

個人事業者等に対する安全衛生対策のあり方に関する 検討会でのヒアリングに関する資料

2022年8月

全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会

- ◇貨物軽自動車運送事業を営む個人事業主で構成される協同組合を会員とする連合会組織（会員43組合、組合員数7,215名、車両8,556台※令和4年1月1日）
- ◇1978年8月に国土交通省（当時運輸省）から認可を受けた、貨物軽自動車運送事業を営む個人事業主が所属する組合を会員とする唯一の全国組織
- ◇主な業務は、企業間の緊急配送や定期配送、個人引越し、貸切便等
 - ・企業間物流から食品や新聞等の定期配送、故障部品等の緊急配送など多岐にわたる
 - ・血液輸送業務をはじめ、自治体からのPCR検体やワクチン、自宅療養者への生活物資の配送
 - ・宅配で運べない3辺合計120cm以上の嵩物、重量物(最大積載量350kg)の配送
 - ・特定信書便資格を生かしたレセプトや電報、事業所間信書の配送を展開
 - ・組合員は、所属する協同組合の共同受注事業の他、自分の得意先から受注することも可能

赤帽組合員向け労災保険

年間費用

平成30年4月1日改定

給付基礎日額	保険料	組合費	年間費用
14,000円の場合	61,320円	+8,400円	= 69,720円 (23,240円の3分割)
10,000円の場合	43,800円	+8,400円	= 52,200円 (17,400円の3分割)
5,000円の場合	21,900円	+8,400円	= 30,300円 (原則一括納入。分割希望の場合、10,100円の3分割)

障害

障害等級	障害(補償)給付	障害特別支給金
1級	給付基礎日額の313日分	342万円
2級	" 277日分	320万円
3級	" 245日分	300万円
4級	" 213日分	264万円
5級	" 184日分	225万円
6級	" 156日分	192万円
7級	" 131日分	159万円
8級	" 503日分	一時金 65万円
9級	" 391日分	50万円
10級	" 302日分	39万円
11級	" 223日分	29万円
12級	" 156日分	20万円
13級	" 101日分	14万円
14級	" 56日分	8万円

遺族(補償)年金

<支給要件>

被災労働者の死亡時、その収入によって生計を維持されていた配偶者・子・父母・孫・祖父母・兄弟姉妹

<支給内容>

受給資格者のうち最先順位者に対し、遺族の数などに応じて、以下のとおり支給されます。また、1回に限り、年金の前払いを受けることができます。

遺族数	遺族(補償)年金	遺族特別支給金(一時金)
1人	給付基礎日額の153日分(ただし、その遺族が55歳以上の妻または一定の障害状態にある妻の場合は給付日額の175日分)	300万円
2人	給付基礎日額の201日分	
3人	給付基礎日額の223日分	
4人以上	給付基礎日額の245日分	

労災就学保護費・労災就学保育保護費

<支給要件>

遺族(補償)年金を受給している方や一定の要件を満たす方、生計を同じくする子を就労の為に保育所等に預けている場合。

<支給内容>

平成27年4月1日現在
ご本人やお子さんが在学する学校等に応じ原則として、以下の金額が支給されます。

- 保育を要する児童 1人月額：12,000円
- 小学校 1人月額：13,000円
- 中学校 1人月額：16,000円 (通信制課程は月額 13,000円)
- 高等学校等 1人月額：16,000円 (通信制課程は月額 13,000円)
- 大学等 1人月額：39,000円 (通信制課程は月額 30,000円)

労災保険の給付内容や給付条件は社会状況の変化により見直しされます。

労災保険についての問合せ、労災事故の連絡は、全国赤帽労災防止組合まで
〒111-0053 東京都台東区浅草橋 3-8-5 VORT 浅草橋 3F
電話 03-6240-9174 専用FAX 03-5321-5676

(H27.10)

労災保険の給付内容・事故事例 (日額10,000円で計算しています)

- 労災保険での治療は本人負担がありません
- 休業補償の対象期間は初診日から労働不能(医師の証明による)最終日までです
- 休業開始(初診日以降)から3日間は待機期間で補償対象外です
- 休業補償金は休業補償金(日額の60%) + 特別支給金(日額の20%)となっています

事例1

引っ越し作業中に階段を踏みはずし、右足首を捻挫して 休業期間 10日
労災指定の整骨院へ通った場合 通院期間 60日

治療費 労災指定の病院・整骨院の場合 自己負担なし
休業補償金 10,000円×80%×(10日-3日) = 56,000円が支給



事例2

積荷にシートをかけてロープで固定する作業中
ロープが外れて荷台の外へ転落し、腰部圧迫骨折
手術後治療をするも障害が残った場合

休業期間 575日
通院期間 575日
後遺障害の請求

治療費・入院費・手術費 (保険対象の費用については) 自己負担なし
休業補償金 10,000円×80%×(575日-3日) = 4,576,000円が支給
*長期になる場合は月毎に休業請求書を提出します。
障害給付金 第8等級の認定 10,000×503日分 = 5,030,000円(一時金)
障害特別支給金 (障害等級表一覧を参照) 650,000円の支給



事例3

納品後の帰り、高速道路で自損事故をおこして
搬送先の病院で当日死亡された場合

休業期間 1日
通院期間 1日

*遺族は妻と子供2人(中学生15歳、小学生12歳)

治療費 休業が3日以内なので対象外 自己負担なし
休業補償金 遺族年金(妻と18歳未満の子供が対象) 支給なし
遺族補償金 2,230,000円(年間)
*この事例では遺族数は3人となります。
一時金 特別支給金(日額によらず一律) 3,000,000円
葬祭料 315,000+日額×30日分 615,000円
労災就学援助費 (平成27年4月に小学生の金額が引き上げられました)
保育園児から大学生まで各学校区分毎の援助金です。
小学生は月額13,000円 中学生は月額16,000円
詳細は裏面の支給額一覧表をご覧ください。



*遺族年金を受ける資格のある遺族がない場合は、一定の範囲の遺族に対して遺族補償一時金(日額の1,000日分)が支給されます。
(例)遺族が成人した子供だけの場合・・・代表者が請求
一時金 特別支給金(日額によらず一律) 3,000,000円
葬祭料 315,000+日額×30日分 = 615,000円
遺族一時金 10,000円×1000日分 = 10,000,000円

【詳細】

給付基礎日額14,000円、10,000円、5,000円の3コースがあり、休業補償(4日目から給付基礎日額の80%)、後遺障害補償(年金/一時金)、遺族年金、労災就学援護費等の補償があります。

こうした内容を、給付事例等を用いて各組合の組合員研修会等で直接組合員に説明しています。
2022年1月時点の労災保険加者は、1,669名。総組合員数7,215名に対して加入率は23.1%。

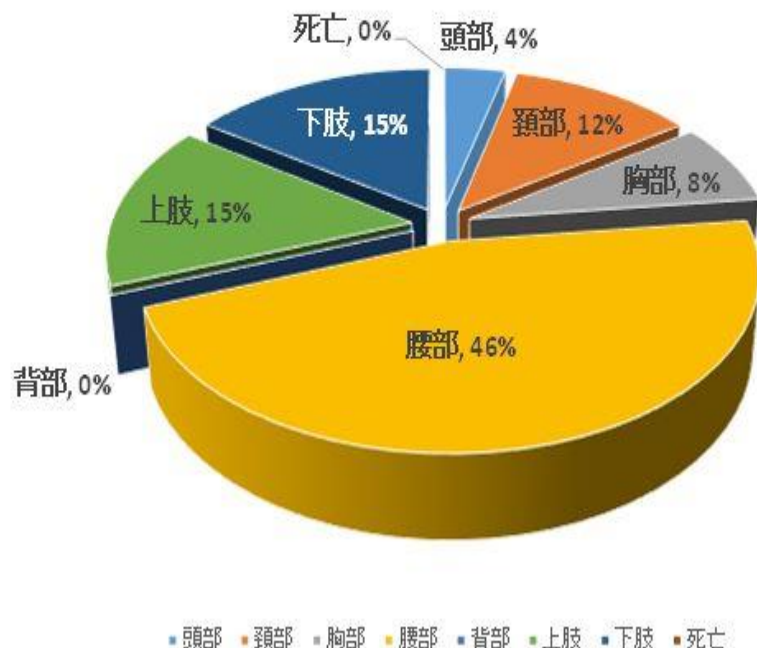


保険料が高額なため、加入に躊躇する組合員は少なくありません。

受傷部位割合 (令和2年4月～令和3年3月)

	頭部	頸部	胸部	腰部	背部	上肢	下肢	死亡	計
計	1件	3件	2件	12件	0件	4件	4件	0件	26件
割合	4%	12%	8%	46%	0%	15%	15%	0%	100%

受傷部位割合 (令和2年4月～令和3年3月)



災害の原因及び発生状況 (令和2年4月～令和3年3月)

腰痛	<p>マンション2階にてテレビ搬出業務に従事していた。テレビ(高さ40cm幅60cm重さ30kg)を台車で外まで運び、外の赤帽車に積み込むため中腰の状態を持ち上げた際、腰に激痛が走った。業務を完了させ、安静にしていたが痛みが増し我慢ができなくなったので病院を受診した。</p> <p>荷解きのため赤帽車の荷台の中で中腰のまま積荷の自転車を固定しているベルトに右手を伸ばしたところ右腰部に強い痛みが走った。直後の納品作業もあり、一旦湿布を貼って様子を見ていたものの痛みが治まらず翌日に受診した。</p> <p>倉庫にて積荷の入ったダンボール(1箱重さ10kg)を赤帽車への積込作業に従事していた。パレットの一番下に置いてあったダンボール箱を中腰で持ち上げた際、腰から全身にピリッと電気が走るような痛みを感じた。当日は痛みを我慢しながらなんとか業務を完了させ、その後安静にしていたが、痛みが強くなり我慢できないほどだったので病院を受診した。</p>
上肢	<p>駐車場内にて赤帽車の荷台の中から寝かせた状態のロッカーボックス(高さ180cm長さ90cm重さ約60kg)の下部を持ち上げ車外に出そうと力を入れた瞬間左腕と左側の肩甲骨に鋭い痛みを感じた。痛みを感じながら業務を完了させ、その後は自宅で療養していたが、翌朝痛みがさらに増してきたので病院を受診した。</p> <p>コンビニエンスストア前の道路上を赤帽車で走行中に前車がこの店舗に入るため右折しようとしたが対向車があり停車したため自車も停車した際、後車から車両の追突があり全身を強打した。作業を中止して病院へ受診した。</p>
下肢	<p>資材置き場にて建築資材を赤帽車に積み込む業務に従事していた。ロール状になった防災シート(長さ180cm直径20cm重さ25kg)を立たせ本人側に傾斜シートを回しながら移動させている時、運搬経路上にあった他の資材に気づかず左足を引っ掛け転倒した。シートもあり上手く受身が取れず左足に強い痛みを感じた。その後安静にしたが痛みも強く腫れてきたので受診した。</p> <p>業務を終え事務所に戻る途中にお腹が張りスパーに立ち寄りトイレを借りようと2F通路を歩いていた際、ガラス張り冷凍庫の下の床が濡れており左足が滑って左足首と左膝を強く痛めた。痛みが止むと思い自宅で安静にしていたが痛み止まず翌日に受診した。</p>
胸部	<p>引越し運搬作業中、積荷(雑誌束・約115kg・2束)を両手で持ち運んでいた際、通路に置いていた別の雑誌束に気づかずに左足が踏いたため前のめりに転倒し、前方に裏返しに置いてあった台車の車輪に左胸が直撃した。痛みが止むかと様子を見ていたものの痛みが強くなったため1月20日に受診した。</p>
頸部	<p>赤帽車で走行中に当該交差点に差し掛かった際、右方より車両が赤帽車の運転席のやや後方に衝突したため頸部・右胸部・右背部・右膝など全身を強打した。作業を中止し警察立会等の後病院で受診した。</p>
頭部	<p>納品先において積荷(大型自動車のポンパルパー・80kg・ダンボール包み)を納品時に積荷を車両から引き出すために積荷に巻いているPPHネットを持ち引き出した際、PPHネットが切れてその勢いで後方に転倒し後頭部を直撃した。作業を中止し病院で受診した。</p>

その他

赤帽の組合員及び職員が加入できる赤帽共済会では、共済会会員が傷病で入院した際の入院給付金、傷害による死亡又は後遺障害に対する団体傷害保険金、災害時に自治体から罹災証明が発行された不動産に対する災害見舞金、死亡又は高度障害が認定された際に給付される給付金、健康診断受診費用の一部負担を行っています。

なお、共済会の健康診断受診費用2,000円に数千円を上乗せして給付し、健康診断の受診率を上げている組合があります。

また、赤帽首都圏組合では、NASVA(独立行政法人自動車事故対策機構)での、新規加入者に対する運転適性テストをはじめ、高齢ドライバーに対する運転適性テスト受講費用の助成を行っています。

全国赤帽共済会給付概要

全国赤帽共済会では、「全国赤帽共済会会則・規程」に基づき、下記の給付事業を実施しています。

この保存版を確認していただき、事由が発生したときは速やかに所属組合にご連絡をお願いします。ただし、受給の請求はその事実が発生した日より12カ月以内に申請を行わなければその効力を失いますのでご注意ください。

祝 金	
● 会員本人が結婚したとき	20,000円
● 会員の子が結婚したとき	10,000円
● 会員及びその配偶者が出産したとき	20,000円

傷病見舞金	
● 入院給付 傷病(けがや病気)により連続7日以上入院したとき	50,000円
※ 1年に1回の給付とし、退院後1年間は給付の対象とならない	

団体傷害保険金	
● 死亡	1,000,000円
● 後遺障害保険金 (普通傷害保険約款に基づき1級~14級に該当した等級金額)	

災害見舞金 ※車等の動産は対象としない	
● 自家住居の会員が財産を亡失又は損失したとき	50,000円~100,000円
● 借家住宅(同居及び間借りも含む)	30,000円 ~ 50,000円

死亡・高度障害給付金	
● 会員死亡及び高度障害に該当した時の給付	1,000,000円~3,000,000円
※ 年齢、加入年数及び保険会社約款により給付	
● 会員家族の死亡弔慰金	配偶者 30,000円
	子 20,000円
	父母 10,000円
	共済会名義の生花又は花輪1基

健康診断受診費用	
1年に1回、健康診断を受診した際の費用の一部負担	(上限) 2,000円

赤帽組合員研修会

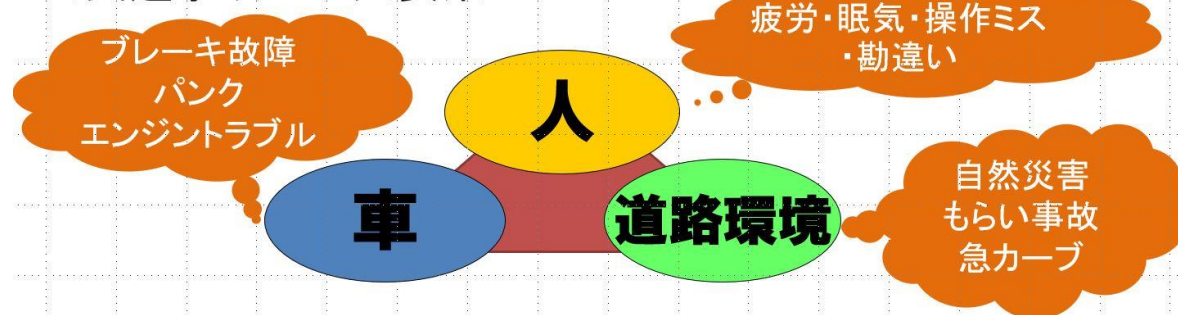
1年に一度、全国の各組合で組合員研修会を開催するにあたり、交通法規やその他の法令、顧客サービス、マナー研修等の基本的な研修の他に、**交通事故撲滅**のための研修会や、「**安全運転と健康**」をテーマにした研修などを実施しています。

ハインリッヒの法則

不安全行動(過信・油断、違反等)、ヒヤリハット、軽微事故等、小さな芽のうちに摘み取りましょう
大事故を引き起こさないために



☆交通事故の三大要素



- 交通事故の要因には、「人間(ドライバー)」と「車両」と「道路環境」(周りの車、道路、天候など)の3つがある。
- 事故は、このどれかに不具合が生じたり、エラーが絡むと起きる。
- 3要因の中で圧倒的に多いのは人間の要因で、**約90%**を占めているといわれる ⇒ **ヒューマンエラー**

さらに、**90%のヒューマンエラー**で起こる交通事故の大半は、**認知ミス**により発生

- ・認知ミスによる事故 70.0%
- ・判断ミスによる事故 20.0%
- ・操作ミスによる事故 10.0%

人間の目は錯覚しやすいのです

☆安全運転と健康① ~群馬大学 医学部 高山教授の研修~

- ・ハンドルを握るだけで、人の心拍数は90~120に上昇
※成人・平静時の心拍数=60回/分、最高値は220-年齢
- ・危険運転や相手とのトラブル等で心臓がバクバク
⇒心拍数は140~150、中には160以上になることも！

運転中に心不全や脳梗塞等のリスクが高くなる！

“お先にどうぞ~”、ゆとりのある周りに配慮した運転

☆簡単にできるリラックス方法

- ①深呼吸をする
副交感神経の働きを良くする/3秒×3回で吸って、ゆっくり吐く
- ②ガムを噛む
集中力が増してストレスが抑制される ※客前ではNGです
- ③音楽を聴く
クラシックやゆったりとした曲で気分を落ち着かせる/好みの曲でも可
- ④ダークチョコレート(ビターチョコ)を食べる
ベータエンドルフィンという脳内物質が分泌されて幸福感を得られる
- ⑤笑う
ストレスホルモンと血圧が下がり、瞬時に高揚感が得られる
- ⑥その他
動物や自然と触れ合う/趣味に没頭/アロマを嗅ぐ/ビタミンC摂取

☆安全運転と健康② ~理学療法士 中村先生の研修~

長時間の運転⇒同じ姿勢が続くため、体に良くない

- ・肩甲骨が凝り固まってしまい、肩こりの原因になる
- ・股関節を動かさないで、骨盤や背骨を支える筋力が劣化する

肩こりや腰痛が進み、体力・気力が低下してしまう

適度な運動・ストレッチで衰えを防止

大学教授や理学療法士などの専門家を招聘し、普段の配送業務に関する内容に沿った座学を行うとともに、効果が期待できるストレッチ運動やリラックス方法を説明しながら実際に行うなど、運送実務に役立つ研修を行っています。

改善基準等の啓蒙

改善基準の内容等について、全国理事長研修会での研修をはじめ、組織内機関紙「あかぼう新聞」の紙面に、行政から提供された資料等を掲載するなど、全国の赤帽組合員に対する啓蒙を進めています。



荷主の皆様へご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> 1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内) 1 か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> 継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると
荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

違反行為

荷主からの労働時間等のルールを無視した指示・強要

過労運転防止違反

最高速度違反

過積載運行等

荷主の主体的な関与が認められる場合

荷主勧告

荷主名及び事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

罰則

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

違反行為

- 1 過労運転防止違反
- 2 最高速度違反
- 3 過積載運行等

罰則

- 1 過労運転防止違反 5000円以下の罰金
- 2 最高速度違反 10000円以下の罰金
- 3 過積載運行等 10000円以下の罰金

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的到着時間の設定

荷物の準備ができていないから、出発時間があと2時間遅れるけど、到着時間はそのまま頼むよ。

休憩なしで走り続けても間に合うかどうか…

② 待ち時間の恒常的な発生

いつも待ち時間が発生していますので、

時間設定や積込場所を変えるなど

改善していただけませんか。

そんなことを言うのはキミの会社だけだよ。

③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

すみません！事故渋滞がひどくて遅くなってしまいました。

理由はどうあれ遅れたから運賃を減額するよ。

④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

重量オーバーになるかもしれないけど、追加でこの荷物も積んで運んでくれる？

この荷物を積んだら出発時間も遅くなるし、

過積載になってしまうなあ…

過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。



ヒアリングにてお伺いしたい事項
(全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会)

※ 以下の項目は当方の関心事項であり、ヒアリング当日はこれらのうち可能な範囲で資料等を用いてご説明いただくと幸いです。

1 個人事業者の就労状況

- (1) 貴連合会傘下の組合で個人事業者として働く会員は何名程度いるのか。
2022年1月1日時点で7,215名です。
- (2) 個人事業者が荷主と直接契約するケースと、運送業者の下請として業務を行うケースはどの程度の割合か。
各組合によってマチマチで詳細は不明ですが、全国平均で7:3程度、東京や大阪、名古屋などの都市部では、9.5:0.5程度であると思います。
- (3) (2)の業務の個人事業者への依頼は、貴連合会傘下の組合が行っているのか。
また、個人事業者が組合を通さず、業務を受けることはあるか。
こちらケースバイケースですが、地方組合では約70~80%程度が組合経由、都市部では約30%前後が組合経由であると思います。
- (4) 個人事業者は単独で作業を行うことが多いか、仕事内容に応じ、複数人で作業を行うことが多いか。
多くのケースで単独で対応しており、複数人での仕事は10%~20%程度であると思います。
- (5) 個人事業者である会員は、一般的に1日当たり何件の運送を行っているか。また平均的な1日当たりの就業時間はどの程度か。
こちら組合や組合員、又は日によってバラバラですが、一般的には午前1件、午後1件の貸切便又は定期便が多いと思います。なお、引越繁忙期においては、1日に単身引越しを3~4件受ける組合員がいます。

2 個人事業者等との連絡調整等

- (1) 運送元(発荷主)、運送先(着荷主)が事業を営む者である場合、当該事業の実施と関連し、又は影響を受けるような附帯作業があるか。
荷物の運搬の前後の積み込みと積み降ろしは殆どのケースで発生し、その分の料金を収受しています。なお、運搬物の引き取り及び納品は、顧客に指定された倉庫内の棚等の一般的な場所ですが、稀に、例えば屋根の瓦などを「屋根の上まで持ってきて」と言われれば、断れずに対応することがあります。
- (2) (1)の附帯作業は運送契約上、どの程度明文化されているか。
積み込みと積み降ろしはしっかり明文化されていることが多いと思われますが、イレギュラーな場所への納品等は、明文化されていないことが殆どだと思います。
- (3) (1)がある場合、発・着荷主と個人事業者との間でどのような連絡調整(事前

の情報共有なども含む。)が行われているのか。

配送依頼時に口頭又は書面で付帯作業について具体的な指示を荷主から受けることが多いと思いますが、現場に行ってから、新たな付帯作業を要望されることも少なくありません。

- (4) 個人事業者が、発・着荷主が所有する機械・設備（フォークリフト等）を用いて作業することがあるか。ある場合、誰が機械・設備の安全な使用に関する管理を行っているか。

レアケースとして、フォークリフトを利用した積み込み、積み降ろしを要望されることはありますが、最近はかなり減ってきました。そうした場合の機器や設備の管理は、殆どのケースで荷主が行っています。

- (5) 事故や災害を防止する観点から、発・着荷主事業場における付帯作業について、変更等を申し出ることは可能か。

可能ですが、得意先などから頼まれると断れないこともあります。

3 個人事業者等の安全衛生管理

【教育・研修】

- (1) 貴連合会として、個人事業者に対して安全衛生に関する研修や教育を実施しているか。

改善基準等の内容について、組合員研修会や機関紙「あかぼう新聞（毎月1回発行）」紙上で取り上げて啓蒙を進めています。

- (2) 個人事業主自身が安全衛生に関する研修や教育を受講することに対する支援、あっせん等は行っているか。

特に行っていませんが、研修会に参加した組合員にポロシャツを進呈するなどのインセンティブをつけている組合があります。

【危険・健康障害防止措置】

- (3) 発・着荷主事業場に設置された機械・設備を使用した付帯作業を行うことに伴う安全衛生管理は、誰がどのように行っているのか（発・着荷主事業場の指示を受ける等）。

発・着荷主事業場の指示者に委ねられていると思います。

【健康確保措置】

- (4) 個人事業者の就業時間（運転時間、付帯作業を行う時間、休憩時間等）の把握は誰がどのように行っているのか。貴連合会として、個人事業者が長時間就業とならないようにするためのルール等を設定しているか。

事業を開始する際に運輸支局に届け出る「経営届出書」に記載する「運行管理の責任者」欄には本人の名前を記載するので、基本的に就業時間は自分で管理することになります。組合員は個人事業主なので、原則として、組合には組合員の就業について意見する義務も権利もないものと考えています。但し、長距離の配送から戻ってきた組合員に、帰着後8時間は配車をしないなどのルールを適用している組合があります。

(5) 貴連合会として、(4)で把握した就業時間に応じ、医師による面接指導や就業上の配慮(業務依頼の抑制等)などを行い、又は配慮(業務抑制等)するよう個人事業者に対してアドバイスしているか。

医師による面接指導は行っていませんが、理事長が働きすぎの組合員を見つけた場合は、状況を確認しながら指導をすることがあります。

(6) 個人事業者に対するストレスチェックは行われているか。行われている場合、誰がどのように行っているか。

ストレスチェックは行っていませんが、コロナ前に内閣府が行っていた「スマートシティー構想」において、運転中の赤帽組合員に機器を装着し、脈拍などのバイタルを計測してドライバーのストレスを計る実験に協力したことがあります。

(7) 個人事業者の健康診断受診状況について把握しているか。また、健康診断受診について何らかの支援を行っているか。

組合員数が100名を超える組合での把握は難しいと思いますが、100名以下の組合では、ある程度把握できていると思います。健康診断受診料として赤帽共済会から年額2,000円を給付しており、組合によっては、これに数千円を組合で上乗せして給付しているところがあります。

(8) 貴連合会として、個人事業者の心身の健康確保に資する取組として実施・支援しているものにはどのようなものがあるか(健康相談会の実施や相談窓口の設置等)。

健康診断の受診励行や、理事長による相談を進めています。また、熱中症対策を「あかぼう新聞」に記載するなど、心身の健康に資する有益な情報発信も行っています。

【災害状況把握、災害補償】

(9) 個人事業者の怪我や疾病など業務上の災害や健康障害を把握しているか。

労災保険の申請内容や共済会の入院給付金支給、団体傷害保険金の申請状況等を把握することで、ある程度の状況把握はできています。また、災害の被災状況を登録できるアプリを活用し、災害時に「異常なし」「家屋一部損壊」等の情報をアップして、組合員同士で助け合っている組合があります。

(10) 個人事業者が被災する災害や健康障害について、傾向や特徴は見られるか。

大型トラックが運送できない台風などの大型災害時に、大型トラックの代わりに無理をして走ることで、崖崩れなどの二次被害にあったり交通事故に巻き込まれたりすることがあります。また、稀ですが、高齢の組合員が多いため、運転中の発病による事故等もありますし、30kg以上の重量物を1人で持ち上げるケース等で、腰痛を発症する組合員も少なからずいます。

(11) 貴連合会として、再発防止対策の検討や、留意事項について、会員に対して周知しているか。

安全運転研修や交通マナー研修等でドライバーの見本になるような運転を

心がけるように研修しています。また昨今、自動車会社の工場内に納品をするような場合に、ヘルメット、安全反射ベルト、安全靴の安全装備を義務付けられることが多いため（こうした装備を用意できないと配送の仕事をいただけない）、こうしたことに関する情報発信を行っていますし、赤帽の制服に反射材素材を採用して、夜間作業の安全性を高めるといった取り組みも進めています。

(12) 事故発生時にトラブル（損害賠償請求訴訟等）が生じることはあるか。

荷物の汚破損等が発生して補償を求められることがあります。殆どのケースにおいて貨物保険(最低 300 万円/1 事故、対人対物第三者賠償責任保険付保)でカバーできています。

(13) 特別加入以外に個人事業者が被災した場合における補償メニューにはどのようなものがあるか。

各自が保険で対応していますが、激甚災害に指定された災害で理事会で承認されたものについては、全国の赤帽組合及び組合員に寄付を募っています。熊本地震の際は、1,000 万円超の寄付金が集まりました。

4 課題等

(1) 個人事業者の安全衛生管理について、課題と感じていることはあるか。

個人事業主が加入できる 1 人親方労災制度の保険料が高額なため、加入率が上がりません。サラリーマンなどの被用者が自己負担なく労災保険に加入できているのに比べ、個人事業主にとっての労災制度は極めて条件が悪いと感じています。国庫からの保険料一部補填や、個人事業主が加入できる労災保険を広くアピールして加入者を増やすことで保険料を下げるようにするなど、国策によるバックアップを期待したいと思います。

(2) その他個人事業者に関連して課題と感じていることはあるか。

物流業界ではいまだダンピングが横行し、十分な売り上げを確保できない状況にあり、荷主による下請法違反行為があっても、仕事を確保するために泣き寝入りするケースもあります。また、運送業の安全衛生管理において、ひとり持ち運ぶ際の荷物の重量制限が曖昧であるため、これを明確化（一本化）したうえで広く周知していただきたいと思います。