

## 1. 2016年12月13日に起きたMV-22の「不時着水」事故について

\*①の回答中、再発防止策について「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…」との記述があるが、「再発防止策が妥当である」理由を具体的に説明していただきたい。

オスプレイの事故に関し、給油ホースとオスプレイのプロペラの物理的な接触を引き起こした具体的な要因は、今後、米側の最終的な事故調査のなかで確認されることになる。

空中給油の再開に当たっては、米軍だけの判断ではなく、防衛省においても、独自に分析を行い、その上で、米側によってとられた教育・研修といった対策が有効であるかについて評価を行ったところである。

防衛省における分析と評価については、以下のとおり。

- (1) 訓練の十分な習熟がなされないままに飛行するなど、フライトスケジュール（飛行日程）が適切に組まれなかったことにより、搭乗員の練度が十分でなかった可能性については、米側において、搭乗員全てが空中給油に必要な教育・訓練を通じ習熟したことを確認した上で飛行日程を組むこととなった。
- (2) 航空機の搭乗員同士または海兵隊と空軍同士の連携が十分ではなかった可能性については、米側において、オスプレイを運用する海兵隊とMC-130を運用する空軍が共に今般の事故を検証し合い、相互に連携して安全に活動できるよう、飛行中の連携要領を再確認すること、また、搭乗員同士の意思疎通や連携の重要性について再確認することなどが行われた。
- (3) 緊急事態に対する搭乗員の経験や知識が十分ではなかった可能性については、米側において、空中給油時に発生する緊急事態における、パイロットやその他搭乗員等の経験談及び給油ホースに接触した同様の事例からの教訓が共有された。
- (4) 天候の変化を機敏に認識できなかった可能性については、米側において、天候を含む周囲の状況分析と適切な対応について搭乗員の理解を確認した。
- (5) 風や乱気流等に対する対応が十分ではなかった可能性については、米側において、風や乱気流等が空中給油に与える影響と適切な対応について搭乗員の理解を確認した。
- (6) 給油を行う際の飛行速度が適切ではなかった可能性については、米側において、安全に給油を行うための飛行速度について搭乗員の理解を確認した。
- (7) 複雑な夜間の空中給油への対応が十分ではなかった可能性については、米側におい

て、暗視ゴーグルを装着しながら夜間の空中給油を適切に実施する方法について搭乗員の理解を確認した。

(8) 給油ホースまたはオスプレイのプロープが正常に作動しなかった可能性については、米側において、給油器具が適切に作動するための整備方法等を確認した。

この結果、防衛省としては、米側が、事故を引き起こした可能性のある各種要因に有効であると思われる対策を幅広くとっていること、また、今後とも、空中給油訓練は、陸地から離れた場所でしか行わないことを確認したところである。

これらのことから、防衛省としては、米側において、再発防止について有効な対策等がとられていると判断したことから、空中給油の再開については理解できるものと考えたところである。

防衛省としては、引き続き、事故の再発防止を強く求めるとともに、米側と連携を密にして、安全確保に万全を期してまいりたい。

\*①の回答中、事故原因について、「…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ていると考えている。」…とあるが、「考えている」ということは、事故原因として特定したわけではないと解釈してよいか。

\*②について、空中給油失敗事故から「不時着水」するまでの約 25 分かかった理由は何か。

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、現時点では空中給油の際に給油ホースがオスプレイのプロペラのブレードに接触した原因を完全に特定するには至っていないが、この接触は、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あることについては米側と見解が一致したところである。

また、米側から、事故機は、MC-130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-130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・シュワブを目指すこととし、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る。

\*③について、エンジンに不具合がなくても、片方のローターが壊れた場合、もう片方のローターが正常でも飛行ができないのではないかと。また、片肺飛行は固定翼モード・垂直離着陸モードのどちらでも可能なのか。

\*③について、片肺飛行が可能との内容の回答がされているが、2014年10月のペルシャ湾での事故ではエンジンパワーが20%ダウンしたことが原因であるとの報道がなされていた。今回の事故で片方のエンジンが止まることでパワーが50%ダウンしたのではないかと。

仮定のご質問について予断を持ってお答えすることは差し控えるが、何らかのトラブルによりMV-22の片方のプロペラが破損し、推力を失っても、もう片方のプロペラのみで、あるいは、滑空により機体をコントロールしながら一定程度飛行することは可能である。

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、オスプレイは片方のエンジンが故障しても、もう一方のエンジンのみで両翼のローターを回転させ、飛行できるよう設計されており、1つのエンジンで固定翼モード、垂直離着陸モードのどちらも可能であると承知している。

\*夜間の空中給油事故は、海兵隊所属機MV-22と空軍所属機のMC-130の間で起きたものであるが、指揮系統の違う航空機がどのような訓練を行っていたのか明らかにしていただきたい。

御指摘については、米軍の運用に関するものであり、お答えすることは差し控えたい。

\*今回の事故に関し、米軍の説明や日本政府の説明が不十分である内容について、事故原因等について詳細が判明次第、早急に周辺自治体（横田空域下の自治体すべて）に説明していただきたい。

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、防衛省としては、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。

\* 日本政府は、事故原因についての質問事項に回答できない内容について、積極的に米側に説明を求め、緊急に回答を得て公表する努力をする予定はあるのか。

\* 日本政府は米側に対し、事故原因やその経過について明らかにするよう、今後も求めていく予定はあるのか。

\* 日本政府は、米側に事故に関わる写真や動画の提出を求めることを考えているのか。

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、防衛省としては、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。

米側における事故原因の調査報告書については、平成8年12月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6か月以内になされるものとされており、平成28年12月19日に米国政府に対し、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。

\* 日本政府は、「空中給油失敗事故」「不時着水事故」等の再発防止は完全にできると考えているのか。

\* 事故原因の解明が完全にされていないのに、日本政府がMV-22の訓練再開を認める理由は何か。

オスプレイの事故に関し、給油ホースとオスプレイのプロペラの物理的な接触を引き起こした具体的な要因は、今後、米側の最終的な事故調査のなかで確認されることになる。

空中給油の再開に当たっては、米軍だけの判断ではなく、防衛省においても、独自に分析を行い、その上で、米側によってとられた教育・研修といった対策が有効であるかについて評価を行ったところである。

防衛省としては、米側が、事故を引き起こした可能性のある各種要因に有効であると思われる対策を幅広くとっていること、また、今後とも、空中給油訓練は、陸地から離れた場所でしか行わないことを確認したところである。

これらのことから、防衛省としては、米側において、再発防止について有効な対策等がとられていると判断したことから、空中給油の再開については理解できると考えたところである。

防衛省としては、引き続き、事故の再発防止を強く求めるとともに、米側と連携を密に

して、安全確保に万全を期してまいりたい。

## 2. 2016年12月13日に起きたMV-22の「胴体着陸」事故について

\*②の回答として電気系統の不具合をあげているが、同様の不具合事故が起きる頻度を回答してほしい。

御質問の電気系統の不具合が起きる頻度については、米軍の運用の詳細に関することであり、その逐一についてお答えすることは困難であるが、米軍機の整備・点検については、米軍が適切に行っている。

なお、米側からは、普天間飛行場に所属する全てのオスプレイに対し、脚部を含む機体の点検を行い、問題はなかった旨の説明を受けている。

## 3. CV-22 オスプレイが横田基地に配備された際に行われる飛行や訓練について

\*②の回答中、低空飛行訓練について「原則として、地上から500フィート（約150m）以上の高度で飛行することとされている。」とあるが、1999年の日米合意における低空飛行の定義「人または家屋の密集している地域にあつては300m」が適用されるべきではないか。今回回答が日米間で合意された内容であるならば、低空飛行は、オスプレイのみ150mと解釈し、その他の航空機は300mと解釈されることとなるが、この解釈で間違いはないのか。

平成11年1月14日、日米合同委員会において、在日米軍は、国際民間航空機関（ICAO）や我が国の航空法により規定される最低高度基準を用いており、低空飛行訓練を実施する際、同一の米軍飛行高度規制を適用していること等の具体的措置を取りまとめた。

また、平成24年9月のMV-22に関する日米合同委員会合意においては、

- ・ MV-22が低空飛行訓練を実施する際は、地上から500フィート以上の高度で飛行する（ただし、運用の安全性を確保するため、その高度を下回る飛行をせざるを得ないこともある。）
- ・ 低空飛行訓練の間、原子力エネルギー施設、史跡、民間空港、人口密集地域、公共の安全に係る他の建造物（学校、病院等）といった場所の上空を避けて飛行することは標準的な慣行である

とされている。

米側は、我が国でのCV-22の飛行運用に際しては、MV-22に関する日米合同委員会合意（平成24年9月合意）を含む既存の全ての日米間の合意を遵守する旨、明言しているところである。

\*③の回答中、横田飛行場における飛行時間帯制限事項について、「同飛行場においては、当該措置を踏まえて航空機の運用がなされているものと認識しているところである。」との記述があるが、認識は具体的にどのように行っているのか。22時から6時までの間の全ての飛行について、その理由や緊急性を把握しているのか。

\*ホテル空域や東富士演習場を使つての訓練は「緊要」に当たらないと解釈するものと考えてよいか。また、例えば、米韓合同演習や米大統領のアジア訪問時の中継地としての横田基地の使用は「緊要」に当たるのか。

米軍は、米軍飛行場における飛行活動等に当たっては、日米安保条約の目的の達成を図りつつ、航空機騒音規制措置の遵守を含め、周辺住民に対する騒音の影響をできるだけ軽減するよう最大限努力しているものと承知している。

一方、防衛省としては、横田飛行場周辺の住民の方々に与える影響を最小限とするため、機会あるごとに米側に対し、同規制措置を遵守し、航空機の運用による影響を最小限にとどめるよう申し入れているところであるが、同規制措置が定める「米軍の運用上の必要性に鑑み緊要と認められるもの」が具体的にいかなるものであるのかについては、米軍の運用の詳細に関することであり、承知していない。

なお、米側は、我が国でのCV-22の飛行運用に際しては、地域住民に十分に配慮し、最大限の安全対策を採るとしており、MV-22に関する日米合同委員会合意（平成24年9月合意）の内容を含め既存の全ての日米間の合意を遵守する旨、明言している。

\*③の回答に関連して、CV-22がホテル空域や東富士演習場などを使つて訓練を行う際には、現地での訓練を何時までに終了するとされているのか。または、何時までに横田基地に帰還するとしているのか。

CV-22の横田飛行場配備に関する環境レビューに記述があるホテル地区及び東富士演習場におけるCV-22の訓練内容について、米側に確認したところ、東富士演習場では、離着陸訓練、人員降下訓練、物料投下訓練、空対地射撃訓練及び夜間飛行訓練を、ホテル地区では、飛行訓練及び夜間飛行訓練を、それぞれ行う旨、説明を受けているが、これ以上の説明は受けておらず、現時点で、訓練時間を含め運用の詳細に係る事項についてお答えすることは困難であるが、米側から情報が得られた場合には、速やかに関係自治体に伝達する考えである。

なお、米側は、我が国でのCV-22の飛行運用に際しては、地域住民に十分に配慮し、最大限の安全対策を採るとしており、航空機騒音規制措置をはじめとする既存の全ての日米間の合意を遵守する旨、明言している。

\*④に関連して、横田基地周辺における学校や病院の位置は、米軍を含め日本政府は把握されているのか。また、普天間へのMV-22配備の際の日米合意における低空飛行禁止施設として挙げた「史跡」「人口密集地域」「公共の安全に係る他の建造物」とは、横田基地周辺では、具体的にどこを指すことになるのか。地図上で指摘してほしい。

防衛省としては、横田飛行場周辺において、学校や病院が所在していることは承知している。また、米側が作成したCV-22横田飛行場配備に関する環境レビューにおいては、同飛行場周辺の小学校や中学校、市民センターなどが記載されていることから、米側においてもこのような施設が周辺に所在していることは承知しているものと考えている。

さらに、米側は、我が国でのCV-22の飛行運用に際しては、地域住民に十分に配慮し、最大限の安全対策を採るとしており、MV-22に関する日米合同委員会合意（平成24年9月合意）の内容を含め既存の全ての日米間の合意を遵守する旨、明言している。

防衛省としては、CV-22が配備された後、日米合意が適切に実施されるよう、米側との間で必要な協議を行っていく考えである。

\*⑤に関して、米軍のパラシュート降下訓練の目的は「敵地に進入・上陸するための戦闘作戦を行うための準備行動」に当たるのではないかと。そうであれば、日米政府の事前協議の対象となるのではないかと。

横田飛行場に配備されるCV-22が行うとの説明を受けている人員降下訓練等の目的については、米側から説明を受けておらず、お尋ねについてお答えすることは困難である。

\*⑤⑦⑧に関連して、沖縄県における航空機からの人員や物資投下訓練はSACO合意によって、伊江島で行うことが合意されたと解釈するところだが、基本的には予想される危険を除去するための合意であったのではないかと。横田基地は東西が1kmに満たないほど狭くなっている箇所もあり、降下に失敗すれば人員や物資が基地の外に落下する可能性

が高い。日本政府（防衛省）は日米安保条約第6条を理由として訓練の正当性を挙げているが、第6条が「どんな訓練も、日本国のどの場所も米軍の思うままに使用してもよい」というお墨付きを与えているわけではない。解釈の間違いではないか。

米軍は、日米安保条約第6条の規定に基づき、我が国において、施設・区域を使用することが認められており、同条約上の目的達成のため、訓練等の軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うことを当然の前提としている。これは政府として国会等の場において、累次にわたり説明してきている立場であり、御指摘のような「解釈の間違い」にはあたらない。

他方、米軍が我が国において訓練を行う場合には、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動すべきであることは言うまでもなく、政府としては、これまでも米軍に対し、訓練に際しては、安全面に最大限配慮しつつ、地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう申し入れているところであり、今後も引き続き、申し入れてまいりたい。

#### 4. CV-22の横田基地配備に伴う諸事項について

\*①について、低周波音の測定に関しては、今後配備されるCV-22が周辺地域に与える影響を考えた場合、配備前の現状把握をすることが重要となってくる。今すぐ調査を行ってしかるべきである。また、現在は環境基準が定められていないが、厚生労働省での研究に基づいたガイドラインを参考にすべきであると考え。 「必要に応じて検討」との回答の「必要」とは具体的に何か。

先に回答したとおり、航空機から発生する低周波音による影響については、現時点において環境基準は定められておらず、調査研究の過程にあり、個人差や建物の状態による差が大きく、また未知の部分もあるところである。

防衛省としては、環境基準が定められていない現状においては、お尋ねにお答えすることは困難である。