

令和4年 3月22日

東日本高速道路株式会社

代表取締役社長 小島 徹 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行って下さい（要請）

表題の件、御社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、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になったことは御承知のことと存じます。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ましたが、故障の原因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カッターを回す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御社横浜工事事務所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。」とボルト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時にトルク管理せずにボルト締めを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。御社で事業を担当している外環道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ます。欠陥品のまゝ掘進を続ければ今回と同様の事故が生じる虞があります。

何等対策をせず万が一同じ事故を起こせば事業を継続できなくなる事態となることをご理解の上、全てのシールドマシンの運転を即刻停止して、全機の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製造した会社へ命じて下さい。

以上