

# 現下の自動車運転労働をめぐる問題

川村雅則

自動車運転労働や自動車運送業をめぐる問題について、当会の会報誌にこれまで投稿してきた。今気がかりなことをまとめた。

## 1. 新型コロナウイルス感染症と自動車運送業

新型コロナウイルス感染症の影響で雇用や暮らしが脅かされている。完全失業者・失業率の大幅な増加には至っていないものの、休業者の激増が注目を集めた。2020年4月の数値でじつに597万人である。経済の再生に時間を要すればここから失業者に転化する者が出てくることは想像に難くない<sup>1</sup>。

ここでは、ヒトの移動の制約・自粛で影響を被った道路旅客運送業に焦点をあてる。全産業では減少が始まった5月でも休業者の増加がみられ、その数は9万人にまでふくれあがった。就業者49万人に対して休業者9万人であるから、その割合は2割弱(18.4%)にも及んだことになる。7月31日に発表された2020年6月の値では、4万にまで急減したものの、就業者数そのものが43万人にまで減っている(前月比▲6万人、前年同月比▲3万人)。つまり失職が示唆される。

厚生労働省の独自の調べ(都道府県労働局や公共職業安定所に寄せられた相談・報告等を基に把握された「新型コロナウイルス感染症に起因す

る雇用への影響に関する情報」)でも、最新の数値である7月22日現在集計分で解雇等見込み労働者数をみると、全体約4万人(39,059人)のうち、宿泊業や製造業(各6,534人)などに続いて、道路旅客運送業が2722人で上位につけている。

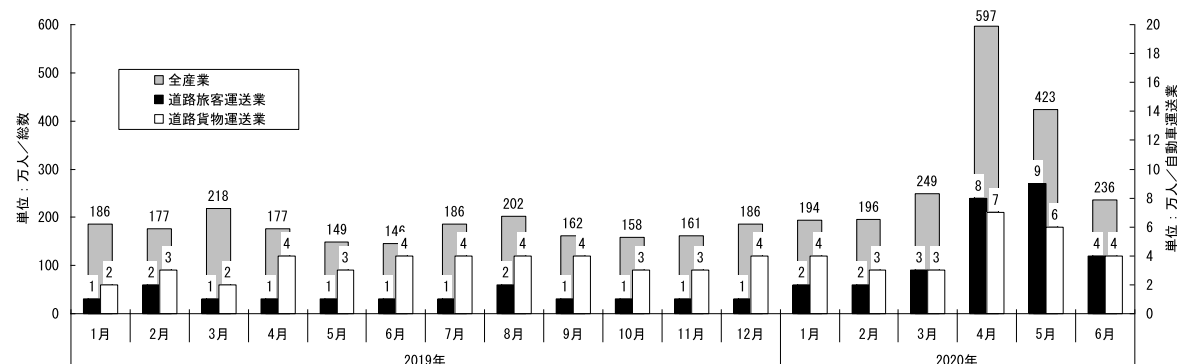
今後はどうなるか。緊急事態宣言は解除されたとはいえ感染者数がおお拡大中であることを考えると、甚大な損害をうけた観光業の再生には時間を要するだろう。またテレワークが進むことを踏まえると、通勤時のバス・タクシーの利用もかつての水準までには再生しないことが予測される。さらなる雇用の悪化が懸念される(なお、国土交通省が毎月発表している「新型コロナウイルス感染症による関係業界への影響」でも自動車運送業などの売上げや輸送状況などが取り上げられているので参照されたい)。

## 2. 働き方改革、長時間労働と自動車運送業<sup>2</sup>

コロナ禍で雇用に注目が集まっているが、今年(2020年)の4月から、時間外労働の上限規制が中小企業にも適用された(大企業は2019年4月から施行)。2018年6月に制定された働き方改革関連法の柱の一つである、長時間労働の是正を目的としたものである。

労働時間規制の緩和(高度プロフェッショナル

図表1 全産業総数及び自動車運送業における休業者数の推移(2019年1月以降)



出所：総務省「労働力調査(基本集計、第Ⅱ-3表)」より作成。

制度の導入、法案審議で削除された裁量労働制の拡大)策も抱き合わせになっていた点に対する批判はここでは割愛するが、時間外労働の上限規制の設置という規制強化策についても、手放しで容認できるものではなかった。

第一には水準の問題である。例外として認められた水準は相変わらずの長時間であって、具体的には、いわゆる過労死の労災認定で使われている基準である月80時間の時間外・休日労働を12か月連続で可能な水準(時間外労働と休日労働を足し合わせて年間

960時間)だったからである。この水準を法で認めることが労災認定行政にマイナスの影響をもたらすのではないかと懸念された。そして第二が、こうした基準さえ適用が猶予された事業・業務が残されたことである。その一つが、過労死の多く発生する自動車運転業務であった。以下ではワースト職種であるトラック運転者に注目する。

図表2は、厚生労働省の発表資料(「過労死等の労災補償状況」)から作成した、脳・心臓疾患の労災補償に関する累積値(2010~19年度)である。c. 支給決定割合は、支給決定件数(当該年度以前に請求があったものを含む)を請求件数で除して算出したもので、認定率(業務上か業務外かの決定が行われた件数のうちの、前者が占める割合)とは異なるので注意されたい。

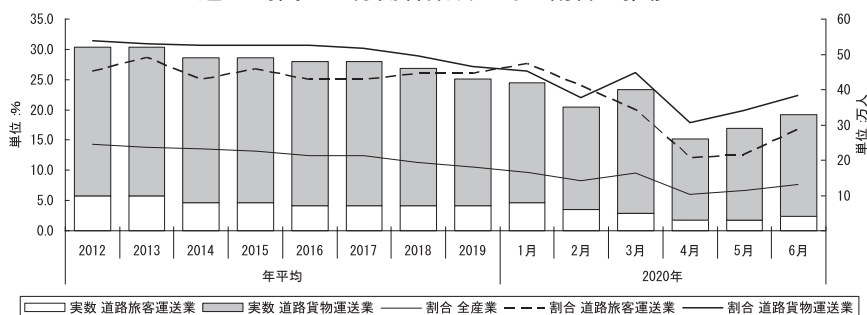
さて、同図表のとおり、トラック運転者には過労死が多い。当該産業の就業者数の規模を考

図表2 全産業及び自動車運送業・運転職における脳・心臓疾患の労災補償状況(2010~2019年度の累積値)

| 単位: 件, %    |          |       |
|-------------|----------|-------|
| a. 請求件数     | 全産業      | 8,362 |
|             | 道路貨物運送業  | 1,314 |
|             | 道路旅客運送業  | 355   |
|             | 自動車運転従事者 | 1,601 |
| b. うち支給決定件数 | 全産業      | 2,734 |
|             | 道路貨物運送業  | 774   |
|             | 道路旅客運送業  | 106   |
|             | 自動車運転従事者 | 828   |
| c. 支給決定割合   | 全産業      | 32.7  |
|             | 道路貨物運送業  | 58.9  |
|             | 道路旅客運送業  | 29.9  |
|             | 自動車運転従事者 | 51.7  |

出所: 厚生労働省「過労死等の労災補償状況」より作成。

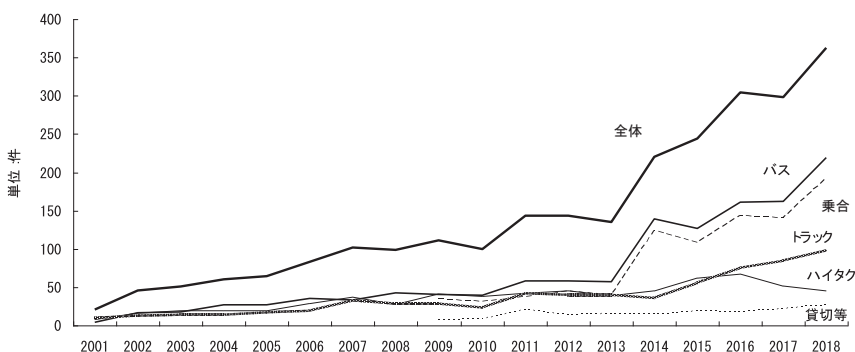
図表3 全産業及び自動車運送業における週60時間以上労働者数及びその割合の推移



注: 対象は15~64歳の男性雇用者。

出所: 図表1に同じ。

図表4 自動車運転者の健康状態に起因する事案発生状況の推移



出所: 国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報(各年版)」より作成。

えると、そのことは明らかである。背景には長時間労働(及び深夜労働、不規則労働)の問題がある。

図表3は、生産年齢人口にあたる15~64歳の男性雇用者に限定して、いわゆる過労死認定ラインに該当する週60時間以上労働者の規模(実

数、割合)などを、総務省「労働力調査」によって整理したものである。2019年までの値(年平均)では、減少傾向にあるとはいえ道路貨物運送業ではその値はなお3割弱に及んでいた。月別に示した2020年の数値をみると、とくに道路旅客運送業でその値は大きく減少したものの、貨物・旅客ともに徐々に「回復」しつつある。

懸念されるのは、図表4にまとめた、運転者の健康状態に起因する事案(事故等)が増加していることである。運転者の高齢化も背景にしてこの傾向は続くことが予想される。

トラックでは、小零細規模の事業者が多く、荷主や元請運送業者との間の運賃交渉力が乏しいために、労働条件の改善を独自に図ることは容易ではない。とくにトラックの長時間労働の改善のためには、荷待ち時間の解消など、荷主側の協力が不可欠である。ドライバー不足を背景にして、これまでも各種の施策(「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の設置(2015年度)、同協議会の下に「トラック運送業の適性運賃・料金検討会」を設置(2016年7月)、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の策定(2018年度))が政府によって講じられてきたが、働き方改革実行計画の策定をうけて、さらに、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が2017年6月に設置され、政府行動計画などが定められた<sup>3</sup>。

しかしながら、先述のとおり、時間外労働の上限規制の適用が除外された中で、果たしてこれらの施策がどれだけの成果をあげられるのかは予断を許さない。そのことは、労働条件の改善を目的に1989年に旧労働省によって策定された、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」告示が期待された成果を必ずしもあげてこなかった歴史にも学ぶ必要がある。

### 3.輸送分野で拡大する新たな事業形態

国際的にも、プラットフォーム型ビジネス、シェアリングエコノミーなどと呼ばれる事業形態が輸送分野で拡大している。事業者(プラットフォーム)による、登録ドライバーと旅客・貨物の輸送需要の効率的なマッチングは行われるものの、自動車運送業者がこれまで果たしてきた、運行管理などは行われない。雇用関係にはないためにドライバーは労働者保護から外れる。こうした新しい事業形態が運転者の雇用・労働条件や安全にどのような影響をもたらすのか、注視していきたい<sup>4</sup>。

#### 注)

1 総務省が毎月発表する「労働力調査」データを使って佐賀一道氏(金沢大学名誉教授)がコロナ禍での雇用動向を配信されている。NPO法人働き方ASU-NETのウェブサイト参照されたい。<https://hatarakikata.net/>

2 ウェブサイトで公開している拙稿「自動車運転労働者の労働条件と労働時間規制の現状」『労働法律旬報』第1924号(2018年11月下旬号)を参照されたい。

3 以上は、厚生労働省『令和元(2019)年過労死等防止対策白書』より。

4 このテーマについては、日本労働弁護団の発効する『季刊労働者の権利』のうち、第317号(2016年10月号)の「特集Ⅱ ライドシェア問題」や第331号(2019年7月号)の「特集2 雇用によらない働き方」に収録された諸論文のほか、脇田滋編著(2020)『ディスガイズド・エンプロイメント——名ばかり個人事業主』学習の友社などを参照。なお、雇用によらない(労働者保護から外れる)働き方自体は新しいものではない。筆者も、貨物輸送分野で働く軽貨物運送事業者や「一台持ち」と呼ばれるダンプ個人事業者の調査などを行ってきた。

(北海学園大学教授 北海道札幌市在住)

トラック、高速バスなど自動車運転労働者の労働環境等に関する川村雅則さんの論文は、本会会報38号～40号、42～44号、46～51号、53号～55号、58号、60号、68号、70号、72号、83号に記載されています。