



日 乗 連 ニ ュ ー ス

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2004.03.08 No. 27 - 70

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

2月18日 706便事故第24回公判 **詳報** その4

706 便機長に対する弁護・検察側尋問 (その1)

706便機長に対する第23回公判に於ける弁護側補充尋問及び検察側尋問の詳報です。

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。

< 検察側尋問 (午前の続き) >

➤ 事故後の状況 (整備・警察への説明)

検察: 事故後の状況について前回の証言で「着陸後、Log Book (航空日誌) に記入後、整備員に Over Speed した、揺れの後 AP (Autopilot) が切れているのに気づいた等、機材の概要を整備に説明した。」と言われたが、間違いないか?

機長: 間違いないと思う。

検察: AP が切れているのに気付いたのは、揺れの前後の関係でどうか?

機長: いつ切れたかについては認識がなかった。

検察: 揺れ後に AP が切れているのに気付いたということか?

機長: そうだ。

検察: それを話した整備士というのは公判で証言された田中さんのことか?

機長: はい。

検察: 検察の供述書では「AP が切れたのは揺れの前か後か分からない」と言っているが、証言と一致しないのではないか?

機長: 揺れ後に、AP が切れたことに気が付いたということでは一致している。

検察: 田中さんは検察の取り調べで「機長は『AP が外れたのは、揺れた前か後か分からなかった』と話したということをこの法廷でも認めているが、その証言と機長の認識は一致しないということか?

機長: 当時、(AP が切れたのが) 揺れの前か後かを田中さんに(説明することは)それほど重要とは思わなかった。

検察: 当日、警察からの取り調べでどういう状況であったのか? 「何で AP が切れたのか」という質問を受けたのではないか?

機長: おそらくあったと思う。

検察: どのように揺れたか、どうして AP が切れたかを分かり易く説明している供述調書だが。



機長：そういう認識ではない。当時どういうことが起こったか頭の中で整理できなかったのが状況のみ言った。

検察：「いつの段階で AP が切れたのかよく分からない」とすれば、当日も、警察官にそのとおり話せばよかったのではないか？

機長：警察では自分の言いたい事を自発的に話したのではなく、質問されたことに答えたまでだ。頭の中にあったことと調書に書かれていることが一致している訳ではない。

検察：何故、「どの段階で AP が切れたのか分からない」と言わなかったのか？

機長：聞かれればそう答えたが、そういう質問が無かったから言わなかっただけだ。

➤ 事故調の事情聴取

検察：事故調査委員会での事故調査報告書案に対する意見陳述について聞くが、事故調の意見聴取の手続きはあったのか？

機長：あった。

検察：（当初送られてきた資料は）機長供述書の資料にあるように、報告書案の 1～29 頁だけだったということか？

機長：そうだ。

検察：前回の証言で「（当初送られてきた資料の）結論には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。その点が抜けていたので、『原因に関して本当にこれだけですか？私の操縦操作は関係ないということか？』と問い合わせた」ということか？

機長：はい。その後、30 頁の部分が送られてきた。

検察：それについて「私の反論が怖くて、（操縦に関する部分を）送ってこなかったと思った。」とも言われたか？

機長：はい。

検察：その報告書案には、「自動操縦装置のオーバーライド操作は、減速のために機首を上げようとして行なわれたものと推定されるが・・・」また「ピッチ変動が繰り返されたことについては、ひとつには、いわゆる PIO に陥った事が関与した可能性が考えられる」と書かれており、事故調は事故の原因を（機長の）操縦操作としていることが分かるのではないか？

機長：解析と結論は別物で、解析した中から原因と結びつくと推定されるものが結論に記載される。

検察：（報告書案には）「原因」について「記述する予定」とあり、原因については起案中であり解析中のものについて要点をまとめるということで、原因について書かれていたと理解しなかったか？

機長：それなら不自然である。なぜ解析途中で（原因関係者に）意見を求めるのか？報告書案が送られてきて、その鑑^{かがみ}の部分に「私に関係する部分を送った」とあったので、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。

検察：報告書案と最終報告書を比べると、意見陳述で述べた部分は反映されているのではないか？

機長：反映されている部分と反映されていない部分があるが、骨子については反映されていない。

➤ 事故調査

検察：事故調査官の専門的知識についてだが、前回の証言で貴方は「イギリスの事故調査の教育機関である大学に行って教育を受けた」と言われたが、その教育はどのような内容だったのか？

機長：主として運航経験をもったパイロットを対象のコース、航空の基礎知識をもっている前提の人が受けるコースで、事故が発生した場合の調査の知識、テクニックを教えてくれる。現場での残骸の調査や検屍の方法、航空機の材料や構造検査など 20 数項目にわたりそれぞれ 2、3 時間の講座を受ける。イギリスの事故調査委員会の現役の調査官が教官としてあたる。

検察：何という大学か？

機長：クランフィールド大学だ。

検察：そうした講座はアメリカにもあるのか？

機長：似たようなコースはある。

検察：座学だけか？

機長：実地もある。大学に滑走路が併設されていて、事故を想定してその滑走路の草地に飛行機を^{かくざ}擱座した状態において部品を散乱させてある。それを作図したり測量したりしてどういう原因で事故が起きたかの調査を体験する。

検察：貴方は、実際の事故調査に関与した経験はあるのか？

機長：706 便事故の調査を行なった。

検察：他には？

機長：私の身近ではそれ以外の大きな事故が起きていない。しかし 706 以外でも Airline の事故についての情報を入手し、データを解析したことは何度もある。

➤ 供述書のグラフ

検察：供述書の資料ではシミュレータのグラフが記載されているが、このグラフには 706 便のスポイラー展開の状況、シミュレータでのスポイラー展開の状況、ピッチが記載されている。事故報告書記載の話と総合すると、スポイラーが 1/3 からフルに 2 段階で操作されたとあるが、このシミュレータのデータは 2 段階になっていないのではないかと？

機長：特に意図はないが、3 秒かけてフルまで引いたというだけだ。スポイラー操作で段階は重要ではない。

検察：2 段階でやることも可能であったのではないかと？

機長：事故調査報告書のグラフでは 2 段階になるようになっていなかったのもそれに合わせたということだ。実際に 706 のデータを調べてみたら、このような段差があったというわけだ。

検察：スポイラー全開となる 35° 近辺までの時間はシミュレータでは 10.5 秒頃、706 便では 12.5 秒頃と違うが、理由は？

機長：人の操作だから、この程度は操作上の誤差範囲だ。

➤ お見舞い、弔問

検察：事故後の谷口さんへのお見舞い、ご主人への対応について聞くが、谷口さんのお見舞いに

ついて、豊橋市民病院に来られたというのが、見舞いの目的で豊橋に来たのか？

機長：どういう意図の質問か？

検察：豊橋市民病院ではなく、ホテルで会おうと言われたか？

機長：機長組合の執行委員と客乗組合の執行委員と３人で、初めから豊橋の病院へ見舞いに行くつもりだった。

検察：ご主人、お父様さんに対して正式に謝罪したのか？

機長：初対面の時に、「機長として心からお見舞い申し上げます」と言った。

検察：遺族の方の調書を弁護士より見せてもらったと思うが感想は？

機長：理解されていないと感じた。

検察：遺族の方は、（貴方の）誠実さという点に怒られているが？

機長：誠実さという点では思い当たらない。

〇 〇 〇 詳報その５へ続く 〇 〇 〇