

## 上半期に重機接触事故が多発しました！ ～危険の軽視や過信・油断が事故につながります～



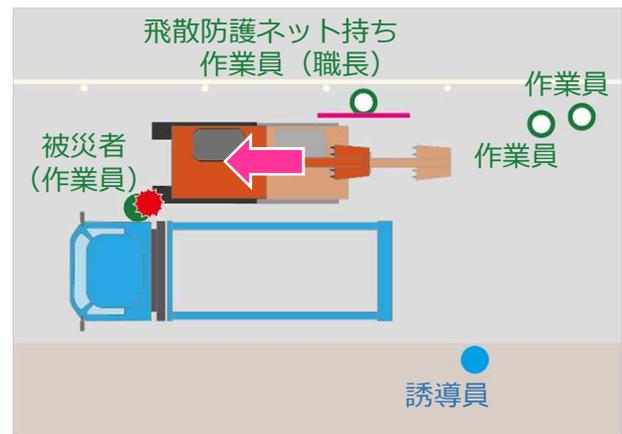
今年度上半期は重機の接触事故が多数発生しました（あんぜん10月号に掲載）。工事現場では、たった一人でも安全意識が欠如すると事故につながる恐れがあります。作業員をはじめ全関係者がしっかりと安全意識を持ち、事故を防ぐ行動をすることが大切です。

### 安全管理体制が不適切で事故発生

**【事故概要】** 舗装版取壊し作業中に、作業員の一人がダンプトラックを移動しようとして後退中のバックホウ（0.1m<sup>3</sup>級）の背後に移動し、キャタピラーに足をはさんで転倒し、足首を骨折。

- 【主な要因】**
- ① 誘導員による誘導なしにはバックホウを後退させないことを施工計画に定めていたが、遵守されなかった。
  - ② 誘導員はバックホウの後退方向を確認できない位置に配置されており、それが日常化されていた。
  - ③ 誘導員によるバックホウ後退の誘導が行われないうまま、オペレーターがバックホウを1m後退させ、被災者と接触した。

- 【再発防止対策】**
- ① 職長が重機の誘導員を選任し、指導・監視を行う。
  - ② 重機に近づく場合は、意思の疎通（グーパー運動、相互声かけ）を徹底する
  - ③ バックホウとダンプトラックを縦列配置とし、死角のない配置とする。
  - ④ 重機を移動する際、オペレーターはクラクションで周囲に合図を行う。
  - ⑤ 重機の死角確認等の体感KYを実施する。



本事故に対しては、労働基準監督署から安全衛生指導書が出されました。

1. 作業計画策定とともに、あらかじめ、リスクアセスメントを実施し、作業の措置の適否を検討すること。
2. 職長は安全の要であり、適切な安全作業方法を決め、実施に当たることができるよう、概ね5年ごとの職長能力向上教育に取り組むこと。

### 重機接触事故を防止するためには



- 重機には死角が多く存在し、大きさや構造によって死角の範囲が異なります。重機の特長、現場環境に応じた作業計画・作業手順を定めましょう。
- 作業が進むにつれ、作業箇所が変化していきます。作業計画・作業手順において、作業進捗に合わせて誘導員の誘導位置の変更を明確に定め、指示しましょう。
- 作業前に重機オペレーターと誘導員は作業内容と合図方法を確認しましょう。
- 作業中は誘導員の合図なしには重機操作を行わないようにしましょう。
- 重機の誘導員は、誘導に気を取られて、誘導員自身が事故に巻き込まれることがないように注意しましょう。
- 重機を操作したことのない作業員を運転席に座らせ、運転席から見た死角の多さを確認する等の「体で感じる安全教育」を取り入れ、重機の作業範囲に近づくことの危険性を再認識する機会を持つようにしましょう。

**基本ルール of 順守徹底が大切です！**

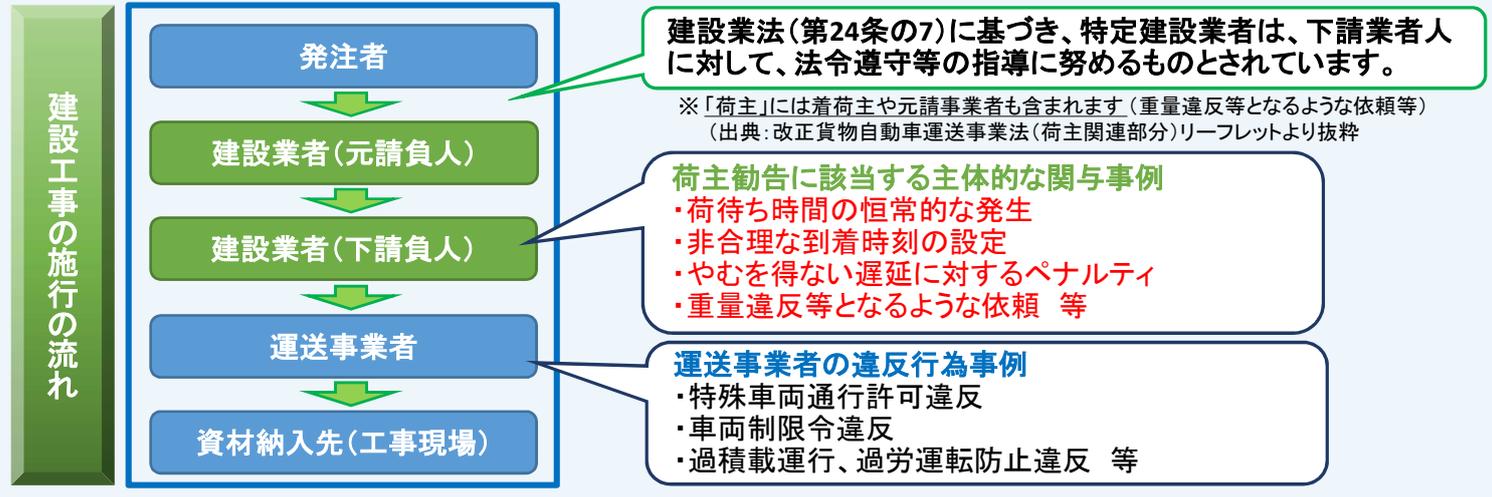
# 積み過ぎ禁止！ルール厳守で道路を守ろう！！

## 「大型車通行適正化に向けた近畿地域連絡協議会」からのお願い

○建設業者から運送事業者への重量違反等となるような依頼は、荷主勧告制度が適用されます。

### 建設業者の責務

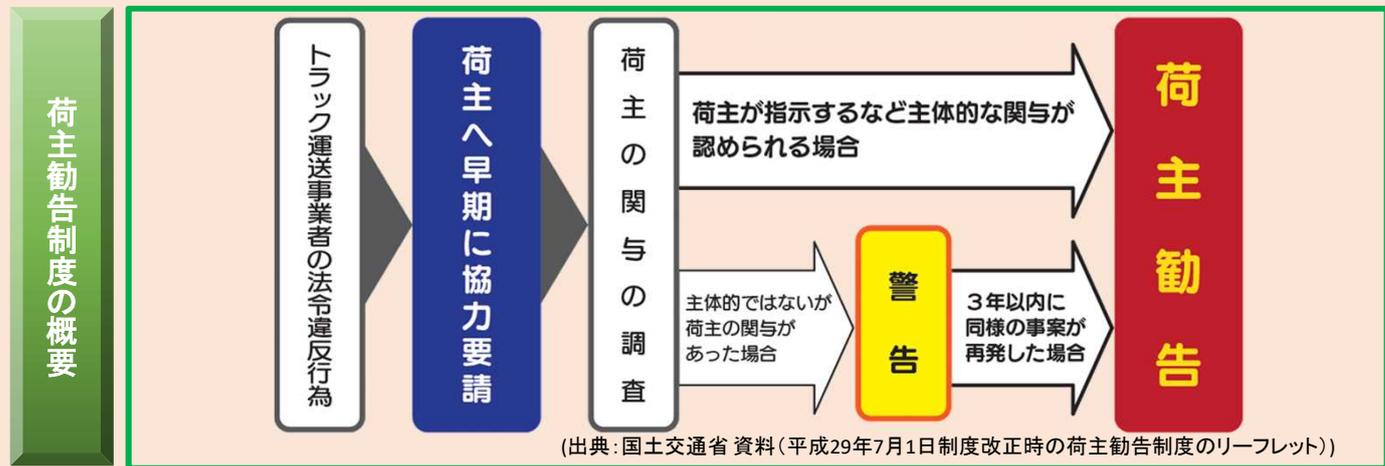
○建設業者は「荷主」の立場です！法令遵守に努めましょう！



### 荷主勧告制度の概要

○再発防止のため、荷主への「勧告」と「荷主名の公表」！

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や車両制限令違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示による等、主として荷主の行為に起因するものと認められる場合、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための措置の「勧告」を行い「荷主名を公表」するものです。



### 協議会の趣旨

「大型車通行適正化に向けた近畿地域連絡協議会」(平成30年設立)では、近年、大型車の違法な無許可通行や過積載車両の通行により、道路構造物の劣化の一因として大きな影響を与えている現状に鑑みて、関係業団体及び建設事業者(荷主)に対して、大型車の通行の適正化に向けて、官民連携による広報を中心とした継続的な活動を展開しています。

### 重量オーバーの車両は、事故を起こしたら、大事故につながります

重量オーバーの車両が事故を起こすと、大事故につながります。死亡事故になったり事故後の処理が大変で、数時間の通行止めが発生することもあります。