

(お知らせ)

令和 8 年 4 月 2 4 日
航 空 幕 僚 監 部

百里基地所属 F-2A 墜落に係る事故調査結果について

1 事故の概要

- (1) 日時：令和 7 年 8 月 7 日（木） 1 2 時 3 4 分頃
- (2) 場所：百里飛行場北東約 1 5 0 k m の海上（訓練空域）
- (3) 機種：F-2A 戦闘機
- (4) 概要：第 7 航空団（百里基地）所属の F-2A 戦闘機が、茨城県沖の訓練空域で訓練中、エンジンの異常及び推力の低下について通報した後、搭乗員 1 名が緊急脱出、事故機は洋上に墜落し海没
- (5) 被害：F-2A 戦闘機 1 機の破壊

2 事故の経過

- (1) 事故機操縦者は、訓練空域で訓練中に操縦席後下方から異音及び突き上げるような体感を認めるとともに、エンジン系統警報灯の点灯を確認した。
- (2) 事故機操縦者は、エンジンの異常と判断し、安全を確保するため上昇後、水平飛行への移行を試みたが、エンジンの推力低下により水平飛行が困難であったことから、機体を安全にコントロールすることが可能な速度を保持したまま降下を継続した。
- (3) 事故機操縦者は、降下中にエンジンの再始動を試みたものの、エンジンの推力が回復する傾向はなく、脱出が推奨される最低高度に達した段階で減速し、緊急脱出した。

3 事故の原因

- (1) 本事故の原因は、事故機のエンジンに異常が発生し必要なエンジン推力が得られず、事故機操縦者が再始動を試みたものの推力が回復しなかったことで飛行の継続が不可能となったため、事故機が海面に墜落したものである。
- (2) エンジンの異常は、事故機操縦者の操縦に起因するものではなく、コンプレッサ・ブレードの一部が疲労破壊により破断・脱落したことでコンプレッサ・ストールが発生し、コンプレッサ内部の圧力変動によりコンプレッサ内の破損が進展して回転数が上昇せず、エンジン推力の低下に至ったものと推定される。

- (3) コンプレッサ・ブレードの一部に疲労破壊が生じた原因は、V S V (※1) 作動リングのCONNECTING・リンク (※2) の穴からレバー・アーム・ピン (※3) が外れていたことに起因してコンプレッサ内の空気流の乱れが生じ、ブレードに継続した異常振動が発生して金属疲労を蓄積させたことによるものと考えられる。

※1 : “Variable Stator Vane”。エンジン出力に応じ、コンプレッサ内の空気の圧縮が効率的に行われるよう、コンプレッサ内の空気を整流する可変型の翼

※2 : V S V 作動リングをエンジンの全周に取付けるため、2つのV S V 作動リングを接続させるための部品

※3 : V S V 作動リングの作動に合わせてV S Vの角度を変えるため、V S VとV S V 作動リングを接続させる部品

- (4) レバー・アーム・ピンがCONNECTING・リンクの穴から外れていた原因は、レバー・アーム・ピンが直近(約3年7か月前)の関連整備作業において適切に取付けられなかったことによるものと考えられる。

- (5) レバー・アーム・ピンが直近の関連整備作業において適切に取付けられなかった経緯は、取付け作業時に適切に取付けられなかったことに加えて、取付け作業後の点検と検査、計2回の確認機会において、適切に取付けられていない状態が見落とされたものと考えられる。

- (6) その背景となった可能性が考えられる要因は次のとおり。しかしながら、当該作業に関する記録がなく、関係者の当時(約3年7か月前)の記憶に基づく口述も得られなかったことから、その背景要因を明確に特定することはできなかった。

ア 実施頻度が少ない作業に伴う隊員の練度不足又は参照すべき技術指令書(作業要領を示す技術指令書と検査要領を示す技術指令書の存在)の認識不足に起因する作業手順の漏れ。

イ 作業完了後の検査の実施時期が不文律であったことによる検査の漏れ。

4 再発防止策

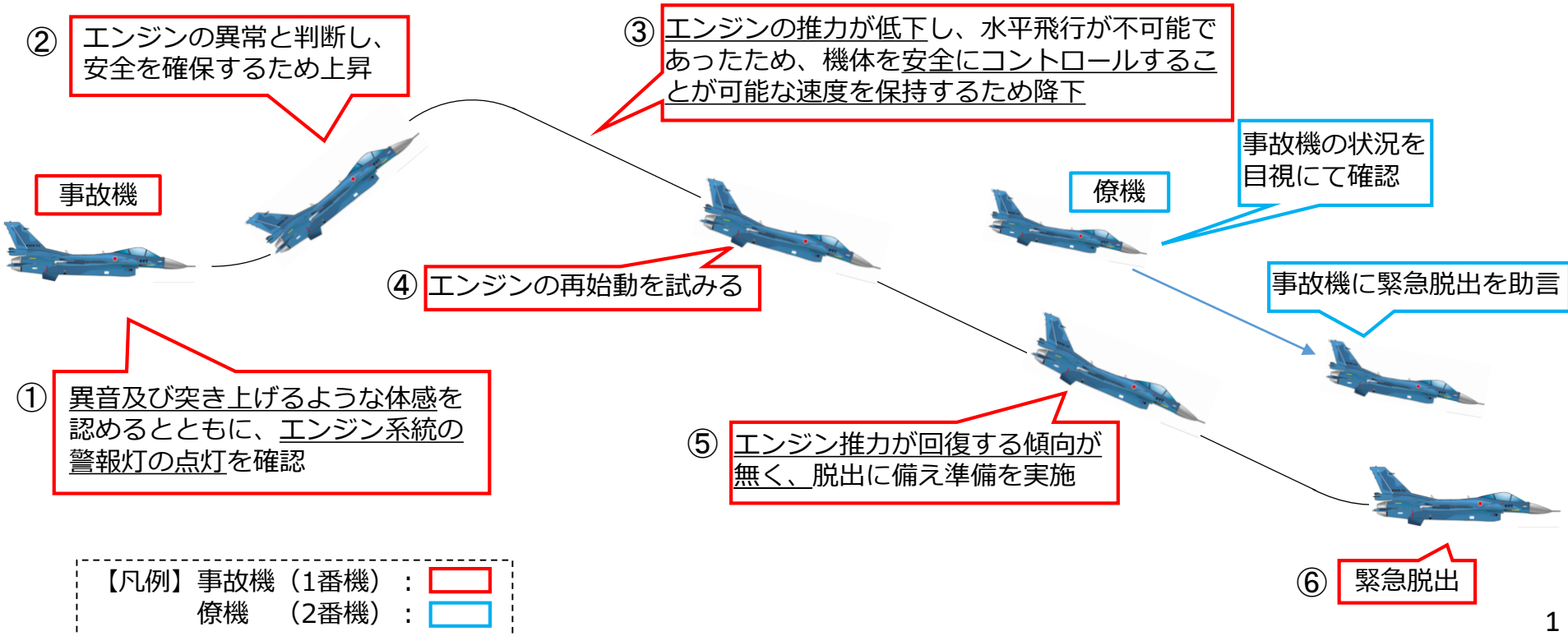
- (1) 実施頻度が少ない整備作業に関して、作業の練度及び知識の維持、向上を図るため、隊員に対する教育訓練の実施及び隊員個々の能力に応じて経験を積ませる機会の作為
- (2) 作業内容を正しく理解させるため、必要に応じ、図等を活用した技術指令書の制定
- (3) 不文律で規定している事項がある場合は、標準化について検討し、必要に応じ明文化するとともに、取付け作業後の点検や検査において、複数の検査実施者による見落としや、検査完了として誤って取り扱われる事態を回避するため、チェックリスト形式で整備作業を管理する等、一つ又は一人の適切ではない整備作業が全体に波及しないようにする仕組みの構築

百里基地所属F-2A墜落に係る事故調査結果について

令和8年4月24日
航空幕僚監部

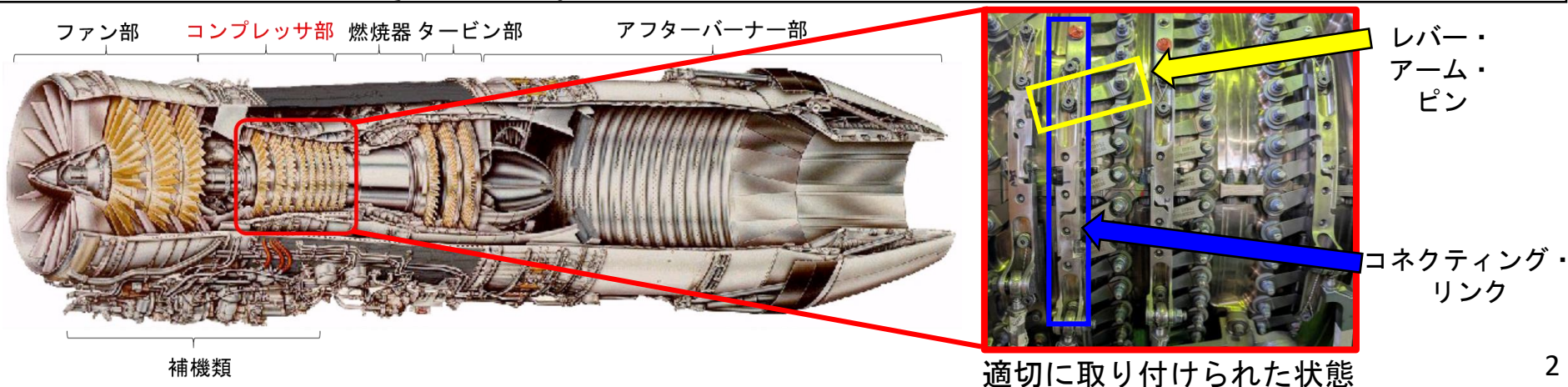
1 事故概要

- 発生日時：令和7年8月7日（木）12時34分頃
- 発生場所：百里基地の北東約150km地点の洋上（訓練空域）
- 概要：第7航空団（百里基地）所属のF-2A戦闘機が、茨城県沖の訓練空域で訓練中、エンジンの異常及び推力の低下について通報した後、搭乗員1名が緊急脱出、事故機は洋上に墜落し海没（9月にサルベージを実施し回収済み）
- 被害状況：船舶等への被害は確認されていない（搭乗員に怪我なし）
- 措置等：事故後、F-2は訓練飛行を見合わせていたが、所要の教育と点検を実施し、9月29日（月）に見合わせを解除



2 事故原因（調査結果）

- (1) 本事故の原因は、**事故機のエンジンに異常が発生**し必要なエンジン推力が得られず、事故機操縦者が再始動を試みたものの**推力が回復しなかった**ことで飛行の継続が不可能となったため、事故機が海面に墜落したものである。
- (2) **エンジンの異常は**、事故機操縦者の操縦に起因するものではなく、**コンプレッサ・ブレードの一部が疲労破壊**により破断・脱落したことでコンプレッサ・ストールが発生し、コンプレッサ内部の圧力変動により**コンプレッサ内の破損が進展**して回転数が上昇せず、**エンジン推力の低下に至った**ものと推定される。
- (3) コンプレッサ・ブレードの一部に疲労破壊が生じた原因は、**V S V（※1）作動リングのコネクティング・リンク（※2）の穴からレバー・アーム・ピン（※3）が外れていた**ことに**起因**してコンプレッサ内の空気流の乱れが生じ、**ブレードに継続した異常振動が発生して金属疲労を蓄積**させたことによるものと考えられる。
- ※1：“Variable Stator Vane”。エンジン出力に応じ、コンプレッサ内の空気の圧縮が効率的に行われるよう、コンプレッサ内の空気を整流する可変型の翼
- ※2：V S V作動リングをエンジンの全周に取付けるため、2つのV S V作動リングを接続させるための部品
- ※3：V S V作動リングの作動に合わせてV S Vの角度を変えるため、V S VとV S V作動リングを接続させる部品
- (4) **レバー・アーム・ピンが直近（約3年7か月前）の関連整備作業において適切に取り付けられなかった**ことによるものと考えられる。



- (5) レバー・アーム・ピンが直近の関連整備作業において適切に取付けられなかった経緯は、**取付け作業時に適切に取付けられなかったこと**に加えて、取付け作業後の点検と検査、計2回の確認機会において、**適切に取付けられていない状態が見落とされたもの**と考えられる。
- (6) その背景となった可能性が考えられる要因は次のとおり。しかしながら、当該作業に関する記録がなく、関係者の当時（約3年7か月前）の記憶に基づく口述も得られなかったことから、その背景要因を明確に特定することはできなかった。
- ア **実施頻度が少ない作業に伴う隊員の練度不足又は参照すべき技術指令書（作業要領を示す技術指令書と検査要領を示す技術指令書の存在）の認識不足に起因する作業手順の漏れ。**
- イ **作業完了後の検査の実施時期が不文律であったことによる検査の漏れ。**

3 再発防止策

- 実施頻度が少ない整備作業に関して、作業の練度及び知識の維持、向上を図るため、隊員に対する教育訓練の実施及び隊員個々の能力に応じて経験を積ませる機会の作為
- 作業内容を正しく理解させるため、必要に応じ、図等を活用した技術指令書の制定
- 不文律で規定している事項がある場合は、標準化について検討し、必要に応じ明文化するとともに、取付け作業後の点検や検査において、複数の検査実施者による見落としや、検査完了として誤って取り扱われる事態を回避するため、チェックリスト形式で整備作業を管理する等、一つ又は一人の適切ではない整備作業が全体に波及しないようにする仕組みの構築