

2015年 3月 11日

内閣総理大臣

安倍 晋三 様

外務大臣

岸田 文雄 様

防衛大臣

中谷 元 様

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

フォーラム平和・人権・環境
代表 福山 真劫
東京都千代田区神田駿河台3-2-11連合会館

米軍機オスプレイの配備、飛行問題への申入れ

日々の精励に敬意を表します。

さて、米軍による MV-22 オスプレイの配備以降、同機種は様々な運用を行ってきました。

しかし今日に至っても、この機種の安全性と飛行、運用に関わる自治体と市民の懸念は払拭されていません。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』と題する共同声明を発し、オスプレイを名指しして「関係自治体や地域住民に、飛行ルートなど訓練計画の詳細な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。さらに、関係自治体では、独自に、また全国知事会などを通じて、オスプレイに関する事故の原因と再発防止のための安全対策等について十分な説明を行うよう要請を行ってきたところであるが、未だ地域住民の安全性への懸念は払拭されていない状況にある」と訴えています。

米軍は、米海兵 MV-22 オスプレイに加え、米空軍 CV-22 の日本への配備を計画し、さらに、自衛隊もオスプレイを購入し、配備する計画です。

同機種の構造的な問題点が払拭されないにもかかわらず、このように集中的な配備が行われることは異常としか評することが出来ません。

機体の「安全性」に関わる懸念を残しながら、米軍機は航空法の特例基準で飛行しており、事故の危険性を益々高めています。また、なにゆえ米軍施設を超えた場所で、米軍の訓練が許されているのか未だに法的根拠が示されず、市民、住民の不安は高まるばかりです。

東日本に所在する私たち市民団体と平和フォーラムは、沖縄県の米軍基地増強とオスプレイの配備を撤回し、自衛隊と米軍による新たなオスプレイの配備計画の撤回を求めて、ここに共同して申入れます。

言 己

I 米海兵隊 MV-22 オスプレイの普天間基地配備を撤回すること。

II 米空軍 CV-22 オスプレイの新たな日本国内の配備については、これを止めさせること。

III 日本が購入し、自衛隊に配備しようとしているオスプレイの購入と配備計画を止めること。

上記、II、IIIに関連する要求

- (1) 東京都横田基地の機能の強化と、空軍 CV-22 オスプレイの配備計画を止めさせること。
また、米軍オスプレイの飛来、中継基化を止めさせること。
- (2) 神奈川県厚木基地の機能の強化と、米軍オスプレイの飛来、中継基地化を止めさせること。
- (3) 静岡県キャンプ富士の機能の強化と、米軍オスプレイの飛来、中継基地化を止めさせること。
- (4) 静岡県東富士演習場における米軍オスプレイによる飛来と軍事訓練を止めること。
- (5) 山梨県北富士演習場における米軍オスプレイによる飛来と軍事訓練を止めること。
- (6) 千葉県木更津駐屯地において米軍および自衛隊オスプレイの整備工場の計画を止めること。東京湾の「空の危険性」を大きく阻害するこの計画を止めること。
仮に、木更津駐屯地に米軍および自衛隊のオスプレイ整備工場を置く場合、整備する当該機の木更津駐屯地への搬出、搬入方法を明らかにすること。
- (7) ブルールートと言われる米軍が任意に設定した「訓練航法経路」（飛行訓練ルート）等での訓練を止めること。
また、米軍への提供空域と言われる空域などの訓練を止めること。

IV 米海兵隊 MV-22 オスプレイの「安全性」をめぐる課題について

- (1) 米軍資料のオスプレイの事故率について
防衛省と外務省は「MV-22 オスプレイの沖縄配備について」（2012年9月19日）において、日本でのMV-22 オスプレイ運用の「安全性は十分確認された」と主張する根拠の一つとして、オスプレイの事故率の数値を挙げている。
しかし、その数値の提示の仕方はきわめて恣意的ではないか。
以下、同文書の事故率につき問いたい。

問① クラス A 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している。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ことが示されている。とくにクラス C では海兵隊平均の 2 倍、CH46 の 10 倍の事故率である。これについて防衛省は、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している。しかし 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である。

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」であると考えるが、いかがか。

問② クラス A 事故率について、開発試験段階の事故を除外しているが、それで良い根拠は何か。

オスプレイは開発中に事故が多発し、その後で飛行を一時中止し、「機体の再設計、機能追加、ソフトウェア改修等設計変更」をしたうえで部隊配備された。にもかかわらず、その後も事故は続いている。開発時と部隊配備後の事故の連続性こそオスプレイの問題点と考えるが、いかがか。

問③ 米海兵隊は、事故評価額（損害額）を 2009 年以降変更している。100 万ドル以上としていたクラス A 事故の基準が 2009 年以降は 200 万ドル以上に変った。それにより MV-22 の 2 件の事故がクラス A に分類されなかった。この 2 件を含めてクラス A 事故率を計算すると、MV-22 のクラス A 事故率は、10 万飛行時間当たり 3.98 件になり、海兵隊全体の平均 2.45 を上回る。この問題に対する見解如何。事故率の根拠データの客観性が揺らぐものとするが、この問題についての国の見解をしめされること。

問④ 「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。

(2) この間、日本国内で飛行し、また、飛行予定とされた MV-22 オスプレイの運用は、この機種が風に脆弱であるということを実に物語っている。たとえば二度予定されていた高知県防災訓練への不参加や「みちのくアラート」での途中帰還などがある。

問 MV-22 オスプレイは、機体の基本性格として風に弱いものであることが明らかだが、この点についての国の見解を明らかにすること。

(3) 耐空証明の有無について

問 いったい MV-22 オスプレイは、オートローテーション機能を有しているのか、いないのか明らかにすること。オートローテーション機能を有しているのであれば、実地試験をして、実証して見せるよう要請したい。

(4) エンジン排気の温度について

問① 2014 年 10 月 19 日に開催された和歌山県津波災害対策実戦訓練に、参加したオ

スプレイの1機が「望楼の芝」を離陸した際、火災事故を起した。火災の発生を考慮して事前に草刈りまでしたにもかかわらず、オスプレイは芝生を焼いている。防災訓練に参加した機材が火災事故を発生させるという事態である。この事故はオスプレイの基礎的で根本的な問題点を浮き彫りにしている。この問題についての国の見解をしめされること。

問② 「オスプレイの日本での運用に関する環境レビュー」は、「火災の可能性」（日本語版 172 頁）について、つぎのように説明している（一部要約）。

「MV-22 からのエンジン排気は、垂直離着陸に関して言えば、ナセルが垂直に位置している時は下に向かう。この位置にあるとき、排気は地上から 4 フィート 4 インチの高さで周辺の温度を華氏 515 度上回る温度でエンジンから排出され、地上では周辺の温度を華氏 150 度まで上回る温度まで下がる。地面がさらされる温度を下げるために、排気デフレクターが使用される。このシステムは排気を機体外側の遠くへ導くものであり、機重が車輪にかかっている時、低出力の設定で起動する。ベルボーイング社による試験中、排気デフレクターが作動した状態で得られた最大の地上温度は華氏 422 度であった」

同文は、分かりにくい説明であるが、以下問いたい。

問(a) 地表温度華氏 150 度は、排気デフレクターを使用した結果か。

問(b) 排気デフレクターは、機重が車輪にかかっていない場合、たとえばホバリング状態では機能しないことになるかと理解してよいか。

問(c) 「ベルボーイング社による試験中、排気デフレクターが作動した状態で得られた最大の地上温度は華氏 422 度であった」と前段の説明「華氏 150 度」と地表温度に大きな違いがあるのはなぜか。

問(d) 排気デフレクターを使用した方が地表温度が高いと受け取れるが、その理解でよいか。

問(e) 環境レビューの「火災の可能性」は、すべて着陸時のものと理解してよいか。であるとすれば、離陸時の説明が無いが何故か。

(5) オスプレイの下降気流について

問 「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。

また同文章では、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と考えられるが、この点についての見解をしめすこと。

(6) モロッコ、フロリダの事故は、転換モードにおいて風や乱気流が重なるという状況下で起こっている。にもかかわらず、日米両政府は、事故原因をパイロットの不注意やミスによるとし、オスプレイの機体に問題はなかったとしている。オスプレイの有する機能に不備はなかったからといって、オスプレイそのものに欠陥がないということにはならない。事故報告書の評価は、今後のオスプレイ運用を大きく左右するものであり、事故評価を根本的に見直すこと。

この問題に関連して以下問いたい。

問① オスプレイの操縦はコンピューター制御によるとされるが、事故発生時点におけるコンピューター制御の状態とパイロットの判断や操作とはいかなる関係にあるのか明らかにすること。

問② 過去のオスプレイの重大事故に関する事故報告書のすべてについて、日本政府として独自の分析を行っているのか。分析しているとすれば、それらを公表されたい。

V オスプレイの飛行基準について

日米合同委員会合意（2012年9月19日）は、オスプレイの飛行、運用に関する一定の基準を示したものと考えられる。

同合意の「5. 米軍施設及び区域の上空及び周辺における飛行経路及び運用：e」を以下のよう

に修正するよう求める。
「運用上必要な場合を除き、MV-22は、通常、米軍の施設及び区域境界内においてのみ垂直離着陸モードで飛行し、転換モードで飛行する時間をできる限り限定する。」を「MV-22は、通常、米軍の施設及び区域境界内においてのみ垂直離着陸モード、及び転換モードで飛行する。」に修正すること。

問① なぜ「合意」が、垂直モードだけ基地内に限定したのか明らかにされたい。

さらに、日米合同委員会合意（2012年9月19日）の性格と適用範囲について以下問いたい。

問② 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。

問③ 同合意は、文中で「出切る限り」、また、「運用上必要性から不可欠と認められるものに限定」など、多くの抜け道が作られており、そもそも合意事項の実効性を阻害している。この問題についての国の見解を示されること。

つぎに、同合意の「6. 訓練区域及びその他の空域におけるMV-22の飛行運用」について、以下問いたい。

問④ 2013年3月以降、「訓練航法経路」に沿っての「低空飛行訓練」が実施された事実はあるのか、明らかにすること。

VI 米軍基地・施設外の訓練の是非

日米地位協定は、日本国内における米軍の諸活動を規定したものであるが、この協定に無いものについては、日本国の主権が尊重されなければならない。

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）。

国が最近になって述べている見解・「安保条約にあるから、米軍は日本国内で軍隊としての機

能に属する活動を行うことができる」などとの解釈をとれば、日本国中が訓練場になりかねない。特に、施設・区域外での低空飛行を含む飛行訓練は、「公共安全」や「わが国の社会秩序」をも害するものであり、認められないと考えるべきである。

米軍の施設・区域以外の米軍の訓練についての国の考え方をあらためること。

問 この点につき、主権国家としてのあるべき国の見解を明らかにすること。

VII フライトプランについて

日本の航空法の適用外が大半ななか、飛行計画書の提出は、米軍機にも適用されている。この法趣旨は、空の安全を考慮した当然なものと考えるが、今日まで当該自治体に、当該飛行情報が知らされることはない。飛行計画書の運用を法趣旨通り運用すること。

関連して以下問いたい。

問① 何故、飛行計画あるいは飛行情報を当該自治体に知らせないのか、その理由を明らかにすること。

問② 米軍機の飛行は、特定秘密保護法の秘密指定にあたるのか否か明らかにすること。

VIII 日本の航空法全般が適用されないことの問題

そもそも航空特例法によって、米軍機の飛行を、航空法の大半の規程を適用除外としているが、そのことが不可解にたえない。航空特例法は、朝鮮戦争時に制定されたものだが、これが温存され、日本の空の安全に関する規程を二重基準の混乱に陥れている。国(外務省)として、航空法の二重基準をただし、米軍機飛行も日本の航空法が適用されるよう米軍に求めること。

IX 防災訓練へのオスプレイ参加の「危険性」

この間の事実が示すように、MV-22 オスプレイは、風にすこぶる弱く、下降気流は激しく、排気熱は高温で火災を生じさせるものである。防災訓練に参加する際にも、着陸帯などオスプレイには特別な配慮が必要であり、また、オスプレイ直下に人が立ち入ることも出来ない。このような機種が防災訓練に参加することは言語道断である。国(防衛省)は、オスプレイの防災訓練への使用を止めること。

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会 構成団体

新潟県平和運動センター

長野県憲法擁護連合

茨城平和擁護県民会議

栃木県平和運動センター

群馬県平和運動センター

高崎平和運動センター

埼玉県平和運動センター

東京平和運動センター

三多摩平和運動センター

ピースボート

沖縄・一坪反戦地主会関東ブロック

オスプレイの沖縄配備に反対する首都圏ネットワーク

第9次横田基地公害訴訟原告団

全国基地爆音訴訟原告団連絡会

特定非営利活動法人ピースデポ

神奈川平和運動センター

厚木基地爆音防止期成同盟

第四次厚木基地爆音訴訟団

原子力空母の母港化に反対し、基地のない神奈川をめざす県央共闘会議

非核市民宣言運動ヨコスカ

第一軍団の移駐を歓迎しない会

護憲原水禁大会千葉県実行委員会

護憲原水禁木更津地区実行委員会

静岡県平和・国民運動センター

山梨県平和センター

(連絡先) 横浜市中区山下町 160-2 駐労会館 3 階 神奈川平和運動センター内

TEL:045-228-7185 FAX:045-228-7186

フォーラム平和・人権・環境

(連絡先) 東京都千代田区神田駿河台 3-2-11 連合会館

TEL:03-5289-8222 FAX:03-5289-8223