

飯田線 猪牙第2トンネルのモルタル片落下 経年劣化による構造物や施工箇所の 早急な安全対策を求める！

名古屋地本は6月9日、申第13号「猪牙第2トンネルのモルタル片落下について」の業務委員会を開催し、協議を行った。

申し入れ事項及び会社回答

1. 4月13日の事故概況を明らかにすること。

回答：平成26年4月13日（日）9時38分頃、上り普通列車（1504M）の運転士が、飯田線・門島駅～田本駅間の猪牙第2トンネルの飯田方坑口付近線路脇に、モルタル片が落下しているのを発見した。調査の結果、当該トンネル飯田方坑口外側の壁面からモルタル片が落下し、一部のモルタルが剥離しているという事を確認した。

2. 今回の事故原因と処置を明らかにすること。

回答：吹き付けたモルタルの隙間に水が浸入し、材料劣化が促進されたためと推定している。剥離箇所の除去と、その周辺箇所の打音検査、叩き落とし処置を実施した。

3. 今後の安全対策を明らかにすること。

回答：トンネル全般検査及び徒歩巡回の結果から、必要により剥離防止対策を実施している。

主な協議

組合：落下したモルタルの大きさは。

会社：落下したそのものは、長さ120cm・幅90cm・厚さ4cmで重さは80kgであった。

また、剥離し壁面に残っていた部分は、長さ240cm・幅160cm・厚さ4cmで重さは150kgであった。

組合：列車への影響は。

会社：運休3本、遅延7本で最大242分～12分であった。

組合：モルタル施工の理由と現状はどうか。

会社：トンネル本体のコンクリートの劣化を防止するために壁面にモルタルが施工されていた。現状は、剥離部分を含めモルタルを除去してある。

組合：モルタル施工はいつ行われたものなのか。

会社：平成4年である。

組合：昨今、高速道路や高架橋など20～30年前に施工された構造物の劣化による安全性が問題になっている。検査体制はどうなっているのか。前回の全般検査はいつ行ったのか。

会社：平成25年7月に行っている。

組合：猪牙第2トンネル以外の同施工トンネルへの対応はどのように行ったか。

会社：4月中に打音検査及び叩き落としを行った。

組合：対策完了などについて、運転士などには周知したのか。特に運転士は、線路や地形の異常や変化には気を遣っている。

会社：特に周知等を行っていないが、状況等により現場管理者に伝達してもらいたい。

組合：新幹線においては50周年を迎え大規模改修などが施されるが、在来線は100年近い構造物なども存在する。本当に大丈夫なのか。

会社：速度等も含め、掛かるエネルギーの違いもあり一概には比べられない。

組合：トンネル本体の安全性、検査基準はどうか。

会社：トンネルの点検基準は、2年に一度である。一般的にトンネルは内側からというより、外側からの雨水の浸入等により剥離、ひび割れ等が生じる。目視、打音検査等により行っている。

組合：平成4年当時、施工を請け負ったのはどこか。

会社：本日資料を持ち合わせていないので回答は出来ないが、現在は名工建設である。

組合：施工自体に問題はなかったのか。また、施工した側の一定の責任はどうか。

会社：調査の結果、施工不良はなかった。

組合：しかし、施工から20年を経た今、この様な事象が発生しているのである。結果に於いて、モルタル施工が悪かったのであり、設計、施工を含め今後活かすべくしっかりともう一度見直すべきではないのか。

会社：今後も対策を行っていく。

組合：調査はどうなっているのか。

会社：高速道路笹子トンネル崩落事故もあり厳格に行っている。

組合：調査、検査の主体は何処が行っているのか。

会社：最終的なデータの判断は直轄であり、一部の検査などは外部委託で行っている。

組合：技術継承も含め、今後は検査回数を増やすなどすべきである。

会社：今後活かしていく。

組合：特に現場で働く工務関係の社員は、線路の異常や障害物の介在で悔しい思いや奮闘をしている。今回の事象は、自然災害ではなくモルタル施工という人的な要因でも

ある。経年による構造物の劣化は今後も多発する傾向にあり、さらに要員や時間が必要となる。組合として安全を求めるために要員増とゆとり有る労働時間の確保を今後も求める。

以 上