

(件名)

オスプレイ配備に係る環境影響調査の結果

(要旨)

6月13日(水)午後5時35分、南関東防衛局企画部長が来庁し、米側が平成23年から実施してきたオスプレイ配備に係る環境影響調査の結果について、県に説明があったので報告する。

(概要)

1 説明者

- 南関東防衛局 古屋企画部長、北環境対策室長

2 対応者

- くらし・環境部長、部長代理、県民生活局長 ほか

3 説明の要旨

(1) 米側による環境影響調査結果の説明

- ・米側の報告書によれば、想定されているオスプレイの配備及び運用の実施から、「いかなる重大な環境問題も生じないことを確認した。」とされている。

※報告書では、オスプレイを沖縄普天間飛行場への正式配備すること及びキャンプ富士及び岩国飛行場(山口県岩国市)に毎月2、3日の間、2機～6機展開することを想定している。

(2) 地元への説明等の状況報告

- ・6月13日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行った。
- ・地元では、現在、普天間飛行場及び岩国飛行場での運用が不透明であることから、今後の状況によっては、東富士演習場使用協定運用委員会等の場において協議していきたいとのことであった。
- ・沖縄普天間飛行場への本格配備や岩国飛行場への一時配備の状況を踏まえ、今後のスケジュールや日本国内での運用がある程度固まった段階で、地元及び県に対して、改めて説明を行う。

4 今後の対応

国との情報交換を密にし、状況の把握に努めるとともに、地元の意向を尊重し、第十次東富士演習場使用協定の立会人として適切に対応していく。

(件名)

オスプレイ墜落事故に関する現時点での米側調査の結果

(要旨)

6月27日(水)午後5時30分、南関東防衛局企画部長が来庁し、これまで国が米側から提供を受けたオスプレイの墜落事故に関する調査結果について、県に説明があったので報告する。

(概要)

1 説明者 南関東防衛局 古屋企画部長、北環境対策室長

2 対応者 くらし・環境部長、部長代理、県民生活局長 ほか

3 説明の要旨

(1) モロッコ事故(MV-22)に関する現時点での米側の説明

- ・機体に機械的な不具合はなかったと断定され、機体の安全性に何ら問題はない。
- ・航空機事故により死亡・重傷が発生した場合等に行われる法務官による調査が同時に行われており、当該調査は7月下旬に完了が見込まれ、更なる情報が提供される予定。

(2) フロリダ事故(CV-22)に関する現時点での米側の説明

- ・事故後、米空軍はCV-22の通常運用を継続しており、その信頼性を支持し、その飛行運用が安全であると見なしている。
- ・現在、米空軍は、本格的な安全調査を実施しており、将来の事故再発を防止するための提言を作成することとなっている。
- ・この安全調査とは別に、事故調査委員会による事故調査が行われており、8月末までに終了すると見込まれている。
- ・現在、調査が行われているため、現時点では正確な事故原因を憶測することはできない。
※ CV-22の機体の9割はMV-22と共通であるものの、訓練活動を含むその通常運用は、任務の違いから大きく異なっている。

(3) 地元等への説明等の状況報告

- ・6月26日、沖縄県及び岩国市に対し同様の説明を行った。
- ・6月27日、山口県に対し同様の説明を行った。
- ・6月27日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行った。

4 今後の対応

引き続き、国との情報交換を密にし、安全性や配備動向の把握に努めるとともに、地元の意向を尊重し、第十次東富士演習場使用協定の立会人として適切に対応していく。

平成24年6月26日

防 衛 省

モロッコで発生したMV-22事故について

これまでに米側から提供を受けた情報は以下のとおり。

1. 事故発生日時

2012年4月11日日中

2. 事故機

MV-22

(ニューリバー基地、第261海兵中型ティルトローター飛行隊所属)

3. 事故発生場所

モロッコのアガディール南西の王立モロッコ軍訓練場

4. 被害状況

4名の搭乗員のうち2名が死亡、他の2名は重傷。地上のオブザーバーに怪我はなかった。

5. 事故発生状況

○ 事故機は、モロッコにおける演習「アフリカのライオン」において、

兵員輸送の任務についており、事故当時は日中、天候は晴れであった。

- 事故当時、4名の搭乗員の他に搭乗していた者はいなかった。
- 事故機は、兵員を降ろした後、上昇し、ホバリング状態で170度旋回した。航空機が旋回を終えた後、テイル・ウィンド（追い風）を受けている。旋回の後半、搭乗員はナセルを前方に傾けている。テイル・ウィンド、ナセルの動きに伴う重心の前方への移行及び前方に低速度で飛行していたことで、事故機の縦軸周辺にモーメントが生じた。

6. 事故後の運用状況

米海兵隊はMV-22を運用停止とせず、その通常運用を継続。

7. 事故調査の状況

- 米側が実施してきた航空機事故安全調査を通じ確認されたデータによれば、機体はMV-22海軍訓練運用手続標準マニュアルどおりに機能しており、機体に機械的な不具合はなかったと断定され、機体の安全性に何ら問題はないとのこと。
- なお、安全と事故防止を目的とする航空機事故安全調査とは別に、本件については、航空機事故により死亡・重傷が発生した場合等に行われる法務官による調査が同時に行われており、当該調査は7月下旬に完了が見込まれている。その報告書において、本年6月7日に日本側に伝えられた情報に関する更なる背景情報が提供される予定。

平成24年6月26日

防 衛 省

フロリダで発生したCV-22事故について

これまでに米側から提供を受けた情報は以下のとおり。

1. 事故発生日時

2012年6月13日午後6時45分（米国時間）

2. 事故機

CV-22

（ハールバート基地、第1特殊作戦航空団第8特殊作戦飛行隊所属）

3. 事故発生場所

米国フロリダ州ナヴァレの北のエグリン射場

4. 被害状況

乗員5名が負傷したものの、命に別状なし。地上で負傷した者はいない。

3名が既に退院、2名は未だ入院しているが容態は安定。

5. 事故発生状況

- 事故機は、当日の飛行前、米空軍の全ての航空機に対して行われている通常の手続きとして、整備員及び搭乗員により整備され飛行の準備

が整っていることが確認されていた。

- 事故が発生した際の天候は晴れ、日中で弱い風が吹いていた。事故は、通常の空対地射撃訓練を実施するため2機編隊で飛行していた後続機が、転換モードで低高度を飛行中に発生した。リード機が、後続機がいないことに気づき、墜落したことが判明。機体の一部が炎上。なお、当初発表では機体がひっくり返った状態で見つかったとの説明があったが、実際には事故機は機体上面を上にした状態で発見された。
- 事故機パイロットは、MV-22及びCV-22での飛行時間554時間を含む合計飛行時間2,572時間以上の経験を積んだパイロットであった。

6. 事故後の運用状況

- 第1特殊作戦航空団司令官は、「CV-22の設計に根本的欠陥を疑う理由はなく、我々はCV-22の運用を停止する意図は有していない」とコメントした。
- 米空軍はCV-22を運用停止とせず、一時的に第1特殊作戦航空団の飛行運用が中断された後、米本土及び海外におけるCV-22の通常運用を継続している。
- CV-22の継続的運用を排除する理由はなく、米空軍の上級指揮官達はCV-22の信頼性を支持し、その飛行運用が安全であると見なししている。

7. 事故調査の状況

- 現在、米空軍は事故を引き起こした要因を決定するための本格的な安

全調査を実施しており、将来の事故再発を防止するための提言を作成することとなっている。この調査は、承認された手続、1V-22(C) B-1飛行マニュアル及びCV-22の飛行エンベロープに従って、乗員の行動を含む、事故のあらゆる側面を分析するものである。

- 航空機の安全確保と将来の事故防止のための安全調査とは別に、事故調査委員会による事故調査が行われている。事故調査は航空機事故により死亡者又は深刻な負傷が生じた場合に行われるものであり、通常は安全調査の後に実施される。今回のケースにおいては、日本政府にできるだけ情報を可及的速やかに提供するため、米空軍は既に事故調査を開始しており、2012年8月末までに終了するものと見込まれている。
- 現在調査が行われているため、現時点では正確な事故原因を憶測することはできない。

8. その他CV-22に関する情報

- 米空軍は現在24機のCV-22を保有しており、飛行時間22,266時間を達成し(2012年6月15日現在)、事故率は13.47である。
- CV-22の機体の9割はMV-22と共通であるものの、訓練活動を含むその通常運用は、任務の違いから大きく異なっている。CV-22はその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している。

(件名)

オスプレイの日本配備に関する接受国通報等

(要旨)

6月29日(金)午後6時10分、南関東防衛局が来庁し、本日、公表されたオスプレイの日本への配備に関する接受国通報及びプレスリリースの内容について、県に説明があったので報告する。

※接受国通報：米軍の国外駐留兵力構成の変更に当たって、米国政府が日本政府に対して行う通報をいう。

(概要)

- 1 説明者 南関東防衛局 企画部 伊藤地方調整課長、同 桑原環境対策係長
同 富士防衛事務所 近野所長
- 2 対応者 くらし・環境部長、部長代理、県民生活局長 ほか
- 3 説明の概要
 - (1) 接受国通報
 - ・ CH-46(ヘリコプター)飛行隊をMV-22(オスプレイ)飛行隊に改編
 - ・ 普天間飛行場において、オスプレイが完全運用されるのは、10月初旬と見込まれる。
 - (2) プレスリリース
 - ・ 米国政府は、オスプレイの最近の事故に関する事実及び初期調査の結果、機体の安全性に何ら問題はなく、その運用が安全であると確信。
 - ・ この結論に基づき、日本政府と密接に調整しながら、米国政府はオスプレイの輸送を進めることを決定し、機体は7月下旬に陸揚げのため岩国飛行場に到着する予定。
 - ・ オスプレイの安全性に関して日本政府が有する懸案に鑑み、米国政府は、8月に終了する見込みの調査結果を日本政府に提供し、飛行運用の安全性が再確認されるまでの間、日本における飛行運用を控える。
- 4 地元等への説明等の状況報告
 - ・ 6月29日、沖縄県、山口県及び岩国市に対し同様の説明を行った。
 - ・ 6月29日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行った。
 - ・ 森本防衛相が、30日に宜野湾市、1日に沖縄県、山口県及び岩国市に配備計画の説明に出向き、理解を求める予定。
- 5 今後の対応

引き続き、国との情報交換を密にし、安全性の確認や飛行運用の動向把握に努めるとともに、地元の意向を尊重し、第十次東富士演習場使用協定の立会人として適切に対応していく。

(仮訳)

接受国通報

CH-46 飛行隊を MV-22 飛行隊に改編

これは、CH-46 飛行隊を MV-22 飛行隊に再指定することによる飛行隊更新のための海外部隊構成変更 (OFSC) 接受国通報 (HNN) である。これらの飛行隊は、日本の沖縄に司令部を置く第3海兵機動展開部隊の一部である第1海兵航空団に前方展開される。この部隊レベルの更新は、日本における米国のプレゼンスを大きく変更するものではない。この構成変更は、また、普天間飛行場の要員及びその家族について大きな変更を与えるものではない。

米海兵隊は世界規模で CH-46 を MV-22 ティルトローター機に換装する過程にあり、普天間飛行場においては、機体を1機ごとに MV-22 ティルトローター機へと更新し、CH-46 を退役させる。CH-46 と同様に、MV-22 は MAGTF に対する中型輸送支援能力を提供することになる。

CH-46 飛行隊 HMM265 は、12機の MV-22 及び適切な支援要員を得て、普天間飛行場における最初の MV-22 飛行隊 VMM-265 となる。部隊の移行が完了し、任務を実行するため十分な数の航空機並びに熟練したパイロット及び整備員を有する完全運用能力 (FOC) の獲得は、2012年10月初旬と見積もられる。

CH-46 飛行隊 HMM-262 は、1年後 (2013年夏) に、普天間飛行場における2番目の MV-22 飛行隊 VMM-262 となる。

(仮訳)

プレスリリース
MV-22の日本配備
2012年6月29日

1. 米国は、日本政府と緊密に調整しながら、MV-22の日本配備を進めてきた。米国防省は6月29日、東京において、CH-46ヘリをMV-22オスプレイに換装するという通報を日本政府に対して行った。
2. 米国政府は、事故調査が継続中であるものの、日本政府からの要請に基づき、MV-22及びCV-22の最近の事故に関する事実及び初期調査結果を提供してきた。
3. 4月11日のMV-22の事故に関しては、フライトデータ情報は、機体はMV-22海軍訓練運用手続標準マニュアルに想定され、記述されているとおりに機能していたことを示している。機体に機械的または資材上の不具合はなく、機体の安全性に何ら問題はなかったと断定されている。
4. 6月13日のCV-22の事故に関しては、事故の初期調査ではCV-22の継続的運用を妨げるいかなる情報も発見されておらず、米空軍の上級指揮官達を含め米国防省としては、CV-22の信頼性を支持し、その運用が安全であると確信している。
5. これらの初期的な結論に基づき、日本政府と緊密に調整しながら、米国政府はMV-22の輸送を進めることを決定した。機体は、7月下旬に陸揚げのため岩国飛行場に到着する予定である。
6. 当該機の安全性に関して日本政府が有する懸念に鑑み、米国政府は、調査結果が日本政府に提供され、飛行運用の安全性が再確認されるまでの間、日本におけるいかなるMV-22の飛行運用も控えることとする。この調査結果は、8月に提供される見込みである。
7. この間、世界中において米国がMV-22の運用を見合わせるのとは日本においてのみとなる。米国は、米国本土を含む全世界でMV-22及びCV-22の運用を継続する。
8. MV-22は優れた安全記録を有しており、その飛行時間は115,000時間を超えている。その総飛行時間の3分の1は過去2年間に飛行されたものである。オスプレイは、戦闘運用、人道支援、訓練及び試験評価任務を遂行する中でこの飛行時間を達成した。

(件名)

モロッコにおけるオスプレイ墜落事故に関する分析評価報告書

(要旨)

8月29日(水)午後1時、南関東防衛局企画部長が来庁し、モロッコにおけるオスプレイ墜落事故に関する米側報告書の内容を分析した防衛省の評価報告書について、県に説明があったので報告する。

(概要)

- 1 説明者 南関東防衛局 企画部 深澤企画部長
同 北環境対策室長、守屋地方調整課付係長
- 2 対応者 くらし・環境部長、部長代理、県民生活局長 ほか
- 3 分析評価報告書の概要(※詳細は別添のとおり)
 - (1) 調査の手法
分析評価チームを米国に派遣し、情報収集を行い、米側報告書の内容について、日本で実施している事故評価の手続きに準じて実施。
 - (2) 結論
 - ①主たる事故原因
①秒速8～14メートルの追い風、②経験の浅い副操縦士が操縦、③飛行マニュアルで「回避」、「禁止」されている行為を行ったことなどの一連の事象が複合的に影響したことが事故の原因であり、人的要因によるところが大きいものと考えられる。
 - ②その他の要因
機長による適切な助言・指示がなされず指揮監督が不十分であった可能性がある。
 - ③機体自体の問題
機体自体が本件事故の要因となったとは認められない。
- 4 地元等への説明等の状況報告
 - ・同日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行った。
 - ・8月29日、30日両日に、沖縄県、宜野湾市、山口県及び岩国市に対し同様の説明を行う。
- 5 今後予想される動き
 - ・8月30日(現地時間)に米側からフロリダの事故調査結果が提供される予定。
 - ・その事故調査結果について、日本側としての分析・評価をした後に、オスプレイの安全性について最終的な判断がされる見込み。

モロッコにおけるMV-22墜落事故に関する分析評価報告書（概要）

1. 手法及び項目

本事故生起の要因分析評価にあたり、分析評価チームを米国に派遣し必要となる情報収集を行い、米側報告書の内容について、日本で実施している事故評価の手続きに準じ、環境上の要因、人的要因、機体の要因、管理上の要因及び飛行支援上の要因に関して再評価・検討を実施。

2. 分析評価結果

(1) 環境要因：相対風

副操縦士が180度のホバリング旋回を行った際に計測された15～27kt（秒速約8～14m）の追い風は、本事故の重要な要因。

(2) 人的要因

○ 事故機搭乗員の搭乗資格等

副操縦士は、MV-22について160.1飛行時間を経験しているが、例えば自衛隊の回転翼航空部隊において副操縦士は、平均約400～600飛行時間の経験を持っていることに鑑みると、副操縦士は経験の浅い操縦士であると推察。

○ 機長及び副操縦士の運航判断及び処置

ア 副操縦士

- ① 副操縦士がホバリング時に追い風15～27ktの中に機体を置いたこと
- ② ホバリング旋回開始後75度旋回の頃から始まった同機の機首下げ姿勢を修正する措置をとらなかったこと
- ③ ホバリング旋回後、十分な速度を得る前に直ちにナセル角度を87度から71度にする前方遷移を行ったこと

等が事故の重要な要因。

このうち、①はNATOPS飛行マニュアルで「回避」すべきとされている行為であり、③は同マニュアルで明確に「禁止」されている行為であることを確認（なお、米側より同マニュアルの該当部分は分析評価チームには開示されたものの公表は不可とされた）。

イ 機長

米側報告書の状況に鑑みれば、副操縦士の状況把握が不十分であり、機長としての指揮監督に問題があったと推測。特に、機長が事故発生前に風向風速を確認せず、副操縦士の操縦に関して適切な指示をしていなかったとすれば、機長は監督責任を十分果たしていなかったと言わざるを得ない。

(3) 機体の要因

航空機事故安全調査を通じて確認されたデータによれば、機体はNATOPS飛行マニュアルどおりに機能しており、機体に機械的な不具合はなかったと断定されている旨米側から説明を得ており、また、分析評価チームが説明を受けた事故機の再現映像等によれば、事故機は、操縦士の操作に合理的に呼応しており、不具合により正常と思えないような作動をしている兆候は見当たらない。

かった。

(4) 管理上の要因 (訓練・技能管理)

模擬訓練装置 (シミュレータ) を視察した結果、本装置は極めて精巧で、実地に近い環境を再現できるものであり、教育訓練効果が高く、問題は認められない。パイロットは、固定翼及び回転翼双方の特性と操縦要領について、適切な教育を受けることとされており、これはティルトローター機特有の経歴管理である。

(5) 飛行支援上の要因

米側報告書に掲げられている整備状況について、例えば航空自衛隊のCH-47の点検整備と比較しても特段の問題は認められない。

3. 結論

(1) 主たる事故原因

副操縦士が風の状況を適切に把握しないまま、NATOPS飛行マニュアルで「回避」すべきとされている相対風領域に機体を置いたこと、NATOPS飛行マニュアルに定められた制限を超えてナセルを前方に傾斜させたこと、機首が下がった際に機体の姿勢を水平に保つための適切な処置を行わなかったこと等が複合的に重なったことが主たる事故原因であり、人的要因によるところが大きいものと考えられる。なお、今回の事故を踏まえ、海兵隊においては、NATOPS飛行マニュアルにおける記載の明確化の検討についての提言がなされ、操縦士及び関係者に対する教育の徹底が実施されることとなっている。

(2) その他の要因

機長による適切な助言・指示がなされず指揮監督が不十分であった可能性があることも影響を及ぼした要因であると考えられる。

(3) 機体自体の問題

機体自体が本件事故の要因となったとは認められない。

(件名)

フロリダにおけるオスプレイ墜落事故に関する分析評価報告書

(要旨)

9月12日(水)午前11時30分、南関東防衛局企画部長が来庁し、フロリダにおけるオスプレイ墜落事故に関する米側報告書の内容を分析した防衛省の評価報告書について、県に説明があったので報告する。

(概要)

- 1 説明者 南関東防衛局 企画部 深澤企画部長
同 北環境対策室長、守屋地方調整課付係長
- 2 対応者 くらし・環境部長、部長代理 ほか

3 分析評価報告書の概要(※詳細は別添のとおり)

(1) 調査の手法

分析評価チームを米国に派遣し、情報収集を行い、米側報告書の内容について、日本で実施している事故評価の手続きに準じて実施。

(2) 結論

●主たる事故原因

①2機編隊で訓練中、2番機を操縦していた副操縦士が1番機との相対位置を誤確認したことにより、1番機の後方乱気流から隔離させなかったこと、②機長も同様の誤認識により、副操縦士の操縦を修正しなかったことが主たる原因であり、人的要因によるところが多い。

●その他の要因

①機長が副操縦士の練度をリスク要因と捉えていなかったこと、②編隊長が適切な指示を行わなかったこと、③CV-22のマニュアルに後方乱気流の影響について明確な記載がなかったことも事故に影響を及ぼした要因である。

●機体自体の問題

機体自体が本件事故の要因となったとは認められない。

4 地元等への説明等の状況報告

- ・ 9月12日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行う。
- ・ 9月11日、12日両日に、沖縄県、宜野湾市、山口県及び岩国市に対し同様の説明を行う。

5 今後予想される動き

日米合同委員会において、オスプレイに関する安全確保に向けた飛行運用方法が検討されており、両国で合意されれば、関係自治体等に示される見込み。

6 その他

米ノースカロライナ州の市街地での緊急着陸については、飛行中に機体のギアボックスに亀裂が入り、オイル漏れが発生したため、緊急着陸したとの説明を受けた。

フロリダにおけるCV-22墜落事故に関する分析評価報告書（概要）

1. 手法及び項目

本事故生起の要因分析評価にあたり、分析評価チームを米国に派遣し必要となる情報収集を行い、米側報告書の内容について、日本で実施している事故評価の手続きに準じ、環境上の要因、人的要因、機体の要因、管理上の要因及び飛行支援上の要因に関して再評価・検討を実施。

2. 分析評価結果

(1) 環境要因

環境要因が事故機の飛行に支障を与えたとは考えられない。

(2) 人的要因

○ 事故機搭乗員の搭乗資格等

副操縦士は、十分な総飛行時間を経験しているが、MV/CV-22については92飛行時間であり、また、事故前の6週間で一度しか飛行訓練を行っていないことから、事故前の訓練実績は十分でなかったと推察。

○ 機長及び副操縦士の運航判断及び処置

ア 副操縦士

1番機との相対位置についての誤認識により、事故機を1番機の後方乱気流から離隔させなかったことが事故の要因の一つである。

イ 機長

副操縦士と同様の誤認識により、副操縦士の操縦を修正しなかったことも事故の要因の一つである。

○ 計画の変更

管制の指示による射場への進入経路の変更に伴い、射場における編隊の飛行方法が変更されたにもかかわらず、編隊長が、飛行意図の伝達や適切な隊形についての指示を行わなかったなど、1番機と事故機の間意思疎通が不十分であったことが事故の遠因となった可能性がある。

○ 相対位置の誤認識に基づく、マニュアル通りではない操作

編隊飛行を実施する場合には、後方乱気流の影響を受ける領域を飛行しないように運用されている。1番機の後方乱気流の影響を受けないようにするため、1番機の後方150°～210°の方向には位置しないこと、1番機の後方を横切際には1番機より50ft以上上方に位置すること、降下旋回中には1番機の後方を横切らないことが定められており、後方乱気流の影響を加味した安全な運用方法が定められている。

副操縦士は、事故機と1番機との相対位置について誤認識していたため、結果として、上方への高度差を十分に保持せずに（1番機の後方180°～210°、高度差18ft）、降下旋回中に1番機の後方を横切るというマニユア

ル通りではない操作を行うこととなり、このことは事故の要因の一つである。

(3) 機体の要因

事故機のフライトレコーダーの記録からは、事故機システムにはいかなる欠陥及び不備も確認されておらず、事故当時、事故機や関連装備品に不具合があったことを示す証拠は存在しないことが確認されている。また、分析評価チームが確認した事故機の飛行データによれば、事故機の墜落直前の状況をみても、操縦士の操作に合理的に呼応したものであり、不具合により正常と思えないような動作をしている兆候は見当たらない。

なお、本件事故の要因となった後方乱気流とは、飛行中の航空機が作る渦によって発生する強い乱れを持つ空気の流れであり、後方に位置する航空機に影響を及ぼす。これはCV-22の機体に特有のものではなく、航空機一般に共通する性質である。

(4) 管理上の要因（訓練・技能管理）

CV-22のマニュアルには、編隊飛行の際に、後方乱気流の影響を受けずに飛行するために保持すべき1番機との相対位置など適切な規定が定められているが、後方乱気流が離れた位置まで影響を及ぼす特性を持っていることは明確に示されておらず、操縦士に誤解を与える可能性があると考えられる。

(5) 飛行支援上の要因

事故機の整備状況について、特段の問題は認められない。

3. 結論

(1) 主たる事故原因

副操縦士が、事故機と1番機との相対位置を誤認識したことにより、十分な高度差を確保せずに、事故機を旋回中の1番機の後流の中に位置させたこと、また、機長も同様の誤認識によって、副操縦士に機体の位置を修正させるか、自ら操縦することにより事故機を後流から離隔させなかったことが主たる原因であり、人的要因によるところが大きいものと考えられる。本件事故を含めたCV-22の安全に係る全ての情報は、既に海兵隊にも共有されており、これは同種の事故を防止する上で有効であると考えられる。

(2) その他の要因

機長が副操縦士の練度をリスク要因と捉えなかったこと、飛行計画が変更された際に、編隊長が飛行意図の伝達や適切な隊形についての指示を行わなかったこと、1番機と事故機の意味疎通が不十分であったこと、CV-22のマニュアルには比較的離れた距離における後方乱気流の影響について明確に記載されていなかったことも、事故に影響を及ぼした要因であると考えられる。

(3) 機体自体の問題

機体自体が本件事故の要因となったとは認められない。

(以上)

(件名)

オスプレイの沖縄配備

(要旨)

9月19日(水)午前、外務大臣及び防衛大臣の記者会見により、「オスプレイの沖縄配備」について、政府の方針が公表されたので、その概要を報告する。

なお、9月20日(木)午前10時50分より、南関東防衛局企画部長が来庁し、くらし・環境部長に対し、説明を行う予定。

(概要)

1 「オスプレイの沖縄配備」の概要

(1) 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、海兵隊の存在は大きな意義を有している。
- ・ 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。

(2) オスプレイの安全性

ア 2件の墜落事故に関する分析評価

2件の墜落事故は、人的要因によるところが大きく、機体自体に問題はない。

イ 両事故の再発防止策

- ・ 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。

ウ 運用に係る安全性(日米合同委員会における合意事項)

- ・ 低空飛行訓練は、最低安全高度(500フィート(約150メートル))以上で飛行し、原子力施設、史跡、人口密集地域等の上空を回避。
- ・ 米軍施設・区域周辺では、可能な限り学校や病院を含む人口密集地上空を避け、可能な限り海上を飛行。
- ・ 「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」での飛行を可能な限り短縮。
- ・ 騒音規制措置に関する日米合同委員会の合意を遵守。
- ・ 普天間飛行場の夜間飛行訓練は、必要最小限に制限。
- ・ 沖縄以外で運用する可能性を日米間で検討。

(3) 結論

- ・ 機体の安全性に特段問題はなく、さらに、飛行運用においても、日米合同委員会において最大限の安全策が採られることで合意。
- ・ 日本政府としては、地域住民の安全に最大限の配慮がなされるとの前提に立って、我が国における飛行運用を開始させる。

2 地元等への説明等の状況報告

- ・ 9月20日、地元2市1町(御殿場市、裾野市、小山町)及び東富士演習場地域農民再建連盟に対し同様の説明を行う。
- ・ 9月19日に、山口県及び岩国市に対し同様の説明を行う。
- ・ 沖縄県及び宜野湾市に対する説明時期は、現在、調整中。

3 今後予想される動き

米軍は、9月21日から岩国基地に駐機する12機のオスプレイの試験飛行を2週間ほど実施した後、10月上旬に配備先の普天間基地に移動し、10月中に運用を本格化させる方針。

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も合意。
- ・ 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を実施している。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。