

政 策 1 5 4 0 号

平成 27 年 12 月 25 日

九州防衛局長 川 嶋 貴 樹 様

佐賀県統括本部長 西 中 隆



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（照会）

平成 27 年 10 月 29 日に中谷防衛大臣から当県知事に対し、佐賀空港における自衛隊機配備等に関する計画の全体像・将来像の説明があり、知事からは説明内容を精査させていただきたいと申し上げたところです。

また、同年 11 月 25 日、佐賀県議会佐賀空港問題等特別委員会において、防衛省担当者から同委員会委員に対し説明が行われるとともに、委員からの質疑が行われたところです。

さらには、平成 27 年 11 月定例県議会においても、県議会議員より県執行部に対して、関連する質問及び要望がなされました。

つきましては、上記を踏まえ、中谷大臣及び防衛省担当者の説明内容について、別様のとおり現時点で確認等を行いたい項目を整理しましたので、回答しとく下さるようよろしくお願いいたします。

【担当課】

統括本部 政策監グループ（企画担当）

TEL：0952-25-7503

Email：seisakukan-g@pref.saga.lg.jp

1 米海兵隊の使用について

(1) 米海兵隊の利用要請の取り下げについて

■H27.10.29 中谷防衛大臣からの説明

山口知事からは、アメリカの海兵隊の利用を含む佐賀空港利用の全体像・将来像のご質問をいただいておりますが、佐賀空港利用の全体像・将来像のうち、アメリカの海兵隊の利用につきましては、自衛隊や海兵隊が行う訓練の規模、回数、そして、全国の都道府県が受けとめられる負担の内容にも左右をされるために、今般、自衛隊機の配備、移駐とは切り離して、要請を取り下げさせていただきます。

問1 米海兵隊の利用については、自衛隊の配備、移駐とは「切り離して、要請を取り下げる」とのことですが、これは一旦棚上げする、先延ばしするという意味ではないと受け止めていますが、この理解でよいでしょうか。

問2 米海兵隊の利用要請の取り下げ理由について、11月25日の佐賀県議会佐賀空港問題等特別委員会では「米軍オスプレイの県外における訓練が専ら佐賀空港に集中するといった懸念や誤解を払拭するため」（防衛計画課長）と、中谷大臣の説明とは違う説明がなされましたが、再度、取り下げの理由を示していただきたい。

問3 米海兵隊の利用の要請については、10月29日に中谷大臣から取り下げられたことにより、県としては、次のように受け止めていますが、防衛省の考えと県との受け止めに違いはないか確認したい。

○ 米海兵隊の佐賀空港の利用については、

- 10月29日に中谷防衛大臣から取り下げられたが、県としては、佐賀空港に着目した、特に佐賀空港に、というところでの要請としては、米海兵隊の利用は、なくなった、「ゼロ」になったと受け止めている。
- 一方で、中谷大臣からは「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、引き続き全国横並びの中で佐賀空港の活用も考慮させていただきたい」、また「必要に応じて改めてお願いさせていただくこともあり得ますが」との説明があっており、今回の要請とは全く別の話として、全国の他の空港との横並びの中での要請はありうるものと受け止めている。
- しかしながら、中谷防衛大臣は、「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」と明言されており、全国の他の空港との横並びの中で仮に要請がある場合でも、当然ながら知事の同意を得た上での利用であり、佐賀県に負担が集中するような利用は全く考えてないということなので、米海兵隊の利用がなし崩し的に行われる、あるいは集中することはないと受け止めている。

(2) 今後の改めての要請について

■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たいと思っております。

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。

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。

問6 全国的な沖縄の負担軽減のための訓練移転は、具体的に誰がどのような手順・スケジュールで決められるのでしょうか。決まっていない場合は、現時点での予定を示していただきたい。

問7 沖縄の負担軽減の現状（既実施の訓練移転の場所、期間及び内容。自衛隊施設以外を使用した事例）について示していただきたい。

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るのでしょうか。

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 10 取得する用地の位置を示していただきたい。

問 11 施設の配置計画図を示していただきたい。

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。

問 13 隊員の宿舎は施設整備範囲として説明されている約 30 ヘクタールの外に整備されるのでしょうか。また、整備される場合、どのような場所を想定されているのか示していただきたい。

問 14 施設整備のスケジュールを示していただきたい。決まっていない場合は、現時点での予定を示していただきたい。

(2) 配備機材等について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

現時点でオスプレイ 17 機と周辺の市街化が進む目達原駐屯地に所在するヘリコプター約 50 機の合計約 70 機の自衛隊機と、700 名から 800 名程度の隊員を配置することを想定してございます。

(中略) 70 機の自衛隊機は、施設整備の状況等に照らしながら段階的に配置する予定でございまして、平成 31 年に佐賀空港に全て配置されることを予定しているわけではございません。自衛隊機の配備機数は段階的に増加するということでございます。

問 15 「700 名から 800 名程度の隊員を配置」とのことですが、このうち目達原駐屯地から移転する隊員数と配備のスケジュールを示していただきたい。決まっていない場合は、現時点での予定を示していただきたい。

問 16 機材配備のスケジュールを示していただきたい。決まっていない場合は、現時点での予定を示していただきたい。

(3) 現地調査について

■ H27.10.29 中谷防衛大臣からの説明

今後、より具体的な説明をするために必要となる現地での調査や関係者との協議を進めることにつきまして、知事、県当局のご理解をいただけるようあわせてお願いを申し上げます。

問 17 今年7月の佐賀県議会佐賀空港問題等特別委員会では、今年度予算で基本検討業務を行い、調査内容にはボーリングや測量が含まれると説明されていますが、11月9日の現地調査についての佐賀市や漁協への説明では目視による調査との説明がなされています。

今回実施されようとしている現地調査の内容、要する期間及び調査により明確となる事項について示していただきたい。

問 18 今回の現地調査は、基本検討業務に含まれるものでしょうか。また、基本検討業務の内容及びスケジュールを示していただきたい。

3 自衛隊の使用内容について

(1) 空港の使用頻度について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

利用日数は年間 290 日程度、離着陸回数は最大で年間 1 万 7,000 回程度、1 日当たり 60 回程度の離着陸を見込んでございます。

自衛隊機の運用に当たっては民航機の定時制の確保及び運航の優先を前提のうえ、次のことをお伺いします。

問 19 1 日当たりの離着陸回数は日によって上下することが考えられますが、ピーク日の離着陸回数を見込みを示していただきたい。

問 20 配備機材（約 70 機）以外の機材の離着陸はあるのでしょうか。ある場合はどの程度見込まれるのでしょうか。また、現在示されている離着陸回数にはその回数が含まれるのでしょうか。

(2) 利用時間帯について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

自衛隊機は、平日の朝 8 時から 17 時の間、空港を利用し、…（中略）

パイロットの技量を維持するために、空港運用時間の範囲内で夜間に離着陸訓練を実施させていただくことや離島からの急患輸送の要請や各種災害事故等が発生した場合には、空港の運用時間外においても飛行する可能性があることについてご理解を賜りたいと存じます。

自衛隊機の運用に当たっては民航機の定時制の確保及び運航の優先を前提のうえ、次のことをお伺いします。

問 21 それぞれの時間帯ごとの離着陸回数を見込みを示していただきたい。

- ・ 基本とする利用時間（8:00～17:00）
- ・ 空港運用時間内の早朝・夜間（6:30～8:00、17:00～22:00）
- ・ 空港運用時間外（22:00～翌朝 6:30）

(3) 離着陸の内容について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

離着陸は、離着陸訓練、ホバリング訓練、周辺の空域で行う基本操縦訓練、演習場等で行う部隊訓練、災害派遣、急患輸送任務への対応を目的としてございます。

自衛隊機の運用に当たっては民航機の定時制の確保及び運航の優先を前提のうち、次のことをお伺いします。

問 22 離着陸訓練、ホバリング訓練、基本操縦訓練及び部隊訓練の実施内容について、専門用語等をなるべく使用せず分かり易く説明していただきたい。また、離着陸訓練、ホバリング訓練及び基本操縦訓練を実施する場合、1回当たりの時間、離着陸回数をどのように想定しているのか示していただきたい。

問 23 佐賀空港の滑走路を使用せず、新たに設置される施設（駐屯地）で離着陸を行う可能性はあるのでしょうか。

(4) 空港以外の訓練場所について

問 24 訓練はどこの演習場等で行うことを想定されているのでしょうか。また、県内での演習は想定されているのでしょうか。

問 25 現在、県内に低空飛行ルートや訓練エリアはあるのでしょうか。また、新たに設定される予定はあるのでしょうか。

(5) 飛行経路について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

有視界飛行方式で飛行する場合には、あらかじめ設定する空港の海側、南側の場周経路を飛行いたします。計器飛行方式で飛行をする場合には、国土交通省が定めている航空路誌で示された経路に従い飛行することとなります。

場周経路からの演習場等への飛行ルートとしては、河川や高速道路沿いなど、識別が容易な地形等を参考にして飛行することとし、その高度は300メートル以上を確保するほか、必要に応じて、住宅地、市街地、病院等の上空の飛行を制限するといった措置を講じることとしております。

■ H27.11.10 大臣説明の補足資料 P14

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、場周経路外に定まった飛行ルートはありません。

問 26 場周経路は空港の南側の飛行を基本とするとのことですが、北側を使用するのはどのような場合でしょうか。また、北側の使用頻度の見込みを示していただきたい。(関連資料 P10)

問 27 場周経路からの離脱経路を示していただきたい。

問 28 演習場等へ行く場合の飛行経路を示していただきたい。

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 29 直近の事故（カリフォルニア州での着艦失敗事故（2015.12））までを踏まえた米海兵隊 MV-22 の事故率を示していただきたい。

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。

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。

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）
- ・ 米ネバダでの 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）

問 33 航空法において回転翼航空機に求められているオートローテーション機能について、オスプレイにはこの機能がない、あるいはこの機能が使えないとの指摘がありますが、防衛省の見解を示していただきたい。

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。

5 民間空港としての使用・発展への影響について

■ H27.10.29 川嶋九州防衛局長からの説明

自衛隊機が1日に60回離着陸を行っても、離着陸1回あたりに要する滑走路の使用時間を踏まえ、同じ時間帯で現に空港を利用する民航機等の利用を阻害することはございません。

また、将来、佐賀空港を利用する民航機の離着陸回数が、日中を通じまして1時間当たりの現在の最大離着陸回数3回まで増加して約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ないと考えてございます。

なお、自衛隊機は、定期便、チャーター便の定時制を確保するとともに、遅延や早着、増便などがあつた場合、定期便、チャーター便の運航を優先し、それ以外の民航機、いわゆる小型機の利用時間と重複する場合は小型機の運航を優先するものと考えてございます。

自衛隊機の運用に当たっては民航機の定時制の確保及び運航の優先を前提のうえ、次のことをお伺いします。

問 35 当県では、今年9月、おおむね10年後の佐賀空港の姿をイメージした「佐賀空港がめざす将来像」（別添）を策定したところです。昨年11月に「佐賀空港の民間空港としての使用・発展に支障を与えないことについて」が示されましたが、同様に、この将来像が達成された場合であっても自衛隊機が民航機等の利用を阻害することなく、佐賀空港の民間空港としての使用に影響を与えないことを示していただきたい。

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)

問 37 オスプレイ等の運用により発生する低周波音による人体への影響や畜産業への被害を懸念する報道もありますが、防衛省の見解を示していただきたい。

また、平成26年3月25日の大臣会見で、低周波音の基礎的な論点を整理することを目的とした「航空機による騒音・低周波音の影響に係る評価検討業務」を行い、有識者や専門家による会議を設置して、平成27年3月末までに報告書を取りまとめるとの発言がなされていますが、その評価検討結果を示していただきたい。

7 漁業・農業への影響について

■ H27.10.29 中谷防衛大臣からの説明

有明海のノリ養殖をはじめ、周辺の漁業、農業、また生活環境に影響を及ぼさないことは当然のことと考えておりまして、将来にわたって安心・安全の確保に万全を期してまいります。

問 38 有明海において投網で採捕するコノシロ（こはだ）に対する騒音の影響について、過去に三沢飛行場や築城飛行場等において航空機騒音による漁業への影響調査が実施され、その影響が科学的な数値により示された例もあることから、同様に、調査に基づく科学的、具体的な数値を用いて説明していただきたい。

問 39 有明海のノリ養殖に対する風圧の影響について、科学的、具体的な数値を用いて説明していただきたい。

問 40 施設建設に伴う施設からの排水について懸念する声がありますので、排水対策について説明をお願いしたい。

問 41 畜産農家の方が騒音によって牛の生育や品質に影響が出るのではないかと心配する声がありますので、騒音が牛の生育等に及ぼす影響について説明をお願いします。

8 その他

- 佐賀県議会において、議員から、漁業への影響を不安に思われている漁業者に対し、万が一影響が出た場合には関係法令に基づき対処するという説明ではなく、影響があった場合にはきちんと補償がなされることを説明すべきという意見がありましたので、検討してください。

