

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

トラック運転者の労働時間規制が二〇二四年四月から強化さ

れることで物流に大きな影響が出るとされる、いわゆる「物流

二〇二四年」問題が間近に迫っています。自動車運転労働の調

査・研究に取り組んでいる川村雅則さん（北海学園大学教授）に

話を聞きました。

いるのですね。

もともとは、長距離トラック運転者の調査に取り組んだの

が研究の出発点です。本稿も、最近書いた川村（2023）をベ

ースに進めていきたいと思います。

——公務の非正規問題などを精力的に発信していますが、本誌

第三〇号で規制緩和と貸切バスの問題をお話しいただくなど、

川村さんは、自動車運送事業・運転労働の調査・研究もされて

川村雅則
北海学園大学教授

低賃金、長時間労働、過労死……

物流の9割を担うトラック業界に蔓延する労働問題

——なぜトラック運転者の調査を？

交通労働は労働負担が大きいことが特徴ですが、とくに自動車運転職の場合、ルール上を走行する鉄道と違って他の車両や歩行者も行き交う公道が職場です。制御不可能な要素が数多く存在します。しかも自動車という名称ですが、自動操縦では別になく、運転者の判断ミス、操作ミスが命取りです。精神的な負荷が非常に重い。ですから本来は、運転者の状態に十分な配慮が必要なのですが、後でみる労働規制の弱さもありまって、実際はそうなっていません。むしろ、深夜時間帯の輸送やジャストインタイム輸送が求められるなど、働き方も過酷です。

この問題は古くから指摘されていて、当時は川崎にあった労働科学研究所（現在は桜美林大学内）から、その名も『自動車運転労働』という大著が一九八〇年に出版されていました。日本産業衛生学会（運転労働安全委員会）からも「運転労働に

おける労働衛生施策に関する意見書」が一九七四年に出されるなど、自動車運転労働の安全衛生上の問題に警鐘が鳴らされていました。

長距離トラックの場合には、一度会社を出発すると数日間とは帰ってくるできません。私が最初に同乗したトラックも、四泊五日の行程で東京の築地の市場まで荷物を運んで、帰り荷を積んで戻ってくるというものでした。荷扱いは複数箇所、つまり、運転の途中途中で荷物を積んだり降ろしたり。水産加工品の入った重たい箱をコンテナ一杯に積み上げていく作業でした。休養・睡眠も、帰りのフェリーを除けば、運転室内でとられ、食事もコンビニ食や食堂でとるなど、仕事の過酷さだけでなく、生活（生活習慣）そのものが仕事に強く規定されているのが印象的でした。

川村雅則

北海学園大学教授

北海道生まれ。専門は労働経済。共著に、『キャリアに活かす雇用関係論』（世界思想社、2014年）、『生まれ、育つ基盤——子どもの貧困と家族・社会』（明石書店、2019年）、『最低賃金1500円がつくる仕事と暮らし——「雇用崩壊」を乗り越える』（大月書店、2018年）など。労働情報の発信・交流サイトである「北海道労働情報 NAVI」を運営。

訂正：上記のうち『キャリアに活かす雇用関係論』の発行年は2024年です。

トンベースで国内貨物輸送の九割をトラックが担っているわけですが、こうした「貨物輸送の自動車化」にはトラック運転者の低賃金・労働条件が重要な役割を果たしたという村尾（1988）の指摘のとおりでは、まさにないでしょう。

この問題で労働政策審議会の公益委員をつとめている首藤若菜さん（立教大学教授）やフリーライターの橋本愛喜さんの著作など、二〇二四年問題を前にトラック運転者の状態が様々に報告されていますが、基本的には状況は変わっていないと感じます。過労死のデータはその象徴ではないでしょうか。

図表1は過去五年分の脳・心臓疾患の労災補償状況データから作成したのですが、道路貨物運送業で働く労働者の割合は全産業の三〇程度に過ぎないのに、労災の申請件数では一六・〇%、支給決定件数では三〇・二%を占める最多業種（職種）です。また労災の支給決定率も、全産業に比べると非常に高い。もちろん労災認定が難しいケースはありますが、ただ、トラック運転者の場合には、労災認定の判断で主として使われる長時間労働の度合いが顕著であるから、他産業の労働者に比べて認定がしやすい、と以前に伺った弁護士の話

葉が記憶に残っています。

「労働力濫用型」のトラック業界で働き方改革は十分か？

—— そのようなトラック業界でも働き方改革が進められています。改定労働基準法に基づく時間外労働の規制、そして、それにあわせて「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七号、通称「改善基準告示」）の見直しが行われました。どう評価されていますか。

少し整理して述べたいのですが、そもそも二〇二四年問題で懸念されているのは、トラック運転者に対する労働時間規制の強化によって、輸送能力が必要に追いつかなくなり、経済・社会に混乱がもたらされることです。

しかしながらまず問われるべきは、トラック運転者の過重労働が放置されてきたことです。それは単に運転時間が長時間に及ぶということだけでなく、隙間なく荷物を積むために一つ一つの荷物を手で積ませたり、荷扱い作業で平気で何時間も待たせたり、契約にない付帯業務に従事させたりとい

うことが日常的に行われてきました。政府・国土交通省のこの間の調査でもその片鱗が明らかにされています。労働力（働き手）はいくらでもいるのだと言わんばかりの「労働

**図表 1 道路貨物運送業における脳・心臓疾患の
労災補償状況（2018 年度～ 2022 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	4153	664	16.0%
支給決定件数	1014	305	30.1 %
支給決定率	24.4%	45.9 %	—

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」より作成。

力濫用型」の輸送であったといえるのではないのでしょうか。
二〇二四年問題はそういう輸送のあり方、運転者の働き方に
に猛省を迫るものとしてとらえる必要があると思います。荷
主は対価を支払う必要があります。

その上で、一連の働き方改革は、運転者の健康や生活を守
る上で十分でしょうか。

さかのぼって考えてみると、労使で協定（通称、三六協定）
を結びさえすれば時間外労働が青天井で可能になってしまふ
という労働時間規制の脆弱さの克服が日本では求められてい
ました。しかし、二〇一八年の働き方改革関連法で導入され
た時間外労働の罰則付上限規制は、その水準が過労死認定基
準と同水準にとどまったことに加えて、そのような規制水準
さえも適用を猶予された業種・業務を残したことで批判を受
けました。その一つが自動車運転業務でした。トラック運転
者の働き方改革・過労死防止よりも経済活動への影響回避が
優先されたといえるでしょう。ですから、さきほど述べたと
おり、二〇二四年「問題」とは、五年の適用猶予期間の、よ
うやくの終了を意味するわけです。

では、運転者にも人並みの規制が与えられることになった

のか、といえはそうではありません。上限規制の一般則への移行はなお検討課題にとどまっております。年間の時間外労働の上限は、一般則の七二〇時間に対して、トラックでは年九六〇時間です。時間外労働と休日労働の合計についても、月一〇〇時間未満、二、六か月平均八〇時間以内とする規制は適用されません。

——厚生労働省内に設置された労働政策審議会（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」の見直し作業も行われました。こちらはどうか。

たしかに改正はされているとはいえ、結論的に言えば、十分と言わざるを得ません。こちらの資料1は「改善基準告示」の改正を伝えるポスターですが、さわやかなトーンに対して、書かれている改正内容はなかなかに厳しいものがあります。

例えば、拘束時間。年間の拘束時間数の原則は三三〇〇時間以内で、条件を満たせば、労使協定で三四〇〇時間までさらに延長が可能です。一か月の拘束時間も、原則は二八四時

令和6年4月～適用

労働時間の短縮へ
むかひついで

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(旧基準) 3,516時間	改正前(旧基準) 原則: 293時間 最大: 320時間	改正前(旧基準) 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

自動車運転者の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省 国土交通省

※詳しい情報や相談窓口はこちら
【厚生労働省 改善基準告示】

詳しくは
こちらへ

資料1 改善基準告示の改正を伝えるポスター

間以内で、同じく、条件を満たせば三一〇時間までさらに延長が可能です（年六か月まで）。

加えて、労働組合側が一一時間以上を求めている休息期間（いわゆる勤務間インターバル制度）。現行制度下の八時間以上という水準は改正されたとはいえ、九時間を下回らないこと、という水準にとどまりました。一一時間以上の休息期間を与えることは努力義務です。

重大事故の背景に過酷な労働実態の存在があらかになった際に、こういう働き方は問題ではないのか、と取材で聞

かれます。でも、法規制的には必ずしも問題ではないケースも多い。「改善基準告示」は「自動車運転者の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とする」とされているものの、現状を追認するような水準であって、今回の改正も、十分とは言えないものでした。

さらに補足をすれば、このような水準さえ守られない状況が広くみられます。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、例えば、二〇二二年の結果（二〇二三年七月三一日公表）では、トラックの監督実施事業場数が三〇七九件に対して、「改善基準告示」に違反した事業場数が一七九〇件（五八・％）です。主な違反事項として、最大拘束時間一三一七件、総拘束時間一〇一三件、そして休息期間九七七件などがあげられています（ほかに、連続運転時間や最大運転時間も）。

時間外労働の上限規制が二〇二四年度から年九六〇時間になると先ほど述べましたが、全日本トラック協会（以下、全ト協）の調査（「第五回働き方改革モニタリング調査」二〇二三年三月発表）によれば、時間外労働時間（法定休日労働を含まない）

が年九六〇時間を超えるドライバーがいるという回答は、全回答事業者の二九・一％を占めている——このような状況なのです。

なお、こうした過酷な労働にも関わらず賃金水準は低いことにも言及しておきます。図表2は、厚生労働省の「賃金構造基本統計調査（以下、賃構）」で作成した試算ですが、一九八〇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、九〇年代以降拡大して現在に至ります。しかも、トラックの場合には長時間労働の結果で得た収入であること、つまり時間当たりの賃金格差も考慮する必要があります。「賃構」は事業者による回答であって実態よりも短い時間数が示されていることや、長距離トラックの場合、「拘束時間」が長いことも考慮すると、格差はさらに大きくなるでしょう。

こうした賃金問題（時間当たりの賃金水準の改善）も視野に入れて働き方改革＝労働時間の短縮を進める必要があります。

規制緩和とトラック運転者の状態

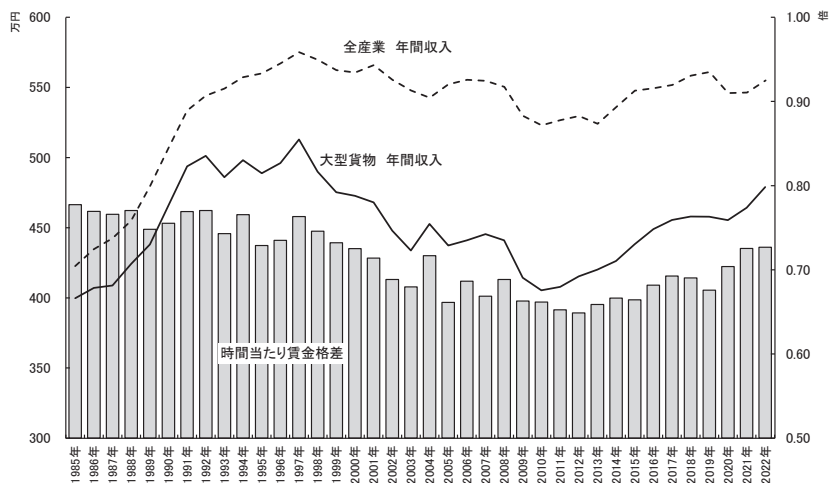
——こうした過酷な働き方は政策的に生み出されたものではないか、と規制緩和と政策を川村さんは批判されています。

規制緩和と政策はトラックだけではなく、バスやタクシーなど自動車運送事業全体で、もっと言えば、聖域を設けられることなくあらゆる業界・領域で推進されてきました。

自動車運送事業での規制緩和は、増車や新規参入などの需給調整規制と運賃・料金など価格の規制がその主たる内容ですが、トラックでは、一九九〇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）の施行が皮切りとなります。安全上の問題の発生が懸念されましたが、「経済的規制は原則自由、社会的規制は必要最小限」というスローガンの下で規制緩和は強力に展開をされました（資料2）。

免許制から許可制へと参入障壁が下げられたことで、運送事業者の参入が相次ぎました（図表3）。当時およそ四万事業者だったのが、六万を超えて推移しています。しかも、最終的な参入要件が最低保有車両台数五台以上となったことから

図表2 全産業、大型貨物の年間収入（試算）の推移及び時間当たり賃金格差の推移



注1 いずれも男性労働者。大型貨物は、営業用大型貨物自動車運転者。

注2 時間当たり賃金格差は、年間収入と年間労働時間（ともに試算）に基づき算出。

出所 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成。

も、経営基盤の脆弱な小零細規模の事業者のウェイトがさらに増すことになりました。それは、荷主との間の運賃交渉力の低下を意味しました。

歯止めとなるかのような幻想をふりまかれた社会的規制についても、もともと、日本ではその水準は低く、しかも、いったん市場に参入させた後に問題行為・事業者を退出させることは困難です。そのような法制度のつくりにもそもそもなっていない。そのことは、トラックや貸切バスの重大事故とその後の方の行政の対応からもお分かりになるかと思ひます。

以上のように、運賃交渉力が運送業者から奪われ、過剰なまでのジャストインタイム輸送や無償労働ににじざるを得ない状況、あるいは、法に違反してでも仕事を獲得しようとする運送業者が発生している今日の状況は、政策的に作られてきたとは言えないでしょうか。

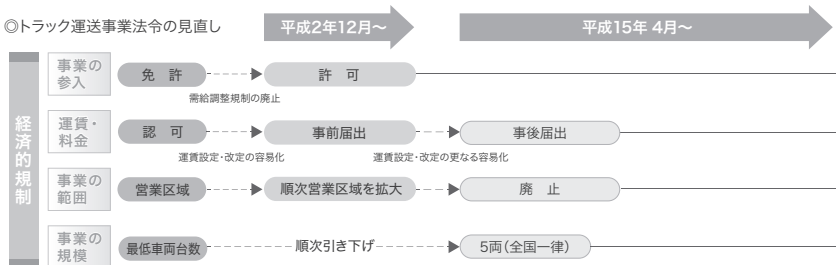
今回、一九九七年に全ト協から発行された『物流二法制定の記録』をあらためて読んでみました。「規制緩和と絶対反対」決議をあげるなど、規制緩和に強く反対の姿勢を示していた全ト協でしたが、経済同友会、経団連など経済団体から規制緩和の提言が出されるなどしていく中で、徐々に現実的な対

応を迫られていくようすが描かれています。自動車運送事業の中でもトラックの規制緩和が早かった背景には、貨物輸送コストに対する強い削減志向が経済界の中にあつたのではないでしようか。トラック業界の今後の改善の可能性を考える上でも、このあたりのことはあらためてきちんと調べておきたいと思ひます。

ちなみに、規制緩和を政府はどう評価してきたか。例えば、二〇〇七年に発表された「規制改革の経済効果——利用

資料2 トラックの経済的規制緩和の内容

◎トラック運送事業法令の見直し



出所 全ト協「日本のトラック輸送産業2023」p.12より転載。

者メリットの分析（改訂試算）によれば、トラック運送業で三兆四三〇八億円の政策効果があったと試算しています。価格の低下分と需要の増加分で試算されたものですが、規制緩和と政策に対するこうした政府の評価は、今でも堅持されているのか、それとも変わったのか——今後をうらなう上で明らかにされる必要があると思います。規制緩和と政策が展開されてきた結果でもある物流業界の現状をみても、自由競争一辺倒で経済活動が効率化されるとはとても言えない、むしろ、積極的な政府の介入を進めるべきと私は思います。

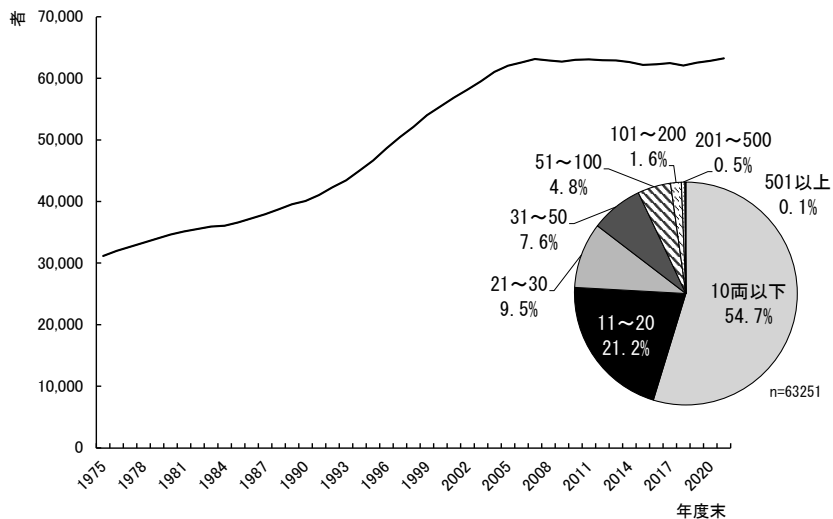
必要な対策と労働組合への期待

——二〇二四年問題への対応など、今後、どのような対策が必要でしょうか。

労働規制を強化し、生産・輸送システムの在り方を段階的に見直していくことが必要だと考えています。

まず後者について、二〇二四年問題を前に政府が矢継ぎ早にさまざまな取り組みを発表しています。今年の六月に発表

図表3 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。

された「物流革新に向けた政策パッケージ」(「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議決定」)には、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」と具体的な施策が整理されています(資料3)。

本来支払うべきものを支払わずに運送事業者・運転者任せにしてきたコストを荷主側が支払うことや、物流の効率化の実現が必要です。パレットやコンテナの規格統一化などの「物流の標準化」や、中継輸送の導入、輸配送の共同化などは物流の効率化、運転者の負担軽減にもつながるでしょう。

一方で、物流の効率化策の中で、高速道路の速度制限の引き上げが提案されている点は懸念されます。また、国土交通省におけるトラックGメンの創設など新規性に注目が集まっていますが、公正取引の実現の必要性は他業種でも言われているものの、その実現は容易ではありません。職員体制も不十分です。そもそもの、荷主・元請と運送業者との間の交渉力の格差や、荷主・元請の輸送コストへの削減志向の強さをふまえても、これらの政策・施策の実現を楽観はできません。審議会でも、荷主・元請側の理解が問題解決に不可欠であることが強調されていました。

資料3 「物流革新に向けた政策パッケージ」にみる具体的な施策

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① 荷主・物流事業者間における物流負担の軽減(荷待ち、荷役時間の削減等)に向けた規制の措置等の導入⁽⁶⁾
- ② 納品期限(3分の1ルール、短いリードタイム)、物流コスト込み取引価格等の見直し
- ③ 物流産業における多量下請構造の是正に向けた規制の措置等の導入⁽⁶⁾
- ④ 荷主・元請の監視の強化に、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化(トラックGメン(仮称))
- ⑤ 物流の担い手の資金水準向上等に向けた適正運賃収受・価格転嫁円滑化等の取組み⁽⁶⁾
- ⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある設備投資の促進(バス予約システム、フォーグット導入、自動化・機械化等)
- ② 「物流GX」の推進(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶、物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「物流DX」の推進(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾Aターミナル、サイバポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「物流標準化」の推進(パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等での物流拠点(中継輸送含む)に係る機能強化、土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック速度規制(80km/h)の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい高速道路料金の実現
- ⑧ 特殊車両通行制度に関する見直し・利便性向上
- ⑨ ダブル連結トラックの導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し
- ⑪ 地域物流等における共同輸配送の促進⁽⁶⁾
- ⑫ 軽トラック事業の適正運賃や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化⁽⁶⁾
- ⑬ 女性や若者等の多様な人材の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の経営者層の意識改革・行動変容を促す規制の措置等の導入⁽⁶⁾
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を評価・公表する仕組みの創設
- ③ 消費者の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ 再配達削減に向けた取組み(再配達率「半減」に向けた対策含む)
- ⑤ 物流に係る広報の推進

出所 我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議「物流革新に向けた政策パッケージ」より。

いずれにせよ、時間外労働の上限規制について、今回の規制強化レベルでも、これだけの貨物輸送の混乱が懸念されているわけです。労働規制の今後のさらなる強化の必要性をふまえても、輸送の省労働力化をいっそう進める必要があります。

す。

——そのような中で労働組合にはどのようなことが期待されるでしょうか。

トラック運送業界は、小零細規模の事業者が群生している状況にあります。事業者間の競争に労働組合として歯止めをかけることは容易ではありません。

そのことを踏まえつつも、労働組合による労働規制の強化が、輸送秩序を確立する上で不可欠です。

古くはダンプ・一台持ちの組織化や、近年では、軽貨物の組織化という労働組合の実践がみられます。労働者保護、集団的労使関係の確保という観点から労働者性が争われてきた領域です。そこでの経験やノウハウが活かされることを期待しています。

また、事業者との共同も、一面共闘・一面闘争というスローガンの下で実践されてきました。運賃が買いたたかれる状況を防ぐために、運賃の適正化と賃金の適正化を結びつける実践です。

公正取引に関する青年経営者たちとの学習会でこのようなことがありました。荷主側からの運賃削減圧力に抗するため、に事業者同士で運賃を横並びにしたい、という要望に対して、それはカルテルにあたるので無理だと講師に一蹴された際に、では我々運送事業者はどこまでも運賃引き下げに応じなければならぬのか、と憤慨されたのです。労働組合による下からの賃金・労働条件規制を介した運賃規制という道が運送事業者に共有される必要があること、運送事業者と労働組合との共同の可能性があることを痛感しました。

二〇一八年には貨物自動車運送法が改正され、「標準的な運賃」の告示制度が二〇二〇年四月から導入されました。時的限的措置で、期限は二〇二四年三月末とされていましたが、当分の間延長となりました。こうした経済的規制の強化が必要なほどに運送業界の価格破壊が進んだことの裏返しとも言えるでしょう。このような政策動向と賃金の底上げを結びつけていくことが必要です。

底上げには特定最賃の活用も考えられますが、現在は高知県（金額は九一〇円）で設定されているのみのようで、研究が必要です。なお、同一企業内ではありますが、旧・労働契約

法第二〇条を活用した、非正規雇用者や退職再雇用者の賃金の格差は正に向けた取り組みも、この間みられました。こうした均等待遇規制を企業の外にも広げていけたら、下請業者・運転者を安価に活用しようとする重層的な下請構造の是正にも寄与するのではないだろうか。

あるいは、例えば、荷主・元請側の労働組合と連携した規制は難しいでしょうか。荷主・元請側の責任がクローズアップされていますが、もしそこに労働組合があるならば、何らかの規制ができないものかと思っています。

このことは、規制の性格などは異なりますが、自治体が発注する工事やサービスの契約（公契約）の適正化・公契約条例の制定に取り組む中でも思うことです。発注者である自治体側の労働組合が協力して、発注条件を適正化したり、受注先の労働者の組織化を支援する、という手法です。

貨物輸送の自動車化の進展に運転者の低賃金・労働条件が不可欠であったことを逆転させて、法律と労働組合によって、賃金・労働条件規制を岩盤化させていくことが必要だと思えます。

川村雅則 (2022) 「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』 第109号 (2022年9月号) 17―26頁

川村雅則 (2023) 「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)

11―16頁

交通運輸政策研究会 (2022) 『交通政策の提言2022』 交通運輸政策研究会、2022年2月発行

持続可能な物流の実現に向けた検討会 (2023) 「持続可能な物流の実現に向けた検討会最終取りまとめ」 2023年8月

首藤若菜 (2022) 『物流危機は終わらない』 岩波書店

野沢浩・小木和孝編 (2020) 『労働科学叢書55』 自動車運転労働』 財団法人労働科学研究所

人労働科学研究所

橋本愛喜 (2020) 『トラックドライバーにも言わせて』 新潮社

村尾賢 (1982) 『貨物輸送の自動車化』 白桃書房

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