

海上自衛隊ヘリコプター 航空事故調査結果等

海上幕僚監部

令和6年7月

事故の概要

1 発生日時
令和6年4月20日(土) 22時33分頃

2 発生場所
伊豆諸島東方海域

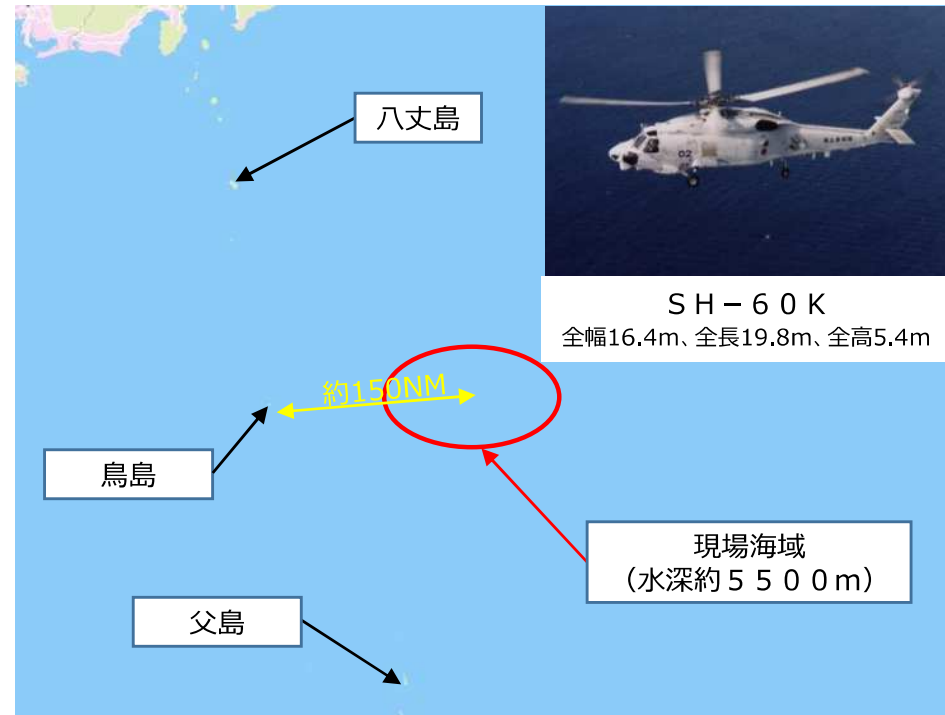
3 発生部隊等
SH-60K 16号機(「はぐろ」搭載)
SH-60K 43号機(「きりさめ」搭載)

4 搭乗員
第22航空隊(大 村):4名
第24航空隊(小松島):4名

5 天 候
曇り 風:270° 11kt 視程:20km
気温:20°C 雲量:7/8 雲底高度:3000ft 波:1.0m
うねり:西1.0m 月齢:11.4

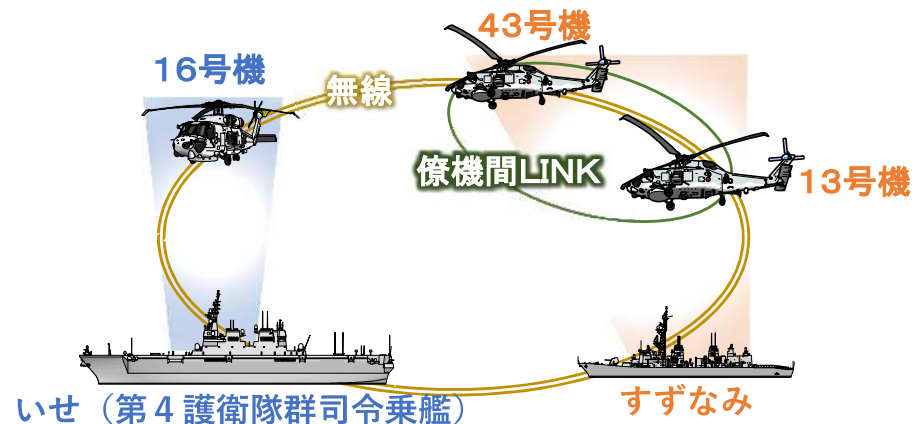
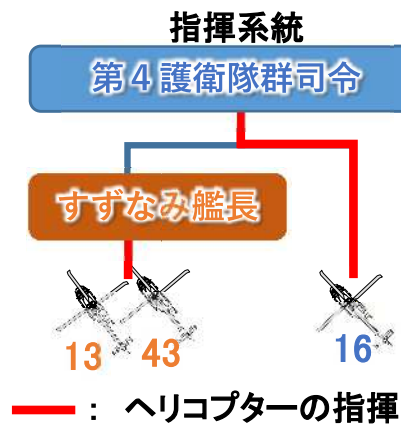
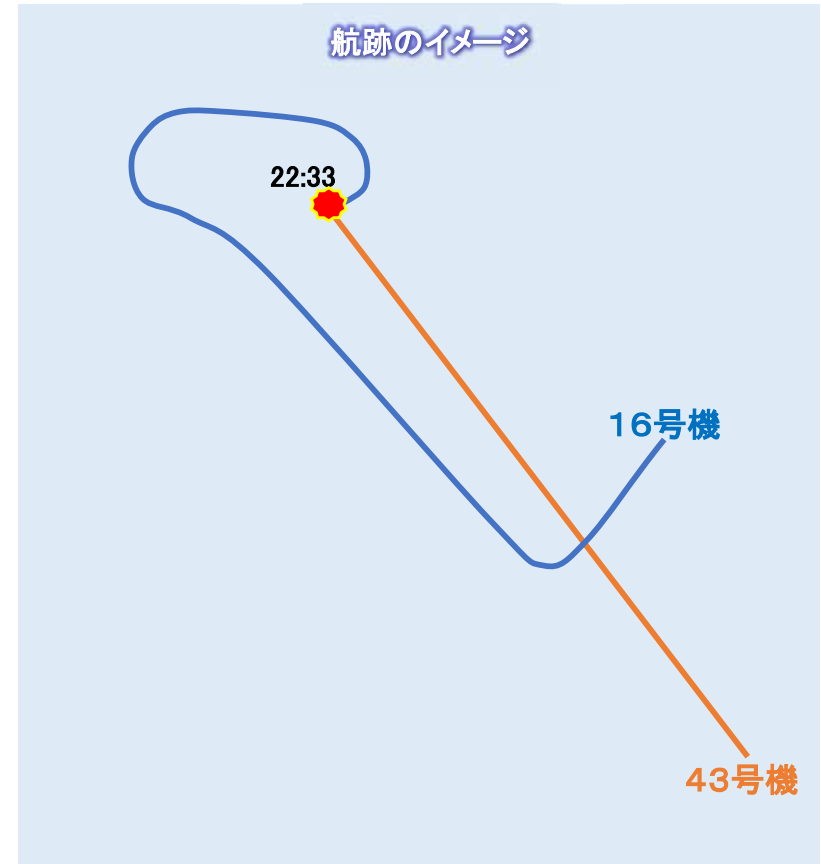
6 発生事象
第4護衛隊群訓練査閲において、対潜戦訓練中のSH-60K16号機と43号機が衝突、墜落したもの。

7 被害等
(1) 搭乗員:1名死亡、7名行方不明(死亡認定)
(2) 航空機:2機破壊(水没)



事故に至る状況

- 16号機は第4護衛隊群司令の指揮の下、43号機はすずなみ艦長の指揮の下、潜水艦の搜索を実施。新たな搜索目標が出現したことから、それぞれが同一目標の搜索に向かった。
- 43号機は、衝突の約4分前の地点から衝突した地点までほぼ一直線に飛行し、衝突の約2分前の時点では、16号機の方位と距離を認識していた。
- 16号機は、自動飛行も用いつつ時計回りの旋回をしていた。
- 2機ともに、衝突の数秒前の時点では、相互の存在を認識しつつも、衝突の危険性を感じていなかったと見られる。
- 衝突の瞬間まで、2機ともに回避操作がとられた形跡がない。



事故の要因

見張り要領

- ・ 2機ともに相互の存在を認識しつつも、衝突の瞬間まで回避操作が行われていないことから、視認距離の把握が困難な夜間において相手機の距離を誤認した可能性がある。
- ・ 2機ともに、視認した目標に関する機長への報告、機内クルー間の共有、機長からの確実な動静把握の指示が十分に行われておらず、見張り報告要領、動静把握対応が不十分だった。
- ・ 16号機は自動飛行も用いつつ時計回りに旋回する中、43号機の近接への警戒が不足しており、また43号機においても16号機の飛行経路に対する警戒が不足していた。

複雑な作戦環境下における高度管理

- ・ 第4護衛隊群司令は、自らが指揮する16号機を当該目標の搜索に向かわせる意図をすずなみ艦長に、また、すずなみ艦長は自らが指揮する43号機を同一目標の搜索に向かわせることを第4護衛隊群司令に、明確に伝えていなかった。
- ・ 当該海上戦闘の全般を指揮する第4護衛隊群司令は、すずなみ艦長が指揮する13号機・43号機を含めた当時飛行中の航空機3機全体の状況の把握が不十分だった。また、16号機と43号機2機間の連携を監督し、高度管理を指示する等の対応をしなかった。
- ・ このような状況の下、第4護衛隊群司令、すずなみ艦長、16号機及び43号機のいずれも、2機が同一目標を搜索すること、2機間の搜索の順番及び2機の位置関係を認識し得たにもかかわらず、高度セパレーションの設定は行わなかった。

再発防止等

見張り要領

- ・ 見張り報告要領、対応の再徹底
- ・ CRM (Crew Resource Management※) の正しい理解と訓練の実効性向上
- ・ 航空生理教育等の実施
視覚の基礎知識(昼夜の影響差を含む)に関する教育
- ・ 自動飛行への理解の深化

※ CRM: 安全運航を達成するため、航空機内で得られる利用可能な全てのリソース(人、機器、情報)を、有効かつ効果的に活用し、クルーの力を結集して、航空機として任務/業務の遂行能力を向上させようとする考え方

複雑な作戦環境下における高度管理

- ・ 高度管理の厳格化
いかなる状況においても、高度管理等に関する責任を、海上戦闘指揮官に統一する
隷下部隊長や現場の先任機長も自発的に高度セパレーションを行う
- ・ 指揮官の意図の明確化
- ・ 部隊間及び司令部内での情報共有の強化

装備品の改修等

- ・ 自動飛行時の設定に関するシステムの改修
- ・ 近接警報等の衝突防止に関する調査・検討

複数機による訓練飛行の段階的な再開

- ・ 7月9日以降、複数機による訓練飛行の見合わせを解除する。
当面は昼間の良好な視認環境下で単一の指揮系統の訓練から開始し、具体的な再発防止策を講じて安全性を確認したものから、夜間又は複数の指揮系統での複数機による訓練を段階的に再開していく。