



# 日乗連ニュース

## ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.05 No. 27 - 64

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5

#### 706 便機長に対する弁護側尋問 (その5)

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。

➤ 事故調査委員会報告書における「機長の口述」

弁護人：第19回公判で事故調査委員会の加藤晋委員は、機長が「操縦席での揺れの感じから、エマージェンシーをかけるほどのことはない」と口述したから、操縦室では大した揺れではなかったのだと証言したが、この認識についてどう思うか？

機長：どうしてそのような認識になるのか不思議だ。この時の私の発言の真意は、「救急車を呼ぶこと以上に負傷者救助に役立つと思われることはなかった。エマージェンシーをかけたところで着陸を優先的に出来る程度以上のことは期待できず、航空交通も混み合っていなかったためにエマージェンシーをかける必要もなかった」というだけのことで、揺れの程度を表現したものではない。運航に携わっていない方はこういう発想をするのかと残念に思う。

弁護人：発想の次元が違うということか？

機長：はい。

弁護人：事故調査報告書には「機長の口述」という記載があり、そこでは、機長が述べたかのごとき口述記録が記載されているが、例えば報告書4ページの「降下中、自動操縦装置はFCP (Flight Control Panel) からの入力に追随しようとしていたと考えられる」との記載はどうか？

機長：間違っている。そうは言っていない。

弁護人：同じく5ページの「大体それと同時に自動操縦装置が外れてピッチがグーと上がり、2~3回ピッチの大きな変動を繰り返した」との記載はどうか？

機長：そういう話もしていない。「Overspeedした」との話はした。「速度が急増したのでピッチホイールを回して機首上げをしようとしたが反応がなかったため、スピードブレーキを1/3に開いた。」は機長報告書に書いた。「Pitchがグーと上がってきた」は別の機会に話したものであり、それは機体の姿勢が分かってきた時(5回目の揺れの頃)の話だと思う。2,3回の上下動についても機長報告書に書いたものだ。機長報告書の内容や私の説明を都合よく並べ替えたものだ。私の体験したものでもなく、述べたものでもない。

弁護人：違う場面で述べたことが切り貼りされたということか？

機長：切り貼りされた感は否めない。報告書の4ページ、5ページに降下中の揺れの状況について書いてあり、大体その時期にAPがはずれたと書いてある。私は機長報告書に、3時間のフライトを20行から30行にまとめ、機体が振動していた時にAPがはずれていたと書いたが、その内容を（報告書の4ページ、5ページに）書かれると誤解を生む。その間には、訳の分からない揺れがあった。

弁護士：あなたの体験したもので、述べたものでないということか？

機長：はい。

弁護士：間違いの部分があるのか？

機長：はい。

弁護士：報告書では、機長があたかもAPが切れていることに初めから気付いていたかのような記述になっているが、これも違うか？

機長：まるで違う。認識できない状況に陥り、（揺れの初めの頃は）AP（Autopilot）の切れたことは認識できなかった。「機体がどのように動いているか認識できなかった」という部分が省略されているため、スポイラーを開いた直後に自動操縦装置が切れたように読めるが、自動操縦装置が切れていることに気付いたのは揺れが収まった後（5回目の揺れの頃）だ。

弁護士：（事故調から）口述内容についての確認はあったか？

機長：一切ない。

➤ 事故調査委員会意見聴取における意見

弁護士：事故調の意見聴取は何時行われたのか？

機長：報告書が発表されるまえの1999年4月20日前後だ。

弁護士：事故調から案内は、来たのか？

機長：最終報告書案が送られてきて「意見を述べたいならば、出頭して述べる機会を与える。意見がないなら、来なくても良い。文書でも良い」との連絡が事故調からあった。

弁護士：機長の供述書の資料1がその案内か？

機長：はい。

弁護士：それは何ページまでか？

機長：報告書の29ページまでだ。

弁護士：見てどう思ったか？

機長：送られてきた書類には「本人に関係がある部分だけである」との但し書きがあり、結論の章には「事故は、ゆれが発生した時にシートベルトをしていなかったことが関与した」とのみ述べられており、そして「原因」について「記述する予定」とあった。1997年9月の建議と経過報告にあったようなオーバーライド、PIOといった操縦操作に関する事柄は含まれていなかった。その点が削除されたと思い、私は、事故調に連絡して「結論で私に関係する事柄は本当にこれだけですか」と問い合わせた。

弁護士：問い合わせをしたら、事故調はどう答えたか？

機長：「それだけです」という返事であった。それで、私は、「では、ここに書かれている以外のピッチ変動のことなどが最終報告書に盛り込まれても、私には一切無関係であると理解します」と述べたところ、担当者から「それではちょっと差し支えがある。もう少し検討する」との返答があり、後日、「全ての内容を送ります」ということで、結論部分の全てが送られてきた。

弁護士：それは4月16日か？

機長：はい。

弁護士：報告書案の「原因」を読んで、どう思ったか？

機長：追加して送られてきたものの、ほとんど全てが私の操縦ミスを匂わせる内容であった。最初に送られてきたものには、私に関係ある部分は全て省略されていた。シートベルトに関係する部分のみが送られてきた。操作に関する部分が書かれているものを送ると、私の反論が怖くて、それで送ってこなかったと思った。

弁護士：書いていないと（意見聴取会に）行かなくて良いが、書かれていると、とんでもないので行かなくてはいけない。事故調は最初に送られてきたもので処理しようと思ったのか？

機長：機長の意見を聞かないようにしたのかと思った。

弁護士：報告書案を見てどうしようと思ったか？

機長：事実と違うことや、述べてもないことが書かれているし、その中には、「降下速度を350ノットにセットしたこと自体も問題」という、規定に従った操作さえも問題視するような内容もあったので、私の体験したことや意見を文書にして送り、意見聴取では、調査官に手渡した。

弁護士：それで、当初、4月13日の意見聴取が延びて、4月20日になったのか？

機長：はい。そういうやり取りがあり、1週間延びたと思う。

弁護士：意見文書を作ったが、その内容は？

機長：誤解に基づく推定、述べていない口述、それまで要望していた操縦に関する事、操作に関する事について聴取が行われていない等をまとめて書いて渡した。

弁護士：この文書には、具体的な飛行経過、述べていないことが報告書に書かれている等が、明確に具体的に書かれている。ところで、意見聴取は一人で行ったのか？

機長：はい。

弁護士：その時の事故調のメンバーは？

機長：首席調査官と調査官が2,3名同席していた。

弁護士：4月20日に行われたのか？

機長：はい。約5時間行われた。

弁護士：その時の状況は？何を話したのか？

機長：最終報告書への私の意見を読み上げる形で説明し、足りないところは（口頭で）補足説明した。

弁護士：事故調から質問や意見はなかったのか？

機長：事故調は途中で私の説明を遮ることもなく黙って聞いていた。メモは取っていたかもしれない。

弁護士：一方的な説明ということか？

機長：はい。

弁護士：説明の終わった後の質疑応答は？

機長：私の意見陳述が終わった後、首席調査官がまとめとして「多くの意見を頂いたが、意見を採用するかしないかは事故調査委員会の判断であるし、採用しなくてもその理由は明らかにしない。事故調査に5年も10年もかけるのは現実的ではないので、真相に迫れなくても外堀を埋めるだけでも安全には寄与すると考えているのでご理解下さい」との発言があった。

弁護士：真の原因に迫れなくても、そこそこにまとめるとの趣旨か？

機長：事故調としては、「原因が突き止められなくても、似たような要因での事故が防止出来ればよく、真実に迫らなくても良い」ということだ。

弁護士：その時のやりとりについてはメモを取ったか？

機長：はい。

弁護士：意見聴取が午後6時20分に終わり、それからどうしたか？

機長：意見聴取終了後に調査官の一人が廊下で声をかけてこられ、「私は元パイロットだから貴方の言うことは良く分かるけど、自分たちがいくら意見を言っても事故調査委員会の中では通らないんですよ」と耳打ちするように告げてくれた。

弁護士：その意図は？

機長：事故調の体質はこういうものだということだと思う。乗員として一生懸命に仕事をして事故に遭い、再発防止に協力をしなくてはならないと思っている中で、そのような実態を聞き私はがっかりした。

弁護士：「操縦状況も聞かない、解明もしない。理解をする職員がいるが、その意見は通らない」ということか？

機長：そういう点もある。新聞報道で航空関係のある高名な大学教授が「乗員の証言はいらない。Voice Recorder（音声記録装置）とFDR（飛行記録）があれば良い」と言っていた。これと同じ（考え）で、事故調査委員会が生存者の証言を無視する体質を感じた。

弁護士：結局、事故調からは操縦状況について詳しく聞かれなかったということか？

機長：はい。又、706便の事故調査報告書ではDFDR（Digital Flight Data Recorder）の時間を補正しているが、そのような事をするのは日本だけだ。あるがままのデータを見てつじつまの合わないところがあれば、そこに何らかの原因がないか洞察する事が事故調査官には必要だ。そのためには、乗員、乗客の証言が大切であるが、それを無視するのが事故調の体質だ。御巣鷹山の事故でも同様であり、事故調の体質を危惧する。

弁護士：それは、本件では話されてこなかったがどういうことか？

機長：日本航空の123便御巣鷹山事故について事故調の推定は、「隔壁破壊による急減圧」であるが、「急減圧はなかった」との生存者の証言を黙殺している。他の考え

られる事故原因についても徹底して調査すべきにも関わらず、行っていない。

弁護士：事故調には、調査官も含め事故調査の専門教育を受けた人はいるのか？

機長：現在は2、3人いるらしいが、事故当時はそのような専門教育を受けた調査官も委員もほとんど居なかったと思う。大多数の調査官は通常の人事異動で調査官になり、2、3年で交代する公務員だ。調査官を退官した方が、「専門教育を受けていない人が事故調査官をやっている」と言っている。

弁護士：貴方はどうか？

機長：英国に事故調査の教育機関である大学があり、日乗連では年間数名その大学に派遣しているが、私は2000年に行った。

弁護士：1997年、8年ごろにはこの事故を調査した事故調に、そのような教育を受けられた方はいなかったということか？

機長：いたかないかは分からないが、非常に少ないということだ。

**弁護士側尋問（詳報その6）へ続く**