

地位協定の運用改善について

三三〇三三

ぜひ読んでいただきたいと思います。では、またこの次にそのことを続けさせていただきます。

連日、緊急着陸、米国流に言えば予防着陸を繰り返しているF15戦闘機は我が国の自衛隊も保有していますが、自衛隊機がこのような予防着陸を行ったというニュースは、私、ほとんど聞いたことがありません。

自衛隊では、一年間に何回ぐらい予防着陸を行ったことがあるのでしょうか、まずお尋ねしたい。そして、ここ数年のデータを教えてもらいたいと思います。そして、自衛隊機と比較した場合、米軍機の予防着陸の頻度はかなり多いのか、あるいは同じぐらいあるのか、そのことも示していただきたいと思います。防衛庁からお願します。

西川政府参考人 先生今御指摘の、F15機の予防着陸を自衛隊のほうでやっているのかということですが、F15戦闘機を含めまして航空自衛隊の飛行機、固定翼機でございますが、いわゆる事故防止等のため、あらかじめ決められておるスケジュールを変更して着陸する、こういう場合かと思いますが、これについては、航空自衛隊では予防着陸という言葉は使っておりません。ですので、予防着陸についての数字は何件かと言われると、そういうものとはっておりません。

ただ、他方で、こういう固定翼機が、飛行機が、訓練中等に機長等が計器に異常を感じるとか、そういうことで着陸する場合がございます。これは緊急状態であるかまたはそのおそれがあるという判断をした場合に行いますが、これは国土交通省が定めます基準等がございます。この基準に従って近傍の飛行場に優先的に着陸が許可されておりまして。

こういう、優先的に許可、管制上の措置がとられるという、この数字はございますので、この数字でございますれば、F15戦闘機につきましては、優先的に着陸した回数は平成十二年度で約三十件ございます。それから、十三年度で約四十件。本年、十四年度は、九月一日現在でございますが、約二十件。こういう数字がございます。

なお、御質問の、米軍のF15戦闘機による訓練中の予防着陸回数とはということでございますが、ちょっと数字は承知しておりませんので、そこは答弁しかねます。

以上でございます。

東門委員 済みません。防衛庁、西川運用局長、これはF15戦闘機の優先着陸、いわゆる緊急着陸みたいなものがその数字、平成十三年で四十件、ことし九月一日現在で二十件というのはF15のことですね。確認だけ。

西川政府参考人 そうでございます。

東門委員 そうしますと、私が最後の方で聞きました、米軍機の予防着陸の頻度と自衛隊と比較した場合と私申し上げたんですが、その件は、外務省のほうでは把握しておられるのでしょうか。

海老原政府参考人 先ほど御答弁申し上げましたように、予防着陸というのは米側の分類ということになるわけでございますが、それでは米側として予防着陸がどのくらいあるのかということにつきましては、現在、当方から在日米軍に対しまして統計の有無につきまして照会中でございますが、回答を待っているところでございまして、回答があり次第御答弁を申し上げたいというふうに考えております。

なお、自衛隊との比較ということでございますが、今の防衛庁のほうの御答弁を聞いておりますと、そもそも予防着陸という概念がないということのようでございますので、これは、当然のことながら、ちょっと比較を申し上げるのは困難であるということになると思っています。

東門委員 予防着陸、緊急着陸、どっちであつても私は構わないんですが、それが本当に実際に飛び交っているところの住民にすごい不安を与えている、恐怖感を与えているという事実だけはわかっていただきたいと思うんです。

日本の自衛隊機も、九月一日現在で、ことし二十件ある。結構あるんだなということを感じましたけれども、米軍機は、実を言うと、九月、十月だけでも十五回ぐらいあるんですよ。九月、十月両月です。一月からすると私はどれくらいになるかわかりませんが、ぜひ数字を早目にお知らせいただきたいと思います、何件あつたかということですね。

進みますけれども、米国の議会調査局が今月、米軍機の安全性に

関する調査報告書を発表したとのことです。その報告書によりまして、過去二十年間の米軍機の重大事故の発生率は、民間航空機の八十一倍であり、しかも、最近改善傾向にあったものが、二〇〇二会計年度は一転して悪化したとされており、沖縄での状況と符合します。

事故発生率が悪化した原因として、報告書は、高密度の訓練、軍用機の老朽化、人為的ミスの三点を挙げており、テロとの闘いが訓練の激化を招き、整備などにおいて十分な経験のない人員が重要な任務につき、事故を増加させた可能性があることを指摘しています。

これが事実だとすれば、沖縄は、現在非常に危険な状況にあると言えます。政府は、人命にかかわる重大な事故が発生する前に、十分な整備要員の確保など、目に見えるような事態の抜本的改善を米国に要求すべきであり、それが担保されるまでは、先ほど申し上げましたけれども、飛行訓練の中止、もしくは大幅な縮小を求めていくべきであると思います。

大臣の見解、その件に関して伺いしたいと思います。

川口国務大臣 先ほど局長がお話をしましたように、米軍が事故を起こさないように、我がほうとしても、そういったことがあるときに、原因究明あるいは再発防止について申し入れ、米軍側にしかるべく対応をとってもらおうということがまず大事であると思います。その上で、それを超えて、一般的に米軍の飛行をやめてもらうということをおっしゃるかどうかということについては、進みますけれども、我が国は日米の間で安全保障条約を持っているわけでございまして、

これが我が国の安全確保に非常に大きく資しているということであると思います。そういったことを考えたときに、アメリカ軍の飛行機が訓練のために飛ぶ、あるいはほかの必要があつて飛ぶということとをしないという状況、仮にそういうことがあるといたしますと、我が国の安全確保にも大きな支障となりかねないという問題があると思います。

したがいまして、この米軍の事故の問題というのは、先ほど私も申しましたように、粘り強く米軍に対して働きかけをしていく、対応をするように働きかけをしていくことが重要であると思います。

東門委員 その件について、何か時間を気にしながらの質問なのでなかなかうまくいきませんが、最後の質問になるのかな、時間がないようです。

八月二十一日のF15の墜落事故に際しては、またしても、米軍からの通報が四時間もおくれました。地位協定の運用改善や三者連絡協議会で事件、事故の迅速な情報提供を約束しても、米軍はこの約束を一向に守らない。政府は、守らせることはできない。政府は、運用改善で迅速な対応ができるかと常々言っています。運用改善でどんな取り決めを行っても、守られなければ何の意味もないじゃないませんか。政府は、八月の墜落事故に際しての通報おくれをどのように受けとめているのか。やはり、条約上の義務として、迅速な通報を地位協定に明記する必要があるのではないかと思います。大臣、いかがでしょうか。

川口国務大臣 地位協定について運用の改善をやっていくことが

重要であるということは、再三再四申し上げているとおりでございます。それぞれの件について、もし通報のおくれその他の問題があれば、その都度米側に申し入れていく。地位協定については、その時々的问题に機敏に対応していくということが大事だと思っております。まさに運用の改善をやっていくということであると思っております。

東門委員 大臣、率直に伺います。

運用の改善は本当になされていると、御自身、お思いですか。今、私、るる事故の件も申しました。そして、これまでいろいろ、この委員会でも質疑をしてみました。質問してきました。その中で、常に同じ答弁が返ってくる。私、とても不思議なんです。本当に大臣御自身、心から、運用の改善、それは守られているとお思いですか。運用の改善が守られていて、どうして迅速な対応が返ってこないのか、なぜでしょうか、それをお聞かせください。

川口国務大臣 運用の改善をするための努力、これは相手があるということでございますけれども、話し合いをして運用の改善をしていくということが、問題に機敏に対応するという上で重要であると思ひますし、政府としても、そのための努力を今までもしておりますし、今後とも努力を積み重ねていきたいと考えております。

東門委員 時間ですので終わりますが、一言だけ申し上げたいと思ひます、質問ではありません。

運用の改善は、私は、