

別紙

企画県土警察常任委員会資料

(平成23年6月2日)

- 1 知事会議等の概要について 【企画課】・・・1ページ
- 2 第7回関西広域連合委員会の概要について 【企画課】・・・10ページ
- 3 航空自衛隊美保基地における機種変更等に係る事前協議について 【企画課】・・・12ページ

企 画 部

1 鳥取・島根両県知事会議

- (1) 開催日 5月30日(月)
- (2) 場 所 松江東急イン(島根県松江市)
- (3) 出席者 平井鳥取県知事、溝口島根県知事
- (4) 概 要

○東日本大震災による福島第一原子力発電所の事故を受け、中国電力島根原子力発電所での事故を想定した住民避難などの具体的防災計画の見直しに当たって、次の事項を両県で確認した。

- ・両県で連携や情報共有を図り、避難体制を構築していくこと
- ・国や中国電力へ安全対策の強化などを両県で共同して働きかけていくこと

○観光振興に関して、次の事項を両県で確認した。

- ・来年の山陰デスティネーションキャンペーンに向けて、古事記編纂1300年記念事業や国際まんがサミットなど各種イベントについての連携強化
- ・山陰全体を国際リゾートにすべく、環日本海定期貨客船、米子ソウル便を活用した外国人観光客の一層の誘致に向けての連携強化 など

2 中国地方知事会議等

- (1) 開催日 5月30日(月)(上記「鳥取・島根両県知事会議」に引き続き開催)
- (2) 場 所 松江東急イン(島根県松江市)
- (3) 出席者 中国地方知事会議 中国各県知事
中国地域発展推進会議 中国各県知事、中国経済連合会会長、経済界代表
中国圏広域地方計画推進会議 中国各県知事、県議会議長 等

(4) 概 要

○中国地方知事会では、東日本大震災を受けて、大規模災害対策の強化等について意見交換を行い、原子力発電所の安全確保や災害時にも機能する高速道路の整備促進など、次の項目について参加県が合意し、共同アピールを採択した。併せて、島根原発事故による県境を越えた避難等を想定し、中国地方5県の防災担当者による定期的な会合を開くことや、国際的な観光誘客に向けての共同の取組みを進めていくことで合意した。

【共同アピール】(別添)

- ・東日本大震災に伴う対応と大規模災害対策について
- ・大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進
- ・地方税財源の充実について

○中国地域発展推進会議では、省エネの取組やライフスタイルの見直し等を進める方針を確認した。

3 全国知事会議

- (1) 開催日 5月31日(火)
- (2) 場 所 都道府県会館(東京都)
- (3) 出席者 全国各都道府県知事(本県からは、東京本部長が代理出席)
- (4) 概 要

菅内閣総理大臣と片山総務大臣も出席され、東日本大震災の復興支援対策等について、次のとおり、幅広く意見交換がなされた。

【東日本大震災の復興対策等】

- 菅内閣総理大臣は「風評被害対策や原子力災害関連の基準作成等、政府としてやれることはきっちりやっていく。大震災と原発事故が重なった大変なものであるが、亡くなられた方々の思いを受け止め、日本の明るい未来へつなげていきたい。」旨、表明をされた。
- 埼玉県知事(震災対応副会長)から、全国知事会として「東日本大震災復興協力本部」を全国知事会内に立ち上げ、東日本大震災の復興協力体制を整備することについて説明がなされ、全員一致で採択された。今後の大災害時の自治体間協力体制について、次回全国知事会議に向けて詳細を詰めていくこととされた。
- 徳島県知事からの被災者生活再建支援金の支給事務が遅れているとの指摘に対し、山田全国知事会長から「支給事務の応援について、各都道府県に派遣応援をお願いすることになるかもしれない。」との要請があった。
- 片山総務大臣からも「被災者生活再建支援金の支給体制が知事会も被災自治体も不十分と感じる。被災や支援金の支給経験やノウハウをもっている自治体が積極的に派遣するなど、さらなる協力をお願いしたい。」との発言があった。

【国と地方の協議の場】

- 山田会長から「社会保障と税の一体改革」「東日本大震災の復興対策」について、最優先で協議の場を設けるよう政府へ働きかけていることなどについて報告があり、片山総務大臣も「協議の場」は、実のあるものとし、形式に陥らないようにしたい旨、発言された。

【地方自治法改正】

- 片山総務大臣が、地方六団体などとの意見交換や協議について、従来どおり行いながら見直し作業を進めていくことを約束され、(6月22日が会期末であれば)今国会への提案は見送る旨、発言された。

【国家公務員給与の削減】

- 愛媛県知事や三重県知事の「国家公務員給与削減の地方公務員給与への影響を遮断すべき」との指摘に対し、片山総務大臣も「国家公務員の給与を削減したから地方公務員の給与も一律で削減せよというのは合理性が無く、申し上げるつもりはない。地方公務員給与は、生計費、民間・他の地方公共団体職員・国家公務員の給与水準を参酌して決めることになっているので、基本的なルールに則って検討していただいたらと思う。地方交付税などの地方の財源面からの事実上の削減要請についても行うつもりはない。」と回答された。

【節電】

- 片山総務大臣から「地方側でも、今まで以上に、節電の取組を進めてほしい。」と要請があった。

東日本大震災に伴う対応と大規模災害対策について

去る3月11日、東日本大震災が発生し、三陸沖を震源とする観測史上最大の地震と、それに伴う津波が、東日本の広い範囲にわたって、想像を絶する被害をもたらした。

さらに、東京電力・福島第一原子力発電所の事故はいまだ終息に至らず、不安定な状況が続くなど、この度の大震災は、我が国全体の国民生活や経済に深刻な影響をもたらしている。

この度の震災により犠牲となられた方々に対し、衷心より哀悼の意を表するとともに、被災者の皆様に対して、心からお見舞いを申し上げる。

この大規模災害に対し、これまでも中国ブロック各県においては、被災地支援に取り組んできたところであり、今後とも最大限の対応を図って参る所存である。

その一方で、東日本大震災による被害の範囲や規模を鑑みると、中国地方において大規模災害が発生した際には、安全確保や災害復旧をはじめ、産業面への影響についても、中国5県だけでの対応には限界があると言わざるを得ない。

加えて、未曾有の災害である東日本大震災の復興には、被災自治体のみならず、被災者受入自治体やその他の自治体が広範囲にわたり、様々な支援を講じなければならない状況の中、現行の災害救助法の枠組みや地方財政制度での対応にも限界がある。

このため、政府においては、今般の東日本大震災を踏まえ、次の事項を早期に実現するよう強く要請する。

1 防災対策の検証と被災地域への支援方策の確立

国において、東日本大震災の原因分析と防災対策の検証を行うとともに、この度のような大規模・広範囲に及ぶ災害が起こることを前提とした上で、国による被災自治体への支援方策を確立するほか、迅速・円滑に支援を行うため、国が主体となって、支援の内容、方法等を早急に把握・調整し、支援する自治体と支援される自治体とをマッチングする被災地支援制度を構築すること。

2 原子力発電所の安全確保

原子力発電所の立地地域のみならず、周辺地域においても、住民が安心して暮らすためには、一層の安全対策の確保が必要であることから、今回の福島第一原子力発電所の事故原因の徹底究明と原子力発電所の安全基準などの検証を行うとともに、新たな知見に基づき安全対策の徹底を図ること。

特に、自治体や住民が正確な情報に基づき対処できるようにする

ため、今回、原子力発電所から30キロ以内の地域で避難等が指示されたことに鑑み、現在は8～10キロとされているEPZ「防災対策を重点的に充実すべき範囲」について見直しを行うこと。また、当該地域について、モニタリングポストの設置やスピーディネットワークシステム端末の各自治体への設置等により、一層の監視体制や影響予測情報の提供体制を構築すること。

さらに、関係隣接県の取扱いの広範囲化などの措置を講ずるとともに、防護服・サーバイメーターの配備や医療体制や避難体制の整備等への財政的支援を充実すること。併せて、電気事業者に対し、安全対策の早期実施や関係自治体が安全対策の実施状況を確認し、必要な情報を確実に得られることなどを内容とする安全協定を締結するよう指導すること。

3 放射線の影響に関する正確な情報の発信

福島第一原子力発電所の事故によって、諸外国の日本に対するイメージは悪化しており、中国地方においても、農林水産物を始めとする食品等の輸出時に相手先から産地証明書等を求められ、輸出コンテナについても安全性の証明を求められる場合があるほか、外国人観光客の減少などの影響が出ているなど、風評被害の拡大防止が喫緊の課題となっている。

こうしたことから、中国地方の安全性を積極的にアピールするため、関係諸外国へ正確な情報を発信するとともに、渡航自粛等の措置を順次解除するように、各国政府へ強力に働きかけを行うなどの必要な措置を講ずること。

4 災害に強いインフラの整備

東日本大震災を踏まえ、地震・津波対策に係る基準や指針等の見直しを行うとともに、防災上重要な公共土木施設の整備を推進すること。

また、大規模災害時の被災者支援や復旧資材の輸送を迅速かつ確実に行うためには、広域的な人流・物流ルートを確保する必要があり、空港、港湾、道路等の交通インフラにおける適切な耐震施設の配置や多重性・代替性を向上させる緊急輸送ネットワークの整備を推進するとともに、関係者の協力体制の構築に向けた支援を行うこと。

5 エネルギー政策の大転換

この度の震災及び原子力災害を踏まえ、これまでの我が国のエネルギー政策を抜本的に見直し、国民的な議論を行った上で、今後のエネルギー政策の新たなビジョンを早急に策定すること。新ビジョンにおいては、その具体的な工程を明らかにするとともに、太陽光、バイオ

マス、風力など、地域の特性を生かした再生可能な新エネルギーの普及促進を更に加速させること。

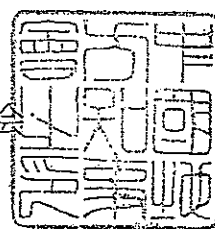
併せて、買取制度の拡充や技術開発の積極的な推進を行うとともに、各地域に潜在する再生可能エネルギーをその地域で効果的に活用する「再生可能エネルギーの地産地消」の確立を目指し、規制緩和や必要な法整備を講ずること。

6 復旧・復興に向けた地方経済対策と地方財源の確保

- (1) 東日本大震災により、被災地のみならず、日本全体の地域経済に深刻な影響を及ぼしている。特に経営基盤が弱い中小企業の支援など、地域経済が停滞から脱却できるような対策を講ずること。
- (2) 平成24年度の地方財政対策においては、東日本大震災の復旧・復興・支援に係る財源は別途確保した上で、地方団体の財政運営に必要な地方交付税の総額を確保すること。
- (3) 東日本大震災の復興財源として、政府内に地方公務員の給与カットにより地方交付税を削減する意見があるが、地方は自らの判断により給与を決めることとなっており、加えて国に先駆けて血のにじむような懸命の行財政改革に取り組んでいる。
国と地方の協議の場や国会において、必要な制度や法令等について議論することなく、地方の努力を無にするような地方の固有財源である地方交付税総額の削減を行わないこと。
- (4) 今回の震災で甚大な被害を被った被災県の財政的、事務的負担軽減の観点から、災害支援に要した経費を、支援した県が直接国へ求償できるよう災害救助法の制度を改正すること。
- (5) 被災地以外の自治体においては、避難者の受入れ、受入れの際の一時的な生活資金や生活器具・家電等の給付等、職員派遣など幅広い支援のほか、地域の中小企業への支援など震災の影響による景気への対策も講じており、これらの経費について、災害救助法の適用範囲の見直しも含め確実に財政措置を講ずること。

平成23年5月30日

中国地方知事会



鳥取県知事	平井	伸治
島根県知事	溝口	善兵衛
岡山県知事	石井	正弘
広島県知事	湯崎	英彦
山口県知事	二井	関成

大規模災害に強い高速道路ネットワーク等の整備促進

道路は、国民生活の向上、経済社会の発展に不可欠な、最も基本的な社会基盤であり、特に国の骨格を形成する高速道路は、「中国地方の自立ある発展」の実現はもとより、大規模災害時や救急医療、有事の際の国民保護活動等において国民生活を支える不可欠な社会資本である。

先の東日本大震災において、東北道では被災後1日で緊急車両の通行が可能となり、約2週間で全線一般開放されるなど、高速道路ネットワークはいち早く復旧され、緊急輸送道路の幹線として被災地への物流を支えているが、中国地方には山陰道をはじめとして、早期復旧以前のミッシングリンクが依然として存在しており、大規模災害時における住民生活を脅かしている。

また、中国地方における大規模災害時において、周辺地域を含めた社会経済活動を維持するためには、被災していない高速道路が、被災した高速道路の迂回路として機能し得る山陽側、山陰側双方のダブルネットワークが必要であるが、中国地方におけるミッシングリンクの存在による物流の寸断は、中国地方のみに留まらず、日本全体の社会経済活動に影響を及ぼす恐れがある。

高速道路ネットワークは、地域経済発展のためだけでなく、大規模災害時における『いのちの道』として、被災地のみならず日本全体の社会経済活動にとって不可欠な社会資本であり、東日本大震災の教訓を活かして災害に強い国土づくりを行うためにも、高速道路の整備は、国が国家戦略として、その責任において、早期にかつ優先的に行うべきである。

また、今後の道路行政の推進に当たっては、高速道路ネットワークと一体となって地域や物流拠点間の連携を強化する地域高規格道路をはじめ、地方が真に必要な道路整備を主体的かつ計画的に実現できるよう、道路整備に係る予算の充実及び安定的な確保を図るべきであり、次の事項について強く要請する。

1 高速道路ネットワークの早期整備

先の東日本大震災の教訓を活かし、災害に強い国土づくりを行うためにも、高速道路ネットワークは、国が国家戦略として、その責任において、早期にかつ優先的に全線を整備すること。

特に、極めて整備が遅れている山陰道については、山陽道や中国道と一体となったダブルネットワークを構築するため、未着手区間の早期の事業着手とともに、事業中区間の一層の整備促進を図ること。

また、ダブルネットワークを相互連結する中国横断自動車道姫路鳥取線、尾道松江線などの事業中の箇所については、事業効果を早期に発現させるため、一層の整備促進を図ること。

さらに、物流機能の強化を図るためにも暫定2車線供用区間の4車線化を促進すること。

2 地域高規格道路等の整備促進

大規模災害時における緊急輸送道路や迂回路として、高速道路ネットワークと一体となって地域や空港・港湾等の物流拠点間の連携を強化する地域高規格道路、国道、さらには地域の生活を支える地方道の整備を促進すること。

3 安全・安心で災害に強い道路の整備促進

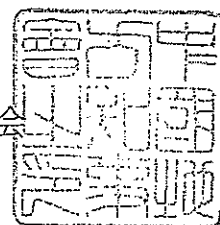
道路が、緊急輸送道路や迂回路として、大規模災害時にその本来の機能を十分に発揮するため、橋梁やトンネルの耐震化や長寿命化対策などを一層促進すること。

4 真に必要な道路整備のための予算確保

国、地方がそれぞれの役割に応じて災害に強い国土づくりのための道路整備を計画的に進められるよう、必要な道路整備予算の総額を十分確保すること。

平成23年5月30日

中国地方知事会



鳥取県知事	平井伸治
島根県知事	溝口善兵衛
岡山県知事	石井正弘
広島県知事	湯崎英彦
山口県知事	二井関成

地方税財源の充実について

平成 23 年度の地方財政計画において、地方交付税総額は、平成 22 年度に比べて 0.5 兆円増額され、また一般財源総額については、前年度 0.1 兆円増の 59.5 兆円が措置されることとなった。

しかしながら、地方歳出に対して歳入が絶対的に不足するという事態は改善されていない上、臨時財政対策債も依然として高い水準にあるなど、地方財政制度の構造的な問題解決には不十分であると言わざるを得ない。

また、社会保障と税の一体改革の議論において、地方が果たしている役割を踏まえることなく、国の予算総則で定められた基礎年金、老人医療及び介護のいわゆる高齢者 3 経費に充てる国の消費税の不足分だけに焦点を当てた議論がなされており、極めて不適切である。

このような地方財政の状況を踏まえ、真に地方分権時代に相応しい国と地方を通じた税財政制度を確立するため、次の事項について強く要請する。

1 地方財政の充実強化

(1) 三位一体改革による地方交付税の不合理的な削減分を復元するとともに、平成 22 年度に閣議決定された国の財政運営戦略において「地方財政の自主的かつ安定的な運営に配慮する」とされたことに沿って、地方の財政需要の増加や景気の低迷による財源不足額を地方財政計画に適切に積み上げること。

(2) 法定税率の引き上げによる交付税の増額や、地方の借金増大につながる臨時財政対策債による措置の解消等により、必要な地方一般財源総額を安定的に確保すること。

また、国が後年度に地方交付税により財源措置するとした臨時財政対策債や補正予算債等の元利償還金の約束分については、他の基準財政需要額が圧縮されることのないよう、交付税財源を別枠加算すること。

(3) 地域自主戦略交付金については、二次配分の客観的な指標や配分額など制度の全体を速やかに示すとともに、算定基礎数値等を情報公開し、透明性の高い制度とすること。

また、客観的指標を用いた算定には、社会資本整備の遅れている地域や財政力の弱い地域等への配慮を盛り込み、地方が必

要な事業を着実に実施できるよう総額を確保することに加え、事業規模などによる補助要件や事後チェックなどの国の関与をなくし、地方の自由度向上につながるよう補助金等適正化法の適用除外とすること。

また、将来的には交付金相当額を税源移譲等により、一般財源化すること。

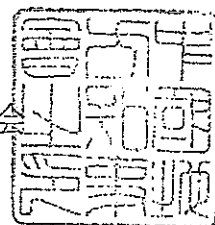
- (4) 国の経済対策に伴い積み立てた基金で、事業期間が平成 23 年度中とされているものの中には、対象事業が限定的であるなどの理由により、全額執行が困難なものもあるため、対象事業の拡大や事業期間の延長など、制度の見直しを図ること。

2 社会保障と税の一体改革

- (1) 社会保障の財源確保に当たっては、高齢者 3 経費に限定した議論とするのではなく、子育て、医療、障害福祉なども含めて、持続可能な社会保障制度が構築されるよう、国、地方を通じた制度のあり方を議論すべきであること。
- (2) 地方は、極めて厳しい財政状況の下、公共事業などの投資的経費の抑制、国を大幅に上回る職員数の削減や独自の給与カットなど徹底した行財政改革により、制度を支えてきた。国民に負担を求める前提として、国においても出先機関の廃止など徹底した行財政改革を行うべきであること。

平成 23 年 5 月 30 日

中国地方知事会



鳥取県知事	平	井	伸	治
島根県知事	溝	口	善	兵衛
岡山県知事	石	井	正	弘
広島県知事	湯	崎	英	彦
山口県知事	二	井	関	成

第7回関西広域連合委員会の概要について

平成23年6月2日
企 画 課

平成23年5月26日（木）に開催された第7回関西広域連合委員会の概要は、次のとおりです。

1 日時及び場所

日時 平成23年5月26日（木） 午後1時～

場所 大阪市内（大阪府立国際会議場）

※平井知事はWEB会議システムを利用して参加

2 委員会の概要

(1) 国に移管を求める国出先機関の選定について

- 国出先機関の関西広域連合への移管については、本県が移管を強く主張している近畿地方環境事務所を含む3機関（近畿地方整備局、近畿経済産業局及び近畿地方環境事務所）を、関西広域連合と同様に検討を進めている九州地区と共闘して移管を求めていくこととした。
- 今後、政府が設置しているアクション・プラン推進委員会において、3機関の移管について申し入れ、具体的検討を行う予定。

(2) 関西広域連合協議会について

- 関西広域連合が行う事業等について幅広く意見を聴取するために設置する、関西広域連合協議会の構成員について検討を行った。
- 関西広域連合協議会の構成員は、関西広域連合で実施する各分野に関係する住民代表者や有識者のほか、関西広域連合に参加していない政令市や奈良県、三重県、福井県などもオブザーバーとして参加を要請する見込み。

(3) 節電対策について

- 各府県において、それぞれの地域の実情に応じて節電に取り組むこととした。また、一般家庭やオフィスなどにおいて、冷房時の設定温度の見直しなどにより、節電対策に取り組むことが合意された。

(4) 自然エネルギー協議会について

○ 自然エネルギー協議会について

自然エネルギーの導入促進を図るため、ソフトバンクを中心に設立予定の「自然エネルギー協議会」に参加することが合意された。自然エネルギー協議会には、関西広域連合の構成府県を含む26自治体が参加し、今年7月には立ち上げられる見込み。

○メガソーラー（大規模太陽光発電所）について

ソフトバンクの孫正義社長が、各府県と連携したメガソーラーの建設について提案され、関西広域連合（構成府県）としてソフトバンクと連携して取り組むことが合意された。関西広域連合委員会の場において、平井知事がソフトバンクの孫正義社長に対し、鳥取県としては県西部の崎津工業団地を含む周辺地域に誘致を考えていることを表明された。

航空自衛隊美保基地における機種変更等に係る事前協議について

平成23年6月2日
企 画 課

航空自衛隊美保基地における機種変更等に係る事前協議について、平成23年4月27日に、中国四国防衛局から申し入れ（文書手交）があり、それを受け、県として、国（中国四国防衛局）に対して確認が必要な事項を照会していたところですが、次のとおり、国からその回答がありました。

1 確認事項（詳細は別添のとおり）

①配備に関すること

・C-2 配備計画

→当面、平成26年度～27年度にかけて、美保基地に2機を配備、以後の配備計画は確たることをお答えできないが、現時点では、美保基地の現状配備数を超える配備計画は考えていない。

・C-1 退役計画

→C-2の導入ペースに応じて、用途廃止していく予定である。

②性能・諸元に関すること

・安全性

→機体の設計製造段階において実施した各種試験を通じて、機体としての安全性を十分に確保してきたところ。機体構造に関しても十分な強度を有している。エンジンについても、安全性及び信頼性において、民間機で十分な実績を有するものを採用している。

・騒音

→C-2は、国際民間航空機関（ICAO）が規定する騒音基準を満たすよう設計しているが、同基準による騒音測定を実施していないため、データを保有していない。暫定データを整理中であり、準備ができた段階で情報提供を行う考えである。

・飛行ルート、高度

→現段階で確たることは申し上げられないが、現行のものと大きく変わらないと見込んでいる。

・地元補償

→今後の運用の状況等を踏まえつつ、騒音度調査を実施することとしており、当該調査の結果に基づき適切に対応する考えである。

③美保基地に関すること

・美保基地の位置づけ

→C-2は、輸送機として使用される予定であるため、航空輸送を中心とした業務を行う美保基地の位置づけ・性格に変更を加えるものではないと考えている。

・運航回数

→C-1の後継機であり、主たる任務に大きな変更がないことから、飛行回数についても現状と比較して大きく変わらないと思われる。

④関連施設整備に関すること

・施設整備計画

→平成23年度から格納庫の建替整備と整備に伴い支障となる管制塔及び飛行場監視レーダーの移設を行い、平成24年度以降に駐機場の整備を計画している。

なお、工事の着工については、関係自治体との協議の状況を踏まえ、適切に対処してまいりたい。

⑤米子鬼太郎空港に関すること

・民航機運航への影響

→C-2は、その主たる任務に大きな変更はなく、飛行回数が大きく変わらないと思われることから、民航機の運航に特段の影響を与えるものではないと考えている。

また、関連施設整備に伴う影響が生じることのないよう適切に対処してまいりたい。

2 今後の対応

国からの回答が示されたことを踏まえ、県としては、地元の意見を伺う必要があると考えるので、意見照会を行うこととしたい。

新輸送機C-2(仮称)配備に係る確認事項等(鳥取県)

確認項目	確認事項	回答
1 配備に関する こと	問(1) 最終的に、美保基地には何機のC-2(仮称)が配備されるのか。	新中期防衛力整備計画(平成23年度～平成27年度)において、新輸送機を10機取得することとした。平成23年度予算において、C-2(仮称)を2機取得するための経費(約374億円)を計上しているところであり、この2機については、現行の計画では、平成26～27年度にかけて美保基地(鳥取県米子市・境港市)に配備されることとなる。他方、美保基地への配備機数については、確たることをお答えできる段階ではないが、現時点で現状の機数を上回るような配備計画は考えていない。
	問(2) 中期防衛力整備計画では、10機のC-2(仮称)が配備されることになっているが、これらは全て美保基地に配備されるのか。	
	問(3) 今後、現計画の10機を越えるC-2(仮称)が、美保基地に更に配備される可能性があるか。	
	問(4) C-2(仮称)は、今後、全国の航空基地にどのような計画で配備されていくのか。また、C-2(仮称)の配備により、全国のC-130やYS-11などの輸送部隊の配備計画に見直しが行われるか。	C-2(仮称)の導入に当たっては、乗組員や整備員等要員養成の体制を早期に確立する必要があることから、現在教育課程が置かれている美保基地にC-2(仮称)を最初に配備することが妥当と考えている。他の基地については、検討中であり、お答えできる段階にはない。また、C-2(仮称)の配備に伴うC-130等他の輸送機部隊の配備計画の見直しについては、現在考えていない。
	問(5) C-1は、入間基地にも配備されているが、何故、C-2(仮称)の配備は美保基地が優先されたのか。	
	問(6) 平成26年度～27年度に、美保基地にC-2(仮称)2機を配備することであるが、以後の配備については、その都度の事前協議が行われるのか。	使用機種を変更する場合には、事前に協議する旨お伝えしているとおりであり、今後、同型機を継続的に導入する場合については、事前協議は行わない。
	問(7) C-2(仮称)への機種変更は、C-1の老朽化に伴うものであると聞いているが、全国のC-1の最終的な退役期限はいつであるか。国が保有するC-1全体の退役計画を示されたい。	C-1は後継機であるC-2(仮称)の導入ペースに忠じて用途廃止していく予定である。平成23年度予算において、C-2(仮称)を2機取得するための経費(約374億円)を計上しているところであり、この2機については、現行の計画では、平成26～27年度にかけて美保基地(鳥取県米子市・境港市)に配備されることとなる。他方、美保基地への配備機数については、確たることをお答えできる段階にはないが、現時点で現状の配備機数を上回るような配備計画は考えていない。他方、配備機数が確定しているわけではないため、配備完了時期についてもお答えできる段階にはない。
	問(8) 今回、美保基地にC-2(仮称)を2機配備したいとされているが、これに伴う美保基地現配備C-1の減勢の時期、数はどのような計画であるか。また、今後想定されるC-2(仮称)の配備計画に伴い、美保基地のC-1全体の減勢の時期、数はどのようなようになるのか。併せて、美保基地へのC-2(仮称)配備に係る全体計画及び年次配備計画を示されたい。	

新輸送機C-2(仮称)配備に係る確認事項等(鳥取県)

確認項目	確認事項	回答
	問(9) C-1との比較において、1機当たりの配備人員は、どのように増減するか。また、今後想定されるC-2(仮称)の配備計画に伴い、美保基地の隊員数はどのように増減するか。	C-2(仮称)の部隊運用に必要な人員数については、各種試験等の結果に基づいて決定されていくため、現段階においては、お答えできる段階にはない。
2 性能・諸元に関すること	問(1) C-2(仮称)がC-1と比較して、大型化するのは何故か。	島嶼部に対する攻撃等、各種事態等において、迅速な展開を図るため戦術輸送能力を強化する必要があるほか、国際平和協力活動等に迅速に部隊を派遣し積極的に取り組むため、現有の輸送機(C-1)に比し、搭載量や航続距離、巡航速度に格段に優れた後継機を整備する必要がある。
	問(2) 大型化されることにより、滑走延長距離、飛行ルート及び飛行高度等は、変更されるのか。また、それによる周辺への影響範囲はどうなるのか。(現在の影響範囲に変更が生じるか。米子市及び境港市以外の地域に影響が生じるか。)	滑走距離については、運用に関わる情報なので詳細についてはお答えは差し控えたいが、やや伸びるものと見込んでいる。 また、C-2(仮称)の運用要領の細部については、運用試験の結果により決まるものであり、現段階で確たることは申し上げられないが、飛行ルート及び飛行高度も、現行のもの大きく変わらないと見込んでいる。 (「また、それによる周辺への影響範囲はどうなるのか。」は問(4)にて回答)
	問(3) C-2(仮称)は、C-1と比較して静粛性に優れると思われる旨の説明を受けたが、どの程度、騒音が軽減されるのか。また、周辺に与える影響は、どのように変化するのか、具体的に数値で示されたい。	C-2(仮称)は、低騒音化を実現するため、国際民間航空機関(ICAO)が規定する騒音に関する基準を満たすよう設計し、現在、機体強度や離着陸性能などの試験を行っている。今後これらの一連の試験の経過を踏まえ、飛行態様を決定した後に、国際民間航空機関(ICAO)の基準に基づいた騒音測定を行う予定であるため、現時点では同基準に基づく騒音データを保有していない。 一方、騒音データについては、強い提示要望を踏まえ、暫定的な騒音データについて整理中であり、準備ができた段階で情報提供を行う考えである。
	問(4) C-2(仮称)の静粛性は、現在、補償の対象とされている範囲、補償の内容に影響を及ぼすか。また、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律の対象区域(第一種区域、第二種区域、第三種区域)の見直しが行われるのか。(第一種区域外となることにより、改築時等において、従前の補償が受けられなくなるなど。)	当省では、全国の飛行場を対象に、騒音の状況に応じた第一種区域等の見直しを順次行っているところである。 美保飛行場においても、今後の運用状況等を踏まえつつ、騒音度調査を実施することとしており、当該調査の結果に基づき適切に対応する考えである。
	問(5) C-2(仮称)の搭載量は、C-1の約4倍であるが、搭載量の増加により、C-2(仮称)の配備数及び飛行頻度が増減が生じるか。	
	問(6) C-2(仮称)の航続距離は、C-1の約4倍であるが、これにより、美保基地の任務に変更が生じるか。	C-2(仮称)はC-1の後継機として導入を予定しており、その主たる任務に大きな変化はないことから、配備数及び飛行頻度についても現状と比較して大きく変化しないと思われる。

新輸送機C-2(仮称)配備に係る確認事項等(鳥取県)

確認項目	確認事項	回答
問(7)	C-2(仮称)は、航続距離が12t搭載時で約6,500kmとのことだが、具体的にどこまで飛行できるか。国名で例示いただきたい。	地図上の直線距離では、インド、オーストラリア及びアメリカ北部辺りが、日本から約6,500kmの距離に位置するが、飛行経路、環境条件等により航続距離は変動するものであり、到達できる国名については確定的なことを申し上げられない。
問(8)	C-2(仮称)は、新たに開発された機体であると伺っているが、飛行上の安全性や信頼性は十分に確保されているのか。	C-2(仮称)については、機体の設計製造段階において実施した各種試験を通じて、その技術的な妥当性を確認しながら、機体としての安全性を十分に確保してきたところである。 C-2(仮称)の安全性に係る設計上の特徴としては、複雑なケーブルやロッド機構をなくしたフライバイワイヤ操縦システムを採用し、構造の簡素化を図るとともに、高度な飛行制御の自動化により信頼性を向上させており、また、パイロットの負担軽減のための統合表示システム、飛行管理システムを搭載するなど、優れた安全性を確保するよう設計している。 また、機体構造に関しても、試作機の飛行前に、静強度試験機(地上試験用に製造された飛行しない機体)に対して、飛行中想定される機体への荷重を加えるなど、十分な強度を有していることを確認しており、更に、搭載するエンジン(CF6-80C2)に関しては、民間基準を満たし、かつ安全性及び信頼性において、民間機での十分な実績を有しているものを採用している。
問(9)	C-1の物資等投下装置は、誤落下を防止する構造に改良されたと認識しているが、C-2(仮称)においても同等以上の安全性を有する装置が装備されるのか。	C-1の物資投下装置については、投下する物料を固定するロック機構に誤操作防止ピンを設けることで、投下する物料の不時落下を防止しているところ、C-2(仮称)についても、C-1と同様な誤操作防止ピンをロック機構に設けるほか、物料投下の制御装置についても二重の冗長性を持たせる等の設計としており、C-1と同等以上の安全性を有した物資投下装置が装備されている。
3 美保基地の機能に関すること	問(1)	C-2(仮称)は、C-1と同様、輸送機として使用される予定であるため、C-2(仮称)の美保基地への配備は、航空輸送を中心とした業務を行う美保基地の位置付け・性格に変更を加えるものではないと考えている。
	問(2)	美保基地へのC-2(仮称)配備は、現輸送機(C-1)の老朽化や輸送能力の向上を図るために機種更新を行うものであり、日米共同統合演習の実施や米軍の訓練移転と関係するものではない。
	問(3)	C-2(仮称)はC-1の後継機として導入を予定しており、その主たる任務に大きな変更はないことから、飛行回数についても現状と比較して大きく変わらないと思われる。

新輸送機C-2(仮称)配備に係る確認事項等(鳥取県)

確認項目	確認事項	回答
4 関連施設整備に関すること	問(1) 関連施設の整備はいつから始まるか。また、本県からの回答前に着工されることはないかと認識しているが相違ないか。	工事の着工については、C-2(仮称)配備に係る関係自治体との協議の状況を踏まえ、適切に対処してまいりたい。
	問(2) 関連施設整備(駐機場整備、管制塔移設及び飛行場監視レーダー移設)に係る具体的な全体計画、年次整備計画を示されたい。	平成23年度から格納庫の建替整備と整備に伴い支障となる管制塔及び飛行場監視レーダーの移設を行い、平成24年度以降に駐機場の整備を計画している。
	問(3) 関連施設整備に伴う民間航空への影響はないか。	美保飛行場は当省が管理している飛行場であり、従来より民間航空への影響について配慮しているところである。今般の関連施設の整備においても、国土交通省米子空港事務所等関係機関と密接な調整・連携を図りながら、民間航空への影響が生じることのないよう適切に実施してまいりたいと考えている。
	問(4) 今回、整備したいとされている格納庫はどの程度の規模のものであるか。(当面、配備予定の2機が格納できる規模のものか、将来的に配備される予定の機数を見込んだ規模のものか。)	今回整備する格納庫は、C-2(仮称)の整備用格納庫であり、1機を収容する計画である。
5 米子空港の運営に関すること	問(1) C-2(仮称)への機種変更は、民航機の運航に影響(滑走路、管制面での制限等)を及ぼすことはないか。	C-2(仮称)はC-1の後継機として導入を予定しており、その主たる任務に大きな変更はなく、飛行回数についても現状と比較して大きく変わらないと思われることから、民航機の運航に特段の影響を与えるものではないと考えている。
	問(2) 本県は、北東アジアゲートウェイ構想のもと、ロシア、中国等の国際定期便を含め国際チャーター便の誘致を積極的に推進しているところであるが、それについても支障が生じることはないか。	C-2(仮称)への機種変更そのものが、国際便の誘致に特段の影響を与えるものではないと考えている。なお、美保飛行場は自衛隊の部隊が運用されている飛行場であり、民間航空の乗り入れについては、防衛任務に支障の無い範囲で出来る限り協力しているところである。今後とも具体的な乗り入れ申請等が為されれば、引き続き協力して参りたいと考えている。
6 その他	問(1) 現在、美保基地に配備されている、YS-11及びT-400の配備に変更は予定されているか。	C-2(仮称)の配備に伴うYS-11及びT-400の配備計画の見直しについては、現在考えていない。