

音については天井板から届く範囲のボルト類しか打音していないとされている。

この、平成二四年九・一〇月に行われた点検のほかに最近では一二年六月と一七年九月に点検が行われている。一二年の点検時には、換気ダクト内から点検がなされたが、高所は仮足場にて点検され、ボルト類の打音も行われている。平成一七年の点検時には、換気ダクト内からではなく路面上から点検がなされ、今回問題となつた仕切り板や天井板の点検はなされていない。

すなわち、平成一二年の点検を最後に、仮足場を使った点検は行われてこなかったことになる。

二 トンネル天井板の点検

事故調査・検討委員会の資料によると、トンネル天井板の点検については、点検要領が定められ、それに沿って点検が行われているが、平成一二年の点検は、昭和五八年六月に旧日本道路公団(旧JH)が定めた「点検の手引」によ

つているとされている。「点検の手引」では、トンネル天井板の点検は「定期点検B」に区分され、その点検頻度は一年に一回とされていた。その後、平成五年一月「点検の手引」に代わり、「道路トンネル維持管理便覧」が定められた。「道路トンネル維持管理便覧」では、トンネル天井板の点検は「定期点検」に区分され、その頻度は、トンネルの変状等が観測されない場合でも五年に一回程度は実施することが重要であるとされ、重要性の高い道路では状況に応じ一年に一回定期的に実施することが望ましいとされた。また、一般道路(指定区間)及び高速自動車道のトンネルについては、二〇五年に一回程度は標準調査等で作成された既存のクラック展開図の修正を含む内容の定期点検を実施することが望ましいとされた。

次の改定は、平成一五年八月に行われ、「道路構造物点検要領」が策定された。天井板の点検は、「詳細点検」に分類された。詳細点検は、定期点検とほとんど同じで、個々の構造物の状況を細部に

わたって近接目視および打音により行う点検であるとされた。あわせて点検結果等のデータをもとに補修計画の立案をも行うものとして、点検にあたっては個々の構造物の諸元はもちろんのこと、他の点検結果や補修履歴などの状況も理解しておくことが必要であるとされた。点検の頻度は、①安全な交通または第三者に対し支障となるおそれのある箇所は、五年に一回、②①以外の箇所は一〇年に一回とされた。

次の改定は、平成一七年九月とされている。これが旧JH最後の点検要領改定となった。

ここでは、トンネル天井板の点検については、前回同様「詳細点検」のままとされ、「詳細点検」が構造物の細部にわたって近接目視・打音等により行われるのも同様であったが、その目的が、構造物の健全性を評価することであることが明記された。そして、このときに「天井板の留意事項」が加わり、天井板の損傷は吊金具などの腐食・破損が最も心配されるため、点検にあたってはトンネル内

と何か関係があるのであろうか。

三 道路公団民営化

旧道路関係四公団民営化は、小泉内閣(当時)によって推進された行政改革(小泉改革)であり、その目玉の一つとされた。旧道路関係四公団民営化の狙いは、一言でいえば、経営の効率化であった。国や地方公共団体が建設する一般の道路は税金を財源に建設されるため料金を徴収しないが、それとは異なり、旧公団が建設する有料道路は借金を財源として建設され、その債務を償還するために通行料金が徴収されてきた。また、債務が完済されると、原則として通行料金をそれ以上徴収せずして無料開放されることとなっていた。特に、旧日本道路公団は、全国に有料道路を整備・経営していたが、有料道路のうち一万一五二〇キロを整備する予定となっていた高速自動車国道についてはそのネットワーク性の重要性に鑑みて、債務を全線ひとまとめにプールする全国プール制が採用され、

の保守作業に併せて天井板の上部に登り、目視による確認をするなどの配慮が必要であるとされるとともに、天井板の点検の際は、天井板の固定状況および天井板材料の劣化による車道への落下の危険性の有無を確認するとともに、外力変形の伴う天井板やタイロッド等の固定金具の変形、せん断ひび割れ等の発生の有無を確認するともされた。そしてその点検頻度は、①安全な交通または第三者に対し支障となるおそれのある箇所は、五年に一回、②①以外の箇所は一〇年に一回とされた。

筐子トンネルの平成一七年九月の点検は、平成一五年八月と一七年九月の「道路構造物点検要領」によってなされたとされているが、天井板より上部の換気ダクト内は点検がなされなかった。

この後、旧JHは民営化され、平成一八年四月に「保全点検要領」が東・中・西日本高速の三社連名で策定された。このときの「保全点検要領」は、一七年九月の「道路構造物点検要領」とその内容は同一である。

そして、平成二四年四月、中日本高速単独で「保全点検要領 構造物編」が策定され、分割民営化後初の独自マニュアルとなった。

「保全点検要領(構造物編)」では、天井板の点検は詳細点検に分類されているが、「天井板の留意事項」がなくなった。その代わり、詳細点検では、近接目視・打音のほか、構造物の設計・施工条件や使用・環境条件などを考慮し、必要に応じて非破壊検査機器などを活用することが明記された。点検頻度は、五〇一〇年に一回を標準の頻度とし、これまでと同様に安全な道路交通または第三者に対し支障となるおそれのある箇所は、五年で一回を基本とし、それ以外の箇所においては、従来一〇年に一回を標準としていたものを、構造物の状況に応じた現地の実績頻度などを勘案して五〇一〇年に一回とするとしており、一見すると点検頻度は引き上げられたように見える。

しかし、事故の前の直近で行われた平成二四年一〇月の点検では、この「保全点検要領(構造物編)」

によって点検がなされたときとされているものの、天井板の点検には非破壊検査器は活用されていないし、足場を組んでの吊り金具等の打音も近接目視も行われていない。

いずれにしても、昭和五八年から平成二四年までおよそ三〇年の点検マニュアルの変遷を見てきたが、これらの点検マニュアルで、「定期点検」あるいは「詳細点検」とされた天井板の点検は、近接目視と打音が点検作業の中心となっており、今回の事故後の状況から見て、筐子トンネルのような箇所は、まさに「安全な道路交通または第三者に対し支障となるおそれのある箇所」であって、その点検は、五年に一回行われてしかるべき箇所であったと思われる。

しかしながら実際は、平成二二年の点検以来、一二年もの間、点検マニュアルどおりの点検がなされたとはいえないような状態のままあり続けてきたように思われる。少なくとも平成一二年には足場を組んで点検がなされていたわけだが、その後行われていないところを見ると、旧道路関係四公団民営化

をみると、旧道路関係四公団民営化

通行料金も全国同じ基準で設定する画一料率制が導入されていた。

この全国プール制と画一料率制の狙いは、全国同一料金、同時無料開放とすることであったが、債務をひとまとめにしたことで採算性の良い道路から、採算性の悪い道路への内部補てんの温床となり、採算性の悪い高速自動車国道の建設を許すこととなったとされている。また、新たな高速道路が建設される度に債務の償還期間(すなわち料金徴収期間)の基準点が後ろにずらされ、なおかつ、債務の償還期間も、三〇年から四〇年、四〇年から四五と延長されたため、もともと無料開放を前提としていた道路であるのに、いつになったら無料開放されることになるのかという批判もあった。内部補てんや料金値上げ抑制のために、出資金という名目で国費も投入されてきたが、ファミリー企業や天下り問題、道路特定財源を一般財源化する動きなどもあり、国費の投入そのものも問題視された。こうした旧公団の経営が批判さ