

○ 住民説明会における意見等（牛込漁業協同組合）

1. 日 時 令和元年7月31日（水）13時30分から15時20分まで
2. 場 所 牛込漁業協同組合
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 17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. 木更津駐屯地を選定した理由について

- 陸自オスプレイは南西諸島の防衛力強化のために導入したとの説明であるが、木更津駐屯地からであれば、2,000km以上の距離があり、訓練等を考慮した場合、他に最適な暫定配備先があったのではないかと思える。他に条件を満たす基地はあったのか。また、木更津市民は反対者が少ないと見込んで、木更津駐屯地を最適と判断したのではないか。
- 説明資料に記載のとおり、①オスプレイの運用に必要な滑走路長約1,500mを有していること、②オスプレイ17機を配置できる広さを有していること、③既存配備機の運用への影響を最小限にとどめることができること、④既存の施設が利用可能であり、できるだけ早期に運用基盤として活用できること、これら4項目を満たす自衛隊の駐屯地・基地の中で水陸機動団の所在地である佐世保までの距離も考慮の上、木更津駐屯地が最適であると判断をした。オスプレイの暫定配備先のそれぞれの考慮要件について、個別にその評価の内容を逐一明らかにした場合、自衛隊の能力や運用が明らかになるおそれもあり、他の駐屯地や基地の個別の評価については、お答えすることは困難である。恒久配備先は佐賀空港である考えに変わりはない。ご指摘の南西諸島までの距離であるが、距離があることは事実であるため、佐賀空港へ配備するまでの間は、運用上の努力によって対応する。

2. 木更津駐屯地の暫定配備期間について

【佐賀の見通し】

- 佐賀空港が恒久配備先である考えに一切の変更はないとのことであるが、佐賀空港が整わなければ、恒久配備先は木更津駐屯地となってしまうのではないか。佐賀空港における協議の進捗状況及び見通しは。
- 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いただき、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。佐賀県と有明海漁協が鋭意協議を重ねている中で、有明海漁協側から

も、防衛省から詳細な説明を聞くべきであるとの声があがってきているところ。今後、防衛省からの説明の場をいただけたら、ご理解いただけるよう、丁寧に説明をしていく。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等を行うことができれば、工期がおおむね判明すると思われるが、現時点で暫定配備期間をお示しすることは困難である。

- 佐賀県と有明海漁協との協議の結果、陸自が導入するオスプレイ１７機の内、例えば、半分は佐賀空港で受け入れるが、残り半分は他県に、という結論が出、暫定配備先である木更津駐屯地が残り半分のオスプレイを恒久配備する、ということになることは想定されるか。
- 部隊運用の観点上、分散して配備することは考えていない。
- 佐賀空港へ陸自オスプレイを配備するに当たり、有明海漁協が反対する理由は、佐賀県と締結している公害防止協定の取扱いのみなのか。のり養殖等を行う上、何らかの支障がある等、他の理由があるのではないか。
- のり漁への影響を懸念する声は確かに存在している。また、反対理由について、一概には申し上げられないが、諫早湾干拓事業との関係で国に対する不信感が根底にあることも要因の一つと聞いている。

3. オスプレイの安全性について

- オスプレイの安全性について、『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可能』、『高度にシステム化されて、人的ミスが起きる可能性を局限している機体整備』と説明資料にあるが、このような性能を持ってしても事故が発生する、ということは、相当未熟な操縦士が操縦していたのか。降下する際、ダウンウォッシュが発生することは常識である。国防のためであれば、何機配備しても構わないし、協力するのは当たり前であるが、安全性については丁寧に説明していただきたい。操縦士の練度を上げてから、高度な訓練を実施すべきである。
- オスプレイに限らず、航空機等の操縦士はある一定の練度を要するものである。他方、オスプレイについては、飛行にとって重要な機能、例えば、操縦系統や燃料系統は、万が一の場合でも幾重にバックアップ機能があり、これは、今までの機体ではなかったものである。また、ダウンウォッシュについては発生するが、豪州での事故においては、船体との関係でその跳ね返りによる影響があったということである。陸上で滑走路等に着陸する際、そのようなことが起きることは想定されない。高度なシステムがあれば絶対に事故が起きないということを言うつもりはないが、まずは基本的な操縦訓練を徹底したいと考えている。いつから空中給油訓練や発着艦訓練を実施するのかについては、操縦者の練度にも左右される。

- オスプレイの事故は過去、2件しか発生していないのか。
- 事故は他にも発生しているが、近年発生した被害が大きな事例として例示したものであり、近年、事故は減少傾向である。
- オスプレイで事故が発生したのであれば、更なる具体的な再発防止策が必要ではないか。離着陸回数は、年間約4,500回程度とのことであるが、オスプレイは高度な操縦技術が必要なのであれば、その分、事故発生率が高くなるのではないか。
- まず、事故は米軍が起こしたものであり、防衛省としては、米国が起こした事故を未然に防ぐため、安全対策を講じようとしているもの。さらに、平成28年から陸自の隊員がアメリカでオスプレイの操縦訓練に従事しており、日本でオスプレイを飛行させる前に安全な運用ができるよう努めているところであり、万が一にも事故が発生しないように訓練をしている。

4. 生活環境への影響について

【騒音】

- 説明資料によると、CH-47とオスプレイの騒音は同程度であるとのことだが、実際に聞いた人によると、オスプレイの騒音の方がうるさいとのことである。この数値は正しいか。また、木更津駐屯地の付近に学校があることから、学校上空での騒音測定結果が資料に掲載されていれば、なお良かった。
- 暫定配備後、騒音面での影響があると判断されれば、木更津市とも相談の上、適切に対応する。

【訓練内容】

- 木更津駐屯地ではどのような訓練を行うのか。また、着艦することは高度な技術を要するのか。
- 基礎的な訓練が修了すれば、段階的に高度な訓練も実施していく。また、着艦についてだが、比較的高度な技術が必要とされる。
- 我々は、陸地から4kmあたりの沖合で漁をしているが、東京湾全域が飛行空域に指定されているのか。
- 現在、木更津駐屯地に配備されているCH-47と基本的に同様の訓練空域を想定しており、具体的には、東京湾では、富津岬の南側を想定している。しかし訓練空域以外の場所はまったく飛ばないということではない。
- 陸上での訓練空域は。また、夜間飛行は行うのか。更に、夜間飛行を行うとして、何時まで、といった時間的な制限はあるのか。
- いわゆる低高度で訓練を実施するのは、房総半島南側の房総低空域飛行訓練場であり、房総丘陵を中心に、富津市からいすみ市、南房総市から勝浦市

にかけて囲んだエリアである。また、夜間飛行も行うことを想定しており、夜間飛行訓練の時間については、決まり事はないが、夜間飛行訓練に要する時間は、隊員の体力の関係上、目安としてだが、概ね２時間程度と思われる。

- 羽田空港の例を見ると、当初の説明と異なり、現在は２４時間飛行している。このように、約束を反故にされ、なし崩し的にされると非常に困る。
- 木更津駐屯地の運用時間は、平日の８時３０分から１７時を基本としているが、その一方で、夜間に災害派遣等の実任務があれば対応する必要がある、また、このような実任務に迅速に対応するため、夜間訓練も実施する必要がある、御理解願いたい。その上で、夜間ということもあり、騒音面で配慮する飛行に努める。

【飛行経路】

- 場周経路以外においても、ＣＨ－４７が飛行しているのを見かけるが、オスプレイもＣＨ－４７と同様の飛行経路を飛行することを想定しているのであれば、オスプレイも場周経路以外を飛行する可能性があるということか。
- 場周経路とは、飛行場を使用して離着陸をする際に航空機の流れを整えるために設定された経路であり、離着陸訓練等に使用するが、飛行場から別の場所に飛行する場合は、この経路の一部を通してから目的地に向けて飛行することとなるが、その際も、可能な限り住宅地上空は避けて飛行するよう努めている。
- オスプレイの直近の事故について、どちらもヒューマンエラーによるもので、オスプレイの機体の問題ではないとのことだが、そもそもオスプレイの操縦は高度な技術を要すると聞いたことがある。高度な技術を要する操縦士が操縦していても事故が発生したことになり、結局機体そのものに問題があるのではないかと感じてしまう。そんな機体が牛込地区上空を飛行すると不安になる。悪天候時における計器飛行ではなく、天気の良い日においても、ＣＨ－４７は牛込地区上空を飛行している。場周経路以外は飛行しないと勘違いされるような説明はすべきではない。
- 決して計器飛行は悪天候時のみ行うものではなく、訓練のため晴天時においても飛行することはある。場周経路以外を飛行しないとは断言できないが、いずれにせよ、住宅地を避けて飛行することは当然であり、しっかりと認識している。

５．漁業への影響について

- 有明海漁協が懸念している事項として、のり養殖への影響をあげていたが、コハダ漁への影響も大きく関係するのではないか。コハダ漁においては、漁場まで船で行き、エンジンを止めて漁をするほど、音に敏感であると聞いて

いる。

- 上空を回転翼機が飛行する音によってコハダが逃げてしまうのではないかと、いった声があり、回転翼機が漁に与える影響調査を行ったところ。昨年夏に結果を公表したが、調査のサンプル数が少なく影響の有無について断定することができなかった。地元から再調査の要望もあり、現在も継続してコハダに及ぼす影響について調査をしている。現在、調査中であることから、現時点で予断をもってお答えすることは困難。
- 実際にコハダ漁に影響があるのであれば、説明していただかなければ伝わらない。情報発信をしていただいた方が、我々としても納得できる。
- 承知した。新たな情報があれば、木更津市を通じて情報提供するよう努める。
- 3月後半から7月前半にかけて、潮干狩りの時期に入る。例年約6万人の観光客が来場している中、オスプレイが暫定配備されることによって観光客が激減するようなことになれば、漁協として死活問題である。このような場合、営業補償等を行うことは可能か。また、風評的な被害も現実想定される。
- 従来、潮干狩りの時期については、特に観光客が多く来場する土日については、災害派遣等の実任務を除き、自衛隊側も運用を控えているものと承知している。営業に関する補償であるが、仮にオスプレイの事故によって、確実に利用客が少なくなった、ということであれば、誠意をもって対応させていただく。また、風評被害については、補償すると断言することは困難である。いずれにせよ、真摯に対応させていただきたい。

6. その他

【着陸料】

- 昨年8月に佐賀県知事が受入れ表明をしたとのことだが、防衛省が佐賀空港への着陸料として100億円を佐賀県に支払い、佐賀県は漁業振興基金に積み立てるとのことであるが、仮に木更津駐屯地へ暫定配備となった場合、着陸料は木更津市に支払われるのか。
- 佐賀空港は県営空港であり、佐賀県佐賀空港条例の規定に基づいて、着陸料として支払うものである。着陸料については、防衛省から佐賀県へ支払うもので、佐賀県が漁業振興基金等の目的で使用するもの。佐賀空港の関連施設建設に際して、佐賀県が支出した約200億円につき、自衛隊機が使用するに当たって、その半分の100億円を支払うことが応分の負担として適切であると判断したもの。佐賀空港は県営空港なので着陸料が発生することになるが、木更津駐屯地は国有財産であり、千葉県や木更津市に対して着陸料は発生しない。

- 仮に木更津駐屯地へ暫定配備となれば、木更津市にはデメリットしかないように聞こえるが。
- オスプレイが暫定配備されたことを受け、何らかの障害等が発生した際には、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律に基づいて適切に対応していく考えである。そのため、皆様の御理解、御協力を得るため、説明会を通じて説明させていただいている。

【木更津市への質問・意見】

- 木更津市にお願いであるが、今後の佐賀県の状態に進展があった場合には、交渉の過程の資料を提供してほしい。また、パブリックコメントを行う予定はあるのか。
- ※ パブリックコメントを行う予定はない。