

尾崎一馬 現代

巨事故の捜査とジャーナリズム

黒書

三書房

尾崎一馬 現代

巨事故の捜査とジャーナリス

災 黒書

三三書房

現代人災黒書

1992年2月29日 第1版第1刷発行

Printed in Japan

著 者 尾 崎 一 馬

©1992年

発 行 者 畠 山 滋

印 刷 所 暁印刷株式会社

製 本 所 東 京 美 術 紙 工

発行所 株式会社 三 一 書 房

東京都文京区本郷2-11-3

電 話 03 (3812) 3131～5 番

振 替 東 京 9 - 84160 番

郵便番号 113

落丁・乱丁本はおとりかえいたします。

ISBN4-380-92210-3

はじめに

この本は、この四半世紀に起きた巨大な事件・事故や災害のうち、人災の側面が強かったものをピックアップ、それぞれの事件を法的な責任問題に焦点を絞ってドキュメント形式でまとめたリポート集である。

この四半世紀といえば、日本が高度経済成長時代を迎え、交通でいえば大量輸送とスピード時代に入った。東京や大阪を中心とする大都市では、再開発が急ピッチで進められ、ビルは大きくなり、地下街が広がっていった。我々は、快適な生活を享受しているかのような錯覚を持つ。

だが、実際はどうか。この二十数年間、実際に受けたのは、航空機事故であり、列車事故であり、ホテルやビル火災、ガス爆発であった。一度に大量の犠牲者が出る、という点で、まさに巨事故の時代に突入した、ということだろう。

ここ一、二年を振り返っても、一九九〇年一月には、東北新幹線トンネル工事の手抜きが原因で東京・上野御徒町の道路が陥没し、負傷者を出したのをはじめ、同じ九〇年四月、大阪花と緑の博覧会で、遊覧ボートが脱線・転落して二三人のけが人を出す事故もあった。九一年三月には、広島市の新交通システム工事現場で橋桁が落ちて二三人が死傷。さらには五月、第三セクターの

志賀・信楽高原鉄道で列車の正面衝突があり、四六〇人近くの死傷者を出すケースもあった。

「安全」と信じられていた場所も、乗り物も、実は何の保証もないことが、ようやく分かりかけて来た、ということだろうか。

地下街やデパートでの火災に代表される都市災害や、炭鉱事故、台風や洪水などの天災、鉄道事故、医療過誤、ハイテク産業での火災など、死傷者の数はおびただしいが、これら事件や事故は、大抵の場合、偶然の悲劇として処理されてきた。

だが、よく検証していくと、人災面が強いのに、過失とか偶発的なものとして処理されたり、刑事責任も組織の末端の者だけが責任を負わされ、トップの責任は追及されず、当局の捜査も尻切れトンボというケースが多いのに気づく。

今回のレポートは、こうした過失という名の事件や事故を検証し、人災面から組織犯罪を立証しようという試みから始めたものである。併せて捜査の空白も検証することで、当局の姿勢も追及してみたい。

それぞれのレポートは独立したものとなっている。どのレポートから読んで頂いても構わないようにした。

最終的に行き着く結論は、いかに組織責任は問われず、末端の人間だけが裁かれて来たか、という歴史であり、それは日本の法体系に不備があるがゆえのもの、という現実である。

最近、欠陥商品の責任を企業が持つPL（製造物責任）法論議が盛んにされるようになった。企業に対する消費者の目がようやく強まった、ということなのだろう。この目を組織犯罪にも向けてもらいたい、と思う。

現代人災黑書

目次

はじめに

1

第一章 東京・板橋ガス爆発事故

9

未明の爆発

折れた支柱

なすり合い

捜査

立証へ

逮捕と起訴

ロングラン裁判

無罪判決

責任とは

第二章 東京・新四ツ木橋事故

27

渦巻く水流

リングビーム工法

過失責任

対立

判決

第三章 大阪・天六ガス爆発事故

37

火の海

交通問題

ガス噴出

都市災害

人災論

三者

警鐘

責任の所在

予見可能性

監督責任

有罪の意味

第四章 川崎がけ崩れ実験事故

57

実験事故

人災

報告書

上司と部下

土砂

インタビュ―

予測

否定

交信テープ

ローム層

裁判

第五章 大阪・千日ビル火災

79

煙侵入

営利主義

消防行政の限界

問題点浮上

公判

防火体制は

安全思想

第六章 北陸トンネル列車火災

97

列車炎上

火災対策は

捜査は

北陸トンネルとは

二人の行動

無罪の論理

落とし穴

国鉄のずさんさ

国鉄の論理

第七章 熊本大洋デパート火災

116

最大の犠牲者

起訴

疑問

死者の偏在

無罪

不備

懸念

第八章 北ガス熱量変更事故

133

熱量変更

安易さ

手抜き

都市災害

トップの責任

画期的判決

第九章 静岡駅前地下街ガス爆発

149

地下街

再開発

ハシゴ状

メタンガス説

地検も動くが

不起訴

第十章 川治温泉ホテル火災

162

突然の火災

非常ベル

頂上作戦

管理権原者

事業意欲

有罪

「回避できた」

第十一章 北炭夕張炭鉱爆発事故

177

不起訴発表

注水

ガス突出

経営体質

報告書

書類送検

業務上過失

予見技術

不満

第十二章 ホテル・ニュージャパン火災

195

未明の火災
法廷

経営の実態

逮捕へ

第十三章 日航機羽田沖墜落事故

209

逆噴射
鑑定留置
法の現実

異常操縦
精神分裂症
時代錯誤

兆候
検察

第十四章 スーパー「西友」大量食中毒事件

229

最大規模
急展開
環境づくり

失態
汚水隠し

処分
再捜査

第十五章 つま恋レク爆発事故

247

レク施設

強制捜査

スピード結審

第十六章 日航ジャンボ機墜落事件

253

迷走

第一報

圧力隔壁

修理ミス

ジャンボ機

事故調

批判

容疑

厳しい見方

体質

不起訴

捜査終結

安全軽視

秘密体質

第十七章 国鉄余部鉄橋列車転落事故

281

突風

対策

CTC

停止させず

合理化

トカゲのシッポ切り

あとがき

293

現代人災史年表

301

現代災害史参考文献

309

装丁 渡辺千尋

第一章 東京・板橋ガス爆発事故【一九六九年三月発生】

「主文、被告人A、B、C、Dはいずれも無罪」

裁判長の声が法廷に響き渡った。その一瞬、ざわめきとも驚きともつかない声がかすかに漏れた。無罪判決が出たのである。ホッとする被告人ら。口をキュッとむすぶ検察官。

一九八三年六月一日の東京地裁。地下鉄工事現場から都市ガスが漏出し爆発、死者五人、負傷者三人を出した東京・板橋ガス爆発事件で、刑事責任を問われた工事担当者四人に対する判決は、無罪という検察側の敗北となった。被告側は「無罪は当然の結果。検察官は証拠資料をよく検討しないまま起訴した」と批判した。

問われた罪名は、業務上過失致死傷罪。検察官はなぜ「強引な捜査」をしたのか。そして、なぜ無罪となったのか。

□未明の爆発

四人が問われた東京・板橋ガス爆発事件は、付近住民が眠りにについている一九六九年三月二十

日未明に発生した。

この日午前三時十分ごろ、東京都板橋区仲宿の国道17号（通称・中山道）路上で、突然路面が盛り上がり、その直後、大音響とともに付近のテント販売製造業、石井悠司さん（当時、三六歳）の店舗兼住宅が爆発、さらには近くの住宅にも火が延焼した。この火災で石井さん方や付近の住宅五戸が全焼、三戸が半焼し、石井さんや妻の七枝さん（当時、三六歳）、三人の子供が焼死体で発見された。また、ほかに三人がけがをした。

一瞬の出来事だった。付近一帯でガスがたちこめ、ガス漏れがあるとの知らせに、近くの地下鉄工事現場で建設作業を行っていた鹿島建設や下請け会社の作業員、東京ガスの社員が駆けつけ、付近の住民を起こして、注意を呼びかけている中で、爆発が起きた。

大音響が何回か続いた後、地震のように家が揺れて傾いた。真つ赤な炎がメラメラと燃え上った。

消防車や化学車二十数台が出動、消火にあたり、発生から二時間以上たった午前五時五十分ごろ火を消し止めたが、現場はさながら戦場のような無残な姿をさらけ出していた。頑丈な鉄棒がアメのようにひん曲がり、窓ガラスという窓ガラスはメチャメチャに割れ、ガラス片が道端に散乱した。その前には、太いガス管がパツクリと口を開けてむき出しになっていた。あたりにはガスのにおいが充満し、ガス爆発の恐ろしさを見せていた。

一家五人が焼死した石井さん方では、変わり果てた遺体が次々と運び出されていく。死因は五人のうち四人までもが焼死。一人が一酸化炭素中毒だった。就寝中にガス爆発が起こり、そのまま死亡してしまったらしい。

事故原因は早くから推測されていた。付近では、事故発生前年の一九六八年末まで、都営地下鉄六号線の建設工事が行われており、その工事現場の道路に埋設してあった都市ガスのガス管が何らかの原因で折れ、そこからガスが噴出していたのだ。

付近一帯に漏れたガスが、何らかの原因で一気に爆発したことは、間違いなかった。あまりにむごい都市災害の犠牲だった。

事実、付近ではガス爆発の起きる一カ月前からガス漏れが続き、そのたびにガス会社である東京ガスの営業所に、

「ガス臭くて気分が悪い」

「頭が痛くなる」

という付近住民からの苦情や訴えがあった。事故の徴候はあったのだ。

しかし、こうした訴えや苦情に対して、東京ガスが、はっきりと原因を究明することはなかった。

□折れた支柱

地下鉄建設工事は関連工事を一部残すだけで、ほぼ完成していたが、それではガス管がなぜ折れ、ガスがなぜ漏れたのか。焦点はそこに集中した。そして明らかになったのが、地下一・三メートルでガス管を支えていた支柱が折れ、ガス管に亀裂が入っていたという事実だった。

道路地下には、ガス管のほかに上下水道管、電力および電信電話用電線など多数のケーブルが埋設されている。これに対して当時採っていた地下鉄建設工法は、開さく式工法と呼ばれるもの

で、路面を掘り下げ、土砂を運び出して大きな溝を造り、その底に地下鉄トンネルを建設し、さらにその上に土砂を戻して路面を復旧する方法だった。

だからこの地下鉄工事を行う場合、これらのガス管やケーブル線を一度は掘り出す必要があった。露出させるなどの作業が避けられないため、損傷したり、切断したりしないよう防止策を講じて進める必要があった。工事の際には、

「鉄道施設は、地下に埋設してある公共用地下工作物（ガス管など）に対し相当の距離を保ち、かつ、適当な防護措置をしたものでなくてはならない」

という要求が建設大臣名で出されている。事故は結果的に、こうした要求が守られなかったためのもものと見られた。

今回の工事は、東京都が一九六六年四月、国道の管理者である建設大臣の鉄道敷設許可を得て、建設している都営地下鉄六号線の一区間で、建設大手の鹿島建設が受注、事故付近の区画は、鹿島建設が下請けの長野工業に請け負わせたものだった。

地下鉄工事の後に行われた埋め戻し工法は、工事した地下鉄トンネル天井の上に、砂をつめ、さらに水をかけて固める方法が取られていた。そして、その上をアスファルト舗装する。道路となったこの上を多数の車が通過するため、これがブルドーザー代わりになって道路が固められていくが、それでも不等圧沈下が避けられないため、さらにコンクリートで固めたり、地下鉄の走る天井の上（つまり道路の下）に、高さ六、七メートルの木製の鳥居に似た支柱を一・三メートル間隔で立てて、ガス管を支えるようにした。

この方法は、鹿島建設が営団地下鉄工事でも採用したもので、他の建設会社でもこの工法を採用しているケースが多く、これまでに問題はなかった、としていた。

また都交通局の説明によると、この支柱方法は東京ガスとの協定設計で、東京ガスの技師が大丈夫という判断を下していた。埋め戻しに使った山砂も東京国道工事事務所の検査を受け、さらには、支柱に使った松材まつぎも東京ガスの検査を受けたという。

東京都、鹿島建設、長野工業、東京ガスの四者が、今回の事故の主人公と言えたが、この種の事故にありがちな下請けの手抜き工事ではなかったことが、問題を複雑にさせた。

□なすり合い

しかし四者は、それぞれの立場から責任はなかった、という主張を繰り返し、事故責任のなすり合いをするようになる。

都交通局は、事故発生当初からこう主張している。

「埋め戻しは、鹿島建設が東京ガスの指示通りに行った。構造は地下鉄のコンクリートの天井の上に一メートルから一・五メートルの間隔で神社の鳥居に似た形の高さ約六メートルの木製の支えを立て、その上にガス管をのせた。ここへ建設省が承認した土質の山砂を詰め、さらにガス管の上に一・五メートルぐらいの土をかぶせ、一月二十日にアスファルト舗装した。原因は不等圧沈下なのか、何らかのショックを受けたのか分からない」

これに対して、東京ガスの言い分はこうだ。

「埋め戻しの時、ガス管の下に砂を埋め水をかけるが、鹿島建設が十分注意してこの作業を行わ

なかったため、ガス管と埋めた砂の間にすき間ができ、車などの震動で支えの角材が折れたものだ。東京ガスに事故責任はない。埋め戻しの際には立ち会っておらず、鹿島建設に指示した通りにやっている。住民からガス漏れの通報が、一回程度あったようだが、完全に修復している」

こうした責任のなすり合いを、当時の新聞はこう報道している。

「事故の直接の原因と考えられるのは、ガス管を支える松材の支柱が折れたため。この点について、東京瓦斯（ガス）北部供給所は『地下鉄の埋め戻し工事に無理があったのではないか』と、地下鉄工事の手ぬかりをあげる。しかし、工事を監査した都交通局高速電車建設本部第三建設事務所は『埋め戻しに当たっては、東京瓦斯に現場を見てもらい、工事の安全確認書を取ってある』と反論する。安全確認書があるから『安全な工事だったはず』というわけだ。この確認書はガス、水道、電気などの関連工事について必ず必要なもので、現場付近は昨年（六八年）十一月二十七日に取った。問題の支柱に関しても、その強度や構造などを東京瓦斯側が点検したうえでOKになった、と同事務所はいう。『私の方が勝手に工事したのなら、当方の重大な責任ということになります』……煮え切らぬ話である。

住民の心配する『ガス漏れ』についても、双方の話は食い違う。『地元の人が騒いでいたなど初耳』と東京瓦斯北部供給所。『そんなはずはない。一週間前にも、さらに事故前日にも調べた』と都交通局第三建設事務所。それによると、地元民からの連絡で、同建設事務所は一週間前、東京瓦斯の下請け会社と共同して現場から約二〇メートル離れたところを掘って調べたという。結局、ガス漏れ個所は見つからなかったが、せっかくの地元からの連絡も、慎重な扱いはされていなかったようだ。