



10月15日 706便事故第18回公判 **詳報** その2

事故調査委員会委員 加藤 晋証人 に対する 弁護側尋問 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回公判に於ける弁護側尋問の詳報です。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。

弁護側尋問

➤ 経歴について

弁護人：証人の履歴について、大学時代は工学部とあるが、専門は？

証人：機械工学で、金属材料を研究していた。

弁護人：航空機と関係あるのか？

証人：関係ない。

弁護人：37年に運輸省に入省してからの担当は？

証人：入省してから航空局の検査課で航空機の検査業務をしていた。その後は航空局の企画課で補佐官、その後航空大学の校長をしていた。

弁護人：平成10年2月から事故調査委員とあるが、706便事故の8ヵ月後になったのか？

証人：そうだ。

弁護人：三愛石油で常務をやられていたが、事故調査に携わっていたか？

証人：三愛石油は石油製品やプロパンの販売を行っているが、羽田空港で航空機の給油業務も行っている。この間、特に事故調査に関わりはない。

➤ 国際民間航空条約第13付属書について

弁護人：事故調査の目的について、国際民間航空条約(ICA0)第13付属書の3.1条、5.12条を示しながら聞きたい。

検察官：異議あり。第13付属書を示す目的は何か？

弁護人：事故調査の目的、精神について聞きたい。

検察官：主尋問の範囲を越えている。

弁護人：事故調査の目的にかかわるもので、設置法第15条にはICA0条約第13付属書に準拠して行くと書かれている。それを示して聞くので、主尋問の範囲を超えるものではない。

裁判長：検察官の異議を却下する。

弁護人：これは、ICA0条約第13付属書第8版からのコピーだ。706便事故調査の過程で、事故



調査委員、調査官は国際民間航空条約の付属書をどう理解して調査されたか？設置法 15 条には国際民間航空条約に従って事故調査を行うと書いてあることを知っているのか？

証人：知っている。国際民間航空条約と付属書の標準、方式、手続きに準拠して行う。

弁護士：加藤証人も 706 便事故調査の過程で設置法 15 条を認識していたか？

証人：はい。

弁護士：国際民間航空条約の第 13 付属書の 3.1 条には「事故またはインシデント調査の唯一の目的は、将来の事故またはインシデントの防止である。罪や責任を課するのが調査活動の目的ではない」と書かれているが、これは証人の認識と一致しているか？

証人：はい。

弁護士：5.12 条の a から e の各記録は「国の適切な司法当局が、記録の開示が当該調査又は将来の調査に及ぼす国内的及び国際的悪影響よりも重要であると決定した場合でなければ、次の記録を事故またはインシデント調査以外の目的に利用してはならない」とあるが、証人の認識と同じか？

証人：はい。

弁護士：裁判所が決定しなければ記録を開示しない理由は何か？

証人：将来にわたる調査に悪影響を及ぼす、ということだ。

弁護士：裁判所が決定しなくても a から e までの記録を目的外に使用すると、現実の調査に悪影響を与えるということか？

証人：仮定なのでここで具体的に質問には答えられない。

弁護士：それでは 706 便事故の調査過程で、証人は口述記録を含む a から e のいずれかの記録が開示されたことで、706 便事故調査に悪影響はあると考えたか？

証人：質問の趣旨が分からない。答えられない。

弁護士：証人の経験された範囲で、基本的に記録の開示はされるべきでないと考えるか？

証人：報告書には解析に関係のあるもの以外は開示されていない。

弁護士：証人は日航機の 907 便ニアミス事故を知っているか？

証人：はい。

弁護士：事故調査委員として報告書を作成したか？

証人：はい。議決に加わった。

検察官：その質問は主尋問の範囲を超えている。

裁判長：ニアミス事故との関連性がわからない。

弁護士：907 便事故調査報告書の鑑に 3.1 条の趣旨が書かれている。

裁判長：端的に聞いて欲しい。

弁護士：ニアミスの事故調査報告書の鑑に「事故調査の唯一の目的は将来の事故の防止であり、罪や責任を課するのが目的ではない」と記載されていることはご存知か？

証人：はい。冒頭に記載されている。

弁護士：以前になかったものが記載された理由は？

証人：事故調査報告書は ICAO の付属書に従って作成される。記載するかどうか議論はあったが、事故調査委員会の考え方を明示する目的で付け加えて記載した。

➤ 事故調査委員会について

弁護士：706 便事故調査委員の経歴について聞きたい。相原康彦委員長は？

証人：東大工学部航空学科の教授を経て、現在東海大航空学科の教授だ。

弁護士：勝野良平氏は？

証人：運輸省の総務課長から気象庁出身で法律関係の専門家だ。

弁護士：水町守志氏は？

証人：東大工学部電子工学科から芝浦工大の教授をされている。

弁護士：山根皓三郎氏は？

証人：航空宇宙科学研究所で機体構造力学の専門家だ。

弁護士：委員は年配の方が多いのか？

証人：60 歳台だ。

弁護士：前からそうか？

証人：以前はもっと高齢だった。

弁護士：委員の構成は大学教授が 2 人、運輸省が 2 人、科学技術庁が 1 人ということだが、例えば相原委員長が辞めれば、次は学識経験者が就任するのか？また、運輸省の委員が辞めれば、次は運輸省からとなるのか？

証人：大まかに言えばそういうことだ。今は操縦士も入っている。

弁護士：委員のポストは、こういう経験をしたら事故調査委員になれるという、暗黙の了解と言うものはあるのか？

証人：それはない。

弁護士：事故調査委員会の構成について、運輸省発行の「航空・鉄道事故調査委員会のあらまし」とのリーフレットに書かれているが、事故現場で調査したり資料を収集したり、機長など関係者に話を聞くのは事故調査官か？

証人：事故調査官が行う。事故調査委員会運営規則で死亡、行方不明者が 10 名を超える重大事故の場合は、事故調査委員も現場に行くが、通常は事故調査官だ。

弁護士：706 便事故で、当該機長に話を聞いたり、現場に行ったのは事故調査官か？

証人：はい。

弁護士：706 便事故では、DFDR (Digital Flight Data Recorder 飛行記録装置)、気象、運航規定などの調査は、事故調査官で担務を分けたのか？

証人：それぞれ担務を持っている。

弁護士：DFDR や ADAS (Auxiliary Data Acquisition System 補助飛行記録装置) の分析は、専門委員以外に事故調査官も行うのか？

証人：調査官の中に作業したものもいる。

弁護士：証人は、運航・整備を担当しているとのことだが、具体的な証人の専門は何か？

証人：経歴表の中に検査課とあるが、航空機そのものの安全性、機体構造の安全基準を検査していた。運航課長としては航空機の安全運航に関して、機長、査察操縦士の審査、指名をする。航空大学校の校長としては、パイロットの養成を行っていた。

弁護士：証人はパイロットのライセンスを持っているか？

証人：持っていない。

弁護士：証人は「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。」と証言されたが、4名の委員には専門があるか？

証人：委員には特に担務はない。職歴があるので、それで判断している。

弁護士：706 便事故を調査した委員、調査官で B747-400 や MD11 やエアバス A330 など、いわゆる新型航空機の機長、副操縦士はいたのか？

証人：委員にはいない。調査官でもそういう機種のリценズを持っている人はいない。実飛行の経歴は（誰も）ない。

弁護士：民間航空会社 3 社で大型ジェット機の機長の経験のある人は、委員、調査官の中にいるのか？

証人：大型ジェット機のリценズを持っている者はいない。

弁護士：現在の委員、調査官の中ではいるのか？

証人：いる。

弁護士：現在、大型ジェット機のパイロット経験者がいることは事故調査でどういう意味を持つと考えるか？

証人：航空鉄道事故調査委員会に変更になってから、委員は 5 名から 10 名となり重大インシデントも調査するということもあり、航空の事故調査委員は 5 名から 6 名になり、パイロットが 1 名加わった。

弁護士：大型ジェット機を操縦する経験が、調査に於てパイロットの視点としても必要だということか？

証人：706 便事故ではパイロットがいなかったからだめだった、と言う質問のようにも受け取れるが、そうではない。

弁護士：事故調査にパイロットの視点は必要か？

証人：パイロットの視点は必要だと思う。

弁護士：（証人は）三愛石油の専務から突然事故調査委員になられたが、事故調査委員は専門知識が必要ではないのか？

証人：ある程度は必要だ。

弁護士：相原委員長以下、飛行機について詳しいか？

証人：専門的ではないが、飛行機はどのように飛ぶのか程度の知識はあり、一般の人に比べると詳しいという程度だ。

弁護士：証人は 706 便事故調査報告書の内容を全部理解できるのか？

証人：理解できないことは事故調査官に聞いて理解した。

弁護士：報告書の原案が出来ると、勉強するのか？

証人：原案が出来ると、委員会で読み合わせをして、もう少し調査が必要とか、議論して書き直したり見直したりする。報告書全体について審議する。

弁護士：報告書を読んで勉強するが、分からないときはどうするのか？

証人：調査官に質問する。必要なデータも見せてくれる。

弁護士：事故調査委員は自らペンを持つのか？

証人：報告書案に対してこう直したら良いなどの書き込みを入れる。

弁護士：添削か？

証人：そんな感じで理解して欲しい。

弁護士：報告書のドラフト（草稿）はどの辺で出てくるのか？

証人：DFDR の解析や、機体の損傷の調査などを終えてから出てくる。

弁護士：ドラフトを起案する実際の担当は？

証人：主管調査官だ。ドラフトについては皆で読み、調査が必要なところ、この点はどうか等の論議を何回も繰り返す。

弁護士：その時、携わった調査官は全員集まるのか？

証人：首席、次席、担当調査官が出る。

弁護士：本件の時、調査官は何人いたのか？

証人：706 便当時は 15～16 名だったと思うが、現在は 22 名いる。

弁護士：主管調査官がドラフトを取りまとめるのか？

証人：そうだ。主管調査官の下で調査官が作成する。

弁護士：意見聴取会については設置法の 15 条 2 に「旅客を運送する航空運送事業の用に供する航空機について発生した航空事故等であって一般的関心を有するものについては、意見聴取会を開かなければならない。」と定められているが、これを開催する基準はあるのか？

証人：旅客運送の事故で、一般の関心が高いかどうかで決定する。

弁護士：706 便事故では開催されたか？

証人：開催されていない。

弁護士：開催されなかった理由は？

証人：一般の関心は高くないと判断した。

弁護士：事故関係者が意見聴取会を開催して欲しいと要望したら開催されるのか？

証人：そのような声は聞くが、最終的にはこちらで判断する。

弁護士：706 便事故で委員会が最終的に開催しないと論議したのか？

証人：正確に記憶していない。

弁護士：平成 11 年 12 月 2 日に報告書が最終的に議決されたが、どういう形で議決がなされるのか？また、その時には報告書案は冊子になっているのか？

証人：最終的にこれでよろしい、となれば報告書になる。委員会で議決する時は製本されていない。

弁護士：議決の時は委員の意見は分っているということか？

証人：はい。

➤ 事故調査について

弁護士：706 便事故は平成 9 年 6 月 8 日に発生したが、通報を受けたのは同日か？

証人：機長報告書を受けてからだったかどうか、記憶は定かではない。正確に覚えていない。運輸大臣から通報を受けた。

弁護士：余り関心がなかったのか？

証人：通報があってからだ。

弁護士：調査の前に委員会を行うのか？

証人：通報があってから委員会を行う。

弁護士：調査を開始するにあたり、調査官は誰が指名するのか？

証人：委員会で主管調査官を指名する。担当調査官については首席調査官が指名する。

弁護士：本件についてはどうか？

証人：その時は委員でなかったのだから知らない。

弁護士：事故現場での調査の経緯を知っているか？

証人：調査された内容だ。

弁護士：証人は平成 10 年 2 月 22 日に事故調査委員になられたが、706 便事故調査のどの当りで
関与されたか？

証人：事実調査がある程度終わった段階だ。

弁護士：データの解析あたりからか？

証人：DFDR を解析して、前の委員会で建議を出した。報告書を出す時もデータを見直すので、
どの時点でというのは難しい。入りこんでいるので。

弁護士：平成 10 年 2 月 15 日に米国に専門委員を派遣して調査したが、その直後か？

証人：そうだ。

➤ 事故調査報告書作成過程について

弁護士：706 便の事故調査報告書は全部で 113 ページあるが、起案されたのはいつか？

証人：事故調査を終わって、ある程度固まってからになる。委員会で何回も審議しており、ある
程度固まったところだ。

弁護士：706 便事故の報告書がどのようにして作成されたか、過程について聞きたい。気象、DFDR、
ADAS、マニュアル(規定類)などの分析や結論について実際に報告書を起案するのは誰か？

証人：主管調査官がチームの調査官と 1 つのチームで審議して皆の意見をまとめて起案する。

弁護士：706 便のチームはいくつあったのか？

証人：1 つだ。

弁護士：DFDR の記録は事故調査で重要か？

証人：非常に重要だ。

弁護士：DFDR の日々の運航での目的は？

証人：事故調査の目的で使用する。

弁護士：ADAS の目的は？

証人：各航空会社で使用する。エアライン毎に目的がある。

弁護士：各航空会社に DFDR、ADAS を分析、解析できる部署はあるのか？

証人：ある。

弁護士：日本航空では運航技術部があるのは知っているか？

証人：知っている。

弁護士：証人には DFDR 解析の経験があるか？

証人：DFDR は単なる数字の記録であり、読み出すだけだ。特別の技能は要らない。読んだ後の

データの解析が大切だ。

弁護士：証人は DFDR、ADAS の解析について専門的に教育を受けたことはあるか？

証人：事故調査委員になってから、解らないところは調査官に聞いた。

弁護士：証人は委員になる時に、事故調査の教育は受けたのか？

証人：教育を受けたことはない。

弁護士：JAL の規定類について、パイロットとしての視点での読み方、受け止め方を専門的にやったことはあるか？

証人：運輸省の運航課では運航規定の認可の仕事をしていた。運航課には部下にパイロットがいたので、話をしながら審査した。

弁護士：今日は報告書の中身については聞かないが、気象、マニュアル、DFDR、ADAS、パイロットの操縦などの争点について、証人の知識、経験から全てについて話せるのか？

証人：争点と言われても。

弁護士：気象、DFDR/ADAS、AOM(航空機運用規程)等について証人にお聞きしたほうが良いのか、それとも気象は誰それさん、DFDR/ADAS は誰それさんという様に聞く相手を変えたほうが良いのか？

証人：今のところ事故調査報告書が証拠採用されていないが、採用されたら報告書に書いてあることは私が説明する。しかしその元のデータやバックグラウンドについては説明できない。聞いた話は言えない。

弁護士：どのような分析や実験をしたかは答えられないという事か？

証人：はい。

= 午前の公判了

～ 次号 午後の公判 (加藤証人に対する弁護士側尋問の続き、
事故報告書を証拠として採用) へと続く ～

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・弁護士側尋問
(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・弁護士側尋問
(弁護士側尋問続き・検察追加尋問)

……今後も大量傍聴で高本機長を支援しよう！……