

米軍の火薬類運搬上の処置（昭和35年12月）

米軍の火薬類運搬上の処置

火薬類を車輛で運搬するに際し安全を確保するため米軍が遵守すべき手続につき、昭和35年12月の日米合同委員会において次のように合意された。

A 車輛の標識

火薬類を積載して公道を走行する車輛はその前部及び後部に赤地に白で「火薬」と日本語で記載した約15インチ平方（約38糎平方）の標識をつけなければならない。可能な限りこの標識には発光塗料あるいは蛍光塗料を使用しなければならない。夜間に火薬類を積載して公道を走行する場合には、車輛の前部及び後部に150米離れたところから明瞭に識別することができる赤色燈を備えなければならない。

B 車輛に積載する荷量は、合衆国安全規則において許容されている安全な量に制限しなければならない。

ただし、鋭感な火薬類及び火管用雷管、工業雷管、魚雷頭部、爆薬を装填した爆弾のように斉爆を起す性質の弾薬を運搬する場合には、荷量はその車輛の積載量の80%を超えてはならない。

C 2,000ポンド以上の鋭感な火薬類あるいは斉爆を起す性質の弾薬を運搬する場合には先導車をつけなければならない。

D 2,000ポンド以上の火薬類を車輛で公道を運搬する場合には、可能な限り、あらかじめ、運搬の通知を県当局にしなくてはならない。ただし、頻繁に一定長期間継続して運搬する場合には、全期間にわたり一の通知で足りる。

(1) 米軍と契約した火薬類運送業者は、日本の法令で要求されるすべての手続を行わなければならない。

これらの手続は、米軍所有の軍用車については必要としない。

(2) 米軍の指揮官と日本の地方警察とは火薬類を運搬する通路についてしばしば連絡をとらなければならない。

E 弾薬あるいは火薬類を廃棄する場合には、次の基準によらなければならない。

(1) 海中廃棄は、日本の領海を超えた深海であって、慣習的な漁場、通信ケーブルのルートあるいは定期航路をさけた場所において行なわなければならない。

(2) 陸上における燃焼あるいは爆発による廃棄は、日米合同委員会によって承認された時間、場所および状況において行なわなければならない。

F 火薬類、毒ガス及び可燃物は、特に日米合同委員会によって承認されなければ関門海底車道トンネルを通過して運搬してはならない。ただし小火器弾薬は日本道路公団関門トンネル事務所と協議して運搬することができる。

この勧告において小火器弾薬とは口径0.6吋およびそれ以下の弾薬、猟用装弾ならびに口径20ミリメートル（火薬の入った弾薬丸付のものを除く。）の弾薬をいう。

G 法律あるいは規則が改正された場合には、日米合同委員会において相互に同意して以上の手

続を適当に変更することができる。

米軍の火薬類運搬上の処置（昭和55年8月（改正））

米軍の火薬類運搬上の処置（改正）

「米軍の火薬類運搬上の処置」に関し、昭和55年8月の日米合同委員会において、次のように改正することが合意された。

A 車両の標識

火薬類を積載して公道を走行する車両は、その前部及び後部に赤地に「火」という漢字を円で囲んだ記号を白色で記載した約38センチメートル平方（約15インチ平方）の見やすい標識をつける。この標識には、可能な限り、発光塗料又は蛍光塗料を使用する。

夜間に火薬類を積載して公道を走行する場合には、車両の前部及び後部に150メートル離れたところから明瞭に識別することができる赤色燈を備える。

B 積載及び運搬の方法

1 積載の方法

- a 火薬類はしっかりと梱包し、積荷は横すべりし、転倒し、又は転落することのないように車両に確実に固定する。
- b 露出火薬類には、防火性の被覆をする。露出火薬類とは、実際に目で見ることのできる火薬類（例えば梱包されていないばら積みの火薬類又は分解された若しくはむきだしの状態の火薬類）であって、静電気若しくは機械的なスパークにより直接発火しやすいもの、又は爆発性の粉塵を発生させ（若しくは偶発的に発生させ）、若しくは爆発しうる濃度の蒸気、煙霧若しくはガスを放出するものをいう。
- c 積荷の重量（包装材の重量を含む。）は、運搬車両の最大積載量の80パーセントを超えないものとする。ただし、積荷が信管の付いていない爆弾、実包、空包及び砲弾のように危険性の少ないものである場合は、この限りではない。

2 混載の禁止

- a 火薬類は、次のものと混載してはならない。
 - (1) 発火性又は引火性の貨物
 - (2) 毒物又は放射性物質のように不慮の爆発が発生した際に存在すると損害を相当に増大させる可能性のある貨物
- b 信管及び雷管は、火薬、爆薬、爆弾、魚雷、砲弾又はロケット弾とともに積載しない。ただし、信管が不可分の一体として運搬されるように設計されている弾薬及び弾頭については、この限りでない。
- c a又はbの規定により禁止されていない貨物を混載する場合でもすべての積荷の重量は、運搬車両の最大積載量の80パーセントを超えないものとする。

3 運搬に関する規則

車両による火薬類の運搬に当たっては、次の規則を遵守する。

- a 運転者は、200キロメートル以下の距離毎に交替する。
- b 火薬類を運搬する車両1台毎に見張人又は助手の運転者をつけること。

- c 駐車する場合には、不適當な場所を避け、かつ、見張人をたてること。
 - d 夜間又は視界不良のときに公道上に駐車する場合には、赤色燈を車輛の前方及び後方15メートルのところにおくこと。
 - e 火薬類運搬車両は、他の車両を追い越す場合を除き、相互間に80メートル以上の距離を保つこと。火薬類運搬車両は、他の火薬類運搬車両から50メートル以内のところに駐車しないこと。
 - f 運搬中、火薬類を積み替えるため、その積卸しをする必要があるときは、積荷を警護するため見張人を置くか、又は積荷を火薬庫若しくはこれに相当する設備のある倉庫において保管すること。
- C 純量900キログラム（2,000ポンド）を超える火薬類を車両で公道を運搬する場合には、事前に可能な限りの時間的余裕をもって運搬の通知を関係都道府県警察本部に対して行う。一定の長期間継続して頻繁に運搬する場合には、全期間にわたり一の通知で足りる。
- 1 米軍のために契約により火薬類を運搬する業者は、日本の法令で要求されるすべての手続を行うものとする。米軍所有の軍用車については、これらの手続を必要としない。
契約により日本の運送会社に火薬類の運搬を委託する場合には、火薬類の性質および形状を契約業者に通知することにより、契約業者の人員の安全に妥當な注意を払う。
 - 2 適當な運搬通路の選定に当たっては、繁華街は可能な限り避ける。火薬類を運搬する通路に関しては、米軍と関係都道府県警察本部との間で、頻繁に連絡をとる。
火薬類を運搬する車両の運転者には、運転經驗をつんだ責任のある者を充てるものとし、運転者は、当該車両を注意深く運転する。
- D 弾薬又は火薬類を廃棄する場合には、次の基準による。
- 1 陸上において燃焼又は爆発により廃棄する場合には、日米合同委員会によって承認された時、場所及び状況においてこれを行う。
 - 2 在日米軍が火薬類を廃棄するに当たっては、海洋に火薬類を投棄する方法は用いない。
- E 法律又は規則が改正された場合には、日米合同委員会における相互の同意及び承認により、この手続を適當に変更する。

在日米軍による低空飛行訓練について（平成11年1月）

在日米軍による低空飛行訓練について

平成11年1月14日、日米合同委員会は、在日米軍による低空飛行訓練について別紙を公表することに合意した。

なお、日米両国政府は、今後、必要に応じ、低空飛行訓練について協議していくこととなっている。

（別紙）

日本において実施される軍事訓練は、日米安全保障条約の目的を支えることに役立つものである。空軍、海軍、陸軍及び海兵隊は、この目的のため、定期的に技能を錬成している。戦闘即応体制を維持するために必要とされる技能の一つが低空飛行訓練であり、これは日本で活動する米軍の不可欠な訓練所要を構成する。安全性が最重要であることから、在日米軍は低空飛行訓練を実施する際に安全性を最大限確保する。同時に、在日米軍は、低空飛行訓練が日本の地元住民に与える影響を最小限にする。

1. 最大限の安全性を確保するため、在日米軍は、低空飛行訓練を実施する区域を継続的に見直す。低空飛行の間、在日米軍の航空機は、原子力エネルギー施設や民間空港などの場所を、安全かつ実地的な形で回避し、人口密集地域や公共の安全に係る他の建造物（学校、病院等）に妥当な考慮を払う。
2. 在日米軍は、国際民間航空機関（ICAO）や日本の航空法により規定される最低高度基準を用いており、低空飛行訓練を実施する際、同一の米軍飛行高度規制を現在適用している。
3. 低空飛行訓練の実施に先立ち、在日米軍は、訓練区域における障害物ないし危険物について、定期的な安全性評価の点検を行う。更に、情報伝達及び飛行計画チャートへの記載のため、パイロットは訓練区域における変化をスケジュール策定担当部局に継続的に報告する。
4. 低空飛行を含む訓練飛行の実施に先立ち、飛行クルーは、標準的な運用手続及びクルーの連携機能をレビューするため徹底したブリーフィングを実施し、計画された飛行経路を念入りに研究する。また、整備要員と飛行クルーは離陸に先立ち航空機を点検し、航空機が安全にその任務を遂行することを確保する。
5. 在日米軍は、日本国民の騒音に対する懸念に敏感であり、週末及び日本の祭日における低空飛行訓練を、米軍の運用即応態勢上の必要性から不可欠と認められるものに限定する。
6. 米国政府は、低空飛行訓練によるものとされる被害に関する苦情を処理するための、現在の連絡メカニズムを更に改善するよう、日本政府と引き続き協力する。

日本国における新たな航空機（MV-22）に関する日米合同委員会合意（平成24年9月19日）

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的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。
- 2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）

日本国における新たな航空機（MV-22）に関する合同委員会への覚書
（仮訳）

参照：

- a. 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定（日米地位協定）
- b. 日本国における新たな航空機（MV-22）に関する声明

1. この覚書（参照 b を含む。）は、MV-22の飛行運用の安全性を確認し、日本国への新たな航空機（MV-22）の駐留及び運用を取り扱う。
2. 参照 b は、航空機の概要、その安全性についての記録、その乗組員及び整備要員の訓練、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、並びに訓練区域及びその他の空域における飛行運用を含む。
3. 日本国政府及び合衆国政府は、合同委員会及びその様々な分科会を通じて、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関する緊密な協力を継続する。

2012年9月19日に合同委員会により承認された。

伊原純一
合同委員会日本国政府代表

アンドリュー・W・オドンネル・ジュニア
合衆国海兵隊少将
合同委員会合衆国政府代表

日本国における新たな航空機（MV-22）
（仮訳）

1. 概況：

米海兵隊は、MV-22ティルトローター機により航空機部隊の更新を行い、普天間飛行場において、同機1機につき1機のCH-46ヘリコプターを退役させる。これは、世界的にCH-46ヘリコプターをMV-22ティルトローター機に換装するという米海兵隊のプロセスの一部である。これは、部隊レベルの更新であって、日本国における合衆国のプレゼンスの重大な変更ではない。また、この更新によって、沖縄における隊員又はその家族の人数に大きな変更が生じるものではない。

2. 航空機の概要：

- a. MV-22は、ヘリコプターの垂直離着陸能力と固定翼機の数度及び行動範囲とを組み合わせた高い性能を有する航空機である。MV-22は、1964年に導入されたCH-46と比較して、約2倍の飛行速度を有し、約3倍の搭載量の輸送が可能であり、約4倍の戦闘行動半径を有する。こうした高い性能を有するMV-22の沖縄への配備は、戦略的重要性を有し、日本国の安全並びに地域における国際の平和及び安全の維持に一層寄与するものである。
- b. MV-22は、その高い性能と多機能性により、日本国及びこの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することもできる。MV-22によって、合衆国政府が地元コミュニティ及びこの地域に対して人道的援助及び災害救援活動を提供することができるようになることが期待される。訓練区域での自然火災の消火において、CH-46と比べて3倍の水量を輸送する能力を有するMV-22による水の輸送及び投下といった機能は、同機の重要な機能の例である。さらに、MV-22は、過酷な遠征地からの援助や救助活動といった運用が可能であり、また、2万ポンドの貨物を260ノット以上の最大巡航速度で輸送することができる。例えば、2010年のハイチにおける災害救援活動においては、MV-22の速度、航続距離及び垂直離着陸能力によって、複数の部隊及び救援物資を遠隔地に輸送することが可能となった。MV-22は、リビアにおいて撃墜されたF-15Eから操縦士1名を救出するために地中海遠隔の場所にある揚陸艦から安全に飛び立つことも可能であった。
- c. 災害救援、人道的援助及び救助活動の分野において成功を収めたこれまでのMV-22の運用成績や実績に鑑みれば、MV-22は日本国及び地域全体において重要な役割を果たす。

3. 航空機の安全性についての記録：過去10年間の飛行実績から収集したデータは、MV-22が、一貫して米海兵隊の平均よりも優れた安全性についての記録を示してきたことを証明している。

- a. 合衆国政府は、MV-22の飛行運用の安全性にコミットしている。合衆国政府は、MV-22が、同機に適用される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、また、それにより飛行運用の安全性が高まること、及び米海兵隊は乗組員を徹底的に教育及び訓練することを再確認する。合衆国政府においては、事故原因の特定、及び類似の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いる。これらの手続には、その見直しの必要性の有無を判断するための、運用や訓練の内容の再検証も含まれている。合衆国政府は、モロッコにおけるMV-22の事故及びフロリダにおけるCV-22の事故について、これらの手続に従って対応した。また、これらの事故を受け、米海兵隊は、MV-22の運用及び訓練に適切な見直しを反映させるため、これらの手続に従って適切な再発防止措置を講じた。
- b. 合衆国政府は、日本国政府に対し、2012年4月11日にモロッコにおいて発生したMV-22の事故及び同年6月13日にフロリダにおいて発生したCV-22の事故に関する調査報告書を提供した。合衆国政府は、日本国政府に対し、これらの調査が、関連する規則及び命令に従って独立的かつ客観的に行われたことを保証する。日本国政府は、これらの調査報告書を主体的に検証し、MV-22の安全性を確認した。その際、日本国政府は、MV-22に関する情報への過去に類を見ないアクセスが与えられ、また、多数の試乗飛行やブリーフィングが提供された。さらに、日本国政府及び合衆国政府は、様々なレベルの政策担当者や運用担当者との間で広範な協議を行った。
- c. 米海兵隊は、更なる事故の発生を防ぐため、NATOPSの手順を積極的に文書化し、また、適切であれば、手順を修正したり、見直しを行うといった努力を行ってきており、その結果、MV-22は際立った安全性についての記録を有するに至っている。

4. MV-22の乗組員及び整備要員の訓練：

- a. 日本国に着任する全てのMV-22の乗組員は、熟練しており、必要な資格を有する者である。乗組員は、必要な資格を取得するために、関連する訓練基準を満たさなければならず、これには航空機の緊急事態への対応も含まれる。
航空機事故を防ぐため、乗組員の訓練には、世界で起こるあらゆる航空機事故の事例から得られた適用し得る教訓も含まれる。MV-22の機長は、同乗の乗組員の運用を含む航空機の安全性に常に責任を有することから、機長及び指揮官の任に当たるその他の米海兵隊士官は、乗組員の練度維持、乗組員の能力向上、及び軍の即応態勢の強化を目的として、日本国において乗組員の訓練を継続する。
- b. 日本国に着任する全てのMV-22の乗組員は、日本国において同機による飛行を行う前に、まず運用上の所要（「飛行場規則」）及びその他の固有の特性（例えば、地形や気候等）を熟知する。また、MV-22による飛行を行うに際してはその度ごとに、同機の乗組員に対し、標準的な運用手順、乗組員間の連携及び計画に定められた運用区域を確認するための徹底したブリーフィングが行われる。
- c. 全てのMV-22の整備要員は、適用される職業技能上の特殊な基準に従って徹底して訓練され、また、MV-22の効果的かつ安全な運用を確保するため、最新の整備に関する情報や整備方法を取り入れる。

5. 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：

- a. 合衆国政府は、適用される騒音規制措置に関する合同委員会合意を引き続き遵守する意図を有する。
- b. 合衆国政府は、周辺のコミュニティに及ぼす飛行運用による影響が最小限になるよう、米軍施設及び区域の上空及び周辺における飛行経路を設定する。
この目的のために、MV-22を飛行運用する際の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される。MV-22は、陸上あるいは水上を飛行するにも安全であるが、移動の際には、可能な限り水上を飛行する。
- c. 22時から6時までの間、MV-22の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、在日米軍に与えられた任務を達成し、又は飛行要員の練度を維持するために必要な最小限に制限される。部隊司令官は、できる限り早く夜間の飛行を終了させるよう最大限の努力を払う。合衆国政府は、シミュレーターの使用等により、MV-22の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。
- d. MV-22は、安全な飛行運用を確保するために、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並びに現地の運用手順の双方を使用する。
- e. MV-22は、通常、ほとんどの時間を固定翼モードで飛行する。運用上必要な場合を除き、MV-22は、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、転換モードで飛行する時間をできる限り限定する。
- f. MV-22の沖縄への配備の後、既存の計画の一部として、また、日本国政府からの支援も得て、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。

6. 訓練区域及びその他の空域におけるMV-22の飛行運用：

- a. 低空飛行を含む飛行運用の一部として、MV-22の乗組員は、訓練区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、定期的に報告を行う。さらに、情報伝達及び飛行計画チャートへの記載のため、乗組員は、訓練区域や訓練航法経路における変化についてスケジュール策定担当部局に継続的に報告する。
- b. 飛行運用の間、最大限の安全性を確保するため、MV-22の乗組員は、訓練航法経路を定期的に見直し、検証する。したがって、安全性を確保し、住民に与える影響を最小限にするため、これらの経路の位置は、時間の経過とともに修正され得るものである。
- c. 合衆国政府は、公共の安全に妥当な配慮を払ってMV-22の飛行運用を実施する。
- d. 合衆国政府は、常に、週末及び日本国の祭日における低空飛行訓練を、米軍の運用即応態勢上の必要性から不可欠と認められるものに限定する。
- e. MV-22は、時折、低高度で運用されることから、同機の乗組員は、日本国において低空飛行訓練を行う。MV-22は、訓練航法経路を飛行する間、地上から500フィート以上の高度で飛行する。ただし、MV-22の運用の安全性を確保するために、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、

人口密集地域及び公共の安全に係る他の建造物（例えば、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、合衆国の航空機の標準的な慣行である。

2012年9月19日に行われた日米合同委員会議事録（仮訳）

1. 日本国政府代表は、MV-22の飛行運用の安全性に関して、次のとおり発言した。

「モロッコにおけるMV-22及びフロリダにおけるCV-22の最近の事故に関し、日本国政府は、合衆国政府から提供された調査報告書を主体的に検証し、日本国政府独自の分析評価報告書に基づいて、類似の事故の再発を予防するため、これらの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（2012年6月13日にフロリダにおいてCV-22が飛行したような）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。

日本国政府は、日本国におけるMV-22の安全な運用を確保するため、合衆国政府がこれらの措置をとることを要請した。」

2. 合衆国政府代表は、次のとおり回答した。

「合衆国政府は、上記（1）から（4）までの措置が既にとられていることを確認した。合衆国政府は、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、合衆国政府は、NATOPSを継続的に見直し、得られる教訓を取り入れていく。合衆国政府は、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。」

3. 日本国政府代表は、MV-22のオートローテーションに係る能力に関して、次のとおり発言した。

「日本国政府は、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を確認したい。」

4. 合衆国政府代表は、次のとおり回答した。

「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。」

5. 日本国政府代表は、次のとおり発言した。
「日本国政府は、本件やり取りを公表したい。」

6. 合衆国政府代表は、次のとおり回答した。
「合衆国政府はこのやり取りの内容を公表することに異存がない。」