

## 第 9 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 7 月 2 5 日 ( 月 ) 1 4 時 0 0 分 ~ 1 6 時 3 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 9 委員 ( 委員総数 1 0 名 )  
委 員 黒川久幸委員、大西明宏委員、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、宿谷肇委員  
( 森山委員、安部委員は、WEB 方式にて参加、他の委員は会場にて出席。 )  
( 苦瀬座長欠席のため、黒川委員が座長代理を務める。 )
- オブザーバー 厚生労働省安全課 土井室長、佐藤主任中央産業安全専門官、  
福井技術審査官、鈴木係長  
国土交通省トラック事業適正化対策室 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、木口部長、井上課長、木下課長補佐、滝谷主任
- 4 議題等 ( 1 ) 第 8 回検討会議事概要  
( 2 ) 検討会報告書(案)について

## 5 議事進行状況

## 【 議題 ( 1 ) 第 8 回議事概要について 】

## ○事務局

「資料 3」に基づいて、第 8 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 ) 検討会報告書(案)について 】

## ○事務局

「資料 6」に基づいて、検討会報告書(案)の番号の振り方及び目次の構成等について説明

項目の立て方として行政で使われている例を参考にし、一番大きな項目を「第 1、第 2、第 3・・・」、次に、「1、2、3・・・」、「(1)、(2)、(3)・・・」、「ア、イ、ウ・・・」、「(ア)、(イ)、(ウ)・・・」、の順番としており、箇条書きのように列挙する場合は「①、②、③・・・」と記載した。

全体の構成としては、

第 1 当検討会の設置要綱の内容に基づいて記載した。

第 2 当検討会の検討経過を記載した。また、陸災防のホームページにて各回ごとに資料と議事概要を公表しているため、URL も載せている。

第3 陸運業での労働災害発生状況及び荷役災害の発生状況を整理し記載している。

第4 陸運業における荷役作業の安全対策として、今までの検討結果の取りまとめを記載しており、論点ごとに提言を挙げている。目次には括弧書きの番号の項目を記載していないが、座長との事前打合せにて記載した方が良いのではないかと意見をいただいたので、今後記載する予定である。

第5 おわりに、を記載している。

○黒川座長代理

　　仲裁については今事務局から説明があったとおりでよろしいか？

→各委員了承

○事務局

　　「資料6」に基づいて、「第3 陸運業における労働災害の発生状況」について説明

○二村委員

　　各表の標題に「陸運業における」と書かれているものと書かれていない表題があるので、最初にまとめて「陸運業における」というような注釈を入れる方が良い。

○高瀬委員

　　表3の起因物の表記では「人力運搬機」と記載されているが、表5と表7では「ロールボックスパレット等」と括弧書きが追記されているため、統一した方が良い。

○大西（明）委員

　　表9の荷卸先と積込先というのは、作業別で集計しているのか、場所別で集計しているのかどちらか？

○事務局

　　作業別ではなく、発荷主場所と着荷主場所のように、場所別での集計である。

○大西（明）委員

　　場所で集計しているのであれば、この発生件数は積込作業と荷卸作業が混在しているため、そのことが分かるようにした方が災害発生状況をとらえられるかもしれない。

○黒川座長代理

　　「1 死亡災害発生状況」は「第3 陸運業における労働災害の発生状況」の下の行に記載した方が良い。

　　労働災害の発生状況について、荷役作業での災害を重要視するのであれば、表1～表3は構成比も記載し、割合が増えているということが分かるようにした方が良いのではないかと。

○大西（明）委員

　　7ページの「フォークリフトによる死亡災害発生状況」について、3年分の発生件数を各業種別で集計しているが、例えば製造業に従事している作業員での死亡件数と、陸運業に従事している作業員での死亡件数では、母数が大きく異なるため発生率が変わ

る。母数に占める割合の参考として、業種ごとに3年分の平均就業者数を載せることは難しいか？

○事務局

別の統計データを使用し比較することができないか検討する。

○宿谷委員

荷主先での災害が多いということは表9で明らかにされている。その中で作業を熟知していない荷主との混合作業が多く、ここで多くの災害が発生していると我々は想定しているが、それを表すことはできないか？

○事務局

行政から陸運業の労働災害発生状況のデータは提供いただいているが、陸運業以外の労働災害発生状況の詳細までは把握できないため、報告書に示すことはできない。しかし、そのようなことも精査すべきではないかということは、この検討会の議論として行政にお願いすることはできる。

○黒川座長代理

(4)と(5)の結果を表10としてまとめて記載しているが、分けて表を記載した方が良いのではないか。

○事務局

「資料6」に基づいて、検討会報告書(案)の「第4 陸運業における荷役作業の安全対策(提言)」のうち、「1 トラック荷台からの墜落・転落による危険防止対策」について説明

○大西(政)委員

事業者は文章だけだと理解しづらいため、別途分かりやすい資料を準備する必要があるのではないか。

○大西(明)委員

9ページの提言2の上から3行目について、「最大積載量5トン未満」と記載があるが、「最大積載量2トン以上5トン未満」と記載した方が良い。

○黒川座長代理

8ページの「ア」「イ」「ウ」「エ」について、列挙する場合は「①」「②」「③」「④」のように記載すると初めに説明していた。他にも同じような箇所があるので記載方法を考えた方が良い。

○大西(政)委員

保護帽の着用義務を2トン以上に拡充する議論で、宅配等の作業にまで当てはめるのは過剰ではないかと議論したが、アンケート調査の結果を見て我々も致し方が無いと考えが変わった経緯がある。事業者からもニーズがあったことを丁寧に書いてもらえればありがたい。

○事務局

アンケート結果から現場ではそういうことが定着してきているということが確認できたという理由で整理する。

○世永委員

保護帽の着用が除外となる昇降設備の条件について、これから導入が進んでいく電気自動車は低床であり、ワンステップで昇降できるものもある。これらが主流になった際は、昇降設備の条件について見直すこととなるのか？

○事務局

低床となる高さの定義は決まっていない。ボディーメーカーによれば、1 m 1 5 c m くらいでも低床ということもあり、トン数においても5トン以上でも低床と言われているものもあるとのことであった。低床という言葉だけでは範囲が広くなりすぎる上に、低床だから昇降設備が必要ないとするのであれば高さについても決めなければならなくなる。しかし、1 mの高さで死亡事故が起きないのかということそうではない。低いから大丈夫であるという考えはふさわしくないのではないかということから適用除外の要件に高さのことを入れなかった。

仮に低床が1 mであった場合、5 0 c mの高さに1段昇降設備を設けられれば適用除外となるためハードルは低いと考える。今後低床について条件等を変えるべきとなれば、行政が通達等で対応できるのではないか。

○佐藤主任中央産業安全専門官

まだ実用化が進んでいないのであれば、現時点では今回の報告案に従い、今後状況が変わった際に相談いただき対応していく。

○黒川座長代理

高さのことについて、5 0 c m以内ということ以外に何か目安としていることはあるか？

○事務局

高さについては5 0 c m以内と示しているのみである。

○黒川座長代理

今後作成する資料等では、なぜ5 0 c mとしたのかを説明できた方が良い。

○事務局

ミキサー車のJ I S規格で、はしごの高さが5 0 c m以内というものはあった。

○大西（明）委員

建築基準法で見ると、例えば階段であれば上限が2 3 c mくらいである。ただし、階段の場合だと、ステップの高さ（蹴上）と踏面との組合せでそれぞれ寸法が成立している。また、バリアフリー法であればもっと低くなり1 6 c mくらいである。E Vはユニバーサルデザインとして昇降する条件を決めているので参考になるかもしれない。おそらくE Vは本当に低いものだと、1 6 c mくらいのものが出てくることも考えら

れるため、将来的には階段みたいな法律を参考にするということも検討できる。

○事務局

「資料6」に基づいて、検討会報告書(案)の「第4 陸運業における荷役作業の安全対策(提言)」のうち、「2 テールゲートリフター作業における安全対策」について説明

○黒川座長代理

(4)のテールゲートリフター構造要件委員会の提言と当検討会の提言があり、どちらの提言が分かりづらいので、(4)を(3)の前に記載し、どういった内容が出されたのか分かるようにした方が良くはないか。

○安部委員

11ページの下から5行目に「U字型ロールボックスパレットパレット」となっているので修正いただきたい。また、(4)について、「ア」の後にまた括弧書きで「ア」が続き重複していて見づらいので、別の表記にすることはできないか。

○事務局

「ア」の中でさらに4つに分けているのでこのような記載をしている。今後表記と目次の付け方は、もう少し分かりやすい記載方法がないか検討する。また、黒川委員からのご意見があったが、(4)を一番最後に記載するよりも、先に記載しその後に(3)の提言を記載した方が良くはないかと考えたので、整理していく。

○安部委員

「ア」の中に「メーカーや機種の違いに対応した以下の項目」とあるが、この文章の下に項目が記載されるということか？

○事務局

項目については第8回検討会の資料5によっている。ここは提言の内容をそのまま引用しており、その点分かりづらくなっているかもしれない。テールゲートリフター構造要件委員会の結果を記すのか、それとも提言の書きぶりをそのまま引用するか、ということがあるので整理する。

○大西(政)委員

この(3)と(4)の並び方だと、テールゲートリフター構造要件委員会の提言が補足的にしか伝わらないので、テールゲートリフター構造要件委員会の提言を踏まえて、(3)の提言に厚みを持たして欲しい。今のままだと(3)の提言が安全衛生教育の義務化と保護帽の着用の2点しかない。これら以外に始業前点検も提言に入れるべきである。

○事務局

(4)の最後にただし書きを記載した関係でこの順番となったが、整理していく。

○二村委員

11ページ(3)の「イ」の保護帽の着用について、9ページの「提言2」及び12

ページの「エ）」でも保護帽について記載されている。どのようなときに保護帽を着用しなければならないのか、また、適用除外されるのかということは9ページにまとめて記載した方が分かりやすいのではないか。

○事務局

どのような記載方法が良いか再検討する。

○高瀬委員

検討会では写真や図があって分かりやすかったが、報告書になると文章だけで分かりづらい。写真や図を入れてみてはどうか。

○事務局

検討会では大西（明）委員から提供された資料に写真や図があったが、この報告書では使用できないので外している。この提言の部分は当検討会とは別で行われた委員会での議論であるため、ここでは説明をせずに、このような提言が出ているとした方が良く考えたが、そのように整理して良いか？

○大西（明）委員

一番分かりやすい形でまとめていただければ良い。

○黒川座長代理

該当する資料は文章の最後に載せるということであったが、抜けている箇所がある。

○事務局

まだ精査しきれていない箇所があるので、今後行っていく。

○事務局

「資料6」に基づいて、検討会報告書(案)の「第4 陸運業における荷役作業の安全対策(提言)」のうち、「3 ロールボックスパレット取扱い作業における安全対策」について説明

○宿谷委員

荷を載せて500kgにもなるロールボックスパレットをフォークリフトで持ち上げて移動させることが日常的に行われている。フォークリフトの研修会でフォークリフトを使用してロールボックスパレットを持ち上げてはいけないと言われたが、実際はどうなんだ？という問い合わせを受けたことがある。(2)に実際の実態として書き加えるべきではないか。

(4)について、パレット協会の協力が不可欠とあるが、どういった協力が必要であるのかを言及していただいた方が会員等に依頼・説明を行いやすい。安全性を高める設計、使用に際する案内、教育など、日本パレット協会としても、前向きに協力したいと考えている。

○事務局

ロールボックスパレットをフォークリフトを使用して持ち上げる作業については、

滑ってしまうので危険である。企業によっては一切禁止としているところもあるが、一部、滑り止めを付けて行っているところもある。用途外使用ではないので、法律的な規制はないが、危険な作業である以上情報提供した方がよい。この作業を行う場合は、このようにした方がよいと書くか、このような作業はできるだけやめてくれと書いた方がよいか、大西（明）員の意見を伺いたい。

○大西（明）委員

荷物を持ち上げるだけではなく、旋回するという作業が伴うため、仮に動かないようにしていても、普通のパレットとは違って倒れやすい。本来はそういった使い方をすべきではないと個人的には考えるが、フォークリフトの製造メーカーに照会する方がよいかもしれない。

○高瀬委員

我々としても、フォークリフトを使ってロールボックスパレットを持ち上げて移動させている現状は承知している。用途外使用とも言い切れない部分がある一方で、やり方によっては滑ることがある。どうしてもこの作業方法が必要であるという場合は、ある一定の滑り止め、ストッパー等の留め具、装置、専用のアタッチメントを検討することが必要ではないかと考える。現在のところ、フォークリフト作業の安全を担保する観点から、この作業方法の議論はされていないというのが実態である。

○事務局

このような作業についての注意喚起を出しておくことは必要だと考える。報告書に記載しておき、厚労省が今後法制化、通達、ガイドライン等で示す際の資料として付けるかどうか今後相談させていただきたい。

○二村委員

(4)の⑥について、「所有者又は荷主に対して当該機材を使った荷役作業を拒むことができるよう配慮する」という記載があるが、運送業界から荷主に対し強くは出られないのが実態。書き方として、事業者が異常のある機材を発見した際には、所有者や荷主に対して報告をすることを義務化し、所有者又は荷主は、その報告を受けた際は直ちに交換する。ということがまず先にきて、その上で補修等の措置を講ずる、といった書きの方が現実的ではないか。「荷役作業を拒む」とまで細かく記載するのは他の文面と比べてもレベルが合わないように見える。それぞれの役割の義務というのを並べて記載した方が、より現実的で分かりやすいのではないかと考える。

○黒川座長代理

9ページでは「提言1」「提言2」とあるが、11ページの提言は「ア」「イ」となっているので表記を合わせ「提言1」「提言2」とした方がよい。また提言が1つしかない場合は、「提言1」とした方が明確になる。

○大西（明）委員

13ページ(4)②と⑤について、これらは陸運事業者がしなければならないのか？

仮に陸運事業者の人に、凹凸のある場所で使用しないということや、傾斜のある場所で使用しないでくださいとなると、それを陸運事業者から荷主へ報告する形になってしまうため書き方を考えた方が良い。陸運事業者はこれらの場所で作業を行わざるを得ないというのが実情であり、陸運事業者が荷主に対して報告し、改善してもらうことを報告してもらうというような書き方になるのかなと考えたがどうか？

○黒川座長代理

ロールボックスパレットの所有者が行うことなのか、使用者が行うことなのか、あるいは業務自体を指揮する者が行うべきなのか整理が必要である。

○事務局

陸運事業者が自ら所有している場合や、荷主が所有している場合もある。所有者がすべきことや使用中の注意点など書き分けた方が良いかもしれない。今後整理する。

○大西（明）委員

テールゲートリフターについての提言では、安全教育が義務化としている。しかし、ロールボックスパレットについての提言を見ると、複数の業種にまたがるため、安全教育の義務化が非常に難しいということであった。これは、当検討会では安全教育の義務化は見送ったと解釈してよいか。また、義務化するか義務化しないかの2択しかないのか。義務化されないとなると、今までこの検討会でロールボックスパレットについて議論し、詳細なデータ分析結果等についても報告書で示し、現場へ伝える手段ができたにも関わらず、事業者側は、義務化されないため関心がなく、全く教育を実施しないになりかねない。結局今までと状況は変わらず危険な作業が続いてしまう。教育の義務化が見送られるのであれば災害は減少しないと考える。

○陸災防横尾専務理事

今までの検討会の議論で、ロールボックスパレットは非常に危険な作業を伴うという認識は一致している。また、多くの業種で使用されているため、陸運業だけではなく他業種へも横展開させていくべきであるという意見が多数寄せられた。他の業種や業態においての実態は調べたことがないので分からないが、当検討会でのロールボックスパレット取扱いに対する基本的な方向は、特別教育等で義務化すべきであるとまとまっていたのではないかと考えている。その点において、この報告書では若干後ろ向きになったような感じがしており、ご意見をそのまま提言とした方が良いのではないかと考える。皆様からもその点について確認のご意見があれば、お伺いしたい。

○宿谷委員

今の意見に同感で、安全教育を前向きに進めていくという、この検討会の方向性を活かすべきであると考えている。

○事務局

「資料6」に基づいて、検討会報告書(案)の「第4 陸運業における荷役作業の安全



対策（提言）」のうち、「4 フォークリフト作業に関する安全対策」、「5 事業者・労働者の安全意識の高揚・支援等」「6 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割」について説明

○高瀬委員

14ページの表12について、フォークリフトの災害は、死傷災害で見ると墜落・転落は1割程度であるが、死亡災害になると約2倍となるので危険性が高いことが分かる。具体的な要因としては15ページに示している。

最新の技術の部分については、第3回の検討会で説明したとおり、新たにシートベルトの着用警告、インターロックを今後採用していくべきではないかと考えている。国際規格の状況を見て、1年先になるかもしれないが、このような規格ができれば。

15ページの提言について、提言の区分としては、15ページの末尾の2行ということか？16ページのなお書きの部分は、必ずしも提言ではないか？なお書き以下も提言の中に含まれるということであれば、構成として15ページの（3）提言は、その前の（1）（2）を踏まえて記載されているため、15ページのア・イについても14ページから15ページの災害分析を踏まえての中身にした方が良いのではないかと。一方で、ウの部分は必ずしも（1）と（2）を踏まえた形となっていないので、記載の整理が必要である。また、（2）の最新の安全技術の対応については、なお書き以下で記載するのであれば現状触れられていないので、記載を検討した方が良い。

○事務局

シートベルトの設置義務や用途外使用禁止について、当協会の本音としては強い思いはある。しかし、これらについて議論がされていなかったことがあり、いきなり提言とするのは乱暴であるとする。今回これらを情報共有させていただき今後整理していければと考える。また、安全技術についても、具体的に産業車両協会が動いているので、支援したいという記載をしたかったが、当協会が指示をする立場ではないので、ここでは議論の余地があるという考えである。ア・イとウは種類が違う話で、実際の安全衛生の対応については、次に掲げる意見を参考のうえ、対策の樹立を図って欲しいということが筋ではないかと考えている。

○高瀬委員

15ページのウの部分について、運転業務従事者能力向上教育の部分でいうと、無資格者による運転の事故が多いと伺っているので、そういった実態があるという部分について、お伝えさせていただきたい。

○事務局

少なくとも災害の原因については、それらに触れることは必要であろうと考える。

○黒川座長代理

ウについては、提言の前に関連する情報があった方が良い。

○大西（政）委員

17ページ6の(1)について、荷役ガイドラインが徹底されていない現状を記載し、「周知が大事だ」としているが、具体的にどうやって周知すればいいのかということまで踏み込む必要がある。

今までの検討会で、安全性、生産性、効率化を考えるとときに、荷主の関与が重要であることは何度も申し上げている。特に着荷主側の関与は外せない。そういった各委員からの意見を踏まえて、陸災防から厚労省に強く意見を申し上げていただくことが必要だと考える。

#### ○宿谷委員

17ページ6番の(1)について、「荷役関連災害の約7割が荷主等庭先で発生している」と記載がある。これは、6ページ表9に詳細な数字が出ているが、7割の中でも41.4%は荷卸し先で発生しており、積み込み先よりも約9ポイント多く発生している。今までの議論でもあったように、特に荷卸し先での問題が多いため、そのこともここにプラスして記載した方が良いのではないかと考える。

荷役ガイドラインの周知状況については、周知状況の前に現状の実態を記載すべきではないか。荷役関連災害が多いのは、日本独特の商慣習に起因していると考えており、庭先での混合作業、所属の違う作業教育のレベルの違う者が、共同作業をしている場合が多く、車上渡しが一般的な欧米では考えられない混合作業の実態がある。これは、手作業での運搬等を、運んできた運転手の付帯サービス作業として契約書に明記していないで行っている例が多々あり、それが荷主企業での当事者意識を減退させ、事前の教育や事故防止策を積極的に行うことを阻んでいるとも言える。まずは安全の確保が大事であって、教育や周知を優先することは理解するが、一方で貨物引き渡し以降の作業責任や安全確保責任の明確化を並行して行わないと、本格的な解決にはならない。何らかの形で表していくことが有効ではないかと考える。

#### ○事務局

荷主対策の重要性について認識いただき、ご意見をいただくことは有難いことである。今の意見は前々から解決しない問題であり、着荷主での災害が多いのは、着荷主側のレベルが低い部分が多いと考えている。現在、厚労省で労働安全衛生法上の事業主責任の見直しの検討会が始まっている。その検討会へ、この検討会の意見を是非、集約して出して欲しいと考えている。いずれにしても、具体的に取れる対策部分と、将来に向かった意見を明確にして書きたいと考えているので、厚労省と整理をしていきたい。

#### ○大西（政）委員

着荷主の壁は非常に厚い。例えば省エネ法の世界でも、着荷主の関与がないと省エネは進まないということで3年ほど前に着荷主を準荷主という位置づけにし、準荷主が取るべきガイドラインを作成したが十分な効果が得られなかった。法的な拘束力を着荷主側に持たせるような仕組みを作れないと、動いてくれないと考えている。

○高瀬委員

物流事業者向けの専門誌によると、国交省でトラック事業者から法令違反等の情報収集する目安箱を設置しているとあった。厚労省でも目安箱を設けるという記事があり、ここでは長時間待機の抑制に繋げていきたいということで、寄せられた情報を労働基準局から荷主へ改善要請を行うことに活用すると書かれていた。専門誌の情報なので、厚労省の意見がそのまま反映されているかは分からないが、このような検討がされているのかという確認と、もし具体的に検討されているのであれば、この検討会での意見も情報収集の一つとして繋げることはできないか？

○佐藤主任中央産業安全専門官

目安箱は、労働時間等の問題を担当しているセクションがあって、おそらくそちらの方で検討しているのではないかと考える。安全衛生の観点では目安箱のような検討はしていない。

○世永委員

トラックドライバーの労働時間については、現在改善基準告示の見直しをしていて、厚労省と検討している。

荷主先の問題で、契約にないにも関わらずフォークリフト作業を荷主先で行わされているということが、労働組合に意見が出ているところなので、是非ともこの点の対応も今後お願いしたい。

○事務局

陸運事業場の問題として長時間労働による過労死が他の業種より圧倒しているということがある。そのため労働時間については行政的な注目が集まっているが、安全衛生に関する取組については、荷主事業場が絡んでくるため難しい。トラック事業者に言っても、現場は荷主庭先であるため、災害防止対策をトラック事業者側が現場確認することはできない。このような現状であるため、今後安全衛生に対して行政の関与を深めていただきたいと期待した書きぶりを今回の各委員からのご意見も踏まえ厚労省と整理していきたい。

○黒川座長代理

報告書について、その他意見がある場合は別途事務局へ方に連絡すること。

○事務局

今回は最終回であり、それまでに修正した報告書を各委員へ確認いただくよう進めていく。次回の日時は以下のとおり行う。

第10回（最終回）： 8月26日（金）9：30～12：00。