

令和4年 3月22日

国土交通省

大臣 齊藤 鉄夫 殿

横浜環状道路（圏央道）対策連絡協議会

会長 比留間 哲生

横浜市栄区庄戸 3-25-7

Tel/Fax 045-894-0052

稼働中の全てのシールドマシンの即刻停止と点検を命じて下さい（要請）

表題の件、東日本高速道路（株）が事業を担当している圏央道横浜環状道路南線の桂台トンネルに於いて、昨年7月14日にシールドマシンの駆動モーターが故障し7カ月間掘進を停止する事態が発生しました。駆動モーター16台全てを工場へ持ち帰り点検修理を行い、今年2月14日から掘進を再開したことは御承知の事と存じ上げます。

駆動モーターの故障はピニオンギアをモーター軸に固定する押え板の固定ボルト4本が製造時に締め過ぎた事により金属疲労を起こして破断し、外れた押え板とボルトが大ギアとピニオンギアに噛み込んだことで、双方のギアだけでなく駆動モーターまで損傷させた事が原因となった。更に、他の固定ボルトにも締め過ぎに依る変形が見られたと東日本高速道路（株）の桂台トンネル工事長から説明がありました。

ところが業界紙日経クロステックの3月2日WEB記事で「過去に同様の事故がなかったため、締め付けトルクの管理値を設けていなかった。」と締め過ぎの理由が明らかにされました。製造業でボルト組み立て作業をトルク管理せずに行うことは本来あり得ないことであり、管理値を設けずに組み立てられたシールドマシンは欠陥品と言わざるを得ません

国内ではリニア中央新幹線の現場や外かく環状道路の現場他でシールドマシンが稼働しています。これらの現場でシールドマシンの欠陥を放置すれば同様の事故が生じる虞があります。そこで国内で稼働中の全てのシールドマシンの運転を即刻停止し、駆動モーターを全て工場へ持ち帰った上で決められたトルク値でボルトを締め直し、更に横浜環状道路南線で採用したボルトの本数増設（4本から8本）と回り止めキャップの溶接を行うよう事業者へ命じて下さい。

以上