

第 7 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 5 月 3 0 日 (月) 9 時 3 0 分 ~ 1 2 時 0 0 分
- 2 会 場 ホテル メルパルク東京 3 F 牡丹
東京都港区芝公園 2 - 5 - 2 0
- 3 出 席 1 0 委員 (委員総数 1 0 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、福本博二委員
(黒川委員は W E B 方式にて参加、他の委員は会場にて出席)
- オブザーバー 厚生労働省建設安全対策室 土井室長、佐藤技術審査官、
福井中央産業安全専門官、鈴木係長
国土交通省トラック事業適正化対策室 齋藤室長、渋谷係長
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 小澤浩之課長
- 事務局 横尾専務理事、黒谷部長、木下課長補佐、滝谷主任
- 4 議題等 (1) 第 6 回検討会議事概要
(2) 荷役作業の定義について
(3) 保護帽着用 of 適用除外について
(4) 安全衛生教育の具体的内容について

5 議事進行状況

【 議題 (1) 第 6 回議事概要について 】

○事務局

「資料 3」に基づいて、第 6 回検討会の議事概要について説明を行い、各委員承認

【 議題 (2) 荷役作業の定義について 】

○事務局

「資料 5」に基づいて、安衛則第 1 5 1 条の 7 4 の趣旨、解釈例規及び J I S を説明

○高瀬委員

J I S における荷役の説明で、「運搬」の部分が「運送」もカバーしているのではないかという説明だったが、私たちの理解では物流用語で「包装・輸送・保管・荷役・流通加工」となっているので、この荷役の中での「運搬」は構内で行う「横持ち」のことを指しているのではないかと考える。

○事務局

「運送」というのは J I S の荷役には入っていないと理解した方が良いか？

○高瀬委員

「輸送」という用語が J I S の 3 0 0 1 番で定義されており、「貨物をトラック、その他の輸送機関によって、ある地点から他の地点へ移動させること」となっているので、「運送」はこちらに該当すると考えられる。

○事務局

ここでの荷役作業の整理では、資料 5 に示している広義の荷役作業という理解であれば、これで整理させていただく。

○苦瀬座長

J I S の中でも包装や輸送という定義があるため、ここで言う広義の荷役作業の「輸送」が、距離が短い場合は良いが、例えば北海道から東京まで運ぶときまで荷役だという誤解を招くことになるので、解釈を区別した方が良いのではないか。

○事務局

「運送」の解釈を距離の長短で考えると、陸運事業場の中では別の運送の形態に関わることになり、誤解が生じるかもしれない。

○大西（政）委員

解釈例規を見ると、箱車やほろ付きのトラックについて、従来は対象外と見受けられるが、今回はこの解釈例規についても見直すということか？

○事務局

法改正ということになれば解釈例規も含めて、ご意見を踏まえた最新のものを行政の方で用意することになると考える。

○苦瀬座長

荷役の定義において「運送」は学術的な面や、J I S の面など、考え方が難しい。荷役作業中に構内で荷を移動させることは荷役になるが、どこか遠くまで運ぶことを荷役とするのか。他にも包装作業を荷造り場で行ったときは「荷造り」となるのかならないのかなど、複雑な議論になりそうで心配である。ここで厳密的な区別まですべきかどうかは分からないが、大方の解釈としては積込み荷卸しがメインで、それに付随した横持ち、仕分け、配分、はい付け、はい崩しなどは荷役であるという理解をした。

○事務局

広義の荷役作業の中に「運送」を入れているが、丸印であえて囲っているのは、荷役作業と運送は違うと区別しているからである。運送は広い意味になってしまうので、ここでは運送を除くと書いた方が分かりやすいのではないかと考える。

○苦瀬座長

「運搬」は人手がかかり、「運送・輸送」はトランスポート、「配送」はデリバリーなど、それぞれ言葉が違うので慎重に使った方が良い。

【 議題（3）保護帽着用の適用除外について 】

○事務局

「資料6-1」に基づいて、荷役作業時の保護帽の着用におけるこれまでの主な意見・対策の方向性及び「資料6-2」に基づいて、保護帽着用の適用除外となる昇降設備の条件について説明

○黒川委員

踏面の段差にて間隔を50cm以内と決めているので、踏面の段数については規定しなくてもいいのではないかと。また、踏面の幅と長さについては規定する必要があるのではないかと。強度について基準を設ける必要はあるかと。

○苦瀬座長

資料に記載されている対策の方向性は2つだが、荷台に昇らない作業も含めると3つになるということか？ そうなのであれば記載しなくて良いか？

○事務局

資料に2つ記載したが、荷台に昇らない作業を含めると3つになる。しかし、荷台に昇らない作業の保護帽着用除外は元々規定で掲げられている。5トンから2トンへの拡充において、改めての措置ではないため、引き続き維持するという形をとる。記載については、解釈例規はあまり表に出てくることがないため、今後記載した方が良く考える。

○苦瀬座長

今までの議論の中で各委員から出た意見を「措置が不要と考えられるもの」として抜き出し、それを踏まえて対策の方向性を掲げているが、きちんと受け渡しができているのか心配である。

○事務局

措置が不要と考えられるものを厚労省と整理した結果、対策の方向性として掲げた2つで集約できるのではないかと考えた。1つ目は、資料6-2で示したような適切な昇降設備が車種に関わらず備えられているかどうか。2つ目は、昇降設備が備えられている場所以外の場所において荷役作業が行われない構造であること。ここでの構造とはトラックの形状のことであり、例えば昇降設備があっても平ボディ車のように、あおりを外すと荷役作業時に昇降設備以外の場所から墜落してしまうため、荷卸しする場所に昇降設備があるということで適用除外としている。本来は車種を例示の方が分かりやすいが限定されてしまうため、今回このような記載とした。

○苦瀬座長

措置が不要と考えられるものに、「車側の設備だけではなく荷の積卸し“場所”」とあり、対策の方向性でも、「昇降設備が備えられている“場所”以外の“場所”」とあるが、場所の意味はそれぞれどう違うのか？ 「荷の積卸し“場所”に」という表現は、「荷の積卸す“施設”に」というように理解して良いか？

○事務局

その理解が良い。

○苦瀬座長

それならば“場所”という言葉を経々な意味として使っているので変えた方が良い。

○事務局

「昇降設備が備えられている“場所”は荷台上のことであるため“箇所”とした方が分かりやすいと考えられる。修正する。

○苦瀬座長

措置が不要と考えられるもので挙げられている「荷の積卸し場所に作業台やプラットフォームが設置されているなど昇降設備と同等以上の設備が備えられている場合」とは、対策の方向性ではどこに含まれるのか？

○事務局

対策の方向性の「適切な昇降設備“等”」に含まれている。しかし、作業台やプラットフォームが設置されているということは、これらの中では一番安全な形状でもあることから、“等”に含むよりも、始めにこれらの場所での荷役作業は適用除外とすると明記した方が良いかもしれない。

○苦瀬座長

昇降設備等で作業台やプラットフォームまで含むというのは少し無理があると考えるので整理していただきたい。

また、対策の方向性について、「以下の要件を両方とも満たす」となっているが、どちらか片方だけでは適用除外とならないということか？

○事務局

両方の要件を満たすことを適用除外の対象としている。しかし、作業台やプラットフォームなどの施設側の要件を別途加えることを考えると、平ボディであろうがどこからでも安全な荷役作業ができるのであれば適用除外で良いかもしれない。

○苦瀬座長

措置が不要と考えられるものの中に、荷台の高さが低い場合は適用除外でも良いのではないかとの意見もあるが、これは対策の方向性に含まれているのか？

○事務局

荷台の高さが低いということだけを要件とすることは、今回は外している。

○世永委員

2トン車においてもテールゲートリフターやロールボックスパレット作業時に保護帽を着用させるということには賛成であり、対策の方向性も良いと考える。しかし、5トン未満への保護帽着用については経々な事業場から経々な意見が出ている。着用の義務化が決まると秋以降に指導していかなければならないが、そのために、5トン未満での墜落・転落災害や、ロールボックスパレット及びテールゲートリフターの災害状況

が分かるデータを提供していただきたい。

○事務局

第1回の検討会で厚労省から提供された資料の中に、墜落・転落災害における保護帽の着用状況と被災の程度を5トン以上と5トン未満で分けて示されたデータがある。ロールボックスパレットとテールゲートリフターについては、データを整理しているので、どこまで提供できるか厚労省と相談する。

○大西（政）委員

保護帽の着用義務化について、適用除外とする場合を示しているが、この文章を見ても事業場側は理解できないと考える。このような場合に着用しなければならないという表現にはできないのか？

○厚労省

義務付けをする作業を規定してしまうと、後々に問題が起きることが想定されるため、まず義務をかけて、そこから例外として除外していくということが一般的であり、一番問題が少ないと考える。

○福本委員

前々から適用除外の書き方については丁寧な説明が必要であると申し上げている。例えば対策の方向性で「適切な昇降設備等」とあるが、注意書きや括弧書きで、適切な昇降設備というのはこのような物であるということを示した方が良い。また、「荷役作業が行われない構造」とあるが、この書き方では理解できない。荷役作業が行われない構造とはこのような構造であると示すべきではないかと考える。

○事務局

「適切な昇降設備等」については資料6-2を一緒に使っていく形になると考える。しかし、法令にそこまで細かく書けないと考えられるので、解説書または通知等で整理をしていく。また、「荷役作業が行われない構造」については、法令上限定してしまうとそれにしか適用されないということがあがるが、報告書作成時にご意見をいただき整理をしていく。

○苦瀬座長

昇降設備とは、例えば「安全に荷台に乗れるステップである」と括弧書きがあるだけでイメージができる。また、「荷役作業が行われない構造」とは車両の構造なのか昇降設備の構造なのか分かりづらい。何を指しているのか分かるような工夫が必要である。

○森山委員

この検討会は現場でのルール作りについて議論している。法令上の書き方があることは理解できるが、通達をどうするかという議論をすることで現場目線になれると考える。通達を出す相手が荷主なのか、業界に出すのか、社長に出すのか、ドライバーに出すのかというように、相手によって書き方や言葉選びが変わってくる。今までの経験から会議で決まったことは現場では守られないことが多い。誰が見ても分かりやすい

通達になるよう議論したい。

○事務局

この検討会で法令を決めていただく必要はなく、このようなものを法令またはリーフレットやテキストに盛り込んだ方がよいということをご意見いただければと考えている。どのように盛り込むかということは後の話になるので、この場で通達の議論をするのは難しい。盛り込む内容や触れるべき内容について、解説や例示をするべきであるということを経済省の中の検討会意見としてまとめて、最終報告に向けて整理していきたい。

○佐藤技術審査官

通達レベルであれば、こういう場合に義務がかかるというような、分かりやすい表現も可能であると考えている。今後それらのご意見を報告書という形でまとめていただく際に検討していくことになる。

○土井室長

具体的に何を適用除外にするかなどのご意見をいただければ、法令上の書き方については、法令審査等があるため厚労省でしっかりまとめさせていただく。また、現場に分かりやすいものということであれば、リーフレットに記載することも、マニュアルを整理することも可能である。そのため、この内容はリーフレットに記載して欲しいということや、写真の事例があった方がいいなどの意見を言っていただければ我々で工夫していく。

○大西（明）委員

黒川委員からもご意見があった、踏面の幅の数値について、何を根拠として決めるのかということは難しいが、トラックミキサの安全要求事項では0.32m～0.45mとなっている。この数値はどのようにして決められたかは分からないため、JISを精査する必要はあるかもしれないが、梯子として両足がかかり3点保持をして昇降できる幅として考えられていると推測できるので、こちらを参考にして幅を考えていくのが良いのではないかと。

○黒川委員

過去の資料の写真を見ると、足をかけるところが小さいものもあったため、滑ってしまうことが考えられる。また、安定するためには奥行き長さも設けた方がよいのではないかと。

○事務局

この検討会で具体的に数値までは決める必要はないが、追加すべきというご意見を踏まえて再度整理していく。

○苦瀬座長

保護帽の着用除外について各委員の意見は、対策の方向性は両方を満たさなければならぬのか、“等”“場所”“構造”の指している意味が分かりづらいなどがあった。

専門家しか理解できないような言葉を避けて、分かりやすいように修正することを条件に、成案にしていく方向で良いか。

→全委員承認

【 議題（４）安全衛生教育の徹底について 】

○事務局

「資料7-1」「資料7-2」「資料7-3」「資料7-4」に基づいて、テールゲートリフター・ロールボックスパレットにかかる安全衛生教育の重要性、法令への義務付け及び具体的な教育の内容について説明

○苦瀬座長

義務付けという言葉は、技能講習や特別教育を行うことを指すのか？また、特別教育を行うことが決まった場合、労働安全衛生規則第36条に追加されるということか？

○事務局

義務付けとは、事業主に対して法令上の罰則を設けることを指す。ガイドラインであれば努力規定なので法律上罰せられることはない。義務付けさせる方法の1つとして特別教育があり、適切ではないかという提案をしている。

○佐藤技術審査官

特別教育の対象とするのであれば、労働安全衛生規則第36条に列記されている項目の中に追加されることになるが、すでに列記されている危険有害な業務と比べて、同等かどうかということの説明できなければ認められない可能性もある。

○大西（明）委員

特別教育のカリキュラム案について、今までロールボックスパレットやテールゲートリフターの分析を行い、各地で講習会や講演を行ってきた経験から、実技を行うことが重要であると考え。過去にロールボックスパレットの実技で、荷を積載せずに操作の体験をされた方の感想で、「この作業のどこが危険なのか分からない」と言われたことがある。本来荷が積載されている状態であれば、平坦な場所でも少しの段差で倒壊するため大変危険であるが、それが伝わらない。今回のカリキュラム案では実技の時間が1時間となっているが、実技の中でも荷の運搬が最も大切であり、この教育をいかにできるかということが、今後の災害の減少へと繋がる。また、危険となる積載重量については、作業指揮者教育の中で、1つの荷が100kg以上の作業となっていることを参考にできるのではないか。対象者は、主たる業務として100kg以上のロールボックスパレットを取り扱う人は特別教育の対象とするということが現実的かと考える。カリキュラムについて、100kg以上の荷を積載して教育を行うということを盛り込むことも大切である。

テールゲートリフターの規格には車椅子を載せることも含まれている。しかしヨーロッパでは荷物が対象なのか人が対象なのかで規格が分かれる。今回の対象は荷だけ

が対象であると思われるので、これらも含めて考えていただきたい。

○高瀬委員

ロールボックスパレットやテールゲートリフターを特別教育の対象にするということであるが、現行の特別教育の項目を見ても業種を限定しているものはない。特別教育の対象となると全業種が関わってくる。ロールボックスパレットは使用している業種も多いので、仮に特別教育化されても、実際に実現させるのは難しいのではないかと。

○佐藤技術審査官

労働安全衛生規則第36条に基づく特別教育は、業種を限定して教育を行わせるものではない。仮にロールボックスパレットの業務を特別教育化させた場合は、使用している全業種の方が対象となるため、慎重に検討しなければならない。

○苦瀬座長

難しい問題であり、そもそも流通業の人たちは荷役作業を行うのか行わないのかという議論にもなるかもしれない。区分けをすることは大変であり、本日の議論で結論が出るわけではないが、次回までにどのようにするか分かれば良いと考える。

○事務局

荷役作業の定義の中で、縦持ち横持ちしかない作業も荷役作業に含むという議論をしているので、業種に関わらずロールボックスパレットを使う作業が危険有害な作業であるかどうかを議論することが大切。他の業種にまで広がるということについては、この検討会を超える議論であり、法令上どこまで規定するかということは行政の判断になる。

○苦瀬座長

例えば流通業の人たちが取り組んでいることがあったとして、それを陸運業にまでやるように言われると辛いように、無用な軋轢は避けたいと考えた。

○高瀬委員

他の業種にまで広がるという問題はある一方で、この検討会で安全を向上させられる良い方向性が決まった場合には、他の業種にも横展開できるような書き方ができないかという考えもある。

○事務局

特別教育にするかどうかではなく、そのレベルの安全衛生教育が必要なのかどうかということを議論できればと考えている。他の業種への広がりということは行政で整理していただく。

○佐藤技術審査官

行政として今後検討するにあたり、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がどれくらい危険であり、現行列記されている特別教育の対象となっている業務と比べて同等かどうかというご意見をいただければ参考にできる。

○森山委員

先日行った取材で、トラックのテールゲートリフターから降ろしたロールボックスパレットを派遣パートの人に渡して、店内に運ぶまでの間に倒れてしまい、派遣パートの人は危険性を分かっているためロールボックスパレットを支えようとしていた。荷役作業はバトンの受け渡しのように引き継ぎの作業が多く、荷役作業を行う人は多岐に渡る。安全教育を受けた人は、作業員としては教育されていても、指導者としては教育されていないため、作業の引き継ぎのときに事故が起きる。指導者側にもなることを踏まえた教育内容にするためにも、現場の意見を参考にできれば良いと考える。

○事務局

ガイドラインでは、どこでどのような作業を誰が行うというようなことを情報共有できるように、安全作業連絡書を交わすことを掲げている。このようにガイドラインや通達でご意見を反映させていくことは可能であると考えます。

○二村委員

以前にロールボックスパレットの点検や整備は、持ち主が行うのか取扱者が行うのかというように、責任はどこにあるのかという話をした。ロールボックスパレットは陸運業だけではなく様々な業種の荷主等が関わるため、線引きをするのが難しい。この安全教育についても同じで、このカリキュラムに基づいた教育を誰が誰にするのかということを明確にしなければ、結果的には曖昧になってしまうため、議論が必要である。

○大西（政）委員

ロールボックスパレットは積み付けの方法も大切で、下に軽い荷を積んだ後に、その上に重い荷を積んでしまうと不安定になる。積み付けは陸運業者が行うこともあれば、荷主で行うこともあるので、安全教育は幅広い業界に対して行う必要があると考える。

○安部委員

テールゲートリフターを使用しているのは陸運業が大半を占めているが、プロパンガスの運搬や高速道路の工事で使用する設備を運ぶ際にも使用される。そうするとガス業界や建築業などにも広がるため、特別教育化した場合、全部のテールゲートリフターに対して周知徹底ができるのかという問題がある。また、一番問題になっているのが、ロールボックスパレットを使用したときのテールゲートリフターの事故であるが、特別教育に業種を指定できないのであれば、ロールボックスパレットを使用するときに対するとというように条件を絞れないか。

○福本委員

ロールボックスパレットに限らず荷役機器というのは、レンタル品、製造業者、所有している会社等様々関わっているので、責任の所在まで考えると難しくなる。

パレット協会では各製品ごとに取扱説明書を付けている。安全教育について、そこまで細かな教育は難しいかもしれないが、丁寧な教育内容になるよう検討していただければと考える。

○黒川委員

労働安全衛生法第59条の3項で、事業者は労働者に教育をしなければならないとされているが、5月10日・11日に開催された「全日本物流改善事例大会」において、改善の報告があった。その中で、発荷主側がドライバーを雇用して、着荷主側で安全対策をしっかりと行っているという取組事例があった。しかし実際は、非協力的な着荷主も多くなかなか進まないのが現状である。そういう意味で、今の法律では、慣習上、着荷主側は何もしてくれない、何もしなくて良いとなると、着荷主側の安全対策というのは進まない。着荷主側で安全対策をとってもらえるように、検討してもらえると有難い。

○苦瀬座長

安全教育についての議論を整理すると、教育は必要であるが、何か義務を設けなければ上手くいかないのではないかと。この検討会で法令上どうするのかというところまで決めるのではなく、義務付けの方向で厚労省に検討してもらえないか。また、マイナス面もあると考えるが、陸運業に限らず他の業種にも波及できるよう全体として考えた方が良くはないか。使用するときの条件を決めたり、責任の所在を決めることまでは難しいという意見もあった。これらの意見から安全教育を行うことを決められるようにまとめるとともに、カリキュラムについても精査していくということが良いか。

○事務局

テールゲートリフターについて、最近は荷役運搬機械として広範囲に使用されている。テールゲートリフターの種類は多く、安全教育についても一律の教育でいいのかという問題はあるが、特別教育の法令上の規制というのは、当該事業場で事業主が労働者に操作方法や危険な作業を教育できれば済むため、しっかり教育が行える担当がいれば大きな負担にはならないと考える。教育時間については、現行の特別教育化されているような危険有害な業務に匹敵すると想定し今回は6時間とした。ロールボックスパレットの単独使用の教育については2時間としているが、現行の特別教育化されている業務と同等に匹敵する教育をする必要があるかどうかということは、今後再度整理したい。

○佐藤技術審査官

「参考資料」に基づいて、個人事業者等に対する安全衛生対策のあり方に関する検討会について説明

○大西（政）委員

着荷主側に納品をするドライバーも対象となる。この検討で着荷主に対する取組のお願いができるきっかけになればと期待している。

○事務局

今紹介があった検討会では陸運業の関係者も委員として入っているため、陸運業側の意見も反映される。そこに向けてこちらの検討会でも荷主対応についての意見や要

望を出し、厚労省から発信していただきたいと考える。そこで、次回の検討会の前に、各委員の立場から荷主に対するご意見を事前にいただいて、報告書の中に盛り込める整理をしたいと考えているのでご協力いただきたい。

以前に労働安全衛生法での荷主責任には限度があると申し上げたことがあるが、この検討はその制約がなくなる機会になるのではないかと期待している。

○事務局

今後はTGL構造要件委員会の報告をいただき、報告結果を踏まえて検討会報告書(案)の取りまとめの議論を行う。次回の第8回だけでは時間が足りないため、予備としていた第9回を開催することとする。以下を今後の開催予定とする。

第8回(次回)：6月28日(火) 9：30～12：00

第9回(最終回)：7月25日(月) 14：00～16：00