

死亡災害発生状況報告（7-5 確報）

| | | | | | | | | |
|--|--|------|-------|--------------|-----|------|------|----|
| 発生日時 | 令和7年9月26日（金）18時45分頃 | | | 天候 | くもり | | | |
| 港名 | 苫小牧港 | 業種区分 | 港湾荷役業 | | | | | |
| 事業場名 | — | | | 規模 | 48人 | | | |
| 事業場所在地 | 北海道苫小牧市 | | | | | | | |
| 発生場所 | 苫小牧港西港区中央北ふ頭2号 | | | 荷捌き地 | | | | |
| 被災者氏名 | — | | 性別 | 男 | 年齢 | 33歳 | 経験年数 | 5年 |
| 被災の程度 | 死亡 | | 職種 | 作業員 | | 雇用形態 | 常用 | |
| 作業の名称 | トラック積込作業 | | 作業種類 | 沿岸荷役作業 | | | | |
| 事故の型 | 激突され（6） | | 起因物 | フォークリフト（222） | | | | |
| 使用機械等 | フォークリフト | | 船型 | | | | | |
| 発生状況 | 1 午前8時30分より、中央北ふ頭2号岸壁接岸本船から合板揚げ作業が行われ、被災者は、午後2時頃まで沿岸玉掛け作業に従事していた。 | | | | | | | |
| | 2 荷揚げされた合板は、フォークリフトにより、北ふ頭2号荷捌き地に仮置きされた後、午後1時から沿岸倉庫に横持ちするため、フォークリフト2台によるトレーラへの積み込み作業が始まった。 | | | | | | | |
| | 3 午後2時、被災者は上記1の作業を他の作業員と交代し、事務所で事務作業を行った。 | | | | | | | |
| | 4 午後5時30分頃、被災者は、トレーラ運転手に対し、作業終了の連絡と認票を手渡すため、事務所を出て北ふ頭2号荷捌き地に向かい、作業終了まで時間があつたことから、沿岸の清掃の手伝いを行った。 | | | | | | | |
| | 5 午後6時45分、被災者は、作業が終了したトレーラの運転手に作業終了時刻を記した認票を手渡し、次のトレーラ運転手に渡す認票に終了時刻を記載するため、外灯の光のある位置まで移動しようとした（下線部推測）。 | | | | | | | |
| | 6 上記5でトレーラ運転手に認票を手渡した被災者がトレーラから離れた際に、作業のために後進してきた16tフォークリフトと接触した。（略図参照） | | | | | | | |
| | 7 午後6時56分、救急車が到着。午後6時57分、被災者の死亡が確認された。 | | | | | | | |
| 考えられる原因 | 1 リフトオペは後方の目視確認を怠った。 | | | | | | | |
| | 2 リフトオペは作業範囲に人はいないと思い込んだ。 | | | | | | | |
| | 3 中央北2号2線目荷捌地の外灯2基は点灯していたが暗かった。 | | | | | | | |
| | 4 人車分離がされていなかった。また、それにもかかわらず、誘導者を配置していなかった。 | | | | | | | |
| | 5 被災者はリフトの作業範囲に入った。 | | | | | | | |
| | 6 リフトオペと被災者の安全教育が不足していた。 | | | | | | | |
| | 7 リフト後照灯を点灯していなかった。（相方のリフトが眩しいと思い消していた） | | | | | | | |
| 考えられる対策 | 本件事業場では、以下の対策を既に講じた。 | | | | | | | |
| | 1 リフトオペは後進する前の後方目視確認を徹底するよう、朝礼、始業時のミーティングにおいて指示するとともに、パトロールにおいて履行されていることの確認を行うこととした。 | | | | | | | |
| 2 大型のフォークリフト（15t及び16t）、パワーショベル、ホイールローダに検知システムを導入し、作業者タグ50個を備え、関係作業員全員に装着させることとし、 | | | | | | | | |

| | |
|------|--|
| | <p>併せて運用マニュアルを作成した。</p> <p>3 夜間作業はバレンタイプ(LED投光器)を使用するとともに、オペ以外の関係者は自発光ベストを着用することとした。</p> <p>4 マニュアルを作成し、カラーコーンの設置によりフォークリフトの作業範囲を明確化した上で、フォークリフト作業範囲への立入を禁止することとした。なお、作業範囲内に立入る必要が生じた際には、フォークリフトは完全停止とする。</p> <p>5及び6 関係作業員への安全教育を実施した。</p> <p>7 他のフォークリフトオペの眩感防止のために、フォークリフト後照灯の設置角度を検証し、適切な角度に調整した上で、照度確保がされない夜間等においては、フォークリフトの後照灯を必ず点灯させて作業することとした。</p> |
| 関係条文 | <p>◎ 労働安全衛生法 (事業者の講ずべき措置等)</p> <p>第20条 事業者は、次の危険を防止するため必要な措置を講じなければならない。</p> <p>一 機械、器具その他の設備(以下「機械等」という。)による危険</p> <p>二 爆発性の物、発火性の物、引火性の物等による危険</p> <p>三 電気、熱その他のエネルギーによる危険</p> <p>◎ 労働安全衛生規則 (接触の防止)</p> <p>第151条の7 事業者は、車両系荷役運搬機械等を用いて作業を行うときは、運転中の車両系荷役運搬機械等又はその荷に接触することにより労働者に危険が生ずるおそれのある箇所に労働者を立ち入らせてはならない。ただし、誘導者を配置し、その者に当該車両系荷役運搬機械等を誘導させるときは、この限りでない。</p> <p>2 前項の車両系荷役運搬機械等の運転者は、同項ただし書の誘導者が行う誘導に従わなければならない。</p> <p>◎ 港湾貨物運送事業労働災害防止規程 (照明の保持)</p> <p>第103条 会員は、沿岸荷役作業を行う場所及び通行設備については、作業員が作業及び通行を安全に行うために必要な照度を保持しなければならない。</p> <p>2 会員は、会員以外の者が管理する照明設備については、当該照明設備の管理者に、作業員が安全な作業及び通行を行うために十分な照度が保持されるよう要請するものとする。</p> <p>(安全設備)</p> <p>第164条 会員は、車両系荷役機械については、次に適合する安全設備を備えたものでなければならない。</p> <p>一 前照灯、後照灯、方向指示器及び反射鏡を備えていること。</p> <p>二 フォークリフト、ショベルローダー等の運転席の上部には堅固なヘッドカバーを備え、また、フォークリフト及びフォークローダーには、バックレストを備えていること。</p> <p>三 ブーム又はアームに運転者が接触するおそれがあるものについては、運転席をキャブ型とし、その周りを囲う等接触防止の措置が講ぜられていること。</p> <p>四 フォークリフトの運転席には、運転者が転落することを防止するための装置が設けられていること。</p> <p>2 会員は、前項の安全設備を常に点検整備し、その機能を保持しておかなければならない。</p> <p>3 会員は、車両系荷役機械へのはさまれ、巻き込まれ、接触等を防止するため、他の作業員・荷役機械の接近を感知し警報を発する設備、広範囲監視モニター・カメラ、ドライブレコーダー等の安全運転支援設備の導入に努めるものとする。</p> |

災害発生現場の状況

《 略図 》 中央北ふ頭 2号荷捌き地

