

第34回 SST 研究会(2012/12/05)でO氏から「オスプレイについて」として技術的な側面から解説があった。機体に対するローターの向きを変えることで垂直飛行 水平飛行の転換をする特殊な飛行モードを持ち、大きなペイロード(9トン) 大きな最大航続距離(3300km) 高速という特徴がある。したがって「通常の実験機+双発ヘリ+転換飛行+ の危険性」を持つことになる。実際、開発および初期生産期に4回、配備時に16件の重大事故・中規模事故が起きている¹。ペイロードと航続距離が大きいということは装荷燃料の量が多いということである。燃料タンクの容量は輸送ヘリ V-107 の1900Lに対して、オスプレイは6500Lである。墜落時の火災規模は3.5倍ということになる。2004年8月に沖縄国際大学に墜落した CH-53D の燃料タンク容量が分からないが、オスプレイが同じ墜落をしたら被害はより大きいだろう²。

このように危険なオスプレイが日本に配備されることは、アメリカにとって日本の国土は戦略基地であり、日本は日米安保条約と日米地位協定によって事実上植民地化されている³ことの帰結である。ニューメキシコ州では安全性に対する住民の反対によって、ハワイではその強烈な吹きおろし風が環境・遺跡に与える影響を考慮して、飛行訓練が取り下げられているが、日本への配備にあたっては、「安全性は確認されている」「風や騒音は局所的である」として配備を強行した。日米地位協定に縛られて日本は文句も言うことができない。

米軍戦闘機の飛行訓練ルート
 上から北方ルート
 グリーンルート
 ピンクルート
 ブルルート
 ブラウンルート
 オレンジルート
 イエロールート
 パープルルート
 沖縄基地から各ルートに向かう空路
 (点線)が訓練機の通路となる。
 赤は米軍基地
 (「日米地位協定入門」を元に作成)



2012/10 に普天間基地に配備されたオスプレイ(MV22)は2003/3/6 岩国基地に移動してオレンジルート⁴で飛行訓練している。これだけでなく、沖縄から北海道まで21県138市町村にまたがって全部で8つのルートがあり(図参照)オスプレイは今後これらのルートでも訓練することになっている。さらに、普天間基地からこれらのルートに行くための「基地間移動」では日本全国の上空を“勝手に”飛ぶこと

¹ “Shame Flight”あるいは“Widow Maker”と悪口云われている。

² オスプレイは“空中で燃料を捨てる必要が生じれば”燃料を放出投棄する機能をわざわざ持っている。

³ 「日米地位協定入門」(前泊博盛著、創元社、2013/3)

⁴ 岩国基地 今治市 高知県 徳島県 紀伊半島を通貫する飛行訓練ルート、途中模擬爆撃目標地点が設定され低空飛行もする。朝鮮戦争当時から北朝鮮の山岳地帯の模擬として使われ、近年の北朝鮮の威嚇外交に対応してこのルートでの訓練が激しくなっている。94年オレンジルート上で攻撃機A6が早明浦ダムの湖面に墜落、99年オレンジルートに向かう前の攻撃機が空中給油中に接触して土佐湾沖に墜落する事故が発生している。

になる。さらにまた、オスプレイの日本上空での低空飛行訓練⁵は「平均 500 フィート(150m)」とされ、海兵隊の訓練マニュアルではオスプレイに最低高度 60m の訓練が求められている。危険は沖縄だけにあるのではなく、日本全国にある。

中国・北朝鮮をけん制するのに至近な距離にあり、朝鮮半島での有事の際には迅速に海兵隊を派遣でき、北朝鮮の山岳地帯を模擬した地形で訓練でき、低空飛行や基地間移動がやりたい放題⁶であるなど、アメリカにとって日本の価値は計り知れない。日米地位協定が日本全土をアメリカの事実上の基地とすることを保証しているからである。アメリカのやりたい放題を阻止できないことは、野田佳彦首相(当時)の泣きたくなくなるほど率直な発言に吐露されている。

「(オスプレイの)配備自体はアメリカの基本方針で、同盟関係にあるとはいえ、(日本側から)どうしろこうしろという話ではない。」(2012/07/16 民放 TV に出演したときの発言)

「日米地位協定」に守られたアメリカの勝手放題が公然となっている中で、アメリカはオスプレイ配備になんら呵責するところがないが、日本国土の米軍基地化のエスカレーションであるだけでなく、それが安全性の低下を伴って行われていることは大きな問題である。日本人は日米の地位の不平等に不感症になることによって安心を得ようとさえしている。

アメリカは少しずつではあるが世界の各地から退却を余儀なくされつつある。その中で、極東におけるアメリカのプレゼンスは益々強くなると予測される。日本がアメリカの属国的地位に甘んじることを続けることは、日本の将来をもっと困難に追い込むことになる可能性が高い。日本の主体性を取り戻すためには、オスプレイのような個々の問題もなおざりにしないで問題を見つめなくてはならない。

補足： ここにも放射能汚染の種？

2004年8月に沖縄国際大学に墜落した大型輸送ヘリコプターCH-53Dのローターの6枚のブレードごとに装着されていた Sr-90 (500 μ Ci) の一つが破壊・飛散したと云う⁷。

ブレードは薄い金属で作った中空(中は真空)の羽根の形をしているらしい。Sr-90 はブレードの下側片面に装着される。ブレードの金属に亀裂が入ると中に空気が入り、Sr-90 線源からの高エネルギー線が透過する割合が減少するという原理によって一種の非破壊検査をしているらしい。Sr-90 (今の場合実際には娘核種 Y-90) からの線(最大エネルギー 2.28MeV)の Al 中の飛程は 4mm なので、ブレードの壁厚は(材質が Al だとして) 2mm 以下の筈である。非常に薄いことに驚かされるが、それ故に常時検査する必要があって線源が装着されているのだろう。ここには、ブレードの破壊し易さと放射性物質という2つの危険性がある。

このような装備は軍用ヘリコプターでは当たり前にあるものなのだろうか？オスプレイにもあるのだろうか？

⁵ 低空飛行はレーダーで感知されずに目標に近づくための必須の行動と見られる。アメリカ国内で低空飛行訓練をすると数千億円の大規模訴訟になる。軍事協定を締結している他の国でも、アメリカが勝手に低空飛行できる場所は、日本以外には、ない。広島県内で 2010 年の 1 年間に目撃された低空飛行は 236 日(1 年の 2/3)である。主として岩国基地所属の戦闘機であるが、グアムや韓国の米軍基地から飛来してくるものもあるという。沖縄・嘉手納では外来機が三割以上であるという。

⁶ 事故が起きた場合、地方でも救急や医療インフラが充実している日本なら安心であるというメリットも大きい(軍事評論家 神浦元彰の言)。この種の日本の利便性は「おもいやり予算」なども含めてとても大きくあるのだろう。

⁷ 米軍が現場を封鎖して証拠隠蔽的に事故処理したので詳細は明らかでない。