

平成二十九年一月二十日提出  
質 問 第 一 号

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主意書

提出者 仲里利信

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主意書

去る平成二十八年十二月十三日午後九時五十分頃、米軍のオスプレイが沖縄県名護市安部のキャンプ・シュワブ沿岸部の浅瀬に墜落し大破するという重大な事故が発生した。

事故現場は、岸から約八十メートル離れた浅瀬であり、さらに安部の住宅地域から僅か八百メートルしか離れていなかったため、一歩間違えば地域住民の生命や財産、安全が損なわれるという甚大な事態に繋がりがねないことから、住民や県民は強い不安におののき、憤りを覚えている。

また、墜落機と同様に航行し、その後、墜落機の搜索に当たっていた別のオスプレイが燃料不足のため普天間飛行場に帰還する際に着陸装置に不具合が生じたため、胴体着陸するという重大な事故を起こしており、改めてオスプレイの安全性に疑問と不安が生じている。さらに、日米両政府は墜落事故発生後六日しか経過していない十二月十九日に墜落事故原因の究明や公表、県民への説明を行わないまま一方的に飛行や空中給油訓練を再開した。

そこでお尋ねする。

一 稲田朋美防衛大臣は墜落事故当初に「コントロールを失った状況ではなく、自発的に着水したと聞いている。墜落ではない」と言い切った。確たる証拠や情報がない中でなぜ「墜落ではない」と断言できたのか、その理由と背景について政府の認識と見解を答えられたい。

二 事故現場の写真をみると、機体が真二つに折れて大破し、プロペラも飛び散るなどおよそ原形を留めず、また広範囲に部品が飛び散っているのが確認できた。これは事故機が制御不能のまま、機体を破壊するに十分な力で水面にぶつかったことによる損傷に他ならない。それでも政府は「コントロールを失った状態での墜落ではない」と断定しているが、現場の状況からしてなぜそのような断定ができるのか、政府の認識と見解を答えられたい。

三 政府は「自発的に着水した」とか「コントロールして海面に着水した」とかするが、そうであるならば、事故機はコントロールできていたことから、機体の損傷を引き起こさずに水面に着陸できていたことになるし、あれほど大破することはあり得ないはずである。政府の認識と見解を答えられたい。

四 「コントロールを持ったままの墜落」というのはあり得るのか、政府の認識と見解を答えられたい。

五 「墜落」と「不時着」、「着水」及び「不時着水」の違いについて政府の認識と見解を答えられたい。

六 今回の事故について十二月十三日、米軍の準機関紙「星条旗」は「crashed off」とし、米海兵隊の専門誌「マリントークタイムズ」も「crashed」と報道している。この「crashed off」及び「crashed」の意味するところや、適合する日本語について政府の認識と見解を答えられたい。

七 米海軍安全センターは、十二月十五日までに今回の事故の規模を最も重大な「クラスA」に分類し、「機体は大破した」と評価しているとのことである。また、米国の主要メディアのAP通信、英ロイター通信、保守系FOXニュースは十二月十三日にいずれも事故を「墜落」と報道している。さらに前述の質問六で指摘したように、米軍関係の二紙も「クラッシュ」と報道している。これらからすれば、やはり今回の事故は「墜落事故」に他ならないが、政府の認識と見解を答えられたい。

八 質問七に関連して、米軍は自らの組織や広報誌では「墜落」と明確に認めておきながら、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」と言い続けている。米軍や米国政府のこのような二枚舌と言わざるを得ない対応について政府の認識と見解を答えられたい。

九 質問八に関連して、米軍や米国政府の対応は、余りにも虚言に満ちた対応であり、墜落事故を起こして県民を恐怖に陥れたことに対する謝罪の気持ちが微塵もないことの証左である。また、「良き隣人」とし

て位置付け得ることは最早できないものである。本職のこのような考えについて政府の認識と見解を答えられたい。

十 質問七から九までに関連して、なぜ政府は米軍や米国政府の説明を鵜呑みにして、しかもおうむ返しに「着水」とか「不時着」とか「不時着水」とか言い切れるのか、なぜ自ら情報収集をして検証しようとなないのか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

十一 米軍は、事故原因について「MC百三十空中給油機からの空中給油訓練中に切れた給油ホースがオスプレイの右のプロペラに予期せぬ接触を行い、ブレード（羽）を損傷した」と説明した。また、「夜間の空中給油を行うために許容される条件であった」ともしている。そうであるならば、「許容される条件」であったのにもかかわらず、なぜ「予期せぬ事態が生じた」のか、そして「墜落事故」という最悪の事態に至ったのか、まことに辻褄の合わない説明である。政府の認識と見解を答えられたい。

十二 質問十一に関連して、米軍は「給油ホースが予期せぬ接触を行い、ブレード（羽）を損傷した」とあたかも「勝手に損傷したが如く」言い繕っているが、それでは「予期せぬ接触」とは具体的にどのような事態なのかについて政府の認識と見解を答えられたい。

十三 質問十二に関連して、切断された給油ホースがなぜいとも簡単にブレード（羽）を損傷できるのか、ブレードはそのように脆いものなのか、ブレードは鳥や空中浮遊物等との接触や衝突等を想定していないのか、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、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

十四 「夜間の空中給油訓練はどの航空機でも常に困難だ」との常識に反して、なぜ夜間の空中給油訓練を敢えて行う必要があるのかについて政府の認識と見解を答えられたい。

十五 事故機は、給油訓練時にはヘリモードだったのか、それとも固定翼モードであったのかについて政府の承知するところを明らかにした上で、「そもそもオスプレイはヘリモードで補給するということが出来ない」という識者の指摘について政府の見解を答えられたい。

十六 オスプレイは、ヘリモードで給油する場合には回転翼が垂直になるが、その場合には空中給油機の給油ホースに非常に近くなるため、給油ホースの切断事故を起こしやすくなることや、乱気流が発生し易いためコントロールすることが難しくなることなどは、予期されなかった欠陥であり、新たな構造的欠陥になると識者は指摘しているが、政府の認識と見解を答えられたい。

十七 質問十六に関連して、識者は「オスプレイのこのような構造的欠陥により、空中給油を行えば同じような墜落事故が発生する」としているが、政府の認識と見解を答えられたい。

十八 事故機が固定翼モード中に給油ホースを切ったのであれば、その原因として考えられるのは、パイロットによる誤操作か、それとも乱気流発生か、はたまた設計時点では全く想定できない事由によるのか、いずれかであると思われるが、政府の認識と見解を答えられたい。

十九 乱気流による給油ホースとブレードの接触が墜落事故の原因であるとするならば、そもそも気象条件は「許容される範囲内であった」のであるから、オスプレイが固定翼モードで空中給油を行っている時には、給油管（プローブ）付近で常にオスプレイの大きなプロペラによる乱気流が発生しているのではないか、政府の認識と見解を答えられたい。

二十 プロペラを有する固定翼機や固定翼モードのオスプレイによる給油訓練中の墜落事故の件数と発生内容について政府の承知するところを明らかにした上で、オスプレイは、給油中のモードがヘリモードであれば、固定翼モードであれ、いずれにしても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といった構造的欠陥を持った欠陥機であると本職は考えるが、政府の認識と見解を答えられたい。

二十一 オスプレイの空中給油のモードは、設計時点ではヘリモードであったのか、それとも固定翼モードであったのか、実戦配備後の運用ではどうかについて政府の承知するところを明らかにした上で、今回の墜落事故がヘリモード又は固定翼モードのいずれのモードでの給油訓練中の事故であったのかについて政府の見解を答えられたい。

右質問する。