

令和8年9月29日
1430～1510

空幕長記者会見

1 発表事項等

本日は私から2点ございます。1点目につきましては、9月15日に発生いたしました、三沢基地所属のRQ-4B グローバルホークの墜落事故についてです。本事故により、国民の皆様、関係自治体の皆様、そして漁業関係者をはじめとする地域の皆様に、多大なご心配とご迷惑をお掛けしておりますことを、改めて深くお詫び申し上げます。事故発生以降、その概要や捜索活動の状況など、その時点で明らかになった内容を、自衛隊の運用に支障を来さない範囲で、随時お伝えしてまいりましたが、関係自治体等から情報提供に関するご意見やご要望も頂いてまいりました。こうしたご意見等を真摯に受け止め、今後も、関係自治体等への適切な情報提供及び緊密な連携に努めてまいります。捜索活動につきましては、これまで、航空自衛隊の航空機及び海上自衛隊の艦艇による洋上捜索、海中捜索に加え、警察、海上保安庁、漁協等の関係機関と連携し、鳥取県及び島根県の沿岸部等における捜索を継続しております。また、9月24日には、海上自衛隊の艦艇により、機体の一部と思われる物体を海中で発見しております。今後は、この海中で発見した機体の一部と思われる物体の周辺を重点的に捜索するとともに、事故原因の究明に必要な機体や部品等、並びに情報保全上重要な物件の回収にあたってまいります。現在、サルベージ作業を担う事業者の船舶が現場海域に向けて進出しているところであります。航空自衛隊としましては、本事故を重く受け止め、引き続き、関係機関と緊密に連携し、機体の捜索・回収及び事故原因の究明に全力で取り組むとともに、安全の確保を最優先に、再発防止に努めてまいります。

2点目につきましては、先日お知らせいたしました、インド出張についてであります。私は、9月19日から22日までの間、日印共同訓練ヴィーア・ガーディアン26の視察及びインド空軍参謀長シン大将との会談を含む日印空軍参謀長級プログラムに参加するためインドに出張いたしました。出張期間中は、ジョードプル空軍基地を訪問し、訓練の成果を実地に確認するとともに、シン大将との共同記者発表を通じて、日印空軍種間の強固な連携及び防衛協力・交流の進展を国内外に発信することができました。また、インド国産戦闘機「TEJAS」の搭乗視察をはじめとする各種行事におきまして、シン大将と終日にわたり行動を共にし、率直な意見交換を重ねることで、相互理解を深め、両空軍種間の信頼関

係を構築することができたと考えております。航空自衛隊は、今後も、インド太平洋地域における重要なパートナーであるインド空軍との防衛協力・交流を推進し、自由で開かれたインド太平洋の実現に貢献してまいります。私からは、以上です。

2 質疑応答

Q 冒頭発言ございました、グローバルホークの墜落事故の関係でお聞きします。鳥取県沖で進んでいる搜索活動とか機体の回収のですね、状況とか今後の見通しを教えてください。

A ご質問のありましたグローバルホークの墜落事故についてであります。自衛隊による海中搜索におきまして、機体の一部と思われる物体を発見したことを受け、サルベージ作業により回収してまいります。このサルベージ作業に係る役務につきましては、オフショアエンジニアリング株式会社と契約を締結し、現在、サルベージ作業の実施に向けた準備を進めております。今後の予定としましては、引き上げ作業を支援するため、明日、9月30日に警戒船が引き上げ作業を行う海域において活動を開始する予定です。また、10月2日からは、実際に引き上げ作業を行う船舶が同海域に入域しまして、作業を開始する予定であります。このサルベージ作業の期間につきましては、作業開始後おおむね約1か月を見込んでおります。なお、気象・海象その他の状況により、開始時期や作業期間が変更となる場合がございます。この引き上げ作業中におきましては、周辺海域の状況を十分に確認するとともに、警戒船から付近を航行する船舶等に対して必要な注意喚起や誘導を行うなど、安全確保に万全を期した上で、慎重に作業を実施してまいります。引き続き、関係機関と緊密に連携し、周辺海域の安全確保に万全を期しながら搜索・回収活動を着実に進めてまいりたいと考えております。

Q グローバルホークに関連してなんですが、海中で機体の一部と思われるものを発見されたということですが、現時点の推定でよろしいんですが、機体のどの部分かということが言えますでしょうか。

A ご質問の海中で発見された機体の一部と思われる物体につきましては、現在確認作業を進めているところではありますが、これまでの回収物と異なりまして、機体の構造部と思われるような比較的規模の大きな物体を発見したところであります。現時点で予断をもってどこの部分というところについては言えませんが、この判定結果をお伝えできる段階にはないと言ったことだけご承知おきください。

Q サルベージ作業、10月の2日からですかね、開始なさるということですがけれども、この海域の深さはどのぐらいなんですか。

A 現在は、200メートルから300メートル程度の深さということで、聞いております。

Q まず、事故原因に必要な部品の回収に当たっていくってことですが、それはまだ発見はされていないということで、今後発見して引き上げるっていう理解でよろしいでしょうかということと、二点目が、念のため確認だったんですけど、10月2日からサルベージ船が作業するってことですが、2日は、まず区間を決めてとかになるのか。それとも2日からもう引き上げ作業、早ければ始まるのか、こういった感じになるのか教えていただけますでしょうか。

A すみません。一点目のご質問は、現在海中で発見された機体の一部と思われるものが...

Q この近くで事故原因に必要な、事故原因にも究明に必要な部品の回収にあたっていくというふうにお話されたと思って。それ以外は発見されていないという認識でよろしいですか。

A 質問のご意図を私自身掴んでるかどうか自信がないんですが、現在、あらゆる可能性を考えて、できるだけ多くの部品、それから機体の一部を回収しようというふうに考えています。これがどの部分が事故原因に該当するかといったところについては、現段階では分かりませんので、できるだけ多くのものを回収したいというふうに考えております。あと、二点目の10月2日につきましては、こちらの方については、まず、実際に引き上げ作業を行う船舶というのがございますので、それが現場の海域に到着いたします。こういった流れで行うのかというところについては、私も詳細は承知しておらないんですが、おそらく色々な作業をした後に、引き上げをしたいと思いますので、10月2日に速やかに引き上げるというようなことについては、おそらくないのではないかなというふうに考えております。詳細につきましては、後ほど担当を通じてご説明（※1）させていただきます。

Q サルベージの契約を締結した、オフショアエンジニアリングさんとの契約の金額がいくらに上るかというところを教えてくださいと思います。

A 契約相手先オフショアエンジニアリング株式会社とは、11億5千3百万円で契約しているところであります。

Q 海岸線での搜索のこれまでの状況を伺いたくてですね、これまでにこういった、機体の一部という表現を使われておりますけれども、部品が見つかっておられるかどうかと、実際に海中で見つかったわけですけど、その海岸線の搜索はこれまでとりのエリアで行うのか、もしくはこの東西にさらにエリアを広げていかれるようなお考えがあるかどうかというところをお願いします。

A 確認ですが、既に発表している事項ではありますが、漂着物の発見の経緯をご説明させていただきます。海岸では9月19日に、鳥取県沿岸部に航空機の機体の一部と思われる物体が漂着しているとの通報を受けまして、航空自衛隊が、隊員を現地に派遣して当該物体を回収の上、確認をしたところ、当該物体はRQ-4Bの機体的一部分であることが判明いたしました。9月21日、鳥取県米子市弓ヶ浜海岸において、航空機の機体的一部分と思われる物体を発見したとの通報を受けまして、隊員を現地に派遣し、物体を回収の上、航空自衛隊美保基地へ搬入し、確認作業を実施しております。同25日、鳥取県境港市及び米子市の海岸におきまして、地元住民からの情報提供及び航空自衛隊員による搜索により航空機の機体的一部分と思われる物体を回収の上、美保基地へ搬入し、現在、確認作業を実施しております。こちらの方につきましては、サイズの的には19日に回収した物は縦1.3メートル、横1.5メートル程度で、21日に回収した物につきましては、縦1.5メートル、横1.3メートル程度、25日に回収した5つについては、最大で縦40センチメートル、横125センチメートル程度の物になります。これらにつきましては、実際にどこの部位に当たるかといったところにつきましては、現在、確認をしているところであります。また、今後、搜索範囲につきましては、今後の搜索状況に応じて適切に判断して参りたいと思います。

Q 8月に那覇空港第2滑走路で、航空自衛隊のF-15戦闘機がかく座した事故について伺いたします。その後、事故原因の調査について進捗はございますでしょうか。また、今後、事故原因を公表するご予定もございますでしょうか。

A 8月18日に、航空自衛隊那覇基地所属のF-15戦闘機が、那覇空港に着陸した際、左に傾いた状態で停止したことを受けまして、第2滑走路が一時的に閉鎖されました。この事案によりまして那覇空港を利用された多くの皆様をはじめ、関係者の方々にご迷惑とご心配をおかけしたことを重く受け止めております。現在、航空事故調査委員会で調査中であります。現時点で公表時期を含めまして、何ら確定的に申し上げる段階にはございませんが、可能な限り速やかに調査を進めて調査結果が出次第、適切な方法で皆様にご説明をさせていただこうというふうに考えております。

Q このF-15戦闘機については、このかく座事故の後もですね、米軍嘉手納基地や、那覇空港での油圧系統を原因とする緊急着陸などのトラブルが相次いでおります。昨日ですかね、那覇市議会ではですね、原因究明と安全対策が確立するまで、同型機の飛行停止などを求める抗議決議を可決しております。F-15戦闘機のトラブルが直近で、3件相次いでいることに対する、受け止めをお聞かせく

ださい。

A 先ほどの8月18日それから9月10日、対領空侵犯措置任務の帰投時におきまして民間航空機の運航に一部遅延を生じさせるとともに、今月16日の対領空侵犯措置任務の帰投時におきまして、嘉手納基地滑走路への緊急着陸によりまして皆様にご心配とご迷惑をおかけしたことを、真摯に受け止めております。この8月18日に発生をしましたF-15戦闘機のかく座事故につきましては、先ほど申し上げたとおり、現在調査中であるものの、原因として考え得る全ての要因を検討した上で、飛行前後の点検に加え、脚系統の触手による外観点検、それから作動点検を実施しまして、機体の健全性を確認しております。9月10日、それから9月16日に発生をいたしました油圧系統の不具合につきましては、いずれも不具合箇所を特定した上で、必要な点検及び整備を実施し、機体に異状がないことを確認した上で運用しております。9月10日及び16日の油圧系統の不具合につきましては、それぞれ異なる特定の構成品から作動油が漏れたことを確認したところであります。航空自衛隊としましては、安全確保は任務遂行の基盤であり、国民の皆様の信頼を支えるものとの認識の下、事故・事案の未然防止及び再発防止に組織を挙げて取り組みまして、飛行安全の確保に万全を期してまいりたいと考えております。

Q グローバルホークの件なんですけど、大型無人機の初めての墜落事故になるかと思うんですが、事故調査も初めてになるかと存じます。パイロットが乗っていない無人機特有の事故調査について空幕長のお考えがあれば教えてください。難しさや課題といった面があれば。

A ご承知のとおり、パイロットが乗っていない大型の航空機の事故というのは、今回初めてであります。現在、事故調査を行っておるところになりますので、その確定的なことは申し上げられません。その上で、一般的に考えられるのは、やはり、今回は、パイロットは地上にいて、航空機は空中にあってといったところになりますので、やはり通信関係とかですね、そういったものも、調査の対象になるんだろうというようなところでは漠然とは考えております。失礼しました。適切ではないですね。漠然というよりは一般的には考えております。これを具体的にどういう状況、どういうところに着目して、どのように調査を行うといったところについては、事故調査委員会の方に任せておりますので、この場ではお答えを差し控えさせていただきたいと思います。

Q 今の点に関連しまして、グローバルホークが米国製で機密性も高く、ブラックボックスになってるような部分もあるかと思うんですが、事故原因の究明に関連して、その点も妨げになる可能性があるとお考えかどうかというのもお伺いさせて

ください。

A おっしゃるとおり、グローバルホークは米国製で、情報保全を行わなければいけない箇所が数多くございます。こちらの方につきましては、やはり航空自衛隊、日本だけで事故調査をすることはなかなか難しいというふうに思っておりますので、適時適切に米国側に働きかけ、質問をして、それぞれ回答をもらいながら、事故調査を進めていくことになるというふうに考えております。こちらの方については、できるだけそういったものが滞らないように様々な手段を使ってですね、米国側と連携をしながら、事故調査を進めていく必要があるのかなというふうに考えております。

Q グローバルホークの関係でお伺いします。航空自衛隊が当初、機体の通信が途絶えた地点を、鳥取県沖北約50キロというふうに発表されていましたが。鳥取県は東西に距離が長いので、鳥取県沖という曖昧な表現で、具体的な場所が特定できないと思いますが、なぜ当初こういった曖昧な表現で公表されたのでしょうか。

A 申し訳ございません。知事の方からも、本件につきましては、ご指導をいただいたところになります。端的に申し上げますと、我々は海岸線が、知事かどなたかの表現だったと思うんですが、150キロほど東西に広がっていて、そこから50キロだと150から50の線になってしまうといったところについては、私自身、そういうご指摘があつて初めて承知をしたところであります。考えが至らなかったというところに尽きると思います。

Q 先ほどの質問もあつたように、グローバルホーク自体がアメリカ製で偵察任務があることから機密性も高いという話だったんですけれども、こうした特異な機体っていうのが安全保障上懸念される国に回収されるという、そういった懸念とかもあつたのでしょうか。

A こちらの方につきましては、保全物件と、それから、その他の機体の一部も含めまして、そういったものが第三者の手に入らないようにというところについては、我々としてはしっかりとよく注意をしながら、搜索・回収にあたりたいと考えております。

Q 先ほど触れていただいた鳥取県知事の関係もそうなんですけども、知事は注意していきやいけない海域がどこかということが重要だというふうにおっしゃってました。今回、自治体としては、県民だったり、船舶の航行者に安全を呼びかけたり、確保したりということが必要な立場である、こういった地方自治体に場所を曖昧に伝えることというのは、情報提供として今回は適切だったかどうかということをお願いします。

A まず、どういったところ、事案、事故が発生した当初というのはなかなか、ピン

ポイントですね、どこで発生したといったところにつきましては、なかなか我々についても情報が錯綜している状況で、申し上げにくいところではございます。ですので、逐次、その都度ですね、様々な検討を経た上で、また、こういった知事等、関係者の皆様からいただいたご意見を参考にしつつ、適宜修正をしているところでございます。こちらの方につきましては、今後もですね、そういったご意見を踏まえながらですね、適時適切に情報を開示していきたいと考えております。

Q 話題変わりまして大変恐縮なんですけれども、GCAPの関連で一つ伺います。一部報道で、カナダのマッケイ駐日大使がGCAPを巡り、最終目標はオブザーバー参加から正式メンバーになることだと語ったというふうに報じられています。GCAPへの参加国が増えればですね、2035年という配備目標の時期がどんどん後ろ倒しになっていく可能性もありますけれども、こうしたカナダの姿勢に対する空幕長の受け止めと、ここからさらに参加国を増やしていくことのメリット、デメリットについて、今どのように考えているのか教えてください。

A ご質問にありました、カナダとの将来的なGCAPに係る協力のあり方につきましては、航空幕僚長としてお答えする立場にないことから、回答を差し控えさせていただきますと思います。その上で申し上げますと、航空自衛隊としましては、昨年実施をいたしました戦闘機部隊等による北米・欧州親善訪問アトランティック・イーグルスや、宇宙領域を対象とした机上演習等をはじめ、カナダ空軍との様々な防衛協力・交流を推進してきているところであります。GCAPのこのプログラムを機に両空軍種間の防衛協力・交流が一層進展することを私自身期待しております。また、参加国を増やしていくことのメリット、デメリットにつきましては、協力のあり方等によって変わっていくと考えています。なので、現段階では一概にお答えできないことをご理解いただきたいと思います。

Q 協力のあり方というか、オブザーバー参加と本当にこの開発の方に携わっていくというところで、レベルが違うと思うんですけど、今オブザーバー参加をしているカナダが本ちゃんのところに来たときのメリット、デメリットについて伺えればという趣旨だったんですけど。

A オブザーバーというのは、あくまでも情報を提供して、様々な当該国がいろいろGCAPへの参加など、いろいろ検討していったりするというようなところだというふうに私自身は認識しております。これで正式に参加国になるというようなところについては、おそらく様々な参加形態があると私自身はそう認識しております。なので、それによってメリット、デメリットが変わってくるので、一概には言えないのかなと考えております。

Q グローバルホークの件で、先ほどの毎日さんの質問にも関連するんですが、鳥取県沖50キロの場所が詳しく明かせなかった理由として、いわゆる、任務飛行、偵察をしている内容だったり、場所だったり明かせなかったというような事情はあるんでしょうか。

A 50キロかどうかといった距離の話だけではなく、新たに判明した情報っていうのがいろいろあると考えています。この新たな判明した情報につきましては、事故調査、自衛隊の運用及び情報保全への影響等、公表による影響を十分に精査した上で、公表の可否を判断する必要があると考えています。このため、情報の内容によっては、公表による影響の精査に時間を要する場合があります。直ちに提供することが困難な場合があります。先ほど申し上げた50キロといったところにつきましては、当初、やはり我々情報が錯綜しておったところなので、なかなか分からなかったというようなところがあるんですが、それが判明するに従って、徐々にではありますが、またご意見をいただきつつ修正したところでございますが、今の状況でご説明をしている内容に落ち着いているところでございます。今後もですね、新たな情報につきましては、事故調査、自衛隊の運用、それから情報保全の影響を踏まえつつ、関係自治体等に対しまして、可能な限り速やかに情報を提供していきたいと考えております。

Q グローバルホークの関連でお伺いします。今後、回収物を調べることになりますが、製造元のノースロップグラマン社には原因究明の協力要請はされたのか、まず教えてください。

A 現在、この三沢基地でのそもそも運用自体でも米国企業の支援を受けております。その場にノースロップグラマンの社員もおります。その者を通じて、また、さまざまなルートから、先ほど米国政府のように聞こえるところもあったと思うのですが、米国政府のみならず、製造元の企業の方についても、しっかりと協力を依頼しているところでございます。

Q 8月24日に海中から機体の一部とみられるものが発見されました。9月24日です。この発見された海域というのは、鳥取県沖の何キロの距離にあると言えるのか教えてください。

A 通常約50キロと言っていますが、ここのところにつきましては、再度確認いたします。発表したときにつきましては、どこという言い方はしていないですか。もし詳しいキロ数が必要だということであれば、後ほど確認をしてご説明（※2）をさせていただきます。実際には、主な搜索区域の北東の側の方になりますが、そこのところにつきましては、改めてご説明（※3）させていただきます。

Q サルベージの話に少し戻るんですけど、グローバルホークの。結構、今、重点的

に搜索している鳥取市青谷町から約40キロっていう海域があると思うんですけども、そのエリアをやるという理解でよかったのでしょうか。

A まず、サルベージ会社が現場の海域に入域をいたしまして、そこで再度、おそらく精査をするというふうに思います。今回、我々が見つけたところについては、ここだというポイントを伝えますので、おそらく、その周辺を重点的に見ていくことになると思います。そして、そこを少し、他のところにもないかといったところにつきましては、また、役務会社の目で確認をしつつ、我々の連絡にあたる人物もそこにおりますので、我々航空自衛隊側と協力をしながら、調整をしながら、近辺を搜索、それから回収をしていくことになっていくと考えております。

Q 海底で機体の一部とみられる部品が見つかったというところの根拠としては、例えば無人機を入れて、ある程度のものが見えていると言えるのか、ソナーの範囲のものか、かなり確からしいというところまでは今確認できていると思うんですけども、その根拠のところで言えることがあれば教えてください。

A 繰り返しになりますが、搜索活動中の海上自衛隊の艦艇により発見されたものがあります。これ以上のところについては、自衛隊の運用の細部にかかる事項になるため、お答えはできないことをご理解いただきたいと思います。

Q グローバルホークの件で、事故後はですね、訓練の飛行を見合わせておりまして、任務飛行は継続しているのかなと思うんですけど、今変わりなくてよろしいですかね。任務飛行はこのまま中止するというのはないという認識でよろしいですか。

A ご質問のところににつきまして、現在、航空自衛隊のRQ-4Bにつきましては、任務飛行を除いて飛行を見合わせておるところであります。航空自衛隊としましては、引き続き関係する装置等に対する必要な点検・確認を行いまして、飛行の安全を可能な限り確保した上で、必要な任務を継続していきたいと考えております。

Q グローバルホークの墜落地点でちょっと確認なんですけれども、レーダーが消失した地点は鳥取県北約50キロで、部品の一部が見つかったのが鳥取市沖の40キロ周辺で公表されてますけど、グローバルホークの墜落地点自体はもう分かっているのでしょうか。分かっているならば公表する予定はあるのでしょうか。

A ご質問の意図は、海中で見つかった機体の一部と思われるものの地点とは別に、墜落地点というものを断定したかというご質問でしょうか。

Q そうですね。イメージとしては、落ちて、何かしら流れて、その浮遊物として部品が見つかったのかなと想像するんですけど、落ちたそのものの場所っていうのは分かっているのでしょうか。

A そのご質問であれば、現在、事故調査において、判断することになると考えてお

ります。現段階では、墜落地点を断定するまでの情報というものについては、我々としてはまだ認識しておりません。

(以上)

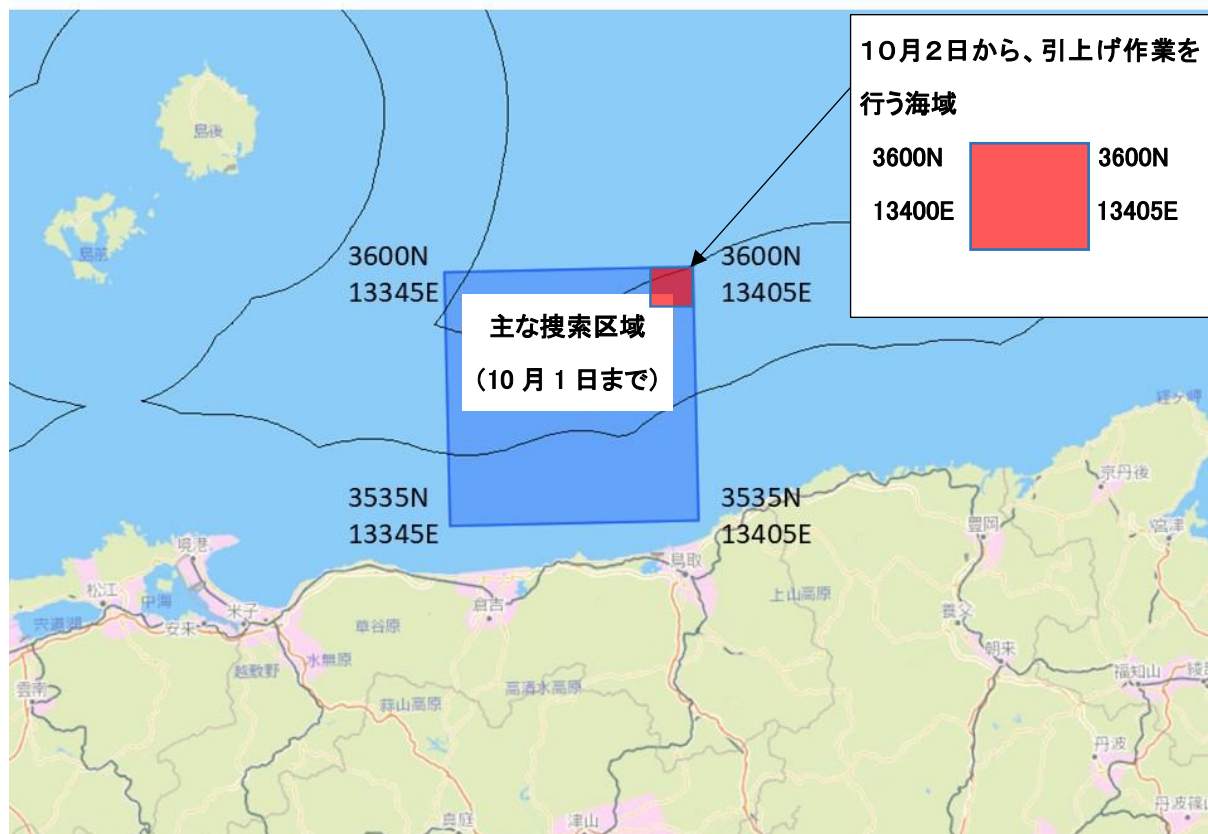
後刻、以下のとおり説明

※1：下線部『現在、オフショアエンジニアリング株式会社とサルベージ作業の準備を進めており、詳細は調整中です。一般的な海難サルベージは、搜索・調査、引上げ計画、引上げ、海上輸送の順で実施されます。』

※2：下線部『①レーダー消失位置：鳥取県沖北約50km、②浮遊物発見位置：鳥取県鳥取市青谷町沖約40km、③機体の一部と思われる物体が発見され、引き上げ作業を行う海域：鳥取県鳥取市青谷町沖約50km』

※3：下線部『別図』

引き上げ作業を行う海域



(以上)

【定例記者会見動画】 <https://youtu.be/BuF11JcTjvY?si=UQqLJX7ySe0Cqsbz>