

第1分科会「道路貨物・旅客運送業の過重労働と過労死・過労自殺」のまとめ

司会者：森岡孝二

報告者と演題

川村雅則「バス運転者の働き方と、研究上の課題」

松丸 正 「過労死事案から見た道路貨物運送業の過重労働」

色部 祐 「タクシー会社の運行管理者の脳血管疾患についての検討」

川村報告は、新規参入の増加と競争激化を背景に重大な人命事故が繰り返されている貸切バス事業と、大幅な利用者数の減少のなかで合理化が迫られてきた乗合バス事業をめぐって、豊富な統計・調査資料を用いて、運転者の労働条件と労働実態を明らかにし、規制緩和に偏した交通政策からの脱却と公共交通政策の充実を提起した。

バス運転者の労働条件に関しては、賃金は、かつては全産業平均を上回っていたが、現在は逆転していること、また高齢化がすすみ、勤続年数が短くなり、離職率が高くなって（若年層の定着の困難）いることにも注目している。

松丸報告は、道路貨物運送業従事者（トラックドライバー）の過重労働と過労死について、政府統計とともに弁護士として自ら担当した事案を取り上げて考察した。トラックドライバーの過労死の労災認定率は他の業種・職種の30%から40%台と比べて高く、50%から60%台となっている。これは長時間労働が常態化していることが原因であるだけでなく、道路貨物運送事業法と同法に基づく安全規制によって、労働時間の客観的記録であるタコグラフや点呼簿等の作成が義務づけられ、自己申告で把握されていることが多い他の職種と比べ、労働時間がまだしも適正に把握されていることも一因である。

しかし、道路貨物運送業においては、労働時間の規制が過労死ラインを上まわり、過労死が多発している職種であることから、過重労働の改善と限度基準の適用除外の見直しが緊急に求められている。にも拘らず「働き方改革」における見直しの5年後への先送りは、トラックドライバーの心身の健康と生活を無視し、現状の働き方を追認するものである。

色部報告はGタクシー会社に運行管理者として勤務していたAの脳血管疾患の労災事件（当時45歳、存命）を取り上げたものであった。報告では労災請求の準備過程で明らかになったタクシー業界、及びG社の労働条件、労働環境などの特徴について、またAの業務と発症との因果関係について詳述し、以下のような結論を導いた。1)Aの疾病は「脳梗塞」であり、「脳・心臓疾患の労災認定」基準への対象疾病である。2)「発症前1か月間におおむね100時間以上、または発症前2か月ないし6か月間にわたって、1か月あたりおおむね80時間を超える時間外労働が認められる場合」に該当する。3)認定基準の「要因ごとの負荷の程度を評価する視点」のうち、「労働時間」の項「過度の長時間労働」「休日確保されていない」に該当する。4)「精神的緊張を伴う業務」の中の「危険回避責任ある業務」「人や人の一生を左右しかねない重大な判断や処置が求められる業務」などに該当する。またAはパワハラに日常的にさらされており、強いストレスを感じていた。

本分科会では、関西大学で開催された第2回大会の第1分科会につづいて道路貨物・旅客運送業を対象にした。上記の報告と討論を通じて、道路運送業においては、「改善基準」と「働き方改革」の名の下に、依然として異常な長時間労働がまかり通りっていること、それゆえに過労死防止と重大交通事故防止のために、厳格な労働時間規制の実施が急務になっていることがいっそう明らかになった。（参加者は司会者と報告者を含め25名）