

## オスプレイの安全性について

### 1. オスプレイの「機体の安全性」に関する基本的な考え方

- オスプレイは、米国政府が安全性・信頼性を確認した上で量産。
- 政府は、米オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち独自に安全性を確認。
- 米オスプレイと同型機の陸自オスプレイを導入することを決定した際、改めて、安全な機体であることを再確認。

### 2. 最近の米オスプレイの事故／事故率の上昇

#### (1) 最近の米オスプレイの事故

A：沖縄県名護市沖における事故（平成28年12月）

- 事故原因は、困難な気象条件下で空中給油訓練を行った際の操縦士のミス。

B：豪州における事故（平成29年8月）

- 事故原因は、着艦の際に米オスプレイ自体の吹きおろしが船体に当たって跳ね返り、オスプレイのローターに戻ってきたことによる。

- 機体、パイロット、搭乗員に問題なし。

C：シリアにおける事故（平成29年9月）

- 夜間の低視界での着陸中にハードランディング。米側は、引き続きオスプレイの機体の安全性・信頼性に問題はないとの立場。

#### (2) 事故率の上昇（米海兵隊MV-22オスプレイ）

- 平成29年9月末時点で3.24であり、平成28年9月末時点の2.62より上昇。上記(1)の事故が事故率の上昇に起因。

### 3. 機体の安全性の再確認

- 防衛省としては、オスプレイの機体の安全性には問題がないと引き続き評価。
- 陸自オスプレイの操縦・整備要員の一部が米海兵隊の教育課程を修了したことを踏まえ、改めて機体の安全性を再整理
  - ① 民航機も採用している確立された技術を導入し、操縦士の負荷が適切に軽減された操縦性能
  - ② 十分な運用実績を有し、安全性が確認されているエンジン
  - ③ 十分な整備が可能であり、高い信頼性が確認されている「ナセル」
  - ④ 飛行に重要な各種機能は補完性が幾重にも確保されており、万が一の際もバックアップ可能
  - ⑤ 高度にシステム化されて、人的ミスが起きる可能性を局限している機体整備

### 4. オスプレイの運用・訓練に際する安全性の確保

#### ① 乗組員及び整備要員の訓練

- ・乗組員は、熟練しており、必要な資格を有する者で構成するとともに、練度維持等のため日本での訓練を継続
- ・日本に着任する全ての乗組員は、日本での飛行を行う前に、運用上の所要（「飛行場規則」）及びその他の固有の特性（例えば、地形や気候等）を熟知する

- ・整備要員は基準に従って徹底して訓練され、また最新の整備に関する情報や整備方法を取り入れる
- ② 米軍施設・区域の上空及び周辺における飛行経路・運用
  - ・米国は周辺に及ぼす飛行運用による影響が最小限になるよう米軍施設及び区域の上空及び周辺における飛行経路を設定
  - ・飛行運用する際の進入及び出発経路は、できる限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避ける
  - ・22時から6時までの間、飛行及び地上での活動は、運用上必要と考えられるものに制限
  - ・夜間訓練飛行は、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
  - ・シミュレータの使用等により、夜間飛行訓練が周辺の地域に与える影響を最小限にする
- ③ 訓練区域及びその他の空域における飛行運用
  - ・公共の安全に妥当な配慮を払って飛行運用を実施
  - ・週末及び日本の祭日における低空飛行訓練を運用即応態勢上の必要性から不可欠なものに限定
  - ・訓練航法経路を飛行する間、地上から500フィート（約150m）以上の高度で飛行（ただし、安全性を確保するために、その高度を下回る飛行をせざるを得ないこともある）

◀総括▶

- オスプレイの機体は、十分な安全性を確保していると評価。機体構造及び基本性能（エンジン、飛行システムの基礎）はCV-22オスプレイも同一であることから、本年10月1日に横田飛行場へ配備されるCV-22オスプレイの安全性についても同様に評価。
- また、米側は、CV-22の日本国内における飛行運用に際しては、地域住民に十分に配慮し、最大限の安全対策を採るとしており、また、既に配備されているMV-22に関する日米合同委員会合意（平成24年9月）の内容を含め、既存の全ての日米間の合意を遵守する旨、明言。
- 当該合意においては、上記4.の内容が記述されており、政府としては、CV-22の運用・訓練に際して、地域住民に十分な配慮がなされ、安全性が確保されている。
- CV-22の日本国内における飛行運用に際しては、安全面に最大限の考慮を払うとともに、地元を与える影響を最小限にとどめるよう日米で協力していく。