

2020年11月17日

内閣総理大臣

菅 義 偉 様

防衛大臣

岸 信 夫 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
横浜市中区松影町2-7-16 浅見ビル202号室

フォーラム平和・人権・環境
共同代表 藤本 泰成
共同代表 勝島 一博
東京都千代田区神田駿河台3-2-11 連合会館

要請書

日々のご精励に心より敬意を表します。

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会とフォーラム平和・人権・環境が2015年3月に、「米軍機オスプレイの配備、飛行問題への申入れ」を行ってから、5年が経過し、要請申入れの回数も今回で9回目を迎えました。

オスプレイの安全性と飛行・運用にかかわるさまざまな懸念が基地周辺自治体並びに住民にあり、要請・申し入れをさせていただいてきたところです。

残念ながらこの懸念は全く解消されることなく今日に至り、尚且つ東京・横田基地に米空軍オスプレイの配備、佐賀空港への陸上自衛隊オスプレイ配備計画、木更津駐屯地におけるオスプレイの定期機体整備と陸自オスプレイの暫定配備など、オスプレイの配備等が拡大しています。また、墜落事故をはじめ、部品落下事故、緊急着陸などの事故も絶えず、夜間飛行訓練が頻繁に行われるなど、日米合同委員会合意が遵守されていない状況が続いています。さらに、これら事故報告および情報が速やかに提供されるべきであるにもかかわらず、事故報告書が全面公表されることもありません。昨今に至っては飛行の情報すらも自治体に連絡がない状態となっています。基地周辺や飛行ルート下の住民の生活と命にかかわる問題であるにもかかわらず、情報の公開が全く不十分であることに怒りを禁じ得ません。日本政府は説明責任を十分に果たすべく、米軍当局に事故報告および飛行情報の公開などを強く求めるべきです。

記

【要請項目】

1. 日本政府は、米軍に対してオスプレイの事故にかかわる報告書を全面公開することを求め、入手した際日本政府は、これをホームページ等で公開すること。
2. また日本政府は、米軍オスプレイの飛来情報等を事前に明らかにするように強く求める。これを関係自治体に通知すること。
3. 木更津基地の定期整備開始に当たり防衛省、米軍、SUBARU との三者で取り交わされた覚書きについて、晴天時に計器飛行時のルートを飛行したり、日曜日に飛行するなど、守られていない事例が見られる。改めて覚書き事項を遵守するよう強く求める。
4. 木更津基地運用に関する協議会の構成は市民を代表する構成にはなっていない。防衛省が新たな事項を説明する場合は、協議会の場で説明をしてよしとするのではなく、広く木更津市民を始め県内の関係市民が理解できるような場を設け説明すること。

【質問項目】

【オスプレイの構造上の課題】

1. 片方のプロペラが破損した場合の飛行

2016年12月の名護市東海岸での事故については、空中給油中に給油ホースと片方のプロペラブレードが接触し、飛行中にそのブレードの損傷が激しくなったために飛行が不安定になり、不時着水したという説明があった。

1-1. 片方のプロペラブレードが損傷した場合は、機体の安定が保てなくなり、飛行が継続できないということを防衛省としても認めるということによいか。

1-2. 2018年12月に防衛省が作成した「オスプレイの安全性について」には「飛行に重要な各種機能は補完性が幾重にも確保されており、万が一の際もバックアップ可能」という記載があるが、プロペラ損傷の場合はバックアップができないということによいか。

1-3. また同文書には「高度にシステム化されて、人為ミスが起きる可能性を局限している」とあるが、この事故の場合もパイロットのミスが原因とされた。なぜこの事故で、人為ミスを防げなかったのか。また、これまで起きたフロリダ、モロッコ、ハワイなどの事故についても報告書で人的要因が指摘されている。人為ミスが起きる可能性を局限していても事故が起きたということか。

2. 強いダウンウォッシュを生じる構造

2017年8月にオーストラリア沖で揚陸艦への着艦に失敗した事故は、自機から吹き下ろした気流により揚力を失ったことが原因だと米軍が報告した。事故機の重量が重かったこと、風速が弱かったこと、甲板が低かったことなどの環境要因も併せてあげ、マニュアルを更新するという対策も併せて報告された。

2-1. 安全な離着陸に及ぼすダウンウオッシュの影響を最小限にするためのバックアップ機能は備わっているのか。またそれはどういうものか。また2017年事故の際はなぜそれが作動しなかったのか。

2-2. ダウンウオッシュの影響を防ぐためにマニュアルを更新したとのことだが、そのマニュアルの内容を説明していただきたい。また合わせて、そのマニュアルは人為的な手段による防止策なのか、それとも機体にプログラミングされるものなのか教えていただきたい。

2-3. 強力なダウンウオッシュは、重い機体を制御するために不可欠なものと思われるが、ダウンウオッシュ自体が離着陸を制限し、その制限を守らねば墜落する可能性をもたらすとするならば、構造上に問題があるという結論になるが、防衛省はどのように考えるか。

3. 砂塵の吸い込みによるエンジン出力の低下

2015年5月にハワイ州で、着陸に失敗した事故は、下降気流が巻き起こした砂や埃をエンジンが吸い込んだため、エンジン出力が低下したことが原因だった。この事故を受けて、低視界着陸の際の砂塵の中での飛行時間の短縮やエンジンフィルターの改良などが対策としてたてられた。環境レビューにおいても「着陸帯の大部分は、アスファルト、コンクリート又は芝生といった造成地であるか、非常に限定された面積が露出した土壌である」（仮訳163ページ）としている。

3-1. オスプレイの機体性能として、離着陸する場所を選ばねばならないという特徴があるという理解で良いか。

3-2. エンジンフィルターの改良はどこまで進んでいるのか。

3-3. この時の事故は、長時間砂塵の中で飛行していたパイロットのミスが原因だとされたが、そのような飛行を制限するための機能は存在しなかったのか。であれば、人為的な手段により回避するしかないということか。

4. オスプレイの排熱に関して

「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、次のように説明しています。

①「MV22からのエンジン排気は、地上から4フィート4インチ（約1.32メートル）の高さで周辺の温度を華氏515度（摂氏約268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（摂氏約66度）まで上回る温度まで下がる」

②「ベルボーイング社による試験中、排気ディ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（摂氏約217度）であった」

4-1. 防衛省は、①の「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」とする結果について、排気ディ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と説明されました。排気ディフレクターを使用した②の地上温度とは、大きな違いがあると思われるが、この理由を説明していただきたい。

4-2. 2013年9月10日、滋賀県と高島町が連名で提出した問合せ「陸上自衛隊饗庭野演習場における日米共同訓練について」に、近畿中部防衛局は同年9月13日付で回答し、オスプレイの排熱について、「排気デフレクタは、着陸時に自動的に起動する仕組みとなっており、パイロットは、確実に排気デフレクタが起動していることを確認することになっています」と回答しています。

しかし、2015年3月11日に行われた国会からの質問に対して、防衛省は「離着陸時に排気デフレクタが作動する」と回答しています。2013年時と2015年時の回答では違う内容になっています。排気デフレクタについて再度説明していただきたい。

5. オートローテーション機能について

2012年9月12日発行の防衛省資料「MV22 オスプレイのオートローテーション機能について」の中で、2基のエンジンが同時に故障する可能性が極めて低く、万一故障した場合でも、滑空により降下するため、オートローテーションによる着陸を性能所要から除外したとある。にもかかわらず他方では、オートローテーションに係る機能自体は保持しているとも記載されている。

5-1. オートローテーション機能は、2018年12月の「オスプレイの安全性について」の中での「飛行に重要な各種機能は補完性が幾重にも確保されており、万が一の際もバックアップ可能」との記載に言う「バックアップ機能」の一環として備わっていると解釈してよいか。

5-2. 実機でオートローテーション訓練をしない理由を、着陸時に機体を損傷する可能性があるとしているが、機の機能が許す範囲の高さから降下を行えば、着地前に機体を立

て直すことができる。他機はこのようにしてその機の性能に基づいて実機による訓練を行っているが、オスプレイはそれができないのはなぜか。

5-3. シミュレーターによるオートローテーション訓練では、着地時の時速が 130km/時であったとのことだが、これは安全に着陸できる速度なのか。

5-4. 結論としてオートローテーション機能は使えないということが良いか。

【オスプレイの事故等について】

6. 米海軍安全センターは、2019年10月1日から米軍機の事故の分類基準を変更し、クラスA事故の損害額を200万ドル以上から250万ドル以上に引き上げたが、この分類基準の変更は、2019年10月1日以前の事故についても遡って適用されて再分類されるのか。それとも、あくまでも2019年10月1日以降の事故に限って適用されるのか。また、この基準は海軍機のみならず海兵隊機や空軍機の事故についても適用されるのか。

7. MV22オスプレイの事故率について

米海兵隊MV22オスプレイの、最新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。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。

8. 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。

9. 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、2018会計年度以降のクラスA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。また、MV22オスプレイ及びCV22オスプレイについて、これまでのクラス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。

10. 日本におけるオスプレイの事故等について

MV22オスプレイ及びCV22オスプレイについて、2018年1月以降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。

1 1. 沖縄における米軍機の事故等について

2018年1月以降の、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。

【横田基地関連】

1 2. オスプレイの排熱について

横田基地では、基地内においてホイスド訓練やロープを使って昇降訓練を行っている例が多々見られます。この訓練において、オスプレイの排熱が訓練を行う兵士に影響を与えることはないのでしょうか。また影響がある場合、それが事故につながる危険性はないのでしょうか。

1 3. 機関銃の装備について

横田基地周辺上空を飛行するオスプレイが、後部ハッチを開き機関銃を外部下に向けていることについて、防衛省は「通常の装備だ」という見解を示しましたが、オスプレイは常にこの位置に機関銃を設置しているのでしょうか。

1 4. パラシュートによる人員降下訓練について

人員降下訓練を行う際は、後部ハッチを開けて、そこから兵員の降下を行っているのでしょうか。兵士の装備が機体に触れて落下したり、パラシュートが絡まったりする危険性はないのでしょうか。

【オスプレイの定期機体整備について】

1 5. 天候不順時に使用する計器飛行時の経路で木更津基地へ着陸する場合、飛行機モードからヘリモードへの転換をどの地点の上空で行っているか明らかにされたい。（日本製鉄君津製鉄所上空に来たときは既にヘリモードになっている。）

1 6. 2020年7月に新たな整備企業を求める国際入札が行われたが、どこの企業が落札をし、どこの基地で整備を行うことになるのか。

1 7. 定期整備が始まる際の説明では、5年に1回程度で定期整備を行うとしていたが、普天間基地のオスプレイ MV-22 は2012年と2013年に配備されており、墜落し代替機が入れられた2機と木更津基地で定期整備を終了もしくは整備中の4機の他は5年を遙かに超えていると思われるが、定期整備の実施状況を明らかにされたい。また定期整備が実施されていない機体は危険であり、飛行の中止を求めるべきではないか。

【陸自オスプレイの暫定配備について】

18. 昨年12月25日に河野前防衛大臣と渡辺木更津市長が会談し、陸上自衛隊オスプレイの木更津駐屯地への配備は5年以内とされた。その後防衛大臣が河野大臣から岸大臣へと交代したが、その時の確認は引き継がれているか。また北関東防衛局長と木更津市長との間で「合意書」が交わされているが、この有効性はいかがか。

19. 防衛省と有明海漁協等との話し合いは膠着状態にあると認識しているが、進捗状況はどのようなになっているか。

20. 本年5月までアメリカで行われた教育訓練で使用した陸自オスプレイ5機の内3機はいまだアメリカで保管しているとのことだが、その理由は何か。また保管経費は月いくらか。日本にいつ持ってくるのか。

【木更津基地運用に関する協議会について】

21. 9月木更津市議会で、基地周辺の自治会、漁協に対し、騒音や振動で迷惑をかけるため、5年間にわたり市の一般財源で振興費を交付することが決定された。市の説明では防衛省の交付金は縛りが強く、そうした使途に使えないため、市の一般財源で行うと説明しているが、本来これは防衛省が責任を持つべきものではないか。

以上