

2018年3月28日

内閣総理大臣

安倍晋三様

外務大臣

河野太郎様

防衛大臣

小野寺五典様

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

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

要請書

オスプレイ等米軍機の相次ぐ事故に抗議し、訓練飛行の停止を求め、事故の真相究明及び事故報告を公表することを要求し、普天間基地配備のMV22 オスプレイの撤去、CV22 オスプレイの横田配備、自衛隊のオスプレイ購入などの計画を撤回し、及び木更津駐屯地でオスプレイの整備を行わないことを要請する

日々の精励に敬意を表します。

2016年12月、FA18 ホーネットが高知県沖に、オスプレイが名護市海岸に墜落して以降も、米軍機による緊急着陸、不時着、部品落下などの事件・事故が相次ぎ、先月20日にも米軍三沢基地所属のF16 戦闘機が青森県の小川原湖に燃料タンクを投棄する事故を起こしています。いずれの事故においても、市民が巻き込まれ人命が奪われることは幸いにしてありませんでした。しかし、部品落下事故に遭遇した保育園児や小学生そして保護者に大きな心の傷を残したことは間違いありませんし、小川原湖では、ジェット燃料による汚染でシジミ漁などを行う漁業関係者に多大な経済的損失を与えています。

事故を起こした同型機の飛行訓練は停止をすべきであるにもかかわらず、事故原因の究明がなされないまま、すぐさま米軍は飛行を再開し、日本政府も飛行再開を容認する姿勢をとり続けています。事故報告書も全面公表されることもありません。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、説明責任を十分に果たさない米軍当局と日本政府の姿勢に強い憤りを覚えます。

今後、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、オスプレイをはじめとする米軍機等の飛行訓練が、基地周辺および訓練空域下にとどまらず、全国に展開していくことは必須です。このことにより、事故の危険が広範囲に拡大し、重大な惨禍が私たちの身近に起こりうるのではないかという、不安が増大しています。

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、以下の点について要請及び質問いたします。

記

要請事項

- I 米空軍 CV22 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で整備中のオスプレイの試験飛行は行わないこと。また米軍および自衛隊オスプレイの整備工場としての利用を撤回すること。
- 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および日本の領域で発生した米軍機の事故報告書全文を防衛省ホームページに公表すること。

質問事項

【オスプレイ事故報告書関連】

1. 2017年9月11日に、米軍から事故報告書が提供された。米軍から提供されたものは全て公表できることになっているが、防衛省ホームページには未だに概要しか掲載されていない。これはなぜか。また、沖縄県等には英文原文のみ提供されているが、日本語訳を提供しないのはなぜか。
2. 事故報告書は6ヶ月後に提出することになっているが、今回、提出が3ヶ月遅れた理由は何か。
3. 空中給油機とMV22が接触事故を起こした地点は、当初沖縄本島東方40海里のHH空域であると発表されていたが、報告書では与論空港から8海里の地点だった。このような大きな食い違いはなぜ起こったか、防衛省は問い合わせを行ったのか。
4. 接触事故を起こした場合、直近の飛行場に着陸することになっているが、なぜ与論空港に着陸しなかったのか。これについて、防衛省は問い合わせたのか。
5. 右プロペラの損傷後、機体が右旋回を続けたため水平飛行モードにしたとあるが、この旋回はプロペラの損傷によるものか。2015年の事故時には垂直離着陸モードで着陸したとあるが、今回水平飛行モードを続けたことの原因は何か。防衛省はこれについて米軍側に問い合わせを行ったか。

6. 沖縄本島に到着した後、北部訓練場などの空き地に着陸を試みなかったのはなぜか。これについて防衛省は問い合わせを行ったのか。
7. 沖縄本島にたどり着いてから沿岸を飛行したとあるが、名護市海岸に到着する前の早い段階で不時着水を試みなかったのはなぜか。これについて防衛省は問い合わせを行ったのか。
8. 事故機はどの時点で不時着水をおこなうことを決断したのか。これについて防衛省は問い合わせを行ったのか。
9. 今回の事故報告書を受けて、防衛省としては、オスプレイのプロペラが片方動かなくなった場合、正常に飛行できなくなるということを機体構造の特徴として認知したのか。
10. 今回の事故及び 2015 年の事故から、オスプレイの空中給油については、ドローグとブレードの接触によるプロペラの損傷事故が起きる可能性があるとわかった。この点について、防衛省は、どのように考えるか。
11. 2017 年 1 月以降、普天間に配備されているオスプレイは空中給油訓練を行っているのか。
12. 今回の訓練は、これまで公表されていない奄美大島を周回するルートで行われていた。防衛省・国土交通省は、これを事前に知り、訓練を容認していたのか。また、訓練空域の指定されていないところで、住民にも知らされずに訓練を行うことについて防衛省・外務省はどのように考えるのか。
13. オスプレイの重大事故が次々に起きているが、機体のトラブルによる緊急着陸、部品の落下などの事故も多発している。機体の整備が十分に行われているかという点においても大いに不安を感じている。現在 1 機が木更津駐屯地において定期機体整備を行っているが、その機体も含めて、現在配備されている機体は、これまでに分解点検も含めた定期機体整備を行ったことがあるのか。それはどの時期なのか。また、通常行われている機体整備のサイクル、整備科目についても示されたい。

【横田基地関連】

14. 横田基地への MV22 の飛来は、2014 年 7 月から実施されている。当初は、目的地への中継場所や訓練地への一時駐機場所としての利用と考えられるものであった。ところが、今年の運用状況を見てみると、訓練地から横田基地に帰還する際に、タッチ・アンド・ゴーやローパス、基地周辺を旋回してから着陸するなどの様子が頻繁に見られるようになった。また、東富士演習場での訓練のために飛来した本年 1 月には、東富士での訓練が中止となった日に、横田基地やその周辺でタッチ・アンド・ゴーやローパス、旋回訓練を行ったことを多くの方が目撃している。

MV22 の監視を行っている防衛省・北関東防衛局は、この事実を知っているか。また、横田

基地やその周辺で、MV22 が上述のような訓練を行うことを許しているのか。

15. この間の政府交渉の中で、MV22 が横田基地に飛来する際には「普天間基地配備の際に結んだ日米合同委員会の合意事項が適用される」との発言が、外務省や防衛省の担当者から数回なされている。しかし、この間の横田基地への MV22 の飛来時には、すべてとってよいほど、基地外でヘリモード（垂直離着陸モード）になってからの着陸が行われていた。また、小学校や病院を避けて飛行するという行動もとってはいない。

MV22 離着陸時の監視を行っている防衛省・北関東防衛局は、この事実を知っているか。また、日本政府は、日米合意をほとんど無視している米軍・米国に対し、合意を守るよう要請や抗議をしているのか。

16. CV22 オスプレイ（以下 CV22 と表記）の横田基地配備計画は、当初の「2017 年後半」から「2020 年会計年度」に変更するとの発表があった。

2017 年 3 月 14 日米国防省発表の配備延期文書中の「当初 2017 米会計年度の第 4 四半期の到着を発表していたが…」と、私たちが正確な配備時期を確認した際、外務省・防衛省担当者が回答した「2017 年後半」とで違いが生じている理由について教えていただきたい。

また、横田基地への CV22 の配備時期・機数や機体の配備計画を正確に教えていただきたい。

17. CV22 が横田基地へ配備された際の訓練内容と訓練場所について教えていただきたい。

また、逆に「どのような訓練（※）は、どのような場所では行わない」というような基準を設けているのかどうか教えていただきたい。

※横田基地内で行われることが予想される訓練（離着陸、人員降下、物料投下）以外の訓練とは、低空飛行、編隊飛行、夜間飛行、空中給油などの訓練のことです。

18. CV22 オスプレイの横田基地配備が計画されていることに関して、私たちは、横田基地周辺および配備後に低空飛行訓練ルート下にあたる自治体にアンケート調査を行った。回答率は全体で 72%であり、自治体の関心が高いことが見受けられた。

回答の内容を見ると、どの自治体も「政府の説明を求める」それも「安全性についての説明」が多くを割合を占め、また「訓練日、飛行ルート等の情報提供」を求める声も多かった。このような自治体の要望に対して政府はどのように考えるか。また、あらためて当該自治体に対して説明を行う予定はあるのか。

【木更津整備工場関連】

19. 昨年 2 月から整備が行われている普天間基地のオスプレイ 1 機の整備が、1 年以上経過した今日に至っても終了しておらず、試験飛行は 4 月以降とされている。当初 9 月までと説明していた整備期間がなぜこれほど延びているのか説明していただきたい。また普天間に 2012 年に配備された 12 機はすでに 5 年以上が経過している。今後の整備計画がどのようになっているのか、明らかにしていただきたい。

20. 陸上自衛隊が導入するオスプレイについて、防衛省がめざしている佐賀空港への配備は地

元の反対があり、めどが立っていない。2018年内には配備されるとのことだが、現状では佐賀空港の受け入れ準備は間に合わないといわれている。本年導入するオスプレイはどこに配備する予定か。また一部で報道されている木更津基地への暫定配備は行なわないということか。

【横須賀基地関連】

21. 米海軍は、2017年の11月、墜落事故を起こした空母連絡機C2の代替機としてMV22オスプレイを起用した。一方、米海軍は、C2の後継機としてオスプレイの購入をすでに決定し、順次交代していくという計画であることを聞いている。今回は臨時的な運用とのことだが、今後、空母ロナルドレーガンの艦載機としてオスプレイを導入する計画が進められてくるのか。また、オスプレイが空母連絡機として配備された場合、これまでの空母連絡機と同様の運用がなされるのか。

【事故率関連】

22. MV22オスプレイの事故率について

①2017年11月8日に防衛省が公表した米海兵隊MV22オスプレイの事故率（2017年9月末時点）について、防衛省は2018年2月15日に「米国政府からの情報提供」に基づくとして3.27から3.24に数値を更新する発表を行ったが、その「米国政府からの情報提供」の全文を明らかにしていただきたい。

②上記2017年9月末時点での、MV22オスプレイの事故率計算の根拠となった「2017米会計年度」までの総飛行時間を明らかにしていただきたい。

③上記2017年9月末時点以降の、最新のMV22オスプレイの事故率と総飛行時間のデータを明らかにしていただきたい。

23. 米空軍CV22オスプレイの事故率について

米空軍CV22オスプレイの最新の事故率及び総飛行時間のデータを明らかにしていただきたい。そのデータがいつの時点のものか、いつ米国政府から情報提供があったものなのかも明らかにしていただきたい。

24. オスプレイの事故及び事故件数について

MV22オスプレイ及びCV22オスプレイについて、クラスA、クラスB、クラスCのそれぞれの事故の件数と、そのすべての事故の具体的な内容の概要について列挙して明らかにしていただきたい。

25. 沖縄に配備された米海兵隊MV22オスプレイの、これまでの事故及び部品落下、不時着（不規則着陸）、エンジン不調（白煙を上げるなど）などの件数、及びそのすべての事故等の具体的な内容の概要について列挙して明らかにしていただきたい。

26. 2015年以降の、沖縄における米軍機の事故及び部品落下、不時着（不規則着陸）、エンジン不調（白煙を上げるなど）の件数、及びそのすべての事故等の具体的な内容の概要について

列挙して明らかにしていただきたい。

【事故の構造的な問題について】

27. 昨年、横須賀母港のイージス艦が連続して事故を起こした。2017年9月7日の米下院軍事委員会で証言台に立った政府監査院（GAO）の高官は次のように証言したと時事通信は報じている。

「任務が増える中で人員が減ったため、十分な訓練時間を確保できなかった。過度な負担や訓練不足が事故につながった」（2017.9.8）。

沖縄で頻発するヘリ事故に関しても、2017年12月21日のNHK「おはよう日本」は、海兵隊高官の証言を次のように伝えた。

「任務が増加し、テンポも速くなり、パイロットと整備士の確保が不可欠。十分な訓練を受けたパイロットは不足している。中でも適切な資格を有する整備士が足りない」。

オスプレイの事故もふくめて、これら米議会での在日米軍の事故に係る証言等に、防衛省はどのような関心を持っているか、明らかにされたい。また、すでに入手した関連資料があれば、そのすべてを公開して頂きたい。

以上