

【お知らせ】

30. 2. 14

航空幕僚監部

UH-60J 航空事故に関する航空事故調査結果について

1 事故の概要

- (1) 発生日時：平成29年10月17日（火）18時02分頃
- (2) 発生場所：航空自衛隊浜松基地の南約31キロメートルの洋上
- (3) 事故機の機種等：UH-60J（58-4596号機）
- (4) 搭乗者：機長 2佐 花房 明寛 42歳
副操縦士 2佐 杉本 英昭 46歳
機上整備員 1曹 吉田 貴信 40歳
救難員 2曹 井上 雅文 32歳

(5) 経過概要

ア 浜松救難隊所属UH-60J（以下「事故機」という。）は、浜松基地の南洋上にてNVG^{※1}を使用した夜間飛行訓練を実施するため、17時51分に同基地を離陸した。

イ 同日18時02分頃、管制機関のレーダー航跡モニター画面から事故機航跡が消失し、航空救難活動を開始した。

ウ 同年11月2日から12月10日にかけて実施した水中捜索等の結果、事故機操縦士等乗組員3名及び事故機機体（FDR^{※2}／CVR^{※3}を含む。）の一部を発見・収容し、同年12月13日、航空救難活動を終了した。

※1：Night Vision Goggle（乗組員装着型夜間暗視装置）

※2：Flight Data Recorder（飛行諸元等記録装置）

※3：Cockpit Voice Recorder（交信音声等記録装置）

2 事故の調査

本事故の調査は、航空事故調査委員会（委員長：航空幕僚監部監理監察官）が実施した。

3 事故に至った経緯（推定）

- (1) 事故当日、事故機は、夜間の飛行訓練のため高度約1,000フィートで洋上を飛行中、進路上に雲を視認したことから、これを避けるべく雲の下へ向け降下を始めた。
- (2) 事故機機長は、NVGで雲を視認しつつ、高度500フィートへ降下しようとした。

- (3) その際、当日は月明かりのない暗夜であり、雲下に降りる付近で光量不足のためNVGの視認性が低下するとともに、表示が若干遅れる特性のある一部の計器（昇降率計）を見て、実際より小さな降下率を確認したため、実際の自機の降下と自分の感覚との間にズレが生じる空間識失調に陥り、過大な降下率のまま降下を継続した。
- (4) また、副操縦士は、事故機が降下する過程で飛行諸元を確認しておらず、機長に対する安全確保のための適切な助言がなされなかった。
- (5) 他乗組員2名については、機外の見張りを実施できていたかは不明であるが、副操縦士同様に機長に対する助言を実施していない。
- (6) 海面への衝突の直前、高度警報（約250フィート）が鳴っているものの、操縦者が偶然、発話中であつたことなどから、警報に適切に反応しておらず、結果として事故機は降下開始から約45秒後に海面へ衝突するに至った。

4 事故の原因

本事故の主な原因は、以下のとおりである。

- (1) 空間識失調の影響により、機体の高度及び降下率等の飛行諸元の確認が不十分であつたこと
- (2) 飛行諸元を相互に確認するなど、乗組員間において連携が正しくなされていなかったこと
- (3) 電波高度警報の確認及び対応が適切になされなかったこと

5 再発防止策

- (1) 飛行諸元の確認等、飛行に係る基本操作を教育により再徹底
- (2) 乗組員の連携要領等の見直し及び教育による再徹底
- (3) 電波高度警報への対応要領を教育により再徹底
- (4) NVGの運用要領等の見直し及び教育による再徹底
- (5) 昇降率計の表示遅延の是正

以上の原因を踏まえた措置を実施し、事故の再発防止に取り組む。