

平成二十九年一月二十日提出
質 問 第 二 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で明らかとなった日米両政府
の対応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で明らかとなった日米両政府
の対応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 これまで政府や米軍、米国政府はオスプレイの利点として「従来の航空機より航続距離が長い」ことを挙げてきた。そうであるならば、沖縄に配備されたオスプレイが空中給油を必要とする理由は何か、そしてなぜ沖縄で敢えて空中給油訓練を実施しなければならないのか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

二 政府は「陸自のオスプレイの配備は安全性の確保が大前提との立場から、佐賀でのオスプレイの空中給油訓練は行わない」とのことであるが、なぜ佐賀では行わない空中給油訓練を沖縄では実施するのか、それは沖縄県民に対する差別や蔑視そのものではないか、そして二重基準ではないか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

三 オスプレイが「着水するまでコントロールされていた」のであれば、なぜ固定翼モードでプロペラが前方を向いていたのか、なぜ着陸態勢のヘリモードになっていなかったのか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

四 パイロットや乗務員は一体どこで救出されたのか、救出場所と墜落現場はどの程度離れていたのか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

五 墜落したオスプレイはパイロットや乗務員が脱出した後、無人で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浅瀬に墜落したのではないかと疑問が拭えないところであるが、政府の認識と見解を答えられたい。

六 「事故機は普天間飛行場への帰還を諦めた」とのことであるが、コントロールできていたのであればそもそも帰還を「諦める必要はない」のではないか、政府の認識と見解を答えられたい。

七 「事故機はキャンプ・シユワブ沿岸へ向かった」とのことであるが、なぜ滑走路もないキャンプ・シユワブを目指したのか、砂浜があり安全に着水できる場所は他にもあったのではないか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

八 給油ホースとプロペラの接触が起きたのが午後九時五分、緊急事態（エマージェンシー）及び救難の信号を出したのが午後九時三十分、墜落したのが九時五十分頃とのことであるが、その間の約四十五分間、事故機と管制官との連絡は確保されていたのか、連絡が確保されていたのであればなぜ墜落現場が二転三転し、最後には管制官が事故機の位置と経路を見失っていたのか、そして墜落現場を最初に探し当てたのは報道機関であり米軍や警察、海上保安庁ではなかった理由は何か、などについて政府の承知するところ

を明らかにした上で、そのような客観的状況を考えると事故機は迷走状態にあり、コントロールを失っていたのではないか、そして事故機は自分の位置や経路をきちんと連絡できなかったのではないか、管制官も把握出来なかったのではないかなどと本職は考えるが、政府の見解を答えられたい。

九 事故機は住宅地域に近い浅瀬になぜ墜落したのか、その理由と背景、状況、さらにはコントロールを失う前までの状況等について政府の認識と見解を答えられたい。

十 事故原因は、パイロットの人為的なミスか、それともオスプレイの何らかの故障やトラブルか、またはオスプレイの構造的な欠陥か、なぜ墜落という緊急事態（エマージェンシー）が発生したのか、などについて政府の認識と見解を答えられたい。

十一 今回の墜落事故の発生時間が午後九時五十分頃であるが、日米両政府が二〇一二年九月十九日に合意・公表した「日本国における新たな航空機（MV-22）に関する合同委員会への覚書」の中の「夜間飛行」の制限に反したものと思われるが、政府の認識と見解を答えられたい。

十二 墜落事故を起こしたオスプレイの当日の飛行経路や給油訓練の位置、墜落に至るまでの飛行状況と経路などについて政府の承知するところを明らかにされたい。

十三 報道によれば、今回の墜落事故を目撃した付近住民は「オスプレイがふらつきながら低い位置で飛行している中、急に飛行音が聞こえなくなり、下に落ちた」と述べているとのことである。そうであるならば、事故機は、当日、やはりコントロールを失った状態であったものと本職は考えるが、政府の認識と見解を答えられたい。

十四 質問十三に関連して、事故機は、航空法と航空法施行規則で定める航空機の最低安全高度に反し、また一九九九年の日米合同委員会での合意事項や、一九九八年の米軍の「低空飛行訓練に関する記者発表文」に反して飛行していたのではないかと本職は考えるが、政府の認識と見解を答えられたい。

十五 オスプレイの墜落事故について、試作段階から部隊配備後まで、海兵隊と空軍別にその発生日、発生場所、内容及び死傷者数について政府の承知するところを明らかにした上で、今回の事故が本職の考えのようには墜落事故なのか、それとも不時着なのかについて政府の認識と見解を答えられたい。

十六 今回の墜落事故を「米軍の航空機事故のクラス分類」に照らすと、被害規模が最も重大な「クラスA」に相当するものと本職は考えるが、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、オスプレイの「米軍の航空機事故のクラス分類」毎の事故数や、事故率、海兵

隊の平均事故率と比較した数値について政府の承知するところを明らかにした上で、オスプレイの事故率や事故件数がいずれも海兵隊平均を上回っており、これらの数値だけ取り上げてみても、オスプレイがいかに危険で欠陥のある航空機であるかが明らかであるのにもかかわらずなぜ政府は相も変わらずにオスプレイが安全であるとするのかについて政府の見解を答えられたい。

- 十八 政府が「オスプレイは安全である」と主張する理由は「事故件数の「米軍の航空機事故のクラス分類」のうちBとCのものについて、整備作業中の負傷等、航空機の飛行に係る安全性と直接関係のないものが相当含まれているため、これをもって安全性を評価することは適当でない」としていることであると承知している。しかし、BとCの事故件数二十八件のうち、政府が挙げた「整備作業中等」の件数は僅か十件に過ぎず、逆にエンジンの故障や出火事故等が七件、離着陸時の事故が十件、部品落下一件があること、民間地域が基地に取り囲まれている沖縄の現状を考えると小さな事故が重大な死亡事故に繋がりにかねないことから、政府の主張は破綻しているとしか言いようがないが、政府の認識と見解を答えられたい。
- 十九 オスプレイは、ヘリモード（垂直離着陸モード）、転換モード及び飛行機モード（固定翼モード）を使い分けるため操縦が難しいこと、飛行中にエンジンが停止した場合の緊急着陸機能が欠如しているとい

う構造的な欠陥があること、ソフトウェアの欠陥が懸念されていること、機体特性から故障が多く発生していること、などの理由から従来のヘリコプターに比べて格段に事故の発生率及び件数が高いとされ、「未亡人製造機」と揶揄されるほど危険で欠陥のある航空機と認識されているところであるが、政府の認識と見解を答えられたい。

二十 今回の墜落事故の原因がパイロットの人為的なミスであれ、オスプレイの構造的な欠陥によるものであれ、いずれにしても極めて危険極まりない飛行機（オスプレイ）が県民の「隣人」として居座り、招かれざる客であるにもかかわらず「我が物顔」で沖縄の空を自由勝手に飛び回ることとは到底許されることではない。政府の認識と見解を答えられたい。

右質問する。