

東海旅客鉄道株式会社  
代表取締役社長 金子 慎様  
国土交通省大臣  
齊藤鉄夫様

## 半年間で4回のトンネル工事事故！ J R東海は直ちにリニア工事を中止せよ

リニア工事が品川・名古屋間の沿線各地で行われていますが、昨年10月27日に岐阜県・瀬戸トンネルで工事中に崩落事故が起きて二人の作業員が死傷しました。リニア工事初の死傷事故でJR東海に対する批判の声が高まりました。この事故でJR東海は13工区でのトンネル工事を中止しましたが、施工業者の管理ミスとして11月1日には現場以外の工事を再開しました。そして1週間後の11月8日に長野県豊丘村のリニア伊那山地トンネルで同様の事故が発生、作業員一人が負傷しました。今年になって3月1日、愛知県春日井市の西尾工区でトンネル内部のコンクリート片が剥がれ落ち作業員が肋骨骨折などの重傷を負いました。さらに、3月8日、工事再開をしたばかりの伊那山地トンネル工事でコンクリート吹付中に破片が飛び散り作業員二人が負傷しました。

この4回のトンネル事故は、それぞれ奥村組、清水建設、大成建設という大手ゼネコンが中心となってJVを結成し工事を進める過程で発生したもので、同様の事故がわずか半年間に4回も続くことについて私たちは「JR東海や施工会社が再発防止努力を怠り、社会的に責任のある安全な工事を行っていない」と判断せざるを得ません。

岐阜県・瀬戸トンネルの死傷事故後JR東海は「国のガイドラインに反して作業員が掘削の最先端部に立った」と述べ、工事受注者の管理ミスが原因と認めただけで具体的な安全対策を立てませんでした。当時の赤羽国土交通大臣は事故報告を受けて、ガイドラインに基づく災害防止対策を徹底するようJR東海などに要請し、また厚生労働省も同様の趣旨の要請を行いました。長野県伊那山地トンネル事故についても、齊藤鉄夫国土交通大臣は「相次ぐ事故の発生を大変遺憾に思っている」と述べ、引き続きJR東海が施工会社に対し安全な施工を指示するよう求めました。

国の指導や要請がありながらJR東海が責任のある安全対策をとらずにトンネル工事を進めたために今回の愛知県春日井市のトンネル事故が発生しました。犠牲者を生んだトンネル事故で施工ミスがはっきりしているのであれば、すべての工事を中止し、事故の再発を防ぐ安全対策を徹底することによって事故の続発は防げたはずです。JR東海はトンネル事故はよくあるもので作業員の生命や健康に影響があっても、工事の遂行が第一だと考えているのではないのでしょうか。

これから掘進工事が難しいとされる本坑の工事が始まればさらに犠牲者を生むような大きな事故が起きるのではないかと心配になります。

JR東海のトンネル工事は、国が定めた安全基準に反するものです。私たちは発破を伴うトンネル工事を直ちに中止し、国がJR東海に対しトンネル工事における事故原因の究明と工事実施計画の見直しを強く求めるよう要請します。

一方、都市部でのリニア大深度工事についても大きな問題があります。おとし10月、

東京・調布市の東京外郭環状道路（外環道）の大深度工事が原因の道路陥没事故が発生し、施工者は現場周辺の約30戸の住宅を解体し、地盤改良工事を行うことを一方的に住民に求めています。特殊地盤だから事故が発生したという説明を住民は納得していません。また、住民らが工事中止を申し立てた仮処分について東京地方裁判所は2月28日、「具体的な再発防止策が示されていない」とし、一部工事の差し止めを事業者の国交省と東日本高速道路などに命じる決定を行いました。

東京や川崎市、愛知県で行われた「シールドマシンの安全安心に関する説明会」で、JR東海は「リニア大深度ルートには特殊地盤は存在しない」と断言し、リニア大深度工事にあたっては外環道事故のような施工管理ミスはないと説明しました。しかし、リニア大深度工事の地質地盤調査は南アルプスと同様に極めて不十分であることが明らかになっており、JR東海の説明には確固とした証拠が示されていません。

私たちは安全、安心の確証がないリニアトンネル工事に反対します。JR東海に対し、沿線住民や工事従事者に危険を及ぼすトンネル工事を含む工事を直ちに中止することを求めます。同時に国土交通省にはJR東海の工事実施計画を認可したのですから一連のトンネル事故についても相応の責任があります。JR東海に対し直ちに工事を中止させ、再発防止の徹底を図らせた上、国として今後の工事計画の見直しを行うよう強く求めます。

以上声明します。

2022年3月10日

**リニア新幹線沿線住民ネットワーク  
ストップ・リニア！訴訟原告団**