

陸上自衛隊ティルト・ローター機等の  
佐賀空港への配備について  
～これまでの説明の概要～

平成27年2月



防衛省・自衛隊  
MINISTRY OF DEFENSE

## 配備する部隊の規模について

- 現時点で、オスプレイ17機に、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、配置される隊員は、約700～800名程度を想定しています。



観測ヘリコプター(OH-1)



観測ヘリコプター(OH-6)



多用途ヘリコプター(UH-1)



多用途ヘリコプター(UH-60)



対戦車ヘリコプター(AH-1)

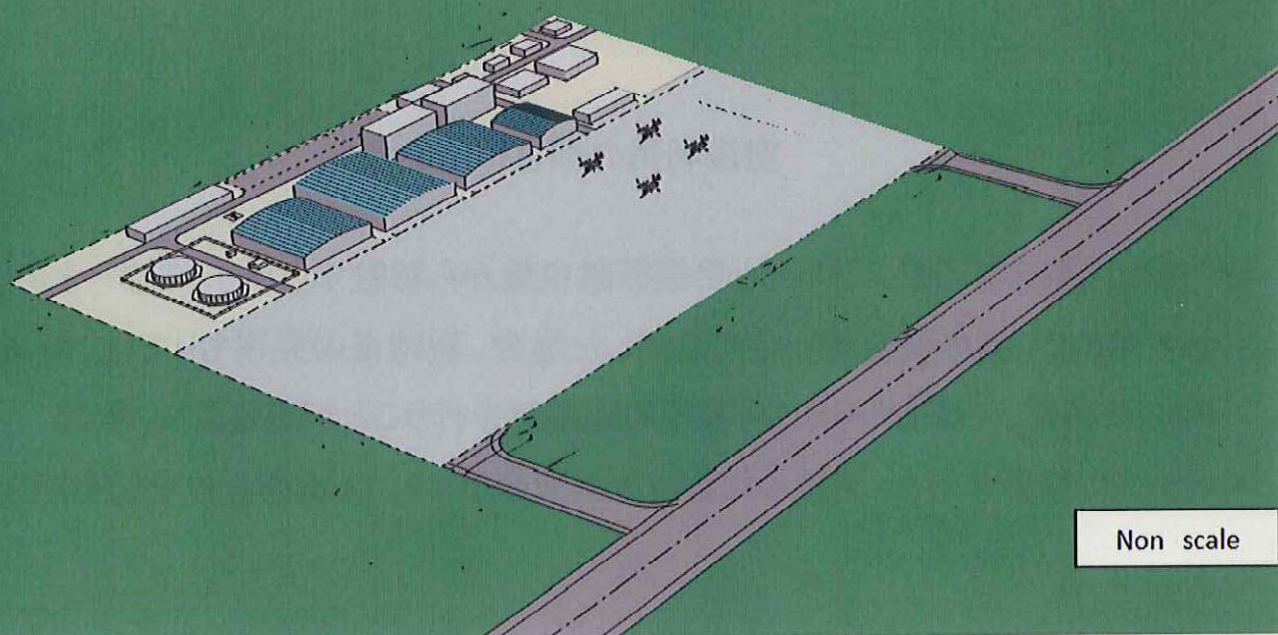


戦闘ヘリコプター(AH-64)

## 配備時期及び施設整備について

- オスプレイの配備に合わせて佐賀空港が活用できるよう、平成31年度を目途に、佐賀空港の西側に駐機場や格納庫等を整備することを検討しています。

## 施設配置イメージ



### 空港利用の時間帯について

- 佐賀空港の利用にあたっては、目達原駐屯地での運用実績等を踏まえ、平日の朝8時頃から17時頃の間運用を基本とします。
- 他方、パイロットの技量維持等のため、空港利用時間の範囲内で、夜間に離着陸訓練を実施する場合があります。
- また、離島からの急患輸送の要請があった場合や、昨年の御嶽山噴火のような自然災害が西日本で発生した場合等には、空港の利用時間外においても飛行する場合があります。

### 空港利用の頻度について

- 新たに取得するオスプレイと目達原駐屯地から移駐するヘリコプターとあわせて約70機の航空機を全て運用した場合、現時点の見積もりでは、年間290日程度、1日あたり60回程度の離着陸を行うことが想定され、年間ベースに換算すると、見積られる離着陸回数は17,000回程度となります。

## 飛行経路について

- 佐賀空港の利用にあたっては、空港の周囲にヘリコプター用とオスプレイ用の場周経路を2本設定すること、さらに、悪天候等により計器飛行が必要な場合には、場周経路とは別に民航機と同様の経路を飛行することを考えております。
- 空港北側の場周経路の下には、住宅地等が所在していることから、騒音抑制の観点から、空港の南側(海側)を飛行させることを基本として、今後、具体的な経路を確定してまいります。
- また、飛行する際には、騒音軽減等のため、高度300mから500m以上を確保するほか、地域の実情を踏まえ、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ます。

### ■ 佐賀空港周辺における飛行経路(イメージ)



■ 佐賀空港周辺における離陸経路イメージ(悪天候等による計器飛行の場合)



注: 作図上、航空路誌に示す経路と厳密に一致しないことがある。

■ 佐賀空港周辺における着陸経路イメージ(悪天候等による計器飛行の場合)



注: 作図上、航空路誌に示す経路と厳密に一致しないことがある。

## 民間空港としての使用・発展への支障について

- 現在の佐賀空港の処理能力を考慮すると、自衛隊機の利用が佐賀空港の民間空港としての使用・発展に影響を与えることはなく、また、将来、佐賀空港を利用する運航便が増加したとしても、同様に影響を与えることはありません。

### <検証結果①>

現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等+小型機)の運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 当りに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	8回(※1)	6.5分	52分程度 ①
民航機 (小型機)	18回程度(※2)	3.25分	59分程度 ②
自衛隊機	60回程度(※3)	3.5分	210分程度 ③
			計321分程度 (①+②+③)



利用可能時間(8:00~17:00)  
計540分

(※1) 現在、自衛隊機の基本的な運用時間内(8:00~17:00)で運航する民航機(定期便等)の離着陸回数。

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数。

(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

### <検証結果②>

近い将来、民航機(定期便等+小型機)が増えてもその運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 当りに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	27回(※1)	6.5分	176分程度 ①
民航機 (小型機)	27回程度(※2)	3.25分	88分程度 ②
自衛隊機	60回程度(※3)	3.5分	210分程度 ③
			計474分程度 (①+②+③)



利用可能時間(8:00~17:00)  
計540分

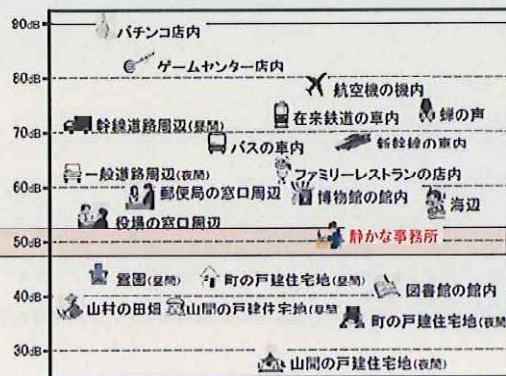
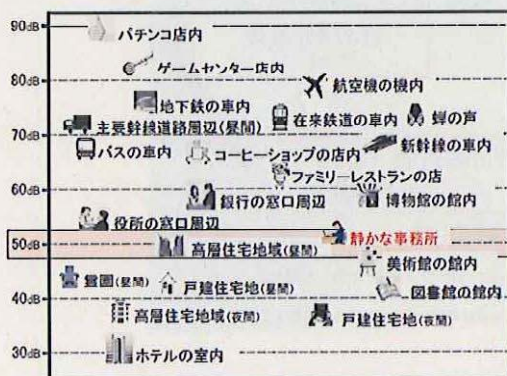
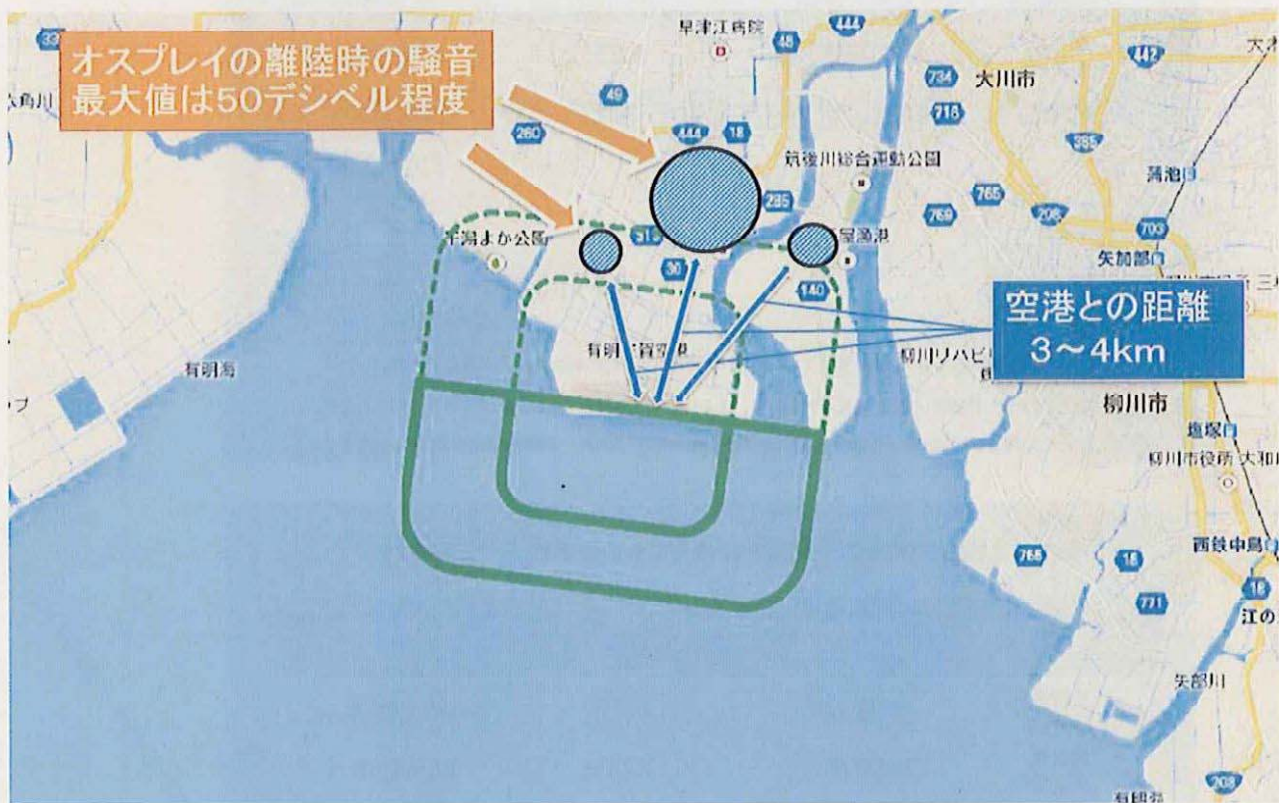
(※1) 現在の民航機(定期便等)の1時間あたりの最大離着陸回数3回に9時間に乗じた回数。  
9時間は自衛隊機の基本的な運用時間(8:00~17:00)

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数に1.5を乗じた回数。

(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

## 生活環境等への影響について

- オスプレイなどの佐賀空港利用にあたっては、民間空港としての使用・発展や周辺の漁業・農業に悪影響を及ぼさないことを前提とします。
- 空港から北に3～4km離れた住宅地においては、オスプレイの離陸時の騒音最大値は、50デシベル程度と見積もられ、静かな事務所で測定される値とほぼ同等です。
- 古川前知事が受け入れの前提とされていた住民の安全・安心の観点からの自衛隊機による騒音や大気質への影響については、引き続き分析を進め、丁寧に説明してまいります。



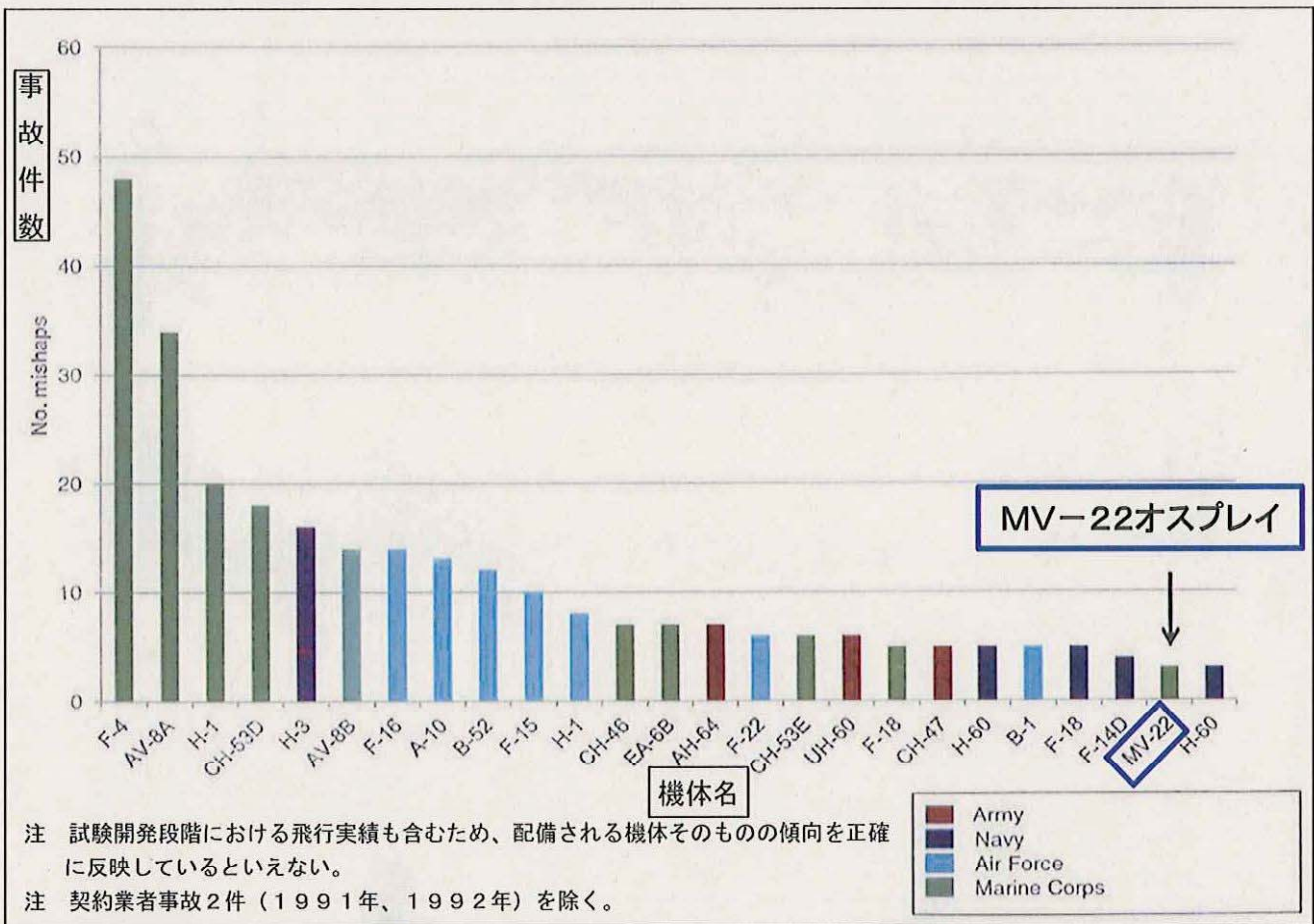
出典: 環境省HP等



# オスプレイの安全性について

- オスプレイは、開発段階で技術的な問題はクリアにされているほか、量産後におきた飛行事故でも原因が究明され、安全性を高めるための努力を継続しています。
- オスプレイは、導入当初10万飛行時間における重大（クラスA）飛行事故の件数について、非常に低い記録を有しています。

【導入当初10万飛行時間におけるクラスA飛行事故の件数】



(参考)

資料源: 米国提供資料(2012年8月15日)

○飛行事故

航空機事故の種類のひとつで、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のことをいいます。

○クラスA事故

米政府及び米政府所有財産への被害総額が200万ドル以上、米国防省所属航空機の損壊、あるいは、死亡又は全身不随に至る傷害もしくは職業に起因する病気を引き起こした場合をいいます。