

米海兵隊MV-22オスプレイによる不時着水を踏まえた 陸上自衛隊V-22オスプレイの安全対策の方向性について【概要】

1. 基本的な考え方

(1) オスプレイの機体の安全性には問題がない

- 不時着水後、米側は、普天間基地所属のオスプレイに対して飛行安全上の重要箇所全てを確認したが、機体には問題が発見されず。
- 防衛省は、オスプレイの機体の安全性は問題がないとの評価を維持。

(2) 不時着水を起こした可能性に対して安全対策を検討

- 不時着水について、引き続き米側が調査を実施中だが、強風・乱気流といった環境要因、搭乗員間の意思疎通等といった人的要因に、夜間の空中給油の複雑さが重なって発生した可能性。
- 防衛省は、米側の空中給油再開（1月6日）に際し、あらゆる可能性（※）を分析。
- 佐賀空港における陸自オスプレイの運用に際しては、不時着水を起こした可能性に対して安全対策を検討。

(3) 空自の空中給油の経験を踏まえる

- これまで空自は空中給油における事故を起こしていない。
- 陸自オスプレイの安全対策では、空自の空中給油の経験を踏まえる。

（※）防衛省が分析した8つの可能性

① 訓練の十分な習熟がなされないままに飛行するなど、フライトスケジュール（飛行日程）が適切に組まれなかったことにより、 <u>搭乗員の練度が十分でなかった可能性</u>
② 航空機の搭乗員同士または海兵隊と空軍同士の <u>連携が十分ではなかった可能性</u>
③ <u>緊急事態に対する搭乗員の経験や知識が十分ではなかった可能性</u>
④ <u>天候の変化を機敏に認識できなかった可能性</u>
⑤ <u>風や乱気流等に対する対応が十分ではなかった可能性</u>
⑥ 給油を行う際の <u>飛行速度が適切ではなかった可能性</u>
⑦ 複雑な夜間の空中給油への <u>対応が十分ではなかった可能性</u>
⑧ 給油ホースまたはオスプレイの給油管が <u>正常に作動しなかった可能性</u>

2. 陸自オスプレイの安全対策の方向性

【安全対策1】有明海を含む佐賀県上空で空中給油訓練を実施せず

【安全対策2】空中給油に関する資格制度の検討（←①③⑤⑥⑦）

- 空自では、搭乗員の練度を確保するため、「空中受油操縦士」の資格を設けて、空中受油の実施は資格保有者のみに制限すること等を実施。
- 空自の制度を参考に、陸自オスプレイについても資格制度を検討。

【安全対策3】まずは空中給油以外の基本操縦を徹底して習得（←①③⑤⑥⑦）

- 米オスプレイの不時着水が、空中給油訓練中に生じた事実を重く受け止め、機体導入後当面の間、まずは空中給油以外の基本操縦を徹底。
- 夜間の空中給油訓練実施前には、日中の空中給油を検定。
- 様々な気象条件を設定できるシミュレータで地上訓練を十分実施。

【安全対策4】安全管理を確実にする教育訓練の実施（←①③⑤⑥⑦）

【安全対策5】連携要領の確立（陸自オスプレイの搭乗員同士／陸自オスプレイと空自の給油母機）（←②）

- 陸自オスプレイに対する空中給油は空自の給油母機により実施するため、給油訓練については、特に、陸自と空自の連携要領を確立。

【安全対策6】精度の高い気象データの提供の徹底（←④⑤）

- 佐賀駐屯地（仮）に気象予報官を配置し、気象データの搭乗員への提供を徹底するとともに、データを蓄積し、気象予報の精度を向上。

【安全対策7】整備員・搭乗員による飛行前後の点検の徹底（←⑧）

3. 最後に

- 陸自オスプレイを佐賀空港で運用するにあたっては、安全の確保は大前提。
- 米オスプレイの不時着水に関する事故報告書は、米側から提出があれば直ちに佐賀県の皆様にご説明。当該報告書の内容は、陸自の安全対策に反映。
- 陸自オスプレイの空中給油訓練開始前までに安全対策を確立し、改めて佐賀県の皆様にご説明。