

視 察 報 告 概 要

1 視察期間

平成28年1月13日（水）

2 視察先及び視察事項

航空自衛隊岐阜基地 「次期輸送機XC-2について」

3 視察の目的

航空自衛隊入間基地から、岐阜基地において実施する次期輸送機「XC-2」の飛行状況等の研修が実施される旨、所沢市を經由して通知があった。

所沢市は入間基地に隣接しており、航空機騒音なども身近な問題であることから、今後の参考とするため、環境クリーン部を所管する常任委員会として研修に参加したものである。

4 視察の概要

平成28年1月13日（水）午前7時35分～午後4時まで

<概要説明>

はじめに入間基地で、中型輸送機C-1特別便の搭乗手続きを行った後、岐阜基地に向かい、岐阜基地に到着後、会議室に移動し概要説明を次のとおり受けた。

なお、今回の視察は、航空自衛隊が企画したもので埼玉県、入間市、狭山市、所沢市が合同で研修を行った。

○岐阜基地の概要について

岐阜基地は大正6年に飛行場が出来た。平成29年には飛行場が出来てから100年という大きな節目を迎えると同時に航空自衛隊岐阜基地となってから60年である。

現在、日本国内で運用している飛行場では最も古い。最初に出来たのが所沢市の飛行場であるが、現在は航空公園となっている。昭和20年に終戦を迎えて、一時期、米軍が利用していた。昭和33年に現在の基地業務を担当している航空自衛隊第2補給処が木更津から移転され、航空自衛隊岐阜基地となった。現在11の部隊が岐阜基地に所在し、それぞれの任務についている。

岐阜基地には当時の建物（広報館が1棟、陸軍の格納庫2棟）が現有している。

当時、陸軍が当飛行場を使用し、航空戦術や整備など訓練をしていた。当時、フランスから航空技術を導入したので、フランスの技術集団が岐阜に来て陸軍を教育・指導したという記録が残っている。

岐阜基地で初めて飛行した戦闘機としては三菱重工で設計された零式艦上戦闘機。

零戦が初めて飛んだのは当飛行場である。過去に「風立ちぬ」というアニメ映画が上映されたが、この中で零戦が初飛行する場面があったが、まさに岐阜県各務原市である。川崎重工で設計された三式戦闘機「飛燕」も初飛行を行った。川崎重工で設計された飛燕については平成27年8月まで鹿児島県南鹿児島市にある知覧特攻平和会館に展示してあったが、川崎重工の協力により、現在は川崎重工各務原工場に帰還されて機体の整備を実施している。平成29年秋または30年冬頃にリニューアルして飛燕を「かかみがはら航空宇宙科学博物館」に展示する計画である。飛燕の機体については国内で1機のみで航空遺産としての価値は高いとのこと。

当基地には陸・海・空の自衛隊の共同機関として自衛隊岐阜病院がある。

岐阜基地の滑走路の規模については、隣接している愛知県の名古屋空港と同規模である。当基地の滑走路については、航空自衛隊岐阜基地、川崎重工、岐阜県の防災などの航空隊が共有して使用している。岐阜基地は約400万㎡である。一番大きいのは北海道の千歳基地である。航空自衛隊は72部隊があるが広さ的には4番目である。入間基地は若干、岐阜基地より狭い。ただし隊員数は入間基地が一番多く、岐阜基地の2倍の隊員が勤務している。2,400人の隊員が岐阜基地には勤務し、そのうち230人は女性が勤務している。

岐阜基地の行事として5月に追悼行事、7月から8月にかけて各務原市の教育委員会が主催する小学生対象の無人島でのキャンプ体験を一部の隊員がボランティアで支援している。8月初旬には基地をあげて盆踊りを2日間開催している。延2万人の来場がある。航空祭についてはXC-2の地上展示や輸送機、戦闘機、練習機を一同に会した上空を飛行する異機種大編隊という飛行展示もしている。12月にはチャリティバザーによる売上金を寄附したり、市民を対象としたふれあいコンサート、餅つきなどを開催している。

岐阜基地は、主要4部隊が隊員の9割を占めている。一番多いのが第2補給処で、航空自衛隊が運用する航空機の部品の調達、管理などを実施している。航空自衛隊で管理している物品の約6割はこの第2補給処で扱っている。

平成27年に防衛大臣が来られ隊員を激励していただいた際には、まさに岐阜基地第2補給処は、航空自衛隊にとっての心臓だと、全国の自衛隊に血液を送っている重要な部隊だというお言葉も頂いた。

次に飛行開発実験団で、主に航空装備品等の研究・試験などを実施している。

緊急発進や対領空侵犯措置などの任務は担っていない。航空機の運用は月曜日から金曜日までで、土曜・日曜・祝日は原則運用していない。また、夜間の飛行についても周辺住民等への配慮ということで運用時間については午前8時から午後5時までを基準としている。ただし、パイロットの技量という面で週1回夜間飛行訓練をさせてもらっているが、極力、住民への配慮ということで短時間にさせていただいている。

また、特徴的なのは、試験飛行操縦士および技術幹部の教育訓練があり、航空自衛隊で唯一のテストパイロットを養成するのが当飛行開発実行団である。平成27年1

2月に宇宙から帰還した油井飛行士は、当飛行開発実験団のテストパイロットコースを卒業されて航空自衛隊で勤務され、最終的に退職されて宇宙飛行士となった。

飛行開発実験団で運用している航空機はF-2、F-4、F-15、T-4、T-7、C-1があり、戦闘機、輸送機、練習機が一同に会する航空団は、当飛行開発実験団のみである。XC-2については現在、実験団の管理権ではない。

第4高射群は入間基地にも第1高射群があるが、ミサイルを保有し、対防空している。弾道ミサイル対処で注目されている。隣国から発射された弾道ミサイルに対して海上自衛隊のイージス艦で対応するが、万一、イージス艦で対応できなかった場合は、地上に配備した高射部隊で対応する。

自衛隊岐阜病院は陸・海・空それぞれ自衛隊の共同機関として、隊員の診療の任務付いている。精神保健活動のメンタルヘルス関係を一元的にここで指導・教育、あるいは隊員の悩み相談等を24時間365日電話受付等を実施するとともに必要であれば全国各部隊に講師を派遣して教育をさせていただいているとのこと。

○次期輸送機XC-2の概要について

今回、見学するのは次期輸送機の試作2号機である。

次期輸送機は平成13年からC-1の後継機として開発がされた。試作機は2機製造され、そのうちの2番目の機体（機体番号202号機）が今後、次期機上電波計測器として回収される予定である。XC-2の機体の横幅、長さともに44m、一番高いところで約14mである。この大きさはC-1の約1.5倍である。重量は約120tで、最大約30tの貨物を積載して飛行することができる。C-1の約3倍以上の数値である。また、飛行距離は約6,500kmで、C-1と比較すると約3倍強の数値となっている。XC-2に期待される海外への輸送任務にも十分に耐えうる高い能力を有した機体である。また、エンジンについてはアメリカのGE社（ゼネラル・エレクトリック）というメーカーのエンジンであり、2基搭載している。直径が約2m以上で非常に大きなエンジンである。このエンジンは航空自衛隊の機体では政府専用機、空中給油・輸送機KC-767、エーワックスなどにも搭載されている。また、民間航空機ではボーイングやエアバスなどメーカーを問わず、広く採用されている信頼性の高いエンジンとなっている。全体の計上は胴体の上に翼が載っているという輸送機独特の形状となっている。これは荷物の積み下ろしに便利のように胴体を可能な限り低くしている。C-1と同じような外観ではあるが、中身はコンピューター化されていて、最少2名で操縦運行することが可能となっている。C-1との大きな違いの1つとして色がC-1の緑色や茶色といった塗装ではなく青色や灰色となっている。これは、XC-2は高い空や海の上を飛ぶことがあるので、下から見上げたときには空に溶け込むような薄い青色で、上から見下ろしたときに見える地面や海に溶け込むような薄い灰色といった2色で塗装しているとのことであった。

その後、XC-2の着陸風景を滑走路から見学した。

さらに見学後、会議室にてXC-2の概要説明のDVDを10分程度視聴した後、質疑応答を行った。

昼食後を挟んで広報館の説明を移動バス内で受けた後、XC-2の離陸風景の見学を行い、再度C-1に搭乗し、入間基地に到着した後、解散となった。

【質疑応答】

質疑： XC-2の航空開発に関して平成13年からとのことだったが、その道のりは長かったのか。

応答： この機体の場合、強度上の不具合があり数年は延長しましたが、10年間というスパンは、ほぼ妥当な期間であると思います。

質疑： XC-2が着陸するときには非常に静かな印象を受けた。現在のC-1と比較して離陸時を含めて騒音レベル的にはいかがか。

応答： 騒音の数値的な比較は、今のところ実施はしていませんが、国際民間航空機関で民間航空機用の騒音基準を定めていますので、その基準を満たすことを確認するために、その方法に従って騒音測定を実施することを考えています。

質疑： 騒音測定はしていないとのことだったが設計段階では、C-1と比較してどの程度の削減を目標としたのか。

応答： 設計段階でC-1と比較してということは考えていませんが、民間航空機用の騒音基準以下を目標にしました。

5 所感

以上のとおり視察を行いました。

今回は岐阜基地等で概要説明のほか、次期輸送機のXC-2の離着陸および飛行状況等も見学できました。実際にC-1とXC-2の騒音レベルを体感したところ、極めて騒音レベルは低いような印象を受けました。またXC-2の場合、災害時等に救援物資のほか消防車等も積載できるという、C-1と比較した際の積載貨物量や航空距離などのスペックの高さを鑑みると、今回の視察は騒音環境面等からしても非常に参考となり、今後の委員会審査にしっかり反映していきたいと思っております。