

防衛省・外務省要請議事録

2015年7月28日13:30～15:30

衆議院第2議員会館第4会議室にて

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会

省庁出席者

防衛省

防衛政策局日米防衛協力課 関班長
運用企画局事態対処課 霜田部員
運用企画局運用支援課 中山部員
経理装備局航空機課 佐古部員
地方協力局地方調整課 増田部員
地方協力局地方協力企画課地方企画室
佐藤係長

外務省

地位協定室 北田氏
国井氏

I 米空軍 CV-22 オスプレイの横田基地配備計画を撤回すること。

【外務省】

去る5月12日に、外務省と防衛省で、横田飛行場周辺自治体の5市1町に赴き、米側からの CV-22 の配備について説明した。2017年（平成29年）の後半から、CV-22 オスプレイを横田飛行場に配備する。スケジュールについては、最初の3機は2017年（平成29年）の後半に配備し、2021年（平成33年）までに計10機を配備する予定である。以上の説明をするとともに、政府としては、我が国のとりまく安全保障環境がいつそう厳しさを増すなかで、米国のアジア・太平洋重視政策、もしくは即応体制の整備の一環として、その高い能力を持つ CV-22 が我が国に配備されるということは、日米同盟の抑止力、対処力の向上に資するほか、アジア・太平洋地域の安定に帰するもの、と考えている。

他方で、5月12日に関連自治体に説明し、5月15日に改めて各自治体に説明したが、各自治体からは、さらなる情報提供の要望をいただいている。ハワイの事案もあったので、オスプレイに対して安全性の面であるとか、もろもろの影響について、地元の方々の懸念も認識しており、政府としては引き続き丁寧な説明をしていきたいと考えている。

II 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。

【防衛省】

普天間飛行場に配備されている米軍オスプレイについては、平成29年度頃から、定期機体整備が行われる予定。現在米軍によって、定期整備企業の入札が行われているところ。陸上自衛隊に導入するオスプレイについて、米軍と共通の整備基盤を国内に確立することが、陸上自衛隊のオスプレイの円滑な導入、日米安保体制の円滑且つ効果的な運用、整備の効率化の観点から必要と考えている。

防衛省としては、陸上自衛隊木更津駐屯地を活用し、米軍のオスプレイの定期機体整備のため、国内企業に使用させ、将来の自衛隊のオスプレイの定期機体整備とあわせて、実施することを計画しており、国内企業が入札に参加している。

関係自治体に資料の提供、説明を行ってきており、防衛省として引き続き丁寧な説明をしていきたいと考えている。

Ⅲ 5月18日（日本時間）ハワイでの2名の乗員が死亡したMV-22 オスプレイの墜落事故について、事故調査報告書ができ次第入手し、事故の経過、事実関係、及び事故原因を明らかにさせること。

【防衛省】

5月17日（現地時間）、米国のハワイ州において、オスプレイ1機が着陸に失敗している。この件については、現在米側で調査が進められているところ。防衛省においても米側とやり取りをしているが、現段階において、確定的な情報を得るには至っていない。したがって、引き続き米側に対して情報提供を求めている。

（1）横田基地へのCV-22の配備に伴い、増強される部隊および規模を明らかにすること。

【防衛省】

横田飛行場に配備するCV-22については、10機と聞いている。10機を運用する部隊としては合計400名であると承知している。

（2）中谷元防衛大臣が5月12日の記者会見で言及したCV-22 オスプレイの夜間飛行訓練や低空飛行訓練について、これらをさせないこと。また計画あるいは想定される夜間・低空飛行訓練の飛行訓練ルート、訓練時間、編隊の態様、並びにパラシュート降下訓練の実施について明らかにすること。

【防衛省】

CV-22については、各種事態における、米軍の特殊作戦部隊の迅速な長距離輸送という主たる任務を達成するために、通常の飛行訓練に加えて、低空飛行訓練、夜間飛行訓練等を実施していく。と米側から説明を受けている。

在日米軍が行う飛行訓練は、部隊の能力の維持、向上を図るため、また日米安保条約の目的の達成に資する重要なもの。日米両政府としては、飛行訓練を実施するに当たり、安全面には最大限の考慮を払い、地元住民への影響を最小限度にする必要があると認識はしている。夜間飛行訓練をはじめ我が国でのCV-22の飛行に際しては、MV-22に関する日米合同委員会の合意の内容を含めて、既存の日米間の合意については遵守すると米側は明言している。今後も米国政府に対して、さらなる情報提供を求

めて、得られた情報については、関係する自治体、みなさまに丁寧に説明していきたい。

- (3) 木更津駐屯地にオスプレイ整備工場を置く場合、米海兵隊のオスプレイのほか、横田基地に配備計画のある米空軍オスプレイまた自衛隊で購入を予定しているオスプレイの整備も対象となるのか明らかにすること。**

【防衛省】

日米共通の整備基盤としているので、陸上自衛隊のオスプレイについても、木更津駐屯地で定期機体整備を行う予定である。

横田飛行場に配備予定のCV-22については、現在のところどのような定期機体整備を行うか具体的に示されていない。

- (4) ハワイでのMV-22 オスプレイ墜落事故の原因が究明されるまで、日本国内での飛行は中止すること。また、過去のCV-22、MV-22の離着時に起きた事故について、事故が起きた場所（艦船での離着陸を含む）、事故の経過を明らかにすること。**

【防衛省】

着陸の失敗については、現在米国で調査が行われている。これまでの米国の説明では、「設計上の根本的な欠陥があるという疑う理由はない」、「オスプレイの定期運用を停止させる理由はない。米軍としては最大限の考慮を払って運用をする」と説明を受けている。

防衛省としてもその判断を重視している。

沖縄に配備された年に、フロリダとモロッコで事故が起き、それ以降も海外で事故は起こっている。MV-22については合計5件と承知している。

沖縄に配備される前のモロッコに言及すると、離着陸の訓練の際、追い風にあった時に、マニュアルに従わず操縦をしたがゆえに、離着陸に失敗したという件である。2点目が平成25年6月、ノースカロライナ州で、そもそも着陸を予定していなかった不整地に着陸した結果、結果として火災を起こしたという件。3点目が平成25年10月、米国のネバダ州で、砂漠の砂を巻き上げるといった日本の環境下では考えられない訓練を行っていたところ、着陸に失敗したという件がある。4点目が昨年10月、ペルシャ湾で艦艇を飛び出したオスプレイのエンジンの出力が一時低下して、機体自体は無事着艦したが、隊員2名が海中に飛び込んだという事件が起きている。最後がハワイ州の事故。

CV-22については、1件あり、沖縄に配備される前のフロリダ州で起こった事故。これは二機編隊で飛行を行っていたところ、後方乱気流に巻き込まれた結果で、人為的なパイロットの操縦ミスということ。

IV 米海兵隊MV-22 オスプレイおよび米空軍CV-22 オスプレイの「安全性」をめぐる課題について

(1) オスプレイの事故率について

- ①MV-22、CV-22 それぞれについて、クラスA事故、クラスB事故およびクラスC事故の件数とその概要をすべて明らかにすること。**

②MV-22、CV-22 それぞれについて、最新のクラス A 事故率、クラス B 事故率およびクラス C 事故率を明らかにすること。

【防衛省】

クラス A、B、C を網羅的に整理した資料は、沖縄に配備した年の平成 24 年 9 月に公表資料がある。これについては割愛するが、CV-22、MV-22 のクラス A の最新事故率について米側に確認したところ、MV-22 については 2.12。CV-22 については、7.21。ただし CV-22 については、事故率が有意な数字になる 10 万時間の飛行に達していないもの。

CV-22 については 4 万時間の数字である。それを機械的に 10 万時間に算定すると 7.21 になる。

③CV-22 の横田基地配備計画にかかわる 5 月 12 日の記者会見の中で、中谷元防衛大臣は、「安全性は十分に確認された」としているが、いかなる調査を行い「安全性を確認」したのか明らかにされたい。

【防衛省】

沖縄の配備に先立って、2 件の国外での事故があった。この事故については米側の調査もさることながら、政府としても分析評価チームを立ち上げ、主体的に事故の原因を評価している。機体には問題がないという結論に至った一方で、パイロットがマニュアルに従った飛行をしていなかったという人為的なミスが発見された。これは米側の調査報告書と同じ結論に至っている。政府としての事故の主体的な原因究明、我が国において飛行の安全性を確保するために、今回の事故評価に基づく再発防止策と我が国における飛行の制限を加えた日米合同委員会合意につきまして、同じ年の 9 月に合意している。

CV-22 については、改めてその性能を確認している。CV-22 と MV-22 については、同じ推進システムを有しており、構造的には基本的に共通している。また CV-22 についても、MV-22 の運用と同様、日米合同委員会合意を守るということを明言している。これらを総合的に勘案して CV-22 の我が国で運用する場合においても安全性が確認されたものと認識している。

④CV-22 が過去に起こした 3 件のクラス A 事故について、日本政府独自に情報収集を行ったのか明らかにすること。

【防衛省】

防衛省が調査した結果については、ホームページ、パンフレットにも記載している。

2009 年（平成 21 年）3 月に発生した、ニューメキシコ州で起きた事故については、除氷装置につけられたボルトが外れ、そのボルトがエンジンに吸い込まれてしまったことが原因。この対策については、除氷装置の設計を変更することによって処置している。2 点目の平成 22 年 4 月のアフガニスタンでの事故については、実運用中の事故で、今回実運用中ということで現地の指揮官が爆破指示をしたことで、原因については不明になっている。3 点目は先ほど言及したフロリダ州での事故。

（2）耐空証明の有無について

MV-22 オスプレイがヘリモードでホバリングしている際、エンジンが緊急停止した場合の降下率について明らかにされたい。

【防衛省】

ご指摘の条件下での実験データについては承知していない。MV-22 の配備に当たり米側に確認した降下率について紹介すると、降下率は機体の総重量により変動するものではあるが、最大で毎秒 20 メートルから 30 メートルであると承知している。

(3) エンジン排気の温度について

①2014 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」を離陸した際に火災事故を起した。また、2014 年 11 月 6 日～9 日に宮城県で実施された「みちのく ALERT2014」においても、オスプレイは芝生を焼く被害を起こしている。これら問題について、国は火災発生原因の究明を行ったのか。

【防衛省】

昨年 10 月に和歌山県で行われた防災訓練について、使用されたオスプレイにより、芝が一部焦げたことは事実である。しかし火災を起こしたという事実はない。これは国と和歌山県も共通の認識となっている。また昨年 11 月に行われた「みちのくアラート 2014」については、ご指摘の件は確認されていない。

訓練を実施するにあたって、実践的かつ安全を求める観点から、オスプレイの参加要請で、防衛省、自衛隊、地元自治体および在日米軍とで綿密なやり取りを行い、現地も確認しながら、具体的な訓練内容や訓練場所を検討してきたところだ。この際、排気による芝への影響に加えて、回転翼機の離発着に伴う下降気流で、砂塵等が舞い上がる影響を考慮して、事前に芝を刈り込む、散水を行うなど周囲への影響の低減に努め、処置を実施したところである。

②環境レビューの「火災の可能性」（日本語版 172 頁）について、「MV-22 からのエンジン排気は、(中略) 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」と記述があり、この結果は排気デフレクターを使用していない結果であると防衛省から説明がなされている。後段の記述では「排気デフレクターを作動して得られた最大の地上温度は華氏 422 度」とあるが、この数値の違いについて説明していただきたい。

【防衛省】

わかりづらい数字の表現の件について確認したところ、後段の排気デフレクターを作動して得られた最大の地上温度華氏 422 度については、測定場所が揚陸艦の甲板の上ということで、甲板は金属製のため熱しやすいという特性があるがゆえと認識している。

(4) オスプレイの下降気流について

環境レビューによれば、MV-22 オスプレイの着陸地は、下降気流の強さから、土埃が発生しない場所に限定されている。被災地への救援活動に使用する場合、離着陸する場所を選んで運用するのか。

【防衛省】

環境レビューは、沖縄の着陸帯の適否についてレビューしているわけだが、沖縄は湿潤な気候であるということと、土が露出したとしても、ほこりの影響はないと結論付けている。一般論として、土ぼこりは視界が悪くなる要因でもあるので、なるべくほこりの影響を排除するかたちで運用することが基本であることと承知している。

(5) モロッコ、フロリダ、及びペルシャ湾での事故について

- ① 3月11日申し入れ書IV(6)の質問①（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）において、貴職は、「事故分析報告書には、その言及はなく、事故当時にそういった連携がどうだったかということは、今お答えできない状況」であると答えている。この点につき日本側で判断できる材料がないのであれば、米国側に、この点の解明と事故報告書の改訂を求めるべきである。そのうえで説明すること。

【防衛省】

これはフロリダの件であると認識しているが、改めて分析評価の資料を確認したところ、事故機のフライトレコーダーの記録からは、事故機システムにはいかなる欠陥も不具合も発見されておらず、事故当時、事故機から不具合のあったことを示す証拠は何ら発見されていない。と記載されている。

- ② 3月11日申し入れ書IV(6)の質問②に対し、日本政府として分析評価したのは、モロッコ、フロリダ事故のみであると回答しているが、なぜすべてのクラスAの事故調査報告書を分析しないのか。すべての報告書につき独自の分析をし、公表すること。その上で、すべてパイロットのミスと判断することの妥当性を吟味すべきである。

【防衛省】

沖縄の配備を取らまえて、直前に2件の大きな事故があったため、政府を挙げてその2件について分析評価したところです。

- ③ 3月11日申し入れの中で、14年3月のペルシャ湾における事故に関して、2人の乗員が海に飛び込んだ理由につき、「飛び込んだ背景や事実関係をよく承知していない」ことを理由に答弁がなかった。この点につき、米国側の事故報告書を入手するなどして、明らかにすること。

【防衛省】

ペルシャ湾の事故について、事故の内容なり報告書等の情報提供を米側に求めているところだが、まだ確定的な情報を得られていない。引き続き情報提供を求めていく。

V オスプレイの飛行基準について

- (1) 提供施設・区域外での低空飛行を含む飛行訓練については、日米地位協定で具体的な取り決

めはされていない。しかし、貴職は、3月11日申し入れにおいて、飛行訓練については、提供施設・区域外で訓練ができるものと答弁した。陸上の訓練は許されないが、飛行訓練は、提供施設・区域外で訓練ができるとするその根拠を示されたい。

また、その解釈が、日米安保条約締結以来のものであるとする、確証的な国会答弁等を示されたい。

【外務省】

日米合同委員会の内容において、普天間飛行場というような限定がない限りは、我が国のその他の場所においても、日米合同委員会合意、たとえば低空飛行訓練、飛行回数、場所などについては適用されると認識している。

(2) 日米合同委員会合意(2012年9月19日)は、横田基地に配備が計画されているCV-22オスプレイの飛行、運用に関しても適用されるのか。

【外務省】

CV-22について米側から配備の説明を受けたが、既存のすべての日米合同委員会合意を守ると明言されている。

(3) 米軍普天間基地の航空安全担当官が、オスプレイの飛行基準に関して「安全に飛行するために定められた(別の)飛行基準に従って飛ぶ」と発言した報道(琉球新報2015年6月11日付)がある。この報道について承知しているか。

この報道があったことは承知している。国が米側に確認したところ、「普天間飛行場の航空安全担当官が、日米合同委員会の内容を否定するような発言は行ったことはない。」「米側が日米合意を順守する必要はないという認識を有していることはない。」「報道にあった担当官も含めて米側は、米軍機の運用にあたって、安全性の確保は最も重要だと認識しており、オスプレイに関する合意を含め、既存のすべての日米間合意を順守する」としている。

VI 米軍基地・施設外の訓練の是非

(1) 提供施設・区域外での低空飛行を含む飛行訓練については、日米地位協定で具体的な取り決めはされていない。しかし、貴職は、3月11日申し入れにおいて、飛行訓練については、提供施設・区域外で訓練ができるものと答弁した。陸上の訓練は許されないが、飛行訓練は、提供施設・区域外で訓練ができるとするその根拠を示されたい。

また、その解釈が、日米安保条約締結以来のものであるとする、確証的な国会答弁等を示されたい。

【外務省】

日米安全保障条約によって、我が国の安全ならびに極東の安全に寄与するため、米軍の我が国への駐留を認めている。米軍がかかる目的を達成するために、軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うことは当然のことと解釈している。そうした目的を達成するため、米軍が低空飛行等の飛行訓練を含

めて、技術の練度の向上を図り、即応態勢の向上を図ることの観点から、我が国においてこのような訓練を行うことは必要であると解している。

日米地位協定についても、実弾射撃訓練等、米軍が提供区域内で行うことを想定しているもののほかは、施設区域内で行うと限っているわけではないので、こういった訓練を外で行うことも認められると理解している。他方、提供区域外でまったく自由に訓練することは予定されていないので、わが国の公共の安全に特段の考慮を払って活動するという事は言うまでもない。

- (2) 3月11日申し入れにおいて、貴職は、「限られた飛行場の中でぐるぐる回っていること自体は（訓練として）意味がないわけで、そこは一定のルールの下で、米軍機が低空飛行訓練を含む訓練を行うことが地位協定上は許されている」と答弁している。その「一定のルール」とはどのような内容のルールか。また、そのルールはいつどのようにして定められたのか明らかにすること。**

【外務省】

具体的な規則や法律を念頭に置いているというよりは、米軍が提供施設内外で訓練を行う場合、我が国の公共の安全に考慮を払うといったことを念頭に置いたもの。

- (3) 米軍機が、提供施設・区域外を飛行する際の、飛行ルート等、事前情報が、当該自治体に提供されない問題の根拠を示すこと。**

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のなか、飛行計画書（フライトプラン）の提出は米軍機にも適用されている。米軍機による飛行計画書の提出を第一次的に受ける省庁はどこであるのか、明らかにすること。また飛行計画書が提出されない場合はあるのか、その場合の基準について明らかにすること。

【外務省】

(3)とⅦは同じ問題意識に基づくものと思います。フライトプランは航空法に基づいて行っているものであるが、この点は外務省としては答えを差し控えたいと思う。

【防衛省】

防衛省では、航空法の137条の3、に基づきまして、国土交通省から業務委任を受けている飛行場、厚木等にあたるが、委任された業務の一環として当該飛行場を離陸する米軍機について、米軍から通報された飛行計画書を受理している。国土交通省の窓口が置かれていない米軍の飛行場、横田や岩国になるが、個々離陸する米軍機の飛行計画書については、米軍機が国交省に直接提出する手段がないことから、便宜上自衛隊の部隊が米軍の通報を受けて飛行計画書を受理している。なお、防衛省に委任されていない飛行場、民間空港に当たるが、そこから米軍機が離陸する場合には、米軍から直接国土交通省に飛行計画書が提出されると聴いている。米軍機の飛行計画書が全て防衛省を経由しているというわけではない。

飛行計画書が提出されない場合は、例外的に航空法施行規則の205条、航空機が出発地を中心として半径9km以内の区域の上空を飛行し、かつ当該区域内の場所に着陸する場合は提出しなくてもよいと

定められている。

Ⅷ 日本の航空法全般が適用されないことの問題

国（外務省）は、米軍機に航空法全般が適用されないことについて、「一般的な国際法のルールとして、他国の軍隊が駐留する場合は、基本的にその駐留国の法令が適用されない」としている。しかしイタリアやドイツ等では、駐留する米軍機の飛行について制限的であると聞くと、その実態について承知しているか。

【外務省】

他国が米国と地位協定を結ぶ、あるいは駐留をするという場合について、さまざまな評価や意見があることは承知している。しかし政府としては、米国と我が国以外の締結している地位協定もしくはその運用について、個々の規定のみならず運用やその背景も含め、一概に比較することはできないと考えているので、ここでコメントすることは差し控えたい。

以下交渉

【連絡会】

CV-22の横田配備について、増強される配備の規模は400名というお答えがあったが、どこから来るのか、どのような部隊なのか、新規の部隊なのか？具体的にお答え願いたい。

【防衛省】

部隊の編制につきましては、新編である。部隊の新編で横田に配備される。それ以上の情報については米軍に確認中。

【連絡会】

日本にいる部隊が来るわけではなくて、新たに部隊を作って横田に来るというわけですか？

【防衛省】

米軍からは部隊が新編されると説明を受けている。

【連絡会】

400名の部隊というが、整備にかかわる部隊や、訓練にかかわるものなどを含めて約400名ということか？

【防衛省】

今米軍から聞いている説明によれば、軍人軍属あわせて400名。詳細についてはまだ承知していない。

【連絡会】

横田では駐機場の補強をするために工事の公募をしていますよね。これはCV-22のための工事なのか？

【防衛省】

これについては、CV-22の配備に関連するのかどうか、現在米側に確認しているところ。情報等がわかれば地元にご説明することになると思う。

【連絡会】

先ほどのお答えの中に、地元自治体に通知をしたという話があったが、地元自治体というのはどこまでの範囲を地元自治体ととらえているのか。確かに5月の12日と15日に来た時には、5市1町、横田

基地に土地を持っている自治体だけでしたが、東京都まで含めるのか、被害ということを考えれば、もっと広く、範囲を広げた自治体までを考えるのか。

【防衛省】

5月12日、15日の説明は、横地基地周辺というところでは、5市1町と東京都です。それ以外にも、埼玉県の入間市、日高市、飯能市、横地基地から離れた周辺市町村にも説明はさせていただいている。

【連絡会】

東京の日野とか八王子にはしていないのですね。

【防衛省】

日野市、八王子市にはしていない。要望もないので。

【連絡会】

要望があったからしたという経過なのですか？

【防衛省】

埼玉県の3市については、要請もあったので、説明した。

【連絡会】

私は日野の住民ですが、事故後口頭および文書をもって要請を行っています。しかしこれに対して、6月議会で明確な回答がないと市当局の答弁にあります。市から要請がなかったというのは、おかしいのではないかと？

【防衛省】

日野市から要請書か決議書をいただいていたという記憶はあるにはあるのですが、内容までは覚えていない。そうしたものをいただいていることは承知しているので、今後新たな情報等、地元で説明するものが入りましたら、今後丁寧に説明していく必要があると考えている。

【連絡会】

必要に応じて追加の説明がありうるということか。

【防衛省】

今後情報等があれば、地元のみなさまに説明する必要があると考えている。

【連絡会】

3月の要請の段階では、CV-22の配備の計画はないと言っていたが、5月に米側から配備計画の説明があって、それを受けた段階で受諾と言いましょうか、米側からの情報があった時に日本側が拒絶する余地はある交渉なり会議というものはあったのでしょうか？つまりCV-22が配備される、日米安全保障上の有用性というものを判断したり、検討したりする材料というものが日本側にあって、戦略的に必要であるという判断をなしうるものがあつたのでしょうか。

【外務省】

我が国が日米安全保障条約に基づきまして、施設区域を提供するに当たり、前提として、米軍が必要な装備品を配備していくことはあると考えている。

CV-22の配備については、我が国の安全保障の環境が一層厳しさを増す中で、CV-22は高い能力を有しているため、我が国の安全保障体制、日米同盟の抑止力、対処力の向上のため有用であると考えている。また他方で、CV-22、MV-22の配備について、さまざまな意見や懸念、心配があることは重々承知しており、その点については丁寧に説明していきたいと思っている。

【連絡会】

「我が国の安全保障環境がきびしい」と言うが、端的にどういうことですか？

【外務省】

今の安全保障法制で安倍総理が述べているのは、北朝鮮の核ミサイル開発等が進んでいるといったこともあるし、また安全保障とはややかけ離れるますが、CV-22自体、緊急事態に人道支援等に活用できると考えておりますので、そういったことからCV-22は有用であると考えている。

【連絡会】

今も先ほどのお答えからずれていてね、後段は安全保障環境というよりは、災害救援や人道支援ですよ。前段の北朝鮮のミサイル開発に関しても、これとオスプレイの配備がどうつながるのですか？横田基地に配備されることによって、日本の安全にどのように寄与するのか？

【外務省】

ここで私が、米軍が2年後にCV-22を配備した際に、どのように運用するかについてお話しすることはできないが、我が国に駐留する在日米軍が、しっかりとした即応体制を整備することそれ自体が、攻撃を思いとどまらせる効果がある。これが抑止力の基本的効果であると個人的には考えている。

【連絡会】

配備される周辺の住民にとっては、オスプレイの配備がどのようなことへの対応なのか関心があるのですよ。冒頭に説明があった北朝鮮のミサイル問題は、今の発言では取り消されて、一般論で語っているだけなんです。なぜオスプレイが横田に、普天間に配備されるのか、丁寧に説明とおっしゃっているわけですから、一般論、抽象論になっているだけです。

【連絡会】

5月12日に米側から話があったということなのでしょうか？

【防衛省】

11日です。

【連絡会】

米側からの通告、情報提供なのか、その時点で、CV-22配備は重大問題なので、日本側としては持ち帰れるという交渉事項であったのか？そこだけまず教えて。

【防衛省】

日本とアメリカでは、アジア・太平洋地域の兵力態勢など、平素から意見交換はしている。米国での正式な手続きを完了して、我が国に正式な通報という形で、CV-22を2017年後半から配備を開始するとされたのが5月12日ということ。

【連絡会】

おとしカーライル空軍司令官が、ワシントンでの記者会見で、すでに日本政府と協議しながら、CV-22をどこに置くか、その時最初に名前が挙がっていたのは嘉手納基地だった。横田も検討の余地があるというような名前が挙がっていた。その二つの名前が挙がっていたが、その時点で日米の協議などの経過はあると思うが、5月11日は結論が出た後の一つの儀式みたいなものと思うが、そこに至るまでの過程は、公表されているものなのですか？私たちとしてはその経過が知りたいのです。その経過の中で、各自治体なり市民がどのように位置づけられているのか？

一言で言うとなにも位置付けられていないのですよ。そのあたりの情報をお聞きしたいのですが。

【防衛省】

繰り返しになるが、さまざまな手続きが米側の方で整って、我が国に対する接受国通報ということになった。平素から我が国と行っている意見交換を、この場で紹介することはできないが、平素からわれわれが行っている米側とのやり取りの中で、もちろん日米同盟の抑止力、対処力の向上ということはある。

るが、地元の方々の負担の軽減が念頭にあるということは言うまでもない。

【連絡会】

5月12日と15日に5市1町に説明に来ましたけれども、5市1町が納得しているものではないと、そちらに言っていると思うが、さらに追加して説明する予定ですか？

【防衛省】

5市1町から「さらなる説明を求める」というコメントもあったので、われわれとしても、さらなる情報を米側に求めており、米側から新たな情報提供があれば、それについては、地元のみなさまに説明することも考えている。

【連絡会】

5市1町に説明したことについては、十分説明している。新たな情報が出てきたら追加して説明するという解釈でよいか。首長さんのコメントは、あの説明では分かりにくいから説明を求めるとなっているが、今の発言はずれがあると思うが。

【防衛省】

さらなる情報を米側に求めて、新たな情報があれば、それにつきましては地元の方へご説明させていただく。

【連絡会】

木更津の問題で、米軍の国際入札が終了した時点で、自衛隊のオスプレイも一緒に整備をするという解釈でよろしいですね。

それと横田に配備する米空軍 CV-22 については横田で整備するという話もあったと思うのですが。それもはっきりしていないのですか？

【防衛省】

普天間基地で申しますと、普天間に配備されているオスプレイは、今でも整備はしているわけです。航空機というのはオスプレイに限らず、何年かに一度は車検のように定期整備をしなくてはならないので、今回米軍が入札している件は、まさに定期機体整備に相当するもので、われわれは木更津で行いたいとしている。

一方横田飛行場に配備を予定されている CV-22 については、日々の整備というようなことは横田基地で行うということであろうと思います。

【連絡会】

ということはその車検に類することが、CV-22も木更津で行うということがないではないということですか？

【防衛省】

ないではないということは間違いございません。

【連絡会】

新しい資料を示します。「追跡！在日米軍」という WEB のなかに、MV-22 の事故率の変遷を示したものがあります。事故が繰り返し起きていて、防衛省は時間の経過とともに事故率は低下していくと説明するが、徐々に上がってきている。民間ですらデータを入力して、オスプレイの事故率を計算しているわけです。外務・防衛のみなさんも、米側から資料をもらうということだけではなくて、日本政府の独自の事故率の算出をぜひやっていただきたい。それがないと、自治体に対する説明もほとんど根拠がなく、言われたまを言うというだけで、自治体からの信頼を得ることは難しいのではないかと。日本政府独自の調査、資料収集から始まり、調査、分析を行ってほしい。なぜそれを行わないのか？

【防衛省】

米軍の運用に関するデータを積み重ねて、地元の方々の不安や懸念を払しょくすべきではないかというご質問だと思っております。

こうしたグラフを作っておられるということも、WEBで確認しております。

一義的なお話をしますと、米軍機の仕様はあくまで米軍でございますので、運用にかかわるデータは使用者側から提供を受けるというのが、基本になる。私どもが先ほど申し上げた事故率の数字と、このグラフの数字のずれがありますが、こうした数字やデータが独り歩きすることを防止する上でも、一義的には米側に情報を求めていくということを追求していきたいと考えている。

他方、米軍の運用にかかわる情報を日本側に通報する義務は条約上ありません。ありませんが、地元のみなさま方に理解と協力を得るという意味でもいろいろと説明を尽くしていかなくてははいけない。

例えば質は違いますが、我々がやっている努力の一つとして、オスプレイが来る来ないという情報ひとつとっても、地元の方々のご懸念をある程度払しょくできるとご要請をいただいております。そこで、我々も努力はしており、オスプレイが離着陸する普天間、岩国、横田、厚木等に職員を派遣して、観察をして、自治体や地元の方々にできる限りの情報提供をする努力はしています。

【連絡会】

そうした努力は今後もしていただきたいし、フライトプランにしても本日の話のなかで、細かいところまで、伺えました。事故率についてこだわるのは、クラスABCのクラス分けにある種操作、作為があると思っている。米軍から一義的な情報をもろうというのは全くその通りだと思うが、もらった情報をいちいち疑っていたら、みなさんの仕事も成立しないということも、わからなくはないが、ハワイの事故の件でも、まだ調査中だと言っておきながら、設計上の根本的な欠陥はないと結論しているわけですよ。調査中だったら結論されないはずですよ。結論が先にある調査になっている。関係する自治体を説得する上でも、安全を確保する意味でも、日本政府が独自に資料収集して、計算して分析するのは当然の仕事ではないか？

【防衛省】

ご指摘ありがとうございます。

データについては、米軍のホームページに出ている数字を、結節ごとに確認することを続けてきている。我が国の飛行運用について、一番大きなターニングポイントは、日米合同委員会で、基地ごとに運用の規制をかけていたわけですが、唯一機体に対して初めて規制をかけたのが、平成24年9月の日米合同委員会合意です。我が国の飛行運用を守るという意味では、日米合同委員会合意を守っていただくというのが早道であると思っている。

日米合同委員会合意が守られていないというご下問は、地元の方々をはじめいただいている。沖縄県におきましては318件の違反を検証してくれと政府に要請が来ている。これについては半年かけて、3000枚の画像や動画を解析した結果、米軍側にレッドカードを突きつける証拠が出てこなかったというのが結論だったのです。科学的見地から分析し、写真の専門家が、背景の建物からナセルの角度が何度であるとか、場所を特定するとかいろいろ解析しました。それ以降も我々としては努力をしており、航跡調査を外注にかけている。そうしたことを継続して行っているが、現状のところ日米合同委員会の合意に違反するものに当たっていない。ただ単に米軍に言われているから、大丈夫であるということでは終わらせているわけではなく、航跡調査など行い、約束が守られているかどうか米軍に確認している。

【連絡会】

結果について踏み込むと議論が長くなるので、やりませんが、前段で、オスプレイの配備は事前協議の対象ではないとしていましたよね。でも実質的な事前協議をされたわけですよ。日米合同委員会合意という形で文書までできて、これはこれで個人的には評価するが、皆さんが頑張ったからできたということなんだろうけれども、それだけいい仕事をしながら、レッドカードを突きつけられないというところに止まってしまっていて、僕らとしては、県と政府が米側に対峙していくというのではなくて、沖縄が米と日本政府に対峙しているという構図になっていることに疑問を持つ。向き合い方が大切であると思う。

【連絡会】

MV-22の事故率について、10万時間当たり2.12と報道されたわけですが、9月に防衛省が言っていた事故率は1.93だったのですが、かなり増えているのではないかと。CVとMVではかなり違うのではないかと。CVは特殊作戦が主で、MVは輸送が主である。特殊作戦に使用するCVをなぜ横田に配備するのか。6月11日の琉球新報の記事について、日本側から強く抗議した方がよいのではないかと。

【防衛省】

実際MV-22が沖縄に配備された時の数値と現在では、事故率が増えているのは事実です。CVの事故は特殊作戦における事故ではなくて、2機編隊での通常の飛行訓練であったことから、特殊作戦任務というのが、直接に運用の安全上で問題になったということではないと思っている。普天間基地の担当官の発言についての報道については、そうした発言の事実はないし、日米のスタンスについては、これまで通り合同委員会合意を順守していくということを米側から受けている。

CVの配備を横田に配備する理由というのは、アジア太平洋地域での特殊作戦の運用をいかに考えていくか、10機の受け入れと400名の部隊の受け入れという受け入れ能力があるといったことを総合的に勘案して、横田で決定したと承知している。

【連絡会】

MVの事故率が増加しているというお話と、示したグラフはある意味符合するわけですよ。飛行時間を重ねていくと事故率は低下するということと、矛盾するものとなっている。これはオスプレイは他の航空機と違い例外的な航空機であるということおもいますが、その事実を認めた上で、どのように考えるのか。

それはそれで置いておいて

私としては、モロッコもフロリダも米軍の事故報告書を読んでみても、コンピューター制御の要素とパイロットの判断する要素についての経過なりがなく、パイロットが仕様通りのことをしなかったから事故が起きたということしか出ていないのだが。パイロットはいろいろなことを考えながら操縦しているわけで、このときコンピューター制御との関連を考えながら操縦しなくてはならないというのはすごく苦痛なのではないか。そこについての言及が事故報告にはないのではないかと質問をしたつもりです。なにも記述がないということは、パイロットがミスをしたように見えていても、実際何が起きていたのか分からないという認識をもっています。先ほどの事故機のシステム上の不具合は存在していないということでは、お答えになっていないと思われるが？

【防衛省】

私が先ほど説明したのは、ブラックボックスを解析した結果、システム上の不具合が記録されていなかったということです。確かに報告書にはないが、私が実際にオスプレイのパイロットに聞いた話では、昔の航空機に比べて、操作なり手順なり、コンピューターの制御によって簡易の操縦に切り替わってい

ることで、パイロットの負担はだいぶ楽になっている。という話は聞いている。それ以上のことは湯浅さんの疑問にお答えすることはできない。

【外務省】

オスプレイはコンピューター制御によって、パイロットの負担が軽減されていることはある。けれども、すごく悩ましい状況になったときには、逆に負担になっているのではないかとおもえる。それが飛行時間が増えるにつれて事故率も増加していることと関係しているのではないかと思うのだが。そういう問題意識から構造的な問題がオスプレイにはあるのではないか。日本政府としてもしっかりと検証していただきたい。コンピュータ制御とパイロットの関係を追求した報告をぜひ米側に求めてもらいたい。

【防衛省】

事故の検証をどこまでやるのかという話については、どこまで掘り下げて調査をするのかということは、やはり判断があることなので、それは置いておきますが、また一方で、防衛省としてもこれからオスプレイを導入してこれから運用に移るわけなので、米軍にたいして事故の究明を求めていくことは引き続きやっていきますが、日本での運用や教育を考えていきたいと思う。

【連絡会】

2012年に、防衛省がオスプレイの事故率についてという書類を出されていた。その中でCVについては、より過酷な訓練下での事故率であると書かれていますが、これを撤回されるということではよろしいでしょうか。

【防衛省】

資料にはそのように書いているが、今回CV-22を配備する上で、米側とやり取りをし事故のレビューもしました。そうしたやり取りで、特殊作戦が直接事故にリンクしていないということもわかったので、

【連絡会】

それは特殊作戦の訓練をどの程度やると把握されての上でのことなのか

【防衛省】

そういうことではなくて、実際クラスAの事故率に関するデータを見れば、特殊作戦の任務によって事故が発生したということが見当たらなかったということ。

【連絡会】

配備されてから、どのくらい特殊作戦の任務を行っているのかということは数字として把握はしていないのか。

【防衛省】

それは米軍の運用の詳細にかかってしまうので、国としては把握していません。

【連絡会】

2012年のこの記述は削除ですか？

【防衛省】

削除ということは考えていないが、2012年9月当時の考え方を記載している。

【連絡会】

改訂版を出すとしたら、現在としては、このように考えていませんか、書かれるのか？

【防衛省】

今回同じホームページにCV-22のパンフレットも載せていますので、これが修正ということになるう

かと思えます。

【連絡会】

CV-22 のパンフレットを今年 5 月に出された訳ですが、9 ページに過去 3 件の重大事故についての記載があります。そして、3 件とも対策済みとの記載がされていますが、そのうち 1 件が事故原因が不明であると書いていますが、原因不明の事故についてどのように対策を取られたのか、ご説明いただきたいのですが？

【防衛省】

米軍とのやり取りで選られた情報は、そこに記載した通りなので、爆破処理で機体部品もだいぶ損傷しているので、そこからの情報の確認はできておりません。

【連絡会】

3 件とも対策済みだから安全性が確保されているという記述はちょっとまずいですね。

【防衛省】

特定された事故原因についてはという主語があるので、

【連絡会】

「すべて」と言うと、すべての事故原因という感じですよ。すべてというのは削ったほうがいいのでは。

【防衛省】

反省材料にいたします。

【連絡会】

アメリカ空軍の安全センターのホームページを見ると、確かに CV-22 の事故率のデータが出ていて、7. 21 がクラス A の事故率であると書いてあるようですが、去年クラス B の事故が多発したと聞いています。これらの事故について把握されていますか？

【防衛省】

ホームページにそういった記載がされていることは承知しています。

【連絡会】

記載があって、どのような事故であったのかということには？

【防衛省】

手元に資料がないので、ここで説明はできないが、クラス B についてはホームページに資料が出ていますよね。安全性で着目していることは、クラス A の飛行事故というところに着目している。

【連絡会】

クラス A の定義が変わりましたよね、数年前のクラス A 事故にはクラス B が含まれている。エンジンからの出火などの事故の場合は、クラス B、C に事故であっても非常に問題がある事故だと私たちは考えるのですが。エンジンに弱点を抱えている可能性があるわけですよ。それらについても明記したほうがよいのではないかと思います。

【防衛省】

資料の作り方の話だと思いますが、MV-22 の沖縄配備を前に、資料を示しております。クラス A 事故というのは、死亡事故であったり、200 万ドル以上の損害がある事故で、まさに事故というイメージを持ったカテゴリーなわけですが、しかしクラス B、C は、整備員が工具を落として機体を損傷してしまったであるとか、整備していた人が脚立から落ちて怪我をしたということなども含まれてしまうので、我々が安全性を評価する意味で、クラス A に着目している。クラス B、C データについては有しており

ますが、その詳細について今資料がないので説明ができない。

【連絡会】

2012年の資料では、クラスBは載せたが、2015年の資料では載せないというのは、アメリカの公表資料でもクラスBの事故率がうなぎ上りにあがっているのに、恣意的なデータの出し方であると考えてしまいますが。

ネパールに普天間基地のオスプレイが派遣されましたよね。その際、地元で屋根を吹き飛ばし、地元紙からオスプレイは「使い物にならない」と書かれてしまっていることは、ご承知でしょうか？

【防衛省】

報道は承知しておりますが、実際、事実関係として、どのようなシチュエーションで、何が起こったのかということは起こったのかということは確認できていない。

【連絡会】

独自に確認はされていないのですか？

【防衛省】

実際米側からの情報提供がないということなのですが、独自とえば、野口健さんのブログかツイッターで「オスプレイについては、現地の人が非常に喜んでいた」というような記載があったことは確認しております。

【連絡会】

災害派遣でオスプレイは使えると防衛省は強調されているわけですが、災害派遣でオスプレイを派遣したら屋根が吹き飛んでしまったということは、日本でも災害派遣でオスプレイが来て屋根を吹き飛ばしたら大問題になることで、確認はしておくべきではないか？

【防衛省】

米側からは情報提供は受けていない。

【連絡会】

1975年の三木首相や宮澤外務大臣は、提供区域外で訓練することは日米安保条約違反であると答弁されていましたが、いつから外務省の見解が変わったのか。

【外務省】

基本的な立場は冒頭に申しあげましたが、銃撃など施設区域内を想定されている訓練については区域内で行う。他方低空飛行訓練を含めて、在日米軍が練度の向上、軍隊としての一般的な機能を果たすために行う活動については、施設区域外で行われることも認められる。

75年の答弁については、現在の立場と矛盾しているとは考えていない。個人的な見解も入るが、当時の政府も、施設区域外で行うことが想定されていないことが行われることに対して、ご指摘の答弁があったものと思います。関連する答弁で、当時岩国沖の島で米軍がヘリコプターを用いて救難訓練を行っており、それがある程度の期間行われていて、最終的に火災を発生させた。この事案で地位協定に違反するかと問われ、そのように考えられるという答弁もあったことを承知しております。

【連絡会】

三木首相や宮澤外務大臣の答弁には、今述べられた留保は、いくら読んでもないですけど。想定されていない訓練については違反であるということではなくて、施設区域外で訓練することは安保条約違反だと答えているわけですけど。留保がいつついたのかというのが問題だと思えますが。

【外務省】

ご指摘の点はわかりますが、私の理解では、今申し上げた通り。

【連絡会】

外務省の答弁を歴史を追って勉強させていただくと、70年後半にすごく揺らぐんですね。沖縄で米軍が基地の外で行進をしたことを国会議員から質問を受けると、ある時はよろしくないと言ったり、またある時は認めたりしているわけです。揺らいでいる。それはいつだれが、答弁を変えたのか。首相が条約違反だといったことを、ずるずると変えていくのはおかしい。

答弁の中身が当時と今のみなさんの評価とが違っているということは理解されていますか

【外務省】

矛盾はしていないと考えている。

日米安保条約、日米地位協定は歴史が長いので、一つ一つの積み重ねというものはあると思う。先ほどありました米軍の行進など、個別具体的に判断していくべき問題であると考えている。1975年の件については、おそらく先ほども申し上げた通り、そもそも施設提供されていない区域で、救援訓練をして最終的に火災まで起こしたという件では、米側からも謝罪があったこともあり、そういった経緯で答弁があったものと考えている。

【連絡会】

75年の答弁を読むと、一般論として、そもそも提供区域外で訓練することは条約違反であるというニュアンスで語っています。もし留保があるならば、最初にその留保を語っているはずですが。そもそも日米安保に想定はなかったという質疑をしていて、三木首相がそういう答弁をしているのですよ。

【連絡会】

クリストファー・ディマースの発言、6月の報道について、「安全に飛行することを定められた飛行基準に従って飛ぶ」報道の見出しはこのようにつけているわけですが、記者団のインタビューの答えを見ると、ディマース氏は「いかなるモードでも飛行できることが安全な飛行運用を可能にする」という発言をしている。2012年の9月の日米合同委員会合意そのものを、パイロットの自由な飛行が安全航行になるという意味であると考えられる。飛行基準であるとか、何らかの拘束をさせることが、むしろ安全を阻害しているという発言のニュアンスがある。これは問題視されるべき。これに対して、日米合同委員会合意違反の発言だと認識されたのかどうか。先ほどのお答えでは、合意を覆すものではないということを確認されたとしていますが、どのような経緯でこのディマース発言を協議されたのか教えてください。

【防衛省】

報道があったのちに、確認した日時などは今情報がないのでお答えはできないが、いずれにしても、「普天間飛行場の安全航行担当官が、日米合同委員会合意を否定するような発言を行ったことはない。米側が日米合意を順守する必要はないという認識を有していることはない。冒頭にあった担当官を含め、米側は米軍機の運用にあたっては、安全性の確保は重要だと認識しており、オスプレイに関する合意も含め、既存の日米の合意事項を順守する」と米側から説明を受けています。

【連絡会】

普天間飛行場の同じような担当官からそのような発言があったということですか。

そういう事実はないと米軍は言っているのですか？

【防衛省】

報道に関する米側の見解を求めたところ、今のような説明が米側からあったという次第。

【連絡会】

要するに報道自体を否定しているということですね。

【防衛省】

報道と米側に確認を取った内容とが違うことは、防衛省も認識しております。

【連絡会】

防衛省はどういう照会をされたのですか？

【防衛省】

報道があった件の事実関係です。

【連絡会】

その事実を米側が否定したということですね。

【防衛省】

まあそのとうりで、先ほどの説明が米側からあったということで。