

◇この議事速報は、正規の会議録が発行されるまでの間、審議の参考に供するための未定稿版で、一般への公開用ではありません。

◇後刻速記録を調査して処置することとされた発言、理事会で協議することとされた発言等は、原発言のまま掲載しています。

◇今後、訂正、削除が行われる場合がありますので、審議の際の引用に当たっては正規の会議録と受け取られることのないようお願いいたします。

東委員長 次に、赤嶺政賢君。

赤嶺委員 日本共産党の赤嶺政賢です。

森本防衛大臣、どうぞよろしくお願いをいたします。

早速ですが、オスプレー配備の問題について質問をします。

米本土フロリダ州でオスプレーが墜落をしました。四月にモロッコで墜落事故を引き起こしたばかりであります。政府はこれまで、オスプレーの安全性について、量産開始以降は問題ないと説明をしてきました。ところが、二カ月間に二度の墜落事故を引き起こすという極めて重大な事態であります。

防衛大臣に聞きますが、これだけ墜落事故を繰り返している以上、これまでの配備方針を一旦白紙に戻して、一から再検討すべきだと思いますが、大臣はどういう認識ですか。

森本国務大臣 本年四月にモロッコで起きた事故については、先ほど御説明申し上げたように、先週、アメリカ側から航空機事故安全調査の報告書、これは暫定的なもので、最終的にはまだ出ておりませんが、少なくとも、機体そのものがアメリカ軍が決めたマニュアルどおりに作動し、機体に機械的な不具合があつたというふうには聞いておりません。ただ、この調査結果についても、今申し上げたように、法的な側面での調査も含めて、最終的にはまだ出ておりませんが、少なくとも現時点では、いわゆる機体にメカニカルなトラブルで故障が起きたというふうには考えていないとの通報をアメリカ側から受けたところです。

昨日のフロリダ州の事故については、一般的な情報が出ておりますけれども、通常、このような場合、アメリカは、これは空軍のオスプレーであります。部隊の中に航空機事故調査委員会なるものが設置され、その委員会で事故調査に取り組みむというふうになっております。

どのようなタイミングでとりあえずの事故調査の結果が我が方に知らされるのかということについてもまだ予断を許しません。少なくとも、昨日、私の方からルース駐日大使に、そしてワシントンでは藤崎駐米大使がアメリカ国防省の副長官に、それぞれ事故の原因については速やかに通報していただくよう要請し、相手の快諾を得たところです。

事故が起きてちょうど一日半ぐらいで、まだ我が方としてとりあえずの事故原因についての調査結果も聞いておりませんが、この航空機の事故が

どのような原因でどのような状態で起きたかということ、アメリカ側からきちつと説明を受けて、その後、今後の対応ぶりについては、これは外務大臣、官房長官ともお諮りをして決めていきたい。このように考えております。

赤嶺委員 大臣は昨日の発言で、事故原因もまだわかっていない段階であるから、淡々と計画どおりに進める、このように発言をされています。一方、藤村官房長官は昨日の記者会見で、日本政府としては、事故の詳細がわからない限り、何ら新たな行動は起こさない、このように発言をしております。どちらが政府の見解ですか。

森本国務大臣 官房長官の記者会見の内容をもう一度丁寧に伺うたいのですが、何らかの行動をとらないというのは、これは必ずしも配備の計画をおくらせる、中止する、中断するという趣旨で述べられたものではなく、まず、事故の内容をアメリカ側から情報提供を受けて、その後の対応策はその後に考えたいという趣旨のことを述べられたものだと聞いておりますし、その旨本朝、閣議の後、官房長官に直接お伺いして確認したところです。

赤嶺委員 モロッコのとくもそうですが、事故の詳細がわかるのは事故報告書であります。少なくとも、二回の墜落について事故報告書が公表され、事故原因が特定されるまで配備手続を中断するのが当然だと思えます。この点についてはどういう認識ですか。

森本国務大臣 事故の調査というのは、これはアメリカ軍の中で起きた事故なので、アメリカ軍

の中の手順に従って行われるものだと考えますが、私の持つてゐるわずかな知識を念頭にすれば、先生御指摘のように、最終的な調査報告書というのはいずれ出るんですが、それまでの間に、中間的に幾つかの段階で、とりあえずの事故の原因については、例えば機械的なトラブルがあるという場合には、同種の機種を全部ダウンして、飛行を停止して、必要な故障点検などを必要があるもので、そういう基本的なマニュアルどおりで機体が動いていたのか、あるいは機械に何か基本的な欠陥があるのかを調査結果の中間報告としてまず明らかにして、それから部隊に必要な措置をとり、最終的な報告が出るのは少し時間がかかると思いますが、最終報告が出るまで一切のものが出てこない、そういうことではないのではないかと、ふうに考えています。

赤嶺委員 それでは、事故の中間報告が出るまでは配備を中止するというのはいかがでしょうか。森本国務大臣 中間報告と私は簡単に言いましたが、暫定的な何らかの報告というか、情報が提供される時期がどのようなタイミングになるのかということについては全くまだ予知できませんので、お答えしかねるところです。

赤嶺委員 配備の方針はそのまま、事故原因を客観的にアメリカが説明することについて日本側から求めていかない。モロッコの事故でも、機体に原因があったのではないというの、何かそれは客観的なデータがあって、そういうことが日本政府に示されて、大臣はどのように理解しているということなんでしょうか。

森本国務大臣 このモロッコで発生したオスプレーの事故については、まだ航空機事故安全調査が続いているところであり、とりあえずアメリカ側から、先ほど申し上げたように、機体に機械的なぶぐあいがなかったという断定をアメリカがしている、その内容について通報を受けたところでは、

詳細は恐らく後日アメリカ側から通知があるものと思いますが、この事故について言えば、この飛行機は空軍のものではなく海兵隊のオスプレーであり、この時点で、この海兵隊が使っている機体の安全性に何ら問題はない、かように判断しているものでございます。

赤嶺委員 ですから、根拠はアメリカの方から示されているんですかということですが、

森本国務大臣 繰り返すようになりますけれども、米側から航空機事故安全調査の暫定的な報告について我が方に通報があったということであり、その通報の内容を見て、機体の安全性に問題がないというアメリカ側の判断について、我が方に連絡があったところでございます。

赤嶺委員 オスプレーについては、一方的にアメリカ側から、データや根拠も示されずに、安全だという都合のいい情報ばかりが流されて、日本政府はそれをまた国民に伝えるというやり方なんです。私は、そもそもそういう姿勢が許されないと思います。事故原因も明らかにならない、そして、機体に原因がなかったといつても、それは通報であり、データも何も出てこない。そういう都合のいい情報だけ流すやり方は改めていただき

たいというぐあいに思います。

それで、政府が公表した米軍の環境レビューによってもオスプレーの危険性がいよいよ明らかになっております。

これまで政府は、海兵隊のオスプレーの事故率について、現在のCH60よりも低い、このように説明をしてきました。ところが、発表されました環境レビューによると、モロッコでの墜落後、CH60の事故率は一・一一、オスプレーは一・九三と逆転をしております。そうした中で、今回フロリダで空軍のオスプレーによる墜落事故が起こりました。空軍のオスプレーは、二〇一〇年にもアフガニスタンで墜落事故を起こしています。

これまで政府は、海兵隊と空軍のオスプレーは別だ、このように言っていて、空軍のオスプレーを含めた事故率は示してきませんでした。しかし、今回の環境レビューを見ますと、CH60の場合はCH60だけでなくH60という形で、そのほかのモデルを合わせたモデル全体の事故率も示しています。CH60については全てのモデル全体の事故率を示しているのに、なぜオスプレーについては示さないのですか。

西政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま先生御指摘のとおり、今回の環境レビューの中で、CH60に関しましては、H60ということで全体のデータが示されておるのはそのとおりでございます。

他方、オスプレーの方にしましては、これは空軍と海兵隊のそれぞれ合計したデータというのを私ども手にしてございません。これに関しまし

ては、空軍の側にも事故の状況の詳細を問い合わせ、かつ、事故率について問い合わせをさせていただいていますが、そういったもののデータのリリースを受けていない、こういった状況にございます。

赤嶺委員 あなた方は、空軍を合わせない低い事故率をあえて示して、それを安全の根拠にしてくださいですよ。安全の根拠に使ってきているのに、オスプレー全体のデータをまとめて事故率というやり方はとらない。これはやはり国民に対する背信行為だと思いますよ。

空軍は別だとこれまで言ってきたわけですが、空軍の事故も海兵隊のオスプレーには関連がないとは言えません。アフガニスタンの事故報告書は、事故原因の一つにエンジン出力の低下を挙げています。これは空軍のオスプレーだけに特有の問題なのですか。

西政府参考人 お答え申し上げます。

機体の特性というものが、当然、エンジン出力との関係でいろいろな影響を及ぼすということは容易に御想像いただけるかと思えます。残念ながら、私ども、海兵隊型、空軍型、それぞれのエンジンの仕様を細部までちよつと承知しておりませんので、そういった点もあわせて今後とも調べをかけていきたい、かように思っておりますでございます。

赤嶺委員 あなた方が知らないのに、オスプレーは安全だということですか。空軍と海兵隊のオスプレーは電子機器などが違うだけだ、このような指摘もあります。空軍も含めたV/Vの事故率を

示すべきだと思いますが、大臣、いかがでしょうか。

森本国務大臣 基本的にオスプレーというのは、基本設計は先生御指摘のとおり同じでございます。細部は装備品その他が少し違いますが、基本設計は同じです。

どういう方法で御説明すればよいのか、速やかに検討をしたいと思えます。

赤嶺委員 少なくとも、今までの説明のやり方は国民を納得させるものではない。事故率が低いこと、海兵隊のものだけをもつて安全だと言ってきた、この姿勢を改めてもらわなければなりません。

次に、環境レビューの中にある、夜間飛行の問題であります。

普天間飛行場では、オスプレーの配備に伴って、夜十時から翌朝七時までの飛行回数が、現在の七十六回から二百八十回に増加するとしています。三・七倍であります。そもそも、この時間帯は、九六年の騒音防止協定で飛行を最小限に制限することが合意されたはずの時間帯であります。これまでも、運用上の所要を抜け穴として、結果として守られてきませんでした。

しかし、これでは、騒音防止協定など最初から守る気などないということではありませんか。一体、何でこんな中身になっているんですか。

山内政府参考人 御質問のございました、オスプレーの配備に係る環境レビューに関する普天間飛行場におきます夜間の飛行回数増加についての御質問でございます。

まさに、環境レビューにおきましては、委員御指摘のとりの数字等となっているところでございますし、また、普天間飛行場におきましては、まさに先ほど委員が御指摘になりましたように、日米合同委員会において飛行規制等の措置が合意されているところでございます。

今回、環境レビューの説明を受けるに当たりまして、私も日本側からは、同飛行場におきまして、まさに合同委員会合意で示されており、航空機騒音規制措置の内容を示した上で、現在、その増加の理由につきまして米側へ確認を行っているところでございます。

いずれにいたしましても、環境レビューにおいてMVNの夜間飛行の所要が増加するとされていることにつきましては、それが仮に運用上やむを得ないものであったとしても、普天間飛行場近隣の住民の方々に与える影響が最小限となるような配慮がなされなければならないことは当然でございます。

私どもとしまして、今後とも引き続き、できる限り夜間飛行を行わないよう米側に強く働きかけてまいりたいと思っております。

赤嶺委員 環境レビューというのは、オスプレーを配備しても安全ですよ、自然環境は守られますよという説明としてあなた方が今まで言ってきたことですよ。その中に、夜間という条件下でオスプレーを使って訓練をする必要があるんだということ、今までの協定さえ守っていないのに、それをもつと増大させるような表現ですね。増加の理由についてアメリカに聞くなんていう

ものじゃないですよ。こんな数字を出してきて、これは絶対受け入れられないということをお日本政府は言うべきですよ。だって、夜間はやらぬという協定を日米両政府で結んでいるじゃないですか。絶対おかしいですよ。こんなやり方でオスプレーを配備するのは到底認められないと思います。まだあります。

環境レビューは、普天間飛行場を飛び立つたオスプレーが、伊江島補助飛行場、北部訓練場、中部訓練場など、沖縄本島の全域で訓練を行うことも明記しています。これによると、オスプレーが訓練に使用する戦術着陸帯は五十力所としています。ところが、その五十力所のうち五七％、つまり二十八力所は、使用はまれだとしています。年間十四回使用するのみであります。狭い沖縄にこれだけのヘリの着陸帯があり、多くは使用がまれであるなら、そのヘリ着陸帯は撤去すべきであり、基地を縮小すべきであります。

ところが、政府は、それとは逆に、東村高江区を取り囲むようにして新たに六力所も着陸帯を建設しようとしております。建設の必要などないのではありませんか。

山内政府参考人 お答え申し上げます。

委員御指摘の環境レビューにおきますヘリパッドの数あるいは使用される数と申しますのは、あくまでMVNが運用を計画されている施設の数を示したものでございます。他方、現在、普天間飛行場におきましては、CHSDでございますとかAHS等、その他の機種も存在しているところでございます。そういったヘリの使用という

ものも当然予想されるところでございます。現在あるヘリパッド等が過剰であるということは必ずしも考えていないところでございます。

いずれにしても、こうしたMVNの配備に伴います着陸帯の使用に伴います周辺住民の皆さんへの影響というものにつきましては、今後とも、私どもとして、必要最小限となるように米側にも要請してまいりたいというふうに考えているところでございます。

赤嶺委員 ヘリパッドが、オスプレーが使うのが五十力所、全部で八十力所ぐらいあるんですね、沖縄本島に。八十力所のヘリの着陸帯、しかも山の上ですよ。山の上というのは、大体その地域の人にとっては信仰の対象ですよ。先祖代々敬つてきたその場所に、ヘリパッドが八十力所もある。五十力所をオスプレーが使う。それでも過剰とは思っていないという。これは幾ら何でもあんまりじゃないですか。

大臣はどういう認識ですか。過剰でないという認識ですか。

森本国務大臣 今回の環境レビューにおいて、この種のヘリパッドを使うという計画が書いてございます。そのことはそのとおりでございますけれども、先生御指摘のように、これは地元にもいろいろ御事情があると思えますし、とにかく飛行の安全、あるいは地元住民の方々の理解を得ながら、この飛行の訓練をやらせるため、アメリカ側にとどのような申し入れをきちっとするべきかという点については省内で速やかに検討していきたい、このように考えております。

赤嶺委員 環境レビューについては省内でも、申し入れる点はこれから検討していきたい、あのとおりじゃないという認識ですか。もう一度御答弁をお願いします。

森本国務大臣 あのとおりでないということではなくて、この環境レビューの中にアメリカ側が指摘している各種の訓練を行う際、日本側としてどのような注意事項をアメリカ側に要請すべきかということについて、速やかに部内で検討したい、このような趣旨で申し上げたつもりでございます。

赤嶺委員 終わりますが、環境レビューというのは、いわばオスプレー配備についてアメリカ側の説明責任として出されてきたものですが、実際は、環境アセスという法律の手続にもよらず、自然にも影響を与えない、社会の生活にも影響を与えない、そして、ヘリパッドを使う数もほとんどふえていつている、夜間の訓練もふやす、こんなことで、安全だから受け入れてくれということは県民は絶対に納得いきませんが、先ほど公明党の東先生のお話にもありましたが、公明党も含めて、自民党も含めて、沖縄では、オスプレー配備反対の県民大会も開くべきじゃないかというような声も盛り上がっているということを紹介しまして、質問を終わります。