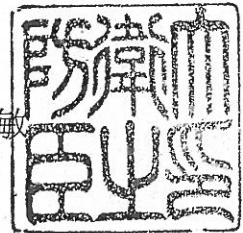




防地沖第12536号
24.9.19

沖縄県知事 仲井眞 弘多 殿
宜野湾市長 佐喜眞 淳

防衛大臣 森本 敏



MV-22 オスプレイ 配備に関する再質問について (回答)

知基第420号・宜基渉第36号 (平成24年8月1日) により照会された
標記について、別紙のとおり回答します。

添付書類：別紙

(配備に伴う米軍施設の設備の変化) について

問5 MV-22配備に伴う米軍施設の設備の変化は、環境レビューで示された普天間飛行場における2つのシミュレータ施設の整備のみとなるのか御説明ください。

- MV-22の配備に伴い、新たな施設を建設する工事は予定していないものの、普天間飛行場内の既存の格納庫の改修を行うとともに、コンクリートパッドの上に、2つのコンテナ型のシミュレータを整備することとされており、米国政府予算で実施されるものと承知している。そのほかは既存の施設を使用する旨米側から説明を受けている。
- なお、MV-22の配備に伴う新たな施設整備を日本政府予算で行う計画はない。

(海兵隊の活動エリアとオペレーションの変化) について

問7 航続距離等性能が高いMV-22の配備に伴う海兵隊の活動エリアとオペレーションについて具体的に御説明ください。

- 米海兵隊は、老朽化したCH-46を、より基本性能の高いMV-22に換装するプロセスを進めており、沖縄への配備についてもこの一環で行われるものと承知しており、MV-22の配備によって米海兵隊の果たすべき本質的な役割や任務等が変化することはない旨米側から説明を受けている。
- 米海兵隊の活動エリアについては、従来から日本の防衛と地域の平和と安定に寄与することを目的として地域全体を広く視野に入れたものであり、これに変わりはないと考えている。
- また、MV-22は、CH-46に比べて、速度2倍、搭載能力3倍、航続距離4倍という優れた性能を有しており、固定翼機としての速力と航続距離を生かして迅速にかつ遠方まで展開し、その上、垂直離着陸機能を生かして揚陸艦等から短距離で離着陸を行うことが可能な航空機である。
- これにより、強襲上陸作戦といった伝統的な海兵隊の任務以外にも、災害救援や邦人救出などの面でもその優れた能力を活用することが期待されている。
- いずれにせよ、MV-22は、米海兵隊の能力の中核を担う装備であり、同機の配備により、海兵隊を含む在日米軍全体の抑止力が強化されると認識している。そして更に、我が国の南西方面における防衛態勢の強化とあいまって、日米間の動的防衛協力を拡充することとなり、この地域の平和と安

定に大きく寄与している。

(離着陸時の計測データ等による騒音の比較) について

問9 離陸時の騒音比較を示していないのはなぜか。離陸時の騒音比較も示してください。

- 垂直離着陸モードでの離着陸の際のパワーセッティングは、離陸も着陸も同じであることから、離陸時における騒音は、着陸時の騒音と同等である旨米側から説明を受けている。

(騒音への対応) について

問 1 1 航空機騒音の対応について、米軍に対して航空機騒音規制措置の遵守等の申し入れを行っているとのことであるが、騒音は改善されていない。騒音の改善に向けて今後の取り組みを御説明ください。

- 米軍が実施する飛行訓練については、日米安全保障条約の目的達成のため必要不可欠なものであるが、他方、周辺住民の方々にとっては航空機騒音は深刻な問題であり、飛行場周辺の騒音の影響の軽減は重要な課題の一つであると認識している。
- 防衛省としては、オスプレイ配備後において普天間飛行場周辺の騒音調査を実施する等の実態把握に努めるとともに、周辺住民の方々への影響が最小限になるよう累次の機会に米側に対し、航空機騒音規制措置の遵守等の申し入れを行ってまいりたい。
- また、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律（昭和49年法律第101号）に基づき実施している住宅防音工事等の各種周辺対策については、引き続き適切に対応させていただきたいと考えている。

(事故率の比較) について

問 17 空軍仕様も含め、今年の4月のモロッコ及び6月の米国フロリダ州の墜落事故含めた事故率、クラスA以外の事故率と事故数を示してください。

- 本年4月のモロッコでの墜落事故及び6月の米国フロリダ州での墜落事故を含めたクラスAに係る事故率（10万飛行時間当たりの飛行事故発生件数）については、モロッコでの事故後（2012年4月11日時点）のMV-22の事故率は1.93、フロリダでの事故後（2012年6月15日時点）のCV-22の事故率は13.47と承知している。
- 空軍仕様も含めた事故率については、米海兵隊が輸送機として使用するMV-22と米空軍が特殊作戦用に使用するCV-22は、その任務の違いに伴い、装備されている機器等航空機の仕様が異なることなど、事故率を合算しても配備されるMV-22の安全性に係る有意なデータが得られるわけではなく、お示しすることは適当ではないと考えている。
- MV-22のクラスA以外の事故件数は、2001年10月から2012年7月までの間、飛行事故に加え、陸上運用事故及び飛行関連事故を含めてクラスB9件、クラスC27件であり、クラスB及びクラスCに係る事故率については、それぞれ2.85及び10.46と承知しているが、これらの飛行事故がクラスAの飛行事故と比較して、乗員や周辺住民への危険の度合いが小さく、社会的影響も小さいことから、これらが安全性の指標として用いられていないことについては一定の合理性があるものと考えられる。
- また、CV-22のクラスBの事故件数は、空軍安全センターの資料によれば、2006年10月から本年6月15日

までの間で7件、クラスBに係る事故率は31.44と承知している。

(参考) クラスA、クラスB及びクラスCの事故の定義

(米国政府の内部基準による。)

- ①クラスA：政府及び政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、あるいは、死亡又は全身不随に至る傷害若しくは職業に起因する病気等を引き起こした場合
- ②クラスB：政府及び政府所有財産への被害総額が50万ドル以上200万ドル未満、1件の事故の結果として、負傷又は職業上の疾病が恒久的な障害をもたらす場合、又は3名以上が入院した場合
- ③クラスC：政府及び政府所有財産への被害総額が5万ドル以上50万ドル未満、当日を除いて1日以上の欠勤をもたらす負傷を引き起こした場合

(安全管理の具体策) について

問19 危険(事故)の回避策として、MV-22の緊急時の操作について御説明ください。

- MV-22の両エンジン出力喪失時の処置は、MV-22海軍訓練運用手続標準(NATOPS)飛行マニュアルに定められており、その降下時にとり得る飛行形態は、滑空又はオートローテーションの二通りの形態があると承知している。
- 具体的には、以下のとおり、その時点の飛行形態により、いずれかを選択することとなると承知している。
 - ー ナセル角度60度未満の場合は、固定翼モード(ナセル角度0度)に遷移し、滑空により降下、着陸する。
 - ー ナセル角度60度以上の場合は、垂直離着陸モード(ナセル角度96度)に遷移し、オートローテーションにより降下、着陸する。
- 以上のように、MV-22については、空力によってプロップローターの回転を一定に保つこと等により揚力を得て、機体の姿勢及び定められた速度を維持しつつ着陸地点に向けて降下し、着陸直前に機首を上げて速度を制御し、機体を水平姿勢に戻して着陸する手段が確立している。
- なお、MV-22については、次の理由から、オートローテーションを求められる場面はほとんど想定されず、10万時間を超える飛行実績において、両エンジンが同時に出力を喪失した事態は一度も発生していないと承知している。
 - ー 2基のエンジンが同時に故障する可能性は極めて低く、100億時間に1回の確率であること。
 - ー 1基のエンジンのみで両翼のローターを回転させ飛行が継続可能であること。

ー 1基のエンジンが故障した段階で予防着陸を実施すること。

○ エンジンの故障以外の場合においても、緊急時には予防着陸を行うなど、適切な措置が行われるものと理解している。

(場周経路の遵守) について

問20 MV-22は、既存の飛行経路を飛行するとされているが、平成19年8月10日付け「普天間飛行場に係る場周経路の再検討及び更なる可能な安全対策についての検討に関する報告書」に示されている場周経路を再検討する必要がないか御説明ください。

- 平成19年8月の「普天間飛行場に係る場周経路の再検討及び更なる可能な安全対策についての検討に関する報告書」では、普天間飛行場においては、着陸するヘリコプターの流れを整えるための場周経路が設定されている旨記載されている。
- MV-22の普天間飛行場における場周経路については、防防日第15061号（平成23年12月19日）による回答でお示ししたとおりである。
- MV-22については、両方のエンジンが同時に故障する可能性は極めて低いこと等から、オートローテーションを求められる可能性はほとんど想定されないが、いずれにせよ、仮に、オートローテーションが必要となる場合でも、飛行場敷地内に安全に戻れるよう、あらゆる措置を採ることが日米合同委員会で確認されている。

(高温排気と周辺への影響) について

問 2 2 高温排気の下降気流による森林の乾燥化、乾燥化に伴う植生への影響、植生への影響に伴う動物への影響についても分析する必要があると考えるが、高温排気による周辺環境への影響について御説明ください。

- 米海兵隊が実施した環境レビューによれば、エンジンナセルからの排気の温度は、周辺の温度を約 268℃ 上回るが、約 1.3 m 下の地表に到達した時には、周辺の温度を約 66℃ 上回る温度まで下がるとされている。
- さらに、通常はデフレクタが作動しており、地面に当たる熱風の温度は更に下がるため、火災の可能性は極めて低くなる。
- また、飛行中においては、ナセルから周辺の物体までの距離が十分離れているため、周辺の物体が熱せられることはなく、火災の危険性や周辺環境への影響はないと考えられる。
- なお、高温排気の下降気流による森林の乾燥化については、離着陸の時間が短時間であることを勘案すれば、その影響は小さいものと考えられる。

(下降気流と高温排気による自然環境への影響) について

問 2 3 下降気流と高温排気による影響についてヤンバルクイナとカラスバト以外の、野生動物及び保護種、並びに植生及び希少な植物種に影響が及ばない、もしくは最小限となるとの分析について御説明ください。

- 米海兵隊が実施した環境レビューにおける北部訓練場の野生動物及び保護種、並びに植生及び希少な植物種への影響は、以下のとおりである。
- 野生生物への影響については、離着陸時のMV-22の騒音により、野生生物が着陸地点を去ることが予想される。また、騒音等に慣れている個体の繁殖地が被害を受ける可能性もあるが、個体規模を考慮すると総個体数に対して長期間の影響を与えるとは予測されないことなどから、野生生物に及ぼす影響は著しいものではない。
- 北部訓練場で確認されているヤンバルクイナとカラスバト以外の保護種については、以下のことから影響は著しいものではないとされている。
 - アカヒゲについては、林床の密集した植物の中などに巣を作るため影響を受けない。また、繁殖期にかく乱が生じる可能性もあるが、種の個体数が比較的多いため深刻な損害は生じないことから影響は最小限となる。
 - アマミヤマシギについては、近年の沖縄では信頼性のある繁殖報告がなく、また目撃例のほとんどが繁殖時期外の冬期である。アマミヤマシギは、別の場所で繁殖し巣作りするので、MV-22の運用により発生する下降気流がこの種に及ぼす影響は最小限となる。
 - ノグチゲラについては、木の空洞に巣を作ることから影響を受ける可能性が物理的に低く、影響は最小限にとどま

る。

- 植生への影響については、排気デフレクタの使用などにより火災の危険性が高まることはない。また、着陸帯は芝生で覆われているか整備されているので、下降気流が植生に与える影響は極めて小さなものになる。

(ヘリパッドが隣接する県道70号線への下降気流の影響)の回答について

問24 ヘリパッドが県道70号線まで400フィート(約122m)離れているため、下降気流の影響はないと評価されているが、ヘリパッドに離発着する際、県道の上を通過する時の下降気流の影響について御説明ください。

- ヘリコプター着陸帯への離発着時の運用に伴う下降気流の影響については、ホバリング時が最も大きいものと考えており、具体的には、防防日第15061号(平成23年12月19日)による回答で述べたとおりである。
- いずれにせよ、米軍が着陸訓練等をする際には、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動することは当然と考えており、政府としては、安全面に最大限考慮を払うとともに、地元住民に与える影響を最小限にとどめるよう、米側に申し入れてまいりたい。

(騒音や環境への影響の事前調査) について

問 27 環境レビューの調査で不十分な部分の補足調査は行わないのか御説明ください。

- 米海兵隊が実施した環境レビューは、米国大統領令及び米国防省指令等に基づき、米国外での連邦政府の活動による環境への影響を分析するため、米国政府によって行われるものであり、米国政府の責任の下、適切に行われたものと認識しており、やり直しを求める性質のものではないと考えている。また、我が国の環境影響評価法令においては、既存の飛行場施設への新機種配備は、環境影響評価の対象とされていない。
- 一方、知基第495号（平成24年8月17日）による環境レビューについての御質問については、米側への確認等を行いつつ、別途、丁寧に説明してまいりたいと考えている。
- いずれにせよ、政府としては、米軍が周辺住民の方々に与える影響に妥当な考慮を払って活動することは当然であると考えており、今後、MV-22の実際の運用に関して可能な限りの把握に努め、米側に対し、必要な申入れを行ってまいりたい。