

- 佐賀空港の西側に駐屯地を整備してオスプレイを含む自衛隊機約70機、隊員700~800人を配置
- 空港利用に当たっては、自衛隊機は、定期便・チャーター便及びそれ以外の民航機の運航を優先。また、周辺の漁業、農業や生活環境に影響を及ぼさないことを基本とし、将来にわたって安心・安全の確保に万全を期す
- 米海兵隊の利用は、自衛隊機の利用とは切り離して要請を取り下げ。沖縄の負担を全国で分かちあうべきとの基本的な考え方の下、引き続き、全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の活用も考慮
- 今後、より具体的に説明するために必要となる現地調査や関係者との協議の実施についてご理解を頂きたい

1 配置規模・施設整備

- V-22オスプレイ×17機と目達原駐屯地所在ヘリ約50機及び隊員700~800人を配置
- 佐賀空港西側に駐機場、格納庫、隊庁舎、燃料タンク、弾薬庫を整備する構想
- 現時点で、V-22オスプレイ初号機が納入される平成31年にあわせた駐屯地開設を目途とし、その後、機体取得や施設整備の状況に照らしながら段階的に航空機を配置



2 空港利用の態様

- 平日の朝8時から17時の間、年間290日程度利用し、離着陸回数は、最大で年間17,000回程度(1日あたり60回程度)(※1)
- 有視界飛行方式で離着陸する場合、空港南側(海側)の場周経路を高度300m以上で飛行
- 計器飛行で離着陸する場合、国土交通省が定める航空路誌に示された経路を飛行
- 演習場等への飛行にあたっては、河川や高速道路など識別が容易な地形等を参考にして、高度300m以上を確保して飛行。また、必要に応じて住宅地、市街地、病院等の上空の飛行を制限(※2)



※1: 急患輸送や災害派遣の要請があった場合は昼夜を問わず利用する場合がある。また、パイロットの機体維持のため、空港運用時間の範囲内で夜間離着陸訓練を実施する。
 ※2: ヘリコプターの一般的な飛行方式である有視界方式による飛行では、目的地への飛行に際しては自衛隊機に限らずパイロットの判断に委ねられる。

3 民間空港としての使用・発展への影響

- 自衛隊機が1日60回離着陸を行う場合であっても、現に佐賀空港を利用している民航機等の運航に支障なし
- 将来、民航機の利用が、日中を通じて現在の1時間あたりの最大離着陸回数まで増加し、その回数が約3倍になったとしても民間空港としての使用に影響は与えず

＜機材結果＞
現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等)・小型機等の運航への支障はない

機材	離着陸回数(1日あたり)	離着陸に要する平均の時間	最大離着陸回数(1日あたり)
民航機(定期便等)	8回程度	6.5分	52分程度
民航機(小型機)	18回程度	3.25分	59分程度
自衛隊機	60回程度	3.5分	210分程度
			計321分程度

利用可能時間(8:00~17:00) 計540分

＜機材結果＞
近い将来、民航機(定期便等)の回数が増えなくても運航への支障はない

機材	離着陸回数(1日あたり)	離着陸に要する平均の時間	最大離着陸回数(1日あたり)
民航機(定期便等)	27回程度	6.5分	176分程度
民航機(小型機)	27回程度	3.25分	88分程度
自衛隊機	60回程度	3.5分	210分程度
			計474分程度

利用可能時間(8:00~17:00) 計540分

4 安全・安心の確保

- 本年5月のハワイにおける米海兵隊オスプレイの事故については、米政府より、オスプレイの通常運用を中止させるべき理由は発見されていないとの説明
- 防衛省でも独自の分析等を通じてV-22オスプレイの安全性を確認済み
- ハワイの事故については、米国で調査中であり、事故原因が明らかになった段階で改めて説明
- 現に空港を利用する民航機に加え、自衛隊機が60回離着陸した場合であっても、環境省が定める環境基準の57dB(デシベル)を超える範囲に住宅地はなし
- 上記と同じ前提の場合、大気汚染物質はほとんど増加しない

