



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.02.06

No 26 - 24

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5 - 11 - 4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770 FAX.03-5705-3274

E-mail:office@alpajapan.org

= 民間航空の安全運航と事故の再発防止のため

「裁判勝利」に向け、全力で取り組む =

1月27日 706便事故第3回公判（速報）

1月27日の706便事故第3回公判では、角替 誠 氏（当時、運航技術部企画グループ課長）と清水 邦彦 氏（当時、名古屋空港支店航務グループ次長・運航担任者）に対する検察側、弁護側双方の証人尋問が行われました。第1回、第2回公判では傍聴が抽選となりましたが、今回は抽選もなく先着順となり希望者全員が傍聴する事ができました。

以下は、第3回公判の概要です。詳細は別途お知らせします。

《 尋問と証言から（要旨） 》

○ 角替 証人（当時、運航技術部企画グループ課長）

< 検察側 >

検察：事故機の降下プロファイルを作成した経緯は？

証人：警察への説明のために、ダグラス社から空力、エンジンデータを入手し、706 便の降下速度 350KT を含め、3 種類の速度についてスポイラー使用、不使用のケースでそれぞれ計算、作成した。

検察：29,000ft から河和上空を 9,000ft で通過するよう官制指示を受けたが、この降下は可能であったか？

証人：計算上可能である。

検察：降下に関わる官制指示が無理だと判断した時は、パイロットはどういう処置をするか？

証人：降下速度を変える、スポイラーを使用する、エンジンの出力を絞るの三つ。それ以外に、降下に必要な距離を増やすレーダーベクター、制限されている高度を変更してもらう事である。

< 弁護側 >

弁護人：29,000ft から 9,000ft への降下に対して、機長が設定した降下速度 350kt は問題があるか？

証人：ない。

弁護人：350KT は、MD-11 の機長であれば選択する降下速度か？

証人：そうだ。

弁護人：運航中にコンピューターの誤作動があった場合、到着後そのコンピューターを取り卸しても、その不具合を確認できないことがあるか？

証人：あると聞いている。

弁護人：どうして不具合を確認できないのか？

証人：不具合が一時的だったり、不具合が既に修復された場合がある。また、設計者が想定しない不具合の場合は記録が残らない。

弁護人：FLT 中に不具合が発生し、その原因を特定が出来なかった例は？

証人：頻繁にある。



○ 清水 証人(当時、名古屋空港支店航務グループ次長・運航担当者)

< 検察側 >

検察：(アジア地区悪天候予想図、地上予想天気図等を示し) 志摩半島上空での悪天候を予想出来るか？

証人：これだけでは出来ない。

検察：この図に載っていない局地的タービュランスの発生は？

証人：予想であり、実際には分からない。

< 弁護側 >

弁護人：検察の示した図は、事故時の 17,000ft 付近に対する予想の対象外か？

証人：そうだ。

弁護人：揺れの予想がないのに、中程度以上のタービュランスに会う場合があるか？

証人：ある。

弁護人：高高度に積乱雲、前線が予想されている場合、降下中の揺れを予想するのは正しいか？

証人：はい。

弁護人：運航管理の業務の中には、航路上の気象を予測する他に、異常な気象状況を解析する業務があるのか？

証人：ない。事後の解析が必要な場合、運航部の気象グループで行っている。

弁護人：検察の示した気象図は、ある特定時点での予想図であるが、この図から志摩半島上空 17,000ft でどの位のタービュランスがあるか予想できるか？

証人：出来ない。

・・・ 弁護側尋問終了後の裁判官からの尋問より(要旨)・・・

裁判官：高高度に悪天候が予想されていない場合、低高度にもないという事か？

証人：悪天候は頻繁にある。高高度と低高度とは違う。

次回 第4回公判 03年2月12日(水) 10時～17時

✓ 検察側と弁護側、双方の証人尋問

久次米 通孝 氏 (当時、運航乗員訓練部運航訓練企画室課長)

曾和 恵三 氏 (当時、運航技術部長)