

第 10 回外務省・防衛省要請行動における質問事項

【オスプレイの安全性について】（防衛省）

1. オスプレイでは、片方のプロペラが損傷した場合、機体のコントロールが保てないということでしょうか。さらに、その損傷はバックアップが困難であるという認識でしょうか。
2020 年 11 月 17 日に行われた交渉で、同じことを質問したが、「仮定の質問には、答えられない」という回答であった。しかし、名護市東海岸沖の事故は、このことが原因で起きた。当日そのことを指摘したが、貴職はプロペラの破損が起きた原因を述べたのみで、質問への回答を回避した。今回同じことを質問するので正面から答えるよう求める。
2. 揚陸艦への着陸に際してのマニュアルについて、風速 10 ノット以下で低甲板の揚陸艦に着陸する際は 45,000 ポンド以下の重量とすると変更されたとのことだが、通常の滑走路に着陸する際にも、45,000 ポンド以上で低風速の場合、機体はダウンウオッシュの影響を受けるということか。
3. 佐世保に配備されているドック型揚陸艦 4 隻のうち 2 隻が低甲板である。配備艦の半分で、重量あるいは現地の環境である風速に、運用が左右されることになったという“認識”でしょうか。
4. オートローテーションの機能があるのかないのかということは、その機体が耐空証明を取得できるかどうかという重要なポイントである。防衛省は、自ら米国で調査してその機能があることを確認したということだが、シミュレーターの結果の説明は、安全な着地とは言えない内容である。また、配備を推進しようという側の調査ではその調査の中立性を疑わざるを得ない。すでに防衛省でシミュレーターも購入したと思われるので、第三者が確認できるようなシミュレーター試験を行っていただきたい。
5. オスプレイはオートローテーションの実機での訓練は行わないとしているが、通常のヘリでは日常的にこの訓練を実施している。もちろん、機体の損傷を回避するため接地までの訓練は行っていない。
オスプレイも、万一の場合、オートローテーションによる着陸の選択肢も排除していないのであれば、乗員の安全確保のためには、接地までではないにしても、より高い位置からのオートローテーション訓練が必要なのではないか。なぜ、実地での訓練を行わないのか。
6. エンジンの出力喪失時は、滑空またはオートローテーションで着陸するとあるが、いずれにしても機体の大規模な破損が生じ、着地現場やパイロットの生命にも危険が及ぶ。低空で飛行していて出力が喪失した場合、僅かの時間で着陸地をどのように探すのか、パイロットの生命を守るためにどのような手順が示されているのか。木更津駐屯地の場周経路を例にして説明していただきたい。
7. 防衛省は米軍から得られた情報については、すべて地元自治体に伝えているとかねがね回答し

てきた。一方で、米軍から提出されたフライトプランについては、米軍の運用に係わることでありとして開示を拒んでいる。

米軍はフライトプランの提出を航空法第 97 条によって義務づけられており、実際にそれを提出しているが、提出された文書については、国つまり国民が保有するものであり、単に「米軍の運用に係わる」というだけではその開示を拒む理由にはならない。

フライトプランを開示することは、民間の航空機が、自ら接触を回避するコースを選択し、安全な飛行を行うための当然備えなければならないことである。

米軍の提出したフライトプランについては情報開示すること。もし、それができないのであれば、その理由を説明すること。

【低空飛行訓練について】(外務省)

2020 年 12 月 17 日提出の「追加質問」、「オスプレイの運用について」の 9 で、CV22 オスプレイが内陸地上空を飛行していることに関して、「飛行を認めている理由は何か」との問いに、防衛省からいただいた回答は、2012 年 9 月 19 日の合同委員会合意には触れるものの、私たちの質問に答える内容にはなっていません。

そこであらためて、オスプレイの飛行訓練の法的根拠について伺います。

8. 9.19 合意、5b の「米軍施設及び区域の上空及び周辺における飛行経路」とありますが、周辺の範囲と法的な位置付けをご説明ください。

9. 同じく、5b の「移動の際には、可能な限り水上を飛行」に関して、「移動」なにゆえ可能なのか、法的根拠を示してください。

10. 9.19 合意、6a の「MV-22 の乗組員は、訓練区域や訓練航法経路を定期的に見直し」の「訓練区域」とは、あらかじめ設定されている「訓練区域」ですか。そうだとしたら、その実態及び、設定の法的根拠を示してください。

11. 事前に設定されていないものだとすれば、訓練時に「区域」となる理由、仕組み、法的根拠を示してください。

【事故率関係】(防衛省)

12. 米海兵隊オスプレイ MV-22 及び米空軍オスプレイ CV-22 の、2019 年以降のクラス A 事故及びクラス B 事故の件数及びそれぞれの事故の詳細について明らかにすること。もしも、事故に関する最新の情報を米軍から得ていない場合には、米軍に対して照会して最新の情報を得ること。

13. 上記の事故のそれぞれについて、どのような事故調査報告書が作成されたのか、その内容を明らかにすること。

14. 米海兵隊オスプレイ MV-22 及び米空軍オスプレイ CV-22 の最新のクラス A 事故率及び飛行時

間のデータと、それがいつの時点のものであるかを明らかにすること。

また、2019年12月20日、防衛省北関東防衛局は、横田基地周辺自治体に上記事故率に関わる考え方を注記した上で「MV-22 オスプレイのクラス A の事故率は、2019年9月末時点で2.50である」旨の情報提供を行っているが、このデータは、どこから入手されたものか。また、この時点での飛行時間は何時間だったのか明らかにすること。

15. 日本政府は、上記のMV-22及びCV-22の、クラスA事故率及び飛行時間のデータについて、いつ、どのような場で、どのようにして米軍当局者から情報を得たのかを明らかにすること。なお、この質問は、日本政府が日本の人びとの安全を守るために、米軍当局者に対し最新の情報の提供を積極的に求めることができているのか、情報の提供を受けることができているのかどうかを知るためのものである。「米側とのやりとりの詳細については、相手方との関係もあり、お答えは差し控えます」という文言を繰り返すことはせず、説明責任を果たしていただきたい。

16. 米軍(海軍、空軍など)安全センターの Web サイトに示されている事故率等のデータについて、政府は、これを信頼すべきものとして認めているのか明らかにすること。
例えば、以下は、米空軍安全センターのアドレスであり、管轄する航空機の事故率等について掲載されている。

<https://www.safety.af.mil/Divisions/Aviation-Safety-Division/Aviation-Statistics/>

更に、以下について確認する。

上記米空軍安全センターWeb サイトに示されている CV-22 の事故率データによれば、2019年9月末の Total Class A Mishaps は 6.00、Total Class B Mishaps は 39.00 であり、GUM HRS は 96,485 となっている。このデータは信頼すべきものと認めてよいのか。

17. 前回、CV-22 の事故率等の情報について、「最新の時点ではいつ米側に問い合わせたのか、そして、通常はそのような情報を年に何回、いつ頃に問い合わせているのか、具体的に明らかにされたい」と質問したところ、「米側とのやりとりの詳細については、相手方との関係もあり、お答えは差し控えます」との回答であったが、質問への回答を拒否する理由として挙げられている「相手方との関係」とは何を意味しているのか、具体的かつ詳細に明らかにすること。

18. CV-22 の事故率等の情報について前回質問した「最新の時点ではいつ米側に問い合わせたのか、そして、通常はそのような情報を年に何回、いつ頃に問い合わせているのか」を明らかにすることによって、米軍側にいかなる不都合が生じるのか、あるいは日本側にいかなる不都合が生じるのか、具体的かつ詳細に説明すること。

19. また、横田基地に配備されている CV-22 の飛行時間について、日本政府は、米会計年度ごとのデータを把握しているか。把握されているなら、明らかにすること。把握していて公表できないのであれば、その理由について明らかにすること。

20. 「事故率については、安全記録の一つの指標として使用されている。あくまでも目安の一つとし

て考えるべきものであり、事故率のみを持って機体の安全性を評価することは適当でないと考えています。」と防衛省は回答されている。それでは、米軍が事故率のデータを計算し、公表している理由は何だと考えているのか明らかにすること。

21. CV-22 の事故率について、防衛省は「米国政府から、10 万飛行時間に達しない段階で優位な事故率を算出することは困難である旨説明を受けている…」と回答されている。

そこで以下について確認する。クラス A の事故について 2019 年 9 月末から無事故で 10 万飛行時間に達した時点のクラス A の事故率は 6.00 になると解釈してよいか。

【横田基地関連】(防衛省)

22. 横田基地に追加配備される CV-22 の配備予定を明らかにすること。具体的に、配備予定日、配備機数、配備機の現在の所属基地を明らかにすること。

23. CV-22B 0067 機は本年4月15日に飛行して以降、現在に至るまで1か月以上も姿を見せていないと推定される。その理由を明らかにすること。

24. 横田基地所属の CV-22 の機体整備について、過去にどのような整備をいつ行ったか明らかにすること。また、横田基地に現在配備されている5機の CV-22 がそれぞれ運用された年について明らかにすること。または、運用されてから何年が経過したかを明らかにすること。

25. 横田基地内で行われる CV-22 のホバリング訓練、ホバリング状態でのホイスト訓練は、長時間、低周波音を含む音を周辺に鳴り響かせ、周辺住民からの苦情が多い。防衛省はこの実態を把握しているのか。把握している内容はどのようなものなのか。訓練時刻・時間、音量などを記録しているのか。記録があれば明らかにすること。

26. 現在、CV-22 に係る新たな施設の建設が横田基地内で続いている。その完成予定は 2022 年 9 月とされているが、変更はないか。

27. CV-22 の操縦は難しいものとされ、実際の訓練を行うのが危険なためシミュレータを使つての訓練も併用すると聞いている。横田基地においてシミュレータ施設が完成していない現状では、このような訓練はどこで、どのように行っているのか明らかにすること。

28. CV-22 の後部ハッチを開けての飛行が度々目撃されている。機関銃の銃身を覗かせての射撃訓練以外に、機関銃を設置していない場合は、どのような訓練を行っているのか明らかにすること。

29. CV-22 は三沢基地で、足ひれを装着した水上の兵士を吊り上げるホイスト訓練を行っている。横田基地でも水上を想定した訓練が行われているのか明らかにすること。

30. 防衛省は前回、「オスプレイの…転換モードは離陸後の加速時や着陸前の減速時などの限定的な場面に用いられる。」と回答した。CV-22 は、横田基地周辺を転換モードのまま旋回飛行している姿が数多く目撃されている。転換モードのまま旋回飛行を行う理由は何か。

31. この間、横田基地周辺自治体が、CV-22 の配備予定や日米合意の遵守状況の確認、低周波音の調査・対策、コロナウイルス感染症拡大の中での窓を開けて換気対策を行っている市民生活を鑑み、(他機種軍用機を含め)旋回飛行やホバリングを控える等の配慮などの内容の要請を行っている。

日本政府は、これらの要請に対し、要請事項や質問に的を射た回答をされているのか、そのやり取りについて明らかにされたい。

32. 2021年3月24日、横田基地所属のCV-22、2機が嘉手納基地において、低空でのホバリング状態でロープをたらし人員降下訓練を行った。また、基地周辺を低空で旋回飛行を行い、周辺住民から嘉手納町に苦情が殺到した。この件について、嘉手納町から沖縄防衛局に周辺住民に与える影響を最小限にとどめるよう申し入れがなされた。

この事実に端的に表れているように、従前から政府が言っている「沖縄の負担軽減」に反した米軍機の運用が沖縄県でなされていることに対し、日本政府はどのような見解を持ち、どのように米軍・米政府に申し入れを行っているのか、その回答があったのか否か、回答があったならその内容について明らかにすること。

【木更津基地関連】(防衛省)

定期機体整備について

33. 昨年7月に米軍により新たな定期機体整備企業の入札が行なわれたというが、今日に至ってもその結果が公表されていない。その理由は何か。またいつ発表される予定か。

34. 昨年11月17日に行なった私たちの質問に対し、定期機体整備は必ずしも5年に1回程度行なうのではなく、飛行時間により行なうという回答であった。今後定期機体整備を実施する自衛隊機V-22もこの考え方で行なうのか。行なう場合の基準となる飛行時間は何時間か。

陸上自衛隊オスプレイの暫定配備について

35. 木更津基地に暫定配備するにあたり、配備期間を「5年以内」と木更津市と確認している。昨年マスコミに防衛省は木更津基地に代わる新たな配備基地の選定を開始したとの報道があったが、それは事実か。

36. 現在7機が木更津基地に配備され、2021年度内に17機全てが配備されると聞いているが、残る10機の配備時期はいつを予定しているか。

37. 既に教育訓練等が開始されているというが、その内容は明らかにされていない。4月に夜間訓練について一部情報が開示されたが、訓練日、訓練エリアなども不明で住民の不安解消には不

十分な内容である。今後の各種訓練は、事前に訓練日、訓練内容、訓練エリア等を明らかにするべきではないか。また、今後空中給油訓練も行なうのか。

38. 2月から5月にかけて自衛隊機 V-22 が5機配備された際も、好天にもかかわらず計器飛行ルートで市街地、住宅密集地上空を飛行した。アメリカでは市街地、住宅地上空を飛行することはないと聞かすが、市民の不安の解消、事故等危険を回避するため、計器飛行ルートの飛行は今後中止するべきではないか。

以上