



3月24日 706便事故第26回公判 **詳報** その8

加藤晋証言からみた事故調査の問題点

(被告機長陳述書別紙2) その1

* (各項目に関する尋問に対する該当証言を公判記録より抜粋)

第18回公判(平成15年10月15日)における加藤晋証人の証言

✓ 加藤晋委員は航空機事故調査の専門的教育を受けたことはなく、航空機事故調査の職歴もない旨の証言

<21頁> (公判記録の該当ページ数。以下同じ)

弁護人: 昭和37年3月に信州大学工学部機械工学科を御卒業になったということなんですが、在学中の御専門は、具体的には、どのようなことだったんでしょうか。

加藤晋: 機械工学全般でございますけれども、卒業研究は、特に金属材料について少しやりました。

弁護人: それは、何か航空機に関係あるものだったんですか。

加藤晋: いや、航空機には関係ございません。

弁護人: 37年4月に運輸省に入られてから、ちょっと飛びまして、51年5月に航空局という記載があるんですが、この14年間は、証人の担務と言いますか、実際には、どのようなお仕事をされていたんでしょうか。

加藤晋: 37年4月に運輸省に入省しましたが、最初に配属されたのは、航空局の検査課という所でございます。それから、あと、そこで航空機の検査業務に携わっておりまして、航空機検査官という仕事をしておったんですが、その後、航空局に、当時は管理部に企画課というのがありましたが、その企画課で、課長補佐と言いますか、補佐官をしておりまして、企画課というのは、航空審議会の事務局みたいな所でございますけど・・・。

その後が、飛行場部の環境対策第一課の騒音防止技術室長ということでございます。

弁護人: 平成4年1月から10年2月まで三愛石油の顧問、それから、常務、専務ということなんですが、この間は、特に航空事故の調査、あるいは、航空機一般に関して、何か直接携わられたということはあるんですか。



加藤晋：この三愛石油株式会社の仕事は、ちょっとここまで申し上げるのはあれですけども、専ら石油製品の販売、それから、ガス、プロパンガスですけど、こういったものの販売をしております。ただ、その一部として、羽田で、航空機の燃料、航空燃料の給油作業をしております。したがって、航空燃料の給油作業については関与いたしましたけれども、航空機、特に事故調査みたいなことについては、全く関係ございませんでした。

< 36 頁 >

弁護人：ADAS、若しくは、DFDR 記録の読み方とか、そういった点について、専門に教育を受けられたことはありますか。

加藤晋：専門に、教育という言葉は難しいんですが、事故調査委員会の委員になってからは、担当の調査官からもいろいろと聞いたりして、勉強はいたしました。

弁護人：航空気象について、証人は、委員になられる前に、何か実際に自分の業務の中で、自分の職業として、それを分析する仕事に携わったとか、あるいは、どなたか、専門家に具体的に教育を受けられたとか、そういった経験はおありですか。

加藤晋：ありません。

< 44 頁 >

弁護人：委員というのは、やはり専門的な知識というのは、当然必要なんですよ。

加藤晋：ある程度飛行機がどうして飛ぶかとか、そういうことは少なくとも知ってないと、これは、やはり難しいと思いますね。

弁護人：委員の先生方、お聞きしたんですけれども、相原先生ほか、やはり証人が今おっしゃられたような、飛行機がどうして飛ぶかという程度の知識は持っていたらいいんじゃないですか？

加藤晋：ええ、勝野委員は、特に法律が専門ですけども、ただ、航空関係におられましたから、飛行機がどういう形で飛んでるかということについては、全く素人ではないというふうに考えていただいて結構です。ただ、もちろん、専門的と言いますか、本当にそういう操縦的な見地とか、そういうところでは無理でしょうけれども、一般の方に比べて言えば、知識はあるというふうに考えただいても・・・。

✓ **本件事故調査に当たった事故調査委員・調査官の中にはパイロット経験者はおらず、事故調査委員には、60歳くらいの国土交通省(旧運輸省)等の退職者と学者から選任される慣例であった旨の証言**

< 31 頁 >

弁護人：ちなみに、証人御自身は、何かジェット機のライセンスをお持ちでしょうか。

加藤晋：私は持ってありません。

弁護人：MD-11、エアバス 330 など新しい型の飛行機の実際のオペレーション、機長でも、副操縦士でもいいんですが、そういった経験をお持ちの方はいらっしゃったんでしょうか。

加藤晋：委員の中には、そういう方はおられません。

弁護人：調査官はいかがですか。

加藤晋：調査官も、そういう機種についての、いわゆるライセンスと申しますかね、技能証明を持った者はありません。

<34 頁>

弁護人：航空事故調査においては、やはりそういった方のパイロットの視点というの、やはり大事だと、こういう認識ではないんでしょうか。

加藤晋：パイロットからの視点というのは、必要だと思います。

<40 頁>

弁護人：この委員、相原先生も、勝野先生も、加藤委員も、大分年配の方ということになるんですね。退官をされたりしているという・・・。

加藤晋：はい、年齢的には、大体 60 前後からということですね。

弁護人：これは、もう代々そういう感じなんですか。

加藤晋：前のことはよく分かりませんが、前のほうは、割と私よりもっと高い年齢と言いますか、の方が多かったように思いますが・・・。

弁護人：大学の先生がお 2 人と、運輸省関係の方がお 2 人、そして、科学技術庁関係の方がお 1 人と、そういう感じですか。

加藤晋：はい、そうです。

弁護人：これは、大体、大学の先生、例えば、相原先生がお辞めになったら、相原先生の跡、学識経験者、そして、例えば、勝野先生がお辞めになったら運輸省のほうから選ぶと、そういう感じで選任されてるんですか。

加藤晋：その当時、そうですけど、最初、これ、48 年か 49 年でしたか、設置法ができて、発足したときは、特にそんな感じで、そんな構成でしたでしょうかね。あと、操縦の方も、当然、そのとき、入ったときもあります。

弁護人：大まかに言えば運輸省の方と、大学の先生で委員をやっていただいと、そういうことなんですかね。

加藤晋：大まかに言えば、そうだと思います。

✓ **事故調査委員は、実際に事故現場に出向いたり、DFDR の分析などの事故調査や報告書の起案をするようなことはなく、主に報告書案を読み込み、その添削をしている旨の証言**

<29 頁>

弁護人：実際に事故調査を行われる方、つまり、例えば、私のイメージでは、事故現場に行っている資料を収集して、それを分析したり、あるいは、もし、機長、あるいは、副機長が生きておれば、その方にいろんな話を聞いたりということをするのは、調査官ということなんですか。

加藤晋：はい、調査官です。ただ、これは、先ほど御説明いたしましたが、航空事故調査委員会の運営規則というのがございまして、そこに、事故の態様によって、いろんな分け方をしております。重大事故とか、大事故ということなんですけど、特に重大事故というのは、死亡、又は、行方不明の者が 10 名以上、又は、重傷の方が 20 名以上といった、旅客を輸送する航空運送事業に供する航空機ですが、そういった事故については、委員、ないしは、委員長が現場に行くという形を採っておりますけれども、通常は、調査官が行きます。

弁護人：では、この 706 便事故の事故調査の過程において、専門委員の方はちょっとわきへおい

ておきまして、実際に、例えば、高本機長に事情を聞いたり、あるいは、現場へ行って、現場の状況を見たり、そういった作業をされたというのは、調査官と理解してよろしいんでしょうか。

加藤晋：はい、調査官と理解していただいて結構です。

<34 頁>

弁護人：事故原因の解析、あるいは、結論、そういったものを、実際にドラフトされる方、実際に報告書として書かれる方、起案される方は、どなたになるんでしょうか。

加藤晋：これは主管調査官であります。

弁護人：その主管調査官が書かれるそのものは、やはりそれぞれの専門分野における調査官の方が、まず起案をされるんでしょうか。

加藤晋：主管調査官と、及び、他の調査官を指名いたしますから、一つのチームですけれども、そのチームの中で議論して、みんなの意見をまとめた上で案を作ります。

<44 頁>

弁護人：証人も、この706便の事故報告書、大部、読まれるわけでしょう。これ、全項、理解できるんですかね。

加藤晋：一応理解できないところは、当然調査官にも質問しますし、また、外の経験のある方に御意見を伺ったりしまして、自分なりに勉強もしますし・・・。

弁護人：そうすると、まず、こういう調査報告書の原案みたいなのがあって、それを一生懸命勉強するわけですか。

加藤晋：原案ができますと・・・。

原案ができますと、委員会で、さっき申しました委員長以下4名の委員で、基本的に申しますと、この原案を逐条でずっと読んでいきます。逐条で読んでいって、ここの所はもう少し調査をしたほうがいいのか、ここはもう少し専門の機関に頼んで、もう一ぺん分析してもらおうとか、そういういろんな議論をしますから、もう一ぺんそれを書き直してきますね。それを、また、もう一ぺん見直すという形で、全文を、全部ずっとやっていきますから、今おっしゃったように100ページ、もちろん、どこかに資料もありますけども、全部を審議いたします。

<45 頁>

弁護人：最初読んだだけでは分からない、そういうふうな場合は、委員の先生方は、どうされてるのですか。

加藤晋：もちろん、それは調査官に、ここの所はどういう意味なんだということを、当然質問しますし・・・。

弁護人：そうすると、調査官は、どうしてくれるんですか。

加藤晋：調査官は、自分がそれ書いているわけですから、この部分は、こういう意味ですと、それから、もちろん、必要ならば、それに基づくデータなども示して、こういうふうになってますということを説明します。

弁護人：それ、納得したら、ああ、そうかと、そういうことなんですね。

加藤晋：そうです。

弁護士：そうすると、委員が、自分でペンを持つということはあるんですか。

加藤晋：ですから、ドラフトがありますから、ドラフトと言いますか、案がありますね。案に対して、自分たちで書き込んで、ここは、こう書き直したほうがいいのか、そういうことは、当然やります。

弁護士：添削ということなんですか。

加藤晋：まあ、添削と言っていいですね。

弁護士：自分で、最初から起案するということはない？

加藤晋：はい、自分で全部書くということはありません。ですから、その中について、今おっしゃった添削ということで、そういう言い方が一番当たりますかね。

✓ 今回の送付は鑑定嘱託に対する回答という形式をとっているが、一般に公表されたものと全く同じ事故調査報告書を公表された刊行物として送付したというものであり、それを犯罪捜査のために使うことは設置法で認められていない旨の証言

< 58 頁 >

弁護士：平成9年の検甲55号証の嘱託書面ですが、その書面で、嘱託があった表記について、事故調査委員会設置法第20条の規定に基づき、別添のとおり航空事故調査報告書を取りまとめましたので、これをもって回答しますと書いてあるが、これはどういうことなんですか。

加藤晋：これは、鑑定嘱託の依頼がありまして、それに対して、回答は、事故調査報告書、これで回答いたしますということを言ってるわけですね。ですから、鑑定嘱託に関しては、事故調査報告書、これで回答いたしますということを申し上げてます。

弁護士：「なお、本報告書は、同条（設置法20条）の規定により運輸大臣に提出した後に公表することとしておりますので、公表までの間は取扱いに御配慮をお願いします。」ということを書いてありますが、このことについては、当時、どういう意味合いで、これを書かれたか。

加藤晋：これは、当然この文書どおりでありまして、事故調査報告書というのは、公表しなくちゃなりませんから、公表する前に、運輸大臣にも提出しますけれども、そういった日時の調整が多少ありますから、そのときに公表しますから、それまでは、これはまだ公表してるものじゃありませんよということを申し上げてるわけですね。

弁護士：公表前に出すというのと、公表後に出すというのとあるんですが、公表前に出したというのは、何か意味があるんですか。

加藤晋：それは、通常出来上がったところで、すぐ差し上げればいいんでしょうけども、しばらく時間が掛かってますから、あそこで、公表前にでも差し上げるという、単純なことだと思いますけど。特に意味はないと思いますけども。

弁護士：公表前に送付する、内々に送付するもんだから、公表までは、内部資料的な扱いにしてくれと、そういうふうにも読めるんですが、そういう意味があったんじゃないんですか。

加藤晋：もちろん公表前の取扱いですから、公表してませんから、それを勝手に公表されたら困るということは、当然ありますね。

弁護人：そこで回答に付けて出された航空事故調査報告書と、平成 11 年 12 月 11 日に運輸大臣に提出して公表した報告書、これは差異がございますか。

加藤晋：これは、全く同じものです。ちょっと申し上げますけど、公表日時の 11 年 12 月 17 日、時間未定と書いてありますけども、当然、これは、大臣の御都合とか、いろいろありますから、大臣に渡してから公表するとか、そういった時間的な調整がありますから、そういうことで時間未定と書いてありますね。全く同じものです。

弁護人：公表日時まで、時間まで規定されてるんですが、公表日時で時間が未定というふうに、芸が細かいんですが、これは何か意味があるんですか。

加藤晋：ですから、今申し上げたように、要するに大臣に渡して、後で公表しますから、大臣の時間とか、そういうのがあります。例えば、国会の審議かと、いろいろあって、大臣が捕まらない場合がありますから、そういうときに、ちょうどお渡しできる時間というものがありますから、これを送付する時点では、分からなかったということです。

弁護人：公表されたんじゃ困るよと、そういうことなんですね。

加藤晋：公表してもらっちゃ困るということですね。

弁護人：運輸大臣宛の事故調査報告書には、押印があるか。

加藤晋：たしか印があったと思いますね。報告書に表紙を付けて、たしか大臣にお渡ししてると思いますから・・・。

弁護人：公表したのものについては、印はありませんよね。

加藤晋：ありません。

弁護人：県警に回答書、甲 56 号証で付けた、それには、印がついてない、公表したのと同じものを出されたのか。

加藤晋：そうです。

弁護人：署名ですとか、押印してないものを出されたというのは、何か意味があったということなんですか。

加藤晋：先ほど申し上げましたように、これは飽くまで公表する事故調査報告書ですから、事故調査報告書で回答をいたしましたから、事故調査報告書というのは、別に判こを押したものじゃなくて、どなたも見れる、一般に刊行してる文書ですから、別に判こは必要ないと思いますけど。

弁護人：公表する前に、先に差し上げたよという、そういう程度のものですか。

加藤晋：そういうことです。ですから、鑑定囑託に対する回答としては、公表する事故調査報告書をもって回答をしますけれどもということですね。ただ、公表するのは、もうちょっと先ですから、それまでは御配慮くださいということをおっしゃるわけですね。

< 65 頁 >

弁護人：調査委員会としては、15 条の 5 項をどういうふうに受け止められてるんですか。

加藤晋：たしか、今おっしゃった条文の 5 項ですが、その前の 4 項ぐらいに、いろいろなことが書いてあるんですね。例えば、出頭して報告を聴取するとか、立ち入って検査をするとか、それから、いろんなことが書いてあるんですね。

弁護人：2 項ですね。

加藤晋：2項ですかね。そういったことは、犯罪捜査のために認めたものではないというふうに書いてあるように記憶していますが・・・。

弁護士：飽くまでも事故調査のためであって、再発防止のためのみの調査だと、そういうことなんです。

加藤晋：ですから、その条文は、そういう捜査のために使うものじゃない、前、ちょっと申し上げて、今、ないんで分からないんですけど、たしか前のほうは、そういった報告の聴取とか、それから、例えば、具体的には、その物件の提出ですかね、そういういろんな機材なんかを出していただくとか、そういったこと、また、その場所に立ち入って調査をするとか、そういったことは、犯罪捜査のためのものじゃないよということ言ってる条文だと、私は理解しておりますけども。

弁護士：その報告書が、犯罪捜査のため、あるいは、犯罪を立証するために用いられる、そういうことについて、あなた自身、あるいは、委員会として、どういうお考えを持っていらっしゃるのかというのは、言っていたらいいんじゃないでしょうか。

加藤晋：先ほど来申し上げてますけども、この事故調査報告書というのは、一般に公表されておるわけですね。どなたも見ることができます。もちろん、事故調査の目的であります事故の再発防止という意味からでも、だれにも見ていただきたいということでもありますから、ですから、そういったもの、言ってみれば、公表されて公開されてるわけですね。それをどういうふうにするかということは、使う方の御判断だと思ひまして、私どもから申し上げると言いますか、言及する、例えば、検察側なり、弁護士側なり、お使いになることに対して、私どもは、言及すると言いますか、申し上げる立場にないと思ひます。

弁護士：それは、公表された限りでということなんです。

加藤晋：限りと言いますか、だれでも御覧なれますからね。

弁護士：そういうことで、公表された刊行物ですよ。

加藤晋：そうです。

弁護士：そういう刊行物として利用するのは構わないよと、そういうことなんです。

加藤晋：構わないというか、要するに、お使いになる方の判断、例えば、今度に関して、当然裁判所の御判断があると思ひますけれども、そういう使われる方たちの御判断で、お使いになる分には、私どもは、それについて申し上げる立場にないということですね。

弁護士：先ほど来、愛知県警に事前に送られたという、それも、今公表された事故調査報告書がありますね、そういうものとして、鑑定囑託があったから、それを付けてお返ししたと、利用については、公表されたものと同じ扱いをされると、そういう認識だったということですか。

加藤晋：そうですね。まあ、それ以後ですけども、公表されてますから、だれでも御覧になれるというものです。

詳報その7

被告機長陳述書別紙2

加藤晋証言からみた事故調査の問題点続き(その2)

へ続<