

荒木 裕偉 検事殿

平成 30 年(2018)3 月 5 日(月) 三宅勇次 印
写し 笹子トンネルの真相を探る会 ML メンバー

供述書補足書

2018.1.24 提出した供述書の補足書です。

● 前書き

何故告発したか

我々の告発の原動力は科学者の社会的責任感であり「知っているものの責任」と考えています。告発人の一人はトンネルの施工に詳しく、また、掘削作業からトンネル経営を経験しているので、その知識と経験は笹子トンネルの事故と事件の評価を正しいものにしていきます。

4 人の歴代経営者の告発理由

笹子の構造的欠陥は 設計から存在し、それが顕在化したのは道路公団時代の 2001 年の丸紅建設の調査です。その欠陥を修正する工事を NEXCO 中日本は「リフレッシュ計画」という大義ある名称を冠して作成したが、2006 年から 2011 年の 5 年間にわたり延期を続けた結果事故が発生したのであり、4 人の共犯で主導者は国土交通省から転籍された吉川氏と信じています。理由は危険性をよく知り、工事期間を 150 日と実際とかけ離れた大きな数字を計画に盛り込んだ役員です。延期は技術、保守、経営の間での合意で発生したのであり、組織が犯人ですが、刑法の限界から個人を対象とせざる得ず、2016 年の告発の 15 人から代表として歴代経営者 4 人に絞りました。

遺族の告訴は NEXCO とハイウェイ エンジニアリング事故時の経営者を対象としていますが、経営責任が無いと最高裁は経営責任を否認しています。

事故の原因は施行当初より存在し、道路公団の調査「笹子トンネル上り線補強工事」で原因が判明しており金子 剛一は歴代の経営者の決定を鵜呑みにしたと考えます。

事故と事件の区別

事故の原因は複数ありますが、主因は長期保証のないケミカルアンカーを採用したことです。時効の先例に習えば時効が成立していますが、トンネルは75年から100年の使用期間が想定され、その期間に性能を保証するものであるべきという設計原則から考えれば、時効の先例の期間は短すぎます。経営者は丸紅建設の調査報告と、頻発していたトラックの天井板との衝突事故から危険を知りながら、延期したのは経営判断の間違いであり2006年から5年続いた経営判断の間違いです。小仏トンネルで天井板取り外し工事を行い、次は筐子と言われていた事実があり、危険を知らなかった等とは絶対に言えません。

再発防止

ボストンの事故は同じケミカルアンカーが原因で起きましたが、その修復費を施工者が負担しているのに対し、筐子ではNEXCO 中日本が負担し、保守費用の増大を償却期限の延長という形で許可した政府の決定は、事件の経済的負担を国民に付け回した結果となっています。国民の納得できない最大の理由です。未熟な計画と無責任な経営が真の事件の原因であり、国民につけを回すことは許されるものではありません。ケミカルアンカーが1本もないから事故は起きないという考えは間違いです。

杜撰な事故調査

杜撰な事故調査が事件の真相をわからなくしています。この調査報告を元に捜査や裁判が行われるとしたら、だれも信用しないでしょう。また、事故調査委員長 今田氏は事故区間の施工を担当した大成建設と利害を共にしてきた経歴があり、真相隠しの調査報告と疑われるでしょう。

杜撰な例

- ① トラックの天井板への衝突事故の説明で、4.95メートルのトラックと書かれていますがトンネルの天井板の下面高さは4.7メートルであり、どうして事故現場まで走行できたのでしょうか
- ② アンカーボルトの傾きで、崩落の進行方向を説明していますが、写真が裏焼きであり、崩落の進行方向が逆さまに理解されます。
- ③ 筐子トンネルに使用されたケミカルアンカーボルトはボストンのものと異なると注意書きがあり、ボストンの事故と真剣に比較がされていません

- ④ 特記仕様書の材料変更で重大な安全性が変更されましたが、その理由を追及していません
- ⑤ 天井板はケミカルアンカーで吊り下げられていますが、両端の支えはウェッジットアンカーが使用されていることが説明されていません。
- ⑥ 被害者の死因を調べていません 焼死だとすれば消火設備が疑われます。
- ⑦ 救助を阻んだ2度目の9時36分の轟音について調査されていません ケミカルアンカーの熱による軟化で抜け落ち天井板が落下したのではないか。
- ⑧ 消火設備の能力が ガソリン車の事故に対応していない点が分析されていません。

● 丸紅建設の資料「民事裁判証拠 乙18A」

告発文には引用され、また供述書にも言及したが、証拠書証としては記入されていないので証拠書証として追加したいと考えますが、すでに入手されていたので不要でしょうか

上記資料の名称が「笹子トンネル上り線補強工事」である点を供述書では指摘しなかった。丸紅に発注する以前に 補強工事が必要だと経営者が考えていたと思われる名称であり、道路公団時代からの経営者が2001年の時点で補強が必要であると認識していた証拠と考える。

丸紅建設の調査工事の報告書の原本は経営者に提供されていたであろうか

発注内容は調査工事であったが、補強工事をしなければならぬと 上層部が認識していたので、原本を提出せず、補強をしましたと虚偽の報告がNEXCO から国土交通省へなされた可能性がある。

● 経営者の認識

小仏トンネルのリフレッシュ計画の時に、赤旗紙で「次は笹子といわれた」と記憶しているが、証拠書証には採用されていなかったが、NEXCO 社内ではリフレッシュ計画は2002年の時点で周知の事実であったことが推定できる。

大成建設施工の東栗子トンネルが 当初ケミカルアンカーが接着系アンカーか不明であり、また 後の天頂部のコンクリート剥離や補修などがあり、その補修工事にケミカルアンカーが採用されていた。事故調査委員会の今田氏が関与していた記憶があるが、証拠書証にも、供述書にもなかった筈で証拠集めを実施しています。

● ケミカルアンカーの信頼性

丸紅建設の報告では ケミカルアンカー4本の内3本が不良と検事が述べておられました。

検査したアンカーの不良の本数では安全性は判断できません、1本のCT鋼に16本のケミカルアンカーがあり天井板が落ちるためには CT鋼単位で不良の本数が判断の基準です。事故調査員会の報告書では事故の区間のケミカルアンカーの写真が存在していません。情報隠ぺいの可能性を指摘します。

● ケミカルアンカーの設計変更の謎

上り線勝沼側のL断面は設計値ボルト径が16ミリが20ミリに変更されました、大成が施工した事故区間を含むL断面は16ミリでした。調査報告には現物の写真が存在していませんが、押収したトンネル部材を調べることにより、真相がわかる可能性があります。

● 国民の納得いく解決

国民にとって基幹インフラの代表格である高速道路トンネルの天井から、一枚につき1トン以上も有る天井板が百数十メートルに渡って、連結されたまま落下して車が下敷きになりました。

下敷きになっていた時点でもトラックの運転者は携帯電話で助けを求めていましたが、その後に発生したトンネル内の火災に消火設備は機能せず、火災による有毒ガスの発生で意識を失うか、絶命するまで生きたまま焼かれるという残忍この上ない状態で、千度を超す高熱で焼き殺されてしまいました。

天井板の取り外しでは解決できません、刑事裁判を通じて真相が明らかになり正しい経営に立ち戻ることを願っています。

ケミカルアンカーの不使用や天井板撤去で、安全性は確保できるでしょうか、本件は事件です、技術的解決方法も必要ですが、組織の改革やトンネルの設計と保守点検の基本の見直しが国民の納得ができる解決です。