

申第12号「リニア中央新幹線第1首都圏トンネル掘進付近の道路隆起に関する申し入れ」と申第20号「跨線橋の点検業務入札談合による公正取引委員会からの排除措置命令に関する申し入れ」に対して会社は組合と団体交渉をせずに窓口で回答!

本部は申第12号「リニア中央新幹線第1首都圏トンネル掘進付近の道路隆起に関する申し入れ」と申第20号「跨線橋の点検業務入札談合による公正取引委員会からの排除措置命令に関する申し入れ」として会社に申し入れをしていました。

本部は早急な団体交渉の開催を求めていましたが、会社は頑なに団体交渉事項でないことを理由として、組合と団体交渉を開催せず、1月14日に窓口での回答をしました。

会社回答は以下の通りです。

《申第12号の会社回答》

1. 直ちにリニア中央新幹線の一切の建設工事を中止すること。特に、今回の事象の原因と万全な対策が確立するまで、リニア中央新幹線建設に関わる全工区の掘進工事及びシールドマシンによる掘削工事は行わないこと。

【回答】

北品川工区について

- ・北品川工区について、現在掘進工事は中断している。
- ・2月以降の説明会にて計画路線周辺にお住まいの皆様丁寧に説明した後、掘削再開予定である。他の工区について・各地区でシールドトンネル工事を実施するにあたっては、国土交通省の「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン（令和3年12月策定）」などを踏まえ、工事を安全に実施するため、適切な施工管理を行っていることは確認しており、かつ、空気抜きも適切に実施されていた。

- ・今回の事案を踏まえ、本事象に対する対策を展開するなどして、引き続き工事を慎重に進めていく。
- ・その他の工事についても、引き続き工事を進めていく。

2. 今回の事象に関する会社の見解を明らかにすること。

【回答】

・10月28日8時30分ごろ、品川区から道路に段差があるとの連絡をいただき、現地を確認したところ、第一首都圏トンネル新設工事北品川工区の工事現場の地上付近において、地表面の隆起が発生していることを確認した。

・当事者のメカニズムは、カッターヘッドと隔壁の間にあるチャンバーに、削った土砂のほか、空気が一定程度溜まった状態で掘進したところ、地表まで空気が到達する経路が存在する箇所に遭遇した際、チャンバー内に溜まった空気が短時間内に多く漏出し、地表付近まで到達し、土とともに舗装盤を押し上げたと推定している。

3. 今回の事象の調査内容・原因を明らかにすること。

【回答】

調査内容

- ・10月28日に隆起周辺の道路において空洞調査を実施した。
- ・また、11月20日～12月5日にかけて長さ約5.0 m、幅約3.5 mの範囲のアスファルトを撤去し路面下の現況調査を実施し、長さ約3.0 m、幅約3.0 m、最大深さ約3.0 mで掘削調査を行った。
- ・調査の結果、道路使用において安全上問題のある空洞は確認されず、埋設管などインフラ設備にも異常がないことを改めて確認した。
- ・掘削調査においては、長さ約2.2 m、幅約0.4 m、深さ約1.0 m程度の空隙や舗装盤下の泥の滞留を確認した。

原因

- ・国交省策定の「シールドトンネル工事の安全・安心な施工に関するガイドライン」などを踏まえ施工管理を行っており、監視していたチャンバー圧力は、管理目標値内に収まっていたが、バランス良く保たれていなかった。この原因は、チャンバー内に空気が一定程度溜まっていたためと考えられる。
- ・チャンバー内の空気は、土砂サンプリング装置を用いて抜きながら掘進することとしていたが、空気を抜く頻度や量が十分でなかったため、空気が一定程度溜まったと考えている。

4. 今回の事象の対策を明らかにすること。

【回答】

- ・掘進する際の空気を抜く頻度や量を決めて施工管理を行い、チャンバー

に空気を溜め過ぎないように管理する。

・適時に空気抜きを実施するため、チャンバー圧力の分布がバランス良く保たれていない傾向を検知した際、アラートを通知する新たな機能を掘進管理システムに搭載する。

5. 不安を抱く地域住民に対して、どのように対応するのか、対応したのか明らかにすること。

【回答】

・まずは近隣の皆様に、事象の概要と原因、説明会の日程をお知らせする資料を12月22日に配布した。

・2月1日（日）・2日（月）に計画路線周辺にお住まいの皆様を対象に、説明会を開催させていただく予定である。

《申第20号の会社回答》

1. 今回の跨線橋の点検業務入札談合に関して、公正取引委員会からの排除措置命令に対する時系列を明らかにすること。

【回答】

・当社は、地方自治体等が発注する当社路線の跨線橋点検業務に関し、独占禁止法違反の疑いがあるとして、2024年10月22日に公正取引委員会による立ち入り検査を受け、以降、同委員会の調査を全面的に協力してきた。

・2025年12月22日、当社は独占禁止法に基づく排除命令を受けた。

事象の概要

・当社在来線の跨線橋は道路管理者が5年に1度点検を行うことが道路法で義務付けられており、道路管理者が業者に入札方式で発注している。当社は当該点検の受発注当事者ではないが、当該点検は夜間の限られた時間に当社の線路上で行われるものであり、安全の確保や他の保守業務とのスケジュール調整等を行う必要があった。

・そこで、当社は全ての跨線橋に関する法定の点検頻度が道路管理者において遵守されるように、道路管理者が入札により受注者を決定する前から、本件点検が可能であるジェイアール東海コンサルタンツを含む業者5社と点検方法や時期の調整を行い、受注予定者を決定していた。

2. 今回の跨線橋の点検業務入札談合に関して、公正取引委員会からの排除措置命令に対する見解を明らかにすること。

【回答】

・当社が行っていた行為が、独占禁止法に違反するものであったことについて重く受け止め、今後、排除措置命令の内容を確実に遵守するとともに、

より一層法令遵守の徹底に取り組み、再発防止と信頼回復に努めてまいります。

3. 報道では「遅くとも2021年2月以降、跨線橋の点検業務入札で談合が行われ、公正取引委員会が立ち入り検査した2024年10月まで5社がほぼ全ての業務を受注していた」と報道されているが、このことが事実なのか明らかにすること。また、長期間談合を繰り返してきたことへの見解を明らかにすること。

【回答】

- ・ 排除措置命令に記載されている内容はいずれも事実である。
- ・ 当社が行っていた行為が、独占禁止法に違反するものであったことについて重く受け止める。

4. 昨年10月23日、公正取引委員会立ち入り検査報道では、JR東海管内の計10路線と報じていたが、今回の対象も計10路線なのか明らかにするとともに何箇所の跨線橋なのか明らかにすること。

【回答】

- ・ 東海鉄道事業本部が管轄するのは、東海道本線、飯田線、武豊線、高山本線、中央本線、太多線、関西本線、紀勢本線、名松線及び参宮線であるが、公正取引委員会がどの路線の跨線橋点検業務に関し、独占禁止法に基づく排除措置命令を出されたかについて当社ではわからない。

5. 今回の排除措置命令に関する対策・対応を明らかにすること。

【回答】

- ・ 会社は、排除措置命令において独占禁止法の規定に違反するとされた行為について、既に取りやめている。
- ・ 再発防止措置については、独占禁止法の遵守に関する行動指針を策定して関係社員への周知を徹底するとともに、専門部署を設置して定期的な研修及び監査を実施する予定である。

以 上

窓口で分かったこと

- ・ 東海鉄道事業本部のみで跨線橋は450箇所。
- ・ 一箇所につき2～3日検査を要する。ちなみに静岡支社管内は150箇所の跨線橋が存在。
- ・ 専門部署として1月1日に本社内にコンプライアンス室法務部を設置し、管理する。