

オスプレイの 安全性に関する Q&A



●第四次厚木爆音訴訟原告団など東日本の市民団体・37団体が、本年3月11日、オスプレイ配備と米軍機の飛行訓練問題で国と集団交渉を行いました。交渉の席には防衛省・日米防衛協力課、航空機課、地方調整課、外務省から北米局日米地位協定室の担当官が出席し、「オスプレイの事故率」、「2012.9.19の日米合意」、「フライトプランの自治体開示」などについて話し合いました。

●その抄録をQ&Aの方にまとめました。国の回答は、多くの課題で不明確なもので終始しましたが、この回答の中に、オスプレイの問題点が浮き上がっています。

1 米軍資料のオスプレイの事故率について

連絡会 防衛省は「MV-22オスプレイの沖縄配備について」（2012.9.19）において、「クラスA」（の事故率）のみを取り出して、MV-22の事故率が海兵隊の航空機平均よりも低いと強調する。だが米側提供資料でも、クラスB、Cでは、海兵隊の平均事故率よりも高い。とくにクラスCでは海兵隊平均の2倍、CH46の10倍の事故率だ。防衛省は、クラスB及びクラスC事故率の数値は「機体の安全性を示す指標として不適切」だから検討から除外したと主張するが、2012年8月10日に米軍が提出したクラスCの事故リストによれば、事故22件中14件は、エンジンの故障や出火事故、着陸時の事故で、「機体の安全性を示す指標」に分類されるべきもの。国の根拠の考え方自体が、「事故率」を低く見せるための「作為」ではないか。

防衛省 クラスA、クラスB、クラスCという階層があるが、特に人身なり機体の損傷が激しいクラスAをもって安全性の理解を促進するためのひとつの尺度として情報を提供している。

連絡会 クラスB、クラスCにエンジンの火災であるとか、機体の安全性にかかわる事故がかなり入っている。そういったものを外したのはどういう理由か。

防衛省 クラスAの飛行事故が最も損害が大きく、人命の損失とか機体の損傷が見られるもの。クラスB、Cは、乗員や周辺住民の危険度合いが小さく、社会的な影響も小さいことから、事故率を提示する際にクラスAをデータとして提示させていただいている。

連絡会 （クラスCでも）エンジンの火災のような事故が起こっている。やがては重大な事故につながる可能性がある。それがいくつも頻発している。安全性に大きな影響があるとお考えになりませんか？

防衛省 質問の趣旨については理解しております。クラスAであろうが、クラスB、クラスCであろうが、事故が発生した際には米側としても事故調査を行い、再発防止策を講じている。安全性を確保するという観点であれば、改良なり改善を積み重ねていく。

連絡会 (クラスB、Cのデータも見て) 事故率が高いという説明をするべきではないのか。また、開発段階の事故は除いたという説明がありましたが、アメリカで開発段階で30人の死者が出ているという飛行機が他にあるのですか。

防衛省 答えられるだけの対応を持ち合わせておりません。

2 なぜCV-22の事故を、事故率算出から除外するのか

連絡会 「米側提供資料」によれば、米空軍のオスプレイCV-22の事故率は、米空軍機のなかで際立って高い。にもかかわらず防衛省は、CV-22の事故率はオスプレイMV-22の安全性の判断材料とはならないと主張している。CV-22を分析対象から除外する理由として、「飛行実績を積み重ねていく中で、徐々に事故率は低下していくと推定」されるということと、「過酷な条件下での訓練活動による」ことの2つを挙げている。しかし、機体の「構造的欠陥」が指摘されるオスプレイに、「徐々に事故率は低下していく」という「推定」を持ち込むことは希望的観測にすぎず正当ではないと考えるが、いかがか。

防衛省 これはあくまでも、航空機一般の話として、実績を積み重ねれば事故率は漸減傾向にあるということ述べたもの。

連絡会 これから事故率が低下すると推計されるのは、CV22の具体的なデータではなくて、飛行機一般のことと説明された。CV22の話をしているのに、飛行機一般の話に突然すり替えられたのはなぜかご説明いただきたい。

防衛省 運用時間を積み重ねていくことにより、事故率が低下していくという、一般的な傾向を申し上げた。その一般的な航空機の中には、当然MVもあるしCVもある。

連絡会 開発段階で30人も亡くなるような航空機は聞いたことがない。「一般的な」という話は非常に不適切なのではないか。

●オスプレイの事故率等の詳しいデータは、パンフレット「オスプレイに災害救援ができるのか」をご参照ください。



3 オスプレイの下降気流について

連絡会 「環境レビュー」(160～161頁)によれば、オスプレイは、風速比較でCH46の4倍の強さの下降気流を発生することが確認できる。また同文章は、オスプレイの離着陸は、「土のない表面」や「土の種類が障害や土埃の発生にはならない」場所に限定されており、舗装されていない場所ではトラブルが頻繁に起こりうることを明示している。この点についての見解は。

防衛省 確かに旧来型のCH46に比べて、下降気流がちょっと強めであるということは認識している。ただ、環境レビューにも記載しているが、我が国の訓練場をレビューしたところ、そのほとんどが舗装されたところと、あと、舗装されていないところもあるが、土が露出している部分が少ないという点において、不安なリスクはないという結論が出ている。

●オスプレイの着陸地は「舗装されたところ」、「土の露出が少ないところ」を想定し、ゆえに「不安なリスクはない」というのが防衛省の結論です。災害地の多くは、舗装されていない、土が露出している場所です。そうした場所への着陸は、大きな不安があるとうけとるべきでしょう。

4 乗組員はなぜ海に飛び込んだのか(ペルシャ湾での事故)

連絡会 昨年10月に揚陸艦(マキン・アイランド)からオスプレイが飛んで出力が無くなって、乗組員が二人海に飛び込みました。この事故報告は受けていますか。

防衛省 昨年の10月始めにペルシア湾で起こった事故であると記憶していますが、揚陸艦を出て、いったん出力を失って、また復帰して揚陸艦に戻った、その過程の中で、乗組員が2名海に飛び込んで一人は救助されたものの、もう一人は行方不明になって死亡認定されたということは聞いております。

連絡会 二人の乗組員はどうして海に飛び込んだのか。

防衛省 その背景までは承知しておりません。

連絡会 このままだと機体もろとも海に突っ込んでしまう。機体と共に落ちるよりは、助かる方法として海に飛び込んだ。乗組員がオスプレイのオートローテーション機能が十分でないと知っている、ということが非常によく現れた事故例だと理解しているが。

防衛省 ご説明のようなことがあった背景があったかという点については、飛び込んだ背景や事実関係をよく承知できていないのでコメントを差し控えていただきたいと思います。

5 モロッコとフロリダの事故

連絡会 モロッコとフロリダの事故がどういう状況で起きたか。転換モードの中でモロッコの場合には追い風で、後ろから煽られるような形で前につんのめった。フロリダの場合には後方乱気流に入ってしまった。転換モード＋大気の状態。大気の状態はパイロットは予想できない。それと(転換モードが)重なった状況で(事故は)起きたと私たちは認識している。

防衛省 モロッコの件は、転換モードで上がっていった時に、方向転換するときに追い風に遭った。マニュアル上追い風の時には転換モードの角度にしてはいけないという決まりがあるのに、パイロットがそのマニュアルを守らず、ある角度に転換したために前につんのめって落ちてしまった。フロリダの件は、2機編隊で転換モードで飛行して、後方乱気流の影響を受けないような位置取りが確認できなかった。位置取りをせずに、パイロットの点検ミスで、影響がある領域に入って、飲み込まれて墜落してしまったというのが事故の内容です。

連絡会 転換モード＋大気の何らかの現象が重なって起こっているというのが二つとも共通している。その点については認識は、同じと思ってよろしいか。

防衛省 そこは同じです。特殊な部分にプロペラがついておりますので、そのプロペラから出る気流の影響が固定翼機と違うのはアメリカ側も認識していますし、シミュレーションをおこなってその影響をどのように避けるかというマニュアルもできあがっている。

連絡会 聞きたかったのは、事故発生時点におけるコンピューターとパイロットの操作との関連性です。モロッコの事故報告書及び日本政府が検証した報告書では、パイロットがどういう困難の中で、コンピューター制御との関連性を判断しながら(操作した)かという記述が見当たらない。コンピューター制御とパイロットの判断についての防衛省の考えは。

防衛省 ご指摘のように事故分析にはその言及はない。事故当時にそういった連携がどうだったかは、今お答えできない。ただすべてがオートマチックになっているというわけではなくて、運航についてはマニュアルとオートマチックがある。ナセルの角度を変えていく点が非常に困難性があるので、高度を下げる指示をすれば適正なナセルの角度が動く、そういったものが自動化していて運転しやすいということを聞いたことがあります。

連絡会 モロッコの場合だとナセルの角度を71度より低くしちゃいけないというのは決まっている。それをパイロットがやってしまったみたいなことしかありませんよ。でも、今の話を聞くと本当にそうかどうかよくわからない。パイロットのせいかどうかよくわからない。

防衛省 40ノット以下で運航している際にオートマチックでリカバリーできる状態ではなくて、そこはまさにマニュアルに沿ってこういう運転をやらなきゃならないにもかかわらず、パイロットが違う作動をしてしまったので墜落に至ったと認識している。

連絡会 モロッコの際は、ナセルの角度を下げていくときにコンピューター制御をしていたのが悪かったと言っているのか？

防衛省 違います。コンピューター制御をかけられないマニュアルでしか動かせないようなところだったので、そこはマニュアルに従ってやらざるをえないんですけど、機長がこのマニュアルに従ってやらなかったのが墜落に至ったという経緯です。

連絡会 マニュアルの読み取り不足？

防衛省 読み取り不足というところまでは言及はない。

●モロッコの事故もフロリダの事故も、パイロットの操作ミスで、オスプレイに構造的な問題はないとされています。しかし、防衛省の説明によっても、事故時のコンピューターとパイロットの操作の関連がどうだったのかという重要事項が、調査報告書にないことが明らかになりました。防衛省の説明からも、オスプレイの操縦は大気の状況に影響されやすく、そのときの対応が難しいことが伝わってきます。パイロットが操作ミスを犯しやすいということ。それ自体が、構造的な欠陥というべきでしょう。

6 米軍基地・施設外の訓練の是非

連絡会 「米軍の施設・区域以外で米軍は訓練を行うことはできない」(1975年3月3日衆議院予算委員会三木総理大臣答弁)とされていました。国施設・区域外での低空飛行を含む飛行訓練は認められないと考えるべき。

外務省 日米安全保障条約において、日本が施設区域を提供することになっている。施設区域の中で行うべき訓練はそこで行われるべきである。他方、軍用機の運用等は一定のルールの下で、低空飛行訓練を含む訓練を(施設・区域外で)行うことが地位協定上は許されている。

連絡会 1975年の首相答弁は確認されました？

外務省 確認しております。

連絡会 そこでは、基地施設の外で訓練することは日米安保条約に違反してますと明言されています。基地の外で勝手に米軍が訓練するということは安保条約に違反していると、宮沢外務大臣も三木首相も、あるいは局長さんも明言されていました。いつ変わったのか。

外務省 今、答弁書が手許にないのでお答えできませんけど、私どもとしては、施設区域の外に出て訓練ができないという立場ではございません。

連絡会 首相答弁を、勝手に外務省の役人の方々が(変えるのは)、まずいんじゃないですか。

外務省 そこは確認いたします。

7 フライトプランの自治体への開示について

連絡会 2013年の5月30日の高知新聞によれば、国交省が得ている（オスプレイ等米軍航空機の）フライトプラン情報は防衛省経由です。防衛省が入手したものを国交省に渡している。だから元々は皆さん方です。国交省の管轄だから答えられないという話があったが、国交省がフライトプランの提示をいいですよと言ったら、それはいいということなんですか。

防衛省 フライトプランについて、出していいかどうかということについては答えかねる。一般的に、フライトプランの情報で米側がいつ飛行するというのは、たとえば今日、飛ぶ予定がありますというフライトプランが入ってくると承知している。で、事前に各演習場、各飛行場に飛来があると、訓練をする可能性があるという情報、当日今日岩国飛行場に飛ぶ予定があるとといった情報が入ったときには、すぐに地元自治体にお知らせしている。

連絡会 実質開示しているという見解ですか？

防衛省 必ずフライトプランが入ったときなのか、それとも事前に入っているのか、それはちょっとわかりませんが、一般的にはすぐに入ってきていないと思います。入ってきたときには連絡をしていると思っています。

連絡会 防衛大臣の中谷さんは、国までは来ているフライトプランを自治体を開示すべきかという高知新聞社の質問に、そうすべきだと言っている。このことはご存じか。

防衛省 わたしは承知しておりません。

●自治体がオスプレイのフライトプランを事前に知ることは、安全確保の見地からも大切なことだと思われます。現在、米軍からのフライトプランは、国交省まで来ていることが確認できました。中谷さんは高知新聞のインタビューに、自治体へ開示されるべきだと答えています。

8 2012.9.19「日米合意」について

連絡会 同合意の適用範囲は、「環境レビュー」に対応して、普天間配備による沖縄での飛行及び本州での低空飛行訓練を想定したものに見えるが、この合意の適用範囲は、日本全国に及ぶものなのか否か、明らかにすること。

防衛省 これは全国に適用されている。

様

米軍機オスプレイの 配備と飛行問題についての要請

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会

代表世話人 湯浅 一郎

横浜市中区山下町160-2 駐労会館3階

1 はじめに

市民の安全を守るため日々活動されている貴自治体に敬意を表します。

さて、米軍機オスプレイは、機体の安全性について、多方面から多くの危惧、懸念の声が寄せられてまいりました。開発段階からこれほど多くの事故を起こした機種は類例なく、自治体と市民の不安、懸念は当然のことです。

国は、防衛省内に「分析評価チーム」を設置し、2012年9月、『MV-22オスプレイの沖縄配備について』と題する文書を発表し、モロッコおよびフロリダにおけるオスプレイの墜落事故に関する日本政府独自の評価を、「機体の安全性には特段の問題はない」と結論づけました。

この評価に基づいて、2012年10月、沖縄県普天間基地にMV-22オスプレイは配備され、そののち本年5月12日、CV-22オスプレイの東京都横田基地配備が報じられました。

CV-22の横田基地配備が発表されて日も経たない5月18日、ハワイでMV-22オスプレイが墜落事故を起こし、「機体の安全性」が根本から揺らいでいるのは周知の事実です。

さらに、機体の安全性の懸念とともに、米軍機飛行の国内法不適用の問題があります。

米軍機は「航空特例法」により、航空法の適用を受けない特例基準で飛行しており、飛行基準のダブルスタンダードの上に、安全性に不安を持つオスプレイの飛行が増加しようとしているのです。

昨年5月28日、中国地方知事会は『住民の平穏な生活を乱す米軍機の飛行訓練への対策について』と題する声明を発し、オスプレイ等の飛行について、「自治体や地域住民に、飛行ルートなど訓練計画の内容が明らかにされないまま飛行訓練が実施されている」問題を指摘し、国に善処を求めましたが、なんら改善されていません。

以上を踏まえて、オスプレイの配備と飛行に関わって、下記の要請をいたします。格段の行動を実施されますようお願いいたします。当会作成の資料、政府交渉記録を添付いたします。お取り組みの一助になれば幸いです。



2 オスプレイの配備と飛行に関する要請

記

- 1) 普天間基地、横田基地への米軍機オスプレイの配備、関連基地への飛来および、施設・区域外での訓練の実施は、住民の平和で安全な生活をおびやかすものであることから、これに反対する旨の表明をおこなってください。
- 2) その際、以下の項目について、政府の見解を求めることは、地域住民の安全確保の観点からも重要であると思われますので、参考までに列記いたします。
 - ① 政府は過去のオスプレイ墜落事故について調査し、その結論として「人為的ミス」との評価を下しています。しかし、その評価の後でもハワイにおける事故が発生しています。政府に事故原因を問いたすこと。また事故率算出に当たって基準の変更等が行われ、算出の信頼性が揺らいでいます。改めて、事故率算出の根拠を求めてください。
 - ② オスプレイの施設区域外での飛行訓練は、日本政府が地位協定上の明白な根拠を示せないまま行われています。施設・区域外でもオスプレイの訓練が可能とする、自治体が納得できる法的根拠を求めること。
 - ③ オスプレイに限らず、米軍航空機の飛行計画(フライトプラン)は、飛行前に米軍から日本政府(防衛省→国交省)に提出されています。フライトプランが事前に自治体へ開示されれば、オスプレイ飛行ルートの確認等が可能となり安全対策になります。フライトプランの自治体への事前開示を求めること。
 - ④ 「環境レビュー」によれば、オスプレイの着陸地は、舗装地であることが前提となっています。強力な下降気流を発生するオスプレイだからこそ必要な前提です。多くは未舗装である被災地への着陸に関して、データの公表を求めること。
 - ⑤ オスプレイのエンジン排熱に関して、「環境レビュー」は非常にわかりづらい説明に終始しています。すでにオスプレイの日本国内の離陸時(和歌山県串本町、宮城県気仙沼市)において、火災発生事故が起きている事実を鑑み、オスプレイの排熱による火災の可能性に関して、日本政府独自の検証データを求めること。
- 3) 「通常、米軍の施設及び区域内においてのみ垂直離着陸モードで飛行」するなどを定めたオスプレイの飛行に関する日米合意(2012.9.19)が守られていない事態が多数起こっています。そのことを裏付けるように、米軍普天間基地のC・ディマース航空安全担当官は本年6月、「いかなるモードでも飛行できることが安全な飛行運用である」と発言し、日米合意で定められた制約に拘束されないことを米軍として表明しました。飛行基準に関する祖語(そご)は大変重大な問題です。最初の日本国内配備にあたっての前提である日米合意が守られるのか否か、国に質してください。また、この合意は普天間基地以外の基地配備にも適用される基準か否か、国に質してください。

- 4) その上で、米軍基地の周辺各地では、夜間飛行の制限時間や飛行高度などをめぐる固有の合意が積み上げられています。これら各基地の歴史的な合意事項が、オスプレイの飛行に関する日米合意(2012.9.19)によって、後退することがあってはなりません。この点について、明確な回答を国に求めてください。
- 5) いくつかの自治体では、オスプレイの飛行目撃情報を市民に呼びかけています。違法な飛行を見逃さないためにも、有効な取り組みだと思われます。貴自治体におかれましても、ぜひお取り組みください。
- 6) 当該地方防衛局ならびに、関連米軍基地司令官へ、オスプレイの配備と飛行に、地元住民が反対していることを、繰り返しお伝えください。