

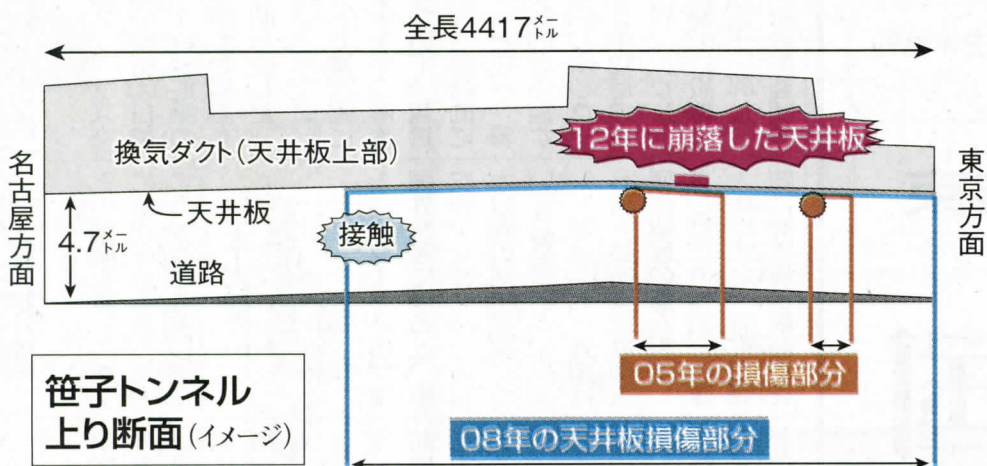
トランプ氏 トヨタを批判 6
 EU税逃れ防止へ取り組み 7
 ニワトリとの豊かな暮らし 10
 「高齢者75歳以上」学会提言 14

小説 6
 囲碁・将棋 12 読者の広場 12

しんぶん 赤旗

2017年 1月7日 土曜日
 日刊第23717号
 発行所 日本共産党中央委員会
 〒151-8586 東京都渋谷区千駄ヶ谷4の26の7
 定価(税込み、郵送は別途送料)
 日刊 月3497円(本体価格3238円) 1部売り130円
 日曜版 月823円(本体価格762円) 1部売り210円
 郵便振替口座 日本共産党中央委員会00180-6-194897

電話 03(3403)6111 ファクス(中央委員会03(5474)8358 赤旗編集局03(3350)1904) http://www.jcp.or.jp/



筐子トンネル天井板

トラック接触 事故前に2回

2012年12月に天井板が落下し9人が犠牲となった中央自動車道の筐子トンネル上り線で、落下した区間の天井板とトラックが接触する事故が、12年の崩落事故までに少なくとも2回発生し、トンネルを管理する中日本高速道路が適切な対応をとらなかったことが事故につながった疑いがあることが6日、技術者や大学教授らでつくるグループの調査でわかりました。

(矢野昌弘)
 ↓関連①面



2008年6月に天井板に接触したトラック。大型貨物車に普通貨物車を積載したため、高さオーバーしていました(国交省の調査・検討委員会資料から)

中日本高速対応せず 崩落誘発か

トラックの接触と12年の崩落事故との因果関係を指摘するのは「筐子トンネルの真相を探る会」。同会は、事故の原因究明を求め、関係者の刑事告発などを進めています。

中日本高速道路が作成した資料によると、トラックが接触して上りトンネルの天井板を損傷させた事故は明らかになっているもので3回。

このうち2回は、大事故で約140tにわたり崩落した区間の天井板に接触していました。

08年6月の接触では、路面から天井板まで高さ4・

技術者・学者グループが調査

7層の同トンネルに、4・95層の高さオーバーのトラックが通行。3tにわたって天井板と接触していました。

民営化を翌月に控えた2005年9月下旬には4地点で計540tにわたって接触した痕が見つかりました。

同会のメンバーで大阪経済大学の西山豊教授は「05年時点で、崩落した区間の天井板が接触しているのは、当時すでに天井板をつり下げるアンカーボルトが脱落し、天井板が下がっていった可能性がある」と指摘します。

同会は10t車が時速70tで接触したと仮定。試算したところ、天井板へ垂直に5tから10tの衝撃荷重がかかったと考えられます。

この接触事故に対し、日本の対応は、いずれの接触事故でも「天井板の剥離箇所のたき落として対応」(同社資料)しており、傷ついた部分を除去しただけにとどまりました。天井板上部の状況を確認しませんでした。

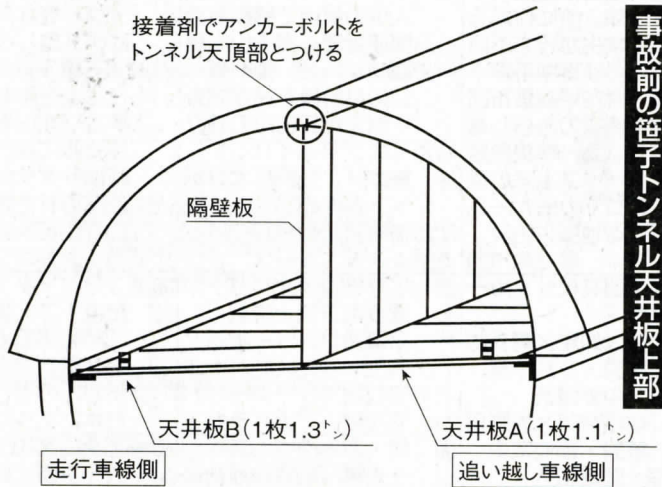
当時の対応について中日本は「現在、山梨県警の捜査中であるため、答えは差し控えたい」と本紙の取材に答えました。

点検 12年の空白

中日本高速 笹子トンネル天井板上部 見逃し、撤去先延ばし

中央自動車道の笹子トンネル（山梨県）でトラックと天井板が接触したことは、崩落の危険につながる重大トラブルだったのではないかと。同トンネルを管理する中日本高速道路は、なぜ見逃ししてしまったのでしょうか。

笹子トンネルの天井に接着剤で固定したアンカーボルトでつり下げた天井板上部は、トンネル天井部アンカーボルトでつり下げ



事故前の笹子トンネル天井板上部

る方式です。事故後、国土交通省の調査・検討委員会で

12年間放置され続けた天井板上部			
年月	出来事	事故場所の天井板上部	
		近接目視	打音検査
2000年	点検	○	○
05年9月	接触の損傷発見	×	×
05年9月	点検	×	×
08年5月以降	点検	×	×
同年6月	接触事故発生	×	×
12年9月	点検	△(5m以下での目視)	×
同年12月	落下事故発生		

※○は実施、×は実施せず。△は実施したものの裁判で不十分と断罪されたもの

は、接着ボルトの引き抜き試験を行っていません。結果は「衝撃荷重や機械的振動のようなものを加えない限り」という条件付きで強度に「問題はない」と結論づけていました。つまり、トラックが

接触するといった衝撃荷重は、ボルトの強度に影響する想定外の事態だったのです。

ところが中日本は、接触事故がわかった後、天井板の損傷した部分をたたく落としただけ。しかも12年にわたって天井板上部を点検していなかったのです。(表)

笹子トンネルでは、旧道路公団時代の2000年に足場を使った近接目視や打音検査が行われました。

05年、08年の定期的な点検では、路面からみただけ。天井板上部を点検しませんでした。

天井板崩落事故直前の12年9月の点検では、天井板上部の点検はしませんでした。

しかし足場を組まない点検だったため、作業員の手が届く天頂の低い区間でしか打音点検をしませんでした。

接触事故が起きた区間は、天井板から天頂部までの高さが5・3

メートルもある地点です。

そのため、この地点では打音点検が行われず、離れた場所から双眼鏡と懐中電灯を使った「近接」目視しか行われませんでした。

しかも中日本は、09年に笹子トンネルの天井板撤去を計画していましたが、これを先延ばし。崩落事故が起きるまで撤去することはありませんでした。一方で西日本高速道路は、民営化後に管内15トンネルの天井板を撤去しています。

「笹子トンネルの真相を探る会」のメンバーで大阪経済大学の西山豊教授は指摘します。

「接触の影響について、中日本が慎重に検討した形跡がない。いったん崩落が起きると重大な被害を引き起こす天井板の連結構造や点検しにくい構造に近づいた設計ミスに加え、点検ミスと撤去を先延ばしした経営ミスが重なった」