

1 オスプレイの安全性について

(1) 米海兵隊MV-22オスプレイ、米空軍CV-22オスプレイ及び佐賀空港に配備予定のV-22オスプレイは、機体の構造、性能、運用方法等に違いがあるのか、お示しいただきたい。

1. 米海兵隊MV-22、米空軍CV-22及び陸自V-22は、機体構造及び基本性能（エンジン及び飛行システムの基礎）が同一です。

2. その上で、米海兵隊MV-22や陸自V-22は輸送を主任務とするのに対し、米空軍CV-22は特殊作戦を任務としていることから、当該任務に対応するための機動的な飛行などが求められるなど、具体的な運用環境や運用要領に違いがあります。

(2) その上で、佐賀空港に配備予定のV-22オスプレイと同様の運用がなされているオスプレイの事故率について、過去5年間の推移及び全体の事故率との比較をお示しいただきたい。

1. 米軍機の事故率については、安全記録の一つの指標として使用されていますが、整備ミスや操作ミスなどの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。

2. その上で、米側からの情報によれば、陸自V-22と同様の運用がなされている米海兵隊MV-22及び米海兵隊航空機全体の直近5年分のクラスA事故率については以下のとおりです。

・米海兵隊MV-22の直近5年分のクラスA事故率

2018年9月末時点	2.85
2019年9月末時点	2.50
2020年9月末時点	2.26
2021年9月末時点	2.05
2022年9月末時点	2.27

・米海兵隊航空機全体の直近5年分のクラスA事故率

2018年9月末時点	2.78
2019年9月末時点	2.79
2020年9月末時点	2.70
2021年9月末時点	2.59
2022年9月末時点	2.59

※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：政府や他の財産への被害総額が250万ドル以上（2009年10月から2019年9月は200万ドル以上、それ以前は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障害もしくは職業に起因する病気等を引き起こした事故

※飛行事故：飛行の意図があり、かつ、米国防省の航空機への損害が生じた事故

2 施設配置（案）について

(1) 現在お示しの格納庫に加え、駐屯地に新たな格納庫を設置することはないのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 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、部隊運用に必要となる施設配置の範囲33haを決定しており、必要な施設はこの33haの範囲内に配置します。追加の格納庫を整備する計画はありません。

(2) 駐屯地に勤務する隊員の宿舎については、南川副（犬井道）を含む複数個所に分散して確保するとされているが、宿舎には子どもを含む帯同家族も一緒に住むという認識でよいか。一緒に住む場合は、生活環境や子どもの通学などに配慮された場所を選定されるのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 職員の家族の帯同の有無は、最終的には職員個々の判断によるものであり、現段階でお答えすることは困難ですが、一般的には、帯同した家族については宿舎と一緒に住むことになると想定しています。
2. その上で、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、検討してまいります。

3 環境への影響について

(1) 低周波音による影響については、環境省による環境基準が定められていないということだが、佐賀空港周辺地域の住民から不安の声が寄せられた場合、どのように対応されるのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 「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）」（九防企地第9232号。4. 12. 23）で回答したとおり、航空機から発生する低周波音による影響については、調査研究の過程にあり、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が、可能な限り地元の皆様のご意見を踏まえつつ運用していくなど、寄り添った対応に努めてまいります。
2. その上で、低周波音による影響に関する調査研究について、引き続き注視していくとともに、今後環境基準が定められた場合には、関係法令に基づいて適切に対応してまいります。

(2) 令和5年2月5日に実施した校区説明会での防衛省説明資料「陸上自衛隊V-22オスプレイの佐賀空港利用について」のうち、施設配置のイメージの中に貯留槽及び浄化槽がないが、どこに設置する計画なのか、お示しいただきたい。

1. 現時点で想定している場所としては、説明資料16頁に示しておりますが、今後の検討や実施設計の過程で変更になる場合があります。
2. いずれにせよ、貯留槽及び浄化槽は、部隊運用に必要となる施設配置の範囲約33haの範囲内に設置する計画です。

(3) 西側に隣接する土地について、新たな施設を設置する計画はないとのことだが、どのように利用する予定なのか、お示しいただきたい。

1. 駐屯地予定地の西側の土地については、現時点において、新たな施設整備を行うことは考えておりませんが、自衛隊の教育訓練などを目的とした活用を考えています。

4 産業への影響について

(1) 説明会において、有明海上空での低空飛行に対する懸念の声があったが、佐賀空港に近い西干拓地区及び佐賀空港周辺の漁場における自衛隊機の騒音及び風圧についても影響はないと考えるのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 陸自オスプレイによる低空飛行訓練については、現時点で具体的な計画はなく決まっておりますが、有明海上空では実施しません。
2. その上で申しあげれば、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説明資料24頁で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。
3. 「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）」（九防企地第9232号。4. 12. 23）で回答したとおり、防衛省としては、オスプレイを含む自衛隊機からの下降気流（風圧）による地上及び海上面への影響はないと考えています。

(2) 令和5年1月27日付け九防企地第612号「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）」では、「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、詳細な検討を進めることとし、有明海漁協へも説明を行う予定」ということだが、漁業者の懸念や不安の声を排水対策にしっかりと反映させるために、有明海漁協の要望をどのように聴取し、排水対策の説明はどのように行う考えなのか、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、今後の実施設計の中で、詳細な検討を進めてまいります。この検討にあたっては、有明水産振興センターの有識者や学識経験者からも意見を聴取することを予定しており、今後、有明海漁協からの要望の聴取や排水対策の説明方法についても、有明海漁協と相談の上、対応を検討してまいります。

5 道路交通等生活環境への影響について

(1) 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行っている周辺対策事業について、道路整備、農業用施設及び漁業用施設の事例は示されているが、それ以外にも、駐屯地の設置・運用により周辺地域の住民の生活又は事業活動が阻害されると認められる場合は、当該事例と同様に対応していただけるのか、防衛省の見解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生活または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道路や漁業用施設等※の整備のための費用の一部を補助することができることとなっています。

※道路舗装補修、道路拡幅、公園、ごみ処理施設、漁業用施設、無線放送施設等

2. 同法第8条による補助（周辺対策事業）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である佐賀市が行う事業の計画を踏まえ検討することとなります。

(2) 駐屯地の設置及び運用が、市民の生活環境、周辺地域の開発に及ぼす影響等について、市民に不安や懸念をもたらしているが、このような不安や懸念を解消し、地域の発展につなげていくため、特に配慮していく考えがあるのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 防衛省としては、駐屯地の設置又は運用が地域に及ぼす影響に特に配慮しつつ、ご指摘の不安や懸念を解消し、駐屯地の開設が地域の発展につながっていくよう、佐賀市と協力して対応していきたいと考えています。

6 民間空港としての佐賀空港への影響について

「佐賀空港がめざす将来像」では、目標達成後も路線の多頻度化や新たな路線の開設を目指しているが、その場合におい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ないという認識でよいか、お示しいただきたい。

1. 「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）」（九防企地第9232号。4. 12. 23）で回答したとおり、「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及び達成後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。

7 ラムサール登録湿地への影響について

オスプレイ等の自衛隊機の飛行が、東よか干潟の環境へ影響を及ぼすのではないかという懸念の声がある。一度影響が出たら元に戻すことは難しい自然環境の保全という観点を踏まえ、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 「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）」
（九防企地第9232号。4. 12. 23）で回答したとおり、東よか干潟の上空を飛行することは考えておらず、場周経路上の飛行による自衛隊機からの騒音や下降気流が東よか干潟の自然環境に与える影響はないものと考えています。

8 訓練内容について

オスプレイの山間地域（脊振山周辺）での訓練計画はあるのか、お示しいただきたい。

1. 陸自オスプレイによる低空飛行訓練については、現時点で具体的な計画はなく決まっておりません。

9 苦情処理・相談体制の充実について

自衛隊機の夜間飛行や低空飛行などの訓練の実施予定のほか、市民生活に大きな影響を及ぼす可能性がある情報について、一定期間前に情報提供をしていただきたい。防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 地元住民の皆様のご関心が高いことにも鑑み、地元に寄り添った対応に努めるとともに、陸自オスプレイに関する飛行情報の提供のあり方については、佐賀県及び佐賀市とも相談してまいりたいと考えています。