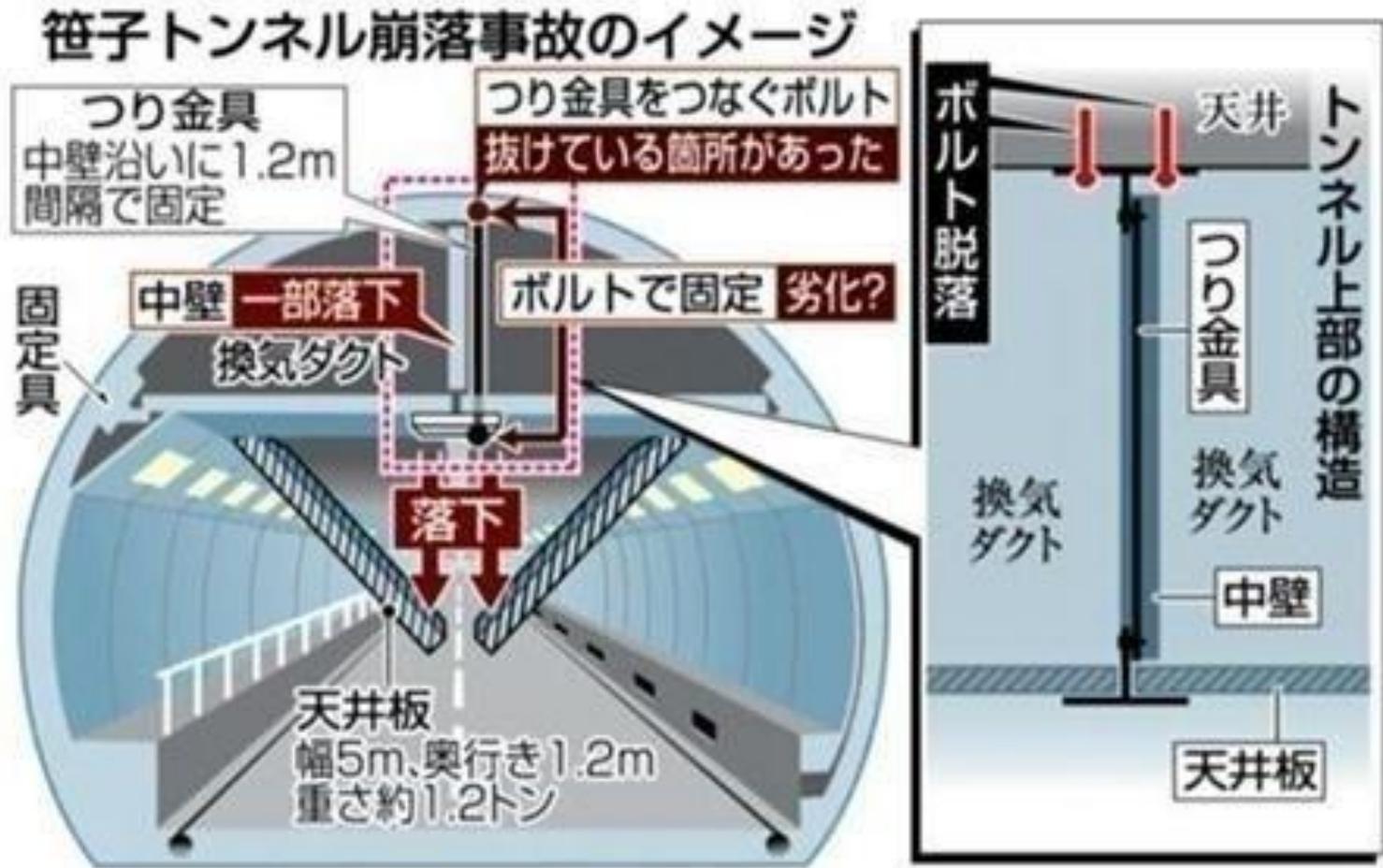


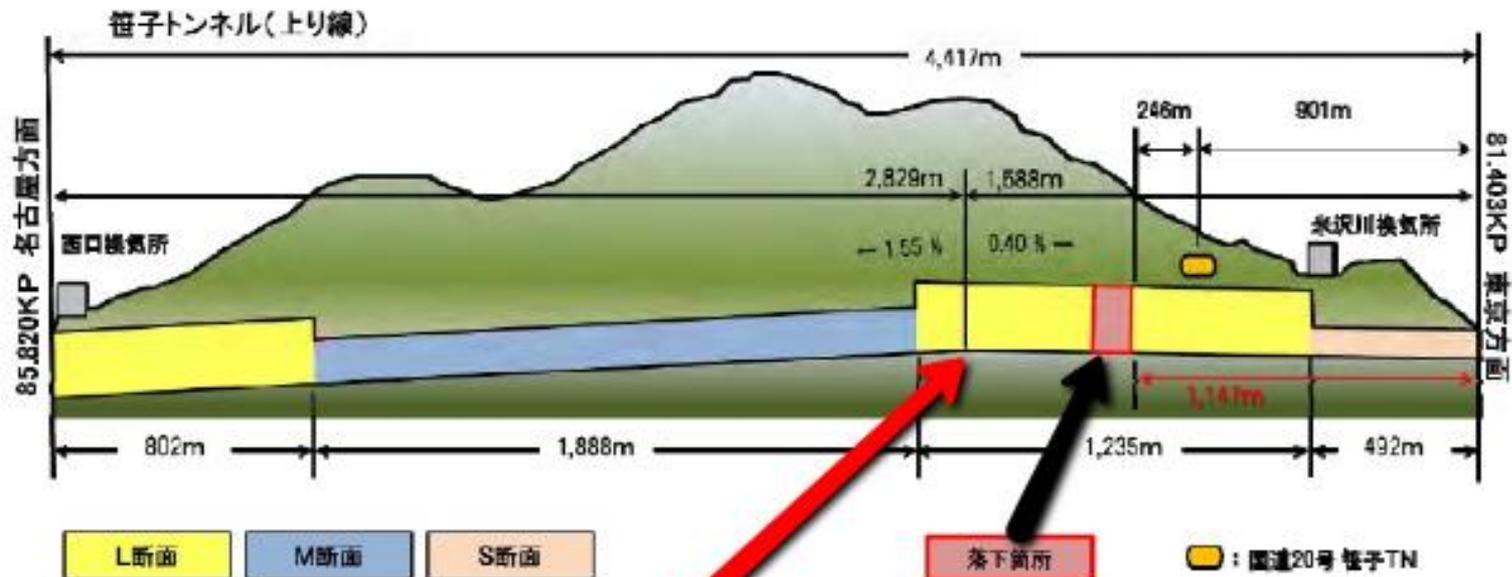
笹子トンネルの真相を探る会



<https://www.facebook.com/groups/155854694772220/?ref=bookmarks>

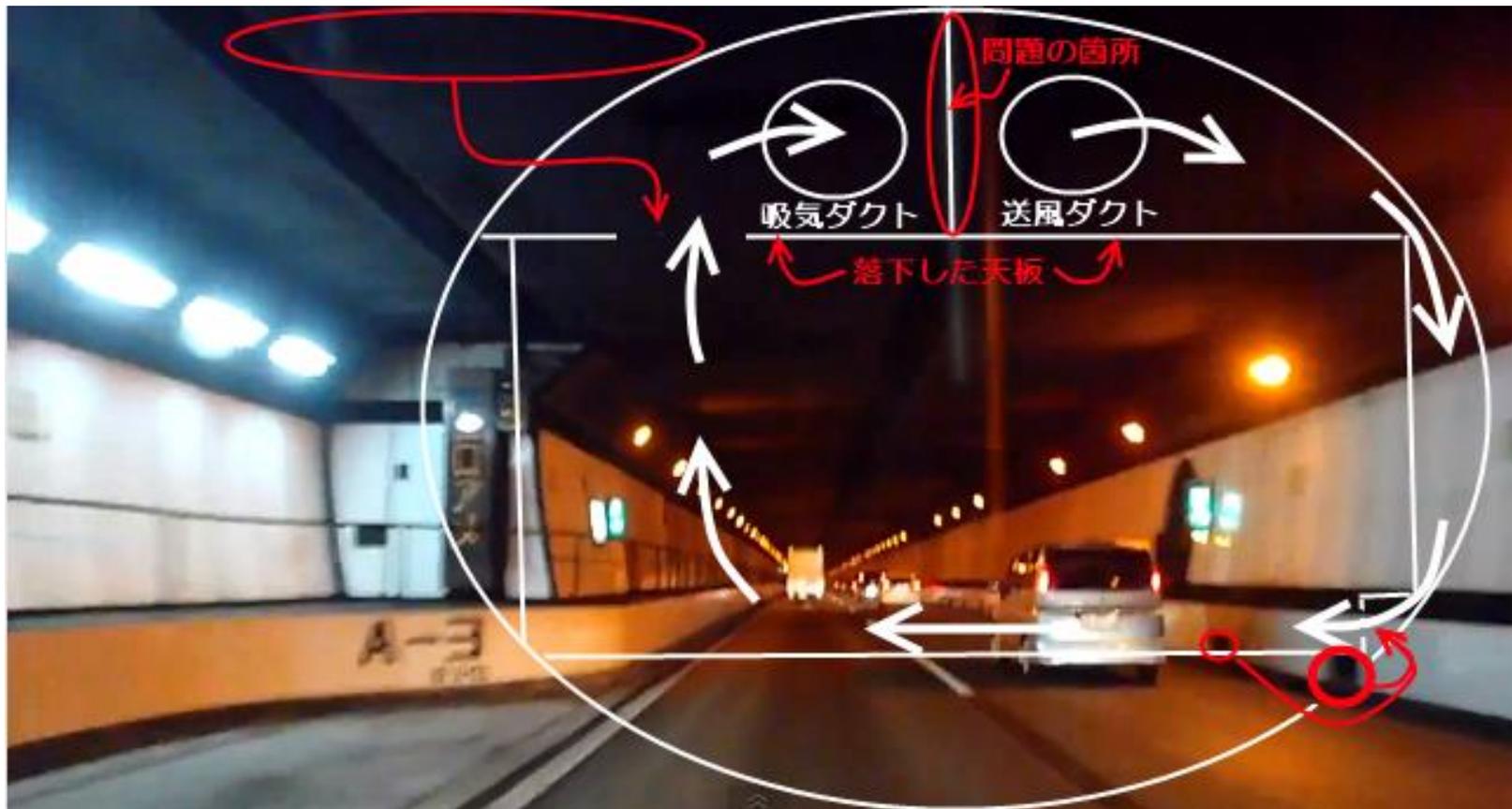
事故は大成建設施工部分 (上り線・東工事)

報告書、2ページ



ここから下り坂で事故地点まで400メートル

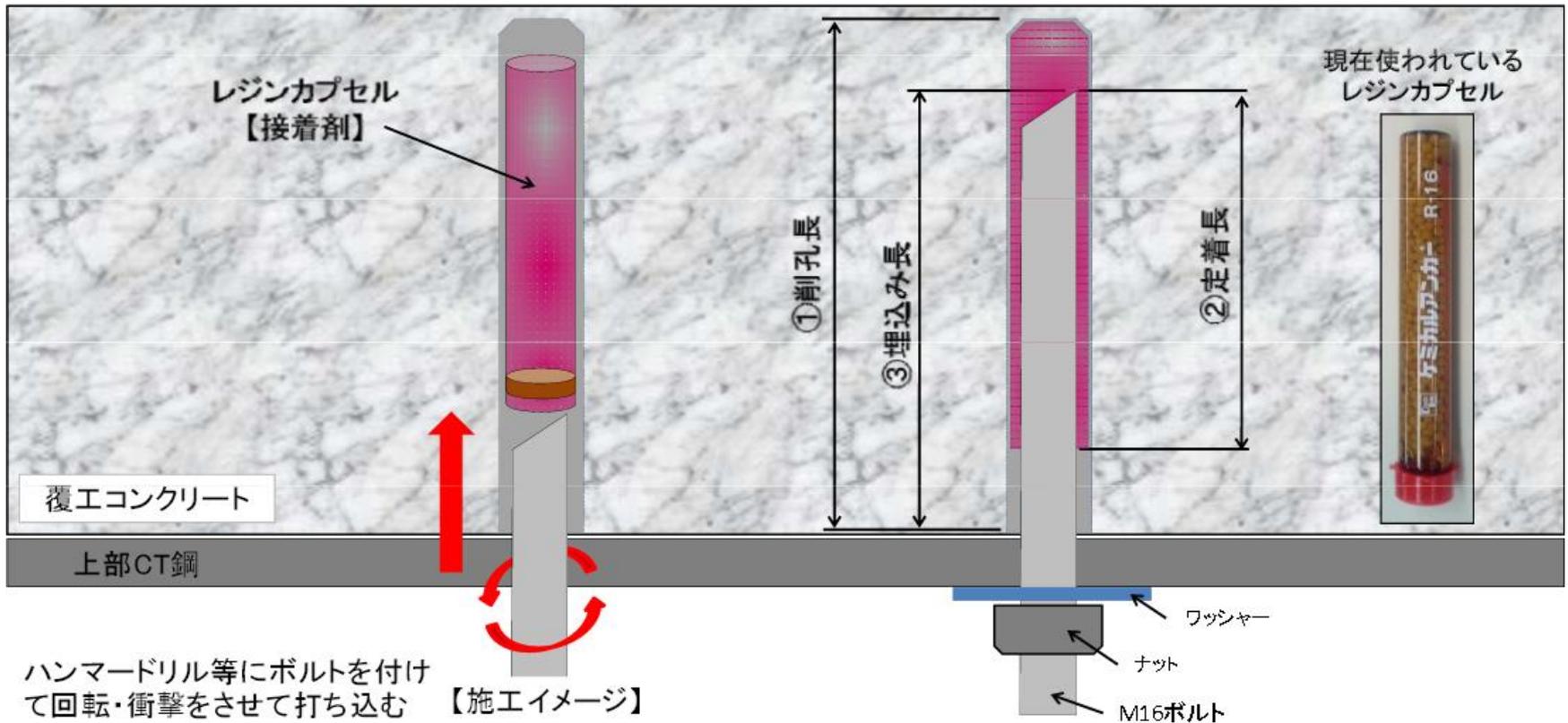
横流換気方式



参照: <https://www.e-ax.biz/?p=1991>

ケミカルアンカー

報告書、18ページ



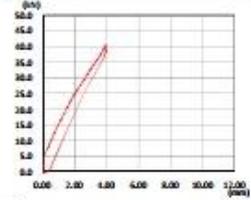
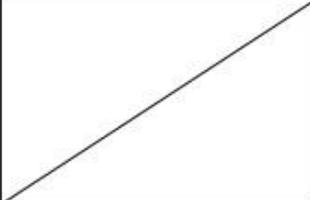
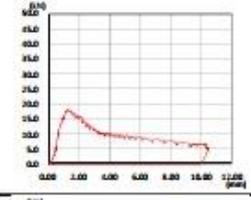
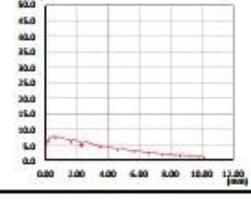
http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/tunnel/pdf/130618_houkoku.pdf

基準以下のアンカー (施工ミス)

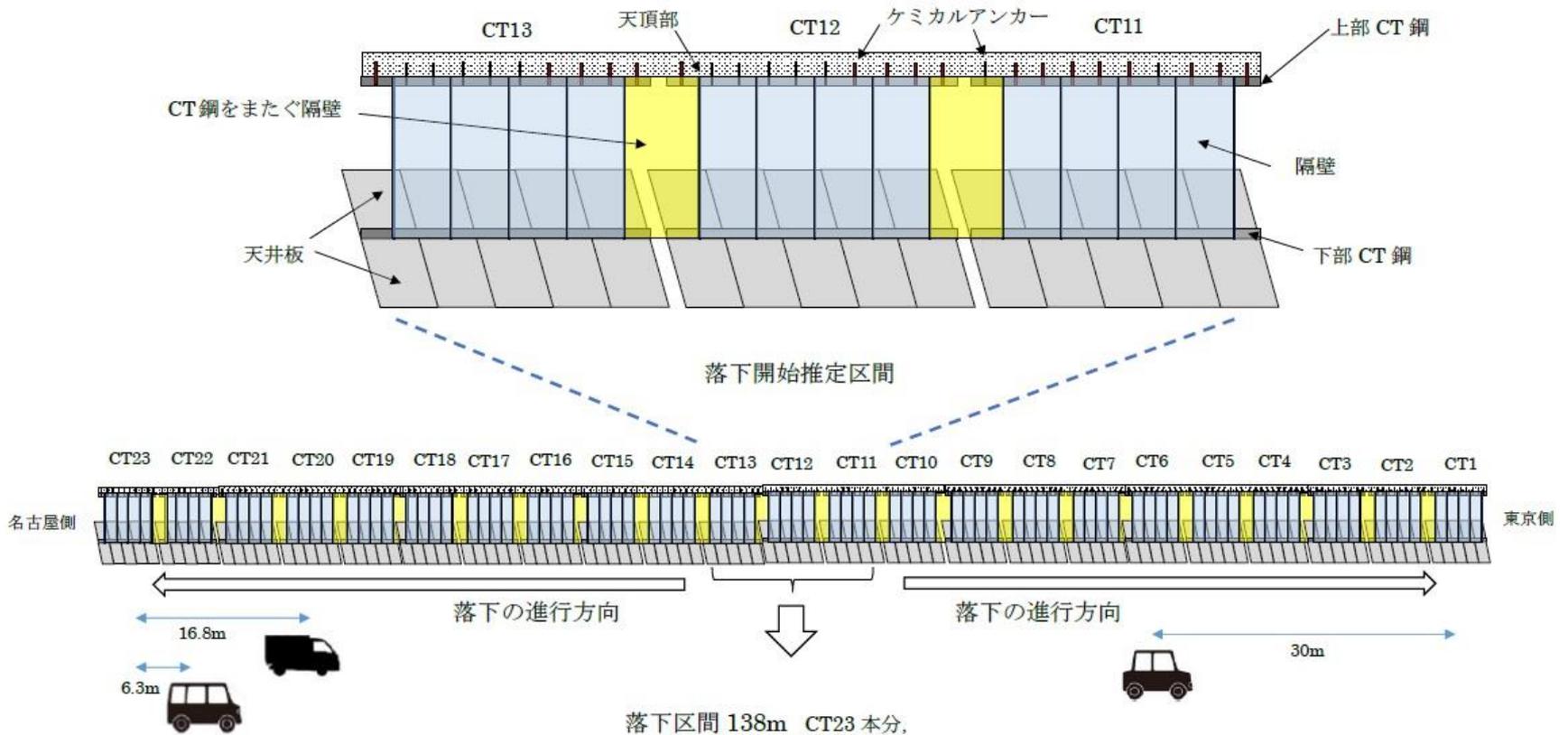
報告書、22ページ

■引抜き抵抗力試験結果(183箇所)

引抜き抵抗力試験の結果

引抜き抵抗力 ランク		箇所数 割合			引抜き抵抗力試験結果 グラフ(一般例)	引抜けたアンカー写真 (一般例)
		当初試験 (ランダムサンプリング) (139箇所※)	追加試験 (44箇所)	合計 (183箇所※)		
A	40kN 以上	59 箇所	11 箇所	70 箇所		
		42 %	25 %	38 %		
B	12.2kN 以上～40kN 未満	72 箇所	25 箇所	97 箇所		
		52 %	57 %	53 %		
C	12.2kN 未満	8 箇所	8 箇所	16 箇所		
		6 %	18 %	9 %		

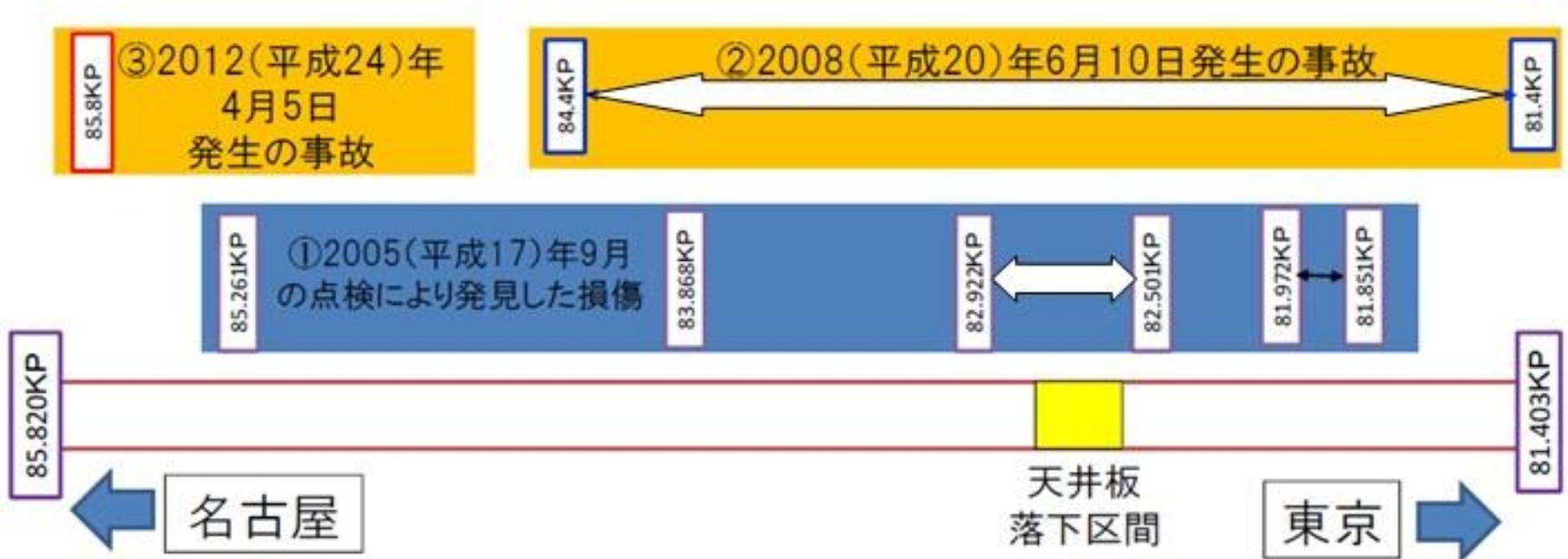
連結なければ死亡ゼロ (設計ミス)



連続落下アニメーション 参照: <https://www.youtube.com/watch?v=z6QqyOVJDz0>

多発事故地点

擦過痕



<http://www.geocities.jp/ma85003/index11a.html>

あり得ない高さ 2008年の事故

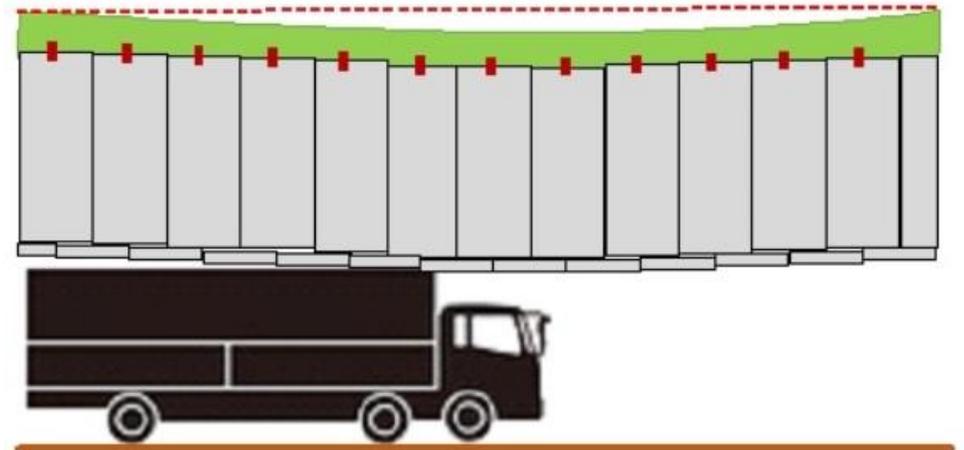
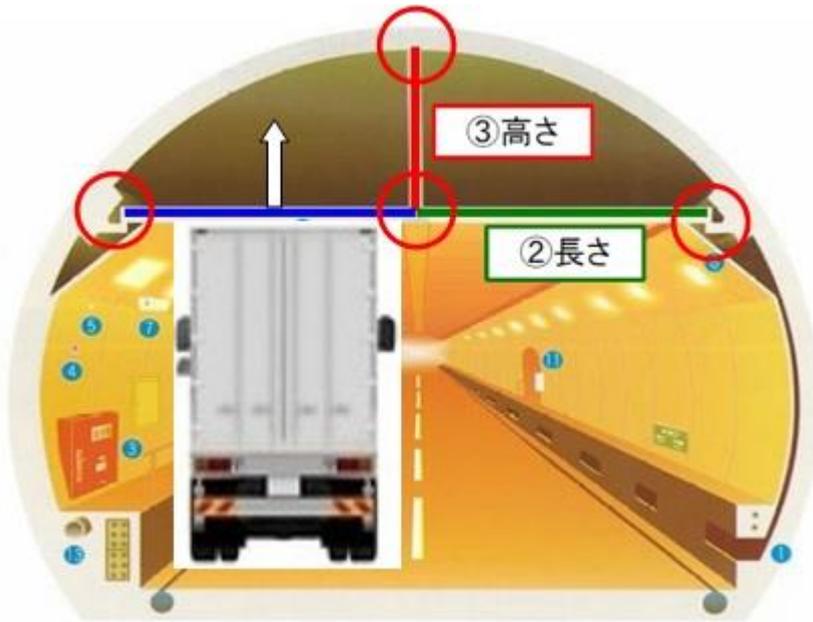
■発生場所	上り線 84.4kp～81.4kp 付近
■事故概要	大型貨物車に普通貨物車 (コンテナ型) を積載し高さオーバーで進入した為、トンネル天井に接触した。(止り線 84.4kp～81.4kp 間の天井に擦過痕有り。道路損傷事故扱い。) 高さ4.95m)



天井の高さは4.7m

天井板接触事故

$$F * \Delta t = m(v_2 - v_1)$$



(3) 覆エコンクリートの沈下

<http://www.geocities.jp/ma85003/index14.html>

工事区間と事故

(施工ミス)

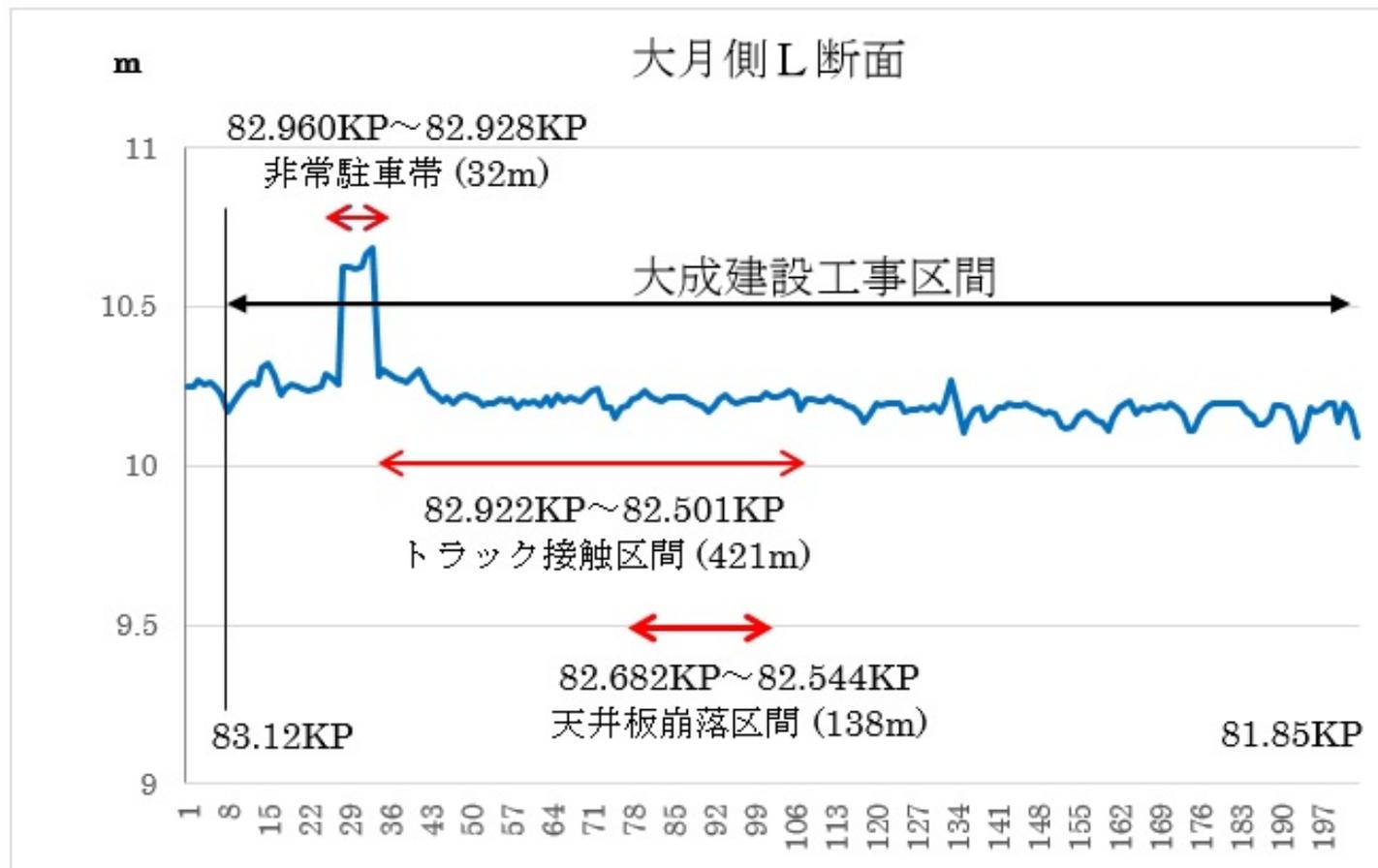
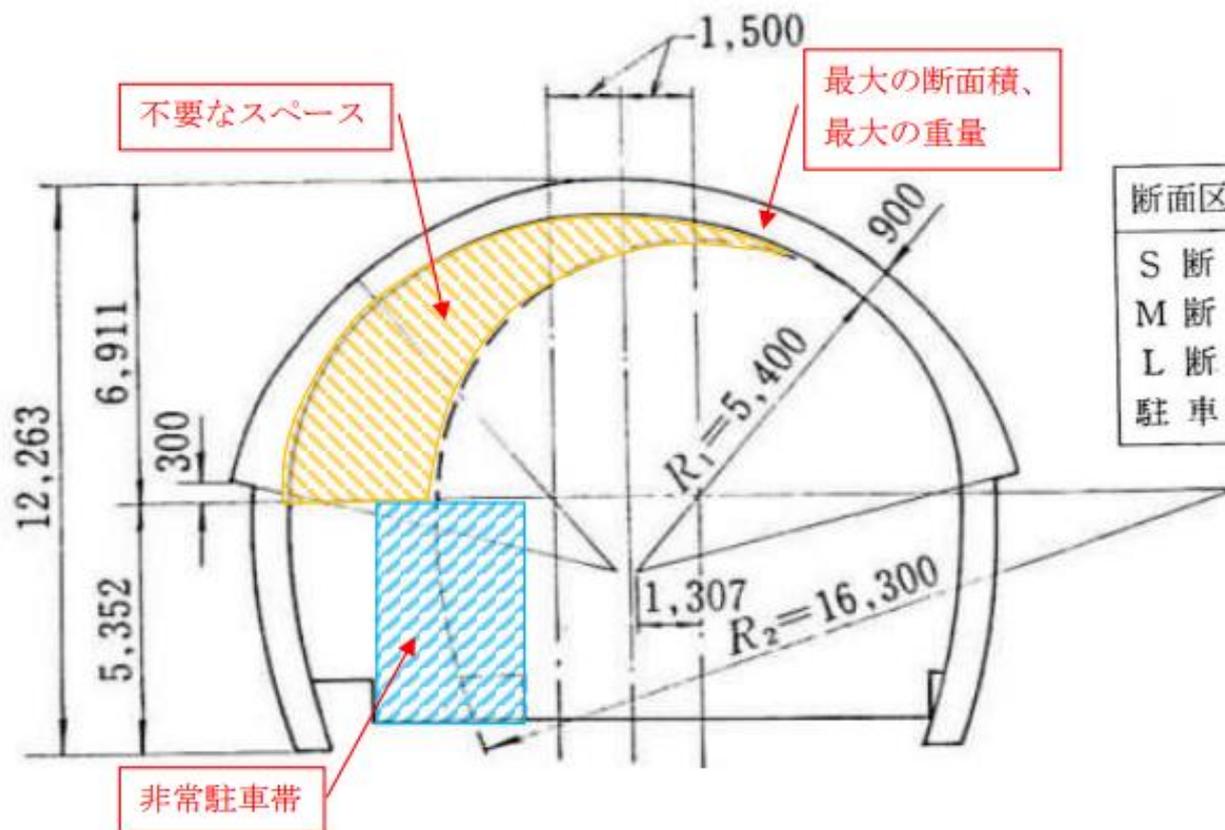


図 11. 非常駐車帯 (A-3) と崩落区間の位置関係

<http://www.geocities.jp/ma85003/sasago/art2017may.pdf>

巨大断面の設定 (設計ミス)



数量表 (1m 当り掘削量)

断面区分	上半	下半	計
S 断面	40.3m ³	43.3m ³	83.6m ³
M 断面	54.4m ³	42.8m ³	97.2m ³
L 断面	56.8m ³	66.3m ³	123.1m ³
駐車帯	84.4m ³	87.1m ³	171.5m ³

図 14. 覆工の厚みが 900 mm も^[1]
(周佐らの論文^[1]の図 4 に加筆、赤、青、黄、灰)

10年間点検を放置(点検ミス)

2001年 調査の問題点(丸紅建設調査)

2.7.4 考察



(隔壁板取付けアンカー)

断面	破壊状況	コンクリート埋込み長 (mm)	破壊耐力 min (kN)	判定	設計材料強度 (荷重に対して安全率3倍)
L	ボルトの抜け	72	25.0 (2.54t)	<	2.7t
M	ボルトの抜け	72	27.0 (2.75t)	>	2.7t
S	ボルトの抜け	124	45.5 (4.63t)	>	4.0t

安全率を見込んだ設計値と比べるとL断面で若干下回ったが、今回の試験で隔壁版のアンカー材料強度は維持されていることが確認された。
また、試験4個所のうち3個所で、ボルト抜けによる終局状態であったことは、下り線の非常駐車帯吊りボルトと同様に、設計埋込長さ(130)が不足しているためと考える。

リフレッシュ計画の延期

(経営判断ミス)

180日と20日の違いは 経営者に忖度する技術陣?

4. 笹子トンネルリフレッシュ検討について (1) 笹子トンネルリフレッシュ検討の経緯

笹子トンネルの点検・調査の経緯			換気方式の見直し検討	
点検・調査時期	点検・調査分類	点検・調査の内容	年度	検討内容
2008年 (H20/6,9)	定期点検 →臨時点検	路面上から近接目視及び打音点検 (当初計画した天井板上の点検を2009年度に変更)	2008	2009年7月のNEXCO設計要領改訂に先立ち、換気方式の変更を検討 (道路トンネル技術基準(換気編)・同解説(社)日本道路協会 2008年10月) 【結論】天井板の撤去により上下線とも自然換気方式が可能 <u>(①「笹子トンネル他換気設備検討」)</u>
2009年 (H21/7-10)	調査	天井板や隔壁の取り付け状況や覆工コンクリート等の代表箇所の抽出調査を実施 (「笹子トンネルリフレッシュ検討業務」にて調査実施)	2009	換気設備見直しによる笹子トンネル全体のリフレッシュ検討 【結論】天井板の撤去を前提とした換気方式の変更、それに伴う受配電設備の縮小化が可能 <u>(②「笹子トンネルリフレッシュ検討業務」)</u>
2011年			2011	換気設備と受配電設備のライフサイクルを考慮した最適な更新計画を立案 【結論】上り線はジェットファンを設置する箇所周辺の天井板撤去 下り線は黒野田トンネルにジェットファンを設置 (ルーバー部を閉塞し笹子・黒野田トンネルを1本とする) <u>(③「笹子トンネル換気システム最適化検討業務」)</u>
2012年 (H24/9-10)	定期点検	天井板撤去を前提としない排煙方式への見直しを受けて、路面上からの近接目視及び打音点検、ダクト空間の近接目視及び一部打診を実施	2012	上り線は換気設備の新工法採用に向けた社内検討 (ジェットファンの設置場所の再検討; 黒野田トンネルに設置) 下り線は基本詳細設計 (④「八王子城跡トンネル他諸設備改良詳細設計」)に着手。更に、2012年4/四半期に換気設備の工事発注予定 (「中央自動車道 笹子トンネル換気設備工事」)で4月に公表済み。

この図は改竄です！

(杜撰な事故調の報告書と資料集)



報告書、9ページ

図3.1.2 落下せずにとどまっていた天頂部接着系ボルトの例

裏焼きで左右反転



図3.1.3 天頂部接着系ボルトの裏焼きによる左右反転の例

<http://www.geocities.jp/ma85003/index11f.html>

経緯

- 設計ミスの不問
- 遺族への遮断
- 動かない警察
- 動かない公安
- 事故調査報告で隠ぺい
- 科学的見方の不足
- トンネルを知っているものの責任
- 遺族の探索
- デブリの取り出しが縁
- 横浜地裁での訴訟

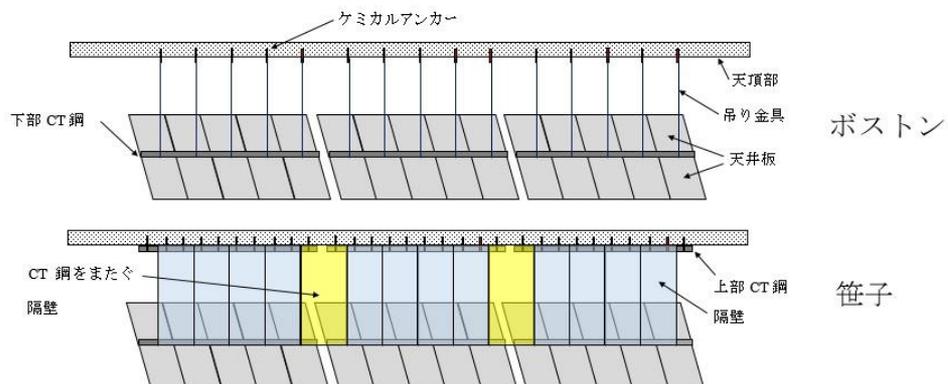
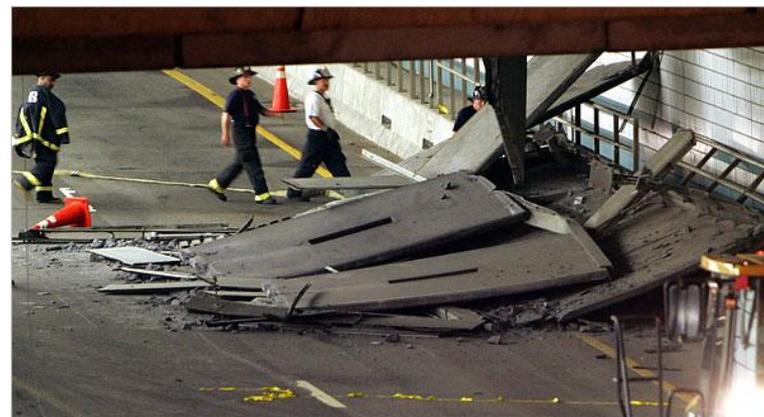
8000万人ドライバーの為に

- 遺族の告訴(2013年2月13日)
- 告発による支援(2016年10月3日)
- 事故から事件へ
- 高裁の経営ミスの棄却(2016年10月19日)
- 組織犯罪



原発事故へ展開

笹子 と ボストン事故



Boston ビッグ・ディグ事件

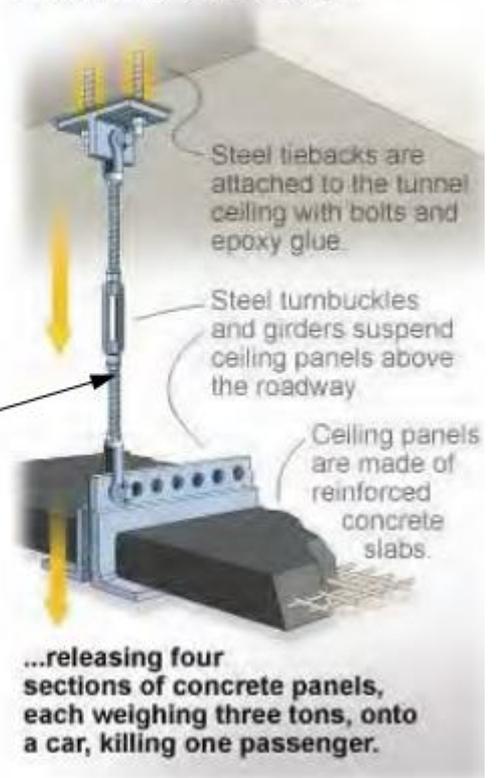
- 2006年7月に発生



Figure 10. This photograph, taken in the westbound D Street portal tunnel after the accident, shows a number of roof hanger plates that have begun to pull away from the tunnel roof, including the two-anchor hanger plate in the foreground and the four-anchor plate adjacent to it.

1パネルにつき
4本→5本

Tieback bolts pulled free from the tunnel's concrete ceiling...



道路保有機構調査報告書より

ボストン

死者 1名
賠償金 30億円@一人
コンクリート天井板落下
4本吊り金具@パネル
連結吊り構造

修理費用 建設会社
裁判 州法務長官による裁判

笹子

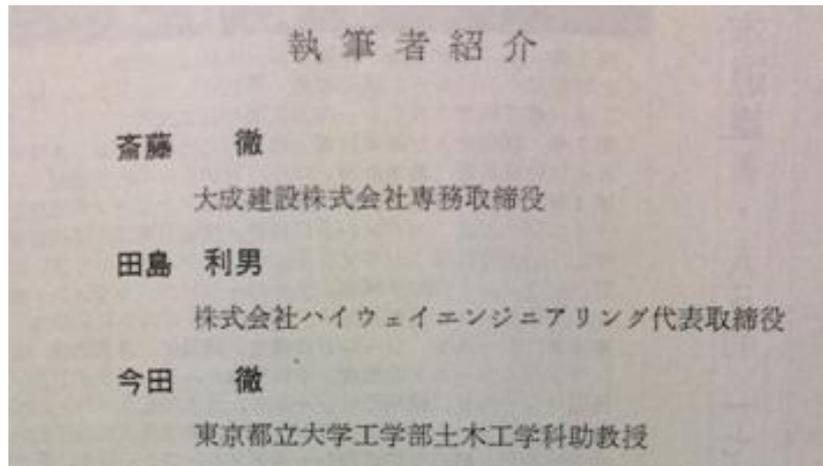
死者 9名
賠償金 5千万円@一人
コンクリート天井板連続落下
1本吊り金具@パネル
独立吊り金具

修理費用 税金
裁判 遺族による裁判

組織犯罪

杜撰な事故分析

事故調査の中立性?



『トンネル工学概論』土木工学社、1977年

3) 建設時の材料承認願

1) 管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

工事材料承認願

(工事名) 中央自動車道トンネル東内装天井板工事 昭和 51 年 10 月 20 日

品名	規格	数量	承認
ケミカルアンカー	レジンカプセルR-16	日本デコラックス株	
アンカーボルト	Φ16	新日本製鉄株	

上記材料を使用した工事の進行の上承認いたします。

承認 昭和51年10月20日

ケミカルアンカー レジンカプセルR-16 日本デコラックス株
アンカーボルト Φ16 新日本製鉄株

ご協力お願いします

- キャンペーンで応援
 - 笹子トンネル事件の刑事裁判を至急開始してください
- FBに参加して真相を追及
- もっと調べる
- 連絡先 三宅 勇次

直後の真相

笹子トンネル内崩落事故 崩落直後のトンネル内の様子
提供映像

撮影 11月2日
午前8時15分ごろ

12月?

<https://www.e-ax.biz/?p=1991>

この方は?

産経新聞

その他の動画
事故に遭遇した時に、撮影された中央道笹子トンネル内の様子。避難を呼びかける自動音声が出る中、避難する人々の姿が見られる。事故現場から約100m離れた地点

0:08 / 1:00

YouTube

参照: <https://www.e-ax.biz/?p=1991>