

2. 2. 2 元方事業者と関係請負人の災害発生状況の比較

製造業全体について平成15年に調査した結果では、元方事業者と関係請負人の災害の発生率を比較すると、元方事業者の年千人率が5.09であるのに対し、関係請負人の年千人率は11.32と2倍以上高くなっていた（厚生労働省「大規模製造業における安全管理体制・活動に係る自主点検」）。

自動車製造業については自工会アンケートの調査結果があり、平成20年度の年千人率の比較では、元方事業所が3.6、請負会社は4.79と請負会社は元方事業者の1.3倍高くなっていた（図2.10）。一方、マニュアル作成委員会のヒアリング調査においては、自社の労働者より、むしろ関係請負人（協力会社）の労働災害の方が少ない、ないし災害発生率も低いという例が多かった。（ただし、個々の事業場での労働災害の発生件数自体が相当少なくなっており、客観的な比較が難しくなっている様子がみられた。）

これら自工会アンケート及び委員会ヒアリング結果からは、事業場の状況（製造品目、関係請負人の担当している作業、事業場規模や安全衛生活動への取組み状況）によっても請負職場での災害発生状況が異なっていることが窺え、自動車製造業においては必ずしも関係請負人の方が労働災害の発生率が高いとは言えないと考えられる。

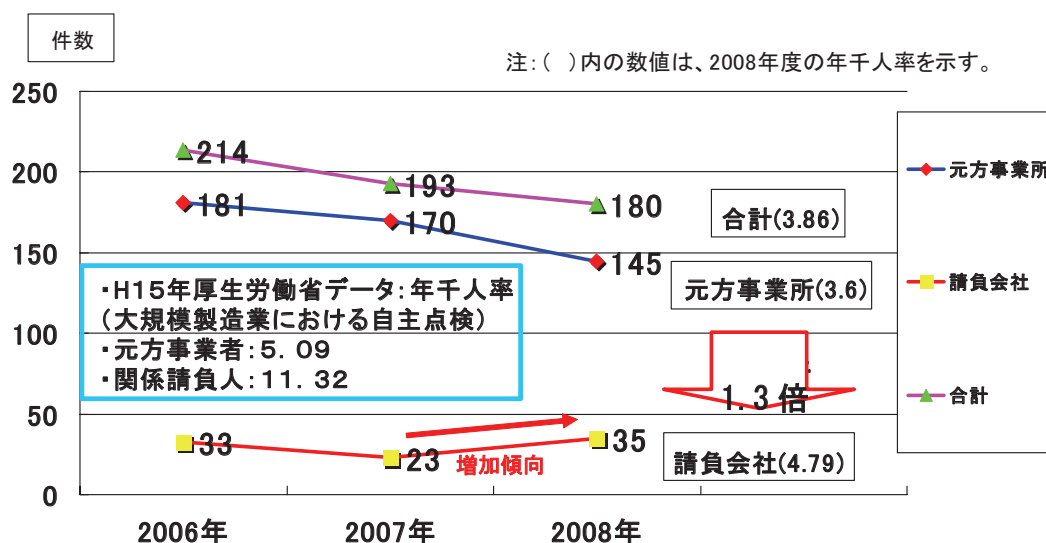
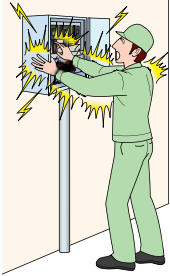
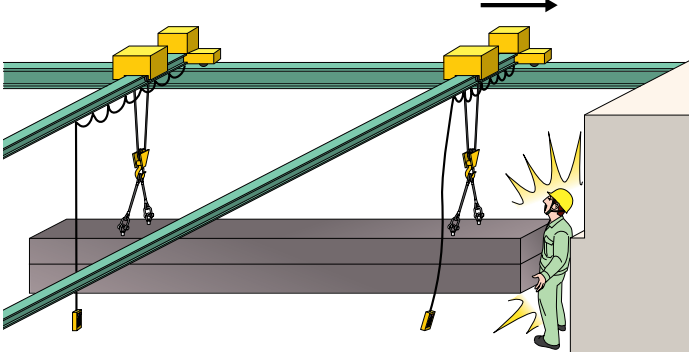
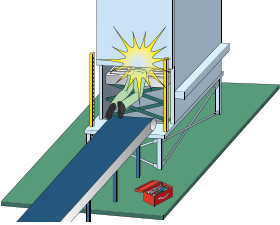


図2.10 災害件数の推移

2. 2. 3 自動車製造業等における労働災害の事例

近年、自動車製造業において発生した死亡災害の中から、元方事業者と関係請負人の間で必要な連絡調整が行われていなかったこと、あるいは必要な情報が伝えられていなかったことが災害発生の原因となった可能性のある事例を以下に挙げる（表2.2）。

表 2. 2 自動車・同付属品製造工場内における死亡災害の事例

No.	発生状況	起因物	事故の型
1	<p>自動車部品メーカー(注文者)の製造工場において、下請企業の労働者A、Bが、注文者所有の温度調節計、温度記録計の点検・調整作業を行っていた。</p> <p>この作業中に、温度調節計の温度制御盤の充電部に接触し、感電して死亡した。温度制御盤の充電部分には当初接触防止用の囲いが設けられていたが、破損したままになっていた。また、通電の管理を行っていた注文者と作業を行っていた下請企業との間で必要な連絡調整が行われていなかった。</p> 	その他の装置、設備	感電
2	<p>自動車部品メーカーの製造工場において、協力会社の社員である被災者は、定格荷重2tの天井クレーンを2基使用して長さ5mの自動車用部品パイプ約500本が入った鉄製の箱をつり上げ、所定の場所まで運搬し、降ろそうとした。しかし、クレーン操作のボタンを誤って操作したため、クレーンが逆走行し、被災者が壁とつり荷の鉄製の箱にはさまれて死亡した。</p> 	クレーン	はさまれ、巻き込まれ
3	<p>被災者は、自動車部品メーカーから依頼され、コンベアーと一体に組み込まれて品物を自動で2階に運搬する昇降設備(リフター)の改造工事を行っていた。</p> <p>被災者が、中に入ってボルトを6本締める作業をしていたところ、突然リフターが上昇し、リフターの床部分と外枠部分に上半身をはさまれ死亡した。</p> <p>設備内部に設置されているセンサーが被災者を感知し、品物が入ったと機械が判断して自動で動いたものと思われる。</p> <p>前日の操業終了後もリフターは自動運転のままであった。</p> 	エレベータ・リフト	はさまれ、巻き込まれ

また、自動車製造業における事例ではないが、元方事業者が作業間の連絡調整を行って
 なかったとして送検された事例をとして次のようなものがある。

表 2. 3 作業間の連絡調整を行わなかったことによる送検事例

発生状況	起因物	事故の型
金属製品製造業である元方事業者のめっき工場において、請負人の労働者がクレーンのワイヤを取り外す際に、他の請負人が荷の搬入のために使用していたクレーンに近接する天井クレーンに右足をはさまれて切断した。この事故は、両作業が同一の場所で行われているにもかかわらず、作業間の連絡調整を行わなかったために発生したものである。	クレーン	はさまれ、巻き込まれ

