

佐賀空港の自衛隊使用要請に関する論点整理

**資料編③ 九州防衛局に対する佐賀県有明海漁業協同組合の
質問・照会と回答**

平成 29 年 5 月 30 日

佐 賀 県

目 次

第1章 米軍の佐賀空港利用	3
1-1 米軍の佐賀空港利用	4
【論点1】 米軍の佐賀空港利用について	4
第2章 県民の安全・安心	6
2-1 オスプレイの安全性	7
【論点2】 オスプレイの安全性について	7
2-2 環境への影響	10
【論点3】 騒音の生活環境への影響について	10
【論点4】 低周波音による生活環境への影響について	11
【論点5】 排気ガスによる大気への影響について	12
【論点6】 環境アセスメントについて	13
2-3 漁業への影響	14
【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁など漁船漁業）への影響について	14
【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	22
【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について	25
【論点10】 電波等による漁業への影響について	27
2-4 農業への影響	28
【論点11】 騒音による農業（畜産）への影響について	28
【論点12】 下降気流（風圧）による農業への影響について	29
【論点13】 排水による農業への影響について	30
【論点14】 照明による農業への影響について	31
【論点15】 電波等による農業への影響について	32
2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について	33
【論点16】 佐賀空港が攻撃対象の標的になることについて	33
2-7 バルーン大会への影響	34
【論点17】 バルーン大会への影響について	34
2-8 ラムサール条約登録湿地への影響	35
【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	35
第3章 民間空港としての佐賀空港への影響	36
【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	37
第4章 佐賀空港の防災拠点としての機能向上	38
【論点20】 佐賀空港の防災拠点としての機能向上について	39
その他の要請内容について	40
1 配備される自衛隊機、部隊	41
2 施設等整備計画	42
3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容	44
4 自衛隊機の飛行経路	46
5 有明海沿岸における国の公共事業	47

第1章 米軍の佐賀空港利用

1-1 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

今後の改めての要請

質 問	回 答
<p>安倍首相が10月13日の参議院予算委員会で「米軍の訓練の一部は佐賀で行うことで進めている」と答弁されているが、この答弁の趣旨は、将来的に米軍に佐賀空港を利用させることは政府としてはすでに決めているということか。</p> <p>発言の真意を防衛省として確認し、公的な文書として提出していただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第223号 問27 / H29.2.2 企第642号)</p>	<p>1. 10月13日の参議院予算委員会において安倍総理は、在沖米軍オスプレイの訓練移転に関し、「訓練の一部は、佐賀で行われるということで、これは進めているわけであります」と答弁しました。</p> <p>2. 米軍オスプレイの沖縄県外への訓練移転については、これまでも申し上げてきたとおり、沖縄の負担を全国で分かち合うとの観点から、全国の他の空港と同様、佐賀空港の利用も考慮させて頂きたいと考えています。</p> <p>3. 安倍総理の答弁は、こうした認識を前提とした上で、訓練移転について佐賀空港を、一つの例示として述べたものです。</p> <p>この点については、10月28日(金)の衆議院内閣委員会において、菅官房長官が、米軍オスプレイの訓練移転を「今、全国でお願いしている。そういう中の事例として総理は申し上げたという、こういう風に私も理解していますし、総理と直接話もいたしております。」と答弁しています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>

沖縄の負担軽減との関係

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問1 / H28.8.26 企第315号)</p>	<p>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考えています。</p> <p>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</p>

質 問	回 答
	<p>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、佐賀県にもっ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。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>平成 28 年 10 月 13 日付け九防企地第 8129 号による回答に関して、問 1 の回答の中で将来的な佐賀空港の米軍の使用については、「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いただくこととしており、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ません」と回答されているが、この回答の意味は、将来的な米軍の佐賀空港の利用の可能性はあるということか。横並びというのは、均等にと捉えてよいか、オスプレイが配備されていることを理由に負担が強まることはないか。また、「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。別の意味があるのか。もう少しわかりやすく説明いただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第 223 号 問 1 再質問 / H29.2.2 企第 642 号)</p>	<p>1. 政府としては、沖縄の負担を全国で分かち合う、できることは全て行うとの基本的な考え方にに基づき、これまで、全国各地における米軍オスプレイの県外訓練等の実施に取り組んできたところであり、全国の他の空港と同様に、佐賀空港についても、米軍オスプレイの県外訓練等に係る利用を考慮させて頂きたいと考えています。</p> <p>これまで、米軍オスプレイの県外訓練等の実績について、例えば、米軍単独訓練としては、平成 28 年 5 月に静岡県及び山梨県、同年 7 月、10 月、11 月及び平成 29 年 3 月に静岡県、自衛隊との共同訓練としては、平成 25 年 10 月に滋賀県、平成 26 年 12 月に熊本県、平成 28 年 7 月及び 11 月に長崎県、平成 29 年 3 月に新潟県及び群馬県等で行っています。また、米軍オスプレイが参加する防災訓練としては、平成 26 年 10 月に和歌山県、平成 26 年 11 月に宮崎県、平成 28 年 9 月に長崎県で行っています。</p> <p>2. ご指摘の「均等」という点については、全ての空港の負担が量的にまったく同じということではありませんが、1. で述べたとおり、沖縄の負担を「全国」で分かち合う取組は既に進行しているところです。</p> <p>したがって、佐賀空港に米軍オスプレイの県外訓練等が集中することを想定しているわけではありません。いずれにせよ、今後、沖縄の負担軽減の一環として、米軍オスプレイの県外訓練等による佐賀空港の利用を改めてお願いすることとなる場合には、より丁寧な説明に努めていきたいと考えています。</p> <p>3. また、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おりません。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4899 号)</p>

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

1) MV-22 オスプレイの不時着水事故について

質問	回答
<p>12月13日に、沖縄県名護市においてオスプレイが海上に不時着水して機体が大破するという事故が発生したが、防衛省としても原因究明し、その結果について説明していただきたい。※県からの5回目の質問のうち、問57と同趣旨 (H29.1.31 佐有漁協総第223号 問24 / H29.2.2 企第642号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 今般の事故の原因については、現在も米側が調査を行っており、完全に特定するに至ってはいません。しかしながら、夜間の空中給油という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たという環境要因と、搭乗者間の意思疎通等といった人的要因が複合的に重なって発生した可能性があることについては、日米間で見解が一致しました。 2. 防衛省としては、今般の事故発生後、速やかに、防衛大臣から在日米軍司令官に対し、事故原因の究明、安全が確認されるまでの飛行停止等を強く申し入れました。 3. 米側においては、オスプレイの飛行及び空中給油の停止措置をとりましたが、これらを再開するに当たっては、米側だけの判断はなく、属米間で原因究明と対策等について集中的に協議を行いました。防衛省においては、これまでに米側から得た情報等を踏まえ、今般の事故を引き起こした要因についてあらゆる可能性を分析した上で、防衛省・自衛隊の専門的な知見及び経験に照らして、それらの要因を幅広く網羅する再発防止策を米側が全て実施したことを確認しました。 4. さらに、米側においては、今後とも、空中給油訓練は陸地から離れた海域の上空でしか実施しないこととしており、陸地上の上空や有明海上空では実施しないことも防衛省として確認しました。 5. 現在、米側において、原因究明のための調査が行われているものと承知しておりますが、事故原因の調査には通常数か月を要するものと承知しております。今後、詳細な事故原因についての情報が米側より得られ次第、佐賀県をはじめ関係自治体の皆様に事故原因と安全対策について、丁寧に

質問	回答
	<p>説明してまいります。</p> <p>6.いずれにしても、防衛省としては、米軍機の飛行に際しては、安全面の確保が大前提と認識しており、米側に対し、安全面に最大限配慮し、地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう求めてまいります。</p> <p>7.また、米軍 MV-22 オスプレイの不時着水を踏まえた陸上自衛隊 V-22 オスプレイの安全対策について、改めてご説明できるよう準備を行っているところです。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>
<p>12 月 13 日のオスプレイの事故発生に伴い、仮に佐賀空港に配備されれば、「有明海にも墮ちる可能性も否定できない」、「ノリの漁期中に墜落でもすれば甚大な被害が出る」という不安の声が上がっている。オスプレイはこれまで事故率も低く安全だという趣旨の説明をしてこられたが、今でもその考えに変わりはないか。※県からの 5 回目の質問のうち、再質問(問 29 関連)及び再質問(問 31、32 関連)と同趣旨 (H29.1.31 佐有漁協総第 223 号 問 26 /H29.2.2 企第 642 号)</p>	<p>1.MV-22 オスプレイは、平成 17 年(2005 年)に米国政府がその安全性・信頼性を確認した上で、量産が開始されたものです。</p> <p>2.政府としては、MV-22 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ます。具体的には、0 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、0 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 MV-22 オスプレイの運用の安全性を確認しています。</p> <p>3.これに加え、平成 26 年、我が国も MV-22 と同型機の V-22 オスプレイを導入することを決定しましたが、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ます。</p> <p>4.なお、航空機事故は整備や操作ミス等の機体以外の要因でも発生するため、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と考えています。</p> <p>5.今般の沖縄県名護市沖における事故の原因については、現在も米側が調査を行っており、完全に特定するには至っておりません。夜間の空中給油という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と、搭乗員間の意思疎通等といった人的要因が複合的に重なって発生した可能性があることについては、日米間で見解が一致しました。</p> <p>6.また、防衛省においては、これまで米側か</p>

質問	回答
	<p>ら得られた情報等を踏まえ、今般の事故を引き起こした要因についてあらゆる可能性を分析した上で、防衛省・自衛隊の専門的な知見及び経験に照らして、それらの要因を幅広く網羅する再発防止策を米側が全て実施したことを確認しました。さらに、米側においては、今後とも、空中給油訓練は陸地から離れた海域の上空でしか実施しないこととしており、陸地上空や有明海上空では実施しないことも防衛省として確認しました。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

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

質問	回答
<p>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。 (H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問9 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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。 (H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>一日の離発着回数は60回と説明されているが、駐屯地開設後の騒音等の一日の環境の変化をイメージするため、現在想定されている8時から17時までの運用時間内に60回実践形式でデモフライトを行っていただきたい。 編隊飛行をする場合は、編隊飛行も組み込んでデモフライトを実施していただきたい。 なお、オスプレイの利用について米軍との調整が困難な場合は、自衛隊機のみでも実施していただきたい。 (H29.1.31 佐有漁協総第 223 号 問 29 / H29.2.2 企第 642 号)</p>	<p>1.米軍 MV-22 オスプレイではなく、目達原駐屯地等に所在する自衛隊機を複数機用いて展示飛行を行うことは可能です。 2.他方、ご指摘の展示飛行については、V-22 オスプレイ等を運用するために必要となる駐機場などの関連施設を佐賀空港において整備していない中、民航機の運行に影響を与えない範囲で、佐賀空港の既存施設のみを用いて行うことになるため、昨年11月に行った米軍 MV-22 オスプレイによる展示飛行のように、特定の時間帯に限定して自衛隊機を可能な限り多く離発着させる形にならざるを得ないことはご理解ください。 (H29.5.11 九防企地第 4901 号)</p>

【論点4】 低周波音による生活環境への影響について

該当なし

【論点5】 排気ガスによる大気への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 11/ H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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 JetA-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、JetA-1 を使用する予定です。</p> <p>2. 他方、JetA-1 への移行は着手したばかりであり、JetA-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。</p> <p>3. しかしながら、JetA-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。</p> <p>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)。</p> <p>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)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JP-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) ・ JetA-1 の成分:ケロシン系(灯油) <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>

【論点6】 環境アセスメントについて

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問2 / H28.8.26 企第315号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。現時点では、造成面積を約33haと見込んでいます。 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。 <p>(H28.10.13 九防企地第8129号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問10 / H28.8.26 企第315号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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な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、海苔養殖等に從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。 <p>(回答：H28.10.13 九防企地第8129号)</p>

2-3 漁業への影響

【論点7】 騒音による漁業（コノシロ漁など漁船漁業）への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問13 / H28.8.26 企第315号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 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) 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。 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ご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。 他方、あつ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。 (H28.10.13 九防企地第8129号)
<p>平成28年10月13日付け九防企地第8129号による回答に関して、問13において漁船漁業及び干潟漁業への影響の事前調査につ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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

質 問	回 答
<p>いては「検討していない」という回答である。この回答について、</p> <p>① 航空機騒音が魚類に与える影響調査結果が、三沢飛行場等を例に提示してあるが、この結果を漁業者にわかるように要約して、提出していただきたい。</p> <p>② 提出資料は、コノシロやシバエビ、ムツゴロウなどは調査の対象となっておらず、三沢飛行場等での調査結果が、コノシロ等にもそのまま適用できるのか説明していただきたい。説明できない場合は、その影響について調査し、結果を出していただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第223号 問13再質問 / H29.2.2 企第642号)</p>	<p>～160デシベル、これに比べて、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ます。</p> <p>2. 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調査においては、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、そのうち一番敏感に反応したカタクチイワシについては、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)を示しています。</p> <p>3. その上で、平成28年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際、佐賀空港南側場周経路付近で水中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102dBでした。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ました。</p> <p>4. これまで、ご指摘のコノシロ・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ますが、上記1.～3.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と考えています。</p> <p>5. なお、ご指摘を踏まえ、コノシロに対する影響について、昨年11月に行った展示飛行の際に採取した米軍MV-22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きたいと考えています。</p> <p>6. また、陸上自衛隊V-22オスプレイ等を佐賀空港で運用する中で、漁獲高が減少する等の事象が発生する場合には、因果関係を明らかにした上で適切に補償させていただくのは当然であり、漁船への同乗時などの機会を捉えて、万が一の補償等の制度や類似例を含め出来る限り丁寧に説明させていただきたいと考えています。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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関し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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 14 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>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。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 自衛隊機の場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。 <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 15 /</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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「LAmax」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 300m)は以下のとおりです。 <ul style="list-style-type: none"> ・ B-767(離陸 87.8dB、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。

質 問	回 答
<p>H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>③について ※【論点 7】風圧による漁業への影響について に記載のため省略 (H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>11 月 8 日に実施されたデモフライト時における空中音と水中音の関係を示していただきたい。水中音の測定結果から、コノシロ漁への影響評価をして、説明いただきたい。なお、説明に際しては「思う」という主観的な説明ではなく、科学的、客観的な解説をして説明していただきたい。 (H29.1.31 佐有漁協総第 223 号 問 30 /H29.2.2 企第 642 号)</p>	<p>1. 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、これに比べて、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ます。</p> <p>2. 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調査においては、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、そのうち一番敏感に反応したカタクチイワシについては、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を示しています。</p> <p>3. その上で、平成28年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際、佐賀空港南側場周経路付近で水中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102dBでした。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ました。</p> <p>4. これまで、ご指摘のコノシロ・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ませんが、上記1.～3.を踏まえると、オスプレイの騒音が魚類に与える影</p>

質 問	回 答
	<p>響はないと判断することは一定の合理性があると考えています。</p> <p>5. なお、ご指摘を踏まえ、コノシロに対する影響について、昨年11月に行った展示飛行の際に採取した米軍MV-22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きたいと考えています。</p> <p>6. また、陸上自衛隊V-22オスプレイ等を佐賀空港で運用する中で、漁獲高が減少する等の事象が発生する場合には、因果関係を明らかにした上で適切に補償させていただくのは当然であり、また、漁船への同乗時などの機会を捉えて、万が一の補償等の制度や類似例を含め出来る限り丁寧に説明させていただきたいと考えています。</p> <p>7. なお、平成28年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際、佐賀空港南側場周経路付近で測定した空中音と水中音の測定結果は別添のとおりです。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>
<p>木更津においてオスプレイ及び自衛隊機でのデモフライトが行われたと聞いているが、その結果をわかりやすく要約して示していただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第223号 問31 / H29.2.2 企第642号)</p>	<p>1. 防衛省は、昨年10月24日、木更津駐屯地の地元からの要請を踏まえ、米海兵隊MV-22オスプレイと木更津駐屯地に配備されている陸自CH-47JAとの騒音比較を実施しました。</p> <p>2. 当該騒音比較では、MV-22オスプレイとCH-47JAそれぞれが木更津駐屯地における飛行経路(場周経路)を飛行した際の騒音について、木更津駐屯地(①)、航空自衛隊木更津分屯基地(②)(※1)及び木更津下水処理場(③)(※2)の3カ所で測定しました。その結果、いずれの測定地点においても、MV-22オスプレイとCH-47JAは同程度の騒音レベルでした。</p> <p>(※1) 駐屯地から北側へ約2kmの地点、</p> <p>(※2) 駐屯地から南側へ約2.4kmの地点</p> <p>3. また、MV-22オスプレイとCH-47JAが、それぞれ木更津駐屯地内でホバリングを実施した際の騒音も上記3カ所</p>

質 問	回 答
	<p>で測定しました。その結果、木更津駐屯地(①)での騒音レベルはMV-22オスプレイがCH-47JAを上回ったものの、駐屯地外の測定地点(②③)での騒音レベルは周囲の生活音の騒音レベルと区別できない程度でした。</p> <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>
<p>佐賀空港地先の湾奥部で、コノシロ漁が実施される7~8月期にオスプレイあるいは自衛隊機でのデモフライト及び騒音測定をしていただきたい。その際、投網漁の漁船に防衛省の方に乗船していただき、漁の実態を見ていただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第223号 問32 / H29.2.2 企第642号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. コノシロ漁が実施される7~8月に展示飛行を実施することについては、問29でご要望いただいている展示飛行と兼ねて対応させていただくことは可能です。 2. 他方、オスプレイの騒音がコノシロ漁に与える影響については、問30に対する回答でお答えしたとおり、昨年11月に行った展示飛行の際に採取した米軍MV-22オスプレイの音源を用いて実際に調査することがより適切と考えているため、追加的に騒音測定を行うことは考えていません。 3. なお、漁船への同乗については可能な限り早く行わせていただき、有明海におけるコノシロ漁の実態について理解を深めさせていただきたいと考えております。 <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>
<p>漁船漁業者も騒音で魚が逃げるなどして影響が出るのではないかと心配されている。ついては、漁船漁業者(投網業者)に対して、騒音の影響などについて直接説明をしていただきたい。</p> <p>(H29.1.31 佐有漁協総第223号 問32 / H29.2.2 企第642号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 平成29年2月3日に佐賀県有明海漁業協同組合大浦支所において、平成28年11月に行った米軍MV-22オスプレイによる展示飛行の際、佐賀空港南側場周経路付近で水中音測定を行った結果についてご説明させていただきました。 2. 防衛省としては、漁船への乗船時などの機会を捉えて万が一の補償等の制度や類似例を含めできる限り丁寧に説明させていただきたいと考えています。 <p>(H29.5.11 九防企地第4899号)</p>
<p>佐賀県議会において、議員から、漁業への影響を不安に思われている漁業者に対し、万が一影響が出た場合には関係法令に基づき対処するという説明ではなく、影響があった場合にはきちんと補償がなされることを説明すべきという意見がありましたので、検討してください。</p> <p>(H27.12.25 政第1540号 問42)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自衛隊機の離着陸の頻繁な実施等により、漁業者が事業の経営上の損失を受けた場合には、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適切に対応いたします。 <p>(H28.2.16 九防企地第1485号)</p>
<p>法第13条の補償内容、運用の実態、留意</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自衛隊機の離着陸の頻繁な実施等によ

質 問	回 答
<p>点等について説明願いたい。 (H28.2.29 政第 1827 号 問 42 再質問)</p>	<p>り、漁業者が事業の経営上の損失を受けた場合には、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適切に対応いたします。 (H28.3.8 九防企地第 2181 号)</p>
<p>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。 (H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 18 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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。 (H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>12月13日の沖縄県名護市でのオスプレイの事故に際し、周辺海域に油や燃料等の流出の有無について、また流出があった場合、油臭の消滅までの期間、漁業被害の有無について説明していただきたい。また、どのような初動態勢がとられたのか説明していただきたい。 (H29.1.31 佐有漁協総第 223 号 問 25 / H29.2.2 企第 642 号)</p>	<p>1. 防衛省としては、米側から不時着水した MV-22 オスプレイからの燃料漏れはなかったことを確認しています。また、不時着水後の環境悪化を予防するための初動対応として、米側は、事故発生後も現場周辺の海域にオイルフェンスを敷設しました。</p> <p>2. 防衛省は、オスプレイの不時着水事故を受けて、平成 28 年 1 月 23 日及び平成 29 年 1 月 22 日に現場周辺の環境調査(水質・底質・放射能調査)を行いました。その結果、水質・底質調査ともに基準値を下回り、基準がない項目についても沖縄県が実施した調査結果(※)と大きな差違はなく、また、放射能調査においても一般環境と同レベルであったとの調査結果を得たところであり、オスプレイ事故による環境汚染や人の健康に対する影響はなかったものと認識しています。この調査結果については、平成 29 年 4 月 26 日の公表と同時に、佐賀県及び佐賀市をはじめ関係自治体等へ情報を提供したところです(別添)。</p> <p>(※)沖縄県による環境調査の結果、基準がない項目であっても、県内の一般的な海域と大きな差違はなく、事故による影響は確認されなかった。</p> <p>(環境調査を実施するまでに 10 日間要した理由)</p> <p>3. 平成 17 年に日米合同委員会で合意された「米軍航空機事故に関するガイドライ</p>

質 問	回 答
	<p>ン」に基づき、事故発生直後から12月22日までの間、現場海域では米軍及び沖縄県警により安全を確保するための規制線が張られ、現場への立ち入りが制限されていました。(なお、この期間中も、米側はオイルフェンスを敷設し、環境悪化を予防する措置を講じています。)</p> <p>4. 防衛省としては、地元の方々が懸念されている海洋汚染への影響に対する不安を一日も早く払拭するため、立ち入り規制が解除された翌日の12月23日からオスプレイが不時着水した現場海域において環境調査を実施したところです。</p> <p>(オスプレイに使用する燃料と残留性について)</p> <p>5. なお、陸自V-22オスプレイの燃料については、民航機で使用されている航空タービン燃料であるJet A-1を使用する予定です。Jet A-1は、灯油とほぼ同じ成分で作られていることから、自然に分解されずそのまま残留するかという点については、灯油と同等程度と考えています。</p>

【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

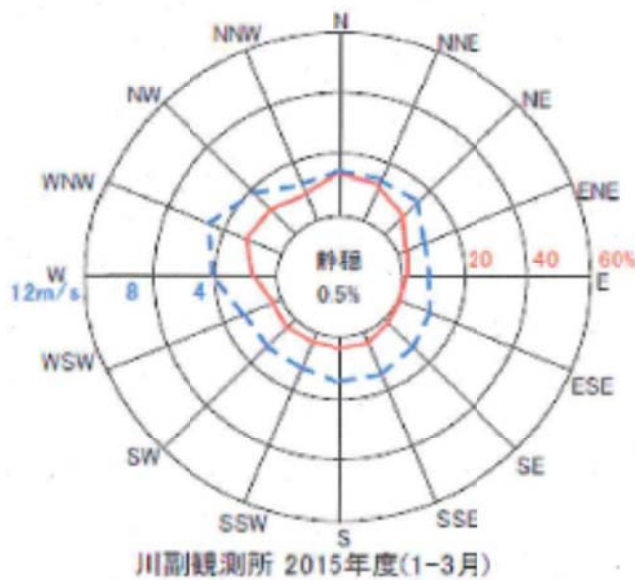
質 問	回 答
<p>説明資料では、「佐賀空港の北側には住宅地などが所在しているため騒音の面で負担を生じさせないよう空港の南側を飛行することを基本に考えている」とのことだが、海上にいる漁業者への影響が懸念されることから、次のことをお示しいただきたい。</p> <p>① 自衛隊機の場合周経路飛行時におけるピーク騒音レベルの予測コンターを、配備予定のオスプレイ及びヘリコプターについて機種ごと、飛行高度ごと（300m、400m、500m）に図示していただきたい。また、民航機の離発着時の騒音と比較できるような資料を示していただきたい。</p> <p>② 場周経路では高度300mから500mを飛行するとの説明だが、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。</p> <p>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。</p> <p>（H28.8.23 佐有漁協総第85号 問15 / H28.8.26 企第315号）</p>	<p>①について ※ 【論点6】騒音による漁業への影響についてに記載のため省略</p> <p>②について ※ 【論点6】騒音による漁業への影響についてに記載のため省略</p> <p>③について</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 <p>（H28.10.13 九防企地第8129号）</p>
<p>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。</p> <p>（H28.8.23 佐有漁協総第85号 問12 / H28.8.26 企第315号）</p>	<p>別添のとおりです。</p> <p>（H28.10.13 九防企地第8129号）</p>

質 問

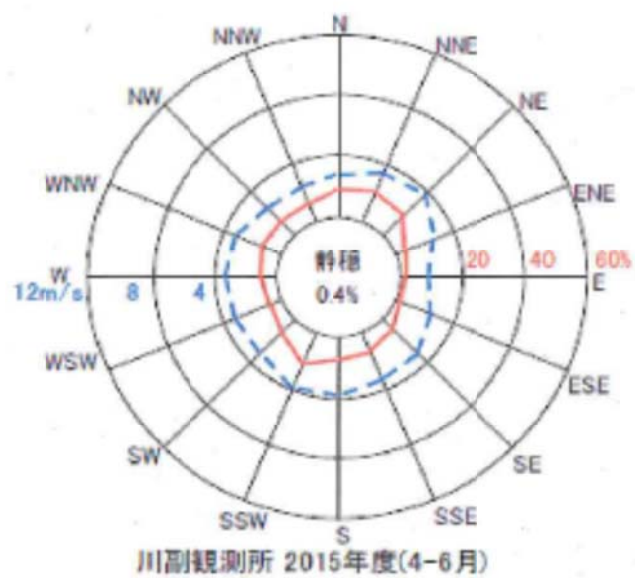
回 答

別添

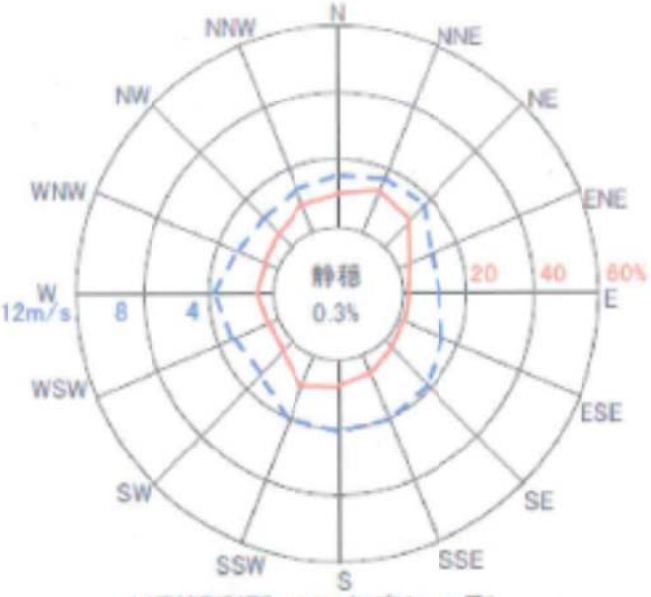
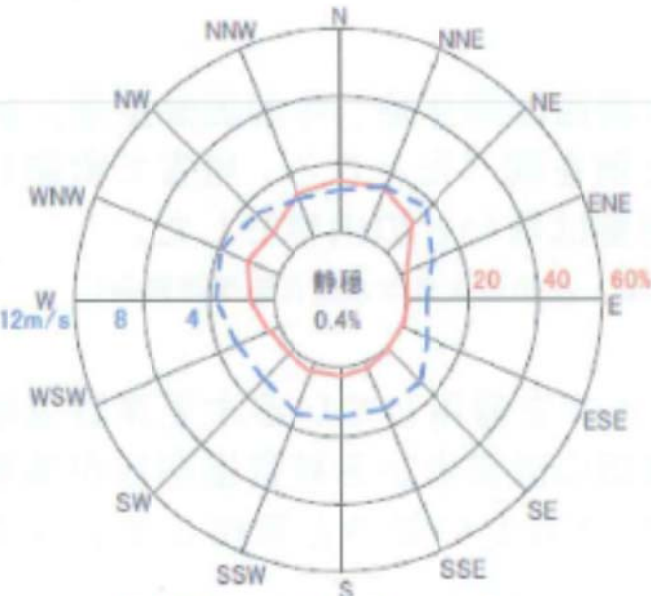
季節（3ヶ月）ごとの風速及び向きについて



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	



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	

質 問	回 答																																																						
 <p style="text-align: center;">川副観測所 2015年度(7-9月)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>風向</th> <th>%</th> <th>m/s</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>NNE</td><td>12.9</td><td>3.4</td></tr> <tr><td>NE</td><td>10.9</td><td>3.5</td></tr> <tr><td>ENE</td><td>4.1</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>E</td><td>1.9</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>ESE</td><td>2.1</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>SE</td><td>3.5</td><td>3.8</td></tr> <tr><td>SSE</td><td>6.3</td><td>4.2</td></tr> <tr><td>S</td><td>7.9</td><td>4.3</td></tr> <tr><td>SSW</td><td>9.7</td><td>4.1</td></tr> <tr><td>SW</td><td>4.3</td><td>2.8</td></tr> <tr><td>WSW</td><td>3.5</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>W</td><td>5.1</td><td>3.6</td></tr> <tr><td>WNW</td><td>4.2</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>NW</td><td>5.4</td><td>2.4</td></tr> <tr><td>NNW</td><td>8.5</td><td>2.7</td></tr> <tr><td>N</td><td>9.5</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>CALM</td><td>0.3</td><td></td></tr> </tbody> </table>	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	
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																																																						
 <p style="text-align: center;">川副観測所 2015年度(10-12月)</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>風向</th> <th>%</th> <th>m/s</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>NNE</td><td>15.5</td><td>3.1</td></tr> <tr><td>NE</td><td>11.9</td><td>3.5</td></tr> <tr><td>ENE</td><td>2.4</td><td>2.2</td></tr> <tr><td>E</td><td>0.8</td><td>1.3</td></tr> <tr><td>ESE</td><td>0.7</td><td>1.8</td></tr> <tr><td>SE</td><td>0.8</td><td>2.9</td></tr> <tr><td>SSE</td><td>2.0</td><td>3.0</td></tr> <tr><td>S</td><td>2.7</td><td>2.9</td></tr> <tr><td>SSW</td><td>3.0</td><td>3.2</td></tr> <tr><td>SW</td><td>2.4</td><td>2.6</td></tr> <tr><td>WSW</td><td>3.5</td><td>2.8</td></tr> <tr><td>W</td><td>7.2</td><td>3.5</td></tr> <tr><td>WNW</td><td>10.2</td><td>3.8</td></tr> <tr><td>NW</td><td>8.2</td><td>3.1</td></tr> <tr><td>NNW</td><td>13.3</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>N</td><td>14.9</td><td>2.3</td></tr> <tr><td>CALM</td><td>0.4</td><td></td></tr> </tbody> </table>	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	
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																																																						
	<p>1 AMeDAS 川副の 2015 年気象データ（1 時間ごと）を基に作成</p> <p>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。</p>																																																						

【論点9】 排水による漁業（ノリ養殖）への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問16 / H28.8.26 企第315号)</p>	<p>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。</p> <p>2. なお、現時点での試算としては、</p> <p>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300 m³/日を見込むこととなります。</p> <p>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0.07 m³/秒、10mm/時のとき約0.14 m³/秒、30mm/時のとき約0.41 m³/秒、50mm/時のとき約0.69 m³/秒、70mm/時のとき約0.96 m³/秒、100mm/時のとき約1.38 m³/秒となります。</p> <p>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に措置を講じてまいります。</p> <p>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。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第8129号)</p>
<p>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。</p> <p>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</p>	<p>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</p>

質 問	回 答
<p>しいただきたい。 (H28.8.23 佐有漁協総第85号 問19 / H28.8.26 企第315号)</p>	<p>練を行っております。</p> <p>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、</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>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。</p> <p>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います。</p> <p>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、総力をあげて対処してまいります。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第8129号)</p>

【論点 10】 電波等による漁業への影響について

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 17 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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る所存であり、これらに影響を及ぼすことは引き続き想定されません。 <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>

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

該当なし

【論点 12】 下降気流（風圧）による農業への影響について

該当なし

【論点 13】 排水による農業への影響について

該当なし

【論点 14】 照明による農業への影響について

該当なし

【論点 15】 電波等による農業への影響について

該当なし

2-5 佐賀空港への攻撃の懸念について

【論点 16】 佐賀空港が攻撃対象の標的になることについて

該当なし

2-7 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

該当なし

2-8 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

該当なし

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

該当なし

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

該当なし

その他の要請内容について

1 配備される自衛隊機、部隊

1) 配備機材

質 問	回 答
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。 (H28.8.23 佐有漁協総第85号 問4 / H28.8.26 企第315号)	防衛省としては、規模の拡大は考えていません。 (H28.10.13 九防企地第8129号)
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。 (H28.8.23 佐有漁協総第85号 問5 / H28.8.26 企第315号)	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。 (H28.10.13 九防企地第8129号)

2 施設等整備計画

1) 用地位置・規模

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 20 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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況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。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>
<p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 21 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>

2) 環境への配慮

質 問	回 答
<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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） <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 3 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>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。</p> <p>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。防衛省としては、規模の拡大は考えていません。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>

3 自衛隊機による佐賀空港の使用内容

1) 利用時間

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問7 / H28.8.26 企第315号)</p>	<p>1. 平成28年3月8日付けの回答でお示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。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第8129号)</p>

2) 飛行回数

質 問	回 答
<p>オスプレイの一日あたり離着陸回数をお示しいただきたい。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第85号 問10 / H28.8.26 企第315号)</p>	<p>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。</p> <p>(H28.10.13 九防企地第8129号)</p>

3) 演習等の内容

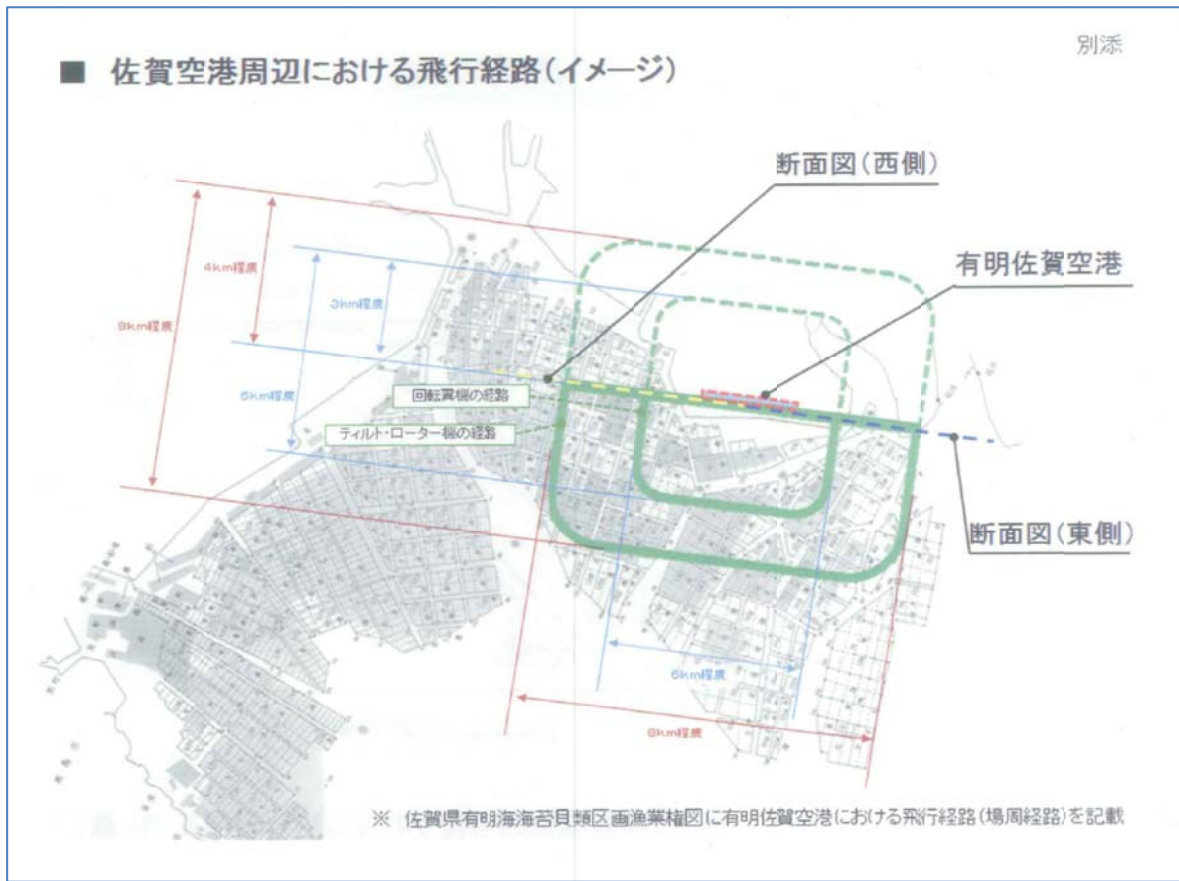
質 問	回 答
<p>自衛隊機による低空飛行訓練は、脊振山周辺で行われていたと認識しているが、オスプレイも同様の訓練区域を予定しているのか。また、有明海域での各種訓練の予定もあるのか。</p>	<p>1. 陸上自衛隊に導入予定のV-22オスプレイによる訓練内容については、現時点では決まっておらず、今後検討していくことになるため、お答えできる段階にはありま</p>

質 問	回 答
<p>か。 (H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 28 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>せん。その上で、V-22 オスプレイで低空飛行訓練を行う場合には、背振山周辺を含め、予め設定された低空飛行訓練空域で行うこととなりますが、有明海上空では実施しません。</p> <p>2. なお、基本操縦訓練（※）については、場周経路を含め、有明海上空を使用することが想定されます。なお、本訓練はこれまでご説明している一日 60 回の佐賀空港の利用に含まれています。</p> <p>（※）操縦士が航空機の基本的性能を理解し、出発地から目的地までの飛行を行うために必要な知識及び技能を習得するための訓練 (H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>

4 自衛隊機の飛行経路

1) 佐賀空港周辺における飛行経路

質 問	回 答
<p>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。 (H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 8 / H28.8.26 企第 315 号)</p>	<p>別添のとおりです。 (H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>



5 有明海沿岸における国の公共事業

質 問	回 答
<p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 22／H28.8.26 企第 315 号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。
<p>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。</p> <p>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。</p> <p>(H28.8.23 佐有漁協総第 85 号 問 23／H28.8.26 企第 315 号)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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。 <p>(H28.10.13 九防企地第 8129 号)</p>