

なぜ、横須賀母港のイージス艦の事故が連続するのか

2018.5.15発行

100円

運搬船に載せられて横須賀に到着した事故艦「ジョン・S・マケイン」
(写真:リムピース)



原子力空母は大丈夫?!

横須賀市議会、米艦運航に関して安全管理の徹底を求める意見書を全会一致で採択

平成 30 年 意見書案第 1 号

米軍に安全管理の徹底を求める意見書

昨年来、これまでにはなかったような米軍の艦船に関わる事故が多発しており、特に、イージス艦における事故では、その乗組員に犠牲者が出ている。

事故の背景には、東アジア地域における軍事的な緊張の高まりがあると思われるが、たとえ、いかなる状況にあっても、犠牲者が出るようなことはあってはならず、事故を起こさないための十分な配慮が講じられなくてはならない。

とりわけ多くの艦船が往来する東京湾を航行するに際しては、細心の注意が払われなくてはならず、横須賀港への出入港時、停泊中においても、万が一にも市民生活に影響が及ぶような事故の発生は決してあってはならないと考えるものである。

よって、国におかれては、米軍に対し、万全を期した安全管理の徹底を求めるよう、強く要望する。

以上、地方自治法第 99 条の規定により意見書を提出する。

(提出年月日) 平成 30 年 2 月 16 日

(議決年月日) 平成 30 年 2 月 16 日

(議決結果) 可決 (全会一致)

(提出先) 衆議院議長、参議院議長、内閣総理大臣、外務大臣、防衛大臣

「成功させる会」から

横須賀母港のイージス艦が繰り返し事故を起こしているのに、米海軍は新たなイージス艦(ミリウス)を追加配備しようとしています。ここで一歩立ち止まり、意見書を採択した議会と横須賀市がいっしょになって、米艦船の「前進配備」を安全性の面から検証することを提案します。結論がでるまで、イージス艦の追加配備は凍結です。皆様のご意見をお寄せください。

みんなで考えよう。この町の安全

原子力空母母港化の是非を問う住民投票を成功させる会

〒238-0008 横須賀市大滝町1-26 清水ビル3階

横須賀市民法律事務所方

電話:046-827-2713 FAX:046-827-2731



母港11隻のうち 6隻が事故艦！

1 2017年1月31日、ミサイル巡洋艦「アンティータム」が横須賀基地沖で浅瀬に座礁。約4000リットルの油圧動作油を流出。

2 6月8日、ミサイル巡洋艦「シャイロー」で乗組員行方不明事故が発生。1週間後に、機関室にかくれている兵士を発見。

3 6月17日、ミサイル駆逐艦「フィッツジェラルド」が伊豆半島沖でコンテナ船と衝突。乗組員7人が死亡、3人が負傷。「フィッツジェラルド」はこの事故の1ヶ月前に、佐世保沖で「衝突の恐れを伴う」（事故調査報告書）商船と接近する操船ミスもあった。

4 8月1日、ミサイル駆逐艦「ステザム」で、再び乗組員行方不明事故。

5 8月21日、ミサイル駆逐艦「ジョン・S・マケイン」がシンガポール沖でタンカーと衝突。乗組員10名死亡、5名負傷。

6 そして、11月18日、三浦半島沖の相模湾で、えい航訓練中のミサイル駆逐艦「ベンフォールド」が民間のタグボートと接触事故。

◆ ◆
事故は人的ミスが原因と米軍の発表があり、艦長等が解任されました。衝突事故に関連し、太平洋艦隊司令官も退役。第7艦隊司令官、第70任務部隊司令官、第15駆逐隊司令官も更迭、解任されました。事故の深刻さがここに現れています。

		衝突	衝突	乗員不明		乗員不明		座礁		接触	
艦名	カーティス ウィルバー	ジョン・S・ マケイン	フィッツジェラルド	ステザム	マスティン	シャイロー	マックャンベル	アンティータム	チャンセラーズビル	ベンフォールド	バリー
横須賀配備	1996.9	1997.7	2004.9	2005.6	2006.7	2006.8	2007.7	2013.2	2015.6	2015.10	2016.3
艦番	DDG54	DDG56	DDG62	DDG63	DDG89	CG67	DDG85	CG54	CG62	DDG65	DDG52
艦種	ミサイル駆逐艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル巡洋艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル巡洋艦	ミサイル巡洋艦	ミサイル駆逐艦	ミサイル駆逐艦
ミサイル発射口	90	90	90	90	90	122	90	122	122	90	90
弾道ミサイル防衛対応	○	○	○	○	—	○	—	—	—	○	○



フィッツジェラルドの衝突事故

- ① 航海に関する国際ルールも、神子元島分難通行方式も認識せず、守っていなかった。
- ② 混雑海域に沿った安全な速度で航行しておらず、衝突回避義務も怠った。
- ③ 3隻の船が接近していたが、当直の乗組員はリーダーを扱う基本的な知識を持たず、船の位置を正確に把握できなかった。
- ④ 見張り員は左舷のみを監視しており、(回避義務のある)右舷側からの接近を察知でき

- ⑤ 衝突10分前にコンテナ船が目視で確認されたが、上官は減速の針路変更を命じなかった。
- ⑥ 衝突直前にも相手船舶との連絡をとったり、警笛をならしたりする措置をとらなかった。
- ⑦ 5月にニアミス(「事故の1ヶ月前の佐世保沖で商船と異常接近」東京、2017・11・22)があったのに、根源的原因究明、是正措置をとうろとしなかった。
- ⑧ 乗組員の疲労によるリスクを見誤り、適切な休息時間を与えなかった。



アンティータムの座礁事故

事故はなぜ起きたか

米海軍の事故調査報告書から

「アンティータム」の座礁事故は、横須賀基地の提供水域内で発生しました。事故現場近くには「さくね」という浅瀬が存在します。

読売新聞(2017・8・24)は、米海軍の「事故報告書」を元に、事故の原因を次のように報じました。

「同艦は事故当日の1月31日朝時点で、沖合に停泊する時刻

が予定より遅れていたため、いざだった艦長が担当者の判断を待たず、すぐ艦を止めるように指示。本来の地点から200m以上はなれた場所で停泊したため、強風で浅瀬に流され始めた。不機嫌な艦長の前に、見張り担当者らが危険な状況を報告できずにいたところ、同艦は午前10時頃浅瀬に乗り上げ、座礁した。報告書は事故の主因について「艦長の判断と意志決定にあり、艦橋の乗組員を急がせた行動にある」と結論づけている。」



ジョン・S・マケインの衝突事故

米海軍の 事故調査報告書から

- ① シンガポールに入港する混雑海域で、準備態勢や状況把握が不十分だった。
 - ② 艦長が混雑した海域で、針路と推進力調節を分離して命令した。
 - ③ その結果、操作員の意思疎通ミスから艦が左方に転回した。
 - ④ 艦長が速度を落とすよう命じたが、副舵手がふたつあるプロペラシャフトの内一つしか減速させなかったため、艦はさらに左方に転回し、タンカー
 - ⑤ 多くの監視員は、操舵コントロールシステムの初歩的レベルの知識もなく、教育も受けていなかった。
 - ⑥ 監視員の何人かは、一時的にアンティータム（座礁事故を起こし横須賀基地のドライドックで修理中）から配置転換されたもので、両艦には針路コントロールシステムに重大な違いがあり、違いについての訓練も受けていなかった。
 - ⑦ タンカーとの衝突が迫ってきたのに、艦長も他の艦橋のメンバーも、この状況に気付かず、理解していなかった。
- の進路に入って衝突した。

初歩的な ミスの連続は なぜ起こったのか

下院軍事委員会での
政府監査院高官ペンドルトン氏の証言
〔時事通信〕2017年9月8日

〈横須賀を母港とする第7艦隊所属艦の衝突事故が相次いだことについて（監査院高官が）下院軍事委員会で証言し、同艦隊の乗組員の4割近くが定期訓練を受けていなかったと明らかにした。任務が増える中で人員が減ったため、十分な訓練時間を確保できなかったとみられる。過度な負担や訓練不足が事故につながった可能性がある。〉

監査院高官は「海外に展開する海軍艦船は任務の頻度が高く、米本土に拠点を置く艦船と比べ訓練時間が限られている」と証言した。

監査院高官と並んで軍事委員に出席したモラン海軍作戦副部長も、「任務の要求は増え続けている」と述べ、艦船や人員削減が派遣期間の長期化や訓練不足、艦船のメンテナンス不足につながっていると説明。「日本に展開する海軍兵士は常時任務に就いているため、最も訓練され、最も経験を積んだ熟練兵だった」と明言した。

連続する事故に関して、米海軍は「包括的検討書」を公表しました。そこには、横須賀母港のイージス艦に共通する、事故の構造的な問題点が、数多く指摘されています。



構造的な問題

● 作戦任務の著しい増加、修理期間の長期化、人員不足による訓練不足、資格認証の未達成状態での航海、兵員の過労の軽視、機器の不調等。

そして警告

● 日本を母港とする艦艇のための、十分な修理と訓練の時間の確保。
● 資格認証達成のために艦隊の配備計画のモデルを新たに作ること。
● 日本の前方展開艦艇についての修理、訓練、資格認証に責任をもつ監督部隊の設置。

● 全ての航海即応アセスメントが完成するまで、現在のリスクアセスメント緩和計画の執行停止。

任務の増加

● 日本母港の艦船は、毎日のように作戦行動任務についている。毎年20の合同活動、150近くの作戦行動があり、10の活動は高度の艦船参加によるものである。さらに第7艦隊司令官から課される空母の護衛や、地域の安全保障協力の任務もある。2015年に第7艦隊配属の11隻の巡洋艦と駆逐艦の平均航海日数は116日であったが、2016年には162日に増加している。

過密スケジュール

● 艦船の作戦行動の増大が、定期修理作業と訓練を犠牲にする。配備準備期間が減っているのに、上級司令部は作

戦行動の過密スケジュールに気づかず日本を母港とする艦船の配備準備期間と作戦配備期間の不均衡を是正しようとしなかった。

技術の欠如

● 艦橋と戦闘指揮所の見張り要員は、危機的状況を認識せず、重大なエラーの連鎖の発生を認識していなかった。異常事態に直面しているのに、見張り要員は、指令の手続きにも従わず、標準的な命令にも従わなかった。さらに見張り要員は緊急事態用の行動、警笛等による相手の船への合図や乗組員への警告もしなかった。どの事故でも、正式な手続きや承認された通常の行動をとらなかつたことが、事故の直接原因となっている。

Figure 3: Percentage of Time Navy Allocates to Training, Maintenance, and Deployment in Planned Schedules for Cruisers and Destroyers Homeported in the United States and in Japan

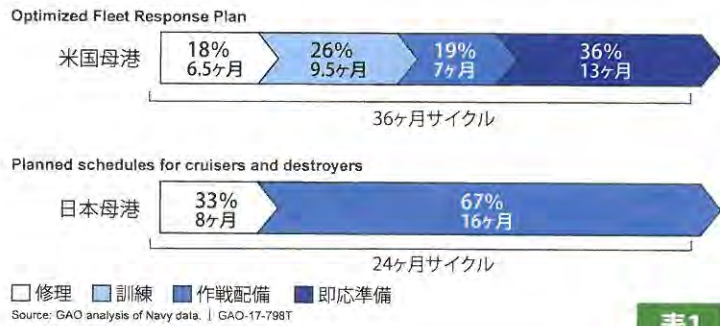


表1

その結果、「2017年6月時点で、日本母港の巡洋艦と駆逐艦の乗組員は、戦闘行為の資格認証の37%が失効しており、航海技術や対空戦闘を含む3分の2が、5ヶ月を超える期間失効していた。戦闘資格認証を獲得しない兵員数は、2015年の報告時の5倍以上に増加している。」

「海外母港艦船は、最高度の訓練、物質的準備、人員配置をすべき」と海軍の「即応準備マニュアル」にあるにも関わらず、こうした状態が生まれているとGAOは指摘します。

勧告

GAOは、最後に「即応体制の再構築のために」として、以下のように米海軍に「勧告」します。

- 艦船の海外母港による危険性の評価
- 兵員の作業量と艦船の人員数を決定する要素の再検討
- 即応体制の再構築のための健全な計画策定と、継続的な実行の配慮

GAOは、海軍が以上の問題についての改善を示せるためには、「継続的な議会の監視が必要」とも述べています。こうした念押しが必要なくらい、海軍はこれまで、繰り返しGAOの勧告を無視してきた歴史があるということも、忘れてはならないでしょう。

米会計検査院(GAO)、イージス艦の連続事故に関して 海外母港の危険性に言及

米議会検査院(GAO)も、連続するイージス艦の事故に関して「勧告」を行っています(2017・9・7)。

イージス艦の事故に関しては、米海軍の「事故調査報告書」とは別に、米海軍艦隊総隊による「包括的検討書」でも期限を切った改善が求められています。GAOは、何度も勧告しても一向に改善しない海軍に対し、前進配備(横須賀母港)そのものの「危険性を評価」するよう求めています。以下、ごく一部ですが紹介します。

運用サイクル

海外を母港とする艦船の運用スケジュール計画は、訓練と修理の期間を制限しているため、乗組員の訓練や艦船の修理の確保が困難となっています。海軍が海外に母港を置く理由は本国母港より、多くの作戦配備の時間を確保するため、多くの作戦配備の時間を増やすため、訓練や修理の時間が減らされます。

表は、本国母港の艦船と、海外母港の艦船の運用スケジュールの違いをあらわしたものです。本国母港は36ヶ月サイクルで、9・5ヶ月の「訓練」が設定されていますが、海外母港は24ヶ月サイクルで、「修理」と「作戦配備」の区分しがありません。訓練時間そのものが省略されているのです。理由は「本国母港より、多くの作戦配備の時間を確保するため」で、前進配備という戦術配置が持つている構造的な問題がここにあります。

United States Government Accountability Office
GAO
 Testimony
 Before the Subcommittees on
 Readiness and Seapower and
 Projection Forces, Committee on Armed
 Services, House of Representatives

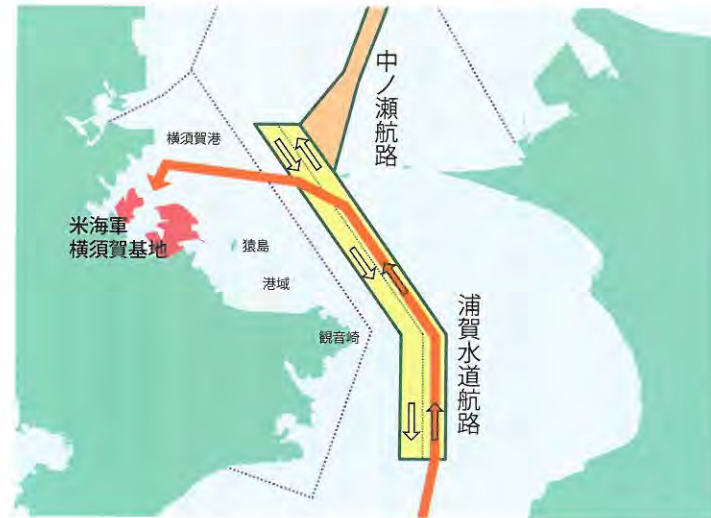
NAVY READINESS
 Actions Needed to
 Address Persistent
 Maintenance, Training,
 and Other Challenges
 Facing the Fleet

Statement of John H. Pandleton, Director,
 Defense Capabilities and Management

Accessible Version

GAO-17-798T

横須賀を母港とする 原子力空母は大丈夫？



過密な浦賀水道を 海軍の原子炉が横切る

東京湾の浦賀水道は日本有数の過密航路として知られています。海上保安庁のホームページによれば、浦賀水道の1日の船舶通行数は平均500隻ほど。この過密な航路を、原子炉を積んだ空母が通り抜けます。

横須賀基地は航路帯の左側にあるため、右側を通行してきた原子力空母は、航路帯を横切つて基地へ入ります。海上自衛隊潜水艦「なだしお」と釣り船「第一富士丸」の衝突事故は、この危険な場所で見られました。

米海軍の空母はこれまでも、衝突事故（キティホーク）や座礁事故（エンタープライズ、ステニス）を繰り返しています。横須賀を母港とする原子力空母の衝突事故や座礁事故は、原子力事故につながりかねないものです。

三浦半島全域の致死被害深刻

2006年6月12日、NGO「原子力資料情報室」は、原子力空母が横須賀基地に停泊中、又は港内を航行中に、メルトダウン事故を起こした場合の被害想定を発表しました。

この万が一の事故では、原子炉から放出されたヨウ素やセシウムなどが放射能雲となり、扇状に広がり風に降下、一帯の住民は被曝し、地衣が汚染されます。

急性障害で全員が死亡するというシーベルトの全身被曝の範囲は、原子力空母から風下の8kmにまで及び、165km離れた地点でも、放射線作業従事者の年間被曝限度である50ミリシーベルト（一般人は1

ミリシーベルト）に達します。

「原子力資料情報室」は、宇都宮も入るこの地点までの放射能降下の影響で、120万〜160万人が、ガン等により死亡すると予測しています。

イージス艦の連続事故に関して米会計監査院は、海外母港そのものが持つ運用サイクルの過重や構造的な整備・訓練不足を、事故原因に結びつけて指摘しました。

原子力空母の横須賀母港についても、海外母港がもつ構造的な問題が存在することは、本来してはならない定期修理が強行されていることだけを見ても明らかです。

