

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

くわじま 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11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20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6,770人、死亡者数が81人でした。そのうち建設業関係は、休業者数955人、死亡者数28人となっており、それぞれ全産業の約14%および約35%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は、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年には前年を上回る65件と、大きく増加しました(前年比1.3倍)。事故の内容では、依然として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20年の工事事故発生件数は65件、死亡者数2人、負傷者数32人となっており、前年比で発生件数は15件増、死亡者数は±0、負傷者数は8人増となっています。

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20年は1~3月と11~12月の5カ月間で35件の事故が発生しており、年間の約半数を占めています。

事故分類別では、平成20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42%と大きな割合を占め、発生件数としても、平成19年の22件から28件へと増加しています。特に平成19年に前年度から大きく減少(25件-9件)した架空線接触等による事故が前年度比1.7倍の15件へ増加しています。また、建設機械に関する事故は2年連続でほぼ半減が続いています。

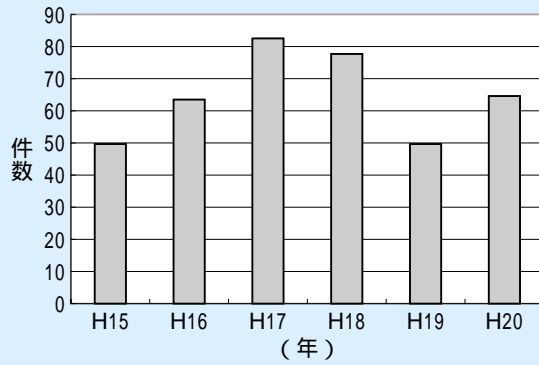


図 1 工事事故発生件数の推移（もらい事故を除く）

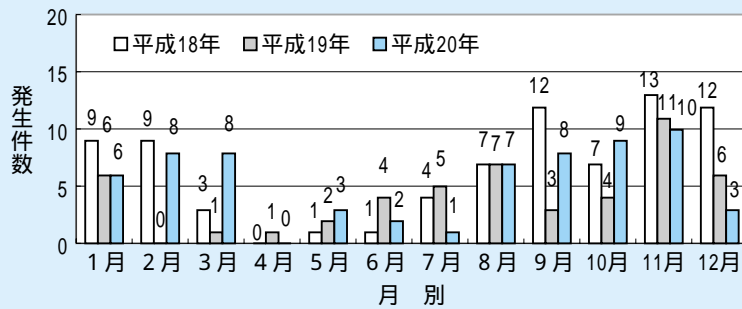


図 2 月別工事事故発生件数の推移

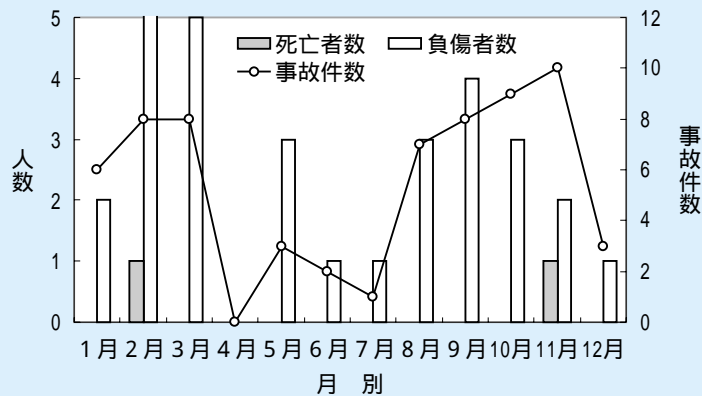


図 3 平成20年月別工事事故発生状況

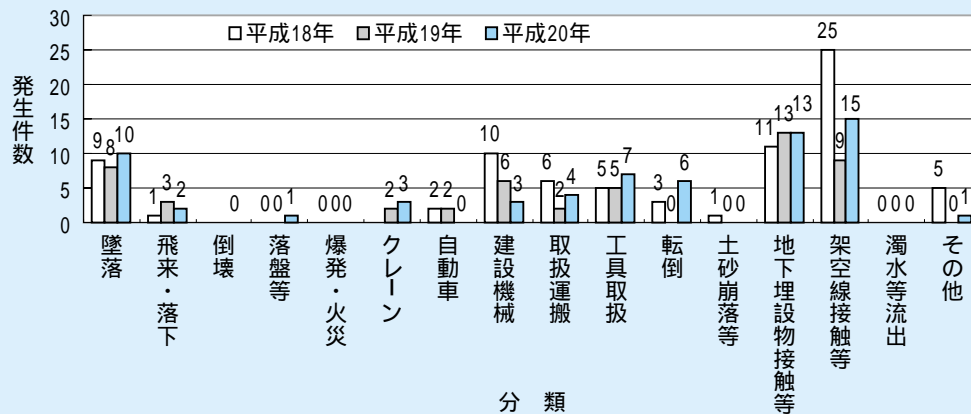


図 4 事故分類別工事事故発生件数の推移

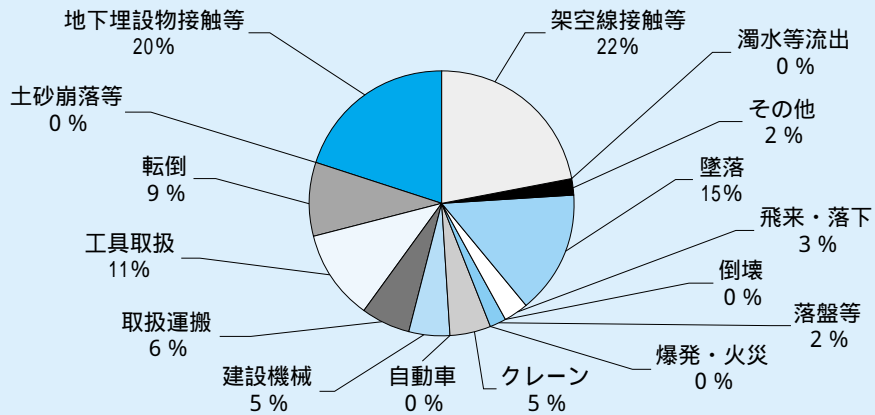


図 - 5 平成20年事故分類別工事事故発生状況

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20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) 除雪機器の不適切な取り扱いによる事故事例

① 事故概要

除雪作業において、ハンドガイド式のロータリー除雪機による歩道除雪を実施している中で発生した事故である。被災者は、除雪作業後、プロア部に雪が詰まっていたため、投雪口から手を入れ雪を取り除こうとした。その際、クラッチは切ったものの、エンジンを停止しないで作業したところ、プロアの回転が停止していなかったため、被災者の手がプロアと接触し負傷したもの。

② 被災の程度

小指切断，薬指・中指の骨折

③ 事故後の対策

- ・ 除雪機械に雪が詰まった場合の点検復旧手順の作業手順書への明記。
- ・ 安全装置付の機械であっても、作業前にその装置が正常に稼働するか現場担当者立会の上で確認。
- ・ 使用機械の点検整備は、安全な場所でエンジンを切り、装置が完全に停止したことを指差し確認。



写真 1 雪を除去するため投入口から手を差し入れた



写真 2 回転しているプロア部に手が接触

・ 雪の除去を行う場合には、除去棒を使用。

(2) 除雪後の移動時における転落事故事例

① 事故概要

被災者（1次下請け：タイヤショベルオペレータ）は、1次下請けの主任技術者の誘導のもと、工事用資材の運搬に使用する林道（延長557m）の除雪作業に従事していた。主任技術者に作業終了を告げられた後、被災者は、現場事務所へ移動



写真 3 転落状況 1



写真 4 転落状況 2

した主任技術者と別れ、駐機場に向かった。その途中の林道（運搬経路）上で20m程度後進した際に、林道の法肩より脱輪し、タイヤショベルが法面を滑り落ちた。5 m下にある立木に衝突した反動でタイヤショベルは半回転し、運転席がつぶれ、オペレータは車両の下敷きとなった。転落した地点の林道の幅は4.1mであった。

② 被災の程度

死亡（脳挫傷）

③ 事故後の対策

- ・路肩位置表示施設の増設。
- ・単独作業（駐機場への移動を含む）を行わないことを徹底。
- ・後進時の後方確認を確実に行うことを含め、作業員、オペレータへの安全に対する指導、教育を徹底。

以上のとおり、冬期の除雪作業に関連して発生した事故の事例を2例ご紹介しましたが、事故の発生原因はきわめて基本的な事項が守られていなかったものであり、事故後の対策についても一般

的なものとなっています。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、そうした事例を見るにつけ、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と行うことがいっそう重要であるように感じます。

4. ライフライン事故防止への取り組み

北海道開発局においては、物損公衆災害事故である地下埋設物や架空線への接触等が平成16年から増加傾向となり、工事事故全体の中でも約半数と大きな割合を占めるようになったことから、平成17年5月に「ライフライン事故防止の手引き（案）」を策定し、受発注者に周知しました。手引きの主な内容は、発注者の対策として発注前の現場把握や施工計画書のチェック、現場立会の徹底を、受注者の対策として施工計画書の充実や現場立会の徹底を挙げています。

こうした取り組みの成果が現れたか、平成19年には架空線の接触事故が激減しましたが、平成20年には再び大きく増加に転じ、結果としてライフライン事故の発生件数全体も3割増となりました。また、事故全体に占める割合も依然として約半数という高い割合を占めています。引き続き、受発注者に対し手引きの内容理解を促していきたいと考えています。

5. おわりに

北海道開発局における工事事故の発生状況、事故事例、ライフライン事故防止への取り組み状況についてご紹介してきました。

今年度の工事においても、すでに多くの工事事故の報告が届いています。事故の防止においては現場特性を踏まえた工夫も必要ですが、3.においても述べたとおり、どこの現場でも必要なきわめて基本的な事項が守られなかったために発生する事故が多くあります。引き続き、受発注者ともに協力し、こうした事故の再発防止に向けた地道な取り組みを、倦まず続けていきたいと考えています。