

3. オスプレイの安全性

質問 オスプレイの安全性について教えてください。

- ◎ 米国政府は、すべての信頼性及び安全性基準を満たすものと判断し、2005年9月にMV-22の量産を承認しました。
- ◎ 開発途中においては大きな事故が4回発生しましたが、機能の追加や再設計など事故原因への対策を行い、技術的な問題点はクリアされています。

■ 開発・試験段階に発生したMV-22の主要な事故

▶ 1回目の墜落事故（1991年6月）

事故原因

- 試作機の初飛行の離陸時、飛行制御不能となり転覆。2名が軽傷を負った。
- 事故原因は、飛行制御装置の配線ミスで、人為的なもの。



事故後の対策

- 飛行前の飛行制御装置の接続部の確認及び作動試験の義務付け。
- 不具合探知機能を追加。

▶ 2回目の墜落事故（1992年7月）

事故原因

- 試作機が着陸時に右エンジンから出火して墜落。計7名が死亡し、機体は全損。
- 事故原因は、右エンジン部で潤滑油が漏れ、エンジン熱により発火し、ドライブシャフトが出火による高温によって作動しなかったことによる。



事故後の対策

- エンジンのナセル部分やドライブシャフトの再設計等。

▶ 3回目の墜落事故（2000年4月）

事故原因

- フライト・エンベロープ(※)を超えた降下率で降下し、計19名が死亡。
- 事故原因は、機体の不具合ではなく、人的な要因が絡んだもの。



事故後の対策

- 乗員警告システムを導入。
- フライト・エンベロープを改訂。
- 効果的回避手順を制定。
- シミュレータ及び訓練コースを改良。

※フライト・エンベロープ：航空機の飛行可能な速度や荷重、高度の範囲

▶ 4回目の墜落事故（2000年12月）

事故原因

- 着陸前の計器飛行進入時、操縦不能となり墜落。4名が死亡。
- 事故原因は、油圧システム及び飛行制御コンピュータの不具合など複合的なもの。



事故後の対策

- ナセル部に配線された油圧システムラインの取り付け部を再設計。
- 飛行制御ソフトウェアを改良。

質問 量産決定後の事故の状況について教えてください。

- ◎ 2005年の米国政府によるMV-22の量産決定以降、2件の大きな飛行事故が発生しましたが、原因究明を行い、より安全性を高めるための努力をしています。

■ 量産決定以降に発生したMV-22の主要な事故

▶ 2007年11月6日の事故

- ニューリバー基地の周辺で飛行中にエンジン部から出火し、着陸帯に着陸。乗員は無事。
- エンジン及びエンジンナセル部が損傷を受けた。

事故原因

- ナセル部分の油圧ラインの破損による油の漏出。



事故後の対策

- 油漏れを最小限にするため、油圧部をより迅速に遮断するよう改良。
- 漏れた油を回避させる排出ルートを改良。
- 破損防止のため、油圧ラインを強化。

▶ 2012年4月11日の事故

- モロッコ軍との二国間演習「アフリカのライオン」に参加中、モロッコのアガディール南西のモロッコ軍訓練場に墜落。
- 乗員4名中2名が死亡、2名が重傷を負った。

事故原因

- 事故の状況・原因に関して米国政府内で調査中。

- ◎ MV-22は、一貫して海兵隊航空機の平均を上回る安全記録を示しています。