

平成29年8月1日
防衛省・外務省

高知県土佐清水沖における米海兵隊F A - 1 8ホーネットの墜落について

平成28年12月7日に高知県土佐清水沖東南東約111kmの海上において、飛行訓練中の米海兵隊所属のF A - 1 8ホーネット（以下「事故機」という。）が墜落した事故について、平成29年7月28日に米国政府から日本政府に対し、事故の状況及び原因を調査した報告書が提供されました。

米国政府の説明及び報告書によれば、調査では事故原因を特定することができなかったことが確認されたとのことです。報告書の概要は、以下の1及び2のとおりです。また、米国政府から説明を受けた再発防止策は、以下の3のとおりです。

1 事実関係

(1) 発生日時

平成28年12月7日（水）午後6時40分頃

(2) 発生場所

高知県土佐清水沖東南東約111kmの海上

(3) 状況

- ・ 事故機に搭乗していたパイロットは、飛行訓練を実施するための有効な適正資格を付与されており、また、心身ともに健全であった。
- ・ 事故機は、事故が起きるフライト前までは十分に機能していた。調査では、機械的な不具合や機体の性能発揮に影響を及ぼす問題を示唆するものはなかった。
- ・ 当該夜間飛行訓練では、飛行前説明及び飛行訓練は、共に専門性をもって、基準にのっとって行われた。また、天候は事故発生の原因ではなかった。
- ・ 事故機のパイロットは、海上で通常の夜間飛行訓練を行っていた。パイロットが緊急脱出を無線通信で知らせた時以外に、異常な状況や事象を示す兆候はなかった。調査では、パイロットが脱出を決断した理由を特定することはできなかったが、緊急かつ高速度の中でのとっさの判断であったと推測される。

- ・ 脱出の際に複数の怪我を負った事故機のパイロットは行動不能となり、海面に着水した後、溺死した。

(4) 被害状況

- ・ 事故機のパイロットは捜索救難活動により収容された後、死亡が確認された。
- ・ 事故機は全損した。
- ・ 他者の身体及び財産への被害はなかった。

2 原因

調査によると、パイロットは飛行訓練を実施するための有効な適正資格を付与されており、事故が起きるまで心身ともに健全な状態であったと結論付けられた。訓練は専門性を持って行われ、事故機のパイロットからの無線通信は、最後の緊急脱出を知らせた時以外は、全て適時、適切かつ落ち着きを持って行われた。緊急脱出の理由は不明であるが、高速度の中でのとっさの判断であったと推測される。

3 再発防止策

米軍は、今回の墜落事故を重く受け止め、事故発生直後、以下(1)～(3)の再発防止策を実施した。

- (1) 事故発生時、日本国内に駐留していたFA-18ホーネットの全機に対し、整備マニュアルに基づき、機体構造・エンジン等の飛行安全上の重要箇所に対する安全点検を実施した。
- (2) 日本国内に所在していたFA-18ホーネットの米軍搭乗員全員に対し、飛行手順及び安全確認の理解度を再確認するとともに、安全意識を再徹底するための集合教育を再度実施した。
- (3) 事故発生時、日本国内に所在していたFA-18ホーネットの米軍整備員全員に対し、FA-18ホーネットに関する整備要領の理解度を再確認した。

さらに、事故原因に対応するものとして、以下(4)～(5)の再発防止策を実施した。

- (4) 飛行訓練時に発生する緊急事態について、経験等を踏まえた最適な手順を強固

にするため、パイロットやその他搭乗員等の経験談及び教訓を共有した。

- (5) パイロット、搭乗員及び地上勤務隊員に対し、クルー・リソース・マネジメント及びオペレーショナル・リスク・マネジメントの基本理念や重要性を再確認させ、状況分析、意思決定、そして、平時及び緊急時において搭乗員の安全と効率性を最大化することを確認した。