

2024.02.01

労災リスク・インフォメーション <No. 34>

貨物自動車（トラック）の荷役作業における労働災害防止措置の強化について

【要旨】

- 荷役作業時における労働災害では、トラックからの墜落・転落が7割を占めており、墜落・転落災害防止の対策の強化のため、2023年3月に労働安全衛生規則（以下、安衛則）が改正された。
- 上記の主な内容は、「昇降設備の設置と保護帽の着用義務の範囲拡大」と「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義務化」である。
- この記事では改正の内容や運送事業者として対応すべきポイントを解説する。

1. 労働安全衛生規則等改正の背景

令和4年（2023年）の陸上貨物運送業における死傷者数は16,580名であり、うち死亡者数が90名であった。労働災害の事故の型で見ると、死傷災害のうち最も多いのが墜落・転落災害であり、特に荷役作業時における労働災害では、約7割が貨物自動車（トラック）からの墜落・転落災害であった。こうした墜落・転落災害を防止するため、安衛則では最大積載量5トン以上の貨物自動車（トラック）を対象に、昇降設備の設置（安衛則第151条の67）や保護帽の着用（安衛則第151条の74）が義務付けられていた。

しかし、トラックから墜落・転落災害の現状およびテールゲートリフターの労働災害の現状を踏まえ（表1）、さらなる荷役作業時の墜落・転落防止対策を図ることを目的として、安衛則の一部が改正され、貨物自動車（トラック）の荷役作業における労働災害防止措置の強化については、2023年10月1日（テールゲートリフターによる荷役作業の特別教育義務化は2024年2月1日）に施行された。

トラックからの墜落・転落災害の現状
<ul style="list-style-type: none">● 最大積載量5トン以上のトラックからの災害が約5割、最大積載量2トン以上5トン未満のトラックからの災害が約4割を占める。また、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。● 被災者のうち休業6カ月以上と重篤な者の7割は保護帽未着用。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のうち、最大積載量5トン未満トラックに起因するすべてにおいて、保護帽が適切に着用されてい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、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。
テールゲートリフターに関連する労働災害の現状
<ul style="list-style-type: none">● テールゲートリフターに関連する死傷災害は令和2年に330件発生している。● このうち4割以上が休業見込日数60日以上であり、死亡災害も毎年複数件発生している。● テールゲートリフターに起因する災害の6割が不適切な取り扱いによるもの。テールゲートリフターの構造や特性に起因するリスクに係る知識が不十分。

表1：荷役作業時における墜落・転落災害の現状

（厚生労働省：「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」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

2. 昇降設備の設置が義務付けられる貨物自動車の範囲の拡大（2023年10月1日施行）

上記安衛則の改正に伴う昇降設備の設置については以下の通りである。

(1) 義務付けられる貨物自動車（トラック）の範囲

前述の取り、これまでは最大積載量が「5トン以上」の貨物自動車（トラック）が昇降設備の設置義務の対象であったが、本改正により最大積載量が「2トン以上」の貨物自動車でも荷を積み卸す作業を行うときにおいても昇降設備を設置することが義務化されることになった。なお、昇降設備の設置場所として、「床面と荷台との間の昇降」だけでなく、「床面と荷の上との間の昇降」にも必要となっている。

(2) 昇降設備とその要件について

昇降設備は、貨物自動車（トラック）に取り付けられた昇降ステップだけでなく、荷役作業場所に備え付けられ、作業の際に持ち運んで使えるものも含むとされている。なお、テールゲートリフターを中間位置で停止させてステップとして使用する場合は、そのテールゲートリフターが「昇降設備」となる。

貨物自動車に設置されている昇降用ステップを使用する場合は、安全に昇降するため、三点支持（両手、両足の四点のうち三点で身体を支えること）ができるよう、昇降グリップをつけていることが望ましいとされている。また、昇降設備の構造は、手すりのあるものや、踏板に一定の奥行きがあるものが望まれる。厚生労働省の資料によると、安全な昇降設備として、以下のポイントが示されている（表2）。


昇降設備例	安全上のポイント
 <p>手すり付き昇降設備（左）と昇降用ステップ（右）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 地面から踏面（2段以上の場合は段差ごと）の段差が50cm以内であること ● 両足を置くことができる踏面幅であること ● 踏面表面上に滑り止め加工がされていること ● 踏面は板状またはスリット状であること（角柱状や棒状の場合は、三点支持による昇降ができる昇降グリップが必要） ● 車両取付型の場合は、リア、サイド、あおりなど車体側面から突出して1か所以上設置されていること ● 地面から荷台までの間に、荷台から見て足裏の半分以上の長さが視認できる踏面が1段以上設置されていること

表2：安全な昇降設備

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

3. 保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲の拡大（2023年10月1日施行）

上記安衛則の改正に伴う保護帽の着用義務については以下の通りである。

(1) 義務付けられる保護帽の着用の範囲

次のいずれかに該当する貨物自動車（トラック）で荷を積み卸す作業を行うときは、保護帽の着用が義務となる。また、保護帽は、型式検定（国家検定）に合格した「墜落時保護用」の製品を使用しなければならない。

- ・ 最大積載量5トン以上
- ・ 最大積載量2トン以上5トン未満で、荷台の側面が開放できるもの（あおりのない荷台のあるもの、平ボディ車、ウイング車など）
- ・ 最大積載量2トン以上5トン未満で、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で荷の積卸しを行うときに限る。）

ただし、テールゲートリフターが設置されている貨物自動車で荷役作業を行う場合で、以下の場合は保護帽の着用義務は適用されない。

- ・ テールゲートリフターを使わずに荷を積み卸す作業を行う場合
- ・ テールゲートリフターを中間位置で停止させ、労働者が単にステップとして使用する場合で、荷を積み卸す作業を行わないとき

上記を整理すると、以下の通りとなる（表3）。

最大積載量		荷台の側面が開放できるもの (平ボディ車、ウイング車など)	その他
5トン未満		必要	不要
2トン以上	テールゲートリフター 設置あり	必要	必要（ただし、テールゲート リフター使用時のみ）
5トン未満	テールゲートリフター なし	必要	不要

表3：保護帽の着用が必要な貨物自動車の範囲

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

(3) 保護帽とその要件について

荷役作業では、型式検定（国家検定）に合格した、帽体内部に衝撃吸収ライナーと呼ばれる衝撃吸収材を備えた、「墜落時保護用」の製品を使用することが必要である。検定合格品には、検定合格標章が貼り付けられており、「墜落時保護用」の記載があることを確認し、適切な製品を選択しなければならない（図1）。

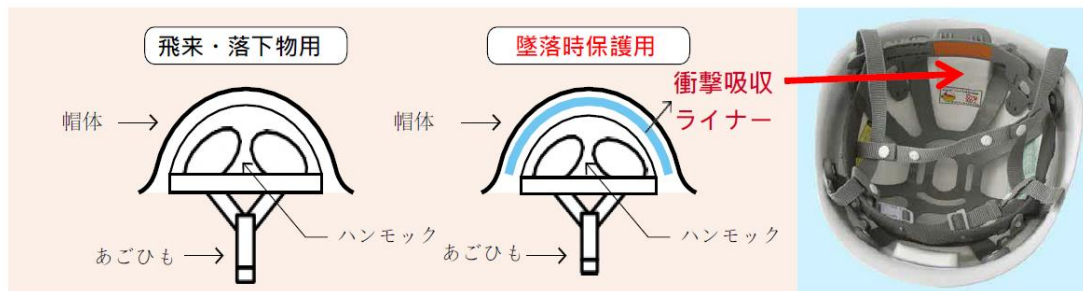


図1：飛来・落下物用と墜落時保護用の保護帽の比較

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

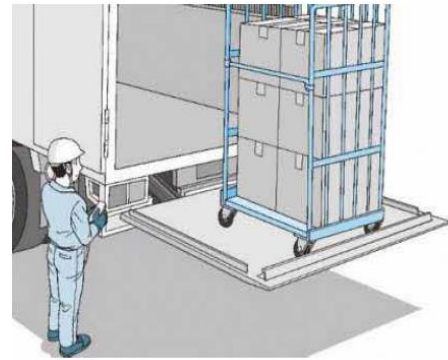
また、保護帽の着用時には、以下のポイントが重要である。作業者が適切に保護帽を着用しているかを正しく指導することが重要である。

保護帽の着用時のポイント	
① (上記の通り) 「墜落時保護用」を使用しているか	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <p>検定取得(更新)年月⇒</p> <p>検定番号⇒</p> <p>製造業者名⇒</p> <p>製造年月⇒</p> <p>区分等⇒</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>労(平20.4) 検</p> <p>(1) XX0011 (2) XX0012 (3) XX0013</p> <p>安全製造(株)</p> <p>令和3年4月製造</p> <p>(1) 飛来・落下物用 (2) 墜落時保護用 (3) 電圧用, 100V以下</p> </div> <div style="margin-left: 20px;"> </div> </div>
② 保護帽を傾けずに着用しているか	
③ あご紐をしっかりと確実に締めているか	
④ 破損したものは使用していないか	
⑤ 耐用年数を守っているか	

イラストの出典：長野労働局 松本労働基準監督署

4. 運転位置から離れる場合の措置(2023年10月1日施行)

安衛則第151条の11で規定されている「運転位置から離れる場合の措置」については、実態に合わせて、一部規程の内容が緩和された。具体的には、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、運転者が運転位置を離れる場合に義務付けられている①原動機（エンジン）の停止と、②荷役装置を最低降下位置に置くことが適用除外となった。ただし、③ブレーキを確実にかけるなどの逸走防止措置を講ずることはこれまで通り必要となっている。なお、貨物自動車の逸走防止措置としては、ブレーキを確実にかけることのほか、輪止めなどの方法がある。



イラストの出典：厚生労働省

つまり、エンジンがかかった状態でテールゲートリフターを使用して荷役作業を行う場合は、ブレーキを確実にかける等の逸走防止措置を確実に講じる必要がある（表4）。

2023年9月末以前

- ・運転者が運転位置から離れる場合には、貨物自動車の逸走を防ぐため、以下が義務付け。
 - ① 荷役装置を最低降下位置に置くこと
 - ② 原動機（エンジン）を止めること
 - ③ ブレーキを確実にかけるなどの逸走防止措置を講ずること

実態

- ・エンジンを止めると荷役装置が動かせない荷役運搬車両（貨物自動車）では、運転者一人だけで荷役作業を行うことはできない
- ・荷役装置の一種であるテールゲートリフターは、収納位置が必ずしも最低降下位置ではない。

2023年10月1日以降

- ・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は、①と②の義務は適用除外
 - ① 荷役装置（テールゲートリフター）を最低降下位置に置かなくてもよい
 - ② エンジンを停止しなくてもよい
- ・ただし、③は適用除外にはならず、引き続き逸走防止措置を講じることは必要

表4：運転位置から離れる場合の措置の概要

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

5. テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育の義務化(2024年2月1日施行)

荷を積み卸す作業における「テールゲートリフターの操作」の業務を行う労働者に対し、特別教育の受講が義務付けられた。特別教育とは、労働安全衛生法第59条第3項に基づき、「厚生労働省令で定める危険又は有害な業務」に労働者をつかせるときに行わなければならない教育である。よって、2024年2月1日以降は、特別教育を受けた者でなければテールゲートリフターによる荷役作業を行えなくなるため、現在テールゲートリフターによる作業を行っている人も含め、必ず法令のカリキュラムに沿った特別教育を受講しなければならない（表5）。

なお、特別教育の受講対象者となる業務は、「テールゲートリフターの稼働スイッチの操作」「テールゲートリフターに備え付けられた荷のキャストストップ等々の操作、昇降板の展開や格納の操作など、テールゲートリフターを使用する業務」も含まれる。また、テールゲートリフターによる荷役作業を安全に行うため、荷を積み込んだロールボックスパレット等をテールゲートリフターの昇降

板に乗せ、または卸す作業を行う人も、できるだけ特別教育を受講するのが望ましいとされている。また、特別教育の科目の全部または一部について十分な知識と技能を有していると認められる労働者（①荷役ガイドラインに基づく荷役作業従事者教育受講者（教育内容にテールゲートリフターを含むもの）、②陸災防が令和4年度に実施した「ロールボックスパレット及びテールゲートリフター等による荷役作業安全講習会」受講者、③令和6年2月1日時点において荷を積み卸す作業を伴うテールゲートリフターの操作の業務に、6カ月以上従事した経験を有する者）は、当該科目の特別教育の一部を省略することができるとされている。

科目	範囲	時間
テールゲートリフターに関する知識	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの種類、構造及び取扱い方法 テールゲートリフターの点検及び整備の方法 	1.5時間以上
テールゲートリフターによる作業に関する知識	<ul style="list-style-type: none"> 荷の種類及び取扱い方法、台車の種類、構造及び取扱い方法保護具の着用災害防止 	2時間以上
関係法令	<ul style="list-style-type: none"> 法、令及び安衛則中の関係条項 	0.5時間以上
実技教育	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターの操作の方法 	2時間以上

表5：特別教育カリキュラム

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

6. 罰則等

労働安全衛生法では、事業者等による実施義務等を確実に履行させるために多くの条文に罰則がついている。この度の安衛則改正部分に適用される罰則の条文として、安衛法第119条、120条が該当し、事業者だけでなく労働者にも適用されるため注意が必要である（表6）。

条文	処分内容（例）	罰則
安衛法第119条	<ul style="list-style-type: none"> テールゲートリフターを使用して荷を積み卸す作業への特別教育を行わなかった事業者 昇降設備を設置しなかった事業者 保護帽の着用をさせなかった事業者 運転位置から離れる場合の措置を講じなかった事業者 	6カ月以下の懲役または50万円以下の罰金
安衛法第120条	<ul style="list-style-type: none"> 昇降設備の設置が義務付けられている貨物自動車で昇降設備を使用しなかった労働者 保護帽の着用が必要な貨物自動車で、保護帽を使用しなかった労働者 運転位置から離れる場合の措置を講じなかった労働者 特別教育の記録を保存していなかった事業者 	50万円以下の罰金

表6：安衛則改正部分に適用される罰則例

（厚生労働省「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」を基に、MS&AD インターリスク総研にて作成）

7. 企業現場への影響

最後に、本安衛則改正による企業現場への影響について述べたい。

労働基準監督署にヒアリングしたところによると、以下のとおりであった。あくまで一般論であるが、Q&A形式でまとめているので参考いただきたい（表7）。

質問	回答
2 トントラックとなるとかなり多くの業種が該当するが、コンビニ店舗配送・宅配業・引越越し業等も該当するという認識で問題ないか。	2 トン以上であれば車種関わらず適用される。したがって、左記の業種のドライバーは着用義務がある可能性が高い。
配送先において、運送会社のドライバーが保護帽未着用の状態で労災が発生した場合、安全衛生法上の責任が追及されるのは運送業者か、配送先か、荷主か。	労働安全衛生法上の責任、つまりドライバーへの安全配慮義務があるのは運送会社の事業者（=雇用主）の為、運送会社のみとなる。配送先や荷主まで責任が追及された事例はまれである。
建設業の工事現場にて材料搬入時、荷卸し作業中の運送会社のドライバーが怪我をした場合、工事現場の労災になるか。	ケースにも寄る（工事現場に事故原因にある場合など）が基本的には工事現場の労災にはならない。具体例として生コン車ドライバーが梯子から転落する事例が多いが工事現場ではなく、運送会社の労災となる。

表 7： 法改正による Q&A

(MS&AD インターリスク総研にて作成)

また、2024 年 1 月中旬に配送先（倉庫業）の担当者にヒアリングとしたところ、以下のような回答を頂いた。積み荷の荷台スペースが限られるため、踏み台を持参し忘れるドライバーは多いのが実態であり、配送先（倉庫業側）に労働安全衛生法上の責任はなくても、実務上、対応しているとのことであった。

倉庫業担当者によるご意見

『今回の安衛則改正の対象は、「運送業者」であるものの、「倉庫側」の立場としては昇降設備を忘れた運送業者のドライバーが倉庫の敷地構内で労災事故を発生させた場合、当局（警察、消防や労働基準監督署等）が敷地内に立ち入るため、業務が止まってしまう可能性がある。そのため、昇降設備を持ってこなかったドライバー等に対して、昇降台・設備などを準備している』

これまで記述してきた通り、本安衛則改正による貨物自動車（トラック）の荷役作業における労働災害防止措置の強化については、2023 年 10 月 1 日（テールゲートリフターによる荷役作業の特別教育義務化は 2024 年 2 月 1 日）に施行されているが、改正内容が運送業者に完全には周知徹底されていないのが現状である。

陸上貨物運送事業における死傷災害の約 7 割が荷役作業時に発生しており、荷役作業時におけるトラックからの墜落転落が多数発生していることから、改めて本改正の背景とその目的、改正内容を確認し、事業者には安全対策の充実強化に臨んでいただきたい。

以上

MS&AD インターリスク総研(株) リスクマネジメント第一部
リスクエンジニアリング第 1 グループ 上席コンサルタント
水上 敬太

参考

- (1) 陸上貨物運送事業労働災害防止協会：「令和4年における労働災害発生状況（確定）」
<http://rikusai.or.jp/wp-content/uploads/2022/06/kakutei2022.pdf>
- (2) 陸上貨物運送事業労働災害防止協会：「荷役作業安全ガイドラインのあらまし [令和5年3月改訂版]」
<http://rikusai.or.jp/wp-content/uploads/2023/04/niyakusagyou-anzentaishaku-guideline.pdf>
- (3) 厚生労働省：「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」
<https://www.mhlw.go.jp/content/11201250/001057133.pdf>
- (4) 厚生労働省：「貨物自動車における荷役作業時の墜落・転落防止対策の充実に係る労働安全衛生規則等の一部改正のポイント」
<https://jsite.mhlw.go.jp/okayama-roudoukyoku/content/contents/001514113.pdf>
- (5) 厚生労働省長野労働局松本労働基準監督署：「その保護帽（産業用ヘルメット）正しく使用していますか？」
<https://jsite.mhlw.go.jp/nagano-roudoukyoku/content/contents/hogobou20210930-matsumoto.pdf>

MS&ADインターリスク総研株式会社は、MS&ADインシュアランスグループに属する、リスクマネジメント専門のコンサルティング会社です。災害や事故の防止を目的にしたサーベイや各種コンサルティングを実施しております。弊社コンサルティングに関するお問合せは下記の弊社連絡先、または、あいおいニッセイ同和損保、三井住友海上の各社営業担当までお気軽にお寄せ下さい。

お問い合わせ先

MS&ADインターリスク総研株式会社 リスクマネジメント第一部
千代田区神田淡路町2-105 TEL:03-5296-8944/FAX:03-5296-8942
<https://www.irric.co.jp/>

<労働安全衛生分野>

- ①労働災害に関するリスクを網羅的に把握し、対策を講じたい ⇒現場調査
貴社の事業所にお伺いし、労働安全衛生に関する活動状況や、労働災害の発生状況を確認したうえで、貴社の労働安全衛生に必要な対策を診断書として提供します。
- ②組織の安全意識・行動を把握し、安全文化の状態を診断したい⇒安全文化診断
従業員の皆さまにWEBを通じたアンケートにご回答いただくことで、貴社従業員の安全文化に関する状況を把握できます。
- ③社内での事故を減らしたい⇒ヒューマンファクターサーベイ
職場での事故発生の原因を「従業員の注意不足」で済ませていませんか？従業員の注意不足が生じる根本要因を把握し、必要な対策を診断書として提供します。

本誌は、マスコミ報道など公開されている情報に基づいて作成しております。

また、本誌は、読者の方々に対して企業のRM活動等に役立てていただくことを目的としたものであり、事案そのものに対する批評その他を意図しているものではありません。

不許複製/Copyright MS&AD インターリスク総研株式会社 2024