

世界に平和を・戦争の基地はいらない

羽村平和委員会発・横田基地ミニ情報 2013.9.5 No.175 連絡先 FAX 042-555-1911



「横田基地撤去の会」第6回総会開かれる

8月31日(土)、猛暑の中、多くの参加者がありました。記念講演はフリージャーナリストの末浪靖司氏です。

半世紀以上も前に、砂川町(現立川市)で、米軍基地拡張に反対する激しい砂川闘争がありました。土地測量反対で7名が逮捕され裁判になり、「伊達判決」が下されました。「米軍基地違憲、全員無罪」歴史的な素晴らしい判決です。

この判決に驚いた米国はすぐに、日本政府に「何とかしろ」と攻撃をかけ、最高裁長官まで巻き込み、逆転有罪にしたのです。その経緯が米公文書館調査で明らかになってきました。講演の記録は、後日、希望者にお渡しできます。10・12集会、午前、「流血の記録砂川」が上映されます。



埼玉・栃木・群馬の県平和委員会 横田基地のC-130低空飛行を監視

各県平和委員会は、横田基地のC130が19日には北関東を飛行するとの情報を受け、監視をよびかけました。各地から約50件の目撃情報が寄せられ、埼玉県では、18件の情報から今回は2つルートで飛行しているらしいことが確認。また、栃木では11件の情報が寄せられ、ここでも飛行ルートが浮かび上がっています。3機、4機、7機の編隊での低空飛行も目撃されています。

C-37Aは4星プレートつけて、C-40Bは米空軍参謀総長乗せて横田へ



8月6日、横田基地で撮影されたC-37Aは右前方の窓に☆☆☆☆のプレートがありました。4つ星は非戦時の米軍の最高階級です。

C-37Aはアメリカ合衆国では陸海空海兵4軍のみならずアメリカ沿岸警備隊やFEMAなどでもVIP輸送機として運用されています。

8月26日、米空軍参謀総長のマーク・ウェルシュ空軍大將が、防衛省を表敬訪問しました。

横田基地にはC-40B高官輸送機がおり、米空軍参謀総長はこの飛行機で飛来したようです。

C-40Bは、軍と政府の高官の為に"空の事務室"になるように設計されています。大容量のデータ/ビデオと同様に暗号化された音声とデータ通信ができるようにブロードバンドの通信環境が備えられたことで、世界中のどこにいても仕事ができるように機内からインターネットに接続でき、電話、衛星回線、テレビモニター、ファクシミリや複写機を備えているそうです。

横田で☆☆☆☆のヘリコプターも撮影されています。横田はアメリカの国際空港のようです。



(写真左：4星C-37、右：米空軍参謀総長C-40で飛来)

MV-22 オスプレイの事故率について ー防衛省の資料からー (No. 175 の裏面)

- ◆ 事故率とは ○ 10万飛行時間あたりのクラスA飛行事故の件数(航空事故の場合)
 - 環境影響評価等においても、航空機の安全性を比較するデータとして広く使用
- ◆ クラス分類 ○ クラスA…政府及び政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、国防省所属航空機の損壊、あるいは、死亡又は全身不随に至る傷害もしくは職業に起因する病気等を引き起こした場合
 - クラスB…政府及び政府所有財産への被害総額が50万ドル以上200万ドル未満、一件の事故の結果として、負傷又は職業上の疾病が恒久的な部分的障害をもたらす場合、又は3名以上が入院した場合
 - クラスC…政府及び政府所有財産に対する被害総額が5万ドル以上50万ドル未満、あるいは、当日を除いて1日以上欠勤をもたらす負傷又は疾病を引き起こした場合
- ◆ 事故率の考え方
 - 正確に評価するため、実際に配備される機体の実績を重視
 - ー 開発試験段階を除外、任務・訓練態様の異なるCV-22の飛行実績を除外
 - ー 海兵隊が飛行を再開した2003年10月以降を運用実績と評価
- ◆ 現在の事故率⇒ 海兵隊平均を上回る安全記録
 - CH-46E: 1. 11 CH-53D: 4. 51 CH-53E: 2. 35
 - AV-8B : 6. 76 MV-22B: 1. 9 3 米海兵隊平均: 2. 45
- ◆ CV-22: 米空軍が特殊作戦機として使用
 - クラスA飛行事故率: 13. 47
 - ー CV-22: 特殊作戦という独特の任務所要のため、より過酷な条件下で訓練活動を実施
(詳細については、「MV-22 オスプレイ 事故率について」でパソコンで検索できます。)



3ヶ月で2件のオスプレイ事故 機体大破、米軍「最も重大事故」

『琉球新報』(8月31日付)より。「米ネバダ州で現地時間8月26日(日本時間27日)に米海兵隊のMV-22オスプレイが着陸に失敗した事故で、米海軍安全センターは29日までに事故の規模を最も重大な「クラスA」に分類し、機体は大破したと評価していることが琉球新報の調べで分かった。26日の事故について、事故機が所属する海兵隊ミラマー基地は「ハードランディング(激しい衝撃を伴う着陸)」だったと説明しているが、乗員の避難後に機体が炎上し、大破するほど衝撃が大きかったことが今回の評価でも裏付けられ、事故が墜落だった可能性が一層高まった。

一方、ことし6月に米ノースカロライナ州で発生し、米海兵隊が直後に「機体の一部が焦げた」と説明していた別のオスプレイ事故についても、同センターはクラスAに分類し、機体は大破したと評価していたことが明らかになった。

オスプレイはこの3カ月で機体が大破する2件のクラスA事故を起こしている。だが米軍はいずれも事故が小規模だったとも取れる説明をしていたことになる。

オスプレイの価格は1機6千万ドル(約59億円)程度。6月の事故は着陸時にオスプレイ特有の高温の排気で未舗装の地表が燃えて発生したもの。同センターの算定によると被害額は6300万ドル(約62億円)に上り、機体1機以上に相当した。

クラスAの事故をめぐって米海兵隊は2009年、対象を「100万ドル以上」から「200万ドル以上」に引き上げた。その結果、従来の算定方法なら10万飛行時間当たり3.98となるオスプレイの事故率が、海兵隊平均の2.45を下回る1.93に下がった。この数字を根拠に米海兵隊はオスプレイを「最も事故率が低い航空機」などと説明してきた経緯もある。米海軍安全センターの報告によると、26日にネバダ州で起きた事故は、低視界条件下での着陸練習の最中に発生した。」

…………… シリアへの軍事介入は許されない イラク戦争の教訓に学ぼう ……………

