

## 第6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4月28日(木) 9時30分～12時00分
- 2 会 場 ホテルメルパルク東京 3F牡丹  
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 土井室長、佐藤技術審査官、  
福井中央労働安全衛生専門官、鈴木係長  
国土交通省トラック事業適正化対策室 齋藤室長、渋谷係長  
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 小澤浩之課長  
事務局 横尾専務理事、黒谷部長、木下課長補佐、滝谷主任
- 4 議題等 (1) 第5回検討会議事概要  
(2) アンケート結果報告(更新版)  
(3) 継続検討することとされた事項について
- 5 議事進行状況

## 【議題(1)第5回議事概要について】

## ○事務局

「資料3」に基づいて、第5回検討会の議事概要について説明を行い、各委員から修正

## 【議題(2)アンケート結果報告(更新版)】

## ○事務局

「資料5-1」「資料5-2」に基づいて、陸運事業者及びドライバーを対象に実施した「トラック荷台の昇降設備、保護帽等の利用実態等に関するアンケート」について前回報告後、更新した結果を説明

## ○大西(明)委員

陸運事業者用のアンケート結果で、テールゲートリフターに安全柵を設置しているという回答が27%となっているが、これは「柵」として捉えていいか？

## ○事務局

「柵」としては回答数が多すぎるため、ストッパーのことを指して回答した事業場もあると推測する。

○大西(政)委員

保護帽の着用について、回答した事業所はレベルが高く、着用率の実態はもう少し低いと推測されるものの、今回のアンケート結果では高い着用率であった。今後着用の義務付けを行う方向になるが、着用していない理由として、宅配や引っ越し業務は保護帽の着用は必要ないという意見もあったので、今後丁寧に取り扱っていききたい。

○福本委員

今回のアンケート結果で、ロールボックスパレットについては荷主が保有している方が多く、陸運事業者やドライバーがどう扱っているのかという実態が明らかになった。パレット協会としても今後丁寧に精査していききたい。

○苦瀬座長

保護帽について、事業者側の回答では着用させている割合が多いが、ドライバー側の回答では低くなる。しかし、ドライバーも荷主から指示されたときには着用しているため、今後荷主と一緒に取り組むことができれば庭先での災害を防ぐ効果があると考えられる。

○世永委員

陸運事業者から対応を迫られていることとして、荷主構内におけるフォークリフトを使用する際の荷卸しの際、荷主側の作業指揮者の教育がされておらず、ドライバーが苦勞しているという意見が挙がっている。今後荷主側への教育も対応していただければありがたい。

○二村委員

陸運事業者用アンケートで、ロールボックスパレット作業時に約半数が保護帽を着用しているとの回答であった。ロールボックスパレットの作業は頭部を怪我することが多いため、事業者が自ら実施した対策の結果が表れたと考える。今後ロールボックスパレット作業時の保護帽着用義務も検討できると感じた。

【 議題（3）継続検討することとされた事項について 】

○佐藤技術審査官

「資料6」に基づいて、墜落・転落防止対策について説明

○苦瀬座長

資料6の別添を見ると死亡災害10件のうち最大積載量5トン未満での発生が4件もあり、積載量ではなく高さが重要であると証明された。最大積載量2トン以上に保護帽の着用義務を拡充する方向で考えるのであれば、適用除外をどうするのかということも議論したい。

○世永委員

基本的に今回提案された方向で良いと考える。また、2トン車でもテールゲートリフターやロールボックスパレットの作業をする際や、平ボディ車では着用させる必要が

ある。一方で、宅配関係については、よく使用されている車が2トンショート、高さ80～85cmでありステップも設置されているため除外しても良いと考える。手がかりについては設置されていない車もあるため、それについては設置する配慮も必要である。また、リンボー車も高さが低いため、昇降設備が設置されているのであれば除外しても良いと考える。引っ越し関係は2トン車や4トン車が多いが、どう対応すべきか考える必要がある。

○黒川委員

トラック荷台から荷卸しをする作業だけではなく、それに付随した作業でも転落しているため、平ボディ車のように後ろ側に何も無い車に関しては除外するのは難しいと考える。荷台の状態も考慮する要件に入れたらどうか。

○事務局

トラックの種類も多種多様であり、例示をしてしまうとここに書いていないものは除外されるのか、逆に除外されるものは他にもあるのではないかと、という問題が起きるため、今回整理をする上ではこのような記載をしている。最終的に法令上どのように記載するかという細かな部分は今後整理していく。

○苦瀬座長

車種によって作業は様々であるが、荷役作業というのは何を指すのか？

○事務局

この議論は安衛則第151条の74の規定についての拡大を議論しているものであり、最大積載量5トン以上の貨物自動車への荷積み荷卸し作業に限定される。

○黒川委員

ここでの荷役作業は、荷積み荷卸しをする際に付随するラッシング等の作業も含まれる考えで良い。

○高瀬委員

アンケート結果でフォークリフト使用時は保護帽を着用しているという回答があった。フォークリフト使用時の保護帽着用については、推奨はされているものの法令上で定められているわけではない。せっきく各事業場で自主的に着用している現状を、今回の荷役作業時の保護帽着用義務を決めることで、手荷役作業とフォークリフトでの作業を混合されてしまい、適用除外があるために着用しなくていいとならないように考えないといけない。

○福本委員

適用除外について、どれを指すのかのという範囲など定義を丁寧に説明できる書き方にするのも重要である。また、適用除外の例について、「荷台等の高さがおおむね1m以下」とあるが、1m以下であれば災害が少ないというような根拠はあるのか？

○事務局

少しの高さでも転倒して死亡することはあるため、根拠を示すのは難しい。現在の5

トン車以上に適用されている着用義務についても、なぜ5トン未満は対象とされていないのか分からない。1m以下であれば保護帽を着用しなくても大丈夫であるということ論点にしてしまうと、適用除外は考えられなくなる。

○二村委員

言葉の定義について決めるということには賛成であり、荷役作業とはどこまで対象となるのかということは議論しなければならない。例えば熱中症で足元がふらついて荷台から落ちるといような、本人が意図していない作業時の転落もあるため、どこまでが荷役作業であるという解説や解釈が必要である。また、ロールボックスパレット作業時では半数が保護帽を着用しているという結果も出ているので、最大積載量の区分も大切であるが、積んでいる荷物が重量物で崩落してくることも考慮し、取り扱う貨物に応じて検討していきたい。

○事務局

論点の整理をすると、荷の積み込み積卸しに対して最大積載量5トン車に適用している決まりを拡充するという議論を行っている。それ以外にも危険な作業というのは色々な意見が挙がっているが、現在法令上基準がないものも多い。ロールボックスパレットについても貨物自動車への積み込み積卸しでないと適用されない。これらの決まりがない危険な作業については今後厚労省とどう対応していくかということを考えていかなければならないが、今の議論は貨物自動車への積み込み積卸しに関わる作業での墜落・転落災害を防ぐために議論している。

○苦瀬座長

各委員の意見は、ここで言う荷役作業が何なのかということをはっきり書いた方が良いという意見だと考える。

○事務局

貨物自動車への積み込み積卸しに付随する作業では、荷役の準備や後片付けということも含むものと考えられる。しかし、洗車や点検という作業までは該当しない。次回解釈例規を準備させていただくということでもいいか。

○苦瀬座長

解釈例規とかではなく、例えば「151条の74で示す荷役のこと」のように、ここで言う荷役作業をはっきり書かなければ解釈がずれるのではないかと心配。

○厚労省

頂いたご意見を踏まえて、荷役作業がそもそもどういうものなのかということについて整理をしていく。

○森山委員

前回も意見したが、女性や高齢者の方など、体格が小さく荷台への昇降が困難な人ほど保護帽を被って欲しい。

着用除外の条件について、「荷台に昇降しない場合は着用除外する」とあれば分かり

やすいのではないか。例えば、平ボディ車でも手前に荷物があり荷台に昇らないのであれば着用しなくてよい。宅配関係でも体格が小さく荷台に昇らなくてはいけなないのであれば着用する。しかし、適切な昇降設備が設置されており墜落・転落防止ができているのであれば除外する。という定義の方が分かりやすいと考える。

○事務局

現行の151条の74では、積み込み作業をするときは着用するとしか書かれておらず、荷台に昇らないときは着用しなくてよいとは書かれていない。今回各委員からご意見をいただき、解釈例規に言葉が足りないと考えた。点検や洗車等の付属作業も含め、もっと分かりやすくできないか厚労省と相談していきたい。

○佐藤技術審査官

「資料6」に基づいて、ロールボックスパレット及びテールゲートリフターの安全衛生教育について説明

○大西(明)委員

安衛研で出している「ロールボックスパレット起因災害防止の手引き」の中で、経験期間が1ヵ月以下での災害が8.2%と示されているが、もっと細かく見てみると、1週間以下や3～4日で発生していた。このことから、ロールボックスパレットを取り扱う前の雇入れ時等で、必ず教育を行う制度をつくらなければならないと考える。

○森山委員

安全衛生教育の内容については、アンケート結果でも「作業手順書の作成」が54%と回答があったように、手順書をパウチし、作業員へ見ておくようにと言うだけで教育を行ったとしている事業所も多い。そもそも手順書が安全衛生教育であると考えること自体が問題であり、実技を30分行ったり、教育時間は1時間以上とするというような、具体的な規定ができると効果があると考えます。

○事務局

参考資料に令和2年の死傷災害1000件を抽出して行った起因物が荷役運搬機械等である災害の分析結果を載せている。これは荷役運搬機械が起因となった災害の中で、代表的な荷役運搬機械の発生割合を調べたものになるが、法令や指針で教育を行うこととされているフォークリフトが8.5%、クレーン等が30.3%、コンベアが3.0%となっているのに対し、教育が義務付けられていないロールボックスパレットは41.2%、テールゲートリフターは17.0%となっていることから、教育の重要性が分かる。陸災防でも約3年前からロールボックスパレットやテールゲートリフターの取扱いに関する教育を行っており、実技を含め3時間から3時間半で正しい使用方法をレクチャーできるようなカリキュラムにする必要があると考える。

○黒川委員

安全衛生教育を行う上で時間を決めるということは良いと考える。また、教育されて

も時間が経つと忘れてしまうので、どの位の頻度で繰り返し教育を行っていくかということも考えていきたい。

○安部委員

事業所によっては取扱説明書を読まないため、メーカーとしても安全教育を推奨していきたい。我々も安全教育を行う機会があるが、荷主から言われるのでやるしかないという意見があった。荷主に対しても安全について啓発できれば、荷主の安全意識も高まり災害が減らせるのではないかと考える。

○高瀬委員

テールゲートリフターの安全衛生教育のアンケート結果において、資料5-1-1の5ページ目の設問では55社が実施していると回答しているのに対し、同資料8ページ目の設問では62社に増えているのはどう読み取ればいいのか？

○事務局

5ページ目の設問では、教育を行っていない事業所が回答自体をしなかったことや、8ページ目の設問では、テールゲートリフターを現在は使用していないが教育を行っている事業所があったことが推測される。

○苦瀬座長

意見をまとめると、雇入れ時の教育が重要、実技も含める必要がある、定期的な教育を行う等色々意見が出たが、これらを踏まえて対応していただきたい。

今後の取りまとめの方向として、昇降設備と保護帽については、適用除外の内容は今後も検討していくこととした上で、最大積載量2トンまで拡充する。

安全衛生教育については、教育内容や法令上のどのレベルの義務付けを行うかということは今後検討していくこととした上で、安全衛生教育は必要で実施していくということにご了承いただいたと理解してよろしいか。

→各委員異議なし

○事務局

参考資料に基づいて、「フォークリフト荷役技能検定」及び「陸災防労働災害事例生成ツール」について紹介

○事務局

今後の予定として、当初は6月末に取りまとめ報告をすとしていたが、現在の検討課題の状況と、テールゲートリフターの調査研究の報告が6月末であることを踏まえると、予定どおりの取りまとめ報告は厳しいと考える。厚労省としてはいかがか。

○佐藤技術審査官

6月末での取りまとめが難しいということであれば、7月にずれこんでも問題ない。

○事務局

現在の課題の状況を考えると、7月にも予備日として検討会をご用意させていただきたい。以下を今後の開催予定とする。

第7回：5月30日（月）9：30～12：00

第8回：6月28日（火）9：30～12：00

第9回：7月25日（月）14：00～16：00（予備日）