

○ 住民説明会における意見等（新宿地区）

1. 日 時 令和元年6月29日（土）16時00分から17時10分まで
2. 場 所 新宿公会堂
3. 出席者 防衛省整備計画局、北関東防衛局ほか
木更津市企画部
4. 参加者 9名
5. 防衛省から説明資料に沿って説明後、以下のとおり質疑応答。

※【○主な質問等】【●防衛省の説明】【※木更津市の説明】

1. 木更津駐屯地への暫定配備期間について

- 有明海漁協の理解が得られなければ、木更津駐屯地に恒久配備となるのではないかと。オスプレイを暫定配備することは拒まないが、期間を明示していただかなければ、納得はできない。昨年8月に佐賀県知事が受入れ表明を行ったが、なぜ、有明海漁協の理解が得られていないのか。
- 陸自オスプレイについては、昨年8月、佐賀県知事から受入れ表明を頂き、現在、佐賀県と有明海漁協において、佐賀空港建設時に締結された公害防止協定で確認されている、『県は佐賀空港を自衛隊と共用するような考えをもっていない』旨の考え方の取扱いについて協議がなされているところであるが、佐賀県知事の受入れ表明後、協議の時期がのり漁期と重なり、漁協関係者が繁忙期に入ってしまったことから、漁期終了後の本年5月末、佐賀県知事が有明海漁協を訪問し、協議が開始されたところ。当該協議の進捗に応じて、施設整備に係る測量や基本検討を行うことができれば、その段階でおおむねの工期が判明するが、現時点では暫定配備期間をお示しすることは困難である。いずれにせよ、恒久配備先は佐賀空港であることの考えに一切変わりはない。

2. オスプレイの安全性について

- 万が一、陸自オスプレイが墜落等した場合、原因究明の後に飛行を再開するのであれば、理解はできるが、米軍機が墜落等した際、原因究明をせず飛行を再開する場合がある。その点、自衛隊は適切に対応していただきたい。
- 万が一、陸自オスプレイが墜落事故等を起こした場合、当然、防衛省が主導して原因究明に努めることになるが、飛行再開の判断は事故原因や状況によって変わってくるものであり、例えば、操縦士の人的ミスであれば、教育訓練を徹底する等を行いつつ、飛行再開の判断をする場合がある。昨年2月、佐賀県でA H-64が墜落したが、最終的な結論が出ていない現段階においては飛行を停止している。事故原因がすぐに解明され、処置できるものであれば、飛行再開の手続きをとるし、そうでなければ安全性が確認されるまで飛行を停止する。いずれにせよ、事故原因の究明をし、その上で対策をしてい

く方針に変わりはない。

- オスプレイについて、国民全体がオスプレイの必要性を理解すれば、反対の意見は出ないと思われるが、なぜ国民が拒否反応を持つのかというと、安全性や騒音など生活環境が著しく損なわれるのではないか、という懸念があるからだと思われるが、防衛省の見解は。
- オスプレイの必要性については、御理解を頂いているものだと思うが、安全保障環境が一層厳しさを増している中、島嶼防衛に迅速に対応するため、必要な装備品であると考えている。オスプレイの安全性についても、オスプレイは米国で安全性や信頼性を確認した上で量産された機体であること、また、普天間飛行場に米軍のオスプレイが導入される際も、防衛省は、独自に安全性を確認している。さらに、米軍と同型の陸上自衛隊オスプレイを導入することを決定した際も、操縦士や専門家等から構成されるチームを作り、改めて安全性を確認している。さらに、陸自の隊員を米国に派遣し、教育訓練を実施しており、国内での安全な運用ができるように対応しているところである。騒音対策については、暫定配備であろうが、恒久配備であろうが、とるべき対策の内容に差異はないと考えている。いずれにせよ、仮に暫定配備となった後、障害の実態を把握し、木更津市とも相談の上、適切に対応していく。
- オスプレイのホバリング等への対応のため、滑走路に耐熱処理を施す必要があると聞いたことがあるが、被災地で垂直離着陸を行うことは可能であるのか。
- 垂直着陸する前に、着陸場所の点検、確認を行っていることから、問題はない。

3. 生活環境への影響について

【騒音・振動】

- 騒音対策について、例えば、沖縄であるとか実際にオスプレイが飛んでいるところで騒音調査をして、その結果を持って説明をするなら分かるが、大まかな測定値を説明されても分からない。騒音が酷いのであれば、防音工事など事前にやっていただくことは可能か。
- 暫定配備後、騒音の状況を踏まえ、木更津市とも相談しつつ、適切に対応していきたい。
- CH-47とオスプレイの騒音比較について、騒音測定は、いつ、誰が、どのようにして行ったものなのか。当日の天候や機数等も明らかにしていただきたい。1機の測定と複数機の測定では、騒音レベルに差が生じるものと考ええる。

- この数値は、防衛省が日米共通整備基盤の受入れを木更津市に対して要請していた2016年に、木更津駐屯地において、米海兵隊MV-22オスプレイと陸上自衛隊CH-47をそれぞれ飛行させた際に測定したものであり、北関東防衛局の職員が実施した。気象状況等により、騒音レベルは変動するが、いずれにせよ、CH-47と同程度の騒音であるということである。測定に際しては、CH-47とオスプレイを交互に1機ずつ飛行させて測定したもので、最終的に配備する17機が同時に飛行することは想定しづらいが、可能な限り騒音による負担を軽減できるよう、配慮した部隊運用を心がける。

○ 羽田空港の航空機騒音との比較はあるか。

- 一般的な生活環境がどの程度の騒音レベルかを示す資料によると、ジェット機が離陸する際は135dB～140dBとのこと。この数値は、音源から約100m離れた場所での数値であるが、我々がCH-47とオスプレイの騒音測定を行った際、約45mの高度でオスプレイがホバリングした際の騒音の最大値が、93dBであった。

○ CH-47は自衛隊が保有する航空機の中でも騒音が大きい機体であると認識しているが、それと同程度の騒音が増加するというのは、かなり不安である。1日約15回程度の離着陸回数が増加するとのことであるが、運用時間を仮に8時間とした場合、概ね30分に1回の離着陸が発生する、という認識でよいのか。

- CH-47は大型の輸送機であることもあり、比較的騒音が大きな機体というのは、御指摘のとおり。離着陸回数について、1日約15回程度の増加というのは、あくまで目安であり、その時々運用によって、回数は増減し得る。

4. その他

○ 防衛省の補助金で、江川総合運動場陸上競技場を建設したが、この陸上競技場は陸自オスプレイの暫定配備の見返りではないか。

- 防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律に基づく補助金であり、陸自オスプレイの暫定配備先として木更津駐屯地が最適であると判断したが、5月の第4週であり、陸上競技場はその前からの施策であることから、まったくの別物である。

○ 事故や騒音の問題解決のため、木更津市と十分に協議していただき、木更津市と自衛隊との連絡窓口を作っていただきたい。

- 御意見として承る。今後とも木更津市とは連携して対応していく。