

オスプレイの佐賀空港配備と九州全域での訓練、大矢野原演習場の訓練基地化 の中止を求める意見書」について、提出者の説明 2014. 10. 6

日本共産党の松岡徹です。新社会党の岩中伸司議員と共同で提出しています、議員提出議案第8号「オスプレイの佐賀空港配備と九州全域での訓練、大矢野原演習場の訓練基地化の中止を求める意見書」について、提出者の説明を行います。

まず、オスプレイの佐賀空港配備と熊本の平和と安全の問題です。

安倍政権は、2015年度から陸上自衛隊に、順次導入予定の垂直離着陸機オスプレイを佐賀空港に配備する方針を示しました。

長崎県佐世保市の陸上自衛隊相浦（あいのうら）駐屯地に、上陸作戦を任務にする「水陸機動連隊」を新設するのに伴う措置で、「日本版海兵隊」を創設する動きの一環です。

陸上自衛隊の購入予定の17機、さらに、沖縄県の米海兵隊普天間基地に配備されているMV22オスプレイを移転することまで視野に入れたもので、佐賀空港を、日米のオスプレイ部隊の一大拠点にしようというものです。

佐賀空港に配備しようとする陸上自衛隊のオスプレイは、中国を念頭に「南西諸島防衛」のためとして、相浦駐屯地に新設する「水陸機動連隊」の輸送が主な任務です。

新防衛大綱、中期防衛力整備計画では、北熊本駐屯地に司令部を置く陸上自衛隊第8師団は、「島しょ部に対する攻撃をはじめとする各種事態に即応し、実効的かつ機動的に対処しうる」機動師団に改編されます。

佐世保の「水陸機動連隊」と「水陸両用車部隊」、佐賀のオスプレイ部隊が一体となって、「日本版海兵隊」をつくる構想です。他国への“殴り込み”作戦を可能にし、日本を「海外で戦争する国」にする集団的自衛権行使の動きを具体的に進める危険極まりない構想です。

「水陸機動団」の母体となる佐世保の西部方面普通科連隊の訓練には、高遊原分屯地のCH47がすでに参加しています。「水陸機動団」の輸送部隊として、佐賀空港のオスプレイと高遊原分屯地・熊本空港配備のCH47輸送ヘリが活用されることになる筋書です。

12月に実施予定の日米共同訓練は、オスプレイの訓練基地化が企図される大矢野原演習場とCH47輸送ヘリが配備されている高遊原分屯地で行われる予定ですが、この訓練の狙い、危険性について、以上述べた、いわば「九州の沖縄化」、日本版海兵隊づくり、それに組み込まれる熊本という全体像のなかでとらえることが重要です。

「海外で戦争する国」づくりが強行されつつあるなか、海外派兵型の部隊と装備を強化していくことは、他国との軍事的緊張を高め、軍事対軍事の悪循環となります。このような軍事前面の緊張と悪循環のなかに熊本を巻き込むことは、何としても避けなければなりません。

次に、オスプレイの危険性などについてです。

オスプレイは事故を繰り返しており、オスプレイが、大矢野原演習場や県内の上空で訓練することは、県民の安心安全を著しく脅かすものです。

事故が多いオスプレイの危険性への国民の警戒を回避するために、米軍、防衛省などから、様々なことが喧伝されています。

一つは、事故は開発段階のものだという論です。

オスプレイは、2007年11月、アメリカノースカロライナ州での飛行中にエンジン出火、2010年4月、アフガニスタンでの人員輸送中、墜落、4人死亡、16人負傷、2012年4月、モロッコで訓練中、墜落、2人死亡、2人負傷、2012年6月、アメリカフロリダで訓練中、墜落、5人負傷、2013年8月、訓練中に着陸失敗、機体炎上、2014年5月、訓練中に後方ドアが開いて兵士落下、死亡等々の事故をおこしています。

こうした事故は、オスプレイの開発中ではなく、量産体制に入ってから事故です。

つい最近ですが、今月1日の米海軍の発表によると、ペルシャ湾上で米海兵隊のオスプレイが、強襲揚陸艦の甲板から発艦しようとした際、エンジン出力が一時低下し発艦に失敗し、機体から脱出した乗組員2人のうち1人が行方不明になっています。事故をおこしたオスプレイは、普天間基地配備の24機と、さらに陸上自衛隊が導入予定のものと同型機です。

次に、事故率です。

米軍は、航空機事故を、クラスA、B、Cと分類しています。クラスAは、200万ドル以上の損害と死者が発生した場合です。先に紹介した事故はクラスAですが、米軍海兵隊は、クラスAの事故率を低くするために、2009年、損害額100万ドル以上から200万ドル以上に引き上げました。オスプレイの事故率をできるだけ低く見せようとの苦肉の策です。その結果、オスプレイの事故率が下がりましたが、クラスB、Cを含めたオスプレイの事故率は、海兵隊平均を大幅に上回っています。

いろいろ策を弄しても、構造そのものに欠陥を持つオスプレイの事故は隠せないし、事故は起きます。

オスプレイが事故を多発させるのは、「ヘリコプターと固定翼機併せ持つ」構造に起因しています。

「プロペラの向きを変えるときに機体が不安定になる」「主翼の両端に2つのプロペラとエンジンがあり、電気系統が長く複雑で、故障しやすい」「飛行中にエンジンが停止した場合、安全に着陸する『自動回転』(オートローテーション)機能を持っていない」などの点が問題視されています。

オスプレイの被害は、事故だけではありません。

オスプレイの着陸時の最大騒音値は93デシベルで、地下鉄車内のような騒音であり、沖縄では、日常生活に大きな被害を与えています。

また低周波音が、普天間基地周辺では、心理的・物的影響の基準値を超えています。ペースメーカーへの影響、パニック障害、長期記憶の低下、イライラ感の増大などが指摘されています。

また、離着陸時の激しい吹き降ろし（ダウンウオッシュ）による事故、離着陸時に排出する高温の排ガスによる火災も指摘されています。人口密度が高く、森林面積も広い日本での訓練、飛行などとんでもないことです。

日米両政府は、オスプレイの配備に当たり、2012年9月19日、「安全」に関する日米合意を交わしています。

「可能な限り学校や病院を含む人口密集地を避ける」「基地外では、プロペラを上方に向けた『ヘリモード』や、プロペラを傾けた『転換モード』では飛行しない」「22時以降の訓練飛行は、『運用上必要と考えられるものに制限』し、『必要最小限』とする」等ですが、これらを乱暴に踏みにじる違反飛行が、沖縄では常態化しています。

次に、災害救助についてです。

米国防省文書では、オスプレイの配備は、「米海兵隊の航空計画を実施するため」となっています。オスプレイは、普通のヘリの2倍のスピードで飛び、空中給油をした場合、3700kmも飛行でき、敵地の奥深く侵入できる機能を持ち、垂直離着陸ができる航空機で、その開発は米軍が、第2次世界大戦直後から追求してきたものです。災害救助対策ではなく、軍事上の必要性です。狭い日本の災害救助に、空中給油もできるオスプレイは必要ありません。

沖縄の負担軽減と、政府はさかんに言っていますが、政府が沖縄で、実際やっていること、沖縄の現実を甚だしく偽るものです。

政府は沖縄東村高江で、ヘリパッド（着陸帯）建設を6ヶ所で進めており、すでに2ヶ所を完成させています。

米軍嘉手納基地では、在来機のF15などが移転しても、外来機が飛来・訓練し、2013年度の年間騒音発生回数は、前年度比で、約9000回増加しています。辺野古の新基地建設を強行しようとしています。強襲揚陸艦が接岸できる軍港機能、隣接する弾薬庫との一体運用など、普天間基地にない機能があらたに加わるなど、新基地は負担軽減どころか、基地機能の一層の強化となるものです。

次に、オスプレイ、米軍機の県内飛行及び低空飛行訓練についてです。

ご承知のように、すでに明らかにされているオスプレイの低空飛行訓練ルートとして、イエロールートがあります。山鹿、菊池、阿蘇、宇城、八代、球磨というルートです。このルートでは、2007年6月8日、9月27日、菊池市で米軍機の騒音に驚いた牛3頭が驚いて負傷し、と殺処分され、損害賠償金65万円が支払われています。阿蘇山の山頂部分の飛行も写真で記録されています。山都町の大矢野原演習場上空での飛行も目撃されています。これらはイエロールート下の地点です。このように、イエロールートで米軍戦闘機の訓練

飛行が行われていることがはっきり確認されており、このルートでの重大事故が懸念されます。

防衛省が米軍と確認した九州での米軍機の日撃情報を分析すると、鹿児島県薩摩半島、大分県臼杵市、大分市方面に集中しており、同時に、熊本県の人吉・球磨、宮崎県えびの市、美里町、山都町蘇陽地区で、たびたび目撃されています。米軍輸送機の機種については、鹿児島県薩摩半島で、米軍の特殊作戦に従事する特殊作戦機・輸送機であるMC130の写真記録があります。こうした事実をつないでみると、鹿児島県薩摩半島―宮崎県えびの市―熊本県人吉・球磨―美里町―山都町蘇陽地区―大分県竹田市・豊後大野市―臼杵市、あるいは大分市とつながる別の飛行ルートが浮かび上がってきています。

オズワルド米国大使館首席公使は、鹿児島県内で目撃される米軍機の低空飛行について、「空軍と海兵隊が九州のいろいろな場所で訓練している」(南日本新聞2009・12・15]と述べています。

人吉・球磨での米軍機の日撃は、偶然でもなく、イエロールートだけのものではない、別ルートの飛行によるということが、今後、よりはっきりした形で、明らかになります。

次に、自衛隊の低空飛行訓練地域と米軍機の訓練についてです。

日本共産党・井上哲士(さとし)参議院議員に対して、防衛省は、初めて、自衛隊の飛行訓練地域での米軍機の訓練の実態を明らかにしました。なかには、自衛隊機は訓練しておらず、事実上、米軍機の訓練地域になっているところもありました。つまり、日本の上空に広範に設定されている自衛隊の飛行訓練地域を米軍が自由勝手に訓練しているということです。

そこで、米軍機の訓練の場となる、熊本県内の自衛隊の飛行訓練区域です。2013年10月31日付の自衛隊西部方面航空隊長から、九州各地の国交省空港事務所長にあてた文書があります。

それによると、県内の飛行区域は、鞍岳を中心として半径4km、高岳を中心として半径4km、烏帽子岳を中心として半径4km、熊本空港を中心として半径4km、健軍駐屯地を中心として半径2km(県庁の上空も入っています)、北熊本駐屯地を中心として半径2km、黒石原演習場を中心として半径4km、菊池川河川敷・玉名市河崎を中心として半径4km、緑川河川敷・上益城郡嘉島町を中心として半径4km、九州山地、大矢野原演習場周辺、中部国有林南部、具体的には、人吉市・球磨郡、国見山地、熊本県八代市大築島となっています。熊本市の中心部、山間地、河川敷など県内各地が網羅されています。八代海の大築島は、島しょ訓練用としてだと考えられますが、今回新たに加わっています。

昨年(2012)の11月定例議会の一般質問で、オスプレイの低空飛行訓練と熊本の空の安全について、質問しました。

その後の国会をつうじての調査、現地調査等をつうじて、イエロールートで実際に被害が生じていること、イエロールート以外の米軍機飛行ルートが存在すること、全国各地で、自衛隊の飛行訓練地域を米軍機が自由に訓練している

こと、県内の自衛隊の飛行訓練地域の詳細などが明らかになりました。

それらを前提に、「オスプレイの佐賀空港配備と九州全域での訓練、大矢野原演習場等の訓練基地化の中止を求める意見書」として提出したものです。

12月の一般質問でも考えましたが、日米共同訓練が12月上旬実施というなかで、一般質問では時機を逸すると考え、岩中議員と相談の上、提出にいたったものです。

政党の違い、安保・防衛観の違いなどは、議員各位とのなかであるかと思いますが。熊本県民の安全、平和な郷土ということで、ぜひご賛同いただくことを願ひまして、提出者説明を終わります。