

建設経済の最新情報ファイル

RICE monthly

RESEARCH INSTITUTE OF
CONSTRUCTION AND ECONOMY

研究所だより

No. 438

2025 9

CONTENTS

視点・論点『都内バリアフリー事情』		1
I. バイデン政権からトランプ政権へ、日米関係		2
II. 建設業における 埋設管損傷事故の発生状況と対策について		8



一般財団法人 **建設経済研究所**

〒105-0003 東京都港区西新橋 3-25-33 フロンティア御成門 8F

Tel: 03-3433-5011 Fax: 03-3433-5239

URL: <https://www.rice.or.jp/>



都内バリアフリー事情 特別研究理事 藤井 賢一

国土交通省総合政策局に共生社会政策課という課がある。安心生活政策課→バリアフリー政策課→共生社会政策課というように名称変更を経て現在に至っている。この課の主な所掌は、省の共生社会の実現への取組のとりまとめ担当であり、公共交通バリアフリー・建築物のバリアフリー推進などが含まれる。

私ごとになるが、約10年前に病気・けがをして以来、都内を移動するときには、杖を使って移動するようにしている。

実際杖を突きながら歩く立場になってみて改めて気が付くことが多々ある。

確かにここ10年ぐらいを振り返ると、一気に都内バリアフリー対応がハード・ソフト両面で目に見えて進んできたのを実感する。これも東京オリンピック・パラリンピックを契機に進んだものと思われる。

【駅のホームドア】

鉄道駅のホームドアの整備は安心感の違いが大きい。ホームの端の電車の乗降口で杖を突いて立って待っているときの安心感が格段に違う。地下鉄利用時も、ホームドアが整備されている路線をルート選択していたぐらいである。以前は地下鉄では、東京メトロよりも都営地下鉄の方が整備が進んでおり、東京メトロの銀座線・日比谷線・丸ノ内線のような古い路線で遅れていたように思う。ここ最近で一気に整備が進み差が無くなったように感じる。

【エレベーターとエスカレーター】

エスカレーターは杖を手にしていると乗りにくいので、どうしてもエレベーターを利用することになる。古い駅だと後付けの設置になるため、階段・エスカレーターを使うルートよりもかなり遠回りとなる。ちなみに桜田門駅から国土交通省正門に向かうときは、国会側の階段を使わずに、警視庁側から遠回りしてエレベーターを使って向かうことになる。

エスカレーターも設置場所によりスピードはさまざまである。鉄道駅のエスカレーターは大

量に人を運ぶ必要があるためスピードが速い。街中のスーパーは近所のお年寄りを想定しているためスピードが遅い。エスカレーター利用の練習には良いところである。

ちなみに国土交通省内の2号館・3号館を結ぶエスカレーターはかなり早い。忙しい職員を想定しているからだろうか。

【新幹線八重洲口】

新幹線駅のエレベーター利用は当然と思われるだろうが、新幹線八重洲口には南・中央・北口と3か所に改札があるが、そこからエレベーターでホームに上がれるのは八重洲南口だけである。

私が気付かずに八重洲北口から通ろうとすると、駅員さんがその旨丁寧に教えてくれるので助かった記憶がある。

【国土交通省の組織改編】

また、私ごとになるが、国土交通省で安心生活政策課が再編されたときに、当時国土交通省で総合政策局の組織再編を担当していたことを思い出した。

省庁再編時は局・課レベルまでの再編をする時間的余裕がなく、建設業・不動産業も観光も所掌する巨大な局が存在することとなり、また、旧建設省・旧運輸省の組織が縦割りで併存していたため、国土交通省再編後一定期間経過して再編作業を行った。

安心生活政策課は、バリアフリー以外の交通消費者行政も読めるようにしたい、そもそも安心生活などという法令用語があるのか、という議論も経てなんとか到達した名称であったが、現在は、共生社会政策課という落ち着くべきところに落ち着いた名称になったと思う。

省庁の組織はともかく、ここ数年の経過を経て、バリアフリーもハード面のみならず、ソフト面や情報発信面でも格段の進歩が実感でき、関係者各位の尽力に感謝を申し上げる次第である。

I. バイデン政権からトランプ政権へ、日米関係

在アメリカ合衆国日本国大使館

一等書記官 浅野 北斗

1. はじめに

私は、2024年6月末に在アメリカ合衆国日本国大使館に国土交通省アタッシェとして着任し、約1年が経過したところである。ワシントンDCで、米国の内政・外政を最前線として体感し、また、日米政治・経済関係のダイナミズムを感じることができている。

まず、本稿は所属する組織を代表するものではなく、私見であることをご了解頂きたい。

2. 2024年大統領選挙

私が着任した2024年6月は、共和党はトランプ候補、民主党はバイデン大統領（当時）が競っている状況であり、まだ討論会も行われていなかった。しかし読者の皆様が御存じのとおり、討論会を経て、バイデン大統領が候補者を降り、代わりにカマラ・ハリス副大統領（当時）が民主党の候補となることになった。民主党関係者の多いワシントンDCは、バイデン大統領の体調等に不安を覚えていた人も多く、カマラ・ハリス副大統領が候補となった時の熱狂は驚くものがあった。

大統領選挙では、移民対策等が主要な論点となっていたが、国土交通省関係では、住宅問題が大きな問題となっていた。米国では、人口増加に対して住宅供給が不足し、また、物価や人件費の上昇から住宅価格が高騰していた。米国人にとって、大きな“一戸建て”マイホームがアメリカンドリームであり、住宅供給不足・価格高騰に対して社会の不満は大きかった。現在の米国の大統領選挙は、赤と青の州がはっきりしてきており、結局はスイングステートをどちらが取れるかの勝負になっている。このため、選挙戦の終盤となると、露骨にスイングステートを対象にした政策が立て続けに発表されるようになった。例えば、バイデン政権は選挙の直前に、ネバダ州の連邦政府の所有の土地を住宅用地として供給する大統領令を公表した。また、ハリス副大統領は、公約に住宅を始めて購入する人々に一定の頭金を支給することを発表するなどした。

11月5日夜、私は上司・同僚と一緒に、大使館で開票速報を見守っていた。私は、奇しくも2016年大統領選挙も留学中のスタンフォード大学で、教授・クラスメートと開票速報を見守っていた。2016年当時は、トランプ大統領の勝利を全く予想しておらず、クラスメートを含めて非常に大きな衝撃を受けた。今回は、事前の予想もあり、速報を心して受け止めることができたが、その後の業務がここまで変化することは予想もできなかった。

3. トランプ政権発足 DOGE 改革

2025年1月、トランプ大統領が誕生した。同政権は就任初日から、10以上の大統領令に

署名するなど、日々驚くような政策が矢継ぎ早に公表され、また、内容も斬新なものが多く、その内容の分析に追われることになった。大きな変化の一つが、イーロン・マスク氏の登場と DOGE（政府効率化省）である。マスク氏は、大規模な政府の縮減を目指し、DOGE が立ち上げられ、まず USAID が廃止された。館内の USAID 担当は、USAID と急に全く連絡が取れなくなり、情報収集に追われた。その後、DOGE は、連邦職員の大規模な早期退職制度を導入した。この結果、国土交通省と米国政府の長年の関係を培ってきた職員が、連邦住宅都市開発省や運輸省で複数名、早期退職をすることとなった。

4. バイデン政権の政策の撤回とアメリカ・ファースト

トランプ政権は、「常識」の改革として、バイデン政権が推進してきた多くの政策を撤回した。例えば、DEI（「Diversity（多様性）」「Equity（公平性）」「Inclusion（包括性）」）政策である。トランプ政権では「ベスト&ブライテスト」を政権に登用するとして、多様性を重視したバイデン政権による高位の政治任用者を解雇しており、国土交通省関係では、米国沿岸警備隊（USCG）の長官（女性）がトランプ政権発足直後に解雇されている。また、性別は男性と女性のみとして、スポーツへの男性の参加の禁止や、軍におけるトランスジェンダーの取扱いを廃止するなどした。

また、気候変動に関しては、化石燃料の活用促進（drill, baby, drill）の一方で、パリ協定を脱退するなどが行われた。連邦政府の文書はもとより、ワシントン DC では「Climate Change」や「Sustainability」を口に出すこと自体がはばかれる雰囲気醸成された。米国環境保護庁は、一時期全く連絡が取れないほど、全体として見直しが行われた。住宅都市開発省や運輸省においても、従来は脱炭素が非常に大きなテーマであったが、現在は関連の政策は全く掲げられていない。

また、トランプ政権では、経済安全保障が極めて強化されており、半導体、航空機など様々な分野で対中国を念頭に置いた経済安全保障政策が打ち出されている。国土交通省分野では、特に海洋関係で造船、海運、港湾などで対中国を目的とした大胆な政策が矢継ぎ早に出されている。また、土地取引に関しても、従来国土安全保障上重要な施設周辺の土地取引には CFIUS（対米外国投資委員会）の承認が必要であったが、これに農地も追加された。

5. 関税・貿易 約 5 か月で 9 回の大臣訪米

トランプ大統領は、発足直後から、製造業の国内回帰について繰り返し発言していた。米国は、2025 年 2 月、国家安全保障上重要な製品に関して、通商拡大法 232 条に基づくセクター別関税を導入すると発表した。その後立て続けに、鉄鋼・アルミ、自動車に関するセクター別関税が立て続けに公表された。また、USMCA という通商協定を締結するメキシコとカナダに対しても、フェンタニル（麻薬）や不法移民の流入等を理由に関税が課された。

私は、在米大経済班の一員として、日米の関税交渉を担当した。相互関税が発動されてから、約 5 か月間で赤澤大臣が計 9 回訪米し、交渉が行われた。その間、事務方の協議など

や、国土交通省に特化した打ち合わせもあり、合計回数は明確にお示しできないものの、着任してから最も忙しい5か月となった。在米大の経済班は、経産省や農水省、厚労省、環境省、総務省、最高裁や公正取引委員会などのアタッシェがいる大所帯であるが、この期間、班一体となって交渉に臨み、強い一体感が生まれた。

日々、トランプ大統領本人が Truth Social で発言したり、ベッセント財務長官やラトニック商務長官が FOX ニュースで発言したりといった情報を経済班チームでフォローしつつ、在米国の他国のアタッシェと横の情報交換をしながら、交渉を支えた。国土交通省本省の国際部門のみならず、各アジェンダに関する各局と日々メール・電話でやりとりし、密に連携した。国土交通省アタッシェがなかなか関係を深めることがない、NSC（米国国家安全保障局）や USTR（米国通商代表）、DOC（商務省）などとの関係を構築できたことも非常に貴重な機会となった。

情報管理を徹底する観点から詳細は記載できないものの、7月23日にトランプ大統領が日本との関税合意を発表し、赤澤大臣がぶら下がり会見を行った。私の役人人生においても絶対に忘れられない瞬間の一つであることは間違いがない。

6. 米国の住宅・都市・不動産分野

トランプ政権発足後も、住宅は主要な社会課題となっている。この項では、現政権での住宅問題への対応、関税の影響、日系企業の動向について説明する。

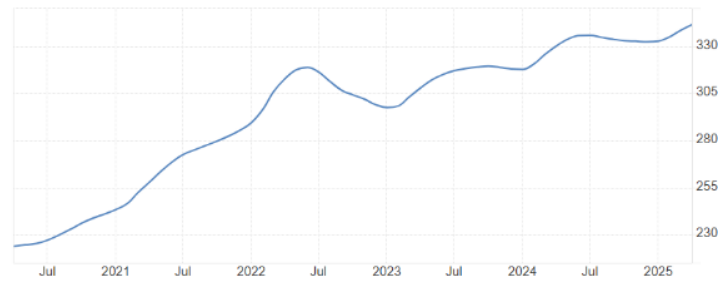
(1) 住宅都市開発省と住宅市場

米国の住宅・都市・不動産政策は、連邦住宅都市開発省 (Department of Housing and Urban Development ; HUD) が担っている。主な政策は、良質で低廉な家賃で入居できる賃貸住宅 (affordable housing) 等の供給支援、多様な人種・所得階層が暮らせるコミュニティの支援等を行っている。上記を達成するため、HUD は、補助金交付など州・自治体政府に対する予算プログラムを主に所管している。建築基準は一部を除き、基本的には州政府・地方自治体に権限がある。

現在は、トランプ大統領に任命されたスコット・ターナー長官が率いている。同氏は、プロのアメフト選手を引退後、下院議員事務所に就職し、2013年にテキサス州議会議員に就任した。2019年、第一次トランプ政権でホワイトハウス機会・再活性化評議会事務局長を務め、その後、不動産業者幹部を経て住宅都市開発長官に就任している。

米国は、経済成長のみならず、人口も増加し、住宅需要は強い一方で、供給不足が課題となっている。背景には、郡や市政府が実施する厳しい都市計画規制（用途・高さ等の制限）による供給制約がある。トランプ政権では、関税による資材・家電等のコスト増、不法移民対策による建設業を中心とした人件費の増加が見込まれ、住宅価格が高まると考えられる。大統領選挙でも住宅問題は大きな争点となっており、2026年の中間選挙に向けてのポイントの一つとなる。

米国の住宅価格の動向（ケースシラー価格指数（主要 20 都市））



(2) 関連の大統領令と木材関税等

米国はカナダから多くの木材を輸入している。他方、米国は、約 20 年間にわたって、カナダ産の木材のダンピングを指摘している。トランプ大統領は、通商拡大法第 232 条に基づき木材の調査を命令した。同条は、調査の結果、必要であれば、商務省は追加関税や輸入割当を発動することができる。この措置は、対カナダの通商交渉のレバレッジとして発動したともみられる。さらに、トランプ大統領は、カナダ産木材からのスイッチを促すために、米国内木材の生産拡大に関する大統領令に署名した。同大統領令は、米国内での木材の伐採に関する規制緩和がその内容となっている。

この後述べるように、我が国大手ハウスメーカーは、米国事業が相当な比重となっていることから、関税政策、特に木材関税が大きな影響をもたらしえることが想定されるため、丁寧に情報収集を行っている。なお、8 月 8 日には、商務省は、カナダ産木材のダンピングへの相殺関税を発表し、35.19%となった。

関税政策は、住宅の建設コストを増加させると言われている。この点、NAHB（全米住宅産業協会）では、関税は新築の戸建住宅のコストを約 10,900 ドル押し上げと推計しており、新築の戸建住宅を 1,000 ドル値上げすると、11 万人の世帯が新築一戸建てを購入できなくなるとのことであった。なお、全米では年間 1,200 億ドル以上の追加コストとなると考えているとの推計であった。

(3) 日系住宅メーカーの進出の米国状況

従来、日系大手デベロッパーが米国でのオフィス、商業、住宅などに投資、開発を行ってきた。近年、国内の少子高齢化を背景に、住宅メーカーや中堅デベロッパーなどの米国進出が盛んになっている。そもそも米国は巨大で法的にも安定的なマーケットである上に、人口が増加している。住宅への需要は強いが、厳しい都市計画規制もあり、住宅供給が限られており、住宅価格は継続的に高騰している。

そうした中で日系のハウスメーカーが近年、米国のハウスメーカーを買収し、米国での事業規模を拡大させている。基本的には、西海岸、テキサスやフロリダ等の南部、東海岸と人口が増加し住宅需要の強いエリアに進出している。大手ハウスメーカー 3 社（積水ハウス、住友林業、大和ハウス工業）の米国事業売上げ合計は 2019 年に 5,000 億円であったものが、2024 年には約 2.5 兆円までに成長した。

① 積水ハウス

積水ハウスは 2024 年に約 7,200 億円という巨額の買収（MDC 社）により、全米戸建住宅の供給戸数 5 位に踊り出た。同社は、米国事業の売上げが約 1.2 兆円であり、海外事業の約 95%が米国から来ている。米国ではカリフォルニア州に拠点を置いている。

同社の特徴は、買収した米国事業の拡大に取り組むのみならず、日本の「シャーウッド」ブランドの展開を目指していることである。日本の技術を米国に持ち込み、高品質の日本の住宅販売を目指しており、日本から職人を派遣し、米国において米国の職人にトレーニングを提供するなど、日本の技術展開に注力している。

同社は、カリフォルニア州で現在シャーウッドブランドを販売開始しており、2024 年には全米住宅産業協会の金賞を受賞した。

② 住友林業

住友林業は、日系の中では最も歴史が長く、米国市場に取り組んできた。同社は、着実に買収を積み重ね、全米戸建住宅の供給戸数は 10 位となっている。同社は、米国事業の売上げが約 1 兆円であり、海外事業の約 83%が米国から来ている。米国では、テキサス州に拠点を置いている。

同社は、歴史の長さから、米国における住宅に関するサプライチェーンが他社に対して重厚となっている。例えば、同社は米国内に複数の住宅部材を生産する工場を自社で保有している。また、直近では、先に述べた木材関税や木材生産拡大に関する大統領令に対応して、製材所の買収も行っている。

③ 大和ハウス工業

大和ハウス工業も買収を積み重ね、全米戸建住宅の供給戸数は 16 位となっている。同社は、米国事業の売上げが 5,000 億円であり、海外事業の約 70%が米国から来ている。米国では、テキサス州に拠点を置いている。同社は、住宅以外にも、物流やホテルにも取り組んでいることが特徴である。

この他にも、ミサワホームがテキサス州やユタ州を拠点に事業を展開している。また、一条工務店はシアトルを拠点にワシントン州及びオレゴン州で事業を展開している。三井ホームはカリフォルニア州で部材の製造販売を行っている。旭化成ホームズは、アリゾナ州を拠点に、住宅建設のサブコン事業を展開している。

上記は戸建住宅であるが、賃貸住宅については、各日系デベロッパー、商社、清水建設等の建設会社までさまざまな主体が取り組んでいる。

(4) 国土交通省と在米国日本大使館の取組

米国での日系ハウスメーカーの支援をすべく、国土交通省と住宅都市開発省の連携を強化している。現在、住宅都市開発省は、低廉な住宅を早く供給することを目的に、**Manufactured Housing**（工場生産式住宅）や **Modular Housing**（ユニット式住宅）に注目している。これは、日本で一般的なユニット工法等の工場を活用した住宅建設が、米国で一

般的ではないためである。国土交通省では、本年 6 月、ワシントン DC において住宅都市開発省と工場を活用した住宅生産に関する取組について意見交換を実施した。



さらに、在米大にて、住宅をテーマとしたセミナー・レセプションを実施した。米国連邦政府（住宅都市開発省、連邦抵当金庫（ジニーメイ）等）、日米の住宅・不動産・建設関係企業・業界団体、シンクタンク等から約 70 名が参加し、国交省より、日本の住宅政策・工業化住宅に関するプレゼンを実施し、積水ハウスと住友林業が、米国での事業紹介を行い、日本の政策・技術を PR した。日系企業と米国政府・業界団体とをつなぎ、日米間の住宅分野に携わる事業者同士の交流を深めることができた。



この他にも、National Association of Home Builders（全米住宅建設業者協会）、National Association of Housing and Redevelopment Officials（全米自治体の住宅公社の連合体）、National Association of Realtors（全米リアルター協会）と連携を深め、日本のハウスメーカーや住宅技術が米国でいかに展開できるか模索している。

Ⅱ. 建設業における埋設管損傷事故の発生状況と対策について

1. はじめに

2025 年 7 月号の研究所だよりの編集後記において、埼玉県八潮市で発生した下水道管の腐食を原因とする道路陥没事故を受け、老朽化するインフラの維持管理に関する昨今の動きについて簡単に紹介した。国土交通省によると、東京都特別区などの都市部における道路陥没事故の多くは、下水道をはじめとする埋設管の破損を要因とするもの¹とされている。

出向元の建設会社に入社してから 10 年弱の間、上下水道や道路施設等のインフラの整備工事に携わってきた筆者にとっては、埋設管は職業柄身近な存在である。しかし、建設業従事者以外の一般の方においては、上述の道路陥没事故が発生するまで、埋設管の存在について意識する機会はあまり多くなかったのではないだろうか。

埋設管をめぐる課題としては、老朽化のほか、他工事の施工中に誤って損傷させる事故が挙げられる。筆者自身も、現場で施工管理を行う上で埋設管の損傷事故防止に尽力してきたものの、手を焼いた経験もある。埋設管を損傷させると、周辺の住民や企業に多大な迷惑をかけ、復旧工事や補償にかかる多額の費用が発生し得るだけでなく、最悪の場合は人命に関わる大事故につながることもあり、埋設管の損傷事故の削減は建設業にとって重要な課題の一つであると言える。

本稿では、建設業における埋設管損傷事故の発生状況と事故事例、事故防止に向けた対策について述べる。なお、文中で述べる意見は筆者個人の見解に基づくものであり、当研究所の公式な見解でないことをあらかじめご留意いただきたい。

2. 建設業における埋設管損傷事故の発生状況

本項では、一般社団法人日本建設業連合会（以下、「日建連」という。）公衆災害対策委員会地下埋設物対策部会および建設三団体²安全対策協議会が公表している資料³等をもとに、建設業における埋設管損傷事故の発生状況について述べる。

図表 1 は、日建連会員企業 119 社の 2012 年以降における埋設管損傷事故の件数を示したものである。

日建連によると、会員企業 119 社の 2024 年における埋設管損傷事故の件数は 168 件で、前年の 160 件より 8 件増加した。また、2012 年には 92 件であった埋設管損傷事故の件数は 2022 年には過去最大の 181 件まで増加しており、長期的にみると 2012 年以降増加している。埋設管損傷事故が増加している要因としては、元請の現場管理者をはじめとする関係

¹ 国土交通省 道路の陥没発生件数とその要因（令和 4 年度）

<https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/ijikanri/pdf/r2-r4kanbotu.pdf>

² （一社）日本建設業連合会、（一社）日本道路建設業協会、（一社）日本埋立浚渫協会

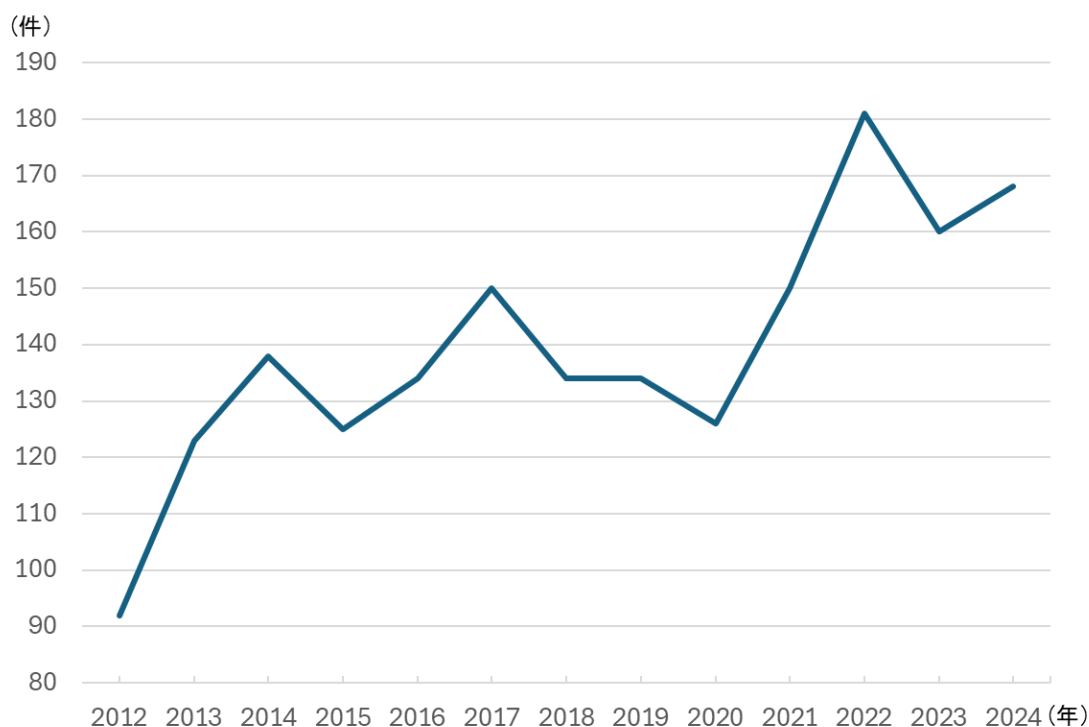
³ （一社）日本建設業連合会公衆災害対策委員会地下埋設物対策部会、建設三団体安全対策協議会

2024 年中における建設工事に伴う地下埋設物・架空線事故の発生状況

https://www.nikkenren.com/anzen/file_chika/chika_jiko2_2024.pdf

者の意識・認識が低下しており、適切な指示や遵守事項の徹底がされていないこと等が考えられる。

図表 1 日建連会員企業の埋設物損傷事故件数



(出典) 日建連の資料を基に筆者にて作成

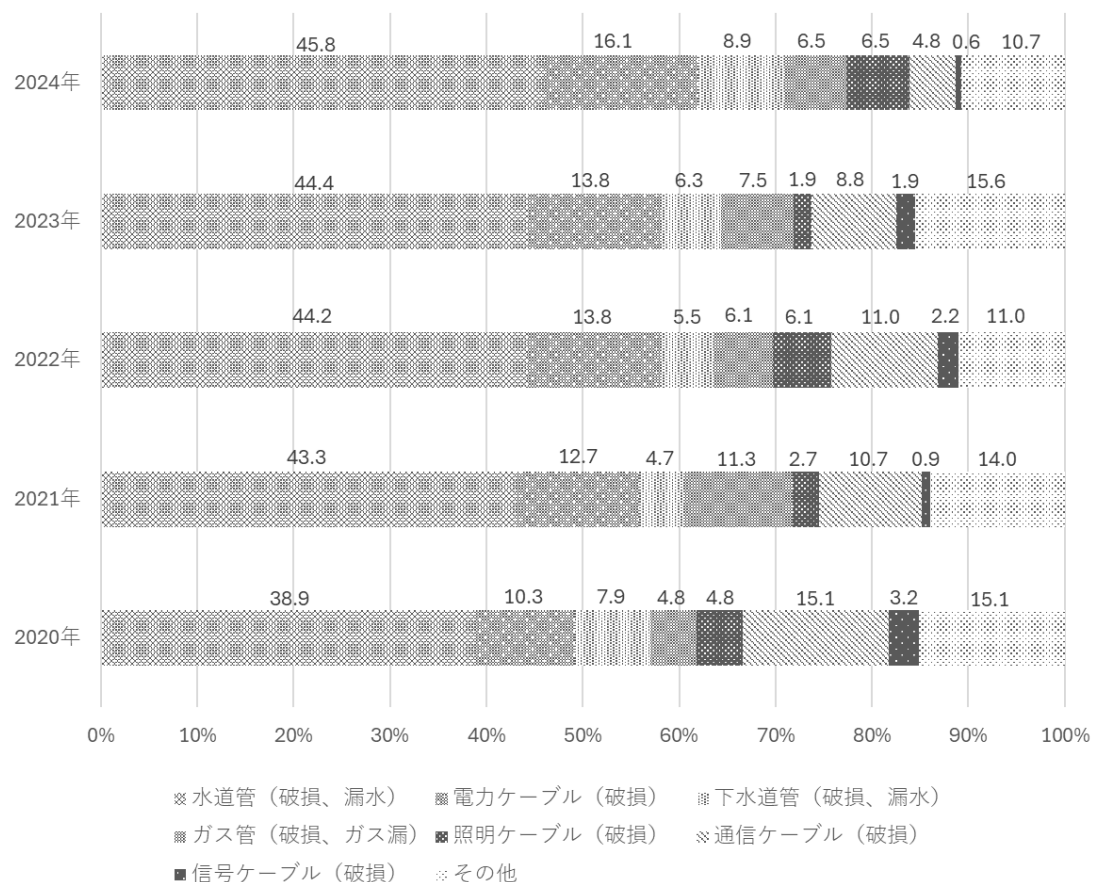
図表 2 は、日建連会員企業 119 社の 2020 年から 2024 年の埋設管損傷事故について、管種別の構成比を示したものである。

すべての年において水道管の破損・漏水が最多で 40%前後を占めており、2020 年から 2024 年にかけて増加を続けていることが分かる。水道管の損傷事故が最多である主な理由としては、以下が考えられる。

- ・比較的浅層に埋設されているものが多いこと
- ・障害物を避けるため切廻して設置されることが多いが、台帳に正確に反映されないこと
- ・水道管付近を掘削する場合でも、水道管管理者の立会が不要であることが多いこと

また、電力ケーブルの破損が例年 10%を超えており、2020 年から 2024 年にかけて増加を続けていることが分かる。電力ケーブルについても、水道管と同様の理由から、破損事故が頻発しているものと考えられる。

図表 2 日建連会員企業の埋設物損傷事故の管種別構成比



（出典）日建連の資料を基に筆者にて作成

図表 3 は、日建連会員企業 119 社の 2020 年から 2024 年の埋設管損傷事故について、起因別の構成比を示したものである。

すべての年において、試掘なしまたは不十分、台帳や配管形状等の事前確認不足、路上マーキングなし、刃先監視員の配置なし等の「遵守事項の不徹底」が最多であることが分かる。「遵守事項の不徹底」による事故の割合については、2020 年の 40.2%に対し 2024 年は 28.8%と減少傾向にあるが、依然高い水準にある。

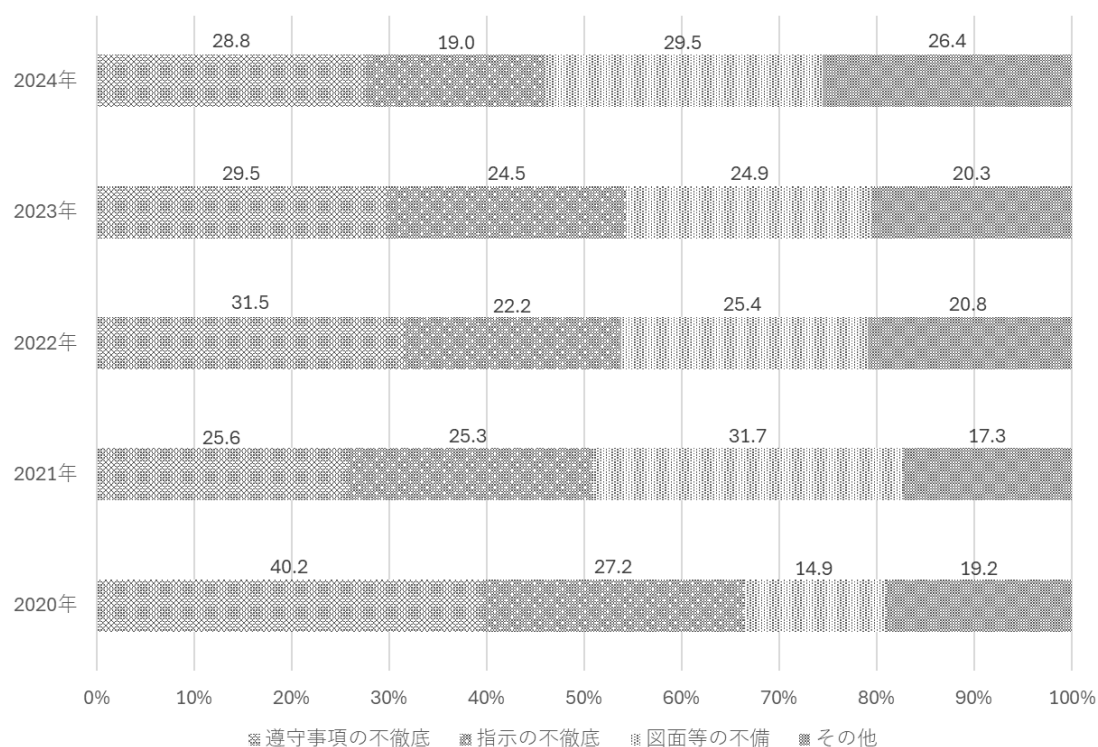
また、「指示の不徹底」による事故の割合は、2020 年の 27.2%に対し 2024 年は 19.0%と若干減少傾向にあるものの、20%前後を占めている。元請の現場管理者は、掘削や支障物の撤去、杭打・杭抜、薬液注入、ボーリング等、埋設管を損傷させる恐れのある作業を行う場合は事前の作業打合せにおいて、埋設管の位置の伝達、掘削方法や埋設管の周囲 50cm 以内の手掘り、手はつりの実施等について指示する必要がある。

埋設管損傷事故の多くは、「遵守事項の不徹底」や「指示の不徹底」といった現場管理者の意識の欠如によって発生している。現場管理者は今一度、埋設管損傷事故を起こした時の社会的影響を想定し、遵守事項や作業指示を徹底する様に肝に銘じ、日々の現場管理に臨む

必要がある。

また、埋設管の位置と図面に相違あり、台帳に記載なし、浅層埋設等、「図面等の不備」による事故も例年 20%前後発生している。中には、地中の障害物を回避するため、舗装の中に情報管が埋設されていたが、設計図書に情報管が記載されておらず、施工者が情報管の存在を把握していなかったために情報管を切断した事例もある⁴。施工者には、設計図書を鵜呑みにせず、記載されていない埋設管が存在する可能性があること、埋設管は設計図書や台帳に記載されている位置や深さ通りに埋設されているとは限らないことを念頭に、埋設管の管理者等との事前協議を行い、必要な場合には自ら調査して計画を入念に立てた上で施工することが求められる。

図表 3 日建連会員企業の埋設物損傷事故の起因別構成比



(出典) 日建連の資料を基に筆者にて作成

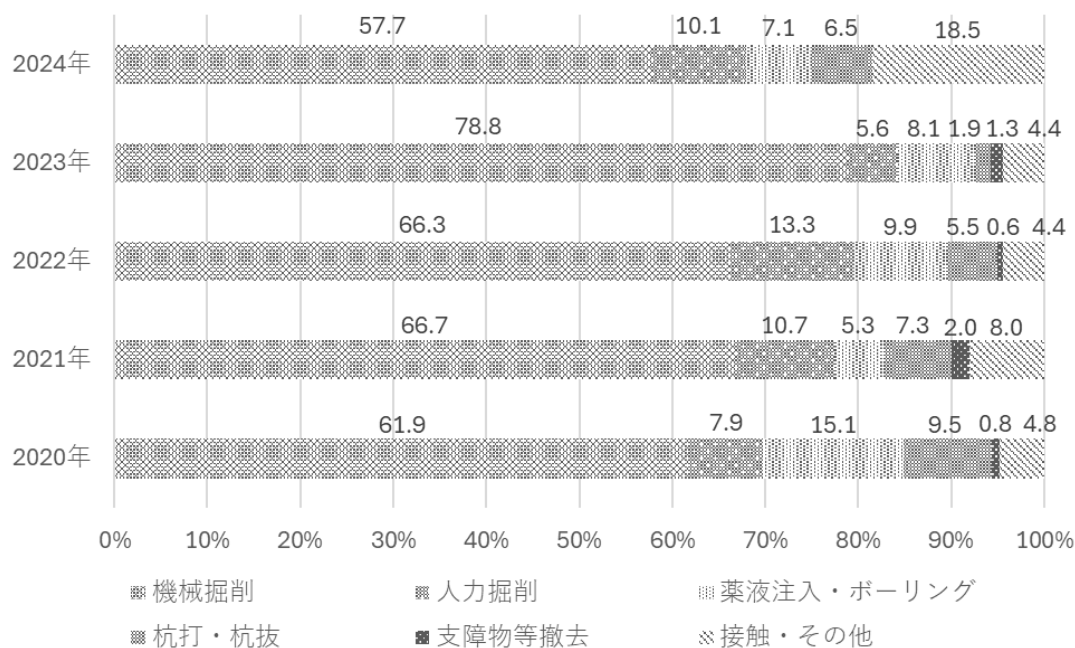
図表 4 は、日建連会員企業 119 社の 2020 年から 2024 年の埋設管損傷事故について、形態別の構成比を示したものである。

すべての年において機械掘削が最多であり、おおむね 60%以上の高い割合を占めている

⁴日経クロステック 埋設物の恐怖 事故 1：図面の位置に誤り
「常識外れ」の深さ 6cm に管路埋設、アスファルト切削中の損傷事例も
<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/mag/ncr/18/00242/062500003/>

こと、それに対して人力掘削による損傷事故の割合は例年 10%程度にとどまっていることが分かる。日建連では、埋設管の周囲 50cm 以内は人力掘削を行い、露出確認を行わなければならない旨を定めているが、この規則を遵守するだけでも、埋設物の損傷事故は大幅に削減できることが明らかである。

図表 4 日建連会員企業の埋設物損傷事故の形態別構成比



(出典) 日建連の資料を基に筆者にて作成

3. 建設業における埋設管損傷事故事例

本項では、近年に国土交通省発注の工事で起きた埋設管損傷事故の事例について紹介する。

(1) 遵守事項の不徹底による事故事例（図表 5）

概要：植栽帯撤去の際、埋設されていた散水用の水道管をバックホウで切断したもの。

要因：散水栓が土の中に埋まっており、また地上部に構造物が無いことから事前調査を行わなかった。台帳確認および施設管理者との現地立会や試掘も行わなかった。

再発防止策：埋設管の情報を図面に明記し、作業員へ周知徹底する。

埋設管に近接する箇所を掘削する際は看板等を設置し、注意喚起を図る。

掘削作業は人力による先行掘りを実施し、監視員を配置する。

⁵ (一社) 日本建設業連合会、公衆災害対策委員会、地下埋設物対策部会、建設三団体安全対策協議会
地下埋設物事故防止のための留意事項と事故例（第 8 版）
<https://www.nikkenren.com/publication/fl.php?fi=1477&f=0137-08.pdf>

図表 5 遵守事項の不徹底による事故事例



(出典) 国土交通省 近畿地方整備局 事故事例集 (令和 5 年度版)

(2) 指示の不徹底による事故事例 (図表 6)

概要: トンネル坑口付近において、バックホウで大型ブロック積施工箇所の掘削を行っている際に、NTT の埋設管にバケットが接触し、破損させたもの。

要因：埋設管の位置の明示は行っていたものの、バックホウのオペレーターへの機械掘削と人力掘削の範囲の指示が明確でなかったため、オペレーターが埋設管付近で機械掘削を行い、破損させた。

再発防止策：埋設管の位置をマーキングし、機械掘削と人力掘削の範囲を明示する。
埋設管に近接する箇所を掘削する際は看板等を設置し、注意喚起を図る。

図表 6 指示の不徹底による事故事例



(出典) 国土交通省 近畿地方整備局 事故事例集 (令和 5 年度版)

4. 建設業における埋設管損傷事故防止に向けた対策

本項では、上述した建設業における埋設管損傷事故の発生状況を踏まえ、埋設物損傷事故防止に向けた対策について整理する。

第2項で述べた通り、埋設管損傷事故の多くは「遵守事項の不徹底」や「指示の不徹底」といった現場管理者の意識の欠如によって起きている。元請の現場管理者には、管理台帳や配管形状の事前確認、本施工前の試掘、マーキングや看板等による埋設管の位置と深さの明示（図表7）、刃先監視員の配置など、施工上の遵守事項を徹底することが求められる。また、協力会社に埋設管の位置や深さを確実に伝達するとともに、周囲50cmの人力掘削による現物確認や手はつりを確実に実施させる必要がある。

さらに、「図面等の不備」に関連する事故を起こさないため、設計図書や台帳を鵜呑みにせず、事前調査や埋設管の管理者等との協議を綿密に行い、確実に施工計画に反映させることが現場管理者に求められている。

図表7 マーキングによる埋設管の位置と深さの明示状況



（出典）元担当現場にて筆者撮影

5. おわりに

冒頭でも述べた通り、施工中の埋設管損傷事故の削減は建設業にとって重要な課題の一つであり、引き続き業界全体で注力していく必要がある。本稿が、現場管理者の皆様をはじめとする多くの読者の目に留まり、現場の改革に活用いただけると幸いである。

（担当：研究員 中原 壮一郎）

本号では、在アメリカ合衆国日本国大使館一等書記官の浅野様よりご寄稿を賜りました。この場を借りて御礼申し上げます。

ついにマンスリー編集の担当が回ってきた。取りまとめの作業が一段落し、満を持して編集後記の執筆に臨む。

私は今年 4 月に、ゼネコンの大林組から出向という形で当研究所に着任した。異動の内示を受けた時、キャリアの中で意識してこなかった「出向」を自身が経験することに驚くとともに、「研究所？ 米（RICE）？ 一体どんなところで、どんな仕事をするのだろう」と戸惑ったものだ。

ウェブサイトの情報収集をしていると、本誌のバックナンバー¹を見つけた。読んでみると、巻末にあるこの編集後記が思いがけず面白い。

前職の広報部門で紙社内報の編集を担当していた頃、編集後記は制作過程での裏話や感想などを知ってもらい、読者とのコミュニケーションを深めるための重要な要素だと学び、100 字程度の限られたスペースでいかにセンスを発揮し、面白い人だと思ってもらえるかを画策したものだ。研究所だよりの編集後記は一味違い、担当研究員の気になっていること、時事的なこと、趣味やプライベートのことなどが思い思いに書かれ、まるで個性を感じられるエッセイのよう。一読者の私は、会ったこともないのに「こんな人が活躍しているのか」と想像を膨らませて楽しんだ。

働く上で、どんな仕事をするかも大事だが、誰とやるかはとても重要だと思っている。研究所には私と同様な出向者が集まっているが、前職のような上司・部下の関係性はないに等しい。着任年度による先輩・後輩はあるものの、年齢や、社会人としての年次、出向元での役職も問わず、同じ「研究員」という立場で仕事をする。それぞれ異なる調査研究テーマを抱えているため、どうしても個人プレー的な側面が強くなり、当初はコミュニケーションを図ることが難しかったが、少しずつ雑談が増えてきたのがうれしい。週 1 回の英会話レッスンで、各々の週末の出来事を話し合う時間も好きだ。たとえ普段はクールな表情をしていても「実はこんな人だったんだ」と意外な姿が垣間見えた瞬間に、一気に親近感が湧く。

これまで交わることのなかった他社、いわゆる競合企業の方々も含めて机を並べる機会はあるそうない。みんなの良いところをたくさん知って、2 年間の出向生活を楽しく、有意義なものにしていきたい。

（担当：研究員 大西 果帆）

¹ （一財）建設経済研究所ウェブサイト MONTHLY（研究所だより）
<https://www.rice.or.jp/regular_report/monthly-html/>