

質問第一八号

垂直離着陸輸送機オスプレイに関する質問主意書

右の質問主意書を国会法第七十四条によって提出する。

平成二十九年一月二十六日

参議院議長 伊達忠一殿

糸数慶子



垂直離着陸輸送機オスプレイに関する質問主意書

一 二〇一六年十二月十三日夜、米海兵隊普天間基地所属の垂直離着陸輸送機MV-22オスプレイが沖縄県名護市東海岸の約一キロメートルの沖合に墜落、大破した。政府はこの事故を「不時着水」と表現しているが、報道写真等を確認すると、オスプレイは通常の着陸態勢では上向きになるはずのプロペラが前方を向いており、機体は大破している。さらに、搭乗員二名が負傷したことを考えれば、機体は制御不能な状態にあったことがうかがわれ、当該事故は明らかに「墜落」であったと考えられる。政府は当該事故をなぜ「不時着水」としたのか、「不時着水」と「墜落」の定義をそれぞれ示したうえで、明らかにされた

二 仮に、当該機体が制御可能な状態であったとするならば、同機は所属する普天間基地まで戻れたはずである。少なくとも機体の一部が制御不能な状態であったため、墜落に至ったのではないか。政府が考えるところの機体制御が可能な状態とはどのような状態か。また、本件において機体制御はどの程度可能だったと認識しているのか、説明されたい。

三 墜落后、米軍は原因究明のためにどのような調査を行ったか、政府の知るところを明らかにされたい。

また、政府は、同調査内容及び結果の報告をいつ、だれが、どのような形で受け、その上で日米双方はいつ、どの職位等にある者が、どのような協議を行ったのか明らかにされたい。

四 稲田防衛相は昨年十二月十四日未明、安全性が確認されるまでは飛行停止するよう米軍に申し入れた旨述べたにもかかわらず、事故からわずか六日後の十二月十九日には、オスプレイは飛行を再開し、政府はそれに理解を示した。オスプレイの安全性を確認したうえで、政府として国民の生命を守ることができると判断し、飛行再開に理解を示したのか。また、政府はオスプレイの安全性をどのように確認したのか、詳細を明らかにされたい。

五 本年一月五日に防衛省が公表した「MV-22オスプレイへの空中給油再開について」では、「米側においては、現在、最終的な事故調査を行っている」としたうえで、「このような人的及び環境要因に、夜間の空中給油の複雑さが重なり、給油ホースとプロペラの接触を引き起こした可能性があるが、詳細な要因については、最終的な事故調査によって確認される」と述べられている。政府が、詳細な要因が確認されないまま事故調査の完了を待たずにオスプレイへの空中給油再開に理解を示した理由を説明されたい。

六 また、前記「MV-22オスプレイへの空中給油再開について」では、「米側においては、接触を引き起

こう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おり、昼夜ともに、空中給油の再開に当たっては、慎重かつ段階的なアプローチがとられ、搭乗員だけでなく整備員に対しても幅広い教育を行った上、シミュレーターによる空中給油訓練をしっかりと行ったことから、安全に空中給油を再開する準備は整ったものと考えられる」とされている。昨年十二月十三日の墜落から防衛省が「MV-22オスプレイへの空中給油再開について」を公表した本年一月五日まで、一か月も経過していない期間で、政府は、なぜ、米軍が幅広い教育を行い、シミュレーターによる空中給油訓練をしっかりと行ったと判断したのか、その理由を示されたい。

七 空中給油の際、オスプレイは大きなプロペラが給油ホースのすぐ近くで回る構造であり、訓練には大きな危険が伴う。このような危険な訓練を日本国内で再開するにあたり、政府として独自に安全確認を行ったか、明らかにされたい。また、プロペラと給油ホースが風、乱気流等の環境要因等によって再び予期せぬ接触を起ささない確証を政府は得ているのか、得ている場合、その内容を説明されたい。

八 沖縄県内において、オスプレイの低空飛行、夜間飛行の常態化や、オスプレイによる吊り下げ訓練等が問題視されている。これらについて政府の見解を示されたい。

右質問する。

C

O