

# **佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理**

## **資料編① 九州防衛局に対する佐賀県の質問・照会と回答**

**平成 29 年 5 月 30 日**

**佐 賀 県**

# 目 次

<b>第1章 米軍の佐賀空港利用</b> .....	<b>1</b>
1-1 米軍の佐賀空港利用 .....	2
【論点 1】 米軍の佐賀空港利用について .....	2
<b>第2章 県民の安全・安心</b> .....	<b>13</b>
2-1 オスプレイの安全性 .....	14
【論点 2】 オスプレイの安全性について .....	14
2-2 環境への影響 .....	29
【論点 3】 騒音の生活環境への影響について .....	29
【論点 4】 低周波音による生活環境への影響について .....	43
【論点 5】 排気ガスによる大気への影響について .....	46
【論点 6】 環境アセスメントについて .....	54
2-3 漁業への影響 .....	55
【論点 7】 騒音による漁業（コノシロ漁など漁船漁業）への影響について .....	55
【論点 8】 下降気流（風圧）による漁業（ノリ養殖）への影響について .....	57
【論点 9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について .....	58
【論点 10】 電波等による漁業への影響について .....	60
2-4 農業への影響 .....	61
【論点 11】 騒音による農業（畜産）への影響について .....	61
【論点 12】 下降気流（風圧）による農業への影響について .....	63
【論点 13】 排水による農業への影響について .....	65
【論点 14】 照明による農業への影響について .....	66
【論点 15】 電波等による農業への影響について .....	67
2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について .....	68
【論点 16】 佐賀空港が攻撃対象の標的になることについて .....	68
2-6 バルーン大会への影響 .....	69
【論点 17】 バルーン大会への影響について .....	69
2-7 ラムサール条約登録湿地への影響 .....	70
【論点 18】 ラムサール条約登録湿地における水鳥への影響について .....	70
<b>第3章 民間空港としての佐賀空港への影響</b> .....	<b>71</b>
【論点 19】 民間空港としての佐賀空港の使用・発展への影響について .....	72
<b>第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上</b> .....	<b>73</b>
【論点 20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について .....	74
<b>その他の要請内容に関するもの</b> .....	<b>75</b>
1 配備される自衛隊機、部隊 .....	76
2 施設等整備計画 .....	78
3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容 .....	85
4 自衛隊機の飛行経路 .....	89
5 目達原駐屯地 .....	92

# 第1章 米軍の佐賀空港利用

## 1-1 米軍の佐賀空港利用

### 【論点1】 米軍の佐賀空港利用について

#### 1) 米海兵隊利用の取り下げ

質 問	回 答
<p>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、この理解でよいでしょうか。 (H27.12.25 政第1540号 問1)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>中谷大臣からは「アメリカの海兵隊の利用につきましても、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。 (H28.2.29 政第1827号 問1再質問)</p>	<p>1. ご指摘のとおりです。 2. 防衛省としては、今後、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があり得ると考えており、現時点で、佐賀県に対して陸上自衛隊のV-22オスプレイを含む自衛隊機約70機の佐賀空港の利用に限って申入れをしていると認識しています。 (H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問2)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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</p>	<p>1. ご指摘のとおり、昨年10月29日に中谷大臣は、米海兵隊の利用については、自衛隊が行う訓練の規模・回数や全国の自治体が入られる沖縄の負担の内容等に左右されるため、今般、自衛隊機の配備・</p>

質 問	回 答
<p>大臣は、「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。</p> <p>(H28.2.29 政第 1827 号 問 2 再質問)</p>	<p>移駐とは切り離す旨説明しました。</p> <p>2. これは、自衛隊機の配備・移駐に合わせて米海兵隊による利用も要請していたため、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あり、防衛計画課長の答弁は、このような趣旨を述べたものです。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> <p>(H27.12.25 政第 1540 号 問 3)</p>	<p>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いただ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いただくこととしており、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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問3再質問)</p>	<p>1. ご指摘のとおりです。</p> <p>2. 防衛省としては、今後、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があり得ると考えており、現時点で、佐賀県に対して陸上自衛隊のV-22オスプレイを含む自衛隊機約70機の佐賀空港の利用に限って申入れをしていると認識しています。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>

## 2) 今後の改めての要請

質 問	回 答
<p>「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。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問4)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>「利用可能な飛行場」とは、どういう意味でしょうか。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問4再質問)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>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かとか、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ください。</p> <p>(H28.4.7 政第15号 問4再質問)</p>	<p>○ オスプレイは垂直離着陸が可能であることから、全国全ての飛行場を念頭に置いておりますが、現時点で使用する飛行場に求める具体的な条件が確定している訳ではありません。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>

### 3) 沖縄の負担軽減との関係

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問6)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>沖縄の負担軽減について、平成28年9月1日に日米合同委員会において新たな合意がありますが、その合意内容について説明してください。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問6再質問)</p>	<p>1. 沖縄の負担軽減は安倍政権の最重要課題であり、できることはすべて行うとの方針の下、これまでも、空中給油機部隊の岩国飛行場への移駐やMV-22オスプレイの県外訓練等の実施に取り組んできたところです。</p> <p>2. 昨年9月1日、沖縄の基地負担の更なる軽減を図るため、普天間飛行場のMV-22オスプレイ等の訓練を日本側の経費負担により沖縄県外に移転していくことについて、日米合同委員会において合意しました。</p> <p>3. 具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 普天間飛行場のMV-22オスプレイが参加して行われる日米共同訓練及び米側単独訓練について、</li> <li>○ 沖縄県外の日本国内又は米国の施政の下にある領域にこれらを移転させるための経費を日本政府が負担することとしています。</li> </ul> <p>4. なお、この合意の概要は、別添のとおりです。(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>

質 問	回 答
	<p style="text-align: right;">別添</p> <p><b>■ 米軍再編に係る訓練移転(回転翼機及びティルト・ローター機等の沖縄県外への訓練移転)について</b></p> <p style="text-align: right;">平成28年9月1日 防衛省</p> <p>1 日米両政府は、平成25年10月3日付けの日米安全保障協議委員会(「2+2」)において「同盟の抑止力を維持しつつ、日本本土を含め沖縄県外における訓練を増加させるための機会」を活用すると決定したこと等を踏まえ、回転翼機やティルト・ローター機の沖縄県外での訓練等の実施を進めてきました。</p> <p>2 本日(9月1日)、日米合同委員会において、沖縄県外での訓練の一層の推進を図り、訓練活動に伴う沖縄の負担を軽減するため、AH-1、CH-53、MV-22オスプレイ等の現在普天間飛行場に所在する回転翼機及びティルト・ローター機等の訓練活動を沖縄県外に移転することとし、次のとおり合意しました。</p> <p><b>【日米合同委員会合意概要】</b></p> <p>(1) 訓練                      ア 移転される訓練は、日米共同訓練又は米軍単独訓練として実施される。                      イ 訓練は、日米両国による合意に依り、沖縄以外の日本国内又は米国の施政の下にある領域に移転される。</p> <p>(2) 訓練移転年間計画                      訓練移転年間計画は、日米間で調整の上、4月を目途に当該年度の計画を公表する。</p> <p>(3) 経費負担                      訓練移転は、日本政府の要請により、訓練活動に伴う沖縄の負担を軽減するため行われるものであることから、当該訓練移転に係る追加的な経費を日本国政府が負担する。</p> <p>3 本合意に基づく訓練移転の個々の計画の具体的な内容については、日米間で調整の上、公表することとしています。</p>
<p>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。(H27.12.25 政第1540号 問7)</p>	<p>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行う訓練移転                      について、順次、拡充してきています。</p> <p>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。</p>

質 問		回 答			
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 米軍三沢射撃場 築城基地	岩 国	戦闘機戦闘訓練等 空対地射撃整訓演
35		26. 10. 18～31	新田原基地	嘉手納	戦闘機戦闘訓練等
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

質 問		回 答			
(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、空対地射撃訓練	
2		23.12.5~12.19	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
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、空対地射撃訓練	
5		24.9.27~10.25	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
6		24.11.29~12.18	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
7		25.1.21~1.30	三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
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、空対地射撃訓練	
12	25.12.2~12.20		岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
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、空対地射撃訓練	
23		27.8.19~9.2	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
24		27.9.11~10.7	岩 国 三 沢	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
25		27.12.2~12.18	岩 国	戦闘機戦闘訓練、空対地射撃訓練	
				<p>※ 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</p> <p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>	

## 4) 日米地位協定

質 問	回 答
<p>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のでしょうか。</p> <p>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とよいのでしょうか。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問8,問9)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問8,問9再質問)</p>	<p>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。</p> <p>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な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。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>「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、具合的にどのようなものですか。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問8,問9再質問)</p>	<p>1. 米軍は、日米地位協定に基づき本国内の施設・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。</p> <p>2. その上で、空港等への出入りにとどまらず、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考えると考えています。</p> <p>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考えると考えています。</p> <p>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があるわけではありませんが、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</p>

質 問	回 答
	<p>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12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。</p> <p>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。実際に民間の空港等へ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。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問8,問9再質問)</p>	<p>1. 日米地位協定第2条4(b)に基づき、国以外の者が所有し使用している施設を日米が共同で使用する施設・区域として米側に提供している事例としては、佐世保ドライ・ドック地区の一部として提供している佐世保重工業株式会社所有の第3ドックの事例があります。</p> <p>2. 同施設の米側への提供に当たっては、同社、米軍及び国の間で米軍の使用時における経費負担等を定めた協定を締結しています。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第7133号)</p>
<p>「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。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問5)</p>	<p>1. 米軍機の利用状況については、次頁のとおりです。</p>

質 問

質 問		回 答	
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
成田	0	富山	0
中部	0	能登	0
関西	0	福井	0
大阪	11	松本	0
東京	3	静岡	2
新千歳	1	神戸	0
稚内	0	南紀白浜	10
釧路	12	鳥取	0
函館	0	隠岐	0
仙台	29	出雲	0
新潟	2	石見	0
広島	0	岡山	0
高松	11	佐賀	0
松山	1	対馬	0
高知	1	小値賀	0
福岡	59	福江	0
北九州	0	上五島	0
長崎	42	壱岐	0
熊本	15	種子島	12
大分	6	屋久島	0
宮崎	0	奄美	46
鹿児島	0	喜界	0
那覇	2	徳之島	0
旭川	0	沖永良部	0
帯広	0	与論	0
秋田	0	粟国	0
山形	0	久米島	0
山口宇部	0	慶良間	0
利尻	0	南大東	0
礼文	0	北大東	0
奥尻	0	伊江島	0
中樺津	0	宮古	3
紋別	0	下地島	0
女満別	0	多良間	0
青森	0	石垣	0
花巻	0	波照間	0
大館能代	0	与那国	0
庄内	0	那覇	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		
		自衛隊飛行場	平成26年
		札幌	8
		旭川	0
		十勝	0
		釧路	15
		立川	0
		霞ヶ浦	0
		木更津	1,113
		宇都宮	2
		相馬原	0
		明野	0
		目黒原	0
		鹿屋	27
		八戸	48
		厚木	5,967
		硫黄島	742
		館山	3
		舞鶴	0
		大湊	0
		小松島	0
		下総	0
		徳島	11
		小月	0
		千歳	42
		三沢	4,003
		松島	0
		百里	1
		入間	5
		静浜	2
		浜松	1
		名古屋	9
		岐阜	1
		小松	78
		美保	0
		防府	0
		築城	5
		芦屋	0
		新田原	91

※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

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。  
 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。  
 (H28.2.29 政第1827号 問5再質問)

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

質 問	回 答
	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第 15 号 問 5 再質問)</p>	<p>お示ししている1日あたり約 60 回という回数は離着陸回数であり、管制回数ではありません。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>

## 第2章 県民の安全・安心

## 2-1 オスプレイの安全性

### 【論点2】 オスプレイの安全性について

#### 1) MV-22 オスプレイの不時着水事故について

質問	回答
<p>平成28年12月13日に沖縄県名護市において発生した米海兵隊MV-22 オスプレイの事故について、徹底した原因究明と情報開示をお願いしたい。</p> <p>また、県民に対して、事故に係る調査結果についての説明責任をしっかりと果たしていただきたい。</p> <p>なお、過去5年間の国内におけるオスプレイを含む航空機（米軍機及び自衛隊機）の不時着の件数をお示してください。 (H29.1.26 企第626号 問57)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 今般の事故の原因については、現在も米側が調査を行っており、完全に特定するに至ってはいませんが、夜間の空中給油という高い技能を要するオペレーションが、強風、乱気流といった気象条件下で行われたという環境要因と、搭乗者間の意思疎通等といった人的要因が複合的に重なって発生した可能性があることについては、日米間で見解が一致しました。</li> <li>2. 防衛省としては、今般の事故発生後、速やかに、防衛大臣から在日米軍司令官に対し、事故原因の究明、安全が確認されるまでの飛行停止等を強く申し入れました。</li> <li>3. 米側においては、オスプレイの飛行及び空中給油の停止措置をとりましたが、これらを再開するに当たっては、米側だけの判断ではなく、日米間で原因究明と対策等について集中的に協議を行いました。防衛省においては、これまでに米側から得た情報等を踏まえ、今般の事故を引き起こした要因についてあらゆる可能性を分析した上で、防衛省・自衛隊の専門的な知見及び経験に照らして、それらの要因を幅広く網羅する再発防止策を米側が全て実施したことを確認しました。</li> <li>4. さらに、米側においては、今後とも、空中給油訓練は、陸地から離れた海域の上空でしか実施しないこととしており、陸地の上空や有明海上空では実施しないことも防衛省として確認しました。 この様な情報については、空中給油の再開に当たり、佐賀県を含む関係自治体の皆様に対し、ご説明したところです。</li> <li>5. 現在、米側において、原因究明のための調査が行われているものと承知しておりますが、事故原因の調査には通常数か月を要するものと承知しております。今後、詳</li> </ol>

質問	回答
	<p>細な事故原因についての情報が米側より得られ次第、佐賀県をはじめ関係自治体の皆様に事故原因と安全対策について、丁寧に説明してまいります。</p> <p>6. いずれにしても、防衛省としては、米軍機の飛行に際しては、安全面の確保が大前提と認識しており、米側に対し、安全面に最大限配慮し、地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう求めてまいります。</p> <p>7. また、米軍MV-22オスプレイの不時着水を踏まえた陸上自衛隊V-22オスプレイの安全対策について、改めてご説明できるよう準備を行っているところです。</p> <p>8. なお、過去5年間（平成23年度以降）、日本国内において、過去5年間（平成23年度以降）の米軍の基地、自衛隊の飛行場、ヘリポート及び民間の飛行場といった航空機が離着陸することを予定されている場所以外に着水陸した件数は、自衛隊機は2件、米軍機は7件と承知しています。（H29.5.11 九防企地第4901号）</p>

## 2) オスプレイの安全性の評価について

質問	回答
<p>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。</p> <p>（H27.12.25 政第1540号 問31）</p>	<p>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。</p> <p>（H28.2.16 九防企地第1485号）</p>
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノースカロライナでのMV-22の故（2013.6）</li> <li>・ ミネソタ州でのMV-22の事故（2013.8）</li> <li>・ ペルシャ湾でのMV-22の事故（2014.10）</li> <li>・ ハワイでのMV-22の事故（2015.5）</li> <li>・ カリフォルニア州での着艦失敗事故</li> </ul>	<p>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。</p> <p>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、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、</li> <li>○ 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</li> </ul>

質 問	回 答
<p>(2015.12) (H27.12.25 政第 1540 号 問 32)</p>	<p><b>MV-22</b> オスプレイの運用の安全性を確認しています。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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々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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。</p> <p>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。 (H28.4.7 企第 15 号 問 31,32 再質問)</p>	<p>1. 防衛省としては、これまでも、米軍オスプレイに係る重大事故が発生した場合には、米側に対し情報提供を申し入れてきています。本件についても同様であり、引き続き、調査結果に係る情報提供を求めている考えです。</p> <p>2. いずれにせよ、そもそも、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。</p> <p>3. 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、独自に安全性を確認しています。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、</li> <li>○ 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。</li> </ul> <p>4. 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。</p> <p>5. 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</p>

質 問	回 答
	<p>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るところです。</p> <p>6. 防衛省としては、このような基本認識を前提として、オスプレイを自ら開発し、運用状況を最も承知している米側による、設計に根本的欠陥があると疑う理由はないとの評価を尊重することとしています。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>
<p>平成 28 年 5 月 30 日付けの回答では、これまで発生したオスプレイに係る重大事故について、米側に対し、調査結果に係る情報提供を求めていくとのことでしたが、以下の事故調査の結果等についてお示しいただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノースカロライナでの MV-22 の事故 (2013.6)</li> <li>・ ミネソタ州での MV-22 の事故 (2013.8)</li> <li>・ ペルシャ湾での MV-22 の事故 (2014.10)</li> <li>・ カリフォルニア州での MV-22 の着艦失敗事故 (2015.12)</li> <li>・ メリーランド州での MV-22 の着陸失敗事故 (2016.10)</li> </ul> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 32 再質問)</p>	<p>1. ご指摘の米海兵隊MV-22の事故のうち、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「ノースカロライナでのMV-22の事故(2013.6)」については、2013年6月、米国ノースカロライナ州の演習場に着陸した際に下草から出火し、機体を損傷</li> <li>○ 「ミネソタ州でのMV-22の事故(2013.8)」については、2013年8月、米国ミネソタ州において低視界着陸訓練中にハードランディング</li> <li>○ 「ペルシャ湾でのMV-22の事故(2014.10)」については、2014年10月、ペルシャ湾北部において強襲揚陸艦から発艦の際、一時的に動力が低下。その際、海中に飛び込んだ2名の搭乗員のうち1名が行方不明。同機はその後、動力を回復し着艦</li> <li>○ 「カリフォルニア州でのMV-22の着艦失敗事故(2015.12)」については、2015年12月、米国カリフォルニア州の沖合で、輸送揚陸艦に着艦する際に失敗</li> </ul> <p>と承知しております。</p> <p>2. これまで米側からは、オスプレイの設計に根本的欠陥がある訳ではない旨の説明を受けており、これらの事故を踏まえても、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。いずれにせよ、防衛省としては、事故原因及び再発防止等の詳細について、引き続き、米側に情報提供を求めていく考えです。</p> <p>3. なお、ご指摘の米海兵隊MV-22の事故のうち、「メリーランド州でのMV-22の着陸失敗事故(2016.10)」については、米メリーランド州において、米海軍MV-22オスプレイが滑走路に着陸する際に、前脚を損傷した事案ですが、現在、クラス</p>

質 問	回 答
	<p>B（※2）として分類されている旨、米側から説明を受けています。</p> <p>※1 米政府及び米政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、国防省所属航空機の損壊、あるいは死亡又は全身不随に至る傷害もしくは職業に起因する病気を引き起こした場合</p> <p>※2 米政府及び米政府所有財産への被害総額が50万ドル以上200万ドル未満、一件の事故の結果として、負傷又は職業上の疾病が恒久的な部分的障害をもたらす場合、又は3名以上が入院した場合 (H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問31,32 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>(平成28年)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)なめていると落ちる。訓練は相当しとかないと危ない。」と発言されたとの記事が掲載されています。</p> <p>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</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>2. 防衛省では、従前より説明しているとおり、V-22が安全な機体であることを確認しています。また、自衛隊機の運用にあたっては、法令の遵守、隊員の教育訓練、適切な維持整備等を通じて、安全の確保に万全の措置を講じてまいります。</li> </ol>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問31,32 再質問)</p>	<p>(H28.4.27 九防企地第5111号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問31,32 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. そもそも、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。</li> <li>2. 政府としては、MV-22 オスプレイの普天間飛行場へ配備に先立ち独自に安全性を確認しています。具体的には、 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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より、</li> </ul> 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。 </li> <li>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、各種技術情報を主体的に収集・分析し、安全な機体であること再確認しています。</li> <li>4. 防衛省としては、このような基本認識を前提として、オスプレイを自ら開発し、運用状況最を最も承知している米側による、設計に根本的欠陥があると疑う理由はないとの評価を尊重することとしています。</li> </ol> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問31,32 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 着陸失敗の原因については、パイロットによる不十分なリスク評価といった人的な要因の結果、設計上想定されている時間以上に砂塵の中でのホバリングを継続し、エンジン内に過剰に砂塵を吸い込むこととなったため、左側エンジン内の空気流量が著しく低下し、エンジン出力が失われたことが原因との説明を受けています。</li> <li>2. 設計上想定されている時間以上に砂塵の中に止まるといった極めて例外的な原因により今般の事案が発生したことが明らかとなったことにより、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改めて確認されたところです。</li> </ol>

質 問	回 答
	<p>3. 米軍内においては、既に、砂塵内における飛行時間を更に制限する飛行マニュアルの改訂、砂塵内における飛行時間の制限についての教育の徹底といった再発防止策が採られているとの説明を受け、今後、オスプレイは一層安全に運用されていくものと考えています。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>
<p>平成 28 年 3 月 8 日付けの回答では、オスプレイの安全性について、平成 26 年に我が国での導入を決定した際に安全な機体であることを再確認し、「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」との回答がなされています。</p> <p>しかしながら、平成 28 年 10 月には、米メリーランド州において米海軍 MV-22 オスプレイが滑走路へ着陸する際に前脚を損傷するという事故があり、そして 12 月には、沖縄県名護市において米海兵隊 MV-22 オスプレイの事故があるなど、オスプレイのクラス A 事故が立て続けに発生していますが、現時点におけるオスプレイの安全性について、どのように考えられているのか、改めて防衛省の見解をお示しください。</p> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 31,32 再質問)</p>	<p>1. MV-22 オスプレイは、平成 17 年に米国政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始されたものです。</p> <p>2. 政府としては、MV-22 オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち独自に安全性を確認しています。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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、</li> <li>○ 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、</li> </ul> <p>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。</p> <p>3. これに加え、平成 26 年、我が国も MV-22 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、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。</p> <p>4. また、平成 26 年以降、日本国外においては、平成 26 年 10 月ペルシャ湾において、平成 27 年 5 月ハワイにおいて、平成 27 年 12 月米カリフォルニア州において、それぞれクラス A の事故が発生していますが、いずれの事故も、これまで米側からは、オスプレイの設計に根本的欠陥がある訳ではない旨の説明を受けており、これらの事故を踏まえても、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。</p> <p>5. 今般の沖縄県名護市沖における事故の原因については、現在も米側が調査を行っており、完全に特定するには至っておりません。しかしながら、夜間の空中給油という高い技能を要するオペレーションが、強風、乱気流といった気象条件下で行われていた</p>

質 問	回 答
	<p>という環境要因と、搭乗者間の意思疎通等といった人的要因が複合的に重なって発生した可能性があることについては、日米間で見解が一致しました。</p> <p>6. また、防衛省においては、これまで米側から得られた情報等を踏まえ、今般の事故を引き起こした要因についてあらゆる可能性を分析した上で、防衛省・自衛隊の専門的な知見及び経験に照らして、それらの要因を幅広く網羅する再発防止策を米側が全て実施したことを確認しています。</p> <p>さらに、米側においては、今後とも、空中給油訓練は陸地から離れた海域の上空でしか実施しないこととしており、陸地の上空や有明海上空では実施しないことも防衛省として確認しました。</p> <p>7. なお、平成28年10月26日、米メリーランド州において、米海軍MV-22オスプレイが滑走路に着陸する際に、前脚を損傷した事案については、現在、クラスB(※)として分類されている旨、米側から説明を受けています。</p> <p>※ 米政府及び米政府所有財産への被害総額が50万ドル以上200万ドル未満、一件の事故の結果として、負傷又は職業上の疾病が恒久的な部分的障害をもたらす場合、又は3名以上が入院した場合</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>平成28年7月29日の地元説明会において、参加者から、オスプレイのエンジンフィルターに重大な欠陥があることを米軍が認識しながら日本国内への配備を進めているとの報道についての質問がありました。防衛省の見解をお示してください。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問60)</p>	<p>1. 平成27年5月にハワイで発生したMV-22オスプレイの着陸失敗の原因については、パイロットによる不十分なリスク評価といった人的な要因の結果、設計上想定されている時間以上に砂塵の中でのホバリングを継続し、エンジン内に過剰に砂塵を吸い込むこととなったため、左側エンジン内の空気流量が著しく低下し、エンジン出力が失われたことが原因(※)との説明を受けています。</p> <p>(※) 一般的に、設計上の想定を超えエンジン内に過剰に砂塵が吸い込まれた場合にエンジン出力が失われるとの事象は、全ての航空機に起こり得るものである。</p> <p>2. 設計上想定されている時間以上に砂塵の</p>

質 問	回 答
	<p>中に止まるといった極めて例外的な原因により本事案が発生したことが明らかとなったことにより、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米側によって確認され、防衛省としてはその旨の説明を受けたところです。</p> <p>3. 米軍内においては、既に、砂塵内における飛行時間を更に制限する飛行マニュアルの改訂、砂塵内における飛行時間の制限についての教育の徹底といった再発防止策が採られていると説明を受けています。</p> <p>4. 防衛省としては、米軍の事故調査で提言されたオスプレイのエンジン・フィルター・システムの改良についても、航空機の長期にわたる運用期間を通じて不断に行われていく一般的な改善措置として対応されるもの（米軍内における予算等を踏まえつつ実施されていくもの）と認識しています。 (H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>県議会での議員との質疑応答の中で、後日議会へ報告することとなった以下のものについては、県にもお示しください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>過去に自衛隊が保有していた機体のストロンチウムの使用状況 (H29.1.26 企第626号 要望事項)</li> </ul>	<p>1. 平成28年9月29日の佐賀県議会特別委員会において、委員のご指摘に対し、大臣官房審議官より「オスプレイ及び陸上自衛隊が現在保有している航空機にストロンチウムは使用されておりません」とお答えしたところですが、ご指摘の点について、陸上自衛隊、海上自衛隊、航空自衛隊が保有している航空機で、過去も含め調査をしたところ、海上自衛隊が保有する掃海・輸送機MH-53Eでストロンチウムが使用されていることが確認できました。</p> <p>なお、当該MH-53Eは、平成29年3月に除籍しており、現在は使用されておりません。 (H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>平成28年12月2日に米カリフォルニア州において発生した米海兵隊オスプレイの予防着陸について、原因等詳細について説明をお願いしたい。 (H29.1.26 企第626号 問58)</p>	<p>1. 平成28年12月1日（現地時間）、米海兵隊ミラマー航空基地（米カリフォルニア州）所属のMV-22オスプレイが、基地から東へ約30マイル（約48キロ）の地点に予防着陸を行ったが、死傷者はなく、民間財産やインフラに対する損害は発生しなかったと承知しています。</p> <p>防衛省として、これ以上の情報は入手しておらず、また、この事案は事故ではなく予防着陸であることから、米側にこれ以上の情報提供を求めていく考えはありません。</p>

質 問	回 答
	<p>ん。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>
<p>県議会での議員との質疑応答の中で、後日議会へ報告することとなった以下のものについては、県にもお示してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内におけるオスプレイを含む航空機（米軍機及び自衛隊機）による空中給油中の事故件数 (H29.1.26 企第 626 号 要望事項)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国内におけるオスプレイを含む米軍機の空中給油訓練中の事故は、今般の不時着水を含め、現時点で確認できる範囲では、2件と承知しております。</li> <li>2. なお、自衛隊機の空中給油訓練中の事故はありません。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</li> </ol>
<p>平成 28 年 12 月 13 日に普天間基地において発生した米海兵隊 MV-22 オスプレイの脚部故障事案について、機体から脚部が出なかった原因について説明をお願いしたい。 (H29.1.26 企第 626 号 問 59)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本事案の原因について、米側からは、電気系統の不具合により着陸装置（脚部）に故障が生じたものとの説明を受けています。</li> <li>2. また、本件事案後の対応については、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本機体の修理と検査が行われた</li> <li>・ このほか、全ての普天間基地所属の MV-22 に対し、脚部を含む機体の点検が行われ、問題は発見されなかった</li> <li>・ 着陸前に脚部が機体から出ない場合の手順は、搭乗員に周知するため、常日頃から継続的に、搭乗員に対し徹底している</li> </ul>           といった説明を米側から受けています。         </li> <li>3. 防衛省としては、引き続き、米側と密接に連携を図りながら、安全面に最大限の配慮を求め、地元の皆様に与える影響が最小限にとどまるよう、適切に対応してまいります。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</li> </ol>
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 29)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。 (H28.2.29 政第 1827 号 問 29 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 政府として把握している、MV-22 オスプレイの事故率は、2015 年 9 月末時点の 2.64 です。</li> <li>2. 本事故率については、従来、米側に対してオスプレイの安全性に係る最新の情報の提供を申し入れてきたところ、今般、米側から新たに提供されたものです。 (H28.3.8 九防企地第 2181 号)</li> </ol>
<p>平成 28 年 12 月 13 日に沖縄県名護市にお</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 防衛省としては、航空機事故は整備や操</li> </ol>

質 問	回 答
<p>いて発生した事故を含めた最新のMV-22の事故率を示していただきたい。</p> <p>また、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)3頁の「3.全軍種で見た場合の事故率(FY02～FY12)(クラスA 飛行事故)」について、最新のデータに更新した形で示していただきたい。併せて、機種ごとの事故率データ(平均値を含む。)を示していただきたい。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問29再質問)</p>	<p>作ミス等の機体以外の要因でも発生するため、事故率のみをもって機体の安全性を評価することは適当ではなく、あくまでも目安の一つとして考えています。</p> <p>2. また、オスプレイの運用や訓練の方法について、米海兵隊と陸上自衛隊では自ずと異なるため、米海兵隊MV-22オスプレイの事故率をもって、陸上自衛隊V-22オスプレイの安全性を評価することは適当ではなく、あくまでも目安の一つとして考えています。</p> <p>3. その上で申し上げれば、政府として把握している米軍MV-22オスプレイの10万飛行時間当たりのクラスA(※)の飛行事故の件数としての最新の事故率は、平成24年9月末時点で1.65、平成25年9月末時点で2.61、平成26年9月末時点で2.12、平成27年9月末時点で2.64、最新のものとして米会計年度末である平成28年9月末時点で2.62であり、米海兵隊の航空機全体の最新の事故率は、平成28年9月末時点で2.63です。</p> <p>※ 米政府及び米政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、国防省所属航空機の損壊、あるいは死亡又は全身不随に至る傷害もしくは職業に起因する病気等を引き起こした場合4. また、MV-22の事故率の集計に当たっては、各地に配備された多数の機体の飛行時間を累積するため相応の労力と時間を要することから、一般に、米側は、一定の間隔を置いて事故率を定期的に更新しています。米海兵隊のMV-22の事故率については、これまで米会計年度毎(10月1日～翌年9月30日)に集計されたものを入手できており、防衛省としては、引き続き、速やかに入手できるよう努めていく考えです。</p> <p>5. また、ご指摘の資料については、平成24年9月の普天間飛行場への米海兵隊MV-22の配備に際し、事故率について、様々な数字が報道され、MV-22の事故率が他の航空機と比較して高いのではないかとの疑念が生じていたため、米側の協力を得て、事故率の考え方と当時の最新の数字の</p>

質 問	回 答
	<p>整理を行い防衛省ホームページに掲載したものです。</p> <p>機種ごとの事故率については、米軍がすべて公表しているものではなく、現時点で防衛省として、入手できておりません。</p> <p>【一部報道において、オスプレイの事故率が3.44であると報じられている件について】</p> <p>1. 報じられている事故率は、直近の5米会計年度（2012～2016米会計年度）を対象に限定して算出されたものと承知しています。他方、政府として把握しているMV-22オスプレイのクラスA事故率は、2003年10月（2004米会計年度）を起算としたものであり、2016年9月末時点で2.62です。</p> <p>2. 算出の対象期間が異なることから、数値が異なるのは当然のことですが、いずれにせよ、防衛省としては、事故率のみをもって機体の安全性を評価することは適当ではなく、あくまでも目安の一つとして考えています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問30)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問30 再質問)</p>	<p>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</p>

質 問	回 答
	<p>隊のV-22の危険性が高まることはありません。</p> <p>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。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第 15 号 問 30 再質問)</p>	<p>1. ご指摘の資料にもある通り、MV-22 は米海兵隊が輸送機として、CV-22 は米空軍が特殊作戦機として使用しており、これらは任務の違いに応じて搭載されている機器等の仕様が異なる別機種ですが、陸上自衛隊のV-22も含めて、これらの機種の機体構造は同じです。</p> <p>2. また、MV-22 と CV-22 の事故率の差の原因については、平成24年当時、防衛省としては、CV-22 の事故率がMV-22 の事故率に比して高いことについて、より過酷な条件下での訓練活動によりMV-22 よりも高い事故率を示していると推察する一方で、飛行実績が浅いことにより事故率に占める各事故の割合が高くなっており、今後、飛行実績を積み重ねる中で徐々に事故率は低下していくとも評価していたところです。</p> <p>3. 平成27年、CV-22 の横田飛行場へ配備に際し、CV-22 の過去の事故の原因、最新の事故率等について改め確認、検討を行ったところ、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 過酷な条件下での訓練活動が原因で発生した重大事故は無かったこと、</li> <li>・ 総飛行時間の増加に伴い事故率が着実に低下してきていること、</li> </ul> <p>などから、CV-22 の事故率の高さは、過酷な条件下での訓練活動が原因ではないと考えており、今後CV-22 の飛行実績が積み重ねられることにより、その事故率は低下していくものと考えております。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>

### 3) オートローテーションについて

質 問	回 答
<p>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、</p>	<p>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</p>

<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 33)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
--	--

#### 4) 排気ガスによって火災が起きる危険性について

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 34)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>「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のでしょうか。 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</p>	<p>1. V-22 の運用の詳細については、今後、機体に関するマニュアル等を精査した上で定めていくこととなりますが、米軍と同様に、ご指摘のような措置も含め、安全に運用するための措置をとっていく考えです。</p> <p>2. また、火災を起こす可能性を局限しているとのお尋ねについては、オスプレイの運用に制限を設けることにより、すでにわかしかか起こりえない火災の危険性を、更に小さくしているとの趣旨を述べたもので</p>

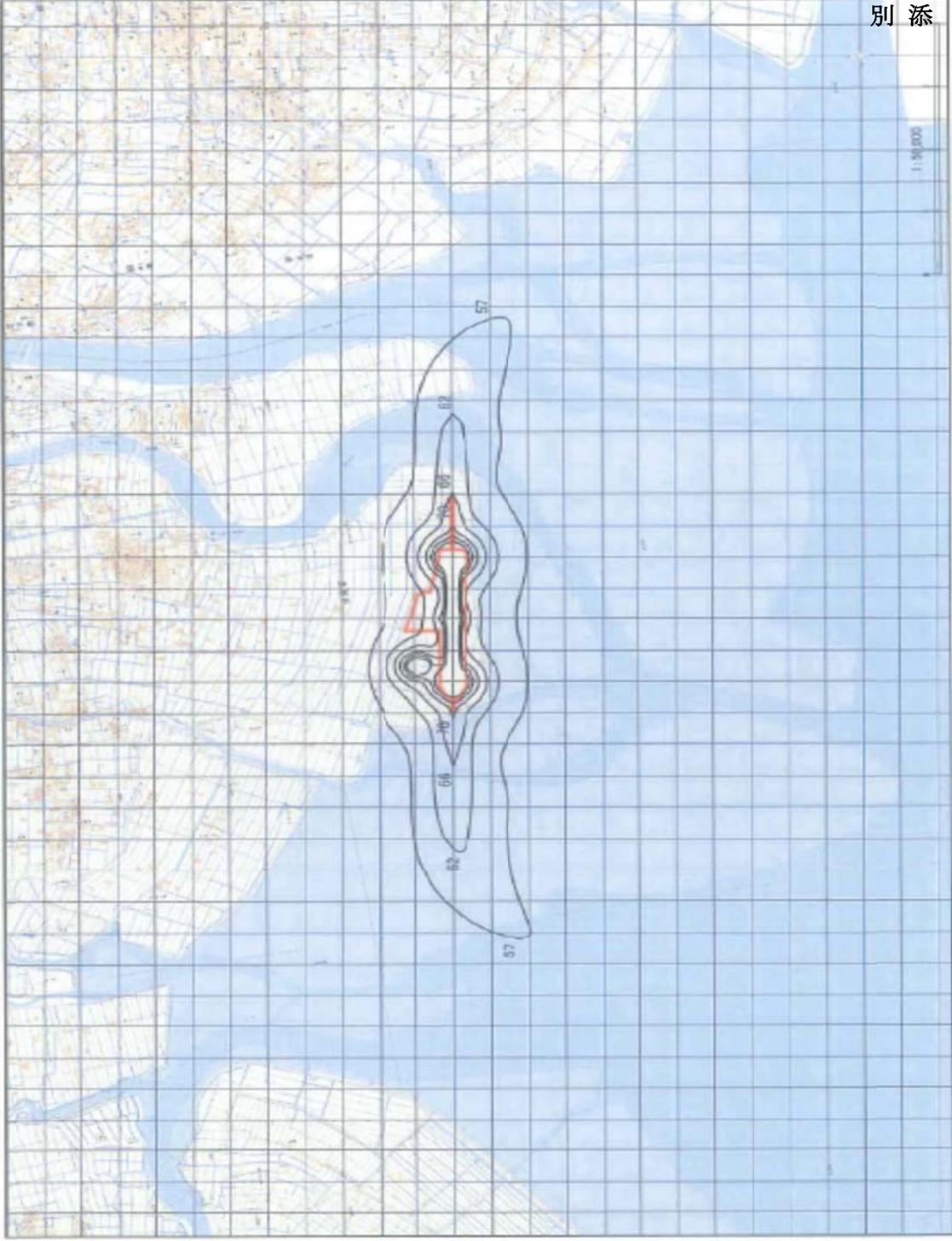
質 問	回 答
よいでしょうか。 (H28.4.7 企第15号 問34再質問)	す。 (H28.5.30 九防企地第5546号)

## 2-2 環境への影響

## 【論点3】 騒音の生活環境への影響について

質 問	回 答
<p>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。『大臣説明の関連資料（H27.11）』 P23、P24、P26（H27.12.25 政第1540号 問36）</p>	<p>（騒音の影響の予測結果について）</p> <p>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。</p> <p>※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</p> <p>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、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 飛行（離着陸）回数は、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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）</li> <li>・ 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。</li> </ul> </li> <li>○ 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、 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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、</li> <li>・ 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。</li> </ul> </li> </ul>

質 問	回 答
	<p>○ 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。</p> <p>※ Aircraft Noise and Performance(ANP)Database</p> <p>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 d e nを算出しています。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。</p> <p>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ください。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。</p> <p>(H28.2.29 政第 1827 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. 別添のとおりです。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第 15 号 問 36 再質問)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>

質 問	回 答
	<p style="text-align: right;">別 添</p> 
<p>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、お示してください。</p> <p>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</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 標準飛行回数 104 回に関しては、目達原駐屯地の実績をもとに自衛隊機約 70 機の 1 日ごとの飛行回数を算出して、当該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です。</li> <li>2. 標準飛行回数 104 回の予測に関する資料は別添のとおりです。 (H28.11.16 九防企地第 8868 号)</li> </ol>

質 問	回 答
<p>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てください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 36 再質問)</p>	
<p>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。 (H28.4.7 企第 15 号 問 36 再質問)</p>	<p>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、先にお示ししたのから南北方向に対称になります。 (H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>
<p>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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. 場周経路からの離脱経路は、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ことや、演習場等への飛行経路は、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あり、今般の騒音予測にあたっては、経路の末端を直線で延伸した経路として評価をしています。 2. また、場周経路外においては上空約 500m 以上を飛行することを想定していますが、オスプレイがこのような高度を飛行した場合の地上における最大騒音値は 78dB(LAmax)程度と考えています。 3. 防衛省としては、飛行する際には、騒音の面で可能な限りご負担を生じさせないよう、地域の実情を踏まえ、必要に応じて住宅地、市街地や病院等の上空の飛行を制限するといった措置を講じてまいります。 (H28.11.16 九防企地第 8868 号)</p>
<p>オスプレイが上空約 500m 以上を飛行した場合の地上における最大騒音値は 78dB (LAmax) 程度とのことですが、佐賀空港に配備予定の機種で地上における最大値が 78dB (LAmax) より大きい値を示すものがあれば、その機種名と最大値をお示ください</p>	<p>1. 「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（回答）」（九防企地第 8 8 6 8 号。2 8 . 1 1 . 1 6）中の問 3 6 関連今回質問 3 における回</p>

質 問	回 答																					
<p>い。 (H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<p>答で、「場周経路外においては上空約 500 m以上を飛行することを想定していますが、オスプレイがこのような高度を飛行した場合の地上における最大騒音値は78 dB (LAmax) 程度」とお答えしましたが(※)、佐賀空港に配備を予定の機種のうち、オスプレイ以外にはこの騒音値を超える機種はありません。</p> <p>(※) この値は、防衛省が公表している米側から入手したデータ(1500 フィート上空の航空機を真下から測定した値)を記載しており、昨年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際に防衛省が測定した値とは異なる。</p> <p>2. なお、目達原駐屯地に配備されている機種について、地上約500 mにおける騒音最大値(LAmax)の調査を行った結果は以下のとおりです。</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th>機種</th> <th>AH-1</th> <th>UH-1</th> <th>AH-64</th> <th>UH-60</th> <th>OH-6</th> <th>OH-1</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>騒音最大値 dB (LAmax)</td> <td>74</td> <td>74</td> <td>73</td> <td>72</td> <td>69</td> <td>73</td> </tr> <tr> <td>調査年度 (場所)</td> <td>平成4年度 (目達原駐屯地)</td> <td>平成4年度 (目達原駐屯地)</td> <td>平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)</td> <td>平成22年度 (大村飛行場)</td> <td>平成4年度 (目達原駐屯地)</td> <td>平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)</td> </tr> </tbody> </table>	機種	AH-1	UH-1	AH-64	UH-60	OH-6	OH-1	騒音最大値 dB (LAmax)	74	74	73	72	69	73	調査年度 (場所)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)	平成22年度 (大村飛行場)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)
機種	AH-1	UH-1	AH-64	UH-60	OH-6	OH-1																
騒音最大値 dB (LAmax)	74	74	73	72	69	73																
調査年度 (場所)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)	平成22年度 (大村飛行場)	平成4年度 (目達原駐屯地)	平成22年度 (霞ヶ浦飛行場)																
	(H29.5.11 九防企地第 4901 号)																					
<p>これまで、場周経路外の飛行にあたっては300m以上を確保するとの説明を受けていましたが、昨年11月の回答では、「場周経路外においては上空約500m以上を飛行することを想定しています」とされています。場周経路外を飛行する場合は、500m以上を確保されるという理解でよいでしょうか。 (H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>佐賀空港を離着陸する自衛隊機が飛行する際には、騒音軽減のため、場周経路上においては高度300 m以上、場周経路外においては、高度500 m以上を確保することを基本とするほか、地域の実情を踏まえ、地元の方々ともよく相談をしながら、必要に応じて住宅地、市街地や病院等の上空の飛行を制限するといった措置を講じていくこととしています。</li> <li>他方、実際の飛行にあたっては、場周経路から場周経路外に飛行する際は、徐々に高度を上げていくため、場周経路と場周経路外の飛行を明確に切り分けることが困難であることを踏まえ、これまで場周経路外の飛行において300 m以上を確保する旨、ご説明していたところです。</li> <li>なお、昨年11月8日に行った在沖米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際に行った騒音測定(同22日公表)において、</li> </ol>																					

質 問	回 答
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港南側の場周経路を約300mの高度で飛行した際の騒音最大値が海上で観測した74dB (LAmax)、</li> <li>・展示飛行全体を通しての騒音最大値が、悪天候時の経路(国土交通省が定めた経路)の飛行時において白石町八平及び海上で観測した75dB (LAmax)、</li> </ul> <p>であったことを踏まえると、場周経路外の飛行において300m以上を飛行する際の騒音最大値も74dB程度と考えられます。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>今回(平成28年5月30日付け九防企地第5546号)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、先に示したものと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ください。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問36再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 佐賀空港周辺における飛行経路については、空港の南側の飛行を基本としており、空港の北側の飛行については、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、北側を飛行した方がより迅速、安全に飛行できると判断される場合には例外的な措置として飛行する場合がありますことはこれまでご説明しているとおります。</li> <li>2. したがって全ての航空機が一律に北側を飛行することは想定していないため、ご指摘の騒音予測コンターは作成しておりません。</li> <li>3. なお、ご指摘の場合の騒音コンターを推測すると、現在お示ししている騒音予測コンターが180°回転するイメージと思われるかもしれませんが、駐機場の位置も影響する可能性がありますので、正確なものをお示しすることは困難です。</li> </ol> <p>(H28.11.16 九防企地第8868号)</p>
<p>● 別添1「佐賀空港周辺における騒音影響予測」(平成28年3月8日付け九防企地第8868号 問36再質問への回答の別添1)に関する再質問</p>	
<p>「1.1 航空機の単発騒音ばく露レベルの算出方法」関係</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 用いている式の意味、考え方についてご教示ください。</li> <li>・ この補正は、どのような影響を補正す</li> </ul> </li> </ol>	<p>(①について)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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(SAEAIR1751)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。</li> </ol>

質 問	回 答
<p>るものなのでしょうか。 (H28.4.7 企第15号 問36再質問)</p>	<p>(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。 (H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>「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。 (H28.7.14 企第237号 問36再質問)</p>	<p>1. 同じ航空機であっても、飛行態様(離陸、着陸等)によって騒音の発生状況が異なり、このことによって騒音レベルが変動することから、本計算式により、標準的な設定として基礎データの補正を行っております。 2. 防衛省で実施した過去の調査(V-22、AH-64、OH-1及び民航機を除く)において、UH-60については、離陸及び水平飛行時に騒音レベルの変動が見られたことから、実態に合うよう基礎データに+3dBの補正(スラスト200%)を行い、その他の機種については変動が見られなかったことから、補正なし(スラスト100%)とし、評価を行った実績があります。 3. これを踏まえ、今般の騒音予測においては、UH-60の離陸及び水平飛行については基礎データ(H28.3.8 付け回答別添1に記載している基礎データは補正前)に+3dBの補正(スラスト200%)を行い、その他の機種、態様については補正なし(スラスト100%)として評価をしております。 (H28.11.16 九防企地第8868号)</p>
<p>「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。 (H28.4.7 企第15号 問36再質問)</p>	<p>(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。 (H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>「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</p>	<p>1. 一般的に、離着陸時の騒音に比べ、タクシーイング時の騒音は小さいと考えられることを踏まえ(注)、タクシーイングが騒</p>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.7.14 企第 237 号 問 36 再質問)</p>	<p>音コンターに与える影響を試算した場合、考え方は以下のとおりであり、空港北側の市街地などに与える影響はないと考えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシーイング時の騒音を大きく見積もり、離着陸時の騒音と同じと仮定。</li> <li>・ タクシーイングは離着陸の前後に行うものであることを踏まえ、タクシーイング回数を離着陸回数と同じ回数(60回)と設定。</li> <li>・ 上記の前提におけるLden値は3dB増加。</li> <li>・ これまでお示ししている騒音コンターにおいて、滑走路北側付近のLden62dBのラインとLden57dBの幅差は250m程度の距離。</li> <li>・ タクシーイングで増加するLden3dBを加えた場合Lden57dBのラインが250m程度南北に移動することが考え得る。</li> </ul> <p>(注) 例えば、防衛省が平成22年に霞ヶ浦飛行場で実施した過去の調査によれば、AH-1の場合、タクシーイングの騒音レベル(LAE※)は、離陸時の騒音レベル(LAE)に比べ3～6dB程度、着陸時の騒音レベル(LAE)に比べ8～9dB程度小さいとの結果が出ています。</p> <p>※ LAE(単発騒音暴露レベル):単発的に発生する騒音の1回の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ継続時間1秒間の騒音レベル</p> <p>(H28.11.16 九防企地第8868号)</p>
<p>「2.2 基礎データ」関係</p> <p>○ 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。</p> <p>(H28.4.7 企第 15 号 問 36 再質問)</p>	<p>水平飛行の基礎データは有していないため、自衛隊のヘリコプターにおいては一般に水平飛行より騒音レベルの大きい着陸の基礎データを用い、民航機については、離陸又は着陸の各ルートに応じた騒音レベルを用いて評価をしております。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>「2.3 標準飛行回数」関係</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>(①について)</p> <p>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。</p> <p>(②について)</p>

質 問	回 答
<p>のような状況かについてご教示ください。</p> <p>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下さい。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問36再質問)</p>	<p>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。</p> <p>(③について)</p> <p>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。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>「2.3 標準飛行回数」関係</p> <p>○ 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下さい。</p> <p>○ 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日付けの問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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問36再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>平成28年3月8日付けの回答の別添1において、オスプレイのホバリングの継続時間は210秒として騒音予測を行っていますが、これは垂直離着陸時の離着陸前後に行うものであり、平成28年2月16日付けの問22の回答にあるホバリング訓練と同じものではありません。</li> <li>ホバリング訓練に関しては、航空機の離着陸時に合わせて行うことや、ホバリング訓練のみを行うことも考えられますが、具体的な頻度や時間については、天候状況やパイロットの練度で変化するため、現時点で見積もることができないことをご理解願います。</li> <li>いずれにしても、防衛省としては、騒音の面で地元の皆様にご負担を生じさせないよう、訓練の実施にあたっては、周辺環境に十分配慮し、適切に対応してまいります。</li> </ol> <p>(H28.11.16 九防企地第8868号)</p>
<p>「3 航空機の単発騒音ばく露レベルの予測計算結果」関係</p> <p>① 表8中の「A+D」、「A'+D」、「B+E」、「C+E」の意味をご教示ください。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問36再質問)</p>	<p>ご指摘の記載に関しては、お示ししていません資料の作成途上における不要な記述が残ったものであり、表8の記載を以下のとおり修正いたします。</p>

質 問	回 答																						
	<p>表8 各観測点におけるLden</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">算出点</th> <th colspan="2">座標</th> <th rowspan="2">Lden[dB]</th> </tr> <tr> <th>x[m]</th> <th>y[m]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>-9100</td> <td>1300</td> <td>41.7</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>-1600</td> <td>2500</td> <td>45.4</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>0</td> <td>3400</td> <td>42.8</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>3300</td> <td>2500</td> <td>44.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>(H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>	算出点	座標		Lden[dB]	x[m]	y[m]	1	-9100	1300	41.7	2	-1600	2500	45.4	3	0	3400	42.8	4	3300	2500	44.5
算出点	座標		Lden[dB]																				
	x[m]	y[m]																					
1	-9100	1300	41.7																				
2	-1600	2500	45.4																				
3	0	3400	42.8																				
4	3300	2500	44.5																				
<p>航空機騒音の予測結果として、コンター図等を示され、その予測結果を根拠として、「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57dBを超える範囲に住宅地はない」との説明がなされていることから、県ではこの内容について精査・確認を行ってきましたが、次のような不明な点等があります。</p> <p>ついては、次のことを勘案して、航空機の運航等に伴い発生する騒音について総合的に評価を行い、改めて「環境基準の57dBを超える範囲に住宅地はない」ことについて、説明をお願いします。</p> <p>また、1日の離着陸回数が104回（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）の場合においても同様に「環境基準の57dBを超える範囲に住宅地はない」ことについて、説明をお願いします。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホバリング訓練について、平成28年11月16日付けの回答では、「具体的な頻度や時間については、天候状況やパイロットの練度で変化するため、現時点で見積もることができない」とのことですが、目達原駐屯地の実績を参考に、訓練の頻度や時間等を、想定される中で安全側に設定するといった方法等により、予測・評価に含めたい。（昨年11月8日に実施されたデモ・フライトでは、ホバリングの際に地上において最大値66dBが観測された地点があり、同程度の騒音がホバリング訓練（1回あたり10分～1時間程度実施）で発生すれば、騒音の影響は無視できなくなることが想定されます。）</li> <li>タクシーイングについて、平成28年3月8日付けの回答別添1では、「移動経路が明確でないことから、算定対象としなかった」とのことですが、その後に施設計画</li> </ul>	<p>【「ホバリング訓練」、「タクシーイング」及び「機体の整備」により生じる騒音レベルを上乗せした場合の騒音予測について】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ご指摘を踏まえ、これまでお示ししている騒音予測コンター（別添1）に、「ホバリング訓練」、「タクシーイング」及び「機体整備」により生じる騒音レベルを上乗せした場合の佐賀空港周辺における騒音予測コンターを作成しました（別添2）。</li> <li>これまでお示ししている騒音予測コンターと比較した場合、環境省が定める航空機騒音に係る環境基準（57dB）のコンター曲線は、佐賀空港北側においては、1日の離着陸回数が             <ul style="list-style-type: none"> <li>・60回の場合には約400m（別添2の1）</li> <li>・104回の場合には約500m（別添2の2）</li> </ul>             広がることとなりますが、どちらの場合においても環境基準の57dBを超える範囲に住宅地はありません。         </li> <li>なお、今般新たにお示した騒音予測コンターの作成に係る前提条件等については、別添3をご確認ください。</li> </ol> <p>【第一種区域等の指定に関する要領について（通達）（防地防第5124号。25.4.9）第2の2(1)アに記載されている補正について】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>これまでお示ししている騒音予測における時間帯補正等価騒音レベル（Lden）の算出にあたっては、以下の計算式（※1）に基づき行っていることはこれまでお示ししているとおりですが、同計算式中使用されている単発騒音暴露レベル（LAE）は、ご指摘の防衛省が定める通達に規定する計算式（※2）に基づき補正を行った値です。</li> </ol>																						

質 問	回 答
<p>図が示されましたので、移動経路を想定し、予測・評価に含めていただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>整備に伴う地上音について、目達原駐屯地の実績を参考にするなどにより予測・評価に含めていただきたい。</li> <li>上記3項目については、予測・評価に含める必要がないと判断される場合については、根拠を示したうえで説明いただきたい。</li> <li>今回の予測については、防衛省が定める「第一種区域等の指定に関する要領について（通達）」に沿って実施されていると承知していますが、当該要領第2の2(1)アに記載されている補正や第2の3(2)に記載されている地上騒音について説明がない項目（航空機の方角による指向性を加味した補正、移動速度補正、離陸滑走後の方の指向性補正、補助動力エンジンの作動、民航機に関するタクシーニング及びリバース、自衛隊機に関するリバース及びランナップ）がありますが、これらの項目を含めなくても予測・評価の結果に影響がないと考えられる理由について説明をお願いしたい。</li> <li>航空機騒音レベルの補正について、防衛省による過去の調査がない機種（V-22、AH-64、OH-1）については補正が行われていないようですが、これらの機種の騒音レベルについては補正をしなくても予測・評価の結果に影響がないと考えられる理由について説明をお願いしたい。</li> </ul> <p>(H29.1.26 企第626号 問36再質問)</p>	<p>(※1) <math display="block">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}+2}{10}} + n_{4j} \times 10^{\frac{L_{AEj}+5}{10}} \right) \right\}</math></p> <p>T : 一日の時間(86400秒)  T<sub>0</sub> : 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  L<sub>AEj</sub> : 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<sub>1j</sub> : 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<sub>2j</sub> : 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<sub>3j</sub> : 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<sub>4j</sub> : 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</p> <p>「佐賀空港における自衛隊機配備に関する説明内容等についての質問（4回目）について（回答）」（九防企地第8868号。28.11.16）別添中1.2</p> <p>(※2) <math display="block">L_{AE} = L_{AE}^0 + \Delta L_{NF} + \Delta L_{L_{reqst}} + \Delta L_{Lo-dtu} + \Delta L_{LEGA} + \Delta L_{Lothers}</math> [dB]</p> <p>L<sub>AE</sub><sup>0</sup> : スラントディスタンスに応じた単発騒音暴露レベル [dB]  ΔL<sub>NF</sub> : 航空機の方角による指向性を加味した補正量 [dB]  ΔL<sub>L<sub>reqst</sub></sub> : 移動速度補正量 [dB]  ΔL<sub>Lo-dtu</sub> : 離陸滑走後の方の指向性補正量 [dB]  ΔL<sub>LEGA</sub> : 地表面影響による超過減衰量 [dB]  ΔL<sub>Lothers</sub> : その他の影響による補正量 [dB]</p> <p>(注) スラントディスタンスは、対象となる航空機から受音点までの距離とする。</p> <p>「第一種区域等の指定に関する要領について（通達）」（防地防第5124号。25.4.9）中第1の2(1)ア</p> <p>5. なお、「地表面影響による超過減衰量（ΔLEGA）」に関して、地表面に沿って音が伝搬する場合、地表面が吸音する効果等があることを踏まえてマイナス補正するものですが、オスプレイを含む回転翼航空機については、民航機を含む固定翼航空機に比較して、低い周波数成分の音が卓越した騒音であり、低い周波数成分は地表面影響を受けにくい（減衰量が小さい）ため、マイナス補正を行っていません。また、「その他の影響量による補正量（ΔLothers）」については、必要な補正がないため、補正を行っていません。</p> <p>6. また、各補正值の算出に用いる計算式については、別添4のとおりです。  【第一種区域等の指定に関する要領について（通達）（防地防第5124号。25.4.9）第2の3(2)に記載されている地上騒音について】</p> <p>7. 防衛省が定める通達に規定する地上騒音に関する標準発生回数は、別添5のとおりです。</p> <p>8. 「離陸前及び着陸後のエプロンでの補助動力エンジンの作動」に関して、佐賀空港に配備予定の航空機のうち、補助動力エンジン（APU）を有する航空機はV-22・AH-64・UH-60のみです。ご指摘を踏まえ、AH-64及びUH-60については、霞ヶ浦飛行場において平成22年10月に実測したデータを用い、また、実測したデータの</p>

質 問	回 答
	<p>ないV-22については、AH-64とUH-60の実測したデータのうち、騒音が大きいUH-60のデータを用いて算出を行うこととします。なお、本算出に用いた前提条件は別添6のとおりです。</p> <p>9. これまでお示ししている騒音予測コンターにおいて、民航機のデータについては、欧州航空航法安全機構 (Eurocontrol) が公表している航空機騒音実績データベース (ANP Database) を用いていますが、民航機に関する「離陸前及び着陸後のエプロンでの補助動力エンジンの作動」、「離陸前及び着陸後のタクシング」及び「着陸後のリバース」については、データが掲載されておらず、また、現時点では、その他の方法でも入手できていないため、定量的な影響を算出することはできていませんが、防衛省として可能な限り合理的に推定した結果 (別添7)、環境基準 (57 dB) のコンター曲線が住宅地に及ぶ範囲まで広がるような影響にはならないと考えています。</p> <p>10. 自衛隊機に関する「着陸後のリバース」及び「離陸前のランナップ」は、固定翼機が実施する動作であり、佐賀空港に配備予定の回転翼航空機 (V-22を含む。) は行わないため、お示ししている騒音予測コンターには含めていません。</p> <p><b>【V-22・AH-64・OH-1の航空機騒音レベルの補正について】</b></p> <p>11. 防衛省で実施した過去の騒音調査において、UH-60については、離陸及び水平飛行時に騒音レベルの変動が見られたことから、基礎データに+3 dBの補正を行い、OH-6・UH-1・AH-1については変動が見られなかったことから補正を行っていないことは、これまでご説明しているとおりです。</p> <p>12. V-22・AH-64・OH-1については、実測値を保有していないため補正を行っていませんが、ご指摘を踏まえ、それぞれUH-60と同等の補正 (+3 dB) を行うこととします。</p> <p><b>【上記4～12のまとめ】</b></p> <p>13. 今回新たにお示しした騒音予測コンター (別添2) に、上記8及び12でお示し</p>

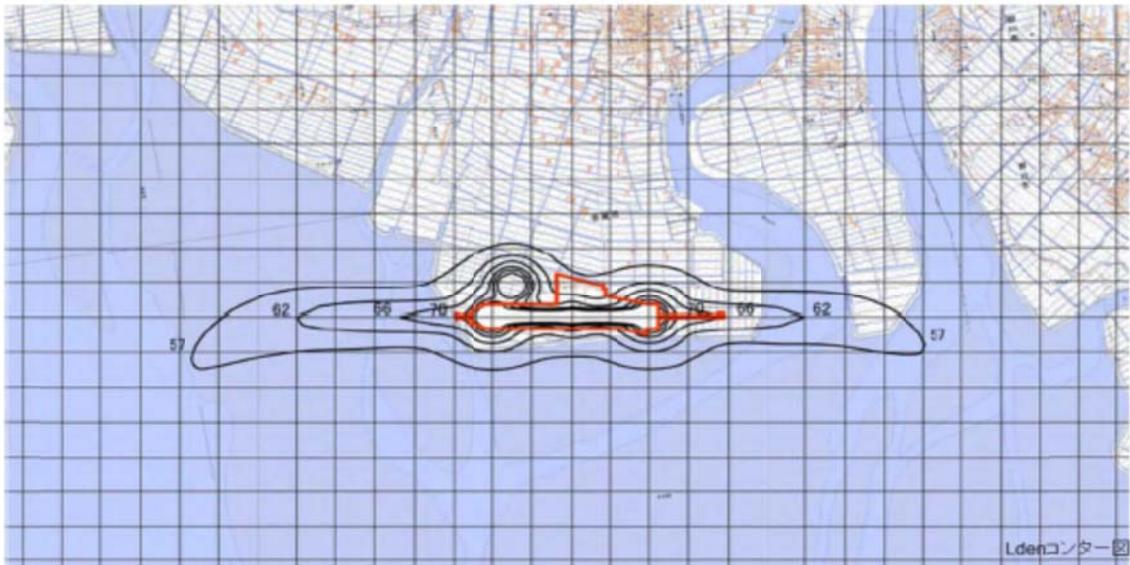
質 問	回 答
-----	-----

した条件で算出した値を基に評価したところ、環境基準（57 d B）のコンター曲線においては0.0001 d B（Lden）程度の増加があります。なお、影響は極めて軽微であり、当該コンター曲線が、佐賀空港北側においてどの程度広がるかについては検出できません。  
 (H29.5.11 九防企地第4901号)

**別添 1**

これまでお示ししている佐賀空港周辺における騒音予測コンター

**1 1日の離着陸回数が60回の場合**



**2 1日の離着陸回数が104回の場合**

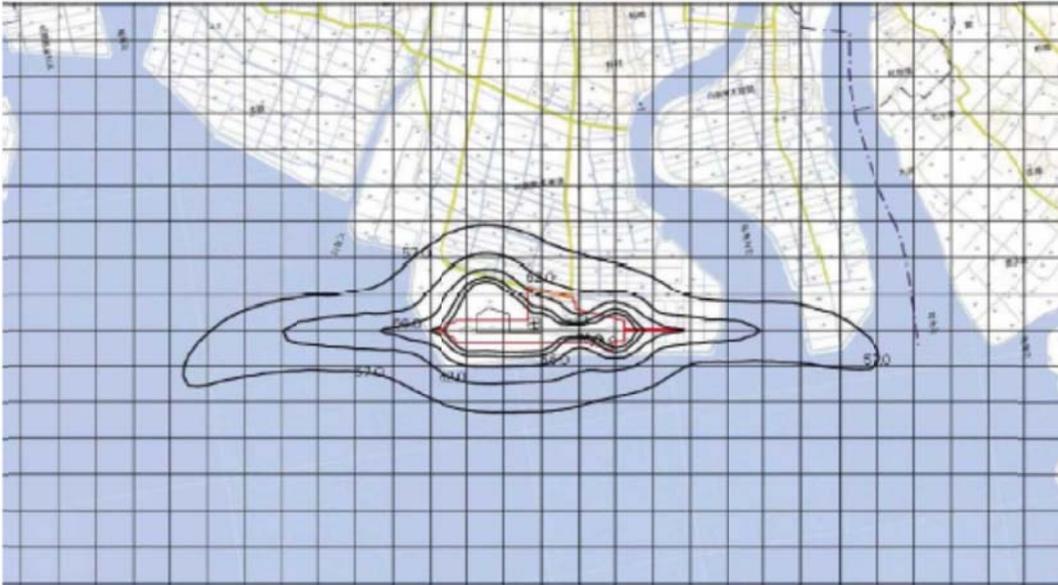


質 問	回 答
-----	-----

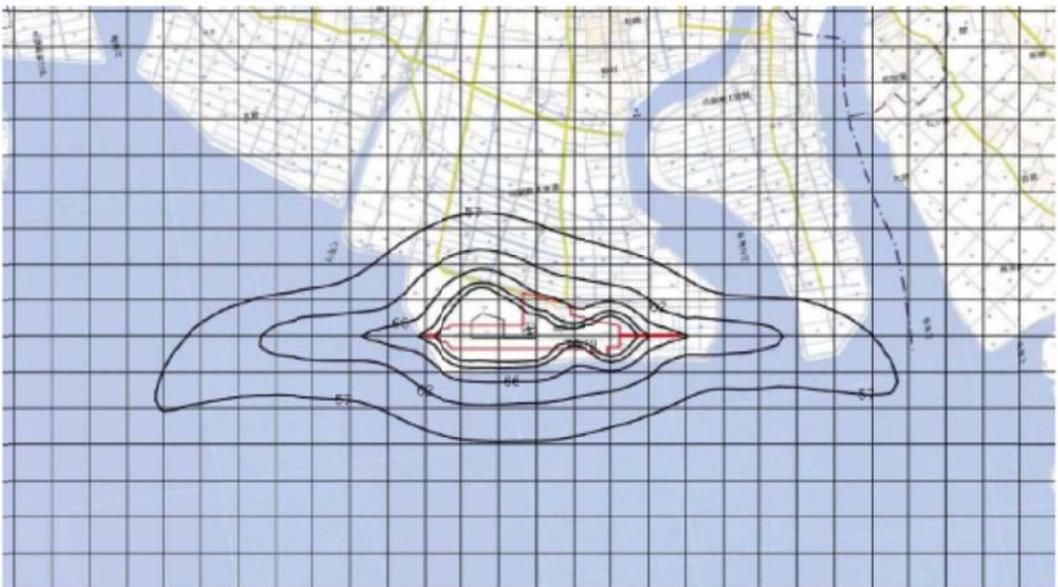
別添 2

「ホバリング訓練」、「タクシーイング」及び「機体の整備」により生じる騒音レベルを上乗せした場合の佐賀空港周辺における騒音予測コンター

1 1日の離着陸回数が60回の場合



2 1日の離着陸回数が104回の場合



## 【論点4】 低周波音による生活環境への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問37)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>「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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問36再質問)</p>	<p>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。</p> <p>2. 防衛省においては、普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価に基づき、航空機から発生する低周波音の影響について、代替施設の供用後に事後調査を実施することとしており、この事後調査を適切に実施するため、昨年度、調査手法や評価指標等について、今後具体的な調査検討を行うための基礎的な論点の整理等を行ったところです。</p> <p>3. 昨年度の評価検討業務については、その結果を報告書にとりまとめたところですが、最終的な結論となるものではなく、引き続き検討を行っていく必要があります。</p> <p>4. 最終的な結論については、今後まとめ次第、適切に公表してまいりたいと考えています。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>低周波音について、「防衛省においては、(中略)昨年度(平成26年度)、調査手法や</p>	<p>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</p>

質 問	回 答
<p>評価指標等について、今後の具体的な調査検討を行うための基礎的な論点の整理等を行ったところ」で、「引き続き検討を行い、「最終的な結論については適切に公表」されることですが、最終的な結論の検討の状況や結論が出る予定時期についてお示してください。</p> <p>また、低周波音に対する事前の環境保全措置や、影響が出た場合の対応については、「普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価書」において「影響については、飛行経路、機種及び距離などの様々な要因や個人差、建物の状態によっても影響の出方に差があり、対応も個々に異なることから、環境影響の回避・低減の検討については、事前の環境保全措置を講ずることは難しく、個別に対応する必要があるため、事後調査において低周波音の測定及び聞き取り調査を実施し、どのような影響があるかを把握するとともに、必要に応じて、建具のがたつき防止等の対策を検討し、適切に対応するものとします」とされていますが、今回はどのように考えられているのか、防衛省の考えをお示してください。</p> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<p>ら発生する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。</p> <p>2. 防衛省においては、普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価に基づき、航空機から発生する低周波音の影響について、代替施設の供用後に事後調査を実施することとしています。</p> <p>3. この事後調査を適切に実施するための調査手法や評価指標等の資として、現在も普天間飛行場周辺において、オスプレイ等の航空機から発生する低周波数成分を含む騒音の調査等を行っているところです。この調査検討については、引き続き行く必要があるため、最終的な結論については、今後まとまり次第、適切に公表してまいりたいと考えています。</p> <p>4. 「普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価書」で述べている「影響については、飛行経路、機種及び距離などの様々な要因や個人差、建物の状態によっても影響の出方に差があり、対応も個々に異なることから、環境影響の回避・低減の検討については、事前の環境保全措置を講ずることは難しく、個別に対応する必要があるため、事後調査において低周波音の測定及び聞き取り調査を実施し、どのような影響があるかを把握するとともに、必要に応じて、建具のがたつき防止等の対策を検討し、適切に対応するものとします」との基本的な考え方については、佐賀空港に陸上自衛隊V-22オスプレイ等を配備させていただいた際も同様ですが、現在佐賀空港で運航されている民航機による影響等も考慮する必要があり、空港管理者である佐賀県と連携して検討していく課題であると認識しています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

質 問	回 答
<p>平成 28 年 9 月 24 日の南川副校区住民説明会において、オスプレイの低周波音による影響について質問があり、「環境省 HP では、低周波が人体に対して大きな影響を及ぼすものではないとされている」と回答されていますが、環境省 HP での具体的な記載内容をお示してください。</p> <p>* なお、関連すると思われるものとして、環境省でまとめられた、風力発電施設から発生する騒音等の評価手法に関する検討会報告書（案）に「風車騒音は超低周波音の問題ではなく、聞こえる音の問題としてとらえるべきもの」との記載がありますが、これは、あくまでも風車から発生する超低周波音に関する記載と理解しています。</p> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. ご指摘の点については、説明者は低周波音の専門家ではないとの前提を置きながら、環境省がHPで公表しているパンフレット「よくわかる低周波音」9ページ（別添）において、「例えば、バス車内、列車内、航空機の室内、船室内など乗物の中でも低周波音は発生していますが、通常、具合が悪くなることはありません。これまでの研究によると、私たちが生活している環境の中で発生している程度の大きさの低周波音では、直接的な生理影響を生じる可能性は少ないと考えられています。」と記載されていることを念頭に発言したものです。</p> <p>2. いずれにせよ、問37関連今回質問1でもお答えしているとおり、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書で述べている「事後調査において低周波音の測定及び聞き取り調査を実施し、どのような影響があるかを把握するとともに、必要に応じて、建具のがたつき防止等の対策を検討し、適切に対応する」との基本的な考え方については、佐賀空港に陸上自衛隊V-22オスプレイ等を配備させていただいた際も同様です。</p> <p style="text-align: right;">別添</p> <p>【環境省HP公表パンフレット】</p>  <p>※ <a href="http://www.env.go.jp/air/teishuha/yokuwakaru/panhu_full.pdf">http://www.env.go.jp/air/teishuha/yokuwakaru/panhu_full.pdf</a></p>

【論点5】 排気ガスによる大気への影響について

質 問	回 答
<p>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。(『大臣説明の関連資料 (H27.11)』 P23、P24、P26) (H27.12.25 政第 1540 号 問 36)</p>	<p>(騒音の影響の予測結果について) 省略 → 【論点 2】 騒音による生活環境への影響について (排ガスの影響の予測結果について)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol> <p>(H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。</p> <p>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ください。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。</p> <p>(H28.2.29 政第 1827 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. 別添のとおりです。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>別添 2「佐賀空港周辺における大気質への影響予測」(平成 28 年 3 月 8 日付け九防企地第 8868 号 問 36 再質問への回答の別添 2)に関する再質問</p>	

質 問	回 答
<p>「1-2(2)(ii)ii) 予測範囲及び飛行経路」関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問36再質問)</p>	<p>(①について)</p> <p>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。</p> <p>(②について)</p> <p>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。</p> <p>(③について)</p> <p>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。</p> <p>(H28.5.30 九防企地第5546号)</p>
<p>「1-2(2)(ii)ii) 予測範囲及び飛行経路」関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問36再質問)</p>	<p>1. 場周経路の飛行よりも計器飛行の方が、場周経路の範囲外においてより高い高度を飛行することや、より広い範囲を飛行することで大気質への影響は分散するのではないかとの考え方に加え、計器飛行の頻度は、場周経路の飛行よりも極めて低いことから、現在お示ししています大気質の影響予測の作成段階においては、すべての飛行回数が場周経路のみを飛行した場合として予測を行っております。したがって、場周経路の飛行と計器飛行の違いによって、大気質への影響は僅かに変わると考えますが、お示ししている影響予測から著しく変化を及ぼすことはないと考えています。</p> <p>2. また、ご指摘の「高度300m以下を飛行する場周経路」、「今般の騒音予測では、排出物質の」の説明に関しては、ご指摘のとおり「高度300m以上を飛行する場周経路」、「今般の大気質への影響予測では、排出物質の」です。</p> <p>(H28.11.16 九防企地第8868号)</p>

質 問	回 答																				
<p>「1-2(2)(ii)ii) 予測範囲及び飛行経路」関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.7.14 企第 237 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. 自衛隊機が1日60回の離着陸を行った場合の大気汚染物質はほとんど増加することはなく、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練により生じる大気汚染物質が仮に1日60回の離着陸と同等程度以上上乗せされたとしても、環境基準を上回るようなことはないと考えています。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 15%;">①：環境基準</th> <th style="width: 15%;">②：佐賀空港周辺の測定値</th> <th style="width: 15%;">③：自衛隊機による濃度増加分</th> <th style="width: 25%;">(①-②)/③：自衛隊機による濃度増加分と環境基準差分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二酸化窒素 (ppm)</td> <td>0.04</td> <td>0.021806</td> <td>0.000242</td> <td>75 倍</td> </tr> <tr> <td>二酸化硫黄 (ppm)</td> <td>0.04</td> <td>0.008062</td> <td>0.0000625</td> <td>5,110 倍</td> </tr> <tr> <td>浮遊粒子状物質 (ng/ml)</td> <td>0.1</td> <td>0.0678042</td> <td>0.00007827</td> <td>411 倍</td> </tr> </tbody> </table> <p style="font-size: small;">注 ③は、1日60回の自衛隊機の離着陸による増加分のみ</p>		①：環境基準	②：佐賀空港周辺の測定値	③：自衛隊機による濃度増加分	(①-②)/③：自衛隊機による濃度増加分と環境基準差分	二酸化窒素 (ppm)	0.04	0.021806	0.000242	75 倍	二酸化硫黄 (ppm)	0.04	0.008062	0.0000625	5,110 倍	浮遊粒子状物質 (ng/ml)	0.1	0.0678042	0.00007827	411 倍
	①：環境基準	②：佐賀空港周辺の測定値	③：自衛隊機による濃度増加分	(①-②)/③：自衛隊機による濃度増加分と環境基準差分																	
二酸化窒素 (ppm)	0.04	0.021806	0.000242	75 倍																	
二酸化硫黄 (ppm)	0.04	0.008062	0.0000625	5,110 倍																	
浮遊粒子状物質 (ng/ml)	0.1	0.0678042	0.00007827	411 倍																	
<p>「1-2(2)(ii)ii) 予測範囲及び飛行経路」関係</p> <p>「タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練により生じる大気汚染物質が仮に1日60回の離着陸と同等程度以上上乗せされたとしても、環境基準を上回ることはない」とのことですが、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練については、長時間のエンジンの稼働が想定される中で(アイドリング時の騒音の継続時間：210～1200秒、離着陸の際のホバリングの騒音の継続時間：60～210秒、一般的なホバリング訓練：1回あたり10分～1時間程度)、このことに伴う影響の程度が不明であり、離着陸に伴う大気質への影響を基にした今回の説明では、直ちに理解するのは難しいと思います。</p> <p>以上のことを勘案して、タクシーイングやアイドリング、ホバリング訓練等空港内でのエンジンの稼働に係る大気質への影響の程度について、説明をお願いします。</p> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. ご指摘を踏まえ、これまでお示ししている自衛隊機の佐賀空港利用に伴う大気質への影響の試算(別添1)に、「ホバリング訓練」、「アイドリング」、「タクシーイング」及び「機体整備」により生じる大気汚染物質(二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質)を上乗せした場合の大気質への影響の試算を作成しました(別添2)。</p> <p>2. これまでお示ししている試算と比較した場合、大気汚染物質の排出量は増加するものの、環境基準を超えることはありません。</p> <p>3. なお、今般新たにお示しした試算の前提条件等については、別添3をご覧ください。</p>																				

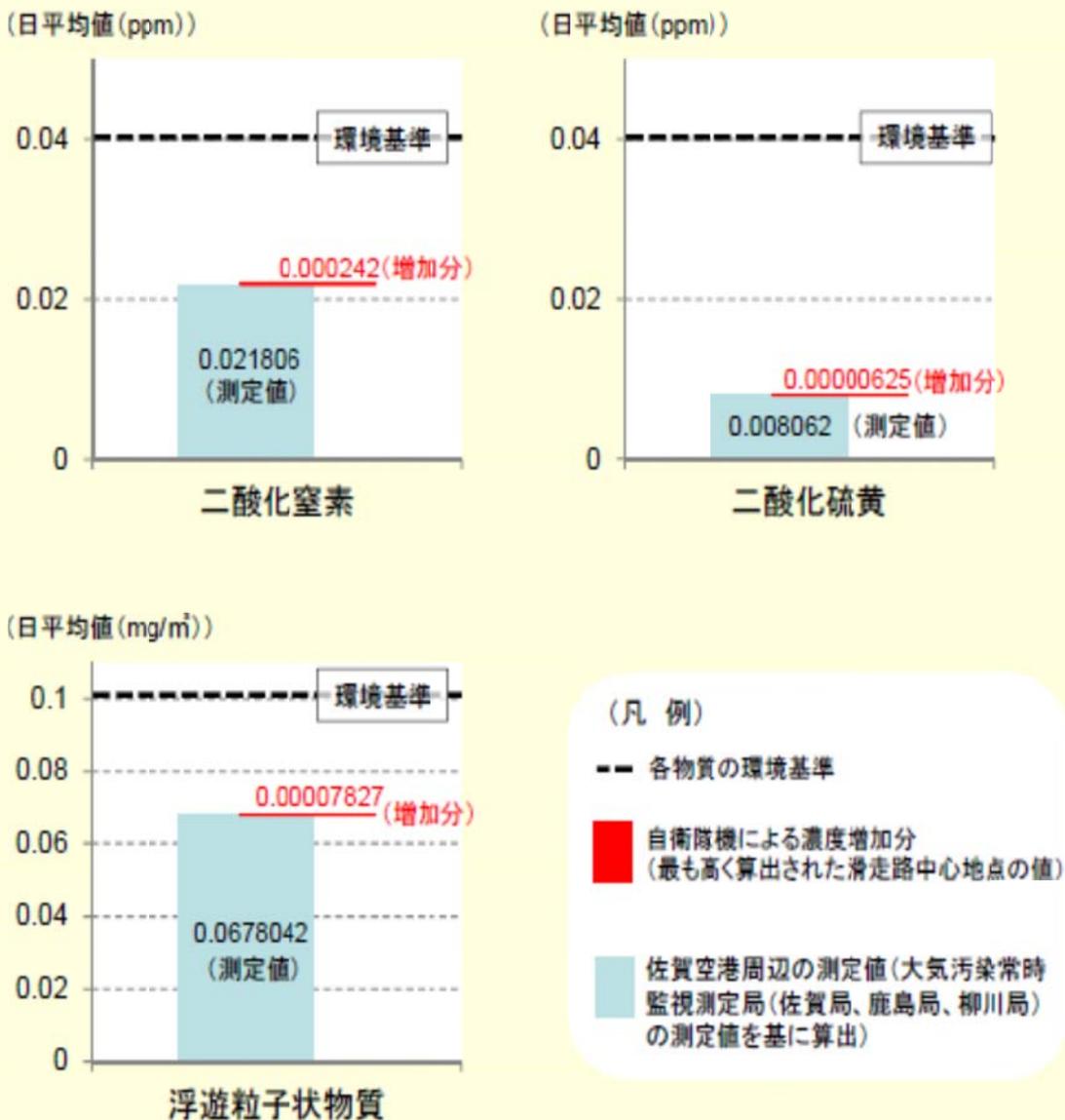
質 問	回 答
-----	-----

別添 1

排気ガスの影響について

○ 自衛隊機の空港利用に伴う大気質への影響を試算した結果、大気汚染物質(窒素酸化物、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質)は、ほとんど増加しません。

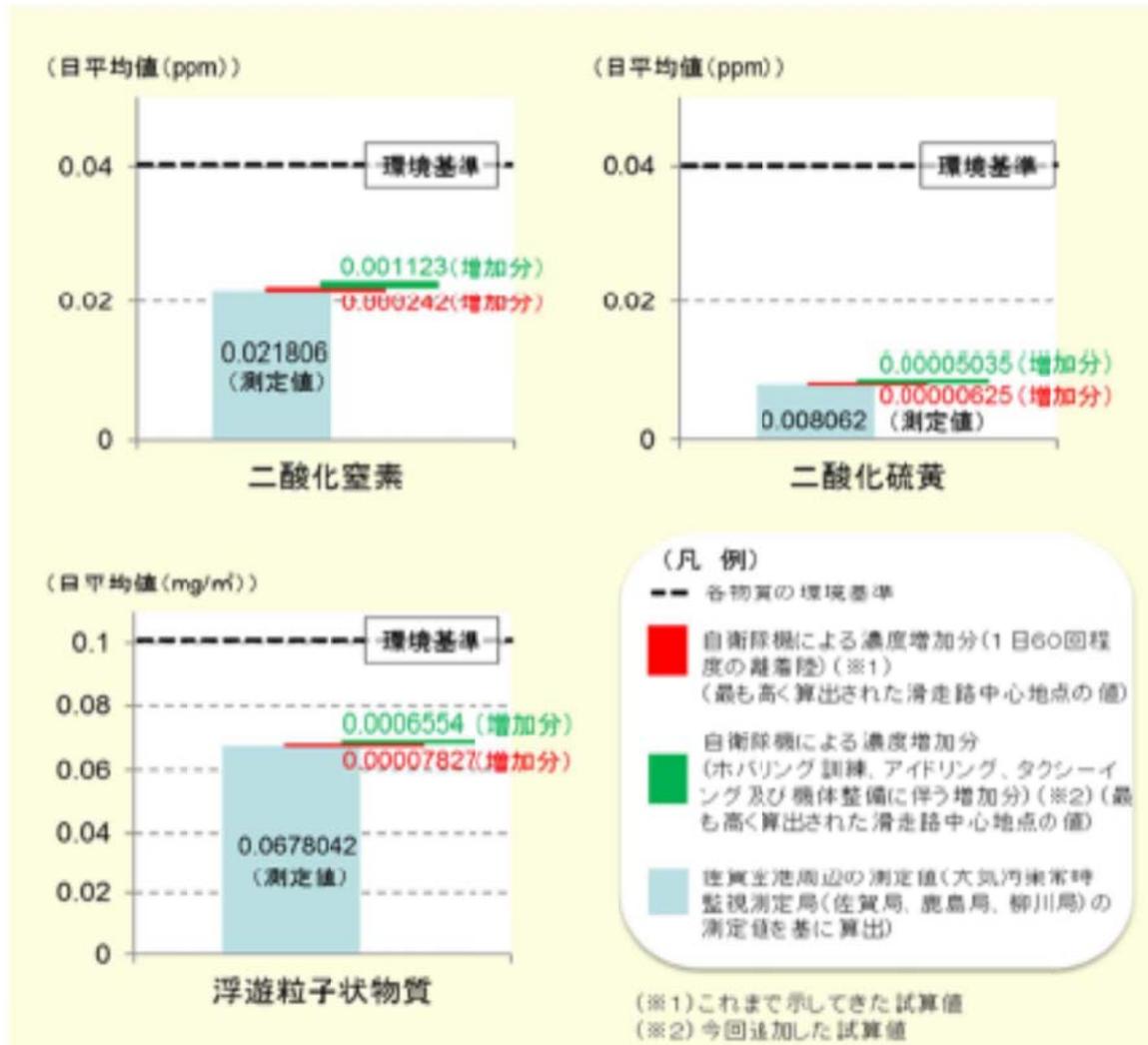
【自衛隊機の離着陸(1日60回程度)による各物質の増加量】



質 問 回 答

別添2

[ 自衛隊機の離着陸（1日60回程度）による各物質の増加量に「ホバリング訓練」、「アイドリング」、「タクシーイング」及び「機体整備」による増加量を追加 ]



物質名	測定値	これまで示してきた試算値	今回追加した試算値	合計	環境基準
二酸化窒素	0.021806	0.000242	0.001123	0.023171	0.04
二酸化硫黄	0.008062	0.00000625	0.00005035	0.0081186	0.04
浮遊粒子状物質	0.0678042	0.00007827	0.0006554	0.06853787	0.1

※日平均値とは、二酸化窒素は98%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質は2%除外値

質 問	回 答								
<p>「1-2(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」関係</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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のか、ご教示ください。</p> <p>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、p32iv)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、SO2 : 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。 (H28.4.7 企第 15 号 問 36 再質問)</p>	<p>(①について)</p> <p>今般の予測にあたっては、目達原駐屯地の実績を踏まえた年間離着陸回数(約 17,000 回)や時間帯別飛行回数をもとに、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て算出しています。</p> <p>(②について)</p> <p>ご指摘のとおりであり、以下のとおり修正いたします。</p> <p style="text-align: center;">表 1-5 時間帯別飛行割合</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption style="text-align: right;">単位: %</caption> <thead> <tr> <th>時間帯</th> <th>深夜早朝 (22時～7時)</th> <th>昼間 (7時～19時)</th> <th>夜間 (19時～22時)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>飛行割合</td> <td>0.2</td> <td>96</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 表 1-6 中の機数</p> <p>(③について)</p> <p>航空機の離着陸や飛行時においては、気象条件や機体の貨物の積載状態などの様々な要因によってエンジンの出力は変化しますが、このような変動的なエンジンの出力をあらかじめ確定させることは困難であることから、影響評価においては、エンジンが最大出力を得た場合の排出係数を使用しています。</p> <p>(④について)</p> <p>ご指摘の「p32iv) 算定式」の「EFR,m」は、機種 R のモード m での大気汚染物質排出係数で NOx と SO2 は単位が「m3N/s/機」であり、これは 1 機あたり、1 秒あたりの排出される NOx、SO2 の体積を表しております。また、表 1-6 の排出係数は、エンジン 1 基あたり燃料 1kg を燃焼させた場合に排出される大気汚染物質(窒素酸化物、硫黄酸化物、浮遊粒子状物質)の質量を表しています。表 1-6 の排出係数を A、「p32iv)算定式」の「EFR,m」を B とすると関係は以下のとおりです。</p> <p><math>B = A \times \text{「表 1-6 の燃料消費量」} \times \text{「表 1-6 のエンジン基数」} \times \text{「} 22.4 \times 10^{-3} \text{」} \div \text{「大気汚染物質 1 モルあたりの質量」} \div 3600</math></p> <p>※1 「表 1-6 の燃料消費量」は 1 時間あたりの燃料消費量のため、3600 で除する</p> <p>※2 「22.4×10<sup>-3</sup>」は気体 1mol の体積(単位:m<sup>3</sup>)</p> <p>※3 「大気汚染物質 1 モルあたりの質量」は窒素酸化物 NO2 の分子量 46、硫黄酸化物 SO2 の分子量 64 であり、窒素酸化</p>	時間帯	深夜早朝 (22時～7時)	昼間 (7時～19時)	夜間 (19時～22時)	飛行割合	0.2	96	4
時間帯	深夜早朝 (22時～7時)	昼間 (7時～19時)	夜間 (19時～22時)						
飛行割合	0.2	96	4						

質 問	回 答
	<p>物は 46×10<sup>3</sup>kg、硫黄酸化物は 64×10<sup>3</sup>kg (H28.5.30 九防企地第 5546 号)</p>
<p>佐賀県有明海漁業協同組合からの質問(問11)に対し、「配備される陸自航空機の燃料は JetA-1 に移行予定であるが、その移行に着手したばかりであるため、JetA-1 を使用した場合の排ガスの成分、単位時間あたりの排出量等については、データを持ち合わせていない」と回答されています。平成 28 年 3 月 8 日付けの回答別添 2 では大気質への影響予測では、現在使用されている燃料(JP-4)を用いて予測がなされていると思いますが、燃料が JetA-1 に移行した場合、現在の予測結果にどのような影響があるのか、燃料の組成等を元に推定するなどにより防衛省の考えをお示しください。 (H29.1.26 企第 626 号 問 36 再質問)</p>	<p>1. ご指摘を踏まえ、陸上自衛隊の航空機燃料が JetA-1 に移行した場合の大気質への影響を推測すると以下のとおりです。 (二酸化窒素について)</p> <p>2. 米国防技術情報センター(DTIC)のホームページで入手できる技術資料(※1)によると、JP-4 から JetA-1 と同等の軍用版である JP-8(※2)に変更しても、(二酸化窒素を含む)窒素酸化物の排出は変化がないとされています(別添1)。このため、現在陸上自衛隊が使用している航空機の燃料 JP-4 を JetA-1 に移行した場合も、現在の予測結果に大きな影響はないと考えています。 (※1) AFAPL-TR-76-20「THE IMPACT OF JP-4/JP-8 CONVERSION ON AIRCRAFTENGINE EXHAUST EMISSIONS」(1976年5月) (※2) Shell のホームページによると、JP-8 は JetA-1 と同等の軍用版であり、腐食抑制剤と氷結防止剤を加えたものとの説明がされている。 (浮遊粒子状物質について)</p> <p>3. 民航機では一般的に航空燃料として JetA-1 が使用されていると承知していますが、東京国際空港再拡張事業に係る環境影響評価書のあらまし(平成18年6月)(別添2)によると、JetA-1 を使用する民航機が東京国際空港において年間 40.7 万回の離着陸を行った場合、浮遊粒子状物質の環境濃度について、日平均値の最大値は 0.09mg/m<sup>3</sup>と予測されており、環境基準 0.1mg/m<sup>3</sup>を下回っています。</p> <p>① 東京国際空港において民航機は年間 40.7 万回離着陸する一方、佐賀空港において自衛隊機は年間 1.7 万回の離着陸を予定しており、東京国際空港における民航機の離着陸回数は佐賀空港における自衛隊機に比較して多いこと、</p> <p>② 燃料消費量について、民航機と同じボーイング 747-400 を使用している政府専用機は 12,400 リットル/時である一方、目達原駐屯地に配備している自衛隊</p>

質 問	回 答
	<p>機のうち最も燃料消費量が多いAH-64D及びUH-60JAは600リットル/時であり、民航機の単位時間あたりの浮遊粒子状物質の排出は自衛隊機に比較して多いと考えられること</p> <p>を踏まえ、防衛省としては、東京国際空港において環境基準を下回っていることを根拠として、佐賀空港を利用する自衛隊機の航空機燃料がJP-4からJetA-1に移行した場合も、浮遊粒子状物質の排出量が環境基準を上回るようなことはないと考えています。</p> <p>(二酸化硫黄について)</p> <p>4. JP-4については、防衛省が制定する航空タービン燃料に関する防衛省仕様書(別添3)において、硫黄分の質量は0.4%以下と定められている一方、JetA-1については、日本工業規格において、硫黄分の質量は0.3%以下と定められています。</p> <p>したがって、一般的にJetA-1の方が、JP-4より硫黄分が少ないと考えられるため、JP-4からJetA-1に移行した場合も、現在の予測結果に大きな影響は与えないと考えています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>

【論点6】 環境アセスメントについて

質 問	回 答
<p>(平成28年)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イケ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も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。</p> <p>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。</p> <p>防衛省としての考えは、どちらが正しいですか。</p> <p>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。</p> <p>(H28.4.7 企第15号 問12再質問)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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になれば、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。</p> <p>(H28.4.27 九防企地第5111号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問12再質問)</p>	<p>○ ご指摘については、貴重なご意見として受け止め、よく留意させていただきます。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第7133号)</p>

## 2-3 漁業への影響

## 【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁など漁船漁業）への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H27.12.25 政第 1540 号 問 38)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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40dB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34dBでは弱反応を示すが、24dB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30dB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。</li> <li>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。</li> </ol> <p>(H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 当省では、オスプレイが飛行した際の水中音圧について調査したものはなく、お示しすることは困難です。</li> <li>2. 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、水中音圧の調査など、必要に応じ適切な措置を講じてまいりたい</li> </ol>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第1827号 問38再質問)</p>	<p>と考えております。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第2181号)</p>

## 【論点8】 下降気流（風圧）による漁業（ノリ養殖）への影響について

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問39)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。 (H28.2.29 政第1827号 問39再質問)</p>	<p>1. 防衛省では、V-22オスプレイが高度300mで飛行した際の、地表における下降気流の実測値を有しておらず、また、このような高い高度で下降気流の大きさを試算する一般的な計算モデルも確認されていないため、お答えすることはできません。 2. なお、V-22オスプレイと同様に2つの回転翼を有するCH-47が多数運用されている木更津駐屯地において、その下降気流が「ノリ養殖の一連の作業」に影響を与えたことはこれまで一度もありません。 (H28.3.8 九防企地第2181号)</p>

【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 40)</p>	<p>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、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> <li>○ 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</li> </ul> <p>ことなどが挙げられます。</p> <p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。</p> <p>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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 40 再質問)</p>	<p>1. 造成工事の際の地盤改良の工法については、排水が地下水から海へ流出しない工法を選定し、十分な対策をとって参りたいと考えており、今後、基本検討業務及び実施設計を行う中で複数ある工法の中から、佐賀空港建設時に県が採用した工法等を参考にしながら、十分な対策が実施できる工法を具体的に検討し、選定して参ります。</p> <p>2. さらに、漁期における海苔養殖には、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おり、今後実施する基本検討業務等の中で、佐賀空港建設時に県が採用した工法等を参考にしながら、漁期における海苔養殖に配慮した施工計画について検討して参ります。</p> <p>3. いずれにせよ、防衛省としては、佐賀県</p>

質 問	回 答
	<p>や佐賀市など関係自治体とよく調整しつつ適切な措置を講じていく考えです。 (H28.8.25 九防企地第7133号)</p>
<p>平成28年2月16日の回答では、「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ください。 (H28.7.14 企第237号 問40再質問)</p>	<p>1. 調整池の設置場所については、今後、基本検討業務及び実施設計を行う中で、具体的な設計内容等をもとに検討を行い、確定して参ります。</p> <p>2. いずれにせよ、防衛省としては、佐賀県や佐賀市など関係自治体とよく調整しつつ適切な措置を講じていく考えです。 (H28.8.25 九防企地第7133号)</p>

---

**【論点 10】 電波等による漁業への影響について**

---

**該当なし**

---

## 2-4 農業への影響

## 【論点 11】 騒音による農業（畜産）への影響について

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 41)</p>	<p>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。</p> <p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。 (H28.2.29 政第 1827 号 問 41 再質問)</p>	<p>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。</p> <p>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。 (H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 41 再質問)</p>	<p>【回答】</p> <p>1. ご指摘の「周波数」とは、航空機による低周波音の周辺への影響についてのお尋ねであると理解していますが、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。</p> <p>2. また、低周波音も含め、航空機騒音が牛、豚、鶏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。</p> <p>3. その上で申し上げれば、オスプレイやヘリコプターの飛行により発生する騒音の主要周波数帯は、一般にジェット機よりも低くなっておりますが、先般御提示した佐</p>

質 問	回 答
	<p>賀空港周辺における予測コンターは、オスプレイ等の飛行による騒音影響を示したものであり、当該予測コンターと同空港周辺に所在する畜産農家の場所には相当の距離があります。</p> <p>また、自衛隊機は、佐賀空港の場周経路外において高度 500m 以上で飛行して地上の動植物から相当の距離を確保することとしています。</p> <p>4. 更に、これまで全国の自衛隊基地周辺において、自衛隊機の低周波音が動植物の生育や品質に影響を与えたとの事実は確認されていません。</p> <p>5. こういった状況を踏まえると、低周波音を含む航空機騒音が、同空港周辺の牛、豚、鶏の生育や品質に影響を与える影響は少ないものと思われませんが、万一にも、自衛隊機の運用が原因で、漁業や農業を営まれている方に損失や損害が生じた場合には、補償措置を講ずるなど適切に対応してまいります。</p> <p>6. なお、前回御質問のあった低周波音に係る評価検討業務については、現時点において、最終的な結論には至っていない状況であり、今後まとまり次第、適切に公表してまいりたいと考えています。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>

## 【論点12】 下降気流（風圧）による農業への影響について

質 問	回 答
<p>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る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。</p> <p>佐賀空港周辺の水稲・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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問53)</p>	<p>1. 数百メートル上空を飛行する回転翼機の下降気流を試算する一般的な計算モデルは確認されていないことからオスプレイの風圧による農作物への影響についてお答えすることは困難です。</p> <p>2. 他方、自衛隊機に限らず高度300m以上を飛行する回転翼機の下降気流による地表の農作物等への影響が問題となった事例は報告されていないことから、防衛省としては、オスプレイを含む自衛隊機の下降気流による水稲・麦・大豆の生育、品質への影響はないと考えています。</p> <p>3. なお、V-22 オスプレイと同様に2つの回転翼を有するCH-47が多数運用されている木更津駐屯地において、その下降気流が周辺の地上の農作物の生産に影響を与えたことはこれまで一度もございません。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第7133号)</p>
<p>平成28年9月30日の西川副校区住民説明会において、参加者から、</p> <p>② ヘリコプターの風で害虫が下に押され、農作物に影響があるのではないかと。地方地方で害虫は違い、有明海周辺では害虫が上昇している。研究して報告して欲しい。</p> <p>との質問がありましたが、この質問に対する防衛省のお考えをお示しください。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問61)</p>	<p>②について</p> <p>3. 佐賀空港の利用にあたっては、空港南側の場周経路を高度300m以上で飛行することとしており、防衛省では、このような高度で飛行した際の、地表における下降気流の実測値を有しておらず、また、このような高い高度で下降気流の大きさを試算する一般的な計算モデルもございませんが、場周経路として設定された飛行高度300m以上からの下降気流により、害虫が農作物に影響が及ぶ地表面付近まで押し下げられるようなことはないものと考えます。</p> <p>4. また、V-22 オスプレイと同様に2つのローターを有するヘリコプターであるCH-47が多数運用されている木更津駐屯地において、その下降気流に起因し、害虫が農作物に影響を与えているという報告はこれまで確認されておりません。</p> <p>5. その上で、V-22 オスプレイの下降気流に起因し、有明海周辺の害虫に影響を与えるか否かについて研究すべきことのご指摘については、実際に陸上自衛隊がV-22</p>

	<p>2 オスプレイを佐賀空港で運用させていただく中で検証する課題と認識しております。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>
--	--

### 【論点 13】 排水による農業への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>そこで、次の点についてご教示ください。</p> <p><b>【質問】</b>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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問54)</p>	<p>周辺農地の排水については、施設整備に先立ち、佐賀県等と調整の上、排水路を付け替えるなど周辺の農地の排水に影響が生じないよう措置してまいります。</p>

**【論点 14】 照明による農業への影響について**

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>そこで、次の点についてご教示ください。</p> <p><b>【質問】</b>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。</p> <p>(H28.7.14 企第237号 問52)</p>	<p>照明の配置や性能などを含め、具体的な施設計画は基本検討業務や実施設計を通じて決定することとなり、現時点でお示しすることは困難ですが、防衛省としては、周辺の環境に極力影響を及ぼさないよう配慮することは当然であると考えており、佐賀空港建設時の事例を拝聴しながら、ご指摘も踏まえて検討してまいります。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第7133号)</p>

## 【論点 15】 電波等による農業への影響について

質 問	回 答
<p>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るが、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ことがあるのか。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てください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 55)</p>	<p>1. 農薬散布用無人ヘリの仕様や運用の態様等が定かではないため、自衛隊機の離着陸時の電波障害の可能性についてお答えすることは困難です。</p> <p>2. したがって、電波障害の可能性などの理由による無人ヘリの侵入制限区域の取り扱いがどのような態様になるのかを現段階で明確にお答えすることはできませんが、いずれにいたしましても、自衛隊の佐賀空港使用に際しては、飛行の安全を確保するとともに周辺の営農環境にも十分配慮し、適切に対応してまいります。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>回答では、「電波障害の可能性などの理由による無人ヘリの進入制限区域の取り扱いがどのような態様になるかは現段階では明確に答えられない」とのことですが、そもそも佐賀空港の隣接地に駐屯地が整備されることにより、航空法第 49 条に基づく制限区域に変更が生じる可能性はないのか、防衛省の見解をお示してください。 (H29.1.26 企第 626 号 問 55 再質問)</p>	<p>1. 航空法第 49 条は、建築物等の物件の設置等の制限について規定されていると承知していますが、佐賀空港へのオスプレイの配備に係る施設配置案としてお示ししている施設の整備は、現行の佐賀空港において適用される同法の制限の範囲内で行う予定です。</p> <p>2. また、今般の施設整備においては、佐賀空港の滑走路及び着陸帯は変更しないため、航空法第 49 条に基づく制限の変更はないと認識しています。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

## 2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について

### 【論点 16】 佐賀空港が攻撃対象の標的になることについて

質 問	回 答
<p>平成 28 年 9 月 30 日の西川副校区住民説明会において、参加者から、駐屯地が整備されたら相手国から佐賀空港が攻撃されるのではとの不安の声がありましたが、防衛省としての見解をお示してください。 (H29.1.26 企第 626 号 問 62)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 防衛省としては、様々な事態に適時・適切に対応し、国民の生命・財産と領土・領海・領空を確実に守り抜くためには、総合的な防衛体制を構築して各種事態の抑止に努めることが極めて重要であると考えており、抑止力を高めるために様々な取り組みを行っています。</li> <li>2. 陸上自衛隊に導入する V-22 オスプレイは、部隊を迅速かつ大規模に輸送・展開することができるため、島嶼部への侵攻に対処する部隊である「水陸機動団」が所在する相浦駐屯地（長崎県佐世保市）に近い佐賀空港に配備することで、島嶼防衛能力が強化されるほか、九州をはじめ各地に所在する部隊を機動的に展開・移動させることも可能であり、各種事態における自衛隊の対処能力が強化されます。</li> <li>3. 自衛隊の対処能力が強化されることは、我が国に対する攻撃を思いとどまらせることになるため、佐賀空港を始め、国民の安全・安心な生活を確保することにつながります。その上で、万が一、我が国に対する攻撃が生じる場合には、防衛省・自衛隊として、佐賀県をはじめ国民の皆様の生命・財産を守るべく、万全を期して参ります。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</li> </ol>

## 2-6 バルーン大会への影響

---

### 【論点 17】 バルーン大会への影響について

---

該当なし

---

## 2-7 ラムサール条約登録湿地への影響

### 【論点 18】 ラムサール条約登録湿地における水鳥への影響について

質 問	回 答
<p>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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 56)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 防衛省では、佐賀空港の利用に当たっては、空港の南側（海側）の場周経路を飛行させることを基本としており、東よか干潟の上空を飛行することは想定していません。</li> <li>2. 仮に自衛隊機の飛行経路上に鳥の群れが確認されたとしても、パイロットは安全上の観点から、バード・ストライクを避ける措置を講じることが一般的です。</li> <li>3. なお、佐賀空港では、現に自衛隊機と同等の騒音を生じる民航機が飛行している中で鳥類が飛来している実態を踏まえると、鳥類が飛来する干潟と駐屯地の共存は十分可能であると考えています。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</li> </ol>
<p>平成 28 年 9 月 30 日の西川副校区住民説明会において、ラムサール条約登録湿地である東よか干潟への影響について質問があり、「東よか干潟は場周経路から離れており、また場周経路では高度 300m 以上を確保するので影響を与えることはない。」と回答されており、前回の回答では直接触れていない飛行高度の視点からの説明がなされていますが、高度 300m 以上を確保することで影響がないと考えられた理由をお示してください。 (H29.1.26 企第 626 号 56 再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 佐賀空港の利用にあたっては、空港の南側（海側）の場周経路を飛行させることを基本としており、東よか干潟の上空を飛行することは想定していない旨、「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（回答）」（九防企地第 7 1 3 3 号。2 8 . 8 . 2 5）中の追加質問問 56 においてお答えしています。</li> <li>2. ご指摘の住民説明会においては、東よか干潟から離れた場所を飛行する趣旨を可能な限り分かりやすく説明するため、場周経路と東よか干潟の平面的な位置関係に加えて、飛行高度を 3 0 0 m 以上確保することを説明することで、飛行中の機体と東よか干潟の直線距離が、場周経路と東よか干潟の平面的な位置関係以上に離れていることを強調したところです。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</li> </ol>

## 第3章 民間空港としての佐賀空港への影響

**【論点 19】 民間空港としての佐賀空港の使用・発展への影響について**

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>（H27.12.25 政第1540号 問35）</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（H28.2.16 九防企地第1485号）</p>
<p>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。</p> <p>（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。）</p> <p>（H28.2.29 政第1827号 問35 再質問）</p>	<p>1. ピーク時の自衛隊機の離着陸回数は、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、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航機を優先することは当然であると考えており、民航機に支障を及ぼすような自衛隊機の離着陸は行いません。</p> <p>2. ランウェイチェック、バードスイープ時には、航空機の離着陸はできない旨、承知しております。</p> <p>（H28.3.8 九防企地第2181号）</p>

## 第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上

**【論点 20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について**

質 問	回 答
<p>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このよ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、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。」と答えられていますが、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。</p> <p>(H28.7.14 企第 237 号 問 45)</p>	<p>1. 佐賀空港への自衛隊機の配備は、もっぱら厳しさを増す安全保障環境の変化に対応し、国民の生命、財産を守り抜くことを目的としたものですが、同時に大規模災害等における地域の安全・安心の確保にも大きな効果があると考えています。</p> <p>2. このため、防災拠点としての機能に資することのみを念頭においた施設の整備は予定しておりません。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>

その他の要請内容に関するもの

## 1 配備される自衛隊機、部隊

### 1) 配備部隊

質 問	回 答
<p>「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。 (H27.12.25 政第1540号 問15)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。 (H28.7.14 企第237号 問48)</p>	<p>1. 目達原駐屯地に配備されている自衛隊機は、定期機体整備(IRAN)のため、年間8～10機が、半年程度、民間企業の工場に搬入されて機体の分解検査や修理を行っています。 2. また、機種や個別の機体の使用状況、交換部品の製造状況等によっては、IRAN整備の工期が延長されて、駐屯地を離れる期間が長期化して、駐屯地所在機数を更に押し下げる場合があります。 (H28.8.25 九防企地第7133号)</p>

### 2) 配備スケジュール

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問16)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>改めて、現時点における機材(オスプレイ及び目達原駐屯地配備のヘリコプター)の佐賀空港への配備スケジュールを示していただきたい。 (H29.1.26 政第626号 問16 再質問)</p>	<p>1. V-22オスプレイについて、平成27年度予算では5機、平成28年度予算では4機、平成29年度予算では4機の取得を行うこととしており、それぞれ平成30年度、平成31年度、平成32年度の納入を予定しています。 なお、中期防では計17機の取得を予定しており、残りの4機については、平成3</p>

質 問	回 答
	<p>0年度概算要求に計上する方向で検討しており、平成30年度予算に計上する場合には、平成33年度の納入を想定しています。</p> <p>2. 目達原駐屯地に所在する回転翼航空機については、佐賀空港における施設整備状況を踏まえて、移駐を進めていくこととなりますが、どのようなタイミングで移駐を始めるかを含め具体的な進め方について現時点では決まっています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>

## 2 施設等整備計画

### 1) 用地位置・規模

質 問	回 答
<p>取得する用地の位置を示していただきたい。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 10)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>➡ 若宮防衛副大臣来佐時 (H28.6.3) に図面提示</b></p> </div>
<p>「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へり部隊に係る施設(滑走路を除く。)の規模(面積)について示していただきたい。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 12)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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「へり部隊」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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.2.29 政第 1827 号問 12 再質問)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>➡ 若宮防衛副大臣来佐時 (H28.6.3) に、施設整備面積はおよそ 33 ヘクタールとの説明</p> </div>

## 2) 整備施設

質 問	回 答
<p>取得する用地の位置を示していただきたい。</p> <p>(H27.12.25 政第 1540 号 問 10)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>➡ 若宮防衛副大臣来佐時 (H28.6.3) に図面提示</p> </div>

質 問	回 答
<p>施設の配置計画図を示していただきたい。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 11)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p><b>➡ 若宮防衛副大臣来佐時 (H28.6.3) に図面提示</b></p> </div>
<p>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。</p> <p>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)をお示してください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 11 再質問)</p>	<p>1. 各駐屯地の駐機場については、航空機が一定数駐機できる面積を確保しています。</p> <p>2. ただし、個別の駐屯地・基地等に所在する航空機の機体数に対する格納庫に収容可能である具体的な機体数の割合等については、部隊や装備品の具体的な内容を推察されるおそれがあり、ひいては、国の安全に影響を及ぼすおそれがありますので、具体的なデータをお示しすることは差し控えます。</p> <p>3. なお、木更津駐屯地については、約 70 機の航空機が配備されており、格納庫の面積の合計は約 50,000 m<sup>2</sup>です。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>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てください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 11 再質問)</p>	<p>1. 弾薬庫及び燃料タンクの保安距離は火薬類取締法施行規則第 23 条及び危険物の規制に関する政令第 11 条にそれぞれ規定されており、貯蔵火薬類の数量、危険物の引火点等に応じて保安距離が決まります。</p> <p>2. しかし、お尋ねの弾薬庫・燃料タンクと保安用地との離隔距離を明らかにすると、佐賀空港への保管を念頭に置いている弾薬や燃料の具体的な数量、ひいては自衛隊の能力が推察されることになるため、お答えは差し控えます。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>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</p>	<p>○ 一般に駐車場の台数は、部隊要望等を踏まえ、基本検討業務や実施設計を行う中で計画をしていますが、現時点で約 250 台を想定して配置しております。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>

質 問	回 答
<p>に報告される内容については、県にもお示しください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 11 再質問)</p>	
<p>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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 11 再質問)</p>	<p>1. 防衛省としては、佐賀空港へのオスプレイの配備に係る施設整備を検討するに当たって、佐賀空港の西側に部隊運用に必要な施設を配備することを念頭に、部隊の効率的な運用や維持管理に資するように、適切な施設配置、動線の簡略化などの検討を行い、現在の施設配置案を策定したところであり、現時点で駐屯地を西側に移動させる合理的な理由はないと考えています。</p> <p>2. しかしながら当省としては、詳細な施設計画の検討の中で、地元からの様々なご意見にもよく耳を傾けることは重要であると考えておりますので、合理的な理由があれば検討することとなります。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>目達原駐屯地の格納庫面積は約 50 機の航空機配備に対し約 30,000 m<sup>2</sup>、木更津駐屯地については約 70 機の航空機配備に対し約 50,000 m<sup>2</sup>と回答いただいておりますが、今回の佐賀空港西側での施設整備計画では、約 70 機の航空機配備に対し約 20,000 m<sup>2</sup>の計画となっています。</p> <p>目達原及び木更津の例からすると今回の整備計画は過小ではないかと思われませんが、将来的に格納庫の拡大がないのか確認させていただきたい。 (H29.1.26 企第 626 号 問 11 再質問)</p>	<p>1. 「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（回答）」（九防企地第 7 1 3 3 号。2 8 . 8 . 2 5）中の問 1 1 関連今回質問 1 における回答のとおり、個別の駐屯地・基地等に所在する航空機の機体数に対する格納庫に収容可能である具体的な機体数の割合等についてはお答えを差し控えますが、お示ししている施設配置案は佐賀空港の西側に必要となる施設を全て配置しており、ご指摘の格納庫についても将来的な拡大は考えておりません。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>
<p>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させていただきたい。 (照会:H27.12.25 政第 1540 号 問 13)</p>	<p>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となります。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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</p>	<p>1. 目達原駐屯地の駐機場の面積は、北側（Nエプロン）約 4ha、南側（Sエプロン）約 2ha です。また、格納庫の面積は合計約 30,000 m<sup>2</sup>です。</p> <p>2. なお、防衛省としては、佐賀空港へのオスプレイの配備に係る施設整備を検討す</p>

質 問	回 答
<p>れる内容については、県にもお示してください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 47)</p>	<p>るに当たって、佐賀空港の西側に部隊運用に必要となる施設を配備することを念頭に、部隊の効率的な運用や維持管理に資するように、適切な施設配置、動線の簡略化などの検討を行い、施設配置の範囲を決定したところであり、駐機場、格納庫を含め、将来的な施設規模の拡大は考えておりません。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>県議会での議員との質疑応答の中で、後日議会へ報告することとなった以下のものについては、県にもお示してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目達原駐屯地のエプロン（北側 4 ヘクタール、南側 2 ヘクタール）及び計画施設のエプロン（12 ヘクタール）の範囲の図示、また計画施設の敷地面積 33 ヘクタールの範囲の図示</li> <li>・ 施設配置案へのスケール（縮尺）の付記</li> </ul> <p>(H29.1.26 企第 626 号 要望事項)</p>	<p>1. 平成 28 年 9 月 29 日の佐賀県議会特別委員会における委員からの質問に対し、平成 28 年 11 月 25 日に佐賀県議会に送付した回答は別添のとおりです。※別添省略</p> <p>1. 平成 28 年 12 月 16 日の佐賀県議会特別委員会における委員からの質問に対し、平成 29 年 3 月 21 日に佐賀県議会に送付した回答は別添のとおりです。※別添省略</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

### 3) 整備スケジュール

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 14)</p>	<p>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所要の施設整備を進めてまいりたいと考えています。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。</p> <p>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。 (H28.4.7 企第 15 号 問 43)</p>	<p>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。</p> <p>2. 防衛省としては、平成 30 年度末のオスプレイの納入に合わせて、速やかに施設整備を進めてまいりたいと考えていますが、報道のような期限を定めて諾否を求める考えはありません。 (H28.4.27 九防企地第 5111 号)</p>

#### 4) 環境への配慮

質 問	回 答
<p>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。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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 造成工事による粉じん等の影響</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>(H28.7.14 企第237号 問50)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 造成工事による粉じんの対策については、施工中における散水や仮囲いの設置、工事用道路出口におけるタイヤ洗浄などにより、粉じんの発生を抑え、飛散防止に努めていく考えです。</li> <li>2. また、建設機械については、低騒音、低振動、排出ガス対策型を使用し、周辺環境に影響が生じないように適切に措置してまいります。</li> <li>3. 施設の共用に伴い使用する車両等による窒素酸化物の影響については、自衛隊の駐屯地の車両の通行頻度を記録していないため、佐賀空港における自衛隊の車両の具体的な運行の頻度を算出することは困難ですが、これまで自衛隊車両の運行により生じる窒素酸化物が周辺の環境に影響を与えたとの事例はありません。</li> </ol> <p>(H28.8.25 九防企地第7133号)</p>
<p>回答の2に関して、建設機械については回答いただいておりますが、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、振動等による影響についても回答をお願いします。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問50再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道路運送車両法（昭和26年法律第185条）第47条では「保安基準に適合するように維持しなければならない」と規定され、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）において、窒素酸化物、騒音、振動等について、それぞれ保安基準が規定されており、資機材等の運搬については、同法を遵守した車両を使用することになります。</li> <li>2. また、工事用道路出口におけるタイヤ洗浄などにより、粉じんの発生を抑え、飛散防止に努めていく考えです。</li> <li>3. これらの措置に加えて、資機材等の運搬に関して、貴県等とよく調整しながら周辺環境に配慮してまいります。</li> </ol> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>回答では、「これまで自衛隊車両の運行により生じる窒素酸化物が周辺の環境に影響を与えた事例はない」とのことですが、低公害車の導入等、窒素酸化物の影響の低減のための対策等があればお示しください。</p> <p>(H29.1.26 企第626号 問50再質問)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自衛隊で使用している民生仕様の業務車両やトラック等については、一般の車両と同様に道路運送車両法に基づいた排ガス規制値を満足する車両を使用しており、今後も同法を遵守した車両を使用してまいります。</li> </ol> <p>(H29.5.11 九防企地第4901号)</p>
<p>6月3日の若宮副大臣から提出された資料②p3左側中段の「環境基準を満たす水質</p>	<p>○ 防衛省としては、今後、基本検討業務や実施設計を行うに当たっては、排水基準な</p>

質 問	回 答
<p>に」は、「排水基準を満たす水質に」の誤りと思われしますので、ご確認ください。</p> <p>また、6月3日の若宮副大臣から提出された資料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。</p> <p>(H28.7.14 企第 237 号 問 51)</p>	<p>ども含め、適用となる法令や条例等について佐賀県等とよく調整して進めていく考えです。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>平成 28 年 9 月 30 日の西川副校区住民説明会において、参加者から、</p> <p>① オスプレイが上昇するとき 800 度の排気熱が出ると聞いており、この熱で温暖化し、周辺農作物やノリへの影響が出るのではないかと質問がありましたが、この質問に対する防衛省のお考えをお示してください。</p> <p>(H29.1.26 企第 626 号 問 61)</p>	<p>①について</p> <p>1. 米海兵隊が実施した環境レビューによれば、V-22 オスプレイについて、エンジンナセルからの排気の温度は、周辺の温度を約 268℃ 上回るが、約 1.3m 下では、周辺の温度を約 66℃ 上回る温度まで下がるとされています。</p> <p>2. V-22 オスプレイが上昇を始める滑走路路を含む飛行経路において、農作物の耕作地やノリ漁を行う海面からエンジンナセルまでの直線距離は十分離れていること、また、排気熱はローターの気流によって攪拌されることを考慮すると、V-22 オスプレイの排気熱が周辺環境の温暖化を引き起こすことはないと考えています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

### 3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容

#### 1) 利用時間

質 問	回 答
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本とする利用時間（8:00～17:00）</li> <li>空港運用時間内の早朝・夜間（6:30～8:00、17:00～22:00）</li> <li>空港運用時間外（22:00～翌朝 6:30） （H27.12.25 政第 1540 号 問 21）</li> </ul>	<p>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。 （H28.2.16 九防企地第 1485 号）</p>

#### 2) 飛行回数

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。 （H27.12.25 政第 1540 号 問 19、問 20）</p>	<p>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。 （H28.2.16 九防企地第 1485 号）</p>
<p>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」という理解でよいでしょうか。 （H28.2.29 政第 1827 号 問 19、問 20 再質問）</p>	<p>1. 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なうことのないよう、定期便・チャーター便及びそれ以外の民航機を優先します。 （H28.3.8 九防企地第 2181 号）</p>
<p>1日当たりの離着陸回数は、60回程度を見込まれているとのことですが、この60回は平均値であり、日によって上下するという理解でよいですか。</p> <p>また、目達原駐屯地における過去5年間のピーク日の離着陸回数を示していただきたい</p>	<p>1. ご指摘の1日60回の離着陸回数は、目達原駐屯地における3年間（平成23年度～平成25年度）の離着陸回数の実績値を基に算出した、佐賀空港において約70機の自衛隊機すべてを運用した場合の1日あたりの離着陸回数の平均値ですが、訓練</p>

質 問	回 答
<p>い。 (H29.1.26 企第 626 号 問 19、問 20 再質問)</p>	<p>状況や天候などにも影響されるため、必ずしもその回数が日毎に一定であるわけではありません。</p> <p>2. 目達原駐屯地での過去5年間の離発着回数が最も多かった日の実績は                  24年度 141回 (24年5月31日)                  25年度 138回 (26年2月19日)                  26年度 153回 (27年2月27日)                  27年度 186回 (28年3月7日)                  28年度 147回 (28年10月12日：29年3月1日現在)                  となっております。</p> <p>3. 防衛省としては、民間空港としての機能を損なわないことは当然のことと考えており、目達原駐屯地におけるこれまでの離着陸回数の実績如何に関わらず、自衛隊機の佐賀空港の利用にあたっては、民航機の離発着に影響が出ないように運用してまいります。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

### 3) 演習等の内容

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 22)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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</p>

質 問	回 答
	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>ホバリング訓練等は、滑走路上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か)。 (H28.2.29 政第1827号 問22再質問)</p>	<p>1. 離着陸訓練、基本操縦訓練は滑走路を使用しますが、お示ししている離発着回数に計上されているものであり、民航機への影響は出ないと考えます。 2. ホバリング訓練は、基本的には自衛隊敷地内等で行い、民航機の運航に影響が出ないように実施します。 また、一部、滑走路上でのホバリング訓練を行う場合もありますが、その場合には民航機の離着陸に影響が出ないように調整していきたいと考えています。 3. 部隊訓練は演習場等で実施することを想定しており、民航機への影響はありません。 (H28.3.8 九防企地第2181号)</p>
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問23)</p>	<p>1. そのような考えはありません。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問24)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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。 (H27.12.25 政第1540号 問25)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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</p>	<p>○ 平成27年度における低空飛行訓練の実績は以下のとおりです。 脊振:103回 筑肥:29回 大野原:45回 高良山:5回</p>

質 問	回 答
<p>ては、県にもお示してください。 (H28.7.14 企第 237 号 問 46)</p>	<p>(H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>【要望】 県議会での議員との質疑応答の中で、後日議会へ報告することとなった以下のものについては、県にもお示してください。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目達原駐屯地のヘリコプター部隊の低空飛行訓練の回数が、2013 年度の 428 回に対し 2015 年度には 182 回と大きく減った理由</li> </ul> <p>(H29.1.26 企第 626 号 要望事項)</p>	<p>1. 目達原駐屯地のヘリコプター部隊が実施する低空飛行訓練については、同部隊において、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害派遣や国際活動への参加など今後見込まれる実任務に必要とされる部隊練度、</li> <li>・ 上級部隊が実施する訓練に参加するために必要とされる部隊練度、</li> <li>・ 個々の隊員の練度等、</li> </ul> <p>様々な要素を総合的に考慮し、訓練内容や訓練回数を年度毎に計画し実施しています。</p> <p>2. したがって、低空飛行訓練の年度毎の実績についても、増減が生じることとなるため、2015 年度の低空飛行訓練回数が 2013 年度と比較して減少した理由を一概に申し上げることは困難です。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

## 4 自衛隊機の飛行経路

### 1) 佐賀空港周辺における飛行経路

質 問	回 答
<p>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。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 26)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>場周経路からの離脱経路を示していただきたい。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 27)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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。 (H28.2.29 政第 1827 号 問 27 再質問)</p>	<p>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。 2. 26 年 10 月 3 日付けの回答において図示した目達原飛行場の標準飛行経路は、騒音度影響調査において作成したものであり、影響調査の必要上、仮に設定したもので、場周経路からの離脱経路について特定したものではありません。 (H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>

### 2) 演習場等への飛行経路

質 問	回 答
<p>演習場等へ行く場合の飛行経路を示していただきたい。 (H27.12.25 政第 1540 号 問 28)</p>	<p>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</p>

質 問	回 答
	<p>空港周辺の位置通報点を経由することになります。 (H28.2.16 九防企地第 1485 号)</p>
<p>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で示すことは可能かという問いに対して、辰己大臣官房審議官が、「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ださい。 (H28.7.14 企第 237 号 問 28 再質問)</p>	<p>1. 自衛隊機が佐賀空港から下記演習場に向かう飛行経路を想定した場合、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 日出生台演習場へは、例えば、空港離陸後、筑後川を北上して幹線道路に沿って進路を変え、八女 IC から高速道路沿いに北上し、久留米 IC から筑後川沿いを東に向かい、市街地を迂回するような飛行をして目的地に向かうパターン</li> <li>② 大矢野原演習場へは、例えば、空港離陸後、有明海から幹線道路に沿って進路を変え、南関 IC から高速道路沿いに南下し、御船 IC を経由し、市街地を迂回するような飛行をして目的地に向かうパターン</li> <li>③ 霧島演習場へは、例えば、有明海を海岸沿いに南下し、八代 IC に向かい、高速道路に沿って進路を変え、えびの IC を経由し、市街地を迂回するような飛行をして目的地に向かうパターン</li> <li>④ 大野原演習場へは、例えば、空港離陸後、有明海から鹿島の海岸沿いの新浜大橋に直線に向かい、市街地を迂回するような飛行をして目的地に向かうパターン</li> </ul> <p>といった飛行ルートが考えられます。</p> <p>2. ただし、実際の飛行経路は、その時々気象や周辺の状況等を踏まえパイロットが最も適切としたルートを選ぶこととなるため、予め確定したルートをお示しすることは困難であることをご理解ください。 (H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>
<p>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、辰己審議官が、「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。 (H28.7.14 企第 237 号 問 28 再質問)</p>	<p>1. 水陸機動団は、島嶼部への上陸、奪還、確保を目的とした専門部隊であり、有事の際には、これらの部隊を迅速に輸送するためには、オスプレイを相浦駐屯地の近傍に配備する必要があることはこれまでご説明しているとおりです。</p> <p>2. 同部隊とオスプレイの連携に際しては、その時々気象や周辺の状況等を踏まえパイロットが最も適切としたルートを選ぶこととなるため、予め確定したルートをお示しすることは困難ですが、相浦駐屯地</p>

質 問	回 答
	<p>へは、例えば、空港離陸後、有明海から西方向に飛行し、武雄 JCT から西九州自動車道に沿って、相浦駐屯地を經由し、部隊を搭乗させて目的地に向かう事例が想定されます。</p> <p>(H28.8.25 九防企地第 7133 号)</p>

## 5 目達原駐屯地

質 問	回 答
<p>「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。 (H27.12.25 政第1540号 問15)</p>	<p>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。 (H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>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、人口が減少し地元町のまちづくりにも影響を及ぼすのではないかと心配する声があります。ヘリ部隊が、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、どうなるのかをお示しく下さい。 (H28.7.14 企第237号 問49)</p>	<p>1. 目達原駐屯地のヘリコプターが移駐した場合、隊員も佐賀空港周辺に移転することになるため、現時点で同駐屯地の定員は500～600名程度減少すると想定しています。 ただし、九州補給処など後方支援機能を担う部隊については、引き続き同駐屯地に駐屯します。</p> <p>2. なお、ヘリコプター部隊が移駐した後の目達原駐屯地の施設規模を含む利用の詳細については、現時点で結論を得ておらず、お答えできる段階にありません。 (H28.8.25 九防企地第7133号)</p>