



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003.04.23

No 26 - 56

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 =

3月26日 706便事故第7回公判 その2

当時、訓練部副部長(訓練企画室長も歴任)

加藤 龍夫氏に対する(前回に続く) 検察側証人尋問 (詳報)

第7回公判に於ける、当時、訓練部副部長(訓練企画室長も歴任)加藤 龍夫 氏に対する前回に続く検察側証人尋問の詳報をお知らせします。

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。

< 検察側尋問 =3月17日続き=>

➤ 減速操作について

検察：V_{mo}とはパイロットが故意に超えてはならない速度ということか？

証人：そうだ。

検察：MD-11については365ktがそれにあたるということか？

証人：そうだ。

検察：前回の証言の中で、上昇と降下のいずれの場合にV_{mo}を超える場合が多いかとの問いに対して、「一概には言えない」と言われたが、警察の調べに対して「比較すれば降下中の方が多いのではないか」と言っていないか？

証人：以前、SPKを例にとり冬場の方が発生しやすいと話したことはあるが、上昇と降下のどちらが多いかということについて話した記憶はない。

検察：警察の調書では「降下中の方が発生しやすい」と言っているが。

証人：SPKの話はしたが、統計的な数など知らないのでどちらかとは言えない。

検察：調書とは違うということか？

証人：どちらかとは言えない。

検察：減速の方法について聞くが、PROFILE MODEであれば、VERTICAL SPEED MODEで減速するというのは一般的か？

証人：状況によるが、一つの一般的な方法と言える。

検察：降下におけるA/PのModeの変更については、パイロットの判断と状況によるということか？

証人：そうだ。

検察：VERTICAL SPEED Modeで降下率を浅くして減速するというのは、間違ったやり方ではない



ということか？

証人：一つの減速方法として何ら問題ない。

検察：VERTICAL SPEED Mode で降下率を浅くして減速するのは、時間がかかるということはないか？

証人：どのような操作であっても A/P を使用しての操作には、ある程度時間が掛かる。

検察：その理由は？

証人：A/P には G CONTROL の機能があり、機がすぐに対応しないからだ。

検察：それは乗客の快適性に配慮した機能と捉えてよいか？

証人：そうだ。

検察：A/P がパイロットの意図どおりに動かない場合、またはパイロットが A/P に何か不具合があると判断したら、パイロットは A/P を Disengage して MANUAL(手動) CONTROL するのか？

証人：そうだ。

検察：それはパイロットとしては自然な発想ということか？

証人：タイミングにもよるがそうだ。

検察：手動で CONTROL するというのは、具体的にはどのようにするのか？

証人：A/P に与えた指示と同様のことを手動で行うことになるだろう。

検察：例えば減速したい場合は？

証人：機首上げ操作を行う。

検察：操縦桿をどのように動かすのか？

証人：手前に引く。

検察：降下角を浅くして、SPEED を減らすということか？

証人：そうだ。

検察：SPEED BRAKE の効果はどうか？

証人：状況により効果がある場合と、ない場合がある。

検察：VERTICAL SPEED Mode の減速の効果はどうか？

証人：最初は Thrust Lever を Idle まで引くが、更に減速したい場合は SPEED BRAKE を使用すると効果はある。

検察：Thrust Lever というのは？

証人：機長と副操縦士の間にある（出力）LEVER のことだ。

検察：LEVEL CHANGE Mode ではどうか？

証人：一定程度 SMOOTH な大気中であれば Thrust は Idle であり、Pitch を CONTROL する Mode などで SPEED BRAKE を使用すれば、速度を維持しながら Pitch を下げ速度を Maintain しようとする。

検察：SPEED BRAKE を立てることにより抵抗が生まれ減速するということか？

証人：そうだ。

検察：抵抗が生まれ減速しようとするが、Pitch を下げて速度を維持しようとする機体を CONTROL するということか？

証人：そうだ。

検察：SPEED BRAKE の効果というのはどのようなものか？

証人：対気速度は気流などにより増加すると、例えば LEVEL CHANGE Mode であれば Pitch Up して SPEED を元に戻そうとするが、その際に SPEED BRAKE を使用すると早く戻すことができる時もある。

検察：設定速度を超えている場合、元の SPEED に戻るか？

証人：設定速度より低い場合には Pitch を下げ設定速度に戻ろうとするので、SPEED BRAKE の効果はあまり表れないであろうが、超えている場合には早く設定速度に戻るのので SPEED BRAKE は減速の効果がある。機体の反応の遅れもあるが・・・。

➤ A/P オーバーライドについて

検察：A/P のオーバーライドの意味は？

証人：A/P を Engage 中に操縦桿に力を加えること、及びその結果として A/P が Disengage することの両方だと私は認識している。

検察：2つの意味があると捉えてよいか？

証人：はい。

検察：前者の意味に限って聞きたい。A/P を Engage 中にオーバーライドすると、MD-11 では A/P が解除するということか？

証人：そうだ。

検察：A/P を使用中、パイロットは、操縦桿をどのように握っているのか？

証人：私についていえば、上昇や降下中は左手を添えている。巡行中はさわっていない。

検察：パイロットは、一般的にそうしているのか？

証人：そうだと思う。

検察：TURBULENCE に遭遇したらどうするか？

証人：TURBULENCE に遭遇すれば、操縦桿に手を掛ける。

検察：両手か片手か？

証人：SEVERE TURBULENCE であれば両手ということもある。

検察：一般的には左手を操縦桿にかけるか？

証人：場合による。特定するのは難しい。

検察：A/P を外す場合は、DISCONNECT ボタンを使用して外すのが通常の方法か？

証人：そうだ。

検察：証人自身が A/P を外す場合もそのボタンで外すということか？

証人：そうだ。最終アプローチにおいて着陸直前に A/P を外し MANUAL で着陸する場合などそうする。

検察：巡行中、外す場合は？

証人：そのようなケースは殆どない。

検察：積乱雲を避けるときなどはどうか？

証人：検事と話した時は、「上昇、降下中に積乱雲があり、A/P で CONTROL して避けられないときは、MANUAL に切り換えて回避するべく旋回を行う」という話はした。

検察：それは通常のことか？

証人：より良いと判断した時だ。

検察：それは、A/P では時間的に間に合わないからか？

証人：その時の判断によってはそういうこともある。

検察：A/P をオーバーライドで解除できるシステムとなっている理由は？

証人：ダグラス社の A/P に対する設計思想として「Final Pilot Authority」というものがある。

つまりパイロットが最終的に自分の意図する方向へ飛行機を持っていけるという思想だ。

検察：A/P の DISCONNECT ボタンの故障など緊急事態を回避する手段としてか？

証人：そういう時もある。

検察：A/P をオーバーライドで解除するということは、緊急事態には必要であるが、通常はしないという捉え方でよいか？

証人：通常はしない。

検察：その理由は？

証人：オーバーライドによって解除する必要など全くないからだ。

検察：DISCONNECT ボタンを使用して解除できるならオーバーライドする必要などないということか？

証人：状況によるということだ。

検察：どういう状況か？

証人：パイロットが A/P の操作で機を自分の思う方向へ CONTROL して、もっていけない時などだ。

検察：証人は先程、必要ないと言ったが。

証人：一般的に普通の状況では必要ない。

検察：他に考えられる理由は？

証人：SEVERE TURBULENCE 中の飛行について AOM の中にオーバーライドに注意せよという CAUTION が記されているが、通常の運航では必要ないとパイロットは考える。

検察：それは OVER CONTROL になるのでオーバーライドしないということか？

証人：OVER CONTROL 自体は直接人身事故につながるようなものと捉えていない。

検察：OVER CONTROL とは？

証人：機体がある諸元に SMOOTH にもっていく過程において、機体が予期する以上に大きな動きとなってしまうこと。最終的には目的の諸元にはなるが、その過程が思い通りではないということだ。

検察：具体的には大きな G を伴うということか？

証人：それもある。パイロットは G を感じるが、ものすごく大きな G という訳ではない。

検察：A/P をオーバーライドして外してはならないと言われたのは、AOM 4 - 2 - 7、CAUTION の記載にあるものを言われたのか？

証人：そうだ。

検察：(1) の「CONTROL FORCE によって A/P をオーバーライドしようとしてはならない。この場合、過大な CONTROL INPUT により A/P が DISENGAGE し、RECOVERY の過程で OVER CONTROL になる」という記載が、今言われた部分に該当するということか？

証人：そこで書かれているのは OVER CONTROL の可能性があるということで必ずしも OVERCONTROL

になるというものではない。

検察：オーバーライドによってA/Pが外れると、その回復操作の過程でOVER CONTROLになりやすいと書かれているということか？

証人：そうだ。

検察：オーバーライドによって大きな機体変化が生じ、大きなGが発生するということか？

証人：高高度、SEVERE TURBULENCEの中の飛行ということで、機体は木の葉のように揺れているわけだから、そもそも大きな機体変化やGの状況にある。私の理解では中華航空事故ではA/Pが外れOVER CONTROLとなった事例があったのでこうした記載になっていると思うが、その事例において負傷者は発生していない。

検察：その事例が基となってCAUTIONに入ったということか？

証人：そうだ。

検察：どうしてそのように考えるようになったか？

証人：ダグラス社が行ったHigh Altitude Characteristicセミナーに出席して帰って来た者がビデオを撮ってきたが、その中で、事例が紹介されていたことを知っている。

検察：High Altitude Characteristicセミナーについては知っていたのか？

証人：ビデオでみた。

検察：先程言われた中華航空事故の事例では、オーバーライドによりA/Pを切った事例ということか？

証人：違う。

検察：A/Pをオーバーライドする時、どのくらいの力を加えたら切れるという認識であったか？

証人：当時はまったく知識はなかった。

検察：「ある程度の力を加えたら」という程度であったということか？

証人：触れる程度では外れないだろう、ある程度の力が必要と考えていたと思う。

検察：オーバーライドについては、その程度の認識は他のパイロットにあったか？

証人：私については認識がなかった。他のパイロットがどうであったかは分からない。当時、数値はなく、一般的にそう思われていた。

検察：社内の会議で事故前に知っていたか？

証人：事故後知った。

検察：APをオーバーライドしたら、機体の姿勢に変化が起こるということでしょうか？

証人：はい

検察：その過程でOVER CONTROLになるという可能性を皆知っていたか？

証人：知っていたと思う

検察：それはCAUTIONの記載があったからか？

証人：そうだ。

検察：CAUTIONの(1)はSEVERE TURBULENCEだけでなく、通常運航の時にもあるか？

証人：それはSEVERE TURBULENCEを想定したものだ。

検察：SEVERE TURBULENCE以外でもOVER CONTROLになるのではないか？

証人：SEVERE TURBULENCE以外ではならないと思う。条件としてはSEVERE TURBULENCEが一番大

きいから。

検察：CAUTION の(2)には高高度とあるが、(1)にはないが。

証人：CAUTION は高高度を前提にしている。(2)は理由の説明だ。

検察：(1)について、高度の限定はあるのか、ないのか？

証人：限定はある。私は、運航全般において MD-11 が不安定であると思ったことなどない。高高度の SEVERE TURBULENCE という限定された状況で、A/P が Disengage すると OVER CONTROL になりやすいという説明だと思う。

検察：CAUTION の(1)～(3)について、SEVERE TURBULENCE、かつ高高度の限定があるということがあるか？

証人：もともと中華航空事故の事例を踏まえたものだからそうだ。

検察：通常の運航でも、この規定が該当されるということはないか？

証人：CAUTION は高高度、SEVERE TURBULENCE 中についてである。

検察：SEVERE TURBULENCE、高高度という状況を抜きにして、「A/P をオーバーライドして良いかどうか」という点についてはどう考えるか？

証人：まったく意味のないことだ。必要のないことなので想定していない。他の MD-11 のパイロットもしていない。

検察：オーバーライドする危険性はどうか？

証人：高高度、SEVERE TURBULENCE でなければ、オーバーライド自体に危険性はない。

検察：オーバーライドすると OVER CONTROL となる。この過程で、機内にいる者が怪我をするかどうかについては？

証人：シートベルトしていない乗客が窓にもたれていれば頭を窓にゴツンとぶつける、あるいは通路に立っている者がいれば転ぶこともある。

検察：死亡という結果に至ることについては？

証人：全く思っていない。

検察：AOM の規定については、パイロットに周知されていたと理解してよいか？

証人：はい。

検察：AOM (1) (2) の記載については、(1) は高高度に関係なく (2) はとりわけ高高度について述べているという解釈は正しいか、誤りか？

証人：そういう認識は一般のパイロットにはなく、間違いかどうかではなく、ここで言っているのは、高高度かつ SEVERE TURBULENCE 中の飛行について言っているものだ。通常であれば、OVER CONTROL になっても、大したことになる。

検察：OVER CONTROL の程度については大小あるが、A/P をオーバーライドで切ると、いずれにせよ OVER CONTROL になるということか？

証人：状況による。OVER CONTROL 即人身事故というものではない。SEVERE TURBULENCE 中の飛行そのものが大変な状況であり、そこで OVER CONTROL となると RECOVERY するのに、より大変なので気をつけましょうということだ。

検察：OVER CONTROL とは、予想に反して機体が大きく動くということか？

証人：そうだ。

検察：OVER CONTROL は高度に関係ないか？

証人：CAUTION の(1)だけを取り出せばそうだが、(2)(3)と一つになっている。CAUTION の記載は SEVERE TURBULENCE、高高度について書かれたもので、中華航空事故の事例により出されている。

検察：中華航空事故の事例だけか？

証人：中国東方航空事故の事例もあったが、これはパイロットの袖が触れてスラットが出て特異な状況に陥ったものだ。ダグラス社のセミナーでは説明があったが、CAUTION 記載は中華航空事故の事例を踏まえたものだ。

検察：中華航空事故と中国東方航空事故の事例がきっかけとなったのか？

証人：ビデオを見てそう思った。当社の MD-11 運航開始前に AOM に入っていたので、再度の REVIEW としてセミナーで強調したのだと理解している。

検察：オーバーライドすると OVER CONTROL となって危険だというのは高高度、SEVERE TURBULENCE 中に限定ということか？

証人：通常運航ではそうならないと思っている。

検察：いつからそういう認識か？

証人：CAUTION を見た時だと思う。

検察：CAUTION を見たのは何時か？

証人：私は MD-11 の導入準備にあたったものの一人で、AOM 担当ではないが、その仕事をしていた時には見ていた。

検察：A/P をオーバーライドしてはならないのは、SEVERE TURBULENCE かつ高高度ということか？

証人：そうだ。

検察：警察で話した時にも、SEVERE TURBULENCE かつ高高度に限定されると話したか？

証人：そのように話した。

検察：オーバーライドは、常時してはいけないという話をしたのではないか？

証人：したかもしれないが、オーバーライドは通常しないし、必要ない。好ましくないという認識であったからそう話した。

検察：SEVERE TURBULENCE、高高度に限定せず適用されるものだと話したのではないか？

証人：CAUTION の中で言っていることは、SEVERE TURBULENCE、高高度について言っているが、通常の運航ではオーバーライドの意識はなく、好ましくないのでそう話した。

検察：好ましくないのは通常運航でも同じか？

証人：そうだ。

弁護士：通常という言葉は混同しやすい。高度に関係なく等の言い方で尋問願いたい。

裁判長：通常という言葉は曖昧なので、具体的に聞いて欲しい。

検察：「A/P をオーバーライドして切るのは好ましくない」というのはどういう意味か？

弁護士：異議あり。好ましい、好ましくないという表現も曖昧だ。

検察：証人の表現にあった

証人：高高度、SEVERE TURBULENCE で好ましくないということだ。

弁護士：質問が重複している。証人は、「高高度、SEVERE TURBULENCE で好ましくない」と言

っているので、同じ質問を繰り返すのは無意味だ。違った内容にして頂きたい。

検察：重複ではない。

裁判長：同じ質問なので、同じ答えしか出ない。

検察：オーバーライドは常時してはならないと警察の調べで話したか？

証人：私の話した主旨は、「オーバーライドする必要など全くない。高高度、SEVERE TURBULENCE 中は望ましくない」ということだ。

検察：警察での取調べで限定をつけたかどうか？

証人：覚えていない。

検察：A/P をオーバーライドすると高度に関係なく OVER CONTROL になると言っていないか？

証人：言ったかもしれないが、OVER CONTROL 即事故という認識ではない。

検察：高度に関係なくオーバーライドで OVER CONTROL となるか？

証人：状況による。

検察：以前、警察でオーバーライドは常時してはいけないと言っているのは間違いか？

証人：オーバーライドは必要ないという意味で言っている。

検察：「必要がない」と「してはならない」は、意味が違う。

証人：そうかもしれないが、必要ないと言った。A/P のオーバーライドを常時してはならないとの規程はない。

検察：警察でオーバーライドは常時してはいけないと言っているのは間違いか？

証人：間違いだ。私の言った主旨と違う。オーバーライド自体、MD-11 の設計思想にオーバーライドがあるし、オーバーライドしてはならないという規定はない。

検察：定期飛行訓練で A/P オーバーライドを体験したか？

証人：ない。習慣付けする必要はない。検証をしたが、機がガクンとしたただけであった。

検察：検証したのはそうした訓練を取り入れようとしたのではないか？

証人：事故調から、事故後、そのようなことを検討せよとの建議があったからだ。

検察：オーバーライドの操作をシミュレーターで実施させるということは、禁止事項をやらせることで好ましくないからか？

証人：そう調書に書かれているのかもしれないが、私は禁止事項とは言っていない

検察：オーバーライドで A/P を切る操作は、好ましくないから取り入れなかったのか？

証人：必要がない。こういう事が出来るとの習慣付けの必要がないからだ。

検察：調書の記載では「禁止事項を体験させたくない」とあるが。

証人：私は禁止事項という言葉は使っていない。

検察：好ましくないことを訓練しないという主旨か？

証人：例として、CAT（低視程等の悪天候時の運航）の着陸は、本来 AUTOLAND（自動着陸）だが、航空局の指導により 100 フィートで A/P を切り手で着陸する訓練をしていた。しかしこのために、実際の悪天候の CAT 運航において、AUTOLAND しなければいけないのにも関わらず、訓練同様、100 フィートで A/P を切り着陸する事例があり、その様な訓練は止めた経緯がある。

検察：警察で話した時、オーバーライドをしてはならないのは高高度、SEVERE TURBULENCE と限

定していたのか？

証人：記憶はないが、主旨としては先ほどから言っているとうりだ。

➤ 取調べについて

検察：事故後、警察と検察で聞かれているが、その前に JAL の関係者・弁護人と打ち合わせしたか？

証人：検察の調べの段階ではあった。それ以外のことは、機種移行の訓練等があり覚えていない。

検察：今回の事故以外で取調べを受けた経験はあるか？

証人：ガルダ航空の事故のとき、DC-10 に乗っていたので参考人として 2 回ほど福岡県警から羽田の社内で取調べられた。

検察：（今回の事故で）東京地検の取調べの前に（JAL の関係者・弁護人と）会ったと思うか？

証人：はい。

検察：どなたと？

証人：弁護人である伊佐次、山下弁護士と会った。

検察：どのような内容を聞かれたのか？

証人：覚えていない。

検察：どういう質問をされるという認識だったか？

証人：事故内容のことだと思った。

検察：具体的には？

証人：事故原因そのものを聞かれると思った。

検察：事故原因について聞かれたらどのように答えようと思っていたのか？

証人：MD-11 の機長としての経験を素直に述べた。

検察：A/P のオーバーライドについてもか？

証人：覚えていない。

検察：A/P オーバーライドが問題となっていた認識はあったか？

証人：その当時どうであったか覚えていない。

検察：弁護士からアドバイスがあったか？

証人：特にアドバイスということは無かったと思う。

裁判長：質問をはっきりして下さい。

検察：検察では調書をとられるという話はあったか？

証人：あったかもしれないが記憶にない。

検察：調書の内容を確認してから署名押印するよという話はあるか？

証人：それも覚えていない。

検察：どの様に調書を取られたか？

裁判長：どの様に調書を取られたかを聞いている。

証人：その場で警察官がワープロを打ってまとめていた。

検察：調書は読んでもらったか？

証人：覚えていない。

検察：警察官が質問し、証人が答える問答形式だったか？

証人：そうだと思う。

検察：警察官が調書を読んで、間違いがないとして署名したのか？

証人：記憶にないが、そう書いてあればそうだ。

検察：取り調べは平成3年2月28日の1日だけか2日間か？

証人：1日だけだ。午後1時から7、8時までであった。

検察：事故原因について、地検での取り調べを受ける以前、高本機長がA/Pをオーバーライドしたとの指摘があるのを知っていたか？

証人：知らなかった。

検察：事故調査報告書を何時見たか？

証人：事故調査報告書が発表されて暫くして読んだ。

検察：警察の取り調べの前か？

証人：そうだ。

検察：そうであればオーバーライドしたという指摘があったと分かっていたのではないか？

証人：事故調査報告書によればそのような指摘もあったことは知っていた。私自身はこの事故がどういう原因で起こったのかは分からないというのが当時の思いであった。

検察：事故原因がA/Pのオーバーライドであったと事故調査報告書に書かれていることは知っていたのか？

証人：事故調査報告書にそのような記述があったのでそうだろうと思っていた。この事故の原因については、報告書の内容の確認、理解する教育を受けていないので分らない。いろいろな事が絡み合ったためと思う。

検察：検察の取調べで証人は、高本機長がオーバーライドしたと認定されるとの危惧を持っていたのではないか？

証人：分からない。

検察：分からないとは？

証人：事故原因が何なのか分からないので、何を言ったからどのように影響するかも分からなかった。いろいろな事が絡み合ったためと思う。

検察：オーバーライドが問題になっているのは知っていたか？

証人：事故報告書はそうになっている。

検察：身構えて地検の取調べに臨んだわけではないのか？

証人：構えていたと思う。間違っことを言っはならないと勉強はした。

弁護士：事故調査報告書の内容に踏み込んだ質問が続いている。事故原因を事故調査報告書の内容として語るのではなく、検察の見解として明確にして質すべきだ

検察：事故調査報告書の内容を知っているかどうかを聞いている。内容については聞いていない。取調べは8時くらいまでだが、帰れる時間だったか？

証人：はい。

検察：事故についてこれはどういうことかと、一つずつ聞かれたのか？

証人：質問に答える形であった。自分からは話していない。

検察：調書は話を聞きながらとられたか？

証人：話を聞きながら、ワープロを打ち込んでいた。

検察：待たされたということは？

証人：ない。

検察：作成された調書を読んでくれたか？

証人：読み聞かされた。

検察：訂正を求めたということはあったか？

証人：随分とあった。

検察：どの内容か？

証人：質問内容の前提がはっきりとしていない。例えば降下時の A/P の Mode であるが、その前提が変わるだけで話の流れがまったく違ったものとなる。あらかじめ文章が作成されていて、その中に私の話が盛り込まれたとの印象を受けた。

検察：既に作成されていたと？

証人：全部ではないが形が出来ていて、検事の思うストーリーに私の話を入れていた。

検察：訂正を求めて、訂正はなされたのか？

証人：されたところと、されなかったところがある。

検察：どのような状況であったのか？

証人：訂正を求めて嫌がられたが、何度も訂正をお願いしてやっと訂正してもらった。しかし、検察官に「調書は検事が書くもので、あなたが書くものではない」と言われた。一箇所だけ、それではどう書けば良いのかと聞かれたところがあった。

検察：調書の表現については、一般の人に分かりやすく書くという説明はなかったか？

証人：なかった。

検察：検察庁でもなかったか？

証人：なかったと思う。

検察：調書は話を要約してまとめたものという認識はなかったか？

証人：結果としてそういうものだということは分かった。

検察：A/P をオーバーライドして Disengage すると OVER CONTROL になるのではではないということを、SEVERE TURBULENCE ・高高度に限定せず警察で話した記憶はないか？

証人：覚えていない。

検察：警察では通常の運航でも適用されると話したのでないか？

証人：私はそうは言っていない。

検察：調書では「通常の運航でも適用される」となっているが？

証人：私がそう言ったかどうか、記憶にない。A/P をオーバーライドする必要はないので意味がない、という意図で言ったと思う。

検察：調書に書かれた内容を言った記憶は？

証人：ない。

検察：A/P がオーバーライドによって Disengage されれば OVER CONTROL になるということは、訓練の中で習得されている、ということを使った覚えは？

証人：言った。

検察：それで、CAUTIONは通常運航でも適用されると言ったのではないか？

証人：そうではない。高高度、SEVERE TURBULENCEという状況でなければ、大変な状況となり人身事故に至るようなことにはならない、と今も思っている。

検察：先に話された、頭を壁にぶついたり、通路に立っている人が転んだりという例は証人の言う大変な事例にあたるのか？

証人：違う。

検察：警察で、高高度・シビアTURBULENCE中という限定を外して、明確に言ったことはないか？

証人：そうは思わない。それは、シートベルトをしていないからだ。

検察：警察の取調べでは、高高度の限定がないと言ってはいないか？

証人：CAUTIONの記載そのものが限定されたものだからそのようには言わない。

検察：そうすると警察・検察での調書の内容と、今回公判で証言されたことが異なるということになるのか？

証人：調書の内容は、私が言った主旨と異なる。

検察：調書を読んで確認したか？

証人：署名した。

検察：調書の内容に自分の言っているところと違うところがあるということか？

証人：多々ある。日本語としてもおかしいと思った。訂正を要求しても無理だった。

検察：表現でなく内容についても間違っているというのか？

証人：降下の方法等、正確でない表現となっているところがいくつかある。

検察：そのようなところは「違う」と言わなかったのか？

証人：途中で何度か言ったが、それ以上は言えなかった。

検察：自分の調書になると思っていたか？

証人：正確度の問題はあるが、そう思っていた。

検察：取り調べの内容を会社に報告したか？

証人：レポートとして出した。

検察：何処に宛てたレポートか？

証人：業務部だと思う。誰宛てということは通常ない。

検察：表現を含めて不本意な内容となってしまったという報告は入れたか？

証人：入れたかどうか記憶にない。

検察：自分の調書に不本意なら、当然、報告したのではないか？

証人：こういう事を聞かれたとのQ & A形式で書いた。調書とは違う所があると思う。

検察：不本意な内容の調書であったと報告はしなかったということか？

証人：報告書には書かなかったかもしれないが、周囲の人に口頭で話した。

検察：誰に対してか？

証人：覚えていない。

検察：調書の証言内容に対して、JAL内部で批判を受けたか？

証人：全くない。

検察：高本機長の調書は読んだか？

証人：読んでいない。

・ ・ ・ 次号弁護側尋問に続く ・ ・ ・