

2025 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

2026 年 10 月

**一般社団法人日本建設業連合会
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**

はじめに

日建連の地下埋設物対策部会では、発足以来関係各位のご協力を得て、建設工事に伴う地下埋設物の事故防止に必要な各種の施策を推進しております。事故防止の基礎資料とするため、会員会社をお願いして、年間の地下埋設物事故発生状況の調査を毎年実施し、2012 年からは架空線事故発生状況についても同様に調査を実施しています。

本資料は、2025 年 1 月から 12 月における 1 年間の事故発生状況について、先般全国の会員会社 140 社に対して、日建連本部及び各支部の管轄区域ごとに調査を依頼し 5 月中旬までに回答をいただき、その調査結果をまとめたものです。

統計の内容は、発生した事故のすべてを反映しているとは言えませんが、傾向は十分把握できると思われます。会員会社が今後、地下埋設物および架空線の事故防止対策を進めるにあたり、参考資料としてご利用いただければ幸いです。

目 次

1	調査方法	1
2	調査結果	1
(1)	回答状況	1
(2)	埋設管事故について	2
(ア)	事故発生状況	2
(イ)	事故発生場所と工事種別事故発生状況	4
(ウ)	管種別事故発生状況	7
(エ)	工程種別事故発生状況	9
(オ)	事故原因（起因別）	11
(カ)	事故原因（形態別）	13
(キ)	地下埋設物事故のペナルティ	15
(3)	架空線事故について	16
(ア)	事故発生状況	16
(イ)	事故発生場所と工事別事故発生状況	18
(ウ)	ケーブル種別事故発生状況	21
(エ)	工程種別事故発生状況	23
(オ)	事故原因（起因別）	25
(カ)	事故原因（形態別）	27
(キ)	架空線事故のペナルティ	29
	あとがき	30

1 調査方法

この調査は、日建連本部及び各支部の管轄区域ごとに、会員会社に対して調査を依頼し、2025 年 1 月から 12 月の 1 年間における地下埋設物及び架空線の事故発生状況について集計したものです。

2 調査結果

(1) 回答状況

本年度の調査は、管轄区域ごとに、北海道支部 50 社、北陸支部 50 社、日建連本部・関東支部 139 社、中部支部 68 社、関西支部 76 社、中国支部 49 社、四国支部 47 社、九州支部 59 社に調査を依頼した結果、本社と支社の重複を排除すると、会員会社 103 社から回答を頂きました。

今回の調査での事故発生件数【会社数】は、182 件【52 社】（その内、埋設管 121 件【38 社】および架空線 63 件【33 社】）の事故が報告されました。

(2) 埋設管事故について

(ア) 事故発生状況

2025 年中の埋設管の全事故件数は 121 件で、前年より 47 件も減少した。

調査を開始した 1981 年は 335 件だが、減少傾向が続き、過去最少件数は 2012 年の 92 件となった。2013 年～2020 年は概ね横ばいだったが、その後は増加傾向がみられた。

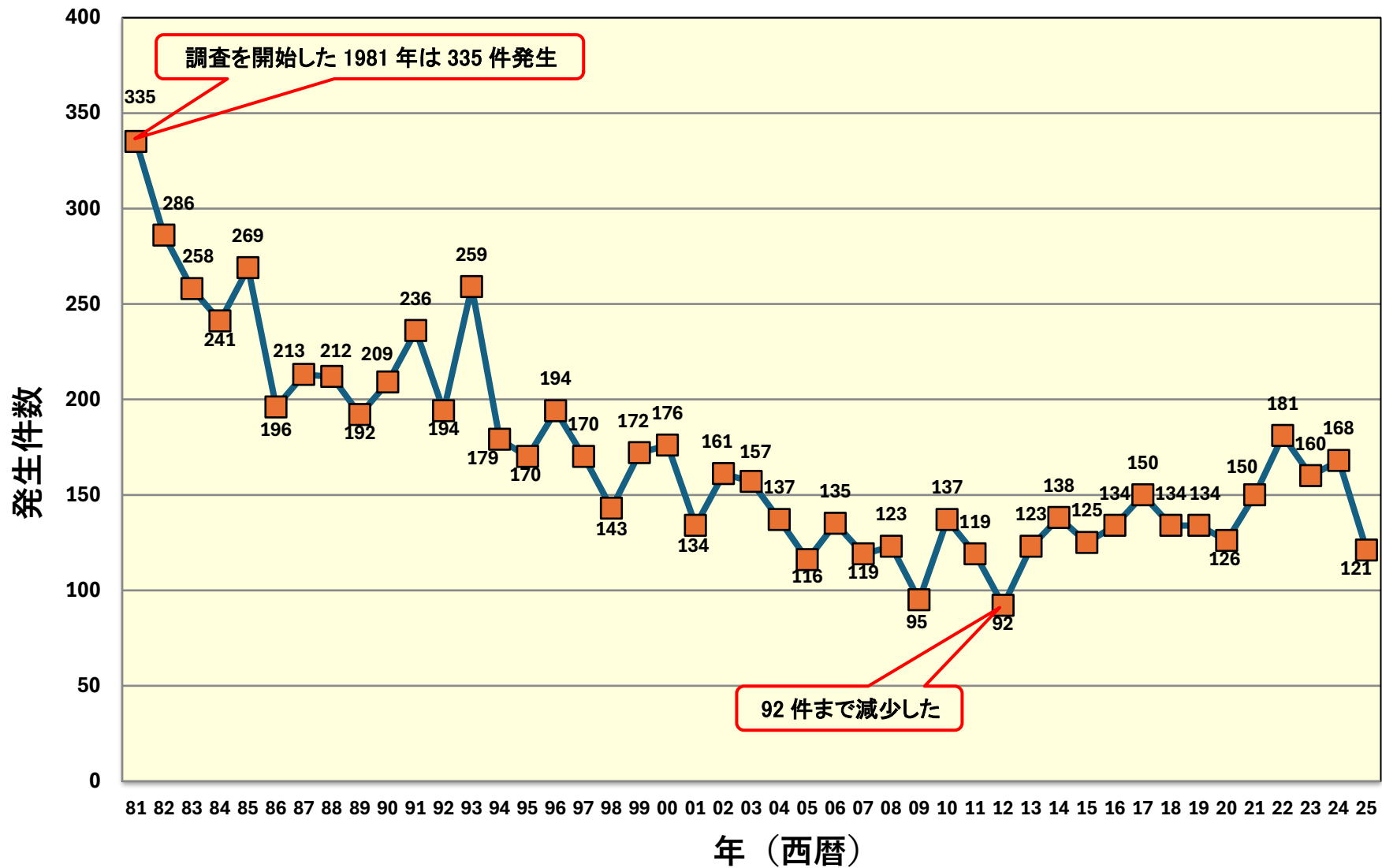
今回の 2025 年の調査では、2024 年の件数と比較すれば大きく減少し、2020 年の水準に戻った状態である。しかし、今後も引き続き再上昇とならないように注意が必要である。(図－1)

また、2024 年の発生件数と比較すると、中部・関西・九州支部で大きく減少しているが、北海道支部が 2 件・中国支部が 3 件・四国支部が 2 件と増加している。(表－1)

表－1 本・支部管内別の事故発生件数（埋設管）

年 支部	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
北海道	4	10	10	5	5	7
東北	23	14	32	21	16	13
北陸	8	13	9	0	5	2
関東	44	43	46	54	51	44
中部	15	30	28	24	33	15
関西	13	26	37	38	34	21
中国	7	3	1	2	7	10
四国	1	4	3	2	0	2
九州	11	7	15	14	17	7
集計	126	150	181	160	168	121

図－1 会員会社の地下埋設物の事故発生件数の推移（埋設管）

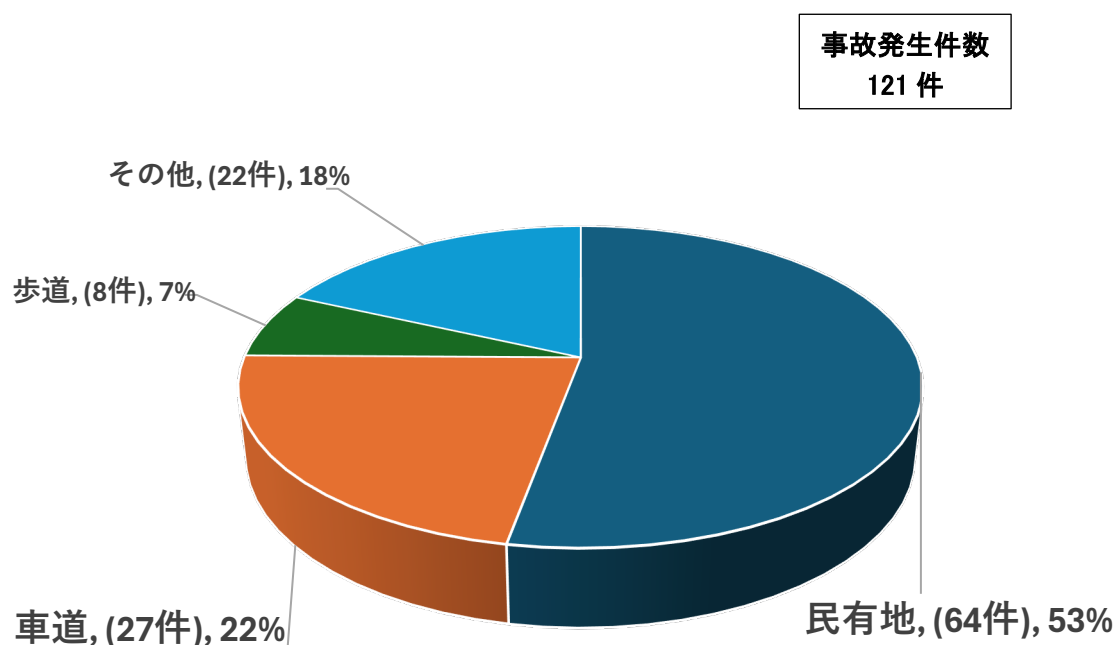


(イ) 事故発生場所と工事種別事故発生状況

事故発生場所で最も多いのは、民有地（64 件）で全体の 53%を占めているが、この傾向は毎年、ほぼ同じである（図-2）。

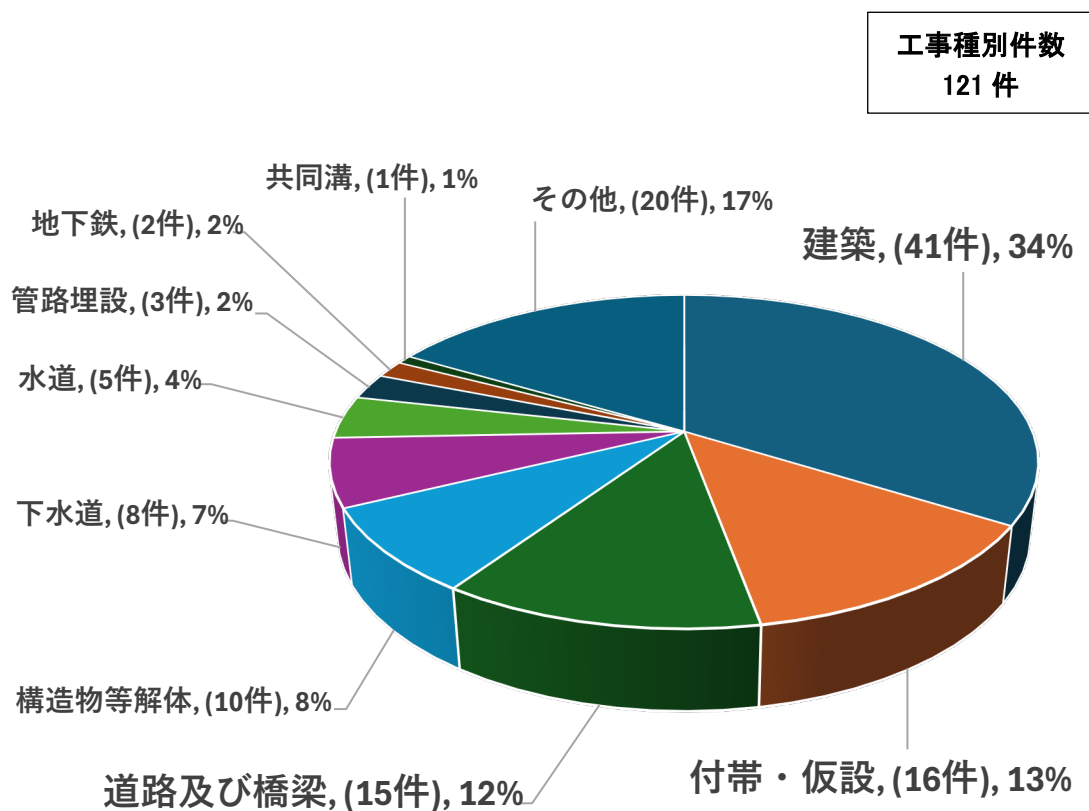
また、民地内の事故のうち、「建築工事」が多い（41 件/64 件＝64%）傾向である。

図-2 事故発生場所（埋設管）

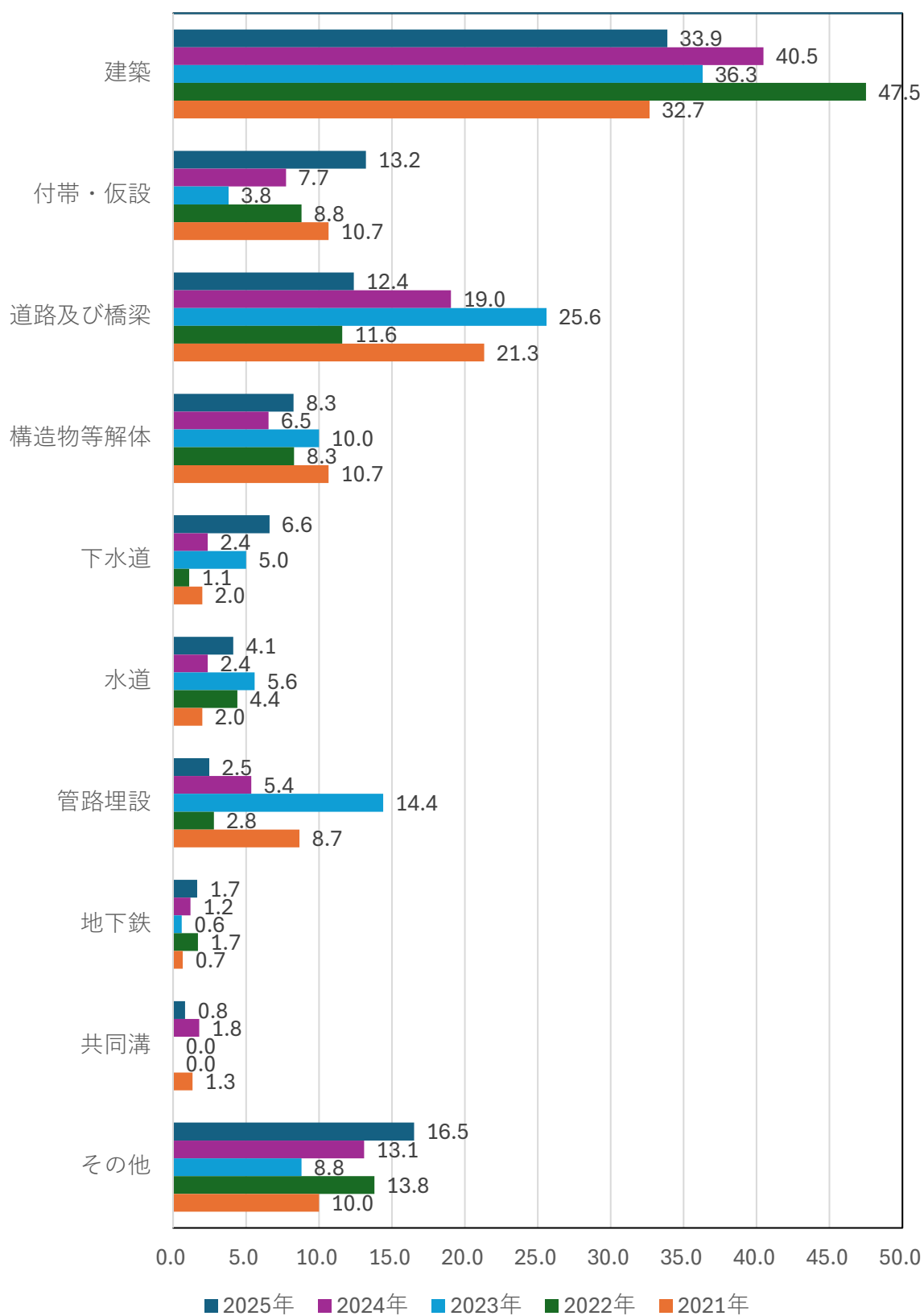


工事種別事故発生状況では、「建築工事」が全体の 34%を占めており、例年通りの傾向であるが、発生件数は大幅に減少（2024 年：68 件→2025 年：41 件）している。次いで、「付帯・仮設工事」が多くなっており、近年増加傾向にある。「付帯・仮設工事」の事故内容には、道路の試掘等に関わるものが多く含まれている。また、「道路及び橋梁工事」の発生件数が減少（2024 年：32 件→2025 年：15 件）している。（図－3、4）

図－3 工事種別事故発生状況（埋設管）



図－4 工事種別構成比(%)の推移（埋設管）

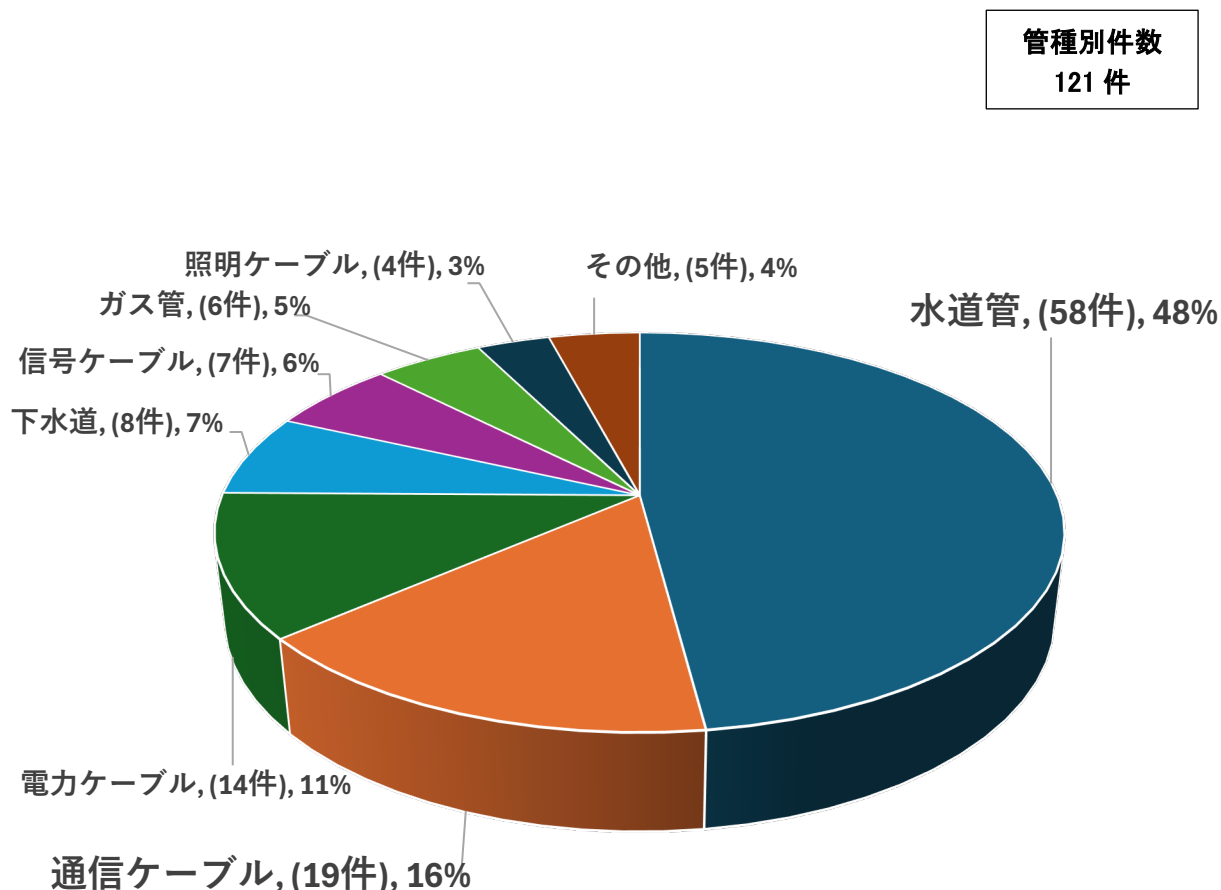


(ウ) 管種別事故発生状況

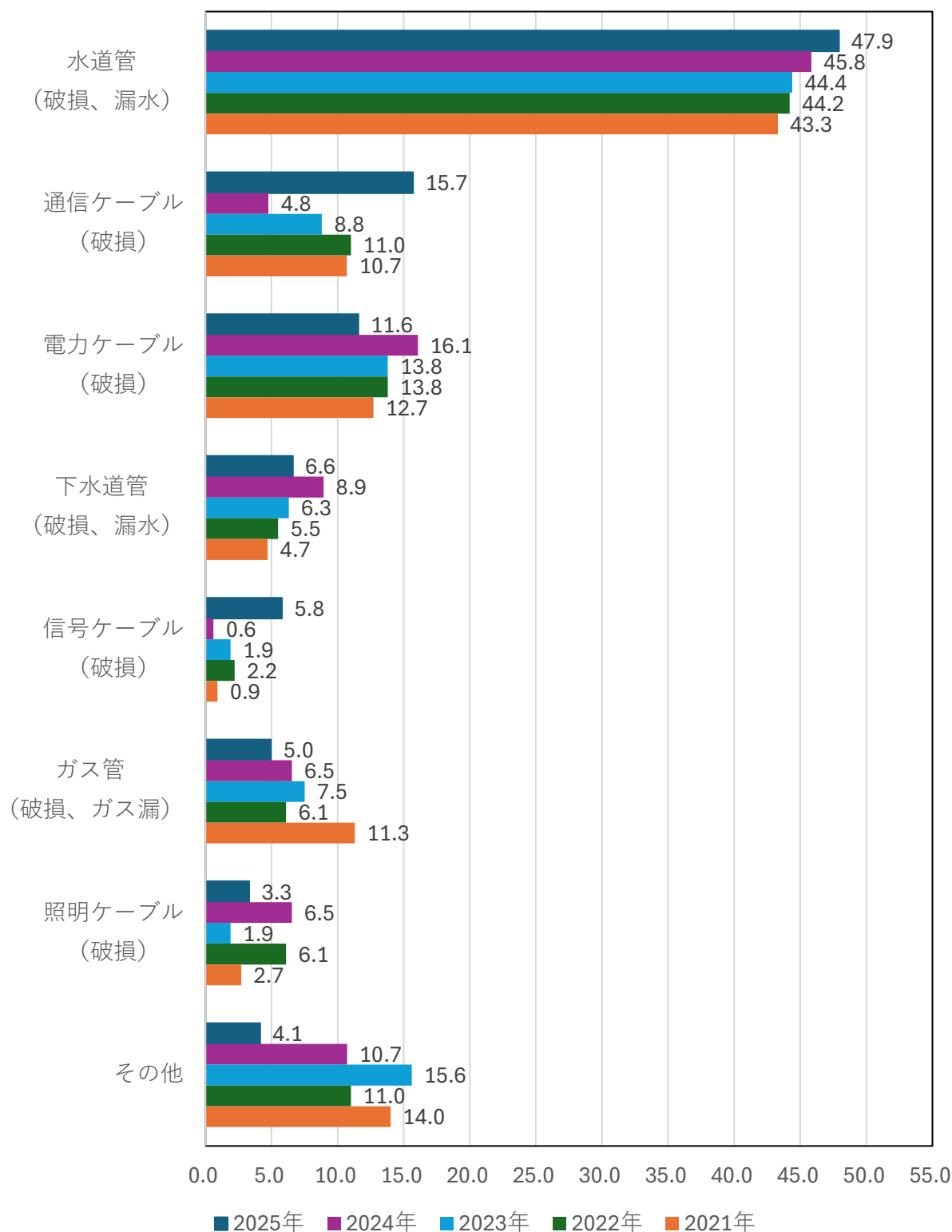
管種別の事故件数は、「水道管」が 58 件（48％）で、依然として突出しており、「通信ケーブル」、「電力ケーブル」がそれに続いている。「通信ケーブル」が昨年より倍増（2024 年：8 件→2025 年：19 件）しており、「通信ケーブル」による事故は、近年、大規模な障害につながる可能性もあるため注意が必要である。

重大事故につながりやすい「ガス管」の事故は、2021 年は一気に増加し 17 件（11％）となったが、2022 年は以降約 10 件であり、2025 年は 6 件（5％）とやや減少傾向となっている。今後も引き続き、工事に対しての慎重な対応が必要である。（図－5、6）

図－5 管種別事故発生状況（埋設管）



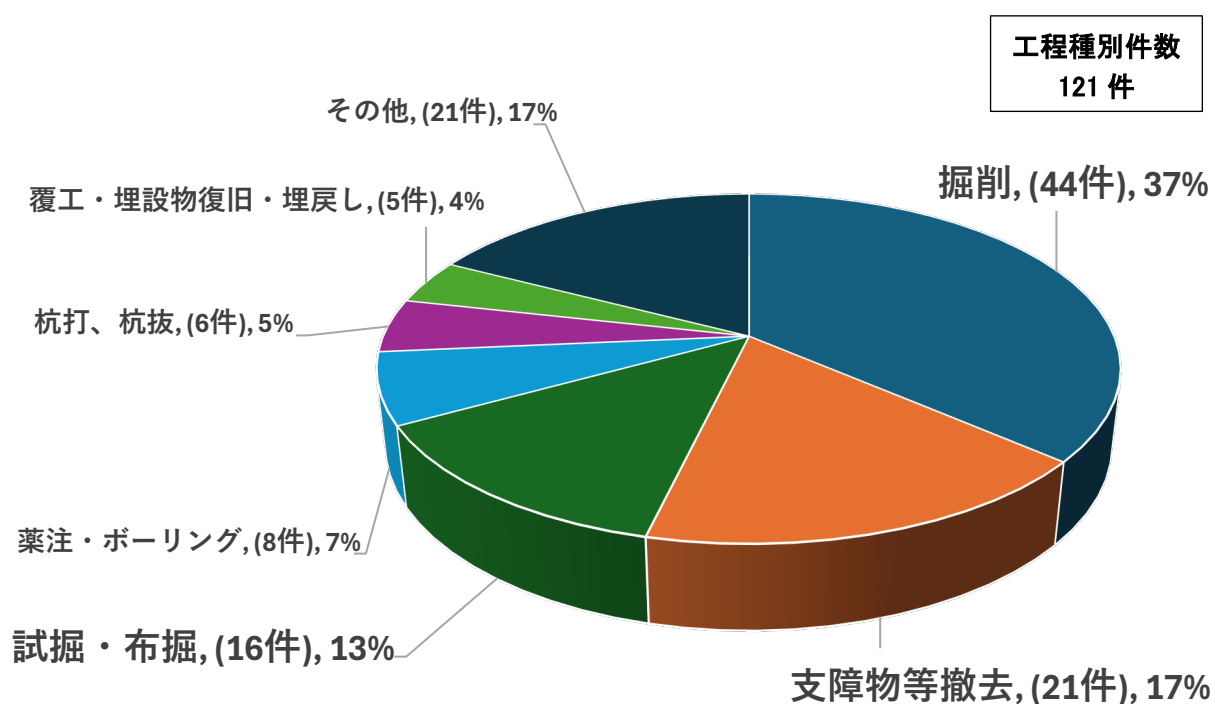
図－6 管種別構成比(%)の推移（埋設管）



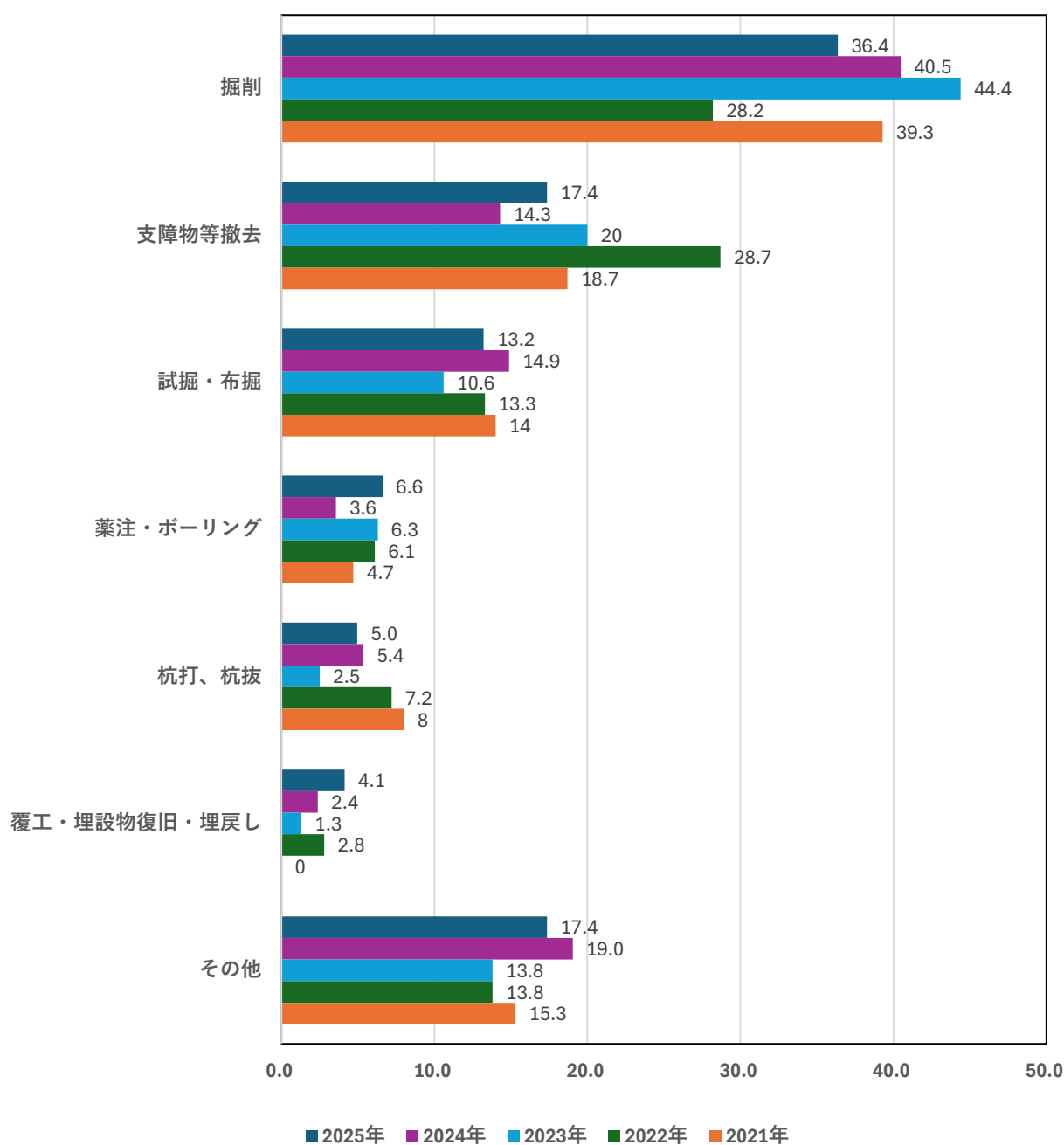
(Ⅰ) 工程種別事故発生状況

工程別では、「掘削」が44件（37%）、「支障物等撤去」が21件（17%）、「試掘・布掘」が16件（13%）であり、掘削関連作業は合わせて67%を占めている。工程種別事故発生状況の傾向は毎年、ほぼ同じである。（図－7、8）

図－7 工程種別事故発生状況（埋設管）



図－8 工程別構成比(%)の推移（埋設管）



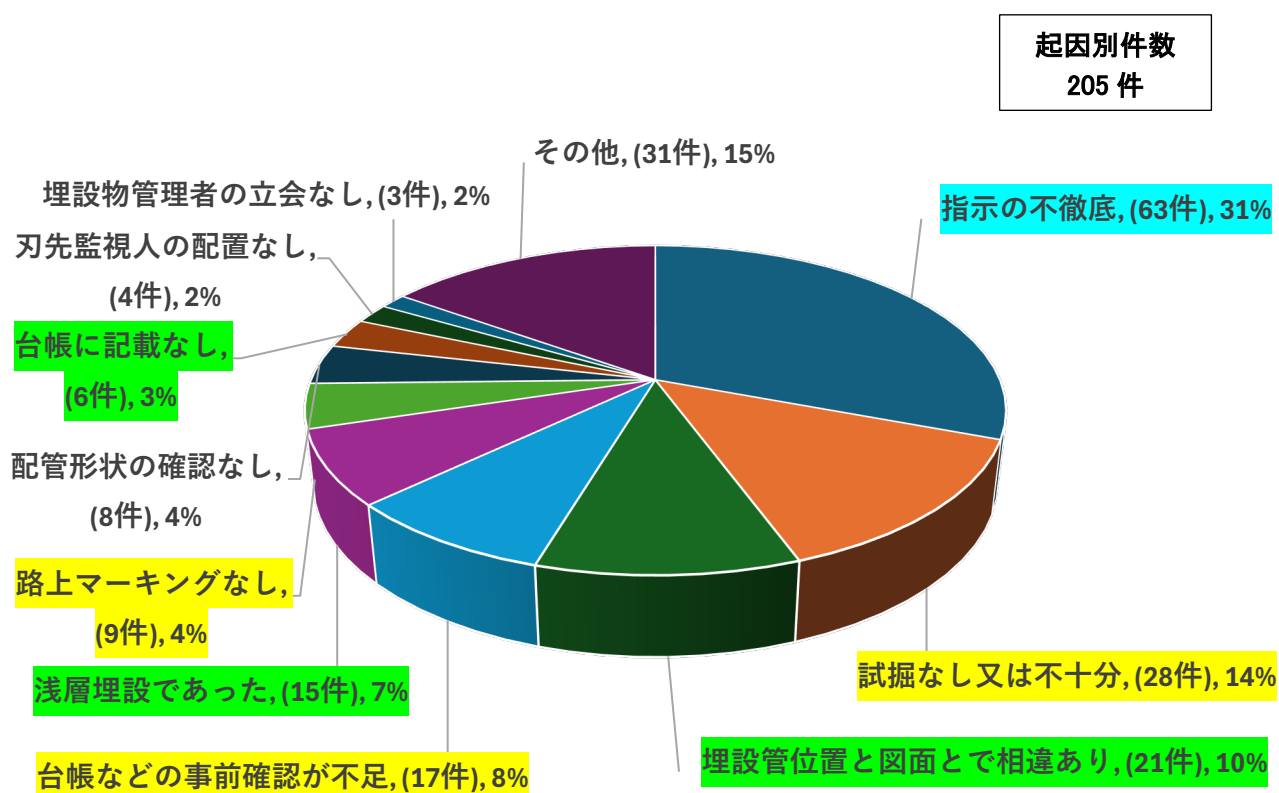
(オ) 事故原因(起因別)

事故の起因は、1事故当り複数の回答があり、121件の事故に対し205件であった。原因は多岐に亘るが、「作業打合せで埋設物対応の指示なし」「埋設物の位置、掘削方法の指示の不徹底」「埋設物の周囲50cm以内の手掘りの指示なし」「手はつりの指示なし」等、指示の不徹底が、全体の31%を占めており、指示不足に起因する事故が多い傾向は、依然として変わっていない。また、指示の不徹底における事故が多いことから指示の徹底ができれば、事故件数は大きく減少する可能性がある。

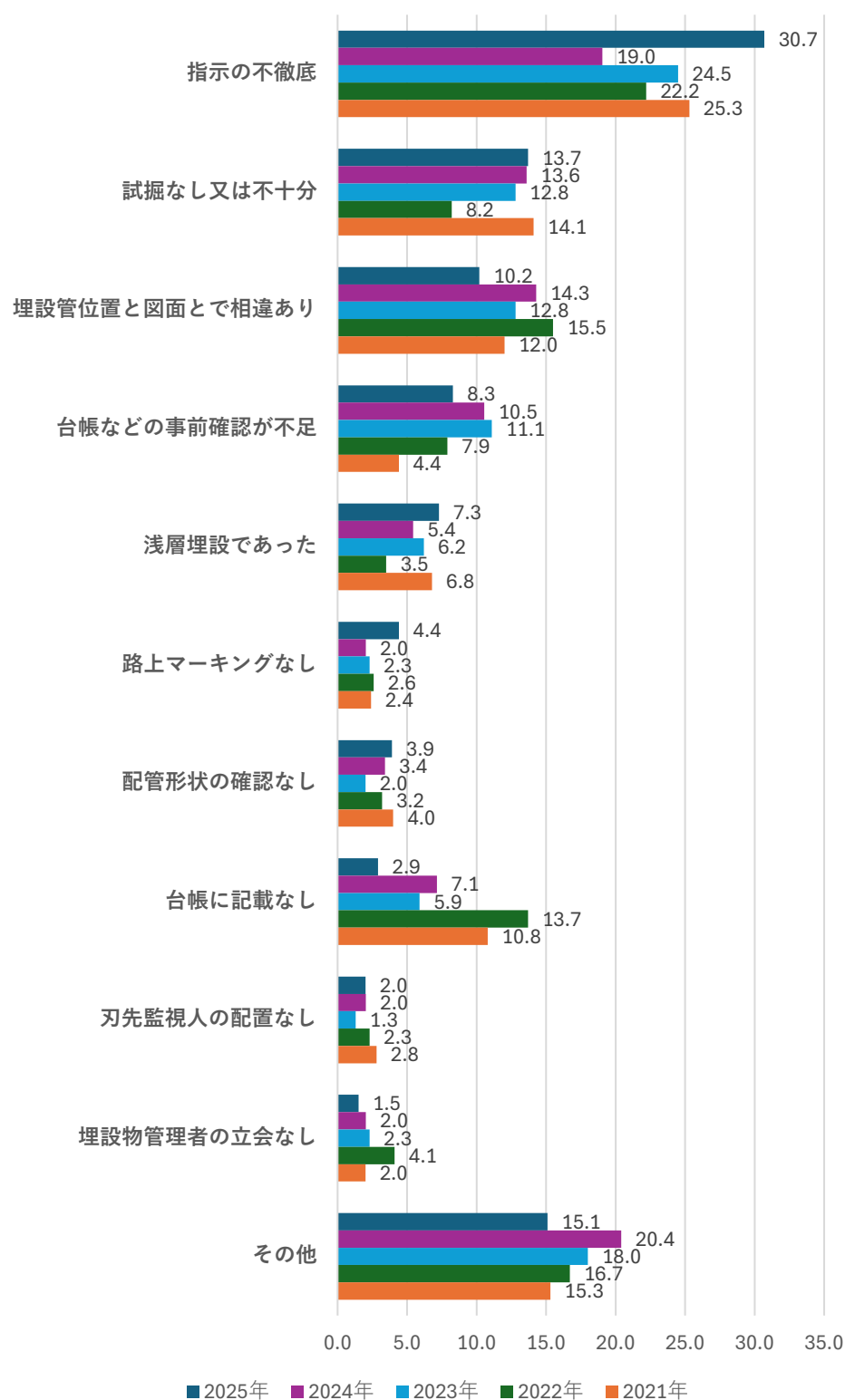
また、「試掘なし又は不十分」「台帳の事前確認が不足」「路上マーキングなし」等、施工前の対応不十分が挙げられ、施工時の基本的な遵守事項の欠如による事故も、依然として減らない状況である。

「埋設管の位置と図面で相違あり」「台帳に記載なし」「浅層埋設であった」が挙げられているが、埋設物は図面通りには埋設されていないことを前提に計画を立てるべきである。(図-9、10)

図-9 起因別事故発生状況(埋設管)



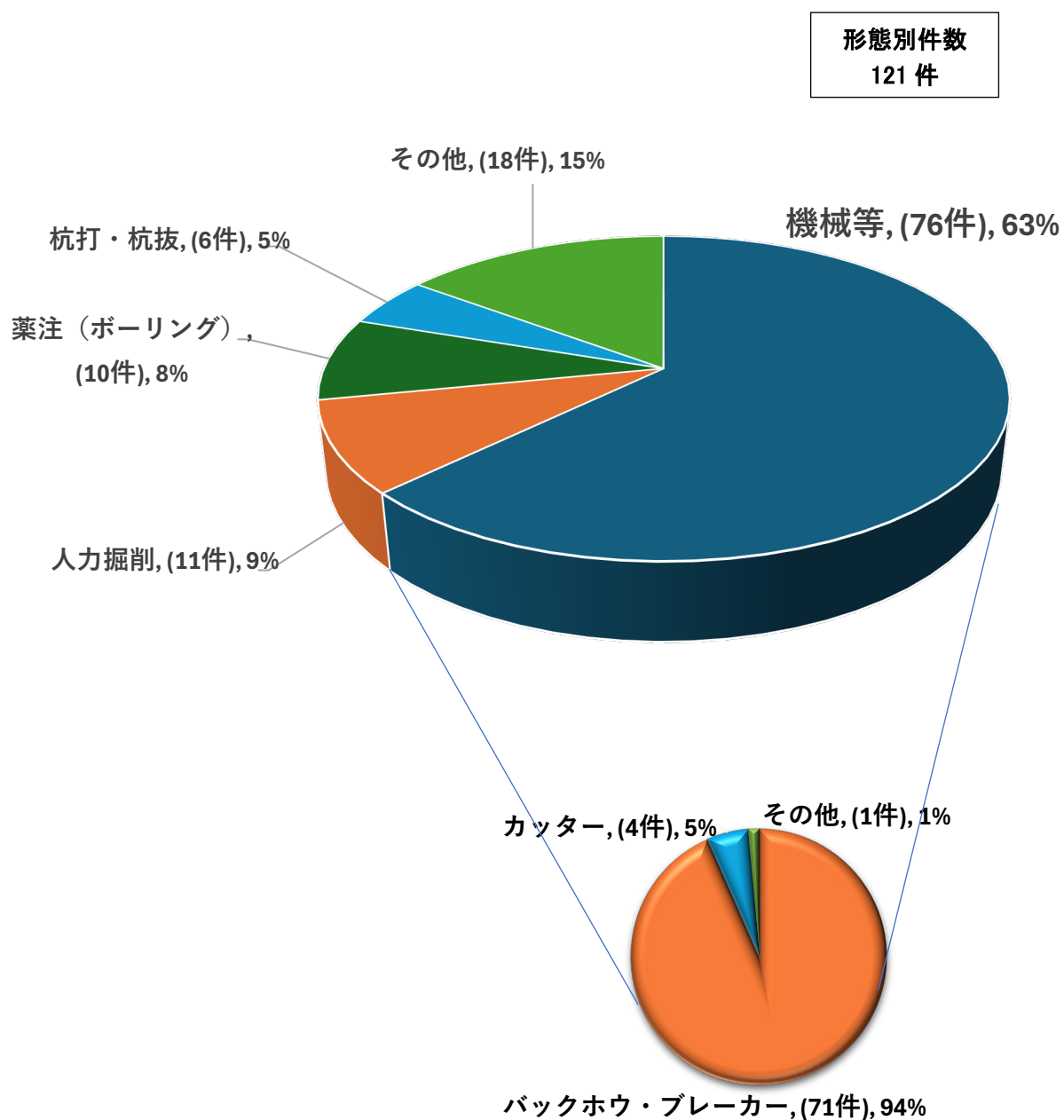
図－10 起因別構成比(%)の推移(埋設管)



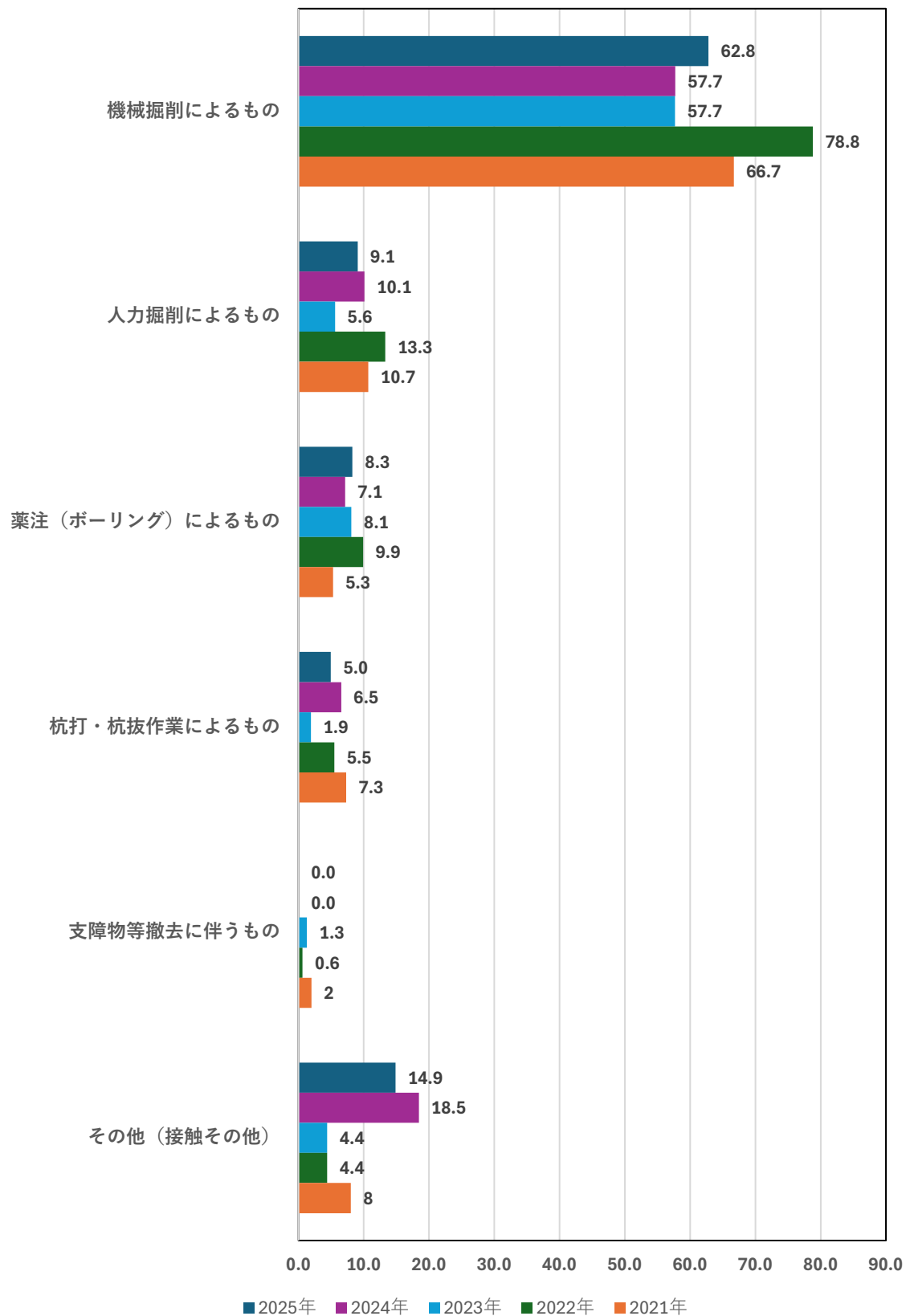
(カ) 事故原因(形態別)

形態別では、「機械掘削」による事故が 63%を占めており、この傾向も毎年、ほぼ同じである。その内訳をみると依然として「バックホウ・ブレイカー」によるものが 71 件(94%)と圧倒的に多い。(図－11、12)

図－11 形態別事故発生状況(埋設管)



図一12 形態別構成比(%)の推移(埋設管)



(キ) 地下埋設物事故のペナルティ

今回の調査で事故のペナルティの有無を確認したところ、121 件中、4 件の報告があった。現状復旧費・営業補償など実害に対する相応の金額負担や工程遅延は免れないが、第三者や公的被害が大きい場合は工事評価点や指名停止の行政処分が下される場合もある。

表－2 主なペナルティを受けた事故例(埋設管)

管種	事故の概要とペナルティー
信号ケーブル	信号ケーブルの切りまわしに仮設防護管で埋設されていたが、舗装撤去作業時にバックホウで損傷させた。信号機が滅灯し道路交通に影響を及ぼした。(文書注意)
信号ケーブル	切り回して仮埋設した信号ケーブルの埋設深さが浅く(計画 50cm 以深が実際 30cm)、埋設部近接作業での縁石撤去作業でバックホウのバケツで損傷させた。(発注者より受注者へ文書注意)
給水管	地歴資料が無く、埋設図面等への記載がない配管であったため、杭削孔時に既存給水管(φ 50)を破損させた。 再発防止対策を説明し、承認後まで工事中止。
給水管	工場敷地内工事にて旗ポール移設に伴う基礎撤去作業で手掘り作業で基礎を露出させ基礎研り後、ガラ出し作業で BH にてすくい出そうとした際散水栓給水管(VPΦ 20)にバケツが引っかかり切断した。撤去予定散水栓のためエンドキャップにて処理(断水時間10分程度)既設 1 階トイレ、手洗いにて復旧確認。2 階の水が出ないと発注者より報告を受け配管周辺を手掘りしたところ分岐配管が接続部より抜けていたので再接続した。併せて 30 分程度の断水被害。(発注者より注意)

(3) 架空線事故について

(ア)事故発生状況

架空線の事故については、2012 年より調査を実施している。調査を開始した 2012 年は 35 件だったが、2015 年には 96 件まで増加した。その後、70 件から 80 件程度で推移したが、2022 年は 56 件と減少傾向が見られた。2023 年、2024 年と増加傾向に転じたが、2025 年は 63 件と前年より 15 件減少した。

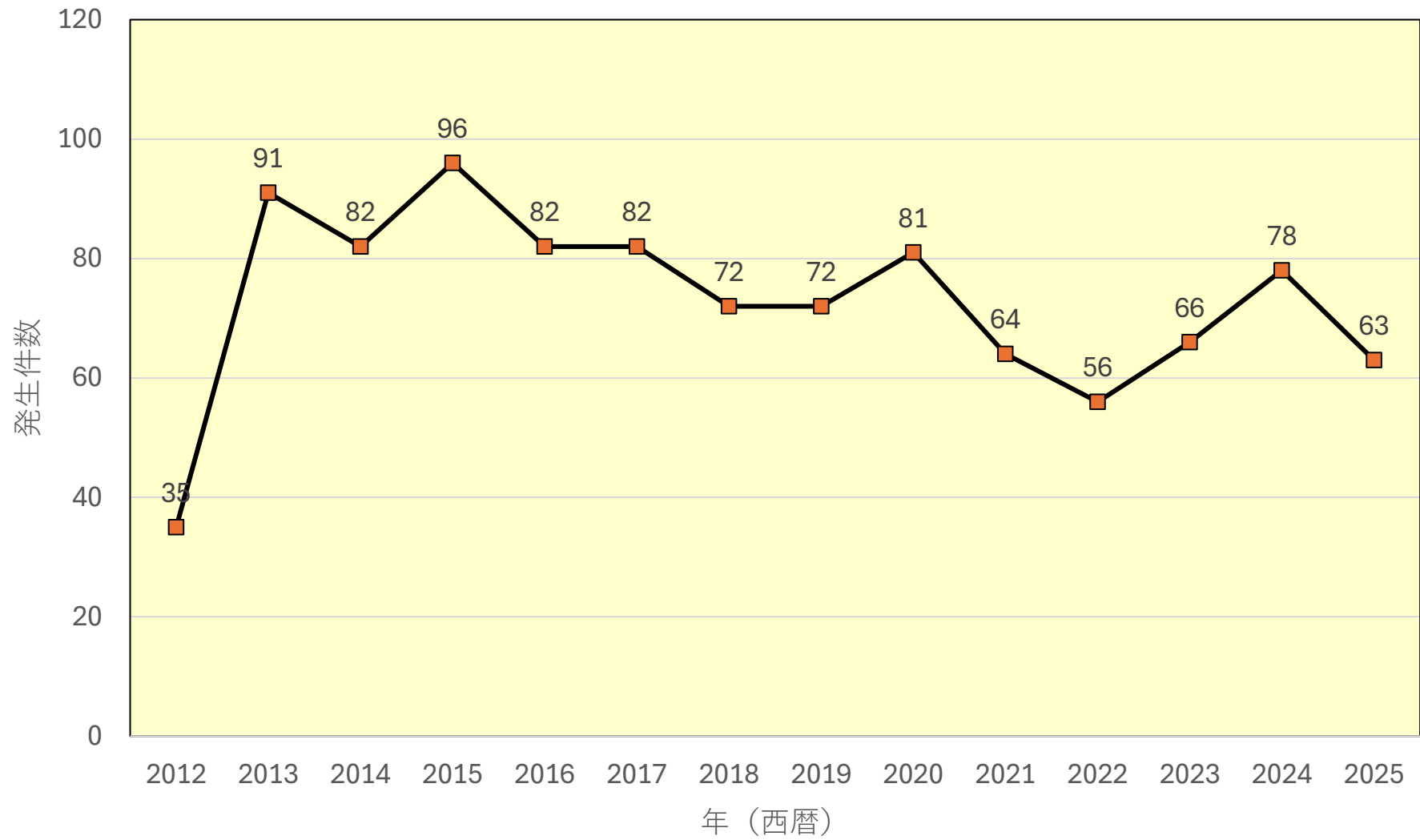
引き続き、事故件数の再増加が生じないように、一層の注意と取り組みが必要である。(図－13)

地域別では、本部（関東）と関西支部の発生件数が全体の 56%を占めている。東北支部では 12 件から 2 件へ、中部支部では 15 件から 3 件へと、それぞれ大幅な減少が見られる。

表－3 本・支部管内別事故発生件数（架空線）

年 支部	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
北 海 道	5	4	6	7	7	7
東 北	15	18	12	13	12	2
北 陸	2	2	4	0	2	4
関 東	21	15	16	19	19	21
中 部	7	10	7	7	15	3
関 西	12	9	3	11	12	14
中 国	7	1	2	2	1	6
四 国	4	1	4	2	6	3
九 州	8	4	2	5	4	3
集 計	81	64	56	66	78	63

図－13 会員会社の架空線の事故発生件数の推移（架空線）

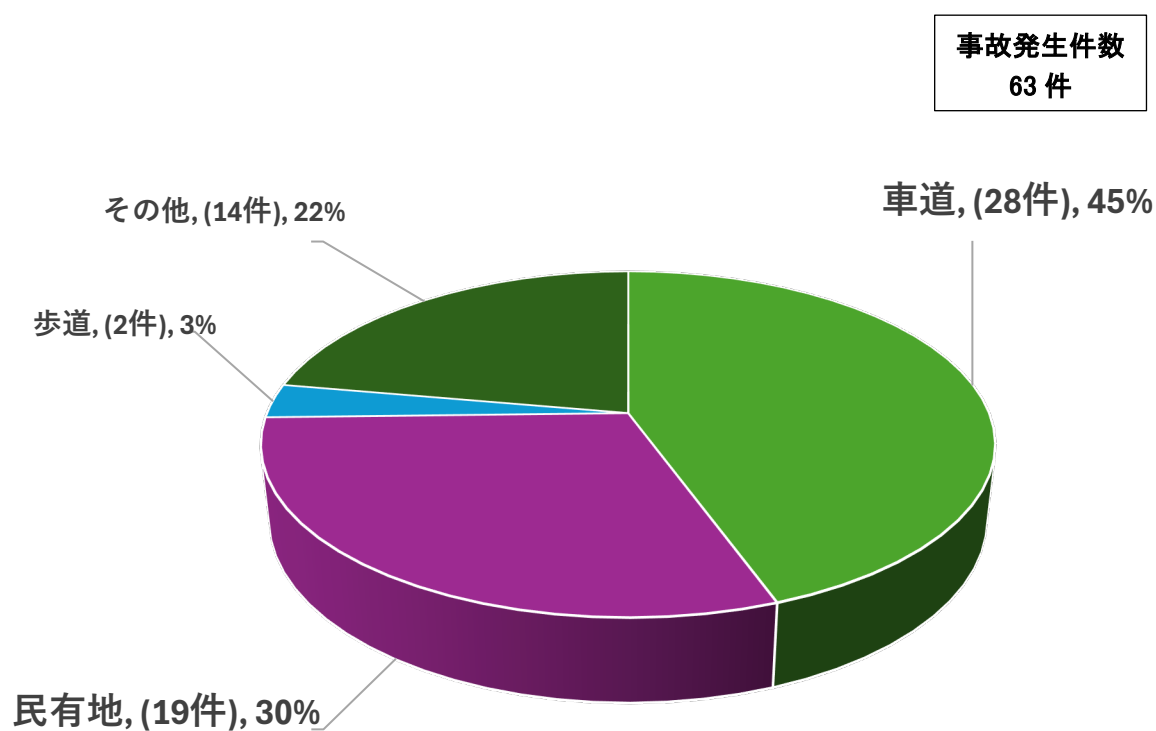


(イ) 事故発生場所と工事別事故発生状況

発生場所別では、例年は民有地、車道の順に発生件数が多い傾向だったが、2025 年は車道（20 件→28 件）・民有地（35 件→19 件）と順位が逆転しており、車道での事故件数および発生割合が増加している。

また、道路（車道＋歩道）における発生件数は、例年ほぼ全体の約 4 割を占めていたが、2025 年は約 5 割（30 件）と増加傾向にあり、引き続き注視が必要な状況となっている。（図－14）

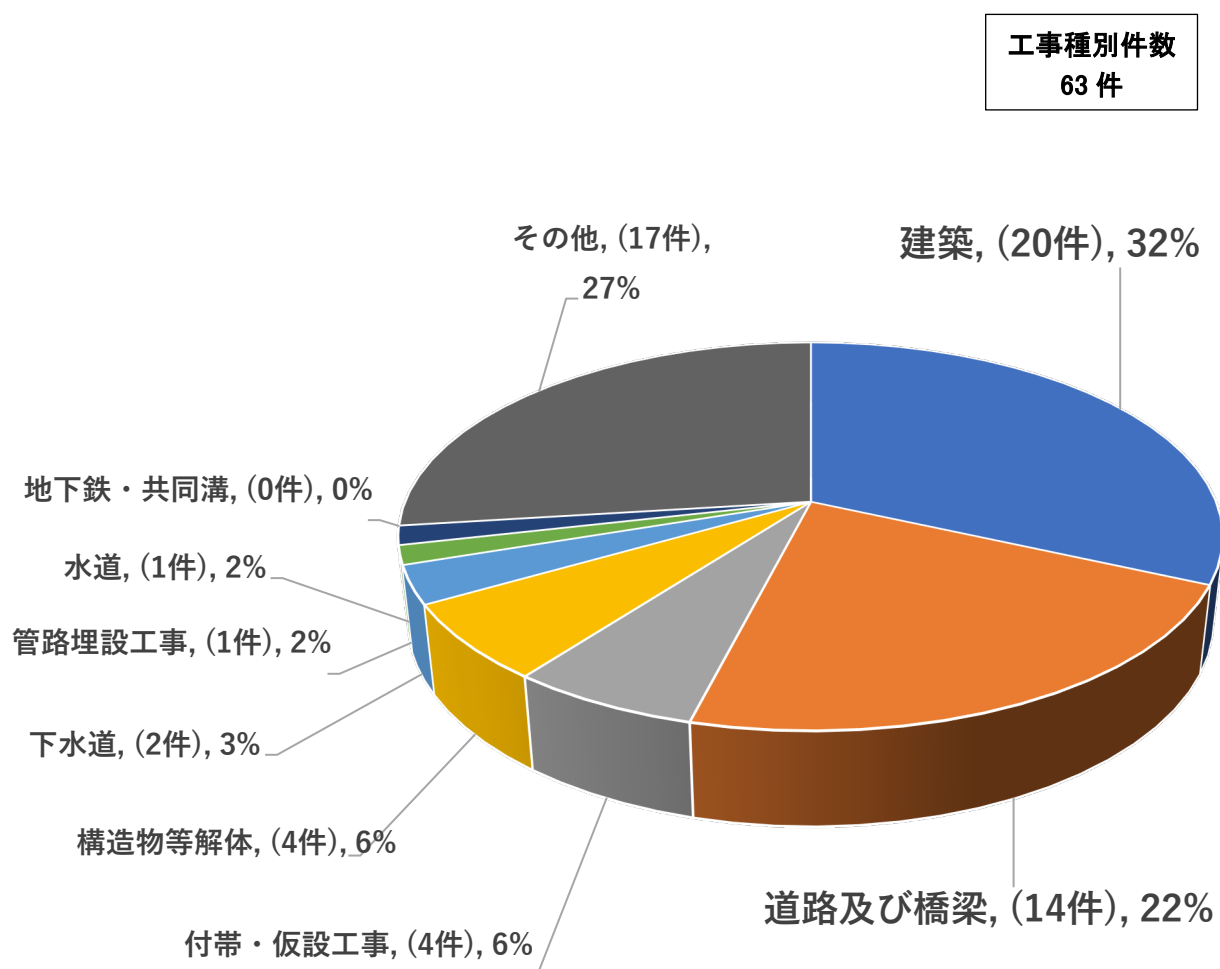
図-14 工事発生場所（架空線）



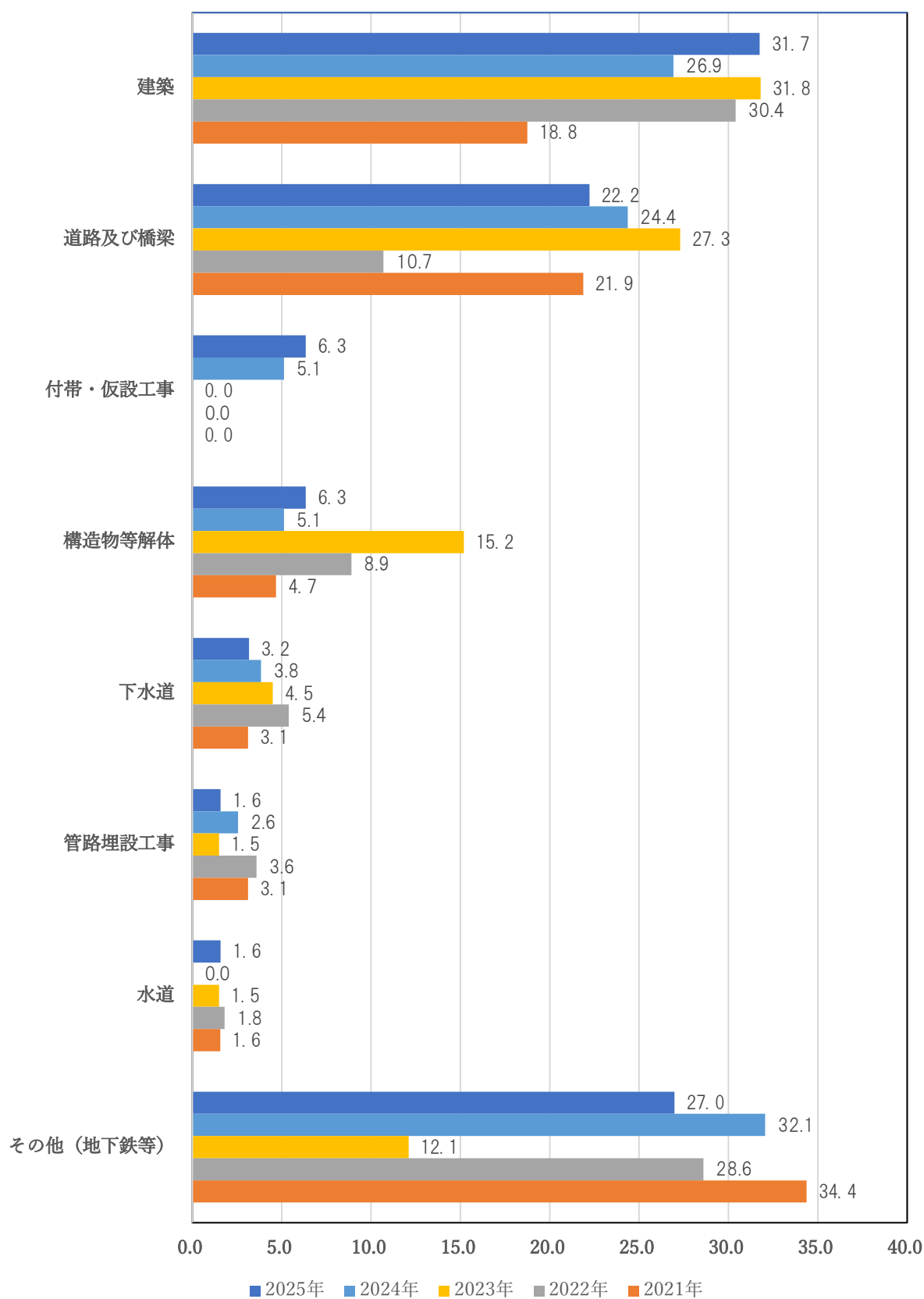
工事種別事故では、「建築工事」が最も多く、全体の 32%を占めており、過去 5 年間では 2021 年を除き毎年トップとなっている。

「道路及び橋梁工事」については、2022 年に全体の約 1 割と一旦減少した以外は、毎年全体で 2 割以上となっており、「建築工事」と同様に事故件数が多い。(図-15、16)

図-15 工事種別事故発生件数（架空線）



図－16 工事種別構成比(%) の推移（架空線）



(ウ) ケーブル種別事故発生状況

ケーブル種別事故では、「通信ケーブル」が 36 件と最も多く、次に「電力ケーブル」が 15 件発生しており、両方で全体の 81%を占めている。

毎年「通信ケーブル」が最も多く、全体の約 5 割以上を占めていたが、2022 年は「電気ケーブル」の発生件数が大幅に増加した（2021 年：14 件→2022 年：23 件）。しかし、2023 年より再び「通信ケーブル」の事故が多くなっている。

「電気ケーブル」の事故では、感電等による重大な労働災害を引き起す恐れがあるほか、大規模停電等による社会的影響の発生が懸念される。

また、「通信ケーブル」の事故では、情報伝達の遮断等による第三者への影響が発生するなど、広範囲にわたる社会的影響も想定されることから、「電気ケーブル」と同様に慎重な対応等が求められる。（図－17、18）

図-17 ケーブル種別の事故発生件数（架空線）

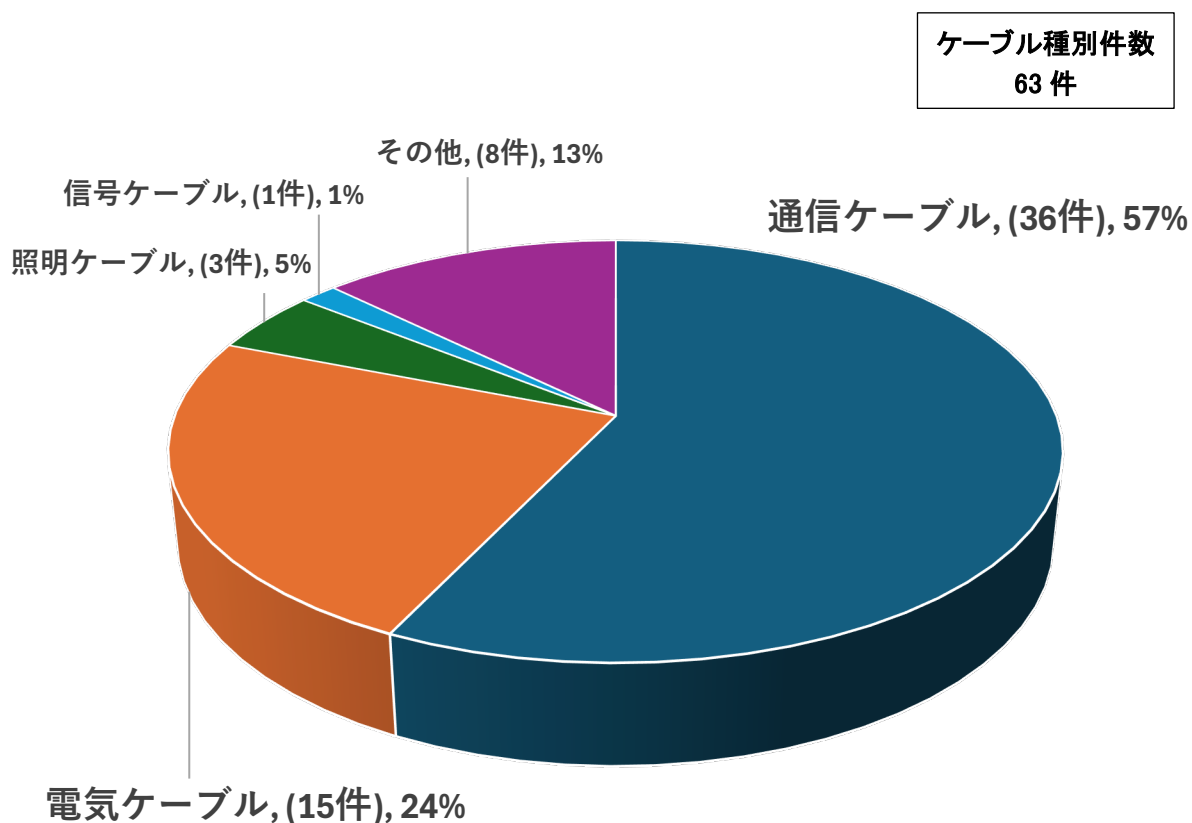
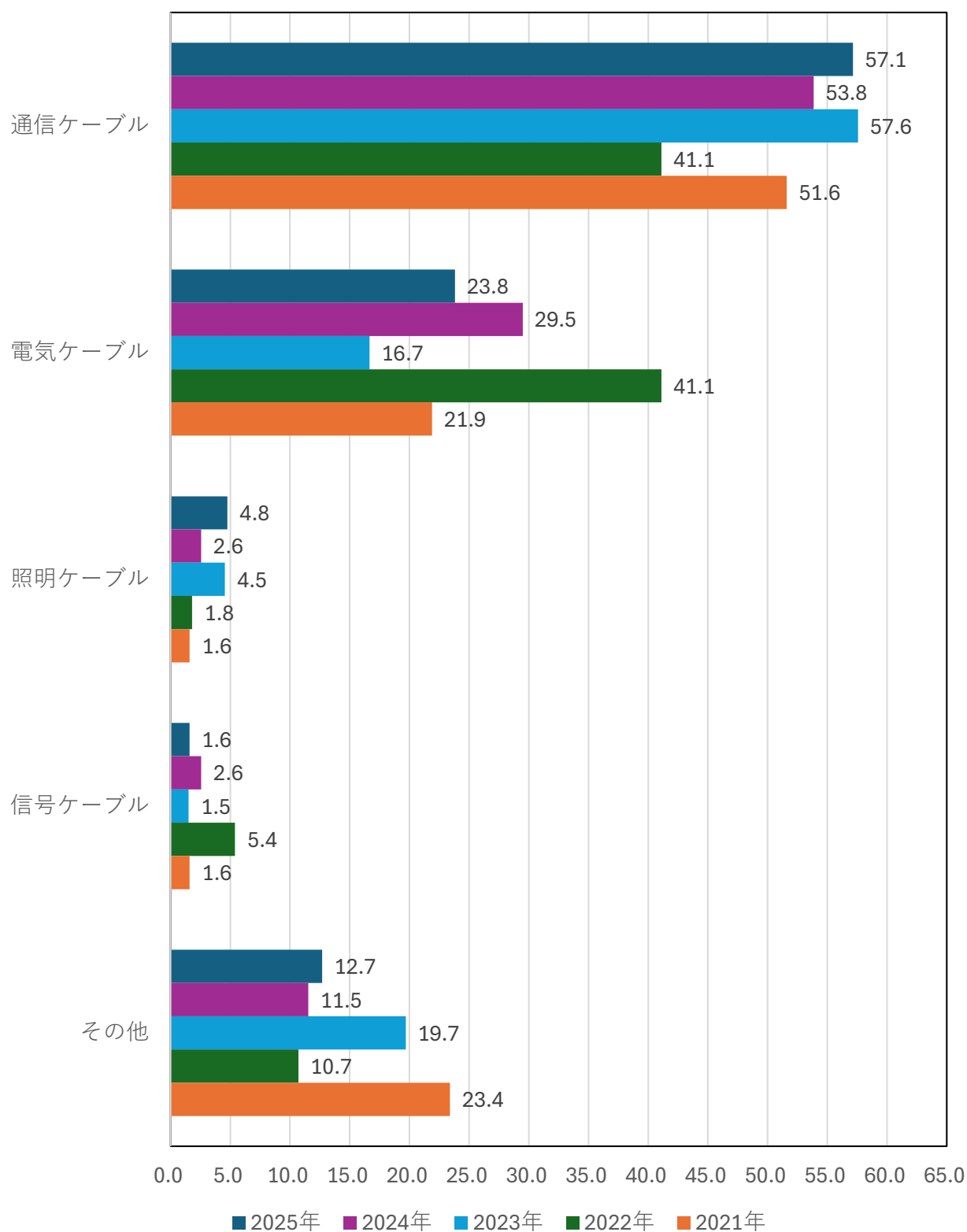


図-18 ケーブル種別構成比(%)の推移（架空線）



(エ) 工程種別事故発生状況

工程種別の事故では、「移動時・運搬時」が最も多く、全体の 43%を占めている。次に、「支障物等撤去」が続いている。「移動時・運搬時」における事故の内訳として、「通信ケーブル」に関する事故が 56%（15 件）、「電気ケーブル」に関する事故が 30%（8 件）を占めている。また、「掘削時」の事故件数が前年度の 13 件から 4 件に大きく減少している。

「移動時・運搬時」における事故原因は、架空線高の事前確認不足をはじめ、ユニック車のクレーンブームを収納しないまま走行した事例、バックホウのアームを上げたまま移動した事例、ダンプの荷台を上げたまま走行した事例など、依然として「単純な確認不足」に起因する事故が多い。また、「その他」の 19 件の中には、除雪作業中の事故なども含まれる。（図-19、20）

図-19 工程種別の事故発生件数（架空線）

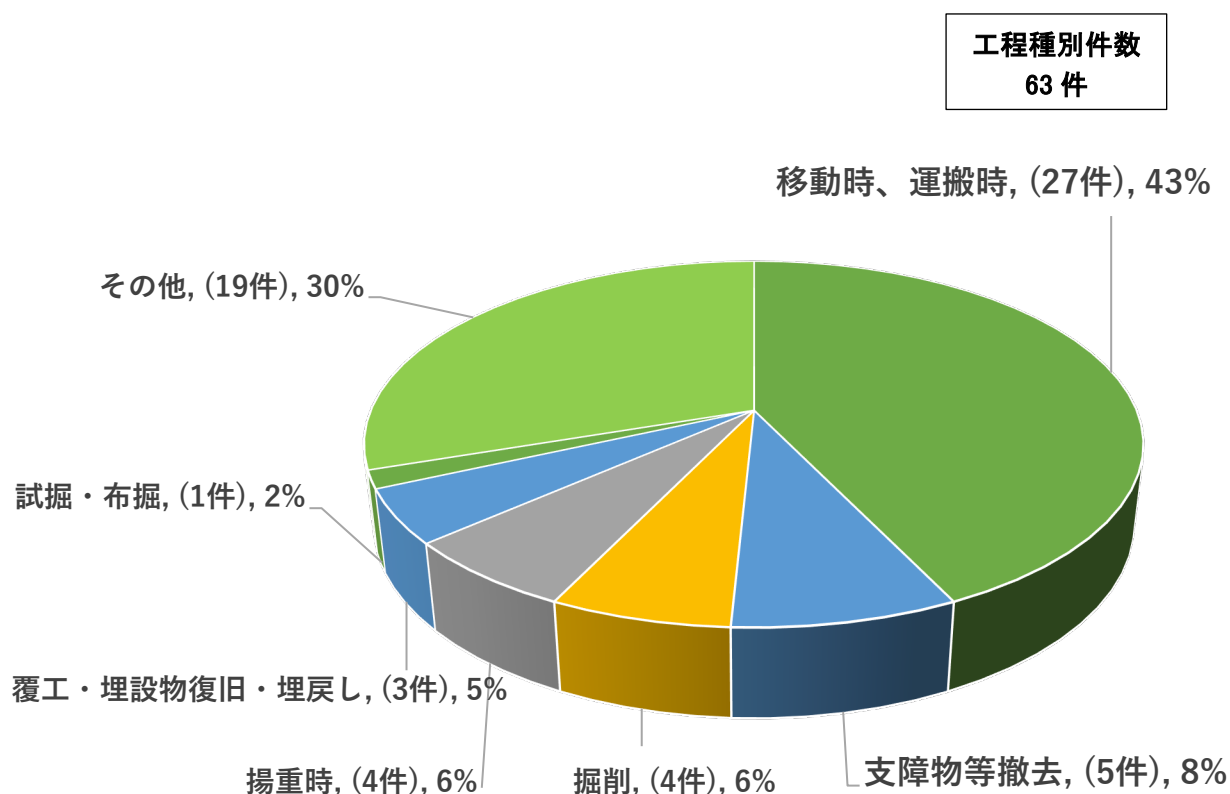
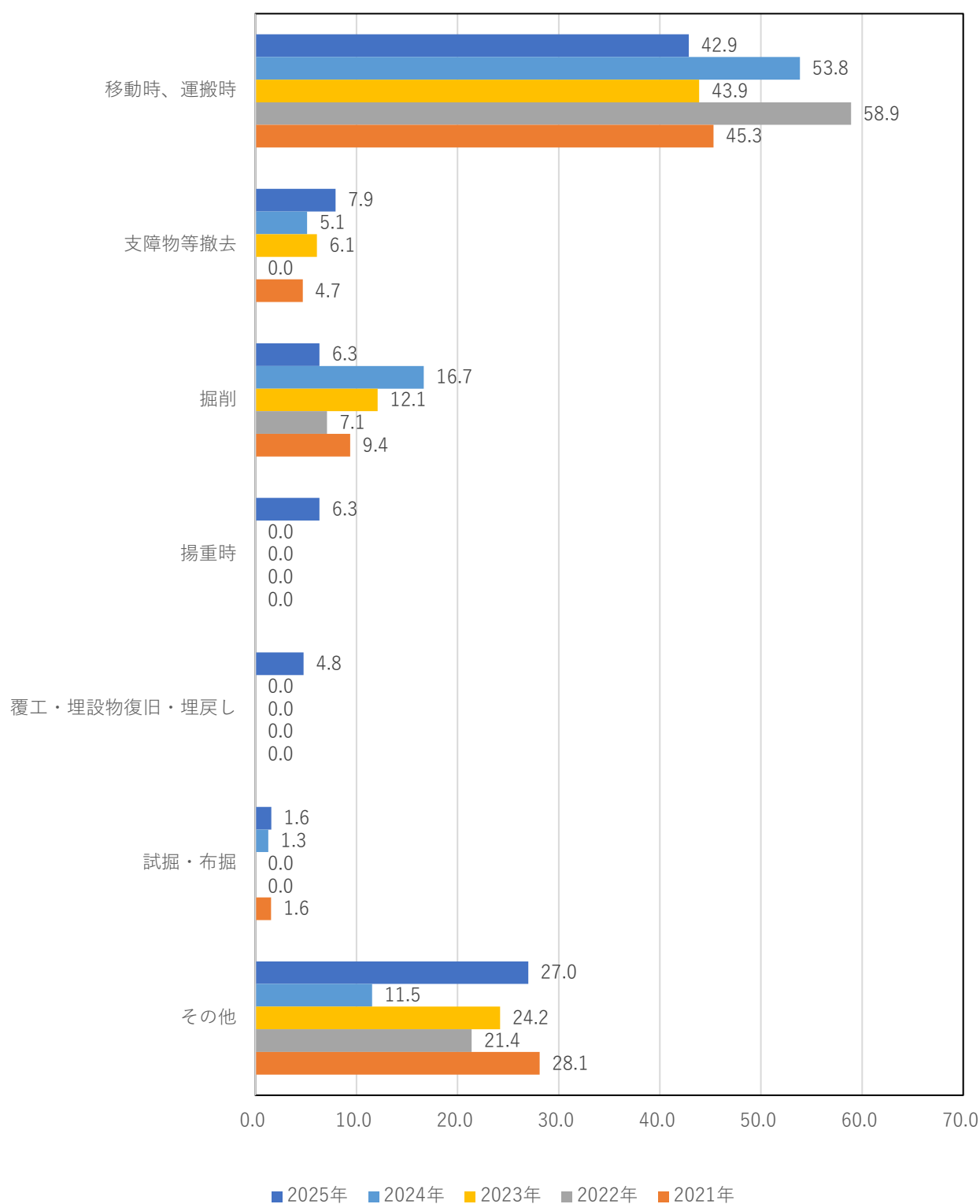


図-20 工程種別構成比(%)の推移（架空線）



(オ) 事故原因(起因別)

事故原因は、1 事故当り複数の回答があり、63 件の事故に対して 123 件の報告がされている。

最も多い事故原因は、「運転者等の判断ミス（うっかり）」37 件で、全体の約 3 割を占めている。

次に、「架空線防護の検討なし」27 件(22%)、「架空線の高さの確認なし」17 件(14%)で、従来よりも増加傾向にあり、架空線に対する危機意識の欠如が懸念される。

また、「重機等の誘導なし」16 件(13%)、「作業打合せで架空線対応の指示なし」11 件(9%)と、基本的な対策が実施されていない。

架空線は目視で確認できるので、これらの基本的な対策を実施していれば、多くの事故は防ぐことができた。(図-21、22)

図-21 起因別事故発生状況（架空線）

起因別件数
123 件

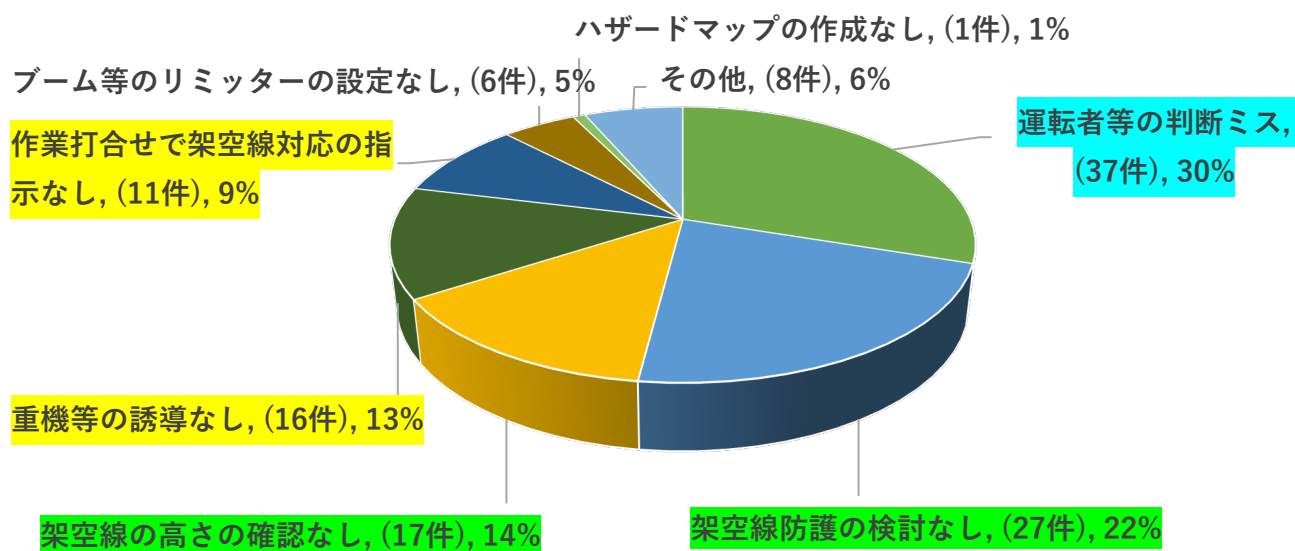
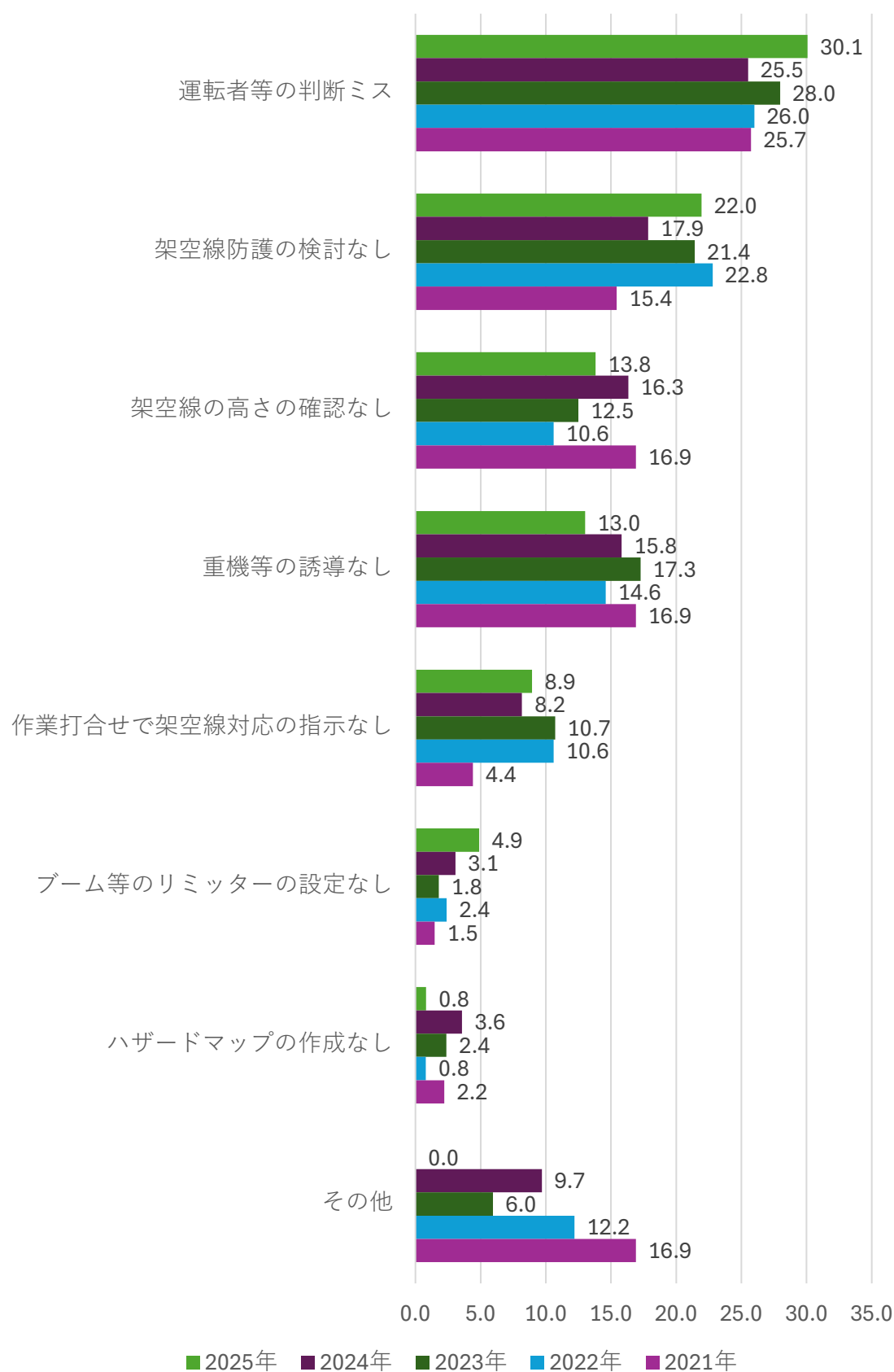


図-22 起因別構成比(%)の推移（架空線）



(カ) 事故原因(形態別)

形態別の事故原因では、「機械掘削」が29件(46%)と最も多い。特に、バックホウによる掘削時に上空の架空線をアームで損傷する事故が多い。続いて、「移動・運搬時」が19件(30%)で多く、バックホウがアームを上げた状態で移動したり、ダンプの荷台を上げたまま走行して損傷する事故が多い。(図-23、24)

図-23 形態別事故発生状況 (架空線)

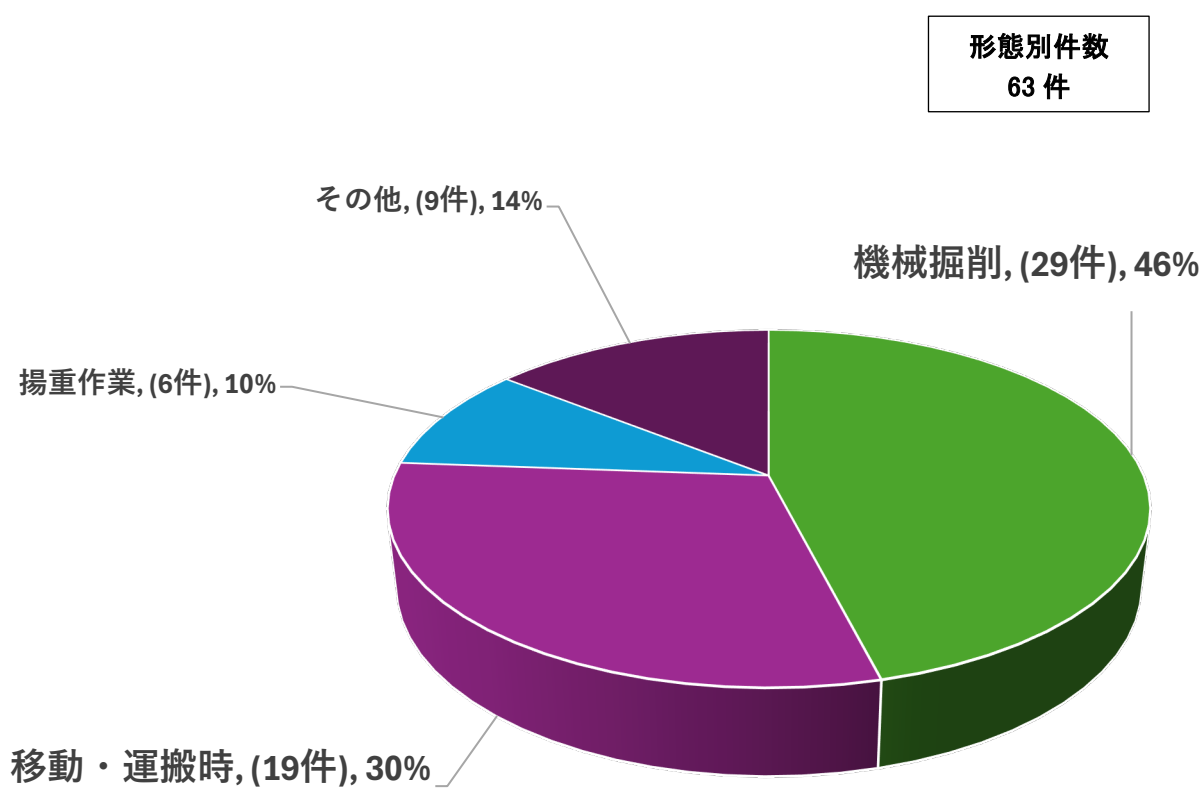
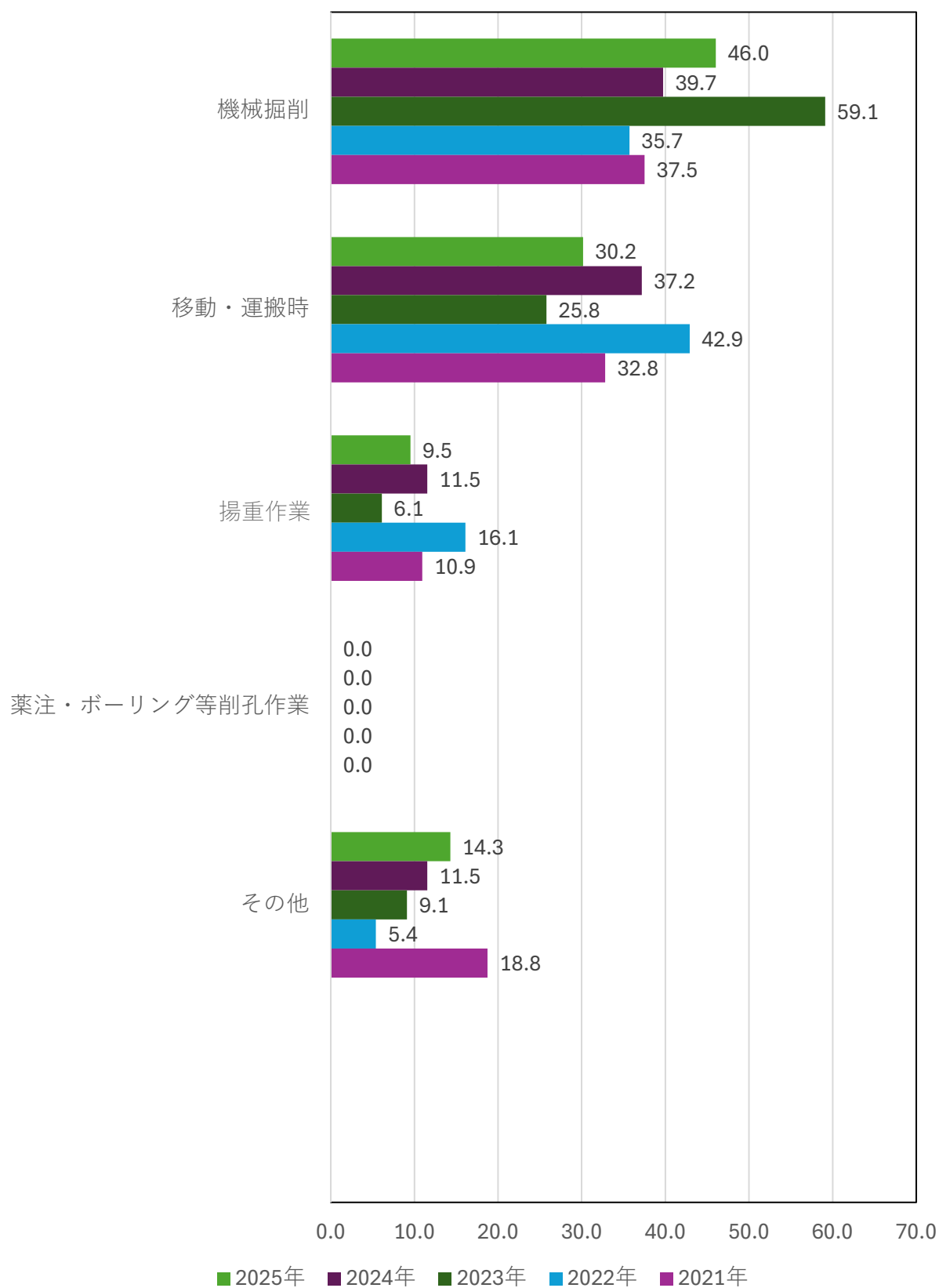


図-24 形態別構成比(%)の推移（架空線）



(キ) 架空線事故のペナルティ

今回の調査で、事故のペナルティの有無を確認したところ、63 件中、指名停止 1 件を含む、3 件の報告があった。ペナルティの内訳としては、工事指名停止 1 件 (1 カ月間)、工事成績評価点の減点 1 件、工事中止(1 か月)1 件となっている。

事故の内容によっては、復旧費・補償費の金銭的負担が生じるほか、指名停止や工事成績評価点の減点といった行政処分が下される場合がある。

表－4 主なペナルティを受けた事故例(架空線)

ケーブル種別	事故の概要とペナルティー
ガス管	橋脚の埋戻し作業中において、橋脚添架ガス管付近の土砂押さえ作業に使用していたバックホウのアーム部が、大阪ガス防護管に接触し、被覆の一部が破損。(竣工時の評定点減点)
通信ケーブル	機材をバックホウで吊り上げ、市道付近へ移動したところ電話ケーブルにバックホウのアームが引っ掛かり断線させた。 この事故で近隣民家に被害を及ぼし復旧に 5 時間を要した。 (指名停止 1 か月)
通信ケーブル	75t クローラークレーンが旋回時に、機体の一部(クレーン後方の巻取部付近のワイヤー)を NTT 管の防護カバー(ブラケット部防護カバー)に接触させた。その影響で NTT 管の防護カバーを損傷した。 事故防止対策の策定、および対策工に 1 ヶ月を要した。

あしがき

日建連の会員を対象に調査した地下埋設物に関する事故報告件数は、調査を開始した 1981 年の 335 件から長期的には減少傾向にあり、2012 年には過去最少の 92 件となった。しかし、2013 年以降は減少傾向が止まって 130 件前後で推移して、2022 年には 181 件と急増した。2023 年は 160 件、2024 年は 168 件が発生したが、2025 年の調査では 121 件と前年比で約 25%減少しており、2020 年の水準に戻った状況である。

今回の調査では、埋設管事故は、「建築工事」と「付帯・仮設工事」における「掘削」・「支障物等撤去」に起因する事故が半数を占めている。「建築工事」による事故が、2024 年の 68 件に対して 2025 年は 41 件と 27 件減少しており、「道路及び橋梁」も 2024 年 32 件に対して 2025 年は 15 件と 17 件減少しており、埋設事故の発生件数が減少した主要因になっている。

管種別事故発生状況では、「水道管」が 58 件（48%）と依然多いが、「電力ケーブル」が 14 件（11%）と半減している。代わりに、「通信ケーブル」が、前年から倍増して 19 件（16%）発生しており、大規模な通信障害につながる可能性があるため注意が必要である。また、重大事故につながりかねないガス管の事故は、前年の 11 件から 6 件と半減しているが、事故が起きた時の危険度は非常に高いので、引き続きガス管との近接作業では特に注意が必要である。

掘削以外の原因としては、「支障物撤去」・「試掘・布堀」・「薬注ボーリング」となって

いる。このような作業は、埋設物を視認しにくい工種でありながら、現認しないで施工してしまう（近道行為）による人為的なミスにより事故が発生している。

日建連では、「**埋設物回り 50 c mは人力掘削**」を提唱しているが、今後も「**刃先監視員の配置**」と共に徹底が必要である。当然、コスト・工期も大切であるが、「安全を最優先する」と考え、状況を判断して施工する必要がある。

ひとたび埋設管事故が発生させると、コスト・工期への影響は勿論のこと、企業の四大責任と呼ばれる「刑事的責任」・「行政的責任」・「民事的責任」・「社会的責任」を問われ、埋設管事故の規模によっては会社の存続にも影響を及ぼしかねない事態となる。

事故原因（起因別）として、「指示の不徹底」が全体の3割を占めており、指示不足による事故が依然として減少していない。また、「台帳に記載なし」、「埋設位置と図面との相違」、「浅層埋設」が挙げられているが、埋設物は図面通りに埋設されていないことが多いと認識しておく必要がある。また、ガス管や水道管の立ち上り部の損傷事故が散見されるように、埋設物の変化点付近を試掘等で確認しないで重機で掘削することはとても危険である。掘削箇所に、「埋設物はないはずだ」ではなく、「埋設物があったらどうなる」と考えて、事前に確認することが不可欠である。

また、「台帳を確認していない」、「試掘をしていない」など、事前の調査不足による事故が多い。埋設管に対する危機意識が低いと、十分な対策もないままに作業を進め、事故につながる可能性が高くなる。工事に着手する前に、埋設事故が発生したときの影響度合い等について認識して、埋設物管理者等との事前協議を行い、事前の調査を確実に

実施することが重要である。

架空線の事故報告件数は、63 件と報告され、前年から 15 件減少している。例年、「民有地」での事故が最も多かった（前年より 16 件減少）が、2025 年の調査では「車道」での事故が全体の 45%を占めている（前年より 8 件増加）。工事種別では「建築」・「道路及び橋梁」で全体の半数を超えている。ケーブル種別の発生件数は、通信ケーブル（36 件）が相変わらず最も多く、次いで電気ケーブル（15 件）の順になっており、両方合わせて全体の約 8 割を占めている。工程種別の発生件数では、「移動時・運搬時」が最も多く全体の約 4 割を占めている。事故原因としては、「運転者等の判断ミス（うっかり）」、「架空線防護の検討なし」、「架空線の高さ確認なし」の順番に多く、この 3 つで全体の 8 割近くを占めている。架空線は、地下埋設物と違って目に見えており、基本的な対策をとっていれば、多くの事故は防ぐことが可能である。

通信ケーブル、電気ケーブルとも、損傷した場合に社会的な影響が大きくなる可能性が高い。特に、通信ケーブルは、たくさんの情報量を持つため、昨今のデジタル時代にあっては、損傷を与えると、被害額も大きくなるので、十分な注意が必要である。

入手した各種データは、日々の更新を確実に行之、現場事務所内・協力会社内で関係者全員が共有することが重要である。最近では、埋設物データを 3 D 等で可視化して情報を共有する事が主流になっている。

埋設管・架空線は、ともに各管理者との事前協議と施工立会等を確実に行之、着手前に出来る対策は現地確認・図面などを参考にして行いう事が重要である。