

○笠井委員 日本共産党の笠井亮です。

沖縄の米軍普天間基地に配備されるとしている垂直離着陸機MV22 オスプレーをめぐる問題ですが、この十二機が七月二十三日に米海兵隊岩国基地に陸揚げをされました。地元の自治体、さらには全国知事会を初め、沖縄そして日本全国に広がる反対や懸念の声を無視して強行されたことは断じて許されないと、まずアメリカ政府に強く抗議したいと思います。

その上で、玄葉大臣に伺います。

野田総理は、今回の陸揚げの後、きちんと安全性が確認されるまで日本での飛行は行わない、そう合意をしているということで表明をされております。ところが、アメリカの側は、あくまで配備計画については変更する意思はないということで、藤村官房長官も森本防衛大臣も、十月からの本格運用をする配備計画について変更する考えはないと一方では明言されている。

まだ安全性も確認されていないのに、どうあろうと本格運用は十月からというのでは、何のための確認かということになりませんか。

○玄葉国務大臣 これは先ほど来から議論がございました。安全性そして安全保障を両立させなきゃいけない。私は、初めからスケジュールが全てである、こういうことではないと思っています。安全性が確認されない限り飛ばさない、しかし力の空白を生じさせてはいけない、私から申し上げたいことはそのことであります。

○笠井委員 先ほど答弁の中で、大臣は力の空白をつくらないのは大前提だというふうに言われた。一方で安全性の確認があるということでもありますけれども、大前提を、力の空白をつくらない、つまり配備が必要だということになると、配備ありきということになりますね。そういうことになりませんか。

○玄葉国務大臣 私は、安全性が確認されない限り飛ばしてはいけない、そう思っています。

○笠井委員 野田総理も安全性を主体的に確認するまで日本での飛行は行わない、そして大臣も確認されない限り飛ばさないと言われた。

では、確認作業をやったけれども、最終的に安全性は確認できなかったということになれば、これは日本での飛行、つまり配備はやらないという可能性もあるわけですね。それはないとは言えない。

○玄葉国務大臣 先ほど来から私が申し上げておりますけれども、とにかく今、安全性の懸念が広まっているわけでありますので、力の空白を生じさせないことを大前提に、安全性が確認されるまでは飛ばさない、私から申し上げることはそのことだけです。

○笠井委員 つまり、安全性が確認できなかった、できないということに日本政府としてなれば、これは日本では飛ばさないという判断になる可能性はあるということですね、当然。

○玄葉国務大臣 安全性が確認されるまでは飛ばさない。

○笠井委員 されなかったら飛ばさない、日本では配備、運用できないという可能性が当然ありますね。つまり、そういう作業をやっているんだから、どっちになるかわからないわけですから、それを全く否定したら、最初から配備はある、空白をつくらないためにやる、とにかく格好だけ

やっているという話になりますよ。

○玄葉国务大臣 笠井委員、繰り返して申しわけないんですけども、私は、やはり日本が主体的に安全性を確認するという作業がしっかり行われるまでは飛ばしてはいけないというふうに思っていますし、飛ばさないことについて、私は日米でそこは調整されているというふうに考えております。

○笠井委員 では、ちょっと角度を変えて聞きますが、民主党の輿石幹事長も、日本側が安全性を確認できなければ十月を超えようともオスプレーを飛ばすことはできないというふうに言われております。何よりも安全性の確認、それができなければと大臣も言われた。

つまり、そういう点でいうと、最初から十月からの運用計画があるということを前提にするんじゃないくて、それはまず撤回をして、まず確認をする作業を徹底的にやる。その結果はいつになるかわからない。しかし、それで最終的に運用できない可能性もあるかもしれないが、まずは安全確認のことを、期限を決めずにやるというのが当然の姿勢じゃないんですか。

○玄葉国务大臣 先ほど来から申し上げておりますけれども、おっしゃりたいことはわかっておりますけれども、今非常に厳しい安全保障環境がございます。ただ、やはりこの安全性というのは極めて重要でございますから、安全性を日本国として主体的に確認するまで飛ばさないということに尽きるということでございます。

○笠井委員 確認もできていないうちから、つまり十月からの本格運用の計画だけを変えないということになれば、これは沖縄からは、安全確認はポーズにすぎないという本心を吐露したようなものだ、陸揚げ強行後に今さら安全性を確認すると言われても日本政府の言葉をうのみにできるはずがないと沖縄の新聞も社説で厳しく書いていますが、批判されるのは当然だと思います。

渡辺防衛副大臣に伺います。

去る七月二十日にカーター米国防副長官と会談をされて、オスプレーの安全性の確認について話し合っておられます。そこで伺いますが、米側との間で、日本側がまだ安全性が確認されていないとしているのはどういう点ですか。

○渡辺副大臣 オスプレーが実戦配備されるまでの間の四件の墜落事故については、例えば配線のミスであるとか火災が起きたとか、いろいろな原因が出ているわけでありまして。その後の運用、実戦配備後の運用について、四月、六月、今懸案となっている、モロッコとフロリダで墜落したものについては、今アメリカが、法務官が入って調査をしている。

この点について、これが構造的なものなのか、それともパイロットの操縦ミスによるものなのかということについては、まだアメリカでも結論は出ておりませんし、また我々としても、さまざまな報道にも接しておりますし、またさまざまな指摘があることも承知をしておりますので、これについて、きょう発表しました検証評価チームを立ち上げて、我々としての懸念をそこで、アメリカに行って、ブリーフィングを受けて、質問をぶつける。今、もう既に、質問項目については、かなりの量をアメリカの方にも送っております。

それで、我々が主体的に客観的にこれを判断するというのを先方にも、カーター国防副長官との会談の中でそのような趣旨をお伝えしたところでございます。その点については、今準備を進めているという現状でございます。

○笠井委員 日本側の確認作業や分析の結果次第で、米側に再調査をさらに要請することがあると防衛大臣も言われています。先ほど副大臣も繰り返してという話がありましたが、それはどうい

う場合にさらにというふうになっていくんですか。わかるまでということでもいいのか、それは徹底的にやっていくのか。どういう形になるのでしょうか。

○渡辺副大臣 その墜落事故の原因について、構造的なものであるのか、人為的なものであるのかということ、そうしたことも私たちは、とにかくたくさん質問項目、かなりの数をこれまでもアメリカ側に出しております。全て回答をいただけているわけではありませんけれども。

この点について我々も、やはりカーターさんもおっしゃいました。やはりそこは、飛行をするという、やはり納得のいく説明をできるだけしたい、情報提供も速やかにしたいというお話でございましたので、我々として考えられる限りの、お答えをいただける限りのことについては、徹底してやはりこちらとしても質問をぶつける。ただブリーフィングを聞いて帰ってくるということではなくて、こちらからもいろいろな指摘をしたい、確証が得られるまで何度でもやりたい、そのように考えております。

○笠井委員 大臣、今副大臣も、このオスプレーをめぐる問題では、構造上の問題、いろいろな問題を含めて、報告されたり、あるいは報道されている問題がある。それで、安全性をめぐるっては、つまり、そういう点でいうと、例えば機能上の問題、あるいはパイロットの技術、自然条件の問題、さらには米軍の事故調査報告書の内容を変更するように圧力があつたと関係者がアメリカで言っている問題など、さまざま指摘があつたり報告があつたりします。

そうした諸問題についても、当然、あす開かれる日米合同委員会の場も含めて、米側との間で確認作業を徹底的にやるということによろしいのでしょうか。

○玄葉国務大臣 今、まさにあす初めて行われるので、米国がどのように出てくるかということも含めて、まあ、出てくるかと言うと語弊があるかもしれませんが、第一回の協議を行います。

何をどこまで検討するかを含めて、まさに今検討中でございますが、ただ、私としては、運用ルールあるいは低空飛行の問題などは、やはり我々からきちっと出していかないといけないのではないかとこのように考えているということでございます。

○笠井委員 安全上問題になっている問題、あるいは疑問を持たれている問題は、とにかく全てやるということで協議はやるという立場でいいわけですね。

○玄葉国務大臣 済みません、機能的な話は、恐らく調査報告書とか専門家のチームの方で基本的には担当するのではないかとこのように、これは今断定はできませんけれども、そのように思います。

○笠井委員 では伺いますが、これは渡辺副大臣ですかね。前回の委員会でも私質問しましたオートローテーションの問題、機能的な問題というのがありましたので御質問したいんです。

防衛省が「MV-22 オスプレー 米海兵隊の最新鋭の航空機」というパンフレットを出されております。

この九ページのところで説明があつて、「飛行中に両方のエンジンが故障した場合、オスプレーはどうするのですか？」ということで、それについて説明があつて、「万が一二つのエンジンが停止した場合の緊急着陸の際、その時の飛行状態に応じて、固定翼モードに移行して滑空するか、垂直離着陸モードに移行してオートローテーションを行うこととなります。」ということ述べております。

その上で、「滑空とは」ということが具体的に説明してあつて、その下に「オートローテーショ

ンとは」ということで、どういうふうになるかという図まで、図入りで説明しているわけですが、このオートローテーションについての説明の根拠、出典はどこなんでしょうか。

○渡辺副大臣 オートローテーション、前回の委員会的时候にも委員から質問をいただきました。万が一、二つのエンジン出力が完全に停止した場合にどうするんだという中で、オートローテーションという、まさに空気を切りながら、竹トンボが着陸するようなイメージで、そして角度を変えながらおりていく。

これは出典はどこかといいますと、アメリカがいろいろシミュレーションを行っている、シミュレーターを使って訓練をしている場合もありますし、これはアメリカに限らずですけども、日本でもヘリコプターのパイロット等が、もしそうなった場合にどのような形でその危機を脱するかということについては当然パイロットは訓練を受けますので、今回書いたオートローテーションのイメージというのは、これはアメリカ側からの情報提供をもとにして、ここに説明に書いたわけでございます。

○笠井委員 そうしますと、ここにアメリカ側の公刊資料というかパンフレットがあります。V 22 オスプレー・ガイドブックというものでありますけれども、米海兵隊司令官が冒頭にメッセージというのを寄せて書いておまして、そして、一番最後のところには、米海軍航空システム司令部が公表、配布を全面的に認めたということも含めて記されております。

この中でいいますと、オスプレーの今の機能にかかわる問題に関して、ここに書いてあるんですけども、エンジン停止状態での生存可能な着陸のためにオートローテーションに頼る、依存することはないということとを断言した上で、もし必要ならば、固定翼モードで滑走しての着陸が予想し得る場合には、ターボプロップ機のように滑空できるというふうに言っているだけなんです。つまり、今副大臣が言われた、竹トンボみたいなことで、それに頼ることはないんだと。そうじゃなくて、いざというときは、そこで着陸可能なときには滑空して、グライダーのように行くんだというふうに説明しているわけなんです。

アメリカからの情報というふうにしてこのパンフレットを防衛省がつくったと言われるんですが、明らかにパンフレットの書きぶりとは違うんじゃないかと思うんです。そして、アメリカのこのガイドブックにはオートローテーションの図式についてもないんですけども、これはどうなんですか。

○渡辺副大臣 アメリカのガイドブックと我々が説明用に防衛省が作成をしたこの中身について違うのではないかと、アメリカ側のガイドブックには書いてないことを日本が書いてあるのではないかとはいいますが、当然、その点についての協議というのは、これは先ほどの答弁でもさせていただきました。昨年六月に発表され、それ以前から、置きかえるという形でオスプレーが配備されるというような情報を得てから、かなりのやりとりを日本側とアメリカ側でしておりますので、その中で、当然、そういう緊急時の場合の対応とはということについても議論をしてきたわけでございます。

アメリカのガイドブックに書いてないことを日本のガイドブックに書いたというのは、アメリカ側がどのような形でガイドブックを、どういう判断で書かれたかまでは今ここで答えできませんけれども、少なくとも我々として、もしそういう緊急時の場合にはどうするかというさまざまな可能性を想定してここに書いたということでございます。別に、これは日本側が何か後からつけ足したように書いたものではないということは御理解をいただきたいと思っております。

○笠井委員 どちらも新しい資料なんです。防衛省がつくったのはことし六月ですよ。こっちも二〇一一年——二年版と最新版なんですけれども、違うことを書いてあるというより、根本的

に違うわけですよ。日本側は、緊急のときには滑空するかオートローテーションでやりますよと。アメリカの方でガイドブックで説明しているのは、オートローテーションには頼りませんよ、いざというときには、滑空できるときは滑空しかないんですと。全然違うんですよ。

だから、つくった当事者の側で、それから米軍側がそれを裏書きして説明している機能なんだから、そのとおりに日本でも説明すればいいと思うんですけども、何で根本的にそういうふうに違うのかというのが疑問なんです。

○渡辺副大臣 オートローテーションのみに頼らないということの認識で、この書きぶりですね。

ここにあるのは、固定翼モードに移行して滑空するか、まあオアですね、それで垂直離着陸モードに移行してオートローテーション……（笠井委員「それは防衛省の方」と呼ぶ）これは日本側ですね。ですから、この点については、こういうさまざまな危機的な場合においてはこういうやり方があるということを書いたわけでございます。

決して、アメリカのガイドブックの方も、オートローテーションのみに頼らないという意味でありまして、こういう複数のオプションがあるということを書かれているものと私は認識をしております。

○笠井委員 アメリカのは、これを見れば明らかなんです。オートローテーションには頼らないと書いてあるんですよ。それは何でかということ、エンジンはそんなに二つも一遍にとまることはないんだけども、だから、それだけ優秀な、万が一なったときには滑空できればやりますよと書いてあるんですから。

これはつまり、事故が多くて危ないものを、とても沖縄県民、国民に受け入れられないということで、あたかも安全機能があるかのように、日本国民向けの説明でオートローテーションやりますよと防衛省が書いたんじゃないかというふうに思われても仕方がない話なんです。

改めて聞きますけれども、防衛省パンフは、オートローテーションのイメージ図解、あるいはこういう機能があるというのは、アメリカのどういう情報の、どの資料に基づいて、あるいは誰の発言に基づいてつくったのか。

○渡辺副大臣 いつどこで誰から聞いたかということは今ここで詳細にお答えするだけの情報を持ち合わせておりませんが、先ほどから申し上げているとおり、アメリカ側といろいろな協議をする中で、当然これはヘリコプターのパイロットならば、こうしたシミュレーターを使って、もしエンジンが停止した場合に、どのようにしてその危機を回避するかということについては日本もアメリカも訓練を受けております。ですから、当然その議論をしながら、角度を変えながらこのオートローテーションを、着陸地点にいかにしてソフトランディングをできるかということについてのことをアメリカ側からも聞いておりますし、当然それをもとにこのイメージ図を描いたということでございます。

何かアメリカのマニュアルがあってそれを写したか写さないかという話ではなくて、ヘリコプターのパイロットならば当然認識していることをアメリカと話をしながらこのような形で書かせていただいた、そのように理解しております。

○笠井委員 説明していることが大きく違うので、私は、これはぜひ確認をしてもらいたいと思うんです。具体的にどういう情報とどういう資料に基づいてこの図式をつくったのか、そして日本側で説明しているのか。

つまり、米国防分析研究所の主任分析官だったリボロ氏、私も質問で取り上げましたが、この方は、この日本側の防衛省のパンフを見て、もしエンジンが突然停止したら、図説どおりにならないで、制御を失って墜落するぞというふうに指摘をされて、この図説というのは、通常のヘリ

のオートローテーションについて使われている説明をオスプレーに置きかえただけだというふう  
に指摘もされております。

そういうことも承知の上で、防衛省パンフがオートローテーションを行うというようなことを  
日本では説明しているとすれば、これは安全神話のオスプレー版になります。何が何でも配備あ  
りきの話がここにも出てくるということになるので、いずれにしても、このことはやはり基本的  
に説明が違うわけですから、ぜひ防衛省のパンフについては、こういう資料に基づいて、こうい  
う根拠に基づいてやったということについて、当委員会に、確認して報告してもらいたいと思  
うんですが、いかがですか。

○渡辺副大臣 その出典についてさらに詳細な情報をよこせということでございましたら、委員  
会の方からの御要請がございましたら、できるだけお応えをさせていただきたいと思  
います。

○笠井委員 その問題の情報の提供、それから、今後の米側への安全性の確認状況について、き  
ょうもずっと議論がありましたので、当委員会に適宜報告をしていただきたい。理事会で協議を  
お願いしたいと思  
います。

○田中委員長 今のオートローテーション、それから滑空の問題その他オスプレーに関すること  
ですね。少しでもよく理解されるように、委員会に適宜適切な資料を提出するようお願いした  
いと思  
います。

○笠井委員 森本防衛大臣は二十三日のテレビ番組で、住宅地をできるだけ避ける飛行ルート  
を米側に求める方針を示されました。日本政府は、普天間に配備後の離着陸では可能な限り海上ル  
ートを飛ぶように米側に要請する方針だということが報道されておりますけれども、そういうこ  
となんですか。あるいは、それはどういうことを検討していくということでしょうか。

○玄葉国务大臣 あした第一回ですから、現時点で確たることを申し上げられませんが、  
先ほど申し上げましたけれども、運用のルールとか低空飛行の問題だとか、そういったことにつ  
いて日本側からは当然提起をしなければならないだろうと私は考えているということです。

○笠井委員 渡辺副大臣、森本大臣の発言では、テレビで聞いたので、住宅地をできるだけ避け  
る飛行ルートを米側に求めていきたいという話ですが、普天間でいえば、普天間基地のどこにそ  
んなに住宅地を避けるルートがあるのか。もう現地に行けば誰でもわかる話で、沖縄の方はみん  
な、そんなところないよという話なんですか、そんな検討をできるんですか。

○渡辺副大臣 それは日米合同委員会の中でこれから議論されると思いますが、今の御指摘の普  
天間については、私も何度も行っております。当然、町の真ん中にある、世界で一番危険な基地  
だと言われているところがございますので、ではどこから行ったら一番最短距離で海上に抜けら  
れるかというところはいろいろ検討されるとは思いますが、その点についても合同委員会の中  
でお話をされるんだと思  
います。

いずれにしても、大臣の発言の真意というのは、いかに住宅密集地の上を飛ばさないような最短  
のルート、最善のルートを考えるかということでおっしゃられたんだと理解しています。

○笠井委員 今副大臣言われましたが、普天間でいえば、住宅密集地の真ん中ですから、飛ばな  
いようにと思えば、そこに配備できないという話になると思  
います。

最後になりますけれども、先ほど河井委員からも質問があつて、私も六月十五日の質問で取り

上げたんですが、オスプレーの訓練計画についてはアメリカ国内でも見直しをされているというので、ニューメキシコ州のキャノン空軍基地の話ですけれども、住民からの懸念、要求があって低空飛行訓練が延期をされているということです。キャノン空軍基地が発表した声明によると、公聴会で寄せられた住民らの意見を精査した上で、改めて計画の必要性を再検討して、二〇一三年までに計画を続行するかどうか判断するということでもあります。

ところが、藤村官房長官は、これを聞かれて、報道は承知しているけれども米国内の話だと言われたんですが、私は米国内の話で済まされないと思うんですね。同じオスプレーの問題にかかわって、やはり声を上げるときに、見直そうと言っているのがアメリカで、日本ではなぜ見直さないのか。なぜ米国内と同様に見直せと申し入れて、そしてきちっと言わないのかと思うんですが、どうですか。

○玄葉国務大臣 私は、きょうずっと申し上げていますが、初めからスケジュールありきということではないのである、安全性が日本として主体的に確認されるまでやはり飛ぶべきではないし、飛ばさないということではないかというふうに思っています。

○笠井委員 時間になりましたので終わりますが、それぐらいははっきり、見直せぐらい言わないと、何でもアメリカの言いなりだ、こう激しい声が沖縄、全国から上がるだろうと思うんですよ。

それで、結局、これを言うと、日米安保上の権利があるから言えないというふうなことをよく言われるんですけれども、だったらその安保の是非が問われるという問題になりますから、まさにそういう点では、八月五日に沖縄ぐるみの県民大会もありますが、オスプレーの配備計画は中止ということでアメリカ政府に申し入れるべきだ、このことを申し上げて、終わります。