

オスプレイとは？

※参考：ベル／ボーイング社のホームページ

V-22オスプレイは、史上初のティルトローター技術を取り入れた共同多目的軍用機。ヘリコプターのように垂直離着陸とホバリングが可能で、巡航中はターボ・プロップ機同様の高速、高々度、長航続の飛行ができる。〔データ〕回転翼直径 11.6m、胴体全長 17.48m、全幅 25.78m、全高(ナセル垂直)6.74m、自重 15,177kg、総重量(垂直離着陸時)23,859kg、総重量(滑走離陸時)25,855kg、最大速度 463km/h、最良上昇率 975m/m、実用上昇限度 7,620m、行動半径(無給油・24人搭載)722km、乗員 4／兵員 24。

本格的運用を危ぶむ声も

オスプレイは開発段階からその安全性・実用化に対し疑念が絶えない。導入決定から 25 年以上経過した現在でも、2009年6月の米国政府監査院(GAO)報告書、2011年1月米国防総省・実用試験評価本部報告書などで、運用能力の問題点が指摘されている。数々の死亡事故も起こしていることから別名「未亡人製造機」とも呼ばれる。





2010年4月25日 琉球新報 記事

開発段階から繰り返されるオスプレイの主な墜落事故

1989年3月19日	初飛行
1991年6月	墜落大破、乗員2名軽傷
1992年7月	ポトマックリバーに墜落、7人の乗員が死亡
1999年5月	米海兵隊向け量産機納入開始
2000年4月	兵員輸送の訓練時に墜落、19人死亡
2000年12月	夜間飛行訓練中に墜落、4人死亡
2000年にはこのほかに 2 件、合計で 4 件の墜落事故を起こしたため、事故調査で一時飛行停止。	
2002年5月	飛行再開
2010年4月	アフガニスタン実戦配備の空軍CV-22が墜落、4人死亡

沖縄配備の可能性

普天間飛行場のヘリコプターは既に老朽化しているため、その危険性は年を追うごとに高まっているが、オスプレイが配備された場合には更にその危険性が増加する。

 日本政府関係者発言	 米国政府関係者発言
<p>2007年4月11日、麻生太郎外相は衆院外務委員会で、米海兵隊のMV22の沖縄配備の可能性を認めた。</p> <p>2010年2月 米軍普天間飛行場の移設に関し、前原誠司沖縄担当相は26日午前の閣議後会見で、「日米同盟関係、海兵隊の役割を考えた場合、これからの主力機はオスプレイになる。その場合は滑走路は1300メートルから1500メートルくらいいるのではないかと」</p> <p>2010年9月 岡田克也外相は9日の参院外交防衛委員会で、米軍普天間飛行場の代替施設での垂直離着陸輸送機MV22オスプレイ配備について「可能性があり、それを念頭にきちんと議論を行うべきだ」と述べた。外相がオスプレイ配備があり得ると直接言及するのは初めて</p>	<p>1992年 普天間マスタープランで、普天間飛行場の北西部分をオスプレイの整備格納庫、駐機場として使用する可能性に言及。</p> <p>1996年 10月 普天間移設に関する日米ワーキンググループはMV-22オスプレイの代替施設への配備についても協議。SACO 最終報告草案(11月)で、海兵隊はMV22オスプレイの代替施設への配備を明記したが、12月発表の最終報告書では削除された。</p> <p>2006年 5月ジョセフ・ウェーバー在沖4軍調整官は、MV-22オスプレイが普天間配備のヘリ(24機)の後継機として県内に配備されることを明らかにした。8月にはメディーナ在沖海兵隊基地司令官も同様の発言。</p>