



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.03 No. 27 - 62

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

1月26日 706便事故第23回公判 **詳報** その4

706 便機長に対する弁護側尋問 (その4)

706便機長に対する第23回公判に於ける弁護側尋問の詳報です。

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。

➤ 到着後の状況について

弁護人：706 便は 20 時 14 分に名古屋空港に着陸して、4 番スポットに 20 時 16 分にブロックインしたか？

機長：そうだったと思う。

弁護人：その 20 時 14 分は予定通りだったか？

機長：Flight Plan (飛行計画) では 20 時で若干の遅れだったが、それは本件事故とは関係ない理由であった。

弁護人：到着時 Ship side (機側) に救急車は来ていたか？

機長：そのはずだったが、Ship side に救急車は来ていなかった。

弁護人：到着時の操縦室での操作手順はどうか？

機長：Parking Brake Set、ENGINE Shutdown し CK List で確認する。そして、故障記録などを Log Book (航空日誌) に記入する。

弁護人：その作業時間は？

機長：Log Book に記入後、整備員に Over Speed 発生、AP (Autopilot) が切れているのに気づいた等、機材の概要を説明した。時間として 10 分から 15 分だ。

弁護人：その後は何をしたか？

機長：負傷者が気になっていたので、操縦室での作業が終わってから、後部客室へ行った。

弁護人：通常は行かないな。

機長：はい。

弁護人：どういう状況だったか？

機長：後部ギャレー (調理室) の周囲にカート (食事サービス用のワゴン) が飛び出していて、



皿が散乱し、3名の客室乗務員が倒れていた。

弁護士：後部ギャレーに行った時、乗客はいたか？

機長：旅客はほとんど降機されていたが、数名の負傷された乗客が座席に座っていた。

弁護士：ギャレーからカートが出ていたか？

機長：2台引っくり返っていた。

弁護士：それは通常ロックされているのではないか？

機長：着陸に備えてロックされていると思う。

弁護士：その時には救急車は来ていたのか？

機長：操縦室での作業をやっている時に来ていると思ったが、その時も未だ救急車が来ていなかった。

弁護士：カンパニーラジオ（注：日航名古屋支店との無線通信）で救急車を Shipline に要請していたので、到着と同時に病院へ搬出できると考えていたな。

機長：はい。

弁護士：救急車は何時ごろ来たのか？

機長：私は知らない。20時30分頃、後部ギャレーに行ったが、その頃警察官が来て、私に「機長ですか」と話しかけられて、氏名・住所等を5分から10分答えた。その間に救急車が来たと思う。

弁護士：救急車より警察官が早かったということか？

機長：はい。

弁護士：負傷していた乗客はどのような状況だったか？

機長：ハンカチで耳の後ろ辺りを押さえていた。申し訳ないと言、二言声をかけた。

弁護士：地上職も来て手伝っていたか？

機長：はい。

弁護士：その後降機したのか？

機長：負傷者を搬出し病院に運ばれた報告を受けた後、降機した。

弁護士：（重傷者の搬出は）ブロックイン後、50分も経っていたということか？

機長：多分そうだと思う。

弁護士：早く搬送して欲しいと思っていたか？

機長：ブロックイン後10分ぐらいでと思っていた。

➤ 事故当日の警察事情聴取

弁護士：名古屋空港支店の航務では何をしたか？

機長：飛行状況の簡単な報告を済ませた後、機長報告書作成の準備をした。

弁護士：名古屋空港での警察の事情聴取はどうであったか？

機長：午後10時少し前に警察官が来るということで待っていた。事情聴取が始まったのは10時を少し過ぎた頃だったと思う。

弁護士：事情聴取の内容はどうであったか？

機長：住所氏名、706 便の航路、降下開始から事故発生、名古屋着陸までを簡単な図面などを書いて説明した。それには、大まかな時間も記入した。特に降下中について聞いていたと記憶している。

弁護士：揺れについてはどうか？

機長：「揺れといっても大きな姿勢の変化があったという認識しかないが、理由は分からない。外気の擾乱だったかもしれない。AP が切れていたのも機材上の問題かもしれない」と答えた。

弁護士：副操縦士も聴取を受けたのか？

機長：最初、同席していたが早めに切り上げられた。丸テーブルに 3 人位の警察官と私と副操縦士が座って行われた。

弁護士：どの位の時間か？

機長：私は一時間位だった。

弁護士：その後は？

機長：タクシーでホテルへ向ったが、負傷者のことが心配であったため、病院が小牧市民病院と分かっていたので病院に寄ってもらった。

弁護士：病院に行ったのは 12 時頃か？

機長：その頃だったと思う。

弁護士：そこで誰かに会ったか？

機長：病院の夜間通用口にはマスコミの人たちが 10 人前後集まって支店の人から説明を聞いていたので、私はその横を歩いて病院の中に入った。

弁護士：客室乗務員もいたか？

機長：一人は車椅子に座っており、その周りに軽傷の客室乗務員が待機していた。

弁護士：彼女らと話したのか？

機長：「治療が終わりましたか？」と聞いたら、若い客室乗務員が、「重傷者は今治療中ですが、私たちは治療も終わり大丈夫です。ベルトサインが点いた時に私たちがちゃんと座っていればこのようなことにならなかったのに、大変なことになってしまって申し訳ありません」と言っていた。私は「今はそんなことは考えずに、きちんと治療をしてもらいなさい」と話した。医師に話を聞きたかったが、不在で出来なかった。

➤ 事故翌日の会社および事故調査委員会の 1 回目の事情聴取

弁護士：翌日はどうしたか。

機長：事故の翌日は 7 時過ぎにホテルを出て、早めの新幹線で副操縦士と東京に向った。

弁護士：その後の予定は？

機長：東京では 14 時頃から会社と事故調査委員会の事情聴取があるということなので、いったん

自宅に帰った後、羽田の乗員部に出頭した。

弁護士：会社からは誰から聴取を受けたか？

機長：会社の運航安全推進部の部長ともう一人メモを取る人がいた。

弁護士：何を話したか？

機長：どのような事が起こったか分からなかったので、前日の空港での警察の事情聴取と同様に、事故当日の経過など全般（ホテル 705 便乗務 706 便乗務 事故発生 着陸 負傷者搬出）についてあらましを説明した。

弁護士：シートベルトサインの取り扱いについて、どのような指示が為されていたかについて聞かれたか？

機長：シートベルトを着用していなかったのが負傷者が出たと思い、その対策が重要と思いそれについて話したかったが、話が出なかった。それで、私から、「シートベルトについてどのような指示を行っていたかについては聞かないのか」と聞いた。

弁護士：シートベルトについて部長には話したのか？

機長：香港での出発前のブリーフィング、フライト中の3回の指示と、ベルト着用サインを点灯したら「例外なく座るよう」指示し、シートベルトサイン点灯したにもかかわらず負傷が出た。その内容を話し、対応策が必要であることを言った。

弁護士：その後、事故調査委員会の調査は受けたか？

機長：事故調査委員会の調査官と書記の2人が私の話を聞いた。

弁護士：どんな内容だったか？

機長：警察や運航安全推進部に話した事と同じ内容の説明をした。調査官からは、気象状況、タービュランスの有無について聞かれた。

弁護士：事故調は、当時の気象状況に関心があるようだったか？

機長：はい。

弁護士：どの位の時間だったか？

機長：1時間前後だった。

➤ 97年6月10日の運航安全推進部長からの問い合わせ

弁護士：その後あなたへの問い合わせは？

機長：事故から2日目の6月10日午前中、運航安全推進部の部長から自宅に電話があり、「オーバースピードした時、操縦桿を引いたか。その後、操縦桿を押し引きしたか」と聞かれた。それは、事故調からの問い合わせがあったからではないかと思う。

弁護士：なんと答えたか。

機長：私にはなぜそのような質問をされるのか想像できなかったので、「操縦桿も引いていませんし、押し引きもしていません」と答え、「操縦桿の操作に何か問題があったのですか」と聞いたところ、「いや、それなら結構です」ということで、1~2分で電話は終わった。

➤ 事故調査委員会第 2 回事情聴取

弁護士：事故調査委員会の第 2 回事情聴取は？

機長：1 週間後頃行われた。

弁護士：何処で？

機長：羽田のオペレーションセンターの中で、調査官により行われた。

弁護士：どのくらいの時間か？

機長：30 分強と思う。

弁護士：その内容は？

機長：「AP の操作装置の名前や操作方法、その機能および計器板の表示」などを説明した。

弁護士：AP についての形式的な内容か？

機長：はい。

弁護士：調査官の出身はどこか？

機長：雑談の中で「そのような揺れは私も経験した。自分も以前は航空自衛隊で F86D という戦闘機に乗っていた。オーパイ (Autopilot) が悪くて、操縦桿をちょっと操作してもよくガタガタとなることがある」と言っていた。

弁護士：戦闘機と旅客機の違いには言及したか？

機長：特にはないが、F86D は朝鮮戦争当時の機体であり、MD-11 とはぜんぜん違うものだった。

弁護士：DFDR (Digital Flight Data Recorder) のデータ等を見せられたか？

機長：調査官がファイルを持っていて、雑談中に見せられた。何のグラフか分からなかったが、山形のギザギザした形があったので「振動していますね」と言った。

弁護士：それが何 (のデータである) か分かったか？

機長：今思えば Elevator (昇降舵) かと思うが、ちらっと見せられただけだ。

弁護士：AP の切れた時間は分からなかったか？

機長：分からなかった。

弁護士：切れた時期は言われなかったのか？

機長：706 便で AP が切れた事、故障等についての話はなく、AOM (航空機運用規程) の AP の説明と使い方の話だったとの印象だ。

➤ 建議と経過報告の発表

弁護士：事故調査委員会から「建議」が出されたのは何時か？

機長：事故から 3 ヶ月ほど経った 97 年 9 月 5 日、「建議と経過報告」が発表された。

弁護士：その内容は「自動操縦装置をオーバーライドする形で操縦桿を引いたために自動操縦装置が解除して急激な機首上げが生じ、自動操縦装置解除後に姿勢を立てなおす過程で PIO というピッチ振動に陥った」というものであったか。

機長：組合で入手したものを自宅に FAX してもらったが、読んでびっくりした。オーバーライド、

押し引き、PI0 がどうして出てくるのか。それが出されるなら、オーバーライドしたのか、押し引きしたのか聞かれると思っていたが、それについての証言は求められなかった。極めて簡単な説明で、どうしてこんな結論になるのかと思った。

弁護士：AP がオーバーライドされて解除した場合の対処法をシミュレーターで訓練するようという建議が出されているが、それまでに AP のオーバーライドで切れた状況についての質問はなかったのか？

機長：一切なかった。

➤ 事故調査委員会の第3回事情聴取

弁護士：その後第3回の事情聴取があったのか？

機長：年があけてからあった。

弁護士：その内容は？

機長：報告書の原案が出来上がっているかのような口ぶりだった。「救急救難体制について伺いたい」ということで、負傷者に対する内容だった。

弁護士：AP のオーバーライドやPI0 などが建議で述べられたが、その状況についてこの第3回目の事情聴取では話はなかったのか？

機長：3回目の事情聴取なので当然あると思っていたが、最後まで操縦操作にはふれられなかった。「これで終わります」と言われたので、「操縦についてはまだ聞かれていない」と伝え、早急に聴取の機会を作っていただくようお願いした。調査官は、「分かりました。」と答えられた。

弁護士：揺れの状態について、（調査官は）貴方から聴取して知っていたのか？

機長：一部分ふれられた点はあったが、揺れの性格、感じ方やその時の操縦等の詳しい証言の機会はなかった。

弁護士側尋問（詳報その5）へ続く