

2018年8月8日

記者発表資料

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

検察審査会への審査申し立てについて

私たちは、甲府検察審査会へ審査申立書を8月7日付で提出しました。詳細は審査申立書（26ページ）をご覧ください。審査申立書、別紙が4点、意見書が6点、資料が1点の構成となっています。

私たちは、天井板を撤去する目的で策定された「リフレッシュ計画」を延期した、NEXCO 中日本の歴代経営者4名の責任を問うべく、2017年11月27日、甲府地検へ告発状を提出しました。告発状は2018年1月25日に正式受理されましたが、3月23日に不起訴処分の通知を受け取りました。

遺族の告訴状の4名と山梨県警が書類送検した4名の合計8名は、おもに保守点検の責任を問うものですが、私たちの告発状の4名は「リフレッシュ計画」を延期した歴代経営者の経営責任を問うものになっています。

遺族と代理人、山梨県警は保守点検を問題にしていますが、崩落の真相はそこにはありません。危険な天井板を撤去する機会は何度もあったし、「リフレッシュ計画」を延期してきた歴代経営者の責任は大きいと考えます。さらに、このような重くて危険な天井板を設計、施工した旧道路公団および大成建設の責任を追及することを忘れてはなりません。

甲府地検は「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」として不起訴処分にしましたが、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）がありましたが天井板撤去を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した。経営者は危険を予知していたはずで

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。検察審査会におかれましては、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。

（私たちのこれまでの活動）

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2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

(私達の呼称について)

メディアが当グループを「学者らグループ」と呼称していますので、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）

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を放置した経営責任

1. 天井板落下の危険性を放置

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ります。しかし、民営化の頃には日本は成熟期にはいっており、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補強工事を依頼しました。NEXCO 中日本の経営者達は丸紅建設の報告を継承していました。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ました。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ました。

2. 消火設備の不備を放置

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。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が、なんら対策は取られていませんでした。

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ましたが、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しました。

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すが、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したものです。

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ますが、現行法規の制約もあるので、2017年の告発状では「リフレッシュ計画」を延期した歴代経営者の経営責任を問うものになっています。

(関連リンク)

[1] 全国8000万ドライバー安全のために：25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8月4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/>

(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>