

タイトル	バス運転者の労働と健康：勤務中に亡くなった乗合バス運転者の労災認定をめぐって
著者	川村，雅則；KAWAMURA, Masanori
引用	開発論集(90)：97-114
発行日	2012-09-28

バス運転者の労働と健康

——勤務中に亡くなった乗合バス運転者の労災認定をめぐって——

川 村 雅 則*

I. はじめに

本稿は、2003年、勤務中に大動脈瘤解離による心タンポナーデを発症して死亡した（死体検案書より）、大手バス会社（以下、A社）で働いていた運転者（以下、被災者）の死亡前6ヶ月間の勤務をとりあげ、バス運転者の労働負担や、労災認定をめぐり問題について検討したものである。

ただしあらかじめいえば、行政の場においても司法の場においても、被災者の死亡は労働災害として認定されなかった。

筆者は、被災者の労災申請に関わって「意見書」の作成を2007年に依頼された。本稿はそれをベースに書いたものである。

もとより筆者が意見書で中心に行ったのは、被災者の勤務時間の「分析作業」とそれにもとづく労働負担の評価である。

およそ10年も前の、しかも、労災認定されなかった事例をあえて扱うのは、第一に、被災者の働き方（働かされ方）は特殊ではない。A社はもちろんのこと乗合バス業界ではよくみられるものだと思う。であるからこそ、そこにみられる問題を検証してみたい。

第二に、被災者の労働負担に対する被告（労働基準監督署）側の調査、検証作業は十分と

は思えなかった。その点を指摘しながら、現行の認定基準や認定行政に十分ではない分析の視点を提示したい。

以上を通じてバス運転者など職業運転者の安全衛生の改善に貢献したい。

本稿の構成は次のとおりである。

IIでは、バス業界の現状や自動車運転労働に関する労働科学分野の先行研究を簡単に紹介する。

続くIIIでは、原告と被告の主張を整理する。司法の場での争いである以上、両者の主張には多くの違いがみられる。そこで、被災者の健康状態や勤務状況及びその負担についての両者の主張を整理する。

その上でIVでは、被災者の勤務の分析作業結果を整理し、最後にVでは、分析結果をふまえて簡単な考察を行う。

やや煩雑にはなるが、本稿では、訴状、原告及び被告が作成した準備書面、原告及び被告から提出された証拠資料等を適宜用いる。

ただし、社名・地名・人名などはふせて、また、さしさわりのない限りで行変えなどを行っている。〔 〕内の文言は筆者によるものである。表示したページ番号は資料に記載されたものである。

*（かわむら まさのり）北海学園大学経済学部准教授

II. バス業界の現状と、自動車運転労働の負担

職業運転者にいわゆる過労死が多いことは、例えば厚生労働省が毎年発表する資料¹の件数にも示されている。職種（中分類）別にみると、「自動車運転従事者」は、労災の請求件数でも支給決定件数でも最多である。

また、過労死件数以外にも、「健康起因」による重大事故の件数が高止まり傾向にある²。トラック、タクシーを含む2010年の値は合計で100件で、バスはそのうち39件である。

背景にある自動車運転労働の負担については、30年以上も前に、労働科学研究所の大著³としてまとめられている。同書では、彼ら運転者の賃金・労働条件の低さや、安全衛生上の多くの課題についてふれ、その改善の必要性が語られていた。

しかしながら、交通運輸産業では規制緩和政策が採用され、同政策を通じた増車・新規参入競争、価格競争で事業者の経営状況もそ

こで働く労働者の環境も、悪化している⁴。

本稿が対象とする乗合バスでも、利用者の減少に加え、補助金制度の縮小などを背景に大手私鉄会社によるバス事業部門の分離（分社化）が続いた。事業の総収入が大きく減少しているにも関わらず、収入に対する人件費比率を低下させることで経営収支率の改善が図られている⁵。そのなかで、運転者の労働負担が増しているという⁶。

大都市バス乗務員を対象に調査を行った酒井ら（1974）に依拠して、筆者も乗合バス運転者を対象とした調査を行ってきた⁷。一定の期間（通常は一週間程度）、実際の勤務や睡眠に関する情報——具体的には、出社時刻、退社時刻、就寝時刻、起床時刻（仮眠等も含む）、加えて、食事の時刻を運転者自身に記録してもらうというここでの調査方法の利点は、質問紙（アンケート）調査と異なり、彼らの勤務の最大の特徴ともいえる、勤務の不規則さ

⁴ このテーマについては川村（2012）にまとめた。

⁵ 一般乗合バス事業（民営、保有車両数30両以上）の収支状況）。

⁶ 例えば、サンプル数の多い（乗合バス運転者2796人）全日本交通運輸産業労働組合協議会（略称、交運労協）の調べ（『バス・タクシー・トラック運転者の規制緩和後の労働実態点検アンケート調査報告書 2006年2月調査』）によれば、(1)一日の労働時間（5年前との比較）について、「労働時間が延長された」というのは67.5%、(2)疲労について（複数回答可）も、「一瞬眠くなるようなことがある」63.4%、「注意、判断力が鈍くなり、ヒヤッとしたことがある」56.2%にも及ぶ。そして(3)職場の事故状況について「以前より事故が多くなった」は41.2%に及ぶ。

⁷ 筆者がこれまでにバス運転者を対象に行った調査研究は三つある。一週間に及ぶ勤務・睡眠時間記録と、勤務や生活習慣に関する質問紙調査で構成される川村（2006）が最も新しく、有効回答者数が189人と多い。

¹ 厚生労働省「脳・心臓疾患及び精神障害等に係る労災補償状況」2012年6月15日。<http://www.mhlw.go.jp/stf/houdou/2r9852000002coxc.html>

² 自動車が転覆・転落・火災等の発生、死傷事故、あるいは健康起因で運転が継続できないなど省令で定められた事態が生じた場合、運送事業者は、国土交通省に対して報告書の提出が義務づけられている。国土交通省「自動車運送事業用自動車事故統計年報2000年」2012年2月。<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/subcontents/data/statistics53.pdf>

³ 野沢・小木編著（1980）。また、すでに1974年には、日本産業衛生学会運転労働安全委員会から、「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」が提出されている。

やそうした勤務に規定された生活のありようが具体的に明らかになる点だ。

川村（2006）の結果を簡潔に紹介すると、第一に、アンケートで、乗務中のヒヤリハット経験や睡眠不足など体調不良の訴えが高い割合でみられたこと。

第二に、勤務の特徴は、(1)拘束時間が長く（各運転者の一週間の平均総拘束時間は65.3時間）、(2)休息期間は逆に短い（10時間未満に44.0%がおさまっていた）、(3)始業時刻と終業時刻が日々大きく異なる、(4)始業時刻の早い勤務と、終業時刻の遅い勤務が多かった。

第三に、睡眠は、(1)勤務日の睡眠時間が短く（全体の45.8%が6時間に満たない）、(2)アンケートでも、「ぐっすり深い睡眠がとれない」「夜中に目が覚める」のそれぞれが4割前後だった。(3)その代わりに、休日の睡眠時間は長く、7時間以上が8割を超えていた。普段（勤務日）の睡眠時間の不足（「睡眠負債」）を解消するための努力であると示唆される。

もっともそれでもなお、睡眠負債が解消できずに、疲労蓄積が高い割合でみられるのが第四の特徴だ。

III. 原告と被告の主張、業務の過重性に関する基本的な考え方・分析の視点

被災者の勤務の分析に入る前に、IIIでは、まず1で被災の概要、被災者の健康状態について、原告と被告の主張をまじえながら整理する。

続く2では、被災者の業務に関する双方の主張を整理する。先行研究なども紹介しながら、

筆者の分析の視点や被告の主張に対する疑問を述べる。その他の論点は3にまとめた。

1. 被災の概要と、被災者の健康をめぐる評価

1) 被災の概要

訴状及び被告第1準備書面にもとづき、被災者の職歴や被災の概要についてまとめる。

被災者はA社に入社後、2003年に死亡したその日まで、20数年、バス運転者として勤務していた。

死亡したその日は、12時半過ぎにC駅を発車し、終点のD町に13時過ぎころ到着した。同町の停留所に到着後、被災者は、降車した乗客に対して「有難うございました」と声をかけて間もなく、運転席に座ったままハンドルに覆いかぶさるように倒れこんだ。被災者がハンドルに覆いかぶさってクラクションが鳴り響いたために、降車した乗客や近隣の商店主が異常に気付き、救急車の出動を要請し、病院に搬送されたものの停止状態にあった心肺機能は再開することなく死に至った。年齢は50歳代後半だった。

2) 被災者の健康と、被告側の評価

被災者は、第一に「高値ないし軽症高血圧以上の高血圧であ」ったとされる⁸。

第二に、被災者は、とりわけ血糖値の値が高く、不良の糖尿病を有していた⁹。この点に

⁸ 被告第1準備書面 p 32。2003年、2ヶ月の間で3回に及ぶ「被災者が死亡前に受診していたH病院での血圧の測定結果」は160/100 mmHg, 142/090 mmHg, 140/088 mmHgである。

⁹ 被告第1準備書面 p 32。2003年の「生化学検査に

ついて、通院し治療を行ってはいたが、「定期的かつ継続的に治療を受けていなかった」という¹⁰。

こうした基礎疾患に加えて、被災者は、喫煙（1日約30本）や運動不足など、生活習慣の面でも、リスクファクターを有していた。

「私的リスクファクター」という表現の使用に示されるとおり、被災者のこうした健康状態、生活習慣、療養行動などについて被告は、被災者の責任を強調している¹¹。

3）被災者（労働者）の健康や事業者の責任をどう考えるか

それに対して、（これらの事実認定はさておくとしても）第一に、過労死発症のメカニズム¹²をふまえるならば、労働者の健康や生活

習慣は働き方に強く規定されている。とりわけ被災者ら職業運転者のような、長時間・不規則・深夜時間帯に及ぶ勤務に従事している場合（詳細は後述）、睡眠や食事、運動習慣などの生活習慣あるいは通院・療養行動が働き方に強く規定されることを念頭に置く必要がある。

よって、労働者の健康の維持・改善のためには、労働のあり方や生活習慣そして健康それぞれの実態やそれぞれの関連を明らかにする作業が研究上の課題となる¹³。

第二に、そうである以上、また事業者が本来果たすべき役割¹⁴を念頭においても、重篤な基礎疾患を有していることが健康診断で明らかになっていた被災者に対して、A社はいかなる対策を講じてきたのか、業務負担の軽

において、中性脂肪が239 mg/dl（正常値30～160 mg/dl）、HbA1c（血糖値）が8.2%（正常値4.3～5.8%）と正常値を大幅に超えており、また、総コレステロールは193 mg/dl（正常値130～220 mg/dl）と高目であった」。

¹⁰ 被告第1準備書面p22「1998年2月から、〔略〕U病院において、糖尿病の治療を開始し、〔途中〕からは、高脂血症の傷病名が追加され〔略〕たが、最終受診時における血糖コントロールは不良な状態であった。被災者が、上記4年7ヶ月の間に、U病院（に）において、糖尿病ないし高脂血症で受診したのは、〔略〕わずか14回しかなく、定期的かつ継続的に治療を受けていなかった。その後、被災者は、約1年後から、〔略〕H病院において、治療を再開し、同病院では糖尿病、高脂血症、高血圧症と診断され〔略〕た」。

¹¹ 被告第1準備書面p32。すなわち被災者は「やや肥満傾向にあり、血管病変の危険因子とされるたばこも1日に約30本ほど吸っていた。〔略〕被災者は、定期的かつ継続的な治療を受けていなかったばかりか、死亡4日前に受診したH病院で、糖尿病、高血圧に関して改善がないため、主治医から薬の追加について話があったが、被災者自身により薬の追加を延期している」。

¹² 過労死の概念については、上畑（1993）p18。

¹³ 先行研究の幾つかを紹介する。第一に、野沢・小木（1980）p293は、勤務に左右される睡眠状況について、「運転者の睡眠不足の状態が個人的な生活状況・生活態度によるものでなく、むしろ個人の生活が不規則な勤務制そのものに引きずられ、個人の拘束外生活時間＝自由時間を保証する勤務間隔時間が、ある特定の勤務組合せのもとでは非常に短くなり、結果として労働力再生産に基礎的な睡眠時間まで阻害されている一つの例証である」という。第二に、バス運転者の生活習慣を事務職のそれと比較した、原ら（1998）によるアンケート調査結果では、「バス乗務員は、事務系職員と比較して、3食をきちんととらない、一日平均歩行時間が1時間未満、スポーツの実施が週1回未満、一日平均睡眠時間が7時間未満と回答した者の比率が有意に高かった」という成績が示されつつ、彼らの健康意識の高さの一方で、不規則な勤務形態にともなう食生活の乱れや睡眠不足等が指摘されている。

¹⁴ 厚生労働省「過重労働による健康障害防止のための総合対策について」（2002年2月12日）。同対策では、事業者が講ずべき措置として、時間外労働の削減、年次有給休暇の取得促進、労働者の健康管理に係る措置の徹底（健康診断の実施等の徹底、産業医等による助言指導等）をあげている。

減や、生活習慣の改善や定期的な通院が可能
な条件を保障してきたかどうか問われるの
ではないか。

とりわけ（被災者が死亡当日にどう発言し
たかは原告と被告とで主張が食い違っている
が）、被災者が日ごろ「しんどいです」という
発言をしていた以上、なおのことである¹⁵。

2. 被災者の業務の過重性をめぐって

1) 被告側の主張

まず被告側の主張をみていこう。

第一に、被告は、被災者の死について、基
礎疾患が自然経過の中で増悪した結果であ
り、発症と業務との間には相当因果関係がな
いと主張している¹⁶。また、被災者がベテラン
（経験年数が長い）運転者であることをもっ
て、精神的負荷は低かったと評価している¹⁷。

第二に、被告は、被災者にとって有利にな
るように算定したとしても、発症前おおむね
6ヶ月間の時間外労働時間数は、認定基準で

ある100時間ないし80時間に達しないとい
う¹⁸。

第三に、被告は、中間解放時間、すなわち、
乗務と乗務の間に発生する相対的に長いアキ
時間は、運転者が自由に使えるのだから拘束
時間に含めるべきではないと主張する¹⁹。同
時間は拘束時間ではなく休息期間とみなした
労使の協定書も提出されている。

第四に、勤務間隔時間、すなわち前の勤務
が終わってから次の勤務が開始されるまでの
時間（厚生労働省「自動車運転者の労働時間
等の改善の基準」告示でいう「休息期間」）は
十分に保障されていたという。その計算方法
は、分析対象となった180日間・4320時間か
ら総拘束時間を除き、180日で除算するとい
うシンプルなものである²⁰。

最後に、勤務の不規則性について、被告は、
当初に予定された勤務スケジュールが変更さ

とから、バス路線の要所々は熟知していたもの
で、必ずしも運転に際して極度の精神的緊張を強
いられていたとまではいえない」。

¹⁵ 被告第2準備書面p15「被災者の「体は糖尿病で
しんどいです」との発言は日ごろからの口癖で
あったが、Y助役は、念のために運行に支障がな
いか被災者に問いかけたところ、被災者は「運行
には支障ありません」と返事をし、さらに、Y助
役は、目視による確認もしたところ、しんどそう
にしている様子はなく、いつもどおりであったこ
と、被災者がその後通常と同様に業務に就いてい
ることなどからすれば、被災者は、死亡当日も日
ごろと同様、口癖のような感じで「体は糖尿病で
しんどいです」と発言したものと推認される」。

¹⁶ 被告第1準備書面p33「被災者が有していた危険
因子が相互に関連し血管病変が自然経過の中で増
悪した結果、大動脈瘤が発症したと考えられるの
であり、被災者の業務と大動脈瘤解離の発症との
間には相当因果関係が認められないというべきで
ある」。

¹⁷ 被告第1準備書面p8「運転歴20数年のベテラン
運転手であり、Aダイヤの路線教習もしていたこ

¹⁸ 被告第1準備書面p18「発症前1ヶ月目 39時間
33分/同2ヶ月目 60時間59分/同3ヶ月目
75時間48分/同4ヶ月目 45時間21分/同
5ヶ月目 77時間45分/同6ヶ月目 68時間
55分」「これは、基本的には始業時刻から終業時刻
までを全て労働時間として評価した結果であり、
できるだけ原告に有利になるように算定したもの
である」。

¹⁹ 被告第2準備書面p11「運転者は、中間解放時間
には、制服のままパチンコへ行く者、帰宅する者、
仮眠する者等、その時間中の過ごし方は全くの自
由であり、本件会社から一切の束縛を受けていな
いから、中間解放の時間を拘束時間として取扱う
ことは妥当でない」。

²⁰ 被告第3準備書面p11「被災者の休息時間を事故
前6ヶ月について検討してみると、〔略〕180日間
（4320時間）の総拘束時間数は1426時間4分で
あるところ、4320時間から総拘束時間数を控除し
て1日当りの平均休息時間を算出すれば約16時

れることをもって、不規則であるかどうかの評価がなされるべきと主張している。換言すれば、当初から予定されていた勤務が遂行される限りにおいては、不規則な勤務にともなう負荷は検討の対象外とされる²¹。

2) 自動車運転労働の特徴、原告の主張と筆者の分析の視点

以上に対して、まず、自動車運転労働の負担を簡潔にまとめておこう。すなわちそれは、クルマの運転という高い精神的な負担²²と、勤務時間制にともなう負担とに大別される。本稿で行う分析作業は後者に焦点をあてたものだ。

勤務時間制にともなう負担で問題になるのは、まず労働時間や拘束時間の「長さ」と「位

置」そして「組み合わせ」である。

健康の維持・改善あるいは余暇生活の充実という観点からは、労働時間だけでなく拘束時間の長さが重要で、とりわけ運転労働の場合には、拘束時間と労働時間の差が通常の労働者と比べても大きく、両者の分析が必要である²³。

「位置」、すなわち、深夜・早朝時間帯における勤務は、種々の不利のほか、その分だけ多くの休養や睡眠の必要性を労働者に与えるが、実際には、日中時間帯の睡眠は質的にも劣る²⁴。

そしてこの勤務の組み合わせで生じる勤務の不規則性は、とりわけバス労働では顕著で、勤務の「長さ」とあいまって、余暇時間や睡眠の確保を困難にする²⁵。

以上をふまえ、被告の主張に対する原告の主張や筆者の考えをみていこう。

第一に、45時間という基準を用いて、被災者の所定外労働時間数は発症前1ヶ月目を除きいずれの月も45時間を超えていたことを主張する²⁶。

第二に、労働時間だけでなく、拘束時間を

間となり、被災者は、14時間を超える十分な休息時間を与えられていたといえる」。

²¹ 被告第1準備書面p26「不規則な勤務が否かについて、予定された勤務スケジュールの変更の頻度・程度、事前の通知状況、予測の度合、業務内容の変更の程度等の観点から検討し、評価すべきである。被災者は「略」予め生活リズムを組み立てられたものであったことから、不規則な勤務であったとまではいえない」。その他にも、同様の記述が散見される。例えば、被告第2準備書面p4「交替制勤務が日常業務としてスケジュールどおり実施されている場合又は日常業務が深夜時間帯である場合に受ける負荷は、日常生活で受ける負荷の範囲内のものと考えられる」。同p8「被災者の所属していたAダイヤは循環勤務制であったことから、ダイヤ改正時に運転者は始終業時刻を把握することができ、その時点で予め生活リズムを組み立てられるものであった」。

²² 運転労働が循環器系に与える影響については、前原の研究を参照。近年では、都市部での交通環境の悪化や、にも関わらず定刻通りの運行が求められていること、加えて、この間増加している車内事故への対応（注視、アナウンスの徹底）が負担増の要因として指摘されている。

²³ そもそも「認定基準」でも「拘束時間」は評価項目となっている。また実際、K観光バス運転者の業務中の死亡ケース（2003年）では、被災者の拘束時間の長さが考慮され、業務上認定されている。

²⁴ 深夜労働の負担については、斉藤監修（1979）、日本産業衛生学会交替勤務委員会（1978）など参照。

²⁵ 越河（1968）は、時間調査の結果にもとづき、余暇時間等を確保しなおかつ8時間以上の睡眠を確保するための目安として、14時間以上の勤務間隔時間を確保することが望ましいとしている。なおこの論文では通勤時間を除いたものを勤務間隔時間と称している点にも留意されたい。

²⁶ 原告第1準備書面p1～p3。

重視する²⁷。健康や生活習慣の維持・改善あるいは疲労の回復等を図る上で、拘束時間は重要だと考える。

第三に、拘束時間には中間解放を含むべきと考える。中間解放時間をコスト削減の一環として賃金の支給対象から外し、そのことについて労使協定を結ぶことと、中間解放時間の存在が、運転者の余暇生活の改善や疲労回復にとって障害となっていないかどうかは別次元の問題だと考える²⁸。

よって、以下の筆者の分析では、中間解放は拘束時間に含める。

第四に、被告の「分析」のような総量的な把握だけではなく、勤務「個々」の「長さ」や「位置」、その「組み合わせ」（規則性／不規則性）の分析が必要である。

とくに第五に、被告が等閑視していた不規則性は逆に重視すべきと考える。労働者側の「調整」でも適応が困難なほどに勤務が不規則となっていないかどうかを検討する必要がある²⁹。

第六に、健康（脳・心臓疾患）にとって睡眠は重要なファクターだが、被災者の睡眠の量や質の直接の検証作業は不可能であるため、せめて、始業・終業時刻や、勤務間隔時間そして「在宅時間」（勤務間隔時間から通勤時間を差し引いた時間）の分析を行って、睡眠の量的確保の可能性を検証する必要がある。

3) その他の論点

その他の論点について、本稿と関わる範囲で列挙しておこう。

第一に、当日の出庫前の点呼時に被災者が身体の異常や乗務の交代を訴えていたという事実はあったのかどうか。被災者が訴えたにも関わらずそのまま勤務に就かせたために救命の機会を逸したと原告は主張している。

第二に、A社では、翌日の出社が早いなどの勤務にそなえて仮眠宿泊所で宿泊することができる（以下、B宿泊³⁰）。

ただ被災者は、所定日以外にも仮眠宿泊所を頻繁に利用していたという。その理由はなぜか。被告は家庭の事情を強調し³¹、逆に原告は、朝が早いという勤務の特徴や、住居の間取りの狭さや生活サイクルの異なる家族（娘）への配慮を理由としてあげている³²。

²⁷ 実際、川村（2006）でも、時間外労働時間数はそう多くはなかったにも関わらず、回答者の疲労の訴えは強かった。質問紙調査で尋ねた一ヶ月当りの所定外労働時間（ここ2、3ヶ月の平均）は28.2時間で、50時間以上は5.3%に過ぎない。

²⁸ 仮に5時から17時までの拘束（12時間）と、5時から9時までと15時から23時まで（中間解放を除けば拘束12時間）とでは、運転者の余暇生活、休養・睡眠や疲労の回復は異なるものとなるだろう。また、中間解放において運転者は自由に過ごせると強調されているが、中間解放の後に勤務がまた控えていれば、当然それに拘束された「自由」時間にならざるを得ないだろう。

²⁹ 酒井らは、バス運転者の勤務や生活習慣の特徴について次のように結論している。すなわち、「毎日の勤務の不規則性は、前日と当日の組合せが、拘

束外の生活時間を規制することで個々の乗務員のなかで拡大される。つまり毎日の出勤・勤務終了時刻がちがう勤務の組合せにより勤務間隔時間の位置と長さは影響をうけ、睡眠時間も変化する」。

³⁰ 被告第1準備書面p3「B宿泊とは〔略〕勤務ダイヤによって指定される場合、あるいは、勤務が深夜（22時以降）又は早朝（6時以前）にわたり、帰宅もしくは出勤できないと所属長が認めた場合で、所属支社・営業所で宿泊することをいう」。

³¹ 被告第1準備書面p4。被告第2準備書面p9。

³² 乙20号証。

第三に、仮眠宿泊所の利用に関わって、宿泊所では良質の睡眠が保障されていたかどうか³³。

第四に、A社の運転者の業務負担や労務管理に対する見解の相違である。

すなわち原告は、A社のダイヤ改正にともない運転者の負担が増加したことを主張している³⁴のに対して、被告は、A社の労務管理（運転者の負担）について、何らかの問題があるとの認識はとくに示していない（より正確に言えば、被告は、ダイヤ改正によって運転者の負担が増したという事実はないと主張している）³⁵。

一方で、A社の労務管理が万全であったとは思われない資料が少なくない³⁶。「過重労働による健康障害を防止するため事業者が講ずべき措置等」と照らし合わせてA社の対応は妥当だったか。

³³ 翌日の起床を意識して眠りが浅くなったこと（いわゆる「注意睡眠」）を主張する原告に対して、被告は逆に、仮眠宿泊所では安心して眠ることができた旨を主張している。被告第2準備書面p9「原告は、被災者の睡眠の質について「注意睡眠」と表現し、眠りの浅さを主張しているようであるが、上記のとおり、被災者が早朝出勤を要する場合には、本件会社施設内で宿泊しており、仮に寝過ごすようなことがあったとしても、助役等が起こしに来ることから、自宅で寝ているより安心して眠ることができたものである」。

³⁴ 訴状p11「被災者は原告らに対して、「2日でする仕事を1日でするようになった」〔中間解放を含む勤務が増え1日の拘束時間が延長したという意味か？——筆者〕とこぼしていた」「2001年のダイヤ改正以降、会社は実際にハンドルを握って運転している時間以外の拘束時間のほとんどを労働時間外として賃金を支払わなくなった」。

³⁵ 被告第1準備書面p15。

³⁶ (1)被災者の事故を受けて行われた運輸行政による監査の結果、A社では、過労運転の防止等で違反が明らかになり、車両4台を5日間停止にすると

IV. 被災前6ヶ月間の勤務の分析

1. 被災前6ヶ月間の勤務の概要

被災者の業務の過重性の検討に際しては、「勤務状況表」（証拠書類乙7号証）を使う。

ただし、これは実際の勤務時刻ではなく所定の勤務時刻である。言い換えれば、実際よりも、その分だけ仕事に関する時間は短く表示されることになり、逆に、例えば勤務間隔時間は長く表示されることになる（バスなど交通労働者の勤務は、交通環境等で変化するというその不確実性が特徴である）。

その限界をふまえて、この「勤務状況表」にもとづき次の項目を分析する（図表1-1）。すなわち、始業時刻（a）、終業時刻（b）、拘束時間（aからbまでの時間）、勤務間隔時間（bからaまでの時間）、在宅時間（勤務間隔時間マイナス通勤時間）である。

勤務間隔の分析に際して、休日を間に挟むケース、すなわち、勤務日⇒休日や休日⇒勤務日という組み合わせについては、十分な時間が保障されているとさしあたりはみなして、分析の対象からは除いた³⁷。

被災前6ヶ月間は（図表1-2）、30.0%（54日間）が休日で残りの70%（126日間）が勤務日である。勤務日のうち、中間解放のあつ

いう行政処分が下された。(2)国土交通省から取り寄せた重大事故報告書によれば、A社では、被災者の事故後3年の間に健康起因の重大事故が5件起きている。(3)A社では、厚生労働省の時間外労働の限度に関する基準（1998年労働省告示第154号）を超え、「1日6時間、1ヶ月80時間、1年960時間以内」という時間外労働に関する36協定を結んでいた（協定書）。

³⁷ ただし、規則的な勤務の労働者に比べると、遅い時刻に仕事が終わったり、逆に、翌日が早い出社が多い点はなお不利だと思われる。

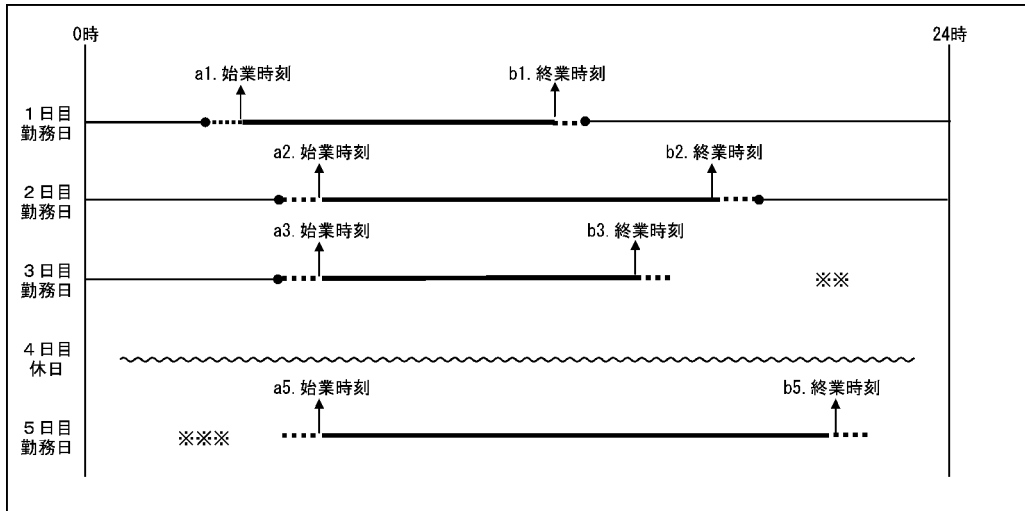


図 1-1 分析の対象項目

注 1：点線は通勤時間，太い実線は拘束時間，細い実線は勤務間隔時間。

注 2：翌日が休日の場合（※※）あるいは休日はをさして翌日が勤務日の場合（※※※）には勤務間隔時間は算出していない。

図表 1-2 被災前 6 ヶ月間の（以下、同様）、月別にみた休日数，勤務日数

単位：日

	全体	被災前の時期					
		被災前 1 ヶ月目	2 ヶ月目	3 ヶ月目	4 ヶ月目	5 ヶ月目	6 ヶ月目
	180	30	30	30	30	30	30
休日数	54	11	9	9	9	8	8
勤務日数	126	19	21	21	21	22	22
うち中間解放があった勤務	25	3	5	3	5	4	5

注：被災前の 180 日間に均等に 30 日ずつわけて，順に 1 ヶ月目から 6 ヶ月目までとした。

たのが 25 日で，残りの 101 日は中間解放がなかった。

2. 長い拘束時間

始業時刻と終業時刻から拘束時間を算出した。先述のとおり，中間解放時間も拘束時間に含めている。

図表 2-1 は総拘束時間を月別にみたもので，図表 2-2 は日々の拘束時間を 180 日ぶんまとめたものである。また図表 2-3 は 1 週間ごとの総拘束時間を，図表 2-4 は拘束時間の

分布を月別にそれぞれまとめたものだ。

第一に，総拘束時間が長い。休日の多かった死亡前 1 ヶ月目が 220 時間でやや短い，それ以外は 230～260 時間台に及ぶ。

第二に，日ごとに検討しても，長時間拘束が多い。すなわち，「改善基準」告示で原則の上限値となっていた 13 時間を超える勤務が全体の 45.2% に及ぶ。13 時間以上の連続も少なくない（最多は 4 日連続）。

一週間当りの総拘束時間も，長い週では，70 時間を超えている。月ごとに分布をみても

13 時間以上が勤務日全体の半数を超えている月が3 回ある。

3. 早い始業時刻と遅い終業時刻

続いて、睡眠を強く規定する、始業時刻と勤務間隔時間の分析を行う。

各勤務の始業時刻と終業時刻をプロットし、あいだの拘束時間を線で結んだものが図表 3-1 である。一般的な労働者に比べて、始

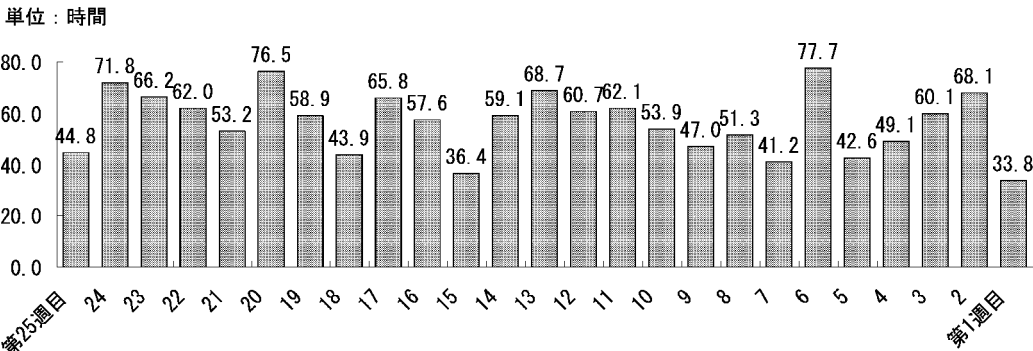
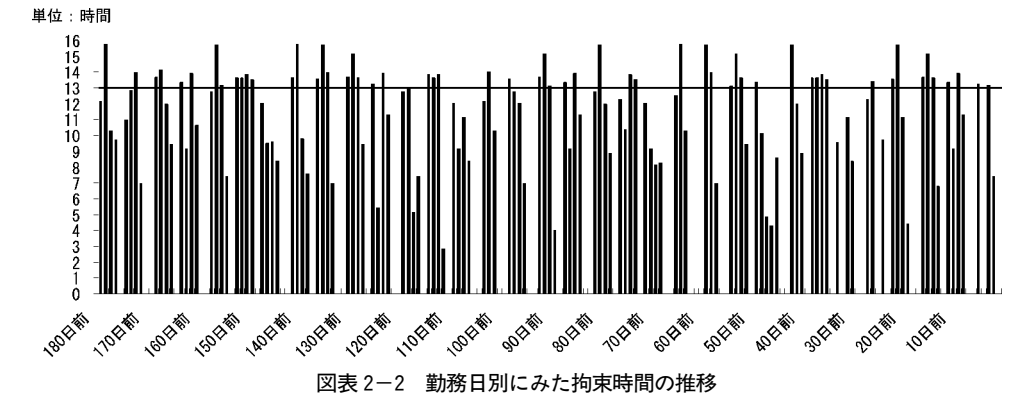
業時刻と終業時刻が日々大きく異なることが確認される。

始業時刻は(図表 3-2)、非常に早い時間帯に集中しているといえよう。5 時台が勤務日全体の 20.6%を占める。7 時前(5 時台、6 時台)まで範囲をひろげると全体の 65.1%がそこにおさまる。

しかも(図表 3-3)、始業時刻が早い勤務日であっても、長時間拘束の勤務が多い。中間

図表 2-1 月別にみた総拘束時間 単位：時間

	全体	被災前の時期					
		被災前 1 ヶ月目	2 ヶ月目	3 ヶ月目	4 ヶ月目	5 ヶ月目	6 ヶ月目
総拘束時間	1460.5	219.5	241.1	240.5	234.1	259.9	265.4
総拘束時間（中間解放分を除く）	1340.8	203.9	217.7	224.0	215.0	238.3	241.9



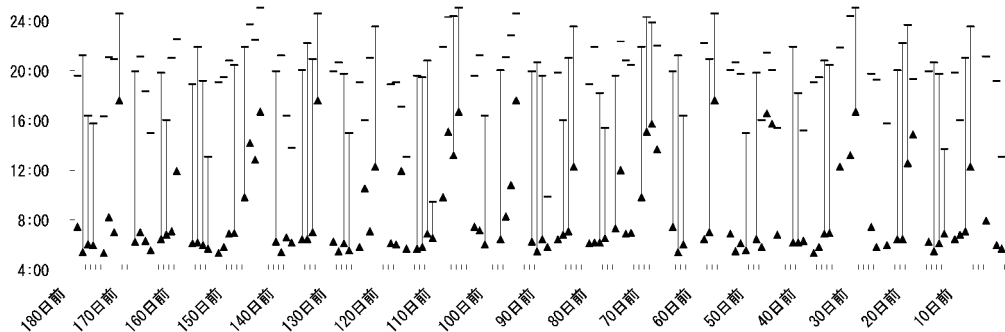
図表 2-4 月別にみた拘束時間の分布

単位：日

	全体 126	被災前の時期					
		被災前 1ヶ月目 19	2ヶ月目 21	3ヶ月目 21	4ヶ月目 21	5ヶ月目 22	6ヶ月目 22
9時間未満	24	4	5	4	5	4	2
9時間以上 11時間未満	21	2	3	4	2	4	6
11時間以上 13時間未満	24	3	2	6	7	2	4
13時間以上 14時間未満	42	8	8	5	5	9	7
14時間以上	15	2	3	2	2	3	3
13時間以上（単位：％）	45.2	52.6	52.4	33.3	33.3	54.5	45.5

単位：時分

28:00 ▲始業 - 終業



図表 3-1 勤務日別にみた始業・終業時刻及び拘束時間

図表 3-2 月別にみた始業時刻の分布

単位：日

	全体 126	被災前の時期					
		被災前 1ヶ月目 19	2ヶ月目 21	3ヶ月目 21	4ヶ月目 21	5ヶ月目 22	6ヶ月目 22
5時台	26	4	5	2	4	4	7
6時台	56	8	11	10	7	10	10
7時以降 9時より前	13	3	0	3	3	1	3
9時以降 12時より前	7	0	0	1	3	2	1
12時以降	24	4	5	5	4	5	1
7時前（単位：％）	65.1	63.2	76.2	57.1	52.4	63.6	77.3

図表 3-3 始業時刻別にみた拘束時間の分布

単位：日

		始業時刻					
		全体					
			5 時台	6 時台	7 時台	8 時以降 12 時より前	12 時以降
		126	26	56	11	9	24
9 時間未満		24	4	6	0	2	12
9 時間以上 11 時間未満		21	7	7	0	1	6
11 時間以上 13 時間未満		24	0	7	5	6	6
13 時間以上		57	15	36	6	0	0
13 時間以上（単位：％）		45.2	57.7	64.3	54.5	0.0	0.0
参考値	13 時間台（単位：日）	35	4	26	5	0	0
	同上（単位：％）	27.8	15.4	46.4	45.5	0.0	0.0

注：参考値は、中間解放時間を除いた場合もの（その分だけ短く算出される）。「13 時間以上」でなく「13 時間台」と表記しているのは、時間数の最大が 13 時間台であったため。

図表 3-4 月別にみた終業時刻の分布

単位：日

	被災前の時期						
	全体						
		被災前 1 ヶ月目	2 ヶ月目	3 ヶ月目	4 ヶ月目	5 ヶ月目	6 ヶ月目
	126	19	21	21	21	22	22
20 時より前	34	4	6	6	5	4	9
20 時台	47	9	9	6	8	9	6
21 時台	21	2	3	5	3	3	5
22 時台	7	1	1	1	1	2	1
23 時以降	17	3	2	3	4	4	1
20 時以降（単位：％）	73.0	78.9	71.4	71.4	76.2	81.8	59.1
21 時以降（単位：％）	35.7	31.6	28.6	42.9	38.1	40.9	31.8

解放分を除いてもなお、長時間拘束が多い（同図表中の参考値）。

逆に、終業時刻は遅い時間帯に集中している（図表 3-4）。20 時以降が全体の 4 分の 3（73.0％）を占め、21 時以降でみても 3 分の 1（35.7％）、そして 22 時以降に限っても、全体の 2 割（19.0％）に及ぶのである。24 時を超える勤務も 1 割弱（8.7％）ある。

後述の勤務間隔時間とも関わることだが、図表 3-5 は、終業時刻別に翌日の始業時刻を

みたものである。

翌日の始業時刻が早い場合には、早い時刻に仕事を終えて睡眠を確保しその準備を図ることが望ましいが、実際には、例えば 20 時台に仕事を終えた場合でも、翌日は 5 時台から始業というケースは、（20 時台）全体の 3 分の 1 に及んでいる。

4. 短い勤務間隔時間

勤務日において、余暇の充実や睡眠確保の

図表 3-5 終業時刻別にみた翌日の始業時刻の分布

単位：日

	全体 90	終業時刻				
		20 時より前 17	20 時台 42	21 時台 18	22 時台 6	23 時以降 7
5 時台	20	5	15	0	0	0
6 時台	37	6	19	9	3	0
7 時以降 9 時より前	7	5	2	0	0	0
9 時以降	26	1	6	9	3	7
7 時より前 (単位：%)	63.3	64.7	81.0	50.0	50.0	0.0

ための十分な時間は被災者に保障されていたか。総量で「分析」していた被告と異なり、勤務ごとに、勤務間隔時間の長さを分析する。

先に述べたとおり、休日を間に挟む場合は除くので、分析の対象となるのは、回数にして 90 回分の勤務間隔時間である。14 時間という越河基準のほか、12 時間、10 時間をさしあたりの基準として引いた。

結果は(図表 4-1)、まず、14 時間以上は 90 回のうち 30.0%に過ぎない。14 時間未満が全体の 70.0%を占め、10 時間未満という非常に短いパターンも全体の約 3 割 (28.9%) を占めている。

あわせて図表 4-2 は、始業時刻別に、勤務間隔時間をまとめたものである。

始業時刻が早いと睡眠の取得は不利になるが、そういう勤務の場合でも、前日には遅い時刻までの勤務が少なくなかった。

5. 仮眠宿泊所の利用と、「在宅時間」について

被災者が A 社の仮眠宿泊所を利用していたのが明らかなのは、49 日だった(図表 5-1)。いずれの日も、終業が 22 時以降か翌日の始業が 5 時台かである。

ところで、仮眠宿泊所の利用理由について

は、原告と被告で主張は異なっていた。

たしかに、被告の主張のとおり、運転者の個人的な事情や彼がおかれた環境(例えば、住宅や通勤の条件、睡眠など生活習慣あるいは健康状態など)が宿泊所の利用という彼の選択に関与する余地はある。

しかしさしあたりここで検証すべき(問題視されるべき)は、A 社の勤務は、仮眠宿泊所で宿泊せずに自宅に帰った場合、運転者に十分な休養や睡眠時間を保障するものであったかどうかであると考ええる。そこで、もし自宅に帰っていたら睡眠時間はどうなっていたか、「在宅」時間を算出してみた。

具体的には、勤務間隔時間から、往復 1 時間の通勤時間³⁸を除いた(被災者が帰宅したと仮定して算出)。

結果は(図表 5-2)、言うまでもなく、勤務間隔時間よりも時間はさらに短いほうに集中する。じつに半数(47.8%)が 10 時間未満になる。

³⁸ 被告第 1 準備書面 p 4「被災者は、自宅と奈良営業所の約 20 キロメートルの距離をマイカーで通勤していたが、B 宿泊を要するような時間帯(午後 10 時から翌日午前 6 時)であれば、通勤に要する時間は片道 30 分程度にすぎない」。

図表 4-1 月別にみた勤務間隔時間の分布

単位：日

	全体 90	被災前の時期					
		被災前 1ヶ月目 11	2ヶ月目 15	3ヶ月目 15	4ヶ月目 16	5ヶ月目 16	6ヶ月目 17
8 時間台	9	0	2	3	1	1	2
9 時間台	17	2	3	1	3	5	3
10 時間台	17	4	4	3	1	2	3
11 時間台	10	1	1	1	3	0	4
12 時間以上 14 時間未満	10	0	1	2	4	2	1
14 時間以上	27	4	4	5	4	6	4
10 時間未満 (単位：%)	28.9	18.2	33.3	26.7	25.0	37.5	29.4
12 時間未満 (単位：%)	58.9	63.6	66.7	53.3	50.0	50.0	70.6

注：「12 時間未満」には「10 時間未満」を含む。

図表 4-2 翌日の始業時刻別にみた勤務間隔時間の分布

単位：日

	全体 90	翌日の始業時刻			
		5 時台 20	6 時台 37	7 時以降 9 時より前 7	9 時以降 26
8 時間台	9	0	9	0	0
9 時間台	17	9	8	0	0
10 時間台	17	8	9	0	0
11 時間台	10	1	8	1	0
12 時間以上	37	2	3	6	26
10 時間未満 (単位：%)	28.9	45.0	45.9	0.0	0.0
12 時間未満 (単位：%)	58.9	90.0	91.9	20.0	0.0

注：「12 時間未満」には「10 時間未満」を含む。

この時間内で、家族との団らんや余暇、入浴や食事、そして適量の睡眠時間をとるのは容易ではないだろう。

なお「在宅時間」の分布を、さきの図表 4-2 と同様に、翌日の始業時刻別にまとめておく（図表 5-3）。

V. まとめに代えて

本稿の課題は、被災者の業務の過重性について検討することだった。そのなかで、バス運転者の働き方をめぐる問題や、現行の認定行政が十分に配慮していない点は何であるかを明らかにしようとしてとめた。

被告は、川村 (2006) に対して、「本件においては、被災者の実際の勤務状況こそが問題

図表 5-1 仮眠宿泊所を使った日とその翌日の始業時刻及び終業時刻等

	始業時刻	終業時刻		始業時刻	終業時刻		始業時刻	終業時刻		始業時刻	終業時刻
A 月 5 日	7 : 27	19 : 35	B 月 18 日*	6 : 29	22 : 12	C 月 31 日	6 : 13	19 : 55	E 月 22 日	休日	
6 日*	5 : 25	21 : 11	19 日	6 : 59	20 : 56	D 月 1 日*	5 : 30	20 : 39	23 日	5 : 21	18 : 59
									24 日*	5 : 50	19 : 28
7 日	6 : 03	16 : 22	20 日	17 : 35	0 : 32	2 日	6 : 27	19 : 35	30 日	13 : 12	0 : 20
8 日	5 : 58	15 : 43	21 日	休日		3 日	5 : 50	9 : 50	F 月 1 日	16 : 40	1 : 02
9 日	休日		23 日	6 : 13	19 : 55	8 日	12 : 15	23 : 32	2 日	休日	
10 日	5 : 18	16 : 17	24 日*	5 : 30	20 : 39	9 日	休日		4 日	7 : 27	19 : 44
13 日	17 : 35	0 : 32	25 日	6 : 08	19 : 44	17 日	12 : 00	22 : 20	5 日*	5 : 50	19 : 15
14 日	休日		26 日	5 : 31	14 : 57	18 日	6 : 53	20 : 45	6 日	休日	
18 日	6 : 18	18 : 18	27 日	休日		22 日	15 : 05	0 : 16	7 日	5 : 58	15 : 43
19 日	5 : 31	14 : 57	28 日	5 : 48	19 : 03	23 日	15 : 42	23 : 52	10 日*	6 : 29	22 : 12
24 日	11 : 55	22 : 32	C 月 1 日	12 : 15	23 : 32	24 日	13 : 42	21 : 56	11 日	12 : 32	23 : 39
25 日	休日		2 日	休日		27 日	7 : 26	19 : 54	12 日	14 : 52	19 : 18
29 日	6 : 00	19 : 10	6 日	11 : 55	17 : 02	28 日*	5 : 25	21 : 11	15 日	6 : 13	19 : 55
30 日	5 : 39	13 : 04	7 日	5 : 39	13 : 04	E 月 2 日*	6 : 29	22 : 12	16 日*	5 : 30	20 : 39
31 日	休日		8 日	休日		3 日	6 : 59	20 : 56	28 日	6 : 00	19 : 10
B 月 1 日	5 : 21	18 : 59	9 日	5 : 42	19 : 34	4 日	17 : 35	0 : 32	29 日	5 : 39	13 : 04
2 日*	5 : 50	19 : 28	10 日*	5 : 50	19 : 28	5 日	休日				
7 日	14 : 12	23 : 43	15 日	15 : 05	0 : 16	7 日	6 : 54	20 : 00			
8 日	12 : 50	22 : 26	16 日	13 : 12	0 : 20	8 日*	5 : 30	20 : 39			
9 日	16 : 40	1 : 02	17 日	16 : 40	1 : 02	9 日	6 : 08	19 : 44			
10 日	休日		18 日	休日		10 日	5 : 31	14 : 57			
12 日	6 : 16	19 : 54	27 日	10 : 48	22 : 50	12 日	6 : 29	19 : 48			
13 日*	5 : 25	21 : 11	28 日	17 : 35	0 : 32	13 日	5 : 50	15 : 58			
			29 日	休日							

注 1 : 被災者が仮眠宿泊所を使ったのが明らかな日をまとめた。

注 2 : * は中間解放が行われた勤務日。

図表 5-2 月別にみた「在宅時間」の分布

単位：日

	全体	被災前の時期					
		被災前 1 ヶ月目	2 ヶ月目	3 ヶ月目	4 ヶ月目	5 ヶ月目	6 ヶ月目
	90	11	15	15	16	16	17
7 時間台	9	0	2	3	1	1	2
8 時間台	17	2	3	1	3	5	3
9 時間台	17	4	4	3	1	2	3
10 時間台	10	1	1	1	3	0	4
11 時間台	5	0	1	1	3	0	0
12 時間以上 14 時間未満	7	1	0	1	1	2	2
14 時間以上	25	3	4	5	4	6	3
10 時間未満 (単位：%)	47.8	54.5	60.0	46.7	31.3	50.0	47.1
12 時間未満 (単位：%)	64.4	63.6	73.3	60.0	68.8	50.0	70.6

注 1 : 勤務間隔時間から往復の通勤時間 (1 時間) を引いた結果。

注 2 : 「12 時間未満」には「10 時間未満」を含む。

図表 5-3 翌日の始業時刻別にみた「在宅時間」の分布

単位：日

	全体	翌日の始業時刻			
		5 時台	6 時台	7 時以降 9 時より前	9 時以降
	90	20	37	7	26
7 時間台	9	0	9	0	0
8 時間台	17	9	8	0	0
9 時間台	17	8	9	0	0
10 時間台	10	1	8	1	0
11 時間台	5	1	2	1	1
12 時間以上	32	1	1	5	25
10 時間未満 (単位：%)	47.8	85.0	70.3	0.0	0.0
12 時間未満 (単位：%)	64.4	95.0	97.3	28.6	3.8

注：「12 時間未満」には「10 時間未満」を含む。

となるのであって、甲第 10 号証〔川村(2006)〕の分析対象者の労働条件から導き出される傾向をもって、本件被害者の業務の過重性がはかれるものではない³⁹ことを強調する。

また、被災者の業務の過重性の判断にあたっては、時間外労働時間数はむろんのことその他の負荷要因やリスクファクターについても総合的な検討を行ったという⁴⁰。

被告の主張をあらためてまとめると、被災者の時間外労働は短かった、勤務間隔時間は十分に保障されていた、勤務の不規則性は予想されていたものであり負担ではなかった、となる。

これに対して、被告による分析は筆者には十分に思えなかった。そこで、資料の限界をふまえた上で、「勤務時間表」にもとづき、被災者の拘束時間や勤務間隔時間の検討を行っ

た。

結果は、中間解放を含む拘束時間は非常に長く、かつ、13 時間以上の拘束勤務が連続することも少なくなかった。

また、早い始業時刻や遅い終業時刻の勤務が多く、かつ、勤務は不規則であった。

始業時刻に関連して、営業所には代替要員が不在で、遅刻は許されないという心理的なプレッシャーや、不測の事態による遅刻を防止しようという心理が働く運転者の行動特性を考えると、所定よりも早い時刻の出勤⁴¹の選択（言い換えれば、在宅時間が所定よりも

疾患、高血圧、喫煙等のリスクファクターについても十分検討し、これらと被災者に発症した大動脈乖離との関連性について総合的に判断した結果、業務との相当因果関係が認められないと判断」されている。

⁴¹ 同僚運転者の証言を参照。最長は 1 時間弱（乙 47 号証）だった。運転者の心理や出勤後の様子がわかる特徴的なものを幾つか紹介しておく。乙 38 号証「私はいつも出勤時刻の 30 分くらい前には営業所に到着しています。これは出勤途中に渋滞したりした場合のことを考えてのことで、余裕をもっ

³⁹ 被告第 3 準備書面 p 11。

⁴⁰ 被告第 2 準備書面 p 2「労働時間以外の負荷要因をも検討し、さらに、リスクファクターを重複して有する者は発症のリスクが高いことから、基礎

短くなること)が予想される。

勤務間隔時間や「在宅時間」も短かった。始業・終業時刻の「位置」の問題とあわせて考えても、勤務が続く間は、疲労蓄積を回避する上で重要な睡眠の確保は困難だったのではないか。被災者は、休日はそうした睡眠負債の解消につとめていた、あるいは疲労困憊していたようだ⁴²。

また、被災者が仮眠宿泊所を頻繁に利用していた理由は十分に検討されていなかった。ただ、本稿で行った分析結果をふまえるならば、短い勤務間隔時間内で少しでも睡眠時間を確保するための、あるいは、夜遅い時刻に帰宅して家族の睡眠を妨害することを回避するための、限られた選択肢内におけるある意味「合理的」な選択という側面があったのではないか⁴³。

て出勤しているものです」。

／乙 39 号証「途中何かがあるといけなので余裕を持って出勤時刻の 30 分近く前には出勤しております」。

／乙 60 号証「私は、いつも出庫する 30 分ぐらい前に出勤して事務所でバスのカギと金庫を持って自分の運転する車両に行き点検をして事務所の点検簿に○をつけたりハンコを押したりした後に助役の前で点呼を受け出庫するまでの間に 2 階でコーヒーを飲んだりしています」。

⁴² 乙第 19 号証 p 2。休日についても、「仕事でしんどいからと言って、家の中で横になっていることが多」かったという。

⁴³ 経験的にも理解されることだが、朝早い時刻に起きなければならないときには、眠りが浅くなる（「注意睡眠」）。それゆえ、被災者は自宅で眠るよりも、それこそ被告のいうとおり、寝過ごすことではないであろう仮眠宿泊所で安心して眠ることを選択したのではないかと推測される。その限りにおいては、仮眠宿泊所のほうが質がよかった（「安心して眠れた」）というのはあながち誤りではないかもしれない。だが本来的には、自宅での睡眠が確保できる勤務条件をこそ整備するべきであるのは言うまでもない。

以上のとおり、「長さ」や「位置」そしてその「組み合わせ（不規則性）」にともなう負担は、被災者の努力でも対応困難だったと思われる。控えめに述べても、勤務間隔時間は十分に予定されている不規則性は負担ではない、という被告側の主張には問題があると思われる。また本稿では十分に検討できなかったが、とりわけ重篤な基礎疾患をもつ（とされる）被災者のような運転者に対しては、勤務負担の軽減措置を図る必要が使用者である A 社にはあったのではないか。

詳細は別の機会にあらためるが、最後に、現行の労災認定基準あるいは認定行政に関する問題点⁴⁴を今回の分析作業であらためて感じたので簡単に述べておく。

端的に言えば、時間外労働の長さが重視されている現行の認定基準（認定行政）では、本件対象のバス運転者のような不規則勤務に従事する労働者の過重負荷や睡眠をめぐる問題が正確に把握されないのではないか。それは、現実の労働者の生活時間構造を軽視して 45 時間、80 時間などという基準が設定された認定基準の策定過程にまでさかのぼる問題だ。

とりわけ、本件対象であるバス運転者の場合には、勤務の特徴（労働時間だけでなく拘束時間が長いこと、不規則な勤務時間制、早い出社時刻と遅い退社時刻が多いこと）ゆえに、良質の睡眠確保が困難となる。つまり、認定基準が決められた際の前提である、時間外労働時間数と睡眠の関係（時間外労働時間数が 45 時間以内であれば、7.5 時間の睡眠を

⁴⁴ 例えば岡村（2002）p 307～p 324 を参照。

確保できるという前提)が必ずしも当てはまらない⁴⁵。

むろん労働時間以外の負荷要因も含め総合的な判断が行われることに(建前上は)なっているが、実際の「分析」は本稿でみてきたとおりである。認定基準なり認定行政の改善が必要だと考える⁴⁶。

およそ10年前のこの不幸な事件は、バス業界の安全衛生や労働条件の改善にいかされているだろうか⁴⁷。

参考・引用文献

上畑鉄之丞 (1993)『過労死の研究』日本プランニングセンター

—— (2007)『過労死サバイバル——仕事ストレスが心身を蝕む前に』中央法規

岡村親宜 (2002)『過労死・過労自殺救済の理論と実務——労災補償と民事責任』旬報社

川村雅則 (2006)「バス運転手の勤務と睡眠——進む合理化策のもとで」『北海学園大学開発論集』第78号

—— (2012)「規制緩和と自動車運転労働——高速ツアーバス事故が問うもの」『北海道自治研究』No.522

交通権学会編 (2011)『交通基本法を考える』かもがわ出版

越河六郎 (1968)「生活行動の時間的類型に関する研究」『労働科学』第44巻4号

斉藤一監修 (1979)『交替制勤務(労働科学叢書50)』労働科学研究所

酒井一博ら (1974)「大都市バス乗務員の勤務・生活の不規則性に関する調査報告」『労働科学』第50巻10号

佐々木司 (2005)「過労死問題と睡眠研究の到達点」『働くもののいのちと健康』No.22

日本産業衛生学会運転労働安全委員会 (1974)「運転労働における労働衛生施策に関する意見書」『産業医学』第16巻

日本産業衛生学会交替勤務委員会 (1978)「夜勤・交代制勤務に関する意見書」『産業医学』第20巻

野沢浩, 小木和孝編著 (1980)『自動車運転労働——労働科学からみた現状と課題(労働科学叢書55)』労働科学研究所

原修一ら (1998)「男性バス乗務員の保健行動と健康意識の検討——健康実態アンケートより」『日本公衛誌』第45巻第12号

前原直樹 (1994a)「自動車運転と循環器系の病気(1)——運転中の循環機能に何が起きているのか」『労研維持会資料』No.1390

—— (1994b)「自動車運転と循環器系の病気(2)——既にかかっている運転者の運転中の循環機能」『労研維持会資料』No.1399

—— (1995)「自動車運転と循環器系の病気(3)——自動車運転者には循環器系の病気が多いのか」『労研維持会資料』No.1432

前原直樹, 佐々木司, 澤貢 (1996)「自動車運転労働と疲労・眠気・ストレス状態」『産業精神保健』4(3)

⁴⁵ そもそも、時間外労働時間数だけでは業務の過重性を評価することができないという点こそが、記録調査という方法で、勤務・睡眠の実態を具体的に明らかにしようという研究動機だった。

⁴⁶ ほかに、第一に、80時間という現行基準よりも短い時間外労働時間数でリスクが高まる研究成果もある。上畑(2007)では50時間という数値が紹介されている。第二に、通常の業務の負担が過小評価されている。とくに、日常業務と比較して特に過重負荷を生じさせた場合に限定して過重負荷を認めるという考えでは、日常業務それ自体の過重負荷性が過小評価されてしまう。

⁴⁷ 本稿でふれることのできなかった交通政策については交通権学会編(2011)を参照。