

(お知らせ)

令和元年 8 月 9 日
航空幕僚監部

空自 F-35A 戦闘機墜落事故の調査結果について

1 事故の概要

- (1) 日時：平成 31 年 4 月 9 日（火） 19 時 26 分 30 秒頃
- (2) 場所：青森県東方太平洋上（三沢基地東方約 135 Km 付近の洋上）
- (3) 機種：F-35A 戦闘機
- (4) 概要：第 3 航空団（三沢基地）所属の F-35A 戦闘機が訓練空域において夜間の対戦闘機戦闘訓練を実施中、通信途絶の上、レーダー航跡が消失し、墜落。
- (5) 被害：搭乗員 1 名死亡、F-35A 戦闘機 1 機の破壊

2 事故の経過

- (1) 19 時 20 分頃、事故機は 4 機編隊の 1 番機として、三沢基地東方の訓練空域において 2 機毎の編隊に分かれ、対戦闘機戦闘訓練を開始
- (2) 19 時 25 分頃、事故機は、対抗側を撃墜（模擬）した旨を地上管制へ通報
- (3) 19 時 25 分 58 秒、地上管制は訓練空域に接近してきた米軍機と高度差をとるため、事故機に対して 32,000 フィートへの降下指示を発出。事故機は了解した旨を通報した後、左降下旋回を開始
- (4) 19 時 26 分 14 秒、地上管制が事故機に対して更に左急旋回の指示を発出し、その直後、事故機は訓練中止の旨「ノック・イット・オフ」を通報
- (5) 19 時 26 分 30 秒頃、事故機のレーダー航跡が消失、通信途絶
- (6) 21 時 45 分以降、レーダー航跡が消失した位置付近の海面で、事故機の尾翼の一部を発見、回収し、墜落と断定。

3 事故の原因

- (1) 本事故は、夜間における飛行訓練中、事故機が高高度から降下する際、過度な急降下姿勢となり、有効な回復操作が行われないうまま海面に衝突したものである。
- (2) 事故機が過度な急降下姿勢となったのは、水平線が確認できない暗夜の環境下において、事故機操縦者が加速度（G）を伴う急降下旋回を実施する間に、自覚しないまま空間識失調に陥ったためと推定される。
- (3) また、有効な回復操作が行われないうまま海面と衝突したのは、事故機操縦者が空間識失調のため過度な急降下姿勢に陥っていることを認識しておらず、回復操作を実施できなかった、又は、警報により回復操作を試みたものの間に合わなかった、と推定される。

4 再発防止策

- (1) 空間識失調に関する教育・訓練（シミュレーター訓練を含む。）
- (2) 夜間飛行における適時適切な飛行諸元の確認
- (3) 各種警報装置に関する教育・訓練（シミュレーター訓練を含む。）

事故の概要（イメージ）

空域開放対象機（米軍機）

約36,000ft（約11,000m）から
37,000ft（約11,300m）へ上昇中

【凡例】 P：事故機
G：地上管制

① 19時20分頃：事故機編隊は
訓練空域における訓練を開始

③ 19時25分58秒
約32,500ft（約9,900m）
G：「32,000 ディセンド
（32,000ftに降下せよ）」

3番機をやり過ごした
後に降下を開始
約34,000ft（約10,400m）

② 19時25分頃
P：対抗側を撃墜（模
擬）した旨を通報

P：「はい。了解」

事故機（1番機）

背面姿勢に近い姿勢（約135
度バンク）とし、急旋回により
左方向へ約90度変針、ダイ
ブ角約60度の急降下姿勢へ

対抗機（3番機）
約27,000ft（約8,200m）

④ 20,000ft（6,000m）付近
速度警報作動

⑤ 19時26分14秒
約17,500ft（約5,300m）
G：「ハード・レフト（左急旋回せよ）」

更に旋回に入り、
ダイブ角約60度の
急降下姿勢が継続

P：「はい、ノック・イット・オフ、ノック・
イット・オフ（訓練中止、訓練中止）」

⑥ 約10,000ftから約6,000ft
（約3,000mから約1,800m）の間
衝突回避指示作動

更に、左方向へ約90度変
針、ダイブ角約50度から
約60度で海面に衝突

⑦ 19時26分30秒頃
海面に衝突

※ 本調査結果は、航跡情報、データ・リンク情報、交信記録、聞き取り情報
及びシミュレーターによる検証結果に基づき分析したもの（下線は推定部分）。