

A 米韓合同演習と岩国基地・緊迫する朝鮮半島情勢のなかで

岩国基地は地理的に朝鮮半島に近く毎年行われる米韓合同演習には深く関わっています。岩国基地から朝鮮半島への距離は約300km(岩国市から大阪府までの距離とほぼ同じ)、南北朝鮮国境までは650km(岩国市から東京都までの距離とほぼ同じ)です。

すでに実践配備されていると言われる北朝鮮の準中距離弾道ミサイル・スカッドER(推定射程1000km)、ノドン(推定射程1300km)の射程内にあります。在日米軍基地が攻撃対象になっているとの情報もあり、多くの市民が不安を感じているところです。

岩国基地ホームページには次のような文章が日本語で載せられています。

「1950年、朝鮮戦争が勃発すると国連軍(オーストラリア海軍と米空軍)が岩国に派遣されます。朝鮮で前線に立つ部隊を支援するため、岩国基地からは航空機が毎日発進し、給油と再軍備のために毎晩帰還しました。当時、岩国基地に部隊指揮所があったため、岩国基地は朝鮮への玄関口・Gateway to Koreaと呼ばれていました。」

岩国基地から航空機が発進したということも重大ですが、部隊指揮所があったということは岩国基地が朝鮮出撃の要であったということを示唆しています。朝鮮有事の場合の岩国基地の重要性が理解できます。

米韓合同演習ということでは、毎年春(3・4月)に行われる大規模な演習(キーリゾルブ・フォールイーグルなど)が有名です。キーリゾルブは主に指揮系統の予行演習、フォールイーグルは野外戦術機動演習を指します。このほかに随時小規模の米韓合同訓練が行われています。8月21日から31日まではウルチ・フリーダム・ガーデアンが行われました。この演習はコンピューターを利用した机上演習と報道されています。

フォールイーグルなどの岩国基地の部隊の動きを見ると、大きく二つのパターンになります。一つは部隊が朝鮮半島に移動し演習に参加するもの、もう一つは岩国基地から直接演習に参加するものです。

海兵隊は緊急即応部隊という性質をもち、海兵航空隊は海兵陸上部隊とともにMAGTF(海兵空陸任務部隊)を構成し、紛争地に派遣されます。岩国基地は海兵隊の出撃拠点基地です。また沖合移設事業で新しい港湾施設が建設され、米軍の西太平洋における補給の要ともなっています。

今年1月最新鋭戦闘攻撃機F35Bが海外の基地としては初めて配備されました。F35Bは今年の米韓合同演習では、空軍のB1B長距離爆撃機との共同訓練をおこなっています。演習は実戦を想定しています。朝鮮半島有事にはF35Bが米空軍や韓国空軍との共同作戦を行うことが示唆されたもの言えます。

岩国基地は、朝鮮半島有事には後方支援基地の役割を持つと同時に、直接攻撃機が出撃する最前線の基地としての役割を持つということが理解できます。

敵方からの攻撃も当然予想されています。滑走路の修復訓練や非戦闘員退避訓練も適宜行われています。

以下に2017年の米韓合同演習時における岩国基地部隊の動きを拾ってみました。

F35B、朝鮮半島で初の精密攻撃訓練(ソウル聯合ニュース3月2日付記事から)

F35Bは米韓合同演習の一つ野外機動訓練「フォーレイグル」に参加し、精密攻撃訓練などを行うと韓国政府筋が伝えました。同じく政府筋によると北朝鮮に対して「有事の際の先制攻撃能力を備えているというメッセージを送る効果もある」とのこと

F35B、岩国基地でホットリロード訓練(岩国基地ホームページ4月7日付記事から)

4月6日岩国基地内でホットリロードという訓練を行っています。

この訓練は作戦中に一時帰還し、爆弾を再装着して出撃するというものです。

また爆弾を装着する際は、航空機のエンジンは作動させたままで、パイロットもコックピット内に座っている状態です。

右の写真の爆弾にはJDAM（ジェイダム統合直接攻撃弾）というキットがついています。このキットがつけられると爆弾は精密誘導弾となりピンポイントで相手を攻撃することができます。

レーダーに捕捉されないステルス機は精密誘導弾を使って先制攻撃を行うと言われています。



F35B、KC130と連携して給油能力の向上を(岩国基地ホームページ4月12日付記事から)

4月11日岩国基地内でF35Bに地上で空中給油機KC130から給油する訓練が行われています。

給油機能のない基地からF35Bが出撃することを想定した訓練と考えられます。

F35Bは垂直離着陸が可能で、少しのスペースで出撃可能です。ダメージを受けた基地、民間の道などからの離陸も想定される攻撃機です。



AV8Bハリアー 韓国クンサン基地に移動して演習マックスサンダーに参加

4月17日から28日まで、韓国のクンサン基地を拠点にして、米韓空軍による大規模航空戦闘訓練マックスサンダーが行われました。これに岩国基地所属の垂直離着陸攻撃機AV8Bハリアーが参加しています。

ソウル聯合ニュースなどによると、演習の内容は「模擬標的に対する精密な攻撃演習を集

中的に行う」「地対地、空対空の複合的脅威を想定し、大規模な攻撃編隊で対応する」「空中訓練」などのようでした。明らかに北朝鮮を対象にしています。

岩国基地ホームページ4月28日記事には、マックスサンダーが終了し、ハリアーが防勢対航空作戦、近接航空支援、長距離打撃を実施したとされています。

MWSS171(工兵部隊)滑走路が損壊したことを想定して修復訓練(岩国基地ホームページ4月21日付記事から)

4月19日・20日岩国基地の工兵部隊MWSS171は、滑走路が損壊したことを想定し、その修復の訓練を行っています。「もしわれわれが攻撃を受け、滑走路が爆撃されたら、われわれは迅速に行動し作戦が遂行できるようにしっかりと仕事をしなければならない」と部隊の兵隊がコメントしています。基地が攻撃されたことを考えての訓練だったことがわかります。



F35B、長距離爆撃機B1Bと韓国で実弾訓練(北朝鮮のミサイル発射に対抗して)(太平洋空軍ホームページ8月31日付記事から)

8月28日北朝鮮が太平洋に中距離弾道ミサイルを発射したことに対抗して、8月30日F35B4機がグアムから飛行してきたB1B2機と韓国で実弾訓練を行いました。F35Bは岩国基地から出撃しています。



F35BとB1Bは航空自衛隊のF2(2機)と訓練を行い、その後韓国空軍のF15K4機と飛行し、日米韓一体の軍事行動を見せつけました。

朝鮮半島有事には長距離爆撃機とF35Bがともに行動することがわかります。

9月17日には9月14日に北朝鮮がミサイルを発射したことに對して同じような示威行為を行っています。グアムからB1B2機岩国基地からF35B4機、航空自衛隊F2(4機)、韓国空軍F15K4機が参加しています。

基地内ではNEO(非戦闘員退避訓練・Non-combatant Evacuation Operation)を行っている。(岩国基地ホームページ8月11日付記事から)

基地内では米軍家族や軍属たちは、危険が迫ったときのために基地を脱出する訓練をしています。記事の訳文を掲載しておきます。

前略

NEOは軍属、非戦闘員、必要不可欠でない軍人たちに、海外の国にある危険から安全な避難場所に出発することを命令もしくは認可するものである。

NEOの教室・演習は人的なそして自然の災害による最悪のシナリオへの準備として、岩国基地においてしばしば行われる。IPAC(基地人員管理センター)は2017年8月8

日9日行われたNEOトレーニングの実施を援助した。それは退避者たちが実際に世界で起こりうる出来事についてこの基地で行う手続きを想定してのものだ。

訓練は二つの部門から構成された。一つはアイアンワークジム（体育館）で行われた。ここは現在の岩国基地におけるNEO処理センターだ。処理センターは異なるステップを理解するために通り抜けるところであり、人々がたとえば獣医師のサービス、医療サービス、I P A C、Navy-Marine Corps Relief Society（海軍海兵隊救済協議会）などに会うステーションだ。

二番目の部門はAMC（航空機動軍団）のターミナルに行くことだ。そうして家族と海兵隊員は乗客名簿に載るといふこと、退避させられるかのごとく処理されるということがどのようなことか経験できる。

I P A Cの兵員は運用システムにインプットするために、すべての人の情報を集めることを課せられる。決められた手順を通過する家族、軍属、兵隊たち同様に彼らにとっても大変な訓練だ。

司令部司令中隊の上級曹長、I P A C主任フェルナンド・ヘルナンデスは「この演習の目的はタイムリーなやり方でスムーズに処理システムが作動することができることを確認するために、処理システムを評価することだ。」

「私は家族たちがNEOにおいては準備がどれくらい自らを助けるか理解してもらいたい。書き込みが必要なペーパーワークがたくさんある。それもまた処理装置をも助けるのだ。処理システムのパートにいる人の多くはこれについては新しい。そしてこれは私たちのすべてにとって学習状況なのだ」

ヘルナンデスは処理能力を改善するために3・4か月ごとにこの演習を行うことを目標としていると言っていた。

全体的に参加者は訓練が有益かつ必要であったと思っている。

基地居住者ベタニー・ボウロは「緊急時にどのようなことが起こるのかを知ることとはとても重要だ。緊急事態が起こるまでにといふのでは、遅すぎて知らせようとすることはできないし、何が起こるか理解しようとすることもできない。特に子どもを持つようになってからは、安全に逃げる方法や緊急事態で何をなすべきかを知りたいと思うようになった。」

Marine Corps Family Team Building（海兵家族チームの建物）プログラムは、家族がNEO処理センターを通過するときに必要とされるペーパーワークを理解・経験できるよう援助する、月ごとのワークショップを求めている。

後略

訳・文責 久米慶典

B アメリカ世界戦略と岩国基地

1、 アジア太平洋リバランス

2012年1月オバマ政権「国防戦略指針」発表

「アメリカは世界の安全保障に貢献し続ける一方で、アメリカにとってはアジア太平洋地域に対するリバランスが必要である」

「アジアへのリバランスとは、アジアにおけるアメリカの政治的、経済的、安全保障上の利益を拡大し、それらの資源をバランスさせることを目的としている」(海軍戦略研究2017・6・関野博)

最大の敵は中国、しかしアメリカは中国を名指しで仮想敵国とすることはほとんどない。

2、 A2AD(接近阻止・領域拒否)

アメリカは中国の対米の軍事作戦をA2ADと呼んでいる。

「アクセス阻止とは米軍が前方展開基地などの固定地域や軍事目標への接近を阻止すること、領域拒否は特定の地域における米軍の行動の自由を制限すること」(海軍研究2011・12・木内啓人) →米軍の戦力投射能力を封殺することが目的
中国のA2ADに対抗する作戦として提案されているのが

エア・シー・バトル構想、ASB以外にも「オフショアコントロール(OOSC)」
「拒否的抑止(DBD)」なども提案されている。

3、 エア・シー・バトル構想について

ASBの目的(2010年5月3日ゲーツ国防長官演説・木内論文から)

- (1) 中国に対する戦略的抑止態勢を構築し、米国にとって死活的に重要な地域の覇権をめざす中国の意図を挫くこと
- (2) 将来にわたって米軍の優位性を維持するため、米国内の脅威認識を統一し、軍事戦略の重心を従来の脅威から将来の脅威に転換させること

米軍は前方展開基地は脆弱性を持つという認識(米国防総省ネットアセスメント局)

「前方展開基地は、弾道ミサイルや巡行ミサイル、高性能航空機による遠距離攻撃システム、さらには精密誘導弾や核・化学兵器等の長距離攻撃システムによって突如として脆弱性をさらし、侵攻にたいする抑止効果を失うこととなる」

A2の標的は前方展開基地(岩国も含まれる)。奇襲攻撃・先制攻撃でのミサイル攻撃を想定している。今前方展開基地である在日米軍基地に求めていることは、基地の抗たん性・回復能力の向上、基地施設の分散化→2012年4月の2プラス2でも確認されている。「これらの調整が、アジア太平洋地域において、地理的により分散し、運用面でより抗堪性があり、政治的により持続可能な米軍の態勢を実現するために必要であることを確認した」

木内氏によるASB作戦の説明

第1段作戦

- a 米軍及び同盟国軍は先制攻撃に耐え、基地及び兵力の被害を局限する。先制攻撃の兆候をとらえ、空軍機は一時中国のミサイル攻撃圏外に退避する。イージス艦は地上部隊とともに前方基地のミサイル防衛にあたる。潜水艦は対潜水艦戦に従事
- b 中国軍の戦闘情報ネットワークを盲目化する
- c 中国軍のISR・攻撃システムを制圧する
- d 空、海、宇宙及びサイバー空間を制圧し、維持する

第2段作戦

- a あらゆる領域において主導権を奪回し、維持する作戦を実行する
- b 遠距離封鎖作戦を遂行する
- c 作戦レベルにおける後方支援態勢を維持する
- d 工業生産量（特に精密誘導兵器）を向上させる

4、 アメリカのリバランスにとって岩国基地は極めて重要な位置付け

在日米軍基地では嘉手納・横須賀と並び中国封じ込めの中核・攻撃目標になる前方展開の最重要基地

西太平洋・インド洋全域での出撃の拠点（海軍・海兵隊）でもある。

5、 E2Dの役割と岩国基地

E2Dはニフカのセンターピース（中核）・久米が8月7日自らのブログに書いた文章

空母艦載機移転の第一陣ということで、E2D部隊が岩国基地に配備されます。すでに岩国基地には今年2月から約3か月間先行移駐されていた部隊です。2月2日付の岩国基地ホームページの記事からE2Dの役割について考えてみます。

E2Dはアドバンスドホークアイ（改良された早期警戒機）と呼ばれ、先行するE2Cに比べてその性能は格段の進歩がみられるようです。装着されているAPY9レーダーはステルス戦闘機もとらえることができ、その探知能力は555kmにも及ぶとされています。将来は空中給油機能も備えるそうです。「記事」でも「アジア太平洋のリバランスのための最新鋭の部隊」という位置づけです。

そして「記事」で強調されていることは「ニフカ（Navy Integrated Fire Control・Counter Air）のセンターピース（中核）となること」です。ニフカは米軍が開発中の新しい防空システムです。

航空評論家の石川潤一氏は「軍事研究2015年1月号」で「海軍はE2Dをニフカを中心に据え、イージス艦から発射されるミサイル、F35CやFA18E/Fスーパーホーネット戦闘攻撃機、EA18Gグラウラー電子攻撃機、UCLASS（無人空母発艦空中監視攻撃）システムなど組み合わせる形でネットワークを構築する。ネットワーク構築には目標データを高速かつ大量にやり取りできる能力が必要」と書いています。最新のレーダー、最新の通信システムを備えたE2D配備はニフカになくしてはならないものなのです。

米軍が中国のA2AD（接近阻止・領域拒否）への対応で重視しているのは海面すれすれを飛行する巡行ミサイル対策です。巡航ミサイルを打ち落とすはずのイージス艦のレーダーには限界があります。たとえばるか向こうを探知する能力を持っていても、設置高が20m

の場合レーダーでとらえることができる水平線の距離は16 kmといわれます。16 kmから先の水平線下は死角になってしまうのです。ですから、巡行ミサイルは低高度を飛行するわけですが、E2Dは空中高く飛行し、水平線の向こう側までレーダーで捕捉することが可能になります。そしてネットワークを使って情報をイージス艦におくりイージス艦からの迎撃ミサイルで巡行ミサイルを打ち落とすことを可能にするのです。システムは複雑ですが、ともかく最新のレーダー、最新の通信システムを備えたE2D配備はニフカになくてはならないものなのです。

「記事」は付け加えて従来のE2Cが行っていた空母艦載機のための「デジタル・クォーターバック」の任務にも就くとしています。E2Dの岩国配備は岩国基地の機能を一段と高めるものであることは明らかです。

ところでこのハイテクの警戒機を航空自衛隊も購入することになっているから驚きです。一機なんと約260億円もするのだそうです。予定では四機購入することになっているようです。つまり自衛隊も米軍のニフカのシステムに入れるということです。もしそうなら集団的自衛権の行使以外の何ものでもありません。

C 空母艦載機移転と岩国基地

「住民生活が悪化することは容認できない」「FCLPの実施は容認できない」「普天間基地の見通しが立たないうちの移転は認められない」などを岩国市・山口県は移転容認のための条件として自らに課していた。これらについては住民を欺く手法を用い移転容認の結論に導いた。今日はこの中でFCLP問題のみを取り上げる。

- 1 岩国市の基地対策の基本方針の一つは「FCLPの実施は容認できない」
平成22年2月の国から文書回答：「岩国基地及びその周辺で恒常的な訓練施設を整備する考えはない」、平成29年2月国の回答：「恒常的なFCLP訓練施設が特定されるまでの間、米国は引き続き硫黄島で実施する旨確認され、今後とも米側に対し、できるだけ多く、硫黄島で実施するよう求めていく」・・岩国市はこれらをもってFCLPにかかわる条件がクリアされたとしている。
しかし、国は岩国基地ではFCLPを行わないとは言っていない
- 2 今月17日付の産経新聞には馬毛島交渉断念の記事が→もしそうなら移転容認の前提条件が崩れる
- 3 今月1日・2日・4日・5日空母艦載機が厚木基地でFCLPを強行している
40年近くFCLPの恒常的基地は決まっていない
- 4 空母艦載機の基地になれば、施設（**模擬空母照明装置**など）がある岩国基地は強行される可能性が高い。参考：厚木・硫黄島間は1200 km、岩国・硫黄島間は1400 km、米軍は遠距離であることなどの理由で硫黄島の使用には難色を示している。硫黄島はあくまで暫定施設。

D オスプレイと岩国基地(時間があれば)

オスプレイは飛行機でもヘリコプターでもないまったく新しいタイプの航空機で、開発当初から安全性には疑問がもたれていました。元米国防研究所主任分析官レックス・リボロ氏も「PIOが発生しやすい」「風の影響を受けやすい」などを指摘しています。・後述。また2016年1月15日沖縄タイムスは米海軍安全センターが公表した「海兵隊航空機アフガニスタン事故報告書」について報じていますが、これによると2010年から2012年米会計年度にアフガニスタンに配備したヘリ機能を持つ6機種の中で、オスプレイの運用率は1.02%と極端に低く、かつクラスAからDまでの事故割合は全12機種平均の約41倍と突出しているとしています。

以下は2012年に個人的に久米が記者会見したときの配布資料です。

「オスプレイの事故調査にみる安全性への疑問について」

先日航空問題に詳しい知人から「オスプレイの一連の事故はPIOが原因ではないか」という示唆をいただいた。PIOとはPilot-Involved Oscillation(パイロットが巻き込まれた振動)のことで、APC(Aircraft-Pilot Coupling)とも呼ばれる。

1、米国の航空専門誌(Aviation Week and Space Technology)の「PIOとは」,NASA:ラルフ・アーラー氏論文「APC(PIO)に関する考察」、(いずれも日本航空機長組合ホームページから)を参考にして以下に説明したい。

PIOとは一言いえば「パイロットの意に反して発生する機体の周期的振動運動」で、パイロットによる操縦入力と実際の舵の動きとの間のTime-Delay(時間差)が主な原因とされる。たとえば、着陸時に右横風が吹いているため、正規のルートに乗せようと右に舵を切ろうとしても機体の反応が遅れるため、操縦士がさらに右に切ってオーバー操作になってしまったり、操作ごとに遅れが積み重なるなどの状態を引き起こすことがあるという。Time-Delayが0.2秒を超えると、パイロットは操縦系統が壊れたかのような印象を受ける。

PIOはパイロットが精密に飛行機を操縦する必要のある、最も忙しい状態で発生している。具体的には着陸進入するときや悪天候、非常事態などがあげられる。パイロットが操縦系統の性能を超えた操作を行った場合に生じる。

フライバイワイヤーは意図せざる方向への効果と予期せぬ問題を引き起こす可能性を、潜在的に持っている。オスプレイは三重のフライ・バイ・ワイヤーだ。フライ・バイ・ワイヤー機のほとんどがPIOを経験している。PIOは操縦系統の設計の問題から生ずると理解されている。PIOはパイロットがシュミレーターでいくら訓練しても克服されない。

1988年から1997年の間、民間航空では213件の全損事故が発生した。そのうち49%がパイロットの原因、30%が原因不明になっている。パイロットのせいにされてきた多くのPIOは実は設計のミスから起きている。そのことが最近の研究から明らかになってきた。最新のコンピューター化されたフライトコントロールシステム(操縦装置全般のシステム)においてはパイロットは操縦系統の一部を占めるにすぎない。また設計、製造、運航、整備、操縦という連鎖の端にパイロットが位置して、最終のパイロットに全責任が押しつけられてきたという現実がある。

最近のオスプレイの重大事故では2010年4月8日の事故は原因不明、2011年4月11日の事故は機体に異常はなく人為ミスとされる見通しだ。2件続けて事故原因の特定が

行われていないということは、真の原因は覆い隠され安全性が確保されていないことを端的に物語っている。

2、オスプレイはP I Oの危険性が高いと思わざるをえない。

一つはオスプレイがフライバイワイヤー機であること。またオスプレイは今までになかった新しい形の航空機で、いまだ予測できない事態に遭遇する可能性が高いと考えることが当然と思われる。航空ジャーナリストの坪田敦史氏はJ w i n g s「世界の名機シリーズV 2 2オスプレイ」でこう語っている。「オスプレイの運用はすでに米軍で実績を積み重ねているが、まだまだデータが足りない。・・・メカニカル的なトラブル、ソフトウェア上のマイナートラブルが複雑に噛み合っ、大きなトラブルに遭遇する可能性はある。新しい航空機の運用というのは、古い機体の運用より実績が少ない分、何が起きるか分からない不安は、正直なところ関係者だって持っているのだ。」と。

二つ目はレックス・リボロ氏の証言。

「平時に飛ぶ限り何の問題もないが、戦闘任務では事故が続くだろう」戦闘任務や実戦を想定した訓練では飛行制限を超えた運用を迫られる局面があり、墜落の危険もあるという。

7月14日毎日新聞

「風の影響を受けやすく、機械的な動きが苦手。小さな操縦ミスが事故を招く」と指摘。山間部の低空飛行訓練は「(天候の変化など)操縦ミスにつながる要因が多くある」と強調した。 7月27日共同通信

「国防分析研究所」が2003年12月出した「v 2 2の払しょくできない安全性への懸念」から、「通常のヘリと比べて、P I Oが発生しやすい」(六つの欠陥の一つとしてあげられている) 7月8日しんぶん赤旗

参考：事故の原因がP I Oであるかどうかを見つけ出すには、データレートを早くすることが必要。通常はせいぜい毎秒1回のデータレートだが、これでは見つけることができない。毎秒20回、10回、4回、1回とデータレートが減少する毎に機材の問題点が覆い隠され、人的要因とみなされる傾向が明らかになっている。

フライバイワイヤー：多くの最新鋭軍用機や一部のハイテク旅客機で採用されている。操縦桿の動きを直接アクチュエーター（舵面を動かす装置）に伝えず、一度電気信号に変えて自動操縦装置に伝え、必要な電気的処理を行ったうえで、再び電気信号としてアクチュエーターに伝える操縦系統の呼称。

2012年8月 久米慶典

「4月モロッコでのMV22の事故原因を人為ミスとすることについての疑問」

防衛省の分析評価チームによる報告書の発表は、結論として4月モロッコでのMV 2 2の事故については原因を人為ミスとするものとなっている。岩国市長はこの結論を信頼するかの答弁を市議会でも行っているところと認識している。

しかし米軍の発表した事故報告書や分析評価報告書を詳しく見るとき、決して人為ミスと断定することはできず、むしろ何らかの機体の異常があったと考えざるをえない。

分析評価報告書は事故の重要な要因として①副操縦士がホバリング時に追い風15から27ノットの中に機体を置いたこと。②ホバリング旋回開始後75度旋回のころから始まった機首下げ姿勢を修正する措置をとらなかったこと。③ホバリング旋回後、十分な速度を得る前にただちにナセル角度を87度から71度に前方遷移したこと。としている。①は回避すべき行為。③は禁止行為としている。墜落の最も重大な原因は③であろうと考えられる。しかし問題は機体の異常がいつ発生したかである。米軍の6月12日付事故報告書の19P下から4行目(防衛省の仮訳)に「彼が(ナセル)の遷移を開始した時が、同機の制御を失った時であったと述べた」としている。この時は離陸後10秒となっている。パイロットは1秒後操縦桿を左に相当量動かし、引き続き同スティックを後方一杯に引くという操作をしている。気が動転したための行動と理解する。③の行為は機体の異常後におこなわれているのである。

なぜナセルの遷移と同時に制御不能になったのか、説明がつかない。①、②の行為は決して決定的な行為ではなかったはずだ。この点についての納得のいく説明は分析報告書にも事故報告書にも記されていない。(この事態がAPC・Aircraft-Pilot Couplingと考えると理解できる)

分析報告書は「複合的に重なったことが主たる事故原因である」としている。原因が特定されていないという実にあいまいな結論である。

人為ミスとすることを疑う理由はほかにもある。事故報告書の25P提言の2、3は操縦士・副操縦士ともに処分がないことを求めている。2名が亡くなったという大事故でありながら、パイロットに処分がないことは米軍が人為ミスと判断していない根拠ともいえる。これらを総合的に判断すれば、事故原因は不明と言うほかないのである。

今までの事故の歴史を見るとき、設計・製造・運航・整備・操縦という連鎖の端にパイロットが位置し、パイロットに全責任が押しつけられてきた経過がある。今回の事故も安易に人為ミスと判断されたと考えるものである。今回の事故報告・分析報告はオスプレイの安全性を保証するものでないことを強調したい。

2012年9月7日

桑原清

久米慶典