

オスプレイ「飛行停止命令」の解除 米国内からも多くの疑問と批判がわく

資料提供

2024. 3. 12 平和委員会調査研究員 菅沼幹夫 神奈川

この資料は、「米軍オスプレイの運用停止措置の解除と日本政府による受け入れに断固抗議する」3月12日の日本平和委員会の抗議声明を理解するための補助資料として作成しました。

資料1 米議会調査機関の声明

「深刻な懸念が残っている」「われわれは、米軍人を守るために、国防総省のオスプレイ計画を厳格に調査し続ける」



米国防総省(DoD)が2024年3月7日にV-22オスプレイの飛行停止命令を解除すると発表したことを受け、米下院監視・説明責任委員会(House Committee on Oversight and Accountability)(注)のジェームズ・カマー委員長は、以下の声明を発表した。

(訳者注)「米下院監視・説明責任委員会」(House Committee on Oversight and Accountability)は、連邦議会米下院の主要な調査委員会。委員会の立法管轄内の対象だけでなく、他の下院の常設委員会の管轄内の「あらゆる問題」を調査する権限を持つ。

この委員会は、米連邦政府機関の活動における透明性と説明責任を確保するために、さまざまな問題に取り組み、政府が説明責任を果たすことを監視・調査する権限を持つ。

<以下「声明」の一部抜粋>

「国防総省は、監視委員会とアメリカ国民にこの航空機(オスプレイ)の安全性に関する回答を提供していないにもかかわらず、オスプレイの飛行停止命令を解除する。下院監視委員会は、オスプレイ航空機の安全性と性能について数ヶ月前に開始され、現在継続中の調査で、要請された適切な情報を国防総省からまだ受け取っていない。墜落を防ぐために講じられた責任ある措置、透明性の全般的な欠如、保守と運用・管理の優先順位付け、国防総省のリスク評価方法など、深刻な懸念が残っている。われわれは、米国の納税者に代わってわれわれの疑問に対する答えを得て、わが国を守る軍人を保護するために、国防総省のオスプレイ計画を厳格に調査し続ける」とカマー議長は述べた。

2023年12月、カマー議長は、国防総省が米軍人の命を守り、プログラムに透明性と説明責任をもたらすために必要な措置を講じていることを確認するために、国防総省のオスプレイプログラム

の安全性に関する調査を開始した。

資料 2 その調査の主な内容について

「国防総省のオスプレイプログラムの 安全性を調査」



「米下院監視・説明責任委員会」 プレスリリース 公開：2023年12月21日

米下院監視・説明責任委員会のジェームズ・カマー委員長は本日、ロイド・オースティン米国防総省長官に対し、オスプレイ計画の安全性と性能に関する文書と情報を提供するよう求めた。

過去30年間で、オスプレイの墜落事故は12件以上あり、50人以上の米軍人が死亡している。

カマー議長は、国防総省が米軍人の命を守るために必要な措置を講じていることを確認するために、透明性を保証し、説明責任を果たすことを求めた。

<以下文書一部抜粋>

「監視・説明責任に関する委員会は、V-22 オスプレイ・ティルトローター軍用機(オスプレイ)の信頼性に関する長期的な問題を調査している。日本の屋久島沖での最近のオスプレイの墜落事故や、この機体の就役中の他の墜落事故を考慮すると、委員会は、オスプレイ計画を取り巻く安全性と性能の問題に引き続き懸念を抱いている。国防総省はリスクを軽減するためにオスプレイの全艦隊を飛行停止させたため、懸念がさらに深まるのは当然のことである」

「1992年以來、オスプレイの墜落事故が12件以上発生し、50人以上の軍人が死亡している。国防総省の監察官によると、オスプレイは視程の低下とエンジンの故障に悩まされている。また、ギアボックスの故障によるオスプレイの墜落も何度か発生している。エンジンの故障を防ぐために、アメリカ海軍の航空機を再設計する試みが9年以上にわたって行われてきたが、墜落事故による死傷者が出続けている。

監視委員会は、過去にオスプレイ計画の広範な調査を行い、政府の監視機関からの追加報告により、オスプレイ計画の問題が明らかになったが、既知の機械的問題（訳者注；クラッチ不接合問題など）が解決されないまま、軍人は危険にさらされたままである。」

資料 3

「海軍と海兵隊が V-22 の飛行再開の準備を進める中、疑問は残る」

(Questions Remain as Navy and Marine Corps Prepare to Return V-22s to the Air)

USNI NWES (米海軍協会ニュース)

2024年3月8日

最新の米海軍関連のニュースを提供する米国の USNI NWES（米海軍協会ニュース）は、オスプレイの飛行停止解除について以下のように報道している。

（一部抜粋、中見出しは訳者）

故障原因はいまだ不明 現在も調査中

「どんな部品かを話すことはできませんが、どの部品がどのように故障したかを理解している」「私たちがまだ取り組んでいるのはなぜそれが起きたのかという『理由』であり、それはまだ捜査中です。」と V-22（オスプレイ）統合プログラム室マネージャーのブライアン・テイラー大佐は記者団にこう語った。

日本（屋久島）沖で飛行士 8 名が死亡した V-22 オスプレイ墜落事故を 3 カ月以上調査した捜査官らは、空軍のティルト・ローターで何が故障したかは分かっているが、その理由はまだ分かっていない、と述べている。



「当面の緩和策」は

- ・初期データに基づいて、部品が故障する可能性のある範囲を特定
- ・部品の故障を防ぐためのメンテナンスと飛行手順のための保護機能を組み込む

→どうなる？「安全性のマージンの確保」
故障原因はいまだ不明！

「訓練任務中に墜落した空軍特殊作戦コマンド CV-22「ガンダム 22」は、海・空軍がオスプレイの回収作業を行っている間、ほぼ 1 か月間水没していた。機体が受けた腐食のため、その部品が故障した原因を解明しようとする複数の調査が妨げられた」とテイラー氏は述べた。

「この事故は実際にはまだ調査中であり、空軍特殊作戦司令部は安全調査委員会と事故調査委員会という 2 つの調査委員会を立ち上げている」

「しかし（まだ調査中であるが）、空軍調査官、空軍特殊作戦群（AFSOC）、海軍と海兵隊が収集した初期データに基づいて、その（発表できない）部品が故障する可能性のある範囲を特定し、部品の故障を防ぐためのメンテナンスと飛行手順のための保護機能を組み込んだ」とテイラー氏は語った。

「これらの緩和策の目的は、この部品が航空機全体の中でその機能を継続できるようにすることですが、もう少し安全性のマージンを確保して実行できるようにすることです。」とテイラー氏は語った。

「ハードクラッチ接続」の欠陥とは別のもの こちらも依然として原因不明

海軍航空システム・コマンド（NAVAIR）は空軍捜査官が特定した故障について詳しくは述べていないが、海兵隊航空副司令官リチャード・ジョイス准将は、海兵隊の MV-22B の少なくとも 1 件

の決定的な墜落の原因となった「ハードクラッチ接続」の欠陥とは別のものと述べた。

海兵隊は、航空機の耐用年数が 800 時間に達する前にギア部品を交換すると問題が軽減されることを発見しましたが、空軍 CV-22 の故障と同様に、海兵隊にはその理由がわかりません。

様子を見ながらの運用は「危険」

「91 日間の運航停止から突然運航に復帰するときは、非常に慎重でなければなりません」とジョイス氏は語った。

ジョイス氏は、海兵隊飛行隊が一連のメンテナンスと飛行訓練を経て基本的な熟練度に戻るには約 30 日かかるだろうと語った。同軍によれば、飛行停止期間の長さを考慮すると、部隊全体が作戦可能な状態に戻るには夏の終わりになる可能性があるという。

夏の終わりごろになっても危険は終わりにならない！

資料 4 米軍オスプレイの運用停止措置の解除について

令和 6 年 3 月 8 日 防衛省

- 1、昨年 1 1 月の米軍オスプレイ墜落事故に関しては、これまで米側との間で、事故の状況や安全対策等について確認作業を行ってきたところです。
- 2、このような中、本日、米軍は、オスプレイの運用停止措置を解除した旨発表したと承知しています。(別添 1 参照)
- 3、これまでの日米間の確認作業において、事故の原因となった部品の不具合は特定されたと認識しており、当該不具合に対する各種の安全対策の措置を講じることで、安全に運用を再開できると考えています。
- 4、また、本日、防衛省と在日米軍は共同プレスリリースを発表し、日本国内のオスプレイの運用再開のタイムラインについては、引き続き、日米間で緊密に連携し調整していくことを確認しました。(別添 2 参照)



CV-22



事故のたびに繰り返す 古びた「安全対策」 防衛省の資料「安全対策」は

これまでの日米間の確認作業を経て、日米が以下の認識を共有

<事故の原因>

- ・ **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**
- ・ 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）（※）は発生していない。
（※） 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

<安全対策>

特定された事故の原因を踏まえ、次に掲げる安全対策を措置

- ・ 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
- ・ 航空機の整備記録の確認
- ・ 通常時・緊急時の搭乗員の手順の更新
- ・ 運用計画の更新



安全対策措置の様子（イメージ）

<機体の安全性>

- ・ **オスプレイの設計と構造に問題はない**

今回の事故に関する米軍の原因分析や安全対策は、防衛省・自衛隊の専門的な見地や、運用者の立場からも合理的であると評価しており、上記の安全対策の措置を講じることで、陸上自衛隊のオスプレイも含め、安全に運用を再開できるとの考え

- ・ 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。
- ・ 航空機の整備記録の確認
- ・ 通常時・緊急時の搭乗員の手順の更新
- ・ 運用計画の更新

これらの「安全対策」は、事故が起きるたびに繰り返してきた。

「警報システムの改善」「マニュアルの改善」「整備計画の見直し」「整備記録の点検」「シミュレーターシステムと訓練の改善」などなどの「安全対策」は事故の回数と同じほど繰り返してきた。なぜ繰り返すか？ それは構造的な欠陥が改善されないからであり、そもそもの設計が安全性より「軍事的機能性」を優先させた結果である。この結論を避けるために日米政府は、常に「オスプレイの設計と構造に問題はない」という結論以外に出せないのである。

資料5 （オスプレイ飛行再開に関する）防衛省報道官会見

日時 令和6年3月5日（火）16:00～16:14

場所 防衛省A棟10階会見室

「日本の主体的判断」をめぐって

2 質疑応答（記者と報道官）

Q：米軍オスプレイの関係でお尋ねします。今朝の大臣会見でも米軍の対応についてですね、防衛省・自衛隊として、主体的に適切かどうか判断していく、判断するに至る必要があるという発言、これまでもあったわけですが、この主体的に判断するというのは、米側の説明を鵜呑みにせず、自らその適否を検証するという意味ではないかと思うんですが、この主体的に判断するというのは、具体的にはどのようなことを意味されていらっしゃるのでしょうか。もう少し噛み砕いて教えてください。

A：これまでも随時、御答弁申し上げているというふうに認識をしておりますが、重複を恐れず申し上げますと、お尋ねのように、主体的に判断という言葉の意味でございますけれども、米軍オスプレイの飛行安全の確認のために必要な情報について、まずはしっかりと米側から情報提供を受けまして、そして同種の機体を運用します防衛省・自衛隊としましても、米軍の対応は適切であるということ、自ら判断することが必要であると、こういう趣旨で申し上げているところでございます。

Q：先ほどの〇〇新聞さんの最初の質問に答えて、米軍の対応が適切であると自ら判断するというふうにこれまで大臣もおっしゃいました内容の細部報道官からおっしゃったと思うんですけれども、確認なんです、米軍の対応というものが適切だという前提で防衛省が判断するという意味ではなくて、あくまで適切かどうかを判断するということで理解してよろしいのでしょうか。

A：正に日本語の意味をそのようにお取りいただいて構いませんが、再度申し上げますと、防衛省・自衛隊といたしまして、米軍の対応が適切であるということ、自ら判断することが必要だと考えておるところでございます。

資料作成者のコメント

- ・議会の調査機関や事故調査官たちが口をそろえて「原因は調査中」と明言している。なのに「飛行再開」は許されない。すべての「オスプレイの撤去」以外に安全性の保障はない。
- ・国民の命が直接脅かされる事態に「黙ってアメリカのいうことを聞け」のような日本政府の態度は屈辱的である。
- ・防衛省の「主体的判断」も国民を欺く「詭弁」。そもそも事故調査権を放棄しておき、証拠品もすべて提供して、何一つ自身の手で事実関係を調査できない。すべての調査を米国に依存し、結果だけを「情報提供」される。判断材料の全てが「米国製」なのにどうして「自主的判断」ができるのか。全くの詭弁。
- ・「安全対策」も全くの使い古されたもので、何一つ決め手はない。米軍関係者が言うように、当面の「緩和策」に過ぎない。