

## 第5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

- 1 日 時 令和4年3月30日（水） 9時30分～12時00分
- 2 会 場 ホテル メルパルク東京 3F 牡丹  
東京都港区芝公園2-5-20
- 3 出 席 9委員（委員総数10名）  
委 員 苦瀬博仁委員、大西(明)委員、黒川久幸委員、森山みずほ委員、  
二村浩之委員、世永正信委員、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 厚生労働省建設安全対策室 八木室長、佐藤技術審査官、鈴木係長  
国土交通省トラック事業適正化対策室 浅見室長、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、黒谷部長、木下課長補佐、滝谷係員
- 4 議題等 (1) 第4回検討会議事概要  
(2) アンケート結果報告  
(3) これまでの検討経過取りまとめ(案)の検討
- 5 議事進行状況

## 【 議題（1）第4回議事概要について 】

## ○事務局

「資料3」に基づいて、第4回検討会の議事概要について説明を行い、各委員から修正

## 【 議題（2）アンケート結果報告 】

## ○事務局

「資料5-1」「資料5-2」に基づいて、陸運事業者及びドライバーを対象に実施した「トラック荷台の昇降設備、保護帽等の利用実態等に関するアンケート」の結果を説明

## ○大西(明)委員（資料5-1の6ページ設問2の回答で）

ロールボックスパレットの積載重量について回答されているが、本当に1台1台計量しているとは思えない。どのように計量しているか追加調査することはできるか？

## ○事務局

今回行ったアンケートは無記名で返答いただいたものがほとんどであるため、追加調査を行うことは難しい。

## ○苦瀬座長

陸運事業者とドライバーのそれぞれのアンケート回答について、比較することがで

さればどこに問題があるか見えてくる。例えば、陸運事業者は保護帽を着用させていると回答しても、実際にドライバーは着用しておらず、その理由が「規定が定められていないから」なのであれば、そのことについて議論するというような活用が必要であると考える。

○八木建設安全対策室長

今回のアンケート結果について、保護帽は大型トラックになると着用率が上がったりと、陸運事業者とドライバーとで考えに差があるなど、我々が想定していたことが表れたと考えている。今後このアンケートについて、このような整理ができるのではないかな等の意見があればまとめていけるよう検討する。

【 議題（3）これまでの検討経過取りまとめ(案)の検討について 】

○事務局

「資料6」の(1)に基づいて、トラック荷台からの墜落・転落防止対策について説明

○苦瀬座長

「○昇降設備としての最低限必要となる要件の明確化」について「法令上の最低限必要な基準の明確化」と書かれているが、要件と基準の使い分けについて教えて欲しい。

○大西(明)委員

テールゲートリフターの構造要件の策定委員会に参加している。委員会は、テールゲートリフター本体の構造要件（荷とか運搬機側の要件も含む）、作業要件（どのように取り扱ったらよいのか）、作業環境（傾きの有無等）、これら3つに分けて議論しまとめるといふ方針である。要件というのは、「あるかないか」という考え方になると思う。委員会の中では、要件として「あるべきこと」を基本的に議論することとなっているので、それに関しての基準、例えば「濡れている」「寸法がどれぐらい」「テールゲートリフターの昇降に際し、立つ位置がどれ位のスペースが具体的に何cm必要か」「プラットフォームと荷台がどれぐらい離れているか」といったことを数値基準として出していくが、当然出せないところもあるので、文章として、このように解釈してくださいという基準のようなものを示すことは、最低限必要なのではないかと考える。

○苦瀬座長

我々の役目としては、要件だけ決めればいいのか？それとも、要件を決める、かつ、最低限必要な基準も明確にするのか？

○八木建設安全対策室長

具体的な要件と共に、基準についても明確にできるものはしていただければと考えている。例えば、昇降設備であれば「滑らないようなこと」といった定量的にできないこともあるため、幅何cmといったような定量的に示せるものと、示せないものの両方を考えていく必要があると考える。

○苦瀬座長

「具体的な要件は不明確なため、法令上最低限必要な基準の明確化」と書かれているが、全てについてやるということに読めるが、どう理解すればいい？

○八木建設安全対策室長

書き方の問題かもしれないが、要件の方が基準を包含しているため、最低限必要な基準というよりも要件といった方が適切かもしれない。

○事務局

この件については黒川委員からもご意見をいただいております。現在整理をしている。昇降設備と判断する要件として、どのようなものがあるか。例えば「段差の問題」「高さ」「下降」「形状」であったり、これが判断をする要件。要するに適切かどうかという要件。それが三つ揃えば最低基準、全部そろえば適切と判断する基準。このような考え方の中で、一段以上とか、50cm以上とか、明確に示した方が良いのではないかと、といった考え方で整理をし直している。

○苦瀬座長

私が確認したいのは、要件と基準の違いである。基準というのは数値で表し、要件というのは、「滑らない方が良い」「面積があった方が良い」といったものではないかと考える。基準を明確にすると書いてあるが、全て明確にできるのか心配である。

○事務局

ここでいう基準というのは、法的な最低基準ということであり数値ではない。例えば要件の3つが揃うか揃わないか、そのことを基準と言っている。以前、検討会の資料として提出したが、黒川委員から要件を明確にした方が良いのでは、というご意見をいただいております、現在整理している。

○大西(明)委員

事務局が言っているのは「最低条件」のように感じる。法令用語は様々あるが、最低要件があって、判断基準となる具体的な数値があり、その複数ある条件が満たされていけば、法的に昇降設備として最低要件を満たしていることになるかと考える。また、「より安全な昇降設備」では要件という言葉から離れてしまっている。そうではなくて、まず最低要件があり、その上に追加される要件があって、その基準がそれぞれ何個満たされているという条件がクリアできていけば、追加要件として認める、という形にする方が分かりやすいのではないかと考える。要件があって、その基準を満たしているか、それが何個揃っているかということによって括っていくイメージ。全てが言葉になっているので、イメージしにくい印象である。

○黒川委員

要件とか基準とか条件とか、何を表しているのかということを確認した方が良いのではないかと考える。そこでまず考えるべきは、「どういうものに対して適用するか」「適用するに当たっての内容を決める」と大きく二つに分かれる。適用の対象

は、「最大積載量で基準を決める」こととなっているが、まず何をその基準として定めるのか、例えば、最大積載量を要件というのか、基準というのか、そういったところから確認していった方が良い。具体的に昇降設備でいうと、設備として設けるものとして、ステップや持ち手のことであったり、ステップとか持ち手がどういうものであるかとか、そういった内容の項目を出していく。そのあたりを確認した上で、この委員会で議論しておく、混乱がないのではないかと。

○事務局

ご意見を踏まえ整理し、議論していただきたい。

○苦瀬座長

昇降設備の設置の拡充についてはどうか。

○黒川委員

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あり、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と。車両の大きさを調べたところ、大型車でも低床車両などがあり高さ90cmほどで小型のトラックと変わらない。そうすると、小型トラックでも単純に高さという観点でいうと、昇降設備は必要なのではないかと思った。一方で、小型トラックでは、色々な設備の設置が車両構造上難しいため、除外するという事も考えられる。そういう観点では、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よいのではないかと考える。

○苦瀬座長

今のご発言は、「資料6」の(1)の具体的な対応及び今後の進め方に、高さのことを記載した方がよいということか。

○黒川委員

実際に作業する床面と荷台との高さが高いと危険であるといえるので、大事なポイントとして入れておいた方がよいと考える。

○八木建設安全対策室長

車において最大積載量での基準は明確にはなっていない。高さという面では低床等様々な種類があるが、実際に荷物を積んでいるか積んでいないかなど、色々な状況で高さは微妙に変化する。一方で、高さよりも場所に着目したり、昇降設備があり安全性が確保できているのであれば除外するといったことも議論できるのではないかと考える。

○事務局

トラックに取り付ける昇降設備の議論と、安全な荷役作業をするための昇降設備は別である。そもそも昇降設備とはトラックに設置するものだけを指してはいない。よ

り安全なものというのは理想形のものを出して構わない。しかしそれは、トラックには実現不可能なものがあるため、トラックに付けておくべき最低要件として、こういうものがあるという整理をしている。

○高瀬委員

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るようにするにはインセンティブが必要ではないか。また、より安全な昇降設備にはトラックへの設置だけでは十分ではないという話があったが、トラックに付けられるものとそれ以外のものについて、最低限必要な要件との関係性を整理していただけると私共としても分かりやすい。

○事務局

労働安全衛生法というのは最低基準を定めているものであり、ここに理想的なものを書くことはない。ここでの昇降設備として、法令上違反の無い範囲はこうですよというものは先に出すべきである。ところが、安全衛生の面からすると、それが先行するのではなく、本来昇降設備とはこうあるべきであるということは、通達やガイドライン、もっと言えば、プラットフォームがある方が良い、無い場合にはこのような、というようにブレイクダウンして、最低でもこれ位やっておかないと法違反である、という流れになると考えている。法律の中で、より安全なというようなことではないとご理解いただきたい。

○八木建設安全対策室長

より安全なものについてインセンティブを与えるべきといった意見があったが、そういうものがあれば、今後の参考にしたい。

○苦瀬座長

保護帽着用 of 拡充についてはどうか。

○森山委員

「危険を伴う行為」という規定が難しいということもあるが、どんな場面、車両でも、決まった危険はあると考える。法令で荷台からの飛び降りを認めているのかどうか分からないが、例えば、飛び降りなければ降りられない場合は、昇降設備を設置するか、保護帽を着用するというように、危険な行為をしないために、こういうことをするというような考え方も必要ではないか。車両や業務をなお書きで縛ると、誤解も生じてしまう。こういう行為をすることを防ぐために何をするといい、その行為を決める目安のようなものはないのか。

○八木建設安全対策室長

法令上、事業者は昇降設備を設置しなければならない。それに合わせて労働者は、昇降設備を使用しなければならないとなっており、事業者に対する責務と、労働者に対する責務を定めている。飛び降りることについては、昇降設備があれば労働者もそれ

を使わなければならないということになるので、法令上具体的に飛び降りてはいけな  
いとはなっていないが、昇降設備を使う必要があるということにはなっている。

○森山委員

例えば低床トラックでは、体格が良い人だとすぐ昇り降りできるが、体が小さい人だ  
と飛び降りるしかない。そういう概念でいうと、女性や高齢者が安全に昇降できるとい  
う必要性が出てくる。同じ身長でも運動能力の違いで、きちんとした昇降設備が無けれ  
ば降りられない人もいれば、降りられる人もいる。先程のアンケートでも、降りられる  
方は必要性を感じていないようなので、保護帽は必要ないと考えるのも理解する。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、どれ位危険かど  
うことを明確にすべきではないか。

○事務局

トラック荷台への昇降設備の設置については、おおよその人の体格によって基準が  
決まると考えるが、50cm以内が一応の目安と考えており、法律の最低基準になり  
うるものとする。危険のおそれがある場合は、法律の網をかけなければならないが、  
明らかにリスクを低減する方法があるのであれば、経済的な負担、作業効率を考えて、  
法律的には外す場合もある。ただし、低減される方法を一つ一つ列挙することは不可  
能であり、漏れていると大変なことになる。該当しないと適用がないという考え方  
になる。原則、荷役作業、トラック、最大積載に網がかかるが、明らかにリスクが少な  
いものは除外するといった議論をお願いしたい。

○事務局

「資料6」の(2)に基づいて、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について説明

○大西(明)委員

テールゲートリフター構造要件委員会では、テールゲートリフター本体側の構造要  
件、運搬機側として必要な要件、作業として必要な要件、この3つに分けて議論するが、  
最低限必要なことのみについて議論するので、6月には報告できる。

○福本委員

J I S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  
ということを明確にした方が良い。また、安全対策や安全教育のベースになるのが規格  
であると考えているが、J I Sの見直しというのはロールボックスパレットを指して  
いるのか？

○八木建設安全対策室長

20度の傾きについて定量的にアンケート調査をしたというものではない。見直し  
については、我々が全ての基準をつくるのではなく、J I Sのような規格があるのであ

ればそれを活用していく方が効果的でないかと考えている。具体的にどうするかということは今後相談させていただければと思っている。

○福本委員

ロールボックスパレットはJ I Sで高さは1.7mまでとなっているが、貨物が高さを超えて積載されていれば、20度の角度で転倒してしまう大きな原因となるので、そこをはっきりさせた資料等を出してもらいたい。

○事務局

ロールボックスパレットの災害原因としては、見た目上はロールボックスパレット内に荷物が収まっているものの重量が500kgを超えて起きた災害と、荷物の高さが超えていて起きた災害の両方ある。これは使用者がロールボックスパレットの規格を理解せずに使用していることも原因であると考えられるが、この検討会でJ I Sの規格自体を変えようというわけではなく、行政から専門のパレット協会へご対応していただきたいということが趣旨である。

○苦瀬座長

(1)の現行の四角枠内に記載されている内容は規則であることに対して、(2)については規則ではない。記載されている内容は概ね事実なのであろうと思うが100%ではない。書き方を厚労省と事務局で議論してもらいたい。また、一番下の文章では、「J I Sの見直しを行った上で」とあるが、主語がないため分かりづらいので、「J I Sを見直すお願いすることも含めて」というような書きの方が良いのではないかと思いますので検討して欲しい。

○大西(明)委員

ロールボックスパレットのJ I Sで角度20度が定まった試験内容としては、高さが150cmで、荷を載せた状態であると結果に大きく影響を与えることから仕方なく無積載とし、長辺短辺とあるが不利な状況で試験を行った結果で決まった。しかし現在普及しているロールボックスパレットをこの条件に当てはめると転倒試験でほとんどクリアできない。安衛研でも寸法の違うロールボックスパレットを用い、荷も積載した条件で試験を行ったが全てクリアしなかった。今後パレット協会に対応していただくことになったとしても、この条件を除外するか緩和するという形になってしまい、転倒しやすいロールボックスパレットが流通することにもなりかねない。一方で今までよりも危険なロールボックスパレットというのは流通させない効果もあるかもしれないが、いずれにせよ慎重に行わなければ災害は防ぐことはできない。

○安部委員

テールゲートリフターの昇降設備の利用について、貨物自動車に既設されているものの対応も併せて検討とあるが、今年1月からテールゲートリフターのメーカー10社で議論を行っている。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。

○事務局

テールゲートリフターの構造要件の中で、既設のものは設定上人を乗せることができないということであった。実際現場では使われている事実に対してどうするかということは今まで議論してきたが、絶対にさせてはいけないことに対しては事業者へ徹底させなければならない。既設のもの、今後製造するものに対してどう対応していくかは今後この検討会の役割になると考える。

○二村委員

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、キャストの欠落や、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。点検は誰が責任を持って行うのかということは今後議論していきたい。

○事務局

所有者が荷主であるということは、荷主も使用するから所有していると考えていいか。

○二村委員

例えば小売業界においては小型のロールボックスパレットを使って、店舗とセンターで輸送するという作業はある。

○事務局

荷主も使用するために所有しているロールボックスパレットを、陸運事業者が点検しなければならないのかという意見が出ると推定される。法令上の規定を整理して今後議論していきたい。

○事務局

「資料6」の(3)に基づいて、その他の荷役作業における労働災害防止対策について説明

○高瀬委員

今事務局から説明があった内容で日本産業車両協会も議論を進めている。昨年秋以降に厚労省とも意見交換を続けさせていただいており、今後ご指導ご支援をいただきながら検討会と並行的に両方反映できればと考えている。

○苦瀬座長

「その他ツール等の開発作業マニュアルを踏まえたマンガ、動画など」とあるが、その他ツールというのがマンガや動画のことを指しているのか？



○事務局

資料4—2の6ページに記載しているが、災害の特徴を踏まえたツール等を開発して活用している。

○事務局

「資料6」の(4)に基づいて、荷役作業に係る安全衛生教育について説明

○福本委員

ここで指している危険な業務というのは、何かアンケート結果等を用いた結果で定義しているのか。働き方改革を含めて、トラックドライバーによる荷物の積み卸し作業で、これらが危険な業務であるとなってしまうと、今後の対策や教育に関わってきてしまうため、別の表現にした方が良いのではないか。

○八木建設安全対策室長

第1回の検討会で災害の発生状況について説明を行ったが、実際に荷の積み卸し作業で多くの災害が発生していることを踏まえて、危険な業務と記載している。また、労働安全衛生法の中では、危険または有害な業務において教育を行うと整理されているので、その言葉を引用したのもある。

○事務局

法令上の危険または有害な業務では、これら以外にも多数の作業が列挙されている。一定のリスクがある、少なくとも教育が必要な対象の業務である、法令上義務付けるレベルの危険度があるとは災害事例を見ていると、多発傾向も多く死亡例もある、ロールボックスパレット自体が危険。

○福本委員

タイトルに荷役作業に係る安全衛生教育とあるように、今後ドライバーの高齢化や女性ドライバーの増加ということも踏まえ、色々な荷役作業を含めて、こういうことが検討要件としてあるというような将来の働き方改革も踏まえたような表現の仕方はないのか。

○事務局

これらの作業が、しっかりとした教育もされていない状態で使用されるのが一番危険であり、事業主にしっかりとした教育が必要であるということを認識させることが一番必要であると考えている。

○苦瀬座長

この表現の仕方が法令上で決まっているのであれば仕方がないと思うが、例えば「災害を未然に防ぐことが必要な業務」のような表現であれば印象も変わってくる。

また、現在の記載では現行で決まっていないので行うべきであるという印象になっており、色々な人へご理解いただくためには、アンケートの結果ではこのようになっていて、実際に災害はどれだけ発生しており、このような場所、作業で起きているというようなことも加えると説得力が増すのではないか。

○八木建設安全対策室長

今までの取りまとめとなっているが、今までの報告で、現状では災害の状況やアンケートの結果をしっかりと交えながら丁寧に説明を行っていききたい。

○黒川委員

実際に荷役作業をするときに必要な知識や技術等を習得していただくことになるが、それを取得させるためには、管理者側のやり方や頻度が大切になる。それらについても決まっているのか。

○事務局

法令上での特別教育というのは、該当作業に就かせるときに前提となっているので、通常は、採用してロールボックスパレットやテールゲートリフターの作業を行わせるときには必ず教育を行わなければならないとなる。しかし、繰り返しの能力向上教育ということまでは現状法令上には入れられていない。そこまで義務付けるかどうかは今後整理が必要であるが、特別教育とは別に防災団体がフォローしたり、ガイドラインで定期的な教育が必要と示すといった指導はできると考える。

○安部委員

テールゲートリフターの特別教育カリキュラムについて、テールゲートリフターは色々な用途で使用されているが、カリキュラムの範囲は陸運業のみが対象なのか。

○事務局

法令上はそのようなくくりにはならないと考える。しかし、テールゲートリフターと一言で議論しているが、色々なものがある。例えばガスボンベを昇降する専用のものもあり、そのようなものは適用除外とするか、今後厚労省とも議論していく。

○八木建設安全対策室長

テールゲートリフターが使われている用途について、どこまで対象とするかは考えていかなければならない。また、業種という面ではテールゲートリフターを使用する上で危険性は変わらないので、取り扱う作業員へ教育を行う形になると考える。今回例示した内容自体も全てを義務付けるのか、それともガイドライン等で促進していくのかということも含めて今後議論していく。

○事務局

「資料6」の(5)に基づいて、荷主等庭先での荷役作業における荷主等の役割について説明

○高瀬委員

このテーマ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。

○八木建設安全対策室長

この検討会の中で荷主等への規則を見直すというのは難しいということはあるが、

我々の組織の中では当検討会以外でも活動を行っている。それらに対してもここでの議論を情報共有していくことができれば、全体的には改善していきけると思うので、色々ご意見をいただきたい。

○黒川委員

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。

○苦瀬座長

昔から荷主の責任というのは決めなければならないと考えていた。アメリカでは待機をさせると荷主の責任になるという話も聞いたことがある。そういう意味では日本は遅れている部分があるのかもしれない。東京五輪2020の際は全ト協等にも大変ご協力いただいたが、特にターゲットは荷主であるということで徹底的にお願いをして交通量を減らしていただいた。荷主側も意識はかわってきているのではないかと期待している。このように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。

○事務局

現在の実情は、陸運事業者と着荷主との間では契約関係が無いため、着荷主は何の責任も負わない。陸運事業者は発荷主と契約しており、発荷主の指示で着荷主へ運んでいる流れなので、陸運事業者から着荷主へ言っても改善してもらえない。契約内容も含めて奥が深い問題であるが、発荷主が陸運事業者へ指示を出しているため、発荷主側が着荷主の管理もするよう責任を持つべきではないかと考える。今後整理していきたい。

○苦瀬座長

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。

○事務局

今回の第5回は、4月28日（木）9時30分からメルパルク東京3階で行う。