

個人の職責とトレーサビリティ

1 柳瀬補佐官の証言内容を政府・与党が調整する

加計学園の獣医学部新設を巡って、「与党は、柳瀬唯夫・元首相補佐官が2015年4月に首相官邸で学園関係者らと面会したことを認める方向で国会の正常化を図る検討に入った」というニュースが5月2日のテレビで報じられた¹。柳瀬氏が県職員らと面会した際に「首相案件」と述べたと記した文書を愛媛県が保持していたことが判明した直後の先月10日、柳瀬氏は「記憶の限りでは、愛媛県や今治市の方にお会いしたことはない」とコメントを発表した²。そして、先の国会参考人質疑においても同じことを述べた映像が、テレビで放映されたのを筆者も見た。

驚いたのは、個人が国会で証言する内容を、政府や与党という組織が決定するという内容であり、そのことを何ら不思議にも思わないで報道しているNHKをはじめとする各報道機関の態度である。日本では、組織の都合で所属員の記憶も操作されるのであろうか。それは、ジョージ・オウエルが小説『1984年』の中で描いた、ビッグ・ブラザーが耳元に囁いてマインド・コントロールする社会が、現在の日本において実現したということの意味する。

個人が職務上の使命と責任を自覚してそのことを内面の意志によって実現することが失われたら、アイヒマンだらけの社会になるのではないか。そして、政府高級官僚の手でなされている一連の文書改竄・文書破棄・証言拒否の実態は、すでに日本社会がそのような原理で動いていることを示している。

2 豊洲市場の地下空洞

(1) 設計の意思決定に係るトレーサビリティ

2016年7月31日に行われた東京都知事選挙で、小池百合子氏が当選した。同氏は、1カ月後の8月31日に記者会見を開き、同年11月7日に予定されていた東京都中央卸売市場築地市場を豊洲市場へ移転する計画を当面延期する方針を発表した。その理由として挙げられたのは、第一は安全性への疑問、第二は巨額かつ不透明な費用の増大、第三は

¹ 「柳瀬元秘書官 加計学園関係者との面会 国会で認める方向で調整」『NHK NEWS WEB』2018年5月2日 <https://www3.nhk.or.jp/news/html/20180502/k10011424931000.html>

² 『柳瀬氏が面会』認める方向『朝日新聞』2018年5月3日

情報公開の不足であった³。

次いで同知事は9月10日に記者会見し、豊洲市場の土壌汚染対策で、本来実施されるはずだった主な建物下での盛り土が行われていなかったと発表した。それまで都は高さ4.5mの盛り土をしたと説明していた。同知事は安全性を再調査する方針を示し「予断を持たずに考えたい」と移転の再延期や中止も検討することを示唆した。都は2007～08年、専門家会議に土壌汚染対策の検討を求め、盛り土の提言を受けた。しかし、その後の配管や電線などを地下に敷設する必要性が判明したとの判断で盛り土を中止した。都は代替措置として床を厚さ35～45cmのコンクリート製にし、数m四方のコンクリート柱を計数百本使って建物を支えることを決めた。都はこの変更を専門家会議に伝えず、また、市場の業者にも伝えていなかった⁴。

9月30日に東京都は、この設計変更がだれによって意思決定されたかを示す「自己検証報告書」を公表した。それによれば、次の経緯で決められたと報道されている⁵。

2010年11月の基本設計発注時の「特記仕様書」では「モニタリング空間設計等は本設計に含む」とされ、初めてモニタリング空間が公式文書に明記された。ただ、これが現在の地下空間か否か、詳細には示されなかった。11年3月、日建設計との間で基本設計の契約が交わされ、打合せで都は同社に、地下にモニタリング空間を入れるよう検討を指示した。11年6月に納品された基本設計には、地下空間が記載された断面図が示されたが、その地下空間への盛り土についての記載はなかった。

さらに小池知事は2016年11月1日「第二次検証報告」を発表した。それによれば、盛り土をしない方針が実質的に決まったのは2011年8月の部課長級の会議で、中西充副知事ら8人に責任があったとした⁶。

3 京王電鉄の都市計画に係る署名のない図面

京王電鉄は現在、笹塚駅から仙川駅間、10km余の地上線路を開かずの踏切対策として立体交差にするために高架鉄道にする計画を進めている。この工事は、50年以上前から都市計画の一環として立案されており、費用の85%が東京都・政府・地元世田谷区などの自治体から公共事業の補助金として支給される。それで、施工計画や管理の業務は東京

³ 「小池都知事 市場移転問題 記者会見での主な発言」『毎日新聞』二〇一六年八月三十一日、
<https://mainichi.jp/articles/20160831/k00/00e/010/266000c>

⁴ 「小池知事、再調査の方針…築地移転先盛り土せず」『毎日新聞』九月一〇日
<https://mainichi.jp/articles/20160911/k00/00m/040/082000c>

⁵ 「豊洲問題 との報告書詳報」『朝日新聞』二〇一六年一〇月一日

⁶ 「豊洲空洞残る闇 都、二次報告で区切り」『日本経済新聞』二〇一六年一一月二日

都建設局が主導し、設計は多くの公共工事の設計を請け負っているパシフィック・コンサルタンツが長年継続的に分割受注しながら実施している。しかし、それらの設計書類はパシフィック・コンサルタンツの設計者が署名するのではなくて、東京都や京王電鉄の担当者が署名するような体裁に作られている。

この京王線高架化計画は、50年前の中央線が高架化された時代に立案されたものである。近年、京王線調布駅付近は地下鉄になったが、この度の施工区間の沿線住民は、現状の休む暇もない激しい騒音問題を解消するために、ぜひ地下化にしてほしいと要求して、東京地裁に提訴し、現在係争中である。その一環として、原告団が、都に情報開示請求して入手した図面に、「アンダーピニング工法」という手戻り工事が予定されていることが分かった。というのは、京王電鉄は、いったん地上線（現行2線）を高架鉄道に変更した後、その地下に線増線（2線）を増設する計画を公表しているのである。高架鉄道を建設する際に、地盤の弱いところは杭を密に打設して、その上に高架橋を作らなければならない。そうすると、打設したばかりの杭を切断しながら地下鉄用のシールドマシンを走らせなければならないことになる。現に代田橋駅～明大前駅間の約1kmの区間は、それに相当し、東京都が認めているだけでも51本の杭を切らなければならない。杭を切るためには、高架橋の荷重を受けるために基礎台盤をシールドトンネルの予定空間の上に施行して、改めて杭を受ける門型受け台を作るという（これを「アンダーピニング工法」と称している）。

京王線高架化工事計画のアンダーピニング工法を示す図面の提示を求めたところ、その図面のタイトルブロックはいずれも作成者や承認者のサインがない（図1）。これらの図面と仕様書をセットにしてまとめた設計文書の表紙は、東京都と京王電鉄株式会社の連名になっている。この署名欄がブランクの文書が、正式の証拠書類として裁判所へ提出されている⁷。ということは、業務の責任を負っている東京都と京王電鉄の組織としてサインの無い図面で仕事がなされているということのようである。豊洲市場の地下空間の設計仕様書が曖昧で、だれがどのように意思決定したか分からず、それを跡付けるために、二カ月間調査を行って、第一次調査報告、第二次調査報告を発表せざるを得なかった事情と、まったく附合する組織上の欠陥が現れている。

われわれ、技術者たちの世界では、洋の東西を問わず、作成した図面や仕様書には、必ず設計者や照査者、承認者が署名と日付を記入して、どのような経緯で、いつだれがこのような設計上の意思決定を行ったかを追跡できるようにしている。そうしてトレーサビリティを確保することは、品質管理のイロハである。この京王電鉄のタイトルブロックには、一人ひとりが日付を記入することを予定していない。そのことだけでも、責任の所在があいまいな組織であるといわなければならない。

⁷ 「丙第79号証」

京 王 電 鉄 株 式 会 社				
京王線	図面番号		縮尺	1/100
京王電鉄京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間） 連続立体交差化及び複々線化事業 代田橋BL R4（アンピン）高架橋一般図（その1）				
部 長	課 長	課長補佐	査 査	製 図
平成 24 年 3 月 日				

図1. 署名・日付のない京王電鉄の図面のタイトルブロック

（この一連の文書・図面の表紙は、「京王京王線（代田橋駅～八幡山駅付近）連続立体交差事業のための事業調査及び関連調査 代田橋駅～八幡山駅付近連続立体交差事業その 18 代田橋 BL R4（アンダーピニング工法）設計計算書 東京都・京王電鉄株式会社、平成 24 年 3 月」と連名になっている）