



陸上自衛隊の佐賀空港利用について



平成27年7月



防衛省・自衛隊
MINISTRY OF DEFENSE

目次

我が国を取り巻く安全保障環境

1ページ

陸上自衛隊V-22オスプレイの配備について

質問 なぜ、ティルト・ローター機が必要なのですか。 2ページ

質問 なぜ、佐賀空港に配備するのですか。 4ページ

質問 佐賀空港に配備する部隊等はどのくらいの規模ですか。 5ページ

米海兵隊のMV-22オスプレイについて

質問 MV-22オスプレイは安全な航空機なのですか。 6ページ

佐賀空港の利用について

質問 佐賀空港では具体的にどのような利用をするのですか。 7ページ

質問 生活環境等への影響はあるのですか。 11ページ

質問 配備時期及び施設整備はどのようになるのですか。 12ページ

自衛隊機配備による影響について

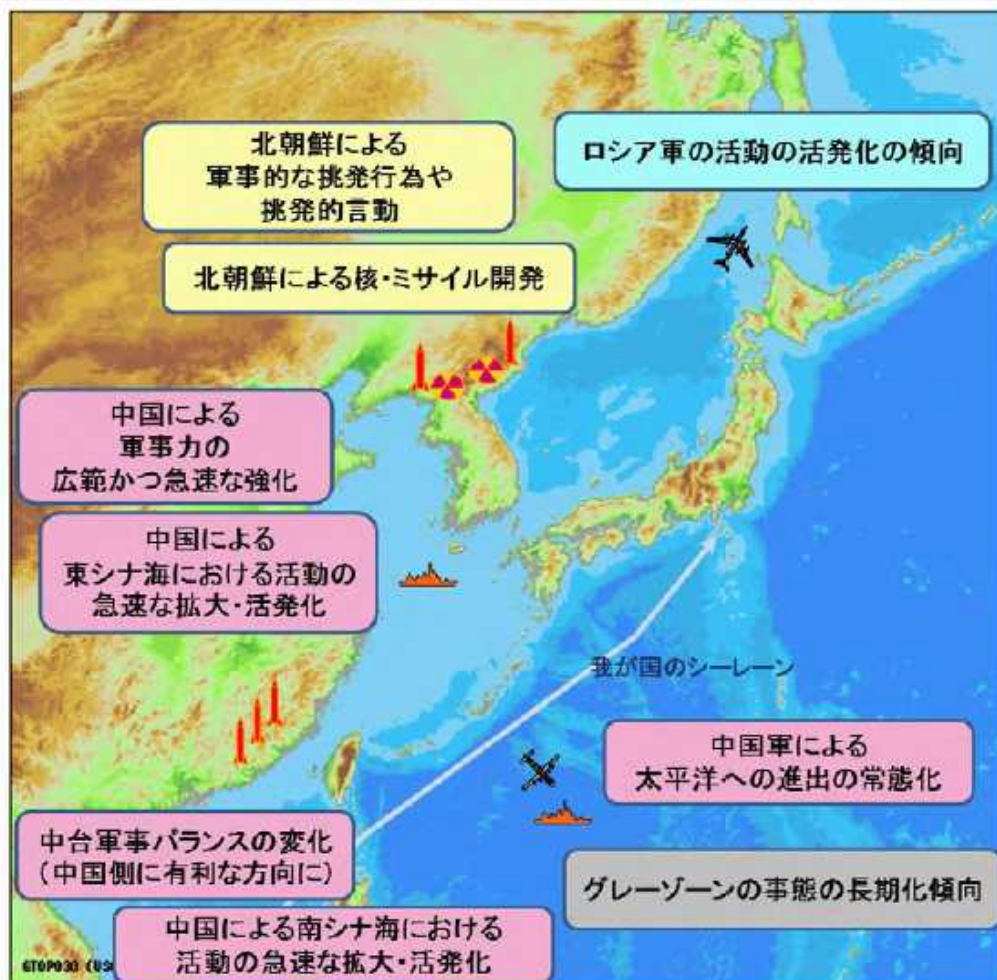
質問 民間空港としての使用・発展に支障はあるのですか。 13ページ

(参考)デモフライト時における騒音測定結果

14ページ

我が国を取り巻く安全保障環境

- 様々な安全保障上の課題や不安定要因が、より顕在化・先鋭化し、我が国を取り巻く安全保障環境は、一層厳しさを増しています。
- 防衛省としては、国民の生命・財産と領土・領海・領空を守り抜くため、力による現状変更を許容しないとの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考えています。
- このため、日本最西端の与那国島や奄美諸島に新たに拠点を整備するほか、那覇基地に戦闘機約20機を追加配備するなど、南西諸島に約7,400人の隊員が配置されている現在の防衛体制を大幅に強化させる取組を進めています。
- 具体的には、イージス艦や潜水艦など新型艦艇の整備を進め、各地の防空レーダーを改修して探知能力を高めるとともに、レーダーに探知されにくいステルス戦闘機を導入するなど、島嶼部に直接の攻撃が及ばないよう最新鋭の装備品の取得を進めています。
- さらに、万一にも島嶼部への攻撃の差し迫った予兆が確認されたり実際に攻撃を受けた場合に備え、島嶼防衛や奪回を目的に専門的な訓練を受けた「水陸機動団」を新設して防衛に万全を期すこととしています。



陸上自衛隊V-22オスプレイの配備について

質問

なぜ、ティルト・ローター機が必要なのですか。

- 「中期防衛力整備計画(平成26年度～平成30年度)」では、島嶼部への侵攻などに対応するため、約3,000人規模の「水陸機動団」を新編することとしています。
- このような部隊を島嶼部に迅速に投入するには、自衛隊が保有している輸送ヘリコプター(CH-47JA)の輸送能力を、巡航速度や航続距離等の観点から補完・強化し得るティルト・ローター機を導入して、有事の際における迅速な展開・対処能力を向上させる必要があります。
- こうしたことから防衛省は、「中期防衛力整備計画(平成26年度～平成30年度)」において、17機のティルト・ローター機を導入することとしています。

島嶼防衛のイメージ



- ティルト・ローター機は、固定翼航空機のように早い巡航速度と長い航続距離を有しつつ、ヘリコプターのように高い離着陸性能を有しているため、島嶼防衛や災害対処などの場面における重要な役割を担うことを想定しています。

■ ティルト・ローター機の有用性

- ティルト・ローター機は、
 - ・ 固定翼機が離着陸できない島においても離着陸可能
 - ・ 速度性能を発揮し、輸送ヘリコプターに比べ、迅速な飛行が可能であり、飛行場のない離島からの急患輸送や、災害対処にも極めて有効であると考えられます。
- 昨年3月には、東京都小笠原村議会より、ティルト・ローター機の早期導入、運用についての要請決議を頂いています。

急患輸送のイメージ



質問

なぜ、佐賀空港に配備するのですか。

- 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周辺の負担軽減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、佐賀空港が配備先として最適の飛行場であると判断しました。

■ 佐賀空港を配備先とする理由

- 水陸機動連隊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、同作戰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も活用しうること

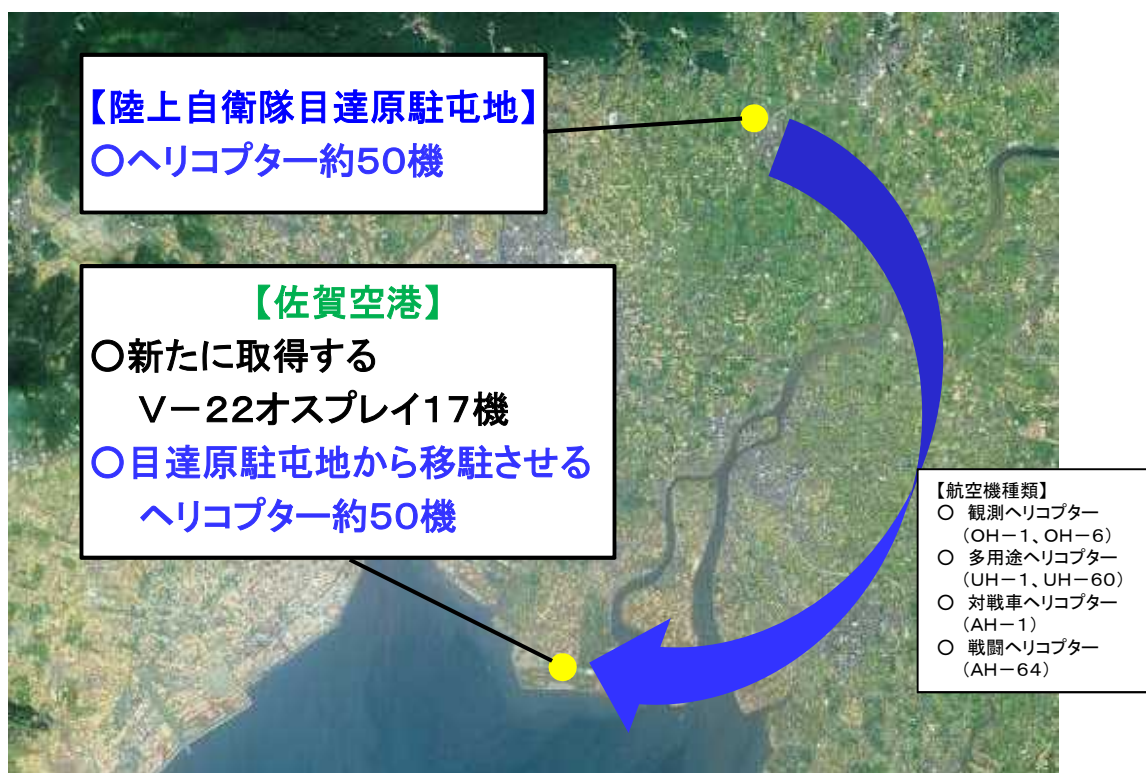
■ 佐賀空港と関連施設の位置関係



質問

佐賀空港に配備する部隊等はどのくらいの規模ですか。

- 現時点で、V-22オスプレイ17機に、市街化が進む目達原駐屯地に所在するヘリコプター約50機を加えた合計約70機、配置される隊員は、約700～800名程度を想定しています。



観測ヘリコプター(OH-1)



観測ヘリコプター(OH-6)



多用途ヘリコプター(UH-1)



多用途ヘリコプター(UH-60)



対戦車ヘリコプター(AH-1)



戦闘ヘリコプター(AH-64)

米海兵隊のMV-22オスプレイについて

質問

MV-22オスプレイは安全な航空機なのですか。

- 米国は、全ての信頼性・安全性基準を満たすものと判断し、平成17年9月にMV-22の量産を承認しました。
- 開発途中においては大きな事故が4回発生しましたが、機能の追加や再設計など事故原因への対策を行い、技術的な問題点はクリアされています。
- 平成17年の米国政府によるMV-22の量産決定以降、飛行事故が発生していますが、原因の究明を行い、より安全性を高めるための努力をしています。
- また、日本政府としては、平成24年4月にモロッコで発生したMV-22の事故及び同年6月に米国フロリダ州で発生したCV-22の事故の各調査結果の分析評価や同年9月の「日本国における新たな航空機（MV-22）に関する日米合同委員会合意」等を総合的に勘案し、我が国におけるMV-22の運用について、その安全性を確認しています。

日本政府による事故分析評価 (平成24年8月、9月)

日本政府として、様々な角度から安全性を検証。その結果、事故の原因検証等からも、機体の安全性には特段の問題はなく、MV-22が他の航空機と比べて特に危険と考える根拠は見出し得ず。

MV-22に関する日米合同委員会合意 (平成24年9月)

人的要因による操縦ミス等をどのようにして防止するかについて、十分な再発防止策が既に採られていることを確認。さらに、日本国内における飛行運用についても、低空飛行訓練の実施も含め、地域住民に十分な配慮がなされ最大限の安全対策が採られることを両国間で合意。

佐賀空港の利用について

質問

佐賀空港では具体的にどのような利用をするのですか。

【1. 佐賀空港利用の時間帯】

- 平日の朝8時頃から17時頃の間の運用を基本とさせていただきたいと考えております。
- 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ご理解願います。
- 離島からの急患輸送の要請や、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場合があることについてもご理解願います。

【2. 空港利用の頻度等】

- 約70機の航空機すべてを運用した場合、現時点の見積りでは年間290日程度、1日あたり60回程度（年間17,000回程度）の離着陸を行うことを想定しています。

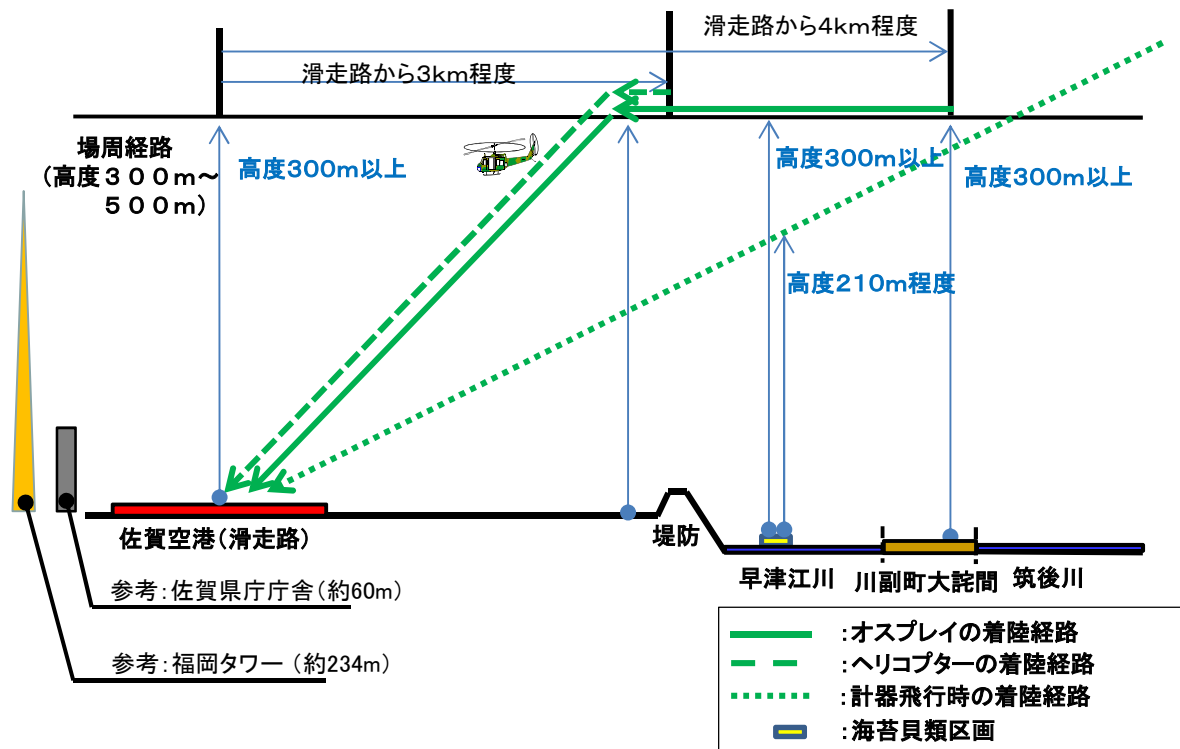
【3. 佐賀空港周辺における基本的な飛行経路】(有視界飛行)

- 自衛隊が使用する飛行場においては、円滑な離陸、着陸のため、場周経路(じょうしゅうけいろ)を設定し、自衛隊機が滑走路への離陸や着陸を行う場合には、当該経路を飛行し、離陸や着陸を行うこととしています。
- 佐賀空港の北側には住宅地などが所在しているため、騒音の面でご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として考えております。

■ 佐賀空港周辺における飛行経路(イメージ)

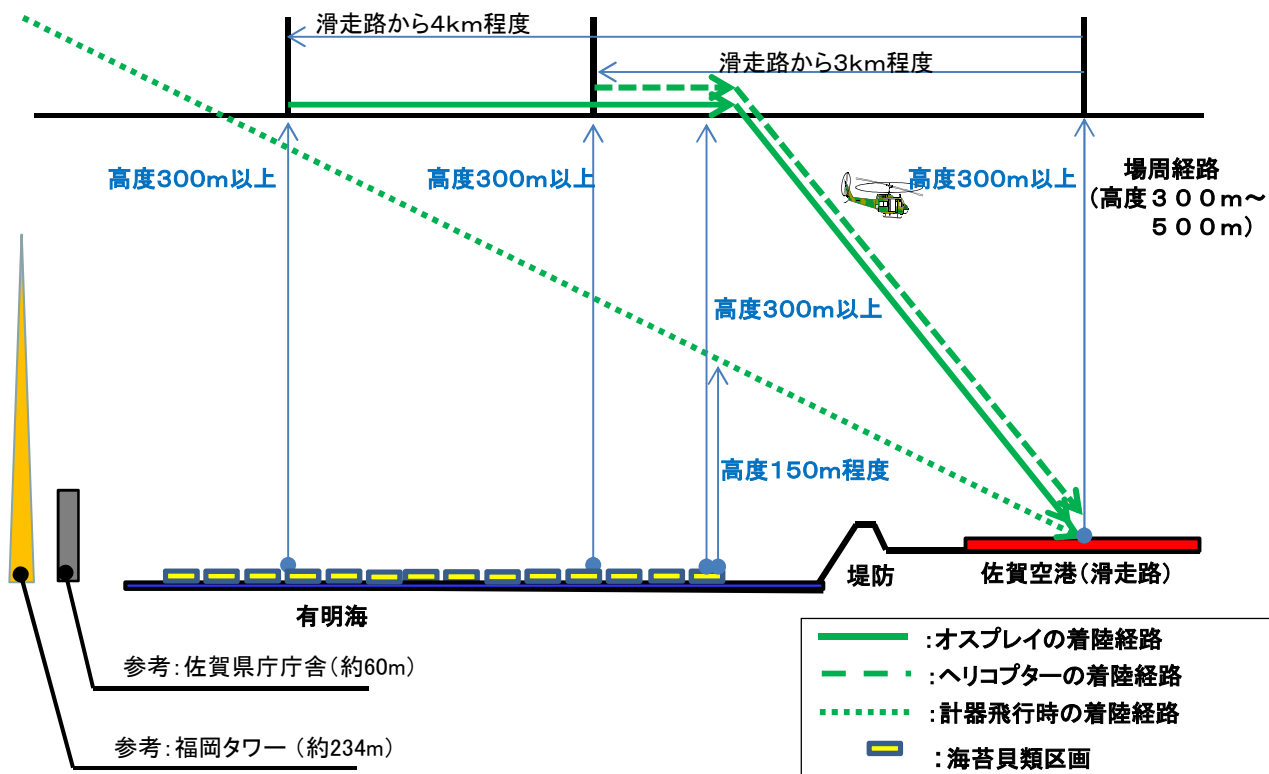


(その1) 佐賀空港周辺における着陸時の飛行経路断面図(東側)(イメージ)



注 離陸時は着陸時よりも深い角度で上昇するため、着陸時よりも滑走路に近い距離で高度300m以上に到達

(その2) 佐賀空港周辺における着陸時の飛行経路断面図(西側)(イメージ)



注 離陸時は着陸時よりも深い角度で上昇するため、着陸時よりも滑走路に近い距離で高度300m以上に到達

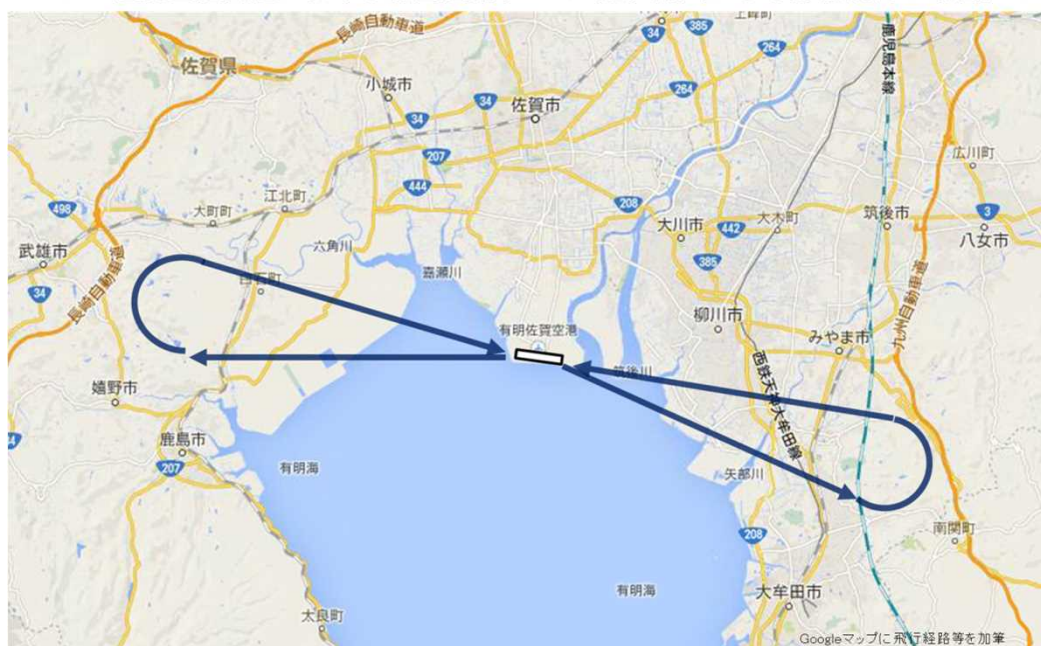
【4. 悪天候時における飛行経路】(計器飛行)

- パイロットによる目視での飛行(有視界飛行)のほか、雲や雨などにより、その視程が妨げられる気象状態においては、佐賀空港を現に利用している民航機と同様に、
空港側の指示に従い、国土交通省が定めた経路を飛行
することとなります。

■ 佐賀空港周辺における離陸経路イメージ(悪天候等による計器飛行の場合)



■ 佐賀空港周辺における着陸経路イメージ(悪天候等による計器飛行の場合)



注: 作図上、国土交通省の航空路誌に示す経路と厳密に一致しないことがある。

質問

生活環境等への影響はあるのですか。

- オスプレイなどの佐賀空港利用にあたっては、民間空港としての使用・発展や周辺の漁業・農業に悪影響を及ぼさないことを前提とします。
- 空港から北に3～4km離れた住宅地においては、オスプレイの離陸時の騒音最大値は、50デシベル程度と見積もられ、静かな事務所で測定される値とほぼ同等です。
- 自衛隊機による騒音や大気質への影響については、引き続き分析を進め、丁寧に説明してまいります。

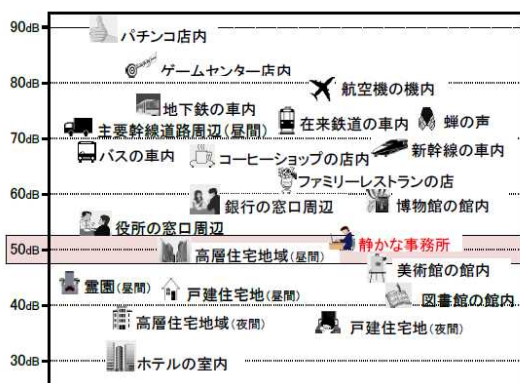


図1 騒音の目安(都心・近郊用)

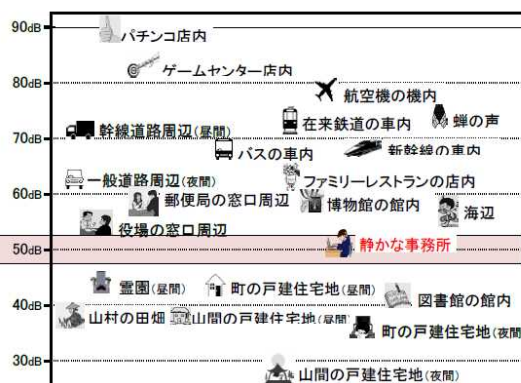


図2 騒音の目安(地方都市・山村部用)

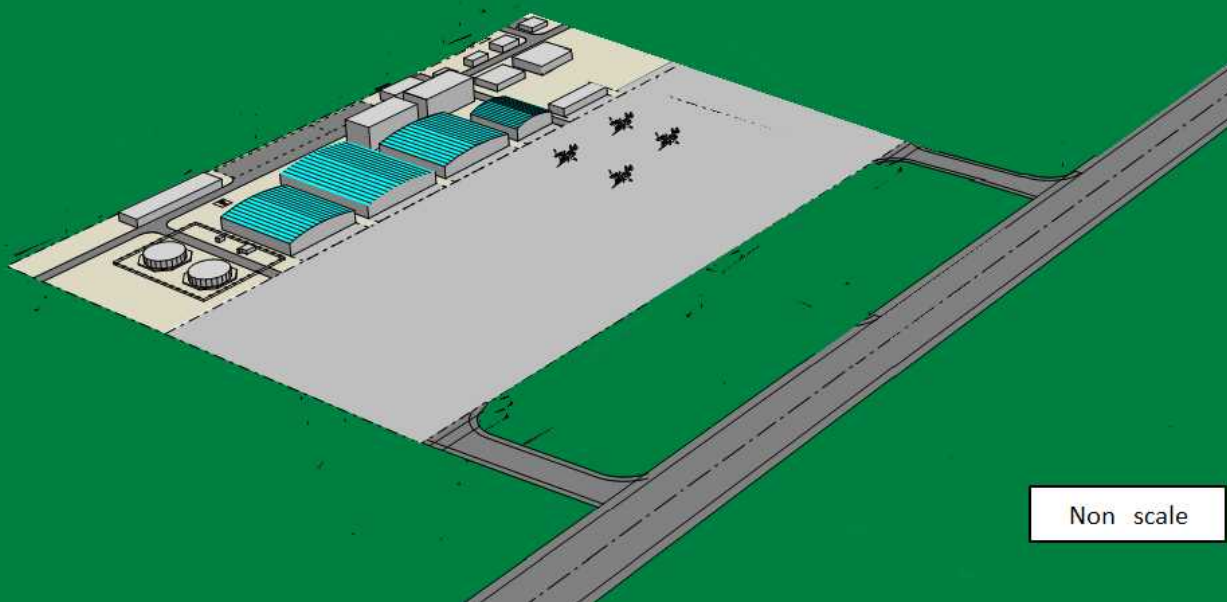
出典：環境省HP等

質問

配備時期及び施設整備はどのようなになるのですか。

- オスプレイの配備に合わせて佐賀空港が活用できるよう、平成31年度を目途に、佐賀空港の西側に駐機場や格納庫等を整備することを検討しています。

施設配置イメージ



自衛隊機配備による影響について

質問

民間空港としての使用・発展に支障はあるのですか。

- 自衛隊機の利用が佐賀空港の民間空港としての使用・発展に影響を与えることはなく、また、将来、佐賀空港を利用する運航便が増加したとしても、同様に影響を与えることはありません。

<検証結果①>

現在、佐賀空港を利用している民航機(定期便等+小型機)の運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 あたりに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	8回(※1)	6.5分	52分程度 ①
民航機 (小型機)	18回程度(※2)	3.25分	59分程度 ②
自衛隊機	60回程度(※3)	3.5分	210分程度 ③
			計321分程度 (①+②+③)



利用可能時間(8:00~17:00)
計540分

(※1) 現在、自衛隊機の基本的な運用時間内(8:00~17:00)で運航する民航機(定期便等)の離着陸回数。

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数。

(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

<検証結果②>

近い将来、民航機(定期便等+小型機)が増えてもその運航への支障はない

種別	離着陸回数 (8:00~17:00)	離着陸1回 あたりに要する 概ねの時間	滑走路占有時間 (8:00~17:00)
民航機 (定期便等)	27回(※1)	6.5分	176分程度 ①
民航機 (小型機)	27回程度(※2)	3.25分	88分程度 ②
自衛隊機	60回程度(※3)	3.5分	210分程度 ③
			計474分程度 (①+②+③)



利用可能時間(8:00~17:00)
計540分

(※1) 現在の民航機(定期便等)の1時間あたりの最大離着陸回数3回に9時間に乗じた回数。
9時間は自衛隊機の基本的な運用時間(8:00~17:00)

(※2) 平成25年度の民航機(小型機)の離着陸実績(4,420回)を1年間の平日の日数(245日)で除した回数に1.5を乗じた回数。

(※3) 民航機(定期便等+小型機)が特定の時間帯に集中的に離着陸を行う場合、当該時間帯の自衛隊機の離着陸を控える。

※「佐賀空港の民間空港としての使用・発展に支障を与えないことについて」(平成26年11月)資料(抜粋)

(参考)デモフライト時における騒音測定結果

場周経路飛行時における騒音測定場所別最大値
(4月24～25日)

単位：dB

		川副町小々森	川副町犬井道	川副町大詫間	白石町福富	柳川市大浜町
24日	午前 (ヘリ用)	51	—	51	—	—
	午後 (MV-22用)	58	—	—	—	—
25日	午前 (ヘリ用)	51	51	—	—	—
	午後 (MV-22用)	—	—	—	—	—

※ —は、50 dB以下のため測定できなかった。

空港への進入・離脱(計器飛行による着陸経路)時における騒音最大値

単位：dB

			白石町福富	柳川市大浜町
24日	午前 (ヘリ用)	進入	—	73
		離脱	71	—
	午後 (MV-22用)	進入	67	—
		離脱	—	70
25日	午前 (ヘリ用)	進入	—	77
		離脱	67	—
	午後 (MV-22用)	進入	66	—
		離脱	—	75

※ —は、50 dB以下のため測定できなかった。