

## 佐賀空港の自衛隊使用要請に関する校区説明会 九州防衛局説明

開催日 令和5年1月29日(日)

場 所 佐賀市立川副中学校屋内運動場

### ○九州防衛局 遠藤企画部長

それでは、改めまして、九州防衛局の企画部長をしております遠藤でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

それでは、私のほうから、今、皆様のお手元にお配りしております「陸上自衛隊V-22 オスプレイの佐賀空港利用について」という資料に沿って、御説明をさせていただきたいと思っております。

まず1ページおめくりください。

今日の我が国を取り巻く安全保障環境というものについての御説明でございます。

ページ下半分の地図にも累々記述がございますように、我が国の周辺には、安全保障上の課題や不安定要因といったものが、より現在化・先鋭化、つまり、いろいろと明らかになり、日々厳しさを増しているという状況でございます。昨年末、政府として、10年ぶりの国家安全保障戦略というものの見直しを行いました。その中においても、今日の日本というのは、戦後最も厳しく、複雑な安全保障環境に直面しているのだという極めて厳しい見方を明らかにさせていただいております。

具体的には、中国は近代化を進めています軍事力を背景に、活動を活発化させ、そして、現状変更を行うという試みを進めております。また、皆様、御存知のとおり、北朝鮮は核開発、ミサイル開発というものを継続し、特に昨年は、かつてない頻度での弾道ミサイル発射を行った。これはニュース等でも皆様、御存知のとおりでございます。従前よりも一層重大かつ差し迫った脅威であるというふうな受け止めに政府はしております。

そして、ロシアに関しましても、これも、かれこれ1年になりますけれども、ヨーロッパ側、ウクライナにおいて深刻な国際法違反であるウクライナ侵攻を今日、なお行っております。同時に、ロシアは我が国の隣国でもございます。我が国の周辺においても軍事活動を活発化させ、安全保障上の強い懸念となっているところでございます。

このような中、私ども防衛省・自衛隊といたしましては、国民の皆様の生命、財産、そして平和な暮らし、我が国の領土、領海、領空、これをしっかりと守り抜いていくために、力による現状変更ということを許さないのだという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ふうにご認識しているところでございます。

次のページをおめくりください。

お手元の左側の2ページでございます。特に、中国の軍事活動について記載をしております。

中国軍は、いわゆる第一列島線と呼ばれます九州から島々、沖縄のほうを結んでいる、いわゆる一連の島の連なりでございますけれども、この線を越えた中国から見た、より遠方、つまり太平洋側での海域、空域での活動、こういった能力を獲得しようとしているというふうに見ております。そして、海洋における活動を質的にも量的にも急速に拡大、活発化させております。

我が国固有の領土であります、尖閣諸島の周辺のみならず、日本海あるいは太平洋側、西太平洋における活動を常時行っているということ、狙っているというふうに見ております。活動の内容も質的に、劇

的に向上している状況でございます。

特に、先ほど申し上げました尖閣諸島の周辺において、力を背景とした一方的な現状変更の試み、つまり、我が国固有の領土である島々を力づくで奪おうという試み、これを執拗に継続しているという状況でございます。強く懸念される状況であります。

こうした中で繰り返しになりますが、我が国を防衛し、国民の皆様の生命・財産、平和な暮らしを守り抜くためには、自衛隊として必要な防衛力、防衛体制をしっかりと整え、それによって、相手方の侵略を思い留まらせる抑止力を持つことが必要不可欠でございます。

続いて右の3ページ目をお移してください。

一方、防衛省、自衛隊といたしましては、本州の長さにも匹敵します、およそ1,200kmにも及ぶ南西諸島の防衛、日ごろから、いわゆる警戒監視、情報収集というものを行ってきておりましたが、陸上自衛隊の部隊というものに関しましては、沖縄本島、それから与那国島にしか所在していなかったという状況がございました。このようないわゆる空白地帯の防衛体制をしっかりと強化をするために、奄美大島、宮古島、そして石垣島に順次、陸上自衛隊の配備というものを進めてきております。特に、今年度末までには、石垣島に警備隊等を配置する予定でございます。

次の4ページをおめくりください。

このような島嶼防衛と書かれておりますけれども、島々を守るといふようなことを十分に行うためには、実は部隊を配備するだけでは十分ではございません。万が一、一つ一つの島々が侵攻を受けるようなことがあった場合、その現場にいち早く駆けつけていく、こういった能力の整備も必要でございます。この観点から、防衛省は、2018年、平成30年度3月末、先ほど御説明しました、いち早く駆けつけるという部隊として、自衛隊にとって初めての本格的な水陸両用作戦、これは陸上でも海上でもという意味であります。水陸両用作戦の機能を備えました水陸機動団を長崎県佐世保市は相浦駐屯地に新編をいたした次第でございます。この水陸機動団という海から島に向かって島を奪回する、奪い返すという能力を持っている部隊を、万が一のときに、いち早くこの島々に上陸させるために、具体的には例えばボート、それから水陸両用車と呼ばれる海でも陸上でも活動ができる車両、様々な手段を用いるわけではありますが、さらには、このオスプレイの要員を現場に迅速に輸送するというために、実は今回の御説明に上がっているオスプレイという機体は極めて重要な役割を果たすものでございます。

次の5ページを御覧ください。

陸上自衛隊が導入するオスプレイとはございます。

このオスプレイという機体、ヘリコプターのような回転翼機と呼ばれる機体と、それから一般的には皆様がイメージされる飛行機、固定翼機、それぞれの特徴をあわせ持っている機体でございます。これによりまして、陸上自衛隊の部隊を迅速に輸送するという観点から必要不可欠であるのみならず、例えば災害の場合に災害救助を行う、また離島において急患が発生したという場合の急患輸送を行う、こういった場面においても能力を発揮する、そういう機体でございます。

防衛省、自衛隊は、このオスプレイを合計17機導入する計画でございます。そして、現在、暫定的に千葉県は木更津駐屯地に11機を配備している状況でございます。

このオスプレイの具体的な能力を少し御説明させていただきます。従来から陸上自衛隊が保有しております大型輸送ヘリコプターCH-47JAという機体がございます。お手元の資料の真ん中らへん右側に、少し小さいですが写真が載っております。

こちらと比べましても、最大速度であれば約2倍、航続距離、そして最大飛行高度について、約3倍の性能を誇っております。このような高い能力をいたしまして、例えば2016年の熊本地震においては、米軍のオスプレイでございますが、南阿蘇村に生活物資などの輸送を実施した、そういった実績もございます。

続いて6ページを御覧ください。

では、そのオスプレイというものを、なぜこの佐賀空港に配備したいのかという理由でございます。

左側6ページでございます配備の理由についてというページでございますが、防衛省といたしましては、佐賀空港が、オスプレイの配備先として最適であるというふうに考えているところでございます。その理由、様々な検討を行った結果でございますが、ページの真ん中へんに記載されています主に4点でございます。また、先ほど御紹介いたしました水陸起動団が所在いたします相浦駐屯地の間の距離でございます。下側の地図にございますように、この佐賀の地から西側に約60kmの地点に相浦駐屯地でございます。

2点目といたしまして、この相浦駐屯地のみならず、同じ地図にございますような航空自衛隊春日基地、海上自衛隊佐世保基地といった島嶼部における作戦に関わる九州北部の陸海空の自衛隊の部隊、この距離からも近い。そういったことによって緊密な連携が可能であるということでございます。

3点目といたしまして、オスプレイの運用に必要な滑走路の長さ、1,500m必要でございますが、そのような長さを保有しているということ。

そして、最後に佐賀県にございます目達原駐屯地から近くにあるということから、既存のヘリコプターの移設先としても活用するということ。

こういった理由から、私どもとして、佐賀空港においてオスプレイを配備させていただくことが、我が国の防衛上、最も有効であると考えている次第でございます。

続きまして7ページを御覧ください。

具体的な部隊の規模でございます。先ほど御説明申し上げたとおり、V-22オスプレイを17機に加えまして、目達原駐屯地に現在所在しております約50機のヘリコプターを加え、約70機の機体を佐賀空港に配備したいというふうに考えております。これによりまして、約700から800名の隊員が佐賀の地にお世話になるということをお願い申し上げたいと考えてございます。今後、施設を作っていくということになりましたらば、段階的に航空機を配備させていただきたいと考えております。

続いて8ページを御覧いただきますと、ここまでの説明でお話し申し上げた目達原駐屯地、それから木更津駐屯地のそれぞれの航空写真、そして、目達原駐屯地の観測ヘリコプター、多用途ヘリコプター、戦闘ヘリコプターの写真、木更津のV-22オスプレイの写真を記載してございます。御参考に御覧いただければと思います。

では続きまして、9ページ。

地元の皆様においては、とりわけ関心が高いであろうオスプレイの安全性についてのページでございます。

まず、防衛省といたしましては、陸上自衛隊自身の装備品として導入いたしますV-22オスプレイ、この機体の安全性というものにつきましては、しっかりチェックをし、問題がないという考えを引き続き維持しております。その基本的な考え方を御説明申し上げます。

まず、このオスプレイというものの自体は、アメリカ政府自身が開発段階で、安全性、そして信頼性とい

うものを確認しております。これに加えて、日本政府としても10年以上前でございますが、2012年、アメリカ海兵隊のMV-22が沖縄県普天間に配備されることに先立ちまして、パイロット、それから航空安全の専門家などからなる分析評価チームを防衛省の中で立ち上げました。部内外の有識者の協力をいただいた上で、日本政府として独自に安全性の確認をしたところでございます。

また、その後、陸上自衛隊が配備をするということになりまして、操縦要員、整備要員がアメリカの海兵隊で教育課程を受講いたしました。そして、この受講を終了したということ踏まえて、その知見を踏まえつつ、活用しつつ、2018年に改めて、機体の安全性を再整理したところでございます。

具体的には、お手元の資料の真ん中下側のページにありますような再確認項目でございます。この5点ほどの項目をチェックすることによって、従前、十分な安全性を確保しているという評価に至っている次第でございます。

具体的な1点目といたしまして、民間の航空機においても採用されております、すでに確立された技術というものを導入し、パイロットの負荷が確実に軽減されているということでございます。やはり操縦をしているときに、いろいろなことに気を配らなければいけないということになりますと、注意力がそれだけ削がれる。そういった中で、しっかりと技術によってパイロットの負担が軽減されることにより、より一層に任務、そして安全確保に集中できる状況、そういったものがオスプレイにおいては得られるということでございます。

2点目といたしましては、エンジンについてでございます。既に十分な運用実績がある、そして、安全性が確認されているエンジンを搭載しているということでございます。

3番目には、同時にナセルと呼ばれる特徴的なオスプレイの横の動くものでございますが、こちらも十分な整備が可能である、そして信頼性も確認できるという点でございます。

4番目といたしましては、様々な飛行に必要な機能につきまして、バックアップ、つまり一つが駄目になった場合に次と、それがダメになった場合もその次、というバックアップ、これが幾重にも確保されているということ。これによって、万々の場合にもしっかりと安全に対処することができるということでございます。

そして、最後に5点目として、機体整備につきましても、非常にシステム化が進んでいるということでございます。陸上自衛隊の航空機の中では、オスプレイだけでございますけれども、高度に地上で故障のチェック、解析というものが可能であって、人的なミスが起こる可能性をできる限り少なくしていると、こういう機体であるということでございます。

こういった点から、オスプレイは技術的にも十分に安全なものであるということ確認した次第でございます。

次の10ページ目をおめくりください。

このオスプレイにつきましては、先ほど11機、木更津に暫定配備をしていると申し上げましたが、この陸自のオスプレイが配備されております輸送航空隊、この隊員は、隊員などを輸送するということが義務でございます。したがって、自分がいるところだけにいるわけではなく、行く先々の状況というものを十分に知っている必要もございます。こういった観点から任務の遂行上、様々な飛行場への飛行、離着陸についての技術の習得というものも必要でございます。

したがって、この暫定配備先である木更津駐屯地のみならず、各地の演習場や、駐屯時を使用している教育訓練、そして飛行の実施というものをすでに開始をさせていただいているところでございます。

お手元の地図でございますように、すでにこの九州地区、大村、高遊原、相浦といったところに、既に飛行をさせていただいているところでございます。

右側の 11 ページでございます。

少しお話が前後してしまいますが、先ほど技術的に、オスプレイは安全を確認していると申し上げた上で、やはり日々の運用の中で、しっかりと安全を確保していくということが何よりも重要でございます。

まず、陸上自衛隊は V-22 オスプレイを安全に運用できるように、しっかりした教育訓練による人材の育成、そして練度の維持向上というものを行っております。また、日々の飛行の前後において、点検整備ということを徹底して行い、点検整備の不良によって、機体が不具合起こすということを事前に防止することに努めております。さらには、人的ミスによる事故が起きないように、安全管理をしっかり徹底しているところでございます。

そのような日々の活動、点検整備の中での安全管理に加えまして、さらに地域の皆様への御配慮といたしまして、これはオスプレイのみならず他の部隊でも同様の配慮をさせていただいているところでございますが、例えば住宅地、病院といったところの上空の飛行については、最大限配慮をして可能な限り努めるといったような措置、こういったものを講じております。

また、駐屯地や演習場で行いますホバリングと呼ばれる、上空に浮上して、その場所に留まるという訓練の実施も努めて住宅地から離れた場所で行う。こういったことによりまして、できるだけ騒音の被害等も騒音の影響などもないように努めているというところでございます。これはオスプレイが佐賀に来た場合においても同様にしっかりと配慮してまいる次第であるということでございます。

続きまして 12 ページ目以降をおめくりください。

具体的な佐賀空港の横、佐賀駐屯地の施設整備のイメージでございます。

皆様、御存知の佐賀空港の北西の地域、12 ページであれば赤線で囲まれている駐屯地予定地の場所に、私ども、駐屯地施設の整備をしたいと思っております。

13 ページに目を移していただきますと、少し寄った図でございますので、ちょっと字が小さいのでございますけれども、駐機場と呼ばれるオスプレイを停めておく場所、格納庫、隊庁舎と呼ばれる隊員が日々生活をする場所、燃料タンク、火薬庫などを整備する構想でございます。そして、この造成の面積としては、約 33 h a を見込んでいるところでございます。

また、火薬庫などの安全面について若干補足をさせていただきます。この火薬庫というものは、当然、自衛隊でございますので、様々な場所にございますが、他の自衛隊の施設においても整備しているものと同様に、しっかりと火薬取締り法等の関係法令に基づいて適切に対応したいと考えております。具体的な日々の火薬庫の運用、取扱いに当たっても、しっかりとした火災等を防止するための取組を行うということなどにより、幾重にもわたった安全装置というものをかけて、万々にも意図しない爆発が起こらないように万全を期しているところでございます。この点については、佐賀の駐屯地においても同様でございます。しっかりとした保安距離を確保するなど、適切な火薬庫の設置、運用をしてまいりたいと思っております。

また、格納庫についても少し補足をさせていただきます。佐賀駐屯地の格納庫につきましては、機体整備など運用面などを考慮いたしまして、約 20 機から 30 機程度の機体を格納庫に入れることができる計画としております。したがって、残りの機体につきましては、駐機場に配置をいたしますが、駐機中については、車両を覆うカバーをかけて機体を保護するという計画でございます。この点について、例え

ば他の自衛隊の施設におきましても、海上自衛隊の鹿屋基地、海上自衛隊の岩国基地、航空自衛隊の美保基地においては、一部の航空機を駐機場に駐機するなど、前例があるというところがございます。

いずれにいたしましても、防衛省としては、部隊の効率的な運用や維持管理を踏まえながら、この施設配置の範囲というものを決定しているものでございまして、これを広げるという計画はございません。

続きまして、次の14ページをおめくりください。

少しちょっと先取りをしてお話をしてしまいましたが、先ほど御説明申し上げた駐機場のイメージ図が左上の写真として出ております。また、隊庁舎につきましては、高知駐屯地の事例、こういった建物を建てるというイメージでございます。

火薬庫につきましては、左下の習志野演習場の事例、燃料タンクについては館山航空基地の事例の写真を掲載させていただいております。

いずれにいたしましても、今後、詳細な配置計画、そして規模といったものを今後行います基本検討、実施設計を踏まえた上で決定をしまっている次第でございます。

それぞれ、今説明申し上げた建物の用途、規模、構造といった詳細につきましては、右の15ページを参考に御覧いただければと思います。若干、技術的な内容でございますので、今回は割愛をさせていただきます。

では続いて16ページおめくりいただければと思います。

冒頭、伊藤からの御挨拶でも申し上げましたとおり、この佐賀の地において、漁業協同組合の皆様と公害防止協定についての見直しに関する御議論というものを長年させていただいてきたところでございます。

そして、その協議の過程におきまして、漁協の皆様から様々な御要望、そして御心配の声を頂戴したところでございます。やはり具体的には、この佐賀駐屯地に工事を行う。そして、オスプレイが来るということによって、大切なノリ業に悪影響があるんじゃないかという御心配でございます。

こういった観点から、工事期間中、そして運用中の排水というところについての考え方、これをまず一点まとめさせていただいておりますので、御覧ください。16ページの真ん中辺にございますように、駐屯地からの排水先につきましては、国造捌樋門、そして、平和捌樋門とし、分散をして排水をしたいというふうに考えております。

そして、この排水する水につきましては、有明水産振興センター様とも協力しながら、ノリの養殖に影響がないような適切な比重になるように海水と混合して流す、つまり真水を流さないということを行いたいと思っております。養殖に影響のないような適切な比重としては、西側の国造捌樋門であれば18以上、平和捌樋門であれば14以上となるように、しっかりと海水混合して排水しようというふうに考えております。

この過程において、必要に応じて排水路、それから樋門の改良ということについても実施してまいりたいと思っております。具体的な排水の方法については今後行います実施設計の中で、有明海漁協からの御要望の声を踏まえ、また、佐賀県、有明水産振興センター様とも協力しながら、詳細な検討を進めてまいりたいと思っておりますが、しっかりと、佐賀空港から出る真水も含めまして、海水と混合して、左右の樋門から排水するというをお約束申し上げている次第でございます。

続いて右の17ページを御覧いただければと思います。

より具体的な排水の仕方でございます。少し技術的な内容でございますが、大変恐縮ですが、お聞きい

ただければと思います。

まず、工事期間中、そして駐屯地排水後の二つの段階に分けて御説明申し上げます。

まず、工事期間中の排水対策、ページの上半分でございますが、この工事を行っている施工区域の中に降った雨水は、仮設調整池と呼ばれる大きなプール、写真であると右上にイメージ図がございますが、こういったものに一旦貯めることで、濁水処理、汚れを沈殿化させる処理でございますが、これを行うとともに、下流に流す際の影響、一気にドバッと流しますと、やはり影響が出ますので、流れる量をコントロールした上で、空港の場周水路に排水をいたします。

また、海苔の期間中に生コンクリートを打設すると、いわゆるコンクリート灰汁、アルカリによって海に悪影響があるという御懸念がございます。私どもとしては、生コンクリートの打設工事を行わない工事計画を組みたいと思っております。また、それ以外の生コンクリート打設工事を行う期間には、工事を行うところの近くに、また別途、貯水池を設置をいたしまして、コンクリートに触れた雨水をpH処理して、アルカリにならないような形にして、仮設調整池に流すというようなことも実施したいと思っております。

続いてページの下半分、駐屯地完成後の排水対策でございます。同様に駐屯地の中に降った雨水は、大きな貯留槽と呼ばれるプールにこれを一旦貯めることで、下流への流量を調整をして流す、こういったことを考えております。この水の質につきましても、例えば格納庫や整備場から出ます生活排水、機体を洗った場合の洗剤、あるいは油がこぼれた場合の油。油であれば、油分を分離層にかけて除去いたします。また、生活排水につきましても、浄化槽を通じて、しっかりと環境基準以下のきれいな水にした上で、貯留槽に流す。そして、その貯留槽と呼ばれる巨大なプールから、ゆっくりと流量を調整しながら、佐賀空港の場周水路に流す、こういったことをしたいと思っております。

それぞれイラストにもございますように、結節結節でpH、また水の質、こういったものをしっかりとチェックをして、問題がないものであるということを確認しながら行うことは言うまでもございません。

では、続いて18ページを御覧いただければと思います。

少し話が変わりました、V-22のオスプレイ、空港の利用の対応についてというものでございます。V-22オスプレイが佐賀に来てどういった活動をするのかという点、非常に御関心が高かろうかと思っております。

まず、この自衛隊機、平日の朝8時から夕方5時という昼間の時間、これを基本といたします。年間であれば、約290日間程度、佐賀空港を利用させていただくということで、回数としては1万7千回程度の離着陸、1日あたりであれば60回程度の離着陸を見込んでいただいております。

今、申し上げたように、平日の昼間の空港の利用になりますが、自衛官でございますのでパイロットの技量を維持するために、空港の利用時間の範囲の中で、夜間に離発着の訓練を実施させていただく場合がございます。そこは例えば、急患輸送ですとか、災害派遣ということのために必要な技術でございます。そしてそういった観点から、実際の急患輸送、そして災害派遣の場合には住宅地の上空を飛行するというようなこと、また、時間外というような運航もあるかもしれません。しかし、繰り返しになりますが、原則といたしましては、平日の8時から17時というところの飛行を基本としているということを御理解いただければと思います。

続いて19ページ右側御覧いただければと思います。

航空機は基本的には、パイロットの目で見て飛行する有視界飛行と呼ばれる飛行方式を基本としております。そして、同時に佐賀空港の北側には、やはりこの川副のように住宅地、学校などが所在している

ということもございます。騒音の御負担を生じさせることがないように、空港の南側で活動するということを基本としていきたいと思っております。

その内容について示したのが、お手元の19ページでございます。

少し御説明が前後しますが、空港の上空に場周経路と呼ばれます、空の上のグルグル回るルート、そしてそのルートに一度上がって、違う場所に出ていく。違う場所から戻ってくる際には、そのルートに1回入って滑走路に着陸をしていくというための一時的な入るルートのようなものでございますが、この場周経路というものを、お手元の写真の太線にありますように、空港の南側に設定をしたいというふうに考えております。二重になっております円のような四角い太線の外側はオスプレイの経路、内側の小さい円のような四角のようなものがヘリコプターの経路でございます。

そして、それを滑走路から見て南北に折り返しまして、点線で北側に設定しておりますのか、これは悪天候時などの、予備のルートということでございます。したがって、基本的には、空港の南側を場周経路として使用する、北側は予備であるというようなことを御理解いただければと思います。

続いて20ページを御覧ください。

今、私、場周経路という御説明をいたしましたのですが、高さとの関係で少しイメージがわきにくいと思っておりますので、横側から御覧いただいたときのイメージ図についても記載をしております。上側半分が、空港の東側において、滑走路に着陸していくときに、どういったルートを通って着陸をしていくか。下側半分であれば、西側から滑走路に着陸していくときに、どのようなルートで入っていくか、こういったものをイメージとして掲載しております。御覧いただけますように、離着陸時の高度が300mを下回ってくるという高さになりますのは、滑走路から大体3kmぐらい離れた地点からということになります。

そこに戻ってくる時、そして、そこから離れているときには、場周経路上で高度を300mから500mに確保し、そして、移動するということになりますので、空港の周辺の住宅地等で低い高度をとるということは非常に少ないということがイメージしていただけるかと思っております。

続いて21ページを御覧ください。

他方、天気が良くない、有視界飛行ができないと、そして、また飛行をしていたときに雲や雨が突如出ていて、視界が遮られるようになったという場合にはどうするのかということでございます。

そういった場合には、佐賀空港を現時点においても運用をしております民間航空機と同様に、空港側の指示に従いまして、国土交通省が定めたルートに沿って、いわゆる計器飛行というものを実施いたします。お手元の資料の矢印がグルグルで書いてございますのは、やはり、どちら方面からどちらに行くのかとか、どういった風向きのところにどちらに上がっていくのか、どちらに降りていくのか、様々なルートが定められているということで、少し複雑な図になってるように見えますが、これやはりその空港の管制に従って、その時、その時の状況に応じて、このルートからこういうふうに入っていくなさいという指示を受けて、着陸をする、そして離陸をするということでございます。

続いて22ページを御覧ください。

自衛隊が行います訓練についてでございます。

陸上自衛隊の航空部隊は、一般的には、駐屯地の中で行いますホバリング訓練、そして周辺の空域で行います基本的な操縦訓練、演習場などで行います部隊訓練、こういったものがございます。しかし、佐賀空港、そしてその周辺ではホバリング訓練と基本操縦のみとし、他の部隊と連携した形での部隊訓練は、佐賀空港では行わないということにしております。また、このホバリング訓練、その場所に止まっている



というときには、おおむね9m程度、そして何か物を吊り下げるときには、おおむね30m程度の高さでホバリングを実施をすることになります。これによって周辺の住宅等々に騒音または下降気流によって影響はないというふうに私どもは考えております。いずれにいたしましても、この空港の周辺で様々な部隊と連結して、激しい活動を行うというような訓練はないということを御理解いただければと思います。

では、次の右側23ページを御覧いただければと思います。

繰り返しになりますが、自衛隊が離着陸をする際には、やはり周辺の実情というものについて、しっかりと配慮しなければならないというふうに考えております。一方で、ヘリコプターが飛行する際に、有視界飛行をするという場合には、やはり目的地に応じてパイロットが判断していくということになります。陸上の道路のように必ず決まった場所を通らなければいけないというものではないということでございます。したがって、御地元の事情みたいなものをしっかりと必要に応じて、住宅地、または市街地、病院といったものを回避しながら、一方で河川や高速道路、そうした識別が容易な地形などを参考にしつつ、様々な形での飛行をさせていただくということがあろうかと思っております。

また、バルーンフェスタという佐賀県にとって非常に重要なイベントもございます。これまでも目達原駐屯地のヘリコプターについては、バルーンフェスタ開催中はイベントに影響しないように、エリアの近傍における飛行を自粛しているところでございます。これがバルーンフェスタ開催中のみならず、例えば練習があるという時にもそうだと思いますが、佐賀のV-22につきましても、これまでと同様に、バルーンフェスタの開催等に影響がないようにしてまいりたいと思っております。

最後に24ページをおめくりください。

オスプレイ等の自衛隊機の運用に伴う周辺環境に与える影響につきましては、先ほども御説明申し上げたとおり、自衛隊機の離発着を1日あたり60回程度と見込んでおります。これに加えまして、民間航空機の離発着を1日あたり16回と仮定した場合の佐賀空港周辺における騒音の影響を予測した騒音予測コンターという絵をお示ししております。これは、生活の中で音がどのような影響を与えるかというものを図にしたものでございます。これによりますと、環境省が定める環境基準57dBというものがございますが、この下に書いてあります円の一番外側の部分、ここの57dBを超える範囲に住宅地は存在しないということから、オスプレイ等の自衛隊機の配備によって、空港周辺の住宅等の環境に与える影響は少ないと思っております。しかし、いずれにせよ、しっかりと丁寧に御説明をさせていただきながら、また騒音を軽減する観点から、配慮した運用をする。そして、御地元の皆様をしっかりとお聞きしながら、運用するというようにして、また努めてまいりたいと思っております。

#### 【2月5日の東与賀・諸富校区説明会において追加して説明】

今日、この東与賀の地で御説明させていただきにあたりまして、東与賀自治会長会の会長から本日出席できないとのことで、御意見頂戴しておりますので、この場をお借りして、御紹介するとともに御答え申し上げたいと思っております。御質問いただいたのは二点ございまして、一点目として、空港を使用するにあたり騒音は大丈夫なのかという点でございます。御説明しましたとおりの考えでございますが、しっかりと騒音という点についても対処しながら運用してまいりたいと思っております。また、二点目として、万が一、重油の流出した場合の対処方法、重油を海に放出しないで欲しいという御意見をいただいております。先ほど、資料の17ページで少し詳しく御説明申し上げたとおり、駐屯地から出る排水について、油関係については、しっかりと油分離槽で分離をし、環境基準値以下に調整した上で、

海水と混合して排水することとしております。油を放出することはございません。また、事故というものは、決してあってはならないものではございますが、万が一、事故等により油流出が発生した場合においても、これについては既に佐賀市からも質問をいただいております、公式に御回答させていただいておりますところでございますが、関係機関との連絡体制を整えるということと、事故対処マニュアルや対処物品を駐屯地内に常備すること、対処の体制をしっかりと整えるということなどにより、迅速に対応を行うとともに、周辺環境への影響を極小さくするように総力をあげて対処してまいりたい所存であるという考えでございます。以上、東与賀自治会長会会長からの御質問に対して、御回答させていただきました。

以上で私からの御説明を終わらせていただきます。御質問等ございましたら、何卒言っていただければと思います。御清聴ありがとうございました。