新たな空中給油・輸送機（KC－46A）の美保基地への配備について

平成28年9月

防　　衛　　省

新たな空中給油・輸送機（KC－46A）の導入経緯

○　我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増す中、南西地域の防衛体制の強化を始め、各種事態における実効的な抑止及び対処を実現し、我が国の防空を全うするためには、海上優勢及び航空優勢の確実な維持が前提となります。

○　このため、平成２５年１２月に閣議決定された防衛大綱において、戦闘機部隊、警戒航空部隊等が我が国周辺空域等で各種作戦を持続的に遂行し得るよう、増強された空中給油・輸送部隊（現行の１個飛行隊から２個飛行隊に増勢）を保持することを定めており、これを踏まえた中期防衛力整備計画（平成２６年度～平成３０年度）において、航空優勢獲得維持のために新たな空中給油・輸送機３機を整備することとしています。

○　これを踏まえ、平成２７年１０月に新たな空中給油・輸送機として米ボーイング社のＫＣ－４６Ａを選定しました。

○　平成２８年度予算においては、ＫＣ－４６Ａ　１機の取得に係る経費及び格納庫等の関連施設整備に係る調査・設計費を、配備基地を未定として計上しています。

新たな空中給油・輸送機（KC－46A）の概要

概　要

KC－46A

○　小牧基地（愛知県）に現在配備されているＫＣ－７６７と同じく、ボーイング７６７を改修母機として開発中

（米軍は２０１７年（平成２９年）までに最初の１８機を調達予定）

○　エンジンは、民間機であるボーイング７６７でも使用されている、プラット＆ホイットニー社製ＰＷ４０６２を採用

【参考】KC－767（現有機）

性能諸元		
全長×全幅×全高	50.4m × 47.6m ×16.1m	
最大離陸重量	約 188 t	
最大搭載燃料	約 212,000 lbs	
速度性能	約930 km/h （0.86 Machを高度1万メートルで換算）	
航続距離	9,400 km	
最大輸送人員	最大 104 名	混載可能
貨物搭載量	約 30 t	
給油方式	・フライング・ブーム（胴体尾部） ・プローブ＆ドローグ（胴体下部）	
自己防御装置	・指向性赤外線妨害装置（DIRCM） ・レーダー警報受信機（RWR） ・コックピット防弾板	

【参考１】フライング・ブーム方式
　給油母機が給油管（ブーム）を受油機に差し込む方式

【参考２】プローブ・アンド・ドローグ方式
　受油機が給油管を給油母機に差し込む方式

美保基地をKC－46Aの配備基地として選定した理由

○　南西地域の防衛体制の強化を始め、各種事態における実効的な抑止及び対処を実現する必要があることを踏まえ、ＫＣ－４６Ａの配備基地については、航空自衛隊の全ての飛行場（基地）を対象とし、主として次の要件に基づいて総合的に検討・評価を行いました。

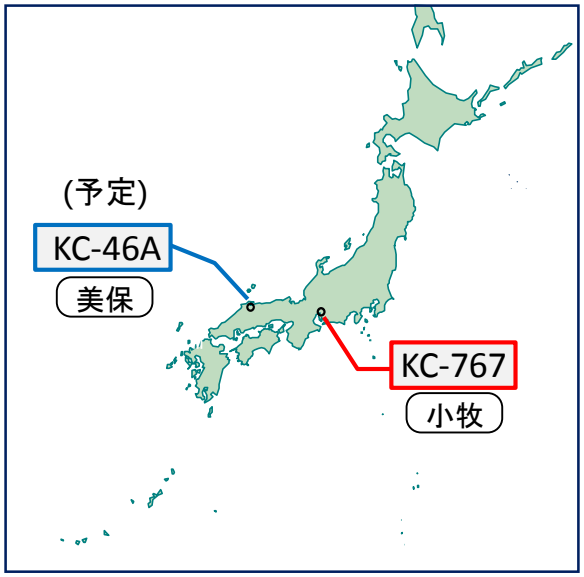
・ＫＣ－４６Ａの運用に必要な施設整備の地積が確保できること
・南西地域を重視しつつ、必要な空域全般へ進出し、所要の給油能力を発揮できること

○　その結果、美保基地は必要な空域全般への進出に有利であることに加え、南西地域への迅速な進出を可能とする位置にあることから、ＫＣ－４６Ａの配備基地として最適であるとの結論を得ました。

○　我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増す中、我が国の領土・領海・領空を断固として守り抜く態勢を早急に強化していくことが重要であり、西日本で唯一の輸送航空隊が所在する美保基地にＫＣ－４６Ａを配備することは、我が国の防空態勢を強化するために必要不可欠と考え、防衛省では平成３２年度以降、美保基地にＫＣ－４６Ａを配備することを予定しています。

KC－46Aの美保基地における配備・運用計画

空中給油・輸送機の配備の状況



○　ＫＣ－４６Ａは、中期防衛力整備計画（平成２６年度～平成３０年度）期間中において３機を整備することとされていますが、美保基地における最終的な配備機数はまだ確定されていません。

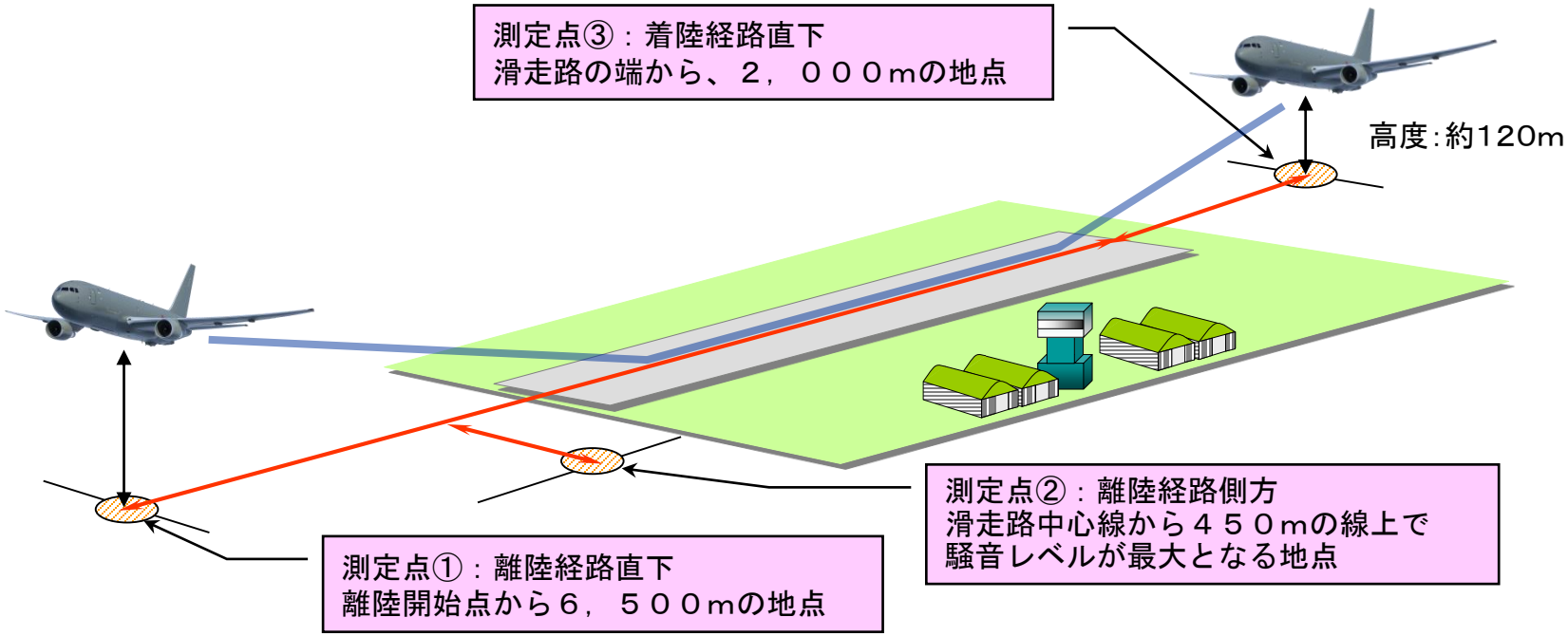
【参考】既存の空中給油・輸送機（ＫＣ－７６７）は小牧基地（愛知県）に４機配備しています。

○　今後の空中給油・輸送機の取得機数については、防衛上の所要と厳しい財政状況を踏まえ、次期中期防に関する検討や各年度の予算編成のプロセスで検討することとなります。

○　なお、配備後の美保基地におけるＫＣ－４６Ａの飛行経路等の運用態様については、運用試験の結果により細部を決定することとなりますが、現在、美保基地で運用されている他の航空機と大きく変わることはないと考えています。

KC－46Aの静粛性①

○　国際民間航空機関（ＩＣＡＯ）では、民間ジェット機の騒音について、離着陸時の３点を測定点とした基準を定めており、ＫＣ－４６Ａは当該基準を満たすよう設計されています。



＜参考＞　実効感覚騒音レベル※[単位：dB（デシベル）]

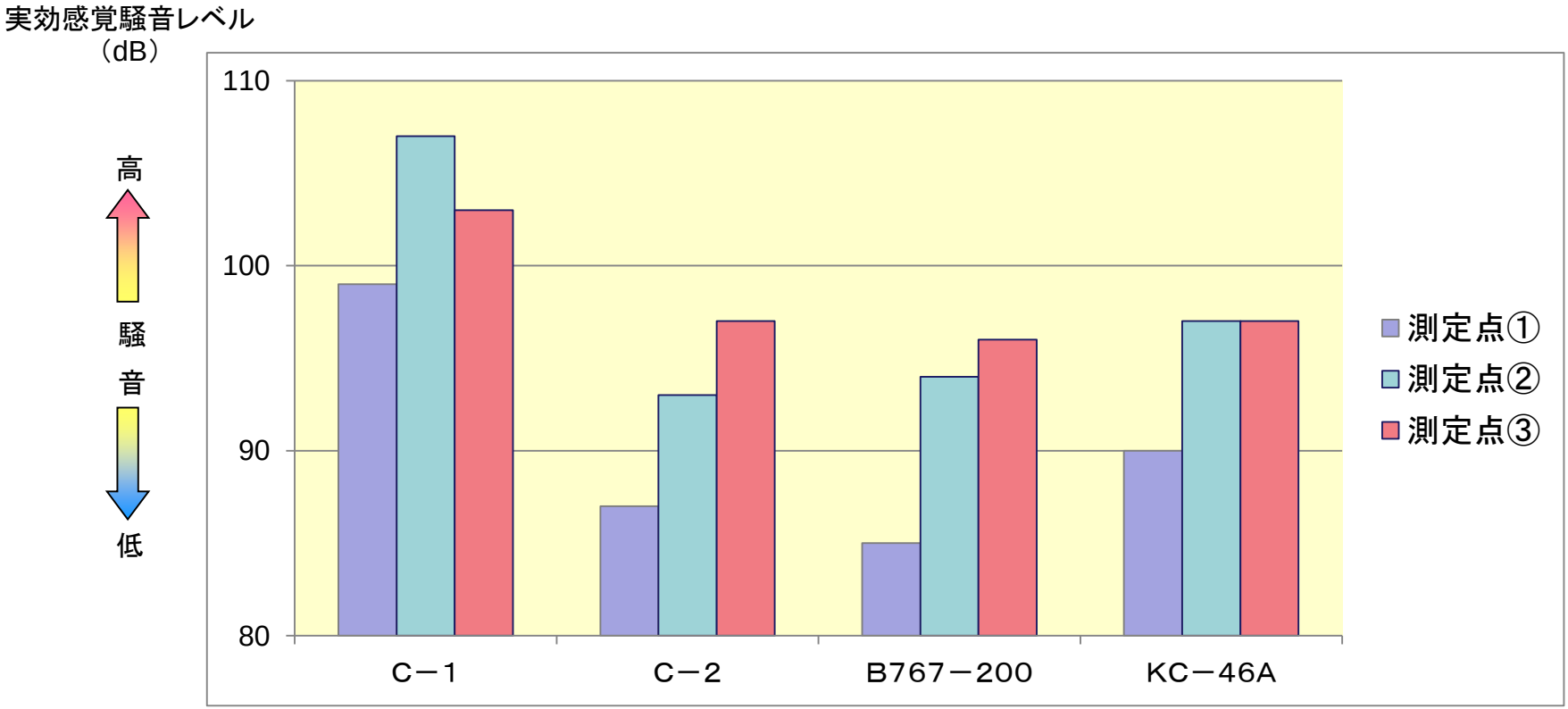
騒音測定点	C－1	C－2	B767－200	KC－46A（推算値）
測定点①	約99	約87	約85	約90
測定点②	約107	約93	約94	約97
測定点③	約103	約97	約96	約97

※：実効感覚騒音レベル（EPNL：Effective Perceived Noise Level ）
音の「やかましさ」を基本とした騒音レベルに騒音の持続時間とエンジン特有の不快感の補正を加え、航空機1機の「より正確なやかましさ」を表現したもの。

KC－46Aの静粛性②

○　下図は、国際民間航空機関（ICAO）が定める計測点での測定値（又は推算値※）をC－1、C－2（航空自衛隊輸送機）及びKC－46Aの母機である民間航空機のB767－200と比較したものです。

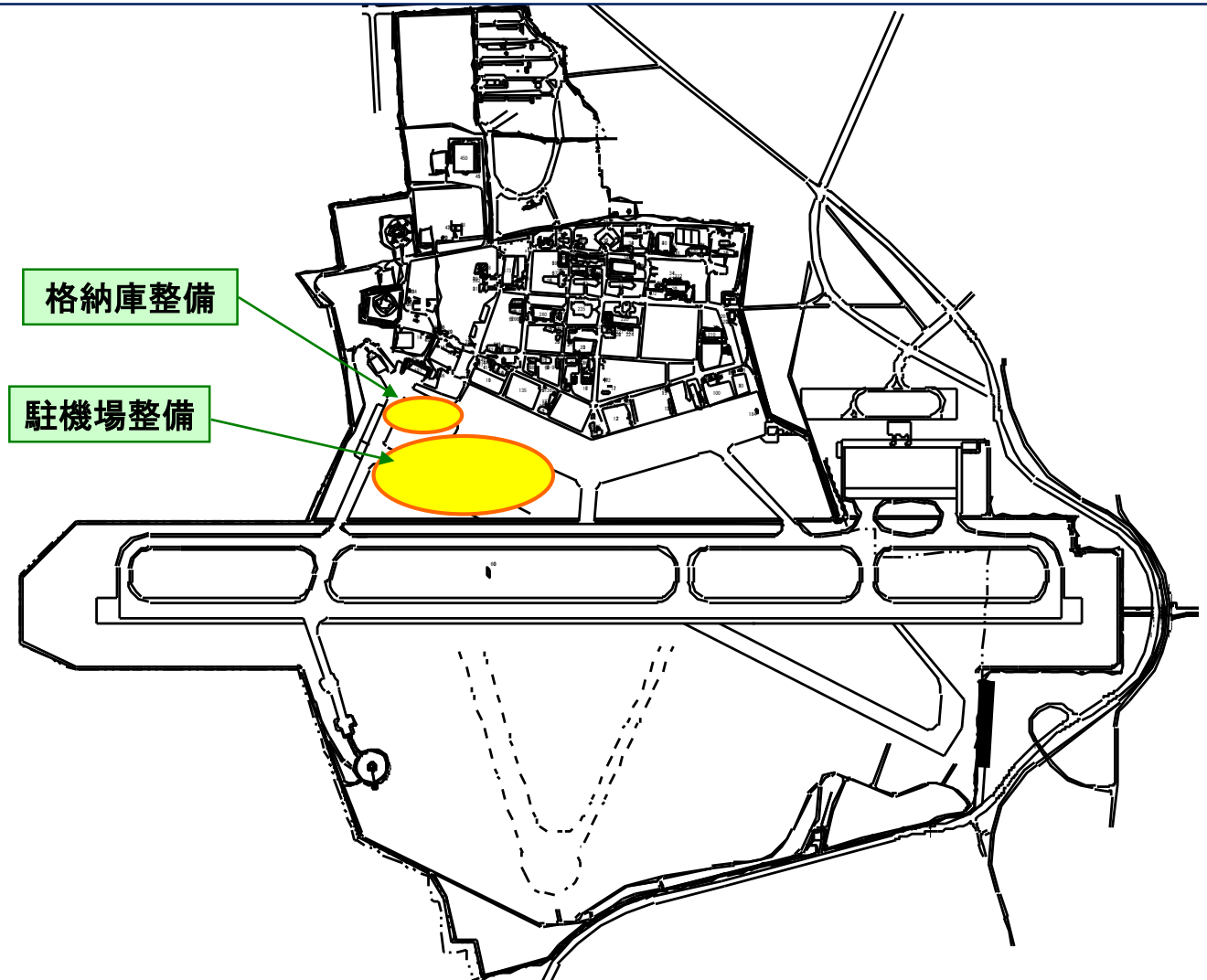
※：KC－46Aは開発中のため、推算値となる。



■　ＫＣ－４６Ａは、**Ｃ－１よりも静かで、Ｃ－２、Ｂ７６７－２００とほぼ同等の静粛性**を有する見込みです。

KC－46Aの配備に伴う関連施設

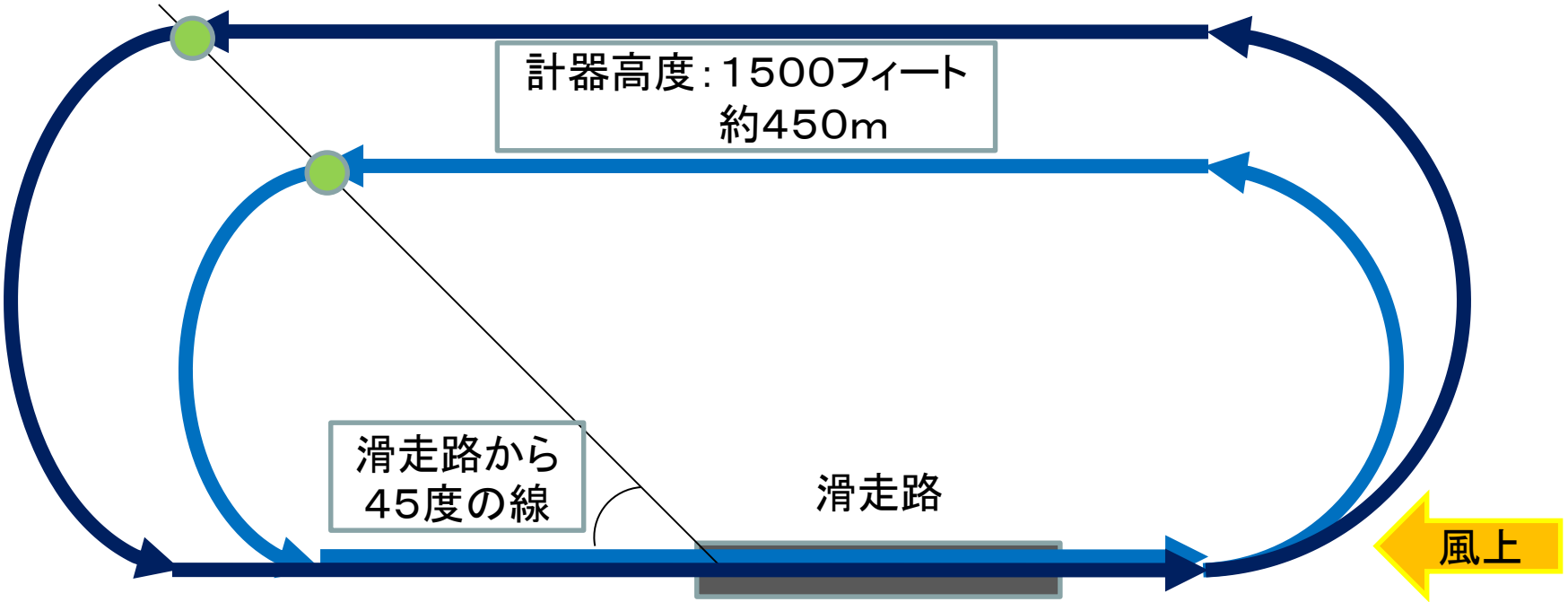
○　ＫＣ－４６Ａの美保基地配備に伴う関連施設として、平成３０年度以降に格納庫及び駐機場の整備を計画しており、そのための調査・設計費を平成２８年度予算に計上しています。



参考資料

場周経路（基本）

○場周経路（トラフィック・パターン）とは、着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路のこと

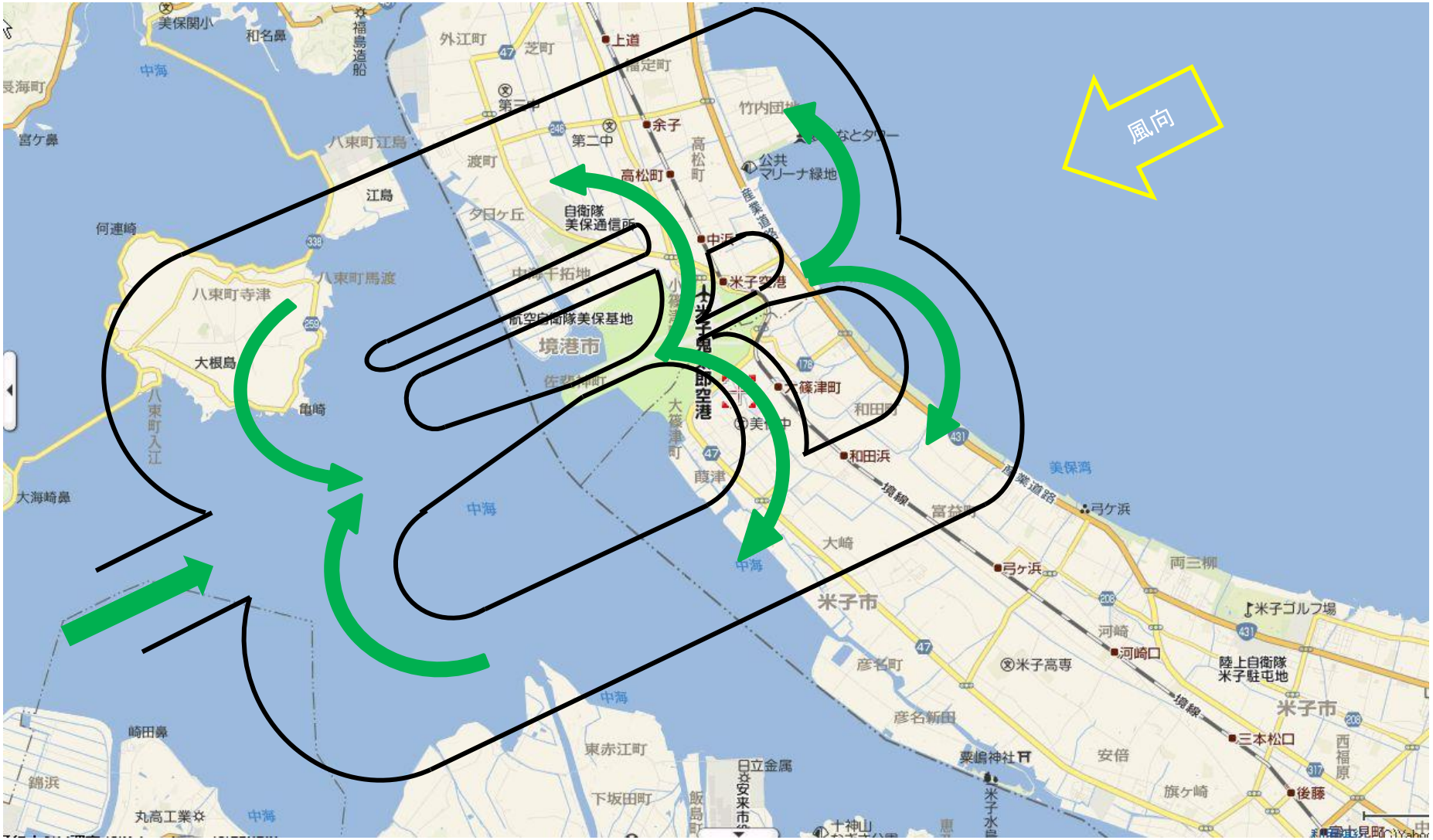


滑走路方向は、接地時向かい風になるように選定
旋回方向は左旋回が基本（コックピットレイアウト）
●BASE　Pt：着陸を行う上での基本となる地点

→ 通常着陸訓練

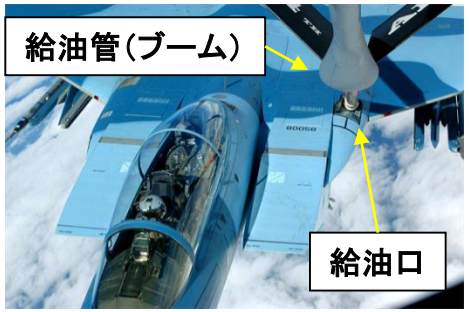
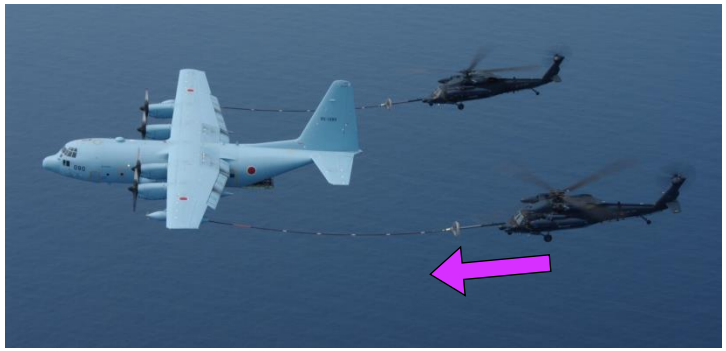
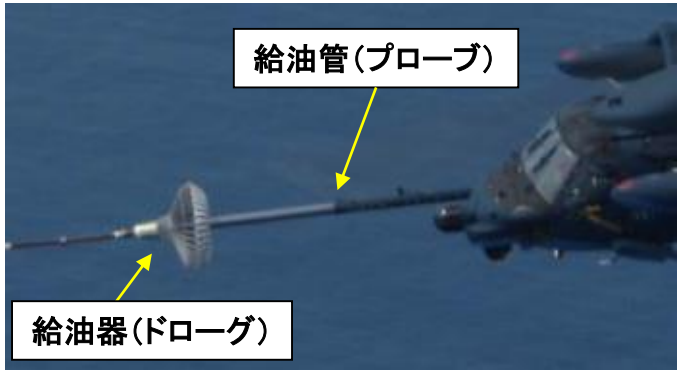
→ 緊急着陸訓練

美保基地周辺における離着陸経路（基準）（RWY07）



美保基地周辺における離着陸経路（基準）（RWY25）

空中給油方式について

給油方式	フライング・ブーム方式	プローブ・アンド・ドローグ方式
概要	 給油母機が、その胴体後部に搭載した給油管を、受油機の給油口に差し込む方式  給油母機内のオペレーターが給油管（ブーム）を操作して、給油母機が受油機の給油口に差し込む	 給油母機の主翼等から自由展張した給油器に対して、受油機が給油管を差し込む方式  給油器から展張したホースの先についた、漏斗状の給油器（ドローグ）に対し、受油機が給油管（プローブ）を差し込む