

CV-22 オスプレイの地上待機について

このことについて、防衛省北関東防衛局から、下記のとおり情報提供がありましたので、お知らせします。

記

○ 情報提供内容（令和4年8月24日付）

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】

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（※1）がまれに発生することを、2010年の段階で把握しています。

この現象の根本的原因については解明されていませんが、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（※2）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。

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が、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。

（※1）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) 手順の例

- ・ 離陸直後に一定時間ホバリングを行い、クラッチを含む機体の状況を確認した上で飛行に移る。
- ・ 万が一飛行中にクラッチに係る現象が生じた場合には、緊急対処手順に従って、バックアップ系統等を活用し、安全に着陸する。

【空軍独自の事情】

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。

その上で、米空軍特殊作戦コマンドは、最近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。