

## 鹿屋市長からの「米海兵隊オスプレイ不時着水事故に関する要請書」に対する回答の概要

### 1. 事故の概要

- 平成28年12月13日、沿岸部から約40海里（約74km）離れた、沖縄北東の海域上空において、夜間の空中給油訓練を実施していた米海兵隊普天間基地所属のMV-22オスプレイ（以下「米オスプレイ」という。）1機が、給油終了後、米オスプレイの給油管（プローブ）と米空軍MC-130の給油ホースを分離させた後、給油ホースと米オスプレイの右のプロペラが予期せぬ接触を起し、米オスプレイのプロペラの羽が損傷した。
- パイロットは、訓練地点から距離が近いキャンプ・シュワブを目指し、地元への影響を避けるため海岸沿いを飛行していたが、途中、安全な飛行を続けることが困難であることを認識し、意図した地点である沖縄県名護市東海岸の沖合に不時着水した。

### 2. 接触を引き起こした要因と防衛省の分析

- 事故後、米側において、普天間基地所属のオスプレイ全ての機体に対し、機体構造、電気系統、エンジン、油圧機構等の飛行安全上の重要箇所全てについて確認したが、機体には問題が発見されなかった。
- この接触は、夜間の空中給油という搭乗員の高い技能を要するオペレーションが強風、乱気流といった気象条件下で行われていたという環境要因のほか、搭乗者間の意思疎通等といった人的要因も複合的に重なって発生した可能性があることについて米側と見解が一致した。

- 不時着水については、引き続き、米側の当局により調査が行われている最中であり、現時点では空中給油の際に給油ホースがオスプレイのプロペラの羽に接触した原因を完全に特定するには至っていない。
- 他方、物理的な接触を引き起こした要因について、米オスプレイの空中給油再開（1月6日）に際し、防衛省においては、あらゆる可能性（※）を分析した上で、防衛省・自衛隊の専門的知見及び経験を照らして、それらの要因を幅広く網羅する再発防止策を米側が全て実施したことを確認し、安全に空中給油を再開する準備は整ったものと理解した。

（※）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、搭乗員の練度が十分でなかった可能性
② 航空機の搭乗員同士または海兵隊と空軍同士の連携が十分ではなかった可能性
③ 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
④ 天候の変化を機敏に認識できなかった可能性
⑤ 風や乱気流等に対する対応が十分ではなかった可能性
⑥ 給油を行う際の飛行速度が適切ではなかった可能性
⑦ 複雑な夜間の空中給油への対応が十分ではなかった可能性
⑧ 給油ホースまたはオスプレイの給油管が正常に作動しなかった可能性

### 3. 機体の安全性について

#### 【オスプレイの安全性に係る基本的な評価】

- オスプレイは、平成17年に米国政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始されたもの。
- 政府としては、オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち独自に安全性を確認している。具体的には、
  - ・ 防衛省・国交省・大学教授など政府内外の航空技術・航空安全や事故調査の専門家、航空機パイロット等から成る分析評価チームを設置し、また、
  - ・ チーム員を米国に派遣して米軍における過去の事故の原因を独自に分析することなどにより、我が国でのオスプレイの運用の安全性を確認している。
- これに加え、平成26年、我が国もMV-22と同型機の陸自オスプレイを導入することを決定したが、その検討過程において、改めて、各種技術情報を収集・分析し、安全な機体であることを再確認している。

#### 【不時着水事故について】

- 今般の不時着水後、米側において、普天間基地所属のオスプレイ全ての機体に対し、機体構造、電気系統、エンジン、油圧機構等の飛行安全上の重要箇所全てについて確認したが、機体には問題が発見されなかった。

以 上