



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2003.2.27

No 26 - 45

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

= 安全運航と事故再発防止のため、「裁判勝利」に向け全力で取り組む =

2月24日 706便事故第5回公判「速報」

～ 曾和 証人（当時運航技術部長） 検察側 / 弁護側尋問と
三橋 証人（当時試験飛行室長） 検察側尋問～

2月24日の706便事故第5回公判では、曾和 恵三 氏（当時、運航技術部部長）に対する前回に引き続く検察側証人尋問と弁護側証人尋問及び三橋 弘道機長（当時、試験飛行室長）に対する検察側の証人尋問が行われました。

以下は、第5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（要旨抜粋） 〉

○ 曾和 恵三 氏（当時、運航技術部部長）

前回の第4回公判では、曾和証人に関する検察側尋問がいったん始まったものの、「検察側の示した不十分な書類では正確な陳述ができない」との証人及び弁護人の申し立てにより、検察側の尋問準備のため尋問は中断され、今回まで持ち越されていました。

< 検察側尋問の続き >

➤ 規定関連について

検察：AOMにあるCAUTION、NOTEの説明を。

証人：CAUTIONはそれに従わねば機器の損傷に至り、WARNINGは守らなければ人身死傷となる可能性がある。NOTEには注意の位置づけはない。

検察：事故当時、MD-11 AOMにA/P OVERRIDE禁止の規定は？

証人：AOMのSEV TURB中の飛行とSupplement Norm Procの中にWARNINGではなく、CAUTIONとしてあった。

検察：その規定がなされた沿革的な話は？

証人：MD-11の高高度特性が当初から言われており、高高度飛行のCAUTIONとして当初からAOMで述べられていた。

検察：高高度の定義は何フィート以上か？

証人：はっきりした定義はない。厳密ではなく幅がある。私は2万5千フィートと理解しているが、パイロットの理解では3万フィート以上で、世界的にそうだと思う。



検察：過去に行われたダグラス社での「MD-11 High Altitude Characteristics MTG」開催経緯は？

証人：MD-11 の高高度における特性についての説明が行われた。

検察：ダグラス社の AOL (All OPERATOR'S LETTER) 102「MD-11 Inadvertent A/P Disconnect」の主旨は？

証人：3 万フィート巡航中に副操縦士の座席を他の者が勝手に動かし、副操縦士の足が操縦桿を前に押したために A/P が Disconnect し、そのためシートベルトをしていない人が負傷した事例を伝えている。

検察：これに対する JAL の対応は？

証人：他人が座席を動かすという事は JAL では起こりえないので、対応していない。

検察：AOL 131 は、アメリカン航空の降下中 A/P が Disengage し、Pitch Up し負傷者が出た事故に関してのものだが、これに対する JAL の対応は？

証人：AOL を部内で評価し、規程として FCOM (FLIGHT CREW OPERATION MANUAL) が出される事が確認されたので、FCOM を待って AOM で出すのが適当と判断した。

検察：706 便事故後 OI (OPERATION INFORMATION) が出されているが・・・

証人：事故については事故調で調査中であるが、あらゆる可能性を考えるとという意味で、アメリカン航空の事故事例を REVIEW の意味で出した。

検察：事故当時、乗員には A/P OVERRIDE に関する CAUTION の内容について周知徹底されていたと思うか？

証人：高高度で A/P が切れ手動に切り替わった後の RECOVERY の過程では、CONTROL がかなり軽くなり、OVER CONTROL になると理解されていた。

検察：この CAUTION が高高度に限定されているとどうして言えるのか？

証人：ダグラス社が CAUTION として出したのは、中国東方航空等の高高度での事故に見られる MD-11 の高高度での特性が背景にあったためだ。

検察：事故発生の 1 万 7 千フィートは、A/P OVERRIDE の CAUTION が適用されるのか？

証人：CAUTION が高高度についてであると何度も言っている。

検察：証人は、CAUTION が高高度についてであり、高高度とは 2 万 5 千フィート以上と証言しているが、1 万 7 千フィートで発生した事故後、CAUTION について REVIEW しているが、何故か？

証人：原因と直接結び付けるものではないが、航空会社としてわずかな可能性について原因とは別に REVIEW する事は大切な事だ。

検察：A/P を OVERRIDE して切った時に大きな G がかかる事についての認識は？

証人：そうなるのか一概には言えない。いろいろな FACTOR がある。

検察：AOM CAUTION には可能性があるとか、ないとかは書いていない。断定している。

証人：安全サイドには「・・・となる」とはっきり書いたが、FCOM には可能性があるとして書いてある。

➤ 事故報告書に関して

検察：事故調査報告書の内容を警察の取り調べの前に検討したか？

弁護人：事故調査報告書について証人は答えない。質問を変えて欲しい。

検察：JALのA/P OVERRIDEに関する記述が不十分ではないかと警察の取調べで聞かれたか？

証人：報告書にこう書かれているが所見はどうかと聞かれた。

検察：運航技術部としてどうかと聞かれたか？

弁護人：やはり事故調査報告書に触れている。

裁判長：触れています。

検察：A/P OVERRRIDEに関するCAUTIONの規定に従わなかったことが被告の落ち度の根拠になるのか？

証人：分らない。答える立場に無い。

➤ 検察の取調べについて

検察：検察の調書では、「本件事故の関連でA/P OVERRIDEが一要因となっているが、OVERRIDEについては周知している」と供述しているが、本日は「AOMの規定は事故と関係ない」と異なる証言をしている。

証人：それは山本検事の調書であり、私の言った事と違う事が書かれている。今日の証言が正しい。

検察：検事への供述証書では「AOMにはCAUTIONとしてOVRD禁止と書いてある」と供述をしている。

証人：検事への供述では、禁止との言葉は使っていない。

検察：「A/P OVERRRIDEはA/Pへの干渉。機体への損傷があるとは言えないが、PITCHの変化は避けられず、乗客、乗員に影響を及ぼすものである」と調書で答えている。本日の証言とは異なる。

証人：供述調書の書き方が誤っているということだ。今日の言っている事が正しい。供述調書に書かれていることは間違いだ。

検察：山本検事からは、調書の内容を読んで聞かされたか？

証人：読んで聞かされたが、内容は見なかった。

検察：高本機長が被疑者との理解は無かったか？

証人：読まれているものを理解するのは難しい。機長の関わりについて一切触れていなかった。私が検事に「そんな事は言っていない。ニュアンスが違う」と言うと、「何故いけないのか」と検事から言われた。

検察：どうして供述調書に署名捺印したのか？

証人：署名捺印したのは事実だが、それに至る経緯が私の常識と違う。

検察：山本検事の常識外の調べとは？

証人：警察では、調書を見せてもらえたのでサインしたが、検事の調書はを見せてもらえなかった。中味を見ないで契約書にサインする事は社会常識ではありえない。人身事故との表現、機長との関わりについては訂正を求めたが全くやってくれなかった。取調べは10時30分から13時30分、午後は16時から待たされ、調書の読み聞きは18時30分から21時まで行われた。人間の常識としてそのような疲労困憊の状態では正しい答えは出来ない。検察の調書の作り方は間違っている。

< 弁護側尋問 >

➤ 検察の取調べについて

弁護人：調書に署名捺印した時の様子は？

証人：サインする時に、全てのページを見せてくれない。サインを求められた最後のページのみ示された。

弁護人：訂正をしてもらった箇所の説明はあったか？

証人：無かった。見せてくれなかった。

弁護人：どうしてその様なことが言えるのか？

証人：調書の読み上げを聞いていて、言葉が違う所などである。

弁護人：調書にサインをしなければいけないと思ったのか？

証人：調書を読み上げられ、重要箇所の訂正を求めたが聞き入れられず「何故いけないのか」と言われた。供述した内容の可能性が1%でもあれば、受け入れようとの気持ちになる。

弁護人：言っても聞いてもらえなかったという調書か？

証人：そうだ。全て間違っているとは言わないが、速記録ではなく、作文と思う。

弁護人：弁護士に対して供述記録を作っているが、それは正しいという事だな。

証人：その様に思っている。

弁護人：山本検事の調書内容の基本的な間違いは何か？

証人：一番大きな間違いは、それを初めて読んだ人が、事故の原因が高本機長にあり、規定類に従わなかったように読めてしまうという事だ。

弁護人：CAUTION と WARNING が検事調書ではごちゃごちゃに書いてあるが・・・

証人：分りやすく説明した。混ぜるような説明はしていない。

弁護人：調書によると警察と検察での証人の供述の前提は、高本機長の A/P OVERRIDE があったと言っているが、証人の理解とは違うか？

証人：違う。

➤ 規定関連について

弁護人：ダグラス社主催の MD-11 の高高度飛行特性についての会議があったが、その主旨は中華航空等の事故のためか？

証人：そうだ。

弁護人：それら3件の事故は、A/P OVERRIDE が原因か？

証人：3件とも違う。

弁護人：3件とも3万フィート以上の高高度での長時間の PILOT による OVER CONTROL が原因か？

証人：そうだ

弁護人：AOM の関連規定は、この事故を契機に作られたか？

証人：そうだ。その背景で作られた。

弁護人：三橋機長がその会議に出て、解説を書いたが、この解説文書は規定と同じ扱いか、個人的な資料か？

証人：個人的なメモであり、正式な規定でない。

弁護人：PILOT が知っているべき規定か。

証人：そうではない。

➤ A/P OVERRIDE について

弁護人：MD-11 で A/P を OVERRIDE して外した時、PITCH 変動・G 変化の可能性は？

証人：状況により違う。一概に言えない。1 つの可能性として大きな PITCH 変動があるかもしれない。

弁護人：その大きな要素は？

証人：高度と CG が後方にある場合だ。

弁護人：A/P の OVERRRIDE について、山本検事に対して「OVERRRIDE は A/P に対する干渉だから A/P との喧嘩だ。損傷を及ぼすとは言わないが、A/P をはずした時に大きな PITCH 変動、G がある」と言っているが、これは間違いか？

証人：間違いと思っている。

弁護人：検事の調書の中で、CAUTION に従わないと何らかの異常があり人身事故、機材の故障の恐れがあると言っているが、これは間違いか？

証人：間違いだ。

○ 三橋 証人（当時、試験飛行室長）

< 検察側尋問 >

検察：ECRM とは何か。

証人：ELV（Elevator）に与える FCC（Flight Control Computer）の COMMAND（指令）と ELV の実際の舵角との間に、ある一定以上の相違があると A/P を切る機能だ。

検察：ECRM が作動するのは？

証人：油圧の漏れ、ELV の Position Sensor の間違った Signal、Pilot の Override、滅多に無いが ELV の凍結である。

検察：706 便では ECRM が作動していたか？

証人：整備記録に ECRM が記録されていたと聞いているのでそのように理解している。

検察：CRM の作動原因は何か？

証人：事故報告書にそれぞれ書かれているが、刑事裁判では、事故報告書について言うのは妥当でないので、原因についての証言は差し控える。

検察：出来ないのか？

証人：弁護人の冒頭陳述で A/P に力がかかっていると述べられており、そのデータなど理解はするが、原因等は言えない。

検察：油圧系統の故障、ELV 凍結はあったか？

証人：油圧系統の故障は記録に無いので、ないと思う。凍結の可能性は先ず無い。

検察：ELV の SENSOR は？

証人：100%否定できない。あったかもしれない。この SENSOR は古いシステムであり、過去にあったとも聞いている。

検察：記録には残るか？

証人：一過性なので、記録がある時と無い時がある。706 便では記録は無い。

検察：A/P OVERRIDE については？

証人：かけられている力が分らないが、可能性としては否定できない。

検察：現在の認識として、CRM 作動の原因は A/P の OVERRIDE と思うか？

証人：可能性の 1 つとしてある。

検察：名古屋地検の取調べでは、もう少し断定的に答えたのではないか？

証人：事故報告書を見て言ったので、可能性としてあると答えた。

検察：706 便では記録上、25 ポンドの力がかったのは知っているか？

証人：弁護人の冒頭陳述のグラフで確認した。

検察：その時が初めてか？

弁護人：事故調の報告書にもあった。

検察：JAL として 706 便事故後、事故防止対策として A/P OVERRIDE に関する対策を出したが、それは 706 便事故の原因と考えたからではないのか？

証人：事故調の建議が出て、行政当局から指導が出され、A/P OVERRIDE についての周知徹底を言われたので、再徹底する意味で全機種に対して出した。

・・・この時点で 18 時になり、

検察側の尋問の残りとは弁護側尋問は次回公判に行う事になり閉廷した・・・

次回 第6回公判 03年3月17日(月)10時～17時

三橋 弘道 証人（当時、試験飛行室長）に対する検察官主尋問の続行と弁護側反対尋問

阪井 孝 証人（当時、MD-11 訓練室長）に対する検察官主尋問

……今後も大量傍聴で高本機長を支援しよう！……