

検討に当たっての主な論点（案）

- 陸上貨物運送事業（陸運業）が発展していく中で、安全な職場環境は事業を継続する上で重要な経営課題であると考えられ、女性や高齢者が益々活躍できる社会の実現のためにも大変重要な課題。

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

- 最大積載荷量が5トン以上の貨物自動車に荷を積む作業又は荷を卸す作業を行うときは、作業を行う労働者が床面と荷台上の荷の上面との間を安全に昇降するための「はしご」等の設備（以下「昇降設備」という。）の設置や墜落による労働者の危険を防止するため労働者に保護帽の着用を義務付け（安衛則第151条の67、同第151条の74）ているが、「最大積載量が5トン以上」の要件について、十分でない可能性があるのではないかと。要件の見直しを含め規制のあり方を検討することとしてはどうか。

【具体的な方向性】

- ・ 最大積載量が5トン未満の貨物自動車における荷を積む作業又は荷を卸す作業においても、墜落による危険性については本質的な差異は認められないことから、5トン未満についても昇降設備の設置や保護帽の着用の義務づけを拡大していくことが必要ではないか。例えば、トラックを起因物とする墜落・転落災害の多くが陸上貨物運送業で発生していること、また営業用として使用されている貨物自動車の多くは最大積載量が2トン以上であることから、最大積載量が2トン以上の貨物自動車すなわち準中型の貨物自動車を対象とするようなことが考えられる。

	全産業	陸上貨物運送業	陸上貨物運送業以外
墜落・転落	20,977 (100%)	4,315 (20.6%)	16,662 (79.4%)
トラックから	4,744 (100%)	2,923 (61.6%)	1,821 (38.4%)
トラック以外から	16,233 (100%)	1,392 (8.6%)	14,841 (91.4%)

貨物自動車の種類		営業用	自家用	合計
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	469,632	164,585	634,217
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	236,298	442,955	679,253
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上4.5トン未満	243,438	1,419,122	1,662,560
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	50,138	2,880,289	2,930,427

検討に当たっての主な論点（案）

【前回の意見等を踏まえた整理・提案】

昇降設備の設置と保護帽（ヘルメット）の着用について			
最大積載量	昇降設備の設置	保護帽の着用	備考
5トン以上	○	○	
2トン以上5トン未満	○	検討事項	
2トン未満	×（ガイドラインで促進）	×（ガイドラインで促進）	

- ・ 最大積載量が2トン以上の貨物自動車における荷を積む作業又は荷を卸す作業における昇降設備の設置や保護帽の着用の義務づけを基本としつつ、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こととしてはどうか。
- ・ 墜落・転落リスクが少ないなど一定の要件とはどのようなことが想定できるか。例えば、昇降設備として、より安全な昇降設備を設置した場合などが想定できないか。

- 昇降設備として最低限必要となる要件にはどのようなものがあるか。

【具体的な方向性】

- ・ 貨物自動車の荷台に昇降するための足掛け（リアバンパー、サイドバンパー等）は一般に設けられているが、荷を積む作業又は荷を卸す作業を行うために昇降するための安全な設備は設けられていないことがある。そのため、貨物自動車における「昇降設備」及び望ましい「より安全な昇降設備」を具体的に示すことにより、必要な措置を明確にするべきではないか。
- ・ 具体的には、「昇降設備」としてはどのようなものがあるのか、また、「より安全な昇降設備」としては、どのようなものがあるのかを具体的に示していくこととしてはどうか。

【前回の意見等を踏まえた整理】

- ・ 昇降設備に替わり、荷の積み下ろし場所に作業台、プラットホームを設置するなど昇降設備と同等以上の設備を備えている場合には、昇降設備を設置しているものとしてはどうか。

検討に当たっての主な論点（案）

- テールゲートリフター（TGL）については、一般的にメーカーは昇降設備として利用することを取扱説明書等で禁止しているが、陸運業者が昇降設備として利用している実態を踏まえ、その利用の可否を、安全対策等も含め検討すべきではないか。

【具体的な方向性】

- ・ 円滑にかつ安全にTGLを使用した荷役作業を行うために、しっかりと安全対策をした上で昇降設備として認めていくことが必要ではないか。そのため、安全に昇降設備として利用するための構造的要件のほか、どのような安全対策が必要か。
- ・ TGLを昇降設備として安全に使用するためには以下のような対策を実施することが必要ではないか。
 - ① 作業従事者が荷と同時に昇降するときには、昇降板の決まった場所以外に搭乗させない、又は手すり等を設置すること。
 - ② 最大積載重量の表示及びその重量を遵守すること。また、偏加重が生じないように荷を積載すること。
 - ③ キャスター付きの荷を扱うときには、必ずキャスターストッパーを使用すること（キャスター付きの荷で、ストッパーがない場合は荷が移動しないその他の方法としてどのような方法があるか。）。
 - ④ 水平な場所で使用すること（傾いた場所では使用しないこと。）。また、転倒や転落等による労働者の危険を防止するため、TGLを使用するための場所を確保すること。
 - ⑤ TGLを用いて作業を行うときは、TGL及びその荷に接触することにより労働者に危険が生ずる恐れのある箇所に労働者を立ち入らせないこと。
 - ⑥ エンジンを止め、かつ、停止の状態を保持するためのブレーキを確実にかける等の逸走を防止する措置を講ずること。
 - ⑦ 保護帽を着用すること。
 - ⑧ 作業開始前点検、定期自主検査等を実施し、その結果を記録をすること。また、点検の結果、異常があった場合は、直ちに補修その他の必要な措置を講ずること。
 - ⑨ その他必要な対策はどのようなことがあるか。

【前回の意見等を踏まえた整理・提案】

- ・ TGLを昇降設備として安全に使用するに当たり、上記の安全対策の①～⑧の項目を義務づけてもよいのではないか。

検討に当たっての主な論点（案）

（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

- RBP及びTGLを利用する荷役作業における安全対策に係る具体的な規制等はないが、安全に使用するためにRBP及びTGLの構造要件の規格化や取扱い方等を検討すべきではないか。なお、RBPを所有しているのは荷主等が所有している場合が多い。

【具体的な方向性】

- ・ 具体的な構造要件や取扱い方等については、別途労働安全衛生総合研究所で関係者を集め、RBP等の荷役を前提としたTGLの構造要件として規定すべき内容等の検討並びに昇降設備としてTGLを用いる場合、その要件（安全装備（手すり等）の設置、作業開始前点検及び定期自主検査等の実施等）の具体的な内容の検討及び取扱上の留意事項等について検討してもらっているので、その結果を必要に応じ報告してもらうこととしてよいか。
- ・ RBPを安全に使用するためには以下のような対策を実施することが必要ではないか。また、RBPと同様のパレットについても同じような危険を防止するため同様の対策が必要か。
 - ① JISを遵守すること。
 - ② 最大積載重量の表示及びその重量を遵守すること。また、偏加重が生じないように荷を積載すること。
 - ③ 停止時は必ずキャストロッパーを使用すること。
 - ④ 手のはさまれ等による労働者の危険を防止するため、持ち手を付けるなどその他必要な措置を講ずること。また、足のつま先の巻き込まれ等による労働者の危険を防止するため、作業靴を着用するなどその他必要な措置を講ずること。
 - ⑤ RBPの転倒を防止するため、床及び地面の凹凸や傾斜をできるだけなくすること。（凹凸や傾斜がある場所ではできるだけ使用しないこと。）
 - ⑥ 異常があった場合は、直ちに補修その他の必要な措置を講ずること。
- ・ RBP及びRBPをTGLで使用する荷役作業の業務に就かせるときには教育を実施することが必要ではないか。

【参考】ロールボックスパレットの生産出荷統計

年	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
生産出荷数量	408,777	480,487	390,949	371,390	400,973	410,738	407,863	373,518

出典：一般社団法人日本パレット協会

検討に当たっての主な論点（案）

【前回の意見等を踏まえた整理・提案】

- ・ 安全に係る項目のJISへの追加や必要に応じて上記の安全対策の①～⑧の項目を義務づけてもよいのではないか。
 - ・ RBPと同様のパレットについても同じような危険を防止するため、荷役ガイドラインで取組を促すこととしてはどうか。
- 昇降設備としてTGLを用いる場合の要件（安全装備（手すり等）の設置、作業開始前点検及び定期自主検査等の実施、等）を整理し、管理をどのように行うのが妥当か。

検討に当たっての主な論点（案）

（3）その他の荷役作業における労働災害防止対策

- フォークリフトにおける安全装置の取り付け等の義務化を含め安全なフォークリフトの普及にはどのようなものが考えられるか。

【具体的な方向性】

- ・ フォークリフトについては構造的・性能的な安全基準等が法令や J I S 等で定められているが、労働災害の状況等を踏まえ、安全性の向上、最新技術への対応、さらには国際規格との調和等を図っていくべきではないか。
 - ・ 具体的には、それぞれの労働災害の状況等を踏まえた安全技術（既存のフォークリフトへの対応を含む。）を整理し、普及を図るとともに、必要に応じて安全基準等の拡充・強化を行うべきではないか（安全技術の「性能の向上」と「普及拡大」で推進。）。安全基準等の拡充・強化に当たっては、最新技術への対応、国際規格との調和等に迅速に対応するため、J I S 等の活用を検討すべきではないか。
 - ・ 安全技術による対応のほか、どのような安全対策が考えられるか。
 - ・ フォークリフトの安全対策の向上を図るため、技術の進展と普及状況に応じた段階的な施策が重要ではないか。例えば、安全技術については、技術開発期→普及拡大期→標準搭載期といった状況が考えられ、労働災害を防止する観点からどのような支援が考えられるか。
- 荷役作業における転倒災害を防止するためには、耐滑性のある安全靴の着用など、どのような取組を行うのが妥当か。
- #### 【具体的な方向性】
- ・ 転倒予防のために、作業環境に合わせた適切な作業靴の選び方等を示して、普及していくべきではないか。
 - ・ 災害の特徴を踏まえたツール等を開発・活用し、労働者に行動変容を促すべきではないか。具体的なツールとしては、どのようなものが考えられるか。例えば、作業マニュアルを踏まえたマンガ、動画など、ノウハウをより具体的に分かりやすくしたものを作成・公開。
 - ・ 荷役作業者の作業姿勢、疲労状況などの転倒要因をチェックリスト等で評価し、その結果を踏まえアドバイスを実施するような仕組みを考えることはできないか。
- その他の荷役作業における労働災害防止対策としてどのようなことがあるか。

検討に当たっての主な論点（案）

（４）荷役作業に係る安全衛生教育

- 荷役ガイドラインに基づき荷役作業における安全衛生教育を実施しているが、義務化を含め安全衛生教育のあり方を検討するべきではないか。

【具体的な方向性】

- ・（運送業については、雇入れ教育の一部を省略できるのはなぜ？）
- ・ 陸運業の荷役作業は、
 - ① 荷役作業の作業環境や荷などがその都度異なることから、施設等での安全化が図りにくい、
 - ② 荷主先等で単独又は荷主等の労働者と共同での作業が多く、直接の指示・支援を受けにくい、
 という特徴があることから、労働者の雇入れ時及び作業内容の変更時の教育に加え、危険な業務である荷役作業を行う労働者に対し、労働災害防止のための知識を付与するとともに、危険感受性を高め、安全を最優先として荷役作業に取り組むように特別な安全衛生教育を義務づけていくことが必要ではないか。なお、移動式クレーン、フォークリフト等荷役・運搬機械の一部の運転の業務には特別教育の実施が義務付けられている。
- ・ また、事業場の規模にかかわらず職長クラスは職場の要であり、荷役作業を行う現場の労働者の安全及び衛生を確保する点でも同様である。そのため、その職場の職長等に就任する者を対象に職長等の教育を義務づけてもよいのではないか。
- ・ なお、特別教育より上位の資格を有していること、他事業場ですでに特別教育を修了していることなど、十分な知識及び技能を有していると認められる者については、省略を可能とすることが適当ではないか。
- ・ また、安全衛生教育の内容を一人ひとりの労働者が遵守できるよう日頃から安全衛生意識の醸成に努めることができるような支援も必要ではないか。
- 対象者、対象範囲及び教育内容等についてどのように考えるべきか。

【具体的な方向性】

- ・ 荷役作業に係る特別な安全衛生教育の対象者をどのように考えるか。 ※危険有害な業務を特定するため、業種による縛りはない。
 - （案１） ロールボックスパレット、テールゲートリフター又はその両方を用いた作業に従事する者
 - （案２） 貨物自動車に荷を積む作業又は荷を卸す作業に従事する者
 - （案３） 荷役作業に従事する者

検討に当たっての主な論点（案）

（5）荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割

- 荷役作業における災害の多くが荷主等庭先で発生しているが、荷主等庭先で荷役作業をする場合の荷主等の役割としてはどのようなものが考えられるか。

【具体的な方向性】

- ・ 荷主等の敷地内で荷役作業を行う場合に荷主等が行うべき対策については「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）に示されているが、これ以外に荷主等が行うべき対策はあるか。
- ・ 荷主等に対してガイドラインに基づく取組を徹底させるための効果的な方策はあるか。
 - 例えば、ガイドラインに示されている対策のうち可能なものについては法令化を検討してはどうか。
 - 例えば、荷主等が庭先の設備を改善するための助成制度を設け、ガイドラインに基づく対策に取り組んでいることを交付要件の一つとすることを検討してはどうか。
 - 例えば、ガイドラインに基づく連絡調整等を行う陸運事業者又は荷主等の作業管理責任者等のうち、特にその取組が他の模範となると認められる者に対して、然るべき者から顕彰することを検討してはどうか。

検討に当たっての主な論点（案）

3 事業者・労働者の取組が進むような安全意識の高揚・支援等

- 普及促進に向けた広報、アウトリーチ、機運の醸成が必要ではないか。
- 事業者・労働者の取組が進むような指導・支援の工夫が必要ではないか。特に支援が必要な分野や対象者はどのようなところか。
- 国交省などの関係省庁や陸上貨物運送事業労働災害防止協会、全日本トラック協会などの関係団体との連携の工夫が必要ではないか。

4 その他

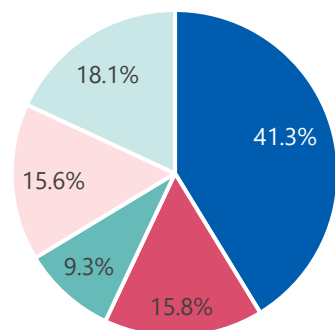
- 陸運業における荷役作業の安全に関し、他に検討すべきものはないか。

陸上貨物運送事業における労働災害発生状況

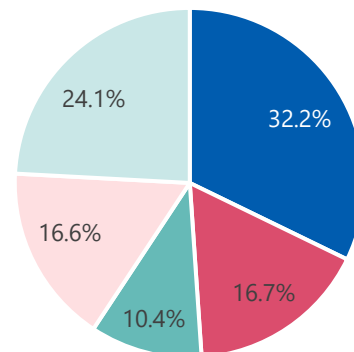
労働災害発生状況を経験年数別に分類し、休業4日以上の労働災害発生率を分析



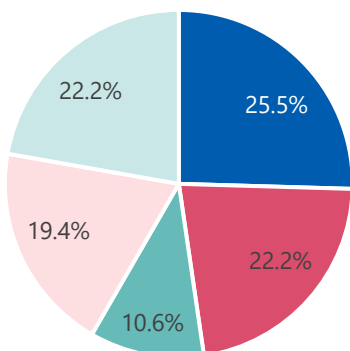
- 令和2年の死傷災害15,815人のうち、
トラックからの墜落・転落災害2,615人の経験年数



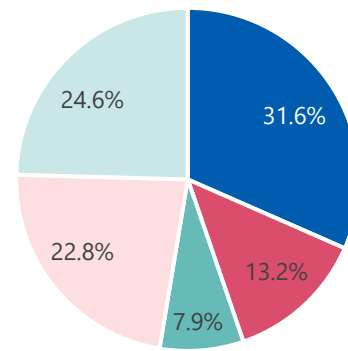
- 令和2年の休業4日以上の死傷災害15,815人のうち
1,000件を無作為抽出 × 荷役災害646人の経験年数



- 令和2年ロールボックスパレット取扱中の災害1,012人のうち
TGLにおいて被災した216人の経験年数



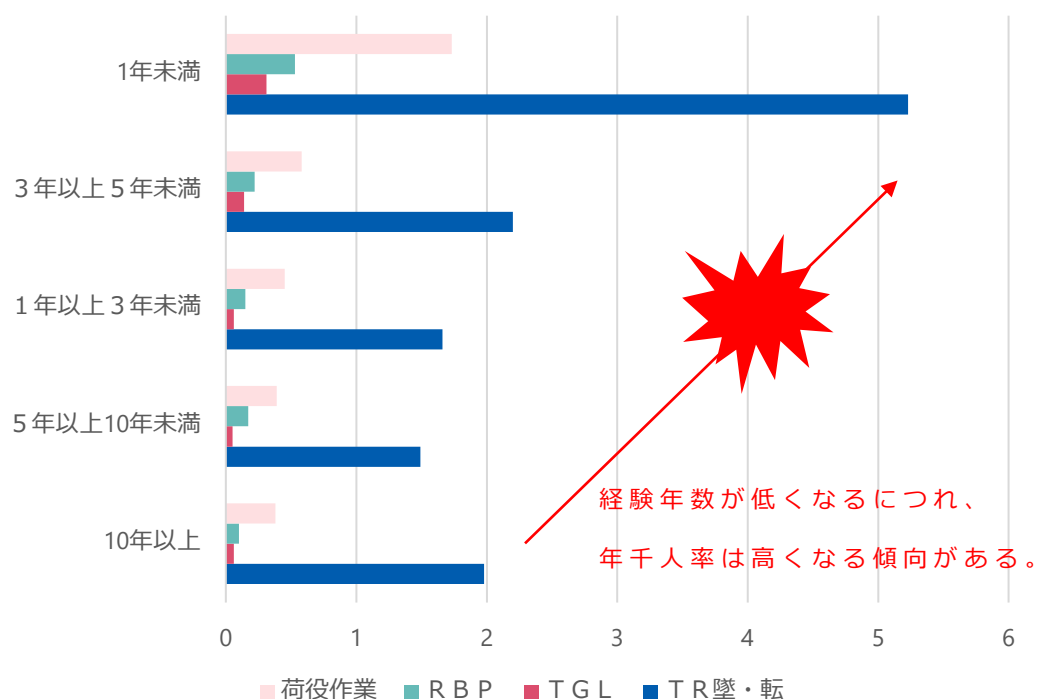
- 令和2年トラックからの墜落・転落災害2,615人のうち
TGLからの墜落・転落災害114人の経験年数



陸上貨物運送事業における労働災害発生状況

労働災害発生状況を経験年数別に分類し、休業4日以上の労働災害発生率を分析

作業内容と経験年数別の※年千人率



※年千人率は、1年間の労働者1,000人当たりが発生した死傷者数の割合を示す。

$$\text{年千人率} = \frac{\text{1年間の死傷者数}}{\text{1年間の平均労働者数}} \times 1,000$$

○ 荷役災害

令和2年の死傷災害15,815人のうち

1,000件を無作為抽出 × 荷役災害646人

○ RBP

令和2年のロールボックスパレット取扱中の災害1,012人のうち

TGLにおいて被災した216人

○ TGL

令和2年のトラックからの墜落・転落災害2,615人のうち

TGLからの墜落・転落災害114人

○ トラック (TR) 墜・転

令和2年の死傷災害15,815人のうち、

トラックからの墜落・転落災害2,615人

【経験年数別労働者数】単位10人

	1年未満	1年以上 3年未満	3年以上 5年未満	5年以上 10年未満	10年以上
雇用者数	9,004	18,477	14,637	27,615	54,294

出典：令和2年賃金構造統計調査

企業規模計 (10人以上) の労働者数14