

北海道新聞特集記事 12月10日付け

「減らない過労死と遺族の思い」札幌ドライバー過労死事件を紹介

2025年12月10日付の北海道新聞は、トラック運転者の長時間労働と過労死問題を大きく取り上げ、「減らない過労死と遺族の思い」と題した特集記事を掲載しました。記事では、長距離輸送に従事していたドライバー（札幌ドライバーの上田さん）が過密なスケジュールの中で体調を崩し、工作中に倒れて命を落とした事例が紹介され、遺族は「体がこわいと訴えていたのに助けられなかった」と深い悲しみを語っています。なぜここまで働かせてしまったのか——その問いは、労働時間管理のあり方そのものに向けられています。

記事では、亡くなった運転者が一日の拘束時間が15時間を超える日が続き、休息が十分に取れない状態で働かされていた実態が明らかにされています。勤務間インターバルは実質的に機能せず、慢性的な疲労が蓄積し、過労死につながる危険な働き方が常態化していたことが浮き彫りになりました。背景には、荷主都合による待機時間の多さ、低い運賃、運送会社への過度な責任転嫁など、運送業界全体の構造的な問題があります。こうした問題は、改善基準告示の見直しだけでは解決できず、より深い制度改革が必要であることを示しています。

北海道新聞は、過労死を防ぐためには、労働時間の適正把握や待機時間の正しい評価、勤務間インターバル制度の強化だけでなく、荷主責任の明確化や適正運賃の確保といった構造改革が不可欠だと指摘しています。また、働いた実態が正しく評価されず、労災が認められないケースが続けば、現場の疲弊と担い手不足はさらに深刻化すると警鐘を鳴らしています。

軽油引取税の旧暫定税率分廃止

第219回臨時国会では、与野党の合意により、軽油引取税の旧暫定税率分（1リットル当たり17円10銭）が2026年4月に廃止されることが決まりました。これは、長年の課題であった燃料課税の見直しに向けた大きな前進であり、トラック運輸産業にとっても重要な制度改革です。

しかし、この税率廃止による効果は、「軽油価格が下がるから運賃も下げるべきだ」といった誤った方向に使われてはなりません。本来、この減税による効果は、深刻な人手不足と低賃金構造に苦しむトラック運転者の処遇改善、そして運輸事業者の経営の安定化に充てられるべきものです。つまり、賃金・労働条件の改善のための原資として活用されなければならないということです。

さらに、燃料価格の変動に対応するために導入されている「燃料サーチャージ制度」についても、今回の税制改正を契機に、適切な運用の徹底が求められます。本来の燃料サーチャージは、燃料価格の上昇分を運送事業者が一方的に負担しないための仕組みであり、荷主による正当なコスト転嫁を促す制度です。しかし実際には、燃料価格が上昇した際には十分に転嫁されない一方、価格が下落した場合のみ「サーチャージの減額・廃止」を荷主が強く求めるといった不均衡が生じており、制度の趣旨が守られていません。今回の旧暫定税率の廃止が、こうした不当なサーチャージ削減要求や運賃値下げ圧力につながることは断じて認められません。

「体がこわい」仕事中に倒れたトラック運転手

減らない過労死と遺族の思い

「ちょっとこわいな…。」。トラック運転手だった64歳の男性はそう話し、仕事中に倒れて命を落としました。なぜ亡くなったのか。遺族たちが調べると、過酷な実態が見えてきました。

2019年に「働き方改革」が始まりましたが、過労死は減っていません。そんな中で高市早苗首相は自民党総裁に選出された際のあいさつで、自身の働き方に関し「ワークライフバランスという言葉は捨てて」と発言。首相就任後には長時間労働のルール緩和を検討し始めました。大切な人を亡くした遺族たちは衝撃を受けています。

グチ言ったことない夫の弱音
「やめて」強く言っていたら

22年5月5日朝、男性は札幌市の郊外にある自宅を出ました。

「ちょっとこわいな。かなりきついんだよな…。そうつぶやいたので、妻はとても心配になりました。仕事のグチなんて言ったことがない人が、昨日から「こわい」という言葉をくり返している…。妻は決心してこう言いました。

「行くのやめなさいよ。私が会社に連絡してあげる」。しかし、男性は首を横に振り、「そういうわけにはいかないよ」と言って出発しました。

6日後の5月11日、男性は仕事先の網走で、トレーラーに荷物を積んでいるあいだに倒れました。急性心臓死でした。「あの時もっと強く言って、仕事に行くのをやめさせればよかった」。妻は今も悔やんでいます。

男性は荷台の長さが12㍍、積載量約20㍍のトレーラーを乗りこなし、道内の生鮮品や冷凍食品を倉庫などに運んでいました。22年5月5日に向かったのは、網走のホタテ稚貝を紋別に運ぶ仕事でした。どんな働き方だったのか。遺族から相談を受けた労働組合（全日本建設交運一般労働組合、建交労）の鈴木正明さんが解明を試みました。

拘束時間は1日15時間超え
運賃上がらずきつい運行計画

「トラックにはデジタコ（デジタルタコグラフ）という機械があり、走った距離や時間、行き先が残る。それらを参考に現地調査を行った」と鈴木さんは話します。調査によると5月5日は280㍍走って網走へ。夕方から市内のコンビニの駐車場で「車中泊」をし、翌6日の未明に起きて午前2時半、漁港に到着。4時台からホタテを荷台に積み、100㍍離れた紋別へ。ホタテを降ろして網走に戻り、夕方の5時ごろ入浴施設で汗を流す。また市内の空き地などで車中泊。翌7日も午前2時に漁港へ出発。こんな流れでした。

8日は海が荒れたため、仕事がなくなりました。ただ、天候がよくなれば翌日は仕事があります。札幌近郊の自宅まで帰らず、トレーラーの運転席で時間をつぶしました。再開できたのは3日後の11日。午前4時半からホタテを積んでいる最中、男性は意識を失って倒れました。

仕事を始めてから終わるまでの拘束時間は1日15時間を超え、しかも早朝から重労働がありまし

亡くなった男性の働き方

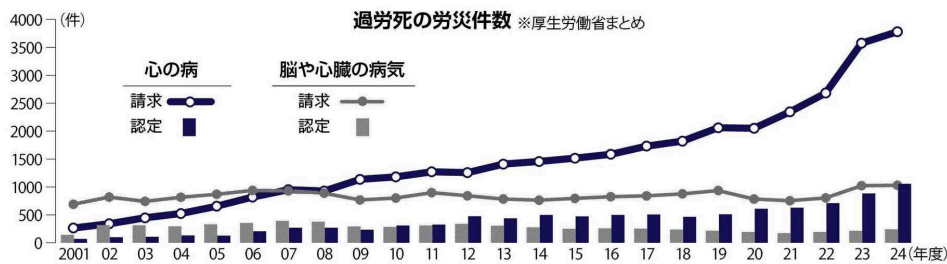
5月5日	午前7時	札幌近郊から網走へ出発
	午後2時	網走に到着(走行約280㍍)
	午後4時半～	網走市内で車中泊
6日	午前2時	漁港へ出発
	午前2時半	漁港に到着。待機
	午前4時15分	ホタテの荷積みを開始
	午前7時半	荷積み終了。紋別へ出発
	午前9時	紋別に到着(走行約100㍍)。待機
	午前10時50分	荷下ろし開始
	午後1時半	荷下ろし終了。紋別を出発
	午後3時	網走の漁港に到着。空カゴを返す
	午後4時45分	網走市内の入浴施設に到着
	午後6時～	網走市内で車中泊
7日	午前2時	漁港へ出発

※建交労の鈴木さんへの取材を基に作成



㊤2022年に亡くなったトラック運転手の男性⇒遺族提供

㊦亡くなった男性の妻



た。ホタテのカゴは一つが20㍍以上。フォークリフトで運びますが、荷台の中では運転手たちが汗だくになって積んでいました。1日に手で持ち上げて積みカゴは1人200個ほどでした。そのうえ車中泊で疲れを十分に癒やせず…。鈴木さんは自分もトレーラーを運転していた経験を踏まえ、「まちがいなく過労死だ」と言い切ります。

札幌近郊にある勤め先を訪ねると、役員は神妙な面持ちで、「とてもまじめな人だった。大事なドライバーを失ってしまった」と話しました。一方、こうも語りました。

「亡くなった男性だけが特にきつい仕事をしていただけではない。荷主が今の倍ぐらいの運賃をくれなければ、100%ホワイトで、ゆとりのある働き方をさせるのは厳しい」。燃料代などの経費が高くなっているのに運賃はそれほど上がっていない。その中ではどうしてもぎりぎりの運行計画になってしまう。役員はそう説明しました。

男性が亡くなってから3年半。妻が思い出すのは最愛の夫のやさしい笑顔です。

「仕事の途中できれいな景色に出会うと、スマホで撮って、帰った時に私に見せてくれました。『65歳になったら仕事を減らす。一緒に旅行しよう』。そう話していました。それなのに…」

妻は労災を申請しましたが、労働基準監督署(労基署)は認めませんでした。納得がいかず、札幌地裁に裁判を起しています。

勤務間インターバルが必要 龍谷大・脇田名誉教授

働く時間のルールはどうあるべきか。過労死防止学会の元幹事で労働法が専門の脇田滋・龍谷大名誉教授に聞きました。

◇

欧州連合（EU）では時間外労働も含めて週48時間が原則。韓国は週52時間（法定40時間、残業12時間）だ。日本は週40時間に加えて「1ヵ月100時間、2～6ヵ月の平均で80時間」の時間外労働を許す。100時間、80時間という上限は「過労死ライン」から来ている。これ以上働くとう過労死する可能性が高いラインだ。日本のルール（規制）は倒れるまで働けるというもので、とても甘い。

過労死による労災は減っていない。高市政権はルールの緩和ではなく、強化を考えるべきだ。たとえば、翌日の出勤までに一定の休息を確保する「勤務間インターバル制度」。EU加盟国では11時間の休息確保が義務づけられている。夜11時まで働いたら翌朝は10時出勤になる。有効な取り組みだが、政府の2024年の調査では実施企業は5.7%にすぎない。「導入を検討していない」という企業がおよそ8割を占めた。最低限のインター

狭い車中泊で「体がバキバキ」
疲れ取れぬ過酷な労働環境

この会社だけが特別なのか。道央道の砂川サービスエリア（砂川市）で休憩中のトラック運転手たちに声をかけました。

「取材するか。いいっすよ」。こころよく助手席に座らせてくれた札幌市内に住む男性(35)は、「今の会社はいいけど、前の会社はブラックでしたね」。昨年、函館から富山を経て静岡へ24時間以上連続で走られ、居眠り運転をして電柱にぶつかったそうです。「ドライバーを使い捨てにする会社だった」と話してくれました。

車中泊について聞くと、運転席の後ろにある細長いスペースを指しました。たしかに足は伸ばせませんが、寝返りを打つのは難しい広さ。風が吹くと車体はぐらぐらゆれます。仮眠はできても十分な休息はとれないと感じました。

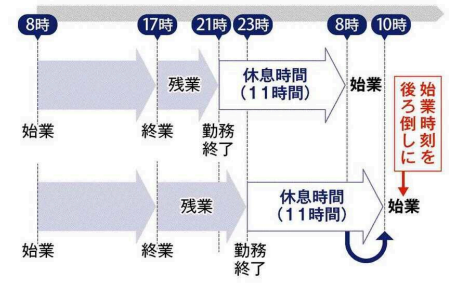
青森県在住の男性(55)は同県弘前市で積んだリンゴなどを道内各地へ運ぶ途中でした。「年をとるごとにきつくなってきた。車中泊のあとは体がバキバキ。食事もある」。カセットコンロや鍋、調味料を助手席に置き、車内で自炊して健康の維持を心がけていると言います。「いつまで体がもつか分からない。でも、家のローンもあるしさ。今やめられないんだよ」と話してくれました。

バル確保を義務づける余地はあるだろう。

高市氏が厚生労働相に指示したのは「従業員の選択を前提にした」規制の緩和だ。本人が長時間労働を希望するなら問題ない、と思うかもしれない。ただ働き手個人は会社と対等ではない。規制しなければ会社の思い通りに働かされてしまう。

長時間労働をすれば仕事の効率が悪くなるのは明らか。1日8時間の枠内で効率よく働き、そこそこの収入を得られるのが「豊かな暮らし」ではないだろうか。（牧内昇平）

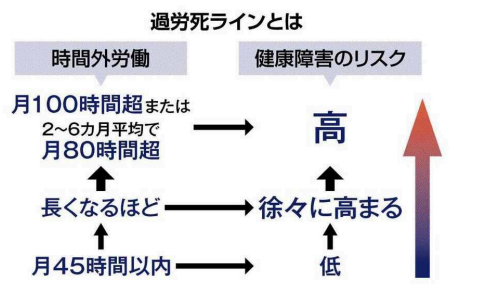
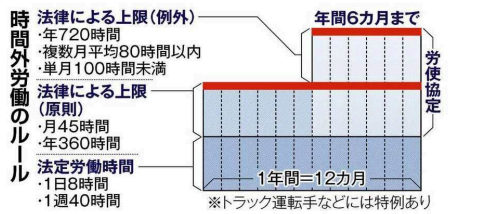
勤務間インターバルの例



青森の男性は助手席に冷蔵庫やカセットコンロ、油、調味料を常備していた



車中泊の様子を再現してくれた札幌の男性

5年前より増えている労災
高市政権は規制緩和を進めるが

過労死は1980年代に社会問題として浮き上がりました。以降、遺族たちが大切な家族を失った悲しさを伝えたこともあり、世の中は少しずつ変わってきています。19年には「働き方改革」が始まり、それまで青天井だった時間外労働に「1ヵ月100時間、2～6ヵ月の平均で80時間」という上限ができました。

しかし、労災は5年前よりもむしろ増えていきます。24年度、脳や心臓の病気による労災請求は1030件、認定は241件。うつ病など心の病による請求は3780件、認定も1055件にのぼりました。

遺族たちは少しでも過労死を減らそうと活動を続けています。11月18日、札幌市内の高校で特別授業が行われました。講師は室蘭市の村山百合子さん(69)。看護師だった長男の譲さん(当時36)が13年、仕事の心労で自ら命を絶しました。「まじめで責任感のある人は息ぬきする時間も必要です。仕事で困ったことがあったら誰かに相談してください」。村山さんがそう語ると、生徒たちは身を乗り出すようにして聞き入っていました。

村山さんの授業のタイトルは「その仕事、いのちより大切ですか?」でした。仕事よりも命や暮らしを大切にしたい。そんな遺族の思いと相反するようにも聞こえる言葉を高市首相が述べたのは、10月4日、自民党の総裁に選ばれた時のことです。自民党の議員たちにこう語りました。

「馬車馬のように働いていただきます。私自身もワークライフバランスという言葉は捨てます。働いて働いて働いて働いて働いて、参ります」

さらに高市氏は首相になった直後、厚生労働大臣に労働時間のルール緩和の検討を指示しました。自民党は7月の参院選の公約に「働きたい改革」という文言を入れていました。経団連は時間外労働の上限を直接適用しない「裁量労働制」の拡大を求めており、高市氏の言動はこうした流れに沿ったものと言えるでしょう。

村山さんは深くため息をつきます。

「首相の言葉は『命や暮らしより仕事大事』という誤ったメッセージを与えかねません。働き方改革の流れにも逆行しています。政治家の方々は過労死問題と真剣に向き合ってほしい」

（牧内昇平）