物損事故報告書（確報△2）

部長	グループ長	チーム長	担当

発信日：2016年2月9日
発信事業所：中部物流部
発信部門：草津物流G運輸チーム

（建機荷降ろし時転倒事故）

1、発生日時　　2016年2月5日(金)　　10時30分頃

2、発生場所　　敦賀港　新日本海フェリー　荷降ろし場

3、貨物詳細　　PC138US-10(600)付、林業・解体仕様ｰﾊﾟｲｯﾄﾗｲﾝ・増量C/W付　#44995
コマツ建機販売㈱　青森Cむつ支店向け

4、事故当事者　　協力企業：有限会社〇〇㈱　〇〇運輸㈱　職種：トレーラドライバー　経験年数：4年
年齢：28歳　　コマツ建機輸送経験年数：1年4ヶ月（就職1年含む）
コマツ建機輸送台数：233台　★過去〇〇運輸㈱当時に同機種を同場所へ輸送しているが、当時はﾄﾚｰﾗｰ台車高さが690mmで高低差が440mmと今回より段差は低く今回と同様の作業でも荷降し出来た。
免許取得・技能講習受講後：4年経過
社員区分：■正規社員　□期間社員　□派遣社員　□その他（　）

5、事故概要（5W1Hで記入）　　作業名：　建機荷降ろし作業
作業・安全標準書の有無：□　有　■　無
- 2/5（金）　AM8：10頃　敦賀行きの建機を積み込む為、草津工場入場
- AM8：50頃　当該建機積込み・固縛完了し工場出発
- （草工～片山津IC　日条件輸送　片山津IC～敦賀ICまで高速道路走行　敦賀IC～現地まで　自社誘導車配置）
- 敦賀ICより自社誘導にて敦賀港　新日本海フェリーまで下道走行
- AM10：30頃　敦賀港到着　固縛解除し荷降ろし準備実施
- AM10：40頃　荷降ろし開始　傾斜台に乗り移る際、後方に重心が傾き転倒（幸いドライバーにケガは無し）

6、状況写真　（写真がない場合ポンチ絵でも可）

7、事故の原因
①重心が後方となる建機に関して輸送企業へは注意喚起がされていなかった。
（増量C/W装着=540kgとバケットレス-420kg　→後方に約1t偏荷重していた）
②スロープを利用した荷降ろし作業標準が無く、ドライバーの状況判断に委ねていた。又、元所属会社からは、スロープがある場合スロープを利用しての荷降しを指導していた。　結果ドライバーは最終高低差が560mmのスロープとトレーラ荷台最後部との高低差、添付①-事故のｲﾒｰｼﾞ図を参照）と非常に高い段差に対し前進走行で駆け上がろうとして作業を続け、スロープにリタイが駆け上がりつつリタイ最後部がﾉｰﾊﾞﾝｸﾀｲﾔｰ・ﾄﾚｰﾗｰ最後輪→ﾌﾚｰﾑへと段階的に落ち込み、途中でリタイが空回りし始めたが、一気に駆け上がろうとエンジン回転数を上げてしまった。且つ作業機を立てたまま作業を続けていた為、後方荷重に対し傾斜角が限界に達し後方へ転倒した。
③詳細イメージ図・・・（添付①参照）

8、事故への対応
- 10時45分頃　〇〇㈱職員より運輸チーム国内担当者へ一報が入る。
- 10時50分頃　運輸三橋チーム長へ報告　即　グループ長、物流部長、安全部へ報告
- 11時15分頃　新日本海フェリーより事故写真入手
- 11時20分頃　三橋チーム長より生産管理課へ連絡
- 11時25分頃　コマツ建販　新車物流グループ担当者へ連絡
- 11時40分頃　安全伊藤主査、三橋チーム長、中澤らが現地へ向かう。
- 14時00分頃　現地で手配したレッカーでトレーラへの積込み作業を行なう。
- 16時05分頃　トレーラへの積み直し完了
- 18時00分頃　草津工場へ戻し　損傷部位確認エンジンが掛から無い為、週明けに今後の対応について協議（エンジンが掛からない為、2/8（月）に荷降ろし含め　今後の対応について打合せ開催
- 2/8　10時00分　打合せ実施　別車輌を仕様変更し客先納期厳守する事で対応決定
- 17時45分頃　指定場所内でレッカー、ホイストにて荷降ろし完了
- 2/9　朝から生産部にて修理・交換作業を随時進めていく

暫定対策
- 2/8 16:00より〇〇含む本体輸送協力企業7社の社長・運行管理者殿を招集し、事故内容を説明すると共に今回事故に対する原因や同種事故防止の為の技術的見解等、意見収集した。結果、今回事故の暫定対策として新日本海フェリー　阪神名門大洋フェリーの2ヶ所のスロープ（110cm~113cm）に関し、台車シャーシ・フレーム高さ（後方傾斜より変更）との高低差が30cm以上の場合は、スロープでの荷降ろしを禁止し、歩み板での荷降ろし対応とする事を決定し申し合わせた。又、その他危険個所等の情報収集の為、アンケートへの後日回答を頂く様依頼した。
今後、実地テスト等を行い適正高低差を決める。2/16-安全輸送品質会議終了後に関係企業を集めテスト実施予定。

上長の対策	所属部長	重大な物損事故を起こして申し訳ありません。スロープを使った荷卸しにこのような
		危険がある事を想定しておりませんでした。また、建機の仕様と車両の仕様の組み合わせで起こる
		リスクを見えるかし、今後、標準化していきます。また、工場からの出荷前にドライバーに
		対する注意喚起の伝達方法を見直し基本動作として追加します。
	所属長	物損事故を発生させてしまい申し訳ありませんでした。スロープを使用すれば安全と思い込んでおり
		今回の様なリスクに思い至りませんでした。対策では建機仕様と輸送車輌及びスロープとの組み合わせ
		毎に荷降ろし方法を検討し標準化をしていきます。