

報告要旨「西日本高速道路会社過労死事件を通し、遺族支援を考察」

中部 剛 神戸新聞

西日本高速道路会社（大阪市）の男性社員＝当時34歳＝が2015年に過労自死した問題で、同社の酒井和広社長が2018年10月31日の記者会見で、社員の多忙な状況を認識しながら対応が「不十分かつ不適切」であったことを認めて謝罪した。一方、男性の遺族は会社が長時間労働を放置した責任を問い、業務上過失致死容疑で告訴していたが、神戸地検は同年11月16日に不起訴処分とした。遺族側は処分を不服として検察審査会に審査を申し立てる方針を固めており、西日本高速の過労死問題は新たな局面を迎えることになる。この問題の経緯を報告し、過労死の現状とともに遺族支援のあり方を考えたい。

■過労自死事案の概要

2014年10月、この男性社員は兵庫県神戸市内にある西日本高速道路会社第二神明道路事務所に赴任。道路補修工事の施工管理を担当した。着任した月から深夜に及ぶ労働が続き、自身の歓迎会にすら出席できないような状況だった。時間外労働は100時間を超す月が続き、うつ病を発症。翌2015年2月、母宛てに「本当にごめんなさい。今までありがとうございますごさいました」と書き残し、社員寮で自ら命を絶った。

後に遺族が就業管理システムや事務所への出入りの記録、パソコンのログオン・ログオフから労働時間を算出。記録上、午前4時59分に仕事を終え、8分後の午前5時7分に出勤するという、異常な記録も見つかった。遺族によると、現場の上司は「業務量に対し明らかに人手不足だった」「〇〇君が死んだのは私の責任です」と謝罪したという。

亡くなった後、母親が社員寮の荷物を整理していると、クリアファイルに入った採用内定の通知書と祝電を見つけた。男性は中学生のときに、阪神・淡路大震災で高速道路が横倒しになった映像を目の当たりにし、市民が安全に暮らせる街を思い描いて西日本高速の前身、日本道路公団に入った。息子の思いを知る母は「なぜ人間らしい暮らし、働き方ができなかったのか」と悲しみを深めた。

遺族は、第二神明道路事務所に赴任してから月100時間を超す残業が続き、最大で月178時間の時間外労働があったと主張。神戸西労働基準監督署は労災として認定した。ところが、会社側は「労災認定を重く受け止める」としながらも、「業務との因果関係について断定的なことは申し上げられない。時間外労働、謝罪の有無についてもコメントできない」とし、会社として正式な謝罪はせず、長労働時間についても争う姿勢を見せた。

遺族側は民事調停を大阪簡易裁判所に申し立てたほか、労働基準法違反容疑や業務上過失致死容疑で告訴した。

■謝罪は、4年後

遺族が民事調停を申し立てたのは2016年10月。2年を経て会社側が公の場で謝罪した。社員が亡くなってから4年になろうとする時期だった。

労災認定を受け、遺族には損害賠償請求訴訟を起こす選択肢もあったが、敢えて民事調停を選んだ。名目的には「未払い残業代の請求」だったが、遺族としてはどのような働き方だったのか、長時間労働の実態を調停の場で会社に明らかにさせたいという思いがあった。調停は2018年10月29日付で合意が成立。内容は、公の場で会社が遺族に謝罪、再発防止策、未払い残業代の支払い、慰霊碑建立などだった。

■「ご遺族を傷つけた」

調停成立の2日後、同社の定例会見の中で、西日本高速道路会社の酒井和広社長が「謝罪の意および再発防止の誓い」とし、合意内容を読み上げた。「管理職にある者らは、男性社員の多忙な状況を認識し、業務軽減のための措置をとったものの、事後の検証により、その措置では不十分かつ不適切であったことが判明しました」とし、さらに遺族に対する対応についても「ご遺族の心情を傷つけてしまいました」とした。同社は再発防止策として、労働時間を正確に把握するため三重に管理するシステムの構築のほか、次のような項目を上げた。

- ・ 所定労働時間の短縮（7時間40分から10分短縮）
- ・ 会社独自の特別休暇制度の充実（年7日から8日に）
- ・ 連続勤務を抑止する「休息制度」の導入（事故などで突発的に明け方まで仕事が及んだ場合、翌日勤務を免除）
- ・ 長時間労働による産業医の面接指導の強化（面接指導実施基準を時間外労働70時間超に引き下げ）

また、同社は組合と36協定を結び、月90時間の時間外労働を上限とする特別条項をつけていたが、これを80時間に短縮したという。調停の中で、遺族がこだわったのは、慰霊碑の建立。会社側が、男性社員が住んでいた旧社員寮（現在は使用されていない）の一角に、慰霊像と石碑を据えることになった。石碑には男性社員が疲労のため亡くなった事実を記し、労働災害として認定されたことを刻んだ。

調停成立に際し、遺族である母親は次のようなコメントを発表している。

「彼（息子）が亡くなって足掛け4年になりますが、その間にも過労死の報道は後をたつことなく、遺族はそのたびに傷口を新たにしてきました。どの事例をとっても、過重な業務、長時間労働、あるいはハラスメントの放置など、企業の安全対策への不備・不足による犠牲だと思えます。さらなる犠牲者を出さないためには、起きてしまった過労死の一つ一つを忘れず、風化させず、時代への警鐘として記憶し続けることが大切だと思います」

筆者の取材に対しても、母親は「繰り返し過労死を出している企業がある。会社も社員も過労死を忘れてはいけない。記憶にとどめてもらうために慰霊碑にこだわりました」と話していた。

■ 検察審査会へ

遺族側は、労使協定を大幅に上回る残業があったとして労働基準法違反の疑いで神戸西労働基準監督署に告発状を提出し、神戸地検に対しても業務上過失致死の疑いで告発状を

提出していた。業務上過失致死は刑法上の罪。過労自死を刑事罰に問うのは異例のことだ。

神戸西労働基準監督署は労働基準法違反容疑で西日本高速道路会社と元上司らを書類送検したが、2017年8月に神戸地検は不起訴処分とした。また、業務上過失致死容疑である刑事罰についても2018年11月16日に不起訴処分とした。処分理由は明らかにされていない。

これに対し、母親は「勤務状況を把握していれば心身疲弊して死に至るかもしれないという予測が可能であったはず。業務軽減の有効な措置を取らずに違法残業を放置してきた」と厳しく指摘。過労死問題に詳しい遺族代理人の渡部吉泰弁護士も「上司が100時間を超える部下の労働実態を認識する努力をすべき法的義務があり、精神障害の発症及び自死を予見できることも、今日では常識」とコメントし、地検の対応を批判した。遺族側は検察審査会に申し立てる方針を固めている。

■西日本高速道路会社は合理化を推進

西日本高速道路会社を考えるためには、設立の経緯を押さえておく必要がある。

日本道路公団が解体され、全国に東日本高速道路会社、中日本高速道路会社、西日本高速道路会社が設立され、2006年4月から本格的な業務が始まった。

民間会社となり、当然、採算性が厳しく問われるようになった。多額の有利子債務を返済しなければならず、道路の老朽化対策や大規模災害への対応も求められている。

西日本高速が2015年に国土交通省の業務点検検討会に提出した資料によると、民営化後の2006年に2598人いた社員数は、2014年は2376人。微減といったところだが、事業費は大きく伸びている。2016年は10年前の倍以上の5428億円。社員1人あたりで見ると、2006年の約0.9億円から2015年は約2.2億円に。約2.4倍に増加している。この資料には「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」と記されている。過度な合理化が従業員の過重労働を招いたのではないか。この事案の背景要因の一つであるように思えてならない。

■遺族支援のあり方を考える

これまで幾人かの過労死遺族取材してきたが、労災補償を請求したり、損害賠償を求めて裁判を起こしたりする要因には次のような動機が複雑に絡み合っているように思える。

- ・残された家族の生活補償
- ・勤務実態の開示（過労死 過労自死の背景要因を知りたい）
- ・謝罪要求
- ・再発防止策の要求
- ・企業への懲罰的措置
- ・社会への警鐘

一つ一つの要因の強弱は、遺族の立場によって大きく異なる。遺族が母親なのか妻なのか、子どもがいるのか、いないのか。社会への警鐘、懲罰的な意図で、企業を相手に損害

賠償請求訴訟を起こしたいと思っても、他の遺族や親類に反対され、行動に移せない家族もいる。

西日本高速の遺族は、「公開の謝罪」や「社会への警鐘」「懲罰的措置」にこだわり、調停や告訴といった手続きを取ったとみられる。代理人弁護士が遺族に寄り添い、深い理解があったからこそ調停成立にこぎつけたが、このようなケースばかりではない。代理人の方針と遺族の意向がうまくかみ合わないことも少なくない。

一方で、企業側は家族・遺族の動きを「敵対行為」とみなす傾向もあり、そのような態度・言質が家族や遺族に大きな心的負担を与える。法廷での争いになった場合は、亡くなった過労死社員の脆弱性をことさら大きく主張し、遺族は家族を失った苦しみと、家族を傷つけられる二重の苦しみを受ける結果となってしまう。

現在も多くの過労死遺族が企業と向き合っており、過労死がなくなる限り、今後も遺族はこうした企業と向き合わなければならない。遺族の精神的、肉体的な負担を少しでも軽くする仕組みが必要ではないだろうか。