

## 日米合同委員会合意及び議事録骨子 日本国における新たな航空機（MV-22）

### （総論）

- 日米両政府は、合同委員会及びその様々な分科会を通じて、MV-22に係る飛行の安全性、騒音規制及び低空飛行訓練を含む相互の関心事項について緊密な協力を継続する。

### （航空機の概要）

- MV-22は、同機が換装するCH-46と比較して、飛行速度は約2倍、搭載量は約3倍、行動半径は約4倍という高い性能を有する。
- MV-22の沖縄への配備は、戦略的重要性を有し、日本の安全並びに地域の平和及び安全の維持に一層寄与するものである。
- MV-22は、その高い性能と多機能性により、遠隔地へ多くの物資を速く輸送できるなど、日本及び地域における人道的援助、災害救援及び救助活動をより効果的に遂行できる。

### （航空機の安全性についての記録）

- 米国政府は、MV-22の飛行運用の安全性にコミットしている。
- 米国政府は、MV-22が海軍航空訓練運用手続標準（NATOPS）飛行マニュアルに従って運用されること、及び米海兵隊が乗組員を徹底的に教育・訓練することを再確認する。
- 米国政府においては、事故原因を特定し、事故の予防に向けた適切な措置をとるための手続が確立されており、米国政府は、モロッコ及びフロリダでの事故について、同手続に従って、MV-22の運用・訓練に適切な見直しを反映させるため、適切な再発防止措置を講じた。
- 米国政府は、モロッコ及びフロリダでの事故に係る調査が独立かつ客観的に実施されたことを保証し、日本政府は、これらの事故調査結果を主体的に検証した。また、右検証に当たっては、米国政府は日本政府に対し、過去に類を見ない情報へのアクセスを与えた。さらに、日米両政府は様々なレベルで広範な協議を行った。
- 米海兵隊は、事故予防のため、適切な場合には、NATOPSの見直しを行ってきている。

### （MV-22の乗組員及び整備要員の訓練）

- 日本に着任する全ての乗組員は、熟練しており、必要な資格を有する。資格取得には関連する訓練基準を満たす必要があり、これには航空機の緊急事態への対応も含まれる。また、訓練には、世界で起こるあらゆる航空機事故から得られた教訓も含まれる。日本においても、乗組員の練度維持、能力向上、及び軍の即応態勢のため、乗組員の訓練を継続する。
- 乗組員は、日本での飛行前に、運用上の所要や固有の特性（地形、天候等）を熟知する。また、飛行に際してはその度ごとに、運用手順等につき徹底したブリーフィングを行う。
- 全ての整備要員は、基準に従い徹底して訓練され、最新の整備情報や整備方法を取り入れる。

### （米軍施設及び区域の上空及び周辺における飛行経路及び運用）

- 米国政府は、騒音規制措置に関する日米合同委員会合意を引き続き遵守する意図を有する。
- 米国政府は、周辺コミュニティへの影響が最小限になるよう飛行経路を設定する。この目的のため、進入及び出発経路は、できる限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避けるよう設定する。また、移動の際には、可能な限り水上を飛行する。
- 22時から6時までの間、飛行及び地上での活動は運用上必要と考えられるものに制限される。夜間訓練飛行は、任務達成又は練度維持に必要な最小限に制限し、できる限り早く終了させるよう最大限の努力を払う。米国政府は、シミュレーターの使用等により、夜間飛行訓練が普天間飛行場の周辺コミュニティに与える影響を最小限にする。
- 普天間飛行場における離発着の際、基本的に、既存の固定翼機及び回転翼機の場周経路等を使用する。運用上必要な場合を除き、通常、米軍の施設及び区域内においてのみ垂直離着陸モードで飛行し、転換モードでの飛行時間をできる限り限定する。

- 沖縄への配備後、既存の計画の一部として、また、日本政府の支援も得て、日米両政府は、日本国内の沖縄以外の場所で飛行訓練を行う可能性を検討する意向である。

#### (訓練区域及びその他の空域におけるMV-22の飛行運用)

- 低空飛行を含む飛行運用の一部として、乗組員は、訓練空域や訓練航法経路沿いにおける障害物や危険物について、定期的に報告し、変化について、情報伝達及び飛行計画チャートへの記載のためしかるべき部局に継続的に報告する。
- 最大限の安全性を確保するため、乗組員は、訓練航法経路を定期的に見直し、検証する。安全性を確保し、住民に与える影響を最小限にするため、経路の位置は時間の経過とともに修正され得る。
- 米国政府は、公共の安全性に妥当な配慮を払って飛行運用を実施する。
- 週末及び祭日の低空飛行訓練は、運用即応態勢上不可欠と認められるものに限定する。
- 低空飛行訓練を実施する際は、地上から500フィート以上の高度で飛行する(ただし、運用の安全性を確保するため、その高度を下回る飛行をせざるを得ないこともある)。低空飛行訓練の間、原子力エネルギー施設、史跡、民間空港、人口密集地域、公共の安全に係る他の建造物(学校、病院等)といった場所の上空を避けて飛行することは標準的な慣行である。

以下について、合同委員会議事録にて確認。

#### (再発防止措置)

- 日本側から、モロッコ及びフロリダでの事故に関し、事故から得られた教訓として次の再発防止措置を特定し、安全な運用を確保するため、米国政府がこれらの措置をとることを要請した。
  - (1) 乗組員に対し、ナセル制御の限界に至る状況や風の状況により制約が生じる状況等、運用上、性能の限界が生じるとされる状況下における適切な手順を訓練する。
  - (2) 乗組員に対し、編隊飛行における航空機間の適切な位置、距離及び高度差の維持に係る技術を訓練する。
  - (3) 編隊飛行中、特に飛行計画を変更する場合、航空機間で十分な意思疎通が行われることを確保する。
  - (4) 航空機にどのような限界があるのか適切に理解させるため、乗組員に対し、「追い風を受けた状態での離陸及び飛行への移行」及び「後方乱気流の影響」に関する説明を確実に行う。
  - (5) 運用上必要な場合を除き、通常、MV-22による低空における近距離での編隊飛行訓練は、認められた施設及び区域内においてのみ実施する。
  - (6) 必要に応じてNATOPSを継続的に見直す。
- 米国側からは、次の回答があった。

上記(1)から(4)までの措置は既にとられており、上記(5)のような飛行は、できる限り認められた施設及び区域内に限定する意向である。上記(6)については、NATOPSを継続的に見直し、得られる教訓をとり入れていく。航空機の安全性を確保するため、引き続きあらゆる措置をとる。

#### (オートローテーション)

- 日本側から、MV-22が、既存の場周経路からオートローテーションによって安全に普天間飛行場へ帰還する能力を有することの確認を求めたところ、米国側からは、両エンジンの故障という、オートローテーションが必要となる極めて想定し難い事態において、パイロットは飛行場内に安全に帰還するためのあらゆる措置をとる旨の回答があった。

(了)