

佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理

平成30年9月4日

佐賀県

目 次

はじめに	1
1 佐賀空港の自衛隊使用要請の内容	1
2 防衛省からの要請を議論、検討するに当たっての基本的な考え方について	2
3 佐賀空港建設時に結んだ有明海漁協等と県との公害防止協定について	3
4 これまでの経緯と県としての取組について	3
5 論点整理に当たっての考え方	14
第1章 米軍の佐賀空港利用	15
【論点1】 米軍の佐賀空港利用について	16
第2章 県民の安全・安心	18
2-1 オスプレイの安全性	19
【論点2】 オスプレイの安全性について	19
2-2 環境への影響	32
【論点3】 騒音の生活環境への影響について	32
【論点4】 低周波音による生活環境への影響について	35
【論点5】 排気ガスによる大気への影響について	36
【論点6】 環境アセスメントについて	38
2-3 漁業への影響	39
【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁などの漁船漁業）への影響について	39
【論点8】 下降気流（風圧）による漁業（ノリ養殖）への影響について	41
【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について	43
【論点10】 電波等による漁業への影響について	45
2-4 農業への影響	46
【論点11】 騒音による農業（畜産）への影響について	46
【論点12】 下降気流（風圧）による農業への影響について	47
【論点13】 排水による農業への影響について	48

【論点 14】 照明による農業への影響について	49
【論点 15】 電波等による農業への影響について	50
2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について	51
【論点 16】 佐賀空港が攻撃の標的になることについて	51
2-6 バルーン大会への影響	53
【論点 17】 バルーン大会への影響について	53
2-7 ラムサール条約登録湿地への影響	54
【論点 18】 ラムサール条約登録湿地における水鳥への影響について	54
第3章 民間空港としての佐賀空港への影響	56
【論点 19】 民間空港としての佐賀空港の使用・発展への影響について	57
第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上	59
【論点 20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について	60
まとめ	61
1 概況	61
2 国の対応について	62

はじめに

1 佐賀空港の自衛隊使用要請の内容

平成 26 年 7 月 22 日に、武田防衛副大臣が来県し、佐賀県に対し、次の 3 点について要請があった。

陸上自衛隊が今後導入を予定しているオスプレイを佐賀空港に配備すること。具体的には、佐賀空港に隣接する場所に駐機場を整備し、離着陸には佐賀空港を使用すること。

市街化が進む目達原駐屯地に配備されているヘリコプターについても、佐賀空港に配備すること。

沖縄の負担軽減のため、米海兵隊の訓練移転先として佐賀空港を利用すること。

その後、平成 26 年 8 月 25 日に小野寺防衛大臣、同年 10 月 6 日に左藤防衛副大臣が相次いで来県し、同様に上記 3 点の要請があったが、平成 27 年 10 月 29 日に中谷防衛大臣により の米海兵隊の佐賀空港利用に関する要請は取り下げられた。

したがって、現在佐賀県に要請されているのは、上記の 及び の 2 点である。

なお、佐賀空港を配備先として選定した理由については、以下の説明があった。

- 水陸機動団配置予定の陸上自衛隊相浦駐屯地(長崎県佐世保市)から近く、島嶼部等への迅速かつ効率的な輸送に適していること。
- 島嶼部への侵攻に対処する水陸両用作戦には、統合運用に基づく陸海空自衛隊の緊密な連携が不可欠であり、航空自衛隊春日基地や海上自衛隊佐世保基地など同作戦に関わる主要部隊が多く存在する九州北部に所在していること。
- V-22 オスプレイの運用に必要な滑走路(1,500m以上)を有していること。
- 周辺に市街地がなく、海に面しているため、騒音などの面で地元住民の方々への負担を最小限に抑制しつつ十分な地積の確保が可能であること。
- 市街化が進んでいる陸上自衛隊目達原駐屯地からも近く、同駐屯地に配備されているヘリコプターの移設先として活用しうること。

2 防衛省からの要請を議論、検討するに当たっての基本的な考え方について

「1 佐賀空港の自衛隊使用要請の内容」で述べたように、現在、防衛省から佐賀県に対し要請されている項目は2点である。当初の防衛省からの要請項目に米海兵隊の佐賀空港の利用が含まれていたため、依然として米海兵隊の佐賀空港の利用について懸念する声があるが、先に述べたように米海兵隊の佐賀空港の利用に関する要請は、平成27年10月に中谷防衛大臣から明確に取り下げられたことを踏まえ、県としては、自衛隊機（オスプレイ及び目達原駐屯地のヘリコプター）の佐賀空港への配備を中心に議論し、検討を行った。

今回の防衛省からの要請は、まさに国の根幹に関わる国防に関することである。なお、我が国を取り巻く安全保障環境は、平成30年8月6日に開催された佐賀県議会佐賀空港・新幹線問題等特別委員会において、防衛省は、次のように答弁した。

- ・ 本年6月に史上初となる米朝首脳会談が開催され、北朝鮮の委員長が、朝鮮半島の非核化に向けた意思を文書の形で明確に示すなど、朝鮮半島をめぐる情勢が変化しているのは事実。
- ・ 一方で、北朝鮮が、我が国を射程に収める数百発の弾道ミサイルを実戦配備していることなどを踏まえれば、北朝鮮の核・ミサイルの脅威についての基本的な認識に変化はない。
- ・ また、中国は、透明性を欠いたまま軍事力を強化するとともに、東シナ海、南シナ海の海空域において、既存の国際秩序とは相いれない独自の主張に基づく力を背景とした一方的な現状変更の試みを継続している。
- ・ 南西諸島における動向については、本年1月に、中国海軍潜水艦及び水上艦艇が尖閣諸島の接続水域を同日に航行したが、このように、中国軍は尖閣諸島周辺を含めてその活動範囲を一層拡大している。
- ・ 以上を踏まえれば、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くなっているという認識に変わりはない。

ひとたび国の安全が脅かされれば、それは直接に私たちの平穏な生活はもとより、農林水産業や商工業などの日々当たり前のこととして行っている産業経済活動にも影響が及ぶことが予想される。このため、国を構成している地方公共団体は、国防政策には基本的には協力する立場にあると考える。

また、本県の状況を見てみると、県内には、陸上自衛隊目達原駐屯地、同鳥栖分屯地及び陸上自衛隊大野原演習場の三つの自衛隊施設が存在する。その面積は1.4 km²であるが、面積及び県面積に対する自衛隊施設の面積割合ともに九州の中では最も小さいものとなっている。

県としては、今回の防衛省からの要請については、こうした我が国や本県の状況を踏まえながら、真摯に向き合っていく必要があると考える。

一方で、今回の防衛省からの要請は、有明海に面する佐賀空港の隣接地に新たに自衛隊の駐屯地を整備するというものであり、県としては、整備・運営に伴う影響について、県民の安全・安心の観点からしっかりと確認し、検討を行う必要があると考えている。こうした考えから、現時点で考えられる論点について第1章以降のとおり確認し、検討を行った。

3 佐賀空港建設時に結んだ有明海漁協等と県との公害防止協定について

県は、佐賀空港建設時に有明海漁協と公害防止協定を締結しており、別の視点での対応が求められている。当該協定書の覚書付属資料には、「県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えを持っていない」と記載されている。このため、「県は今回の防衛省からの要請をただちに断るべきだ」という意見があるが、県としては、国の根幹に関わる国防に関する要請であることから、責任ある地方自治体として、しっかりと議論し、検討した上で回答する必要があると考える。仮に県が今回の防衛省からの要請を受け入れる場合は、有明海漁協に覚書付属資料に記載のある県の考えを変えることについての了解を得た上で、公害防止協定に基づき事前協議を行う必要がある。

さらには、防衛省が新たに駐屯地整備を考えている土地及びその隣接地の大部分は、有明海漁協及び個人名義の所有地であり、防衛省は土地の強制収用は行わない考えであることから、実際に駐屯地を整備するためには地権者としての有明海漁協等の理解が必要である。

有明海漁協は、国の公共事業への強い不信感から反対の立場であることから、防衛省をはじめ国にはその不信感を払拭する努力が求められている。

県は、有明海漁協の思いを踏まえ、防衛省をはじめ国に向き合うこととしている。

4 これまでの経緯と県としての取組について

計画の全体像・将来像の明確化

平成27年2月13日に左藤防衛副大臣が来県し、山口知事に対し、それまでと同様に「1 佐賀空港の自衛隊使用要請の内容」に記載する から までの3点について要請があった。

この要請に対し、山口知事は、議論し、検討する前提として、防衛省に計画の全体像・将来像を明確にすることを求めた。

平成27年10月29日、山口知事からの求めに応じる形で、中谷防衛大臣が来県し、山口知事に対し改めて計画の全体像・将来像について説明があった。その際、要請内容 の米海兵隊の佐賀空港の利用については、以下のような取り下げの説明があった。

自衛隊や海兵隊が行う訓練の規模、回数、そして、全国の都道府県が受けとめられる負担の内容にも左右をされるために、今般、自衛隊機の配備、移駐とは切り離して、要請を取り下げさせていただきます。ただし、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きまして、引き続き全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の活用も考慮させていただきたいと思っております。このため、今後、米国との協議や負担軽減をめぐる全国の自治体の取り組みの状況をよく勘案をした上で、必要に応じて改めてお願いをさせていただくことがあり得ますが、負担軽減の一環としての米海兵隊の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いただくものであり、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。

そして、平成 27 年 10 月 29 日以降、県は防衛省の説明内容について精査・確認作業を行った。具体的には、平成 27 年 12 月 25 日に県から九州防衛局に対し、第 1 回目の質問・照会文書を発出したことを皮切りとして、直近では平成 29 年 5 月 12 日に九州防衛局からの回答を受理するまで、県と九州防衛局との間で合計 5 往復にわたる質問・回答のやり取りを行った。

これと並行して、有明海漁協や佐賀市議会、柳川市、福岡県からも九州防衛局に対し文書による質問・回答のやり取り（有明海漁協分については佐賀県を經由）が数次にわたり行われた。

その間、平成 28 年 5 月 12 日及び 18 日に防衛省によって現地調査が行われ、同年 6 月 3 日には、若宮防衛副大臣が来県し、新たに整備される施設（駐屯地）の具体的な場所及び施設の配置計画案が示された。

また、平成 28 年 9 月 21 日に、地元説明会や県議会からの声を受けて、山口知事が稲田防衛大臣に対し、オスプレイによるデモフライトの実施を要請した。同年 11 月 8 日に、佐賀空港周辺で米海兵隊所属のオスプレイ 1 機によるデモフライトが行われ、多くの県民がオスプレイの音を直に体感した。

このような取組を通じて、当初明らかにされていない点が多かった計画の全体像・将来像は、県としては、ほぼ明確になったという認識に至った。

平成 28 年 10 月 13 日の参議院予算委員会における安倍総理の答弁

計画の全体像・将来像の明確化の過程で、沖縄の負担軽減に係る米海兵隊の佐賀空港の利用については、平成 28 年 10 月 13 日参議院予算委員会において「（沖縄の負担軽減について）訓練の一部は佐賀で行うということで進めている」という安倍総理の答弁があり、それまでの防衛省の説明に対して疑義が生じた。

この総理発言については、同年 10 月 28 日の衆議院内閣委員会において、菅官房長官は次のような答弁を行った。

佐賀空港におきましても、そうした全国の他の空港と同様に利用させていただきたい、こういうお願いを防衛省の方で具体的にさせていただいているというふうに思います。総理の答弁は、こうした認識を前提とした上で、訓練移転についても佐賀空港を一つの例示として述べたと、このように私、総理と話しております。

このように、政府としての見解は既に示されてはいる。

なお、米海兵隊の佐賀空港の利用については、県民の不安や関心が非常に高いことから、今後、状況に応じて安倍総理に直接確認することとしている。

県以外の関係者の動向の確認

今回の防衛省からの要請を議論し、検討するに当たっては、佐賀県議会、佐賀市、有明海漁協（地権者）、佐賀県農業協同組合、柳川市など多くの関係者が存在する。

【佐賀県議会】

佐賀県議会においても、今回の防衛省からの要請を重要案件として捉え、平成 27 年度には「佐賀空港問題等特別委員会」、平成 28 年度には「佐賀空港・新幹線問題等特別委員会」を設置し、質疑、議論、検討が行われてきた。また、多くの議員が一般質問や総務常任委員会等においても、この問題を取り上げた。

平成 28 年 3 月 24 日には、「県は、県民の安全・安心を守る責務等を第一にしながらも、空港を抱える当事者として、議論の前提となる環境を早急に整えるとともに国の動きに対し的確に対応すること」などを要請事項とした「佐賀空港の陸上自衛隊配備に関する決議」も行われた。

なお、防衛省から県議会に対しては、平成 26 年 7 月 22 日に武田防衛副大臣が議長に初めて説明してから、平成 30 年 8 月 6 日の佐賀空港・新幹線問題等特別委員会における防衛省職員に対する参考人質疑、そして平成 30 年 8 月 24 日に小野寺防衛大臣から議長に対して県と防衛省との合意事項等の説明が行われるまで 20 回（議長又は副議長への説明を含む。）にわたって説明が行われた。

県議会においては、平成 29 年 7 月 3 日に、

- ・ 県議会としては、今回の防衛省の計画を受け入れるべきと判断せざるを得ないこと
- ・ 県に対して、公害防止協定に基づく事前協議を行う環境を整えながら、防衛省の要請を受け入れる判断を行うことを要請すること

を趣旨とする県議会決議案が可決された。

そして、当該県議会決議の中で、県に対しては、

今回の要請を受け入れるためには、漁業者の理解を得ることは不可欠であることから、漁業者側の声を代弁し国へ確実に届けるとともに、漁業者の理解が促進するよう努めること

今回の要請を受け入れるに当たっては、県の考えについて県民に丁寧に説明すること。特に公害防止協定の相手方である佐賀県有明海漁業協同組合、佐賀県農業協同組合、佐賀市や、県と環境保全に係る合意書を交わしている柳川市の理解を得ること

防衛省が説明で示した対策や十分な補償措置等が確実に講じられているかを検証するため、県と防衛省及び関係機関で構成する協議会等の組織を設置し、県民の安全・安心の確保に努めること

を要請された。

また、国に対しては、

今回の要請は、諫早湾干拓事業問題にも関わる有明海全体の問題としての対応が必要であり、漁業者の不信感の払拭と信頼関係の構築のために、安全対策や補償措置の確約、有明海再生や水産振興のための新たな施策の展開など、あらゆる手段を講じること

沖縄のオスプレイ不時着事故やノリ養殖・コハダ(コノシロ)漁等漁業への影響など、地元住民をはじめ県民の理解が進むよう引き続き丁寧な説明を実施すること

が要請された。

【佐賀県有明海漁業協同組合】

佐賀県と旧関係 8 漁協(千代田町、諸富町、早津江、大詫間、南川副、犬井道、広江、東与賀町)また、県と佐賀県有明海漁業協同組合連合会は、佐賀空港建設時(平成 2 年 3 月)に、「佐賀空港建設に関する公害防止協定」(以下「漁協協定」という。)を締結している。

なお、旧関係 8 漁協を含む 18 漁協は、平成 19 年 4 月に合併して佐賀県有明海漁業協同組合(この論点整理において「有明海漁協」という。)を設立し、同年 8 月には佐賀県有明海漁業協同組合連合会を包括承継していることから、以下旧関係 8 漁協及び佐賀県有明海漁業協同組合連合会に係る事項については、有明海漁業協同組合に係る事項として説明する。

漁協協定第 3 条には「甲(佐賀県)は、この協定締結後空港施設の増設及び空港運営の変更等(軽微な工事を除く。)をしようとするときは、あらかじめ乙(有明海漁協)と協議するものとする」と規定されている。また、有明海漁協との協定書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を持っていない。また、このことは協定第 3 条の「空港の運営変更」になることであり、当然に「事前協議」の対象になるものであると考える」と記載されている。

したがって、仮に、県が今回の防衛省からの要請を受け入れる場合は、自衛隊機に佐賀空港を利用させることになり、漁協協定第 3 条に規定する「空港運営の変更」に該当することから、県は、有明海漁協と事前協議を行うことが必要となる。

有明海漁協に対しては、防衛大臣や同副大臣が来県時に説明に出向いたほか、九州防衛局からの現地調査への協力要請（平成 27 年 11 月 9 日）、有明海漁協運営委員長・支所長への説明（平成 28 年 7 月 25 日）、有明海漁協地元関係 4 支所運営委員に対する説明（平成 28 年 10 月 11 日）など、節目節目で説明が行われ、県は、そこでのやり取りを注視してきた。

また、先述した公害防止協定覚書付属資料の記載について、有明海漁協から現時点の解釈・考え方の説明を求められたため、平成 28 年 6 月 20 日に、県から次頁の内容で有明海漁協（各運営委員長・支所長）に対し説明を行った。その結果、有明海漁協からは、「今回の防衛省からの要請に対する受け入れの検討に当たっては、県だけの考えで判断をすることは考えていない」などとする県側の説明に対しては、特段の異論はなかった。

県としては、有明海漁協（漁業者）と「同じ方向を向いて、同じ景色を眺めている」という関係にあるとの認識の下、有明海漁協との共同確認作業や、防衛省からの有明海漁協に対する説明の場に同席するなどし、様々な観点で意見交換を行った。

国の対応についての県の考え及び県議会決議を踏まえ、県は、漁業者の声を国に届けるため、平成 29 年 7 月 25 日から 31 日にかけて、有明海漁協の漁業者との意見交換会を実施した。

意見交換会では、

- ・ 漁業者は国に対して、長年いろいろなことを要望しているが、国は動いてくれなかった、そのような国は信用できない
- ・ 諫早湾干拓問題を何とかしてほしい
- ・ 宝の海だった頃の有明海を返してほしい
- ・ 国防の重要性は理解できるが、自分たちの生活を犠牲にしてまで、協力することはできない

といった、これまでの国の対応に対する不満の声が聞かれた一方で、

- ・ 早津江川の浚渫を周期的に行ってほしい
- ・ 諫早湾干拓の調整池からのこまめな排水を行ってほしい
- ・ 大々的な有明海再生の取組を行ってほしい

といった、声があった。

なお、有明海漁協としては、自衛隊の佐賀空港の利用については反対の立場であり、防衛省と直接交渉等を行わない考えを示し、有明海漁協と防衛省との質問・回答のやり取りについては県を介して行っている。

公害防止協定の解釈等について

平成 28 年 6 月 20 日
佐 賀 県 政 策 部
佐 賀 県 地 域 交 流 部

1 「県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えを持っていない」とする県の考えについて

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を持っていない」との記載があり、当時の県の考えはそうだったことは間違いないと認識しています。県としては今回の防衛省からの要請を受けるまで、この考えを維持してきました。

今回の防衛省からの要請は、国の重要な政策課題である国防に関することであり、県としては、責任ある地方自治体として真摯に向き合い、この要請についてしっかりと議論、検討した上で回答する必要があると考えています。

したがって現在の県の立場は、本来何もなければ県としては佐賀空港の自衛隊との共用は考えもみませんが、今回防衛省から国防に関する要請があったことから、「県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えを持っていない」とする県の考えを見直すのかどうか検討せざるを得ない状況にあると認識しています。

2 公害防止協定に基づく事前協議について

公害防止協定第 3 条に基づく事前協議は、県が空港施設の増設及び空港運営の変更等を行おうとする時に、協定の相手方である有明海漁協（や佐賀市、農協）と公害防止の観点で行うものです。

したがって、仮に、県が今回の防衛省からの要請を受け入れ、空港施設の増設及び空港運営の変更等を行おうとする時に、有明海漁協等の相手方と協定上の事前協議をすることになります。

ただし、有明海漁協とは、形式的なことにとらわれず、防衛省からの要請内容（＝計画の全体像・将来像）について、共同で確認作業を行っていきたいと考えており、その確認作業の中で出された疑問や不安の声については、県から防衛省に伝え、防衛省から回答や説明をしてもらう考えです。

こういった作業を一緒に進めていくことにより、協定上の事前協議を行う前の段階で、様々な観点で意見交換を行い、相互の考えを理解することができると考えています。

今回の防衛省からの要請に対する受け入れの検討にあたっては、県だけの考えで判断をすることは考えていません。

【地権者】

今回、防衛省が新たに駐屯地整備を考えている土地及びその隣接地の大部分は、有明海漁協及び個人名義の民有地となっている。平成 29 年 4 月 26 日から 28 日にかけて、この地権者を対象とした説明会が行われた。

当該地権者説明会では、

- ・ 筑後川大堰事業や諫早湾干拓事業といった国の公共事業後の有明海の環境悪化やその後の国の対応を見ていると国の言うことは信用できない
- ・ 佐賀空港の建設時に「県は佐賀空港と自衛隊と共有するような考えは持っていない」と記載する協定（覚書付属資料）を県と有明海漁協との間で結んでいるにもかかわらず、なぜ佐賀空港を選ぶ必要があるのか
- ・ 佐賀空港に自衛隊駐屯地ができたら他国からの攻撃の対象になるのではないかと。平穏な今の環境を脅かさないでほしい
- ・ 国は被害が起きた時はすぐに補償すると言っているが、国を信用できない

など、総じて厳しい意見が相次いだ。

その一方で、

- ・ 駐屯地予定地の 33 ヘクタールだけではなく、周辺の土地をすべて購入する考えはあるのか
- ・ 何かあった場合の補償について具体的な確約を条件に賛成

などの意見も出た。

【佐賀市】

佐賀県と旧川副町（現佐賀市）の間でも、有明海漁協と同様に、佐賀空港建設時に、「佐賀空港建設に関する公害防止協定」を締結している。

したがって、仮に、県が今回の防衛省からの要請を受け入れる場合は、有明海漁協と同様に協定に基づき事前協議を行うことになるため、佐賀市における議論の状況も注視してきたところである。

佐賀市長は、県と有明海漁協との公害防止協定書覚書付属資料について、平成 29 年 1 月の新春記者会見において、次のように発言している。

いつも私が約束事という言葉を使いますが、今から 20 数年前に空港（建設）着手する時に地元漁民の人たちと県とで交わした協定書の覚書の付属資料ですね、あれがあって協定書ができていると、協定書があって、後で覚書資料ができたのではないということですね、そこら辺の順序を間違わないようにしないといけない、そういう地域の人たちといろんな協議を積み重ねて集大成されたのが協定書であると、その時に、今まで協議をしてきた中身を覚書資料と付属資料という形で出したという、そこら辺をちゃんとわきまえた中で、どう整理をするのかですね、それが私は問題だということ、それを整理をして次なることに議論をしましょうと、私はその整理ができない間は、具体的な議論というのは差し控えさせていただくという感じで今までものを申ししてきましたので、その立場は今も変わっておりません。

このため、県としては、佐賀市はまず県と有明海漁協との間で公害防止協定上の整理をすべきとの考えで対応していると考えている。

また、佐賀市議会においては、特別委員会が設置され、市議会独自に調査、議論が行われた。その結果、平成 29 年 12 月 19 日に、県に対して「公害防止協定書に基づく事前協議を行う環境を整えながら、防衛省の要請を受け入れること」などを趣旨とする「佐賀空港の陸上自衛隊配備に関する決議案」が可決された。

【佐賀県農業協同組合】

佐賀県と旧関係 2 農協（川副町、西川副町）の間でも、有明海漁協及び佐賀市と同様に、佐賀空港建設時に、「佐賀空港建設に関する公害防止協定」を締結している。

なお、旧関係 2 農協を含む 7 農協は、平成 13 年 4 月に合併し J A 佐城となり、さらに平成 19 年 4 月には、J A 佐城を含む県内 8 農協が合併して佐賀県農業協同組合（以下「JA さが」という。）となっていることから、旧関係 2 農協に係る事項は、J A さがに係るものとなっている。

仮に、県が今回の防衛省からの要請を受け入れる場合は、有明海漁協及び佐賀市と同様に公害防止協定に基づき事前協議を行うことになるため、J A さがにおける議論の状況も注視してきたところである。

平成 28 年 11 月 14 日には、九州防衛局から J A さがの幹部に対し計画概要について説明が行われた。

【柳川市】

佐賀県と柳川市の間では、「佐賀空港における航空機の運航に伴う環境保全に係る合意書」（以下「合意書」という。）を交わしている。合意書の第 4 条において、「空港用途を変更するとき」は、乙（県）は、甲（柳川市）と「誠意をもって協議を行うものとする」と規定されている。自衛隊機の佐賀空港の使用は、空港用途の変更に該当することから、仮に、県が今回の防衛省からの要請を受け入れる場合は、柳川市と事前協議を行うこととなるため、柳川市や柳川市民に対する防衛省の説明や議論の状況を注視してきたところである。

柳川市は、平成 29 年 9 月 1 日に、「佐賀空港へのオスプレイ等の配備計画に関する柳川市の論点整理について」をとりまとめ、公表した。

なお、柳川市は、これまで 2 度にわたり（平成 26 年 11 月 5 日、平成 27 年 11 月 4 日）自衛隊が導入予定のオスプレイ等の佐賀空港への配備及び米海兵隊の同空港の利用に関し以下を内容とする要請書を佐賀県に提出している。

- ・ 可能な限りの情報の提供を行うとともに、国に対しても可能な限りの情報の提供を行うよう要請すること。
- ・ 合意書第 4 条の規定に基づき、誠意をもって柳川市と事前協議すること。
- ・ 受入れの是非を判断するに当たっては、柳川市の意向を十分に踏まえること。

【地元住民】

地元住民に対しては、まず平成 26 年 11 月に、九州防衛局により川副町の 4 つの校区（大詫間、南川副、中川副、西川副）ごとに住民を対象とした説明会が行われた。同年 12 月には川副町西干拓地区の住民を対象とした説明会も開催された。

その後は、米海兵隊の利用内容や新たに開設される施設（駐屯地）の場所とその配置計画などが不明確であったため、改めて地元住民へ説明できるような環境がしばらくの間整わなかったが、平成 27 年 10 月に米海兵隊の佐賀空港の利用が取り下げられたこと、平成 28 年 5 月の現地調査を経て同年 6 月に施設（駐屯地）の場所や施設配置案が明らかにされたこと、また同年 6 月に川副町地元 4 校区（大詫間、南川副、西川副、中川副）自治会長が九州防衛局に対し説明会開催を要請したことから、同年 7 月 29 日に川副町で地元説明会が開催された。

参加者からは、国の公共事業による有明海の環境悪化に対する不安の声、騒音や風圧に対する不安の声、オスプレイによるデモフライトを求める声などが出された。

同日の説明会では、参加者からの質問や回答に十分な時間が確保できなかったことから、その後再度の説明会を求める声上がり、同年 9 月から 10 月にかけて改めて同町 4 つの校区ごとに住民説明会が開催されたほか、佐賀空港にも近い佐賀市東与賀町でも住民からの要請により説明会が開催された。

説明会場では、

- ・ 騒音が心配。デモフライトを実施してもらいたい
- ・ オスプレイの排気熱が農作物やノリに影響を及ぼすのではないかと
- ・ 地域にどのようなメリットがあるのか
- ・ 佐賀空港を自衛隊と共用しないとすると公害防止協定をどう考えているのか
- ・ 将来米軍が来るのではないかと

など、生活環境や農業・漁業への影響を心配する意見や質問が出た。

目達原駐屯地所属の A H 64 D の事故について

平成 30 年 2 月 5 日に、陸上自衛隊目達原駐屯地所属の A H 64 D ヘリコプター 1 機が、神崎市千代田町の住宅に墜落し、女兒 1 名が負傷し、搭乗していた隊員 2 名が死亡するという事故が発生した。昭和 29 年に目達原駐屯地が開設されて以来、地域と共存してきた中で、初めて起きた事故であるだけに、県民の中には不安が生じた。山口知事は、同年 2 月 11 日、来県した小野寺防衛大臣に対し、

- ・ 徹底した踏査のもと、事故原因を究明すること
- ・ 県民の安全確保のため、再発防止に万全を期すこと
- ・ 被害を受けた方々や周辺住民の皆様に対し、迅速かつ丁寧な対応を行うこと

を要請した。

平成 30 年 5 月 28 日、大野防衛大臣政務官が来県し、A H64D 航空事故の調査状況について以下のとおり報告があった。

事故原因は、

- ・ メイン・ローター・ヘッドの主要構成部品であるストラップ・パックのアウトボード・ボルトが破断したこと
- ・ 操縦士の操作には起因しないこと
- ・ 整備士の整備には起因しないこと

併せて、

- ・ 部品の破断原因については、引き続き調査を継続すること
- ・ 破断原因が判明し、再発防止策を確立するまでは A H64D は運航しないこと

また、平成 30 年 7 月 23 日、小野寺防衛大臣がオスプレイの安全性の説明を行った際に、A H64D の事故原因等について以下のとおり改めて説明があった。

- ・ 被害に遭われた方々には誠心誠意対応していること
- ・ A H64D の約 1 万点に及ぶ多数の部品の中から、事故原因を一つの部品（ストラップ・パックのボルト）に絞るなど、一定の方向性が明確になったこと
- ・ 再発防止策を確立の上、確実に対策を実施するまでは、A H64D を飛行させないことはもちろん、それまでの間は、佐賀空港への移駐も行わないこと

県としては、こうした一連の説明・報告を受けて、一定の説明がなされていると受け止めた。

山口知事と小野寺防衛大臣による合意事項の確認

平成 30 年 8 月 8 日に、県は、平成 30 年 7 月 23 日に防衛省から説明のあったオスプレイの機体の安全性及び安全対策の方向性について、不合理な点がないことを確認した後、A H64D の事故発生以来中断していた補償の枠組み及び有明海再生や水産振興のための新たな施策の展開などについて、防衛省と協議を再開し、平成 30 年 8 月 24 日、小野寺防衛大臣が佐賀県を訪問し、山口知事と小野寺防衛大臣が、次の内容で合意事項を確認した。

平成 30 年 8 月 24 日

佐賀空港の自衛隊使用要請について、佐賀空港の民間空港としての使用・発展に影響を及ぼさないとの従来の確認を前提として、防衛省と佐賀県は、以下のとおり合意した。

合 意 事 項

1 環境保全と補償に関する協議会の設置

防衛省と佐賀県は、佐賀空港の自衛隊使用に関する環境保全と補償に関する協議等を行うため、防衛省、佐賀県、有明海漁協等の関係機関が参加する「協議会」を設置する。

2 防衛省の着陸料 100 億円の支払いと佐賀県の基金の創設

防衛省は、佐賀県からの申し入れを踏まえ、民間空港として建設した佐賀空港を自衛隊機が使用する応分の負担として、予算の国会議決を前提とした上で、着陸料を合計 100 億円（年 5 億円を 20 年間）支払う。

佐賀県は、防衛省が支払う着陸料収入をもとに、有明海漁業の振興を行うため、「漁業振興基金（仮称）」を創設する。併せて、環境への影響や事故等による補償等の対象となる事案が発生した場合に、国による補償等が行われるまでの間、必要な費用を無利子で貸し付けることなどができるようにするため、「補償基金（仮称）」を創設する。

なお、100 億円の支払いが終了した後の自衛隊機の着陸料については、自衛隊機の佐賀空港使用状況を踏まえ、改めて防衛省と佐賀県で協議する。

3 オスプレイの安全性に関する情報共有のルール化

防衛省と佐賀県は、オスプレイの安全性に関して双方向で連絡を密にするルールを構築する。以下の事項について、具体的な内容が固まったものから順次実施していく。

- ・ 陸自オスプレイを含め佐賀空港を使用する自衛隊機が事故を起こした場合等の重大事案における防衛省と佐賀県間のホットラインの設置
- ・ 陸自オスプレイを含め佐賀空港を使用する自衛隊機の安全性に関する定期的な連絡会の開催
- ・ 米軍オスプレイの事故等の速やかな情報共有
- ・ 連絡窓口の設置 等

5 論点整理に当たった考え方

県として、今回の防衛省からの要請を議論し、検討するに当たっては、計画の全体像・将来像を明確にすることが必要と考え、鋭意取り組んできた。その結果、防衛省との5往復にわたる質問・回答のやり取りや有明海漁協と防衛省との2往復にわたる質問・回答のやり取りなどを通じて、県としては、計画の全体像・将来像はほぼ明確になったという認識に至った。

そのため、平成29年5月30日に、それまでの県議会等における議論や防衛省の説明を踏まえ、現時点における論点を洗い出し、論点ごとに県の確認・検討状況を整理して、「佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理素案（以下「論点整理素案」という。）として公表したが、平成30年7月23日に行われたオスプレイの機体の安全性等に関する防衛省の説明や平成30年8月24日の山口知事と小野寺防衛大臣による合意事項の確認などを踏まえて加筆・修正を行い、「佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理」として取りまとめた。

第1章 米軍の佐賀空港利用

【論点1】 米軍の佐賀空港利用について

主な指摘・課題

駐屯地が整備されれば、将来的に米軍の基地もできるのではないか。
駐屯地が整備されれば、米海兵隊の訓練が佐賀空港で実施されるのではないか。

防衛省の説明概要

米海兵隊の利用については、自衛隊や海兵隊が行う訓練の規模、回数、そして、全国の都道府県が受けとめられる負担の内容にも左右をされるために、自衛隊機の配備、移駐とは切り離して、要請を取り下げる。

普天間飛行場に配備している米軍オスプレイについては、辺野古に移駐するため代替施設の工事を進めており、米軍オスプレイを佐賀空港に移駐することは考えていない。

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いて、全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の活用も考慮させていただきたい。

負担軽減の一環としての米海兵隊の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いただくものであり、佐賀県に負担が集中するような利用は全く考えていない。

佐賀県としての確認・検討

< 駐屯地が整備されれば、将来的に米軍の基地もできるのではないか。 >

米軍の佐賀空港の利用については、平成26年7月22日に武田防衛副大臣から初めて当県に対し要請があった当時、米軍普天間基地が佐賀空港に暫定的に移転されるのではないかと報道され、県民の間で不安の声が広がった。

この普天間基地の佐賀空港への移転や米軍オスプレイの移駐について、武田防衛副大臣は、「普天間基地が佐賀空港に移転するということは決してございません」と否定し、さらに、中谷防衛大臣も、「普天間基地から佐賀へ暫定的な移駐ということは全く考えておりません」と説明し、明確に否定している。

また、平成 28 年 7 月に有明海漁協から九州防衛局への「佐賀県にもっぱら負担が集中するような利用は念頭に置いていないとはどういう意味か。米軍の基地化することはないという意味か」という質問に対し、防衛省からは「米軍オスプレイを佐賀空港に移駐することは考えていない」という回答がなされており、改めて普天間基地から佐賀空港への移駐はないことを確認した。

以上の防衛省の説明を踏まえると、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ものとする。

< 駐屯地が整備されれば、米海兵隊の訓練が佐賀空港で実施されるのではないかと。 >

平成 27 年 10 月 29 日に、中谷防衛大臣から、訓練移転については、「アメリカの海兵隊の利用につきましては、自衛隊や海兵隊が行う訓練の規模、回数、そして、全国の都道府県が受けとめられる負担の内容にも左右をされるために、今般、自衛隊機の配備、移駐とは切り離して、要請を取り下げさせていただきます。ただし、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まして、引き続き全国の他の空港との横並びの中で佐賀空港の活用も考慮させていただきたいと思っております」との説明がなされている。

全国知事会においては、「沖縄県に米軍基地が過度に集中しており、負担の軽減が必要であることは理解する。政府から熟慮された具体的な提案があった場合には、関係する市町村や住民の理解を前提として、それぞれの地域の歴史的経緯を踏まえつつ、今後とも真摯に対応していく考えである」と決議されている。

仮に、今後、国から沖縄の負担軽減のために、米軍の佐賀空港の利用について提案があった場合には、全国知事会決議文にある「熟慮された具体的な提案」に該当するかを十分に検討し、今回の要請とは全く別の話として対応することになると考えるが、現時点で政府から佐賀県に対し、具体的な提案や要請はあっていない。

第2章 県民の安全・安心

2-1 オスプレイの安全性

【論点2】 オスプレイの安全性について

主な指摘・課題

沖縄での不時着水事故について、徹底した原因究明と情報開示が必要ではないか。オスプレイは過去に大きな事故を起こしており、安全性に問題があるのではないか。オスプレイはオートローテーション*機能を有していないため、安全性に問題があるのではないか。

* オートローテーション（自動回転飛行）とは、回転翼航空機の運動中、その揚力を受け持つ回転翼が完全に空力のみによって駆動される飛行状態をいう。

オスプレイの排気が、火災を発生させる危険性があるのではないか。

以上「論点整理素案公表時」の指摘等。以下は今回の「論点整理」において追加。

平成28年12月13日の沖縄県名護市沖での米軍オスプレイの事故以来、オスプレイの重大事故（クラスA事故*）やトラブルが続いており、安全性に問題があるのではないか。

* 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、国防総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等を引き起こした場合の事故

防衛省の説明概要

< 沖縄での不時着水事故について、徹底した原因究明と情報開示が必要ではないか。>

不時着水後、飛行再開（平成28年12月19日）に先立ち、米側が普天間基地所属のオスプレイに対して機体構造、電気系統、エンジン、油圧機構等の飛行安全上の重要箇所全てを確認した。その結果、機体には問題が発見されなかった。

したがって、防衛省は、現時点においても、オスプレイの機体の安全性は問題がないとの評価を維持している。

その上で、不時着水は、

- ・ 機体構造等が原因ではなく、空中給油時に給油ホースとオスプレイのプロペラが物理的に接触したことが原因であること
 - ・ 夜間の空中給油という搭乗員の高い技能を要するオペレーションが強風、乱気流といった気象条件下で行われていたという環境要因のほか、搭乗者間の意思疎通等といった人的要因も複合的に重なって発生した可能性があること
- について米側と見解が一致している。

以上の点も踏まえ、防衛省は、米側の空中給油再開（平成 29 年 1 月 6 日）に際し、不時着水を起こしたあらゆる可能性を分析している。米側からは、未だ報告書は提出されていないが、防衛省としては、米側との協議も踏まえ、防衛省・自衛隊の専門的知見・経験に照らし、不時着水の原因は、次の 8 つの可能性のいずれかに該当すると判断している。

< 防衛省が分析した 8 つの可能性 >

- ・ 訓練の十分な習熟がなされないままに飛行するなど、フライトスケジュール（飛行日程）が適切に組まれなかったことにより、搭乗員の練度が十分でなかった可能性
- ・ 航空機の搭乗員同士又は海兵隊と空軍同士の連携が十分ではなかった可能性
- ・ 緊急事態に対する搭乗員の経験や知識が十分ではなかった可能性
- ・ 天候の変化を機敏に認識できなかった可能性
- ・ 風や乱気流等に対する対応が十分ではなかった可能性
- ・ 給油を行う際の飛行速度が適切ではなかった可能性
- ・ 複雑な夜間の空中給油への対応が十分ではなかった可能性
- ・ 給油ホース又はオスプレイの給油管が正常に作動しなかった可能性

防衛省としては、佐賀空港における陸自オスプレイの運用に際しては、例えば、有明海を含む佐賀県上空で空中給油訓練を実施しないことなど、この 8 つの可能性それぞれに対応する安全対策を検討し、確立することでオスプレイの安全確保が可能である。

< オスプレイは過去に大きな事故を起こしており、安全性に問題があるのではないか。 >

米海兵隊 MV-22 オスプレイ（以下「米軍オスプレイ」という。）は、平成 17 年に米国政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始された。

政府としては、米軍オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち独自に安全性を確認している。

具体的には、防衛省・国交省・大学教授など政府内外の航空技術・航空安全や事故調査の専門家、航空機パイロット等から成る分析評価チームを設置し、また、チーム員を米国に派遣して米軍における過去の事故の原因を独自に分析することなどにより、我が国における米軍オスプレイの運用の安全性を確認している。

平成 26 年には、我が国も米軍オスプレイと同型機の陸上自衛隊 V-22 オスプレイ（以下「陸自オスプレイ」という。）を導入することを決定したが、その検討過程において、改めて、各種技術情報を収集・分析し、安全な機体であることを再確認している。

我が国でオスプレイの導入を決定した平成 26 年以降、日本国外においては、平成 26 年 10 月ペルシャ湾において、平成 27 年 5 月ハワイにおいて、平成 27 年 12 月米カリフォルニア州において、それぞれクラス A の事故が発生しているが、いずれの事故も、これまで米側からは、オスプレイの設計に根本的欠陥がある訳ではない旨の説明を受けており、これらの事故を踏まえても、オスプレイが安全な機体であるという評価に変わりはない。

政府として把握している米軍オスプレイの 10 万飛行時間当たりのクラス A の飛行事故の件数としての最新の事故率は、米会計年度末である平成 28 年 9 月末時点で 2.62 である。(米海兵隊の航空機全体の最新の事故率は、平成 28 年 9 月末時点で 2.63。)

- < オスプレイはオートローテーション機能を有していないため、安全性に問題があるのではないかと。 >

オスプレイがオートローテーション機能を有することについては、普天間基地への米軍オスプレイの配備の際、米国政府への照会や訓練用シミュレーターの視察の結果等から確認している。

また、陸自オスプレイの導入を決定した機種選定の際にも、各種技術情報を収集し、オスプレイがオートローテーション機能を有する機体であることを確認している。

そのため、「オスプレイにはオートローテーション機能がない、あるいは、この機能が使えない」との指摘は当たらない。

- < オスプレイの排気が火災を発生させる危険性があるのではないかと。 >

米軍オスプレイのエンジンからの排気については、同機のエンジンナセルに備えられた排気デフレクタにより、排気が地上に直接当たらないように排出される。

また、防衛省では、ティルト・ローター機の機種選定手続きにおいても、米国政府から提供された陸自オスプレイの排気デフレクタに関する詳細な情報等により、オスプレイが安全に運用できることを確認している。

(平成 26 年 10 月に)和歌山県で行われた防災訓練では、オスプレイの離着陸前後に現地の消防団員が芝を傷つけないよう芝に散水したことと、排気熱の影響により芝が焦げたことは和歌山県から確認済みである。一部指摘にあるような消火や鎮火が必要となる芝の燃焼現象は起きていない。

米フロリダ州などメキシコ湾周辺における訓練空域拡大を図るため、米空軍が平成 27 年 6 月末に公表した最終環境影響評価書 (FEIS) において、オスプレイに関し、「他の航空機と比較して火災が発生するリスクが高い」との記述がある

ことは承知している。米軍は、舗装されていない着陸帯に着陸する場合には、航空機直下の植生を回避したり、着陸時間を制限したりするなどの措置により、火災を起こす可能性を局限（＝すでにわずかしき起こりえない火災の危険性を、更に小さくしている）しているものと承知している。

陸自オスプレイの運用の詳細については、今後、機体に関するマニュアル等を精査した上で定めていくこととなるが、米軍と同様に、御指摘のような措置も含め、安全に運用するための措置をとっていく考えである。

< 平成 28 年 12 月 13 日の沖縄県名護市沖での米軍オスプレイの事故以来、オスプレイの重大事故（クラス A 事故）やトラブルが続いており、安全性に問題があるのではないかと。 >

1．オスプレイの「機体の安全性」に関する基本的な考え方

陸自オスプレイと同型機である米軍オスプレイは、平成 17 年に米国政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始された。平成 29 年 11 月時点で米軍は 300 機以上を運用している。

日本政府としては、平成 24 年、米軍オスプレイの普天間飛行場への配備に先立ち独自に安全性を確認している。具体的には、防衛省・国土交通省・大学教授など政府内外の航空技術・航空安全や事故調査の専門家、航空機パイロット等から成る分析評価チームを設置し、また、チーム員を米国に派遣して米軍における過去の事故の原因を独自に分析することなどにより、オスプレイの機体の安全性を確認している。

これに加え、平成 26 年、我が国も米軍オスプレイと同型機の陸自オスプレイを導入することを決定したが、その検討過程において、改めて、各種技術情報を収集・分析し、オスプレイは安全な機体であることを再確認している。

2．最近の米軍オスプレイの事故及び事故率上昇に対する防衛省の認識

(1) 平成 28 年 12 月 13 日に沖縄県名護市沖で発生した事故について

平成 29 年 9 月 11 日に米側から提供された事故調査報告書及び米側からの説明によれば、事故原因は、困難な気象条件下で空中給油を行った際のオスプレイのパイロットのミスであり、機体の不具合又は整備不良が事故の要因となる兆候はなかったことを確認している。

回収されたフライトデータによると、ドローグ（給油口）及び給油ホースとオスプレイのプロペラの接触に先立ち、機体の不具合又は整備不良が本件事故の要因となる兆候はなかったことを示している。

今般の報告書の提供を踏まえて、平成 29 年 5 月 19 日に防衛省から佐賀県に対

して説明した「米海兵隊 MV-22 オスプレイによる不時着水を踏まえた陸上自衛隊 -22 オスプレイの安全対策の方向性」について改めて精査した。

今般の事故の原因は、困難な気象条件下で空中給油を行った際のオスプレイのパイロットのミスであり、防衛省としては、米軍オスプレイの空中給油再開（平成 29 年 1 月 6 日）に際して考察した要因（以下の ~ ）に合致すると判断している。

訓練の十分な習熟がなされないままに飛行するなど、フライトスケジュール（飛行日程）が適切に組まれなかったことにより、搭乗員の練度が十分ではなかった可能性

航空機の搭乗員同士または海兵隊と空軍同士の連携が十分ではなかった可能性

緊急事態に対する搭乗員の経験や知識が十分ではなかった可能性

天候の変化を機敏に認識できなかった可能性

風や乱気流等に対する対応が十分ではなかった可能性

給油を行う際の飛行速度が適切ではなかった可能性

複雑な夜間の空中給油への対応が十分ではなかった可能性

給油ホースまたはオスプレイの給油管が正常に作動しなかった可能性

その上で、佐賀空港における陸自オスプレイの運用にあたっては、7つの安全対策（以下の ~ ）を確立・徹底することで、今般の不時着水のような事故に対する安全確保が可能であるとの平成 29 年 5 月の説明内容が妥当であることが改めて確認された。

有明海を含む佐賀県上空で空中給油訓練を実施しない。

空中給油に関する資格制度を検討する。

まずは空中給油以外の基本操縦を徹底して習得させる。

安全管理を確実にする教育訓練を実施する。

陸自オスプレイの搭乗員同士の連携要領及び陸自オスプレイと航空自衛隊給油機との連携要領を確立する。

精度の高い気象データの提供を徹底する。

整備員・搭乗員による飛行前後の点検を徹底する。

その上で、今般の事故が、夜間の空中給油という高い技術を要するオペレーションにおいてパイロットのミスが原因となったことを踏まえ、中でも、陸自オスプレイの搭乗員に対して空中給油に係る教育訓練に一層留意することとする。

（2）平成 29 年 8 月 5 日に発生したオーストラリアにおける米軍オスプレイの事故について

事故原因は、着艦の際に米軍オスプレイ自体の吹きおろし（ダウンウォッシュ）が、輸送揚陸艦の船体に当たって跳ね返り、オスプレイのローター（回転翼）に

戻ってきたことによるもの。これにより、機体の左エンジン部分（ナセル）が甲板に衝突し、胴体が甲板下の右舷に衝突した後、海に落下した。

こうした状況は、機体の重さ、風速の低さ、甲板の低さなどの要因が重なったことにより発生した可能性がある。

オスプレイの機体自体に問題はなく、全ての運用マニュアルの手順と制限に従っており、パイロットや搭乗員にも任務上の問題はなかった。

米海兵隊はオスプレイの運用マニュアルを更新し、今回の事故が発生した状況下でのドック型輸送揚陸艦への着艦に関する手順を追加した。

米軍オスプレイのオーストラリアでの事故を踏まえ、陸上自衛隊は、以下の8つの安全対策を講じる。

米軍の再発防止策を参考に陸自オスプレイの発着艦に関するマニュアル類を整備する。

有明海においては発着艦訓練を実施しない。

発着艦に関する資格制度を確立させる。

発着艦以外の基本操縦を十分修得の上、発着艦訓練は段階的に実施する。

安全管理を確実にする教育訓練の実施する。

陸自オスプレイの搭乗員同士の連携要領及び陸自オスプレイと海上自衛隊艦艇の連携要領を確立する。

発着艦を行う地点における海上風や波浪情報の入手を徹底する。

整備員・搭乗員による飛行前後の点検を徹底する。

(3) 平成29年9月29日にシリアで発生した米軍オスプレイの事故について
事故は、内戦下のシリアにおける実任務として実施した夜間飛行の際に発生した。

米軍は、

- ・ 有志連合のオスプレイが夜間の低視界での着陸中にハードランディングし、2名が負傷した
- ・ オスプレイは安全で能力の高い航空機である

と説明しており、引き続きオスプレイの機体の安全性・信頼性に問題はないとの立場を維持している。

(4) 米軍オスプレイの事故率の上昇について

米側からの情報によると、米軍オスプレイの事故率は、平成29年9月末時点で3.24であり、平成28年9月末時点の2.62より上昇している。

平成28年10月から平成29年9月までの間に発生し上記2～4で説明した米オスプレイの重大な事故(クラスA事故)の3件が、事故率の上昇に起因している。

(参考)平成28年9月末 2.62(クラスA飛行事故7件/約26.7万飛行時間)
平成29年9月末 3.24(クラスA飛行事故10件/約30.8万飛行時間)

事故率については、機体以外の要因(整備ミス、操作ミス等)で発生する事故もあることから、あくまで目安の一つとして考えるべきものであり、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い。

事故率の上昇の原因となった上記事故の発生を踏まえても、米側の調査報告書等や事故への対応に鑑みれば、防衛省としても、オスプレイの機体の安全性について問題はないとの立場を引き続き維持している。

(5)平成28年12月の沖縄における事故以降の着陸措置について

平成28年12月以降に国内で発生した米軍オスプレイの着陸措置について、在沖米海兵隊MV-22オスプレイ関係が7件、米空軍CV-22オスプレイが1件、合計8件あるが、米側は、これらの着陸措置については、事故につながることを防止するために行う安全確保の一環として説明しており、防衛省としてもオスプレイの機体の安全性に問題はないと考えている。

区分	発生日時	発生場所	事案概要・米側説明等
1	H29.6.6	伊江島補助飛行場	<ul style="list-style-type: none"> 伊江島補助飛行場で訓練中、警告灯が点灯したため、通常の手順に従い同飛行場に着陸し、隊員が機体の安全確認を実施 当該機体は安全が確認された後、翌7日に離陸
2	H29.6.10	奄美空港	<ul style="list-style-type: none"> 訓練中、警告灯が点灯したため、通常の手順に従い奄美空港に着陸し、隊員が機体の安全確認を実施 当該機体は安全が確認された後、翌11日に離陸
3	H29.8.29	大分空港	<ul style="list-style-type: none"> 飛行中、警告灯が点灯したため、通常の手順に従い大分空港に着陸 不具合のあったエンジンを交換し、徹底的な整備・点検を行い、試験飛行において、通常の飛行に問題がないことを確認した上で9月8日岩国飛行場に向け離陸 岩国飛行場から離陸する前も徹底的な安全点検を行った上で、普天間飛行場に帰投 当該エンジンに固有のトラブルが発生したものであり、機体構造に問題があったわけではない
4	H29.9.29	新石垣空港	<ul style="list-style-type: none"> 警告灯が点灯したことから、定められた手順に従い、操縦士が最も近傍の新石垣空港に着陸

			<ul style="list-style-type: none"> ・現場における整備員の点検の結果、片方のエンジンの潤滑システムの問題により、警告灯が点灯したことを確認 ・必要な修理を行い、システムが正常に作動することを入念にチェックした上で、10月4日普天間飛行場に帰投
5	H30.4.25	奄美空港	<ul style="list-style-type: none"> ・計器表示を受け、操縦士が安全な着陸が可能な最も近傍の奄美空港に着陸 ・点検により問題がないことを確認したため、同日普天間飛行場に帰投
6	H30.6.4	奄美空港	<ul style="list-style-type: none"> ・機内システムの警告を受け、操縦士は標準の予防的手順に従い、最も近傍の奄美空港に着陸 ・機体の検査の結果、右エンジン部分に不具合が確認されたため、エンジン交換を含む必要な整備を実施 ・この不具合は、当該エンジンにのみ発生したものであり、機体自体に問題があったわけではない ・徹底的な安全点検の後、同空港周辺での機能点検(飛行)において、通常の飛行に問題がないことを確認した上で、7月4日に離陸
7	H30.8.14	奄美空港	<ul style="list-style-type: none"> ・操縦士がコックピット内の警告灯の点灯を確認したため、標準的な手順に従って奄美空港に着陸 ・機体の損傷及び乗員の負傷等はなし ・着陸後直ちに徹底的な飛行の安全点検を完了させ、同日離陸
8	H30.8.14	嘉手納飛行場	<ul style="list-style-type: none"> ・嘉手納飛行場に2機が着陸、同日2機とも普天間飛行場に帰投 ・米側からの説明では、機体に問題が発生したわけではない

7及び8の事案については、平成30年8月21日に防衛省から情報提供。

3. 機体の安全性の再確認

平成28年12月の沖縄における事故以来、米軍オスプレイの事故等が続いたことから、防衛省として国内でオスプレイの安全性について不安の声があることを十分認識しており、陸自オスプレイの操縦・整備要員の一部が米海兵隊の教育課程を修了したことを踏まえ、その知見も活用しつつ、オスプレイの機体の安全性について以下～のとおり再整理した。

民航機も採用している確立された技術を導入し、操縦士の負荷が適切に軽減された操縦性能(操縦桿等の動きを電気信号で制御)を有する。

十分な運用実績を有し、安全性が確認されているエンジン(ロールス・ロイス社製。世界各地で採用。自衛隊機US-2でも採用)を搭載している。

オスプレイの特徴的な構成部品で「ナセル」は十分な整備が可能であり、三系統の油圧ユニットで補完性を確保するなど、高い信頼性を確認している。

飛行に重要な各種機能は補完性が幾重にも確保されており、万が一の際もバックアップが可能（操縦系統、動力伝達及び燃料系統でそれぞれ補完性を確保）である。

機体整備は高度にシステム化（高度な自動故障解析が可能で、陸自航空機の中ではオスプレイのみ）されて、人的ミスが起きる可能性を局限している。

固定翼航空機と回転翼航空機の機能を切り替えることができるオスプレイは、通常の航空機より機体構造が複雑であるものの、以上の～のような確立された技術を採用すること等により、十分な安全性を確保していると防衛省としては評価している。

陸自オスプレイについても、他の自衛隊機同様、防衛大臣が認める安全性の基準を満たす必要があるところ、陸上自衛隊は、機体納入後、当該基準を満たしているか概ね一年間かけて技術的な検討を行い、機体の安全性を確認する。

4．陸自オスプレイの人的ミスを低減する陸上自衛隊の方策

防衛省としては、佐賀空港において陸自オスプレイを安全に運用するためには、機体の安全性を確保することに加えて、陸自オスプレイを運用する陸上自衛官の人的ミスを低減する方策を確実にとることが重要であり、以下の方策を検討している。

空中給油や発着艦に係る訓練を有明海や佐賀県上空で実施せず

- ・ 沖縄及び豪州の事故の背景にある空中給油や発着艦に係る訓練は、安全確保の観点から広い海域・空域で行うことが大前提であり、有明海や佐賀県上空では実施しない。

オスプレイを運用するまでに十分に経験を有する要員を養成

- ・ 陸自オスプレイの導入に際して、操縦士・整備員は、陸自オスプレイが初めて操縦・整備に携わる航空機にならないよう、他の航空機で十分な飛行経験・整備経験を積んだ要員を選定する。
- ・ また、平成28年度から順次、陸自オスプレイの操縦・整備要員を米海兵隊のオスプレイ教育課程に派遣しており、陸自オスプレイを国内で運用する時点で、オスプレイの実機で十分に教育訓練を受けた操縦士・整備員が一定数確保されている。
- ・ さらに、陸自オスプレイの操縦教官については、陸自航空機で教官経験を有するとともに、米海兵隊のオスプレイ教官課程を修了した要員を充てることとしている。

安全管理を確実にする教育訓練を実施

- ・ 陸上自衛隊は、同僚である隊員の命を預かり、その家族にも責任を有するのみならず、基盤を置かせていただいている地域コミュニティの安全にも大

きな責任を有している。特に、今年2月に佐賀県神埼市で発生したA H64Dの事故を踏まえ、防衛省・自衛隊は、自衛隊機の運用に伴い地域コミュニティの安全について大きな責任を有していることについて、あらゆる機会を捉え、安全の確保を改めて徹底し、隊員一人一人が安全管理に係る認識を保持するよう全力で取り組んでいる。

- ・ その上で、陸自オスプレイの安全管理に関する教育訓練は以下の方向性で行う。
- ・ 航空機の操縦・整備は、学科教育（座学）操縦用シミュレータ/整備用模擬機材（以下「シミュレータ等」という。）を用いた地上訓練、実機を用いた飛行・整備訓練の三段階に分けて教育訓練を行っており、各教育課目で一定の水準をクリアした者のみ次の段階に進ませることで安全管理を担保している。
- ・ 陸自オスプレイについても、この方針をとり、安全を確保する。特に、オスプレイのシミュレータ等は、夜間・風・乱気流などの気象条件を設定できること、空中給油や海上での発着艦といった基本操縦以外の操縦についても訓練可能であること、機体整備を実習可能であることから、陸自要員に対しては、実機の操縦・整備に併せて、シミュレータ等を用いた地上訓練を十分に行わせる。

5. まとめ

防衛省・自衛隊としては、陸自オスプレイについて、機体の安全性は問題ないと引き続き評価しており、人的ミスを低減させるため、要員の教育訓練に万全を期していく。

加えて、佐賀空港において陸自オスプレイを安全に運用するため、防衛省・自衛隊としても不断に情報収集・検討を行い、安全管理策を随時更新するとともに、新たな情報等については、佐賀県の皆様にも丁寧に説明する。

佐賀県としての確認・検討

一般に航空機の安全性の確保は、航空法に基づき行うこととされているが、自衛隊機については、自衛隊法 107 条の規定により、その一部が適用除外され、防衛大臣がその定める基準（航空機の安全性の確保に関する訓令（以下「訓令」という。））により自衛隊機の安全性を確保することとされている。

訓令第2条第1項においては、「航空機は、航空機の安全性を確保するために必要な技術上の基準（以下「技術基準」という。）に適合しているものでなければ、航空の用に供してはならない」と規定されていることから、自衛隊が導入する陸自オスプレイについても、最終的には防衛省自身が技術基準に基づき安全性を確保した上で運用することが必要である。

県としては、オスプレイについては様々な不安や疑問の声があることから、そうした不安や疑問の声を県民目線で質問するという形で防衛省に問い、その回答を受けるといった確認作業を、往復5往復にわたり行った。

- < 沖縄での不時着水事故について、徹底した原因究明と情報開示が必要ではないか。>
- 平成29年5月19日に、若宮防衛副大臣が来県し、山口知事に対し説明を行った。その内容について、県としては、次のように受け止めた。
- ・ オスプレイの機体自体には問題はなかった。
 - ・ 空中給油の際に、給油ホースがオスプレイの羽根に接触したことが原因であり、その接触は環境要因と人的要因が複合的に重なって生じた、つまり、運用上の問題によって生じた。
 - ・ 給油ホースがオスプレイの羽根に接触した要因について、米側との協議を踏まえ、防衛省・自衛隊の専門的知見・経験に照らし、8つの可能性のいずれかに該当するとの結論に至った。また、米側も同じ認識である。
 - ・ この8つの可能性それぞれに対応する安全対策を検討し、確立することで、オスプレイの安全性は確保できる。
 - ・ 防衛省としては、運用上考えられるあらゆる安全対策を講じる。

今回の事故原因に関しては、米側からの最終的な報告がなされたわけではないが、

- ・ 防衛省としての最終判断であり、今後米側から報告書が出た場合でも、説明の内容や評価は変わらないこと
 - ・ 米側の報告書が出て、防衛省の説明の範囲内になること
 - ・ 今回の防衛省の報告は、オスプレイを保有・運用している米側との協議を踏まえたものであること
- から、県としては、現時点では不合理な点はないことを確認した。

- < オスプレイは過去に大きな事故を起こしており、安全性に問題があるのではないか。>
- 自衛隊機の安全性を確保する法的責任を有する防衛省が、様々な検証や過去の事故を踏まえても「オスプレイが安全な機体である」という防衛省の評価に変わりはないことを確認した。
- 最近の事故を踏まえた10万飛行時間当たりのクラス の飛行件数としての米軍オスプレイ MV-22 の事故率について、改めて防衛省に確認を行ったところ、平成28年9月末現在で2.62回、米海兵隊の航空機全体の事故率2.63回と同程度であることを確認した。

< オスプレイはオートローテーション機能を有していないため、安全性に問題があるのではないかと。 >

- 自衛隊機の安全性を確保する法的責任を有する防衛省が、「オスプレイがオートローテーション機能を有する機体であることを確認している」ということを確認した。

< オスプレイの排気が火災を発生させる危険性がある。 >

- 県として、
 - ・ オスプレイは、エンジンナセルに備えられた排気デフレクタにより、排気が地上に直接当たらないように排出されるという構造になっていること
 - ・ 防衛省は、実際に自衛隊でオスプレイを運用する際には、舗装されていない着陸帯に着陸する場合には、航空機直下の植生を回避したり、着陸時間を制限したりするなど、米軍が行っている措置を含めて、安全に運用するための措置をとっていく考えであることを確認した。

< 平成28年12月13日の沖縄県名護市沖での米軍オスプレイの事故以来、オスプレイの重大事故（クラスA事故）やトラブルが続いており、安全性に問題があるのではないかと。 >

- 平成29年5月30日に論点整理素案を公表後、平成29年9月11日に沖縄県における米軍オスプレイの不時着水事故に関する事故調査報告書が米側から日本政府に提供されたほか、平成29年8月5日には、オーストラリア東海岸沖における米軍オスプレイの輸送揚陸艦への衝突・海への落下事故が発生し、さらには平成29年9月29日のシリアにおける有志連合のオスプレイの着陸中のハードランディング事故が続いて発生した。また、奄美空港や大分空港、新石垣空港などへの米軍オスプレイの緊急（予防）着陸も続けて発生したため、防衛省に対し、こうした事故やトラブルを踏まえオスプレイの安全性について確認・検証を行い、その結果を説明するよう求めていたが、平成30年7月23日に防衛大臣からその結果についての説明があった。

県は防衛省に不明な点などを確認をし、また、平成30年8月6日に開催された県議会佐賀空港・新幹線問題等特別委員会での議論の状況を注視しつつ、

- ・ 今回の防衛省からの説明とこれまで受けてきた説明との間に齟齬はないか、一貫性はあるか
 - ・ 説明に不足している点はないか
- という観点で精査・確認をした結果、今回の防衛省の説明には不合理な点がないことを確認した。

また、オスプレイの安全性に関する県と防衛省の情報共有のルール化について、山口知事が小野寺防衛大臣に提案し、大臣も了解したことから、その後の協議の

結果、平成30年8月24日に以下の事項について、具体的な内容が固まったものから順次実施していくことを合意した。

- ・ 陸自オスプレイを含め佐賀空港を使用する自衛隊機が事故を起こした場合等の重大事案における佐賀県と防衛省間のホットラインの設置
- ・ 陸自オスプレイを含め佐賀空港を使用する自衛隊機の安全性に関する定期的な連絡会の開催
- ・ 米軍オスプレイの事故等の速やかな情報共有
- ・ 連絡窓口の設置 等

2-2 環境への影響

【論点3】騒音の生活環境への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機が佐賀空港を利用することにより、佐賀空港周辺の騒音が増大するのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

現に佐賀空港を利用する民航機に加え、自衛隊機が1日60回離着陸した場合であったとしても、環境省が定める環境基準の57デシベル(Lden^{*1})を超える範囲に住宅地はない。

*1 Lden (Day-Evening-Night Average Sound Level 時間帯補正等価騒音レベル): 夕方の騒音、夜間の騒音に重み付けを行い評価した1日の等価騒音レベル。以下、この論点で説明がないものはLdenとする。

自衛隊機の離着陸回数を標準飛行回数^{*2}の104回とした場合でも、57デシベルを超える範囲は広がるが、その範囲に住宅地はない。

*2 標準飛行回数: 1年間のうち1日の飛行回数の少ない方から並べた累積度数90パーセントに相当する飛行回数。104回は目達原駐屯地の実績をもとに算定。

■佐賀空港周辺における騒音予測コンター(自衛隊機の1日の離着陸回数104回にホバリング訓練、タクシーイング、機体の整備により生じる騒音レベルを上乗せした場合)



オスプレイが上空約 500 メートルを飛行する場合、地上における騒音の最大騒音値は 78 デシベル (LAm³) 程度と考えている。

* 3 LAm³ : 瞬間騒音レベル (LA) の最大値

平成 28 年 11 月 8 日の米軍オスプレイによるデモフライトの際に行った騒音測定では、空港南側の場周経路を約 300 メートルの高度で飛行した際の騒音最大値は、海上で観測した 74 デシベル (LAm³) だった。場周経路外の飛行において 300 メートル以上を飛行する際の騒音最大値も 74 デシベル (LAm³) 程度と考えられる。

円滑な離着陸を行うため、佐賀空港周辺に場周経路を設定し、当該経路を経由して離着陸を行う。佐賀空港周辺では、騒音の面で負担を生じさせないように空港南側を飛行することを基本とする。

佐賀空港を離着陸する自衛隊機が飛行する際には、騒音軽減のため、場周経路上においては高度 300 メートル以上、場周経路外においては、高度 500 メートル以上を確保することを基本とする。

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いく。

佐賀県としての確認・検討

航空機騒音については、次のように環境基準^{*4}が設定されている。

地域の類型	基準値
	57 デシベル以下
	62 デシベル以下

をあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域

をあてはめる地域は 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域

* 4 環境基準 : 人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として、大気、水、土壌、騒音をどの程度に保つことを目標に施策を実施していくのかという目標を定めたもの。環境基本法第 16 条に規定されている「維持されることが望ましい基準」であり、行政上の政策目標である。

防衛省は、佐賀空港への自衛隊機の配備計画をもとに航空機騒音の予測を行い、その結果については、「環境省が定める環境基準の 57 デシベルを超える範囲に住宅はない」としている。

県としても、防衛省が行った予測方法や予測条件について確認を行ったところ、特に不合理な点はなく、予測上は「環境省が定める環境基準の 57 デシベルを超える範囲に住宅はない」ことを確認した。

2-2 環境への影響

【論点4】 低周波音による生活環境への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機が発する低周波音が、生活環境に影響を及ぼすのではないかと。

防衛省の説明概要

低周波音については、環境省による環境基準が定められていない。特に、航空機から発生する低周波音による影響については、調査研究の過程にあり、個人差や建物の状態による差が大きい。

防衛省においては、普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価に基づき、航空機から発生する低周波音の影響について、代替施設の供用後に事後調査を実施する。

低周波音の影響については、飛行経路、機種及び距離などの様々な要因や個人差、建物の状態によっても影響の出方に差があり、対応も個々に異なることから、環境影響の回避・低減の検討については、事前の環境保全措置を講ずることは難しく、個別に対応する必要があるため、事後調査において低周波音の測定及び聞き取り調査を実施し、どのような影響があるかを把握するとともに、必要に応じて、建具のがたつき防止等の対策を検討し、適切に対応する。

佐賀県としての確認・検討

低周波音については、基準値や評価方法が定められていないことから、県としては、現時点で、オスプレイ等の自衛隊機の低周波音による生活環境への影響について評価することはできない。

2-2 環境への影響

【論点5】 排気ガスによる大気への影響について

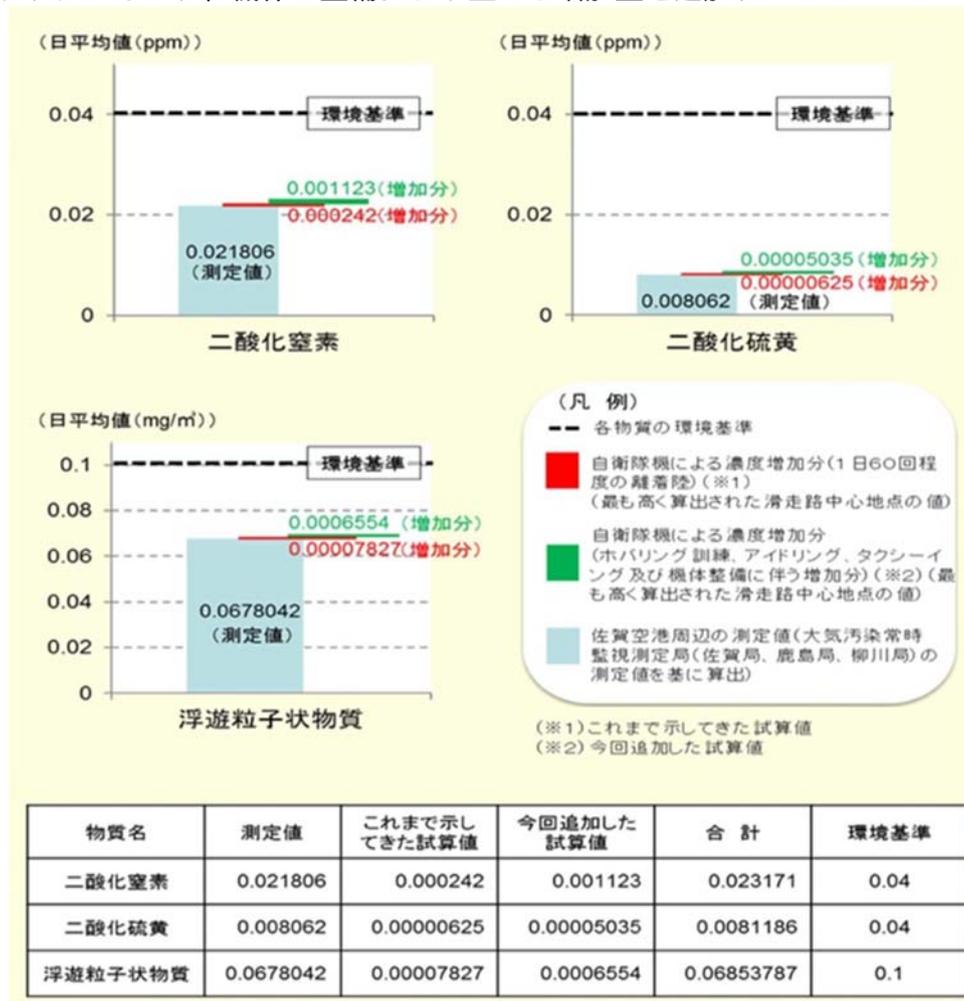
主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機の運用により佐賀空港周辺の排気ガスが増大し、大気環境に影響を及ぼすのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

自衛隊機の佐賀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、ほとんど増加しない。

〔自衛隊機の離着陸（1日60回程度）による各物質の増加量にホバリング訓練、タクシーイング、機体の整備により生じる増加量を追加〕



※日平均値とは、二酸化窒素は98%値、二酸化硫黄及び浮遊粒子状物質は2%除外値

佐賀県としての確認・検討

大気環境に関し、航空機の排気ガスにより影響がある項目については、次のように環境基準が設定されている。

項目	環境基準（長期的評価）
二酸化窒素	1日平均値の98%値が0.04ppmから0.06ppmまでの範囲内であるか、またはそれ以下であること
二酸化いおう	1日平均値の2%除外値が0.04ppm以下であること
浮遊粒子状物質	1日平均値の2%除外値が0.10mg/m ³ 以下であること

防衛省は、佐賀空港への自衛隊機の配備計画をもとに自衛隊機の排気ガスによる大気環境への影響の予測を行い、その結果については、「自衛隊機の飛行に伴う二酸化窒素等の大気汚染物質はほとんど増加せず、環境基準を超えることはない」としている。

県としても、防衛省が行った予測方法や予測条件について確認を行ったところ特に不合理な点はなく、予測上は環境基準を超えないことを確認した。

2-2 環境への影響

【論点6】 環境アセスメントについて

主な指摘・課題

今回の防衛省の計画は、大規模な開発を伴うことから有明海の環境悪化が懸念されるため、県の条例上の環境影響評価（環境アセスメント）実施の対象とならない場合でも、防衛省は自主的に環境影響評価を実施すべきではないか。

防衛省の説明概要

佐賀空港西側に駐機場、格納庫、隊庁舎、燃料タンク、弾薬庫等を整備するほか、駐機場から2本の誘導路を滑走路に接続する。造成面積は約33ヘクタール。

将来的な施設規模の拡大は考えていない。

詳細な配置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する。

環境影響評価の手続きについては、決定された施設整備の規模等を踏まえ、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。

佐賀県としての確認・検討

環境影響評価は、法又は条例で定める事業で、その事業規模が対象規模以上の場合、事業者が事業の実施前に、その事業に係る環境への影響について調査、予測及び評価を行うとともに、関係自治体や住民等の意見を聴きながら、環境の保全の観点により配慮した事業計画を作り上げることを目的とした制度である。

今回の計画の施設整備事業は、佐賀県環境影響評価条例では、宅地その他の用地の造成事業に該当し、造成面積が35ヘクタール以上の場合、環境影響評価の対象となる。

県としては、環境影響評価の実施について、「決定された施設整備の規模等を踏まえ、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」という防衛省の考えで問題はないことを確認した。

2-3 漁業への影響

【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁などの漁船漁業）への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機の騒音が、漁船漁業（コノシロ漁、シバエビ漁）や干潟漁業（ムツゴロウ、シオマネキ）に影響を及ぼすのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

日本水産資源保護協会によると、一般的に、魚類が音源から遠ざかる反応を示す音圧レベル（威嚇レベル）は140 デシベル～160 デシベル、これに対して、魚類にとって快適な音の強さであり、興味のある音であれば音源方向へ寄ってくる音圧レベル（誘致レベル）は110 デシベル～130 デシベルとされている。

防衛省が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の調査は、カタクチイワシ・サバ・ボラ・スズキ・サケと幅広い魚種を対象としており、そのうち一番敏感に反応したカタクチイワシは、124 デシベルでは反応せず、134 デシベルで弱反応を示し、140 デシベル以上で反転反応（魚が驚いて深海に潜るか、音源から遠ざかる反応）を示した。

その上で、平成28年11月に行った米軍オスプレイによるデモフライトの際、佐賀空港南側場周経路付近で水中騒音測定を行ったところ、オスプレイの音圧レベルは最大でも102 デシベルだった。また、オスプレイが飛行していない時間帯においても、船舶の走行音などにより、水中では音圧レベル約100 デシベル～140 デシベルの音が発生していた。

これまで、コノシロ・シバエビ・ムツゴロウなどは直接的に調査の対象にしていないが、上記を踏まえると、オスプレイの騒音が魚類に与える影響はないと判断することは一定の合理性がある。

なお、コノシロに対する影響について、平成28年11月に行ったデモフライトの際に採取した米軍オスプレイの音源を用いて実際に調査することを検討しており、具体的な方法等については、改めて調整させていただく。

平成29年7月25日及び同年8月1日に、水中音がコノシロに与える影響調査を実施した。調査方法として、平成28年11月に行ったデモフライトの際に採取した米軍オスプレイの音源をコノシロ魚群に放音、陸上自衛隊の大型ヘリコプター（CH-47）を用いてコノシロ魚群上を飛行、以上の二種類の方法によりコ

ノシロの反応を観察した。調査結果では、魚群に反応があった事例もあるし、反応がなかった事例もあった。防衛省としては、今回の調査をもって、コハダ漁業への影響の有無を断定的に判断することは困難である。

漁業者から追加的な調査の実施を要望をされたことから、防衛省としては、より客観性を高めた形で追加的な調査を早期に実施し、その結果を確認した上で飛行経路や飛行時間帯の制限など、取り得る対策を実施する。

自衛隊機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る。

佐賀県としての確認・検討

防衛省は、平成28年11月に行われたオスプレイのデモフライトでの結果を、他の事例や既存の知見に照らし合わせた上で、「オスプレイの騒音が魚類に与える影響はないと判断することは一定の合理性がある」としている。

しかしながら、

- ・ 平成28年11月に佐賀で行われたデモフライトでは、コノシロ投網漁の際に魚群が主に遊泳する、水中表層の音圧が測定できなかったこと
- ・ 過去の文献等では、漁業者が懸念しているコノシロ、シバエビ、ムツゴロウ、シオマネキの調査事例がないこと

などから、県としては、平成29年5月の論点整理公表時点では、「指摘されているような影響について評価することができない」とした。

その後、防衛省は、平成28年11月に行ったデモフライトの際に採取した米軍オスプレイの音源及び陸上自衛隊の大型ヘリコプター（CH-47）を用いて、平成29年7月25日及び同年8月1日に、水中音がコノシロに与える影響調査を実施し、平成30年8月21日にその結果を有明海漁協大浦支所の漁業者に説明を行った。

防衛省が、「今回の調査は日数も短く、事例が限定的であったこと等から、今回の調査だけではコノシロ漁に与える影響の有無を断定することは難しい」との説明をしたことに対し、参加した漁業者からは再調査を行うべきとの意見が多く出された。

このことを受けて、平成30年8月24日に小野寺防衛大臣が来県した際に、大臣から、「より客観性を高めた形で追加的な調査を早期に実施し、その結果を確認した上で飛行経路や飛行時間帯の制限など、取り得る対策を実施する」との発言があった。

県としては、今後行われる調査結果やその結果を踏まえた対策について注視する。

2-3 漁業への影響

【論点8】 下降気流（風圧）による漁業（ノリ養殖）への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機の下降気流（風圧）が、ノリ葉体が付着しているノリ網やノリの摘み取り作業などのノリ養殖の一連の作業に影響を及ぼすのではないか。

防衛省の説明概要

米軍オスプレイが上空6メートルでホバリングした場合、半径約13メートルの範囲で、平均風速25～30メートル/秒の下降気流が発生する。

場周経路の飛行高度は、300メートルから500メートルの範囲で設定されることを想定しているが、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確認されていない。経験的には地上では風圧を感じたことはない。

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である。

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、その下降気流がノリ養殖の一連の作業や洋上の漁船の航行、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ない。

佐賀県としての確認・検討

防衛省は、想定される飛行高度の300メートルから500メートルの範囲では、経験的には地上では風圧を感じたことはなく、また、ヘリコプターの中で最も機体規模の大きいCH-47が配備されている木更津駐屯地周辺の海域では、その下降気流がノリ養殖の一連の作業に影響を及ぼしたという事例は確認されていないと説明している。

県としても、木更津漁協にヘリコプターの下降気流によるノリ養殖への影響に

ついて確認し、影響の事例はないことを確認した。

また、平成 28 年 11 月のオスプレイのデモフライトの際、県としても場周経路（飛行高度 300 メートル以上）直下の海上では風圧を感じることはないことを確認した。

2-3 漁業への影響

【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について

主な指摘・課題

駐屯地からの排水が有明海のノリ養殖に影響を及ぼすのではないかと。特に、降雨時の駐屯地からの排水によりバリカン症が発生するのではないかと。

防衛省の説明概要

駐屯地の施設整備に当たっては、工事の期間中はもとより、駐屯地が完成した後も地域の環境や安全に配慮した万全の措置を講ずる。特に、有明海への汚水や雨水の排水については、佐賀県が佐賀空港建設時に講じた方策を踏まえ、十分な対策を実施する。

工事期間中の措置については、汚濁水の沈殿、貯留沈殿のための仮設調整池及び濁水処理装置なども設け、降雨による濁水がそのまま海に流れ込むことのないようにする。

駐機場などのコンクリートの打設期間中は、仮設の調整池に加え、仮設の貯水池を設け、流入する水のpH処理を確実に施すなどの対策を実施し、有明海の水質を守る。

施設設置後についても、調整池を設置するなどして、駐屯地からの大量の雨水が海に流入しないよう適切な措置を講じる。

駐屯地からの排水については、関係法令や県条例などの基準を満たす高水準の浄化槽や油分離装置などの設備・施設を導入する。

佐賀県としての確認・検討

バリカン症は、ノリ葉体の葉先がバリカンで切ったように流出するもので、各地のノリ養殖漁場で発生している。佐賀県においてもノリ養殖漁場の河口部（岸寄り）を中心に毎年見られる。その原因については、カモによる食害や低塩分による障害など諸説報告されている。

佐賀空港に係るバリカン症対策として、佐賀空港敷地からの雨水を含む排水については、平和搦及び国造搦両樋門から排水することとし、その排水は上潮時に行うことになっている。

今回の防衛省からの要請に関して、防衛省からの説明を基に算出した駐屯地（予定地）の排水増加量は、仮に1時間に100ミリの降雨があった場合でも、1.38035トン/秒（＝駐屯地からの生活排水量約0.0035トン/秒＋降雨時の排水量の増加分1.38トン/秒）程度であり、ノリ漁期中の筑後川の水量約70トン/秒と比較するとかなり少ないことを確認した。

県としては、防衛省が駐屯地からの排水については、例えば、

- ・ 造成工事に伴う濁水は、水路を設置して土砂等を自然沈殿して排水すること
- ・ 最終排水の水質は、現状と変わらないように基準を設定すること

など、佐賀空港における排水対策を参考にして、十分な対策を行う考えであることを確認した。

2-3 漁業への影響

【論点 10】 電波等による漁業への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機が、ノリ養殖のための水温等の自動観測や船舶の GPS、レーダー機能等に影響を及ぼすのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

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は確認されていない。

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いる。

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する。

佐賀県としての確認・検討

防衛省は、関係法令等に基づき適切に運用する考えであり、特に問題はないものとする。

2-4 農業への影響

【論点 11】 騒音による農業（畜産）への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機の低周波音を含む騒音が、家畜の生育や品質に影響を及ぼすのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

低周波音を含め、航空機騒音が牛、豚、鶏の生育や品質に及ぼす影響については、関連する論文等の有無も含め、防衛省として承知していない。

オスプレイやヘリコプターの飛行により発生する騒音の主要周波数帯は、一般にジェット機よりも低くなっているが、別途提示している佐賀空港周辺における予測コンターは、オスプレイ等の飛行による騒音影響を示したものであり、当該予測コンターと同空港周辺に所在する畜産農家の場所には相当の距離がある。また、自衛隊機は、佐賀空港の場周経路外において高度 500 メートル以上で飛行し、地上の動植物から相当の距離を確保することとしている。

更に、これまで全国の自衛隊基地周辺において、自衛隊機の低周波音が動植物の生育や品質に影響を与えたとの事実は確認されていない。

こういった状況を踏まえると、低周波音を含む航空機騒音が、同空港周辺の牛、豚、鶏の生育や品質に影響を与える影響は少ないものと思われるが、万が一にも、自衛隊機の運用が原因で、漁業や農業を営まれている方に損失や損害が生じた場合には、補償措置を講ずるなど適切に対応する。

佐賀県としての確認・検討

オスプレイ等の自衛隊機の低周波音を含む騒音については、基準が定められていないことから、県としては、現時点で、そうした騒音が家畜に与える影響について評価することはできない。

2-4 農業への影響

【論点 12】 下降気流（風圧）による農業への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機の下降気流（風圧）が、佐賀空港周辺の水稲・麦・大豆等の生産に影響（倒伏など）を及ぼすのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

数百メートル上空を飛行する回転翼機の下降気流を試算する一般的な計算モデルは確認されていないことから、オスプレイの風圧による農作物への影響についてお答えすることは困難である。

他方、自衛隊機に限らず高度 300 メートル以上を飛行する回転翼機の下降気流による地表の農作物等への影響が問題となった事例は報告されていないことから、防衛省としては、オスプレイを含む自衛隊機の下降気流による水稲・麦・大豆の生育、品質への影響はないと考えている。

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（風圧）が地上の農作物の生産に影響を与えたことはこれまで一度もない。

佐賀県としての確認・検討

防衛省は、自衛隊機に限らず高度 300 メートル以上を飛行する回転翼機の下降気流による地表の農作物等への影響が問題となった事例は報告されておらず、また、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（風圧）が地上の農作物の生産に影響を与えたことは、これまで一度もないと説明されている。

県としても、県内でヘリコプターが配備されている目達原駐屯地の周辺において、風圧によって農業に問題が生じた事例の報告はないことを確認した。

2-4 農業への影響

【論点 13】 排水による農業への影響について

主な指摘・課題

駐屯地の整備に伴う土地造成が、周辺農地の排水に影響を及ぼすのではないか。

防衛省の説明概要

周辺農地の排水については、施設整備に先立ち、佐賀県等と調整の上、排水路を付け替えるなど、影響が生じないよう措置する。

佐賀県としての確認・検討

農地又は農地周辺で建物の建設や土地の造成などを行う場合は、その事業者は、周辺農家等と調整を図った上で、必要となる側溝等の雨水排水設備の設置などの排水対策を行うことが広く一般的に行われており、周辺農地の排水については特段の問題は生じていない。

防衛省は、施設整備に当たって排水対策を行うとしており、特に問題はないものとする。

2-4 農業への影響

【論点 14】 照明による農業への影響について

主な指摘・課題

駐屯地の夜間照明が、周辺農地で栽培される農作物の生育に影響を及ぼすのではないか。

防衛省の説明概要

照明の配置や性能などを含め、具体的な施設計画は基本検討業務や実施設計を通じて決定することとなり、現時点でお示しすることは困難であるが、防衛省としては、周辺の環境に極力影響を及ぼさないよう配慮することは当然であると考えており、佐賀空港建設時の事例を拝聴しながら、検討する。

佐賀県としての確認・検討

- 通常、施設整備等が行われる場合には、その事業者は、周辺農家等と調整を図った上で、照明の向きの調節や一部被覆するなどの対策を行うことが広く一般的に行われており、照明による農作物の生育に特段の問題は生じていない。

防衛省は、施設整備に当たって照明対策を行うとしており、特に問題はないものとする。

2-4 農業への影響

【論点 15】 電波等による農業への影響について

主な指摘・課題

オスプレイ等の自衛隊機により、農薬散布をする無人ヘリの飛行制限区域が拡大されるのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

電波障害の可能性などの理由による無人ヘリの侵入制限区域の取り扱いがどのような態様になるのかを現段階で明確に答えることはできないが、自衛隊の佐賀空港使用に際しては、飛行の安全を確保するとともに周辺の営農環境にも十分配慮し、適切に対応する。

佐賀県としての確認・検討

防衛省に、農薬散布用無人ヘリの仕様や運用の態様を示し、自衛隊機の離着陸時の電波障害によって、無人ヘリの飛行が制限されることについて確認したところ、制限区域の変更はないことが確認できたことから、特に問題はないものと考えられる。

2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について

【論点 16】 佐賀空港が攻撃の標的になることについて

主な指摘・課題

佐賀空港の西側に自衛隊の駐屯地が整備され、またオスプレイ等の自衛隊機が配備されれば、佐賀空港や空港周辺が外国からの攻撃の標的になるのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

防衛省としては、様々な事態に適時・適切に対応し、国民の生命・財産と領土・領海・領空を確実に守り抜くためには、総合的な防衛体制を構築して各種事態の抑止に努めることが極めて重要であると考えており、抑止力を高めるために様々な取り組みを行っている。

陸上自衛隊に導入する V-22 オスプレイは、部隊を迅速かつ大規模に輸送・展開することができるため、島嶼部への侵攻に対処する部隊である「水陸機動団」が所在する相浦駐屯地（長崎県佐世保市）に近い佐賀空港に配備することで、島嶼防衛能力が強化されるほか、九州をはじめ各地に所在する部隊を機動的に展開・移動させることも可能であり、各種事態における自衛隊の対処能力が強化される。

自衛隊の対処能力が強化されることは、我が国に対する攻撃を思いとどまらせることになるため、佐賀空港を始め、国民の安全・安心な生活を確保することにつながる。その上で、万が一、我が国に対する攻撃が生じる場合には、防衛省・自衛隊として、佐賀県をはじめ国民の皆様の生命・財産を守るべく、万全を期す。

佐賀県としての確認・検討

防衛省からは、

- ・ V-22 オスプレイの導入によって自衛隊の対処能力が強化される
- ・ 自衛隊の対処能力が強化されることは、我が国に対する攻撃を思いとどまらせることになるため、佐賀空港をはじめ、国民の安全・安心な生活を確保することにつながる
- ・ 万が一、我が国に対する攻撃が生じる場合には、防衛省・自衛隊として、佐賀県をはじめ国民の生命、財産を守るべく、万全を期す

という考えが示されている。

県は、国防政策の有効性について評価する立場にはないが、国防政策はまさに国の専管事項であるため、国は有事、戦争状態にならないよう、あらゆる外交的・政治的努力によって、その可能性を低減するよう努めていただきたい。

2-6 バルーン大会への影響

【論点 17】 バルーン大会への影響について

主な指摘・課題

自衛隊機が佐賀空港を利用するようになれば、バルーンフェスタが開催できなくなるのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

自衛隊機を佐賀空港に配備した後においても、目達原駐屯地に配備されているヘリコプターの飛行と同様に、バルーン飛行エリア近傍における飛行を自粛して、佐賀インターナショナルバルーンフェスタの開催に影響を与えないようにする。

佐賀県としての確認・検討

防衛省は、佐賀市議会において、次のように説明を行っている。

「バルーン大会期間中は、国際的なルールに従って関係機関が出す運航情報等に基づき、バルーンの飛行エリアの飛行は自粛したいと考えているため、大会への影響は全くないと理解していただきたい」

「バルーン大会の期間以外のバルーンフライトについても、フライトエリアが設定されれば、そのエリアを守り、バルーンのフライトに影響が及ばないようにしたい」

また、防衛省は、県からの質問に対しても、「バルーン飛行エリア近傍における飛行を自粛して、佐賀インターナショナルバルーンフェスタの開催に影響を与えないようにする」との考えを示しており、特に問題はないものとする。

2-7 ラムサール条約登録湿地への影響

【論点 18】 ラムサール条約登録湿地における水鳥への影響について

主な指摘・課題

自衛隊機が佐賀空港を利用するようになれば、ラムサール条約湿地に登録されている東よか干潟に、水鳥類が飛来しなくなるのではないかと懸念されている。

防衛省の説明概要

防衛省では、佐賀空港の利用に当たっては、空港の南側（海側）の場周経路を飛行させることを基本としており、東よか干潟の上空を飛行することは想定していない。

東よか干潟は場周経路から離れており、また、場周経路では高度 300 メートル以上を確保するため影響を与えることはない。

仮に、自衛隊機の飛行経路上に鳥の群れが確認されたとしても、パイロットは安全上の観点から、バード・ストライクを避ける措置を講じる。

佐賀空港では、現に自衛隊機と同等の騒音を生じる民航機が飛行している中で、鳥類が飛来している実態を踏まえると、鳥類が飛来する干潟と駐屯地の共存は十分可能であると考えられる。

佐賀県としての確認・検討

一般的に、開発行為に伴う環境影響評価で水鳥への影響を評価する場合、「水鳥の生息地や営巣地の消失・改変」「餌場の消失・改変」「その他の影響」という順で影響の度合いは小さくなるといわれている。航空機の騒音等による水鳥への影響については、水鳥の生息地や営巣地の消失・改変、餌場の消失・改変などによる影響に比べると、影響は小さいと推測される。

また、有識者（日本野鳥の会自然保護室）によると、「水鳥は、渡りの時は高く飛び、そうでないときは低く飛ぶ。飛翔高度については、詳細なデータは蓄積されておらず不明」との見解であるが、那覇空港の環境影響評価では、飛翔高度確認個体数でみると 10 メートル以下の飛翔が全体の 65 パーセントを占め、ほとんどが 50 メートル以下の高度で飛翔していたとされており、このことからする

と、場周経路において高度 300 メートル以上を飛行する自衛隊機が水鳥に与える影響は小さいと推測される。

以上のことから、ラムサール条約登録湿地（東よか干潟）においては、水鳥への影響について特に問題はないものとする。

なお、水鳥は広域に移動することも考えられ、空港周辺地における影響等が間接的に波及することの有無については確認できない。

第3章 民間空港としての佐賀空港への影響

【論点 19】 民間空港としての佐賀空港の使用・発展への影響について

主な指摘・課題

自衛隊機が佐賀空港を利用するようになれば、佐賀空港の民間空港としての発展に影響を及ぼすのではないか。

防衛省の説明概要

自衛隊機は、定期便、チャーター便の定時性を確保するとともに、遅延や早着、増便などがあった場合、定期便、チャーター便の運航を優先し、それ以外の民航機、いわゆる小型機の利用時間と重複する場合は小型機の運航を優先する。

「佐賀空港がめざす将来像」に示されている 10 年後の国際線及び国内線の目標が達成された場合においても、佐賀空港の利用可能時間を超えることはなく、民間空港としての使用には影響を与えない。

仮に、民航機が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合には、当該時間帯における自衛隊機の離着陸を控える。

自衛隊機は、民航機の定期便、チャーター便の遅延や早着、増便等があった場合には、その運航を優先する。

佐賀県としての確認・検討

中谷防衛大臣は、平成 27 年 10 月 29 日の来県時、「オスプレイなどの利用に当たりましては、民間空港としての機能を損なわないことは当然のことと考えており、将来にわたって安心・安全の確保に万全を期していく」と発言しており、大臣の発言は重いものとする。

- その後、5 回にわたる防衛省との質問・回答のやりとりにおいても、
- ・ 「佐賀空港がめざす将来像」に示されている 10 年後の国際線及び国内線の目標が達成された場合においても、佐賀空港の利用可能時間を超えることはなく、民間空港としての使用に影響を与えないこと
 - ・ 民航機が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合には、当該時間帯における自衛隊機の離着陸を控えること
 - ・ 自衛隊機は、民航機の定期便、チャーター便の遅延や早着、増便等があった場合には、その運航を優先すること

を確認した。

また、平成30年8月24日に小野寺防衛大臣と山口知事とが最終確認をした合意文書の中でも、「佐賀空港の民間空港としての使用・発展に影響を及ぼさないとの従来の確認を前提として」と記載をし、改めて確認を行った。

以上のことから、佐賀空港の民間空港としての使用・発展について、特に問題はないものとする。

第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上

【論点 20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について

主な指摘・課題

佐賀空港の西側に自衛隊の駐屯地が整備され、またオスプレイ等の自衛隊機が配備されれば、九州や西日本地域の防災拠点として佐賀空港の機能強化につながるのではないかと考えられる。

防衛省の説明概要

佐賀空港への自衛隊機の配備は、もっぱら厳しさを増す安全保障環境の変化に対応し、国民の生命、財産を守り抜くことを目的としたものだが、同時に大規模災害等における地域の安全・安心の確保にも大きな効果があると考えている。

佐賀県としての確認・検討

県としては、

- ・ 平成 28 年 4 月に発生した熊本地震の際に、佐賀空港が様々な機関の被災地支援の拠点として活用されたこと
- ・ 様々な災害の場面において、被災地支援などで自衛隊機が活用されているという実績があること
- ・ 特に、オスプレイは、従来の輸送ヘリと比べ航続距離が長く、スピードも速いという特性があることから、仮にオスプレイが佐賀空港西側駐屯地に配備された場合は、県内のみならず、九州や西日本地域で災害が発生した場合、速やかに展開させることが可能となること

などから、佐賀空港の防災拠点としての機能向上に有効であると考えられる。

まとめ

1 概況

これまでの県議会等における議論や防衛省の説明などを踏まえ、現時点における論点として、第1章から第4章までの計20の論点を洗い出し、論点ごとに、指摘・課題、防衛省の説明概要、県の確認・検討状況についての整理を行ったが、その内容について分類してみると、次のような結果になった。

- ・懸念されるような状況にはならないと判断したもの
 - 【論点1】 米軍の佐賀空港利用について
- ・防衛省の説明に技術的な観点から不合理な点がないもの
 - 【論点2】 オスプレイの安全性について
 - 【論点3】 騒音の生活環境への影響について
 - 【論点5】 排気ガスによる大気への影響について
- ・防衛省が適切な対策等を講じる考えであることを確認したもの
 - 【論点6】 環境アセスメントについて
 - 【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について
 - 【論点10】 電波等による漁業への影響について
 - 【論点13】 排水による農業への影響について
 - 【論点14】 照明による農業への影響について
 - 【論点15】 電波等による農業への影響について
 - 【論点17】 バルーン大会への影響について
 - 【論点18】 ラムサール条約登録湿地における水鳥への影響について
 - 【論点19】 民間空港としての佐賀空港の使用・発展への影響について
- ・影響の事例の報告がないと確認したもの
 - 【論点8】 下降気流（風圧）による漁業（ノリ養殖）への影響について
 - 【論点12】 下降気流（風圧）による農業への影響について
- ・基準値や評価方法あるいは科学的知見等がないため評価ができなかったもの
 - 【論点4】 低周波音による生活環境への影響について
 - 【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁などの漁船漁業）への影響について
 - 【論点11】 騒音による農業（畜産）への影響について
- ・県として評価する立場にないもの
 - 【論点16】 佐賀空港が攻撃の標的になることについて

- ・有効性があると考えられるもの

【論点20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について

現時点における20の論点から県として評価する立場にないとする1つの論点を除いた19の論点のうち、3つの論点については評価ができなかったものの、残りの16の論点については、不合理な点がないことなどが確認できた。ただ、このことは、防衛省がこれまでの説明の中で示した適切な対策等を確実に講じることが前提となる。

また、現時点で評価ができなかったものについては、今後、基準値や評価方法等が設定されれば、防衛省は、その影響について調査を実施するとともに、適切な対策等を講じる必要がある。

さらに、今回の防衛省の計画が実現する場合には、防衛省と佐賀県は、佐賀空港の自衛隊使用に関する環境保全と補償に関する協議等を行うため、防衛省、佐賀県、有明海漁協等の関係機関が参加する「協議会」を設置し、当該協議会において空港周辺の環境変化等の監視を行うとともに、漁業や農業等への影響が出た場合における佐賀空港の自衛隊使用と当該影響の因果関係についての調査方法等を協議し、客観性が担保された対応を行うこととする。

2 国の対応について

今回の防衛省からの要請に関しては、有明海漁協は、

- ・ 県が締結した公害防止協定の相手方であること
- ・ 川副地区4支所に所属する漁業者が、自衛隊駐屯地の計画予定地の地権者であること

を踏まえれば、その理解が得られなければ、防衛省の要請が実現することは困難と考える。

また、有明海漁協の漁業者は、諫早湾干拓事業を含め、これまでの有明海周辺における国の公共事業に対して強い不信感を持つとともに、今回の防衛省からの要請も諫早湾干拓事業などと同じ国の事業として捉えている。

したがって、今回の要請に関しては、単独の課題としてではなく、有明海全体に関わる問題として、俯瞰的な視点に立った対応が求められているところであり、防衛省をはじめ国においては、有明海漁協の漁業者の不信感の払拭と信頼関係の構築のために、安全対策や補償措置の確約、有明海再生や水産振興のための新たな施策の展開など、あらゆる手段を講じる必要がある。

加えて、地元であり公害防止協定の相手方でもある佐賀市及びJAさが、さらには県と環境保全に係る合意書を交わしている柳川市に対しても、防衛省をはじめ国は誠実かつ真摯に対応し、防衛省の要請に理解が得られるよう努力する必要がある。

