

木更津駐屯地における日米オスプレイの共通整備基盤について  
(市長への説明)  
会議録

1. 日 時 平成27年11月5日(木) 午後1時から午後2時まで
2. 場 所 木更津市役所 駅前庁舎 8階 市長応接室
3. 出席者 北関東防衛局 三輪局次長、池田企画部長、渡部地方調整課長、  
有賀基地対策室長、木村渉外係長  
防衛装備庁 土井事業計画調整官、濱先任、佐古課長補佐  
木更津市 渡辺市長、服部副市長、渡辺企画部長、  
堀切企画部次長、中村企画部企画課副課長

4. 概 要

【木更津駐屯地における日米オスプレイの共通整備基盤について】

<説 明>

日米オスプレイの共通整備基盤について、普天間飛行場に米海兵隊MV-22オスプレイが24機配備されているが、この定期機体整備を平成29年頃から開始されるということで、整備企業を選定する入札が米軍によって行われた。この入札に対し、日本企業も提案を行っていたところであるが、10月30日に整備企業を富士重工業株式会社とする決定があった。防衛省としては、米海兵隊のMV-22オスプレイの整備のため、整備企業に陸上自衛隊木更津駐屯地の格納庫を使用させ、陸上自衛隊に導入することとされているV-22オスプレイについても、この木更津駐屯地で整備することで、日米のオスプレイを共通で整備できる基盤を木更津駐屯地に確立していきたいと考えている。今後具体的な内容等について、地元の自治体に丁寧な説明を行いつつ、米国政府等と調整を進めていきたいと考えている。また、米空軍CV-22オスプレイ

については、横田飛行場に、2年後の2017年後半に3機、さらにそこから4年後の2021年までに合計で10機を配備するという通報が米側からあったところであるが、この米空軍のCV-22は空軍仕様であり、今回行われた米軍の入札の対象にはなっていない。

オスプレイについてであるが、オスプレイは、回転翼を上に向けた状態ではヘリコプターのようにホバリングや垂直離着陸が可能で、前方に傾けた状態では、固定翼機のように高速で長距離を飛行することができる。また、陸上自衛隊のオスプレイの導入も決定しており、平成30年度末から順次導入し、17機を取得する予定。

共通整備基盤を確立することの意義であるが、我が国をとりまく安全保障環境が厳しさを増す中、平成27年4月に策定された新たな日米ガイドラインにおいても、日米協力の実効性をさらに向上させるため、共通装備品の修理及び整備の基盤を強化すると掲げられているところ。防衛省としては、①陸自オスプレイの円滑な導入、②日米安保体制の円滑かつ効果的な運用、③日米オスプレイの整備効率化という3つの観点から、日本国内に日米オスプレイの共通整備基盤を確立することが必要と考えている。その具体的な内容・メリットについて、まず陸自オスプレイの円滑な導入に関しては、陸自オスプレイの運用に先立ち、日本企業が行う米海兵隊オスプレイの整備に陸自整備員が立ち会い、早期に陸自整備員を養成することで、陸自オスプレイを円滑に導入できるようになる。また、日本国内における技術基盤の確立は、日本国内におけるオスプレイの安定的な運用に寄与すると考えている。次に日米安保体制の円滑かつ効果的な運用に関しては、日米間で部品融通や整備員を派遣し合う枠組みを構築すれば、日米オスプレイの稼働率の向上が可能となる。このことは、日米オスプレイのインター・オペラビリティ（相互運用性）の向上に資するというこ

とになる。最後に日米オスプレイの整備の効率化に関しては、整備に用いる施設、治工具などを日米オスプレイで共通して活用することは、整備の効率化に資することになり、ひいては、日米双方の整備費の低減にも繋がる。

また、米海兵隊オスプレイの整備を首都圏で行うことは、沖縄の負担軽減を実現するものとして、極めて意義のあるものと考えている。さらに、技術力の高い日本企業が整備を担当することとなれば、日本上空を飛来するオスプレイの安全性の一層の向上に資するものと考えている。

次に、共通整備基盤の具体的な内容であるが、防衛省では、日米オスプレイの共通整備基盤について、立地条件等を総合的に勘案し、木更津駐屯地を設置場所とすることが最適であると判断した。その理由として、①オスプレイの離発着に必要な滑走路を有している、②滑走路が海に面していることから、市街地の上空をなるべく飛ばずに、機体の離発着が可能である、③オスプレイを整備する格納庫として、既存の格納庫が活用できる、④陸上自衛隊のヘリコプター野整備隊が所在し、日本企業が行う米海兵隊オスプレイの整備に同部隊の陸自整備員が立ち会うことで、オスプレイの維持・整備に係る知見を効果的に蓄えられるといった4点であると考えている。

米海兵隊のオスプレイについて、具体的にどういう点検、整備をするかであるが、米海兵隊のオスプレイは、使用部隊で行う日々の点検や、整備部隊で行う予防点検のほか、5年に1度程度の間隔で整備企業に外注して行う分解点検、いわゆる定期機体整備が必要であり、木更津駐屯地で実施するのは、この定期機体整備となる。陸自のオスプレイについては、平成30年度末から順次導入される計画であり、整備方法を今後検討していくこととなるが、海兵隊オスプレイの整備内容と同程度であるということが見込まれている。この陸自のオスプレイについては、実際の運用は31年度からで、その5年後の36年度から、

陸自オスプレイも定期機体整備が開始される見込み。実際の定期機体整備の内容としては、5年に1度程度で機体の分解、組み上げを行う。内部構造を点検し、腐食や損傷等がある場合にはそれを直す。不具合があるユニットがあればそれを交換するとともに、2回に1回の整備では、塗装の塗り直しも行う。整備の期間等については、定期機体整備の対象となるのが、概ね年5機から10機程度で、機体ごとに定期機体整備が必要となる時期が異なるため、年ごとの対象機数変動する。1機あたりの整備工程は、3か月から4か月程度で、整備の程度等によって、工程は長短する。また、定期機体整備後は、駐屯地内のホバリングエリアでのホバリングチェック、ヘリコプターなどが空中で停止した状態で行う安全チェックを経て、試験飛行を実施する。試験飛行の回数はチェック内容により変わるが、ヘリコプターにおいては、定期機体整備後に、一般に数回程度の試験飛行が行われる。なお、米海兵隊オスプレイの定期機体整備を担当することとなった富士重工業については、陸自ヘリコプターの製造や修理等を行っており、民間機分野においても、ボーイング787の中央翼の製造を担当するなど、航空機製造・修理において十分な実績がある社である。

木更津駐屯地の中でどのような施設整備が行われるかであるが、防衛省は、木更津駐屯地をオスプレイの整備場所として使用するのに必要となる、格納庫等の改修工事を来年の1月頃に開始し、海兵隊オスプレイの整備が始まる平成29年1月までにその改修を完成させる計画。具体的な中身については、まず①消火設備の設置ということで万が一の火災に備え、スプリンクラー等の消火設備を設置するものである。格納庫には、既に消火栓は付いているが、整備用格納庫として使用するため、米国基準のスプリンクラーを追加的に設置する工事を行う。次に②塗装ブースの設置であるが、機体の塗装において、塗料等の飛沫防止と廃液処理のため、周辺と区切って使用する区画を格納庫内に設置を

する。次に③駐機場への耐熱処理であるが、オスプレイを長時間駐機させる駐機場区画に耐熱処理を行う。最後に④ホバリングエリアの新設であるが、試験飛行前に実施するホバリングチェック、すなわち、ヘリコプターなどが空中で停止した状態で行う安全チェックを行う区画として、耐熱型のホバリングエリアの設置をする。これは格納庫エリアのできるだけ西側に設置する。③駐機場への耐熱処理と④耐熱型のホバリングエリアの設置は、オスプレイが普通のヘリコプターとは違い、ホバリング状態では、エンジンの排気口が下方を向くこととなり、排気ガスが直接地面に当たらないよう機体構造上の措置があらかじめ取られてはいるが、整備により長時間、同じ機体姿勢が保たれた場合でも、万が一の火災等を発生させないようにするために施工するものである。改修工事の工程表であるが、10月30日に米軍によって整備企業が決定されたことを受け、改修工事に係る入札を11月26日に開札する。そして、工事の準備期間を経て、来年の1月からこの改修を開始し、1年以内に終わらせる。

飛行ルートであるが、木更津駐屯地では、周辺環境や航空機の安全性に配慮し、飛行場及び周辺空域での航空機運航に関して、厳しく規定をしている。整備のため、木更津駐屯地に飛来する米海兵隊オスプレイについても、陸上自衛隊による飛行管制を通じて、これらの規定が適用され、木更津駐屯地へのオスプレイ離発着には、あらかじめ駐屯地に設定されている場周経路のうち、気象状況や安全上の理由等によりやむを得ない場合を除き、市街地上空をなるべく避けるため、海側の上空を飛行する場周経路の使用による離発着を考えている。基本的に普天間飛行場からこちらに飛んでくる場合には、固定翼モードで飛来して駐屯地に接近し、着陸の直前で転換モードに切り替えての着陸になると考えている。また、木更津駐屯地の飛行場運用時間であるが、飛行場の運用時間は、原則として、平日の8時半から17時となっている。時間外に使用す

る場合には、使用前日までに木更津駐屯地に通知する必要がある、米軍には、周辺に十分に配慮した時間での離発着を要請する。なお、整備後の試験飛行は、日中に行うのが通例であり、夜間での実施は見込まれていない。試験飛行の区域について、木更津駐屯地の陸自CH-47ヘリコプターの試験飛行では、東京湾南部又は相模湾の上空を使用している。したがって、米軍にも、同じ地域での試験飛行を要請する。

オスプレイの騒音についてであるが、米海兵隊MV-22オスプレイの騒音レベルは、陸自が運用するヘリコプターと比べ、著しく騒音レベルが高まるということはないと考えている。米海兵隊MV-22オスプレイと陸自のCH-47Jとの騒音レベルを同時に測定したデータはないので、それぞれ別の日に別の場所で測定したデータを比較の対象として資料に示させていただいているが、資料のデータから、飛行の態様によって騒音レベルは変動するが、CH-47と比べて著しく騒音レベルが高まることはないを確認いただけると考える。

最後に環境への配慮についてであるが、共通整備基盤の設置に当たり、オスプレイの整備によって生じる騒音や排水・廃液等を抑える、環境に配慮した格納庫等へと改修を行う。そうした騒音への配慮については、ホバリングチェックの際の近隣への騒音に配慮し、ホバリングエリアは、格納庫エリアのできるだけ西側（海側）に設置をしたいと考えている。ホバリングエリアの設置予定場所は庁舎・格納庫群に囲まれた場所であり、騒音が市街地に向けて直接伝達することを抑制できるものと考えている。また、機体洗浄後の排水への配慮については、木更津駐屯地においては、機体を洗浄した際に出る排水を油と水に分離する「油水分離槽」があらかじめ設置されている。オスプレイの整備によって出る排水についても、これまでどおり、適切に処理されることとなる。最後に塗装による廃液の回収について、機体塗装においては、塗料等の飛沫防止

と廃液のために、周辺と区切って使用する区画を「塗装ブース」として格納庫内に設置する。これにより、塗装による廃液は確実に回収をされるようになる。

<質疑等>

○ 防衛省の説明によると、MV-22の事故率は他機種に比して低い値を示しているとのことだが、同機は、他機種よりも飛行時間が短く、1件の事故の発生が事故率の算定に与える影響が大きいのではないか。ハワイでの事故を反映した場合の事故率は他機種より高い値を示すのではないかとと思われるが、ハワイでの事故を含めた事故率を持ち合わせていないのか。

⇒ ハワイでの事故を含めた事故率の提供を米側に要請しているところだが、事故率は逐次、最新の値が算出されているわけではないため、米側からの提供は現在もない状況である。防衛省側で仮に事故率を算出するにしても、事故の回数は比較的把握しやすい一方で、全世界での飛行時間を把握することはできないため、正確な事故率の算定が不可能なことを御理解いただきたい。

○ 米海兵隊オスプレイの整備開始までのスケジュールはどのようなものであるか。

⇒ 米海兵隊オスプレイの整備対象機は、平成29年1月に第1号機が木更津駐屯地に飛来する予定である。整備を開始するまでに、格納庫へのスプリンクラー設置や、耐熱型のホバリングエリアの新設、エプロンの耐熱処理を行う必要があり、これらの改修工事を実施する業者を募るための入札を現在実施しているところである。開札日は、11月26日である。

なお、陸自オスプレイの定期機体整備は平成36年頃から開始する見込みである。

- 固定翼の場周経路で離着陸するとなると、海側の経路を使用したとしても、陸地上空を通過する距離が増える。駐屯地には固定翼モードではなく、転換モードで離着陸すると聞いていたので、回転翼の場周経路を使用するものと認識していたが、なるべく陸地上空を通過する距離を短くする観点で、転換モードにより回転翼の場周経路を使用して着陸することを米側に要請することは考えられないか。

⇒ 日米合同委員会においては、転換モードで飛行する時間をできる限り限定するという合意している。これは、基地外の上空を転換モードで飛行することをなるべく制限したいとする日本側の要求に基づくものであり、木更津駐屯地だけがこれと相反する取り決めをするということは基本的には考えられない。

この合意のとおり離着陸するとすれば、固定翼モードで可能な限り駐屯地に接近し、着陸する直前で転換モードに切り替え、その後垂直離着陸モードへ移行して着陸することになると考えられる。固定翼、回転翼のいずれの場周経路を使用するにせよ、場周経路を一周して着陸するわけではなく、場周経路の一部だけを使用して着陸することとなるので、陸地上空を通過する区間は限定的なものとなる。

- 固定翼モードで飛来してきたMV-22は、どのあたりで転換モードに切り替わるのか。

⇒ 固定翼モードから転換モードへの切り替えには、大体1km程度の飛行距離が必要である。地図から目測すると、南側から飛来した場合には、木更津港上空にさしかかったあたりで切り替わるのではないかと考えられる。