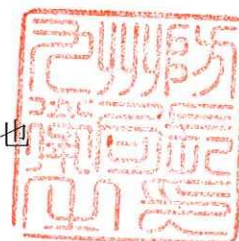




九防企地第9232号
令和4年12月23日

佐賀市長
坂井 英隆 様

九州防衛局長
伊藤 哲也



佐賀空港の自衛隊使用要請に関する疑問点等について（回答）

貴職におかれましては、平素より、防衛行政に対しご理解とご協力を頂き深く感謝申し上げます。

さて、佐市総法第649号（令和4年12月13日）により照会された標記について、別紙のとおり回答します。

添付書類：別紙

1 米軍の佐賀空港利用について

防衛省は「佐賀空港に米軍の常駐はない」旨を説明されたが、一方では「沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の活用を考慮させていただく」と発言されている。佐賀空港に駐屯地が設置され、オスプレイ等の自衛隊機が配置された場合、その後、佐賀空港が米軍基地の候補地となることが懸念される。将来にわたり佐賀空港を、米軍の利用も含め米軍基地にしないことを、お示しいただきたい。

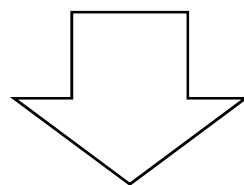
1. これまでもご説明している通り、佐賀駐屯地（仮称）には、米軍の常駐計画はありません。
2. その上で、政府としては、沖縄の負担を全国で分かち合うべきとの基本的な考え方に基づき全国の他の空港と横並びの中で佐賀空港の活用も考慮させて頂きたいと考えています。

2 オスプレイの安全性について

(1) 機体の安全性

ア 令和4年3月18日にノルウェーで、同年6月8日には南カリフォルニアで米海兵隊MV-22オスプレイの事故が発生した。また、同年8月16日には、米空軍CV-22オスプレイの事故を理由にオスプレイ全機の地上待機措置をとるなど、オスプレイの事故やトラブルが発生しているが、防衛省はオスプレイの安全性をどのように認識しているのか、お示しいただきたい。

1. 本年のオスプレイによる事故の発生状況は承知していますが、操作ミス等、機体以外の要因で発生する事故もあることから、事故の発生件数のみをもって機体の安全性を評価することは適当ではないと考えています。
2. その上で、オスプレイの安全性については、米国政府自身が開発段階で安全性・信頼性を確認していることに加え、米軍オスプレイの日本配備に先立ち、日本政府としても独自に安全性を確認しています。
3. また、これに加え、自衛隊へのオスプレイ導入の検討過程のみならず、導入が決定された後においても、各種技術情報を収集・分析し、安全な機体であることを確認しています。更に、陸自要員が、実際の機体を用いて操縦・整備を行い、オスプレイが安定した操縦・整備が可能であり信頼できる機体であることを改めて確認しています。



(続く)

4. 本年8月、米空軍特殊作戦コマンドは、クラッチを原因とする特有の現象が過去6週間のうちに2回発生したことを受け、機体の安全性に問題がない中で、米軍特殊作戦部隊などを迅速に輸送するというCV-22に求められる運用の特性を考慮し、慎重の上にも慎重を期する観点から、独自の判断として、地上待機措置をとりましたが、その後、運用手順の確認、教育・訓練内容の追加、機体点検などを継続的に行うことにより、CV-22の飛行の安全が確保できることを確認したことから、地上待機措置が解除されました。
5. いずれにしましても、本現象については、全ての種類のオスプレイの設計や技術に係る安全性について責任を有する米軍専門部局より、機体自体の安全性に問題がないことを改めて確認をしており、飛行の安全にかかわる構造上の欠陥はありません。
6. これらを踏まえ、政府としては、オスプレイの安全性に問題はないと考えておりますが、オスプレイの日本国内における飛行運用に際しては、地元の皆様に十分に配慮し、最大限の安全対策をとるよう日米で協力していく考えです。

イ 防衛省がオスプレイの機体の安全性を確認したとのことであるが、どのような方法で、どのような点を確認したのか、お示しいただきたい。

1. 2014（平成26）年に行った機種選定においては、あらかじめ定めた安全性等に関する評価基準に基づいて、米国政府から提出されたV-22オスプレイに関する提案書を評価・確認しました。

2. 安全性等に関する評価基準として、例えば、

- マニュアルに従い、固定翼モードによる滑空又はオートローテーション（※）により、安定降下ができること
- 正・副操縦士がいずれも単独で緊急操作ができること
- 片方のエンジンが停止した場合でも、残ったエンジンにより飛行を継続できること

等を設け、V-22オスプレイは全ての基準を満たすことを確認しています。

（※）回転翼機が飛行中、エンジンからの出力によらず、空力のみによって主回転翼を回転させ揚力を得る緊急手順のことであり、エンジンが停止した場合も安全に対処できる機能

ウ 米軍のオスプレイの事故において、事故の原因がパイロットの人的ミスとされる事例が報告されている。オスプレイを運用する自衛官の人的ミスを防ぐ方策をどのようにしているのか、お示しいただきたい。

1. 陸自V-22オスプレイの操縦士・整備員については、全国の部隊に所属する操縦士及び整備員から、経験豊富であり、かつ、技量の高い隊員を選抜しています。
特に、操縦士については、
 - ・ 飛行経験豊富で航空機の運航規則等に精通していること、
 - ・ 大型機（CH-47）の運用に習熟していること、などを考慮して要員を選抜しています。
2. その上で、陸自V-22オスプレイの操縦士や整備員の養成については、2016（平成28）年から陸自の要員を米海兵隊のオスプレイ教育部隊に派遣して基本的な技能を習得させ、更に、2019（平成31）年3月から2020（令和2）年8月まで、米国への派遣を経験して基本的な技能を有する操縦士・整備員を再度米国に派遣し、陸自のオスプレイ等を用いた訓練等により、練度を維持・向上させるとともに、より上位の資格や高度な技術を獲得させるための教育訓練を実施しました。
3. 更に、2021（令和3）年度からは、米国への派遣を経験した操縦士等の練度を維持・向上させるための国内における飛行訓練や、操縦士等の養成を開始しており、今後も引き続き要員の教育訓練に万全を期していく考えです。

エ 米海兵隊MV-22オスプレイ及び米空軍CV-22オスプレイの最新の事故率を、他の航空機と比較して、お示しいただきたい。

1. 防衛省として把握している、米海兵隊MV-22オスプレイの事故率については、2022（令和4）年9月末時点で、2.27であると承知しています。また、CV-22オスプレイのクラスA事故率については、2021（令和3）年9月30日時点で6.00であると承知しています。
2. 防衛省としては、操作ミス等、機体以外の要因で発生する事故もあることから、事故率のみをもって機体の安全性を評価することは適当ではなく、あくまで目安の一つであると考えています。
3. いずれにしても、引き続き、オスプレイの日本国内における飛行運用に際しては、地元の皆様に十分に配慮し、最大限の安全対策をとるよう日米で協力していく考えです。

※ 事故率とは、10万飛行時間当たりのクラスA飛行事故の件数（航空事故の場合）

※ クラスA事故とは、政府や他の財産への被害総額が250万ドル以上（2009.10～2019.9の事故については200万ドル以上、それ以前の事故については100万ドル以上）、国防省所属航空機の損壊、又は、死亡もしくは全身不随に至る傷害もしくは職業病を引き起こした事故

オ 万が一、オスプレイの事故が発生した場合、徹底した原因究明、本市への説明及び情報開示を行い、確実な対策を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 万が一、陸自V-22オスプレイの事故が発生した場合には、迅速な情報提供を行うとともに、事故原因の究明、再発防止策の確立など安全対策を徹底します。
2. また、このような安全に関わる情報については、佐賀市の皆様に丁寧に説明してまいります。

カ オスプレイがオートローテーション機能を有することは、訓練用シミュレーターにより確認されているが、機能の有効性を判断するためには、訓練用シミュレーターではなく実機で検証すべきではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. オスプレイについては、①2基のエンジンが同時に故障する可能性は極めて低く、100億時間に1回の確率であること、②1基のエンジンのみで両翼のローターを回転させ、飛行を継続することが可能であること、③1基のエンジンが故障した段階で予防着陸を実施すること等から、オートローテーションを求められる場面は極めて想定しがたいものと認識しています。
2. その上で申し上げれば、オスプレイのシミュレータは高性能であり、両エンジン出力喪失時等の緊急措置手順についても忠実に状況を模擬して訓練することが可能であることから、オートローテーションの訓練については、シミュレータを用いて行えば足りるものと考えています。

キ 佐賀県の「佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理」では、他公共団体でオスプレイの離着陸前後に芝が焼けないように散水を行った事例が挙げられている。オスプレイの排気は、火災等を発生させる危険性があるのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 和歌山県での防災訓練では、オスプレイの離着陸前後に現地の消防団体が芝を傷つけないため、芝に散水したことと、排気熱の影響により芝が焦げた事実は和歌山県から確認済みです。他方で、消火や鎮火が必要となる芝の延焼現象は起きておりません。
2. また、MV-22オスプレイに限らず、一般的に、回転翼機が離着陸を行う場合には、ローターによる風圧で砂の飛散や物が飛散して周囲に被害を与えることを防止するため散水を行うことがあると承知しております。
3. その上で、佐賀空港におけるオスプレイの離着陸は舗装された滑走路において行うため、火災を起こすことはないと考えております。また、これまで暫定配備先である木更津駐屯地でも、火災を起こすことなく、安全に運用してきているところです。
4. なお、オスプレイの排気デフレクタは、エンジンナセル内において、エンジンの排気の方角を制御し、直接地面に当たらないようにする装置であり、この排気デフレクタが作動することにより、エンジンからの排気が地上に直接当たらないように放出されます。

3 施設配置（案）について

(1) 安全性

ア 火薬庫・燃料タンク

(ア) 火薬庫を整備される計画であるが、どのような武器が配備されるのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 一般的に航空部隊が使用する火薬庫においては、航空機に搭載される弾薬やフレア等の火工品が保管されています。
2. 佐賀駐屯地（仮称）への陸自V-22オスプレイや現在目達原駐屯地に所在するヘリコプターの配備に際しては、これらの機体に搭載可能な機関銃の弾薬や、戦闘ヘリコプターに搭載するミサイル、ロケット弾、機関砲といった各種弾薬のほか、フレア等の火工品を火薬庫へ保管することを予定しています。
3. このほか、駐屯地の警備のために隊員が携行する小銃等の弾薬の保管を予定しています。

注：フレア・・・ミサイルから航空機を守るための装備品

(イ) 火薬庫と燃料タンクが隣接し、公道の近くに配置される計画であるが、火薬庫と燃料タンクを離して配置すべきではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 火薬庫と燃料タンクを含めた施設配置について、関係法令に基づき、適切に計画してまいります。
2. 具体的には、火薬庫の設置に当たっては、火薬類による災害を防止し、公共の安全を確保することを目的としている火薬類取締法を始めとする関係法令に基づき、堅牢な壁や土堤等各種の安全対策を講じるとともに、近隣の施設に対して必要な保安距離を確保するよう計画してまいります。
3. また、燃料タンクについても消防法等の関係法令に基づき、必要な保安距離を確保するよう計画してまいります。

(参考)

火薬庫については、火薬取締法などに基づく技術上の基準（保安距離、位置、構造、扉、内面、照明、避雷装置、土堤、覆土、境界、警戒装置など）を満たし、経済産業省から承認を得なければならないことになっています。

また、燃料タンクについても消防法などに基づく技術上の基準（保安距離、保有空地、標識、地盤強度、鋼材の規格など）を満たし、燃料タンクを設置する市町村長の許可を得なければならないことになっています。

(2) 配備機

ア 格納庫に、オスプレイ等の自衛隊機全てを収容できるのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 機体の整備などの運用面を考慮して、20機から30機程度を格納庫に入れることができる計画としています。残りの機体については、駐機場に配置します。
2. なお、他の自衛隊施設においても、保有する全ての航空機を格納庫に収容しているわけではなく、駐機場に駐機している例があります。

イ オスプレイの配備は17機となっているが、将来的にオスプレイ等の自衛隊機の配備数が拡大することはあるのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸自が導入しているV-22オスプレイは、島嶼防衛において、万が一島嶼を占拠された場合、速やかに上陸・奪回・確保するための本格的な水陸両用作戦能力を保有する水陸機動団と一体的に運用することを予定しています。
2. 水陸機動団が行う上陸作戦は、①水陸両用車AAV7による上陸、②ポートによる隠密潜入、③V-22オスプレイによる空中機動、の三経路から行うことを想定しています。
3. その上で、V-22オスプレイ17機は、水陸機動団の作戦運用の基本単位である1個水陸機動連隊（約620名）がAAV7・ポートと併せて上陸作戦を効果的に遂行するために最低限必要な機数として、可動率を勘案した上で算出した機数です。
4. このため、現時点において、V-22オスプレイの機数を更に増やす計画はありません。

ウ 自衛隊機を段階的に配置するとされているが、理由をお示しいただきたい。

1. 佐賀空港には、陸自V-22オスプレイ17機に加え、市街化が進む目達原駐屯地に所在するヘリコプター約50機を加えた合計約70機を配置する予定です。
2. 防衛省・自衛隊としては、オスプレイの能力を最大限発揮するため、水陸機動団の所在する相浦駐屯地に近接する佐賀空港へ陸自V-22オスプレイ17機を早期に配備することが必要です。
3. その上で、陸自V-22オスプレイ以外の陸自ヘリコプターの移駐時期については、陸自V-22オスプレイ配備後の施設整備の状況を踏まえて検討することとしており、現時点で決まっていません。

(3) 施設内の居住

ア 駐屯地に配属される隊員は、佐賀市のどの辺りに居住するのか、お示しいただきたい。

1. 駐屯地に勤務する隊員については、駐屯地内の隊舎、駐屯地外の宿舎、個人所有の住宅などに居住することになります。
2. なお、宿舎に関しましては、部隊の即応性の確保、宿舎の規模・周辺環境、災害時の対応など、宿舎設置のための諸条件を総合的に勘案し、佐賀市内に南川副（犬井道）を含む複数個所に分散して確保することを考えております。

イ 駐屯地に勤務する隊員は、700～800名とのことだが、帯同家族を含めた居住者を、他基地等の例をもってお示しいただきたい。

1. 佐賀駐屯地（仮称）の設置に当たっては、約700～800名の隊員を配備することとしていることから、隊員の家族を含めると相当数の人員増が見込まれると考えております。
2. また、帯同する家族の具体的な人数については、今後の部隊編成等の検討状況や赴任することとなる隊員の家庭構成などにより変わるため、単純な比較は難しいですが、その上で、他の駐屯地の例を申し上げます。
 - ・ 目達原駐屯地は、定員約1,500名に対して、帯同家族が約3,500名
 - ・ 木更津駐屯地は、定員約1,310名に対して、帯同家族が約2,000名となります。

※ 各駐屯地における定員は令和3年度末における常備自衛官の定数

4 環境への影響について

(1) 騒音の生活環境への影響

ア 防衛省による佐賀空港へのオスプレイ等配備計画に基づく航空機騒音の予測について、詳細が分かる資料をお示しいただきたい。

1. 別添1のとおりです。

イ 佐賀県の「佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理」では、防衛省から「現に佐賀空港を利用する民間航空機に加え、自衛隊機が1日60回離着陸した場合であったとしても、環境省が定める環境基準の57dBを超える範囲に住宅地はない」と説明された。しかし、平成25年度に佐賀県が川副町で行った「佐賀空港周辺地域における航空機騒音の調査結果」では、民家において民間航空機のみでの飛行で40dBが測定されており、オスプレイ等の自衛隊機が配置された場合、更に騒音が増大し環境基準の57dBを超える騒音になることが懸念される。過去に佐賀県が実施した調査結果を踏まえ、防衛省で民間航空機に加えオスプレイ等の自衛隊機等、複数の航空機が飛行する場合の騒音について防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 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いては、自衛隊機の離発着を1日あたり60回（※）、民航機の離発着を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をお示ししていますが、環境省が定める航空機騒音に係る環境基準において住居地域に適用される基準値（57デシベル）を超える範囲に住宅地は存在しないことから、オスプレイ等の自衛隊機の配備によって、佐賀空港周辺の住宅等の環境に与える影響は少ないと考えています。

※離発着回数は、離陸と着陸をそれぞれ1回と集計しており、編隊飛行についても各々1機ずつ飛行回数を集計している。

2. いずれにせよ、防衛省としては、オスプレイ等の配備に当たっては、地元の皆様の御理解と御協力を得られるよう、引き続き、丁寧な説明に努めるとともに、騒音軽減等の観点から、可能な限り地元の皆様のご意見を踏まえつつ運用してまいります。

ウ オスプレイ等の自衛隊機の騒音が特に懸念される早朝・夜間の飛行やホバリング訓練はもとより、オスプレイ等の自衛隊機の運用に伴う騒音対策をどのように講じるのか、お示しいただきたい。

1. 自衛隊機による佐賀空港の利用に当たっては、場周経路を設定するとともに、騒音の面で地元の方々に御負担を生じさせないよう、空港の南側（海側）を飛行させることを基本としており、また、雲や雨などにより、その視程が妨げられる気象条件下においては、佐賀空港を現に利用している民航機と同様に、空港側の指示に従い、国土交通省が定めた経路を飛行することとなります。
2. その上で、自衛隊機は、基本的に土日祝日は飛行せず、平日の朝8時から17時の間、空港を利用し、また、ホバリング訓練についても、基本的には自衛隊敷地内で行います。
3. なお、佐賀空港営業時間の範囲内で、パイロットの技量を維持するため、夜間に離着陸訓練を実施させていただくことや、空港の利用時間外においても、急患輸送の要請や、自然災害があった場合には、飛行する場合がある点についてご理解をお願いします。

エ 佐賀空港や駐屯地で行う夜間訓練の実施頻度がどの程度になるのか、お示しいただきたい。

1. お尋ねの夜間訓練の実施頻度を具体的にお示しすることは困難ですが、目達原駐屯地における自衛隊機の時間帯別の離着陸割合は、7時から19時の間に全体の約96%を占め、19時から22時の間に約4%、22時から7時の間に約0.2%であり、佐賀空港における割合も概ね同様になるものと見込んでいます。

オ 防衛省は、自衛隊の飛行回数が1日平均約60回程度と説明された。平均よりも、飛行回数が多い場合の航空機騒音について、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 従前の説明のとおり、自衛隊の飛行回数については、目達原駐屯地の実績を踏まえて算出した自衛隊機約70機の年間離着陸回数（約17,000回）と年間利用日数（約290日）をもとに1日あたり約60回の離着陸を想定しています。
2. その上で、目達原駐屯地の実績をもとにした、1日の飛行回数の少ない方から並べた累積度数90%に相当する日の飛行回数は、1日あたり104回となり、民航機の飛行回数とあわせて算出した騒音予測は別添2のとおりとなります。
3. この場合においても、環境省が定める航空機騒音に係る環境基準において住居地域に適用される基準値（57デシベル）を超える範囲に住宅地は存在しないことから、オスプレイ等の自衛隊機の配備によって、佐賀空港周辺の住宅等の環境に与える影響は少ないと考えています。

カ 防衛省の資料「オスプレイの展示飛行における騒音測定結果」は、有視界飛行による離着陸時の測定数値か、お示していただきたい。また、計器飛行による離着陸の場合は、有視界飛行の場合に比べ騒音の数値が高くなると考えるが、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 2016（平成28）年11月8日に行った在沖米軍MV-22 オスプレイによる展示飛行の際に行った騒音測定（同22日公表）においては、有視界飛行及び計器飛行それぞれで騒音測定を実施しております。
2. その上で、陸上自衛隊の航空機は有視界飛行方式による飛行を基本としていますが、悪天候等の理由により計器飛行を行う場合があります。その際の騒音については、飛行高度、気象条件、地形や地上の状況等、測定時の条件の違いによって変化することから、一概にお答えすることは困難ですが、同条件の場合においては、有視界飛行と計器飛行といった飛行方式の違いにより騒音に差が生じることはないと考えています。

キ 防衛省は、仮に駐屯地を設置した場合、オスプレイ等の自衛隊機の配備前と配備後の騒音を測定していただきたい。また、騒音が増大し日常生活に支障をきたす場合には、適切に対策を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 佐賀空港においては、その空港の設置管理者である佐賀県において、航空機騒音の調査の一環で、平成24年度より毎年騒音測定を行っているものと承知しており、配備後の騒音測定については、今後、佐賀県と相談して参りたいと考えています。
 2. また、防衛省は、自衛隊や在日米軍の航空機の運用による音響の影響度が一定以上である区域を対象として住宅防音事業を行っています。この住宅防音事業は、自衛隊の施設や在日米軍の施設の周辺区域を対象としているところです。
 3. 一方で、自衛隊が共用している空港にかかる騒音対策については、原則として、空港の設置管理者が実施しているものと承知していません。実際に佐賀空港と同様に、自衛隊が共同使用する地方公共団体が管理する空港（※）では、防衛省は、現在防音対策を実施していません。
- ※ 秋田空港、山形空港、名古屋空港の3空港
4. いずれにせよ、陸上自衛隊の佐賀空港利用による騒音対策については、周辺環境整備法等を踏まえ、適切に対応してまいります。

(2) 低周波音の生活環境への影響

ア 低周波音の環境基準はないが、オスプレイ等の自衛隊機による低周波音が人体や生活へ与える影響をどのように評価しているのかをお示しいただきたい。

イ 防衛省が現時点の佐賀空港周辺地域の低周波音の状況を測定し、仮に佐賀空港にオスプレイ等の自衛隊機が配置された後、低周波音が日常生活に支障を来す場合には、適切に対応していただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 航空機から発生する低周波による人体への影響については、調査研究の過程にあり、環境省による環境基準が定められていないと承知しています。
2. いずれにせよ、防衛省としては、オスプレイ等の配備に当たっては、地元の皆様の御理解と御協力を得られるよう、引き続き、丁寧な説明に努めるとともに、可能な限り地元の皆様のご意見を踏まえつつ運用してまいります。

(3) 下降気流（風圧）の影響

防衛省は、「視界不良時には、約150mの高度もあり得る」と説明されている。視界不良時に約150mの高度になった場合の下降気流の試算結果及び海上面での下降気流の影響を、お示しいただきたい。

1. オスプレイが上空6メートルでホバリングした場合、地表の半径約13メートルの範囲では、平均風速25～30メートル／秒程度の下降気流が発生しますが、米国政府の資料等をもとに推計したところ、約150mの高度になった場合には、地上において下降気流の影響はないことを確認しております。
2. さらに、高度150m以上を飛行する自衛隊の回転翼機の下降気流による影響が問題となった事例は報告されておらず、防衛省としては、オスプレイを含む自衛隊機の下降気流による海上面への影響はないと考えています。

(4) 排気ガスの大気への影響

オスプレイ等の自衛隊機の排気ガスが大気へ与える影響どのように評価しているのか、お示しいただきたい。

1. 1日あたり60回の自衛隊機の離着陸を踏まえ、大気質への影響を予測した結果（注）、大気汚染物質（窒素酸化物、二酸化硫黄や浮遊粒子状物質）は、ほとんど増加することがないため、佐賀空港周辺の環境に与える影響は少ないと考えています。

（注）一般的に航空機の運航に係る大気質の環境影響評価に用いられる「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」（平成12年12月・公害研究対策センター発行）に基づいた予測。

(5) 環境アセスメント

ア 防衛省から、駐屯地の配備計画における造成面積は約33haとされているが、将来的に施設が拡大されることはないのか。また、駐屯地の配備計画を踏まえ、佐賀県環境影響評価条例（平成11年佐賀県条例第25号）における環境影響評価の実施について、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 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、駐機場、格納庫、隊庁舎・厚生棟、燃料タンク、火薬庫などの部隊運用に必要な施設配置の範囲33haを決定しており、必要な施設は、施設配置の範囲内に配置しています。
2. また、防衛省としては、駐屯地予定地を購入したのち、駐屯地の運用基盤を強化するため、西側に隣接する土地も購入する考えですが、当該土地に施設整備を行う計画はございません。
3. なお、環境影響評価に該当するかどうかは、造成面積が35ヘクタール以上であるかどうかであり、取得する土地面積と直接リンクするものではないことを佐賀県に確認しております。

イ 駐屯地の配備計画面積が、佐賀県環境影響評価条例において環境影響評価の対象となる35ha以上でない場合でも、公害防止協定書の趣旨を踏まえ、防衛省において調査を実施していただきたい。

1. 駐屯地の造成面積は35ヘクタール未満であるものの、工事の実施や駐屯地の供用による環境の変化を把握できるようにするため、工事実施前の環境の現況を把握するための調査（環境現況調査）を実施しております。
2. この調査においては、佐賀空港建設にあたり、佐賀県が公害防止協定書に基づき測定している大気質、騒音、水質の項目についても、測定を実施しております。

ウ 現在、防衛省で実施されている環境現況調査の結果を踏まえ、環境への影響に対する十分な対策を講じていただきたい。

1. 現在実施している環境現況調査の調査項目については、工事に着手した後も継続してモニタリング調査を実施してまいります。
2. このモニタリング調査において、工事実施前と比較し変化が確認された場合にはその原因を究明することとし、必要に応じ、工事を中断した上で、対策を講じることとしています。
3. いずれにしましても、防衛省としましては、周辺環境に配慮し十分な対策を講じてまいります。

5 産業への影響について

(1) 漁業への影響

ア 騒音の漁業への影

(ア) 令和元年5月から実施された、オスプレイ等の自衛隊機の飛行がコノシロ漁に与える影響の再調査について、調査結果及び調査結果を踏まえた対策を、お示しいただきたい。

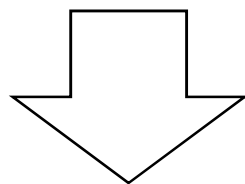
1. 陸上自衛隊の回転翼機による水中音がコハダ漁群に与える影響調査は、令和元年及び平成29年に行っています。

2. 当該調査は、コハダの群れを探索し、発見したところで陸自大型ヘリコプター（CH-47）をコハダの群れ上空に飛行させ、ヘリコプターが通過する際の海面表層のコハダの群れの反応を観察するという方法で行い、令和元年の調査において45例、平成29年の調査において9例、合計54の事例を取得することができました。

3. この54例のうち、

- ・ ヘリ通過時に魚群が沈み、再び海面表層で確認された事例が47例（魚群サイズ小(10～20m)～中(20～50m)～大(50m以上)）
- ・ ヘリ通過時に魚群が沈み、再浮上が確認できなかった事例が1例（魚群サイズ小(10～20m)）
- ・ 魚群に特に反応が見られない事例が6例（魚群サイズ中(20～50m)～大(50m以上)）

でした。



(続く)

4. 以上の調査事例を踏まえ、防衛省としては、「海面表層のコハダ魚群は、直上のヘリ通過により遊泳行動の変化（数十秒～数分の間の沈降）を示すが、時期による魚群の大きさや個体の成長度合い等によって、その反応状況は異なることがある」ことを確認しました。

5. その上で、佐賀空港でのオスプレイ等の運用前の現段階において、運用後の状況を完全に予測することは困難であり、運用開始後の実態を確認の上で対応する必要があると考えています。

(イ) オスプレイ等の自衛隊機の飛行が、コノシロだけでなく、シバエビ、ムツゴロウ、シオマネキ、エツ、ビゼンクラゲ等に影響を与えることが懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 日本水産資源保護協会によると、一般的に、魚類が音源から遠ざかる反応を示す音圧レベル（威嚇レベル）は140デシベル～160デシベル、これに比べて、魚類にとって快適な音の強さであり、興味のある音であれば音源方向へ寄ってくる音圧レベル（誘致レベル）は110デシベル～130デシベルとされています。
2. この点、平成28年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際、佐賀空港南側場周経路付近で水中音測定を行ったところ、オスプレイの音圧レベルは最大でも102dBでした。また、オスプレイが飛行していない時間帯においても、船舶の走行音などにより、水中では音圧レベル約100デシベル～140デシベルの音が発生していました。
3. その上で、有明海におけるコハダ投網漁は、海面表層に浮いてきた魚群を目視で確認して網を投げる独特の漁法であり、コハダ投網漁は音に極めて敏感な漁法であると漁業者の方々からは伺っているところです。
4. このため、当時、有明海漁協大浦支所からのご相談を踏まえ、陸上自衛隊の回転翼機による水中音がコハダ漁群に与える影響調査を実施したのですが、これまで、他の支所から同様の漁法やご相談についても寄せられていないところです。

(ウ) オスプレイ等の自衛隊機の騒音により、ノリ養殖をはじめ漁業の作業への影響が懸念されるが、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 佐賀空港を離着陸する自衛隊機が飛行する際には、騒音軽減のため、場周経路上においては高度300m以上、場周経路外においては、高度500m以上を確保することを基本とします。
2. また、2016年11月8日に行った在沖米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際に行った騒音測定において、
 - ・ 空港南側の場周経路を約300mの高度で飛行した際の騒音最大値は海上で観測した74dB (L_{Amax})、
 - ・ 展示飛行全体を通じての騒音最大値が、国土交通省が定めた悪天候時の経路の飛行時に海上等で観測した75dB (L_{Amax})、でした。
3. これらを踏まえると、高度300m以上で海上を飛行する際の、一時的な騒音の最大値も75dB程度と考えられます。この点、70dBから80dBの騒音の目安としては、例えば、在来鉄道の車内や航空機の機内が挙げられますが、直ちに、作業が中断されるような影響があるものだとは考えておりません。
4. 陸自V-22オスプレイ等の佐賀空港配備に際して、地元の皆様に騒音に対する不安があるということは、防衛省として十分認識しており、可能な限り地元の皆様のご意見を踏まえつつ、引き続き、丁寧な説明に努めてまいります。

イ 下降気流の漁業への影響

(ア) オスプレイ等の自衛隊機の下降気流や排気熱が、ノリ養殖をはじめ漁業に影響を与えるのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい

(イ) 防衛省は、木更津の事例を踏まえて影響を評価しているが、ノリ養殖の手法が、木更津は主に「ベタ張」であり、佐賀は「支柱式」であるため異なる。支柱式は、干出時にはオスプレイ等の自衛隊機の下降気流による影響が懸念されるが、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. オスプレイが上空6メートルでホバリングした場合、地表の半径約13メートルの範囲では、平均風速25～30メートル／秒程度の下降気流が発生しますが、米国政府の資料等をもとに推計したところ、約150mの高度になった場合には、地上において下降気流の影響はないことを確認しております。
2. その上で、実際の場合周経路の飛行にあたっては、高度300メートル以上を確保することから、このような高い高度からの下降気流やエンジンからの排気熱がノリ養殖等に影響を与えることはないと考えています。

ウ 排水の漁業への影響

(ア) 排水については、ノリ養殖や漁業に影響が生じないように適切な対策を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 駐屯地からの排水の具体的な方法については、今後行う実施設計の中で、有明海漁協からのご要望を踏まえ、佐賀県及び有明水産振興センターと協力し、詳細な検討を進めてまいります。
2. 防衛省としては、駐屯地の建設や自衛隊の活動に伴う排水の処理に関連して、有明海や漁業に影響が出ないように万全を尽くすこととしています。

(イ) 排水施設の整備については、近年の豪雨を踏まえ対応していただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 駐屯地の排水に係る施設については、駐屯地予定地近傍における入手し得る最新の降雨データに基づき、十分な容量を確保するよう詳細な検討を進めてまいります。

エ 電波等の漁業への影響

(ア) 防衛省の『平成26年10月3日付「佐賀空港への自衛隊施設の設置に伴う疑問点等について(回答)」1(8)』では、テレビ電波障害についての評価がなされている。その他、レーダー、GPS、無線、携帯電話等の電波障害についても評価していただきたい。

(イ) オスプレイ等の自衛隊機の配備により、テレビ電波、レーダー、GPS、無線、携帯電話等の電波について障害が発生した場合は、国が運用の改善等の措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸上自衛隊のオスプレイが暫定配備されている木更津駐屯地を含め、これまで自衛隊機を運用する中で、船舶のGPSやレーダー機能、携帯電話の通話に影響が出ている事例は確認されておりません。
2. 一般に自衛隊機が搭載する無線設備は、電波法や自衛隊法の関係規則に基づく手続きの中で、民間の無線通信等に影響を与えないことを確認した上で、総務大臣の承認を得て使用しているため、船舶のGPSやレーダー機能等へ影響を及ぼすことはないものと考えております。

オ 漁業の浚渫工事等への影響

(ア) 現在、本市では、佐賀空港の制限表面下において、漁港の浚渫工事等に大きな制約を受けている。今後、オスプレイ等の自衛隊機の配備により新たに制限表面が設けられるのか、お示しいただきたい。

(イ) 新たな制限表面が設けられる場合、浚渫工事等に対してどのような影響があるのか、お示しいただきたい。

1. 駐屯地の整備においては、佐賀空港の滑走路や着陸帯は変更しないため、新たに制限表面が設けられることはありません。

カ 漁業への影響に対する補償等

駐屯地の配備や自衛隊機の運用が、ノリ養殖をはじめ漁業に影響を与えた可能性がある場合、市の求めに応じ国が調査を行い、原因を明らかにしていただきたい。また、調査の結果、駐屯地の配備や自衛隊機の運用が原因であると特定又は推測された場合、国が補償・賠償や設備の改良等の措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 防衛省としては、地元の皆様の不信感を払拭するための対応策として、防衛省・自衛隊と佐賀県、関係機関で構成する「協議会」を設置し、漁業者の皆様とも十分に意見交換するとともに、必要に応じ有識者等を交えて科学的かつ客観的に検証するなど、自衛隊機の通常の運用に伴う調査や因果関係の認定について透明性をもって対応してまいりたいと考えております。その際、佐賀市にも「協議会」に参加いただくことも含め、佐賀市からの御意見・御要望を踏まえ、適切に対応してまいります。
2. その上で、万が一、陸自V-22オスプレイの運用や関連施設等により、漁業事業者に対して経営上の損失や損害を与えた場合には、関係法令に基づき適切に対応いたします。

(2) 農業への影響

ア 騒音・低周波音の農業への影響

(ア) オスプレイ等の自衛隊機の騒音により、周辺農地等で営農活動に支障が生じることが懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 自衛隊機の騒音が、家畜や農産物の生育や品質に影響した事例については、これまでに把握している限り確認されておりません。

(イ) オスプレイ等の自衛隊機の騒音や低周波音が、家畜の品質や生育に影響を与えるのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 低周波音については、環境省による環境基準が定められていないと承知しています。
2. その上で申し上げれば、オスプレイや回転翼機の飛行により発生する騒音の主要周波数帯は、一般にジェット機よりも低くなっておりますが、先般御提示した佐賀空港周辺における予測コンターは、オスプレイ等の飛行による騒音影響を示したものであり、当該予測コンターと同空港周辺に所在する畜産農家の場所には相当の距離があります。
3. また、全国の自衛隊基地周辺において、自衛隊機の低周波音が動物の生育や品質に影響を与えたとの事例は確認されていません。
4. こういった状況を踏まえると、低周波音を含む航空機騒音が、佐賀空港周辺の牛、豚、鶏の生育や品質に影響を与える可能性はないものと思われれます。

イ 下降気流(風圧)や排気熱の農業への影響

オスプレイ等の自衛隊機の下降気流や排気熱が、農作物や農業用ハウス等に影響を及ぼすことが懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. オスプレイが上空6メートルでホバリングした場合、半径約13メートルの範囲で、平均風速25～30メートル/秒の下降気流が発生しますが、米国政府の資料等をもとに推計したところ、約150mの高度になった場合には、地上において下降気流の影響はないことを確認しております。
2. その上で、実際の場合周経路の飛行にあたっては、高度300メートル以上を確保することから、このような高い高度からの下降気流やエンジンからの排気熱が地上の農作物等に影響を与えることはないと考えています。

ウ 排水による農業への影響

(ア) 駐屯地の整備により、周辺農地の排水に影響を及ぼすことが懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 防衛省では、自衛隊の施設の整備に当たっては、工事期間中及び駐屯地完成後についても周辺地域の環境や安全に配慮した万全の措置を講じています。
2. 本事業においても、駐屯地からの排水については、農業用水や用地からの排水の通水を阻害しないように計画します。
3. いずれにしましても、防衛省としては、ご懸念の農業など周辺環境に影響が生じないよう適切な措置を実施してまいります。

(イ) 周辺農地に排水による影響が生じないように、国が事前に佐賀県、佐賀市、農家、関係団体等と十分に調整を図り、必要な措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 駐屯地からの排水については、農業用水や農地からの排水の通水を阻害しないように計画します。
2. その上で、防衛省としては、今後、計画を具体化し、佐賀県や佐賀市等に説明をさせていただく中でいただいた意見を踏まえながら、適切に対応してまいる考えです。

エ 照明の農業への影響

(ア) 施設等の照明による農作物の生育阻害や、照明に群がる病害虫による食害等が発生する等、収量や品質に影響を与えるのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

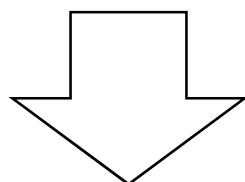
(イ) 周辺農地の農作物に照明による影響が生じないように、国が事前に佐賀県、佐賀市、農家、関係団体等と十分に調整を図り、必要な措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 自衛隊の施設等の照明により、農作物の生育阻害など、農作物の収量や品質に影響を与えたという事実については、承知しておりません。
2. その上で、防衛省としては、今後、計画を具体化し、佐賀県や佐賀市等に説明をさせていただく中でいただいた意見を踏まえながら、適切に対応してまいる考えです。

オ 電波等の農業への影響

(ア) 佐賀県の「佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理」によれば、無人ヘリの飛行制限区域の変更はないとのことであるが、周辺農地におけるドローンを用いた営農活動に影響を与えることはないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 一般に自衛隊機が搭載する無線設備は、電波法や自衛隊法の関係規則に基づく手続きの中で、民間の無線通信等に影響を与えないことを確認した上で、総務大臣の承認を得て使用しているため、農機具のGPSや通信機能等へ影響を及ぼすことはないものと考えております。
2. その上で、航空法第49条は、建築物等の物件の設置等の制限について規定されていると承知していますが、佐賀空港へのオスプレイの配備に係る施設配置案としてお示ししている施設の整備は、現行の佐賀空港において適用される同法の制限の範囲内で行う予定です。
3. また、今般の施設整備においては、佐賀空港の滑走路及び着陸帯は変更しないため、航空法第49条に基づく制限の変更はないと認識しています。
4. 次に、重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律（平成28年法律第9号）との関係についてですが、オスプレイの配備に係る施設について、現段階で同法に基づく対象防衛関係施設に指定するか固まった方針があるわけではございません。



(続く)

5. その上で、一般論として申し上げれば、仮に対象防衛関係施設に指定されたとしても、例えば、対象施設に係る対象施設周辺地域（対象施設の敷地又は区域及びその周囲おおむね300メートルの地域）においては、当該周辺地域に土地を所有する者等は、小型無人機等飛行禁止法に基づき都道府県公安委員会等にあらかじめ通報を行うことでドローンを飛行させることが可能です。

(イ) 今後スマート農業（GPSを用いた農機具の自動運転、通信による圃場水管理の自動操作等）が普及していくと予想される中で、電波障害等により営農活動に制限が生じないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 一般に自衛隊機が搭載する無線設備は、電波法や自衛隊法の関係規則に基づく手続きの中で、民間の無線通信等に影響を与えないことを確認した上で、総務大臣の承認を得て使用しているため、農機具のGPSや通信機能等へ影響を及ぼすことはないものと考えております。
2. その上で、万が一、陸自V-22オスプレイの運用や関連施設等により、農業事業者に対して経営上の損失や損害を与えた場合には、関係法令に基づき適切に対応いたします。

カ 農業への影響に対する補償等

駐屯地の配備や自衛隊機の運用が、農業に影響を与えた可能性がある場合、市の求めに応じ国が調査を行い、原因を明らかにしていただきたい。また、調査の結果、駐屯地の配備や自衛隊機の運用が原因であると特定又は推測された場合、国が補償・賠償や設備の改良等の措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸自V-22オスプレイ等の佐賀空港利用に際して、地元の皆様に損失や損害を生じさせないよう万全を尽くすことが大前提であり、自衛隊機の通常の運用に伴う調査や因果関係の認定について透明性をもって対応してまいりたいと考えております。
2. その上で、万が一、陸自V-22オスプレイの運用や関連施設等により、農業事業者に対して経営上の損失や損害を与えた場合には、関係法令に基づき適切に対応いたします。

(3) 燃料漏れ等の影響

ア これまで自衛隊機において、緊急時に上空で燃料を放出した事例があるのか、お示しいただきたい。

1. 一般論を申し上げれば、緊急状態等、速やかに着陸する必要がある場合に、安全のために機体を軽くする目的で、燃料を放出することがあります。
2. ただし、放出に当たっては、地上への影響を局限するため、可能な限り海上等において放出することに努め、地上又は水上の人又は物件に危害を与え、又は損傷を及ぼす恐れのないことを確認してから行うこととされています。
3. その上で、佐賀空港に配備する予定の、陸自ヘリコプター及びV-22オスプレイについては、これまで燃料放出を行った事例はありません。

イ 上空を飛行するオスプレイ等から燃料の放出や油漏れがあった場合、農地や海、水路などに飛散し、広域な被害につながるおそれがある。飛行するオスプレイ等に燃料等の油漏れが生じ、油が広範囲に飛散した場合又は農地、海及び水路に油が流出した場合、国はどのように対応するのか、お示しいただきたい。

1. 防衛省としては、駐屯地の内外を問わず、自衛隊の運用にあたっては、安全確保を最優先に努めており、資機材の適切な整備、隊員への教育訓練、関係法令の遵守等を通じて、事故の防止に万全の措置を講じるとともに、日頃から万一の場合に適切に対処するための訓練を行っています。
2. 当然、油流出などの事故を起こしてはならないと考えていますが、発生した場合の具体的な対応としては、例えば、
 - ① 流出元及び状況の把握
 - ② 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
 - ③ 吸着剤散布やオイルフェンス設置などの流出拡散の防止
 - ④ 油の回収作業などの措置を順次実施していきます。
3. 陸自V-22オスプレイ等の配備をお願いしている佐賀空港においても、これら対応を迅速に行うため、
 - 陸・海・空自衛隊の関係部隊や地元自治体、海上保安庁・警察・消防など関係機関との連絡体制を整えておくとともに、
 - 万一の事故に備え、事故対処マニュアルや吸着剤等の対処物品を駐屯地内に常備し、
 - 駐屯地の維持管理の任務を有する業務隊を中心とした対処体制を整えておくこととしています。
4. 防衛省としては、万一の事故に際して、周辺への影響を極小化するように、総力をあげて対処してまいります。

ウ 油漏れにより被害が生じた場合、国が補償・賠償や設備の改良等の措置を講じていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸自V-22オスプレイ等の佐賀空港利用に際して、地元の皆様に損害を生じさせないように万全を尽くすことが大前提です。
2. その上で、万が一地元の皆様に損害を与えた際は、関係法令に基づき適切に対応いたします。

(4) その他の影響

駐屯地の配備や自衛隊機の運用による農業や漁業への影響に関して、国が地方公共団体等に対しこれまでに行った配慮や対応した事例について、その内容と対応をお示しいただきたい。

1. 防衛省は、防衛施設の設置又は運用によりその周辺地域の住民の事業活動が阻害されると認められる場合に、環境整備法第8条に基づき地方公共団体が行う農業用施設や漁業用施設等の整備のための費用の一部を補助しています。
2. 農業用施設の例としては、防衛施設の設置又は運用により、従来から利用していた農業用水が減少し、又は汚濁されたため、農業経営に支障を生じる場合等の、ほ場などの農業用施設の整備に対する補助が挙げられます。
3. 漁業用施設の例としては、防衛施設の設置又は運用により漁場の変更や迂回航行等を余儀なくされ、漁業経営が著しく阻害される場合等の、漁具倉庫や水産加工施設などの漁業用施設の整備に対する補助が挙げられます。
4. いずれにせよ、環境整備法による各種施策の実施は、佐賀駐屯地（仮称）の設置又は運用による障害の実態や地方公共団体が行う事業の計画を踏まえ検討することとなります。

6 道路交通への影響

陸上交通において、物資輸送、部隊移動等による自衛隊車両の通行並びに隊員の通勤等が、住民生活、空港利用等に影響を及ぼすのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 佐賀駐屯地（仮称）の開設により、隊員の通勤・退勤時や部隊行動をする場面において空港周辺の道路交通に一定程度の影響を及ぼすことが想定されますが、他の駐屯地と同様、常日頃から安全運行に関する隊員への教育を行うとともに、官用車の運行に際し、経験豊富な隊員を助手席に置くなど指導態勢を構築することにより安全に万全を期してまいります。
2. その上で、防衛省は、防衛施設の設置・運用による障害を緩和することを目的として周辺対策事業を行っています。これは、障害の実態や地方公共団体が行う事業の計画を踏まえ検討することとなるところ、今後、必要に応じて制度の趣旨等を佐賀市にご説明するなど、適切な対応に努めてまいります。

7 民間空港としての佐賀空港への影響について

オスプレイ等の自衛隊機の佐賀空港利用が、佐賀空港の民間空港としての発展への影響が懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 「佐賀空港がめざす将来像」に示されている10年後の国際線及び国内線の目標が達成された場合におきましても佐賀空港の利用可能時間を超えることはなく、民間空港としての使用に影響を与えません。
2. また、仮に、民航機が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合には、当該時間帯における自衛隊機の離着陸を控えることとしています。
3. さらに、自衛隊機は、民航機の定期便・チャーター便の遅延や早着、増便等があった場合には、その運航を優先することとしています。

8 バルーン大会への影響について

バルーン大会期間中はもとより、バルーン大会期間以外のバルーンフライトについても、オスプレイ等の自衛隊機の飛行による影響が生じないようにしていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. バルーンフェスタは、佐賀市にとって非常に重要なイベントであると認識しており、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、バルーンの飛行エリア近傍における飛行を自粛しているところです。
2. 佐賀空港に配備する自衛隊機を安全に飛行させるためにも、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ことは当然のことであるとともに、バルーンフェスタの開催期間以外についても、フライトエリアが設定されれば、そのエリアを守り、バルーンのフライトに影響が及ばないようにしたいと考えております。

9 ラムサール登録湿地への影響について

(1) 環境現況調査は、これまで行われた堤防周辺のエリアだけではなく、ラムサール条約湿地である東よか干潟を調査エリアに含めるべきと考える。今の調査エリアとした理由と、東よか干潟を調査エリアとする調査について、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 環境現況調査は、工事の実施等による影響が想定されうる範囲を対象として調査範囲・調査地点を設定しているため、駐屯地予定地から約2 km以上離れた北西部に位置する東よか干潟については、環境現況調査は行っておりません。
2. 現在実施している環境現況調査においては、駐屯地予定地から東よか干潟までの間の地点において、騒音や振動の調査を実施しているほか、国造搦樋門においても水質の調査を実施しており、今後モニタリング調査を行う中で、工事实施前と比較し変化が確認された場合には、必要に応じて東よか干潟の特性を踏まえ調査範囲を広げるなどした上で、その原因を究明し対策を講じる考えです。

(2) オスプレイ等の自衛隊機の飛行が、東よか干潟に飛来する水鳥や東よか干潟に生息・生育する動植物へ影響が懸念される。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 佐賀県南部の東与賀海岸の南に広がる「東よか干潟」が2015（平成27）年5月に国際的に重要な湿地としてラムサール条約湿地に登録されていると承知しています。
2. 防衛省としては、駐屯地予定地は東よか干潟から離れた場所に位置し、佐賀空港の利用に当たっては、空港の南側（海側）の場周経路を飛行させることを基本としており、東よか干潟の上空を飛行することは考えていません。
3. また、場周経路上の飛行にあたっては、高度300m以上を飛行することとしており、このような高い高度を飛行する自衛隊機からの騒音や下降気流が地上に与える影響はないものと考えています。

10 安全保障・佐賀空港への攻撃の懸念について

ロシアのウクライナへの軍事侵攻において、軍事拠点も攻撃の対象となったと報道されている。オスプレイ等の自衛隊機が佐賀空港に隣接する駐屯地に配備されれば、有事の場合、攻撃の対象となるのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい

1. 防衛省としては、様々な事態に適時・適切に対応し、国民の生命・財産と領土・領海・領空を確実に守り抜くためには、総合的な防衛体制を構築して各種事態の抑止に努めることが極めて重要であると考えており、抑止力を高めるために様々な取り組みを行っています。
2. 陸自V-22オスプレイは、部隊を迅速かつ大規模に輸送・展開することができるため、島嶼部への侵攻に対処する部隊である「水陸機動団」が所在する相浦駐屯地（長崎県佐世保市）に近い佐賀空港に配備することで、島嶼防衛能力が強化されるほか、九州をはじめ各地に所在する部隊を機動的に展開・移動させることも可能であり、各種事態における自衛隊の対処能力が強化されます。
3. 自衛隊の対処能力が強化されることは、我が国に対する攻撃を思いとどまらせることになるため、佐賀空港を始め、国民の安全・安心な生活を確保することにつながります。その上で、万が一、我が国に対する攻撃が生じる場合には、防衛省・自衛隊として、佐賀県をはじめ国民の皆様の生命・財産を守るべく、万全を期して参ります。

1 1 訓練内容について

(1) 空港利用について、年間290日程度としているが、平日以外の運用を予定しているのか、お示しいただきたい。

1. 自衛隊機は、基本的には平日の朝8時から17時の間、空港を利用しますが、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がある点についてご理解をお願いします。
2. また、急患輸送の要請や、自然災害があった場合には、空港の利用時間外においても飛行する場合があることについてもご理解をいただきたいと考えております。

(2) 佐賀空港で部隊訓練はないか、明らかにしていただきたい。

1. 陸自V-22オスプレイによる佐賀空港での部隊訓練については、現時点で具体的な計画はございません。

(3) 住民に不安や危険を及ぼす訓練等はしないことを、お示しいただきたい。

1. 佐賀空港を離着陸する自衛隊機が飛行する際には、騒音軽減のため、場周経路上においては高度300m以上、場周経路外に応じて、高度500m以上を確保することを基本とするほか、地域の実情において、住宅地、市街地や病院等の上空の飛行を極力回避するといった措置を講じていくこととしています。
2. いずれにしても、自衛隊機の運用にあたっては、安全確保を最優先に努めており、資機材の適切な整備、隊員への教育訓練、関係法令の遵守等を通じて、事故の防止等に万全を期してまいります。

1 2 防災機能を高めるための佐賀空港の活用について

オスプレイ等の自衛隊機の配備が、九州や西日本地域における防災機能の向上につながるのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸自が導入しているオスプレイは、固定翼機のように速い巡航速度と長い航続距離を有するとともに、高高度を飛行可能といった特徴があります。具体的には、現有の輸送ヘリコプターCH-47JAに比べ、最大速度が約2倍、航続距離が約3倍、飛行高度が約3倍と極めて高い性能を有しています。
2. 陸自V-22オスプレイは水陸機動団を迅速に島嶼部に輸送する上で不可欠の装備品ですが、その高い能力を活用することにより、九州地方を中心とする災害救援や離島における急患輸送にも極めて有益な装備品であると考えています。

1 3 土地取得交渉について

(1) 防衛省は「地権者の意向を踏まえずに、一方的に土地を収用するようなこと考えていない」と説明された。土地取得の進め方について、防衛省の見解をお示しいただきたい。

(2) 地権者に反対があれば、防衛省は土地の取得ができないのではないのか。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 防衛省としては、地権者の御意向を踏まえずに、一方的に土地を収用するようなことは考えていません。
2. その上で、駐屯地予定地の用地取得に関しては、これまでも地権者の皆様への説明会などやり取りをさせていただいており、今般の公害防止協定見直しのご判断も踏まえ、地権者が所属する有明海漁協の南川副支所とも相談の上、やり取りを継続してまいる考えです。

1 4 苦情処理・相談体制の充実について

他団体での苦情処理・相談体制の状況を、お示しいただきたい。

1. 部隊の訓練や自衛隊機の運用に伴う苦情相談については、一義的には各駐屯地毎に窓口を設置し、対応しております。一例として、目達原駐屯地について申し上げます、昼間は九州補給処広報室、夜間は駐屯地当直司令室において、航空機の騒音苦情の相談に対応しています。
2. 佐賀駐屯地（仮称）開設後の窓口については、今後、改めてHP等でお知らせすることとなります。
3. なお、地元自治体からの要請等については、九州防衛局において、対応しております。