

企 第 4 4 4 号

平成 28 年 10 月 18 日

佐賀県有明海漁業協同組合

代表理事組合長 徳永 重昭 様

佐賀県政策部長 落合 裕二



陸上自衛隊の佐賀空港利用に関する佐賀県有明海漁業協同組合
からの質問に対する九州防衛局からの回答について（送付）

このことについては、別添のとおり九州防衛局企画部長から回答がありましたので、お送りします。

【担当課】

政策部 企画課

TEL : 0952-25-7503

Email : kikaku@pref.saga.lg.jp



九防企地第8129号
28.10.13

佐賀県政策部長 殿

九州防衛局企画部長



陸上自衛隊の佐賀空港利用に関する佐賀県有明海漁業協同組合からの質問に
ついて（回答）

企第315号（平成28年8月26日）により照会された標記について、別紙のとおり
回答します。



添付書類：別紙

陸上自衛隊の佐賀空港利用に関する佐賀県有明海漁業協同組合からの質問（平成28年8月26日付け質問に対する回答）

問1 今回の佐賀空港の自衛隊使用の計画については、沖縄の辺野古の問題が解決した後に佐賀へ要請がなされるべきではないのか。要請の順番が違うのではないのかと思うが、考えをお示しいただきたい。

また、将来的な米軍の使用（米軍基地化の可能性、米軍の訓練等での一時使用の可能性等）の有無を明確に示したうえで要請されるべきだと思うが、考えをお示しいただきたい。

1. 今般の要請内容は、陸上自衛隊のオスプレイと目達原駐屯地に所在するヘリコプターの配備であり、ご指摘の沖縄の辺野古との関連はありません。自衛隊機の佐賀空港への配備に関しては、安全保障上の重要性を踏まえ、ご理解、ご協力をいただきたいと思いますと考えています。
2. 米軍オスプレイの利用については、米国との協議や負担軽減を巡る全国の自治体の取り組みの状況をよく勘案した上で、必要に応じ、改めてお願いさせて頂くこととしていますが、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、佐賀空港の利用を考慮させて頂くこととしており、佐賀県にもつぱら負担が集中するような利用は念頭に置いていません。

問2 説明資料では「詳細な配備計画や規模等については、基本検討や実施設計を踏まえた上で決定」とされていますが、基本検討や実施設計の結果、造成面積が環境アセスの対象となる35haを超えることもあるという理解でよいか、確認したい。

1. 詳細な配備計画や規模等については、基本検討や実施設計を踏まえた上で決定してまいりますが、現時点では、造成面積を約33haと見込んでいるところです。
2. なお、現時点の配置計画においては、必要と見込まれる施設等をすべて含んでおり、これ以上拡大することは考えておりませんが、造成面積とは別に保安用地が必要となると考えています。

問3 約 33ha の施設配置のイメージ図について、次の事項をお示しいただきたい。

- ・地盤改良が必要な場所と不要な場所
- ・舗装を行う場所とその面積
- ・舗装種別（アスファルト舗装又はコンクリート舗装）

1. 地盤改良については、施設配置を行う範囲全体に必要であると考えておりますが、今後、基本検討及び実施設計を行う中で具体的な設計内容等をもとに検討を行い、地盤改良の範囲を確定してまいります。

2. 舗装の範囲や種別については、駐機場や車両通路部分などコンクリート舗装及びアスファルト舗装を行うことを考えておりますが、その具体的な場所や面積については、今後、基本検討及び実施設計を行う中で具体的な設計内容等をもとに検討を行い、舗装範囲等を確定してまいりますので、現時点でお示しできないことにご理解いただきたい。

問4 将来的に、現在示されている自衛隊機約70機の配備数が拡大することはあるのか。

防衛省としては、規模の拡大は考えていません。

問5 施設には弾薬庫も整備されることとなっているが、ヘリコプター以外にも武器が配備されるのか、考えをお示しいただきたい。

駐屯地の警備など隊員が携行する小銃などの小型の火器の配備を考えています。

問6 オスプレイの一日当たり離着陸回数をお示しいただきたい。

約70機の自衛隊機を全て運用した場合の離着陸回数は1日あたり60回を見込んでおり、このうち、オスプレイの1日あたりの離着陸回数は、約16回を見込んでいます。

問7 ノリ養殖においては夜間や夜明け前に作業を行うこともあるが、説明資料では「パイロットの技量を維持するため、空港利用時間の範囲内で、夜間に離着陸訓練を実施させていただくことについて御理解願います。」、また「離島からの急患搬送の要請や、自然災害があった場合等には、空港の利用時間外においても飛行する可能性があることについても御理解願います。」とされている。

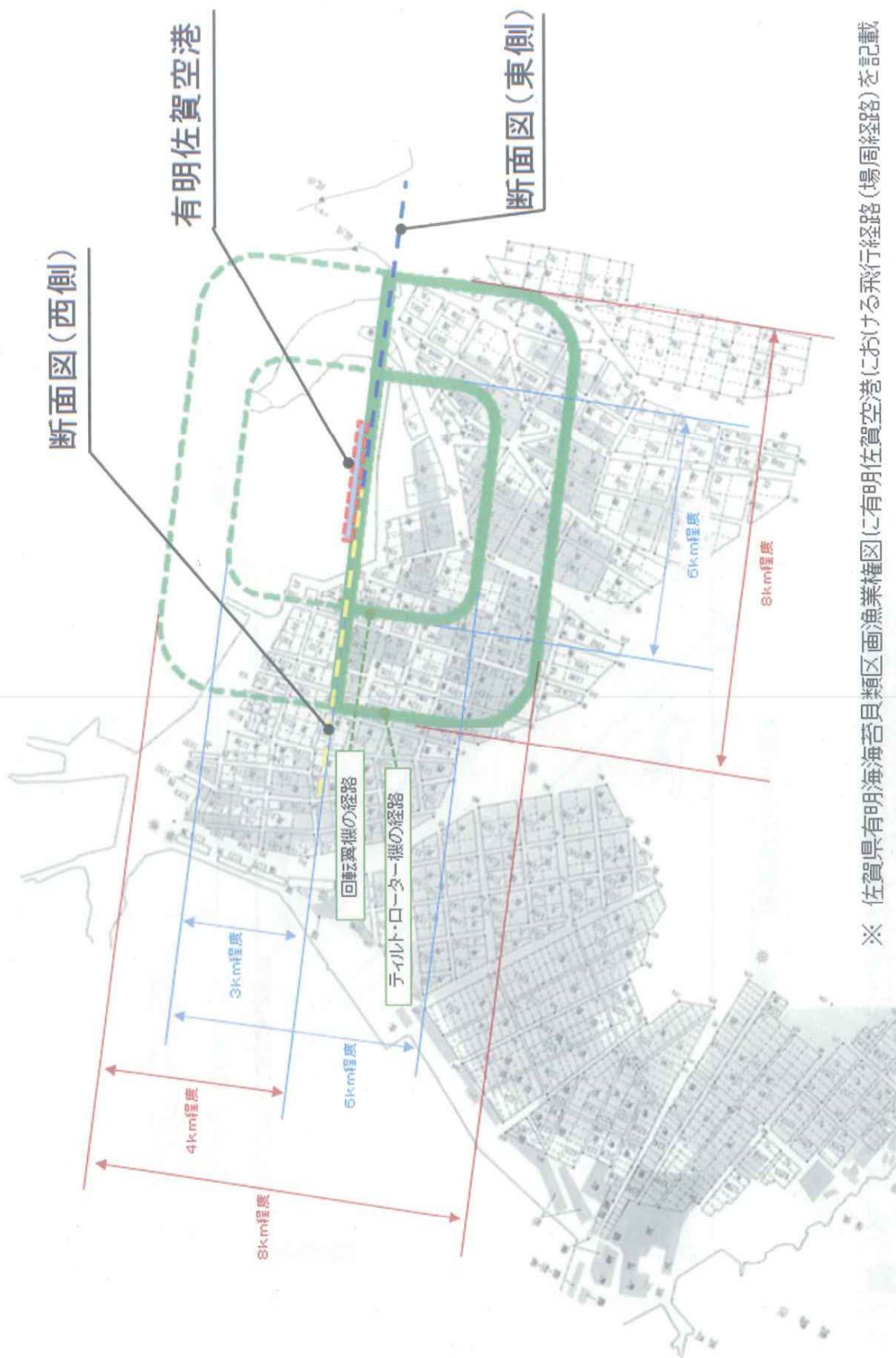
時間帯別の離着陸回数については、平成28年3月8日付けの県への回答において、「8時から17時の間の離着陸回数は、54.7回、6時30分から8時の間の回数は、0.76回、17時から22時の間の回数は、4.48回、22時から6時30分の間の回数は、0.05回と見込んでいます。」とされているが、この回数の見込みは、目達原駐屯地の実績を基に算出されていると承知している。現在、目達原駐屯地に配備されているヘリコプターに加え、新たにオスプレイを配備した場合、早朝や夜間の離着陸回数の見込みが大きく増加する可能性はないのか、確認したい。

1. 平成28年3月8日付けの回答でお示ししています各時間帯別の離着陸回数については、オスプレイを含む約70機の自衛隊機すべてを運用した場合として見込んだ回数であり、オスプレイの導入によって、早朝や夜間の離着陸回数が増加するものではありません。

問8 有視界飛行の場合の基本的な飛行経路（場周経路）及び悪天候時における飛行経路（悪天候等による計器飛行の場合の離着陸経路）について、海苔漁場が入った図面を用いてお示しいただきたい。

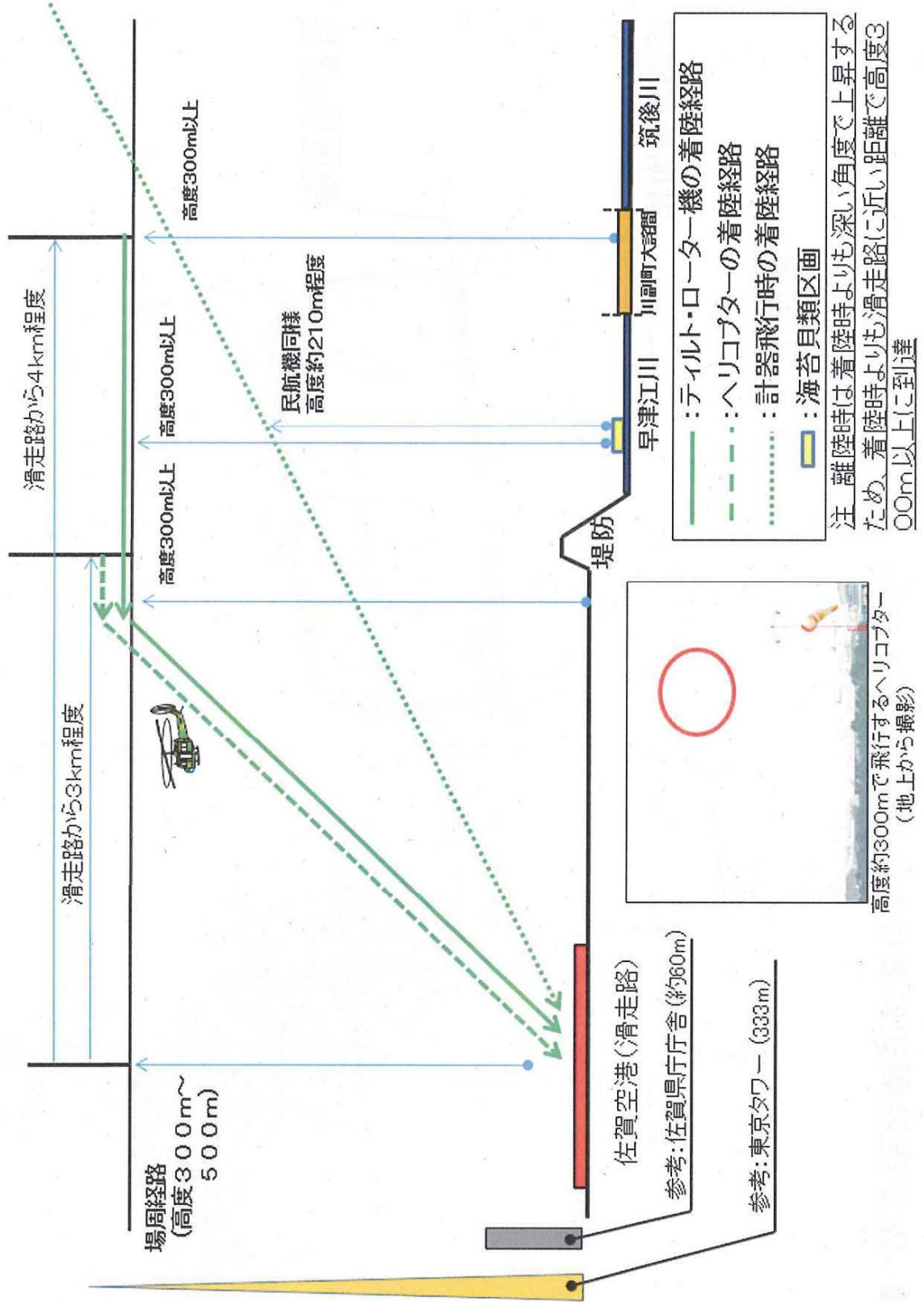
別添のとおりです。

■ 佐賀空港周辺における飛行経路(イメージ)

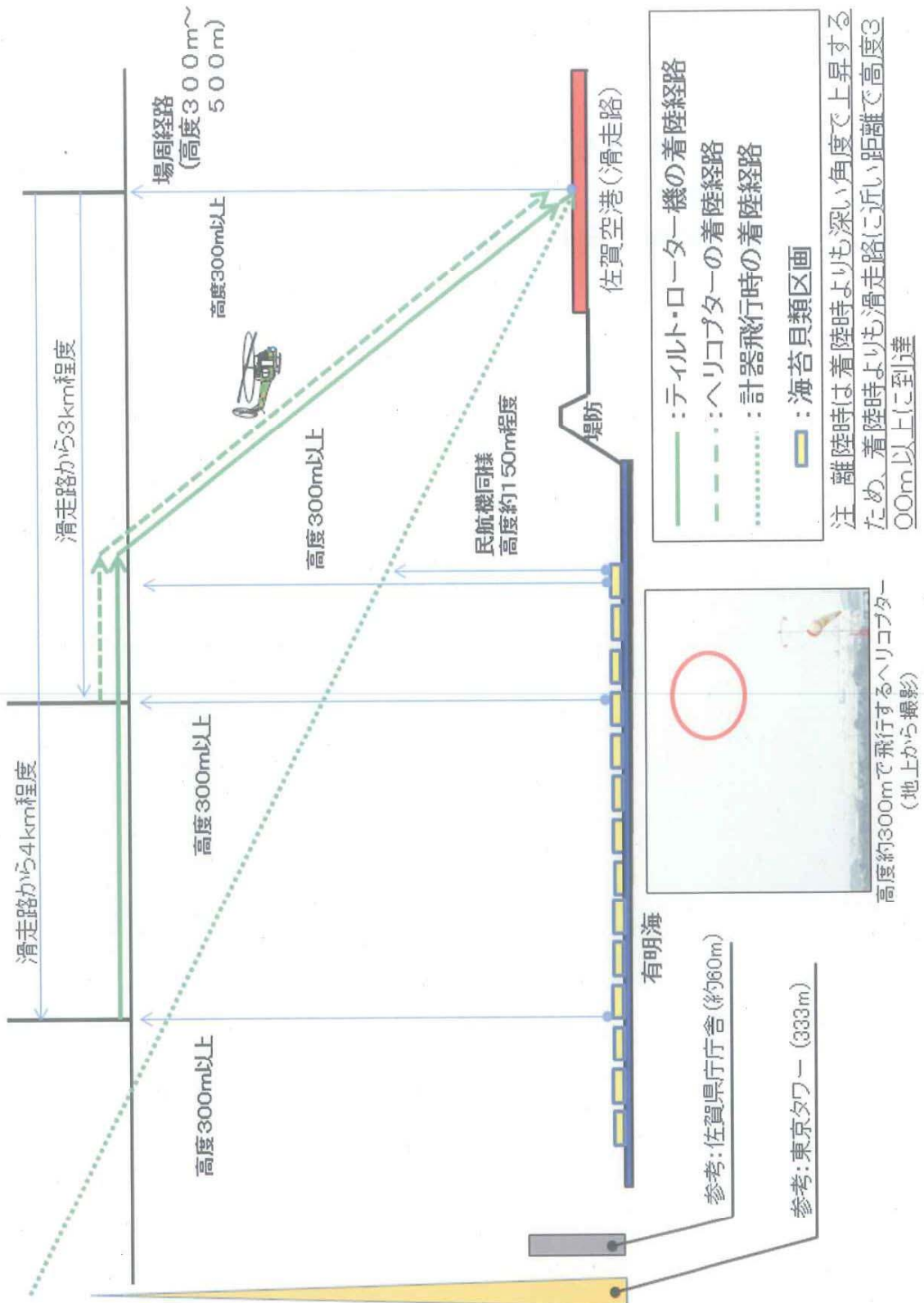


※ 佐賀県有明海苔貝類区画漁業権図に有明佐賀空港における飛行経路(場周経路)を記載

■ 佐賀空港周辺における飛行経路断面図(東側)(イメージ)



■ 佐賀空港周辺における飛行経路断面図(西側)(イメージ)



問9 どの程度の騒音が発生するのかを把握するために、一日に見込まれる回数程度実際にオスプレイを飛行させるデモフライトを実施していただきたい。

オスプレイによるデモフライトについては、山口佐賀県知事からもご要望があったことを踏まえ、空港管理者の県ともよく相談した上で、実施に向けた調整を進めてまいります。

問 10 佐賀県環境影響評価条例では、開発面積が 35ha 未満であれば、環境アセスの対象外となっているが、35ha 未満であっても環境アセスを自主的に実施される考えはないか。

また、環境アセスを実施しない場合は、漁協側から「この項目については、調査をして欲しい」と要請した項目については、調査を実施していただきたいと思うが、防衛省の考えをお示しいただきたい。

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、部隊の効率的な運用や維持管理に資するよう、適切な施設配置、動線の簡略化などの検討を行い、今般、施設配置の範囲を決定したところです。
2. 当省としては、環境影響評価の手続きについては、基本検討等の中で決定される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、それが県条例に定める環境影響評価の対象に該当することとなれば、同条例に定める手続きに従い適切に進めていく考えです。
3. その上で、海苔養殖等に従事される方々からの調査のご要望については、ご懸念やご心配に丁寧にお答えするために、その内容を具体的に確認の上、協議してまいります。

問 11 配備予定のオスプレイ及びヘリコプターから排出される排気ガス等に関し、次のことについてお示しいただきたい。

- ① 配備予定機の使用する燃料とその成分をそれぞれ機種ごとにお示しいただきたい。
- ② 配備予定機から排出される排気ガスの成分、臭い及び単位時間当たり平均の排出量を、それぞれ機種ごとに、また現在佐賀空港に就航している民航機と比較した形でお示しいただきたい。
- ③ 配備予定機が現在想定されている回数の離発着を行った場合に排出される排気ガスの総量を、現在佐賀空港に就航している民航機と比較してお示しいただきたい。

1. 陸上自衛隊の航空機は、現在、主にJP-4という航空燃料を使用していますが、民間規格のJet A-1という航空燃料に移行を進めており、佐賀空港に配備される陸自航空機も、Jet A-1を使用する予定です。
2. 他方、Jet A-1への移行は着手したばかりであり、Jet A-1を使用した場合の排気ガスの成分、臭い、単位時間当たりの排出量、総量について、現在、データを持ち合わせておりません。
3. しかしながら、Jet A-1は、民航機でも使用している燃料であるため、排気ガスの成分、臭いについて民航機と大きな差はないと考えています。
4. なお、目達原駐屯地に所在するヘリコプター等を前提に、1日60回程度佐賀空港に離着陸した場合、大気汚染物質（窒素酸化物、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質）は、ほとんど増加しないことが試算結果から判明しています（別添参照）。

5. いずれにせよ、航空機の排気ガスに関する地元漁業者の皆様
様の御不安を解消できるよう、引き続き説明してまいります。

(参考)

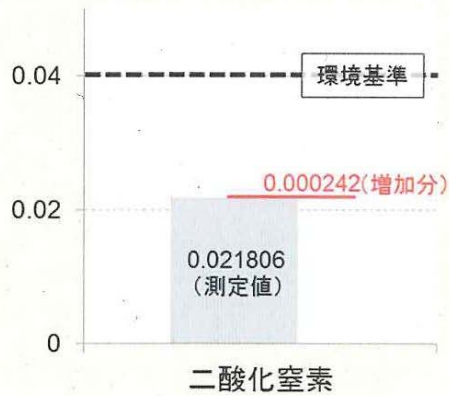
- ・ J P - 4 の成分：ワイドカット系
(ナフサ（ガソリン成分）とケロシン系（灯油）の混合)
- ・ J e t A - 1 の成分：ケロシン系（灯油）

排気ガスの影響について

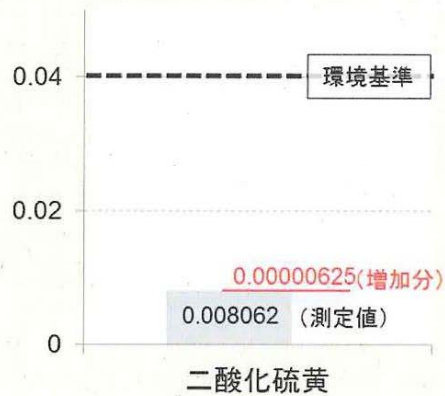
○ 自衛隊機の空港利用に伴う大気質への影響を試算した結果、大気汚染物質(窒素酸化物、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質)は、ほとんど増加しません。

【自衛隊機の離着陸(1日60回程度)による各物質の増加量】

(日平均値(ppm))



(日平均値(ppm))



(日平均値(mg/m³))



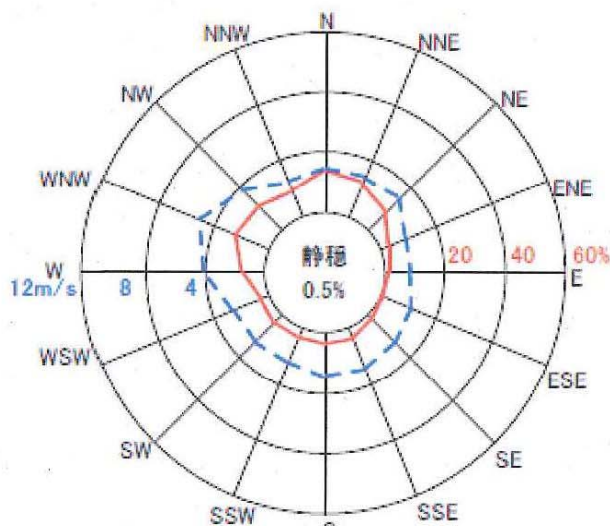
(凡例)

- 各物質の環境基準
- 自衛隊機による濃度増加分 (最も高く算出された滑走路中心地点の値)
- 佐賀空港周辺の測定値(大気汚染常時監視測定局(佐賀局、鹿島局、柳川局)の測定値を基に算出)

問 12 佐賀空港周辺の気流の速さや向きについて、統計的なデータを基に、季節ごとにお示しいただきたい。

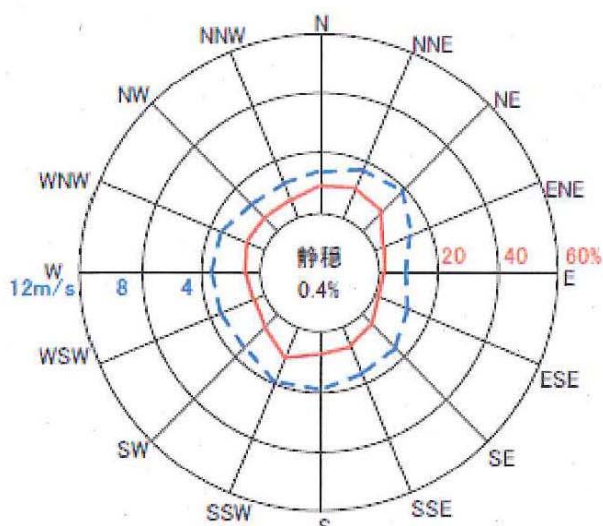
別添のとおりです。

季節（3ヶ月）ごとの風速及び向きについて



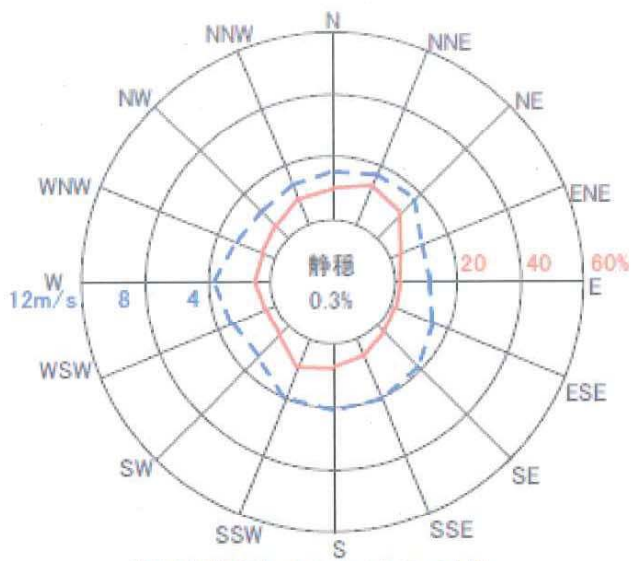
川副観測所 2015年度(1-3月)

風向	%	m/s
NNE	12.0	2.8
NE	8.7	3.0
ENE	3.3	1.9
E	1.5	1.7
ESE	1.1	2.3
SE	2.2	2.7
SSE	3.9	3.1
S	3.8	3.0
SSW	3.3	2.5
SW	3.6	2.6
WSW	3.1	2.6
W	7.6	4.1
WNW	12.2	5.0
NW	10.9	3.7
NNW	8.8	2.4
N	13.4	2.8
CALM	0.5	



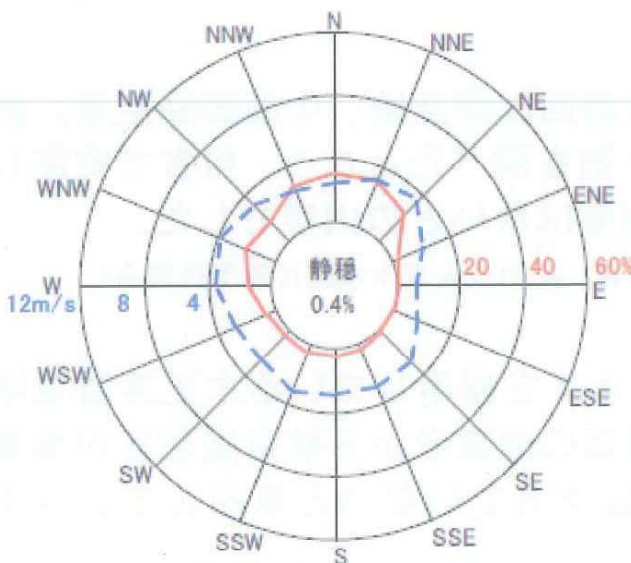
川副観測所 2015年度(4-6月)

風向	%	m/s
NNE	10.7	3.4
NE	9.5	3.8
ENE	3.3	2.7
E	1.8	1.8
ESE	1.6	2.5
SE	4.9	3.2
SSE	7.0	3.4
S	7.4	3.9
SSW	10.9	4.0
SW	6.2	3.1
WSW	4.1	3.2
W	5.0	3.3
WNW	6.5	3.1
NW	6.0	2.4
NNW	6.0	2.3
N	8.9	2.7
CALM	0.4	



川副観測所 2015年度(7-9月)

風向	%	m/s
NNE	12.9	3.4
NE	10.9	3.5
ENE	4.1	2.3
E	1.9	2.3
ESE	2.1	3.0
SE	3.5	3.8
SSE	6.3	4.2
S	7.9	4.3
SSW	9.7	4.1
SW	4.3	2.8
WSW	3.5	3.0
W	5.1	3.6
WNW	4.2	2.6
NW	5.4	2.4
NNW	8.5	2.7
N	9.5	3.0
CALM	0.3	



川副観測所 2015年度(10-12月)

風向	%	m/s
NNE	15.5	3.1
NE	11.9	3.5
ENE	2.4	2.2
E	0.8	1.3
ESE	0.7	1.8
SE	0.8	2.9
SSE	2.0	3.0
S	2.7	2.9
SSW	3.0	3.2
SW	2.4	2.6
WSW	3.5	2.8
W	7.2	3.5
WNW	10.2	3.8
NW	8.2	3.1
NNW	13.3	2.3
N	14.9	2.3
CALM	0.4	

- 注 1 AMeDAS 川副の 2015 年気象データ（1 時間ごと）を基に作成
 2 %の値については、出現率を表し、m/s の値は平均風速を表す。

問 13 オスプレイ等自衛隊機の騒音による影響について、漁業者から次のような不安の声が出されているため、その影響について事前に調査を実施していただきたい。

- ① 海面に浮いてくるコノシロ、シバエビ等が騒音で逃げるのではないか。これらを投げ網等で漁獲する漁への影響があるのではないか。
- ② 干潮時のムツゴロウやシオマネキ等の干潟生物の生態に影響があるのではないか。干潟魚の代表格である潟ハゼ等の漁への影響があるのではないか。

1. 防衛省では、過去に三沢飛行場等で行った航空機騒音が魚類に与える影響調査の結果を踏まえると、佐賀県においても航空機騒音による漁業への影響はないものと考えております。なお、過去に三沢飛行場等で行った調査の結果は別紙のとおりです。

2. また、過去、民間空港（関西国際空港、中部国際空港）建設時に同種の調査を行った例を調べたところ、当省で実施した調査と同様、漁業への影響はないとの内容でした。

（出典：「水中音の魚類に及ぼす影響」社団法人日本水産資源保護協会）

3. 加えて、大型ヘリCH-47を運用している木更津駐屯地においても、これまでに周辺の漁業者から航空機騒音が漁業に影響を与えているとの話は出ていないと承知しております。

4. こういった状況に鑑みますと、地元漁業者の皆様が心配されている航空機騒音による漁業への影響はないものと考えておりますので、現時点において、事前の調査は検討しておりませんが、どのようなものをお示しできれば、地元漁業者の皆様のお不安を解消できるか、御相談させていただきたいと考えております。

5. 他方、あってはならないことですが、万一にも自衛隊の佐賀空港の利用によって、漁業事業者等の方々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するなど適切な措置を講じてまいりたいと考えております。

航空機騒音による漁業に及ぼす影響調査

年度	調査地域	調査機関	対象魚種	調査結果要旨
昭和49～50年度	三沢飛行場 三沢対地射撃場	芝浦工業大学	カタクチイワシ サバ ボラ スズキ サケ	<p>F-4等の戦闘機による各種飛行により生じる空中音及び水中音を測定し、いけすに放したカタクチイワシ、サバ、ボラ、スズキ及びサケに録音した水中音を放音実験した結果、一番敏感に反応したカタクチイワシにおいては、40dB以上(水中音)で反応を示し、放音停止後10秒程度で元に戻った。また、水中音34dBでは弱反応を示すが、24dBでは反応しなかつたため、航空機騒音に対する反応の下限値は、水中音30dB程度である。</p> <p>サバ、サケは50dBで反応し、ボラ、スズキは54dBでも反応を示さなかつた。</p>
昭和50年度	築城飛行場	芝浦工業大学	ボラ スズキ	<p>水中音54dBの水中入射音をボラとスズキの魚群にそれぞれ放音し実験したが、反応を示さず、航空機騒音が漁業に及ぼす影響はこの種の魚等についてはほとんどないと考え得る。</p>
昭和60・63年度	三沢飛行場 三沢対地射撃場	(社)日本水産 資源保護協会	サケ	<p>昭和60年度に三沢飛行場及び三沢対地射撃場地先海面で測定された水中音圧は約25～35dBであり、2機種(F-16、F-4)の各3種類の飛行状態の音源を30～60dBの範囲で5dB間隔毎の7段階に音圧を変えて放音実験した結果、30dBではサケの行動変化は見られなかつた。35dB以上では反応行動を示したもののいずれの場合も大きな反応行動を示す個体は少なく、しかも極めて短時間のうちに元の状態に戻ることも観察された。網イケス内でのサケでは繰り返しの音刺激に対して慣れの現象が見られた。</p>

問 14 木更津駐屯地周辺はコノシロの産地でもあることから、漁業への騒音の影響について木更津の漁業者と直接を話をしたいので、調整をお願いしたい。

また、木更津をはじめとする漁場に隣接する駐屯地の周辺地域において、漁業への騒音の影響についての漁業者等からの声を聞いた例があれば、内容を含めてお示しいただきたい。

更に、地元の県や市町村、あるいは漁協などの関係者との間で、漁業への影響に関して、何らかの取り決めや申し合わせなどを行っている例があれば、その状況と内容をお示しいただきたい。

1. 木更津の漁業者の方と直接お話しになりたいとの御要望につきましては、日程等具体的な御要望をお聞かせいただいた上で、そのような機会を設けられるよう調整します。
2. また、防衛省において確認した限りでは、漁場に隣接する自衛隊施設の周辺地域において、自衛隊の航空機の騒音により魚類が離散することによって漁獲が減少するというような漁業者等からの声に接した例はありません。
3. 漁業への影響に関する地元自治体等との取決めについては、航空自衛隊小松基地の開設に先立ち昭和34年に防衛庁名古屋建設部長と小松飛行場対策協議会長との間で締結された約定書において、同協議会からの「漁業、家畜、農作物の実害に対する完全補償。但し、被害調査に際しては地元民を該調査に参加せしめること。」との要求事項に対し、「権威ある実害調査（地元民立会）の結果により具体的に立証された場合には補償する。」と約定した例があります。

問 15 説明資料では、「佐賀空港の北側には住宅地などが所在しているため騒音の面で負担を生じさせないように空港の南側を飛行することを基本に考えている」とのことだが、海上にいる漁業者への影響が懸念されることから、次のことをお示しいただきたい。

- ① 自衛隊機の場合周経路飛行時におけるピーク騒音レベルの予測コンターを、配備予定のオスプレイ及びヘリコプターについて機種ごと、飛行高度ごと（300m、400m、500m）に図示していただきたい。また、民航機の離発着時の騒音と比較できるような資料を示していただきたい。
- ② 場周経路では高度 300mから 500mを飛行するとの説明だが、これ以上の高度で飛行することは可能なのか、示していただきたい。
- ③ 自衛隊機が場周経路を飛行する際の海上への風圧の影響について、配備予定のオスプレイ及びヘリコプターについて機種ごとに示していただきたい。

①について

1. 佐賀空港周辺における騒音予測コンターは、環境基本法に基づき環境省が定めた航空機騒音に係る環境基準を踏まえ、航空機騒音の評価指標である昼間、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「Lden」（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. したがって、航空機騒音の評価で用いられるLdenとは異なる最大騒音レベル「LAmx」の予測コンターをお示しできないことをご理解願います。
3. 自衛隊機と民航機の離発着時の最大騒音レベル（高度約 300 m）は以下のとおりです。
 - ・ B-767（離陸 87.8 dB、着陸 80.1dB）

・ AH-1（離陸 75.4dB、着陸 79.1dB）

②について

1. 技術的には、情報圏の上限高度（一般的には～900m）までは高度を上げて飛行可能です。
2. 他方、場周経路は、ヘリコプター等の航空機が滑走路に向けた最終着陸進入ルートに正確に進入し、安全に着陸することを目的として設定していることから、仮に、場周経路の高度を現在の設定高度である300mから500mよりも高く設定した場合、視界確保の観点から天候の影響を受けやすくなり、飛行できない場合があります。
3. このため、今まで場周経路としてお示ししている300mから500mより高い高度で場周経路を設定することは困難であることをご理解願います。

③について

1. 場周経路の飛行高度は、300mから500mの範囲で設定されることを想定しておりますが、防衛省では、このような高度で飛行した際の、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ございませんが、経験的には地上では風圧を感じたことはありません。
2. 他方、高度が高くなるにつれ、下降気流は減衰することから、そのような高度からの下降気流と地上風を地表面（海面）上で区別することは実質的に不可能と考えています。
3. さらに、防衛省で現在運用しているヘリコプターの中で最も機体規模の大きいCH-47が多数運用されている木更津駐屯地において、その下降気流が洋上の漁船の航行や地上

及び海上の人員等に対し風圧が影響を及ぼしたという事例は確認されていません。

問 16 駐屯地からの排水については、有明海におけるノリ養殖等への影響が懸念されることから、次のことをお示しいただきたい。

- ① 生活排水については浄化槽から、また油脂分を使用する施設からの排水については油分離槽から排水されるとの説明だが、それぞれ駐屯地からの1日当たりの排出量をどの程度と見込んでいるのか。また、駐屯地からどのような形で、どこへ排水されるのか。直接有明海へ排水されることはあるのか。
- ② 雨水について、時間雨量で5ミリ、10ミリ、30ミリ、50ミリ、70ミリ、100ミリの降雨があった場合、それぞれ駐屯地からの排出量をどの程度と見込んでいるのか。また、駐屯地からどのような形で、どこへ排水されるのか。直接有明海へ排水されることはあるのか。

1. 駐屯地からの排水量については、配置する人員が確定し、施設の所要が明確になった後に基本検討及び実施設計を行う中で検討してまいります。

2. なお、現時点での試算としては、

- ① 生活排水量及び業務排水量については、現時点で配置される隊員数は約700～800名程度を想定しており、隊員数を仮に800名とすると、約300m³/日を見込むこととなります。
- ② 降雨による排水量については、一般的に1秒当たりの排水量で計画しており、仮に改変面積を33haとして全てを舗装した場合、舗装後の降雨による排水量の開発前からの増分については、雨量が5mm/時のとき約0.07m³/秒、10mm/時のとき約0.14m³/秒、30mm/時のとき約0.41m³/秒、50mm/時のとき約0.69m³/秒、70mm/時のとき約0.96m³/秒、100mm/時のとき約1.38m³/秒となります。

3. また、具体的な駐屯地からの排水方法については、基本検討及び実施設計を進める中で、佐賀空港建設時の事例を踏まえつつ海苔養殖等に從事される方々や佐賀県とも十分に調整を行い、周辺環境に影響が生じないよう措置を講じてまいります。

4. いずれにせよ、防衛省としては、駐屯地を整備するに当たっては、大雨時の排水に係る処理や海への排水なども含め、ご懸念の海苔養殖をはじめとする周辺の漁業や農業に配慮することは当然と考えており、漁業や農業に從事される方々のご要望を踏まえ、適切に対策を実施してまいります。

問 17 有明海の海苔漁場では、養殖に極めて重要となる水温や比重等のデータの自動観測が行われており、そのデータは電波により佐賀県有明海水産振興センターに送られているところですが、オスプレイ等の頻繁な飛行によって、この通信に乱れが生じ受発信に不都合が生じないのか、防衛省の見解をお示しいただきたい。

また、船舶のGPSやレーダー機能への影響、あるいは携帯電話の通話への影響についても、理論的に御説明ください。

1. 海苔漁場で使用されている電波の諸元について承知しておらず、現時点では飛行による影響の細部について正確にお答えすることは困難ですが、陸上自衛隊のヘリコプターが配備されている木更津駐屯地を含め、これまで防衛省が航空機を運用する中で、船舶のGPSやレーダー機能等に影響が出ている事例が確認されておりません。
2. なお、一般に自衛隊機が搭載する無線設備は、電波法や自衛隊法の関係規則に基づく手続きの中で、民間の無線通信等に影響を与えないことを確認した上で、総務大臣の承認を得て使用しているため、船舶のGPSやレーダー機能等へ影響を及ぼすことはないものと考えております。
3. 新たに導入するV-22オスプレイに搭載する無線設備を使用するに当たっても、今後、総務省の承認を得ることはもちろん、電波法及び関係法令等に基づき適切に運用してまいり所存であり、これらに影響を及ぼすことは引き続き想定されません。

問 18 説明資料では「万一にも、自衛隊機の運用や駐屯地の管理・運営上により、農業や漁業事業者等に経営上の損失を与えた場合には、関係法令にもとづいてその損失や損害を補償する」とされているが、風評被害による損失等も補償の対象となるのか、考えをお示しいただきたい。

1. **ご指摘のような損失等が生じた場合は、被害の状況等を確認の上、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 19 駐屯地内で事故や自衛隊機による事故が発生した場合の即応態勢についての考えをお示しいただきたい。

特に、事故等の場合に油が海に流失した場合は、迅速に対応が求められるが、どのような態勢・手段で対応をされるのか、考えをお示しいただきたい。

1. 防衛省としては、駐屯地の内外を問わず、いかなる運用にあたって、安全確保に努めていくこととしており、適切な整備、隊員への教育訓練、関係法令の遵守等を通じて、事故の防止に万全の措置を講じるとともに、日頃から万一の場合に備えた対処訓練を行っております。
2. 御指摘のような油流出事故については、あってはならないと考えておりますが、仮に、生じた場合の具体的な対応としては、一例として、
 - ①流出元及び状況の把握
 - ②地元自治体や海上保安庁・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や情報提供を行います。
3. 今回計画する駐屯地においても、これら対応を迅速に行うため、陸・海・空自衛隊の関係部隊や地元自治体、海上保安庁・警察・消防など関係機関との連絡体制を整えておくとともに、万一の事故に備え、事故対処マニュアルや吸着剤等の対処物品を駐屯地内に常備し、駐屯地の維持管理の任務を有する業務隊を中心とした対処体制を整えておくこととしております。

4. 防衛省としては、決してあってはならないことですが、万一の場合には、周辺への影響を極小化するように、総力をあげて対処してまいります。

問 20 佐世保には多くの軍事関係施設があることから、佐世保にまとめた方がより効果的・効率的な運用ができるのではないかと思うが、お考えをお示しいただきたい。

佐賀空港以外の個別の飛行場の評価など検討の詳細を明らかにすることは、関係自治体等に無用の混乱を生じさせるおそれがあることなどからお答えは差し控えさせていただきますが、我が国防衛上の有用性、配備のための十分な地積の確保、市街化が進む既存の自衛隊飛行場の周辺の状態など様々な観点から自衛隊飛行場や民間飛行場を対象に検討を重ねた結果、佐賀空港が配備場所として最適な飛行場であると判断したものです。

問 21 県と漁協との間で結んでいる公害防止協定覚書付属資料には「県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えは持っていない」と記載されている。防衛省はこのよう公害防止協定の存在を知らながら、なぜ自衛隊機による佐賀空港の利用を要請するのか、考えをお示しいただきたい。

1. 佐賀空港建設時に策定された公害防止協定書の存在は承知していましたが、一昨年7月22日に武田元副大臣が佐賀県を訪問した際、古川前知事からの公害防止協定書等の中で自衛隊との共用に関する県の考え方が記載されている旨の言及を通じて初めてその内容を把握し、同月28日に佐賀県から入手したところです。
2. 防衛省としては、同協定書の覚書付属資料において、「県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えはもっていない。」旨規定されていることを確認しており、佐賀空港は、建設時に自衛隊の配備についても有明海漁協との間で議論が行われた空港であり、相当の御苦勞があったという認識を持つに至っております。
3. このような認識ではありますが、防衛省としては、我が国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増している中、我が国の領土や主権を守り抜く観点から、陸上自衛隊のV-22オスプレイは高い機動展開能力と対処能力を確保する上で大変重要な装備品であり、本件の安全保障上の重要性を踏まえ、自衛隊機の佐賀空港の利用について、是非皆様のご理解、ご協力をいただきたいと考えている次第です。

問 22 諫早湾干拓潮受け堤防排水門の開門調査の問題が解決してから要請をすべきではないのか。同じ国の機関として、諫早湾干拓潮受け堤防排水門の開門調査の実施について防衛省の見解をお示しいただきたい。

問 23 これまでの有明海沿岸における国の公共事業（筑後大堰・ダム・諫早干拓）においては、国は「有明海には影響がない」旨の説明をされてきたが、現在の有明海には、以前は多く生息していた貝類等が少なくなった状況にあるが、防衛省は国の公共事業と有明海の現状をどう見ているのか、考えをお示しいただきたい。

また、「漁業経営に何らかの影響があった場合には損失等の補償を行う」ということですが、諫早湾干拓問題を見ても、そもそも国は自らの責任を簡単に認めないと思っているが、考えをお示しいただきたい。

1. 諫早湾干拓事業については、有明海漁協の皆様が開門調査を求めていらっしゃる中、防衛省としても、国として関係者の御意見を真摯に伺いつつ、丁寧に話し合いを進めていくべき課題と認識しています。
2. なお、防衛省・自衛隊は、活動の拠点となる駐屯地所在地において、部隊の安定的な運用を行うのみならず、隊員やその家族が同じ地域に居住し、地域の一員として共存していく必要があります。そのためには、自衛隊に対する地元の皆様のご理解とご協力が不可欠です。したがって、自衛隊の活動によって、地域の生活環境に悪影響を及ぼすことは決してあってはならず、皆様との信頼関係を壊すことを望んでおりません。
3. このような考えの下、佐賀空港の利用に当たっては、駐屯地の内外を問わず、器材の適切な整備、隊員への教育訓練、

関係法令の遵守などを通じて事故の未然防止に万全の措置を講じるとともに、駐屯地からの排水対策など、周辺環境を保全するための適切な措置を講じることとしています。

4. また、万一にも、自衛隊機や駐屯地の運用によって、漁業や農業の事業者等の方々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する考えです。