

米軍機部品落下事故の事故調査報告に係る質問事項について

1. 事故に対する日米両国政府の認識について

問1 日本政府及び米軍は、今回の事故をどのように受け止めているのか伺いたい。

【回答】

今回の事故は、2012年2月8日に神奈川県大和市において米海軍所属のEA-6Bプラウラー電子戦機が、厚木飛行場に着陸する際、機体からパネルの一部が脱落して、同飛行場北側のフェンス付近に落下し、県道40号線(厚木街道)を走行中の民間の車両1台に損害を与えたものである。

日本政府としては、このような部品落下事故は、地域住民の方々に不安を与えるとともに地域社会との信頼関係を損なわせる深刻な事態であり、誠に遺憾である。人身被害はなかったものの、一つ間違えれば周辺住民の人身及び財産に大きな被害をもたらす可能性があり、再発防止に万全を期さなければならないものと認識しており、米側に対し遺憾の意を表明し、原因究明と再発防止の徹底を申し入れた。

(在日米海軍司令部)

米海軍としても、今回の部品落下事故に対して大きな懸念を抱き、第136戦術電子飛行隊の整備部門において、本件の部品落下事故に対する詳細な情報に基づいた徹底的かつ公正な調査を行い安全対策を講じた。

2. 落下部品等について

問2 「左舷エンジンミッドドアと左舷後部排気管パネルが外れた」とのことだが、落下したパネルの位置や形状等（形、大きさ、材質、重さ）について伺いたい。併せて、位置や形状等については、写真等で示していただきたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

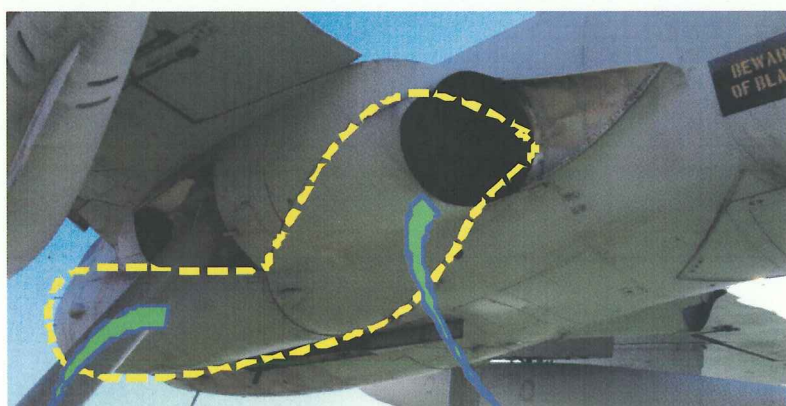
落下した部品



EA-6Bプラウラー

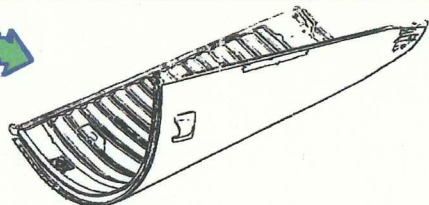


同型機を下方から見た状況



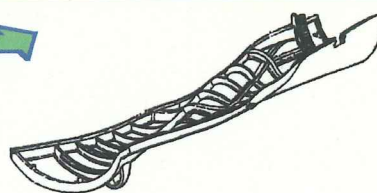
脱落したパネル部分を左舷後方から見た状況。
黄色の点線で囲った部分が脱落したパーツ

左舷エンジンミッドドア



材 質：軽金属
大きさ：1.83m × 1.07m
重 さ：約 27 kg

左舷後部排気管パネル



材 質：軽金属
大きさ：2.13m × 0.76m
重 さ：約 27 kg

問3 「機体に固定する留め具が緩」んだとのことだが、パネルを機体に固定する留め具の位置等（位置、箇所数、大きさ、材質）について伺いたい。また、固定方法と確認方法を伺いたい。併せて、位置等については、写真等で示していただきたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

当該パネルはボルトによって機体に接続、固定されており、ボルトはねじ込み式で固く締めることになっている。その状態は、整備過程において検査されるものであるが、今回の事故においては、ボルトの締め付け状況が適切でなかったため、パネルの一部が脱落した原因となっていた。

なお、パネルを機体に固定する留め具の位置等（位置、箇所数、大きさ、材質）については、公表できないことをご理解願いたい。

3. 事故原因等について

問4 「所定の手順に必要な整備作業」と記載されているが、通常の実備作業とは概ねどのようなものなのか伺いたい。（頻度（間隔）と目的、1機あたりの整備の人員及び総人員・体制）

【回答（在日米海軍司令部）】

米海軍機は、多様な整備点検を受ける。例えば、飛行前の点検、定期点検、日常点検等である。点検の一つに「特別点検」と呼ばれるものがある。特別点検は、特別な時期に実施される。例えば、28日毎、1,000回目の着陸毎等である。

当該パネルに関する整備は、特別点検にて実施されるものである。

実施すべき整備の種類によって、2名から5名程度の者が従事し、その中には整備士、品質保証者（適切な整備手順が遵守されたことを保証する者）、そして付随任務検査官（整備行動が成功裏に完了したことを確認する者）が含まれる。

更に、整備管理者が整備に係る文書事務を調査し、整備が適切に完了したことを保証することとなっている。

問5 「整備士間における連絡ミスが発生」し、その結果として「所定の手順に必要な整備作業が不注意で行われなかった」とのことだが、具体的にどのようなミスが発生したのか。また、通常であればどのような手続きでミスが防止できるはずであったのか。そのマニュアル等はあるのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

米海軍には、整備訓練の要点を述べた具体的な整備マニュアルがあり、各整備手順が示されている。

適切な機体の整備手順の総合的な再教育訓練及び整備手順の管理・監督は、航空機のいかなる飛行に際しても実施されている。

今回の調査で明らかになったことは、整備士の整備手順の理解が不十分であった。また、機体整備マニュアルに記載されている整備手順において、確実に正しい手順を踏んでいることを管理・監督しなければいけなかったが、正しく管理・監督されていなかった。

今回、このようなことが判明したことから適切な機体の整備手順の総合的な再教育訓練及び整備手順の管理・監督方法の徹底を図った。

問6 「左舷エンジンミッドドア及び左舷後部排気部パネルの取り外し及び取り付けは、決められた期間内に行われなかった」とのことだが、決められた期間とその期間内の作業スケジュールを示していただきたい。また、決められた期間内とあるが、遅れたのか、行われなかったのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

米海軍の航空機には、必須の整備方針により、さまざまな点検、確認が常に行われている。「特別点検」は、28日毎、1000回目の着陸毎に一度、といったような、特別な期間に行われる。

今回の事故機において特別点検は行われたものの、整備士の不注意および整備士間の連絡ミスによって、必要な整備手順および確認作業が完遂されなかった。

問7 「徹底的かつ公正な調査が行われた」とあるが、具体的にどのような調査なのか。また、調査はどこ部署や機関が行ったのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

バージニア州のノーフォーク海軍基地にある海軍安全センターが、海軍飛行安全プログラムに基づいた安全調査の要件を規定している。

この飛行安全プログラムには包括的な米海軍の方針や事故発生において、人事、操縦、天候、金属工学、機体、内部システムなどを含むあらゆる側面から公正に調査を行うことが説明されており、今回の部品落下事故についても、調査専門の者が、事故原因等について徹底的な調査を行った。

問8 「部品落下の原因は、監督上の過失である」とされているが、今回の事故発生について、監督上の責任は誰にあるのか。また、その者には、今回の事故発生の責任を問い、処分等が行われたのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

米海軍は、その階級に応じて秩序と規律を保持することに責任を持ち、そして懲戒処分については、米海軍の規格化された懲戒手続きに従うことになる。

今回の事故では、関係者に対して、必要に応じ、訓練と手順を向上させるため、適切な対応が取られた。内部の懲戒処分に関しては、氏名および詳細を公表することは米海軍として差し控えさせていただくことをご理解願いたい。

4. 再発防止策等について

問9 「飛行隊で即座に研修が行われた」とのことだが、この研修内容、対象範囲及び要した時間について伺いたい。また、この研修は第136戦術電子戦飛行隊のみに実施されたのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

第136戦術電子戦飛行隊は、同部隊の整備士のための適切な整備手順について改めて確認を行った。更に、同様の確認作業及び再教育が、部品落下事故後、直ちに第5空母航空団所属の全ての飛行隊で実施された。この研修は、整備部門全体に実施されるのに延べ4日間を要した。

問10 「今回の類をみない過失を是正し、整備過程における再発を防止するため、飛行隊で即座に研修が行われた」とのことであるが、研修以外に航空機の飛行安全に向けてどのような改善を行ったのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

整備手順の再確認及び適切な機体の整備手順の総合的な再教育訓練並びに整備手順の管理・監督方法の徹底を図った。

5. 厚木基地での安全対策等について

問11 E A - 6 B の整備体制と、現在、厚木基地に飛来する第5空母航空団等に属している米軍機の整備手順や体制等に違いはあるのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

各航空機固有の整備内容や手続きも別途存在するが、海軍航空整備マニュアルは全海軍を通じて標準化されている。

問12 現在、厚木基地で運用されている機体について、同様の事故が発生することが危惧されるが、どのような安全対策をとっているのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

米海軍の航空機の運用、安全策及び整備プログラムの目標は、常に「事故発生をゼロにすること」である。

米海軍は、十分な整備訓練の定期的な見直し、経験から学んだことの伝達、そして構築された整備訓練システム及び整備作業のミスを通じて安全性のいかなる劣化をも避けるあらゆる努力を払っている。

特に、米海軍は、1950年代以降、顕著に人口密集地が広がる厚木航空施設周辺の「特別な事情」に厳しく注意を払っており、わずかなミスも許されないことを十分に理解している。

問13 普段の教育体制はどのようになっているのか伺いたい。

【回答（在日米海軍司令部）】

海軍航空整備士は、特定の航空システムに絞った米海軍技術学校に通い、海軍の整備学校で詳細かつ徹底した教育を終了すると、技術資格の一定の水準を保持する者として任命され、その後、飛行部隊配属に当たり、個人資格システム（PQS）マニュアル（整備資格取得のため、具体的にどのような試験や訓練を実施すべきかの要約を記載。）を受け取る。

整備士は技能向上のため、PQSや検討委員会を通じた教育の機会をその後も与えられるが、正式な資格がないと整備を実施できないし、任命されない。

6. 事故調査報告等について

問14 平成24年8月15日に開催された日米合同委員会において、米側から事故調査の報告の3ヵ月延期の申し入れが行われたにもかかわらず、そのわずか5日後に米側からこのたびの調査結果等が日本側に伝えられたが、その経緯について伺いたい。

【回答】

当該事故発生後、日本側は米側に対し、遺憾の意を表明し、早急に事故原因の究明と再発防止策の報告を求め、また、本年2月に平成8年の米軍航空機の事故調査報告書に関する日米合同委員会合意に基づき、日米合同委員会においても事故調査等の報告を要請した。

公表可能な事故調査の報告は、平成8年の日米合同委員会合意により、日米合同委員会での要請後、原則として6ヶ月以内に日本側に提供されることになっている。

米側は、決裁や幹部への説明・了解を得るために時間がかかることから念のため、8月15日の日米合同委員会において、公表可能な事故調査等の報告を最長で3ヶ月延長したい旨の申し出を行い、日本側からは、出来るだけ早期の事故調査等の報告を要請した。

公表可能な事故調査報告が最長3ヶ月延長された旨、防衛省から関係自治体に通知した。

8月15日、16日、関係自治体から防衛省及び在日米海軍に対し、事故調査等の早期報告の要請がなされた。

8月16日、日本側は米側に事故調査等の早期提供を改めて、米側に要請した。

8月20日、米側は、外務省に公表可能な事故調査等を報告した。

問15 平成8年12月2日の日米合同委員会において、米国政府は、日本政府に対して米軍航空機の事故調査報告書の公表可能な写しを提供することとなっているが、ここでいう事故調査報告書と、今回の防衛省からの「お知らせ」との関係について伺いたい。

【回答】

防衛省から関係自治体に提供した情報は、日本政府の要請を受け、8月20日に米側から外務省に提供された「航空機事故調査報告書の公表可能な写し」に仮訳を付したものであり、違いはない。