

笹子トンネルの真相を探る会（学者グループ）
西山 豊・三宅勇次・西田 稔

天井板落下の危険性と消火設備の不備を放置した経営責任
— 検察審査会への申し立てに向けて —

私たちの告発状は2018年1月25日に正式受理となりましたが、3月23日に不起訴処分の通知を受けました。私たちは、不起訴処分になった4名の審査を、検察審査会に申し立てることを確認し、近日中に提出する予定です。

新聞報道による10名の不起訴処分は、遺族の告訴状による4名、山梨県警の書類送検による4名、私たちの告発状による4名のうち、重複を省くと10名になり、私たちが2名を告発しているわけではありません。

遺族らの8名の不起訴処分について新聞報道では「元役員らが事故を具体的に予見できたことを立証するのは困難だった」とありますが、そんなことはありません。

小仏トンネル（2001年）の次は笹子トンネルと天井板撤去の計画がありました。ボストンの事故（2006年）では警鐘が鳴らされていました。笹子のリフレッシュ計画（2009年）がありましたが何度も延期しています。崩落現場は予知できましたし、天井板の連結がなければ死亡はゼロです。経営者は危険を予知していたはずで

ずです。甲府地検には立件に可能なすべての資料を提供していますが、不起訴処分としました。検察審査員に選ばれた11名の方々には、私たちが提示するすべての資料に目を通していただき、甲府地検の不起訴不当、起訴相当の決議をなされることを要請します。

（現在までの活動）

2015年12月16日 国家公安委員会へ刑事裁判開始を要請 署名137名
2016年10月3日 甲府地検に告発状、被告発人15名、不受理
2017年4月17日 レーザー距離計による笹子トンネル内空調査
2017年11月2日 山梨県警に告発状、被告発人4名、不受理
2017年11月27日 甲府地検に二回目の告発状、被告発人4名
2018年1月25日 告発状が正式受理
2018年3月23日 不起訴処分

（私達について）

事故直後の2012年から西田が「トンネルをよく知る者」の義務として遺族を支援すべく活動を開始しました。山形県から首都圏の心当たりの場所を尋ねまわり、遺族を探しましたが、見つけることができませんでした。

2013年遺族が横浜地裁に民事訴訟を起こしたので横浜の住民である三宅を通じて遺族と接触を開始し、山梨県警と弁護団に情報提供しましたが、2015年民事裁判の判決には間に合いませんでした。

2013年大阪経済大学の西山は「科学者の責任として 天井板連続落下の仕組み」を世間に発表しました。

その発表が契機となり、2015年遺族の為だけでなく8000万人ドライバーの安全のために活動の範囲を広げるべく、フェイスブック（FB）グループ「笹子トンネルの真相を探る会」を設置し、現在52名のメンバーです。

2014年 告発を目的とし FBグループの上記3人が核になり、非公開メンバーリストが作成され大阪、横浜、山形の遠隔地であっても情報共有が進みました。

2017年 西山をリーダーとしてトンネル天頂部の高さの実測を行い、天頂部に大きな凹凸があることが明らかになりました。

メディアが 当グループを「学者らグループ」と呼称し始めたので 名称を「笹子トンネル真相を探る会（学者グループ）」としました。

（告発状の要旨）

告発日： 2017年11月27日

正式受理：2018年1月25日

不起訴： 2018年3月23日

被告発人：金子剛一、吉川良一、矢野弘典、高橋文雄（4名）

詳細

被告発人目録

<http://www.geocities.jp/ma85003/sasago/accuse2018a.pdf>

告発人： 三宅勇次、西山 豊、西田 稔（3名）

告発内容：天井板落下の危険性と消火設備の不備の放置をした経営責任

1. 天井板落下の危険性の放置について

開通当時の世の中は 高速道路があることが、重要であり、安全は忘れられていた可能性がある。しかし 民営化の頃には日本は成熟期に成っており、トンネルの安全性を確認する気運となり、道路公団は丸紅建設に依頼し、問題点を把握していた。NEXCO 中日本の経営者達は丸紅建設の報告を継承していた。安全の確保には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 歴代経営者は危険性を軽んじ、延期の経営判断を重ねた。

2. 消火設備の不備の放置について

事故の死者は無残な焼死体で発見されました。消火設備が火災を止めていれば助かった可能性があります。設備の危険性は最初から存在していたのですが、度重なる火災事故で不備は経営者にも認識されていた筈です。

詳細

告発状（2018年1月24日補正）

<http://www.geocities.jp/ma85003/sasago/accuse2018b.pdf>

供述書補足書（2018年3月5日）

<http://www.geocities.jp/ma85003/sasago/accuse2018c.pdf>

（遺族との違い）

当初は遺族の裁判支援としてスタートしたが、天井板崩落の危険性は8000万ドライバーの誰にもあったと

いう立場から、私たち全国民の問題であると捉えなおす。

遺族の告訴状は2013年2月13日という事故直後のものであり、保守点検責任を問うものであるが、私たちの告発状は、事故調の報告書（2013年6月18日）を詳細に検討することから始まり、笹子トンネルに関するすべての文献、新聞記事を調査するとともに、2017年4月17日の笹子トンネル内空調査を踏まえて提出（2017年11月）したものである。

2016年の告発状では設計、施工、保守点検、経営判断のすべての責任を問うものになっているが、現行法規の制約もあるので、2017年の告発ではリフレッシュ計画延期の責任として経営判断の責任を問うものになっている。

(関連リンク)

資料は便宜的に西山の勤務大学のホームページ上にありますが、独立したものに移行する予定です。

[1] 全国 8000 万ドライバー安全のために：24点（2007年～）

<http://www.osaka-ue.ac.jp/zemi/nishiyama/sasago.html>

[2] 笹子トンネル関係（論文、記事、資料）：48点（1964年～）

（2018年4月20日現在、CiNii 論文検索、国立国会図書館サーチより）

<http://www.geocities.jp/ma85003/index12.html>

[3] 笹子トンネルの真相を探る会（フェイスブックの公開グループ）

<https://www.facebook.com/groups/155854694772220/>

[付記]

つぎは最近発表した記事ですが、概要を理解するには適していると思います。

西山豊「談話室：笹子トンネル崩落の真相」『日本の科学者』2018年5月号、32-33ページ

<http://www.geocities.jp/ma85003/math/jjs2018may0.pdf>

(連絡先)

〒533-8533 大阪市東淀川区大隅 2-2-8

大阪経済大学 情報社会学部

西山 豊

Tel: 06-6328-2431 (代) 06-6990-3694 (直)

E-mail: nishiyama@osaka-ue.ac.jp

Home Page: <http://www.osaka-ue.ac.jp/zemi/nishiyama/index.html>