

企 第 237 号

平成 28 年 7 月 14 日

九州防衛局長 川 嶋 貴 樹 様

佐賀県政策部長 落 合 裕 二



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（4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。

質問 (2回目) 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。

< 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。

質問 (3 回目) 「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。

< H28. 5. 30 九防企地第 5546 号回答 >

1. 米軍は、日米地位協定に基づき日本国内の施設・区域等を使用することができますが、同協定のどの条項を根拠として使用が認められるかは、米軍による使用の態様等を踏まえて判断されるべきものです。
2. その上で、空港等への出入りとどまらず、一定の期間を限って米軍の使用を認めることが、個別の状況に応じて適当と判断される場合には、同協定第 2 条 4 (b) に基づき、その空港等を日米が共同で使用する施設・区域とするために必要となる手続きをとることとなると考えています。
3. 例えば、所有者や管理者に対し、意見照会を行い、了解を得る必要があるとともに、賃貸借契約や使用許可申請といった手続きをとることとなると考えています。
4. 佐賀空港については、現時点で米軍との共同使用の具体的な予定はありませんが、仮に、当該共同使用を行うに当たり、空港内に工作物を設置し、又は空港内の土地を使用する場合には、同空港は、佐賀県が設置管理する地方管理空港であることから、佐賀県空港条例第 1 2 条に基づき、知事の許可を受ける必要があると考えています。
5. また、日米地位協定第 5 条は、米国の船舶や航空機による我が国の港又は飛行場への出入りを認めていますが、実際に民間の空港等への出入りを行う場合には、民間機等による使用への影響の観点から、米軍から関係当局 (空港管理者、港湾管理者等) への通告など必要な手続を行うこととしています。

今回質問 日米地位協定第 2 条 4 項 (b) に基づき、国以外の者が所有する施設を米軍と共同使用を行っている例があればお示しいただきたい。

また、その施設の米軍への提供に当たって、所有者とどのような手続き (賃貸借契約や使用許可等) が行われているのかについても併せてお示しください。

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 11 施設の配置計画図を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、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。

■ H28.6.3 若宮防衛副大臣からの説明

私ども防衛省では、5 月に実施をいたしました現地での確認の結果なども踏まえまして検討を重ねました。資料 1 でお示しをいたしますように、駐屯地を整備していきたいと考えているところでございます。

具体的には、駐屯地の敷地内に駐機場、格納庫、隊庁舎、燃料タンク、それから弾薬庫などを空港の西側に整備をするほか、駐機場から誘導路を設けまして、滑走路に接続をすることを念頭に置きまして、造成面積をいたしましてはおよそ 33 ヘクタールと見込んでいるところでございます。

(中略)

このような施設の整備のためにも必要となる用地についてでございますが、弾薬庫の周辺の保安用地を考慮いたしまして、取得することを今念頭に置いてございます。その具体的な範囲につきましては、今後地権者の皆様方ともよく相談をさせていただきながら、ご了解をいただいた上で確定をさせていただければと思っております。

なお、またさらに詳細な配置計画などにつきましては、基本検討や実施設計などを踏まえた上で決定してまいることになろうかと思っております。

今回質問 佐賀県議会において、格納庫に関する議員からの質問に対して、辰己審議官は、「格納庫には20機から30機程度を収容し、残りの機体については、駐機場に配置する」と答弁され、また、久澤施設計画課長は、「駐機場で配置するという考え方は、他の基地も共通」と答弁されました。

では、木更津駐屯地や目達原駐屯地など、他の駐屯地の事例（状況）をお示しく下さい。

今回質問 佐賀県議会において、議員から「弾薬庫と保安用地との距離」についての質問があり、久澤施設計画課長は、「弾薬庫・燃料タンクと保安用地との離隔距離は法令で決まっている」との答弁をされましたが、その法令に基づく距離の計算方法及び今回の距離をお示しく下さい。

今回質問 佐賀県議会において、議員から「施設配置図で描かれている駐車場の台数と隊員数との関係性」についての質問があり、久澤施設計画課長は、「関係性については、今手元に資料がない」旨の答弁をされました。県議会に報告される内容については、県にもお示しく下さい。

今回質問 今回、施設の位置及び施設配置案が示されましたが、例えば、全体的に施設を西側に移動させるなど施設配置の場所を変更することは可能でしょうか。

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。

質問（2回目） 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。

質問（2回目） 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。

質問（2回目） 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。

質問（3回目） 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。

< H28.4.27 九防企地第 5111 号回答 >

1. 3月28日の藤丸防衛大臣政務官の一連の発言は、あくまでも佐賀空港とその周辺の地域の振興を希望する国会議員としての立場から申し上げたものであり、防衛省の見解を示したものではありません。
2. 防衛省としては、平成28年2月16日付けの文書で回答したとおり、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。

3. また、環境影響評価の手続きについては、決定された施設整備の規模等を踏まえ、それが環境影響評価の対象に該当することとなれば、条例に従い適切に進めていく考えであり、環境影響評価を避けることを目的にして取得用地の規模を決める考えはありません。

今回質問 平成28年3月8日付け回答において「保安用地においては開発行為を行う考えはない」とのことですが、今回の事業と同一目的での造成事業が他にある場合、当該面積についても環境影響評価制度の対象事業になるかどうかの事業規模の判断の際に、駐屯地本体の造成面積に加えて算定する場合があります。現時点でお示しいただくことは難しいとは思いますが、例えば、保安用地の外周へのフェンス等の設置や法面造成（緑化など）の場合も全体の造成面積に加えることとなりますのでご注意ください。

3 自衛隊の使用内容について

(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 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。

< H28.2.16 九防企地第1485号回答 >

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經由することになります。

今回質問 佐賀県議会において、議員から、演習場等への飛行経路について、一定の条件のもと例示ということを示すことは可能かという問いに対して、辰巳審議官が、「一定の条件で、かつイメージとしてというようなことであれば、我々もよく検討してみたいと思っております」と答弁をされましたので、一定の条件のもとで、またイメージということでも結構ですので、主要な目的地への飛行ルートをお示しく下さい。

今回質問 佐賀県議会において、議員から、自衛隊オスプレイと、相浦駐屯地に配置される水陸機動団との連携内容については具体的な情報が示されていない、という意見に対して、辰巳審議官が、「可能な限り説明してまいりたい」と答弁をされましたので、連携の内容について、具体的に説明してください。

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回としております。

- 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、Lden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。

（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。

質問 (2回目) 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。

質問 (2回目) 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。 → 添付省略

質問 (3回目) 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、騒音予測に当たって、「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。

< H28.5.30 九防企地第5546号回答 >

1. 今般の騒音予測では、従前の説明のとおり、目達原駐屯地の実績を踏まえて算出した自衛隊機約70機の年間離着陸回数(約17,000回)と年間利用日数(約290日)をもとに1日あたり約60回の離着陸することを前提にしています。
2. お尋ねの標準飛行回数(1日の飛行回数の少ない方から並べた累積度数90%に相当する日の飛行回数)は、104回となり、民航機の飛行回数とあわせて算出した騒音予測は別添のとおりとなります。また、目達原駐屯地の平成26年度の標準飛行回数は、77回です。

今回質問 標準飛行回数(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)は104回になるとのことですが、104回と設定した考え方(設定の際に用いた基礎的なデータを含む)について、お示しください。

今回質問 平成28年3月8日付けの回答における別添1については、飛行回数を60回として予測を行ったものになっていますが、標準飛行回数104回として予測を行った場合の同様の資料をお示しください。

質問 (3回目) 騒音の影響予測に係る次の事項についてお示してください。

(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てください。

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。

< H28. 5. 30 九防企地第 5546 号回答 >

1. 場周経路は、南側の飛行を基本としており、北側を飛行することは想定していないことから、騒音予測の前提条件としていません。
2. このため、地上への定量的な影響をお示しすることはできませんが、仮に全ての航空機が北側を飛行することとした場合の騒音コンターは、先にお示したのから南北方向に対称になります。

今回質問 予測にあたって、場周経路からの離脱経路や、演習場等へ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騒音の影響をどのようにお考えかをお示してください。

また、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などを飛行する際の地上高さ 1.5m 程度での騒音の最大値についてお示してください。

今回質問 今回の回答では「仮に全ての航空機が北側を飛行することとした場合の騒音コンターは、先に示したのから南北方向に対称になる」とのことですが、駐機場等の位置などの関係から、そのようにはならないと思いますので、仮に全ての航空機が北側を飛行することとした場合の騒音コンターをお示してください。

質問 (3回目) 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。

< H28.5.30 九防企地第5546号回答 >

(①について)

1. 民航機(固定翼機)については、地表面影響による超過減衰量を補正するため、航空機騒音の算出で一般的に用いられている計算式(SAE AIR 1751)を使用しています。なお、ヘリコプターについては、騒音の周波数特性がジェット機と比べ低い周波数が卓越しており、地表面影響による減衰の影響が小さいことから、ヘリコプターの騒音レベルの算出には適用していません。

(②について)

1. 同じ航空機であっても、飛行の態様によってエンジン推力が異なることから、騒音のエネルギー比率を調整するために同式を用いた補正を行っております。

今回質問 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

今回の予測にあたって、「(4) 航空機騒音レベルの補正」を行った飛行の態様、その際の係数(スラスト)、補正值についてお示しください。

質問 (3回目) 別添1 (佐賀空港周辺における騒音影響予測) 関係

(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。

< H28.5.30 九防企地第5546号回答 >

(①について)

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訓練は行いません。

(②について)

タクシーイングについては騒音予測に含めておりませんが、これらの地上騒音は飛行騒音に比べ、騒音レベルが低いことから、その影響範囲は限定的であり支障はありません。

今回質問 別添1（佐賀空港周辺における騒音影響予測）関係

(2) 2.1 飛行経路関係

タクシーイングや整備に伴う地上騒音について、今回の回答では「地上騒音は飛行騒音に比べ、騒音レベルが低いことから、その影響範囲は限定的であり、騒音予測に含めなくても支障はない」とのことですが、含めなくても支障がないという理由を定量的にお示しください。

質問（3回目） 別添1（佐賀空港周辺における騒音影響予測）関係

(4) 2.3 標準飛行回数関係

- 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らないのでしょうか。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。

< H28.5.30 九防企地第5546号回答 >

(①について)

1日あたりの離着陸回数（約60回）や南側の場周経路を飛行するとの基本的な考え方をもとに、目達原駐屯地における実績を踏まえて、各航空機の配備機数に応じて機種別経路別の飛行回数を機械的に按分し、早朝、昼、夜間別に重み付けを行って、機種別経路別時間別の飛行回数を算出しています。

(②について)

V-22 のホバリングについては、垂直離着陸時の離着陸前後に行うホバリングを想定しています。

(③について)

一般にホバリング訓練は、航空機の離着陸時にあわせて実施できるため、今般の騒音予測ではホバリングに限った訓練は行わないこととしています。

今回質問 別添 1（佐賀空港周辺における騒音影響予測）関係

(4) 2.3 標準飛行回数関係

今回の回答では「今般の騒音予測ではホバリングに限った訓練は行わないこととしています」とのことですが、これは「現実ホバリングに限った訓練は行わない」という意味でしょうか。それとも「実際はホバリングに限った訓練を行うが、何らかの理由により、今般の騒音予測では行わないという設定としている」という意味でしょうか。後者の場合は、そのように設定した理由、騒音予測に含めなくても支障がないという定量的な根拠をお示しください。

今回質問 別添 1（佐賀空港周辺における騒音影響予測）関係

(4) 2.3 標準飛行回数関係

今回の回答では「一般にホバリング訓練は、航空機の離着陸時にあわせて実施できる」ということで、平成 28 年 3 月 8 日付けの回答における別添 1 において、垂直離着陸時の前後のホバリングの継続時間については、60～210 秒として騒音予測をされているのに対し、平成 28 年 2 月 16 日付けの間 22 の回答では「一般的にホバリング訓練は 1 回あたり 10 分～1 時間程度実施している」とご回答されています。航空機騒音の評価値（Lden）は音の継続時間が長くなれば、大きくなると思いますが、騒音予測におけるホバリングに係る条件設定が妥当かどうかについてご説明ください。

質問 (3回目) 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。

< H28.5.30 九防企地第5546号回答 >

(①について)

計器飛行の経路を含めていないのは、当該経路は、場周経路と比べて、より高い高度を飛行するため、地上への影響が限定されることから、今般の騒音予測では、排出物質の算定結果を厳しく見積もるために、計器飛行回数を高度300m以下を飛行する場周経路の飛行回数に含めることとしています。

(②について)

今般の予測ではタキシングやアイドリング時における各機種の排気量に関する正確な基礎データやタキシングを行う距離を一律に定めることができないため、ご指摘のようなケースを織り込んでいません。他方で、年間の離着陸回数を約17,000回から400回以上上乘せしていることや、計器飛行回数を高度300m以下を飛行する場周経路の飛行回数に含めることとして、恣意的な算定とならないよう配慮を重ねています。

(③について)

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訓練は行いません。

今回質問 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

今回の回答では、「計器飛行の経路は、場周経路に比べて、より高い高度を飛行するため、地上への影響が限定的であり、厳しく見積もるため、計器飛行回数を場周経路の飛行回数として算定している」とのことですが、平成 27 年 11 月の「大臣説明の関連資料」p11 によれば、計器飛行時の経路は、空港の近辺では場周経路よりも低い高度を飛行するといった説明になっています。計器飛行を含めなくてもよい理由を定量的にお示しください。

また、「高度 300m 以下を飛行する場周経路」とのことですが、これまで、場周経路では 300m 以上を飛行すると説明されていますので、ご確認ください。

なお、「今般の騒音予測では、排出物質の…」は、「今般の大気質への影響予測では、排出物質の…」の誤りと思われるので、ご確認ください。

今回質問 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

今回の回答では、「タクシーイングやアイドリング時の大気質への影響の予測は、基礎的なデータ等が無く、織り込んでいない」とのことであり、また、「他方で、離着陸回数の上乗せや影響が大きい飛行経路による予測を行い、恣意的にならないようにしている」とのことですが、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練等による大気質への影響の程度と、離着陸回数の上乗せや飛行経路による影響の程度が不明なため、今回いただいた回答をもって、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練等による大気質への影響を予測評価の対象としなくても支障がないとするのは難しいと思います。

基礎的なデータの収集や、想定される安全側での条件設定により、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練等による大気質への影響についても予測評価を行う必要はないのか、ご説明ください。

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 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。

< H28. 2. 16 九防企地第 1485 号回答 >

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き、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。

今回質問 造成工事の際の地盤改良には複数の工法があり、工法によっては地表から流出する排水のみでなく地下水から海への流出も考えられますが、どのような対策を取られるのかお示してください。なお、佐賀空港建設時には施工に時間はかかるが地下水に影響がない工法をとっています。

更に、海苔の漁期の際には、コンクリートやアスファルトの施工など特に配慮が必要と考えていますが、防衛省の見解をお示してください

今回質問 平成 28 年 2 月 16 日付けの回答では、「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」と回答されています。今回示された施設配置案には調整池は示されていませんが、防衛省の見解をお示してください。

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。

< H28. 2. 16 九防企地第 1485 号回答 >

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。

質問 (2 回目) 航空機騒音が牛の生育や品質に及ぼす影響については、基準がないということ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。

< H28. 3. 8 九防企地第 2181 号回答 >

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、関連する論文等の有無も含め、防衛省として承知しておりませんが、佐賀空港周辺に所在する畜産農家の場所、先般御提示した佐賀空港周辺における騒音予測コンターを踏まえると、航空機騒音が牛の生育等に対し与える影響は少ないものと思われまます。
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。

今回質問 佐賀県議会において、議員から、騒音による家畜への影響について、音の大きさだけが問題として取り上げられているが、肉用牛、酪農、養豚、養鶏の畜産農家の方々からは、周波数も大きな問題の一つであり、その環境変化によって家畜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る、との意見がありましたので、周波数の及ぼす影響についてご説明ください。

○その他（新たな質問）

（防災拠点関係）

追加質問

問 45 佐賀県議会において、議員からの佐賀空港における防災拠点としての意義及び実際の活用方法についての質問に対し、辰己審議官は「佐賀空港に自衛隊の航空部隊を配備することによって、実際に災害が起こったときには全国から自衛隊機を速やかに展開させて、佐賀空港をベースに災害対処活動ができるのではないかとというふうに考えております。そして、物資もここで積みかえ、固定翼から、例えばヘリコプターなどに積みかえて、各地の避難所や微集落へきめ細やかに輸送できる、そういったオペレーションができるのではないかと思います。また、自衛隊だけではなくて、ほかの警察や、消防やそういった機関ともよく連携をして、この自衛隊の駐屯地をそういった救援活動の拠点として使えるんじゃないかというふうに我々は思っています。」と答えていますが、防衛省として防災拠点に資するための施設整備についての考えもお持ちでしょうか。

（目達原駐屯地関係）

追加質問

問 46 佐賀県議会において、議員から、目達原駐屯地における 150 メートル以下の低空飛行の直近のデータを示していただきたいとの質問があり、川嶋九州防衛局長は、「改めまして提出をさせていただきます」との答弁をされました。県議会に報告される内容については、県にもお示しください。

追加質問

問 47 佐賀県議会において、議員から「目達原駐屯地のNエプロンとSエプロンの面積、そして各格納庫の面積をお示しいただきたい」との質問があり、川嶋九州防衛局長は、「今手元に関連資料がないことから、改めて対応する」との答弁をされました。県議会に報告される内容については、県にもお示しください。

追加質問

問 48 佐賀県議会において、議員から「現在目達原駐屯地に配備されている自衛隊機約 50 機について、年間何機程度が IRAN (アイラン) の整備を受けているのか。また、1 回当たりどれくらいの間、駐屯地を離れるのか」との質問があり、川嶋九州防衛局長は、「今手元に関連資料がないことから、改めて対応する」との答弁をされました。県議会に報告される内容については、県にもお示しください。

追加質問

問 49 佐賀県議会において、目達原駐屯地から佐賀空港に、ヘリ約 50 機と隊員 500～600 人が移駐した場合、地元町のまちづくりにも影響を及ぼすのではないかとの声があります。ヘリ部隊等が、佐賀空港に移駐された場合、目達原駐屯地の施設規模と配置人員はどうかをお示しください。

(生活・環境への影響関係)

追加質問

問 50 6 月 3 日に若宮副大臣から、駐屯地完成後の環境への配慮として、航空機の騒音や排水処理について、また、工事期間中の配慮事項として、濁水処理装置の設置や pH 処理、工事車両に係る交通安全等についての説明がありましたが、次の事項についてどのような環境への配慮を考えられているか、防衛省の見解をお示しください。

- ・ 造成工事による粉じん等の影響
- ・ 建設機械の稼働や資機材等の運搬に用いる車両の運行による窒素酸化物、粉じん、騒音、振動等による影響
- ・ 施設の共用に伴い使用する車両等による窒素酸化物による影響

追加質問

問 51 6 月 3 日の若宮副大臣から提出された資料② p 3 左側中段の「環境基準を満たす水質に」は、「排水基準を満たす水質に」の誤りと思われるので、ご確認ください。

また、同資料③ p 5 表中の県条例の排水基準については、「六角川水域及び福所江水域以外の水域」に係る上乘せ排水基準が適用されますのでご確認ください。

(農業・漁業への影響関係)

佐賀県議会において、議員から、基本的な運用時間は8時から17時とされている一方で、夜間の離着陸訓練など空港の運用時間外においても飛行する場合がありますと説明されていることから、設置される夜間照明で、周辺農地で栽培される米や大豆に影響が生じるのではないかと懸念する意見がありました。また、施設が造成された場合、農地との境界部において湧き水が生じ、排水が悪くなり、麦や大豆が作れない状態になるのではないかと危惧する意見もありました。

そこで、次の点についてご教示ください。

追加質問

問 52 佐賀空港周辺の農地では、水稻・麦・大豆の生産が盛んであり、光が花芽形成に影響する短日植物（水稻、大豆等）や長日植物（麦、いちご等）では、強い光が夜間に当たり続けると、収量や品質に影響を及ぼす場合が考えられます。今回の施設計画における夜間照明の配置状況と、どの程度の強さの光が周辺に届くのかをお示しください。

追加質問

問 53 佐賀空港周辺の水稻・麦・大豆へのオスプレイの風圧の影響（倒伏など）について、具体的な数値や根拠等を示し、説明をお願いします。

追加質問

問 54 施設造成に伴う周辺の農地の排水への影響に対する懸念について、防衛省の見解をお示しください。

追加質問

問 55 佐賀空港北側の農地では、制限高度未満で無人ヘリによる農薬散布が行われていますが、自衛隊が佐賀空港を使用することになった場合、自衛隊機の離着陸時の電波障害の可能性などの理由により、今以上に無人ヘリの侵入制限区域が広がる可能性があるのか。その場合、営農に支障をきたすことが考えられるが、防衛省の見解をお示しください。

(ラムサール条約関係)

追加質問

問 56 ラムサール条約湿地に登録されている東よか干潟は、国内有数の水鳥類の中継地・越冬地と言われていますが、佐賀空港を自衛隊機が使用するとなった場合、その騒音等により、水鳥類が飛来しなくなるなどの影響があるのではないかと心配する声もあります。このことについての防衛省の見解をお示してください。