

バス乗務員待機時間の法的性質

—させほバス事件・福岡高判令五・三・九労働判例二二〇〇号五頁

中内 哲

熊本大学教授

事実の概要

長崎県佐世保市で路線バスを運行するY会社(被告、控訴人・附带被控訴人)のバス乗務員は、出発時刻や休憩時間等を同社が分単位で定めた「運転表」にもとづき業務に従事している。

路線の始発(終点)となるバス停では、運行上、到着と発車の予定時刻の間隔を空ける必要があるため、運転表では右両時刻の間に「待機時間」が設定されており、待機時間にバスを待機させる折り返し待機場所と始発バス停とが異なる一二箇所では、二〇一六(平成二八)年三月末まで、労使合意にもとづき、待機時間から「折り返し調整時間」(原則五分間。労働時間と取扱い)を控除し一〇分以上の時間がある場合、当該時間(以下、本件待機時間)は休憩時間とされていた。しかし、遅くとも二〇一七(平成二九)年度からは、本件待機時間は、すべて労働時間として扱うよう変更された。

Y会社のバス乗務員であるXら一六名(原告、被控訴人・附带控訴人)は、本件待機時間が労基法上の労働時間にあたることを主張し、二〇一五(平成二七)年八月〜二〇一七(平成二九)年

八月までの当該時間分に関する未払賃金額等を請求する本件訴訟を提起した(他に多数の争点あり)。

原審(長崎地佐世保支判令四・三・二三労働判例一三〇〇号一頁)は、右一二箇所のうち一箇所について、本件待機時間が同法上の労働時間にあたることを判断しXらの請求の一部を認容したため、Xら・Y会社双方が控訴(なお、最二小判令五・九・一判例集未登載により、本判決は確定)。

判旨

控訴・附带控訴とも棄却。

(1) 「当裁判所も、Xらの請求は、原判決……「が認容した」限度で理由があると判断する。」(以下は、本判決が付加的に示した判旨(5)の前半を除き、原判決の引用である)。

(2) 労働者が実作業に従事していない時間(不活動時間)が、労基法上の「労働時間に該当するか否かは、労働者が……「当該」時間に……使用者の指揮命令下に置かれていた……と評価できるか否かにより客観的に定まる」。不活動時間は、「労働者が実作業に従事していない」というだけでは、使用者の指揮命令下から離脱し

ている」ことにはならない。

(3) つまり、当該時間は、労働者が「労働からの解放を保障されていない場合」、あるいは、「労働者に労働契約上の役務の提供が義務づけられていると評価される場合には」、「使用者の指揮命令下に置かれている」同法上の労働時間と解される(三菱重工長崎造船所事件・最一小判平一二・三・九民集五四卷三三〇一頁、大星ビル管理事件・最一小判平一四・二・二八民集五六卷二二三六一頁、大林ファシリティーズ事件・最二小判平一九・一〇一九民集六一卷七号二五五五頁を引用)。

(4) 折り返し待機場所と始発バス停との位置が異なり乗客対応に従事する必要がない一二箇所について、「バス付近で待機する必要があった等の事情がなければ、Xらは労働からの解放が保障されていたといえる」。

(5) 当該箇所のうち一箇所では、時間帯にかかわらず、バスを移動させる対応が求められ、Xらは労働からの解放を保障されていたとはいえず、本件待機時間は、労基法上の労働時間と解される。

他の一二箇所では、バス付近で待機する必要があった等の事情は認められず、Xらは「労働からの解放を保障されていなかったとはいえない」等から、本件待機時間は、同法上の労働時間に該当しない。

検討

I バス乗務員待機時間の法的性質(労基法上の労働時間(三二条)・休憩時間(三四条)、いずれに該当するか?)は、

これまでも争われてきた。近時の北九州市交通局事件・福岡高判令二・九・一七労働経済判例速報二四三五号三頁は、判旨(3)同様、前掲三つの最高裁判決を引用し、当該待機時間を「不活動時間」と捉え、『労働者の労働からの解放の保障』『労働者に対する労働契約上の役務提供の義務づけ』を要件に、休憩時間が労働時間かを同定する旨述べた原判決(福岡地判令元・九・三〇労働経済判例速報同号一頁)を受容した。これに先立つ南海バス事件・大阪高判令二九・九・二六労働経済判例速報二三五一号三頁も、最判の引用はないものの、右の枠組みで判断を下した原判決(大阪地判令二九・三・二四労働経済判例速報同号六頁)を支持する。これから高裁二判決とも最高裁で確定していることからすれば(北九州市交通局事件・最二小判令三・三・一九判例集未登載、南海バス事件・最三小決平三〇・四・一七労働経済判例速報二三五一号六頁)、本判決(および、最高裁決定によるその確定)により、バス乗務員待機時間に関しては、仮眠時間等いわゆる不活動時間に関する前掲三事件の最判を援用した右枠組みで性質決定する、との司法審査法理が確立されたと把握してよいであろう。

Ⅱ 本判決は、一般論で、労働者が実作業に従事していないというだけでは、使用者の指揮命令下から離脱しておらず(判旨(2))、労働からの解放を保障されていない場合、不活動時間は労働法上の労働時間と把握される旨(判旨(3))、説示した。

本件との関係でこれを敷衍すると、Xらが実作業に従事していない本件待機時間は、ひとまず、Y会社の指揮命令下にある同法上の労働時間と推定され、「労働からの解放の保障」が認められることにより、この推定が覆り休憩時間へと評価が転換される、という規範として機能するのである。そうであれば、一一の折り返し待機場所でXらの主張を斥けた本判決は、Y会社側の立証(反証)にもとづき「Xらの労働からの解放」を裏打ちできるだけの充分な認定事実を積極的に示す必要に迫られる。

ところが、乗客対応の必要性がない点(判旨(4))以外には、折り返し待機場所と始発バス停との距離、バスの待機スペース数やその形状等、限られた事実は認定されているものの、本件待機時間におけるXらの当該解放を根拠づける重厚な認定事実は確認できない。むしろ、本判決は、「バス付近で待機する必要があった等の事情」の立証をXらに課し(同判旨)、右一箇所のうち六箇所では、その事情が実質的に認められないことを理由に(この判示は、Xらに「労働契約上の役務の提供が義務づけられている」こと(判旨(3))の否定をも意図したのか?)、残る五箇所につき、Xらが「労働からの解放を保障されていた」ではなく、その「解放を保障されていなかったとはいえない」ことを理由に(波線は筆者)、本件待機時間の労働時間性を否定した(判旨(5))。労働判例一三〇〇号二二頁以下)。

筆者には、こうした当てはめは、一般論との

整合性を欠いていると映るとともに、本件待機時間におけるXらの右解放度が、具体的に事実認定されていない以上、労働法上の労働時間性を肯定すべき折り返し待機場所は、本判決が認めた一箇所に限られない、と考える。

Ⅲ 本判決は、はじめ裁判所は、バス乗務員待機時間を不活動時間とみるが(右II)、筆者は、運行業務と運行業務との間に設けられる比較的短い時間で、次の運行に向けた準備行為等が含まれるだけに(前掲・三菱重工長崎造船所事件最判)、「使用者の指示があった場合には即時に業務に従事することを求められており労働から離れることが保障されていない状態で待機等している時間」(厚労省労働基準局編『令和三年版 労働基準法(上)』(労務行政、二〇二二年)四八五頁。医療法人社団E会事件・東京地判令二九・六・三〇労働判例一一六六号二三頁等も参照)と紹介される「手待時間」と基本的に捉えたい(水町勇一郎『詳解 労働法(第三版)』(東京大学出版会、二〇二三年)六九七頁以下も同じ視角か)。

このように解したほうが、右で検討してきた判例法理に比して、①当該待機時間に関する労働時間該当性の原則肯定、②バス乗務員の「労働からの解放」を要件とする休憩時間への例外的転換(使用者側による立証責任の明確化)、という性質決定の判断枠組みを、より鮮明化できよう。

(なかうち さとし)