

【論文】

トラック運輸業における労働時間制と過労運転の実情と課題 —実際の事案を踏まえつつ—

The Actual Situation and Issues regarding the Working Hours System and Overwork Driving in the
Trucking Transport Business: In Keeping with the Actual Cases

滝原 啓 允*

Hiromitsu TAKIHARA

専門分野：労働法・社会保障法

キーワード：「労働時間」、「過労運転」、「併合罪」

第1 はじめに

かつてより現在に至るまで、運輸業における自動車運転者をめぐっては、長時間労働に起因する過労による事故多発等の問題点がみられるところである。かかる問題点の原因のひとつとして、労働法学の立場からは、自動車運輸業、とりわけトラック¹運転に従事する労働者（以下、「運転者」、なお、いわゆる車持ち運転者については、本稿の射程に含まれない。）の労働時間規制につき、事実上の青天井がまかり通ってきたことが挙げられよう²。一方、多発する運輸事故につき、経済政策学的な立場からは、第1に、デフレ経済下における交通市場の縮小による運輸収入の減少とそれに伴う人員削減及び運輸労働の高密度化が指摘され、第2に、いわゆる「政府の失敗³」からの脱却を模索する規制緩和と政策⁴の推進によって、運輸業に大量の事業者参入が続行した結果生じた過当競争とそれに伴うコスト削減競争による安全性の揺らぎが、指摘されるところである⁵。

本稿では、運輸業の内において、規制緩和の結果、小規模零細事業者でも参入が可能となり、過当競争の結果、労働の高密度化とコスト削減競争に最もさらされていると思われるトラック運輸業界（以下「トラック業界」）につきフォーカスし、労働法学の立場から、業界に内在する労働時間に係る問題点と過労運転の実情等につき、考察すると共に、実際の判例や裁判例、すなわち近若石油事件⁶及び井坂倉庫事件⁷等を取り上げつつ、展開する。なお、本稿は、過労を巡る使用者の損害賠償義務、とりわけ安全配慮義務違反に係る議論にフォーカスするものではなく、具体的には、従来議論の乏しかった労基法32条1項と同条2項それぞれの趣旨や過労運転を巡る実態等に対象を絞るものである。

第2 問題の所在

上に述べた本稿の展開をなすにつき、問題となるのは、自動車運輸業、とりわけトラック運輸

業（以下、「トラック業」）における労働時間規制に係る事項と、過労運転に係る事項である。この2点につき、以下において、若干の解説と問題点の抽出を試みる。

第1に、そもそも労働時間については、労基法32条1項による1週40時間規制、同条2項による1日8時間規制が存在するところ、同法36条1項による労使協定、いわゆる36協定を締結し、労基署長に届け出た場合、時間外労働・休日労働をなすことが許容される。しかし、この36協定さえ存在すれば、いかなる限度もなく時間外労働をさせることが可能となる訳ではなく、時間外労働の上限規制として、厚生労働大臣の定める限度基準⁸（以下「限度基準」）があるものの、自動車の運転の業務については、適用除外となっている（5条2号）。また、1か月の拘束時間限度を原則293時間とするなどの厚労省告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準⁹（以下、「改善基準」）」及び同内容の基準を定めた国交省告示「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¹⁰」が存在するものの、強制力は乏しい¹¹。

本稿で取り上げる井坂倉庫事件及び近若石油事件では、いずれの事業者においても、改善基準から逸脱する労務管理が行われていた。渋滞などの道路状況、法定速度との兼ね合いなどから勘案すれば、到底不可能な平均速度によって算出される運行計画を押し付けられ、到着時刻を徒過してしまった場合、ペナルティーを課され得る運転者は、眠気や疲労を感じたとしても、休憩する余裕を持ち得ない。そうした場合において、事故が惹起するのは、自明の理であろう。

第2に、道路交通法（以下「道交法」）においては、過労運転自体が禁止され（66条）、また、使用者¹²の過労運転下命・容認罪が法定されている（117条の2の2第7号、75条1項4号、なお、123条により両罰規定）。この点については、何が「過労」にあたるか、どのように立証されるのかを踏まえる必要がある。過労運転下命・容認罪は、従来法定刑が、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」であったが、2007年改正で、「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に厳罰化された。なお、相次ぐ運輸事故を受け、国交省は、営業停止などの行政処分を含む、運輸安全マネジメント制度を2006年より導入している。

以下で取り上げる井坂倉庫事件（本稿第3の1）及び近若石油事件（本稿第3の2）においては、それぞれ過労運転容認罪が適用されたが、過労運転による事案で、使用者に対する実刑判決が下されるのは、近若石油事件が初となる¹³。また、ケイズスポーツ事件¹⁴（本稿第4の1の(2)）では過労運転下命罪が問われた。なお、法定刑を同じくする容認罪・下命罪の分水嶺は、やや曖昧であり、使用者が文字通り過労運転の「容認」ないし「下命」のいずれかをなしたか、個々の事実から判断されるものの、犯情としては、「容認」の方がやや軽い¹⁵。

運転者の労働時間に係る問題点につき、道交法の規定が登場するのは、一見奇異に思われるかも知れないが、改善基準から逸脱するような労務管理のもとにおかれ、過労状態にある運転者が事故を惹起させた、ないし、過労状態のまま運転することを下命された等の場合、その使用者を処断するためのひとつの手段となるのが、道交法の規定である。そうした場合、運転者の労働時間に係る問題点と、道交法の規定は、有機的に連動することとなる。これは、以下においてみる事案に徴すれば、ほぼ自明となる。なお、改善基準違反につき使用者を処断する場合において、労基法119条1号・32条1項2項が有用となることは、言うまでもない。この点についても、以下において、みていくこととなる。

第3 実際の事案

トラック業界における労働時間管理の実際と、過労運転容認罪の適用については、実際の事案を俯瞰しつつ、考察することが、業界の実態に即した理解に資すると思われるため、以下において、井坂倉庫事件及び近若石油事件につき、若干の解説を加えつつ、取り上げる。

なお、井坂倉庫事件については、以下で紹介する津地裁における上司の道交法違反事件の他、労基法違反事件が水戸地裁¹⁶において、事故被害者遺族による損害賠償事件が名古屋高裁¹⁷において争われた。過労運転容認事件としての井坂倉庫事件にフォーカスすることで、本稿が意図する過労運転を巡る実情を踏まえることができると考えられるところ、本稿では、津地裁の判決内容のみを取り上げる。

一方、近若石油事件については、労基法違反事件、道交法違反事件共に、同一の裁判で争われており、第1審から第2次上告審に至るまで、5度にわたり激しく争われ、本稿で論じる労働時間規制の問題及び過労運転の問題が包括的に顕在化し、さらに労基法32条1項と同条2項の関係につき、差戻控訴審及び第2次上告審が従来の高裁の判断と異なる判断をしているところ、重要な意義を有しているので、やや大きく扱うこととする。過労運転容認罪については、第1審の判決内容がその後の裁判においても、ほぼそのまま踏襲されていることから、同罪を巡る点について、第1審判決をみることとし、労働時間規制の問題点については、差戻控訴審判決及び第2次上告審決定が上に述べたような意義を有するので、その点につき、これらを見ることとする。

なお、それぞれの判旨の評価については、本稿第4以下において、述べる。

1 井坂倉庫事件¹⁸

(1) 事実の概要

(ア) 日立市所在の株式会社井坂倉庫（以下「I社」）は、日立市から大阪市住之江区まで家電製品を運搬し、その帰りに同市大正区から茨城県ひたちなか市までエレベーターのレールを運搬する仕事（以下「大阪定期便」という。）を請け負っていた。大阪定期便については、片道730キロメートルほどの距離を、仮眠時間を2、3時間と計算し、平均時速70キロメートルで走行する前提で運行計画が立てられていた。

(イ) なお、I社は、1989年と1995年に、労働時間に関して労基署より、是正勧告を受けていたが、特段の是正を行っていなかった。

(ウ) I社営業所長兼車輛部長であり、運行管理者として自動車の安全な運転に必要な業務を行う被告人Aと、車輛係長として運転者に対する輸送指示を担当し、自動車の運行を直接管理する地位にある被告人Bは、共謀の上、同社の運転者Cが過労により正常な運転ができないおそれがある状態で車両を運転することを認識しながら、2002年8月6日午後3時頃、Cに対し、同月7日から11日にわたって、大型貨物自動車（大型トレーラー）を運転し、日立市から横浜港までの日帰り運送をなした後、日立市と大阪市を2往復し、家電製品及びレールを運搬するように指示して、これを従わせた。その結果Cは、睡眠不足等から蓄積した疲労によって、同月10日午前5時43分ころ、三重県鈴鹿市、東名阪自動車道下り線69.9キロポスト付近において居眠り状態に陥り、時速約100キロメートルで渋滞車両に追突し、7台の車両を巻き込む多重衝突を招き、車両を炎上させるなどして、死者5名、負傷

者6名を出す事故を起こした。過労運転容認により、A及びBは、道交法（117条の4第6号、75条1項4号、66条）違反の罪責を問われ、両名共に、懲役1年が求刑された。

(2) 判決内容

本件における運行計画につき、津地裁は、「運転手が高速道路を使える部分であってもその一部について高速道路を使わないで走行することを想定していたし、また、途中で渋滞することや、仮眠をして寝過ぎることなどは検討されていなかったため、平均時速70キロメートルで走行することは現実には不可能であり、渋滞すると仮眠する時間がなくなるような状況であった」ことを指摘し、「そのため、現実には、当初予定した到着時刻に着こうとして速度違反をするのが常態となっていた」こと、また、「大阪定期便を担当していた運転手は、1か月に9回か10回は大阪定期便を担当していたため、それだけでもかなり過酷な労働条件であって過労になる可能性が高かった」ことを指摘する。

そして、「被告人両名が、C運転車両のタコグラフを見て、同人が居眠運転の状態に陥りながら運転していたことがあることを知っていたし、度々仮眠を取らざるを得ず、そのため大阪に延着したことも知っていたから、同人が過労状態にあったことは認識していたのに、運行管理者としての任務を果たすことなく放置したばかりか、大阪定期便に出発するその日に、生活リズムを崩すことになる早朝からの日帰りの運送業務をCに依頼している（傍点筆者）」こと、「被告人両名はいずれも運転者としての経験を有するのにも、運転者の健康状態よりも、井坂倉庫が請け負った仕事を処理することを優先している」こと、「運行管理者は、安全運行を確保するために必要な員数の運転者を確保するように努める義務があるから、社長等に現状を報告し、運転者の労働条件を改善するための意見を具申すべきであったのに、運行管理者としての責任を自覚することなくその改善を行わなかったし、運転者らの意向を重視し、安易な運行計画を立てたためにCが過労となることを容認したものである」ことなどから、「被告人両名の刑事責任は重い」とし、A及びB両名につき、それぞれ懲役1年（執行猶予5年）と判決し、これが確定した。

2 近若石油事件

(1) 事実の概要

(ア) 大津市に本店及び事業所を有し、石油製品の保管及び運搬等を目的とする近若石油株式会社（第1審被告人、以下「K社」）は、大型牽引タンクローリー車等22台を保有し、大阪府堺市内の油槽場から滋賀県内の配送先であるガソリンスタンド約40店舗までガソリンや灯油等を運搬することを主たる業務としていた。

(イ) K社では、運転者に荷積みや荷下ろしを含め往復約5時間を要する上記の運搬を1日に3回行わせるなどして長時間労働をさせることがあり、2005年10月に大津労基署から、臨検の上、是正勧告を受けた。これに対し、K社は、同年11月に運転者の新規雇用等を内容とする是正報告書を同労基署に提出したが、運転者の勤務状況が従前と比べ何ら改善されていなかったことから、口頭注意を受け、再度是正報告を求められた。

(ウ) また、K社では、賃金引下や過重労働への不満により、8名の運転者が退職し、運転者の拘束時間は改善するどころか増加し、2006年1月19日には近畿運輸局滋賀運輸支局が同

社に監査に入り、早急な改善を促され、同年2月3日付けで同運輸支局長から文書警告処分¹⁹も受けた。

- (エ) しかし、K社は、この間、運転者を何名か採用するなどしたものの、それだけでは運転者の過重労働の状況を実質的に改善したことにならず、受注を減らすなどの有効な措置をとらないまま、業務を続けた。
- (オ) K社では、雇用する運転者との間で、2005年4月16日から2006年4月15日までの期間につき、法定労働時間を超えて延長することができる時間を、1日につき7時間、1か月につき130時間、また、法定休日の範囲を超えて労働させることのできる休日は、2週を通じて1日とする36協約を締結し、これを労基署長に届け出ていた。
- (カ) ところが、K社代表取締役で業務全般を統括していたA（全審被告人）は、同社統括運行管理者で運輸課長として同社の運転者の労働時間管理を統括していたB（第1審被告人）と共謀の上、同社の運転者（以下、「C」）をして、1日7時間を超えて、2005年12月15日に1時間15分、同月17日に1時間30分、同月22日に1時間30分、同月23日に30分、同月29日に1時間15分、同月31日に1時間の時間外労働をさせ、また、1か月130時間を超えて、2005年11月16日から12月15日までの間に15時間30分、2005年12月16日から2006年1月15日までの間に38時間15分の時間外労働をさせ、さらに、2005年12月24日から2006年1月6日までの2週間に1日の休日も与えなかった〔以上、労基法（119条1号、32条2項、1項、35条）違反事由〕。
- (キ) また、A、Bは、配車担当者Dと共謀の上、Cが過労により正常な運転ができないおそれがある状態で車両を運転することを認識しながら、2006年2月12日午後3時15分頃、Cに対し、石油製品の運搬をするよう指示し、これに従わせ、その結果、ガソリンを積載したタンクローリーを運転中、Cは睡眠不足等から蓄積した疲労によって、京滋バイパスを走行中に居眠り状態に陥り、時速約90キロメートルで渋滞車両に追突し、11台の車両を巻き込む多重衝突を招き、車両を炎上させるなどして、死者3名、負傷者6名を出す事故を起こした〔以上、道交法（123条、117条の4第6号、75条1項4号、66条）違反事由〕。K社、A及びBは、労働時間規制違反による労基法違反の罪責、過労運転容認による道交法違反の罪責を問われた。

(2) 裁判の経過

本件裁判の経過は以下の通りである。すなわち、第1審は京都地判平18.11.15²⁰、第1次控訴審は大阪高判平19.9.12²¹、第1次上告審は最一小判平21.7.16²²、差戻控訴審は大阪高判平21.12.17²³、第2次上告審は最三小決平22.12.20²⁴であった。

第1審において、K社は、罰金60万円、Bは懲役1年（執行猶予3年）と判決され、確定。Aは、懲役1年2か月の実刑となったため、控訴。

	第1審	第1次控訴審	第1次上告審	差戻控訴審	第2次上告審
A	懲役1年2か月	懲役1年 (予備的訴因変更請求不許可)	破棄差戻	懲役1年2か月 (訴因変更請求許可)	上告棄却

(3) 第1審判決（京都地判平18.11.15）

それぞれの被告人らの罪責につき、上のような判示がなされた。第1審においての、過労運転容認罪を巡る判決内容は、本事件を巡る一連の裁判において、ほぼ踏襲されている。

すなわち、京都地裁は、被告会社が、労基署からの是正勧告や運輸支局長からの文書警告処分にもかかわらず、漫然と業務を続けたことと改善基準違反を指摘しつつ、「そもそも、自動車運転者に過重な長時間労働をさせると、睡眠不足等から疲労が蓄積し、運転者の健康障害はもとより、それにとどまらず、交通事故にもつながることから、その労働時間等については、一般の労働者に比べより厳しい基準を設けて、改善指導等の行政指導等が行われているところ」、本件のように多量の石油製品を積載したタンクローリーの危険性と、仮に事故が惹起した場合の悲惨さを想起するなら、「その運行を業とし、管理するものとしては、万が一にもその運転者に対して過重労働を課すことのないよう、労働基準法規や労使協定による基準を遵守するのが当然であるのに、あろうことか、本件においては、本件運転者の1か月当たりの拘束時間は、本件事故の3か月前……から順に約432時間55分、507時間3分、419時間23分と労使協定上の上限……を大幅に超えるものとなっている上、その間の年末年始を挟む1か月間には同運転者に対し1日も休日を与えずに運転業務に就かせるなどして、上記協定に基だしく違反し、睡眠時間等を十分に確保することができないことが明らかな過重労働に従事させ、同運転者が既に過労状態にあることを認識しながら、……1日3往復で合計約15時間を要すると見込まれる過重な大阪府と滋賀県間の運行を指示し、同運転者の過労運転を容認したものである」とした。また、京都地裁は、違法な時間外労働の実態に触れ、「同社の業務は、誰が本件事故のような事故を起こしても不思議のないような極めて危険な状態で継続されていたのであって、本件事故を惹起した同運転者をして、睡魔に襲われながらも休憩をとらないで少しでも早く仕事を終わらせ、勤務後の休息時間を確保したいという思いから運転を継続するという悲壮な選択をさせたのも、ほかならぬ、そのような同社の業務体制、体質」であること、そして「これらのことが、同運転者に過大な精神的、肉体的負担を与え、その健康を著しく害すると共に、その運転に伴う道路交通への危険性を著しく高めた」とし、(2)裁判の経過で述べたように判決した。

(4) 差戻控訴審判決（大阪高判平21.12.17）

A以外の被告人については、既に刑が確定しているところ、大阪高裁は、Aにつき、労働時間規制違反による労基法違反の罪（119条1号・32条2項、119条1号・32条1項）、法定休日労働による労基法違反の罪（119条1号・35条）、過労運転容認罪（道交法117条の2の2第7号・75条1項4号）それぞれが成立し、以上は併合罪であるから、最も重い過労運転容認罪の刑²⁵に法定の加重をした刑期の範囲内で、懲役1年2月に処するとした。

判決内容は、理論的には、大きく3つの争点に分けられるが、ここでは、労基法32条1項（1週40時間規制）違反の罪と同法同条2項（1日8時間規制）違反の罪との罪数関係につき、みることとする²⁶。すなわち、大阪高裁は、32条1項は、「1週を通じた総労働時間を規制することで疲労の累積を少なくし、その回復等を図る趣旨、同条2項は、1日の労働時間を規制することで過度の疲労の防止等を図る趣旨と解され、それぞれ別個の意義を有すること、実際に、その規定ぶりに照らしても、同条1項による週単位の時間外労働の規制は、同条2項による日単位の時間

外労働の総和を規制しているものではなく、ある週を構成する労働日の労働時間のすべてが同条2項に違反しない場合であっても、同条1項に違反する場合があること……などに照らすと、同条1項違反の罪が成立する場合には法条競合により同条2項の罪が成立しないとするのは不合理である」とした。よって、「労働基準法32条1項違反の罪と同条2項違反の罪とは併合罪の関係にあると解すべきであり」、それぞれの罪が「別個に成立するというべきである」とし、さらに、32条1項違反と同条2項違反となる違法な時間外労働に当たる部分が重なっているとしても、「それぞれ違法となる時間外労働の始期……が異なる点に照らせば、時間外労働をさせた行為が1個ということとはできず、両者が観念的競合の関係に立つということとはできない」と判示した。

(5) 第2次上告審決定（最三小決平22.12.20）

被告人Aによる上告は棄却されている。しかし、最高裁は「なお」書きではあるが、「労働基準法32条1項（週単位の時間外労働の規制）と同条2項（1日単位の時間外労働の規制）とは規制の内容及び趣旨等を異にすることに照らすと、同条1項違反の罪が成立する場合においても、その週内の1日単位の時間外労働の規制違反について同条2項違反の罪が成立し、それぞれの行為は社会的見解上別個のものとして評価すべきであって、両罪は併合罪の関係にあると解するのが相当である」と32条1項違反と同条2項違反の罪数関係のみにつき指摘した。

第4 労働時間に係る問題点

1 トラック業界における労働時間規制とその逸脱

トラック業界における労働時間に係る問題点としては、上においても述べたように、労働時間規制につき、事実上の青天井がまかり通ってきたことが挙げられよう。自動車運輸業に従事する労働者においては、36協定さえ締結していれば、限度基準からも適用除外となっているために、一般の業務、たとえば事務作業等において考え難いほどの長時間外労働をさせることが可能となる。限度基準から自動車の運転の業務が適用除外となっている理由は、その勤務の特殊性にあるとされる。すなわち、トラック運送業を例にとれば、整備・荷扱い・運転・仮眠・運転・手待・荷扱い・運転などというような行為を繰り返すことによって勤務が成立し得るのであって、一般の事務作業等とはその勤務実態の様相を異にする。そして、作業時間（運転・整備・荷扱い）と手待時間（荷待ち等）が労働時間とされ、仮眠時間を含む休憩時間と合算したものが「拘束時間」として観念される。

(1) 改善基準の内容

拘束時間の限度を原則293時間とするのが、改善基準であるが、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定（基準4条1項1号但書に基づく）を締結した場合には、1年のうち6か月までは、1年間の拘束時間が3516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長できるとする。この3516時間の根拠は、原則である1か月293時間に12か月を乗じた、単純なものである。また、改善基準は、1日の拘束時間につき、13時間以内を基本とし、これを延長する場合においても16時間を限度とし、1週の内では15時間を超えることができる回数は2回が限度とされ、1日の休息期間については、継続8時間以上必要とする。しかし、①業務の必要上、

勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合、2週間から4週間程度の一定期間において、全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができる休息期間分割の特例、及び②運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合²⁷においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長できるとする2人乗務の特例などが存在する。なお、当然の前提として、時間外労働及び休日労働を行う場合には、36協定の締結と労基署長への届出、変形労働時間制の実施にも同様の手続き、すなわち労使協定締結と労基署長への届出が必要である（1年単位であれば、労基法32条の4第4項・32条の2第2項の届出）。

(2) 改善基準の問題点とトラック業界の実態

改善基準の最も大きい問題点は、違反した場合に、刑事罰等のサンクションが用意されていないことである。また、特例、特に休息期間分割の特例は、より厳しい労働環境を実現することを許容するものであり、好ましくない。2人乗務の特例も、先輩後輩などの2人間における人間関係により、いずれかが、重荷を背負うことも、充分想起されるところであるし、たとえば、車齢が長じ²⁸サスペンションが老朽化した自動車内において、十分な休息が取れるのか疑問である。

自動車運輸業界において、労働関係法令違反及び改善基準違反は、極めて多い。たとえば、神奈川県労働局管内を例に挙げると、2009年監督指導実施事業場（トラック業）において、80%に労働関係法令違反、53.3%に改善基準違反事業場が認められ、各労働基準監督署には長時間労働の情報も多く寄せられているとされ、さらに、同局管内においては2009年のトラック業における労働災害が全労働災害の10%を超えており、死亡災害も4件発生している²⁹。この数字をみるに、労基法や改善基準がありながら、労働時間規制はないに等しく、労働時間はほぼ青天井であるという事実が実情として存することが確認できよう。

実際、井坂倉庫事件において、津地裁は、「C（運転者）は、仕事を離れた自由な時間であっても自宅で熟睡できる程の時間はほとんどないため、次の仕事のために仮眠を取ったり、1日全部休みがあればそれまでの疲れを少しでも取るため一日中家で寝ているなど、働いているか寝ているかというほどの生活状況であって、自己の命を削るような仕事をしていたとも評価できる」としており、トラック業界における過酷な実情を垣間みせている。

また、東松島市に所在し、仙台港に陸揚げされた新車及び中古車を各販売店舗に陸送する業務を営む株式会社ケイズスポーツ（以下Kスポーツ）のキャリアカー運転者が惹起した過労運転による交通事故³⁰事案において、当該運転者は取り調べに対し、代表取締役³¹らから、「『眠くなったら休憩を取れ。』などと言われたことはなく、納車時間に遅れると『途中で休憩するから遅れるんだ。寝るな。』と叱られた」と供述し、また、当該運転者の事故惹起前月（4月）の拘束時間は約362時間、前々月（3月）に至っては約520時間であったことも判明し、拘束時間限度の16時間についても、3月に21回、4月に12回、5月に10回の違反が、1週内で拘束時間15時間を超えることができるのは2回以内ということについても、3月と4月は4週すべて、5月は4週中3週の違反が、それぞれあり、休日についても3月はゼロ、4月は1日のみであるなどこれら実態をみる限り、改善基準はほぼ空文に近かったといえ、またKスポーツにおいては、事故発生時点において36協定さえ締結されていなかった³²。

さらに、近若石油事件において、第1審京都地裁は、被告人らの「運転者の健康及び過労運転により生じる危険の重大性等を著しく軽視した利益の追求のみを偏重する、その強い利欲的な動機、経緯に酌むべき余地は乏しいといわざるを得ない。そして、上記のような本件各犯行の性質に加え、かねてより各運転者に対し、交通事故を起こしても居眠り運転が原因であることは隠すよう指示してもいたことがうかがわれるなど、その組織性、反復継続性の高い犯行態様も悪質である」とし、被告会社の低劣な体質を批判している。このような実態は、上に述べたI社及びKスポーツの劣悪な実情に鑑み、神奈川県労働局管内の事業所実態に徴するに、トラック業界に蔓延するものともいえよう。

第5 労働時間規制違反事業者への対処

改善基準に刑事罰等のサンクションがないとなると、必然的に労基法の罰則による対処を、労働時間規制違反事業者に対してなすこととなる。そうしたとき、問題となるのが、時間外労働時間の計算方法、労働法32条1項違反の罪と同法同条2項違反の罪との罪数関係の2点である。かかる2つの論点を明確に解しない限り、労基法による違反事業者への対処は、曖昧なものとなってしまう、妥当でない。よって、以上の2点につき、以下で論じる。

1 時間外労働時間の計算方法

近若石油事件において、差戻控訴審の大阪高裁は、時間外労働時間の計算方法につき、36協定の効力で延長させることができる時間までは、違法性阻却となるものの、これを超えるものについては、労基法32条1項（1週40時間規制）ないし2項（1日8時間規制）違反の罪（いずれも119条1号）が成立すると判示している。

すなわち、K社において定められていた36協定は、法定労働時間を超えて延長することができる時間を、1日につき7時間、1か月につき130時間とするものであった。1日8時間規制違反については、単純に法定労働時間の8時間と36協定の7時間を足した15時間を超えるものを、32条2項違反の罪とすればいいのであるが、ここで問題だったのは、36協定の内に1週間単位の定めが存在せず、1か月130時間とする定めしか存在しなかったことであった。大阪高裁は、第1次上告審判決を引きつつ、「法定労働時間がそのまま適用される原則的な労働時間制の場合」、「始期から順次1週間について40時間の法定労働時間を超えて労働させた時間を計算し、これを最初の週から順次積算し、上記延長することができる時間に至るまでは36協定の効力によって時間外労働の違法性が阻却されるものの、これを超えた時点以後は、36協定の効力は及ばず、週40時間の法定労働時間を超える時間外労働として違法となり、その週以降の週につき、上記時間外労働があれば、それぞれ労働基準法32条1項違反の罪が成立するところ、36協定における次の新たな1か月が始まれば、その日以降は再び延長することができる時間に至るまで、時間外労働が許容されるが、これによると、1週間が単位となる月をまたぎ、週の途中の日までは週40時間の法定労働時間を超える違法な時間外労働であり、その翌日からは新たな1か月が始まり、時間外労働が許容される場合も生じるけれども、この場合も、その週について上記違法な時間外労働に係る同条項違反の罪が成立することとなる」ことを指摘して、「上記各週の実際の労働時間のうち週単位の違法な時間外労働となる時間は、本件36協定で許容される1か月当たり130時間の時間外労働を超

える分を上記判旨に従って差し引いた時間ということに」なるとしている。

2 労基法32条1項違反の罪と同法同条2項違反の罪との罪数関係

近若石油事件においては、第2次上告審まで、争われている事項であり、本稿第3の2の(4)及び(5)でも取り上げたところであるが、労基法32条1項違反の罪と同条2項違反の罪との罪数関係が、かつてより問題となっていた。すなわち、かつては1罪にとどまる旨の高裁判決が出ていたが、近若石油事件では、2罪の成立かつ併合罪との結論が導かれている。科刑において、最も重い処断をなし得る併合罪という結論は、実務上重要な意義をもつところ、以下詳述する。

32条1項が、1週単位において40時間を超えて労働させてはならない旨規定する一方で、同条2項は、1日単位において8時間を超えて労働させてはならない旨を規定する。そして、119条1号は「次の各号の一に該当する者は、これを六箇月以下の懲役又は三十万円以下の罰金に処する」として、「一 ……、第三十二条、……の規定に違反した者」と定める。近若石油事件で争点となったのは、1週単位の時間外労働の規制違反とその週の内の1日単位の時間外労働の規制違反の両方に該当するような場合に、罪数関係をどのように考えるべきか、という点である。すなわち、弁護士は、週単位の規制を原則とし、それが成立する限りその単位内の1日単位の違反は別罪を構成せず、法条競合となると主張した。一方で、大阪高裁、最高裁共に両罪が成立し、併合罪となる旨を判示している。

近若石油事件において、具体的に問題となるのが、2005年12月15日に36協定で許容された限度を超えて1時間15分の時間外労働をさせ（以下、「I」）、また、2005年12月14日から同月20日までの週に36協定で許容された限度を超えて15時間15分の時間外労働をさせた（以下、「II」）ところ、時系列的重なりがIとIIとの間に存する点である。

この点、このIとIIの関係を罪数論において考察する場合、帰結としては、法条競合、包括一罪、観念的競合（刑法54条1項前段）、併合罪（刑法45条）の4つのバリエーションがあり得るが、少なくとも、労基法32条1項と同条2項の趣旨が同じものであるならば、1罪の成立にとどまって、法条競合又は包括一罪となり、それぞれの趣旨が異なるものであると解するのであれば、2罪が成立することとなり、観念的競合又は併合罪となる。よって、本稿では、32条1項の趣旨と同条2項の趣旨が同じものなのか、異なるものなのかを考察することとし、その後において、かつて高裁判決が採用し近若石油事件で弁護人が主張した法条競合説と、近若石油事件で大阪高裁と最高裁が示した併合罪説を俯瞰し、解説を加えることとする。

(1) 1987年労基法改正

32条1項と2項の趣旨が同じものか、異なるものかを考察する上で、1987年労基法改正により、旧32条1項が1項と2項に分かれたものであるところ、かかる改正の趣旨が問題となる。すなわち、従前は、「使用者は、労働者に、休憩時間を除き一日について八時間、一週間について四八時間を超えて、労働させてはならない」という規定であったところ、1987年改正で、1項において1週単位の規制を、2項において1日単位の規制をおく形式に改まった。改正前の32条1項における労働時間規制は、まず1日8時間原則に重点をおくものであったが、改正後は1週40時間原則が前に出ることによって、そちらに重点が遷移したものと考えられる³³。また、この点について、基

発³⁴は、「労働時間の規制は一週間単位の規制を基本として、一週間の労働時間を短縮し、一日の労働時間は一週間の労働時間を各日に振り分ける場合の上限として考える」としている。かかる改正は、欧米先進国並の年間総労働時間実現、及び週休1日制から週休2日制への移行を企図するものであり、改正自体の主戦場は、第3次産業の隆盛に伴う労働時間の弾力化、すなわち変形労働時間制の導入に係るものであった。

かかる改正によって、1日8時間原則が1週40時間原則の後ろに移ったことで、1日8時間原則の持つ意味合いは縮減してしまったのであろうか。この点につき、労働時間の弾力化の議論と相俟って端的にやり取りがなされるのが、第109回国会衆議院社会労働委員会³⁵（昭62.8.31）における沼川洋一委員と角田邦重中央大学教授（参考人招致）との間における質疑応答である。

すなわち、沼川委員は、「八時間労働制というのは、労働者の人間としての尊厳をかけた長い闘い、血と涙と汗の歴史によって確立されたものでございますが、八時間制は、言ってみれば、労働者保護の原点でもあるわけです。また労働者の権利の出発点である、このようにも私どもは理解いたしております。……実際、私どもの生活を考えますと、起床、食事、通勤、労働、帰宅、余暇、睡眠、結局人間の生活というのは、一日の積み重ねであるわけですから、八時間働いて八時間眠る、これは長い間の原則でございます。これが私は人たるに値する生活だ、このように考えておりますが、このような一日単位の労働時間の規制の原則があいまいになっていくということについて、先生どのお考えになりますか、お聞かせいただきたいと思っております」と述べ、これに対し、角田教授は、「御指摘のように、一日八時間労働というのは、ILOの第一号条約で定められておりますし、あるいはもっと古くから、第一回のメーデーで要求された事項でございました。……しかし、おっしゃいましたように、人間の生活のリズムというのは二十四時間ですから、これをそうないがしろにはいけない（傍点筆者）。弾力化を考えるときにも、一日の上限というものを決めておかなければならない、あるいは一週間の上限というものも考えておかなければならない。……今日のように夜間活動時間が長くなったりサービス経済に比重が移りますと、……それだけに一日の生活のリズムをどうやって守るかという、改めてそのことが時間的に問題にされなければならない時代に入ってきた。決して経済の理屈だけで人間の生活全体を考えてはいけないということが非常に重要な問題だと思っております」とした。

ここから、1日8時間原則の持つ意味合いが、依然重要性を持つということは、1987年改正時、当然にして意識されているということである。さらに進んで、32条は1項と2項に分かれたけれども、1項は1週分の疲労蓄積から労働者を解放する趣旨、2項は1日分の疲労からの回復と労働者の生活リズムを保全するための趣旨であると解することもできよう。そして、かかる生活リズムの重視は、井坂倉庫事件津地裁判決からも看取でき（本稿第3の1の(2)傍点部）、生活リズムもまた重要な法益であることを改めて認識し得る。

(2) 法条競合説

1週単位規制が1項にあり、「第1次的原則」になっていることに照らし、それが成立する限り、その1週単位内の1日単位規制違反は別罪を構成せず、1項違反のみを優先的に成立させれば足りるとする立場で、近若石油事件で弁護人が主張している。1日単位規制が、「第1次的原則」であった1987年労基法改正以前の事案において、1日単位規制違反と1週単位規制違反が問題となった

事案において、東京高裁³⁶、大阪高裁³⁷は共に、1日単位規制違反の罪が成立する限り、1週単位規制違反の罪は法条競合により、別途成立しないとした。すなわち、東京高裁は、「労働時間規制の原則規定である労働基準法（筆者注：旧）第三二条第一項が労働時間を一日単位で規制したうえ、さらに一週単位で規制していることからすると、同法は労働時間を第一次的に一日単位をもって規制し、一週単位の規制はただ第二次的なものであることが看取され、また、一日の超過労働をさせた行為が一日と一週との二重の法律的评价を受け、重ねて処罰の対象とされることはもとより不当であるから、一日の労働時間の限度違反が成立する限り、重ねて一週間の労働時間の限度違反は成立しない」としたのであった。

(3) 併合罪説

近若石油事件において、上に述べたⅠとⅡが「社会的見解上³⁸」別個の行為であれば、併合罪となるところ、大阪高裁は、32条1項と2項の趣旨が異なること、同条2項に違反しない場合であっても、同条1項に違反する可能性があることなどに照らし、ⅠとⅡにつき、それぞれ32条2項違反と同条1項違反とが成立し、その関係は併合罪となるとし、最高裁も、32条1項と2項が趣旨を異にすることを摘示し、「それぞれの行為は社会的見解上別個のものとして評価すべきであって、両罪は併合罪の関係にあると解するのが相当である」とした。

(4) 具体的検討

32条1項と同条2項は、それぞれ、およそ「労働者の健康」の保護を目的とするものであり、趣旨を同じくするものであるとも解せられるが、より精緻にその趣旨をみるに、1項と2項の趣旨は異なるものであると考えられる。すなわち、1項は1週分の疲労蓄積から労働者を解放する趣旨、2項は1日分の疲労からの回復と労働者の生活リズム（上の角田教授発言部分参照）を保全するための趣旨であると解し得るからである。

この点、1987年労基法改正前の説となるが、「一日八時間の制限と一週四八時間の制限とは目的を異にすると考えられる。前者は各日ごとの疲労の回復等を図るための規制であり、後者は一週間の累積した疲労の回復等を図るための規制である。そうすれば、同一の超過労働が二重の法律的评价をうけても不当ではない³⁹」とする説が存在する。かかる説は、上で述べた、東京高判昭42.6.5の不合理性⁴⁰を指摘しつつ、32条1項と同条2項の趣旨を異なると解するものであり、それぞれに違反した場合、2罪の成立を認めるものであるが、重なり合う部分は、観念的競合とする⁴¹。かかる説は、理由付けがやや弱いものの、32条1項と同条2項の趣旨を異なるとする帰結自体、評価できる。一歩進んで、労働者の生活リズムに着目すれば、より説得力を有する説となり得たであろう。

近若石油事件で大阪高裁は、「ある週を構成する労働日の労働時間のすべてが同条2項に違反しない場合であっても、同条1項に違反する可能性があること」を指摘するが、これは、月曜から土曜の全てにおいて、8時間労働をさせた場合、1日単位規制違反にはならなくとも、1週単位では48時間労働させたことになるから、1週単位規制違反にはなり得ることを指摘するものである。逆に、月曜に23時間労働をさせ、火曜から金曜にかけて、1日につき3時間労働させた場合、月曜につき1日単位規制違反が成立するが、当該1週間については、38時間労働となるので、1週

単位規制違反の問題は惹起しない。特に後者の場合、1日の労働時間が長きに失し、労働者の疲労の蓄積は過重なものとなり、1日の生活リズムという観点からも、許容し難いものとなり得る。

また、労働行政実務の運用⁴⁹も、「1日8時間を超えて労働させ、かつ、当該8時間超えの労働を含め1週40時間を超えて労働させた場合には、法第32条第1項又は第2項の構成要件ごとに、総労働時間についてそれぞれに違法となる労働時間を評価して两条項により送致すること」とされており、1項違反、2項違反それぞれ別に犯罪が成立するという前提で運用されている。

よって、結局のところ、32条1項と同条2項は、それぞれ規定の趣旨を異にするものと解され、それぞれに違反する事由があるのであれば、2罪が成立すると考えるべきである。

そして2罪が成立するとして、労働者保護の観点から考えると、近若石油事件の帰結のように、科刑上最も重い処断をなし得る併合罪の選択というのは、価値判断からすれば、妥当なものといえよう。ただ、近若石油事件最高裁決定のように、直ちに「それぞれの行為は社会的見解上別個のものとして評価すべき」としてしまおうのではなく、社会的実態からして、使用者による1週間単位の労働時間管理と1日単位の労働時間管理は、社会的事象として別個であるとの立論を明確にするなど、かかる労働時間管理行為について、より精緻に分析する必要性があったように思われるのであって、そうした文脈において、同決定は理由付けを充実させる必要があったものといえよう。なぜなら、上に述べたように時系列的な重なりがⅠとⅡの間に存し、それは「およそ違法な時間外労働をさせた」という行為（業務命令）自体、社会的見解上1個の行為といえるところ、刑法54条1項前段に該たり、観念的競合とする帰結も、理論上十分あり得るものと解されるからである。すなわち、より端的に言えば、観念的競合でなく、併合罪とするためのロジックが不十分であったと指摘し得る。

第6 過労運転に係る問題点

本稿第2の中ですでに指摘したところであるが、改善基準違反により運転者が過労状態で運転を余儀なくされる場合、道交法の規定により、使用者を処断し得る。そうした意味で使用者の労働時間管理と道交法の過労運転に係る規定は、有機的なつながりを有するといえよう。そうしたとき、具体的に、いわゆる過労運転については、何が「過労」にあたるのか、そしてどのように立証されるのか、それらにつき留意すべきであり、本稿がフォーカスするところのトラック業における過労運転の捜査や立証につき、特に以下1において詳述する。

また、以下2においては、トラック業界についても対象とされる「運輸安全マネジメント制度」について概説し、トラック業界を対象としたときの問題点についても言及するが、この「運輸安全マネジメント制度」はそもそも多発する過労運転事故を受け導入されたものであるところ、一瞥の必要がある。

1 「過労」の定義とその立証

過労運転そのものの禁止規定は道交法66条にあるところ、「過労」の文言が初めて法文に登場したのは、1960年の道交法制定時まで遡る。「過労」の定義としては、精神または身体が相当以上に疲労し、その程度が正常な運転ができないおそれがある状態に達していること⁴⁹をいうとされる。具体的には、顔つき・眼つき・姿勢などの外見上の徴候、精神的・身体的な主観的徴候によって

明らかにするとされている⁴⁴。

しかし、かかる定義は、抽象的に過ぎるため、トラック業界における過労運転事件の捜査に関しては、①タコグラフ（従来型は、内部にタコチャート紙いわゆる運行記録紙を搭載しているが、最近ではデジタル式の新型も存在する）分析による運転・休憩・仮眠等の分類図表化と労基署への依頼による労働関係法令・改善基準等への違反の程度の確定、②大学教授等による医学的鑑定、③運転者・同僚等への取調べによる使用者の労務管理状況精査、④運転者の家族への取調べによる運転者の勤務実態・睡眠時間等の調査、⑤荷主荷受け関係者への取調べによる運送事実・作業内容・延着有無等の調査などが行われ、立証資料とされることが多いようである⁴⁵。通常、捜査において、最も困難なのは、タコグラフ分析とされ、従来型の場合、拡大鏡を用いてなされるが、精査分析に数週間を要する場合もある。また、従来式のタコグラフは、タコチャート紙の改ざんも容易に可能であるとされており、問題である。改ざん不可能なデジタル式のタコグラフ、ドライブレコーダーの普及ないし義務化が待たれよう⁴⁶。

2 運輸安全マネジメント制度

J R西日本福知山線脱線事故、近鉄バス横転事故、大川運輸踏切衝突事故など、2005年にヒューマンエラー（過労運転によるものが多数）に起因すると考えられる運輸関連事故が連続して発生したことを受け、2006年、いわゆる運輸安全一括法⁴⁷が成立、さらに運輸事業者自らが経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築・改善することにより輸送の安全性を向上させることを目的とした運輸安全マネジメント制度が導入された。これにより、事業者は、安全管理規程作成と届出、安全統括管理者の選任と届出の義務を負うことになり、取組不十分な場合は、行政処分がなされる。また、国交省において、事業者の安全管理体制の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行うこととされた。かかる評価においては、国交省評価担当者による経営トップ及び安全統括管理者等の経営管理部門へのインタビューと文書・記録類の確認を通じ、事業者が構築した安全管理体制の更なる向上に寄与するため、改善の余地のある事項について助言が行われる。

しかし、この助言は、事業者において、実情にあった方法で輸送の安全性を向上するための自主的な取組を行う上での参考材料とすることを目的とするものに過ぎない。また、トラック業の場合、所有車両300両以上の事業者のみが、安全管理規程の作成届出義務、安全統括管理者の選任届出義務を負い、中小の事業者には運輸安全マネジメントに取組む努力義務が課されるにとどまる。そうした点を踏まえると、かかる制度策定は、やや玉虫色に過ぎないとの見方もできよう。

第7 おわりに

そもそも、労働者の生存と人格の保護を全うするという目的実現のために向けられた、ひとつのツールが、労基法における罰則であると考えられるところ、井坂倉庫事件にせよ、近若石油事件にせよ、労基署からの是正勧告ないし運輸支局長からの文書警告など再三にわたる行政からの指導にもかかわらず、さしたる改善もなく漫然と業務を続行して、重大事故を惹起した使用者に対し、刑事罰という、いわば最終の手段をもって、厳罰に処するという帰結は、妥当性を有する。近若石油事件第1審において、京都地裁が「本件各犯行の犯情は極めて悪質であるが、加えて、

トラック運送業界において同様の違法な時間外労働等の危険性を軽視する悪弊がはびこることとなれば、本件事故と同様の極めて重大な事故が多発するなどして深刻な事態となることは、明らかであって、そのような事態を何としても避けなければならないという一般予防の見地からも、本件各犯行に対しては厳しい非難を加える必要がある」と述べる箇所は、大いに注目されるべきであろう。なお、無論特別刑法としての労基法といえども、国家による刑罰権の発動を予定するものであるから、その運用は補充性と謙抑性を有するものでなければならないことは、当然の前提である。

本稿で取り上げた3つの事件のいずれにおいても、使用者に対し、峻厳な処罰がなされているところであるが、現在に至るまで、依然として、トラック業における過重労働及びそれに起因する過労運転が特段減る兆しはない。警察庁交通局の「交通統計」をそれぞれの時期において順次みるに、全死亡事故件数のうち、営業用トラックによる死亡事故件数の割合は、1999年から2010年に至るまで、8.0%、8.3%、7.8%、8.1%、8.4%、8.6%、8.9%、8.6%、9.1%、8.1%、7.7%、8.0%といった推移で、一進一退横ばいである。なお、全日本トラック協会は、2006年12月に交通安全対策中期計画を策定し、トラック運送業界として初めて数値目標を設定して計画的に安全対策に取り組む、2010年までの目標値である死者数490人以下、事故件数3万1000件以下を達成したと喧伝している⁴⁸。しかし、そもそも自動車安全技術の進展等によって、交通事故自体が減少傾向にあるのであって、全死亡事故件数のうち、営業用トラックによる死亡事故件数の割合は、上に述べたように一進一退で、特段の変化がみられないところである。よって、全日本トラック協会は、死者数や事故数の目標値を定めるのではなく、全事故におけるトラック事故割合の減少を企図して、数値目標を出すべきであろう。なお、「トラック運転者が発生させた追突事故」が多数みられること、「改善基準に違反している事案」が多く見られることなどを受け、行政においては、2011年より「交通事故を発生させたトラック運転者の労働時間等の実態等の把握」に乗り出したところである⁴⁹。

近若石油事件で、使用者の労働時間規制違反行為が、労基法32条1項、同条2項それぞれに違反する場合、それぞれ別罪を構成し、最も重い処断が可能な併合罪となる旨が明らかになったこと、道交法の厳罰化に伴い、過労運転容認・下命罪の法定刑の引き上げがなされたことなどが、トラック業界の悪弊是正に向けた材料となることが期待されるものの、一方で、少なくとも改善基準違反につき、刑事罰等のサンクションの法定が、強制力担保の見地から、望まれるところである。また、改ざん不可能なタコグラフ等の義務化は適切な労働時間管理を促進し得るものと考えられ、意義を有する。運輸安全マネジメント制度の強化と対象の拡大も有用であろう。ただやはり、最も抜本的なのは改善基準の強制力の担保を如何にするかという点である。

労働者の生活リズム保持・健康の維持・過労の防止は、いかなる業種にあっても守られるべきであり、労働者の人格をも無視するような態様で、労働者を機械の如く酷使し、利益追求にのみ走る使用者は、強く非難されてしかるべきであろう。そうした点において、1987年労基法改正時に意識され、あるいは井坂倉庫事件津地裁判決が着目した生活リズムという法益は、労働の高密度化が指摘されるトラック業界の内のみならず、広く重視されるべきであるといえよう。

* 沖縄大学法経学部 非常勤講師

- 1 事業用トラックは、小型トラック、中型トラック、大型トラック、タンクローリーなどの特種な形状・仕様のトラック、トレーラーの5つに分類が可能である。
- 2 労働時間を巡る問題については、タクシー業界・バス業界においても、トラック業界同様深刻な問題であるが、本稿では、昨今において事故が相次ぐトラック業界にフォーカスする。
- 3 財政赤字の増大や政府事業の非効率の拡大などが挙げられる。
- 4 規制緩和政策は、最初に米国で着手された。政府の規制を縮小ないし撤廃することによって、市場競争を促進し、経済の活性化を図ろうとする政策志向が規制緩和政策である。
- 5 安部誠治「デフレ経済下の運輸事業の規制緩和と輸送の安全」労働の科学63巻2号5頁(2008)
- 6 本稿では、第1審京都地判平18.11.15労経速2056号11頁・刑集63巻6号698頁、差戻控訴審大阪高判平21.12.17刑集64巻8号1333頁、第2次上告審最三小決平22.12.20判時2104号145頁・刑集64巻8号1312頁を扱う。
- 7 津地判平15. 5.14労判854号89頁
- 8 「労働基準法第36条第1項の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準」(平10労告154号)。
- 9 平元労告7号。
- 10 平13国交告1365号。
- 11 また、改善基準と相俟って、交通労働災害を防止しようと企図された「交通労働災害防止のためのガイドライン」については、周知が充分でない。なお、この点につき、平23. 5. 6基監発0506第1号を参照。
- 12 いわゆる安全運転管理者等その他自動車の運行を直接管理する地位にある者を含む。
- 13 青木幹雄「京滋バイパスにおける多重事故に伴う過労運転下命事件及び重傷ひき逃げ事件の検挙について」月刊交通38巻9号44頁(2007)
- 14 仙台簡略命平19. 8. 2判例誌未掲載。なお、後掲注30参照。
- 15 井坂倉庫事件判旨(労判854号90頁)参照。
- 16 水戸地判平16. 3.31判例誌未掲載は、時間外労働の労基法違反につき、I社労務関係担当の常務取締役等に懲役4月(執行猶予3年)、労基法違反及び道交法違反につき、I社に罰金120万円をそれぞれ科した。
- 17 名古屋高判平20.12.25労判983号62頁では、I社、同代表取締役及び事故惹起運転者等に対しなされた事故被害者遺族による損害賠償請求が認容された。なお、一審は名古屋地判平19. 7.31交民集40巻4号1064頁。
- 18 前掲注7参照。
- 19 各地方運輸局及び各運輸支局では、自動車運送に係る事故防止の徹底を図ると共に、運輸の適正を期し、利用者利便を確保するため、運送事業者に対する監査を実施しており、監査の結果、法令違反が判明した場合、文書警告、自動車の使用禁止、事業停止、許可取消などの行政処分が行われ、改善についての命令等の措置が講じられている。
- 20 掲載誌については、前掲注6参照。

- 21 労経速2056号7頁、刑集63巻6号698頁。
- 22 労経速2056号2頁、刑集63巻6号641頁。
- 23 掲載誌については、前掲注6参照。
- 24 掲載誌については、前掲注6参照。
- 25 2007年道交法改正前の法定刑、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」が適用された。
- 26 他の争点は、時間外労働時間の計算方法と、労基法32条1項違反の罪と同法35条違反の罪との罪数関係である。なお、前者については、本稿第4の2の(2)で取り上げる。
- 27 但し、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限られるとされる。
- 28 過当競争により、車齢・走行距離共に限界に近い車両を酷使する中小業者は多い。トラック業界の事案ではないが、事業用バスの火災事故は、7割が車齢10年以上、中には走行距離220万キロに達するバスの事故もあったという（なお、安部誠治「デフレ経済下の運輸事業の規制緩和と輸送の安全」労働の科学63巻2号8頁〔2008〕を参照）。
- 29 神奈川労働局発表平22.9.13「貨物自動車運送事業における過労運転・過重労働防止等労働条件の改善のための協力要請について」参照。
- 30 2007年5月29日。なお、事故の被害者遺族による損害賠償事件として、仙台地判平20.10.29 労判975号83頁があるが、一部認容で確定している。
- 31 仙台簡裁は2007年8月2日、過労運転下令罪により、ケイズスポーツ代表取締役と同社配車業務担当者、法人としての同社に対し、それぞれ罰金30万円の略式命令を出し、すべて納付された。
- 32 これらの状況につき、佐藤正行「疲れ果てた運転手」月刊交通 39巻9号13頁以下（2008）。
- 33 この点につき、
片岡昇、萬井隆令『労働時間法論』115頁（法律文化社、1990）。
安西愈『改正労働時間法の法律実務』13頁（総合労働研究所、1988）。
- 34 昭63.1.1基発1号。
- 35 第1類7号 社会労働委員会議録8号 昭62.8.31。
- 36 東京高判昭42.6.5判夕214号244頁。
- 37 大阪高判昭和45.1.27判夕248号234頁。
- 38 最大判昭49.5.29刑集28巻4号114頁以下参照。
- 39 香城敏麿『行政罰則と経営者の責任』191頁（帝国地方行政学会、1971）。
- 40 香城説は、以下のように説明する。

	月	火	水	木	金	土	計
例①	8	8	8	8	10	8	50
例②	8	8	8	8	8	10	50

例①は、東京高判昭42.6.5判旨（以下、単に「判旨」）に従っても、金曜の1日単位規制違反と、土曜の6時間を超えた部分の1週単位規制違反が共に成立する。ところが、例②においては、土曜の8時間を超える部分が1日単位規制に反すると共に、1週単位規制にも反する。判旨によれば、この場合は、同じ行為が二重に評価される場合であるから、1日単位規制違反のみが成立する。しかし、例①と例②は単に金曜と土曜の実施労働時間が入れ替わっただけで

あるから、これを別異に評価するのは妥当でない。例②の場合は、1日単位規制違反と1週単位規制違反の双方が成立し、観念的競合の關係に立つ。

※1987年労基法改正前の説であるので1週単位は48時間を上限としている。

- 41 一方、この説に対しては、「1日単位と週単位を余りにも一義的に把握するばかりでなく、その解決じたいも繁雑に過ぎると解すべきであろう」と批判し、上で述べた大阪高判昭45. 1. 27の判決の述べるように、「第一次的」か「第二次的」かという区わけに立脚して事柄を決すべきとする見解も現れた（伊藤榮樹、小野慶二、莊子邦雄編『註釈特別刑法』第4巻156頁（立花書房、1988）。
- 42 平16. 2. 18基監発0218001号
- 43 荒石利雄「過労運転」判タ284号234頁（1973）、道路交通法研究会『注解道路交通法』全訂版379頁（立花書房、2010）。
- 44 道路交通執務研究会『道路交通法解説』15-2訂版704頁（東京法令、2010）。
- 45 山口友也「貨物運送事業者の過労運転容認事件を検挙した事例」月刊交通34巻4号30頁（2003）、瀬田和司「大型トラックの死亡事故を端緒とした、自動車の使用者責任（過労運転容認事件）の検挙」月刊交通42巻4号34頁（2011）など。
- 46 なお、過労運転・違法運行・重大事故等防止のためのIT技術活用につき、長野潤一「重大事故の防止とIT技術の活用」労働の科学63巻2号28頁（2008）。
- 47 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律
- 48 全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業2011」28頁（2011）。
- 49 平23. 5. 6 基監発0506第1号。