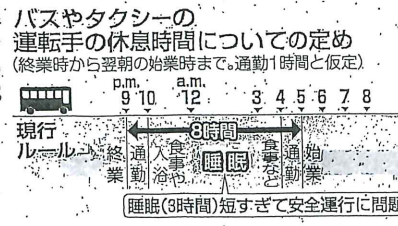


運転手の過労対策案後退

休息「11時間」企業抵抗で「9時間」

バスやタクシーなど運輸業界で働く運転手の過労防止策が後退の危機に瀕している。勤務終了から翌朝の勤務開始までの休息時間について、「11時間」の国際基準に会社側が抵抗したことから、厚生労働省が「9時間」に縮める案を示しているためだ。運転手の過労による事故が増える中、識者は「乗客らの安全が確保できない懸念がある」と同省の対応を疑問視する。

(池尾伸一)



政府妥協に識者「安全に疑問」

運輸業界の過労対策は厚労省で正式決定する。労省審議会専門委員会も、今年に出された告示で「最長労働時間」を定める。低八時間空ける」と定めら

現在の休息時間は「九時間」に正式決定する。

現在出された告示で「最長労働時間」を定める。低八時間空ける」と定めら

「休息9時間案」に異論

厚労省審議会 結論先送り

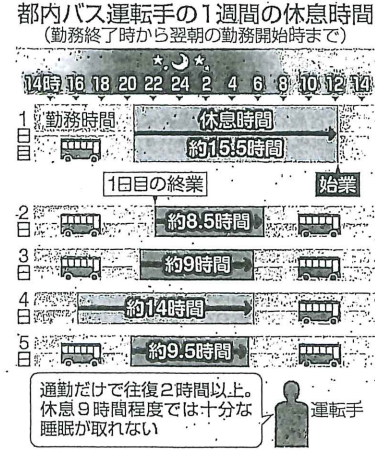
バスなど運輸業界で働く運転手の過労防止策を議論する厚生労働省労働政策審議会は十七日、作業部会を開いた。勤務終了から翌朝の始業までの休息時間を「最低九時間」とする同省の案に、委員の一部から異論が出て結論を先送りにした。厚労省案は国際基準の「11時間」より大幅に短いことが問題視された。日本労働弁護団も同日、厚労省案に反対する声明を発表した。

(池尾伸一)

作業部会では、公衆衛生学が専門の小田切優子・東京医大講師が「運転手を守るには国民の安全を守ること」と指摘。「休息時間が十一時間を切ると睡眠は六時間を下回る人が多

運輸業界 過労防止策

現在の休息時間は「九時間」と定められる。だが、九年の告示で「最低八時間」と定められる。だが、運転手の過労や睡眠不足による事故が増え、厚労省は見直しに着手。通勤や食事時間も考慮し最低九時間とする案をいったんは提出したが、経営側の反対を受け「九時間案」に修正し



都内のバス運転手「寝不足でぼーっと」

厚生労働省がバスなどの運転手の休息時間の基準を「九時間」とする案に対して、現役の運転手から不安の声が上がった。睡眠五時間未満という過酷な状況で運行している実態を明かし、「現状の休息八時間からわずかに改善するだけで、安心して運転できない」と訴えた。

都内で路線バスを運転する大手バス会社の五十代男性が、最近一週間の勤務状況

も受け入れる考えを示したことから、このまま決まる公算が大きい。修正案では、往復の通勤で二時間かかる入浴の場合、食事・入浴で計三時間近く使った、睡眠は四時間程度しかとれない。運転手の過労死事件を多く手掛ける川

人権弁護士は「運輸業界の労災認定は全業種中で最多で運転手の過労は深刻。運転手の体調不良などで悲惨な交通事故が増え、乗客や歩行者の安全が脅かされる。厚労省は安易な妥協を避け、委員会に参加していない労組幹部も「睡眠不足は解

運輸業界の過労対策 運輸業界には残業時間上限規制など働き方改革関連法が特例で2024年4月まで5年間適用が猶予される一方、国会付帯決議で追加対策を講じることになっている。休息時間の見直しはこの一環で、厚労省はバス、タクシーについては3月末までに決定、引き続きトラック業界についてもルールを定め、合わせて24年4月から実施する。

況を証言した。ある週の一日目は正午に始業し午後十時までに終業。一時間以上かけて帰宅し、入浴後の翌午前零時すぎに就寝した。同四時半には起床し五時ごろに自宅を出て、二日目の始業は六時半。この間の休息時間は約八・五時間。睡眠時間も満たない。「寝不足でぼーっとするのはよくある」と漏らした。

一方、日本労働弁護団は声明で、厚労省案について「脳や心臓疾患を引き起こすリスクを容認する」として「バス、タクシー、トラックいずれの業種も休息時間は十一時間とするべき」と求めた。

たアンケートでも、睡眠時間の休息時間だったのは、週五日勤務のうち三日に及ぶ。「翌朝が勤務日は神経が高まってリラックスできない」とい、勤務日は家族と直接話す時間もほぼ無い。バスの事故が報道されるたびに「ひどい」と感じているのか。(国際基準の)「休息十一時間」で運行の計画を組めるように考えてほしい。(畑間香織)

消できず安全な運転ができず(自交総連)と主張する。運輸業界で過労による脳や心臓疾患で労災認定された人は二〇二〇年度で五十八人(うち死亡は十九人)と各業界中、最も多く、コロナ禍でも高止まりが顕著。運転手のくも膜下出血などで起きた事故も増加傾向にあり、一九年度は三百一十七件で、巻き込まれた乗客や通行人も含め二千人が死傷。事故件数は五年前で約五割増えている。