

国立国会図書館 調査及び立法考査局

Research and Legislative Reference Bureau
National Diet Library

論題 Title	在日米軍によるオスプレイの配備と訓練活動—経緯と現状—
他言語論題 Title in other language	Deployment and Training of Osprey by U.S. Forces Japan: Details and the Current State
著者 / 所属 Author(s)	鈴木 滋 (SUZUKI Shigeru) / 国立国会図書館調査及び立法考査局専門調査員 外交防衛調査室主任
雑誌名 Journal	レファレンス (The Reference)
編集 Editor	国立国会図書館 調査及び立法考査局
発行 Publisher	国立国会図書館
通号 Number	854
刊行日 Issue Date	2022-2-20
ページ Pages	29-58
ISSN	0034-2912
本文の言語 Language	日本語 (Japanese)
摘要 Abstract	米軍の輸送機オスプレイは、沖縄県のほか、本土でも訓練活動を行っており、周辺住民の生活環境に影響を及ぼしている。本稿では、オスプレイの日本配備に至る過程と訓練活動の実態を述べる。

* この記事は、調査及び立法考査局内において、国政審議に係る有用性、記述の中立性、客観性及び正確性、論旨の明晰（めいせき）性等の観点からの審査を経たものです。

* 本文中の意見にわたる部分は、筆者の個人的見解です。

在日米軍によるオスプレイの配備と訓練活動 —経緯と現状—

国立国会図書館 調査及び立法考査局
専門調査員 外交防衛調査室 鈴木 滋

目 次

はじめに

I オスプレイ配備に至る経緯

- 1 日本配備の端緒
- 2 MV-22 の配備経緯
- 3 CV-22 の配備経緯

II オスプレイ配備をめぐる環境レビュー

- 1 MV-22 に関する環境レビュー
- 2 CV-22 に関する環境レビュー
- 3 環境レビューをめぐる議論

III オスプレイの訓練活動等

- 1 在日米軍としての単独訓練
- 2 自衛隊との日米共同訓練
- 3 災害救援活動への参加

IV オスプレイによる事故や事件をめぐる認識

おわりに

キーワード：オスプレイ、MV-22、CV-22、ティルトローター機、海兵隊、在日米軍、基地問題、
軍用機事故、環境影響評価

要 旨

- ① 在日米軍の輸送機オスプレイは、沖縄県のほか、日本本土でも広く訓練活動を行っており、周辺住民の生活環境に大きな影響を及ぼしている。本稿では、オスプレイの日本配備に至る過程と訓練活動の実態を述べる。
- ② 在日米軍によるオスプレイの配備は、1996年のSACO最終報告を機に検討が本格化した。従来機種のCH-46をオスプレイに置き換える計画が2003年から開始されたことを受け、2009年頃、沖縄における更新計画が固まったものと考えられる。
- ③ 海兵隊が運用するMV-22は2012年10月、空軍が運用するCV-22は2018年10月、それぞれ日本に配備された。その間、2012年に海外や米国本土でオスプレイの墜落事故が連続したことや、日本本土での低空飛行訓練が検討されたことなどから、沖縄県など関係自治体は、オスプレイの配備に反対や懸念を示したが、配備に大きな影響が及ぶことはなかった。
- ④ 海兵隊と空軍は、オスプレイの日本配備に伴う環境上の影響について、評価結果をまとめた。しかし、これらの環境影響評価は、国家環境政策法（NEPA）の要件に基づかない、簡略な「環境レビュー」として行われたことなどから、評価手法や内容には批判もある。
- ⑤ 在日米軍は、普天間基地や横田基地の周辺などでオスプレイを用いた実戦的な訓練活動を行っており、通常の飛行活動のほか、特別の目的を伴った訓練として、兵員降下や物資吊り下げ飛行などを盛んに行っている。これらの訓練は、米軍資料によれば、いずれも、狭隘（きょうあい）で兵站の確保が困難な地域への輸送活動を想定したものである。
- ⑥ 普天間基地を拠点とするオスプレイは、日米間の合意に基づき、2017年より日本本土への移転訓練を行っている。この訓練は、陸上自衛隊の演習場で実施される日米共同訓練に組み込まれており、訓練目的の1つには、日米の共同作戦能力強化があると見られる。
- ⑦ オスプレイの訓練活動は、2016年12月に名護市東方沖で発生した不時着水を始め、様々な事故や事件も発生させているが、重要な点は、事故や事件の定義について、米軍と日本政府、自治体の間に認識のずれが見られることである。このような認識のずれは、これらの関係者の間で、オスプレイに限らず、米軍機の運用をめぐる紛争を継続的に招くおそれがある。

はじめに

在日米軍が運用する装備として、オスプレイ（Osprey）はメディア等が特に取り上げることの多い航空機である。オスプレイは、飛行モードの転換により、垂直離着陸と水平飛行を双方行える、ヘリコプターと固定翼機の機能を兼ね備えたティルトローター型の輸送機とされる⁽¹⁾。オスプレイには、海兵隊が運用する MV-22 のほか、空軍特殊作戦コマンド（Air Force Special Operations Command）が運用する CV-22 があり、日本では MV-22 が普天間海兵隊航空基地（沖縄県宜野湾市）に 24 機、CV-22 が横田空軍基地（東京都福生市・武蔵村山市・羽村市・立川市・昭島市・瑞穂町）に 6 機配備されている（2022 年 1 月時点）⁽²⁾。オスプレイについては、日本の安全保障に有益との評価がある一方で、かねてより事故率や安全性などをめぐる議論が展開されてきた。また、訓練活動が周辺地域の生活環境に与える影響について、地元の自治体や住民から懸念が示されることも少なくない。

本稿は、在日米軍によるオスプレイの配備と訓練活動や、オスプレイが絡んだ各種の事故や事件について、経緯を振り返りつつ、これに関連した論点を考察するものである。I 章では、オスプレイの配備経緯をまとめ、II 章では、日本への配備をめぐる米軍が行った「環境レビュー」を取り上げる。そして III 章では訓練活動の実態を述べ、最後に IV 章で、オスプレイが絡んだ各種の事故や事件を概観する。

I オスプレイ配備に至る経緯

オスプレイが初めて日本に配備されたのは 2012 年 10 月であるが（MV-22 の普天間基地配備）、その前には、訓練中のオスプレイによる事故が米国本土や海外で続発するなど、配備問題に影響を及ぼす出来事があった。本章では、これらの出来事も含めて、オスプレイの日本配備に至る過程を述べる。

1 日本配備の端緒

国防総省と米軍が、いつ頃からオスプレイの日本配備について検討を開始したのか、その時期を特定することは困難であるが、筆者が参照した範囲で、オスプレイの日本配備計画に関する最初の報道として確認することができたのは 1996 年 8 月時点のものである。この時の報道によると、海兵隊は、今後、普天間基地返還に伴う代替施設（以下「普天間代替施設」とし

* 本稿におけるインターネット情報は、2022 年 1 月 17 日現在である。また、人物の肩書は参照文献発表時点のものである。

(1) オスプレイの性能や配備状況、事故率や安全性など、主な論点に関する全般的な解説として、以下の資料を参照。鈴木滋「オスプレイとは何か—主な論点を振り返る—」『レファレンス』851 号, 2021.11, pp.55-78. <https://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_11884863_po_085103.pdf?contentNo=1>

(2) 以下、本稿では、海兵隊と空軍が運用するそれぞれのタイプについて個々に記述する場合は、それぞれ MV-22、CV-22 と記し、それらの区別なしに記述する場合は、「オスプレイ」の用語を用いる。なお、オスプレイには、このほか、海軍が運用する CMV-22 というタイプがある。CMV-22 は、日本では、空母「カール・ヴィンソン」(USS Carl Vinson, CVN-70) の艦載機として、2021 年 8 月に初めて嘉手納空軍基地（沖縄県中頭郡嘉手納町及び北谷町・沖縄市）に飛来し、同年 9 月まで同基地に駐機していたと報じられているが（「海軍オスプレイ 嘉手納を離れる」『琉球新報』2021.9.7）、本格的な実戦配備段階に至っているかは不明である。

て新設される予定のヘリポートに V22 オスプレイと呼ばれる「新開発の大型垂直離着陸機」を導入する予定とされている⁽³⁾。同基地の返還は、1996年4月12日に行われた、橋本龍太郎首相とモンデール（Walter Mondale）駐日米国大使による会談での合意を経て、同月15日に発表された、沖縄に関する特別行動委員会（Special Action Committee on Okinawa: SACO）⁽⁴⁾の中間報告⁽⁵⁾に盛り込まれた。一方、同年12月2日に発表された「普天間飛行場に関する SACO 最終報告」（以下「SACO 最終報告」）⁽⁶⁾では、オスプレイ配備の件は必ずしも明記されていない⁽⁷⁾。したがって、一部報道では配備予定との観測があったものの、この時点では、オスプレイの日本配備について、日米間で公式な確認はされていなかったと考えられる。

その後、SACO 最終報告については、同報告の発表前に米側が作成した草案とされる文書があり、その中には、オスプレイの普天間代替施設への配備案が明記されていたが、地元の反発を懸念する日本側の事情を踏まえて、同報告では削除されたとの報道が2007年に相次ぎ⁽⁸⁾、1996年時点でオスプレイの配備は既定路線となっていたのではないかとの見方が浮上した⁽⁹⁾。この件については国会でも取り上げられたが、政府は、同報告が発表されるまでには日米間で様々な議論があったと述べるにとどめている⁽¹⁰⁾。なお、この草案とされる文書は、いわゆるジュゴン訴訟⁽¹¹⁾において国防総省が証拠書類として裁判所に提出した文書に含まれていたとされるものである⁽¹²⁾。オスプレイの日本配備に対する同省の検討が本格化したと見られるのは、

(3) 「普天間代替施設に大型機 最新鋭の垂直離着陸型 米軍が導入検討」『日本経済新聞』1996.8.1, 夕刊。以下、本節（I章1）に限り、「オスプレイ」とは、専ら MV-22 のことを指す。

(4) SACO は、沖縄県に所在する在日米軍基地に関わる諸課題を協議するため、1995年11月に日米間で設置された機関である。「SACO 設置などの経緯」防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saco/saco_final/keii.html>

(5) 「SACO 中間報告（仮訳）」1996.4.15. 同上 <<https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saco/midterm.html>>

(6) 「普天間飛行場に関する SACO 最終報告（仮訳）」1996.12.2. 同上 <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saco/saco_final/hutenma.html> この文書は、SACO がまとめた最終報告の附属文書である。本稿では、以下、報告本体と附属文書を合わせて「SACO 最終報告」と呼ぶ。

(7) SACO 最終報告は、「海上施設は、ヘリコプターに係る部隊・装備等の駐留を支援するよう設計され、短距離で離発着できる航空機の運用をも支援する能力を有する。」と記すにとどめている。同上

(8) 「オスプレイ配備明記／普天間代替施設／96年 SACO 最終報告草案／地元反発恐れ削除／日米、規定路線裏付け」『沖縄タイムス』2007.4.5; 「新型機配備、政府は承知 96年当時記録メモ 米側に対応を相談」『朝日新聞』2007.5.1, 夕刊。なお、筆者は、ここでいう米側草案に該当すると見られる資料を入手したが、当該資料には「The SBF will be designed to support basing of helicopter and MV-22 (Osprey) units.」との記述がある。SBF とは「Sea Based Facility」（海上施設）の略である。当該資料のタイトルは以下のとおり。タイトルの日付は1996年12月2日、すなわち SACO 最終報告の発表日となっているが、当該資料には11月22日という日付も記載されており、実際に作成されたのは同年11月22日と考えられる。Draft, Final Report, Special Working Group on Futenma Air Station, Special Action Committee on Okinawa, Tokyo, Japan, December 2, 1996.

(9) 『沖縄タイムス』同上

(10) 高見澤将林防衛省防衛政策局長の答弁。第171回国会参議院外交防衛委員会会議録第9号 平成21年4月21日 p.38。以下、「政府」は、特に断りのない限り、日本政府である。

(11) ジュゴン訴訟とは、沖縄における米軍の新たな基地建設に伴う環境上の影響からジュゴンを保護するため、同県の住民や環境保護団体が、国防長官らを相手として、2003年に米国で起こしたものである。同訴訟について、詳しくは以下の資料を参照。砂川かおり「沖縄ジュゴン訴訟—沖縄ジュゴンの歴史的・文化的価値を問う—」沖縄国際大学公開講座委員会編『地域と環境ありんくりん 経済発展と快適環境の調和を目指して』（沖縄国際大学公開講座 20）沖縄国際大学公開講座委員会, 2011, pp.75-102.

(12) 真喜志好一氏（建築家）と桜井国俊沖縄大学教授のコメントによる。成定洋子編『シンポジウム「沖縄における米軍基地・環境・社会運動」』（軍事環境問題ワーキングペーパー 3）2013.11, pp.34, 56. 京都大学人文科学研究所ウェブサイト <<https://www.zinbun.kyoto-u.ac.jp/~shakti/FSmil/workingpaper/data/mep-wp003.pdf>> なお、真喜志氏の著書には、筆者が入手した、前述の米側草案と見られる資料の内容を一部紹介したものがある。同氏は、これを根拠に、政府はオスプレイの配備を1996年時点で知っていたと主張している。真喜志好一ほか『オスプレイ配備の危険性』七つ森書館, 2012, pp.120-121.

SACO 最終報告の発表から 1 年後の 1997 年である。同年 9 月、同省は「海上施設：機能上の分析及び運用構想」と題する報告書をまとめた⁽¹³⁾。この報告書は、普天間基地の返還に伴い新たに建設される予定の海上基地、すなわち普天間代替施設に要求される機能を記したものであるが⁽¹⁴⁾、その中には、オスプレイの将来的な配備を前提とした、以下のような記述が散見される。

- ・新たな海上基地には、MV-22 を含む、基地に配備された全ての航空機による作戦及び訓練に係る要求を支援する能力が備えられる⁽¹⁵⁾。
- ・戦闘機装弾場 (Combat Aircraft Loading Area: CALA) は、MV-22 の装備搭載を 4 機同時に支援する能力を有し、誘導路で連結される⁽¹⁶⁾。
- ・航空機の駐機エプロンには、最大 4 機の MV-22 が自力で方向転換及び後進できるスペースが備えられる⁽¹⁷⁾。

この報告書が作成されて以降、海兵隊の高官によるオスプレイ配備を見越した発言が報じられるようになる。1998 年 7 月、在日海兵隊基地司令官のリブーティ (Frank Libutti) 中將は、普天間代替施設については、オスプレイの配備が可能であることが運用上の必要条件と述べた⁽¹⁸⁾。また、1999 年 1 月には、第 3 海兵遠征軍 (III Marine Expeditionary Force: III MEF)⁽¹⁹⁾ 副司令官のカステロー (John Castellaw) 准將が、普天間基地移設計画の進捗にかかわらず、2007 年か 2008 年にオスプレイが沖縄に配備される予定であると述べたが、この発言は、米側としてオスプレイの配備時期を初めて明らかにしたものとされている⁽²⁰⁾。オスプレイは、従来海兵隊が運用していた CH-46 シーナイト (Sea Knight) ヘリコプターの老朽化に伴い、これに代わる機種として導入が計画されたものである⁽²¹⁾。CH-46 からオスプレイへの更新は 2003 年に開始されたが⁽²²⁾、トラウトマン (George J. Trautman III) 海兵隊中將は、2009 年 5 月 21 日付けで連邦議会公聴会へ提出した書面証言において、沖縄におけるオスプレイへの更新は 2013 会計年度 (2012 年 10 月～2013 年 9 月) に実施されるとの見通しを述べている⁽²³⁾。したがって、この時点でオスプレイの沖縄配備時期は 2007 年又は 2008 年から 2013 会計年度、すなわち

(13) Department of Defense, *SBF: Sea Based Facility: Functional Analysis and Concept of Operations: MCAS Futenma Relocation*, September 3, 1997. <[https://ryukyu-okinawa.net/downloads/USDoD_SBF%20Functional%20Analysis%20and%20Concept-MCAS%20Futenma%20Relocation%20\[1997\].pdf](https://ryukyu-okinawa.net/downloads/USDoD_SBF%20Functional%20Analysis%20and%20Concept-MCAS%20Futenma%20Relocation%20[1997].pdf)>

(14) この報告書には、新たな海上基地の機能に対する要求は運用上の観点に基づいており、普天間基地の返還に伴う、単なる代償という観点から策定されたものではないといった趣旨の記述がある。 *ibid.*, p.1. この点に言及した邦語資料として、以下を参照。山本章子「米国の普天間移設の意図と失敗」『沖縄法政研究』19号, 2017.2, pp.11-12; 「ヘリポート、普天間の代替でなく新基地 米、次期輸送機導入」『朝日新聞』(西部本社版) 1998.5.15.

(15) Department of Defense, *op.cit.*(13), p.9.

(16) *ibid.*, p.11.

(17) *ibid.*, pp.11-12.

(18) 「環境配慮、「垂直離着陸機を配備」在日海兵隊司令官会見」『朝日新聞』(西部本社版) 1998.7.10.

(19) III MEF について、政府 (防衛省及び外務省) は「第 3 海兵機動展開部隊」という訳語を用いているが、沖縄県の資料や各種報道では、広く「第 3 海兵遠征軍」という訳語が用いられている。本稿では後者に従った。

(20) 「新型機配備は 2007 年か 2008 年に—「普天間」で米軍表明」『毎日新聞』(西部本社版) 1999.1.20, 夕刊.

(21) 鈴木 前掲注(1), p.60.

(22) *V22 Osprey Guidebook 2013/2014*, 2013, p.84. <https://aviation-assets.info/wp-content/uploads/V-22-Guidebook-2013_update_PREVIEW_LR2.pdf> この資料には明確な書誌事項が記されていないが、冒頭に海兵隊司令官と空軍特殊作戦コマンド司令官のコメントが寄せられており、その内容から米軍が刊行に関わった広報的な資料と見られる。

(23) *The V-22 Osprey: Costs, Capabilities and Challenges*, Hearing before the H.R. Comm. on Oversight and Government Reform, 111 Cong. 1st Session, June 23, 2009, p.46.

2012年頃に変更されていたものと見られ、実際の配備スケジュールはそのとおりに進んだことになる。ちなみに、報道によると、2009年秋の時点で海兵隊が発表した「海兵航空計画」でも、普天間基地に24機のオスプレイを配備することが記載されていたという⁽²⁴⁾。以上、オスプレイの日本配備をめぐる国防総省や海兵隊の動きを追ってきたが、大まかな流れとしては、1996年のSACO最終報告を機に検討が本格化し、2003年から世界規模でCH-46からの更新が開始されたことを受け、2009年頃、沖縄における更新計画が固まったものと考えられる。それでは、この間、政府はこの問題をどのように説明してきたであろうか。国会の質疑において、政府は、以下のような答弁を行っている。

- ・普天間基地に配備されているCH-46を将来的に代替する計画があることは承知しているが、米側からオスプレイの配備を具体的に聞いているわけではない（1998年5月）⁽²⁵⁾。
- ・オスプレイの沖縄配備については、米側より一貫して現時点では具体的に決まっていないとの説明を受けており、SACO最終報告はオスプレイの沖縄配備を前提としたものではない（2007年4月）⁽²⁶⁾。
- ・CH-46からオスプレイに更新していく一般的な予定があることは事実であり、この文脈において将来オスプレイが沖縄に配備される可能性がないということはないが、米側からは現時点では具体的に決まっていないとの説明を受けている（2008年4月）⁽²⁷⁾。

在日米軍によるオスプレイの配備について、政府は、事前協議⁽²⁸⁾の対象には該当しないとの見解を示している⁽²⁹⁾。SACO最終報告発表の前後以降、米側からの情報提供や日米間の協議等がどの程度行われたのかは不明であるが、米側から公式な発表がない以上、その間、政府としては、詳細は承知していないとの立場を維持したものと考えられる。政府がオスプレイの日本配備について可能性を公に認めたのは2010年9月である⁽³⁰⁾。海兵隊が配備計画を固めたのは、上記のとおり2009年頃と見られることから、政府の説明は米側の動きと時期的には符合していると言えよう。

2 MV-22の配備経緯

MV-22の沖縄配備計画が大きく動き出したのは2011年である。同年5月、政府は沖縄県に対し、米軍によるMV-22配備を受け入れる旨を伝えた⁽³¹⁾。また、同年9月には佐世保海軍基地（長崎県佐世保市）に新たな強襲揚陸艦「ボノム・リシャール」（USS Bonhomme Richard, LHD-6）を配備することが決まった。実際に配備されたのは2012年4月であるが、この動き

⁽²⁴⁾ 「新型輸送機「オスプレイ」配備計画 普天間 新たな火種 安全不安 地元は猛反発」『朝日新聞』2010.10.2. この記事は、早ければ2013会計年度にもオスプレイの普天間基地配備が始まる可能性があるとの観測を述べている。

⁽²⁵⁾ 大古和雄防衛庁防衛局防衛政策課長の答弁。第142回国会衆議院外務委員会議録第15号 平成10年5月28日 p.12.

⁽²⁶⁾ 西宮伸一外務省北米局長の答弁。第166回国会衆議院外務委員会議録第6号 平成19年4月11日 p.19.

⁽²⁷⁾ 高村正彦外務大臣の答弁。第169回国会参議院外交防衛委員会議録第7号 平成20年4月22日 p.37.

⁽²⁸⁾ 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（昭和35年条約第6号）第6条の実施に関する交換公文（岸・ハーター交換公文）は、合衆国軍隊の日本配置における重要な変更と装備における重要な変更、日本から行われる戦闘作戦行動のための日本国内の施設及び区域の使用を日米両政府間による事前協議の対象とする旨を定める。

⁽²⁹⁾ 松本剛明外務大臣の答弁。第177回国会参議院外交防衛委員会議録第13号 平成23年6月14日 p.6.

⁽³⁰⁾ 岡田克也外務大臣の答弁。参議院沖縄及び北方問題に関する特別委員会（第175回国会閉会後）議録第1号 平成22年9月9日 p.12.

⁽³¹⁾ 「防衛相、沖縄側へ通知 オスプレイ普天間配備計画」『朝日新聞』2011.5.31.

は普天間基地への MV-22 配備と重要な関連性を持つと見られている⁽³²⁾。2012 年に入ると政府の動きが具体化し始める。政府は、同年 6 月 11 日、神風英男防衛大臣政務官を派遣し、山口県知事と岩国市長に対し、普天間基地への配備前に MV-22 を岩国海兵隊航空基地（山口県岩国市）に 2 週間程度暫置し、試験飛行を行う計画を説明した。この際、両首長は協力について即答を避けたとされる⁽³³⁾。同月 29 日、国防総省は、普天間基地に配備されている CH-46 飛行隊を MV-22 飛行隊に更新する旨、正式な接受国通報⁽³⁴⁾を政府に行った。その内容は、以下のようなものである⁽³⁵⁾。

- ・この更新は、日本における米国のプレゼンスを大きく変更するものではない。
- ・最初の MV-22 飛行隊への移行が完了し、完全運用能力を獲得するのは 2012 年 10 月初旬と見積もられる。
- ・2 番目の MV-22 飛行隊が編成されるのは 2013 年夏の予定である。

その後、2012 年 9 月 19 日、日米両政府は合同委員会を開き、MV-22 の沖縄配備について協議した。この時期、オスプレイに関わる重大事故が続発していたことから、協議では安全性をめぐる問題に焦点が当てられたが、日米両政府は、MV-22 の安全性を宣言し、日本における飛行運用を開始することで合意した⁽³⁶⁾。この際、日本政府は「MV-22 オスプレイの沖縄配備について」と題する文書を発表しているが、同文書によると、合同委員会では、MV-22 の運用について、安全性を確保する観点から、以下のような事項が合意された（本稿では一部の合意事項のみ紹介する）⁽³⁷⁾。

- ・日本の航空法や国際基準で定める最低安全高度の 500 フィート⁽³⁸⁾以上で飛行し、原発や人口密集地域、学校、病院等の上空では飛行を避け、可能な限り海上を飛行すること⁽³⁹⁾。
- ・運用上必要となる場合を除き、垂直離着陸モードでの飛行を米軍の施設及び区域内に限ること。また、転換モードでの飛行時間を可能な限り短くすること⁽⁴⁰⁾。
- ・普天間基地に適用される騒音規制措置に関する合同委員会合意を、MV-22 の運用においても引き続き遵守すること⁽⁴¹⁾。

⁽³²⁾ 「強襲揚陸艦 新鋭に 米軍佐世保来春交代へ オスプレイに備えか」『朝日新聞』（長崎版）2011.9.6；石川巖ほか『オスプレイとは何か—40 問 40 答—』かもがわ出版、2012、pp.26-27。

⁽³³⁾ 「オスプレイ沖縄配備 岩国一時搬入で協力を要請」『朝雲』2012.6.14。

⁽³⁴⁾ 接受国通報（host nation notification）とは、米軍の国外における装備の新たな配備や変更に当たって米側が自主的に接受国に対して行う事前通報をいう。接受国通報は必ず行われるものではないが、在日米軍については、主な装備の新たな配備や変更に当たっては、通常、在日米軍から外務省に対して行われているとされる。以下の資料を参照。「横田飛行場への CV-22 オスプレイの配備に関する対応経過について」2015.5.28。東京都羽村市ウェブサイト <<https://www.city.hamura.tokyo.jp/0000007781.html>>

⁽³⁵⁾ 「（仮訳）接受国通報 CH-46 飛行隊を MV-22 飛行隊に改編」2012.6.29。防衛省ウェブサイト <<https://www.mod.go.jp/j/approach/ampo/osprey/haibi/pdf/tsuuhou.pdf>>

⁽³⁶⁾ 「オスプレイ 岩国で試験運用開始 日米合同委で安全を宣言」『朝雲』2012.9.20。

⁽³⁷⁾ 防衛省・外務省「MV-22 オスプレイの沖縄配備について」2012.9.19、pp.6-7。防衛省ウェブサイト <<https://www.mod.go.jp/j/approach/ampo/osprey/haibi/pdf/deploy.pdf>>

⁽³⁸⁾ 1 フィート（ft）は 0.3048 メートル。500 フィートは、およそ 152 メートル。

⁽³⁹⁾ 飛行高度の制限など安全確保策について、運用が制限されるとして米側が難色を示したことにより、合同委員会の開催に至る過程で、日米間の協議は難航したとされる。「オスプレイ、高度焦点 飛行ルールの協議大詰め」『朝日新聞』2012.9.16；「オスプレイ「安全策進展」 詰めの協議急ぐ」『読売新聞』2012.9.18。

⁽⁴⁰⁾ これらの飛行モードで市街地等の上空を飛行することは、一般的に危険とみなされている。「住宅地上空に米オスプレイ「危険な飛行モード」 監視団体、指摘・批判」『朝日新聞』（横浜版）2020.7.3。以下、本稿で述べるオスプレイの飛行モードについては、鈴木 前掲注(1)、p.58 を参照。

⁽⁴¹⁾ ここでいう「騒音規制措置に関する合同委員会合意」とは、1996 年 3 月 28 日に開催された日米合同委員会で合意された、以下の文書を指す（Ⅲ章 1 で後述）。「普天間飛行場における航空機騒音規制措置」1996.3.28。外務

合同委員会での合意を受けて、森本敏防衛大臣と玄葉光一郎外務大臣は、MV-22 について安全性が担保されたとの認識を示し、国内でその飛行を認める「安全宣言」を行ったが、上記のとおり、日米間の合意に「可能な限り」という文言が挿入された点については、事故防止策を米軍の裁量に委ねることになるとの批判があった⁽⁴²⁾。この時開かれた合同委員会では、沖縄への配備後、日本本土でも MV-22 の飛行訓練を行う可能性を日米間で検討することも合意されたが⁽⁴³⁾、米側が合同委員会に提出した覚書では、日米間で合意した最低安全高度を下回る高度で MV-22 が低空飛行訓練を行う場合がある旨明記されていた⁽⁴⁴⁾。このことは、MV-22 が日本本土で低空飛行訓練を行う可能性があることを意味しており、新聞社が全国の知事に対して行ったアンケート調査では、10 県の知事が MV-22 の配備や低空飛行訓練に反対し、4 割に当たる 20 県の知事が MV-22 の安全性を不安視しているという結果が示された⁽⁴⁵⁾。このように、MV-22 の配備については、関連自治体の間で問題視する声が強くなり、2012 年 7 月 19 日、全国知事会は、MV-22 について「関係する自治体や住民が懸念している安全性について未だ確認できていない現状においては、受け入れることはできない。」とする緊急決議を採択した⁽⁴⁶⁾。9 月 9 日には、沖縄県で「オスプレイの配備に反対する沖縄県民大会」が開催されている⁽⁴⁷⁾。しかし、その間、在日米軍による MV-22 配備に向けた動きは中断されることなく続き、7 月 23 日、米本土から輸送されてきた 12 機の MV-22 が岩国基地へ搬入され⁽⁴⁸⁾、9 月 21 日には、同基地に駐機する MV-22 が下関沖で試験飛行を実施した⁽⁴⁹⁾。MV-22 の普天間基地への移動と配備が完了したのは 10 月 6 日である。これが最初の飛行隊であり、第 2 陣となる飛行隊の配備が完了したのは 2013 年 9 月 25 日であった⁽⁵⁰⁾。結果的に、沖縄における MV-22 の配備スケジュールは、おおむね、接受国通報（前述）で示された見通しに従って進んだことになる⁽⁵¹⁾。

なお、2012 年 4 月 11 日にモロッコで MV-22 の墜落事故が、同年 6 月 13 日には米国フロリダ州において CV-22 の墜落事故が発生している。これらの事故は、安全性をめぐる議論を喚起し、沖縄県など関係自治体は、MV-22 の配備に反対や懸念を示したが、いずれのケースについても、米軍と政府は、機体に問題はなく、事故原因はヒューマン・エラーに関わるものとする調査報告書を発表し、配備計画に大きな影響が及ぶことはなかった⁽⁵²⁾。

省ウェブサイト <https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/usa/sfa/pdfs/souon_kisei.pdf>

(42) 「政府、オスプレイ安全宣言 来月から国内運用」『朝日新聞』2012.9.19, 夕刊; 「配備ありき「安全宣言」 オスプレイ運用、日米合意 事故防止策、米軍の裁量に」『朝日新聞』2012.9.20.

(43) 防衛省・外務省 前掲注(37), p.7.

(44) 「日本国における新たな航空機 (MV-22) に関する合同委員会への覚書 (仮訳)」2012.9.19. 防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/anpo/osprey/haibi/pdf/dep_3-1j.pdf>

(45) 「オスプレイ国内配備計画 20 知事、安全性に不安」『朝日新聞』2012.7.21.

(46) 全国知事会「MV-22 オスプレイの配備及び飛行訓練に関する緊急決議」2012.7.19. <<http://www.nga.gr.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/3/osupurei%20youseikatudou.pdf>>

(47) 「沖縄県民大会 10 万人「オスプレイ反対」配備撤回を」『毎日新聞』（西部本社版）2012.9.10, 夕刊.

(48) 「オスプレイ 米軍岩国基地に搬入」『朝雲』2012.7.26.

(49) 「オスプレイ国内初飛行 岩国離陸、下関沖で訓練」『朝日新聞』（西部本社版）2012.9.21, 夕刊.

(50) 防衛省「資料 28 米軍オスプレイのわが国への配備の経緯」『防衛白書 令和 2 年版』2020, p.527.

(51) なお、アンジェレラ (Salvatore A. "Sam" Angelella) 在日米軍司令官は、2012 年 12 月 6 日、第 1 陣として配備された 12 機の MV-22 が完全な作戦能力を備え、本格運用の段階に入ったと発言している。「オスプレイ本格運用段階 米軍司令官」『読売新聞』2012.12.7.

(52) これらの事故と米軍による調査報告書の概要については、以下を参照。鈴木 前掲注(1), p.67.

3 CV-22 の配備経緯

筆者が確認できた範囲で、米軍による CV-22 の日本配備計画が初めて報じられたのは 2013 年 7 月である。同月 29 日、カーライル (Herbert J. “Hawk” Carlisle) 太平洋空軍司令官は、CV-22 のアジア太平洋地域における配備先として、嘉手納空軍基地 (沖縄県中頭郡嘉手納町及び北谷町・沖縄市) と横田基地が候補となっていることを明らかにした⁽⁵³⁾。なお、その後の報道によると、同年 1 月にもドンリー (Michael Bruce Donley) 空軍長官が日本配備の可能性を示唆する発言を行っていたとされる⁽⁵⁴⁾。2015 年 5 月 11 日、米国は、2017 年後半より CV-22 を横田基地に配備する旨、接受国通報を行った。その内容は、最初の 3 機を 2017 年後半に配備し、2021 年までに計 10 機を配備するというものであった⁽⁵⁵⁾。配備先が同基地となった理由については、以下のような見方がある。

- ・空軍は、当初、中国への抑止力強化という観点から嘉手納基地への配備を有力視していたが、基地負担が増える沖縄県の反発を招くことを考慮し、横田基地を選択した⁽⁵⁶⁾。
- ・横田基地では既にパラシュート降下訓練などが行われているが、CV-22 を同基地に配備し、同様の訓練を実施すれば、市街戦を想定した、より実戦的な訓練を行うことが可能となる。また、CV-22 は全国の 7 ルートで低空飛行訓練を行う可能性があるが、本州の中央に位置する同基地を拠点とすれば、効率的に訓練を行うことができる⁽⁵⁷⁾。

2017 年 3 月 13 日、国防総省は上記の配備スケジュールを変更し、最初に配備される 3 機について、配備時期を 2020 会計年度に先送りする方針を発表した。米側は、延期の理由として、必要な機体数の確保や搭乗員などの訓練に当初想定より時間を要することが判明したためとしている⁽⁵⁸⁾。しかしながら、CV-22 の配備スケジュールは、その後も紆余曲折を重ね、2018 年 4 月に再び変更される。同月 3 日、在日米軍は、5 機の CV-22 を同年夏頃に配備し、以降、数年間で段階的に計 10 機を配備する計画を示した。時期を早めた理由は「太平洋地域における安全保障上の懸念に対応するため」とされており⁽⁵⁹⁾、アジア重視を謳うトランプ (Donald J. Trump) 政権の安全保障戦略が背景にあるとの指摘⁽⁶⁰⁾を裏付ける形となっている。

国防総省が配備時期変更を発表した翌日の 2018 年 4 月 4 日、5 機の CV-22 が陸軍横浜ノースドックに陸揚げされた。米側から時期変更の連絡があったのは、実は同年 3 月 16 日だったともされている⁽⁶¹⁾。4 月 5 日には、この 5 機が横田基地に到着した⁽⁶²⁾。これらの CV-22 は、正式配備の前から同基地周辺で飛行活動を展開しており、市民団体の調べによると、6 月下旬以降の 1 か月半で 120 回を超える離着陸を記録したという⁽⁶³⁾。その間、7 月 2 日には、1 機が

53 「米空軍のオスプレイ 横田も配備候補」『朝日新聞』2013.7.30.

54 「アジア戦略日本を活用 オスプレイ米「地域の危機に対応」」『朝日新聞』2015.5.13.

55 防衛省『防衛白書 平成 27 年版』2015, p.206.

56 『朝日新聞』前掲注53

57 「沖縄負担減より米軍都合 オスプレイなぜ横田に 市街戦の訓練を想定」『東京新聞』2015.5.13.

58 外務省・防衛省「CV-22 オスプレイの横田飛行場への配備延期について」2017.3.28. <<https://www.mod.go.jp/rdb/n-kanto/kichi-syuhen/ospray/cv-22jyouhou290331.pdf>>

59 防衛省「CV-22 オスプレイの横田飛行場配備について」2018.4.3. 国立国会図書館インターネット資料収集保存事業 (WARP) ウェブサイト <<https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11623291/www.mod.go.jp/j/press/news/2018/04/03a.html>>

60 「突然オスプレイなぜ 横田配備前倒し 米の安保戦略協議対象外」『朝日新聞』2018.4.5.

61 同上

62 「オスプレイ横田到着 「いつも米の言いなり」「守られない合意」嘆く地元」『東京新聞』2018.4.6.

63 「横田 オスプレイ拠点化 離着陸 1 ヶ月半で 120 回超 市民団体調べ」『東京新聞』2018.8.10.

事前通告なく所沢通信基地（埼玉県所沢市）に飛来、離着陸を行うなど⁽⁶⁴⁾、実質上は既に配備とも見られる状況が進み、周辺自治体からは「なし崩し的な配備」との懸念が示された⁽⁶⁵⁾。8月22日、政府は、5機のCV-22が10月1日から横田基地に正式配備され、2024年までに計10機配備される旨、在日米軍からの連絡事項として発表した⁽⁶⁶⁾。そして、10月1日、予定どおりCV-22（5機）は同基地に正式配備された⁽⁶⁷⁾。

II オスプレイ配備をめぐる環境レビュー

オスプレイの日本配備に至る過程で、海兵隊と空軍は、それぞれMV-22とCV-22の配備に伴う環境上の影響を評価し、報告書として発表した。本章では、海兵隊と空軍が行った環境影響評価の枠組みと報告書の要点を述べる。

1 MV-22に関する環境レビュー

(1) 環境影響評価の枠組み

2012年4月、太平洋海兵隊施設コマンド（Marine Corps Installations Pacific）⁽⁶⁸⁾は、MV-22の普天間基地配備に伴う環境影響評価結果をまとめた（以下「MV-22環境レビュー」）⁽⁶⁹⁾。オスプレイの配備に伴う環境影響評価は、米国本土でも国家環境政策法（NEPA）⁽⁷⁰⁾が定める手続に基づいて行われており、例えばMV-22のハワイ州配備については、NEPAの手続要件⁽⁷¹⁾を満たす形で、海軍省が膨大な環境影響評価書（Final Environmental Impact Statement: FEIS）をまとめている⁽⁷²⁾。これに対し、普天間基地配備をめぐる環境影響評価は、NEPAには直接基づかない、より簡略な手続による「環境レビュー」（Environmental Review）として行われた。MV-22環境レビューによると、ここでいう環境レビューの実施根拠は、大統領命令12114号「連邦政府の海外での主要な活動に伴う環境上の影響」⁽⁷³⁾と国防総省指令6050.7号「国防総省の海外での主要な活動に伴う環境上の影響」⁽⁷⁴⁾、そして海兵隊命令P5090.2A号「環境法令の遵守

(64) 「所沢着陸機は横田から米空軍オスプレイ 配備前 募る不安」『東京新聞』2018.7.11.

(65) 加藤育男福生市長のコメント。「オスプレイ なし崩し配備 詳細説明なく横田基地へ 地元 不安・懸念の声」『朝日新聞』2018.8.23.

(66) 「米軍オスプレイ 5機 10月に横田基地配備 沖縄県以外で初」『朝雲』2018.8.30.

(67) 防衛省 前掲注(50)

(68) 太平洋海兵隊施設コマンドの任務は、インド太平洋地域における海兵隊の基地ネットワークに対し、指揮統制及び監督並びに予算編成面での指導などを行うことである。“Mission Statement.” Marine Corps Installations Pacific website <<https://www.mcipac.marines.mil/>>

(69) Marine Corps Installations Pacific, *Final Environmental Review for Basing MV-22 Aircraft at MCAS Futenma and Operating in Japan*, April 2012. 防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/anpo/osprey/pdf/env_review.pdf> MV-22環境レビューには、同サイトに掲載された邦訳がある。本稿では、以下の資料も適宜参照した。「MV-22の普天間飛行場配備及び日本での運用に関する環境レビュー最終版（仮訳）」同 <https://www.mod.go.jp/j/approach/anpo/osprey/pdf/env_review_j.pdf>

(70) National Environmental Policy Act of 1969, Pub. L. No. 91-190, 83 Stat. 852 (1970), codified at 42 U.S.C. §§ 4321-4370m.

(71) NEPAが定める環境影響評価の手続については、以下の解説を参照。関根孝道「環境影響評価制度をめぐる法的諸問題（4）—米国の環境影響評価制度について—」『総合政策研究』33号, 2009.11, pp.73-103.

(72) 鈴木 前掲注(1), p.69.

(73) Executive Order 12114 of January 4, 1979, *Federal Register*, vol.44 no.6, January 9, 1979, pp.1957-1962.

(74) Department of Defense Directive Number 6050.7, “Environmental Effects Abroad of Major Department of Defense Actions,” March 31, 1979 (Certified Current as of March 5, 2004). <https://biotech.law.lsu.edu/blaw/dodd/corres/pdf/d60507_033179/d60507p.pdf>, codified at 32 C.F.R. pt.187.

及び保全マニュアル」⁽⁷⁵⁾である⁽⁷⁶⁾。大統領命令 12114 号は、1979 年にカーター（Jimmy Carter）政権下で制定されたものであるが、米国域外の軍事施設や軍事活動に関する環境影響評価は、同命令のほか、同命令を実施するため、同年に施行された上記国防総省指令、同指令を具体化した各軍の指令が具体的な法源となっている⁽⁷⁷⁾。大統領命令 12114 号で環境影響評価の対象とされるのは、米国域外における、環境に重大な影響を及ぼす連邦政府の主要な行為であるが⁽⁷⁸⁾、同命令には環境影響評価について、国家安全保障や国益が関連する場合などには広範な適用除外が認められており、また、通常は必要とされる環境影響評価手続を簡略化することを認める「配慮事項」と呼ばれる条項が含まれている⁽⁷⁹⁾。ここでいう「通常は必要とされる環境影響評価手続」とは、NEPA が定める手続要件を指すが、MV-22 環境レビューは、このような実施枠組みを反映して、簡略な環境影響評価になったものと見られる。

(2) 環境レビューの要点

MV-22 環境レビューは、全 7 章及び 4 つの追録で構成されるが、第 5 章以下は、報告書作成に関わった関係者や参考文献のリストなどであり、第 4 章までが本文に当たる。ここでは、報告書本文から要点のみ記す。

(i) 普天間基地に配備される MV-22 の運用予測

- ・ 普天間基地に配備される MV-22 は、一般的には固定翼モードで飛行し、垂直離着陸モードでの飛行は全飛行時間の 5% 又はそれ以下にとどまる。ホバリング⁽⁸⁰⁾は、離着陸活動に伴い発生する可能性があるが、その時間は通常数秒間にすぎない⁽⁸¹⁾。
- ・ MV-22 の飛行活動は、現在運用されている CH-46 と比べ、年間で 11%、回数にしておよそ 2,600 回減少する。飛行場でタッチ・アンド・ゴー⁽⁸²⁾を実施する場合、ごく短い間隔でホバリングが発生するものの、飛行活動全体に占める比率は 1% 以下と予測される⁽⁸³⁾。
- ・ 夕方における MV-22 の飛行活動は、CH-46 と比べて 1,067 回減少し、夜間においては 204 回増加する。しかし、夕方と夜間の活動を足し合わせると、MV-22 の発生させる騒音値は CH-46 と比べて 15% 減ることになる⁽⁸⁴⁾。

⁽⁷⁵⁾ Marine Corps Order P5090.2A, “Environmental Compliance and Protection Manual,” August 26, 2013. <<https://www.marines.mil/Portals/1/MCO%20P5090.2A%20W%20CH%201-3.pdf>>

⁽⁷⁶⁾ Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), p.1-3

⁽⁷⁷⁾ 永野秀雄「軍と環境法—特に米国の域外軍事施設に関する環境保護法制について—」『人間環境論集』大学院特集号, 2003.6, p.85.

⁽⁷⁸⁾ Executive Order 12114 of January 4, 1979, § 2-1.

⁽⁷⁹⁾ 永野 前掲注(77), pp.90-91.

⁽⁸⁰⁾ ホバリング (hovering) とは空中停止飛行のことで、ヘリコプターが空中の 1 点に停止して浮いていることをいう。青木謙知総監修『航空用語厳選 1000—わかりやすい！面白い！航空知識を楽しく覚えよう。—』イカロス出版, 2014, p.186. ホバリングは、搭乗員が地上に降下する際などに行われる。

⁽⁸¹⁾ Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), p.2-7.

⁽⁸²⁾ タッチ・アンド・ゴー (touch and go) とは、着陸進入した航空機が滑走路に一旦車輪を接地させた後、すぐに滑走して離陸・上昇することである。青木総監修 前掲注(80), p.124. タッチ・アンド・ゴーは、艦載機が陸上で空母の甲板を模して行う地上離発着訓練 (Field Carrier Landing Practice: FCLP) などで訓練手法として用いられる。

⁽⁸³⁾ ここでいう「飛行活動」(airfield operations) とは、飛行場と着陸帯 (Landing Zone) で行われる離着陸、訓練空域での飛行等を指すとされている。Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), pp.2-7, 2-11.

⁽⁸⁴⁾ ここでいう「夕方」とは 19 時から 22 時の時間帯、「夜間」とは 22 時から明朝 7 時までの時間帯である。 *ibid.*, pp.2-10-2-11.

- ・MV-22は、輸送機としての機能を発揮するため、現在設置されている既存の着陸帯において「制限区域着陸訓練」を実施するが⁽⁸⁵⁾、戦術着陸帯⁽⁸⁶⁾における制限区域着陸訓練は、現状より12%減少する見通しである⁽⁸⁷⁾。
- ・MV-22の飛行訓練は、分遣隊の派遣という形で日本本土でも行われる。それらの分遣隊は、平均月2日から3日、岩国基地及びキャンプ富士（Camp Fuji. 静岡県御殿場市・駿東郡小山町・裾野市）に2機から6機が展開する。これらの施設及び周辺におけるMV-22の飛行活動は、それぞれ年間500回実施される⁽⁸⁸⁾。
- ・MV-22の分遣隊は、岩国基地やキャンプ富士への展開に当たり、日本本土と沖縄県沖の海上に設けられた6本の飛行ルート（ブルー・グリーン・オレンジ・ピンク・イエロー・パープル）で航法訓練を行う。こうした航法訓練は、各ルートでそれぞれ年間55回、総計で年間330回になると予測される。その際、MV-22は500フィート以上の高度を保って飛行する⁽⁸⁹⁾。

(ii) MV-22の普天間基地配備に伴う環境上の影響

MV-22環境レビューは、普天間基地と岩国基地、キャンプ富士のほか、着陸訓練や航法訓練に用いられる前述の着陸帯、飛行ルートなどにおけるMV-22の配備、展開と訓練活動が及ぼす環境上の影響について、飛行場及び空域の管理、騒音、土地利用、大気質、安全性、生物資源、文化的資源、地質及び土壌、水資源といった9つの指標から評価した。その結果は、どの指標から評価しても、全ての対象施設において、おおむね、環境上の影響は特に生じないか、最小にとどまるといったものであった⁽⁹⁰⁾。その根拠としては、飛行場及び空域の管理や騒音を例にとると、CH-46と比べてMV-22の年間飛行活動が11%減ることなどが挙げられており、具体的には、普天間基地周辺における騒音レベルの変化は最小限であり、65デシベル以上の騒音にさらされる地域は現状より4エーカー⁽⁹¹⁾分減少するといった環境影響予測が述べられている⁽⁹²⁾。環境上、中強度又は重大となる可能性が指摘されたのは、着陸帯に所在する生物資源に対する影響のみである⁽⁹³⁾。MV-22環境レビューは、この点について、着陸ポイントの近傍にある森林の周縁部に、営巣し又はねぐらに就く保護鳥類が生息する場合、MV-22が発

85) *ibid.*, p.2-15. 制限区域着陸（Confined Area Landings: CALs）とは、狭隘（きょうあい）な地形で補給が困難であるような区域において行われる離着陸活動を指す。

86) 戦術着陸帯（Tactical LZ）は、通常、制限区域着陸などの訓練活動に用いられており、伊江島補助飛行場（沖縄県国頭郡伊江村）周辺に6か所、北部訓練場（国頭郡国頭村及び東村）に12か所、中部訓練場に32か所、計50か所設置されている。中部訓練場は、キャンプ・ハンセン（Camp Hansen. 名護市・国頭郡恩納村、宜野座村及び金武町）とキャンプ・シュワブ（Camp Schwab. 名護市・宜野座村）にまたがる訓練区域である。このほか、要人輸送や患者後送など、緊急時又は特別な目的で使用される管理着陸帯（Administrative LZ）が19か所ある。
ibid., pp.ES-8, 2-19-2-20 (Table 2-6).

87) *ibid.*, p.ES-8.

88) *ibid.*, pp.2-34, 2-36 (Table 2-10), 2-38 (Table 2-11).

89) *ibid.*, p.2-40. MV-22環境レビューには、これら6本の飛行ルートが地図で示されている（*ibid.*, p.2-41 (Figure 2-16)）。この図によると、ブルーは山形県の日本海側から新潟県、群馬県、岐阜県へと南下するルート、グリーンは青森県から太平洋側の内陸部を福島県へと抜けるルート、オレンジは和歌山県から高知県を経て愛媛県に西航するルート、ピンクは青森県から秋田県、山形県へと日本海側の内陸部を通過するルート、イエローは福岡県と大分県、熊本県を結ぶルート、パープルは沖縄県沖の海上に設けられたルートである。ここでいう航法訓練について、MV-22環境レビューでは、高度を500フィート以上に保つとしているが、日本では一般に「低空飛行訓練」と報じられている。

90) *ibid.*, p.ES-13 (Table ES-1).

91) 1エーカー（acre）は、およそ4,047平方メートル。

92) Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), p.ES-13.

93) *ibid.*

生させるローターウォッシュ⁽⁹⁴⁾は、それらの生物に重大な影響を及ぼす可能性があるが、影響自体は、ごく限られた区域にとどまるとしている⁽⁹⁵⁾。

2 CV-22 に関する環境レビュー

(1) 環境影響評価の枠組み

空軍特殊作戦コマンド（本稿冒頭）は、2015年2月、横田基地へのCV-22配備に伴う環境影響評価結果を環境レビューとしてまとめた（以下「CV-22環境レビュー」）。CV-22環境レビューでも、環境影響評価の実施根拠として、前述の大統領命令12114号や国防総省指令6050.7号が挙げられている⁽⁹⁶⁾。また、CV-22環境レビューは、ここで行われている環境レビューとは、連邦政府が実施を提案する、米国域外での主要な活動における重要な環境上の問題を米軍が単独で調査したものであり、想定される環境問題の全て又は通常的环境影響評価で必要とされる詳細な評価を含んだものではないとの断りを述べている⁽⁹⁷⁾。これらの点から、CV-22環境レビューも、MV-22の場合と同様、NEPAの手続要件には基づかない、より簡略な環境影響評価として行われたものと言えるだろう。

(2) 環境レビューの要点

CV-22環境レビューは、全7章で構成されており、第4章「環境上の影響」では、空域の管理や騒音、安全性、水、生物、文化的資源など10の指標から、CV-22の横田基地配備に伴う影響が評価されている。ここでは、特に同章を取り上げ、その要点のみを記す。

- ・ CV-22の配備により、航空機騒音が周辺住民に著しい損害を与えることはない。CV-22の騒音レベルは、現在横田基地で運用されている航空機と同等である⁽⁹⁸⁾。
- ・ CV-22は、現在横田基地で運用されている、騒音低減に係る手続の全てを遵守する。現在同基地に配備されている航空機が使用している飛行経路については、CV-22もこれを使用すると予測される。CV-22の配備に伴い、航空機騒音をもたらす影響は、上空通過により誘発される騒音と微小な振動が、住民の不快感を僅かに高める程度にとどまる⁽⁹⁹⁾。
- ・ CV-22が横田基地から訓練場へ移動する際は、通常、固定翼モードを選択し、1,000フィート以上の高度を保って飛行するため、住宅地区に騒音の影響が及ぶことはない⁽¹⁰⁰⁾。
- ・ CV-22の配備に伴う施設整備の第2段階が終了すると、新設された飛行場舗道の周辺では平均騒音レベル（average noise levels）が増加すると予測される。これにより、野生生物に対し、驚愕させる又は長期間にわたり元々の生息地を回避させるといった影響が及ぶ可能性がある

⁽⁹⁴⁾ ヘリコプターは、ローターの回転により揚力を得るが、合わせて強力な空気の流れを真下に起こす。これをダウンウォッシュ（downwash）と呼ぶ。青木総監修 前掲注(80), p.123. ここでいうローターウォッシュ（rotorwash）は、これと同義と考えられる。

⁽⁹⁵⁾ Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), p.4-42.

⁽⁹⁶⁾ Air Force Special Operations Command, Hurlburt Field, Florida, *Environmental Review for the CV-22 Beddown at Yokota Air Base*, February 24, 2015, p.1-4. 防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/ampo/osprey/pdf/e_review.pdf> CV-22環境レビューには、同サイトに掲載された邦訳がある。本稿では、以下の資料も適宜参照した。「空軍特殊作戦コマンド フロリダ州ハールバート・フィールド CV-22の横田飛行場配備に関する環境レビュー」2015.2.24. 同 <https://www.mod.go.jp/j/approach/ampo/osprey/pdf/j_review.pdf>

⁽⁹⁷⁾ *ibid.*

⁽⁹⁸⁾ *ibid.*, p.4-2.

⁽⁹⁹⁾ *ibid.*, p.4-3.

⁽¹⁰⁰⁾ *ibid.*, p.4-5. なお、出典では「固定翼モード」に対応する語句として「airplane mode」が用いられている。

る。ただし、昼夜騒音レベル（day-night noise levels）については、著しく増加することはないと予測される⁽¹⁰¹⁾。

- ・地上に営巣する鳥類は、それらの巣が、CV-22 が発生させるローターウォッシュにさらされる飛行場周辺に所在する場合、影響を被る可能性がある。しかし、地上に営巣する鳥類で、そうした区域に生息する数は、ごく僅かであると予測される⁽¹⁰²⁾。
- ・適切な管理措置が施されていれば、CV-22 の配備によって植物や野生生物の数が激減することではなく、生物資源に著しい損害を与えることはない⁽¹⁰³⁾。

3 環境レビューをめぐる議論

オスプレイの配備と訓練活動をめぐる米軍の環境レビューについては、これに対する政府の対応を含め、多くは批判的な観点からの議論があった。第1の論点は、環境レビューの性格である。前述のとおり、米軍が行った環境レビューは、いずれも NEPA が定める環境影響評価手続に基づいていない。この点に関連し、MV-22 環境レビューは、あくまで任意の「情報提供」以上の意味を持たず、作成自体は地元住民に対し、一定の配慮を示したものとはいえ、評価内容に異議を申し立て、それを配備計画に反映させる機会は住民に与えられていないとの批判がある⁽¹⁰⁴⁾。また、同様の見方として、CV-22 環境レビューについても、あくまで米軍が自発的に作成した文書であり、自治体や住民が意見表明などの形で関与する機会はないとの指摘がある⁽¹⁰⁵⁾。第2の論点は、環境レビューの作成をめぐる政府の対応である。議論の一例としては、MV-22 環境レビューについて、米軍が海外基地の環境問題を重視していることを示したと一定の評価をしつつ、政府は、自国の自然環境や自国民の生活環境に関わる問題であるにもかかわらず、独自に調査を行う姿勢を見せなかったと批判したものがある⁽¹⁰⁶⁾。なお、この点に関連するが、沖縄県は、2012年2月、MV-22 が発生させるダウンウォッシュが動植物に当たえる影響を懸念し、同機の北部訓練場での活動について、環境影響評価を実施するよう政府に求めていたが、政府はこれを受け入れなかったとされている⁽¹⁰⁷⁾。第3の論点は、環境レビューの評価内容である。この論点については、MV-22 環境レビューの公表目的は、環境への影響がないことや安全性を強調することにあつたが、政府がこれまで提供しなかった多くの情報を国民に提供する役割を果たし、MV-22 配備の問題点を浮き彫りにしたという見方がある⁽¹⁰⁸⁾。一方、CV-22 環境レビューについては、MV-22 環境レビューでは、日本本土での低空飛行訓練などが記述されていたのに対し、実施する訓練活動の内容に関する言及がないとの指摘がある⁽¹⁰⁹⁾。

(101) *ibid.*, p.4-22. ここでいう昼夜騒音レベルとは、昼夜等価騒音レベル（day-night average sound level）のことを意味していると考えられる。昼夜等価騒音レベルとは、1日24時間の騒音値を平均する測定法であり、午後10時から午前7時までの時間帯に発生した騒音には10デシベル分が加重される。一方、ここでいう平均騒音レベルについては、詳細不明である。

(102) *ibid.*

(103) *ibid.*

(104) 塚田晋一郎「オスプレイ—米軍「環境レビュー」と民意無視の配備計画—」『平和軍縮時評』2012.6.30. 平和フォーラムウェブサイト <<http://www.peace-forum.com/p-da/120630.html>> この点について付言すれば、NEPA が定める環境影響評価手続では、住民に対する公聴会の開催などが義務付けられている。関根 前掲注(71), p.94.

(105) 湯浅一郎「市民をあざむく横田・オスプレイ「環境レビュー」—夜間・低空飛行訓練など重大事項を除外—」2017.9.28. ピースデポウェブサイト <<http://www.peacedepot.org/nmtr/2015-486-04/>>

(106) 新垣勉「オスプレイ配備が示す法的問題点と沖縄の異議申立」『法と民主主義』477号, 2013.4, pp.54-55.

(107) 「オスプレイ 米軍が環境評価 地元「日本が独自調査を」」『朝日新聞』（西部本社版）2012.6.14.

(108) 新垣 前掲注(106), p.55.

(109) 湯浅 前掲注(105)

Ⅲ オスプレイの訓練活動等

1 在日米軍としての単独訓練

オスプレイは、特定の目的を伴った飛行訓練のほか、配備先である普天間基地や横田基地とその周辺で、離着陸などルーティンなレベルの飛行訓練を日常的に行っており、また、その他の在日米軍基地や自衛隊の基地、演習場などへの移動を頻繁に行っている。これら飛行活動の境界は、実際には曖昧であると考えられるが、ここでは、日常的に行われている飛行訓練と特定目的での飛行訓練を便宜的に区分し、これまでの経緯を踏まえつつ、それぞれの概要を述べる。なお、オスプレイは、2017年1月から陸上自衛隊木更津駐屯地（千葉県木更津市）で定期整備が行われるようになったことから、度々、同駐屯地及びその周辺に飛来しており⁽¹¹⁰⁾、また、各地で開催される航空祭への参加を目的とした飛行なども行っている⁽¹¹¹⁾。これらの飛行活動も重要であるが、本稿では、紙幅の関係から略す。

(1) 日常的に行われている飛行訓練

(i) MV-22の普天間基地周辺等における飛行訓練

(a) 日米が合意した飛行ルールとの関係

前述のとおり（I章2）、MV-22の日本国内での初飛行が行われたのは、2012年9月21日の下関沖における試験飛行であるが、同日以降も行われた試験飛行の際、MV-22は、岩国市などで住宅地上空を飛行したとされる。また、広島湾などでは、垂直離着陸モードでの飛行も目撃された⁽¹¹²⁾。同月19日に開催された日米合同委員会において、MV-22の運用に係る安全確保策が合意されたことは既に述べたとおりであるが（I章2）、MV-22の住宅地上空飛行は合意の直後であり、山口県は、防衛省に対し、事実関係を照会した。これに対し、同省中国四国防衛局からは、合同委員会合意に反するものではないとの回答があったという⁽¹¹³⁾。日米合同委員会の合意は、地上500フィート以上で飛行し、原発や人口密集地域、学校、病院等の上空では飛行を避け、可能な限り海上を飛行すること、運用上必要となる場合を除き、垂直離着陸モードでの飛行を米軍の施設及び区域内に限ることなどを定めたものである（I章2）。MV-22の普天間基地への第1陣配備が完了したのは2012年10月6日であるが、同月4日までに同基地に飛来したMV-22のほとんどは、基地外で垂直離着陸モードへの転換を行っていたという⁽¹¹⁴⁾。住宅地上空の飛行と併せ、こういった事例が、同基地配備の直前から既に発生していたことは注目すべき事実と言えよう。

⁽¹¹⁰⁾ 木更津駐屯地での機体整備については、以下の資料を参照。防衛装備庁「木更津駐屯地における日米オスプレイの共通整備基盤について」2015.11（2016.8 一部改訂）。<https://www.mod.go.jp/atla/soubiseisaku/osprey/h28_seibikiban.pdf>;「日本のサンクチュアリ（529）V-22「オスプレイ」—日本の空を脅かす軍用機の「秘事」—」『選択』44(10), 2018.10, pp.110-113.

⁽¹¹¹⁾ オスプレイの航空祭参加状況については、以下の資料を参照。「MV-22 オスプレイの沖縄県外（国内）における訓練等の状況②（令和2年3月31日現在）」防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saihen/pdf/osprey_kengaikunrenjokyo.pdf>;「オスプレイ慣れ狙う？ 新田原基地 きょう市民に初公開 各地の訓練参加へ布石か」『朝日新聞』（宮崎全県版）2013.12.1.

⁽¹¹²⁾ 「オスプレイ住宅地飛行か ヘリモードも住民目撃 岩国試験飛行」『東京新聞』2012.9.25.

⁽¹¹³⁾ 「「日米合意に違反せず」オスプレイ市街地飛行 防衛局、山口県に回答」『読売新聞』（西部本社版）2012.9.29.

⁽¹¹⁴⁾ 「オスプレイ「違反」飛行 ヘリモード基地外へ」『朝日新聞』（西部本社版）2012.10.6.

その後も、MV-22の運用について、日米合同委員会合意との乖離が疑われる事例は、今日に至るまで頻発しており、例えば、2018年2月には、宜野湾市立普天間小学校での上空飛行があったとされる⁽¹¹⁵⁾。一方、MV-22の事例に限らず、米軍ヘリコプターの学校上空での飛行は日常的に目撃されており、市街地にある普天間基地の周辺では、公共施設上空の飛行を回避するのは困難であるのが実態だといった報道もある⁽¹¹⁶⁾。沖縄県は、2012年12月、同年10月1日から11月30日までMV-22の飛行実態について目視で調査した結果を報告書としてまとめた。この報告書によると、MV-22が日米合同委員会合意に反する飛行を行ったとされる事例は、この間、沖縄県全域で計318件確認されており、そのうち、315件が人口密集地上空での飛行である。なお、この315件には、施設区域外における、垂直離着陸モードでの飛行74件が含まれている⁽¹¹⁷⁾。同県が報告書の内容について政府に確認を求めたところ、防衛省の説明は、人口密集地上空での飛行については、あらかじめ設定されたルートを飛んでおり、違反は確認できないというものであったとされる⁽¹¹⁸⁾。この調査結果については、国会で内容の確認を求める質問主意書が提出されているが、政府は、答弁書において、「これまでのところ、MV22の飛行について、今次合同委員会合意に違反しているものがあるとの確証は得られていない。」と述べている⁽¹¹⁹⁾。

このほか、MV-22の運用については、夜間の飛行例が少なくないことから、1996年3月に日米合同委員会で合意された、同基地及び周辺における夜間訓練の制限を含む「騒音防止協定」⁽¹²⁰⁾に違反している可能性も度々指摘されている。表1は、日米が合意した、これら飛行ルー

表1 日米が合意した飛行ルールに関わるMV-22の飛行事例（2020～2021年）

発生年月日	事例の内容
2020.6.15-6.18	普天間基地で4日間連続の夜間飛行（午後10時以降、以下同じ）
2020.6.25	中頭郡北谷町の市街地で低空飛行
2020.8.17-8.21	普天間基地で5日間連続の夜間飛行
2021.1.12-1.16	普天間基地で5日間連続の夜間飛行
2021.4.15	国頭郡東村高江で高江小学校や送電塔の上空を低空飛行
2021.4.26-4.29	普天間基地で4日間連続の夜間飛行
2021.9.14-9.16	普天間基地で3日間連続の夜間飛行
2021.10.4-10.7	普天間基地で4日間連続の夜間飛行

（注）夜間飛行については、MV-22と他のヘリコプターなどが同時に行った事例が含まれる。
（出典）『琉球新報』及び『沖縄タイムス』の報道記事を基に筆者作成。

⁽¹¹⁵⁾ 「普天間小上空、オスプレイ飛行関係者が撮影 防衛局「米に確認せず」」『琉球新報』2018.3.2.

⁽¹¹⁶⁾ 「増える離着陸 変わらぬ危険 普天間 学校上空で飛行」『沖縄タイムス』2020.12.13.

⁽¹¹⁷⁾ 沖縄県「オスプレイの飛行実態の目視調査結果報告書（調査期間：平成24年10月1日～11月30日）」2012.12, p.1. <<https://www.mod.go.jp/rdb/okinawa/07oshirase/kikaku/250730okakunin.pdf>> なお、318件のうち残る3件は夜間飛行であり、「騒音防止協定」（後掲注⁽¹²⁰⁾を参照）との関係から、日米合意に反するとされている。

⁽¹¹⁸⁾ 「オスプレイ「違反」318件指摘 否定する国 怒る沖縄」『朝日新聞』（西部本社版）2013.7.31.

⁽¹¹⁹⁾ 「参議院議員糸数慶子君提出オスプレイの普天間飛行場配備及び安全性に対する安倍内閣の基本姿勢等に関する質問に対する答弁書」（平成25年1月11日内閣参質182第3号）

⁽¹²⁰⁾ ここでいう「騒音防止協定」とは、前述の日米合同委員会合意文書「普天間飛行場における航空機騒音規制措置」（前掲注⁽⁴¹⁾を参照）を指す。同文書は、夜10時から翌朝6時までの飛行を米軍の運用上必要なものに限ること、夜間飛行訓練を必要最小限に制限することを定めている。

ルとの乖離という観点から沖縄県の地元紙が報じた、最近2年間の該当事例を抽出し、報道内容に沿ってまとめたものである。夜間における飛行事例が目につくが、こうした事例は、少なくとも2018年から増加傾向にある。報道によると、騒音防止協定で飛行が制限されている深夜早朝の時間帯における、同基地での米軍機による離着陸のうち、MV-22の占める比率は、2017年度は29.8%であったのが、2018年度は36.2%、2019年度は8月時点で48.7%にまで増加したという⁽¹²¹⁾。

(b) 全般的な運用傾向と騒音発生状況

前述のとおり、夜間飛行が増えていることを始め、普天間基地への配備以降、MV-22の運用頻度は年々高まっていると見られる。同基地への配備完了からほぼ1年経過しようとする2013年10月時点の報道によると、同基地におけるMV-22の離着陸回数は、その間およそ1年で882回であった⁽¹²²⁾。しかし、配備後8年を経た2020年10月時点の報道によると、同年4月から8月の5か月間でMV-22の同基地における離着陸回数は1,958回を数え、防衛省沖縄防衛局（以下「沖縄防衛局」）による目視調査が始まった2017年以降、最多を記録した⁽¹²³⁾。これより多少減っているものの、翌2021年も、4月から7月までの4か月間で、MV-22の離着陸回数は1,276回、米軍機の離着陸回数全体に占める比率は23.8%に上り⁽¹²⁴⁾、2013年当時と比べて運用頻度が相当な割合で増加していることが窺われる。なお、同基地については、かねてから、MV-22に限らず、その他のヘリコプターが使用しており、また、いわゆる外来機⁽¹²⁵⁾の離着陸が増加していること⁽¹²⁶⁾などから、全体的に運用頻度が増加していると考えられる⁽¹²⁷⁾。

MV-22の運用頻度増加は、このような普天間基地全体の運用傾向を反映しており、MV-22が発生源と見られる、同基地周辺の騒音レベルも、特に夜間において上昇する傾向にある。表2は、最近2年間の地元紙の報道から、MV-22の飛行により、夜間に高レベルの騒音が測定された事例を抽出し、まとめたものである⁽¹²⁸⁾。

MV-22の飛行が影響していると思われる騒音は、着陸帯が設置されている北部訓練場周辺の沖縄県国頭郡東村高江区などでも増加している。同訓練場については、SACO最終報告でおよそ4,000ヘクタールの返還が合意されたが、併せて、返還区域にある着陸帯を同訓練場の残

(121) 「オスプレイ深夜飛行増 事故や騒音 住民へ負担」『沖縄タイムス』2019.9.29.

(122) 「現場発：ルポ2013 オスプレイ配備1年 沖縄の声、聞かぬ政府 繰り返される運用ルール違反」『毎日新聞』（西部本社版）2013.10.1.

(123) 「離着陸数最多1958回 オスプレイ普天間配備8年」『沖縄タイムス』2020.10.5. なお、ここでいう「離着陸」は、タッチ・アンド・ゴーや通過、旋回を含むとされている。

(124) 「オスプレイ配備9年4ヶ月で離着陸1276回」『琉球新報』2021.10.1.

(125) ここでいう「外来機」とは、普天間基地以外の在日米軍基地や米本土の基地に配備されており、訓練目的で普天間基地に飛来し、一時的に駐機する米軍機を指す。

(126) 報道によると、外来機による普天間基地での離着陸は、2017年度の415回から2019年度は2,776回と大幅に増えており、2020年度も2,321回確認されている。「日米合意25年 普天間 返還遠く 続く爆音 市民あきらめ」『毎日新聞』2021.4.11.

(127) 例えば、2020年度の同基地における米軍機全機種の離着陸回数は、前年度に比べて13%増加したが、これは沖縄防衛局の目視調査開始以降、過去最多であったとされている。「普天間の離着陸 過去最多20年度 米軍機目視調査」『沖縄タイムス』2021.5.1.

(128) 沖縄県と関係自治体は、普天間基地周辺に騒音測定局を15か所設置し、同基地で運用されている米軍機の騒音測定を行っている。測定結果は同県のウェブサイトにて公開されているが、特定日における騒音の発生状況や特定機種が騒音にどの程度影響したかという点については不明であるため、本稿では、地元紙の報道を参照し、これに依拠した。本稿執筆時点で最新となる、同県の普天間基地周辺における騒音測定結果については、以下の資料を参照。「Ⅲ 普天間飛行場周辺測定結果」沖縄県環境部環境保全課『令和2年度航空機騒音測定結果（嘉手納飛行場・普天間飛行場・那覇空港）』2021.10, pp.45-72. <https://www.pref.okinawa.jp/site/kankyo/hozen/taiki/base/documents/r2_futennma.pdf>

表2 MV-22の夜間飛行により高レベルの騒音が測定された事例（2020～2021年）

発生年月日	測定場所 ^(注1)	測定騒音レベル ^(注2)	測定時刻
2020.5.12	上大謝名（うえおおじゃな）公民館	99.5 デシベル	午後10時57分
2020.6.11	宜野湾市立普天間中学校	87.8 デシベル	午後11時37分
2020.7.27	野嵩（のだけ）1区公民館	84.5 デシベル	午後10時50分頃
2021.1.15	上大謝名公民館	96.9 デシベル	午後11時59分
2021.4.8	上大謝名公民館	101.1 デシベル	午後10時58分
2021.4.28 ^(注3)	野嵩1区公民館	97.1 デシベル	午後10時53分

（注1）測定場所は、いずれも普天間基地周辺に所在する施設である。

（注2）80 デシベルは走行中の電車内、90 デシベルは騒々しい工場内、100 デシベルは電車が通過する際のガード下でそれぞれ発生する騒音に相当する。100 デシベルでは、会話がほとんど不可能とされる。

（注3）この事例では、参照記事によると、MV-22のほか、CH-53E ヘリコプターによる飛行も騒音レベルに反映されたと見られる。その他は、いずれも、参照記事ではオスプレイの飛行のみ報じられた事例である。

（出典）『琉球新報』及び『沖縄タイムス』の報道記事を基に筆者作成。

余区域に移設することが盛り込まれた⁽¹²⁹⁾。返還は2016年12月に実現したが、移設に伴い、それまでに新たな着陸帯が米軍に提供された⁽¹³⁰⁾。沖縄防衛局の調べによると、米軍機による高江地区での騒音（60 デシベル以上）発生回数は、MV-22が配備された2012年度（567回）から2016年度（6,887回）にかけて12倍超と急激に増加した⁽¹³¹⁾。なお、新たな着陸帯が最初に米軍に提供されたのは2015年2月であり、運用が本格化したのは2015年度であるが、前年の2014年度と比べて、2019年度の騒音（60 デシベル以上）発生回数は5.3倍に達したとされる⁽¹³²⁾。

このほか、MV-22が発生させる騒音については、低周波音が周辺住民に与える影響も懸念されている⁽¹³³⁾。2013年3月時点の報道によると、沖縄県内の3か所でMV-22の飛行時に防衛省が定める基準値⁽¹³⁴⁾を超える低周波音が測定されており、住民の間からは一般のヘリコプターとは違った重低音への不快感を訴える声があったという⁽¹³⁵⁾。MV-22の飛行に伴う低周波音は、その後も測定されており、2019年12月、宜野湾市内の保育園屋上で、同省や環境省が定める基準値⁽¹³⁶⁾を超えたことが確認されている⁽¹³⁷⁾。ちなみに、MV-22が発生させる低周波音は、やはり普天間基地で運用されているCH-53Eヘリコプターと比べて最大約30デシベル上回るとの調査結果も報じられている⁽¹³⁸⁾。

(129) 「SACO 最終報告（仮訳）」1996.12.2. 防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saco/saco_final/final.html>

(130) 「SACO25年負担軽減の実態 北部訓練場の過半返還 高江の集落騒音5倍」『沖縄タイムス』2021.1.3.

(131) 「高江騒音回数5年で12倍 16年度6887回 オスプレイ配備後」『沖縄タイムス』2017.10.4.

(132) 『沖縄タイムス』前掲注(130)

(133) 低周波音とは、およそ100ヘルツ（Hz）以下の低周波数の可聴音と超低周波数音を含む音波と定義されている。低周波音が引き起こす影響としては、建具のがたつきのような物的影響と不快感・圧迫感のような心理的影響がある。田崎盛也ほか「沖縄県における軍用機から発生する低周波音について」『沖縄県衛生環境研究所報』48号、2014、p.59.

(134) 防衛省が定める低周波音の基準値については、以下の資料を参照。防衛省沖縄防衛局「普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価書 3分冊中1」2011.12、pp.6-5-62-6-5-64. <<https://www.mod.go.jp/rdb/okinawa/07oshirase/chotatsu/hyoukasyo/31.pdf>>

(135) 「オスプレイ音が圧迫 沖縄3地点低周波の基準超す」『朝日新聞』2013.3.31.

(136) 環境省が定める低周波音の基準値については、以下の資料を参照。環境省環境管理局大気生活環境室「低周波音問題対応の手引書」2004.6、p.21. <https://www.env.go.jp/air/teishuha/tebiki/teisyuhaon_H16tebiki_all.pdf>

(137) 「米軍機低周波 基準超え 緑ヶ丘保育園 園児に影響懸念」『沖縄タイムス』2019.12.8.

(138) 「オスプレイの低周波音、体感8倍 CH53ヘリと比較」『琉球新報』2014.5.27.

(ii) CV-22 の横田基地周辺等における飛行訓練

横田基地に配備されている CV-22 は、同基地周辺で日常的な飛行訓練を行うほか、関東地方の自衛隊演習場などにも随時訓練目的で展開しているものと見られる。防衛省北関東防衛局は、CV-22 が同基地に配備された 2018 年 10 月以降、同基地における離着陸回数について目視調査を行い、関連情報を周辺自治体に提供してきたが、同局は、2019 年 10 月、配備から 1 年が経過し、一定の役割を果たしたとして、情報提供を終了すると発表した⁽¹³⁹⁾。表 3 は、CV-22 による、その間の離着陸回数をまとめたものである。年間離着陸回数は、2018 年（3 か月間）で 127 回、2019 年（9 か月間）で 443 回に達している。

表 3 横田基地における CV-22 の離着陸回数（2018～2019 年）

調査対象期間及び月間離着陸回数											
2018.10	2018.11	2018.12	2019.1	2019.2	2019.3	2019.4	2019.5	2019.6	2019.7	2019.8	2019.9
30	43	54	64	12	33	28	57	75	72	63	39

(注) 防衛省北関東防衛局によると、離着陸回数は、離陸と着陸をそれぞれ 1 回としてカウントした延べ回数である。
(出典) 「横田基地における CV-22 オスプレイの離着陸回数について」2019.7.9. 東京都羽村市ウェブサイト <<https://www.city.hamura.tokyo.jp/0000012321.html>>; 「横田飛行場における CV-22 オスプレイの離着陸回数について（平成 31 年 2 月 6 日から掲載）」2019.10.10. 東京都立川市ウェブサイト <https://www.city.tachikawa.lg.jp/kikakuseisaku/shise/kichikanren/yokota/yokotajoho/20190206cv22osprey_numberoftimes.html> を基に筆者作成。

最近の運用状況については、横田基地の周辺住民で作る市民団体がまとめた情報がある。表 4 は、当該団体の情報に依拠して、同基地及び周辺における CV-22 の夜間飛行実施状況をまとめたものであるが、2021 年の実施日数は 9 月までで 92 日間を数えており、単純に月平均で見ると、夜間飛行は 10 日間程度行われていることになる。

表 4 横田基地における CV-22 の夜間飛行実施日数（2021 年）

調査対象期間及び月間夜間飛行実施日数								
2021.1	2021.2	2021.3	2021.4	2021.5	2021.6	2021.7	2021.8	2021.9
12	9	10	14(3)	9(2)	11(1)	14(2)	9(1)	4(1)

(注) 出典では、夜間飛行が行われた日を示す形になっているため、単位は実施回数ではなく実施日数とした。ここでいう「夜間飛行」とは 19 時以降に行われた飛行であり、括弧書きの数値は、そのうち 22 時以降に飛行が目撃された日数である。なお、調査対象期間は月によって日数が異なっており、例えば、3 月は 17 日、9 月は 14 日まで記録された分となっている。
(出典) 『横田・基地被害をなくす会 NEWS』No.47, 2021.1.28; No.48, 2021.3.18; No.49, 2021.7.5; No.50, 2021.9.16. <<http://yokota-nakusukai.sakura.ne.jp/news.html>> を基に筆者作成。

横田基地については、CV-22 配備の前年（2017 年）、普天間基地に配備された MV-22 が頻繁に飛来しており、年間の離着陸回数が 122 回に上るなど⁽¹⁴⁰⁾、日本本土で MV-22 が移転訓練（Ⅲ章 1(2) で後述）を行う際の根拠地になっていたと見られるが、正式な配備の前から活発な飛行活動を行っていたこと（Ⅰ章 3）が示唆するように、CV-22 の配備は、横田基地の運用頻度

(139) 防衛省北関東防衛局「横田飛行場における CV-22 オスプレイ離着陸状況の目視確認及び離着陸回数の情報提供終了について」2019.10.9. <<https://www.mod.go.jp/rdb/n-kanto/kichi-syuhen/ospray/cv-22-osirase20191009.pdf>>

(140) 市民団体の調べによると、2017 年の横田基地における MV-22 の離着陸回数は、前年（2016 年）の 48 回に比べて、ほぼ 2.5 倍に達したとされる。「オスプレイ横田離着陸 2.5 倍 住民団体集計 昨年急増 122 回 訓練移転影響か」『東京新聞』2018.2.20.

を更に高めている可能性が考えられる⁽¹⁴¹⁾。なお、CV-22 の同基地周辺における飛行活動については、同機の主な任務が、敵の脅威下などで行われる特殊作戦部隊の活動への支援であり、そのような任務特性を反映して、より厳しい作戦環境下での運用が想定されていること⁽¹⁴²⁾に着目する必要がある。前述のように、夜間飛行が一定レベルの日数で実施され続けていることは、CV-22 の任務特性と関係しているとも考えられる⁽¹⁴³⁾。CV-22 については、2012 年 9 月 19 日に開催された日米合同委員会での合意（I 章 2）で制限された、施設外での垂直離着陸モードによる飛行が頻繁に目撃されているとの情報⁽¹⁴⁴⁾を始め、住宅地区でサーチライトが照射されたとの目撃例⁽¹⁴⁵⁾や、やはり住宅地区で機体に搭載された銃器を露出した状態での飛行が確認された事例⁽¹⁴⁶⁾なども報じられている。このほか、同基地における CV-22 の運用については、MV-22 の事例と同様、低周波音が周辺住民に与える影響も指摘されており、基地から数キロメートルないし 10 キロメートル離れた地域（東京都八王子市・あきる野市など）でも、付近を飛行する際、これに起因すると見られる住宅の揺れや、がたつきの発生例が確認されたという⁽¹⁴⁷⁾。

(2) 低空飛行訓練

前述のとおり（I 章 2）、MV-22 の普天間基地配備に至る過程で、2012 年 9 月の日米合同委員会において、MV-22 が日本本土にも展開し、低空飛行訓練を行う可能性について検討することが合意された。また、これに先立つ同年 4 月には、米軍が MV-22 環境レビューをまとめており、その中には、沖縄県沖を含む 6 本のルートで航法訓練を実施する方針が記されたことも、既に述べたとおりである（II 章 1）⁽¹⁴⁸⁾。その後、日米両政府は、2016 年 9 月 1 日に開かれた日米合同委員会において、「沖縄県外での訓練の一層の推進を図り、訓練活動に伴う沖縄の負担を軽減するため」として、MV-22 や、普天間基地に配備されている、その他ヘリコプター等の訓練活動を沖縄県外に移転し、併せて、移転に係る追加的経費を日本側が負担することで合意した⁽¹⁴⁹⁾。以降、MV-22 の日本本土における移転訓練は、多くの場合、自衛隊との日米共同訓練という形で累次実施されており、その間、MV-22 は、上記の訓練ルートにおいて低空飛行訓練を行ってきたものと見られる⁽¹⁵⁰⁾。これらのルートは、日米地位協定に基づいて日本側から米軍に提供された訓練空域には当たらず、米軍により、MV-22 環境レビューで初めて、

(141) 福生市の調べによると、横田基地における米軍機全体の離着陸回数は、2018 年以降増加傾向にあるとされており、同年の CV-22 配備が影響している可能性も指摘されている。「横田基地 離着陸 01 年度以降最多 オスプレイ配備後増加」『東京新聞』2020.4.6.

(142) 鈴木 前掲注(1), p.62.

(143) 報道によると、横田基地周辺で CV-22 が行う訓練として、米軍は、兵員の降下や物資の投下、編隊飛行、夜間飛行などを挙げているという。「オスプレイ 「知らぬ間に頭上飛行」 横田正式配備に住民不安」『東京新聞』2018.10.2.

(144) 「オスプレイ振動 横田基地 10 キロ離れても住宅揺れ 制限のヘリモード 常態化」『東京新聞』2019.1.28.

(145) 同上

(146) 「オスプレイ 住宅地へ銃口 昨夏から頻発 住民不安」『東京新聞』2019.8.14; 「銃むき出し 住宅街飛行 米軍横田基地 オスプレイ」『毎日新聞』2021.5.10.

(147) 『東京新聞』前掲注(144)

(148) なお、報道によると、海兵隊は、これら 6 本のほか、ブラウンと呼ばれる 7 つ目のルートがあることを認めたという。このルートは、中国山地に沿った形で設定されたものと見られている。「米軍機の低空訓練 ルート 7 本認める 海兵隊 中国山地沿いか」『朝日新聞』2012.6.24.

(149) 「オスプレイ等の訓練移転 経緯」防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saihen/iten_osprey.html>; 「オスプレイ訓練 沖縄外移転促進 日本が経費負担、米と合意」『朝日新聞』2016.9.2.

(150) 以下、本項（III 章 1(2)）で用いる「低空飛行訓練」という用語は、米軍基地の周辺で日常的に行われる、低空での飛行や旋回などは含んでおらず、MV-22 環境レビューに記された 6 本のルート並びに在日米軍基地及び自衛隊の演習場等への移動経路などで行われていると見られる、低高度での航法訓練を指す。

その存在が公式に認められたとされるものである⁽¹⁵¹⁾。なお、ルートが通過する市町村は、全国で少なくとも196に上るとの情報がある⁽¹⁵²⁾。専門家が指摘するとおり（Ⅱ章3）、CV-22環境レビューでは、訓練の実施内容について触れられていないので、CV-22も、これらのルートで低空飛行訓練を行っているかは不明であるが⁽¹⁵³⁾、いずれにしても、オスプレイによる低空飛行訓練の影響は日本全土に広がっているものと考えられる。

オスプレイによる低空飛行訓練の実施状況は詳細不明であるが、市民団体の監視活動によると、中部・西日本に限った情報であり、また、飛行高度なども出典からは確認できないものの、2013年10月に四国南西部周辺と滋賀県、2014年10月に和歌山県、同年12月に徳島県、2016年3月に岩国基地周辺、2017年3月に長野県で、それぞれオスプレイの飛行が目撃されている⁽¹⁵⁴⁾。最近でも、2020年12月に長野県飯山市や長野市など同県東北部で、2021年7月には青森県の小川原湖（上北郡東北町）で、オスプレイと見られる航空機の低空での飛行が目撃されたと報じられている⁽¹⁵⁵⁾。そのほか、栃木県鹿沼市などでも目撃例が増えているという情報があり⁽¹⁵⁶⁾、徳島県や愛媛県、高知県、鹿児島県では、2020年から2021年にかけて、オスプレイを含む米軍機が目撃例が過去最多を記録したという⁽¹⁵⁷⁾。このように、オスプレイなどの低空飛行と見られる事例が目撃が相次いでいることから、地方議会の間で、米軍機の低空飛行訓練中止を求める動きが広がっている。報道によると、2020年度に全国の地方議会が衆議院に対し、訓練中止を求めて意見書を提出した事例は13件に上っており、前年度（2019年度）の1件から急増したとされる⁽¹⁵⁸⁾。

(3) 兵員降下訓練と物資吊り下げ訓練

オスプレイは、特定の目的を伴った飛行訓練として、パラシュートやロープを用いた兵員降下訓練とコンクリートブロックなどを用いた物資吊り下げ訓練を盛んに行っている。これらの訓練は、兵員の施設外民有地への降下⁽¹⁵⁹⁾や物資の落下を引き起こすおそれがあり、周辺住民

(151) 政府は、これらのルートについて詳細は承知しておらず、米軍からMV-22環境レビューが提供されたことで、存在を了知することになったのもであると説明している。以下の資料を参照。「参議院議員井上哲士君提出オスプレイの訓練、米軍航法ルート等に関する質問に対する答弁書」（平成24年7月31日内閣参質180第200号）

(152) 「沖縄だけだと思ったら大間違い“事故多発機”が通過する市町村は196以上 今日もあなたの頭上に!? オスプレイ日本全国飛行マップ」『女性自身』2789号、2017.9.19、p.55.

(153) CV-22が特殊作戦部隊への支援を担い、地形追従飛行などを行うことを任務としている点（鈴木 前掲注(1)、p.62）を踏まえると、日本でも低空飛行訓練を行っている可能性は高いものと考えられる。ちなみに、CV-22の運航手続を定めた空軍のマニュアルによると、CV-22の搭乗員は、低高度で飛行する際、山岳地帯の上空では200フィートを保って飛行し、平地やなだらかに起伏した地形、外洋の上空を飛行する場合又は正当な任務の必要性が認められる場合は、固定翼モード（airplane mode）では100フィート、転換モード（conversion mode）では50フィートまで高度を下げて飛行することができるとされている。Department of the Air Force, *Flying Operations, CV-22 Operations Procedures*, Air Force Manual 11-2CV-22, Volume 3, September 13, 2021, p.34. <https://static.e-publishing.af.mil/production/1/af_a3/publication/afman11-2cv-22v3/afman11-2cv-22v3.pdf>

(154) 『女性自身』前掲注(152)、p.54.

(155) 「オスプレイ、目撃相次ぐ 東北信で1日13件の情報 新潟・群馬で日米共同訓練 住民「低空飛び恐怖感」」『信濃毎日新聞』2020.12.9; 「米軍オスプレイ2機 小川原湖 低空飛行か 県、事実確認を要請」『朝日新聞』（青森全県版）2021.7.7.

(156) 「足元の「壊憲」2 基準無視のオスプレイ」『朝日新聞』（栃木全県版）2021.5.4.

(157) 「米軍機目撃 最多ペース 県など国に対策要請」『朝日新聞』（徳島全県版）2020.10.29; 「「米軍低空飛行」高まる不安 愛媛の目撃件数 前年度比3.6倍」『朝日新聞』（愛媛全県版）2021.8.10; 「低空飛行、鹿児島も 昨年度、過去最多の137回」『毎日新聞』（西部本社版）2021.4.24.

(158) 「米軍低空飛行 県外も 中止求め議会意見書急増」『琉球新報』2021.3.5.

(159) オスプレイが直接絡んでいるか、報道では必ずしも明らかではないが、沖縄県の伊江島などでは、かねてから、米軍ヘリコプターによる兵員降下訓練に伴い、こうした事例が相次いで発生している。以下の記事を参照。「伊

の生活環境に大きな影響を及ぼしているが、米軍が、その実施を重視していることは、MV-22の訓練計画に係る海兵隊の運用管理マニュアル⁽¹⁶⁰⁾から読み取ることができる。このマニュアルは、MV-22の搭乗員（操縦士、機長、銃手）に要求される能力を、習熟度に応じて数段階で区分し、各段階で必要となる訓練を、搭乗員の区分ごとに記載しているが、上記の訓練は、いずれも「基礎的レベルに追加した能力」（core plus skill）を習得するために行う訓練の1つとされている⁽¹⁶¹⁾。

（i）兵員降下訓練

米軍は、敵の脅威下の地域などで行われる、強襲作戦（forcible entry operations）を想定した訓練活動を行っているものと見られる。こうした強襲作戦は、パラシュート降下など、航空機やヘリコプターによる兵員の投入、すなわち空挺作戦（airborne operations）若しくはヘリボーン作戦（heliborne operations）という形を取ることが通例であるが⁽¹⁶²⁾、統合参謀本部（Joint Chiefs of Staff）が作成した「統合作戦刊行物 3-18 統合強襲作戦」は、これに関連して次のように述べている⁽¹⁶³⁾。

- ・空挺部隊（airborne forces）は、強襲部隊として、抵抗する敵部隊への攻撃及び排除並びに作戦目的の確保のため、作戦地域にパラシュート降下を行う。
- ・航空強襲部隊（air assault forces）は、固定翼機、テイルローター機（筆者注：この場合はオスプレイを指す）、回転翼機を用いて強襲作戦を行う。

このほか、オスプレイに関する広報的資料『MV-22 オスプレイガイドブック』2013・14年版は、作戦地域への着陸が实际的ではなく、また望ましくない場合、オスプレイは、兵員の進入及び（又は）離脱を行うための代替的選択肢を提供できると述べ、その際、兵員降下に用いられる手段として、ロープを挙げている⁽¹⁶⁴⁾。オスプレイは、空中で停止した姿勢を保つホバリング（脚注(80)）が可能であり、兵員は、その間、機内から吊るされたロープを使って地上に降着できる。こういった降下方法は、ラペリング（rappelling）やファストロープ（fast rope）と呼ばれ、軍用ヘリコプターの運用方法として知られる。

以上、米軍の関係資料を見てきたが、オスプレイは、航空機やヘリコプターを用いた強襲作戦を行う際の主要なプラットフォームと位置付けられていると言えよう。こうした強襲作戦は、陸軍や空軍の特殊作戦部隊が主に担当するが⁽¹⁶⁵⁾、空軍の特殊作戦輸送機 MC-130 などに加え

江島で起きた近年の米軍パラシュート訓練に絡む主な事案』『沖縄タイムス』2020.1.30。

⁽¹⁶⁰⁾ Department of the Navy, *MV-22B Training and Readiness Manual*, NAVMC 3500.11E, April 16, 2018. <<https://www.marines.mil/portals/1/Publications/NAVMC%203500.11E%20MV-22B.pdf?ver=2018-10-25-114717-020>>

⁽¹⁶¹⁾ 他の搭乗員区分でも同様の記載となっているが、例えば操縦士の場合、「基礎的レベルに追加した能力」を習得すべき、空輸に関係した作戦活動として、パラシュートによる兵員降下（PARAOPS）、貨物の輸送、狹隘（きょうあい）な地域における物資吊り下げ飛行（external load operations）が挙げられている。ibid., pp.2-144-2-150。

⁽¹⁶²⁾ 空挺作戦若しくはヘリボーン作戦については、以下の資料を参照。軍事情報研究会「アメリカ軍の戦争マニュアル vol.5 空からの奇襲作戦「エアボーン」」『軍事研究』38(11), 2003.11, pp.123-132。

⁽¹⁶³⁾ Joint Chiefs of Staff, *Joint Forcible Entry Operations*, Joint Publication 3-18, May 11, 2017, Incorporating Change 1 of 09 January 2018, Validated on 09 July 2021, p.I-10. <https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_18ch1.pdf?ver=A9WjEOdmKtKqabuKPDGu_g%3d%3d>

⁽¹⁶⁴⁾ *V22 Osprey Guidebook 2013/2014*, op.cit.(22), p.70。

⁽¹⁶⁵⁾ 海兵隊の作戦運用単位である海兵遠征隊（Marine Expeditionary Unit: MEU）にも、一定の特殊作戦能力が付与されている。以前、MEUに対しては「special operations capable」（SOC）という名称で特殊作戦能力の認定が行われていた。2006年以降、この名称は使用されなくなり、代わって「Maritime Contingency Force」という名称が用いられるようになったが、当該能力の認定という点で実質上変わりはない。“History.” 31st Marine

て、MV-22 を用いたパラシュート降下訓練も、沖縄県の伊江島補助飛行場（国頭郡伊江村）や陸軍トリイ通信施設（中頭郡読谷村）の着陸帯、津堅島（うるま市）海岸の訓練水域などで行われている。伊江島での降下訓練は、SACO 最終報告で読谷補助飛行場から移転することが合意されたもので、MV-22 による降下訓練が初めて確認されたのは 2013 年 5 月である⁽¹⁶⁶⁾。なお、トリイ通信施設での降下訓練については、使用着陸帯が、MV-22 環境レビューでは、戦術訓練ではなく要人輸送等に用いる管理着陸帯（脚注(86)）と記されている⁽¹⁶⁷⁾ため、本来の目的から逸脱した使用ではないかとの批判がある⁽¹⁶⁸⁾。

一方、CV-22 を用いた降下訓練については、横田基地周辺のほか、最近では、沖縄県でも嘉手納基地や津堅島海岸の訓練水域などで行われている。横田基地で CV-22 によるパラシュート降下訓練が初めて確認されたのは 2020 年 6 月である⁽¹⁶⁹⁾。市民団体の調べによると、同基地での最近の実施例としては、2021 年 7 月 7 日に行われた訓練がある。このときは 2 回にわたり訓練が行われ、延べ 23 人の兵員が高度 2,000 メートルからパラシュート降下したという⁽¹⁷⁰⁾。嘉手納基地では、2021 年 3 月、横田基地配備とされる 2 機の CV-22 が、基地内の上空でロープを用いた降下訓練を実施した。専門家は、このときの訓練について、特殊部隊の送り込みや兵員の救出を想定したものだったとしている⁽¹⁷¹⁾。そのほか、津堅島海岸の訓練水域でも、2017 年以降、米軍によるパラシュート降下訓練が急増しており、2019 年は 7 月時点で 6 回実施された⁽¹⁷²⁾。2021 年は 8 月時点で 8 回実施されているが、同月 26 日に行われた訓練では、CV-22 が、パラシュート降下に続き、海上をホバリングしながら兵員の吊り上げと降下を繰り返したとされる⁽¹⁷³⁾。

(ii) 物資吊り下げ訓練

物資吊り下げ（external load）飛行についても、その位置付けについて触れた米軍の資料がある。「陸軍野戦教範（Field Manual）3-21.38 号 パスファインダー作戦」は、「貨物と装備をヘリコプターの外側に吊り下げて輸送することは、他の輸送手段が抱えやすい問題の多くを解消する。ヘリコプターは、着陸予定地帯が航空機の着地を阻むような条件下にある場合、貨物を吊り下げて輸送することができる。」と記している⁽¹⁷⁴⁾。また、第 3 海兵遠征軍の隷下にある第 3 海兵兵站群（3rd Marine Logistics Group）のウェブサイトに掲載されたニュースは、「米軍

Expeditionary Unit website <<https://www.31stmeu.marines.mil/About/History/>>

(166) 「米兵、民間地に着地 オスプレイ降下訓練中」『琉球新報』2013.5.2.

(167) Marine Corps Installations Pacific, *op.cit.*(69), p.2-20 (Table 2-6).

(168) 「伊江で落下傘訓練 オスプレイ配備中止せよ（社説）」『琉球新報』2013.5.4; 「トリイで米兵降下訓練／オスプレイ、目的外使用」『琉球新報』2017.12.5.

(169) 『横田・基地被害をなくす会 NEWS』No.45, 2020.9.16, p.2. <<http://yokota-nakusukai.sakura.ne.jp/pdf/news-nakusukai45genkokudan36.pdf>>

(170) 『横田・基地被害をなくす会 NEWS』No.50, 2021.9.16, pp.3-4. <<http://yokota-nakusukai.sakura.ne.jp/pdf/news-nakusukai50genkokudan41.pdf>>

(171) 「住宅近く 降下訓練 嘉手納で爆音 97.2 デシベル 米軍 外来 CV22 旋回」『沖縄タイムス』2021.3.25; 「CV22 訓練「大問題」嘉手納 町長、防衛局に抗議」『沖縄タイムス』2021.3.25.

(172) 「降下訓練常態化に不安 津堅沖 今年すでに 6 回 住民抗議 状況変わらず」『沖縄タイムス』2019.7.11.

(173) 「津堅沖 8 度目降下訓練 米軍、年最多上回る頻度」『琉球新報』2021.8.27; 「CV22、津堅沖で訓練 米軍 物資と兵士降下も」『沖縄タイムス』2021.8.27.

(174) Department of the Army, *Pathfinder Operations*, FM 3-21.38, April 2006, p.5-1. <https://armypubs.army.mil/epubs/DR_pubs/DR_a/pdf/web/fm3_21x38.pdf> なお、パスファインダー（pathfinder）とは、飛行編隊を目的地に誘導すること又は空挺作戦等において兵員の降着を誘導することである。『工業英語』編集部編『軍事用語辞典—インタープレス版—』アイピーシー、1987, p.400; 巻島守編著『航空英和辞典 改訂第 1 版』名古屋航空技術、2016, p.368.

兵士は、作戦地域への展開中、物資を受け取るための確かな手段を得られるとは限らない。機体の外側あるいは内側に貨物を搭載した空輸手段を用いることで、補給が厳しい作戦環境（原語は「*austere environments*」）にある地域へも容易にアクセスすることができる。」と述べ、その効用を強調している⁽¹⁷⁵⁾。このように、物資吊り下げ飛行も兵員降下と同様、補給が困難な地域における作戦を支援する活動であり、そのために行われる訓練は、実戦的なものになっていると見られる⁽¹⁷⁶⁾。

沖縄県では、MV-22による物資吊り下げ訓練がキャンプ・ハンセン（Camp Hansen. 名護市・国頭郡恩納村、宜野座村及び金武町）の着陸帯などで頻繁に行われており、民間地上空を飛行する事例もあることから、周辺住民の強い懸念を呼んでいる。本稿では、以下、主な事例を紹介する。2016年12月6日から7日にかけて、キャンプ・ハンセンに設置された着陸帯「ファルコン」で、MV-22による物資吊り下げ訓練が2日連続で実施されたが、この際、基地に隣接する宜野座村城原地区の民間地上空でも吊り下げ飛行が行われており、6日は午後、7日は午後6時20分頃から夜の9時20分頃まで約3時間にわたった。沖縄防衛局が6日の深夜に抗議したところ、海兵隊側は、訓練は提供施設の区域内にとどまっていると反論したとされる。同局は、7日夜、現地で訓練の実施状況を確認したが、同局の説明は「飛行ルートが施設外の上空を飛行しているかまでは特定できなかったが、6日夜よりも民間地から離れた場所を飛行していた。」というものであった⁽¹⁷⁷⁾。なお、その後行われた地元紙の取材に対し、海兵隊は、吊り下げ訓練は訓練場の運用基準に従い実施しているとして、改めて施設外での訓練を明確に否定したとされており⁽¹⁷⁸⁾、訓練の実施をめぐる、米軍側と日本側との間で認識のずれが明確に生じる形となった⁽¹⁷⁹⁾。この事例から間もなく、海兵隊は、MV-22の物資吊り下げ訓練について「宜野座村の住宅地上空では今後はしない。」と述べた⁽¹⁸⁰⁾。しかし、その後も同種の訓練は続いており、2017年7月と2018年1月、いずれも上記城原地区の民間地周辺で、MV-22による物資吊り下げ飛行が確認されている⁽¹⁸¹⁾。米軍による沖縄県での物資吊り下げ訓練は、上記の事例（2016年12月）が発生してから中断し、2017年3月に再開されたが、その際、訓練

(175) “Lift with your Rotors: Landing Support Marines conduct external lift training,” June 12, 2018. 3rd Marine Logistics Group (III MEF) website <<https://www.3rdmlg.marines.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=83&ModuleId=96850&Article=1547706>>

(176) 国防総省の外局である国防兵站庁（Defense Logistics Agency）のウェブサイトに掲載されたニュースは、沖縄県で行われた海兵隊の物資吊り下げ訓練を報じているが、この際、訓練部隊は第31海兵遠征隊が同県から作戦地域へ展開する前に実施される能力認定（qualifications）の締めくくりとして、この訓練を行ったとされている。以下の資料を参照。Breanna Weisenberger, “Heavy Lifting: Landing Support Platoon refines external lift capabilities,” December 14, 2016. Defense Logistics Agency website <<https://www.dla.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=104&ModuleId=47704&Article=1030580>>

(177) 「オスプレイ：物体つり下げて訓練 沖縄・民家上空」『毎日新聞』（西部本社版）2016.12.7、夕刊；「オスプレイつり下げ訓練 抗議後も 沖縄2日連続 民間地上空」『東京新聞』2016.12.8、夕刊；「連日つり下げ訓練 オスプレイ、宜野座民間地で米軍、抗議を無視」『琉球新報』2016.12.8。

(178) 「民間地飛行を否定 つり下げ訓練 米軍、防衛局と食い違い」『沖縄タイムス』2016.12.10。

(179) ちなみに、ノースカロライナ州に所在する海兵隊キャンプ・レジュン（Camp Lejeune）基地の訓練運用内規は、物資を吊り下げた状態での飛行（external lifts）は、同基地内の兵員居住区（built-up areas）上空で行ってはならないとしている。以下の資料を参照。Marine Corps Installations East-Marine Corps Base, Camp Lejeune, *Range Order for Range Control Operations*, MCIEAST-MCB CAMLEJO 3570.1, November 7, 2014, p.4-19. <<https://www.mcieast.marines.mil/Portals/33/Documents/Adjutant/Orders/03000/MCIEAST-MCB%20CAMLEJO%203570.%201.pdf>>

(180) 海兵隊太平洋基地政務外交部長のコンウェイ（Scott E. Conway）大佐による発言。「つり下げ訓練「中止」海兵隊大佐 宜野座の宅地上空」『沖縄タイムス』2016.12.21。

(181) 「米軍 またつり下げ訓練 オスプレイ 民間地近く飛行」『沖縄タイムス』2017.7.21；「物資つり下げ低空飛行 宜野座城原区でオスプレイ」『沖縄タイムス』2018.1.12。

を行っていた海兵隊のUH-1ヘリコプターがタイヤを落下させる事故を起こしたことから再び中断されていた。2017年7月の実施例は、それから4か月後に行われたものである⁽¹⁸²⁾。最近では、2021年11月、普天間基地でMV-22を用いた物資吊り下げ訓練が実施された。この際、MV-22は、ホバリングした状態で、ケージのような四角状の物体の吊り下げと引き上げを繰り返したが、市街地にある同基地での実施は極めて異例とされ、物資が落下すれば、人命に直結する事態に陥りかねないとの懸念も報じられている⁽¹⁸³⁾。

2 自衛隊との日米共同訓練

前述のとおり（Ⅲ章1(2)）、2016年9月、日米両政府は、MV-22などの訓練を沖縄県外に移転させることで合意した。これを受けて、移転訓練は2017年より開始されたが、実際には、それより前から、沖縄県の負担軽減を名目として、MV-22を使用する日米共同訓練が行われてきた⁽¹⁸⁴⁾。普天間基地を拠点とするMV-22が、本土での日米共同訓練に参加した初めての事例は、2013年10月に饗庭野（あいばの）演習場（滋賀県高島市）で行われた「フォレスト・ライト」である⁽¹⁸⁵⁾。なお、この事例では、MV-22の詳細な飛行ルートなどが事前に通知されなかったことから、地元の自治体や住民は、安全性の観点から、政府の説明に不満を示したとされるが⁽¹⁸⁶⁾、日米共同訓練などにおける、MV-22の飛行情報が地元で十分な形で伝えられていないという、こういった状況は、現在も基本的には変わっていないと見られる⁽¹⁸⁷⁾。その後、2014年7月、MV-22は厚木基地（神奈川県綾瀬市・大和市）を經由して、キャンプ富士に展開した。これは、日米共同訓練ではなく、北海道で行われる航空祭への参加に伴うものであったが、東日本では初めての飛来であり、これ以降、日米共同訓練への参加に限らず、本土での飛行活動が常態化していく⁽¹⁸⁸⁾。なお、MV-22は、厚木基地への初飛来に際し、神奈川県内の市街地上空で、日米合同委員会合意（2012年9月）により制限されている、転換モードでの長時間飛行を行った疑いが指摘されているほか⁽¹⁸⁹⁾、2015年8月には、同基地周辺で、やはり同合意で制限されている、市街地上空での垂直離着陸モードによる飛行を行ったと報じられている⁽¹⁹⁰⁾。2014年8月には、東日本で初めてとなる、MV-22を使用した日米共同訓練が、東富士演習場（静岡県御殿場市・裾野市・駿東郡小山町）及び北富士演習場（山梨県富士吉田市・

⁽¹⁸²⁾ 「米軍ヘリがタイヤ複数落下つり下げ再開直後 宜野座城原区」『琉球新報』2017.3.9; 『沖縄タイムス』2017.7.21, 同上

⁽¹⁸³⁾ 「普天間でつり下げ訓練 米軍、市街地近くで異例」『沖縄タイムス』2021.11.19; 「「危険性除去」に逆行 普天間つり下げ訓練 常態化、拡大の恐れも」『沖縄タイムス』2021.11.19.

⁽¹⁸⁴⁾ この時期におけるMV-22の本土移転訓練をめぐる動向については、石川巖氏による以下の著作が、詳しくまとめている。石川巖「検証・MV-22 オスプレイ 東日本連続初飛来を追う」『丸』67(12), 2014.12, pp.151-157; 同「オスプレイは安全になったのか—続出する訓練中止から読みとく—」『世界』876号, 2015.12, pp.158-167; 同「実戦化するオスプレイ—各地で動き出す本格運用—」『世界』885号, 2016.8, pp.175-182.

⁽¹⁸⁵⁾ 「オスプレイ使い訓練 国内初 饗庭野で米海兵隊と」『朝雲』2013.10.24; 「滋賀でオスプレイ訓練 沖縄の負担軽減「第1弾」」『読売新聞』2013.10.16, 夕刊; 「オスプレイ 無事に安堵 高島で訓練 陸自と共存 市民複雑」『読売新聞』（滋賀県版）2013.10.17.

⁽¹⁸⁶⁾ 「オスプレイ説明「遅過ぎ」 首長不快感」『読売新聞』（滋賀県版）2013.9.7; 「オスプレイ訓練、不安拡散 沖縄の負担軽減を強調 地元不満「説明が不十分」」『朝日新聞』2013.9.7.

⁽¹⁸⁷⁾ 2020年2月時点の報道によると、この時期、北海道で行われる予定であったMV-22の移転訓練をめぐり、関係自治体には米軍や政府から詳細な情報提供は行われていなかったという。「日米安保 浮かぶひずみ オスプレイいつ飛来? 明かされぬルート・時間」『朝日新聞』（北海道本社版）2020.2.4.

⁽¹⁸⁸⁾ 「オスプレイ 米「今後も本土各地へ」 厚木、御殿場に飛来」『東京新聞』2014.7.16; 「本土訓練へ布石か オスプレイ飛来厚木周辺で抗議 今週末は横田へ」『朝日新聞』2014.7.16.

⁽¹⁸⁹⁾ 「転換モード 安全性危惧 過去9人死傷 国や県、向き合わず」『東京新聞』2014.8.19.

⁽¹⁹⁰⁾ 「通告なく厚木基地で訓練か オスプレイ、住民ら中止要請」『朝日新聞』（横浜版）2015.9.12.

南都留郡山中湖村)で行われた。この際、MV-22は、夜間を含む離着陸訓練を実施したが、併せて市街地での夜間飛行も行われたという⁽¹⁹¹⁾。

2017年3月、前述の訓練移転に係る日米合意に基づいた形でMV-22を使用する、初の訓練が関山演習場(新潟県上越市・妙高市)と相馬原演習場(群馬県北群馬郡榛東村)で行われた。表5は、この訓練以降、日米共同訓練に組み込む形で、MV-22の日本本土における移転訓練が実施された事例をまとめたものである。これらの訓練は、おおむね、海兵隊と陸上自衛隊の間で行われている。表に示すとおり、普天間基地を拠点とし、MV-22を運用する第262海兵中型テイルローター飛行隊(VMM-262)又は第265海兵中型テイルローター飛行隊(VMM-265)が派遣されており、MV-22は、ヘリボーン作戦を想定した形で、空中機動訓練⁽¹⁹²⁾や兵員降下訓練などを行っている。

これらの訓練では、いずれの場合も、ほぼ同様の作戦シナリオが想定されていたものと見られる。例えば、2020年1月に行われた「フォレスト・ライト」では、MV-22による空中機動から、日米両部隊が連携しての攻撃前進・展開を経て、共同攻撃による目標奪取に至るといった手順で訓練が行われている⁽¹⁹³⁾。また、移転訓練の開始当初から、陸上自衛隊の隊員による、MV-22からのロープを使った降下訓練なども行われており⁽¹⁹⁴⁾、ヘリボーン作戦の演練を通して、日米の共同作戦能力を強化する狙いが窺われる。

表5 オスプレイが参加した日米共同訓練

訓練実施期間	訓練場所	訓練名/参加部隊(参加機数)	訓練内容
2017.3.6-17	関山演習場(新潟県)、相馬原演習場(群馬県)	フォレスト・ライト 02/VMM-265(6)	ヘリボーン
2017.8.10-28	北海道大演習場、矢白別演習場、上富良野演習場(いずれも北海道)	ノザーン・ヴァイパー/VMM-265(6)	空中機動、ヘリボーン
2017.12.8-20	大矢野原演習場(熊本県)	フォレスト・ライト 01/VMM-262(4)	ヘリボーン
2018.2.15-3.2	王城寺原演習場(宮城県)	フォレスト・ライト 02/VMM-265(4)	ヘリボーン
2018.12.7-19	日出生台演習場(大分県)	フォレスト・ライト 01/VMM-265(4)	ヘリボーン
2019.2.4-15	饗庭野演習場(滋賀県)	フォレスト・ライト 02/VMM-262(4)	ヘリボーン
2019.12.1-13	饗庭野演習場、国分台演習場(香川県)	フォレスト・ライト/VMM-262(4)	ヘリボーン
2020.1.18-30	大矢野原演習場、霧島演習場(鹿児島県)	フォレスト・ライト/部隊不明(4)	ヘリボーン
2020.1.22-2.8	北海道大演習場、矢白別演習場	ノザーン・ヴァイパー/VMM-262(2)	ヘリボーン
2020.10.26-11.5	臥蛇(がじゃ)島(鹿児島県)及び周辺海空域	キーン・スウォード 21/VMM-265(4)	ヘリボーン
2020.12.7-18	関山演習場、相馬原演習場	フォレスト・ライト/VMM-265(6)	ヘリボーン
2021.12.4-17	王城寺原演習場、岩手山演習場(岩手県)、八戸演習場(青森県)、矢白別演習場	レブリュート・ドラゴン 21/VMM-262(10)	ヘリボーン

(注) 訓練場所は、防衛省が日米共同訓練の実施予定場所として発表したもので、一部を除き、いずれも陸上自衛隊の演習場。参加部隊の隣に括弧書きで記した数は、防衛省が発表した参加予定機数。キーン・スウォード 21は日米共同統合演習。

(出典)「オスプレイ等の訓練移転 経緯」防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saihen/iten_osprey.html> を基に筆者作成。

(91) 「オスプレイ東日本初訓練 神奈川県市街地で夜間飛行」『東京新聞』2014.8.21。

(92) 空中機動(作戦)(airmobile operations)とは、地上戦闘を行うために、地上部隊指揮官の下、戦闘部隊及び装備を航空機により作戦地域において機動させることをいう。以下の資料を参照。『工業英語』編集部編 前掲注(94), p.30。

(93) 「日米が連携し空中機動 米海兵隊と「フォレストライト」8師団」『朝雲』2020.4.16。

(94) 「MV22から降下 フォレスト・ライトを報道公開」『朝雲』2017.3.16; 「陸自隊員 オスプレイから展開 陸自・米海兵隊 共同実動訓練「フォレスト・ライト」」『朝雲』2017.3.23; 奥澤勉「オスプレイが初参加した日米共同訓練“Excercise Forest Light”」『航空ファン』63(1), 2014.1, pp.16-19。

3 災害救援活動への参加

防衛省によると、オスプレイの任務には、民間人の救出活動、強襲上陸・陽動作戦のほか、災害救援・人道支援活動における役割がある⁽¹⁹⁵⁾。在日米軍は、日米同盟の強化という観点も含めて、日本で災害が発生した場合にオスプレイが果たす役割を重視しているものと見られ、2014年以降、自治体と連携した防災訓練にオスプレイを3回にわたり派遣し⁽¹⁹⁶⁾、また、2016年の熊本地震では、実際の救援活動に投入している。2014年10月、2機のMV-22が初めて防災訓練に参加した。これは、南海トラフ巨大地震を想定し、和歌山県が実施した津波災害対応訓練である。この際、MV-22は、岩国基地から同県南紀白浜空港に飛来し、災害派遣医療チームを搭乗させ、水や食料とともに、同県串本町潮岬の広場に搬送した。その後、MV-22は、広場で負傷者役を搭乗させ、潮岬沖合に停泊する海上自衛隊のヘリコプター搭載護衛艦「いせ」まで、治療を想定して搬送している⁽¹⁹⁷⁾。同年11月には、自衛隊と在日米軍、オーストラリア軍、関係自治体などが参加し、宮城県気仙沼市の大島で実施された震災対処訓練「みちのくALERT2014」に2機のMV-22が参加した⁽¹⁹⁸⁾。また、2016年9月には、陸上自衛隊相浦駐屯地（長崎県佐世保市）で行われた総合防災訓練に2機のMV-22が参加している⁽¹⁹⁹⁾。

オスプレイが日本において実際の災害救援活動に参加した事例は、2016年4月14日から16日にかけて発生した熊本地震である。この際、自衛隊は、救援活動のため統合部隊を編成し、人員2,600人を派遣したが⁽²⁰⁰⁾、在日米軍もこれに協力し、4月18日からMV-22による生活支援物資の輸送を開始している。18日、2機のMV-22が、岩国基地から陸上自衛隊高遊原（たかゆうばる）分屯地（熊本県上益城郡）に飛来、生活支援物資を搭載して、物資配給拠点の熊本県南阿蘇村白水運動公園まで輸送した。19日には、4機のMV-22が、八代港沖に停泊する海上自衛隊のヘリコプター搭載護衛艦「ひゅうが」に着艦、燃料補給を受けた後、生活支援物資を搭載して白水運動公園まで輸送している⁽²⁰¹⁾。4月24日、在日米軍は、熊本地震における支援活動を終了する旨を発表した。発表文によると、在日米軍は、MV-22の活動を含め、生活支援物資の空輸を20回実施し、50人以上の自衛隊員を被災地区まで搬送したという⁽²⁰²⁾。なお、MV-22は、日本国外での災害救援活動にも参加しており、2013年11月にフィリピン中部で発生した台風被害では14機が投入された⁽²⁰³⁾。こうした、オスプレイによる災害救援活動

(195) 防衛省『MV-22 オスプレイ—米海兵隊の最新鋭の航空機—』2012.6, p.6. <https://www.mod.go.jp/j/approach/ampo/osprey/haibi/pdf/mv22_pamphlet.pdf>

(196) 「MV-22 オスプレイの沖縄県外（国内）における訓練等の状況①（令和2年3月31日現在）」防衛省ウェブサイト <https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/saihen/pdf/osprey_kengaikunrenjokyo.pdf>

(197) 「自治体の防災訓練 オスプレイ初参加 和歌山」『東京新聞』2014.10.20.

(198) 「国内初、米豪と共同訓練 オスプレイ参加」『朝雲』2014.11.13; 「オスプレイ救助に賛否 みちのくアラート米との連携ほころびも」『朝日新聞』（宮城全県版）2014.11.9.

(199) 「オスプレイ評価と疑問 長崎・佐世保の防災訓練」『朝日新聞』（佐賀全県版）2016.9.2.

(200) 「統合部隊2万6000人投入 熊本でマグニチュード7.3地震」『朝雲』2016.4.21.

(201) 「オスプレイで生活物資空輸 在日米軍」『朝雲』2016.4.21.

(202) “USFJ announces end of Kumamoto earthquake relief support,” April 24, 2016. US Forces Japan website <<https://www.usfj.mil/Media/Press-Releases/Article-View/Article/742536/usfj-announces-end-of-kumamoto-earthquake-relief-support/>>

(203) 防衛省『防衛白書 令和3年版』2021, p.299. ちなみに、この台風被害については、自衛隊も救援活動を展開しているが、2013年11月27日には、オスプレイ（日本に配備されているものとは別）が、前述の護衛艦「いせ」に着艦するという「イベント」があった。国務省のラッセル（Daniel R. Russel）東アジア太平洋問題担当国務次官補は、この件について、連邦議会上院外交委員会公聴会に提出した書面証言において、日米の共同作戦能力を誇示し、日米両部隊の相互運用性を強調したものと述べている。以下の資料を参照。*Strengthening U.S. Alliances in Northeast Asia*, Hearing before the S. Comm. on Foreign Relations, 113 Cong. 2nd Session, March 4, 2014, p.6.

への参加については、垂直離着陸能力や輸送力など、同機の性能上の特徴は災害時に大きな利点になるという見方がある⁽²⁰⁴⁾。その一方、日米両政府には、幅広い分野の同盟強化をアピールすると同時に、災害時の協力という形で、安全性への懸念が消えないオスプレイに対する国民の反発を和らげたいという思惑があるのではないかとといった趣旨の指摘もあり⁽²⁰⁵⁾、評価は一様ではない。

IV オスプレイによる事故や事件をめぐる認識

本稿では、オスプレイの配備経緯と訓練活動の実態を述べてきたが、オスプレイの飛行活動に伴い、沖縄県に限らず、日本本土でも様々な事故や事件が発生している。ここでは、それらの事故や事件を述べるが、紙幅の関係上、概要を記すにとどめる。

最近、沖縄県では、MV-22による、パネルや水筒など部品の落下が続発しており、地元紙はこれを「事故」という観点から報じている⁽²⁰⁶⁾。これらは、オスプレイが絡んだ事故や事件の一例であるが、これまでの事故や事件で最も重大と見られる事例は、2016年12月に名護市東方沖で発生した、MV-22による不時着水及び機体の大破であろう。連邦議会公聴会の資料によると、米海軍は、この事例について、最も重大な事故に当たるクラスAと分類している⁽²⁰⁷⁾。2017年9月、防衛省は、事故原因に関する米軍調査報告書の概要を発表したが、同報告書は、空中給油訓練中、操縦士のミスにより、MV-22のプロペラが空中給油機MC-130の給油口と接触したことが事故原因であり、機体の不具合又は整備不良によるものではないと結論付けた⁽²⁰⁸⁾。この事例については、様々な論点があるが、ここでは、事故をめぐる米軍と政府、自治体との認識のずれという問題を取り上げる。

この事故について特徴的な点は、関係者の間で、事故の重大性に関わる認識が一致していないことである。米軍によると、MV-22の操縦士は「制御された動力飛行により意図的に着水を行った」とされており⁽²⁰⁹⁾、結果として機体の大破に至った重大事故ではあるが、飛行中に機体がコントロールを失って墜落したわけではなく、安全に着水したというニュアンスをにじませた説明となっている。また、政府も答弁書において、これに準じた説明を行っているが⁽²¹⁰⁾、沖縄県は、公刊物において、本件を「墜落事故」と記しており⁽²¹¹⁾、地元紙も事故発生当初か

(204) ロバート・D・エルドリッチ「それでもオスプレイを拒む者たちへ—報道されぬ被災地支援の驚異的機能—」『正論』530号、2016.1、pp.328-330。

(205) 「オスプレイ 防災訓練に「災害協力」で反発緩和」『東京新聞』2013.8.21。

(206) 最近の事例としては、うるま市伊計島海岸での部品発見（2018年2月9日）、中部訓練場と普天間基地の間で起きたパネルや覆いの落下（2021年8月12日）、宜野湾市の民家敷地内への水筒落下（2021年11月23日）などがある。以下の記事を参照。「オスプレイ部品落下か 沖縄・伊計島 米軍、日本に伝えず」『朝日新聞』2018.2.10; 「オスプレイ部品落下 中北部飛行中 重さ1.8キロ、場所不明」『琉球新報』2021.8.14; 「オスプレイ水筒落下 宜野湾の民家敷地内 米軍、照会まで公表せず」『琉球新報』2021.11.25。

(207) *Department of Defense Authorization of Appropriations for Fiscal Year 2019 and the Future Years Defense Program*, Hearing before the S. Comm. on Armed Services, 115 Cong. 2nd Session, March 6, 2018, pp.15-16, Addendum A.

(208) 防衛省・外務省「沖縄県名護市沖におけるMV-22オスプレイの不時着水に関する米軍事故調査報告書について」2017.9.11. 国立国会図書館インターネット資料収集保存事業（WARP）ウェブサイト <<https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11503343/www.mod.go.jp/j/press/news/2017/09/11a.html>>; 「米軍事故調査報告書の概要」同 <https://warp.da.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/11503343/www.mod.go.jp/j/press/news/2017/09/11a_1.pdf>

(209) 「米軍事故調査報告書の概要」同上

(210) 「衆議院議員仲里利信君提出沖縄県名護市安部の沿岸部で発生した米軍オスプレイの墜落事故の位置づけとオスプレイの構造的な欠陥に関する質問に対する答弁書」（平成29年2月3日内閣衆質193第1号）

(211) 沖縄県知事公室基地対策課編『沖縄の米軍基地』2018、p.66。

ら「墜落」と報じている⁽²¹²⁾。沖縄県側は、機体が激しく損傷していることから「墜落」と判断したとされるが、元々、米軍は、クラス A に分類されるような事故でも「墜落」ではなく、「激しい衝撃を伴う着陸」を意味する「ハードランディング」という言葉を使うことが多いとの指摘もある⁽²¹³⁾。

こういった認識のずれは、報道では一般的に「緊急着陸」とされる問題についても見られる。2021年6月から12月にかけて、オスプレイが、飛行中に起きた何らかのトラブルにより、民間空港や自衛隊施設にイレギュラーな形で着陸する事例が相次いだ⁽²¹⁴⁾。これらの事例について、防衛省は、米軍の発表に依拠して、いずれも「予防着陸」と説明している。同省によると「予防着陸」とは、飛行中に通常とは異なる兆候を察知した場合、危険を未然に防ぐために行うものであり、飛行に影響する異常が発生し、危険を回避するため、速やかに行う「緊急着陸」とは異なるとされる⁽²¹⁵⁾。米軍は、予防着陸について「precautionary landing」という用語を用いており、米軍のマニュアルには、これに関する解説を含んだものも見られるが⁽²¹⁶⁾、この用語は、米軍に限らず、広く航空用語として用いられており、専門的・技術的な観点からは、「緊急着陸」(emergency landing)と区別することが妥当とも考えられる⁽²¹⁷⁾。しかし、着陸先の自治体や住民からすれば、その目的が、政府が説明するように、安全の確保であっても、着陸時の事故のおそれや、当該機の駐機中、民間機の運航に大きな支障が生じることなどに対する懸念が強く、実質的には「事故」とみなされているものと考えられる⁽²¹⁸⁾。報道でも、こうした事例については、「緊急着陸」とされることが少なくない⁽²¹⁹⁾。一方、予防着陸と緊急着陸あるいは「不時着」(forced landings)といった概念の区分は、実際は曖昧であるとも見られる⁽²²⁰⁾。

⁽²¹²⁾ 「<オスプレイ安部沿岸墜落>オスプレイ墜落/名護東沿岸/夜間訓練中/乗員5人、2人けが/北部着陸帯帯使用機か」『琉球新報』2016.12.14.

⁽²¹³⁾ 「オスプレイ 割れるの見解 日米政府「着水」「不時着」 沖縄知事「墜落と認識」」『東京新聞』2016.12.15.

⁽²¹⁴⁾ 該当事例は、山形空港(2021年6月14日)、仙台空港(同年9月22日)、海上自衛隊館山航空基地(千葉県館山市。同年12月1日)への着陸であり、いずれも、横田基地を拠点とするCV-22によるものであることが確認されている。

⁽²¹⁵⁾ 「米軍「警告が点灯」県、速やかな情報要請 オスプレイ」『朝日新聞』(山形全県版)2021.6.16. なお、国会質疑において、政府は、予防着陸について、周辺地域の安全を確保するため、最寄りの着陸可能な場所に速やかに着陸を実施することであると述べている。岩屋毅防衛大臣の答弁。第198回国会衆議院安全保障委員会議録第7号平成31年4月9日 p.7.

⁽²¹⁶⁾ CV-22の運航手続を定めた空軍のマニュアル(脚注⁽⁵³⁾)によると、飛行中の航空機について耐空性(航空機が飛行を行える安全性及び信頼性)に疑義が持たれる場合や、飛行の継続を妨げるような荒天に遭遇した場合、着陸可能な地域の状況が、飛行を継続するより危険でないこととみなすことができれば、搭乗員は予防着陸を実施すべきであるとしている。Department of the Air Force, *op.cit.*(⁽⁵³⁾), p.36.

⁽²¹⁷⁾ 例えば、以下の資料を参照。巻島編著 前掲注⁽¹⁷⁴⁾, pp.160, 389. 本資料には、この2つの用語が掲載されており、「precautionary landing」については、事故に至るのを防ぐための警戒着陸と説明している。

⁽²¹⁸⁾ 好個の事例として、2017年9月29日に発生した、MV-22による新石垣空港(沖縄県石垣市)への着陸がある。米軍と防衛省は、本件を「予防着陸」と説明したが、沖縄県は、より事故性が強い「緊急着陸」という言葉を用い、政府に対して抗議書を提出している。以下の資料を参照。「オスプレイ2機緊急着陸 新石垣空港1機、エンジン故障か」『東京新聞』2017.9.30; 防衛省沖縄防衛局「新石垣空港で発生したMV-22オスプレイによる予防着陸について」『はいさい』170号, 2017.12.25, p.3. <<https://www.mod.go.jp/rdb/okinawa/05haisai/h29/pdf/170.pdf>>; 「オスプレイの新石垣空港への緊急着陸について(抗議)」(平成29年10月2日知基第116号)沖縄県ウェブサイト <<https://www.pref.okinawa.jp/site/chijiko/kichitai/chijihatugen/documents/1710ishigaki.pdf>>

⁽²¹⁹⁾ 当該事例について、米軍が「予防着陸」と説明していることを断った上で、ヘッドラインなどに「緊急着陸」との用語を用いた報道事例として、例えば、以下の記事を参照。「オスプレイ緊急着陸 奄美空港」『東京新聞』2017.6.11; 「米軍オスプレイ緊急着陸 沖縄」『東京新聞』2017.6.7, 夕刊.

⁽²²⁰⁾ 例えば、米国航空機所有者及び操縦士協会(Aircraft Owners and Pilots Association)のウェブサイトに掲載された資料は、緊急着陸について解説しているが、この解説によると、エンジンが故障した場合などには緊急着陸を行わなければならないが、緊急着陸には、予防着陸のほか、不時着、不時着水(ditching)の3種類があり、最悪のケースは不時着水とされている。つまり、ここでは予防着陸は緊急着陸という概念に含まれることになる。以

また、政府も、米軍機に関わる国会質疑で、予防着陸は、不時着を含むほか、故障などに至らない理由で着陸した場合も含まれるという説明を行ったことがあり⁽²²¹⁾、予防着陸の概念は、必ずしも明確化されていない可能性がある⁽²²²⁾。

翻って、名護市沖における MV-22 の不時着水事故について付言すれば、オスプレイが絡んだ事故や事件に対し、関係者間の認識が一致していないことは、本件をめぐる、沖縄県の反応と海兵隊高官の発言に象徴的な形で表れている。事故直後、同県が米軍に抗議の意を伝えたところ、在沖米 4 軍調整官のニコルソン（Lawrence D. Nicholson）海兵隊中将は、事故機の操縦士は、不時着に至る過程で市街地を回避して飛行し、住宅や住民に被害を与えなかったのだから、感謝されるべきもので表彰に値するといった発言を行い、県側に対し、強く反発したとされる⁽²²³⁾。この一件は、「安全」に対する米軍と自治体や住民の認識が決定的に異なっていることを示したものと言えよう。緊急着陸（あるいは予防着陸）の件でも、こうした認識のずれが見られることは前述のとおりである⁽²²⁴⁾。

おわりに

本稿では、オスプレイの訓練が基地周辺の市街地でも実戦的なレベルで行われていることや、日米共同訓練への参加などを通し、その飛行活動が日本全域に広がっていることを確認してきたが、日米安保体制の強化に寄与するとしても、オスプレイの運用が、基地周辺住民の生活環境に大きな影響を及ぼしていることは否めない。一方、前述のとおり、事故や事件の重大性をめぐる基本的な認識が関係者間で一致していないことは、オスプレイの件に限らず、米軍と自治体や住民との間で、米軍機の運用に伴う紛争を、これからも継続的に招くおそれがある。国会質疑において、政府は、予防着陸や緊急着陸などについて、日米間で認識が一致していない可能性を認めており⁽²²⁵⁾、また、地元の住民は予防着陸を決して安全なものとは見ていない点を、繰り返し米軍側に伝えているといった答弁を行っている⁽²²⁶⁾。今後は、自治体や住民の意識も踏まえつつ、日米間で、こうした認識の隔たりを極力埋めていく努力が必要とされるだろう。

(すずき しげる)

下の資料を参照。“Emergency Landings: Differentiating precautionary landings, forced landings, and ditching.” Aircraft Owners and Pilots Association website <<https://www.aopa.org/training-and-safety/students/flighttestprep/skills/emergency-landings#:~:text=Precautionary%20landings%20are%20made%20with%20power%20in%20anticipation,a%20ditching%20is%20a%20forced%20landing%20in%20water>>

⁽²²¹⁾ 土屋龍司防衛施設庁業務部長の答弁。第161回国会衆議院安全保障委員会議録第4号 平成16年11月11日 p.8.

⁽²²²⁾ 一例としては、2017年8月29日に発生した、MV-22による大分空港への着陸がある。本件について、海兵隊は、「予防着陸」と説明したが、沖縄防衛局は「エンジンの異常を察知し、安全を確保するため、通常の手順に従って緊急着陸を行ったもの」と述べており、概念上、予防着陸と緊急着陸が混交しているように見受けられる。以下の資料を参照。「米軍オスプレイ緊急着陸 大分空港、機体トラブルか」『東京新聞』2017.8.30; 防衛省沖縄防衛局「大分空港で発生した MV-22 オスプレイの緊急着陸について」『はいさい』169号, 2017.9.15, p.6. <<https://www.mod.go.jp/rdb/okinawa/05haisai/h29/pdf/169.pdf>>

⁽²²³⁾ 「オスプレイ反発再燃 在沖米軍首脳、パイロット称賛」『朝日新聞』2016.12.15.

⁽²²⁴⁾ 一例であるが、予防着陸に対する米軍の認識を示すものとして、トラウトマン海兵隊中将（I章1）の連邦議会公聴会における発言がある。同中将は、オスプレイの事故率に関する議員からの質問に答える中で、航空機の不時着等（原語は「grounding of aircraft」）は、当然ながら決して軽度の事故とは言えないと断った上で、予防着陸は事故の範ちゅうには含まれないと述べている。*The V-22 Osprey: Costs, Capabilities and Challenges, op.cit.*⁽²³⁾, p.78.

⁽²²⁵⁾ 岩屋毅防衛大臣の答弁。第197回国会衆議院安全保障委員会議録第2号 平成30年11月13日 p.4.

⁽²²⁶⁾ 小野寺五典防衛大臣の答弁。第196回国会衆議院予算委員会議録第2号 平成30年1月29日 p.17.