

労働安全衛生規則の一部を改正する省令案等の概要 (陸上貨物運送事業関係)

第152回安全衛生分科会資料

厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課

労働安全衛生規則改正案について（諮問事項）

1 昇降設備の設置及び保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲を拡大

現行、最大積載量5トン以上の貨物自動車について、昇降設備の設置義務及び荷役作業を行う労働者に保護帽を着用させる義務が規定されているところ、それらの義務の対象となる貨物自動車を、最大積載量5トン以上の貨物自動車から、2トン以上のものに拡大するもの。

なお、保護帽を着用させる義務の拡大については、上記のうち、荷台の側面が構造上開閉できるもの等、昇降設備が備えられている箇所以外の箇所で荷役作業が行われるおそれがあるものや、テールゲートリフターが設置されているもの（テールゲートリフターを使用するときに限る。）とするもの。



昇降設備の例

2 テールゲートリフターによる荷役作業についての特別教育を義務化

荷役作業に使用されるテールゲートリフターは、その構造及び特性に起因する労働災害のリスクが存在するため、その機能や危険性を意識し、安全な作業方法を身に付けた上で作業を行う必要があることから、労働安全衛生法第59条第3項の安全又は衛生のための特別の教育が必要な業務として、テールゲートリフターの操作の業務（荷役作業を伴うものに限る。）を規定するもの。

※ 併せて、安全衛生特別教育規程（昭和47年労働省告示第92号）について、テールゲートリフターの操作の業務に係る特別教育（テールゲートリフターに関する知識、テールゲートリフターによる作業に関する知識及び関係法令の科目に係る学科教育（計4時間））及びテールゲートリフターの操作の科目に係る実技教育（2時間））を新たに規定するもの。

3 運転者が運転位置から離れるときの措置の適用除外

テールゲートリフターの操作においては、原動機を動かさなければテールゲートリフターが動かない構造のものも存在することから、運転席とテールゲートリフターの操作位置が異なる場合においては、逸走防止措置を引き続き義務付けるが、原動機の停止義務については適用除外とすること等とするもの。

4 施行日等

公布日：令和5年3月（予定）

施行/適用期日：令和5年10月1日（2の特別教育の義務化については令和6年2月1日）

「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」

報告書の概要



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

1 趣旨・目的

陸上貨物運送事業における労働災害が増加傾向にある中であって、労働災害の7割を占め、その多くが荷主、配送先等で発生している荷役作業時の労働災害を防止するため、学識経験者、労使代表者等による検討会を設置し、陸運事業者及び荷主、配送先等の事業者等に対する荷役災害防止に関する今後の安全対策のあり方について検討する。

2 検討事項

- (1) 荷役作業における安全対策のあり方に関すること
- (2) 荷役作業に従事する者や安全管理を担当する者等の人材育成に関すること
- (3) 荷役作業における安全意識の高揚のための支援に関すること
- (4) その他荷役作業における安全対策に関すること

3 委員名簿

	安部 慎二	一般社団法人日本自動車車体工業会 TGL技術分科会委員
	大西 明宏	独立行政法人労働者健康安全機構労働安全衛生総合研究所 上席研究員
	大西 政弘	公益社団法人全日本トラック協会 交通・環境部長
(座長)	苦瀬 博仁	東京海洋大学 名誉教授
	黒川 久幸	東京海洋大学学術研究員 流通情報工学部門教授
	宿谷 肇	一般社団法人日本パレット協会 専務理事 (第8回～第10回)
	高瀬 健一郎	一般社団法人日本産業車両協会 専務理事
	福本 博二	一般社団法人日本パレット協会 専務理事 (第1回～第7回)
	二村 浩之	NIPPON EXPRESSホールディングス株式会社 コンプライアンス・リスク統括部 安全品質推進部長
	森山 みずほ	ウーマンカーライフ研究家/モータージャーナリスト
	世永 正伸	全日本運輸産業労働組合連合会 中央副執行委員長

5 開催状況

第1回	令和3年12月24日
第2回	令和4年1月24日
第3回	令和4年2月24日
第4回	令和4年3月7日
第5回	令和4年3月30日
第6回	令和4年4月28日
第7回	令和4年5月30日
第8回	令和4年6月28日
第9回	令和4年7月25日
第10回	令和4年8月26日 (報告書とりまとめ)

(五十音順)

4 事務局

陸上貨物運送事業労働災害防止協会

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報告書概要 (赤字は安衛則改正案関係部分)

①トラックの荷台からの墜落・転落による危険防止対策

【現状と課題】

- **労働安全衛生規則**
最大積載量 5 トン以上の貨物自動車には昇降設備の設置（第151条の67）や保護帽の着用（第151条の74）が義務づけられている。
- **陸運業におけるトラックからの墜落・転落災害の現状**
 - ・ 陸運業の死傷災害のうち最も多いのは墜落転落災害。陸運業の墜落・転落による死亡災害の分析の結果、最大積載量 5 t以上のトラックからの災害が約 5 割、最大積載量 2 t以上 5 t未満のトラックからの災害が約 4 割。最大積載量 2 t未満のトラックに起因する災害件数は少ない。
 - ・ 墜落・転落災害を車両の種類別に見ると、平ボディ、ウイング車で約 5 割を占め、側面が開放できる構造のもので多く発生している。
 - ・ 被災者のうち休業 6 月以上と重篤な者の 7 割は保護帽未着用。
- **保護帽の着用状況**
 - ・ 令和 3 年に荷役作業中に発生したトラックからの墜落・転落による死亡災害 10 件のうち、最大積載量 5 t未満トラックに起因する 4 件すべてにおいて、保護帽が適切に着用されていたれば死亡に至らなかったと考えられる。
 - ・ アンケートの結果、最大積載量 2 トンから 4.5 トン未満のトラック所有事業者のうち、労働者に保護帽を着用させていると回答したものが 80%。着用させていない事業者の 5 割が「法令の義務がないため」と回答。

【提言】

昇降設備の設置や保護帽の着用義務の範囲を 2 t 以上の貨物自動車に拡大

- ① **昇降設備設置の拡充**
最大積載量 **2 トン以上の貨物自動車を昇降設備の設置義務対象とし**、その使用を徹底させる必要がある。
- ② **保護帽着用の対象拡充**
最大積載量が **2 トン以上の貨物自動車の荷役作業に従事する労働者に保護帽の着用を義務付ける**ことが有効である。なお、最大積載量 2 トン以上 5 トン未満の貨物自動車で、次のいずれかに該当する場合は、保護具着用義務の対象外とすることが望ましい。
 - ・ 荷の積卸し場所に専用の作業台・プラットフォーム等が設置され、荷台に昇降する必要がない
 - ・ 墜落・転落災害を防止する対策として、貨物自動車に適切な昇降設備が備えられ、かつ、昇降設備が備えられている箇所以外の箇所で荷役作業が行われない荷台の構造である

②テールゲートリフター作業における安全対策

【現状と課題】

- **テールゲートリフター（TGL）の災害**
 - ・ TGLの関連する死傷災害は令和 2 年は 330 件発生。このうち 4 割以上が休業見込日数 60 日以上となっており、フォークリフトに起因する災害の休業日数割合 4 割弱を上回っている。また、死亡災害も毎年複数件発生。
 - ・ TGLに起因する災害の 6 割が不適切な取り扱いによるもの。その多くは、TGLに荷と作業員が一緒に乗って昇降している際に、荷の移動や転倒に伴い発生。
 - ・ TGLの構造や特性に起因するリスクに係る知識が不十分。

【提言】

- ① **安全衛生教育の義務化**
テールゲートリフター作業に起因する災害の防止には、TGLの機能や危険性を正しく認識した上で、安全な作業方法等を身につけることが有効であり、事業者に対し、TGLを使用する者に対する教育を**法令上義務付けることが必要**。
- ② **荷台の高さにある昇降板上での作業における保護帽の着用**
TGLはトラック荷台から昇降板への荷の移動および昇降板からトラック荷台への荷の移動作業時には、昇降板の端からの墜落・転落のおそれがあるため、**TGLを用いた作業時に保護帽の着用を義務付ける**ことが必要
- ③ **TGL昇降板への人の搭乗の構造要件についての継続検討**
「テールゲートリフター構造要件の策定に関する委員会」（労働安全衛生総合研究所）において、本提言についても併せて検討いただきたい。

- 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
- ④ フォークリフト作業における安全対策
- ⑤ 荷主等庭先での荷役作業についての荷主等の役割



テールゲートリフターの例