

**ファクシミリ送付のご案内****送付年月日** 2023年10月18日**送付枚数** : 5枚 (送付状を含む)**送付先** :全国港湾労働組合連合会  
御中**発信元** : 〒108-0014東京都港区芝5-35-2  
安全衛生総合会館13階港湾貨物運送事業労働災害防止協会  
技術指導課 佐藤**電話番号** :

ファクス番号 3733-2627

**電話番号** : 03-3452-7201**ファクス番号** 03-3452-7205**E-mail** [sato@kouwansaibou.or.jp](mailto:sato@kouwansaibou.or.jp) 至急  ご参考まで  ご確認ください  ご返答ください  ご回覧ください**【用件】** 「重大災害確報」の送付について

いつもお世話になっております。

本年1月、名古屋港において9名が負傷する災害が発生しました。

同一の原因により一時に3名以上の死傷者が発生した災害は、「重大災害」となり、災害発生状況報告書の対象となっています。

「重大災害確報」を作成しましたので、お送りいたします。

以 上

## 重大災害発生状況報告（令和5年 確報）

発生日時	令和5年1月26日（木）15時20分頃			天候	晴れ			
港名	名古屋港	業種区分	港湾荷役業B		港湾荷役業以外B'			
事業場名	_____			規模	910人			
事業場所在地	名古屋市							
発生場所	愛知県東海市			区分	港湾A 港湾以外A'			
被災者氏名	A		性別	男	年齢	44歳	経験年数	21年
被災の程度	首, 腰の痛み (休業見込み7日)		職種	足車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	B		性別	男	年齢	53歳	経験年数	26年
被災の程度	首の筋肉硬直, 左手しびれ (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	C		性別	男	年齢	51歳	経験年数	22年
被災の程度	左脇腹, 腰, 右肩に痛み (休業見込み21日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	D		性別	男	年齢	35歳	経験年数	15年
被災の程度	腰, 肩, 頸椎, 挫傷 (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	E		性別	男	年齢	40歳	経験年数	14年
被災の程度	右手しびれ・あざ, 腰から上半身右側に痛み (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	F		性別	男	年齢	38歳	経験年数	14年
被災の程度	右肩, 首, 腰, 右側背中の痛み (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	G		性別	男	年齢	23歳	経験年数	3年
被災の程度	頭の違和感, 左側肩, 腰, 背中に痛み (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	H		性別	男	年齢	40歳	経験年数	15年
被災の程度	右肩, 腰, 首の痛み (休業見込み7日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
被災者氏名	I		性別	男	年齢	33歳	経験年数	9年
被災の程度	左腕の腫れ, 腰の痛み (休業見込み14日)		職種	商品車運転者		雇用形態	常用	
作業の名称	船積作業及びシフト作業		作業区分	港湾作業C 港作業以外C'				
労災保険適用業種	港湾貨物取扱事業 沿岸荷役業 船内荷役業							
事故の型	交通事故（その他）（18）		起因物	その他の乗物（239）				
使用機械等	なし		本船揚貨装置段取り			なし		

1 概況

令和5年1月26日15時20分頃、船積作業中の本船作業員送迎車両（以下「本船足車④」という。）と構内シフト作業中の商品車⑥が衝突した。

本船足車④は10名乗りのワゴン車であり、運転者及び同乗していた作業員8名の合計9名が被災、車両は右側中央部が破損。

商品車⑥の運転者に被災なし、車両は前面が破損。

2 被災時の作業

① 商品車⑥の運転者は、構内シフト足車⑤を使用し、Fヤード23レーンからCヤード25レーンへ商品車をシフトする作業を行っていた。

② 構内シフト足車⑤から降車した商品車⑥の運転者は、商品車⑥に乗り込み待機。

構内シフト足車⑤の運転者は先行して通路を遮断した。商品車⑥の運転者は、構内シフト足車⑤の運転者の合図を受け発進し、通路を横断して向かい側のCヤードへ商品車をシフトしようとした。（下図の緑の点線矢印）

③ 本船足車④の運転者（被災者）は、作業員8名（被災者）を乗せて、下図の左側から右側へ（下図の赤色の点線矢印）移動し、船積する商品車を、Cヤード38及び39レーンへ取りに行く途中であった。

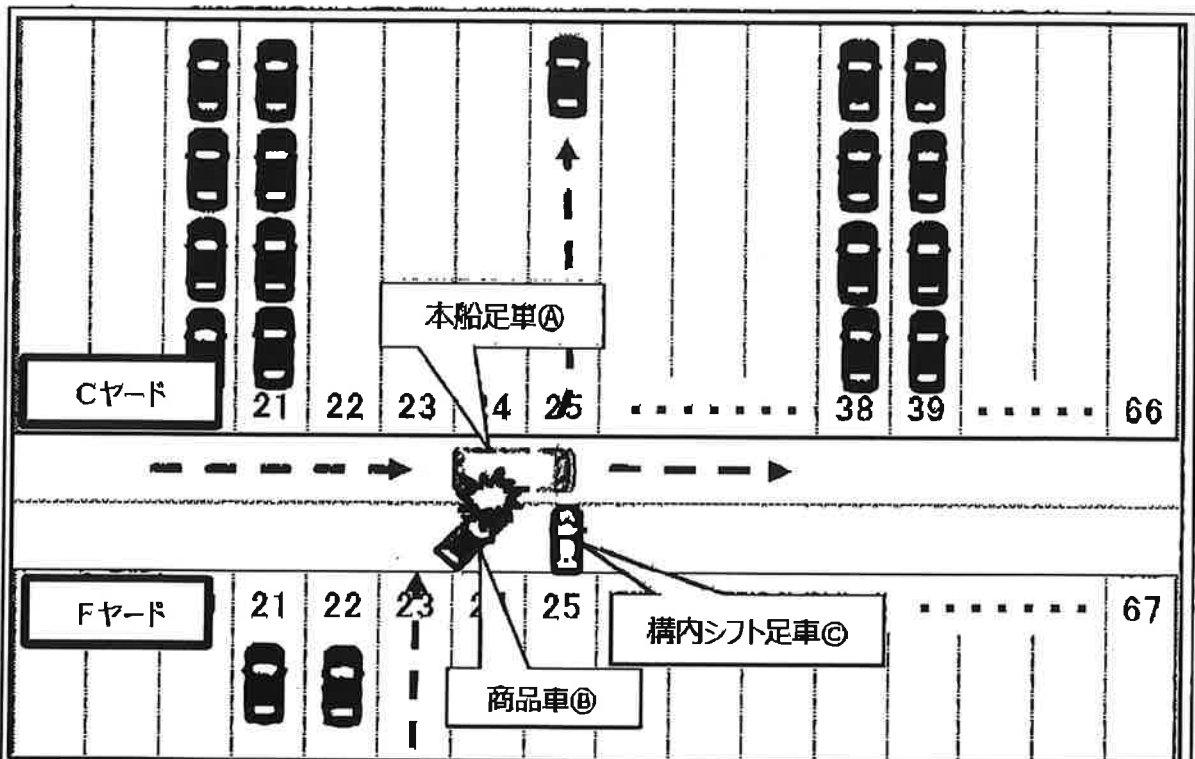
④ 商品車⑥の運転者は、自分が横断する通路の左側を確認することなくヤードを発した。さらに、構内シフト足車⑤の運転者も商品車⑥の運転者に対する制止の合図を怠った。

⑤ 本船足車④の運転者（被災者）は、シフト作業の通路は遮断されていると思い込み、そのまま直進したため、商品車⑥と衝突した。

⑥ 本船足車④には、運転者を含む被災者9名が乗車し、シートベルトは未装着であったが、私有地での作業のため道路交通法が適用されず、「標準作業書」にもルール化していない。

なお、「標準作業書」では、構内の制限速度は時速40kmと定めており、当日、本船足車④及び商品車⑥とも制限速度以下であった。

発生状況



考えられる原因	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 当該現場には、沿岸荷役主任者として3名が配置され、災害発生時、構内シフト作業を担当する沿岸荷役主任者は、構内シフト足車①のドライバーとして作業に従事しながら作業指揮を取っていたが、商品車②の運転者を制止しなかったこと。       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 足車から降車して合図・誘導をしなかった。</li> <li>→ 遮断及び誘導のルールが曖昧で作業任せだった。</li> </ul> </li> <li>2 「標準作業書」について、作業者の理解が不足していたこと、管理者が作業者に標準作業を順守させる管理が不足していたこと。       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 「標準作業書」には、商品車②が先行し、構内シフト足車①が追走する記載があったが、商品車②の運転者、構内シフト足車①の運転者、ともにルールを逸脱していた。</li> </ul> </li> <li>3 本船足車③の運転者と構内シフト足車①の運転者との連携が、不足していたこと。       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 連絡を取る手段がなかった。</li> <li>→ 作業環境（通信手段）の未整備があった。</li> </ul> </li> <li>4 商品車②の運転者が、遮断されていない左側通路の安全確認を怠ったこと。       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 構内シフト足車①の運転者が左側通路の安全を確認していると思っていた。</li> <li>→ 同じ作業の繰り返しで、これまで危ない経験がなかった。</li> <li>→ 慣れや過信により、危険予知の意識が低下していた。</li> </ul> </li> <li>5 構内シフト足車①の運転者が、商品車②が横断する通路の右側に停車して遮断したこと。       <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 商品車②の運転者が、本船足車③に気付いていると思い、制止の合図を怠った。</li> <li>→ 思い込みにより、安全意識が欠如していた。</li> </ul> </li> </ol>
考えられる対策	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 沿岸荷役主任者は、他の業務を兼務せず、直接作業の指揮を行うこと。</li> <li>2 構内シフト作業で双方向通路へ右折合流又は横断する際の「標準作業書」について、明文化すること。       <ol style="list-style-type: none"> <li>① シフト車運転者単独での作業（既存ルールの順守徹底）           <ul style="list-style-type: none"> <li>→ シフト車運転者は、ヤードから出る際は、必ず一旦停止し、前方及び左右の安全を確認した後、通路へ進入すること</li> </ul> </li> <li>② 足車使用によるシフト作業（ルールの追加）           <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 構内シフト足車運転者は、手前の通路でシフト車の進行方向の右側でハザードランプを点滅させた後、足車を停止すること。</li> <li>→ 通路遮断後、足車を降車し、商品車搬出レーンの前に立ち、周囲の安全を確認した後、シフト車運転者に発進の合図を送ること</li> </ul> </li> <li>③ 管理監督者が、作業日の午前と午後、標準作業の順守状況及び不安全作業の有無について確認すること。</li> </ol> </li> <li>3 本船作業と構内シフト作業が並行して行われる場合の作業環境について、整備すること。       <ol style="list-style-type: none"> <li>① 構内シフト足車運転者は、無線機を携帯し、本船足車が同一通路を走行する際には、本船足車運転者から構内シフト足車運転者に対し無線連絡を行うこと。</li> <li>② 構内シフト足車運転者は、シフト車運転者と連絡を密にし、情報を共有すること。</li> <li>③ 構内シフト作業時は「シフト作業中」のコーンを設置し、他作業員へ注意を促すこと</li> </ol> </li> </ol>

	<p>と。</p> <p>④ ヤード前面の通路側に歩行帯を設置し、左右を確認し易い作業環境へ改善すること。</p> <p>4 安全教育等</p> <p>① 関係作業員に対し朝礼等で災害内容、原因及び再発防止対策について説明し、対策の周知を図ること。</p> <p>② 改定した「標準作業書」について、関係作業員を周知、徹底させること。</p> <p>③ 寄り場の安全コーナーに再発防止対策及び改定した「標準作業書」を掲示し、関係作業員に周知すること。</p> <p>④ 現場作業に関わる危険予知訓練を実施し、危険予知能力と安全意識の向上を図ること。</p> <p>5 有効性の確認</p> <p>対策事項が順守されているか否か、定期的に管理者・監督者によるパトロールを実施すること。(4回/月)</p>
関係条文	<p>◎ 港湾貨物運送事業労働災害防止規程</p> <p>(作業計画)</p> <p>第118条 会員は、沿岸荷役作業を行うときは、あらかじめ、当該作業の行われる埠頭、岸壁、上屋、倉庫等の作業環境、通行設備の状況並びに荷役する荷の種類、形状、荷姿等の条件に対応し、安全な作業を行うための作業計画を定め、かつ、当該作業計画に従って作業に使用する荷役機械の選定、作業用具の準備、作業主任者等の選任、作業員の配置等を行わなければならない。</p> <p>(沿岸荷役作業の指揮者)</p> <p>第119条 会員は、沿岸荷役作業を行うときは、当該作業を指揮する者として沿岸荷役主任者を選任し、その者に次の事項を行わせなければならない。</p> <p>一 作業を開始する前に、作業場所の環境、荷の状況を点検し、前条の作業計画に基づき具体的な作業の実施方法を定め、荷役機械の運転場所及び運行の範囲、作業員の通行設備を指定すること。</p> <p>二 関係作業員に対し、作業手順、作業の合図方法、非常の場合における退避場所及び退避方法、相互の連絡方法等安全に作業を行うための必要事項について周知し、直接作業の指揮を行うこと。</p> <p>三 通行設備、作業場所、荷役機械、作業用具、保護具等を点検整備し、作業中これらの使用状況を監視すること。</p> <p>四 沿岸荷役作業の状況により、はい作業主任者、酸素欠乏危険作業主任者等が選任されているとき又は車両系荷役運搬機械作業指揮者及びその他の荷役機械の運転責任者、運転作業の合図を行う者等を指名したときは、それぞれの業務の調整を行い、作業の指揮系統を明確に定め関係作業員に周知すること。</p> <p>五 同一の場所又は近接した場所において、他の事業者の作業が行われているとき又は通行設備を共用するときは、安全な作業を行うために連絡調整を行うこと。</p>