

空中給油機の訓練移転に係る質問項目

○ 質問項目

(1) 協議期間 平成27年5月28日～平成27年11月9日

(2) 項目数 85項目

- ・ 市民への説明に関するもの ……2項目
- ・ 訓練について ……10項目
- ・ 騒音について ……14項目
- ・ 訓練内容について ……30項目
- ・ 安全確保について ……7項目
- ・ オスプレイについて ……11項目
- ・ 施設整備について ……5項目
- ・ 地域振興について ……6項目

KC-130の訓練移転に対する防衛省への質問項目について(85項目)

目 次

1 市民への説明に関するもの

- | | ページ |
|--|-----|
| 1 訓練内容(計画)について、地元の理解が得られないまま、進めていくことがあるのでしょうか。 | 1 |
| 2 「鹿屋基地の安定的使用については、やはり皆様のご理解が不可欠であり、引き続き丁寧に説明を行い、ご理解を得られるように進めることとしまして、強行的に進んで行くことはない」という発言がなされましたが、この内容について具体的な方法論をお示しください。具体的にはどのような形で進めていかれるのでしょうか。 | 1 |

2 訓練について

- | | ページ |
|--|-----|
| 1 今回の在日米軍訓練の受入を契機に訓練の拡大、移駐につながることはないのでしょうか。 | 1 |
| 2 訓練移転により沖縄の負担軽減等(岩国を含む)は何がどのように軽減されるのでしょうか。 | 1 |
| 3 訓練が実施される時、事前に連絡はあるのか。また、訓練の周知は、どこが行うのでしょうか。 | 1 |
| 4 訓練移転は、いつまで実施されるという期限がありますか。実施期間を示してください。 | 1 |
| 5 KC-130空中給油機は、現在自衛隊で運用しているC-130と同型機でしょうか。違いがあれば示してください。 | 1 |
| 6 訓練で来る米軍人は、基地の外に出ることはないのでしょうか。 | 1 |
| 7 米軍の訓練を日本国内で実施しなければならない理由は何でしょうか。 | 1 |
| 8 KC-130の積載燃料はどの程度か。 | 2 |
| 9 タッチアンドゴー訓練そのものの必要性、昼夜それぞれに行う必要性について説明してください。また、現在、鹿屋基地におけるP-3Cの実施状況をご教示ください。 | 2 |
| 10 学校及び地域の諸行事に十分配慮した訓練を行うこと。 | 2 |

3 騒音について

- | | ページ |
|--|-----|
| 1 KC-130のローテーション展開における騒音苦情対応の窓口や、市・住民との連絡処理体制はどのように整備されるお考えでしょうか。 | 2 |
| 2 訓練移転前には騒音調査は行わないのでしょうか。 | 2 |
| 3 新たな訓練の増加に伴う騒音の増大に伴い、住民から強く騒音対策を求められると予想されますが、住宅防音工事助成等について、対象区域を拡大されるのでしょうか。 | 2 |
| 4 騒音については、「KC-130のローテーション展開が開始された後に、確認し対応する」とのことであるが、確認に要する期間はどの程度かかりますか。また、その間に新たに第一種区域に指定されると見込まれる地区の対応はどのようにされるのか具体的にお示しください。 | 2 |
| 5 KC-130の騒音等により家畜や畜産業に損害等が生じた場合、どこが窓口になり、どのように処理する考えか。必要な手順・手続きを具体的にお示しください。 | 2 |
| 6 消音施設の整備など、鹿屋基地周辺における航空機等騒音の軽減対策の取組はどのようにされているのでしょうか。また、今後の計画等があればお示しください。 | 2 |
| 7 鹿屋基地に飛来する全ての米軍機(KC-130、オスプレイ、CH53等のヘリ)の騒音と鹿屋基地に所在する全ての自衛隊機(P-3C、ヘリ)の騒音がどのように違うのか比較できるものをお示し下さい。 | 3 |
| 8 現在のP3-Cと比較して、KC-130等の運用による騒音の程度と範囲を具体的にお示しください。 | 3 |
| 9 騒音レベルの75Wといっても具体的にはどのようなものか分かりません。コンター図作成に当たって、どの程度の頻度、回数、時間帯などを前提にしているか示してください。また、体感でどのように感じるレベルか示してください。 | 3 |
| 10 2,300回飛行回数が増えるとの説明ですが、その内訳を示してください。また、現在の年間37,700回の内訳もお示しください。 | 3 |
| 11 P3-Cが燃料を満載して離陸する時の騒音が大きいですが、訓練時KC-130は燃料をどの程度積載して離着陸するのでしょうか。 | 3 |
| 12 MV-22オスプレイの騒音について、国会答弁において、名護市の基地に隣接する集落で86.6dBの騒音があったと聞いているが、防衛省の説明資料のデータはどの地域で測定されたのか。 | 3 |
| 13 防衛省の新生町・上野町の騒音測定機は、第一種区域を指定する際のうるささ指数を測定する時の設定条件と異なる設定をしているのではないか。 | 3 |
| 14 平成27年8月24日に鹿屋市で実施したデモフライトにおいて、KC-130は、飛行燃料及び給油用燃料を満載にして飛来したのか。 | 4 |

4 訓練内容について

ページ

- 1 場周経路とは具体的にどのようなものでしょうか。また、経路はどのようにして決定されるのでしょうか。 4
- 2 ローテーション展開後の予想コンター図において、KC-130の飛行経路は、鹿屋基地のP3-Cと同様と想定されているが、訓練で飛来する際のKC-130やオスプレイ等の飛行経路をお示し下さい。 4
- 3 タッチ・アンド・ゴーなど、現在の鹿屋基地における各種訓練の開始時刻と終了時刻、飛行経路をお示し下さい。また、場周経路を外れて飛ぶことがあるのでしょうか。 4
- 4 KC-130は、1回の訓練で何回タッチ・アンド・ゴーや定位置停止を行うのかお示し下さい。また、他の訓練についてもオスプレイやCH-53等を含め、1回の訓練で何回離発着を行うのかお示し下さい。 4
- 5 夜間訓練の終了時刻は、岩国基地への帰投を含めて午後10時までと理解してよいのでしょうか。 4
- 6 「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」それぞれに示された訓練時間は、その時間全てが離発着、地上給油、荷下に要するののか、示された訓練時間の内訳をお示し下さい。 4
- 7 「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」それぞれに示された訓練回数は、上限であるか、それとも平均であるのか、お示し下さい。〇〇程度という表現は、曖昧であるので明確に示して 4
- 8 夜間訓練は午後10時ごろまでとなっているが、騒音対策などのために早朝及び夜間の訓練時間の規制について米国との協議状況を具体的にお示し下さい。 4
- 9 KC-130が他の航空機に給油するための燃料は、どこでKC-130に補給されるのでしょうか。 5
- 10 鹿屋基地において、KC-130が使用する燃料を補給することはあるのでしょうか。 5
- 11 給油を受けるオスプレイやCH-53等は、鹿屋基地内のどこに着陸し、給油を受ける場所までどのように移動するのでしょうか。 5
- 12 地上給油訓練の夜間の頻度はどれくらいでしょうか。また、夜間訓練の場合、ヘリ等は夜間に飛来するのでしょうか。 5
- 13 鹿屋基地周辺空域における米軍が空中給油訓練を行うことができる訓練空域をお示し下さい。 5
- 14 鹿屋基地周辺で想定される全機種ごとの飛行コース、高度をお示し下さい。 5
- 15 短期の日米共同訓練などにおいて、空中給油訓練が、鹿屋基地周辺空域で行われることはないのでしょうか。 5
- 16 荷下訓練は、貨物用パレットに貨物を積載しないとのことでしたが、貨物を積載した訓練及び空中からの荷下ろし訓練は、鹿屋基地及び周辺では実施することはないと理解してよろしいのでしょうか。 5
- 17 貨物用パレットに貨物を積載した訓練、空中からの荷下訓練を実施している基地等があればお示し下さい。 5
- 18 CH-53等のヘリコプターとなっているが、「等のヘリコプター」とは何という機種ですか。 5
- 19 コンター図の作成における算定根拠及び方法を示してください。 5
- 20 KC-130のローテーション展開により、現在の鹿屋基地の運用に影響が出て、これまでの鹿屋基地の訓練時間等が変更されることはないのでしょうか。 6
- 21 実施予定の訓練項目は、「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」の3項目ということですが、日米協議の進捗により、訓練項目が変更となることはないのでしょうか。 6
- 22 夜間の飛行訓練を禁止する時間帯が設けられますか。あるいは、訓練を禁止する時間帯は設けられず、あくまで米軍側が自主的に訓練を控えるという形になるのでしょうか。 6
- 23 過去5年間の鹿屋基地における年間飛行回数等（機種別、時間帯別、タッチアンドゴーの回数など）についてお示し下さい。 6
- 24 現在の鹿屋基地におけるタッチ・アンド・ゴーの訓練はどの程度でしょうか。 6
- 25 今回説明のあったローテーション訓練は、現在どこで実施されているのでしょうか。 6
- 26 訓練のローテーション展開は鹿屋基地とグアムとされているが、グアムでの訓練実施の状況・見通しはどうなっているのでしょうか。また、グアムで行われる訓練及び運用内容をお示し下さい。 6
- 27 自衛隊との合同訓練を行うのですか。行う場合、具体的にどのような訓練を行うのですか。 6
- 28 基地周辺住民に危険が及ぶような地上訓練を行うことはないですか。 6
- 29 低空飛行訓練を実施することがあるのですか。あるとすれば、どんな機種でどこで実施するのですか。 6
- 30 空中給油機の離発着回数及び場周経路は公表されるのですか。また、市が国や米軍に照会すれば回答してもらえますか。 7

5 安全確保について

ページ

- 1 地上給油訓練で飛来するKC-130の安全性について、P3-Cと比較して詳しく説明してください。 7
- 2 普天間基地及び岩国基地でのこれまでの運用におけるKC-130の事故発生状況についてお示し下さい。また、鹿屋基地に飛来する全ての米軍機（オスプレイ、CH-53等のヘリ）の事故についてもお示し下さい。 7
- 3 訓練計画の周知や不測の航空機事故への体制は、どのように整理されていますか。 7
- 4 KC-130のローテーション展開における、事件・事故に対する責任は当然日米両政府にあると考えますが、実際どのような対応をされるのか具体的にお示し下さい。 7
- 5 現状においても鹿屋基地は過密と聞かれますが、この上訓練が追加されることにより安全確保に問題はないのでしょうか。 7
- 6 燃料の輸送も含めた基地運用全般について、どのような安全対策が講じられる予定ですか。 7

- 7 普天間飛行場のヘリコプター部隊の移転や厚木基地所属の空母艦載機の移転が実現しない場合、空中給油機部隊の訓練移転はどのように取り扱われるのですか。 7

6 オスプレイについて

- | | ページ |
|--|-----|
| 1 オスプレイはどの基地から飛来するのでしょうか。 | 8 |
| 2 普天間基地のオスプレイの運用に当たって安全を確保するために日米で申し合わせている事項はどのような内容でしょうか。その申し合わせされた事項は順守されているのでしょうか。 | 8 |
| 3 ハワイの事故原因の究明の状況はどうなっていますか。いつ判明するのでしょうか。また、これに対する我が国の姿勢を示されたい。 | 8 |
| 4 横田基地に配備されるCV-22オスプレイは沖縄で訓練すると聞きますが、移動の際に鹿屋基地を利用することにはならないのでしょうか。 | 8 |
| 5 横田基地配備予定のCV-22オスプレイと鹿屋に飛来するMV-22オスプレイの違いは。 | 8 |
| 6 オスプレイについて、鹿屋基地へ飛来する際には、固定翼モード、転換モード、垂直離着陸モード、どのような形で離発着がなされるのでしょうか。また、それぞれのモードの騒音程度、差異を示してください。 | 8 |
| 7 オスプレイは給油訓練で飛来するのみで、鹿屋基地で他の訓練は行うことはないかと理解してよいのでしょうか。 | 9 |
| 8 MV-22オスプレイの低周波騒音の状況及び対策はどうなっているか。 | 9 |
| 9 MV-22オスプレイのエンジンからの高温の排気ガスへの対策はどうなっているか。 | 9 |
| 10 MV-22オスプレイのローターが発する下降気流についての対策はどうなっているか。 | 9 |
| 11 地上給油訓練の受給機であるMV-22オスプレイ等の鹿屋の飛来ルートを教示ください。オスプレイについては、日本本土及び沖縄北方の太平洋上にある6つの航法経路があると聞いていますが、当該ルートを通して飛来するのでしょうか。 | 9 |

7 施設整備について

- | | ページ |
|--|-----|
| 1 5haのコンクリート舗装の他に、新たに整備される施設（格納庫など）があれば、その場所・面積・建設スケジュール等を示してください。 | 9 |
| 2 滑走路の長さや本数は、現行のままで十分でしょうか。また、P3-Cより機体が重い空中給油機の離発着に耐えられる舗装ですか。 | 9 |
| 3 米軍と自衛隊が共用する施設がありますか。あれば具体的に示してください。 | 10 |
| 4 給油訓練に関して、新たに燃料タンクを整備するのですか。あるいは、自衛隊が使用している鹿屋港の現タンクを共同使用するのですか。 | 10 |
| 5 整備工事には、鹿屋市の地元業者も参入できるのでしょうか。また、総事業費はどの程度となるのでしょうか。 | 10 |

8 地域振興等について

- | | ページ |
|---|-----|
| 1 KC-130のローテーション展開が鹿屋基地で展開される場合、米軍再編交付金及びその他の地域振興策があれば、具体的に数値等も含め、お示しください。また、調整交付金、基地交付金の額に影響があるのかもお示しください。 | 10 |
| 2 KC-130のローテーション展開が、地域に及ぼす影響（メリット、デメリット）はどのようなものなのでしょうか。 | 10 |
| 3 岩国基地における自衛隊及び米軍の現在の配備状況や今後の予定等、岩国基地の状況がわかる説明をお願いします。（配備機種、訓練の種類及び頻度、滑走路等関連施設の整備状況等） | 10 |
| 4 2017年頃にも予定されている厚木基地からの空母艦載機移駐について、岩国市や山口県との調整状況等、進捗状況を教えて下さい。 | 10 |
| 5 米軍は、アメリカ本土で訓練をする場合、住宅があるところ（住宅密集地）で飛行訓練をするのか。 | 11 |
| 6 訓練移転により鹿屋基地に新たに飛行することとなる、CH-53、MV-22オスプレイ等が鹿屋市の環境に与える影響を示してください。 | 11 |

- | | |
|--|----|
| 別紙1 米軍KC-130と自衛隊C-130の諸元 | 12 |
| 別紙2 海上自衛隊と米海兵隊の航空機騒音データによる比較 | 13 |
| 別紙3 海兵隊MV-22と空軍CV-22の概要 | 14 |
| 別紙4 九州防衛局管内防衛施設配置図 | 15 |
| 別紙5 新田原基地周辺地域におけるアメリカ合衆国軍隊の航空機等事故連絡協議会会則 | 16 |
| 別紙6 在日米軍に係る事件・事故発生時における通報手続 | 18 |

KC-130の訓練移転に対する防衛省への質問について（85項目）

1 市民への説明に関するもの（2項目）

問	質問	回答
1	訓練内容(計画)について、地元の理解が得られないまま、進めていくことがあるのでしょうか。	防衛省としては、鹿屋基地を安定的に使用していくためには、地元の御理解と御協力が不可欠であると考えており、引き続き、地元の皆様方に丁寧に御説明し、御理解と御協力が得られるよう最大限努力してまいります。
2	「鹿屋基地の安定的使用については、やはり皆様のご理解が不可欠であり、引き続き丁寧に説明を行い、ご理解を得られるように進めることとしまして、強行的に進んで行くことはない」という発言がなされましたが、この内容について具体的な方法論をお示しください。具体的にはどのような形で進めていかれるのでしょうか。	防衛省としては、鹿屋市等からの御質問や御要望には、引き続き、丁寧に説明を行い、地元の皆様方の御懸念等を可能な限り、払拭出来るよう最大限努力してまいります。

2 訓練について（10項目）

1	今回の在日米軍訓練の受入を契機に訓練の拡大、移駐につながることはないのでしょうか。	今般の鹿屋基地におけるローテーション展開については、「離着陸訓練」、「地上給油訓練」、「荷下訓練」以外に、追加の訓練や部隊の移駐などについて、日米間で協議は行っており、訓練の拡大や米軍基地化は考えておりません。
2	訓練移転により沖縄の負担軽減等(岩国を含む)は何かどのように軽減されるのでしょうか。	KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、平成18年5月の「再編の実施のための日米ロードマップ」に基づき岩国飛行場へのKC-130部隊や空母艦載機部隊の移駐に伴う運用の増大による影響を緩和する観点等から実施することとしています。 具体的には、滑走路の混雑解消や騒音の軽減など岩国の負担軽減につながると考えております。 また、普天間飛行場に配備されているCH-53等のヘリコプターやMV-22オスプレイがKC-130の地上給油訓練の給油対象機として鹿屋基地に飛来することは、沖縄の負担軽減にも資することとなります。
3	訓練が実施される時、事前に連絡はあるのか。また、訓練の周知は、どこが行うのでしょうか。	鹿屋基地におけるローテーション展開の訓練情報については、米側に対し可能な限り情報提供を申し入れるとともに、米側及び鹿屋基地から得られた情報については、九州防衛局から速やかに鹿屋市及び周辺地域の方々に提供したいと考えております。
4	訓練移転は、いつまで実施されるという期限がありますか。実施期間を示してください。	KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、地元の御理解と御協力を得た上で、訓練を実施することとしており、訓練の期限を設けておりません。
5	KC-130空中給油機は、現在自衛隊で運用しているC-130と同型機でしょうか。違いがあれば示してください。	空中給油機KC-130は、現在自衛隊で保有しているC-130と比較すると、機体の形状や大きさなど外観に相違はありませんが、プロペラが6枚羽根になるなど、巡航速度や航続距離等が向上しています。 別紙1:「米軍KC-130と自衛隊C-130の諸元」
6	訓練で来る米軍人は、基地の外に出ることはないのでしょうか。	米軍が天候不良等の理由により岩国飛行場に帰投出来ない場合には、基本的に自衛隊の支援を受け鹿屋基地に宿泊することを考えています。 なお、日米地位協定上、在日米軍の構成員には、日本国内における移動が認められていることから、部隊の秩序及び規律について責任を有している部隊指揮官の判断により、鹿屋基地外に外出が許可される場合もあると考えております。
7	米軍の訓練を日本国内で実施しなければならない理由は何でしょうか。	日米安保条約が、我が国の安全並びに極東の平和及び安全の維持に寄与するため、米軍の我が国への駐留を認めていることは、米軍が、訓練を含む軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うことを前提としています。 一方、米軍は全く自由に訓練を行ってよいわけではなく、我が国の公共安全に妥当な考慮を払って活動すべきものであることは言うまでもありません。 米軍の訓練に際し、安全面に最大の考慮を払うとともに、地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう、これまでも米側に申し入れており、引き続き安全面への最大限の配慮を申し入れてまいります。

問	質問	回答
8	KC-130の積載燃料はどの程度か。	世界航空機年鑑(2013-2014)によれば、燃料容量は、主翼部分に約24,400ℓ、加えて主翼下部に増槽タンク約4,900ℓを2箇所増やすことが可能となっております。 また、貨物室内に約13,600ℓの燃料タンクを増設することが可能となっております。
9	タッチアンドゴー訓練そのものの必要性、昼夜それぞれに行う必要性について説明してください。また、現在、鹿屋基地におけるP-3Cの実施状況をご教示ください。	一般的に、タッチ・アンド・ゴーとは、車輪を滑走路に接地した後、再び上昇する離着陸訓練ですが、離着陸時は、複雑な操作が必要となるため、パイロットの訓練のうち、最も重要な訓練の一つであり、昼夜を問わず行う必要があります。 このため、今回のローテーション展開における当該訓練についても、KC-130のパイロットの練度維持を図るための重要な訓練であり、日米安保条約に基づく我が国の平和と安全を確保するために必要不可欠な訓練です。 なお、鹿屋基地における海上自衛隊のP-3Cのタッチ・アンド・ゴーの訓練回数について、集計は行っておりません。
10	学校及び地域の諸行事に十分配慮した訓練を行うこと。	米軍が訓練を行うに当たり、我が国の公共の安全や周辺地域の方々に適当な考慮を払うことは当然であると認識しています。 周辺地域の方々の安全と安心を担保するための措置につきましては、今後、貴市の御意見を伺いながら、必要な調整を米側と行ってまいります。

3 騒音について (14項目)

1	KC-130のローテーション展開における騒音苦情対応の窓口や、市・住民との連絡処理体制はどのように整備されるお考えでしょうか。	鹿屋基地での航空機運用による騒音苦情等については、主に鹿屋基地で対応を行っておりますが、今回の鹿屋基地におけるKC-130のローテーション展開における騒音苦情等については、九州防衛局及び平成27年7月1日に設置した鹿児島防衛事務所の各窓口において対応してまいります。
2	訓練移転前には騒音調査は行わないのでしょうか。	鹿屋基地周辺の航空機騒音の状況については、九州防衛局が、現在、2地点(上野町公民館、新生市営住宅集会所)において、自動騒音測定装置を設置し、測定を行っており、その結果は、九州防衛局のホームページで公表しています。
3	新たな訓練の増加に伴う騒音の増大に伴い、住民から強く騒音対策を求められると予想されますが、住宅防音工事助成等について、対象区域を拡大されるのでしょうか。	鹿屋飛行場における第一種区域の見直しに当たっては、ローテーション展開後の騒音の状況の変化を踏まえた上で、適切に実施したいと考えております。
4	騒音については、「KC-130のローテーション展開が開始された後に、確認し対応する」とのことであるが、確認に要する期間はどの程度かかりますか。また、その間に新たに第一種区域に指定されると見込まれる地区の対応はどのようにされるのか具体的に示してください。	一般的には、第一種区域の見直しについては、配備機種種の運用が安定した後、直近1年間の飛行回数など運用実態を踏まえ、騒音コンターを作成(騒音度調査)し、当該結果に基づき、区域の見直しを行うこととなります。 これまで全国的に第一種区域の見直しを逐次実施してきている状況ですが、過去に見直しを行った施設の例によれば調査開始から区域見直しまで概ね3カ年程度の期間を要しています。 鹿屋飛行場における第一種区域の見直しに当たっては、ローテーション展開後の騒音の状況の変化を踏まえた上で、適切に実施したいと考えております。
5	KC-130の騒音等により家畜や畜産業に損害等が生じた場合、どこが窓口になり、どのように処理する考えか。必要な手順・手続きを具体的にお示しください。	空中給油機KC-130の騒音等により、家畜等への損害が生じた場合には、九州防衛局が窓口となって、騒音の状況、損害の状況等を調査した上で、速やかに対応してまいります。
6	消音施設の整備など、鹿屋基地周辺における航空機等騒音の軽減対策の取組はどのようにされているのでしょうか。また、今後の計画等があればお示しください。	鹿屋基地においては、消音施設として、P-3Cのエンジン試運転場を昭和46年、回転翼機のエンジン試運転場を平成8年に整備したところですが、また、平成30年度からP-1が配備される予定となっていることから、P-1用のエンジン試運転用の消音施設の整備について検討を行ってまいります。 さらに、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する助成の措置を始めとする各種の騒音対策を実施しているところですが、今後、ローテーション展開後の騒音の状況の変化を踏まえた上で、どのような対策が可能なか検討してまいります。

問	質問	回答
7	鹿屋基地に飛来する全ての米軍機(KC-130、オスプレイ、CH53等のヘリ)の騒音と鹿屋基地に所在する全ての自衛隊機(P-3C、ヘリ)の騒音がどのように違うのか比較できるものをお示し下さい。	別紙2:「騒音データの比較表」
8	現在のP3-Cと比較して、KC-130等の運用による騒音の程度と範囲を具体的にお願いします。	別紙2:「騒音データの比較表」
9	騒音レベルの75Wといっても具体的にはどのようなものかわかりません。コンター図作成に当たって、どの程度の頻度、回数、時間帯などを前提にしているか示してください。また、体感でどのように感じるレベルか示してください。	WECPNLとは、音響の強度(デシベル)、頻度、継続時間、発生時間帯などを考慮した航空機騒音の「うるささ」を表す単位となります。 WECPNL75とは、例えば、1日の間に、80dB(電車の車内の騒音に相当)の騒音が150回※発生、85dBの騒音であれば50回発生した場合に相当します。 ※騒音発生回数は、時間帯に応じて重み付けをした後の回数(0700～1900は1倍、1900～2200は3倍、2200～0700は10倍)である。
10	2,300回飛行回数が増えるとの説明ですが、その内訳を示してください。また、現在の年間37,700回の内訳もお示しください。	騒音予測コンター図の作成に当たって、KC-130等の飛行回数については、現在、日米間で協議している訓練頻度等を基に試算しています。 具体的には、 ①離着陸訓練については、1機のKC-130が、日中及び夜間にそれぞれ月8回、1回当たり約4時間程度の訓練を実施することを前提に、年間約2,000回の飛行回数を試算 ②地上給油訓練については、1機のKC-130と4機の受給機(CH-53等のヘリコプターやMV-22オスプレイ)が、月2回、訓練のため飛来し、訓練後帰投することを前提に、KC-130は年間約50回、受給機は年間約200回の飛行回数を試算 ③荷下訓練については、1機のKC-130が、月2回、訓練実施のため飛来し、訓練後帰投することを前提に、年間約50回の飛行回数を試算しており、約2,300回の飛行回数のうち、KC-130が約9割、地上給油訓練における受給機(CH-53等のヘリコプターやMV-22オスプレイ)が約1割となっています。 また、騒音予測コンター図の作成に当たって試算した現在の海上自衛隊による飛行回数の内訳については、P-3C等の固定翼機が約3割、SH-60等の回転翼機が約7割となっています。
11	P3-Cが燃料を満載して離陸する時の騒音が大きいですが、訓練時KC-130は燃料をどの程度積載して離着陸するのでしょうか。	鹿屋基地におけるローテーション展開におけるKC-130の飛行燃料及び給油用燃料の状況について、米側に問い合わせたところ、米側からは、米軍機の構造及び運用に関する事項であるため、お答えすることは出来ないとの回答を得ております。 いずれにしても、防衛省としては、訓練の実施に際しては、周辺地域への影響に配慮するよう、米側に申し入れてまいります。
12	MV-22オスプレイの騒音について、国会答弁において、名護市の基地に隣接する集落で86.6dBの騒音があったと聞いているが、防衛省の説明資料のデータはどの地域で測定されたのか。	防衛省の説明資料におけるMV-22オスプレイの騒音データについては、平成24年9月にMV-22オスプレイが普天間飛行場に配備されるに当たり、米側からデータの提供を受けたものであり、米側からは、米国内で測定されたデータとの回答を得ております。 当該データのうち、MV-22オスプレイの固定翼モードの騒音データについては、平成21年10月に米国西海岸へのMV-22配備に伴う環境影響評価書に記載されている値、また、転換モードの騒音データについては、平成23年2月に米側から提供を受けた値であり、いずれもフィートからメートルに置き換えたものです。
13	防衛省の新生町・上野町の騒音測定機は、第1種区域を指定する際のうるささ指数を測定する時の設定条件と異なる設定をしているのではないのか。	新生町・上野町に設置しているどちらの自動騒音測定機も、設定条件は同じであり、70dB以上の騒音が5秒以上継続した場合に記録することとしています。 第1種区域を指定する際の騒音測定は、人員を配置して目視により航空機の騒音を測定し、うるささ指数を算出しています。 新生町・上野町に設置している自動騒音測定機は、目視確認が不可能なため、70dB以上の騒音が5秒以上継続した場合の騒音を航空機の騒音として測定し、うるささ指数を算出しています。 したがって、騒音データの収集方法が異なるものの、いずれも航空機騒音を測定し、うるささ指数を算出していることに相違はありません。

問	質問	回答
14	平成27年8月24日に鹿屋市で実施したデモフライトにおいて、KC-130は、飛行燃料及び給油用燃料を満載にして飛来したのか。	今般、鹿屋基地で実施したデモフライトにおけるKC-130の飛行燃料及び給油用燃料の状況について、米側に問い合わせたところ、米側からは、米軍機の構造及び運用に関する事項であるため、お答えすることは出来ないとの回答を得ております。 いずれにしても、防衛省としては、訓練の実施に際しては、周辺地域への影響に可能な限り配慮するよう、米側に申し入れてまいります。

4 訓練内容について（30項目）

1	場周経路とは具体的にどのようなものでしょうか。また、経路はどのようにして決定されるのでしょうか。	着陸する航空機の流れを整理するために、滑走路周辺に設定された飛行経路のことであり、鹿屋飛行場においては、鹿屋飛行場規則により、滑走路の北側及び南側にそれぞれ設定されています。
2	ローテーション展開後の予想コンター図において、KC-130の飛行経路は、鹿屋基地のP3-Cと同様と想定されているが、訓練で飛来する際のKC-130やオスプレイ等の飛行経路をお示し下さい。	ローテーション展開の訓練で飛来するKC-130やMV-22オスプレイ等については、通常、鹿屋基地に所属する航空機と同様に、同基地管制官の指示等に従い、飛行するものと承知しております。
3	タッチ・アンド・ゴーなど、現在の鹿屋基地における各種訓練の開始時刻と終了時刻、飛行経路をお示し下さい。また、場周経路を外れて飛ぶことがあるのでしょうか。	現在、鹿屋飛行場規則にて、鹿屋基地における連続離着陸訓練は、原則として6時から21時の間に実施することとされていますが、それ以外の訓練は特に開始、終了時間の制限は設けておりません。 飛行経路については、有視界飛行方式により飛行する航空機が行うタッチ・アンド・ゴー訓練は、原則として場周経路を飛行しますが、それ以外の訓練は、訓練の態様によって、場周経路の外を飛行する場合がございます。また、計器飛行方式により飛行する航空機が行う訓練は、適宜、場周経路とは異なる、管制官が指示する経路を飛行します。 なお、これらの飛行経路は多様であるため、明示することは困難です。
4	KC-130は、1回の訓練で何回タッチ・アンド・ゴーや定位置停止を行うのかお示し下さい。また、他の訓練についてもオスプレイやCH-53等を含め、1回の訓練で何回離発着を行うのかお示し下さい。	KC-130の訓練については、離着陸訓練が1回あたり4時間程度、地上給油訓練が6時間程度、荷下訓練が4時間程度としておりますが、1回の訓練での離着陸等の回数については、米軍の訓練状況等により異なることから、お答えすることは困難です。
5	夜間訓練の終了時刻は、岩国基地への帰投を含めて午後10時までと理解してよいのでしょうか。	夜間訓練の終了時刻は、撤収作業を行い午後10時頃までには鹿屋基地を離陸し終了するものと理解しておりますが、詳細については、今後、日米間で協議を行うこととしています。 夜間訓練については、米軍パイロットの練度維持のために不可欠な訓練ではありますが、訓練の実施に当たっては、周辺地域への騒音の影響に可能な限り配慮するよう米側に申し入れています。
6	「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」それぞれに示された訓練時間は、その時間全てが離発着、地上給油、荷下に要するの、示された訓練時間の内訳をお示し下さい。	訓練時間については、準備作業や撤収作業などを含めたものと承知していますが、その内訳については、米軍の訓練状況等により異なることから、お答えすることは困難です。
7	「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」それぞれに示された訓練回数は、上限であるか、それとも平均であるのか、お示し下さい。〇〇程度という表現は、曖昧であるので明確に示してください。	各訓練回数については、現在、日米間で調整中ではありますが、現時点における最大のものを示したところ です。
8	夜間訓練は午後10時ごろまでとなっているが、騒音対策などのために早期及び夜間の訓練時間の規制について米国との協議状況を具体的にお示し下さい。	夜間訓練(日没後から遅くとも22時頃まで)は、米軍パイロットの練度維持のために不可欠ではありますが、訓練の実施に当たっては、周辺地域への騒音の影響に可能な限り配慮するよう米側に申し入れています。

問	質問	回答
9	KC-130が他の航空機に給油するための燃料は、どこでKC-130に補給されるのでしょうか。	KC-130が燃料を積載する場所については、KC-130の拠点である岩国飛行場において積載されるものと承知しております。
10	鹿屋基地において、KC-130が使用する燃料を補給することはあるのでしょうか。	米軍の訓練に必要な燃料については、基本的に、岩国飛行場において全て準備されるものと承知しております。
11	給油を受けるオスプレイやCH-53等は、鹿屋基地内のどこに着陸し、給油を受ける場所までどのように移動するのでしょうか。	MV-22オスプレイやCH-53等については、鹿屋基地の管制に従い、滑走路に着陸した後、誘導路を通り、訓練場所まで移動することになると承知しております。
12	地上給油訓練の夜間の頻度はどれくらいでしょうか。また、夜間訓練の場合、ヘリ等は夜間に飛来するのでしょうか。	鹿屋基地における地上給油訓練は、日中及び夜間に月2回程度、訓練する計画としておりますが、詳細については、今後、日米間で協議を行うこととしております。
13	鹿屋基地周辺空域における米軍が空中給油訓練を行うことができる訓練空域をお示しください。	米軍が空中給油訓練を実施する空域については、米軍の運用に関することであり、確定的にお答えすることは困難です。 なお、九州防衛局管内における米軍の訓練空域は別図のとおりです。 別図：九州防衛局管内防衛施設配置図
14	鹿屋基地周辺で想定される全機種ごとの飛行コース、高度をお示しください。	KC-130等が鹿屋基地を離着陸する際には、鹿屋基地の管制官の指示等に従い飛行することから、基本的に、P-3C等と同様の飛行コース、高度となるものと承知しております。
15	短期の日米共同訓練などにおいて、空中給油訓練が、鹿屋基地周辺空域で行われることはないのでしょうか。	現時点において、岩国飛行場から鹿屋基地へのローテーション展開の他に、短期の日米共同訓練などについて、日米間で協議は行っておりません。
16	荷下訓練は、貨物用パレットに貨物を積載しないとのことでしたが、貨物を積載した訓練及び空中からの荷下ろし訓練は、鹿屋基地及び周辺では実施することはないと理解してよろしいのでしょうか。	今回のローテーション展開においては、貨物を積載せず貨物用パレットのみを下ろす荷下訓練を行う予定であり、貨物を積載した荷下訓練及び空中からの荷下訓練を実施する計画はありません。
17	貨物用パレットに貨物を積載した訓練、空中からの荷下訓練を実施している基地等があればお示しください。	KC-130については、現在、岩国飛行場のほか、伊江島補助飛行場、グアム、ハワイなどで訓練を実施していると承知しておりますが、訓練の詳細については、米軍の運用に係る事項であり、詳らかにお答えすることは困難です。 なお、人員投下及び物資投下については、伊江島補助飛行場で実施していると承知しております。
18	CH-53等のヘリコプターとなっているが、「等のヘリコプター」とは何という機種ですか。	普天間飛行場に配備されているAH-1やUH-1が想定されます。
19	コンター図の作成における算定根拠及び方法を示してください。	騒音予測コンター図については、日米間で協議しているKC-130の各種訓練頻度や海上自衛隊からの提供資料等に基づき、試算した飛行回数、鹿屋基地周辺における航空機の標準的な飛行コース等を踏まえ、作成しました。

問	質問	回答
20	KC-130のローテーション展開により、現在の鹿屋基地の運用に影響が出て、これまでの鹿屋基地の訓練時間等が変更されることはないのでしょうか。	KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、鹿屋基地の運用を妨げない範囲内で実施することとしております。
21	実施予定の訓練項目は、「離発着訓練」「地上給油訓練」「荷下訓練」の3項目ということですが、日米協議の進捗により、訓練項目が変更となることはないのでしょうか。	今回の鹿屋基地におけるローテーション展開については、「離着陸訓練」、「地上給油訓練」、「荷下訓練」以外に日米間で協議は行っており、訓練項目の変更は考えておりません。
22	夜間の飛行訓練を禁止する時間帯が設けられますか。あるいは、訓練を禁止する時間帯は設けられず、あくまで米軍側が自主的に訓練を控えるという形になるのでしょうか。	米軍の鹿屋基地使用に係る詳細については、今後、米軍や海上自衛隊と調整しながら進めることとしています。いずれにしても、鹿屋基地周辺の住民への騒音面や安全面における影響に最大限配慮しながら、調整を進めてまいりたいと考えています。
23	過去5年間の鹿屋基地における年間飛行回数等(機種別、時間帯別、タッチアンドゴーの回数など)についてお示し下さい。	年間飛行回数の集計方法は、年度の自衛隊機による時間帯別で集計しており、直近の1カ年の回数について公開できます。なお、機種別、タッチアンドゴー回数別での集計は行っておりません。 鹿屋基地における平成25年度の自衛隊機による時間帯別の年間飛行回数は、次のとおりです。 ・年間飛行回数:42,113回 ・時間帯別: 0700~1900:39,963回、1900~2200:1,730回、2200~0700:420回 ※これまで説明している年間飛行回数約37,700回は、鹿屋基地の上空を通過する航空機等を除いた回数としております。
24	現在の鹿屋基地におけるタッチ・アンド・ゴーの訓練はどの程度でしょうか。	鹿屋基地におけるタッチアンドゴーの訓練回数は、集計しておりません。
25	今回説明のあったローテーション訓練は、現在どこで実施されているのでしょうか。	KC-130は、現在、岩国飛行場のほか、グアム、ハワイ、オーストラリア、タイ、伊江島補助飛行場などで訓練を実施していると承知しております。
26	訓練のローテーション展開は鹿屋基地とグアムとされているが、グアムでの訓練実施の状況・見通しはどのようなのでしょうか。また、グアムで行われる訓練及び運用内容をお示し下さい。	KC-130のグアムへのローテーション展開の詳細については、今後、米側に対しグアムへのローテーション展開の状況を確認し、情報が得られれば、地元の皆様方に情報提供を行ってまいります。
27	自衛隊との合同訓練を行うのですか。行う場合、具体的にどのような訓練を行うのですか。	今回のローテーション展開は、あくまでも、平成18年5月の「再編の実施のための日米ロードマップ」に基づく訓練です。
28	基地周辺住民に危険が及ぶような地上訓練を行うことはないですか。	今回のローテーション展開において、地上で行う訓練は、「地上給油訓練」及び「荷下訓練」を計画しておりますが、米側は、訓練の実施に当たって、常日頃から安全性に十分な対策を講じていると承知しており、鹿屋基地において地上訓練を行う場合も、十分な安全対策を講じた上で実施することとしています。
29	低空飛行訓練を実施することがあるのですか。あるとすれば、どんな機種でどこで実施するのですか。	今回のローテーション展開において、低空飛行訓練を実施する計画はありません。

問	質問	回答
30	空中給油機の離発着回数及び場周経路は公表されるのですか。また、市が国や米軍に照会すれば回答してもらえますか。	鹿屋基地におけるローテーション展開の訓練情報については、米側に対し可能な限り情報提供を申し入れるとともに、米側及び鹿屋基地から得られた情報については、九州防衛局から速やかに鹿屋市及び周辺地域の方々に提供したいと考えております。 なお、空中給油機KC-130の場周経路は、P-3Cと同じ場周経路を想定しており、海上自衛隊鹿屋基地の場周経路は、既に公表されております。

5 安全確保について（7項目）

1	地上給油訓練で飛来するKC-130の安全性について、P3-Cと比較して詳しく説明してください。	米軍のKC-130と海上自衛隊のP-3Cとは、運用主体が異なることから、安全性を一概に比較することは困難ですが、いずれの航空機とも長期間にわたって安定的に運用されて来ており、安全性は十分確保されているものと考えています。
2	普天間基地及び岩国基地でのこれまでの運用におけるKC-130の事故発生状況についてお示し下さい。 また、鹿屋基地に飛来する全ての米軍機（オスプレイ、CH-53等のヘリ）の事故についてもお示し下さい。	KC-130について、防衛省が知り得た範囲では、日本国内で平成17年に部品遺失が1件発生したと承知しています。 また、鹿屋基地に地上給油訓練の給油対象機として飛来が予定されている米軍機について、防衛省が知り得た範囲では、過去5年間において、日本国内でMV-22オスプレイの事故（部品遺失等）が3件、CH-53ヘリの事故（民間空港への着陸）が1件、AH-1ヘリの事故（燃料タンクの落下等）が5件発生したと承知しています。 なお、MV-22オスプレイの日本国外での事故については、平成17年米国政府が量産決定後、平成19年に米国本土の基地で飛行中にエンジン部から出火し、着陸帯に着陸した事故、平成24年にアフリカのモロッコで墜落した事故、本年5月にハワイで着陸に失敗した事故の3件の大きな事故が発生したと承知しています。 (参考):平成16年8月に沖縄国際大学に墜落したヘリコプターはCH-53D型であり、現在、普天間飛行場に配備されているのは、CH-53E型のヘリコプターです。
3	訓練計画の周知や不測の航空機事故への体制は、どのように整理されていますか。	訓練計画の周知について、米側から情報が得られた場合には、地元の皆様へ情報提供したいと考えております。 また、不測の航空機事故への体制については、米軍が使用する他の飛行場において、万一の航空機事故等が起きた際に緊急の連絡通報や総合的な応急対策を円滑に実施出来る体制を確立するため、九州防衛局と地元関係機関で構成した航空機事故連絡協議会を設置しており、鹿屋基地においても、同様の体制を構築することを考えております。
4	KC-130のローテーション展開における、事件・事故に対する責任は当然日米両政府にあると考えますが、実際どのような対応をされるのか具体的にお示し下さい。	米軍人による事件・事故は、あってはならないものと認識しており、平素から、米軍に対し、隊員の教育や綱紀粛正の徹底を図る等によりその防止に努めるよう申し入れを行っており、米軍においても事件・事故の防止に取り組んでいるものと承知しています。 今回のKC-130ローテーション展開においても、事件、事故の防止に向けて取り組んでまいります。
5	現状においても鹿屋基地は過密と聞かれますが、この上訓練が追加されることにより安全確保に問題はないのでしょうか。	KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、海上自衛隊鹿屋基地の運用を妨げない範囲内で実施することとしており、訓練の実施に当たっては、安全性の確保に努めてまいります。
6	燃料の輸送も含めた基地運用全般について、どのような安全対策が講じられる予定ですか。	鹿屋基地における燃料の輸送も含めた基地運用については、これまで周知住民に対し影響が及ばないよう関連法規等を遵守するとともに、海上自衛隊内の諸規則の下、今後とも、基地運用の全般について、万全を期してまいります。
7	普天間飛行場のヘリコプター部隊の移転や厚木基地所属の空母艦載機の移転が実現しない場合、空中給油機部隊の訓練移転はどのように取り扱われるのですか。	防衛省としては、普天間飛行場の移設や空母艦載機の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐の実現に向け、引き続き、地元にて丁寧な説明し、御理解を得ながら、着実に進めるため取り組んでいるところです。 他方、KC-130飛行隊の普天間飛行場から岩国飛行場への移駐については、山口県、岩国市等から沖縄の負担軽減に理解を示していただき、平成26年8月に移駐が完了したところです。 KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、平成18年5月の「再編の実施のための日米ロードマップ」に基づき岩国飛行場へのKC-130部隊や空母艦載機部隊の移駐に伴う運用の増大による影響を緩和する観点等から実施することとしています。

6 オスプレイについて（11項目）

1	オスプレイはどの基地から飛来するのでしょうか。	地上給油訓練に参加するMV-22オスプレイが、どの基地から飛来するかについては、一般的には、MV-22の配備先である普天間飛行場から飛来することが予想されます。
2	普天間基地のオスプレイの運用に当たって安全を確保するために日米で申し合わせている事項はどのような内容でしょうか。その申し合わせされた事項は順守されているのでしょうか。	MV-22オスプレイの配備は、我が国の安全保障にとって大変大きな意味がありますが、その飛行運用に際しては、安全性はもとより、地域住民の皆様の生活への最大限の配慮が大前提です。 MV-22の飛行運用の実施に当たっては、地元住民に十分な配慮がなされ、最大限の安全対策を採ることについて、平成24年9月19日に日米合同委員会で合意しています。 当省としては、この合意に基づき運用されるよう、米側との間で必要な協議を行っていくことにより、地元の皆様の御理解を得ていきたいと考えています。
3	ハワイの事故原因の究明の状況はどうなっていますか。いつ判明するのでしょうか。また、これに対する我が国の姿勢を示されたい。	今回の事案については、米側に対し、着陸失敗の原因等の関連の情報を速やかに提供するとともに、普天間飛行場所属のMV-22オスプレイについて、引き続き、安全面に最大限配慮するよう併せて申し入れたところですが、 現段階において、事案の具体的な原因等に関する確定的な情報は得られていません。これに対し、米側から、本件については迅速かつ透明性をもって対応したいとの反応がありました。 また、今回の事案を受けて、まずは、実際の運用を行っている米側において、運用に携わる米軍人や周辺コミュニティの安全を十分に考慮した上で、原因の究明や再発防止のための措置が採られるものと考えています。 この点、米国政府からは、現在本事案の調査を行っているところであるが、MV-22の設計に根本的欠陥があると疑う理由はなく、また、これまでにMV-22の通常運用を停止させるべき理由は発見されていないとの説明を受けています。同時に、米国政府は、(MV-22の運用の安全性を確認しており、)引き続き最大限の考慮を払って運用するとしています。 MV-22の実際の運用を行っているのは米軍であり、機体の安全性に問題があれば、当然運用に携わる米軍人や周辺コミュニティの安全に直結することから、米軍としても、機体や運用の安全性の確認を最大限考慮しているところであり、防衛省としてもその判断を重視しているところです。 引き続き、米側に対して、今回の事案の原因等に関する迅速な情報提供を含め、再発防止のための措置等について、しっかりと求めてまいります。
4	横田基地に配備されるCV-22オスプレイは沖縄で訓練すると聞きますが、移動の際に鹿屋基地を利用することにはならないのでしょうか。	CV-22オスプレイの配備に関する環境レビューによれば、CV-22は、横田飛行場に加え、東富士演習場、三沢対地謝爆撃場や沖縄における既存の訓練場などの訓練区域で訓練を実施すると承知しています。 米側からは、訓練などの運用について、東富士演習場、三沢対地謝爆撃場や沖縄における既存の訓練場などを含め、各地の施設・区域へ飛来することになる旨の説明を受けていますが、これ以上の具体的な飛行運用や訓練場所については、現時点において、米側からは説明を受けておりません。
5	横田基地配備予定のCV-22オスプレイと鹿屋に飛来するMV-22オスプレイの違いは。	オスプレイは、回転翼を上に向けた状態ではヘリコプターのようにホバリングや垂直離着陸が可能であり、前方に傾けた状態では固定翼機のように高速で長距離飛行することができる、ヘリコプターと固定翼機の両者の利点を持ち合わせた航空機です。 CV-22及びMV-22は、任務が異なるため搭載装備に一部異なる部分がある別機種ではありますが、両者とも機体構造及び基本性能(エンジン、飛行システムの基礎)が同一であることから、安全性は同等です。 搭載装備の違いの一例を挙げれば、CV-22には、MV-22にはない地形追従装置が装備されています。 別紙3:「海兵隊MV-22と空軍CV-22の概要」
6	オスプレイについて、鹿屋基地へ飛来する際には、固定翼モード、転換モード、垂直離着陸モード、どのような形で離発着がなされるのでしょうか。また、それぞれのモードの騒音程度、差異を示してください。	MV-22オスプレイが鹿屋基地へ飛来する際の離着陸の形態については、一般的に、離陸後の加速時や着陸前の減速時に用いられる転換モードにより飛行するものと考えられます。 また、それぞれのモードにおける騒音程度、差異については、別紙のとおりです。 別紙2:「騒音データの比較表」

問	質問	回答
7	オスプレイは給油訓練で飛来するのみで、鹿屋基地で他の訓練は行うことはないかと理解してよいでしょうか。	今回のローテーション展開において、MV-22オスプレイは、KC-130の地上給油訓練における受給機として、鹿屋基地に飛来します。
8	MV-22オスプレイの低周波騒音の状況及び対策はどうなっているか。	低周波音については、環境省による環境基準が定められておらず、特に航空機から発生する低周波音による影響については調査研究の過程にあり、個人差や建物による差が大きく未知の部分もありますが、ローテーション展開に係る騒音等により、周辺地域への損害が生じた場合には、九州防衛局が窓口となって、騒音等の状況、損害の状況等を調査した上で、速やかに対応してまいります。
9	MV-22オスプレイのエンジンからの高温の排気ガスへの対策はどうなっているか。	MV-22オスプレイのエンジンからの排気については、同機のエンジンナセルに備えられた排気デフレクタで排気が地上に直接当たらないように排出されるなどにより、高温の排気ガスが火災を発生させる可能性は極めて低い旨米側から説明を受けています。 その上で、政府としては、米国政府に対して、我が国においてMV-22を運用する場合は、①パイロットに義務付けられている排気デフレクタ作動確認及び同装置の継続監視の遵守を徹底すること、②排気デフレクタを含めた機体システムに故障等が発生しないよう確実な整備を行うこと、③着陸している時間を制限すること、などといった運用措置・手順を追求することにより、排気ガスによる火災発生リスクの更なる低減を図り、安全な運用の確保に万全を期すよう、しっかりと申し入れています。 普天間飛行場のMV-22オスプレイは、その高い性能を活かして、我が国において安全に運用されてきていると認識していますが、今後とも安全な運用が徹底されるよう、引き続き米側と必要な協議を行ってまいります。
10	MV-22オスプレイのローターが発する下降気流についての対策はどうなっているか。	2012年に普天間飛行場に同機を配備するに当たり米側が作成した環境レビューでは、MV-22オスプレイの下降気流は公共の安全にかなわない問題も生じさせないと評価されています。 普天間飛行場のMV-22オスプレイは、その高い性能を活かして、我が国において安全に運用されてきていると認識していますが、今後とも安全な運用が徹底されるよう、引き続き米側と必要な協議を行ってまいります。
11	地上給油訓練の受給機であるMV-22オスプレイ等の鹿屋の飛来ルートを示してください。オスプレイについては、日本本土及び沖縄北方の太平洋上にある6つの航法経路があると聞いていますが、当該ルートを通して飛来するのでしょうか。	今回のローテーション展開の訓練において鹿屋基地への飛来が予定されているKC-130やMV-22オスプレイ等については、通常、鹿屋基地に所属する航空機と同様に、同基地管制官等の指示等に従い飛行するものと承知しております。 なお、御質問の環境レビュー※に記載されている航法経路については、MV-22オスプレイが必要とする航法訓練の一部が行われる飛行ルートであると理解しています。 ※環境レビュー ・・・米国政府が、普天間飛行場へのMV-22の配備及び日本における運用に伴う環境への影響を検討・評価したもの

7 施設整備について（5項目）

1	5haのコンクリート舗装の他に、新たに整備される施設（格納庫など）があれば、その場所・面積・建設スケジュール等を示してください。	鹿屋基地へのローテーション展開のために実施する施設整備については、コンクリート舗装のみを予定しています。
2	滑走路の長さや本数は、現行のままで十分でしょうか。また、P3-Cより機体が重い空中給油機の離発着に耐えられる舗装ですか。	鹿屋基地は長さ2,250mの滑走路を有しており、KC-130の運用上は問題なく、長さや本数を拡張する必要はないものと考えています。また、現行の滑走路の舗装についても、KC-130の運用上問題はないと考えております。

問	質問	回答
3	米軍と自衛隊が共用する施設がありますか。あれば具体的に示してください。	米軍と自衛隊が共同使用する施設については、今後、具体的な内容について調整することとなりますが、基本的には、滑走路、誘導路及び新たに整備されるコンクリート舗装区域等の施設について共同を使用することを考えてます。
4	給油訓練に関して、新たに燃料タンクを整備するのですか。あるいは、自衛隊が使用している鹿屋港の現タンクを共同使用するのですか。	今回のローテーション展開において、新たに燃料タンクを整備する計画や鹿屋港のタンクを共同使用する計画はありません。
5	整備工事には、鹿屋市の地元業者も参入できるのでしょうか。また、総事業費はどの程度となるのでしょうか。	鹿屋基地の施設整備に伴う地元業者への発注については、地元企業の皆様方の御要望や官公需法等の主旨を踏まえ、可能な限り地元企業の受注機会の確保に努力してまいります。 なお、コンクリート舗装区域の整備については、現在、日米間で詳細について、調整中であることから、総事業費をお答えすることは困難です。

8 地域振興策等について（6項目）

1	KC-130のローテーション展開が鹿屋基地で展開される場合、米軍再編交付金及びその他の地域振興策があれば、具体的に数値等も含め、お示ください。また、調整交付金、基地交付金の額に影響があるのかもお示ください。	KC-130の鹿屋基地へのローテーション展開については、「再編の実施のための日米ロードマップ」に盛り込まれた再編事業の一つであることから、駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法に基づく、再編交付金の対象となります。 再編交付金については、毎年度の再編の進捗状況等を踏まえ、交付することとなるため、あらかじめ総額をお答えすることは困難です。 また、環境整備法に基づく特定防衛施設周辺整備調整交付金については、一般論として、航空機の離着陸回数が大きく変化する場合には、交付金の算定に反映されるものと考えられますが、同交付金の交付に際しては、鹿屋基地を含む全国の特定防衛施設で行われている運用の実態等を踏まえ、法令の規定に基づき、適切に交付してまいります。 なお、基地交付金については、総務省の所管であり、防衛省からお答えする立場にないことを御理解願います。
2	KC-130のローテーション展開が、地域に及ぼす影響（メリット、デメリット）はどういうものなのでしょうか。	KC-130のローテーション展開について、鹿屋市が騒音の増加による周辺地域への影響、畜産業への影響、オスプレイの安全性への懸念を示していることは、十分に理解しており、これら懸念が払拭出来るよう、地元に対し丁寧に説明し、御理解と御協力が得られるよう努力してまいります。 他方、本件について、地元から御理解が得られた場合においては、鹿屋基地周辺地域における住民の生活の利便性及び産業の振興に資するための再編交付金を速やかに交付するとともに、地元から、負担軽減措置等について、御要望があった場合においては、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律等、既存の枠組みを活用し、最大限協力したいと考えています。
3	岩国基地における自衛隊及び米軍の現在の配備状況や今後の予定等、岩国基地の状況がわかる説明をお願いします。（配備機種、訓練の種類及び頻度、滑走路等関連施設の整備状況等）	岩国飛行場においては、FA-18やAV-8等の米軍機が約60機、EP-3やOP-3等の自衛隊機が約40機配備されていたところ、米軍再編により、8機のCH-53Dが米本土へ移駐し、15機のKC-130が普天間飛行場から岩国飛行場に移駐しています。今後、平成29年頃に59機の米空母艦載機が厚木飛行場から移駐する予定であり、岩国飛行場における航空機の機数は160機程度になる見込みです。また、この他に、1日4往復の民間航空機が離着陸しています。 岩国飛行場における米軍及び海上自衛隊の訓練の種類や頻度については、多様であり答えることは困難です。なお、海上自衛隊の年間の飛行回数については、約23,000回となっております。 施設整備については、現在、岩国飛行場において駐機場、格納庫等の整備を行っており、愛宕山地区においては、家族住宅等の施設整備に先立つ造成工事を完了し、現在、給排水等のユーティリティの整備に着手しております。
4	2017年頃にも予定されている厚木基地からの空母艦載機移駐について、岩国市や山口県との調整状況等、進捗状況を教えてください。	空母艦載機部隊の移駐については、現在、2017年頃の移駐に向けて、地元である岩国市等の御理解を得ながら、岩国飛行場において、駐機場、格納庫等の整備を行っており、愛宕山地区においては、家族住宅等の施設整備に先立つ造成工事を完了し、現在、給排水等のユーティリティの整備に着手しております。 防衛省としては、今後とも地元の御理解を得ながら、着実に進めるための努力をしております。

問	質問	回答
5	米軍は、アメリカ本土で訓練をする場合、住宅があるところ(住宅密集地)で飛行訓練をするのか。	<p>お訊ねの件につきましては、現在米側に照会しているところでありますが、一般的に当方が承知している限りにおいては、アメリカ本土での基地周辺においても、市街地が所在しているところもあり、当該基地を使用し、飛行訓練が行われているものと承知しております。</p> <p>今後、米側から情報が得られれば、地元の皆様方に情報提供してまいるとともに、鹿屋基地での訓練に当たっては、基地周辺住民への騒音面や安全面における影響に最大限の配慮を行うよう、米側に対して申し入れてまいります。</p>
6	訓練移転により鹿屋基地に新たに飛行することとなる、CH-53、MV-22オスプレイ等が鹿屋市の環境に与える影響を示してください。	<p>今回のローテーション展開において、現状の海上自衛隊による年間飛行回数約4万回に対し、KC-130等の訓練により、約2,300回の飛行回数が増加する見込みとなっており、航空機騒音による鹿屋基地周辺地域への影響が若干増加することが予想されます。</p> <p>防衛省としては、訓練の実施に際しては、周辺地域への影響に可能な限り配慮することが必要と認識しており、貴市の御懸念について、米側に申し入れてまいります。また、KC-130等の騒音等により、周辺地域への損害が生じた場合には、九州防衛局が窓口となって、騒音の状況、損害の状況等を調査した上で、速やかに対応してまいります。</p>

米軍KC-130と自衛隊C-130の諸元

		自衛隊		
米軍		KC-130H	C-130H	C-130R
名称	KC-130J 海兵隊 空中給油機	KC-130H 航空自衛隊 空中給油輸送機	C-130H 航空自衛隊 輸送機	C-130R 海上自衛隊 輸送機
機種				
最大速度	約348kt (約645km/h)	約320kt (約590km/h)	約320kt (約590km/h)	約320kt (約590km)
航続距離等	約5250km	約4000km (5t搭載時)	約4000km (5t搭載時)	約4000km (5t搭載時)
機体諸元	<ul style="list-style-type: none"> 全長：約29.8m 全幅：約40.4m 全高：約11.7m 	<ul style="list-style-type: none"> 全長：約29.8m 全幅：約40.4m 全高：約11.7m 	<ul style="list-style-type: none"> 全長：約29.8m 全幅：約40.4m 全高：約11.7m 	<ul style="list-style-type: none"> 全長：約29.8m 全幅：約40.4m 全高：約11.7m
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 	<ul style="list-style-type: none"> 最大離陸重量：約70t 搭載量：約20t (人員92名) ※機内増設タンクなし 機内増設タンク 空中給油ポッド 	<ul style="list-style-type: none"> 最大離陸重量：約70t 搭載量：約20t (人員92名) 	<ul style="list-style-type: none"> 最大離陸重量：約70t 搭載量：約20t (人員92名)
製造業者	機体：ロッキード・マーチン	機体：ロッキード・マーチン	機体：ロッキード・マーチン	機体：ロッキード・マーチン
保有数(26'末)	15機(岩国基地)	1機	15機	6機

海上自衛隊と米海兵隊の航空機騒音データによる比較

航空機の種別	スラント距離(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 (離陸時)	89dB	83dB	76dB	69dB
	LC-90 (離陸時)	84dB	77dB	70dB	62dB
	H-60 (着陸時)	79dB	72dB	66dB	59dB
	OH-6 (着陸時)	76dB	69dB	61dB	52dB
	KC-130 (離陸時)	89dB	82dB	75dB	66dB
米海兵隊	CH-53 (着陸時)	91dB	84dB	77dB	68dB
	AH-1 (着陸時)	81dB	74dB	67dB	59dB
	MV-22 (固定翼モード)	83dB	77dB	69dB	59dB
	MV-22 (回転モード ナセル角60度)	81dB	74dB	67dB	60dB
	MV-22 (回転モード ナセル角80度)	83dB	76dB	69dB	62dB

※騒音の大きさの目安



60dB……普通の会話、静かな乗用車内

70dB……電話のベル

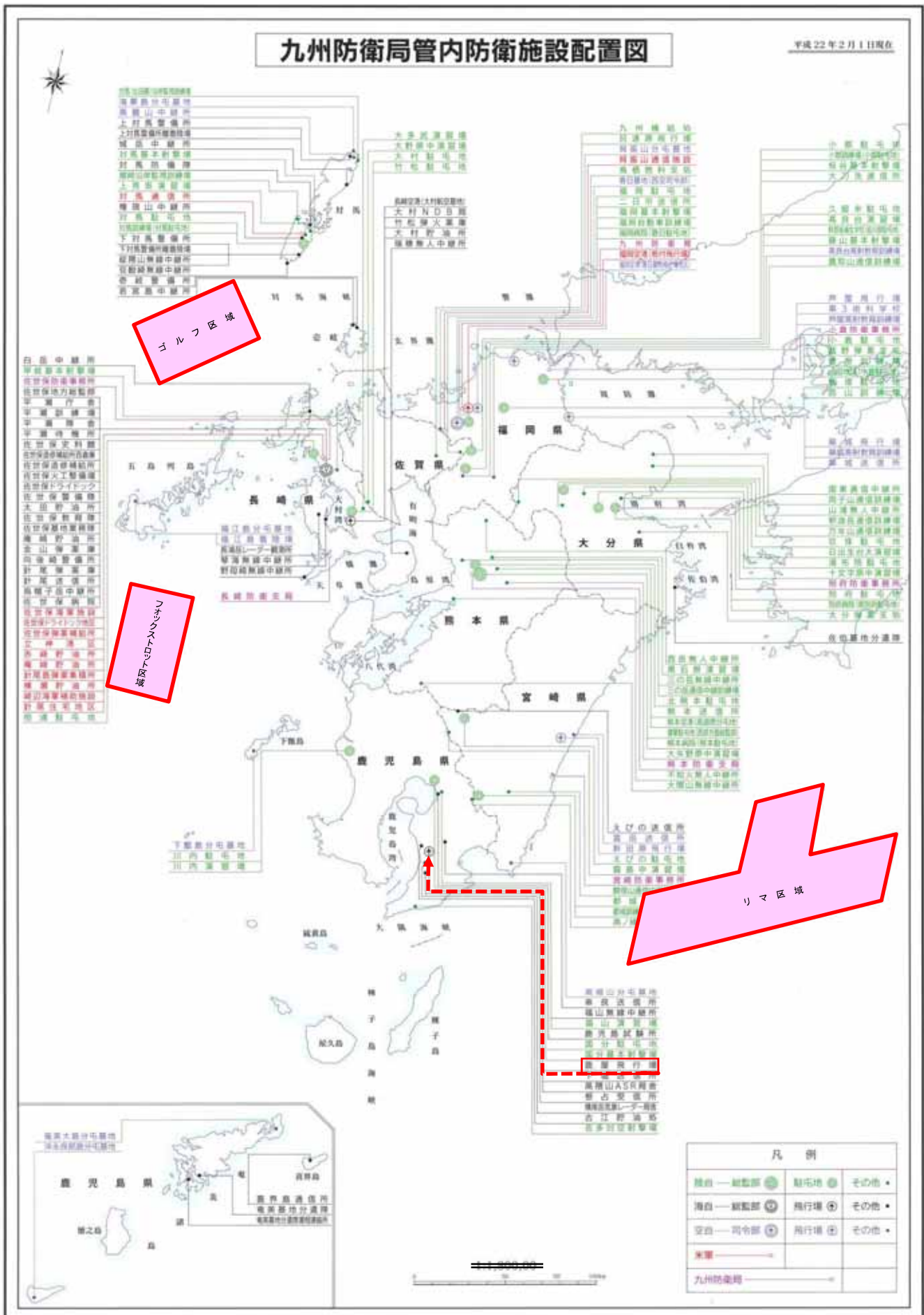
80dB……交通量の多い道路など

90dB……ピアノ、犬の鳴き声
100dB……電車が通る時のガード下

海兵隊MV-22と空軍CV-22の概要

機体	MV-22	CV-22
諸元		
全長	17.5m	同左
全幅	25.8m	同左
全高	6.7m	同左
最大速度(連続)	時速約465km	同左
クルー	3~4名(操縦士 副操縦士 フライトエンジニア1~2名)	同左
輸送人員	24名	同左
搭載重量(内部)	約9,100kg	同左
武器	M240D 7.62/ GAU-16 Tail Gun (後部射撃用) GAU-17 IDWS(全方位射撃)	同左
自己防御装置	ミサイル警戒装置 レーダー警戒受信機 チャフ・フレア投射装置 赤外線警戒装置	(左記に加え) 電子妨害機能 レーザー探知装置
航法関連装置	ミッションコンピュータ 慣性航法装置GPS 前方赤外線監視装置 敵味方識別装置 戦術航法装置 レーダー高度計	(左記に加え) 地形追随装置 さらに、夜間飛行機能を強化

機体構造、基本性能(エンジン、飛行システムの基礎)が同一



新田原基地周辺地域におけるアメリカ合衆国軍隊の
航空機等事故連絡協議会会則

(目的)

第1条 新田原飛行場周辺地域においてアメリカ合衆国軍隊の航空機等の事故及び航空機の飛行に伴う災害が発生した場合の自衛隊等関係機関相互の緊急かつ迅速な連絡調整体制を確立し、総合的な応急対策の実施について協議することを目的とする。

(名称)

第2条 本会議は、新田原基地周辺地域におけるアメリカ合衆国軍隊の航空機等事故連絡協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(構成)

第3条 協議会は、別表の関係機関をもって構成するものとする。

(機能)

第4条 協議会は、航空機事故等が発生した場合、必要な応急対策を迅速かつ的確に実施し、その円滑な運営を図るものとする。

(定例会・臨時会)

第5条 協議会の会議（以下「会議」という。）は定例会議と臨時会議とする。

(会議の開催)

第6条 定例会議は、原則として年1回開催するものとし、臨時会議はその必要がある場合に開催することができる。

(会議の招集)

第7条 会議は新富町が招集する。

(庶務)

第8条 会議の庶務は、新富町防災基地対策課が担当し、九州防衛局管理部業務課が補佐する。

(その他)

第9条 この会則に定めるもののほか、必要な事項は別に定める。

附則

この会則は、平成2年2月27日から施行する。

附則

この会則は、平成19年9月1日から施行する。

(変更) 福岡防衛施設局事業部業務課→九州防衛局管理部業務課

附則

この会則は、平成23年5月1日から施行する。

(変更) 新富町基地対策課→新富町防災基地対策課

関 係 機 関 表

区 分	関 係 機 関
県	宮 崎 県
市 町 村	西 高 木 市 都 鍋 城 市 湯 町 宮 新 崎 富 市 町
消 防	宮 崎 市 消 防 局 西 東 都 児 市 湯 消 防 防 本 組 部 合
消 防 団	西 新 高 木 宮 都 富 鍋 城 崎 市 町 湯 町 市 消 防 消 防 消 防 防 防 団 団 団 団
警 察	宮 崎 県 警 察 本 部 西 高 高 都 鍋 警 察 署 新 富 交 署 番
海 上 保 安 庁	宮 崎 海 上 保 安 部 署 日 向 海 上 保 安 部 署
自 衛 隊	航 空 自 衛 隊 新 田 原 基 地
地 方 防 衛 局	九 州 防 衛 局 熊 本 防 衛 支 局 宮 崎 防 衛 事 務 所

(仮訳)

在日米軍に係る事件・事故発生時における通報手続

1. 目的

- (1) 合同委員会における日米双方の代表は、在日米軍に係る事件・事故に対する日本側関係当局の迅速な対応を確保し、かかる事件・事故が地域社会に及ぼす影響を最小限のものとするために、在日米軍に係る事件・事故の発生についての情報（以下「事件・事故発生情報」という。）を、日本側関係当局及び地域社会に対して正確にかつ直ちに提供することが重要であると認識する。この通報手続は、以上の認識を踏まえて、在日米軍に係る事件・事故発生情報の通報基準、通報経路、通報様式を定める。
- (2) この通報手続は米軍と日本当局との間の既存の連絡経路を補完することを目的としており、他のいかなる連絡手続をも代替し又は取り消すものではない。

2. 事件・事故発生情報の通報基準

- (1) 公共の安全又は環境に影響を及ぼす可能性がある事件・事故が発生した場合の日本政府への通報については、米側は、中央レベルにおいて、これらの事件・事故について、事件・事故発生情報を得た後できる限り速やかに外務省日米安全保障条約課に通報するとともに、現地レベルにおいて、迅速に関係の防衛施設局に通報する。この通報の対象となる事件・事故の例は以下に掲げるとおりであるが、これらに限られない。これらの事件・事故は、事件・事故通報手続に関する特別作業班（AWGON）の付託事項第3項dにおいて示される基準を満たすものでなければならない。
 - (a) 墜落、投棄、危険物の落下等の航空機に係る事件。
 - (b) 衝突、沈没、座礁等の艦船に係る事件。
 - (c) 爆発又は爆発の相当な蓋然性がある弾薬に係る事件。
 - (d) 米国の施設・区域外への跳弾、日本人又はその財産の被弾等の訓練中の事件。
 - (e) 危険物、有害物又は放射性物質の誤使用、廃棄、流出又は漏出の結果として実質的な汚染が生ずる相当な蓋然性。
 - (f) 米国の施設・区域外での飛行場施設以外への米国軍用航空機の着陸。
 - (g) 米国の施設・区域内における差し迫った若しくは既に発生した危険又は災害であって、日本人又はその財産に実質的な傷害又は損害を与える可能性があるもの。
 - (h) 日本人又はその財産に実質的な傷害又は損害を与える可能性がある事件・事故。
 - (i) 米国の施設・区域の中で発生する又は施設・区域に対するテロ行為であって、米軍の人員若しくは施設・区域又は周辺地域社会の安全に影響し又は危

険を及ぼすテロ行為の発生。

- (2) 上記 2. (1) の事件・事故が地域社会に対して急迫の危険をもたらす時には、米側は、従来と同様に、迅速に現地の関係当局（警察、消防、海上保安部等）へ通報する。

3. 事件・事故発生情報の通報経路

在日米軍に係る事件・事故発生情報の通報経路は、別紙 1 において示されたとおりとする。

4. 事件・事故発生情報の通報様式

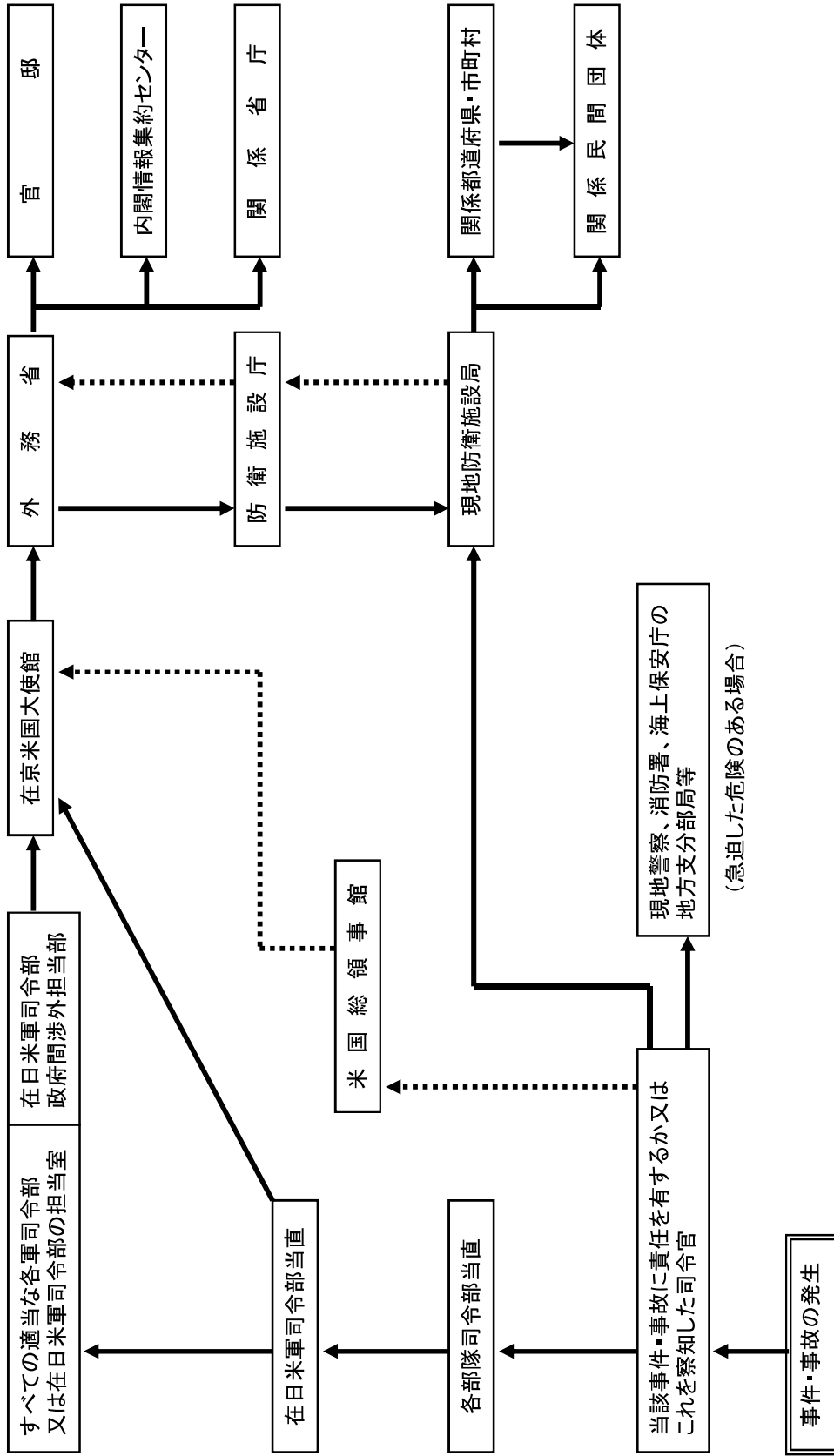
事件・事故の通報様式には、以下の事項が含まれる。

- (1) 事件・事故の発生日時
- (2) 事件・事故の発生場所
- (3) 事件・事故の概要
 - (a) 経緯
 - (b) 被害状況
 - (c) 処理状況
 - (d) 危険性残存の有無
 - (e) 環境破壊の有無
- (4) 日本側支援の必要性
- (5) 案件の番号
- (6) 通報者氏名
- (7) 通報受領者氏名
- (8) 現地への通報の有無と通報先当局

5. 留意事項

- (1) 日米双方は、時刻、曜日、日付に関わりなく、事件・事故通報を迅速に行う。
- (2) 双方の合同委員会事務局は、連絡担当者の電話番号を含め、通報が行われる経路を示す図表を編集し、定期的に更新することによって、別紙 1 に明記された通報経路の実効性の確保に努める。
- (3) 双方の合同委員会事務局は、直通 F A X 機器、通報担当者の専用携帯電話、ボイス・メール等の整備を通じ、通信設備の改善に努める。
- (4) この通報手続は、A W G O N 付託事項に規定されているとおり、必要に応じ A W G O N において見直される。

通報経路

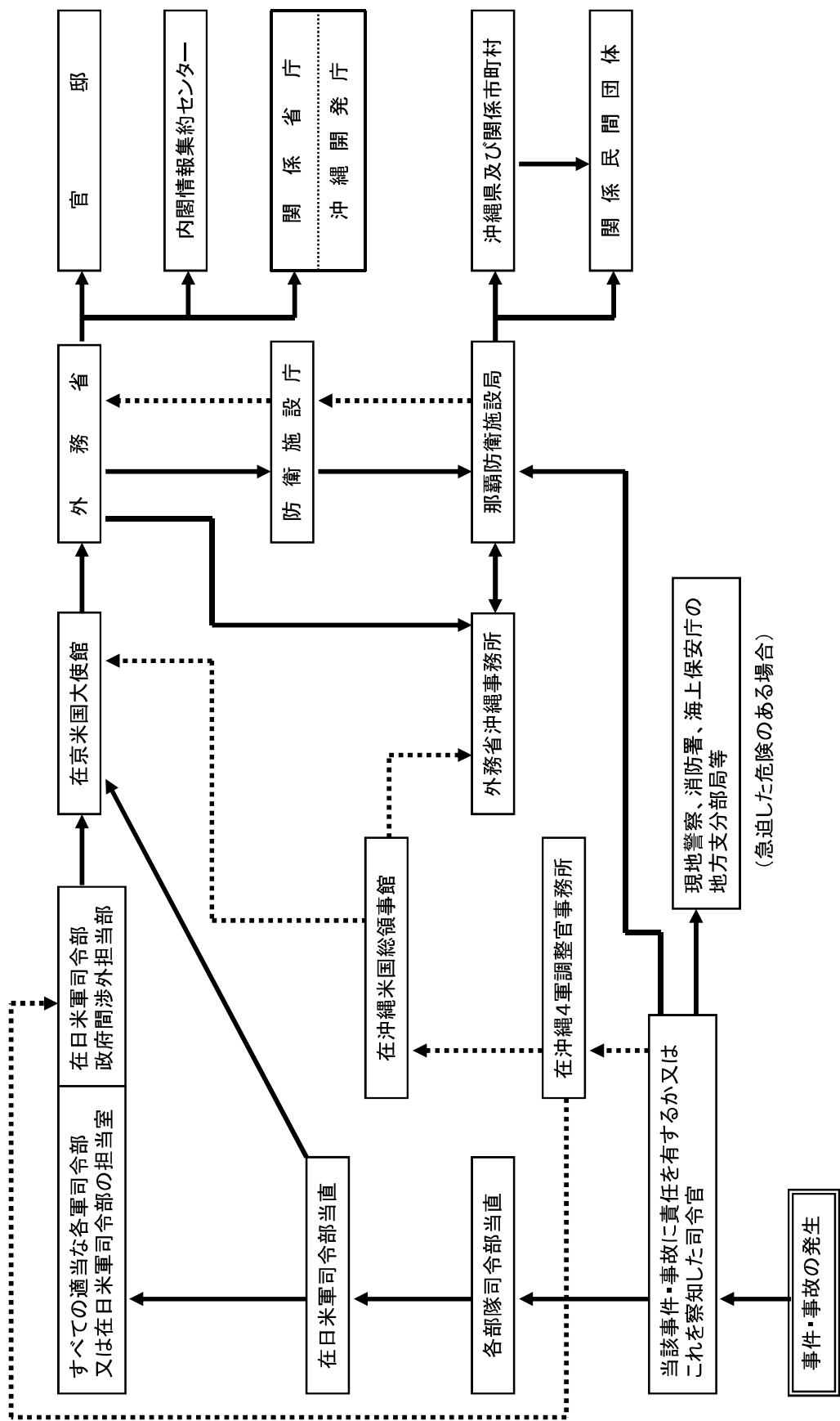


※ 実線は、正規の通報経路を示す。破線は、補助的な通報経路を示す。

※※ 米側からの情報を受けた後、外務省、防衛施設庁及び現地防衛施設局は、至急、相互に情報を確認する。

(急迫した危険のある場合)

沖縄関係通報経路詳細



※ 実線は、正規の通報経路を示す。破線は、補助的な通報経路を示す。
 ※※ 米側からの情報を受けた後、外務省、防衛施設庁及び那覇防衛施設局は、至急、相互に情報を確認する。
 ※※※ この通報経路図は、日本政府内において外務省以外の機関が必要に応じて官邸に情報を伝達することを妨げるものではない。