

平成24年10月22日

第65回労働政策審議会安全衛生分科会

【陸運業】労使ヒアリング項目シート（運輸労連）

項 目	内 容										
業界の実態（請負構造の実態）と問題点	●構成組合の組合員規模別分布										
	<table><tr><th>組合員規模（人）</th><th>構成比（％）</th></tr><tr><td>1～10</td><td>23.9</td></tr><tr><td>11～200</td><td>70.7</td></tr><tr><td>201～300</td><td>1.9</td></tr><tr><td>301～</td><td>3.5</td></tr></table>	組合員規模（人）	構成比（％）	1～10	23.9	11～200	70.7	201～300	1.9	301～	3.5
	組合員規模（人）	構成比（％）									
	1～10	23.9									
	11～200	70.7									
201～300	1.9										
301～	3.5										
○荷主の現場担当者から無理な運行や過積載、荷役作業を頼まれると、運転手個人が断れない仕組みが問題。											
○収受料金が平成11年標準運賃の20～30%減となっているため、下請け会社に対しても厳しい料金提示となっている。											
○官公庁の指名・競争入札では、1年契約の案件が多く、落札日より2～3週間程度の期間で実施となるため、車・人の確保が困難。											
労働災害の特徴とそれに対する問題意識、取り組み	●労働災害による死傷者数（死亡者数と休業4日以上の子災者数の合計）は、2009年には過去3年連続の増加傾向から減少に転じたが、2011年の死傷者数は13,040人で246人（対前年比1.9%増）の増加となった。災害発生の子多を占める「墜落・転落」「はさまれ・巻き込まれ」など、荷役作業に関する労働災害の防止対策を進めることが必要。（2012年運輸労連ハンドブックより）										
	●大手A社 2011年労働災害										
	<table><tr><th>発生場所</th><th>はさまれ・巻き込まれ</th><th>墜落・転落</th></tr><tr><td>社外施設</td><td>21件</td><td>12件</td></tr><tr><td>社有施設</td><td>6件</td><td>11件</td></tr></table>	発生場所	はさまれ・巻き込まれ	墜落・転落	社外施設	21件	12件	社有施設	6件	11件	
	発生場所	はさまれ・巻き込まれ	墜落・転落								
	社外施設	21件	12件								
社有施設	6件	11件									
○物的要因の労働災害は減少したが、人的要因の労災事故は横ばいとなっている。											
○事故事例集を作成し、過去3年分の事故を振り返り、現場でどう実施し、どういう行動を取ればいいのか教育している。											
○本人の不注意によるものが大半で、手順通りに行っていれば防止できるのが特徴。特に腰痛・転落が多く、体操や、ヘルメット着用で抑止できると思われるが、長時間労働による過労死などは、抜本											

	的な対策が必要。 ○ロールボックスパレット使用による労災 ⇒ 安全衛生委員会で事例研究を行い、安全意識の高揚を図っている。 ○階段作業による労災 ⇒ 災害発生時に災害発生速報を全事業所へ配信し、啓蒙を図っている。
トラック運転手に対する荷役作業に関する安全教育の実態	○荷役作業に必要なベルトやパッドの使用方法に対する教育を実施。各職場で実施される安全衛生委員会で、労災事故の事例を教育の材料としている。 ○全センターで、月1回以上安全教育を実施し、教育記録を保管している。
トラックに墜落防止装置をつけるなどの墜落災害防止対策に対する意見	○安全帯などは、災害防止に有効と思われるが、着用した場合に迅速な作業を阻害する可能性があり、装置としての普及は困難ではないか。 ○当社の車両がアルミバン車、観音、ゲート付きであるため、ゲート使用マニュアル・ステップの滑り止め等の対策を行っている。 ○物的対策より、人的対策を重要と考えていることから、安全確認（指差し呼称等）を励行している。
荷役作業における荷主との関係と、モデル運送契約書を普及することに対する意見	○荷主個人対運転手個人となる現場では、こちら側の主張・要望・意見等々が聞き入れられない体質となっているのが現状のため、たとえ契約書で謳ったとしても、慣習や慣例により実効性はないと思われる。 ○荷主の理解を得ることが困難であると思われるので、法規制等の検討が必要であり、強制力がなければ普及しないと思う。
その他の要望、意見等	○業界に対する荷主の対応や、個々の運送事業者の荷主に対する対応がバラバラな状態。一方で、運送事業者としては、荷主からの継続的な受注を得るために、荷主から依頼される危険な作業も行わざるを得ないのが実態。荷主と運送事業者における、実効性のあるルールづくりが最優先の課題であると思う。 ○荷待ち、手待ち、客先での付帯作業に起因する長時間労働がなくなる。改善基準告示を法制化し、罰則を設けないとこの業界の安全衛生は確保されないし、労働災害も減らないと思う。