第 14 回外務省・防衛省要請行動　議事録

2025 年 2 月 12 日 14:45～
衆議院第 2 議員会館　第 1 会議室

【近藤昭一衆議院議員あいさつ】
　みなさんこんにちは。今回の意見交換の場を仲介させていただきました衆議院議員の近藤昭一でございます。
　この問題にかんしては何回も申入れ、会合をさせていただいております。オスプレイは導入当初から懸念を持たれていた、そして残念ながら何回も事故を起こしてきたと認識しております。事故を起こすたびにこうしたご説明もされてきたことと思います。ただその説明に必ずしも十分に、納得できないものです。わたしも、沖縄を視察して、上空をオスプレイが飛行する状況を見てきており、不安と恐ろしさを感じているところであります。これは情念的であると言われるかもしれませが、このオスプレイを採用しているのはアメリカと日本しかないわけであります。やはり疑問に思わざるを得ないのであります。そうした不安をよそに運用が拡大されていることに疑念を持っております。
　今日はいろいろとご質問させておりますが、しっかりとご回答をしていただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【湯浅一郎代表・要請文の手交】
　みなさんこんにちは。東日本連絡会の代表をしております湯浅と申します。いつもご多忙のところ時間をとっていただきありがとうございます。
　今近藤議員からお話もあったのですけれども、ここ数年の状況というのは、オスプレイはとても深刻な状況に陥っているのではないかと思っております。2022 年 8 月にアメリカ空軍が CV-22 全機を一時飛行停止にして、クラッチの不具合があるということで検証したわけですよね。その 1 か月半くらい前にカルフォルニアで起きた事故が、クラッチの不具合問題で墜落したということが、翌年になって明らかになっています。
　それまでは事故が起きても、基本的にはパイロットの人為的ミスであると主張されていて、機体の問題ではないと説明されてきたのが、クラッチ問題が出て以降、機体の問題が焦点化してきたと思うんですね。そして 1 年後に屋久島の事故が起こるわけです。
　今日の質疑で中心テーマになると思うんですけれども、屋久島の調査事故報告書を昨年 8 月に私どもが見た時に、衝撃的なものだと思いました。ギアボックスの中の一つの歯車が、金属片の発生に伴って、1 時間程度時間がたつなかで、結果的に金属片を焼却処理できないという状態になって、それから 20 分後に墜落しているわけですよね。パイロットが警告を見てすぐに着陸の体制にとらなかったという問題もないことはな

いんですけれども、普通に飛んでいてですね、ギアボックスの中に金属片が発生し、そして一定の時間が経ったら墜落してしまうという、これはとんでもない飛行機であると思うわけですが。

その二つの問題は、クラッチの問題も屋久島の事故の問題も、両方ともプロップローターギアボックス（PRGB）というものがからんでいると。オスプレイにとって非常に重要な構成要素の問題が今になって大きな課題になってきていることは、非常に深刻だと思います。普通の飛行機であれば、そのようなことが起きることを考えながら飛行しているなんて、私たちはないんじゃないかと想像してるんですけれども、オスプレイの特有の問題が、2007 年のイラク派兵あたりをスタートとすると 18 年目に入っていますし、普天間に配備されてからすでに 13 年、十数年の実績を持った航空機が今になって部品の問題でいったん停止する事態が起こっていることは、非常に深刻であると。この後の質疑で、外務省、防衛省のみなさんのご見解を教えていただいて意見交換できたらと思っております。そういう主旨で要請書を提出いたしますので、よろしくお願いいたします。

【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。

【防衛省回答（以下防衛省）】

我が国におけるオスプレイの配備は、災害救援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まして、日米同盟の抑止力・対処力を向上させ、インド太平洋地域の安定にも資するものと考えております。そのうえで防衛省としては、オスプレイの安全性について、これまでも累次の機会に確認しておりますけれども、オスプレイの日本国内における飛行運用に際しては、飛行の安全確保が最優先であることを日米間のあらゆるレベルで確認しております。

引き続き地元のみなさまに十分配慮して最大限の安全対策を取るよう日米で協力し安全確保に万全を期してまいります。1 番米軍と自衛隊をまとめて答えました。以上です。

【防衛省】

防衛省としては、オスプレイの安全性について累次の機会に確認を行っておりまして、

問題はないと考えております。そのうえで、オスプレイの飛行運用に当たっては、飛行の安全確保が最優先であるということを日米間のあらゆるレベルで確認しています。引き続き地元のみなさまに十分配慮をし、そして最大限の安全対策を取るように日米間で協力をし安全確保に万全を期してまいる考えです。

低空飛行訓練についてございます。防衛省としては、この米軍機の飛行に際しては、低空飛行訓練や飛行時間の規制に関する日米合同委員会の合意や関係法規を遵守をし、安全面に最大限の配慮をしつつ、地域住民の方々に与える影響を最小限に止めるように米側に求めてきております。その意向に今も変わりはなく、今後も適切に対応していく考えです。

【防衛省】

戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面するなか、日米同盟の抑止力・対処力を高めるためには、自衛隊及び在日米軍が各種の実戦的な訓練の実施等を通じて即応性を向上させる必要性が高まっております。このような認識の下、日米間で協議を重ねてきた結果、一昨年、米海兵隊MV-22 オスプレイが沖縄県を除く、日本国内の住宅地等を避けた山岳地帯における安全確保された一部の区域につきまして、自衛隊が実施する場合と同様の安全対策を取りながら、必要な最小限度の場合に限り、高度 500 フィート未満、約 150 メートル未満、200 フィート約 60 メートルまでの飛行訓練を実施することについて、日米間で合意いたしました。こうした訓練は人員や物資の輸送にあたり、敵のレーダーからの捕捉や対空火器からの攻撃を回避するため必要であるとともに災害発生時における救難活動にあたり要救助者を早期発見救難する上で非常に重要であると、我が国の防衛及び国民の安全確保の観点から大きな意義を有すると考えております。そのうえで、こうした訓練の実施に当たっては、安全に万全を尽くすことは言うまでもありません。このため、たとえば緊急の際に安全に不時着陸ができる高度を保つなど、自衛隊が講じている安全対策と同様の措置を講じることに合意しておりまして、訓練の実施に当たっては安全面にも十分な配慮を払ったうえで万全を期してまいります。

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。

【防衛省】

日米地位協定の改定につきましては、石破総理ご自身が一朝一夕に実現するとは思っておらず、まず喫緊の外交、安全保障上の課題に取り組む必要があり、党の中で検討するよう指示した旨を承知しております。石破総理の指示に基づきまして、自民党

においてアジアにおける安全保障のあり方検討委員会が開催され議論が行われていると承知しております。引き続き自民党において議論がされていくものと承知しておりますが、党におけるご議論を踏まえつつ、政府として日米同盟の抑止力・対処力を強化するとともに同盟の強靭性・持続性を高めていく観点から検討し対応してまいります。

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。

【防衛省】
普天間飛行場をめぐる問題の原点は、市街地に位置し、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場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の共通認識であると思います。政府としては辺野古移設が唯一の解決策であるという方針にもとづき、着実に工事を進めていくことが普天間飛行場を一日も早く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、自然環境や地元住民のみなさまの環境に十分配慮しつつ辺野古への移設を引き続き着実に進めてまいります。

【防衛省】
防衛省としては、喫緊の課題である島嶼防衛能力の構築のため、早期に、仮称でございますが「佐賀駐屯地」を開設する必要がございまして、陸自オスプレイの移駐に必要な施設を令和 7 年 6 月末までに完成させる計画としております。引き続き計画通り整備できるように取り組んでまいります。

【防衛省】
防衛省としては、日米安保体制の円滑かつ効果的な運用、日米オスプレイの整備効率化等の課題の観点から、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と考えておりまして、この方針に変更はありません。

以上

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。

【防衛省】

一昨年 2023 年 11 月に屋久島沖で発生いたしました墜落事故を受けまして、特定された事例に対応した各種の安全対策の措置を講じるということで、同様の事故の予防対処をしてきているというところでございます。この安全対策の中で、日々の飛行の際に事前に作成する〇〇〇につきまして、ダイバート飛行場に着陸するまでに必要な飛行時間を制限することが含まれており、ご指摘の全面的な任務再開を 2025 年半ば以降にすると、これの指し示す内容もこの制限のもと、つまりダイバート飛行場に着陸するまでに必要な時間と、これの制限を指すものであると、この説明を米側から受けているものでございます。他方、この 30 分以内というご指摘がございますが、これ以上の詳細につきましては運用保全上の理由からお答えを差し控えざるを得ないと、こちらご理解願えればと思っております。

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。

【防衛省】

プロップローターギアボックスについて、オスプレイの他の航空機においても、プロップローターギアボックスと同様の機能を持つ機械を有しておりまして、特に回転翼機に

おきましてはエンジンからプロペラへの動力、これはギアを通して行われておりまして、ギアの摩耗や金属片の発生というのは、当然そのギアをかみ合わせて動かすものですから、金属片の発生自体は一般的な事象であるという形になります。2023年11月の屋久島沖墜落事故におけるプロップローターギアボックス内における金属片の発生についてでございますが、累計飛行時間というとこですね、飛行の間の時間の話だと思うんですが、岩国から離陸の後、金属片の焼却を示す警告、チップバーンの警告なんですけれども、これが離陸後 41 分後から 69 分後までの間に 5 回出ていると。その後金属片の焼却を失敗しましたという警告、これチップコーション(chips caution)というものですが、こちらが 72 分後、その後さらに、チップ探知機の故障、これチップのフェイラー(chips feiler)というものなんですけれども、これの警告を示すのが離陸後 87 分後、それらなにがしらのタイミングで金属片の問題が起きていたんだろうと、防衛省としては承知しております。

他方プロップローターギアボックス内のハイスピード・ピニオンギアの 1 つにひびが入ったということ、これが今回の事故の根本的な原因となりうるんだと思うんですけれども、この点につきましては、初期破損の痕跡が不明瞭になったことから正確な根本的な原因を特定することができなかったというふうに承知をしております。

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。

【防衛省】
1）
　昨年 11 月 20 日、米国ニューメキシコ州におきまして、訓練のためにキャノン空軍基地を離陸した米空軍 CV-22 オスプレイが、予防着陸を行ったと承知しております。この予防着陸により 4 名の搭乗員や機体への被害は確認されていないと承知しております。そのうえで本件に関しまして米側からは、2023 年 11 月屋久島沖における墜落事故の後、オスプレイの安全性のさらなる向上に向けたとりくみを継続的に行ってまいりました。昨年 11 月にニューメキシコ州で発生したオスプレイの予防着陸の件を含むあらゆる運用状況を踏まえた最新の分析の結果、一定の飛行時間に満たないプロッププローターギアボックス（PRGB）で不具合が発生する潜在的な可能性が示唆された。そこで安全性をさらに向上させる観点から、各機体のプロッププロータギアボックスの飛行時間を確認することなどを内容とする新たな指示を出すに至ったとの説明を受けております。

2）
　横田基地の CV-22 を含むすべてのオスプレイについては、昨年 3 月以降、2023 年 11 月屋久島沖における墜落事故において発生したプロッププローターギアボックス（PRGB）の不具合について、点検や維持整備の頻度を向上させることを含む事故の原因に対応した各種の安全対策の措置を講じることで、同様の事故の予防に対処してまいりました。その後も米側において、オスプレイの安全性のさらなる向上に向けて継続的にとりくんできたものと承知しておるところ、今般米国ニューメキシコ州の予防着陸の件も含むあらゆる運用状況をふまえた米側における最新の分析の結果、一定の飛行時間に満たない PRGB において不具合が発生する潜在的な可能性が示唆されたとの説明を受けております。そこで米海軍航空コマンドは昨年 2024 年 12 月 20 日（米国時間）、安全性をさらに向上させる観点から、次の飛行の前に各機、各オスプレイの PRGB の飛行時間を確認する点検を実施する。そのうえで一定の飛行時間に満たない PRGB を搭載したオスプレイについては、特定の飛行時間を上回るまでリスクをさらに緩和するため一定の条件下において機体の飛行を制限するなどの追加的な措置を講じる。これは当該機のプロッププローターギアボックスが更新された場合には対象外となります。それ以外のオスプレイについては引き続き昨年 3 月より実施している既存の安全対策を継続しながら飛行を行うとの指示を出したとの説明を受けております。
　今回の追加的な措置は、あくまでも昨年 3 月より実施してきた安全対策によって 2023 年 11 月屋久島沖で発生した同様の事故の予防対処を継続することを前提としたうえで、すべてのプロッププローターギアボックスではなく、一定の飛行時間に満たないプロッププローターギアボックスを対象にして安全性をさらに向上させる観点から追加的な安全対策を実施しているものです。屋久島沖で発生した事故の原因に対応した安全対策により、現在同様の事故の予防及び対処が可能な状況ではございますけれども、新

たに得られた知見をもとにさらなる安全対策を講じることにより事故の予防と対処が一層強化されるものと考えております。

3)
米海軍の航空コマンドの出した指示について、在米課のほうからですね説明がありましたので割愛させていただきますが、これを受けまして陸上自衛隊オスプレイ V-22につきましては、その指示を受けて、追加的な措置を適応する必要があるケースについて、かかる措置を講じておりまして、飛行の安全を確保したうえで飛行を再開しております。

4)
オスプレイをめぐる昨年 12 月の一連の動きについては、米側とのやり取りや必要な確認作業を行い関係自治体に対してできる限りの情報提供に尽力してまいりましたけれども、オスプレイの安全性について必要な情報を発信することは重要と考えており、引き続きお応えできる情報が得られ次第関係自治体のみなさまに提供してまいる考えです。

5)7)8)をまとめて回答
昨年 12 月に米側から出された追加的な措置は、一定の飛行時間に満たないプロッププローターギアボックスを搭載したオスプレイについて一定の条件下において飛行を制限することにより安全性をさらに向上させることを目的とするものです。そのうえでお尋ねの一定の飛行時間や飛行の制限に係る具体的な内容につきましてはオスプレイの運用能力に影響を及ぼすものが含まれていることからお答えすることが非常に難しいことをご理解願います。いずれにいたしましても、オスプレイの運用にあたりましては2023 年 11 月に屋久島沖で発生した米空軍 CV-22 の墜落事故の原因に対応した安全対策を継続するとともに安全性をさらに向上させる観点から追加的な措置を講ずることで飛行の安全を確保してまいります。

6)
2023 年 11 月に屋久島沖で発生した米軍 CV-22 オスプレイ墜落事故の原因は、左側のプロッププローターギアボックスの不具合と操縦士の意思決定とされております。当該事故におけるプロッププローターギアボックスの不具合について具体的に申し上げれば、左側のプロッププローターギアボックス内のハイスピードピニオンギアの一つにひびが入って、破断したギアの破片がほかのギアの間に挟まって、3ギアの歯車が摩耗し、エンジンから動力を伝達することができない状況が生じました。またプロッププローターギアボックス内のハイスピードピニオンギアの一つにひびが入ったことについては、二

次的な損傷により初期破損の痕跡が不明瞭になったことから正確な根本的な原因を特定することができなかったと承知しております。他方で当該事故につきましては、一連の事故の状況や原因が明らかとなっており、原因に対応した各種の安全対策の措置を講じることにより同様の事故の予防や対処が可能でございます。そのうえで今般米側からは2023年11月の屋久島沖における墜落事故をオスプレイの安全性のさらなる向上に向けたとりくみを継続的に行ってきた。また昨年 11 月に米国・ニューメキシコ州で発生したオスプレイの予防着陸を含むあらゆる運用状況を踏まえた最新の分析の結果、一定の飛行時間に満たないプロッププローターギアボックスで不具合が発生する潜在的な可能性が示唆された　そこで安全性をさらに向上させる観点から 2024 年 12 月 20 日（米国時間）、各機体のプロッププローターギアボックスの飛行時間を確認することなどを内容とする新たな指示を出すに至ったとの説明を受けております。

④ 2024 年 8 月 7 日付の AP 通信記事は、過去にプロップ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、防衛省はどう考えているのか。

【防衛省】

ご指摘の AP 通信の報道につきまして、米側に対して内容について確認したところ、この記事には憶測が含まれており正確とは言えないと米側から出ておりまして、当該記事の内容について防衛省としてこれ以上コメントすることは非常に困難でございます。なお、2023 年 11 月に屋久島沖で発生した米軍オスプレイ墜落事故につきましては、事故の状況や原因が明らかとなっており、原因に対応した各種の安全対策の措置を講じることにより同様の事故の予防や対処が可能でございます。また米側からは2023 年 11 月に屋久島沖で墜落した機体のプロッププローターギアボックスの不具合については、機体自体の設計を変更するなどの必要性はなく、機体自体の安全性にも問題はなく、また飛行の安全にかかわる構造上の欠陥がないことに変わりがない旨の説明を受けておりまして、防衛省としても米側の評価は妥当であると考えております。そのうえで今回米側が発表した追加的措置の内容は、米側においてオスプレイの安全性に関する不断の検討を行った結果、オスプレイの安全性をさらに向上させるために実施するものと認識しております。米側による今般新たな発表はオスプレイの安全

性をさらに向上させるためのものであると踏まえると、機体の安全性に関する防衛省の見解に変わりはございません。

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。

【防衛省】

計器表示の点灯回数につきましては、運用保全上の理由がございまして、明らかにすることはできないことをご理解いただきたいと思います。

オスプレイを含む航空機の整備する際には、ユニット単位で交換することが基本となっておりまして、本件においても整備のためギアボックスの交換を行っております。

なお、当時の予防着陸にかかる金属片につきましては、陸自オスプレイの設計技術上の課題ではなくて、ギアが高速回転することによって摩耗して生じた一般的事象であって、これを軽視したというご指摘は当たらないと考えております。

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ことがわかる。ついては 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。

【防衛省】
2023 年 9 月から 10 月にかけての一連の予防着陸について米側からは、いずれも飛行中に警告灯が表示されたために適切な手順に従い最寄りの着陸可能な場所に速やかに着陸したと説明を受けております。
2024 年 11 月 14 日の MV-22 の奄美空港への着陸、2024 年 11 月 22 日 CMV-22 の奄美空港への着陸、今年 1 月 14 日 MV-22 の沖永良部空港への着陸、これら 3 つの事案につきましても、飛行中に警告灯が表示をしたために予防着陸を行ったと米側から説明を受けております。
11 月 22 日に奄美空港に予防着陸した CMV-22 について米側による点検の結果、一部の部品を交換する必要があったと米側から説明を受けておりました。
これら予防着陸というのは、安全確保の手段の一つと承知をしております。米軍機の運用に際しては安全の確保が大前提であることは言うまでもありません。引き続き米側に対しては安全管理に万全を期すように、これはこれまでも求めてきているところではありますが、引き続き求めていく考えです。

【東日本連絡会（以下連絡会）】
その警告の中身って聞いてないの？どういう警告なのかということ

【防衛省】
この着陸については、警告灯が点灯したということ以上の説明は受けておりません。

③　2024 年 11 月 25 日に米本国要人輸送部隊の MV-22 が飛行中に出火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での火災事故、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。

【防衛省】
お尋ねの 2024 年 11 月 25 日 MV-22 の出火に関する報道につきましては、現在米側に確認中でございます。またお尋ねのその他の 3 件の事故につきまして、現時点で事故調査報告書が公表されたとの情報には接しておりません。
いずれにいたしましてもお伝えできる情報を得られ次第ご説明できるよう努めてまいります。

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なの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。

【防衛省】

ご指摘の報告書につきまして米側からは、米海軍 CMV-22 が特定の気象条件の下で稼働する場合について評価したものであり、機体そのものを包括的に評価したものではないとの説明を受けております。そのうえで、米海軍 CMV-22 については艦隊支援にかかる輸送等を行うという任務の特性上気象条件の影響を受けることはあるものの、そもそも任務の計画課程においてそのような影響についも十分に考慮したうえで運用されていることを確認しております。また、これまで防氷装置に関連した事故は発生しておらず機体の安全性には問題ないとの説明を受けております。

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当ではないか。

【防衛省】

自衛隊と米軍のオスプレイは、2023 年 11 月に屋久島沖で発生した米軍オスプレイの墜落事故の原因に対応した各種の安全対策を講じております。これにはダイバート飛行場に着陸するまでに必要な飛行時間を制限することが含まれておりますけれども、その詳細については運用保全上の理由から対外的に明らかにすることはできないことをご理解ください。そのうえで米軍は、艦隊支援に係る輸送を行う C-2 の後継機として CMV-22 を導入していると承知しております。米側からは CMV-22 は更新前の機種である C-2 と比べて幅広い着陸が可能であることのほか、C-2 では不可能な F-35C のエンジンの運搬が可能であると、空母航空団の任務遂行能力を強化する上で重要な機体であるとの説明を受けております。

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。

【外務省】
米側からはご指摘の 3 機の CMV-22 については、一時的に外来機として飛来しているが前方展開している第 5 航空団の一部ではないとの説明を受けております。

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。

【防衛省】
昨年 11 月 14 日福岡空港に飛来した米海軍 CMV-22 オスプレイについて 11 月 13 日に九州防衛局が関係自治体に対して行った情報提供の内容はその時点で未確定の情報であったことからその情報が関係者以外に広まると混乱を招く恐れがありました。そのため当該情報は関係者限りの扱いであるという主旨でお伝えしたものと承知しております。いずれにしても防衛省としては、今後もお伝えできる情報につきまして早期に提供できるよう努めてまいります。

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。

【防衛省】
オスプレイは米軍が開発した航空機であり、ご質問の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につきまして防衛省として確定的にお答えすることは困難です。そのうえで、昨年 10 月の与那国駐屯地での事故については、インテリムパ

ワースイッチのオンを失念したことを一因として発生しており、これについては当該スイッチの周囲のマーキング、機長及び副操縦士による操縦手順の読み合わせにかかる教育訓練、シミュレーターや実機での飛行を通じ任務の実情に即した様々な状況下での訓練の充実及び経験値の積み上げを行い確実に再発防止できるように努めております。

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。

【防衛省】

陸自 V-22 オスプレイにつきましては、操縦マニュアルに基づき離陸時に必ずインテリウムパワースイッチをオンにすることで、離陸時に必要なエンジン出力を確保しております。昨年10月の与那国駐屯地の事故におきましては、操縦士が当該スイッチをオンにすることを失念していたため離陸に必要なエンジン出力を得ることができず高度を低下したことが事故の原因の一つとなったということでございます。

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。

【防衛省】

米側からオスプレイを安全に運用するためには離陸時に必ずインテリムパワースイッチをオンにする必要があることを確認しております。この推奨しないというご指摘は当たりません。

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どのくらい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。

【防衛省】
操縦士がインテリウムパワースイッチをオンにすることを失念したことにより、離陸に必要なエンジン出力を得ることができず機体の高度が低下したということでございます。その際前方に駐屯地の外壁および樹木等の障害物があった等から安全に着陸するための平坦地が左前方にあったということで左に旋回しつつ機体の左右の姿勢を制御しながら着陸することになった。その際機体を水平に安定させる操作を行いながらの着陸ということになったため、傾いた状態で地面に設置したというところで状態でございます。

⑤機体が地面に接地してから、着陸するまでの一連の動作に要した時間につきましては自衛隊の運用にかかわることでございますので、お答えすることは困難であることをご理解いただきたいと思います。なお機体の高度低下により地面に接地した際、本来であれば接地した直後にエンジン出力を下げるという操作が必要であったところ、操縦士等が搭乗員の安全を確保するため接地の衝撃を局限するということに集中していたということで接地後のエンジン出力を下げるという操作が遅れてしまったということでございます。

⑥機体が地面に接地後から着陸するまでの一連の動作に要した時間につきましては、繰り返しで恐縮ですが、自衛隊の運用にかかわることであるためお答えすることは困難であります。今回の事故につきましては、機体が低下しながらも速やかに進路を並行し障害物等を回避して着陸可能な平坦な地域に接地したということは動作としては適切でございました。他方接地後のエンジン出力を下げる操作が遅れたことや機体を安定させるための操作に課題があったということは、不適切な動作ということでございます。いずれにしましても、航空機の左右（相互の？）揺れによる不安定状態の発生した場合の対応のために離陸中における出力低下時の緊急操作の手順や緊急対処要領を含めた状況の特質を踏まえた具体的な計画の策定、計画段階から指揮官による指導の実施など行い確実に再発防止に努めてまいります。

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。

【防衛省】
そもそも陸上自衛隊のみならず米海兵隊、米空軍、米海軍のすべてのオスプレイについては操縦マニュアルに基づきまして離陸時に必ずインテリウムパワースイッチをオ

ンする操作手順を確実に行うことで安全な運用を確保しているところです。昨年 10 月の与那国駐屯地での事故についてはですね、操縦マニュアルに基づいたインテリウムパワースイッチのオンを失念したことを一因として発生しておりまして、先ほども申し上げました通り、当該スイッチの周囲のマーキング、機長及び副操縦士による操作手順の読み合わせにかかる教育訓練、シミュレーターや実機での飛行を通じ任務の実情に即した様々な状況下での訓練の充実及び経験値の積み上げを行い確実に再発防止できるように努めております。このように当該事故については機体不具合発生時における万が一のバックアップという観点のものではなくて、適切な手順で離陸に必要な操作を行うことを徹底するなど再発防止に取り組むことが重要であると考えております。

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。

【防衛省】

機体の修理に関しまして、左翼下部および機体の下部の損壊を確認しておりまして、整備費用として現時点で約 5 億 6 千万円を見積もっております。また修理に係る期間につきましては、今後の作業の進捗状況等にもよるため予断をもってお答えすることは困難であるということをご理解いただきたいと思います。

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。

【外務省】

米軍に関しましては、日米地位協定の実施に伴う航空法特例法により　民間航空機の円滑な航空交通を確保することを目的とした規定を除き適用が除外されております。これは日米地位協定等に基づき米軍が我が国において活動することを担保するために定められたものでございます。ご指摘の 2023 年の合意に関しましては、日米間では米軍オスプレイは必要な最小限度の範囲に限りまして 500 フィート未満で訓練を実施するに当たっては自衛隊機が500フィート未満で飛行する場合と同様の安全対策をとることと合意したものでございます。このため米軍オスプレイも 500 フィート未満で訓練を実施している自衛隊機と同様の措置に従って安全に本訓練を実施することになりま

す。ただしそのうえで当然のことながら米軍は全く自由に飛行を行っていいとはございませんので米軍の運用に際しましては、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ことが言うまでもございません。いずれにしても日米で協力して引き続き適切に対応してまいりたいと思っております。

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。

【防衛省】

お尋ねに関しましては、現在米側に確認中でございまして、現時点でお示しできる情報はございません。

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。

【防衛省】

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けれども、機体以外の要因で発生する事故もある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機体の安全性を評価することは適当ではないと考えております。そのうえで申し上げれば、米海兵隊MV-22 オスプレイのクラス A 事故率は 2023 年 9 月末時点で2．40であると承知しております。また米空軍安全センターは米空軍 CV-22 のクラス A 事故率について 2023 年 9 月末時点で6．23であることを公表していることを承知しております。また現時点で把握している限りでこれまで CMV-22 についてクラス A 事故が発生したとは承知しておりません。

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。

【防衛省】
お尋ねの事案は米側からは次のように説明を受けております。二点あります。まず一つ目は落下物は伊江島飛行場内に着陸をせずに予期しない風向きの変化によってコースから外れて海中に落下をしたということがひとつ。そして二点目は、落下物による船舶への航行への妨害や危険を防止するために日本の当局を通じて船舶の利用者に対し注意喚起を行った。以上二点の説明を米軍から受けております。本件による人的、物的被害はありませんでしたけれども、米側に対しては安全管理に万全を期すとともに再発防止の徹底について強く申し入れを行っております。それに対して米側の方からは海兵隊はすべての訓練の安全性について真剣にとらえ今回の事案について調査を行っているところでありしかるべき安全対策をとっていくとの説明を受けております。防衛省としては訓練の中止を求める考えはありませんが、米軍の訓練に際しては安全の確保が大前提であると考えておりしかるべき安全対策を講じたうえで訓練を行うことを米側に引き続き求めてまいります。

【追加質疑】
【連絡会】
質問事項の 1－①、もう一度確認したいのですが、この時の飛行制限理由で 30 分というのは、それは明確にはできないということでしたけれども、飛行制限ということは、そういうこともあって安全対策だということでしょうか。

【防衛省】
30 分以内という部分に関しては、明らかにできないんですけれども、本来屋久島の事故の安全対策の一つとしてとりくまれているものの中に、ダイバート飛行場に着陸するまでに必要な飛行時間というものが含まれている。事故が起きる前にチップバーンの警告灯が出ている中で着陸すればよかったんじゃないかと。ただこの部分につきましては、飛行中に代替的に降りられる場所をある程度の範囲で確保しておくという内容がそのダイバード飛行場に着陸するまでの必要な時間の制限というかたちになります。

【連絡会】
飛行時間の制限というのを盛り込んであるので安全対策の措置を講じられるということですね。ダイバート飛行場を確保するということ自体が安全だということにはならないと思いますが。安全ではないからダイバート飛行場を確保しろということであると僕は思いますが。次に行きたいと思います。
11 月の屋久島の墜落事故のことですが、根本的な原因は特定できない、ハイスピードピニオンギアの不具合について根本的な原因は特定できないということでしたっ

け。
根本的な原因を特定できないのだけれども、原因はわかっているので対応しているところだというふうに聞こえたのですが、ちょっと矛盾のように聞こえたのですが、もう一度説明してもらえますか。

【防衛省】
　ハイスピードピニオンギアのひび割れが原因で、根本的な原因と言われるところになりますけれども、この部分に関しては確かに特定できないとされております。ただ他方で、今回のギアの破断原因はともかくといたしまして、一方でパイロットの判断として警告灯が出た時に着陸すればよかった、そうすれば事故にはならなかった、金属片が出ているとは事故の予兆でもあるわけで、整備の段階とかですね、予兆をとらえて、事故にまで至らないように、事故の過程の部分をつぶすことがひとつの安全対策でありまして、そうした安全対策を施すことによって事故に至らないようにする、そうしたことが安全対策ということになります。感覚という部分になりますけれども、安全と言っていいかということになりますと、事故が起こったことに対して事故の過程をつぶすそれによって事故に至らないようにするということをもって安全対策とすることになります。

【連絡会】
　つまり根本的な原因は特定できていないということでいいんですか。

【防衛省】
　根本的な原因のギアの破断ですね、ギアの破断原因についてはわからない。ただギアの破断から、あるいはギアの破断以前の兆候、そういったところでどういった過程のなかで事故に至っているかというところについてはわかっているので、事故の過程の要所要所の部分で対策をして事故には至らないようにしている、という形になります。

【連絡会】
　ギアの破断の原因がわからないとすると、一定の飛行時間を飛んで、割り振りして、普通の制限、新しい制限と課せられていると思うんですけれども、その一定の飛行時間ということも、原因はわからないけれども、統計的に設けられている、だから一定の飛行時間を越えてもそれは起こりうるかもしれない、それはわからないということですか。

【防衛省】
　屋久島の事故に関しまして、安全対策という部分について、時間の細部については申し上げられないと。ただ他方で、米側の調査の中で講じられている安全対策、調査

をした結果ですね、こうした対策をとれば、少なくともこうした事故については安全であると、今回の安全対策の内容であると、防衛省は取らせていただいてます。

【連絡会】

事故そのものがどういうプロセスで起きていったのかということをどこまで明らかにしているのかということを聞いているんですよ。こちらからの 3 番目ですかね。警告灯が 5 回、6 回と鳴っていくことの時間軸はわかります。もう一方で原因として言っておられる特定のピニオンギアにひびが入った、そのあと破片がでてきて、その間に防衛省さんの翻訳には入っていないんですが、ファティグクラッキング（fatigue cracking）の一文がありますよね。疲労亀裂みたいな。関連したピニオンギアで疲労亀裂が起こったことも関連してるのではないかというくだりがあって、その後に破片が発生するということが報告書には書かれているんですね。

警告灯が 5 回、6 回と出てくるプロセスと実際に起こってくる出来事、例えばひびが入ったときに金属片が出るのだとか、そういう関連性についてお聞きしているんですけれども、その辺はどういうふうに認識されているんですか。

【防衛省】

金属片の発生自体についてですが、プロップローターギアというのはギアの組み合わせがあって動いているものですので、当然ギア同士のかみ合わせで、ぶつかって摩耗し、なので金属片が出ること自体については一般的な事象であると。ただ今回の事例については、飛行している最中に何度も・・・（聞き取れず）…そうした中で起こっていることでございますので、警告が出ているのになぜ着陸しなかったのか

【連絡会】

着陸するかしないかは別の話で、飛行時間が長くなっていくにつれて、単なる金属片を検知するのが 3 回、5 回になったというだけの次元じゃなくて、ピニオンギアか何かで何かが起こりかけていることでしょ。その一つの事象がひびなんですよ。亀裂がどんどん広がっていくのか、数が増えてくるのか、それが結果として破断、破片みたいのが出てきて、僕が衝撃的だったのは、一つのピニオンギアが 5 つに分断されてしまってるじゃないですか。そのプロセスはどうなっているのかということを聞いているんですよ。それがわからなければ原因はわかりませんよ。

【防衛省】

金属片のチップが出た段階で、ギアにひびが入ったなど、具体的なことに関しては防衛省としては承知をしてございません。

【連絡会】
　承知をしていないけれど、事故報告書を作った人たちはどう考えているかを知りたいんですよ。
　読めばわかるでしょ。

【防衛省】
　時間の細部の部分についてなんですけれども、事故調査報告書を読んだうえで、時間ですね、どのようなタイミングで壊れたのか、そういったところについては記載されていなかったと

【連絡会】
　記載されてないですよね。調査した人自身がわからないのかなということを聞いているんですよ。

【防衛省】
　記載されていない部分については、わからないとしかお答えしようがない。

【連絡会】
　防衛省としては、わからないということですね。

　AP 通信の件ですが、米側は記事に憶測が含まれていると、どこが憶測なんでしょうか。ギアの交換の回数、頻度、これについては資料を基にして AP 通信が出していると思うのですが、どこが憶測であるか聞いていますか。

【防衛省】
　具体的にこの文書のここが憶測であるとたどっていくと日が暮れてしまいますが、数も含めて憶測です。AP 通信さんは独自に資料を収集されております。その資料をくださいと AP 通信さんに言うわけにはいかないので、米側が持っている資料以外からも取ってきていると米側からのお答えでした。

【連絡会】
　米側からは、プロップロータギアボックスの交換の頻度などの資料は、防衛省は取ってきているんですか。

【防衛省】
　運用上の問題になりますので、防衛省からはお答えできません。交換の頻度につい

ては、自衛隊も含みますので。

【連絡会】
　米軍の情報をもらったかどうか、その中身は聞いていません。

【防衛省】
　その情報は、例えば右側が 1814 とか、そちらについてももらったかもらっていないかもお答えすることはできません。お答えしたら運用上に差し障ってしまいますから。米軍の運用上お答えすることはできません。

【連絡会】
　細かな数字を聞いているわけじゃないんですけれども。

【防衛省】
　この記事が正しいかどうかという問いには防衛省はお答えしましたが、その質問に対する米側からの答えは、憶測および独自の資料であるということです。

【連絡会】
　アメリカは AP 通信に対して何らかの対応はしないんですか。

【防衛省】
　他国の政府と新聞会社の関係について、外国の政府からお答えすることはできません。

【連絡会】
　日本でも飛んでいる安全性の問題なんですが。
　防衛省として AP 通信から資料をとってきてもかまわないと思うんですが。資料を請求するつもりはないんですか。

【防衛省】
　その予定はございません。

【連絡会】
　関連資料は米側に求めていないんですね。

【防衛省】

米軍からオスプレイについての情報を得ることはありますけれども、AP 通信や日本の新聞会社さんに日本政府から求めるということはありません。

【連絡会】
米側が憶測だと言っているんだから、どこが憶測か確かめるくらいのことはしてもいいんじゃないの。

【防衛省】
しかも、この記事結構長いんですよね。じゃあ、ここの記事が憶測だからこの 2 行に蛍光ペンを塗ってみたいなやり取りはしていませんし、また日米の詳細のやり取りについてお答えすることはできません。

【連絡会】
緊急着陸の情報なんですけれども、警告灯はどのようなものだったのか、米側から教えられていないということですか。

【防衛省】
こうした事案が発生した時には、その理由だとかは防衛省から米軍に当然聞き取りを行います。今回米軍のほうから得られた回答というのは、先ほどお伝えしたとおりです。そのうえで予防着陸に関して言えば、おととしから発生している事案に限らず、米側からは、予防着陸というのは航空機が飛行している時に通常とは異なる兆候を察知した時に危険の未然防止のために行うことを予防着陸と言ってますが、パイロットは飛行中に少しでもリスクを感じた時には離陸をしたその飛行場に戻るのではなく、出来る限り速やかに安全を確認できるところで着陸をすると。機体を安全な状態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説明を受けております。

【連絡会】
今後の事故の予防のためにも情報は逐一聞いて、生かすようにした方がいいと思います。

警告灯というのは、どういう種類があるのかということは把握されているんですか。

【防衛省】
把握しておりますが、その詳細については運用に関することでありここでお答えすることはできないです。

【連絡会】
　運用に関することだからという理由はわからないです。屋久島の事故報告書の中には、チップバーンアドバイザリーという形での警告、これ警告というより通告なんでしょうけれども、それがダメになって、焼却しきれなかったときに、チップコーションという警告が出ますよね。静浜空港の場合も金属片が探知されたという警告灯がでた。それ以外にどういうものがあるのか、把握しているわけでしょ。それ我々市民が知っちゃいけないんですか。運用上の何とかで。

【防衛省】
　機体の構造だとか、任務に係る情報であると

【連絡会】
　事故報告書で公表されているんですよ。

【防衛省】
　ご質問の趣旨や意図はわかるんですけれども、今私がお答えできることは、お答えしたところです。

【連絡会】
　日本政府として把握はしてるんですよね。

【防衛省】
　それは事案が発生したら、当然原因の究明というのは行います。

【連絡会】
　何種類くらいあるんですか。

【防衛省】
　それもお答えすることはできません。

【連絡会】
　安全の確保は大前提であると、安全の確保は大前提と運用にかかわることは答えられないというのは、聞くわれわれ側からすると大いに矛盾していることなんですよ。安全の確保が運用上の事柄との乖離があるんじゃないか。つまり運用上のことを守るがために安全の確保を大前提というのが崩れてやしないか。市民の側からはそのように受け取らざるを得ない。みなさんの答えは。それでも尚且つ運用上のことは答

えられないと言いつつも、安全の確保は大前提と言い切れるんですか。

【防衛省】
　航空機の事案が発生しますと、米軍も自衛隊も同じですが、市民、住民、国民の方がたに影響を与える事案であると、そういった事案が発生すると当然報道にも出ますし、私たちもそれを可能な範囲でみなさんのほうに伝えるという役割が求められていると思っています。ですので普段から、さまざまなこういった事案が発生した場合米軍であったり、その原因、背景を事案が発生した経緯であるとかを尋ねます。尋ねておりますけれども、その中にはまさに国防の機密に関することであるとか、それをオープンにすることで機体の能力が明らかになってしまう、そういった国防上の問題があるということを運用の面で問題がある、運用上の理由からというふうにお答えをしております。ですのでみなさんここでおっしゃるような質問の背景であるとか、思いというのはわかるんですけれども、私たち可能な限り、先ほど 1 時間ほど時間をかけて行った回答のものとなります。

【連絡会】
　運用上の問題と安全対策とどっちを取るんですかという問題なんですよ。

【防衛省】
　ご指摘のようなことが起こらないように、米軍とやり取りを行っているということです。

【連絡会】
　防衛省としては国民の安全よりも軍の機密のほうが上位にあると

【防衛省】
　いえ、そういったことは全く思っておりません。

【連絡会】
　それはないと断言できます？

【防衛省】
　そうですね。

【連絡会】
　安全の方が優先されるべきだと

【防衛省】
　それは国民の、米軍機、自衛隊もそうですけれども、訓練を行うというのは、そこの地域にお住いの方がたに関係するものですから、その問題意識というのは常々もっております。

【連絡会】
　（官僚にペーパーを配布）それ横田の運用上の秘密なんですけれども。横田の運用の状況をこちらで確認できているものだけです。これ以上にもっと飛んでいます。オスプレイの飛行高度についての質問にちゃんとまともに応えていないですね。横田基地の日米合同委員会の合意事項というのがありまして、そこで飛行高度についてちゃんと規制されているんですね。これについてオスプレイは守るんでしょうねという確認だけなんですよ。それに対してまともに応えていない。もう一度答えていただけますか。5 番です。

【外務省】
　2023 年の日米合意には必要最低限に限って 500 フィート未満200フィートまでの飛行訓練を認めると具体的な数字が明記されているので、その点についてご質問されているのではないかと思います。これに関しましては、先ほども申し上げた通り、自衛隊機が 500 フィート未満で飛行を実施する場合と同様の安全対策を取ることに合意したものでございます。

【連絡会】
　オスプレイの低空飛行訓練については、特定の地域でしかやらないと言っているんでしょ。先ほどそういうお答えをしてるんですよね。横田で適用しないということであればそれで結構なんですよ。先ほどのお答えではどこでやるのかはっきりしてないわけだから、横田でやるかもしれないと言ってるのに等しいですけれども、そうじゃないですねという確認なんですよ。もちろん横田の日米合意を守って飛んでるわけじゃないですが、現在も。それはわかっていますけれども、少なくとも今合意されている横田の日米合意を守ってくれるんですよねという確認です。それもできないんですか。

【外務省】
　日米合意に関しましては、日米合同委員会に関しましては、遵守しております。

【連絡会】
　オスプレイは横田周辺で訓練するときには、横田の日米合意を守ると理解してよろしいんですね。

【外務省】
　先ほどからお答えしていること以上のことを申し上げることは難しいのですが、繰り返しになりますが、合意に基づいて実施しております。

【連絡会】
　そういうことではなくて、オスプレイに関する低空飛行の日米合意と横田の飛行場の運用についての日米合意が食い違っているので、どうなんだということを聞いているんですよ。意味わかりますよね。

【外務省】
　先ほどからお答えしている通り、食い違っておるとは我々認識しておりませんので。そのようにお答えすることをご理解いただければと思います。

【連絡会】
　横田の規制が守られるということですね。それとちょっとついでですけど、さきほどからお答えしていただいておりますが、文書回答をいただけますか。言葉が難しくてね、たとえば急にダイバート飛行場なんて言われてもね、わからないと思います。こういう質疑の応答には文書回答して下さいよ。

　６－①について、2019 米会計年度と 2020 米会計年度の事故ですが、確認中と何年もお答えなんですが、いったい何を確認しているんですか。

【防衛省】
　近藤先生からも複数回資料請求をいただいておりますが、事故または事象そのものについて米側に聞いているところです。

【連絡会】
　問うているというのは、どんな事故ですかと。

【防衛省】
　例えばどこでですかとかですね。

【連絡会】
　これ何で、答えないんですか。

【防衛省】
　答えをもらえていない。

【連絡会】
**　質問しても答えない？**

【防衛省】
　仰せの通りです。

【連絡会】
**　事故そのものについて米側も把握できていないということなの。**

【防衛省】
　ここからは想像になるので申し訳ないですが、米側として整理できていないという可能性はゼロではないと思います。

【連絡会】
**　そういう事故だととても危ないですよね。整理できていないような事故が起きているということは。**

【防衛省】
　すいませんこれはわたくしの個人的な想像ですから。信じないでください、これは政府の答えではないですから。

【連絡会】
**　政府の答えではないことはわかりますが、〇〇さんも危険だとお考えであることはわかりました。**
それから3－4ですけれども、2024 年 11 月 14 日の飛来について九州防衛局が 13 日に情報提供したけれども、公表を控えるように言ったと、その時はまだ未確定だったからと、その情報が拡がると混乱を生じる可能性があるとおっしゃいましたが、その混乱とは具体的に何を指していますか。

【防衛省】
　この飛来に関して申し上げれば、先ほど回答した通りなんですけれども、11 月 13 日時点ではまだ福岡空港に CMV-22 オスプレイが飛んでくるということが確定的に言える状況ではございませんでした。その時点で関係者以外の方にこの情報が広まってし

まった場合に、仮にですね、14 日次の日実際にオスプレイが飛んでこなかったという場合には、間違った情報が関係者以外の方にも伝わってしまうということに、関係者限りというところで情報提供したところです。

【連絡会】
そういうものですよね。飛行機の飛来というものは。民間の飛行機だって、事故がある、トラブルがあるで飛んでこない場合もある。でもそれは時刻表に載っているところですよね。混乱とは何を思い描いていらっしゃるのですか。

【防衛省】
混乱というものについて、具体的に何かを想定しているわけではないのですが、先ほどお伝えした通り、間違った情報を流すということは適切ではないということで、

【連絡会】
翌日に飛んで来るよという情報があるよという情報は間違った情報ではないんですよね

【防衛省】
14 日の時点については、9 時ごろに確定した情報として関係自治体の方には

【連絡会】
14 日のはなしじゃなくて、13 日の時点で情報が来ている。それは翌日来ますよと、もしかしたらトラブル等があってこないかもしれないが　というそういう情報が来ているわけですよね。しかも報道には流した。でも国民には伝えるな、というのがわからないんですが。

【防衛省】
お伝えしたのは関係自治体に対してです。米軍とのやり取りについては個別具体的にはお答えすることはできないんですけれども、13 日の時点では飛んでくるかもしれないという情報でしたのでそういうものとして関係者にお伝えしたところです。

【連絡会】
横須賀に原子力空母が入ってきますよとかいうのは、情報が横須賀市にもっと前から来ているんですが、それを外部に伝えるなと防衛省は縛りをかけていらっしゃるんですよね。それいったい何を警戒していらっしゃるのか。もっと早めに市民が知って、もしかしたら危険なことあるかもしれないなと、知らせるというのはとても大切なことじ

ゃないですか。運用上より市民の安全が優先とおっしゃってたじゃないですか。

【防衛省】
　そもそもオスプレイが飛来するということに対して危険だというふうには防衛省は考えておりません。

【連絡会】
　あなた方はそう考えているかもしれませんが、私たちは危険だと考えていて、それに関してちゃんと情報をだしますよとおっしゃっているわけですよね。

【防衛省】
　繰り返しになりますが、未確定な情報

【連絡会】
　具体例を示しますけれども、一昨年の 9 月、横須賀の原子力空母が明日出港しますと、これ 24 時間前通告で、市には入るし、市はそのことを報道にも流すわけですよ。だけれども、7 回連続して出航をキャンセルしたんですよ。米軍の都合で。これあなたの論法で言えば、正しくない情報を流したと、それも 7 回もですよ。でも市はその情報があったことはちゃんとマスコミにも報道するし、市民である我々も知るわけですよ。出航できないということも問題があることも含めてね、言ったとおりになってもならなくても、その段階では正しい情報なんだから、情報を拡散するなみたいなことを、混乱をきたすみたいな言い方で、後からになっていってね、そういう説明は論理的でないですよ。

【連絡会】
　いままで混乱が起きた例を示してもらいたいよな。

　防衛省が混乱してんだろ。

　横須賀では何回もキャンセルがあったんだから。間違った情報ですよね、あなたの言い分では。

　この点は、問題指摘ということで回答はいいですよ。ストレスのたまる回答でしたが、また近藤先生から再質問なりなんなり、整理したいと思います。今日の要請行動を終わりにしたいと思います。最後に代表から一言。それと文書回答については前向きに検討して下さい。

【湯浅一郎代表】

今日は時間オーバーしてしまいましたが、ありがとうございました。屋久島の事故に関して、肝心な部分がちゃんとわかっていないんだなということ、私は実感したんですけれども、事故調査報告書を私たちなりに読んだ中で、今までの報告書とはかなり違うものを感じるんですよね。おそらく米軍自身が、相当悩ましい状態にあるんじゃないかと思います。今日議論しませんでしたけれども、クラッチの不具合、HCE ですか、あの問題も同じような構図で、原因がよくわからないけれども、飛行の仕方、対処の方法はありますみたいな、それって全然安全が保障されてないんですよ。両方ともギアボックスに絡んだ問題であるというところがですね、象徴的だなと。そして去年の 11 月 20 日のニューメキシコの問題が出てきたということは、去年 3 月につくった安全対策っていうのが、問題点があったからこそあーゆーのが繰り返されている。そして 2 週間程度で再開はしてますけれどもね。おそらくまた半年、1 年の間にね、おんなじなようなことができてきて、ずーっと繰り返していく感じがします。オスプレイは 10 年 15 年飛ばしてみたけど、末期症状に近い状態に来てるんじゃないかというふうに感じますよ。航空機としての安全性が保障されていないようなもので、警告灯が一個でたらもうビビっちゃうみたいな構図になっているわけでしょ。みなさん予防着陸と言っていますけれども。私たちは緊急着陸だと思うんですよね。

今後もこういう形の場を設けていただけたらとおもっております。今日はどうもありがとうございました。