

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

(第3回)

- クール便など2 t相当の小さなトラックの場合は統一して保護帽を被ることが必要なのか。お客様の立場を考えると配達員が保護帽にマスクを付けて訪問することに違和感がある。そのような状況も踏まえてアンケート調査を実施すべき。
- アンケートの実施については時間的な制約もあるため、陸災防の会員200者程度を対象とし、さらに運輸労連並びに全ト協にも協力いただきながら実施し、第5回の検討会までに結果を報告したい。
- 荷役作業も手荷役の場合とフォークリフト等の機械を用いる場合とがあるので回答者が混乱しないように工夫した方が良い。
- プラットフォームや作業床を設置しているかという問は、陸運業者からすると回答し難い。自社でない場合を含めて、荷主先ではどうしているか、使えているか、というような設問にした方が答えやすいのではないか。
- 「長台車」という表現があるが、これではどの長さの台車のことを指しているのか分からないため、説明の追記が必要だろう。
- 実際に労働災害の発生状況を見ると荷役作業中の労働災害は昇るときよりも降りるときに発生していることが多い。「より安全な昇降設備」とは足掛けと手掛けを設置し3点支持で安全に降りることができる設備とするべきではないか。
- 作業車が荷積み卸し作業で荷を持ったまま安全に昇降することができるということが最低限の要件となるのではないか。例えばバンパーのような物は、昇るときは3点支持で昇ることができても、荷物を持ったまま降りようとすると、ボックス車はバンパーが出ていないため足を掛けることが難しい。要件として具体的な数値として何センチとは一概にいえませんが、どのような要件を求めるべきか検討が必要だろう。
- 現場の作業を考えると荷を持った状態で昇降することはあまりない。荷物を持ったままの昇降は危険であり安全な昇降というのは無理がある。
- 安全に荷積み卸しを行うためには荷主側の対応が重要である。次々とトラックで商品が搬入される中で作業の安全よりもスピードが要求されることとなることから、荷主が安全な作業を徹底させることが一番重要だろう。アンケートは陸運事業者だけでなく荷主側にも行い荷主側の認識を調べて見てはどうか。

(第4回)

- 昇降設備とは貨物自動車に設置されている安全な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り安全に作業を行えるものというような、定義をしておけば誤解を生まないのではないかと感じた。
- (昇降設備の) 滑り止め加工というのは、最低限の要件とする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。
- 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でも検討すべきではないか。
- 新車を購入する際は(昇降設備は)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と感じた。
- 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。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。

これまでの主な意見等

(第4回)

- 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てもよいだろう、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ならないだろう。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ぬと思われるかもしれないが、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。現場が混乱することがないよう整理しないといけない。
- 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。
- 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る。保護帽の着用を義務付けるかどうか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。
- 昇降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良いと思う。

(第5回)

- 昇降設備の設置の拡充について、最大積載量で基準を切るとするのは従来の考え方で良いと考える。しかし、安全という観点でいうと、床面と荷台の高さで、リスクがどれ位あるのかということで議論すべきなのではないか。
- 最大積載量を基準とするとしても、安全の観点でいうと、実際にどれ位の高さで作業しているか等の環境条件を踏まえた上で、色々な構造上の問題等を考慮して検討会で確認しておいた方が良いのではないかと考える。
- 法令上「最低限必要な要件」と、「より安全な昇降設備としての基準」という議論があるが、例えば複数ある条件のうち3個満たしていれば良いとしたとき、それ以上の条件4個5個と満たしてもらえようにするにはインセンティブが必要ではないか。
- 何が危険かというのが、事業者もドライバーも見えてないのではないだろうか。「自分は危険ではない」と思ったらそれまでなので、車両で一律に区切るよりも、どれ位危険かということを明確にすべきではないか。

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して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な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と。
- 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。

(第3回)

- テールゲートリフターは今まで荷役作業用の設備として発展してきたものであり、人の昇降に関するリスクは分からないことが多い。例えば安全柵を設置したとしても、重い荷物を載せたロールボックスパレットが転倒し柵との間で挟まれるというような新たなリスクが発生する可能性もある。そのことも踏まえた検討が必要だろう。

(第5回)

- JISで定められた安定性試験の20度の傾きでは転倒してしまうなど、規格に適合していない製品が多く利用されているとあるが、その事業場はどれくらいあるのかということを確認にした方がよい。
- テールゲートリフターは荷役省力装置として設定されているため、人の昇降が考慮されていない。その中で既設のものに人が載ったときのリスクや、災害が発生したときのメーカーの補償という問題もあるため、メーカーの総意としてはあくまでも荷役省力装置として安全にしていくということである。しかし、今後製造するものに関しては、人が乗るということを踏まえて規格や構造要件を議論した後開発を進めていければと考えている。

これまでの主な意見等

(第5回)

- アンケート結果でロールボックスパレットの所有者は半数以上が荷主になっているが、点検については所有者が行うのか陸運事業者が行うのか曖昧になっている。我々が日々ロールボックスパレットを使用していて意見が多いのは、キャスターの欠落や、ストッパーが壊れていて使用できないということであり、非常に危険である。

(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いますが、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。

(第3回)

- 教育の対象者としては、荷役作業全般を対象とするのは現実的に難しい。ロールボックスパレット及びテールゲートリフターを利用する荷役作業、つまり、墜落・転落や下敷きになる可能性がある作業については最低限教育が必要となるものとする。
- ロールボックスパレットについては小売店での使用が圧倒的に多く、そこで働く高齢者や女性従業員により取り扱われていることを念頭においた教育内容等を考えた方がよい。
- テールゲートリフターについては、操作手順を含めた安全な作業、マニュアルの教育が必要である。
- ロールボックスパレットの教育のほかに、最近は6輪台車も多く、これに関する取扱いについても教育が必要である。
- 陸災防では作業指揮者に対する教育にも力を入れて取り組んでいる。
- 経験年数が短い人ほど、作業に不慣れで知識も乏しいため災害の発生率が高い。よって、危険な作業を行う前に教育を実施することで災害発生率を下げる如果能够と考える。
- 経験が浅い人というのは自分が危険な作業をしているということを認識していない。一つ一つの作業自体の教育を行うよりも、この作業や道具にはこんなに危険があるということを教えることも、荷主や作業員へのアピールになるのではないかと。時間があればこれからも検討できればと考える。
- フォークリフトで用途外使用の事故が多く発生している。これらの事故を技術的に防止することは難しく、やはり教育を徹底するしかない。いかに危険であるかということを感じさせることが大切だろう。

これまでの主な意見等

(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。

(第3回)

- 労働安全衛生法では陸運業の労働者の労働災害に対して荷主に責任を負わせることが困難であることは承知しているが、法令ではなく荷役ガイドラインにより荷主に働きかけるのでは効果が弱い。
- 対象とする荷主を着荷主とすることが重要だろう。そのような意味で省エネ法で着目する輸送量のように、着荷主において荷の積み卸しをしている物量がどれくらいあるのかという観点で考える方法もあるのではないか。

(第5回)

- 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割については難しい問題であり、当検討会でまとめきることは難しいと考えているが、今後荷主等にこちらの考えを知ってもらうということだけでも有効であると思うので、陸運業以外にも横展開できるような工夫ができればと考える。
- 発荷主と着荷主とあるなかで、一般的には着荷主の方が問題があるという意見が多かった。着荷主に協力してもらうためには対象をどう絞っていくかということも議論するのが大切である。このような荷役作業をする場合は対象とするというような検討をしていきたい。
- 物流業界にお願いすることも大切であるが、荷主側にお願いすることも大切であり、そのためには厚労省に頑張ってもらいたいとともに、他の省庁とも議論すべきだと考える。今後期待したい。
- 着荷主の都合に合わせているといつまでも改善されないため、そこを議論しなければ意味がない。その問題に対してはこの検討会で決めるのではなく、別の会で行うべきだと考えるが、この検討会から発信していければと思う。