



九防企地第1485号
28.2.16

佐賀県統括本部長 殿

九州防衛局企画部長

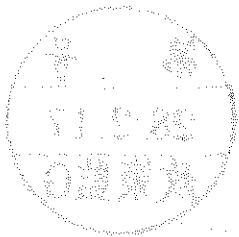


佐賀空港における自衛隊機配備等に関する説明内容等について（回答）

政第1540号（平成27年12月25日）により照会された標記について、別紙のとおり回答します。



添付書類：別紙



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（回答）

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

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。

1. 米海兵隊の利用については、昨年10月29日に中谷大臣から山口知事に申し上げたとおりです。

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。

1. 10月29日の中谷大臣から山口知事への説明は、米海兵隊による利用についての申入れが、米軍オスプレイの沖縄県外における訓練がもっぱら佐賀空港に集中するといった懸念や誤解を招いていたことから、その払拭に努める必要があることを踏まえて行ったものです。

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。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。

1. 沖縄における基地負担の軽減を図ることは政府の大きな責務であり、お尋ねの米海兵隊の利用については、ご指摘の通り、米国との協議や負担軽減を巡る全国の自治体の取り組みの状況をよく勘案した上で、必要に応じ、改めてお願いさせて頂くこととしていますが、昨年10月29日に中谷大臣から説明したように、沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、全国の他の空港との横並びの中で、佐賀空港の利用を考慮させて頂くこととしており、佐賀県にもっぱら負担が集中するような利用は念頭に置いていません。

(2) 今後の改めての要請について

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。

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。

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。

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	霞目	15
東京	3	静岡	2	立川	0
新千歳	1	神戸	0	霞ヶ浦	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	石見	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	小値賀	0	硫黄島	742
福岡	59	福江	0	館山	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	46	徳島	11
鹿児島	0	喜界	0	小月	0
那覇	2	徳之島	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	粟国	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
利尻	0	南大東	0	浜松	1
礼文	0	北大東	0	名古屋	9
奥尻	0	伊江島	0	岐阜	1
中標津	0	宮古	3	小松	78
紋別	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	芦屋	0
大館能代	0	与那国	0	新田原	91
庄内	0	調布	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

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。

1. 米軍の運用上の要件や実際に訓練を行う場所など、米軍オスプレイの訓練移転等の具体的内容については、米国とも相談しながら検討しているところであり、具体的な予定が決まっている訳ではありません。

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。

1. 平成18年5月の「再編実施のための日米ロードマップ」に基づき、航空機の訓練移転を実施してきており、嘉手納飛行場周辺の更なる騒音軽減を図るため、
 - 平成23年10月からグアム等※への訓練移転
 - 平成26年6月から沖縄で実施されている空対地射爆撃訓練の一部を青森県に所在する三沢対地射爆撃場を使用して行う訓練移転について、順次、拡充してきています。

2. 航空機の訓練移転は、平成18年度以降、全体として66回実施しており、訓練移転の場所、期間及び訓練内容等の実績は、別紙のとおりです。
 - ※ グアム等：グアム島のアンダーセン空軍基地及び北マリアナ諸島のファラロン・デ・メディニラ空対地射場とそれらの周辺区域

3. また、オスプレイの沖縄県外における訓練等も着実に推進しています。

米軍再編に係る航空機訓練移転

27. 12. 31現在

(1) 国内への訓練移転

回	年度	期 間	移転先	移転元	訓練内容
1	18	19. 3. 5～ 8	築城基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
2	19	19. 5. 16～23	小松基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
3		19. 6. 18～22	築城基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
4		19. 7. 16～21	三沢基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
5		19. 9. 3～ 4	新田原基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
6		19. 10. 15～19	百里基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
7		20. 1. 15～18	百里基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
8		20. 2. 12～15	新田原基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
9		20. 2. 25～28	千歳基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
10		20	20. 7. 23～30	三沢基地	嘉手納
11	20. 9. 2～ 4		新田原基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
12	20. 12. 1～ 5		小松基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
13	20. 12. 8～12		千歳基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
14	21. 2. 23～27		新田原基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
15	21	21. 4. 20～23	千歳基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
16		21. 7. 25～31	三沢基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
17		21. 10. 2～ 9	百里基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
18		21. 11. 14～20	小松基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
19				三 沢	戦闘機戦闘訓練等
20		22. 1. 29～2. 5	百里基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
21		22. 2. 27～3. 12	三沢基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
22		22. 3. 5～12	築城基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
23	22	22. 6. 5～18	小松基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
24		22. 10. 15～23	三沢基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
25		22. 11. 8～19	千歳基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
26		22. 12. 1～10	小松基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
27	23	23. 7. 8～15	築城基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
28		24. 2. 13～24	百里基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
29	24	24. 9. 5～ 7	千歳基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
30		25. 1. 14～18	新田原基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
31	25	25. 6. 17～19	新田原基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
32		25. 7. 8～12	千歳基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
33		25. 12. 7～14	小松基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
34	26	26. 6. 12～24	三沢基地 * 三沢射撃場 築城基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等 空対地射撃訓練
35			26. 10. 18～31	新田原基地	嘉手納
36		26. 11. 7～20	小松基地	三 沢	戦闘機戦闘訓練等
37		27. 3. 9～21	百里基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
38	27	27. 8. 21～9. 2	築城基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
39		27. 9. 11～18	百里基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等
40		27. 12. 3～15	三沢基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
41		27. 12. 8～11	新田原基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等

(2) グアム等※への訓練移転

回	年度	期 間	移転元	訓練内容
1	23	23.10.10~28	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
2		23.12. 5~12.19	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
3		24. 2. 7~24	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
4	24	24. 5.14~ 6. 8	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
5		24. 9.27~10.25	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
6		24.11.29~12.18	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
7		25. 1.21~ 1.30	三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
8		25. 1.30~ 2.15	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
9	25	25. 7.11~ 8. 2	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
10		25. 8.12~23	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
11		25.10.28~11. 8	三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
12		25.12. 2~12.20	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
13		25.12. 2~12.20	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
14		26. 2.10~26	三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
15		26. 2.10~26	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
16	26	26. 6.23~ 7. 3	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
17		26. 9. 8~24	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
18		26. 9.15~10. 7	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
19		26.12. 4~12.18	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
20		27. 2.10~ 2.27	三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
21		27. 2.10~ 2.27	嘉手納	戦闘機戦闘訓練
22	27	27. 7.13~ 8. 7	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
23		27. 8.19~ 9. 2	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
24		27. 9.11~10. 7	岩 国 三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練
25		27.12.2~12. 18	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射爆撃訓練

※グアム等：グアム島のアンダーセン空軍基地及び北マリアナ諸島のファラロン・デ・メディニラ空対地射場とそれらの周辺区域

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。

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。

2 施設等整備計画について

(1) 施設整備について

問10 取得する用地の位置を示していただきたい。

1. 防衛省としては、佐賀空港の西側に駐機場や格納庫、隊庁舎、燃料タンク、弾薬庫を含む約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すが、当該検討を行うに当たっては、まずは現地の状況の確認、把握することが必要と考えており、現地の状況の確認等が未実施である現時点において、取得する用地の位置をお示しすることは困難です。

問11 施設の配置計画図を示していただきたい。

1. 防衛省としては、佐賀空港の西側に駐機場や格納庫、隊庁舎、燃料タンク、弾薬庫を含む約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すが、当該検討を行うに当たっては、まずは現地の状況の確認、把握することが必要と考えており、現地の状況の確認等が未実施である現時点において、施設の配置計画図をお示しすることは困難です。

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。

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があります。
3. 目達原駐屯地の敷地面積は約54haであり、木更津駐屯地の敷地面積は約208ha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。

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。

1. 現時点において、具体的な宿舎に係る設置計画は定まっておらず、今後、地元自治体等とも相談し、設置場所を含む宿舎の設置計画を検討していくことになります。

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。

1. 陸上自衛隊に導入するV-22は、平成30年度末に納入される予定であるため、防衛省としては同機の運用に支障が生じないように所要の施設整備を進めてまいりたいと考えています。

(2) 配備機材等について

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。

1. 現時点で目達原駐屯地から佐賀空港に移駐する隊員数は、約500～600名と見積もっており、施設整備のスケジュールに照らして移駐を進めていくこととなります

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。

1. 平成27年度予算ではV-22オスプレイ5機の取得を行うこととしており、同機は平成30年度の納入を予定しています。
2. また、平成28年度予算案においては、V-22オスプレイ4機の取得に係る経費を計上しており、現時点で平成31年度の納入を念頭に置いています。
3. 中期防期間中に取得することとしているV-22オスプレイ17機が納入される時期は、平成33年度を想定しています。

(3) 現地調査について

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。

1. 現地調査は、概略的な施設配置や施工計画の検討に資するよう、既存工作物の有無の確認、周辺道路の交通状況や現場へのアクセス方法の確認、現地の土地の利用状況の確認、周辺状況の写真撮影等を行うこととしており、その期間は、数日程度と見込んでいます

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。

1. 今般、佐賀県知事等をお願いした現地調査は、基本検討業務に含まれるものではありません。
2. 基本検討業務は、詳細な施設の配置、施工計画、全体工期などの検討を行うものですが、基本検討業務をはじめとした本事業に係る業務等は、地元の皆様のご理解、ご協力を得ながら進めていくものと認識していることから、現時点において業務の実施時期は決まっていません。

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

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。

1. 自衛隊機約70機が佐賀空港を利用した場合、その離着陸回数は、全国の基地から飛来する外来機も含め、1日あたり約60回と見込んでいますが、必ずしもその回数が一定であるわけではありません。離着陸回数は、訓練スケジュールや天候、可動機の数はもとより、各種事態への対応などにも影響されるため、ピーク時の回数を具体的に見込むことはできませんが、防衛省としては、これまでお伝えしているとおり、自衛隊機の利用にあたっては民間空港としての機能を損わないことは当然であると考えています。

(2) 利用時間帯について

問21 それぞれの時間帯ごとの離着陸回数の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)

1. お尋ねの時間別離着陸回数をお示しすることは困難ですが、目達原駐屯地の実績を踏まえると、自衛隊機の時間帯別の離着陸割合は、7時から19時の間に全体の約96%を占め、19時から22時の間に約4%、22時から7時の間に約0.2%になるものと見込んでいます。

(3) 離着陸の内容について

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。

1. 離着陸訓練は、離陸及び着陸時の操縦技法を訓練するものです。
2. ホバリング訓練は、ある一定の高度において静止し、旋回及び高度を一定にして行う低速の前進・横進・後進等を行う訓練です。
3. 基本操縦訓練は、操縦士が航空機の基本的性能を理解し、出発地から目的地までの飛行を行うために必要な知識及び技能を習得するための訓練であり、訓練課目にはホバリング訓練や離着陸訓練などが含まれます。
4. 部隊訓練は、航空部隊が野外（演習場）に展開し、駐機場、指揮所、兵站施設等を開設する訓練や隊員を空輸することを想定したヘリボン訓練等です。
5. ヘリコプターの訓練は、各回の実施要領によって訓練時間が異なるため、現時点で具体的に訓練時間を示すことは困難です。
6. なお、一般に、現在のヘリコプターの訓練において、平均的には、離着陸訓練は1時間当たり数回、ホバリング訓練は1回当たり10分～1時間程度、基本操縦訓練は1回当たり1～2時間程度実施しています。

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。

1. そのような考えはありません。

(4) 空港以外の訓練場所について

問24 訓練はどこ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。

1. 西部方面隊隷下の陸自航空部隊は、九州地方の日出生台演習場、大矢野原演習場、大野原演習場、霧島演習場等の演習場や、その周辺空域等で訓練を実施しており、佐賀空港に配置されることとなる部隊もこれら演習場等を活用して訓練を行うことを念頭においています。

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。

1. 目達原駐屯地周辺に最低安全高度以下の飛行を国土交通省に申請して許可を得ている低空飛行訓練区域が存在しますが、その他の空域に新たにこのような区域を設定する考えはありません。

(5) 飛行経路について

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。

1. 場周経路は、南側の飛行を基本としていますが、天候状況が飛行に影響を及ぼす場合や、災害派遣、急患輸送等の緊急時において、北側場周経路を使用した方がより迅速、安全に飛行ができると判断される場合には例外的な措置として北側を飛行する場合があります。このような例外的なケースを予め想定して頻度をお示しすることは困難です。

問27 場周経路からの離脱経路を示していただきたい。

1. 場周経路からの離脱経路については、特定の経路があらかじめ定められているわけではなく、離脱する時点の航空交通状況や天候状況等によって変化するため、具体的にお示しすることはできません。

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。

1. 演習場等へ行く場合の飛行経路について、一般に、陸上自衛隊のヘリコプターは有視界飛行方式で飛行することから、目的地への飛行経路は気象条件等によりパイロットの判断に委ねられるため、あらかじめお示しすることは困難です。
2. ただし、有視界飛行方式による佐賀空港への帰投に際しては、国土交通省が定める空港周辺の位置通報点を経由することになります。

4 使用機材（オスプレイ）の安全性について

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。

1. 政府として把握している、MV-22オスプレイの事故率は、2014年9月末時点の2.12です。

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。

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。

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。

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)

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事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。

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。

1. オスプレイがオートローテーション機能を有することについては、普天間基地へのMV-22の配備の際、米国政府への照会や訓練用シミュレーターの視察の結果等から確認しています。
2. また、陸上自衛隊のV-22オスプレイの導入を決定した機種選定の際にも、各種技術情報を収集し、オスプレイがオートローテーション機能を有する機体であることを確認しています。
3. そのため、「オスプレイにはオートローテーション機能がない、あるいは、この機能が使えない」との指摘は当たりません。

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。

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。

5 民間空港としての使用・発展への影響について

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。

1. 「佐賀空港がめざす将来像」に示されている10年後の国際線及び国内線の目標が達成された場合におきましても佐賀空港の利用可能時間を超えることはなく、民間空港としての使用に影響を与えません。
2. また、仮に、民航機が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合には、当該時間帯における自衛隊機の離着陸を控えることとしています。
3. さらに、自衛隊機は、民航機の定期便・チャーター便の遅延や早着、増便等があった場合には、その運航を優先することとしています。

<検証結果>

「佐賀空港がめざす将来像」に示す10年後(2024年)の民航機の運航目標が達成されても、その運航への支障はありません。

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 当りに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	34回 (※1)	6.5分	221分程度 ①
民航機 (小型機)	27回程度 (※2)	3.25分	88分程度 ②
自衛隊機	60回程度 (※3)	3.5分	210分程度 ③
			計519分程度 (①+②+③)



利用可能時間 (8:00~17:00)
計540分

- (※1) 国内線12便/日、国際線5便/日と想定した場合の回数
「佐賀空港がめざす将来像」(抜粋)
(国際線 ・上海便:5便/週 ・ソウル便:5便/週 ・杭州便:4便/週 ・台湾便:5便/週 ・香港便:4便/週)
(国内線 ・東京便:7便/日 ・成田便:2便/日 ・関西便:2便/日 ・中京便:1便/日)
- (※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数に1.5を乗じた回数。
- (※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

6 生活・環境への影響について

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)

(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Lden（エルデン）※57デシベルを超える範囲を示しています。

※ Lden (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Lden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。

(参考)

○ L_{den} 算定式

自衛隊等の航空機の離陸、着陸等を、航空機の型式別、飛行経路別等にカテゴリ分けし、当該カテゴリごとに標準的なLAE（単発騒音暴露レベル）、1日の標準飛行回数等を設定して、1日の時間帯補正等価騒音レベルを算出する。

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \frac{T_0}{T} \sum_j \left(n_{2j} \times 10^{\frac{L_{AEj}}{10}} + n_{3j} \times 10^{\frac{L_{AEj}+5}{10}} + n_{1,4j} \times 10^{\frac{L_{AEj}+10}{10}} \right) \right\}$$

T：一日の時間(86,400秒)

T₀：基準化時間(1秒)

j：任意の機種、飛行態様別の飛行経路(カテゴリ)番号

LAE_j：カテゴリjの算出点における機種別飛行態様別飛行経路別の単発騒音暴露レベル

n_{1j}：カテゴリjの単発騒音の内、午前0時から午前7時までの間に発生するものの標準飛行回数

n_{2j}：カテゴリjの単発騒音の内、午前7時から午後7時までの間に発生するものの標準飛行回数

n_{3j}：カテゴリjの単発騒音の内、午後7時から午後10時までの間に発生するものの標準飛行回数

n_{4j}：カテゴリjの単発騒音の内、午後10時から午後12時までの間に発生するものの標準飛行回数

(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、ブルーム・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。

(参考)

- ・ 拡散計算と大気安定度の判別に用いる風向・風速は、佐賀空港に位置する川副地域気象観測所(アメダス川副)の平成25年度(2013年4月～2014年3月)の1時間値を使用
- ・ 大気安定度の判別に用いる日射量と雲量については、佐賀空港に最も近い気象台である佐賀地方気象台の平成25年度の値を使用

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。

(参考)

航空機からの大気汚染物質排出量の算定式

$$Q = \sum_L \sum_R \left\{ N_{R,L} \sum_m (EF_{R,m} \times T_m) \right\}$$

- Q : 大気汚染物質排出量 (NOX : m3N/日、SOX : m3N/日、SPM : kg/日)
- NR, L : 機種Rの飛行経路Lにおける離着陸回数 (機/日)
- 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、SO2 : m3N/s/機、SPM : kg/s/機)
- Tm : 運航モードmにおける所要時間 (s)

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。

1. 低周波音については、環境省による環境基準が定められておらず、特に、航空機からの低周波音による影響については、調査研究の過程にあり、個人差や建物の状態による差が大きく、未知の部分もあると承知しています。
2. 防衛省としては、佐賀空港周辺において航空機を運航する場合における低周波音の影響については、普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価を踏まえて行う代替施設供用後の事後調査に向け、現在実施中の評価検討業務の結果や、現に同空港で運航されている民航機による影響ともあわせて、今後、佐賀県と連携して対応を検討する必要があると考えています。

7 漁業・農業への影響について

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。

1. 当省では、過去に三沢飛行場、三沢対地射爆撃場及び築城飛行場にかかる航空機騒音が魚類に与える影響について、調査を行っております。
2. これらの調査は、当該施設地先海面における漁業が航空機騒音により被害を受けているとの、地元漁協からの申出を受け、その実態を調べるため実施したもので、F-4等の戦闘機による各種飛行により生じる空中音及び水中音を測定し、いけすに放したカタクチイワシ、サバ、ボラ、スズキ及びサケに録音した水中音を放音することにより、魚の反応を調べたものです。
3. この中で、一番敏感に反応したカタクチイワシにおいては、水中音圧40 dB以上では反転して明らかな反応を示しましたが、放音停止後10秒程度で元に戻ったとの結果でありました。また、水中音圧34 dBでは弱反応を示すが、24 dBでは反応しなかったため、航空機騒音に対する反応の下限値は、水中音圧30 dB程度であるとの結論を得ております。このような結果を踏まえ、防衛省としては、戦闘機による航空機騒音では魚が反応を示す場合もありますが、すぐに元の状態に戻るため、航空機騒音による漁業への影響はないものと考えてきております。
4. いずれにせよ、自衛隊の飛行活動が漁業への支障となるような場合には、必要に応じ適切な措置を講じてまいりたいと考えております。

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。

1. MV-22オスプレイが上空6メートルでホバリングした場合、半径約13メートルの範囲で、平均風速25～30メートル/秒の下降気流が発生しますが、実際の場合周経路の飛行にあたっては、高度300メートル以上を確保することから、下降気流により、例えば、のり養殖のための海上に立てられた支柱を吹き飛ばすといった影響は考えられません。

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。

1. 施設建設に伴う排水対策については、今後、基本検討業務及び実施設計を行う中で、周辺環境に影響を及ぼさない措置を検討していくこととなりますが、一例として、
 - 建設工事中は、佐賀県が空港建設時にとった措置を踏まえ※、濁水やアルカリ性の排水に対して適切な措置を講じる
 - 施設設置後についても、調整池を設置するなどして、駐屯地からの大量の雨水が海に流入しないよう適切な措置を講じる
 - 運用時に油脂分を使用する施設については、油分離槽を設けて油脂分が海に流入しないよう適切な措置を講じる
 - 生活排水についても、公共下水道を利用させていただく、または、浄化槽を設置するなどして周辺環境に影響を及ぼさないよう適切な措置を講じることなどが挙げられます。

2. いずれにせよ、防衛省としては、施設建設に伴う排水対策について、佐賀県及び佐賀市などの関係自治体とよく調整をしつつ適切な措置を講じていく考えです。

※ 佐賀県が空港建設時にとった措置（濁水対策、アルカリ性排水対策）

- ・ コンクリート打設中の雨水によるアルカリ成分流出対策として
 - 1 エプロン東西2箇所表面水を貯留する貯水池の設置
 - 2 PH処理するための炭酸ガス中和処理装置の設置
公害防止規定の基準値（ $PH \leq 8.3$ ）を満足するよう処理して排出
 - 3 間欠降雨対策としては、空港用地境界沿いに設置する場周水路を自然沈殿地として計画
 - 4 連続降雨対策としては、降雨水の流末に沈殿地を設け凝縮沈殿させる凝縮沈殿地方式を計画
- ・ 工事完了後（運用開始後）に執った対策として、公害防止協定に基づき、最終排水の水質について
 - 1 PH（水素イオン濃度）、SS（浮遊物質質量）及びCOD（化学的酸素要求量）の測定した後に排水
 - 2 上記1の結果を地元住民に年1回の報告

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。

1. 航空機騒音が牛の生育や品質に及ぼす影響については、基準がなく、お答えすることは困難です。
2. いずれにしても、防衛省としては、佐賀空港周辺において航空機を運航する場合には、周辺環境に十分配慮し、適切に対応してまいります。

8 その他

問42 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。

1. 自衛隊機の離着陸の頻繁な実施等により、漁業者が事業の経営上の損失を受けた場合には、防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律第13条に基づく補償等により適切に対応いたします。