

安全センター

[発行]

尼崎労働者安全衛生センター

[連絡先]

〒660-0802

尼崎市長洲中通 1-7-6

TEL・FAX 06-4950-6653

6月28日(土) 正午～

尼崎市中小企業センター

(尼崎市昭和通 2-6-68)

クボタ・ショックから9年
「アスベスト被害の救済
と根絶を目指す尼崎集会」
に参加しましょう!

自転車事故を決して甘くみないで!

四月二三日、一八時から中小企業センターにて安全と衛生の講演会を開催しました。今回のテーマは「自転車事故を甘く見るな」で、大阪国際大学名誉教授の森津誠先生を講師として迎え、三〇名の参加がありました。

若・高年齢者に多い

自転車事故

まず自転車事故の状況ですが、二〇〇四年には一九万件程でしたが、昨年(二〇一三年)には一二万件程と減少傾向にあります。自転車乗用中の年齢層別交通事故死者割合で最も多いのが一六～二四歳(二二・〇%)、続いて六五歳以上(一八・二%)、続いて一五歳以下(一七・八%)となっており、若・高年齢者に多い傾向にあります。

自転車事故の相手方ですが、圧倒的に自動車が多く八四・四%を占め



講師の森津誠先生

ます。続いて二輪車(バイク)との事故が五・八%ですので、車・バイクとの事故が九〇%を占めています。

信頼の原則だけでは

事故を防げない

タクシーに設置されているドライブレコーダーによって撮影された事故記録を見させてもらいました。一旦停止が必要な場所、左右の見通

しが悪い所、左・右折時等、自動車に乗る際に気を付けるべき場所での自転車との接触事故が多くありました。講師は「自転車に乗る立場として自分が交通ルールを守っているのに、相手方も守って運転するだろうという『信頼の原則』を基に運転しているのでは、事故は防げません」と言います。どちらが事故の過失割合が大きいかという議論もあるでしょうが、事故を起こさない・事故に巻き込まれないために一定必要な考え方だと思います。

幼児の自転車事故は

保護者が責任を持つ

当たり前のことですが、幼児を乗せて自転車を運転する場合、その保護者が責任を持たなければなりません。

尼崎では市内の人身事故のうち、自転車が関係する事故割合は四〇%

を超え、兵庫県下の市区町村の中でも最も高い事故割合となっています。その中でも幼児の自転車乗車中の交通事故の場合は負傷部位が頭部・顔面が五〇%を占めており、頭部の負傷については深刻な被害が生じる可能性も指摘されています。保護者の幼児を護る安全意識が必要です。

しかし二〇〇〇人強の保護者を対象としたアンケートではヘルメットを着用して(させて)いない方が七二%にも上り、安全意識の軽さが明らかにになりました。着用して(させて)いない理由としては子どもが嫌がるというのが最も多いのですが、「防じんマスクは息苦しくて嫌だ」、「長袖は暑いので半袖が良い」という意見はあっても事故を起こさない、起しても最小限の被害で食い止めるために行うのが安全衛生活動です。

軽い気持ちで

重い責任に繋がる

最後に自転車での加害事故例を紹介

紹介します。

事例① 男子小学生(一一歳)が夜間、帰宅途中に自転車で行中、歩道と車道の区別のない道路に於いて歩行中の女性(六二歳)と正面衝突。女性は頭がい骨骨折等の障害を負い、意識が戻らない状態となった。

事例② 賠償額九、五二一万円
男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂をスピードを落とさずに走行し交差点に進入。横断歩道を横断中の女性(三八歳)と衝突。女性は脳挫傷等で三日後に死亡した。

賠償額六、七七九万円

自転車の問題は日常生活、仕事、子どもの乗車など多くの人に関係することです。一度職場の安全衛生週間などで自転車教育として取り扱ってみませんか。

日通アスベスト損賠裁判 勝利報告集会



四月二〇日(日) 正午より日通アスベスト訴訟の勝利を祝う集会が都ホテルニューアルカイクで開催されました。五〇名を超える参加者の中、原告、弁護士、元日通労働者、日通アスベスト損賠裁判を支援する会事務局、支援者の皆さんから喜びの報告を受けました。

「私たちの勝利が他のアスベスト
(次頁へ)

(前頁より)

被害者の救済、そして今後のアスベスト被害を防ぐことに役立つように願っている」という原告の言葉に対して「日通を被告として闘っている別(奈良で)のアスベスト裁判で、日通は尼崎の裁判確定の前に最高裁へと上告したが、確定後にそれを取り下げた」と担当弁護士より報告がありました。

元日通労働者の

証言が決定打に

この裁判では色んな立場の協力者が活躍しました。原告、弁護士はもちろん、元日通やクボニの労働者の証言、傍聴やビラ巻きに掛けつけた尼崎安全センターやアスベスト患者と家族の会の皆さんなどです。

元日通労働者の浅野さんは当時の状況の詳細を法廷ではつきりと証言してくれました。

「アスベストの原料の配送先は、全てクボタの神崎工場でした。クボタの仕事は、昭和三十六年から四十六年頃まで、大体週3回くらい行っていました。」

「神戸港の倉庫の中では、アスベストの入った袋(ドンゴロスⅡ目の粗い麻織物で重さ三〇キロ程度)が三〜五メートルほどの高さに規則正しく積み上げられていました。数十段は積んであったと思います。アスベスト袋をトラックの荷台に載せる時には袋に持ち手が無いため、手鉤

を使って袋を引っ掛け積み込みました。その際自身のアスベストが辺りに散らばることがよくありました。」

「クボタの神崎工場でアスベスト袋の積み下ろし作業を行いました。それも手鉤で行い、袋が破れている部分も多く、アスベストの綿が飛び出していました。それを投げ落としたり積み下ろす度に粉じんが舞い、周囲に粉じんが立ちこめました。ほこりっぽいので、口元にタオルを巻いて作業していましたが、汗と粉じんですぐに黒くなりました。トラックの荷台のアスベストはほうきで集めて倉庫の中に落としました。」

「私は日通からクボタからも『アスベストが危険なものだ』とか『作業にあたってはマスクを着用するように』といった指導は受けたことがありませんでした。」

これらの内容がそのまま日通の安全配慮義務違反を問うものとなっており、元労働者の証言の重みを強く感じました。

積み上げられたアスベスト袋
(イメージ写真)



集会はアスベスト問題を通して労働者(人の命の大切さを再確認し、アスベスト被害はもちろん、同じ仕組みで起こっている労働災害・職業病の撲滅を目指し、参加者一同団結ガンバリでしめくりました。

私は絶対に 労働者です③

仁川 充浩

事業主としての

扱いでない

私への仕事の指示はすでに述べているように、ほとんどが前日の夜のファックスで、当日待機していて朝九時、一〇時に受け取ることもありません。諾否の欄があるわけでもないしそれを聞かれたこともありません。そもそも断れるような時間帯でもありません。普通に、次はどこどこへ行ってくれと言われるのです。だから断ったことももちろんありませんし、断れるとも思っていない

でした。急に新幹線に乗らなければいけないような遠方の仕事を指示されたこともあります。しかも、新幹線の費用は個人負担です。(こうしたやり方に正社員なら文句を言っていたかもしれません。本当に使い勝手のいい労働者です。)

西宮労基署では具体的な指揮命令がないと言っていますが、指示は充分に具体的でその指示に従えば確実に仕事はできました。何か私に自由裁量の余地があったというのでしょうか。そのうえ「報連相!これだけはやりなさい」と刻々の報告や連絡をきびしく言われているのです。請負の事業主に向けて言われることではないと思います。

時間は自由に使えない

仕事は現場との直帰直行型で、月平均二四日の仕事以外に日曜出勤はできるかと聞かれたので行ける時には出ますと答えました。休日出勤や残業代などいっさいお構いなしです。西宮労基署の決定では、個人事業主である私の判断で時間は自由に使える他の仕事も自由にできたはずだと言います。朝の六時頃に家を出て七時から夕方七時くらいまでの仕事で、何時までにどこどこへ行けというような指示を待って、すぐに動けるようにバス停や駅前で待機しているのに、合間に有利な仕事を探してひと儲けなどできるわけありません。私が自分の裁量で他の人間を見つけ

て、その時の極東陸送の仕事をそのものに任せでもしていたら、その間、多少の融通はきいたかも知れませんが、そもそも会社は、私のことを雇い入れた一労働者として考えていないわけですから、そんな融通が利くわけありません。(請負なら事業主が仕事を請け負っているわけですから、仕事さえきちんとできれば誰かに頼んで問題ないはずです。それを「請負基本契約書」では許可なく認めないと言っている。始めからこのことについての説明などありませんでしたが。)

領収書も会社へ渡す

クルマの引き取り先や陸送先の会社の都合(車検受けとか車の納車手続きとかETCの取り付けとか)で待たされたりすると、その時間については支払ってもらえるということでした。また、ニッケン、リョーキとかイズズなどの依頼会社の各締め日(二〇日、二五日、三〇日...)に合わせてとか、次の仕事の説明などで、時間と交通費とも自分持ちで会社の大浦所長さんや山崎さんと呼ばれますが、それは、月一回ではなく四〜五回はありました。その時に、私の負担になる高速代やガソリン代の領収書まで、個人事業主と会社が言う私に提出させるのです。請負で領収書を持っていかれて、確定申告できるのでしょ

(続)