

特集 民営化で危惧される安全

笹子トンネル崩落事故は なぜ防止できなかったのか？

全国労働安全衛生研究会 副代表 山 田 厚

高速道路事故では 最悪の笹子トンネル事故が発生

昨年二〇一二年の十二月二日に中央自動車道上り線の笹子トンネル（山梨県大月市トンネル延長四・七km）の天井板崩落事故が発生しました。この事故は、トンネルの上部にアンカーボルトでつられていたコンクリート天井板（厚さ約九cm、重さ約一・一tまたは一・四t）のおよそ三〇〇枚が一三〇mにわたって連鎖的に崩れ落ち、事故発生時に走行中であった三台の自動車が出火しとなり、うち二台が発火したものです。



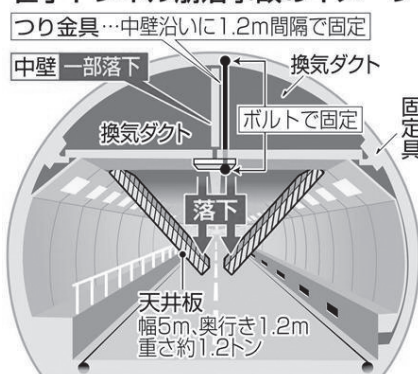
中央自動車道笹子トンネル上り線の事故現場。崩落した天井板などが見える＝3日午前2時10分【大月市消防本部提供】（2012年12月03日）【時事通信社】

すでにさまざまな安全管理の問題がさまざまに指摘されています。当初の設計と工法の問題があったにせよ、この事故の背景には小泉改革の「官から民へ」という道路公団の民営化の実態があると考えられます。

十二月四日には県警は事故原因究明にむけ、業務上過失致死容疑で中日本高速道路株式会社（以下から中日本高速とする）を家宅捜査し強制捜査をはじめています。犠牲者の遺族は刑事告訴で事故原因と責任を明らかにするとしています。

図①この事故によって死亡者九名・重軽傷者二名を出す日本の高速道路史上で最も死亡者数の多い重大災害となりました。

笹子トンネル崩落事故のイメージ



図① 産経新聞（インターネット）
12月2日より掲載

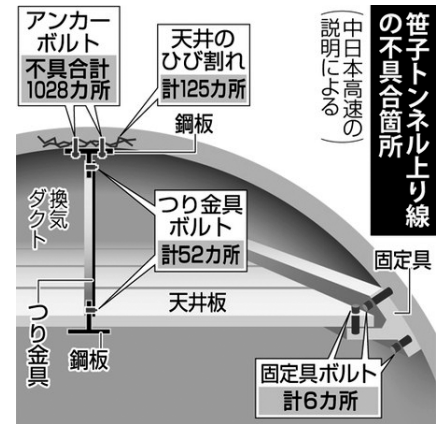
トンネル内の極めて危険な 状態が野放しにされていた

国土交通省は、天井板崩落事故が起きた笹子トンネル上り線の「つり天井」の崩落していない部分を緊急点検し一月九日に報告をしました。図②それによるとボルトの緩みやコンクリートのひび割れなど計一二一カ所の不具合があり、その内のつり金具を天井のコンクリートに固定しているアンカーボルトは全一万一六一三カ所の一割近い一〇二八カ所の異常が確認されました。点検前からボルトが抜け落ちていた状態の「欠落」も五カ所あったのです。

事故が起きなかった下り車線の緊急点検でも、異常は六三二カ所あり、欠損は二十二カ所でした。

この緊急点検は、既に崩落した部分の約一三〇mを除いた部分の点検だけに、各報道も道路を管理する中日本高速の「皆さんの管理体制があらためて浮き彫りとなった」「今まで崩落していなかったのが不思議なくらいだ」としています。

極めて危険な状態が野放しにされていたのです。



図② 笹子トンネル上り車線の異常確認箇所
(1月10日付 『山梨日日新聞』 など各新聞報道より)

いくつもの事故要因が蓄積され 危険性が強まっていた

この崩落事故の原因については、いくつもの要因があげられています。以下は主に地元紙（山梨日日新聞）の丁寧な取材から明らかにされたことです。

- ・ 重いコンクリートの天井板を、接着剤をつかった「ケミカルアンカーボルト」で「つり天井」とする設計と工法にそもその危険性があつたこと
- ・ アンカーボルトが埋め込まれた深さはわず

か一三cmだけで現在の工法の半分以下だったこと

- ・ ボルトの接着剤が不足しており、強度不足のボルトであつたこと

- ・ 一九七七年開通から三十五年たったトンネルの老朽化で危険性が高まっていたこと。

特に接着剤の劣化があつたこと

- ・ 同様の工法によるアメリカのトンネルの崩落事故が六年前にあり、その危険性を指摘する報告書が国土交通省や中日本高速にも配られていた。しかし、その教訓が生かされていなかったこと

- ・ 中日本管内の「つり天井」の天井板の撤去は道路公団時代には改修工事として行われてきたが、民営化以降は撤去改修を行っていないかったこと

- ・ 道路公団時代には定期的に行われていたトンネル最上部のボルト付近をハンマーでたたいて異常を確認する打音検査をしなかったこと。打音検査はトンネル点検の基本中の基本であるが「民営化以降は一度も行われなかった」こと

- ・ 会社は点検マニュアルにもある打音検査を、笹子トンネルの場合は「手がとどかない」ので、運用として「目視点検」だけとしていたこと

・民営化後は「本社はグループ会社に、グループ会社は協力会社に」という下請けへの丸投げの連鎖であった。そのことが現場の声を拾い上げない無責任状態になったこと

・民営化後の管理修繕費は、それまでの3割削減が掲げられ、その一方で高速道路の開通延長は1・二倍ものびていること。安全上の保全管理のコストが削減されていたこと

・小泉改革当時の道路関係四公団民営化推進委員会が、根拠もない管理費の3割削減を新高速道路会社の方針として示したこと

・一〇〇%株主の国は、高速道路の維持管理を高速道路会社に丸投げしていたこと。点検や補修に対しての統一基準はなく、国への点検結果の報告義務もないこと。国も各高速道路社の点検マニュアルの内容を把握していないこと

重大事故の場合には、これらの事故要因が複合し相互関連して発生します。この缶子トンネル事故もいくつもの事故要因＝危険要因が時系列的にも連鎖し、危険性が蓄積され、より強まり「いつ崩落してもおかしくない状態」となって発生したのです。

その意味で、道路公団の民営化後における

最終段階でのトンネルの状態と安全管理に主な事故原因が集中してきます。最終段階である現在の安全管理さえしつかりしていたのなら防止できたのです。

点検マニュアルも 道路公団時代より著しく 手抜きをした中日本高速

中日本高速の安全管理はどうだったのか？国土交通省に置かれた「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」で集められた資料にある点検作業のための点検マニュアルから調べてみましょう。

道路公団時代の点検マニュアルは、トンネルについてもかなり詳細な点検内容をもとめています。トンネル内の天井板についてもその危険性を明記して「天井板の上部に登る」ことや「車道への落下の危険性の有無の確認」すべきとしています。また天井板の固定金具部分も点検重点箇所とされています。

資料①

この道路公団のマニュアルは、新たに発足したばかりの東日本、中日本、西日本の高速道路三社のマニュアルである『保全点検要領』（二〇〇六年）にも引き継がれています。しかし、もうこの時点でもトンネルにおける「判

定の標準」がいくつもの、道路公団時代より後退し甘くなっています。

さらに中日本高速の最近の『保全点検要領』（二〇一二年）をみると、マニュアルが道路公団時代のものより著しく簡素化し手抜き状態になっています。以下、指摘してみます。

・全体として、点検項目や解説などの文章が少なくなりマニュアル自体のページ数が少なくなっていること

・「打音」「補修」「修繕」という用語も意識的に使われなくなっていること

・またトンネルの「判定の標準」には危険性があるとされていた「天井板」の項目も削除されていること

・特に大きな違いは、道路公団時代では点検と補修・補強の実施・緊急・応急措置は同じ「点検業務の流れ」の対象だったものが、中日本高速は点検業務の範囲を狭め「対策は別の業務」とされ補修・補強、応急措置などが切り離されていること。

資料②

道路公団時代のマニュアルの「点検業務の流れ」にあった範囲で網かけ部分が中日本高速道路では対象外とされているもの

つまり、安全のためのマニュアル自体も道路公団時代のものより著しく後退し、さらに新会社になったばかりの高速道路三社のマ

マニュアルより最近の中日本高速のマニュアルはより点検業務を簡素化・形骸化し、補修だけでなく緊急・応急措置さえも怠っている内容になっていました。

点検作業においては、特に打音検査の有無が事故原因で重要とされています。打音検査とは、天井板を固定するアンカーボルトの付

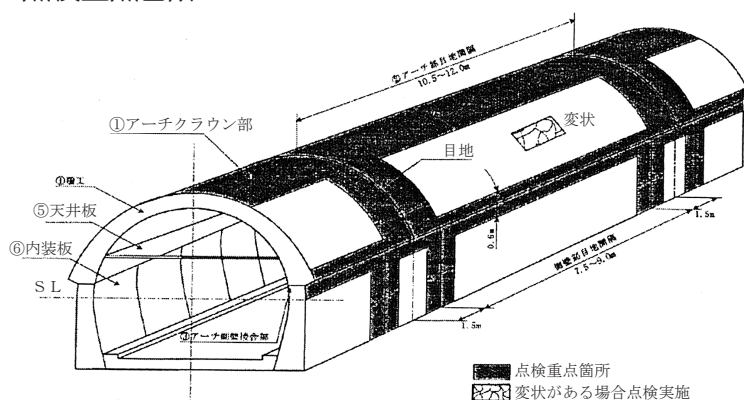
どのような点検をしていたのか？
目視点検も不十分ではないか？

資料① 天井板の留意事項

(a) 天井板の損傷は吊り金具などの腐食・破損が最も心配されるため、点検にあたってはトンネル保守作業など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。

(b) 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、せん断及び割れ等の発生の有無を確認する。

点検重点箇所



(a) 矢板工法によるトンネル

日本道路公団「道路構造物点検要領（案）2005 年」

近をハンマーでたたき、音でコンクリート内部やボルトの異常を見つけ出すものです。音の違いは子どもでもわかるほど、わかりやすいものです。

資料③

この打音検査を行う点検マニュアルは高速道路会社の三社全てに義務化されていました。しかし中日本高速は、笹子トンネルだけは「目視で異常が確認された場合に打音検査を行う」という手抜き運用でした。

これは笹子トンネルの上部は通常より高く「足場を組まなければならない」からであり「人手もコストも時間もかかるから」とのこと。中日本高速は『マニュアルは基本的な点検方法を示しているにすぎず、運用に問題はない』『目視で絞り込んだほうが効率的と考えた』とマニュアル運用を変えた理由を説明（朝日新聞十二月六日）。こうしてマニュアルも勝手に解釈して二〇〇〇年から一度も打音検査をしていなかったのです。

さらには中日本の管理マニュアルである『維持・修繕その他管理の仕様書（暫定）』（二〇〇五年）『保全点検要領』をみると、問題は安全内容が後退したマニュアルとか打音検査の手抜きだけではなかったといえます。

中日本のマニュアルによると車上目視・車

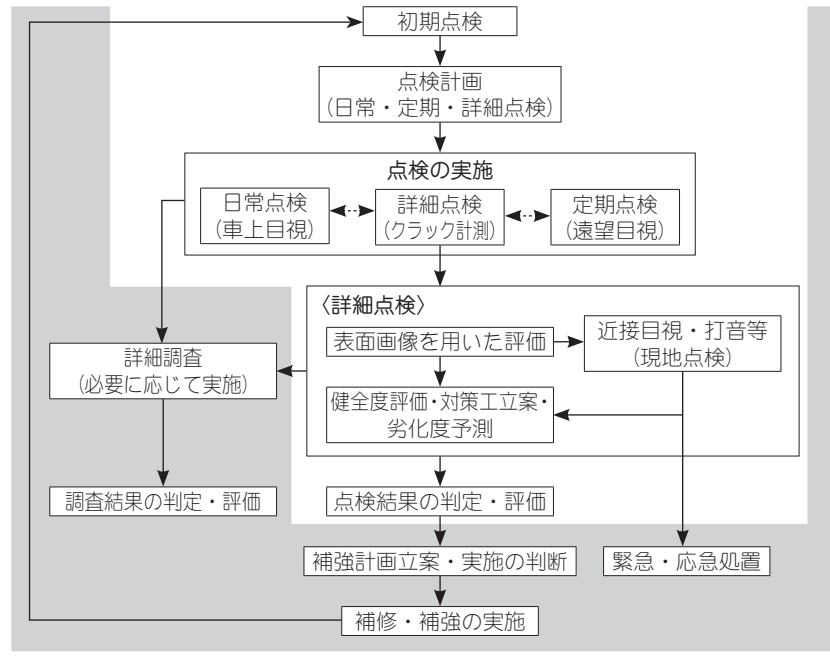
上感覚からの日常点検、徒歩による目視点検・打音検査などの定期点検、近接目視や打音検査による詳細点検、地震時などの対応としての臨時点検（災害点検）、それ以外に簡易な計器を用いて行う構造検査があり、それぞれの作業内容と点検間隔の作業水準が明記され

ています。通常の目視点検とは、変形・亀裂・損傷・腐食・汚損・漏れ・緩み・欠損・脱落などの有無を外観から目視で行います。近接目視の場合には手で確認する触手も行います。近接目視ができない場合には、遠望目視ですが照

資料②

トンネル点検業務の流れ

トンネル点検の基本的な流れを示す。なお、詳細点検で実施する具体的な点検方法及び表面画像を用いた評価方法を適用する場合は、「トンネル詳細点検及び健全評価マニュアル（案）」（平成 16 年 10 月）によるものとする。



このフローチャートは日本道路公団『道路構造物点検要項（案）2005 年』であり、 範囲は中日本高速『保全点検要領 2102 年』で「点検業務の流れ」で対象外とされたものである

旧公団時代の点検マニュアルには打音の判断目安も

道路公団時代の点検マニュアルには、打音検査の判断する目安も掲げています。またこれからの課題として打音検査だけでなく精度を高めるために新技術（赤外線カメラやレーザー等の新技術による非破壊検査技術の導入ウォータージェットの活用）の活用も検討していくとしています。

資料③ 打音によるコンクリート構造物の状態を判断する場合の目安

打音の結果	想定されるコンクリート構造物の状態
キンキン・コンコンといった清音を発し、反発感がある。（清音）	健全
ドン、ドスドスなどの鈍い音がする。（濁音）	劣化、表面近くに空洞がある。
ポコ、ペコペコなど薄さを感じる音がする。（濁音）	はく離（うき）している

『道路構造物点検要領（案）』2003 年 日本道路公団

明も当てながら双眼鏡で点検するのです。そうになると、中日本高速は、まともな徒歩巡視による目視点検もしていなかったことも、確実だと思っしかありません。なぜなら先の国土交通省の報告では、上り車線のトンネル全体の異常は二二一カ所、アンカーボ

ルトは十二本に一本の異常であり、距離にして4mに一カ所の異常でした。点検前にボルトが抜け落ちていた箇所は上り線と下り線を合わせて二十七カ所もあったからです。

この危険状態が目視点検でもわからないはずはありません。これは、打音検査以前の問題です。点検前に二三cmもある大きなボルトが抜け落ちていた箇所は上り線と下り線で合わせて二十七カ所ですが、崩落した一三〇m部分ではもっとボルトが抜け落ちていたはずです。天井裏を徒歩巡視するだけでも、他にもさまざまな異常の確認ができたはずですが、

重大事故三ヶ月前の定期点検なら異常の確認ができたはずだが

しかし中日本高速は「定期点検はしていた」というのです。中日本高速の発表 **資料④**によると二〇〇〇年以降にも定期点検二回、臨時点検も一回行っており、天井裏の定期点検も崩落事故の三ヶ月前の二〇一二年の九月に「近接目視、一部打音点検」をしていたとのことでした。

なぜ、この三ヶ月前の定期点検でさまざまな異常に気がつかなかったのでしょうか？一体どのような点検をしていたのでしょうか？

か？ 二三cmもあるアンカーボルトを見落とすようなことがあるのでしょうか？ それとも三ヶ月前には、変形・亀裂・損傷・腐食・汚損・漏れ・脱落などは何もなく、それ以降に生じたのでしょうか？

また地震などの事態に対して行うはずの臨時点検（災害点検）ですが、東日本大震災以降には臨時点検も行われていません。これも理解に苦しみます。

中日本高速の点検マニュアルも点検を簡素化し安全上の後退が目立ちましたが、さらにその点検自体も極めて問題があることになります。目視点検の徒歩巡回だけでも気がつくはずの異常に気がつかないような点検内容だったということになるからです。

簡易な点検でも異常が確認されていたが、それを放置していた

このことは、かなり疑問でしたが、その後事実がわかりました。中日本高速は事故発生三ヶ月前に行われた簡易な点検であっても、それによってトンネル内に異常があったことを知っていたのです。

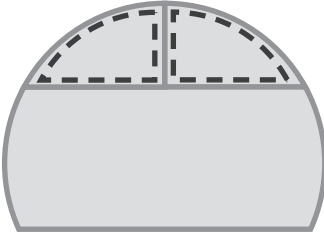
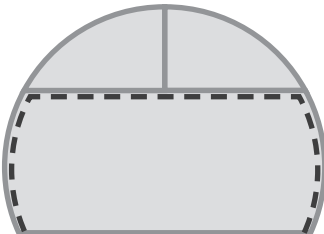
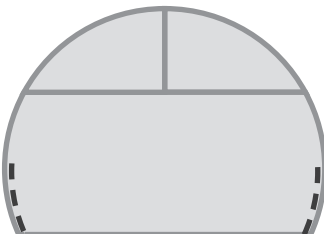
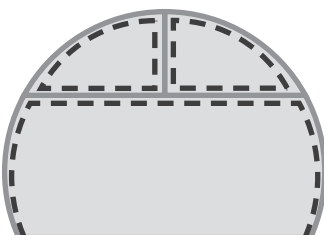
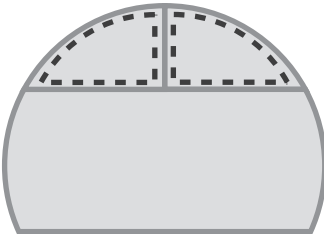
昨秋五十一カ所の異常確認 中日本「問題ない」と放置

点検で、天井板を支えるアンカーボルトなどの脱落や緩みを五十一カ所で確認していたことが一日、国土交通省の資料で明らかになった。異常が確認されたのは天井板が崩落した箇所とは別の場所だが、中日本は「安全性に問題はない」と判断し、補修せず放置。詳細な点検を行うよう指示もしていなかった。また、中日本の子会社が当初、十二年九月と〇八年に天井板を詳細に点検する計画を立てながら、本社の指示で取りやめになったり、簡易な方法に変更していたことも判明。県警もこうした事実を把握しており、詳細な点検を行っていれば危険性を察知できた可能性もあるとみて調べている。

（『山梨日日新聞』二月二日）

地元紙でも報道されましたが、国土交通省に提出された中日本高速の資料には、確かにこの点検結果で五十一カ所の異常あったことと、また「アンカーボルト等で、機能面からみて速やかに補修が必要な損傷はないと判断した」という中日本高速の見解が記載されています。 **資料⑤**

資料④ 笹子トンネル（下り線）の点検経緯（2000年以降）

点検実施年度	点 検 範 囲
2000 （平成12） 臨時点検	 ダクト空間の 近接目視 及び打音点検
2005 （平成17） 定期点検	 路面上から 近接目視点検
2008 （平成20） 臨時点検	 路面上から 近接目視 及び打音点検
2012.9 （平成24） 定期点検 ※事故3カ月前の点検	 ダクト空間及び 路面上から 近接目視及び 一部打音点検
2012.12 （平成24） 緊急点検 ※事故後の点検	 ダクト空間の 近接目視 及び打音点検

中日本高速道路会社発表資料

中日本はトンネルの異常を知っていた！ しかしそれを放置した！

中日本高速の提出した資料には ◀① 簡単な点検でも 51 か所の異常があることを知っていました。しかし、◀② それを「速やかに補修が必要な損傷ではないものと判断」して放置していました。

資料⑤ 定期点検の実績 [2012年9月 (H24. 9)] (上り線)

点検範囲・対象 天井板上：覆工コンクリート、隔壁板、天井板上面、受台等 道路空間：天井板下面、点検用通路、内装板、水路等	点検結果 <table border="1"><thead><tr><th colspan="2">点検結果 2012 主な点検結果（概要）</th></tr></thead><tbody><tr><td>・アンカーボルトの脱落※¹</td><td>4箇所</td></tr><tr><td>・アンカーボルトのゆるみ※²</td><td>20箇所</td></tr><tr><td>・アンカーボルト腐食による断面欠損</td><td>10箇所</td></tr><tr><td>・吊金具ボルトの脱落※¹</td><td>17箇所</td></tr></tbody></table>	点検結果 2012 主な点検結果（概要）		・アンカーボルトの脱落※ ¹	4箇所	・アンカーボルトのゆるみ※ ²	20箇所	・アンカーボルト腐食による断面欠損	10箇所	・吊金具ボルトの脱落※ ¹	17箇所
点検結果 2012 主な点検結果（概要）											
・アンカーボルトの脱落※ ¹	4箇所										
・アンカーボルトのゆるみ※ ²	20箇所										
・アンカーボルト腐食による断面欠損	10箇所										
・吊金具ボルトの脱落※ ¹	17箇所										
点検方法 天井板上は、徒歩により近接目視及び一部打音点検※、道路空間は、高所作業車により近接目視及び打音点検 ※打音は近接目視での異常箇所について実施（手の届く範囲）	※¹ 2012年9月の「脱落」では、2012年12月緊急点検で定義した「欠落」と「脱落」を区分していない ※² ボルトナットのゆるみを含む ※上記数量は、H24. 12. 12「中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故を受けた緊急点検結果」の数量区分に準じて算出 ※アンカーボルト等で、機能面からみて速やかに補修が必要な損傷はないものと判断した ※欠落；点検時点で既に抜けていたもの 脱落；点検を行った際に抜け落ちたもの										

『笹子トンネル（上り線）の過去の点検経緯』 中日本高速道路株式会社

やはり、どのような簡単な点検であろうとも、その異常を確認できていたのです。しかし異常を確認してもそれを危険な兆候としな

いで放置していたのです。

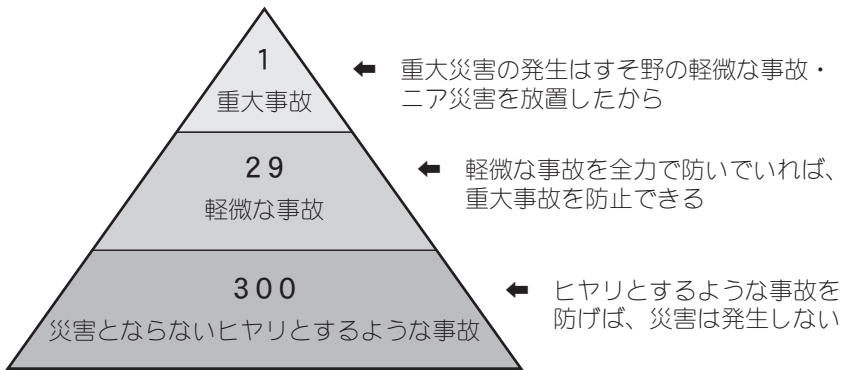
災害予防の原則である現場の声や危険な兆候を拾い上げていない

国際的に信頼されている災害予防の理論として、「二〇二九・三〇〇の法則」（「ハインリッヒの法則」）があります。これは、一件の重大災害の背景には二九件の小規模災害があり、三〇〇件の災害や傷害にならなかったニア災害という不安定状態があったとするものです。

ILO（国際労働機構）では、このことを「災害ピラミッド」と呼んでいます。

「通常、災害が重大であればあるほど、その発生はいつそうまれになります。ニア災害は災害ピラミッドの底辺または土台を形成しますが、死亡災害は頂点に位置します」「災害ピラミッドから、災害予防という目的のために以下のことがわかります。一、災害予防はニア災害（ニアミス）を回避することに始まります。二、小さな災害を除去することは、通常重大な災害を除去するうえで肯定的な影

図③ 災害ピラミッド（ハインリッヒの法則・「1：29：300の法則」）



『ILO産業安全保健エンサイクロペディア』などを参考に作成

響を持ちます」『ILO産業安全保健エンサイクロペディア』。図③

つまり、天井崩落死亡事故という重大災害には、水漏れや小さなコンクリート片さらにはボルトが天井から落ちてくるようなすそ野

のニア災害が何件も発生していました。しかし、このニア災害＝重大事故の予兆への対応がまったく出来ていなかったことが、頂点の重大事故を許したことになるのです。

今回の事故においても重大災害となる現場での予兆は様々にあり、それが安全情報としてまったく生かされていなかったといえます。

地元紙は現場の作業員の声をつぎのように伝えています。

・『点検の間隔が開き、点検後に問題がある箇所を会社側に報告しても、なかなか修繕されなくなっている』。高速道路の点検業務に携わる五十代男性は、民営化後の会社側の管理姿勢に問題があると指摘する「

・「末端に位置する現場作業員の声がどこまで届いているか見当もつかない」

・『日本道路公団の時代には技術屋さんが現場にきたものだが、民営化されてから中日本高速はおろか、（子会社の）エンジ東京社員すら、現場に来ることはほとんどない』。中央道の点検業務に携わっている県内の四十代の作業員男性はこう話す「

・「旧日本道路公団の民営化後、別の男性作業員はエンジ東京に対し、道路の修繕を申

し出たが、『すぐには改善されず、修繕されるまで事故が起きないか不安だった』と明かす「

・『ドライバーに危険を及ぼす可能性があるのは、トンネルなどの構造物だけではない。結局、社員が現場を知らない、その一言に尽きる』。道路の点検に携わる男性作業員は、こう指摘した「

『山梨日日新聞』十二月二十八日

これらの内容からも現場にこないで下請けの現場作業員の声も聞かない中日本高速への不信と不満を読み取ることができます。

中日本経営トップの

安全認識・安全文化のレベルは低い

地元紙（山梨日日新聞）に報道された中日本高速のトップの記者会見からも、現場をしっかりと把握しないで安全を軽視する中日本高速の「丸投げ」体質がうかがえます。点検業務への関わり方を問われると、「点検結果は必要があればみるが、点検に立ち会う必要はない。問題があったものを議論する」飯塚徹也部長。本社が点検内容や実施時期、結果をチェックしていないことを問われると「ネクスコ（高速道路会社）があり、グループ会

社があり、それぞれの仕事の役割は明確。それぞれの責任で果たしていくべきだ」金子剛一社長。というものです。

金子社長の十二月二十一日の記者会見での見解も、中日本高速トップの安全に対する認識の低さを明らかにしています。

点検に問題はなかったと考えているか

「点検していたが、このような痛ましい事故が起きた。現在は安全性の向上を含め、さらなる点検やパトロールの強化をやっている」

点検が不十分だったとは考えていないのか

「十分か、不十分かは（国交省の）調査委員会から、いずれ聞かされるのではないかと思う」

直近では笹子トンネルで打音検査をしていなかったことが会社の調査でもあきらかになっているか

「マニュアルというか、点検要領の通りやっていたと思っている。これから先は調査委員会あるいは県警の捜査が入るので、どのようなことは差し控えたいと思う」

・略・

再発防止策には点検の見直しを含めないのか

「まだちよつと内容まではわからない」

「問題があったかどうかは分からないが、より安全にしていきたいには、どのような組織を加えるのか、変えるのか検討していきたい」

現時点で辞任の考えは

「今ある問題をきちつと解決していくことが一番だと考えている」

『山梨日日新聞』十二月二十二日

つまり、本社である中日本高速のトップは高速道路の維持管理、点検について何も知らないし、安全や点検結果にも関心がなかったことがわかります。業務の基本である現場から離れていることを当然としたのなら、本社内に人材は育たないし、人から人への技術も継承されません。この状態では現場を正確に業務指示し安全を確保する本社の指導力も失われます。

中日本高速に欠けているものは企業トップにみられる「安全文化」です。安全文化とは、災害の一層の減少を図るために、企業文化として安全最優先の価値観をもち、それを「人的資源」も含めて醸成することです。それには現場の実態と現場の労働者の声を大切にし、そのコミュニケーションを活発にして、どのような小さなことも安全情報として

改善と予防に対応できる組織風土がなければなりません。

残念ながら日本の大企業では、このことは極めて不十分です。特に中日本高速は、安全文化どころではありませんでした。

道路公団の民営化で

何がめざされたのか？

二〇〇五年、当時の小泉政権が、小泉構造改革の「大きな柱」として道路四公団の民営化を行いました。高速六社（地域別に東日本、中日本、西日本、首都、阪神、本州四国連絡の六つの高速道路会社）の一つとして中日本高速ができました。株式は国が一〇〇％を保有しています。

それまでの道路公団は、メディアからも「高い利用料金」「官僚の天下り先」「公団の天下り先になっているファミリー企業との不透明なコスト高の取引」「採算度外視の無理な道路建設」「約四十兆円にのぼる債務」「談合体質」「国民の監視が不十分」であり是正されて当然とされていました。

道路関係四公団民営化推進委員会が設置され、民営化の必要を「道路関係四公団の改革

は国民に元気をもたらす改革でなければならない。虚偽と不正は厳しく糾弾され、まじめに働く者の努力が報いられ、未来に希望を抱くことができる日本国にするための改革である」(同意見書)と高らかに掲げました。

しかしその手法は「民間企業のノウハウの發揮、採算性を重視した事業経営」「民間企業としてコスト意識を徹底する」「現在の四公団の維持管理費用を徹底的に見直した上で民営化を行う」というコスト削減の合理化です。

特に「維持補修などの業務」については、「自動車道事業に関わる維持補修、料金收受、交通管理、保全点検などに要する管理費は徹底した合理化を行い最小限にとめることが求められる」「具体的な業務の必要性に立ち返って徹底的に見直し、概ね三割縮減することを目指す」(同意見書)という具体的な根拠不明の乱暴な三割縮減です。

この根拠不明の「管理コストの大幅削減」が各新会社の基本目標方針となります。中日本高速の『チャレンジV』という経営計画書では「二〇〇二年度比三割コスト削減水準を維持しつつ、さらなる削減を目指します」(二〇〇七年)、「1km当たりの管理費二〇一一

年度実績七一(百万円/km)を二〇一二年度目標は六八に、二〇一五年度目標は六六に」(二〇一二年)と削減が目標とされています。

その一方で、利益を上げることが最優先とされました。企業活動で得た利益を社内に留保している利益剰余金を中日本高速で見ると図④のように留保額が新会社発足当初より三・五倍の四四〇億円と極めて大きくなっています。また、企業の健全性を示す指標の流動比率は、大企業でも一三〇％～一五〇％あれば健全とされているに、実に一〇〇％にもなっています。

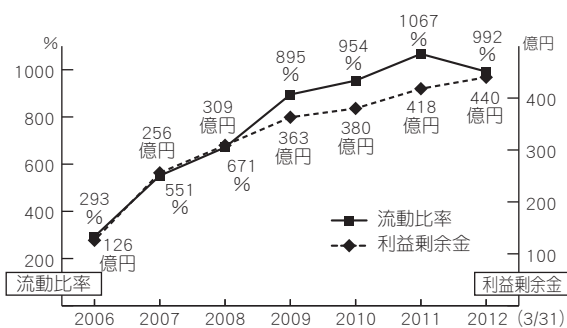
流動比率とは

企業の健全性を示す指標で、流動資産÷流動負債×一〇〇％で求められる。流動資産とは一年以内に現金化できる資産、流動負債は一年以内に返済すべき負債のことである。一般に一〇〇％以下だと企業が支払不能になる可能性がある。この比率は中小企業で一三〇％、大企業で一三〇％以上が健全とされている。

利益剰余金とは

「利益を源泉とする剰余金」のことで、企業活動で獲得した利益の内、社外に分配せず、企業内に蓄積・留保した金額のことをいう。いわゆる社会問題化している「内部留保」とは、利益剰余金が基本であり、狭義の内部留保とは利益剰余金のことを指す。

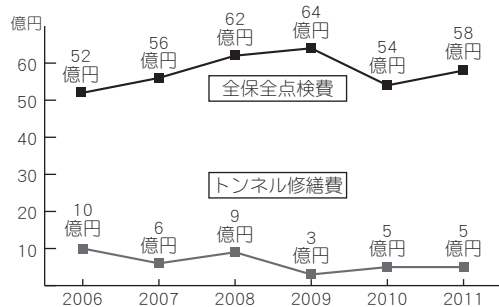
図④ 高い利益を上げ留保資金をためている



中日本高速定時株主総会資料より作成

このような、大きな「黒字」の利益をどうするつもりだったのでしょうか？ 十分な資金があつたにもかかわらず、トンネルも含めて老朽化する道路施設の安全点検と維持・修繕にむけるつもりがなかったことは確かです。安全上必要な管理費用(支出)の「保全点検費」はこの六年間、減額されても、ほとんど増やされていませんでした。「トンネル修繕費」でみるのなら、このように減額状況でもあります 図⑤。

図⑤ 全ての保全点検費と
トンネル修繕費を節約している



中日本高速道路株式会社資料
「管理業務の実績について」より作成

「丸なげ」の連鎖、しかも 安全対策がコスト高ならクレーム

高速道路は、一般の道路と比べて重大事故になりやすく、特にトンネルの危険性は高く、一九七九年の日本坂トンネル火災事故は七名が死亡、一七三台の自動車焼失しているだけに安全性が強く求められていました。

防災訓練も道路公団時代は行われていました。「かつては、長大トンネル(笹子トンネル)内での車両火災を想定した防災訓練と、水噴霧装置などの設備点検を、通行止めをして実施していた。しかし、通行止めは、利用者に多大な迷惑を及ぼすとして、その後行われなくなった」(元道路公団職員 小沼俊彦『甲府盆地に高速道路が走った』)。

今回のトンネル事故に遭遇した人達が、避難連絡抵抗から逃れようとしたが、その避難連絡抗扉を開けることができなかったといいます。これらの防災施設の点検をする、しっかりしたトンネルの防災訓練も行われていなかったのです。

よくメディアから「高速会社の経営は国の関与が強く、民営化の効果が発揮されにくい」などと指摘されていますが、正しいとは言え

ません。事業の基本である安全における国の関与はまるでありませんでした。国として高速道路の安全上の維持管理は、点検や補修に關しての統一基準もなければ、点検検査の報告義務もありません。

つまり国は民営化に伴って高速道路会社に「丸投げ」をしました。そして中日本高速は、グループ会社に「丸投げ」、グループ会社は協力会社に「丸投げ」です。「丸投げ」のリリースは安全無責任のリリースだったのです。

しかも中日本高速は単なる「丸なげ」ですらありませんでした。国土交通省に提出した中日本高速の資料には、子会社の計画書にあった天井板裏の詳細点検を本社の指示で簡易な方法に変更したという記載があるにもかかわらず、安全上のコストのかかる場合にはクレームをつけ中止もさせていたようです。

目先の利益の追求だけは露骨に発揮し、それだけで安全上の判断もできない新会社になっていたようです。

民営化は公団のプラス面を切捨て マイナス面だけを強めた

民営化によってできた各新会社の経営トップの役員報酬はかなり高額です。事故が起き

その逆に、直接利益を生み出すサービスエリアなどの事業費(支出)には、資金を投入し二〇〇七年度と比較した二〇一二年度は二・三倍に伸ばされています。「安全対策は直接利益を生まないでコストばかりかかる。サービスエリアの新装は、使ったコスト以上に直接の利益を生み出すのでこちらが優先」だったのでしょうか? 安全文化とは程遠い考え方ですが、中日本高速では、このサービスエリアの部門が経営幹部のエリートコースだったということです。

高速3社役員数、民営化前の6倍 報酬総額も膨張

旧日本道路公団が民営化されてできた高速道路3社の役員数が、旧公団の約6倍の計51人に膨れあがっていることがわかった。役員の報酬も6倍の計約8億4千万円にのぼる。道路公団民営化は費用を抑えて無駄な道路建設をやめるためだったが、経営陣自ら焼け太りしていた。旧日本道路公団は、東日本、中日本、西日本の高速道路3社に分かれている。東日本は東北、関越道など、中日本は東名、新東名、中央道など、西日本は名神、中国、九州道などを管理・運営している。取締役と専任執行役員を合わせた数は、東日本が23人、中日本が15人、西日本が13人の計51人。2005年に民営化された時の計34人から17人も増やした。旧公団の役員は総裁、副総裁、理事の計8人だった。

高速道路会社の役員数			
カッコ内は発足当時の役員数。 役員の報酬は推計			
日本道路公団 総裁1人 副総裁1人 理事6人			役員の報酬 1.4億円
2005年10月 民営化			
西日本高速道路			
社員数 2394人			
西村 英俊 会長兼社長 双日出身			
取締役 4人(5人)			
執行役員 9人(4人)			
道路公団の生え抜きなど 役員の報酬			
2.1億円			
中日本高速道路			
2100人			
金子 剛一 会長兼社長 住友スリーエム出身			
6人(5人)			
9人(7人)			
道路公団の生え抜き 国交省出身者など			
2.5億円			
東日本高速道路			
2213人			
佐藤 龍雄 会長兼社長 昭和電工出身			
10人(5人)			
13人(8人)			
道路公団の生え抜き 国交省出身者など			
3.8億円			

(『朝日新聞』2012年4月15日)

たその年の四月には次の報道がされていました。これによると民営化された会社の役員数は旧道路公団の六倍に、役員報酬も約六倍に膨張しているというものです。

中日本高速の株式会社総会の資料によると役員報酬は、次のように記載されていました。これによると取締役の平均報酬は年一八六〇万円でした。

中日本高速の株主総会資料を調べてみると、役員の新任と退職の移り変わりが早く、短期間で取締役から監査役そして取締役などグルグル回っている役員もいます。社外の監査役員は、おもに大企業役員の兼職です。これらの役員は年間で二十回程の役員会出席で約五〇〇万円もの報酬を得ています(『第七回定時株主総会資料』より)。株主総会といっ

中日本高速道路役員報酬額

(二〇一一年六月二十七日現在)

取締役(六名) 年間報酬総額 一億一五八万円
監査役(四名) 年間報酬総額 四一八九万円
※ 監査役には非常勤監査役二名を含む

ても国が一〇〇%株主だけに極めて内々の不透明状態だったといえます。

中日本高速だけではなく、高速新会社全体に不透明な役員人事の問題が指摘されています。ファミリー企業の役員は、相変わらず高速道路会社の天下り先とされ、しかも中日本高速はファミリー企業への発注費は通常より高い割高発注であり、馴れ合いの体質も指摘されています。当然各ファミリー企業も大きな利益を上げていました。

また中日本高速では、組織内の新東名高速道路の用地買収をめぐる三年間にわたる詐欺・脱税が明らかとなり二〇一二年には懲役刑の判決もでていました。この事件で中日本高速は九月には懲戒解雇した元社員を除く延べ五十六人の降格・出勤停止・減給などの懲戒処分をおこなったばかりです。

結局、小泉改革の「官から民へ」の大きなお手本であった道路公団の民営化とは一体何だったのでしょうか？

民営化は、道路公団の天下りや談合体質というマイナス面をさらに助長して、利益と役員報酬はしっかり追求することになっていました。そして道路公団が守ってきた公共性・安全性というプラス面を軽視し切り捨てたのです。民営化によって企業風土のおかしな新会社が出来ていたと言わざるをえません。

中日本高速のような安全軽視の 事態が広がっていないか

笹子トンネルの天井板崩落事故を受けて国土交通省は、同じように天井板を設置しているトンネルの緊急点検をさせました。全体で五十九トンネルのうち十六トンネルで異常がありました。

異常が見つかった都道府県管理のトンネルは二本とも山梨県でした。そのうちの一本は甲府市街の生活道路にある愛宕トンネルです。山梨県の管理も実にはずさんでした。小さな愛宕トンネルでもアンカーボルトが一本なくなっており、そのほか七本の異常が見つかりました。

りました。一九九〇年に天井板の設置から現在までの二十二年間で一度も打音検査をしていなかったし、点検記録もありませんでした。

中日本高速や山梨県のずさんな管理は極端なものです。公共事業には、これと似た傾向がこのところ強くなっています。新しく造る箱ものはドーンと造るが、あとはその運営費・保全費は計画的に考えないか、できるだけ節約のみを考えるというものです。だから「公設民営」などという手法も行われているのです。老朽化したなら、できる限り保守修繕のコストはかけないで、「つぶして新たに改築すればいい」とする傾向は危険です。点検と保守管理・修繕だと主に中小企業の仕事ですから、新設でないと大企業・ゼネコンを喜ばすことができないからでしょうか。

特に「〇年後に新築する」とされる建物の保守修繕は「どうせつぶすのだから、補修に費用をかけるのはもったいない」となり、その間がもつとも保全管理の手抜きとなってしまう。

また、大切なのは人です。保全管理を行える人、応急措置を判断できる人はいるのか、そのための人を育成しているのかも問われています。すべての事業は人です。しかし、この間の労働雇用政策は、あまりにも人を粗末

通常の点検・補修ができていないから、この結果となる！

トンネル天井板緊急点検結果 (12 / 13 公表)

管 理 者	トンネル数	不具合
ネクスコ東日本	14	0
ネクスコ中日本	3	2
ネクスコ西日本	12	2
首都高速道路(株)	6	2
阪神高速道路(株)	3	2
国	9	3
都道府県・政令市・ 地方道路公社	12	5 ※
計	59	16

※山梨県管理2トンネルは12 / 17日に公表

国土交通省指示

トンネル内道路附属物点検 (12 / 27 公表)

管 理 者	重量構造物 を有するト ンネル数	点検が完了 したトンネ ル数	不具合が確 認されたト ンネル数
高速道路会社	572	566	9
国	283	283	9
都道府県・ 政令市等	580	571	4
計	1,435	1,420	22

にしています。正規社員から非正規社員に、業務は下請け、孫請けです。

自治体でも小泉改革によって道路公団と同じく「官から民へ」の民営化が強められ、市町村合併による職員の削減が進み、しかも正規職員が削減され非正規職員への比重が強められています。

当然、現場の公共事業を安全に指示し施設の安全管理をしつかり維持できる人がいなくなっています。このままでは中日本高速のような安全軽視の事態がどこにでも広がりがねません。

安全が箱もの景気対策に すり替えられ、 その後の保全も心配

今、安倍政権は、看板政策に景気対策としての「強靱化計画」を掲げています。それは赤字国債も発行してインフラ整備に「十年間で二〇〇兆円」もかけるといふものです。この政策を遂行する理由付けと宣伝に笹子トンネル事故も「教訓と対策」として使われると思います。

しかし、これは大企業のための大きな公共

事業であり「コンクリートから人へ」ではなく「人からコンクリートへ」です。そして大きな土木建設事業のあとは、大きな赤字と新たに膨大となる保全管理費が継続して残されます。この膨大となる保全管理費が無計画であつたり安易な節約では、再び大きく安全性を脅かすものになっていきます。

本来の笹子トンネル事故の教訓と対策は、安全最優先の安全文化の確立であり、現場を大切にしたり日常的な点検と維持管理・修繕とその他の人の確保と育成です。そして企業利益最優先の民営化ではなく公共性を大切に

した国民のための事業の継続性です。

施設は地道に点検と維持管理・修繕することによって日々の安全を確保するだけでなく、その施設の寿命も延ばすことができます。あらゆるインフラの保守管理のあり方を、安全とその他の人を基本的にして根本から見直すべきときです。

本来すべきことをしないで、当然防止できなかった重大災害を防止できなかった。それが笹子トンネル崩落事故の教訓とすべきではないでしょうか。



9人が死亡した中央自動車道笹子トンネル（山梨県）の天井板崩落事故で、中日本高速道路は3日、上り線の崩落現場を初めて報道陣に公開した。路面には遺族が数日前に供えた花束が置かれていた（山梨県大月市）（2013年02月03日）【時事通信社】