

# 関東地方整備局における 工事事故防止に向けた取り組み

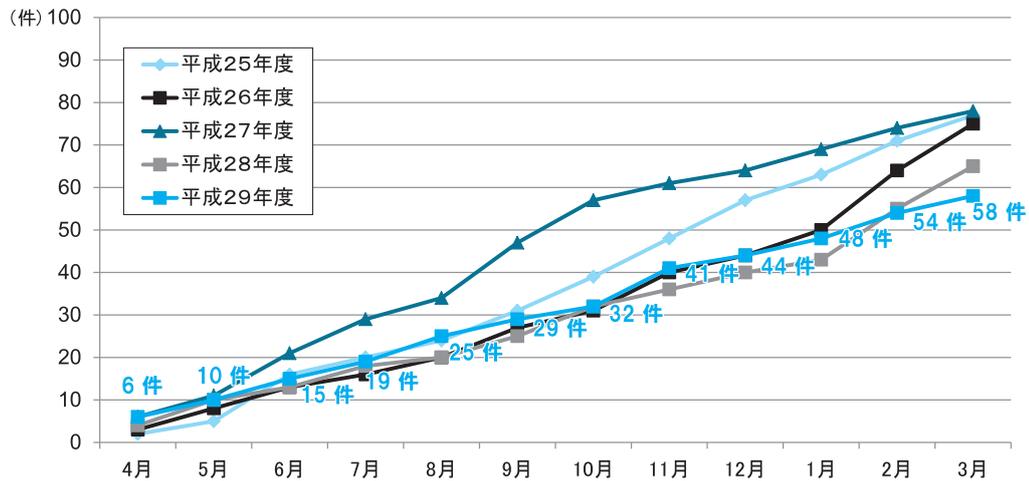
国土交通省 関東地方整備局 企画部 技術調査課 建設専門官 いくち かずお 井口 和夫

## 1. はじめに

国土交通省関東地方整備局では、関東地域における河川、道路、港湾・空港、官庁営繕等の社会資本整備を実施しています。その中で、年間約2,000件（平成29年度）の工事が稼働しており、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、安全対策に取り組んでいます。

関東地方整備局管内における過去5年の工事事故発生件数を見ると、平成27年度の78件をピークに、平成28年度は64件、平成29年度は58件と減少している状況です。平成29年度は、累計工事事故発生件数は過去5年間で最少でしたが、工事の稼働が最盛期を迎える11月に工事事故が多発しました（図-1）。



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成25年度	累計 (月毎) 2件 (2件)	5件 (3件)	16件 (11件)	20件 (4件)	24件 (4件)	31件 (7件)	39件 (8件)	48件 (9件)	57件 (9件)	63件 (6件)	71件 (8件)	77件 (6件)
平成26年度	累計 (月毎) 3件 (3件)	8件 (5件)	13件 (5件)	16件 (3件)	20件 (4件)	27件 (7件)	31件 (4件)	40件 (9件)	44件 (4件)	50件 (6件)	64件 (14件)	75件 (11件)
平成27年度	累計 (月毎) 6件 (6件)	11件 (5件)	21件 (10件)	29件 (8件)	34件 (5件)	47件 (13件)	57件 (10件)	61件 (4件)	64件 (3件)	69件 (5件)	74件 (5件)	78件 (4件)
平成28年度	累計 (月毎) 4件 (4件)	10件 (6件)	13件 (3件)	18件 (5件)	20件 (2件)	25件 (5件)	32件 (7件)	36件 (4件)	40件 (4件)	43件 (3件)	54件 (11件)	64件 (10件)
平成29年度	累計 (月毎) 6件 (6件)	10件 (4件)	15件 (5件)	19件 (4件)	25件 (6件)	29件 (4件)	32件 (3件)	41件 (9件)	44件 (3件)	48件 (4件)	54件 (6件)	58件 (4件)

図-1 工事事故件数の推移

事故の発生形態別では、労働災害事故件数が30～40%、公衆損害事故件数が50～60%、その他事故件数が1～10%程度の発生状況となっています（図-2）。

労働災害事故については、建設機械の稼働に関連した人身事故及び資機材等の落下や下敷きで負傷が多く発生しています。公衆損害事故については、架空線・標識等の損傷や地下埋設物の損傷が減少傾向であるものの依然として多数発生しています（図-3）。

本稿では、関東地方整備局管内の工事事務防止に向けた安全対策の取り組み及び事故の事例等について紹介し、今後の工事事務防止の参考になればと考えています。

## 2. 工事事務防止に向けた安全対策の取り組み

関東地方整備局では、工事事務防止に努めるため以下の取り組みを実施しています。

### (1) 重点的安全対策の策定及び周知

工事事務の発生状況に応じ、工事事務を防止するため、重点的安全対策を決定し、年度当初より周知を図り、事故防止に万全を期すこととしています（図-4）。

[http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000699617.pdf](http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000699617.pdf)

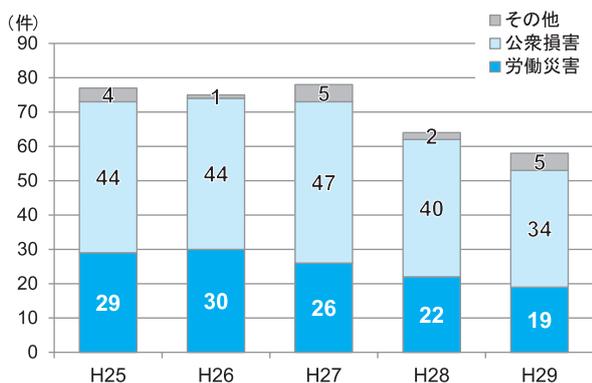


図-2 発生形態別工事事務発生件数の推移

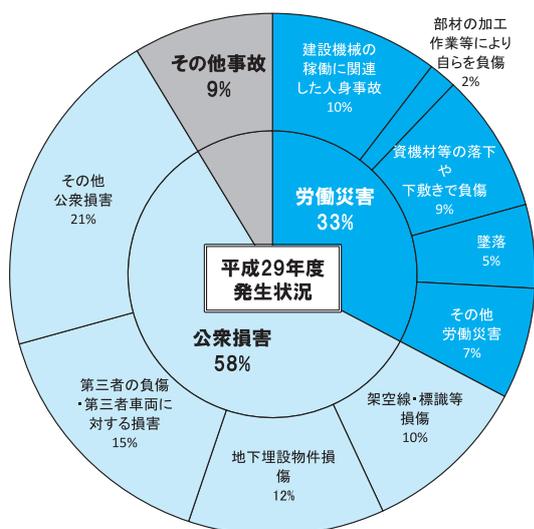


図-3 平成29年度発生形態別発生件数

### 【平成30年度重点的安全対策】

#### I. 架空線等の損傷事故防止

- ① 事前確認及び周知・指導の徹底
- ② 目印表示等の設置
- ③ 適切な誘導
- ④ アーム・荷台等は下げて移動

#### II. 建設機械等の稼働に関連した人身事故防止

- ① 適切な施工機械の選定及び使用
- ② 誘導員の配置
- ③ 作業員に対する作業方法の周知

#### III. 資機材等の下敷きによる人身事故防止

- ① 危険性の調査等（リスクアセスメント）の実施と安全管理活動の徹底
- ② 現場条件に応じた措置の実施
- ③ 飛来落下等の防止対策の徹底

#### IV. 地下埋設物の損傷事故防止

- ① 事前調査、試掘の実施
- ② 目印表示、作業員への周知
- ③ 監視員の配置

#### V. 事故防止

- ① 基本的な手順の遵守及び動作の確実な実施
- ② 安全施工が確保される施工計画書等の作成・検討
- ③ 作業員に対する安全教育
- ④ 適正な工程管理
- ⑤ 交通安全管理

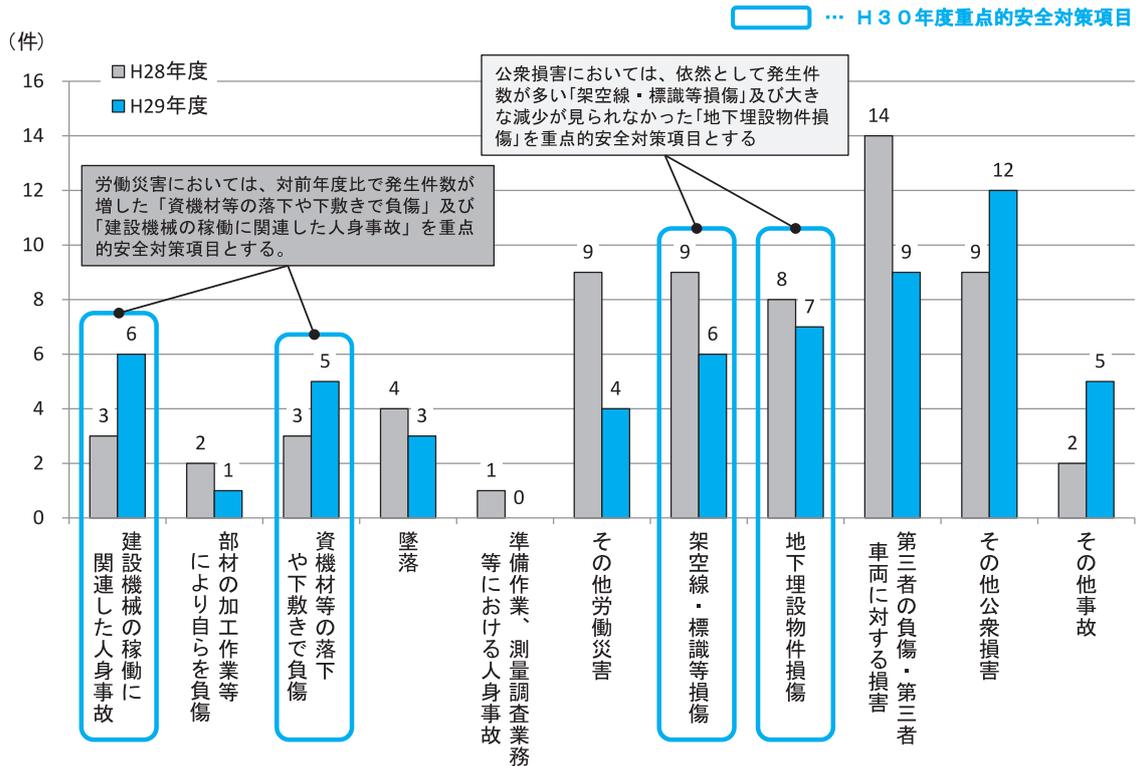


図-4 形態別発生件数比較

(2) 工事事事故事例の掲載

平成 29 年度より、各月に発生した工事事事故の概要は発生要因等を詳細に調査・分析したうえで、工事事事故事例をホームページに掲載し情報提供するとともに、各都県の建設業協会へメール配信を実施しています。

<http://www.ktr.mlit.go.jp/gijyutu/gijyutu00000014.html>

・セーフティサポートニュースの発行

関東地方整備局発注の工事現場における事故防止に関する取り組みや、安全パトロールによる点検結果、盗難情報などを幅広くホームページに掲載し情報提供するとともに、各都県の建設業協会へメール配信を実施しています。

Vol.1 [http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000696997.pdf](http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000696997.pdf)

Vol.2 [http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000703580.pdf](http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000703580.pdf)

Vol.3 [http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr\\_content/content/000705985.pdf](http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000705985.pdf)

・工事事事故防止強化月間（11月1～30日）

工事稼働現場が多くなる時期において、安全対策の取り組みを強化することにより、安全意識を高め、工事事事故を防止することを目的として、各事務所において安全協議会の開催及び労働基準監督署に協力要請し、合同で現場の安全総点検等を実施しています。

### 3. 工事事事故事例紹介

関東地方整備局管内で平成 29 年度に発生した工事事事故の事例を紹介します。

(1) 架空線等損傷事故（荷を吊り上げアームを伸ばしたところ架空線を損傷）

① 事故概要

- ・16t クレーンを用いた資材の吊り上げ作業中にクレーンのアームを伸ばしたところ、約 6m 上空にあった架空線に接触し切断した。
- ・架空線の存在は認識していたが作業場所が暗

く、事故発生時は合図者・クレーンオペレーターともに架空線を見失っていたにもかかわらず、作業を続行したためアームが架空線に接触した。

② 事故発生状況

図-5のとおり。

③ 発生要因

- ・作業場所の照度が十分ではなく、合図者は架空線を見失ったまま合図を出し続け、オペレーターも目視確認ができない状態でありながら合図に従い作業を続けた。
- ・施工計画書では三角旗及びのぼり旗を設置することとしていたが、実際には電柱へ設置された「架空線注意」の看板のみであった。
- ・事故発生時に行っていた揚重作業はクレーン機能付きバックホウで行うこととしていたが、現場で作業手順を変更し、近傍で稼働していた16tクレーンを使用した。

④ 再発防止策

- ・クレーン使用前にオペレーター、合図者、作業員全員で現地の架空線位置を確認する。また、オペレーターと合図者は手合図のみでなく無線機を使用して双方の意思確認を行う（架空線の確認強化）。
- ・照明器具を増設し、上空を直接照らすことで見落としを防止するほか、三角旗及びのぼり旗を設置する（接触防止対策）。
- ・予定作業以外の作業を行う場合は、作業前に作業従事者全員で現地確認を実施する（作業変更時の確認）。
- ・予定作業以外の作業を行う場合は、作業前に作業従事者全員で現地確認を実施する（作業変更時の確認）。

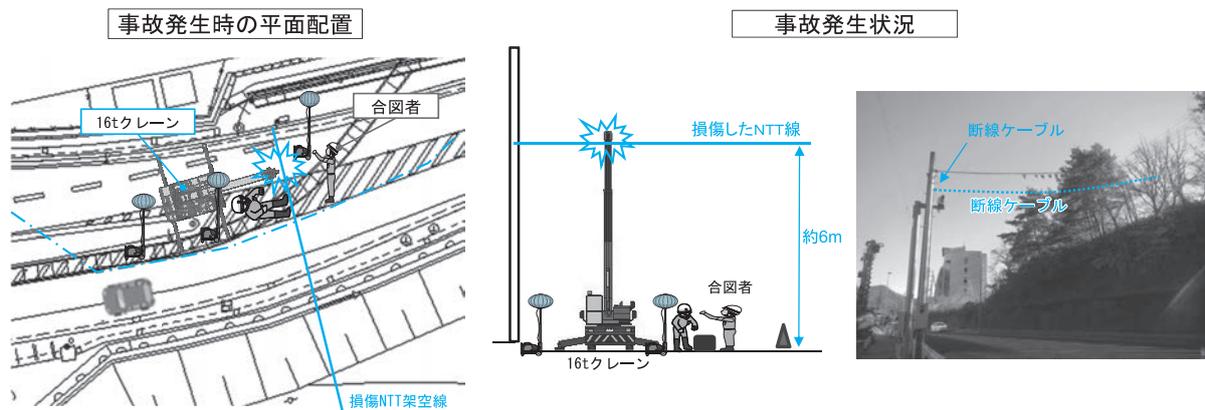


図-5 事故発生状況①

(2) 建設機械等の稼働に関連した人身事故（設置中のクレーンが滑動しアウトリガー底盤部が作業員に接触）

① 事故概要

- ・急勾配の仮橋上で16tラフテレーンクレーンの設置作業を実施しており、勾配下方側のアウトリガーをジャッキアップした際、敷板に底板が接地したところで、底板が敷板からずり落ち、クレーンが勾配下方側へ約50cm滑動した。

- ・クレーン滑動時、被災作業員は勾配上方側のアウトリガー用敷板の設置作業を行っていたため、アウトリガー底盤部が足に接触し、負傷した（右足骨折及び左足打撲）。

② 事故発生状況

図-6のとおり。

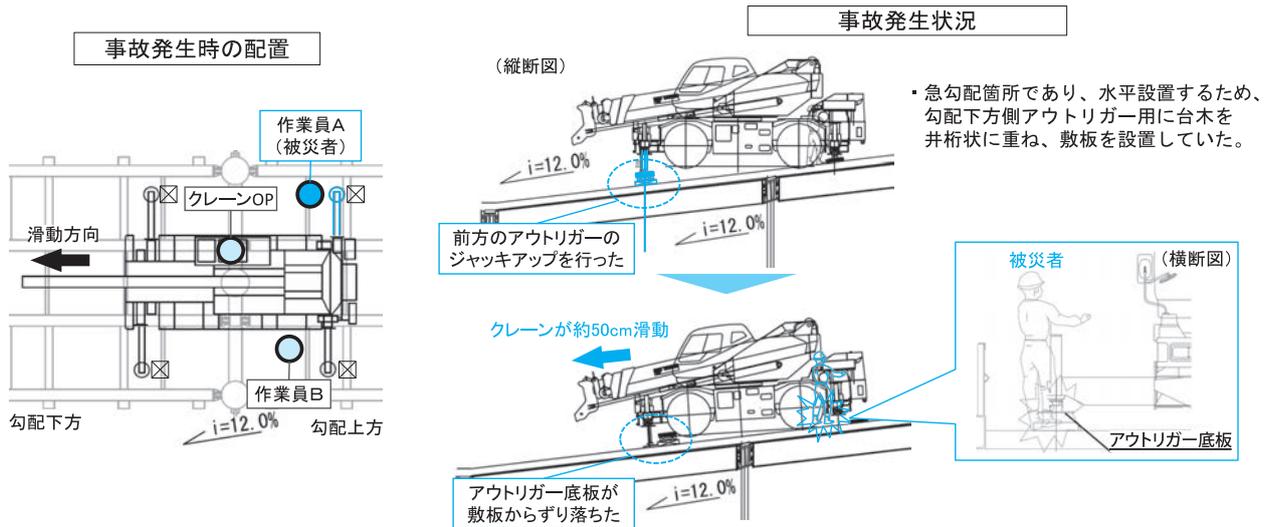


図-6 事故発生状況②

③ 発生要因

- ・アウトリガー底板位置を確認せずにジャッキアップしたため、底板が敷板の中心から偏心しており荷重が均等にかからず、敷板からずり落ちた。また、車止めも設置されていなかった。
- ・被災者はクレーン滑動時、勾配上方側のアウトリガー直近で作業を行っており、操作時における周囲確認及び人払いを行っていなかった。

④ 再発防止策

- ・クレーンオペレーターはアウトリガー接地直前に、台木・敷板とアウトリガー底板の位置を確認し、ジャッキアップを行う。また、クレーン停車時は車止めを全輪に設置することを徹底する（クレーン設置時の注意事項の実施徹底）。
- ・アウトリガー操作時も作業員は接触の危険がない場所へ退避し、クレーンオペレーターは退避確認を徹底する（作業員の退避徹底）。
- ・急勾配地へのクレーン設置時は、勾配に合わせてたくさび形の台木を用いて、敷板自体が水平に

なるよう設置するとともに、クレーンを仮栈橋覆工板にレバブロックで緊結する（勾配地へのクレーン設置時の対策）。

4. おわりに

関東地方整備局における工事事務事故防止に向けた安全対策の取り組み及び工事事務事故事例の紹介をさせていただきました。今年度の6月末現在での工事事務事故の発生件数については15件で、昨年度の同時期での発生件数と同じ件数であるものの、残念なことに昨年度発生していなかった工事に起因する死亡事故が既に1件発生している状況です。また、今後、さらに稼働件数が増えていくことから、安全対策に関する意識を高めて無事故で工事の施工を実施していただくように、受発注者ともに協力して取り組んでいこうと考えています。