

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
たむら けいいち
工事評価管理官 田村 桂一

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、地域に密着した開発行政を推進しています。その中で、年間約1,800件（平成22年度）の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22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6,392人、死亡者数が94人でした。そのうち建設業関係は、休業者数が900人、死亡者数が22人となっており、それぞれ全産業の約14%および約23%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）。その後、平成21年は61件、平成22年は42件と減少してきています（図－1）。事故の内容では、地下埋設物や架空線等に

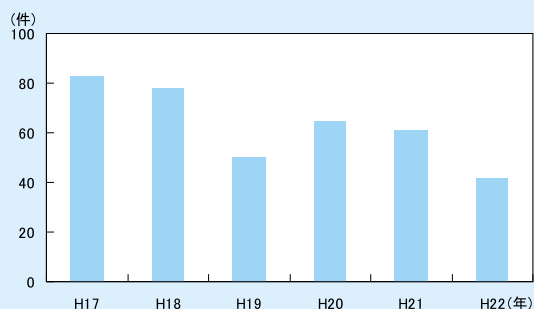
接触し損傷させる物損公衆災害が、事故全体の約半数を占めている状況にあります。

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。

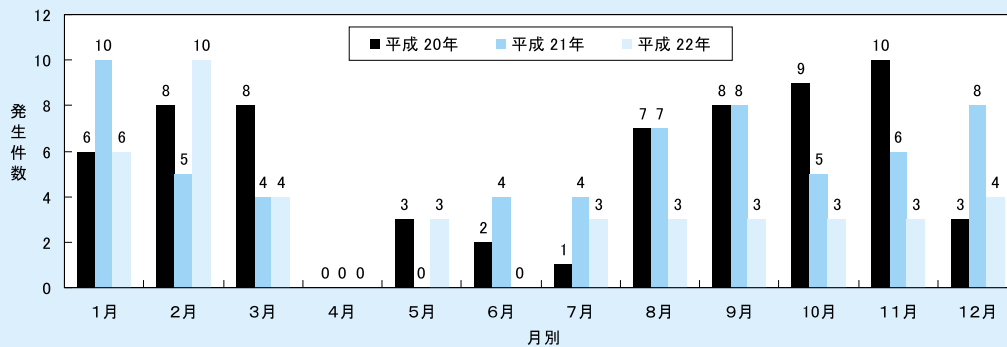
2. 工事事故発生状況

北海道開発局における平成22年の工事事故発生件数は42件、死亡者数2人、負傷者数15人となっており、前年比で発生件数は19件減、死亡者数は±0、負傷者数は9人減となっています。

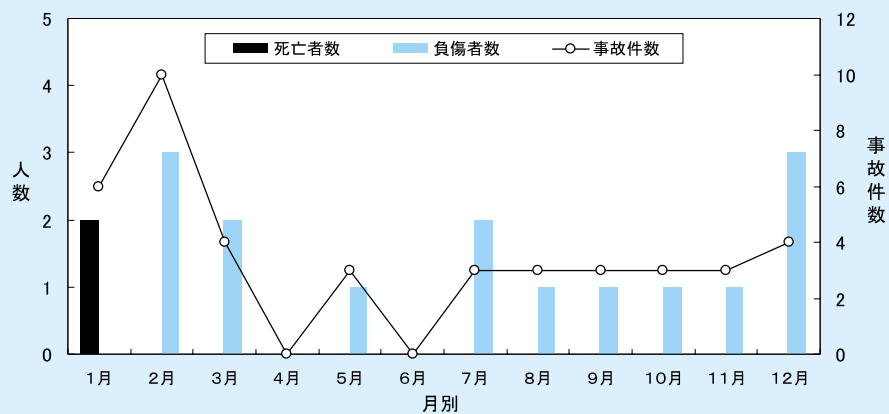
月別発生件数を見ますと、平成22年については4月と6月が工事事故発生件数0件となっており、1月と2月が若干多い傾向になっています



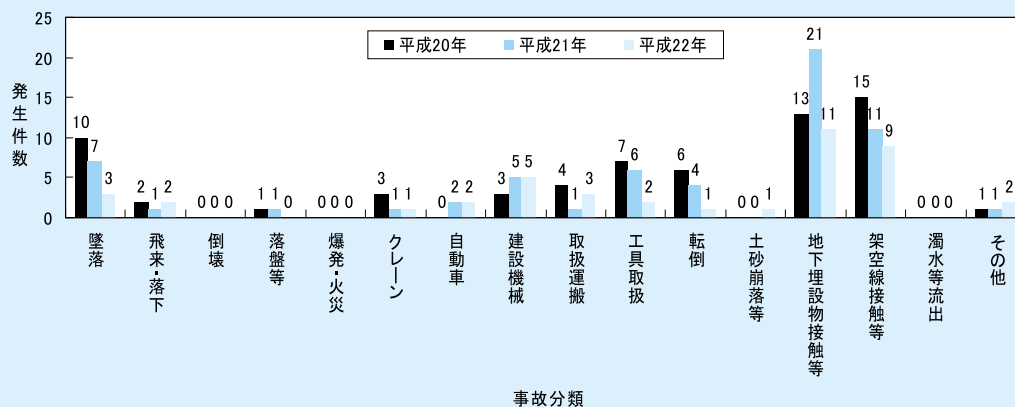
図－1 工事事故発生件数の推移
(もらい事故を除く)



図－２ 月別工事事故発生件数の推移



図－３ 平成22年月別工事事故発生状況

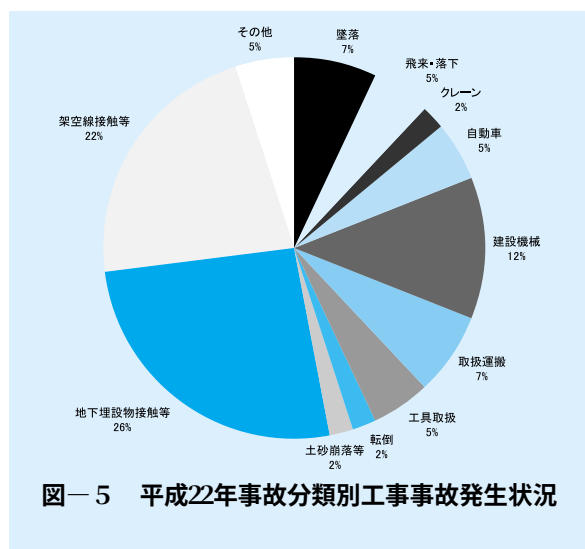


図－４ 事故分類別工事事故発生件数の推移

(図－２，３)。

また、事故分類別では、地下埋設物や架空線等に接触し損傷させる事故を平成21年と比較すると

32件から20件と12件減少していますが、例年と同様に工事事故発生件数全体の約半数と大きな割合を占める結果となっています(図－４，５)。



図－5 平成22年事故分類別工事事故発生状況

3. 工事事事故事例紹介

北海道開発局管内で平成22年度に発生した工事事事故の事例を紹介します。

(1) 雪崩の発生を予測できなかった事故事例

① 事故概要（写真－1、2、図－6、7）

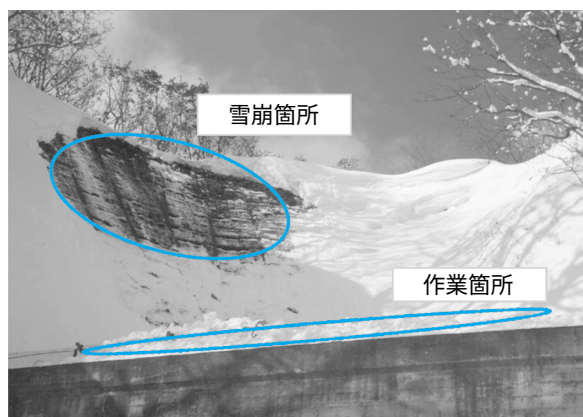
道路維持工事において、トンネル坑口上部にある雪庇が落下し車道に影響がでないように、法面下部にポケットを確保のため監視員1人、作業員5人、計6人で作業を行っていた。事故発生時の状況について、数日前から作業前日まで真冬が続いており、作業当日は気温が上昇していた。また、事故発生箇所については、過去に雪崩が発生した履歴もなく、作業前には雪庇を目視により、確認していたが、気温上昇により、突発的に雪崩が発生し、トンネル上部の奥行き10mの平場で作業していた作業員4人中2人が雪崩に押し出され、作業員Aがトンネル脇に、作業員Bがトンネル上部から7m下の車道に転落した事故である。

② 被災の程度

- ・作業員A：胸部挫傷，腰部挫傷（休業0日）
- ・作業員B：右大腿骨近位部骨折，骨盤骨折，顔面骨骨折，全身打撲（休業59日）

③ 事故後の対策

- ・雪崩に巻き込まれる恐れがある箇所では作業を行わない



写真－1



写真－2

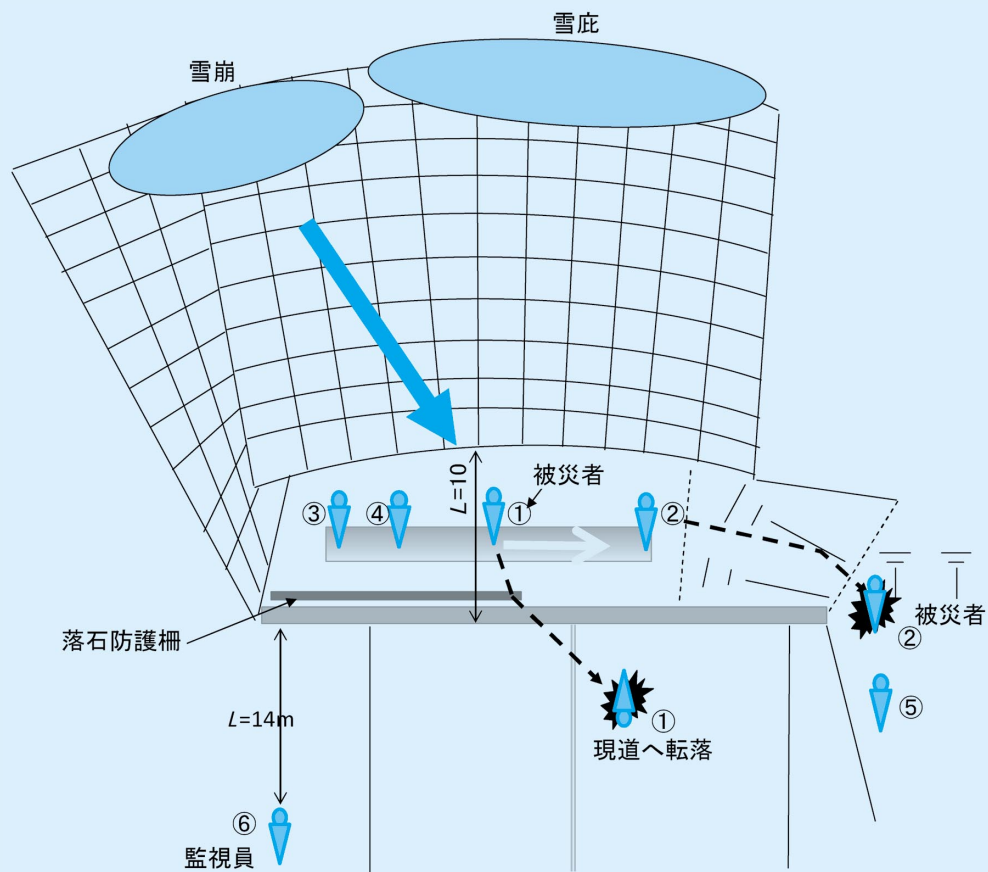
- ・高所作業を行う場所では確実に落下防止の処置を講ずること
- ・再度，安全教育を作業員に徹底すること
- ・トンネル上部の作業についても安全を考慮した作業手順書を作成し周知すること

(2) 建設機械の輸送中に発生した事故事例

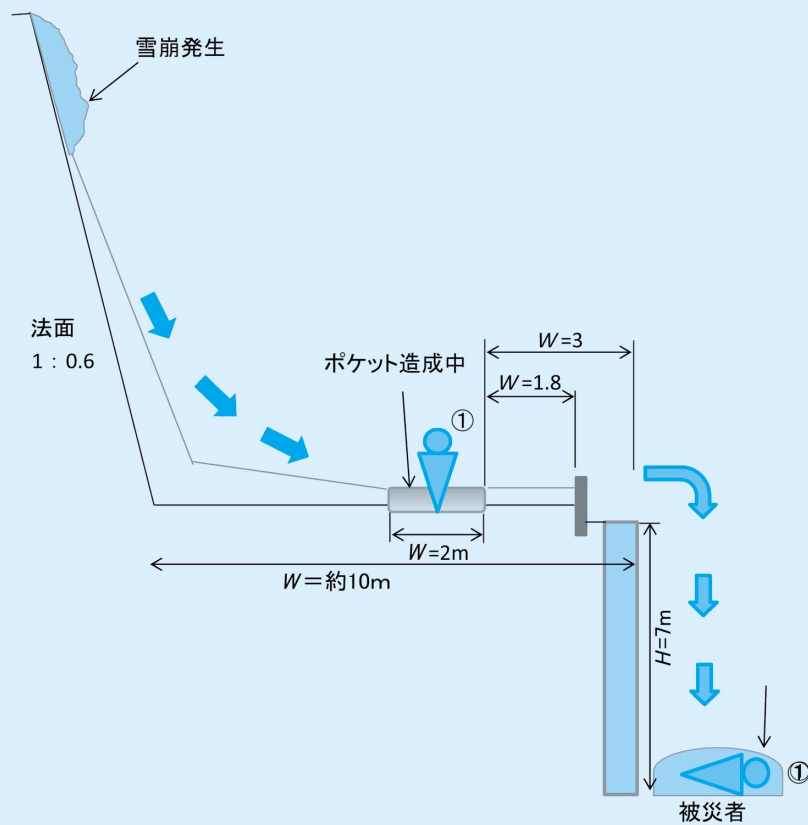
① 事故概要（写真－3、4、図－8）

20tブルドーザの作業が完了し，機材センターへ輸送中，対向車から10tダンプが走行してきたため左側路側へ車体を寄せたところ，ブルドーザの排土板がシェットの支柱に衝突し，10tダンプと後続車3台に接触した。また衝突によりシェットの支柱が倒壊したため，頂版が崩壊し通行止めとなった。

今回の事故は車両の幅等の最高制限を超えていたにもかかわらず，受注者が下請け業者に依頼したことで間違いのないと思い込み，確認を怠ったこ



図—6 事故状況説明図(平面図)



図—7 事故状況説明図(断面図)



写真-3



写真-4

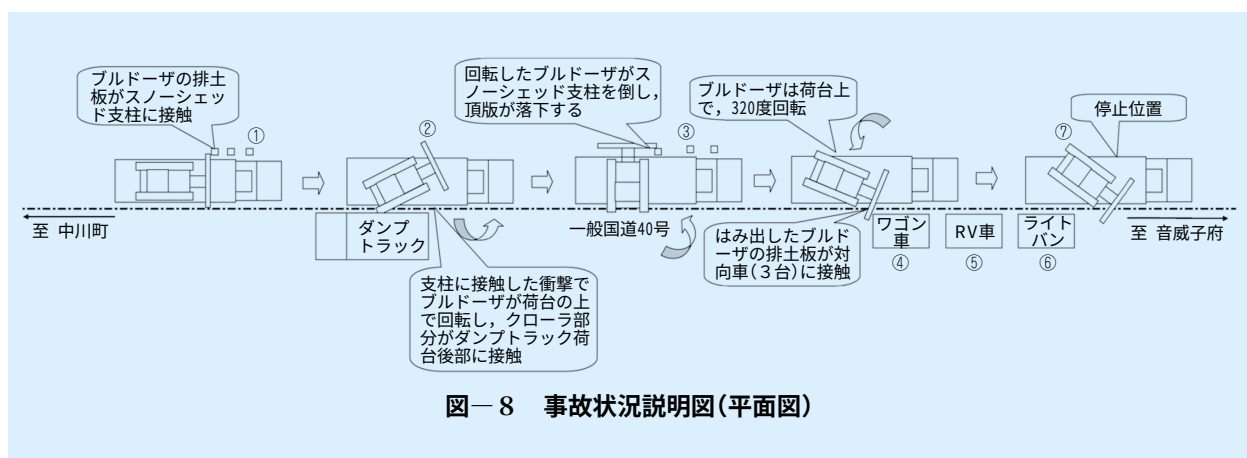


図-8 事故状況説明図(平面図)

とにより発生した事故である。

② 被災の程度

- ・車両4台破損
- ・一般国道40号通行止め

③ 事故後の対策

- ・安全大会を実施し、搬送車両の規格・寸法、通行許可、経路、期日、積荷の規模を書面により事前説明を行い、受注者が立会いし確認する。

以上のとおり、冬期の工事において発生した事故と建設機械輸送中の事故の2例をご紹介しました。利用者の安全確保のため厳しい工程での作業を行う必要がある中、厳しい気象条件下の工事ならではの事故発生要因も見受けられますが、基本的な事項が守られていなくて発生したことがよくわかります。これらの事例以外にも種々の事故が発生していますが、いずれの事例からも、基本的

な安全管理をしっかりと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事故事例についてご紹介してきました。

平成23年度の工事・業務においても、すでに多くの工事事故の報告が届いています。平成23年については、工事事故による死亡事故は発生していませんが、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ひます。