

巻頭企画

人材不足が労災の一因!? 万全な安全対策で 荷役5大災害を防止

増加傾向にある労働災害。昨年は死亡災害・死傷災害とも前年を上回り、憂慮すべき状況になっています。増加のひとつの要因として、人材不足による労働者への負担増や安全衛生管理体制がおろそかになっていることが指摘されています。

そこで今回は、労働災害の現状をみていくとともに、運送事業における死亡災害の約8割を占める荷役5大災害の概要と対策について紹介します。

人材不足を一因に労働災害が急増

厚生労働省の「労働災害発生状況(2017年1月～12月の速報値)」によると、陸上貨物運送事業の「死亡災害」は前年同期比+36人(+39.1%)と急増。また「休業4日以上の死傷災害」は、前年同期比+747人(+5.4%)とこちらも増加傾向にあります。このような状況を受け、昨年9月には同省から「職場における死亡災害撲滅に向けた緊急要請」が出され、労働災害防止対策への取り組みが呼びかけられています。

「死亡災害」に至った原因をみると、その背景には企業の景況感が改善するなか、人材不足が顕在化し、安全衛生管理体制がおろそかになっている状況が

あげられています。また人材不足は、ドライバーの労働時間にもしわ寄せがきます。運送事業に従事する大型ドライバーで2,604時間、中小型ドライバーで2,408時間となっており、全産業平均2,124時間より約2割も長い労働時間になっているのが現状。長時間労働は、睡眠時間や休養時間の不足に直結し、健康に悪影響をおよぼすとともに、集中力低下によって事故を誘発する恐れも十分考えられます。

では次に、同省から出された緊急要請にある「荷役5大災害防止に向けた取り組み」についてみていきましょう。

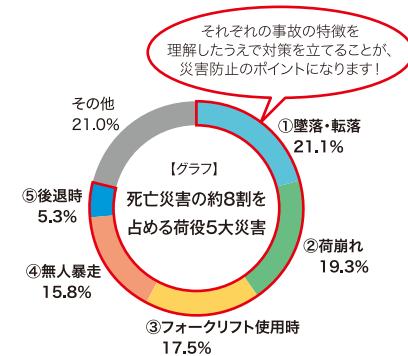
死亡災害の約8割を占める荷役5大災害

労働災害の一因といわれる人材不足は、一朝一夕で解決できるものではなく、引き続き取り組んでいかなければなりません。一方で労働災害防止に向けて、「今できることから始める」ことは重要です。それぞれの現場における労働災害の特徴を知り、万全な対策を講じていきましょう。

運送事業における労働災害をみてみると、特に荷役作業時の死亡事故が大変多くなっています。なかでも①墜落・転落、②荷崩れ、③フォークリフト使用時、④無人暴走、⑤後退時は『荷役5大災害』といわれ、死亡災害の約8割を占めるほどです〔グラフ〕。

労働災害の防止に向けた緊急要請のなかで厚生労働省は、陸上貨物運送事業に対して「荷役5大災害防止対策チェックリストを活用した荷役作業での安全対策の実施」を呼びかけており、職場での自主的な点検

を促しています。では次に、荷役5大災害について事故事例とその対策についてみていきましょう。



出典：厚生労働省ほか「陸上貨物運送事業における重大な労働災害を防ぐためには」

災害パターン別

荷役作業時の死亡災害にみる主な原因と対策

①トラック・荷台などからの墜落・転落による死亡災害

陸上貨物運送事業における労働災害のなかで最も多かったのが「トラック・荷台などからの墜落・転落」。このパターンの災害事例を分析すると、67%が「保護帽未着用」

でした。そのうちの多くが「高さが2m未満」の地点からの転落であったため、もし保護帽を着用していれば死亡災害に至らなかった可能性があります。

事故事例

足を滑らせてリヤバンパーから転落(死亡災害)

被災者は荷室内にあった段ボールを持ちながら、外に出ようとトラックのリヤバンパーに足をかけ、後ろ向きで降りようとした。その際、足を滑らせてしまい、約52cmの高さから転落し頭部を強打。被災者は保護帽を着用していませんでした。

対策

作業高にかかわらず、必ず**保護帽を着用して**荷役作業を行いましょう！

わずか50cmの高さから転落した場合でも、打ちどころによっては死亡災害に至ってしまうことがあります。高さ2mに満たない地点での作業であっても、荷役作業時には必ず保護帽を着用するようにしましょう。

保護帽着用時の5つのポイント

1. 「墜落時保護用」を使用すること
2. 傾けずに被ること
3. あご紐をしっかりと、確実に締めること
4. 破損したものは使わないこと
5. 耐用年数を守ること

出典：厚生労働省「労働災害発生状況(2017年1月～12月の速報値)」、「職場における死亡災害撲滅に向けた緊急要請」、「陸上貨物運送事業における荷役災害等を防止するための留意事項～重大な災害事例に学ぶ災害防止ポイント」、公益社団法人 全日本トラック協会「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」

②トラック・荷台などでの荷崩れによる死亡災害

「トラック・荷台などでの荷崩れ」による死亡災害事例を分析すると、「積みおろし時における被災」がこれら事例の半数以上を占めています。通常、**積みおろし担当者は“積**

付け時”の状況が分からないため、荷物をおろす際の危険を的確に把握できず、その結果災害に至ってしまうケースがあります。

事故事例

固定ベルトを外した途端、多くの角材が落下(死亡災害)

被災者は、トラック(ウイング車)の積荷である角材180本の束の積み付け状況を点検中でした。角材はラッシングベルトで固定されていたものの、点検のためベルトを緩めたところ、角材の束が崩壊。被災者は角材の下敷きになりました。同被災者は保護帽を着用していませんでした。

対策

“積付け時”に積荷の状態を確認すること(積みおろし担当者への配慮)!

荷崩れが起きやすいような形で積付けが行われると、積みおろしの際に非常に危険です。積みおろし担当者が安全に作業できることを前提に、積付けに配慮しましょう。荷崩れを防ぐために、適切な固定・固縛で荷物を固定させることは不可欠です。

③フォークリフト使用時における死亡災害

フォークリフトによる労働災害を分析すると、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**があげられます。また、持ち上げていた荷物の荷崩れ、

フォークリフトと他の作業者との接触など、オペレーターおよび周辺にいた作業者が本来禁止されている行動をとったことによる事例が多くありました。

事故事例

歩行者立入禁止エリアにいた被災者がフォークリフトと接触(死亡災害)

コンテナへの荷積み場所となっているフォークリフト走行エリア内で、オペレーター(運転手)がフォークリフトを後退させたところ、近くを歩いていた被災者に接触。この事故は、被災者が社内ルールで定められているフォークリフト走行エリアに入ったことで起こりました。

対策

オペレーターやその周囲の作業者は、**各事業場で定められたルールを守り、適切な行動を徹底しましょう!**

オペレーターの注意事項

- 周囲の安全を確かめながら運転操作を実施。特に、フォークに荷がある時には急な上昇・下降、旋回などは行わないように。
- 用途以外にフォークリフトを使用をしないようにしましょう。

周囲の作業者の注意事項

- 自分の周囲に注意を払いながら作業を行うようにしましょう。
- 接触事故を防ぐために、歩行者立入禁止エリア(フォークリフト走行エリア)に立ち入らないようにしましょう。

④トラックが無人のままで動き出したことによる死亡災害

トラックが無人のままで動き出した原因を分析すると、「パーキングブレーキを使用しなかった、緩かった」など**トラックが動き出す可能性がある状態で降車したことが**

大半でした。その一方で、ギヤロックやパーキングブレーキ、**輪止め、タイヤチェーンの装着など適切な措置を行っていたものの、降雪した坂道で動き出した例もありました。**

事故事例

坂道で動き出した無人トラックを止めようとしてひかれる(死亡災害)

被災者は、傾斜のある道路(7~9度)に駐車させていたトラックが後ろに動き出したため、止めようとして運転席に乗り込もうとしましたが、振り落とされトラックと石垣との間に挟まれました。トラックを駐車させた際、パーキングブレーキは緩く、適切にブレーキが利いていない状態でした。

対策

降車時には必ず**逸走防止措置を実施**しましょう!

逸走した事例の多くは、適切な防止措置が取られていなかったことで発生しています。ドライバーが降車する場合は平坦な場所にトラックを駐車するとともに、「逸走防止措置の4点セット(パーキングブレーキ・エンジン停止・ギヤロック※・輪止め)を確実に行ってから車を離れるようにしてください。また、降雪・凍結した坂道(わずかな傾斜も含む)では原則として、停車しないようにしましょう

※ギヤロックができないAT車・AMT車は、駐停車時に必ずP(パーキング)レンジを使用してください。

⑤トラック後退時における死亡災害

トラック後退時での労働災害の多くが、トラック後方にいた**被災者が後退に気づけなかった**ために発生しています。原因としては、近隣からの苦情により後退警告音の音

量を下げている、本来は後退禁止だった、バックモニターを使用していなかったなどがあげられます。

事故事例

トラックの後退誘導時にトラックと電柱に挟まれる(死亡災害)

被災者は、路地で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、ドライバーはそれを使用していませんでした。

対策

後退は**後方の状況を確認できる場合のみ**にしましょう!

後退は、ドライバーが後方の状態をサイドミラーやバックモニターで確認できた場合にのみ行いましょう。また事業者は、「トラック後退時には、周辺への第三者の立ち入り制限を定める」「後退誘導担当者を配置する」「ドライバーは誘導担当者が目視できる状態で後退を行い、声や笛などの音声のみで後退の可否を判断しないようにする」など後退誘導のルールを定めましょう。

以上が、荷役5大災害の事故事例および対策になります。労働災害が発生すればコスト増や企業イメージの低下など、経営や人材確保にも悪影響を及ぼすでしょう。できることから取り組み、健全な業界づくりを推進していきましょう。