

## 前回の市民説明会での主な質問に対する回答について

### 1. 【佐賀駐屯地（仮称）における米軍の使用について】（資料①、資料②）

#### ○ 佐賀駐屯地（仮称）への米軍の常駐について

佐賀駐屯地（仮称）への米軍の常駐がないことについては、九州防衛局からの情報提供や佐賀県、佐賀市等の情報により柳川市として論点整理を行っておりますし、令和4年12月23日付の九州防衛局から佐賀市への回答の中にも書面において示されております。また、前回の市民説明会においても佐賀空港が米軍基地化する、あるいは米軍が恒常的に佐賀空港を利用することはないことを確認しております。この考えに変更がないことは九州防衛局から説明があったところです。

#### ○ 米海兵隊による訓練移転について

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、佐賀空港の活用を考慮させていただきたいとの考えが示されており、九州防衛局からの情報提供や佐賀県、佐賀市等の情報により柳川市として論点整理を行っておりますし、また、令和5年1月27日付の九州防衛局から佐賀市への回答の中にも書面において示されております。この考えに変更がないことは、前回の市民説明会においても九州防衛局から説明があったところです。

### 2. 【オスプレイの安全性について】（資料③、資料④、資料⑤）

オスプレイの安全性について、本市としては、それについて照会を行い、令和5年5月18日付で九州防衛局から柳川市への回答の中にも書面において示されております。これによりその懸念点については概ね解消ができたものと考えているところです。

また、万が一、オスプレイの事故等が発生した場合には、九州防衛局から本市に対し、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、このような安全にかかわる情報についても、本市に対し、丁寧に説明する旨、同様に令和5年5月18日付で九州防衛局から柳川市への回答の中にも書面において示されております。

### 3. 【市民の不安解消に資するための防衛省の取り組みについて】（資料⑥、資料⑦）

九州防衛局からは、佐賀駐屯地（仮称）に苦情・相談窓口を設置するなど地域住民の方々の問合せに夜間・休日問わず対応できる体制を構築し、寄り添った対応に努めること、また、万が一にも、自衛隊機の運用が原因で、生活環境に悪影響が生じた場合は、その状況を確認の上、個別具体的な状況に応じて適切に対応を行う旨説明があり、令和5年5月18日付で九州防衛局から柳川市への回答の中にも書面において示されております。

本市としては、引き続き九州防衛局と連携し、市民の不安解消に向けて、適切に対応してまいります。

## 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。

## 1 米軍の佐賀空港利用について

全国の他の空港と横並びの中で活用も考慮させていただきたいとあるが、事前に市民の懸念に対して十分な地元理解を得る考えがあるのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

1. 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、佐賀空港の利用も考慮させて頂きたいと考えています。
2. 負担軽減の一環としての佐賀空港の利用に当たっては、当然ながら知事の同意を得た上で利用させて頂くものであり、佐賀県に負担が集中するような利用は全く考えておりません。
3. いずれにせよ、利用に当たっては、地元の皆様の御懸念をしっかりと受け止め、十分な説明を行うなど、真摯に対応していきたいと考えております。

## 1 安全性について

問1 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

問8 米海兵隊MV-22オスプレイの事故率について、直近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

問2 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が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、柳川市に対し、丁寧に説明してまいります。

## 5 総括

問19 生活環境（騒音や振動、排水等）に影響があった、もしくはあると考えられる事象が発生した場合の対応をお示しいただきたい。

1. 防衛省としては、佐賀空港周辺において航空機を運航する場合には、例えば、朝8時から17時の飛行を基本とすることや、空港南側の場周経路を高度300m以上で飛行することなど、周辺環境には十分配慮いたします。
2. その上で、万が一にも、自衛隊機の運用が原因で、生活環境に悪影響が生じた場合は、その状況を確認の上、個別具体的な状況に応じて適切に対応してまいります。

問20 市民の不安解消に資するため、市民の問い合わせなど対応する窓口を設置していただきたいが見解をお示しいただきたい。また、市と防衛省相互の情報交換を行うため、連絡体制について見解をお示しいただきたい。

1. 佐賀駐屯地（仮称）に苦情・相談窓口を設置するなど地域住民の困り事や心配などに夜間・休日問わず対応できる体制を構築し、寄り添った対応に努めてまいります。
2. また、防衛省として、自衛隊の運用等に係る情報について、日頃から柳川市とやりとりしており、佐賀駐屯地（仮称）開設後においても、引き続き、個別具体的な状況に応じて適切に対応してまいります。