

ただいま議題となりました議発第11号「自衛官の命を守る観点から、自衛隊へのオスプレイ配備の見直しを求める意見書議案」について、提出会派を代表いたしまして賛成の立場から討論をさせていただきます。

今回このような意見書を提出せざるをえなかった背景には、これまでオスプレイという垂直離着陸輸送機の開発段階から実戦配備後の過程で、アメリカ兵が57人も死亡しているにもかかわらず、我が国の上空を44機のオスプレイの飛行が放置されている中で、11月29日鹿児島県の屋久島沖において、アメリカ軍横田基地に所属するCV22オスプレイが墜落し、搭乗員8名の死亡が確認されたことがあります。

米空軍特殊作戦司令部は、今回の屋久島沖での墜落事故を受け、「機体そのものの問題が事故につながった可能性を示唆している」として、世界に配備しているすべての種類のオスプレイの飛行を停止しました。

現在、日本国内には、アメリカ空軍6機、アメリカ海兵隊24機、陸上自衛隊14機の計44機が配備されており、このうち陸上自衛隊については、さらに3機を調達し、計17機の配備を予定しています。

暫定配備されている木更津駐屯地から、2025年の佐賀空港へのオスプレイ配備に向けた空港整備工事は今年6月に着工し、25年6月末に完成させるため突貫工

事が行われています。

一方で、反対する漁業者の皆さんは、オスプレイの墜落事故が幾度となく発生している現状を指摘し、昼夜を問わずに漁業者が活動している有明海海上で事故が起きた場合、「生命身体に危険が及びかねないうえ、直接事故に巻き込まれなくても、漁業に深刻な影響を及ぼす」「不安は漁業者全体が抱えている問題」であることから、新駐屯地建設工事の差し止めを求めた仮処分の訴えを起こしているのです。

そもそも危険極まりない欠陥構造のオスプレイであるにもかかわらず、ボーイング社が2007年から18年ごろにかけて、海兵隊向けのMV22オスプレイの複合材を製造する際、国防総省が定めた強度に関する検査を実施せず、製造基準を遵守していなかったことも米司法省は指摘しており、この期間に納入されたオスプレイ80機以上に影響があったとしています。

AP通信は、複合材表面の均一の分子結合には一定の温度が必要であり、製造基準が遵守されていない場合、強度等を損ない、構造破壊につながる可能性があるとして指摘しています。

まさに、このことを見た時に、地上を走る自動車の安全性を支える認証試験をないがしろにし、全車種の出荷停止を迫られたダイハツの事態と比較しても、空を飛ぶ

オスプレイが国防総省が定めた強度に関する検査を実施せず、製造基準を遵守していなかったとすれば、飛行停止どころか、全機撤去するべきではないのかと言わざるをえません。

米国防研究所でオスプレイの主任分析官を務めたレックス・リボロ氏は2009年6月、米下院の公聴会でMV22オスプレイについて、エンジンが停止した場合に機体の落下によって生まれる風圧でプロペラを回し緊急着陸する「オートローテーション(自動回転)機能に欠陥がある」と証言しており、琉球新報のインタビューには「仮に市街地の上空でエンジンが停止する事態が発生したら問題だ。コントロールを失い、どこにでも墜落する。」と述べ、同機能の欠如について「安全性に非常に深刻な穴がある」と指摘しています。

オスプレイの事故のたびにパイロットのミスとされることがありましたが、オートローテーション機能の欠陥、エンジンとプロペラをつなぐクラッチが一時的に外れ、再びつながる時に衝撃が発生する「ハード・クラッチ・エンゲージメント」、着陸時に巻き上げた砂等をエンジンが吸い込むことで起こる燃焼不良、左右のエンジンが長い翼の両端につけられているため片方のエンジンが停止すれば飛行できないことや視界不良に悩まされ、機体の再設計をしても問題が修正できない可能性など、多岐

にわたる構造的欠陥も指摘され続けてきました。

そして、国内法との関係で見ても、オスプレイは離着陸時に必ずヘリコプターモードにならないければならぬにもかかわらずオートローテーション機能に欠陥があるため、「回転翼航空機は全発動機が不作動である状態で、自動回転飛行により安全に進入及び着陸できるものでなければならぬ」という航空法施行規則附属書第1にある基準を満たしてないこととなります。

この基準に当てはまらない航空機は「耐空証明」飛行の安全証明を受けられないため航空法第11条によって「航空の用に供してはならない」とされています。

つまり、本来なら国内法に照らせば違法の疑いが強いのに、日米地位協定により、米軍は日本の国内法を無視して、違法状態であるにもかかわらず運用がされているのです。

アメリカ国防総省は当初、アメリカ国外から400から600機の受注を見込んでいたが、イスラエルなどオスプレイ導入に高い関心を示していた国が導入を見送り、実際に外国に売れたのは日本の17機のみで、1機当たりのコストも約130億円に膨らみ、遂には2026年を目途に生産ラインが閉鎖される見通しとなりました。

墜落を繰り返す欠陥機オスプレイが、あらゆる問題点を抱えながらも、抜本的な改修ができない中で、いつ墜

落事故が起きても不思議でないオスプレイが上空を飛んでいる限り、地上に住む私たちは常に生命の危機に直面しているのです。

奄美での事故は「パープル・ルート」と呼ばれる米軍飛行訓練ルート九州～沖縄ルートで起きたもので、高知県など四国を横切るオレンジルートも含め、6ルートあり、最低高度60㍎での飛行が日米合意のもと許されている中、機体に異常が発生した場合、墜落の回避は不可能です。

まさに、オスプレイの墜落事故は、我が事なのです。

死亡事故の多発は、何よりも運用する自衛官の命を危うくするものであり、世界的にも導入が見送られていること、調達コストが膨らんでいることから、自衛隊へのオスプレイ配備・調達計画の見直しが必要であります。

そして、何よりも防衛装備は国民の命を守るためのものでありながら、乗員だけでなく国民の安全をも脅かすなら本末転倒ではないでしょうか。

オスプレイを運用する自衛官の命をはじめ、県民・国民の生命・財産を守るために、陸上自衛隊へのオスプレイ配備を抜本的に見直すよう求める本意見書に対して、議員各位の御賛同を心からお願いいたしまして、私の賛成討論とさせていただきます。