

## 荷役作業時の災害事例、分析と対策

荷役作業時の死亡災害を災害発生パターン別に見ると、**墜落・転落、荷崩れ、フォークリフト関連災害、無人暴走、トラック後退時の災害**が多数を占めています。これらの災害を防止するには、**運送事業者と荷主事業者が相互協力した労働災害防止対策に取り組むことが求められています。**

### ◆ トラック・荷台等からの墜落・転落による死亡災害

陸上貨物運送業における労働災害の中で最も多かったのが「**トラック・荷台等からの墜落・転落**」です。この災害では 67%が「**保護帽未着用**」でした。そのうちの多くが「**高さ2m未満**」の地点からの転落でした。

災害事例は、荷台からトラックのリアバンパーに足をかけ、後ろ向きで降りようとしたところ約 52 cmの高さから転落し、頭部を強打したものです。

作業高さによらず必ず保護帽を着用して荷役作業を行いましょう。



### ◆ トラック・荷台等での荷崩れによる死亡事故

災害の半数以上が「**積みおろし時における被災**」です。荷物の固定・固縛が不適切な例が多く見られました。

災害事例は角材 180 本の積付け状況を点検する際に、ラッシングベルトを緩めたところ角材の束が崩壊し、下敷きになりました。保護帽の着用はありませんでした。

荷崩れを防ぐため、適切な固定・固縛を行うなど、適正な方法で荷を固定させることが非常に重要です。



### ◆ フォークリフト使用時における死亡事故

フォークリフトのオペレーター（運転手）による不適切な運転操作や、フォークリフトで持ち上げていた荷物の荷崩れ、またフォークリフトと別の作業者の接触など、オペレーターならびに周辺にいた他の作業者が本来禁止されている行動を取ったことによる災害が多く見られました。

災害事例はフォークリフト走行エリアに被災者が立ち入ったことで後退してきたフォークリフトと接触して発生しました。

フォークリフトのオペレーターやその周囲の作業者は定められたルールを守り、適切な行動を徹底しましょう。



### ◆ トラックの無人暴走による死亡事故

トラックが動き出す可能性がある状態（パーキングブレーキを使用しなかった、緩かったなど）で運転手が降車したことが原因の大半でした。

災害事例は坂道に駐車したトラックが後進したため止めようと運転席に乗り込もうとした運転手が、振り落とされトラックと石垣の間に挟まれ発生しました。なお、トラックのエンジンは停止されていましたが、パーキングブレーキが緩く、ギアロックがされていませんでした。

運転手はパーキングブレーキを確実にかけ、エンジンを停止し、ギアロック、輪止めの 4 点セットを確実に行ってから車を離れるようにしましょう。もしもトラックが動き出した場合には車に近づくことは厳禁とし、周囲への警告を発しましょう。



### ◆ トラック後退時における死亡事故

トラック後退時での労働災害の多くが、トラックの後方にいた被災者がトラックの後退に気がつかなかったために発生していました。バックモニターを使用していなかった例等が挙げられます。

被災者は運転手助手で、路地で引越しトラックの後退誘導を行っていたところ、トラックと電柱の間に挟まれました。当該トラックにはバックモニターが装備されていましたが、事故発生当時、バックモニターを使用しておらず、被災者を目視できていませんでした。

