

告 発 状

山梨県警察 本部長 青山彩子 殿

平成29年11月 2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 1 「被告発人目録」記載のとおり

第1 告発の趣旨

被告発人目録1ないし4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。

第2 告発の原因

(1) 告発の原因

【天井板落下の危険性放置と、消火設備の不備の放置について】

2012年（平成24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（82.682KP～82.544KP）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。

天井板の落下により9名の死者を出したのは、「落下の危険」を知りながら必要な措置を講じることなく漫然と放置した、中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）の経営者判断（2008～2011年の期間）は重大な業務違反でありその責任大きい。

笹子トンネルでは1977（昭和52年）年の開通直後から、天井板を吊り下げるためにトンネル天井に埋め込まれたアンカーボルトの脱落の発生が続いており、同トンネルを通過する車両が天井板に接触する事故も続発していた。天井板が落下する危険性が高まり、この危険を避けるため各種の検討が進められたが、天井板の撤去以外に方法がなく、2009年（平成21年）に「リフレッシュ計画」と名付けられた天井板撤去計画が立てられた。

しかし、経営者がこれを実行せず、危険を漫然と放置したため、3年後の2012年（平成24年）12月に崩落事故が発生し、9名を死亡させ、重軽傷者2名を発生させる結果を招いた。

事故が発生した笹子トンネルは、有料の高速道路内にあり、料金を支払うことにより安全かつ高速で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である75～100年の間は、安全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、日本道路公団が発行した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されていた。

さらに付け加えれば、天井板が落下したことにより、笹子トンネル内に設置されていたスプリンクラー等の消火設備も破壊された。犠牲者らの遺体はいずれも車両火災による焼損の程度が激しく、DNA鑑定によらなければ身元を確認できないほどであった。

すなわち、天井板撤去計画を実行しなかったことは、消火設備の不備も同時に放置していたことを意味している。天井板のがれきに押しつぶされはしたものの、車内に取り残された犠牲者の中には、存命していた者がいた可能性が高い。しかし、天井板の落下に追い打ちをかけるように「消火設備の不備」が露呈し、犠牲者が助かる可能性を完全に奪い去ったのである(別紙 3 証拠書証13参照)。かくして経営者が危険を放置したことが、残酷極まりない結果を招いていた。

この事故は刑法211条第1項前段(業務上過失致死傷罪)に該当するものと考え、中日本高速道路株式会社(NEXCO中日本)経営者の処罰を求めるものである。

対象となる経営者については、事実関係を調査の上、厳重に処罰されたく告発をする次第である。

なお、遺族は2013年(平成25年)2月13日付で山梨県警察本部刑事部長宛てに刑事告訴をしている。だが、それからすでに4年以上が経過し、いまだ経営者らの逮捕・送検等が行なわれておらず、同事故が立件されないままやむやみにされ、時効2018年を迎えてしまうのではないかとの危惧を抱いている。告発の犯罪は経営判断であり2008年から2011年の行為で、 $2008+10=2018$ 年で時効と考えている。

1か月後の2017年12月には、同事故から5年が経ち時効が成立の可能性がある。それまでに、捜査が進み、立件されることを強く希望するものである。

(2) 本告発状の位置づけ

本告発(丙状)以前に山梨県警宛て遺族告訴状(甲状) [2013年2月13日]及び 甲府地検宛て 告発状(乙状) [2016年10月3日]が提出した。

甲状は事故後約3か月後に山梨県警に提出されたもので、告訴の内容は保守点検を主に関係組織体制の不備の調査を請求し、事故当時のNEXCO中日本とハイウェイエンジニアリングの経営者を告訴したものである。

乙状は事故後3年8か月後に甲府地方検察庁に送付した告発状である。告発内容は横浜地裁の判決が刑事裁判成立の要件を満たしていることを説明し、設計・施行の不備の調査を請求し、設計から保守までの被疑者16人を告発したものである。

丙状(本状)は事故後約4年後に山梨県警に提出した乙状の改訂版で、遺族関係者と話し合い作成した。事故の原因と事件の行為を峻別しNEXCO中日本の歴代経営者4人を告発したものである。事故の原因は多数あるが、ケミカルアンカーの採用と過酷な焼死となった消火設備の不備の調査を請求するものである。複雑な組織犯罪であったと認識し組織を告発すべきであるが、現行の刑法の限界を考慮し、歴代経営者に絞った。

(3) 告発までの経緯

【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本で吊り下げた軽量コンクリート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）】

日本デコラックス、ケミカルアンカーの技術提携/発売。

【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。

【1976年（昭和51年）2月25日】

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）7月】

S断面の天井板変更詳細設計と施工管理を(株)パシフィックコンサルタンツが受注。上記設計はCT鋼を隔壁板で連続させ、事故の拡大の原因を作った。

【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変更が承認され、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。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という、点検困難な形式となる。

【2001年（平成13年）12月】

中央自動車道・上り線補強工事を丸紅建設（株）が提案（民事裁判 乙18A資料による）。

上り線の調査を丸紅建設（株）が日本道路公団から受注し、現状調査と補強工事を提案した。

【2002年（平成14年）2月】

中央自動車道・小仏トンネルの天井板を撤去。対面交通を行ないながら 平日5日間で工事を完了した。次の天井板撤去は笹子トンネルになるだろうと、同工事関係者の間で噂されていた。

【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）8月25日】日本への高速道路ビッグ・ディグ事故の紹介

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、ケミカルアンカーで吊り下げられた天井板が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。

【2006年（平成18年）7月10日】

国土交通省の公表は事故調の資料集（2013年7月31日）で初めてですが、日経コンストラクションの記事（2006年8月25日）、保有機構の報告書（2008年4月）を見落としていた可能性があります。

【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、民事訴訟を起こす。

【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になった。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9日】

中央自動車道・笹子トンネルの「リフレッシュ計画」策定。

【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内の天井板に接触し、上り線84.4kp～81.4kp間の天井板に傷をつけた。この事故区間は、天井板の崩落場所と一致している区間である。この時点ですでに天井板が下がり始めていたと推定されるが、当時の交通捜査においては積み荷の高さオーバーが天井板接触の原因とされた（国土交通省・トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会「資料集」194ページ、195ページに関連の記述あり）。

【2011年（平成23年）】

笹子トンネル「リフレッシュ計画」延期。

延期した理由は、天井板の撤去工事を行なうには上り線と下り線をそれぞれ5カ月間通行止めにし、その間は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」

とされている（同調査・検討委員会「報告書」（2013a）32ページ参照）。

【2012年（平成24年）12月2日午前8時2分】

笹子トンネル内上り線の大月市側出口から約1700mの付近で、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4台が天井板の下敷きになった。そのうちの1台であるワゴン車の中に6名が閉じ込められたが、1名は自力で脱出。その後、発生した火災により、ワゴン車内の5名と普通乗用車内の3名が焼死体で発見された。トラックの運転手は死亡して発見された。天井板の落下に巻き込まれた1台は、潰されながらも自力走行で脱出。この事故により、死亡者9名、重軽傷者2名の犠牲者が発生した。

【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、笹子トンネルと同様の天井板を持つ全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）2月13日】

ワゴン車内で焼死した犠牲者の遺族が、山梨県警察刑事部長に告訴状を提出。

【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を提出。

【2013年（平成25年）7月】

告発人の一人である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事実を、発表した論文内で指摘。

【2015年（平成27年）12月】

告発人の一人である三宅勇次が、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名の名簿提出。

【2015年（平成27年）12月22日】

横浜地裁で、事故犠牲者の遺族が求めた損害賠償請求訴訟で判決。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）10月3日】

甲府地方検察庁に告発状を送付した。

【2017年（平成29年）4月17日】

告発人の西山、三宅、西田稔らが、笹子トンネルの内空高さ計測を実施。その経緯と結果は、西山豊「天井板崩落は予知できた——笹子トンネル現地計測を終えて」（大阪経大論集 Vol. 68, No. 3, 1-19, 2017年9月）で発表。

(4) 被告発人の地位

2005年(平成17年)10月1日に日本道路公団が民営化された後、笹子トンネルの運用は中日本高速道路株式会社(NEXCO中日本)に引き継がれていた。

中日本高速道路株式会社(NEXCO中日本)は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。

以下、被告発人となる同社役員を列挙する。

被告発人1 金子 剛一

2011年 NEXCO中日本 代表取締役会長

事故の発生を未然に防ぐ最後のチャンスでもあった「リフレッシュ計画」の延期を、2011年(平成23年)に経営者として決定し、事故を発生させた。

被告発人2 吉川 良一

2008~2010年NEXCO中日本の常務取締役 2011年専務 保全サービス本部長

2009年(平成21年)に立案された「リフレッシュ計画」の提案責任者と思われる。提案に際し、危険性を故意に低く推定し、工事期間を過大に見積もり、経営判断を誤らせた疑いが強い。

被告発人3 矢野 弘典

2008~2010年NEXCO中日本 代表取締役会長

米国連邦道路庁(FHWA)TA5140.26のケミカルアンカーによる天井板崩落事故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4 高橋 文雄

2008~2010年NEXCO中日本 代表取締役社長

2009年(平成21年)に立案された「リフレッシュ計画」の責任者と思われる。

被告発人2の吉川良一とともに長期にわたり、適切な経営判断を行なっていなかった。

(5) 被告発人らの過失

第2(1)の告発の理由でも述べたとおり、天井板の落下により9名の死者を出したのは、「落下の危険」を知りながら必要な措置を講じることなく漫然と放置した、中日本高速道路株式会社(NEXCO中日本)経営者の責任によるところが大きい。

笹子トンネルでは1977(昭和52年)年の開通直後から、天井板を吊り下げるためにトンネル天井に埋め込まれたアンカーボルトの脱落の発生が続いており、同トンネルを通過する車両が天井板に接触する事故も続発していた。天井版が落下する危険性が高まり、この危険を避けるため各種の検討が進められたが、天井板の撤去以外に方法がなく、2009年(平成21年)に「リフレッシュ計画」と名付けられた天井板撤去計画が立てられた。

しかし、経営者がこれを実行せず、危険を漫然と放置したため、3年後の2012年(平成24年)12月に崩落事故が発生し、9名を死亡させ、重軽傷者2名を発生させる結果を招いていた。

「リフレッシュ計画」に基づく天井板撤去計画を実施しなかったこの行為は、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。

第3 告発に至る事情

これまで述べてきたように、中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）経営者らは、天井板落下の危険性を事故発生以前に指摘されていたながら、この指摘を無視し、対策を講じなかった事実が確認される。

にもかかわらず、被告発人らは、天井板の落下がまるで想定外の出来事であったかのように振る舞い、まったく反省していない。さらには、中日本高速道路株式会社（NEXCO中日本）は会社として犠牲者遺族の賠償請求には応じたものの、その額は、米国で発生した同種事故での賠償額に比べ、交通事故並みの金額である。

以上の次第で、貴職においては直ちに必要な証拠を保全した上で、あらゆる法令を駆使し、公正な処罰が行なわれるよう、敢えて本告発をするに至ったものである。

添付書類

別紙 1	被告発人目録
別紙 2	告発人
別紙 3	証拠書証
前記書証	各1通
本告発状を保存したメディア	1個

以 上

別紙 1

被告発人目録

- | | | |
|--------|------|---|
| 被告発人 1 | 氏名 | 金子 剛一 |
| | 住所 | 神奈川県横浜市青葉区荏田西3-29-11 |
| | 職業 | 2011年度 中日本高速道路(株)
代表取締役会長 |
| | 生年月日 | 不明 |
| | 電話 | 052-222-1620 (会社代表) |
| 被告発人 2 | 氏名 | 吉川 良一 |
| | 住所 | 東京都町田市金井6-46-10 |
| | 職業 | 2008~2010年中日本高速道路(株)
常務取締役 2012年代表取締役専務
保全サービス事業本部長
平成25年(2013年) 退任 |
| | 生年月日 | 不明 |
| | 電話 | 052-222-1620 (会社代表) |
| 被告発人 3 | 氏名 | 矢野 弘典 |
| | 住所 | 愛知県名古屋市中区錦2-18-19 三井住友銀行
名古屋ビル (NEXTCO中日本本社) |
| | 職業 | 2008~2010年
中日本高速道路(株) 代表取締役会長 |
| | 生年月日 | 不明 |
| | 電話 | 052-222-1620 (会社代表) |
| 被告発人 4 | 氏名 | 高橋 文雄 |
| | 住所 | 愛知県名古屋市中区錦2-18-19
三井住友銀行名古屋ビル (NEXTCO中日本本社) |
| | 職業 | 2008~2010年の中日本高速道路(株)
代表取締役社長 |
| | 生年月日 | 不明 |
| | 電話 | 052-222-1620 (会社代表) |

別紙 2

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	大阪府大阪市東淀川区大隅 2-2-8
	職業	大阪経済大学 情報社会学部 教授
	生年月日	削除
	電話	06-6328-2431 (代)

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

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>

同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>

同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>

同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>

同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

同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

同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>

同 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.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAR0702.pdf>

同 9

スクープ！ 笹子トンネルの天井板落下事故で

新事実大成建設施行の天頂部だけが波打っていた 明石昇二郎

<http://www.kinyobi.co.jp/kinyobinews/2017/06/23/news-2/>

同 10

笹子トンネル天井板落下事故と経営倫理 井上 泉

<http://www.geocities.jp/ma85003/index12.html> No. 33

同 11

中日本高速道路笹子トンネル事故の事例研究 樋口晴彦

<http://www.geocities.jp/ma85003/index12.html> No. 25

中日本高速道路株式会社が管理運営する中央自動車道の笹子トンネル内で 2012 年に発生した天井板等の落下事故に関する事例研究である。

同 12

天井板崩落は予知できた—笹子トンネル現地計測を終えて 西山 豊

<http://www.geocities.jp/ma85003/index12.html> No. 36

同 13

笹子トンネル天井板崩落災害の概要と消防機関の対応について 東山梨消防本部

これによれば、鎮圧日時は 2012 年（平成 24 年）12 月 2 日（日）11 時 00 分、鎮火日時は 2012 年（平成 24 年）12 月 2 日（日）午前 11 時 6 分とある。事故発生が平成 24 年 12 月 2 日（日）8 時 03 分ころとあるので、鎮火まで約 3 時間かかっている。

期待どおりに消火設備が稼働していれば、これより早く鎮火できた。

<http://e-kea.org/sasago/fireprotect.pdf>

同14 日本でビッグ・ディグの情報が公開された。日経コンストラクション
2006.8.25

本告発状に同封したメディアに告発状のデジタルデータが保存されています。
インターネットに接続された環境でハイパーリンクを開くと、関係データが閲
覧できるので本状の付属別紙としてお取り扱いください。

追って順次提出する。