

401

平成二十四年九月三日提出  
質問第四〇一号

V-I-23オスプレイの安全性に関する再質問主意書

提出者  
熊谷貞俊

## V-22オスプレイの安全性に関する再質問主意書

V-22オスプレイの安全性に関する質問主意書に対する答弁書（内閣衆質一八〇第三六一号 以下答弁書）に関し、以下再質問する。

### 一 MV-22オスプレイの安全性について

1 答弁書によると、「オートローテーションによる飛行については、空力によって回転翼の回転数を一定に保つこと等により揚力を得て、機体の姿勢及び定められた速度を維持しつつ着陸地点に向けて降下し、着陸直前に機首を上げて速度を制御し、機体を水平姿勢に戻して着陸する手順が確立されているとの説明を受けている。」とのことであるが、オートローテーション機能は一般に前進速度や高度が不足している場合は十分にその機能を発揮できないとされており、また機体の重量も関係するとされているが、MV-22オスプレイがフライトシミュレーションのみではなく、現実に軍事使用が予定される一般的な過酷な環境下で前進速度や高度が不足している場合にオートローテーションにより安全に着陸する効果が実機テストにより確認されているのか。

2 前回質問主意書提出後、米国防総省はMV-22オスプレイの事故件数を、初めてA・B・Cの三ク

ラスに分けた数値を公表した。これによると、従来公表されていた、Aクラス（死者や二〇〇万ドル以上の損害を出したケース）を除く事故発生率は海兵隊の平均を大きく上回っており、客観的にMV-22オスプレイの安全性に疑問が生じるとともに、米国防総省のこれまでの説明の信ぴょう性に疑問が生じていると考えられるが、この公表数字をどのように評価しているのか。政府の見解を問う。

3 米国防総省が新たに発表したMV-22オスプレイの事故件数等との関連で、オートローテーションが有効に機能したため、事故を防止または縮小できた例を承知しているのか。

二 MV-22オスプレイの事故原因について

1 MV-22オスプレイの事故につき、防衛省は独自の調査を行い人的要因による事故とする米国の調査報告を追認した。そもそも、日本で独自に調査が可能なほど十分な資料が米国から提供されたのか、または政府が独自に収集した資料があるのか。

2 Aクラスの重大事故につき、人的要因との報告が立て続けになされているが、そもそもMV-22オスプレイは機体構造が二軸回転系であることにより、残りの第三軸周りに自然回転力が生じるため、極めて高度な操縦技術と制御機構が要求されるものであり、結果としてその操縦方法や機体構造が人的要

因を誘発しやすいものとなっているのではないか。先の政府の事故調査においてその点につき十分な検討がなされたのか。

3 人的要因による事故か否かにかかわらず海兵隊の平均を上回る事故率であるMV-22オスプレイについて、人口密度の高い我が国において低空飛行も含む訓練を行うことは、国民の生命財産を危険にさらすものであり行うべきでないと考えるが、政府の見解を問う。

右質問する。