



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.2.20

No 26 - 35

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 =

### 2月12日 706便事故第4回公判 その2

当時、運航乗員訓練部企画グループ次長

### 久次米 通孝氏に対する検察側証人尋問

第4回公判に於ける、当時、運航乗員訓練部企画グループ次長 久次米 通孝氏及び当時運航技術部長 曾和 恵三 氏に対する証人尋問の詳細を順次お知らせします。

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。

(組合注: 久次米証人は、当時、運航乗員訓練部企画グループ次長。現在 JAL エクスプレス取締役)

**検察: 訓練企画室とは具体的にどのような業務をするのか?**

証人: 訓練の企画を取り扱う部門だ。

検察: 企画とは?

証人: 訓練の内容を決めたり、会社の事業計画に則って各種訓練の SKD を立てたりする。

検察: 訓練方式も企画グループの業務に入るか?

証人: はい。

検察: 訓練を実施するのが教官室で、計画を立てるのが企画グループの業務か?

**証人: そうだ。企画グループ内にも地上職グループと乗員グループがある。具体的にどのような訓練をすれば良いかなどは現場を知っている者でないとわからないので、訓練内容を決めるのは乗員グループだ。**

検察: 地上職グループはどのような仕事をしているのか?

証人: 年間の訓練の SKD や、各運航乗務員の SKD 管理、教官のアサインなどだ。

\* 組合注: 定期訓練、PFTG(PILOT FLIGHT TRAINING GUIDE)、PTG(PILOT TRAINING GUIDE) LOFT(LINE ORIENTED FLIGHT TRAINING) 6MS(6 MONTH CHECK) AWO REVIEW(ALL WEATHER OPERATION REVIEW)、CRM(COCKPIT RESOURCE MANAGEMENT)の一般的な内容について尋問。内容略)



検察:(訓練の中に)HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC

という項目があるが、これは何か？

証人：高高度における飛行特性の訓練だ。

検察：MD11 に対する訓練か？

証人：そうだ。

検察：MD11 の PTG (PILOT TRAINING GUIDE) に HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の訓練が入ったのはいつか？

証人：私が企画グループに配属になって間もない頃だったと思う。

検察：平成 6 年頃ということでしょうか？

証人：1996 年以降ということだ。

検察：証人は HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の追加についてどこかで報告を受けたのか？

証人：毎回行われる会社の会議の中で聞いた気がする。

検察：以前、警察の取り調べの中で「MD11 の就航後間もない時期に」ということを言われていないか？

証人：覚えていない。

検察：MD11 の HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC についてどのように聞いていたのか？

証人：高高度で不安定であると聞いた。

検察：不安定とは？

証人：あまり深く考えていなかった。

検察：どうして、どのような時に不安定になるのかは？

証人：あまり詳しいことは聞いていない。

検察：警察の取調べでは、「構造上不安定」と言った記憶はないか？

証人：言っていない。

\* 組合注：定期訓練の一般的な内容について尋問。内容略。

検察：定期訓練には LOFT (LINE ORIENTED FLIGHT TRAINING) も取り入れられていたということだが、平成 9 年当時、高高度での飛行特性についても PFTG (PILOT FLIGHT TRAINING GUIDE) の内容が操縦訓練に取り入れられていたということでしょうか？

証人：はい。

検察：その訓練の内容は？

証人：具体的には知らない。

検察：何らかの原因で AP が外れることがあるのか？

証人：知りません。

検察：以前に警察では、HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の訓練は高高度において下からの UP-DRAFT などで、AP が外れた時の MANUAL での回復が難しいことを体験し、AP での回復を行う練習であると話されていませんか？

証人：そう話したのであれば、調べて話したのかもしれない。

検察：PTG で ADVT ( ADVANCED TRAINING ) という名称に H9.10.01 に変わった。具体的に何が変わったのか？何処が変わったのか？

証人：知らない。

検察：( 訓練の内容に ) RECOVERY FROM UNUSUAL ATTITUDE という項目があるがどういう内容か？

証人：異常姿勢からの回復の訓練だ。

検察：異常姿勢とはどのような姿勢か？

証人：そのまましていると墜落してしまうような姿勢だ。

検察：ADVT は H9.10.01 に導入されているが、HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC 訓練の中で ADVT の RECOVERY FROM UNUSUAL ATTITUDE の訓練が入っていたか知っているか？

証人：H9.10.01 の変更を書いてあるので、以前はなかったと思う。

検察：当時、機の姿勢を回復する訓練が HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の中で実施されていたか？

弁護士：2つの訓練は全く違うものだ。それを一つにしているから証人は何を答えたらいいのかわからない。検察官の質問は、別の訓練を分けて質問すべきだ。また姿勢が異常姿勢か前提を明確にせよ。

検察：UNUSUAL NOSE UP とはどのような状態か？

証人：飛行機がひっくり返るような状況だ。

検察：RECOVERY FROM UNUSUAL ATTITUDE の訓練は HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の訓練とは別の訓練ということか？

証人：はい。

検察：HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC とは？

証人：高高度における飛行特性のことだ。

検察：姿勢を回復するような訓練は HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の訓練に入るのか？

証人：わからない。

検察：検察の取調べでは、HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の訓練の中で異常姿勢からの回復訓練をやっていたのではないかと言われませんでしたか？

証人：言っていない。

\* 組合注：当該機長に対して行われた訓練記録台帳の一般的な内容について尋問。内容略。

検察：ABNORMAL & EMERGENCY が SIM A でも B でも含まれている。3回の定期訓練で特段の問題点はあるのか？

証人：全ての項目に関し COMPLETE とあり、特段の問題はない。

検察：証人は AP の OVERRIDE とその後の異常姿勢からの回復の内容が訓練に取り入れられていたか知っているか？

証人：訓練の内容に関しては知らない。

検察：証人は AP の OVERRIDE とその後の異常姿勢からの回復の内容が訓練に取り入れられていな

かったと検察の取調べで話されていたが思えていないか？

証人：覚えていない。

検察：OVERRIDE はそもそも禁止項目なので取り入れていないと言わなかったか？

証人：全然覚えていない。

検察：PFTG(PILOT FLIGHT TRAINING GUIDE)は証人が次長をしていた訓練企画グループで作成したということによいか？

証人：そうだ。

検察：PFTG には AP の OVERRIDE 禁止に関して書かれていたか？

証人：事故当時は内容については全く知らなかった。

検察：PFTG は証人が次長をしていた訓練企画グループで作成していたのに全く知らなかったのか？

証人：訓練内容は別のセクションで作られる。私は事務方なのでわからない。

検察：Vmo(最大運用限界速度)を出した際の回復方法が訓練項目に取り上げられているか知っているか？

証人：知らない。

検察：気象状態によっては Vmo を越してしまう可能性があることは知っているか？

証人：はい。

検察：Vmo を超えてしまった時の回復操作に関して会議等で取り上げられたことはあるのか？

証人：記憶にはない。

検察：Vmo を越えてしまった際の操作に関して検察で話したことを覚えているか？

証人：覚えていない。

検察：AP の OVERRIDE に関して訓練項目にないことを、なぜ次長である証人が知らなかったのか？

検察：私は事務方なので、訓練の内容は知らない。我々は出来上がった内容を印刷し配布したり、SCHEDULE の作成や SIM の振り分け、教官のマンニング管理や人事配置などをしていた。

検察：PFTG の禁止事項は、AOM には入っているのか？

証人：知らない。

検察：以前に、「禁止項目なので AOM には入っていない」と言ったのではないか？

証人：言っていない。

検察：AP OVERRIDE の危険性を訓練項目に取り入れられないのは、定期訓練の趣旨に反するからか？

証人：わからない。

検察：訓練項目に取り入れていない理由に関して、検事に話していないか？

証人：話していない。

検察：訓練項目に AP OVRIDE の危険性に関する項目を入れない理由を、次長として知らなかったのか？

証人：全く知らない。

検察：事故調査報告書を見たことはあるか？

証人：ある。

検察：事故調査報告書の P27 に AP OVERRIDE は禁止事項に該当する為、通常は実施されないとの

ことであったとある。これは知っているか？

証人：知らない。

**弁護士**：事故調査報告書の内容に関して触れるのはいかなものか？事故調査報告書に関しては RAW DATA 以外は使うべきではない。検察の質問は踏み込み過ぎている。MANUAL の記載に AP OVERRIDE は禁止と書いてある。これでよいではないか？

裁判官：検察官は証人が知らないといっているのに、そのことを前提に質問しているのだけど・・・知らないと言っているわけですから。検察官の質問の内容もよくわからない。

検察：証人は検察で AP の OVERRIDE に関して述べていないか？

証人：述べていない。

検察：機械技術的なことは別にして、AP を OVERRIDE すると機体が危険になるということを書いていないか？

証人：全く言っていない。

検察：高本被告は AP OVERRIDE の危険性について知っていたのかとの質問を受けたか？

証人：受けていない。

検察：山本検事とあなたはそういう話をしましたね。

**証人**：全く話もしていないことまで調書に書かれて「言っていない」との問答をした覚えがある。機長の認識について覚えがない。

検察：「MD11 に乗務していて、飛行機を熟知していれば AP の OVERRIDE などしない」と言っていないか？

証人：言っていない。

検察：「MD11 は機体の形状から不安定であり高高度での操縦が難しい。少し操縦桿を動かしただけでも過敏に飛行機が動くことがある」という話をしたか？

証人：していない。

検察：機長からの話として「安定性が悪い」という話は聞いていたか？

証人：はい。そのために HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC ができたと聞いたが詳しく聞いた覚えはない。

検察：それなのに企画グループ次長である証人が MANUAL の内容に関して知らなかったのか？

**弁護士**：検察官は次長ということを強調するが、次席検察官だって裁判のことを全て理解しているわけではない。証人は乗務職と事務方では業務内容が異なると繰り返し言っている。

**裁判官**：答えが出ているのだから、検事は同じ質問は避けて下さい。

検察：わかりました。

**検察**：警察、検察で取調べを受けたわけだが、  
警察で取調べを受ける前に事故報告書の内容は知っていたか？

証人：警察で何を聞かれたか覚えていない。

**検察**：警察、検察での取り調べの前に、こういうことを聞かれるであろうといった打ち合わせを技術部、法務部の担当者、または弁護士と話したか？

**証人**：706について弁護士とは話していない。法務の担当者ともない。業務部はあったかもしれない。

検察：何という方ですか？

証人：名前はちょっと出てこない。業務の担当だったと思う。

**検察**：検察に来るときには訓練に関して十分な話ができるということで、日本航空で選ばれて来たのではないのか？

**証人**：知らない。検察から呼ばれているので行ってくれと言われた。どういう経緯で行くことになったか知らない。

検察：業務の担当者とはどのような話をしたのか？

証人：出張について話した。質問の内容とかについては話していない。

**検察**：日本航空内部では、検事調書を作る前に弁護士等と十分な打ち合わせをするように指示はなかったのか？

証人：なかった。

検察：事故に関心はなかったのか？

証人：関心がないことはなかったが、既に部署を離れていた。

検察：どういう取調べが行われているかは知っていたか？

証人：他のセクションに移っていたので知らない。

検察：社内の機長組合 NEWS、OI などは知らないか？

証人：知らない。

検察：誰の指示で警察の取調べを受けることになったのか？

証人：業務の担当者だったと思う。

検察：HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC については調べてきたのか？

**証人**：警察、検察の取り調べに際して、十分な準備をしようとして調べ直したのではないかと思う。

検察：「忘れていたので」ということか？

証人：そういうことだ。

検察：事務方で何もわからないにも関わらず、なぜ JAL は証人を適任者として選んだのか？

証人：聞かれる内容は知らなかったからではないか。

**検察**：企画グループ次長だから責任ある返事ができるということで選ばれたのではないのか？

証人：業務の内容が異なるのでわからない。

検察：検察に行く時にも確認してきたのか？

証人：わからない。

**検察**：どういう内容について聞かれたのか、不本意な調書が出来上がったことに関して会社に報告はしたのか？

証人：報告した。

検察：JAL は不本意な調書が作成されたことについて、検察庁に異議申し立てをしなかったのか？

証人：しらない。

検察：JAL に対して異議申し立てをするようお願いはしたのか？

証人：弁護士にはした。先日も検事にはした。

検察：不本意だという気持ちは署名した時からあったのか？

証人：はい。

**検察：証人自身が不本意だということを検察に対し申し立てしたことはあったのか？**

証人：してない。

検察：署名捺印する前に調書は読んで聞かされたか？

**証人：見せてくれと言ったが見せてはくれなかったの、仕方なく読んでもらった。**

検察：何度読んでもらったのか？

証人：一度だ。ただ部分的には繰り返してもらった。

検察：調書に署名捺印はしたか？

証人：はい。

検察：なぜ署名したのか？

**証人：根負けした。夜遅くまで検察での取調べが続いた。検事にはニュアンスが違うと何度も申し上げたが取り上げてもらえなかった。もう一度読んで下さいと言っても、あなたは聞こえないのかと言われた。新幹線の時間もあり不本意ながら署名してしまった。**

検察：訓練部の次長でありながら根負けしたということか？

**証人：全てが根負けによるわけではないが、最終的には印を押さないと帰れないという感じであった。**

検察：事故後に AP の OVERRIDE や MD11 の高高度飛行特性が影響していると聞いたことはあったか？

証人：はい。

検察：聞いたのは検察の取り調べの前か後か？

証人：わからない。検察官から聞いたのかもしれない。

検察：検事との話の前には AP OVERRIDE が影響していると聞いたか？

証人：聞いたかもしれない。

検察：HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC の影響について話したか？

証人：HIGH ALTITUDE CHARACTERISTIC について、不安定であると聞いていたが、どう不安定かは門外漢だった。話題になっていたことは知っていた。

検察：訂正を求めなかったのか？

証人：求めた。応じてくれなかった。このままでは返してくれないと思った。

**検察：検察での調書作成のときに一部修正して署名をした。それを覚えているにも関わらず・・・**

弁護士：員面調書は弁護側には開示していない。平等の原則に反すると思われる。刑事裁判法にも違反する。

\* 組合注：員面調書 = 司法警察員面前調書の略。司法警察員に対してなされた被疑者・参考人の供述を記録して作成した書面。

裁判官：内容は問題にしていけないわけですから・・・。訂正は警察での調書でもあったのですか？

証人：あったかもしれない。

裁判官：検察の調書の中で訂正されたい部分はあったのだが、書き直しはなく文言のみ付け加えて、その上で署名捺印されたのですね。

証人：はい。検察官に訂正申し入れは沢山あったが、書き直しはなかった。

**検察：検察で作成した調書が、被告の裁判に不利になるのではないかという認識はあったか？**

証人：わからない。

検察：調書作成後 JAL の中で批判されたことはあるか？

証人：ない。

検察側尋問了

次回 第5回公判 03年2月24日(月)10時～17時

曾和 恵三 証人（当時、運航技術部部長）に対する  
検察側尋問続行、及び弁護士尋問

三橋 弘道 証人（当時、試験飛行室長）に対する検察側尋問

……今後も大量傍聴で高本機長を支援しよう！……