

平成二十九年二月六日提出
質問第四七号

二〇一六年十二月十三日に発生したオスプレイの名護市東沿岸墜落事故およびその他のオスプレイ事故に関する質問主意書

提出者 近藤 昭一

二〇一六年十二月十三日に発生したオスプレイの名護市東沿岸墜落事故およびその他のオスプ

レイ事故に関する質問主意書

二〇一六年十二月十三日に発生したオスプレイの名護市東沿岸墜落事故およびその他のオスプレイの事故にかかわる事項について、以下、質問します。

一 夜間空中給油訓練を行っていて事故が起きたときの時間、位置、高度、飛行速度、気象条件をお示しいただきたい。

二 防衛省によれば「給油が終了し、オスプレイのプロープ（補給口）とMC一三〇の給油ホースを分離させた後、二十一時五分頃、乱気流等により、給油ホースとオスプレイのプロペラのブレード（羽）が接触し、ブレードが損傷した。」というが、「乱気流等」の「等」とは何か。また大気の乱気流等によって具体的に何が起きたのか。乱気流によって機体が上下や左右に揺さぶられMC一三〇との距離が変化し、給油ホースがプロペラに接触したのか。オスプレイは揚力不足のため、大気の乱れや後方乱気流に弱いことが要因の一つではないか。

三 大破した機体の写真からは、オスプレイの補給口の蓋が開いたままのように見えるが、これは何を意味

するのか。羽の損傷が起きたのが「給油が終了し、オスプレイのプロープ（補給口）とMC一三〇の給油ホースを分離させた後」であるなら、一旦、補給口の蓋は閉じたはずであるが、写真ではそれが開いているように見えることは不可解である。この点をどう解釈するのか教えていただきたい。

四 最も重要なプロペラが損傷した後の飛行状況がほとんど明らかにされていないので、それを詳細に説明していただきたい。

五 今回の事故の重大な特徴は、滑空ができ、比較的安全とされる固定翼モードにおいて起きたことである。羽の損傷は、右の羽のどの辺りで起きたのか。そして、回転するうちに損傷はどう拡がったのか。その結果、損傷した方のエンジンは停止し、片方のプロペラだけで飛行したのか。あるいは、左右のバランスを取るため両エンジンともに停止し滑空のような形を取ったのか。

六 最初の事故位置からどのようなルートをとって名護市東沿岸までたどり着いたのか。また、その間、安定飛行が可能であったのかどうかを明らかにされたい。

七 キャンプ・シユワブまで残りわずか約五キロメートルのところなぜ着水したのか。これは、制御が不能（例えば機体を水平に保持する操作ができなくなったなど）であったことを示しているのではないか。

八 着水は水平に行うことができたのか。発見地点での写真によれば、左側の主翼はなくなり、左側に傾きながら着水したようにも見えるが、事実はどうか。水平飛行ができなくなっていたとすれば、これは制御不能をうかがわせるがいかかがか。

九 パイロットおよび乗員はどの時点で機体から脱出したのか。

十 空中給油中にブレードとホースが接触したことが事故の原因とのことであるが、これまでオスプレイ以外の機種で、このような事故が起きたことはあるのか。

十一 防衛省が飛行及び空中給油再開の前に公表した二つの文書（「沖縄県名護市沖に不時着水したMV二オスプレイについて」（二〇一六年十二月十九日）、「MV二二オスプレイへの空中給油再開について」（二〇一七年一月五日））を作成する基となった、米海兵隊から提供された文書の原文の写しを公表していただきたい。これは、米海兵隊による事故に関する公式の説明であると考えられることから、原文のまま公開されるべきであろう。

十二 当初、政府は原因が究明されるまで飛行再開しないよう求めていたが、十二月十九日の飛行再開や、一月六日からの空中給油訓練の再開を、政府とともに容認した。政府として、現時点で事故の原因は究明

されたと考えているのか。いるとすれば、その理由を示してください。右記、一乃至九のような疑問が残っている段階で、原因ははまだ闇の中であると考えられるが、政府としては、一乃至九のようなことは既に説明済みであると考えているのか。

十三 渉外関係主要都道府県知事連絡協議会が、「相次ぐ米軍航空機事故の再発防止の徹底等について」緊急要請を行い（二〇一六年十二月二十六日）、「事故後の同型機の飛行運用に関しては、関係自治体の意向を十分尊重すること」を申し入れている。政府として、これにどう対処したか明らかにしていただきたい。

十四 二〇一六年十二月十三日に普天間基地で、オスプレイが胴体着陸した事故について、これまでも脚部のトラブルで、胴体着陸を行った例は、米本国および日本国内で何件あるのか。

十五 今回の胴体着陸の事故は、どのクラスに分類されるのか。

十六 脚部の故障は、コンピューター上のものか、脚部自体の機械的な故障であるのか、事故原因を明らかにされたい。

十七 オスプレイの事故が発生した際に、その事故について、米側からもたらされる報告には、どのような

種類のものがあるのか、例えば、「メディア・リリース」「公表文」「事故調査報告書」などの名称とその内容及び、それらの報告が事故後どれくらいの期間で提出されるのか明らかにされたい。

十八 オスプレイのオートローテーション機能について、他の回転翼機のオートローテーション機能と比較して、それら他機種と同程度に安全に降下ができる高度を明らかにしていただきたい。

右質問する。