

これからも高速道路の安全・安心を最優先に 社会から信頼され成長する企業グループをめざします。



西日本高速道路株式会社
代表取締役社長

石塚 由成

まず、2016年4月の神戸市北区および5月の箕面市の新名神高速道路の工事現場で発生した事故についてお詫び申し上げます。神戸市北区の事故では、橋梁の架設作業中に橋桁が国道176号に落下し、2名の作業員の尊い命を失うという重大な結果を引き起こしました。お亡くなりになられた方のご冥福を心よりお祈り申し上げますとともに、負傷された方々をはじめ、ご家族の皆さま方にお見舞い申し上げます。

また、落下した橋桁が国道176号を約2カ月半にわたって通行止めにしたこと、および橋桁架設工事の仮受設備(ベント)の転倒により箕面有料道路を長時間通行止めしたことで、周辺地域の皆さまをはじめ多くの方々にご迷惑をお掛けしたことについても、重ねて深くお詫びいたします。高速道路という社会の重要インフラを守り、つねに安全・安心を追求することの大切さをあらためて痛感しております。今後はこのような事故を二度と発生させないよう、工事の仮設備も含めて第三者被害を及ぼす可能性があるリスクへの

感度をさらに高め、再発防止に徹底的に取り組んでまいります。

加えて、昨年度、NEXCO西日本の元社員2名が収賄容疑で逮捕・起訴され、有罪判決が下されるという事態が発生し、当社への社会的な信頼を大きく失墜させてしまったことを深くお詫びいたします。今回の事態を受け、当社では外部有識者による「社員の契約手続きに係る不正事案再発防止検討委員会」を2015年7月に設置し、事実関係の調査および原因究明に取り組みました。さらに2015年11月の同委員会による報告書を踏まえ「コンプライアンス推進体制の整備」等を柱とする再発防止策の徹底に取り組んでおります。

一方で、民営化10年の業務点検では、民営化後の重大な災害や事故を踏まえ、これまで以上に会社は国民の安全・安心な通行の確保に対する社会的な役割を果たしていくことが重要であるとの見解が示されました。

こうした社会情勢や当社における教訓を踏まえて、このたびグループ理念を改定しました。新しいグループ理

念では、「社員一人ひとりがリスク感度を高め『高速道路の安全・安心』を最優先に取り組んでいくこと」、および事業を着実に推進し地域の課題やニーズに的確に対応していくことにより「社会から信頼され成長する企業グループをめざすこと」を明確に打ち出しています。

そのグループ理念のもと、2016年度から2020年度までの今後5年の具体的な取り組みである中期経営計画2020を策定し、さらに満足度の高い機能・サービスの提供をめざすとともに、グループ一丸となって企業価値の向上に努めてまいります。

当社グループは、高速道路という社会インフラとしての使命を果たすことを企業の社会的責任(CSR)として考えています。その一環として、当社は「国連グローバル・

コンパクト」の人権・労働・環境・腐敗防止に関わる10原則を支持しており、2009年からその活動に参加しています。あらゆる事業活動を通じてお客さまや株主の皆さまをはじめ、協力会社や取引先、従業員、沿道地域の皆さまなど、さまざまなステークホルダーへの責任を果たすことに努めていきます。皆さまには、本レポートや当社グループの今後の活動に対して、忌憚のないご意見を賜りますよう、お願い申し上げます。

2016年9月

西日本高速道路株式会社
代表取締役社長

石塚由成

新名神有馬川橋橋桁落下事故を受けた 再発防止策と開通目標時期の見直しについて

NEXCO西日本では今般の事故を受け、管内すべての建設工事を一時中止したうえで安全についての緊急点検を実施するとともに、有識者による技術検討委員会を設置し、事故原因の究明と再発防止策の検討を行ってきました。その概要は下記の通りです。

なお、これまで会社努力目標で2016年度末としていた高槻JCT～神戸JCT間の開通時期は、技術検討委員会の中間とりまとめに基づき見直した工事の施工工程や、今後もすべての工事の各段階において継続的な安全点検を実施しつつ考えられる安全対策を確実にを行うことを踏まえ、見直すこととしました。

特に工事の施工管理の面においては、潜在しているリスクの洗い出しとともにその管理基準と対処方法の整理、工事の日々の進捗に応じた現場での適切な記録管理などが確実に行われていることを、発注者である当社自らも確認します。

事故概要

事故内容: 有馬川橋の橋梁上部工事において、架設中の鋼鉄製の橋桁(上り線、約120m、約1,350トン)の西側が約20mの高さから国道176号上に落下した

人的被害: 死亡者2名、負傷者8名

公衆被害: 国道176号の通行止め(7月9日解消)および旧国道176号の通行止め、国道176号の道路関連設備の損傷

事故原因: 地盤の事前調査・改良が不十分だったことによる、仮設構造物(ベント支柱)基礎部の不等沈下とベント支柱の傾斜(検討委員会による中間とりまとめより)

また、こうした一連の行動を通して日常の安全管理も、従前にも増して受発注者が協働して励行してまいります。

以上のとおり、当社では安全を十全に確保したうえで、今後も一日も早い開通をめざし引き続き努力していくことで責任を果たしていきたいと考えております。皆さまのご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。



社長(右端)による現場視察

再発防止策と今後の実施方針

当該工事では、事故時に採用していた降下用受梁を用いた吊り下げ方式からサンドル※方式に変更。また、すべての工事で、受注者と発注者である当社が協働して、構造面(ハード)・施工管理面(ソフト)の両面での対策を徹底することとしました。

※ H形鋼等を井桁状に積み上げた架台

開通時期(会社努力目標)の見直し

高槻JCT～神戸JCT間41km:2016年度末→2017年度末
(うち高槻JCT～川西IC間24km:2017年秋頃)

※ 高速道路機構との協定上の開通予定年度は2018年度