

# 建設工事に係る最近の問題事例

---

## 横浜市都筑区のマンションにおける施工不良等

### 【事案概要】

- 基礎ぐいの支持層への未達が6本、根入れ不足が6本ある可能性や、施工データ(電流計データ及びセメントミルク流用計データ)の流用等計70本が判明

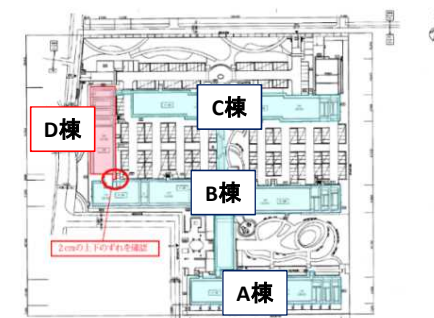
↓建物のジョイントで2cmの差



### 【対応状況】

- 横浜市(特定行政庁)が事業者等に指示し、建築物の安全性を検証中(D棟では、震度6強～7に達する程度の地震で倒壊、崩壊等しないことは確認済)
- 国土交通省が、施工体制に係る建設業法違反について、三井住友建設、日立ハイテクノロジーズ、旭化成建材の3社に対し、建設業法に基づく営業停止及び指示、並びに指名停止措置を実施(H28.1.13)

【物件概要】  
 所在地:横浜市都筑区  
 構造等:鉄筋コンクリート造12階建  
 戸数等:705戸、住宅棟は4棟構成  
 事業者:三井不動産レジデンシャル  
 施工者:元請 三井住友建設  
           1次 日立ハイテクノロジーズ  
           2次 旭化成建材  
 竣工:平成19年12月



## 施工データの流用等

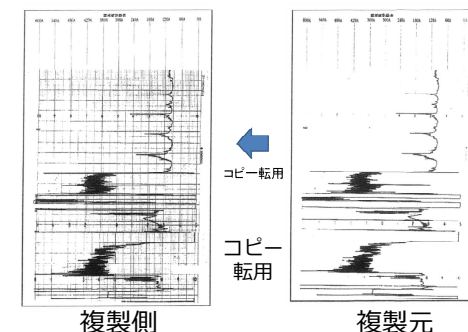
### 【事案概要】

- 上記事案を受けた調査報告(H27.11.24)により、旭化成建材による360件(上記事案含む)のデータ流用が判明
- 同様に、コンクリートパイル建設技術協会による、会員企業の自主点検結果の報告(H27.12.11)により、8社56件のデータ流用が判明

### 【対応状況】

- 旭化成建材による360件のうち357件、8社56件全てについて、特定行政庁が建築物の安全性を確認済
- 国土交通省が、施工データの流用等を行った9社(旭化成建材を含む)に対し、建設業法に基づく勧告を実施(H28.1.13)

### 施工データ流用のイメージ



## 基礎ぐいの支持層未達等

### 【事案概要】

- 基礎ぐいの支持層未達(15本)、根入れ不足(4本)が4棟にて判明
- うちB棟南棟は傾斜、ひび割れが発生

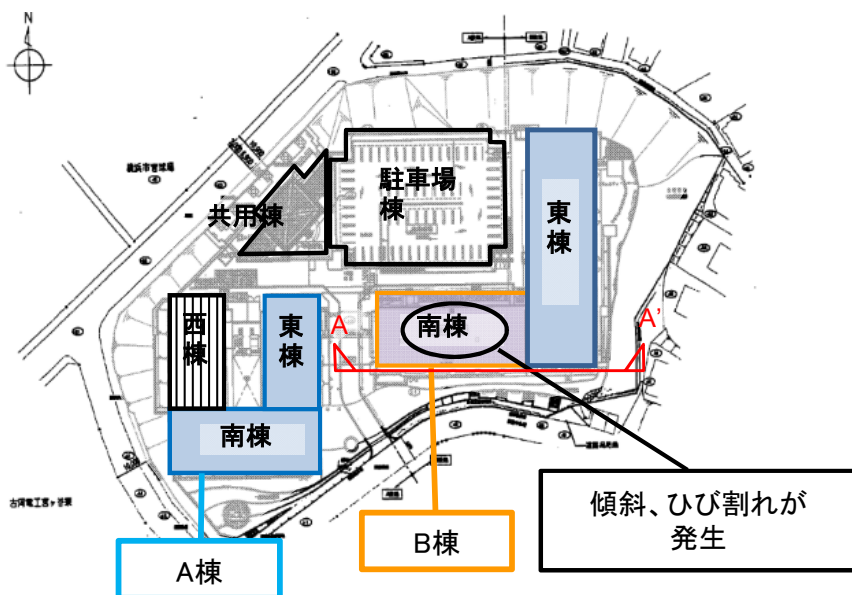
### 【対応状況】

- 構造安全性検証の結果、B棟について横浜市(特定行政庁)が建築基準法違反と判断

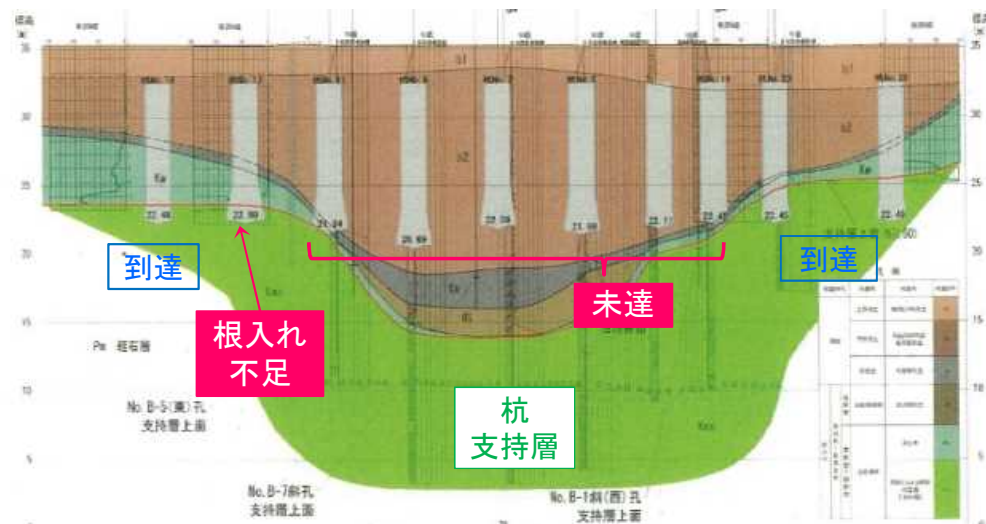
### 【物件概要】

所在地:横浜市西区  
 構造等:鉄筋コンクリート造11階建  
 戸数等:262戸、住宅棟は5棟構成  
 事業者:住友不動産  
 施工者:熊谷組  
 竣工:平成15年3月

配置図



杭の支持層への未達等の状況 (A-A'断面図)



### ※ 地下ピット部における鉄筋切断等について

同物件にて、地下ピット部における鉄筋切断(29カ所)や補強筋切断(7カ所)が判明したが、こちらについては、構造安全性検証の結果を踏まえ、横浜市(特定行政庁)が構造耐力上問題ないと判断

## 落橋防止装置等の溶接不良

### 【事案概要】

- 耐震補強工事に使用された落橋防止装置等の部材(約150基のうち、調査を行った80基の約7割にあたる58基)に、溶接不良による亀裂を発見
- 製作会社が意図的に工程を省いた疑いのある製品を納品したことに、加えて検査会社の職員も不正を働いた可能性があることが判明

### 【物件概要】

所在地:京都市南区、伏見区  
 施工時期:平成25年9月～26年7月  
 ・平成26年9月～27年7月

### ■落橋防止装置・変位制限装置

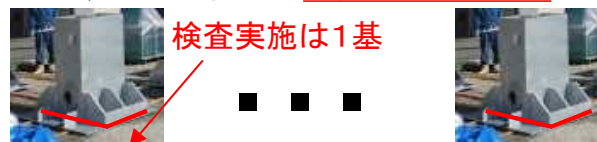


### 施工計画書提出

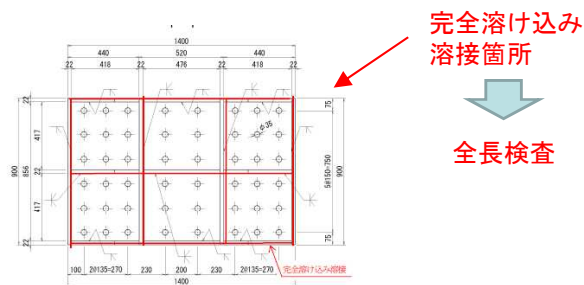
[溶接品質管理]  
 ・超音波探傷検査にて溶接検査  
 ・第三者機関に依頼  
 ・検査頻度は10%以上

### ■検査頻度10%以上のイメージ

落橋防止装置を10基製作した場合  
 →1基以上の検査を実施  
 (当該装置の溶接線は全長の検査を実施)

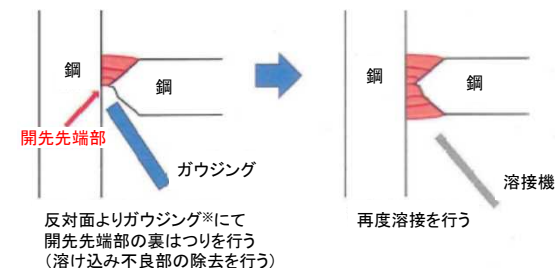


10基

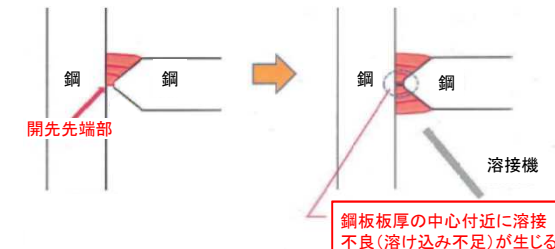


### ■完全溶け込み溶接

#### 【良好部】



#### 【不良部】



※ ガウジング: 高熱で溶接部を一部溶かしつつ、不純物を吹き飛ばし、深掘りを行う作業をいう。

発注者  
[国土交通省]

発注 ↓ 受理

工事受注会社  
[ショーボンド建設(株)]

外注 ↓ 納品

製作会社  
[久富産業(株)]

落橋防止装置等製作

依頼 ↓ 検査

検査会社  
[(株)北陸溶接検査事務所]

## 空港の地盤改良工事における施工不良等

### 【事案概要】

○ 東京国際空港C滑走路他地盤改良工事(平成27年度)において、以下内容が判明

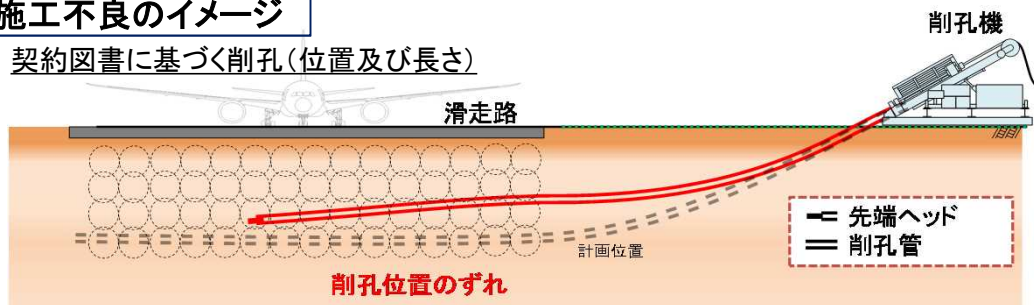
- ・ 契約で指定した位置・長さどおりに削孔した割合及び契約で指定した大きさどおりに改良体を造成した割合がいずれも0%
- ・ 注入した薬液注入量の割合が契約で指定した量の5.4%

No		単位	計画数量(A)	施工数量(B)	達成率(B/A)
1	契約図書に基づく削孔 (位置及び長さ)	本	275	0 (注1)	0%
2	直径2mの改良体	個	10,450	0 (注2)	0%
3	薬液注入量	リットル	12,513,400	676,851	5.4%

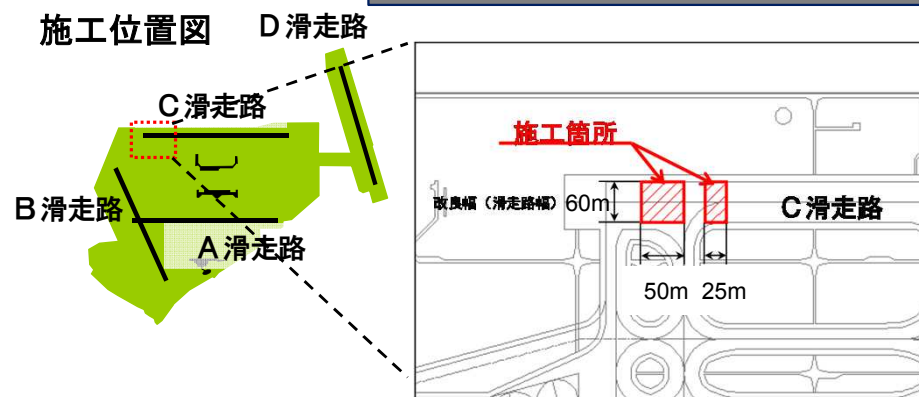
注1) 231本は契約の長さを施工したが、契約の位置になく、残りの44本は、位置・長さとも契約どおりでない  
 注2) 5,825個施工したが、契約どおりの大きさでない(すべて直径2m未満)

### 施工不良のイメージ

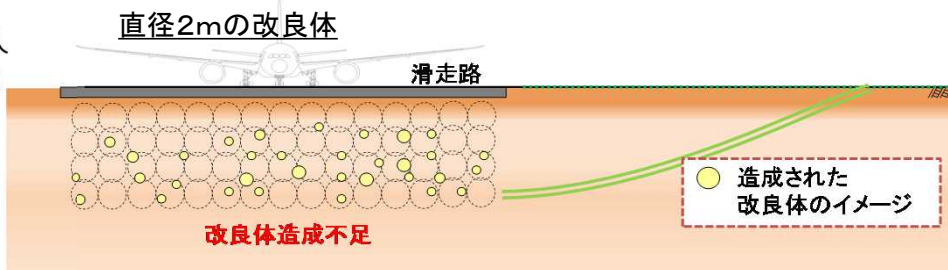
契約図書に基づく削孔(位置及び長さ)



施工位置図 D滑走路



直径2mの改良体



○ さらに以下の3空港4件の工事で、東亜建設工業(株)による施工不良が判明

- ・ 東京国際空港H誘導路東側他地盤改良工事(平成25年度)
- ・ 松山空港誘導路地盤改良工事(平成26年度)
- ・ 福岡空港滑走路地盤改良工事(平成26年度及び平成27年度)

※ 八代港(外港地区)岸壁(-12m)(改良)工事(平成26年度)において、虚偽報告(ボーリング調査で採取した試料のすり替え)が判明

### 【対応状況】

● 国土交通省に有識者委員会を設置し、原因究明や発注者が行う監督・検査のあり方等について検討する予定4

### 【工事概要】

所在地: 羽田空港  
 発注者: 関東地方整備局  
 施工者: 東亜建設工業(株)※  
 工期: 平成27年5月28日  
 ~平成28年3月18日  
 工法: バルーングラウト工法  
 (東亜建設工業 開発)

※工事全体は、東亜・鹿島・大本JVにより施工