

米空軍CV-22は全機地上待機措置をとっているのにもかかわらず、米海兵隊(・米海軍)や陸自は同様の措置をとっていない理由について。

【全般】

1. 米国防省は、オスプレイにおいてクラッチを原因とする特有の現象(※)がまれに発生することを、2010年の段階で把握しています。

(※)ハード・クラッチ・エンゲージメント(HCE)：

プロペラとそのエンジンをつなぐクラッチが離れ、再結合する際に衝撃が発生する現象。

2. この現象による深刻なトラブルを起こすことなく、安全に運用できる手順は既に確立されており、各種教育・訓練を通じて乗組員にこれらの手順を習得させることにより、安全に運用できる体制が確保されています。日本の陸上自衛隊によるV-22の運用においても、同様の教育及び訓練が従来から取り入れられています。

3. そのため、米国防省は、オスプレイの飛行を一律に見合わせるべき機体の安全性に係る技術的課題は存在しないとの立場です。この点については、防衛省としても米国防省に改めて確認したところです。米海兵隊や米海軍は、政府要人の輸送任務を含め、オスプレイの運用を継続しています。

【空軍独自の事情】

4. 米空軍のCV-22については、輸送を主任務とする海兵隊MV-22や海軍CMV-22とは異なり、特殊作戦を任務としていることから、当該任務に対応するための機動的な飛行などが求められるなど、具体的な運用環境や運用要領に違いがあるという独自の事情があります。
5. その上で、米空軍特殊作戦コマンドは、過去6週間のうちに2回にわたり本現象に直面したことを踏まえ、機体の安全性に係る技術的課題が認められない中においてCV-22に固有の運用環境や運用要領を考慮し、慎重の上にも慎重を期する観点から、独自の判断として、当面の間、CV-22の地上待機措置をとることとしたものと承知しています。

【米海兵隊MV-22の運用との関係】

6. 海兵隊においては、既に安全に運用できる体制が確保されていること、また、CV-22とは具体的な運用環境や運用要領に違いがあることから、海兵隊MV-22の飛行に問題があるとは考えていません。

【陸自V-22の対応】

7. 陸上自衛隊のV-22の運用は、米海兵隊のMV-22と同様であり、また、本現象への対応については、米海兵隊と同様、これまで操縦士に対して陸自オスプレイを安全に運用するための手順を含めた教育・訓練を実施してきているところです。したがって、確認的に操縦士への教育やクラッチの機能確認等の点検を行い、安全に万全を期した上で、順次、飛行訓練を実施することとしております。