

## 米側から説明を受けた再発防止策について

米側は、本件事故を重く受け止め、事故発生直後、運用及び手順の安全確認が行われる間、日本におけるオスプレイの飛行を一時停止する措置をとった。その上で、米側は、オスプレイの飛行安全手順及び航空機チェックリストの徹底的な確認を行い、日米間における集中的かつ緊密な協議を経て、平成 28 年 12 月 19 日、オスプレイの空中給油以外の飛行を再開し、平成 29 年 1 月 6 日空中給油を再開した。

また、米側は、更なる再発防止策として、以下 (1) ~ (9) の措置を講じた。

- (1) パイロット、搭乗員及び地上勤務員は、緊急手順についての理解を再確認するため、経験談及び教訓を共有した。
- (2) 類似の事故の再発を防止するため、事故時と同じ気象及び飛行条件を再現するフライト・シミュレーターに後方乱気流の条件を新たに追加し、飛行訓練の手順を確認した。
- (3) オスプレイを運用する海兵隊と MC-130 を運用する空軍は、ともに本件事故を検証し合い、相互に連携して安全に活動できるよう、飛行中の連携要領を再確認した。
- (4) 空中給油の専門家が、風及び乱気流の影響、安全に給油を行うための飛行速度、空中給油を受けて帰投するのに最適な燃料の量、給油ホースに接触した同様の事例からの教訓について詳細な教育を行った。
- (5) 空中給油の教官が、最小限の燃料、左右のプロペラの推進力が非対称である状態の飛行、片方のエンジンだけの飛行、通信途絶といった緊急時を含め、空中給油活動を安全かつ効率的に遂行する場合における技術と搭乗員の責任について詳細なブリーフィングを行った。
- (6) 併せて、他の空中給油の専門家が、飛行活動全般に影響する主要な要因を再確認すべく、空中給油に直接関係する範囲ではない事項も網羅して教育を行った。具体的には、あらゆる光度条件の下での活動（とりわけ、暗視ゴーグルを装着しての空中給油等の飛行活動）、低高度での飛行、空母等への着艦、狭小な区域への着陸、飛行中の緊急事態への対応について確認を行った。また、同専門家は、飛行速度・

燃料・高度や経路等飛行に係るあらゆる要素の管理、通信、任務の計画とブリーフィング、及び運用上安全ではない条件を回避するための搭乗員の役割と責任について詳細な説明を行った。

- (7) また、同様の緊急事態が生じた場合の着水手順を確認するとともに、整備部隊は、技術マニュアルと品質保証方法の確認を行った。
- (8) パイロット、搭乗員及び地上勤務員は、クルー・リソース・マネジメント及びオペレーショナル・リスク・マネジメントの基本原則や重要性を再確認するとともに、通常の運用時及び緊急時における搭乗員の安全性及び効率を最大限に高めることを確認した。
- (9) さらに、海兵隊総司令官から海兵隊の全ての航空部隊に対する指示により、部隊の能力、安全性や即応態勢を維持するため、平成29年8月、24時間運用を停止の上、海兵隊全体で発生したいくつかの事例を再確認し、これまでに調査が完了している事例を学習する取組が行われた。