

「荷役作業の墜落・転落災害の防止対策」

CSP労働安全コンサルタント 二階堂 久

荷の積卸し、運搬、積付けなどの作業は“荷役”作業ですが、読み方はどのように発音しているでしょうか。

私が学んでいた昭和の頃、土木施工担当の教授は“にえき”と説明していました。正しくは、日本工業規格(JIS Z 0111)の定義により、“にやく”と読みます。

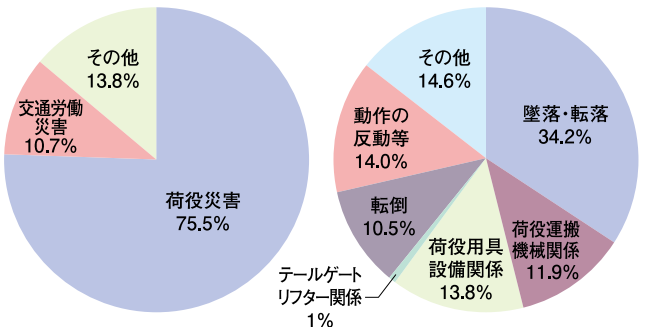
● 陸運業は荷役中の墜落が最も多い

建設業は明かり工事でもトンネル工事でも、多量の資材が必要となります。資材搬出入の陸運業と密接に係わっています。陸運業とは、陸上貨物運送事業のことで、労働災害の統計は道路貨物運送事業と陸上貨物取扱業の合計値となります(厚生労働省・安全衛生に関するQ&A)。

荷役ガイドライン(「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」平成25年3月25日付け基発0325第1号)による荷役災害防止マニュアルによると、厚生労働省が平成23年の陸運業の労働者死傷病報告から1,000件を抽出分析した結果が示されています(注)。

- 労働災害の75%が荷役災害(図表1)
- 荷役災害の約1/3が墜落・転落(図表2)
- 墜落・転落災害を分析した内訳(図表3)

(図表1: 陸運業の労働災害の内訳) (図表2: 荷役災害の事故の型別等の内訳)



(図表3: 平荷台からの墜落・転落災害の内訳)

墜落・転落の分類	割合
シーートの掛け外し中	21%
荷台からの意図的な飛び降りによる負傷	16%
荷締め荷解き中	11%
荷の積卸し中	9%
あおりに乗っての作業中	6%
その他(不明含む。)	38%

これらのデータから、工事現場の貨物自動車の荷台上で荷役作業を行う場合は、墜落・転落災害の防止が大きな課題となります。

荷役ガイドラインでは、陸運事業者(事業者や運転者など)及び荷主等(元請会社など)がそれぞれ取り組むべき事項を具体的に示しています。関係法令を確認しながら紹介します。

図表3により、真っ先に取り組むことは「シーートの掛け外し中」ですが、墜落制止用器具(安全帯)取付け設備は工事現場の状況により、まったく違ってきますので、ここでは次位の「荷台からの意図的な飛び降りによる負傷」を取り上げます。

荷役ガイドラインの荷主等(元請会社など)が取り組むべき事項の中で、墜落・転落による労働災害の防止対策があり、「荷主等(元請会社など)が管理する施設において、できるだけプラットフォーム(移動式のものを含む。)、墜落防止柵・安全ネット、荷台への昇降設備等の墜落・転落防止のための施設、設備を用意すること。」と定められています。

この内容は次の関係法令に基づいています。

【労働安全衛生規則】第151条の67 (昇降設備)

事業者は、最大積載量が5トン以上の貨物自動車に荷を積む作業(ロープ掛けの作業及びシート掛けの作業を含む。)又は最大積載量が5トン以上の貨物自動車から荷を卸す作業(ロープ解きの作業及びシート外しの作業を含む。)を行うときは、墜落による労働者の危険を防止するため、当該作業に従事する労働者が床面と荷台上の荷の上面との間を安全に昇降するための設備を設けなければならない。

2 前項の作業に従事する労働者は、床面と荷台上の荷の上面との間を昇降するときは、同項の昇降するための設備を使用しなければならない。

〔ポイント〕

- この他に、労働安全衛生規則では、
- 墜落による労働者の危険を防止するための保護帽（ヘルメットのこと）の着用（第151条の74）
 - 昇降設備及び保護帽の使用状況を監視する作業指揮者の選任（第151条の70）
- などが事業者や労働者に課されています。



（図表4）不適切な昇降設備

実際の事例を見てみましょう。

図表4は不適切な事例です。昇降設備は用意しましたが、踏面の高さが違うので、踏み外して転げ落ちそうです。移動式はしごの通達（昭和43年6月14日付 安発第100号）に、踏み桯は、25cm 以上35cm 以下の間隔で、かつ、等間隔に設けられていることが望ましい、とあります。これを目安としてください。



（図表5）荷台への昇降設備

図表5は荷台への昇降設備の適切な事例です。

工事現場で荷卸し作業が終わって、荷台に墜落防止設備を残したまま、公道上を走行している車両を見かけることがあります（図表6）。



（図表6）貨物自動車の公道走行

警視庁の交通規制担当者に問い合わせたところ、荷台の範囲内であれば、墜落防止設備を残したまま公道上を走行するにあたって、許可や届出などは必要ないとのことでした。

● 事前に作業の範囲・分担を決める

荷役ガイドラインでは、荷役作業による労働災害が減少しない要因として、荷役作業における陸運事業者と荷主等（元請会社など）の役割分担が明確になっておらず、その結果として荷役作業における安全対策の責任分担も曖昧になっている場合があることが挙げられています。

運送契約時に、荷役作業における陸運事業者と荷主等との役割分担を明確にすることは重要であり、荷役作業等の付帯業務について書面契約の締結を推進としています。

最後に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」により、工事現場の都合による荷待ちの拘束時間は、運転者にとって労働時間の一部です。荷役作業の時間短縮から不安全行動を起こすことに繋がりがかねないため、労働基準の順守も大切になります。

〔注〕

「荷役ガイドラインによる荷役災害防止マニュアル」は以下からダウンロードできます。

職場のあんぜんサイト>各種教材・ツール>安全衛生関係リーフレット等一覧>その他(各教材・資料)>陸上貨物運送事業における荷役災害防止対策について(平成28年5月)

〔出典〕

図表1、図表2、図表3

「荷役ガイドラインによる荷役災害防止マニュアル5ページ」((一社)日本労働安全衛生コンサルタント会)

CSP労働安全コンサルタント(Certified Safety Professional Consultant)とは、(一社)日本労働安全衛生コンサルタント会より継続的に研鑽を積んでいると認定され称号使用を許可された者