

## 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。

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

(第1回)

- 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多いので、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のは、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。

(第2回)

- 何トン車においても転落する危険性に変わりはないが、垂直で昇降するという危険性を踏まえて検討すべき。
- 宅配、コンビニ配送などの配送で墜落・転落災害がどのくらい発生しているのか。 ← 確認
- 最大積載量が2トン以上の貨物自動車を対象に保護帽の着用を義務づけるという案には、抵抗感があるのではないかと。宅配、コンビニ配送などの関係事業者の声をヒアリングすべき。 ← アンケートを実施
- 要件の見直しには賛成であるが、トラックの要件の見直しに当たっては、トラックの種類（クラス）によって設備の設置が異なるので、保護帽の着用及び昇降設備の設置をきめ細かく考えていくべき。
- 保護帽を着用するだけでは不十分でどのように着用するのかということも議論すべき。
- 輸送の効率性の観点からコンテナいっぱい荷を積むことから荷台に足場がまったくない状況があるため、昇降台に限らず、作業台も含めて検討すべき。
- 昇降設備や保護帽については、どのようなものがあって、どのような役割があるのかを精査しながら検討すべき。

## これまでの主な意見等

### (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

#### (第1回)

- 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なかいといけないと考えており、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な模索。
- 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。

#### (第2回)

- 現場では、テールゲートリフターは昇降設備。
- どのような使い方をしているのかを調べ、安全対策を検討したらよいのではないか。
- 車工会の立場としてはテールゲートリフターはあくまでも荷役省力装置であるが、ヨーロッパのEN規格では条件を満たせば1人までなら昇降することが可能と記載されている。現実的に考えると安全な状態で昇降ができるようなものとし、作業効率と安全性の両立を目指すことがあるべき姿。
- TGL構造要件策定委員会で議論を踏まえて検討していきたい。

### (3) その他の荷役作業における労働災害防止対策

#### (第1回)

- 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

#### (第1回)

- 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。

#### (第2回)

- 新たに入ってくる若手ドライバーは危険感受性がかなり低い。ロールボックスパレットに対しての安全教育についても、空のロールボックスパレットを使うのではなく、荷物を積載している状態で押すときに前が見えないことや、傾いた場所での作業や積載重量が重いと操作性が難しいことを体験することが大切である。

### (5) 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割

#### (第1回)

- 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。

#### (第2回)

- ロールボックスパレットは陸運業者だけでなく荷主側も所有しているため、荷主側へアプローチするためにはどうすればよいかということも考えなくてはならない。