



空中給油機KC-130の鹿屋基地における
訓練概要等について

平成27年7月
防衛省

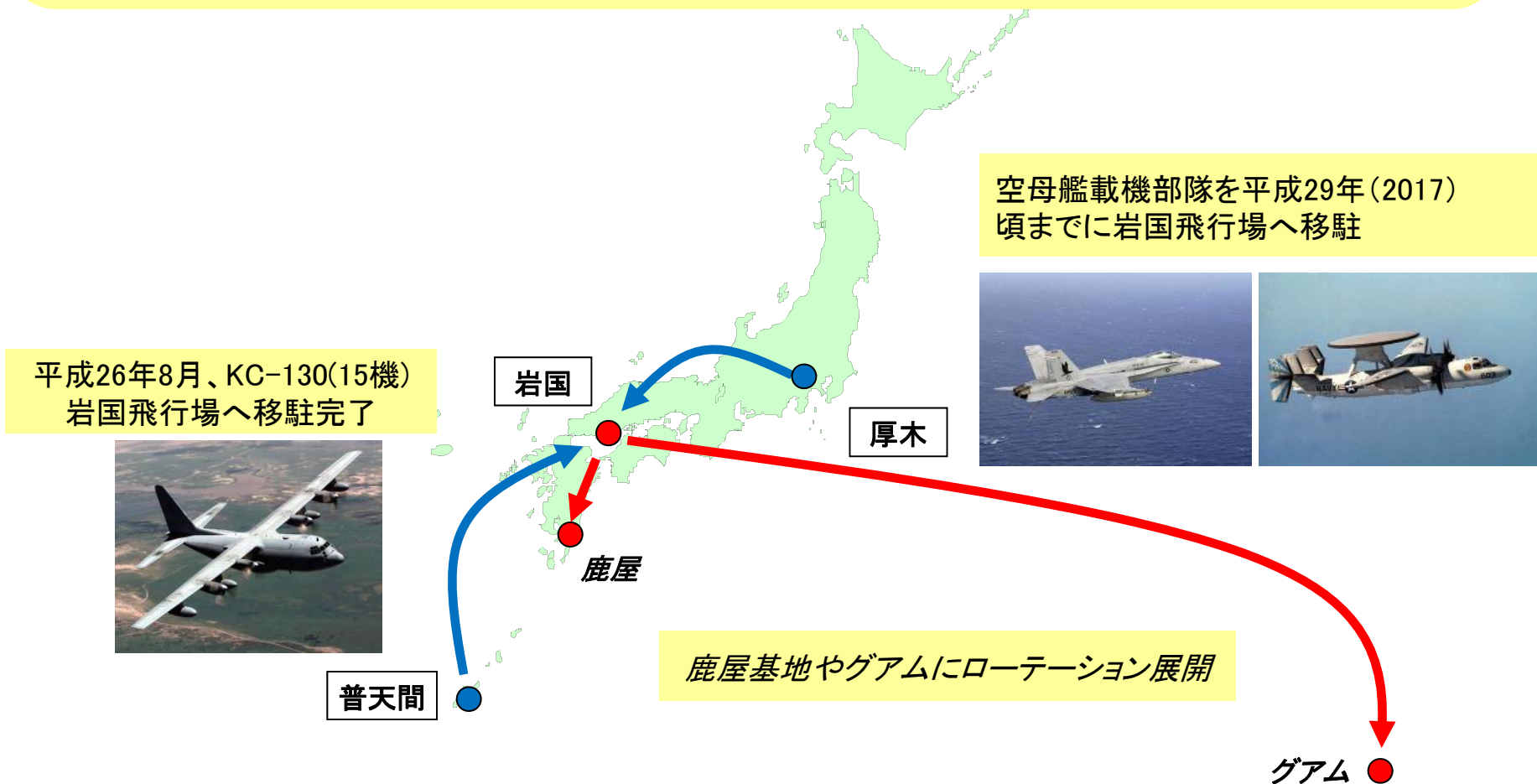
目次

- 質問 ① なぜ、空中給油機KC-130がローテーション展開する必要があるのですか。 1ページ
- 質問 ② なぜ、鹿屋基地がKC-130のローテーション展開の場所を選定されたのですか。 2ページ
- 質問 ③ KC-130は、どのような航空機なのでしょうか。 3ページ
- 質問 ④ 鹿屋基地では、どのような訓練をどのくらい実施するのですか。 6ページ
- 質問 ⑤ 訓練に関連して、鹿屋基地では、どのような施設整備が行われるのですか。 11ページ
- 質問 ⑥ KC-130などの航空機の騒音の大きさは、どのくらいですか。 12ページ
- 質問 ⑦ 飛行回数は、どのようになりますか。 13ページ
- 質問 ⑧ 騒音の状況は、どのようになりますか。 14ページ
- 質問 ⑨ MV-22オスプレイ、KC-130は、安全な航空機なのでしょうか。 15ページ

質問

なぜ、空中給油機KC-130がローテーション展開する必要があるのですか。

普天間飛行場に配備されていたKC-130については、**沖縄の基地負担を本土に分散**するとの観点から、平成18年の「再編の実施のための日米ロードマップ」において、岩国飛行場を拠点とすることが合意されるとともに、**KC-130の運用**や平成29年頃を予定している**厚木飛行場(神奈川県)空母艦載機部隊の岩国飛行場への移駐**に伴う同飛行場における運用の増大による影響を緩和するとの観点等から、**鹿屋基地及びグアムに定期的にローテーションで展開**することとされています。



質問

なぜ、鹿屋基地がKC-130のローテーション展開の場所に選定されたのですか。

運用上や訓練上のニーズを踏まえ、以下を含む様々な観点から総合的に検討した結果、鹿屋基地がローテーション展開の場所に選定されました。

- 主たる給油対象である米海兵隊の航空機が所在する沖縄から近く、拠点となる岩国飛行場と沖縄のほぼ中間に位置すること
- KC-130を運用するためのスペースを有していること
- KC-130の運用に対する技術的な支援が可能な基地であること

質問

KC-130は、どのような航空機なのですか。



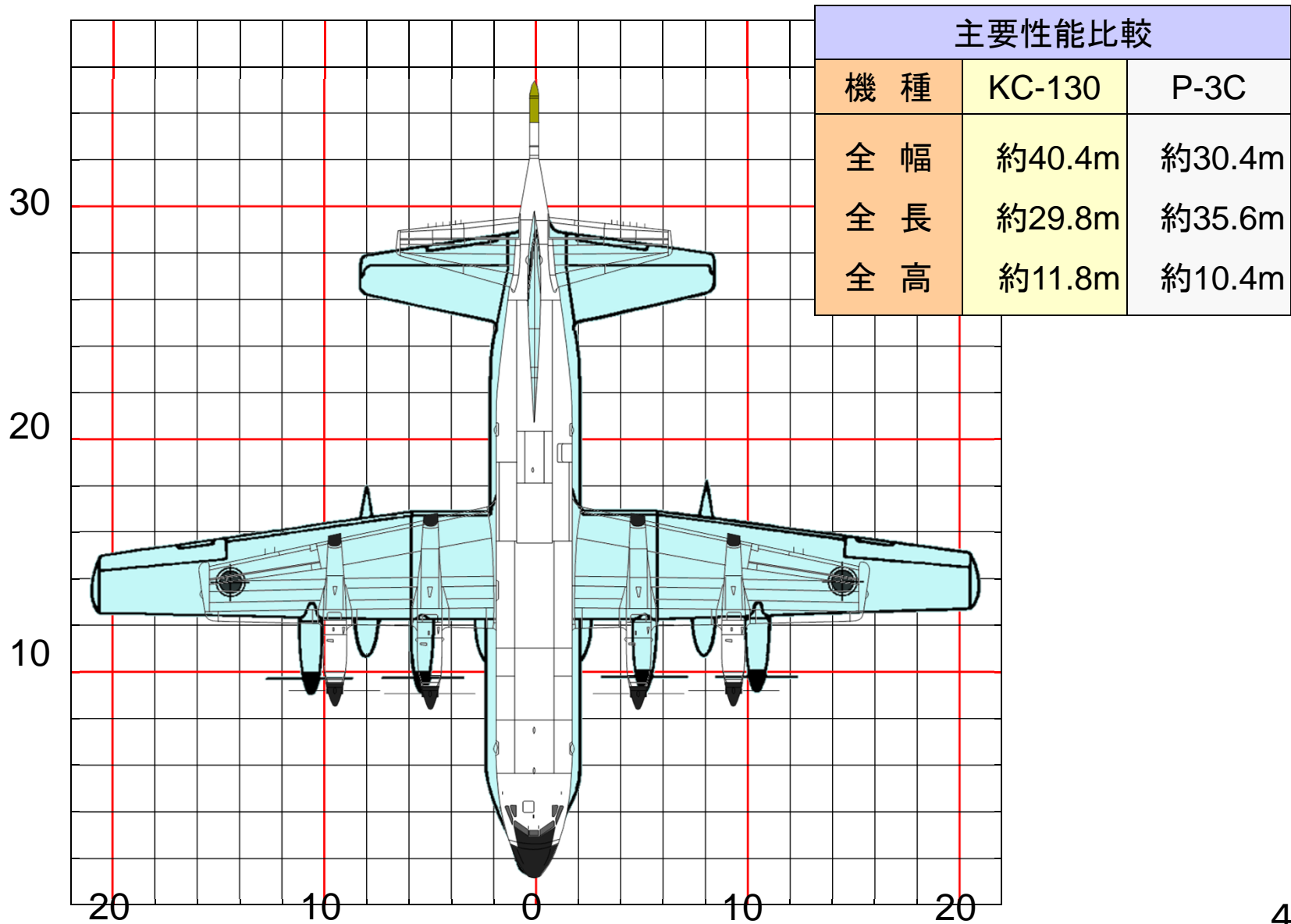
KC-130部隊の任務は、

- 米海兵隊ヘリ部隊などに対して、空中給油を行うこと
- 人員、物資などの輸送を行うこと

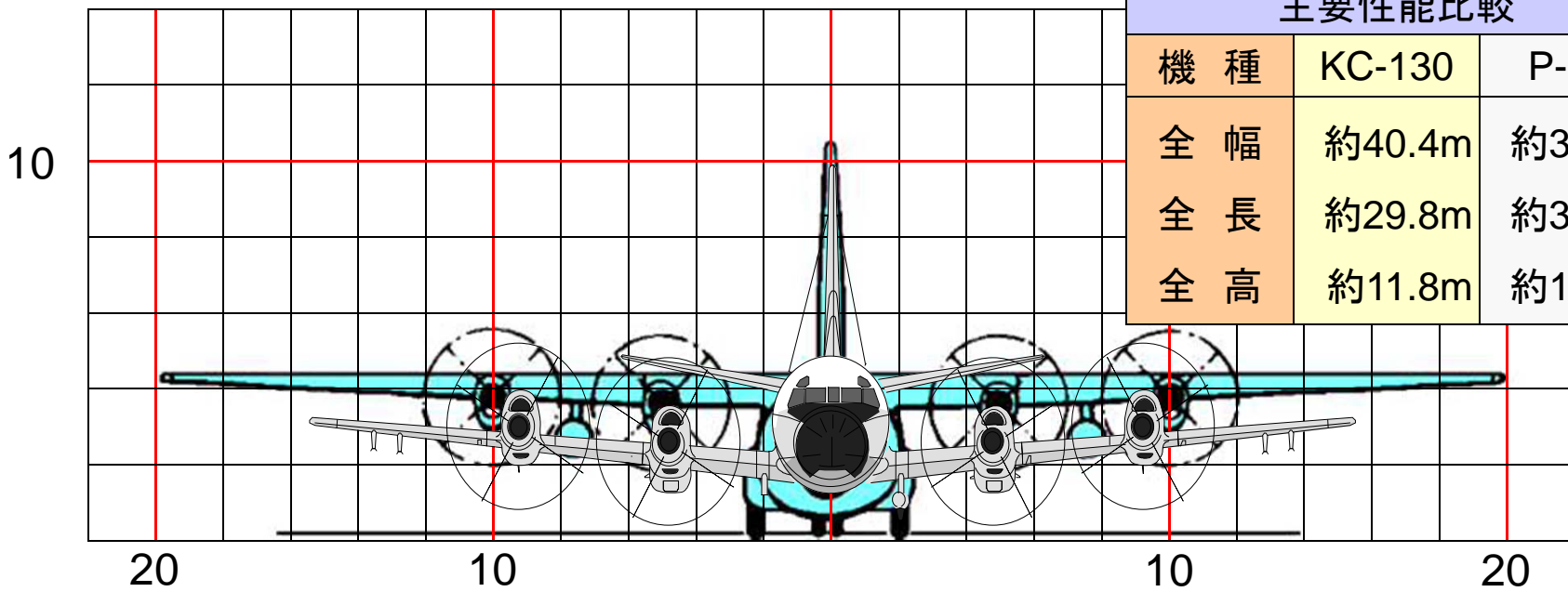
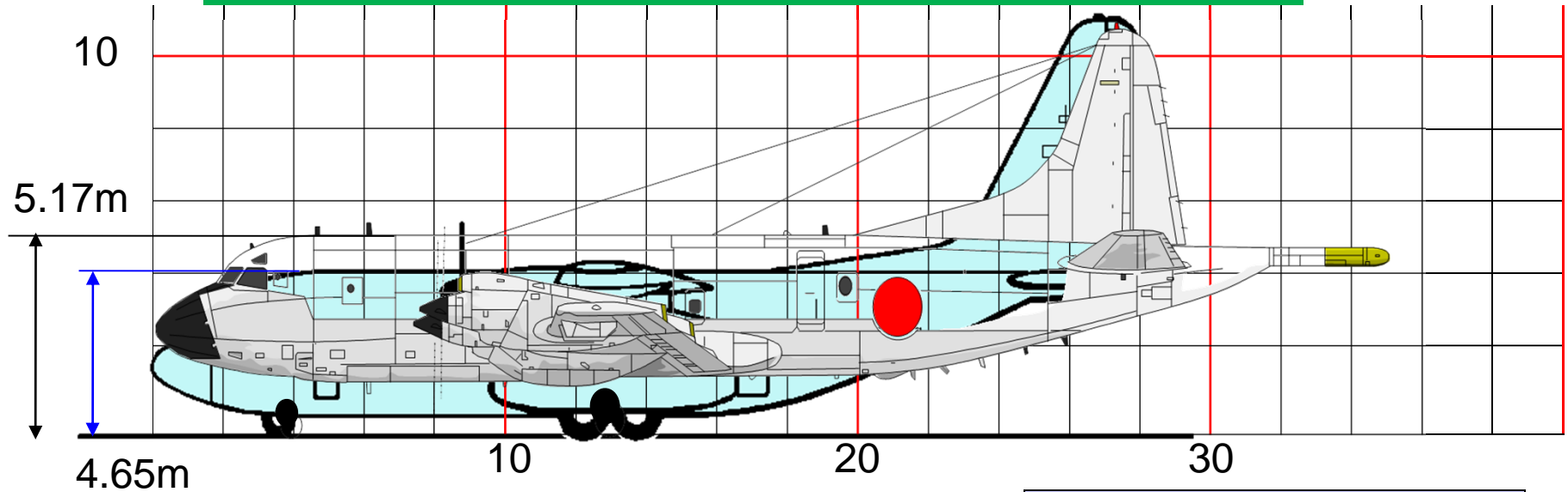
所 属	米海兵隊
最大速度	約348kt (約645km/h)
航続距離	約5250km
機体諸元	<ul style="list-style-type: none">・ 全幅 : 約40.4m・ 全長 : 約29.8m・ 全高 : 約11.8m
装備等	<ul style="list-style-type: none">・ 最大離陸重量 : 約70t・ 搭載量 : 約19t (人員94名)・ 機内増設タンク・ 空中給油ポッド
保有数(26年度末)	15機(岩国基地)

防衛省調べ

KC-130とP-3Cの比較(平面)



KC-130とP-3Cの比較(側面及び正面)



主要性能比較		
機種	KC-130	P-3C
全幅	約40.4m	約30.4m
全長	約29.8m	約35.6m
全高	約11.8m	約10.4m

質問

鹿屋基地では、どのような訓練をどのくらい実施するのですか。

訓練内容及び訓練回数は、以下の3項目を予定しています。

①離着陸訓練

日中及び夜間に、海上自衛隊のP-3Cと同じ場周経路を飛行し、タッチ・アンド・ゴーや滑走路上の特定の位置に停止する訓練

訓練回数は、日中と夜間に、それぞれ月8回程度、1回当たり4時間程度を予定

②地上給油訓練

日中及び夜間に、地上に駐機したKC-130から、米軍のCH-53等のヘリコプターやMV-22オスプレイに給油を行う訓練

訓練回数は、月2回程度、1回当たり6時間程度を予定

③荷下(におろし)訓練

KC-130後部ハッチを開けた状態のまま、地上を走行しながら、貨物用パレットを下ろす訓練

訓練回数は、月2回程度、1回当たり4時間程度を予定

①離着陸訓練の概要(イメージ)

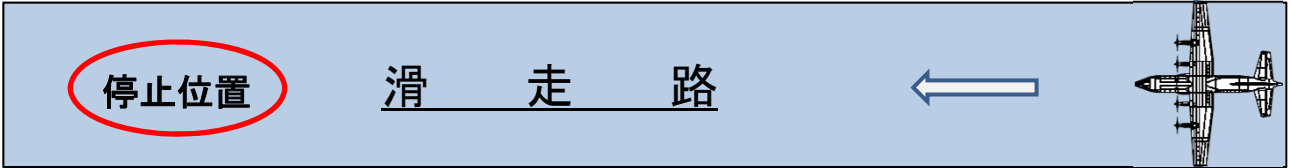
離着陸訓練の際の場周経路の基本パターン



※離着陸訓練の際の場周経路の基本パターンは、海上自衛隊鹿屋基地所属のP-3Cと同じです。



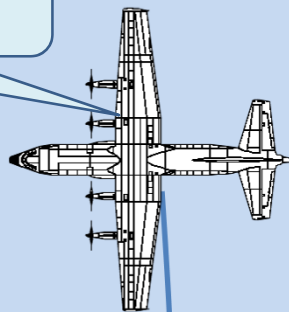
KC-130



②地上給油訓練の概要(イメージ)

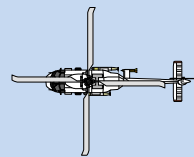
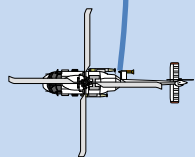
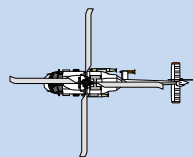
KC-130は地上に駐機

新設するコンクリート舗装



(③ 給油後、前方へ移動)

(① 給油に向けて待機中)



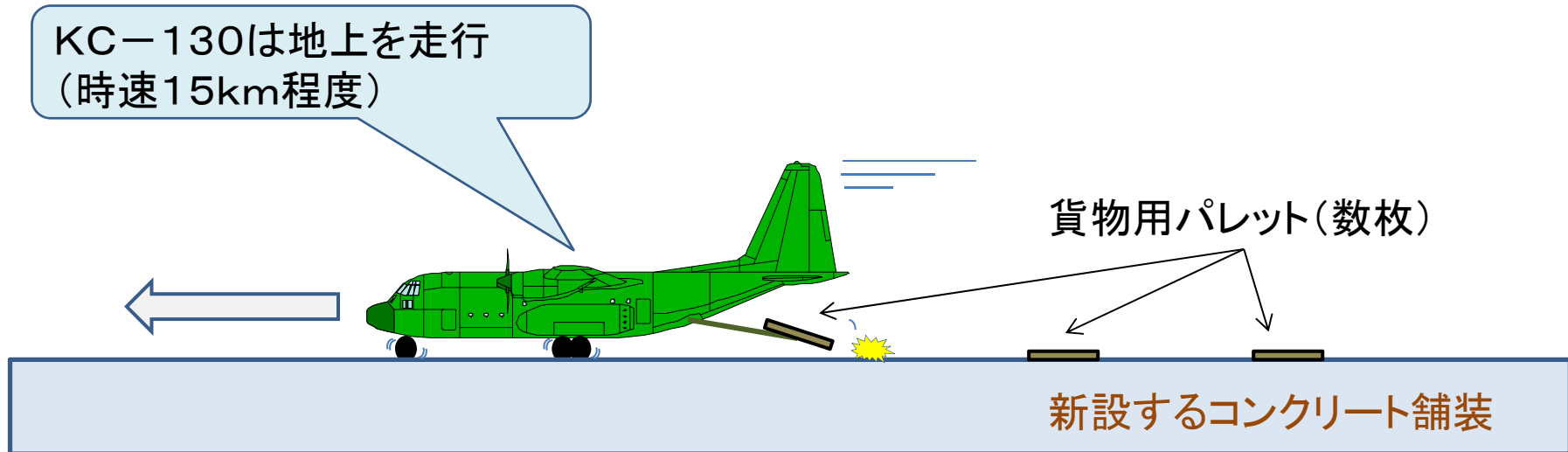
(② 給油中)

ヘリコプター等は、地上を順次移動し、KC-130から給油を受ける。

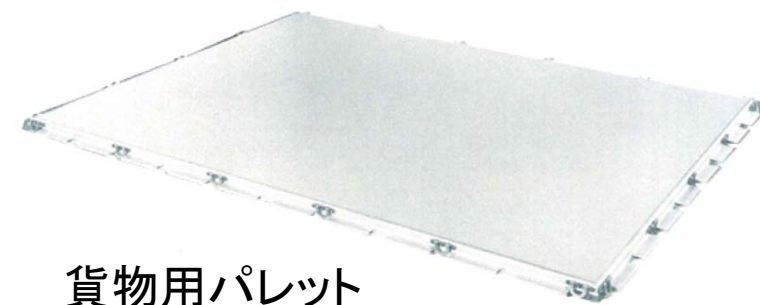
注:ヘリコプター等については、1回の訓練当たり2~4機程度を予定

③荷下訓練の概要(イメージ)

KC-130は地上を走行
(時速15km程度)



注: 鹿屋基地における訓練は、貨物用パレットに貨物を積載せず、
貨物用パレットのみをKC-130から下ろす予定



貨物用パレット
(約130kg)

訓練の方法等について

- KC-130は、各訓練1回につき、基本的に1機飛来する予定です。
- 鹿屋基地の使用日数については、以下のことから月20日より少なくなると考えております。
 - ・海上自衛隊の運用を妨げない範囲内で行われること
 - ・訓練効率の観点から幾つかの訓練を組み合わせて実施されること
- KC-130は、基本的には、訓練実施後、当日中に岩国飛行場に帰投する予定ですが、天候不良等のため、海自鹿屋基地内に滞在することもあります。



米軍の訓練実施に際しては、安全確保とともに周辺地域への影響に十分に配慮するよう申し入れてまいります。

質問

訓練に関連して、鹿屋基地では、どのような施設整備が行われるのですか。



質問

KC-130などの航空機の騒音の大きさは、どのくらいですか。

海上自衛隊P-3C及び米海兵隊KC-130などの航空機の騒音の大きさは、次の表のとおりです。

所属	航空機	航空機から受音点までの距離			
		250m	500m	1,000m	2,000m
海上自衛隊	P-3C	89 (dB)	83 (dB)	76 (dB)	69 (dB)
米海兵隊	KC-130	89 (dB)	82 (dB)	75 (dB)	66 (dB)
	CH-53	91 (dB)	84 (dB)	77 (dB)	68 (dB)
	MV-22 (固定翼モード)	83 (dB)	77 (dB)	69 (dB)	59 (dB)
	MV-22 (転換モード: 角度80度)	83 (dB)	76 (dB)	69 (dB)	62 (dB)

※騒音の大きさの目安

60dB・・・普通の会話 70dB・・・電話のベル 80dB・・・交通量の多い道路 90dB・・・ピアノ

質問

飛行回数は、どのようになりますか。

KC-130のローテーション展開後の航空機騒音について、現在日米間で調整中の訓練回数を基に最大値で試算すれば、

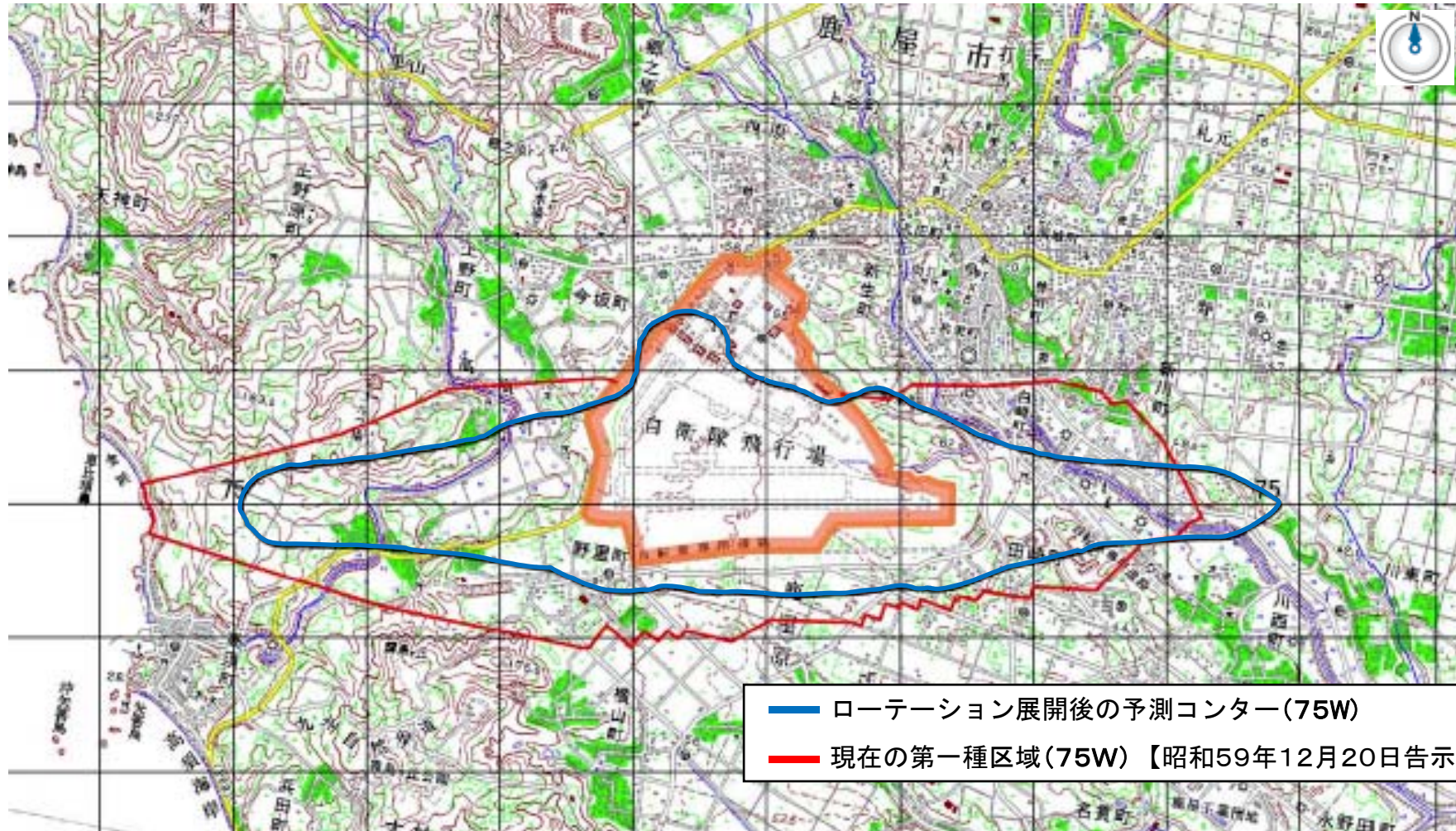
- ◆ 現状の海上自衛隊機による年間飛行回数 約37,700回に対し、
- ◆ KC-130の訓練による年間飛行回数の増加は、2,300回程度と見込んでおり

鹿屋基地の**現状の飛行回数の約6%分の増加**が予測されます。

質問

騒音の状況は、どのようになりますか。

ローテーション展開後の騒音予測コンター図



注1:騒音予測コンター図については、現在の海上自衛隊機による騒音に、KC-130のローテーション展開後の騒音を加味したものを想定し作成

2:飛行経路は、鹿屋基地の所属の航空機と同様と想定

3:飛行回数は、現在、日米間で調整中の訓練内容を基に、最大値を想定

質問

MV-22オスプレイ、KC-130は、安全な航空機なのですか。

MV-22オスプレイ

- 米国は、全ての信頼性・安全性基準を満たすものと判断し、平成17年9月にMV-22の量産を承認しました。
- 開発途中においては大きな事故が4回発生しましたが、機能の追加や再設計など**事故原因への対策を行い、技術的な問題点はクリア**されています。
- 平成17年の米国政府によるMV-22の量産決定以降、飛行事故が発生していますが、原因の究明を行い、より安全性を高めるための努力をしています。
- また、日本政府としては、平成24年4月にモロッコで発生したMV-22の事故及び同年6月に米国フロリダ州で発生したCV-22の事故の各調査結果の分析評価や同年9月の「日本国における新たな航空機（MV-22）に関する日米合同委員会合意」等を総合的に勘案し、**我が国におけるMV-22の運用について、その安全性を確認**しています。

日本政府による 事故分析評価（平成24年8月、9月）

日本政府として、様々な角度から安全性を検証。その結果、事故の原因検証等からも、機体の安全性には特段の問題はなく、MV-22が他の航空機と比べて特に危険と考える根拠は見出し得ず。

MV-22に関する日米合同委員会合意 （平成24年9月）

人的要因による操縦ミス等をどのようにして防止するかについて、十分な再発防止策が既に採られていることを確認。さらに、日本国内における飛行運用についても、低空飛行訓練の実施も含め、地域住民に十分な配慮がなされ最大限の安全対策が採られることを両国間で合意。

KC-130

- 平成26年11月、同年夏に普天間基地から岩国基地に移駐した海兵第152空中給油中隊が、海軍系航空機を運用する部隊に与えられる最高の栄誉賞である海軍作戦部長航空安全賞を受賞。
- 発足後、30年以上にわたって30万時間以上の無事故記録を保有。

「スモウ」部隊が米海軍作戦部長航空安全賞を受賞

November 7, 2014

PRINT

米海兵隊岩国航空基地 --

海兵第152空中給油輸送中隊(VMGR-152)が11月7日、この岩国で米海軍作戦部長航空安全賞を受賞した。

海兵第12飛行大隊(MAG-12)司令官ハンター・H・ホブソン大佐から海兵第152空中給油輸送中隊司令マシュー・W・ストーバー中佐へ授与されたこの安全賞は、部隊がずば抜けて優れた安全記録を2013年1月から12月までを通じて保持したことを認めるもの。米海軍作戦部長を冠するこの賞は、米海軍系の航空機を運用する上で最高の栄誉ある賞である。

受賞にあたり、ストーバー中佐はこう話す。「これは安全賞の中でも頂点を極めたものだ。海軍系航空機運用全般にわたり、海軍、海兵隊の中で、我々の部隊が実に、最も安全な部隊の中の一つであると認められた。安全は継続して行われるプロセスの中にあり、それこそ我々が日々身を削って努力を重ねているものだ。我々の記録はいまや30年を大幅に超え、無事故での飛行時間記録は30万8000時間に迫ろうとしている。プロの航空士、そして海兵隊員として、我々はやるべきことをただ安全に実施するだけでなく、効率よく、かつその道に通じたプロフェッショナルの形で実行できるよう、これからも力を尽くす。それこそ海兵隊員のあるべき姿であり、証しであり、安全賞の受賞はその姿勢を反映するものだ」

受賞対象となった2013年、「スモウ」の通称で知られる部隊は、米太平洋司令部管内における数々の演習や作戦行動に参加した。マリカタン(米比演習)、ラーバ・バイパー(ハワイ演習)、PHIBLEX(米比上陸作戦演習)、タリスマン・セイバー(米豪演習)、RIMPAC(環太平洋合同演習)、琉球ウォリアー(沖縄演習)、コブラ・ゴールド(タイでの多国間演習)など、太平洋海兵隊および第3海兵遠征軍の実施する数々の演習に対し、部隊運用を通じ支援を続けた。

また同年の間、部隊は381万7,718ポンドの燃料を提供、1,573万6,391ポンドの物資と3万2,040名の人員を輸送、計7,700時間を超える無事故の飛行時間を記録した。このことは、部隊が過去30年以上にわたり、30万時間を超える無事故での飛行時間を計上、現在も更新を続けていることが示すように、すでに確立された部隊の安全性と実力に華を添える。

米海兵隊岩国基地HPより