

●単産レポート 〈建交労〉

トラック運転労働者の過酷な労働実態

赤羽 数幸

トラック運転労働者と運送事業の現状

〈トラック運送事業の社会的役割〉

トラック輸送は、経済活動、国民生活にとっていっときも欠くことができない国内物流の基幹産業だ。そのことは、東日本大震災などの大規模災害時には大きくクローズアップされるが、実際に国内物流のトラックによる輸送量はトンベース（輸送トン数）で90%を超え（2010年度トラック92%、内航海運7%、鉄道1%、航空0.02%）、トンキロベース（積載重量と輸送距離の合計＝1トンの荷物を10km輸送すると10トンキロ）で50%以上を担っている（2010年度トラック56%、海運32.0%、鉄道3.9%、航空0.2%）。

つまり、スーパーやコンビニ、百貨店などに品物が並ぶ光景をはじめ、国民の日常生活に必要なあらゆる「もの」はトラック輸送の介在なしにはあり得ない。トラック輸送は、道路交通網が整備されていれば、人間の生命維持活動を支える血液を毛細血管の隅々まで送り届けるポンプ（心臓）のような役割をはたしている。

〈長時間労働と低賃金〉

しかし、トラック運転労働者が果たしている社会的役割の大きさに比べて、賃金・労働条件は極端に悪化している。厚生労働省「賃金センサス・平成24年版」によると、年間総労働時間では全産業平均の2256時間に対しトラック運転者は2556時間で、年間300時間（週40時間労働で計算すれば7.5週間）も長く働いて

いる。全日本トラック協会の「トラック輸送産業の現状と課題」平成21年度版では409時間（10週間以上）も長い。

また、トラック運転者（45～49歳）の賃金は、全産業平均の年間の時間当たり賃金2102円に対しトラックは1684円で418円低い。これを全産業の月間平均総労働時間で計算するとトラック運転者の収入は全産業より月額6万2282円、年間74万7384円低いことになる。さらにトラック運転者の総労働時間で計算すると全産業平均よりも月額8万9452円、年間では108万3456円低い。

トラック労働者は月額賃金だけでなく一時金も全産業より著しく低く、大型トラック運転者の「年間賞与その他特別給与額」は25万6000円で、全産業平均の67万7600円を大きく下回っている（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」2011年より）。トラック産業では退職金も低く、30年勤続の定年退職では全産業水準の1249万円（高卒・現業、企業規模30～99人）に対し、483万円で766万円も低い。しかも、実際は退職金制度がないところが多い。こうした格差は年金支給額にも大きく反映し、老後の生活不安にもつながっている。

いのちと健康・生活が破壊される

トラック労働者の長時間労働・過労運転やスピード超過、過積載などの違法行為を含む劣悪な労働実態は、荷主や元請運送会社などによる無理な発注条件に起因するが、一方ではトラッ

ク労働者の低賃金を補い、トラック労働者を雇用する実運送会社の経営維持に避けがたい悪循環として広がってしまっている。しかし、この悪弊は一般国民のいのちを奪う重大事故に結びつく。国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報」によれば、トラック事故にかかわる死亡者は772人、重傷者は833人にもなっている（平成21年）。トラックによる重大事故の悲劇は繰り返され、遺族の悔しさ、怒り、無念さは計り知れない。加害者とその家族の人生も大きく狂わせる。

長時間労働はトラック労働者のいのちと健康を蝕み生活を破壊している。トラック運送事業は営業区域規制が廃止され、運行先に労働者の休憩・休息施設も持たない零細なトラック運送事業者が全国どこへでもトラックを走らせ、144時間（6日間）もの連続運行・長距離運行が可能となった。したがって、トラック労働者は何日間も運転席の後ろにある「車両内ベッド」での休憩・休息を強いられる。実際には荷物を積んで出発後に各地での荷下ろしと積み込みを繰り返し、1か月以上も家に帰れない「ジブシードライバー」も少なくない。車両内ベッドでの休息は、業務から完全に解放され、駐車場が確保されているなどの条件を満たせば認められているが、条件をクリアしても「車両内ベッド」での休息では心身は休まらない。

また、近距離輸送でも、宅配便やコンビニ配送などをみればわかるように深夜・早朝から夜半・深夜までの長時間労働が蔓延している。

厚生労働省が過労死認定をする時間外労働時間の目安は「発症前1か月間に概ね100時間以上」「発症前2か月ないし6か月間に概ね80時間以上」である。また、発症前1か月ないし6か月の時間外労働時間が概ね45時間を

越える場合は、それが長くなるほど、業務と発症との関連性が徐々に強まるとしている。

一方、「トラック運転者の労働時間等の改善基準告示」では、拘束時間を1日13時間、月間293時間、年間3,460時間とし、過労死認定基準を超える月間100時間前後の（事実上の）時間外労働を可能としている。

全労働者数の2%程度に過ぎないトラック労働者の過労死認定件数は全体の2割を超え、毎年全産業のワーストワンだ。トラック運転者は国の基準で働いて、国の基準で過労死するという矛盾を抱えているのだ。

トラック運送事業丸ごとブラック化

トラック運送事業の現状も劣悪だ。トラック運送事業者の99%以上を占める中小零細企業を中心に、まともな経営を維持することができない運賃の激しい下落が業界を覆っている。荷主や荷主が設立する物流子会社や元請運送会社による不公正な取引に加えて、中間でピンハネ行為を繰り返す「水屋」と呼ばれる「利用運送事業者」などの介在もあって重層的下請け関係がはびこり、実際に荷物を運ぶ実運送事業者は、違法・脱法行為を前提とするような運賃での運行を余儀なくされる事態が広がっている。

「建交労中央運輸労使協議会」（建交労のトラック事業に関わる労使で構成）は、11年間続けてきた「トラック経営取引動向アンケート」で、延べ8778社からの回答を集計してきた。そのなかで、運賃が「やや下がった」と「大幅に下がった」を合わせた回答は平均で55%を超え、運賃が「上がった」との回答は平均4%台だ。長期にわたって運賃が下がり続けている実態を浮き彫りにしてきた。また、アンケートはトラック事業者と荷主（元請運送会社、「利

用運送事業者」などを含む）との不公正取引の実態についても明らかにしている。例えば、「説明もなしに一方向的に運賃をカットする」（15.8%）、「関係のない商品・サービスの押しつけ」（15%）、「協力金、賛助金などの強要」（12%）、「突然の取引停止・変更」（8%）、「入札をくり返して運賃カットを強要」（7%）、「無理な着時間指定、過積載の強要」（7%）、「消費税の一方向的値引き」（5.4%）などだ。これらは優越的地位を乱用した明確な独禁法違反にあたる。トラック事業者が甘んじた荷主などによる不法行為のツケは、トラック労働者への犠牲に転嫁される。厚生労働省が調査した2012年度のトラック運送事業者による労基関係法令違反率は、81.3%、改善基準告示違反率は63.6%で年々増加している。産業全体がブラック化しているといえる。

トラック産業の劣化は規制緩和から

トラック運送事業は、1990年12月に施行された規制緩和（「物流2法」）で、事業の免許制が許可制に、運賃は認可制から事前届出制となった。さらに、2003年4月の規制緩和では、営業区域の規制が廃止され、一運行144時間（6日間）の連続運行が可能となり、運賃は事前届出制から事後届出制へと完全に自由化された。

この規制緩和によって、貨物運送事業者数は1989年の3万9555社から2011年には6万3083社へと2万3528社（約60%）増加した。また、新規参入事業者の圧倒的多数は中小零細事業者で、2012年3月末時点の規模別事業者数を見ると、車両保有台数では10台以下58.1%、50台以下94.5%、100台以下98.6%、従業員数では10人以下50.5%、50人以下91.9%、100人以下が97.3%だ。

一方、貨物の輸送量は事業者数の増加に反比例して規制緩和以降は一貫して減少。運搬物が「重厚長大から軽薄短小、サービス産業などにシフト」した影響もあるが、国内物流の輸送トン数は1989年の65億1000万トンから2010年には49億9400万トンに減少している（国土交通省「運輸経済統計要覧」「運輸白書」）。

規制緩和は、減少する荷物を激増した事業者が奪い合う弱肉強食の状況を生み出した。不公正競争の拡大と運賃の下落は起こるべくして起こっている。これで笑いが止まらないのはいうまでもなく大手荷主・大企業だ。

内閣府は、2007年3月に「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—」を発表した。そのなかで「トラック輸送産業における規制緩和によって、2005年度には3兆4308億円の利用者メリットが生じた。トラックは規制緩和の優等生」といっている。これは、規制緩和でトラック輸送産業から約3.4兆円を奪いとったことを誇っていることに他ならない。

トラック産業は、1993年に37.8%を占めていた20歳代未満の普通運転者が2011年には9.4%に、大型トラックでは15.1%から3.6%に激減する一方、40歳代以上の大型ドライバーの割合は72.7%と「4人に3人が40歳代以上」となっている。トラック産業は若者にとって魅力のない産業となっているのだ。国土交通省は、賃金や労働時間が改善されなければ、2015年に14万人のトラック運転者が不足すると試算している。トラック運輸産業の社会的使命は安全・安心輸送の確保だ。トラック運輸産業の将来展望を開くには労働者の労働条件改善は待ったなしとなっている。

（あかばね かずゆき・建交労書記長）