

工事中事故報告書 (3/12 ※事故原因・対策追記)

1. 発注（報告）機関	名古屋支社 保全・サービスセンター (立会者) —						
2. 工 事 名	2023年度 東名阪自動車道 管内維持修繕業務						
3. 発 生 日 時	2024年3月8日（金）23時40分頃						
4. 発 生 場 所	新名神（II路線）菰野基地外プラザ 反転場 (地先, IC間, 測点など) 雪氷車 IC反転における後退時の緩衝材と立入防止柵の接触事故						
5. 業務の概要							
(1) 工事請負業者	中日本ハイウェイ・メンテナンス名古屋(株) 事業所						
(2) 発注区分 (指名)	本社, 支社, 保全・サービスセンター						
(3) 工 期	2023年4月1日から2024年3月31日まで (進捗率 %)						
(4) 請 負 金 額	円	(5) 延べ労働時間	時間				
6. 事故の状況 (※乗務員に再聴取し、実態として後方確認はしていなかった)	雪氷体制時に散布作業を終了して、菰野基地へ戻るため、IC外プラザの反転場での切り返し時に、後退中の雪氷車両の緩衝材が、側道の立ち入り防止柵と接触した事故。人身被害は無し。						
7. 被災状況 (一般公衆に対する事故等については、その第一原因者についても記入すること。)							
公衆, 作業員 などの区別	(ふりがな) 氏 名	性別 年齢	職種 経歴	当現場 の経歴	被災者の住所	負傷 程度	その他の 損 害
					所属業者名 (本社所在地) 元請との関係		
		歳	年	年			—
(物損状況)							
・湿塩散布車の運転席側後方の緩衝材が変形 ※添付写真参照							
・側道の立入防止 (NEXCO 管理) の支柱1本、金網延長約2mが破損により開口							
※トラロープにより簡易養生を実施養生							
8. 事故に対する所見 (原因考察, 警察・労基署の所見など)	事故第1報以降の詳細報告は、会社の責任者や所属長からだけでなく、可能な限り当事者の口頭による報告を原則とし、実態の確認を徹底する。						
基地等の狭小箇所で車両が後退する際は、後方モニターを過信せずに、必ず助手又は監視員が後方誘導、確認を行い、運転手は自己判断ではなく、誘導に従った運転を行う。							
反転場所の周囲に照明が全く無く、降雨がありバックモニターでの確認が不十分で不明瞭であった。							
湾岸リニューアル工事等の為、他基地の雪氷車両が反転場所に多く移動されており、通常時と反転に使用できるスペースが狭くなり、無理な切り返しが必要だった。※通常時は前進でのUターンが可能							
9. 事故発生後の処置	(雪氷車) 自走及び、散布作業も可能 (継続運用)。後日、の責任で修理対応						
(立入防止柵) 破損したフェンス部にトラロープにて簡易の進入禁止養生を実施。後日、復旧対応							
10. 報道	なし						
(本工事の本件までの事故状況) 4件, うち死亡 0件, 重軽傷 1件, 物損その他 3件							

1.1. 事故原因の詳細 (後日提出)

発生原因	人的要素		物的要素		管理的要素	
	① 降雨が強く、降車することに抵抗があった [近道行動] こと、普段運用しており、周囲確認の必要は無いという過信 [危険軽視] により、バックミラーでの後退切り返し [慣れ] を実施した。		④ 2月までの雪氷体制下であれば、前進Uターン (後退不要) で、反転する予定だったが、伊勢湾岸リニューアル工事規制の為、基地内車両 (9台) が反転場に移動し仮駐車してあり、切り返しでの反転をせざるを得なかった。		⑥ 「車両後退時は助手が降車し、誘導を行う」というルールは過去の事故事例等を用いて、安全大会等で周知していたが、従事者がルールを遵守する意識の醸成が出来ておらず、[近道行動] を止める方法が、本人次第になってしまっている。	
② 「車両後退時は助手が降車し、誘導を行う」というルールは認識していたが、今回の事故箇所では、前進Uターンが基本にあったため、切り返しでの後退反転 (バック誘導) を想定していなかった [内的要因錯覚 (思い込み等)] 。		⑤ 周囲状況において、反転場に照明が全くないため、場内確認は車両のライトと乗務員の記憶によるのみであり、降雨時であったこともあり、構造物や場内の状況が正確に確認できていなかった。		⑦ 伊勢湾岸リニューアル工事規制の為、基地内車両の移動 (仮置き) 場として、反転場を使用する旨を雪氷従事者へ伝達できていなかった。		
③ 当日、初回の運転業務で、反転場で切り返し反転 (バック誘導) が必要だという状況が乗務員に共有できていなかった [教育不足] 。				⑧ 元請負者が実施する安全大会の周知内容が、末端従事者に対してまで周知出来ていたかの確認はしていなかった。		
原因評価 (◎○△)	◎	原因評価 (◎○△)	△	原因評価 (◎○△)	○	

※ 原因評価：事故との関連性 重大=◎ 中程度=○ 軽度=△



【人的要素に基づくヒューマンエラー要因】

※ 事故原因と考えられる人的要素に○印をつける。(複数可)



<次項へ>

【人的要素に基づくヒューマンエラー要因】

※ 事故原因と考えられる人的要素に○印をつける。（複数可）

H 1	無知 未熟練 経験不足 <input type="checkbox"/> 教育不足
H 2	<input type="checkbox"/> 危険軽視 <input type="checkbox"/> 慣れ 悪習慣 集団欠陥
H 3	<input type="checkbox"/> 近道本能 省略本能 能率本能
H 4	場面行動本能（1点に集中して周囲の状況が見えなかった）
H 5	緊急時のあわて パニック状態
H 6	外的要因錯覚（見間違い、聞き違い等） <input type="checkbox"/> 内的要因錯覚（思い込み等）
H 7	中高年齢者の機能低下
H 8	疾病 疲労 体質 急性中毒等
H 9	単調反復動作による意識レベルの低下

1 2 . 事故対策

↓

<次項へ>

12. 事故対策

	人的要素	物的要素	管理的要素
再発防止対策	<p>① 車両後退時には、必ず助手が降車し、バック誘導を実施する。乗務員には、回送中を含めて、ドライブレコーダーでの運転状況の確認が可能である旨を通達する。</p> <p>③ 通常時と違う特殊な状況（反転場が狭くなっている等）がある場合は、KY活動（作業前ミーティング）時に必ず全従事者に通知し、KY用紙に伝達事項と従事者サイン（直筆）を記載する。</p>	<p>④ 菰野基地の反転場は、前進Uターンでの反転を基本とする。その為、雪氷期間中において、長期間の車両仮置きは原則禁止とする。止むを得ず駐車する場合は、事前に基地担当会社に通知し、反転方法、駐車期間を打ち合わせた上で実施する。</p> <p>⑤ 次年度以降の対応となるが、照明設備の設置について、費用区分も含めて保全サービスセンターと協議し、来年度の雪氷期間までの運用可能を目指す。</p>	<p>⑥ NEXCO車両、及びメンテ車両の見えやすい箇所（ダッシュボード等）に安全作業を促す標示を行う。標示内容については、下記に標示（案）を示す。</p> <p>⑦ 外的要因等で通常時と違う状況が発生する場合は、確定次第、各社の現場代理人及び担当責任者に、必ず「口頭」と「説明資料」の両方で伝達し、資料についてはメール送信等で記録が残るようにする（メールだけでは見えない可能性があるため、必ず口頭も）。</p> <p>⑧ 元請負者が実施する安全大会の周知内容が、末端従事者に対してまで周知出来ていたかの確認として、協力会社それぞれで実施する安全会議（周知会等）の書面、写真等の記録を保管する。</p>

※対策⑥ 社内標示内容（案）

ドライブレコーダー搭載車 ルールを守って安全運転

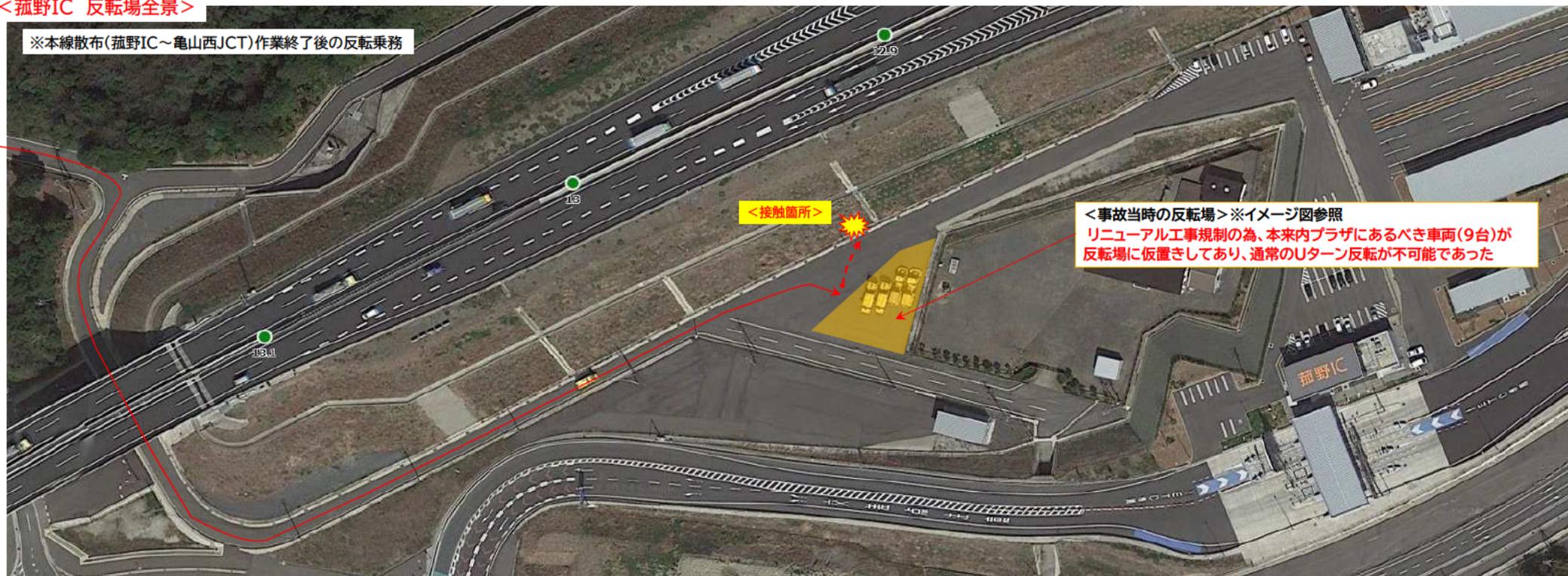
< 標示内容の例 >

- ・ドライブレコーダー稼働中 後退時は必ず誘導
- ・ドラレコは誘導員の配置も監視中
- ・車内カメラ稼働中 ルール違反は退場 . . . etc.

■事故状況図:雪氷車IC反転における後退時の緩衝材と立入防止柵の接触事故(R6/3/8 23:40頃)

<菟野IC 反転場全景>

※本線散布(菟野IC~龜山西JCT)作業終了後の反転乗務



◎事故箇所全景写真



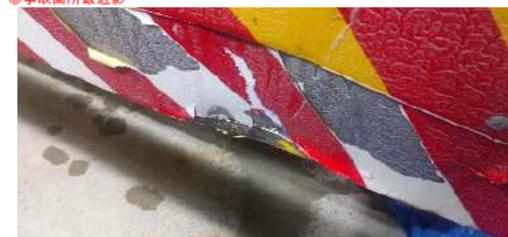
◎事故箇所近影(立入防止柵)



◎事故箇所近影(雪氷車:右後部緩衝材)



◎事故箇所最近影



■事故状況図：雪氷車IC反転における後退時の緩衝材と立入防止柵の接触事故(R6/3/8 23:40頃)

<事故当時の菰野IC反転状況イメージ図> ※本線散布(菰野IC～亀山西JCT)作業終了後の反転乗務

