



関防企基第4331号
令和元年10月31日

千葉県総合企画部長 殿

北関東防衛局企画部長



陸上自衛隊オスプレイの暫定配備要請に関する説明内容等について
（回答）

政企第491号（令和元年9月30日）により照会された標記について、別添のとおり回答します。

添付書類：別紙

○資料 7 頁「木更津駐屯地への暫定配備の必要性」について

問 1 「陸自オスプレイの恒久配備先は佐賀空港であるとの考え方は変更ありません」との記述がありますが、この「考え方」は何を根拠としているのでしょうか。

問 2 上記「考え方」について、何ら決定されたものではない場合、「考え方は変更ありません」は何を根拠としているのでしょうか。有明海漁協の理解を得ることが困難である場合、「考え方」が「変更」され、木更津駐屯地が恒久配備先になることはありませんか。

1. 防衛省として、陸自オスプレイについては、昨年 3 月に長崎県佐世保市に創設した水陸機動団との一体的運用等の観点から、恒久配備先として佐賀空港が最適であると判断してきており、陸自オスプレイを木更津駐屯地に恒久配備することは考えておりません。この点に関して、2014（平成 26）年夏以降、佐賀県等と調整を行ってきており、昨年 8 月、佐賀県知事から防衛省の要請を受け入れるとの表明を頂いています。
2. 佐賀県は、現在、「佐賀空港を自衛隊と共用しない」との約束がある公害防止協定を変更することについて、有明海漁協と協議しており、本年 5 月には佐賀県知事が有明海漁協に直接説明しました。
3. その中で、本年 8 月 9 日には、有明海漁協に対し、防衛省からも直接説明する機会（※1）を頂き、漁業者の方々の懸念事項に対応した措置を含め、オスプレイ配備計画について、改めて防衛省としての考え方を説明させていただきました。

※1 防衛省による漁協説明の概要

日時：2019（令和元）年 8 月 9 日（金）1300～1400

参加者：有明海漁協（徳永組合長、江頭専務理事、各支所運営委員長ほか）

防衛省（土本大臣官房審議官、廣瀬九州防衛局長ほか）

佐賀県（大川内政策部長ほか）

4. また、8月の説明会に引き続き、9月17日から有明海漁協を構成する各支所(※2)の方々への個別説明も開始させていただいているところです。こうした説明を含め、様々な機会を通じて、オスプレイ配備計画について御理解と御協力を頂けるよう、引き続き、誠心誠意対応してまいります。

※2 防衛省による有明海漁協各支所説明の概要

有明海漁協は、佐賀県有明海地区の各漁協が合併して2007(平成19)年に設立されており、15の支所が存在。9月17日から順次各支所に対する個別説明(廣瀬九州防衛局長ほか)を実施。

5. いずれにしましても、防衛省として、陸自オスプレイの恒久配備先は佐賀空港であるとの考え方に変更はなく、佐賀空港西側に駐屯地を整備するための施設整備費として約30億円を令和2年度概算要求に計上したところです。

資料 7 頁「木更津駐屯地への暫定配備の必要性」について

問 3 「木更津駐屯地を暫定配備先として考える理由」については、木更津市議会基地政策特別委員会において、防衛省から、陸海空自の基地 4 6 箇所を検討し、1,500メートルの滑走路を持たない 1 3 箇所を除外したとの説明がありましたが、比較検討の具体的な内容は明らかにされていないため、木更津駐屯地が暫定配備先と考えるに至った経緯が判別できません。

公表されている情報から、参考までに、1,500メートル以上の滑走路長と木更津駐屯地以上の地積を有し、かつ、長崎県相浦駐屯地までの距離が木更津駐屯地より近い自衛隊基地を示すと、1 4 箇所存在すると思われまます（自衛隊が共用する民間空港を含む）。それらの基地と木更津駐屯地を、「木更津駐屯地を暫定配備先として考える理由」に掲げる条件に照らして、どのように比較検討されたのか明示してください。

（1 4 箇所の自衛隊基地）

海上自衛隊

厚木航空基地（神奈川県）、岩国航空基地（山口県）、鹿屋航空基地（鹿児島県）

航空自衛隊

入間基地（埼玉県）、浜松基地（静岡県）、小松基地（石川県）、岐阜基地（岐阜県）、美保基地（鳥取県）、防府北基地（山口県）、芦屋基地（福岡県）、築城基地（福岡県）、新田原基地（宮崎県）、福岡空港（福岡県）、那覇空港（沖縄県）

1. 陸自オスプレイの暫定的な配備地の候補としては、

- ① オスプレイの運用に必要な滑走路長（約 1,500m）を有すること
- ② 駐屯地内にオスプレイ 17 機を配置する地積があること
- 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 既存施設（格納庫等）が利用でき、運用基盤を整えやすいことを考慮しました。

2. これらの条件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、木更津駐屯地に暫定配備を行いたいとの考えに至ったところですが、御指摘のような駐屯地・基地全体の面積には、当然のことながら隊庁舎や体育館などの既存の建物等が占めている部分もあることから、上記②の地積については、必ずしも駐屯地・基地全体の地積（面積）を考慮して判断しているわけではありません。
3. 一方、陸自オスプレイについては、島嶼防衛能力を強化する観点から、昨年3月に創設した水陸機動団を輸送することを主な目的として導入することとしています。このため、恒久配備地として佐賀空港を選定した有力な理由の一つとしては、水陸機動団の主力を配備している長崎県佐世保市の相浦駐屯地と距離が近いことが挙げられます。
4. したがって、暫定配備先の検討に際しては、御指摘のとおり、相浦駐屯地との距離を含めて検討しています。他方、木更津駐屯地よりも水陸機動団との距離が近い自衛隊の航空基地については、17機を収容できる地積や、格納庫など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といった他の要件に合致しなかったため、各種要素を総合的に判断した結果として、木更津駐屯地に暫定配備を行いたいとの考えに至ったものです。
5. なお、御指摘の14箇所の自衛隊基地の滑走路は、全て上記①のオスプレイの運用に必要な滑走路長（約1,500m）を有していますが、これらの基地が上記②から④までのどの要件に合致しなかったのかについてこれ以上の詳細を個別にお答えしていった場合、最終的には、自衛隊の能力や運用等が明らかになるおそれがあることなどから、お答えを差し控えさせていただいているところです。

○資料 8 頁「暫定配備の開始時期・施設整備」について

問 4 木更津駐屯地では、CH-47 の運用スペース確保のため駐機場の増設工事について日米合同委員会合意がなされましたが、既存の配備機ですら運用スペースが足りないにも関わらず、オスプレイ 17 機分の運用スペースを確保できるのでしょうか。暫定配備に伴う施設整備の全容について示してください。

1. 暫定配備するオスプレイ 17 機の運用スペースは、新たに駐機場の増設等を行わず、既存配備機の運用を工夫することで、確保する計画としています。
2. 木更津駐屯地には、オスプレイを含め陸自が保有する各種航空機の運用に必要な施設はおおむね整っており、新たに大規模な施設整備を行わなくても、基本的な運用は可能と考えています。
一方で、その運用をより円滑に行うためにどのような施設を整備すべきか検討しているところです。
3. 具体的には、
 - ① 機体数の 17 機までの増加に併せて、オスプレイを運用する要員が増えることを踏まえた簡易なプレハブ隊庁舎の設置、
 - ② 駐機場の耐熱塗装処理、
 - ③ オスプレイの操縦用シミュレータを設置するための電源整備、
 - ④ オスプレイが着陸時に脚部が出ない等の不具合が発生した場合に機体を極力損傷させることなく着陸させるための緊急着陸帯の整備、
 - ⑤ 移動式整備用コンテナを設置するためのコンクリート舗装、
といった小規模な施設整備を検討しています。
4. いずれにしましても、暫定的な配備に際して大規模な施設整備を行うことは予定しておらず、最小限の範囲にとどめることとしています。

○資料 1 2 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 5 「オスプレイの訓練内容・訓練場への飛行ルートは、CH-47 などの木更津駐屯地に現在配備している航空機と同様になる」と記載されていますが、CH-47 等の航空機の訓練場所、訓練頻度の状況の詳細について示してください。

1. 木更津駐屯地に配備されている陸自航空機については、その訓練の多くを木更津飛行場、その場周経路上及び県内外の演習場（習志野演習場、富士演習場、相馬ヶ原演習場、関山演習場等）で行っており、そのほかは、木更津飛行場運用規則により定める千葉県等の上空に設定した空中操作空域、九十九谷（くじゅうくだに）、宇藤原（うとうばら）、大沢といった場外離着陸訓練場、房総低空域飛行訓練場などで行っています。なお、空中操作空域や場外離着陸訓練場、房総低空域飛行訓練場での訓練は、一般的に、これまでもそれほど多くはなく、木更津飛行場及び場周経路上や演習場での訓練が多くの割合を占めており、オスプレイの訓練もこれと同様の態様となることを想定しています。
2. また、木更津駐屯地周辺においては、騒音の面でご負担を生じさせないように、オスプレイは原則として、西側の場周経路を飛行することとします。
3. したがって、陸自オスプレイが配備されたとしても、千葉県全域において訓練を行うわけではなく、あくまでこれらの飛行場や演習場等において安全に十分配慮して訓練を実施することとなります。

(参考資料)



房総低空域飛行訓練場



○資料12頁「オスプレイの訓練内容」について

問6 オスプレイは島嶼防衛に用いることを目的とするのであれば、房総半島の陸上で訓練する必要は無く、海上で訓練を行うべきではないでしょうか。

1. 陸自オスプレイを暫定的に配備した後における訓練の具体的な内容、態様については、現時点で確定しているわけではなく、引き続き検討を行っています。
2. その上で申し上げれば、陸自オスプレイの訓練に関し、佐賀空港への配備について御説明した際においては、基本操縦訓練について、場周経路上を含め、有明海上空を使用することが想定される旨お答えしてきました。
3. 同様に、木更津駐屯地へ暫定配備した場合においても、必要に応じ、海上において基本操縦訓練を実施することは想定されます。
4. 一方で、島嶼防衛等の実任務における、島嶼奪回のための島嶼への上陸や、災害派遣において、派遣先で離着陸できる場所が限られている場合、オスプレイを垂直離着陸させる場合など、陸上の上空を飛行する可能性があることから、操縦技量の維持・向上のためには、房総半島の陸上で訓練を行う必要があることを御理解いただきますようお願いいたします。

○資料 1 2 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 7 「オスプレイは、『飛行場内で行うホバリング訓練』『飛行場及び周辺の空域で行う基本操縦訓練』『演習場等で行う部隊訓練』等を行うことを考えています」と記載されていますが、「ホバリング訓練」「基本操縦訓練」「部隊訓練」等の詳細はどのようなものですか。

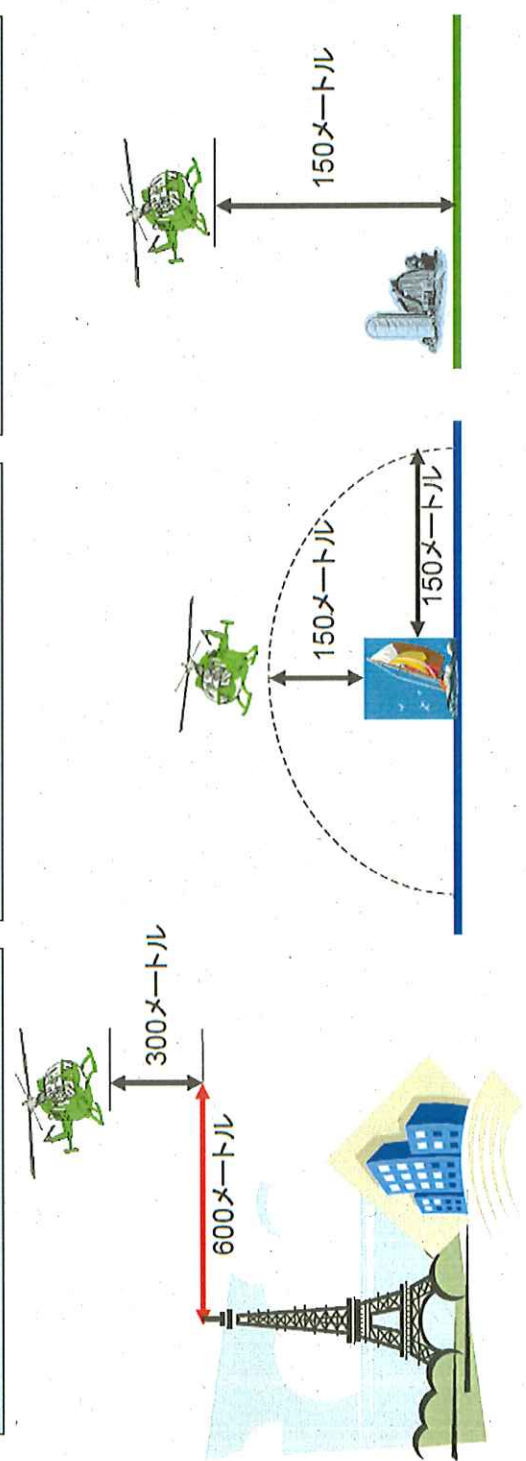
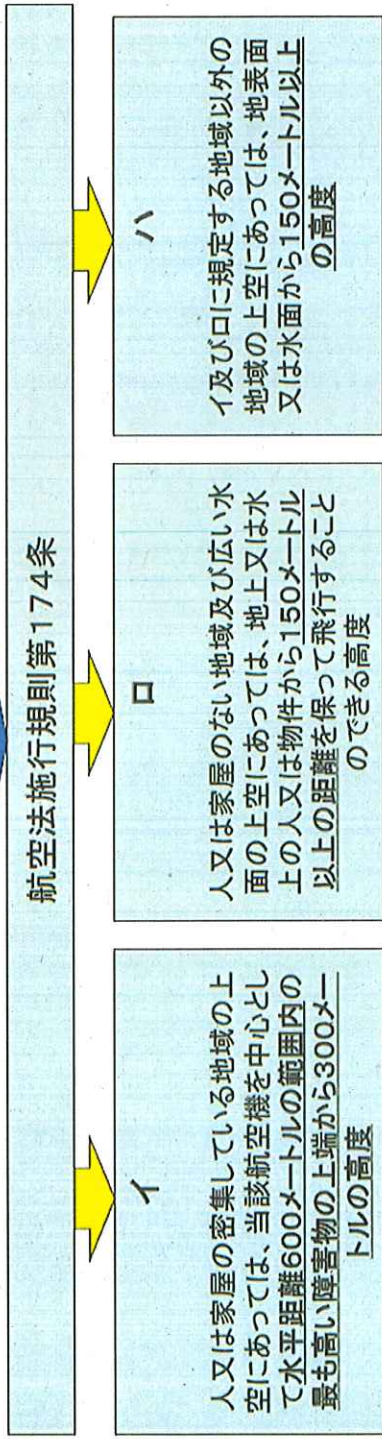
1. ホバリング訓練は、ある一定の高度において静止し、旋回及び高度を一定にして行う低速の前進・横進・後進等を行う訓練です。
2. 基本操縦訓練は、操縦士が航空機の基本的性能を理解し、出発地から目的地までの飛行を行うために必要な知識及び技能を習得するための訓練であり、訓練課目にはホバリング訓練や離着陸訓練などが含まれます。
3. 離着陸訓練は、離陸及び着陸時の操縦技法を訓練するものです。
4. 輸送を任務とする航空部隊が実施する部隊訓練は、演習場等に展開し、駐機場、指揮所、兵站施設等を開設する訓練や隊員を空輸することを想定したヘリボン訓練等です。

○資料 1 2 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 8 周辺空域で基本操縦訓練を行うとしていますが、当該空域は木更津市域又はその他の千葉県内に所在しますか。この訓練の頻度や飛行経路について示してください。

1. 基本操縦訓練を実施する場合の空域については、陸自オスプレイも木更津駐屯地に配備しているCH-47輸送ヘリ等と同様になると想定しています。
2. 具体的に使用する空域については、その時々利用状況や気象状況等を踏まえて決定することとなりますが、木更津駐屯地に所在する航空機についても安全面に十分配慮した上で、木更津市域及び千葉県内で実施しているところです。
3. 飛行頻度について確定的に申し上げることは困難ですが、基本操縦訓練については休日を除いておおむね毎日実施することを想定しています。
4. 飛行経路については、自衛隊に限らず、国内のヘリコプターは、有視界飛行方式で飛行することが一般的ですが、その場合、目的地への飛行経路はその時々気象状況や地域の実情を踏まえ、航空法の範囲の中で操縦者が最も適切とした経路を選ぶこととなるため、あらかじめ確定した経路をお示しすることは困難です。
5. なお、民航機と同様に自衛隊機は航空法で定められた最低安全高度を確保した飛行を行っており、自衛隊機の操縦者は、より一層安全を確保する観点から、気象条件を考慮しつつ、地域の実情に応じて、病院、市街地、住宅地などを回避しながら、上空からの識別が容易な幹線道路、鉄道、河川、海岸線等に沿って、飛行することを基本とし、安全確保に最大限配慮しています。
6. しかしながら、その時々気象条件や周辺の地形、安全な飛行の確保等のため、やむを得ず住宅地の上空を飛行せざるを得ない場合もあることを御理解いただきますようお願いいたします。

最低安全高度 (航空法第81条)
 航空機は、離陸又は着陸を行う場合を除いて、地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全を考慮して国土交通省令で定める高度以下の高度で飛行してはならない。



(参考資料)

○資料1 2頁「オスプレイの訓練内容」について

問9 木更津駐屯地から各演習場、離着陸訓練場、飛行訓練場への飛行ルートについて示してください。

1. 自衛隊機が木更津駐屯地から各演習場に向かう飛行経路を想定した場合、木更津駐屯地に現在配備している他の陸自航空機と同一であり、例えば、
 - ① 習志野演習場へは、飛行場離陸後、海側の西側場周経路から東京湾上空へ飛行し、そのまま海上を北上した後、花見川沿いに北東に向かうパターン又は、千葉港南側から住宅密集地を避け北東に向かったのちに北西に向かうパターン
 - ② 富士演習場地区へは、飛行場離陸後、三浦半島から相模湾沿いを經由して、酒匂川の北側若しくは南側から東名高速道路沿いに飛行するパターン
 - ③ 相馬ヶ原演習場へは、飛行場離陸後、東京湾沿いを飛行して江戸川から荒川沿いに北上し群馬方面へ向かうパターン又は、東京湾から横浜を經由し、入間飛行場東側から荒川沿いに北上し群馬方面へ向かうパターン
 - ④ 関山演習場へは、相馬ヶ原演習場へ向かうルートから上信越自動車道沿いに向かうパターンといった飛行ルートが考えられます。
2. また、木更津駐屯地から各場外離着陸訓練場及び木更津飛行場運用規則により定める房総低空域飛行訓練場に向かう飛行経路は、例えば、飛行場離陸後、東京湾沿いを南西に飛行し富津岬沖から各場外離着陸訓練場及び房総低空域飛行訓練場に向かうパターンが考えられます。
3. ただし、実際の飛行経路は、その時々のお気象や地域の実情を踏まえ、航空法の範囲の中でパイロットが最も適切としたルートを選ぶこととなるため、あらかじめ確定したルートをお示しすることは困難であることを御理解ください。

○資料 12 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 10 市街地上空において「ホバリング訓練」「基本操縦訓練」「部隊訓練」等が行われますか。

1. 実際に陸自オスプレイを暫定的に配備した後における訓練の具体的な内容・態様については、現時点において確定してはおりませんが、従来から木更津駐屯地に配備しているCH-47輸送ヘリ等と、基本的にはおおむね同様の内容及び場所を想定しており、ホバリング訓練については飛行場内、基本操縦訓練については、飛行場や周辺の空域、部隊訓練については、演習場等で行う予定です。

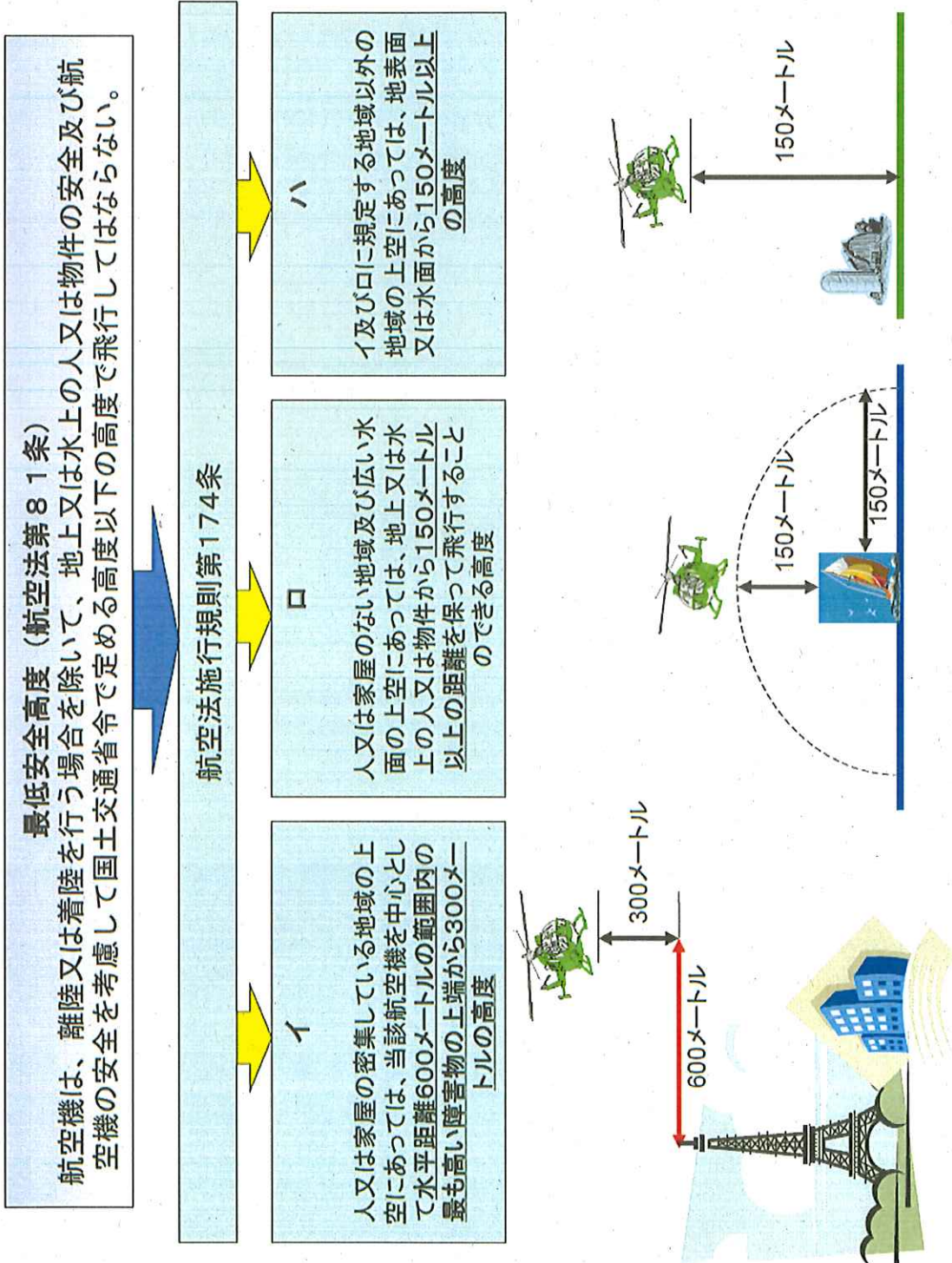
なお、基本操縦訓練のうちホバリング訓練は、飛行場内、演習場及び木更津飛行場運用規則により定める房総低空域飛行訓練場内の人家のない山岳部等で行い、離着陸訓練は、飛行場、演習場及び場外離着陸訓練場で行うことを考えています。

2. 一方、飛行場周辺の空域や演習場といった目的地に至る飛行経路については、民航機と同様に自衛隊機は航空法で定められた最低安全高度を確保した飛行を行うよう定められており、自衛隊機の操縦者は、より一層安全を確保する観点から、気象条件を考慮しつつ、地域の実情に応じて、病院、市街地、住宅地などを回避しながら、上空からの識別が容易な幹線道路、鉄道、河川、海岸線等に沿って、飛行することを基本とし、安全確保に最大限配慮しています。

3. なお、木更津駐屯地に所在する陸自航空機は、住宅地等上空で訓練を行うことを避け、飛行場、周辺の空域でも人家のない場所、演習場等において安全に十分配慮して実施しております。

4. しかしながら、その時々気象条件や周辺の地形、安全な飛行の確保等のため、やむを得ず住宅地の上空を飛行せざるを得ない場合もあることを御理解いただきますようお願いいたします。

最低安全高度



○資料 1 2 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 1 1 市街地上空において夜間飛行や低空飛行は行われますか。

1. 航空機の飛行に当たっては、規定された飛行経路等の遵守、深夜、早朝の飛行を可能な限りの回避等、任務に支障のない範囲で周辺への配慮に努めているところですが、陸自オスプレイは、我が国の防衛や災害対応等に適切に対処するための技量を維持・向上する必要があることから、木更津駐屯地に所在する他のヘリ同様に、低空飛行訓練及び夜間飛行訓練を実施させていただく必要があることを御理解いただきたいと思います。
2. その上で申し上げれば、低空飛行訓練については、航空法に基づき、国土交通大臣から許可を得た上で、木更津飛行場運用規則により定める「房総低空域飛行訓練場」内で実施することとしており、その中でも、特に低い高度での飛行を伴う訓練は、同規則により定めている「超低空飛行エリア」において、そのエリア内の人家のない山岳部等に設定した訓練コースで実施することを想定していますが、詳細については現在検討しているところです。なお、房総低空域飛行訓練場内にあっても、同規則により、人家等がある場合は、150m以上の距離を保って飛行することとされています。
3. また、夜間飛行訓練については、飛行場、場周経路及び飛行場周辺などの空域において、基本的に日中に実施する訓練と同様の訓練を想定していますが、夜間であることを踏まえ、騒音による住民の皆様への影響を特に考慮し、住宅地等の上空を避けて実施することとしています。
4. さらに、夜間における低空飛行訓練についても先ほど申し上げたとおり、「房総低空域飛行訓練場」内や「超低空飛行エリア」内の人家のない山岳部等に設定した飛行コースで実施することを検討しています。

(参考資料)

○航空法（昭和27年法律第231号）

（最低安全高度）

第八十一条 航空機は、離陸又は着陸を行う場合を除いて、地上又は水上の人又は物件の安全及び航空機の安全を考慮して国土交通省令で定める高度以下の高度で飛行してはならない。但し、国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

○航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）

（最低安全高度）

第七十四条 法第八十一条の規定による航空機の最低安全高度は、次のとおりとする。

- 一 有視界飛行方式により飛行する航空機にあつては、飛行中動力装置のみが停止した場合に地上又は水上の人又は物件に危険を及ぼすことなく着陸できる高度及び次の高度のうちいずれか高いもの
 - イ 人又は家屋の密集している地域の上空にあつては、当該航空機を中心として水平距離六百メートルの範囲内の最も高い障害物の上端から三百メートルの高度
 - ロ 人又は家屋のない地域及び広い水面の上空にあつては、地上又は水上の人又は物件から百五十メートル以上の距離を保つて飛行することのできる高度
 - ハ イ及びロに規定する地域以外の地域の上空にあつては、地表面又は水面から百五十メートル以上の高度
- 二 計器飛行方式により飛行する航空機にあつては、告示で定める高度

○資料 1 2 頁「オスプレイの訓練内容」について

問 1 2 市街地上空において固定翼モード以外の回転翼モード、転換モードにより飛行することはありますか。

1. 木更津駐屯地に配備する陸自オスプレイが訓練でどのような飛行を行うのかを一律にお答えするのは困難ですが、その上で申し上げれば、飛行モードについては、固定翼モードでの飛行を基本としており、飛行場から演習場等への移動等は固定翼モードでの飛行が基本となります。
2. 訓練を行う飛行場内、演習場内、木更津飛行場運用規則により定める房総低空域飛行訓練場内の人家のない山岳部等で、訓練の内容に応じて垂直離着陸モードでの飛行を行うこととなると考えています。また、転換モードでの飛行は、固定翼モードと垂直離着陸モードを切り替える中で実施することとなり、飛行場等に離着陸する際に行われるものです。そのため、離着陸を伴う転換モードでの飛行を除けば、市街地上空において転換モードで飛行訓練することは想定されません。
3. なお、場周経路での転換モードでの飛行については、離陸後の加速時や着陸前の減速時に用いられるものです。具体的には、離陸の場合は、転換モード(※)で離陸した後、場周経路上で固定翼モードに切り替えることとなり、また、着陸の場合は、目的地飛行場の場周経路までは固定翼モードで飛行し、場周経路上で転換モードに切り替え、滑走路を使用し着陸することとなると考えています。

※ 固定翼モードではローターが接地してしまうため

○資料12頁「オスプレイの訓練内容」について

問13 市街地など人家のある地域を飛行する際、住民生活に影響無いようにどのような対策を講じることとしていますか。

問14 石油化学コンビナート等の工場の上空を飛行することはありますか。その際、工場へ影響を及ぼさないよう、どのような対策を講じることとしていますか。

1. 木更津駐屯地に所在する陸自航空機は、住宅地等上空で訓練を行うことを避け、飛行場、周辺の空域でも人家のない場所、演習場等において安全に十分配慮して実施しております。
2. 飛行経路については、自衛隊に限らず、国内のヘリコプターは、有視界飛行方式で飛行することが一般的ですが、その場合、目的地への飛行経路はその時々気象状況や地域の実情を踏まえ、航空法の範囲の中で操縦者が最も適切とした経路を選ぶこととなるため、あらかじめ確定した経路をお示しすることは困難です。
3. その上で申し上げます、民航機と同様に自衛隊機は航空法で定められた最低安全高度を確保した飛行を行うよう定められており、自衛隊機の操縦者は、より一層安全を確保する観点から、気象条件を考慮しつつ、地域の実情に応じて、病院、市街地、住宅地、工場などを回避しながら、上空からの識別が容易な幹線道路、鉄道、河川、海岸線等に沿って、飛行することを基本とし、安全確保に最大限配慮しています。
4. 他方、その時々気象条件や周辺の地形、安全な飛行の確保等のため、やむを得ず住宅地、工場などの上空を飛行せざるを得ない場合もあることを御理解いただきますようお願いいたします。