

市民委員会資料

陳情第92号 垂直離着陸輸送機MV22「オスプレイ」の米軍
普天間飛行場への配備に関し日本政府に意見書提出
を求める陳情

資料1 MV-22オスプレイの沖縄配備について（概要）
（防衛省、外務省）

資料2 MV-22オスプレイによって使用される航空経路案（図）

市民・こども局
（平成25年2月6日）

平成24年9月19日

防 衛 省
外 務 省

MV-22オスプレイの沖縄配備について（概要）

1 MV-22オスプレイの沖縄配備の意義

米国のアジア太平洋地域重視の戦略の中で、在日米軍、なかでも沖縄の海兵隊の存在は大きな意義を有しており、MV-22オスプレイは、その海兵隊の能力の中核を担う装備。

オスプレイは、換装するCH-46Eに比べて、速度2倍、搭載能力3倍、行動半径4倍という優れた性能を有しており、同機の沖縄配備により、在日米軍全体の抑止力が強化され、この地域の平和と安定に大きく寄与する。

なお、CH-46Eは、既に自衛隊でも退役させた機種であり、これ以上の継続使用は困難。長期的に見た安全性の観点からも好ましくない。

2 オスプレイの安全性

(1) モロッコ及びフロリダにおけるMV-22及びCV-22墜落事故に関する分析評価

両事故に関する分析評価については、防衛省の分析評価チームが中心となって検証した報告書に示されているとおり、人的要因によるところが大きく、機体自体に問題がないことが確認されている。

(2) 両事故の再発防止策

機体自体に問題がないとしても人的要因に係る類似の事故を防止することが重要との観点から、日本政府として、今回の人的要因を改善するための措置を米側に対し要求してきたところ、日米合同委員会において、以下の措置が採られていることを確認。

- ・ 事故の教訓を踏まえた訓練の実施、機長の指揮監督責任の徹底
- ・ 編隊飛行における航空機間の適切な位置等の維持に係る技術の訓練の徹底及び編隊飛行中に航空機間で十分な意思疎通が行われることを確保すること 等
- また、引き続き、以下を含むあらゆる措置を採ることで合意。
- ・ フロリダにおけるCV-22事故のような低空における近距離での編隊飛行訓練は可能な限り認められた施設・区域内においてのみ実施すること
- ・ 継続的にNATOPSを見直し教訓を反映すること 等

(3) 運用に係る安全性

MV-22の日本における運用に関して以下のとおり日米合同委員会において合意。

- ・ 低空飛行訓練について、最低安全高度（地上500フィート）以上の高度で飛行し、原子力エネルギー施設、史跡、人口密集地域等の上空を回避すること
- ・ 米軍施設・区域周辺における飛行経路について、可能な限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避けるよう設定し、可能な限り海上を飛行すること

- ・ 垂直離着陸モードや転換モードでの飛行について、運用上必要となる場合を除き、垂直離着陸モードでの飛行を米軍の施設・区域内に限り、転換モードの時間を可能な限り短くすること
- ・ 適用される騒音規制措置に関する合同委員会合意をMV-22の運用においても引き続き遵守すること
- ・ 普天間飛行場における夜間訓練飛行は、在日米軍に与えられた任務を達成し、又は飛行要員の練度を維持するために必要な最小限に制限し、シミュレータの使用等により、夜間訓練飛行による普天間飛行場周辺住民への影響を最小限とすること
- ・ 沖縄への配備後、日本国内の沖縄以外の場所でMV-22の飛行訓練を行う可能性について、日米間で検討すること 等

(4) その他の安全性に係る問題

① オートローテーション

両方のエンジンが同時に故障する可能性は極めて低いこと等からMV-22はオートローテーションを要求性能とはしていない。

他方で、MV-22はオートローテーションに係る機能自体は保持しており、シミュレータを視察した際に確認済み。ただし、MV-22のオートローテーション中の降下率は一般の回転翼機に比べて高く、着陸の際、機体への損傷の可能性が排除されないため、実機ではなく高性能シミュレータを活用した緊急着陸訓練を定期的に行っている。いずれにしても、仮にオートローテーションが必要となる場合でも飛行場敷地内に安全に戻れるようあらゆる措置をとることが日米合同委員会で確認されている。

② 事故率

米海兵隊は、10万飛行時間当たりのクラスA（政府への被害総額が200万ドル以上、又は死亡等を引き起こした事故等）飛行事故の件数を事故率として整理。当該基準による事故率は2012年4月現在で1.93（モロッコにおける事故を含む）であり、海兵隊の平均2.45より低い数字。また、全軍種でみた場合の10年間の事故率や導入当初10万飛行時間におけるクラスA飛行事故の件数などもMV-22は低い数字となっている。

3 結論

様々な角度から安全性の検証を行った結果、機体の安全性には特段の問題はなく、MV-22オスプレイが他の航空機と比べて特に危険と考える根拠は見出し得ない。また、人的要因による操縦ミス等に対しては、今般の日米合同委員会において十分な再発防止策が既に採られていることを確認し、さらに、日本国内における飛行運用についても、低空飛行訓練の実施も含め、日米合同委員会において、地域住民に十分な配慮がなされ最大限の安全対策が採られることを両国間で合意した。

これらを総合的に勘案すれば、日本政府としては、我が国におけるMV-22オスプレイの運用について、その安全性は十分に確認されたものとする。については、上記で述べた日米合同委員会合意が遵守され、地域住民の安全に対して最大限の配慮がなされるとの前提に立って、我が国におけるMV-22オスプレイの飛行運用を開始させることとする。

MV-22 オスプレイによって使用される航空経路案(図)

Description of Proposed Action and Current Conditions

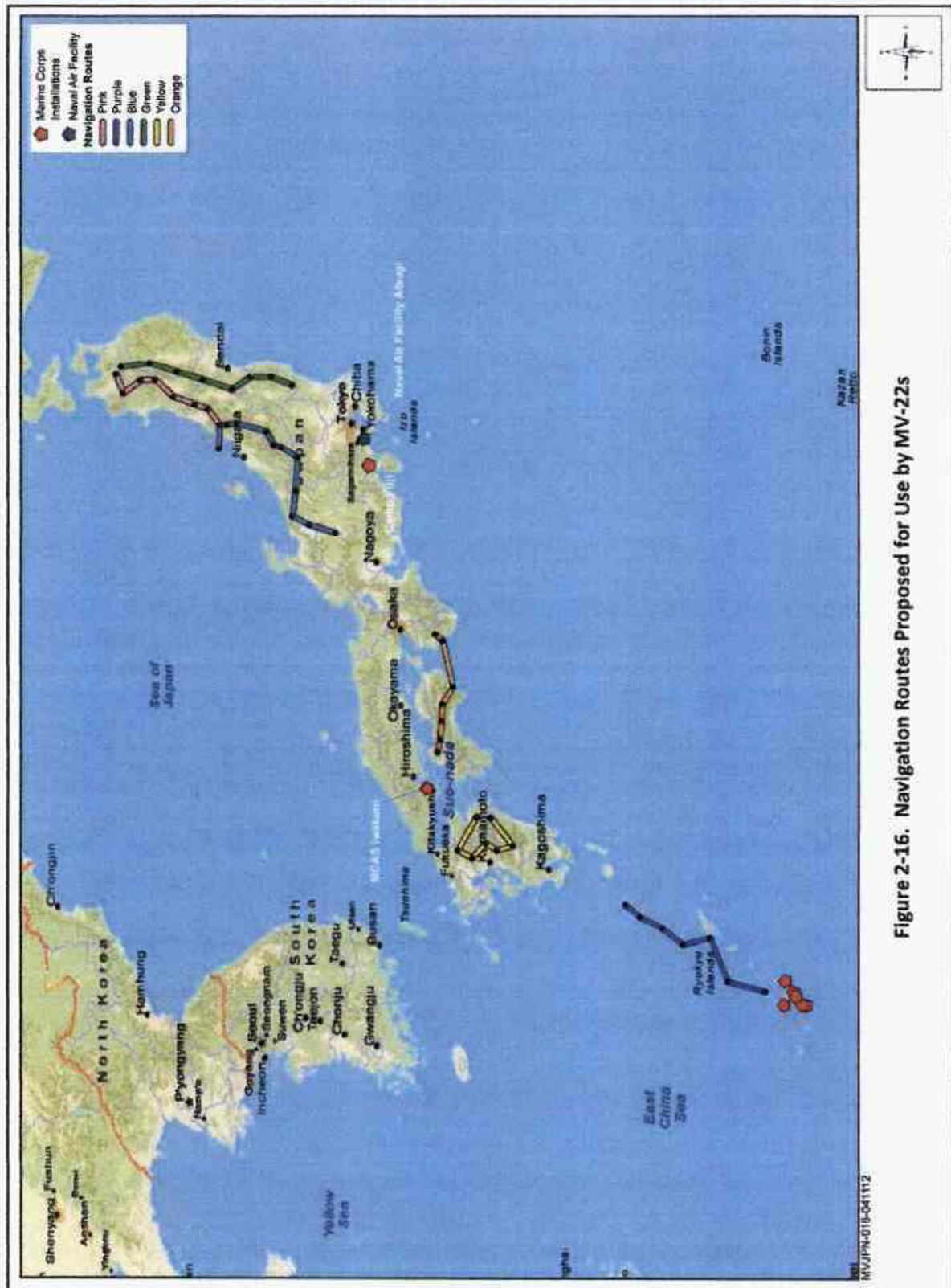


Figure 2-16. Navigation Routes Proposed for Use by MV-22s