

2025年2月12日

内閣総理大臣

石 破 茂 様

外務大臣

岩 屋 毅 様

防衛大臣

中 谷 元 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 2-7-16-202

フォーラム平和・人権・環境(平和フォーラム)

共同代表 染 裕 之

東京都千代田区神田駿河台3-2-11連合会館

要請書

日々のご精励に敬意を表します。オスプレイ東日本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13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。

これまでオスプレイの事故に関して、パイロットのミスが事故原因とされてきましたが、2022年の米空軍の飛行停止措置以来その様相が変わってきました。まず2022年8月、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CV-22オスプレイ全機の飛行停止措置を実施。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、7月には、2022年6月のカリフォルニア州の砂漠でのMV-22オスプレイ墜落に関する事故報告書を公表し、事故の原因がパイロットのミスではなく、機体の構造にかかわるHCEが発生して墜落したことを明らかにしました。しかし米軍は、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、オスプレイの運用を続け、自衛隊も米軍にならない運用を停止することはありませんでした。

更に2023年11月29日の鹿児島県屋久島沖における東京・横田基地配備の米空軍CV-22オスプレイの墜落事故に際しては、初期調査から全てのオスプレイに関わる重大事案であることから、12月7日に世界中のオスプレイ全機の運用を停止しました。2024年3月、防衛省は「各種安全対策措置を講ずることにより、同種の不具合による事故を予防・対処することができる」として、飛行再開に踏み切りました。

屋久島事故の調査報告書(2024 年 8 月 1 日)は、プロップローターギアボックス(以下 PRGB)内で金属片が生じ、その後 1 時間弱の間に PRGB が破損したことが事故の原因であったとしました。ギアボックスの内部では、金属片が発生することは周知の事実であると書かれています。

そして 2024 年 12 月 6 日、米海軍航空システム司令部は、11 月 20 日、米ニューメキシコ州で CV-22 オスプレイがエンジン故障し墜落寸前の事態を引き起こし緊急着陸したことを重く見て、全軍に対しオスプレイ飛行の一時的な見あわせを勧告しました。初期の調査から PRGB 内での金属疲労が絡む不具合が原因とみられ、屋久島沖の墜落事故と類似点があったとされています。

この間、2023 年 8 月末から 9 月中旬にかけては、静浜基地への陸自オスプレイの緊急着陸をはじめ、新石垣空港、奄美空港、大分空港に普天間基地所属の米海兵隊 MV-22 オスプレイが相次いで緊急着陸しました。鹿屋基地への陸自オスプレイの緊急着陸を含め、オスプレイの緊急着陸が頻発しています。

クラッチの不具合(HCE)も PRGB 内部での金属片の発生と PRGB の破損も、ともに根本原因は不明のままです。配備から 17 年強たつにもかかわらず、オスプレイは、安全上の問題が減るどころか、むしろ HCE の発生や PRGB の破損など重要な部品の安全性をめぐる飛行停止措置を繰り返しているのです。これは、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ると言わざるをえません。少なくともクラッチの不具合や PRGB 破損の根本原因が明らかになるまでは、オスプレイは飛行停止すべきです。

これまで幸いにも墜落事故は陸地では起きておらず、自衛隊のオスプレイも重大な事故はおこしてはいません。しかし陸地で起これば、基地周辺や飛行ルート下の住民の生活と命にかかわり、陸上自衛隊員の安全にもかかわる重大な問題です。この際、日本政府は、米軍当局の対処法に拘泥することなく、自ら事故の原因分析をすすめてすべての陸自オスプレイを一旦飛行停止すべきです。また、米軍当局に対してもすべてのオスプレイの運用停止を求めるべきです。

私たちは、日本政府が主体的に調査することを強く求めるとともに、日本の市民に対して丁寧かつ詳細に説明することを求め、以下、具体的な要請をします。

記

【要請事項】

1. 日本列島に配備されている全てのオスプレイ、陸上自衛隊のオスプレイも含め、運用を一旦停止すること。
 - a)米軍オスプレイの低空飛行訓練はただちに中止するよう米政府に求めること
 - b)米海兵隊オスプレイの超低空飛行を認めた日米合同委員会合意(2023年7月7日

公表)「日米同盟の抑止力・対処力向上のための在日米軍の訓練の実施について」を直ちに撤回すること。

2. オスプレイをはじめとした米軍機に対する航空法の適用除外を改めること。

a)少なくとも米軍機の飛行に係る日米地位協定の規定見直しにむけ、米当局に要請を行うこと。

3. 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)MV-22 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。

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。

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。

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。

下記の質問事項のうち、3－③および5については外務省からご回答をお願いします。

1 屋久島沖事故等と飛行再開にあたっての制限について

① 防衛省は2024年3月の飛行再開の理由として「当該原因に対応した各種安全対策措置を講じることにより同種の不具合による事故を予防・対処することができる」と説明しているが、この中の各種安全対策に、「30分以内に着陸可能な範囲に飛行を限定すること」と「全面的な任務再開を2025年度半ば以降とする」という二つの飛行制限が含まれるのか。

また、この限定の中の「30分以内」とは、どのような理由で設定された数値か。

② 2023年11月の屋久島沖墜落事故は、プロップローターギアボックス(以下PRGB)内で金属片が生じ、それがもとでギアが破損したことが事故の原因であったということだが、防衛省にもその点について説明があったと思われる。以下のことについても説明がされたと思われるので明らかにすること。

- 1) 墜落原因となったギアボックス内にできた金属片の材質・重さ・大きさ
- 2) 墜落機の累計飛行時間及びそれと金属片出現との関係
- 3) 金属片の処理に対する警告が5回あり、6回目に「燃焼しきれなかったという警告」が出ていく過程と、「ピニオンギアの一つにひびが入り、破綻したギアの破片」が発生するタイミングとの関係はどうなっていると捉えているか？
- 4) 金属片が生じるという事象はオスプレイだけのものか、またはほかの回転翼機でも生じているのか。

関連してPRGBは、オスプレイ特有の部品と捉えていいか。

③ 2024年11月20日に米国ニューメキシコ州で訓練中の米空軍CV-22オスプレイが墜落寸前の深刻な事態で緊急着陸し、12月6日にオスプレイの飛行自粛措置がとられた。そして、2024年12月に飛行再開され、その際、ある一定の飛行時間を経過した機体は、これまでの制限下で飛行し、それ以外は新しい制限を課すとされた。これについて以下の点を説明されたい。

- 1) 11月20日の緊急着陸について詳細を明らかにすること。屋久島事故との類似性が報じられている点についても触れた説明を求める。
- 2) 横田基地のCV-22について、この事故を受けてどのような点検・修理を行ったか。
- 3) 陸上自衛隊V-22について、この事故を受けてどのような点検・修理を行ったか。
- 4) 飛行自粛から再開にあたって周辺自治体・住民に対する情報提供が、速や

か、かつ丁寧に行われなかったのはなぜか。

5) 再開後の制限の条件となった「一定の飛行時間」とはどのくらいを指すのか。

6) この条件は不具合の原因がギアの材料となる金属への不純物混入にあると考えてのことか

7) 新しく課せられた飛行制限の内容を明らかにすること。

8) すべての基地が住宅密集地を通過する環境にある日本国内でも新しい制限下で飛行するということか。

④ 2024年8月7日付のAP通信記事は、過去にプロップローターギアボックスの修理・交換の頻度が高いことを伝えている。それによると、この10年間の交換回数と交換までの平均飛行時間が、海兵隊で464回、左側が1664時間、右側が1814時間、空軍が132回、左側1501時間、右側1370時間、海軍が13回、左側1946時間、右側1668時間とある。これらは決して短い飛行時間ではない。これらの数字は、ギアボックスの不具合の理由が不純物の混入のみではないことを示している。つまり、新しい制限のみではギアボックスの不具合を防ぐことはできないと思われるが、防衛省はどうか考えているのか。

2 緊急着陸について

① 2023年8月31日の静浜空港への緊急着陸については、金属片探知の警告が出されたためと発表し、併せてこのようなことはよくあることで問題はないという説明をしていた。この時、金属片探知の警告は着陸まで何回発せられたのか。

この時帰投まで約40日を要しているが、ギアボックスの交換を行ったのか。

交換したとすれば、なぜ交換しなければならなかったのか。

また、屋久島沖の墜落事故が、金属片探知警告の軽視も一因であったと考えられるが、当時の「よくあることで問題はない」という防衛省の説明もこの事象を軽視したものである。改めて金属片探知について防衛省の見解を説明されたい。

② 屋久島沖墜落事故の経過から、緊急着陸事故と墜落事故とは紙一重の差であることがわかる。また、2024年11月に起きたキャノン航空基地所属のCV-22の緊急着陸は、屋久島事故の経過やプロップローターギアボックスの不具合の可能性をパイロットが知っていたことで速やかに着陸を試みている。これらのことから、緊急着陸の原因や対処措置について公表することは、今後の事故防止につながるがわかる。ついでには2023年9月～10月にかけて5件の緊急着陸についてどのような警告によるものだったか、改めて米側に情報を求めること。

また、2024年11月14日MV-22の奄美空港への緊急着陸、同11月22日のCMV-22の奄美空港への緊急着陸、2025年1月14日の沖永良部空港への緊急着陸に

についても原因と対処の詳細を明らかにすること。

特に、CMV-22 については離陸までに 20 日間以上要している。何らかの部品交換処置を行った可能性がありそれも含めて、米軍から状況を聞き取ること。

③ 2024 年 11 月 25 日に米本国要人輸送部隊の MV-22 が飛行中に火災し緊急着陸を行っている。これについても詳細を明らかにすること。

またオスプレイの出火事故については、2021 年 12 月 31 日空母カールビンソン甲板上の火災事故、2022 年 10 月 14 日ミラマー基地での着陸直前での出火炎上、2024 年 9 月 18 日、ワシントン州フェアチャイルド空軍基地で訓練中に出火するなど、頻度が高い。これらの事故についての報告書を公表すること。

3 空母艦載 CMV-22 オスプレイについて

① 米国防総省の運用試験評価局は、米海軍仕様の CMV-22 オスプレイについて、2022 年度の報告書で、防氷装置の不具合が多いこと、整備時間が長すぎるなどの理由で運用に適さないと評価し、その後も改善が見られないため 2023 年度に改めて不適の評価をしている。このことについて、2024 年 6 月付の回答で「事実関係及び米軍の対応につきましては現在確認中」と答えているが、飛行の可否に関わることで当然確認は終わっているものと思う。

これについて米軍は何らかの改善を行ったのか、あるいは改善のないまま飛行を続けているのか。防衛省はどのような判断をしているのか。

② CMV-22 は空母連絡機として、洋上の空母と陸上の基地を往復する任務にあたるが、必ずしも 30 分以内に着陸が可能なルートを飛行するとは限らない。現行飛行制限下では不適當ではないか。

③ 2023 年 11 月の飛行停止以降、空母カールビンソンに搭載されていた CMV-22 オスプレイは 1 年以上嘉手納基地にとどまっている。すでにカールビンソン艦載機からは外れ、在日米軍機として飛行している。もし、新たな部隊として配備されているのであれば、日米間で事前協議が必要だと思われるが、外務省はこれについてどのように考えているのか。

④ 2024 年 11 月 14 日、米海軍 CMV-22 オスプレイ 4 機が福岡空港に着陸し、その後離陸するという出来事があったが、この飛来について九州防衛局は、11 月 13 日に福岡県に情報提供した際に、報道機関への回答を控えるよう依頼したという報道があるが、それは事実か、それが事実であるとするならば、なぜそのようなことを行ったのか、明らかにすること。

4 与那国町での墜落事故について

① 2024 年 10 月 27 日与那国駐屯地で、陸自のオスプレイが離陸に失敗し左側のナセルを損傷した。この事故の原因について、防衛省はインテリムパワースイッチの押し忘れであると結論付けた。防衛省の説明では、エンジン出力は最大限 100%までだが、このスイッチを使用することで 100%以上の高出力まで使用可能とあるが、なぜ、最初から高出力で離陸可能なように設計されていないのか。

② 離陸には必ずインテリムパワースイッチを使用しているのか。または、この時だけ同スイッチを使用しなければならない理由があったのか。

③ 米海兵隊では、機器に過重な負担がかかるとしてインテリムパワースイッチの使用は推奨していないとのことである。このことについて、米海兵隊と意見交換を行ったのか。

④ 最初の着陸時に右に 2 度傾いた状態で接地したのはなぜか。

⑤ 着陸時の衝撃を低減するために、エンジン出力を 100%保持したが、接地後は出力を下げる必要があったと調査結果に書かれている。しかし、この後、左に傾いたためエンジン出力を 100%継続した。この一連の動作はそれぞれのどれだけの時間で推移したのか。

⑥ ③の後、右、左に過大な修正操作を実施したとあるが、これはどのくらいの時間を要したのか。そもそも狭い敷地でのこのような操作を適正に行うことは可能なのか。

⑦ 防衛省は 2018 年 12 月に公表したオスプレイの安全性についてというパンフレットで、「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、万が一の際にもバックアップ可能」と記載しているが、離陸ができなかった場合に今回のような事態を生じさせないようにするためには人為的な操作しかないということか。

⑧ 当該オスプレイは、昨年末木更津駐屯地に戻されたようだが、その移送費用に 2 億 2000 万円の費用がかかったと聞いている。機体は、その後修理される予定と聞いているが、どれくらいの期間とどれだけの費用が必要と見積もられているのか、明らかにされたい。

5 オスプレイの飛行高度について

飛行高度について、オスプレイのみを対象とした日米合意と横田基地における在来機・プロペラ機の日米合意では大きく異なっている。オスプレイの飛行運用についても、横田基地の規制を適用させること。

6 事故率及び事故に関連する情報について

① 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 事故の発生日時と事故の詳細について、直ちに米側から情報を得て回答すること。

② 米海兵隊 MV-22 オスプレイ、米空軍 CV-22 オスプレイ、米海軍 CMV-22 オスプレイのそれぞれについて、最新の事故率とその集計年月日を明らかにすること。

なお、昨年 6 月の防衛省の回答によれば、CMV-22 オスプレイの事故率等については承知していないとのことであったが、CMV-22 オスプレイについては米軍が日本側に対する情報提供を拒否していると認識して良いか。

7 2025 年 1 月 16 日に沖縄県伊江島沖で発生した MV-22 オスプレイからの貨物落下事故について

この事故の詳細と原因、さらに再発防止のためにとられた方策について、明らかにすること。

以上

オスプレイと飛行訓練に反対する東日本連絡会 構成団体

新潟県平和運動センター

長野県憲法擁護連合

茨城平和擁護県民会議

栃木県平和運動センター

群馬県平和運動センター

高崎平和運動センター

埼玉県平和運動センター

東京平和運動センター

三多摩平和運動センター

神奈川平和運動センター

護憲原水禁大会千葉県実行委員会

護憲原水禁木更津地区実行委員会

静岡県平和・国民運動センター

山梨県平和センター

ピースボート

沖縄・一坪反戦地主会関東ブロック

オスプレイの沖縄配備に反対する首都圏ネットワーク

横田基地公害訴訟原告団

全国基地爆音訴訟原告団連絡会議

特定非営利活動法人ピースデポ

厚木基地爆音防止期成同盟

第五次厚木基地爆音訴訟団

原子力空母の母港化に反対し、基地のない神奈川をめざす県央共闘会議

非核市民宣言運動ヨコスカ

第一軍団の移駐を歓迎しない会

(連絡先)横浜市中区松影町2-7-16 浅見ビル 202 号室

神奈川平和運動センター内

TEL:045-228-7185 FAX:045-228-7186

フォーラム平和・人権・環境

(連絡先)東京都千代田区神田駿河台3-2-11連合会館

TEL:03-5289-8222 FAX:03-5289-8223