

高まる要求 疲れる医師



専門職エッセジー①

「医師なら安心と思っていたのに」。鳥取県で飲食店を営む前田三女子さん(60)は、声をつまらせる。2003年、鳥取大の大学院生だった息子の外科医、伴幸さん(当時33)は運転中、対向してきたトラックに衝突して亡くなった。前日、同大大学院で未明まで緊急手術の助手を務めた後、寝ずにアルバイト先の病院へ向かう途中だった。

大病院では実習として連日、早朝から夜9時ごろまで無給で診療や手術に携わり、さらに授業料や生活費を稼ぐため関連病院でアルバイト。事故前1週間の労働時間は約100時間。過労による居眠り運転だった。三女子さんは損害賠償請求訴訟を起し、昨秋、大学の安全配慮義務違反が認められた。

事故後、大学院生の労働時間には気を使うようになったが、その分、医師の勤務が厳しくなったと聞いた。裁判の過程で、研修医や麻酔科医、小児科医など、勤務医の過労死や過労自殺が各地で相次いでいることも知った。「現場がこんなに荒れていたとは」

「このままでは体も家庭も危ないと思った」。今年春に外科医をやめた医師(33)は言う。週80〜100時間労働は当たり前。夜中も頻繁に呼び出し電話がかかる。08年、手術した患者が死亡したことで福島県の病院の医師が逮捕された。訴訟の不安が頭を離れなくなった。子どもが生まれた

ことをきっかけに他科に変わることにした。「人間らしい暮らしがしたかった」

「医師の過重労働く小児科医療の現場から」の著者で医師の江原朗さんは、高齢化で医療の需要が増え、医療技術の高度化で患者の要求度が高まる一方、自治体の財政難や診療報酬の抑制で医師数は追いつかず、労働強化が進んだと分析する。医師にも労働基準法は適用されるが、医師法の「正当な理由がなければ応召を拒めない」との条項が壁になっているという。

05年の日本小児科学会報告書では、夜間の小児救急を行った医師の9割が翌日も引き続く勤務し、連続32時間働いていた地域もあることが示された。「米国では医師の長時間労働と医療ミスの相関関係を不研究もある。安全な医療に必要な医療費負担を引き上げる覚悟があるのか、社会が問われている」

昨年、そんな医師たちが「全国医師ユニオン」を結成した。一人で加入できる初の医師のための全国労組だ。医師も労働者として支えな



「いのち」の文字を背景に、人の生命を守る専門職の労働条件のあり方について、医師ユニオンと航空機の機長らの労組が共催したシンポジウム＝7月31日、東京都内

「悩み同じ」パイロットとシンポ

いと医療の安全も保てない」と植山直人代表は話す。

その動きに、思わぬ人々が注目した。大手航空会社の機長らが加入する日本乗員組合連絡会議だ。この7月、都内で「命と安全を守り労働のルールを考えるシンポジウム」を共催した。

規制緩和で地方空港の開港時間が延び、今年10月からは羽田空港の24時間化も始まる。企画者の一人、全日空の機長(46)は「疲労がたまる24時間体制の職場で顧客の生命を守らなければならない仕事。技術の高度化で、顧客の間でできて当たり前という意識が強まっているのも医師と共通の悩みだ」と話す。

機長はシンポの会場で、00年、先輩機長が佐賀空港に着陸直前に操縦席内で脳出血で倒れ、着陸後に亡くなった事を思い出していた。

先輩機長は倒れる前日、羽田から佐賀、佐賀から伊丹と飛んだ後、翌日の乗務をこなすため乗客として仙台に移動。仙台で1泊し、翌朝、仙台から名古屋、名古屋から青森、青森から名古屋へと飛

び、さらに名古屋から佐賀に向かうところだった。

前日の朝から翌日の夕方までの長い拘束に加え、名古屋空港では大型台風による風雨の中で着陸するという緊張を強いられた。名古屋で体調悪化を訴えたが交代要員がいなかった。だが過労死に認定されるような残業はなかったとして労災申請は却下された。遺族は国に労災認定を求めて今も係争中だ。

この事件のころから機長の欠勤発生率は上昇傾向をたどり、高止まり状態が続く。航空分野の規制緩和で、90年代半ばごろから機長の乗務時間の制限が緩和された。客室乗務員らの非正規化が進み、機長の負担は重くなっている。

「一般の働き手とは異なるストレスがかかる機長という仕事に見合った疲労度テストや、労働時間制限が必要だ。専門職のやる気と責任感だけに依存し続ける時代ではない」と、機長は言う。

資格や技能で社会に貢献でき、不況にも強いといわれてきた専門職が、揺らいでいる。規制緩和や財政難で負担増に悩むその素顔を追う。

(編集委員・竹信三恵子)