

佐賀空港へのオスプレイ等の配備計画に関する照会事項  
(福岡県、柳川市)

**1. 米海兵隊の利用について**

問1 平成27年10月29日の中谷防衛大臣と山口佐賀県知事との会談において、防衛省から、「米国海兵隊の利用に関して、今回は取り下げるものの、今後、沖縄の負担軽減のため、全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の利用も考慮していきたい。」との申し入れがなされております。

今後、沖縄の負担軽減に向け、都道府県等に対し、米国海兵隊の空港利用受入れに関する意向調査等を実施される予定がありますか。予定があれば、その実施時期についてお示してください。

1. 米軍の運用上の要件や実際に訓練を行う場所など、米軍オスプレイの訓練移転等の具体的内容については、米国とも相談しながら検討しているところであり、具体的な予定が決まっている訳ではありません。
2. したがって、今後、具体的内容がとりまとまれば、必要に応じ、関係する都道府県等に対して丁寧に御説明したいと考えています。

## 2. 配備計画について

問2 大臣説明の関連資料（P5）では、オスプレイ17機と目達原駐屯地からのヘリコプター約50機の移駐を計画されておりますが、目達原駐屯地以外からの移駐も含め、今後、この規模を拡大することを想定されておりますか。

**防衛省としては、将来的な規模の拡大は考えておりません。**

### 3. 空港利用の態様について

問3 大臣説明の関連資料（P9）では、自衛隊機の空港利用は平日の午前8時から午後5時の間で、年間290日程度、約70機の自衛隊機すべてを運用した場合で年17,000回、1日あたり60回程度の離発着が見込まれていますが、そのうち福岡県内（柳川市）上空を飛行する回数ほどの程度と想定されているのかお示してください。

1. 有視界飛行方式による離発着が困難で計器飛行によって航空路誌に定められた経路を飛行する場合や、場周経路から演習場等に向かう場合、福岡県柳川市の上空を飛行することが考えられます。
2. 場周経路から演習場等に向かう場合の飛行経路は、一般に陸上自衛隊のヘリコプターは有視界飛行方式で飛行することから、目的地への飛行経路は気象条件等によりパイロットの判断に委ねられるため、その頻度も含めて、あらかじめお示しすることは困難ですが、計器飛行方式で飛行する回数については、目達原駐屯地における計器飛行の割合（0.5%）を1日あたりの離着陸回数約60回に乗じれば、約0.3回となります。

#### 4. 訓練及び飛行ルート等について

問4 大臣説明の関連資料（P 13）に記載の基本操縦訓練が行われる周辺の空域については、福岡県内を想定されていますか。想定されていれば、具体的な場所をお示しください。

また、離発着訓練や基本操縦訓練等の内、昼間・夜間を問わず、福岡県内（柳川市）上空を飛行する可能性がある訓練はどの訓練でしょうかお示しください。

その場合、福岡県内（柳川市）上空を飛行する回数及び時間帯ほどの程度と想定されているかお示しください。

1 離発着訓練、基本操縦訓練の具体的な内容については、実際の運用に即した教育訓練として、その目的や訓練の規模、演習場等の特性等に照らして個別に判断することになり、また、一般に、陸上自衛隊のヘリコプターは有視界飛行方式で飛行することから目的地への飛行経路は気象条件等によりパイロットの判断に委ねられるため、お尋ねの福岡県内を飛行する経路やその頻度をあらかじめお示しすることは困難です。

2 防衛省としては、場周経路外の飛行にあたっては高度500m以上を確保するほか、地域の実情を踏まえ、地元の方々ともよく相談をしながら、必要に応じて住宅地、市街地や病院等の上空の飛行を制限するといった措置を講じてまいります。

問5 自衛隊機による低空飛行訓練ルートや空域では最低高度制限がないと聞いています。現在、福岡県内にそのようなルートや空域はありますか。

また、今後、新たに設定される予定はありますか。

**福岡県内に最低安全高度以下の飛行を国土交通省に申請して許可を得ている低空飛行訓練区域が存在しますが、その他の空域に新たにこのような区域を設定する考えはありません。**

問6 場周経路から各演習場へ飛行する場合、その演習場及びその飛行ルートはどのように想定されていますか。ヘリコプター、オスプレイ別々にお示してください。

気象条件等により飛行ルートが想定できない場合は、これまでの気象データ等を参考としたうえで、代表的な気象条件等（晴天、雨天、風向き等）をいくつか設定し、飛行ルートをお示してください。

現段階でこれらの飛行ルートが不明な場合は、現在、目達原駐屯地から飛行している各演習場及びその飛行ルートをお示してください。

1. 演習場等へ向かう場合の飛行経路について、一般に、陸上自衛隊のヘリコプターは有視界飛行方式で飛行することから、目的地への飛行経路は気象条件等によりパイロットの判断に委ねられるため、あらかじめお示しすることは困難です。
2. ただし、有視界飛行方式による佐賀空港への帰投に際しては、国土交通省が定める空港周辺の位置通報点を経由することになります。

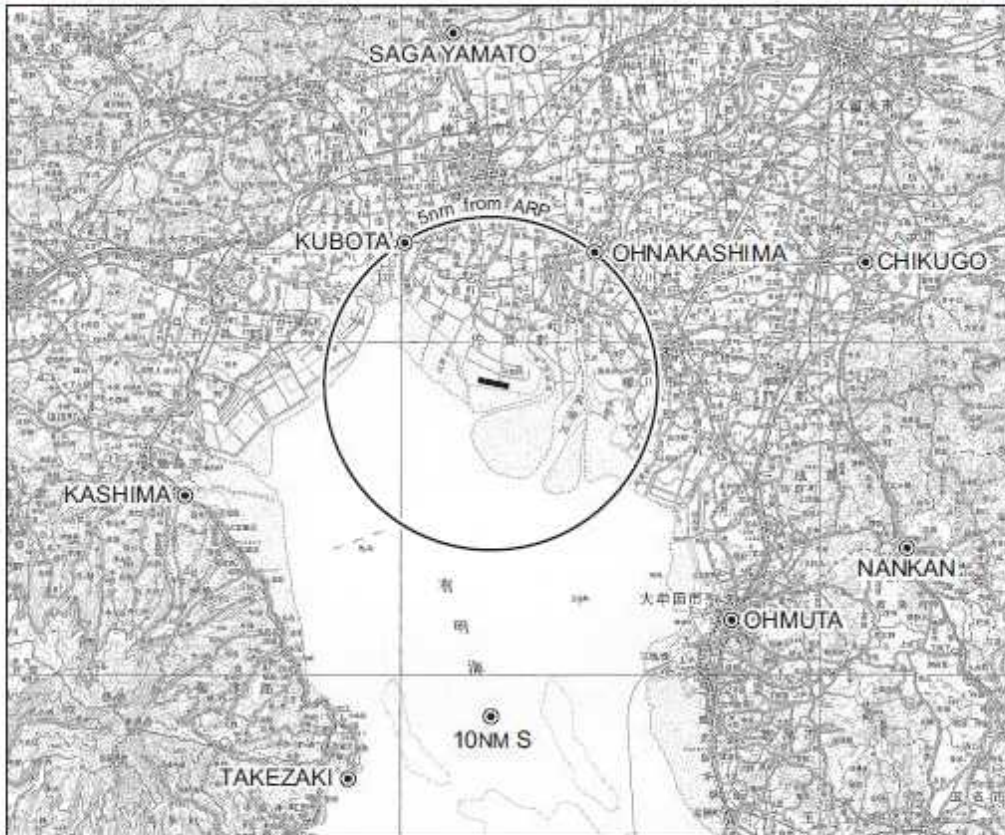
問7 佐賀県への回答書（平成28年2月16日付）P29において、  
「有視界飛行方式による佐賀空港への帰投に際しては、国土交通省が定める空港周辺の位置通報点を経由することとなる。」と回答されています。この佐賀空港周辺の位置通報点をお示しください。

また、佐賀空港から演習場等へ飛行する場合も同じ位置通報点を通過することとなりますか。

1. 有視界飛行方式による佐賀空港への帰投に際しては、国土交通省が定める空港周辺の位置通報点を経由することになります。位置通報点については、次頁のとおりです。
2. 佐賀空港から演習場等へ飛行する際は、特定の位置通報点は決められておりません。

RJFS / SAGA

Visual REP



Call sign	BRG / DIST from ARP	Remarks
鹿島 Kashima	250°/ 9.9NM	新浜大橋 Bridge
竹崎 Takezaki	199°/12.3NM	竹崎港 Harbor
大牟田 Ohmuta	135°/10.1NM	JR大牟田駅 Station
筑後 Chikugo	071°/11.8NM	八女インターチェンジ Interchange
大中島 Ohnakashima	038°/ 5.0NM	筑後川昇開橋 Bridge
久保田 Kubota	329°/ 5.0NM	久保田橋 Bridge
佐賀大和 Sagayamato	354°/10.5NM	佐賀大和インターチェンジ Interchange
南関 Nankan	111°/13.2NM	南関インターチェンジ Interchange
10NM S	180°/10.0NM	海上 Over the sea



問8 有視界飛行の場合、柳川市内での高度は、着陸飛行及び離陸飛行時どの程度と想定されていますか、最低値及び最高値でお示してください。

**有視界飛行において、仮に柳川市の上空を飛行する場合は、高度500m以上を確保することとしています。**

問9 自動着陸誘導装置（I L S）による計器飛行で着陸する場合において、柳川市上空を通過する回数ほどの程度と想定されているかお示してください。

また、この場合、柳川市大浜町付近の飛行高度ほどの程度と想定されているかお示してください。

1. 目達原駐屯地における計器飛行の割合（0. 5%）を1日あたりの離着陸回数約60回に乗じれば約0. 3回となります。

2. また、飛行の高度については、航空路誌や空港側からの指示により飛行することとなるため、具体的にお答えすることは困難ですが、航空路誌によれば、例えば、柳川市上空を高度約300～1700mで飛行する場合があります。

## 5. 生活環境への影響について

問10 昨年4月24日～25日に実施されたデモフライトにおける騒音測定の結果、柳川市内での最大値は77dBでした。しかし、大臣説明の関連資料(P23)では、「現に空港を利用している民航機に加え、自衛隊機が60回離着陸した場合であっても、環境省が定める環境基準の57dB(デシベル)を超える範囲に住宅地はありません。」とあります。この根拠及び柳川市内への影響についてどのように考えておられるのかお示してください。

1. 佐賀空港周辺における騒音予測については、環境省の航空機騒音に係る環境基準で定められている、昼間、夕方、夜間の時間帯別に重みを付けて求める1日の等価騒音レベル「 $L_{den}$ 」(エルデン：時間帯補正等価騒音レベル)を用いてお示しています。
2. 他方、デモフライトで測定された値は、騒音の発生ごとに観測される騒音レベルの最大値「 $L_{A,max}$ 」であり、騒音予測で用いられる $L_{den}$ とは異なる指標のものです。
3. 柳川市内における騒音の影響予測に関しては、 $L_{den}$ 57dBを下回っています。

問11 騒音による影響の予測について、結果の妥当性を確認するために、次の事項をお示しください。

- (1) 予想の根拠とした「予測モデル」等（大臣説明の関連資料P23、P24）
- (2) 佐賀空港周辺における騒音影響予測の「(4) 航空機騒音レベルの補正」について、補正式の考え方や補正対象となるファクター等（佐賀県の再質問への回答書別添1 P3）
- (3) 騒音予測コンター図について、福岡県内までの等音線（大臣説明の関連資料P23）
- (4) 福岡県上空を飛行する際に発生する騒音について、地上での最大値に係る予測結果
- (5) 問6のルートを自衛隊機が飛行した場合について、福岡県内で最も影響を受けると想定される地点における地上での時間帯補正等価騒音レベル（Lden）に係る予測結果

### (1) について

1. 防衛省では、航空機騒音に係る環境基準について（昭和48年環境庁告示第154号）を踏まえ、航空機騒音の評価については、Ldenを指標として用いています。
2. 具体的には「第一種区域等の指定に関する要領について（通達）」及び「第一種区域等の指定に関する細部要領について（通知）」を規定し、今般の予測についても、当該規定を用いて行ったところです。
3. 詳細は別添をご参照ください。

(2) について

同じ航空機であっても、飛行の態様によってエンジン推力が異なることから、騒音のエネルギー比率を調整するために同式を用いた補正を行っております。

(3) について

航空機騒音に係る環境基準では、住居専用地域でLden57デシベル以下と規定されており、防衛省においては、当該数値を前提として航空機騒音による影響の予測を行っており、お示しすることは困難です。

(4) について

場周経路から演習場等に向かう際には、福岡県の上空を飛行することが考えられますが、実際の飛行に当たっては、高度500m（1,500ft）以上を確保することとしています。この際における直下での騒音推定値は以下のとおりです。

- ヘリコプター：65dB（A）～70dB（A）程度
- V-22オスプレイ：77dB（A）程度

(5) について

騒音の予測を行う上で必要となる飛行経路や、飛行する航空機の種類をあらかじめ特定することは困難であり、場周経路から演習場へ向かう場合の騒音の予測を行うことは困難です。

問12 デモフライトの騒音測定結果に関し、次の事項についてお示しください。

(1) 測定条件（使用機器、測定環境等）

1. 使用機器

普通騒音計（リオンNL-22）、レベルレコーダ（リオンLR-07）

2. 測定環境等

聴感補正：A特性（ $L_A$ ）

動特性：Slow（80～130）

測定範囲：20 dB～100 dB

(2) 測定結果と予測結果の比較・評価に基づく、予測結果の妥当性についての考察（大臣説明の関連資料P 25）

デモフライトで測定された値と、騒音予測の値は異なる指標のものであり比較ができるものではありません。佐賀県にお示しした空港周辺における騒音予測コンターは、航空機騒音に係る環境基準について（昭和48年環境庁告示第154号）を踏まえて算出したものであり、その結果は妥当であると考えています。

問13 大臣説明の関連資料（P 2 4）の騒音の影響については、佐賀県内4箇所を表記されていますが、柳川市内でも航空機騒音測定箇所が1箇所あります。柳川市内の当該箇所においても自衛隊機60回と民航機16回を合わせた騒音予測を示していただくことは可能でしょうか。

自衛隊機の騒音による観測点については、佐賀県が公表している佐賀県内の4箇所の観測点で予測しており、柳川市内の観測点については、予測を行っておりませんが、今般、佐賀県にお示した空港周辺における騒音予測コンターを踏まえれば、柳川市において環境基準を上回ることは考えられませんが、ご要望を踏まえ、柳川市内の騒音予測の実施に向けて、検討を進めてまいります。

問14 環境影響調査は実施される予定でしょうか。

実施される予定である場合は、その実施時期及び調査項目についてお示しください。

- 1 防衛省としては、佐賀空港の西側に駐機場、格納庫、隊庁舎・厚生棟、燃料タンク、弾薬庫など部隊運用に必要となる施設を整備することを念頭に、造成面積として約33ヘクタールを見込んでいます。
- 2 他方、佐賀県環境影響評価条例などによれば、環境影響評価の対象となる要件として「宅地その他の用に供するための土地の造成の事業」と規定されており、また、当該事業の対象となる規模として施行区域の面積が35ヘクタール以上であるものと規定されています。
- 3 当省としては、環境影響評価の手続きについては、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、県と適切に調整することとしており、それが環境影響評価の対象に該当することとなれば、条例に従い適切に進めていく考えです。



## 6. 農業・漁業への影響について

問15 農業・漁業者から、ヘリコプター等の騒音や風圧による畜産などの農業や、ノリ養殖などの漁業への影響を不安視する声が上がっています。

このため、オスプレイやヘリコプターの飛行に伴う騒音、振動、風圧により、農業や、漁業（ノリ養殖施設、漁船の航行、海中の魚類・甲殻類）がどのような影響を受けるのか、科学的、具体的な数値でお示してください。

1. 航空機騒音が畜産に与える影響については、航空機騒音が牛の生育や品質に及ぼす影響に関する基準がなく、お答えすることは困難ですが、佐賀空港周辺に所在する畜産農家の場所、先般御提示した佐賀空港周辺における騒音予測コンターを踏まえると、航空機騒音が牛の生育等に対し与える影響は少ないものと思われます。
2. また、当省では、航空機騒音が魚類に与える影響に関し、いけすに放した数種の魚に対し録音したF-4等の戦闘機による水中音を放音して、魚の反応を調査しております。一番敏感に反応したカタクチイワシについて言えば、水中音圧40dB以上では反転したが、放音停止後10秒程度で元に戻ったとの結果であり、戦闘機による航空機騒音では魚が反応を示す場合もありますが、すぐに元の状態に戻るため、航空機騒音による漁業への影響はないものと考えてきております。
3. 風圧については、当省では、V-22オスプレイが高度300mで飛行した際の、地表における下降気流の実測値を有しておらず、また、このような高い高度で下降気流の大きさを試算する一般的な計算モデルも確認されていないため、お答えすることはできません。
4. なお、V-22オスプレイと同様に2つの回転翼を有するCH-47が多数運用されている木更津駐屯地において、その下降気流が「ノリ養殖の一連の作業」に影響を与えたことはこれまで一度もありません。

5. いずれにしても、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、周辺環境に十分配慮し、適切に対応してまいります。

問16 基地、機体から漁場に油が流入するなどした場合の対応体制について説明してください。

1. 防衛省は、駐機場等の施設からの油流出の対策として、油分離槽などの設備・施設を設けて油脂分が海に流れ出ないようにするなど、適切に対処することとしています。
2. 仮に、駐機場等の施設からの油流出事故が生じた場合の対応としては、一例として、
  - ①流出元及び状況の把握
  - ②地元自治体や消防など関係機関への報告及び通報
  - ③吸着剤やオイルフェンスを設置するなどの流出拡散の防止
  - ④油の回収作業
  - ⑤監視及び回収作業の継続などの措置を順次実施し、外部への流出拡散の防止を図ることとなります。
3. 防衛省としては、駐屯地から油が外部に流出することはあってはならないと考えており、そのような事故が生じないように、施設及び機体の整備等に関し万全を期していく考えですが、万一にも、農業や漁業事業者等に対して経営上の損失を与えた場合には、関係法令に基づいて、防衛省が責任を持ってその損失や損害を補償いたします。

## 7. その他

○ 柳川市は、農業・漁業団体や一般市民から、説明会開催の要望を受けております。検討をお願いします。

1. 柳川市においては、これまで柳川市及び市議会のほか、農業・漁業団体としては、柳川農業協同組合（JA柳川）及び福岡有明海漁業協同組合連合会に説明をしております。

また、両開地区、昭代地区において住民説明会を開催しております。

2. 防衛省としては、佐賀空港へのオスプレイの配備に当たっては、民間空港としての発展・機能を損なわないことを前提に検討を進めるとともに、騒音や安全といった地元の方々の御懸念に対しては、引き続き丁寧な説明に努め、御理解を得てまいりたいと考えており、ご要望のあった住民等への説明については、佐賀県等への説明の進捗も踏まえながらよく検討してまいります。

- 農業・漁業者には「農業又は漁業に万が一影響が出た場合には、明確に補償がなされる旨を説明すべきである。」との声があります。検討をお願いします。

自衛隊機の離着陸の頻繁な実施等により、農業や漁業事業者等に対して経営上の損失を与えた場合には、防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律第13条に基づく補償等により、防衛省が責任を持ってその損失や損害を補償いたします。