

## これまでの主な意見等

### 1 陸運業における労働災害の約65%が荷役作業時に発生しており、その中で取り組むべき課題は何か。例えば、以下のような点で議論してはどうか。

(陸上貨物運送業における荷役災害の現状等について厚生労働省より説明。)

- ロールボックスパレットによる災害の約8割の原因が「不適切な取扱い」とのことであるが、「不適切な取扱い」とは「ロールボックスパレット使う前の5つの基本チェックリスト」に記載されている内容なのか。  
← そのとおり。
- 起因物には「トラック」やロールボックスパレット等の「人力運搬機」があるが、トラックと人力運搬機の両方が関わった災害の場合、振り分けはどのように判断するのか。  
← 災害の原因は、種々の要因、現象が複雑にからみあい、実態はつかみにくいものであるが、災害発生の主因となるものを選択することも一つ。
- (休業1ヵ月以上の災害を発生させた事業場における荷役ガイドラインの取組状況についてのアンケート結果) アンケートは安全意識が高い事業場は返答してくれるが、安全意識が低い事業場は返答してこない。災害を減らすためには返答してきた事業場の教育状況よりも、返答してこない事業場がどのような安全教育を行っているかということに着目したい。回答率が分かれば教えて欲しい。  
← 基本的に荷役作業において、休業1月以上の災害を発生させた全ての陸運事業場に対して調査を実施 (休業1月以上の災害を発生させた全ての事業場数：約2,800事業場、回答事業場数：757件(約3割))
- 車両の保有台数が少ない小規模な事業場ほど安全意識が低い可能性がある。車両の保有台数ごとにグループ分けして分析を行うと、どの当たりが危険なのかが見えてくる。  
← 車両保有台数は把握できていないが、事業場の規模は事業場の労働者数で判断することができる。今後車両保有台数に対しても検討する。(分析結果は資料3-1)  
← 荷主側のアンケート結果において、現在は業種ごとの分析までは行えていないが、今後分析を行いたい。
- 荷主側のアンケートで、安全な作業手順を省略されないよう弾力的に着時間を設定しているという項目が78%と回答されているが本当かなと疑問に思った。この数値が独り歩きすると怖い。できたらこういう読み方は注意するべき。
- ドライバーの働き方について、改善基準告示の見直しで大幅削減となり運行ダイヤがタイトになることが想定されるので、荷降ろしの事故とどういった関連性があるのか注目している。
- 年齢別の千人率を見ると非常に高く、現在大型車のドライバーの平均年齢は50代であり人手不足がそのまま進むと高齢化が進み事故が増える。

## これまでの主な意見等

### 2 今後求められる対策について

#### (1) トラックの荷台からの墜落・転落防止対策

- トラック荷台からの墜落転落においては、作業者がトラック荷台に昇降している際に発生した災害が大半であるので、昇降設備が必要である。昇降設備の設置については5トン以上のトラックとなっているが、実際は5トン未満でも墜落転落災害は発生しており、運転席と同等に3点支持を行えるよう車体を改良することが必要。
- テールゲートリフターに乗って作業者が昇降することに関しては、メーカー側はあくまで荷のリフターであるため人は昇降してはいけないとしているが、テールゲートリフターにロールボックスパレットを乗せて作業することも多いし、路上で荷役することもあるので、作業側からすると、リフターに乗って昇降しないと作業効率が悪い。
- 墜落転落災害においては、テールゲートリフターからよりも平ボディ車やウイング車からの方が多いため、テールゲートリフターを昇降設備として使用しているからということも考えられるため、しっかりと安全対策をした上で昇降設備として許可していく方が作業が円滑かつ安全に進む。

#### (2) ロールボックスパレット（RBP）及びテールゲートリフター（TGL）を利用する荷役作業における安全対策

- ロールボックスパレットやテールゲートリフターの扱いについては、トラックドライバーの荷役作業の環境を考慮し負担軽減を考えると必要なものであるため、使わない決まりではなくて、どのようにして活用していくかということを考えていきたい。
- ロールボックスパレットの災害においては、不適切な取扱いによるものが原因とあるが、作業方法の遵守だけではどうにもならないこともあるため、設備的な面の改善も考えなければならない。
- 今後人手不足が進み、女性作業や未経験者が増えてくることが想定される。ロールボックスパレットの製造、レンタルしている団体の立場からより安全で安心に使えるロールボックスパレットの普及、そして使用方法の普及を期待。
- テールゲートリフターの各メーカーとともに安全について向上していかないと考えており、現在安全に関するメーカーオプションや点検整備の推進を啓蒙。また、各メーカーのスタンスや競争領域というものもあるので、今後テールゲートリフターの分科会で議論しながら安全を向上できるよう模索。
- テールゲートリフター等の災害が発生しているが必要な設備についての今後考えていかないといけない。

#### (3) その他の荷役作業における労働災害防止対策

- フォークリフト製造業者の団体の立場から見ると、フォークリフトの災害が多く発生し、なかなか減少しないという課題を認識し、メーカーとともにどのようにして災害を減らしていくかということに注力。近年様々な安全装置ができてきているが、安全装置が進歩し安全性が高まっても絶対に災害が起きないということではないので、技術と教育の2本立てが重要。

## これまでの主な意見等

### (4) 荷役作業に係る安全衛生教育

- 安全教育もこの作業はやってはいけないとだけ教えると、それ以外は何をやってもし許されると思われてしまう。特にやり方については、教育したやり方が現場でできないという状況が多く。例えば昇降設備がない中で安全な昇降をして下さいと教えても現場ではやりようがない。
- 陸運事業者の立場から見ると、安全教育は事業場の規模にかかわらず職長クラスが行うことが多い。職長はプレイングマネージャーなので時間を確保するのが難しい。

### (5) 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割

- 陸運事業者は荷主に対して要求しにくい。また、発荷主は物流費を負担している場合が多く、問題があったときには積極的に改善しようとするが、着荷主においては物流費を負担しておらず、責任がないので消極的な場合があるので、発荷主と着荷主は分けて考えて、いかに着荷主を絡めて安全に対する意識を持たせるか考えていかなければならない。
- 荷主に関しては、発荷主＝着荷主という事業場も多く、陸運事業場の立場からは要請するのが難しいので、国から各荷主に強く指導できるような仕組みが必要である。
- 着荷主への対応が大切であり、物流の流れとしてはメーカー、卸し、小売りと流れてくる中で、卸しと小売りは中小企業も多く安全対策への取り組み意欲が薄いので焦点をあてたい。
- 荷主への対応については、昔省エネ法改正のときに特定荷主を取り上げたことがあった。