

# 佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理

## 資料編② 県議会における防衛省の説明

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>17</b>
2-1 オスプレイの安全性 .....	18
【論点2】 オスプレイの安全性について .....	18
2-2 環境への影響 .....	30
【論点3】 騒音の生活環境への影響について .....	30
【論点4】 低周波音による生活環境への影響について .....	36
【論点5】 排気ガスによる大気への影響について .....	37
【論点6】 環境アセスメントについて .....	38
2-3 漁業への影響 .....	42
【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 .....	42
【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 .....	52
【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について .....	53
【論点10】 漁業に係る電波・通信への影響について .....	56
2-4 農業への影響 .....	57
【論点11】 騒音による農業（畜産）への影響について .....	57
【論点12】 下降気流（風圧）による農業への影響について .....	58
【論点13】 排水による農業への影響について .....	59
【論点14】 照明による農業への影響について .....	60
【論点15】 電波等による農業への影響について .....	61
2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について .....	62
【論点16】 佐賀空港が攻撃の標的になることについて .....	62
2-6 バルーン大会への影響 .....	63
【論点17】 バルーン大会への影響について .....	63
2-7 ラムサール条約登録湿地への影響 .....	65
【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 .....	65
<b>第3章 民間空港としての佐賀空港への影響</b> .....	<b>66</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 .....	67
<b>第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上</b> .....	<b>70</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 .....	71
<b>その他の要請内容に関する防衛省の説明</b> .....	<b>73</b>
1 国防への協力 .....	74
2 配備される自衛隊機、部隊 .....	84
3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容 .....	86
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

#### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
安倍総理の発言	○武藤議員 10月13日、安倍首相が参議院の予算委員会で、沖縄の負担軽減に関する答弁の中で、佐賀で一部訓練を行うので、そういうことで進めているから沖縄の負担軽減につながっていくんだという旨の御発言をされているが、皆さん方がそれをそのように説明されていたということか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御指摘の10月13日だと思います、参議院予算委員会における安倍総理の答弁の関係でございますが、これはオスプレイの移転訓練に関しまして、訓練の一部は佐賀で行われるということで、これは進めているわけでありまして総理のほうから答弁いたしましたところでございます。 米軍のオスプレイの沖縄県外への訓練移転につきましては、これまでも累次申し上げてきましたように、沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、全国の他の空港と同様、佐賀空港の利用も考慮させていただきたいと考えているところでございます。安倍総理の御答弁は、こうした認識を前提とした上で、訓練移転につきまして佐賀空港を一つの例示として述べたものでございます。この点につきましては、10月28日金曜日の衆議院内閣委員会におきまして、菅官房長官が米軍のオスプレイの訓練移転を、今、全国でお願いしている、そういう中の事例として総理は申し上げたという、こういうふうにも理解しておりますし、総理と直接話をいたしております一答弁者は官房長官でございますが、総理と直接話をいたしておりますと答弁しているところでございます。

#### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
今後の改め ての要請	○武藤委員 県への5月30日の回答では、米軍使用の際、意見照会を行う、管理者、所有者の了解を得ることと事務的手続が必要だとのことだが、管理者、所有者がノーと言えるのか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 我々としては、きょうも御説明しましたが、米軍の使用を認める際に地位協定2-4-(b)、これに基づいて共同使用するという際には、所有者や管理者に対して意見照会を行い、了解を得る必要があるというふうにも考えておりますので、あくまでも我々としては、防衛省としては了解を得ていく努力を続けると、そういうところでございます。

項目	質問	防衛省の答弁
	○武藤委員 管理者、土地の所有者などの了解を得ると言うのは、了解、イエスと言うまでずっと言い続けるという執拗な対応が明らかになってきている。今度もやはりそういうことではないかなと思うが、どうか。	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） これについては、前回も武藤委員から御質問いただきました。この手続きにつきましては、あくまでも佐賀県の管理の空港を使わせていただくということでございますので、こういった米軍に共同使用する、提供の手続きをとる際には、県のほうに所有者や管理者にまず意見照会を行いまして、国としてきちっと提供できるだけの使用権限を得て手続きを、米側に提供するということになりますので、この過程につきましては単に事務的ではなく、その必要性等も十分御説明して、御理解を得て、使わせていただきたいと、そういうことでございます。

## ◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
今後の改め ての要請	○武藤委員 全国の自治体の取組状況をよく勘案した上で、必要に応じて改めてお願いすることがあるとのことだが、どのような状況を勘案をするのか。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 全国の状況と申しますのは、佐賀のほかにもいろんなところで訓練ができるかと思えますけれども、そういうところでの訓練が米軍にとってよりよい訓練になるのか、佐賀のほうが良い訓練になるのかとか、ほかのところの状況もよく見ながら検討する必要があるということでございます。
	○武藤委員 全国の検討状況がはっきりするまでは、どうなるか不明という認識か。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 全国の訓練一つ一つについて、これからどういう訓練をするかというようなことをしっかりと、例えば何年間にもわたって計画をして、そうしてやるというイメージではなくて、全国の状況を見ながら、とりあえず今年の計画はこうですというふうに、毎年毎年訓練については決めていくものですので、何か日本全国のものすごい緻密な計画が、何年にもわたってできるというイメージではないです。ただ、佐賀だけで考えるのではなくて、全国で考えていくと、そういうものでございます。
	○武藤委員 つまり、米海兵隊の利用の方針は明らかだけれども、いつどのようにということはまだ不明だという認識か。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 委員ご指摘のとおり、米軍の訓練移転等については、これから検討していくことございまして、今の段階で何か決まっているものではございません。

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>○武藤委員 中谷大臣は知事の同意を得た上で利用すると言われたが、その後の県への回答では、「米軍による使用の態様等を踏まえて判断されるため、現時点では確たることは申し上げることはできない」とのことだった。つまり軍事共用された後でなければ、どのような判断になるかも分からないということか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 中谷大臣がまさにそういう話をされたのは、使用の態様、地元や施設の関係者に与える影響等について十分考慮する必要があることを前提としつつ、沖縄県の負担軽減の一環としての米海兵隊の佐賀空港の利用に際しては、防衛省として日米地位協定に基づき、使用する場合に必要となる調整や手続をとるとともに、佐賀県に対し丁寧に御説明し理解を求めると、こういう趣旨で申し上げたということでございます。</p>
<p>日米地位協定との関係</p>	<p>○武藤委員 日米地位協定の第2条第4項(b)は、県として断ることはできるのか。</p>	<p>○辰巳参考人(防衛省大臣官房審議官) 地位協定第2条第4項(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、この必要な手続ということをとることになります。 その場合には、例えば所有者や管理者に対して意見照会などを行い、了解を得る必要があるということでございます、了解を得るということでございます。</p>
	<p>○武藤委員 了解を得るとは、イエスしか回答はないのか。断ることはできないのか。</p>	<p>○藤代参考人(防衛省防衛政策局地方調整課長) (県に対する)再回答のところで申し上げますと、下から三行目でございますけど、「沖縄の負担軽減の一環としての米海兵隊の佐賀空港の利用に際しては、防衛省として、日米地位協定に基づき使用する場合に必要となる調整や手続をとるとともに」というのは、今、審議官が申しあげましたように、地位協定の第2条第4項(b)において、米海兵隊が一定の期間に限って使用する場合には、ここにつきましては航空法等の条例によりまして、佐賀県に手続きをとるということを意味しておりまして、そこで、そういった手続きをとるとともに、佐賀県に対しまして、こういった米軍が使う場合の使用などの態様、あるいはこういった形で使うのか、いつからいつまでの期間なのかについて丁寧に御説明して理解を求めるとの趣旨を申し上げたものでございまして、そういった一定の佐賀県が定めます手続きをとるということが前提でございます。</p>
	<p>○武藤委員 断ることができるのかできないのか、はっきり答弁いただきたい。</p>	<p>○藤代参考人(防衛省防衛政策局地方調整課長) この手続きにつきましてですけれども、米側に施設・区域というものを提供するわけでございますけれども、このような手続に当たりましては、知事の</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>御了解や許可を得るということは当然の趣旨であることを述べたものでございます。</p> <p>我が方としては、防衛省としましては、ここの施設・区域を使用するというのは安全確保に直結する問題でもございますので、御理解いただくように御説明をして了解をいただくということで、了解をいただくよう最大限努力してまいりたいという趣旨でございます。</p>
	<p>○武藤委員 了解を得ることを最大限進めていくということは、了解を得る、イエスと言わせるまで丁寧な説明をするということか。</p>	<p>○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 防衛省としては、きちっと御理解いただくように御説明をしていきたいと考えております。</p>
	<p>○武藤委員 理解というのは、イエスという認識か。</p>	<p>○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 我々としては、そういう知事の了解を得る必要がありますので、知事の理解を得られるまで努力を続けるということでございます。</p>
	<p>○武藤委員 では、どういうことから断ることができないのか。なぜできないのか。</p>	<p>○吉添参考人（防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官） 先ほどから藤代課長が申し上げているとおり、条例等により、使用に当たって知事の許可を受ける必要があるということでございますので、知事の了解や許可を我々は得るために努力はするんですけども、知事の了解や許可がない間に何か勝手に使用するとか、そういうことは当然できないということでございます。</p>
	<p>○武藤委員 説明をし、了解を得るまでと同時並行的にいろんな手続を進めていくということか。</p>	<p>○吉添参考人（防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官） 手続というのがよくわかりませんが、その間に何か使用することはできませんので、計画をつくるとか、そういうことは当然お願いするわけですから、米側といろいろと調整したり、いろんな調整をして計画をつくるということはして、お願いをするわけですが、ただ、知事の了解許可が得られない間に米側が勝手に使用するということは当然できないということでございます。</p>
	<p>○武藤委員 「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</p>	<p>○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 文字どおり読んでいただければいいと思います。日米地位協定に基づき使用する場合に、当然これは必要となる調整や手続をとるわけですが、とるに当たりましては、当然、佐賀県に対して丁寧</p>



項目	質問	防衛省の答弁
	<p>て、日米地位協定に基づき使用する場合に必要となる調整や手続をとるとともに」とは、イエスと言うまでずっと説明を続け、イエスと言った時点で使用が可能になるよう準備をすると読めるが、そういう認識か。</p>	<p>に御説明し、理解を求めなくちゃいけない。そして、知事 of 了解を得る努力を続けなくてはならない、そういう趣旨で書いているところでございます。</p>
	<p>○武藤委員 国がアメリカと約束をして施設・区域の提供を義務付けられていたとしても、地方にそのことを押し付けるのは間違いではないか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 先ほどから御答弁しているとおり、知事 of 了解があるまでの間、知事がノーと言っている間に勝手にすることはできないということでございます。</p>
<p>今後の改め での要請</p>	<p>○江口委員 利用可能な飛行場とは、佐賀空港以外にも幾つか候補があると思うが、例えば、全く一つも候補はないのか、それとも既に幾つか念頭にあるのか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 物理的に離着陸可能かどうかということで色分けはしておりませんが、検討対象としては、全ての飛行場が対象として検討の俎上には上ってくるということでございます。具体的にどこがより詳しくアメリカとの間で検討されているかとか、そういうことについては、アメリカとの関係もありますので、具体的などころについては、お答えは控えさせていただきます。</p>
	<p>○江口委員 ほかに具体的にないということは、結局、専ら佐賀空港を念頭に米軍の訓練をお願いするという裏返しになるのではないか。</p>	<p>○辰己参考人(防衛省大臣官房審議官) ここでの趣旨は、まさに沖縄の負担軽減のための訓練移転については、全国知事会でも要望しているわけでございます。したがって、46都道府県の知事の方々にお願いをしているというわけございまして、そういう意味で、空港のない県もあるかもしれませんが、各県横並びでこれはお願いをしているという意味でございまして、我々としては、そういった全ての空港が対象になり得るというふうを考えておりまして、佐賀だけ専らそういうふうにとくに選んでいることは決してありません。</p>
	<p>○江口委員 オスプレイの離着陸に必要な滑走路は、何メートルだったか。</p>	<p>○辰己参考人(防衛省大臣官房審議官) 約1,500メートル以上でございます。</p>
	<p>○江口委員</p>	<p>○辰己参考人(防衛省大臣官房審議官)</p>



項目	質問	防衛省の答弁
	<p>「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」というのは、何か所くらいあるのか。また、どこの空港か。</p>	<p>この議論につきましては、今申したとおり、全国知事会でも御要望を申し上げているところでございます。</p> <p>そういう中で、特定の飛行場を列記するということになりますと、またこれは関係自治体との関係で無用な混乱も生じるおそれがあるというふうに理解をしています。</p> <p>そういう中で、我々として今言えることは、全国の他の空港の横並びということで、我々が考えている考え方としては、佐賀とほかの空港が全く横並びでこういうふうに白紙的に検討対象になっていると、そういうことでございます。</p>
	<p>○江口委員 具体的にどこの空港か。候補がないのであれば結局佐賀空港が専らとなるのではないか。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） 佐賀空港だけを特段取り上げて有力な位置にあるということを示していることではなくて、全国の他の空港との横並びというふうな表現を使っておりますし、また、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、こういうふうな表現をも再質問では使わせていただいておりますけれども、そういう条件のもとにある飛行場は全て同一の検討対象のレベルにあるということでございまして、ある特定の飛行場、佐賀なら佐賀、何々という飛行場なら何々、また別の飛行場の何々が特に有力な検討の状況のもとにあるということを示すつもりは防衛省としてはないと、ということだとご理解いただくとありがたいと思います。</p>
	<p>○江口委員 オスプレイの離着陸に必要な1,500m以上の滑走路を持つ空港は全て佐賀空港と同じくらい米海兵隊オスプレイの訓練をお願いする対象となるという理解でよいか。</p>	<p>○吉添参考人（防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官） 飛行場はそれぞれについて、いろんな施設とか滑走路の長さとか。あとどういふ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。</p> <p>全く同じで、くじ引きかなんかで求めるわけではないんですね。そういういろんな要素を考慮して決めるんですけど、今のところ、そういう検討までまだ入っていないくて、みんな横並びで検討しておりますという趣旨でございます。</p>
	<p>○江口委員 候補はないということは、つまりお願いするのは佐賀空港だけということではないのか。</p>	<p>○吉添参考人（防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官） 今回、当初は目達原のヘリコプターの移駐と、あと自衛隊のオスプレイの配備と、そういうことをお願いするに当たりまして、訓練移転についてもお願いするということで、何も言わずにおいて、後で後出しじゃんけんのように言うということについては非常に誠意がない対応だと思いますということ</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>で、一緒にセットで御提示させていただいたわけですが、すけれども、そういう意味で、他のところ違って佐賀に訓練移転ということで焦点が当たってしまったということはありませんけれども、今後、いろいろな要素を踏まえて横並びで検討はしていくということでございまして、別にどうしても佐賀だけに負担を集中させようとか、そういう趣旨ではございません。</p>
	<p>○江口委員 リスト的なものではないのかということ質問したつもりだったが、どうか。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） 大臣自身から発言がありましたように、今後、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という発言をしております、現段階において佐賀県にお願いしておるのは、陸上自衛隊のオスプレイの話と、それから目達原の話でございまして、いわゆる 3)についてはこれを取り下げて以来、お願いはしていないという整理でございます。 また、全国同じような状況に他の飛行場もあるということでございますので、その点、御理解をいただきたいと思っております。</p>

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>米海兵隊利用の取下げ</p>	<p>○指山委員 米海兵隊の訓練使用要請について、中谷大臣から取り下げられたが、よく理由が分らないので、取り下げ理由を教えてください。 また、今後、米海兵隊の訓練を行う可能性は将来的にも含めてあるのか。 それと、一旦自衛隊の配備移駐を容認すれば、その後、なし崩し的に米軍の訓練利用要請が行われるということを危惧する声もあるが、どう考えているか。 また、米軍訓練利用要請の可能性は、自衛隊が配備されることから他</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 政府といたしましては、戦後70年を経た現在におきましても沖縄に大きな基地負担を負っていただいております。その負担の軽減を図ることは政府の大きな責任であるというふうに考えております。在日米軍の抑止力につきましては、また一方で我が国全体の安全に不可欠なものでございまして、米軍駐留に伴う負担は全国で分かち合う必要があるというふうに考えております。 米軍のオスプレイの県外への訓練移転、これは沖縄県の県外でございまして、これは沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、佐賀空港についても引き続き、他の全国の空港と同様にその利用を考慮させていただきたいというふうに考えておるところでございます。 なぜ切り離れたのかということでございますけれども、従来、自衛隊のオスプレイの佐賀空港配備にあわせまして、米軍のオスプレイの利用につきましても要請させていただいておりましたが、米軍のオスプレイの県外におけるこういった訓練が佐賀空港の利用ということで名前が出ておりました</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>の地域より高くなることはないか。</p>	<p>ものですから、こういった訓練が専ら佐賀空港に集中するといった懸念や誤解を招く結果となりましたことから、その払拭のために切り離したものであることとさせていただきます。</p> <p>今後とも、さまざまな手段で沖縄の負担軽減については全力で政府としては取り組む考えでございます。例えば、先月も沖縄のオスプレイの機体の定期点検でございますね。機体整備、これを千葉県の本更津市で行うことが決定しておるところでございます。米軍のオスプレイの県外の訓練移転につきましても、佐賀空港を含め全国で行えるように取り組んでまいりたいというふうに考えております。</p>
<p>米海兵隊利用の取下げ</p>	<p>○中本委員 アメリカ海兵隊の訓練利用の取り下げは、白紙撤回なのか、提案がなかったことにするという意味合いなのか、それとも要請の事実はそのままして、一旦、今回取り下げるという意味合いなのか、どちらなのか。</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） まず、三点、自衛隊のオスプレイの配備という点と、それから、沖縄負担軽減の観点からの米軍の海兵隊のオスプレイの利用、それから、目達原駐屯地の航空隊移駐という三点を昨年の7月に武田前副大臣のほうから要請させていただいております。</p> <p>今回、10月29日、中谷大臣は、米軍のオスプレイの利用については、これを取り下げるというふうに申し上げたところでございますが、これにつきましては、米軍のオスプレイの利用について要請したところ、佐賀の御地元のほうで米軍オスプレイの沖縄県外から移転訓練、こういったものなどが、専ら佐賀空港に集中するといった懸念や誤解を招いたということから、その払拭のために自衛隊の配備等は引き続きお願いいたしますけれども、それとは別にお願している米軍のオスプレイの配備については、これを取り下げるということでお願いをしたところでございます。</p> <p>では、これは全く白紙に戻ったのかどうかということでございますが、朝も御説明さしあげましたとおり、米軍の負担の軽減につきましては、政府といたしましては、これは全国の他の空港と同様に、佐賀の空港の利用についても考慮させていただきたいというふうに考えておりました、大臣のほうからも、佐賀県に対してはそのように御説明させていただいたところでございます。</p>
	<p>○中本委員 知事が求める全体像、将来像を示すことができないから、今回取り下げるということであれば、逆に近い将来、佐賀</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 政府といたしましては、沖縄に大きな基地負担を負っていただいているということで、その負担軽減を図ることが大きな責務であるというふうに考えております。</p> <p>一方で、在日米軍のそういう抑止力と申しますの</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>空港に米海兵隊の訓練利用について、具体的に示すことができるようになれば、取り下げた理由がなくなり、同じような要請がされるのではないかと懸念が残るが、どうか。</p>	<p>は、我が国全体の安全に不可欠なものであって、米軍の駐留に伴う負担は全国で分かち合う必要があると、このように考えておるところでございます。</p> <p>御指摘の米軍のオスプレイの県外への訓練移転等につきましても、沖縄の負担を全国で分かち合うと、そのような観点から、佐賀空港についても引き続き全国のほかの空港と同様、その利用を考慮させていただきたいというふうに考えておるところでございます。特に佐賀だけということでは御理解いただきたいと思っております。</p>
	<p>○中本委員 仮に佐賀空港に自衛隊オスプレイが配備された場合、米海兵隊や自衛隊にとって、佐賀空港が横並びに検討するにしても、当然、第一候補となってくるのではないかと懸念する。アメリカ海兵隊オスプレイの訓練利用について、本当に全国の他の空港と横並びの中で活用、検討していくということになるのか、改めて確認をしたい。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 将来、佐賀県だけにお願いすると、非常に本土の中で佐賀だけに強い負担を与えるんじゃないか、そういう誤解を解きたいということについて、先ほどから申し上げているとおりでございますけれども、今回、取り下げますけれども、将来、他の空港と同様、横並びで考慮させていただきたいということでございまして、そのときにいろんな考慮要素があるかと思っております。おっしゃったように、自衛隊のオスプレイもお願いしているところではございまして、いろんな考慮要素があるかと思っております。どういう考慮要素で、どこにどれだけお願いするかということについては、今、予断を持ってお答えすることはできません。</p> <p>今最初をお願いしているのは、将来、自衛隊のオスプレイが配備されるという、まだ先の話でございますので、今からどこでどれだけ訓練移転するかということについて申し上げることはできない状況でございます。</p> <p>訓練移転というのは、その年に計画をして、大体そんなに前から計画するものではございまして、その年にどこかで訓練をするということになったら、その年をお願いをして決めるというのが通常でございまして、そんなにずっと前からお願いすることではございません。</p> <p>今回、訓練移転の中身について、全体像とか具体的なことは示せなかったということでございますが、もしやることになれば、実際をお願いするときには、具体的にどういうことをお願いするかということは、きちっと示した上で、それで地元の方に、皆様方にきちっと説明をして、相談させていただいて、まだお願いすると決まっているわけじゃないですが、もし、お願いすることになるとしても、きちっとお願いして、相談させていただいて、それでや</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>ることになるかと思えます。</p>
	<p>○中本委員 地元紙が県民世論調査を実施され、米軍使用に反対と明確に意思表示された方が7割近いという数字も上がっている。今回の要請について、例えば、受け入れに際して、米海兵隊の訓練利用に何らかの歯どめをかけるような覚書等について想定をすることはできるのか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 将来、そもそもお願いするかどうかということも、これからの検討になりますので、もしお願いするということになれば、きちっと相談した上で、その前にどういう訓練をしたいかということについて、きちっと日本政府、あとアメリカとの間でも検討した上でお願いすることになると思いますが、そのときにはきちっと地元の方には相談させていただくことになろうかと思えます。そもそも佐賀空港、県営空港でございますので、県のほうにきちっと相談してやらせていただくことになるかと思えます。</p>
	<p>○中本委員 今回、いわゆる三点セットから二点での要請となったが、その受け入れに際し、アメリカ海兵隊の訓練利用について歯どめを覚書等でかけることはできるのか。</p>	<p>○三貝参考人(防衛省整備計画局防衛計画課長) 先ほど来申し上げましたとおり、今、ほかの空港でどれぐらい受けられるか、また、米軍自身の訓練の招聘について、今現在、具体的に決まっておるわけではございませんので、そういったところを今後米側とも相談しながら詰めていく中で、また明らかになってまいりましたら、そこはいろいろ全国の他の空港同様、御相談をさせていただくこともあるかもしれませんが、現時点では全く具体的な内容が決まっておるわけではございませんので、その点については御理解いただきたいというふうに存じます。</p>
<p>米海兵隊の利用取下げ</p>	<p>○武藤委員 いわゆる三点セットから最後の三点目を外すということになったが、今、同じレベルでやっていくのか、後回しにするかの違いだけだと思うが、どう考えているのか。</p>	<p>○三貝参考人(防衛省整備計画局防衛計画課長) ちょっと繰り返しになるかもしれませんが、私たち沖縄の基地負担という問題につきましては、その負担軽減を図るということは全国で分かち合っていくべきものだというふうに考えておるところでございます。 佐賀空港の利用につきましても、これは沖縄の負担を全国で分かち合うという観点から、全国のほかの空港と同様、引き続きその利用を考慮させていただきたいということでございまして、検討の上、将来的には同様の利用をお願いすることもあるかもしれませんが、現時点でそれを知事や地元のほうにお願いしているわけではございません。</p>
<p>沖縄の負担軽減</p>	<p>○武藤委員 沖縄の皆さん今の苦しみと、その思いについては理解されているの</p>	<p>○三貝参考人(防衛省整備計画局防衛計画課長) まず、繰り返しにはなりますけれども、武藤委員もおっしゃったとおり、戦後70年を経てもまだなお、沖縄に大きな基地の負担を負っていただい</p>



項目	質問	防衛省の答弁
	か。	<p>るということにつきましては、その軽減を図るということについて、政府の大きな責任であるというふうに認識しておるところでございます。</p> <p>また、在日米軍の抑止力は我が国全体の安全に不可欠なものであるというふうに政府としては考えておりました、米軍駐留に伴う負担は、あくまで全国で分かち合う必要があるということも申し上げさせていただいております。</p> <p>こういった観点から、午前中にも申し上げましたけれども、我々さまざまな手段によりまして、沖縄の負担軽減に全力で取り組む考えでございまして、例えば、先月も沖縄のオスプレイの定期機体整備を千葉県木更津市のほうで行うことを決定させていただいたところでございますし、米軍のオスプレイの県外への訓練移転につきましても、佐賀空港を含め、全国で行えるように取り組むという考えに変わりはありません。</p> <p>以上でございます。</p>
米海兵隊の利用取下げ	○藤崎委員 米海兵隊の利用については取り下げることだが、理解しがたい。そうであるならば、そもそも何で昨年要請をされたのかお尋ねをしたい。	○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） その時点で佐賀空港の利用として想定されるものを三点ということで陸上自衛隊のティルトローター機の配備、それから、米海兵隊の利用、それから、最後が目達原の移駐、この三点を、ありていに申し上げれば、後出しジャンケンと言ったら失礼かもしれませんが、そういったことにならないように、想定されるものについてあらかじめ防衛省の副大臣のほうから要請をさせていただいたものだというふうに理解をしております。
	○藤崎委員 その後出しジャンケンの意味を、もう一度御説明いただきたい。	○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 全国の米海兵隊の訓練移転の所要というものにつきましては、結局、具体的内容が固まるという状況にはならなかったわけでございますけれども、その時点で想定されるものということで米海兵隊の利用につきましても、あわせて要請をさせていただいたところでございます。
	○藤崎委員 昨年と今と状況環境は変わっておらず、取り下げる必要はなかったのではないかと。知事が求めていた全体像の中で米海兵隊の利用については説明ができず、自衛隊についても前に進めていくことができない	○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 御指摘のございましたように、米海兵隊の移転訓練の所要等につきまして、また、全国の空港におきまして受けられるその所要といったようなところが明らかにできないというところもございまして、また、私も午前中にも申し上げましたが、今回、佐賀空港ということに特出しで米軍のオスプレイの利用について要請しておりましたところ、米軍のオスプレイの沖縄県外における訓練等がもうもっぱら佐賀空港に集中するといった懸念や誤解を招

項目	質問	防衛省の答弁
	状況から脱するために、今回、米海兵隊を取り下げをしたと受けとめたが、その理解でよいか。	いてしまったということにつきまして、その払拭のために取り下げさせていただいたという面もございます。その点について御指摘させていただきます。
	○藤崎委員 その懸念の払拭であれば説明をすればいいと思う。やはり、知事が求めている全体像を米海兵隊の利用については説明することが現時点においてできないということから、取り下げをされたら受けとめているが、再度答弁を求めたい。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) おっしゃるとおり、全体像を示すようにということと山口知事から言われましたけれども、訓練移転の具体的にどういうふうにするかということについて、まだ固めることができなかつたということとございます。 先ほどもちょっと申し上げましたけれども、実際に訓練移転をどういうふうにするかというのは、何年も前に固まっているわけじゃなくて、そのときにどういう訓練をやるかということと、一年以内ぐらいの中で固めていきますので、具体的なことについてはまだ今の段階で言うことができなかつた。そういうことで、地元の県とか、地元の皆様、県議会の皆様に示すことができなかつたということと、一方、自衛隊の配備については、引き続きお願いしなければいけないということと、米軍海兵隊の訓練移転については取り下げさせていただいたということとございます。
	○藤崎委員 今、吉添企画官、三貝課長に説明いただいたが、ぜひ川嶋局長にも答弁をいただきたい。	○川嶋参考人(九州防衛局長) 要は申し上げる要因は二通りあると思いますね。つまり、防衛力整備の観点から言いますと、自衛隊のオスプレイについては予算措置もできてきておりますし、また、防衛省として自分たちの話でありますから、具体的にどういう場周経路をとるとか、どうするというようなことがはっきりとわかっております。したがって、全体像を示すということがやりやすい。 他方、米軍の移転訓練について言いますと、先ほど日米防衛協力課のほうから答弁がありましたように、もう少し煮詰まってから話が進んでいきますので、現段階においては自衛隊のような形で物事を示すことはできていない。 そういういわば進捗度合いに違いがありますもんですから、全てを一緒に俎上に乗せるということが物理的にできないという状況にあった。これは今、日米防衛協力課から答弁をさせていただいたとおりとございます。 もう一つは、三貝課長のほうから申し上げましたとおり、沖縄の負担軽減というのは、当然防衛省の常に念頭にはあるわけとございますけれども、あた



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>かも佐賀空港だけがというような、いわば捉えられ方をしているというようなのは本意ではないということもありますものですから、この際、一番冒頭、最初私申し上げたとおり、自衛隊のオスプレイ、それから、目達原のヘリコプター、それで三つ目があつたわけですけれども、三つ目については取り下げさせていただいたと、こういうことであると考えております。</p>
<p>沖縄の負担軽減</p>	<p>○内川委員 沖縄の負担軽減とは、どういう負担をどのように軽減するのか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 米軍のオスプレイの訓練を本土において実施することにより、その分、沖縄での駐留の時間、訓練の時間を減らすことができると。それによって着実に沖縄の負担軽減になると考えております。具体的には、騒音の影響などについては、その期間については沖縄から負担が消えるということでございます。 もちろん、先ほども御指摘ありましたとおり、その分負担が本土の、例えば、佐賀なりほかのところに来てしまうということについては、もちろん否定できませんけれども、その沖縄に集中している負担を本土でも分かち合っていたきたい、そういうこととでございます。よろしく申し上げます。</p>
<p>今後の改め ての要請</p>	<p>○内川委員 また、佐賀空港の将来的な米軍の軍事基地としての活用もあり得るということによろしいか。</p>	<p>○三貝参考人(防衛省整備計画局防衛計画課長) 我々、例えば、今の米軍オスプレイの暫定移駐といったようなものについては全く考えておりません。あくまで私たちといたしましては、米軍オスプレイの県外への訓練移転等について、沖縄の負担軽減を全国で分かち合うとの観点から、佐賀空港の利用についても全国のほかの空港と同様に、その利用を考慮させていただきたいというものでございます。</p>
	<p>○内川委員 ということは、佐賀空港の軍事利用、米軍の軍事利用の可能性はあるということによいのか。</p>	<p>○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 今の普天間の基地の機能は辺野古に移駐することになっておりまして、それが辺野古じゃなくてやっぱり佐賀だとか、そういう話はありません。だから、オスプレイを移駐するということはございません。 ただ、今回、取り下げはさせていただきましたけれども、将来的に全国の横並びの中で、訓練について、沖縄ばかりじゃなくて本土でも訓練をやりたいと。それを全国横並びの中で佐賀にお願いするということがあり得るということはあるということとでございますが、もうオスプレイが佐賀に配備されると、そういうことについてはございませんとい</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		うことでございます。

## ◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
米軍使用の全体像、将来像	<p>○中本委員          県民の皆様いろいろな説明するに当たっては、全体像が見えないとなかなか説明もしづらいつらということもあり、山口知事みずから将来像、全体像が出た上で初めて議論になってくるといふ議会での答弁もある。そうした意味では、アメリカとのいろんな調整等含め、全体像、将来像を、いつまでに明示する考えか示していただきたい。</p>	<p>○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長）          訓練移転というものについて若干御説明をさせていただければと思うんですけども、基本的に対象となるのは沖縄の普天間基地にありますMV-22 オスプレイでございますけれども、彼らの場合、ほうっておけば沖縄で訓練をして運用するというのが一番合理的なわけです。要は隊員も家族がいるわけですから、家族のそばで余計なお金もかからず、時間もかからずに極めて合理的に訓練ができると、そういうふうなことになります。</p> <p>結局、訓練移転については、例えば、県道 104 号線越えの砲撃であるとか、それから、嘉手納の F-15 であるとか、全国でもって受け入れていただいているようなものが他にも例がございますけれども、それはどちらかというと、米軍側の事情というよりは、沖縄の負担軽減をどうやって実現するか、何とか実現したいという日本政府側の要請、日本政府側の意向として、そういったプランをつくって、こういうふうなやり方をすれば沖縄でやらなくてもいいでしょうというふうなことを彼らに納得をさせていくと、そういうふうなプロセスになっていきます。</p> <p>ですから、結局、佐賀の関係についても、多分ほうっておけば、我々が何もしなければ、米軍側が米軍側の事情で佐賀を使いたいという話にはなかなかないのであろうというふうに思います。</p> <p>私ども昨年の7月の段階で、沖縄の負担軽減の関係から、ぜひとも佐賀においても何らかの形で、そういった米軍の利用というものを考えさせていただければというふうに申し上げさせていただいたのは、まさに日米安保体制のもとで、沖縄が非常に大きな負担を負っているという、この現状に鑑みて、それはひとり佐賀だけではなくて、日本全国でそういった負担をどうやって受け入れていくのかと、そういう一環として佐賀の地に陸上自衛隊オスプレイを運用する拠点ができるのであれば、それとあわせてそういったものもぜひ考えさせていただきたいと、そういうふうな考え方でございますので、なかなか同じようなタイミングで検討が進んでいくというものではございません。</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>ですから、知事のほうからは私どもの副大臣のほうに直接そういったお話を承っておりますので、それに対して何らかの形できちんとお答えをすることが必要であると思っておりますけれども、なかなかクリアカットに、こうこうこういうふうなことをこういうふうにするんですというようなことを今の段階で申し上げるのが非常に難しい問題であるということはぜひ御理解いただければと思います。</p> <p>その辺のところについては、また県当局のほうとも引き続き御議論をさせていただくということになろうかと思っております。</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) 防衛省としてのオスプレイの安全性の確認について

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
防衛省としてのオスプレイの安全性の確認	—	<p>(冒頭説明)</p> <p>○柏谷参考人（九州防衛局企画部長）</p> <p>A3の資料（「10月29日中谷防衛大臣の説明のポイント」中「4 安全・安心の確保」欄）の上の三つの丸がございます。このオスプレイに関しての説明、記述でございますが、一つ目の丸でございますように、「本年5月のハワイにおける米海兵隊オスプレイの事故については、米政府より、オスプレイの通常運用を中止させるべき理由は発見されていないとの説明」とありますが、それから、丸の二つ目でも、「防衛省でも独自の分析等を通じてV-22オスプレイの安全性を確認済み」とございます。これについて若干補足しますと、これは三年前になりますが、平成24年ですが、米軍のオスプレイが沖縄の普天間飛行場に配備される前に、防衛省、国交省、大学の先生などの政府内外の航空技術、航空安全や事故調査の専門家、航空機のパイロット等から成る分析評価チームを設置しまして、チーム員を米国に派遣し、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まして、オスプレイの運用の安全性を独自に確認しております。</p> <p>さらに、防衛省では、オスプレイの低い事故率、それから量産開始後に発生した事故に設計上の根本的な欠陥を原因とされているものが一つもないことに加え、陸上自衛隊の導入過程における各種技術情報の収集、分析を踏まえまして、オスプレイが安全な機体であることを確信しております。</p>

#### 2) オスプレイの事故率について

◆ H26.9.1 防衛省による県議会への説明

項目	質問	防衛省の答弁
オスプレイの事故率	—	<p>(冒頭説明)</p> <p>○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長）</p> <p>MV-22 オスプレイの事故の件数であります、こ</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>これは新たな航空機を導入した当初、10万時間の飛行時間におけるクラスA飛行事故の件数でございます。このクラスAというのは下の点線で囲んだ参考のところに書いてございますが、被害総額が200万ドル以上、それから死亡、全身不随に至る障害もしくは職業に起因する病気等を引き起こした場合、要は重大事故というふうに捉えていただければ結構なんです。このクラスAの重大事故が導入当初10万時間に起きている件数というのは、MV-22オスプレイというのは極めて低いと、そういうふうな値になっているということがご覧いただけるかと思えます。</p>

### 3) オスプレイの過去の事故について

#### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>沖縄県でのMV-22オスプレイの事故 (H28.12.13)</p>	<p>○川崎委員 12月13日の沖縄の事故については、14日の零時過ぎに沖縄防衛局長さんが原因究明、情報提供安全が確認されるまでの飛行停止、続いて、2時20分過ぎには稲田防衛大臣より同じことについての要請ということで、防衛省また国においても、非常に重く受けとめているものとは思っている。 現時点の防衛省の見解をお聞きしたい。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御指摘のとおり経緯をたどったというものでございますが、まさに本件、非常に防衛省として重く受けとめております。先ほど私からも冒頭の説明で申し上げましたように、まず陸上自衛隊が導入するオスプレイの佐賀空港への配備に当たりましては、安全面の確保というものが大前提と認識しておりまして、防衛省といたしましては、引き続き情報収集に努めるとともに、事実関係が判明次第、佐賀県や県議会を初め、地元の皆様へ速やかに透明性をもって御説明させていただきたいと考えておるところでございます。 また、本件に関しましては、若干繰り返しのこととございますが、先ほども御説明しましたように、稲田大臣のほうから在日米軍に対しましては、事故原因の究明等についての申し入れを行うとともに、今回の事故の原因が機体である可能性は極めて低いということであるならば、その具体的な根拠をしっかりと説明していただきたいということも大臣のほうからちゃんと米軍のほうにも申し入れているところとございまして、繰り返しになって恐縮でございますが、その結果につきましては、佐賀県を初め地元の皆様には速やかにかつ丁寧にご説明させていただきたいと考えているところとございます。</p>
	<p>○川崎委員 今回の事故に対しての米軍、米側、また</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） MV22オスプレイの不時着水の情報を受け、14日に現地確認に向かった沖縄防衛局職員からの</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>いろんなところから救助等々に向かわれたようだが、初動に対してどのように評価しているのか。</p>	<p>報告によりますと、事故対応を行っている米側より、着水場所周辺の海上にオイルフェンスが敷設されたと聞いております。また、14日に現地確認に向かった沖縄防衛職員からも、油や燃料の流出は見受けられなかったと聞いております。また、米側からも油や燃料の流出は確認されていないと聞いております。</p> <p>いずれにしましても、事故対応の詳細につきましては、引き続き米側に情報提供を求めていきたいと思っております。情報を得られ次第、早急に皆様方にまた情報提供に努めていきたいと思っております。</p>
	<p>○川崎委員 今回の事故は空中給油訓練の際に起きたものであり、仮に佐賀県で防衛省が運用する際も、空中給油訓練等々も行われる可能性があることから、今回のような事故が絶対ないとは言えない。</p> <p>有明海周辺でそういった訓練が行われるのであれば、可能性として、今回のような不時着水も否定はできず、県民の不安も醸成されると思うが、どのような見解か。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 今回の不時着水いたしましたMV22 オスプレイは、沖縄東方の海上で米空中給油機KC130からの空中給油訓練を実施中に、プロペラが給油ホースを切断したことにより、プロペラのブレード、羽根でございますが、これが損傷し、飛行が不安定になったということをお米側から説明を受けているところでございます。</p> <p>委員御指摘の、じゃ、陸上自衛隊に配備するオスプレイはどうなんだと。こういう訓練はどうするのかという点でございますが、まず陸上自衛隊に配備予定のV22 オスプレイにつきましても、空中給油を受ける機能は有しております。したがって、空中給油訓練を実施すること自体は想定しているところでございます。まさに委員御指摘の、じゃ、場所とかどうするのかという点のまず一般的な考え方でございますが、陸上自衛隊のオスプレイの空中給油に関する訓練内容及び訓練場所につきましては、例えば、今、航空自衛隊が救難ヘリコプターUH60J というものを持っておりますが、これらを初め、各機種の中給油訓練を安全上の観点から海上の訓練空域内、海上に設定されております訓練空域内のみで実施してきたことなど、これまでの空中給油訓練の安全確保措置を十分に参考にしつつ、今後の訓練の実施場所や実施要領等の具体的な内容については検討を深めていきたいと考えているところでございます。</p> <p>まさに委員御指摘の佐賀県近傍につきましてお答え申し上げますと、佐賀県近傍につきましては、自衛隊の訓練区域が設定されていない有明海上。有明海上には設定されていないと。この有明海上のみならず、先ほど御説明いたしました佐賀空港から各演習場への想定飛行ルート上におき</p>



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>ましても、V22の空中給油訓練を実施することは想定していないということでございます。</p> <p>いずれにいたしましても、今後、空中給油訓練を実施する場合には、安全管理を徹底し、事故等が発生することがないよう最新の注意を払って実施していきたいと考えているところでございます。</p>
	<p>○武藤委員 不時着という言葉を使っているが、墜落した、そして、事故があったというのは厳然たる事実。不時着という言葉とはほど遠い、無残な機体が大破した姿を国民の目にさらした。</p> <p>報道によれば、ヘリモードにすることすらできなかったという指摘もあっているが、機体にも問題があったのではないかと、よく確認して明らかにしていただきたい。</p> <p>このヘリモードにすることすらできなかったという事実を受けとめ、オスプレイの機体本来の問題や、空中給油の危険性についてあらゆる角度から検証していくことが大事だと思うが、どう考えているか。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御指摘の、事故が起こったときに、いわゆる固定翼モードだったのか、回転翼モードだったのかという点の確認の御質問かと思いますが固定翼モードか回転翼モードで飛行していたかという点を含めまして、不時着水時の飛行状況につきましては、現時点で米側から詳細な情報が得られていませんが、いずれにいたしましても、米側には、先ほどまさに委員も御指摘になりました事故原因の究明及び日本側への情報提供を求めているところでございます。事実関係が判明次第、佐賀県、県議会を初め、地元の皆様方への情報提供を行うなど、適切に対応してまいりたいと考えているところでございます。</p> <p>あと、もう一点、委員のほうから不時着水と墜落の御言及があったかと思いますが、今般の事故機につきましては、機体は最低限姿勢を制御できる状態にあり、パイロットが意図した地点である浅瀬に着水したとの説明を受けております。また、マルチネス在日米軍司令官及びニコルソン在沖縄米四軍調整宮からも、不時着水—英語で言うところランディング・イン・シャロー・ウォーター—と説明を受けております。</p> <p>いずれにいたしましても、これも繰り返しになって恐縮でございますが、米側に対しましては、事故原因の究明及び日本側への情報提供というものを強く求めていくということでございます。</p>
	<p>○武藤委員 米側の原因究明をまたずに、例えば、ブラックボックスと言われるようなフライトレコーダーの提出を求めて共同して調べていくことなどできないか。</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） そういったことを含めまして、米側には事故原因の究明及び日本側への情報提供を求めているところでございまして、事実関係が判明次第佐賀県、佐賀県議会初め、地元の皆様に情報提供を行うなど、速やかに透明性を持った対応をしていきたいと思っております。</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>○武藤委員 ブラックボックス、フライトレコーダーの提供を求めなさいということを言ったのだが。</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 今申しました、そういったことを含めと答弁したつもりでございましたけれども、そういったことも入れまして、米側のほうにまた問い合わせ、いろいろしていきたいと思います。</p>
	<p>○武藤委員 フライトレコーダーの提出も求めるのか。</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 今、この場でそういった、委員からも御要望もありましたことですし、これにつきましては、ブラックボックスの提供も含め、米側にそういった情報提供を求めていきたいと、このように思います。</p>
	<p>○武藤委員 海に機体が落ち、オスプレイが何を積んでいたかがとても心配。放射性物質を初めとする危険な物質が積んであったのではないか、名護の海がそういったもので汚染されてはいないか、そういうこともとても心配であるし、全国の皆さんも心配しておられると思う。直にははっきりさせるべきではないか。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） 空中給油の訓練中にこういうことが起こったということまでは承知しておりますけれども、そのときにオスプレイのほうに何を積んでおったのか、あるいは空っぽだったのかということにつきましては、現段階において情報が不足してございます。したがって、その点につきましても、米側に情報提供を求めていきたいと考えております。 なお、現地、現場でございますけれども、防衛省の沖縄防衛局職員からの報告によりますと、油や燃料の流出は見受けられなかったというふう聞いております。また、米側からも、油、燃料の流出については確認されていないというふう聞いてございます。</p>
	<p>○中本委員 今回の事故は、空中給油訓練中に起きた事故だと言われているようだが、そもそも航空機における空中給油中の事故は、他の航空機で起き得る事故なのか、また、国内ではどのような報告例があるのか。</p>	<p>○日向参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 申しわけございません、本日、その事故の状況については数字を持ち合わせていません。至急確認して御報告申し上げたいと思います。</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>○中本委員 オスプレイはローターブレードが非常に大きく空中給油中のホースに接触してしまう可能性は、他の固定翼ジェットに比べても大きいという指摘もあるようだが、オスプレイでの給油中の事故について、これまで報告があるのか。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 今、具体的に、ちょっと我々が承知している範囲では聞いたことがないんですが、事実関係を確認して、これも何らかの形で御報告させていただきたいと思います。</p>
	<p>○中本委員 今回の事故では、安全が確認されるまで飛行を一時停止しているという報告もあったが、この安全を確認する作業は、どういう形で行われるのか。基本的には米軍の中での確認作業と思うが、日本政府、また防衛省としてどういう形でかかわっていくことができるのか。</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 申しわけございませんが、明確にお答えすることはできませんが、今、私どもが米側から聞いている話でございますれば、機体をまだ全て水の中から出していないというところがありましてこれを全部引き揚げた後に調査になるかということも聞いております。 ただ、米軍のほうからは、機体に問題はないという話は承っておりますが、その話というのは、あくまでも現場で起きていたことを見ていた、またはパイロットがそういった連絡をした中での情報であるということで、米側はそういったことについては確信を持っているということで聞いておりますけれどもただ、今度は機体の原因については、やはり機体を揚げてからじゃないと詳細についてはわからないと、こういうことでございますので、そういったことにつきましても、また米側から情報を得られ次第、またお伝えしていきたいと思っております。</p>
	<p>○中本委員 2013年の嘉手納基地のヘリコプターの墜落事故の際には、事故原因は特定されていないとしながらも、わずか11日後に訓練を開始したこともあるようだが、こうした安全が確認されるまでの飛行の一時停止の時期についても、日本として防衛省とし</p>	<p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） ただいまの件につきましても、これも防衛大臣も非常に気にしているところでございまして、米側が機体に問題ないということは、話としてはわかりましたと、ただし、そう言うからには、そういったちゃんとしたものを、情報を渡してくれということを大臣から申し入れているところでございます。 そういったこともありますので、そういった情報につきましても、繰り返しになりますが、得られ次第、また皆様にお伝えしていきたいと思っております。</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	て関与することができるのか。	

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
ハワイでのMV-22 オスプレイの事故 (H27.5.17)	○指山委員 ハワイの事故について防衛省としてどう認識しているのか。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 今回の事故につきましては、設計上想定されている時間以上に砂じんの中にとどまるという極めて例外的な原因で、また人的な要因によってこのような事故が発生したということが明らかになっております。MV-22 オスプレイの設計に根本的な欠陥があるわけではないということが改めて確認されたところでございます。これについては、マニュアルの改定等、再発防止策もとられているという説明を受けておりまして、今後、オスプレイは安全に運用されていくものと考えております。 このようなことについて、もちろんここでも説明させていただきましても、日本全国のオスプレイの運用に係る地元の方々にはしっかり説明させていただきたいと思っております。
	○武藤委員 ハワイの事故について、繰り返しの砂塵の中での訓練に適さない、左エンジンが失速するような状態にある、結果として出力が奪われてしまう状態にある、これが機体そのものの問題として明らかになっているのではないか。それを人的ミスだと矮小化してしまうことはいかなるものか。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) ハワイの事故でエンジン内に過剰に砂塵が吸い込まれたということなんですけれども、あらゆる乗り物はそうですけれども、何か不都合が起きれば事故というものは起きるものでございまして、全ての航空機においてエンジン内に過剰に砂塵が吸い込まれたような場合にはエンジン出力が失われるということとございまして、オスプレイが欠陥があると、そういうことではございません。 ただ、パイロットが砂塵が舞う中で長い時間にわたってホバリングをしていたと、そういうことが事故に結びついたということとございまして、したがって、マニュアルの改正など、あと教育の徹底、そのようなことで再発を防止するということとございまして。 繰り返しになりますが、このようなエンジン内に過剰に砂塵が吸い込まれる場合にエンジン出力が失われるということは、全ての航空機に起こることとございまして、オスプレイ特有のものではございません。

項目	質問	防衛省の答弁
	○武藤委員 ハワイの事故では2人の死亡ははっきりしているが、当時入院されていた20人の行方はどうなったのか。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 無傷だった人が2名で、18名が病院で何らかのけがを負って治療したということ、あと2名の人死亡したと、そういうことについて伺っています。 病院に行って、無傷じゃなかった人ですね、18名がどうなったかというのはちょっと済みません、今資料がないので、お答えできません。ちょっとそれを日本側が聞いているのか、そもそもアメリカから聞いていないのかということ自体、ちょっと今不明でございますので、18名がどうなったかということについては、また追って御報告させていただきたいと思っております。

## ◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
ハワイでのMV-22 オスプレイの事故 (H27.5.17)	○武藤委員 5月に起きたハワイの事故について御報告いただきたい。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 米側において、現在、調査を進めているところでございますけれども、具体的原因等に関する確定的な情報は得られておりませんが、またこれから原因究明など、大臣レベル、さまざまなレベルでお願いを、原因究明されたら速やかな情報提供をしてくださいということをお願いをしております。情報が入り次第、適切に皆様にお伝えしてまいりたいと思っております。 現在聞いているところでは、米国政府から言われているのが、現在、本事案の調査を行っているところでありますけれども、MV-22の設計に根本的な欠陥があると疑う理由はなく、またこれまでにMV-22の運用を停止させるべき理由は発見されていないと、こういう説明を現在のところは受けているところでございます。また、米国政府はMV-22の運用の安全性を確認しており、引き続き最大限の考慮を払って運用すると、こういうことも聞いております。また、正式な報告書などを入手次第、お伝えしてまいりたいと思っております。 あと20人がその後どうなったかということですね。20人の方のその後についての情報はまだ聞いておりませんので、そこについても情報を入手次第、皆様にお伝えしてまいりたいと思っております。 ○田中参考人(防衛省防衛政策局防衛計画課長)



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>事故調査報告書の関係なんですが、若干ちょっと補足をさせていただければと思いますが、米側において事故調査というのはどういうふうな体制でなされているかというふうなことなんですが、基本的に事故調査をやる場合、部隊の指揮命令系統とは完全に切り離された形で、ある意味、軍の中で中立的な立場の調査委員会というふうなものがあります。そこで、いろんな事故の要因というふうなものを、証拠、それから隊員の聞き取り、いろんなことをやるわけなんですけれども、基本的に先ほど吉添企画官のほうからお話を申し上げたとおり、MV-22 という航空機を設計してつくる、そのコンセプトについて、根本的なそういう構造的な問題があるというふうなことは、それはないと。ただ、事故の原因としては、人的な要因もございまして、それからそもそも事故を起こしたMV-22 について、固有の整備不良だったり、機材上の不具合だったり、いろんな要因があるわけですので、そういった部分については、実際に落ちたものを確認したり、隊員の聞き取りをしたり、いろんなプロセスを踏んで調査を重ねていくというふうな形になります。</p> <p>その事故調査結果については、先ほど一番最初に申し上げたとおり、軍の中でも中立的なそういう組織でもってクローズされた中でやっておりますので、要は部隊の指揮命令系統、指揮官ですらそういう内容についてはわからないという、そういう状況になります。</p> <p>結局、最終的には、仮に人的な要因であったとするならば、隊員個人のそういう責任であるとか、そういった部分にもやっぱり波及する話でございまして、こういう内容については極めてセンシティブに取り扱われていると、そういう状況であるというふうなことは御理解いただければと思います。</p>

#### 4) オスプレイの排気ガスによる火災について

##### ◆ H26.9.1 防衛省による県議会への説明

項目	質問	防衛省の答弁
オスプレイの排気ガスによる火災	—	<p>(冒頭説明)</p> <p>○田中防衛省防衛政策局防衛計画課長</p> <p>オスプレイの排気ガスの関係ですが、プロペラを上に向けてヘリコプターのように飛んでいる状況ですが、こうするとエンジンの排気というものは真</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		下に降りてくるとい構造になっております。当初、こういった点で要は草地なんかに着陸した時は火災が起きるのではないかとかそういうふうな懸念がございました。今、オスプレイにつきましても排気デフレクタというものを装備いたしまして、エンジンの排気熱を外側に逃がしてやるようなそういう構造になっております。このデフレクタが作動しているということをパイロットは確認したうえで着陸の動作を取らなきゃいけませんし、そもそもデフレクタという装置がきちんと機能するように、機体システムに故障が発生しないように整備をきちんとするというような措置が取られているということで、このあたりについても大きな問題になるものではないと考えております。

### 5) オスプレイのオートローテーション機能について

#### ◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
オートローテーション機能	○武藤委員 オスプレイはオートローテーション機能を持っているのか、いないのか。	○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長） オートローテーションの関係でございますが、この件に関しましては、私ども米側に対しては、先ほど柏谷部長のほうから御説明いたしましたとおり、沖縄へのMV-22の配備の前に事故が相次ぎましたので、その米側の調査結果というふうなものを我々自身として確認をして検証するという、そういう作業を行っております。 そのときの議論の一環として、オートローテーション機能というふうなものをこの飛行機は持っているのかというふうなことを質問しておりまして、それについては米側からの回答は、オートローテーション機能はあると、そういうふうな回答になっております。

#### ◆ H26.9.1 防衛省による県議会説明

項目	質問	防衛省の答弁
オートローテーション機能	○武藤議員 オスプレイにはオートローテーション機能がない、自衛隊がオスプレイを配備した場合、日本の航空法に照らして第10条、第11	○田中防衛省防衛政策局防衛計画課長 日本政府としてオスプレイという航空機の安全性を確認するといった作業の中で、オスプレイがオートローテーション機能を有しているということについては、米国政府に照会をした上で確認をしています。さらにオスプレイの訓練用のシミュレーター、これは日本側の関係者も視察をしています、



項目	質問	防衛省の答弁
	条に違反するのではないのか。	これにもオートローテーションの手順というものが組み込まれているということを確認しています。 したがって、先生にご質問いただいたような指摘にはあたらないということが私どもの考えでございます。

## 6) その他

### ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
軍用機でのストロンチウムの使用	○江口委員 南川副校区説明会で出された米軍用機のストロンチウム、放射性物質の使用についての質問に対し、あの場では答弁されなかったが、今の段階で答弁できる内容があればお願いしたい。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御指摘のとおり、南川副の住民説明会でストロンチウムが話題になったということで、その後、我々のほうもその話を伺いまして確認いたしましたところ、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られません。
	○江口委員 以前に自衛隊が保有していた機体にはストロンチウムの使用はあったのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 現在と答弁したのは、まさに南川副でこの件が話題になりまして、我々のほうも当然説明責任があるということで、まさに現在、陸上自衛隊が保有しているものを調べたということで現在というところでございます。ということで、現在と御答弁申し上げたところでございます。 御質問の過去のものはどうかというのは、ちょっと今、この場では、大変恐縮でございますが、手元に資料等ございませんので、若干調査する必要があるかと思っております。

### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
ヒューマンエラー対策	○青木委員 機体よりもヒューマンエラー、人為的ミスが一番懸念される。今後の具体的なパイロットの訓練やマニュアルに対するヒューマンエラー対策について伺いたい。	○堀田参考人(防衛省陸上幕僚監部防衛課防衛調整官) 今ございましたパイロットの養成の部分でありますけれども、まずは、基本的には明野の学校のほうで基礎的な指揮の後は技量というところを向上させた後に、そこは安全の部分を含めて教育をした後に、部隊のほうに配置をして、ヒューマンエラーがないように努めたいというふうに考えております。

## ◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
要人輸送の実績	○西久保委員 主要な閣僚等がオスプレイを使って実際移動されているという情報があれば教えていただきたい。	○吉添参考人(防衛省防衛政策局日米防衛協力課企画官) 要人輸送の実績についてお答えいたします。 日本の国会議員とか多くの政府関係者もオスプレイに搭乗しておりますけれども、例えば、中谷防衛大臣が搭乗しております。また、小野寺元大臣のときに搭乗しております。また、アメリカでも国防長官が搭乗されたりもしております。オバマさんは大統領になられてからは搭乗しておりませんが、大統領になられる直前にオバマさんも乗っております。このような実績がございます。

## ◆ H26.9.1 防衛省による県議会説明

項目	質問	防衛省の答弁
安全性の周知について	○土井議員 オスプレイの安全性について、もっと県民に分かりやすい形で安全性をアピールするべきではないか。	○田中防衛省防衛政策局防衛計画課長 今後さらにオスプレイの安全性というものが確保できているということをご説明できるように努めてまいりたいと思っています。 ただ、申し上げさせていただきたいのは、米軍が運用するオスプレイであります。これについては、一昨年の10月に沖縄の普天間飛行場に配備がなされたのち約2年に亘って、日本国内での運用ということが行われているということでございます。その間、大きなトラブルというふうなこともなく、着実に飛行の実績をあげ、様々な機会に活躍をしています。例えば、フィリピンで起こりました台風、高潮の被害でありますとか、様々な形での共同訓練であるとか、いろんな機会に活躍をしているというところでございます。 こういった点について私どもの方で指摘を踏まえて、さらに広報というか、お知らせをするような、そういう形で努力をさせていただきたいというふうに思っています。

## 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

#### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
MV-22 オスプレイによるデモフライト (H28.11.8)	○川崎委員 11月8日にデモフライトが行われたが、改めて今回のオスプレイのデモフライトに対して、防衛省はどのような感想を持ったのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 展示飛行に関する防衛省の評価という点でございしますが、山口佐賀県知事を初め、地元の方々から陸上自衛隊が配備するオスプレイにつきまして、実際に性能、機能、安全性などを体感することは重要であるとの御要望をいただいていることを踏まえまして、オスプレイによる雇示飛行、騒音測定を11月8日に実施し、11月22日に騒音測定の結果を公表したというところでございます。 騒音測定は、佐賀空港に配備を予定しております陸上自衛隊 V22 オスプレイが飛行することが想定されている経路等を複数回飛行した際、九州防衛局の職員が実施したというものでございしますが、佐賀空港が所在する川副町でオスプレイが飛行する際の基本経路である南側場周を飛行した場合の騒音は、周囲の生活音に包含され、区別できない程度や博物館の館内程度でございまして、一部におきましてはファミリーレストランの店内程度、63 デシベルというものでございしました。また、騒音の最大値は悪天候時の経路、これは国土交通省が定めた経路の飛行時でございしますが、白石町八平及び海上で観測しました75 デシベルでございまして、昼間の幹線道路周辺や在来鉄道の車内において測定される騒音と同等レベルということとなっております。 いずれにいたしましても、オスプレイの配備に当たりましては、地元の皆様の御理解と御協力が得られるよう、引き続き丁寧な説明に努めていくとともに、まさに騒音軽減等の観点から、可能な限り地元の皆様の御意見を踏まえつつ運用していきたいと考えているところでございます。
	○川崎委員 今回のオスプレイによるデモフライトで、非常に不満の声があったのは、一機でのデモ	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 第一点目のなぜ一機で実施したかという点でございしますが、例えば、よくテレビとかであります戦闘機、F15等の戦闘機につきまして、よくスクランブルのテレビとかよく出るかと思います

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>フライトだったこと。これが二機、三機となったときに、これはもう耐えられないような音になるのではというように不安の声が聞こえていたが、これに対してはどのように考えているか。</p>	<p>が、スクランブル、緊急発進の際につきましては、必ずこれは二機以上の複数機で飛行すると。そういう運用ということが決まっているところでございます。また、昨年四月、佐賀空港で陸上自衛隊 AH1 コブラによる展示飛行を行った際も、これは二機で飛行させていただいたんですが、これはコブラ、まさに戦闘ヘリというものでございまして、戦闘ヘリの特性上、基本的に複数機、つまり二機同時運用することを踏まえたというものでございます。</p> <p>他方、今回我々が皆様のほうにお願いしております V22 オスプレイは輸送ヘリでございまして、通常はこれは一機で運用するということが想定されるものでございます。展示飛行する機体が一機でありましても、基本的には一機の運用というものを想定されるものでございますので、展示飛行する機体が一機でございまして、性能、機能、安全性等は十分に御確認いただけたのではないかと考えているところでございます。これがまず一点日の関係でございまして。</p> <p>じゃ、二機以上飛行した場合、もっと音が物すごく大きくなるんじゃないかと。例えば、75 デシベルだった。二機にみれば、75 デシベルプラス 75 デシベルで 150 デシベルになるのではないかと。いった御懸念が持たれている方もいらっしゃるのではないかと。この点についてちょっと御説明させていただきますと、11月22日に公表いたしました展示飛行時における騒音測定結果の最大の騒音、レベルは、悪天候時の飛行経路時における海上等で確認された 75 デシベル。先ほどちょっと御説明したところでございますが、75 デシベルだったと。</p> <p>仮に二機が同時に飛行した場合の騒音レベルというものを、一般に用いられております騒音の合成式、テクニカルな非常な計算式を用いて計算いたしますと、これは一機で 75 デシベルだったのが二機だとどうかという、これは 78 デシベルとなり、3 デシベル程度が増加するというのが一般的な計算式のものでございます。</p>
複数機での飛行	<p>○川崎委員 オスプレイは戦闘用ではない、輸送用であるということで、戦闘用だと必ず二機両機が飛んでということでありました。ただ、有事</p>	<p>○日向参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 今、審議官の土本がお答えいたしましたとおり、基本的には、輸送ヘリであります V22 オスプレイというものは通常一機で運用することが想定されるわけでございますけれども、委員お尋ねのような訓練、例えば熊本地震のような大規模災害を念頭に、大量の物資等を迅速に輸送するよう</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>の際は別としても、やはり訓練の中でオスプレイが、例えば二機、三機と飛ぶことはないのかという御懸念は多くあると思うが、どうお考えしているのか。</p>	<p>な緊急時を想定した訓練を行うような場合には、そういった大量輸送を行うということを念頭に二機以上が同時に飛行するということもある。</p> <p>ただ、重ねて申し上げますが、輸送ヘリであるV22は通常は一機で運用するわけでございますから、そういったことについての想定した訓練につきましても一機ということで、二機以上の飛行訓練が常態するという事はないということでございます。</p>
<p>再度のデモフライト実施</p>	<p>○中本委員 住民説明会の中でも、編隊によるフライトを求められたと思う。また、地元佐賀市からは脊振山系での低空飛行訓練におけるデモフライトの要請もあっているかと思う。</p> <p>もし仮に、再度、編隊によるデモフライトができるという場合には、脊振山系についても実施を求めたいと思うが、見解をお願いしたい。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 編隊飛行におきます展示飛行の御要請ということでございます。</p> <p>先ほど一機で飛んだ理由及び二機以上の場合の効果は御説明させていただいたところでございます。なかなか御案内のとおり、先般 11 月 8 日の展示飛行につきましても、米側との調整、非常にいろいろ時間がかかって、知事のほうから大臣のほうにも要請がございまして、我々のほうも、先般 9 月のこの場で議員の皆様の方からも要望がございまして、私らのほうもかなりハイレベルで米側のほうに申し入れさせていただいたところでございます。</p> <p>正直申しまして、例えば、仮に今回の事故の全て原因究明とかが終わったという仮定の話で恐縮ですが、その上でという前提でまたオスプレイとなりますと、なかなかまた調整のほうは時間がかかるかと思いますが、もし仮に陸上自衛隊のヘリということであれば、また、今、中本委員の御指摘のような形でのものにつきましては、比較的我々のほう調整させていただいた上で、陸自のヘリであれば何らかの形で対応は可能ではないかと考えているところでございます。</p>

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>自衛隊機 (AH-1) によるデモフライト (H27. 4. 24 ~25)</p>		<p>(冒頭説明) ○柏谷参考人（九州防衛局企画部長） (配付資料の) 14 ページですが、参考として、デモフライト時における騒音測定結果ということで、これは先ほどちょっと言いましたが、これまで住民の自治会様等々で説明した折に、先ほど言った 50 デシベル程度ということをおっしゃられても、どういう音かわからないという御疑問がいろいろあったものですから、私どもで一応ヘリを飛</p>



		<p>ばして音を体感していただくということを目的にやったものでございまして、オスプレイの飛行も要望されたんですが、米側との調整がつかず、先ほど言いました目達原のAH-1、コブラ2機で実施した結果でございます。</p> <p>実施した日は、そこに表にございます4月24、25日と2日間、2機でやりまして、その騒音の値、51とか58とかというのが、これは最大瞬間時といたしますか、ピークレベルの音でございます。</p> <p>騒音測定した結果でございまして、上の表で言いますと、川副町小々森で58、これは具体的に言いますと、川副町の中の西干拓地区の公民館ではかった値でございまして、午後MV-22用、さっきの大きい円のところをヘリが回ったときにはかった計測値が58でございまして、それ以外は51ということで、傍線が引っ張ってあるのは50デシベル以下で測定不能という結果が出たところでございます、そういう結果でございます。</p> <p>それから、下のほうでございしますが、空港への進入・離脱時における騒音最大値ということで、これはヘリで離着陸、進入して出るということをやっておりますので、ほぼその直下の白石町福富、それからこれは柳川市ですが、今の計器飛行の直下になります大浜町というところではからせていただきました。これは直下ですので、結構高い値が出ております。最大が25日の午前中、ヘリのときに飛んだ77デシベルでございます。</p>
<p>自衛隊機 (AH-1)によるデモフライト (H27.4.24~25)</p>	<p>○西久保委員 オスプレイはコブラの約二倍の速度で飛ぶという話があった。先日のデモフライトにおける騒音時の測定はコブラを使われたが、倍のスピードで飛ぶものと、やはり車でいえば50キロで走るものと100キロで走るものを、50キロで走りましたから、100キロのものも余り変わりませんよという説明はちょっと納得がいかない。</p>	<p>○田中参考人(防衛省防衛政策局防衛計画課長) オスプレイと速度の比較でございしますが、先ほどコブラというふうにおっしゃられていたんですが、我々が比較しているのはCH-47 チヌークのほうでございまして、先ほど柏谷部長のほうから御説明をさせていただいたとおりでございます。</p> <p>速度の違うものについて、騒音レベルというのは同等に測れるのかというような御質問でございました。確かにオスプレイとデモフライトで使わせていただきましたAH-1Sコブラというのは全く違う機種でございますので、その騒音レベルというふうなものを全く同じように捉えるというのはなかなか難しいのかなというふうに思っております。</p> <p>ただ、私どもとして、局のほうから御説明をさせていただいていたのは、大体3~4キロ離れるとおおむね50デシベルぐらいですよというふうなことを申し上げさせていただいておりますので、大体50デシベルぐらいの音というのはこのぐらい</p>

		<p>の音ですよというふうなのをある程度御理解いただければというふうに思っておるところでございます。</p> <p>オスプレイを飛ばしてみないと、なかなかわからないというふうな御指摘をいろいろいただいておりますというふうには承知しておりますけれども、何分現在、オスプレイについては米軍しか持っていないものですので、なかなかその辺の調整というのは難しいというところはぜひ御理解いただければと思います。</p> <p>それから、一般論で申し上げますと、速度の早い航空機のほうが、いわゆる騒音の継続時間というものは短いので、はっきり言って、ヘリコプターみたいにブンブンブンうるさい音が長く続くというふうな性格のものではございません。バーッと一瞬音がして、さーっと消えていくという、そういう性質のもので、その辺のちょっと騒音の特性というものには違いがあるかというふうに思っております。</p>
--	--	--

◆H26.9.1 防衛省による県議会への説明

項目	質問	防衛省の答弁
オスプレイの騒音		<p>(冒頭説明)</p> <p>○田中防衛省防衛政策局防衛計画課長</p> <p>ここ(配付資料P16)に固定翼モード、転換モード、ホバリング、エンジンテストそれぞれについてデシベルということで数字を示させていただいております。なかなかイメージとしては湧きにくいと思いますので、騒音の大きさの目安というものをですね、下に書かせていただいております。</p> <p>100デシベルでだいたい電車が通る時のガード下、90デシベルでピアノそして犬の鳴き声と、80デシベルで交通量の多い道路と、こういったイメージでございます。騒音につきましては基本的に瞬間最大風速的な音の大きさと音が継続する時間という2つの大きな要素があるわけでございますけれども、現在佐賀空港の方では、ジェット旅客機、ボーイング737であるとか、エアバスのA320、こういったものが運用されているというように承知いたしております。基本的にはオスプレイというのはプロペラ機でございますので、そのジェット旅客機のようなジェットエンジンのような騒音というものは一般的にちょっと考えにくいというふうなことは言えると思います。騒音のレベルとしましては、いずれにしても瞬間最大風速的な音がどのくらい継続するのかということでござい</p>



---

		すので、いろいろ地元の方でご懸念が多いというふうに承知をしておりますけれども、飛行の経路であるだとかそういったものについては最大限精査をしたうえで検討していかねばならないというふうに思っております。
--	--	---

## 2-2 環境への影響

---

### 【論点4】 低周波音による生活環境への影響について

---

該当なし

---

## 2-2 環境への影響

---

### 【論点5】 排気ガスによる大気への影響について

---

該当なし

---

## 2-2 環境への影響

### 【論点6】 環境アセスメントについて

#### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
佐賀県環境影響評価条例との関係	<p>○武藤議員 保安用地の外周へのフェンス等の設置やのり面造成、緑化などの場合も全体の造成面積に加えることになると県は指摘しており、防衛省は、指摘については、貴重な御意見として受けとめ、よく留意させていただくと回答されているが、環境影響評価の対象になるならするというのか。</p>	<p>○上田参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） 県からいただきました御質問につきましては、現仕、我々が考えております駐屯地本体の造成面積33ヘクタール、それにもし仮に保安用地の外周部にフェンスなどをつくる場合、あるいは外周部分ののり面を造成するような場合があるのであれば、そこも含まれますよということで、御指摘と申しますか県から情報提供いただく形で留意してくださいということで御質問をいただきました。 私どもとしては、現在、県議会のほうにお示ししています、33ヘクタールの造成面積以上の造成を考慮はしておりませんが、もし仮にフェンス設定ですか、そういったものが必要であれば、県からの御指摘に従いまして、そういった部分も当然、造成面積に、今後仮につくる必要があるのであれば反映させていただきます、留意していきますということをお答え申し上げたところでございます。</p>
	<p>○江口委員 33ヘクタールに誘導路が半分含まれていないが、それぞれどれぐらいの面積になるのか。また、なぜ33ヘクタールに含まれないことになっているのか。</p>	<p>○上田参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） 誘導路部分でございますけれども、御承知のとおり、誘導路の下半分の部分なんですけれども、この敷地につきましては、現在、佐賀空港内の敷地になってございます。このため、当然ながら、県管理空港として県有地の部分でございますので、現時点におきましては、どのような形でこの誘導路を具体的に接続するかといったことにつきましては、まだ佐賀県のほうと具体的に調整を行わせていただいたものではございませんで、防衛省の案として提示をさせていただいているものでございます。 このため、具体的には、今後調整をしていきたいと思っておりますけれども、この誘導路部分が用地を借りるようなことになるのか、あるいは用地を取得して国有地として誘導路を整備するのか、まだそういった方式については具体的に決まっておりません。そのため、私どもとしては、駐屯地部分の造成面積をお示ししているところでございます。 ちなみに、残りの下の誘導路部分が、それぞれが幾らかというのは直ちに出てこないんですけど、仮に</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		今お示ししている誘導路部分を含めると、造成面積を全て加えた場合で、全体で約 34 ヘクタールになると見込んでおります。
	○江口委員 要請では、33 ヘクタールとのことだが、誘導路の下半分や保安用地に係るフェンス等の造成等々のことを考えると、結局 35 ヘクタールを越す可能生は大いにあるのではないか。	○上田参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） 私ども現在考えております造成面積につきましては、既にお示ししている現時点では 33 ヘクタールで変わりません。 いずれにしても、防衛省といたしましては、環境アセスの検討業務等の中で具体的に決定した規模を踏まえまして、県と適切に調整することになりますので、それがアセスの対象ということになれば、当然ながら、条例に従い適切に進めていきたいと思っております。

## ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
自主アセス	○武藤委員 今の段階では、条例には触れているわけではないが、環境アセスをしてほしいと漁協や佐賀市や農協などから要請があれば、受けるという気持ちはあるのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御指摘の環境影響評価の検討につきましては、これは累次、過去の県議会でも御答弁申し上げているところでございますが、基本検討業務等の中で決定された施設整備の規模等を踏まえまして県と適切に調整することとしておりまして、それが環境影響評価の対象に該当するという事になれば、条例に従い適切に進めていくという考えでございます。 結論的に申しますと、我がほうとしましては、条例に従い適切に進めていくというところが御質問に対する回答ということでございます。
	○武藤委員 条例に触れない限りはしないということだが、これは丁寧な説明と言えるのか。住民の皆さん方の思いに応える態度なのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） まず、丁寧な住民の方々への御説明という点につきましては、我がほう、中谷前大臣、稲田大臣からそれは指示を受けているところでございまして、先ほど九州防衛局のほうからも御説明申し上げましたように、地元住民の方々に対し、丁寧な住民説明会等を実施させていただいていると認識しているところでございます。 御質問の環境影響評価の検討につきましては、これは繰り返しになって恐縮でございますが、先ほど申しましたように、防衛省といたしましては、県と適切に調整するという事、何か一方的に防衛省が判断するという事ではございません。あくまで県と適切に調整することとしておりまして、それが環

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>境影響評価の対象に該当することになれば、条例に従って適切に対応すると申し上げているところをごさいます、決して地元の方々の意向を無視するとか、そういう意図とかは全然ないということは、この場をかりて申し上げたいところをごさいます。</p>
	<p>○武藤委員 県と調整をすると言われるが、県が地元の声を受けとめ、やってほしいと言えやるといふことか。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） この場で仮定の御質問に対してお答えするのは差し控えさせていただきたいんですが、これも本当に繰り返しになって恐縮ですが、我々としては、防衛省が一方的に何か条例の判断をするということではなく、県と適切に調整するというところをごさいますので、これが環境影響評価の対象にもし該当するという御判断であれば、条例に従い、適切に対応するというところをごさいます。</p>
佐賀県環境影響評価条例との関係	<p>○江口委員 藤丸防衛政務官が講演会で、半分買って後で残りを買えばいいんだとか、アセス逃れのような発言をされ、どこを信用していいのかわからないという不安がまだ全然払拭されていない。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員、まず冒頭御指摘ございました3月28日の講演におけます当時の藤丸防衛政務官の一連の発言につきましては、既に先般の議会でも防衛省のほうから答弁があったとは思いますが、これ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、防衛省の見解で述べたものではないということは、もう一度、この場をかりまして御説明させていただきたいと思ひます。 いずれにいたしましても、我々防衛省といたしましては、先ほど御答弁申し上げましたように、引き続き地元住民の方々に対しまして丁寧に御説明を継続させていただきたいと考えておるところをごさいますので、何とぞよろしくお願ひいたしたいと思ひます。</p>

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
将来の敷地面積の拡大の可能性	<p>○江口委員 敷地の面積と環境アセスメントの関連について報道されている新聞記事もある。30ヘクタールないしは35ヘクタール未満という当初計画にしておいて、そういった手続を抜きにして、まずはつくり、そし</p>	<p>○久澤参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） まず、現時点について説明申し上げます。 現時点では、佐賀空港の西側に駐機場ですとか格納庫を含めて約30ヘクタールの施設整備を念頭に置いた検討を進めているところをごさいます。 一方、繰り返しになりますが、具体的な詳細な配置計画につきましては、今後、民間の企業に発注いたします基本計画業務等の結果を踏まえて決定していくこととなりますので、現時点では環境影響評価の必要性の有無については、まだ確定していない</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>て後で大きく拡張するといった懸念を持っている住民の方も多々いるが、将来的な敷地の拡張について、今現在どのような認識か。</p>	<p>ところでございます。</p> <p>ただ、さはさりながら、当然ながら、環境影響評価に係る手続につきましては、整備規模等を踏まえ、仮に環境影響評価の対象に該当することとなれば、県の条例に従い、適切に進めてまいりたいと考えております。</p> <p>また、今後整備していく中で、佐賀県様とも適宜説明を行うなど、事業を進めていく所存でございますので、仮にさらに将来的に、例えば、計画変更等が行われまして、それが県条例に従って環境影響評価をしなければならないということになれば、当然環境影響評価の手続に入らせていただきたいというふうに考えております。</p>
<p>環境アセス実施を希望する声</p>	<p>○江口委員 絵では滑走路から佐賀空港へのターミナルに対して一本、誘導路が出ており、赤線で囲った自衛隊の施設に対しても、一本誘導路が出ているが、その間にもまた一本誘導路らしきものが描かれている。</p> <p>これを見て、この赤線よりもっとターミナルのほうに将来拡張する意図があるのかなと思ったが、真ん中にある誘導路らしきものは一体どういう意味があるのか。</p>	<p>○久澤参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） お示ししている絵は、あくまでイメージ図でございます。</p> <p>今、お話のありました誘導路につきましては、その開発面積も今議題になっております環境影響評価の対象の面積として算入するのが県条例の基準であれば、それも算入した上で整備規模を勘案し、環境影響評価の手続に入るか否かについて佐賀県様側と相談して、必要であれば手続に入るということになるかと考えております。</p>
	<p>○江口委員 地元への丁寧な説明等々といわれるが、であれば、しっかりとしたアセスメントを行ってほしいと思うし、そういう声も多々ある。</p>	<p>○久澤参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） 環境影響評価という名称での手続に関しましては、県条例に従って適切に進めてまいります。</p> <p>ただ、仮に環境影響評価の対象にならない場合でも、例えば、先ほど御説明させていただきました騒音ですとか、あるいは大気汚染の影響などについても、防衛省のほうで分析などいたしましたら、その分析結果を地元の方々にも御説明させていただきますなど、地元の方々に御理解いただけるよう今後とも引き続き丁寧な説明に努めてまいりたいと思っております。</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

#### 1) 騒音による漁業への影響

##### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
騒音による漁業への影響	○川崎委員 コハダ漁に関して非常に懸念の意見が地元ではあり、丁寧に説明をしていかなければならない。今回のデモフライトでは、水中での騒音測定もされたということだが、どのように考えているのか、また、今後どういう説明をしていくのか。	○川嶋参考人（九州防衛局長） 委員御指摘のとおり、先般、空中の音を測定した際に、あわせて海上で二つのポイントで空中音を測定してございましたけれども、あわせて水中音の測定も実施いたしてございます。空中音と違いまして水中音はさらに専門的な内容になりますので、専門の会社のほうに解析・分析を委託いたしてございまして、現在作業中といたしますか、解析・分析中とございます。 したがいまして、会社さんのほうで測定結果がまとまり次第、防衛省として寸速やかに公表し、あわせて佐賀県、佐賀市、漁協関係の向きに御説明させていただきたいと、かように考えております。済みません、現在まだ作業中とございます。

##### ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
騒音による漁業への影響／万一損失を与えた場合の対応	○土井委員 例えばもしオスプレイやヘリコプターが飛ぶことによる騒音による漁業への被害、あるいは排ガス等によって漁業への被害が出た場合にどういうふうに対応されるのか。	○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） これまで佐賀県のほうにも回答してまいりましたとおり、防衛省では過去に三沢飛行場で行った航空機騒音が魚類に与える影響調査の結果を踏まえると、佐賀県においても航空機騒音による漁業への影響はないものと今のところ考えておるところでございます。 しかしながら、地元漁業者の皆様が有明海で行っているコノシロ漁への影響を大変不安視されていることを踏まえ、過去、民間空港、例えば、関西国際空港でありますとか中部国際空港建設時に、同種の調査を行った例を調べたところ、当省で実施した調査と同様、漁業への影響はないといった内容でございました。 また、大型ヘリCH47を運用している千葉県に所在する木更津駐屯地においても、これまでに周

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>辺の漁業者から航空機騒音が漁業に影響を与えているとの話は出ていないと承知しております。</p> <p>こういった状況を鑑みますと、御心配されている航空機騒音による漁業への影響はないものと考えております。</p> <p>防衛省としましては、自衛隊の飛行活動がコノシロ漁を含む漁業全体に御迷惑がかからないよう、十分配慮してまいりたいと思っております。</p> <p>仮に建設工事や部隊運用が原因で漁業や農業を営まれている方々に損失や損害が生じた場合には補償措置を講じるなど適切に対応してまいりたいと考えているわけでございます。</p> <p>また、先ほども言いましたが、航空機騒音による漁業への影響はないものと考えておりますが、それはあくまでも現時点の話でございます。しかしながら今後、そういった自衛隊の飛行活動によりましてコノシロ漁に具体的な影響が生じるような場合には、関係者の話を私たちとしましては十分に聞くなどしまして、影響の実態を踏まえ、必要な調査を行うなど適切な措置を講じてまいりたいと考えております。</p>

## ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
騒音による漁業への影響	<p>○川崎委員</p> <p>太良のコノシロ漁に対する懸念についてもデータがないということだが、きちっと大丈夫だということを示さないといけないと思うが、意見をお聞かせいただきたい。</p>	<p>○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官）</p> <p>コノシロ漁への対応でございますが、これまで過去、民間空港建設時にこういった漁に対する調査を行った例を調べたところ、漁業への影響はないという内容の調査を聞いております。また、木更津駐屯地、これは今、我々の駐屯地でCH47を運用しておりますが、その周辺の漁業者からも、そういった漁業に影響を与えるという話は出ておりませんが、我々としては、コノシロ漁については、まずは迷惑がかからないように十分配慮するとともに、そういった我々の部隊運用が原因で問題が生じたときには適切に補償していきたい、このように考えています。</p>

## ◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
騒音による漁業への影	<p>○坂口委員</p> <p>漁業者の皆さんが調</p>	<p>○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長）</p> <p>当初では、オスプレイが飛行した際の水中音圧</p>

項目	質問	防衛省の答弁
響	<p>査が必要、被害があるとおっしゃっているのであれば、もう少し真摯に向き合えないと、議論すらならない。</p>	<p>に調査したデータはなく、現実に今お示しすることは困難でございます。坂口委員が今おっしゃったような、昨年にAH1Sを飛ばした場合の状況と、もう一回つぶさに、その辺の状況等を精査いたしまして、この自衛隊の飛行活動が漁業への支障となるような場合につきましては、水中音圧の調査などを検討してまいりたいというふうに考えてございます。</p>
	<p>○武藤委員                      オスプレイが飛行した際の水中音圧調整について、調査していないので示せないとした上で、自衛隊機が漁業への支障となるような場合、必要に応じた調査や措置をすると述べておられるが、事前に調査する気がないということか。</p>	<p>○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長）                      防衛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がなく、現時点でお示しすることは困難でございます。                      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、この水中音圧の調査など、必要に応じて適切な措置を講じてまいりたいと考えております。特に先ほど坂口委員からありましたAH1Sが飛んだときの影響等もありますので、そういったデータもいただきながら、あと、民航機の飛行もありますので、県のほうとも調整しながら適切に対応してまいりたいというふうに考えております。</p>

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>騒音による漁業への影響／万一損失を与えた場合の対応</p>	<p>○坂口委員                      太良町の竹崎は、コハダを投げ網でとる地区。その方たちが心配されているのは、浮いた魚が、オスプレイが飛んでくると、騒音で浮いた魚が沈むんじゃないかということ。先日のデモフライトの際に漁業者の方が実際船を出して騒音を体感され、確かに300メートル以上の上空だったが、騒音はあったと。多分その騒音によって、海面に浮いた魚が沈んで、漁獲は減るだろうと。死活問題という話をされたが、この不安に対してどういう見解を</p>	<p>○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長）                      騒音が漁業に与える影響についての御質問ということでございますけれども、私ども先ほど御指摘いただきましたとおり、例えば、佐賀空港の周辺を周回する際、もしくは計器飛行でもって離着陸をする際においても、必要な高度を確保した上で、周辺の住民の方々への騒音の影響というものを極力抑えるというふうな形で飛行したいというふうに考えております。                      御指摘いただきました、何というんですかね、海面上における騒音、要は上空の騒音がどのぐらい海中に伝わっていくのかと、そういう議論であろうかというふうに思いますけれども、一般的に申し上げまして、例えば、高度300メートル以上を、ある一定のところにとどまっているわけではなくて移動している、そういう航空機の騒音が、何というんですかね、例えば、船舶の航行音であるとか、波の音であるとか、そういった恒常的に水中において発生している音を超えて水中にどのぐらい伝搬していくものなのかというふうなこと</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>お持ちか。</p> <p>有明海は 1,700 平方キロメートルの小さな湾。そこを周回しながら魚は動き、船も魚がいそうな場所を求め周回する。多分オスプレイも飛行ルートは確定しないものだと思うが、船の上をもしオスプレイが飛べば、騒音でコハダは沈むだろうと不安をお持ちである。</p> <p>オスプレイ等と漁業との共存についてどういう方法が考えられるか、おわかりであるならば答弁をお願いしたい。</p>	<p>だと思っておりますが、基本的には水の中というのは空気中に比べると音の伝わりというのはあんまりよくありませんので、そういった面での影響というのはなかなか定量的に数字でもって分析をするというのは非常に難しいというふうには思っておりますけれども、我々としては先ほど来申し上げた、きちんと高度を保って、我々が設定した運用ルールに従って運用をすれば、それほど大きな影響はないのではないのかというふうには考えております。</p> <p>御参考までに申し上げますと、例えば、千葉県に木更津というところがございまして、こちらの陸上自衛隊の駐屯地ございまして、ヘリコプター、多数運用しております。それから、木更津の周辺というのは羽田空港を離発着する航空機が常時飛行しているような、そういうエリアでございましてけれども、そういったところで我々木更津の漁協の方々ともいろいろなお話し合いをする機会がございまして、航空機の騒音が漁業に影響を与えているという、そういう御指摘はいただいております。ですから、そういった面では、私どもとしては、その部分については大きな問題が発生することはないのではないのかというふうに思っております。</p> <p>他方、万万が一、自衛隊のそういう航空機の運用によって、そういう漁業であるとか、周辺の皆様にいろんな影響が出るというふうなことが万万が一あるような場合には、それを回避する方法、例えば、運用の仕方を変えるであるとか、そういうことをするのは当然でございまして、関係の法令に基づいたいろんな措置というふうなものもあるかと思っておりますので、そういったものは事後的にも状況を見た上できちんと対応していくというふうなことで考えていきたいと思っております。</p>
事前調査の実施	<p>○坂口委員</p> <p>今できる調査をやったほうがいい。漁業者にしてみれば死活問題。一定の方針が示された後にどういう調査をしなければならないかということぐらいは、検討していくべき。もう少し前向きな調査であるとか、検討をしてほしい。</p>	<p>○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長）</p> <p>御指摘ありがとうございます。済みません、私が申し上げたのは、現時点において私どもが考えているのはそういうことであるというふうなことを申し上げさせていただきました。</p> <p>いずれにしても、漁協の皆様方とは今後も継続的に話し合いをさせていただくこととなりますし、この事業を進めていく上できちんと御理解を賜らなければならないというふうに思っておりますので、その過程でいろんな御指摘、御不安というふうなものをお受けいたしまして、その中で、そういった方々の不安でありますとか、御心配と</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>いうふうなものを取り除いていくのにどのようなやり方があるのかということについては、引き続き我々としてもきちんと検討させていただきますし、話し合いをしていく中でそういった議論というものができていければいいのかなというふうに思っております。</p>

## 2) 万一損失を与えた場合の対応 (\*「1-3 漁業への影響」各論点共通)

### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>万一損失を与えた場合の対応</p>	<p>○武藤委員 有明海漁協からの、「万一にも自衛隊機の運用や駐屯地の管理運営上により農業や漁業事業者等に運営上の損失を与えた場合には、関係法令に基づいてその損失や損害を補償するとされているが、風評被害による損失等も補償の対象となるのか考えをお示しいただきたい」との質問に、「御指摘のような損失等が生じた場合は、被害の状況等を確認の上、個別具体的な状況に応じて適切に対応してまいります」と回答されているが、これは風評被害の場合も入るのか入らないのか。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） まさに委員御指摘のとおり、そのような損失等が生じた場合には、被害の状況等を確認の上、個別具体的な状況に応じて適切に対応してまいりますと、こういうふうに御答弁をさせていただいております。</p> <p>と申しますのも、風評被害といたしましても、さまざまなケース、具体的外ケース、どのようなときにどのような風評被害が起こって、その結果、どういうふうに損害をこうむったのかというのが、風評被害という一言をもってしては余りにも多岐にわたるといいますか、そういうことなので、答弁のほうもかなり抽象的な内容になってしまっただけに申しわけないんですが、基本的な考え方として、およそ防衛省の責任においてある方に損害を与えた場合には、防衛省はそれを補償しますと。</p> <p>これが基本的な補償の物の考え方でございますので、したがって、風評被害というざっくりとした言い方といえますか、もうちょっと具体的にこうこうこうなって、こうなってというのが明らかになったケースにつきまして、具体魚に検討して、防衛省にその責任があるといつことであれば適切な対応をとってまいると、こういうことでございます。</p>
	<p>○武藤委員 風評被害を確認するというのは、非常に難しいことだと思う。 これだけの風評被害がありましたと言え、はい、そうですかと、ちゃんと対応していただけるのか、そこが問題。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） 防衛省におきましては、さまざまなところで各種の損害賠償といえますか、補償をさせていただいております。</p> <p>例えば、射撃をする訓練水域の場合、射撃をやっているときにはまさに危険なので、漁民の方はこの範囲で入らないでくださいと。入らないとなると、その漁民の方はいわゆる仕事ができないので、当然補償をしてくれという話にかると。</p>



項目	質問	防衛省の答弁
	そのことについてどう考えているか。	<p>あるいは例えば、佐世保等米軍がおりますようなところだと、米軍への提供水域というようなものがございます。提供水域、決め方にもよりますが、結果として漁業者の漁業を制約しているということになります、その結果、それに対して補償させていただくと。</p> <p>いずれにいたしましても、基本的な物の考え方は、防衛省を原因として損害を与えた場合には適切に補償すると、これが大前提としてございます。</p> <p>その際、じや、どれぐらい漁業に損害を与えたのかという点につきまして例えば、防衛省が射撃をやっていないときの取れ高がこうで、やっているときにはこうなったとか、あるいは提供水域の場合だと、提供水域じゃないところでどれぐらいの漁獲があったのかとか、あるいは提供水域でも全面的に排除されているわけではない場合だと、その水域に入ったときにこれぐらいの冊れ高で、入れないときにどうなったかと、そういうふうな数字を関係の漁業組合、漁業者の方とお話ししまして、必要な場合には資料も提出していただいて、また、どんな資料を提出していいかわからんぞとおっしゃる向きについては、こうこうこういう資料があるんじゃないですかとか、あるいは魚市場に卸したときの証拠の伝票等があるんじゃないですかとか、さまざまな御質問に丁寧に答えるような形で漁業補償をやらせていただいております。</p> <p>そういう実績もありますので、万万が一、何らかの形で防衛省が補償しなければいけないということがある場合には、きっちりと補償し、また、補償する過程においては、それに仮に精通されていなくても防衛省のほうから情報提供するとか、あるいはこうしたらいいよといったことも含めまして、関係者の方が防衛省に対して損害賠償しやすいように対応するといったようなこともやっておると。あるいは必要があれば、そういうふうにやってまいりますというふうに御答弁をさせていただきたいと思います。</p>

## ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
万一損失を与えた場合の対応	○土井委員 もし、佐賀空港を自衛隊が使用した場合、オス	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） まず、防衛省といたしましては、駐屯地の内外を問わず、いかなる運用に当たっても安全確保と



項目	質問	防衛省の答弁
	<p>プレイによるものを含めて周辺地域に影響を及ぼすような何らかの事故が発生した場合、どのような対応をとられるのか、事後の補償も含め、お示しをいただきたい。</p>	<p>いうものに努めていくこととしておまして、適切な整備、隊員への教育訓練、関係法令の遵守等を通じまして、事故の防止に万全の措置を講じてまいるといところでございます。</p> <p>あつてはならないと考えておりますが、仮に、一例として申し上げれば、あくまで一つの例示ということでございますが、例えば、油流出事故が生じた場合の具体的な対応といたしましては、先ほど申しましたように、一例としてということでございますが、一つ目としましては、流出元及び状況の把握。第二点目といたしまして、地元自治体や海上保安庁、消防など関係機関への報告、通報。第三点目といたしまして、吸着剤やオイルフェンスを設置するなど流出拡散の防止。第四点目といたしまして、油の回収作業。第五点目といたしまして、監視及び回収作業の継続などの措置を逐次実施しまして、外部への流出拡散の防止や情報提供を行っていくということになるかと考えております。</p> <p>これらの対応を迅速に行うために、駐屯地内には日ごろから連絡体制というものを整えておくということでございますし、万一の事故後は早急に対処、体制を構築して、対応することとしております。</p> <p>また、万一にも農業や漁業事業者等に対しまして何らかの被害を与え、国家賠償法等の定めによりまして、防衛省が賠償の責を負う場合につきましては、関係法令に基づきまして適切に対応することとしております。</p> <p>繰り返しになって恐縮でございますが、防衛省といたしましては周辺の方々に何らかの被害を与えてしまうような事故はあつてはならないものと認識し、未然防止に努めてまいりますが、万が一にもそのような事故が生じてしまった場合には、これまでと同様に、被害をこうむった方々に対しまして真摯に対応し、適切に補償等を行っていきたいと考えております。</p> <p>それで一点、過去、具体的にどのような補償を行ってきたかという点につきまして、より具体性を持って担当課長のほうから補足的に答弁させていただきたいと思っております。</p> <p>○島参考人（防衛省地方協力局地方調整課長）</p> <p>ただいまの件につきまして、具体的な事例を、一例でございますけども、申し上げますと、例えば、防衛施設内の給油管の老朽化によりまして油が海に流出してしまった事故について、海水をくみ上げ</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>て生ウニを洗浄し、加工販売をしていたウニ業者に対し、当日、加工したウニの商品価値が喪失し、廃棄したことによる損害の賠償といったものを平成20年度に海上自衛隊の例でやっております。</p> <p>また、陸上自衛隊による例でございますけれども、地対空訓練中、模型型標的の尾翼等が漁網、魚の網を損傷してしまった事故につきまして、漁業者に対しまして、網の修理代及び網の修理期間における滅失利益、休業中に得たであろうといった利益についての賠償を行っております。これは平成27年度の例でございます。</p> <p>また、戦闘機F15が牧場上空を飛行中、当該戦闘機の騒音に驚いた種馬が暴走し、一頭が牧柵に接触し蛇行となり、病状が良化せずに殺処分となった事故について、牧場主に対しまして、その馬の治療代や代金を賠償したといった事例がございます。これは平成8年度の例でございます。</p> <p>また、海上自衛隊の事例をもう一つ申しますと、海上自衛隊による掃海訓練により水産資源、卵でありますとかそういったものの減少が認められたことにつきまして、関係漁協に対し、水産資源回復に係る費用相当分を補償したと。これは平成12年から14年に起きた事例でございます。</p> <p>こういったものを行っておるわけでございます。</p>

## ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
万一損失を与えた場合の対応	○川崎委員 もし仮に、漁業に限らず、周辺環境、そして農業についても影響があった場合にどのように対応するのか。	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 防衛省といたしましては、建設工事の実施や部隊の運用に際しまして、周辺で漁業や農業を営まれている方、あるいは周辺住民の方々にはできるだけ御迷惑がかからないように、周辺環境には十分に配慮してまいります。 仮にこの建設工事の実施や部隊運用が原因で、農業や漁業を営んで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たいというふうに考えております。

## ◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
万一損失を与えた場合	○坂口委員 事後の補償と事前の	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） この自衛隊の離発着によります漁業経営者の損

項目	質問	防衛省の答弁
の対応	補償があつてしかるべき。オスプレイが存在するだけで、漁業者は常に不安を持って漁をしなければならず、常に魚が沈むリスクがある。オスプレイの存在だけでも補償の議論があつてしかるべきと思う。	失に対して事前賠償ができないかということでございますけれども、基本的には補償でございますので、自衛隊の航空機の離発着と漁業経営の損失というものの因果関係をきちんと捉まえた上で、補償ですので、精査する必要があると思っております。 したがいまして、こういった実態を踏まえまして、防衛省としては適切に対応をしてみたいというふうに考えております。
万一損失を与えた場合の対応	○武藤委員 これまで有明海の問題でも、筑後大堰の問題でも因果関係が明確にならないということを経験してきたのが国。このことについてどこまで真剣に、どう考えているのか明らかにしていただきたい。	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） 防衛省としましては、防衛施設が機能を十分に発揮するためには、防衛施設と周辺の地域の調和を図って、周辺の皆さんの理解と協力を持って安定的に使用できる状況が必要だというふうに思っております。 こういった考え方から、防衛省といたしましては、防衛施設の設置、あるいは運用によりまして影響を受ける場合には、防衛施設周辺の生活環境整備法という法律がございます。これによりまして、各種施策を地元自治体等とよく相談しながら、これまでも実施してきております。今、委員のほうから御質問いただいた件につきましても、県、市ともよく調整しながら、適切に対応していきたいというふうに考えてございます。
万一損失を与えた場合の対応	○江口委員 「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。」、つまり、現段階で漁業、農業、畜産に全くの影響がないというわけではなく、影響がある場合もあると受けとめた。そのときは補償されるといっておっしゃっている、その受けとめでよいか。	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） そのとおりでございます。自衛隊の飛行活動と農林漁業等の被害との因果関係があれば、それは補償の対象ということになります。
	○江口委員 因果関係を調査し、漁業に具体的な被害が幾らあったかを申した場合、国と漁業者とのやりとりは、全国でいろんな	○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長） まさに損失補償でございますので、漁業経営者がこうむった損失と、それから自衛隊の活動によりまして因果関係をきちっと国で聞き取り等調査をいたしまして、それに基づきまして損失補償額を算定してお支払いするということになります。

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>ケースを見ても非常に難しいと思う。</p> <p>「因果関係を調査の上、適切に対応してまいります」というのは、具体的にどういう意味なのか。</p>	
	<p>○江口委員</p> <p>仮に漁業者が訴える金額と防衛省の認定の金額に差異があった場合は、どのようにされるのか。</p>	<p>○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長）</p> <p>こういった損失補償につきましては、もちろん漁業者からの申告もありますけれども、防衛省としても適切な補償をしますので、漁業者の申し入れに基づきまして、きちっと事実関係を確認いたしまして補償するものでございます。</p>
	<p>○江口委員</p> <p>漁業被害があった場合は対応するというのは、漁業者が幾らだと算定した場合に、ほぼその金額が認められるような対応になるのか。</p>	<p>○藤代参考人（防衛省地方協力局地方調整課長）</p> <p>金額のことは具体的には今の仮定の話ですから申し上げられませんけれども、いずれにしましても、きちっと損失補償でございますので、漁業経営者がこうむった損失を補償するというところでございます。</p>

## 2-3 漁業への影響

---

### 【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

---

該当なし

---

## 2-3 漁業への影響

## 【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について

## ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>工事期間中の有明海への排水対策</p>	<p>○江口委員 排水対策については佐賀空港建設時の工法を倣うとされているが、具体的にどのような工法や、どのような配慮を意味しているのか。</p>	<p>○上田参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） 防衛省におきましては、一般に駐屯地の施設整備に当たりましては、当然ながら工事期間中及び当然駐屯地完成いたしまして部隊の運用、それを念頭に置きまして周辺地域の環境や安全に配慮した万全の措置を講じたいというふうに考えてございますが、工事期間中につきましての措置として具体的に考えてございますのは、例えば、濁水、汚水、そういう工事に伴いまして発生したような水、これがそのまま流れ出ることのないよう、濁水をまず駐留、沈殿するための仮設の調整池ですとか、あるいは濁水の処理装置、こういったものを設置いたしまして、工事現場から出る濁水、あるいはさらに工事中に降雨や雨が降ることもございます。その雨による濁水、そういったものが当然ながらそのまま施設外に流出することのないように防止したいというふうに考えております。</p> <p>また、あと特に問題になりますのは、駐機場などでコンクリートを打つ場合でございます。御承知のように、コンクリートを打つと接します水がアルカリ性になりまして、大変周りの環境に影響ございますので、コンクリートの打設期間中というのは、さらにそのための専用の仮設の貯水池、池でございますけれども、そういったものも工事中に設けまして、そこに水を入れ、流入する水のpH濃度、アルカリ度とか、そういったものをしっかりと処理をいたしまして、決してそういった工事に伴います排水が汚れたままそういった施設外に出るようなことはないようにしたいと思います。</p> <p>こうして佐賀の皆様が守られています豊かな海、有明海を私どもの工事で汚すことのないようにしっかりと努力してまいりたいと思っておりますし、今、委員から御指摘ございましたように、佐賀空港建設時の事例というのをしっかりと踏まえさせていただきたいと思っておりますが、またこの分野、施設工事、非常に日進月歩で技術が進歩して</p>



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>いる点もございます。より環境に配慮した工法というのいろいろと出てまいっているところがございますので、そういった最新の工法などもしっかり取り入れたいと思っておりますので、今後、基本検討業務等を進めます際に、造成工事の具体的な工法などを検討してまいりますので、そういった中でしっかりと最新の環境に配慮した工法というのを検討してまいりたいと考えております。</p>
	<p>○江口委員 排水のため池の場所や面積についてお尋ねしたい。 33ヘクタールの土地が土壌から建物やエプロン、コンクリになるということは、大雨が降ったときの雨水の量も相当なものになると思うが、その水がどういうふうに処理されるのか、その件についてもお尋ねしたい。</p>	<p>○上田参考人（防衛省整備計画局施設計画課長） ただいま先ほど私申し上げました仮設調整池、あるいは仮設の貯水池でございますけれども、これは工事、施設の建設に当たりまして、工事中に設置するということでございます。今、6月にお示ししました施設配置図の中には、そういった貯水池を工事中にどこに置くといったことは、委員御指摘のとおり示されてございません。 それにつきましては、先ほど申しましたように、具体的な工法の、造成工事、施工工事の工法とも関係してございますので、そういった工法を定める、一般的に工事の検討につきましては、まず基本検討を行いまして、基本設計、実施設計と具体的に進めてまいりますけれども、その基本検討の中で、工法を定めます中で、そういった調整池をどこに設けるのが効率的か、効果的かということを考えてまいります。 委員御指摘の、大変大雨、きょうも雨降ってございますけれども、大雨に伴いまして、その降雨が工事、造成地に降り、それが大量にそのまま流れ出ることのないように、今申し上げました仮設の調整池というのは、貯水池と申しますのは、そういったものも念頭に置いた規模で確保したいというふうに考えております。</p>

◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>有明海への排水対策</p>	<p>○川崎委員 一番心配なのは、排水の問題。工事期間中は当然のことながら、その後の排水、油の処理等々、いろいろとあると思うが、対応、対策はどのようにお考えしているのか。</p>	<p>○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 工事期間中につきましては、降雨により濁水が直接海に流出することを防止し、かつpH処理を確実に行って対応したいと思います。 そして、駐屯地開設後につきましても、当然、関係法令や県の条例の基準を満たす高水準の浄化槽、油分離槽、こういったものを導入して、定期的に処理水の水質を測定し、まず基準値を遵守するというふうに思っていますし、今後の検討の中</p>

---

項目	質問	防衛省の答弁
		で、佐賀空港建設時の事例を十分踏まえつつ、さらなる対策もとっていきたい、このように思っています。

## 2-3 漁業への影響

---

### 【論点 10】 漁業に係る電波・通信への影響について

---

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

## ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
家畜に対する騒音の影響	○川崎委員 まだまだ疑問として残っている周辺の家畜に対する影響についてなかなか鮮明になってこない。データがない云々というところもあるでしょうが、きちっとした答えを出していただかないといけないと思っている。	○辰巳参考人（防衛省大臣官房審議官） 佐賀空港周辺の漁業や農業、また周辺の方々には御迷惑がかからないよう、例えば、早朝や夜間における運航はできる限り避けるなど、周辺環境には十分配慮をしてみたいと思っております。

## 2-4 農業への影響

---

### 【論点 12】 下降気流（風圧）による農業への影響について

---

該当なし

---

## 2-4 農業への影響

---

### 【論点 13】 排水による農業への影響について

---

該当なし

---



## 2-4 農業への影響

---

### 【論点 14】 照明による農業への影響について

---

該当なし

---

## 2-4 農業への影響

---

### 【論点 15】 電波等による農業への影響について

---

該当なし

---

## 2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について

---

### 【論点 16】 佐賀空港が攻撃の標的になることについて

---

該当なし

---

## 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

## ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
バルーン大会への影響	○土井委員 オスプレイがここに配備されることによってバルーン大会への支障はないのか。	○川嶋参考人（九州防衛局長） 以前も同様の御質問にお答えさせていただいたと思いますけれども、まず、結論から申し上げて、佐賀の市民の皆様が愛されているその行事を防衛省として妨害するつもりは一切ございません。そういうことにならないように、今でも目達原のほうに航空機がございますが、バルーンの大会に支障がないように飛んでございます。 佐賀空港のほうを使わせていただけるということになった場合、佐賀でオスプレイを使うということになった場合においても、この精神において変わるところはございません。バルーン大会に悪影響を及ぼさないような形で駐屯地を運用してまいりたいと考えてございます。

## ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
バルーン大会への影響	○川崎委員 バルーンについて、佐賀空港ができたことにより、ある一定の制約ができ、これ以上の制約はもう受け入れられないと佐賀市の関係者も言っている。実際はどうか。制約はあるのか、ないのか。	○川嶋参考人（九州防衛局長） バルーンフェスタにつきましては、佐賀県にとりましても佐賀市にとっても非常に重要なイベントであるということは私どもも承知してございます。したがって、現在、これまででも、目達原にございますヘリコプターにつきましては、バルーンフェスタ開催中はイベントに影響しないよう、バルーンの飛行エリア近傍における飛行を自粛しております。 仮に佐賀空港を使わせていただくということになった場合においても、航空機及びバルーンの安全のために、これまでと同様、バルーンフェスタの開催に影響を与えないように措置をするのは当然のことであると考えてございます。
	○川崎委員 影響はないと考えてよろしいですね。	○川嶋参考人（九州防衛局長） おっしゃるとおりでございます。

項目	質問	防衛省の答弁
<p>バルーン大会への影響</p>	<p>○中本委員 今回の計画によりバルーンフライトエリア、また情報圏の変更など見直しといったものが具体的に実施される予定があるのか。</p>	<p>○川嶋参考人（九州防衛局長） バルーン大会が実施されますときには、このあたりをバルーンが飛びますよということで、バルーンの飛行エリア、バルーンフライトエリアというものが設定されて、しかるべく国土交通省を通じまして、飛行禁止区域のノータムと言っておりますけれども、そういうものが発表されるということになっております。いつからいつまで、このエリアでこういうことが起こるので、この間、この区域を飛行機が飛ぶときは注意しろ、あるいは飛行機は飛ぶなど、そういった種類の内容が発効されると承知してございます。</p> <p>現に目達原駐屯地につきましては、その管制圏内に相当ノータムエリアが張り出すような形になってきております。したがって、先ほども申し上げましたとおり、まさにこのバルーンをやっておられる間につきましては、そのノータムエリアにかからないように飛行を自粛しておるわけでございます。</p> <p>佐賀空港につきましては、佐賀空港の情報圏というふうに承知しておりますけれども、情報圏の上のほうといいますか、北のほうといいますか、陸地のほうといいますか、そちらのほうにややノータムエリアがかかるような形で設定をされております。したがって、その間はノータムエリアを飛ばないように、当然民航機も含めまして考慮されていると思っておりますけれども、私どもが佐賀空港を使わせていただくということになった場合には、このノータムエリアに従いまして、当然そこは飛ばないと、こういう形で対応するということになろうかと思っております。</p>

## 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

#### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
ラムサール条約登録湿地への影響	○川崎委員 有明海には東与賀、鹿島にラムサール条約登録湿地があり、たくさんの野鳥が飛んでくる。騒音の観点から、このラムサール条約登録湿地への影響をどのようにお考えか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） これまでも御説明しているように、我々の基本的な場周経路のパターンでは、東よか干潟の上を飛ぶことは考えておりません。さらに、当然高度 300 メートル以上をキープするということになっておりますので、地上への影響はないというふうに考えているところでございます。

## 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

## ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
民間空港としての使用・発展への影響	○土井委員 自衛隊が使用することによって、佐賀空港の民間空港としての発展に支障を来すことがないのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 将来、佐賀空港におけます民間機の利用が一日を通じて一時間当たりの現最大離発着陸回数三回ということでございますが、ここまで増加したといたしましても、自衛隊機と民航機の滑走路占有時間の合計が佐賀空港の利用可能時間を超えるということとはございません。これは、既に資料で御提出させていただいたところでございます。 また、もし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おります。 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く着いてしまうとか、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おります。 したがいまして、昨年九月に公表されました「佐賀空港がめざす将来像」のロードマップで示されました国際線及び国内線の将来像を踏まえたとしても、自衛隊の運用により民航機の運航に支障を生じることはないということを我々としては考えておるところでございます。

## ◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
民間空港としての使用・発展への影響	○西久保委員 佐賀空港の場合、日本の航空機だけではなく、国際空港を目指している。長い距離を飛んでいくので、予定時刻はかなりいろいろな形でずれ込みがあると思うが、数字だけ見れば、航行可能かもしれないが、その点も少し考慮した内容で次の資料の作成をお願いしたい。	○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長） 民間空港としての使用・発展の支障に関して、これも実は先般、報道でも佐賀空港の将来像ということで、これから国際空港としていろいろ発展していくということを拝見いたしましたけれども、やはりそういったことも最大限配慮していきたいと。 これは小さい字で恐縮ですけど、13 ページの検証結果 1)と 2)、それぞれに※3に「民航機が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。」ということを書いてございまして、これもやはり今後、佐賀空港がどういう形で発展していくかということにもよるわけでございますけれども、例えば、国際便の非常に入りたい時間帯などもあると思いますので、そうい

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>ったところに仮に集中していくとすれば、そういうことは最大限に配慮して運用してまいりたいと思っております。</p>
<p>民間空港としての使用・発展への影響</p>	<p>○指山委員 今議会、「佐賀空港がめざす将来像（案）」が示され、おおよそ10年後に向かってこの将来像を取り組んでいくということである。8時から17時まで540分という制限された時間の中で、民航機の離着陸の時間がふえてくる中で防衛省としてどうお考えなのか。</p>	<p>○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 先般の報道でも、私、拝見させていただきましたけれども、佐賀空港の将来像ということで、第一、第二、第三ステージということで国内外の路線をさらにふやしていくと、また、滑走路も2,000千から2,500メートルという流れの中で、委員御指摘のとおり、空港の機能がさらに拡張していくというのは認識でございます。 そういう中で、この13ページにお示しさせていただいた資料については、以前にこの将来像が示される前に、私どものほうで試算をさせていただいたということで、この検証結果にもあるように、近い将来ということも下の※1をごらんいただきますとおり、現在の民航機の1時間当たりの最大離着陸回数3回に9時間に乗じたということで、一つの想定としてこれぐらいふえるであろうということの中で試算させていただいたものでございまして、今回、佐賀空港の将来像が示される中で、私どもとしても、もちろんこちらの※3にもございまして、集中的に離着陸を行う場合については、その時間帯は控える等の措置を講じてまいりますけれども、もし、検証結果2)で想定している以上の民航機の離着陸回数ということになりますと、それに応じた試算もまた必要になると思っておりますので、そこは検討させていただきたいと思っております。</p>
	<p>○指山委員 これから佐賀空港が便数をふやしていくんだという中で、オスプレイを配備すると、何となく佐賀空港が将来向かっている方向性を邪魔しているような感じにも受け取れなくもない。限られた540分という時間を確実に210分は取るわけだが、そこは減らすような状況も可能なのかどうか、その辺も一週お答えいただきたい。</p>	<p>○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 13ページのデータにつきましては、この将来像、昨今、県のほうで示された将来像を踏まえていないものでございまして、まず、基本的な考え方として、やはりこれは当初から防衛省として申し上げているところがございますけれども、やはり佐賀空港の発展には影響を与えないという前提で私どもも申し上げさせていただいているところがございますので、そこは今も変わりございません。 そういう前提の中で、この13ページの資料としては、その時点での想定でつくらせていただきましたけれども、この将来像につきましては、例えば、第一、第二、第三ステージとありますけれども、そういう中で、離発着回数というのがどういう形で想定されるのかということも県から御指摘いただきながら、どういうことを考えられるのかということは検証していきたいと思っております。</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>60 回程度というのを減らすことができるのかという御指摘でございますが、これは七ページにもお示しさせていただいておりますとおり、ちょうど私どもの目達原のヘリとオスプレイと合わせて年間 17,000 回という中から、一日当たり 60 回程度ということでお示しさせていただいているところでございますけれども、そういう中で、一方で空港の発展に影響を与えないという、その両立といいますか、そういうことをいかに図っていけるかということは、今後県と御相談させていただきながら進めていきたいと思っております。</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

## ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
防災拠点としての意義・活用方法	○川崎委員 佐賀空港における防災拠点としての意義、また実際の活用方法をどのように考えているのか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 大規模災害が起こり、特に今回もそうでしたが、道路や橋が寸断されると。陸路での接近が非常に困難な場合に、オスプレイのような、あるいはヘリコプターのような、こういった自衛隊機の活動というのは非常に重要になってきます。人命救助、それから救援活動、両方において極めて重要なものであると認識をしております。ヘリコプターを配備すれば、そういった場合において大規模に人命救助も実施できますし、救援物資のきめ細やかな輸送などにも効果があると思います。 また、佐賀空港に自衛隊の航空部隊を配備することによって、実際に災害が起こったときには全国から自衛隊機を速やかに展開させて、佐賀空港をベースに災害対処活動ができるのではないかとというふうに考えております。 そして、物資もここで積みかえ、固定翼から、例えばヘリコプターなどに積みかえて、各地の避難所や微集落へきめ細やかに輸送できる、そういったオペレーションができるのではないかと思います。 また、自衛隊だけではなくて、ほかの警察や、今おっしゃったような消防や、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。

## ◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
急患輸送や災害派遣に関する県との協力体制	○西久保委員 急患輸送や災害派遣の要請があった場合は昼夜を問わず利用する場所があるということは、逆に考えれば、佐賀が何か災害があったときにはすぐ来れるということ。 例えば災害があった	○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 委員御指摘のとおり、災害派遣ですとか、そういった急患輸送といったものにつきましては、知事の要請を得て自衛隊のほうで可能な限り対応させていただくことということであろうと思っております。 また、これは阪神・淡路大震災以降もやはり、それまでは要請を待たないと出ていかないということだったんですけれども、東日本大震災もそうですし、最近は大きな地震が起きたときには、知事とか

	<p>ときや、山奥の急患が出たとき、要請すれば対応してもらえるのか、何らか佐賀県に対して、協力体制をとっていただけるのか。</p>	<p>市当局も立ち上げがなかなか難しく、要請が出来ることもございますので、我々としてはそういった場合には自主派遣という形で状況を偵察し、要請があったときに速やかに対応できる、もしくはひどい状況であれば、我々のほうもどんどん打診をして展開させていただくというようなことをこれまでもさせていただいておりますので、そういった形で御活用いただければというように考えております。よろしく願いいたします。</p>
--	---	--

## その他の要請内容に関する防衛省の説明



## 1 国防への協力

### 1) 我が国を取り巻く状況

#### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
我が国の安全保障環境	<p>○武藤委員 島嶼防衛には水陸機動団が必要、オスプレイが必要、北朝鮮の無法と中国の脅威とやたら言い立てられるが、殊さら脅威をあおり立てているのではないか。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 委員御案内のとおり、非常に昨今の我が国周辺の安全保障環境は厳しいものとなっているところでございます。例えば今、南西方面の例で申し上げられましたが、例えばことし6月、中国海軍のフリゲートが我が国の尖閣諸島周辺の接続水域に入域したと、これはある意味、尖閣の接続水域に中国の海軍フリゲートが入ったというのは初めての事象でございました。またその後、沖永良部周辺の領海内に情報収集艦が入ってくる等、いろんな形で今非常に安全保障環境というのが厳しくなっていることは事実でございます。</p> <p>決して防衛省のほうで、委員御指摘のような形で、今の状況をあおり立てているとか、そういうことではなくて、我々としては実際の我が国の安全保障環境をある意味事実、それを適切に伝えさせていただいているという認識でございます。</p>
我が国の安全保障環境	<p>○武藤委員 対話と協調、平和と協力の包囲網、これこそが今必要。アジアの安寧のためには、北東アジア平和協力構想も必要だと言われている今、防衛省がしきりに言っている武力には武力といおう考え方は世界の流れに逆行しているんじゃないか。</p>	<p>○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） まず、北朝鮮の例を挙げられましたので、その観点から申し上げますと、委員御案内のとおり、先般、北朝鮮は我が国の排他的経済水域に三発ミサイルを、それもかなり正確な形で打ち込んできていると、非常に北朝鮮の今のミサイルの脅威、打撃能力の多様化と残存性というものが非常に高まっているところでございます。</p> <p>それで、これも委員御案内のとおりでございますが、我が国の基本的な防衛政策は専守防衛、変更ございません。したがって、このような北朝鮮の、例えばミサイルに対しましては、BMD、弾道ミサイル防衛ということで、いわゆるイージスとPAC3、この二重防衛構想によりまして、我が国の国民の方々の生命、財産を守ると、こういう考え方で防衛力整備を進めているところでございます。</p> <p>また、先ほど中国の関係、いろいろ御言及がございましたが、我々、中国との関係につきましては、これも総理のほうからも申し上げているところでございますが、日中連絡メカニズムという、いわゆる何かあったときに、日本と中国のミリタリー・ツー・ミリタリーで、事態をエスカレートさせないための枠組みということについても、その対話といい</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		ますか、努力を今継続しているところでございます。決して委員の御指摘のようなことだけではないということ、この場をかりて御説明させていただきたいと思っております。

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
我が国の安全保障環境	○指山委員 我が国の安全保障環境について、特に東シナ海周辺を取り巻く我が国の安全保障環境の現状は、例えば、佐賀空港が開港した平成 10 年当時と比べて今どうなのか。	○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 10 年前との比較ということでございますけれども、安全保障環境について申し上げますと、先ほど柏谷のほうからも申し上げましたけれども、まず、一点申し上げますと、我が国の防衛政策と申しますのは、特定の国を対象として防衛力整備を行っているわけではございませんが、先ほど一例として申し上げましたが、さまざま、例えば予算面の状況ですね、こういったものにつきましても、従来に比べて約 4 倍ということで、10 年近く伸びてきておるところでございます。これが統計をとりまして、例えば、中国が経済発展を始めた 1988 年ぐらいから捉えていきますと、約 40 倍といったような数字にもなっておりまして、極めて顕著な伸びになってきているということが御理解いただけるかと思っております。 また、海上戦力というところも、例えば、中国の場合、より遠方の海域で作戦を遂行する能力の構築ができるようになってきていると。太平洋にも、沖縄一宮古間等を利用して進出していくようになっていくということが極めて顕著な最近の傾向でございます。 また、水上艦艇や潜水艦、揚陸艦といった海軍の戦力全体の能力の向上、それから、中国は戦略ミサイル原子力潜水艦というものを持っておりますけれども、こういったものの更新ということも逐次進めておるといったような状況になっておりますし、先ほど御紹介いたしましたけれども、中国初の空母というものも、最近でございますけれども、2014 年 9 月に就役をしているといったような状況になっておるところでございます。 一例として、例えば、新型の駆逐艦ですとかフリゲート艦といったものの隻数なんかを申し上げますと、10 年ぐらい前、16 隻であったものが、最近でありますと、例えば、2013 年のちょっと古いデータでございますけれども、43 隻に増加しておるといった状況でもございますし、新しいタイプの潜水艦というのも 2003 年から 2005 年程度ですと、7 隻

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>であったものが2013年には40隻というように大きく増加をしておるといふこととございます。</p> <p>航空戦力につきましても、第四世代の能力の高い戦闘機というものが着実に増加してきておりまして、例えば、2003年ごろですと200機程度であった第四世代の戦闘機も2013年には673機と、三倍近くに膨れ上がっておるといふ状況も確認しております。</p> <p>先ほど大臣が県のほうに御説明したA4の縦紙のほうでもいろいろ御説明をさせていただいたところとございますけど、一枚紙のところとございますけれども、申し上げたように、中国一つをとりましても、軍事力の広範かつ急速な強化、それから、東シナ海における急速な活動の活発化というところもございまして、中台の軍事バランスというのも中国側に極めて有利な状況になってきておるといふこととございます。</p> <p>また、先ほど申しました沖縄―宮古間等を通過した形で中国の太平洋への進出というのも常態化しておるといふことが実情とございますし、最近、北朝鮮におきましても、ミサイルや核につきましても、特に金正恩政権になりまして非常に国際社会に対する挑発を高めておるといふ状況になっております。</p> <p>また、先ほども御説明いたしましたけれども、近年、やはり領土や主権、それから経済権益といったものをめぐる純然たる平時でも有事でもないといったような、いわゆるグレーゾーンというものの事態が増加するとともに、また、長期化する傾向にあるということも一つの特徴ではないかというふうと考えております。</p>

## 2) オスプレイの必要性

### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>オスプレイ配備の必要性</p>	<p>○川崎委員 最近、中国の海軍の情報収集艦が我が国の領土に侵入するといふようなこともあり、北朝鮮も挑発するかのようにより再三再四ミサイル発射実験をやっている。こうした直近の国際情勢を</p>	<p>○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 今、委員おっしゃったように、この数日といふか、この最近におきましても、中国の海軍戦闘艦艇が尖閣諸島の接続水域に入域する。さらには、今おっしゃった情報収集艦の領海での航行。そして、接続水域にその情報艦がさらに入域するといふようなこと。そして、北朝鮮のほうでもミサイルの発射というのがございました。このように、まず中国が我が国の周辺海域での行動をエスカレートさせている</p>

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>見ると非常に緊迫をしている。</p> <p>そういった中で、自衛隊の佐賀空港配備とオスプレイの配備、それから水陸機動団の設営について、改めてその重要性、必要性について見解を聞かせていただきたい。</p>	<p>と、これは非常に懸念を持っていますし、北朝鮮のミサイル開発についても、これは我が国に対して非常に、極めて我々としても懸念すべき事項であるというふうに考えております。</p> <p>そのような中において、特に南西地域、あるいは西日本地域の安全保障環境が非常に厳しくなってきているという状況でございます。こういう中で、オスプレイなどの航空機というのは機動展開能力がございます。そして輸送能力がございます。仮に島嶼部への攻撃があった場合には、こういった攻撃を排除する、そして島嶼部の奪還をする、こういったためにはこのようなオスプレイが、先ほど申された三千人規模の水陸機動団を迅速に運ばなくてはいけないというふうに思っております。</p> <p>現有自衛隊はCH47 という輸送能力のあるヘリを持ってありますが、これだけは巡航速度や航続距離の観点から、やはりまだ十分ではないということをおもっておりますので、オスプレイを導入して、迅速な展開・対処能力を向上させ、我々の領土、領海、領空をしっかりと守っていく、この必要はあると思っております。</p>

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>対話や外交での努力</p>	<p>○武藤委員</p> <p>軍備を強めるから、防衛力を大きくしていくから、それでほかの国の軍備拡大に対抗していくことができるんだと思っているなら本当に間違いだと思ふ。</p> <p>対話や外交面での努力をやっていく、そういう国になってほしいと思うが、どうか。</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長）</p> <p>今、委員御指摘のような外交的な活動につきまして、報道でも御承知のように、日米間の首脳会議も行ってありますし、ASEAN、そういった場におきましても、バリでの会談、マレーシアでの会談といったものを行っておるところでございます。</p> <p>また、私たちもこういった防衛交流ということで、中国や韓国との間でも交流を持ちまして、お互いの意図、それから偶発的な事故が発生しないようにといったようなことで話し合い、取り組みをさせていただいております。</p> <p>また、今御指摘がありました安全保障環境の部分でございますが、これは政府といたしましては、まさに我が国を取り巻く安全保障環境が極めて不安定要因が顕在化し、先鋭化している中で、防衛省といたしましては、これは政府といたしましてはだと思っておりますけれども、これは、総理、それから官房長官も国会で答弁をさしあげておりますが、国民の安全、生命・財産と領土・領海・領空を守り抜くと、このため、力による現状変更を許容しないとの</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		意思をより一層しっかりと示していくことが極めて重要であるということは、これは総理、官房長官も、また防衛大臣も申し上げているところでございますので、その点につきましては御理解いただきたいと存じます。

### 3) 佐賀空港の選定理由

#### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
佐賀空港の選定理由	○土井委員 なぜ佐賀空港が国防上必要なのか、審議官の思いを伺いたい。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） まず、思いということでございますが、御案内のとおり、今現在、我が国を取り巻く安全保障関係というのは非常に厳しい状況にあるということで、平成26年度以降に係る防衛計画の大綱では、防衛力の役割を幾つか上げておるんでございますが、そのうちのひとつといたしまして、島嶼部に対する攻撃への対応というものを挙げております。 この島嶼部に対する攻撃に対しましては、安全保障環境に即して配置されました部隊に加えまして、侵攻阻止に必要な部隊を速やかに機動的に展開し、海上優勢、航空優勢を確保し、侵略を阻止、排除して、島嶼への侵攻があった場合にはこれを奪還するということが重要だということは御理解いただける場所だと思います。 このような考え方のもとに、現在の中期防衛力整備計画におきましては、島嶼部への侵攻などに対応するため、約3,000人規模の水陸機動団を新編することとしておりまして、実際、平成29年度概算要求でも今要求させていただいているところでございます。 このような部隊を島嶼部に迅速に投入するためには、自衛隊が保有している輸送ヘリコプター、CH47JAでございますが、この輸送能力を巡航速度、航続距離等の観点から補完、強化し得るオスプレイを導入いたしまして、迅速な展開、対処能力を向上させる必要があるというのが前段の一般的な考え方でございます。 その上で、委員から御質問がございました、じゃ、なぜ佐賀空港なのかと。以上申し上げました考え方のもとに佐賀空港を選定した理由としまして、我がほうとしては五つ挙げさせていただいているところでございます。 まず第一点目につきましては、先ほど申し上げました水陸機動団の中の水陸機動連隊が配置される



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>予定の陸上自衛隊相浦駐屯地、長崎県佐世保市でございますから、ここから六十キロと非常に近く、同連隊の島嶼部等への迅速かつ効率的な輸送に適しているというのが一点目でございます。</p> <p>二点目といたしましては、島嶼部への侵攻に対処する水陸両用作戦には安全保障環境に即した部隊配置と統合運用に基づく陸海空自衛隊の緊密な連携のもと、機動的な対処というものが不可欠でございます。この作戦にかかわる主要部隊が非常に多く存在する九州北部に佐賀空港は所在しているというところでございます。</p> <p>三点目といたしましては、ティルトローター機、このオスプレイの運用に必要な滑走路を有しているという点でございます。</p> <p>四点目といたしましては、周辺に市街地がなく、海に面しているため、騒音などの面で地元住民の方々への負担というものを最小限に抑制しつつ、十分な地積の確保が可能であるという点でございます。</p> <p>最後に五点目でございますが、市街化が進んでいる目達原駐屯地からも近く、この目達原に配備されているヘリコプターの移設先としても活用し得ると、こういう点を総合的に判断し、佐賀空港ということでお願いしているところでございます。</p>

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>佐賀空港の選定理由</p>	<p>○指山委員 今の安全保障環境に対応していくために、本当にオスプレイの配備は不可欠なのか。その配備箇所が佐賀空港でベストなのか。</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） 佐賀空港を選定した理由につきましては大きく五つございます。</p> <p>まず一点目が、この中期防衛力整備計画、閣議決定でございますけれども、こちらのほうで九州に水陸機動団というものを配置する予定でございます。特にこのメインとなります水陸機動連隊につきましては、陸上自衛隊の相浦駐屯地、これは長崎県の佐世保市でございますけれども、こちらに設置する予定でございますが、これが本隊でございますので、こちらと非常に近くて、この連隊を南西諸島、ここは平時からなかなか配備できないエリアでもございますけれども、こちらへの迅速かつ効率的な輸送に適しているということでございます。こういった相浦駐屯地等と近いということが一点ございます。</p> <p>二つ目につきましては、こういった南西諸島、島</p>



項目	質問	防衛省の答弁
		<p>嶼部への進行に対処する水力両用作戦と申しますのは、安全保障関係に即した部隊配置と統合運用に基づく陸海空の緊密な連携が不可欠でございます。こういった面で申しますと、北九州の北部には、この作戦に係る主要な陸海空の部隊が存在しております。</p> <p>一例で申し上げますと、例えば、航空自衛隊の春日基地まで約45キロでございます。また、こういった部隊を輸送するに適します輸送艦を出航させるには、海上自衛隊の佐世保基地というのがございますけれども、こちらの佐世保基地まで約50キロということでございます。先ほど申し上げた相浦駐屯地も約60キロということで、位置的にも極めて適した場所にあるというように考えておるところでございます。</p> <p>それから三つ目でございますけれども、ティルトローター機の運用、今、その後、オスプレイというふうに機種選定させていただいておりますけれども、このオスプレイの運用に必要な滑走路を有していることということで、佐賀空港はこの基準、1,500メートル以上を満たしておるところでございます。</p> <p>四つ目でございますけれども、佐賀空港の立地条件といたしまして、周辺に市街地がなく、海に面しているという状況でございます。騒音などの面で地元の住民の方々への負担を最小限に抑制しつつ、十分な地積の確保も可能ではないかというふうに考えておるところでございます。</p> <p>最後でございますけれども、また、市街地が進んでおります目達原駐屯地からも極めて近いと。立地的にも約20キロでございますけれども、同駐屯地に配備されているヘリコプターの移設先としても活動し得るのではないかとといった点につきまして総合的に判断させていただいたところでございます。</p> <p>こういったところで、佐賀空港の優位性と申しますか、配備先として選定させていただいた理由でございます。</p>

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
佐賀空港の選定理由	○中本委員 民間空港である佐賀空港が、そもそもなぜ	○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長） 九州域内でなぜ佐賀なのかというふうなことでございます。

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>選定されたかということを変更して伺いたい。</p> <p>島嶼部への対応で、ベストロケーションという表現も使われていたが、九州内では、まだ自衛隊の飛行場はたくさんあるかと思う。特に築城、新田原はアメリカのF-15 戦闘機等の一部利用も決まっている中で、具体的にどの飛行場との比較で佐賀空港という選定になったのか。</p>	<p>基本的には、例えば民間の空港であるとか、そういった部分については、既に我々部内の検討で、さまざまな要素でなかなか難しいというふうなことになっておりますので、地元において無用の混乱を引き起こすというふうなこともなにかと思いますので、余りそういう細かい部分には触れない形でお答えをさせていただければと思います。</p> <p>具体的に築城であるとか新田原という御指摘がございましたけれども、委員も御承知だと思うんですが、築城においても新田原にしても、なかなか地積的にはそれほど余裕があるわけではございませんので、こういった部隊を新たに引き受けることは非常に難しいというのは我々部内の検討でございました。</p> <p>佐賀につきましては、先ほど柏谷部長から御説明させていただきましたけれども、部隊運用上の優位性というふうなものもございまして、それから、民間空港ではございますけれども、周囲には比較的取得可能な、使えるような土地もあるというふうなことで、ここで新たに部隊を配置して運用するということは実現可能性としては高いのではないのかというふうなことは、我々部内の検討としては考えさせていただきました。</p>
<p>佐賀空港の選定理由</p>	<p>○指山委員</p> <p>水陸機動団を新設し、最新鋭の装備品の取得を進めるという中で、オスプレイを購入してというところまではわかるが、佐賀空港に配備することが本当に今の厳しい現状を解決する一つの歯車になり得るのか。</p> <p>佐賀空港に配備する理由を見ると、別に佐賀空港でなくても佐世保の近くの駐屯地でもいいのではないかと思うし、はっきりと佐賀空港でなければだめだという理由が見当たらないと思うが、その辺はどうか。</p>	<p>○田中参考人（防衛省防衛政策局防衛計画課長）</p> <p>我がほうのオスプレイを使っただけの南西方面での島嶼防衛の対応というふうなことでございますけれども、まさに先ほど柏谷部長のほうから御説明申し上げたとおり、水陸機動団というふうなものを今中期防期間中に新編をすることにいたしております。これはまさに海と陸のオペレーションというふうなものを一体として行うという、そういう部隊でございまして、結局、島嶼部というのはあらかじめ大きな兵力というふうなものを置いておくのはなかなか難しいところでございますので、初動のある一定の対応をするための必要最小限の部隊というふうなものは置いておこうと考えています。ですから、先ほど奄美大島であるとか、今お話を進めさせていただいております宮古島であるとか、そういったところは初動対応する部隊というふうな形で、今、計画を進めております。</p> <p>他方、いわゆる島嶼部でのそういうオペレーションについては、一度島を奪われてしまうと、それをやっぱり取り戻して我がほうのコントロール下に置くというのは非常に難しい状況になりまして、現有の自衛隊の能力ではなかなかそういったオペレーションを実施するのは難しいと。そういったこと</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>で水陸機動団というふうなところで、水陸両用車の運用でありますとか、それから、そういった特別のそういう訓練を受けた隊員を空から輸送する機能として、このオスプレイというものを配備していくというふうなことで考えておまして、ですから、島嶼部におけるそういった島を守って、さらには取られた際にはそれを取り返すという、そういったオペレーションをきちんとできるような、そういう能力というふうなものを備えるために、こういった能力の整備というものを行っております。</p> <p>そのオスプレイについて、何で佐賀じゃなきゃいけないのかというふうなことなんですけれども、佐賀空港を配備先とする理由というのは、幾つか資料のほうに書かせていただいておりますので、それに付随する部分を若干御説明させていただければと思うんですけれども、例えば、このオスプレイに関して言いますと、真ん中の三点目のところにオスプレイの運用に必要な滑走路を有していることということが書いてございます。基本的にはオスプレイについては垂直での離着陸もできますので、いわゆるヘリポートみたいなものがあれば、運用できるんじゃないのかと、そういう御見解をお持ちの方もいらっしゃるんですが、基本的にはオスプレイの能力を100%十分に発揮するためには、滑走路を利用して固定翼の航空機として運用するというのが基本的な運用になります。</p> <p>というのは、結局、垂直で上がろうとすると、中に詰める人間であるとか、荷物であるとか、そういったものはやっぱり制限せざるを得ませんし、それから、そういった運用をすると、非常に燃料を食いますので、運用効率上も非常によくないというふうなことです。例えば、普天間飛行場で現在運用されているオスプレイでございますが、あれは固定翼の航空機と同じように、滑走路を滑走して、プロペラを斜めの形にして滑走して上がっていくような、そういう運用をしております。ですから、そういう部隊運用上の効率性というか、能力を100%発揮するための運用をするためには、基本的にはきちんとした滑走路を持った飛行場というふうなものが必要になります。</p> <p>そういった観点で水陸機動団を新編する予定にしています相浦とのそういう近接性であるとか、そういった部分で考えていくと、やはり九州の北部の地域というのは非常に我々にとっては適切であるというふうに考えておりますし、そういった中でいろんな滑走路の長さであるとか、周辺の住宅の近接</p>

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>の度合いであるとか、それから、飛行場施設におけるそういう、いわゆる容積というか、使えるそういう土地があるのかとか、そういった部分についていろいろと吟味をさせていただいて、最終的にはこの佐賀空港というふうなものを利用させていただくのが我々にとっては一番いいのではないのかというふうな結論に至りまして、昨年の夏にこういった申し入れというか、お願いをさせていただいておると、そういう状況でございます。</p>

## 2 配備される自衛隊機、部隊

### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
オスプレイ 導入機数の 根拠	○江口委員 オスプレイの導入機 数 17 機の数の根拠はど ういう理由か。数字の内 訳を教えて欲しい。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 今、江口委員御指摘の 17 機というものは、現在 の中期防衛力整備計画上の購入計画ということで、 17 機ということでございます。 それでは、なぜ今、それが 17 機かというところ でございますが、これは御案内のとおり、オスプレ イは輸送ヘリでございますので、島嶼防衛等におけ る輸送能力、必要な要員を運ぶ輸送能力として 17 機ということを考えさせていただいているところ でございます。 これ以上の細部につきましては、運用の手のうち に入りますので、答弁は差し控えさせていただき たいと思いますが、基本的に、輸送能力として必要 な端数としての 17 機というものを今算定している ところでございます。
	○江口委員 アメリカのように 12 機 で一つの隊で、例えば、5 機ぐらいが共同体とか、 訓練用とか、そういった内 訳も全くないのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 17 機のうち、一機は教育所要ということでござ いますので、具体的には 16 機ということが輸送所 要ということでございます。

### ◆ H28.9.29 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
オスプレイ の購入計画	○武藤委員 オスプレイの購入計画に ついて教えていただきたい。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） オスプレイにつきましては、中期防衛力整備計画にお きまして、17 機購入する予定でございます。
	○武藤委員 何年に何機、何年に何機 という計画があるのか。	○土本参考人（防衛省大臣官房審議官） 今、委員御指摘のとおり、平成 27 年度購入、予算上 措置させていただきました 5 機につきましては、現在ま だ納入されている状況ではございません。 我々といたしましては、まさに現在、佐賀空港、先ほ ど私から御答弁申し上げました理由によりまして、防衛 省といたしましては、住民の方々の御理解をいただきな がら、佐賀空港に配備させていただきたいというこ とで、今いろいろな計画を進めている、オスプレイの予算 要求をさせていただいているところでございます。

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>自衛隊が導入するオスプレイ機種</p>	<p>○武藤委員 中谷大臣が10月29日においでになったときの説明のポイントには、V22 オスプレイという文言が書かれている。これまでMV22 オスプレイと聞いてきたが、CV22 オスプレイもある中で、ここになぜMかCかの分けもなくV22 オスプレイと書いてあるのか。</p>	<p>○三貝参考人（防衛省整備計画局防衛計画課長） まず、御指摘の点でございますけれども、機種につきましては、海兵隊が利用しているMV22、海兵隊はMV22 というふうに称しております。 陸上自衛隊は、同様の機体をV22 というふうに称しております、これはほぼ同様の機体でございます。</p>



### 3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容

#### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
低空飛行訓練	○中本委員 目達原駐屯地では、国土交通省の許可を得て、150m以下の低空飛行が、2013年度には脊振177回、筑肥92回、大野原114回、高良山45回実施されたことが、佐賀市の要請に基づいて示されているが、直近のデータは示せるのか。	○川嶋参考人（九州防衛局長） 済みません、今、用意をしてないようでございますので、改めまして提出をさせていただきます。
	○中本委員 目達原駐屯地のヘリコプター部隊が佐賀空港に移転した場合、同じような低空飛行訓練が同様の場所で実施されるのか、また、オスプレイについても、こうした低空飛行が行われる予定はあるのか。	○川嶋参考人（九州防衛局長） 低空飛行につきましては、国土交通省より特別にこのあたりにおいて低空飛行をやってもいいという許可を得て、その許可されたところで低空飛行の訓練を実施してございます。九州の中にも幾つか、それなりの数の許可されたエリアがございます。 現在におきましても、それから、仮に佐賀空港を使わせていただくということになった場合であっても、その国土交通省より許可された低空飛行許可エリア、この中において低空飛行の訓練を実施することは言うまでもございません。また、オスプレイにつきましても、低空の訓練をするということであれば、許可された低空飛行エリア、この中で実施することは言うまでもございません。
相浦駐屯地との連携	○中本委員 相浦駐屯地と佐賀空港との連携の内容についても、具体的な情報がない。 こうした配備後の想定される運用についても、今後可能な限り情報提供していくべきだと考えるが。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 自衛隊のオペレーションというか、運用はそれぞれその状況によって、さまざまなことが考えられますので、一概にそういうものをこういうパターンだというふうにお示しするというのは困難ですが、当然我々としても皆様方の御理解を得るために、水陸機動団を輸送するためにオスプレイというのがあるという存在意義を申し上げておりますので、その連携の要領については、可能な限り御説明をしてみたいと思っています。

#### ◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
ホバリング訓練	○武藤委員 ホバリング訓練は演習	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） ホバリング訓練は基本的には自衛隊の敷地内等で行

項目	質問	防衛省の答弁
	場ではなくて、中心的には自衛隊の基地の中で行う、また、滑走路でも行うこともあるということだが、佐賀空港と滑走路を共用する場合に、そこでホバリング訓練を行うという認識でよいか。	うということをございまして、基本的には滑走路というのは民航機が運航するものをございますので、そこに影響が出るような形では行わないと。一部、長時間にわたるものではない形で行う場合もございますけれども、当然、民間空港でございますので、民航機の離着陸というのは優先させていただくということをございまして、その離着陸に影響が出ないように、仮に行う場合でも調整させていただきたいと思っております。

◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
夜間の利用	○武藤委員 説明資料の「空港利用の態様について」に、8時から17時の間に使うと冒頭述べた上、最後に「パイロットの技量を維持するため、空港利用時間の範囲内で夜間に離着陸訓練を実施させていただくことについてご理解願います。」とある。つまり、夜間利用も同じぐらい使われると思うが、説明いただきたい。	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 今、委員御質問の件でございますけれども、基本的には8時から17時ということを使わせていただきますけれども、夜間を使わせていただくケースがあるということで、目達原駐屯地の夜間の例でいきますと、夜九時までの夜間離着陸訓練は平均5日に1回の頻度ということを使わせていただいているということをございます。 ただ、これが実際訓練使用においてどれぐらいになるかということは、今時点では明確には申し上げられませんが、目達原駐屯地の例でいきますと、5日に1回ぐらいの頻度というようなことで実績がございますので、ただ、それは極めて例外的な使い方ということで御理解いただければと思っております。
	○武藤委員 5日に1回は例外的という認識か。5日に1回は例外的ではないではないか。こういう言い回しで佐賀県民が夜間寝ているときに不安をずっと抱いていなくてはならない状態の使われ方になるということか。	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 委員御指摘のとおり、夜間の利用というのは、住民の方への影響が非常に大きいということで、私でもしっかり検討していきたいと思っております。 今後、空港管理者である佐賀県さんとよく相談させていただきながら、検討を進めさせていただきべき事項だと思っておりますので、よろしくお願いたします。
	○武藤委員 昼も夜も、のべつ訓練をされるということでは、佐賀県民の平穏はあったものではない。そのことをちゃんと認識し	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 委員御指摘のとおりでございます。 やはり、夜間の利用というのは住民の方に非常に影響があると思っております。今、目達原の運用の例でございますけれども、地元への配慮といたしまして、原則として離発着時間帯、8時から17時

項目	質問	防衛省の答弁
	<p>ていただきたい。</p>	<p>を設定しておりますけれども、任務飛行や夜間飛行訓練等によって、早朝、夜間離発着を実施する場合には、近隣自治体、目達原でいいますと吉野ヶ里町と上峰町でございますけれども、こちらに事前通知を実施しているというような運用もでございます。</p> <p>いずれにいたしましても、こういった地元への配慮というものは、やはり委員御指摘のとおり、特に夜間の場合は影響が大きいと思っておりますので、佐賀県さんとも相談しながら進めていきたいと思っております。</p>

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
<p>訓練を行う演習場等・飛行ルート</p>	<p>○中本委員 具体的な利用形態について、とりあえずは佐賀空港での離発着訓練ということだが、実際どの演習場で訓練が行われるかによって飛行ルートも当然変わってくる。</p>	<p>○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 先ほど佐賀空港での離発着訓練という御指摘がございました。これは御指摘のとおりでございまして、佐賀空港においては、基本的には離発着訓練と、あとはホバリングを離発着においてはやるというような形でございますが、今、目達原駐屯地は自衛隊の駐屯地でございますので、例えば、ロープで降下するとか、そういった訓練を行っておりますけれども、佐賀空港は基本的にはそういったものは想定していないと。つまり、離発着訓練というようなことで考えてございます。</p> <p>また、周辺の区域では基本操縦訓練を行い、また、演習場等においては部隊訓練を行うということでございますが、先ほど御質問のあった演習場はどのようになら決まるのかという御指摘でございます。</p> <p>これにつきましても、繰り返しになってしまうかもしれませんが、目的とか訓練の規模等に照らして個別に判断していくということで、現時点で特定の演習場等に限定して教育訓練を行う、そういった具体的なものは今決まっていないという状況でございまして、佐賀空港においての訓練は今申し上げたとおりでございますし、また、演習場等においては部隊訓練を行いますが、そのルートについては、先ほど申し上げた目視位置通報点をベースに住宅地等に配慮した飛行を行っていくということでございます。</p>

## 4 自衛隊機の飛行経路

### ◆ H28.6.24 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
飛行ルート、使用時間帯	○川崎委員 飛行ルート、時間帯等々について、もう一度御説明をいただきたい。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 飛行ルートでございますが、現在のところ、これまでも御説明しているところ、空港の南側、海側を飛行させることを基本としております。また、雲や雨などによって視程が妨げられる、こういう気象下においては、民航機と同様に、空港側の指示に従い、国交省が定めたルートを飛行するということとなります。 また、基本的には平日の朝8時から17時の間、空港を利用しておりますが、パイロットの技量を維持するため、あるいは急患輸送、自然災害、こういった場合には、その時間外についても御利用させていただくということについては御理解をいただきたいと思っております。
飛行ルート	○中本委員 具体的な飛行経路を示すことはできないにしても、安全・安心といった観点から、県民が少しでも理解できるような説明をすることはできないものか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 今、御質問いただいたように、ヘリコプターは基本的には有視界飛行で飛行するということで、目的地への飛行経路はパイロットが判断をして、適時適切に考えていくということでございますが、当然、そのパイロットは、地域の実情を掌握して、病院ですとか、市街地ですとか、住宅地など、あらかじめそういったところをできるだけ避けながら、そういった上は避けながら、上空からの識別が容易な幹線道路でありますとか、鉄道でありますとか、河川ですとか、海岸線とか、そういったよく目につくようなものに沿って、気象条件等も考慮しつつ、かつ高度五百メートル以上、これを確保して、国交省が定める空港周辺の位置通報点、こういったものを經由して、まずは基本的には当然のことですが、最短距離でそういった目的地に向かって飛行する、こういう考え方が基本でございます。
	○中本委員 例えば、長崎県との間にある大野原演習場に向かう場合の飛行ルートについて、風向きや天候状況等の一定の条件をつけた場合の例示ができないか。	○堀田参考人（防衛省陸上幕僚監部防衛課防衛調整官） まず、佐賀空港から国交省が定める位置通報点を直接移動しまして、それから演習場に向かって一直線に進んでいくという形になるかと思えます。 例えば、空港から海岸沿いの位置通報点、そこに直線距離で前進しまして、そこを通過した後に演習場に、内陸のほうに入っていきというような飛行経路になることが予想されます。

項目	質問	防衛省の答弁
	○中本委員 演習場等への飛行経路について、一定の条件のもと例示は可能ということか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） 基本的には我々の考え方は、その飛行ルートを示すということはこれは非常に困難なんです。おっしゃるように、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。
	○中本委員 低空飛行訓練場合の脊振に佐賀空港から移動するのであれば、どういうルートを通るのか。	○辰己参考人（防衛省大臣官房審議官） これは先ほど申したとおり、佐賀空港からそういった地域、あるいは演習場、これに進出するに当たりましては、病院ですとか、市街地ですとか、住宅地ですとか、そういったところを避けながら、識別可能な幹線道路ですとか、鉄道ですとか、河川、そういったものを目標にしながら、気象条件も考慮しつつ、かつ高度 500 メートル以上を確保して飛んでいきたいというふうに考えておりますので、御理解を賜りたいと思います。

◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
有明海上での飛行ルート	○坂口委員 漁船漁業者は、有明海を自由に周回をしながら漁業をやっており、オスプレイがどこを飛ぶか不安がある。有明海上では、オスプレイのルートは確定していない、自由に飛行をするという解釈でよいか。	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 今、委員御指摘の、ルートが決まっているかということにつきましては、基本的には場周経路というのは設けてはおりますけれども、その他の地域への飛行ルートということは、有視界飛行ということの基本としておりまして、これはパイロットの裁量に委ねられているということでございます。したがって、場周経路というのは決めるという形ではありますけれども、そこから先の飛行ルートについては確定をしていないということでございます。
	○坂口委員 場周経路は確定していないということだが、そういう中で、漁業者が不安に思われている。	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 済みません、もう一度申し上げますと、場周経路については決めることになっておりますが、そこから先の飛行ルートにつきましてはパイロットの裁量に委ねられているということでございます。

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
脊振山系までの飛行ルート	○武藤委員 例えば、脊振山系は低空飛行区域になっており、佐賀空港から海に向	○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長） 今、御指摘いただいた脊振等につきましては、目達原駐屯地で今の運用の中で、国土交通省の許可を得て 150 メートル以下の低空飛行をする場所も一つ



項目	質問	防衛省の答弁
	<p>かつて飛び立ったとしても、佐賀市内を通過して脊振のほうに行って低空飛行するという可能性が強い。</p> <p>私は佐賀市民だが、脊振のほうに飛んでいくときに、病院もあり、学校もあり、保育園もあり、一般住宅も密集している中をどんな経路で飛んでいくのだろうか、とても心配している。</p>	<p>でございます。これが佐賀空港に移転した場合に、同じように脊振と目達原駐屯地で今運用させていただいていることと同様の場所を使うか等につきましては、これはまだ今のところ確定してございません。</p> <p>ただ、もし仮に低空飛行を行うという場合においては、国土交通省の許可を得て運航することになるわけですが、今、武藤委員の御指摘においては、やはりどういうルートを通るのかと、もし佐賀空港からヘリ等でそういった低空飛行の場所に飛行する場合のルートということでございますが、基本的には、今、特定の演習場等というのは決まっておりますけれども、ただ、原則として高度 300 メートルから 500 メートル以上確保するという運用にはさせていただいておりますし、また、地域の実情を踏まえて、地元の方々ともよく相談をしながら、先ほど御指摘いただいた住宅地とか、市街地とか、病院等の上空の飛行は制限するというような措置を講じてまいりたいというぐあいには思っております。</p>
<p>近隣基地までの飛行ルート</p>	<p>○西久保委員</p> <p>佐賀空港から四カ所の基地が近いという話はあったが、その場合にどのルートで飛ぶのか。例えば、佐賀から春日に行くときに、佐賀市内をどーんと突き抜ければ一番早いので、直線距離で実際 45 キロとか 50 キロと書かれているが、こういったルートで飛ぶので、そこまでは約 80 キロかかるとか、65 キロかかるといったシミュレーションを説明いただきたい。</p>	<p>○君塚参考人（防衛省防衛政策局訓練課長）</p> <p>ルートということにつきましては、先ほど申し上げたことと言いますと、やはり住宅地、市街地や病院の上空の飛行は制限する措置を講じるということと、あと基本は 500 メートル以上確保していくこととでございますが、じゃ具体的なルートはということとでございますが、これもなるべく具体的にお示ししたいと思っておるわけでございますけれども、一つは空港周辺に目視位置通報点というのがございまして、基本的には佐賀空港に配備された場合には、その進出、あるいは帰投に関しては国土交通省が定めている空港周辺の見視位置通報点を経由するということになってございます。</p> <p>空港から目的地に向かう飛行経路の詳細につきましては、その前提のもとでパイロットの状況判断に委ねられているというのが一般的でございます。例えば、急に天気が悪くなったりする場合があります。そういう場合は安全な飛行を確保する観点から、やむを得ず法令の最低安全高度である 150 メートルということはございますけれども、基本的には、繰り返しになりますが、500 メートル以上を確保するということと、御懸念である住宅地とか市街地、病院等の上空については最大限の配慮をまいりたいと思っております。この点についても非常に御懸念が多いところでございますので、できる限り具体的にお示しさせていただきたいと思っております。</p>

## 5 目達原駐屯地

### ◆ H28.12.16 佐賀空港・新幹線問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
目達原駐屯地の将来像	○八谷委員 目達原駐屯地の飛行場及び施設設備は残るとのことだが、これらが残るといことは、将来、目達原駐屯地で訓練が行われるのか。	○堀田参考人(防衛省陸上幕僚監部防衛課防衛調整官) 今お尋ねございました、将来にわたる目達原での訓練ですけれども、現時点では、具体的なところは決まっておりませんので、引き続き検討してまいりたいと思います。
	○八谷委員 目達原駐屯地の補給処機能、後方支援、兵たん機能は残るとのことだが、後方支援機能の中で緊急輸送が必要な場合には、今後とも目達原の飛行場を使うことがあるのか。 また、後方支援部隊とヘリ部隊は違うのか。後方支援部隊はヘリを使わないのか。	○堀田参考人(防衛省陸上幕僚監部防衛課防衛調整官) 今ございました災害時もしくは訓練という観点で、後方支援部隊と航空機の部隊が連携することは、今後もございます。
	○八谷委員 目達原駐屯地の飛行場でオスプレイを使うことはあるのか。	○川嶋参考人(九州防衛局長) オスプレイにつきましては、佐賀空港の隣に駐屯地を設けまして、佐賀空港を使わせていただくと、まさにこの形でやっていくということでございます。オスプレイが目達原を使うということにつきましては、想定をしておらないということでございます。

### ◆ H28.3.22 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
目達原駐屯地の将来像	○武藤委員 万が一佐賀空港を使うとなった場合に、目達原駐屯地は閉鎖するのか、それとも目達原も佐賀空港も両方存在し、二倍になって使うということか。	○辰己参考人(防衛省大臣官房審議官) 目達原駐屯地の大きな機能として、九州補給処という補給機能がございます。それから、ヘリ部隊というのがございます。 今、御提案しているのは、御要望しているのはヘリ部隊の移駐でございます。当然、九州補給処の機能は目達原に残るものと考えています。



◆ H27.11.25 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
目達原駐屯地近隣市町からの通勤の可能性	○八谷委員 目達原駐屯地の隊員の中には吉野ヶ里町含めて近隣の上峰町、神埼市、その周辺にも住んでいる方もいるが、神埼、吉野ヶ里から新しい土地への通勤は可能なのか。	○柏谷参考人（九州防衛局企画部長） 先般、私どものところにも吉野ヶ里町長が御要望に来られまして、移駐後のあり方、特に人口減になるということで御心配をされているということで御要望を受けております。 そういうことで、今、御指摘のあった通勤が可能かということも含めて、我々としても吉野ヶ里町、それから、近隣の上峰町、ずっと目達原駐屯地を置いていただいていたことから、移駐後のあり方については今後御相談しながら、どういう形で人口減につながらないようになるのかとか、そういったことも十分相談しながらやっていかなきゃいけないと思っております。 具体的にどういう形でできるかというのは、今、明らかにできませんけれども、今後、十分地元の皆さんと御相談しながら、移駐後のあり方をしっかり検討していきたいと思えます。
目達原駐屯地の将来像	○八谷委員 今回の佐賀空港を選定した理由の中の一つには目達原駐屯地から非常に近いということもあったが、今後、移駐された場合に目達原と佐賀空港との連絡飛行といったことは全然なくなるのか、それとも残るのか。	○柏谷参考人（九州防衛局企画部長） 目達原駐屯地につきましては、航空部隊が移駐後も補給基地として千人強の隊員が残りますし、補給基地であれば物資輸送、陸路もございますし、空路もあると思えますので、そういったことでヘリの運用が残るところも出てくるかと思えますけど、それは今現在、はっきりとどのくらい残るかとか、あるいは全部移駐するのか、その面を含めて今後の検討課題だと思っております。補給基地としての機能は残りますので、連絡なりの機能は残ると思えますけれども、今、予断をもって言うことはちょっと差し控させていただきます。

◆ H27.7.2 佐賀空港問題等特別委員会

項目	質問	防衛省の答弁
目達原駐屯地の将来像	○八谷委員 目達原駐屯地から 50 機、500 人はそっくりそのまま完全に移駐されるのか。 そして、移駐後にヘリ部隊にかわるほかの施設部隊を考えられているのか。	○柏谷参考人（九州防衛局企画部長） 先般、私どものところにも吉野ヶ里町長が御要望に来られまして、移駐後のあり方、特に人口減になるということで御心配をされているということで御要望を受けております。 そういうことで、今、御指摘のあった通勤が可能かということも含めて、我々としても吉野ヶ里町、それから、近隣の上峰町、ずっと目達原駐屯地を置いていただいていたことから、移駐後のあり方については今後御相談しながら、どういう形で人口

項目	質問	防衛省の答弁
		<p>減につながらないようになるのかとか、そういったことも十分相談しながらやっていかなきゃいけないと思っております。</p> <p>具体的にどういう形でできるかというのは、今、明らかにできませんけれども、今後、十分地元の皆さんと御相談しながら、移駐後のあり方をしっかり検討していきたいと思っております。</p>