

# 工事事故発生防止に向けた取り組み

国土交通省北海道開発局事業振興部工事管理課

くわしま まさき  
工事評価管理官 桑島 正樹

## 1. はじめに

国土交通省北海道開発局では、北海道における河川、道路、港湾・空港、農業、漁港等の整備，官庁営繕等の社会資本整備を総合的・一体的に実施しており，出先機関として道内各地域に10の開発建設部を置き（平成22年度より札幌開発建設部と石狩川開発建設部を統合し，前年度までより1開発建設部減となった），地域に密着した開発行政を推進しています。その中で，年間2,000件を超える工事を発注しており，工事事故の発生防止のため，発注者として各工事現場における安全管理体制の充実を図るとともに，安全対策の取り組みに従前から努めてきました。

北海道における平成21年の労働災害の発生状況は，全産業では休業者数（休業4日以上）が6,322人，死亡者数が69人でした。そのうち建設業関係は，休業者数862人，死亡者数30人となっており，それぞれ全産業の約14%および約43%を占めています（北海道労働局調べ）。

北海道開発局における工事事故発生件数を見ると，近年，平成17年の83件をピークに，平成18年，19年と2年連続して減少していましたが，平成20年には前年を15件上回る65件と，大きく増加しました（前年比1.3倍）。平成21年度には，61件

と前年から4件減少しています（図1）。事故の内容では，地下埋設物や架空線等に接触し損傷させる物損公衆災害と労働災害とが，それぞれ事故全体の約半数ずつを占めている状況にあります。

本稿では，北海道開発局管内の工事事故発生状況および事故の事例等について紹介します。今後の工事事故発生防止の参考になればと考えています。

## 2. 工事事故発生状況

北海道開発局における平成21年の工事事故発生件数は61件，死亡者数2人，負傷者数24人となっており，前年比で発生件数は4件減，死亡者数は±0，負傷者数は8人減となっています。

月別発生件数を見ますと，例年，工事稼働件数が少なくなるにもかかわらず，積雪や気温の低下等の安全に対する条件が悪化することもあり，冬期における発生件数が多くなっており，平成21年は1，2月と11，12月の4カ月間で29件の事故が発生しており，年間の約半数を占めています（図2，3）。

事故分類別では，平成21年の傾向としましては，例年と同様に物損公衆災害が工事事故発生件数全体の約51%と大きな割合を占め，発生件数と

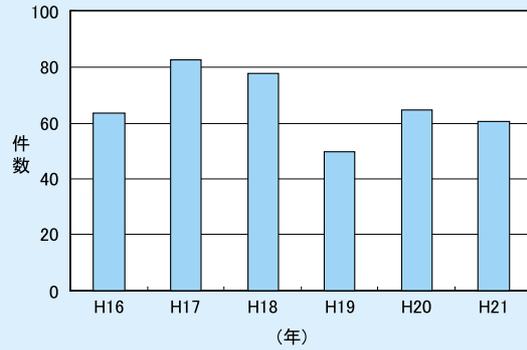


図 1 工事事故発生件数の推移（もらい事故を除く）

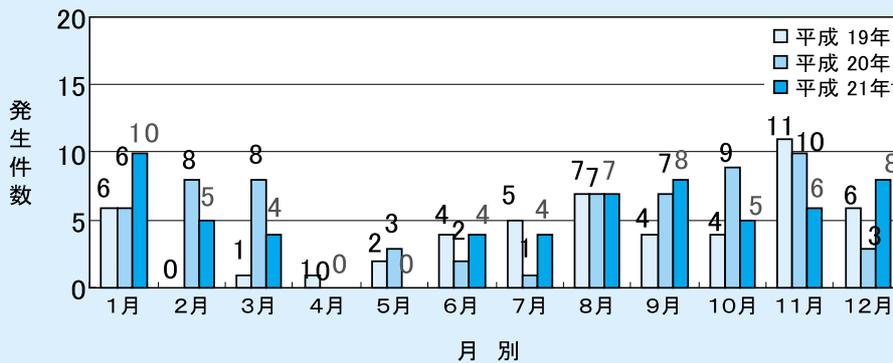


図 2 月別工事事故発生件数の推移

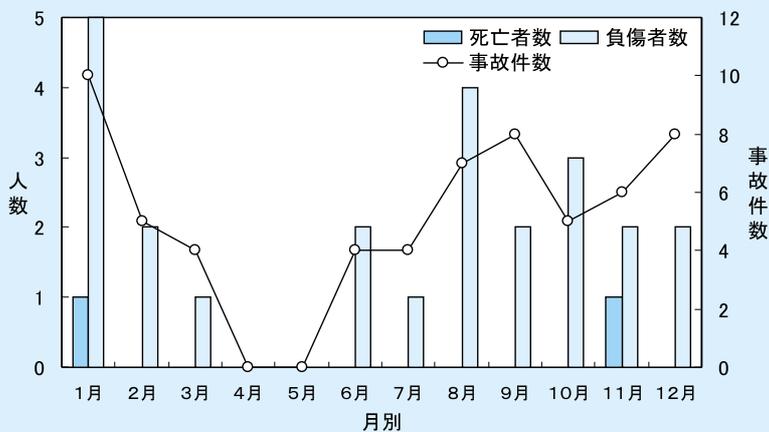


図 3 平成21年月別工事事故発生状況

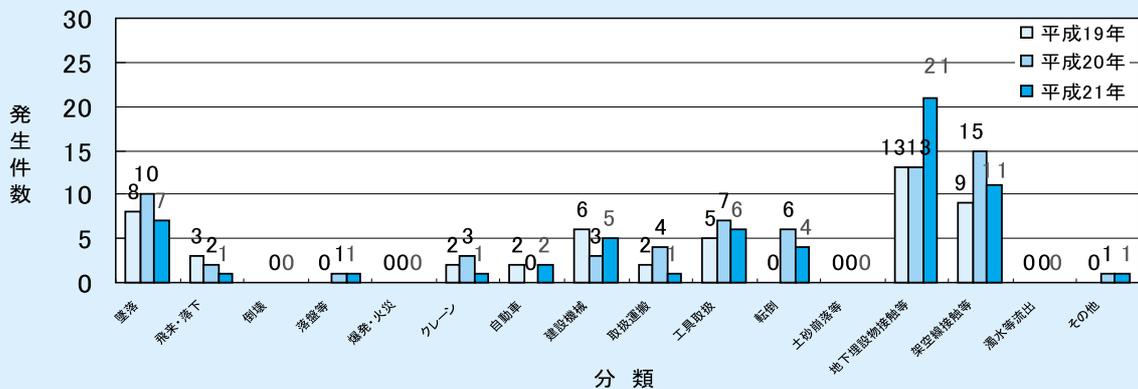


図 4 事故分類別工事事故発生件数の推移

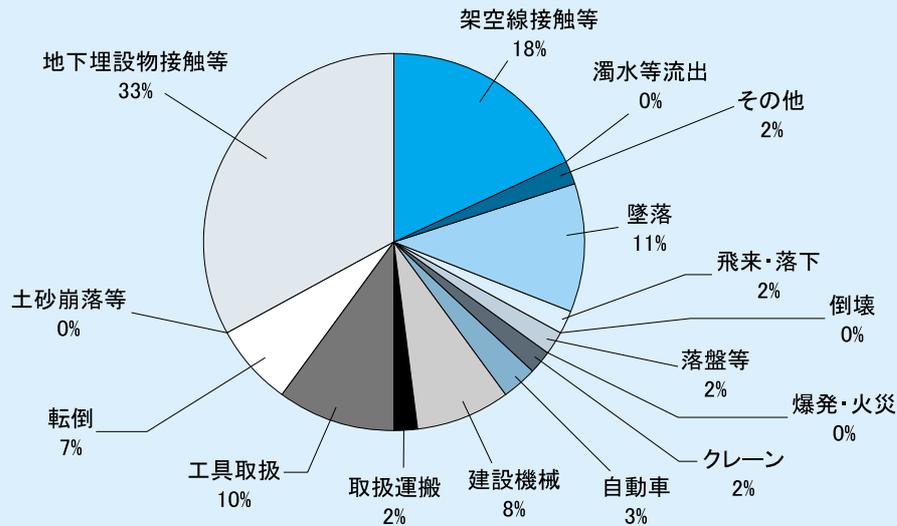


図 5 平成21年事故分類別工事事故発生状況

しても、平成20年の28件から33件へと増加しています。特に地下埋設物への接触等による事故が前年度比1.6倍の21件と大きく増加しています(図4, 5)。

### 3. 工事事故事例紹介

前述のように、北海道では冬期における工事事故の発生件数が、稼働件数に比して多い状況になっています。以下に、平成21年度の冬期に発生した工事事故の事例について述べます。

#### (1) 雪氷付着に適切に対処しなかったために発生した事故事例

##### ① 事故概要

河川護岸工事において、25tラフタークレーンにて護岸用の大型連節ブロックの設置作業を行っていた。被災者(1次下請)は、ブロック設置作業を行っていたが、クレーンで移動してきたブロック(重量約80kg)のバランスが悪いことに気づき、いったん仮置きして吊り直そうとした。作業場所近くに仮置きしようと吊り金具の上部に手をかけた際に、ブロックが吊り金具から滑り落ち(高さ約50cm)、被災者の右足甲から指先にかけて当たり負傷した。被災者は前日着用していた安全靴が乾いていなかったため、普通の長靴を

着用していた(写真 1~3)。

作業に使用した吊り金具はあらかじめ用意してあった専用の金具とは異なるものであった(専用金具は、ブロックに氷が付着していたため装着が困難であったため、たまたま現場にあった別の金具を使用したもの)。

##### ② 被災の程度

右第2足指挫傷, 伸筋腱損傷。休業20日。

##### ③ 事故後の対策

- ・専用吊り金具の使用を徹底する
- ・玉掛け前にブロックの氷をガスバーナーで完全に溶かす
- ・地切り時に再度吊り荷の安定を確認する
- ・安全靴の着用を徹底する

#### (2) 除雪終了後の移動時に誘導員が除雪車に巻き込まれた事故事例

##### ① 事故概要

事故当時、維持除雪工事の一環として、国道の峠部のトンネル手前の駐車帯においてロータリー除雪車により雪堤を造作する作業を行っていた。被災者(1次下請: 交通誘導員)は、駐車帯の入口で一般車の進入を監視していたが、午前中の作業終了の指示を無線で受けたため、本線の片側交通規制を解除するために無線交信していた。その際に、除雪車の巻き上げた雪が風で強く舞ったた



写真 1 落下したブロック



写真 2 専用金具の代用で使用した吊り金具



写真 3 積雪のある中での施工であった

め、被災者は風に背を向けたところ、除雪車にも背を向ける格好となり、後退してきた除雪車に気づかず轢かれた。

除雪車には助手が同乗しておらず、オペレーターから見て被災者は死角になる位置にいた(図

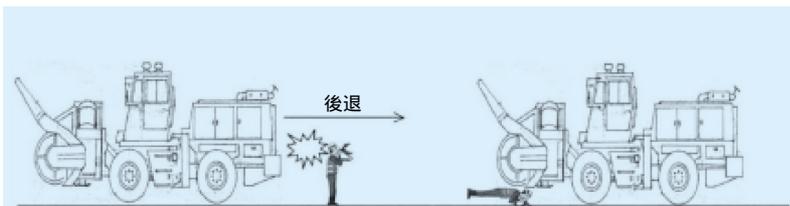


図 6 事故の概略のイメージ

6)。

## ② 被災の程度

死亡。

## ③ 事故後の対策

- ・助手の同乗の徹底
- ・誘導員配置位置の徹底(死角に入らない)
- ・オペレーターと誘導員との間の連絡方法として、トランシーバーを携行させ、前進・後進の着実な連絡を徹底

以上のとおり、冬期の工事において発生した事故の事例を2例ご紹介しました。厳しい気象条件下での工事ならではの事故発生要因も見受けられますが、これらも含めてきわめて基本的な事項が守られていなかったことがよく分かります。これらの事例以外にも冬期には種々の事故が発生していますが、いずれの事例からも、作業環境が厳しくなるほど基本的な安全管理をしっかり行うことがいっそう重要であることを思い知らされます。

## 4. おわりに

北海道開発局における工事事故の発生状況および冬期の事故事例についてご紹介してきました。

今年の工事においても、すでに多くの工事事故の報告が届いています。特に死亡事故に関しては、事例報告で取り上げた事故に続いて数日後にもう1件発生したため、すでに平成22年の事故死者数は、20年、21年の年間死者数と同数になっています。また、死亡事故に至らなかった事故でも、事故の発生形態、事故原因、作業状況などから見て、一歩間違えば死者が出ていてもおかしくないような事例も少なくありません。

今後とも、管内事故事例について出先機関職員も含めた情報共有に努め、同種事故の防止に努めていきたいと思えます。