



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.07.25 No 26 - 93

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2

706 便の副操縦士 西田 英俊 氏

に対する **弁護側尋問**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 氏に対する弁護側尋問の詳報です。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。

弁護側尋問

➤ 事故時の状況など

・ ・ 香港出発前準備～水平飛行 ・ ・

弁護人：香港から名古屋への706便乗務の際のブリーフィングの内容について聞くが、機長は客室乗務員に「Seat Belt Sign が点灯したら例外なく着席するように」との指示をしたということだが、証人は何か補足されるようなことを言ったか？

証人：特に補足はしていない。機長は更に「離席する必要があるときは許可をとるよう」という内容のことを言われた。

弁護人：その時、証人はSeat Belt Sign が点灯したら直ちに、着席するべきと考えたか？

証人：はい。

弁護人：証人は現在、767型機の機長となっているが、このような指示をする事例は多いか？

証人：どちらかと言えば少ないと思う。

弁護人：もし証人が機長として同じ内容のことを客室乗務員に言ったら「Seat Belt Sign が点灯したら、直ちに全員着席せよ」という命令と理解してよいか？

証人：そうだ。

裁判官：そういう指示をしたことがあるか？

証人：ある。

・ ・ 名古屋への降下 ・ ・

弁護人：「9千フィートで河和を通過せよ」というATC(航空交通管制)からの指示があった時、(機長は)Pitch Wheel を操作して降下率を大きくしたのか？



証人：はい。

弁護人：AUTOPILOT が Vertical Speed Mode (降下率設定) となったことを PFD (計器) で確認したか？

証人：はい。

弁護人：降下開始地点、これを TOD、Top of Descent と言うが、これについて FMS (Flight Management System) が計算した地点より遅れていたということか？

証人：9 千フィートへの降下のところであればそうだ。

弁護人：深い角度の降下が必要になったということか？

証人：そうだ。

弁護人：(その場合) Vertical Speed Mode の使用は適切な操作か？

証人：はい。

弁護人：Seat Belt Sign のスイッチを証人が押したとき、乗員・乗客は直ちに着席すると考えたか？

証人：はい。

弁護人：そのとき、ポンという音を聞いたというが、その他に何か Seat Belt Sign が点灯したことを確認するような方法はあるか？

証人：EAD (Engine and Alert Display) の下の方に SEAT BELT SIGN と青色のメッセージが出る。又、PA (乗客アナウンス) をモニターしているし、スイッチのポジションでも分かる。

弁護人：いくつかそのようなものを見ていたか？

証人：多分、見ているとは思いますが具体的な記憶はない。音は聞いた。

弁護人：「機長がシートベルト着用について別途注意をした」との証言をしているが。

証人：降下中、揺れが予想されているので早めに片付けをして、Seat Belt Sign が点灯したら着席するようにと指示した。

弁護人：香港出発時のブリーフィングでの指示に加え、機内でも再度 2 回にわたり (同様の趣旨を) 徹底したということか？

証人：そうだ。

弁護人：機長の指示を聞いた時、印象としては、徹底している、慎重なやり方と思ったか？

証人：徹底している指示だと思った。

・ ・ 一旦 350 ノットに安定後、急な増速、Vmo を超過 ・ ・

弁護人：降下中に一旦減速し、その後加速し、TREND Vector が出た時の事を聞く。TREND Vector が Vmo を超えることを見た経験はあったか？

証人：ない。

弁護人：最初で最後の経験ということか？

証人：実機ではそうだ。

弁護人：シミュレーターでは？

証人：事故後、やってみたことはある。

弁護人：TREND Vector が Vmo を超えた時の感じは、減速操作が最優先と思ったか？

証人：そうだ。

弁護人：「CAUTION Speed」とすぐに言ったのか？

証人：TREND Vector が Vmo を超える指示を見た時、直ぐに言った。

弁護人：Vmo を超過するような Speed で「CAUTION Speed」というような CALL について取り決めはあるのか？

証人：規定の CALL については AOM（航空機運用規程）に示されているが、「CAUTION Speed」はそのように規定された CALL ではない。

弁護人：TREND Vector が出ており、機長も（Call の）意味するところは分かるのか？

証人：分かる。

弁護人：証人はどのような目的でその CALL をしたのか？

証人：機の状況について共通の認識をもつことは大事なので。

・・Vertical Speed を操作・・

弁護人：機長は直ちに Pitch Wheel を操作したということか？

証人：そうだ。

弁護人：それは証人のアドバイスを聞いたからか、それとも機長自らが判断して操作したのか？

証人：分からない。

弁護人：検察の尋問に対して「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。」と述べているが、指で Pitch Wheel を回す操作は何度かしたということか？

証人：そうだ。

弁護人：Pitch Wheel を操作して Vertical Speed Mode とする操作は妥当か？

証人：はい。誰でもそうする。

弁護人：Pitch Wheel に手を伸ばして操作している時間はどれほどであったか？

証人：数秒くらいだと思う。

弁護人：通常の Pitch Wheel の操作と比べるとどうか？

証人：人により違うので一概にはは言えない。

弁護人：機長（の操作）は通常の早さか？

証人：特に変わった速さとかは思わなかった。普通の早さだ。

弁護人：機が増速する中では当然、その操作を予想するということか？

証人：はい。

弁護人：機長の手が伸びれば、Pitch Wheel を操作する動きは視界に入るな。

証人：そうだ。

弁護人：そして計器の中にその変化を予想するのか？

証人：そのとおり。

弁護人：PFD上でVertical Speedの2のところに白いバグが表れたのか？

証人：そうだ。

弁護人：（帰りの）新幹線の中で機長から「AUTOPILOTのVertical Speed Windowに----が表示されていた」という話を聞いたということだが、証人は気がついたか？

証人：PFDを見ていたので気が付かなかった。

弁護人：他の計器を見ていたから気付かなかったのか？

証人：そうだ。

弁護人：証人の理解では、Vertical Speedの設定の白いバグを見て、Vertical Speed Modeに切り替わったと思ったのか？

証人：はい。

弁護人：Vertical Speed Modeに本当に切り替わったら機体はどう反応するのか？

証人：ゆるやかにPitch Upして増速が抑えられ、身体にGが感じられる。

弁護人：時間としてどのくらいで機体の動きが出るのか？

証人：わりとすぐだ。

弁護人：しかし、それが起こらなかったということか？

証人：そうだ。

弁護人：機長の操作にも関わらず、PFDには表示はでたものの現象がでなかったので、Vertical Speed Modeに切り替わらなかったということか？

証人：変わっていなかったと思う。

弁護人：Pitch Wheelを操作しても機体に変化が出ていないと気が付いた時、「あれ、おかしいと思った」と証言されたが具体的にはどうであったか？

証人：FCC（Flight Control Computer）かAUTOPILOT関係がおかしいと思った。

弁護人：AUTOPILOTまたはFCCに何か不具合があったと思ったのか？

証人：所望のModeの効果が現れないのでAUTOPILOTかFCCに何か不具合があると思った。

・ ・ Speed Brake (Spoiler)を引く ・ ・

弁護人：機長は、Vertical Speed Modeの操作に続いて、Speed Brakeを2回操作したということか？

証人：カチッと2回操作した音を聞いた。

弁護人：2段階の操作で半分引いたのか、全開まで引いたのか分からないのか？

証人：（同じ）2回の引く操作でも、引き方によりFullにでも2/3にでもなるので、どこまで引かれたのか分からない。

弁護人：例えば1回のカチッという操作で2/3まで引くこともできるからか？

証人：そうだ。

弁護人：2回操作すればフルまで引く可能性もあるということか？

証人：はい。

弁護人：その（Speed Brake を引く）操作は通常か？

証人：どんなパイロットでもそうする。

弁護人：しかし、706 便は Vmo を超えたのか？

証人：はい。

弁護人：（機長の）減速操作の外に、AUTOPILOT の Over Speed Protection が働くと思ったか？

証人：（その機能の働くことを）期待した。

弁護人：その兆候はあったか？

証人：分からない。

・ ・ 機に衝撃 ・ ・

弁護人：Speed Brake を 2 回カチッと操作したのと衝撃を受けた時点の間はどれほどか？

証人：わりとすぐだったと思う。

弁護人：一連の流れの中であり、証人としては連続し起こったとの感じであったか？

証人：一連の流れの中で起きたと感じた。

弁護人：Speed Brake を引いた時、音を確認した直後にガクンとした揺れが生じたのは間違い
ないか？

証人：順番としてはそうだ。

弁護人：Speed Brake を引いて間髪いれずか？

証人：連続してであった。

弁護人：コックピットでは静かな中でカチッと音がしたのか？

証人：Speed Brake を引いた音は聞こえたので他の警報は鳴っていなかったと思うが、その後 Over
Speed の警報を聞いてから衝撃がきた

弁護人：カチッ、カチッと Speed Brake の音、Over Speed Warning、衝撃（の順番）か？

証人：そうだ。

弁護人：AUTOPILOT を Disengage すると音が鳴る、（赤い）表示が出るということだが他に何か
あるか？

証人：ないと思う。

弁護人：では、その音を聞いた、あるいは赤い表示に気が付いたのは最初の衝撃の後か？

証人：はい。

弁護人：どのくらいか？ 4、5 秒か？

証人：そんな感じだ。

弁護人：衝撃後、しばらく間があって赤い表示か？

証人：そうだ。

弁護人：衝撃を受けたとき通常と異なる特徴的なことはあったか？

証人：通常であれば、慣性を感じるような粘りがあるものだが、そのときは軽いというかスカスカな感じの揺れであった。

弁護人：証人が言われているのは、Manual Control 中、通常であれば操縦桿を大きく操作しても機体の慣性で粘りがある、どっしりした感じの機体の動きであるところが、この時は機体がスカスカと動くような感じがしたということか？

証人：そのとおりだ。

弁護人：それはこの 706 便のときが初めての経験か？

証人：はい。

弁護人：同じようなスカスカな動きを経験したことはあったか？

証人：ない。

弁護人：Over Speed の中で、機長が意図的に Control Column (操縦桿) を引く動作に気付いたか？

証人：直ぐ近くに居たのでそういう動作があれば気が付く。(しかし)気が付かなかった。

弁護人：Pitch Wheel と Speed Brake を操作していた機長が、AUTOPILOT を接続したまま Control Column を引いて減速しようとしたと考えられるか？

証人：考えられない。

弁護人：AUTOPILOT を使用中、機が増速しようとするときの対処としては、AUTOPILOT を使用したまま操縦するのか、それとも Manual に切り換えて操縦するのか

証人：AUTOPILOT をつないだまま対処して Mode を変えることを考える。

弁護人：機長とは 706 便乗務以前に 3 回ほど一緒に乗務したということだが、日頃の機長の操縦や態度と何か違ったことはあったか？

証人：ない。

弁護人：Vmo を超過した際に機長は慌てている感じはなかったか？

証人：そのようなことはなかった。

弁護人：淡々と操作していたのか？

証人：そうだ。

弁護人：Speed Brake がカチッカチッと音がして、その後、揺れが生じたが、そのとき機長の姿勢を見ていたか？

証人：顔を向けたわけではないが視野には入っていた。

弁護人：どの様であったか？

証人：特に不自然な姿勢は無かった。

弁護人：機長は操縦桿は片手で握っていたかそれとも両手か？

証人：分からない。

弁護人：操縦桿を動かす操作は感じたか？

証人：分からない。

弁護人：何か気が付くような操作は無かったということだな？

証人：はい。

弁護人：調書では「機長の動揺が治まらなかった」という旨記載があるが、そのときの様子と照らしてどうなのか？

証人：それは大げさな表現だ。

弁護人：どのような様子であったか

証人：気が動転しているような様子はなく、普通に話しをしていた。

弁護人：多少は驚いているという程度か？

証人：はい。

弁護人：揺れがおさまった後、証人は「どうして Vertical Speed Mode が効かなかったのでしょうか」と聞いたのか？

証人：正確に覚えていない。

弁護人：そのとき、機長はなんと言ったのか？

証人：「どうしてだろうね」というようなことを言ったと思う。

弁護人：その時の2人のやりとりは、Pitch Wheel を動かしたのに何故、Vertical Speed Mode に変わらなかったのかということか？

証人：はい。

弁護人：機長は「何故、AUTOPILOT が OFF になったのかな」とも言っていたか？

証人：はい。

・ ・ 客室乗務員からの連絡 ・ ・

弁護人：揺れたあと、怪我人が発生したことをインターフォンで聞いたときに「まだ座っていない人がいたのだな」と証人の証言にあったが…。

証人：定かではない。

弁護人：機長が言ったのか？

証人：そうだ。

弁護人：揺れが治まり怪我人の状況について、何人がどの程度という話を客室乗務員から聞いたか？

証人：具体的な情報は無かったと思う。

弁護人：どの程度の怪我人が出ていたか把握はできなかったのか？

証人：出来なかった。

弁護人：機体が大きく揺れたとき、客室からの連絡以前に「今の揺れで何か異変はないか」などと連絡をとることは無かったのか？

証人：そのときはしなかった。

弁護人：それは前もって着席とシートベルトの着用を指示していたからか？

証人：そうだ。

・ ・ 着陸へ ・ ・

弁護人：着陸直前に AUTOPILOT をはずした際、LSAS と YAW Damper の故障表示が出た時、機長は「異常がないのでこのまま着陸する」と言われたということだが、そのとおりか。

証人：「異常がない」というのは誤りで訂正する。「支障がない」ということだ。

弁護人：（着陸前に）はずされたのは AUTOPILOT-1 ということか？

証人：後で分った。

弁護人：そのまま名古屋へ着陸したのか？

証人：負傷者のために急いで着陸する必要がある、操縦に異常が感じられないということで、警報の内容を確認しただけでチェックリストは行わずにずに着陸した。

弁護人：証人が証言した「支障がない」という意味はそういう主旨ということか？

証人：そのとおりだ。

弁護人：到着後、ログブックに「LSAS Channel Fail、Yaw Damper Fail」と記載したのか？

証人：はい。

弁護人：Vertical Speed Mode での Pitch Wheel の操作については記載しなかったのか？

証人：記載しなかった。

弁護人：LSAS と Yaw Damper は FCC の機能の一部であるのか？

証人：一部と考えて良い。

弁護人：FCC 全体の問題ではないと判断したということか？

証人：そう思う。

弁護人：機長は、LSAS と Yaw Damper の不具合を記載すれば、整備としては当然、FCC 全体を整備するのではと考えたということか？

証人：その様に Squawk(不具合)を書けば FCC、Autopilot の不具合と分かるので、FCC、AUTOPILOT が点検されると思った。

弁護人：事故後、706 便と同じ機体番号の機材で FCC が取り卸され、整備工場で点検されているのを知っているか？

証人：後で聞いた。

➤ AOM CAUTION について

弁護人：AOM にある CAUTION は Severe Turbulence 中の飛行についての記載の一部か？

証人：そうだ。

弁護人：CAUTION は Severe Turbulence 中の飛行を対象にしたものということか？

証人：そうだ。

弁護人：本件事故発生時もそう理解していたか？

証人：はい。

弁護人：一般的な AUTOPILOT のオーバーライドの話と CAUTION 記載のオーバーライドの話が混同して調書に書かれたとの証言があったが、MD-11 の限定された CAUTION の話はさておき、

一般的に何故 AUTOPILOT をオーバーライドしないかということ、それはつまり必要がないからということか？

証人：私はそう理解している。

弁護人：では一般的なオーバーライドではなく、CAUTION には「Severe Turbulence かつ高高度においてオーバーライドはしないように」と書かれているということか？

証人：そうだ。

弁護人：それは当時も現在もそういうことか？

証人：そうだ。

弁護人：何故かということ Recovery の過程で Over Control になるからか？

証人：そうだ。

弁護人：（CAUTION の規程は）オーバーライドして AUTOPILOT を外しても Over Control にならなければ CAUTION は不要という理解でよいか？

証人：あくまで注意ということなのだから、そういうことだ。

弁護人：Over Control とはどのような状態をいうのか？

証人：所望の状態への修正操作が大きくなり、そこへなかなか収束しない状態だ。

弁護人：例えば「高度を突き抜けたり」ということか？

証人：そのとおり。

弁護人：Over Control が起きると発生した G により人身事故が発生したりするの？

証人：そうではないと思う。

弁護人：CAUTION の(1)と(2)の関係について聞くが(2)が高高度において AUTOPILOT をオーバーライドしてはならない理由、すなわち(2)は(1)の技術的背景が記述されているということか？

証人：(2)は(1)の理由だと思う。

弁護人：(1)の中にあえて「高高度」という文句がないのは(2)の中にその旨記載されているからではないのか？

証人：そうだ。

弁護人：AUTOPILOT を接続中、高高度、Severe Turbulence において、オーバーライドで Disengage する操作の危険性を気にしたか？

証人：気にしてない。

弁護人：事故当時、高高度、Severe Turbulence の中で AUTOPILOT をオーバーライドすると、どの程度の Pitch Up になると認識していたか？

証人：（そのような認識は）持っていなかった。

弁護人：書き物ではなく、訓練の中で教官から高高度、Severe Turbulence で AUTOPILOT をオーバーライドすると、G も含みこうなるとの話があったか？

証人：記憶していない。

弁護士：三橋機長の High Alt Handling Quality 解説書は検察官から示されたのか？

証人：はい。

弁護士：事故当時、三橋解説書については中味まで詳しく読んでいないということか？

証人：はい。

弁護士：三橋証人、ご本人も「読む必要はない」と証言されたが、すべてのパイロットにあえて読むことを求められてはいないとの理解でよいか？

証人：そうだ。

弁護士：三橋解説書を示され、それを事故当時も理解していたかのように調書に記されているが正しいか？

証人：それは違う。

弁護士：山本検事に「このような内容のことが書かれていますね」と聞かれ、「はい」と答えたということか？

証人：そうだ。

弁護士：あたかもそれを詳しく知っているかの記載になったということか？

証人：はい。

弁護士：山本検事は事故原因は機長がオーバーライドしたことが事故の原因であるとの前提に立っていたとの印象か？

証人：明らかにオーバーライドが原因との話だった。

弁護士：そのような山本検事の見解に、証人は賛成か反対か？

証人：反対だ。

弁護士：三橋解説書についての現段階での認識としては高高度、Severe Turbulence について述べられたものということか？

証人：書かれたご本人もそう証言されているのだからそうだと思う。

弁護士：現段階でも内容は分かるか？

証人：言われている事は分かる。

弁護士：検察の調書については、事故当時について記されたところと現在の認識を問うているところがはっきりしていないとの印象を持つがいかがか？

証人：その辺を確認すればよかった。曖昧なままであった。

弁護士：三橋解説書について「読んだ」と書いてあり、一見、当時から理解しているかに見えるのだが、それは事故後に読んで、現在その認識に至っているということではないのか？

証人：そのとおりだ。

弁護士：つまり時系列としてひとつに混ぜられているということか？

証人：まさにそのとおりの印象である。

弁護士：名古屋地方検察庁での取り調べの時間は？

証人：正確でないが、午前中から夕方くらいまでであったと思う。

弁護士：証人は本日の午前中の検察の尋問で調書は既に書かれていたと言ったが、貴方の面前で作成されたものではないのか？

証人：おそらく、ワープロにあらかじめ入っていたと思う。

弁護士：聞きながらの筆記ではなく、あらかじめ書いたものを基に確認するように作成されたとの印象なのか？

証人：はい。

< 検察再尋問 >

検察：事故以前に被告と飛んだ時、客室乗務員にベルト着用で強く注意した事はあったか？

証人：あったかどうか分からない。

検察：注意したか分からないのか？

証人：していたかもしれないが覚えていない。

検察：事故後の平成 12 年 3 月、愛知県警の石川警部補から取り調べを受けて、その時 AOM の CAUTION の規定、三橋解説書を示されたか？

証人：はい。

検察：そしてどういう供述をしたか記憶はあるか？

証人：記憶していない。

検察：警察の取調べで「Autopilot のオーバーライドは禁止事項となっている。いかなる状況においても行ってはならない」と供述しているが。

証人：そのときの認識は高高度、Severe Turbulence に限定と思っているので、私の考えではない供述書だ。

検察：三橋解説書についても「読んで理解していた」との主旨の供述をしているが。

証人：私の真意とは異なる。

検察：AUTOPILOT Disengage について「(三橋解説書には) Disengage 後、4 枚のエレベーターが同一方向に動き、突然の大きな G を伴うピッチ(変化)が発生し、機体が上下に大きく動くことが記載され、当時の私もそのように認識」と供述しており、今日の証言での認識と異なっているが。

証人：そうだ。

検察：証人は、県警では被疑者として取調べを受けている。罪状を聞いたか？

証人：罪状は「業務上過失致死傷罪」だった。

検察：自分も起訴されるかもしれないのにどうしてか？(どうして本日の証言と違う調書となっているのか？)

証人：私も分からない。

検察：山本検事はあらかじめ「オーバーライドが事故原因」としていたというが、本日、このことに証人は反対すると言ったが。

証人：私は、山本検事に対しては「事故原因は分からない」と言った。

検察：「可能性としてはあるが、事故原因は分からない」と言ってはいないか？

証人：山本検事はあらかじめ文書を作っており、「可能性としては排除できないでしょう。」と言われたので、「可能性はゼロではないでしょう」と認めた。

検察：県警での調書にも証人の署名、捺印があり、訂正はされていないが。

証人：こういう表現になるのだな、こういうものかと納得して署名、捺印した。

< 弁護士再尋問 >

弁護士：県警での平成 12 年 3 月の取り調べ調書は手にとって読んでいないか？

証人：手にとって読んでいない。

弁護士：三橋解説書を理解していたと答えたとの事だが、特に AUTOPILOT のオーバーライドについて「今、理解できました」という事と「当時、私はそのように理解していた」ということが混同されているようだ。理解したのは取り調べの時ということか？

証人：そうだ。

弁護士：それを読み聞きのやりとりの中で混同したということか？

証人：はい。

< 裁判官からの質問 >

裁判官：揺れが起きたとき操縦輪の動きは見たか？

証人：覚えていない。

裁判官：Pitch Wheel を操作してから、衝撃までの操縦輪の動きについてはどうか？

証人：異常な動きは無かった。異常な動きがあれば記憶に残る。

裁判官：通常、降下中に操縦輪は動くのか？

証人：針路変更、気流の変化時など、状況により動く。

裁判官：降下を開始する時の操縦輪へ手をかける姿勢は？

証人：通常姿勢だ。通常、片手を（操縦輪に）かけて（軽く添えて）いる。

裁判官：揺れがおさまったのは Autopilot のスイッチを入れた時か？

証人：機長の指示で入れたが、揺れている時か揺れが収まった時か分からない。

裁判官：揺れた時の証人の姿勢は？

証人：肘掛を握っていた。

= 西田証人尋問了 =

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！……