

トラック運輸産業におけるドライバーの健康確保と労働組合の取り組み

よなが
世永しょうしん
正伸

●運輸労連・中央副執行委員長

1. はじめに

トラック運輸産業は、1990年12月に参入規制が「免許制」から「許可制」へと緩和され、許可運賃も事前届出制に規制緩和された。その後においても、最低車両台数の引き下げと営業区域の拡大が行われ、2003年4月に参入規制の一層の緩和、営業区域規制の廃止、運賃・料金のさらなる緩和（原価計算書等の添付廃止）、運賃の事後届出制となるまで、10回以上もの規制緩和が実施され、トラック運輸産業を取り巻く環境は大きく変貌を遂げた。

そして、規制緩和以降、事業者数が1990年3月末の39,555社から2015年3月末には62,637社までと約1.6倍までに増加する中で、製造拠点の海外へのシフトは拡大し、国内貨物輸送量は同年の68億トから2014年度では47億トと3割以上減少している。その結果、荷主に対するトラック運輸産業の従属的な立場は、より明確となっている。

また、規制緩和に伴い「就労者の平均年齢」「労働時間」「年収」「時間当たり賃金」の全てにおいて、全産業との格差が拡大している（図表1）。

2. トラックドライバーの健康確保の重要性

私たちトラック運輸産業で働くドライバーは、主として不特定多数の国民が利用する道路が職場であることから、交通事故を起こさない運転の励行が社会的責務であり、使命でもある。しかし、長時間労働・低賃金が常態化している現在、安全運行管理や安全衛生法に対する認識が希薄となっている企業もあり、それを起因とした重大事故も発生している。

本年1月15日未明に長野県軽井沢町でスキーバス転落による重大事故が発生したが、事故時に運転を担当していたバス運転手は一度も健康診断を受診していなかったことが、国土交通省による事故後の立ち入り捜査で明らかになっている。この事業者は、運転手の健康管理や勤務体制などの不備が、以前から何度も行政監査で指摘されていた。

一方、トラックにおいても、本年3月17日、山陽道の八本松トンネル内で多数の死傷者を出した多重追突事故が発生し、その一因に過労運転防止に対する不適切な措置（連続運転時間、休息期間、拘束時間違反）の放置による企業のずさんな運行

図表1 規制緩和以降の「年齢」「労働時間」「年収」「時間あたり賃金」の全産業対比

	営業用貨物自動車(男性・企業規模計)				産業計(男性・企業規模計)				差			
	年齢	年間労働時間	年間収入	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年間収入	時間あたり賃金	年齢	年間労働時間	年間収入	時間あたり賃金
1989	38.3	2,864	4,087,300	1,264	39.3	2,388	4,795,300	1,558	△1.0	476	△708,000	△293
1990	38.5	2,849	4,335,600	1,349	39.5	2,376	5,068,600	1,647	△1.0	473	△733,000	△299
1991	39.4	2,694	4,630,900	1,506	39.7	2,304	5,336,100	1,774	△0.3	390	△705,200	△268
1992	39.2	2,671	4,738,100	1,545	39.7	2,268	5,441,400	1,829	△0.5	403	△703,300	△283
1993	39.3	2,580	4,674,300	1,585	39.9	2,196	5,491,600	1,909	△0.6	384	△817,300	△325
1994	39.4	2,574	4,724,600	1,608	40.0	2,220	5,572,800	1,930	△0.6	354	△848,200	△322
1995	39.7	2,630	4,648,100	1,555	40.1	2,244	5,599,800	1,932	△0.4	386	△951,700	△377
1996	40.1	2,600	4,664,900	1,571	40.3	2,208	5,671,600	1,990	△0.2	392	△1,006,700	△418
1997	40.0	2,569	4,800,700	1,627	40.5	2,208	5,750,800	2,021	△0.5	361	△950,100	△394
1998	40.3	2,532	4,686,400	1,641	40.4	2,196	5,696,800	2,010	△0.1	336	△1,010,400	△370
1999	40.5	2,514	4,526,200	1,613	40.6	2,172	5,623,900	2,029	△0.1	342	△1,097,700	△416
2000	40.3	2,555	4,508,700	1,578	40.8	2,208	5,606,000	2,013	△0.5	347	△1,097,300	△434
2001	40.7	2,556	4,500,500	1,580	40.9	2,196	5,659,100	2,041	△0.2	360	△1,158,600	△461
2002	41.6	2,533	4,282,800	1,536	41.1	2,172	5,554,600	2,031	0.5	361	△1,271,800	△495
2003	41.4	2,550	4,201,600	1,510	41.2	2,184	5,478,100	2,025	0.2	366	△1,276,500	△516
2004	41.7	2,538	4,223,200	1,522	41.3	2,196	5,427,000	2,009	0.4	342	△1,203,800	△487
2005	42.8	2,591	4,115,600	1,463	41.6	2,184	5,523,000	2,045	1.2	407	△1,407,400	△581
2006	43.2	2,580	4,196,300	1,497	41.8	2,220	5,554,600	2,015	1.4	360	△1,358,300	△518
2007	43.7	2,626	4,282,200	1,512	41.9	2,208	5,547,200	2,024	1.8	418	△1,265,000	△512
2008	43.2	2,550	4,294,500	1,536	41.7	2,196	5,503,900	2,018	1.5	354	△1,209,400	△482
2009	43.8	2,555	3,923,900	1,419	42.0	2,136	5,298,200	1,992	1.8	419	△1,374,300	△573
2010	44.0	2,524	4,031,600	1,482	42.1	2,172	5,230,200	1,989	1.9	352	△1,198,600	△507
2011	45.2	2,580	3,926,400	1,410	42.3	2,184	5,267,600	1,979	2.9	396	△1,341,200	△569
2012	45.4	2,586	3,938,100	1,429	42.5	2,184	5,296,800	1,991	2.9	402	△1,358,700	△561
2013	45.6	2,609	4,021,900	1,443	42.8	2,160	5,241,000	1,999	2.8	449	△1,219,100	△556
2014	45.6	2,586	4,031,900	1,450	42.9	2,172	5,364,000	2,020	2.7	414	△1,332,100	△570
2015	45.8	2,599	4,163,100	1,492	42.9	2,172	5,477,000	2,046	2.9	427	△1,313,900	△554

産業計は学歴計、営業用貨物自動車は営業用大型および営業用普通・小型の加重平均

年間収入は現金給与額×12+特別給与額、年間総労働時間は(所定内実労働時間+超過労働時間)×12、時間あたり賃金は現金給与額を総労働時間で除したもの

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」より作成

管理体制や雇用時の健康診断未受診などが明らかとなった。この事故を起こした事業者は、事業停止及び輸送施設の使用停止処分が下されるとともに運行管理者が逮捕されている。

このような状況を受け、厚生労働省と国土交通省は、自動車運転者について運行の中止を含む健康起因事故が増加傾向にあるなどの状況を踏まえ、本年8月8日から、健康診断の未実施について、道路運送法および事業法の運行管理に関する規程の「重大な違反の疑いの事案」に該当する「労働

安全衛生法（健康診断）違反」として、厚生労働省と国土交通省の相互通報制度の対象に追加した。

3. ドライバーの安全確保に向けた産別組織としての取り組み

運輸労連は、長年にわたり全国47都道府県において、毎年5月、一斉に運輸労連未加盟のドライバーを中心に調査を実施している。ドライバーの現状や意識を幅広く調査し、それをもとに政策立

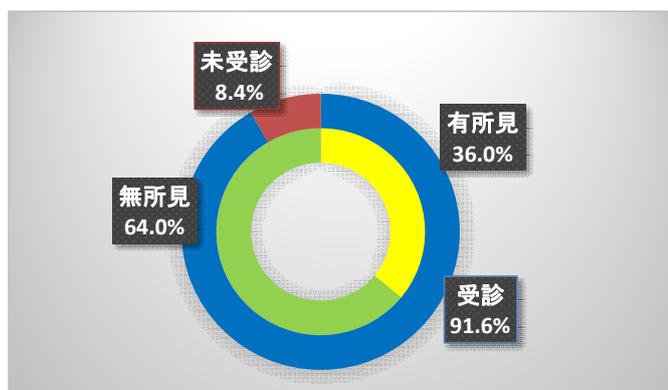
案や政府交渉などの基本的な資料として活用しており2015年5月14日の調査では、全国で7,770名のドライバーにご協力いただいた。

本調査の実施場所は、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアや、一般道では道の駅などで行い、調査項目は、「雇用区分」「年齢・在職年数」「会社のトラック保有台数」「労働組合の加入状況」「ドライバーの年収」「労働時間」「連続運転時間」「高速道路SA・PAの混雑状況」「過積載運行の傾向」「安全教育」「手待ち時間の発生の有無」「付帯作業の有無」「社会保険の加入状況」などとしている。

そして、長時間労働が常態化したトラック運輸産業において、定期的な健康診断の徹底が求められているが、厚生労働省による2012年の道路貨物運送業の定期健康診断の受診率は91.6%、有所見率は36.0%にとどまっている（図表2）。健康診断は受診後の所見や再検査が重要であり、企業規模に関係なく、後のケアも可能とする取り組みも含めて、その完全実施が必要と受け止めていることから、運輸労連の調査項目にも2015年から定期健康診断の実施について設問を設けた。

図表2 道路貨物運送業の

常用労働者の受診率及び有所見率



受診率＝受診者／定期健康診断を実施した事業所の常用労働者数
 有所見率＝有所見者数／受診者数

資料：厚生労働省「平成24年 労働者健康状況調査」

トラックによる長距離運行は、複数日にわたる実態も多くあり、企業が設定する健康診断を受診しづらい労働環境もあることから、そこで多くのドライバーの証言は重要である。

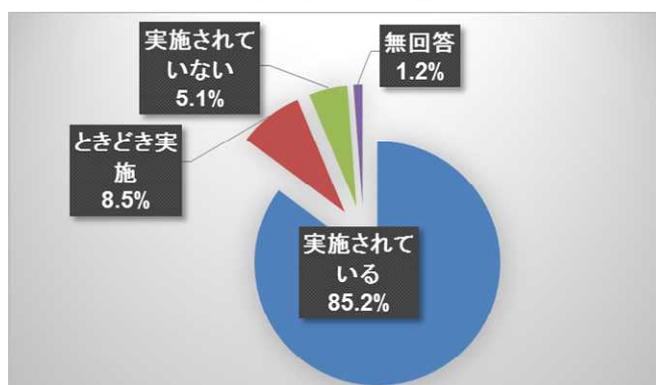
4. アンケート集約結果の分析

ドライバー7,770名のアンケートでは、定期的な健康診断の実施状況は、実施されているが85.2%、ときどき実施が8.5%、実施されていないが5.1%、無回答が1.2%と、厚生労働省の報告より悪い数値となっている（図表3）。

一方、運輸労連が組織内を対象に、毎年職場安全点検の項目として調査している結果（有効回答数：2015年3,341件、2014年4,886件）では、2015年の定期健康診断の実施状況は、実施されているが98.7%（前年99.2%）、ときどき実施が0.9%（前年0.6%）、実施されていないが0.2%（前年0.2%）となっている。

この集約結果では、運輸労連では「ときどき」「実施されていない」が2015年1.3%（前年0.8%）と前年より悪化していることを受け、100%の受診に向けた指導を行ってきた。

図表3 健康診断の実施＜全体＞



運輸労連トラックドライバー調査2015年5月

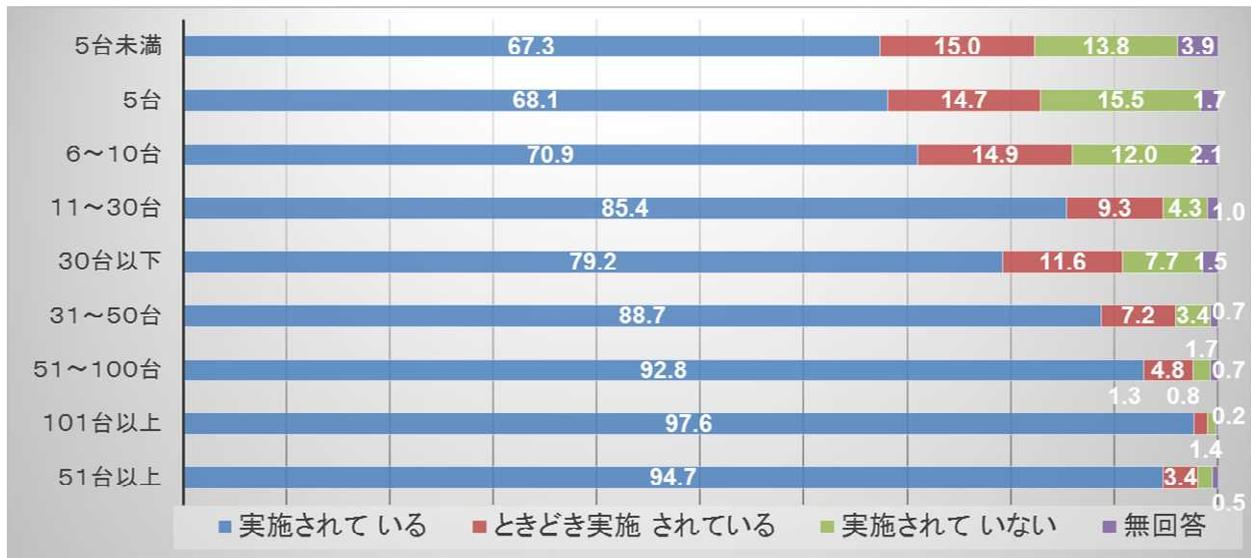
今後も、ドライバー不足や長距離輸送などで受診時間が確保しづらいなどの諸課題はあるにしても、トラック運送事業における従業員の健康維持が、輸送の安全確保の上でも極めて重要であることから、定期健康診断の完全実施に向けて、企業労使での取り組み強化を進めていきたい。

(1) 保有台数別の健康診断実施状況

5台以下の事業所では受診率60%台、6～10台では70%。一方、51台以上の事業所の約95%が定期的な健康診断を行っているという結果となった(図表4)。

健康診断の受診は、事業者として義務付けとな

図表4 健康診断の実施<保有台数別>



運輸労連トラックドライバー調査2015年5月

っているにもかかわらず、経営基盤が脆弱となるにつれて、社会に対する「約束事」が遵守できていない状況が明らかになっている。

(2) 年齢別の健康診断実施状況

注目したいのは、20歳未満や20歳代の「実施されていない」が多いことである(図表5)。企業での雇用区分が問題の原因として考えられるが、

本来は雇用区分や規模の大小にかかわらず、労働安全衛生法では、事業所は年1回、従業員に健康診断を受診させなければならないと定めている。

また、60歳代の「実施されていない」が8.2%と高い数値を示している点について、これも雇用区分との関連と考えられるが、年齢が高いほど、健康管理に十分注意が必要であるにもかかわらず、低い健康診断の実施状況は極めて問題がある。

図表5 健康診断の実施<年齢別>



運輸労連トラックドライバー調査2015年5月

(3) 年収別の健康診断実施状況

年収別調査では、200万円以下の9.4%、201～300万円の8.3%と、年収300万円以下の約10%のドライバーが、健康診断を受けずにおり、生活や将来に対してだけでなく、健康面でも不安を抱え

ながら、トラックを運転しているという結果となっている（図表6）。そして、ドライバーの年収が減少し続けている中、より長時間働かざるを得ず、健康診断を受けないドライバーが増えることが危惧される。

図表6 健康診断の実施<年収別>



運輸労連トラックドライバー調査2015年5月

5. おわりに

トラック運輸産業は、他産業と比較して総労働時間が極めて長くなっており、過労に起因する脳・心臓疾患の労災補償件数が、統計を取り始めた2002年以降すべての年において全産業中で最も多く、2014年度の脳・心臓疾患による労災認定件数は6年連続ワーストとなった。また、近年増加している精神疾患でも2014年度は業種別ワーストとなるなど、これまで以上に総労働時間の短縮が求められる状況にある。

そのような中で定期的な健康診断の受診は、ドライバーの安全・安心はもとより健康を起因とする事故を未然に防ぐ上でも重要な取り組みとなってくる。産別組織として、深夜業など特定業務を対象としたものも含めて、健康診断の完全実施に向けて企業交渉を進めていくことが必要である。

とくに、ドライバーが運転中に脳・心臓疾患を発病した場合、本人だけでなく一般の人々の生命や財産にも取り返しのつかない被害を及ぼしかねないことから、ドライバーの健康管理・維持に向けた取り組みを産別組織として全力で取り組んでいきたい。

労調協Webサイト

<http://www.rochokyo.gr.jp/>

