

オスプレイの沖縄配備 問題点を総まとめ

6度の墜落で36人が死亡したオスプレイは安全なの？

MV-22 オスプレイという名前を聞いたことがありますか？ オスプレイは、アメリカ海兵隊が配備を進めている新型の航空機です。ヘリコプターとプロペラ機を合わせたような機体で、翼の先に可動式のエンジンとプロペラがあり、離着陸時にはプロペラを上に向け、飛行時には前に向けます。ヘリコプターと同じように狭い場所や艦船上で垂直に離着陸し、飛行機と同じような速度と距離が出ることから、軍隊には使い道の多い機体のようです。

しかしオスプレイには、多くの問題点があります。これまでに6度の墜落事故を起こし、36人の死亡者を出しました。アメリカの専門家は、トラブルでエンジンが停止した場合に安全に着陸する機能を持たないことを指摘しています。さらに離着陸時の騒音は、従来のヘリコプターよりも大きいことが明らかになっています。日米政府は、オスプレイは安

全、構造的欠陥は解消されたと主張していますが、データは明らかにされていません。

アメリカはこのオスプレイを、沖縄県に配備しようとしています。配備先は宜野湾市の海兵隊普天間基地です。基地所属のヘリコプター約50機のうち、旧型のCH-46ヘリ24機を、オスプレイに転換する予定です。報道によれば、第1陣がやって来るのは今年の7月です。分解した状態のオスプレイを船舶で那覇軍港に搬入し、組立作業や試験飛行の後に、10月には普天間基地に配備するようです。

普天間基地は宜野湾市の中心にあり、周辺は住宅密集地です。昼夜を問わず騒音は、住民の生活を破壊しています。2004年8月には、基地に隣接する大学にヘリコプターが墜落する事故が起きました。危険な普天間基地に、危険なオスプレイを配備する計画に、沖縄では反対が湧き上がっています。



MV-22 オスプレイ。離着陸時はプロペラを上、航行時は前に向けます。(写真はウィキペディア・コモンズより)

専門家やメディアが指摘 日米が隠すオスプレイ 4つの問題点

問題点 1 6度の墜落で36人が死亡

オスプレイは試作段階で、2度の墜落事故を起こしています。1991年の事故では死者は出ませんでした。1992年の事故では7人が死亡しました。さらに初期生産段階で2度の墜落事故を起こし、2000年4月の事故では19人が、同年12月の事故では4人が死亡しています。墜落事故で多くの死者を出しましたが、アメリカ政府は機体の欠陥は改善されたとして、2007年から部隊配備を始めました。しかし2010年4月にはアフガニスタンでの作戦中に着地に失敗して4人が死亡し、2012年4月にはモロッコでの演習中に墜落して2人が死亡しています。

沖縄への配備を前に、日米両国政府は、オスプレイは安全だというキャンペーンを行っています。在日海兵隊の日本語のホームページには、「MV22オスプレイ」という

資料が掲載されています。そこには「アメリカ海兵隊の過去10年間の戦闘回転翼航空機で、最も低いクラスA事故率」、「2002年5月～現在：70,000を超える飛行時間—死亡事故0」と記載されています。

この資料には作成日が記載されていませんが、内容から2011年以降の作成であると思われます。そのため過去10年間の事故率には、1991年から2000年までの4度の事故が含まれていません。さらに2010年の死亡事故も、カウントされていません。またオスプレイのハワイ配備に際し行われた環境影響評価（アセスメント）の資料によると、オスプレイのクラスA事故率は、過去10年では従来機のCH-46より高くなっています。アメリカがオスプレイに関して発表しているデータは、国内向けと日本向けで大きな差があるようです。

問題点 2 離着陸時の騒音増大 低周波は一部地域で基準超え

アメリカ政府は、オスプレイをカリフォルニアの海兵隊基地に配備する際にアセスメントを行いました。その報告書では従来機のCH-46と比較すると、オスプレイは巡航時の騒音はやや小さく、離着陸時の騒音はやや大きいとしています。

また日本政府は昨年、沖縄県に対して、名護市辺野古での新基地建設に関するアセスメントの評価書を提出しました。この評価書の中には、オスプレイが飛行時に

発生する低周波音について、一部の地域では心理的・生理的に影響を与える基準を上回ると記載されています。

2011年1月にはアメリカのアラバマ州で、住民の苦情によって空軍がオスプレイの訓練を中止する事態も起きています。

普天間基地周辺の住民は、離陸・周回・着陸を繰り返す訓練の騒音に悩まされています。離着陸時の騒音増大は、住民に多くの苦痛を与えるでしょう。

問題点3 離着陸時に強い風圧と排気

オスプレイが離着陸する際に、回転するプロペラが下方向に巻き起こす風圧は、相当に強いようです。ニューヨーク市では2010年5月に、展示飛行で飛来したオスプレイが会場の公園に着陸しようとした際、風圧で周りの木を折り、10人が怪我する事故が起きました。

沖縄県が入手したアメリカ海軍のレポートは、離着陸時にエンジンの排気によって火災を引き起こす可能性があることを明らか

かにしています。レポートによると米軍は、離着陸に際して茂みを避けることなどで火災は回避できているようです。

オスプレイが配備される普天間基地の滑走路はアスファルトで覆われています。しかし、オスプレイが飛んでいく先の一つである北部訓練場は、森林地帯です。ヘリコプター離着陸帯（ヘリパット）の周辺には民家もあります。オスプレイの離着陸で事故が発生する危険性は大きいでしょう。

問題点4 緊急時に安全な着陸ができない

ヘリコプターは飛行中にエンジンが停止した場合、機体が落下を始めると、下からの風を受けてプロペラが回転し、その揚力で不時着の際の衝撃を弱めることができます。これをオートローテーションと言います。オスプレイは、離着陸時にはプロペラを上に向けて、ヘリコプターのように飛行しますが、オートローテーション機能が無いようです。

『琉球新報』（2012年1月23日）は次のように報じています。

『米国防総省付属機関・国防分析研究所（IDA）で1992年から17年間、オスプレイの技術評価を担当した元主任分析官レックス・リボロ氏が米下院の公聴会で「オートローテーション機能の欠如」を「重要な問題点」と明らかにし、「飛行中にエンジンが停止した場合の緊急着陸機能が欠如している。人命軽視の軍用機だ」と証言した』。

さらに報道機関の取材によって、オスプレイがエンジン停止のトラブルを起こした

場合には、プロペラを上に向けたヘリコプターモードではなく、プロペラを前に向けた飛行機モードで滑空して着陸することが明らかになりました。しかしオスプレイのプロペラは機体の高さよりも長いため、前に向けたまま着陸すればプロペラが地面に接触します。これでは安全に着陸することはできません。そのため飛行機モードでの緊急着陸時には、プロペラは機体にぶつからないように、外れる設計になっているようです。この場合、機体や搭乗者は安全かもしれませんが、プロペラが飛散することになり、周辺に大きな損害を与えることが想定されます。



2012年後半がキーポイント オスプレイを止めれば基地が止まる

前頁で解説したように、オスプレイは従来のヘリコプターよりも離着陸時の騒音が増大し、墜落の危険性が大きく、緊急着陸に対応できない航空機です。そのオスプレイが配備されれば、普天間基地を起点にして、嘉手納基地、キャンプ・ハンセン、キャンプ・シュワブ、北部訓練場、伊江島演習場などとの間を飛び交うこととなります。沖縄本島の北部・中部の全域が危険にさらされるのです。

沖縄では今年の夏以降、米軍に関連する大きな動きが三つあります。一つはオスプレイの普天間基地への配備です。二つ目は辺野古新基地建設のための海の埋め立て申請です。政府は年末までにアセスメントの全手続きを終了させ、沖縄県に海面の埋め立てを申請すると思われまます。三つ目は北部訓練場内の東村高江でのヘリパット建設の再開です。

オスプレイの配備と、辺野古での新基地建設、東村高江でのヘリパット建設は連動しています。オスプレイが配備されてしまえば、普天間基地の暫定使用を長期化させ、同時に辺野古新基地建設の動きを強め、高江ヘリパット建設を進めさせることになるでしょう。しかしオスプレイの配備を止めることができれば、海兵隊は部隊の運用に支障をきた

します。それは、アメリカ政府が検討している海兵隊の沖縄県外・日本国外への移転を進めることにつながります。

三つの課題が重なる今年、沖縄の基地問題にとって大変重要なポイントなのです。オスプレイ配備を止めるために、沖縄平和運動センターや、基地の県内移設に反対する県民会議が、様々な行動を計画しています。こうした沖縄現地での行動に積極的に参加すること、支援することが重要になってきます。また全国各地で沖縄基地問題の集会やデモを行うことで、世論を盛り上げ、政府に対して圧力をかけることも大切です。

オスプレイの配備を止めるために、全国的な運動を作っていきましょう。



連絡先

