

米海兵隊MV-22オスプレイによる沖縄における不時着水を踏まえた陸上自衛隊V-22オスプレイの安全対策の方向性について
(フォローアップ) 【概要】

1. 米軍事故報告書について

- 本件事故の原因は、パイロットのミス。
- 機体の不具合又は整備不良が本件事故の要因となる兆候はなかった。

2. 陸自V-22オスプレイの安全対策の方向性について

- 報告書を踏まえ、佐賀県に説明した「米オスプレイ不時着水を踏まえた陸自オスプレイの安全対策の方向性」(平成29年5月)を再精査。
- 事故原因は、パイロットのミスであり、米オスプレイの空中給油再開(平成29年1月)に際して考察した要因に合致。
- 陸自オスプレイの運用にあたっては、7つの安全対策(※)を確立・徹底することで、今般の不時着水のような事故に対する安全確保が可能との昨年5月の説明内容が妥当であることを改めて確認。
- 今般の事故が、夜間の空中給油という高い技術を要するオペレーションにおいてパイロットのミスが原因となったことを踏まえ、陸自オスプレイの搭乗員に対して空中給油に係る教育訓練に一層留意。

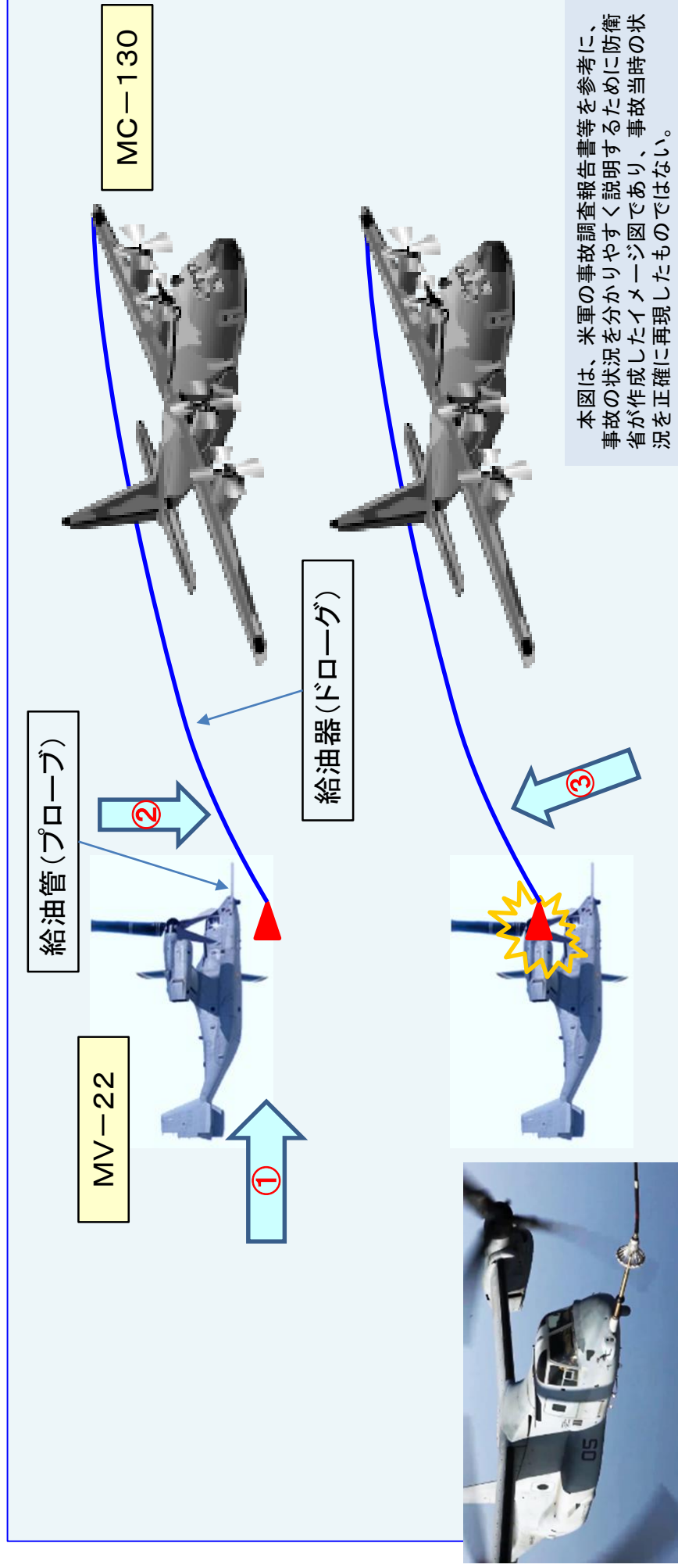
(※) 米オスプレイの不時着水を踏まえた陸自オスプレイの安全対策の方向性

- ① 有明海を含む佐賀県上空で空中給油訓練を実施せず
- ② 空中給油に関する資格制度の検討
- ③ まずは空中給油以外の基本操縦を徹底して習得
- ④ 安全管理を確実にする教育訓練の実施
- ⑤ 連携要領の確立(陸自オスプレイの搭乗員同士/陸自オスプレイと空自給油機)
- ⑥ 精度の高い気象データの提供の徹底
- ⑦ 整備員・搭乗員による飛行前後の点検の徹底

沖縄における米海兵隊MV-22オスプレイの不時着水事故について

事故調査報告書：

- 公表日：平成29年9月11日(月)
- 同報告書及び米側の説明によれば、本件事故の原因は、**困難な気象条件下で空中給油訓練を行った際のパイロットのミス**であるとされている。
- オスプレイのパイロットは、飛行訓練及び空中給油活動を行う有効な資格を有していた。パイロットと搭乗員は、本件事故の前夜に少なくとも12時間の休息をとっており、事故につながる疲労やストレスの兆候はなかった。
- オスプレイは、MC-130のドロークへの接続が何度か不調に終わった後、最後に接続を試みた際、**①オスプレイのパイロットは出力を上げて過ぎたことに気づき、直ちに出力を下げたが、MC-130との正常な距離を保つことができず、その後、②ドロークが下降し、③その後上昇して右方に動き、オスプレイの右のプロペラと接触した。**
- 回収されたフライト・データによると、機体の不具合又は整備不良が本件事故の要因となる兆候はなかった。



本図は、米軍の事故調査報告書等を参考に、事故の状況を分かりやすく説明するために防衛省が作成したイメージ図であり、事故当時の状況を正確に再現したものではない。