

平成十二年五月三十日受領
答 弁 第 二 二 七 号

内閣衆質一四七第二七号

平成十二年五月三十日

内閣総理大臣 森 喜 朗

衆議院議長 伊 藤 宗 一 郎 殿

衆議院議員矢島恒夫君提出入間基地の自衛隊機墜落事故に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

衆議院議員矢島恒夫君提出入間基地の自衛隊機墜落事故に関する質問に対する答弁書

第一の一の1について

防衛庁の作成する航空事故調査報告書は、自衛隊の使用する航空機（以下「自衛隊機」という。）について発生した航空事故（自衛隊機が自衛隊以外の者が使用する航空機と衝突し、又は接触したことにより発生したものを除く。以下同じ。）の実態を明らかにし、航空事故の防止に資することを目的として、自衛隊機の運航方法、構造等に係る特殊性を考慮に入れ検討し、それを踏まえて作成する部内用のものであり、その全文を明らかにすることは自衛隊の能力等が明らかになることにつながるもので、一般的にこれを公表することは適当でないと考えている。

ただし、大事故（死亡又は破壊を伴ったもの。以下同じ。）及び民間への被害等が発生した社会的影響の大きい事故については、航空事故調査報告書の概要をもって公表を行っているところである。

第一の一の2について

防衛庁が公表した「T-33A墜落事故の航空事故調査結果の概要について」（以下「概要」という。）の別紙「事故の経過」は、事故機と入間タワーとの交信記録等に基づき事故の主要な経過を示した

ものであるが、事故機が入間飛行場に帰投を開始した後の事故機と入間タワーとの生の全交信記録は、別紙1のとおりである。

第一の一の3について

御指摘の「飛行に関する基本データ」が何を指すのか明らかではないが、事故機の推定高度を明示した「経過」は、別紙2のとおりである。

なお、機首方位のデータについては、保有していない。

第一の一の4について

「状況」は、入間飛行場の管制用レーダーにより記録された航跡記録、事故機と入間タワーとの交信記録等に基づき、平成七年五月に撮影された航空写真を使用して作成したものである。

また、「状況」記載の図面の方位は、図面上の昇目の垂直線の上方が磁北を示している。

第一の一の5について

「概要」に添付した資料「事故機墜落時の状況」では、入間タワーの着陸許可に対し、脚下げ確認を応答した時点からの飛行経路を示したところであるが、マイナートラブル発生の通報時から墜落までの飛行

経路は、別紙3のとおりである。

第一の一の6の①及び②について

事故調査において回収された器材の調査を行った結果、次の理由により、主燃料コントロールユニット及び緊急燃料コントロールユニット（以下「両燃料コントロールユニット」という。）付近にある燃料ホース又はフィッティングの一部から漏洩した燃料が両燃料コントロールユニット付近で発火し、同ユニットを加熱、溶融させたことにより、エンジンへの燃料供給が絶たれ急激に事故機の推力が低下したと推定したものである。

(1) エンジン後部エグゾーストコーン等（エンジン燃焼ガス排出部）の内側円周部全体に、両燃料コントロールユニット等に使用されているアルミニウム等を成分とする付着物が薄膜状に検出されたことから、飛行中において、当該部位の溶損が発生した可能性があると考えられること。

(2) 燃料ポンプ及び両燃料コントロールユニットは、墜落后、同一場所から回収されたにもかかわらず、燃料ポンプは表面塗装の焼損状況から摂氏約三百度の温度環境にさらされていたのに対し、両燃料コントロールユニットはアルミ合金の溶損状態から摂氏約六百度から約千度の温度環境にさらされていたも

のと考えられ、両燃料コントロールユニットの溶損は、墜落後の火災によるものではない可能性があると考えられること。

(3) 両燃料コントロールユニットの溶損部位が隣接していたこと等から、両燃料コントロールユニット付近にある燃料ホース又はフィッティングの一部から漏洩した燃料が火災を引き起こし、当該部位を中心に燃焼したものと考えられること。

なお、燃料ホース又はフィッティングから燃料が漏洩した原因については、回収した燃料ホース等が著しく焼損しており、燃料漏洩の有無を含め特定するには至らなかった。また、発火源については、エンジン室内の機器に接続されている電気配線の漏電又はコネクタの短絡の可能性が考えられるが、これらも焼失していたため、特定するには至らなかった。

第一の一の6の③について

燃料ホース及びフィッティングについては、飛行前後の点検時、二十五及び五十飛行時間ごとの定時飛行後点検時等に、主として目視点検によって、漏れの有無、取り付け状態、損傷及びこすれの有無を確認するとともに、百飛行時間ごとの定時飛行後点検時、二百飛行時間ごとの定期検査時等に、エンジンを取

り外して入念な点検を行うこととしている。

第一の一の六の④について

事故機の最近の整備履歴等については、別紙4のとおりである。

なお、事故前の直近の整備について述べれば、平成十一年十月下旬に二百飛行時間ごとの定期検査、十月中旬には二十五飛行時間ごとの定時飛行後点検が行われ、飛行前後の点検も確実に行われている。これらの点検整備において、事故に関連する兆候等は確認されておらず、また、当日の飛行前点検等においても異常は認められていない。

第一の一の六の⑤について

今回の事故に関しては、第一の一の六の④について述べたように、直近の定期検査、定時飛行後点検、飛行前点検等において、当該箇所に関する異常は確認されていないため、飛行中に何らかの原因で不具合が発生した可能性が高いものと推定している。すなわち、当該箇所の整備の基準と今回の故障との間に明確な因果関係があるとは考えていない。

なお、T-33Aの飛行を再開する場合の燃料供給系統等に関する再発防止策としては、エンジン室内

の燃料ホース及びフィッティングに対する非破壊検査の実施並びに電気配線及びコネクタの導通及び絶縁点検の実施が考えられるが、第二の二についてで述べるとおり、T-33Aについては、今後、全機飛行を再開しないこととしている。

第一の一の7について

交信記録、航跡記録等から調査した事実に基づけば、事故機操縦者は、マイナートラブルの発生及びインシヤル（滑走路延長線上に設定された飛行場上空への進入のための通過点。以下同じ。）に直行する旨を通報した十三時三十八分三十九秒から、入間タワーの着陸許可に対して脚下げを確認した旨応答した十三時四十二分三秒までは、着陸が可能との判断のもとで飛行を継続しており、その後、急激な推力の低下が発生したため緊急脱出する判断を行ったものと推定される。

緊急脱出は、十三時四十二分十四秒及び同二十七秒に通報されたが、この時点では、事故機は住宅密集地上空を飛行していたことから、事故機操縦者は、脱出によってコントロールを失った航空機が民家等に被害を与える可能性を局限するため、直ちに脱出することなく、入間川河川敷に接近するまで操縦を継続し、送電線接触直前の十三時四十二分三十五秒前後に脱出したものと考えられる。

「概要」は、事故機がイニシャルに直行したことが、被害局限を図るためであったと述べているのではなく、操縦者が住宅密集地上空で直ちに脱出をせず、入間川河川敷に接近するまで操縦を継続した後に脱出したことをもって、被害局限を図るためであったと述べているものである。

第一の一の八について

次の事実に基づき、事故機操縦者は、脱出によってコントロールを失った航空機が民家等に被害を与える可能性の局限を図ろうとしたと推定される。

(1) 緊急脱出は、十三時四十二分十四秒及び同二十七秒に通報されたが、この時点では、事故機は住宅密集地上空を飛行していたこと。

(2) 事故機操縦者は、その時点で脱出することなく、入間川河川敷に接近するまで操縦を継続し、送電線接触直前の十三時四十二分三十五秒前後に脱出したこと。

第一の二の1及び第一の二の2の③について

自衛隊における航空事故の事故調査に関しては、防衛庁長官が定める航空事故調査及び報告等に関する訓令（昭和三十年防衛庁訓令第三十五号）等において必要な事項が定められている。

自衛隊における航空事故調査委員会は、各幕僚長が、陸上自衛隊、海上自衛隊及び航空自衛隊にそれぞれ設置しなければならないものとされており、それぞれ陸上幕僚監部、海上幕僚監部及び航空幕僚監部に設置されている。

航空事故調査委員会の委員長については、各幕僚長の定める達により、陸上自衛隊においては陸上幕僚副長、海上自衛隊及び航空自衛隊においては各幕僚監部監察官の職にある隊員をもって充てることとされているが、それらの階級及び専門分野についての規定は特に定められていない。各自衛隊の航空事故調査委員会の構成については、別紙5のとおりである。

航空事故調査委員会は、航空事故調査を行い、航空事故調査報告書を作成し、これを各幕僚長に提出しなければならないものとされている。また、各幕僚長は、大事故又は中事故（重傷又は大破を伴ったもの）に関する航空事故調査報告書については、自己の所見を添えて長官に提出しなければならないものとされている。

航空事故調査報告書には、事故の概要、事故の原因、事故防止方法に関する意見その他について記載するものとされており、その目的については、航空事故の実態を明らかにし、航空事故の防止に資すること

を目的とするものであって、航空事故に関する隊員の責任を究明することを目的とするものではないとされている。

なお、事故調査方法についての規定は特に定められていないが、一般に、事故機の交信状況、回収された機体及び器材等の調査による事実認定、それらの分析及び評価、原因の究明等を行うこととしている。

第一の二の二の①及び②について

別紙6のとおりである。

第一の二の三について

自衛隊機について発生した航空事故については、民間航空とは特段のかかわりがないほか、自衛隊機の運航方法、構造等に係る特殊性から、その取扱いには一般の航空事故とは異なる特別の配慮を要することから、専門的な知識及び資料を有し、秘密保全に問題のない各自衛隊において調査しているものである。

なお、事故調査に当たっては、必要に応じ、専門的知見を有する部外の者の協力を得ることは当然である。

第一の三の1について

今回の事故に際しては、航空自衛隊として、入間基地保有の航空機のみならず、保有全機種に対し、入念な飛行前後の点検、プリタクシーチェック、エンジン試運転等を実施し、広く、機体全般について異常がないことを確認した上で飛行を再開したものである。

第一の三の二について

他の機種については、それぞれの機種特有の運用条件、構造、材質等に依じて飛行安全の確保等に必要な整備計画が構築されていることから、これらの整備計画に基づく点検及び整備を適切に実施することとされている。

第二の一の1について

今回の事故に係る被害は、家庭電化製品故障、家屋屋根損壊、車両損傷、パソコンの故障及びデータ損失、高圧線切断、鉄塔被害、不動産被害（ゴルフ場、畑）、工場の機械故障、パチンコ店営業被害、スーパー生鮮食品等被害、商店レジ故障、錦鯉の酸欠死等である。

第二の一の二の①から③までについて

被害の申立てがあったものについては、すべて受理し、国家賠償法（昭和二十二年法律第二百二十五号）

に基づき、事故と相当因果関係のある損害について、被害時の時価等を基準として、適正な賠償を行うこととしている。

第二の一の二の④について

航空自衛隊入間基地内に損害賠償実施本部を設置し、そこを窓口とし、電話、書面等によって被害の申立てを受け付けており、現在も引き続き実施している。

第二の一の二の後段部分について

過去の事故において被害補償に関する広報活動の記録がないため不明であるが、今回の事故に関して、被害者が関係地方自治体の窓口において被害申立ての連絡方法等を知り得るよう関係地方自治体に協力を依頼してきたところであり、今後も引き続き被害者からの申立てを誠実に受け付け、適正な賠償を行っていくこととしている。

第二の一の三について

平成十二年五月二十四日現在、被害申立て件数は二百七十一件であり、被害金額については、現在確認を進めているところである。そのうち、百四十五件については、既に賠償を実施しており、賠償金額は約

六百万円となっている。また、残りの百二十六件については、被害額は算定が困難である事案等もあり、現在決着に至っていないが、早期解決を図るべく、鋭意交渉中である。

第二の二について

今回の事故に関して、平成十二年五月二十四日までに、地方公共団体、地方議会が防衛庁（入間基地等を含む。）あてに提出した要望書、意見書、要請書等で防衛庁が把握しているものは三十九件であり、地域住民、住民団体等が提出した抗議文、申入書、要請書等で防衛庁が把握しているものは二十件である。それらの主な内容は、事故原因の究明及び調査結果の公表、安全飛行の徹底、入間基地における航空機の飛行中止及び自粛等である。

防衛庁としては、事故原因の早期究明に努め、航空事故調査報告書を作成し、その概要を公表するとともに、当該報告書に記載する再発防止策の実施について検討した結果、現存するT-33Aについては全機使用しないこととし、その旨を併せて公表したところである。

防衛庁としては、このように公表を積極的に行うとともに、今後このような事故が発生しないよう、飛行の安全の確保に万全を期すこと等により、前記要望等に対応しているところである。

第三の一の1及び3並びに第三の二の1について

今回の事故に関しては、警戒管制及び航空交通管制、気象、操縦、指揮管理、整備及び器材並びに医学及び心理についての調査は行ったが、基地の立地及び基地の運用についての検討は行っていない。

第三の一の2について

航空総隊総合演習に参加している各基地においても、当該演習に含まれない通常の各種訓練を平行して実施することが一般的であるが、当該演習のような二十四時間態勢で実施する演習とは別に実施する通常の訓練における飛行については、土曜日及び日曜日の飛行や早朝及び深夜の飛行を極力避ける等の配慮を行っているところである。また、すべての飛行について、飛行の安全の確保に万全を期すとともに、離陸時に可能な限り速やかに高度を確保して騒音の軽減を図る等の配慮を行っているところである。

第三の二の2の①について

航空自衛隊においては、小事故（軽傷及び小破を伴ったもの又は中破を伴ったもの。以下同じ。）等について、原則として当該航空事故の事故発生部隊等の長が事故調査を行うこととしている。ただし、航空幕僚長が航空事故調査委員会による航空事故の調査を必要と認める場合には、大事故等と同様に航空事故

調査委員会が調査を実施する。また、調査結果については、大事故及び民間への被害等が発生した社会的影響の大きい事故について、航空事故調査報告書の概要をもって公表を行うこととしているものであり、小事故等についても事案の性質により公表すべきものは公表することとしている。

第三の二の二の②について

昨年九月のT-4のヒット・バリア事案については、機体損壊の程度により小事故にあたりとされたものであり、事故発生部隊の長が事故調査を実施した。本事故は、事故機がバリアにヒットした際に、バリアのワイヤが前脚フオーク部にかかり、前脚が後方に折れたことにより事故機の胴体部が接地し、機体の損傷を大きくしたものであり、事故機がバリアにヒットしたのは、着陸滑走中にハイドロプレーニング現象に入ったことによるものと推定される。再発防止策については、バリアの換装、悪天候時における小型機運航に関する指導の徹底等が挙げられている。

昨年十月のT-4のヒット・バリア事案については、機体損壊の程度により事故としての取扱いを行っていない。

別紙 1

事故機と人間タワーとの交信記録

時刻	送信者	内 容
13:36:27	事故機	IRUMA TOWER, FAUST 38 REQUEST LANDING, APPROACHING FUNNEL
13:36:31	人間タワー	FAUST 38, IRUMA TOWER, R/W 17, WIND 110 AT 5, QNH 3024, REPORT IP 17
13:36:38	事故機	3024, REPORT IP
13:36:43	人間タワー	FAUST 38, SAY TYPE OF LANDING
13:36:44	事故機	えー TOUCH AND GO, あー SOMETIME
13:36:50	人間タワー	FAUST 38, ROGER
13:38:36	事故機	IRUMA TOWER, FAUST 38
13:38:38	人間タワー	FAUST 38, GO AHEAD
13:38:39	事故機	えー MINOR TROUBLE, REQUEST DIRECT INITIAL, PRESENT POSITION, NOW 21 NM NORTH
13:38:45	人間タワー	FAUST 38, ROGER
13:38:51	人間タワー	FAUST 38, DIRECT INITIAL APPROVED, REPORT INITIAL
13:38:56	事故機	FAUST 38
13:39:02	事故機 ちょっと えー振動、えーと 変な音がしてちょっとオイルの臭いがしますので降ります
13:39:09	人間タワー	FAUST 38, ROGER
13:39:45	人間タワー	FAUST 38, DO YOU HAVE ANOTHER TROUBLE?
13:39:49	事故機	えー COCKPIT SMOKE, えー REQUEST STRAIGHT IN FULL STOP
13:39:55	人間タワー	FAUST 38, ROGER, STRAIGHT IN APPROVED, YOU ARE NO. 2, GULF-4 PASSING 5NM ON FINAL FULL STOP
13:40:02	事故機	TOWER, ROGER
13:40:10	人間タワー	FAUST 38, 確認します, エマーはかけますか?
13:40:14	事故機	えー DECLARE EMERGENCY, NOW 10NM NORTH
13:40:18	人間タワー	FAUST 38, ROGER
13:40:41	人間タワー	FAUST 38, 確認します, PRECEEDING TRAFFIC GULF STREAM 2, 2 AND HALF MILES ON FINAL FOR FULL STOP, え このまま FULL STOP させても支障ないでしょうか
13:40:53	事故機	えー 7 MILE, 大丈夫だと思いますが
13:40:56	人間タワー	38, ROGER

時 刻	送 信 者	内 容
13:41:11	人間タワー	FAUST 38, えー SAY AGAIN NATURE OF EMERGENCY
13:41:14	事故機	COCKPIT SMOKE
13:41:18	人間タワー	FAUST 38, PRECEEDING TRAFFIC GULF STREAM 1 AND HALF MILE ON FINAL MAKING GO AROUND
13:41:24	事故機	ROGER, NEGATIVE INSIGHT
13:41:57	人間タワー	FAUST 38, CHECK GEAR DOWN CLEARED TO LAND, WIND 120 AT 5, CROSS WIND FROM LEFT
13:42:03	事故機	FAUST 38, GEAR CHECK, CLEARED TO LAND
13:42:14	事故機	BAILOUT(音声分析により解析)
13:42:27	事故機	・・・ TOWER, FAUST 38 BAILOUT
13:42:31	人間タワー	BAILOUT, FAUST 38, CONFIRM BAIL OUT?

「・・・」は、発声内容不明箇所を示す。

別紙 2

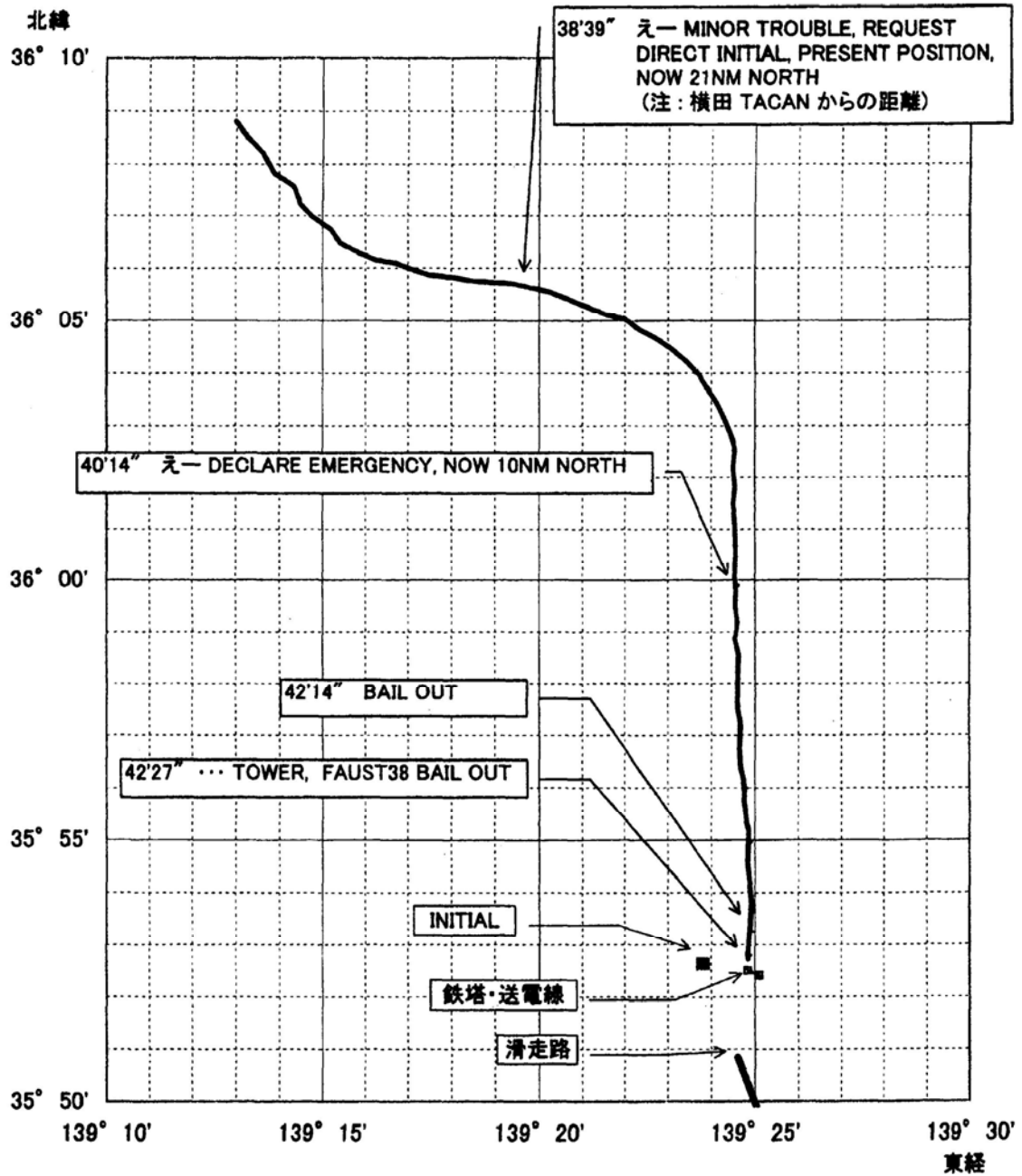
事 故 の 経 過

- (1) 13時02分：年間飛行のため入間飛行場を離陸。
- (2) 13時11分：入間基地北方の訓練空域において訓練を開始。
- (3) 13時32分：訓練を終了し、帰投を開始。
- (4) 13時36分27秒：入間管制塔と通信を設定。
- (5) 13時38分39秒：マイナートラブルの発生を通報。（飛行場から約15マイル、高度約2,500フィート）
- (6) 13時39分02秒：事故機の異常状況について、振動、異音及びオイル臭を通報。（飛行場から約14マイル、高度約2,300フィート）
- (7) 13時39分49秒：管制塔からの異常状態の照会に対し、コックピットスモークと応答。（飛行場から約11マイル、高度約2,500フィート）
- (8) 13時40分14秒：緊急状態を宣言。（飛行場から約10マイル、高度約2,200フィート）
- (9) 13時41分14秒：管制塔からの緊急状態の理由の照会に対し、コックピットスモークと応答。（飛行場から約5マイル、高度約2,500フィート）
- (10) 13時42分03秒：管制塔の着陸許可に対し、脚下げを確認した旨応答。（飛行場から約3マイル、高度約1,200フィート）
- (11) 13時42分14秒：ベイルアウトを通報。このころ事故機は急激に高度が低下。（飛行場から2.4マイル、高度約1,000フィート）
- (12) 13時42分27秒：再度ベイルアウトを通報。（飛行場から1.9マイル、高度約700フィート）
- (13) （13時42分34秒頃）：後席操縦者は、事故機が送電線最上部のグランドワイヤー（接地線。対地高度約200フィート）に接触する直前、キャノピーを機体から離脱させた後、射出座席により緊急脱出。（高度約350フィート）
- (14) （13時42分36秒頃）：前席操縦者は、事故機がグランドワイヤーに接触した直後、射出座席により緊急脱出。（高度約350フィート）
- (15) 13時42分36.6秒：事故機は、グランドワイヤー下方の送電線を切断し、その後、当該送電線から約90メートル離れた位置に墜落炎上。（入間河川敷内：飛行場から1.6マイル）

- (注) ① 1マイルは約1.85キロメートル。1フィートは約30.5センチメートル。
② 「高度」は計器高度である。

別紙 3

異常発生時から墜落までの飛行経路



別紙 4

T-33A 事故機の整備歴

年 月 日	点検整備内容	燃料供給系統等の点検整備結果
11. 6. 14~15	50時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 7. 1	25時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 7. 23~29	100時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 8. 30	25時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 9. 13~14	50時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 10. 6	25時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし
11. 10. 22~ 11. 2	定期検査	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジン交換 ・燃料供給系統等に異常なし
11. 11. 19	25時間飛行後点検	燃料供給系統等に異常なし

(注) 航空自衛隊における整備記録の保存期間は半年であるため、事故の半年前までを記述している。

別紙 5

航空事故調査委員会の構成

- 1 陸上自衛隊航空事故調査委員会
 委員会は、下表に掲げる委員長、副委員長、陸幕委員、部隊等委員及び副委員並びに専門委員をもって組織されている。

委員長	陸上幕僚副長
副委員長	陸上幕僚監部装備部長 陸上幕僚監部監察官
陸幕委員	陸上幕僚監部人事部人事計画課長 陸上幕僚監部調査部調査課長 陸上幕僚監部防衛部運用課長 陸上幕僚監部装備部装備計画課長 陸上幕僚監部装備部航空機課長 陸上幕僚監部教育訓練部教育課長 陸上幕僚監部衛生部医務班長 陸上幕僚監部装備部航空機課航空安全班長
部隊等委員	方面総監の指名する幕僚副長（1名） 第1ヘリコプター団副団長 航空学校副校長
部隊等副委員	方面総監、第1ヘリコプター団長及び航空学校長が隷下の部隊等に所属する隊員から、原則として航空運用、航空操縦、航空整備、通信運用、航空管制及び航空気象の区分ごとに指名
専門委員	必要に応じ陸上幕僚長の指名する陸上自衛隊の隊員

- 2 海上自衛隊航空事故調査委員会
 委員会は、下表に掲げる委員長・委員及び海上幕僚長が必要に応じ隊員のうちから指名する専門委員をもって組織されている。

委員長	海上幕僚監部監察官
委員	海上幕僚監部人事教育部教育課長 海上幕僚監部防衛部運用課長 海上幕僚監部装備部航空機課長 海上幕僚監部総括副監察官 海上幕僚監部首席衛生官付衛生企画室長

- 3 航空自衛隊航空事故調査委員会
 委員会は、下表に掲げる委員長、委員、主任調査官、調査官及び専門調査官をもって組織されている。

委員長	航空幕僚監部監察官
委員	航空幕僚監部人事教育部教育課長 航空幕僚監部防衛部防衛課長 航空幕僚監部防衛部運用課長 航空幕僚監部装備部整備課長 航空幕僚監部技術部技術第2課長 航空幕僚監部総括副監察官 航空幕僚監部次席衛生官 航空安全管理隊航空事故調査部長
主任調査官	航空安全管理隊司令が指名する航空安全管理隊の隊員
調査官	
専門調査官	必要に応じて、航空幕僚長が指名する航空自衛隊の隊員

別紙6

調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	航空機整備	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	技術	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	操縦	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	操縦	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	技術	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	操縦	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	航空機整備	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	操縦	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	操縦	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空佐	操縦	非専従
委員・主任調査官兼務	航空安全管理隊航空事故調査部長	一等空佐	操縦	非専従
委員	航空幕僚監部次席衛生官	一等空佐	衛生	非専従
委員	航空幕僚監部総括副監察官	一等空佐	操縦	非専従
委員	航空幕僚監部技術部技術第2課長	一等空佐	技術	非専従
委員	航空幕僚監部整備部整備課長	一等空佐	航空機整備	非専従
委員	航空幕僚監部防衛部運用課長	一等空佐	操縦	非専従
委員	航空幕僚監部防衛部防衛課長	空将補	操縦	非専従
委員	航空幕僚監部人事教育部教育課長	一等空佐	操縦	非専従
委員長	航空幕僚監部監察官	空将補	操縦	非専従
	所属	階級	専門分野	専従・非専従の別

調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	医学	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空佐	医学	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	一等空尉	航空交通管制	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	一等空尉	武装	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空尉	航空機整備	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	二等空尉	航空機整備	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	三等空尉	航空機整備	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	一等空曹	写真	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	防衛庁技官	心理	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	防衛庁技官	心理	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	防衛庁技官	心理	非専従
調査官	航空安全管理隊航空事故調査部	防衛庁技官	心理	非専従