

平成二十九年二月三日受領  
答 弁 第 一 号

内閣衆質一九三第一号

平成二十九年二月三日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員仲里利信君提出沖縄県名護市安部の沿岸部で発生した米軍オスプレイの墜落事故の位置づけとオスプレイの構造的な欠陥に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員仲里利信君提出沖繩県名護市安部の沿岸部で発生した米軍オスプレイの墜落事故の位置づけとオスプレイの構造的な欠陥に関する質問に対する答弁書

一、二及び四について

お尋ねの「コントロールを持ったままの墜落」の意味するところが明らかではないが、政府としては、平成二十八年十二月十三日に沖縄県名護市の沖合で発生した垂直離着陸機MV二二オスプレイ（以下「MV二二」という。）の不時着水事故（以下「本件事故」という。）について、米側から、同月十四日に、事故機の機体は、最低限姿勢を制御できる状態にあり、パイロットが意図した地点である浅瀬に着水したとの説明を受けたところであり、これを踏まえ、稲田防衛大臣は、御指摘の旨の説明を行ったところである。

三について

政府としては、本件事故について、米側から、事故機が着水するまで、プロペラのブレード以外に機体の損傷はなかったが、着水時の衝撃及びプロペラのブレードの水面との接触により、機体にかんりの損傷が生じたとの説明を受けているところである。

## 五について

本件事故に係る説明において、「着水」は空中から水面に着いた旨を、「墜落」はコントロールを失った状態で着水した旨を、「不時着水」及び「不時着」はコントロールを失わずにパイロットの意思で着水した旨を意味するものとして、それぞれ用いているものである。

## 六及び七について

政府としては、米政府による本件事故の「クラスA」の評価について、一定の被害総額又は米国防省に所属する航空機の損壊若しくは乗員の死亡等を引き起こしたことを意味し、当該評価が「墜落事故」を意味するとは考えておらず、また、御指摘の個々の報道の内容に関し、政府としてお答えすることは差し控えたい。

## 八及び九について

お尋ねの「米軍は自らの組織や広報誌では「墜落」と明確に認め」、「沖縄県への説明や県内マスコミへの記者会見等では「不時着」と言い続け」及び「本職のこのような考え」の意味するところが明らかではないため、お尋ねについてお答えすることは困難である。

なお、平成二十八年十二月十四日、ニコルソン在日米軍沖繩地域調整官は、記者会見において、本件事故について謝罪する旨述べたと承知している。

十について

本件事故の状況については、一、二及び四についてでお答えしたとおりであり、また、引き続き米側において調査しているところであるが、今後とも引き続き、米側の説明について防衛省・自衛隊の専門的知見及び経験に照らし確認を行い、その把握に努めてまいりたい。

十一、十三及び十八について

御指摘の「墜落事故」の意味するところが必ずしも明らかではなく、現時点において、本件事故については、引き続き米側において調査しているところであるが、当時の天候は、夜間の空中給油を行うために許容される条件の範囲内であったと承知している。政府としては、空中給油訓練の際にMC一三〇の給油ホースが事故機のプロペラに接触した原因としては、夜間の空中給油という搭乗員の高い技能を要するオペレーションが強風、乱気流といった気象条件下で行われていたという環境要因のほか、人的要因も複合的に重なって発生した可能性が挙げられるところである。なお、この分析については、米側とも見解が一

致したところである。

お尋ねの鳥との「接触や衝突」については、MV二二に限らず、全ての航空機に起こり得るものである。また、お尋ねの「空中浮遊物」の具体的に意味するものが明らかではないため、お尋ねの「空中浮遊物」との「接触や衝突」についてお答えすることは困難であり、お尋ねの「ブレードが損傷したぐらいで簡単にオスプレイは墜落に至るのか」については、損壊の程度により、様々な状況が考えられることから、一概にお答えすることは困難である。

十二について

本件事故については、御指摘の「予期せぬ接触」を含め、引き続き米側において調査しているところである。

十四について

MV二二は、民間人の救出活動、強襲上陸及び陽動作戦、災害救援及び人道支援活動等において重要な役割を果たし得るものであり、また、空中給油によりその行動半径が拡大することなどから、MV二二に係る空中給油訓練は、夜間におけるものを含め、その活動を支えるために欠くことのできないものである

と承知している。

十五から十七まで及び二十一について

政府としては、MV二二が空中給油を受ける際のモードについて、開発時点での検討の詳細は承知していないが、MV二二が空中給油を受ける際は、通常、固定翼モードで行うものと認識している。また、本件事故に係る空中給油訓練の際に事故機が垂直離着陸モード又は固定翼モードのいずれのモードであったかについては、米側に確認中であり、お答えすることは困難である。

なお、政府としては、MV二二について、識者から様々な意見等があることは承知しているが、その一々について、お答えすることは差し控えたい。

十九について

お尋ねの「墜落」の意味するところが必ずしも明らかではないが、MV二二が固定翼モードで空中給油訓練を行う際、通常、給油管は安定した状態にあり、「常にオスプレイの大きなプロペラによる乱気流が発生」との御指摘は当たらないものと考えている。

二十について

本件事故に係る空中給油訓練の際に事故機が垂直離着陸モード又は固定翼モードのいずれのモードであったかについては、米側に確認中であるが、我が国及びその周辺において、プロペラを有する固定翼機及びMV二二が給油を受ける空中給油訓練中の事故は、本件事故を除き、なかったものと承知している。

MV二二の空中給油について、通常、「オスプレイ特有の大きな回転翼が乱気流を発生させて給油ホースを切る」ことは想定されておらず、「欠陥機である」との御指摘は当たらないと考えている。