

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会

第4回 外務省 防衛省要請行動

2016年5月26日 15:00 から 17:15

衆議院第1議員会館国際会議場

【要請事項への回答】

防衛省 日米防衛協力課 山内

I. CV-22 オスプレイの横田への配備につきましては、アジア太平洋地域重視政策いわゆるリバランス政策、こういったものやあるいは、即応体制整備の一環でございまして、そうした米国の施策というものは、我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増すなか、日米同盟の抑止力あるいは対処力を向上させ、アジア太平洋地域の安定させるのに資するものと考えます。よって配備計画の見直しを考えなおすことは考えておりません。また同時に米空軍特殊作戦コマンド（AFSOC）、これが日本に移転すると言った情報については、これまで接しておりません。

防衛装備庁の村田

II. 普天間飛行場に配備されている米海兵隊オスプレイについては、平成29年ごろから定期機体整備を開始するため、米海軍によって整備企業を選定するための入札が行われていました。10月30日整備企業を富士重工業とする決定をいたしました。防衛省としては、陸上自衛隊オスプレイの円滑な導入、日米安保体制の円滑かつ効果的な運用、整備の効率化の3つの観点から、木更津駐屯地の格納庫を整備企業に使用させ、米海兵隊オスプレイの整備とともに、将来の陸上自衛隊のオスプレイの整備を実施することにより、日米のオスプレイの共通の整備基盤を確立していく方針です。日米オスプレイの共通の整備基盤を木更津駐屯地に確立することは、新たな日米ガイドラインに掲げる共通装備品の修理、及び整備の基盤の強化の実現と沖縄の負担軽減につながるものであり、非常に意義深いものと考えております。今後防衛省としては、本件の具体的内容等について木更津市等と地元自治体に丁寧な説明をしつつ、米側政府と調整を進めていく考えでございまして。

防衛省 日米防衛協力課の梅谷と申します

III. 要請事項の3番目についてお答えさせていただきます。日米安保体制のもと、在日米軍においては緊急事態に迅速かつ機動的に対応できる体制は平時からとられておるところでございまして、このような在日米軍のプレゼンスは、米国側が維持する核戦略や通常戦略と相まって、抑止力として機能しているものと考えております。特に沖縄につきましては、米国本土、ハワイ、グアム島と比較して東アジアの地域に比較的近いところにあることと同時に、これらの地域の間には緊張を高めない程度の一定の距離を置いているという一定の利点を有しております。また南西諸島のほぼ中央に我が国のシーレーンに近いなど我が国の安全保障上の極めて重要な位置にあります。こうした地理的優位性を有する沖縄に、優れた機動性および即応性を有し、幅広い任務に対応可能な在沖海兵隊が駐留することは、日米同盟の抑止力を構成する重要な要素であり、我が国の平和と安全を確保する上で必要なものであると考えております。こうした中海兵隊をはじめ、米軍の抑止力を維持しながら、同時に普天間の危険性を一刻も早く除去を図るためには、辺野古への移設が唯一の解決策であるとの考え方には変わりがございません。同時に安倍政権では、「沖縄の負担軽減のため、出来ることはすべて行う。目に見える形で実現する」という基本方針のもと、政権の最重要課題の一つとして取り

組んでおる次第です。政府としましては、すでに見える成果を上げてきておりますが、引き続き嘉手納以南の基地返還など、いまだ実現していない事業につきまして、一日も早い実現に全力で取り組んでいくことが重要だと考えております。

IV. つきまして、4番目の要請事項についてお答えさせていただきます。まず初めに今般の事件についてでございますけれども、今回の事件につきましては、本当にあってはならない、きわめて残忍で凶悪な事件でございます、言語道断で許されず、沖縄においてはこのような事件が起きたことは、極めて遺憾であり強い憤りを覚えているところでございます。こうした事件が二度と起こらないようにするために、米側の努力は重要であり、米側には実効的かつ説得力のある再発防止策を引き続き強く求めていく考えでございます。次に在日米軍の整理縮小、撤去についてのご要請でございますけれども、我が国を取り巻く安全保障環境は、グローバルのパワーバランスの変化、技術革新の急速な進展、大量破壊兵器や弾道ミサイルの開発および拡散、国際テロの脅威の拡散、海洋・宇宙、サイバー空間の安定利用に対するリスクの増大などをうけ、一層厳しさを増しているところでございます。我が国周辺につきましても、北朝鮮は、日本の大半を射程に収める数百発もの弾道ミサイルを配置し、核兵器の開発を進展させております。さらに中国につきましては、透明性を欠く形で軍事力を広範かつ急速に強化するとともに、尖閣諸島周辺海域における我が国領海への侵入を継続するなど、周辺空海域における活動を急速に拡大、活発化させておるところでございます。日米安保体制のもと在日米軍においては緊急事態に迅速かつ機動的に対応できる体制が平時からとられており、このような在日米軍のプレゼンスは米国が有する核戦略や通常戦略のあいまって抑止力として機能しているものと考えております。つきましては我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増すなか、我が国の平和と安全を確保するため、我が国の防衛力を適切に維持、運用するとともに、日米安全保障体制の下で米軍の前方展開を維持し、日米同盟の抑止力を不断に強化していくことが重要だと考えております。

外務省 日米地位協定室の菅谷と申します。

要請事項IVの最後のところの日米地位協定の改定に関してですが、昨日安倍総理から、また今朝菅官房長官からも申し上げておりますとおり、日米地位協定というものは、協定そのものに加えまして、数多くの日米合意を含んだ大きな法体系でございます。政府としては、手当てすべき事項の性格に応じて効果的かつ機敏に対応できる最も適切なとりくみにより、普段の改善を図ってきております。日米地位協定につきまして、様々なご意見があると承知しておりますが、引き続きひとつひとつの問題につきまして、目に見える改善を確実に具体化し、しっかりと結果を積み上げていくことが重要であり、日米双方が努力を重ね、日米地位協定のあるべき姿を追及し、国民のみなさまのご理解を得ていきたいと考えております。私からは以上です。

質問事項への回答

質問事項の1から11まで、**防衛省** 日米防衛協力課の山内がお答えさせていただきます。

1. 米軍機の事故全般につきましては、米国政府が公表している通りでございます、このひとつひとつにつきまして、政府としてお答えする立場にはないところでございます。

2. 日本区外で起きました米軍機の事故全般につきましては、先ほど申し上げました通り、米国政府が公表している通りでございます、政府としてはお伝えする立場にはございませんが、これまで

MV-22 および CV-22 オスプレイのクラスAの飛行事故が発生した際には、米国政府に対して情報提供を要請してきております。また平成 24 年 4 月にモロッコで発生いたしました MV-22 の事故および同年 6 月にフロリダ州で発生しました CV-22 の事故報告書につきましては、米国政府において必要な編集を行ったうえで提供を受けまして、こちらにつきましては防衛省のホームページ等において公表してきたところでございます。

3. 4. つきましては 3 点目と 4 点目、こちらにつきましてはまとめてご回答させていただきまします。まず 3 点目、ご指摘の事故報告書および関連資料につきましては、防衛省が保有しておりますものは、ホームページに掲載しておるところです。また、一部の報道、こちらにつきましては承知しております。ただ防衛省としましては、これまで米軍オスプレイの重大事故にかかわるにつきましては、米側に対して情報提供を申し入れてきておりまして、本件についても同様であり、引き続き調査結果にかかる情報提供を求めていく考えでございます。

5. つきまして 5 点目です。そもそも MV-22 オスプレイにつきましては、2005 年に米国政府がその安全性、信頼性といったものを確認したうえで、量産が開始されたものでございます。また政府としましても、独自の事故分析評価や日米合同委員会合意等を通じまして、我が国における MV-22 オスプレイの運用の安全性というものを確認しております。さらにわが国が同型機の V-22 オスプレイを導入することを決定いたしましたけれども、その検討過程におきましても、各種技術情報等収集分析いたしまして、オスプレイが安全な機体であるということを改めて確認しております。その後この基本的な評価というものが覆されるような事故が発生しているとは、承知していないところでございます。

6. つきまして 6 点目です。事故率についてでございますけれども、政府として把握しております MV-22 オスプレイの 10 万飛行時間当たりのクラスAの飛行事故として、件数としての事故率は、平成 24 年 4 月時点で 1. 93、同年 9 月時点で 1. 65、25 年 9 月末日時点で、2. 61、26 年 9 月末日時点で 2. 12、27 年 9 月末日時点で 2. 64。事故率が若干上昇した理由でございますが、こちら 2012 年 4 月以降ですね、飛行時間が約 12 万 4 千時間増加する一方で、国内で 4 件の事故が生じた結果、若干事故率が上昇していると分析いたします。ただし事故率に関する考え方を申し上げますと、そもそも事故率と申しますと、安全記録のひとつの指標として使用されているものではございますが、機体以外の要因、整備員の整備ミスでありましたり、あるいはパイロットの操作ミスと、こういったもので発生する事故も含まれております。よって事故率のみをもって、機体そのものの安全性を評価することは適当ではなく、あくまで目安のひとつと考えるべきものであるとかがえます。

7. つきまして 7 点目でございます。こちら平成 14 年 10 月のペルシャ湾における事故及び 2015 年 5 月ハワイオアフ島における事故、これとご指摘の MV-22 の片方のエンジンが停止しても、もう一方のエンジンで両翼のローターを回転させ、飛行を継続できる設計になっているという関連性でございますが、こちら事故原因とそういった機能と関連性については、ないと防衛省としては認識しております。

8. つきまして 8 点目でございます。こちら先ほどのご回答と、ほぼ同様のものがございますけ

れども、事故原因、これに対しましてオートローテーションの機能の有無というものが、この事故原因と関係があるとは承知しておりません。

9. 続きまして 9 点目。オスプレイのマニュアルにオートローテーション機能が記載されているかどうかというご質問であると認識しております。米軍のオスプレイの飛行マニュアルにおきましては、ナセル角が 60 度以上で、飛行中に 2 基のエンジンが両方のエンジンが停止した場合の緊急処置として、回転翼モードに推移させまして、オートローテーションにより降下着陸させるということが規定されていることは確認しております。

ただ一方でマニュアルの記載事項につきましては、これ以上の内容な米軍の運用上の事態に係わることとなりますので、政府として、細部お答えする立場にはないところでございます。いずれにしましてもある高度、および速度の範囲におきまして、オートローテーション機能が十分に働かずに落下するといったことにつきましては、オスプレイ以外のすべての回転翼機に当てはまることであると認識しております。

10. 続きまして 10 点めでございます。オートローテーション機能等につきまして、実際の機体を飛行させて確認するかどうかという内容のご質問でございますが、こちらオートローテーション機能につきましては、我が国政府において立ち上げた分析評価チームが米国本土に出張いたしまして、オスプレイ訓練のシュミレータを視察いたしました。その際実際シュミレータを操作いたしまして、オートローテーション機能の操作を確認できる、機能があるということを確認しております。また飛行マニュアルにおいても、先ほど述べました通り、オートローテーション機能に関する機能があること、また操作についてのべられておまして、すなわちオートローテーション機能が MV-22 オスプレイにあるということについては確認しておりますので、まああるということは確認しておりますので、今後実機において確認するという事は考えておりません。

11. 続きまして 11 点目でございます。こちら、ご質問の、申し訳ございませんが、ご質問の意味するところが必ずしも明らかではないのでございますけれども、いずれにしましても、日本国外で起こった米軍機の事故全般につきましては、米国政府が公表している通りでありまして、その調査要領等を含めまして政府としてはお答えする立場にはございません、以上でございます。

12. 「外務省」続きまして 12 点目につきまして、お答えします。接受国通報についてのご質問ですが、接受国通報というのは、そもそも米軍の国外における機材、機種、艦種がありますけれども、この変更にあたって米側が自主的に接受国、この場合日本ですけれども、対して行う事前通告のことを言います。従って接受国通報というものは、必ず行われるものではありませんが、在日米軍については主な機材、機種、艦種、こういったものの変更にあたっては行われております。従いまして個別具体的な状況によって変わってきますので、この質問の全体についてですけれども、何が決まって何がきまっていないか、一概には言えません。後半のところですが、接受国通報の中身というのは、米軍の国外における機材変更ですので、この機材というものに関しての、我が国は、日米安全保障条約上、米軍の我が国への駐留を認めており、在日米軍が条約の目的上、条約上必要とされる航空機など機材等を、我が国における施設区域内に配備するという事は日米安保条約の前提となっているところでございます。以上です。

13. 続きまして13点目でございます。米国政府内での個別予算要求の背景でございます考え方ひとつひとつにつきまして、日本政府としましてお答えする立場にはございません。いずれにせよ米国政府からCV-22の配備先につきましては、CV-22の任務を踏まえたいうえで、運用上あるいは訓練場のニーズもしくは機体整備のための施設が活用できること、そして10機のCV-22の要員を受け入れるための置籍などを有していることから、さまざまな点を総合的に勘案した結果、横田飛行場を選定したと説明を受けているところでございます。

14. 続きまして14点目でございます。2016年1月の報道につきましては、承知しております。また米側からは、CV-22飛行隊につきましては、第353特殊作戦軍の隷下に配属されるということでありまして、新しく特殊作戦群を横田飛行場に設立する予定はないと説明は受けているところでございます。以上です。

15. **防衛省**地方調整課の増田といいます。よろしくお願いたします。15点目の質問に対するご回答でございます。今般の環境レビューにつきましてはのですね、米国外での活動による環境への影響を、分析するために米国政府のほうがですね、米国大統領令等にもとづき作成したものでございまして、今般のCV-22オスプレイの横田配備に関する環境レビューにつきましてはのですね、米国政府の責任の下に作成されたものがございます。当該環境レビューによりますと、CV-22オスプレイにつきましては、配備される横田飛行場に加えまして、6つの訓練区域、このうち国内に所在する本土もしくは沖縄に既存する訓練場等ですね、そういった訓練区域ですね、訓練を実施することとされております。この当該環境レビューにおきましては、この訓練などが想定される地域を対象としまして空域、騒音、大気質といったような評価項目について、現状把握をしたうえで、項目について環境予測を評価すると、そういったものとともにですね、環境への影響を最小限に止めるための措置について検討し、まあその結果ですね、地域住民や周辺環境に対して著しい悪影響はないというふうに確認されております。

16. 続きまして16番目のご質問事項でございます。米軍の飛行訓練につきましては、米軍が飛行訓練を、目的達成、飛行の安全確保、また住民への影響を抑制等の必要性を安定的に満たすという観点から、一定の飛行経路を念頭に置きつつ行われていると承知しております。ただその詳細につきましては、承知をしていないというところでございます。政府としましてはですね、環境レビューについて、環境レビューの対象とされた、米軍施設と所在する関係自治体、これらの他そのほかの自治体に対してもですね、ご要望等を踏まえまして、説明を行ってきておりまして、引き続き適切に対応してまいりたいというふうに考えております。またこの訓練の実施にあたってですね、米側から情報等が得られた場合にはですね、速やかに関係する自治体にお知らせをしていきたいという風に考えております。

17. 続きまして17番目の質問事項につきましてはですけども。CV-22オスプレイの横田配備に関する環境レビューにおきましてはですね、横田飛行場およびその周辺地域に加えまして、6つの訓練区域のうち国内に所在する本土や沖縄の既存の訓練場等での訓練区域においてですね、訓練を実施するという風になっておりますけれども、ただですね米側からのこれ以上の説明を受けているわけでは

ないという風なものでございます。米側からはですね、CV-22 オスプレイについては、各種事態におけるその米特殊作戦部隊の迅速な長距離輸送というような主たる任務を達成するために、通常の飛行訓練に加え低空飛行訓練等を実施するといったような説明を受けておるところでございます。ただなお米側はですね、こういった CV-22 の日本国内における飛行運用に際してはですね、地域住民に十分に配慮し、また最大限の安全対策をとるとしておりまして、また MV-22 オスプレイに関する日米合同委員会合意、この内容も含めてですね、既存のすべての日米間の合意を順守すると、まあしております。政府としてはですね、こうした日米合意が適切に実施されるようにですね、米側との必要な協議を引き続きやっていくとともにですね、米側から得られた情報につきましては、関係する自治体のほうに丁寧にご説明していきたいという風に考えております。

18. 続きまして18番目の質問事項でございますけれども、米側からはですね、環境レビューに記述のございます、6つの訓練区域、このうちのホテル区域におきましては、このホテル区域における訓練につきましては、米側に確認いたしましたところでは、飛行訓練および夜間飛行訓練を行う旨の説明を受けております。ただ低空飛行訓練について、まあ具体的にどこでというような、まあ説明は受けていないところでございます、まあこれ以上ホテル区域で行われる飛行訓練、夜間飛行訓練についてそれ以外、これら以外の内容については、回答をいただけていないというところでございます。

19. 続きまして19番目の質問事項でございますけれども、米軍はですね、ホテル区域におきまして、日米安全保障条約の目的達成のためには、部隊の練度の維持及び向上を図るために、また即応態勢を整えておくといったような観点からですね、必要な訓練を実施していくものと承知しております。ただ具体的な訓練の内容についてはですね、米軍の運用に関することでもございまして、承知をしておらないというところでございます。ただまあしかしながら、米軍のほうは全く自由に飛行訓練等を行ってよいというわけではなく、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動すべきであるということはいまでもなく、またその安全面に配慮を払うとともに地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう努めているものと承知しております。政府としましてはですね、訓練の実施にあたって、米側から情報等を得られた場合には、速やかに関係自治体のほうにお知らせをしまいたる考えでございます。

20. 次に20番目の質問事項でございます。米軍はですね、このホテル区域におきまして、日米安保条約の目的の達成のため、部隊の練度維持または向上を図るため、また即応態勢を整えておくという観点から、必要な訓練を実施しているものと承知しております。まあ先ほども申し上げましたけれども、米軍は全く自由に飛行訓練等を行ってよいというわけではなく、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動すべきであるということはいまでもなく、安全面に配慮を払って、その地域の住民に与える影響というものを最小限にとどめるよう努めているものと承知しております。政府としましてはですね、米軍機の飛行に際しては、日米合同委員会の合意を順守し、また地域住民の影響を最小限に止めるようですね、働きかけていくとともにですね、CV-22 の訓練についてもですね、まあ米側から得られた情報を、情報についてはですね、関係する自治体のほうに丁寧に説明させていただくという風に考えております。

21. 次に21番目の質問なんですけれども、質問事項でございますけれども、前段部分、横田飛行

場での訓練と環境レビューに記載の 6 か所の訓練区域と同等の訓練が継続されているのかというご質問でございますけれども、これにつきましてはですね、横田飛行場およびその周辺における CV-22 オスプレイの訓練につきましてはですね、離着陸訓練、人員降下訓練、物量投下訓練、編隊飛行訓練、夜間飛行訓練、を行うことを想定しているという旨を米側のほうから説明を受けております。ただこれ以上の説明についてはですね、米側のほうからは説明をいただいているというところでございます。まあ 6 つの訓練区域と同等の訓練が計画されているのかといったことにつきましては、具体的な訓練の内容については、承知をしておらないというところでございます。こうした訓練の実施にあたって、米側から情報があればですね、これは速やかに関係自治体のほうにお知らせをしてみたいという風に考えております。

【外務省】続いて 21 番の後半の部分についてお答えいたします。事前協議の件です。日米安保条約第 6 条の実施に関する交換公文の規定により、事前協議の対象とされている事項は 3 つございまして、第一に合衆国軍隊の日本国への配置における重要な変更。第 2 に合衆国軍隊の装備における重要な変更。第 3 に日本国から行われる戦闘作戦行動、これは日米安全保障条約第 5 条に基づいて行われものは除きますが、この日本国から行われる戦闘作戦行動のための基地としての日本国内の施設区域の使用 この 3 つでございます。このうち最初に申しあげた合衆国軍隊の日本国への配置における重要な変更とは、陸上部隊の場合は一個師団程度、2 万人程度からなる陸上部隊の体質が、そして空軍の場合は、これに相当するもの、海軍の場合は 1 機動部隊程度、これは空母を中心とする海上部隊の規模です。これの配置ということの意味しております。そして先ほど申しあげた 2 点目の合衆国軍隊の装備における重要な変更という意味は、核弾頭および中、長距離ミサイルの持込並びにそれらの基地の建設を意味しています。CV-22 の我が国への配備はこれらのいずれにも該当せず、事前協議の対象には当たらないため、ここにいう事前協議はありませんでした。以上です。

22. 【防衛省】22 番目の質問事項でございますけれども、米軍は日米安保条約の規定に基づきまして、我が国において基地等施設区域を使用することが認められております。日米安保条約の目的達成のためには、訓練等の、まあ軍隊としての機能の属する諸活動を一般的に行うことを当然の前提とされております。他方米軍が我が国において訓練を行う場合、おいてはですね、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動すべきであるということには言うまでもないといったところでございます。防衛省としてはですね、米軍に対しては訓練に際しては、安全面に最大限の配慮をしつつ、地域の住民に与える影響を最小限にとどめるよう申し入れているところでもありまた、米軍から訓練の実施について連絡があった場合にはですね、関係する自治体のほうに速やかに情報の提供を行っております。

23. 次に 23 番目の質問事項についてでございますけれども、質問内容にちょっとお答えがあっているかどうかわからないのですが、CV-22 の、CV-22 オスプレイの騒音につきましては、現在横田飛行場に配備されている航空機と比較しますと、C 1 2 の騒音よりは大きいものの、多数配備されている C 1 3 0 や UH 1 の騒音とほぼ同程度であることから、横田飛行場周辺における騒音に著しい影響はないというふうな旨、米側から説明を受けております。また CV-22 オスプレイの横田配備に関する環境レビュー、これによりますと同飛行場周辺の騒音における複数の、まあいくつかの代表的な地点で騒音曝露レベルの予測値をまあ、測定したところ、例えばある地点における現状の最大値と CV-22 の配備後の最大値、1 2 0 デシベルと記載がございまして、こういったものが現況

から変化しないという風になっております。

24. 問 24 のオスプレイの低周波音について**防衛省**地方調整課の高橋がお答えさせていただきます。**MV-22** オスプレイの飛行等により発生する低周波音につきましては、普天間飛行場代替施設建設事業の環境影響評価において調査しております、その結果は当事業にかかる環境影響評価書の第 6 章 5 節の 1 ページから 85 頁にお示ししていますとともに、沖縄防衛局のホームページにおいて公表しております。また同事業にかかる航空機から発生する低周波音の影響につきましては、代替施設の供与後に事後調査を実施することとしております。以上でございます。

25. 質問 25 につきましてですが、定期機体整備についてです。一般にオスプレイについては、5 年に 1 回程度の間隔で定期機体整備が必要とされていますが、平成 29 年 1 月ごろから木更津駐屯地で開始される定期機体整備は、平成 24 年に **MV-22** が普天間飛行場に配備されてから日本国内で実施する最初の定期機体整備となります。従って現状で普天間飛行場の **MV-22** を定期機体整備をしている拠点は存在しません。

26. 引き続き 26 番でございます。木更津駐屯地での定期機体整備後に実施する試験飛行は、米軍のパイロットが米軍による運用の一環として実施するものであり、詳細については承知しておりませんが、防衛省としては答弁書でお答えしているとおおり、当該試験飛行については、海上等なるべく人の家の少ない区域の上空において実施するよう米軍と調整を進めているところでございます。以上でございます。

27. 続きまして 27 点目のご質問でございます。ご指摘の琉球新報の報道につきましては、承知しておりますが、報道内にあります 5 月 13 日の衆議院外務委員会で笠井先生が御提示いただきました資料につきましては、少なくとも防衛省としてはこれまで公表した資料であるとは承知しておりません。従ってどういった経路で入手したかも明らかでないことから、当該資料の真正を前提としたご質問に対するお答えは差し控えさせていただきます。そのうえで申しますと、政府としては **MV-22** オスプレイの我が国における安全な運用を確保するため、日米間で鋭意協議を重ねまして、平成 24 年 9 月 **MV-22** に関する日米合同委員会合意をとりまとめ、米軍の運用上許される限りの制約を課したところでございまして、日本政府が米軍オスプレイの運用の制限をかけないために積極的に動いたといったことはありえません。

28. 熊本震災のオスプレイの運用について、問 28 の**統合幕僚監部**参事官付きの大森がお答えさせていただきます。まず 28 の前段部分なんですけれども、まず米政府側からはですね、4 月 15 日の未明の段階で、カービー米務省報道官の記者会見で、震災に対する支援の申し出がございました。それから米軍からは同日の 15 日なんですけれども、在日米軍司令部から統合幕僚監部に対しまして支援の申し出がございました。これを受けてですね、防衛大臣から事務方に対しまして、米軍による支援のニーズがあるかどうかという検討するそのような指示がございました。それから内部でですね、そういったニーズを検討したところ、4 月 17 日に米側から航空機による輸送の支援の実施が可能であるという連絡がありまして、これを受けまして防衛大臣から安倍総理に即日報告をいたしました。総理からは大変ありがたい申出であるということですので、具体的な輸送のニーズを調整するように指

示を受けました。それから米側と調整いたしまして、対応可能な航空機であると、運用状況それと具体的なニーズですね、総合的に考慮しまして、米軍による航空機による輸送支援を実施しております。

それから後段のCH47で足りたのではないかということなんですが、CH47を含めまして、その時に対応可能な自衛隊の航空機を順次現場に投入しております、それによって人命救助ための情報収集から捜索、それから孤立した集落の住民の救助であるとか、増援部隊の隊員や装備の、それから救援物資等の輸送にあたっております。特にですね16日の本震のあった以降はですね、道路の寸断が非常に激しい状態になっておりまして、陸上からの物資の搬入がすごく難しい状況にありました。それから避難所ですね不自由な生活をされている方々に一刻も早く支援物資を届けなくてはならないと、ということもございまして、その時間の経過とともに、航空機の輸送量がどんどん求められるような、そういう状況がございました。このような状況の中でですね、米軍による航空支援というのは、自衛隊の航空輸送力を補完するものと判断いたしまして、米側との調整をいたしまして、米軍の輸送支援を受けることになったものです。それで、フィリピンにいたMV-22オスプレイだということなんですけれども、申し訳ないのですが、米軍の運用のかかる事項ですのでお答えする立場にないのかなと思います。

29. それから29の(1)物資の数量等ですが、オスプレイに限ってですけれども、MV-22延べ12機使用して食料、水、生活支援物資などを輸送しております。送料は36トンを輸送しております。もうちょっと細かくお知らせするとですね、中身としてはトイレットペーパーであるとか、飲料水、パン、レトルト食品、し尿処理剤、毛布、缶詰そういった支援物資をですね、順次送らせていただいております。

(2)の費用負担でございまして、これは費用負担は日本政府が負担することになっております。

(3)についてですが、CH47、MH53の運用状況でございまして、災害派遣でですねCH47のJHとJAがですね、分けて統計しているわけではございませんで、一緒になって申し訳ないですが、ちょっと細かくなりますが報告させていただきますと、25日まで調べてきたんですけれども、まずCH47とMH53の運用を始めたのが4月16日でございます。それで47が2機、53が1機、17日は47が12機、53が1機、18日は47が10機、53が1機、19日は47が18機、53が1機、20日は47が18機、53が1機、21日は47が17機、53が1機、22日は47が18機、53が1機、23日は47が4機、53が1機、24日は47が9機、53が1機、25日は47が12機、53が1機。こういう形で運用をしております。

30. 最後の問30なんですけれども、この散水はですね、まあその南阿蘇村の離着陸場が、その、白水運動公園という、下が土のグラウンドだったものですから、土埃とかですね小石が、まあなるべく飛散しないように、あの水を撒くという作業を行っております。これはですね別にその、オスプレイだからというわけではなくて、まあ下が土のような埃がたつようなところであればですね、自衛隊のヘリコプターでも一般的に現場の判断で、水を撒いて、そういうものがあまり飛散しないようにですね、なるべく飛散しないように、行っている作業でございまして。統幕からは以上です。

木更津関係の追加質問

木更津から参りました。護憲・原水禁君津・木更津地区実行委員会の原田と申します。よろしく願いいたします。失礼ですけれども、退席させていただく都合上最初にちょっとお聞きをしたいと思

ます。4点について質問なり要望等をさせていただきます。

1. 1点目は最初の要請事項のなかで、木更津駐屯地でのオスプレイの定期整備拠点の設置に関しては、今後とも自治体に対して丁寧に説明していくというような説明があったわけですが、まあ正式に防衛省から木更津市にこの話があったのは、一昨年10月だったと思っておるんですけども、まあそれから2年近く経過しているわけです。しかし多くの木更津市民にとってはですね、この内容の詳細についてまったく知らされていないというのが現状です。なんで1000キロも離れたところから、オスプレイの整備を木更津に持ってくるんだと、オスプレイというのは非常に危ない飛行機だと聞いているということで、多くの人たちが思っているわけです。われわれ、あるいは市内にある住民団体も、防衛省の丁寧な住民説明会を開いたらどうだということを言っているわけなんですけれども、市当局はホームページに掲載しているので、それを見ていただきたいというような答弁に終始をしております。しかしホームページを見える環境にある住民がどれくらいいるかといったら、かなり割的には少ないと思うんですよね。まあそういうことで是非ですね、市や県のほうから要望があれば、防衛省が外向いてですね、住民説明会を開いていただく準備があるかどうかについてお伺いしたいと思います。

2. 加えて、それと直接関連はしないんですけども、マスコミ報道によっては、木更津駐屯地は米軍基地なんだということなんですけれども、我々は米軍基地であることは知っていましたが、米軍が使っていたことは知らなかったわけですね。昨年神奈川の人たちと一緒に、駐屯地の視察に行きましたけれども、その時も幕僚監部のみなさまもおいでになって、基地の概要の説明をいただいたんですけども、質問の中で米軍から借りているということ、不都合なことは返してもらう必要があるんじゃないのということが、質問が出たんですね。その時には米軍基地だということで特に不都合は感じていないと、答弁だったんですよ。ただその答弁の中で、米軍も使っているんですよ、ということは一言もなかったんですよ。マスコミ報道で、年間1000回を超える米軍が離発着等の訓練を行っていると、言うことが公表された訳ですね。こんなことがあって本当にいいのでしょうかね。いかにアメリカ軍の基地であろうとも、勝手なことをやられて事件や事故があった後では遅いわけですよ。木更津市当局もそれは知らなかったと答えているわけですよ。その辺についてもぜひ関連自治体に対して丁寧な事前の説明等を行っていただきたいという風に思います。

3. それと三点目はですね、新聞報道等に出されて我々もえっと思ったわけなんですけれども、4月の25日に、駐屯地にオスプレイが来て、騒音測定のために飛行をするということが報道されました。これは二つの防衛局のホームページにもきちっと掲示されました。しかし4月の24日だと思えますけれども、突然米軍の運用上の都合上騒音測定は行わないことにしたと、いうことになっています。それで北関東防衛局のホームページでも、木更津市議会の要請に基づいてこれを行うのというようなことが書いていたんですけども、我々が市会議員の方に確認したところ、基地対策特別委員会の中に、確かに北関東防衛局の方が来てオスプレイの問題を説明されたんですけども、その正式の会議の中では、市議会からは一切そのような要請はしていないと、ある議員が会議が終わった後に、口頭で非公式に防衛局の職員に対してこんなことをやったらどうかなと、言うことを話したら、それが実現する運びになったと。しかし突如として米軍の都合でやらなくなったと。言うことについては非常に憤りを感じている、非常識であるということも市会議委の方が言うておりました。この辺の経過についてもわかればですね、教えていただきたいとします。

4. 4点目が最後の確認になるんですけども、横田に配備されるオスプレイ10機については、木更津では整備は行われたいということでもよろしいのでしょうか。以上についてお答えをお願いします。

防衛装備庁の村田からお答えさせていただきます。

平成 26 年 10 月以降、木更津市、千葉県、木更津市議会に対しては何度か説明させていただいたところではありますが、今後も継続して説明を行いたいと考えているところでもあります。また住民に直接説明を行ってほしいという要望に関しては、省のほうに持ち返らせていただき検討させていただきたいと思います。4 点目にご質問がございました騒音測定に関しましては、こちら米側の運用の都合で中止となったものでありまして、防衛省としては現在も米側にたいして要望をしているところがございます。ただ米側の決定に基づくものでありますので、次いつ行えるのかということはまだわからないところです。横田に配備されるオスプレイについて整備が行われるのかという点につきましては、現時点では行わないと考えておりますが、今後についてはわからないというところがございます。

【連絡会】 それでは木更津市議会の要請に基づいてというのは、それは違うということによろしいのですね。

【防衛省】 あつすいません、どこに対してですか？

【連絡会】 こないだ騒音測定をやるときに、木更津市側から要請があったんで、測定をするみたいなことが伝えられていたんですけども、それは違うということでもいいんですね。

【防衛省】 騒音測定に関しては米側の運用の都合で中止になりまして、

【連絡会】 いや中止じゃなくて、中止の前のやるときの説明として、木更津のほうからこういう要請もあったんだからというような、そうゆう風に受け取れるような表現があったわけですよ。それは違うということでもいいんですね。あくまでも米軍側の運用でやるんだということでもいいのね。

【防衛省】 木更津市、具体的にどこのカ所かわからないので、お答えについては正式にはできないのですが。

【連絡会】 防衛局のほうにね、ホームページにちゃんと載ってますよ。北関東防衛局が、こういう案内を出したときに、木更津市の要請にこたえてという表現があったわけですよ。市としては正式には要請はしていないと、ということなんですけれども。

【連絡会】 防衛局がホームページで、こういうことやりますって出したでしょ。その時に、今そちらで説明があったように米軍の運用でこういうことやりますよということではなくて、地元の木更津市の要請にこたえてやるというような主旨のことが書かれています。

【防衛省】 説明側が間違っていたら申し訳ないのですけれども、騒音測定の中止に関しては米軍の運用の都合で中止になったということでございまして、騒音測定事態につきましては、その防衛省としても行いたいと考えておるところでございます。

【連絡会】市の要請があったかどうかということについてはどうですか。

それは重要なことですよ。地元から要請があったから行くんだということと、今地元のほうではそういう要請をしたということは確認できないという風に言っているわけだから、だから防衛省の判断で行くのかね、あるいは防衛省と米軍とのね協議のうえで行くのかね、それは実施する位置づけが違うわけだから。それを指摘されているわけですよ。

【防衛省】騒音測定については、米側に運用の都合によるものでございますので それでいつ再開できるかということは

【連絡会】いや、最初の話、一番最初の、市側から要請があったかなかったかということ。

われわれが木更津で騒音測定をするんだというね、気づいたのは防衛局ホームページなわけですよ。その時に、北関東防衛局の、私が見た時には、それを受けて南関東も同じことを言っている、載せていたわけですよ。こちらが指摘しているようにね、地元の要請があったから行くんだというようなね、ちょっと雑な言い方で申し訳ないけれども、そんな趣旨が書かれていたから、そういう要請をした事実はないですと木更津の側からいっているわけだから、それはどうなんですかということなんですよ。

【防衛省】詳細は確認して

【連絡会】わからないですか、今。

【連絡会】市が言っていないことがホームページに載るということ自体が、とんでもないことではないですか。その辺は、後で調べていいから、回答していただきたい。

とりあえず、時間もあるので、じゃあ 順番に沿ってがいいと思いますが、発言者からお願いします。

【連絡会】横須賀の新倉と申します。4番の地位協定の抜本的な改定についての要請に関して、普段の改正をしてきたというふうには言っているんですけども、改善点を具体的にちょっと上げていただけますか。地位協定の抜本的な改定を我々は求めているんですけども、今防衛省からのお答えは、改正はしてきたとその中身を具体的に教えてくださいということと、地位協定は日米合意を含んだ体系でというふうにおっしゃったんですけども、地位協定と地位協定に基づく日米合同委員会の合意事項は、まあ大きく言えば体系かもしれないけれども、それを地位協定の体系と語ってしまうのは問題じゃないかと思います。もし体系だとおっしゃるのであれば、地位協定の全条文を国民は読むことはできるんですけども、日米合同委員会の合意は読むことはできないですよ。もしそれを地位協定を含む運用の体系とおっしゃるのであれば、合意事項はすべて国民に公開すべきではないでしょうか。つまり地位協定なようなものを、文書になったものを、国民サイド市民サイドからいろいろ私たちは要請を出すんですけども、その基本になる合同委員会の合意事項がすべて公開にはなっていないということに関して、これを合意事項も含んだ体系というふうに、それを日米地位協定を語ってしまうのはとても大きな問題があると思います。改善点を具体的に示していただきたいということと、その2点について質問します。

外務省からお答えします

1点目の具体的な改善例ですけれども、1995年10月には刑事裁判手続きの改善、起訴前の拘禁の移転ということがありました。96年3月には嘉手納飛行場、普天間飛行場における騒音規制措置。そして96年12月にはSACO最終合意における9項目の改善がございました。9項目は長いので省略しますが、97年3月、事件事故の通報体制の整備。99年1月には、低空飛行訓練に関する具体的措置。2000年に入りまして、9月、環境原則に関する共同発表。2001年1月には、在日米軍施設区域への緊急車両等の人道的立入。2002年8月、在日米軍の使用済みPCB含有物質の米国への搬出決定。2004年4月、捜査協力強化と1995年合意での円滑な運用の促進。2004年4月には、米軍施設区域外での合衆国軍用機の事故に関するガイドライン、以上続けてよろしいですか。

【連絡会】 いや

【外務省】いいですか。2点目ですけれども、先ほどもおっしゃった体系というところですが、日米合同委員会合意という形で、日米地位協定にかんすることは決めますが、そうしたその日米地位協定の実施や運用に際しては、その時々、先ほども申し上げたような、いろいろなものがございまして、そうした様々な問題が生じうることとございまして、この協定の実施について協議するための機関としての日米合同委員会というのがございます。この合同委員会での日米間、政府間での協議を通じてこうした様々な、時々の問題についての解決を図ってきております。こうした合同委員会合意自体は、日米地位協定そのものの解釈ですとか手続きの細則など細かい部分を定めるものでございまして、地位協定の枠内にとどまるものでございます。公開すべきとおっしゃっている部分は、そうした細則であるという部分なので、地位協定そのものの改定とは違っていて、例えば国会に承認を要するよなということとはそもそも想定されていません。日米合同委員会合意につきましては、平成8年SACO最終報告において、合同委員会合意を一層公表することを追及というふうにということを踏まえて、政府としては米側と協議のうへ日米合同委員会合意を公表してきているところとございます。いずれにしても、合同委員会合意、先ほどもちょっと質問事項の中で、回答しそびれてしまいましたけれども、議事録、27番についてですけれども、合同委員会の議事録を公表するかどうかにつきましては、日米の合意がない限りは公開しないということになりますので、そのような運用をしているところとございます。

【連絡会】時間がないので、今のところのコメントで終わりますけれども、改善点をいくつか挙げていただいたんですけれども、その改善というのは、いくら並んでも、今回沖縄で起きたその事件のように、まったく基地を抱えた周辺住民の実感からすればですね、何も変わっていないと。だから地位協定の協定そのものを根本的に変えてくださいというお話をしているんですね。それが1点。それから、合同委員会の合意事項が米軍の運用について非常に重要な項目になっていて、それについて基地が動いたり、あるいは事故が起きたり、いろいろしているわけなんですけれども、日米で公開するという合意が得られなければ、それをその国民に公開するということはないという、そこにひとつ大きな問題があるんですよ。だからその、合意事項と地位協定を、その体系と位置づけられているならば、全部公開すべきではないかと。そうでなければ体系という言葉を使って表現するのはおかしいんじゃないか。というのが意見です。

【連絡会】それは、新倉さん要望ということでもいいですか。

じゃあちょっと時間がないんで、先にいきますが、私のほうでくくらせて下さい。オスプレイの事故に関して、それから事故率、オートローテンション機能に関する部分、つまり1番から10番までの関係で、こちらから再質問あるいは指摘することがあったらお出しください。

【連絡会】厚木爆同の大波と申します。オートローテンション機能についてですけれども、近藤さんの正式な答弁書の中では、オートローテンション機能はあるという形で回答がありますし、そちらのほうの回答の中でも、片方のエンジンが停止しても、もう一方のエンジンでローターを回転させて、十分安全に着陸するというようなこと、あるいはそちらのほうの答弁の中で、具体的にアメリカに行ってシュミレーションを確認している。従ってオートローテーションは十分機能しているというような答弁があったわけでございますけれども、そのへんの具体的な、どういう文献、どういう形での資料によってオートローテーションは確実に機能しているんだという、その辺の資料。それからですね、オートローテンション機能を実際やった、何月何日にオートローテーション機能でやった結果、無事にオートローテーション機能が発揮して軟着陸したんだという、その辺もう少し具体的なですね、事実を上げてもらわないと、我々の文献ではオートローテーション機能は発揮しないんだよと、いう形で私のほうは確認しているんですけれども。その辺が非常にあいまいだということです。回答書で片方のエンジンが停止しても、もう一方のエンジンのみでということではなくて、両方同時にエンジンが停止した場合、どう軟着陸するのか。その辺のところは明確ではなくてね。そのところがぼやかされているところが、納得できない。その辺をご回答いただきたい。

【防衛省】ちょっとご質問が多数ございまして。ひとつひとつ整理してご回答することが難しいかもしれませんが、どのような文献でオートローテーション機能があるかということですが、ということを確認されたのかということでございますけれども、こちらにつきましても先ほど申し上げました通り、米軍の飛行マニュアルに、オートローテーション機能があり且つオートローテーション機能をどのようにパイロットが操縦して着陸までもっていくのだという手順というのは確立されております。またパイロットにつきましても、そういった訓練もまた実施していると、まあその辺の一連のそういったことがマニュアルに記載されていることからですね、こちらは当然オートローテーション機能があるんだと、実際シュミレーターでも確認していると、そうしたことからオートローテーション機能があると確認したところであります。

ご質問でもう一点ありました、具体的にいつ何月何日にオートローテーション機能が働いて、着陸をしたんだという細部につきましては、それは米軍の運用にかかわる部分ですので、ひとつひとつについて、情報を取ることは困難であると考えています。

【連絡会】それ件数はわからないですか、何件ぐらいあるかもわかりませんか？

【防衛省】現時点でお答えすることは難しいかと思えます。

【連絡会】湯浅です。時間がありませんけれども、例えば、質問していることに対して、何というのですかね、まともに答えていただきたいというのが、一番の感想なんですけれども、例えば、1番でいうと、クラスAの重大事故がこの間MVとCVで何年何月何日にあったということ、そのリス

トを作ってほしいという質問なんですね。それから 2 番のなかでいうと、日本政府はそのクラス A に関する重大事故報告書の全文を保有しているものを、2012 年モロッコおよび CV でいえばフロリダと、その二つだけなんですかということ、その二つの質問に答えていただきたいということ。それから 1 から 5 番を並べたうえで、基本的には 2012 年 9 月の MV 配備の段階で、日本もアメリカも、日本政府としてもオスプレイの安全性を確認したと、その根拠となっていおるのがモロッコとフロリダの事故報告書を詳細に検討して結果そうなったんだ、その後 4 回ほど事故があったけれども、その後なんというんですかね、12 年の判断を覆すような事故は発生していないということが、先ほどの言われました。その判断される根拠は、あるいは判断できる根拠は何なのかということをお教えいただきたいと思います。

【防衛省】ひとつひとつお答えさせていただきます。まず一つ目のご質問でございますが、クラス A の重大事故リストということでございますが、リスト化するためには我々も当然米軍側が公表しているホームページ等から調べてくるわけでございますけれども、公表されているものがすべてでございます、あえて一つひとつと申し上げる時間というものが、いいですか、公表されているものから調べているというところでございます。1 点目についてはよろしいでしょうか。

【連絡会】詳しいことは後程何か出していただければありがたいんですけども、モロッコとフロリダだけなのかどうかというのが

【防衛省】それは二つ目のご質問ということでございますけれども、ご質問の通りでございます。全文事故報告書を防衛省が把握しておりますものにつきましては、ホームページに出しているものだけでございます。

【防衛省】続きまして 3 点目のご質問でございますが、ご指摘の通りモロッコ、フロリダの調査結果を政府として独自に事故の分析評価を行いました。また更に、平成 26 年、我が国が MV-22 オスプレイの同型機の陸上自衛隊のオスプレイ、こちらを導入することを決定をいたしましたけれども、その検討過程におきまして、各種技術情報を収集分析いたしまして、オスプレイが安全な機体であるということを改めて確認いたしました次第でございます。さらにですね平成 24 年 9 月、いや 10 月以降ですね、沖縄他本土において MV-22 オスプレイが訓練等実施している機会が増加しておりますけれども、これまで国内において安全に運用されてきているといったところからも、オスプレイの安全性ということについては言えるのではないかと。このような基本的な評価というものが、これまで事故が発生して覆されるものがあるというは承知しておりません。

【連絡会】事故率の問題と関係するんですけども、先ほど事故率についての説明のなかでこの 12 年の 4 月以降ですか、国外で 4 件発生した出来事が、事故率の上昇に関与していると言われたと思います。その中で例えば装備品のミスであるとか、あるいはパイロットの操縦ミスとかそういうものがかわっている可能性があるのではないかとという趣旨の答弁だったと思うんですが、その判断するためには、その 4 件の事故報告書の情報を詳細に検討しないと物事の判断ができないんじゃないかと思うんですね。その辺がモロッコとフロリダだけを報告書を入力しただけの段階で、トラブっているというまあ、 釈明というものが欲しいなど、つまりもう一つ事故率が上昇していることに関し

て、これ移動平均すれば明らかに上昇していると思いますが、これまで 2 回こういう場を設けていただいた中で、説明を受けてきた考え方としては、一般的に航空機は運用時間が長くなるごとにですね事故率は収まっていくものだと、まあ徐々になのか知りませんが、減っていくものですよと説明を受けてきたんですが、その説明の考え方が通用しないと考えておられるんですか。その 2 点について。

【連絡会】関連して何ですけれども、今湯浅さんが指摘したように先ほどのご回答では、飛行時間が増えて、大きな事故があつて、それで事故率が上がったと。そこまで聞けば事故率が上がったことについては、日本政府も認めているというふうに、僕らも解釈します。そのうえで、実は事故率というのは、機体の安全性の目安でしかなくて、これを使って機体の安全性を評価するのは違うというふうに、おっしゃったんですね。これは事故率が上がったから、そういうふうに言わざるを得なくなったと思うんですけれども、防衛省が、2012 年の 9 月 19 日に「MV-22 オスプレイの事故率について」というパンフレットを作りましたよね。このパンフレットにはこう書いてある。「米海兵隊は、事故率を航空機の機体の安全記録を代表する指標として重視している」と。機体の安全性の指標として重視している、事故率を書いてあるんですよ。それなのにさっきの答えは、事故率が上がったこと、それ自体数字がありますから、あがっていないと強弁することはできないと、とお認めになったんですけれども、次に何を言うかという、実は事故率というのは、その安全性の目安でしかないんだという言い方になってきている。おかしいですよ。みなさんが作った、文章を作ったパンフレットでは、事故率っていうのは、「機体の安全記録を代表する重要な指標だ」といつてるんですよ。その食い違いについて説明して下さい。

【防衛省】まず 1 点目のご質問につきましてですけれども、事故報告書を防衛省として独自に分析したものは先ほど 2 点でございます。それで以降の事故について事故報告書を入手せずに分析しなくてはよいのかというご意見につきましてではございますが、まず事故の原因でありますとか、対策につきましては、逐一米側に情報提供を申し入れてきているところでございます。そこで得ている米側からの回答につきましては、いずれの事故におきましても、設計事態に、機体そのものに根本的な欠陥があると疑う理由はないというふうな回答が出て来ておるところでございます。また米側の回答でございますが、先ほどご説明させていただきました通り、安全性に対する基本的認識を前提にですねオスプレイを自ら開発して、運用状況を最も承知している米側の設計に根本的な欠陥を疑う理由はないと評価している米側を、この評価を尊重するという姿勢であります。2 点目の事故率が若干上がっている認識はどうなのかということでもありますけれども、ご指摘の長時間飛行時間がたてば、事故率というのは落ちていくんだと、この見方が全く変わったことではございませんで、これは一般的にも言われているバスタブ曲線というものがあるんですけれども、開発製品、航空機、電化製品とか車でもですね、当然まず開発段階から、安全性というものは確認されたうえで、市場に出回ると、量産は開始されるというところでございますが、それでもなお使い始めて当初はいろんな不具合がどうしても出てしまう、これは家電製品でも航空機でもほかの航空機に対してでもいえることでございます。これが徐々に運用時間を重ねていくごとに、そういった不具合の確率といったものが落ちていくと。まあこれが家電製品でございますれば、10 年後というのがひとつの基準だと思いますけれども、老朽化が進むにしたがって不具合というものが出てくると、バスタブのような曲線になることからよく言われえることですが、そういった認識というのは、まったく変わっておりませんで、ただそ

れがひとつの事故が起これば、当然事故率というのは計算上上っていきます。ただ長期的な時間でみるべきものが事故率というふうに認識だと、そういうふうに説明させていただいたところでございます。ここまではよろしいでしょうか。

【連絡会】もし、より長期的に見た時、もし下がると想定しているんですか？

【防衛省】それは一般論としてそれはとらえております。

【連絡会】たまたまこの2、3年の間に4件起こったこと、中間的なものであると。私たちにはそうは思えないのですね。本当にこの4件、12年の9月以降起きている4件の事故を、やはり詳細に検討してみないと、アメリカ側が言っていることを尊重するという言い方ではね、信頼できませんよ。それは。彼らとしては、作っちゃって商品化している以上、売っていかなくてはならないのですから。日本ほど大量に購入してくれたり、あるいは配備を容認してくれたりしてくれる国は世界中他にないわけでしょう。そういう現状の中でいうと、日本での配備拡大および自衛隊そのものが買ってくれるということは、どんどん評価できるようにしなくてはいけないという依存性をアメリカは持っているわけですから。日本政府としても独自の判断をしてくださいよ。とりあえずそれだけ言わして下さい。

【連絡会】米側の評価を尊重する理由はなぜですか。なぜ尊重できるのか教えてください。

【防衛省】先ほども申しましたけれども、オスプレイを自ら開発して、かつ運用状況を最も承知しているという点で米側の・・・（「嘘ついてるかもしんじゃないじゃないですか」発言重なり聴取不能）・・・につきましては、お答えできる立場にありません。

【連絡会】前々からの防衛省の考え方が食い違っているんじゃないかというその点についてはどうですか。

【防衛省】考え方が食い違っているか否かということについて、この場でお答えすることは困難ですけれども、私がお説明いたしましたのは、事故率はそもそもどういう位置づけのものであるのかということをご説明させていただいた次第です。

【連絡会】それじゃ、安全性の目安というのはなんでそんなのが出てきているんですか。2012年のこの冊子は読んでますよね。

【防衛省】あの、承知しておりますが、今手元にございませぬので。

【連絡会】変わってるんですよ。事故率に対する考え方、評価のしかたが。なんで目安になっちゃうんですか。

【防衛省】いずれにしても、事故率というものは、先ほど説明させていただいた通りでございまして、そのような性質なようなものであると現在認識しております。

【連絡会】きちっと答えることが出来ないくらいに、事故が多いということなんです。事故が多いということに目をつぶって、つじつま合わせをしようとするから、パンフレットと全く違うことを言わなくなってきたらいい。一過性の問題じゃないです。これだけ事故が多いというのは。それをちゃんと認めたらうで、アメリカ政府の言っていることを鵜呑みにするのではなくて、日本政府が独自にゼロから調査をするということにしないと、住民にかかわる問題でしょう。これは。もし事故が日本の国内で起きたら、どうなるか？そういう問題なんです。そして現に事故は起きていて、事故率は上がっているわけだから。わかりませんよ将来。50年後100年後どうなるか。でも現にあがっているというのは事実だから。その事実を見ないで米軍は安全だからとっているからと、それだけを聞くというんじゃ、主権国家としてはなんていうんでしょうね、責任というか、放棄してますよ。

【防衛省】ですから先ほど申し上げました通り、事故率が上がっていると、一つの事故をとらえまして事故率が上がっているというところにとられるべき、事故率はそうした性質のものではないというところをご説明させていただきました。

【連絡会】現に事故は起こってんじゃない。

【連絡会】その説明のためにさっきの一般論、バスタブ曲線を打ち出すというのは、それは間違いですよ。一般論とおりに行かないことが実は問題なんです。事故率というのは。いろんな開発の商品があって、いっぱい製品のごく平均的なグラフを書けば、その事故率曲線というのは、あなたがおっしゃるようなラインになるんだけど、すべての開発商品が、開発製品が、あのグラフ通りになるかという、そうではないんですよ。構造的な欠陥をもったものは、いくら時間が経過したって、事故率は下がらない。それがオスプレイなんです。だから問題にしているんじゃないですか。それなのに一般的な曲線の解説をして、オスプレイの事故率が現に上っているのを、問題視しないというのは、やっぱり説明になっていないですよ。

【防衛省】いずれにしましてもオスプレイの安全性は確認しておりますし、いずれにせよ事故率というものは、長期的傾向を観察する必要があると考えておまして、特定の事故直後の事故率のみを取り出して、航空機の安全性を議論するというのは適切でないと考えます。

【連絡会】安全性の議論に持ち込まないほうがいいですよ、既に事故は起きている。

いやちょっと時間がないからね。こちらの指摘もね、受け止めて。だっておかしいんだから。言っていることが矛盾しているって、こちらが質問してるんだからさ。そちらの宿題としてね、するべきでしょう。これだけじゃ終わっちゃいたくないから。指摘しておきますけれども。今、新倉さんが指摘したのは、我々とやり取りするのは今日初めてじゃないんだから、もう3回目なわけですから、そういうなかで今まで出してきたそちらのね、言い分と今回あなたが答えていることが食い違っているということもね、指摘しているわけだからさ。それを開きなおられちゃ困るわけですから。その食い違いについては次回でもいいから、文書でもいいですから、説明して下さいよ。いいですかそれで。それじゃ横田の関係を。12番以降横田の関係を一括してお願いします。

【連絡会】第9次横田基地公害訴訟原告団の福本といます。時間もないので、5点ほどまとめて質問させていただきます。

1. まず13番14番あたりにある、フェーズⅠ、フェーズⅡの工事というのが、もう横田ではフェーズⅠは終わってフェーズⅡのほうへ集まっているとことなんですけれども、この中で横田にCV-22が配備される時期が2017年末というふうに、はなしがそういうことで発表されていますけれども、まず2017年末というのが、アメリカの会計年度の2017年末を表しているのか、それとも通常の2017年西暦ですね、これを表しているのか、についてまずはお答えいただきたいのがひとつです。それによって実際に配備される時期が変わってくるわけですから、これについてお答えいただきたい。

2. これは16番のところで、周辺自治体にCV-22の配備については説明しているというようなご回答がございましたが、周辺自治体に何回説明に行ったのか、何時間説明したのか、周辺自治体がそれに対して納得をしてくれたのか、さらに説明に行く予定があるのか。周辺住民に対して説明する準備があるのか。それについてお答えいただきたいと思います。

3. それから23番のところで、騒音レベルの値についてですが、騒音曝露の値が増加するという質問に対してですね、C12より大きくC130、UH1とほぼ同じとお答えがありましたけれども、これは子どもの質問をしているわけじゃないんですよ我々は。当たり前ですけども、例えば80デシベルの音の飛行機が今現在10機いるとしますよね、それに対してさらに3機、全部で10機増えるわけです。10機増えたときに騒音の曝露の値が、騒音曝露の値が増加するのは当たり前のことですよ。うるささ指数の計算をするときには、飛行回数というのが非常に大きなファクターですよ。そんなことわかっているわけでしょう。これに対して著しく増えないと、ひとつひとつのことはUH1とかC130と同程度と、答えはそちらプロでしょうから、騒音に対してのね、周辺に迷惑かけないように配慮しますなんていっているわけですから、ちゃんと答えてください。バックの値は増加するかと聞いているんですから、増加するとしか答えようがないでしょう。

4. それから24番。低周波のことについてですけども。現在普天間で、普天間の環境影響評価と同じと答えられましたが、それからもうひとつ供与後に調査するとお答えがありましたが、なぜ供与後に調査するのか、供与前にきちっと調査して下さい。来てうるさいということになって、それから調査したってしょうがないでしょう。特に低周波については、地形とか関係ないわけですよ。地形によって音が変わるということはないわけです。低周波はもうそのままなんですよ。どこで測ろうが低周波はそれほど影響はないわけですよ。ですから供与後に調査するのではなくて、供与前にきちっと調査をしていただきたい。

5. それともう一つパラシュート降下訓練の話です。SACO合意のことは先ほど外務省の方から話が出ましたけれども、SACO合意でですね、1996年のSACO合意の時には、読谷でパラシュート降下訓練で、もちろん人間だけじゃなくて、物資の投下訓練もやっていて、大きな事故がもう何度も起きているわけです。そういうなかで、中止されて、その後嘉手納であるとか、結局、伊江島でやっているのは、SACO合意で伊江島でパラシュート降下訓練が移るということがあったはずですけども、こんど横田、既にもうCV-22ではなくてC130等を使ってパラシュート降下訓練を盛んにやっていますけれども、今回CV-22が来るにあたって、CV-22を使ってパラシュート降下訓練をやるということが、前回近藤先生の質問主意書の答えの中で明らかになったわけですけども、これについてなぜ横田でやる場合は、日米合意も何にもなくてですね、やるということになっているのか。それについてお答えいただきたい。とりあえず以上です。

【防衛省】申し訳ございません。1点目の配備の年なんですけれども、会計年度なのか暦日年度なのか、正確にお答えすることが出来ませんので、確認させてください。

【連絡会】いつまでに回答をいただけるんですか。

(聴取不能)

【防衛省】2つ目にご質問があったかと思えますけれども。周辺自治体への説明回数と時間についてでございますけれども、回数につきましては、5月に2回、10月に、12月に、計4回は横田の5市1町、東京都併せて説明させていただいております。ちょっと時間につきましてははですね、それぞれの説明に、ちょっと時間はまちまちであったかと思うんですが、ここはもう私の記憶の範囲で申し上げますと、5月の2回目の時は、30分程度させていただいたかと思えます。10月の時は1時間以上させていただいたかと思えます。あと12月の時は、ちょっと申し訳ございません、説明の時間私の記憶の中にございませぬ。納得をいただいているかどうかではございますが、そこは引き続き、自治体のご要望等があれば、説明をさせていただき、適切に対応していくという形になるかとは思っております。あと周辺の住民の方々へのご説明ということですが、5市1町の関係する自治体とご相談しつつですね、今後ご要望等が出ればそこは適切に対応していきたいと考えております。

【連絡会】騒音の値の関係はどなた

【防衛省】騒音の値の関係につきましては、本日、騒音に係る担当の部署の者が、本日来ておりませんので、今すぐにここで回答することはむずかしいので、その点は申し訳ございません。

【連絡会】機数が増えれば、騒音が増えるのは当たり前でしょう。

【防衛省】私担当ではないので、ここでお答えするのは無理なんですけれども、運用状況によっては変わることもありますので、その辺については担当部署のほうに確認して、後日回答なりさせていただければと思うんですけれども。

【連絡会】よく整理して、後日、宿題ということで。低周波音についても同じですか？

【防衛省】低周波音につきまして。繰り返して申し訳ございません。普天間飛行場代替移設事業にかかわる航空機から発生する低周波音につきましては、代替施設供与後に、事後に、調査を実施することとございます。なお防衛省におきましては、事後調査を適切に実施するための必要な検討を、平成26年度より実施しております。また検討に係る業務につきましては、最終的な結論となるものではございませぬ、引き続き検討を行っていく必要があるため、最終的な結論がまとまり次第、適切に対応してまいりたいと考えております。以上でございます。

【連絡会】時期の問題と、それから騒音曝露の問題は課題ということですが、ほかは全部、

出た？。

【連絡会】パラシュート降下訓練。どなたか、答える人は。

【防衛省】すいません。パラシュート訓練をやっているのか、もしくはやるのかといった点でございしますが、繰り返しになるんですけれども、米軍についてはですね、日米安保条約の規定第 6 条でございまして、これに基づいてですね、我が国において施設区域を使用することが認められております。この条約の目的達成のために、訓練等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、当然の前提とされております。従いまして施設区域内でこういった訓練を行うといったことは、そういったことは軍隊の機能と機能に属する諸活動を一般的に行うことを前提とされているということになっております。ただ申し上げましたけれども、米軍が訓練を行う場合にはですね、公共の安全には妥当な考慮を払って、活動すべきであるということと言うまでもないことというところであります。

まともに答えられないで、長々といいたくはないですが、沖縄の場合はパラシュート降下訓練を移す時には、ちゃんと SACO 合意に基づいてですね、ちゃんと日米で話し合っただけです。横田の場合は全く無視して、勝手にやるということですね。それから横田の場合安全を重視とっていますが、横田の飛行場の場合ですね、東西の幅というのは 2 キロ、一番狭いところで 2 キロくらいしかないんですよ。わかりますよね、その 2 キロくらいの幅のところでやっているんです。これが何で安全なのかさっぱりわかりません。われわれにとっては不安でならないですよ。いつ基地から外に出てくるんだろうと。実際に物資投下訓練で基地の外にでたことがありましたよ。そういったことがある中で、安全にどうのこうのといったりですね、日米合意もない中で、ある日突然パラシュート降下訓練を、今毎年のように 500 人くらい、上から降りているわけですよ。それもすごい高い時とか、夜中に真っ暗な中を、暗視ゴーグルかなんかをつけているんでしょうけれども、降下訓練をやっているんです。それが安全じゃないということですか？安全なわけじゃないですか。ちょっとその辺のところきっちり考えてくださいよ。なんでこんなのが、安保条約うんぬんかんかん、ある日突然できちゃうんですか。不思議に思いませんか。

わざわざ沖縄での経過も書いてあるじゃないですか。同じようなことを最低して下さいって言うわけだからさ。そりゃーそういうことは受け止めるべきでしょう。最低は。

【連絡会】基地のない神奈川をめざす県央共闘会議の矢野ですけれども、17 番のところでも低空飛行訓練で、これは米軍が何をやってもいいというわけではないとっていましたが、これまで明らかに被害があつて、それについて苦情も出てるし、あるいは厚木基地周辺でも、これは裁判の中で何度もダメだといっているにもかかわらず、ずっーと続いているわけですよ。そしてその上にオスプレイの低空飛行訓練があつたり降下訓練があつたりとすることは、これはこれ以上は認めてはいけないんじゃないですか。これまでの裁判の判決の経過とか、住民の訴えなどをいければ、既に公共の安全を無視してやっているということですから、これは米軍ちゃんと守るだろうということは、空想的なものに過ぎないと思いますよ。それについてどうお考えですか。

【連絡会】これ一緒ですね、今の横田の件と。今矢野さんが、厚木基地周辺の、現実に裁判まで進行していて一定の結論が出ているわけだから、騒音についてはさ。

【外務省】あの外務省からもお答えいたしますが、先ほど防衛省からもお答えしたのとまったく同じですが、まあただ騒音につきましては、最近国会でも議論されていたり、またあの騒音に関するこうした要請の場でいろいろお話をいただいているなか、実際にそこに住んでおられる方々にとっては非常に大きな被害の部分もあるというふうには思います。なのでそこはですね、公共の安全のなかには含めるというのはあれですけども、いずれにしても先ほども申し上げたような、米軍の施設区域、これを米軍が使用するということについては、日米安保条約で認められたものになっておりますので、そこは先ほどらい申し上げたように、二つの要請があって、米軍としての即応体制を常に維持しておく意味においては、訓練というのは必要不可欠なもので、そこには重要な意義がある。一方でもう一つの要請として、米軍の施設区域の周辺の住民のみなさまの生活、これに最大限配慮すると、これもまた当然の要請でございます。この二つですね、なかなか、場合によっては両立させることがなかなか難しい要請をなんとか考慮していつているのが現状でありまして、そこはこれまでもそうでしたし、これからもそういうふうにやっていきたいと思っております。もちろんそこで、おっしゃるような、非常に大きな問題などにつきましては、例えばパラシュートの、沖縄でもありましたが、そこは沖縄は沖縄で別の、沖縄の負担軽減という大きな文脈がございますから、そうした流れの中でやっているものがある。また本土の米軍の施設区域についても、そこは個別で、手当てをさせていただいている部分があるかと思えます。いずれにしても、今後の米軍の即応体制の維持ということと、それから、それによる抑止力の維持ということと、地元住民のみなさまの生活への最大限の配慮と、この二つの要請は引き続きやっていこうと考えております。

【連絡会】第一軍団の移駐を歓迎しない会の金子です。実際問題、訓練の施設区域と限定されていましてけれども、実際に訓練、例えばヘリがやっている場合には、施設区域の外でやっているわけですよ。キャンプ座間でいえば、フェンスの外の日本の我々住民の上空で旋廻して、タッチアンドゴーは基地の中に、ヘリポートは基地の中にしかないからやるけど、ほとんど飛んでいるのは、基地の外を飛んでいるのは90%以上ですよ、これはね、もし施設区域というのであれば、区域外にたとえ1メートルでも飛び出したらね、ダメなわけでしょう。そういう見解でいいんですか。

【外務省】今わたくしが申し上げているのは、ご質問に即して回答申し上げました。つまりこのパラシュート、横田の基地におけるパラシュートの降下訓練というご質問でございましたので、在日米軍施設区域における訓練ということで限定してご説明させていただきましたが、施設区域外においても、訓練することが安保条約上妨げられているというものではございません。

【連絡会】その見解は、たぶん今までの国会の答弁でいえば、出ていないと思いますよ。

【外務省】同じです。

【連絡会】だったら住民の安全なんか確保できないじゃないですか

【外務省】たとえば、そうであるならば、施設区域の、縁の上空から1メートル、1ミリも出てはいけないという理解ですか。

【連絡会】だから移動はOKといわれていたわけよ。これまでの国会答弁・・・(聴取不能)

横田のヘリのパラシュート降下訓練がある、こんどは米軍の横田の発表の計画でいえばですね。首都圏全体で暗視ゴーグル使って、ヘリが訓練をしているわけですよ。それを具体的に東京の上で暗視ゴーグル使って夜間、こんな訓練をしたと彼らのホームページに出ているわけですよ。そんなのもう首都圏全部で訓練やっていますって、米軍は言っている、でもあなた方は基地の外で、今の話でいえばですね、移動はいいという話であるけれども、日本の首都の上空どこでもいいと認めているわけだから、防衛省は。そんなことは、私は考えられないと思っている。

【外務省】私は外務省ですが、その今申し上げた条約上認められるかどうかというところに来て、それは先ほども申し上げた二つの要請の片っぽしか申し上げていないことになります。もう一つの要請であるところの、そのいま施設区域の外となっている、必ずしも地元というだけではないのかもしれませんが、外に住んでおられる方々の生活に最大限配慮するのは当然でございます、なので夜間にやってはいけないとか、低空飛行をやってはいけないとか、というかたちで、日米地位協定の運用の改善と先ほども言いましたが、その中にもいくつか入っておりましたが、そういった形をさせていただいているところでございます。

【連絡会】そこはすれ違いですから。基本的な認識でね。基地の外でもどこでも訓練していいということにはならないし、しっかり外務省も防衛省も受け止めてほしいと思いますね。

【連絡会】地位協定上は根拠はないのね？安保によって認められているという言い方でしょ。

【外務省】日米安保条約の条文上の明文規定にもないし、地位協定での明文規定はございませんが、全体として認められているというふうに、そこは一環とした答弁でございます。

【連絡会】ちょっと時間が迫っているんですけども。こここのところは、ちょっと途中でね止めちゃうわけにもいかないんですけども、最後時間なんですけれども、言いつばなしになっちゃっても申し訳ないけれども、いうことはお願いします。

【連絡会】私横田基地から来ました島田といたしますが、今の回答を聞いていますと、安保条約上も地位協定上も拡大解釈して、アメリカは基地の中では何をやっても、日本としては文句は言えないんだというふうに聞こえるんですよ。それでオスプレイが横田に配備されるということは、装備の重要な変更だと思うんですね。それとパラシュート訓練が始まったのも、いままで 374 部隊が管理する輸送基地だったところに、最近パラシュートの降下訓練が連日行われている。これは基地機能のあるいは基地の訓練の対応の大きな変化ですよ。それから 374 部隊の管理する輸送基地のところにおスプレイを運用する特殊作戦部隊が 430 人配置される、これは配置の重要な変更だと思うんですよ。こういうことを協議しないで、アメリカから要請されたから、日本政府も抑止力のために必要だからそれを認めるんだと、そういうことではとっても私たち、付近の住民は納得できませんので、今の点はもう一度よく検討してみてください。時間が無いので要望だけでとどめておきます。

【連絡会】先ほど回答があったんですけども。飛行マニュアルの中に確立をされておると、とい

う形で回答された訳ですが、それを我々が公開で見ることが出来るわけですか。それからもうひとつ。われわれの文献ではですね、米国の下院監視・政府改革委員会のアーサー・レックス・リボロさんの文献で、オートローテーションというのはそもそも機体が重すぎて、ブレードの面積からしたら、実際にオートローテーションで降りてきたら 103 キロ位の速度で激突しちゃう。ところが普通のヘリコプターは 50 キロ位で軟着陸できるというかたちで、書いてあるわけですよ。それは実際メーカーも、操縦している人たちも、オートローテーションはできないというかたちで、考えていると思うですけれども、そちらがねそうじゃないというのは非常に驚きですね。

【連絡会】 さっき質問にちゃんと答えていないと思うんですが。8 番なんですけれども。オートローテーションと 2014 年ペルシャ湾とハワイの事故は関係ないとおっしゃって、答えもらっていますけれども、そうではなくて、オートローテーション機能もあれば、他の原因で事故が起きてもソフトランディングできたのではないか。ということについてどのようにお考えか。そのとこだけお答え下さい。

【連絡会】 じゃあ今のところだけお答えできるんだったら。これで終わりにしますから。

【防衛省】 まずマニュアル公開、見ることが出来るかできないかということですが、ご回答としましては、出来ません。なぜならば我々もそのマニュアルというものを受領できておりませんで、こちら先ほども申し上げましたが、細部米軍の運用にかかわるところが記載されているものであると認識しておりますので、それらをすべて日側が受け取ることはできないという状況であります。よってオートローテーション機能に必要な情報の一部を抜粋した形で説明を受けてきたというところでございます。

2 点目リボロさんについてでございますが、一研究者の方が、の認識ひとつひとつにつきまして防衛省としてひとつひとつお答えできる立場にはないというふうに認識しております。

3 点目でございますが、ペルシャ湾、ハワイの事故でオートローテーション機能が働いていればソフトランできたのではないかということでもありますけれども、これもまず一般的な話ではありますが、オートローテーション機能の機能が十分に働くためには、当然ある程度の高度および速度が必要でというところが、すべてのオスプレイにかかわらずすべての回転翼機にいえることでございます。よって、逆にこういった高度、速度がない場合においては、たとえオートローテーション機能を有しているオスプレイや回転翼機であっても、どうしても軟着陸できない状況については発生しうると、そういった状況がそのペルシャ湾、及びハワイ沖での事故に該当するものであったということが言えると思います。

【連絡会】 それはどうして知っているんですか？事故調査報告書とか何メートル落ちてきたとか、その時の速度とか入手しているんですか。

【防衛省】 あの細部の情報は入手しておりません。ホームページ等で公表されている情報だけでございますが、いずれにしましても着艦あるいは着陸まじかの高度、比較的低い高度から墜落したという情報で公表されておりますので、そういったことから必要な高度を満たしていなければ、オートローテーション機能があったとしてもソフトランディングが必ずしも成功する状況ではないというこ

とがいえるとは思いません。

申し訳ないですが時間ということなんで。こちらも言いたいことが残っているんですが、15分ほど超過しそうですので、これで終わりにさせていただきます。