

# オスプレイの沖縄配備 問題点を総まとめ

## 7度の墜落で36人が死亡したオスプレイは安全なの？

オスプレイという名前を聞いたことがありますか？ オスプレイは、アメリカ軍が配備を進めている新型の航空機です。ヘリコプターとプロペラ機を合わせたような機体で、翼の先に可動式のエンジンとプロペラがあり、離着陸時にはプロペラを上に向け、飛行時には前に向けます。ヘリコプターと同じように狭い場所や艦船上で垂直に離着陸し、飛行機と同じような速度と距離が出ることから、軍隊には使い道の多い機体のようです。オスプレイには現在、空軍仕様のCV-22と、海兵隊仕様のMV-22の2種類があります。

オスプレイは、多くの問題点が指摘されています。これまでに7度の墜落事故を起こし、36人の死亡者を出しました。アメリカの専門家は、トラブルでエンジンが停止した場合に安全に着陸する機能を持たないこと述べています。さらに離着陸時の騒音は、従来のヘリコプターよりも大きいことが明らかに

なっています。日米政府は、オスプレイは安全、構造的欠陥は解消されたと主張していますが、データは明らかにされていません。

アメリカはオスプレイを、沖縄県に配備しようとしています。配備先は宜野湾市の海兵隊普天間基地です。基地所属のヘリコプター約50機のうち、旧型のCH-46ヘリ24機を、オスプレイに転換する予定です。

オスプレイの第1陣12機は7月23日に山口県の海兵隊岩国基地に陸揚げされました。8月中には普天間基地に移転し、10月から本格的な運用を開始するとしています。

普天間基地は宜野湾市の中心にあり、周辺は住宅密集地です。昼夜を問わぬ騒音は、住民の生活を破壊しています。2004年8月には、基地に隣接する大学にヘリコプターが墜落する事故が起きました。危険な普天間基地に、危険なオスプレイを配備する計画に、沖縄では反対が湧き上がっています。



MV-22 オスプレイ。離着陸時はプロペラを上、航行時は前に向けます。(写真はウィキペディア・コモンズより)

# 専門家やメディアが指摘 日米が隠すオスプレイ 4つの問題点

## 問題点 1 7度の墜落で36人が死亡

オスプレイは試作段階で、2度の墜落事故を起こしました。1991年の事故では死者は出ませんでした。1992年の事故では7人が死亡しました。さらに初期生産段階で2度の墜落事故を起こし、2000年4月の事故では19人が、同年12月の事故では4人が死亡しています。

墜落事故で多くの死者を出しましたが、アメリカは機体の欠陥は改善されたとして、2007年から部隊配備を始めました。しかし2010年4月に空軍のCV-22がアフガニスタンでの作戦中に着地失敗して4人が死亡し、2012年4月にはモロッコでの演習中に海兵隊のMV-22墜落して2人が死亡しています。最近では6月13日にCV-22がフロリダ州で墜落事故を起こしました。

沖縄への配備を前に、日米両国政府は、オスプレイは安全だというキャンペーンを

行っています。在日海兵隊の日本語のホームページには、「MV22オスプレイ」という資料が掲載されています。そこには「アメリカ海兵隊の過去10年間の戦闘回転翼航空機で、最も低いクラスA事故率」、「2002年5月～現在：70,000を超える飛行時間—死亡事故0」と記載されています。

この資料には、1991年から2000年までの4度の事故が含まれていません。空軍での事故もカウントされていません。

さらにオスプレイのハワイ配備に際し行われた環境影響評価の資料によると、オスプレイのクラスA事故率は、過去10年では従来機のCH-46より高くなっています。アメリカがオスプレイに関して発表しているデータは、国内向けと日本向けで大きな差があるようです。

## 問題点 2 離着陸時の騒音増大 低周波は一部地域で基準超え

アメリカ政府は、オスプレイをカリフォルニアの海兵隊基地に配備する際にアセスメントを行いました。その報告書では従来機のCH-46と比較すると、オスプレイは巡航時の騒音はやや小さく、離着陸時の騒音はやや大きいとしています。

また日本政府は昨年、沖縄県に対して、名護市辺野古での新基地建設に関するアセスメントの評価書を提出しました。この評価書の中には、オスプレイが飛行時に

発生する低周波音について、一部の地域では心理的・生理的に影響を与える基準を上回ると記載されています。

2011年1月にはアメリカのアラバマ州で、住民の苦情によって空軍がオスプレイの訓練を中止する事態も起きています。

普天間基地周辺の住民は、離陸・周回・着陸を繰り返す訓練の騒音に悩まされています。離着陸時の騒音増大は、住民に多くの苦痛を与えるでしょう。

### 問題点3 離着陸時に強い風圧と排気

オスプレイが離着陸する際に、回転するプロペラが下方向に巻き起こす風圧は、相当に強いようです。ニューヨーク市では2010年5月に、展示飛行で飛来したオスプレイが会場の公園に着陸しようとした際、風圧で周りの木を折り、10人が怪我する事故が起きました。

沖縄県が入手したアメリカ海軍のレポートは、離着陸時にエンジンの排気によって火災を引き起こす可能性があることを明らか

かにしています。レポートによると米軍は、離着陸に際して茂みを避けることなどで火災は回避できるとしているようです。

オスプレイが配備される普天間基地の滑走路はアスファルトで覆われています。しかし、オスプレイが飛んでいく先の一つである北部訓練場は、森林地帯です。ヘリコプター離着陸帯（ヘリパッド）の周辺には民家もあります。オスプレイの離着陸で事故が発生する危険性は大きいでしょう。

### 問題点4 緊急時に安全な着陸ができない

ヘリコプターは飛行中にエンジンが停止した場合、機体が落下を始めると、下からの風を受けてプロペラが回転し、その揚力で不時着の際の衝撃を弱めることができます。これをオートローテーションと言います。オスプレイは、離着陸時にはプロペラを上に向けて、ヘリコプターのように飛行しますが、オートローテーション機能が無いようです。

『琉球新報』（2012年1月23日）は次のように報じています。

『米国防総省付属機関・国防分析研究所（IDA）で1992年から17年間、オスプレイの技術評価を担当した元主任分析官レックス・リボロ氏が米下院の公聴会で「オートローテーション機能の欠如」を「重要な問題点」と明らかにし、「飛行中にエンジンが停止した場合の緊急着陸機能が欠如している。人命軽視の軍用機だ」と証言した』。

さらに報道機関の取材によって、オスプレイがエンジン停止のトラブルを起こした

場合には、プロペラを上に向けたヘリコプターモードではなく、プロペラを前に向けた飛行機モードで滑空して着陸することが明らかになりました。しかしオスプレイのプロペラは機体の高さよりも長いため、前に向けたまま着陸すればプロペラが地面に接触します。これでは安全に着陸することはできません。そのため飛行機モードでの緊急着陸時には、プロペラは機体にぶつからないように、外れる設計になっているようです。この場合、機体や搭乗者は安全かもしれませんが、プロペラが飛散することになり、周辺に大きな損害を与えることが想定されます。



# 岩国基地とキャンプ富士に分遣隊を派遣 全国6ルートで低空飛行訓練を実施

アメリカ海軍省と海兵隊は今年4月、「MV-22航空機の海兵隊普天間基地への配備と日本での運用に関する環境報告書」を作成しました。アメリカ政府から報告書を入手した防衛省は、6月13日に報告書を沖縄県に提出しました。この報告書は、沖縄防衛局のホームページに掲載されています。

日本政府はこれまで、オスプレイの配備は従来使用されていたヘリコプターCH-46の機種変更であると説明してきました。しかし報告書によればオスプレイは、これまでCH-46が行っていなかった、岩国基地（山口県）とキャンプ富士（静岡県）での定期的な訓練や、全国6ルートでの低空飛行訓練を実施するとしています。

報告書によれば、海兵隊はオスプレイの分遣隊を、毎月2日から3日、1回に2機から6機、岩国基地かキャンプ富士に派遣します。分遣隊は岩国基地やキャンプ富士で飛行訓練を行うだけでなく、全国6ルートを使用して低空飛行訓練を行います。6ルートは以下の通りです。

- ①グリーン・ルート 青森～岩手～宮城～福島
- ②ピンク・ルート 青森～秋田～山形
- ③ブルー・ルート 山形～福島～群馬～新潟～長野～岐阜
- ④オレンジ・ルート 和歌山～徳島～高知～愛媛
- ⑤イエロー・ルート 大分～福岡～熊本～宮崎
- ⑥パープル・ルート 沖縄諸島～奄美群島～薩南諸島

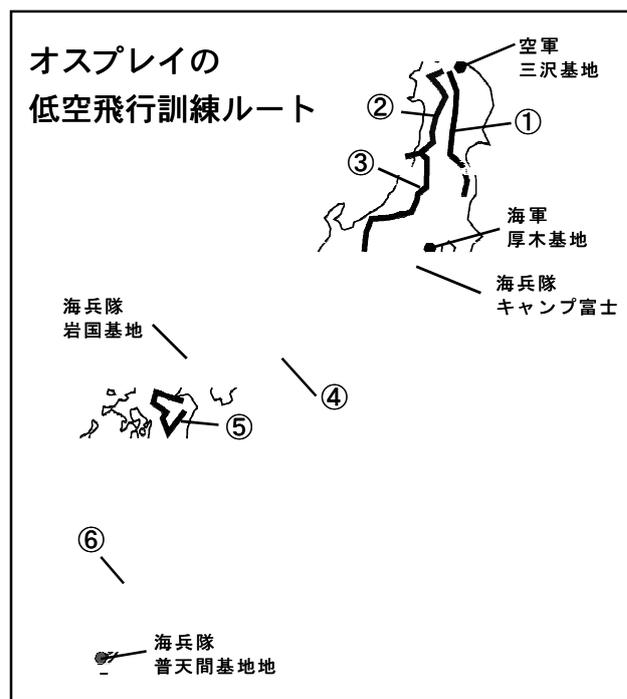
低空飛行訓練は1年間に330回行われます。これには10時間の夜間飛行訓練（22時から7時）も含まれています。また飛行高度は150メートルまでとしています。

低空飛行訓練は、米軍機が実戦を想定して

行う訓練です。ルート上にある学校や病院、鉄道や港湾を仮想の攻撃目標として、レーダーに捕捉されないように150メートルかそれ以下の高度で飛行します。そのためルート下での騒音被害は大きく、また度々、墜落事故を起こしています。

ただでさえ危険な低空飛行訓練を、欠陥機オスプレイが行えば、どのような事故が起きるかわかりません。

沖縄と本土の市民が力を合わせて、オスプレイの配備に反対していきましょう。



## 連絡先