

西日本高速過労死事件にみる休息の取れない勤務体制

2016年5月22日、報告 神戸新聞記者 中部 剛

【はじめに】

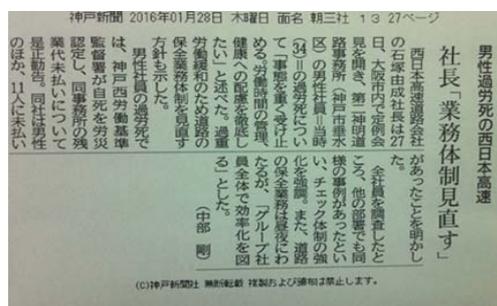
西日本高速道路会社（E X C O西日本）は最近、橋桁落下事故で大きく報道されており、社名を目にした人も多いと思う。ちょうど、1月前の4月22日夕方、神戸市北区の新名神高速道路工事現場で、建設中だった1350トンの橋桁が国道176号に落下し、作業をしていた男性10人が巻き込まれた。通行中の車両を押しつぶしかねない大きな事故だった。さらに、その約1カ月後の5月19日午前、今度は大阪府箕面市でやはり新名神高速道路の工事現場で、橋桁を支える資材が倒れた。西日本高速は工事の発注者だが、これらの事故を現場の責任にしてよいのだろうか。西日本高速の企業体質も問われるべきではないだろうか。

西日本高速道路会社・過労死事件取材し、今年1月25日付、同28日付神戸新聞朝刊で報じた者として、強くそんなふうに思う。後に、なぜ企業体質が問われるべきかという理由も述べたい。

【過労死事件の概要】

西日本高速道路会社（本社・大阪市）関西支社第二神明道路事務所に勤務し、改良工事の設計積算・施工管理を担当していた男性Aさんが、2015年2月に神戸市内の社員寮で自死された。当時34歳だった。同社の前身、日本道路公団に2001年に採用され、各事業所で勤務した後、第二神明道路事務所に2014年10月（亡くなる5カ月前）に着任した。

同社の就業管理システム、セキュリティシステム（事業所への出入り記録）、パソコンのオン・オフ記録から、ご家族が勤務時間を算出したところ、1カ月当たりの時間外労働は、2014年10月＝151時間／11月＝178時間／12月＝153時間／2015年1月＝109時間／2月1～15日＝72時間に及んでいた。



ご家族によると、現場の上司は「業務量に対し明らかに人手不足だった」「A君が死んだのは私の責任です」と謝罪したという。本来、前任者が終わらせるべき仕事が終わっておらず、転勤直後のAさんに重くのしかかっていたとみられる。家族は神戸西労働基準監督署に労災補償を請求し、昨年11月に支給決定された。

第二神明道路事務所は、Aさんほか、11人に残業代の未払いが生じており、この件については神戸西労基署から是正勧告を受けている。

会社は「労災認定を重く受け止める。ご家族には真摯に対応する」とする一方、自死と業務との因果関係は認めなかった。

上記のような内容を今年1月25日付朝刊で一報を報じ、同28日付朝刊で続報を書いた。続報は同年1月27日、同社の石塚由成社長が定例会見の中で、業務体制の見直しを示したことを書いたものだ。

【勤務状況】

特筆すべきは、その異常な勤務状況だ。

右に過酷な勤務の一例を示しておきたい。前述したように、Aさんのご家族が、同社の就業管理システム、セキュリティーシステム、パソコンのオン・オフの記録から、算出したものであり、会社もおおむね認めている。



まずは、2014年11月4日。午前7時半に出勤し、午後0時10分から午後1時まで昼休み。午後1時から午後の勤務が始まり、午後5時20分まで。その後、10分の休憩の後、退勤は翌5日の午前4時59分。その後、午前5時7分の記録があり、午後7時36分に退勤していることになる。

勤務間のインターバルはわずか8分しかない。職場から社員寮まで近いとはいえ、8分では行き来できない。実際は36時間の連続勤務だったことを示す。

この日だけではない、それから9日後の11月13日。退勤は翌日の午前6時7分で、その2時間後に出勤し、午後9時20分まで働いた記録が残っている。異常としかいいようがない。

前述したように、勤務先の上司が、Aさんが亡くなった後、ご家族に「業務量に対し明らかに人手不足だった」「A君が死んだのは私の責任です」と謝罪したことが思い出される。現場でも異常だと感じていたのだろう。1カ月当たりの時間外勤務は最大で178時間に達しているが、実際はこの数字を上回るような状態だったのかもしれない。

ご家族は、私の取材に対し、繰り返し、「こなしきれない量の仕事を課すことは、明らかにパワーハラスメントだ」と厳しく指摘されており、現在、会社や労働組合に詳細な勤務状況の情報開示を求めている。

西日本高速道路会社は、道路の補修が増えていること、夜間工事に監視が必要なことを上げ、「負荷が一人ひとりに来ている。業務全体の見直しを進めている」とし、ご家族に対し、「真摯に対応する」とし、勤務記録など一定の情報を開示しているものの、謝罪の言葉は一切ない。

【企業概要】

右図は西日本高速道路会社のホームページの資料。同社は近畿、中国、四国、九州の高速道路を管理している。

どのような会社なのか、もう少し詳しく述べたい。

2005年10月、日本道路公団から東日本、中日本とともに西日本高速道路会社が設立された。

日本高速道路保有・債務返済機構との間で事業協定が結ばれ、翌年4月から民営道路会社が本格的にスタートした。資本金475億円。営業中道路3453km、利用台数は282万台/日（平成25年実績）。民営化され、採算性が厳しく問われるようになった。

民営化後、高速道路はずいぶん変わったと思う。サービスエリアがその最たるもの。あまりきれいとはいえないサービスエリアが多く、うどん、カレーといった定番の食事も決しておいしいとは言えない状況だった。トイレも入るのが嫌になるくらい汚い。それが民営化後、劇的に変わった。サービスエリアが洗練され、食事もおいしい。サービスエリアそのものが集客力を持ち始めた。

ちょうど、公団から民営化したころ、広報の担当者と取材上のお付き合いをさせて頂いたが、懸命に役所から民間会社になろうとしていた姿が印象に残っている。

昨年5月、西日本高速道路会社は国土交通省の高速道路機構・会社の業務点検検討会に資料を提出している。順調に道路事業、サービスエリア等の関連事業で利益を上げている。

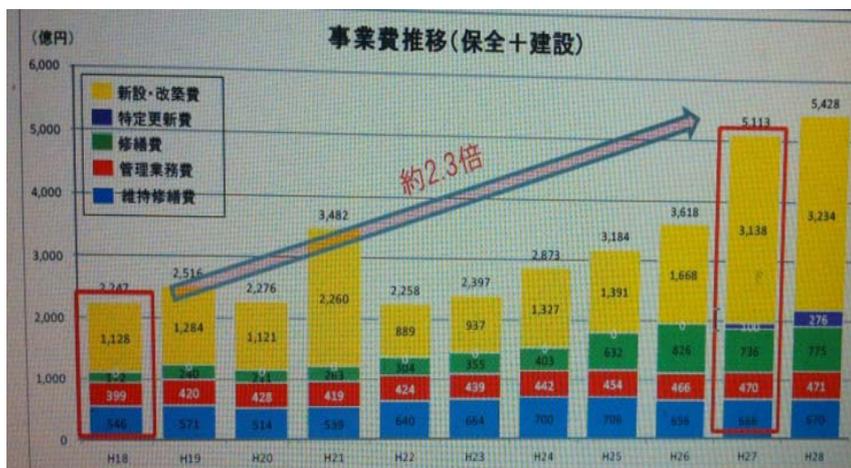
その中に気になる記述があったので示したい。

「事業量と人員体制」という項目だ。タイトルには「高速道路の安全・安心、ネットワーク整備等に必要の事業が増大する中、人員体制を抑制しつつ効率的に事業を実施」とある。



まず社員数の推移を示す。民営化後の2006年は2598人。これに対し、2014年は2376人。ほぼ横ばいとみるか、微減といったところだろう。一方で、事業費の推移はどうか。右の

図（西日本高速道路会社の提出資料より）のように、新設・改築費や修繕費、管理業務費などを合わせ、2006年は2247億円。これが年々上昇し、2016年は5428億円に達しており、2倍以上となる。特に新設・改築費が伸びている。



つまり、事業費ベースでみると、仕事量が圧倒的に増えていることになる。この資料でも記述されているが、一人当たりの事業量を算出すると、2006年の約0.9億円から、2015年は約2.2億円になっており、約2.4倍に増加している。

資料では「今後の課題」として、「事業量が2倍以上となる中、限られた人員資源の中でより一層の効率的な事業執行に努力」とある。技術革新もあるだろうから、事業費が2倍以上になったからといって、仕事量もそのまま2倍となるわけではないかもしれないが、社員1人1人の負担がこの10年で相当、大きくなっていることをうかがわせる資料だ。この数字を見ても、やはり、Aさんがお亡くなりになった後、上司が「業務量に対し明らかに人手不足だった」といった言葉が浮き彫りになってくる。

【労使関係】

なぜ、過労死を防ぐことができなかったのか。労働組合は機能しているのだろうか。この過労死事件で労働組合も取材した。Aさんが所属していた第二神明道路事務所では、西日本高速道路労働組合関西支部との間で、時間外労働が1カ月45時間の労使協定（36協定）が結ばれ、さらに「6回を限度として1カ月90時間まで延長することができる」といった特別条項が結ばれていた。

いわゆる過労死ライン（月80時間）を越す内容だが、組合役員によると「90時間の特別条項は第二神明道路事務所だけではない」とのことだった。また、役員は「長時間労働は組合にとっても課題」と話しており、全社的に長時間労働が蔓延していることを示唆していた。Aさんの場合、特別条項をはるかに上回る時間外労働をしており、36協定違反が疑われる。

第二神明道路事務所の過労死事件に関連し、西日本高速道路会社は残業代の未払いで神戸西労働基準監督署から是正勧告を受けていた。

取材の中で、四国支社でも同様の是正勧告を受けていたことを知っていたため、今年1

月27日に大阪市内であった定例記者会見で「ほかの支社・事務所で行政指導を受けたことはなかったのか」と質問してみた。担当役員は「同様の時期にはない」と答えたので、「四国の事務所ではあったと聞いている」と再度、尋ねると、「過去にさかのぼると何件か、そういった事例はある」と回答した。「何件か…」。

民営化後の10年余りで、複数回、行政指導を受けているということである。

行政指導の教訓が十分に生かされていないということではないだろうか。

【まとめ】

人件費削減、効率化の推進を背景に、36協定を反故にし、労働基準法を順守しない。労働基準監督署からの行政指導も教訓としない。冒頭、企業体質が問われるべきではないなか、と指摘したのは、こういう点である。橋桁落下事故の直接的な原因でなくとも、背景要因、遠因として「行き過ぎた効率化・合理化」がなかったかどうかにも注目しなければならない。

ここ10年ほど、労働問題を取材しているが、過去に取材した企業の中には「労働基準法を守っていたら、会社がつぶれてしまう」といった企業側の声も聞いた。労働時間は原則1日8時間。どれだけの企業で守られているのだろうか。また、労働組合も労働者がより高い賃金を得るため、「8時間労働の厳守」を強く求めないケースもある。厚生労働省の調査によると、1カ月の残業が最も長かった正社員の残業時間が「過労死ライン」の80時間を超えた企業は22%に上るといふ。

長時間労働は長年の懸案であるが、遅々として解消されない。こうした中、毎年、多くの労働者が過労死・過労自死で命を落としている。一日も早いルール作りが求められる。こうした中で注目したいのが、勤務と勤務の間の休息時間を義務付ける「勤務間インターバル制度」だ。ヨーロッパでは1日24時間において、連続11時間以上の休憩を付与しなければならないそうだ。

つまり、1日の労働時間の上限は13時間。抜け道だらけの「8時間労働」ではなく、労働者の命を守るため、しっかり休ませるためのルール作りが急がれる。