

# オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会 議事録

外務・防衛省交渉

2015年3月11日

13:00～15:00

衆議院第2議員会館第5会議室

## 【省庁出席者】

外務省

北米局日米地位協定室 北田哲夫補佐

他

防衛省

日米防衛協力課 関班長

防衛計画課 筒井事務官

事態対処課 奥村部員

渡辺部員

航空機課 佐古部員

地方調整課 松川部員

地方企画課 小田島係長

他

## 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。

### 【外務省（日米地位協定室）】

米軍海兵隊のオスプレイは2012年に配備された。政府としては、このMV22オスプレイが、日本の安全保障、地域の平和と安全に資するものとして評価し、配備撤回をアメリカに求めることは考えていない。他方、米軍の装備の運用等については、地元の方々含めて、日本の国民の皆様の生活にかかわることなので、騒音、安全性などの問題につき、決められたルールを守るようアメリカにも求めており、今後とも求めていきたいと考えている。

## 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。

### 【外務省（日米地位協定室）】

アメリカと協議する中で、CV22を日本に配備するという決定は行われていないと、行われることはないと聞いている。現時点でコメントすることは困難である。

## 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。

### 【防衛省（防衛計画課）】

中期防衛力整備計画という、平成30年度までの防衛力の整備計画の中において、ティルトローター機を陸上自衛隊に17機、購入することとしている。オスプレイのようなティルトローター機は、長い滑走路がなくても離着陸ができ、かつ固定翼のように、素早く飛んでいけるという特徴がある。南西諸島の島嶼防衛ということを考えると、軍用機としての面を見れば有用である。

その配備先については、去年の7月に佐賀県、佐賀空港に配備させていただけないかと、武田前副大臣から、佐賀県知事をお願いさせていただいているところ。佐賀県の方からまだ受け入れの表明をいただいている。引き続き地元に対して丁寧に説明してご理解・ご協力を得られるように努めて参りたい。

- (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、中継基地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。

#### 【外務省（日米地位協定室）】

オスプレイの機体自体は日本の安全保障に資するものと考えている。そして、オスプレイは現在沖縄の普天間基地に配備されているが、沖縄の負担軽減という観点からも、なるべく、沖縄県外で訓練を行うという政府全体の取り組みもあり、オスプレイに関するルールを守るよう米側に求めている。基地周辺の方々のご理解をいただくべく政府として努力していく。

#### 【防衛省（地方調整課）】

オスプレイの配備については、我が国の安全保障にとってたいへん大きな意味があると考えている。オスプレイの本土における運用は、米側から広く本土の各地で、施設や区域に飛来する旨の説明を受けている。地元の皆様の生活への最大限の配慮が必要と考えて、自治体に飛来のある場合にはご連絡させていただいている。今後とも米軍に対して、オスプレイの飛来の情報をしっかりと求めていき、情報が得られた場合には、すぐに関係自治体に速やかにお知らせ

していきたい。

### 【防衛省（航空機課）】

普天間基地に配備されている米軍オスプレイについて、整備企業に外注して行う体制が平成29年頃から開始される予定となっている。現在、米軍によって整備企業の入札が行われている状況。防衛省としては、陸上自衛隊に導入することとしているオスプレイについて、米軍機と共通の整備体制が国内に確立することが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、整備の効率化の観点から必要であると考えている。これらを踏まえ防衛省としては、木更津駐屯地の格納庫を米軍オスプレイの定期機体整備のために行えるように使用させ、将来の陸自オスプレイについても定期機体整備を同駐屯地で併せて実施することを計画している。現在、この計画の下、国内企業が米軍の入札に参加している。当該定期機体整備は、木更津駐屯地へのオスプレイの搬入搬出経路として、すでに同駐屯地に設定されている場周経路、場周経路というのは離発着する航空機の流れを整えるために滑走路周辺に設定されている飛行経路のことですが、この場周経路を使用することを予定している。市街地上空をなるべく避けるため、複数ある場周経路のうち、原則として駐屯地の海側の上空を飛行する場周経路を使用する計画としている。この場周経路では、回転翼機においては約240m上空、固定翼機については約270m上空を飛行することとしているので、羽田空港に離発着する民航機とは飛行帯が分かれている。このため、ご指摘のように空の危険性が増すことはないと言われている。防衛省としては認識している。木更津駐屯地の場周経路を始め、本計画については関係自治体に対してこれまでにも資料のご提供とご説明を行ってきたが、引き続き、防衛省として丁寧なご説明を行ってまいりたい。

### 【外務省】

ブルールートと言うのは、2012年のMVオスプレイの環境レビューの中に記載されている6つのルートのひとつと存じますが、こういったものがあるというのは承知しているが、具体的にはどんなルートを使っているかということは外務省としては承知していない。いずれにしても米軍機が、オスプレイが日本国内で訓練を行う場合には、関連するルール、高度とか時間帯についてしっかり守るよう申し入れているところ。提供空域については、日米地位協定に基づいて、一部の海域や空域を米軍が訓練などに使うものとしているもの。

## 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。

#### 【防衛省】

問①について。オスプレイ配備前の、直前に事故が起こったことについて、米軍の調査報告もさることながら、政府として分析調査チームを立ち上げ、日本政府として検証を加えた。その分析の結果、機体等に問題がなく、人為的な問題に収斂された。さらに我が国の飛行運用への配慮として、平成 24 年の 9 月、日米間で合意をしている。その合意の内容は事故に関する再発防止策もさることながら、我が国の運用の安全を担保するという観点から、ある種制限を加えるような形で記載されている。たとえば、飛行運用の話であれば、市街地上空を飛行しないとか、海上をなるべく飛行するとか。そういった点を総合的に勘案すれば、我が国のオスプレイの飛行運用について安全性を確保できるのではないかというのが政府の見解。その政府見解の補足的な事項として、この事故率について、海兵隊からデータを収集するなどして開示させていただいた。事故率が海兵隊の平均より高い低いとすることを持って安全だと言うつもりは我々として強調しているわけではない。クラス A、クラス B、クラス C という階層があるが、特に人身なり機体の損傷が激しいクラス A をもって安全性の理解を促進するためのひとつの尺度として情報を提供している。

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。

#### 【防衛省】

問②について。確かにクラス A の事故率に関しては開発段階の数値は含まれていません。開発段階のものを運用段階のデータとまぜこぜにして評価するということについては適切ではないと、米側から説明を受けており、その点については我々としても、一定の合理性があるのではないかと考えている。

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考えるが、この問題についての国の見解をしめされること。

#### 【防衛省】

確かに平成 21 年に 100 万ドル以上とされていた事故率の基準が 200 万ドルの損害ということになっていることは我々も承知しているが、その理由・背景について米側に確認したところ、最近開発されている航空機の装備品の価格自体が以前のものより高騰しているところがあるので、そのいくつかの評価を是正するために、100 万ドルから 200 万ドルに定義を引き上げたという説明を聞いている。金額は変わっているが、クラス A の定義、重大な人身事故なり重大な機体の損傷という点での評価なり定義はいささかも変わっていないので、クラス A の事故率の提示をしている。

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。

#### 【防衛省】

これはあくまでも、航空機一般の話として、実績を積み重ねれば事故率は漸減傾向にあるということを示したものだ。

（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。

平成 25 年の 10 月に、初めて日米共同訓練を日本本土で、滋賀県のあいばの演習場における海

兵隊の日米共同訓練があった。その時の天候は、台風 19 号が接近する中の風雨が強い状況、たとえば風速であれば 20 節以上吹いているような中ではあったのですが、訓練は特に中止することもなく安定的な訓練、その時はヘリボーン訓練とあって、実際に隊員を乗せた上で、空中起動してまた、別の地に隊員を降ろしてというものでしたが、その訓練については安定的に行われた経緯があり、ご質問の指摘にはあたらないというのが政府の見解。

### **(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。

#### **【防衛省】**

政府の調査チームが米国本土に出張した折にオスプレイのシミュレーターを視察した。実際のその分析評価チームのメンバーにおいては自衛官のパイロットも組み込まれていたわけですが、そのパイロットが、シミュレーターを動かして、実際に確認している。そのシミュレーターの中でもオートローテーションがあることを確認している。さらに言えば、オスプレイを運航するマニュアルにおいても、実際のオートローテーションの手順が記載されていることを確認しているので、オートローテーション機能が備わっているということを説明させていただいている。

### **(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災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。

#### **【防衛省・事態対処課】**

訓練を実施するにあたりましては、防衛省・自衛隊、それから和歌山県、白浜町、串本町、それから在日米軍と綿密に何度も調整を図って現地も確認し、具体的な訓練内容とか場所を調整して参りました。オスプレイの具体的な参加要領の検討段階から、影響の度合いが不明というのは確かにあったが、排気による芝への影響というのを懸念される一方で、今回の訓練というのが、実践的な訓練をめざしており、人命救助、こういうものの手順とか手法、要領などを確実にさせることを目的にして、今回、和歌山県と串本町との調整の下に訓練が実施された。排気による芝への影響に加え、回転翼機ですから離発着するときに下降気流で影響を受けまして砂埃が舞う状況にある。そういった影響を考慮しながら、草刈りとか撒水を実施してリスクの低減というものを努めて訓練を実施した。防衛省・自衛隊としては、いつ発生するかもわからない国難と言われているような南海トラフ地震、これをどういった対応をしていくかという

ことで、こういった防災訓練の成果を活かしつつ、持てる装備を最大限活用して、関係する地方自治体とか関係機関、さらには米軍と連携を強化しながら一人でも多くの国民の県民とか救う体制を整えて参りたいと、このように考えている次第です。

**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。

#### 【防衛省】

問 (a) について。

排気デフレクターを使用していない結果であると理解している。

問 (b) について

離着陸時に排気デフレクターが作動すると米側から説明を受けている。

問 (C) について

政府としてはいずれにしても環境レビューでの米側からの説明で把握しているデータを我々の認識としているので、この内容におきましては環境レビューの記述で政府としては理解している。

問 (d) について

排気デフレクターの機能の効果については、地表への排気をなるべく避けるという点であるので、排気デフレクターを使用することで地表温度は低減すると考えている。

問 (e) について

排気デフレクターの作動が離着陸時、すなわちエンジンナセルが垂直の場合ですので離着陸時という理解でよい。

#### (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。

#### 【防衛省】

確かに旧来型のCH46に比べてMV22、ティルトローター機であるので、下降気流が若干従来の回転翼と違う、ちょっと強めであるということについては我々としても認識している。ただ、環境レビューにも記載しているが、我が国の訓練場をレビューしたところ、そのほとんどが舗装されたところと、あと、舗装されていないところもあるが、土が露出している部分が少ないという点において、不安なリスクはないという結論が出ている。

他方、土がむき出しになっている着陸場もあるが、環境レビューによると、その露出がよいというわけではないが、細かい粉塵が出づらいというような土壌ではあるので、その点からも問題はないという結論になっている。

(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。

#### 【防衛省】

問①について

実際、モロッコ、フロリダの事故、モロッコの事故において、人為的なミスが事故の主要原因でもあった。コンピューター制御があるから、MV22は最新鋭の航空機ということで、運航がしやすくなっているという説明をさせてもらっている。具体的な話ですけれど、巡航時における、たとえばエンジンナセルの角度、離着陸時におけるエンジンナセルの角度、の飛行の形態



がある中で、巡航時においては認められていない動作が、離着陸時においては認められているというのがございます。この点については、こっちがよくてこっちがだめということにはなるので、コンピューター制御で自立に作動を停止させることができないということにもなるので、その点についてはマニュアルで巡航時の場合はこうしなさい、離着陸時の場合はこうしなさいという規定があると承知している。コンピューター制御で運転がしやすくなっているとはいえ、個々のケースによっては、巡航時にはオッケー、離着陸時にはだめよというようなダブルスタンダードがあるところはマニュアルでカバーしているというのが、パイロットの運行の関係と、コンピューターというのの関係です。

問②番について

日本政府として、我が国独自で分析評価をしたケースは先ほど申し上げた、平成24年9月前に起こったフロリダ・モロッコの事故です。その後もクラスAの事件については数件起きているが、その事故については情報収集なりを努力しているという状況。

## 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。**

**【防衛省】**

Vの問①について

オスプレイの沖縄配備を公表した後にフロリダ・モロッコの事故があったということで、その際の飛行モードが転換モードだったりしたこともあり、沖縄の方々を中心として、ティルトローター機の特徴である回転翼モードとか、転換モードの時が危ないのではないかとわれていた時期がある。また、当時の普天間基地の司令官も、そういうことであれば、基地内でそういった作動作業を行うのがよいのではないかとといった対外的な公表も行っていたので、そういった地元の要請も踏まえたという点から日米合同委員会合意に中での指摘の規定の中では大きいのかなと思っている。

ただ、我々としての見解は三つのモード、固定翼モード、転換モード、回転翼モードいずれも、特にモードによる危険性はないということで提示している。

Vの問②について

これは全国に適用されている。

Vの問③について

地元の方々の意向を踏まえて、米側の運用の制限をかけるという対極には、米側としては日米安全保障体制を維持するために必要な訓練を行わねばならないというニーズがある。こういった二律背反するような課題を、我々は厳しい協議をしながら落としていった産物があのような制限をかける合意になっているわけで、そういった努力の結果、日米双方が歩み寄ってそういったものができたということについてご理解をいただければと思います。

Vの問④について

米側の運用につきまして詳細は承知していないが、日本本土で始めてオスプレイ訓練が行われる際に、米側から一度だけ日本側に通報があった経緯があり、平成25年の3月だったと思いますが、オレンジルートにおいて低空飛行訓練を行うという通報を受けている。実際通報を受けて、その岩国飛行場に到着していることは防衛省として把握しているが、その際、オレンジルートを使って実際訓練がされたかどうかについては、承知していない。

**【外務省】**

日米合同委員会合意の経緯について一言だけ申し上げますと、通常ですね米軍が、いろんな装備を日本に配備する際に、この種の合同委員会合意を作ることはほとんど例がないことをございまして、2012年ですね、当時民主党政権でございましたが、我が国のオスプレイ等の安全性ですとかそれに至っていることに対して、非常に大きなご心配・懸念があったものから、当時の政権と外務省とでこのような合意を作ったという経緯がございます。

**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、「公共の安全」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。

#### 【外務省】

大局の話としては、『日米安全保障条約において、アメリカが我が国に対して、武力攻撃があった場合においては、これに共同で対処すること、そして、日本の安全、地域の極東の平和と安全のために、日本が施設区域を提供することになっているという枠組みがある中で、施設区域の中で行うべき訓練はそこで行われるべきであると、たとえば銃器を用いた正規訓練などを施設区域の外で行うのであれば、そもそも施設区域を提供している意味がないわけであるから、そういったものについては、そこで行う。

他方で飛行機の、軍用機の運用等については、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。

#### 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。

#### 【外務省】

ⅦとⅧにつきましては、国交省さんの問題でありますので、外務省としてお答えすることは困難であるが、一般的な国際法のルールとしてある国に、他の国の軍隊が駐留する場合には基

本的にその駐留国の法令が適用されないという一般的なルールがございまして、こちらの在日米軍だからというのではなく、在 NATO の駐留軍ですとか韓国に駐留する米軍ですとか、一般的に外国の軍隊が駐留する、活動する際にはそういったルールがあることは申し上げられると思います。

### 【防衛省】

訓練の考え方としては、南海トラフの地震が発生した場合、すでに内閣府から被害想定等発表されているところではありますけれど、とくに太平洋側の方、長大な海岸に、主要な国道がたくさん走っており、津波によって至る所で寸断して孤立集落というものがたくさん発生するという懸念がある。そういった状況に置きまして一刻も早く救助する部隊等を、関係機関相互に連携しながら広範囲な場所に展開させる必要があると考えている。こうした場合は、国とか地方公共団体が保有している、防災関係機関が持っている航空機を最大限に投入しないときわめて対応が困難ということで、大変重要だと考えております。こうした状況を踏まえますと、日本国内の持てる能力というものも限界がありますので、そこで、在日米軍の協力が不可欠になっており、この際、離発着に滑走路を必要としない高い機動力を持っているオスプレイの活用はさらに有効な救援活用につながるものと考えています。

もう一つ、自衛隊としては国難ともいえる南海トラフ地震、首都直下地震に対して各種の防災訓練の成果を活かしつつ、可能な限り、ご指摘いただいているリスクの低減に努めながら、持てる装備を最大限に活用として、一人でも多くの県民国民を救助する体制を整えたいと考えております。

## 質疑応答

**クラス A の事故率だけにしたのが、重大なものということでクラス A だけにしたという話でしたが、クラス B、クラス C にエンジンの火災であるとか、機体の安全性にかかわる事故がかなり入っていますが、そういったものを外したのはどういう理由でしょうか。**

### 【防衛省】

クラス A の飛行事故が最も損害が大きく、人命の損失とか機体の損傷が見られるもので、それに対して B、C については、乗員や周辺住民の危険度合いが小さく社会的な影響も小さいというようなことから今回の安全性の説明の一助として事故率を提示する際にクラス A としてデータを提示させていただいている。

**しかし、エンジンの火災であるような事故は、これが起こっているということはやがては重大な事故につながる可能性がありますので、それがいくつも頻発しているということは市民の安全性に大きな影響があるのではないかとお考えになりませんか？**

**【防衛省】**

ご説明の趣旨については理解しております。クラスAであろうが、クラスBであろうがクラスCであろうが、そういった事故が発生した際につきましては米側としても事故調査を行い、再発防止策を講じているということになりますので、そういった安全性を確保するという観点であれば改良なり改善を積み重ねていくと言うようなことでございます。

そうした事故がたくさんあると言うことで、事故率が高いですよという説明をするべきではないのか。それからもう一つは開発段階の事故がのぞきましたという説明がありましたが、アメリカで開発段階で30人の死者が出ているという飛行機が他にあるのですか。

**【防衛省】**

質問を受けて答えられるだけの対応を持ち合わせておりません。

オスプレイが危険だというのは、アポロ飛行船以上の時間をかけて開発をしたのに、30人を超える人が死んでしまったと、それが非常に問題だとされていますが、その問題をネグレクトしてしまうのは非常に問題。アメリカから適切で無いといわれて、日本が判断を停止する必要は全く無いとわたしは思いますので、みなさんも、自分で考えて行動していただきたいと思います。

それからもう一つは CV22 を除外したという点ですが、CV22 のところで、これから事故率が低下すると推計されるというのは、CV22 の具体的なデータではなくて、飛行機一般のことですよというふうに説明されましたが、なぜここで、CV22 の話をしているのに、飛行機一般の話に突然すり替えられたのかご説明いただきたいのですが。

**【防衛省】**

一般的な傾向として、そういった運用の時間を積み重ねていくことにより、事故率が低下していくという、一般的な傾向を申し上げていたところですが、その一般的な航空機の中には、当然MV、もあるし、他の航空機もあるし、CVもあるということ。

開発段階で30人も亡くなるような航空機はおそらくない、聞いたことがないんです。そういう飛行機なわけです。一般的などという話をされるのはここでは非常に不適切なのではないかという指摘なわけです。

排気熱のところの説明は非常にわかりにくいというところは、英語を日本語に訳したの  
でわかりづらいと言うことについてはお許しくださいということでしたが、わかりづらい  
と思っていますか。皆さんもわかりづらいと考えていますか？

**【防衛省】**

我々としては地元の理解と協力を得るためにある種わかりやすさ、具体性をもってということ  
を念頭に置いて、資料なり編纂している。我々の立場からすればですね、理解が得られるであ  
ろうということで資料を出しているわけですが、他方受け手の方々からいろいろご意  
見なり感じ方があることを前提にしてわかりづらいとすることが記載されていたので、その点  
については申し訳ないというようなことを言ったわけですが。

**わかりづらいとすることを認めたと、我々が理解してよろしいですか。**

**【防衛省】**

我々としてはわかりやすさ、理解と協力が求めやすいような形で編纂しているつもりですの  
で我々の意向としては、理解を促進に資するような資料であるとは感じております。

**地上温度が華氏150度は排気デフレクターを使用していないというご回答でした。  
そうしますと、排気デフレクターを使った時の温度の方がむしろ高いという表示がされてい  
るのですが。**

**【防衛省】**

環境レビューで記載されている事項としましては、地上から1.3倍程度の高さになると、  
摂氏に直すと60度強になる。

**ベルボーイング社の試験の中で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  
度が華氏422度ってあるんですよ。だから使わないで得られた温度よりはよっぽど高い温度  
なんですよ。非常にわかりづらいのですが、皆さん自身はわかりづらいと思っていない。大  
きな違いがあります。数字的な矛盾だという指摘をしておきます。  
昨年10月に揚陸艦からオスプレイが飛んで出力が無くなって乗組員が二人海に飛び込み  
ましたよね。この事故報告は受けていますか。**

**【防衛省】**

昨年10月始めにペルシア湾で起こった事故であると記憶していますが、揚陸艦を出て、  
いったん出力を失って、また復帰して揚陸艦に戻った、その過程の中で、乗組員が2名海に飛  
び込んで一人は救助されたものの、もう一人は行方不明になって死亡認定されたということは  
聞いております。

**その二人の乗組員はどうして海に飛び込んだのか。**

**【防衛省】**

その背景までは承知しておりません。

我々はオスプレイにオートローテーション機能がないと思っていますが、オスプレイの乗組員もそのことをとてもよく知っていて、このままだと機体もろとも海に突っ込んでしまう、機体と共に落ちるよりは助かる方法としての選択をしたんだと、ある種、軍人故の合理的な判断をしたのではないかと理解しているんですね。現にオスプレイに搭乗している乗組員がオスプレイのオートローテーション機能が十分でない知っている、ということが非常によく現れた事故例だと理解しているんですけど、そういうことについては。

【防衛省】

ご説明のようなことがあった背景があったかという点については、いずれにしても飛び込んだ背景や事実関係をよく承知できていないのでその点についてはコメントを差し控えさせていただきます。

個人的に何か思っている？

【防衛省】

個人的には……。

そういうレベルの話をしないと、アメリカから提供されたデータに基づいてしか、皆さんの言葉というものが我々の前に出てこないわけですよ。それじゃあ不安でしょという話をしているわけです。沖縄の人も含めて。だからあえて、どう思いますかと聞いたんです。

【防衛省】

わたしも基地問題を担当するようになって長い間が経過しているんですけど、個人的にと言われればいくらでも思うことがありそうなのですが、こういった先生の説明要求に応じて我々出張ってきている部分もあるので、まその個人的にというよりはオフィシャルな発言になってしまふところは大変申し訳なくおもっています。

モロッコとフロリダの事故がどういう状況で起こったのか。転換モードの中でモロッコの場合には追い風で、後ろから煽られるような形で前につんのめったんですよね。フロリダの場合には後方乱気流に入ってしまった。転換モード+大気の状態というのでしょうか、大気の状態というのはパイロットは予想できないと思うんですよね。それと重なった状況で起こっていると私たちは認識しているんですけど、その点についてはどういうふうにとらえておられますか。

【防衛省】

モロッコの件については、転換モードで上がっていった時に、方向転換するときに追い風に遭って、そのマニュアル上追い風の時には転換モードの角度にしてはいけないという決まりがあ

るのに、パイロットがそのマニュアルを守らずある角度に転換したために前につんのめって落ちてしまったというのがその原因でございます。

フロリダの件につきましては、2機編隊で転換モードで飛行していたわけですが、従来からティルトローター機ですから、後方乱気流の問題というのはかなりシミュレーションされていたわけで、そのシミュレーションの結果、後方乱気流の影響を受けないような位置取りというものちゃんとマニュアルに書いている。その位置取りが確認できなかった、位置取りをせずに、パイロットの点検ミスということになっているのですけれど、影響があるであろう領域に入って、飲み込まれて墜落してしまったというのが事故の内容です。

**どういう状況で事故が起きておるかを見ると、転換モード+大気の何らかの現象が重なって起こっているというのが二つとも共通しているんですよ。その点については認識は、同じと思ってよろしいですか。**

#### 【防衛省】

そこは認識同じであります。実際、ティルトローター機という特殊な部分にプロペラがついておりますので、そのプロペラから出るような気流の影響ですね、気流の影響というのは他の回転翼機とか固定翼機と違うというのは当然アメリカ側も認識していますし、シミュレーションをおこなってその影響をどのように避けるようにするかというマニュアルもできあがっているわけです。

**聞きたかったのは、事故発生時点におけるコンピューターとパイロットの操作との関連性です。たとえばこれはモロッコの事故の概略ですが、アメリカの事故報告書及び日本政府が検証した報告書を読ませていただいた中では、コンピューター制御との兼ね合い、パイロットがどういう困難の中で、コンピューター制御との関連性を直ちに判断しながらやったかという記述がどこにも見当たらなかったんです。コンピューター制御とパイロットの判断が、どういうふうな思考回路、どういう方向になるのか、その辺についての分析なり、防衛省としての考えをお聞きしたい。**

#### 【防衛省】

ご指摘のように事故分析の書物にはその言及はないというところございまして、実際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はございます。

ただ、わたしもそのオスプレイに搭乗した経緯がございまして、その時にコクピットの中とか実際に搭乗している方々の話をお聞きする機会があったんですけど、そのお話を聞くと、すべてがオートマチックになっているというわけではなくて、実際運航については、固定翼・回転翼と同じで、いわゆるその、マニュアルとオートマチックのものがあると、そのオートマチックというのが、いわゆるそのコンピューター制御でして、コンピューター制御の一番の利点というのは回転翼機にはないナセルの角度を変えていくという点が、非常に困難性があるので、そこを高度を下げるという時に、高度を下げるという指示をすれば適正なナセルの角度が



動くとかそういったものが自動化されていて運転しやすいんだということを聞いたことがあります。

モロッコの場合だと、ナセルの角度を71度より低くしちゃいけないというのは決まっていると、それをパイロットがやってしまったみたいなことしかないですよ。でも、今の話を聞くと本当にそうかどうかよくわからないじゃないですか。パイロットのせいかどうかよくわからないですよ。

**【防衛省】**

そこで、ナセルの角度を変位させるところは巡航時においてと離着陸時においてなど二つだと、あっ巡航時はだめだけど、離着陸時はいいというようなその動作だったらしいです。実際、この40ノット以下で運航している際にオートマチックでリカバリーできる状態ではなくて、そこはまさにマニュアルに沿ってこういう運転をなささいという方式に従ってやるしかなかったと、マニュアルに従ってやらなきゃならないにもかかわらず、今回はパイロットが違う作動をしてしまったので墜落に至ったと認識しております。

**確認しますと、モロッコの際はナセルの角度を下げていくときにコンピューター制御をしていたのが悪かったと言っているのですか？**

**【防衛省】**

いや違います。コンピューター制御をかけられないマニュアルでしか動かさないようなところだったので、そこはマニュアルに従ってやらざるをえないんですけど、機長がこのマニュアルに従ってやらなかったのが墜落に至ったという経緯でございます。

**マニュアルの読み取り不足？**

**【防衛省】**

読み取り不足というところまでは言及はないですけど。

自衛隊のパイロットがシミュレーターを使って、（オートローテーション）機能があることを確認したとお答えになったんですが、ヘリコプターは実機でオートローテーションの訓練が実施されるんですが、オスプレイについて実機でオートローテーション機能があるということを確認した例があるのですか。

**【防衛省】**

わたし自身が知らないだけかもしれない。

そのオートローテーションでシミュレーションのデータしかないわけですね。シミュレーシ

オンでは安全だ。そのシミュレーションで、実際に16トンの機体がオートローテーションを使ってマニュアルで時速何キロで地上にランディングできるのか、その数字を多分皆さんは持っておられると思うのですが、それを出してほしい。

オスプレイは9トン内部の貨物室に詰めるわけですね、そうすると25トンになるわけです。さらに外につり下げるのはまた5. 何トンといろいろあるわけですが、それ全体のシミュレーションがどういう数字で出ているか、シミュレーション結果で安全と言われても中味が出てこないから本当に安全かどうか、実際のオートローテーションを使ったことがないというので、そのへんの数字を明らかにしてほしい。

**【防衛省】**

オートローテーションになるような事態に至るまでにいろいろな危険な状況を避けるような手順をオスプレイは持ち合わせています。オートローテーションというのはエンジンが二つとも止まったときにやらざるを得ない動作ですが、そもそも、オスプレイが二つエンジンが停止してしまう確率が、10億時間分の1という、天文学的な数字の確率の世界です。ただ、二つではなくて一つは止まるだろうという指摘もありますが、仮にエンジンが一つ止まったとしても、一つのエンジンで、シャフトを通すことによって二つのエンジンを回すことができます。仮にエンジンが停止してまった時はグライダーのような滑空、それでもだめなときはオートローテーションというようなこと。

荷重や負荷をかけたときのオートローテーション機能があるかどうかの資料をお持ちなのかどうか。

**【防衛省】**

持っていないと思います。

マキンアイランドの事故というのは、10億時間分の1の事故が起きたということなのか？

**【防衛省】**

出力が低下したという報告は受けているのですが、エンジンが二つ停止したという報告は受けておりません。

Vの問①で、二つの事故が転換モードの時に起きたことが背景にあって、きわめて異例に合意を作ったというお話ですけど、なぜその合意の中に垂直離着陸モードは基地の中だけで、転換モードも一緒に入れなかったのか知りたい。

**【防衛省】**

転換モードも基地内だというのは、地元の皆さん方の懸念としては理解ですが、やはり、オスプ

レイの運航の内容なりを踏まえるとなかなかそこまでは難しかった。

オスプレイの飛行基準のところについてお伺いします。全国の基地について日米合同委員会の合意事項は基地ごとに設けられているのはご存じかと思えます。また日米合同委員会という形ではなくとも地元と米軍、それから県とか、自治体と結ばれた合意もあります。また、米軍基地ではないところにおいては地元と日本政府の間で協定が結ばれているものもあります、これらとオスプレイの合意事項、特に高度の問題とか飛行区域の問題で、どちらを優先するかお伺いしたいと思います。

#### 【防衛省】

オスプレイにかかる日米合同委員会合意を作成する際に、おそらく横田基地とかの騒音規制措置などの日米合意を指していると思いますが、あと、平成11年の米軍機の低空飛行訓練における合意もあります。その合意と、平仄がとれている部分があるので、そのどちらを優先するのかという議論にはならないと理解しています。

たとえば横田の場合では、プロペラの場合は海拔1,500フィート以下では飛ばないということが設けられています。でも、オスプレイの場合、500フィートって書いてありますよね。そのどっちを採用するのだということ。

#### 【防衛省】

オスプレイの500フィートは低空飛行訓練の行う際に500フィート以下は飛ばないとなっているので、そこは引き分けられる。

オスプレイの500フィート以下の低空飛行訓練の項目に書いてあるので、先ほどからこの質問の中に一定航路において低空飛行訓練のやる際の適用事項だと理解している。

オスプレイの普天間配備を撤回することということについて質問させていただきます。この配備撤回の問題は民主主義の問題だと表いますので民主主義の問題として三つ質問させていただきます。

ひとつは2013年1月28日に沖縄のすべての41市町村の首長が上京し、安倍首相に建白書を手渡しました。その建白書の中にはオスプレイの配備撤回ということが、含まれていました。この建白書は沖縄の県議会そして41市町村の議会の連名で作られたものであり、すべての首長が上京したということで、これは、沖縄県民の総意だとわたしは理解しております。この建白書の内容を、日本政府としては沖縄県民の総意として受け止めたかどうか、もし総意として受け止めていないということであれば、その理由を示していただきたい。

二つ目は、この建白書提出から2年たったわけですが、今でも2年たった今でも、この要求項目は沖縄県民の総意であると日本政府は受け止めているかどうか、もし受け止めていないとすればその根拠を示していただきたい。

三つ目がこの建白書を手渡したときの一員であった、当時那覇市長であった翁長さんが今、

知事になっています。そして、安倍総理に何度か面会要請をしたんですが今、実現していない状況になっています。もしこのオスプレイの問題で、沖縄県知事が、外務大臣、防衛大臣に面会したいという要請があれば面会をする意志があるかどうか、今この点について回答できないということであればこの点については後日文書で回答いただければ大変ありがたいと思います。以上3点、よろしくお願いします。

**【外務省】**

建白書はたいへん、重いものとして認識している。オスプレイに対してそういう不安感があった、配備を撤回せよとそういうご指摘をもらっておりまして、おっしゃった通り、2年前にいただきました。

普天間配備については我が国の安全保障に対して貢献するものにとらえておりまして現時点で配備撤回をアメリカに求めることは考えていない。他方で、沖縄県に基地が集中している、全国の74%の基地が集中しているということで、様々な沖縄の負担軽減策を政府一丸としてとっている状況で、その中でオスプレイの訓練を県外で行うとか、それ以外の様々な方策を政府としてとっている。2年が経過しているわけですが、そういうものとして認識しているかというご質問でしたけれど政府としてこれがもうチャラになったというかですね、これまでと思っていることはございません。

**沖縄県民の総意として受け取めているかどうかというところはイエスということ？**

**【外務省】**

建白書に参加された方々のものとして認めているものです。

ですから沖縄県議会、市町村県議会の連名で建白書を作って、そしてすべての首長が連名で提出した、それを総意として受け止めているかどうかと、総意として受け止めた上で今の措置を執っているということであればそう理解しますので、とにかく、県民の総意として受け止めているかをイエスかノーかで教えていただきたい。

**【外務省】**

私の立場としては、これが総意かどうかイエスかノーかというのはお答えできません。

**わかりました。知事の面会の件は。**

**【外務省】**

外務省の立場から申し上げますと様々な日程の中でつかなかったということ。官房長官のほうにつきましては、先日予算委員会の方で、今後機会をとらえて会えばいいなというようなことを言われたというようなことを承知している。

オスプレイの CV22 の横田への配備についてです。2013 年 7 月 29 日に太平洋空軍指令官カーライルの記者会見の発言のなかに、日本政府と協議をしているとか、これから日本政府と協議をしていかなといけないと載っている。これを把握しているのか。知らないのであれば、カーライルに対して、抗議をしたのかどうか、そこをまず聞きたい。

次に、今、伊江島でオスプレイを使ってのパラシュート降下訓練が行われています。このことについて知っているかどうか。さらに、今、横田基地で 2012 年、2013 年、2014 年とですね、毎年、それぞれ、600 人以上のパラシュート降下訓練が行われています。横田の兵隊ではありません。横田でもオスプレイを使ってのパラシュート降下訓練が行われる可能性があるのかどうか。

それから、10 月 24 日に横田に 3 機オスプレイが来たときに、2 機は 10 月 27 日に帰ったんですけど、1 機は 11 月 1 日に帰りました。この間、最後の 1 機は、姿をくらまして、多分、格納庫の中に入っていたと思うのですが、2 回くらい夜中に暗くなってから飛行しているところを目撃されています。これは故障があったと思うのですが、それについて、どういうふうに把握しているのか聞きたいと思います。

#### 【外務省】

カーライルさんの発言については承知している。CV22 空軍仕様のオスプレイについて、日本に配備すると決定したと言うに政府としては承知していないのでこの問題に対してコメントするのは困難である。

#### 【防衛省】

パラシュート降下訓練、伊江島で MV-22 を使って行われているものに関して、横田でも可能性があるのかということについてはですけど、現時点ではそのようなお話はこちらで聞いたこともありませんし、そのような可能性があるかどうかもわかりません。ただ、仮にそのような話があるとすれば、地元の方々と協議していかねばならないと考えています。今、現時点で全く知りません。

**伊江島でやっていることも知らないの？**

#### 【防衛省】

いえ、そうではなく、伊江島のことについては、わたし自身は承知していません。

**外務省は、沖縄でのことは承知していないんですか。**

#### 【外務省】

そもそも個別の基地とかでどういうものが行われているかということについては、察知できません。

**【防衛省】**

伊江島の部分に関しては沖縄パートのものがいなかったの、わたしは承知していないので、横田の関係としてはそのような話があるというのは承知しておりません。

**横田でパラシュート降下訓練をやっているのは知っている？**

**【防衛省】**

承知しております。

ただ、横田での訓練がどこから来ているのか、どういった部隊なのかというところまでは承知しておりません。

**カーライルが発言をしていて、決定されたらなにがしかのコメント、対処に入るといいますか？**

**【外務省】**

仮定の話でございますのでコメントするのもしないのかということはお答えできません。

厚木の関係について、先月の 23 日からオスプレイが来るという情報をいただきました。しかし、直前になって中止ということになりました。その理由が記載されていないということです。そして、3 月 6 日から 3 日間来ると言うことになっていたのを 10 日まで延長しました。しかし、この延長されても来なかった。このなぜ来なかったのかという理由が、2 月については天候の関係と記載されていましたが、中止になったときの理由が明確になっていないということも聞きたいと思います。

もう一つは、厚木基地に 4 機オスプレイが飛んできたことがあります。富士の訓練に行ったのが最大で 3 機、後の 1 機は駐留というか厚木基地に滞在していた。なぜ、4 機が訓練もしないのになぜ、厚木に飛んでくるか、そういうことの必要のないものまで飛んでくることはないのかと。

もう一つは訓練で、1 時間とか 2 時間の訓練なんですね、効率的に言えば、何も 3 日も 4 日もいなくても 1 日だけでも訓練はできるのではないかと思います。そういう点では、厚木が居心地がいいために長くいるのではないかというふうに思いますけれど、その点についてちょっとお聞きしたいと思います。

これだけ頻繁に、毎月 2 回くらい通告がある、ということで、事実上配備と変わらない。それであればそれなりの協議が必要だろうと思います。防衛省さん、外務省としては、いや、何回来れば配備になるとかそういう基準をお持ちであれば示していただきたい。

**【防衛省・地方調整課】**

厚木に関して、理由について米側から情報があつた場合は皆様方に必ずお伝えしているところですが、それ以外には、米側の運用の部分というところではこちらでは承知しておりません。

あと、3機は訓練に行きましたが、1機は駐留していたという件、これに関してはなぜそこに残ったのか承知しておりませんが、運用する方で、一般的にですね、バックアップに1機残って行動を共にするという部分はあると思いますのでそういったものの一環ではないか。

もう一つ、そこに整備員も含めて常駐するということになれば配備だと言うことになりませんが、訓練のために飛来してくる部分にはそれを配備と言うにはならないと思います。

**事実上の配備になるんじゃないか、そうは取ってないんですか。**

**【防衛省】**

事実上の配備になるとは取っておりません。

**配備になったら配備になったで、地方防衛局なりから自治体への説明はあるんですか？**

**【防衛省】**

常時配備ということになれば必ず、防衛省として調整は行うことになります。

厚木に関連して、この間、キャンプ富士で訓練をやるという通告が、自治体にしっかりされなくなりました。今年の春のですね。ホームページには南関東の載るんですが、当該の自治体にしっかり連絡が行っていないというふうに理解をしているのですがなぜそうなったのか。先ほどの答弁ではね、自治体の通告なり連絡をしっかりするという話だったんですが、この2月、3月は、相模原市には通知はなかったと渉外課長が言っていましたので、どうしてそうなったのかというのがひとつ。

それから環境レビューでは、訓練をする場所はキャンプ富士という指摘だったんですね。それが実際には厚木基地を使って行われ、自衛隊の施設である北富士と東富士の訓練場でオスプレイの訓練をしている。何のためにキャンプ富士を環境レビューでは出していくのか、この点について防衛省はどのような認識に立っているのか、この点を伺いたい。

**【防衛省】**

相模原市ということなんですが、今回の訓練に関して北富士・東富士を使って訓練を行うという通告が米軍から来たわけです。それについて北富士や東富士を管轄する自治体に連絡したわけですが、厚木も経由するといった情報に関しては聞いておりませんでしたので、どのようなルートでくるかというところがわからなかった状況でございました。そういう意味で厚木の関連市町村に連絡はしてはいなかったということでございます。

環境レビューとの関係に関して、環境レビューでもすべてが必ずキャンプ富士だけで行われると明示しているとは認識していませんが、米側の方からは、本土における運用においては各地で広く飛来して行うということを受けてはいますのでそれを沖縄の負担軽減ということもありますが、オスプレイが広く運用されていくのは必要なことだと思っています。

それで、先ほどから私ども、地方調整課の立場でそういったことに関して、皆様方の安全とい

うか、生活環境への配慮というのは必要だということから、ご連絡は必ずさせていただいている。

連絡の話で、米軍の司令官が昨年の秋に、個々には連絡しないということを言っているが、それを受けて国側はですね、コメントと、連絡するんだということを堅持できるのか

併せて今回の北富士と東富士には話がありましたが、厚木に来るとは言っていない話がありました。自衛隊の北富士・東富士にはどういう形で、事前に、どのように来て、どのような訓練をするという通知が、どのような形ででているのかということを具体的に示していただきたい。

#### 【防衛省】

米軍司令官の発言に関して、米側はそういう発言をされてはおりますが皆様方への配慮は必要なものだと考えており、ちゃんと教えて欲しいということも含めて米側からは常に確認を取って、その時その時でいただける内容に関して、もらったものについては日本側で必ず出していきたいと考えております。

どういった形で情報を取りに行くのかという部分に関して、沖縄からの出てくる部隊からの情報であるとか、もしくは受ける基地にいる、たとえば厚木であったり、横田であったりそういったところでの情報であるとか、もしくは在日米軍であるとか様々なところから教えない教えるというのは、その時その時であるのですが、いろいろなところのルートを通じて取るようにしております。

#### 木更津の方の整備工場の話。

まず、高度の件ですよね。搬出搬入も飛来してくるらしいですから、240 呎ないし 270 呎で飛行という話がありましたが、羽田に降りる、高度差は保てると言いましたが、どの程度の高度差を保てるというふうに認識しているのでしょうか。

それから、なるべく市街地を避けて海上から搬出入という話でしたけれど、なるべくということはどういう基準なのか、どういう基準でどういふときには市街地を飛ぶのか、飛ばないのかいうことをはっきりさせていただきたいと思います。

それから、海上をなるべくと言いますけれど、海上は東京湾ですから、重要な海上ルートの上を飛ぶわけですね。ですから海の上だから安全という話にはならないと思うんですよね。タンカーやいろんな漁船まで含めて、ひっきりなしに航行しているわけですから、そのへんの配慮というのはどのように考えているのか。

それから整備をした後に飛行を実際にやって整備の結果を見るのかどうなのかもはっきりさせていただきたいと思います。

#### 【防衛省・航空機課】

まず高度の件ですが、羽田空港の民航機の離発着の件ですが、国土交通省から航空路誌というのが出されておまして、木更津市近郊の上空についてはいろいろなルートがあるのですが、



一番低いものと、私どもが確認しているのが900呎ということですので、まあ270呎あれば十分ではないかと考えている次第です。

二つ目、木更津駐屯地に陸上自衛隊のヘリコプターがあるので、場周経路はすでにあります。複数ある場周経路のうち、一番市街地を通らずにすむ経路は、海側を通る場周経路ということになりますので、こちらの経路を使うということで、現在計画を進めさせているところ。

整備後の飛行について、一般的に定期機体整備をした後に、飛行試験というのは行います。いきなり本格実施に移るのではなく、整備工場の中でまず、ホバリングチェックと言いまして、数回浮いた状態で、いろいろチェックをして、これは安全だということを確認してから飛行試験を実施するということが、一般的に定期機体整備で行われている方法です。オスプレイの整備においても同様のことが行われる見込みとなっています。回数についてですが、これが具体的に何回というわけではなく、試験項目をクリアすると終わるので、今ここで何回と言うのは申し上げられないのですが、一般的には数回程度、普通の航空機であれば数回行われていることを確認しております。

**成田との間の事故にならないというのは高度だけですか？要するに高度も空域も違うからと。**

#### 【防衛省】

自衛隊のヘリコプターがすでに飛んでいるので、その場周経路が設定されているときに、航路が当たらないように設定されていますから、そこを私どもとしては衝突するということはないと…。

長野県もブルーラインのルートがあるが、沖縄にオスプレイが配備して以降、長野県、及びブルーライン下の松本市で、オスプレイの目撃情報を県民の皆さんから求めますということも今も続けている。さらに昨年の2月群馬・新潟で日米合同訓練があってオスプレイが来るという話でしたが、結果的に来なかったですが、長野県は北関東防衛局に問い合わせるなど関心を持っている。これは住民の命を預かる地方自治体にとって、安全性に疑問や不安があるから、こういう異例の措置をとっている。長野県東部の佐久地域で、夜間に轟音が聞こえるという情報があげられたことがあり、推測するに米軍の艦載機だと思われるが、長野県が北関東防衛局に窓口にお問い合わせしたところ、米軍の個別の飛行ルートについては答えられないという答えだった。

質問ですが、北関東防衛局は、住民生活を守るという視点で、米軍とどのようなやりとりをしているのか。

もう一点は、住民がそういう轟音が響く事態に対して、どこに問い合わせをすればいいのかという点についてお聞きしたい。

#### 【防衛省】

米側の訓練ルートに関しては、米側の訓練として必要、米軍の所要というところがありますので、情報をいただけない部分があります。特に通常時には、どこどこを飛ぶのは止めてくだ

さいということは日米安保として日本を使っている以上、そこを逐次問いかけるということはありません。ただ、夜間に轟音が響いた、もしくは低空飛行があった、そういった場合に関して、関連しそうな米軍基地であるとか、在日米軍司令部といったところに問い合わせることはあります。ただ、実態として、その情報が来るということは、米軍としての訓練所要に基づくものなのでお答えできないという回答がきている状況です。

問い合わせ先に関しては、防衛局でかまわないと考えております。

## **各防衛局が直接、米軍とやる？防衛省を通しているのですか？**

### **【防衛省】**

各防衛局は、自分のところに関する米軍のところでしたら直接お話を聞いている、それで、違うところでしたら他の防衛局に確認するなり、防衛省本省に確認を取って、防衛省本省から、関係のありそうな局に確認を取るといった行動を起こしております。

**蓋然的にこの辺で、フライトしそうだと理解して防衛局から米軍に問い合わせる、そういう理解でよろしいですか。**

### **【防衛省】**

そうです。わかりやすい例で言いますと、たとえば北海道なんて米軍基地がないわけですけど、北海道の上を何かが低空飛行が来たという場合、自衛隊の例と米軍の例があると思いますが、たとえば米軍の例ですと、三沢の飛行機が海外の方に行く時に飛んだのかなど、東北防衛局に確認するとか、そういったことを防衛局側から確認しております。

**国交省のフライトプラントの兼ね合いはないんですね。要するに、国交省を経由して、フライトプランを国交省から入手して、防衛局から米軍に聞くという、国交省を介在することはないんですね。**

### **【防衛省】**

こちらで確認、防衛局なりが動いている中で、そういうことはしてはいないですね。

**各自治体から頻繁に問い合わせがあるとことに対して、答えるその体制はそれでよろしいと思われてますか？**

**たびたびその事態があれば、三省が協力して、いろんな飛行ルート計画書があるんだから、米軍に問い合わせるという作業をすればいいじゃないですか、なんでやらないんですか。**

### **【防衛省】**

ちょっとすいません、すぐに答えられることではないので。

2013年の5月30日の高知新聞によれば、国交省が得ているフライトプランの情報は防衛省経由なんですね。防衛省が入手したものを国交省に渡している。だから元々は皆さん方です。まずそれが一点。

防衛大臣になっている中谷さんは、高知新聞のインタビューに答えて、国までは来ているフライトプランを自治体に開示すべきかという新聞社の質問に、そうすべきだと言っているんです。つまり自衛隊はそうしているからと。このことはご存じかどうか。

国交省の管轄だから、本日は答えられないという話があったけど、今の関連でいきますと、情報を出さないのは国交省じゃないでしょう。つまり米軍機の問題だから。国交省の方がフライトプランの提示をいいですよと言ったらそれはいいということなんですか。

#### 【防衛省】

フライトプランについて、出していいかどうかということについては答えかねる。一般的に、フライトプランの情報で米側がいつ飛行するというのは、たとえば1週間前2週間前の何月何日の何時何分に飛ぶというようなフライトプランがすぐ入ってきてはいないと思っています。たとえば当日今日、飛ぶ予定がありますというフライトプランが入ってくると承知しています。で、そのフライトプランの情報というわけではないのですが、事前に、各演習場、各飛行場に飛来があると、訓練をする可能性があるという情報、当日今日岩国飛行場に飛ぶ予定がある、今日横田飛行場に飛ぶ予定があるといった情報が入ったときには、すぐに地元自治体にお知らせしております。

**実質開示しているという見解ですか？**

#### 【防衛省】

必ずフライトプランが入ったときなのか、それとも事前に入っているのか、それはちょっとわからないですけど、一般的にはすぐに入ってきていないと思います。入ってきたときには連絡をしていると思っています。

**国交省の持っているフライトプラン、それは当日であっても、それは自動的に防衛省は地方防衛局は入手するんですか、問い合わせをするんですか？**

#### 【防衛省】

国交省のフライトプランを確認したりはしておりません。

**国交省も自動的にこれを防衛省マターだから興味持っているだろうから、国交省の方から伝えるというルートはない。**

#### 【防衛省】

オスプレイに関しては少なくともそういうことはしていないと。オスプレイにかんしてだけです。

**逆に防衛省が持っていることをフライトプラン上確かめるということで国交省に聞くことはあるんですか？**

**【防衛省】**

防衛省、他の防衛省の組織の方で、たとえば航空自衛隊でしているかどうかはわかりません。私ども、地方自治体に米軍から情報を取ってお伝えするという立場からすると、やってはおりません。

**中谷さんのことは、高知新聞のインタビュー**

**【防衛省】**

わたしは承知しておりません。

**地位協定には、その地位協定に書かれていないこともできるとは書いていないと思うんですが、地位協定上ないことができるという。安保条約の規定でこれは地位協定に基づいてとおっしゃっていたんですが、施設区域外の訓練のことです。**

**【外務省】**

大きな構造として安全保障条約の第6条で日本の安全保障、極東の平和と安全のために日本が施設区域を提供して、それをアメリカが使うことができると、その規定に基づいて地位協定というものがある。地位協定に書かれているもののみしかできない、もしくは書かれていないことはできないわけではございません。安全保障条約上、施設区域を提供する大前提として当然必要な訓練等は行うことができるということでございます。

**これについて何度かやりとりして、今までの国会答弁と違う。これはできないという国会答弁があったんですけども、それは見解が変わったということですか。**

**【外務省】**

その答弁というのは1975年のということですか、経緯については承知しておりませんが、施設区域の中で行うことが予定されているものについては、これは行われなければならないということではございます。例としてあげたのは、まさに銃撃ですとか、射爆ですとか、そういったものは専用のものを使いますが、飛行機についてはその非常に狭いスペースで運用してはそもそもの在日米軍の意義が発揮しないものですから、これについても当然の結論として、施設区域外での訓練は相当のことはできると、他方で何でもやっていいということではございませんで、オスプレイの合同委員会合意もそうですけれど、公共の安全に考慮を

払うとかそういったルールはございます。

一定のこういうことはオーケーでこういうことはだめですよということを作らなきゃいけないですよ。米軍として必要な軍事行動ですよと言って、それは全部オーケーですよということにはならないでしょう。たとえば、10月25日、横田に降りたオスプレイが横須賀に来ましたね、海軍横須賀基地。これ、事前に何もなくて来たわけですけど、それが、一回飛んできて、横須賀基地のヘリポートを使ってみるということまでは、それはまあ軍事行動として認められていいかもしれないけれど、そのあと新聞にも報道されましたけれど、海軍横須賀基地と海上自衛隊の幹部を乗せて、30分くらい東京湾を飛んだんですよ。遊覧飛行とまでは言わないけれど、これが軍事行動になるんですか。でも、米軍はそうやってやるわけですよ。だからそうであるならば、このところは、きちっとしなければいけないんじゃないですか。

**【外務省】**

在日米軍が何をできるのか、どこでどこまでやっていいかということについて、政府の立場は細かな点にはしていませんけれども、政府として飛行の高度ですとか、運用の時間帯含めて、なるべく、地元の皆様の安心できるようなルール作りはしていこうと思っはいます。ただ、すべてに制限をかけるというのは、まさに安全保障条約の趣旨を損なうものですから、そこは一定の限界はあるというのが、現実です。

質問で出た 1975 年の首相答弁であるとか外務大臣答弁あるいは外務省の局長さんの答弁等  
はご覧になりました。確認されました？

**【外務省】**

確認しております。

そこでは、基地施設の外で訓練することは日米安保条約に違反してますよということを明言されてますね。基地の外で勝手に米軍が訓練するということは安保条約に違反しているというように、宮沢外務大臣も、三木首相もあるいは局長さんも明言されてましたよね。

**【外務省】**

認められない訓練は外で……。

認められない訓練がとは言っていないですよ。基地の外で訓練するのは日米安保条約に違反  
してますよと三木首相が明言されてますね。  
いつ変わったのか。

**【外務省】**

今、答弁書が手許にないのでお答えできませんけど、私どもとしては、施設区域の外に出て

訓練ができないという立場ではございません。

**首相答弁を勝手に外務省の役人の方々が、非常にまずいんじゃないですか。**

**【外務省】**

そこは確認いたします。

**VIIのところのフライトプランの②、特定秘密保護法の秘密指定に当たるか、これ、大項目については公表するという趣旨になっているんですね。つまり、個々の特定秘密に指定されたものの中味、つまり中味については秘密扱いだけでも、どういうものを秘密にするかどうかは公表するというのが趣旨だと思うんですが、12月に凡例が示されたものについて特定秘密保護法の指定に入っているかどうかは答えられますね。**

**【防衛省】**

フライトプランと申しますと、米軍機の飛行に関して得られた情報に関しては、すべてお伝えしている立場でございます。よって、特定秘密に当たるとは考えておりません。

**12月に指定された範囲のカテゴリに入っていないという理解でよろしいですね。**

**【防衛省】**

今まで通り、入っておりません。今まで通りお伝えしていく考えでございます。

**防災訓練に関して、わたしの承知している中では、たとえば東日本大震災の時に米軍でトモダチ作戦、ただあれは特殊な事例として考えております。地域の防災計画は地方自治体で作成するものであって、これは総務省の見解でもございますが、それに対して国が口出しをすることができない。確かに大きな災害の時に、政府間ではっきりと規定されているものではないということも一方で申しているんですけれど、その辺について事実関係を教えていただきたい。**

**もう一点は、この、政府の枠組みなど、必要だと思うんですけれど、まだその辺まで進んでいないというふうにも思っています。従って今は先ほどそういったお話もありましたけれど、あくまでもこれは今現在の政府の見解なのかどうかも併せてお伺いしたいと思えます。**

**【防衛省】**

防衛省として承知している範囲においては、防災基本計画、これは中央防災会議で決定されて作られているもの、その中で大きな緊急災害本部が立ち上がる事態になれば当然、外国からの支援を期待しているところです。その外国からの支援、在日米軍等との協力体制については明記されている。また、具体的に対策本部が設置されたときに、事務局なるもの、いろんな活動の調整をやったり、情報収集を担う担当だとか、いろんな部門ができるわけできており、その中でその外国からの支援についての調整する機能も併せて整備されている。そこを通じて政

府としての意志決定がなされて在日米軍を含む外国からの支援、こういったものを活動の調整だとか受けるように規定されておると承知しております。

**最後に木更津の関係で、Ⅲの（6）、さっきやり取りをしたんですが、要するに国際入札で結果がどうなってしまうという、その日程的な目安を、そちらが抑えている部分を教えて欲しいんですが。**

**【防衛省】**

入札自体は1月27日に締め切られました。いつこれが決定するのかは、私どもも情報は持っておらない。ただ、単なる価格入札ではなく、いろいろ技術力など、そういったことも含めた入札ですのでこれは数ヶ月かかるだろうというのが我々の予測です。

**企業を選定して、そのメンテナンスを稼働できるのはそこからどのくらいの時間があるんですか**

**【防衛省】**

開始は、冒頭お伝えしましたように29年度頃から開始されると見通しだと聞いております。