

平成30年甲府検察審査会審査事件（申立）第3号（以下「第1事件」という。）

平成30年甲府検察審査会審査事件（申立）第4号（以下「第2事件」という。）

申立書記載罪名 業務上過失致死傷

検察官裁定罪名 業務上過失致死傷

議決年月日 令和元年7月23日

議決書作成年月日 令和元年7月30日

議 決 の 要 旨

第1事件

審査申立人

(氏名) 石川 信一, 石川 佳子, 上田 聰,
上田 敦子, 小林 寿男, 小林 悦子,
松本 邦夫, 松本 和代, 森 和之,
森 美世, 小林 由佳, 松山 愛

審査申立代理人

(氏名) 立川 正雄, 及川 健一郎, 篠田 貴和,
野竹 秀一, 川村 健二, 山岸 龍文,
帯 慎太郎, 高梨 翔太, 金島 悠太

被疑者

(氏名) 金子 剛一, 吉川 良一, 干川 博之,
善見 昌修, 岩田 久志, 風間 匡,
鈴木 倫二, 毛利 俊二

第2事件

審査申立人

(氏名) 三宅 勇次, 西山 豊, 西田 稔

被疑者

(氏名) 金子 剛一, 吉川 良一, 矢野 弘典,

高 橋 文 雄

第1事件及び第2事件

不起訴処分をした検察官

(官職氏名) 甲府地方検察庁

検察官検事 荒 木 裕 偉

議決書の作成を補助した審査補助員

弁 護 士 藤 巻 俊 一

被疑者金子剛一外7名に対する業務上過失致死傷被疑事件（甲府地検平成29年
検第101218号等）（第1事件）及び被疑者金子剛一外3名に対する業務上過失
致死傷被疑事件（甲府地検平成30年検第100092号等）（第2事件）につき、
平成30年3月23日上記検察官がした各不起訴処分の当否に関し、当検察審査会
は、上記申立人らの申立てにより審査を行い、次のとおり議決する。

議 決 の 趣 旨

本件不起訴処分は、

- 1 被疑者干川博之及び同毛利俊二については、いずれも不当である。
- 2 その余の被疑者については、いずれも相当である。

議 決 の 理 由

当検察審査会は、各審査申立人提出の本件審査申立書等並びに検察官提出の本件
不起訴裁定書及び同不起訴記録を十分に精査検討の上、慎重に審査した結果、検察官
がした不起訴処分につき上記趣旨のとおり議決した理由は、以下のとおりである。

1 本件トンネルの概要及び天井板の構造

- (1) 山梨県所在の中央自動車道笹子トンネル（以下「本件トンネル」という。）は
大月ジャンクションと勝沼インターチェンジ間に設置されていて、上り線の全
長が441.7メートルと長大なトンネルであり、昭和52年12月20日に供
用開始され、本件事故当時では供用開始時点から約35年経過していた。そし
て、本件トンネルは、トンネル内の換気のためにトンネルの内部を天井板によ
って上下に区分し、天井板上部の空間を隔壁板により、追越車線側と走行車線

側に区分して、それぞれの空間を送気ダクトと排気ダクトとして使用していた。そして、トンネル断面については、トンネル内の場所に応じて、断面積の小さい順にS、M、Lの3種類に区分されていて、本件事故は最も断面積の大きなL断面において発生した。

- (2) 本件トンネル内の天井板は、天頂部の覆工コンクリートに取り付けられたCT鋼（以下「上部CT鋼」という。）から吊金具によりCT鋼（以下「下部CT鋼」という。）が吊り下げられ、この上下のCT鋼間に隔壁板が張られ、さらに下部CT鋼から、トンネル側部に取り付けられていた左右の受け台に天井板が渡されていて、上下のCT鋼、吊金具、隔壁板、天井板、受け台等はボルトやモルタルで固定されていた。そして、上下のCT鋼は隔壁板により隣接しているCT鋼に接続されていた。

上部CT鋼は、CT鋼1本あたり16本の天頂部接着系アンカーボルトのみによって天頂部の覆工コンクリートに取り付けられていた。天井板の重量が最も重く、天頂部接着系アンカーボルトへの荷重もかかるL断面において、天頂部接着系アンカーボルト1本当たりにかかる荷重は、設計上、常時持続引張荷重は9.3kN、繰返し荷重も加味すると12.2kNとされていた。

2 本件トンネルの点検について

- (1) 本件トンネルは、昭和52年の供用開始から平成17年までは日本道路公団（以下「JH」という。）によって管理されていたが、平成17年のJHの分割及び民営化後、中日本高速道路株式会社（以下「NEXCO中日本」という。）によって管理されている。

そして、NEXCO中日本は、自身が管理する高速道路の点検等をNEXCO中日本の子会社である中日本ハイウェイ・エンジニアリング東京株式会社（以下「エンジニアリング東京」という。）との協定に基づいて、エンジニアリング東京に実施させていた。本件トンネルに関しては、NEXCO中日本八王子支社（以下「八王子支社」という）は、エンジニアリング東京と、八王子支社が管理する高速道路等の点検等を目的とする八王子支社管内道路保全管

理業務契約を毎年締結していた。同契約の期間は7月から翌年6月までであったため、点検の具体的内容について4月ころから八王子支社の保全チームとエンジニアリング東京の各担当者間で協議を行い、6月末までに毎年度の業務契約を締結していた。

平成24年度についても同様の事前協議を行った上で契約(以下「本件契約」という。)を平成24年6月27日付けで締結していた。

- (2) 本件契約に基づく当初の点検方法については、天井板上に足場を組み、天頂部接着系アンカーボルトに実際に近接した上で目視・打音・触診によるものとするに各担当者は合意していた。

しかし、同年7月20日にNEXCO中日本の本社保全・サービス事業本部が、各支社に対して、平成26年度から平成28年度にかけて実施する予定であった附属物点検を前倒しして実施するように指示をしたため、詳細点検を予定どおり平成24年度に実施するために、当初合意されていた点検方法を、足場を組まずに懐中電灯と双眼鏡を使用して天井板上から目視し、手の届く範囲にのみ打音・触診を行う簡略化したものに変更することに各担当者は合意した。

- (3) そして、本件契約に基づいて簡略化した点検方法によって、平成24年9月18日から同年10月3日まで本件トンネルの詳細点検(以下「本件詳細点検」という。)が実施された。

3 本件事故の概要及び原因

- (1) 本件事故は、本件トンネル上り線内の82.6キロポスト付近において、天頂部接着系アンカーボルトが引き抜けたことにより、前後23本の上部CT鋼が、これらに接続されている隔壁板、天井板等の天井板構造ごと路面に落下し、折から同所を走行中であった普通乗用自動車等4台がこれに巻き込まれ、これらに乗車していた計12名のうち9名が死亡、3名が骨折等の傷害を負ったというものである。
- (2) 本件事故の直接の原因は断言できないものの、国土交通省が設置した「トン

ネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」(以下「事故調」という。)の報告書等によれば、落下した隔壁板の重なり具合、抜けずに残存している天頂部接着系アンカーボルトの形状、抜け落ちたアンカーボルト孔内の損傷状況、道路の擦過痕等から、崩落区間東端から数えて10本目の上部CT鋼(以下「CT10」という。)から13本目の上部CT鋼(以下「CT13」という。)までに係るいずれかの天頂部接着系アンカーボルトが劣化したため、その上部CT鋼を支えることができなくなり、最初にその上部CT鋼が落下し、それに伴って前後のCT鋼、天井板、隔壁板が連鎖的に落下したと推測される。

もともと、受け台のボルト長の不足やナットの緩みが数多く発見されているが、それが天井板の落下にどのように影響を与えたのかは証拠上明らかではなく、この点についての捜査がなされていない。本件事故の原因が断定できない以上、被疑者の刑事責任を検討する前提として、考えられる本件事故の原因について従前の固定観念にとらわれず可能な限りの捜査を行うべきであり、事故原因として考えられるあらゆる点について専門家や実務家等からの意見を聴取するなど、さらなる捜査が必要である。

- (3) なお、最初に落下したCT鋼や、最初に脱落した天頂部接着系アンカーボルトがどれかなどを具体的に特定することは不可能であり、今後もこれらを特定することは著しく困難であると思われる。

4 刑法上の過失に対する考え方

- (1) 刑法上の過失が認められるためには、行為当時に行行為者が履行可能な注意義務を怠ったことが認められる必要がある。その注意義務は、具体的に結果発生を予見すべき義務(予見義務)と具体的に結果発生を回避すべき義務(結果回避義務)であり、この前提として、それぞれ予見可能性及び結果回避可能性が認められることが必要になる。
- (2) そして、予見可能性の有無を判断するためには、一般人が認識することができた事情及び行為者が特に認識した事情を基礎にして、専門性等を考慮して通常的能力を有する一般人として考えるべきと考える。なお、本件では、NEX

CO中日本やエンジニアリング東京が国民の生活に不可欠な高速道路の維持管理を行う会社であることや、特に本件トンネルは長大なトンネルで交通量も多く事故が発生するとその影響は大きいことなどの特性から、その安全管理の責任者には特に高度の注意義務が課せられていると考えるべきとの意見もあった。

5 予見可能性について

(1) 本件詳細点検における予見可能性

ア 設計上崩落の危険が生じる12.2kN以下の変状があるアンカーボルトについて、打音検査によっても4ないし5kN以下のものしか発見することはできないため、打音検査には点検方法としての限界があったこと、しかもその限界は本件事故後の事故調の調査により初めて一般に認識されたのであって、本件事故時には近接目視・打音・触診を行えばアンカーボルトの健全性を相当程度把握できるというのが一般的な認識であったとして、本件詳細点検時において一般的に認識されていた適切な点検方法は近接目視・打音・触診であったとされている。

そこで、本件詳細点検時に近接目視・打音・触診を徹底して点検を実施していれば、本件事故を予見することが可能であったか検討した。

イ 適切な点検方法

まず、適切な点検方法について検討する。打音検査では必ずしも耐力が低下したアンカーボルトを発見できないことについては、本件詳細点検前から認識していたと述べる専門家も複数存在しているが、この点について被疑者が認識していたか、またはこの点について一般的に認識することが可能であったかが明らかではないので、打音検査の限界の一般の認知度について専門家や実務家等からの意見を聴くなどのさらなる捜査が必要である。

特に本件トンネルにおいては、そのトンネルの構造上の特質から打音検査で正確な結果が出ない可能性が指摘されていた。したがって、一般論としての打音検査の限界だけではなく、特に本件トンネルにおける打音検査の限界

や、その打音検査の限界を被疑者らが認識することが可能であったかについても十分な捜査が尽くされているとはいえず、専門家や実務家等から意見を聴くなどのさらなる捜査が必要であると考える。

ウ アンカーボルトの変状に対する一般的な基準

アンカーボルトの変状に対する対応について、①アンカーボルトの変状が1本でも見つければ、そのアンカーボルト特有の事情であると認められない限り、同様に施工した他のアンカーボルトも同様に劣化している可能性があるから、天井板落下を予見可能とする積極説と、②竣工検査に合格していることからすれば、施工ミスや当初からの不良はないか、あったとしてもごく少数であること、本件トンネルでは16本のアンカーボルトが1本の上部C T鋼を支えていて、3倍以上の安全率が確保される設計になっていることなどからすれば、16本のうち3分の1（6本）以上のアンカーボルトが残っていれば天井板は落下することはないはずであり、少なくとも5、6本程度抜けただけでは、天井板落下を予見することができないとする消極説がある。

この点について、一般人であれば、2、3本でも変状があるアンカーボルトが見つければ天井板落下の危険性を認識できるのではないかと、あるいは、本件トンネルの供用開始から35年も経過していて、少なくとも一定程度は本件トンネルの老朽化も進行していると考えられることや、特に本件トンネルにおいて使用されていた接着剤の長期使用に関する知見もないことからすると、供用開始直前の竣工検査の結果をそのまま信用する消極説に立つことには疑問があるとの意見があった。

したがって、特に本件トンネルにおいても消極説が該当するのか、また前述の積極説と消極説の議論がそのまま本件に該当するのか、その折衷的な考え方を採用することができないかなど、専門家や実務家等からの意見を聴取するなどのさらなる捜査が必要であると考える。

エ 崩落部分の天頂部接着系アンカーボルトにかかっていた荷重

本件詳細点検時にはCT10からCT13のいずれか1本又は複数のCT鋼は、16本の天頂部接着系アンカーボルトの耐力の平均が、9.3kNをやや上回る程度であったと推測されている。

しかし、前述のようにCT鋼が隔壁板によって隣接しているCT鋼に接続されていたのであれば、CT鋼の荷重は隔壁板を介して隣接しているCT鋼にも拡散されるはずであるし、前述のように受け台にも天井板の荷重がかかっているはずであるところ、これらの点についても全く考慮されていないので、この点についても専門家や実務家等からの意見を聴取するなどのさらなる捜査が必要である。また、仮に前述の消極説の基準によるとすると、他のアンカーボルトの耐力が低下していないことを前提としていることになるが、このようにアンカーボルトの全体的な耐力が9.3kNをやや上回る程度に低下していたと推測することは、この消極説と矛盾することとなる。したがって、消極説とかかる推測との関連性についても、専門家や実務家等からの意見を聴取するなどのさらなる捜査が必要となる。

オ 本件詳細点検の結果

本件詳細点検の結果について、既に抜けていたアンカーボルトについては、いかに双眼鏡越しの目視であってもこれを見逃すとは通常考え難いとし、客観的にも本件詳細点検時に、CT10からCT13までを含む崩落区間にはアンカーボルトの抜けは存在していなかったとされている。

しかし、証拠によれば、実際にはアンカーボルトの脱落の有無は双眼鏡を使用せず、肉眼で行っている可能性がある。仮に双眼鏡を使用していなかったとすると、本件トンネルの天井板上には照明設備等がないため、ヘッドライトや懐中電灯のみで照度を確保しているところ、L断面における天井板から覆工コンクリートまでの高さは5.37メートルであるところ、作業員の身長を考慮したとしても、そのような3メートル以上も高い箇所を暗闇の中ヘッドライトや懐中電灯のみを使用して肉眼で確認をして、全てのアンカーボルトの脱落を正しく発見することはできない可能性がある。また、本件詳

細点検は本件事故の約2か月前に実施されているところ、この間にアンカーボルトの耐力が著しく減少するような事情はなかったことからすれば、本件詳細点検時でもアンカーボルトの耐力が崩落間近まで低下していたことが推測されることからすると、相当程度の数のアンカーボルトが抜けていたことが予想される。

もっとも、アンカーボルトが脱落していれば、天井板上に落下しているのであり、落下しているアンカーボルトを見逃すことはないとも考えられるが、落下したアンカーボルトは当該アンカーボルトが埋め込まれていた孔の真下にあるとは限らないし、L断面の長さは5メートル余で、トンネルの全長は4000メートルを超えていることからすれば、そのような暗闇の中で落下していると推測される全てのアンカーボルトを発見することはできない可能性がある。そうすると、より耐力が減退していたと推測される崩落区間では、少なくとも非崩落区間で発見された脱落したアンカーボルトの数量よりも、脱落したアンカーボルトの数量が多いと考えるべきである。

このように、本件詳細点検において、双眼鏡を使用したのか、既に抜けていたアンカーボルトを本当に見落としてはいないのかについて、実際に本件詳細点検に従事した者からの事情聴取や、より精密な条件における再現実験を行うなどのさらなる捜査が必要である。

カ したがって、本件詳細点検における予見可能性の有無については、以上の点について捜査を尽くした上で、判断すべきである。

(2) 笹子トンネルリフレッシュ計画について

ア NEXCO中日本は、平成20年ころから、社内において「笹子トンネルリフレッシュ計画」の中で本件トンネルの天井板を撤去することを検討していたことが認められる。そこで、この笹子トンネルリフレッシュ計画の検討において、本件事故の予見可能性が認められないか検討する。

イ 天井板撤去の前提となる予見義務及びその可能性は、前述と同様に天井板落下の具体的危険性の認識に他ならない。そして、同計画の目的は、天井

板落下の危険があったからではなく、換気設備の老朽化による更新であったことは証拠上明らかである。したがって、同計画の立案担当者らが天井板落下の具体的危険性を深刻に認識したと証拠上認めることができない以上、天井板を健全と認識していたと認めざるを得ない。

したがって、同計画の検討時に天井板落下の具体的危険性を認識していたと認めることはできない。

ウ もっとも、天井板落下の危険性を認識していなかったとしても、認識することが可能であれば、予見可能性に基づく予見義務を認めることになる。そこで、被疑者が天井板落下の危険性を認識することができたか、平成22年ころまでの点検結果において判断することになる。

この点について、NECXO中日本は平成12年度の詳細点検を元に天井板は健全と判断していることから、天井板落下の具体的危険性を認識することが可能であったとまで認めることはできない。

エ したがって、笹子トンネルリフレッシュ計画に関して本件事故の予見可能性を認めることはできない。

(3) 他のトンネルからの予見可能性

平成18年にアメリカのマサチューセッツ州で天井板が落下して通行中の自動車の運転手が死亡する事故（以下「ビッグディック崩落事故」という。）が発生しているが、本件トンネルで使用されていた接着剤や供用開始からの年月が異なることなどからして、ビッグディック崩落事故から本件事故の予見可能性を認めることはできない。

もっとも、ビッグディック崩落事故においても、本件トンネルと同じく接着系アンカーボルトを使用していたトンネルで事故が発生したのであり、しかも本件トンネルの方が、その供用年数が圧倒的に長いことから、ビッグディック崩落事故からでも本件トンネルの天井板落下の危険性を認識すべきとの意見もあった。

(4) 接着系アンカーボルトの強度に関する知見

本件事故当時において、施工に用いられた接着剤の長期使用に関する知見がなかったとされているが、本件詳細点検前にアンカーボルトの長期持続荷重や繰り返し荷重により引抜強度の低下が発生する可能性があることは明らかになっているので、このことが一般的に認知されていたのかについて、専門家や実務家等からの意見を聴取するなどのさらなる捜査が必要であると考えます。

(5) その他の事情

さらなる予見可能性に関する捜査にあたっては、平成11年に相次いでコンクリート片の剥落事故が発生していること、他の道路会社が天井板を撤去していること、本件トンネルが供用開始から35年経過して老朽化が一定程度進行していることを推測することは容易であること、本件事故の前年である平成23年に東日本大震災が起きたことなどの各事情も考慮した上で、予見可能性を判断すべきとの意見もあった。

(6) まとめ

したがって、本件事故における予見可能性を判断するには、これまで指摘してきた点についてさらなる捜査を行うべきである。

6 結果回避可能性について

前述のとおり、さらなる捜査によって予見可能性が認められる場合には、結果回避可能性及びこれに基づく結果回避義務の具体的内容に関して、捜査を行うべきである。

7 その他の過失について

本件事故の原因が施工不良であることが推測されるどころ、前述のようにどのアンカーボルトが発端になって本件事故が発生したのか、さらにそのアンカーボルトを誰が施工したのかを特定することは証拠上困難である。また、施工不良を被疑者らが予見できたかは点検によって天井板落下を認識することができたかと同じことである。

その他の過失についても検討したが、証拠によって認めるのは困難であった。

8 各被疑者に対する処分の検討

前述のとおりを検査結果を踏まえて、第1事件と第2事件の各被疑者の処分を
検討した結果は以下のとおりである。

(1) 第1事件について

ア 被疑者金子剛一

被疑者金子剛一（以下「被疑者金子」という。）は、平成22年6月にNEXCO中日本の代表取締役社長に選任されているので、被疑者金子には、NEXCO中日本の業務執行の最高責任者として、業務全般に対する責任が認められるべきである。

しかし、被疑者金子は、NEXCO中日本の代表取締役社長に選任されるまでは、高速道路の維持管理には無関係の会社で勤務していて、トンネルに関する専門的知見を有していなかったことや、本件詳細点検を含めた本件トンネルの点検や笹子トンネルリフレッシュ計画にも直接の関与をしていることは証拠上認められず、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

イ 被疑者吉川良一

被疑者吉川良一（以下「被疑者吉川」という。）は、平成20年6月にNEXCO中日本の保全・サービス事業本部長に、平成22年6月にはNEXCO中日本の取締役専務執行役員に、平成24年6月には代表取締役に選任されている。被疑者吉川には、NEXCO中日本の高速道路設備の維持管理全般に対する責任が認められるべきである。

しかし、被疑者吉川は、本件詳細点検を含めた本件トンネルの点検に直接の関与をしていることや、笹子トンネルリフレッシュ計画についても資料に触れていたり報告は受けていたものの天井板撤去に関する検討に直接の関与をしていることは証拠上認められず、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

ウ 被疑者千川博之

被疑者千川博之（以下「被疑者千川」という。）は、平成22年10月から八王子支社保全・サービス事業部保全チームのサブリーダーであり、本件契約上の主任補助監督員であった。被疑者千川は、本件契約に基づいて、エンジニアリング東京の業務の確認や業務内容の変更等に関するエンジニアリング東京との協議等に従事していた。

そして、被疑者千川は、昭和57年にJHに土木職で採用され道路構造物の維持管理業務の経験がある。また、八王子支社内では笹子トンネルリフレッシュ計画の検討を行っていたため、被疑者千川は本件トンネルの現状について認識していたか、少なくとも認識すべきであった。さらに、被疑者千川は天井板にはアンカーボルトが使用されている構造について認識していたし、本件詳細点検の事前協議に関して複数の打合せに参加していて、簡略化した本件詳細点検の点検方法を漫然と保全点検要領に反しないと認識した上で了承している。また、ビッグディック崩落事故についても認識していた。

以上の事情や他の証拠からすると、被疑者千川はトンネルの維持管理の専門的知見を有していて、かつ本件トンネルの維持管理に深く関与していたと認められるから、前述のとおりさらなる捜査により客観的な本件トンネルの天井板落下の予見可能性が認められるとすると、被疑者千川にも予見可能性が認められる可能性がある。そのため、被疑者千川が簡略化した点検方法を了承した理由や本件トンネルや打音検査に関する一般的事情、トンネルの点検及び安全性についてどのように認識していたのかなど、被疑者千川に対するさらなる取調べやその他の捜査が必要であると考えるので、不起訴は不当である。

エ 被疑者善見昌修

被疑者善見昌修（以下「被疑者善見」という。）は、平成23年4月から八王子支社大月保全・サービスセンターの保全計画担当課長であり、本件契約上の主任補助監督員であった。被疑者善見は、本件契約に基づいて、エン

エンジニアリング東京の業務の確認や業務内容の変更等に関するエンジニアリング東京との協議等に従事していた。

しかし、被疑者善見は、現職に配置されたのは平成23年4月と本件詳細点検の事前協議の約1年前であることや、本件詳細点検を含めた本件トンネルの点検に関しては、事前協議には出席せず、平成24年6月に行われた協議結果を説明する場であるいわゆる「キャラバン」にしか出席していないこと、笹子トンネルリフレッシュ計画にも直接の関与をしていることは証拠上認められないことからすれば、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

オ 被疑者岩田久志

被疑者岩田久志（以下「被疑者岩田」という。）は、平成24年6月にエンジニアリング東京の代表取締役社長に選任されている。被疑者岩田にはエンジニアリング東京の業務執行の最高責任者として、業務全般に対する責任が認められるべきである。

しかし、被疑者岩田は、代表取締役社長に選任されたのは本件契約締結と同じ時期であり、当初の本件契約締結の責任者ではなかったことや、代表取締役社長として業務を執行する期間も短かったこと、本件詳細点検を含めた本件トンネルの点検や笹子トンネルリフレッシュ計画にも具体的な関与をしたことは証拠上全く認められず、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

カ 被疑者風間匡

被疑者風間匡（以下「被疑者風間」という。）は、平成19年12月にエンジニアリング東京の代表取締役社長に選任され、平成24年6月にはエンジニアリング東京の代表取締役副社長に選任されている。被疑者風間には副社長として、エンジニアリング東京の業務全般に対する責任が認められるべ

きである。

しかし、被疑者風間は平成24年6月まで代表取締役社長であり、当初の本件契約締結の責任者であったものの、本件詳細点検を含めた本件トンネルの点検や笹子トンネルリフレッシュ計画にも具体的な関与をしたことは証拠上全く認められず、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

キ 被疑者鈴木倫二

被疑者鈴木倫二（以下「被疑者鈴木」という。）は、平成24年8月にエンジニアリング東京中央高速事務所土木総括役となっていて、本件契約上の管理技術者であった。被疑者鈴木は、本件契約に基づいて、本件契約上の業務を管理していた。

しかし、被疑者鈴木は、平成24年8月に土木総括役になったため、その時点で前任者から被疑者鈴木に本件契約上の管理技術者が変更され、本件詳細点検の立案に関与していないこと、同年10月10日の点検結果報告も事前に用意された文面のおりに行ったにすぎず、本件詳細点検に関する具体的な関与が証拠上認められないこと、笹子トンネルリフレッシュ計画にも全く関与が認められないことからすれば、本件トンネルの天井板の落下を具体的に認識できた可能性も認められない。したがって、本件事故の予見可能性は認められないので、不起訴が相当である。

ク 被疑者毛利俊二

被疑者毛利俊二（以下「被疑者毛利」という。）は、エンジニアリング東京道路技術事務所技術管理第二課長であり、本件契約上の現場業務責任者であった。被疑者毛利は、本件契約に基づいて管理技術者の権限の一部を行使していた。

そして、被疑者毛利は、平成14年9月に八王子道路事務所に異動して以来、本件事故まで中央自動車道の詳細点検業務に従事していて、平成20年

度から八王子支社との八王子支社管内道路保全管理業務契約における本件トンネルの天井板上部の詳細点検の計画もしていた。また、被疑者毛利は、本件トンネルの天井板上部について平成12年以降詳細点検が実施されていないことや以前の点検でボルトの緩みなどが発見されていたことも認識していた。

以上の事情や他の証拠からすると、被疑者毛利はトンネルの維持管理の専門的知見を有しているだけではなく、約10年間の長年にわたって本件トンネルの維持管理に深く関与していたと認められるから、前述のとおりさらなる捜査により客観的な本件トンネルの天井板落下の予見可能性が認められるとすると、被疑者毛利にも予見可能性が認められる可能性がある。そのため、被疑者毛利が簡略化した点検方法をNEXCO中日本に提案をした理由や、当初の点検方法や簡略化した点検方法を提案した際に考慮した事情、特に本件トンネルや打音検査に関する一般的事情について、また、トンネルの点検及び安全性についてどのように認識していたのかなど、被疑者毛利に対するさらなる取調べやその他の捜査が必要であると考えるので、不起訴は不当である。

(2) 第2事件について

ア 被疑者金子剛一

第1事件での検討と同様であり、不起訴が相当である。

イ 被疑者吉川良一

第1事件での検討と同様であり、不起訴が相当である。

ウ 被疑者矢野弘典

被疑者矢野弘典（以下「被疑者矢野」という。）は、平成20年6月から平成22年6月までNEXCO中日本の代表取締役役に選任されている。被疑者矢野は、その間のNEXCO中日本の業務全般に対する責任が認められるべきであるが、そもそも笹子トンネルリフレッシュ計画に具体的に關与していたと証拠上認めることができないため過失を認めることはできないし、そ

の他の異なる構成によっても過失を認めることができないので、不起訴が相当である。

エ 被疑者高橋文雄

被疑者高橋文雄（以下「被疑者高橋」という。）は、平成20年6月から平成22年6月までNEXCO中日本の代表取締役役に選任されている。被疑者高橋は、その間のNEXCO中日本の業務全般に対する責任が認められるべきであるが、そもそも笹子トンネルリフレッシュ計画に具体的に關与していたと証拠上認めることができないため過失を認めることはできないし、の他の異なる構成によっても過失を認めることができないので、不起訴が相当である。

9 付言

- (1) 当檢察審査会の判断は上記のとおりであるが、本件事故に關して当檢察審査会の意見として以下のとおり付言する。
- (2) 理由や名目を問わず、笹子トンネルリフレッシュ計画等によって、本件トンネルの天井板を予め撤去していれば、本件事故は発生しなかったのであり、結果として天井板撤去がされることなく、本件事故が発生してしまったことは極めて遺憾である。

被疑者個人の刑事上の責任の有無はともかく、NEXCO中日本が保全点検要領を遵守せず、12年間も本件トンネルの天井板の詳細点検を怠っていたし、本件詳細点検において安易に点検方法を簡略化してしまったことは事実である。NEXCO中日本と同様に高速道路設備の維持管理をしている他の会社は保全点検要領で定められているよりも短い間隔で点検を実施しているし、点検方法を簡略化もしていない。このように、他社との比較においてもNEXCO中日本が安全を最優先にして本件トンネルの維持管理をしていたとは到底評価できない。

仮に本件事故がもっと交通量の多い時間帯に発生していれば、さらに多くの死傷者が生じ、より重大な結果が生じたことは明らかである。NEXCO中日

本及びエンジニアリング東京は、自らの責任で本件事故が発生したことを痛感し、今後は安全な道路交通を国民に提供するのが会社の使命であることを第一に考え、従来の固定観念にはとらわれず常に最新の知見を取り入れながら従業員一丸となって点検に万全を期し、点検記録を適切に保存し、どのような補修や改修を行うかなどの多くの情報を公開するなど、二度とこのような悲惨な事故が起きないように万全の再発防止策を講じなければならないと考える。

- (3) また、被疑者らは簡略化された本件詳細点検における点検方法には問題がないとしているが、点検方法が適切であったと評価することはできない。簡略化された本件詳細点検における点検方法には問題がないとしていることや、特に本件詳細点検において、保全点検要領に違反して12年間も詳細点検を行っていないこと、点検計画を策定するのに際して過去の点検履歴を検討していないこと、点検方法を簡略化したこと、すぐに点検結果の詳細な報告がなされていないことなどからすれば、少なくとも証拠上は本件詳細点検を担当していた被疑者らの安全及びそれを確保するための点検に対する意識が極めて低かったと言わざるをえない。そして、このような安全に対する意識が低いような社内の体制や意識を改善することなく漫然と点検業務を行っていた役員の被疑者らもまた非難を免れることはできないと考える。

したがって、本件トンネルの点検に責任のあるNEXCO中日本とエンジニアリング東京の企業としてだけでなく、被疑者ら個人も含めて、被害者及び被害者遺族に対して誠意を尽くした心からの真摯な謝罪をしなければならないと考える。

よって、上記趣旨のとおり議決する。

令和元年7月30日

甲府検察審査会

