

## 重大事故防止のために ～日本にも組織を罰する法律を～

## 笹子トンネル天井板崩落事故の遺族として考えること

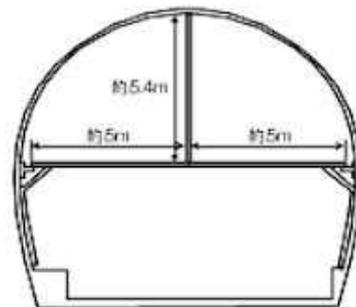
組織罰を実現する会 副代表 松本 邦夫（笹子トンネル事故遺族）  
会員 松本 和代（笹子トンネル事故遺族）

- ・ 笹子事故の概要
- ・ 事故で愛する人を喪うとはどういうことか。
- ・ 事故発生から今日までを振り返って
- ・ なぜ組織罰の運動を始めたのか
- ・ 組織罰とは何か 等

## 1 笹子トンネル事故の概要

①笹子トンネル天井板崩落事故は、**2012年12月2日午前8時3分頃**に起こった。山梨県大月市の中央自動車道路上り線（東京方面行き、長さ約4,7km）のトンネル内で、空気交換のため設置された鉄筋コンクリート製の重い天井板ユニットが**138メートルにわたり崩落**し、**3台の車を下敷きにして9名の死者**を出した。

②最後尾のワンボックス車（6名乗車）に娘の玲（れい、当時28歳）が乗っており、天井板に押しつぶされて圧死した。前方と後方の2台から出火して3時間以上燃え続け、救助はかなわなかった（ワンボックス車の1名は奇跡的に軽症で救出）。



③笹子トンネル天井板は**1975年完成**で、事故当時既に**40年弱の時間が経過**しており、後施工で鉛直上方向に向かって打ち込まれたケミカルアンカーボルト（化学接着剤で固定するボルト）が劣化したり、元々の施工不良があったりした結果、重い天井板の連結を支えきれなくなり落下したものである。

④事故からわずか半年余りで事故調査委員会（国交省内に設置）の出した事故原因の報告は、トンネル天井板落下の物理的現象（物理的要因）を説明するだけであり、事故を起こした組織の持つ構造的欠陥（組織的要因）について何も言及しない、極めて不十分な報告書であった。

国交省や事故調から私たち遺族に対して事故の調査報告や説明は今まで一切なし。また、

2012年4月に国交省に「公共交通事故被害者支援室」が設置されるが、私たちに対する支援は一切なし。「知床観光船事故」「軽井沢スキーバス事故」などには支援あり。

⑤中日本高速道路株式会社（以下、ネクスコ中日本、ネクスコ）は、劣化の予想される天井板を撤去せず（2009年に撤去の計画を立てたが、後に取りやめ）、2012年6月に詳細点検（天井板の上に足場を組み、近接目視や触診、打音検査などを行う）をするはずが、足場も組まず真っ暗な天井板の上を歩いて手に持ったライトで照らして、双眼鏡で目視するだけの簡易点検に変更した（簡易点検の実施は2012年9月）。

⑥事故後、2013年2月に私たちワンボックス車遺族が山梨県警に、ネクスコ中日本と子会社の役員計4名を刑事告訴した。これは、日本の刑法に組織そのものを訴える制度が無いためである。刑事裁判がいつ始まるかわからなかった（捜査に2～3年はかかる、代理人の予測）、同年5月にネクスコと子会社を横浜地裁に民事提訴した。一刻も早く裁判で事故の真相を明らかにするためである。また、2014年2月にはネクスコと子会社の役員4名を同じく横浜地裁に民事提訴した。原因究明、責任追及、再発防止を目的に。

⑦ネクスコを相手の民事裁判は2015年12月に横浜地裁で判決が下り、ネクスコの過失責任が認定されて、私たち遺族が勝訴した。役員相手の民事訴訟は最高裁まで行ったが、2017年5月に上告棄却となり、役員たちの過失責任は問われなかった。

刑事告訴は、甲府地検が2018年3月に不起訴処分とし、遺族側が検察審査会に審査を申し立てたため行われた現場責任者2名の再捜査も2020年4月不起訴が決定した

ネクスコ役員たちの「具体的予見可能性（その事故が起きることが具体的に予見できたこと）」が立証できないとの理由で、「過失責任無し」（民事）や不起訴（刑事）となったのである。 ○打音検査の問題⇔「具体的予見可能性」

⑧遺族としては、刑事裁判を通じて事故の真相が明らかにされ、それによって事故の再発防止や未然防止を図れるものと期待していたのであるが、裁判すら開かれないままに終了してしまったことに対して、極めて遺憾の思いである。これではまた重大事故が発生してしまう可能性が残されたままである。

## 2 遺族になること、遺族であり続けること

### I 事故で愛する人を喪うとはどういうことか。

#### ① 事故の第一報について

##### ・山梨県警から電話

2012年12月2日、午前、TVニュースが笹子トンネル崩落事故を報じる

##### ・死亡の確定はDNA鑑定

翌朝、山梨に辿り着き、山梨県警の被害者支援室に案内される

##### ・甲府で茶毘に付す

娘は山梨県警の塩山の分庁舎に安置される

#### ② 事故以来、生活一変

##### ・忽然と消えた娘の存在

事故の報道とともに娘の死が公表

##### ・事故現場の焦げたアスファルト

初めて事故現場に足を踏み入れる

- ・娘のお墓を建てる

当初、娘の遺骨は親の手元に置いておきたいという気持ち

- ・娘の不在を痛感

親と子がともに過ごす時間は意外に短い

## Ⅱ 事故発生から今日までを振り返って

### ① 娘の28歳の生涯について

- ・吹奏楽と親しむ小中高時代、大学・社会人ではジャズに

娘は1984年生まれ。

- ・音響工学を学び、専門職に就き、東京のシェアハウスで暮らす 町内会青年部で活動

音響工学のエンジニアとして東京で働く

### ② 娘とつながる人たち

- ・シェアハウスの住人

共に暮らしていた準家族のような存在

町内会から神田祭に参加

- ・音楽仲間 — 小中高の吹奏楽部活動 大学ビッグバンドのジャズ仲間

娘の葬儀は音楽を愛した娘にふさわしく音楽葬で

- ・音響工学の仕事関連の方々

親の知る機会がなかった「音屋」の仕事

- ・ワゴン車同乗5人の親たち

父5人、母5人の語らい、裁判のため横浜通い

### ③ 組織罰を実現する活動

- ・事故後、組織罰の勉強会に誘われ、他の事故遺族のかたがたとの出会い

- ・民事裁判と並行して、「組織罰の勉強会」から「実現する会」の活動へ

## 3 組織罰について

① J R 福知山線事故（2005年4月発生）の遺族や代理人弁護士を通じて、2014年をはじめに「組織罰を考える勉強会」に誘われて参加し、2016年には「組織罰を実現する会」として活動することになった。

② J R 福知山線の事故に関しては、歴代の社長が業務上過失致死傷罪で強制起訴され、裁判になったが、結局最高裁判決（2017年6月）では無罪判決が確定してしまった。社長たちに危険性の認識はなかった、つまり「具体的予見可能性」はなかったという判決理由である。しかし、「組織罰」があれば、J R 西日本という法人自体については、刑事責任を問うことができたはずである。

③ 「組織罰」という用語は、私たち「組織罰を考える勉強会」「組織罰を実現する会」で使って広がり始めた用語であり、法曹界では「企業罰・法人罰」という形で用いられている。

死亡事故などの重大事故を起こした組織（企業・法人・団体など）に刑事罰を科すことができるようにしようというのが、「組織罰」の考え方である。

④ 100年以上前に制定された日本の刑法では、個人しか訴えることができない。企業(活動)の起こした事故の過失責任を、社長などの責任者個人に負わせるためには、「**具体的予見可能性**」を立証しなければならない。しかし、大きく複雑な組織になればなるほど、その責任の所在は曖昧にならざるを得ない。福知山線事故(刑事)や笹子トンネル事故(民事)の判決がそれを示している。

⑤ そうなると、何人もの命が奪われた重大事故において、誰も責任を取らないという理不尽なことになる。つまり、個人の罪しか問題にしない現行刑法には明らかに欠陥が存在するのである。それを放置したのでは、二度三度と重大事故が発生する可能性がある。

⑥ 組織罰の考え方は、事故を起こした組織に厳正な処罰を用意することにより、重大事故を防ぎたい、というものである。重大事故を起こした組織には莫大な罰金を科すことになるが、当該組織が安全対策を十分に実施していたことを裁判で立証すれば免責されるという仕組みを用意して、組織の十分な安全対策を担保することによって、重大事故を未然に防ごうとしているのである。

⑦ 重大事故の再発や、今まで起こったことがない領域・分野での重大事故を未然に防ぐためには、企業(活動)に組織罰という枠をはめて、安全対策にコストを割く組織や経営者を出現させる必要がある。それによって、罪もない市民の命が奪われる重大事故を防ぐことになるのではないかと考えている。

⑧ 重大事故には「**事故調査委員会**」などが設けられ、事故原因などについて調査が行われる。組織罰が導入されると刑事捜査が行われ、事故調査に支障を来すという議論があるが、**事故調査方式には限界がある**と言わざるを得ない。

事故調査は「**帰納的方法**」であり、再発防止には一定の効力を発揮する。組織罰は「**演繹的方法**」であり、未然防止に効力を発揮するはずである。**重大事故防止という高い山に登るためには事故調査と組織罰の両方が必要だ**と考えている。

⑨ 具体的な展望としては、現行刑法の範囲内で「**特別法**」として、**業務上過失致死傷罪に「両罰規定」を導入する方法**が考えられる(本会顧問の弁護士 郷原信郎氏による案)。重大過失を犯した個人と所属する組織が同時に罪に問われるという方法であり、刑法体系に変更は及ばない。

また、将来的には現行刑法の「**具体的予見可能性**」一本槍から、「**合理的予見可能性**」「**危惧感説**」への転換も視野に入れて活動していく。

#### 4 遺族としての願い

「笹子トンネル事故による娘たちの命という大きな犠牲によって、ようやく日本のインフラ老朽化の問題に注目が集まり、それなりの対策がとられ始めた。

ずさんな許認可や工事そして管理、つまり、**安全に対する想像力の絶対的な欠如**による**理不尽な事故**によって大切な命が奪われたことを、事故を起こした当事者をはじめすべての方々に、ぜひ自分の身に起こったこととして考えていただきたい。

この事故についての一連の訴訟や裁判は、**失われた若者の命とその人生の可能性や未来**

の意義を問うものであり、私たち遺族の失われた人生の意義を問うものであった。司法や当該企業あるいは国は、それらをどのように考えるのか、理不尽な事故によって失われた命の重さを、司法をはじめすべてのものがどのように考え判断するのかが試された事例だったのだ。

私たちは、事故の遺族として、**事故原因の究明、責任追及、再発防止**を目標にして訴訟に取り組んだ。私たちは、娘たち犠牲者の魂がいつまでも安らかであること、社会的正義が貫徹されることを心から願っている。この事故を教訓として、今後このような悲惨な事故が二度と起こらないこと、同じ悲しみを味わう遺族が二度と現れないことを祈るばかりである。」

『**組織罰はなぜ必要か 事故のない安心・安全な社会を創るために**』〔「**笹子トンネル天井板崩落事故**」インフラ老朽化への無策の果てに〕より、現代人文社 GENJINブックレット 2021年4月25日発行)

私たちは事故遺族として、署名活動・シンポジウムや勉強会などの活動を通じて、広く「**組織罰の必要**」という問題の所在を一般に訴えていく。インフラ老朽化や過度なコスト削減などにより、いつ誰が被害者になってもおかしくない社会において、遺族としてできること、遺族にしかできないことを社会活動として実践していくつもりである。

多くの（全ての）事故の遺族に共通の心情は「自分たちと同じような悲しみを味わう人を出したくない」という一点につきることをご理解いただきたいと思う。

\*毎年4月中旬（福知山線事故命日4月25日前の土曜日）**講演会・シンポジウムを開催**  
来年（2024年）は**4月20日（土）午後、西宮市民会館中会議室で**  
署名活動は**4月25日（木）、JR尼崎駅にて予定**

