

第3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4年2月24日(木) 9時30分～12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(Web)、世永正伸委員、大西政弘委員(Web)、高瀬健一郎委
員、安部慎二委員、福本博二委員
オブザーバー 厚生労働省 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
日本自動車車体工業会 小澤浩之氏
事務局 横尾専務理事、事務局、木下課長補佐、滝谷係員
- 4 議 題 (1) 第2回検討会までの議事概要
(2) 論点の検討
(3) その他

5 議事進行状況

○事務局

委員の変更(日本パレット協会：金谷利一委員→福本博二委員)報告

○事務局

「資料3」に基づいて、第1、2回の議事概要について説明

荷役作業の労働災害防止の取組及び本検討会での論点について意見交換させていた
ただき、陸運関係事業者の石原社長からは、検討会での論定として以下の要望をい
ただいた。

- ① ボディメーカーに対する昇降設備の標準設置
- ② 保護帽の着用義務拡充に当たっては、着用しやすいプラスチックの芯入りの帽子
などの導入を検討
- ③ テールゲートリフター操作をはじめ、ウイング車の開閉操作、ジャッキアップ等
に対する資格や特別教育の必要性
- ④ ロールボックスパレットはもちろんのこと、6輪台車利用による災害防止も漏ら
さず検討対象

【 議題<1>トラックの荷台からの墜落・転落防止対策等について 】

○世永委員

宅配関係も含めるとなると、集配や宅配拠点からのサテライトセンターへの配送も含まれる。サテライト輸送に関しては2 t車でもテールゲートリフターを使っていて、取り卸しの現場では危険な点もあるが、客先に行く宅配の集配員とは区別をしなければならない。クール便などは2 tショートの小さいトラックなので、そこまで統一して保護帽が必要なのかどうか。例えば、組合員であるヤマト運輸は、制服として帽子を被っている会社もあり、それで十分なのではないか。お客様からしても、ヘルメットを被ってマスクをした集配員が訪ねてくるのは違和感がある。そういうことも踏まえて、アンケートを実施していただければ。また、2 tショート全てとなると、リンボー車のような車にまで統一で義務付けする必要があるのか。運んでいる荷の種類のことでも考えて、細部まで深掘しながら検討しなければならないというのが労組側の考えである。

○佐藤技術審査官

「資料4-1」「資料4-2」に基づいて、これまでの検討会での意見等及び検討に当たっての主な論点について説明

○大西(明)委員 (資料4-2の5ページについて)

墜落・転落のリスクが少ない要件として、より安全な昇降設備を設置した場合とあるが実際に労働災害として起こっている状況を見ると、昇るときよりも降りるときに発生していることが多いので、足掛けは最低限必須だと考える。また、それに加えて手掛けもないと安全に降りることはできない。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いうのが、ここで言う「安全な昇降設備」となるのではないかと考えている。

○福本委員 (資料4-2の10ページについて)

荷役作業に係る安全衛生教育の対象者、対象範囲及び教育内容等についてとあるが、現在日本では高年齢労働者の割合が高く事故も多く発生している。また、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、女性パート従業員も多い。これらも踏まえて、高齢者及び女性従業員が多いということを念頭に置くとともに、物流輸送途中での荷積み卸しのことだけではなく、陳列棚兼用のロールボックスパレットの使用のように、末端の作業まで考えて教育内容等を考えた方が良いと思う。

○事務局

「資料5」に基づいて、事業者へ実態の聞き取りを行うアンケートについて、運輸労連及び全ト協へアンケート調査の協力を依頼し承諾を得た。

現在厚労省と協議を行い、論点に対する現場の声を聞くため、アンケート調査の実施を行いたいと考えている。アンケートの実施については時間的な制限もあるため、陸災防の会員事業場200社程度を対象とし、全ト協に、また労働者側として運輸労連にもご協力をいただきたい。ご意見をいただいた上で事務局、厚労省、関係団体と

実施に向けて調整し、3月30日第5回の中間報告に間に合うように対応していきたい。

○高瀬委員

表題が「トラック荷台への荷の積み卸し時等の作業実態アンケート」となっていて、ドライバーが手荷役を行っている作業想定をしているが、実際の荷積み卸し先ではフォークリフト等の機械を用いて作業するケースもあるため、回答者側の回答が混在しないように工夫した方が良い。

○八木室長

手荷役なのか、機械を使用するの荷役なのかについて、どのような作業状況で、どのような対策を行っているかということを整理して対応していく。

○二村委員（資料5の①について）

荷台や作業床を設置しているかと設問があるが、実際トラック業者は自社の敷地内で荷積み卸しを行うことは少なく、荷主先にて行うことが圧倒的に多い。そのためプラットフォームや作業床を設置しているかという問いは、輸送業者側からすると答え方に困ると思うので、表現に追記等して、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と思う。

○福本委員（資料5の2ページ目について）

「長台車」という表現があるが、これではどの長さからの台車のことを指しているのか分からないため、追記の説明が必要である。我々の現場では4輪台車6輪台車8輪台車のように呼んでおり、こちらの方が一般的であると感じた。

○黒川委員

資料4では使用している場所の環境について触れていたが、資料5のアンケートではそのようなことに触れられていなかったもので、提案として入れてもいいのかなと思う。

○苦瀬座長

提案として、事務局側で検討してください。

アンケートの実施については、運輸労連と全日本トラック協会にお願いしたいが、よろしいか。➡世永委員了解。全日本トラック協会（web参加）は事務局より別途対応。

○事務局

「資料6—1」「資料6—2」に基づいて、トラックボディに設置する昇降設備について説明。

○苦瀬座長

安全な昇降設備の最低限の要件はどういったものを考えればいいのか。例えば、滑らないようにすることなのか、耐荷重や大きさで決めるのか、3点支持ができることなのか、というような、こういうことを条件とするということを教えていただきたい。

○八木室長

現在の法令上では、最大積載量5 t以上の貨物自動車の荷積み卸しに対して、昇降設備を設けなければならないとなっている。このような観点からも、作業者が荷積み卸し作業で荷物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になるのではないかと考えている。例えばバンパーのような物は、昇るときには3点支持で昇降することができても、荷物を持ったまま降りようとすると、ボックス車等はバンパーが出ていないため足が掛けることが難しい。これらについて昇降設備を設置して足が掛けられるようにしていくということが最低限であると想定している。しかし、具体的に何cm等の数値は一概には言えない、またそもそもこのような要件で良いのか皆様にご意見をいただきたい。

○事務局

現場の作業を考えたときに荷を持った状態でステップを用いて昇降することはあまりない。荷台への昇降と、荷積み卸しとは整理をして考えないといけない。荷積み卸し作業で荷物を持ったままの昇降はステップがあっても危険なため、やめてもらわなければならない。荷物を持ったまま安全に昇降するということには無理がある。

○大西(明)委員

荷を持ったままでの作業を法解釈すると、例えば、ダンボールを持ったまま階段を降りようとすると段差が見えないので危険である。そのため我々はやめてくれと言っている立場である。資料6-1や6-2で出している例についても、荷物を持ったまま昇降するには貧弱で危ない。基本的な考えとして、荷を荷台に置き、3点支持で昇降した後に荷物を持つという形にしなければ現実的ではなく、さらに事故が増える可能性もあると考えている。

○森山委員

安全に荷積み卸しを行うためには、前回でも議論となっていたが、荷主側の対応が重要である。ドライバーの立場で考えるとクライアントは荷主であり、陸運業側で受けた安全教育で作業を行おうとしても、現場で荷主に「次の車が来るから早くして」「荷を持ったままでいいから早くして」などと言われたら従うしかない。例えば、女性ドライバーが真面目に安全にそのような作業をしていたら、「何タラタラしてんの、まとめて早く降ろして」と言われる。そういう現実がある中で、荷主が安全に対してどこまで共有及び徹底してくれるかということが一番重要である。荷物を置いてから人だけ降りて欲しいということは理想ではあるが、特に次々トラックがくるような都内やショッピングセンターのような荷主では認められない。そこで、アンケートを運送業だけではなく大型ショッピングセンターの店長などの荷主側にも出して、設問も項目をもっと絞るとともに「保護帽を被らせない理由」ではなく、「保護帽を着用させますか?」「着用させるように促していますか?なぜ促さないのですか?」昇降設備については、「人が荷台から降りてから、荷を運ぶことを推奨していますか」というような聞

き方にすると、今行っている議論と実際の現状との温度差がわかるのではないかと思う。車側のステップをどうするかという議論も大切ではあるが、車側のことだけ一所懸命考えても、実際には活用されないルールとなってしまいもったいないというのがドライバー目線からの意見である。

○事務局

今回のアンケート調査の結果はおそらく現場では何もしていないと回答がくると推測される。先日陸運関係事業者として招いた石原社長から追加の意見があり、スーパーなどでは、新しい、古い店舗の客先ごとにプラットフォーム有無や形状が違うということがあった。客先にどのようなプラットフォームがあり、現場ではどのような荷積み卸しを余儀なくされているのかということからアプローチできるのではないかと考えている。荷主等への対応は時間的制限と対象範囲の問題もあるが、実施できるか検討していきたいと考えている。

【議題<2>ロールボックスパレット・テールゲートリフター利用時の安全対策について】

○大西(明)委員（資料4-2の6ページ参照）

TGL 構造要件等に関する研究について、テールゲートリフターの昇降設備としての利用可否及び安全対策等について説明

テールゲートリフターに乗って昇降するという利用可否について、安衛研が事務局となって検討している。具体的な内容としては、操作者がテールゲートリフターに搭乗した場合に、技術面で昇降設備とすることが可能なかどうか。可能であれば、必要な安全装備はどのようなものがあるか。また、荷台と荷捌き場と渡して作業するときや、地面に降ろしたときには、どのようなものが必要なのか。また、テールゲートリフターには法的に点検義務が定められていないため、それらの検討を行う予定としている。検討する内容は委員の皆様へ第1回検討会の2月3日にお示ししたが、今後3月23日に荷役作業としての基本装備として、4月27日に作業者が搭乗した昇降設備として可能なかどうか、最終的には6月には委員会で検討した内容をこちらの検討会にお持ちする予定としている。

○安部委員

車体工業会の各テールゲートリフターのメーカーで安全検討会を行っているが、車工会として大枠でまとまっている意見は、テールゲートリフターは今まで荷役作業として発展してきた設備であるため、人の昇降に関するリスクは分からないことが多く、人が昇降するとなると柵の設置が付随するが、柵があることで、重い荷物を載せたロールボックスパレット運搬時に転倒して人が柵に挟まるというような、新たなリスクが発生する可能性もある。柵を設置したとしても昇降板に乗ること自体がリスクでもあり、柵を付けて作業者が安全に昇降できるようにするためには、安全性を検証する必要がある。また、人が乗らずに昇降設備として使用できる方向はないのかという議論も進んでおり、今後構造要件委員会でも大西委員と方向性を考えていきたいと思っ

ている。

【 議題<3>荷役作業に係る安全衛生教育について 】

○八木室長

「資料4-2の13、14ページ」に基づいて、労働災害発生状況の経験年数別分類及び千人率について説明

○大西(明)委員

「参考資料(テールゲートリフター取扱いに関するアンケート調査)」に基づいて、問3.6、3.7、3.8、3.9の説明

○事務局

陸災防ではロールボックスパレットの教育を平成28年から行った。その際にテールゲートリフターの作業での災害が特に多かったことから、途中でテールゲートリフターについても含んだカリキュラムに変更して、3年ほど行った。教育の問題について、ロールボックスパレットとテールゲートリフターそれぞれ単体の教育はどう成り立つのかと考えたが、昨今テールゲートリフターについては、今大西委員のアンケートを見ても、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。先日の石原社長からも強く要望があった。したがって法令上の必要な措置として、テールゲートリフターの操作に関する教育はぜひ盛り込む必要がある。また、ロールボックスパレットの災害も多い。最近では6輪台車も多い、これに関する取扱い、個々の取扱いについての教育も必要なかどうか。

労働安全衛生法で選任が義務付けられている作業指揮者については、この教育までは現在法令での義務付けはないが、必要な教育ということで、陸災防では力をいれている。ところが、実際はドライバーの1人作業であるため選任義務はなく、荷主と一緒に作業した場合は混在の作業となるが、この場合も法令上作業指揮者の義務付けがなくなる。つまり、ドライバー1人、荷主側も1人だと作業指揮者がいらなくなってしまふ、だから、荷主側の荷役担当者との整理も必要。

また、荷役作業となると範囲が広すぎるので、管理士に実際に現場に行った際に、どういった教育が必要なのか、足りないと感じている点について情報整理するので、ご報告する、できれば次回、教育の範疇として、法令上義務付けられるかどうかは別の議論になるかとは思いますが整理する。

○苦瀬座長(資料4-2-10について)

対象範囲については、まず荷主をどうするかということ、そして、ロールボックスパレットを使用する全ての作業を対象とするのか、それとも作業によって分けるのか。案1～案3の表現だけで大丈夫なのか気になる。

○大西(明)委員

全てを対象にするというのは現実的には難しい。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

ある作業は最低限必須になるのではないかと考えている。水平な場所で動かす程度の作業まで対象とすると現実的には厳しいかもしれない。他には荷重で分けるか、傾斜があるところで取り扱うことが前提とされている作業を対象とするか。実際に災害が発生していて、現場としても危険のリスクがあると認識しているようなところを優先すべきではないかと考えている。

○八木室長

法令上でいうと、陸運関係では雇い入れ時の教育については義務付けられているが、それ以外の教育は義務付けられていない。これを踏まえ、危険な作業について教育を義務付けられないかということを論点として提案している。陸運業以外の業種でも言えることであるが、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によって災害の発生率を下げたいと考えている。案1については、ロールボックスパレットとテールゲートリフターを使用しているときに転倒したら重大事故につながる。案2については、災害の発生率が最も高い作業と言える。案3については、荷役作業というだけでは範囲が広すぎるため、どのような作業かということの規定しなければ教育すること自体が難しくなる。どの有害な業務について教育を行い、災害を減少させていくということで、対象作業や対象者を議論していきたい。

○黒川委員

対象者だけではなく、どのような環境の条件の中での作業であるのか、例えば、コンビニ配送のようなものは、暗い中での作業ということもある。作業環境も考慮し、危険な作業を絞り込んでいくのも良いのではないか。

○大西(明)委員

一番危惧しているのは、教育の内容とボリュームで、実際に実施してもらえないと実効性が伴わない。コンビニによってはカートラックを使用する台数や取扱い頻度はそこまで多くない。それらも対象とするのであれば、どのようなものが妥当なのか考えている。

○事務局

法令上の部分と必要な教育についてはまた別の話であり、現状荷役作業者については、安全衛生教育で必要なものをガイドラインですでに内容及び時間を示している。これは、荷主に対しても陸運業に対しても、若干の内容の違いはあるものの同じ教育をするようにと、通達レベルではあるが、ガイドライン上義務付けられている。これ自体を法令化するということも手ではあるが、対象者が荷役作業者となっているので、あまりに多くの対象者を事業者へ義務付けすることになってしまう。義務付けということは実施できない場合違法となってしまうため、まずは危険有害性を特定し、どのような内容とボリュームの教育で行うのかということを見ると、1つの機械に対してや、1つの作業に対して行うとした方が実施のしやすさとしてはあるが、荷役

作業の場合は道具が多種多様にあり、1つ1つは行えない。よって、内容を整理しなければならない。そこで安全管理士から実際に現場での作業の中で、これは危険で教育が必要だということを聞き取りしているので今後議論したい。

○森山委員

1つ1つ個別に教育を行うと膨大な時間と対象者数になってしまう。そもそも、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。ロールボックスパレットで言えば、安全な場所で荷物も載せていなければ簡単に扱ってしまうため、荷主も容易に作業指示を出す。過去の話で言うと、シートベルトの着用義務化になったとき、始めはシートベルトを着用しないということが危険であるという認識がなかったため、反対する人も多かったが、実際に着用しないと危険であるということが理解されていくと着用するようになった。今回議論している教育についても、1つ1つの作業自体の教育を行うよりも、この作業や道具はこんなに危険で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。時間があればこれらも検討できればと思う。

○事務局

今回危険有害な業務を特定して、この作業は危険なので教育が必要であるという論点を行っているので、ここで義務付けを行うとなれば、それらが危険有害であると位置付けすることになるという整理で検討をしている。

○苦瀬座長

荷役作業の有害業務を特定するのであれば、このようなものが危険であると言っておかなければ納得されないのではないかと。例えば、宅配でメール便や、本1冊が入ったダンボール1個を降ろすとき、または、倉庫などで消しゴムや鉛筆をピックアップするときというのは、荷役作業ではあるが、このような作業も危険だと言っても受け入れられない。議論の趣旨は理解しているが、今回の案の文字だけを見ていると、本当に大丈夫だろうか心配になった。

【 議題<4>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た安全なフォークリフトの普及について 】

○佐藤技術審査官

「資料7」に基づいて、フォークリフトにおける災害発生の特徴と問題点について説明

○高瀬委員

「資料8」に基づいて、フォークリフトの安全技術の概要について説明

○八木室長

安全装備の普及状況について、走行・荷役インターロックについてはほぼ標準装備されているとのことであったが、その他の安全装備の普及はどのような状況であるか？

○高瀬委員

転倒事故対策のハイマウントリアアクスルや後輪スイングロック・サスペンションロックについてはメーカーによってどちらを採用するかという違いはあるが、ほぼ装備されていると認識している。揚高・荷重検知等や周囲検知等については、安全に対して前向きな大手企業は採用しているが、価格の問題もあるので、中小企業は採用が進んでいない。

【 議題<5>転倒災害防止について 】

○事務局

「資料9」に基づいて、耐滑性のある安全靴の着用への取組について説明

○大西(明)委員

耐滑靴は実際に履いて体験してみないと効果を実感しづらい。私自身が履いてみた感想では、雨の日に濡れたマンホールを踏んでも全く滑らなかった。逆に退勤時に耐滑性がない普通の通勤靴に履き替えて帰る際、耐滑性がないのを忘れてマンホールを踏んだ際に、滑って危険なことがあった。それくらい違いがあるため、これらを周知することで雨の日に作業をするドライバーの役に立つと思う。実際に体験の機会を設けることが重要である。

資料9の注意点として、耐滑靴は凍結した氷や雪には効果なく、効果があるのは水と油だけである。拡大解釈になるおそれがあるため、適切な情報にするためにはどこまでが適用するのかというのを付け加えていただきたい。

【 議題<6>荷主等庭先での荷役作業での荷主等の役割について 】

○苦瀬座長

法令上で荷主に対して下請法や労働基準法のように、何か義務がかかっているというわけではないか？

○佐藤技術審査官・八木室長

労働安全衛生法令で、荷主に対して義務がかかっていることはない。その中で荷主の役割は重要であると考えている。法令でただ決めても実際に実施できなければ意味がない。どのように取り組んでいけば効果的なのかということを議論いただきたい。

○事務局

安全衛生法では陸運業の労働者の災害防止に対して、荷主に責任をとれないということは承知している。しかし、現状荷役ガイドラインで決まっているのでやってこれでは弱い。例えば、保護帽を被らせていなかったから発生した災害や、適切なプラットフォームを荷主が準備できていれば減らせる災害というのは多々ある。適切な作業及び環境について荷主責任として出来ることを明確にしなければならない。安全衛生法の概念を変えてでも荷主に法的責任をとれないのかという気持ちもある。

○黒川委員

荷主に対してどのようなことを実施してもらおうのかということと、どの荷主まで対

象にするのかという2つの問題がある。対象の荷主は着荷主を対象にすることが重要であり、そういう意味で省エネ法のときに、輸送量についてやるという形にすれば、着荷主も当然責任を負うという形になる。荷積み降ろしをしている物量がどれ位あるのかという観点で決める決め方もあるのではないか。

○高瀬委員

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。例えばパレットを積んだ上に人を乗せて天井の蛍光灯を交換するというような作業は、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。いかに危険だということを強く感じさせるかということが大切である。

今回配られている荷役作業安全ガイドラインは、色々な業種で使える内容になっている。このようなオーソライズされたものがあれば、我々の会員メーカーでは安全講習を行っているので活用できるようなアシストをしていただければと考えている。

○安部委員（資料4-2-6 ページについて）

⑥については、冷凍車の場合、バッテリーを保護したいということがあり、テールゲートリフターを使うと電力消費するため、できればエンジンをかけたいという方もいる。

③については、ロールボックスパレットをメインに論じられているが、他にもキャスターにはコピー機等色々な種類があり、キャスターストッパーがない方がいいという方もいる。これらは制限すると、運送業側の作業者が逆に不利益になる場合もあるので、今後慎重に検討するべきだと考える。

○大西(明)委員（資料4-2-6 ページについて）

⑥についてはそのとおりの思った。③について、プラットフォームに付いているストッパーは、付いていても使わないこともできる。小さいキャスターしか使わないという前提があるのであれば良いかもしれないが、どういう荷を扱うのか分からない中、荷主によっても荷が変わってくるので、その辺はどうすべきか考えていくべき。

○苦瀬座長

今回の議論での荷役作業とは、荷積みと荷卸しのことであった。荷役作業となると範囲が広すぎるので、今回議論している内容は荷積み卸しのことであると始めに定義しておけば議論がしやすかった。また、条件や要件の枠組みも始めからもっとクリアな状態になっていれば各委員も発言しやすかったのではないか。次回以降もう少し整理をしていただければと思う。

○事務局

本日の最後の方での議論がなされたが、取扱説明書では説明しきれない。よって特別な教育が必要である。その中で、今論点になっている問題というのは解決できると考えている。必要な場合、必要ではない場合を理解してもらうのが教育であり、場合によっては実技も必要であるのではないかと、事務局では考えている。

【 議題<7> 今後の検討スケジュールについて 】

○事務局

次回はトラックの視察を行い具体的なイメージをしていただこうと予定している。
3月30日が中間報告の取りまとめとなっているので、厚労省から指示をもらい必要な議論を行っていく。

次回の第4回は、3月7日（月）13時30分からメルパルク東京