

日本国内のオスプレイの段階的な運用再開について

本日、防衛省南関東防衛局から日本国内のオスプレイの段階的な運用再開について、別紙1及び別紙2に基づき説明を受けましたので、お知らせします。

本市からは、防衛省南関東防衛局に対し、次のとおり要請を行いました。

- 1 昨年11月に発生した鹿児島県屋久島沖での墜落事故の原因及びそれに伴う安全対策等の詳細について、速やかに公表するとともに、国として責任を持って市民に対して周知し、市民の不安払しょくに努めること。
- 2 オスプレイの運用について、可能な限り明らかにすること。

問合せ先
基地対策課
電話 042-769-8207(直通)

令和 6 年 3 月 13 日

防 衛 省

日本国内のオスプレイの段階的な運用再開について

・ 3月8日のオスプレイの運用停止措置の解除を受け、米軍の各軍は、それぞれの指針に従い、適時に運用再開を実行していくこととなりますが、日本国内においては、日米間において、運用再開のタイムラインについて緊密に調整を行ってきました。運用再開までの今後の進め方は、各部隊の任務、運用上の所用、各種安全対策の実施状況により、部隊によりそれぞれ異なってまいりますが、こうした差異を踏まえつつ、日米間で今後の進め方について調整を行ってまいりました。

・ 今後、陸上自衛隊のオスプレイ及び日本国内の米軍のオスプレイは、段階を経て、任務に対応する能力を回復していく計画です。具体的には、まず、今般の事故の再発防止のための安全対策として示された整備や教育を行います。

・ これらの整備等を終えた機体から、順次、基本的な飛行を行い、技能の練度を回復していきます。この基本的な飛行は、必要な安全対策を講じ準備が整った上で、各部隊の指揮官の判断で行われますが、陸上自衛隊及び日本国内の米軍のオスプレイは、3月14日以降、準備が整ったものから順次飛行を開始することを確認しました。

・ 基本的な技能の練度の回復期間は部隊ごとに差異があり、一定期間にわたるプロセスとなります。陸上自衛隊のオスプレイについては、初飛行後、当面の間、飛行場周辺空域での飛行を行い、必要な練度を回復した上で、次の段階の訓練に進む計画です。米側においても、段階を踏んで慎重に運用再開のプロセスを進めていくことを確認しています。加えて、このプロセスは、一度に全てのオスプレイが飛行を開始していくということではなく、整備等の準備を終えた機体から、段階的に行われる計画です。

・ このよう慎重なプロセスを経て、基本的な技能の練度を回復した部隊から、順次、基本的な任務やより高度な訓練を経て、求められる任務に対応する能力を回復していきます。

・ 防衛省と在日米軍司令部は、オスプレイの運用再開に当たっては、飛行の安全確保が最優先であることを再確認し、これらのプロセスを安全確保に万全を尽くしながら、慎重に進めていくとともに、南西地域を始めとする我が国の防衛のため、必要な措置を講じた上で段階的に任務に復帰していくことを確認しております。

オスプレイの運用再開に向けた確認作業と運用停止措置の解除

令和 6 年 3 月
防 衛 省

事故の概要

- 令和 5 年 1 1 月 2 9 日、鹿児島県屋久島東側の沖合にて、訓練中の米空軍横田基地所属の CV-22 オスプレイ 1 機が墜落。1 2 月 6 日、米軍は乗員 8 名全員について死亡を認定。
- 1 2 月 7 日、米軍は、リスクを軽減するため、オスプレイを保有する全ての軍種において、オスプレイの運用を停止する旨を発表。
- 陸上自衛隊も、当面の間、オスプレイの飛行を見合わせ



(出典：米国防総省 HP)

日米間での安全対策等の確認作業

同種の機体を運用する防衛省・自衛隊としても、飛行の安全を確保した上で運用を再開することが不可欠との観点から、

- 事故以降、装備部門や陸上自衛隊を含む防衛省内の各部署が部局横断的に連携し、米軍のオスプレイの設計や技術に係る安全性について責任を有する専門部局と毎週 V T C を実施。
- 今回の運用停止措置の解除にあたっては、陸自オスプレイを運用する部隊の隊長・パイロット・整備員、防衛装備庁の航空機の技術者が、当該米軍専門部局と直接意見交換を実施。
- このような確認作業の過程で、米側からは、事故の状況や原因、安全対策について、極めて詳細な情報提供を受けており、防衛省としては、前例のないレベルで技術情報に関するやりとりがなされてきたと認識。

米側の運用停止措置解除に係る公表と日米共同プレスリリース

- 日本時間3月8日、米軍はオスプレイの運用停止措置の解除について公表

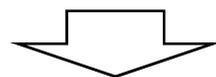
- ・ 細心の注意を払った、データに基づくアプローチに従い、オスプレイの運用停止措置を解除した
- ・ 墜落事故を引き起こした部品の不具合に対処するため、整備と手順の変更が実施される

- 同日、日米の共同プレスリリースを発表

- ・ 米海軍航空システム・コマンドは、2024年3月8日をもって、オスプレイの飛行許可を発出し、これをもって運用停止を解除した。
- ・ オスプレイの飛行許可が発出された後の運用再開のタイムラインは、それぞれの軍種及び任務の性質に固有の運用上の要請に基づく。
- ・ オスプレイは、全ての整備、安全及び手順の変更が実施された後にのみ運用される。
- ・ 在日米軍及び陸上自衛隊が運用するオスプレイの運用再開のタイムラインについては、日米間で引き続き緊密に調整を行っていく。

事故の原因の特定

- オスプレイは、自衛隊が運用する機体でもあり、防衛省・自衛隊としても、飛行の安全を確保した上で運用を再開することが不可欠です。
 - 今般の事故について、日米間の確認作業の結果、事故原因は特定されています。
 - 特定された原因に対する各種の安全対策を講じることによって、オスプレイの運用を安全に再開することができます。
-
- 今回の事故を受けた日米間の確認作業の中では、前例のないレベルで技術情報に関するやりとりがなされており、
 - ✓ オスプレイの設計と構造に問題はない
 - ✓ 今般の部品の不具合について、機体自体の設計を変更するなどの必要性はなく、機体自体の安全性にも問題はなく、また、飛行の安全にかかわる構造上の欠陥がないことを確認しています。
 - その上で、この日米間の確認作業の中で、
 - ✓ 航空機の機能を発揮させるために必要な構成品の中において、特定の部品の不具合が発生したことが事故の原因である
 - ✓ また、今回の事故と同様の「特定の部品の不具合」により事故が発生したことはない
 - ✓ 今回の事故において、HCE（ハード・クラッチ・エンゲージメント）（※プロペラとそのエンジンをつなぐクラッチが離れ、再結合する際に衝撃が発生する現象）は発生していないとの認識を確認しています。



- このように、事故原因が特定されているために、各種の安全対策の措置を講じることで、「特定の部品の不具合」による事故を予防・対処することができると考えています。

今般の事故原因となった特定の部品は、全てのオスプレイに共通して使われているものですが、次頁以降でお示しする各種の安全対策措置を講じることで、安全に運用を再開できることを日米間で確認しています。

- その上で、事故調査委員会における調査には、訴訟や懲戒処分などに関わることも含まれており、報告書が公表されるまで（※1）は、米国内法上の制限（※2）により、事故原因の詳細について、対外的に明らかにすることはできないとの説明も受けていますが、事故原因は特定されており、各種の安全対策の措置を講じることができると、オスプレイの運用を安全に再開することができます。

※1 過去のオスプレイの事故における、事故発生から報告書の公表までの期間の例

- ・ 2016年12月沖縄県名護市の東海岸沖合で発生した、米海兵隊MV-22オスプレイの不時着水にかかる事故調査報告書については、2017年9月に米側から提供
- ・ 2022年3月にノルウェーで発生した、米海兵隊MV-22オスプレイの墜落事故にかかる事故調査報告書については2022年8月に公表
- ・ 2022年6月に米国カリフォルニア州で発生した、米海兵隊MV-22オスプレイの墜落事故にかかる事故調査報告書については、昨年7月に公表

※2 米側からは、航空機事故を受けて行われる調査について、公表される情報が制限されるとの説明を受けています。米国において、その法的根拠はいくつかありますが、判例法、軍の内規、合衆国法典が含まれるとの説明を受けています。

安全対策

- 日米間の確認作業の中で、航空機の機能を発揮させるために必要な構成品の中に、特定の部品の不具合が発生したことが事故の原因であると特定しています。
- 事故原因が特定されているために、以下の安全対策の措置を講じることで、「特定の部品の不具合」による事故を予防・対処することができると考えています。

◆ 異常探知システムによる予防的点検と維持整備の頻度の増加

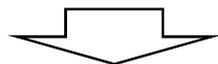
異常探知システムによる予防的点検や維持整備の頻度を増やすことで、「特定の部品の不具合」の予兆を早期に把握し、速やかに対応することが可能となり、事故を予防することにつながります。

- ・ 事故の原因となった特定の部品が入った航空機の機能を発揮させるために必要な構成品には、当該構成品の動作環境が理想的な状態とは異なる状況となった場合に、それを感知する各種のセンサー（異常探知システム）が備えられています。
- ・ 今回、事故の原因は、特定の部品の不具合であることが特定されており、この異常探知システムにより、不具合に至る予兆を感知できます。

◆ 航空機の整備記録の確認

今回の事故の原因である不具合を起こした「特定の部品」に関する整備記録をより詳細に確認します。

- ・ 今回安全対策の措置として講じる異常探知システムによる予防的点検と維持整備の頻度の増加により、不具合の予兆を早期に探知することが重要です。その上で、必要があれば、部品の交換を行うことはあり得ますが、全機一斉の部品交換を行う必要はありません。



◆ 通常時・緊急時の搭乗員の手順の更新

安全な飛行のため、予防的措置や緊急時の対応要領を定めたマニュアルがありますが、「特定の部品の不具合」による事故を防ぐための手順を整理し、これらをマニュアルに追加します。

◆ 運用計画の更新

日々の飛行の際に事前に作成する運用計画についても、「特定の部品の不具合」による事故を防ぐための手順を整理し、この計画に反映させます。



安全対策措置の様子（イメージ）

- 今回の事故に関する米軍の原因分析や安全対策は、陸自オスプレイを運用する部隊の隊長、パイロット、整備員や、防衛装備庁の航空機の技術者が、当該米軍専門部局と直接意見交換を行うなど、米側から、極めて詳細な情報提供を受けています。
- これら米側との確認作業を踏まえ、防衛省・自衛隊の専門的な見地や、運用者の立場からも、今般の原因分析や安全対策は合理的であると主体的に評価しており、**上記の安全対策の措置を講じることで、オスプレイの運用を安全に再開できると考えています。**

【参考】

米海軍航空システム・コマンド・プレスリリース（仮訳）

- 米海軍航空システム・コマンドは、2024年3月8日をもってオスプレイの飛行許可を発出し、これをもって運用停止を解除する。本決定は、乗員の安全を優先し、細心の注意を払った、データに基づくアプローチによるものである。
- 2023年11月29日に日本の屋久島沖で発生した航空事故により、8名の乗員が死亡したことを受け、米空軍による調査が開始された。オスプレイの部品に不具合があることを示唆する事前調査を受け、2023年12月6日、オスプレイが運用停止となった。この運用停止の間、事故の徹底的なレビューと、オスプレイの安全な運用再開に寄与するリスク軽減措置の策定を行った。
- 現在進行中の調査に合わせて、米海軍航空システム・コマンドは、事故を引き起こした部品の不具合を特定するための米空軍主導の調査に真摯に協力した。包括的なレビューと運用再開計画を策定するにあたり、米海軍、米海兵隊及び米空軍の主要幹部間の緊密な連携が最も重要であり、この連携は今後も継続する。
- 部品の不具合に対処し、安全な運用再開を可能にするため、整備及び手順の変更が実施された。米海軍、米海兵隊及び米空軍は、部隊の具体的なガイドラインに従って、それぞれ運用再開計画を実施する。
- 米海軍航空システム・コマンドは全てのオスプレイの運用に関する透明性及び安全性にコミットし続ける。オスプレイは、米国の防衛を支える上で不可欠な役割を果たしており、これらの重要なアセットを運用再開することは、米国の国益を支える上で極めて重要である。米海軍航空システム・コマンドは、すべての航空機プラットフォームのデータや動向を継続的にモニターし、軍人に対して可能な限り安全かつ信頼性の高い航空機を提供する。パイロット、乗員及び周辺コミュニティの安全が、引き続き最も重要である。