

平成二十九年二月十四日受領
答 弁 第 四 七 号

内閣衆質一九三第四七号

平成二十九年二月十四日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

衆議院議長 大島 理 森 殿

衆議院議員近藤昭一君提出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に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員近藤昭一君提出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に対する答弁書

一について

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。）については、引き続き米側において調査しているところであり、お尋ねの「高度」及び「飛行速度」についてお答えすることは困難であるが、MC一三〇の給油ホースが事故機のプロペラに接触した時間は、同日二十一時五分頃であり、当該接触が起きた場所は、沖縄本島の東側の沿岸部から約四十海里離れた沖合の公海上の訓練空域内であり、また、当時の気象条件は、強風ではあったが、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。

二について

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、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考えている。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。

御指摘の「等」とは、右に述べたような可能性を踏まえて表記したものである。

三について

お尋ねの「オスプレイの補給口の蓋」が具体的に何を指すのか必ずしも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。

四、六及び七について

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、政府としては、米側から、事故機は、MC一三〇とともに、沖縄本島の東側の沖合の公海上の訓練空域において、夜間の空中給油訓練を実施していた際、当該MC一三〇の給油ホースと事故機の右のプロペラが予期せぬ接触を起こし、事故機のプロペラのブレードが損傷し、また、その損傷はプロペラが回転するうちに拡大し、飛行が不安定な状態となったため、事故機のパイロットは、訓練地点に近いキャンプ・シュワブを指すこととし、搭

乗員の安全確保及び飛行の継続の両立並びに地元への影響の極小化のため海岸沿いを飛行したが、途中、安全な飛行の継続が困難と認識し、浅瀬に不時着水したものであり、事故機の機体は、着水するまでプロペラのブレード以外に損傷はなく、また、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、御指摘のように「制御が不能」であったとは認識していない。

五について

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り、お尋ねについてお答えするところは困難である。なお、米側からは、事故機の機体は、着水するまでプロペラのブレード以外に損傷はなく、また、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る。

八について

お尋ねの「写真」が具体的に何を指すのか必ずしも明らかではないが、政府としては、本件事故について、米側から、事故機の機体は、着水するまでプロペラのブレード以外に損傷はなかったが、着水時の衝

撃及びブレードの水面との接触により、かなりの損傷が生じたとの説明を受けたところである。

また、本件事故については、米側から、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、御指摘のように「制御不能」であったとは認識していない。

九について

本件事故については、米側から、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、事故機の搭乗員は着水後に機体から離れたものと認識している。

十について

防衛省において把握している限りでは、日本国内において、MV二二以外の機種で御指摘の「空中給油中にブレードとホースが接触したこと」を原因とする事故が発生したことは、なかったものと承知している。

十一について

政府としては、本件事故の発生以降、本件事故の原因、対策等について米側との間で集中的かつ緊密に協議を行ってきたところであり、その内容は可能な限り公表したところであるが、日米間のやり取りの詳細について明らかにすることは、米国との関係もあり、差し控えたい。

十二について

政府としては、本件事故の発生以降、本件事故の原因、対策等について米側との間で集中的かつ緊密に協議を行ってきたところである。

平成二十八年十二月十九日のMV二二の空中給油を除く飛行の再開については、米側から、本件事故は、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ことによるものであり、集合教育、手順の確認及び地上におけるシミュレーターを用いた空中給油のシミュレーション等が完了した後、日本におけるMV二二の飛行を一時停止し、普天間飛行場に配備されているMV二二全機の機体構造、電気系統、エンジン、油圧機構等の飛行安全上の重要箇所全てについて点検し、問題がないことを確認していること等の説明を受けたところである。政府としては、この米側の説明につき、本件事故当時の気象状況、MV二二の機体構造、プロペラ損傷時に安全に着陸するための対応要領等

についての防衛省・自衛隊の専門的知見に照らして確認し、当該説明について合理性が認められると判断したところである。

平成二十九年一月六日のMV二二の空中給油の再開については、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考えている。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。

さらに、政府としては、米側から、空中給油訓練は、今後とも、陸地から離れた海域の上空でしか実施せず、陸地の上空では実施しないことも確認したところである。

その上で、政府としては、米側から得た情報等を踏まえ、当該接触を引き起こした要因についてあらゆる可能性を分析した上で、当該要因について、これまで米軍が空中給油の再開に向けてとってきた安全対

策が適切なものとなっていて評価を行った結果、本件事故の原因となり得る人的要因及び環境要因を幅広く網羅する再発防止策が全て実施されたことを確認し、これらの対策は、防衛省・自衛隊の専門的知見及び経験に照らしても妥当であることから、安全に空中給油を再開する準備は整ったものと考えたところである。

いずれにせよ、政府としては、MV二二を含め、米軍機の飛行に際しては、安全の確保が大前提であると考えており、米側に対し、引き続き事故の再発防止を強く求めてまいりたい。また、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り、政府としては、米側から情報が得られ次第、関係地方公共団体等に対して丁寧の説明してまいりたい。

十三について

御指摘の渉外関係主要都道府県知事連絡協議会の緊急要請については、外務省においては小田原外務大臣が、防衛省においては若宮防衛副大臣がそれぞれ対応し、平成二十八年九月以降、米軍機による事故が相次いで発生したことは遺憾であり、このような事故が繰り返されないようにするため、安全対策に最大限取り組むよう米側に強く働きかけていく旨を述べたところである。なお、政府としては、空中給

油の再開に当たっては、関係地方公共団体等に対し、その内容を説明したところである。

いずれにせよ、政府としては、MV二二を含め、米軍機の飛行に際しては、安全の確保が大前提であると考えており、米側に対し、引き続き事故の再発防止を強く求めてまいりたい。また、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り、政府としては、米側から情報が得られ次第、関係地方公共団体等に対して丁寧に説明してまいりたい。

十四について

防衛省において把握している限りでは、平成二十八年十二月十三日にMV二二が普天間飛行場に帰投した際、機体に格納されている着陸装置（脚部）を機体から出すことができなかった事案（以下「本件事案」という。）以外に、これまで米国及び日本国内において、MV二二の着陸装置（脚部）を機体から出すことができなかった事案があったとは承知していない。

十五について

本件事案について、米側からは、機体そのものに着陸に伴う損傷はなく、乗組員も負傷していないことから、米国防省の定めるクラスAからクラスDまでの基準のいずれにも分類されていないとの説明をこれ

まで受けている。

十六について

本件事案の原因について、米側からは、電気系統の不具合により着陸装置（脚部）に故障が生じたものとの説明を受けている。

十七について

お尋ねの「米側からもたらされる報告」の意味するところが必ずしも明らかではないが、米側からは、平成二十八年十二月十三日付けで本件事故の概要に係る「プレスリリース」が、同月十九日付けでMV二の飛行の再開に係る「メディアリリース」がそれぞれ公表されたと承知している。

また、米側における事故原因の調査報告書については、平成八年十二月二日の日米合同委員会合意では、米軍航空機の事故調査報告書の公表可能な写しの日本国政府への提供は、原則として、日本国政府による要請の日から六か月以内になされるものとされており、政府としては、米国政府に対し、平成二十八年十二月十九日に本件事故に係る事故調査報告書の公表可能な写しを提供するよう要請したところである。

十八について

御指摘の「他機種と同程度に安全に降下ができる高度」の意味するところが明らかではないため、お答えすることは困難である。