

災害事例
と
その対策
No.31

フォークリフト運転席から顔を出し、 バックで運転中、フォークリフトとパレット ラックの支柱に頭を挟まれる

1. 事業の種類 陸上貨物運送事業
2. 労働者数 150名
3. 被災者 荷役作業員 男性25歳 経験年数8ヶ月
4. 傷病名 頭蓋骨骨折（死亡）
5. 災害発生状況

(1) 被災者Kは、甲運輸の倉庫作業員で、同社の倉庫内でフォークリフトを使用して、コンクリート作業床の補修作業に従事していた。

(2) 倉庫内は、パレットラックが1ラインから、12ラインまで配列されており、その間を入出庫用のフォークリフト4台が配置されている。

(3) 7ラインと8ラインの間の通路には穴があいており、その上に鉄板を敷いてあったが、走行の都度振動し業務に支障をきたすため、責任者Aの指揮のもと、被災当日4時頃から被災者Kを含め、作業員BとCの4人で補修作業にとりかかった。

(4) 補修作業は、まず段ボールの切れ端を穴の上に敷いていた鉄板の裏側に貼ることから始まった。

被災者Kが鉄板を手を持ち、BとCの2人が段ボールの切れ端を接着剤を用いて鉄板の裏側に貼りつけた後、3人がかりで鉄板をもとの位置へ戻した。

(5) 鉄板の調整が終わったあと、一度フォークリフトを通過させて補修具合を見ることになり責任者Aの指示により、被災者Kがフォークリフト（最大荷重0.7t）を運転し、補修したばかりの鉄板の上を前後させて調整していた。

(6) その後、作業員Bが同じように、反対方向から、フォークリフト（最大荷重0.6t）を運転し鉄板の上を前後させ、鉄板のすわり具合を確認していた。

(7) これらの作業は、鉄板がフォークリフトの通過により、がたつかないかどうか調べ、そのがたつき具合をその都度段ボールの切れ端を鉄板の裏に貼りつけることによって、水平になるように調整することが目的であった。

(8) 調整作業もおおかた終了したので被災者は、自分の運転していたフォークリフトを入口側（所定位置）に戻すため、運転席の左側面から顔を出しながら、ラック間の通路を後退運転していた。

被災者Kは、前方のBの運転するフォークリフトに気をとられ、後方の確認を怠ったため、パレットラックの支柱で後頭部を強打した。フォークリフトがそのまま惰性で後退を続けたため、パレットラックの支柱と、フォークリフトの間に挟まれ被災した。

6. 災害発生原因

- (1) 最大荷重1t未満のフォークリフトの運転業務に従事する労働者に、フォークリフトの特別教育を修了した者を就かせていなかった。
- (2) 運転席側面から顔を出したまま、フォークリフトを後退させるなど、操作にあたって著しく注意を怠っていた。

- (3) フォークリフト運転業務を含め、当該作業を指揮する者の決定や、資格の必要の有無及び作業方法、作業手順など一連の作業についての事前の打合わせが不十分であった。

7. 災害防止対策

- (1) フォークリフトを用いる作業を行う場合には、フォークリフトの運転業務に作業区分に応じた必要な資格を持った者に当該業務を行わせる。
- (2) 最大荷重 1 t 未満のフォークリフトの運転の業務には、フォークリフト特別教育の修了者に従事させる。
- (3) フォークリフト運転業務を含む作業にあっては、作業計画を定めその作業を指揮する者の下で、作業方法、作業手順など一連の作業について事前に十分な検討を加えたうえで作業をする。

(関係法令)

=労働安全衛生法=

・第59条（安全衛生教育）

- 3 事業者は、危険又は有害な業務で、厚生労働省令で定めるものに労働者をつかせるときは、厚生労働省令で定めるところにより、当該業務に関する安全又は衛生のための特別の教育を行わなければならない。

=労働安全衛生規則=

・第36条（特別教育を必要とする業務）

法第59条第3項の厚生労働省令で定める危険又は有害な業務は、次のとおりとする。

- ⑤ 最大荷重 1 t 未満のフォークリフトの運転（道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第1項第1号の道路（以下「道路」という。）上を走行させる運転を除く。）の業務

災害発生状況図

