

10月24日 北関東防衛局説明概要  
(木更津駐屯地への米軍オスプレイ等の定期整備拠点誘致関係)

平成26年10月24日  
千葉県総合企画部政策企画課

1 定期機体整備について

問 なぜ、国は木更津駐屯地を定期整備拠点として選定したのか。

答 以下の点を総合的に勘案し選定した。

- ・ ティルト・ローター機の離発着に必要な滑走路を有していること
- ・ 駐屯地が海に面していることから、市街地の上空をなるべく飛ばずに、機体の搬入、搬出が可能であること
- ・ 整備する格納庫として、既存の格納庫が活用できること
- ・ 同駐屯地は、将来導入される陸自ティルト・ローター機の整備部隊の中核となることを見込む第1ヘリコプター野整備隊が所在すること。

問 定期機体整備とはどのようなものか。

答 他機種 of 定期機体整備と同等の内容である。

具体的には、機体を分解し、内部の点検、必要な部品の交換を実施した後、機体を再度組み立てし、整備後の機体の地上試験、ホバリング点検（飛行場内においてホバリング状態で、操縦系統、飛行計器状態等を点検する作業）により安全性を確認した後に試験飛行を実施し、一連の整備作業を2～3ヶ月程度で終わることが見込まれる。

問 米側の公示及び日本側の公募はいつ行われるのか。

答 10月末には米海兵隊オスプレイの定期機体整備の入札に係る公示が在日米海軍から行われるとの情報を得ているが、具体的日程は現時点で明らかにされていない。

このため、日本側の公募の時期についても、現時点では未定である。

問 木更津駐屯地で定期機体整備が行われる場合、いつ頃から開始されるのか。

答 米軍オスプレイ（24機）の定期機体整備については、平成29年頃から開始される予定である。

陸自ティルト・ローター機（17機）については、仮にオスプレイが選定された場合には、平成36年度から定期機体整備が開始される予定である。

問 オスプレイは、定期機体整備のためにどの程度、木更津駐屯地に飛来するのか。

答 オスプレイは5～6年に1度の定期機体整備が必要とされている。

普天間飛行場に配備されている米海兵隊オスプレイが24機であることを考慮すると、おおよそ年5機から数機程度のオスプレイが木更津駐屯地に飛来する計算となる。

問 木更津駐屯地への飛来の際は、どのような飛行ルートになるか。

答 木更津駐屯地への着陸、離陸の際には、同駐屯地に現在設定されている場周経路（着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路）を使用する見込である。

問 木更津上空は羽田空港を離発着する飛行機の飛行ルートとなっているが、支障はないのか。

答 現在設定されている場周経路は、羽田空港を離発着する飛行機の飛行ルートに支障を及ぼさないよう高度帯を分けて設定されているので、問題はない。

問 定期機体整備後の試験飛行は、どの程度、どのような飛行ルートで行われるのか。

答 定期機体整備の完了後に1機につき数回程度の試験飛行が必要となる。防衛省としては、米軍や企業に対して、努めて海の上空を飛行するなど、なるべく地元の方々の負担とならないような試験飛行の実施を求めていく。

問 新たに米軍施設が整備されることとなるのか。また、米軍が駐留することになるのか。

答 既存の陸上自衛隊の格納庫を定期機体整備の請負企業に使用させるものであり、本件に関連して新たに米軍施設が整備されることはない。

また、本件に関連して、米軍が木更津駐屯地に配置されることは承知していないが、契約上の監督行為を行う必要があることから、米軍の契約管理職員が数名程度、木更津駐屯地に常駐することが見込まれる。

そのほか、機体の搬入、搬出、試験飛行のために、米軍のパイロットが一時的に駐屯地に来訪することがある。

## 2 安全性について

問 オスプレイの安全性について、どのように認識しているのか。

答 我が国政府は、MV-22オスプレイの飛行運用に際しては地元の皆様方への配慮が大前提であるとの考えの下、一昨年のMV-22の沖縄配備に先立ち外国において2件の事故があったことから、航空安全や事故調査の専門家からなる「分析評価チーム」を立ち上げ、我が国独自の手法によりMV-22の安全性に係る確認を行っているところである。

その結果、両事故の原因検証等からも、機体の安全性には特段の問題はなく、MV-22が他の航空機と比べて特に危険と考える根拠は見出し得なかった。また、人的要因による操縦ミス等をどのようにして防止するかについては、一昨年9月の日米合同委員会において十分な再発防止策が既に採られていることを確認し、さらに、日本国内における飛行運用についても、日米合同委員会において地域住民に十分な配慮がなされ最大限の安全対策が採られることを両国間で合意している。なお、日米合同委員会合意のとおり、飛行の安全性等については、日米合同委員会等の場で今後とも日米間で議論を続けていくこととなっている。

これらを総合的に勘案すれば、日本政府としては、我が国におけるMV-22の運用について、その安全性は十分に確認されたものと考えている。

問 オスプレイの事故率についてどのように認識しているのか。

答 平成24年4月11日時点におけるオスプレイの事故率は1.93であり、海兵隊航空機の平均値を上回る安全記録を示していると承知している。

※1 事故率とは、10万飛行時間当たりのクラスAの飛行事故件数。

オスプレイ（MV-22）の合計飛行時間は103,519時間、

クラスA飛行事故件数は2件

（平成15年10月の飛行再開～平成24年4月11日までの期間）

※2 主な海兵隊航空機の事故率：

CH-46：1.11、CH-53D：4.51

CH-53E：2.35、AV-8B：6.76

【米海兵隊平均：2.45】

問 整備直後の飛行で、試験飛行は通常の飛行より危険ということはないのか。

答 整備後の試験飛行は、木更津駐屯内における地上での試運転やホバリング点検を行った上で十分に安全性が確認された上で実施されるものである。

### 3 環境面について

問 オスプレイの騒音についてどのように認識しているのか。

答 オスプレイの騒音は、CH-46（かつて木更津駐屯地に配備されていたV-107（バートル）と同型機）よりも概ね低くなっている。

現在、木更津駐屯地に配備されているCH-47J/JAと比較した場合についても、CH-47J/JAがV-107よりも大型・高出力の機体（最大全備重量で約2.3倍、エンジン出力で約2倍）であることを踏まえると、オスプレイの騒音は、CH-47J/JAよりも概ね低くなると見込んでいる。

問 オスプレイの木更津駐屯地への飛来により、騒音の範囲が広がったり、騒音が悪化したりすることはないのか。

答 オスプレイの騒音レベルについては、自衛隊が運用する他のヘリコプターなどと比較して著しく高まることはない。

また、木更津駐屯地において想定される米軍オスプレイの整備については、年5機から数機程度であることから、飛来による騒音の拡大や影響はほとんどないものと見込んでいる。

問 オスプレイの定期整備に伴い、早朝・夜間などの時間帯に試験飛行することとなるのか。

答 定期機体整備完了後の試験飛行は、日中に実施するものであり、早朝・夜間に飛行することは見込まれない。

問 その他、大気、土壌、水質、廃棄物など、環境面で周辺住民に影響があるものはないのか。

答 MV-22オスプレイは、同機を原因とした大気汚染の事例は報告されていないこと、木更津における機体整備のための飛行回数は限定されていることなどを踏まえると、オスプレイの排気ガス等が、大気汚染に著しい影響を及ぼすことは一般論として考えづらい。

また、オスプレイの定期機体整備においては、機体を分解し、必要な部品を交換し、洗浄、塗装を行う作業を行うこととなるが、通常の機体洗浄等に伴い発生する排水については木更津駐屯地に既に設置されている油分離槽により、塗装作業において発生する排水については新たにタンク及びろ過装置を設置するなどにより、周辺環境に影響を与えることのないよう、適切に対応する。