

第1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
(議事関係部分のみ)

- 1 日時 令和3年12月24日(金) 9時00分～11時00分
- 2 会場 ホテルメルパルク東京 4F孔雀
東京都港区芝公園2-5-20
(対面とWEB方式のハイブリッド開催)
- 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(Web)、岸波義孝氏(金谷利一委員代オブザーバー) 厚生労働省 安達安全課長、八木建設安全対策室長、佐藤技術審査官、鈴木係長
国土交通省 浅見トラック事業適正化対策室長、原田係長
労働安全衛生総合研究所 柴田研究員
事務局 横尾専務理事、黒谷技術管理部長、木下課長補佐、滝谷係員
- 4 議題 (1) 検討会開催の趣旨等
(2) 陸上貨物運送業における荷役災害の現状等について
(3) 検討課題にかかる具体的論点整理について
(4) 今後の検討スケジュールについて
- 5 議事進行状況
 - (1) 事務局及び厚生労働省挨拶
 - (2) 委員紹介
 - (3) 苦瀬委員を座長に選任

【議題(1) 検討会開催の趣旨等について】

○事務局
「資料1」に基づいて、検討会設置要綱及び検討事項の説明

【議題(2) 陸上貨物運送業における荷役災害の現状等について】

○佐藤技術審査官
「資料4-1」に基づいて、陸上貨物運送業における労働災害の発生状況について説明

○苦瀬座長
起因物の「荷姿のもの」とは何を指すのか?

○佐藤技術審査官
荷物が原因となった災害であり、パレットやロールボックスパレットに積んでいる、

または単独の製品等が起因となったである災害が主である。

○佐藤技術審査官

「資料4-2」に基づいて、陸上貨物運送業における労働災害の発生状況を踏まえ、実際にどのような取組を進めているかについて説明

○苦瀬座長

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」（資料P27）に記載されている内容なのか？

○佐藤技術審査官

主な不適切な取扱いの例としてチェックリストに記載している。

○二村委員

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？

○佐藤技術審査官

休業4日以上の場合には労働基準監督署へ死傷病報告を提出させており、監督署の担当者が死傷病報告に記載された内容を基に発生状況に応じて分類している。よって、特に明確な分類基準というものは定まっていない。

○佐藤技術審査官

「資料4-3」に基づいて、災害を発生させた事業場が荷役ガイドラインに対してどのように実際に行っているかに関するアンケート結果を説明

○森山委員

返答は任意ということであったが、回答率は分かるか？

○佐藤技術審査官

休業1ヵ月以上の事業場へアンケートを送るよう都道府県労働局に伝えただけであったので、実際の回答率までは把握できていない。

○森山委員

このような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。今後回答率が分かれば教えて欲しい。

○佐藤技術審査官

検討する。

○黒川委員

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、どの辺りが危険なのかが見えてくる。

○佐藤技術審査官

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。

○高瀬委員

業種の分類について、被災したのが陸運事業者であっても着荷主が陸運事業者ではない場合、どちらの業種に災害件数はカウントされるのか？

○佐藤技術審査官

労働災害発生状況においては死傷病報告に基づいて分析している。死傷病報告は被災した労働者を雇用している事業場から提出されるので、被災した方が陸運事業者であれば着荷主がどの業種であろうと陸上貨物運送業としてカウントされる。

○安達安全課長

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と考えている。なお、今回のアンケートは陸上貨物運送業で休業1ヵ月以上の災害が発生した事業場を対象としているので、荷主先の陸上貨物運送業以外の業種の労働災害は含まれていない。

○事務局

陸上貨物運送業の中には、道路貨物運送業と陸上貨物取扱業が入っているので、トラック事業者だけではないという点については承知いただきたい。

○苦瀬座長

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べきである。

【議題(3) 検討課題にかかる具体的論点整理について】

○佐藤技術審査官

「資料5」に基づいて、厚生労働省として本検討会で検討すべき論点について説明

○大西(明)委員

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という議論になっている。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である。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。また、テールゲートリフターにロールボックスパレットを載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安全対策を構築したり、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、

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のではないかと考えている。

【論点について各委員から意見】

○黒川委員

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
ないと感じている。

○森山委員

新しく陸運事業者に入った方に安全についてどのような教育が行われたか聞き取り
を行ったところ、ベテランの作業員から教育を受けており、最低限に行わなければなら
ないことしか教えられず、何をすべきかという教育を受けていない人が多かつ
た。陸運事業者は教育する側も忙しく時間がないため、何を伝えなければならないか
ということを簡潔にすることがテーマだと感じた。

○二村委員

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。また、
荷主に関しては、発荷主＝着荷主という事業場も多く、陸運事業者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。

○世永委員

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を
注目している。また、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このまま進むと高齢化が進み事故が増える。改善基
準告示の見直しでも大きな課題となっているが、着荷主への対応が一番大切であり、対
策と指導が強くできるようにすることが重要である。

墜落転落災害の関係で、以前女性ドライバーに昇降設備についてヒヤリングを実施し
たことがある。数年経っているので再度確認をしたいと考えている。また、ロールボッ
クスパレットの活用においては、一切使用しない事業場もあるし、宅配業では使用しな
いと仕事にならないので、作業の中身についてもヒヤリングを実施したい。

○大西(政)委員

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組意欲が薄いので焦点を当てたい。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。

○高瀬委員

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は力を注いでいる。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本立てが重要であると考えている。また、荷主は現場の実態を見ているわけではないので、教育以前にどのような問題が起きているのかということ意識付けしていきたい。

○岸波代理

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この検討会に期待したい。

○安部委員

テールゲートリフターメーカーの代表として、各メーカーとともに安全について向上してい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している。また、基本的にはテールゲートリフターは荷役用のリフターであるメーカーが多く、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していきたいと考えている。

○大西(明)委員

着荷主へどのようにして問題を理解させるかということは重要であるが、まだまだ時間がかかる。また、陸運事業者も協力していかないといけないし、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ので、直感的にこれだけやるという設備ややり方必要である。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。このようなことも今後検討していきたい。

○安達課長

アンケート調査の取扱いについて、行政で任意で行うと回収率は2割程度であるが、今回は災害を起こした事業場に監督署の窓口で提出するように依頼したので任意で行うよりは回収率は少し高いと考えている。しかし、災害を起こしてアンケートで「教育をしません」とは返答しないので、実際出てきた内容よりは実態は悪いと考えた方が良

い。安全教育については、トラックドライバーは1人で多くの現場を回っていく中で教育されたことを実践しなければならず、OJTも少ない。令和の時代なので4時間の座学とかではなく、効率的なツールなどを用いて、より実態的な対策を打ち出していくことが大切である。また、それぞれの業界へ安全に対する課題を示しながら対策も示していければ、実際に働く事業者にも自分たちの業界の問題点を理解してもらえるのではないかと考えているので、次回以降の検討会でご紹介いただきたい。

○苦瀬座長

荷主への対応、安全教育について、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今後考えていかないといけない。また、使用している用語について、昔の通達で使用した古い用語を使い続けるのか、今の時代に合わせて用語を変えるのかということも検討しなければならない。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。荷主までいった事例があるのであるから、当検討会においても可能と考える。

【議題(4) 今後の検討スケジュールについて】

○事務局

中間報告を第4回終了後の3月末、最終報告を6月に行う予定で進める。今後行う検討会でのテーマは以下のとおり。

第2回(1月):トラックの荷台からの墜落転落災害防止対策の強化として、労働安全衛生規則における「昇降設備」要件の検討

第3回(2月):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における安全対策

第4回(3月):その他の荷役災害における労働災害防止対策及び荷役作業に係る安全衛生教育

第5回(3月):中間報告とりまとめ

第6回以降:その他

次回の第2回検討会は1月24日(月)9時30分からメルパーク東京