



10月15日 706便事故第18回公判^{詳報} その1

事故調査委員会委員 加藤 晋証人 に対する検察側尋問と証言から (要旨抜粋)

事故調査委員会委員 加藤 晋氏に対する第18回公判に於ける検察側尋問の詳報です。以下の内容は、機長組合の要約録取です。正式には、後日裁判所よりの公判記録を参照して下さい。

検察側尋問

➤ 証人の経歴

検察：証人は現在、国土交通省の航空・鉄道事故調査委員会の委員か？

証人：はい。

検察：経歴について、経歴表を示して尋ねるが、履歴・生年月日は記載のとおり正しいか？

証人：はい。

検察：そこに書かれているのは、証人が大学を卒業してから委員となるまでの経歴が記されているということか？

証人：そうだ。

検察：証人の専門分野は何か？

証人：委員会の中では運航及び整備関係が専門である。

➤ 事故調査委員会について

検察：現在は、航空・鉄道事故調査委員会になっているが、当時は航空事故調査委員会ということとで航空事故の調査に限定して活動していたと聞いている。航空事故調査委員会の目的、活動内容は？

証人：平成13年10月1日に法の改正があり、鉄道の分野が加わった。検事の話のとおりそれまでは航空事故調査委員会であったが、設置法に基づく業務を行っており、その目的は、事故原因を究明し、もって事故の防止に寄与することである。活動内容については同じく設置法に書かれていて、事故原因の調査、防止の為の勧告、施策について建議を行うこと及び事故調査そのものの研究を行うことだ。

検察：事故調査の実施については設置法15条に書かれているとおりと理解してよいか？

証人：国際民間航空条約と付属書に書かれている標準に準拠して行う。

検察：必要に応じ報告を聞くことや現場立ち入りなどの各種処分をすることが出来るか？証人：



そうだ。関係者から聴取したり、事故現場に立ち入ったりできる。

検察：調査のあと、報告書を作成するのか？

証人：調査が終了したら報告書を運輸大臣に提出するとともに公表する。

検察：それは設置法 20 条に書かれていることか？

証人：そうだ。

検察：報告書に含める内容はどのような事項が規程されているか？

証人：設置法では 1. 事故等調査の経過 2. 認定した事実 3. 事実を認定した理由 4. 原因と 4 項目が挙げられている。

検察：少数意見はどうなっているか？

証人：少数意見があった場合、それも記載する事になっている。

検察：本件事故についても建議が行われているか？

証人：はい。

検察：設置法の中で「必要と認められれば勧告・建議を行う」とあることに基づいてということか？

証人：そうだ。勧告は調査結果に基づいて防止の為に講ずるべき施策を大臣に、必要なものについては建議を大臣又は関係行政機関の長に対して行う。

検察：委員長と委員の職務は何か？

証人：委員会設置法の中に書かれていて、委員長 1 名と委員が 4 名、うち 2 名は非常勤である。委員は「委員会の所掌事務の遂行につき科学的かつ公正な判断を行うことができる」と認められる者のうちから、両議院の同意を得て、国土交通大臣が任命する」ことになっている。職務については細かく定められているが、端的に言うと報告書を作成し、勧告及び建議を行うことだ。

検察：委員長が委員会を召集するのか？

証人：会議についてはそうだ。委員 2 名の出席で成立し、過半数の議決が必要だ。

検察：委員長と委員は独立して職務を遂行するのか？

証人：そのように定められている。

検察：委員会には委員長と委員の他には？

証人：それだけでは 5 人なので、同じく設置法 14 条に事務局という規定があって、「事務局長、事故調査官その他の職員を置く」ことができ、事務局では事務処理等を行う。また他の専門委員を任命することもできる。

検察：設置法の 12 条はその専門委員についての規定か？

証人：そうだ。

検察：専門委員はどういう人から選ぶのか？

証人：学識経験者から、委員会の意見を聴いて大臣が任命する。

➤ 706 便事故の調査について

検察：証人は事故調査委員会の委員であるが、第 9 期つまり平成 10 年 2 月 22 日から在職しているということか？

証人：そうだ。

検察：本件事故すなわち平成9年6月8日に発生した日本航空所有のMD-11型機、JA8580のJAL706便事故について、証人は事故調査委員として調査にあたったか？

証人：そのとおりだ。間違いない。

検察：証人は事故調査にあたり特定の事故分野を分担したのか？

証人：この事件については特定の担当を置くのではなく、委員会全体で調査をすすめた。私は運航や整備の出身であり、その見地から意見を述べた。

検察：この706便事故では専門委員は任命されたか？

証人：3人が任命された。

検察：各専門委員に担当させたのはどのような事項か？

証人：2名は科学技術庁航空技術研究所の板東さんと又吉さんで飛行特性などの分野の専門家であり、もう1名は防衛大学教授の原田さんで気象が担当であった。

検察：一般的な話として、航空事故の調査の流れを具体的にお聞きしたい？

証人：それはリーフレットとしてまとめてある。

検察：委員会名で出ている「航空・鉄道事故調査委員会のあらまし」というリーフレットの中で「航空事故等調査の流れ」として抜粋されているものを見ながら尋問したい。

弁護人：結構だ。

検察：これがリーフレットか？

証人：はい。

検察：事故調査の流れについてはここに書いてあるとおりか？

証人：概略そうだ。

検察：流れについて説明していただきたい。

証人：「事故発生」とあるが、調査の対象となる事故は航空法第76条の1～5であるが、5については平成13年10月1日に鉄道が加わった際の変更として「重大インシデント」の調査が加わったもので、当時については1～4までであった。事故が起こると実際は航空局であるが大臣から通報がある。通報が無くても調査を開始することはできる。調査官を派遣するが、通常、主管調査官と調査官何名かがチームを組んで現場に行くことになる。関係する警察などとも調整して調査を行うが、もし外国航空機であれば、運航国当局や機体の製造国、ICAO（国際民間航空機構）などにも通報する。

「事実調査」というのは、関係情報の収集、FDR（Digital Flight Data Recorder 飛行記録）やCVR（Cockpit Voice Recorder 音声記録装置）、破損状況などを調べること。外国籍機であれば、当該運航国や航空機製造国も調査に参加して日本の事故調査委員会の指揮のもとで活動する。

「試験研究」というのは、一旦チームが（現場から）帰って来て委員会で調査の方針を決定したあと、例えば金属材料の破断面と特殊な金属分析など専門機関または専門委員に調査を任すなどして、その上で議論し、研究を行い、その結果を「解析」する。その頃、報告書の案ができるので意見聴取会、これは法に定められていて旅客を運送する航空機について一般の関心を有するものについてはやらなければならないが、報告書を一旦議決してその意見聴取会に出す。そこでの意見を含めてまた審議して、最終的にまた

原因関係者の意見を聴取して、その後、議論の上、審議し、当時は航空部会であったが、部会で議決を行い、当時であれば運輸大臣に提出し公表する。勧告等があればそれを行うということだ。

検察：報告書の作成は委員会の議決に基づくということか？

証人：そうだ。委員会で議決し、過半数の賛同を得なければならない。

検察：設置法には「少数意見も附記する」とあるが。

証人：事故防止が目的なので議決する報告書の中に少数意見があれば入れる。

検察：委員会は706便事故について、平成9年10月31日に愛知県名古屋空港警察署からFDRなどの鑑定囑託を受託したか？

証人：はい。

➤ 事故報告書について

検察：証人は、平成11年12月17日に当該事故の事故調査報告書を作成したか？

証人：作成に加わった。

検察：つまり委員会においてその報告書を議決し、証人もその議決に加わったということか？

証人：そうだ。議決に加わった。

検察：検甲57号証の表題を示すがこれか？（検甲57号証：706便事故報告書）

証人：はい。

検察：報告書には平成11年12月2日に委員会の議決として証人の氏名を含め議決に加わった委員の名前が記載されているが、これは証人が議決に加わったということを示すものか？

証人：議決に加わっている。

検察：平成11年12月14日に愛知県名古屋空港警察署に対し、報告書をもって鑑定書として回答したということでしょうか？

証人：はい。

検察：報告書は委員の専門的知識に基づいて調査作成したか？

証人：はい。

検察：調査結果について正確に記載されているということか？

証人：はい。

検察：委員会は報告書において、706便事故について事故機のピッチアップとそれに続くピッチ変動の原因についての記載は「4原因」に書いてあるとおり、つまりピッチアップと機首変動の原因は「機長の操縦桿操作により発生」と結論付けているがそのとおりか？

証人：検察官の言われたことを含めて、他の要因についても書かれており、それも含めてそうだ。

検察：認定している事実はそうか？

証人：原因を推定する理由は3項に書かれている。

検察：基礎データとしては報告書に記載されているか？

証人：認定した事実については2項に記載してある。

検察：中心となるデータはDFDR及びADAS（Auxiliary Data Acquisition System 補助飛行記録装置）のデータということか？

証人：2つのデータを使っている。

検察：DFDR からはどのようなデータを使っているのか？

証人：DFDR には沢山のパラメーターがあるが、速度、高度、ピッチなどの姿勢、加速度などが主なものだ？

検察：それら主なものは記載されているとおりということか？

証人：はい。

検察：ADAS の主なものも報告書に記載されているのか？

証人：DFDR のデータだけでは足りないので ADAS も使っている。

検察：706 便の事故発生前後、途上の DFDR や ADAS のシグナルをグラフ化し、報告書に添付しているか？

証人：報告書に入っている。

検察：弁乙 5 号証を示す。このグラフは事故調査報告書添付のものと同じか？

証人：主要な記録であり、添付のものの一部だ。

検察：添付の中味の一部ということか？

証人：はい。

検察：本件 706 便事故の場合、DFDR や ADAS の解析方法は？

証人：DFDR と ADAS のパラメーターは事故調査報告書に書いてある、VERT-G (垂直加速度)、CWS (操縦輪へかかる力)、CCP (操縦桿の位置)、PITCH (機首角)、ELEVATOR (昇降舵)、HSTAB (水平安定板)、SPOILER (空気抵抗板)、PALT (気圧高度)、CAS (補正速度) 等であり、そのうち ADAS から引っ張ったのは CWS と CCP であり、他は DFDR から持ってきている。DFDR と ADAS の 2 つのデータの時間軸を合わせるのだが、DFDR は毎秒 8 回 VERT-G を記録するのでそれに合わせ、経過時間を JST (日本標準時) にするには管制記録と照合した。パイロットが送信の為にボタンを押すときに DFDR にタイミングが記録されるのでそれを管制側のテープと合わせ、管制側のテープには時間が入っているのでそれに合わせ時刻を決定する。

理解して欲しいのは、VERT-G は 1 秒に 8 回記録されているのだが、CWS や CCP は 1 秒に 1 回なので、毎秒 512 あるスロットの中で、CWS がスロット 503 と 504 に記録されているものを 1 秒の枠に苦心して書いてある。CCP は確かスロット 14 と 446 だったと思うが示された時刻は記録された時刻であって、センスしたタイミングを記録したものではない。AP (Autopilot) の ON/OFF については DFDR に記録されたタイミングで書いてある。DFDR はあくまで記録された時刻であって検知した時刻そのものではない。

検察：グラフの解析作業については苦労したということだが、DFDR や ADAS の解析は専門委員の板東さんと又吉さんがやったのか？

証人：そうだ。

検察：二人が DFDR と ADAS の解析を担当したということか？

証人：そうだ。グラフの基になる生データを解析して飛行特性を調査し、数値を基にグラフ化したり、数値計算したりした。

検察：板東さんと又吉さんは飛行記録解析の経験を持っているということか？

証人：専門委員は学識経験者として判断された人であるが、彼等は当時の航空技術研究所の部長

とその部下であり、飛行実験を経験され適正である。大気擾乱について研究されている。

検察：擾乱というのは空気の乱れのことか？

証人：大気の状態によって起こる気流の乱れだ。

検察：DFDR と ADAS を併用して分析するとのことだが、それは一般的に行われているのか？

証人：入手したデータはすべて使いたい。ADAS は沢山のデータを持っているので、併用はどこの国でもやられている。

検察：調査の流れに戻るが、国際民間航空条約第 13 付属書に従い、製造国である米国も参加したのか？

証人：設計製造国である米国から指名された代表が参加した。

検察：そのことは報告書にも記載されているか？

証人：はい。

検察：報告書について米国に対しても意見を求めたか？

証人：はい。

検察：意見が送られてきたのか？

証人：米国から報告書に対する意見があった。

検察：その旨報告書に記載されているのか？

証人：原文そのまま回答が載っている。

検察：本件事故報告書の議決に際して、少数意見というのはあったか？

証人：なかった。

検察：委員長以下 5 名の名前が記載されているが、全員出席して議決したか？

証人：そうだ

= 検察側尋問了

・ ・ ・ 次号加藤証人に対する弁護側尋問に続く ・ ・ ・

第 19 回公判 03 年 10 月 27 日(水)10 時～

事故調査委員会委員 加藤 晋証人に対する検察官・弁護側尋問
(事故調査報告書の内容について)

第 20 回公判 03 年 11 月 17 日(月)10 時～

事故調査委員会委員 加藤 晋証人に対する検察官・弁護側尋問
(弁護側尋問続き・検察追加尋問)

……今後も大量傍聴で高本機長を支援しよう！……