

基地問題等調査特別委員会会議録

招 集

令和6年12月12日（木）予算決算委員会終了後 議会委員会室

出席委員（８名）

(委員長) 岩 崎 康 朗 (副委員長) 安 達 卓 是
門 脇 一 男 国 頭 靖 田 村 謙 介 徳 田 博 文
錦 織 陽 子 渡 辺 穰 爾

欠席委員（０名）

説明のため出席した者

伊澤副市長

【総合政策部】 佐々木部長

「まちづくり企画課」 齋木課長 藤堂課長補佐兼まちづくり企画担当課長補佐

参考人

【中国四国防衛局】

「企画部」 大塚匠次長

〔地方調整課基地対策室〕 細光俊亮室長補佐

【航空自衛隊美保基地】

秋山明彦副司令

〔監理部〕高田成美基地対策専門官

出席した事務局職員

松田局長 田村次長 田中庶務担当係長

傍聽者

稲田議員	今城議員	大下議員	岡田議員	塚田議員	津田議員	戸田議員	中田議員
西野議員	又野議員	松田議員	森田議員	森谷議員	矢田貝議員	吉岡議員	
報道機関	3人	一般	2人				

報告案件

- ・美保基地所属KC-46Aに係る事故調査結果等について

~~~~~

午前 10 時 03 分 開会

○岩崎委員長　ただいまより基地問題等調査特別委員会を開会いたします。

本日は、当局より 1 件の報告がございます。美保基地所属 KC-46A に係る事故調査結果等についてでございますが、この案件については、配付しておりますとおり、中国四国防衛局及び航空自衛隊美保基地より参考人として本委員会に出席いただきたいと思います。

これに御異議ありませんか。

〔「異議なし」と声あり〕

○岩崎委員長 御異議ありませんので、そのように決定いたします。

では、御案内をお願いします。

渡辺委員。

○**渡辺委員** マスコミが来なった。

○**岩崎委員長** 今のところ申出がなかったんですが、ちょっと一旦お諮りしたいと思います。

それでは、ちょっと前後になりましたけども、報道機関から撮影の申出がありましたので、これを許可いたします。

それでは、総合政策部、佐々木部長より御紹介をお願いいたします。

佐々木総合政策部長。

○**佐々木総合政策部長** それでは、席次の順に御紹介を申し上げます。

最初に、航空自衛隊美保基地副司令、秋山明彦様であります。

続きまして、中国四国防衛局企画部次長、大塚匠様であります。

続きまして、航空自衛隊美保基地監理部基地対策専門官、高田成美様です。

最後に、中国四国防衛局企画部地方調整課基地対策室室長補佐、細光俊亮様です。以上です。

○**岩崎委員長** 本日はよろしく願いいたします。それでは、説明をお願いいたします。

大塚中国四国防衛局企画部次長。

○**大塚中国四国防衛局企画部次長** 改めまして、中国四国防衛局、大塚でございます。

本日は、このような機会を設けてくださりまして、誠にありがとうございます。米子市議会の皆様におかれましては、常日頃から航空自衛隊美保基地をはじめ、防衛省自衛隊の活動に対しまして、格別な御協力、御理解賜り、この場をお借りしてお礼申し上げます。

本年8月6日に発生いたしましたKC-46Aの事故によりまして、地元の皆様に多大なる御心配、御迷惑をおかけしたことににつきまして、この場をお借りして、改めておわび申し上げます。防衛省では、この事故を受けまして、航空自衛隊内に航空事故調査委員会を設けまして、これまで調査を行ってまいったところでございますけれども、先般、その結果の取りまとめが終わりましたことから、再発防止策を含めて本日御説明させていただくことになりました。誠心誠意御説明いたしますので、どうかよろしくお願いいたします。

では、内容につきましては、秋山一佐から説明いたします。

○**岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

○**秋山航空自衛隊美保基地副司令** それでは、KC-46Aの事故調査結果について御説明させていただきます。まず、お手元の資料がありますのでその資料と、あともう一つ、写真もそれぞれ機のほうに配付されてると思いますので、そちらを逐次見ながら御説明させていただきます。まずは資料のほう御確認ください。ページをおめくりください。目次のほう御覧ください。今回御説明させていただく内容は、3項目に分けて説明させていただきます。まず、1項目めにつきましては、今回、事故が発生しましたKC-46Aの事故の調査結果。2項目めにつきましては、これ、KC-46A導入の当初、技術的課題があれば事前に教えてほしいという御要望があったために、事故とは関係のない内容ですが、この場を借りて御説明させていただく内容になっております。3つ目は、1番、2番を踏まえて今後の予定ということで御説明させていただきます。

ページをおめくりください。事故の概要であります。令和6年8月6日、約15時頃、当団所属のKC-46Aが北海道奥尻島南西の日本海上において、F-35Aと空中給油

を実施中、空中給油ブームがF-35Aの空中給油口から突如分離して急激に上昇し、KC-46A機体後方の胴体の部分ですけども、そこに接触。KC-46Aの機体後胴とブームが破損し、ブームを正常な位置に格納できない状況が発生しました。ブームを正常な位置に格納できない状況が発生したことから、当該機につきましては、ブームが下に垂れ下がったまま、約19時に美保基地に着陸したということです。着陸後、滑走路等の破損の可能性について確認する必要があることから、滑走路が約2時間程度閉鎖となって、民航機の運航に影響したものであります。ちなみに、当時の気象条件については、特段問題がないということを確認いたしました。今、述べさせていただきましたが、写真のほうを御覧いただきたいと思っています。当隊所属のKC-46AとF-35Aの空中給油を実施した写真がありませんでしたので、インターネット上から、米空軍がKC-46AとF-35Aを空中給油を実施している写真を使って説明させていただきたいと思います。今、述べさせてもらったものについては、KC-46A、そして、F-35Aのほうに伸びている棒みたいな物が、これブームと呼ばれているものです。KC-46Aのお尻のほうから、びよっと伸びているんですけども、このお尻の部分が上下を動くような形になります。今、話をしたのがF-35Aの接続部分がぽんと外れて、ブームと呼ばれてるものはずっと上に上がります。上がることによって、このテールの部分を接触させて損傷させたというものであります。ちなみに、テールの部分には、ちょっとここには写らないんですけども、ブームをぐうっと上に上げて接続することによって固定する器具がありまして、その固定をすることをここでは格納というふうなものになります。どっかに収納するというものではなくて、上に固定することを格納という言い方をしていますので、ちょっと御了承ください。今回は、そのフックも損傷して格納できないような状況になって、そのブームがぶらんと垂れ下がったような状況になって着陸したというものであります。2日後であります、8月8日、航空事故調査委員会による調査を開始。KC-46AとF-35A双方の機体・構成品の損傷状況の調査、ブームの挙動・操作データ等の各種データの解析、整備状況の確認、関係者からの聞き取り等を実施いたしました。

ページおめくりください。事故の原因であります。今回の事故の原因につきましては、一言で言いますと、人的要因によるヒューマンファクターによって発生した事故だという結論に至りました。細部について御説明いたします。その前に、ブームの動きについて簡単に御説明させていただきます。お手元にお配りしました写真のほう見ていただきたいと思うんですけども、ブームのちょうど真ん中ぐらいに、翼、小さなウイングがついてると思うんですけども、これを動かすことによってブームを上げ下げします。この翼が気流に当たって上に行ったり下に行ったりという操作を実施します。ページ、もう一枚おめくりください。こちらの写真はF-15を空中給油した写真になりますが、ちょうどブームの真ん中ぐらいにウイングと呼ばれる羽根がありますけども、この羽根を動かすことによってブームが上下するというものであります。もう一つの写真を見ていただきたいと思うんですけども、航空機を操縦するパイロットの後ろにブームオペレーターという操作する隊員がおりまして、その隊員が胴体下側のカメラを見ながら、前方のカメラに映されているのですが、コックピットのような形、右側にスティックがあると思うんですけども、これを操作をしてブームを上下左右に動かし操作するというものであります。この隊員が人的要因によって今回の事故に至ったというものでありますので、その流れについて説明させ

ていただきます。KC-46AのブームとF-35Aの空中給油口から接続し、給油しているにもかかわらず、ブームを操作する隊員が給油状況を確認する画面において、言い忘れましたが、このブームオペレーターが操作する写真につきましては、KC-46Aについては非常に秘匿性が高いということでお見せできなかったため、今、航空自衛隊が保有しているKC-767のブームオペレーターの写真を使っておりますので、御了承ください。若干、構成品とか機能が違うんですけども、動きについては同じですので、御了承ください。この画面で、実際には接続して給油されているにもかかわらず接続されていないという表示が出ました。そのため、ブームを操作する隊員が困惑したというものであります。恐らく、過緊張になったり焦ったりとしたんじゃないかなというふうに思っております。困惑し、その後ブームを分離する際、通常の手順では少なくともブームを給油するノズルから分離させるまではブームを上下させる、垂直方向へ上下させる動きはしないものの、ブームを操作する隊員が無意識的に、無自覚にブームをぎゅっと操作してしまったという状況であります。そして、その状況の中でF-35Aとの接続部分が外れ、ブームが一気に上昇し、機体の後方に接触し、大きくぶつかって破損したというものであります。今の説明内容につきましては、資料の左下にポンチ絵がありまして、その内容を説明した内容になります。また、右下の写真につきましては、ちょうど胴体後方部分がブームが上がって接触し、損傷した図が写真のとおりであります。ライトで変わってるように見えますが、夜間であるため、ライトで照らされてるところがちょっと明るくなっておりますが、ちょうど胴体の後方部分に、真ん中ぐらいにべこっとへこんだところがあるんですけども、そこが、ブームが上昇し、ぶつかってへこんだ部分になります。そのため、先ほど説明させていただきました、上で固定するためのフックも損傷し、ブームを格納できない状況が発生したというものであります。

ページをおめくりください。4番の再発防止であります。不測事態に対する対処要領の策定であります。ブームを空中給油口から接続しているにもかかわらず、分離している状況を示す表示が出た場合の対処手順等は策定していなかったことから、空中給油の状況を示す表示を含め、空中給油中に予期せぬ状況が発生した場合の対処要領を今回策定をいたしました。2つ目、訓練実施基準等への反映であります。策定した対処要領等に対して、空中給油に係る各種の練成訓練の実施基準への反映を実施いたしました。

5番、再発防止策の実施であります。不測事象に対する対処要領等の教育・周知であります。空中給油中、不意にブームを空中給油口から接続した状況を示す表示以外の表示に変わった場合は、速やかに通常の手順どおりにブームを分離することを部隊の準則に記載するとともに、航空自衛隊が所有する空中給油機に関する全隊員に対して、今般の事故のような不測事象に対する対処要領を教育・徹底を図りました。2つ目、反映した訓練実施基準等への訓練であります。今現在、ブームオペレーターにつきましては、米国の米空軍のシミュレーターを使用して訓練をしております。そのため、育成につきましては全て米国に渡米をしまして、そこで訓練を行って実施しております。今回の対処要領につきましても、今回の事故のような状況を模擬してしっかりと対応できるように訓練を実施しております。また、美保基地においては、新たに来年度、シミュレーターを設置完了する予定でありますので、設置完了しましたら同じような状況で訓練を実施し、同じような状況が発生した場合についても事故が防止できるように対処できる訓練を徹底してまいりたい

と思っております。対処については以上になります。

ページをおめくりください。引き続きまして、事故とは今回関係ありませんが、米空軍のほうから情報提供をいただいた技術的課題ということについて御説明させていただきます。米空軍において、KC-46Aが高高度で空中給油をした際に予期せぬ共振が発生し、油圧システムを補完するための圧縮空気が通る配管に亀裂が発生するおそれがあることが判明し、今年10月、米空軍は当該事象を、飛行安全に影響はないものの、任務に影響する技術的課題に指定し、我が国に通知されました。詳しく御説明いたしますと、油圧を操作するシステムにつきましては、例えば、離発着なんかのときには、フラップであるとかギアであるとか動かすんですけども、ちょうどその動かすときに油圧をかなり使用するために、それを補完するためにエンジンから吸気した高圧空気、圧縮空気を利用して補完をするというシステムであります。その補完をするシステムの配管に亀裂が入る事象があったということでもあります。また、これまで航空自衛隊において、当該亀裂は発生したという事象はありません。米空軍は今回の事象を受け、以下の対策を講ずるということで通知しております。暫定対策としまして、一定間隔で点検を実施し、亀裂が発見された場合は当該配管を交換すること。恒久対策としまして、共振を防止するためのプログラム改修を行うということで今、米国では検討中と聞いております。新たな技術課題については以上になります。

引き続きまして、ページをおめくりください。今後の方針であります。先ほど、1番で説明した内容、事故の調査結果を踏まえて事故の再発防止を速やかに徹底してまいります。また、先ほど2つ目で御説明をしました新たな技術的課題について、飛行安全に影響を及ぼさないものの、米空軍と同様に一定の期間で点検を実施し、亀裂が発見された場合は当該配管を交換するといった処置を今後取る予定であります。こうしたことを踏まえ、これまで見合わせていた空中給油を再開させていただきたいというふうに思っております。また、今現在、当団においてはKC-46A、今4機保有し、運用しておりますが、今年度末には2機を追加し、引き続き安全を確保しながらしっかりと訓練してまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。説明については以上になります。

**○岩崎委員長** 説明が終わりました。委員の皆様からの質疑、御意見を求めます。

安達委員。

**○安達委員** 説明が少し、ふだん聞き慣れないことを言われたり、操作手順も言われたんですけれども、ちょっと分かりにくかったんですけども、自分なりに理解したつもりでお聞きします。新たな技術的課題というところを言われたと思うんですが、これは非常に、言いにくい言葉ではありますが、我らマイカーに乗ってますと定期的な点検をしたり調査したりするときがありますが、そういう技術的課題というのはそういうことを意味しておられるのかな、定期的な点検とか調査っていう意味なのかなと思ったんですが、その辺の確認をさせてください。

**○岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

**○秋山航空自衛隊美保基地副司令** 今回米空軍からいただいた新たな技術的課題については、米空軍から不具合事象として通知されたものであります。今後の処置としましては、暫定的な処置として定期的な確認を行って、発見された場合については物を交換するということです。今おっしゃられたとおり、車でいうと定期的な点検のときにその部位

を確認し、不具合があればそこを交換するという処置になるものであります。以上です。

**○岩崎委員長** 安達委員。

**○安達委員** 今、訓練の中身はよく分かりませんが、飛行はしておられますよね。

(「はい。」と秋山航空自衛隊美保基地副司令)

これからこの委員会とかの後で、後に再開したいということで、再発防止というところをもう一度詳しくおっしゃってもらえると分かりがいいんですけども、その判断をするのに、そうだなという理解をしたいと思いますので、再発防止とか、再開に当たっての内容をもう少し詳しく教えていただけませんか。

**○岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

**○秋山航空自衛隊美保基地副司令** ちょっと確認なんですけども、今言われたのは、新たなこの技術課題に対する再発防止という形でよろしいですか。

(「はい。」と安達委員)

こちらにつきましては、まずは、配管が亀裂が発生した場合については、そこから圧縮空気が抜けるような形になります。そうするとコックピットの中で、ここが悪いよということはずぐ表示されますので、適切な処置で着陸すれば飛行安全に問題がないというものであります。そのため、ここに記載されているとおり、すぐに、操縦不能になったりとか、物が落ちたりというものじゃありませんので、飛行安全には影響ないというふうに書いてあります。なので、もう一度繰り返しますけれども、亀裂が発生して空気が抜けたのであれば、パイロットのほうはずぐその状況を認知し、着陸し、物を交換すれば特段問題ありません。そして、不時落下とか物が落ちることはありませんので、御了承ください。他方、今、暫定的な処置としまして、こちらのほうに記載されておりますのは、空気が漏れないような、亀裂を早期に発見できるように定期的に点検するというので今、暫定的な対策を取ってます。また、恒久的な対策としては、これ高高度において空中給油を実施する場合に発生するということが判明してますので、要するに圧縮空気を制御するシステムなんですけども、そのシステムのプログラムに一部要因が発生するということです。今現在、まさに米国のほうがプログラム改修の検討をしているということです。それが決定し対策が通知され次第、我々も機体のほうにプログラムを入れ替えるように対策を取っていきたいというふうに思っています。以上です。

**○岩崎委員長** 安達委員。

**○安達委員** 経過の説明の中で、今回の事案で、民航機と併用空港なんで、民航の離発着が2時間ですか、3時間近く止まったということもありますんで、再発防止も含めてですけども、再開するに当たっては、より一層そこをきちんと守っていただくことと、機材の飛行訓練のことで民航機にも影響を与えたということを十分に踏まえて再開をされたらと思う、この要望を言っておきます。よろしくお願いします。

(「承知しました。」と秋山航空自衛隊美保基地副司令)

**○岩崎委員長** 徳田委員。

**○徳田委員** 再発防止策については、現在想定していらっしゃる最高レベルでの再発防止策ということで私は理解させていただいてるところなんですけども、冒頭、お話がありましたように、やっぱりヒューマンエラーということでございますので、技術的課題等もございまして、その辺のところでは本当に、想定外ということは多分許されない状況にこれか

らどんどんなってこようかなと思いますし、もともとといえば空中給油自体が本当に難度が高い技術的な問題であろうということは素人目で見ても十分想像ができますので、その辺での練度をさらに高めていただくようにということでお願いしたいと、さらにもうお願いしたいということがまず1点目でございます。

今後の方針の2つ目で、一定間隔で点検を実施しということでございますが、これ一つ確認でございますけども、点検事態は美保基地さん単独でされるのか、あるいは米空軍と一緒に、機体自体は米空軍と同型機ということでございますんで、その辺の仕組みだとか中身とかっていう点ではやはり米空軍のアドバイスを受けられながらやったほうが、素人的にはより精度が高い点検ができるんじゃないかなと思うんですが、その辺いまい度教えていただけませんか。

**○岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

**○秋山航空自衛隊美保基地副司令** 最後に御質問を受けました、この一定間隔の点検であります、今現在、製造会社、修理会社から一定間隔の点検要領であるとか、実施要領について米空軍のほうに提示されたというふうに聞いております。米空軍のほうでは、その内容が適切かどうかいうのを今審議、確認してるというふうに。要するに取扱説明書ですけども、それに示されて我々が、航空自衛隊が、それに基づいて点検するというものがありますので、その取扱説明書の中に明確に書いてあるのであれば、米空軍の隊員が実施しても、我々航空自衛隊の隊員が実施しても同じ内容になりますので御安心いただきたいというふうに思ってます。なので、我々としては今現在、その米空軍からの回答待ちでありますので、それをしっかりと確認し、すぐレギュレーション化された後は点検を進めていきたいというふうに思います。以上です。

**○岩崎委員長** 徳田委員。

**○徳田委員** 分かりました。ぜひともよろしくお願いします。

**○岩崎委員長** ほかにありませんか。

錦織委員。

**○錦織委員** 少し幾つか説明をいただきたいんですけども、後段のほうの油圧システムの補完するためのっていう、亀裂が生じるっていうところなんですけれども、これコックピットの中にいるとすぐ、そういう状態になってるのが分かります。それで航行を中止して、着陸をして、帰るということなんですけれども。日本の上空のところでしたら、そういうことがすぐ可能なんですけれども。これはどのくらいの航行距離なのか分からない、航続距離っていうんですかね、どのくらい飛行できるのか今は分からないんですけども、ずっと飛行してるときに、かなりそういうときには高高度だと思うんですが、取替えとか着陸っていうのが可能なのかどうかっていうのが分からないんですけども。

**○岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

**○秋山航空自衛隊美保基地副司令** まずこれ、システムをちょっと説明させていただきます。先ほどちょっと簡単に説明させていただいたんですけども、この油圧システムを補完する今回の圧縮空気の配管でありまして、ここが実際に亀裂が生じて圧縮空気が抜けたとしても実際に油圧システムは正常に動いておりますので、すぐさま、例えばタイヤが出なくなるとか、着陸のためのフラップを動かすんですけども、フラップが動かなくなるということはありません。なので、すぐさま交換をしなきゃいけないというようなことは生じ

ておりませんが、パイロットのほうに、要するに空気が抜けてるよというコーションライトが点灯したのであれば、最寄りの基地であるとか、もしくは最後の着陸地に下りて点検・整備をすれば問題ないということで確認を取っております。御安心いただきたいと思います。

**○岩崎委員長** 錦織委員。

**○錦織委員** それでは、最初のほうのヒューマンエラーっていうことなんですけれども、私、誤表示の原因が確定できてないっていうことで、ヒューマンエラーしたって言われる隊員さんも気の毒な面があると思うんですけれども、それまで通常どおりの訓練・操作をしていて、急にそれが出たっていうことは、やっぱりセンサーの中の何か問題があるんじゃないかと思うんですけれども、そういうことがまた将来起こるかもしれないのに、そういうことが生じたときに不測の事態が起きたときのマニュアルだけをつくっておいて、いっちはちょっとおかしいんじゃないかなっていうふうに思うんですよね。例えば米軍のほうで、日本では初めてのことでございますけれども、米軍のほうはかなりたくさん飛んでると思うんで、そういうケースはなかったのかどうかっていうこともお聞きしたいです。

**○岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

**○秋山航空自衛隊美保基地副司令** 御指摘のとおり、この誤表示、表示が出なければ隊員も焦ることなく、事故にも発展しなかったってところとも言えると思います。他方、そこで練成された隊員がしっかりと冷静に処置をして、通常に切離しを操作を行って、ブームを上げていけば事故は発生しなかったっていうことが今回の事故調査の内容になっております。他方、今回の誤表示については、航空自衛隊では初めての事象でして、これ実際に製造会社のボーイングのほうにも聞いて確認したところ、通常、不具合があれば製造会社に聞けば米空軍の状況も分かりますので、ボーイングのほうも今回は初めての事象だったということで確認を取ってます。また、事故調査の中でも、誤表示の、恐らく原因調査の対象であろうこのブームの先になるんですけれども、着陸し、滑走路で擦って損傷した状況では今回調査できなかった。そのため、今回の表示が初めに出たものについては、原因探求はできなかった、特定には至らなかったという状況です。以上です。

**○岩崎委員長** 錦織委員。

**○錦織委員** そういうことも含めて、米軍のほうではそういうことはないということなんですけれども、やっぱりこれだけじゃなくってね、ほかにもそういう液晶パネルのとか、そういうものの不具合があるっていうことは前から指摘があったところで、そういうものをこれまで4機こちらのほうにも訓練飛行させておいて、あと2機も今年度中には納入されるということなんですけど、そのこともちょっと私はいかがなものかなというふうに思いますし、今、後からに分かった、共振するとひびが入るおそれがあるっていう、そういうこともあって、本当に非常に不十分なものじゃないかなという、この機種そのものがね、という中で、私は訓練を再開するとか追加配備するっていうこともやめていただきたいなというふうに思っています。

それと、報道などを見ると、国外で訓練をすると、長距離訓練するっていうことも報道でもされていますけれども、しかもそれ、9日から14日だかにかけてやるっていうことで、こういうことも聞いてますし、こういう不具合だっていうことが分かって、まだそのマニュアルとかもできてないのに、多分米軍と一緒にアメリカのほうに行って、アメリカ



の戦闘機に給油して訓練するだろうというふうに想定されるんですけど、そういうことをするっていうこともね、ちょっと私は認められないし、やめていただきたいというふうに思ってます。

○**岩崎委員長** 意見ですね。

錦織議員。

○**錦織委員** 意見ですけど、そういう配備をされたり、危険性だとかマニュアルもできない中でするっていうことは、基地としてもどういうふうに考えておられるのかということはお聞きしたいと思います。

○**岩崎委員長** 大塚中国四国防衛局企画部次長。

○**大塚中国四国防衛局企画部次長** 御意見承りました。一つ、はっきり申し上げたいんですけども、今回、今、委員から国外での訓練について御発言、御指摘ございましたけれども、今回の国外での訓練は、あくまで長距離の運航をかつ安全に行う、もしくはその計画を実際に組んでみる、そのようなことが目的となっておりまして、今回の訓練においては空中給油は行う予定はございません。そこは一つはっきりさせていただきたいと思えます。以上です。

○**岩崎委員長** 田村委員。

○**田村委員** 今日は御説明ありがとうございます。また、日頃、日本の国土を守っていただく仕事、大変ありがたいと思っております。

質問なんですけれども、先ほど錦織委員からも出ました、そもそも論で、分離している状況、状態を示す表示というものについての原因究明はちょっと難しいというお話、これはまあ理解できましたが、やはり今までもそういう問題といいましょうか、美保基地については例えば部品の落下であったりとか、ちょっとしたことをきっかけとしたインシデントが結構あったということありまして、やはりこういうものはぜひ今後、絶対に起こらないと、起こさない、そういう思いをぜひ持っていただきたいという要望したいと思えます。

一つ質問なんですけど、このブームの可動域っていうのが、例えば上に激突しちゃったっていうことなんですけれども、そこまで止まるというような、そういう設計にはなっていないのでしょうか。

○**岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

○**秋山航空自衛隊美保基地副司令** 通常であれば、ブームはゆっくり操作をして上昇して、上にロック機構がありますので、そこにがちゃっとはまって収納するという形になります。ただし、今回の場合については、ブームオペレーターが過度に上昇させる操作を引き続き実施したため、加速度が恐らくついたんだろうなというふうに思ってます。勢い余ってぶつかって損傷したというふうに認識しております。急激に上がって損傷させたということで今回の事象が発生したというふうに整理してます。

○**岩崎委員長** 田村委員。

○**田村委員** ということは、いわゆる給油されてた側から、例えばこう激しくばんとはじくような……。

（「そうです。」と秋山航空自衛隊美保基地副司令）

そういうイメージでよろしい。

（「そのとおりです。」と秋山航空自衛隊美保基地副司令）

分かりました。今回の課題整理をされてる中で、いわゆる高高度での空中給油した際の共振発生であるとか、こういったものについても新たな体制を取られるということ、また、今回の調査結果を踏まえた再発防止策を徹底していただくということをお約束していただいております。また、技術的な課題についても今後、引き続き検討、対策を取っていただくということをお願いしておりますので、私としては今後の空中給油の訓練再開、また実施の再開については了としたいと思います。以上です。

**○岩崎委員長** 渡辺委員。

**○渡辺委員** 委員会を開く前に委員長のほうから何の説明もなかったんですけど、今後の方針についてっていうのに、美保基地さんのほうからは、こうしたい、こう考えているというのはあるわけです。今、了とするかどうかっていう意見、これを全員に取って、この委員会ですとするかどうかっていうのをやってるんですか、やってないんですか。要は、この今後の方針について、当局もある程度、議会を見ながら美保基地に対して回答するのかなのか、そこら辺はどうなってるんですか。

**○岩崎委員長** まず、総合政策部長のほうから私のほうにも事前の説明がありましたし、この委員会についてということもございましたので、流れ的には、もし間違ってたら総合政策部長、もう一回言っていただきたいのですが。境港市議会はまだ既に報告はあったみたいですけども、この委員会を受けて、それぞれの委員の意見も聴取しながら、最終的には米子市が県のほうに、こういう結果、こういう意見も出ましたということも報告をされて、最終的には県から訓練再開というめどをどうするかっていうことを判断されるというように聞いておりましたが、違いましたでしょうか。

佐々木総合政策部長。

**○佐々木総合政策部長** 本市といたしましては、これは今回事案が発生した後に8月7日付で航空自衛隊美保基地宛てで早急な原因究明、そして安全対策の徹底について要望させていただきました。今回の御報告については、その対応ということで考えてございます。また、同時に、県のほうでも同じような要請をされてます。その際、県のほうからは、関係自治体にもしっかりと説明をして了承を得るというようなことが要望事項に入っておりますので、そのように県のほうでは対応されるのではないかなというふうに考えております。私どもとしては、8月7日付の市の要請に対しての今回は対応であるというふうに考えております。

**○岩崎委員長** 渡辺委員。

**○渡辺委員** その説明しないと、意見言わずに終わる人もあるので。それで、私は大篠津なんで、空中給油機というのはもう、それ以降も毎日飛んでるんですよ。それで、訓練区域っていうのは奥尻島だったりするわけで、私の身近な人で今、空中給油機が飛んでて恐怖を感じたり、万が一のことがあるという意見は聞いたことがない。そういう面で、これまでの経過、今後の取組を踏まえると、私はこの今後の方針についてっていうのは了としたいと思います。

**○岩崎委員長** ほかにありませんか。

錦織委員。

**○錦織委員** 再度なんですけど、9月30日でしたかね、第1回の事故報告っていうか、その説明を受けたときに、再開するときには地元の住民の皆さんの同意がないと、了解がな

いといけないっていうふうに、そういう返事をされたと思うんですけども、住民説明会とかね、そういったことを済ませて安心してもらってから再開するっていうふうに私は言われたと思うんですけども、事故機については。だから、今回は事故機じゃないものを、ほかのものを空中給油を再開するっていうことですかね、ほかの3機を。まだ1機は修繕が済まされてないので、ほかの3機の空中給油を再開したいっていうことだと思うんですけど、この意味合いは。だけれども、その再開するに当たっては、地元の周辺住民ですかね、いつも説明をしておられる、そういったところに説明をされるということは踏まえてのことなんでしょうか、確認ですけれども。

**○岩崎委員長** 大塚中国四国防衛局企画部次長。

**○大塚中国四国防衛局企画部次長** 前回、9月30日でしたか、9月に中間報告のような形で一度、御説明させていただきました。その際にも皆様にお伝えしたと思うんですけども、当然、今このような事故が起きた以上は、訓練を再開するに当たっては地元の理解っていうのは必要だと思っております。そのために、この美保基地の関係市町村、県を含めると全部で2県4市ございますけれども、それぞれの自治体の当局に御説明をし、また、議会のほうにも御説明をしまっておりまして。住民説明会、まさに住民に直接説明をするかどうかというのは、そこはまだ今のところ現時点で私どもは考えておりませんけれども、まずは自治体の皆様、議会の皆様に御理解をいただきたいと。その先はまた市の方々と御相談をさせていただいて進めたいと思っております。いずれにしても、地元の御理解を経た上で空中給油訓練を再開したいというふうに思っております。以上です。

**○岩崎委員長** 錦織委員。

**○錦織委員** ということは、地元というと、自治体、議会だとか、そういったところがオーケーを出せばいいっていうふうにちょっと聞こえるんですけども、そうじゃなくってやっぱり本当に身近に生活しておられる、実際に爆音とか聞いておられる、そういう方たちにやっぱり説明は少なくともしていただかないといけないと思います。その点では、そういうお考えは今のところは持っておられないということですか。

**○岩崎委員長** 大塚中国四国防衛局企画部次長。

**○大塚中国四国防衛局企画部次長** 住民説明会、まさに行くかどうかというのは、また市の方々と御相談して決めたいと思っておりますけれども、繰り返しになりますが、現時点において住民説明会そのものを開くということは今のところ考えてございません。

**○岩崎委員長** 錦織委員。

**○錦織委員** ぜひ、私は開くべきだというふうに、住民の、地元の理解を得たいというんですしたら、やっぱりそれは大事だというふうに思います。以上です。

**○岩崎委員長** 質疑、御意見、ほかにありませんか。

門脇委員。

**○門脇委員** 私からは、2ページの3の事故原因、この事故が起こったときの状況、少しお聞きしたいと思っております、ブームを操作する隊員がここありますけれども、これ読みますと、不測の事象が起こった場合の事象だということですが、この隊員の方ですよね、私も素人なものでちょっと分からないんですが、隊員が困惑したということになっておりますが、通常、これはもう隊員の方、独自で判断しないといけない状態なのか、あるいはほかの方の、教官みたいな方がいらっしゃるとかね、そういう方から指示を仰ぐ

状況だったとか、そういうような、そのときの状況っていうのはどうなんですか。

○**岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

○**秋山航空自衛隊美保基地副司令** 今回の事故調査につきましては、機体の操縦データとかもろもろのデータ、あとは操縦者の証言等を用いて総合的に整理をしまして、判断した内容になってます。具体的に申しますと、当該ブームオペレーターについては、ブームを操作したという記憶は全くない、意思はないということでありますが、機体のデータ解析のほうから、ブームを操作するスティックフォース、力が実際に動いていたということと、それに伴ってブーム側の翼が動いて、上方に急激に上げられている力が生じていたということから、無自覚的に当該隊員が焦って、困惑してそういう操作をしたということの分析評価になっております。以上です。

○**岩崎委員長** 門脇委員。

○**門脇委員** そういう事象が起こった場合っていうのは、通常はやはりほかの方に指示を仰ぐとか、そういうことになるんですか。

○**岩崎委員長** 秋山航空自衛隊美保基地副司令。

○**秋山航空自衛隊美保基地副司令** 通常の場合っていうのは、例えば燃料給油を終了しました、そのときに切離しを行いました、その後にゆっくりとブームを上げますということは明確に手順書に載っておりますので、そのような形で一つ一つ確認をするっていうのは本人も分かるし、今回の場合はもう1人、同じような形でブームオペレーター乗ってまして、その隊員からは、何か誤表示が出たねというふうには分かったんですけども、その後の動きについては基本的には1人の隊員がブームオペレーターを操作しますので、その隊員が手順にのっとって実施するような形になりますが、ちょっと繰り返すようですけども、今回の事象に関しましては、焦らず冷静に実施すれば対処可能な内容になってます。もう1人オペレーター乗ってたんですけども、その隣の隊員は、困惑したとか焦ったっていうふうには全く証言もしてませんので、そこには至らなかったものであります。以上です。

○**岩崎委員長** 門脇委員。

○**門脇委員** ですから、不測の事態、不測の事象というか、そういうことになったと思うんですけど、徳田委員さんも言われましたけど、一番最後のページの5ページに今後の方針ということがございますけど、私もこれで一応、了としたいと、了解するわけですけども、これ解決していくには、練度の向上といえますかね、それに尽きると思うんですけど。ですから、今後もその面においてもしっかりやっていただきたいというふうに思いますので、そこはよろしく願いいたします。以上です。

○**岩崎委員長** ほかにありませんか。

国頭委員。

○**国頭委員** 今日は説明ありがとうございます。私も門脇委員と同じようなことを思っていました。結局、練度がっていうか、無自覚に上がってしまっていたというところは、やっぱりその本人も分からなかったという。何かモニターに上昇しているブームが表示されてたら分かるんじゃないかなとは思いますが、急激に上がってたら。そういうところもどうなっているのかなっていうところも思ったりしていました。1人でなくて2人おられたということですけど、同時に何かチェックしながらされてるもんだとばかり思ってたんで、そういったチームで多分されてると思いますんで、操縦士もおられるでしょう

し、F－35Aの操縦の方も、みんながやっておられると思いますんで、その辺り、非常に高度だと思いますけども、そういうチェックっていうのもしっかり解決しながらやっていただきたいなと思っております。F－35Aだけでなく、ほかのいろんな航空機にも給油されると思いますんで、様々な熟度が要ると思いますんで、美保基地さんが多分国内でも専門の基地となって、プロフェッショナルの集団になっていただかないといけないと思っておりますんで、その辺りはシミュレーターだけではなくて、実地も必要だと思いますんで、そういうのも何回もこなしていただきながらやっていただかないといけないなと思っております。本当に、もし何かあった場合、1回あったんですけど、そういった場合の対処も実際にされたと思いますんで、万が一、あってはならないですけど、もし同じような事案があったとしても、それをリカバリーするような、全てにおいて対策を取ってやっていただきたいなと思っております。

**○岩崎委員長** ほかにありませんか。

〔「なし」と声あり〕

**○岩崎委員長** ないようですので、本件については終了いたします。

以上で報告案件が終わりました。中国四国防衛局及び航空自衛隊美保基地の皆様には、本日お忙しい中お出かけいただき、誠にありがとうございました。

以上で基地問題等調査特別委員会を閉会いたします。

**午前11時00分 閉会**

米子市議会委員会条例第29条第1項の規定により署名する。

基地問題等調査特別委員長          岩 崎 康 朗