

佐賀空港へのオスプレイ等の配備計画に関する再照会事項

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。

回答 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。

再質問 6月3日の佐賀県知事と若宮防衛副大臣との面談において若宮防衛副大臣から示された「（佐賀空港が）九州地方の一大防災拠点」という考え方について、当該防災拠点化によって、現在の佐賀県や本県及び柳川市への回答書における想定より離発着回数や環境への影響、施設規模が増加あるいは拡大する可能性はありますか。

4. 訓練及び飛行ルート等について

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。

回答 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。

再質問 福岡県内に存在する低空飛行訓練区域について、具体的に区域をお示し下さい。また、佐賀空港周辺に低空飛行訓練区域を設定されていれば、その区域をお示しください。設定されていない場合、今後の設定の予定の有無と、予定がある場合は予定区域についてもお示しください。

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。

回答

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。

再質問 有視界飛行時の飛行経路はパイロットの判断に委ねられるため、予め示すことは困難とのことですが、本県上空を飛行する経路について、任意で設定した代表的な気象条件等（晴天、雨天、風向き等）または飛行に理想的な気象条件等が整った場合の一般的な飛行ルートについて、飛行マニュアル等を参考にお示してください。

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てください。

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。

回答

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。

再質問 有視界飛行方式により佐賀空港へ帰投する場合に経由する本県に係る位置通報点（大牟田、筑後、大中島）における、時間帯補正等価騒音レベル（Lden）の予測結果をお示しください。
また、柳川市上空を通過する可能性のある位置通報点をお示しください。

問9 自動着陸誘導装置（ILS）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はどの程度と想定されているかお示しください。
また、この場合、柳川市大浜町付近の飛行高度はどの程度と想定されているかお示しください。

回答

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。

再質問 本県及び柳川市の質問への回答書P10「柳川市上空」を「高度約300」mで飛行した場合における騒音について、地上での最大値に係る予測結果をお示しください。

再質問 自動着陸誘導装置（ILS）による計器飛行で着陸する場合、自衛隊機が、高度1700mで飛行することは可能なのでしょうか。また、自動着陸誘導装置（ILS）による計器飛行で着陸する場合の柳川市大浜町付近の飛行高度についてお示しください。

5. 生活環境への影響について

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) 予測の根拠とした「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

回答

(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。

再質問 騒音予測コンター図（大臣説明の関連資料 P23）の、福岡県内の曲線が引かれていない箇所について、当該部分が Lden 57dB 未満とする根拠は、佐賀空港からの距離が、Lden 57dB の地点を結んだ曲線より遠いからというものでしょうか。

それとも各地点における騒音影響予測により、具体的な数値を算定した結果でしょうか。後者の場合、具体的な予測計算内容とその結果をお示しください。

再質問 佐賀県の再質問への回答書別添 1P3 「(4) 航空機騒音レベルの補正」式に使用されている thrust の想定条件（想定した飛行ルート、速度、高度等）をお示しください。

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）
- (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 P25）

回答

(1)について

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：20dB～100dB

(2)について

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。

再質問 デモフライト時の騒音測定結果について、大臣説明の関連資料P25に記載されている騒音最大値が記載された際の具体的な測定状況（飛行経路との騒音計の位置関係や、設置状況、当日の風速等の周辺環境）についてお示してください。

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。

回答

1. 航空機騒音が畜産に与える影響については、航空機騒音が牛の育成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は、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。

再質問 オスプレイ等の航行によって繰り返し騒音が発生することにより、漁場に魚群が集まりにくくなり、また、かご漁業等餌を使う漁業においては餌を食べない等、漁獲量の低下につながる長期的な影響が懸念されます。
オスプレイ等の騒音が魚の行動に与える長期的な影響の有無についてお示しください。

再質問 航空機が生み出す風圧やそれに伴う波浪が、漁船の航行や漁労作業に与える影響が懸念されます。
オスプレイ等の航行により発生する風圧が、漁船航行や漁労作業に与える影響の有無について明確にお示しください。

再質問 本県及び柳川市の質問への回答書P 17において、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ついて影響を与えたことが無いとされていますが、当方ではCH-47とV-22 オスプレイそれぞれが生み出す風圧を比較できる知見を持たず、この情報をもってオスプレイがノリ養殖作業等に与える影響についての参考とすることができません。
両機種が生み出す風圧の大きさがどのような関係にあり、それに基づきオスプレイの影響はないと推察されるのか、お示しください。

7. その他

○ 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。

回答

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、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律第13条に基づき補償等により、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。

再質問 防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律施行令第17条に、「法第13条第1項第1号及び第2号の政令で定める行為は、農業・林業又は漁業の実施を著しく困難にする行為とする。ただし、航空機の離陸、着陸等のひん繁な実施に係る行為にあつては、農業又は漁業が、飛行場の進入表面もしくは転移表面の投影面と一致する区域内又は航空機による射撃若しくは爆撃の用に供する演習場の周辺で防衛大臣が定める区域内において行われる場合に限る。」と定めてあります。

福岡県内における飛行場の進入表面もしくは転移表面の投影面と一致する区域を具体的にお示しください。