

企 第 1 5 号  
平成 28 年 4 月 7 日

九州防衛局長 川 嶋 貴 樹 様

佐賀県政策部長 落 合 裕 一



佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等についての  
質問（3回目）について（照会）

このことについて、現時点における疑義等について整理しましたので、回答  
くださるようお願いいたします。

【担当課】

政策部 企画課

TEL : 0952-25-7503

Email : kikaku@pref.saga.lg.jp



## 1 米海兵隊の使用について

### (2) 今後の改めでの要請について

#### ■ H27.10.29 中谷防衛大臣からの説明

ただし、政府としては沖縄の負担を全国で分かち合うべきとの基本的な考え方に基づきまして、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させていただきます。と思っております。

このため、今後、米国との協議や負担軽減をめぐる全国の自治体の取り組みの状況をよく勘案をした上で、必要に応じて改めてお願いをさせていただくことがあり得ますが、負担軽減の一環としての米海兵隊の空港の利用に当たっては当然ながら知事の同意を得た上で利用させていただくものであり、佐賀県に負担が集中するような利用は全く考えておりません。

問4 「全国の他の空港との横並び」とは、どういう意味でしょうか。例えば、民間空港を含めて国内全ての飛行場を対象に検討し、要請するという意味なのか、そうではなく別の意味なのか、説明いただきたい。

< H28. 2. 16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 米軍オスプレイの沖縄県外への訓練移転等については、沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、佐賀を含む国内全ての利用可能な飛行場が検討対象になり得ると考えており、そのような意味で、「全国の他の空港との横並び」との表現を用いたところ です。

**再質問** 「利用可能な飛行場」とは、どういう意味でしょうか。

< H28. 3. 8 九防企地第 2181 号回答 >

1. 「利用可能な飛行場」とは、オスプレイが物理的に離着陸可能な飛行場との意味です。

**今回再質問** 平成28年3月22日に開かれた佐賀県議会の佐賀空港問題等特別委員会において、委員の「1500m以上の滑走路を持つ国内の他の空港は、全て佐賀空港と同じくらいアメリカのオスプレイの訓練をお願いされる対象になるという理解になるわけですか。」との質問に対し、吉添参考人は「飛行場にはそれぞれについて、いろんな施設とか滑走路の長さだとか、あとどういう訓練場に近いだとか、いろんな要素はありますので、もちろんそういうことをこれから検討していくということです。」と答弁をされていますが、「オスプレイが物理的に離着陸可能な飛行場」の具体的な条件をお示してください。

問5 「沖縄の負担を全国で分かち合うべきとの基本的な考え方にに基づき」とのことですが、現在の全国の飛行場（民間空港を含む）における米軍機の利用状況（離着陸回数）をデータで示していただきたい。

< H28. 2. 16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 米軍機の利用状況については、次頁のとおりです。

飛行場別米軍機着陸回数

(単位:回)

民間空港	平成26年	民間空港	平成26年	自衛隊飛行場	平成26年
成田	0	富山	0	札幌	8
中部	0	能登	0	旭川	0
関西	0	福井	0	十勝	0
大阪	11	松本	0	釧路	15
東京	3	静岡	2	立川	0
新千歳	1	神戸	0	霞ヶ浜	0
稚内	0	南紀白浜	10	木更津	1,113
釧路	12	鳥取	0	宇都宮	2
函館	0	隠岐	0	相馬原	0
仙台	29	出雲	0	明野	0
新潟	2	石原	0	目達原	0
広島	0	岡山	0	鹿屋	27
高松	11	佐賀	0	八戸	48
松山	1	対馬	0	厚木	5,967
高知	1	小樽賀	0	硫黄島	742
福岡	59	福江	0	釧路山	3
北九州	0	上五島	0	舞鶴	0
長崎	42	壱岐	0	大湊	0
熊本	15	種子島	12	小松島	0
大分	6	屋久島	0	下総	0
宮崎	0	奄美	40	徳島	11
鹿児島	0	薩摩	0	小月	0
那覇	2	種子島	0	千歳	42
旭川	0	沖永良部	0	三沢	4,003
帯広	0	与論	0	松島	0
秋田	0	粟田	0	百里	1
山形	0	久米島	0	入間	5
山口宇部	0	慶良間	0	静浜	2
羽根	0	南大東	0	浜松	1
礼文	0	北大東	0	名古屋	9
粟尻	0	伊江島	0	岐阜	1
中樫津	0	宮古	3	小松	78
波別	0	下地島	0	美保	0
女満別	0	多良間	0	防府	0
青森	0	石垣	0	築城	5
花巻	0	波照間	0	薩屋	0
大館能代	0	与那国	0	新田原	91
庄内	0	洞爺	0		
福島	1	名古屋	13		
大島	0	但馬	0		
新島	0	岡南	8		
神津島	0	天草	0		
三宅島	0	大分県央	0		
八丈島	0	八尾	21		
佐渡	0				

※民間空港については、着陸回数

※自衛隊飛行場については、着陸管制回数

**再質問** 欄外「着陸回数」と「着陸管制回数」の違いを示していただきたい。

**再質問** 横田、岩国、普天間、嘉手納については着陸回数が記載されていませんが、着陸回数を示していただきたい。また、名古屋は2度記載がありますが、理由を示していただきたい。

< H28.3.8 九防企地第2181号回答 >

1. 着陸回数とは、航空機が飛行場に着陸した回数であり、着陸管制回数とは、飛行場に着陸する航空機に対して管制上対応した回数です。例えば、複数機の編隊で着陸する場合の管制回数は1回とカウントすることから、着陸回数と着陸管制回数は一致しない場合があります。
2. 横田、岩国、普天間、嘉手納の各飛行場については、米軍が管理する飛行場であり、米軍が管制を実施しているため、同飛行場における着陸回数等については、防衛省として把握していません。
3. 名古屋飛行場は、愛知県が設置管理する飛行場ですが、自衛隊が管制を実施しているため、民間空港と自衛隊飛行場の両方を記載しております。

**今回再質問** 確認ですが、自衛隊機約70機が佐賀空港を利用した場合の離着陸回数は1日あたり約60回と見込んでいるとの説明について、この約60回という離着陸回数は、航空機が佐賀空港に離着陸する回数であって、複数機の編隊で離着陸する場合の管制回数を1回とカウントする離着陸の管制回数ではないとの理解でよいですか。

問8 米海兵隊による空港の使用は、日米地位協定第2条第4項(b)又は同第5条に基づくものでしょうか。また、仮にいずれかが根拠である場合は、いずれを根拠として佐賀空港を使用する場合であっても知事の同意を得るという理解でよいでしょうか。

問9 知事の同意は、法令に基づくものでしょうか。また、どのような形で同意を求めているのでしょうか。

< H28.2.16 九防企地第1485号回答 >

1. 米海兵隊が佐賀空港を使用する場合には、日米地位協定第2条第4項(b)又は第5条によることとなります。
2. 米軍が日本国内の施設・区域等を使用するに当たり、日米地位協定のどの条項を根拠として使用するかについては、米軍による使用の態様等を踏まえて判断されるため、現時点で確たることを申し上げることはできません。

**再質問** 質問と回答がかみ合っていないようですので改めてお尋ねしますが、中谷大臣からは「今後、米国との協議や負担軽減をめぐる全国の自治体の取り組みの状況をよく勘案をした上で、必要に応じて改めてお願いをさせていただくことがあり得ますが、負担軽減の一環としての米海兵隊の空港の利用に当たっては当然ながら知事の同意を得た上で利用させていただく」との説明がありました。この説明の意味するところを説明していただきたい。

< H28.3.8 九防企地第2181号回答 >

1. 防衛省では、日米地位協定第2条第4項(b)又は第5条に基づき、米海兵隊が佐賀空港を使用することを想定しています。
2. 中谷防衛大臣の説明は、使用の態様、地元や施設の関係者に与える影響等について十分考慮する必要があることを前提としつつ、沖縄県の負担軽減の一環としての米海兵隊の佐賀空港の利用に際しては、防衛省として、日米地位協定に基づき使用する場合に必要となる調整や手続をとるとともに、佐賀県に対し丁寧に御説明し理解を求めるとの趣旨を申し上げたものです。

**今回再質問** 「日米地位協定に基づき使用する場合に必要となる調整や手続」とは、具体的にどのようなものですか。

## 2 施設等整備計画について

### (1) 施設整備について

#### ■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

空港の西側に駐機場、格納庫、隊庁舎、燃料タンク、弾薬庫を整備したいと考えており、その詳細は平成 27 年度予算計上経費を用いた現地調査を経て確定させていく所存でございます。現時点で施設整備の範囲は約 30 ヘクタールを見込んでおり、平成 31 年の駐屯地開設を目途としてございます。

問 12 「現時点」で約 30 ヘクタールを見込んでいるという説明ですが、将来的に施設の規模（面積）が拡大することもありうるのか確認をしたい。

また、目達原駐屯地及び木更津駐屯地のヘリ部隊に係る施設（滑走路を除く。）の規模（面積）について示していただきたい。

< H28.2.16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 防衛省としては、佐賀空港の西側に駐機場や格納庫等を含む約 30 ヘクタールの施設整備を念頭においた検討を進めているところであり、将来的な施設規模の拡大は考えていません。
2. 一方、弾薬庫の設置に必要な保安用地を取得することなども想定されるため、取得用地と施設整備の範囲とが一致しない場合はあります。
3. 目達原駐屯地の敷地面積は約 54 ha であり、木更津駐屯地の敷地面積は約 208 ha ですが、各駐屯地内にはご指摘の「ヘリ部隊」以外にも様々な部隊が駐屯しており、個別の駐屯地に占める特定の部隊の面積は算定しておりません。

**再質問** 施設整備の範囲は約 30 ヘクタールを念頭において検討され、将来的な施設規模の拡大は考えていないが、取得用地はそれ以上になることも想定されるという理解でよいでしょうか。

**再質問** 保安用地とは、開発行為を行わない用地との理解でよいでしょうか。

**再質問** 保安用地は施設整備用地に隣接するという理解でよいでしょうか。また、取得される場合の面積はどのくらいを見込まれていますか。

< H28.3.8 九防企地第 2181 号回答 >



1. 保安用地は、弾薬庫を安全に運用していくために近隣に住宅等が建設されないよう、必要に応じ施設整備を行う用地に隣接した土地を取得するものです。防衛省としては、保安用地において開発行為を行う考えはありません。
2. 保安用地を含む詳細な配置計画については、今後基本検討業務等の結果を踏まえて決定していくことになることから、佐賀空港西側で取得する保安用地の面積について、現時点で確定的にお示しすることはできませんが、計画の内容によっては、約30ヘクタールを超えて用地を取得することがあり得ます。

**今回再質問** 3月29日付けの佐賀新聞に、防衛省藤丸政務官が、佐賀市内で行われた多久市佐城地区商工会連絡協議会での講演で「(空港の西側の土地を)全部買おうと言ったら環境調査をしないといけないということだった。35ヘクタールを越えなければあまりしなくていいので、(35ヘクタール未満となる)一部を買って、また次を考えることになった」と説明したという、防衛省が環境影響評価を回避するために段階的な土地の取得を考えているととれる記事が掲載されており、他紙でも同様の報道がなされています。

一方、県からの質問に対し、九州防衛局からの2月16日付けの回答では「佐賀空港の西側に駐機場や格納庫等を含む約30ヘクタールの施設整備を念頭においた検討を進めているところであり、将来的な施設規模の拡大は考えていません。」と回答されています。

防衛省としての考えは、どちらが正しいですか。

また、藤丸政務官はなぜ環境影響評価を回避するために段階的な土地の取得を考えているような発言を公の場でされたのか、防衛省としての見解をお伺いしたい。

#### 4 使用機材（オスプレイ）の安全性について

##### ■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

政府におきましては、（中略）分析評価チームを設置いたしまして、（中略）オスプレイの運用の安全性を独自に確認してございます。

さらに防衛省では、オスプレイの低い事故率や量産開始後に発生した事故に設計上の根本的な欠陥が原因とされているものが1つもないことに加え、陸上自衛隊への導入過程における各種技術情報の収集、分析を踏まえ、オスプレイが安全な機体であることを確信してございます。

問 30 オスプレイの事故率の低さの説明には米海兵隊 MV-22 のデータが用いられる一方で、事故率の高い米空軍 CV-22 のデータについては、「任務の違いに伴い、要求性能や装備されている機器等航空機の仕様が異なる別機種」であり、また「通常運用は大きく相違」することから、「合算して事故率を算出しても有意なデータは得られない」との説明がなされています。

防衛省が導入される V-22 は、米海兵隊 MV-22 と任務及び要求性能や装備される機器等航空機の仕様が同じ同一機種であり、また、通常運用も同じであるとお考えでしょうか。

< H28.2.16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 陸上自衛隊に導入する V-22 は、通信器材など一部の機器を除けば、MV-22 や CV-22 と同一の航空機であり、安全性の評価もほぼ同一であると考えていますが、運用の形態は異なります。

**再質問** MV-22 と CV-22 は運用形態の違いにより事故率が違うとの説明をされていたと承知していますが、MV-22 と V-22 の運用の形態が異なるということであれば、そのことによって危険性が高まるということはないのでしょうか。

< H28.3.8 九防企地第 2181 号回答 >

1. 防衛省では、機体の適切な整備、隊員への教育訓練、航空法など関連法令の遵守を通じて航空機の事故防止に万全の措置を講じており、いかなる自衛隊機の運用にあっても、その飛行の安全確保につとめていくこととしているため、MV-22 との運用の形態が異なることに起因して陸上自衛隊の V-22 の危険性が高まることはありません。

なお、MV-22 と CV-22 について、運用の形態が異なることが、両者の事故率に差があることの原因であるとは承知していません。

**今回再質問** 防衛省 HP 掲載の資料「MV-22 オスプレイ 事故率について」（2012 年 9 月 19 日）では、MV-22 と CV-22 とは任務の違いに伴い、要求性能や装備されている機器等航空機の仕様が異なる別機種と説明されていますが、これは 2 月 16 日付けの回答での「V-22 は、通信機材など一部の機器を除けば、MV-22 や CV-22 と同一の航空機」との説明と矛盾しないのですか。

また、MV-22 と CV-22 との運用の形態が異なることが両者の事故率の差の原因ではないとの説明ですが、では両者の事故率に差がある原因は何だとお考えですか。

問 31 直近の事故（カリフォルニア州での着艦失敗事故（2015.12））までを踏まえた、防衛省の V-22 に関する安全性評価を示していただきたい。

< H28.2.16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 昨年 5 月、12 月に発生した事故はいずれも MV-22 オスプレイの設計に根本的欠陥がある訳ではないことが確認されており、オスプレイが安全な機体であるという評価に変わりはありません。

問 32 米国オスプレイの重大事故に関する防衛省分析評価チームによる分析評価については、2012 年 4 月のモロッコでの MV-22 墜落事故及び 2012 年 6 月のフロリダでの CV-22 墜落事故に関する報告書がそれぞれ示されていますが、その後に発生した重大事故に関し、同チームによる分析評価は示されないのでしょうか。

- ・ ノースカロライナでの MV-22 の事故（2013.6）
- ・ ミネソタ州での MV-22 の事故（2013.8）
- ・ ペルシャ湾での MV-22 の事故（2014.10）
- ・ ハワイでの MV-22 の事故（2015.5）
- ・ カリフォルニア州での着艦失敗事故（2015.12）

< H28.2.16 九防企地第 1485 号回答 >

1. そもそも、MV-22 オスプレイについては、2005 年に米政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始されたものです。
2. 政府としても、MV-22 オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち（当時の民主党政権下で）独自に安全性を確認しています。具体的には、
  - 防衛省・国交省・大学教授など政府内外の航空技術・航空安全や事故調査の専門家、航空機パイロット等から成る分析評価チームを設置し、また、
  - チーム員を米国に派遣して米軍における過去の事故の原因を独自に分析することなどにより、我が国における MV-22 オスプレイの運用の安全性を確認しています。
3. これに加え、平成 26 年、我が国もオスプレイを導入することを決定しましたが、その検討過程において、改めて、各種技術情報を収集・分析し、安全な機体であることを再確認しています。
4. オスプレイの普天間飛行場への配備以降、沖縄のほか、本土における訓練等の機会も増加していますが、これまで国内において安全に運用されてきています。

5. これらのことから、政府としては、我が国におけるオスプレイの運用の安全は確保されているものと考えており、ご指摘のような事故の一件について独自に分析評価報告書を作成することは考えていません。

**再質問** 問 31 に対する回答と問 32 に対する回答の関係についてお尋ねします。オスプレイの安全性については、平成 26 年に我が国で導入を決定した際に安全な機体であることを再確認されたとのことですが、その後に発生した重大事故の分析評価により、その安全性の評価が変わるということはないのでしょうか。

< H28.3.8 九防企地第 2181 号回答 >

1. MV-22 オスプレイについては、平成 17 年に米政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始されたものです。
2. また、防衛省としても、独自の事故分析評価や日米合同委員会合意等を通じて、平成 24 年 9 月までに、我が国における MV-22 オスプレイの運用の安全性を確認しています。その後、沖縄のほか、本土における MV-22 オスプレイの訓練等の機会も増加していますが、これまで国内において安全に運用されてきています。
3. さらに、平成 26 年、我が国も MV-22 オスプレイと同型機の V-22 オスプレイを導入することを決定しましたが、その検討過程において、各種技術情報を収集・分析し、オスプレイが安全な機体であることを改めて確認しています。
4. その後、このような基本的な評価が覆されるような事故が発生しているとは承知していません。

**今回再質問** 4月2日付けの西日本新聞によると、防衛省藤丸政務官は「オスプレイは気を抜くと失速する。ちょっと危ないから落ちとるんですけどね。だから訓練しておかないと。」と発言されたとされています。また、4月5日付けの佐賀新聞にも「(オスプレイは) なめっていると落ちる。訓練は相当しとかない危ない。」と発言されたとの記事が掲載されています。

防衛省としてMV-22 オスプレイの安全性を確認しているということであれば、藤丸政務官はなぜこのような発言を公の場でされたのか、防衛省としての見解をお伺いしたい。

**今回再質問** 2月16日付けの回答では「MV-22 オスプレイの設計に根本的欠陥がある訳ではないことが確認されて」いるとのことですが、確認したのは米軍であると承知しています。防衛省としては、米軍が欠陥がないと確認すれば防衛省も欠陥がないとするという理解でよいでしょうか。

**今回再質問** ペルシャ湾でのMV-22事故の調査結果は出されたのでしょうか。出されたのであれば、結果をご教示ください。

**今回再質問** ハワイでのMV-22の事故調査について、分かりやすい表現での説明を求めていましたが、改めて、わかりやすい表現での説明をお願いします。

**今回再質問** カリフォルニア州でのMV-22の着艦失敗事故について、調査結果は出されたのでしょうか。出されたのであれば、結果をご教示ください。

問 34 昨年 10 月に和歌山県で行われた津波災害対応実践訓練において、参加したオスプレイが離発着する際に芝生を焦がし、消火活動が行われたとの情報があります。また、今年 6 月に米空軍が公表した最終環境影響評価書 (FEIS) において、オスプレイが他の航空機と比べ火災を起こす可能性が高いことが指摘されたとの報道がなされています。これらに関し、事実関係を含め、防衛省の見解を示していただきたい。

< H28. 2. 16 九防企地第 1485 号回答 >

1. 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により、排気が地上に直接当たらないように排出されます。また、防衛省では、ティルト・ローター機の機種選定手続きにおいても、米国政府から提供された V-22 の排気デフレクタに関する詳細な情報等により、オスプレイが安全に運用できることを確認しています。
2. 和歌山県での防災訓練では、オスプレイの離着陸前後に現地の消防団員が芝を傷つけないため、芝に散水したことと、排気熱の影響により芝が焦げた事実は和歌山県から確認済みです。一部指摘にあるような消火や鎮火が必要となる芝の燃焼現象は起きておりません。
3. 米フロリダ州などメキシコ湾周辺における訓練空域拡大を図るため、米空軍が昨年 6 月末に公表した最終環境影響評価書 (FEIS) において、オスプレイに関し、「他の航空機と比較して火災が発生するリスクが高い」との記述があることは承知していますが、米軍は、舗装されていない着陸帯に着陸する場合には、航空機直下の植生を回避したり、着陸時間を制限したりするなどの措置により、火災を起こす可能性を局限しているものと承知しています。

**今回再質問** 「米軍は、舗装されていない着陸帯に着陸する場合には、航空機直下の植生を回避したり、着陸時間を制限したりするなどの措置により、火災を起こす可能性を局限しているものと承知」とのことですが、自衛隊が導入される V-22 も同様な措置がとられると理解してよいでしょうか。

また、「火災を起こす可能性を極限している」とは、どういう意味でしょうか。「火災を起こすことはない」という意味にとってよいでしょうか。

## 6 生活・環境への影響について

### ■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

防衛省では、自衛隊機による騒音や排気ガスの空港周辺への俯瞰的な影響を把握するため、予測コンターを作成してございます。

現に佐賀空港を利用する民航機に加え、自衛隊機が1日60回離着陸した場合であったとしても、環境省が定める環境基準の57デシベルを超える範囲に住宅地はございません。

(中略) 同じ条件で自衛隊機の排気ガスによります大気質への影響を算出した結果、自衛隊機の離着陸や空港周辺での飛行に伴って、二酸化窒素や二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質といった有害廃棄物はほとんど増加しないということを考えてございます。

問 36 騒音、排ガスによる影響の予測結果について、予測条件、予測条件の考え方、予測方法を示していただきたい。(関連資料 P23、P24、P26)

< H28.2.16 九防企地第1485号回答 >

(騒音の影響の予測結果について)

1. お示ししています佐賀空港周辺における騒音予測コンターについては、環境省が定める航空機騒音に係る環境基準において住居専用地域に適用される基準値である  $L_{den}$  (エルデン) ※57デシベルを超える範囲を示しています。  
※  $L_{den}$  (Day-Evening-Night Average Sound Level 時間帯補正等価騒音レベル) : 夕方の騒音、夜間の騒音に重み付けを行い評価した1日の等価騒音レベル
2. 騒音コンターは、音響の強度 (dB)、ひん度、継続時間、発生時間などを考慮した  $L_{den}$  の同じ値を結んだ曲線で、予測対象の航空機の機種ごとの飛行 (離着陸) 回数、飛行経路データ、騒音の基礎データなどを基に作成します。佐賀空港における自衛隊機と民航機を合せた騒音予測コンター作成の条件の概要としては、これまでご説明しています空港利用の態様を踏まえ、
  - 飛行 (離着陸) 回数は、
    - ・ 自衛隊機については、約70機全てを運用した場合に見込まれる1日あたり60回 (機種毎の離着陸回数は、各機種の機数に応じて1日あたりの離着陸回数 (60回) を按分)
    - ・ 民航機については、平成27年5月時点での最新の飛行ダイヤが1年間通して継続した場合の1日あたり16回としています。
  - 飛行経路データ (機種、飛行方向別の標準飛行経路を座標化したもの) としては、



- ・ 自衛隊機については、空港滑走路への離着陸、有視界飛行時の場周経路や計器飛行時の経路への進入出方向（西向き、東向き）を踏まえ126経路、
- ・ 民航機については、現に空港を利用している実態を踏まえ32経路としています。

○ また、騒音の基礎データ（受音点から航空機までの距離と騒音レベルの関係を数値化したもの）としては、自衛隊機については、機種ごとの実測データから算出した値を用い、民航機については一般に公表されている値※を用いています。

※ Aircraft Noise and Performance (ANP) Database

3. これらの基礎データを基に算出される単発騒音暴露レベルにアイドリングなどの地上における騒音などを加え、更に時間帯別の飛行（離着陸）回数による補正を行って、 $L_{den}$ を算出しています。

（排ガスの影響の予測結果について）

1. お示ししています自衛隊機の空港利用に伴う大気質への影響の予測は、一般に航空機の運航に係る大気質の環境影響評価に用いられる「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（平成12年12月。公害研究対策センター）に基づき、プルーム・パフモデルにより、拡散計算を行っています。
2. 具体的には、空港周辺の気象庁の特別地域気象観測所等における気象データを用いて、予測対象地域周辺における気象条件のモデル化を行い、同モデルにおける自衛隊機からの大気汚染物質の濃度分布を大気拡散モデルを使用した数値計算により算出しています。
3. この算出にあたっては、騒音の予測と同様に予測対象の航空機の機種別の飛行（離着陸）回数、飛行経路などの飛行の態様や、機種別、運航モード別の排出係数を基に空港周辺における自衛隊機からの大気汚染物質排出量を予測条件として与えています。

**再質問** 機種別、時間帯別、飛行経路別の離着陸回数、騒音基礎データ、排出係数など騒音、大気質の予測に用いた条件、考え方、予測方法など、回答の根拠となっている資料を示していただきたい。

**再質問** 1日の離着陸回数の変動をどのように考慮されているのか、その考え方を示していただきたい。また、北側経路の航行や場周経路からの離脱経路、演習場等へ行く場合の飛行経路をどのように考慮されているのか、その考え方を示していただきたい。

< H28.3.8 九防企地第2181号回答 >

1. 別添のとおりです。

**今回再質問** 騒音の影響予測に係る次の事項についてお示しください。

(1) 防衛施設における航空機騒音レベルの算定にあたっては、1日の飛行回数の少ない方から並べた累積度数90%に相当する飛行回数(90%値)を、その防衛施設における1日の「標準飛行回数」として予測を行っていること承知しています。今回、騒音予測にあたって、「標準飛行回数」を60回と設定されていますが、設定の考え方を示してください。60回が90%値でない場合は、90%値での騒音予測結果をお示しください。

また、参考までに目達原駐屯地の「標準飛行回数」をお示しください。

(2) 予測にあたって、北側の場周経路や場周経路からの離脱経路、演習場等への行く場合の飛行経路については考慮されていないようですが、騒音予測評価の対象としない理由、これらの経路を飛行する際の地上での騒音の影響をどのようにお考えかをお示しください。

また、北側の場周経路などを飛行する際の地上での騒音の最大値について示していただきたい。

## 今回再質問

### ○ 別添1（佐賀空港周辺における騒音影響予測）関係

#### (1) 1.1 航空機の単発騒音ばく露レベルの算出方法関係

- ① 「(3) EGA」に関して、今回、地表面影響による超過減衰量を補正するに当たって、今回用いた式を採用された理由をご教示ください。
- ② 「(4) 航空機騒音レベルの補正」に関して、次のことについてご教示ください。
  - ・ 用いている式の意味、考え方についてご教示ください。
  - ・ この補正は、どのような影響を補正するものなのでしょうか。

#### (2) 2.1 飛行経路関係

- ① 空港を離陸して場周経路を飛行後、空港に着陸するといった場周経路を周回する経路は条件として設定されていませんが、このような経路は飛行しないのでしょうか。
- ② 「タクシーイングは移動経路が明確でないことから、算定対象としなかった」との記載があります。また、整備に伴う騒音についての記載がありませんが、これらについては騒音予測に含めなくても支障はないのかご教示ください。

#### (3) 2.2 基礎データ関係

- ① 基礎データについて、水平飛行のデータは必要ないのでしょうか。

#### (4) 2.3 標準飛行回数

- ① 表3(1)～(3)に、機種、飛行方向、飛行態様(カテゴリ)別の時間帯別標準飛行回数が記載されていますが、このように設定した考え方をお示しください。
- ② 「地上音の発生回数については、離着陸に伴い発生するアイドリング及びホバリングを対象にしている」とのことですが、V-22の離着陸に伴うホバリングとは、どのような状況かについてご教示ください。
- ③ ホバリングは離着陸に伴うものとのことですが、空港内で行うホバリング訓練については騒音予測の対象にしていないのでしょうか。していない場合は、騒音の予測評価の対象としない考え方をお示しください。

#### (5) 3 航空機の単発騒音ばく露レベルの予測計算結果関係

- ① 表8中の「A+D」、「A'+D」、「B+E」、「C+E」の意味をご教示ください。

### ○ 別添2（佐賀空港周辺における大気質への影響予測）関係

#### (1) 1-2(2)(ii)ii 予測範囲及び飛行経路関係

- ① 予測の際の飛行経路について、騒音の予測では、計器飛行の経路が入っていますが、大気質の予測では入っていないようです。その理由をご教示ください。
- ② アイドリング、ホバリング等空港内でのエンジンの稼働に係る大気質への影響についても検討されているのでしょうか。検討されていない場合は、大気質の予測評

価の対象としない考え方をお示してください。

- ③ 空港を離陸して場周経路を飛行後、空港に着陸するといった場周経路を周回する経路は条件として設定されていませんが、このような経路は飛行しないのでしょうか。
- (2) 1-2(2) (ii) iii) 航空機別の経路毎年間離着陸回数、時間帯別飛行割合
- ① 表 1-4 に航空機別、経路別の年間離着陸回数が記載されていますが、このように設定した考え方を示してください。
  - ② 表 2-5 中の深夜早朝の飛行割合は「0.2」ではないでしょうか。
  - ③ 表 1-6 について、回転翼機については、離陸、水平飛行、進入別の排出係数は必要ないのか、ご教示ください。
  - ④ 表 1-6 中の排出係数は、エンジン 1 基あたりの消費燃料 1kg から発生する窒素酸化物等の重量ということでよいでしょうか。また、p32 iv) 算定式中の  $EFR_m$  : 機種 R のモード m での大気汚染物質排出係数 (NOX :  $m3N/s/機$ 、SO<sub>2</sub> :  $m3N/s/機$ ) と表 1-6 中の排出係数 (kg/(基・kg)) の関係をご教示ください。

## 8 その他

### 今回追加質問

問 43 3月29日付けの佐賀新聞によると、防衛省藤丸政務官は「17年度概算要求前の6月議会で佐賀県側が計画の諾否を判断するよう求める考えを示した」とされており、他紙でも同様の報道がなされています。

防衛省としては、そのようなスケジュール感をお持ちなのかお伺いします。防衛省として、そのようなスケジュールを持っていないということであれば、なぜ藤丸政務官はこのような発言を公の場でされたのか、防衛省としての見解をお伺いしたい。

### 今回追加質問

問 44 3月29日付けの佐賀新聞によると、防衛省藤丸政務官は平成27年度予算の内訳（用地取得費14億円、移転等補償費1.9億円、調査費2.4億円、基本検討費3.5億円、造成設計費0.3億円、実施計画費7.7億円、敷地造成費75.9億円）を示されて説明されたとされており、他紙でも同様の報道がなされています。

平成27年1月に防衛省から27年度政府予算案の資料提供がありましたが、その資料では「配備に必要な施設整備に係る用地取得、調査・設計等のための経費として約106億円を計上することとしています」として、内訳は公表されていませんでした。

予算の内訳については、藤丸政務官発言のとおりと理解してよいでしょうか。そうでないとすれば、藤丸政務官はなぜ、公の場でここまで詳細な予算の内訳の説明することができたのか、防衛省としての見解をお伺いしたい。

