

第 11 回外務省・防衛省要請行動 議事録

2023 年 3 月 8 日 15:00～16:40
衆議院第 2 議員会館第 6 会議室
* 省庁の回答はゴシックで表記

湯浅代表

11 回目なのですけれども、オスプレイは水平飛行できると同時に垂直離着陸もできるといふ、非常に高い目標を掲げた結果としてですね、構造的な問題があるんじゃないかということを一貫して追求しているんですけども、その中で普天間と横田に配備されている米軍のオスプレイ、暫定配備という形ではあります。自衛隊のオスプレイが千葉県の本木更津基地に配備されている。できる限り早く撤去なり配備をやめていただきたいと言ってきました、それは私たちにとって前提で、今日提出する要請書には、このなかに入れていないのですが、普天間配備から 10 年たった去年の 8 月に、空軍仕様の CV22 を全部停止するという事態が起こって、そのこと自体に問題が象徴的に現れていると思っています。今日の質問の中には入っていますが、そういう意味での要請書を提出させていただいて、あと時間を質疑に充てたいと思いますので、早速要請書を手交させていただきたいと思っています。

「要請項目」

1. 日本政府は、少なくともクラッチ不具合の原因が解決されるまでは、米軍に対してオスプレイの運用を停止するよう求めること。また同じ趣旨で陸上自衛隊のオスプレイについても運用を停止すること。

要請項目の 1 につきまして、防衛省日米防衛協力課の古沢がお答えします。

オスプレイのクラッチを原因とする特有の現象につきましては、すべての種類のオスプレイの設計や技術に係る安全性について責任を有する米軍専門当局より、機体自体の安全性に問題がないことを確認しております。また本現象が発生した場合も、飛行の安全に影響を及ぼすわけではなく、安全に運用できる手順が確立されており、安全に着陸することが可能です。このため米側に対しオスプレイの運用停止を求める考えはありません。

要請事項の「また」以降の陸上自衛隊のオスプレイに関してお答えいたします。人事教育部の新井と申します。

陸上自衛隊オスプレイといたしましては、クラッチを原因とする特有の現象への対応について、万が一この現象が飛行中に発生したとしても、安全に運用できる手順を米軍により確立されており、これまで陸上自衛隊では操縦士に対して、陸自オスプレイは安全に運用するための操作手順を含めた教育訓練を積み重ねてきております。具体的には操縦シミュレーターを用いまして、クラッチを原因とする特有の現象が生じた環境を模

擬的に作り出し、オスプレイが安全な飛行を確保するために必要な操作手順を確認するための訓練を定期的実施しております。また防衛省としましては、これまでオスプレイを安全に運用してきており、そもそも機体自体に安全性の問題があるとは考えておりませんが、陸上自衛隊のオスプレイの安全を万全に期す観点から、追加的な点検を定期的に確認しております。このようにオスプレイの安全性は確保していると評価されており、防衛省としては安全を万全に期したうえで、陸上自衛隊のオスプレイの飛行訓練を実施しております。

2. 日本政府は、航空法の特例に関する法律を改正し、米軍機飛行ルート下の住民の安全・安心を確保するために、米軍機に対して航空法の規制が及ぶようにすること。

外務省日米地位協定室の と申します。要請項目の2についてお答えします。

外務省といたしましては、地元の方がたの負担を最小限にとどめるよう、日々米側とを含め協議を行っているところでございます。

3. 日米地位協定の改定に向け、米国政府と協議をおこなうこと。

3につきましては、日米 かんしましては、その都度、個々の事案に応じて、最も適切な形で対応しているところでございまして、引き続き今後とも でございます。

「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。

ノルウェー軍の発表によれば、昨年8月上旬ノルウェー北部の米空軍CV22が緊急着陸し、9月27日に と承知しておりますが、本件事故がクラスA事故か承知しており

ません。また事故原因につきましては、米側で調査中であると承知しております。

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よろしいでしょうか。

米空軍の航空規制につきましては、米空軍安全センターにより適切に確認のうえ公表されているものと承知しておりますが、これ以上の詳細につきましては防衛省としてお答えする立場にございません。

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。

クラッチを原因とする特有の現象は、現時点で防衛省として把握している限りにおきまして、米軍オスプレイにおいて、これまで15件発生しており、このうちCV22においては2017年以降に4件発生していると承知しております。

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ことでしょうか。それは同じ現象が起きることでしょうか。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。

防衛装備庁プロジェクト管理部 ミズノからお答えします。アメリカ側からの説明によれば、クラッチを原因とする特有の現象は、特定の条件のみで発生するものではないと承知しております。

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。

人事教育 新井と申します。安全に運用できる手順とは、例えば離陸直後に一定時間のホバリングを行い、クラッチを含む機体の状況を確認したうえで飛行に移ること。万が一飛行中に本現象が生じた場合には、緊急対処手順に従ってバックアップ〇〇を活用し安全に機体を着陸させることを指します。

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。

すべてのオスプレイにつきまして、一定の使用時間を経過したものは部品交換の対象となっておりますが、対象となる機体が所属する部隊や機数などの詳細につきましては、米軍の運用体制に関することであり、お答えできないことをご理解ください。

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。

部品交換の時期につきましては、米軍の運用体制にかかわることであり、お答えできないことをご理解ください。

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によろしいですか。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。

米側からは根本的な原因は引き続き調査中であるが、今回の措置はオスプレイのクラッチを原因とする特有の現象の発生を予防するための措置の一環として行うものとの説明を受けております。なお、部品交換を行った機体に本現象が発生する可能性については、米側において根本的な原因について調査中であることを踏まえれば、予断をもってお答えできないことをご理解ください。

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。

操縦士にたいして、陸自オスプレイを安全に運用するための操作手順を含めた教育訓練を積み重ねてきております。具体的には操縦シミュレーターを用いて、クラッチを原因とする特有の現象が生じた環境を模擬的に作り出し、オスプレイが安全な飛行を確保するために飛行手順を確認する訓練を定期的実施しております。また離陸直後に一定時間ホバリングを行い、クラッチを含む機体の状況を確認したうえで、飛行に移るといったことを実施しております。

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てください。

対象となる機体の所属する部隊や機数など詳細につきましては、米軍の運用体制に関することであり、お答えできないことをご理解ください。なお、陸上自衛隊のオスプレイ

につきましては、令和2年の11月の初飛行後、運用開始して間もないことから、部品交換を行う必要はありません。

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。

すべてのオスプレイについて一定の使用時間を経過したものは、部品交換の対象となっております。対象となる機体の所属する部隊や機数などの詳細については、米軍の運用体制に関することであり、お答えできないことをご理解ください。そのうえで米側の発表によれば、部品交換の対象となっている機体につきましては、当該部品の交換次第、飛行ステイタスに戻ると承知しております。

陸上自衛隊のオスプレイについては、令和2年11月の初飛行後、運用開始して間もないことから、部品交換をする必要はなく、訓練を自粛してはおりません。

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。

米側から、クラッチを原因とする特有の現象の発生を予防するための措置の一環として、すべてのオスプレイの一定の使用時間を経過した一部の部品の交換をしたとの説明がありました。陸上自衛隊のオスプレイについては令和2年11月の初飛行後、運用を開始して間もないことから、部品交換を行う必要はありません。また、オスプレイの機体自体の安全性に問題はないということにとかわりのないことから、引き続き飛行の安全に万全を期したうえで運用を継続してまいります。なお、陸自オスプレイも一定の使用時間を経過した場合には、部品交換の対象となりますが、その際は適切に対応してまいります。

【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。

米側の事故調査によれば、事故機はマニュアルで規定されたMV22オスプレイの最大バンク角を超過する角度で旋回したことにより、飛行速度を〇〇しない体制を回復せずに墜落したと承知しております。そのうえでさまざまな要素について調査した結果として、本件事故の原因がパイロットの操縦ミスであると結論付けていると承知しております。

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まます。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。

航空機の飛行において許容されるバンク角については、たとえば任務のために激しい移動をする必要がある戦闘機とその必要性が低い輸送機とは異なります。このように固定翼機でも機種により異なることから、一概にバンク角の大小について申し上げるのは困難です。

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。

米海兵隊が公表した調査報告書によりまして、事故機の飛行中の高度は対地高度 300 フィートから 1200 フィートと記載があることにつきましては承知しております。

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。

防衛省としては、日米間の合意に基づき、沖縄を除く日本国内の住宅等を避けた区域で実施されたことを確認しています。他方これ以上の詳細については、米軍の運用に関することであり、防衛省からお答えできないことをご理解ください。

(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。

施設区域外で飛行訓練が行われる場合には、前もって日米合同委員会で合意するかどうかということにつきましては、2-4で触れられている日米合同委員会合意のように、必要であれば今後とも、そういった合意をすることになります。

【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」についてとしていますが、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」だということです。

「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。ご見解をお示してください。

昭和54年5月29日付けの質問主意書を引用されている文言として、合衆国軍隊が、本来施設区域内で行うことを予定されている活動、(通常軍事演習と称される活動を含む)、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について、ご紹介していただいております。政府といたしましては、他の答弁書等でも答弁しておりますとおり、米軍の軍隊としての活動、軍隊の機能に属する個々の活動について、それが施設区域外において認められるかどうかの点に対しては、個々の活動の目的、態様等の具体的な実態に即し、同協定に照らして合理的に、同協定というのは日米地位協定ですけれども、日米地位協定に照らして合理的に判断されるという立場を常に説明してきております。そのうえで3の2パラに書いておりますように、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おこなうものとしている いるものではないという説明をしておりますので、これらの前提が大きく食い違っているというふうには でございます。

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らるべきであり、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。

今の点に関しましては、4についても同様でございます。政府といたしましては従来から、合衆国軍隊のその軍隊の機能に属する個々の活動について、それが施設区域外で認められるかどうかに関しましては、個々の活動の目的、態様等具体的な実態に即し、日米地位協定に照らして合理的に判断されるべきことと考えるという説明をさせていただいているところでございます。こういった点にかんがみれば、これが歯止めなく広がること阻止することが必要であるというふうに書いてあるこの点との関係においても 政府の答弁にかんがみれば、これが歯止めなく広がることを阻止する必要があるという、ここに記述されている関係においても、矛盾している、前提が食い違っているということではないと認識しております。

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。

5ですけれども、米側との交渉上の不利益が、単に非公表とすることで回避されるのかという点につきましては、米側との関係において、米側の同意がない限り公表をしないという前提での交渉でございますので、仮にそれを米側との合意がないまま公表した場合には、今後の交渉等にも不利益を被る恐れがあると考えられますので、そういった観点から米国との交渉上の不利益が、非公表とすることで回避されると考えております。

【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。

事故率につきましては、安全記録の一つの指標として使用されておりますが、整備ミスや操作ミス等の要因により事故が発生することがありますことから、あくまで目安の一つとして考えるべきものであり、事故率のみをもって安全性を評価するものではないと考えております。

そのうえで防衛省として把握している米軍オスプレイの事故率および飛行時間につきまして、MV22は2022年9月末時点で、事故率2.27、飛行時間約52.9万時間、CV22は2021年9月末時点で、事故率6.00、飛行時間約11.7万時間であると承知しております。クラスB事故および飛行時間につきましては、米軍はすべてを公表しているわけではございませんが、米側の発表によれば、2021年9月末時点で、米空軍CV22のクラスB事故発生件数は40件、クラスB事故率は34.31であると承知しております。なお、CMV22の事故率等については、承知しておりません。

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。

防衛省として把握している2022年度以降の米軍オスプレイのクラスA事故の発生件数は、米海兵隊オスプレイは3件であり、その具体的内容は以下の通りとなります。

1点目が2022年3月18日ノルウエーで起きたものですが、ノルウエーにおける軍事演習中に墜落し、4名死亡というものです。

2件目は2022年6月8日にカルフォルニアで発生したもので、訓練中に墜落、5名死亡というものです。

3件目は2022年10月14日、これもカルフォルニアで発生したものです。基地内において着陸直前にエンジン火災。機体が安全に着陸、死傷者なしというものです。

なお、2022年以降の米軍オスプレイのクラスB事故の発生状況につきましては、防衛省としては承知しておりません。

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。

ご指摘の点につきましては、現在米側に確認中でございます。

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。

ご指摘の事故につきましては、米側のほうで現在調査中であると、承知しております。

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。

先般の回答ですが、米軍がすべての種類のオスプレイクラス A 事故に関する情報を公表しているわけではないという主旨で、米軍機のクラス B 事故及び飛行時間については米軍がすべてを公表しているわけでないということをお答えしたものです。

そのうえでご指摘の通り、CV22 につきましては、米空軍安全センターにおいて2021年9月末時点のクラス B 事故の発生件数が40件、クラス B 事故率は34.31であることを確認いたしました。

【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。

11-1と11-2は二宮が回答。

米側から得られた回答を一括回答させていただきます。米側からは2022年6月横浜ノースドックに着陸した3機の CV22 オスプレイは、即応性を維持するための定期的なローテーションのための飛来であり、横田基地に常駐するオスプレイの機数は変わらない旨の回答がありました。

【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。

12-1 平成 24 年の日米合同委員会合意は、米軍機を対象としたものであると承知しております。そのうえで、陸自オスプレイにおいては、立川飛行場を使用する他の航空機と同様に、開始に伴う事前協議および立川飛行場運用規則などにのっとり飛行してまいります。

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。

陸自オスプレイについては、目的飛行場の場周経路までは固定翼モードで飛行し、場周経路上で転換し、回転翼モードで着陸することが一般的でございます。

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。

オスプレイが有視界方式で飛行する場合、他の航空機と同様、目的地への飛行経路は、航空法の範囲のなかでパイロットの判断にゆだねられております。そのうえでパイロットは、地域の実情や気象条件をふまえ、病院、市街地、住宅地などを極力回避しながら、上空からの識別が容易な幹線道路、河川、鉄道、海岸線等に沿って飛行するように努めております。今回もそのように飛行したと認識しております。

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。

陸自オスプレイを配備する場合には、1500 メートルの滑走路が必要であると考えております。他方立川駐屯地は、オスプレイを配備するわけではなく、飛来に際しては現在

の滑走路の長さで十分安全を確保できる、気象条件等のみ運用いたします。そのうえで、駐屯地は、各防災関係機関の施設を集約した広域防災基地の中核として、災害情報の収集、連絡や救援活動等を行う自衛隊の飛行場としての性格を有しています。そのため首都圏において大規模な災害が発生した際には、陸自オスプレイにより人員物資の緊急輸送等の任務飛行を行うと考えられることから、立川駐屯地において離着陸等に習熟していくことが必要と考えております。いづれにしましても、立川飛行場への飛来に際しましては、現在の滑走路の長さで充分安全を確保できるよう運用いたします。

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。

陸上自衛隊の航空機は有視界飛行方式による飛行を基本としているところから、実際の飛行経路はその時々気象や地域の実情を踏まえ、航空法の範囲の中で、パイロットが最も適切と判断したルートを選ぶことになるため、あらかじめ確定したルートをお示しすることは困難であることをご理解ください。そのうえで、陸自オスプレイが木更津駐屯地から立川飛行場に向かう一例を申し上げますとすれば、木更津飛行場を離陸後、東京湾上空を飛行して横浜方面に向かい、鶴見川から多摩川沿いに北西方向に飛行し立川飛行場に向かうルートが考えられます。

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。

陸自オスプレイについては、天候による緊急避難および航空機の緊急事態等を除く、立川飛行場を使用している他の航空機と同様に、平日の12時から13時 および20時から翌日8時まで、並びに土日祝日においては、終日飛行訓練を行わない予定です。また、立川飛行場においては、高い高度を設定した飛行や訓練の終始時間に航空機の集中を防止する措置等で、の低減に努めるなど、周辺住民のみなさんへの影響を配慮した運営を務めてまいります。

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。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。

陸自オスプレイの恒久配備地は、水陸機動団の配備地である長崎県佐世保市と近接している佐賀空港が最も適切であると考えており、立川飛行場に配備する計画はありません。

立川飛行場における訓練は、当面の間、月数回程度を見込んでおります。

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。

一般的に自衛隊が日頃から行っている訓練等による航空機の飛行情報等については、従前から逐一地元へ情報を提供しているわけではございません。オスプレイについても特に必要がある場合を除き、公表を予定しておりません。それは地上からのレーザー光線の照射といった飛行の安全に影響を及ぼしかねない行為を防ぐための措置であることをご理解ください。そのうえで申し上げますと、今後はオスプレイの飛来情報につきましては、飛行場の運用時間外など、特に必要がある場合、事前に立川市に通知することを検討してまいります。

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。

東日本協力課の平田です

自治体に対し提供した情報の取り扱いにつきましては、自治体の判断によると承知しておりますが、防衛上の配慮をしつつ可能な範囲で周辺自治体に対し情報提供をしております。

【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。

木更津駐屯地における米海兵隊 MV22 定期整備に要する期間については、機体ごとの整備箇所の違いにより長短があるため、一概にお答えできませんが、所要の部品および専用工具の取得や整備企業の要因の習熟、作業手順書の作成に時間を要したことなどが挙げられます。これまでの整備実績として、1機目から3機目までは、1年と9か月から約2年の期間を要しましたが、4機目と5機目の機体については、それぞれ約1年と4か月、約1年3か月となっており、想定した整備期間内に整備を終了しております。

なお、米海兵隊 MV22 の整備については、木更津駐屯地での定期整備の他、米本国に輸送しメンテナンスを行う場合もあると承知しております。

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。

米軍機の整備状況について、防衛省としてお答えする立場にありませんが、一般に所要の定期整備が行われていない航空機を運用することは認められず、これは米軍においても同様と認識しております。なお、米海兵隊 MV22 の整備については、木更津駐屯地での定期整備の他、米本国に輸送しメンテナンスを行う場合もあると承知しております。

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。

格納庫 2 棟のうちの一棟については、現在建設工事を進めています。残りの 1 棟については、令和 5 年度予算案に建設予算を計上をしました。また、米軍が公表した提案した要求書の中で、今後整備の対象となりうる機体として、CMV22 の記述があることは承知しておりますが、現時点で CMV22 の定期機体整備に関する具体的な計画があるとは承知しておりません。

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。

これまで納入された陸自オスプレイについては、米国での教育訓練や機体の能力向上を統一的に実施するためにスケジュール調整した結果、現在の納入状況になっているところ です。

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。

教育訓練により飛来した実績としましては、〇〇航空基地 2021 年 8 月 26 日から、百里基地 2021 年 8 月 26 日から、相馬が原駐屯地演習場 2021 年 12 月 2 日から、徳島航空基地 2022 年 7 月 25 日から、高遊原分屯地 2022 年 7 月 25 日から、大村航空基地 2022 年 7 月 26 日から、相浦駐屯地 2022 年 7 月 26 日から、北富士演習場 2022 年 11

月 25 日から、明野駐屯地 2023 年 1 月 23 日から、立川駐屯地 2023 年 2 月 1 日からになります。

部隊訓練の実績といたしましては、東富士演習場 2022 年 3 月 7 日から、日出生台演習場 2022 年 10 月 6 日から、十文字原演習場 2022 年 10 月 6 日から、鹿児島県徳之島 2022 年 11 月 16 日からです。

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。

協力課の熊野

陸自オスプレイの佐賀空港配備につきましては、2018 年 8 月佐賀県知事から受け入れ表明をいただいたのち、佐賀県と有明海漁協との間で、佐賀空港を自衛隊と共用しないことを提携した公害防止協定覚書の見直しについて協議を実施してきたところ、昨年 11 月有明海漁協におきまして、見直しのご判断をいただき、公害防止協定の見直しが行われました。また公害防止協定の見直し以降、防衛省としましては、地元自治体である佐賀市のご理解を得るため、住民説明会を開催するとともに、佐賀市から 3 度にわたる文書での照会に対しまして、地元のみなさまのさまざまな懸念等を解消すべく丁寧に回答を差し上げました。そのうえで佐賀市と協議を重ねてきたところ、本年 2 月 27 日、佐賀市長より受け入れ表明をいただきました。防衛省としましては、喫緊の課題でございます島嶼防衛能力の構築のために、早期にオスプレイ駐屯地を開設し、陸自オスプレイを配備できるようさらなるとりくみをすすめてまいります。

再質問

【クラッチの問題について】

機体には問題ないとお答えですが、クラッチ自体は機体の重要な部分ですので、これが不具合を起こして、まだ解決策もないのに、機体自体は問題ないというのは、矛盾していると思われるが、これに関して詳しい見解をお聞かせ願いたい。

交換の期限については、お答えになりませんでしたけれども、陸自のオスプレイについてはある程度一定の時間が経過すれば、交換もすると回答がありました。一定の期間というのはどういう期間を指すのか。

解決策について、アメリカ側、あるいは日本側で調査をされているのか。詳しくお答えください。

陸自オスプレイのところで一定の時間はどれくらいかのご質問ですが、部品交換の対象となる使用時間については、防衛省としては、把握しているんですけれども、これは米軍とか自衛隊の運用体制に関することなので、お答えできないとご理解いただきました。

い。

でも、定期機体整備は 5 年に一ぺんとか言ってるでしょ。それを言っても、米軍との関係とか、ないと思いますが。陸自のオスプレイについては、どのようにお考えですか。

今申し上げたのが陸自のオスプレイについてです。

陸自のオスプレイについても米軍との関係で応えられないと。

はい

そこの理屈がちょっとわからない。自衛隊が買ったものでしょ。買ったものだけど、米軍の縛りがあるということですか。

同じ機体なので、当然米軍と共有している情報等もありまして、自衛隊の機体について答えると米軍の機体について情報が漏れてしまうということになる。そこは答えられない部分もあるということをご理解いただきたい。

それは自衛隊の判断？それとも買うときに米軍のほうからそういうふうに要請されているということなんですか。

今回のクラッチの問題は、買うときの問題とは違うので、買うときに要請されているということではございません。

今の話は、クラッチ問題に限ってという話なんですか。

部品交換の話はクラッチ問題に限ってという話です。ただその他にも、米軍と同じものを買っているんで、基本的に構造同じものを使っているんで、内容によってはお答えできないこともあります。

それを聞いているわけ。クラッチ問題に特化してではなく、米軍からそういう縛りがある、購入するときの条件があつての話なのですか。

米軍の機材に関することは当然、一般的に言って、米軍と同じものを使っているんで、出していいもの、悪いものというのは、米側と協議したりして決めることになります。

税金使って買ってるんですね。税金を払っている人には説明しない。

機体性能に関する事などは、公表できない部分もありますので、日本国民のみなさんの税金を使っているものではありませんが、機体自体は米国でつくられているということもありまして、日本のオスプレイだから全部情報を開示していいのか、そういうことではないということをご理解いただきたい。

全部アメリカから要請があるから開示できないよということではないんですね。部分によっては開示することもあるという解釈でいいわけね。

オスプレイの航続距離であるとか、開示できる部分は今までも、開示してきていると意識しています。

その下でわれわれ生活しているわけだから、安全性にもかかわることですから、交換時期ですから飛行停止していますとか、そういうアナウンスはあつてしかるべきだと思いますね。その辺はどうですか。

繰り返しになりますが、交換時期あるいは使用時間につきましては、防衛省としては把握しているんですけども、お答えできない。

安全よりも、そういうことが上位にあるんですか。

安全に関する事柄であってもですね、やはりお答えできないことはある。とご理解いただきたい。

これは重要な発言だ。

機体には問題がないという点ですが、今回の交換措置の関係ですが、米側からはオスプレイのクラッチを原因とする特有の現象の発生を予防の一環として、すべてのオスプレイについて、一定の使用時間を経過した一部のオスプレイについて部品を交換することにしたと説明がありまして、詳細については引き続き確認中ではありますが、あくまでも予防的措置でございまして、オスプレイの機体自体に安全性の問題はないとの考えに変わりはありません。

こちらに関しましては、米軍の専門の部局より、機体自体の安全性に問題はないと確認しております。

また、オスプレイのクラッチを原因とする特有の現象につきましては、根本的な原因については引き続き調査中だと。

一言で言えば、機体問題でしょ。調査中なんだから。

米側からは機体自体の安全性に問題はないとの説明を我われ受けています。

それは米軍が言っていることで、あなた方自身はどう考えているのか。防衛省は機体の安全性に問題はないと考えているんですか。どっからどう見ても機体問題ですよ。

原因はわからないけど、安全性は保障されているというのは矛盾しませんか。

原因がわからないけど、間違いなく事故は起こらないという論理展開はふつうありえないでしょ。

部品交換しても現象は起こるといってお話もあつたじゃないですか。

部品の交換というのは、普天間配備から 10 年たっているんですけども、その間に行われたことはないんですか。

今回初めて部品の交換、米空軍が CV22 の飛行停止をする決断をして、それがきっかけで、何らかの対応をしなければならないから、海兵隊も含めて部品の交換をするという流れになったのか、それともう 10 年配備してから経ているわけですけども、今年になって行った部品の交換は、過去一度も行ったことはないのですか。

今回の措置、一定の使用時間を経過した機体が、その対象になっているわけですが、その対処となる機体であるとか、所属する部隊、機数など詳細については、米軍の運用体制にかかわることですので、お答えできないということをご理解

今回の交換措置の対象となっている機体につきましては、所属する部隊ですとか、機数の詳細につきましては、米軍の運用体制に関することをございまして、お答えできないことをご理解いただきたいと思います。

そういう問題じゃなくて、今の時点としては防衛省として把握していないということですね。普天間で言えば 2012 年から 2022 年まで、普天間配備の 24 機について、部品の交換というのが行われたことがあるのか、ないのか、ということは把握していないということですか。

繰り返しになってしまつて恐縮ですが、対象となる機体ですとか、機数など詳細については米軍の運用体制にかかわることをございまして、お答えできないということをご理解いただきたいと思います。

部品の交換をするということは、米軍から通知があつたわけですよ。その時なぜ過去の、こちらの推測ですが、海兵隊もかなり楽観的で、空軍が何とかしなくてはいけないと去年の 8 月飛行停止措置になったと思うんですけども、部品の交換などしたことがないのかなと思つてしまうのですが。その辺の事実関係の確認をした方がいいんじゃないですか。

把握されていないなら、そういうことはやったことはないとかという程度は、言ってほしいですね。

今回の部品交換措置の詳細につきましては、引き続き確認中ではございますが、今回の措置はあくまで予防的な措置であるという、あと対象となる機体、機体の所属する部隊ですとか、機数の詳細については、米軍の運用に関する

そこは聞いていない。時間ないんでいいですか。

一定の使用時間を越えたら、部品交換するというのは、それはなにか根拠があるんですか。

ある時間を決める根拠。つまり原因がわかってないんですよ、クラッチの不具合が起こる原因がわかっていない中で、ある時間を越えたら、部品を交換したら予防措置になると、断言されていますが、予防措置になる根拠はあるんですか。原因がわからないのに。普通では考えられないですよ。

横田基地ではですね、CVが昨年8月中旬から9月まで、地上待機ということで一切飛びませんでした。今年になって2月3日から14日まで飛んでないんですよ、運用体制で答えられないということですけども、こまかいことはどうでもいいですけど、実際に部品交換を行ったということなんでしょうか？そのあと、いつもに比べると、飛行回数少ないんですよ。とにかく飛び方がいつもとは違う。これは部品交換しているからじゃないですか。

今回の措置ですが、すべてのオスプレイについて、一定の使用時間を経過したものは部品交換の対象となっているのですが、対象となっている機体の所属する部隊、機数などの詳細については、米軍の運用体制にかかわることなのでお答えできないということを、繰り返しになって恐縮ですが、ご理解ください。

理解できないんだけど、細かいことを教えてくれと言ってるんじゃないなくて、止まってい間に、部品交換したことはあるんですかということだけを聞いているんです。飛んでなかった間に部品交換したんですか。

その点につきましても、機数とか部隊の詳細はお答えできないですが、米軍の発表によりますと、部品交換の対象となっている機体につきましては、交換され次第飛行ステイタスに戻るということは承知しております。

だから部品交換したかどうかぐらいの情報は来るんじゃないですか。来ないんですか。そういう情報すらも。

米軍とのやり取りの詳細につきましても、相手方との関係もございまして、お答えできないことをご理解いただければと思います。

予防する手順、ホバリングしてチェックする、とお答えいただいたと思いますが、去年の10月に私は、厚木基地に来たMV22、4機ほど来たんですが、2日間にわたって離陸を見ていたんですけれども、数秒間のホバリングなんて全然やってなかったですよ。そういうことについて把握してますか。米海兵隊は、そのまますぐ飛び立ちます。これは動画でも取ってますけれども、必要でしたら提出しますけれども。これについてはどうですか。見解を。

横田も同じです。ホバリングなんてしてませんよ。

米側に問い合わせ、お答えいただけますか？

ここで止まっちゃうと時間がないんで、ここで応えられないなら、別途再質問か何かで、答えてくださいよ。

近藤議員 いいですか、前回も前々回もそうだけど、そもそも米軍との関係とか、安全保障上の理由とかで、お答えならないということ、そういうことが多い。ただ少なくとも、事故などがあって、再開するわけだから、それに対して、どういう説明を日本政府が受けて、なぜ再開する、安全性が確認できているのか、という少なくとも、機微なところはこたえられないにしても、もう少し了解できるような答えをいただかないと、よく飛行再開を了解すると思うわけですね。きっちりとした、わかる説明をしていただきたい。

2-2ですけれども、輸送機と戦闘機ではバンク角は違うと、じゃあ例えばC130などは、米軍でも自衛隊も運用していると思いますが、これのバンク角限度は何度になっているかということと、2-5の外務省さんのお答えで、必要があれば合意すると言いますが、どういふときが必要なのか、どういふときが必要でないのか、お答えください。

2-2 についてお答えします。具体的なバンク角については、これは機体性能にかかわるものであるため、お答えすることは困難なのですが、他の輸送機とC130、他の輸送機と比較して、オスプレイのバンク角は特に小さいとは認識しておりません。

施設区域外で飛行訓練が行われる場合に前もって、日米合同委員会で合意をするかということに関しましては、昨年9月26日の合同委員会合意のようですね、必要な場合には、今後とも、こういったものも行っていくということですが、一概に申し上げることは差し控えさせていただきます。

今回はどうして必要だとして合意したんですか？

今回は、2012年の合同委員会合意、これはその、この合意はあくまで維持しつつもですね、期間を限定して、安全対策をとりながら、住宅地等を避けた区域において、一定の高度未満での飛行訓練を実施するものということを新たに合意したものでございますので、

それまで住宅地を平気で低空で飛んでいたでしょ。合意なしで。

従来の飛行というのは 2012 年の合意に基づいたものでございます。

今回なぜあらためて合意したの。

今回の合意に関しましては、期間を限定して安全対策をとりながら、従来の高度未満の高度を飛行訓練することにおいて日米間で新たに合意したわけです。

高度の問題ですか、今回は高度がもっと低いので、危険だろうということで新たに合意した、そういうわけ。

高度の関係もそうですけれども、安全対策の関係においても、合意しているところでございます。

安全対策というのは住宅地の上を飛ばないということ？

合意の詳細につきましては、いずれにしましても従来の合意を維持しつつ、さらに安全対策をとりながら、住宅地等を避けた区域において飛行訓練を実施するということについて新たに合意したということでございます。

今後住宅地上空を飛ぶときは、合意をするということですか。

それは一概にはもうし上げられませんが、必要であれば合意をいたします。

だから、その必要というのはどういうときか、ということを知っている。

それは現時点では一概に申し上げられません。

それは一概ではなくて、特例だから？

これは従来から行われている戦闘機の低空飛行訓練とかね、今回の低空飛行訓練とどこが違うのでしょうか。

今ご指摘の、昨年 9 月の合意というのは、オスプレイの飛行についてのですね

なんでオスプレイに限定して、やはり高度 300 フィートというのが一番ポイントのように見えますけれども、これまでの低空飛行訓練は 500 フィート、150 メートルと言われてきたけ

れども、それが300フィート、100メートルないでしょ、90メートルですか。すごい低いでしょ。私は中国山地の低空飛行訓練の問題をずっとやってた経過があるんですけども、30年位前に、その時現地の人たちは、パイロットの顔が見えたとか、100メートルより低いところを飛んでとか、現地でいろいろ聞いて、それを県に言ったりしたとかいろいろやってた経過があるんですけども、その時は150メートルと言っていた記憶があるんですよ。それより下は飛ばないようにしていると。ところが実際はちがう、さっきの話と同じなんですかね。ホバリングをすることになっているけれども、実際はやっていないとかね。150メートルより下は飛ばないといいながら、それより下を飛んでいることはあるにしても、政府間の合意のレベルでは、従来500フィートと言っていたのではないですか。

ご指摘の通りです。2012年の日米合同委員会合意では、

300フィート以上500フィート未満というところに一番のポイントがあったと理解していいですか。

何がポイントかというのはわたくしから申し上げることは、その部分を踏まえて、さらに安全対策をとりながら、期間を限定して、飛行訓練を行うことについて日米間で新たに合意したということです。

施設区域外の飛行訓練なんですけれども、合理的に判断しておっしゃったんですが、その合理的判断した結果、歯止めなく広がっているわけですよ。そういうふうなことについては、阻止すると言っているわけですよ。「考え方」は。その点についてまず、お聞きしたい。

それと、公表しないということなんですけれども、公表するしないにかかわらず、外務省が地位協定について、日本政府独自の考え方は整備しているという事実は残りますよね。このことについてももう少し説明をいただきたいのと、

地位協定について、米軍の意向に関係なく日本政府は独自にそういった考え方を整備するという、それ自体については何も問題がないのか。つまり米軍からなんか言ってくるとか、独自にできること、現にやっていることなのか、その辺のことについて。

まず一つ目のご質問についてでございますけれども、政府といたしましては、従来から合衆国の軍隊の軍隊としての機能に属する個々の活動につきまして、これが施設区域外において認められるかどうか、というこの点に関してはですね、個々の活動の目的や態様等の具体的な実態に即して、同協定に照らして合理的に判断されるべきだと、そういう答弁をしてきているところでございます。

その結果歯止めなく広がっちゃうことは、阻止すべきだということが書いてあるわけですよ。それについてどう思いますか。と聞いているわけですよ。

歯止めなく広がっているとは考えておりません。歯止めなく広がらないように、そのために個々の活動の目的や態様等の具体的な実態に即して、同協定に照らして合理的に判断してきている。

今非常に重要なお答えだったんですけども、施設区域外で歯止めなく広がってしまっってはよくないと回答されましたよね。そうならないためにやっているんだと。施設区域外の訓練が、歯止めなく広がることについては、これはよろしくない判断されていることなんです。

米軍の、ここでご指摘いただいているところにもございますとおりにですね、米軍による飛行訓練等については、従来施設区域内で行うことが予想されている活動を施設区域外で行うことについては、同協定の予想しないところであると答弁していることは、まさにそういった趣旨のことです。一方で同時に、個々の活動の目的や態様等の具体的な実態に即して、合理的に判断されるというふうにしております。

2 問目お願いします。外務省が米軍の意向を無視して、独自に地位協定について、解釈等整備の検討を現に行っている、行うこと自体は、何の問題もないのか。

地位協定というのはそもそも、日米間で交渉して、日米で合意に至ったものでございますので、その運用に関しまして、同様に日米で協議をしながら、必要な事項を定めてきているということでございます。

運用について解釈の違い等々は、現に起きているということはないんですか？

日米間では普段から様々なやり取りをしまして、そのなかで様々な議論、もちろん解釈もふくめ、いろいろな議論があります。そういったやり取りの中で、双方で合意しながらやっている。

今のお話ですと、解釈の違いも前提にあると。

解釈の違いと言うと語弊がありますが、日米間では毎日のように議論をしているところですので、そういった中で様々なやりとりをきていているところがございます、その結果として日米間で合意した ものでございます。

事故率の関係

事故率は安全指標の目安の一つだとおっしゃりましたが、MV22 を配備するときには、海兵隊は事故率を機体の安全性を代表する指標の一つとして重視しているよと、航空機の

安全性を比較するデータとして使用していると得意げにおっしゃっていたんですが、だいぶ話が変わったなど。それは、見解を変えたということですか。それが一点。

CMVについては承知していないということですが、それは聞いていないということなのか、教えてくれないということなのか、

8番のところで聞きました、2020 米会計年度の事故について、どっちもかなり前ですよ、2019 年からのことですけど、これなんでまだわからないんですか？これ聞いているんですかね。それとも教えてくれないのか。あるいは聞かないのか。

クラスBについては、これまで聞いてきたときには、CVについては答えなかったんですけども、こちらが、これあるじゃないかと示したら、先ほどのようなお答えになりましたが、私たちがこれを見ていないと舐めていらっしゃるのではないかと。

事故率考え方につきまして、先般も目安の一つとして判断すべきとしていたかと思えます。その点に関しまして、これまでも目安の一つであるという考えかたは変わっておりません。

CMVにつきましては、現時点においては承知しておりません。

それは聞いていないのか、教えてくれないのか。

米側とのやり取りの詳細につきましては、

それは別に、聞いていません、聞きましたよ、ぐらいのことは言えるんじゃないですか。

米側とのやり取りにつきましては、米側との関係もございまして、お答えできない

それではアメリカの、そこまで忖度する必要ないんじゃないですか。

聞いているけど答えられないんだよ、というなら我々としても理解できるけど、今の答えじゃわからないんですよ。

繰り返しになって申し訳ございませんが、米側とのやり取りにつきましては、相手側との関係がございまして、詳細については申し上げられないということは、ご理解をいただきたい。

2019 年米会計年度と 2020 年米会計年度に発生したCV22のクラスAの事故ですけれども、こちらについてはまだ情報を得られていないという状況です。あとCV22のクラスBの事故の発生件数と事故率につきましては、先般の回答は で、その点申し訳なく思っております。

横田と立川順番に

まず 2018 年に配備された時にはですね、6 月の末に 5 機がすでに来ていて、1 機だけ

故障しましたけれども、奄美大島で。それは別として、6月の末に来てそれからずっと居座っていて、10月1日に正式配備ということになったと発表がありました。それから翌年にもう1機来た時にですね、横田に来てから2週間くらいたって正式に配備されたと発表があった。

今回については、今のところ発表がない。今年の6月に来てからはですね。いまだに正式発表がない。先ほどそちらがおっしゃったように、6機で変わりません、それは知っています。周辺自治体に連絡してありますから、それは知っています。6機は変わりませんではなくて、6月に来た3機は、正式配備なんですかと聞いているんです。

それといなくなった3機については、これについては任務が解かれたのかどうかということについて。お答え下さい。

正式配備なのか、また任務を解かれたのかということにつきましては、まだ米側から情報が得られておりませんので、情報が得られ次第お知らせしたいと思います。

半年以上たっているんですけれども、いまだに分からないんですか？聞きもしないんですか？

そこは情報が得られ次第お知らせしたいと思っています。

発言があるまで待っているということですか。

やり取りについてはお答えできないんですけれども、情報が入り次第お答えしたいと思っています。

2024年までに横田に10機配備すると言っているわけですよ。それが6機配備されているのか、9機配備されているのか、全くわからない状態なんですよ。その辺のことは周辺住民としては知りたいです。それによって全然被害が変わっちゃうんでね。そういうのはきちんと問い合わせてくださいよ。

11の1番と2番早急に調べて、回答して下さい。現時点における横田の配備を厳密に定義してください。

立川駐屯地へのオスプレイの飛来について、確認させていただきたい。12-2、12-3で、現地で実際に見られていた方から情報をいただいたのですが、お答えの中では、そういうことはないと認識しているということですが、その認識は、行って認識したのか、どういったかたちでそう認識したのか、お答えください。

12-2のモード変換を行った理由を明らかにせよというご質問で、おっしゃる通り、回転翼モード、垂直離着陸モードで着陸したと認識しております。

見てきたということですか。

わたしは見てませんが、陸上自衛隊と防衛省に人間がしっかりと見ております。

垂直離着陸モードで着陸したというのは、答えじゃない。あたりまえのことですよ。基地の外で垂直離着陸モードで飛んでいたということを認めるんですか。

目的地飛行場の場周経路までは固定翼モードで飛行しまして、場周経路で転換しまして、回転翼モードで

場周経路というのは基地の外ですよ。

そうです。

基地の外で垂直離着陸モードで飛んでいたということを確認してんですね。

はい確認しております。場周経路上で転換しまして、回転翼モードに転換します。

この間一貫して、1500メートルの滑走路が必要とおっしゃっていますが、立川はオーバーランを含めても1200メートルだと質問事項にも入れていますが、普通に考えて1500で降りるところを、1200のところで降りるということは、なにかを犠牲にしなければ、自動車で言えば、急ブレーキをかけなくてはいけないとかさ、通常ではない飛行をして、降りるんじゃないか、あるいは飛び立つんじゃないか、と考えるんですけれども、短くともできるんだということが納得できない。今までの1500は何だったんですか。配備するなら1500で、離着陸だけなら1200というのがわからない。

もう一点、次ぎ来るときには基本的には公表しないと、一回目は何で公表できたんですか。

最初に来るときは何日何時に来ますよと公表したわけじゃないですか。2回目以降は公表できないと、それはレーザーの照射がなんとかという。一回目はそういう懸念はなかったんですか。

一回目の飛行に関しましては、始めてオスプレイが飛来しますということで、周辺自治体のみなさまには、詳細な時間まではお伝えしておりません。2月1日の午前中です、午後ですというようなお伝えは、初飛行ですのでさせていただいております。

10時って聞いてましたよ。

午前中か午後かというお伝えです。
何時何分というお伝えはさせていただいておりません。

じゃあ役所がホームページに嘘書いたの。
何時何分でなくて、10時から何時ということはその間に来るとのことじゃない。

詳細には覚えていませんが、10時から12時のあいだに飛行しますよとお伝えしてあるという認識でおりますので。ピンポイントでおつたえはしていません。

それは判ります。

2回目以降なんですけれども、それは日頃自衛隊が、航空機が飛ぶ場合に関しては、逐次情報提供しておりません。これは今後とも同様でございます。オスプレイ等の飛行情報は、時間外とか、必要な場合には事前に立川市に通知する予定ではございますが、

だから1回目ができる、2回目ができないのはなんでだっけ聞いてんの。

初飛来する場合に関しましては、立川駐屯地だけではなく、他の地域にも飛来した実績を申し上げましたが、地域の皆様には初飛来の際にお伝えは、同じようにさせていただいております。

オスプレイは、他の機とは違ってね、いろいろ問題があるんじゃないかと、こうやって何回もやってただけけれども、そちらはさ、他の機と同じようにね、同じように対応すればいいと考えているわけね。

個々の自衛隊機と同じようにスケジュールは考えております。

10回以上も交渉してるけどね、他の機と同じでオスプレイは問題ないよと考えているわけですか。

立川におきましては、立川飛行場の運用規則というものがございまして、自衛隊機だけではなく、海上保安庁、消防庁、警察の航空機が、この立川飛行場運用規則に則って安全に運航しております。そこにオスプレイは配備されていませんが、立川飛行場を使用する際には、安全に運航するために、やはり飛行場運用規則に則って、オスプレイに関しても同様に飛行してまいりますというのが自治体等にご説明させていただいた次第でございます。

地元住民は不安で、いつ来るかいつ来るかと不安で、昭和記念公園で遊んでいる子どもたちもいるんだよ。もし明日来ると言えば、気を付けるよ。

1500メートルの件についてご説明させていただきます。陸自オスプレイの主たる目的といたしましては、島嶼防衛において、万が一島嶼を占拠された場合にですね、上陸奪還確保するため、本格的な水陸両用作戦能力を有する水陸機動団と一体となって運用することを想定しておりまして、オスプレイの離着陸に必要な滑走路の長さは、気象状況や機体重量などに応じて変動します、そのうえで、滑走路を使用する固定翼機として、航空機としてオスプレイの積載重量など能力を発揮し、安全に運用するために必要な滑走路が1500メートルだと考えております。

発揮しなければ1200でいいということだ。じゃあやる必要ねーじゃん。

立川飛行場の八市の連絡会で、何度か北関東防衛局に質問してるんですけども、その中のいくつかの回答の中で、今日の質問にもダブるんですけども、次回以降事前通告しないということの理由の中に、今日の説明にもありましたが、地上からのレーザー光線の照射といった飛行の安全に支障を及ぼしかねない行為を防ぐため、と言っていましたね。過去にこんなことがあったんでしょか。

2点目は、場周経路上では転換モードまたはヘリモードでとさっきおっしゃいましたよね。木更津の場合は場周経路の図がありますが、立川では見たことがありません。それで木更津のを見ると、それは市街地に入っているんじゃないですか。市街地では転換モード、ヘリモードでは飛ばないと言っているのと、場周経路の上では飛ぶというのは矛盾してませんか。

3番目は、運用規則に則ってとおっしゃいましたよね。新立川飛行場の運用開始に伴う事前協議の協議事項に示している通り、とこちらの回答ではなっていますが、それは1982年の立川市長と防衛省の前身と交わしたものでいいのでしょうか。立川市とは約束したけれども、周辺8市とはしてないんですよ。これでは非常に不十分で、約束してまずということにはならないんじゃないでしょうか。

レーザー照射の事案は、これは過去に何度もございます。自衛隊機にレーザー照射された事案がございます。直近では、2020年7月佐賀県の目達原駐屯地に向けて陸上自衛隊2機に対してレーザーポインターの照射を受けました。

それでどういう被害が？

被害はありませんが、パイロット等にレーザー照射されますと 2021年6月、三重県の明野駐屯地のヘリコプターが夜間訓練中にレーザー照射を受けて、訓練を中止し

ました。2020 年には、東京都府中市上空を飛行していた陸上自衛隊のヘリと東京消防庁のヘリに執拗にレーザー照射した男性が、威力業務妨害の疑いで逮捕された事案がございます。ですから、レーザー照射をパイロットの眼に受けた場合には、墜落の危険もありますので、レーザー照射が契機となりまして航空法が改訂された経緯がございます。施行規則の 239 条。

次、場周経路上なんですけれども、立川飛行場の東側と西側に設けられております。こちらはおっしゃっている通り、事前協議の中で場周経路が定められております。

それは 1982 年の新立川飛行場のですか？

昭和 57 年、場周経路東側に関しましては、国立市の上空が場周経路上になっておるとい認識でございます。

市街地に飛ばないというのは

市街地を飛ばないというよりは、市街地のなかでも、病院とか学校とか、そういった住宅地をふくめてなんですけれども、極力避けるというような飛行をしておりますということで従前から防衛省としては、

市街地、場周経路の問題というのは、初めてなんですよ。自衛隊機が来るようになってから。今までは、米軍のね、日米合意に基づいてそういうやり取りをしてきたけど、自衛隊機が配備されてから、自衛隊機の飛び方として、今のね、場周経路の問題と市街地の問題をどうするのかという、何にも見解出ていないわけ。だからね、場周経路の上空は自由に飛んでいいんだみたいな言い方をされると困るわけ

自由に飛んでいいという

ヘリモードで、転換モードで飛んではいけないということですよ。市街地は。12-1 でね、そちらが、米軍機と自衛隊機は一緒ですよということであれば、今の話になるわけですよ。それでいいんですね、今の見解で。

12-1 の質問は、日米合意の運用を守るという解釈の問題だったので、で承知しておりますという。

だとすれば、自衛隊機の飛び方について、そちら側から、こういうふうに飛びますよというのを明らかにしてこなかったんじゃないですか。

自治体に対しては、運用であるとか飛行について、ご説明してきております。

それも、他の自衛隊機とみんな同じですよということなの。

はい。立川飛行場運用規則に則って、ちゃんと安全に飛行してまいります。

木更津は必ず海側を通ると言っていましたよね。

時間がないので、木更津

定期機体整備で、所要の定期機体整備を終えていない機体は飛べないんだという、いみじくもお答えになったわけですが、木更津の定期機体整備が始まって6年が経過しています、その1年前にはアメリカにスバルの社員も行って、機体整備の訓練もされているわけですよ、つまり7年を超える機体整備の経験を積んでいらっしゃるわけで、今もって部品交換に時間を要している、あるいは機体整備の手順書整備に時間を要しているとか、おっしゃるんですが、そんなことじゃ説明がつかないんじゃないですか。いまいる3機のうち6機目に来た機体はもう20か月を過ぎているわけです。察するにほぼガタガタの状態になっている。だとするならば普天間に24機配備されていて、今まで木更津に来ているのは8機しかないわけだから、残りの機体はどうなってんのと。どこで機体整備をやっているの。国民の命の問題ですから、これは米軍のことであろうと何であろうと、この機体は、この時期に、どこどこで整備されていますということは明らかにすべきだと思います。

2点目は自衛隊機の暫定配備の関係ですが、2019年の12月に渡辺木更津市長と河野元防衛大臣が約束をして、5年以内で配備をするということであれば木更津市も協力するよということだったと思います。それで2020年の7月に、1号機が飛んできたわけですが、もうすでに2年と8か月が過ぎちゃっているわけです。先ほどの話だと、佐賀県は了解しているし、佐賀市も2月26日に市長が受け入れを表明してくれたと、有明海漁協の方も道筋が見えてきたと、ということで防衛省としては5年以内に佐賀空港に駐屯地を作って、機体を全部移行していく、配備していくそういうめどがついたと考えているんですか。2026年6月30日までには必ず木更津から撤退するということを確認させていただくことでよろしいのでしょうか。

今木更津で機体整備を行っている米軍のオスプレイにつきましては、先ほど申し上げたなぜ整備が長期化したのかという理由につきましては、これまで整備してきた機体について整備期間が延びた理由でございます。今現在木更津で整備している機体については、これは現在まだ整備が終わっていないので、確定的に何々が理由で伸びていますというふうにお答えするのは困難です。個々の機体ごとに、整備する場所が違いますので、必ずしも標準的な想定した1年4か月という期間内に整備を終わるとは、決まっていないというところです。

木更津の暫定配備についてお答えします。佐賀駐屯地につきまして、佐賀駐屯地予

定地の用地の取得でございましたり、
現在行っている実設計の中で、具体的な工法や が決まってくるものでございますので、
現時点で確たることを申し上げることは困難であるんですけども、おっしゃられたとおり
約束がございますので、防衛省として最大限の努力を進めていくということでございま
す。

以上