

MV-22 オスプレイ試乗に関する 報告書

平成 24 年 1 月 19 日 ~ 平成 24 年 1 月 20 日

アメリカ合衆国カリフォルニア州サンディエゴ

海兵隊ミラマー基地

国民新党

幹事長 下地幹郎

視察日程

平成 24 年 1 月 19 日 (木)

- 8:30～10:00 MV-22 オスプレイに関するブリーフィング
- 10:00～10:50 MV-22 オスプレイの訓練用シミュレーター
- 11:10～12:00 オドンネル司令官とのワーキングランチ
- 12:20～14:00 MV-22 オスプレイの部隊視察、試乗
- 14:10～14:40 質疑応答

視察概要

■8:30～10:00 MV-22 オスプレイに関するブリーフィング

ミラマー基地内の会議室にて、オドンネル司令官を始めとする米海兵隊側より MV-22 に関するブリーフィングを受けました。説明にあたったのは米海兵隊司令部航空部のホールデン中佐で、MV-22 オスプレイに関して「性能」「神話と事実」「騒音」「安全性」「日本への配備」の五点について丁寧な解説がなされました。



写真 1 オドンネル司令官と

MV-22 は、米国内において既に 160 機が配備されており、このうち、ミラマー基地に所属する一個中隊 12 機が本年中に沖縄に配備される計画があります。

沖縄の人々にとって重要なのは、MV-22 オスプレイの騒音と安全性です。そのことから、私は「オスプレイに対する沖縄県民の意見が厳しい。(ヘリコプターと固定翼機の良さを両方取り入れた) オスプレイのアイデアはすごいし、機能が優れていることもよく分かる。しかし、騒音と安全性については、沖縄県民にしっかりと説明をする必要がある」ということを申し上げました。

騒音に関しては、米国が 2009 年 10 月に公表したデータにより、沖縄の普天間基地に現在配備されている CH-46E と比較して、騒音暴露レベル (SEL) の全ての値で MV-22 オスプレイの方が静かであることという結果が出ています。また、最大騒音レベル (Lmax) に関しては、着陸寸前を除けば他の全ての高度で MV-22 オスプレイの方が騒音は小さいという結果になっています。

私は、この結果に対して「沖縄県は戦場ではなく、また普天間基地はミラマー基地とは異なる。民家が集中する地域であるため、その環境に合った形で騒音と安全性の問題を説明しなければ県民は納得できない。沖縄ではどのような運用になるのか」という、一番の関心事を問いました。

そのことについては「通常の運用になるため、約 30 分前から乗組員がスタンバイし、15 分前にエンジンをかける。CH-46 ではこの時にフルパワーで回さなくてはならないが、MV-22 オスプレイはアイドリング状態になり、離陸の 5 分前に初めてフルパワーになるため、フルパワーでエンジンが回っている時間は CH-46 よりもずっと短い。また、離陸してから高い高度に達するまでの時間が短いため、騒音が民家に聞こえる時間はほとんどないはずである。更に、MV-22 では全体の約 4 割の訓練をシミュレーターで行う。CH-46 はシミュレーターを用いる割合が約 3 割程度であり、MV-22 の方が実機を用いた訓練は 1 割程度少ない。このような色々な要素を組み合わせると、総合的には MV-22 オスプレイの方が CH-46E 等の旧来の機種よりも騒音は少なくなるはずだ」との回答がありました。

また、ライファー中佐より、「現在、米国政府が沖縄に MV-22 が配備された場合の騒音等の影響に関して調査を行なっている。この結果が 2 月には出るはずなので、日本の外務省及び防衛省を通じて、沖縄県や関係する市町村にも結果を公開する」との通知がありました。

次に、安全性に関する説明がありました。周知の通り、MV-22 は「未亡人製造機」という異名がついたことがあり、沖縄では「そんな危険な機種を配備すること」に対する不安と批判が強く県民の心にあります。しかし、ホールデン中佐が説明に用いた資料によれば、MV-22 オスプレイは試験及び開発段階に死亡事故が発生してはいるものの、その事故率は他の「成功した開発プログラム（CH-53E、F-14A）と比較しても低いものであり、飛行が再開された 2003 年以降の事故率は他の機種（CH-53E、CH-46E）よりも低く、海兵隊の平均よりも低い数字になっています。（10 万飛行時間当たりの事故の発生率において、開発段階でも CH-53E の 159.0 に対してオスプレイは 77.3 となっており（他の機種と同様）、海兵隊の飛行再開後の事故率では、海兵隊保有機の平均の 2.47 に対して、オスプレイは 1.12 と低く、CH-46E の 1.14 と比べても大差ないとのことでした。）

また、1989 年から 2000 年までに発生した開発段階における三度の死亡事故は誤ったシール材の取り付け、渦輪状態やソフトウェア異常などの人為的なミスによるものであり、その後はこれらの技術的な課題が解消されただけでなく、訓練や運用についても改善がなされ、「海兵隊が現有する最も安全な機種」となっているとのことでした。

その証拠に、2002 年から現在までに 90,000 時間以上の飛行が行われているにも関わらず死亡事故は一切無く、米連邦議員、省庁の長官、各軍長官の輸送に使用されたり、大統領選挙中のオバマ大統領がイラクの移動中に搭乗したりと、安全性が確かであるからこそ可能な VIP 支援の任務を受けているとのことでありました。

その他、オスプレイの下降気流や、エンジンからの高温の排気による地上での火災の可能性についても米側に質問しました。下降気流については、機体から 50m 離れた地点での風速は時速 20 ノット（秒速約 10m）程度ということであり、それほど強いということではないというのが米側の説明でした。実際、試乗時に地表近くでホバリングも行った際に、真下の草木を観察してみましたが、激しく草木がなびいているようには見えませんでした。高温の排気についても、排気口のシステムを活用したり、運用においてホバリングの時間をなるべく短くしたりといった工夫をされており、火災の可能性はほとんどないという説明が米側からありました。

米側からの説明によれば、2012 年末頃までに 12 機が沖縄に配備される予定の MV-22 オスプレイですが、配備の詳細な日程は未定であり、その決定には多くの「変数」（例：輸送に用いる艦船が準備できるかどうかなど）が関係するため、日本政府への正式通知はまだなされていないとのことでした。

なお、午後（14:10～14:40）に行われた質疑応答のセッションにおいて、同行した新聞記者から、オスプレイの両翼にあるエンジンが2つとも停止した場合の対応について質問がありました。これについては、米側から、まず、エンジンが2つとも停止するというのは極めて極端なケースであり、これまでそのような事例は一度もなく、およそあり得ない話であることを強調していました。また、2つあるエンジンのうちの1つが停止した場合にも、2つのプロペラがシャフトでつながっているため、動いている1つのエンジンだけで2つのプロペラを回して、きちんと飛ぶことができると説明していました。その上で、米側からは、あり得ないと思うが、あえて万一エンジンが2つとも停止した場合について言えば、ヘリモードで飛行中の場合は、ヘリコプターの揚力を活用するオートローテーション機能によって安全な場所を探して緊急着陸することになり、固定翼機モードで飛行中の場合は、一般の固定翼航空機と同様に滑空しながら安全な場所を探して緊急着陸することになるとの説明がありました。

■10:00～10:50 MV-22 オスプレイの訓練用シミュレーター

ブリーフィングに続いて、MV-22 オスプレイの訓練用シミュレーターを視察し、体験しました。シミュレーターは実機に搭乗している錯覚を覚えるほどにリアルであり、ミラマール基地を出発し、サンディエゴ市街の上空を滑空するシミュレーションを行いました。



写真 2 MV-22 オスプレイのシミュレーター

上述したように、MV-22 の特徴の一つが、訓練にシミュレーターを多く用いるということでもあります。これは、回転翼機と固定翼機の両方の性質を備えた唯一の機種であるために、事前にその感覚を体で覚える必要であるからだと推察されます。訓練の約 4 割がシミュレーターによって行われ、エンジンがストップした場合のオートローテーション訓練な

どの緊急対応は全てシミュレーターを用いて行われています。また、私の秘書がホールデン中佐に話を聞いたところによると、CH-46等の機種ではエンジンテストなどを実機で行い、不具合がある場合はその場で何度も離着陸しながら修理を行うのに対して、MV-22 オスプレイは少しでもエンジンを修理したり調整したりする必要がある場合には、サイレンサーを用いたり、米国または欧州にある施設にエンジン部分だけを輸送するなどして行うとのことでありました。

■12：20～14：00 MV-22 オスプレイの部隊視察・試乗

最後に、オスプレイの地上部隊視察及び試乗を行いました。



写真 3 部隊視察及びブリーフィング

下の写真のように、オスプレイの内壁のほとんどを計器や種々の機械が覆っており、技術的に高度な制御装置が数多く内蔵された機体であることがうかがえます。テレビカメラ及びマスコミにも完全にオープンであり、MV-22 オスプレイに対する自信と、ありのままで見せて理解を得ようという米側の姿勢が感じられるものでありました。



写真 4 MV-22 オスプレイ内部

実際にオスプレイに試乗した感想としましては、滑走路をわずか数十メートル走ってからすぐに離陸し、それから高い高度に達するまでの時間は想像よりもはるかに短いものでありました。そして、高い高度に達してからナセル（プロペラとエンジンの部分）が水平になり固定翼機モードに入ると、明確に体感できるほどに速度が上がる、見る見るうちにミラマー基地が遠く小さくなっていきました。これだけの速度で基地から離れられるなら、大きな騒音が長く聞こえるというものにはならないというのが客観的に見た感想であります。



写真 5 搭乗したオスプレイの後部



写真 6 オスプレイに搭乗する視察団



写真 7 オスプレイ内部に着席する視察団



写真 8 オsprey後部から見える後続機



写真 9 オsprey操縦室



写真 10 オスプレイ操縦室前にて



写真 11 オスプレイ試乗後

■最後に

オスプレイについては、沖縄で配備に反対する声があることは十分に承知していますが、反対したからといって米側の配備計画が変わるという問題ではありません。現実的観点に立って、沖縄の人々の疑問や不安にどう対応していくのかという視点が必要だと思います。このような思いもあり、私は、沖縄県内において強い懸念のある安全性や騒音について、巷に氾濫している情報による思い込みではなく、自ら、日本の国会議員、特に沖縄県選出の国会議員として、オスプレイがどのような航空機であるかをその目で確かめ、その印象を沖縄県民や日本国民に直接伝える必要があると思い、今回視察・試乗を行った次第です。

今回のミラマー基地訪問では朝の八時過ぎから午後の四時前まで丁寧なブリーフィング、意見交換、視察と試乗が組まれていました。米側もとても配慮してくれて、私のみならず、同行した報道関係者にも、すみずみまでよく見せてくれました。米側の誠意を見せようという姿勢と、客観的なデータに基づいてオスプレイの誤解を解きたいという思いが伝わってくるものでありました。

今回1回の試乗ですべてがわかったとは言いませんが、一部に言われているような、オスプレイが極めて危険であるというような印象はありませんでした。騒音については、2月に米側がオスプレイの騒音や低周波音についての調査結果を出す予定ということですので、その結果を見て、疑問点があれば提起するとともに、運用面でどのような工夫ができるか考えていき、私なりの考え方を最終的に判断していく必要があると考えています。特に、普天間飛行場への配備に関して言えば、タッチアンドゴーの訓練がどこまで減らせるかがポイントになると考えます。

オスプレイについては、安全性や騒音といった問題についてさまざまな情報が飛び交っています。しかしながら、今回実際に試乗してみて、少なくとも、現行の機種と比較して性能面では明らかに向上していますし、安全性や騒音についても十分問題ないレベルにあるとの印象を持ちました。客観的なデータで見て、自分の目で見て、耳で聞いて、体で感じて判断することが大事なことであります。オスプレイ配備に反対する方々の気持ちをしっかりと汲みながら、丁寧に冷静に評価をして、客観的に検討することが重要であります。そういう意味において、実際に試乗をし、パイロットや司令官の話を聞き、五感で感じる事ができたこの機会は貴重なものでありました。五感で感じたものを真摯に県民の皆様説明をして、皆様の疑問や不安に伝えていくとともに、必要な問題提起をして参りたいと思います。この関連で、私は、オスプレイが沖縄に配備される前に、本土で運用してみることや、総理大臣や防衛大臣が自ら試乗して安全性を証明するなどの様々な取組みを政府が行っていくべきであると考えます。

どの飛行機でも安全性の問題はありますので、それを考慮に入れた上で、どのようにして危険性を軽減していくかを考えるのが、政治家が行うべき仕事ではないかと考えています。オスプレイについては、既に配備が決まっている以上、どのような運用を行うかといった点で交渉していくのが、政治家に与えられた役割ではないかと考えます。