

2017年3月23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

稲田朋美様

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 (平和フォーラム)

共同代表 福山 真劫

共同代表 藤本 泰成

東京都千代田区神田駿河台 3-2-11 連合会館

申入書

米軍機オスプレイの事故の真相究明および配備の撤回、ならびに自衛隊のオスプレイ導入の撤回を要請する

日々の精励に敬意を表します。

昨年12月13日、普天間基地所属の米海兵隊オスプレイ1機が、沖縄県名護市東沿岸の海上に「不時着」し、大破しました。墜落現場は、住宅地域から1キロメートルにも満たない海岸であり、場合によっては地域住民に甚大な被害が出ていた可能性もあります。ところが住民および沖縄県民の不安と憤り、そして飛行訓練の停止を求める声をよそに、事故の真相と「不時着」に至る過程を明らかにせず、事故原因の究明も置き去りにしたまま、すぐさま米軍はオスプレイの飛行を再開し、年明け後まもなくして空中給油訓練も再開しました。日本政府は米軍の飛行再開に理解を示し、安易に容認したのです。その挙句、3月には関山演習場（新潟県）における日米共同演習にオスプレイが参加したことは東日本に暮らす市民として絶対に許せません。人のいのちにかかわる重大な事故であるにもかかわらず、沖縄県民への説明すら行わない米軍当局と日本政府の姿勢に強い憤りを覚えるとともに、オスプレイの安全性についてあらためて疑問と不安が生じているところです。

今後オスプレイは、米空軍横田基地への配備が計画され、木更津では定期機体整備工場がすでに稼働し、陸上自衛隊もオスプレイを購入し佐賀空港に配備する計画がすすめられています。加えて米軍と自衛隊の共同訓練、基地の共同使用がより強化される方向がうたわれており、オスプレイの飛行訓練等が全国に及ぶ懸念も拭えません。今回の事故により、基地周辺および訓練空域下の自治体と市民の不安はさらに強まっています。

そこで、東日本に所在する市民団体と平和フォーラムは、ここに共同して、以下の点を申入れるものです。

要請事項

- I 米空軍 CV-22 オスプレイおよび特殊作戦コマンド（AFSOC）の横田基地配備計画の延期が報道されていますが、延期ではなく計画そのものを撤回するよう米国政府に要請すること。
- II 千葉県木更津駐屯地における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。
- III 陸上自衛隊のオスプレイ購入計画を中止すること。
- IV 沖縄県「普天間飛行場代替施設」という名の辺野古新基地建設計画を撤回すること。
- V 16年12月13日、沖縄県名護市東沿岸で発生したオスプレイ墜落事故の原因究明が不十分なまま、オスプレイが飛行再開していることに対し飛行の中止を求めること。合わせて、これまで発生してきたクラスA事故に関する全ての事故報告書を米国政府から入手し、それらを包括的に再評価すること。そして、運行時間が長くなるにつれ事故率が低下せず、むしろ上昇している理由につき明確に説明すること。

質問事項

- (1) 2016年12月13日、沖縄県で起きたオスプレイ事故について
 - ①質問主意書47号答弁書（内閣衆質193第47号）（以下「答弁書1」）では、「引き続き米側において調査している」こと等を理由に以下の点が回答されていない。
 1. 事故時の位置・高度・飛行速度、及び気象条件について（質問一）。
 2. 「大気の流れ等によって具体的に何が起きたのか。」（質問二）。
 3. 「プロペラが損傷したあとの飛行状況」（質問四）、「事故位置からの飛行ルート」（質問六）。即ち21時05分の給油ホースブレードの接触から「不時着水」した21時30分までの25分間、どのようなコース、高度、飛行速度をとっていたのかに関わる情報。
 4. 「羽の損傷は、右の羽のどの辺りで起きたのか。そして、回転するうちに損傷はどう広がったのか。その結果、損傷した方のエンジンは停止し、片方のプロペラだけで飛行したのか。あるいは、左右のバランスを取るため両エンジンともに停止し滑空のような形を取ったのか。」（質問五）。
 5. 「キャンプ・シュワブまで残りわずか約五キロメートルのところなぜ着水したのか。」（質問七）。
 6. 「着水は水平に行うことができたのか。」（質問八）。
- これらの情報に関して日本政府として把握していないと認識してよいか。

②当時の気象条件は、強風であった、夜間の空中給油を行うために許容される条件の範囲内にあったという回答がされているが、この「空中給油を行うために許容される条件」とはどのようなものか。

③事故時の環境要因として「強風、乱気流という気象条件」が上げられているが、この「乱気流」とは何か。これには、先行する給油機が引き起こした後方乱気流は含まれるのか。あるいは、後方乱気流が主要なものか？

④「着水」後においても事故機のプロープが収納されていないが、給油が終わってからホースとブレードが接触したという説明では、プロープが収納されていないことの説明にならない。なぜ、プロープが伸びたまま飛行していたのか明らかにしていただきたい。

⑤「不時着水」まで、機体の制御が可能だったとしているが、滑空で着水した場合、機体が大破することは避けられないのか。

⑥ ①～⑤のような情報に関して明確な認識ができていない段階において、現時点で「事故原因の究明」はなされていると判断しているのかどうかを明らかにしていただきたい。先の質問主意書の質問12で「政府として、現時点で事故の原因は究明されたと考えているのか」と尋ねているのであるが、答弁書1では何も答弁していない。そして聞いてもいない飛行再開を容認した経緯を詳細に述べている。

⑦ 例えば①の2「大気の乱気流等によって具体的に何が起きたのか」は、事故発生の直接要因に関わるものである。これに関連して、政府は、「強風、乱気流と言った気象条件下で行われていたという環境要因のほか、人的要因も複合的に重なって発生した可能性が挙げられると考えている」（答弁書十二）と答えている。これは、未だ原因が究明されたとは言えない段階であることを自ら表明していることにはならないのか。

⑧ このような段階で、日本政府が「安全は確認された」と判断し、飛行の再開を受け入れたのはなぜなのか、その根拠を示してください。

⑨ 12月19日付けの「沖縄県名護市沖に不時着水したMV-22オスプレイについて」及び1月5日付けの「MV-22オスプレイへの空中給油再開について」なる防衛省の文書は米海兵隊からの事故説明の原文を翻訳したものか、それとも日本政府として独自に作成したものか？ また、答弁書1では、「やりとりの詳細について明らかにできない」として拒んでいるが、やりとり部分は不要なので、事故の概況等の説明用に海兵隊から提供された原文をそのまま公開・提出していただきたい。

⑩ 事故機は空中給油訓練をしていたとの報告であるが、その他の訓練の一環で空中給油訓練が行われていたのではないか。どのような訓練の中で事故が起きたのか説明されたい。関連して、給油機がKC130Jでなく、MC130であった理由を明らかにされたい。

⑪ 空中給油訓練は海上で行うとしているが、設定された空域を必ず使用するということか。

⑫ 訓練空域の設定について法的根拠を示されたい。

⑬ 米軍は事故機からボイスレコーダーを回収している。その記録と事故時の交信記録の内容は、プロペラの損傷が起きた原因や事故機の機体が制御されていたかどうかを示す重要な証拠になる。日本政府はその内容を米軍に開示することを求めたのか。

⑭ 事故機から当日の訓練のフライトマニュアルが流出し、発見されていると聞いているが、そのようなマニュアルが存在するのを日本政府は把握していたのか。

(2) 事故率について

- ①MV22 オスプレイのこれまでの事故件数、飛行時間、事故率を年度ごとに明らかにしていただきたい。
- ②同じく CV22 についても同様に明らかにしていただきたい。
- ③MV22 オスプレイについて、防衛省の当初の説明では、飛行時間が増えるにつれて事故率が低下するとしていたが、低下するどころか上昇している。これについて防衛省はどのような見解を持っているのか。

(3) オスプレイの木更津での整備について

- ①整備工場開所式の時点では、木更津市の申し入れに対して回答を行っておらず、開所式では市長も運用を先延ばしにするよう発言していた。地元自治体に丁寧な説明を行い、理解を得るという方針を示していながら、一方で自治体の意見を無視して規定の方針を進めている。以下に続く質問にもあるとおり、木更津駐屯地の整備拠点化は、安全性に懸念がある。一旦運用を中断し、自治体・市民にあらためて説明を行うべきではないのか。
- ②質問主意書 57 号答弁書（内閣衆質 193 第 57 号）（以下「答弁書 2」）では、場周経路において、オスプレイがエンジン停止をした場合、安全に基地内に到達できないという指摘に対して回答していない。地上 900 フィートで飛行していて、エンジン停止した場合、滑空率からして、基地内に到達できるのかどうか。
- ③転換モードの使用については、答弁書 2 では、「米軍の運用上必要な場合に該当する。」というものだったが、転換モード時に飛行が不安定になりがちだという理由から転換モードの使用を限定したもので、米軍の運用は「例外的に」認めたものに過ぎない。「例外的な運用」を常態化せざるを得ないことに対し、防衛省はどのように考えているのか。
- ④試験飛行を行う際には、自治体等に情報提供がされるのか。
- ⑤試験飛行については、東京湾南部及び相模湾上空を使用するとあるが、どのようなルートを飛行するのか。1 機についてどのくらいの回数をこなさねばならないのか。及びその飛行高度、飛行形態も示すこと。また、その区域を米軍が使用することについて法的根拠を示していただきたい。

(4) オスプレイの配備について

- ①9 月にオスプレイ 2 機が陸揚げされたことについて、事実上の追加配備と見なされるが、日本政府は事前に報告を受け、了承していたのか。また、自治体への説明は行っていたのか。
- ②現在、普天間基地に配備されている MV22 で、飛行可能な機体は、12 月 13 日の事故機と整備中の機を除いて 24 機ということか。
- ③今後、通告なしで追加配備されることはあるのか。
- ④3 月 13 日に、米国防総省は横田基地への CV22 配備が長くて 3 年遅れるとの見通しを発表したが、それについて日本政府に事前に報告があったのか。また、政府が現時点で、その件について把握していることをお答えいただきたい。

以上