022 年 3 月

図表2-14 業態別の運転者の健康状態に起因する事案等の発生状況の推移



出所：国交省自動車交通局「自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書〔第2分冊〕自動車運送事業用自動車事故統計年報」より作成。

「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)」で、「改善基準告示」の見直しに係る作業などが行われています。

冒頭でも紹介したとおり、自動車運転労働者の労働条件の向上を図ることが目的に掲げられながらも「改善基準告示」の規制水準は非常に低いという問題がありました。その象徴が例えば、勤務と勤務の間の時間である「休息期間」が8時間以上確保されていれば問題はない、というものでした。通勤に要する時間もこの「休息期間」に含まれます。

皆さんも、ご自身の生活で考えていただきたいのですが、例えば23時に仕事を終えて帰路についたとして、翌朝7時には出社させられることが、いかに心身にとってきついか。先にみた普段私たちが利用するバス運転者たちの声をリアルに想像して欲しいのです。

あるいは、トラック等の拘束時間は1か月293時間まで、バス等の拘束時間は4週平均で1週間当たり65時間まで、それぞれ可能とされており、しかも、労使協定があるときは、という特例で、時間の延長がさらに可能になっています。例えば、トラック等では、年3516時間を超えない範囲で1か月320時間まで、というように。拘束時間と労働時間とは異なるとはいえ、過労死が容認されているのではないかと、言わざるを得ません(さらに言えば、一部の大企業を除けば、労使協定の締結が果たして適切に行われているか疑問です)。

労政審では、こうした改善基準告示の水準がどこまで見直されるかが焦点で、とくに争点になったのが休息期間でした。EUでは原則11時間が設定されているのに対して日本では、勤務間インターバルの設定は努力義務にとどまります。結果、実際に導入している企業は2020年1月時点で5%に満たず、導入を予定・検討している、まで含めても約2割にとどまります。

そのような中で今回の審議では、当初11時間への改善案が事務局から出されたのに対して、使用者側委員からの強い反対で9時間案が出され、まずはバス、タクシーでは9時間の改善にとどめられることが決定しました(トラックは、本稿脱稿時点では未決着)。

議事録は公開されていますから、使用者側委員がどのようなことを主張していたのか、労政審に提出された労働者調査の結果はどう活用されたのか(されなかったのか)、なぜ11時間に踏み切ることができなかったなどはきちんと分析される必要があります。この点は研究上の課題です。

4. まとめに代えて

自動車運転労働者が直面している問題を駆け足でみてきました。現状を改善する上で求められていることを簡潔に述べたいと思います。

第一に、やはり自動車運転労働者の働き方の改善(労働規制の強化)が必要です。罰則付の時間外労働の上限規制が2024年度には導入されますが、一般労働者とは異なる長い水準が適用されます。ILOとWHOの研究によれば、週55時間を超える労働が健康(虚血性心疾患、脳卒中)へのリスクとされています(ILO 駐日事務所「長時間労働が心臓病と脳卒中による死亡者を増加させる可能性をILOとWHOが指摘」2021年5月17日)。週55時間超の労働は、月の時間外労働の65時間に相当します。時間外労働の上限規制をもっと短くする必要があるでしょうし、今回は9時間への改善にとどまった休息期間(勤務間インターバル規制)も長くすることが必要です。それは、自動車運転労働者の労働規制だけでなく、日本の労働者の労働規制の強化と連動させながら進められるべき課題であると思います。理念法とはいえ、2014年に制定された過労死等防止対策推進法も活用されるべきでしょう。

なお、歩合制のウェイトが大きいために時間外労働を短くすると賃金収入が減少してしまうことを考えると、最低賃金の大幅な引き上げ(運転労働者の産業別最賃の設定も含む)や、非正規雇用者・再雇用運転者が強いられる賃金格差の是正など、賃金規制の強化も必要です。

第二に、省労働力化を進めることです。第一にあげた労働規制の強化は、運転者一人当たりにも容認される労働量を減らすことになるため、現在の輸送需要を前提とするなら、より多くの労働者を必要とすることになります。現在でさえ運転者不足が予想されている中で、この道を選択することは容易ではありません。労働力が無

尽蔵に存在することを前提とした輸送のあり方が厳しく見直される必要があります。

トラックを例に言えば、運送業者にその負担をしわ寄せさせる非効率な荷待ち時間の削減、過剰なジャストインタイム輸送の解消、パレットを活用した輸送の効率化、長距離運行を回避した「中継輸送」の導入や「共同配送」、再配達の見直し、荷主との間の不公正な取引慣行の見直し、荷主による協力が欠かせません。そして、便利な生活を手放すことは容易ではなくとも、まずは、労働力の無駄な使われ方を改めるといふ点になれば、広く消費者の賛同も得られるのではないのでしょうか。

なお、自動車から鉄道利用への転換というモータリシフトも、取り組まなければならぬ大きな課題でしょう。

商品のその安さは誰かの犠牲で成り立っていないか、という視点は、規制緩和問題で警鐘を鳴らしていた内橋克人氏（2021年逝去）のいう、「自覚的消費者」という考え方と重なり合います。その思いを具体的な法制度などに落とし込んでいくことが必要です。

自動車運転労働者を被害者にも加害者にもさせない取り組みが当会に期待されています。微力ながら私も研究で貢献ができたと思います。

参考文献

- ・上畑鉄之丞（1993）『過労死の研究』日本プランニングセンター
- ・加藤久道（2020）『交通事故は本当に減っているのか？——「20年間で半減した」成果の真相』花伝社
- ・上岡直見（2022）『自動車の社会的費用・再考』緑風出版
- ・刈屋大輔（2020）『ルポトラックドライバー』朝日新聞出版
- ・交通運輸政策研究会（2013）『安全な貸切バス・高速バスを求めて——交運研の提言』交通運輸政策研究会
- ・——（2016）『交通政策の提言2016——人口減・災害多発時代の日本の交通』交通運輸

政策研究会

- ・——（2022）『交通政策の提言2022——コロナ危機を乗り越え、持続可能な社会を実現するために』交通運輸政策研究会
- ・国土交通省（2021）『令和3年版 交通政策白書2021』勝美印刷株式会社
- ・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くえ』岩波書店
- ・橋本愛喜（2020）『トラックドライバーにも言わせて』新潮社

（北海道札幌市在住）

過去の会報に掲載された川村雅則さんの論文です。

- ・25号：運輸労働者のいのちと健康をまもるための調査・研究活動を通じて
- ・38号：不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態
- ・39号：規制緩和とトラック運送業
- ・41号：不況と規制緩和のもとでのタクシー運転手の実態（Ⅱ）
- ・42号：バス運転手の実態—勤務と睡眠に焦点を当てて—
- ・43号：軽貨物自営業者の就業と生活
- ・44号：職業運転手の労働をめぐる問題
- ・46号：規制緩和と貸切バス業界（上）
- ・47号：規制緩和と貸切バス業界（中）
- ・48号：規制緩和と貸切バス業界（下）
- ・49号：規制緩和とトラック運送業（Ⅱ）
- ・50号：ツアーバスの安全を考える
- ・51号：貧困という問題をめぐって
- ・53号：タクシー産業の確かな再生を
- ・54号：規制緩和とトラック運送業（Ⅲ）
- ・55号：規制緩和とトラック運送業（Ⅳ）
- ・58号：交通・移動をめぐる問題—夕張での地域調査結果から
- ・60号：非正規バス労働者の実態—非正規労働者調査から
- ・68号：関越道ツアーバス事故をうけて
- ・70号：乗合バス運転者の労働—勤務中に亡くなったある運転者の働き方から
- ・72号：高速ツアーバス・貸切バス問題、再考
- ・83号：貸切バス事業の規制緩和と運転労働をめぐる問題—軽井沢スキーツアーバス事故をうけて
- ・101号別刷：現下の自動車運転労働をめぐる問題
- ・107号：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