2024年3月6日

内閣総理大臣
　岸　田　文　雄　様
外務大臣
　上　川　陽　子　様
防衛大臣
　木　原　稔　　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
横浜市中区松影町町２－７－16－202
フォーラム平和・人権・環境（平和フォーラム）
共同代表　藤本　泰成
東京都千代田区神田駿河台３－２－11連合会館

要請書

日々の精励に敬意を表します。連絡会とフォーラム平和・人権・環境は、オスプレイの飛行訓練反対や日本への配備をしないよう求めて、2015年以降これまで12回にわたって要請を行い、墜落事故などがあるたびに緊急の申入れを行ってきました。

さて2023年11月29日に鹿児島県屋久島沖に東京・横田基地配備の米空軍CV22オスプレイが墜落し、搭乗員8人全員死亡という大惨事となりました。12月6日、米軍は、「潜在的物質的な不具合」が原因として事故が機体の問題であると発表し、世界中のオスプレイ全機の飛行を停止しました。それから3ヶ月が経ちます。しかるに一部報道によれば、事故報告書も未だないなか、「墜落事故を引き起こした機器故障を特定した」として、飛行再開に向けた動きが出てきたともいわれています。

2022年8月、米空軍が、クラッチの不具合（ハード・クラッチ・エンゲージメント、以下HCE）を理由にCV22オスプレイ全機を飛行停止してから約1年半、オスプレイの機体そのものの不具合を巡る困難が続いています。2023年2月、米軍は、「クラッチに関連する部品（IQA）の飛行時間が800時間を超えたものを交換することで、HCEの発生を99％減らすことができる」との勧告を行いました。その半年後の2023年7月に公表された、2022年6月のカリフォルニア州の砂漠でのMV22オスプレイ墜落に関する事故報告書は、HCEが発生して墜落したことを明らかにしました。この間、クラッチ不具合の根本的原因は不明だが、対処法が確立しているとして、米軍および陸上自衛隊のオスプレイは飛行訓練をつづけ、運用を停止することはありませんでした。

11月29日の屋久島での大惨事は、そうした流れの中で起き、そして事故直後に全オスプレイの飛行停止という極めて異例な事態に至ったのです。屋久島沖事故とクラ

ッチ問題との関係の有無は現時点ではわかりませんが、「機体に問題がある」という点では共通しています。2022 年夏以前までは、大事故が起きてもすべてパイロットの人為的ミスが原因で、機体に問題はなかったとしてきたのです。実戦配備から 17 年がたつ今になって、「機体の問題で全機を飛行停止せざるを得なかった」こと自体が、オスプレイが航空機としての資格を有していないことを示しています。日米両政府は、この点を真摯に認めるべきですし、配備そのものの妥当性が問われていると言わざるをえません。

現在、オスプレイの飛行は停止していますが、事故報告書もでていないなか、再び飛行再開の動きがあることは許しがたいことです。また、オスプレイの事故に関して、その事故原因について日本政府が主体的に究明に乗り出す姿勢が全くなく、米当局からの情報をひたすら受け身で待つ姿勢も容認できません。

日本国内で起きた墜落事故 2 件は海上で起きましたが、仮に陸地であれば飛行ルート下の住民の命をも奪うことになる重大な問題です。私たちは、米当局及び日本政府に対して航空機としての資格すら有していないオスプレイを世界の各地に配備し、運用することのないよう求めるものです。同時に、最低限、日米合同での屋久島沖事故に関する事故調査を行い、原因の究明を行い、日本の市民に対して丁寧かつ詳細に説明するべきであり、以下、要請します。

記

【要請事項】

1. 少なくとも日本列島に配備されている全てのオスプレイの配備を撤回する方向で検討すること。

要請項目 1 について、昨年 12 月 12 日の日米防衛首脳会談が行われまして、この際本件の墜落したオスプレイの事故の件ですけれども、防衛省の考えを米国のオースティン国防長官に伝えたところです。その考えというのは、日本国内に配備されたオスプレイについて飛行に係る安全が確認されてから飛行を行うということと、事故の状況、今後の安全対策についての情報提供を求めていくといった内容をオースティン国防長官に伝えたということです。両者の間で飛行の安全確保というのは日米共通の最優先事項であって、日米間で緊密に連携をして対応していくということを確認しております。米軍は今回の事故に関して、事故の原因を特定するための分析が進められているということ、もう一つは現時点において発生した物質的な不具合は判明をしているものの、その原因は特定されていない、と発表したと承知しております。事故の状況ですとか安全対策については米側に確認中であり、引き続き米側と緊密に連携して対応し

たいと考えております。
我が国におけるオスプレイの配備は、災害の援助や離島防衛を含む我が国の安全保障にとって重要な意義を有しており、抑止力や対処力の向上に資するものであって、米軍オスプレイに配備撤回を求める考えはありません。また自衛隊オスプレイについても、引き続き地元自治体にていねいに説明をしながら計画通り配備に向けて取り組んでいく考えです

2. オスプレイの配備と運用を前提とした以下の事業を中止すること。
a）MV22 オスプレイの基地となる普天間飛行場代替施設とする辺野古新基地建設の埋立て工事をやめること。

２－a について、普天間飛行場を巡る問題の原点は、　に位置し、住宅や学校に囲まれ世界で最も危険と言われる普天間飛行所の危険性を一日でも早く除去することです。普天間飛行場の固定化は絶対に避けなければならない、これは政府と地元のみなさまとの共通認識であると思います。防衛省としては辺野古移設が唯一解決策であるという方針に基づき着実に工事を進めていくことが普天間飛行場の 1 日も早い全面返還を実現しその危険性を除去することにつながると考えております。引き続き地元のみなさまにていねいな説明を行いながら、普天間飛行場の一日も早い全面返還を実現するため、自然環境や住民の生活環境に充分に配慮しつつ辺野古工事を着実に進めてまいります。

b）陸上自衛隊オスプレイの配備を前提とした佐賀空港の自衛隊施設建設工事をやめること。

２－ｂに関しまして、防衛省といたしましては、喫緊の課題である島嶼防衛能力の拡大のために、早期に佐賀駐屯地に開設する必要があると考えております。そのため陸自オスプレイの駐機に必要な施設につきましては令和 7 年 5 月末までには完成　　とさせていただいております。防衛省としましては、今回の事故を受けた地元の声を真摯に受け止めつつ引き続き計画通り整備ができるように考えております。

c）木更津駐屯地等でのオスプレイ定期機体整備を行わないこと。

2－ｃについて、防衛省としては、日米安保体制の円滑かつ効果的な運用、日米オスプレイの運用の効率化等の観点から、日米オスプレイの共通整備基盤を木更津駐屯地に確立することが重要であると考えております。この方針を変更す

る考えはありません。

以上

上記の要請に関連して、以下に質問をいたしますので、ご回答をいただけますようお願いいたします。

【11 月 29 日米空軍オスプレイの屋久島沖墜落事故について】
【国土交通省】
１．鹿児島空港事務所と事故機との交信の内容が報道で一部伝えられたが、このやりとりのすべてを示すこと。

事故当日、令和 5 年 11 月 29 日、交通局の管制機関と当該事故機及び当機関との交信記録等については、米側において調査中でありまして、また米軍運用にかかわることであることから、お答えすることは差し控えさせていただきます。

２．2023 年 11 月 29 日、日本政府が提供する米国の施設・領域外で発生した米空軍オスプレイ墜落事故について、当該機の墜落事故は運輸安全委員会の事故調査の対象とならないのでしょうか。対象とならないとする場合、その根拠となる法令はあるのでしょうか。

ご質問の安全運輸委員会については国交省さんの所管にはなるんですけれども、外務省としてお伝えできることをお答えしますと、調査を実施するかというご質問だと思いますが、日米地位協定の合意された議事録の第 17 条の 10a,b というところで、日本国の当局は通常合衆国軍隊の財産について捜索差押検証を行う権利を行使しないということが明記されておりまして、機体につきましては軍事機密的なものがあるということから、合衆国軍隊の財産として今回は米側が回収したということを承知しております。そのうえで何ですが、海上保安庁さんが米側の協力を得つつ適切な調査を行っているという状況です。

【国土交通省及び防衛省】
３．2023 年 11 月 29 日に屋久島沖で墜落した横田基地所属の CV-22 の機体番号、所属部隊履歴、飛行時間、修理や整備の履歴について明らかにすること。

質問事項３について、米軍の運用に関することであり承知をしておりません。

【警察庁】

４．警察庁は、2023 年 11 月 29 日、日本政府が提供する米国の施設・領域外で発生した米空軍オスプレイ墜落事故について、当該事故機の捜索、差し押さえを希望することを米軍当局に要請したのでしょうか。

　あるいは、鹿児島県警察本部が当該事故機の捜索、差し押さえを希望することを米軍当局に要請したか否か把握しているでしょうか。

【防衛省】

５．2023 年 11 月 29 日、日本政府が提供する米国の施設・領域外で発生した米空軍オスプレイ墜落事故について、防衛省が米当局に事故調査報告書の提供を要請した日付をお知らせください。

日本政府から米側に対して、日米合同委員会を通じて昨年の 12 月 13 日付で、本件屋久島沖墜落事故の事案に関する事故調査報告書の提供について要請を行いました。

６．2 月 6 日に米軍が原因となった部分を特定したという報道があったが、防衛省はこれについて米軍からどのような連絡を受けているか。また、防衛省は事故調査結果～飛行再開決定までのプロセスの中で、米軍と協議することになっているのか。その経過の情報提供を行い、飛行再開決定にあたっては、国会・関係自治体と協議する用意があるのか。

6 番の回答ですけれども、日本時間の 2 月 20 日に、米軍は事故の原因を特定するための分析が進められているということと、現時点において、発生した物質的不具合は判明しているが、その原因は特定されていないと発表したものと承知をしております。防衛省としては米側との間で引き続き事故の状況や安全対策についての確認作業を行っているところであり、米側における所要の調査や分析作業は現在も継続していると認識しています。また、オースティン国防長官からは、アメリカの国防省関係部署に対して、日本国内のオスプレイの運用前には必ず日本政府と調整を行うように指示が出されていると承知をしていますが、これまでのところ米側から日本国内のオスプレイの運用に関する事前調整は来ておりません。そのうえで運用の再開に当たっては、丁寧な説明に努めてまいりたいと考えております。飛行の安全確保というのは、日米共通の最優先事項であると考えておりまして、引き続き日米間で緊密に連携して対応したいと考えております。

【外務省及び防衛省】

７．事故機の機体が回収されたことにより、ボイスレコーダー・フライトレコーダーの分析が進められていると思われる。これらから得られる情報について、外務省・防衛省も米軍に情報提供を求めるとともに、その内容を明らかにすること。

7番の回答です。事故後から行われておりました捜索後の回収作業において、ボイスレコーダーやフライトレーダーレコーダーを含む機体の大部分が回収され、所要の分析や調査が行われている最中であると承知をしております。防衛省としても引き続き事故の状況ですとか安全対策についてしっかりと確認をおこない、みなさんのご不安やご懸念を払しょくするように考えてまいります。

【2022年6月カリフォルニア州での墜落事故について】

【防衛省】

８．2023年10月20日付けの質問書では、FADECが作動したことにより、ICDSの破損を引き起こしたことについて、コンピュータによる制御が事故の一因になったのではないかという質問をした。それに対して貴職からは、コンピューターに頼らずに操縦できる訓練をパイロットに施しているという回答があった。しかし、今回の事故では、コンピューターの作動を止める余裕は、パイロットにはなかったと思われる。コンピュータは瞬時に様々な制御を行いパイロットの負担を軽減することに貢献しているが、今回のように結果的に事故を引き起こす可能性もある。HCEが事故原因としているが、操縦を制御するソフトウエアや、そもそもコンピューターに頼らざるを得ない複雑な制御系統を必要とすること自体が、事故の遠因になっているのではないかと思うが、それらについて防衛省はどのように考えるか、また米軍からその点について説明があったか。

2022年6月米国カルフォルニア州で発生したMV22の墜落事故については、両方のエンジンにおいてハードクラッチエンゲージメントが発生したことにより、航空機の片側のエンジンから他方のローターへ動力を伝達する系統が故障したため、右側のプロップローターが推力を失ったものの左側のプロップローターは一定の推力を維持していたため左右のバランスが崩れて墜落したものであることを確認しております。お尋ねのようにソフトウエアが事故の原因になっているなどは米側から説明を受けておりません。

９．ICDSの破損は、両方のプロペラを回し続けることが運航にとって必須であるオスプレイにとって致命的であると思われるが、この場合のバックアップ機能は備えられているのか。

ご指摘の事象が発生した場合においては、両方のエンジンの出力を停止し、滑空またはオートローテーションによる対処をすることになると考えております。

１０．2023 年 10 月 20 日の質問書で機体の上昇と HCE の関連について質問したが、貴職は「HCE は特定の条件で発生しているわけではない」と回答している。しかし、海兵隊はこれまでの見解で HCE の 2／3 は離陸後数秒間で発生していることを認めている。これは、「ある特定の条件で発生している」ということではないか。

米側からハードクラッチエンゲージメントは特定の条件でのみで発生しているわけではないと説明を受けております。

１１．その上で再度聞くが、機体の上昇と HCE についての関連についてどのように考えるか。

米側からハードクラッチエンゲージメントは特定の条件でのみで発生しているわけではないと説明を受けております。お尋ねの機体の上昇とハードクラッチエンゲージメントの発生についてお答えすることは困難です。

１２．また、機体上昇の原因となったギアの過熱についても米側から説明はなかったと回答しているが、事故原因に関わる可能性のあることについて説明はなかったでは済まされない。改めて米側に説明を求めること。

これは米側に確認したいと考えております。

１３．2023 年 10 月 20 日付けの質問書で、「HCE の発生は 99%以下に抑えられる」という見解を米軍が示した時期について尋ねたが、明確な回答がなかった。2023 年 2 月に全機飛行停止し部品交換をした際には、そのような発表はされなかった。この見解は事故報告書が出された 2023 年 7 月に初めて海兵隊から示されたと思うが、防衛省はどの時点でその見解を米軍から聞いたのか示されたい。

2023 年 2 月の際には、米側からは HCE について所要の分析を行っているところ、一定の使用時間を経過した IQA を交換したことでハードクラッチエンゲージメントが発生するリスクを低減できると考えられることから、ハードクラッチエンゲージメントの発生を予防するための措置の一環として部品の交換を行うとの説明がありました。また 2023 年 7 月のカルフォルニア州で発生した米海兵隊 MV22 の事故調査報告書について、米側から、これまでに発生した HCE について、

米側において IQA にかんするデータを調査分析した結果、使用時間を 800 時間を超える IQA の交換により HCE の発生を９９％以上低減させることができると説明を受けております。防衛省としましては、日頃から様々なレベルで米側と意思疎通を図っておりますのが、具体的にいつこれらの説明が米側からなされたかということについては、米側との関係もあり、お答えは差し控えさせていただきます。

【その他のオスプレイの墜落事故等について】
【防衛省】

１４．2023 年 8 月 27 日に起きたオーストラリアダーウイン沖での墜落事故については、発生から 5 ヶ月以上経過している。この事故の内容、および現時点での調査内容について米軍に情報提供を求め、ここに明らかにすること。

昨年 8 月 27 日午前（現地時間）オーストリア北部州ダーウィンに位置するミルビル島におきまして、米海兵隊 MV22 オスプレイが墜落し 3 名が死亡したと承知しております。事故原因等細部につきましては、引き続き米側において調査中と承知しておりますが、米側から　　第 363 海兵中型ティルトローター飛行隊所属であるとの説明を受けております。防衛省としましては、米側に対し引き続き調査結果を含め本件に係る情報提供を求めております。

１５．2023 年 10 月 24 日にネバダ州で発生した墜落事故については、発生から 3 ヶ月経過している。この事故の内容、および現時点での調査内容について米軍に情報提供を求め、ここに明らかにすること。

米海軍安全コマンドの発表によれば、昨年 12 月 24 日米国ネバダ州　空軍基地近郊において米海兵隊ＭＶ２２オスプレイが訓練中にハードランディングし、搭乗員 1 名が負傷したと承知しております。なお、当該機は在日米軍に所属するものではないと説明を受けております。防衛省としましては米側に対し、引き続き調査結果を含めまして本件に係る情報提供を求めております。

１６．2023 年 9 月 14 日の奄美空港、新石垣空港での緊急着陸事故、同 9 月 16 日の大分空港の緊急着陸事故、同 9 月 21 日の奄美空港での緊急着陸事故、そして 10 月 19 日の徳之島空港の緊急着陸事故、それぞれについて原因と対処の内容について、米軍に情報提供を受け、ここに明らかにすること。

米側からは飛行中に警告灯が表示したために予防着陸を行ったと説明を受けて

おります。米側からは予防着陸について、パイロットは飛行中に少しでもリスクを感じた時は離陸した飛行場に戻ることなくできる限り速やかに地上へ安全を確認することが求められる。その際パイロットは搭乗員と地上への影響が最も少ない方法を選択をして機体を完全にコントロールしたうえで最寄りの着陸可能な場所に着陸させると、米側から予防着陸についての説明を受けております。予防着陸というのは、安全確保の手段の一つに承知をしておりますが、米軍機の運用に関しては安全の確保が大前提ですので引き続き米側には安全管理に万全を期すように求めてまいりたいと考えております。

１７．また、8 月 31 日に静浜基地に緊急着陸した陸上自衛隊の V22 は、ギアボックス内に金属片が発生する場合があるということだったが、これまでに同様の事例があったのであればそれを示すこと。

ギアボックスの内部ではギアが高速回転しているため、様ざまな部品が摩耗して金属片が発生することは一般的な事象であり、一概に何件あったかとお答えすることは困難です。

【報告書『FY2023 Annual Report』に関する事項について】
【防衛省】

１８．米国防総省の試験機関である運用試験・評価局は、今年 1 月に国防総省に提出した報告書『FY2023 Annual Report』において、 CMV-22 オスプレイについて 「運用に不適」と述べているが、この報告書とそれに関連する事項について、以下の質問に答えていただきたい。

１８－１．日本政府、防衛省は上記の報告書を入手しているか、明らかにしていただきたい。入手している場合には、いつ、誰から、どのようにして報告書を入手したか説明すること。もしも万一、入手していない場合、既に日本国内でその内容についてさまざまな報道がなされていて、オスプレイの安全性に関する極めて重要な資料となるはずの報告書をなぜ入手しないのか、説明すること。

１８－２．報告書の内容について説明すること。

１８－３．米側はこの報告書についてどのように説明しているか、明らかにすること。

18－1 から 18－3 までまとめて回答いたします。
ご指摘の報告書につきましては、米国防省運用試験評価局が公表しておりまし

て、防衛省も確認しておりますが、現時点におきまして、この内容につきまして防衛省からお示しできるものはございません。防衛省に対しては米国政府からも、オスプレイの製造メーカーからもご指摘の報告書ついての通報は行われておらず、事実関係及び米軍の対応については現在確認中でございます。

１９．報告書で言及されている、2022 年の「FOT&E and LFT&E report」について
１９－１．このレポートを入手しているかどうか説明すること。

１９－２．入手しているならば、いつ、誰から、どのようにして入手したかを明らかにしたうえで、内容を説明すること。

１９－３．入手していないならば、なぜ、これまで入手できていなかったのか、説明すること。

19 番、ご指摘の報告書 2022 年のものでございますが、こちらにつきましては米国防省運用試験評価局から公表されていると承知していないものでございまして、米側とのやりとりの詳細につきましては、相手方との関係もあり、お答えできないことをご理解いただければとおもいます。

【外務省及び防衛省】
２０．CMV-22 オスプレイが「運用に不適」である、という米国防総省の報告に対して、防衛省及び外務省としてどのような対応及び措置をとるのか、説明すること。また、万が一にも、「運用に不適」な航空機が日本に飛来することがあってはならないと考えられるが、防衛省及び外務省の見解も説明すること。

ご指摘の報告書に記載されていることの評価につきまして、米側とやり取りをする必要があるため、現時点で予断をもってお答えすることはいたしませんが、いずれにしましても、本件に係る事実関係及び米軍の対応につきましては現在確認中でございます。

【防衛省】
２１．一部報道では、CV-22 オスプレイについても、氷結防止装置の欠陥があるという報告を米国防総省が 2017 年に出していることが指摘されているが、防衛省はこれを把握していたか、明らかにすること。把握していたとすれば、なぜそれを公表しなかったのか、明らかにすること。また、CV-22 オスプレイのこの欠陥について、防衛省はいかなる対応及び措置をとったのか、あるいはこれからとる予定であるか、説明すること。

2017 年 1 月に米国防省運用試験評価局が連邦議会に提出した年次報告書におきまして記載があることは承知しております。ご指摘の点を含めまして防氷装置に関する事実関係及び米軍の対応につきましては米軍に確認中です。

【オスプレイの事故及び事故率について】
【防衛省】

２２．米海兵隊オスプレイ MV-22、米空軍オスプレイ CV-22、米海軍オスプレイ CMV-22 オスプレイのそれぞれについて、最新の総飛行時間とクラス A 事故率、さらにその集計年月日を明らかにすること。また、それぞれについての総飛行時間やクラス A 事故率の推移を防衛省は把握しているのか、明らかにすること。把握しているならば、その数値の推移を明らかにすること。

防衛省として把握しております MV22 のクラス A 事故率につきましては、2022 年 9 月末時点で 2.27 となります。また米側の発表によれば 2021 年 9 月末時点での米空軍ＣV22 のクラス A 事故率は 6.00 であると承知しております。なお、CMV２２の事故率等につきましては承知しておりません。

２３．これまで発生したオスプレイのクラス A 事故によって何人の方が亡くなっているのか、その人数の推移と事故ごとの死亡者数を明らかにすること。

防衛省において把握している限りにおきましては、米軍オスプレイの運用開始後これまでに発生した事故における死亡者数は、以下の通りとなります。
2010 年 4 月 7 日アフガニスタンで起きたＣV22 の事故で 4 名
2012 年 4 月 12 日にモロッコで起きたMV22 の事故で 2 名
2015 年 5 月 17 日にハワイで起きたMV22 の事故で 2 名
2017 年 8 月 5 日にオーストラリア沖で起きた MV22 の事故で 3 名
2022 年 3 月 18 日にノルウエーで起きた MV22 の事故で 4 名
2022 年 6 月 8 日に米国カルフォルニアで起きた CV22 の事故で 5 名
2023 年 8 月 27 日にオーストラリアで起きた MV22 の事故で 3 名
2023 年 11 月 29 日に屋久島沖で起きた CV22 の事故で 8 名
なお、2023 年 11 月 29 日に屋久島沖で起きた CV22 の事故は現時点においてはクラス A 事故との米側の情報には接しておりません。

２４．2022 年以降、現在に至るまでの米海兵隊オスプレイ MV-22、米空軍オスプレイ CV-22、米海軍オスプレイ CMV-22 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。

まずクラスAから回答いたします。
2022年3月18日にノルウエーで起きたMV22の事故で、こちら訓練飛行中に墜落したもので搭乗員4名が死亡しております。
2022年6月8日に米国カルフォルニアで起きたCV22の事故ですが、訓練中に墜落したもので5名死亡しております。
2022年10月14日の　カルフォルニアのMV22の事故ですが、基地内におきまして着陸直前にエンジン内で火災が起きたもので、機体は安全に着陸し、負傷者はございません。
2023年8月27日にオーストラリアで起きたMV22 の事故ですが、こちら北部州ダーウィン　ミルビル島における墜落事故で3名死亡です。
2023年10月24日で米国ネバダで起きた事故ですが、MV22で　　訓練中にハードランディングしたもので搭乗員1名が負傷しております。
そして2023年11月29日に屋久島沖で起きたCV22の事故で、屋久島の東海岸から約１ｋｍ沖合に墜落して8名死亡したものです。
なお、クラスB事故、クラスC事故の件数につきましては、米軍が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事故の発生件数は　件であると承知しております。

２５．2019米会計年度と2020米会計年度に発生した、米空軍CV-22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。

現在米側に確認中でございます。

２６．最近、オスプレイの重大事故が頻発しているが、それはなぜなのか。防衛省の見解を説明すること。

米軍機等の事故が発生する要因は、個々の事故の状況や背景が異なることから、防衛省として確たることをお答えすることは困難でございます。オスプレイを含めまして米軍機の事故はあってはならないものではあり、防衛省としましては、米側に対し累次の機会をとらえ、安全な運用の確保を要請したところです。そのような中で昨年11月に発生した事故は、地域の方々に大きな不安を与えるものであり、米側に対しては事故発生をうけ防衛大臣や外務大臣からの要請も含め国内に配備されたオスプレイの　　安全の確認されてから飛行を行うよう明確に要請してきたところです。飛行の安全確保は日米共通の最優先事項であ

り日米で緊密に連携して対応していくことを確認しております。このため米軍オスプレイの飛行の安全の確認のための必要な情報につきましてしっかりと情報を受け、同種の機体を運用する防衛省自衛隊としましても、米軍の　　主体的に判断するまで　必要であると考えており、引き続き米側と緊密に連携して確認作業を実施して適切に対応してまいります。

２７．普天間基地にMV-22オスプレイが配備される際、2012年9月19日に防衛省が発表した文書「MV-22 オスプレイ　事故率について」によれば、2012 年 4 月 11 日現在でのMV-22の事故率は1.93だった。他方、2023年3月8日の私たちの要請行動の際に、防衛省から最新の事故率として示された数値は、2022年9月末現在の2.27だった。一般に、航空機の事故率は飛行時間の増加に伴い低減するものと防衛省自身も述べているが、なぜオスプレイの場合には、飛行時間が増加しても事故率は低下しないのか。その理由について防衛省の見解を述べること。

ご指摘の一般に航空機の事故率は、飛行時間の増加に伴い低減するものであるとの説明につきましては一般論として当時の認識を説明したものとなります。

２８．これまで、V-22オスプレイのクラスB事故やクラスC事故の件数や事故率について質問をすると、防衛省からは「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」という回答が返ってくるだけだった。しかし、2023年夏に公表された2022年6月のMV-22オスプレイ墜落事故に関する調査報告書には、MV-22 オスプレイのクラス B 事故やクラス C 事故の件数や事故率を合計した、2012 年以降の各年次のデータが掲載されている。つまり実際には、米軍はオスプレイのクラス B 事故及びクラス C 事故の件数や事故率を「網羅的に把握している」ことが明らかになった。そこで改めて以下の点について質問するので、米側にデータを請求したうえで回答すること。

２８－１．MV-22 オスプレイ、CV-22 オスプレイ、CMV-22 オスプレイのそれぞれの、これまでのクラスB事故の件数及びクラスC事故の件数を、各年別に示すこと。

28－1について、クラスB事故、クラスC事故の件数につきましては、米軍はすべての事故を公表しているもの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事故の発生件数は40件であると承知しております。また、2023年7月に公表された事故調査報告におきまして、MV22オスプレイのクラスA,B及びCの過去10年間の件数が示されていると承知しております。

２８－２．MV-22、オスプレイ、CV-22 オスプレイ、CMV-22 オスプレイの、それぞれの最新のクラス B 事故率、クラス C 事故率の数値を示すこと。

28－2 について、米側の発表によれば、2021 年 9 月末時点の米空軍 CV22 のクラス B 事故率は 34.31 と承知しております。なお、CMV22 の事故率等につきましては、承知しておりません。

２８－３．クラス B 事故やクラス C 事故の件数や事故率を米軍は「網羅的に把握しているわけではない」という虚偽の説明を、なぜ防衛省はこれまで行っていたのか、その原因を明確に説明し、責任の所在を明らかにすること。

28－3 について、先般回答させていただきましたのは、米側はすべての種類のオスプレイのすべてのクラスの事故に関する情報を公表しているわけではなく、防衛省として網羅的に把握しているわけではなく、米軍のそれらの内容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お答えさせていただいたものです。

【立川基地に関わる質問】

【防衛省】

２９．日米合同委員会での合意内容は、MV-22 オスプレイが普天間基地に配備される際に、過去の事故を踏まえ、「周辺コミュニティへの影響が最小限になるよう飛行経路を設定」「夜間訓練飛行は、任務達成又は練度維持に必要な最小限に制限」「通常、米軍の施設及び区域内においてのみ垂直離着陸モードで飛行し、転換モードでの飛行時間をできる限り限定」「乗組員は、訓練航法経路を定期的に見直し、検証する。安全性を確保し、住民に与える影響を最小限にするため、経路の位置は時間の経過とともに修正」「周辺コミュニティへの影響が最小限になるよう飛行経路を設定する。この目的のため、進入及び出発経路は、できる限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避けるよう設定」などであった。そして、この合意は MV-22 だけでなく CV-22 にも適用されるとの回答が政府側からなされてきた。ところが、陸自 V-22 が木更津基地から立川飛行場に飛来した際は、防衛省は、「（昭和 57 年に定められた）新立川飛行場の運用開始に伴い事前協議及び立川飛行場運用規則などに則る」と回答された（2023 年 6 月 28 日）。その際に、「2012 年の日米合意覚書は米軍機を対象としたもの」であり、陸自 V-22 は守る必要がないと受け取れる回答をされた。
V-22 は MV-22 や CV-22 と構造的には同じ機体であり、事故の危険性も同様であると考えられるが、それでも、防衛省は、V-22 の運用にあたって 2012 年日米合意を守る必要がないという解釈を変更しないのでしょうか。

平成 24 年の日米合同委員会合意における、米軍機を対象にしたものであると承知をしており、陸上オスプレイにつきましては立川飛行場を使用する他の自衛隊機と同様に　　飛行場の運用に　伴う事前協議、立川飛行場運用規則及び航空法に則り飛行しており、引き続き安全に飛行してまいります。

３０．立川基地周辺は、「立川飛行場運用規則」を定めた昭和 57 年から 40 年以上が経過し、民家や公共施設などの状況は様変わりしている。それにもかかわらず、前回交渉時に防防衛省担当者が説明した「（40 年以上前の）場周経路に達したから、モード変換を行ってもよいのだ」との内容は、明らかに間違いである。防衛省は早急に考えを改めると共に、場周経路の見直しを検討することを求める。

30 番のモード変換についてお答えします。
陸自オスプレイについても、有視界飛行方式で飛行する場合には他の航空機と同様に立川飛行場の場周経路を使用して離着陸を行います。陸自オスプレイが場周経路上で離陸後の加速時や着陸前の減速時にモード転換を行います。
続いて 30 番の最後の部分につきまして、場周経路の設定にあたりましては可能な限り地域のみなさまに　負担を生じさせないように、地域の実情等を踏まえて設定しているところでございます。つきましては今後も適切に対応してまいりたいと考えております。

【横田基地に関わる質問】
【防衛省】
３１．横田基地所属の CV22 が 2023 年２月に約２週間飛行を自粛していた期間に、HCE に関わる部品交換を行った機体は何機か。前回交渉時では「米軍の運用態勢に関わることで回答できない」との回答だったが、「国は基地周辺住民の安全・安心を担保すべきであり、危険に晒される住民に説明を行わなければならない」との観点で再度回答を求める。

部品交換の措置はすべてのオスプレイに搭載されている使用時間 800 時間を超える IQA を新品に交換するものです。現在飛行している米軍オスプレイは、今運用停止しておりますが、米軍オスプレイは部品交換が完了した機体か部品交換を行う必要がない機体との説明を受けており、政府としてもその旨説明させていただいております。

３２．CV-22 の横田基地配備について、防衛省を通して「2024 年までに 10 機体制とする」という予定が発表されている。2023 年 11 月の墜落事故以降飛行停止がなされている状況

を踏まえ、この予定に変更はないのか。
　また、「2024 年まで」とは、米会計年度末の 2024 年９月末との解釈でよいか。さらに、この予定が実施されるなら、追加配備の機数は４機なのか、５機なのか。

米空軍ＣV22 オスプレイにつきましては、2024 年ころまでに段階的に計 10 機が横田飛行場に配備される計画となっていると承知しております。

【木更津駐屯地の V22 暫定配備および定期機体整備について】
【防衛省】
３３．木更津基地においては、市街地上空、住宅地上空で訓練飛行を行っている場合があり、住民から騒音、振動の苦情が出ている。防衛省は、場周経路を飛んでいるとするが、上記立川基地同様、場周経路を設定された時期と現在の地上の状況は異なっている。木更津基地の現在の場周経路の見直しを早急に検討することを求める。

こちら立川の場周経路と同じ回答にはなるんですれど、場周経路の設定にあたりましては可能な限り地域のみなさまに　負担を生じさせないように、地域の実情等を踏まえて設定しているところでございまして、今後も適切に対応してまいります。

３４．オスプレイが飛行停止中も、定期機体整備作業は行っているのか。

現在木更津駐屯地におきまして定期機体整備は実施しております。

３５．機体構造に問題が生じている可能性がある中で、「機体整備」を続けることができると貴職は考えているのか。

試験飛行など飛行を伴わない範囲で行っておるものと承知しておりまして、定期機体整備が実施されることに問題があるとは考えておりません。

３６．本年 7 月で陸上自衛隊のオスプレイが木更津基地に配備されて丸 4 年となるが、当初の木更津市との約束通り５年以内に木更津基地より撤収するということで良いか。

防衛省としましては、喫緊の課題である島嶼防衛能力の構築のため早期に佐賀駐屯地を開設する必要があり、陸自オスプレイの　　に必要な施設を令和 7 年 6 月までに完成させる計画としております。陸自オスプレイの配備は島嶼防衛を有する意義だけではなく災害救援や緊急輸送にも極めて有益であり、今回の事

故を受けて地元のご懸念の声も真摯に受け止めつつ、地元自治体に対して一層丁寧な説明を、配備に向けてとりくみを　考えでございます。

３７．2021 年 9 月より始まった新たな定期機体整備体制では、１機当たり 16 ヶ月程度で整備するとしていたが、依然として 20 ヶ月前後を要しているが、その理由は何か。

MV22 の整備期間としては米軍の提案要求書において、約 1 年 4 か月とは書かれておりますが、これはあくまでも目安として記載されてあるものと承知しております。なお、個々の機体ごとの整備状況によって、その整備期間は変動するものであると承知しております。

【外務省及び防衛省】

３８．厚木基地に隣接する日本飛行機工場での機体整備については、米軍と民間会社との契約であるので、防衛省は関知しないという態度をとっているが、こと軍事に関係することで、米軍が安保条約における駐留目的や、武器の製造などについての憲法上の制約を逸脱することがないかを監視する責任が日本政府にはあるのではないか。その点について外務省・防衛省はどのように考えているのか。

日本航空機厚木工場における米軍オスプレイの定期機体整備については、米軍と日本飛行機が締結した契約であることから、防衛省として提示を求める立場にないことをご理解いただきたいと思っております。そのうえで、米軍は定期機体整備も含め日本国内における活動においては、日本国内の法令に沿って実施しているものと承知しております。