

答弁書第四一号

内閣参質一九三第四一号

平成二十九年三月七日

内閣総理大臣 安倍 晋 三

参議院議長 伊達 忠 一 殿

参議院議員伊波洋一君提出全国の軍用基地に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。



参議院議員伊波洋一君提出全国の軍用基地に関する質問に対する答弁書

一の1について

お尋ねの「調査・検証」の意味するところが必ずしも明らかではないが、自衛隊が使用する施設については、関係地方公共団体等との間において当該施設に係る航空機の飛行高度、飛行時間、場周経路等に係る協定等を結んでいる場合、当該協定等に従って施設の使用や航空機の運用を行っている。また、日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定（昭和三十五年条約第七号。以下「日米地位協定」という。）第二条1（a）の規定に基づき我が国に駐留する米軍の使用に供している施設及び区域（以下「在日米軍施設・区域」という。）については、日米地位協定第二十五条1の規定に基づいて設置された合同委員会において、航空機の飛行高度、飛行時間、場周経路等について定めた航空機騒音規制措置に関する合意等がなされている場合、当該合意等に従って在日米軍施設・区域の使用や航空機の運用が行われていると認識している。

一の2及び四の3について

四の3で御指摘のような説明をしているとの事実はないが、環境基本法（平成五年法律第九十一号）第

十六条第一項の規定に基づく航空機騒音に係る環境基準について（昭和四十八年環境庁告示第百五十四号。以下「環境庁告示」という。）では、生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持することが望ましい航空機騒音に係る基準（以下「環境基準」という。）について、「第一 環境基準」において、専ら住居の用に供される地域においては、屋外でL d e n（時間帯補正等価騒音レベルをいう。以下同じ。）五十七デシベル以下とすることが規定されている。また、「第二 達成期間等」の一において、公共用飛行場等の周辺地域については、飛行場の区分ごとに環境基準の達成期間及び中間的な改善目標が定められており、例えば、第一種空港（成田国際空港を除く。以下同じ。）及び福岡空港については、環境基準の達成期間を「十年をこえる期間内に可及的速やかに」とするとともに、中間的な改善目標として「十年以内に、六十二デシベル未満とすること又は六十二デシベル以上の地域において屋内で四十七デシベル以下とすること」等が示されている。さらに、「第二 達成期間等」の三においては、「航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、一の達成期間で環境基準を達成することが困難と考えられる地域においては、当該地域に引き続き居住を希望する者に対し家屋の防音工事等を行うことにより環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるようにするとともに、極力環境基準の速やかな達成を期するもの

とする」とされている。

他方、自衛隊等が使用する飛行場の周辺地域については、環境庁告示の「第二 達成期間等」の二において、「平均的な離着陸回数及び機種並びに人家の密集度を勘案し、当該飛行場と類似の条件にある前項の表の飛行場の区分に準じて環境基準が達成され、又は維持されるように努めるものとする」とされている。防衛省としては、このような環境庁告示の趣旨を踏まえ、住宅防音工事の対象区域を定めるに当たっては、屋外でLden五十七デシベルを上回っている区域の中でもLden六十二デシベルを下回っている区域については、住宅防音工事を行わなくても一般的に住宅が有する防音性能により、先に述べた公用飛行場等のうち第一種空港及び福岡空港の中間的な改善目標である屋内でLden四十七デシベル以下の騒音レベルになると考えられることから、当該区域は防音工事の対象区域とせず、屋外でLden六十二デシベル以上の区域を対象区域とすることとしているところである。

なお、平成十九年環境省告示第百十四号による改正前の環境庁告示では、現行の環境庁告示におけるLden六十二デシベルは七十五WECPNL（加重等価継続感覚騒音レベルをいう。以下同じ。）と、Lden五十七デシベルは七十WECPNLと、Lden四十七デシベルは六十WECPNLと定められて

いたものである。

一の3について

米軍機による騒音に係る訴訟に関する損害賠償金等の日米地位協定に基づく分担の在り方（以下「本件分担の在り方」という。）については、我が国政府は米国政府に対して損害賠償金等の分担を要請すると
の立場で協議を重ねてきたが、本件分担の在り方についての我が国政府の立場と米国政府の立場が異な
ていることから、妥結を見ていない。お尋ねの「米国が分担すべき損害賠償金の累計額」等に関する政
府の考え方を含め、米国政府との具体的な協議の詳細については、これを公にすると同国政府との信頼関
係が損なわれるおそれがあること等から答弁を差し控えたいが、いずれにせよ、政府としては、本件分担
の在り方についての立場の相違の問題の解決に向け、今後とも努力していく所存である。

二について

お尋ねの「米軍横田基地内を目標として行われている米軍の人員降下訓練、物資投下訓練の全て」につ
いて、我が国政府に事前に通報が行われているかどうかは承知していないが、政府としては、事前に通報
が行われているもの全てについて、関係地方公共団体に伝達している。

また、お尋ねの「これらの訓練を行うことができる根拠」については、政府としては、日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約（昭和三十五年条約第六号）が、我が国の安全並びに極東の平和及び安全の維持に寄与するため、米軍の我が国への駐留を認めていることは、別段の定めがある場合を除き、米軍がかかる目的の達成のため、訓練を含め、軍隊としての機能に属する諸活動を一般的に行うことを当然の前提としているものと考えている。一方、米軍は全く自由に訓練等を行ってよいわけではなく、我が国の公共の安全に妥当な考慮を払って活動すべきものであることはいうまでもなく、米軍もこの点には十分留意して、安全面の配慮を払うとともに、地域住民に与える影響を最小限にとどめるよう努めているものと承知しているが、政府としては、我が国における米軍の活動について、必要な場合には、協議を行う等、適切に対応していく。

三について

御指摘の「危険飛行」の意味するところが必ずしも明らかではないが、那覇空港において離着陸する航空機のうち、南側へ離陸するものの一部並びに北側へ離陸するもの及び北側から着陸するものについては、嘉手納飛行場及び普天間飛行場において着陸する航空機との間に安全な間隔を設定するため、高度千フィ

ートで飛行することとなる。

同空港において離着陸する航空機が千フィートの高度で飛行する方式は、航空機の性能を考慮して、技術的に十分安全な飛行方式として定められたものである。

四の1及び4について

小松飛行場周辺においては、自衛隊等の航空機の離陸、着陸等が頻繁に行われていることから環境庁告示に定める達成期間内に環境基準を達成できていない状況であるが、防衛省としては、同飛行場周辺の航空機騒音により生ずる障害の防止等のため、消音装置の設置・使用、飛行方法への配慮等に努めるとともに、住宅防音工事に関する助成措置をはじめとする各種の騒音対策を行うことにより、環境基準が達成された場合と同等の屋内環境が保持されるよう努めているところであり、今後とも、同飛行場周辺の騒音状況を把握しつつ、住宅防音工事に関する助成措置をはじめとする各種の騒音対策の推進に努めてまいりたい。

四の2について

防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律（昭和四十九年法律第百一号）第四条に規定する第一種

区域、同法第五条第一項に規定する第二種区域及び同法第六条第一項に規定する第三種区域の指定については、指定から長期間が経過し、その間に配備機種が変更されたこと等により、必ずしも現状の騒音の状況を反映したものではなく、なってきたこと等を踏まえ、全国的に見直しを行っているとされており、小松飛行場周辺の第一種区域等についても、今後、見直しを行っていく考えであるが、具体的な時期は未定である。

四の5について

航空機騒音が人身に及ぼす影響についての調査は、防衛施設庁（当時）において、昭和四十六年度から平成元年度までの間、小松飛行場を含む複数の飛行場の周辺で実施しており、「航空機騒音が人体に及ぼす影響を因果関係として捉えることは極めて困難といえる」との調査結果を得ている。

また、政府としては、現時点において、このような調査を改めて行うことは考えていないが、今後とも、住宅防音工事に関する助成措置をはじめとする各種の騒音対策の推進に努めてまいりたい。

