



www.alpajapan.org

# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

Date 2003.7.24

No 26 - 92

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

### 7月16日 706便事故第14回公判 詳報 その1

#### 706 便の副操縦士 西田 英俊 氏 に対する 検察側尋問 と証言から (要旨抜粋)

第14回公判に於ける、706便の副操縦士 西田 英俊 氏に対する検察側尋問の詳報です。なお以下の内容は、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

➤ 事故時の状況など

\* 証人の経歴については経歴表記で確認。

検事：証人は機長ということだが機長組合には加入しているのか？

証人：加入している。

検事：機長組合で何か役職についているのか？

証人：いいえ。

検事：飛行経過を聞く。証人は706便事故の際に副操縦士として乗務していたのか？

証人：はい。

検事：証人は被告とはそれ以前に一緒に飛んだことがあったのか？何回くらいか？

証人：正確ではないが3回か4回だ。

・ ・ 香港出発前準備～水平飛行 ・ ・

検事：事故発生当日のFLTスケジュールは？

証人：NGO-HKG-NGO（名古屋 香港 名古屋）の日帰りパターンだった。

検事：HKG行きは705便だったようだが、この便の操縦は誰が担当したのか？

証人：私だ。

検事：副操縦士でも操縦全般を担当することがあるのか？

証人：ある。

検事：705便を運航した時には何か飛行機の装備上の問題は発生したか？

証人：いいえ。

検事：706便で折り返してくる時に706便に関してはどのような飛行準備を行ったのか？

証人：通常通りの飛行前の準備を行った。航空機のセットアップと客室乗務員に対するブリーフ



イングを行った。

検事：セットアップに際して装備の不具合はあったのか？

証人：なかった。

検事：706 便で NGO に帰る時には飛行経路に関しては所謂カンパニールート（注：会社として空港間について設定した何本かのルート）の中から決定したのか？

証人：（706 便では）G581 という通常の飛行ルートを選択した。

検事：カンパニールートである G581 を選択した理由は？

証人：FLT PLAN（飛行計画）は運航管理者が作成する。それで指定されたのが G581 のルートであった。G581 を飛行することに特に支障がないと機長が判断し、私も同意した。

検事：客室乗務員に対するブリーフィング（飛行計画の説明や当該便に於ける注意事項の指示など）は実施したか？機長から特段の注意等はあったか？

証人：はい、通常のブリーフィングに加えて、ベルトサインがオンになったら例外なく着席するようにというブリーフィングをされていた。

検事：ベルトサインが点灯した場合に例外なく着席しなさいという意味か？

証人：そうだ。

検事：離陸、水平飛行中に何か不具合は発生したか？

証人：いいえ。

・ ・ 名古屋への降下 ・ ・

検事：飛行中に NGO 空港周辺の気象情報が 706 便に対して送られて来たのか？

証人：はい。（送られてきたのは）降下を開始する少し手前だったと思う。

検事：具体的にはどれくらいの時間か？

証人：通常、到着時刻の 45 分前に情報が送られて来るのでその辺りだったと思う。

検事：その情報は ACAS（データ通信）で送られて来たのか？

証人：はい。

検事：その情報は特に変わったことがなくても自動的に送られてくるのか？

証人：そうだ。

検事：706 便が受けた情報の中には特別なものが含まれていたのか？

証人：2 万 2 千フィートから 1 万 5 千フィートの間で風速の変化による LIGHT TURBULENCE（軽い揺れ）が報告されているとの情報が含まれていた。

検事：その内容は証人、被告の両者が確認したのか？

証人：はい。

検事：降下前に東京航空管制から降下に関する経路設定の指示はあったのか？

証人：東京航空管制の指示はあったが、経路についてはなかった。

検事：管制からどのような指示があったか？

証人：2 万 9 千フィートまで降下せよとの指示があった。

検事：その指示を受けたのはどの辺りか？

証人：FMS（Flight Management System：飛行経路等を計算する装置）の計算する理想的な降下ポイントよりも手前の地点であった。

検事：具体的な場所としては？地点として串本（ポイント）と河和（ポイント）があるが、どちらの地点に近かったか？

証人：どちらかだと言え、串本（KEC）の近くではあった。

検事：捜査官には KEC の手前約 40NM であると言っているが？

証人：そうだと思う。

検事：高度 2 万 9 千フィート以降の指示は含まれていたか？

証人：なかった。

検事：2 万 9 千フィートまで降下して、その高度を維持しろという指示だったのか？

証人：2 万 9 千フィート近くで更なる降下指示を求めたが 2 万 9 千フィートを維持せよとのことであった。

検事：2 万 9 千フィートまで降下した際の操作は？

証人：最適降下地点の手前だったので Vertical Speed MODE（降下率を指定するモード）を使用して降下した。

検事：～ FCP（FLIGHT CONTROL PANEL）の PITCH CONTROL WHEEL 位置を確認。～

検事：2 万 9 千フィートに降りる降下操作は被告が行ったのか？

証人：そうだ。

検事：その最中の証人の担当する業務は何か？

証人：主に外部監視と航空交通管制とのやり取り、計器類のモニター等だ。

検事：特にどの辺りをモニターするのか？

証人：AOM（航空機運用規程）の AREA OF RESPONSIBILITY に則ってモニターを行う。

検事：PFD（PRIMARY FLIGHT DISPLAY：飛行計器）を見て高度などを確認するのか？

証人：そうだ。

検事：～ 以下を確認 ～

- ・ 副操縦士の座席は右側。PFD は左右 2 台あり、証人は右側をモニター。
- ・ PFD には「姿勢、高度、速度、降下率、AUTOPILOT の MODE 等」情報が表示。
- ・ PFD の隣にある ND（NAVIGATION DISPLAY）には、絵で示す飛行経路、降下中であれば FMS の計算値とのずれを示したり、各地点の名前なども表示される。
- ・ SD（SECONDARY DISPLAY）には、油温、油圧、排気温度等が表示。

検事：2 万 9 千フィートに向けて降下して行って、その時に被告の方から東京航空管制に何かリクエストしたか？

証人：更なる降下許可をリクエストした。

検事：降下続行をリクエストしたが 2 万 9 千フィートを維持せよという指示であったということか？

証人：そうだ。

検事：2 万 9 千フィートで水平飛行に入って速度を 260 ノットに減速したということか？

証人：そうだ。（注：706 便では、管制指示により 2 万 9 千フィート以下に降下できず、通常の降下を開始する地点を過ぎてしまった。その場合は、降下速度を増加したり SPEED BRAKE を使用し高度処理をするが、そのための余裕を作る為に水平飛行時に 260 ノットまで減速し、降下の開始に備えた。降下開始が指示されたので 706 便は、このような場合に Late Descent

の降下速度として規程に定められた 350 ノットに増速しながら降下した。)

検事：その後、東京管制からどのような指示があったのか？

証人：「降下し、河和の(地点)を 9 千フィートで通過せよ」という指示を受けた。

検事：その指示を受けたのは 2 万 9 千フィートになってからどのくらい経ってからか？

証人：2~3 分経ってからだった。

検事：東京航空管制からの「降下し、河和の(地点)を 9 千フィートで通過せよ」という指示に従って被告が操縦操作を行ったのか？

証人：そうだ。

検事：被告は PITCH CONTROL WHEEL を操作して降下を行ったのか？

証人：はい、最初はそうだったと思う。

検事：AUTOPILOT が Vertical Speed MODE に切り替えられて降下が始まったということか？

証人：そうだ。

検事：他の降下の MODE は使用したのか？

証人：はい、FLIGHT LEVEL CHANGE MODE を使用した。

検事：Vertical Speed から FLIGHT LEVEL CHANGE の MODE に切り替えながら降下操作を行ったということか？

証人：そうだ。

検事：降下中に於ける証人の業務はモニターリングということか？

証人：そうだ。

検事：9 千フィートに降下していく途中で、客室に対して SEAT BELT SIGN を点灯したか？

証人：はい。

検事：SEAT BELT SIGN を点灯することに関して、その具体的な決定をしたのは被告か？

証人：そうだ。

検事：SEAT BELT SIGN 点灯のスイッチ操作をしたのは誰か？

証人：私だ。

検事：どのようなタイミングで SEAT BELT SIGN を点灯したのか？

証人：大体 2 万 5 千フィート辺りだったと思う。

検事：～ SEAT BELT SIGN スイッチの位置を確認 ～

SEAT BELT SIGN のスイッチを操作して、客室で SIGN が点灯したことはどのように確認したのか？

証人：実際には見えないが、点灯の際にポーンという音がするのでそれを確認した。

検事：被告から客室乗務員に対して特別な注意は与えたのか？

証人：降下前に ARRIVAL INFORMATION として、通常は空港の天気、降下中の揺れに関して伝えるが、その際に降下中揺れるので早めに片付けて、BELT SIGN が点灯したら直ぐに着席するようにとの注意があった。

検事：証人が付け加えたことはあるか？

証人：ない。

・ ・ 一旦 350 ノットに安定後、急な増速、Vmo を超過 ・ ・

検事：当時の状況に絞って聞く。事故の直前に減速したのは認識していたか？

証人：2万9千フィートから9千フィートへ降下する前だ。

検事：その時の FLIGHT MODE は何だったか？

証人：憶えていない。

検事：捜査官に対して FLIGHT LEVEL CHG MODE であったと証言されているがそれでよいか？

証人：はい。

検事：証人は減速していることをどのようにして認識したのか？

証人：PFD の速度を見て認識した。

検事：どのくらいの減速だったのか？

証人：350 ノットで降下していて、340 ノット前後まで減速した。

検事：証人は減速している事実を口に出したか？

証人：いいえ。

検事：10 ノットという減速はかなり大きな減速だと感じるか？

証人：減速として大きいとは感じなかった。

検事：減速の原因は何だと感じたか？

証人：気流の変化による機速の変化かなと思った。

検事：それほど注意するものではないなと思ったということか？

証人：そうだ。

検事：減速したのはどれくらいの時間か？

証人：ごく短い時間だけだ。

検事：一時的に減速し、その後急激に加速していったのか？

証人：また一旦落ち着いてから加速した。

検事：350 ノットに戻って一旦落ち着いてから加速したということか？

証人：そうだ。

検事：350 ノットに戻ってどれくらい落ち着いていたのか？

証人：暫くとしか言いようがない。

検事：その後 PFD で増速を認知したのか？

証人：そうだ。

検事：具体的にはどのように認知したのか？

証人：速度計と 10 秒後の速度を示すトレンドベクターによって認知した。

検事：～ PFD の速度メーター、トレンドベクターについて確認 ～

証人は速度メーターとトレンドベクターの両方の計器の増速傾向を見てどのように感じたのか？

証人：トレンドベクターを見て Vmo を超えれば、何らかの減速操作が必要かなと感じた。

検事：350 ノットで一旦収まったが、先にトレンドベクターが Vmo を超過したという事か？

証人：もちろんそうだ。

検事：それを見て証人は何か CALL したか？

証人：はい、「CAUTION SPEED」と CALL した。

検事：トレンドベクターが Vmo 365 ノットを超えた時に何らかの減速操作が必要だと感じて「CAUTION SPEED」と CALL した。この時に証人は緊迫感、機体に対する影響をどう感じたか？

証人：適切な操作をすれば問題ないと考えたし、適切な操作が行われていたので緊迫感は感じなかった。

検事：Vmo の超過についての証人の認識は？

証人：Vmo とは故意に超えてはならない速度であり、これを超過すれば整備処置が必要になる。

検事：Vmo は最大運用限界速度と定義されているが、この速度を超えたら飛行機に損傷を与えるとか、更なる被害が発生するといった認識はあったのか？

証人：ない。

・・Vertical Speed を操作・・

検事：証人の「CAUTION SPEED」の CALL に対して被告はどのように対応したか？

証人：Vertical Speed MODE にして降下率を下げる（小さくする）操作をした。

検事：それは Pitch Wheel に依ってか？

証人：はい。

検事：被告が Vertical Speed MODE にしたのは証人が「CAUTION SPEED」と CALL して直ぐか？

証人：はい、直ぐにだ。

検事：直ぐにか？それとも一呼吸置いてからか？

証人：直ぐにだ。

検事：証人から被告が PITCH CONTROL WHEEL を操作するのが見えたか？

証人：はい。

検事：Vertical Speed MODE に実際に切り替えられたのか？

証人：私の PFD に白いバグが表示されたので切り替わったと思う。

検事：バグというのは何処に表示されるのか？

証人：右の端に表示される。

検事：証人のモニターしていた PFD には Vertical Speed MODE に切り替わって白いバグが表示されたということか？

証人：そうだ。

検事：その結果どの程度の降下率になったと読み取れたのか？

証人：2000fpm (feet per minute) くらいの表示を見た。

検事：被告が PITCH CONTROL WHEEL を操作し、（証人が）バグを確認した後に実際の減速効果が出たのか？

証人：減速効果は出なかった。

検事：減速効果を予測していたが現れなかったことについて証人はどのように感じたのか？

証人：「あれ、おかしいな」と感じた。

・・Spoiler を引く・・

検事：この間もトレンドベクターの表示は続いていたのか？

証人：そうだ。

検事：証人がおかしいと思った時、被告は何をしたのか？

証人：SPOILER を開いて減速するために SPOILER LEVER を引いた。

検事：～ SPOILER LEVER の位置の確認 ～

SPOILER LEVER は何段階に切り替えられるのか？

証人：3段階だ。

検事：SPOILER LEVER を手前に引いて3段階に開くことができるのか？

証人：そうだ。Flight 中に3段階に開くことができる。

検察：被告が PITCH CONTROL WHEEL を操作したが、証人は減速効果がないなと感じていた時に、被告は SPOILER LEVER を操作していたということか？

証人：そうだ。

検察：PITCH CONTROL WHEEL を操作したのは何回か？

証人：手を伸ばして引っ込める動作を1回とすると1回だ。その間に指による操作を何回かしていたと思う。

検察：その時に被告は所望の表示がないということ saying していたか？

証人：その時には言っていなかった。後で言っていた。（注：帰りの新幹線の中で言った）

検事：証人は、被告が SPOILER LEVER を引くのを見て確認していたのか？

証人：顔を向けて確認はしていないが視界に入っていた。

検事：何段階まで引いたのか？

証人：まず1段階、そして更に1段階だ。

検事：1段階引くごとにカチッと音がするのか？

証人：そうだ。

検事：（レバーは）止まるか。

証人：止めようと思えば止まる。

検事：カチッ、カチッと2回か？

証人：はい。

検事：証人は被告が LEVER を2段階まで引くのは音と視覚で確認した。FULL にしたのは確認したのか？

証人：それは分からない。

検事：FULL にするのを確認できなかったのは何故か？

証人：2段階までは音で確認できた。FULL を確認するには右席から左席に身を乗り出さないと見えないし、SPEED も気になっていた。

検事：SPOILER レバー操作時に OVER SPEED WARNING が鳴ったということか？

証人：そうだ。

検事：OVER SPEED WARNING が鳴ったのは2回目のカチッという音の直後だったのか？

証人：そうだ。

検事：OVER SPEED WARNING はどのような音か？

証人：クラッカーサウンドで“カッカカッ”という音だ。

検事：OVER SPEED WARNING は、Vmo を何ノットオーバーすると作動するのか？

証人：AOM（航空機運用規程）では4ノットとなっている。

検事：証人は速度計の方でもOVER SPEEDを確認したか？

証人：はい。

検事：Vmo OVERについては被告にADVISEしたか？

証人：していない。

検事：それは何故か？

証人：「CAUTION SPEED」のCALLに対する高本さんの操作が正常で、再度CALLする必要がないと思った。

検事：「Vmoを超えそうです。」「Vmoを超えました。」といったCALLをしなかったのは何故か？

証人：時間的にそのようなCALLは出来なかった。

検事：MD11にはOVER SPEED PROTECTION機能というものがあり、Vmoを超えたらもとに戻す（減速させる）機能があるのは知っていたのか？

証人：知っていた。

検事：OVER SPEED PROTECTION機能が働くと思っていたのか？

証人：はい。

・ ・ 機に衝撃 ・ ・

検事：OVER SPEED WARNINGが作動した後に機体に衝撃があったのか？

証人：はい。

検事：どのくらいの時間をおいてか？

証人：何で減速しないのだろうと考えていたので何秒かわからない。数秒だろう。

検事：どのような衝撃だったのか？

証人：何がどうなったのかよくわからない。上に上がったのか下に向いているのかわからないような衝撃だった。

検事：揺れがきたという事か？

証人：“何だこれは”といった感じだった。

検事：証人と被告はSEAT BELTを締めていたのか？

証人：はい。

検事：SEAT BELTはどのような物か？

証人：5点式のもので、腰と肩にかけるハーネスと股に通す物からなる。

検事：上半身、下半身をしっかりと固定していたということか？

証人：固定というほどではない。多少は動かせる。

検事：どの方向の衝撃だったのか？

証人：わからない。

検事：その後の揺れ方は？

証人：変な感じの揺れだった。

検事：揺れの方向は？

証人：上下方向と少し上下に斜めの方向の揺れもあった。不安定な、変な揺れということだ。

検事：揺れの回数は憶えているか？



証人：数えていないので判らない。

検事：1、2回以上か？

証人：事故後に DATA の波形を見て印象を持ったが、その時は分からなかった。

検事：波形というのは事故報告書のものか？

証人：事故報告書の抜粋だ。

検事：その記述には何回とあったか？

証人：覚えていない。

検事：事故報告書を見て自分の印象と比較してどうだったのか？

証人：揺れの回数はもっと少ないとの印象だった。

検事：揺れの大きさについてはどうか？

証人：もっと大きかったような感じだ。

検事：証人はそれまでに Turbulence に遭遇したことはあったか？

証人：中程度までの経験はあった。

検事：振幅の幅は今回の揺れと比べるとどうか？

証人：当時の私の経験の中にはなかった（揺れだった）。比べてどうかと言われても、一概には言えない。

検事：証人は他の対応操作をしたか？

証人：いいえ。

検事：PFD のモニターを続けたということか？

証人：頭を掴まれて振り回されるようだったので、（計器も）なかなか読み取れなかった。

検事：それほど強い揺れだったということか？

証人：体を硬直させていたのかもしれないが、どのように揺れたのか良く分からなかった。

検事：揺れの最中に AUTOPILOT が OFF になっていることを認識したのか？

証人：はい。

検事：それはどのように認識したのか？

証人：数秒経ってから、PFD の AUTOPILOT OFF の赤い表示を見た。

検事：AUTOPILOT が OFF になった時に警告音は鳴らなかったのか？

証人：鳴ったと思うがあまり印象がない。

検事：AUTOPILOT が OFF になると PFD に赤い表示が出るということだが、どの辺りに表示されるのか？

証人：上の方だ。白枠の中に表示される。

検事：揺れている最中、どの段階で AUTOPILOT が OFF になったのか認識できたのか？

証人：即座には認識できていなかった。

検事：気がついたら AUTOPILOT が切れていたということか？

証人：そうだ。

検事：証人は被告に対してそれを伝えたか？

証人：はい。「AUTOPILOT OFF」と CALL した。

検事：それに対して被告はどのように反応したのか？

証人：「AUTO FLIGHT」とCALLした。

検事：それは“AUTOPILOTを再度ENGAGEせよ”という意味か？

証人：そうだ。

検事：そこで証人はどうしたのか？

証人：「AUTO FLIGHT」と復唱してAUTOPILOT ENGAGE スイッチをONにした。

検事：～ AUTOPILOT スイッチの位置を確認～  
その結果 AUTOPILOT は ENGAGE されたのか？

証人：はい。

検事：その時にはまだ揺れは続いていたのか？

証人：Monitor が出来て、PANEL を見る事が出来たのだからある程度は収まっていたのだと思う。

検事：完全に納まっていたのか？

証人：それは分からない。

検事：因果関係は別として AUTOPILOT のスイッチを ENGAGE した後にすーっと揺れは収まったということか？

証人：気流なのか AUTOPILOT なのか分からない。

検事：感覚として、すーっとおさまったということか？

証人：はい。

検事：姿勢が変化している最中の被告の操作は憶えているか？

証人：特に変わった操作はなかったと思う。

検事：（何かに触るような）大きな手の動きはなかったか？

証人：なかった。

検事：被告が操縦輪にどのように手を添えていたかを覚えているか？

証人：視界には入っていたが特に記憶にはないので、通常通りであったと思う。

検事：揺れている間に副操縦士側の操縦輪に顕著な動きはあったのか？

証人：いいえ。

検事：証人は揺れが収まった後に何をしたか？モニターを再開したのか？

証人：はい、SPEED は収まっていた。

検事：何ノットまで下がっていたのか？

証人：具体的に覚えていないが、Vmo 超過も解消され余裕のある SPEED だ。

検事：証人はその時に被告と揺れについて話をしたか？

証人：私は「何で Vertical Speed MODE が作動しなかったのか」と言った。

検事：被告はそれについて何か言ったか？

証人：「どうしてかね」と言った。

検事：AUTOPILOT が OFF になったことについてのやり取りはあったか？

証人：機長から「何で AUTOPILOT が OFF になったのだろう」と言われたが、（理由は）分からなかった。私も「どうしてですかね」と言った。

検事：それから着陸前までのやり取りは？

証人：通常のものであったと思う。

検事：その他に着陸態勢に入るまでにしたやり取りは？

証人：特に記憶にない。

・ ・ 客室乗務員からの連絡 ・ ・

検事：揺れがあった後に客室内で怪我人が出たことについての連絡はあったのか？

証人：はい、インターフォンで伝えられた。

検事：それは証人も聞いたのか？

証人：はい。

検事：客室からの報告の内容は？

証人：私は ATC（航空管制）MONITOR の為にインターホンのボリュームを絞っていたのでよく聞こえなかったが「後方客室で怪我人が出た。そして後方のギャレーが散らかっている」との事だった。

検事：後方客室に怪我人が出て、後方のギャレーがぐちゃぐちゃだとの連絡ではなかったか？

証人：その様な言葉であったと思う。

検事：それに対してどう感じたのか？

証人：BELT SIGN を早めに ON にしてあったのにどうして怪我人が、と思った。

検事：インターホンには誰が出たのか？その時の被告の反応は？

証人：インターホンに出たのは高本さんだ。「あれ、座っていなかったの？」と言った。インターホンに出た人は黙ってしまった。

検事：その後着陸態勢に入って名古屋空港に連絡したのか？

証人：そうだ。

検事：どのような内容を連絡したのか？

証人：「怪我人がいるのでドクターが必要である」とカンパニーラジオ（会社との連絡用無線）で伝えた。

・ ・ 着陸へ ・ ・

検事：着陸直前に機体にシステムの不具合を示す表示はあったのか？

証人：はい、LSAS CHANNEL FAIL、YAW DAMPER FAIL の 2 種類の ALERT MESSAGE が出た。

検事：高度はどのくらいだったのか？

証人：2 千フィート以下くらいだった。

検事：それは AUTOPILOT を解除した後か？

証人：分からない。

検事：2 つの ALERT MESSAGE の影響は出たのか？

証人：高本さんは「操縦に異常がないのでこのまま行くよ」と言われて、私もそう思ったので着陸した。

検事：不具合について飛行日誌に記録したのは誰か？

証人：Squawk（不具合）の部分は高本さんが書いた。

検事：証人は記述について被告から質問をされたり確認をされたりしたか？

証人：あったと思うがちょっと憶えていない。

検事：Vertical Speed MODE に切り替えられなかった。Vertical Speed で減速効果がなかったことの記入についての話はなかったのか？

証人：なかった。

検事：AUTOPILOT が OFF になったことの記載については？

証人：記憶にない。

検事：機体の姿勢が大きく変化したことについての記載については？

証人：話したかどうか記憶にない。

検事：名古屋に到着後に Cockpit Voice Recorder を停止させたか？

証人：していない。

検事：Cockpit Voice Recorder を停止させなかった理由は何か？

証人：機長がその必要がないと判断されたと思うし、私もそう思った。

検事：それに関して相談はあったのか？

証人：覚えていない。

検事：名古屋到着後、飛行機から降りるまでに飛行中の出来事についてやり取りをしたか？

証人：翌日、新幹線で東京に帰ったのでその時に話した。

検事：話した内容は？

証人：Vertical Speed が働かなかったことに関して、「FCP の表示窓に-----が出ていて入らなかった」と機長が言われた。私は、「PFD にはバグが出ていたので変だと思った」と言った。

検事：名古屋からの新幹線では他の客室乗務員、JAL の関係者も一緒だったのか？

証人：いいえ、2人だけだった。

検事：Vertical Speed 以外に他には話さなかったのか？

証人：他にも話したとは思いますが思い出せない。

検事：AUTOPILOT が OFF になった理由については話さなかったか？

証人：何故はずれたかについて話したかもしれないが正確に記憶していない。

検事：揺れについての話はしなかったか？

証人：話しはしたと思うが印象に残っているような話はない。

検事：証人は新幹線で被告と話して以来、被告と話したことはあったのか？

証人：事故以降はない。

検事：JAL 内部で顔を会わせたことはなかったのか？

証人：何回かある。

検事：乗務は一緒にならなかったようだが、証人は何処で被告と会ったのか？

証人：廊下ですれ違う時などだ。

検事：今回の公判に向けて被告と話されたことはあったか？

証人：ない。

#### ➤ AOM CAUTION について

検察：706 便事故以前に、MD-11 の AOM (航空機運用規程) に「AUTOPILOT をオーバーライドしてはならない」と記載されていることを認識していたか？

証人：AOM に「オーバーライドしてはならない」という意味で書かれていないと認識している。

検察：それは現在の認識なのか、それとも当時の認識なのか？

証人：当時も今も同じ認識だ。

検察：AOM に CAUTION の記述があることはご存じだったか？

証人：はい。

検察：AOM の「SEVERE TURBULENCE 中の飛行」に CAUTION があり、その(1)に「Control Force によって Autopilot を Override しようとしてはならない。この場合、過大な Control Input により Autopilot が Disengage し Recovery の過程で Over control となる。Over control とならないよう細心の注意が成されなければならない。」と書かれ、(2)(3)と続いている。証人の言っているのはこの事か？

証人：はい。

検察：AOM CAUTION において AUTOPILOT をオーバーライドすることは禁止事項とっていたのではないか？

証人：違う。

検察：どういう理解をしていたのか？

証人：(2)に Pitch の Control Force は、高高度、AFT CG (後方重心) で軽いとあるので、Severe Turbulence 中、高高度に於いてオーバーライドしようとしてはならないとの注意点だ。

検察：「Override しようとしてはならない」とは国語的には、禁止ではないのか？

証人：禁止事項というのは Limitation であって CAUTION は注意点と理解している。禁止事項ではない。

検察：では注意という前提で聞くと、何故、オーバーライドしてはならないとの注意事項があるのか？

証人：それは(1)～(3)に書かれているが、Recovery の過程でオーバーコントロールになることがあるから注意しなさいということだ。

検察：CAUTION の主旨は、MD-11 の飛行特性・操縦特性として、縦方向の安定性が他の機種に比べて弱いからではないか？

証人：Severe Turbulence、高高度についてはそうだ。

検察：Severe Turbulence、高高度に限定した注意であるとの理解か？事故当時もそうか？

証人：そうだ。

検察：AUTOPILOT をオーバーライドすることによって Disengage するシステムの理解は？

証人：当時は大きな力をかければ Disengage するのだろうという以外知らなかった。

検察：危険性をどのように認識していたのか？

証人：特に危険だという認識はなかった。

検察：AUTOPILOT がオーバーライドすると、どうして Disengage するか理解していたのか？

証人：当時、細かい知識はあまり無かった。

検察：何も知らなかったということか？

証人：詳しくは知らなかった。

検察：訓練の過程で Disengage する仕組みを資料などで見たことはないか？

証人：High Altitude Characteristics の資料については移行訓練の時に見たことはある。現

在、読めば記述されていることは分かるが、訓練当時は、ざっと見ただけであり良く分からなかった。

**検察**：それは MD-11 High Altitude Handling Quality 解説書のことか？

**証人**：そうだ。

**検察**：解説書の中で印象に残っていることは？

**証人**：当時は無かった。

**検察**：証人の証言を要約すると、当時 AUTOPILOT をオーバーライドすることは禁止事項ではないと認識していたということだが、検察の調書では「AOM でオーバーライドが禁止となっていることは知識として知っていた。それは MD-11 についてのみである」と書かれている。今日の証言と違う。

**証人**：調書と現時点の私の意図は変わっていない。調書を作成する時に、(検事は)禁止との(内容の)文書をあらかじめ作ってきていた。禁止という言葉のニュアンスは異なるが同じネガティブな方向だと言うことから(あえて)訂正はしなかった。それでそのような調書になっているのだと思う。私はこの記載は一貫して注意点だと思っていた。

**検察**：調書では Severe Turbulence、高高度についても「MD-11 は他機種に比べ安定性が低い。高高度において特に慎重な操縦を要求される。オーバーライドで AUTOPILOT が切れるなら機体の損傷、人身事故に繋がる可能性高いと理解している」と言っている。

**証人**：私の言葉ではない、あらかじめ文章が作成され、細かなところを埋めていくというやり方だった。人身事故に至ることが全くないとは言いきれないでしょうと言われ、「全くないとは言えない」と返答したことがそうになっている。私の言葉ではない。

**検察**：「AUTOPILOT を Disengage した場合に人身事故に至る場合は全くないのか」と聞かれ、可能性が全くないとは言いきれないので非常に低い可能性を認めた結果ということか？

**証人**：前提として Severe Turbulence、高高度において CAUTION があるという話と、人身事故に至るという話が結びついた感じがしている。

**検察**：検察官に「Severe Turbulence 中の飛行の Caution で AUTOPILOT をオーバーライドしてはならないこと。その理由として Recovery で Over Control になるためとの内容は理解できる。これは Severe Turbulence 時だけでなく、どのような気象条件であっても常時適用できると認識している」と言っていないか？

**証人**：AUTOPILOT が入っている段階では Disengage するなら Disengage ボタンですればよいので、オーバーライドは何時でも不要な事と Severe Turbulence 中での話がごっちゃになっている。

**検察**：更に、検察官から三橋解説書「MD-11 High Altitude Handling Quality」を示され「これ(三橋解説書)は MD-11 の高高度飛行特性と何故オーバーライドが禁止されるのかが分り易く書かれている。オーバーライドにより CRM (Command Response Monitor) が働き、それによる急激な Pitch 変動が人身事故となりかねない」と証人は述べている。調書と本日の証言は違う。

**証人**：文面が出来上がっており、解説書を読んでもらい「この内容が理解できますか」と聞かれ、そうかと思い「はい」と答えたら、調書ではそうだった。当時は(解説書については)良

く知らなかった。この経緯を踏まえれば調書もそう読める。

検察：CAUTION とオーバーライドは別の主旨か？

証人：そうだ。

検察：AUTOPILOT をオーバーライドすることはメリットがないからオーバーライドする必要がないという認識か？

証人：そうだ。

検察：意味がないということか？

証人：そうだ。

検察：それはリスクがあるからではないのか？

証人：違う。

検察：調書では「事故当時は、オーバーライドというのは、そもそもやる必要もないし、行ったところでメリットがないという以上に、むしろ急激な機体の姿勢の変動やオーバーコントロールのリスクしかなく、普通やるものではない、という感覚を持っていたので、事故直後は、オーバーライドによる AUTOPILOT 切断には思い至りませんでした。」とあるが今日の証言の主旨とは異なるということか？

証人：はい。

検察：それは何故か？

証人：あらかじめ文書が出来ており、私の言葉ではない。注意、禁止の言葉の使い方も違う。検察の取調べで私は、その言葉の意味する前提で答えたが、部分的にはあっているもののその前提の異なる禁止、注意(という言葉)が使われている。その時は気がつかないような文書ができている。

検察：検察での調書の内容は読んで署名したか？

証人：はい。

検察：読んだ時は、内容やニュアンスについてのみ込めなかったということか？

証人：そうだ。その時、良く文脈が分らなかった。気が付かなかった。

検察：自分の録取と違うと気付いたのはいつか？

証人：後で調書を見たときだ。

検察：本件裁判に提出された証拠の調書の写しを見た時か？

証人：はい。

検察：どのセクションの誰が見せたのか？

証人：記憶にない。

検察：どういう主旨で見せたのか？

証人：分からない。

検察：いつ頃か？

証人：日付は覚えていない。

検察：出廷にあたり、弁護士や社内の人間と協議したりなど準備したのか？

証人：していない。

検察：甲 182 の調書に署名、捺印しているが？

証人：当時の認識では間違いない。細かい認識は違うと思ったが、その時の疲労感もありこんなものかと思い納得して押印した。

．．．次号弁護側尋問に続く．．．

次回 第15回公判 03年7月28日(月)13時30分～

706便客室乗務員 故 谷口 敦子さんの主治医(2名)

に対する検察官主尋問と弁護側反対尋問

……今後も大量傍聴で高本機長を支援しよう！……