

チェルミスにおけるロープウェイ切断事故に関する イタリア国会報告書の概要（沖縄県作成）

1 事故の概要

1998年、イタリア北東部のカヴァレーゼ村にあるチェルミス山で低空飛行をしていた米海兵隊の航空機がロープウェイのケーブルを切断し、ゴンドラに乗っていた20人全員が死亡した事故。

事故を起こした操縦士等は、NATO軍地位協定の規定に基づき米国の軍法会議にかけられたが、当該過失致死については無罪となった。

これをきっかけにイタリア国民の反米軍感情が高まったことを背景に、米伊両国はイタリア国内における米軍機の飛行訓練の規制強化等に合意した。

本報告書は、イタリアの国会議員により構成された国会の調査委員会により作成されたものである。

2 イタリア国会報告書における主要な項目の要旨

6 ページ 1995年12月14-15日にイタリアとNATOの間で締結された了解覚書では、派遣国の軍隊は受入国（イタリア）の法律が適用されることを受け入れなければならないと規定され、さらにそのような軍隊は、イタリア共和国の刑法及び民法、並びに、公共の安全に関する諸法を順守するものとする、としている。

（注：沖縄県）

イタリアは、米国との2国間協定において、基地がイタリアの司令部の下に置かれることや米軍の訓練行動等についてイタリアの国内法が適用されることを規定していることが知られているが、本報告書では、米国だけではなくNATO加盟国と同様の協定を締結しているとされている。

9 ページ イタリア空軍航空幕僚によって発行された「作戦航空交通任務の計画及び遂行のための手順書」（指令SMA-7）は、イタリア軍の要員だけではなく、イタリアの領土に駐留し、イタリアの領空において作戦航空交通任務に従事する同盟国の空軍機搭乗員はすべて、該当する規則の適用を受け、それらに従わなければならない、と規定されている。

23ページ 低空飛行に関する問題はイタリアだけではなく、1990年にはドイツにおいてNATOの低空飛行高度制限が100メートルから300メートルに引き上げられ、同年には、ベルギーにおいても、自国の軍用機については高度80メートルの制限のままにして、NATO航空機による低空飛行が禁じられた。

(注：沖縄県)

NATO軍機に対する受入国の国内法適用等による法的な飛行制限については、ドイツやイタリアにおいて行われていることが知られているが、本報告書においては、1990年にベルギーにおいても同様の規制が行われたと記載されている。

29ページ チェルミスの惨事後に導入された措置としては、飛行高度の下限に関する新規の規制導入などがある。アルプス地方では、2,000フィート（約600メートル）から13,000フィート（約4,300メートル）に、残りの地域では500フィート（約150メートル）から1,000フィート（約300メートル）に、専ら軍事作戦のための低空飛行訓練に使用されている区域では、250フィート（約75メートル）から500フィート（150メートル）にそれぞれ下限高度が引き上げられた。

36ページ 事故後に設置した両国による委員会（トリカリコープルーアー委員会）は、協定によりイタリアに恒久的に駐留する米軍の低空飛行任務は、イタリア軍の基地司令官の同意のある1週間の飛行回数25%を上限とすること、非恒久的に駐留する米軍による低空飛行は、イタリアの防衛幕僚による承認を必要とすること、など7件の提言を提示した。