

過労死事案から見た道路貨物運送業の過重労働

弁護士 松 丸 正

第1 「道路貨物運送業」・「自動車運転従事者」の過労死等の認定状況

別紙①のとおり、業種別の「道路貨物運送業」、職種別の「自動車運転従事者」の過労死についての認定件数は、全体の1/3から1/4となっており、最も過労死の多い業種、職種である。

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%となっているのは、長時間労働が常態化していることがその原因であることは言うまでもない。しかし同時に、道路貨物運送事業法、並びに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業種、職種と比べ適正な労働時間の把握がなされることが多い労働現場であることもその一因である。

第2 国の調査による道路貨物運送業（運転者）の労働実態

1 国（厚労省・国交省共同）が行った「トラック輸送状況の実態調査結果」

H27年9月14日～20日の間に、運送事業者1252社、ドライバー5029名を対象にして国が行った調査結果はつぎのとおりである。

(1) トラックドライバー調査

① 1運行当りの拘束時間の平均

短・中距離（500km以下）	11時間24分
長距離（500km超）	16時間43分

② 1運行の拘束時間別の比率

	全体	短・中距離	長距離
13時間以内	63.4%	72.2%	20.4%
13時間超15時間以内	17.6%	17.6%	23.4%
15時間超16時間以内	6.0%	4.9%	13.1%
16時間超	13.0%	5.3%	43.1%

(2) 事業者調査

① 平均的な運転者の労働時間（H27年7月）

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	泊付きの輸送を 担当	日帰り輸送を 担当	泊付き及び日帰りの 両方を担当
1か月の拘束時間 (293時間以内)	273.1時間	238.6時間	261.1時間
1日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.7時間	10.6時間	12.2時間
1日の運転時間	8.1時間	5.8時間	7.3時間

(2日平均で1日当たり9時間以内)			
1週間の運転時間(2週平均で1週間当たり44時間以内)	41.5時間	31.8時間	37.3時間
連続運転時間(4時間以内)	3.7時間	2.5時間	3.3時間
1日の手待ち時間	2.0時間	1.7時間	2.1時間
1か月の総労働時間	252.3時間	214.3時間	233.6時間
1か月の時間外労働時間	60.4時間	45.5時間	54.0時間
休息期間(継続8時間以上)	8.9時間	8.1時間	8.9時間

2 その他の調査結果

- ・厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(2015年)では、1か月の所定内実労働時間数及び超過実労働時間数の合計は、営業用大型貨物自動車運転者では218時間、営業用普通・小型貨物自動車運転者では215時間となっており、調査産業全体の平均の177時間を大きく上回っている。
- ・総務省「就業構造基本調査」(2012年)では、週の労働時間が60時間以上の雇用者割合について、全体の平均が11.6%であるのに対し、自動車運転従事者では35.3%となっている。
- ・厚生労働省「毎月勤労統計調査」(2015年)では、道路貨物運送業の年間総実労働時間(パートタイム労働者を除く)は、全産業の中で最も長い、2443時間(所定内労働時間2018時間、所定外労働時間425時間)であり、平均の2026時間を大きく上回るなど、各種調査においてトラック運転者の長時間労働の実態が明らかとなっている。(過労死防止白書)

第3 国の貨物自動車運転者の労働時間規制

1 厚労省

(1) 「自動車運転者の労務改善基準」(平成元年厚労省告示基発第93号(別紙②)数次に亘って改訂)

貨物自動車運転者については、拘束労働時間は最長月320時間を認める基準となっており、労働時間の労務改善基準が過労死ラインを超えたものとなっている。

(2) 三六協定

① 36協定の上限規制を定めた「告示」の適用除外

「改善基準」により別途行政指導を行っている分野については、現行の指導水準に達成させることが先決であることを理由にしている。

② 貨物運送事業者の三六協定特別条項(H27年3月)

情報公開請求により開示された大阪における主要事業場の36協定の特別条項はつぎのとおりである。

- ・ヤマト運輸大阪主管支店 月80時間 年529時間
- ・西濃運輸大阪支店 月92時間 年1080時間

・福山通運大阪支店	月128時間	年1178時間
・山久大阪支店	月128時間	年1178時間

2 国交省

(1) 貨物自動車運送事業法に基づく安全規則

- ① 過労運転の防止
 - ② 運行記録による管理
 - ③ 運行管理者 等
- を定めている。

(2) 「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」 (平成13年国交省告示第1365号)

運転者が一の運行における最初の勤務を開始してから最後の勤務を終了するまでの時間（ただし、改善基準告示第4条第3項において厚生労働省労働基準局長が定めることとされている自動車運転者がフェリーに乗船する場合における休息期間を除く。）は144時間を超えてはならない。

144時間÷24時間＝6日間の連続勤務が認められる内容となっており、「改善基準」、36協定の上限規制とあわせて是正することが急務である。

3 「改善基準」と過労死認定基準並びに判例

(1) 認定基準

厚労省の過労死認定基準は「改善基準」と認定基準との関係について、「自動車運転者の『改善基準告示』は、自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図ることを目的としたもので、拘束時間（労働時間と休憩時間の合計時間）の規制の観点から、目安を示したものである。

したがって、認定基準の時間外労働時間の目安時間と自動車運転者の『改善基準告示』の拘束時間とは、趣旨及び設定根拠を異にするものである。」としている。

(2) 判例

これに対し判例の多くは、「改善基準の策定の趣旨、その内容、さらに策定後の経過を考慮すると、改善基準所定の拘束時間を超える自動車運転者の労働は、社会的な許容限度を超える長時間労働と評価されるべきものである。」としている。

第4 貨物自動車運転者の労働条件の問題点

1 不規則、深夜勤務

2 拘束時間の長い業務

厚労省が作成した過労死の認定基準についての「実務要領」では、「拘束時間の長さについては、脳・心臓疾患の発症との関連において医学的に明らかとされていないことから、その具体的な数値を示すことはできない。

しかしながら、睡眠時間から導き出された脳・心臓疾患の発症との関連性が強いとされる時間外労働時間をもとに計算すると、時間外労働時間が1か月100時間の場合の拘束時間はおおむね300時間となることから、これが一つの目安となるものと考えられる。

なお、拘束時間の長い勤務の過重性は、休憩・仮眠時間数、休憩・仮眠施設の状況等の観点から検討、評価されるものであって、拘束時間の長さのみをもって判断されるもので

はない。」としている。

3 休息の場所

「改善基準」は、「使用者は、貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の休息期間については、当該自動車運転者の住所地における休息期間がそれ以外の場所における休息期間より長くなるように努めるものとする。」としている。

4 運転席の仮眠は休息期間と評価できるか

貨物自動車運転者は運転席後方にある仮眠床で仮眠している。厚労省は仮眠床での仮眠時間を勤務日の間の休息时间としているが、仮眠環境の劣悪さや積荷の監守を考慮すると、休息时间と評価するに足りない。

5 健康診断後の異常所見者への就業上の措置がなされているか

6 賃金体系上の問題点

(1) 歩合給

(2) 過労死ラインを超えた時間数分の固定残業代

基本給を低額にしたうえ、一方、時間外手当分の固定給である運転手当等を支給する賃金体系がみられる。

第5 担当した貨物自動車運転者の過労死等事案（別紙③）

私が担当した貨物自動車運転者の過労死等の事案の殆どは業務上認定されている。既述のとおり、その長時間労働の実態と労働時間についての客観的記録が存在することがその大きな要因である。

1 平成15年11月自殺（長距離・34才）

- ・ 運行業務状況表
- ・ 1週間前後の連続運行

2 平成20年5月心臓性突然死（長距離・35才）

- ・ 標準的な運行は拘束18時間、実労働15時間
- ・ 自宅での休息时间6時間程度
- ・ 納品時刻の厳守

3 平成24年7月急性心筋梗塞死（中距離・49才）

- ・ 月150時間前後の時間外労働
- ・ 不規則な労働時間
- ・ 待機時間の長さ

4 平成27年11月脳内出血・救命（長距離・55才）

- ・ 集荷と配送の運転業務のうち、集荷分はタコグラフをはずし、日報にも記載なし
- ・ 拘束400時間前後、実働100～150時間
- ・ 不規則、深夜運転

第6 貨物自動車運転者の労働時間規制は急務である

1 働き方改革実行計画での時間外労働の上限規制

長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後に、年960時間（＝

月平均80時間以内) の上限規制を適用することとなった。

2 貨物自動車運転者の労働時間改善の緊急性

行政による労働時間の規制が過労死ラインを上まわった現状にあり、現に過労死等が多く生じている職種であることから、その改善は他の職種、業種以上に緊急に求められる。にも拘らず「改正法施行5年後」に先送りし、かつ「年960時間(=月平均80時間以内)」との過労死ラインでの上限規制は、貨物運転労働者の心身の健康と生活を無視したもので、現状の働き方を追認するもの。

3 「人たるに値する生活を営む」(労基法1条) ことができる労働時間規制を行うことは急務である

「貨物自動車運送事業の事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」の概要

項目	改善基準の概要	特例等
拘束時間	1日13時間以内（16時間まで延長可。ただし、15時間超は週2回まで）	<p>※1日20時間まで延長可（1台の自動車に2人以上乗務する場合で、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る。）</p> <p>※隔日勤務の場合、2暦日における拘束時間は21時間以内とする。</p> <p>※フェリーに乗船する場合は、乗船時間のうち2時間までを拘束時間とする。</p>
	1ヶ月の拘束時間は293時間以内	<p>※1ヶ月320時間まで延長可（労使協定により1年3516時間（293時間×12ヶ月）を限度に、1年のうち6ヶ月までとする。）</p>
休息時間	1日継続8時間以上（運転者の住所地での休息時間が、それ以外の場所より長くなるように努めること。）	<p>※4時間まで短縮可（1台の自動車に2人以上乗務する場合で、車両内に身体を伸ばして休息できる設備がある場合に限る。）</p> <p>※隔日勤務においては勤務終了後継続20時間以上の休息期間を与えること。</p> <p>※フェリーに乗船する場合、乗船時間から2時間を減じた時間を休息期間として取り扱う。その場合であっても、減算後の休息期間は、下船時刻から勤務終了時刻の2分の1を下回ってはならない（2人乗務の場合を除く。）</p> <p>※1日において1回当たり継続時間4時間以上で、かつ、合計10時間以上の要件を満たす場合には、全勤務回数 of 2分の1を限度として休息期間を分割することができる。</p>
休日	休息期間+24時間（30時間を下回らないこと。）	
運転時間	2日を平均して1日当たり9時間以内 2週間平均で1週間当たり44時間以内	
連続運転時間	4時間以内	
時間外労働	時間外労働に関する協定届が労働基準監督署へ届出されており、上記「拘束時間」の範囲内に限る。	
休日労働	休日労働に関する協定届が労働基準監督署へ届出されており、上記「拘束時間」の範囲内で2週間で1回を超えない場合に限る。	

担当した貨物自動車運転者の過労死・過労自殺事案

	発症日	年令	死亡原因	業務内容
①	H15. 11	34才	自殺	長距離(大阪⇄関東)
②	H16. 5	27才	自殺	中距離(九州)
③	H17. 9	30代	心臓性突然死	長距離(関西⇄関東等)
④	H18. 1	43才	心室細動	長距離(北陸⇄関西)
⑤	H18. 5	20才	自殺	中距離(九州)
⑥	H19. 10	34才	虚血性心疾患	近・中距離(中部)
⑦	H20. 5	35才	心臓性突然死	中距離(北陸⇄関西)
⑧	H21. 12	64才	心筋梗塞	長距離(関西⇄関東)
⑨	H24. 7	49才	心筋梗塞	中距離(関西ほか)
⑩	H27. 11	55才	脳内出血(救命)	中長距離(中部⇄関東)