

資料・オスプレイ問題の追及のために

2014年7月

オスプレイ作業委員会

目 次

はじめに	1
1 オスプレイは安全なのでしょうか	2
2 オスプレイの法的問題性	
(1) 米軍の施設・区域「外」訓練、この法的根拠	5
(2) 国内航空法との関係	
—国内航空法の大部分が除外される米軍の飛行訓練—	8
3 自治体の声で、オスプレイの「フライトプラン」開示を	10
資料 多発するオスプレイの事故	12
資料 オスプレイ事故関連報道	15
関連図表	

はじめに

昨年（2013年）9月までに、垂直離着陸機 MV-22（通称：オスプレイ）24機が、沖縄・普天間米軍基地に配備されました。基地の過重負担に喘ぐ沖縄の現状を鑑み、日本政府は、少しでも沖縄の負担軽減のため、オスプレイの飛行訓練を沖縄県以外にも分散するとしています。

しかしながら、現在オスプレイは、日米共同訓練で滋賀県・饗庭に飛来したほかは、予定されていた防災訓練等での飛行は中止され、取りざたされていた低空飛行訓練も実施されていません。これは、本文中でも指摘している通り、天候の影響のほか、オスプレイそれ自身の欠陥によることも考えられます。

本冊子は、オスプレイを含む米軍機の低空飛行訓練にあたって、関係する地方公共団体におかれまして、各自治体住民のみなさんのいのちと環境を守り、少しでも安心して生活できるよう、万全の対策を取られることを望み、オスプレイ等米軍機の飛行についての問題点を指摘するとともに、その対策を記したものです。

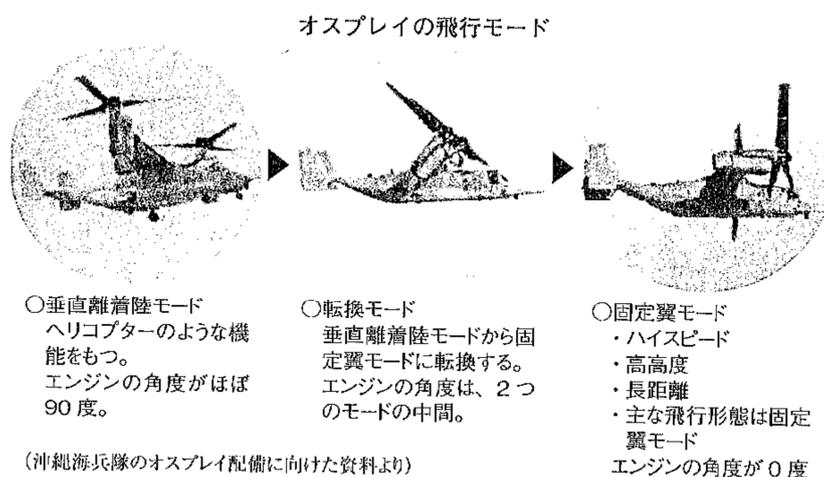
ぜひ、本冊子をご覧になり、ご活用されることを願ってやみません。

1 オスプレイは安全なのでしょうか

- ◆オスプレイは、機体設計そのものに構造的な危険性がある。
- ◆オスプレイには、通常のヘリコプターの安全性には欠かせない「オートローテーション機能」がない。
- ◆オスプレイは、その構造的な特性から風や乱気流に弱く、操縦制御が困難。
- ◆日本の地形、気象条件下での航空は困難？

1) 構造的な危険性

オスプレイは、1つの飛行機で垂直離着陸と水平飛行の両方の機能を持つ、高い理想を掲げた輸送機ですが、そこに問題の根源があります。



- ・オスプレイは、プロペラの大きさの割に図体が大きすぎ、揚力が不足しています。
- ・プロペラが15m間隔で2つあり、左と右のバランスを取るのが難しくなっています。低いところを飛ぶときは、地形の境界付近で様々なスケールの渦ができます。片方が渦に入るとバランスが崩れてしまい、風に弱いといえます。
- ・転換モード（垂直⇄水平）に12秒かかる間に、6秒ぐらい経った段階では、プロペラは回せないのので下に行く力が生じます。この間に500m降下することを覚悟の上で、慣性で動いているのです。こういう中間的なモードのときに、渦などがあると、非常に怖いのです。

2) オートローテーション機能がない—リボロ証言—

オートローテーションとは、ヘリコプター版の「滑空」である。飛行中のヘリコプターがエンジン停止した際、落下時の下方からの気流を利用し、ローターを回転させて揚力を得ることにより安全に着陸する機能と操縦技術を指す。

- ・米下院監視・政府改革委員会（2009年6月23日）においてアーサー・R・リボロ氏は、オートローテーション機能がないと証言しました。
 - *アーサー・R・リボロ氏（92～09年に米国防分析研究所（IDA、政府直属の研究所）でオスプレイの分析・評価に従事した専門家）

「 2. オートローテーション能力の欠如

V22 が安全にオートローテートできないことは、今ではメーカーも海兵隊も承知している。しかし、V22 が、民生用輸送機であったならば、FAA（連邦航空局）が定める安全航行要件を満たしていないことを意味するこの事実は重要視されていない。（略）

V22 をヘリコプター・モードから固定翼モードに切り替えるには 12 秒を要する。両エンジンが停止もしくはエンジンの一台とドライブ・シャフトが故障したとすれば、V22 は、操縦ミスがないという理想的な条件の下でも、約 12 秒間で 1600 フィート（約 488 メートル）高度を失う。つまり、高度 1600 フィート以下での全動力喪失は、破局的な機体損壊の結果を招く。」

- ・これらの指摘に対し、委員会に同席していた国防総省関係者は明示的に反論しませんでした。

3) 通常の航空機で義務づけられる耐空証明*1がないままの配備

- ・航空法は、「航空機は、有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならない」（航空法 第3章航空機の安全性 第11条）としています。
- ・航空法施行規則付属書には、「回転翼機は、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し、及び着陸することができるものでなければならぬ。」（航空法施行規則付属書第1 第2章 飛行、2-2 性能、2-2-4 着陸、2-2-4-3）との規定があります。

つまり、オートローテーションが不可欠としているのです。

しかし前掲証言により、オスプレイにはオートローテーション機能がない可能性が高く、オスプレイは、航空法第11条の「耐空証明に持ちこたえられない航空機」といえるでしょう。

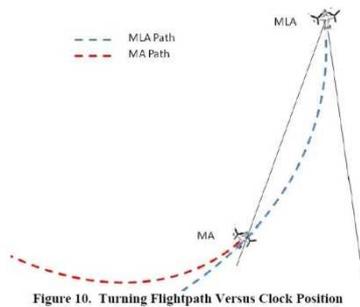
（*1）国はその航空機的设计、製造過程、(完成後の)現状の3つについて検査を行い、安全確保及び環境保全のための基準に適合していると認めた場合に「耐空証明書」を発行する。

- ・航空特例法により、軍用機は、「耐空証明を受けなくてよい」とはいえ、安全性という観点から見れば、そもそも日本では、沖縄でも本土でも、どこの地でもオスプレイは飛行してはならない航空機です。

4) 人為ミスがおきやすいという機体の構造的欠陥がある

2012年6月13日、フロリダでのオスプレイ墜落事故は、前を行く機の後方乱気流に早く侵入してしまったパイロットのミスとされています（米国事故報告書より）。

CV空軍仕様のオスプレイが2機編隊で着陸しようとしていました。前を飛ぶリード機の後ろに渦ができ、後ろのオスプレイが、リード機の後方乱気流にうっかり入ってしまったために墜落したのです。アメリカ政府の報告書は、パイロットのミスとしています。しかし後方の乱気流に入ってしまった程度で墜落するとすれば、パイロットの問題ではなく、構造上の問題であるといえます。



1.5m間隔で左右2つのエンジンがあり、片方が乱気流に入った場合や両側で空気の渦の構造が違う場合など左右のバランスをとるのが難しい→構造的に風や乱気流に弱いのではないのでしょうか。

5) 14年2月7日、高知県での日米防災訓練；天候悪化のため直前に参加中止

「自衛隊が飛べるのに米軍機が飛べない理由が分からない」（地元の声）。

エンジンが、幅1.5mほど離れて2つあるという構造に問題があります。地表面に起伏がある山間部で、低空を飛行する場合、風が強いと、さまざまなスケールの渦ができ、複雑な乱気流が発生しやすいのです。このような空間を飛行するとき、左右にエンジンがついた構造は、空気の渦の側のアンバランスな構造を受けると、左右のバランスを崩しやすくなるはずです。一旦傾くと、元に戻すことが難しく、このような懸念から取りやめた公算が強いと思われます。

だとすれば、冬場など風が強い時期に、日本の地形のようなところで、低空を飛行することは困難であるという一般的特性があるのではないのでしょうか。

*2014年2月～3月に群馬県相馬原、新潟県関山の各演習場での日米共同演習への参加も中止された(1月20日に判明)。ともに風雪や寒冷下での演習が予測されていた。

2 オスプレイの法的問題性

(1) 米軍の施設・区域「外」訓練、この法的根拠

- ◆そもそも米軍は、日米安保条約と日米地位協定の上で、施設・区域以外の場所で訓練が出来るのか。
- ◆政府の解釈は紆余曲折してきた。当初は「施設・区域外で行うことは、地位協定の予想していないところ」と否定していた。
- ◆地位協定にも根拠の条文はない。現在の政府解釈は、軍隊としての機能に属する活動は、低空飛行訓練を含めて、施設・区域でない上空でも出来る、というもの。
- ◆地位協定は、日本の主権と国内法令を制限するものだから、限定的に解釈されねばならず、ましてや明文の規定のない行動は許されないはず。
- ◆1999年の日米合同委員会合意「在日米軍の低空飛行訓練について」は、地位協定の「実施細則」でしかなく、地位協定等に根拠のないことを実施細則で設定できない。しかも政府は、低空飛行訓練の具体的ルートについて、「米軍の運用にかかわる問題であり、明らかにするよう米側に求める考えはない」としている。

1) 米軍「施設・区域」外の訓練を許す根拠

日米安保条約と日米地位協定の上で、米軍は、「施設・区域」として提供された場所以外の場所で、訓練や演習を行うことが出来るのか、という点が、低空飛行訓練問題の前提にあります。

「施設・区域」外での訓練を、根拠付けるような規定は、安保条約にも地位協定にも全くありません。

2) 政府の現在の解釈

日本政府は、現在、地位協定の下で、低空飛行訓練を含め、実弾射撃を伴わない飛行訓練は、「施設・区域」外の上空で行うことができるとしています。但し、公共の安全に妥当な考慮を払うべきであるというものです。(2013年3月12日衆予算委岸田外務大臣答弁)。

このような解釈は、「安保条約及び地位協定は、米軍が同条約の目的のために飛行訓練を含めて軍隊としての諸活動を一般的に行うことを当然の前提としている」「米軍の駐留を認めているというこの一般的な事実が法的根拠と考えられる」（1987年8月24日衆議院安保特別委員会外務大臣答弁）という考え方を基本にしているとみられます。

3) 過去の政府解釈と解釈の紆余曲折

しかし、政府の解釈も、以前はこのようなものではなく、「米軍は、日米地位協定第5条で規定されるごとき国内での移動等の場合を別とすれば、通常の軍隊としての活動（例えば演習）を施設・区域外で行うことは、協定の予想していないところであると考えられる」（外務省『日米地位協定の考え方』初版・1973年4月）とし、無人島で米軍ヘリコプターが救難訓練を行った事案について、施設・区域でないところで演習をすることは、安保条約の趣旨からして違反であると明言していました（1975年3月3日衆議院予算委員会三木総理大臣答弁。同旨同年2月25日衆議院予算委員会宮澤外務大臣答弁）。

また、その後、政府は、公道での行軍や飛行訓練を地位協定3条による基地への「出入り」や、同5条による基地間の「移動」として説明しようとしています。（1979年5月25日衆議院沖縄北方特別委員会政府答弁、1996年2月22日参議院外務委員会政府答弁）。

また、外務省『日米地位協定の考え方』（増補版・1983年、p20～21）では、「そもそも地位協定により施設・区域が提供されているのは、一般に米軍の軍隊としての活動が場所的な制限なく我が国内において行われれば、我が国の社会秩序に大きな影響が与えられることが予想される」から、訓練は原則として施設・区域内で行うべきものだとして、米軍の駐留目的達成のため、安保条約・地位協定は飛行訓練を含めて軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うことを当然の前提としているとして、航空安全、騒音問題等の点から我が国の社会秩序に影響を及ぼさないものであれば、施設・区域外でもその活動を認めることができる、としています。

政府の前記、現在の解釈は、このような紆余曲折を経て、現在に至っているものであり、決して安保条約と地位協定の規定から導かれるものではありません。

4) 地位協定に根拠条項はない

「施設及び区域」とは「建物、工作物等の構築物及び土地、公有水面」を言います（1973年3月12日付け外務省提出文書『施設及び区域』の意味について）。

したがってそもそも、空域の「施設及び区域」としての提供ということは想定されていません。しかし実際には、「施設及び区域」ではない「訓練区域（訓練空域、訓練水域）」が、領海・領空だけでなく公海・公空にわたって設定されています。（訓練空域は全国で約20か所）。それ以外にアルトラブがあり、また、自衛隊の訓練空域も、米軍に使用させています。

米軍の軍隊としての機能に属する活動は原則として施設・区域内で行われるべきだとすれば、施設・区域のほかに訓練空域を設定すること自体も、地位協定上の根拠はない。

まして、「訓練空域」の設定すらないまま、米軍の判断で低空飛行訓練ルートを設定して訓練を行うことは、日本の国土を場所的な制限もなく米軍の訓練場として使用することを認めるもので、米軍の軍隊としての活動は施設・区域内で、という原則を投げだすものです。

5) 領域主権の原則と国内法令適用の原則

一国は、その領域内にある全ての人と物に対して排他的な権限（立法権・行政権・司法権）を有し、これに対する制約は国際法（慣習法又は条約）を通じて当該国家がそれを認めた場合にのみ存在します。国家の独立に対する制約というもの、推定ではできないはずで、主権を制約する条項があったとしても、疑いのある場合には制限的に解釈されねばなりません。

したがって、米軍及び軍人・軍属・その家族に対しても、また地位協定3条に基づく管理権があるとされる施設・区域内についても、条約又は日本国法令の定めがある場合を除き、原則として日本国法令が適用されると解されるべきです（松井芳郎「駐留外国軍隊に対する国内法の適用」。1960年当時の政府答弁にも同旨がある）。

ましてや、施設・区域外（基地周辺地域、その他の地域）では、米軍は日本国法令を全面的に遵守しなければならない、違法な行為を行うことはできません。

なお、米軍が自衛隊基地を使用する場合（地位協定2条4項b）には、米軍に3条管理権はなく、日本国法令の全面的適用があるべきです。

6) 施設区域外の飛行訓練の可否

地位協定に関しても、日本の領域主権の制約については、明文の規定があっても限定的に解釈すべきです。ましてや明文の規定がない場合の制約は許されません。したがって、地位協定に根拠条項のない施設・区域外の訓練空域の設定や、施設・区域外での飛行訓練は、本来、地位協定上認められないものです。

現在の政府の解釈のように、安保条約・地位協定により米軍の駐留を認めているという一般論から、「軍隊としての機能に属する活動は、低空飛行訓練を含めて、施設・区域でない上空で行うことができる」としながら、米軍の「公共の安全への妥当な考慮」に委ねるといような解釈は、余りにも杜撰です。

また仮に、安保条約・地位協定の米軍駐留の趣旨から、「軍隊としての機能に属する活動」として施設・区域外での飛行訓練を認める解釈があり得るとしても、上記外務省『日米地位協定の考え方』（増補版）ですら指摘するように、少なくとも日本の社会秩序に影響を及ぼし、住民に違法な被害をもたらす飛行訓練は許されません。

したがって、周辺住民に受忍限度を超える騒音被害を及ぼす米軍機の飛行、事故の危険や騒音・振動被害の顕著な低空飛行訓練は、日本国法令に反するものとして許されないはずで

しかも、低空飛行訓練は、地位協定上の明文の根拠がないばかりか、そのルート・地域も、日米の合意によるのではなく、米軍の一方的な設定によるもので、このような区域の設定と使用は明らかに日本の領域主権を侵害するものです。

7) 日米合同委員会で低空飛行訓練にお墨付きを与えられるのか

低空飛行訓練は、ルート付近の住民に被害をもたらす、事故を発生させ、航空安全を害するものとして、日本の社会秩序に悪影響を及ぼすものです。これらは、地位協定に違反しており許されないと解すべきものです。

なお、1999年1月14日付け日米合同委員会合意「在日米軍の低空飛行訓練について」によって、日本政府が低空飛行訓練とそのルートに合意したとされています。しかし日米合同委員会の合意によって、施設・区域外の米軍の低空飛行訓練を許すことが出来るのでしょうか。

この合同委員会では、「戦闘即応体制を維持するために必要とされる技能の一つが低空飛行訓練であり、これは日本で活動する米軍の不可欠な訓練所要を構成する」と位置付けた上、安全性確保のため日本の航空法の最低高度基準を用いていること等を確認しています。

しかし、日米合同委員会合意の性質は、合同委員会の双方代表（北米局長と在日米軍副司令官）の間の地位協定の「実施細則」たる合意に過ぎません。（外務省前掲書p209）政府間協定ですらありません。地位協定等に根拠のないことを、実施細則で設定することはできないのです。

政府は、低空飛行訓練の「具体的ルートの詳細等については、日米合同委員会に置いても確認しておらず承知していないし、米軍の運用にかかわる問題であり、明らかにするよう米側に求める考えはない」（1999年8月13日政府答弁書）というもので、具体的

な訓練ルート、訓練地域を確認して合意したのではなく、それは米軍の一存に委ねているのです。

すなわち、上記合同委員会合意も、低空飛行訓練の地域や経路について何ら合意も特定もされていないのです。この合意の後も、低空飛行訓練による被害や事故は続いています。この合同委員会合意によっても、低空飛行訓練の違法性の問題が解消されたり、改善されたということにはなりません。

(2) 国内航空法との関係

－国内航空法の大部分が除外される米軍の飛行訓練－

- ◆米軍機の日本国内の飛行は、航空法の条項が適用されない部分が大半。
- ◆日本の航空法の第6章全体が、ざっくりと適用除外となっている。これは航空特例法という朝鮮戦争時に制定された法律によって根拠づけられている。
- ◆米軍機について適用除外になる航空法は、「衝突予防等」安全飛行の基礎的な規定。軍事行動の自由を優先して遵守規程が大幅に緩和されている。したがって、日本の空を、二つの基準で飛行機が航行していると言うことができる。
- ◆ただし、飛行計画(フライトプラン)の提出義務は、米軍機にも適用される。民間航空機と同様、米軍機も国土交通省にフライトプランを提出しなければならない。
- ◆しかし、日本政府は、「軍事機密」であるとかの理由でフライトプランを開示せず、自治体にも知らせることがない。日本国内で頻繁に行われる訓練が「軍事機密」なのか。

1) 朝鮮戦争中に制定された航空特例法

1952年に施行された航空特例法（日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定及び日本国における国際連合の軍隊の地位に関する協定の実施に伴う航空法の特例に関する法律）により、米軍機の飛行について、日本の航空法が大幅に適用除外となっています。

わけでも日本の航空法の第6章全体が、大雑把に適用除外となっています。

この航空特例法の制定当時は、朝鮮戦争のさ中であり、日本は、朝鮮戦争に向かう米軍の「後方基地」を実質担い、それ故、準戦時下とも言える状況下での航空法の適用除外でした。

しかし、朝鮮戦争後も日本国上空で適用されるべき航空法が、米軍機にあたっては適用されないという航空特例法が放置され、今日の米軍機の訓練に、そのまま引き継がれ

ています。

2) 安全に欠かせない基本規定が米軍機には適用除外

米軍機に適用除外となっているのは、航空機の安全航行にとって重要な基本規定がふくまれています。

たとえば、航空法の第6章の中の第81条「最低安全高度」、第83条「衝突予防等」、第85条「粗暴な操縦の禁止」、第91条「曲芸飛行の禁止」などの規定であり、これらが米軍機の航行には適用されません。また、航空機本体の性能に関わり、航空法第11条のオートローテーション機能の具備を含む安全性を求めた耐空証明も米軍機には適用除外です。

したがって、国内で、日本の航空法の適用によって飛ぶ民間航空機等と、日本の航空法の適用を受けない米軍機が「併存」して飛んでいる状態であり、はなはだ危険です。

自衛隊機も、米軍機と同様の航空法適用の除外規定があります。

1972年に岩手県雫石上空で起こった、航空自衛隊訓練機と全日空機の衝突事故の遠因に、航空法適用と不適用の「併存」があると指摘され、この事故の教訓によって、自衛隊機の連絡義務等の改善がされてきました。

しかし、日本の航空法の適用に関し、規定除外の項目は、自衛隊機に対し、米軍機が圧倒的に多いものとなっています。

3) 飛行計画（フライトプラン）は提出義務がある

このように、米軍機について、航空法の大半が適用除外となっていますが、航空法第97条の飛行計画（フライトプラン）の提出義務は、適用されます。

フライトプランは、民間航空機と同様、米軍機にも国土交通省に提出することが義務づけられているのです。

4) 米軍機だけを軍事機密で飛行計画開示せず

しかし、日本政府は、「軍事機密」であるとか、「米軍機の行動に関する事項であり、米国との信頼関係が損なわれるおそれがある」などの理由でフライトプランを開示せず、当該飛行区域の自治体にも知らされません。

軍用機の飛行は、有視界飛行（VFR）という航法ですが、フライトプランの提出によって最低限の安全確保が課せられています。

自衛隊機の航行については、フライトプランが開示されるのに、米軍機についてフライトプランが開示されないのは理に合いません。

何のためのフライトプランの提出義務か。何故、米軍機の訓練一般が「軍事機密」となるのか定かではありません。

国内航空法からして自治体はフライトプランを得る権利をもつはずです。

日本国内で行われる米軍機の飛行訓練、それも提供施設や基地の外での訓練について、米軍の「軍事機密」を優先し、空の安全を蔑（ないがし）ろにすることは許されません。

2013年12月6日に起こった米軍ヘリの神奈川県三浦市における墜落事件についても、事故検証の上で重要な当該機のフライトプランは、国土交通省から開示されることはありませんでした。

3 自治体の声で、オスプレイの「フライトプラン」開示を

- ◆オスプレイ等米軍機は、航空法（第96条～第98条）が適用されている。
- ◆米軍機の飛行計画（フライトプラン）は、国土交通省が受け取り、承認している。
- ◆住民の安全確保、安心して生活できるよう、関係する自治体は飛行計画（フライトプラン）の開示を求めてください。

1) 米軍機に適用されている航空法

「航空特例法」の存在によって、オスプレイを含む米軍機には、「航空法」の適用が除外されていると一般的に理解されています。しかし「航空特例法」によって、「航空法」のすべてが除外されている訳ではありません。

外務省の機密文書「地位協定の考え方・増補版」には、道路法、道路交通法、港則法、海上衝突予防法、河川法、消防法、水防法、そして航空法が、現に適用されている国内法として明記されています。「地位協定の考え方・増補版」は、これら国内法が適用される理由を、「船舶、航空機、車両及び人員の交通行為自体を交通秩序維持の観点にたつて規制する」（73ページ）ことにあると説明します。

「航空法」で適用されているのは、96条（航空交通の指示）、96条の2（航空交通情報の入手のための連絡）97条（飛行計画及びその承認）、98条（到着の通知）の4箇条。航空交通管制の一部で、空の交通ルール、米軍機といえども、最低限これだけは守りなさいというわけです。

2) 国交省も認める適用

私たちは、2013年12月に外務省、防衛省、国交省の職員と、オスプレイの飛行訓練を巡る質疑の機会を得ましたが、ここでも「航空法」の適用が確認されました。

国交省 米軍航空機の運行においては、航空法の96条から98条については適用になっている。管制の指示に従うとか、フライトプランを出していただいて、国土交通大臣が承認する。

—— フライトプランの内容は。

国交省 飛行計画は、米軍機も民間機もVRF（有視界飛行）では様式もかわらない。米軍が飛行したいポイント等が記載され、施設や地名も記載されて提出される。

—— 何日前に提出という決まりはあるのか。

国交省 提出時期に決まりはない。原則として飛行前に提出するという事になっている。

米軍機の「フライトプラン」は日本政府に提出されていました。国交省がそのデータを受け取っていたのです。

3) 高知新聞のインタビュー

「フライトプラン」の自治体への開示に関して、2013年9月13日の「高知新聞」が、重要なインタビュー記事を掲載しています。答えているのは高知出身の元防衛庁長

官・中谷元衆議院議員です。

—— (飛行ルートや出発時間などを記載した) フライトプランを米軍は事前に提出して、日本も把握している。中谷さんも (地元自治体に) 連絡があるべきとおっしゃった。それがなぜ実行されていないのか。不都合が生じるのか？

中谷 そういう (伝達) ルートでやっているんでしょう。

—— 日本政府、つまり国交省、防衛省が (飛行計画を知らながら) 地元の自治体に伝えていないのか？

中谷 そこは確認しないといけません、当然、何時ごろに通過する予定です、ということ (地元) に言っておくべきだと思います。

—— 防衛庁や国交省が地元伝えるべきだ、とお考えですか？

中谷 自衛隊はそうしてますからね。

元防衛庁長官の中谷さんは、米軍機も「フライトプラン」を事前に関係自治体に開示すべきだと、地元紙のインタビューに答えています。米軍機の「フライトプラン」問題は、航空法97条による国交省への提出から、さらに自治体への開示へ広がっていきます。

4) 中国地方知事会の要請

「フライトプラン」の自治体への開示に関して、さらに重要な動きがありました。私たちが注目したのは、2014年5月28日付けの中国地方知事会 (鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県の各知事) の政府への要請書です。

中国地方知事会の要請書は、「関係自治体では、独自に、また全国知事会などを通じて、オスプレイに関する事故の原因と再発防止のための安全対策等について十分な説明を行うよう要請を行ってきたところであるが、未だ地域住民の安全性への懸念は払拭されていない状況にある」としたうえで、政府へ「住民の平穏な生活を乱す米軍機の飛行訓練への対策について」4項7点の要請を行っています。

改善要望の2が「飛行訓練の事前の情報提供」で、次のような内容です。

「住民の不安を軽減するため、住民生活に影響が大きい訓練については、その訓練予定日や飛行ルートなどの訓練内容を、国の責任において、関係自治体や住民に事前に情報提供を行うこと」

5) 関係自治体は「フライトプラン」の開示をぜひ求めてください

「フライトプランの開示」という言葉こそ使ってはいませんが、中国地方知事会が「要望2」で求めている内容は、「フライトプランの開示」にほかなりません。

私たちも、安全確保の観点から、オスプレイの「フライトプラン」の自治体への開示は極めて重要な取組だと考えます。事前にオスプレイ等米軍機の飛行訓練に関する「フライトプラン」を関係自治体へ開示することは、ドクターヘリや、防災ヘリの飛行の安全航行を確保する意味からも、必要とされるはずで

繰り返しになりますが、「フライトプランの提出」等、米軍機の飛行に一部「航空法」が適用されるのは、「交通秩序維持の観点にたつて」(地位協定の考え方・増補版) という判断に基づいています。そうであれば、そのデータを関係自治体へ開示することは、「安全性の確保」という航空法の一部適用の趣旨から言っても、当然行われるべき事柄だと思われ

ます。「フライトプラン」はすでに国交省に提出されているデータです。その意味から言えば、米軍の運用問題であるよりは、日本政府の「情報公開」の問題と言うべきでしょう。その分、自治体の声が大きな力を発揮するはずで

す。住民不安軽減、安全確保のためにも、オスプレイの訓練飛行に関し、「フライトプラン」の開示を日本政府に求めていただくよう、お願い申し上げます。

- ◆オスプレイの事故が多発し、多くの方が犠牲になっている事実は否定できない。
- ◆政府は「米側提供資料」をもとに、オスプレイの事故率は低いと主張しているが、米軍が事故をすべて公表して事故率データに反映させているとは限らないし、評価基準のかさ上げなどによる事故率操作の疑いも指摘されている。
- ◆「米側提供資料」でも MV-22 のクラス B、C 事故率は海兵隊平均を上回っており、CV-22 の事故率は高い。
- ◆オスプレイの事故原因調査の際には、事故原因を「人為的ミス」に改ざんさせる圧力がかけられたという報道もある。
- ◆そもそも米軍機の事故率は、民間機の事故率よりもずっと高い。

1) オスプレイの事故は少ないのか

防衛省と外務省は「米側提供資料」をもとに、以下のような点から、オスプレイ MV-22 の事故は米軍の他の機種に比べて「少ない」と主張しています（防衛省・外務省「MV-22 オスプレイの沖縄配備について」2012年9月）。

- 「米側提供資料」によれば（以下同じ）、海兵隊のオスプレイ MV-22 の 10 万飛行時間あたりのクラス A 事故（200 万ドル以上の損害や死者が発生した事故）の事故率は 1.93 で、海兵隊航空機平均 2.45 よりも低い。
- 米軍の航空機全機種の 10 年間の事故率や、導入当初 10 万飛行時間におけるクラス A 飛行事故件数をみても、MV-22 は低い水準だ。
- 2012 年 4 月 11 日のモロッコでの MV-22 墜落事故（2 人死亡）や、同年 6 月 13 日のフロリダ州での CV-22 墜落事故は「人的要因によるところが大きく、機体自体に問題がないことが確認されている」。
- MV-22 のクラス B やクラス C の事故率は高いが、クラス B やクラス C の事故率は「機体の安全性を示す指標として不適切」だ（クラス B およびクラス C の事故の定義については後述）。
- 米空軍のオスプレイ CV-22 の事故率は高いが、「CV-22 と MV-22 は任務が異なり、訓練活動を含む運用形態も大きく相違」する「別機種」だ。また、「CV-22 は運用導入されてから現時点までの飛行実績が浅く、事故率に占める各事故の割合は高くなる」ものであり、「米空軍は、今後、飛行実績を積み重ねていく中で徐々に事故率は低下していくと推定」している。

2) 事故が多発し、多くの方が犠牲になっている事実は否定できない

では、防衛省や外務省が主張するように、オスプレイは事故が少ないと考えて本当に良いのでしょうか。

まず、日本政府がどれほど安全性を強調しようとも、オスプレイ開発にはアポロ計画の 2

倍以上に及ぶ 25 年もの期間が費やされたにもかかわらず、設計段階で期待された性能を満たすことができず (MV-22 および CV-22 の元主任分析官アーサー・レックス・リボロ氏の証言)、多発した事故により 30 人以上の人々が犠牲になり、現在も事故が繰り返し起きている事実を否定することはできません。

2013 年 6 月にはノースカロライナ州で機体炎上事故が発生し、同年 8 月にはネバダ州クリーチ空軍基地近くで着陸失敗、機体炎上事故が起きました。さらに 2013 年 9 月になって、2012 年 5 月にアフガニスタンで MV-22 が着陸失敗事故を起こしていたことが発覚しました。軍事評論家はクラス A 規模の事故と推測しているようですが、この事故はたまたま海兵隊員がフェイスブックに写真を公開したことから発覚したもので、そうでなければ闇に埋もれたままになっていたはずです (琉球新報 HP2013 年 10 月 12 日)。

最近では、2014 年 5 月 19 日にノースカロライナ州で MV-22 の乗員落下死亡事故が起きました。オスプレイの事故は今も頻発しているのです。

3) 「米側提供資料」の事故率データの問題点

①事故がすべて公表され、事故率データに反映されているとは限らない

上述のように、2012 年 5 月にアフガニスタンで起きた MV-22 の着陸失敗事故はクラス A 規模と推測される事故だったにもかかわらず、海兵隊は事故発生を公表しませんでした。日本政府に提供された事故率データにも反映されていません。

日本政府が依拠する「米側提供資料」は、米軍が第三者の検証を受けずに一方的に作成したものに過ぎず、掲げられている数値の正当性は保証されていないのです。

②評価基準のかさ上げなどによる事故率操作の疑いもある

オスプレイの安全性を強調するために、米軍が事故率の数字を操作している疑いもあります。

琉球新報 HP2012 年 8 月 3 日は、「米軍側が重大事故にあたる事故評価基準 (損害額) を引き上げたり、実戦配備の際の危険任務を回避したりして、意図的に安全性を強調する安全記録が作られてきた疑惑」を報じています。

米海兵隊は、従来、事故評価額 (損害額) 100 万ドル以上としていたクラス A 事故の基準を、2009 年以降 200 万ドル以上に変更しました。それにより MV-22 の 2 件の事故が損害額 100 万ドル以上だったにもかかわらずクラス A に分類されなかったそうです。この 2 件を含めてクラス A 事故率を計算すると、事故率は 10 万飛行時間当たり 3.98 件になり、海兵隊全体の平均 2.45 を上回るのです (琉球新報 HP2012 年 8 月 3 日)。

また同記事は、海兵隊が成功を強調したイラクへの実戦配備では、事故を避けるためにオスプレイの運用を制限し危険任務を回避した疑いもあることを報じています。

さらに、琉球新報 HP2012 年 10 月 12 日によると、元米海兵隊大尉の軍事評論家、カールトン・メイヤー氏は、海兵隊がクラス A の事故を「過少申告」しており、「事故や訓練による過剰負荷で損壊して飛行ができなくなったオスプレイの損害額を算出しなかったり、『地上での事故』と分類したりして重大事故から除外された事例が多数ある」ことを指摘しました。メイヤー氏は、「第三者機関による調査もせずに海兵隊が独自に事故を分類、申告して」おり、「海兵隊の『高い安全性を示す記録』は公正ではない」と述べています。

4) 「米側提供資料」でも MV-22 のクラス B、C 事故率は海兵隊平均を上回る

防衛省や外務省は、クラス A (200 万ドル以上の損害や死者発生) の事故率は海兵隊機平均と比べて「低い」と主張していますが、MV-22 のクラス B (50 万ドル以上 200 万ドル未満の損害や、一部永久的な障害が残るけが人発生) やクラス C (5 万ドル以上 50 万ドル未満の損害や致命的ではないけが人発生) の事故率は、米側提供資料でも海兵隊の平均事故率よりも高いことが明らかになっています (琉球新報 HP2012 年 8 月 9 日参照)。

にもかかわらず防衛省は、クラス B およびクラス C 事故率の数値は「機体の安全性を示す指標として不適切」だと主張しています (防衛省「MV-22 オスプレイ事故率について」2012 年 9 月 19 日)。その理由は、「MV-22 は古い機種と比較して機体価格が高いことから

損害額も高くなり、他機種では計上されないような事故まで計上される傾向がある」からということと、「地上運用事故（及び飛行関連事故）を含めると、（中略）機体の安全性に関係のない事故も含まれる」からなのだそうです。

だが、クラスCだけでなくクラスB事故率も高いということは、「他機種では計上されないような事故まで計上される傾向」のために事故率が高くなったという理由では説明できないのではないのでしょうか。また、オスプレイ以外の機種の事故件数にも、「機体の安全性に関係のない事故」は含まれているはずで、「機体の安全性に関係のない事故」がオスプレイの事故率を他機種と比べて高くしている理由だとは言えないのではないのでしょうか。

5) CV-22の事故率は高い

「米側提供資料」によれば、米空軍のオスプレイ CV-22 のクラス A 事故率は 13.47、クラス B 事故率は 31.4 と米空軍機のなかで際立って高い数値を示しています。にもかかわらず防衛省は、CV-22 の事故率はオスプレイ MV-22 の安全性の判断材料とはならないと主張しています。

ここで CV-22 について詳細に論じる余裕はありません。しかし、MV-22 と CV-22 は名目上別機種とされていても、基本的に同一構造の機体です。2013 年 7 月 29 日には米太平洋空軍のカーライル司令官が、嘉手納基地や横田基地を候補地として 2015 年の CV-22 日本配備を目指していると記者団に語っています。CV-22 の高い事故率を無視して良いのでしょうか。

6) 事故原因を「人為的ミス」に改ざんさせる圧力がかけられたという報道もある

防衛省と外務省は、2012 年 4 月 11 日のモロッコでの MV-22 墜落事故（2 人死亡）や、同年 6 月 13 日のフロリダ州での CV-22 墜落事故は、「人的要因によるところが大きく、機体自体に問題がないことが確認されている」と主張しています。

しかし、琉球新報 HP2012 年 6 月 25 日は、「オスプレイ墜落事故で、『機体に問題があった』とする調査報告を空軍上層部が『人為的ミス』に改ざんするよう圧力をかけていた」疑いがあることを報じています。オスプレイの事故原因調査の際にそうした圧力がかけられているとすれば、2012 年の 2 つの事故の原因についても、「人的要因による」という結論の妥当性が揺らぎます。

また、もしも、多少の「人為的ミス」ですぐに墜落してしまう機体であるならば、そのこと自体、オスプレイの構造に問題があることを示しているのではないのでしょうか。

7) そもそも米軍機の事故率は、民間機の事故率よりもずっと高い

そもそも米軍機の事故率自体が、世界の民間機の事故率に比べてきわめて高いことを忘れてはなりません。

国際民間航空機関（ICAO）によれば、2008 年における世界の民間航空機の 10 万飛行時間あたり事故件数は 0.02 件です（国土交通省『交通関連統計資料集』）。それに対し 2003 年 10 月 1 日から 2012 年 4 月 11 日までの間の米海兵隊航空機の 10 万飛行時間あたりクラス A 平均事故率は 2.45 件にのぼります（ICAO と米軍のそれぞれの航空事故の定義については、添付資料を参照のこと）。

また、米国連邦議会の資料によれば、1982 年から 2001 年の間の民間旅客機の 10 万時間あたり事故率と比べて、同時期（1980 年から 2000 年）の米軍機の 10 万時間あたりクラス A 事故率は 81 倍にもなります（“Military Aviation Safety” September 16, 2002）。

仮にオスプレイのクラス A 事故率が海兵隊平均よりも低いという数値を示したとしても、『オスプレイが海兵隊全体の事故率より小さい』ことから言えるのは、『海兵隊の航空機の中には、オスプレイよりさらに事故を起こしている機種が（たくさん）ある』ということだけ（RIMPEACE 編集部）。米軍機の事故そのものが桁違いに多く、市民生活の脅威になっている事実から目を背けてオスプレイが「事故が少ない」とか「安全だ」などと主張するのは、的外れで危険なことなのです。

「人為ミス」改ざん圧力 10年オスプレイ事故調査

琉球新報 HP 2012年6月25日

【米ワシントン23日＝松堂秀樹本紙特派員】米軍普天間飛行場に8月に配備予定の垂直離着陸輸送機オスプレイをめぐる、現場司令官の更迭や事故調査責任者の除隊が続いている。米雑誌「ワイアード」が21日付で報じた。同誌は2010年にアフガニスタンで発生したオスプレイ墜落事故で「機体に問題があった」とする調査報告を空軍上層部が「人為的ミス」に改ざんするよう圧力をかけていたと指摘。米フロリダ州で6月13日に発生した墜落事故の直後に米空軍が「機体の構造的欠陥を疑うような理由はない」と発表したことを疑問視した。

米国防総省はフロリダの墜落事故の調査が終了していないにもかかわらず「機体に問題はない」と繰り返し強調している。オスプレイ配備に県民が猛反発する中、事態収拾を急ぐ米側の説明に一層の疑義が生じそうだ。

今回のフロリダ州の墜落事故で、訓練を指揮していた第8特殊作戦航空隊のグローバー中佐が更迭された。

米国防専門誌「インサイドディフェンス」（電子版）は、グローバー中佐の解任理由について、事故機が所属していた空軍ハールバート・フィールド航空基地（フロリダ州）のスライフ司令官の見解を掲載。同司令官は「同航空隊に求められる高いレベルの任務を維持するため新たなリーダーシップが必要だった」と述べ、墜落事故を人為的ミスで収拾させたい米空軍の意向をにじませた。

スライフ司令官は、現場の指揮官を更迭する一方、事故の全容が判明していない段階で「構造的欠陥はない」と発表。だが、こうした米軍の公式見解についてワイアード誌は「空軍は戦闘機の不具合の際にも人に責任を押し付けようとした過去がある」と指摘し、対応を疑問視。10年にアフガニスタンで墜落したオスプレイの事故調査責任者、ハーベル空軍准将（当時）がエンジン出力の低下を事故原因の一つに挙げた報告書をまとめた際に、空軍が「操縦士の責任にするよう」圧力をかけたことに言及した。

ハーベル氏は報告書を提出後、除隊。米空軍の週刊誌「エアフォース・タイムス」に11年1月に掲載された記事で、同氏は「報告書の改ざんを求める強い圧力があつたが、私の心と頭はパイロットのミスではないと言っていた」と述べ、真実を貫いたことを訴えている。

ワイアード誌によると、00年にはオスプレイの構造的欠陥を隠すために整備記録を改ざんした米海兵隊のリバーマン中佐（当時）も更迭された。

オスプレイ事故30件 06～11年海兵隊集計

琉球新報 HP 2012年7月8日

米軍普天間飛行場に配備予定の垂直離着陸輸送機MV22オスプレイの2006年11月～11年12月のクラスA～Cの事故が、計30件に上ることが米海兵隊のまとめで分かった。米側はオスプレイの事故率について、200万ドル以上の損害や死者が発生した「クラスA」で算出しており、損害200万ドル未満やけが人発生などのクラスB、Cの事故数は含めていない。オスプレイの安全性に対する懸念が県内で強まっている中、事故が多発している実態があらためて明らかになり、沖縄へのオスプレイ配備中止を求める声がさらに高まりそうだ。（後略）

空軍でも事故30件 CV22オスプレイ

琉球新報 HP 2012年7月30日

米空軍の垂直離着陸輸送機CV22オスプレイのクラスA～Cの事故が、2005年

10月から12年6月までの約7年間に、少なくとも30件発生していることが29日までに、米空軍安全センターのまとめで分かった。CV22は普天間飛行場に配備予定のMV22とほぼ同型。MV22は06年以降、クラスA～Cの事故が少なくとも31件発生しており、オスプレイ事故が頻発していることがあらためて浮き彫りになった。
(後略)

オスプレイ、中小規模の事故率 平均上回る

琉球新報 HP 2012年8月9日

米海兵隊は8日までに、米軍普天間飛行場に配備予定の垂直離着陸輸送機MV22オスプレイで2001年10月～12年7月に起きた中・小規模のクラスB、C(200万ドル未満の損害やけが人発生)の事故率を公表した。飛行場での発生や飛行中の事故率は2・85～11・41件で、海兵隊航空機の平均より0・78～7・88件上回っている。防衛省が今年6月に県などに提出したオスプレイを説明するパンフレットは「MV22は一貫して海兵隊航空機の平均を上回る安全記録を示している」と強調しているが、海兵隊のデータはこの主張を覆している。

米海兵隊報道官は8日、琉球新報の取材に対し、「人命損失や高額な費用がかかる可能性があるクラスAの事故を最も重視する」との姿勢を示した。その上で「この5年間の飛行任務で、クラスAの事故は2件しか起きていない。この比較的低い数は航空機の安全性を根拠付ける」とコメントした。

オスプレイの事故件数は大規模のクラスA(200万ドル以上の損害や死者発生)4件、中規模のクラスB(50万ドル以上、200万ドル未満の損害や、一部永久的な障害が残るけが人発生)9件、小規模のクラスC(5万ドル以上、50万ドル未満の損害や致命的でないけが人発生)27件で、計40件。

海兵隊はオスプレイとその他の各航空機で起こったクラスB、Cの事故について、(1)飛行場での事故(2)飛行中の事故(3)飛行に関連する事故(上空での故障や乗員のけがなど)一の3種類に分類し、それぞれ事故率を示した。クラスBのうち「飛行場」がオスプレイ3・80件で海兵隊平均0・90件、「飛行中」はオスプレイ2・85件に対し、海兵隊平均2・07件。クラスCは「飛行場」がオスプレイ11・41件で海兵隊平均3・53件、「飛行中」はオスプレイ10・46件に対して海兵隊平均4・58件となっている。いずれもオスプレイが海兵隊平均を上回っている。(後略)

オスプレイ事故「件数を過少申告」 米軍事評論家が指摘

琉球新報 HP 2012年10月12日

【米ワシントン11日＝松堂秀樹本紙特派員】米軍普天間飛行場に配備された垂直離着陸輸送機MV22オスプレイについて、元米海兵隊大尉の軍事評論家、カールトン・メイヤー氏が8月に自身のウェブサイトで「V22(オスプレイ)のクラスAの事故」と題した記事を掲載し、重大事故に分類されるクラスAの事故について「過少申告されており、1991年以降少なくとも23件発生している」と指摘した。海兵隊はオスプレイの事故は、死者や200万ドル以上(2009年以降にそれまでの100万ドル以上から分類基準をかき上げ)の損害が出た事故を「クラスA」、重い後遺症が残るか50万ドル以上の損害が出た事故を「クラスB」などと分類。海兵隊は1991年以降で7件、今回の沖縄配備に伴って公表した2005年10月以降のクラスAの事故を3件としている。

メイヤー氏は、事故や訓練による過剰負荷で損壊して飛行ができなくなったオスプレイの損害額を算出しなかったり、「地上での事故」と分類したりして重大事故から除外された事例が多数あると指摘。事故件数をまとめている海軍安全センターや国防専門サイト「インサイド・ディフェンス」、米軍機専門サイト「ターゲット・ロック」などで公表されているクラスAに該当する事故を一覧表にまとめた。

同氏の報告に関する本紙の取材について海兵隊は「分類に事実誤認があり、真実ではない」と否定。これに対し同氏は「第三者機関による調査もせずに海兵隊が独自に事故を分類、申告している。海兵隊の『高い安全性を示す記録』は公正ではない」と反論した。

昨年5月のオスプレイ事故 「クラスA」と専門家指摘

琉球新報 HP 2013年10月12日

【米ワシントン＝島袋良太本紙特派員】アフガニスタンで昨年5月に起きたとされる米海兵隊の垂直離着陸輸送機MV22オスプレイの着陸失敗事故について、軍事評論家のカールトン・メイヤー氏は11日、本紙に対し、インターネット上で公開された写真を基に事故の度合いが最も重大な「クラスA」に分類される規模だと指摘した。一方、米海軍安全センターのまとめによると、同事故はクラスAの事故として報告されておらず、メイヤー氏は海兵隊がクラスA事故を隠蔽（いんぺい）した疑いが強いと指摘している。

事故は交流サイト「フェイスブック」で事故機と海兵隊員が写った写真が公開され、ことし9月に広く転載されたことから発覚した。その後、写真に写った本人だと名乗り出た海兵隊員の証言によると、事故は昨年5月、武装勢力掃討作戦の最中に発生した。飛行中に気流が乱れて機体が傾き、「ハードランディングした」という。

メイヤー氏が事故機の写真を分析したところ、少なくともエンジンカバーと左車輪、燃料タンクと胴体をつなぐ「スポンソン」と呼ばれる部分が損傷し、被害額はクラスAに該当する200万ドル（約2億円）を超えると推定されるという。

メイヤー氏は事故がクラスA事例として分類・公表されていないことについて「海兵隊は事故が公衆に知られずに起きたような場合は、報告しようとしな」と述べ、隠蔽の疑いがあると指摘した。米海兵隊はオスプレイについて「クラスAの事故率が低く、安全な航空機」などと説明している。

オスプレイの主な事故		
1991年	6月11日	試作機の初飛行で着陸に失敗、負傷2人
1992年	7月20日	試作機が右エンジンの火災で墜落。7人死亡。
2000年	4月8日	飛行中の降下率が大きすぎて(想定を超える速度で急降下したため)下降気流の中に入り墜落。19人死亡。
	12月11日	着陸前に操縦不能となり墜落。4人死亡。オスプレイ飛行停止に。
2006年	3月27日	ノースカロライナ州で飛行準備中に突然、離陸した後墜落。損害額706万ドル。
	6月12日	ニューリバー基地でエンジン火災。
2007年	3月29日	左エンジン火災。
	11月6日	夜間飛行中のエンジン火災。
2009年	5月27日	地上でのエンジン火災。損害額75万ドル。
	6月10日	飛行中、右エンジン故障。損害額35万ドル。
2010年	4月8日	アフガニスタンで墜落、4人死亡。
	5月31日	ニューヨークで行われた展示飛行で会場の公園に着陸した際、風圧で樹木がなぎ倒され観客10人負傷。
2011年	4月1日	前輪脱落。損害額123万ドル。
	6月23日	離陸直後に不時着。損害額150万ドル。
	7月7日	アフガニスタンで離陸時に乗員が落下し、死亡。
2012年	4月11日	モロッコで演習中墜落、2人死亡。
	5月	アフガニスタンで作戦飛行中、気流が乱れて機体が傾き「ハードランディング」した。
	6月13日	フロリダ州で低空飛行訓練中に墜落
2013年	6月21日	ノースカロライナ州の試射場空き地に着陸した際、枯れ草の火災を起こしたにもかかわらず放置して駐機し続け、機体炎上。
	8月26日	ネバタ州クリーチ空軍基地近くで着陸に失敗。乗員の脱出後に機体炎上。
2014年	5月19日	ノースカロライナ州ニューリバー海兵隊基地から約72キロ西の地点で乗員が訓練中に落下し、死亡。
	6月17日	普天間飛行場所属のMV-22、部品落下事故。在日米軍から防衛省、沖縄防衛局を通じ沖縄県や宜野湾市に連絡があったのは2日後の19日。
引用及び出典:		
2012年の事故(2010年5月31日の事故を除く)についての記述は、真喜志好一・リムピース＋非核市民宣言ヨコスカ『オスプレイ配備の危険性』		
七ツ森書館および石川巖・大久保康裕・松竹信幸『オスプレイとは何か40問40答』かもがわ出版より引用。		
2012年5月31日の事故については、 http://edition.cnn.com/2010/US/05/31/new.york.fleetweek.accident/ などを参照。		
2013年6月21日の事故については、『沖縄タイムス』HP2013年6月23日記事および『Stars and Stripes』HP2013年11月2日記事などを参照。		
2013年5月のアフガニスタンでの事故については、『琉球新報』HP2013年10月13日記事を参照。		
2013年8月26日の事故については、『東京新聞』2013年8月28日および『琉球新報』HP2013年8月30日記事などを参照。		
2011年7月7日及び2014年5月19日の事故については、『沖縄タイムス』HP2014年5月22日記事などを参照。		
2014年6月17日の事故については、琉球新報HP2014年6月20日、21日記事および同年6月22日社説を参照。		

米軍機の事故率の定義等について

<p>■事故率</p> <p>○10万飛行時間あたりのクラスA飛行事故の件数(航空事故の場合)と整理</p> <p>○海兵隊は、事故率を航空機の機体の安全記録を代表する指標として重視</p> <ul style="list-style-type: none"> - 最も大きな損害を与える事故 - 潜在的人命損失を与える事故 <p>○環境影響評価等においても、航空機の安全性を比較するデータとして広く使用</p>
<p>■クラス分類</p> <p>○クラスA</p> <p>政府及び政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、国防省所属航空機の損壊、あるいは、死亡又は全身不随に至る障害もしくは職業に起因する病気等を引き起こした場合</p> <p>○クラスB</p> <p>政府及び政府所有財産への被害総額が50万ドル以上200万ドル未満、一件の事故の結果として、負傷又は職業上の疾病が恒久的な部分的障害をもたらす場合、又は3名以上が入院した場合</p> <p>○クラスC</p> <p>政府及び政府所有財産に対する被害総額が5万ドル以上50万ドル未満、あるいは、当日を除いて1日以上欠勤をもたらす負傷又は疾病を引き起こした場合</p>
<p>■飛行事故 (Flight Mishap)</p> <p>○飛行の意図があり、かつ、米国防省の航空機への損害が生じた事故</p> <p>○飛行機事故 (Aviation Mishap) のサブカテゴリーのひとつ</p> <p>- 他のサブカテゴリー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飛行関連事故 (Flight Related Mishap) : 飛行の意図があり、航空機自体への報告すべき損害がないものの、死亡、又は、報告すべき障害や機体以外の報告すべき損害が関わる事故 例: 飛行中の航空機からの転落による機長付の死亡等 ・地上運用事故 (Ground Operation Mishap) : 飛行の意図がなく、航空機への損傷や航空機に関連して死傷者等を生じさせた事故 例: 地上整備中の機体の損傷、整備員の負傷等 海兵隊は航空機地上事故 (Aviation Ground Mishap) と呼称。
<p>資料源: 国防省指令6055.07、米側資料(2012年8月10日提供)等</p>

以上は、防衛省「MV-22オスプレイ 事故率について」2012年9月19日、1頁より引用

注) クラスAの分類基準については、米海兵隊は従来、損害額100万ドル以上としていたが、2009年以降、200万ドルに変更した。この評価基準のかさ上げにより、オスプレイのクラスA事故率の数値が低く調整されたという指摘もある(琉球新報HP 2012年8月3日)。

	国際民間航空機関 (ICAO) による、民間航空機の航空事故の定義
	国際民間航空条約 第13 付属書より
	事故 (Accident)
	人が、飛行の意図をもって航空機に搭乗した時から、そのようなすべての人が、航空機から降りるまでの間に発生した航空機の運航に関連した次のできごと。
	a) 人が、次のことにより死亡し、又は重傷を負った場合。ただし、自然死、自己若しくは他人の加害による死傷、又は旅客若しくは乗組員が通常入る場所以外に隠れていた密航者は除く。
	— 航空機内にいたこと。
	— 航空機の構成物と接触したこと(航空機から分離した物を含む)。
	— ジェットプラストを直接浴びたこと。
	b) 次のような航空機の損害又は構造破壊があった場合。ただし、エンジンの停止、又は本体、カウリング又は補機に限られたエンジンの損害、また、プロペラ、翼端、アンテナ、タイヤ、ブレーキ、フェアリングあるいは機体外板の小さなへこみ又は小さな穴に限られた損害を除く。
	— 航空機の構造強度、性能又は飛行特性に悪影響を及ぼすような損害又は構造破壊
	— 被害部分の大修理又は交換を通常必要とする損害又は構造破壊
	c) 航空機が行方不明の場合又は人が航空機に全く近づくことができない場合
	注 1. 統計上の統一のため、事故後 30 日以内の死亡は、ICAO により死亡として分類される。
	注 2. 残がいが発見されず、かつ、公的機関による捜索活動が打ち切られたときは、航空機は行方不明とみなされる。

2014年7月1日

フォーラム平和・人権・環境
非核市民宣言運動ヨコスカ
第四次厚木基地爆音訴訟団
全国基地爆音訴訟原告団連絡会
ピースデポ 代表 湯浅一郎
弁護士 福田 護

連絡先：オスプレイ作業委員会
〒101-0062
東京都千代田区神田駿河台3-2-11 連合会館内
平和フォーラム気付
TEL:03-5289-8222 FAX:03-5289-8223