

対潜哨戒飛行艇P S—1の飛行再開と事故原因調査に関する質問主意書
右の質問主意書を国会法第七十四条によつて提出する。

昭和五十九年五月四日

秦

豊

参議院議長 木村 睦 男殿

対潜哨戒飛行艇PS—1の飛行再開と事故原因調査に関する質問主意書

本年二月二十七日伊予灘で墜落した岩国基地所属(第三十一航空群)のPS—1については、事故原因調査がまだ完了しないままに、訓練飛行の再開が決定された。

この点に関して、以下の質問をする。

- 一 当該対潜哨戒飛行艇の事故原因調査は、どこまで進んだのか。
- 二 これまでに判明した「事故原因」または「事故原因と目される」事実関係について、その内容を明らかにされたい。
- 三 この件に関するすべての調査は、いつ頃終了するのか。
- 四 今回、事故原因調査の完了を待たず、あえて飛行再開をしたのはなぜか。
- 五 一九八三年四月のPS—1の事故は、低空で右旋回中の失速が原因とも見られたが、正式の

事故原因調査報告書では、どのように記述されているのか。

六 本年二月事故を起こしたPS-1(三番機)は、離水後、後続の四番機のうしろにつけるべく左旋回をはじめた直後に墜落している。いずれも低空域での旋回時という共通性があるが、これと墜落原因との因果関係は有り得るのか。

七 PS-1のようなBLC方式を使っているSTOL機では、旋回時には、特に安定を保つための操縦上の注意が要求されるのではないのか。

八 四つのエンジンの回転方向がすべて右回転で、機体が右によじれ易いのに対して、エンジンの周りについている「ナセル」は左右対称であり、このため、方向舵やフラップの操作に難点があると思われる操縦専門家もいるが、防衛庁の見解はどうか。

九 これまでに製造されたPS-1二十三機中、六機の事故は、余りにも比率が大きい。一九七六年一月の事故は、離水時のフロート折損による転覆であり、一九七七年四月の事故は、着水

時の艇体破損による沈没であるから、特に機体の欠陥とは言えまい。確実に機体の欠陥と言いつけるのは、一九七八年八月、第三エンジン停止による不時着水のケースではないのか。

十 旋回中に墜落事故を引き起こした一九八三年四月と本年二月のケースは、機体自体の何らかの欠陥が誘因とは考えられないか。

十一 PS-1の十万飛行時間当たりの事故率および事故件数はどうなっているか。また、海上自衛隊の現用機の同時間における事故率は、どうか。

十二 PS-1には、当初どのような性能を要求したのか。また、それらは完全に満たしているのか。

十三 米軍の場合、一度事故を起こせば、最低一年をかけた徹底調査を行っているが、今回の事故調査報告書は、いつ防衛庁長官に提出されるのか。

十四 本質的にとらえた場合、PS-1のような飛行艇を対潜用に運用する合理性と効果について

ては、どのように考えているのか。

十五 今後いつ頃まで、PS-1の運用を行うのか。

十六 PS-1は、ある時期から逐次救難用への転換を考慮すべきではないのか。

右質問する。