

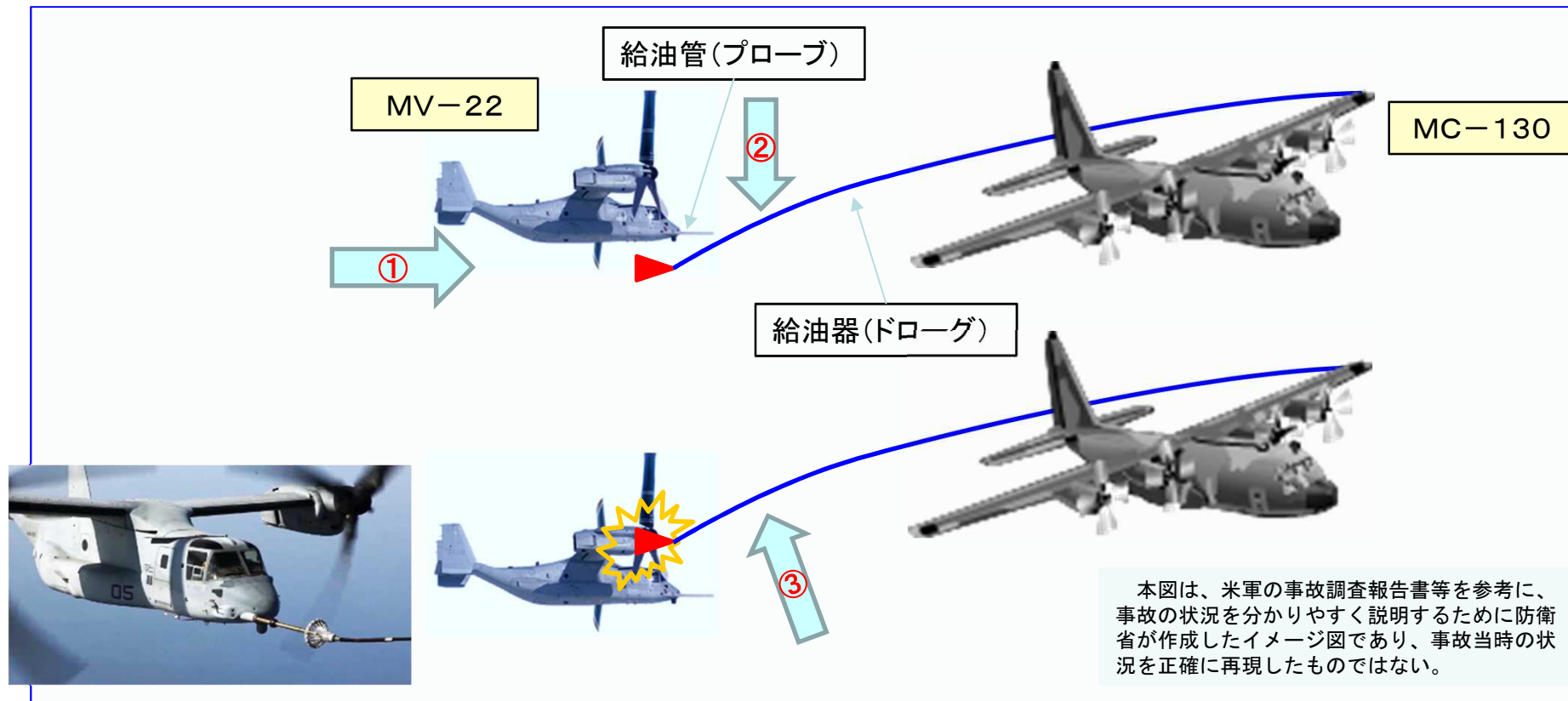
オスプレイの安全性について (住民説明会補足説明資料)

防 衛 省
2019. 6

沖縄における米海兵隊MV-22オスプレイの不時着水事故について

事故調査報告書：

- 公表日：平成29年9月11日(月)
- 同報告書及び米側の説明によれば、本件事故の原因は、**困難な気象条件下で空中給油訓練を行った際のパイロットのミス**であるとされている。
- オスプレイのパイロットは、飛行訓練及び空中給油活動を行う有効な資格を有していた。パイロットと搭乗員は、本件事故の前夜に少なくとも12時間の休息をとっており、事故につながる疲労やストレスの兆候はなかった。
- オスプレイは、MC-130のドローグへの接続が何度か不調に終わった後、最後に接続を試みた際、**①オスプレイのパイロットは出力を上げ過ぎたことに気づき、直ちに出力を下げたが、MC-130との正常な距離を保つことができず、その後、②ドローグが下降し、③その後上昇して右方に動き、**オスプレイの右のプロペラと接触した。
- 回収されたフライト・データによると、機体の不具合又は整備不良が本件事故の要因となる兆候はなかった。



沖縄における米海兵隊MV-22オスプレイの不時着水事故を踏まえた陸自としての安全対策の方向性

- ① 有明海を含む佐賀県上空で空中給油訓練を実施せず
→ 東京湾を含む千葉県上空で空中給油訓練を実施せず
- ② 空中給油に関する資格制度の検討
- ③ まずは空中給油以外の基本操縦を徹底して習得
- ④ 安全管理を確実にする教育訓練の実施
- 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給油機）
- ⑥ 精度の高い気象データの提供の徹底
- ⑦ 整備員・搭乗員による飛行前後の点検の徹底

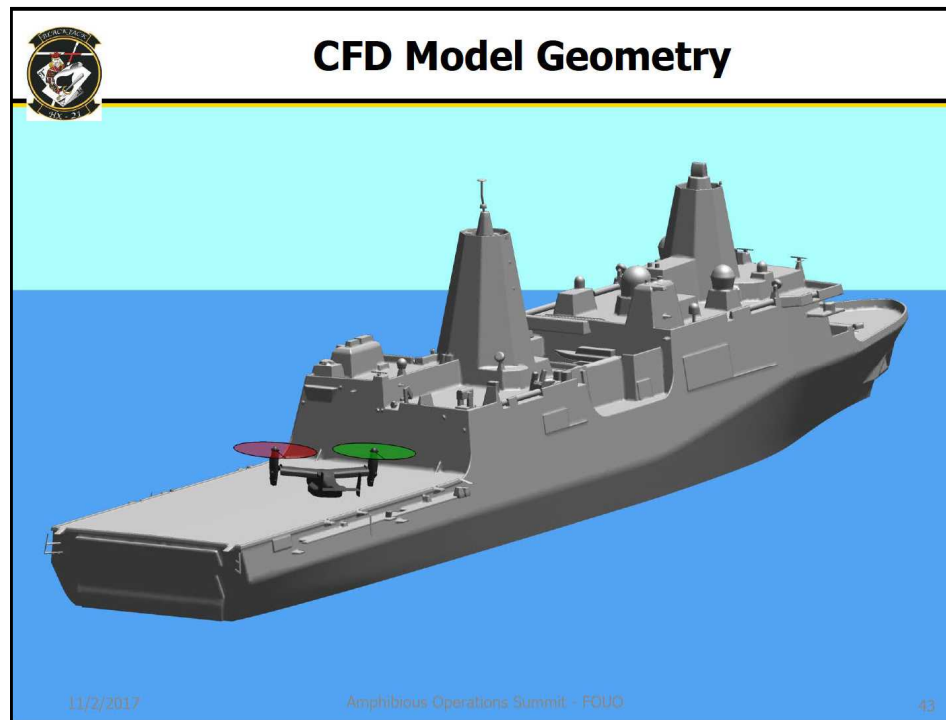


操縦用シミュレータ内観

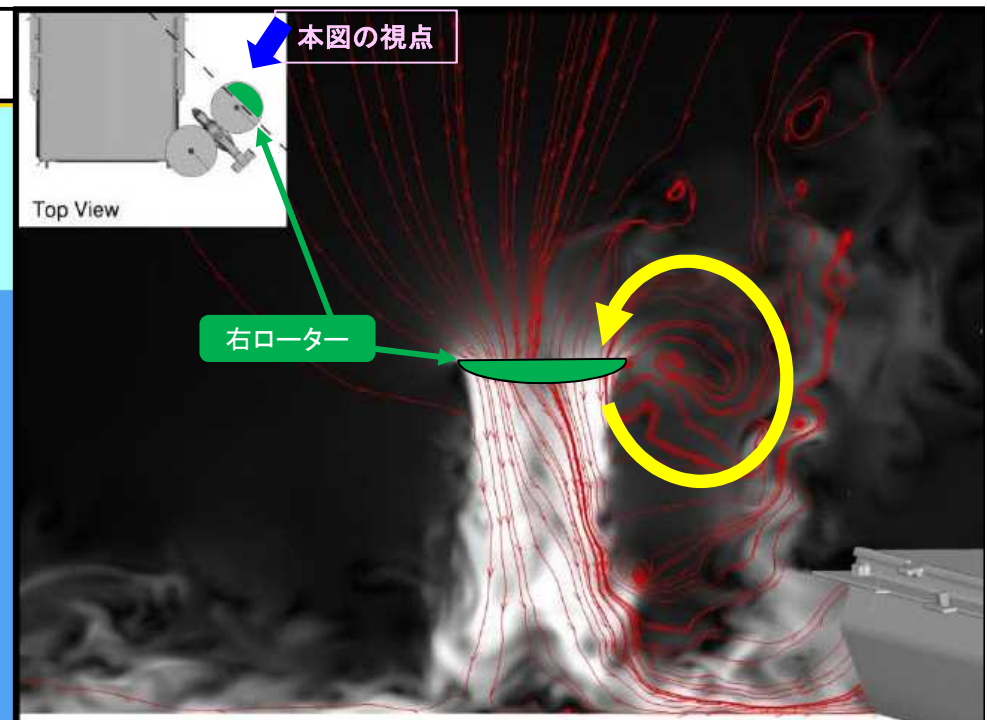
豪州における米海兵隊MV-22オスプレイの着艦中の事故について

事故調査報告書：

- 公表：平成30年5月
- 同報告書及び米側の説明によれば、本件事故の原因は、着艦の際にオスプレイ自体の吹きおろし（ダウンウォッシュ）が、輸送揚陸艦の船体に当たって跳ね返り、オスプレイのローター（回転翼）に戻ってきたことによるとされている。
- こうした状況は、機体の重さ、風速の低さ、甲板の低さなどの要因が重なったことにより発生した可能性がある。
- オスプレイの機体自体に問題はなく、すべての運用マニュアルの手順と制限に従っており、パイロットや搭乗員にも任務上の問題はなかった。



事故発生時の位置関係のイメージ（艦船の右後方から進入）



右ローター付近で再循環する吹きおろしのイメージ
（米のシミュレーション結果に、防衛省が黄矢印等を加筆）

出典：事故調査報告書添付資料

豪州における米海兵隊MV-22オスプレイの着艦中の事故を踏まえた陸自としての安全対策の方向性

- ① 米軍の再発防止策を参考に陸自オスプレイの発着艦に関するマニュアル類を整備
- ② 有明海においては発着艦訓練を実施せず
→ 東京湾においては発着艦訓練を実施せず
- ③ 発着艦に関する資格制度の確立
- ④ 発着艦以外の基本操縦を十分修得の上、発着艦訓練は段階的に実施
- ⑤ 安全管理を確実にする教育訓練の実施
- ⑥ 陸自オスプレイの搭乗員同士の連携要領および陸自オスプレイと海自艦艇の連携要領の確立
- ⑦ 発着艦を行う地点における海上風や波浪情報の入手の徹底
- ⑧ 整備員・搭乗員による飛行前後の点検の徹底