

告 発 状

甲府地方検察庁 検事正 殿

平成28年10月3日

告発人	三宅 勇次	印
同	西山 豊	印
同	西田 稔	印

当事者の表示

別紙「被告発人目録」記載のとおり

1. 告発の趣旨

被告発人目録1ないし16に記載の被告発人の下記所為は、刑法211条第1項前段(業務上過失致死傷罪)に該当すると思料されるので、徹底捜査の上、厳重に処罰されたい。

2. 告発の理由と経緯

(1) 告発の理由

2012年12月2日に山梨県大月市笹子町の中央自動車道笹子トンネル上り線で、天井板のコンクリート板が138mの区間にわたって落下し、走行中の車複数台が巻き込まれて9名が死亡する事故が発生した。

この事故では被害者の遺族が、当該道路を管理する中日本高速道路株式会社(以下、NEXCO中日本)と、安全点検を担う子会社の中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社(以下、中日本HE)らに対し、損害賠償を求める裁判を横浜地方裁判所で起こしていた。横浜地裁は2015年12月22日、両社の過失責任を認め、遺族の原告らに対し、総額で約4億4000万円を賠償するよう命じる判決を下した。原告、被告ともに控訴せず、この判決は確定している。

この判決で最も注目すべき点は、事故の「予見可能性」と「結果回避可能性」を、裁判所が全面的に認めた上で、原告勝訴の判決を下したことである。言うまでもなくこれらの「可能性」は、民事事件より刑事事件で登場してくる観点である。横浜地裁は「予見可能性」について、判決文79～83頁の中で次のように指摘している。

「本件点検当時、アンカーボルトが経年劣化しているおそれは認識可能であったというべきである。実際、既に昭和58年の『点検の手引(案)』には、天井板の吊り金具などの

腐食・破損が心配されるとの記載とともに、天井板付属物の損傷の判定について『AA基準』が設けられ、その要因として吊り金具、取付金具、又はボルト等の破損、欠落又は著しい腐食による天井板の脱落等が挙げられていることからすれば、被告【告発人注・NEXCO中日本ら2社】ら内部においても、吊り天井の部材の劣化が天井板の脱落につながる可能性が当時から想定されていたといえることができる。

更に、平成12年の臨時点検に打音点検を実施したところ、上り線に限定した場合でも既に天頂部のアンカーボルト3本（脱落2本、欠損1本）と吊り金具ボルト2本（脱落）が欠けたままであったほか、アンカーボルト（ナットも含む）の緩みが213箇所にわたって確認されたこと、本件トンネルを今後も永続的に使用する上での問題点を明らかにする目的で実施された丸紅建設による平成13年の調査では、天頂部（隔壁版取付部分）のアンカーボルトに対する打音点検によって数多くのボルトの締付け不良が発見されたり、引張試験によってL断面に引抜抵抗力が設計値を下回る天頂部アンカーボルトが見られ、今後は、最も腐食が激しい箇所において天井板を撤去して引張試験を実施し、同結果と比較する必要があるとされたことから、本件トンネルの天頂部アンカーボルトについて引抜抵抗力の低下を示すものを含む具体的な不具合の発生が明らかになっていたにもかかわらず、【中略】上記の要補修箇所が補修されたり、保全チーム及び道路技術事務所等において、落下の具体的原因について調査・検討を行った形跡はないのであるから、上記の臨時点検及び引張試験の時点で既にみられた天頂部アンカーボルトの引抜抵抗力の低下が10年余りの間に一層進行していることが容易に推測し得たといえるべきである。

また、本件点検以前に、既にアメリカにおいて、接着系アンカーボルトが引き抜けたことによって天井板が崩落するという本件事故と同種ないしは類似のトンネル天井板崩落事故が発生し、平成20年4月付け『欧州の有料道路制度等に関する調査報告書』では、調査結果としてアンカーボルトの『引張試験重要性及び部品の取替の要否を調査する定期的な維持管理作業計画』の必要性が指摘されていたことも、天井板アンカーボルトの重要性を示す事情であるといえる」

その上で判決文は、

「被告中日本HEは、本件事故以前に行われた点検において緊急補修の必要がある（AA）と判定された不具合がみられなかったことを理由に本件トンネルは老朽化していなかったとして予見可能性を争うが、トンネルの点検業務においては、経年劣化等によっていつ生じるとも知れない不具合を遅滞なく発見することが求められているといえるべきであるから、被告中日本HEの上記主張は当を得ないものであって、採用することができない」

「被告らは、点検要領上の詳細点検の頻度は10年に1回実施するのが標準であり、適宜点検頻度を変更してもよいとされていたのであるから、前回点検から12年の経過後に本件点検を実施したことは点検要領の範囲内である旨主張する。【中略】過去の点検結果や補修履歴等の記録・情報を十分勘案した上で合理的な根拠に基づいて点検の間隔を10年以上に変更することが可能とされているのに、被告NEXCO【NEXCO中日本】は、過去の補修履歴や調査結果等の記録を適切に保存・管理していなかったのであるから、合理的な根拠に基づいて点検の間隔を上記のとおり延長したとも認め難い。そうすると、本

件点検は、被告ら自身が依拠する点検要領等の定めにも適合しているとは言い難く、被告NEXCOの上記主張は採用できない」

と、被告側の主張を全面的に退けた上で、

「保全チーム及び道路技術事務所等は、本件点検の点検方法に係る協議の際、打音・触診といった目視以外の適切な点検方法を設定しなければ、本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合を看過し、その結果、**本件事故のような天井板の崩落事故が発生することを予見できた**というべきである」（ゴチックは告発人）

とした。

次に「結果回避可能性」について、横浜地裁は判決文84～87頁の中で次のように指摘している。

「被告らは、本件事故後の点検結果が本件事故による衝撃の影響を受けたものであるから、本件点検の時点において判明し得たものといえない旨主張する。しかし、本件事故後の緊急点検の結果、本件トンネル全域にわたってボルトのゆるみが多数みられたことからすると、引抜抵抗力の低下は、本件トンネルの崩落区間のみならず、本件事故による衝撃の影響が想定し難い範囲を含む本件トンネル全体に共通する経年的な傾向といえるのであって、被告らの上記主張は採用できない」

「被告NEXCOは、本件トンネルの通行者に対し、安全に通行し得るように本件トンネルを維持管理すべき責務を負っており、本件トンネルの通行者に危険を及ぼす可能性の高い不具合を遅滞なく発見し、適切な対応を採ることによって通行者の安全を確保する目的で、被告中日本HEに対し、点検業務を委託したのであるから、本件トンネルの通行者に危険を及ぼす可能性の高い不具合を発見した時点において、速やかな対策を講じることが必要不可欠である。【中略】異常な数の天頂部アンカーボルトの変状が発見されれば、天井板の落下に繋がる可能性が高いことは明らかであるから、道路技術事務所等としては、その点検結果を被告中日本HEに報告し、同被告を通じて被告NEXCOないし監督員に対し、点検結果の問題点等を報告し、直ちに適切な処置を講じるよう指摘・具申したものと認められるのであり、他方被告NEXCOは、保全チームから道路技術事務所等による点検結果報告を受け、本件トンネルの安全を確保ないし確認ができるまで、本件トンネルを通行止めにし、アンカーボルトの引抜抵抗力試験を実施するなどして、更なる調査、応急対策、補修・補強工事又は天井板の撤去工事等の抜本的な対策を開始することにより、**少なくとも、通行者が通行中に天井板が崩落するという本件事故の発生を回避することができたというべきである。**

この点につき、被告NEXCOは、本件点検で何らかの変状が発見されたとしても、直ちに緊急工事を行うことにはならないのであり、より正確な状況把握をして対応策を策定し、予算案を講じ、業者の手配をした上、利用者に告知をして工事を行うという手順を採るほかなく、それには少なくとも数か月の期間を要するから、本件事故の発生までにこれを完了することは不可能であり、結果回避可能性又は結果回避義務がなかった旨を主張する。しかしながら、**本件点検がしかるべき適切な方法で行われていれば、上記のとおり、**

何らかの変状ではなく、異常な数量の変状を発見されたものと認められるから、被告NEXCOのいう手順を採るまでもなく、被告NEXCOにおいて、直ちに通行止め等の措置を採ることが可能であり、かつ同措置を講じるべきであったといわなければならない。上記主張は、先に説示したところとその前提を異にするものであって採用することができない」（ゴチックは告発人）

と、これも被告側の主張を全面的に退けた上で、被告NEXCO中日本らには「結果回避可能性」があったことを認めた。

そして横浜地裁は「具体的な注意義務違反」として、被告らの結果回避義務違反について判決文87～88頁の中で次のように厳しく糾弾している。

「被告NEXCOの保全チーム及び被告中日本HEの道路技術事務所等の被用者には、本件点検の方法について協議するに当たり、天頂部アンカーボルト等も含め、打音及び触診といった目視以外の方法を用いた入念な点検方法を採用しなければ、本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合を看過し、その結果、本件事故のような天井板の崩落事故が発生することを予見することができ、かつ、そのような方法を採用することにより本件事故を回避することができたのであるから、上記入念な方法を採用し、本件トンネルの天頂部アンカーボルトの不具合を発見しうる適切な点検実施計画を立案ないし設定すべき**注意義務があったのにこれを怠り**、触診はもとより打音点検を採用せず、双眼鏡による目視のみという方法を採用した**過失があったと認められる**」（ゴチックは告発人）

「被告NEXCOの保全チーム及び被告中日本HEの道路技術事務所等の被用者が、接着剤の経年劣化による天頂部アンカーボルトの引抜抵抗力の低下とこれによる天井板の崩落を認識・予見しなかった背景には、平成12年以前の補修履歴や調査結果を十分に蓄積・管理してこなかったため、点検計画の立案や点検方法の協議に際し、こうした過去の点検により得られた知見が十分に反映されなかった上、過去のデータを分析・検討せず、客観的には実施すべき点検を本件事故に至るまで懈怠したという経過に加え、既に平成12年あるいは平成13年の時点で、一部天頂部アンカーボルトが脱落し、あるいは引抜抵抗力が設計値を下回るものがあることが判明していたのに、その後に設計値を回復するための補修を実施した形跡も見られないなど、天頂部アンカーボルトの引抜抵抗力の低下やその後の経年劣化の進行の可能性を軽視し、現実に認識していた事実に対する評価も適切ではなかったという問題点があったといわざるを得ないのであり、**本来、期待されていた調査・管理等を行っていれば、保全チーム及び道路技術事務所等において、より確実に天頂部アンカーボルトの引抜抵抗力の低下とこれによる天井板の崩落を認識・予見することができた点を指摘せざるを得ない。**【中略】本件事故発生の予見可能性及び結果回避可能性を認めることができることは上記認定・説示のとおりであるから、被告らの主張は、いずれも採用することができない」（ゴチックは告発人）

この判決文で事実と認定された被告NEXCO中日本らの「過失」は、単に企業としての過失にとどまらず、当該企業で「実施すべき点検」をしないという経営判断をした経営者である被告発人らにも及ぶと考えるのが自然だろう。この過失に目をつぶり続けることは、法治国家として許されることではない。9人もの尊い人命が失われる大事故を引き起

こしておきながら、自らの「無能」をもって免罪されるのだとしたら、これほど被害者を愚弄した話もない。

私たちが今回、告発に踏み切った理由は、ここで触れた判決文が、これほどまでに明快に事故の予見可能性や結果回避可能性、そして結果回避義務違反について語っているにもかかわらず、この判決から半年以上が過ぎた現在もなお、関係者らの刑事責任が追及されず、その結果、責任があるはずの関係者らが誰一人、逮捕も送検もされていないからである。しかし、理由はそれだけではない。

どうして笹子トンネルでは、天井板のコンクリート板が138mもの区間にわたって落下する「ドミノ倒し」現象が起こったのか。それは、天井板がすべて連結されていたからである。

こうした事実はなぜ、これまでマスコミ等によって正確に報道されることがなかったのか。それは、国土交通省が発足させた事故調査委員会（正式名称「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」）が、報告書で説明をしなかったからである。

それではどうして、このような設計になったのか。それは、トンネルを設計した者が、たとえ1枚の天井板が落下しても他のアンカーが補助すると考えたからである。フェールセーフの基本が完全に欠落した、稚拙な欠陥設計と言うほかない。

ならば、どうすれば再発を防ぐことができるのか。それは、事故を引き起こした責任がある者に対する刑事責任の追及を通じ、安易に「事故」などと呼ばず、原因を作った人々が存在する「事件」として、責任の所在を明確にすることである。事実上の殺人トンネルを設計した本人は、これほどの事故を引き起こしてもなお、自分は正しいと思っているので、罪を問われないままにいる限り、彼はまた過ちを繰り返す。

つまり、横浜地裁の民事裁判で裁かれたのは、あくまでも「保守点検の不備」についてであり、「設計ミス」や「保守点検の困難性」「ケミカルアンカーの危険性」については十分な議論・検討がまったくなされていない。

設計ミスを孕んでいる危険性を承知していながら、改良を怠ってきた高速道路経営者の責任を明らかにすると同時に、再発防止策の不備を指摘するため、私たちはあえて刑事告発に踏み切ることにした次第である。

私たちが「設計ミス」を重視する理由を、以下に示す。

設計実施時期は約40年前であり、設計を担当した関係者で生存している者は極めて少ないと推定される。だが、刑事裁判を通じて設計担当者の資料を精査することによって、事故の真実と真相が明らかになると同時に、再発防止にも必ず貢献できると、私たちは信じている。

また、横浜地裁での民事訴訟判決では、死者1人当たり9千万円弱の賠償額が示されたが、同判決の判決文でも触れている米ボストンの「ビッグ・ディグ」事故では、死者1人に約30億円であり、その差は約30倍にもなる。同様の事故でありながら賠償額にこれほどまでの差ができる理由は、笹子トンネル事故では「不運の死」とされているのに対し、「ビッグ・ディグ」事故では「不法行為による死」としての扱いを受けたことによるものだと、私たちは考える。

さらに付け加えると、トンネルを不法に運用したNEXCO中日本や、不法な施設をNEXCO中日本に貸与した独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（保有機構）は、トンネル崩落事故にかかる改修費用を負担していない。国土交通省が、国の金で改修している。一方、ボストンの「ビッグ・ディグ」事故では、建設関係者が州に対して500億円

の和解金を支払うことで合意したのだという。刑事責任を追及していないことの弊害がこんなところにも現れているのだと、私たちは考えている。

(2) 事故に関する経緯

【1966年（昭和41年）】

西栗子トンネル（国道13号線、山形県米沢市）開通。

吊り金具を使用しないアーチ支持形式の半横流式換気の天井板を設備した日本最初のトンネル完成。

【1966年（昭和41年）】

東栗子トンネル（国道13号線、福島県福島市）開通。

吊り金具2本で吊り下げた天井板を持つ半横流換気式トンネル完成。大成建設施工。

【1969年（昭和44年）4月1日】

笹子トンネル（中央自動車道、山梨県大月市－現在の同県甲州市間）施行命令。

【1971年（昭和46年）3月】

笹子トンネル工事認可。

【1976年（昭和51年）7月】

S断面の天井板変更詳細設計。担当したのは㈱パシフィックコンサルタンツ。

【1976年（昭和51年）7月】

笹子トンネル本体工事完成。天井板特記仕様書の発行は日本道路公団によるもの。

【1976年（昭和51年）10月20日】

笹子トンネル東側の内装天井板工事における工事材料承認。ケミカルアンカーが採用される。ケミカルアンカーはレジンカプセルR-16で日本デコラックス（株）製。ケミカルアンカーボルトΦ16は新日本製鐵（株）製。

日本道路公団東京第二建設局の監督員（氏名不詳）により、吊り金具上部のアンカーボルトが承認されたことを示す書類が現存する。

【1977年（昭和52年）12月20日】

笹子トンネル供用開始。

トンネル上部を送風と排気に区分する隔壁付き天井板を持つ横流換気方式の笹子トンネル完成。排気側は排気ガスが充満し、点検には酸素マスクが必要で、点検困難な形式となる。

【2005年（平成17年）10月1日】日本道路公団民営化

道路公団は日本高速道路保有・債務返済機構と4つの会社に分割された。笹子トンネルの運用は中日本高速道路（株）に引き継がれた。

【2006年（平成18年）7月10日】

米国マサチューセッツ州ボストンの高速道路ビッグ・ディグ（州間高速道路90号線東端の地下化部分、全長2.6km）で、天井板が12.2mの区間で崩落し、走行中の車1台が押しつぶされ1人が死亡した。遺族への賠償金額は約30億円。

【2006年（平成18年）11月】

米国マサチューセッツ州司法長官は、州際道路I-90接続トンネル（ビッグ・ディグプロジェクトの一部）の管理、設計、施工に直接関与した15社に対して、民事訴訟を起こした。

【2008年（平成20年）3月21日】

米国連邦道路庁（FHWA）TA5140.26発行。エポキシアンカーの禁止。

長期持続引張荷重が作用する箇所或いは懸垂構造となる箇所には、長期間のクリープ性能を保証し、また懸垂構造の影響を認識した、改良された認証過程をFHWAが認めるまで、接着系アンカーを使用しないこと。既存の設備では、アンカーの長期間の性能に関する信頼性を適切なレベルに維持するために、重要性や代替性を考慮した厳密な定期点検の体制を確立することが強く推奨された。

【2008年（平成20年）6月10日】

コンテナ型貨物車を積載した大型トレーラーが笹子トンネル上り線で天井部に接触し、上り線84.4kp～81.4kp間の天井に傷をつける事故が発生した。この事故区間は上りトンネルの全長の半分以上に達し、のちに天井板崩落事故が発生する現場も含まれている。この接触事故は、事故発生の時点で既に天井板自体が垂れ下がり始めていたことを強く疑わせるものだが、事故原因は単に「積み荷高さオーバー」とされ、残念ながら天井板の欠陥構造を究明し、抜本的な対策を取るまでには至らなかった。

また、この接触事故自体が、事故現場の天井板構造に少なからぬダメージを与え、そのおよそ4年後に発生する天井板崩落事故の遠因となった可能性も否定することはできない。ともあれ、この接触事故の時点で事故原因を正確に分析していれば、天井板崩落事故は確実に防止できたと推定される。（調査・検討委員会 資料集：194ページ、195ページ参照）

【2011年（平成23年）】

笹子トンネルリフレッシュ計画延期。

延期理由は、撤去工事には上り線と下り線をそれぞれ5カ月通行止め（その間は片側を対面通行）にする必要があるが、「長期間通行止めなどの社会的影響を考慮し、計画を変更した」（調査・検討委員会（2013a），32頁）。

【2012年（平成24年）12月2日】

上り線の東京寄りの場所で、天井が崩落する事故が発生。同日通行止め。

天井板のコンクリート板が138mの区間にわたって連続落下し、走行中の車3台が巻き込まれて9人が死亡した。

【2012年（平成24年）12月4日】

落下の発生原因の把握や、同種の事故の再発防止策について専門的見地から検討することを目的として、国土交通省が「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」を発足させた。

【2012年（平成24年）12月17日】

国土交通省の調べでは、事故の発生した笹子トンネル上り線を除く天井板を持つ全60トンネルのうち16トンネルで何らかの不具合が発見された。

【2013年（平成25年）5月29日】

接着系ボルトの使用禁止通達発行。

【2013年（平成25年）6月18日】

トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会が報告書提出。

【2013年（平成25年）7月】

大阪経済大学教授の西山豊が、笹子トンネルの設計がフェールセーフを考慮していないことを発表。

【2015年（平成27年）12月】

本告発の告発人・三宅勇次が、国家公安委員会委員長・河野太郎宛てに、刑事裁判開始を要請。賛同者136名の名簿も提出。

【2015年（平成27年）12月22日】

横浜地裁判決。原告の遺族勝訴。被告のNEXCO中日本らに約4億4000万円の支払いを命じた。

同地裁の市村弘裁判長は、争点だった同社側の過失責任について「適切なトンネル点検を怠っていた。防げる事故を回避できなかった」と述べ、事故の「予見可能性」と「結果回避可能性」を裁判所として全面的に認めた。

【2016年（平成28年）2月16日】

NEXCO中日本と子会社の中日本HEの元社長ら当時の役員4人に計2400万円の損害賠償を求めた訴訟で、横浜地裁（市村弘裁判長）は遺族側の請求を棄却。

この裁判の証人尋問で当時の役員4人は、笹子トンネルの構造も、ビッグ・ディグ事故についても、笹子トンネル事故が起こるまで知らなかったと主張。横浜地裁はその主張を認め、当時の役員4人には事故の「具体的予見可能性」がなかったので賠償責任はないとの判決を下していた。

つまり、横浜地裁は、経営者が「無能」だった場合は免罪されるとの判断を示した。一方、遺族らは、損害賠償を求める相手を見誤ったことになる。横浜地裁は別の判決でNEXCO中日本と中日本HEに対し、「本件事故発生の予見可能性及び結果回避可能性を認めることができる」としているのだから、これら当時の役員4人以外のNEXCO中日本と中日本HEの関係者の中に、笹子トンネル事故の「予見可能性」や「結果回避可能性」

を有していた者が、必ずいることになるからだ。その重大な過失のある者たちの民事責任と刑事責任は、いまだ誰からも追及されていない。

【2016年（平成28年）2月29日】

上記裁判で遺族が東京高等裁判所に控訴。

【2016年（平成28年）6月8日】

上記裁判で東京高裁が和解勧告。適切な点検や補修を行わなかった経営者の責任を追及したい原告の遺族側は和解を受け入れず、2016年10月19日判決予定。

3. 被告発人の地位

事故が発生した笹子トンネルは有料高速道路であり、料金を支払うことにより安全で高速に自動車が走行できる設備である。事故が発生した2012年は開通後37年を経過していたが、道路設備の供用期間75-100年の約半分の期間運用されており安全な走行が確保されている必要があった。本トンネルの事故発生部分は道路公団発行(1976年)の特記仕様書で規定され、大成建設・大林組JVが受注し、JV現場代理人より道路公団東京第二建設局に提出、承認された施工計画書に基づいて施工した。

以下、関係する行政機関、企業等の解説をする。

(1) 国土交通省

日本道路公団設立後も公団の管理や財政支出を行い、保守管理を指導していた。

(2) 日本道路公団

笹子トンネルの特記仕様書を作成し、その仕様として隔壁付き天井板を有する保守困難な仕様を定めた疑いがある。

(3) 日本高速道路保有・債務返済機構

国が全額出資して設立した独立行政法人で道路公団が保有していた設備を譲り受け、高速道路各社に運用を委託し国に返済する機構である。

(4) 中日本高速道路株式会社

笹子トンネルを借用し、運用する主体。本件事故発生直前の笹子トンネルリフレッシュ計画の延期決定をした。

(5) 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社

笹子トンネルの保守管理を委託され、天井板の吊り金具の保守方法を決定する立場にあった。

(6) 大成建設株式会社

笹子トンネルの施工を大成建設・大林組JVの筆頭会社として参加した。笹子トンネルに先立って建設された国道13号線東栗子トンネルの半横流式天井板で、同社はケミカルアンカーによる左右2本の吊り金具方式を採用していた。笹子トンネルでも同社はケミカルアンカーを使用。L断面で、鉛直上方向のケミカルアンカーによる吊り金具1本方式を採用した。吊り金具の本数を減らすという、安全に対して逆行する方式を採ったことで、事故の原因を作った疑いがある。

(7) 日本デコラックス株式会社

ケミカルアンカーは接着系アンカーボルトである。米国連邦道路庁(FHWA)TA5140.26発行によれば、長期持続引張荷重が作用する箇所、あるいは懸垂構造となる箇所には、長期間のクリープ性能を保証し、また懸垂構造の影響を認識した、改良された認証過程をFHWAが認めるまで、接着系アンカーを使用しないことを決めていた。このFWAHの勧告を

知りながら接着系アンカーの回収を申請せず、使用し続け、事故の原因を放置した疑いが同社にはある。

(8) パシフィックコンサルタンツ株式会社

同社はS断面天井板を設計した。事故発生区間はL断面であるが、同社は設計と施工にかかる重大な責任がある。

4. 被告発人らの過失

本件事故を発生させた責任として、設計ミスと保守管理ミスの関係で説明する。設計と保守管理の関係はつぎのようになる。品物は設計で計画され、施工することにより実物が誕生し、保守管理がなされる。設計が品質を作り出し、保守はそれを維持する関係にある。同様にミスも設計で作られ保守はそのミスを保守するに過ぎない。その関係は業界の長い経験に由るものであり、その一例の証拠書証4によれば事故の原因は、設計45-55%、建設20-30%、材料15-20%、管理10%、保守5-10%と、設計が保守管理の5倍である。また、優れた設計があれば保守は減少し、設計ミスが存在すれば保守は増大する関係にある。

なお、1976年当時の日本道路公団総裁である前田光嘉氏（元・建設事務次官）は、笹子トンネル天井板の点検が困難であることによる危険性を知るべき立場にありながら、最低限必要な保守管理を行わず、事故を発生させていたが、2009年（平成21年）4月に死去していたため、被告発人から外した。

被告発人 1 氏名不詳 2006年度における国土交通省道路局長

谷口博昭氏、あるいは宮田年耕氏のいずれかと思われる。

米国「ビッグ・ディグ」の事故原因がケミカルアンカーであることを、道路行政の責任者として把握していたと思われる。同局長が、民営化直後の混乱している中日本高速道路や保有機構に対し、対策を検討するよう指示または命令をしていれば、適切かつ時期を得た対策が採れたことは間違いなく、不作為の責任は免れ得ない。

被告発人 2 氏名不詳 1976年当時の日本道路公団理事長

笹子トンネルの特記仕様書を作成し、その仕様として隔壁付き天井板を有する保守困難な仕様を定めた疑いがある。

被告発人 3 勢山 直 日本高速道路保有・債務返済機構理事長

同機構の開設以来、理事長を務め、米ボストン天井板崩落事故調査を実施したが、中日本高速道路に適切なアドバイスや指導を行わず、事故を発生させた。

被告発人 4 氏名不詳 2008年度の中日本高速道路株式会社代表取締役社長

米国連邦道路庁（FHWA）TA5140.26の内容を把握していたにもかかわらず、適切な改修や保守システムの設定を行わず、事故を発生させた。

被告発人 5 金子 剛一 前 中日本高速道路株式会社代表取締役会長

金子は、事故の発生を未然に防ぐ最後のチャンスでもあった2011年の「リフレッシュ計画」の延期を経営者として決定し、事故を発生させた。

被告発人 6 竹谷 栄一

中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社代表取締役社長

天井板吊り金具上部の天頂部の検査方法で、望遠鏡（双眼鏡）による観察検査という不確実極まりない検査方法を承認したことによって、笹子トンネルの保守管理を委託されながらトンネル天頂部のアンカーボルトの不具合の発生を見過ごし、事故を発生させた。

被告発人 7 氏名不詳 1976年当時の大成建設株式会社代表取締役社長

南幸治氏、あるいは菅澤英夫氏のいずれかと思われる。

笹子トンネル上り線の施工に、JVの筆頭会社として参加し、十分な科学的知見も工学的知見も得られていないケミカルアンカーをトンネル天頂部の工事で採用し、事故を発生させた。この工事の時点で既に安全性が確立していた「埋め込みアンカー」を吊り金具として採用していれば、事故は確実に防ぐことができた。

被告発人 8 B3 氏 氏名不詳 次ページの右端に示す

笹子トンネル工事を受注した大成建設株式会社・株式会社大林組・笹子トンネル東工事共同企業体2社の現場代理人

ケミカルアンカーの材料変更を申請した。この工事の時点で既に安全性が確立していた「埋め込みアンカー」に替えて長期信頼性がなく当時はまだ検証段階の先端技術であるケミカルアンカーを採用し信頼性の実験をすることになった。

被告発人 9 氏名不詳 2008年当時の日本デコラックス株式会社代表取締役社長

ケミカルアンカーは接着系アンカーボルトであり、米国連邦道路庁 (FHWA) TA5140.26 発行によれば、長期持続引張荷重が作用する箇所或いは懸垂構造となる箇所には、長期間のクリープ性能を保証し、また懸垂構造の影響を認識した、改良された認証過程をFHWAが認めるまで、接着系アンカーを使用しないことを決めていた。FWAHの勧告を知りながら接着系アンカーの回収を申請せず、事故を発生させた。

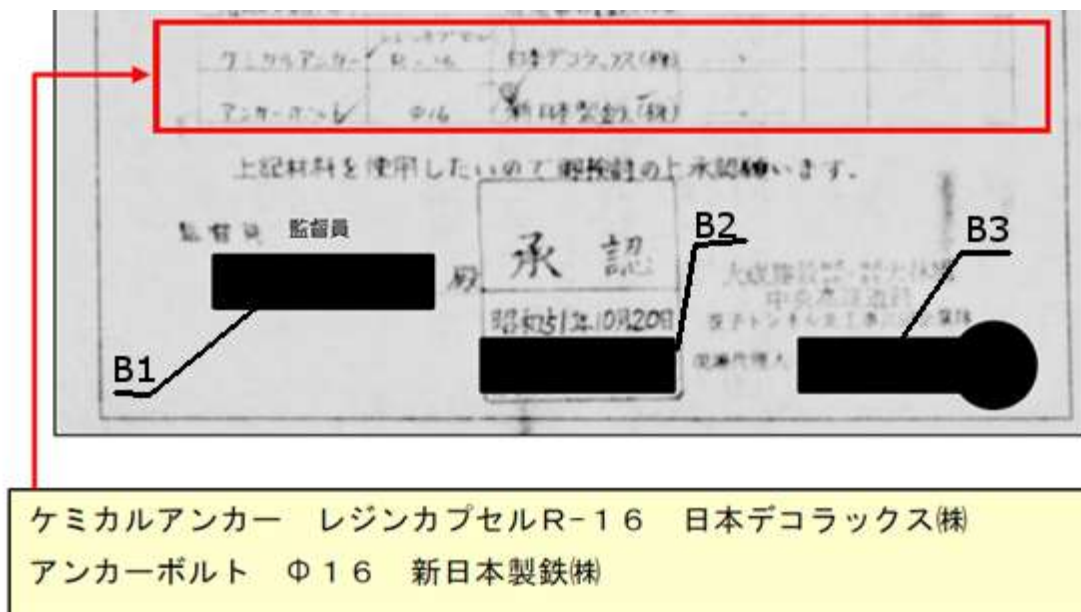
被告発人 10 氏名不詳 パシフィックコンサルタンツ株式会社の設計責任者

天井板を接着系アンカーで吊っていたのは、東栗子トンネルでの実績があったからである。だが、笹子トンネルは横流式換気方式を採用したので、隔壁板が必要になった。その結果、笹子トンネルでは、左右の天井板を中央で連結させ、2点吊りを1点吊りとし、隔壁板と天井板を1本の吊り金具で吊るという、危険な設計を採用し、事故を発生させた。

被告発人 11 道路公団東京第二建設局B1監督員 氏名不詳

「ケミカルアンカーへの変更承認願」の関係者

昭和51年10月20日当時、日本道路公団東京第2建設局に在籍していた「監督員」技術的信頼度を検討することのないまま、日本デコラックス社製のケミカルアンカーを承認し、事故を発生させた。



被告発人 1 2 道路公団東京第二建設局 B2 氏 氏名不詳
「ケミカルアンカーへの変更承認願ひ」の関係者 承認印 管理者か

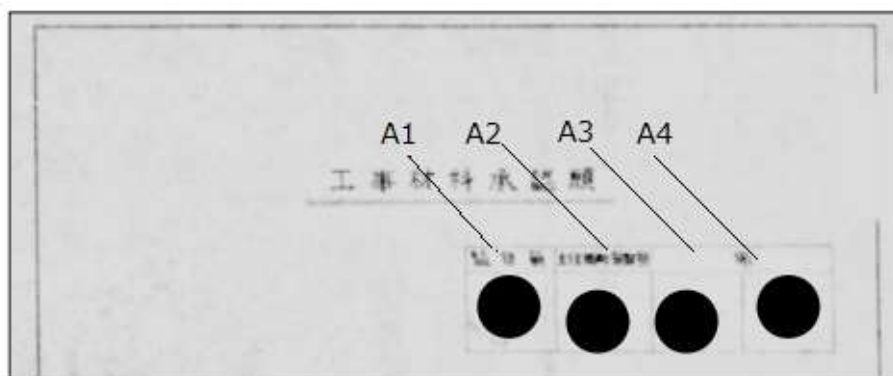
被告発人 1 3 氏名不詳（下記添付写真資料におけるA1 氏）
職種は道路公団東京第二建設局「監督員」

S,M,L 断面という異なった重量の天井板であるにもかかわらず、同一サイズのケミカルアンカーの使用を承認し、事故を発生させた。

(3) 建設時の材料承認願

1) 笹子トンネル東内装天井板工事 工事材料承認願

1976(昭和 51)年 10 月 20 日承認



被告発人 1 4 道路公団東京第二建設局氏名不詳（上記資料におけるA2 氏）

職種は「施工管理員」のようだが、資料が不鮮明なため、判読不能

既存技術の「埋め込みアンカー」があるにもかかわらず、後施工の危険なケミカルアンカーを承認し、フェールセーフではない設計を承認し、事故を発生させた。

被告発人 15 道路公団東京第二建設局氏名不詳（上記資料におけるA3氏）

職種は「係」と記されているが氏名不詳

隔壁板を介してCT鋼を連結し、事故の規模拡大の危険性を見落とし、事故を発生させた。こうした連結がなければ、最初に落ちたCT鋼の真下には被害者の車は存在していなかったため、誰もこの事故で死亡することはなかった。フェールセーフの概念は当時でも常識であり、非常識な設計思想が事故を生んだといえる。

被告発人 16 道路公団東京第二建設局氏名不詳（上記資料におけるA4氏）

職種は「係」と記されているが氏名不詳

吊り金具にかかる荷重を過少に設定し、事故を発生させた。
既存技術の「埋め込みアンカー」があるにもかかわらず、後施工の危険なケミカルアンカーを採用し、事故を発生させた。

立証方法

証拠書証1 「笹子トンネル事故を考える」大阪経済大学 西山豊
『日本の科学者』vol.48 No.7 2013年7月掲載
<http://www.osaka-ue.ac.jp/zemi/nishiyama/articles/jsa9.pdf>

証拠書証2 天井板の連結構造が大惨事をまねいた、西山豊 2016年9月
<http://www.geocities.jp/ma85003/index9.html>

証拠書証3 「『笹子トンネル』事故の原因は『設計ミス』」
ルポライター 明石昇二郎『週刊金曜日』2015年12月27日号掲載
<http://www.kinyobi.co.jp/kinyobinews/?p=5690>

証拠書証4 「Why did it fail?」
テキサス大学による、2006年に発生した米国「ビッグ・ディグ」事故の原因分析
2007年11月 スライド1と2参照
事故の原因 設計45-55%, 建設20-30%, 材料15-20% 管理10% 保守5-10%
<http://www.foundationperformance.org/pastpresentations/FowlerPresSlides-10Nov10.pdf>

証拠書証5 「ケミカルアンカーの採用」三宅勇次 2016年9月
http://e-kea.org/sasago/evidence/chemical_unchor.pdf

証拠書証6 「笹子トンネル設計と施工の間違いと正しい方法」西田 稔 三宅勇次
2016年9月 http://e-kea.org/sasago/evidence/right_process.pdf

証拠書証7 「重交通路線における対面通行でのトンネル改良計画 - 中央自動車道
『小仏トンネルイキイキ計画』」林 邦彦
高速道路と自動車 45(7), 57-60, 5, 2002-07、高速道路調査会
※小仏トンネルのリフレッシュ計画は2011年と2013年に実施されたが、この資料によれば5日間で完了したとある。NEXCO中日本は、笹子リフレッシュ計画には150日かかると主張しているが、この主張を切り崩す重要な資料である。
<http://www.geocities.jp/ma85003/sasago/kobotoke2002.pdf>

証拠書証8 「Highway Accident Report」 添付 目次
2006年に発生した米国「ビッグ・ディグ」事故の原因分析
2007年7月 National transportation safety board
<http://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAR0702.pdf>

追って順次提出する。

添付書類

前記書証

各1通

告発人目録

告発人	氏 名	三宅 勇次
住 所	削除	
	職 業	コンサルタント業 技術士 機械部門
	生年月日	削除
	電 話	削除

告発人	氏 名	西山 豊
住 所	削除	
	職 業	大阪経済大学 情報社会学部 教授
	生年月日	削除
	電 話	削除

告発人	氏 名	西田 稔
住 所	削除	
	職 業	元 建設会社役員
	生年月日	削除
	電 話	削除

別紙 被告発人目録

被告発人目録

- | | | | |
|------|----|------|--|
| 被告発人 | 1 | 氏名不詳 | 2006年度の国土交通省道路局長 |
| 被告発人 | 2 | 氏名不詳 | 1976年当時の日本道路公団理事長 |
| 被告発人 | 3 | 勢山 直 | 日本高速道路保有・債務返済機構理事長 |
| 被告発人 | 4 | 氏名不詳 | 2008年度の中日本高速道路代表取締役社長 |
| 被告発人 | 5 | 金子剛一 | 前 中日本高速道路代表取締役会長 |
| 被告発人 | 6 | 竹谷栄一 | 中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社代表取締役社長 |
| 被告発人 | 7 | 氏名不詳 | 1976年当時の大成建設株式会社代表取締役社長 |
| 被告発人 | 8 | 氏名不詳 | 氏名 不詳 B3氏 大成建設株式会社・株式会社大林組・笹子トンネル東工事共同企業体の2社の代理人 |
| 被告発人 | 9 | 氏名不詳 | 2008年当時の日本デコラックス株式会社代表取締役社長 |
| 被告発人 | 10 | 氏名不詳 | パシフィックコンサルタンツ株式会社の設計責任者 |
| 被告発人 | 11 | 氏名不詳 | B1 監督員 氏名不詳
昭和51年10月20日当時、日本道路公団東京第2建設局に在籍していた「監督員」 |
| 被告発人 | 12 | 氏名不詳 | B2氏 承認印 管理者と推定 |
| 被告発人 | 13 | 氏名不詳 | 添付写真資料における仮称A1氏。押印欄職種は「施工管理員」のようだが、資料が不鮮明なため、判読不能 |
| 被告発人 | 14 | 氏名不詳 | 添付写真資料における仮称A2氏。施工監督員と推定 |
| 被告発人 | 15 | 氏名不詳 | 添付写真資料における仮称A3氏。押印欄職種は「係」 |
| 被告発人 | 16 | 氏名不詳 | 添付写真資料における仮称A4氏。押印欄職種は「係」 |

以上