

## 佐賀空港の自衛隊使用要請に関する説明会 九州防衛局説明

開催日 令和4年12月25日(日)  
場 所 佐賀市立諸富文化体育館

### ○九州防衛局 遠藤企画部長

皆さんこんにちは。私は九州防衛局で企画部長という御地元の皆様との調整を担当しております遠藤と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料に基づきまして、陸上自衛隊V-22オスプレイの佐賀空港利用について御説明させていただきたいと思っております。

まず、1ページおめくりいただければと思います。

おめくりいただいた右側1ページ、我が国日本を取り巻く安全保障環境でございます。

先ほど来ございましたように、非常に厳しい状況でございます。一層厳しさを増しているというふうに記載がございますが、せんだって政府として策定いたしました国家安全保障戦略におきましても、我が国は戦後最も厳しく複雑な安全保障環境に直面している、このような認識をお示しさせていただいているところでございます。

具体的には、例えば、中国は近代化を進めております軍事力を背景に活動を活発化させ、そして、現状を変更するという試みを進めております。また、北朝鮮、核ミサイルの開発を継続し、特に今年に入ってからかつてない高い頻度での弾道ミサイル等の発射を繰り返しております。

また、ロシアにおきましては、皆さんテレビ等で御存じのとおり、深刻な国際法違反でありますウクライナへの侵攻を行う傍ら、我が国の周辺においても、その軍事活動を活発化させております。

このような状況の中、防衛省、自衛隊といたしましては、国民の皆様生命、財産、そして、我が国の領土、領海、領空、これを守り抜いていくために、力による現状変更を許さない、このような意思をより一層しっかりと示していくことが極めて重要であると認識しております。

1ページおめくりください。

2ページ目には、特に中国の軍事活動について記載をさせていただいております。

この中国軍は、いわゆる第一列島線と呼ばれる島々の連なり、この線を越えたより遠方、つまり、太平洋側の領域での海、空での活動、この能力を獲得することを目指しているというふうに見られております。そして、海洋における活動を質・量ともに急速に拡大・活発化させているところでございます。

我が国の固有の領土であります尖閣諸島のほか、日本海、西太平洋における活動を常態化、いつでもそこで活動しているという状況を企図していると思われる、その活動の具体的な内容も質的に向上させているという状況でございます。

特に、尖閣諸島周辺において力を背景とした一方的な現状変更の試み、これを執拗に繰り返し、継続をしております。これが非常に強く懸念される状況となっております。

こうした中で、繰り返しになりますが、我が国を防衛し、国民の皆様の生命、財産、平和な暮らし、これを守り抜いていくためには必要な防衛力、そして、防衛体制ということをしつかりと整えることで、相手方に侵略を思い留まらせる、こういう抑止力というものを持つことが必要不可欠でございます。

目を移して右側の3ページを御覧ください。

一方、防衛省といたしましては、全長が約1,200キロメートル、これは地図にもございますように、本州の長さに匹敵する長さでございます。この約1,200キロメートルにも及ぶ南西諸島を防衛するために、平素から情報収集、警戒監視という活動を行っております。しかしながら、陸上自衛隊の部隊ということに関しましては、沖縄本島、それから、与那国島にしか部隊が配備されていなかったという状況がございました。

このような、いわば空白地帯の防衛体制を強化するために、奄美大島、宮古島及び石垣島に陸上自衛隊の部隊を順次配備をしてきているところでございます。

また、本年末には石垣島に警備隊などを配備する予定でございます。

次に、4ページを御覧ください。

このような島嶼防衛、島々の防衛ということを行っていくためには、先ほど申し上げたような部隊の配備ということだけではなく、万が一、島に侵攻を受けるようなことが起こった場合にはいち早く駆けつけるための能力、こういったものを整備することも必要でございます。防衛省は平成30年、2018年3月末に、先ほど御説明しましたいち早く駆けつけるための部隊として、自衛隊にとって初めての本格的な水陸両用作戦機能、海上でも、陸地でも、という意味でございます。水陸両用作戦機能を備えた水陸機動団、これを長崎県佐世保市の相浦駐屯地に新編をいたしました。この水陸機動団が万が一の場合にいち早く島々、島嶼に上陸するためには、例えば、ボートですとか水陸両用車という海の上も走ることができる車両、こういった様々な手段を用いるんですけれども、オスプレイは水陸機動団の要員を迅速にこの島々に輸送するために極めて重要な役割を果たすこととなります。

続いて、5ページを御覧ください。

では、この陸上自衛隊が導入しておりますオスプレイとはどういった機体かということでございます。

いわゆる回転翼機、ヘリコプターのようなものと、固定翼機の特徴を双方併せ持っておりますこのオスプレイは、迅速な部隊輸送に必要な不可欠なものでございます。さらに、災害救援ですとか、離島における急患輸送でも能力を発揮いたします。

防衛省、自衛隊はこのようなオスプレイを合計17機配備する計画であり、現在、暫定的に千葉県は木更津駐屯地に11機配備しているところでございます。

このオスプレイの高い能力というものを具体的に御説明させていただきたいと思っております。

陸上自衛隊が従来から保有しております大型輸送ヘリコプターのCH-47JAというのがございます。お手元の写真の右側にございます。これと比べますと、例えば、最大速度であれば約2倍、航続距離及び最大飛行高度が約3倍という高い機能を保有しております。このような高い能力を活用して、2016年の熊本地震においては、これは米軍のものでございますけれども、オスプレイが南阿蘇村へ生活物資等の輸送を実施した、こういった実績もございます。

次に、6ページを御覧ください。

では、なぜこのオスプレイを佐賀空港に配備をするのかという理由についてでございます。

私どもとしては、佐賀空港が配備先として最適であるというふうに考えさせていただいているところでございます。その理由として、まず1点目としては、先ほど御紹介した水陸機動団が所在をいたします佐世保市、相浦駐屯地と距離的に近いということでございます。下側にございます地図に約60キロとございます。それによりまして、この水陸機動団という部隊と一体的な部隊運用をすることが可能になるというふうに考えております。

これ以外にも、2点目といたしまして、島嶼部での作戦に関わることとなります九州北部の陸海空の主要な部隊と近接、近くにおるということでございます。これらとも緊密な連携が可能になるであろうということでございます。

3点目といたしまして、オスプレイの運用に必要な滑走路の長さ、1,500メートルというものを保有しているということでございます。

最後に4点目といたしまして、佐賀県目達原駐屯地からも近くて、ヘリコプターを移設するという点についても活用し得るということが私どもの考えの理由でございます。

今申し上げたような点を踏まえまして、検討を重ねた結果、防衛省として佐賀空港が配備先として最適であるというふうに判断するに至ったところでございます。

続いて、7ページを御覧ください。

このV-22オスプレイ17機に加えまして、佐賀空港においては、市街化が進んでおります目達原駐屯地に所在するヘリコプター約50機を加えまして、合計約70機を配備させていただきたいと考えております。それにより配置される隊員としては、約700名から800名程度の規模を見込んでいるところでございます。

続いての8ページは、目達原、そして、木更津にございますそれぞれのヘリコプター等の写真等を掲載しております。御覧いただければと思います。

目達原駐屯地には、観測ヘリコプター(OH-1)、多用途ヘリコプター(UH-1)、同じく多用途ヘリコプター(UH-60)、そして戦闘ヘリコプター(AH-64)というヘリコプターが現時点で配備をされ、活動しているところでございます。

また、先ほどございましたように、今、木更津駐屯地に暫定的にV-22オスプレイを配備しているところでございます。

次に9ページを御覧ください。オスプレイの安全性についての御説明でございます。

防衛省といたしましては、このV-22オスプレイについては、機体を含めまして安全性について問題がないと、そういった評価を引き続き維持しているところでございます。

その上で、米軍オスプレイMV-22の事故など、オスプレイに対する安全性について御不安の声があるということは十二分に認識しております。したがって、陸上自衛隊の要員が、この教育課程、米軍のオスプレイ部隊から教育を受けたわけでございますが、この教育課程が終了したということ踏まえまして、改めて機体の安全性を再整理いたしました。

お手元でございますように下側の四角でございます。陸上自衛隊のオスプレイの操縦整備要員が確認をしたということで、5つほど並べてございます。

まずは、民航機が採用しているような技術というものを導入して、非常にパイロットの負担が少ないという操縦性能を持っているということ。そして、十分な運用実績を有して、安全性を確認できているエンジンであるということ。お手元の写真の下側にあります特徴的な「ナセル」という、エンジンを格納して動きますこの「ナセル」というものについても十分に整備ができ、信頼性が確認されているというようなこと。そして、飛行の際に様々な機能、これが万一不具合を起こした場合にも、何重にもバックアップ機能があるというようなこと。そして、全体として非常に高度なシステム化がなされて、人的なミスが起こる可能性を局限しているというような機体整備性能であるというようなこと、こういったことを確認し、十分な安全性が確保されているというふうに評価しているところでございます。

続いて10ページを御覧ください。

現在、陸上自衛隊のオスプレイの配備をされております輸送航空隊という部隊は、隊員などの輸送を任務としております。その任務の遂行に当たりましては、様々な飛行場などへの飛行、そして、離着陸に関する技能を習得するということが必要でございます。したがって、今、暫定的に配備をしております木更津駐屯地のみならず、この九州を含めまして、各地の演習場や駐屯地等を利用した教育訓練を実施しているところでございます。

これは令和3年8月以降、様々な飛行を開始している状況であるということでございます。

続いて11ページを御覧ください。

安全管理・配慮事項という形で記載しております。

陸上自衛隊は、このV-22オスプレイを安全に運用できるように教育訓練によって人材の育成、それから、練度の維持・向上を行っております。また、飛行前後の点検・整備を徹底して行っております。点検・整備の不良に伴う機体の不具合を未然に防止するというようなことを心がけているところでございます。

また、先ほど御説明を申し上げたとおり、機体の安全性については、しっかりと確認しているところでございますが、今申し上げた教育訓練、機体の点検・整備ということを実実に実施していくということで、人的ミスによる事故が起きないように安全管理を徹底してまいりますということでございます。

さらには、具体的な飛行の仕方という点につきましても、御地元の実情、例えば、住宅地、病院等、そういったところの上空の飛行については、最大限配慮して飛ばないというようなこと等の措置を講じております。

また、駐屯地や演習場で行うホバリング訓練についても、努めて住宅地から離れた場所で行い、音ができるだけ影響のないような形で運用したいというふうに考えております。

続いて12ページから15ページにつきましては、この佐賀空港の横の場所において、私どもが考えております具体的な駐屯地の施設整備の絵でございます。12ページでございますのは、東西南北が少し、90度傾いておりますけれども、佐賀空港の西北縁のエリア、赤枠で囲んだ場所、ここに駐屯地としての施設整備を行いたいというふうに考えております。

それをよりズームアップした図が13ページの図でございます。

お手元の図でございますように、駐機場、格納庫、隊庁舎、いわゆる事務所的な建物でございます。燃料タンク、火薬庫を整備する考えでございますして、造成面積としては約33ヘクタールを見込んでおります。

#### 【12月27日の説明会（ホテルマリターレ創世佐賀）において追加して説明】

また、本日の新聞等の報道で御覧になられた方もおありになるかと思いますが、これまでの説明会の過程で、格納庫の数が不十分なのではないかという御指摘もございました。この格納庫につきましては、機体整備などの運用面を考慮して、20機から30機程度を格納庫に入れることができる計画としております。残りの機体については、駐機場に駐機をしていくことになります。また、航空機を洗機、洗うための施設ということについても、設ける予定でございますして、駐機場に駐機する際に、例えば雨水、潮風といったことによる影響、これも予想される場合がございますので、その影響を軽減するために、例えば係留カバーと呼ばれますカバーを掛けて駐機をするといったことを含めて検討している状況でございます。こうした措置を講じることによりまして、配備する航空機をしっかりと適切に管理できるというふうに考えているところでございます。

なお、ほかの自衛隊の施設におきましても、保有する全ての航空機を全て格納庫に収容しているわけではないというところもございます。例えば、鹿屋基地であればP-1哨戒機、P-3哨戒機、岩国であればUS-2救難機、美保基地であればC-2といったものについて、駐機場に駐機している現実がございます。

いずれにせよ、防衛省といたしましては、部隊の効率的な運用ですとか、維持管理を踏まえながら、部隊運用に必要なとなる施設配置の範囲を33ヘクタールとして決定しております。この必要な施設はこの範囲の中に整備をしていくということに相なります。

続いての14ページは、それぞれの施設についてのより具体的なイメージでございます。

駐機場、格納庫とございますのは、今、木更津の写真をサンプルとして載せてございますが、機体を置いたりとかする場所でございます。隊庁舎は、いわゆるオフィスビルをイメージしていただければと思います。

それぞれ、火薬庫、燃料タンクにつきましては写真のとおりでございますが、それぞれについて保安用地というものも考慮して土地を取得する考えでございます。

また、詳細な配置計画、規模などにつきましては、今後、基本検討や実施設計を踏まえた上で決定をしてみたいというふうに考えております。

それぞれの建物の用途、規模、構造についての詳細については15ページに記載のとおりでございます。

若干細かい内容になりますので、御説明は割愛させていただきたいと思いますが、こういった内容のものを施設整備したいというふうに考えているものでございます。

続いて、16ページを御覧ください。

先ほど県知事からもお話をいただきましたとおり、まさにこの佐賀の地において自衛隊オスプレイを配備させていただくということになれば、この佐賀におけるノリ漁業というものに対する影響ということに、非常に意を用いなければならないということを私ども防衛省、自衛隊も認識しているところでございます。

そして、公害防止協定の見直しに関する有明海漁協さんとの協議の過程において、様々な御要望をいただいたというところでございます。これを踏まえました排水、具体的には駐屯地から出てくる水でございますが、この排水の対策についての御紹介のページでございます。

まず、駐屯地からの排水先につきましては、お手元の写真でございます、黄色で囲まれています西側は国造樋門、東側は平和樋門の2つとし、分散して排水を行うというふうに考えております。必要に応じてこの際に排水路それからこの樋門の改良ということにも取り組んでいきたいというふうに思っております。

また、樋門から排水するときには海水と混合をして海に影響のないように、そして漁に影響のないようにと御要望をいただきましたので、先ほどもございましたように、海水と混合して排水をしたいというふうに考えております。

この海水混合の排水につきましては、御地元の有明水産振興センターさんと協力をして、ノリの養殖に影響がないような適切な比重という形での排水を考えております。具体的には、西側の国造樋門であれば比重18以上、東側の平和樋門であれば比重14以上で排水をするというふうにやっていきたいというふうに思っております。

いずれにいたしましても、具体的な排水方法につきましては、今後、実施設計というものを行ってまいりますので、その中で漁協からの御要望を踏まえて、また、佐賀県、そして有明水産振興センターさんとも協力していきながら、詳細な検討を進めてまいります。

いうふうに考えております。

ただ、いずれにいたしましても、従来から排水されております佐賀空港からの真水の排水というものと合わせて、海水と混合して海に流していくことになるということを御紹介したいというふうに思います。

続いて、17ページを御覧ください。

少し細かい話になりますが、駐屯地からの排水についての具体的な考え方を御紹介しているページでございます。

まず、工事期間中と駐屯地完成後のそれぞれについての排水対策を載せさせていただいておりますが、工事期間中につきましても、この工事を行う施工区域内に降った雨水、これは仮設調整池と呼ばれる大きなプールに一度ためて、濁水処理、濁った水の処理を行うということとともに、下流への影響を低減するために流量を調整した上で空港の場周水路に排水し、そして最終的には樋門から海に流すという考え方でございます。

また、ノリ漁期間中は、やはりノリ漁への影響ということが懸念されるということで、生コンクリートの打設工事は行わない工事計画としたいというふうに考えております。

また、ノリ漁期間中以外となりますけれども、生コンクリート打設工事を行う期間には、工事箇所の近傍に貯水池をこれまた別途設置をいたしまして、p h 処理を確実に実施をした上で仮設調整池まで流し、そして混合した上で排水をするという考え方でございます。

また、下側、駐屯地完成後の排水対策でございますが、駐屯地の内部に降った雨水は貯留槽と呼ばれるこれも大きなプールに一旦ためまして、先ほどと同様に、下流への影響を低減するために流量を調整した上で、空港の場周水路に排水をいたします。

また、生活排水、隊員が活動する等によって発生いたします。これにつきましては、浄化槽を設置いたしまして、環境基準等の値以下に処置をしっかりとした上で、貯留槽まで流すということを考えております。

さらには、水質を確認した上で、場周水路に排水をするということで、いみじくも部隊が活動することによって、海、そして、水ということで、不利益のないようにしっかりと努めてまいりたいというふうに思っております。

続いて、18ページを御覧ください。

V-22オスプレイの具体的な空港の利用の態様についてということについて、記載をしております。

まず、この自衛隊のV-22オスプレイは、平日の朝8時から17時、いわゆる昼間の時間帯を飛行いたします。そして、年間であれば、約290日程度の空港の利用を考えております。したがって、先ほど御紹介した約70機の自衛隊機全てを運用した場合には、年間約1万7,000回程度の離着陸を行うということになりますので、1日に直しますと、大体60回程度の離着陸ということを見込んでおります。

そして、パイロットの技量を維持するために、空港の条例に基づいて、空港が運用する

時間の範囲の中で、夜間に離着陸を実施させていただく、これは当然、自衛隊として、夜間にもどうしても活動しなければならない、災害ですとか、急なこういったときのためにも、パイロットの技量を維持する必要があるがございます。そういった意味での夜間の訓練ということもさせていただきたいと思っておりますし、また、まさに実際に離島での急患が発生した、自然災害が発生したというときの、空港の利用時間外における飛行も、それは例外的緊急時においてはあるかもしれませんが、平時においては、朝の8時から17時の昼の時間ということで飛行を予定しております。

続いて、19ページを御覧ください。

具体的な飛び方というところでございます。航空機は、基本的に目視、自分の目で見て飛行をする有視界飛行方式を基本としております。この飛行方式で飛行する際には、円滑な離着陸のための場周経路と言われる経路が設定をされます。お手元の地図の緑の線、実線で書かれているもの、空港の南側に引かれているものでございます。このより外側のぐるっと回るものがオスプレイ、小さい内側のぐるっと回るものがそれ以外の回転翼機でございます。

この場周経路というものを自衛隊機が離発着を行う場合には使用するというのを考えております。そして、北側の点線は、これは天候不良等の場合に使用する線でございますが、北側には住宅地ですとか、学校などが所在しておりますので、騒音の面での御負担が生じないように、基本的には南側を飛行するというふうに御理解いただければと思います。

続いて、20ページを御覧ください。

佐賀空港の周辺において、着陸をするときの高度や飛行経路というものを横から見たイメージ図でございます。空港からどの程度の距離のところまでどの程度の高度になっているかというイメージでございます。御覧いただけますように、離着陸時の高度が300メートルを下回ってまいりますのは、滑走路から大体3キロメートル程度離れた場所でございます。

そして、佐賀空港から離れた場所に行くとき、また、離れた場所から戻ってくる時にも、先ほどお示しをした場周経路上で高度300メートルから500メートル以上を確保するというふうにしているところでございます。

続いて、21ページを御覧ください。

では、先ほど御紹介した、目で見えた飛行、有視界飛行ができない場合はどうするのかということでございます。

急に雲、そして雨が発生してしまった、視界が妨げられているという状況におきましては、現に佐賀空港を利用しております民間の航空機と同様に、佐賀空港の管制に従って飛行するという事に相なります。その状況状況、どちらの方向に風が吹いていて、どちらの方向に離発着をしていくかということによって様々なルートの組合せがございますが、もともと地図にありますような様々な国土交通省の定めた経路を、その状況その状況に応じて管制に従いながら離着陸をしていくということに相なります。

続いて、22ページを御覧ください。



日常、自衛隊の航空部隊が一般的に行う訓練といたしまして、まず、駐屯地の中で行いますホバリング訓練、お手元の写真にありますように、回転翼をぐるぐると回しながらその場所にとどまるホバリングという動き、そして、周辺の空域で行う基本的な操縦の訓練、そして、演習場で行います部隊と一体となつての訓練、こういったものがございしますが、この陸上自衛隊のV-22が佐賀空港で行います訓練は、ホバリング訓練と基本操縦訓練のみといたします。したがいまして、部隊と連携した形での訓練は、この佐賀の地では行うことを考えていないということでございます。

続いて、23ページを御覧ください。

先ほどヘリコプターは一般的な有視界飛行を行うというようなことを御紹介いたしました。その上で、やはり目的地に応じてヘリコプターのパイロットがその場、そのときそのときでルートが定まっていますので、これという決まった、必ず決まった飛行ルートはございませんが、その上での配慮事項といたしまして、できるだけ河川や高速道路など識別が容易な地形を参考にしていきながら、しっかりと高度300メートル以上を確保しながら飛行していくということ、そして、先ほど申し上げましたとおり、御地元の状況に応じた、例えば、住宅地、病院といったものがある、その上空は避けるような形での飛行ということに努めてまいります。

また、この佐賀の地においては、バルーンフェスタがございします。佐賀県にとって非常に重要なイベントであるというふうに私どもは認識をしております。これまでも目達原駐屯地のヘリコプターにつきましては、このバルーンフェスタ開催中はイベントに影響しないように、バルーンの飛行エリア近傍における飛行を自粛してまいったところでございます。V-22オスプレイにつきましても、同様にこのバルーンフェスタの開催に影響がないように、しっかりと配慮してまいりたいと思ひます。

最後に、24ページ、騒音の影響についてというページを御覧ください。

オスプレイなどの自衛隊機の運用に伴う周辺環境に与える影響について、先ほど1日当たり60回程度の離発着を見込んでいたというふうに御説明申し上げました。また、民間の航空機の離発着も1日当たり16回というようなことを仮定した場合の騒音予測コンターをお示ししております。御覧いただいておりますように、環境省が定めております航空機騒音に係る環境基準において住宅地域に適用される基準値57デシベルという、お手元の図の一番外側の線でございますけれども、この線の内側に住宅地はないというふうに承知をしております。したがいまして、オスプレイなどの自衛隊機の配備によって周辺の住宅等の環境に与える音の面での影響というものは少ないのではないかと考えておりますが、いずれにいたしましても、防衛省としては引き続き丁寧な御説明に努めてまいるとともに、騒音軽減等の観点から可能な限り御地元の皆様の御意見を踏まえながら運用してまいりたいというふうに考えております。

以上で私からの説明を終わらせていただきます。御清聴ありがとうございました。