

令和4年 3月22日

国土交通省 関東地方整備局

横浜国道事務所長 鈴木 祥弘 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点検を即刻行って下さい（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日日本掘進から僅か2カ月余で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た。工場へ持ち帰った駆動モーター16台全ての点検修理が完了したことを受け今年2月14日から掘進を再開した。

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本が締め過ぎにより破断し、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したことが原因だった。さらに付け加えて他の固定ボルトにも製造時締め過ぎに依る変形が見られたと東日本高速道路（株）横浜工事事務所桂台トンネル工事長から説明があった。

以上のことは共に事業を進めている横浜国道事務所へは逐一報告されて承知のことと拝察します。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ない。

直轄事業の横浜環状南線笠間トンネルでも横浜湘南道路でもシールドマシンによるトンネルの掘進が行われているが、欠陥品のまゝ掘進を続ければ同様の事故が生じる虞がある。そこで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り決められたトルク値でボルトを締め直し、更に桂台トンネルのシールド機修理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マシンを製造した会社へ命じて下さい。

尚、同様の要請を国土交通大臣と東日本高速道路（株）社長へも行ったことを申し添えます。

以上