

政 第 1 8 2 7 号

平成 28 年 2 月 29 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の
再質問について（照会）

平成 27 年 12 月 25 日付け政第 1540 号で照会し、平成 28 年 2 月 16 日付け九防企地第 1485 号で回答のあった標記のことについて、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。

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。

再質問 中谷大臣からは「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。」との説明があったことから、大臣来佐以降、現時点において、防衛省から佐賀県に具体的に要請されているのは2点（自衛隊オスプレイの配備、目達原駐屯地へり部隊の移転）という理解でよいでしょうか。なお、これらの要請とは別に、全国の他の空港との横並びの中で訓練移転の要請があり得る、と大臣は述べられたと理解していますが、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。

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。

再質問 今回の回答では、「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」とのことですが、中谷大臣は理由として「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。」と説明されているので、防衛計画課長の答弁は、いわば取り下げの「背景」と「理由」のうち、背景に焦点を当てたものかと思われませんが、この理解でよいでしょうか。

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。

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。

再質問 問1の再質問と同趣旨ですが、現時点で、防衛省から佐賀県に対する要請は、2点という理解でよいでしょうか。

また、沖縄の負担軽減のための訓練移転は、問6の回答で「具体的な予定が決まっている訳ではありません」とのことなので、現時点では具体的には決まっていないとの受け止めでよいでしょうか。

(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。

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。

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。

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
網走	12	鳥取	0	宇都宮	2
留萌	0	岡波	0	相模原	0
仙台	29	出雲	0	明野	0
新潟	2	石見	0	目黒原	0
広島	0	岡山	0	鹿屋	27
高松	17	佐賀	0	八戸	48
松山	7	対馬	0	厚木	5,867
高知	1	小笠原	0	横須賀	742
福岡	59	福江	0	館山	3
北九州	0	上五島	0	舞臺	0
長崎	42	豊岐	0	大湊	0
熊本	15	種子島	12	小松島	0
大分	6	鹿久島	0	下総	0
宮崎	0	奄美	40	徳島	11
鹿児島	0	喜界	0	小月	0
那覇	2	徳之島	0	子威	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
羽后	0	南大東	0	浜松	7
礼文	0	北大東	0	名古屋	9
奥尻	0	伊江島	0	岐阜	1
中継津	0	宮古	3	小松	78
波列	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	粟城	5
花巻	0	渡瀬間	0	芦屋	0
大館能代	0	与那国	0	新田原	91
庄内	0	国布	0		
福島	1	名古屋	13		
大島	0	但馬	0		
新島	0	國南	8		
神津島	0	天草	0		
三宅島	0	大分県央	0		
八丈島	0	八咫	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。

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。

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が、この説明の意味するところを説明していただきたい。

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。

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 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。

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ち、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。

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。

再質問 回答の「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」とは、これまで資料等で説明されているように「自衛隊機は、定期便・チャーター便及びそれ以外の民航機を優先する」という理解でよいのでしょうか。

(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)

1. お尋ねの時間帯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。

再質問 自衛隊の基本的な運用時間は8時から17時と聞いていますが、自衛隊機の基本的な運用時間(8時から17時)の離着陸回数をお示していただきたい。

再質問 一日当たり60回程度の離着陸回数は目達原の実績に基づくものと理解していますが、今回の回答と同程度の時間帯別の離着陸割合で運用されるのでしょうか。その場合、一日当たり7時から19時の間で57.6回、19時から22時の間で2.4回、22時から7時の間で0.12回(8日に1回)の離着陸が見込まれるという理解でよいのでしょうか。

(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、次のこととお伺いします。

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。

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。

再質問 ホバリング訓練等は、滑走路や空港敷地内で行うことはあるのでしょうか（民航機の運航に影響が出ることはないのでしょうか）。

(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 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。

再質問 平成26年10月3日付けの佐賀市への回答において目達原飛行場の標準飛行経路が図示されていますが、佐賀空港において想定される標準飛行経路は図示できないのでしょうか。

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。

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。

再質問 米海軍安全センターによると、2014年10月以降も3件のクラスA事故が発生していることから、MV-22の最新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。

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。

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。

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回当たりに要する滑走路の使用時間を踏まえますと、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ありません。

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、増便などがあった場合、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。

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。

再質問 ピーク時の離着陸回数を見込んだうえで、再度試算いただきたい。

なお、民航機を優先する旨示されていますが、佐賀空港では、安全運航を確保するためランウェイチェック、バードスイープを行っており、この時間は航空機の離着陸はできないことを御承知おきください。

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)

(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。

（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。
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。

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。

再質問 「航空機による騒音・低周波音の影響に係る評価検討業務」はまだ結果はでていないという理解でよいでしょうか。また、評価検討業務の結果がまとめ次第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

有明海の川養殖をはじめ、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。

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。

再質問 投網によるコノシロ漁は、表層付近でパッチ状となった群れを狙うものであり、漁業者は、騒音によりこの群れが一瞬であれ散ることにより、操業に支障が出るのではないかと心配されています。カタクチイワシの航空機騒音に対する反応の下限値は、水中音圧 30dB 程度とのことですが、実際にオスプレイが飛行した際の水中音圧、特に海面表層付近(水深 1 m程度)での音圧が、どの程度なのかを示していただきたい。また、その音圧でコノシロに影響がないのか、過去、三沢飛行場でされたような影響調査を行う考えはお持ちでしょうか。

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。

再質問 漁業者は、下降気流が支柱そのものに及ぼす影響を懸念しているのではなく、ノリ葉体が付着しているノリ網、また小型の作業船で行う摘み取り等のノリ養殖の一連の作業に影響を及ぼすのではないかと心配されています。仮に300m上空で飛行した際に、直下の海面上では、どの程度の気流が起こるのかを示していただきたい。

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。

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。

再質問 航空機騒音が牛の生育や品質に及ぼす影響については、基準がないという事は承知しておりますが、一方で、今回の防衛省からの要請に伴う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いう心配の声もあることから、関連する論文等も含めて調査の上、改めて説明が可能かどうか検討してください。

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。

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。

再質問 法第13条の補償内容、運用の実態、留意点等について説明願いたい。