

## 2023年3月8日外務省・防衛省要請 質問事項

### 【クラッチ不具合問題】(防衛省)

1. 2022年8月にCV22 オスプレイ全機が飛行停止したことについて、ハードクラッチエンゲージメント(プロペラとそのエンジンをつなぐクラッチが離れ、再結合する際に衝撃が発生する現象以下 HCE と略)が原因だという説明が、米軍及び防衛省からもたらされました。

その件についていくつか質問します。

1-1 HCE による飛行停止措置の発端は8月12日にノルウェーで起きた緊急着陸事故ということだと聞いています。この件では離陸するまでに1か月半要したとのことですが、その件について防衛省は把握しているのでしょうか。また、これはクラス A 事故としてカウントされているのでしょうか。

1-2 米空軍は、2022年8月時点、直近6週間で2件、それとは別に2017年以降2件発生していることを公表しています。また、米空軍は、過去にこの問題が起きた場合、ギアボックスとエンジンをすべて交換すると言い、クラス A 事故に分類すると言っていました。過去の CV22 のクラス A 事故では、この分がカウントされていません。この件数も含めてクラス A 事故率をカウントし直すということではよろしいのでしょうか。

1-3 2022年9月2日の CV22 の飛行再開以降、CV22 および MV22 で HCE が何件発生したのか、その件数を示してください。

1-4 クラッチの不具合が起きるタイミングについて、2/3 以上が離陸時に発生するという米海兵隊のコメントがありましたが、残り 1/3 は飛行中、または着陸時に起きるということでしょうか。それは同じ現象が起きるということでしょうか。そのように発生するタイミングを分類するのはなぜでしょうか。

1-5 現状で「安全に運用できる手順が既に確立されておりパイロットに周知している」ということですが、それがどのような手順なのか示してください。

1-6 今回「予防措置」として「エンジンの動力をローターに伝えるクラッチ関連の部品」を交換するとのことですが、MV22、CV22 はそれぞれ何機が対象となったのでしょうか。

1-7 上記の部品は今後何年で交換することになるのでしょうか。

1-8 「予防措置」ということは、根本的な原因はまだ不明であるということでしょうか。さらに、今回部品を交換した機でも、再度 HCE が起きる可能性があるということでしょうか。

1-9 オスプレイのクラッチの不具合事故を防ぐために、V22の操縦士はどのようなことに留意しているのでしょうか。部品交換前、部品交換後のそれぞれのケースについてお答えください。

1-10 オスプレイのクラッチ部品の交換の実態についてお答えください。  
普天間基地配備 MV22、横田基地配備の CV22、木更津駐屯地配備の V22 で、すでに交換を終えた機体は何機ありますか。今後の部品交換のスケジュールをお教えください。

1-11 同上の配備機で、クラッチ交換を終えていない機体は、訓練を自粛しているのでしょうか。

1-12 陸自の V22 は、当面クラッチ交換を行わないという情報がありますが、これは事実ですか。今後の予定も含めてお答えください。

## 【ノルウェイの墜落事故について】

(防衛省)

2-1 この事故の原因について事故報告書ではパイロットのミスと結論づけられています。ミスの内容については、バンク角をマニュアルで定められた以上に傾けたということが主因とされていると読み取れますが、防衛省はパイロットミスの内容をどのように把握しているのでしょうか。

2-2 海兵隊の操縦マニュアルでは、バンク角を 60° までとしているとのことですが、他の固定翼機と比べて限度が小さいと思われれます。防衛省はそのことについてどのような見解をお持ちでしょうか。

2-3 ノルウェイの事故は、高度 300 フィート～500 フィートの低空で地形をなぞるように飛行する訓練の中で起きたということですが、防衛省はそのことについて把握しておられるのでしょうか。

2-4 高度 300 フィート～500 フィートでの超低空飛行訓練については、国内でも実施するという合意が、2022 年 9 月 26 日に日米合同委員会で交わされました。この飛行訓練は実際に行われたのでしょうか。行われた日時、場所、回数を示してください。

**(外務省)**

2-5 過去の交渉で、外務省・防衛省は、「日米安全保障条約によって、我が国の安全並びに極東の安全に寄与するため、米軍の我が国への駐留を認めている。米軍がかかる目的を達成するために、軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うと当然解釈している。そうした目的を達成するため、米軍が低空飛行等の飛行訓練を含めて、技術の練度の向上を図り、即応体制の向上を図ることの観点から、我が国においてこのような訓練を行うことは必要である」という解釈を基に、米軍機の提供施設・区域外の訓練飛行を容認してきました。

しかし、今回は、改めて日米合同委員会において訓練飛行と実施区域について合意を交わしました。これまでとは運用が変わったと思わざるを得ませんが、なぜこのような手順を踏んだのでしょうか。

今後、施設区域外で飛行訓練が行われる際は、前もって日米合同委員会で合意をするということでしょうか。あるいは、今回のような低空飛行訓練が実施される際はその都度日米合同委員会で合意をすることになるのでしょうか。

**【米軍機の飛行訓練について】(外務省)**

3. 「日米地位協定の考え方」(増補版)は、昭和 54 年 5 月 29 日付けの質問主意書を引用し、「合衆国軍隊が「本来施設・区域内で行うことを予想されている活動(通常「軍事演習」と称されるような活動を含む)を施設・区域外で行うことは、同協定の予想しないところである」と政府が答弁したことを紹介しています。

この政府答弁と、2022 年 6 月 9 日の回答「米軍による実弾射撃等を伴わない通常の飛行訓練については、日米地位協定は、必ずしも施設・区域の上空に限って行うことを想定しているわけではなく」は、前提が大きく食い違っています。

施設・区域外の訓練について、昭和 54 年答弁書は「同協定の予想しないところ」と述べますが、6 月 9 日の回答はまったく逆に、「施設・区域の上空に限って行うことを想定しているわけではなく」としています。

これまでの回答では、施設・区域の上空に限らないとするのは「実弾射撃等

を伴わない通常の飛行訓練」についてとじていますが、昭和 54 年答弁書の（通常「軍事演習」と称されるような活動を含む）にぜひ注目してください。

「軍事演習」と称されるような活動を含むの「含む」の意味は、実弾射撃等の軍事演習ではない飛行訓練等が前提としてあった上で、「軍事演習」と称されるような活動も含む、ということではないでしょうか。つまり、「実弾射撃等を伴わない通常の飛行訓練も、「同協定の予想しないところ」だということ。

「日米地位協定の考え方」（増補版）を正しく読めば、「日米地位協定は、必ずしも施設・区域の上空に限って行うことを想定しているわけではなく」という回答が、「地位協定の法律的側面についての政府としての考え方を総合的に取りまとめた執務上の基本資料」（まえがき）である「地位協定の考え方」と大きくずれたものであることは明らかだと思います。ご見解をお示しください。

4. 「日米地位協定の考え方」（増補版）は、施設・区域外の合衆国軍隊の機能に属する活動は、「あくまでも例外的なものと考えべきであり、これが歯止めなく広がることは阻止する必要がある」とも書いています。「公共の安全に妥当な考慮を払い、安全性が最大限確保されるべきことは言うまでもない」と原則を繰り返すだけで、具体例に踏み込まない回答では、米軍機の危険飛行は「歯止めなく広がる」一方です。「阻止する必要がある」とまでいった「先輩」たちの思いをどのように受け取りますか。

5. 「当該文書（日米地位協定の考え方・増補版）の中には、日米間の協議事項に係る外務省内の考え方、両国間の協議の内容等に関する記述が含まれており、これらを明らかにすることにより、米国との交渉上不利益を被るおそれ又は米国との信頼関係が損なわれるおそれがあると考えられることから、外務省として当該文書は非公表としている」とのことですが、公表・非公表は別にして、「日米地位協定の考え方・増補版」のなかに「日米間の協議事項に係る外務省内の考え方、両国間の協議の内容等に関する記述が含まれ」ていることを認められたことは、大いに評価したいと思います。

そのうえで、繰り返しの質問になりますが、日本政府が、地位協定について独自の考え方を整理・検討している事実は隠しようがないことなのに、単に非公表とするだけで、「米国との交渉上の不利益」が回避され、「米国との信頼関係」が維持できるとする理由をお聞かせください。

#### 【事故率問題】（防衛省）

6. 米海兵隊オスプレイ MV22、米空軍オスプレイ CV22、米海軍オスプレイ CMV22 のそれぞれについて、最新の総飛行時間と事故率を明らかにすること。

また、各機体のクラスB事故の事故率と 2020 年以降のクラスB事故の詳細についても明らかにすること。なお、各データについては、そのデータが集計された日付についても明らかにすること。

7. 2022 年以降、現在に至るまでの米海兵隊オスプレイ MV22、米空軍オスプレイ CV22、米海軍オスプレイ CMV22 オスプレイの各機体について、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発生日時や詳細について明らかにすること。

8. 2019 米会計年度と2020 米会計年度に発生した、米空軍 CV22 オスプレイのクラスA事故について、その発生日時と事故の詳細について明らかにすること。

9. 2022 年 6 月 8 日に米国カリフォルニア州で発生した、MV22 オスプレイの死亡事故(クラス A 事故)の事故調査報告書は作成されているか、作成されているならば防衛省はそれを入手することができるのか、明らかにすること。防衛省が当該事故の事故調査報告書を入手しているならば、その内容を明らかにすること。また、事故調査報告書を入手できていないのならば、それはなぜか、説明すること。

10. 以前、オスプレイのクラスB事故のデータを明らかにするよう要請したところ、クラス B 事故の件数については「米軍もそれらの内容等について逐一公表しているわけではなく、網羅的に把握しているわけではない」との回答をいただいた。しかし、米空軍安全センターHPには、各年のクラスB事故の件数や事故率についてのデータが公開されている。つまり米軍はクラスB事故の件数について網羅的に把握しているということである。したがって、防衛省の回答は少なくとも間違いであると判断せざるを得ない。なぜ、そのような間違いを犯したのか、説明すること。そして、データを隠すこと無く、米軍から受け取った最新のデータを正直に示すこと。

#### 【横田基地】

11. 現在の横田基地における CV22 オスプレイについて以下の内容を確認します。

11-1 2022 年6月に横浜ノースドックより陸揚げされたのち横田基地に飛来

した3機のCV22は正式配備なのでしょうか。

11-2 2022年6月に横浜ノースドックから船積みされて米本土に戻った3機のCV22は、横田基地配備の任務を解かれたのでしょうか。

**【立川駐屯地】(防衛省)**

12. 陸自V22オスプレイの立川駐屯地(立川飛行場)への飛来と、立川飛行場近隣での訓練について、以下の質問にお答えください。

12-1 V22の飛行について、2012年のMV22についての日米合意同様の運用を守るという解釈でよろしいのでしょうか。

12-2 2023年2月1日に木更津駐屯地から立川飛行場飛来の際に、基地の外で、明らかに垂直離着陸モードになっていたのを、多くの方が目撃しています。このようなモード変換を行った理由を明らかにしてください。

12-3 上記2月1日の飛行時に、人口密集地域や学校・病院上空を避けて飛行したのでしょうか。このようなことに留意したルートをとっているようには見えませんでした。このような飛行ルートをとった理由を明らかにしてください。

12-4 立川飛行場は滑走路長が900m、オーバーラン部分を入れても1200mしかありません。ところが、防衛省は木更津市で「オスプレイに必要な滑走路長は1500m」である旨の説明をしています。この事実を踏まえて、立川飛行場を訓練地として選択した理由について、安全性の確保の観点から説明してください。

また、この選択を行ったのは誰なのか、責任の所在を明らかにしてください。

12-5 木更津駐屯地から立川飛行場へ、また、立川飛行場から木更津駐屯地に至る飛行ルートについて明らかにしてください。

12-6 立川飛行場への飛来に際し、「周辺住民への影響に最大限配慮した運用に努める」と自治体に通知しているが「最大限の配慮」とは何でしょうか。具体的に説明してください。

12-7 今後、V22オスプレイを立川飛行場に配備する計画があるのでしょうか。

か。または、オスプレイの訓練場所として継続的に使用する計画があるのでしょうか。その計画の期間も含めてお答えください。

12-8 今後、立川駐屯地へのオスプレイ飛来と立川での訓練の際、飛来日時、飛来機数、訓練内容と訓練時間等について、住民の安全等の確保から周辺自治体に対し、その都度、事前に通知するのでしょうか。

12-9 今後、立川駐屯地へのオスプレイ飛来と立川での訓練の際、周辺住民に情報を周知するよう周辺自治体に徹底するのでしょうか。

### 【木更津駐屯地】(防衛省)

#### 13. 定期機体整備について

13-1 2017年2月から始まった木更津基地でのオスプレイ定期機体整備は、今日まで6年経過しているにもかかわらず、5機しか整備が完了していない。1機当たりの整備期間は当初説明の3~4ヶ月はおろか、その後の新たな機体整備計画の説明の16か月も超えている実態にある。遅延している理由を改めて説明願いたい。

13-2 木更津基地での整備が遅延していることにより、普天間基地のオスプレイ24機の定期機体整備は大幅に遅れていると思われる。普天間基地配備から12年経過しており、定期機体整備が未了の機体があるのでないかという懸念がある。安全面で危険であり、整備実態を明らかにされたい。

13-3 2023年度から同時に7機整備体制とするために新たに木更津基地の北西部に格納庫を2棟増設するとしていたが、その進捗状況はどのようになっているか。また2023年度以降木更津駐屯地でも米海軍CMV22も定期機体整備を行なうのか。

#### 14. 暫定配備について

14-1 当初2021年度中に17機全てが木更津基地に暫定配備されるとの説明であったが、今日においても11機の配備にとどまっている。その理由を明らかにされたい。

14-2 2021年7月に発表された「陸自オスプレイV-22の今後の運用について」では、訓練について海上自衛隊館山基地、航空自衛隊百里基地、東

富士演習場を使用するとしていたが、2021年7月以降のこれら三基地、演習場及びその他の基地等での訓練実績(年月日、場所)を明らかにされたい。

14-3 2020年7月に陸上自衛隊オスプレイV22 1号機が木更津基地に配備され、2年6ヶ月が経過する。暫定配備期間は5年となっているが、佐賀空港への配備に関する佐賀市や有明海漁協との話し合いの進展状況はどのようになっているか。

以上