

米海兵隊岩国飛行場所属機2機の空中接触による墜落事故に関する追加説明

平成30年12月6日に高知県沖で発生した米海兵隊岩国飛行場所属のF/A-18D戦闘攻撃機と同飛行場所属のKC-130J空中給油機の空中接触・墜落事故については、先般、関係自治体に当該事故の調査結果の概要等について御説明したところですが、日本側から米側に照会していた調査結果を踏まえた是正措置の詳細や、平成28年4月に沖縄本島沖で発生した類似の事故に関して、今般、より具体的に内容を確認できたことから、改めて、以下のとおり、お知らせします。

1 米側における是正措置等

(1) 搭乗員の練度管理

- ・ 高知県沖の事故においては、事故機の搭乗員が所要の資格を満たさずに夜間の空中給油を実施したこと、沖縄本島沖の事故においては、事故機の搭乗員の夜間の空中給油に関する練度が不足していたことを踏まえ、部隊において各搭乗員の練度や資格を再度調査し、資格を満たしていない者や練度が不足する者が訓練に参加しないこと、また、所要の練度を達成するように、飛行の履歴管理の徹底を改めて図り、上官は、訓練及び即応性を維持するため各搭乗員の練度をより一層把握することとしている。

(2) 訓練スケジュールの管理

- ・ 高知県沖の事故及び沖縄本島沖の事故のいずれにおいても、空中給油が飛行計画に事前に適切に組み入れられていなかったことを踏まえ、飛行部隊が適切に訓練や任務飛行を実施できるよう、綿密な飛行計画の策定を改めて徹底し、上官が飛行計画を把握するよう措置された。特に、夜間の訓練においても、適切に監督ができる佐官級の隊員の関与を徹底している。
- ・ 飛行前のブリーフィングを確実に実施し、運用上のリスク管理、適切な装備の使用、気象条件や訓練への参加資格の要件の確認等が確実に行われるようにしている。

(3) 飛行要領の徹底

- ・ 高知県沖の事故及び沖縄本島沖の事故のいずれにおいても、暗視ゴーグルを使用

した夜間の空中給油における事故であったことを踏まえ、改めて暗視ゴーグルを使用した夜間の空中給油の指針を見直すとともに、全ての搭乗員に対して適正な使用方法を教育している。

(4) 部隊の規律維持

- ・ 高知県沖の事故調査で明らかにされたコックピット内における不適切な行為について、同様の規律違反の行為に関して調査を実施し、必要な行政処分や懲戒処分を実施するとともに、コックピット内への持ち込み禁止物の確認の徹底や操縦中の動作徹底を改めて搭乗員に教育している。
- ・ 薬剤の不適切な使用に関して、搭乗前に服用すべきでない薬剤に関する教育を改めて徹底し、部隊内の医療部門とも連携し、服用指導の強化、睡眠障害や疲労状態にある隊員に対する訓練への参加の可否について助言を得ている。
- ・ 上官は、振る舞いのおかしい隊員を適切に把握するよう現行の取組みを強化している。
- ・ 部隊においては、飛行隊長等の複数の幹部の解任とともに、新たな飛行隊長等により部隊内の規律を高度に保つよう留意しながら、隊員との密接なコミュニケーションによりプロ意識の徹底を図っている。
- ・ 全ての部隊は、日本に駐留し、日本を防衛する米海兵隊員としての誇りを持って任務に当たるという命令の下で運用されており、この命令は、日本に駐留する全ての米海兵隊員に対して実施される週間教育ブリーフィングの中心となっている。特に、この命令は、新たに日本に配属される隊員の一週間にわたる教育の核として非常に強調されている。

(5) 事故調査の確実な実施

- ・ 本件事故の可能性のある要因として、平成28年4月に発生した沖縄本島沖での事故調査が規定どおりに行われなかったことが挙げられており、部隊においては、将来の安全性を向上させるため、より幅広い事故やインシデントに対する調査や対策を講ずることとしている。

2 沖縄本島沖で発生した類似の事故について

- ・ 別紙のとおり。

沖縄本島沖で発生した米海兵隊岩国飛行場所属機 2 機の空中接触事故に関する調査結果について

本件事故は、平成 28 年 4 月 28 日、沖縄本島沖約 270 km の公海上において、米海兵隊岩国飛行場所属の F/A-18D 戦闘攻撃機と同飛行場所属の KC-130J 空中給油機が夜間の空中給油訓練を実施した際に、F/A-18D 戦闘攻撃機が KC-130J 空中給油機の給油バスケットに衝突したものの。

本件事故については、平成 30 年 12 月 6 日に同飛行場所属の F/A-18D 戦闘攻撃機と KC-130J 空中給油機が高知県南東の海上に墜落した事故に係る調査の過程において、類似の状況で発生した事故として米側が改めて調査を行ったものであり、当該調査内容等について、日本側が確認した内容は、概要以下のとおり。

1 事故の概要等

- 本件事故は、平成 28 年 4 月 28 日午後 8 時 15 分頃、F/A-18D と KC-130J による夜間の空中給油訓練中に発生。
- KC-130J との空中給油を終え、同機の右側へ移動していた F/A-18D のパイロットは、暗視ゴーグルを装着した状態での低光度の環境において、空間を認識できなくなり、F/A-18D が KC-130J の給油バスケットに衝突、給油ホースが F/A-18D の右翼の前端と翼の付属物との間に挟まり、その結果、給油ホースの一部が削ぎ取られ、それらの間に留まった。
- 両機は、予定を変更し、帰投予定地であった岩国飛行場よりも近い嘉手納飛行場に着陸した。

2 事故の原因

(操縦)

- 事故機のパイロットによる操縦装置の操作が、事故機を事故給油機の方へ向かわせ、給油ドロークに接触させ、事故給油機のホースと給油ドロークの一部を削ぎ取る結果をもたらした。

(パイロット等)

- ・ パイロットの夜間の空中給油に係る経験不足（暗視ゴーグル着用時間：10時間）
- ・ 訓練が実施された夜間環境
- ・ 暗視ゴーグルを装着した状態での奥行き知覚の欠如
- ・ 当該機の給油開始直前に、飛行隊形が乱れたこと

(監督)

- ・ 夜間の空中給油を適切に飛行計画に組み込まなかったことなど、部隊の月間、週間又は日々の飛行スケジュール及び計画運用上のリスク管理が不十分であったこと
- ・ 全ての監督レベルにおいて、事故時の空中給油がパイロットにとって部隊に着任して初めての夜間の空中給油任務であったことを把握していなかったこと

3 事故当時、日本側に通報がなかったことに関する対応

日本政府としては、今般の事故が、

- ・ 地元の方々の安全に影響を与える重大な事案になり得たこと
- ・ 国内所属部隊によるものであること
- ・ 事故機が国内にある嘉手納飛行場に着陸していること

を踏まえれば、日本側へ積極的に情報提供されるべき事案であったと考えており、事件・事故への対応について、通報の在り方も含め、米側からの情報提供がしっかりと行われるよう、引き続き米側と協議していく考えである。