

第4回 陸上貨物運送業における荷役作業の安全対策に関する検討会 議事概要

- 1 日 時 令和4年3月7日(月) 13時30分～16時00分
- 2 会 場 ホテル メルパルク東京 4F孔雀
東京都港区芝公園2-5-20
- 3 出 席 10委員(委員総数10名)
委 員 苦瀬博仁委員、大西明宏委員、黒川久幸委員、森山みずほ委員、
二村浩之委員、世永正伸委員、大西政弘委員、高瀬健一郎委員、
安部慎二委員、福本博二委員
オブザーバー 厚生労働省建設安全対策室 八木室長、佐藤技術審査官、鈴木係長
労働安全衛生総合研究所 柴田研究員
日本自動車車体工業会 小澤浩之氏
事務局 横尾専務理事、黒谷部長、木下課長補佐、滝谷係員
- 4 議 題 (1) 第3回検討会議事概要
(2) テールゲートリフター等を備えたトラックの視察
(3) 論点の検討
(4) 今後の検討スケジュールについて

5 議事進行状況

【議題<1>第3回検討会議事概要について】

○事務局

「資料3」に基づいて、第3回の議事概要について説明を行い、各委員から修正

【議題<2>テールゲートリフター等を備えたトラックの視察】

○大西(明)委員

会場エントランス横に準備した、昇降設備及びテールゲートリフターを装備した研究用の4トントラックを使用し、トラック荷台への昇降、テールゲートリフター設備の視察

< 13:45～14:45 トラック視察実施 >

【議題<3>論点の検討】

(1) 検討課題に関するアンケートについて

○事務局

「資料5-1」「資料5-2」に基づいて、検討課題に関するアンケート(案)修正版の説明

ご意見のあった荷主等対象のアンケートについて、厚生労働省と協議の結果、アンケート実施対象の把握等事前調整に期間を要し、早期実施が難しいことから、陸運事業者

向けアンケートに、荷主等の昇降設備等に関する設問を加えることで対応することとした。また、労働組合関係者へのアンケート内容は、昇降設備及び保護帽の着用に関する設問のみとする。すでに、世永委員、大西(政)委員のご協力をいただき、準備は整っているため、本日の検討会で了解をいただき次第、実施させていただきたい。

アンケート対象：全日本トラック協会：ホームページ上で実施

運輸労連：200名程度

陸災防：会員事業場（200事業場程度）

3月25日を目途に回収、第5回検討会にてご報告する。

○世永委員（資料5-2の1ページについて）

ドライバー用のアンケートにおいて、「保有するトラックの台数は何台ですか？」の設問は、同じ営業所や支店に同じアンケートを配布するため、所属する営業所での保有台数を訊ねる設問とした方が良い。

○苦瀬座長

ドライバー自身が使用するトラックの台数を訊ねるのも良いかもしれない。

○事務局

聞き方を整理し検討する。

○大西(政)委員（資料5-1の1ページについて）

「トラック荷台からの墜落・転落を防止するための対策について」の設問について、この設問を○×で集計して、何が分かるのか。工夫する必要がある。

○二村委員

この設問について、客先は1つではなく多数あるため、○×だけでは答えづらい。例えば、1つでも○の事業場があるのであれば○とする、半数を超えているのであれば○とする、のように補足しなければ回答側は迷ってしまう。

また、資料5-1の4ページの「RBPの点検を定期的実施しているか」の設問については、どの程度の点検なのか迷ってしまう。目視レベルなのか、メーカー推奨の点検項目なのかということも補足した方が良い。

○苦瀬座長

○×の設問については、大まかな割合を答えてもらうというのでもいいのではないか。

○事務局

例えば、3分の1、半分、3分の2のように分けるようにして、これに○をつけるという形はどうか。選択肢が多すぎても分かりづらくなる。

○二村委員

それで問題ないと思う。

○苦瀬座長

4分の1でもいいかもしれない。後から集計しやすいようにすることも大切。

○福本委員（資料5-1の4ページについて）

「ロールボックスパレット、6輪台車等の取扱い」の設問について、全ての設問に6輪台車という文言が入っていないが、台車を含むという表現を入れた方がいいのではないか。

○事務局

6輪台車も含んだ場合、どうしてもロールボックスパレットとは规则的に違う部分があるが、混在してしまうため今回はメインであるロールボックスパレットについて絞った設問にした方がいいのではないかと考えている。

○八木建設安全対策室長

6輪台車に比べロールボックスパレットの方が危険性が高いと考えているので、今回のアンケートはロールボックスパレットに絞り、論点を議論する時にはその結果も踏まえて6輪台車もどうなのかということも議論していければと考えている。

○黒川委員

現場を見ていると、テールゲートリフターを使用している作業ではロールボックスパレットの方が多いが、実態としてどういうものが使用されているのかということが把握できていないのであれば、6輪台車も含め、どのようなものを使用しているのかを聞くのも手である。

○事務局

ロールボックスパレットに対しての規制の問題やガイドラインを含めて改正することも考えているので、その際6輪台車等の台車も考えることはできるが、今回のアンケートでは時間的制約があるため、ロールボックスパレットに絞らせていただきたい。

○苦瀬座長

今回のアンケートのタイトル及び冒頭の説明文では範囲が広すぎて答える側が分かりづらいため、設問の内容である、保護帽、ロールボックスパレット、テールゲートリフターについての調査であると分かるように修正した方が良い。

○福本委員

荷役作業のアンケートとなると、色々な荷役が考えられるので、テールゲートリフターとロールボックスパレットを中心にしたというような副題が必要ではないか。タイトルというのは大切であり、こういう中身であると分かせた方が良い。

○事務局

今回のタイトルは、現状の法令の昇降設備の必要要件で書かれている内容を基に決めたが、今回のアンケートの表題までそのような標記にする必要性もないため、分かりやすいタイトルに修正する。

○大西(政)委員 (資料5-1の2ページについて)

今回2t以上に保護帽を義務付けることも検討されアンケートを実施しているが、資料5-1の2ページの設問内容で実態が分かるのか。着用義務付けに当たっては、もっと違った内容の質問についても行わなければいけない。このアンケートの内容では

全てではないと思われる。

○事務局

アンケートの設問を考える上で、法律を厳しくするという方向の内容では、良しとしない回答がくるのは想定できる。このアンケートでは、実態がどうなのかということ把握するためとご理解をいただいて、今後の必要性を議論していくべきではないかと考えている。

○森山委員

ドライバー用のアンケートについて、自由記載欄があれば、荷捌き場でこのようなことを言われた、ということや、安全対策についてこのような難しい問題がある、ということに記載してもらえないのではないか。

○事務局

自由記載欄を追加することに問題はないので、事業者向けのアンケートも含め追加することで検討する。

○黒川委員（資料 5-1 の保護帽の着用について）

保護帽を着用していない理由について、この設問ではドライバー向けになっており、事業者向けの質問としては、「着用するための規定を設けているか」「研修や確認をしているか」のように変えた方が良いと思う。また、ドライバーの方は「事業場でどのような規定があるか」「自分自身がどのようなことを行っているか、どのように感じているか」ということを聞いてみてもいいのではないかと。

○苦瀬座長

ドライバーと陸運事業者で答えがある程度繋がった方が良いと思うので、そのように少し修正をしてみてもどうか。

○大西(明)委員（資料 5-1 の 2 ページ目④について）

「保護帽以外の着用」というのは、以前石原社長から紹介があったような頭部保護についての設問であると考えますが、「以外の着用」だと何のことを言っているのか分からないので、例えばどのようなものなのかという表現を付け加えた方が良いでしょう。

○事務局

今回各委員からいただいたご指摘を踏まえた上で再度整理し、各委員にメール等で修正内容をお送りして最終確認を行っていただき、問題なければ発送させていただくこととしてよろしいか。→各委員異議なし。

○苦瀬座長

「資料 4-2」の論点であるトラックの荷台からの墜落・転落防止対策について、先ほどのトラック視察も踏まえ、最大積載量が 5 トン未満の貨物自動車における昇降設備の設置を 2 トン以上に拡充することについて、また、アンケートの結果を踏まえた上で、保護帽の着用義務付けについても同様に拡充することについて、意見を求めた。

○大西(政)委員（資料 4-2 の 2 ページについて）

「墜落・転落するリスクが少ないなど一定の要件を満たした場合には保護具の着用を義務付けない」という除外規定を設けるというスタンスであるが、逆にこのような場合は義務付ける、とした方が、事業場は取り組みやすいと考えるが難しいか。

○八木建設安全対策室長

法律の立て付けでいうと、高い場所は墜落・転落する可能性があるので、そのような場所での作業は保護帽を着用することとしておいて、安全な昇降設備があるような場合は除外するという形の方がやりやすい。

○高瀬委員

フォークリフトについても安全装置を基本的には設置している。例えばヘッドガードであれば、上から物が落ちてくることが無い場合は除外となっているが、実際の作業を考えるとあいまいな表現であり、法律でどこまで書くかということは難しいと考える。全てを義務付けるということは抵抗感があると思うので、マストな箇所を明示できればいいのではないかと考える。

○苦瀬座長（資料4-2の2ページの表下の論点について）

この文章では、「昇降設備の設置は義務付けるけれども、一定の要件を満たせば義務付けない」ということなのか、それとも、「昇降設備の設置については義務付けをするが、保護帽については一定の要件を満たしていれば除外する」という意味なのか困惑してしまう。昇降設備の設置と保護帽については書き分けて記載した方が良い。

(2) 昇降設備について

○事務局

「資料6」に基づいて、より安全な昇降設備について説明を行った。

○苦瀬座長

そもそも今回の資料の中で、昇降設備とは何を指すのかということ、どこかに記載しているか？

○八木建設安全対策室長

昇降設備がどのようなものであるという具体的なことは書いていない。昇降設備に求められる要件を例示することによって、昇降設備とはこういうものだと示していければと考えている。

○苦瀬座長

昇降設備とは貨物自動車に設置されている安全に昇降するための設備及び積み卸し時に庭先で用意している設備を利用することによって作業を行える設備というような、定義をしておけば誤解を生まないのではないかと。また、最低限必要となる要件とは資料6に挙げられている例を確保できていれば認めるということであるが、より安全な昇降設備に求められる要件ということについては、より安全かどうかということを確認するかどうかは別なので、ここでは要件という言葉を使うと勘違いする。昇降設備を

より安全なものとする場合は、こういうものがあるという例だけではいけないのか。要件となると条件ということになるため、何かを認める時に使用する意味になるのではないかと。

○八木建設安全対策室長

我々としては要件として想定しており、資料4—2に記載している保護帽を着用しなくてもよいとするための、より良い昇降設備として、こういうことが安全なのではないかということを含めて考えている。

○大西(明)委員

資料6の最低限の要件について、3例挙がっているが、「滑り止め加工が施されていること」について、資料6の6ページにボディーのサイドバンパーに滑り止め加工をしたものを載せているが、実際にはこのような加工ではなく、滑り止めのテープを貼っていることが多い。滑り止めとは何なのかとなった場合、現場の監督者がチェックする際に難しいのではないかと。滑り止め加工というのは、最低限の基準を示すのが難しい。それよりも大切なのは、先ほどトラック視察で体験していただいたが、手すりを掴まないと降りることができないということがあるので、1箇所を設置でもいいので手すりの設置ということが、滑り止め加工よりも上位に当たるのではないかと考えている。

○二村委員

実際に荷物を積載した庫内は、積載している荷物の量によってスペースが変わるため、昇降する場所が異なる。例えば大型11t車で満載に積んでいるとリアからの昇降となるが、ウイング車で半分程度の積載であればリア側のサイド部分からの昇降となる。設置した箇所からの昇降ができないのであれば意味がないので、資料6では昇降設備自体の要件が記載されているが、昇降する箇所の要件というのも検討すべきではないかと。

○大西(政)委員

一定の昇降設備を用意すれば保護帽の着用は必要ないという方向で考えているという理解でいいか？

昇降設備については、全ト協や中小企業の社長の感覚としても、今紹介されたような設備があった方が良くと思うが、仮に義務化とする場合は安衛法での義務化となるのか？新車を購入する際は設置されるだろうが、今現在使用している車はどのように対応すればいいのか難しい問題である。

○佐藤技術審査官

2t以上にも原則は保護帽の着用を義務付けるとしつつも、より安全な昇降設備を設けていれば除外するとするためには、どのような昇降設備が適当であるかという検討をできればと考えている。

義務付けるのであれば、法令に基づかないと義務にはならない。既存の設備にどう

対応させていくかという点については、皆様に意見をいただきながら今後議論していきたい。

○事務局

法令上のことについて言えば、元々5 t以上に昇降設備は義務付けており、それを2 tに引き下げるという単純な話ではある。しかし、具体的にどのような昇降設備というのは示されていないため、このようなものが法令上違反のない昇降設備であるという新たな基準を設けようとして、最低限必要となる要件として紹介している。事務局としては、この要件を満たしていない昇降設備は安全ではないので法令違反であるという基準を整理して提案している。

○苦瀬委員

資料4—2について整理すると、5 t以上は昇降設備を設けるとともに、保護帽も着用しなければならない。それを昇降設備については2 t以上にまで拡充させ、保護帽については、昇降設備として求められる最低限の要件を満たしていれば着用しなくてもよいとする。そうすると結局、昇降設備とは何なのかという議論に戻るのではないか。

○八木建設安全対策室長

現在法令上では5 t以上について昇降設備を設けないといけないとなっている。昇降設備については、今まで通達上のちょっとした基準はあるが、具体的にこういうものが昇降設備であるとは示していなかった。今回2 t以上にまで拡充させるという議論がある中で、昇降設備の最低要件を明らかにし例示するため資料6が提案されている。今現在の昇降設備となると、例えばリアバンパー等の墜落・転落災害を防げないようなものまで該当してしまう恐れがあるため、明確にすることが必要なのではないかと考えている。

○大西(政)委員

現在の昇降設備という曖昧な定義を具体的にするという点に関しては異論はない。全ト協でもこのような昇降設備は有効であるということはホームページでも紹介しているが、それを徹底させることに苦労している。その中、今回いきなり義務化として罰則になるとするのは、慎重に議論しなければならない。

○事務局

義務化はすでにされている。どのようなものが該当するのかということを示さなければ事業者側は困るため、最低限の要件は例として記載している3点で良いかどうかという議論をしている。実際には現場に当てはまらないものもあるため皆様の意見をいただければという趣旨で提供している資料であって、この要件を義務化にすると言っているわけではない。例えば足裏の半分以上の長さが視認できるステップというのは無理ではないか。これを守らなければ法令違反となると事業場は困る。よって要件について整理したい。

○苦瀬座長

5 tまで義務付けられているから、これを2 tまでに拡充させるということ、これはまず決めなければならない。法令の問題なので我々が決めるわけにはいかないが、この場で我々は考えたら2 tまで広げた方がいいのではないかと提案はできると思うので、これを1回決めていただきたい。ただそう言うものの、昇降設備とは何があれば昇降設備なのか、そもそも定義は何なのか、トラックに付いている設備だけでなくもよいだろう、こういうものもあるのでは、少なくとも滑らないようにすることなどの条件を示さないと、世の中は2 tまで拡充されて、車に大がかりな改良をしなければならないと思われるが、庭先に昇降設備があれば良いと分かれば、なんだそういうことかとなったりするだろうから、現場が混乱することがないよう整理しないといけない。それが最低限の要件で、それが揃っていれば保護帽も着用しなくてもいいよ、ということと理解した。

○事務局

事務局としても、荷役作業の安全対策については、本来はトラックに設置しているステップに頼るのではなく、庭先で設備が整っていることが一番望ましい。しかし、法令でそこまで義務付けるということは難しいため、そうするとトラック事業者側で安全な昇降を確保するために設けなければならない。その義務付けが5 t以上にはあるため、これを2 t以上に拡充させる、ただし、その明確な基準がないため、例えばバンパーを昇降設備としているというような安全性に欠けるものは認めるわけにはいかないが、そのためにも明確な基準を示す必要があると考えている。

○苦瀬座長

まずここではっきりさせておかなければならないのが、昇降設備はトラック自体に設置していなければ認められないのか、それとも庭先で準備されていればいいのか？ また、これらの要件については、今日の検討会で結論を出さないといけないか？

○事務局

トラック自体に設置している必要はない。また、結論については今回皆様からご意見をいただき、既存のままでは問題が多いということがよく分かった。改めて最低限可能な限りで必要な整理を行い、条件や表現も分かりづらい箇所があったので修正する。

○苦瀬座長

ステップの表面に少し凸凹があった方が滑り止めになると記載があるが、凸凹はない方が良いという表現もあったので、表現するのは難しいこともあると思うが整理してもらいたい。

○大西(明)委員

資料6の1ページの(1)最低限必要となる要件とは、抽象的になってしまっている昇降設備を、しっかり定義するという例がこの3つなのか？ また、(2)のより安全な昇

降設備というのは、保護帽なしでいい昇降設備の要件ということか？

○八木建設安全対策室長

(1)の最低限必要となる要件が法令上義務付ける昇降設備の例で、(2)のより安全な昇降設備に求められる要件については、より安全な昇降設備とはどんなものがあるのだろうかという観点で、墜落・転落しづらいことを想定して提案している。

○大西(明)委員

より安全とは何かと参照していくと、どこに当てはめるのかというのが分かりづらくなるので、今議論しているのは、より安全な昇降設備が2 t以上5 t未満の保護帽着用を除外するに戻ってくる。だとしたら、もう2 t以上5 t未満で保護帽を除外されるステップが(2)ですとした方が分かりやすいと思う。

○世永委員

前にも話したが、同じ2 t車でも宅配を行う業務と、サテライトへ運ぶ業務がある。サテライトへ運ぶ業務についてはロールボックスパレットで運ぶ作業があり、保護帽の着用を義務付けるかどうかということは、作業内容で分けるべきであり、トン数で一律に決めるのはやめていただきたいと繰り返しになるがお願いしたい。

○大西(政)委員

世永委員の意見に賛成で、(2)の設備を設ければ保護帽は着用しなくてよいと連動させるのは無理がある。保護帽は切り分けて考えた方がよいと思う。

○苦瀬座長

今回の議論で、最低限必要となる要件に関して、グリップが配置されていることを入れた方がいいのではないかと、積載量によって昇降する場所が異なることも考慮する、貨物の種類や作業なども考慮するという意見が出た。どこまでが昇降設備かということを見ると、貨物の種類等まで考えるのも難しいが、どこかで調整をして、こういうことが要件ではあるが、このような場合は除外するという逃げ道もつくるという方向にしていけるのがあるか。

○八木建設安全対策室長

現在法令での義務化だけではなく、荷役ガイドラインで示している項目もある。最低限の要件については法令上の義務化となると考えているが、より安全な要件については荷役ガイドラインで示していくなど、使い分けをしながら整理していく方法もある。

第2回検討会時に対象範囲を荷台からの昇降作業に焦点を当てるといった話になったが、昇降時にどのようにして安全を確保していくかと考えると、設備的な面と教育の面とを合わせながら対策をつくっていく必要がある。

○事務局

現在5 t以上については昇降設備を設けることと、保護帽を着用することを義務付けている。この2つは連動しているので、今回昇降設備の設置を2 tに引き下げるのであれば、保護帽の着用もできるのではないかと厚労省が判断されているのではないかと

と思っている。保護帽は本来、墜落・転落を防止するためのものではなく、墜落・転落したときに怪我の程度を下げるだけであり、根本的な対策にはならないため、基本的にはもっと安全な昇降設備を使用していただくというのが本来の目的だろうと考えている。

○苦瀬座長

今回の検討会はまとめるのが難しいが、今までの議論の過程を踏まえると、最大積載量5 t以上から2 t以上に拡充するというのが流れだと思うが、そのような方向で議論を進めていく。また、要件や昇降設備の定義については、トラックに設置する物と庭先で用意している物など文言を整理していただき、資料6のより具体的な要件を次回の検討会で議論できればと考えている。

【 議題<4> 今後の検討スケジュールについて 】

○事務局

今後の検討会のスケジュールについて説明を行った。

次回が中間取りまとめになるが、議論の中のことを、無理やり報告というのはすべきではないと考えているので、集約できる部分とさらに引き続き検討する部分と整理させていただければと考えている。

次回の第5回は、3月30日（水）9時30分からメルパルク東京4階で行う。

以上