

第3節

沖縄国際大学への米軍ヘリコプター
墜落事故への取組

(平成16年8月13日)

....Outline....

平成16年8月13日、米海兵隊所属のヘリコプターが、沖縄県宜野湾市の普天間飛行場に隣接する沖縄国際大学の構内に墜落し、搭乗員3名が負傷、同大学の建物及び周辺の家屋等に多数の被害を与えた。

防衛施設庁は、事故発生直後から、周辺住民の精神的ケアを含む、事故による損害の賠償に当たった。また、日米合同委員会の下で事故分科委員会においては、米側による事故調査内容の検証及び再発防止策の検討が行われ、その協議の結果が、平成17年2月、事故分科委員会から日米合同委員会への報告書として提出、承認された。

● 事故発生の状況及びその後の対応

平成16年8月13日午後2時20分頃、第265中型ヘリコプター中隊に配備されていた米海兵隊ヘリコプター（CH-53D型機）が沖縄県宜野湾市の普天間飛行場に隣接する沖縄国際大学の構内に墜落した。



事故発生直後の現場での消防活動
(提供：沖縄タイムス社)

この墜落事故による周辺住民の人身被害は幸いにも発生しなかったが、搭乗員3名が負傷するとともに、同大学の建物及び周辺住民の家屋等に多数の被害を与えた。

事故機は、整備後の機能点検飛行を行うため、午後1時56分頃普天間飛行場を離陸、その後、洋上を飛行し、同飛行場に帰還する途中の午後2時17分頃、機体の制御が困難となった。

搭乗員は、緊急事態を宣言し、オート・ローテーションに切り替え、緊急手続をとったところ、同機は、沖縄国際大学1号館の屋上に衝突した後、建物に隣接する場所に落下、炎上した。搭乗員3名はいずれも重

傷を負い、沖縄米海軍病院に搬送された。

この事故の発生を受け、防衛施設庁は様々なレベルから米側に申入れを行うとともに、対応に万全を期すため、直ちに防衛施設庁次長を現地に派遣した。また、那覇防衛施設局は被害調査を即日開始した。



事故直後の沖縄国際大学の状況

● 政府としての取組

政府としても、この事故の重大性にかんがみ、内閣官房長官、外務大臣、防衛庁長官、沖縄・北方担当大臣などをメンバーとする「沖縄在日米軍ヘリ墜落事故関係大臣等会合」を4回にわたり開催した。

同会合では、事故原因の徹底究明、事故の再発防止策の策定、事故機と同型のヘリコプターの運用再開に対する対応、事故現場における問題点の検証及び改善、被害者への補償などについて関係省庁が連携を取りつつ、政府一体となった取組を進めることとされた。

これを受け、防衛施設庁は、主として事故原因の究明、再発防止策の策定、被害者への補償などに取り組んだ。

事故原因の究明及び再発防止策に関しては、米軍事故等に関する検討を行うために日米合同委員会の下に設置されている事故分科委員会（日本側議長：防衛施設庁業務部長）が6回にわたり開催された。

同分科委員会における検討においては、ヘリコプターの運用・整備・機体構造・安全対策などの日本側の専門家の参画を得つつ、米側から技術的裏付けを含む事故原因に関する説明を聴取し、事故原因の究明のため、事故機の残骸を5回にわたり確認するなどした。

これらの作業を踏まえ、平成17年2月17日、同分科委員会は検討結果を取りまとめ、日米合同委員会に報告し、承認を得た。

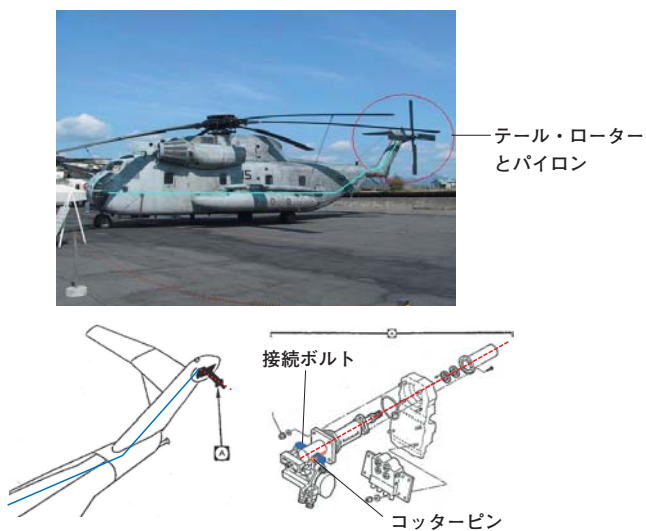
この報告では、事故原因について、操縦操作をテール・ローターに伝える機構の一部に、ボルトを固定するためのコッター・ピン（くさび）が正しく装着されていなかったため、ボルトが飛行中に外れ、テール・ローターがパイロン（垂直



事故機の後部

尾翼)に衝突し、テール・ローターとパイロンが機体から外れ、墜落したことを確認した。

さらに、このピンが正しく装着されていなかった原因を、決められた整備手順が守られていなかったという整備上の過誤と特定した上で、次のような再発防止等に関する措置を日米双方がとることを明らかにした。



テール・ローター・サーバーの構成図※

① 米側は、整備マニュアルの改訂など米軍内において既にとられた措置に加え、所定の整備手順の徹底を確実にするなどの取組を行う。

② 現地及び中央レベルを含む日米両当局は、普天間飛行場周辺の場周経路を再検討し、さらなる可能な安全対策について検討を行う。

また、これらの2点に係る取組状況又は結果は、適時適切に日米合同委員会に報告することとされた。

● 防衛施設庁の取組

この事故により、沖縄国際大学の建物、周辺住民の家屋等に多くの被害が発生した。

那覇防衛施設局は、事故直後から、事故に係る被害状況を確認するため、現地に職員を派遣し、調査(約500件)を実施し、窓ガラス等の破損等により生活に支障を来した家屋について早急に補償を実施するとともに、平成16年8月17日、周辺の地域住民からの各種相談に応じるため宜野湾市内に「米軍ヘリ墜落事故に係る現場連絡所」を設置した。

また、事故現場周辺の住民に対する精神面でのケアに対応するため、同月21日から同年10月31日までの間、宜野湾市保険相談センターへ臨床心理士を配置し住民からの相談に対応した(相談件数:49件)。

同年11月以降は、相談が一段落し、地域住民からの申し出の都度、臨床心理士によるカウンセリングを行い得る体制を維持した(相談件数:1件)。

さらに、同局は、ケアの一層の充実のために、同年11月24日から同年12月9日までの間、保健師による事故現場周辺の住民(89世帯、199名)を対象とするアンケート調査を

※構成図は、海上自衛隊のMH-53Eのものであり、事故機(米海兵隊(CH-53D))とは、原理は同じと思われるものの、機構の細部は異なる可能性がある。

実施し、これにより症状の経過観察が必要な住民を確認することができた。

防衛施設庁は、被害者を早期に救済するとの観点から、このような精神的被害を含め、被害への補償を迅速に処理した。

また、事故機が衝突した沖縄国際大学の建物は平成 18 年 11 月に復旧し、同大学への補償は分割請求により処理され、平成 19 年 3 月の最終支払いをもって完了した。

一方、日米合同委員会に報告されることとされた事故再発防止のための米側の取組状況については、平成 17 年 4 月 21 日、整備上の問題に対処するための措置を米側が実施したことが日米合同委員会に報告された。

また、普天間飛行場の場周経路の再検討及びさらなる可能な安全対策の検討については、現在、日米間で鋭意検討中である。

他方、事故発生直後の事故現場周辺において、専ら米海兵隊員らが現場統制を行ったことに関し、周辺住民などから強い反発があったことなどを踏まえ、日米合同委員会の下に「事故現場における協力に関する特別分科委員会」が設置された。

同分科委員会では、本件事故現場における日米双方の対応について検証が行われ、問題が認められた点についての改善等が検討された。

この検討の結果、平成 17 年 4 月 1 日、「日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン（ガイドライン）」が、日米合同委員会に報告、承認された。

ガイドラインにおいては、以下の点が明確に確認されている。

- ① 施設・区域の外における米軍用機による事故現場の規制は日米両当局が共同で行うことを基本原則とする。
- ② 日米両当局は、米軍用機事故に関する緊急情報を交換する。
- ③ 米軍用機事故現場には「内周規制線」と「外周規制線」が設けられ、「内周規制線」では日米共同により、「外周規制線」では専ら日本側当局により、現場管理・立入規制が行われる。
- ④ ガイドラインを迅速かつ的確に実施するため、日米の関係当局は、定期的に訓練及び会合を行う。

今後、ガイドラインは、類似の事故が発生した場合の日米双方の対処の指針として使用されることとなった。

「ガイドライン」に基づく事故現場の立入規制
(イメージ図)

