

基 地 と 市 民 生 活

3 基地と市民生活

(1) 騒音問題

【経過と対応】

終戦後、旧陸軍多摩飛行場は米軍に接收され、横田基地と改称されて米軍基地として機能するようになり、航空機騒音の態様は大きく変化した。

米軍が使用するようになり、基地は拡大され、朝鮮戦争の間にB-29等の爆撃機の離発着による騒音が増大してきた。このころから航空機の大型化、ジェット化も進み、基地は更に拡大されて、本土における重要な基地となった。

昭和38年12月には、騒音のひどいF-105Dが板付基地から移駐するとの発表があり、移駐の反対運動が起こるなど、航空機の騒音が大きな問題となってきた。このような中で、昭和38年から小中学校の防音工事（鉄筋コンクリート改築）が行われるようになった。

また、昭和38年11月日米合同委員会の下に、在日米軍の横田、板付基地の騒音問題を検討の対象とした航空機騒音対策分科委員会が開催され、この分科委員会から提出された勧告に基づき、日米合同委員会は、昭和39年4月17日にガイドラインともいべき「横田飛行場周辺に係る航空機騒音の軽減措置」を承認した。これにより、昭和39年に戦闘機の消音装置が設置されたが、こうした措置を行っても騒音問題が完全に解消される訳ではなく、ベトナム戦争の激化等により、騒音問題はより深刻なものとなっていました。隣接の昭島市では、集団移転も行われた。

昭和46年5月には、F-4戦闘機部隊が沖縄に移駐し、基地騒音からの解放が期待されたが、代わりにC-141、C-5A等の大型輸送機や米軍チャーターの民間輸送機の発着が増え、昭和50年9月には、嘉手納基地から16機のC-130が移駐し、更に平成元年9月と12月には再三の中止要請にもかかわらず、C-9が3機とC-130が4機、フィリピンのクラーク基地から移駐された。

昭和58年1月からは、米空母艦載機による離発着訓練が始まり、市街地上空での旋回訓練が開始された。新たな騒音問題が発生し、市では、東京都並びに横田基地周辺市町とも連携を図りながら国（外務省、防衛庁、防衛施設庁等）、アメリカ大使館及び在日米軍に対し米空母による離着陸訓練の中止要請を行なった。なお、平成12年9月以後横田基地では艦載機の離発着訓練は行われていない。

また、夜間・早朝における飛行制限時間の拡大、土、日、日本の祝日、盆、年末年始及び入試等特別な日の飛行、エンジンテストの禁止についても要請を行っている。

ア. 航空機騒音に係る環境基準

環境基本法第16条の規定に基づく騒音に係る環境上の条件のうち、航空機騒音に係る基準についての告示がなされ（昭和48年12月）、生活環境を保全し、人の健康の保護に資するうえで維持することが望ましい航空機騒音に係る基準及び達成期間が示され、騒音の評価指標としてWECPNLが採用してきた。

しかし、近年、騒音測定機器が技術的に進歩し、また、国際的にも騒音の評価には等価騒音レベルを基本とした評価指標が採用されている。

このような動向を踏まえ、平成 25 年 4 月 1 日から騒音の評価指標が W E C P N L から時間帯補正等価騒音レベル L den に改正された。

1. 環境基準は、地域の類型ごとに I と II の区域があり、

「I」は、専ら住居の用に供される地域で、基準値 57 デシベル (70 W E C P N L) 以下

「II」は、I 以外の地域であって通常の生活を保全する必要がある地域で、基準値は 62 デシベル (75 W E C P N L) 以下とされている。

※用途地域が決められている地域では、第一種住居専用地域及び第二種住居専用地域を類型 I の地域、その他が類型 II の地域とされている。

2. 達成期間等は、

第一種空港（新東京国際空港を除く）及び福岡空港、第二種空港（福岡空港を除く）等の別により期間等が異なっており、次のとおりである。

1) 環境基準は、公用飛行場の周辺地域においては、飛行場の区分ごとに次表の達成期間の欄に掲げる期間で達成され、又は維持されるものとする。この場合において、達成期間が 5 年を超える地域においては、中間的に同表の改善目標の欄に掲げる目標を達成しつつ、段階的に環境基準が達成されるようにするものとする。

2) 自衛隊等が使用する飛行場の周辺地域において、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次表の飛行場の区分に準じて環境基準が達成され又、維持されるよう努めるものとする。

3) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、次表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区域においては、当該地域に引き続き居住を希望するもの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。

飛 行 場 の 区 分		達成期間	改 善 目 標
新 設 飛 行 場		直 ち に	
既 設 第三種空港及びこれに準ずるもの			
飛 行 場	第二種空港 (福岡空港を除く)	A 5年以内	5 年以内に 70 デシベル未満とすること又は 70 デシベル以上の地域において屋内で 50 デシベル以下にすること。
	成田国際空港	10 年以内	1. 5 年以内に 70 デシベル未満とすること又は 70 デシベル以上の地域において屋内で 50 デシベル以下とすること。 2. 10 年以内に 62 デシベル未満とすること又は 62 デシベル以上の地域において屋内で 47 デシベル以下とすること。
第一種空港(成田国際空港を除く)及び福岡空港		10 年をこえる期間内に可及的速やかに	

備考 1. 既設飛行場の区分は、環境基準が定められた日における区分とする。

2. 第二種空港の内、Bとはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送業として離着陸するものをいい、AとはBを除くものをいう。
3. 達成期間の欄に掲げる期間及び各改善目標を達成するための期間は、環境基準が定められた日から起算する。

東京都における地域類型の指定については、都知事が東京国際空港（昭和51年11月）に次いで、横田飛行場を昭和53年3月に告示している。（昭和53年3月31日告示第309号）

なお、横田飛行場は、公用飛行場の第一種空港に相当するものとされている。

◎ 横田飛行場における地域類型の指定内容

[区域] は、滑走路の北側短辺と南側短辺の中心を結ぶ直線（以下「中心線」という。）から直角方向に東側2km、西側3kmの地点を通る中心線と平行な2本の直線と東京都と埼玉県との境界及び八王子市と町田市との境界で囲まれた地域であり、福生市はこの区域内にある。なお、その中から、米軍に提供されている施設及び区域のある区域が除かれている。

[地域類型] では、I－上記区域のうち都市計画法第8条第1項第1号の規定による第一種、第二種住居専用地域、住居地域並びに同号の規定による用途地域として定められていない地域。II－上記区域のうち都市計画法第8条第1項第1号の規定により定められた近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び工業地域となっている。

◎ 住宅防音工事の助成

横田基地における住宅防音工事の対象区域である第1種区域は（75W以上の区域、防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律第4条の規定による区域指定の指定）は昭和59年3月31日の最終告示から20年以上が経過し、その間、横田基地の航空機の騒音状況に変化（配備機種の変更等による騒音の減少）が見られることから、騒音の実態に即した第1種区域等の見直しが行われた。（平成17年10月20日告示）

《区域指定の状況及び対象世帯数（概数）》

第一種区域 WECPNL85	(昭和54年8月31日告示)
WECPNL80	(昭和55年9月10日告示)
WECPNL75	(昭和59年3月31日告示)
第一種区域の見なおし（指定区域の解除）	（平成17年10月20日告示）

見直しによる影響

	昭和59年3月31日現在	平成17年10月20日現在
面積	5,030ha	2,550ha
世帯数	37,790世帯（推計）	20,800世帯（推計）

第二種区域（第5条による移転の補償等）

WECPNL90	(昭和54年8月31日告示)
第二種区域の見なおし（指定区域の解除）	（平成17年10月20日告示）

イ. 航空機騒音測定

市では航空機騒音の実態を把握するため、市内2カ所に航空機騒音測定機を設置し常時測定を行っている。

また、東京都でも環境基準の地域類型の指定に伴い横田基地については固定測定地点4カ所（福生市、昭島市、武蔵村山市、瑞穂町）と移動分布調査を周辺12カ所の地点で騒音の状況を監視しており、基準の達成状況等の把握に努めている。

※福生市については平成7年10月から測定開始

a 市の騒音測定

[測定体制]

生活環境部環境課環境係で担当している。

①離着陸付近

測定場所 福生市大字熊川字武蔵野1,571番地付近（誘導灯付近）

測定機種 リオン株式会社製 リオンNA-37型

測定条件 70dB以上の音が3秒間継続したものを記録している。

※昭和45年11月から不定期的に市内各所で測定を行っていたが、定期的な測定を行うため、昭和49年から福生市大字熊川字武蔵野1,603-2の不燃物終末処理場（さつき園）で測定を開始、しかし、処理場の閉鎖により昭和54年9月から福生市リサイクルセンター事務所屋上に設置（リオンNA-30）し、平成7年10月まで測定を行っていたが、より正確な測定を行うため、離着陸直下である誘導灯付近（大字熊川字武蔵野1,571番地付近）に設置替（リオンNA-35）し、11月から測定を開始した。

なお、平成25年4月1日には環境基準が改正されたが、福生市では、平成22年4月1日より、新基準に対応した現在のリオンNA-37型で測定している。

②市街地内

測定場所 福生市本町5番地（福生市役所屋上）

測定機種 リオン株式会社製 リオンNA-37型

測定条件 70dB以上の音が5秒間継続したものを記録している。

※リサイクルセンター（平成7年11月からは誘導灯付近）の場所は飛行直下にあり、また福生市の東端もあるため、住宅地の平均的な位置での測定も必要なことから、市の中心的な位置という点と上空を航空機が通過する例が多くある点を考慮し、平成2年8月市役所屋上に測定機を設置し、9月から測定を始めた。

なお、平成25年4月1日には環境基準が改正されたが、福生市では、平成22年4月1日より、新基準に対応した現在のリオンNA-37型で測定している。

※dB：デシベル…音の強さを表す単位（音圧レベル）

平成5年11月1日に改正計量法が施行され、従来「ホン」または「デシベル」の両方を使用していたが、国際規格のデシベルに統一された。

b 東京都の騒音測定

環境局環境改善部大気保全課が担当している。

(固定調査地点は、それぞれ地元市町に委託している。)

測定場所

①固定調査地点

測定場所 ・ 福生市加美平1-22-1

滑走路北端から南へ1.2km、西へ1.8km、福生市立福生第二中学校屋上、
平成7年10月設置

・ 昭島市田中町1-17-1

滑走路南端から南へ3km、離着陸コース直下、市役所屋上

・ 瑞穂町大字箱根ヶ崎612

滑走路北端から北へ1.3km、離着陸コース直下、JA西多摩瑞穂町農畜産物直
売所

・ 武蔵村山市残堀1-22-1

滑走路南端から北へ1.4km、東へ2.0km、第二老人福祉館

測定機 デジタル式航空機騒音測定装置

日本音響エンジニアリング(株)製 DL-100

測定方法 暗騒音+10dB以上の騒音を記録している。

②分布(移動)調査

測定場所 瑞穂町、羽村市、福生市、立川市、昭島市、八王子市、日野市の12カ所で測
定

福生市内では、第五小学校で測定している。

測定期間は、1測定地点につき14日間で、騒音の影響範囲の広がりを把握す
るために、飛行コース延長直下の地点、地域を代表する地点、騒音の影響限界
地点等において行う調査

暗騒音+10dB以上の騒音を記録している。

測定機 デジタル式航空機騒音測定装置

日本音響エンジニアリング(株)製 DL-80/PT

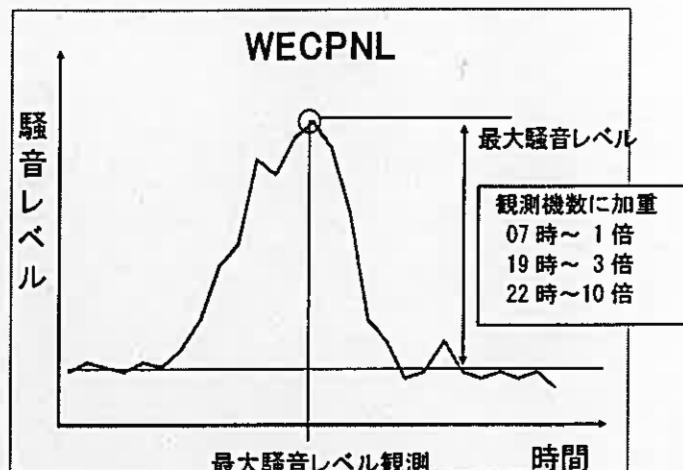
日本音響エンジニアリング(株)製 DL-100/PT

※暗騒音…航空機や自動車、列車などの特定の発生源からの騒音を対象として騒音の測定を行う
とき、測定地点で測定される対象とする発生源からの騒音以外のすべての騒音のこと。
航空機騒音を対象とする場合は、航空機からの騒音を除いたすべての音、つまり航空
機が飛行していないときにおける測定地点での騒音レベルのこと。

旧環境基準（WECPNL）と新環境基準（Lden）の違い

旧環境基準

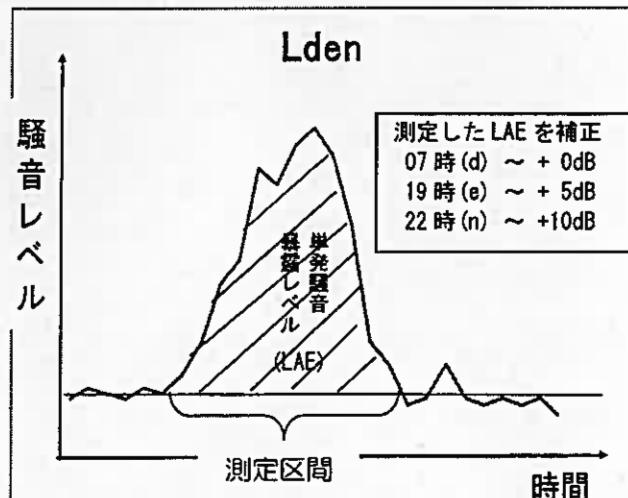
- 従前の環境基準は昭和48年に策定され、評価指標にWECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）を採用している。
- WECPNLは、航空機の最大騒音レベルと航空機の機数（発生回数）を基に評価値を求める
- 定常的な航空機騒音（エンジンテスト、滑走路への移動音）は評価に入らない。
- 環境基準値
 - I類型（住居地域）：70
 - II類型（I類型以外）：75



平成19年12月17日 環境基準改正
平成25年 4月 1日 施行

新環境基準

- 新環境基準では、新たな評価指標Lden（時間帯補正等価騒音レベル）が採用される。
- Ldenは最大騒音レベルを調査するWECPNLと異なり、各飛行機の騒音を、聞こえ始めから聞こえ終わりまでの人が受ける騒音エネルギー（図の斜線部分）を測定する。
- WECPNLでは対象にならなかった定常的な航空機騒音も測定・評価する。
- 環境基準
 - I類型：57dB
 - II類型：62dB



※（新環境基準値は）騒音対策の継続性も考慮し、引き続き現行の基準値（WECPNL）に相当するレベルとした。

- ・【航空機騒音に係る環境基準の一部改正について】
(平成19年12月17日環水大大発第07217004号)

(東京都ホームページより)

c 測定結果

P 9 8 ~ P 1 0 0 の表は誘導灯及び市役所で測定したデータに基づき作成したものであり、毎年観測データの数値は、事務報告書及び平成 6 年 4 月からは市広報ふっさに掲載し公表している。

1. 年度別航空機騒音測定結果 (誘導灯付近)	平成22年度～平成27年度(平成28年2月まで)
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成27年度(平成28年 2月まで)
2. 年度別航空機飛行回数 (1 日平均) (誘導灯付近)	平成22年度～平成26年度
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成26年度
3. 年度別飛行回数 (曜日別) (誘導灯付近)	平成22年度～平成26年度
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成26年度
4. 年度別飛行回数 (時間帯別) (誘導灯付近)	平成22年度～平成26年度
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成26年度
5. 年度別騒音量内訳 (誘導灯付近)	平成22年度～平成26年度
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成26年度
6. 飛行回数とWECPNLの経年推移 (誘導灯付近)	平成22年度～平成26年度
〃 (市役所屋上)	平成22年度～平成26年度
7. 年度別飛行回数 (正月三が日) (誘導灯付近)	平成18年正月～平成28年正月
〃 (市役所屋上)	平成18年正月～平成28年正月

d 今後の対応

今後とも関係市町及び東京都と連携を取りながら騒音監視測定を継続するとともに関係機関に対し、次に示す航空機騒音対策を推進させることが必要である。

(1) 周辺環境整備の充実

昭和 5 9 年度から 7 5 W E C P N L 以上の区域において住宅防音工事が着手されているが、環境基準を達成するために、より一層周辺対策の推進を働きかけて行く必要がある。

(2) 発生源

福生市に騒音の影響を与えているのは、主として常駐機である C - 1 3 0 の輸送機である。生産から数十年が経過しており航行の安全性からも早急な対応が求められる。

(3) 艦載機訓練の中止要請

横須賀を母港とする米空母の艦載機は、主として厚木基地で離着陸訓練を行っていたが、昭和 5 8 年から横田基地でも実施されるようになり、市民から多くの苦情が寄せられた。

平成 5 年 3 月には日本政府が約 1 6 7 億円を投じて建設された暫定の訓練施設が硫黄島に完成し、主に騒音の激しい戦闘機や攻撃機の訓練に使用されている。横田基地では、その波及効果で平成 1 2 年 9 月以降艦載機訓練は行われていないが、一切の艦載機訓練を横田基地で行わないように、今後も国並びに在日米軍に対して強く要請して行く必要がある。

(4) セスナ機の低空飛行

最近はセスナ機の市内上空での低空飛行による苦情が寄せられている。市民が静かな生活を送れるよう、飛行コース等の配慮及び安全確保の徹底と事故防止に万全の措置を講じるよう、今後も国並びに在日米軍に対して強く要請して行く必要がある。

平成22年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
22年4月	4分34秒	94	631	172	7	810	27.0	83
	1分41秒	88	167	109	0	276	9.2	73
5月	3分40秒	96	480	125	31	636	20.5	84
	1分14秒	85	138	63	0	201	6.5	69
6月	2分44秒	100	335	109	14	458	15.3	86
	51秒	86	68	54	1	123	4.1	69
7月	4分28秒	93	598	206	10	814	26.3	82
	1分36秒	87	166	124	2	292	9.4	73
8月	11分39秒	97	723	174	21	918	29.6	87
	2分15秒	87	252	130	2	384	12.4	72
9月	19分33秒	94	476	156	19	651	21.7	86
	1分07秒	88	102	89	0	191	6.4	72
10月	7分28秒	94	507	193	10	710	22.9	83
	1分39秒	86	152	106	1	259	8.4	71
11月	5分55秒	95	684	216	15	915	30.5	85
	2分28秒	86	228	134	6	368	12.3	79
12月	4分15秒	95	522	175	17	714	23.0	83
	1分36秒	87	144	102	3	249	8.0	73
23年1月	5分20秒	95	745	178	21	944	30.5	86
	2分04秒	86	228	108	0	336	10.8	71
2月	3分21秒	95	389	110	9	508	18.1	85
	1分06秒	90	119	51	1	171	6.1	79
3月	4分26秒	96	543	103	75	721	23.3	86
	56秒	95	110	49	9	168	5.4	78
合計	1時間17分23秒		6,633	1,917	249	8,799	24.1	85
	18分33秒		1,874	1,119	25	3,018	8.3	73

平成23年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
23年4月	4分48秒	91	618	139	15	772	25.7	80
	1分29秒	90	198	89	4	291	9.7	76
5月	4分27秒	94	492	233	21	746	24.1	83
	1分36秒	87	145	159	2	306	9.9	73
6月	4分09秒	94	545	159	17	721	24.0	83
	1分21秒	86	147	101	3	251	8.4	72
7月	3分02秒	95	456	66	27	549	17.7	84
	38秒	84	98	59	3	160	5.2	76
8月	9分58秒	97	588	179	23	790	25.5	87
	1分29秒	89	172	127	0	299	9.6	75
9月	14分21秒	95	637	148	11	796	26.5	85
	1分51秒	89	215	137	1	353	11.8	76
10月	11分51秒	96	683	182	11	876	28.3	85
	1分41秒	90	181	130	4	315	10.2	78
11月	5分01秒	97	576	180	31	787	26.2	87
	2分08秒	88	186	144	7	337	11.2	75
12月	3分55秒	96	453	183	14	650	21.0	85
	1分19秒	86	108	76	2	186	6.0	70
24年1月	4分15秒	99	558	155	14	727	23.5	89
	1分36秒	80	121	73	0	194	6.3	63
2月	3分07秒	99	366	76	12	454	15.7	87
	56秒	85	86	32	5	123	4.2	68
3月	4分55秒	95	583	220	15	818	26.4	85
	1分40秒	79	139	112	3	254	8.2	65
合計	1時間13分49秒		6,555	1,920	211	8,686	23.7	85
	17分44秒		1,796	1,239	34	3,069	8.4	72

平成24年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
24年4月	3分47秒	115	504	110	12	626	20.9	82
	1分03秒	96	94	63	3	160	5.3	65
5月	4分10秒	116	450	237	15	702	22.6	83
	1分12秒	97	114	101	3	218	7.0	70
6月	4分07秒	114	462	200	10	672	22.4	84
	1分26秒	88	105	88	1	194	6.5	63
7月	3分43秒	116	465	164	13	642	20.7	86
	1分18秒	88	126	98	1	225	7.3	64
8月	3分53秒	118	437	134	18	589	19.0	86
	1分03秒	87	89	72	0	161	5.2	62
9月	22分35秒	113	409	121	15	545	18.2	85
	1分00秒	89	88	68	1	157	5.2	63
10月	7分49秒	119	510	255	7	772	24.9	87
	1分40秒	89	126	137	9	272	8.8	65
11月	5分32秒	114	669	247	8	924	30.8	85
	2分02秒	89	175	143	3	321	10.7	65
12月	3分21秒	115	454	135	7	596	19.2	83
	1分05秒	95	94	69	6	169	5.5	62
25年1月	4分51秒	111	637	207	2	846	27.3	82
	1分47秒	89	135	119	5	259	8.4	64
2月	4分50秒	118	566	201	2	769	27.5	82
	1分56秒	90	140	115	1	256	9.1	64
3月	2分15秒	119	303	78	12	393	12.7	85
	34秒	91	54	32	0	86	2.8	61
合計	1時間10分53秒		5,866	2,089	121	8,076	22.2	84
	16分06秒		1,340	1,105	33	2,478	6.8	65

平成25年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	Lden
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
25年4月	4分46秒	116	603	219	8	830	27.7	64
	1分53秒	90	167	120	5	292	9.7	51
5月	4分08秒	118	515	251	18	784	25.3	63
	1分25秒	89	124	111	1	236	7.6	49
6月	4分56秒	115	681	241	10	932	31.1	64
	1分19秒	90	108	82	1	191	6.4	50
7月	3分45秒	118	605	119	13	737	23.8	68
	53秒	88	112	37	0	149	4.8	47
8月	7分28秒	116	856	119	14	989	31.9	68
	1分53秒	89	232	54	0	286	9.2	49
9月	21分00秒	115	833	118	12	963	32.1	68
	1分53秒	89	198	78	4	280	9.3	50
10月	7分52秒	118	821	291	7	1,119	36.1	70
	2分05秒	89	184	119	3	306	9.9	51
11月	4分17秒	115	604	105	10	719	24.0	63
	56秒	89	135	26	6	167	5.6	46
12月	4分06秒	115	566	119	28	713	23.0	66
	1分09秒	87	84	54	9	147	4.7	49
26年1月	8分11秒	116	1,083	291	6	1,380	44.5	67
	3分06秒	90	281	134	1	416	13.4	52
2月	5分24秒	117	683	159	6	848	30.3	65
	1分24秒	90	123	48	3	174	6.2	49
3月	6分59秒	119	847	257	19	1,123	36.2	69
	2分09秒	89	184	124	3	311	10.0	51
合計	1時間22分52秒		8,697	2,289	151	11,137	30.5	67
	20分05秒		1,932	987	36	2,955	8.1	50

平成26年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

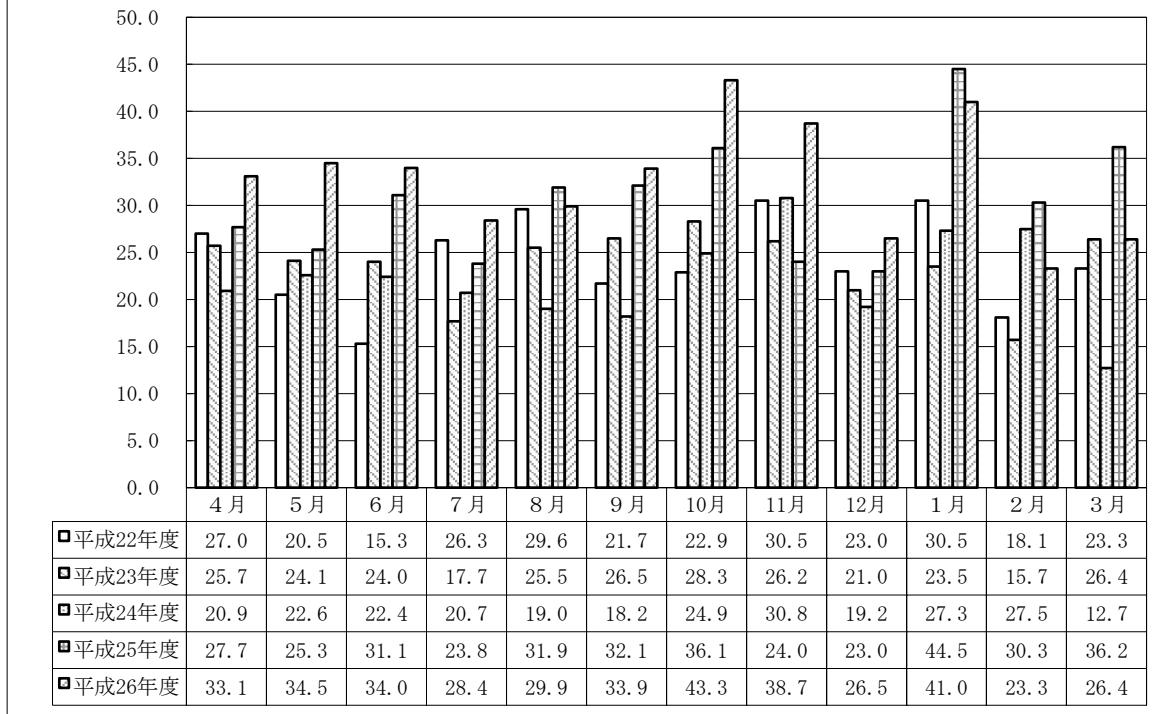
月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	Lden
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
26年4月	5分46秒	117	725	227	41	993	33.1	69
	1分36秒	89	146	93	8	247	8.2	50
5月	6分02秒	115	857	192	19	1,068	34.5	68
	2分38秒	89	291	115	2	408	13.2	52
6月	5分49秒	117	779	228	13	1,020	34.0	68
	2分06秒	91	214	96	0	310	10.3	51
7月	4分52秒	115	713	147	20	880	28.4	68
	1分42秒	94	180	71	0	251	8.1	50
8月	4分53秒	121	777	136	13	926	29.9	70
	1分12秒	107	133	45	1	179	5.8	58
9月	8分11秒	118	749	255	12	1,016	33.9	69
	2分17秒	106	199	146	1	346	11.5	54
10月	7分43秒	118	1,042	286	14	1,342	43.3	70
	2分17秒	94	229	120	2	351	11.3	51
11月	6分41秒	119	933	200	28	1,161	38.7	67
	2分37秒	90	284	95	9	388	12.9	52
12月	5分15秒	114	622	179	20	821	26.5	66
	2分00秒	92	175	107	6	288	9.3	52
27年1月	7分39秒	117	985	280	5	1,270	41.0	66
	2分00秒	100	218	101	0	319	10.3	51
2月	4分21秒	119	564	75	12	651	23.3	63
	49秒	87	102	25	3	130	4.6	46
3月	4分21秒	117	677	137	5	819	26.4	65
	1分05秒	92	114	53	4	171	5.5	48
合計	1時間11分33秒		9,423	2,342	202	11,967	32.8	68
	22分19秒		2,285	1,067	36	3,388	9.3	52

平成27年度航空機騒音測定結果

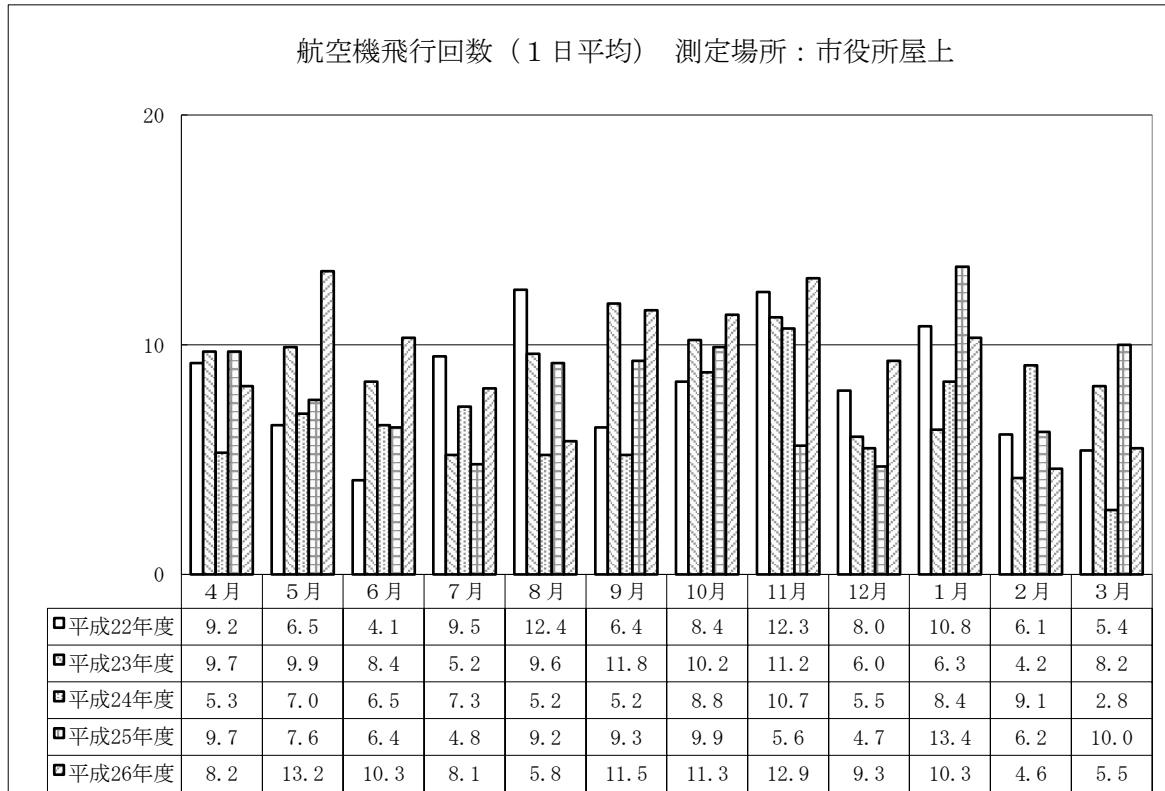
測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				1日平均 (回/日)	Lden
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合計		
27年4月	5分01秒	120	720	149	17	886	29.5	66
	1分56秒	87	198	75	1	274	9.1	50
5月	3分42秒	116	600	87	16	703	22.7	64
	57秒	88	132	34	0	166	5.4	48
6月	7分56秒	113	1,080	323	9	1,412	47.1	65
	2分45秒	90	250	181	0	431	14.4	53
7月	5分59秒	115	845	239	10	1,094	35.3	65
	1分56秒	88	194	130	0	324	10.5	51
8月	3分46秒	114	544	180	11	735	23.7	67
	47秒	87	74	62	0	136	4.4	47
9月	4分23秒	117	544	126	13	683	22.8	64
	55秒	108	98	44	3	145	4.8	59
10月	7分00秒	115	940	369	5	1,314	42.4	67
	2分42秒	89	247	172	0	419	13.5	52
11月	5分19秒	116	615	166	62	843	28.1	65
	1分07秒	94	99	51	5	155	5.2	50
12月	3分36秒	114	541	143	3	687	22.2	64
	1分00秒	89	100	55	0	155	5.0	47
28年1月	8分07秒	117	957	328	7	1,292	41.7	68
	2分51秒	90	204	181	3	388	12.5	52
2月	6分27秒	115	790	260	5	1,055	36.4	64
	2分41秒	91	190	121	3	314	10.8	52
3月						0		
						0		
合計			8,176	2,370	158	10,704	29.3	
			1,786	1,106	15	2,907	8.0	

航空機飛行回数（1日平均）測定場所：誘導灯付近



航空機飛行回数（1日平均）測定場所：市役所屋上

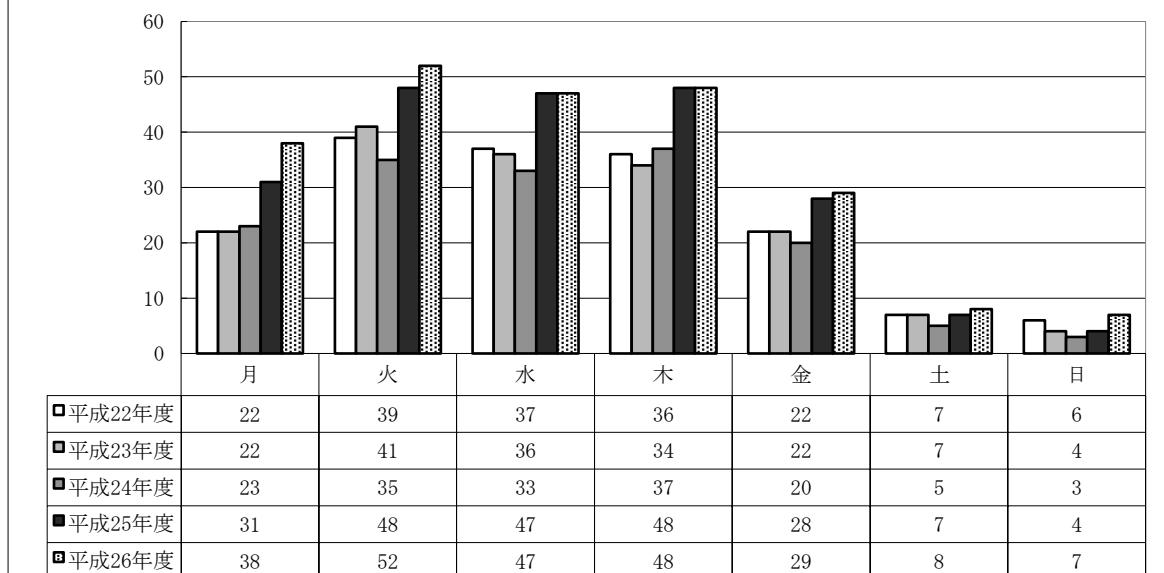


曜日別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

		月	火	水	木	金	土	日	合計
22 年 度	測定回数	1,159	2,025	1,935	1,892	1,133	339	316	8,799
	測定日数	52	52	52	53	52	52	52	365
	平均回数	22	39	37	36	22	7	6	24
23 年 度	測定回数	1,129	2,155	1,885	1,789	1,155	347	226	8,686
	測定日数	52	52	52	52	53	53	52	366
	平均回数	22	41	36	34	22	7	4	24
24 年 度	測定回数	1,214	1,804	1,703	1,935	1,043	243	134	8,076
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	23	35	33	37	20	5	3	22
25 年 度	測定回数	1,669	2,479	2,444	2,515	1,453	372	205	11,137
	測定日数	53	52	52	52	52	52	52	365
	平均回数	31	48	47	48	28	7	4	31
26 年 度	測定回数	1,980	2,755	2,433	2,499	1,502	435	363	11,967
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	38	52	47	48	29	8	7	33

曜日別飛行回数（1日平均）測定場所：誘導灯付近

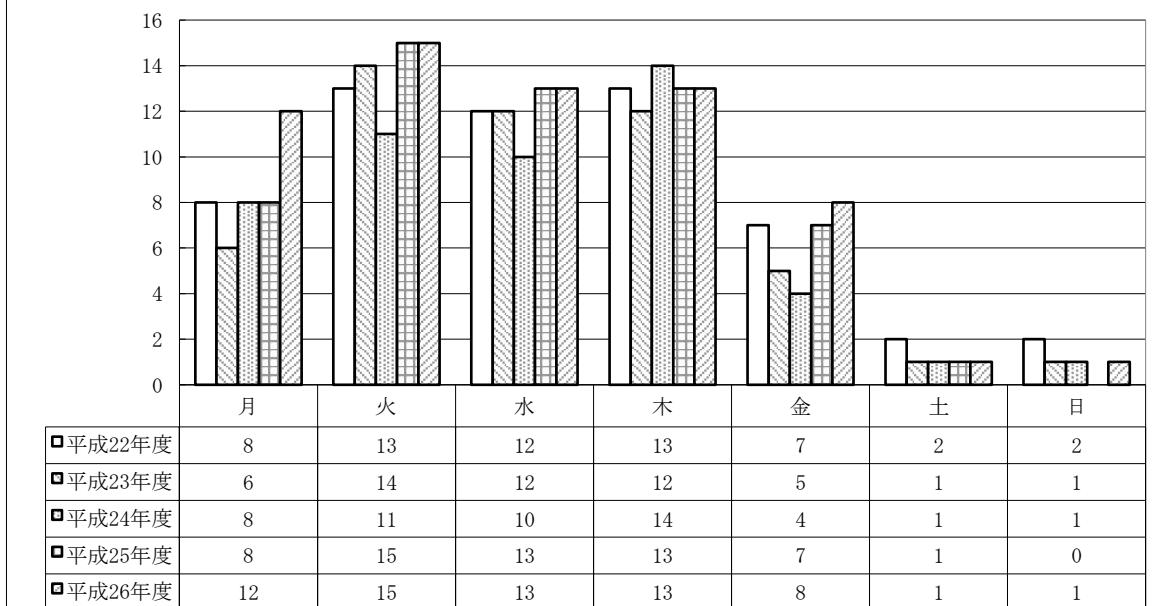


曜日別飛行回数

測定場所：市役所屋上

		月	火	水	木	金	土	日	合計
22年 度	測定回数	417	681	637	688	370	115	110	3,018
	測定日数	52	52	52	53	52	52	52	365
	平均回数	8	13	12	13	7	2	2	8
23年 度	測定回数	377	841	706	712	298	74	61	3,069
	測定日数	52	52	52	52	53	53	52	366
	平均回数	7	16	14	14	6	1	1	8
24年 度	測定回数	395	575	526	712	212	28	30	2,478
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	8	11	10	14	4	1	1	7
25年 度	測定回数	415	763	681	676	371	26	23	2,955
	測定日数	53	52	52	52	52	52	52	365
	平均回数	8	15	13	13	7	1	0	8
26年 度	測定回数	646	808	697	693	434	49	61	3,388
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	12	15	13	13	8	1	1	9

曜日別飛行回数（1日平均）測定場所：市役所屋上

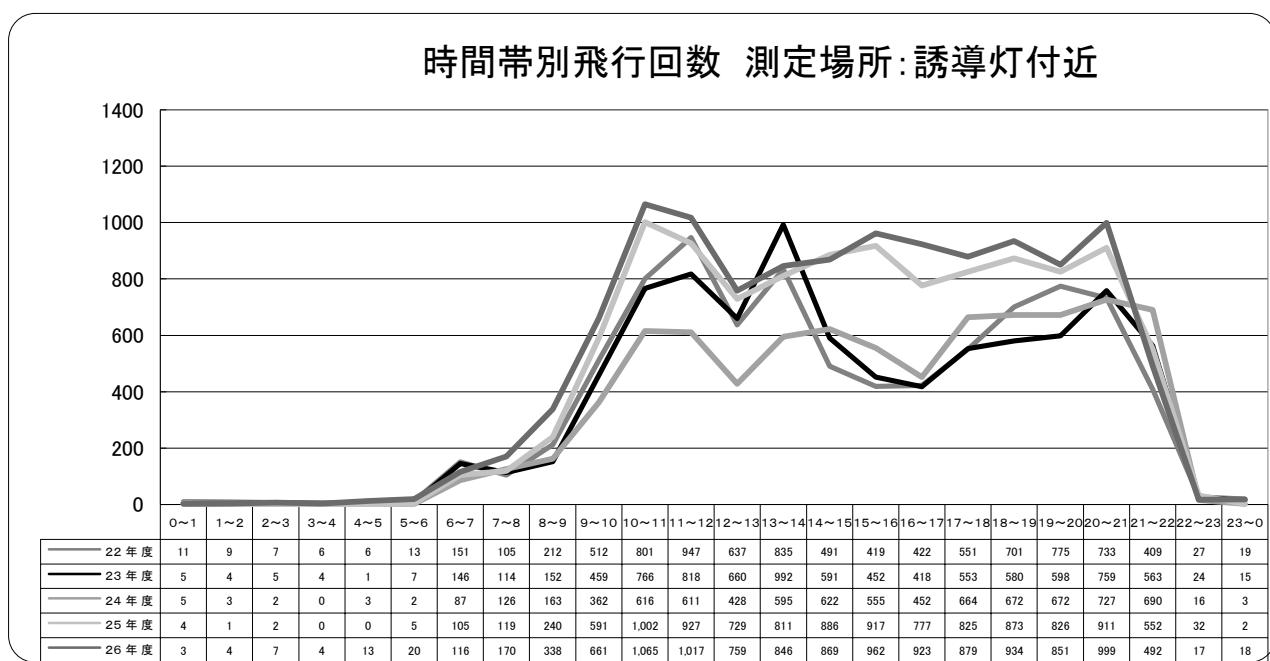


時間帯別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

時間帯	22年度		23年度		24年度		25年度		26年度	
	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均
0～1	11		5		5		4		3	
1～2	9		4		3		1		4	
2～3	7	0.3	5	0.2	2	0.1	2	0.1	7	0.2
3～4	6	(22～0)	4	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)	4	(22～0)
4～5	6	を含む	1	を含む	3	を含む	0	を含む	13	を含む
5～6	13		7		2		5		20	
6～7	151	0.4	146	0.4	87	0.2	105	0.3	116	0.3
7～8	105	0.3	114	0.3	126	0.3	119	0.3	170	0.5
8～9	212	0.6	152	0.4	163	0.4	240	0.7	338	0.9
9～10	512	1.4	459	1.3	362	1	591	1.6	661	1.8
10～11	801	2.2	766	2.1	616	1.7	1,002	2.7	1,065	2.9
11～12	947	2.6	818	2.2	611	1.7	927	2.5	1,017	2.8
12～13	637	1.7	660	1.8	428	1.2	729	2	759	2.1
13～14	835	2.3	992	2.7	595	1.6	811	2.2	846	2.3
14～15	491	1.3	591	1.6	622	1.7	886	2.4	869	2.4
15～16	419	1.1	452	1.2	555	1.5	917	2.5	962	2.6
16～17	422	1.2	418	1.1	452	1.2	777	2.1	923	2.5
17～18	551	1.5	553	1.5	664	1.8	825	2.3	879	2.4
18～19	701	1.9	580	1.6	672	1.8	873	2.4	934	2.6
19～20	775	2.1	598	1.6	672	1.8	826	2.3	851	2.3
20～21	733	2.0	759	2.1	727	2	911	2.5	999	2.7
21～22	409	1.1	563	1.5	690	1.9	552	1.5	492	1.3
22～23	27		24		16		32		17	
23～0	19		15		3		2		18	
計	8,799	24.0	8,686	23.6	8,076	21.9	11,137	30.4	11,967	32.6

時間帯別飛行回数 測定場所：誘導灯付近

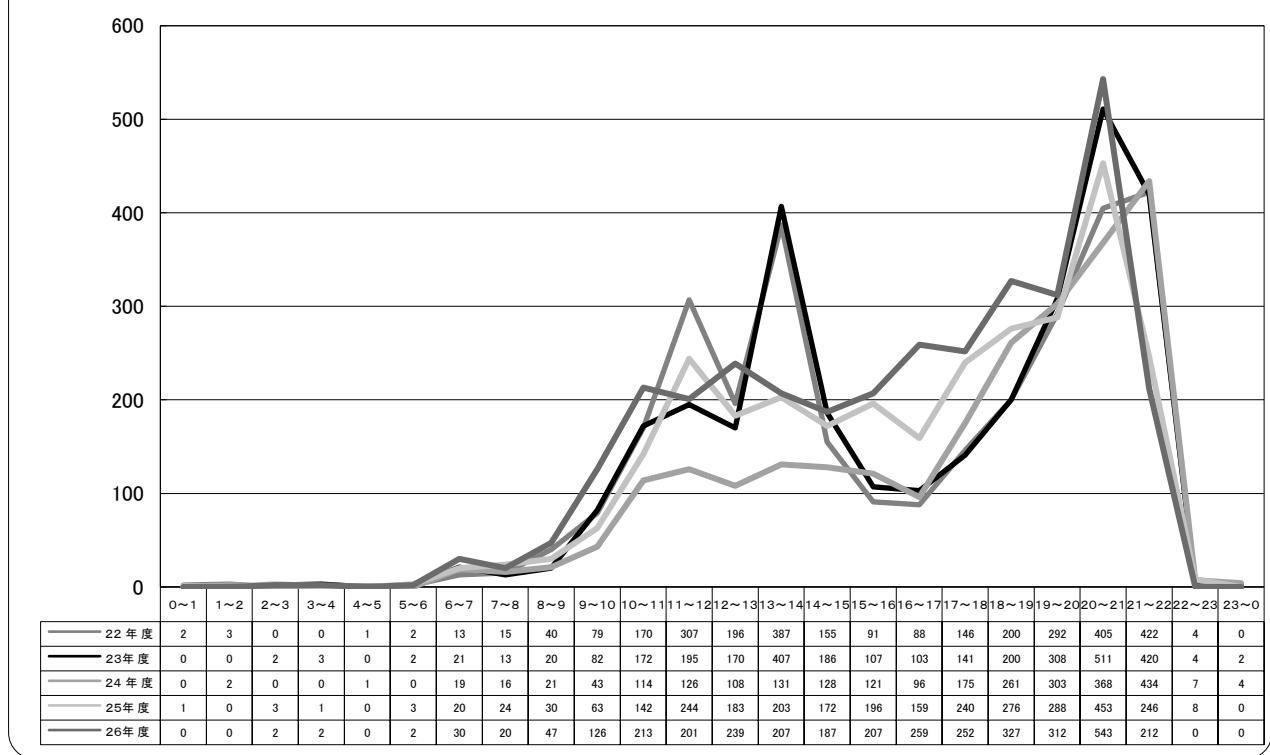


時間帯別飛行回数

測定場所：市役所屋上

時間帯	22年 度		23年 度		24年 度		25年 度		26年 度	
	回 数	一日平均								
0～1	2		0		0		1		0	
1～2	3		0		2		0		0	
2～3	0	0.0	2	0.0	0	0.0	3	0.0	2	0.0
3～4	0	(22～0)	3	(22～0)	0	(22～0)	1	(22～0)	2	(22～0)
4～5	1	を含む	0	を含む	1	を含む	0	を含む	0	を含む
5～6	2		2		0		3		2	
6～7	13	0.0	21	0.1	19	0.1	20	0.1	30	0.1
7～8	15	0.0	13	0.0	16	0.0	24	0.1	20	0.1
8～9	40	0.1	20	0.1	21	0.1	30	0.1	47	0.1
9～10	79	0.2	82	0.2	43	0.1	63	0.2	126	0.3
10～11	170	0.5	172	0.5	114	0.3	142	0.4	213	0.6
11～12	307	0.8	195	0.5	126	0.3	244	0.7	201	0.6
12～13	196	0.5	170	0.5	108	0.3	183	0.5	239	0.7
13～14	387	1.1	407	1.1	131	0.4	203	0.6	207	0.6
14～15	155	0.4	186	0.5	128	0.3	172	0.5	187	0.5
15～16	91	0.2	107	0.3	121	0.3	196	0.5	207	0.6
16～17	88	0.2	103	0.3	96	0.3	159	0.4	259	0.7
17～18	146	0.4	141	0.4	175	0.5	240	0.7	252	0.7
18～19	200	0.5	200	0.5	261	0.7	276	0.8	327	0.9
19～20	292	0.8	308	0.8	303	0.8	288	0.8	312	0.9
20～21	405	1.1	511	1.4	368	1.0	453	1.2	543	1.5
21～22	422	1.2	420	1.2	434	1.2	246	0.7	212	0.6
22～23	4		4		7		8		0	
23～0	0		2		4		0		0	
計	3,018	8.0	3,069	8.4	2,478	6.7	2,955	8.3	3,388	9.5

時間帯飛行回数 測定場所：市役所屋上

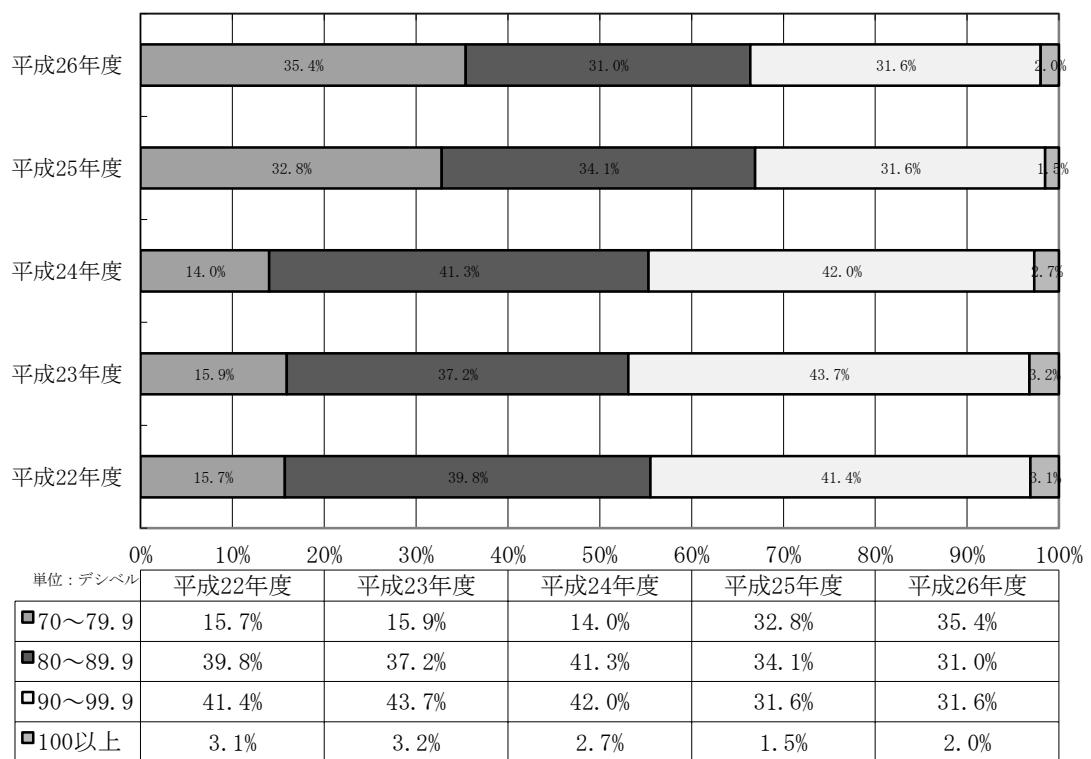


騒音量内訳

測定場所：誘導灯付近 単位：デシベル

年 度	騒音量	70～79. 9	80～89. 9	90～99. 9	100以上	合 計
22	回 数	1, 384	3, 500	3, 640	275	8, 799
	百分比	15. 7	39. 8	41. 4	3. 1	100
23	回 数	1, 381	3, 227	3, 797	281	8, 686
	百分比	15. 9	37. 2	43. 7	3. 2	100
24	回 数	1, 129	3, 334	3, 391	222	8, 076
	百分比	14. 0	41. 3	42. 0	2. 7	100
25	回 数	3, 657	3, 793	3, 521	166	11, 137
	百分比	32. 8	34. 1	31. 6	1. 5	100
26	回 数	4, 249	3, 706	3, 776	236	11, 967
	百分比	35. 4	31. 0	31. 6	2. 0	100

騒音量内訳 測定場所：誘導灯付近

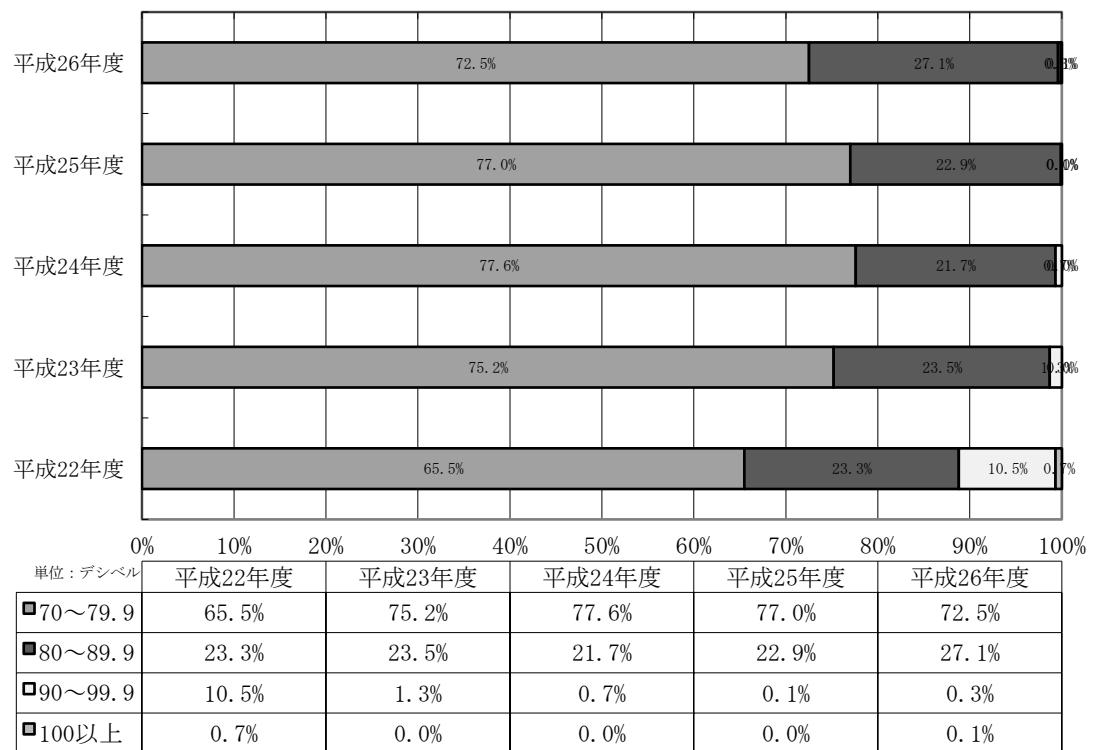


騒音量内訳

測定場所：市役所屋上 単位：デシベル

年 度	騒音量	70～79. 9	80～89. 9	90～99. 9	100以上	合 計
22	回 数	1,977	703	318	20	3,018
	百分比	65.5	23.3	10.5	0.7	100
23	回 数	2,309	721	39	0	3,069
	百分比	75.2	23.5	1.3	0.0	100
24	回 数	1,923	538	17	0	2,478
	百分比	77.6	21.7	0.7	0.0	100
25	回 数	2,275	678	2	0	2,955
	百分比	77.0	22.9	0.1	0.0	100
26	回 数	2,457	919	10	2	3,388
	百分比	72.5	27.1	0.3	0.1	100

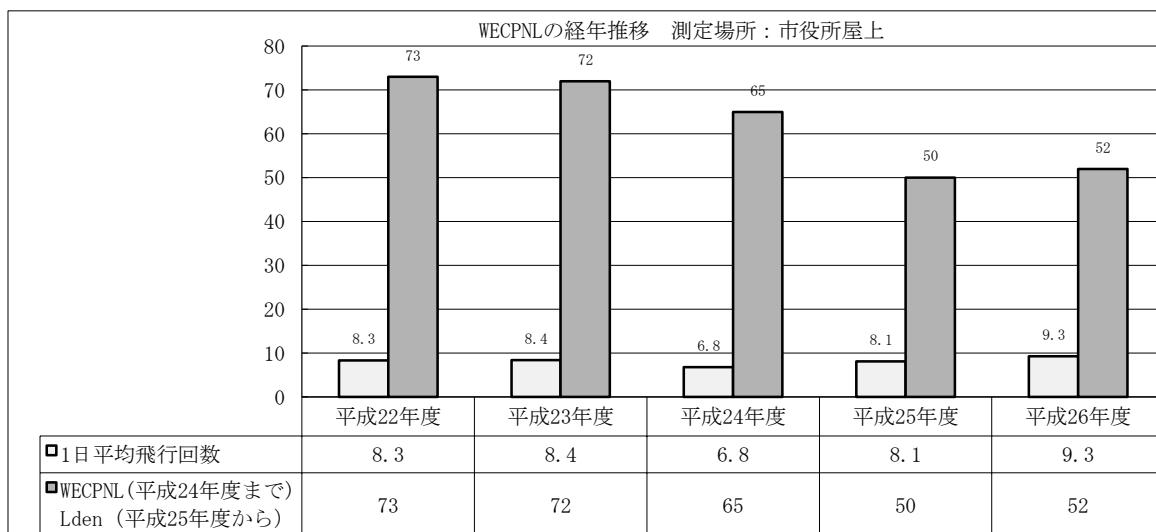
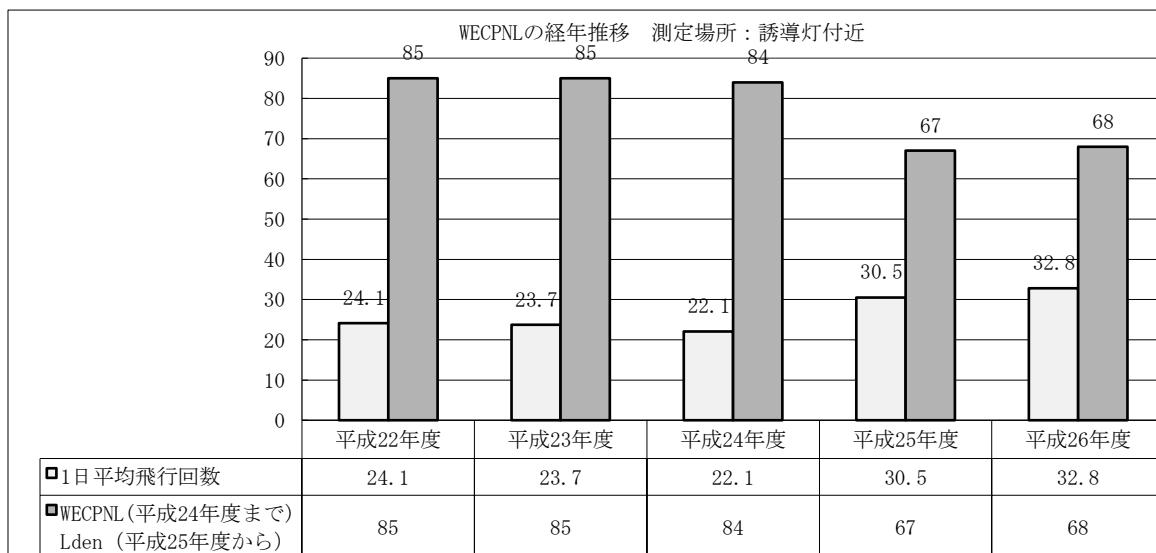
騒音量内訳 測定場所：市役所屋上



飛行回数、W E C P N L（平成24年度まで）、L d e n（平成25年度から）の経年推移

測定場所：上段 誘導灯付近
下段 市役所屋上

年 度	飛行回数	測定日数	1 日平均	W E C P N L（平成24年度まで） L d e n（平成25年度から）
平成22年度	8,799	365	24	85
	3,018	365	8	73
平成23年度	8,686	366	24	85
	3,069	366	8	72
平成24年度	8,076	365	22	84
	2,478	365	7	65
平成25年度	11,137	365	31	67
	2,955	365	8	50
平成26年度	11,967	365	33	68
	3,388	365	9	52



正月三箇日飛行回数

測定場所：誘導灯付近

年度	元 日		2 日		3 日		合 計	一日平均
	回 数	曜 日	回 数	曜 日	回 数	曜 日		
18年	1	日	1	月	63	火	65	21.7
19年	0	月	0	火	19	水	19	6.3
20年	0	火	6	水	37	木	43	14.3
21年	0	木	0	金	3	土	3	1.0
22年	0	金	3	土	3	日	6	2.0
23年	0	土	0	日	43	月	43	14.3
24年	0	日	0	月	0	火	0	0.0
25年	0	火	0	水	2	木	2	0.7
26年	0	水	3	木	5	金	8	2.7
27年	1	木	1	金	1	土	3	1.0
28年	0	金	3	土	0	日	3	1.0

測定場所：市役所屋上

年度	元 日		2 日		3 日		合 計	一日平均
	回 数	曜 日	回 数	曜 日	回 数	曜 日		
18年	0	日	0	月	28	火	28	9.3
19年	0	月	0	火	6	水	6	2.0
20年	0	火	1	水	8	木	9	3.0
21年	0	木	0	金	1	土	1	0.3
22年	0	金	0	土	1	日	1	0.3
23年	0	土	0	日	15	月	15	5.0
24年	0	日	0	月	0	火	0	0.0
25年	0	火	0	水	1	木	1	0.3
26年	0	水	2	木	1	金	3	1.0
27年	0	木	0	金	0	土	0	0.0
28年	0	金	0	土	0	日	0	0.0

共 同 声 明

横須賀を母校とする米空母の艦載機による NLP については、日米合同委員会で硫黄島が暫定施設として提供されることで合意し、平成 5 年から硫黄島での訓練が本格的に始まりました。平成 11 年までは、NLP の大半が硫黄島で実施されてきましたが、昨年はその基本が崩れ、国が公表した資料では硫黄島での訓練は約 24% と激減し、一方で三沢、厚木、横田、岩国という本土の飛行場の使用が大幅に増加しました。また、スケジュール的に短期間だからという理由で最初から硫黄島で訓練を実施しなかつたり、1か月に 2 回も訓練を実施した基地や、事前通告もなしに突然訓練を始めた基地等、周辺住民への配慮に欠ける状況が多発しています。こうした状況の中で、4 基地周辺では訓練期間中、艦載機によって大変激しい騒音被害を受ける市民から連日のよう 「耐えられない」「なんとかしてほしい」などの苦情が殺到し、一部自治体では米海軍との友好中断もせざるを得ないほど緊迫したものとなっています。

私たちは、一部の基地周辺住民だけが、受忍の限度を超える騒音被害を受けるのは納得できないと考えます。

そこで、今回の意見交換会の内容を踏まえて、次の事項を確認しました。

- ①NLP は、硫黄島で実施すること。
- ②硫黄島が暫定施設であるとするならば、他の方策を真剣に検討し、実施に移すこと。
- ③今後、議会、他の NLP 関係市町や都、県等にも働きかけ、情報交換を密にして、国等に要請するなど必要に応じて連携し対応すること。

平成 13 年 1 月 29 日

福生市長 野澤 久人

大和市長 土屋 侯保

綾瀬市長 見上 和由

岩国市長 井原 勝介

三沢市長 鈴木 重令

(代理) 助役 富田 善作

横田基地における正月三が日の飛行停止について（要請）

あとひと月ほどで新年を迎えようとしています。正月は私たち日本人にとって大切な時期であり、騒音や事故の不安のない穏やかな正月を過ごしたいと、誰もが心から願っています。

特に、正月三が日は特別な日であり、この間の飛行は周辺の住民感情に非常に大きな影響を与えることとなります。

最近は、正月三が日における飛行の差控えについて一定の配慮がなされていると考えておりますが、貴職におかれましては、引き続き、正月三が日の間、飛行を差し控える措置を講ずるよう要請します。

平成27年11月26日

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

ダグラス C. デラマタ一大佐 殿

横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会長 東京都知事	舛添要一
副会長 武藏村山市長	藤野勝
立川市長	清水庄平
昭島市長	北川穰一
福生市長	加藤育男
羽村市長	並木心
瑞穂町長	石塚幸右衛門

横田基地における正月三が日の飛行停止について（要請）

あとひと月ほどで新年を迎えようとしています。正月は私たち日本人にとって大切な時期であり、騒音や事故の不安のない穏やかな正月を過ごしたいと、誰もが心から願っています。

特に、正月三が日は特別な日であり、この間の飛行は周辺の住民感情に非常に大きな影響を与えることとなります。

最近は、正月三が日における飛行の差控えについて一定の配慮がなされていると考えておりますが、貴職におかれましては、米軍に対し、正月三が日の間の飛行の差控えを申し入れるよう要請します。

平成27年11月26日

北関東防衛局長 小柳 真樹 殿
横田防衛事務所長 中谷 豊 殿

横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会長 東京都知事	舛添要一
副会長 武藏村山市長	藤野勝
立川市長	清水庄平
昭島市長	北川穰一
福生市長	加藤育男
羽村市長	並木心
瑞穂町長	石塚幸右衛門

ウ. 騒音苦情

航空機騒音に対して、市民より多くの苦情が寄せられている。

内容を見ると、以前は、苦情の8割以上が米空母艦載機（E-2C、S-3B、C-2）の離着陸訓練に関するものであったが、硫黄島に艦載機の陸上着陸訓練の暫定代替訓練施設が完成してからは、艦載機の離着陸訓練は硫黄島で行われるようになり、横田基地での訓練は、平成12年9月を最後に実施されていない。

そのため、ここ数年は、C-130輸送機の市内上空での飛行訓練の苦情が大半を占め、残りは、軽飛行機の市内上空の低空飛行に関するものや、C-5、C-17等の中・大型輸送機やF/A-18戦闘・攻撃機等の飛来による飛行騒音に対する苦情が主な内容となっている。

市では、苦情を受けるたびに、横田防衛事務所を通じて、横田基地に要請するとともに、必要に応じて直接、横田基地に対しての要請も行っている。

また、基地対策特別委員会や横田基地周辺市町基地対策連絡会でも、土日のセスナ機の市内上空での低空飛行や、午後10時から翌朝6時までは航空機の飛行等を行わないことの徹底や、飛行制限時間拡大の要請をしているが、今後も、市民の平穏で安全な生活を守るために、粘り強く要請してかなければならない。

なお、セスナ機は、横田ライト・トレーニングセンターに所属するもので、米軍における航空機の操縦、整備等の技術に熟達する機会を与え、米軍における航空技術の普及・促進を目的として、米軍の飛行クラブにより運用されている。

苦情件数

年 度	軍用機等		セスナ機		計	
	件 数	比率 (%)	件 数	比率 (%)	件 数	比率 (%)
16	36	41.9	50	58.1	86	100
17	107	82.9	22	17.1	129	100
18	38	71.7	15	28.3	53	100
19	24	21.8	86	78.2	110	100
20	80	34.5	152	65.5	232	100
21	133	49.1	138	50.9	271	100
22	58	29.7	137	70.3	195	100
23	41	34.5	78	65.5	119	100
24	103	79.8	26	20.2	129	100
25	169	79.3	44	20.7	213	100
26	177	87.2	26	12.8	203	100
27 (2月末現在)	154	84.2	29	15.8	183	100

工. 米空母艦載機による訓練（実態と対応）

米海軍第7艦隊に所属する空母ミッドウェーの艦載機による夜間離発着訓練（Night Landing Practice=NLP）は、横須賀港が母港化された昭和48年10月から米軍の三沢、岩国基地で始まっている。その後、昭和57年2月から厚木基地、昭和58年1月から横田基地でも訓練が行われるようになった。

なお、平成3年9月に空母はミッドウェーからインディペンデンス、平成10年8月にキティホーク、更に平成20年9月に原子力空母ジョージ・ワシントン、平成27年10月には原子力空母ロナルド・レーガンに交代した。

また、艦載機の所属基地である厚木基地周辺はもとより、三沢基地、岩国基地周辺では騒音の大きい戦闘機・攻撃機の訓練が行われ大きな問題となった。

[夜間離発着訓練NLPとは]

空母への着艦は、陸上基地への着陸に比べてはるかに高度な技量を必要とするため、米海軍では艦載機のパイロットの資格として発着艦技能資格制度を採用している。この資格を取得してもパイロットは訓練により常に練度を保つ必要があり、特に長期間の休養休暇後空母に帰艦するには、陸上で夜間離着陸訓練が必要不可欠と言われている。この訓練は、滑走路の一部を空母の飛行甲板に見立てて、滑走路の定められた一点を基点に離着陸を行う。夜間における空母への着艦を想定し、地上の誘導ライトを頼りに大きな推力を維持しつつ滑走路へ進入し着地後直ちに急上昇する。この一連の訓練飛行を繰り返し行うことによって、着艦技量を維持向上させている。

[横田基地での訓練経過と対応]

横田基地では、従来主に所属機であるC-130による市内上空の旋回飛行訓練が行われていた。

しかし、昭和58年1月5日、国（防衛施設庁）から「米海軍第7艦隊所属の空母鑑ミッドウェーの艦載機E-2B（ホークアイ双発プロペラ機）2機による夜間離着陸訓練を午後6時から8時まで横田基地において実施する。訓練期間は1月5日から8日までの4日間である。」との連絡が入り訓練が実施された。これが、艦載機訓練の発端である。

この連絡を受けた市長は、国に対し「今回の飛行訓練については、その通告が訓練の直前であり、双発のプロペラ機ではあるが、かねてから懸念されている艦載機の本格的訓練になし崩し的に発展することを最も憂慮するものである。」とのコメントを発表し中止要請を行った。

しかし、訓練は天候不順により、1日は中止されたものの3日間実施され、市民から15件の騒音に対する苦情が寄せられた。

中止要請にもかかわらず訓練が実施されたことに対し、市長は基地が所在する周辺3市2町（立川市、昭島市、武蔵村山市、羽村町、瑞穂町）にも呼びかけ、基地周辺の4市2町連名で国及び基地に対し抗議を行った。

同年2月7日には、国より2回目の訓練通告があった。このことに対しても早速周辺市町とも協議し、中止要請を行った。

昭和59年、60年は空母ミッドウェーの船体等の修理が行われたこともあり実施されなかったが、その後も通告により訓練が実施され、平成12年9月までに45回の通告があり、1機～4機による訓練が昼夜にわたり実施されている。

機種は、昭和61年にE-2BからE-2Cに代わり、平成3年9月から空母がミッドウェーか

ラインディペンデンスに交代したことにより、新たに S 3-B (ジェット機) が、さらに平成 6 年からは艦上輸送機の C-2 も加わり実施された。

なお、平成 12 年 8 月 25 日に通告があった 45 回目となる訓練については、大変な数の苦情が市に寄せられた。

この通告は従前同様に暫定施設がある硫黄島付近の悪天候により、9 月 18 日から 22 日までの 5 日間、12:00～17:00・19:00～22:00 まで実施する旨の通告であった。

市では、通告を受けると、直ちに口頭により抗議を行うとともに、9 月 1 日には市長・市議会議長並びに横田基地対策特別委員会正副委員長が東京防衛施設局に出向き中止要請を行った。しかし、18 日から通告どおり訓練が強行され、初日となる 9 月 18 日の訓練は長時間、低空飛行、市街地上空であったことから 105 件もの苦情が寄せられた。訓練は 22 日午後 2 時すぎに終了したが、当市には合わせて 288 件もの苦情が殺到し、近隣自治体を含める 726 件もの苦情があった。

通告の都度、市、市議会はもとより周辺市町とも連携を図り、訓練中止の要請及び抗議を基地、防衛庁、防衛施設庁、外務省、アメリカ大使館、米海軍司令官等に対し行った。

また、横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会では平成 12 年 11 月に実施した今回の国等に対する横田基地対策に関する要望書の中に、飛行訓練を全面的に中止するとともに基地問題の解決のために横田基地の整理・縮小・返還等も含めた必要な措置を講ずる旨の文言を新たに加え、以後毎年要望している。

この間、こうした市街地上空での訓練飛行に対し、多くの市民から抗議や苦情が寄せられるとともに、市議会でも一般質問及び、横田基地対策特別委員会でも訓練の度にこの問題が取り上げられた。

[GCA (Ground Control Approach) について]

艦載機訓練の一方法で、濃霧等で視界が悪い場合に管制塔からの電波による誘導により滑走路に近づく訓練。NLP と同様に旋回をするが、その飛行間隔は長く、着地をせずにいわゆるローパスを行う。

[飛行コース等]

風向きにより旋回方向は変わるが、滑走路中央付近から飛び立ち福生市内上空（主に、熊川都営住宅、1 中、市役所、福生病院、2 中、西多摩衛生組合付近）を飛行し、再び滑走路に車輪を設置し、またすぐに離陸して旋回飛行を繰り返すもので、3 分から 4 分間隔で一周する。機数は、1 機～4 機であり、機数によっては連続的に飛行するため騒音が継続する。音の大きさは、市役所屋上の測定で概ね 80～90 dB を記録する。

[代替訓練施設の建設]

周辺住民に大きな騒音をもたらす艦載機訓練の問題解決に必要とされる代替訓練施設については、昭和 60 年 1 月に開催された日米首脳会議で米大統領が自ら言及し、早期解決を内閣総理大臣に要請したと報道されており、日米間の大きな懸案となっていた。市街地での訓練は、深刻な騒音問題が発生していることや街の灯火により訓練の効果が上がらないなどの事情もあり、国では、関東地方及びその周辺に十分な訓練ができる場所を確保しようと調査をしてきた経過があった。その結果、国は三宅島を適地として施設の建設を推進しようとしたが、住民の反対により建設には至らなかった。

平成元年1月に防衛施設庁は、訓練施設として硫黄島を暫定的に使用することを日米間で基本的に合意したと発表した。そして、平成元年度から5ヵ年計画で整備されることになり、元年度の国予算に滑走路灯火施設、給油施設等の整備費が計上され、艦載機の陸上着陸訓練（FCLP=Field Carrier Landing Practice）の暫定代替訓練施設として硫黄島での工事が始まった。

平成5年3月には、総工費約167億円をかけた訓練施設が完成した。

完成するまでに、整備の進捗状況に応じて可能な規模で訓練が行われていたが、この完成により、すべての艦載機訓練が硫黄島で行われるようになり、その結果、横田基地での訓練は、平成12年9月を最後に実施されていない。

横田基地における夜間連続離着陸訓練（N L P）について（要請）

平成22年4月27日、北関東防衛局から、米空母ジョージ・ワシントン艦載機による夜間連続離着陸訓練（N L P）について、硫黄島で実施予定の訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成22年5月12日から15日までの4日間、横田基地を使用して実施する旨の通告を受けました。

横田基地は人口が密集した市街地に所在しており、周辺住民は、日頃から昼夜を分かたぬ航空機騒音に悩まされるとともに、事故への不安も抱えています。この上、横田基地本来の機能と異なる訓練が実施され、周辺住民の生活環境がさらに損なわれることを容認することはできません。

空母艦載機による離着陸訓練が実施されることは、周辺住民の感情悪化を招くばかりでなく、ひいては、日米友好関係にも悪影響を及ぼしかねないと懸念しています。

貴職におかれましては、このような状況を十分認識され、昼夜を問わず、横田基地における空母艦載機による離着陸訓練を実施しないよう、米軍に申し入れることを強く要請します。

平成22年4月28日

外務大臣	岡田 克也	一
防衛大臣	北澤 俊美	殿
北関東防衛局長	池部 衛	
横田防衛事務所長	深澤 茂	

横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会長 東京都知事	石原 慎太郎
副会長 瑞穂町長	石塚 幸右衛門
立川市長	清水 庄平
昭島市長	北川 穂一
福生市長	加藤 育男
武藏村山市長	荒井 三男
羽村市長	並木 心

横田基地における夜間連続離着陸訓練（N L P）について（要請）

平成22年4月27日、北関東防衛局から、米空母ジョージ・ワシントン艦載機による夜間連続離着陸訓練（N L P）について、硫黄島で実施予定の訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成22年5月12日から15日までの4日間、横田基地を使用して実施する旨の通告を受けました。

横田基地は人口が密集した市街地に所在しており、周辺住民は、日頃から昼夜を分かたぬ航空機騒音に悩まされるとともに、事故への不安も抱えています。この上、横田基地本来の機能と異なる訓練が実施され、周辺住民の生活環境がさらに損なわれることを容認することはできません。

空母艦載機による離着陸訓練が実施されることには、周辺住民の感情悪化を招くばかりでなく、ひいては、日米友好関係にも悪影響を及ぼしかねないと懸念しています。

貴職におかれましては、このような状況を十分認識され、昼夜を問わず、横田基地における空母艦載機による離着陸訓練を実施しないよう、強く要請します。

平成22年4月28日

在日米軍司令官	エドワード A. ライス中将	殿
在日米海軍司令官	リチャード B. レン 少将	
米海軍厚木航空施設司令官	エリック W. ガードナー大佐	
米海軍第5空母航空団司令官	ロス A. マイヤーズ大佐	



横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会長 東京都知事	石原 慎太郎
副会長 瑞穂町長	石塚 幸右衛門
立川市長	清水 庄平
昭島市長	北川 穂一
福生市長	加藤 育男
武蔵村山市長	荒井 三男
羽村市長	並木 心

横田基地における夜間連続離着陸訓練（N L P）について（要請）

平成22年4月27日、北関東防衛局から、米空母ジョージ・ワシントン艦載機による夜間連続離着陸訓練（N L P）について、硫黄島で実施予定の訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成22年5月12日から15日までの4日間、横田基地を使用して実施する旨の通告を受けました。

横田基地は人口が密集した市街地に所在しており、周辺住民は、日頃から昼夜を分かたぬ航空機騒音に悩まされるとともに、事故への不安も抱えています。この上、横田基地本来の機能と異なる訓練が実施され、周辺住民の生活環境がさらに損なわれることを容認することはできません。

空母艦載機による離着陸訓練が実施されることは、周辺住民の感情悪化を招くばかりでなく、ひいては、日米友好関係にも悪影響を及ぼしかねないと懸念しています。

貴職におかれましては、このような状況を十分認識され、昼夜を問わず、横田基地における空母艦載機による離着陸訓練を実施しないよう、海軍に申し入れることを強く要請します。

平成22年4月28日

第5空軍司令官 エドワード A. ライス中将

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

殿

J. マーカス ヒックス大佐



横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会長 東京都知事 石原慎太郎

副会長 瑞穂町長 石塚幸右衛門

立川市長 清水庄平

昭島市長 北川穰一

福生市長 加藤育男

武藏村山市長 荒井三男

羽村市長 並木心

米空母艦載機による離着陸訓練の実施状況（通告による）

昭和58年1月から平成3年8月までは空母ミッドウェー艦載機、平成3年9月から平成10年7月までは空母インディペンデンス艦載機、平成10年8月からは空母キティホーク艦載機（平成10年8月11日横須賀に配備）

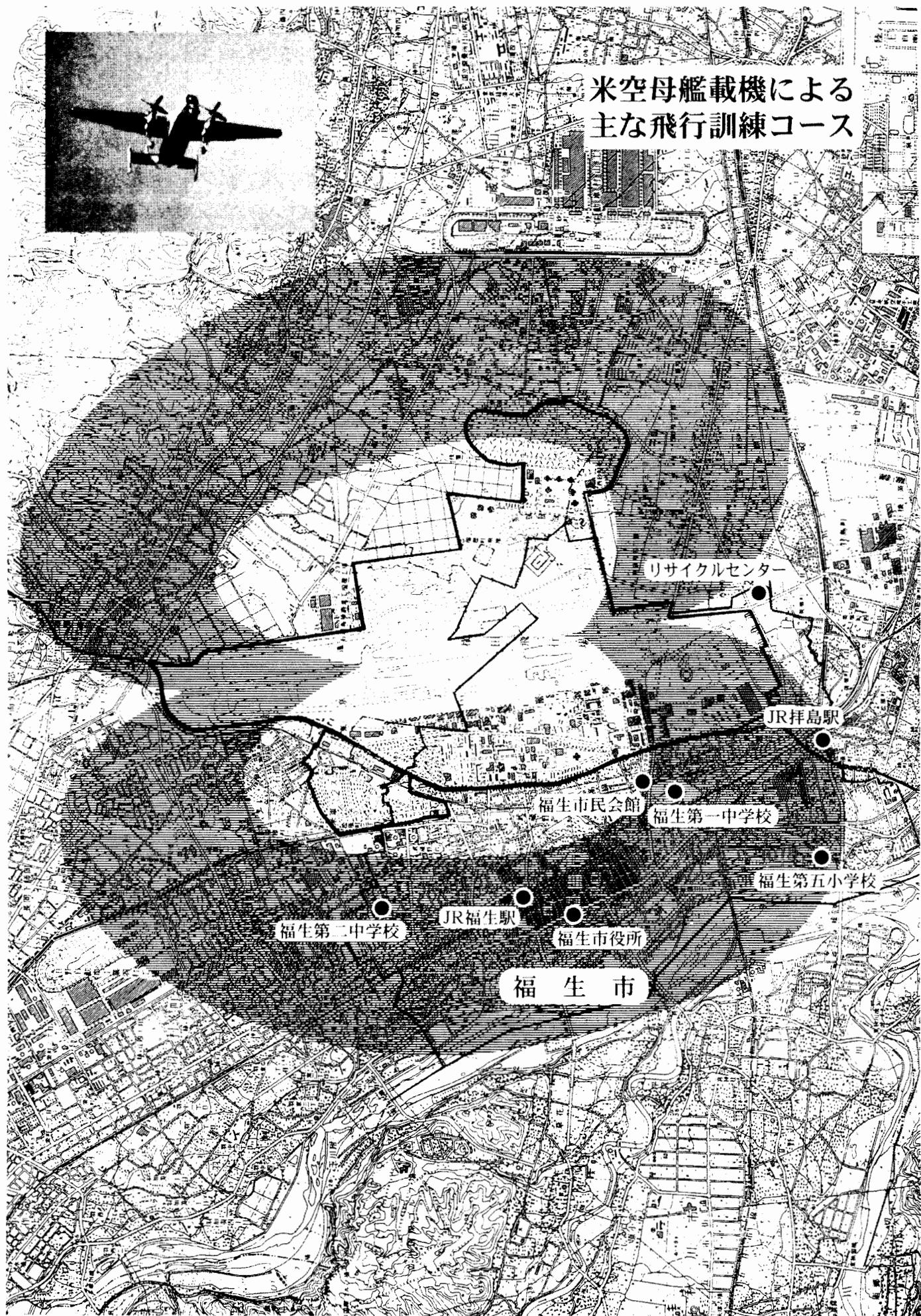
通告回数	実施回数	年度	通告日	通告日数	通告時間	実施日	実施日数	実施回数	実施時間	機種	機数	最高音	苦情件数
1	1	57 年 度	58.1/5~8	4:日間	18:00~20:00	1/5. 6. 7	3:日間	不 明	不 明	E-2B	2機	—	15
2	2	57 年 度	2/14~18 21~22	7:日間	18:00~20:00	2/15. 16. 21	3:日間	不 明	不 明	E-2B	1~2機	()日付 ()無通告の件数	1
昭和57年度計			11:日間				6:日間	不 明	回 不 明			—	16
3	3	58 年 度	5/16~20 23~27	10:日間	19:30~21:30	5/17. 19. 20 23. 26. 27	6:日間	不 明	不 明	E-2B	1~2機	—	0
4	4	58 年 度	10/3~7 11~15	10:日間	18:30~21:00	10/3~7 11~14	9:日間	不 明	不 明	E-2B	1~2機	—	0
昭和58年度計			20:日間				15:日間	不 明	回 不 明			—	0
5	5	61 年 度	11/21~22 25~29 12/1	8:日間	10:15~11:15 13:00~14:00 17:00~18:00 19:45~20:45	11/21. 22 25~29 12/1	8:日間	700	9:32~12:34 12:46~14:21 16:39~18:10 19:31~21:04	E-2C	1~3機	88 (11/26)	18
昭和61年度計			8:日間				8:日間	700	回			88	18
6	6	62 年 度	4/16~17 20~22	5:日間	12:00~14:00 18:30~20:30	4/16. 17. 20	3:日間	254 +α	11:40~14:17 18:04~20:55	E-2C	1~2機	89 (4/20)	11
7	7	62 年 度	9/8~11. 14 16~18	8:日間	10:00~12:00 19:00~21:00	9/8~11. 14. 16 17	7:日間	283	9:49~12:01 18:44~21:11	E-2C	1~2機	86 (9/16)	27
8	8		10/5~9. 12~16 19但し15~19は 中止通告のため	8:日間	10:00~12:00 19:00~21:00	10/8. 9			9:33~14:26 19:11~21:06	E-2C	1~2機	85 (10/8)	0
昭和62年度計			21:日間				12:日間	640	回			89	38
9	9	63 年 度	8/17~19 22~26 29~9/2 追加 9/5~8	17:日間	12:00~13:00 12:00~14:00 19:00~22:00	8/17~19 22~26 30~9/2 9/5~8	16:日間	673	11:14~14:05 18:15~21:02	E-2C	1~2機	86 (8/26)	38
10	10		1/17~19 追加 20	4:日間	10:00~12:00 17:30~20:30 18:00~20:00	1/17~20	4:日間	419	9:54~12:03 17:30~20:25	E-2C	1~4機	87 (1/18. 19)	24
昭和63年度計			21:日間				20:日間	1,092	回			87	62
11	11	元 年 度	5/16~18 追加 23~26 予備日29~30	9:日間	19:00~21:00	5/23~26. 29	5:日間	335	18:40~21:05	E-2C	1~3機	88 (5/29)	(9) 108
平成元年度計			9:日間				5:日間	335	回			88	108
12	12	2 年 度	5/15. 22~25 29~6/1 6/4~6	12:日間	13:00~15:00 19:00~21:00	5/15. 22~25 29~6/1 6/4~6	12:日間	1,298	12:16~15:02 16:37~21:02	E-2C	1~2機	91 (5/15)	(1) 105
13	13		8/17~18. 20~25	8:日間	19:30~21:30	8/20~24	5:日間	268	19:00~21:21	E-2C	2機	83 (8/21. 22. 24)	23
平成2年度計			20:日間				17:日間	1,566	回			91	128
14	14	3 年 度	5/29. 30 6/4. 5. 18. 27 当日通告 6日間	6:日間	9:00~10:00 14:00~17:00	5/29 6/4. 18. 27	4:日間	50	13:50~17:11	E-2C	1機	81 (6/4)	1
15	15		7/8~12	5:日間	14:30~17:00 19:30~21:00	7/8. 9. 11. 12	4:日間	447	13:53~17:00 18:46~21:33	E-2C	1~3機	87 (7/12)	74
16	16		8/5~9 但し8/6. 8. 9は中止 通告のため2日間	2:日間	14:00~16:30 19:00~22:00	8/5. 7	2:日間	313	13:36~16:14 18:54~21:02	E-2C	2~3機	85 (8/5)	61
17	—		9/18. 24. 25 当日通告 3日間	3:日間	10:30~11:30 14:00~16:00	訓練なし	0:日間	—	—	—	—	—	—
18	—		10/8~12	5:日間	12:00~15:30 18:00~21:30	訓練なし	0:日間	—	—	—	—	—	—
19	17		12/3~6 4日間 但し12/4~5時刻変更	4:日間	17:00~21:30 14:00~21:30	12/3~6	4:日間	385 +α	13:57~21:27	E-2C	1~3機 S-3B	85(12/3. 4) 91(12/5)	(8) 47
20	18		2/3~7	5:日間	14:00~17:00 18:00~21:30	2/3~7	5:日間	720 +α	13:23~21:29	E-2C	1~3機 S-3B	85(2/3. 4) 86(2/5)	57
21	19		2/24~28 5日間 但し27日の昼間は除く	5:日間	14:00~17:00 18:00~22:00	2/24~28	5:日間	618 +α	13:24~21:37	E-2C	1~2機 S-3B	85(2/28) 91(2/27)	27
平成3年度計			35:日間				24:日間	2,533	回			91	267
22	20	4 年 度	4/6~10 13~16	9:日間	14:00~17:00 18:30~21:30	4/6~10 13. 14	7:日間	764	13:21~21:39	E-2C S-3B	1~2機 1~3機	86(4/6) 92(4/7)	41
23	21		1/18~23 25~29	11:日間	14:00~16:30 17:30~21:30	1/19~21. 23 25~28	8:日間	998	13:34~21:37	E-2C S-3B	1~3機 1~3機	86(1/26) 93(1/25)	40
24	22		2/8~10 12. 13 15~17	8:日間	14:00~16:30 17:30~21:30	2/8~10. 12. 15. 16	6:日間	792	13:16~21:28	E-2C S-3B	1~3機 1~3機	85(2/12) 90(2/15)	(3) 18
平成4年度計			28:日間				21:日間	2,554	回			93	99
25	23	5 年 度	4/27. 28. 5/6~8 10. 11	7:日間	14:00~17:30 19:00~21:30	4/27. 28. 5/6~8. 10 10. 11	6:日間	推計1000 +α 274	13:26~21:41	E-2C S-3B	1~3機 1~3機	83(5/7) 92(5/6)	21
26	24		9/11. 13. 14. 16. 17 予備日9/15. 18. 20	8:日間	13:30~22:00 18:00~22:00	9/14. 16. 17 11/9~12. 15. 16	3:日間	344	14:09~21:53	E-2C S-3B	1~3機 1~2機	85(9/14) 92(9/16)	35
27	25		11/9~12 予備日15. 16	6:日間	13:00~16:00 18:00~22:00	11/9~12. 15. 16 18:00~22:00	6:日間	674	12:45~21:08 E-2C S-3B F-14 A-6 FA-18	1~2機 1~3機 1~6機	83(11/12) 93(11/12) 102 (11/15)	344	
平成5年度計			21:日間				15:日間	1,292	回			102	400

通告回数	実施回数	年度	通告日	通告日数	通告時間	実施日	実施日数	実施回数	実施時間	機種	機数	最高音	苦情件数
28	26	6年 度	5/18~26 予備日17. 27. 28 但し22日は除く	11日間	13:00~16:00 18:00~22:00	5/18. 19. 20. 23. 24	5日間	推計860 661	12:20~21:29	E-2C S-3B	1~3機 1~4機	91	33
29	27		1/26~31(29除外) 予備日23~25 2/1. 2. 10日間	10日間	12:00~16:00 17:00~22:00	1/26. 30. 31	3日間	推計330 219	12:12~21:19	E-2C S-3B C-2	1~2機	85(1/30)	13
30	—		3/6~10 5日間	5日間	17:00~22:00	訓練なし	0日間	—	—	—	—	—	—
平成6年度計				26日間			8日間	880回				91	46
31	28	7年 度	8/10. 14. 16	3日間	12:00~14:00 20:00~22:00	8/10. 14. 16	3日間	推計370 94	19:30~21:48	E-2C C-2	1~4機	81(8/10)	31
32	29		1/31~2/2 予備日1/30. 31 2/1. 2. 5. 6	6日間	11:00~13:00 17:00~19:00	2/1. 2			10:44~18:48	E-2C C-2	1~3機	85(2/1. 2)	5
平成7年度計				9日間			5日間	259回				85	36
33	30	8年 度	4/23~25 3日間 予備日4/23~25	3日間	12:00~14:00 18:00~20:00	4/23~25	3日間	推計556 88	11:39~20:44	E-2C	1~3機	81(4/25)	9
34	31		8/29. 30 9/2~6 予備日8/26~8/30 9/2~9/6. 10日間	10日間	11:00~13:00 18:00~21:00	8/29 9/2. 3. 4. 6	5日間	推計424 232	10:34~20:58	E-2C C-2	1~3機	85(9/2)	(1) 44
35	32		2/10. 11. 12 予備日2/6. 7	5日間	18:00~22:00	2/10. 11. 12	3日間	237	10:38~20:02	E-2C C-2	1~4機	86(2/12)	14
平成8年度計				18日間			11日間	557回				86	67
36	33	9年 度	8/20~22 予備日8/18~22	5日間	11:00~13:00 19:00~21:00	8/20~22 (夜間訓練なし・各 当日連絡あり)	3日間	推計138 56	10:44~13:05	E-2C C-2	2機	84(8/21)	(12) 1
37	34		1/9~13 予備日1/14~19	11日間	~23:59	1/9~12 4日間 1/9訓練開始後通告 土・日曜日含む	4日間	1, 191	9:59~21:11	E-2C C-2 S-3B	1~8機	93(1/11)	80
平成9年度計				16日間			7日間	1, 247回				93	81
38	35	10年 度	6/29~7/2 予備日6/27~7/3	7日間	13:00~15:00 20:00~22:00	6/29. 30 7/2	3日間	推計332 103	12:34~21:40	E-2C C-2	1~3機	85(6/29)	18
39	36		9/24 予備日9/18. 9/21~25 6日間 追加、変更通告 9/24. 9/25	6日間	9/24 11:00~15:00 18:00~22:00 9/25 11:00~15:00 18:00~20:00	9/24. 25			11:19~20:36	E-2C C-2 S-3B	1~4機	測定不可	1
40	37		1/11~15 5日間 変更通告 1/11~14 4日間 予備日 1/15	5日間	18:00~20:00	1/11~1/15			12:49~20:36	E-2C C-2 S-3B	1~4機	85(1/15)	19
41	—		2/22~26 予備日 5日間	5日間	18:00~20:00		5日間	358				—	—
平成10年度計				23日間			10日間	461回				85	38
42	—	11年 度	10/19~23予備日 5日間	5日間	18:00~22:00	訓練なし	0日間	—	—	—	—	—	—
43	38		2/15~17 3日間 硫黄島での訓練は無	3日間	18:00~21:00 市からの要請による回答 12:00~16:00	2/15~17	3日間	昼459 夜341 800	11:56~21:00	E-2C C-2 S-3B	1~4機	87(2/16)	昼18 夜40 58
平成11年度計				8日間			3日間	800回				87	58
44	39	12年 度	4/3~7予備日	5日間	18:00~22:00	4/6	1日間	86	18:09~20:4	S-3B	4機	85. 9	0
45	40		9/18~22	5日間	12:00~17:00 19:00~22:00	9/18~22 9/18~21	5日間 4日間	583 515 1098	11:39~16:35 17:36~22:02	E-2C C-2 S-3B	1~7機	92. 9 92. 7	昼114 夜174 288
平成12年度計				10日間			10日間	1184回				92. 9	288

昭和57年度～平成12年度 累計	(実施日数)			
304日間 (通告日数)	197日間	16,100回	16,866 + α	推計
※上記以外に無通告による訓練が実施 されている。(把握分のみ)	99日	1,645 + α	17,745 + α	
合計	296日	18,511 + α	推計	102 (42) 1792件

(離着陸訓練における土曜日、日曜日並びに祝日の実施状況)					
土曜日	S. 61. 11. 22	S. 61. 11. 29	H. 5. 1. 23	H. 5. 5. 8	H10. 1. 10
日曜日	H10. 1. 11				
祝日	H11. 1. 15	成人の日			

米空母艦載機による
主な飛行訓練コース



才. 騒音公害訴訟

横田基地に離着陸する航空機の騒音、排気ガス、振動等により心身の被害、日常生活の妨害、生活環境の破壊等に悩む周辺住民が、午後9時から翌朝午前7時までの夜間飛行差し止めと、過去及び将来の騒音被害に対する損害賠償を求めて、昭和51年4月、昭和52年11月、昭和57年7月の3次にわたり、国に対して訴訟を起こした。

第1・2次訴訟については併合して審理され、昭和56年7月13日に東京地裁八王子支部で一審判決、昭和62年7月15日に東京高裁で控訴審判決が出されたが、原告被告双方ともこの判決を不服として上告し、最高裁判所で審理の結果、平成5年2月25日に判決が下る。

第1・2次訴訟の夜間飛行差し止めについて、一審判決においては、国の統治権を根拠に、高度の政治問題のため裁判所が判断し得る限度を超えるという理由から却下され、また、控訴審判決においては、基地の管理運営権が米軍にあるため、国は統治者としての適格性に欠けるという理由により却下された。また、過去の損害賠償については、軍事公共性の、他の公共性に対しての優越性を認めず、国が主張した統治行為論を退け、騒音被害は人格権の侵害であるとして、国に対して賠償金の支払いを命じた。しかし、将来の損害賠償については、被害状況を適確に予測するには不確定な要素が多いという理由により原告の請求を棄却している。

最高裁は、控訴審判決を支持し上告を棄却した。

第3次訴訟については、平成元年3月に東京地裁八王子支部で一審判決があり、75W以上は「受忍限度を超えており」として過去分の損害賠償の支払いを国に命じたが、原告は飛行差し止めと将来分の賠償を求め控訴した。東京高裁は、平成5年4月21日、原告被告双方に和解をすすめ、双方の同意を得たうえで同年11月8日には飛行制限や協議機関の設置、和解成立の日までの損害賠償などが盛り込まれた和解案が示されたが、合意に至らず平成6年3月30日に最高裁判決に沿った判決が出された。これに対して、原告被告双方上告を断念し、18年に及ぶ訴訟に幕が下りた。

なお、平成6年12月に横田基地飛行差し止め訴訟団により、総額9億2千万円（過去・将来分）の損害賠償と夜間・早朝の飛行差し止め及び昼夜を問わず市街地上空での飛行訓練の禁止を求めて、国に対して訴訟を起こした。

更に、米国政府をも相手取って新横田基地公害訴訟団が提訴（第1次＝平成8年4月10日、3,140人、第2次＝平成9年2月14日、2,781人、第3次＝平成10年4月20日、37人）した。

この新横田基地公害訴訟では、国に対し、夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会において米国政府と交渉する義務があることの確認も求めている。

なお、これら訴えのうち、国に対しての訴えは併合審理となり、平成15年5月13日東京地裁八王子支部で、過去分の損害賠償を認め、飛行差し止めは棄却、将来分の損害賠償は却下という判決が出、双方が東京高裁へ控訴した。

平成17年11月30日東京高等裁判所でも、過去分の損害賠償は認めたが、将来分は却下、飛行差し止めについては棄却、という判決が出たため、これに対しても、原告被告双方が上告したが、平成19年5月、最高裁において、高裁判決が口頭弁論最終日以降、判決日までの被害について賠償を認めた部分については、将来の損害への賠償に当たるとして破棄されたことにより、過去分のみの賠償が確定した。（新横田基地公害訴訟）

更に、平成20年7月には東京高裁判決が出され、夜間差し止めと上空飛行差し止めは棄却、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分却下とされたため、これに対して、原告が上告したが、平成21年4月の最高裁による上告棄却を受け、高裁判決が確定した。（飛行差し止め訴訟）

また、米国政府との交渉義務については、第1次訴訟については、平成9年3月に米政府に応訴の意思がないことを理由に却下の判決が東京地裁八王子支部で出され、原告は控訴したが、平成10年12月に東京高裁で控訴棄却、その後、平成14年4月に最高裁で上告棄却の判決が出され確定し、第2次、第3次の訴えについても、平成14年5月に東京地裁八王子支部で却下の判決が出され原告は控訴したが、平成16年12月の東京高裁の控訴棄却を受け、上告を断念し判決が確定している。

最近では、平成24年12月、横田基地に離着陸する航空機の騒音等に悩む周辺住民137名が、午後7時から翌朝午前8時までの夜間飛行差し止めと、過去及び将来の騒音被害に対する損害賠償等を求めて、国に対して訴訟を起こした。（第9次横田基地公害訴訟）

更に、平成25年3月、基地周辺住民（905人+173人（平成25年7月追加提訴））により、午後7時から翌朝午前7時までの夜間飛行差し止め、過去及び将来の騒音被害に対する損害賠償、これまでW値（うるささ指数）75以上の地域住民にのみ認められていた賠償の範囲を70以上まで広げる等を求めて、国に対して訴訟を起こした。（第2次新横田基地公害訴訟）

横田基地騒音公害訴訟の経緯

訴訟	第1次	第2次	第3次	飛行差し止め訴訟
訴訟年月	1976年4月 (昭和51年)	1977年11月 (昭和52年)	1982年7月 (昭和57年)	1994年12月12日 (平成6年)
原告数	約40人	約110人	599人	320人
被告	国(第1次と第2次は途中から併合審理148人)	国	国	
訴えの内容	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償(9億2000万円) ・昼夜を問わず市街地上空での飛行訓練の禁止 	
経緯	<ul style="list-style-type: none"> ・1981(昭和56)年7月一审判決。(東京地裁八王子支部)一部の過去分賠償認めるも将来分賠償と飛行差し止めは却下。原告、国ともに控訴。 ・1987(昭和62)年7月東京高裁判決。賠償1億1200万円に増額。将来分と差し止めは却下。原告、国ともに上告。 ・1993(平成5)年2月最高裁判決。高裁判決を支持し、上告棄却。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1989(平成元)年3月15日一审判決。(東京地裁八王子支部)過去分賠償3億3000万円認める。将来分賠償と飛行差し止めは却下。原告、国ともに控訴。 ・1993(平成5)年11月18日日米合同委員会で午後10時から午前6時までの飛行制限で合意。 ・1994(平成6)年2月4日和解交渉が決裂。 ・1994(平成6)年3月30日東京高裁判決。過去分賠償5億2000万円認める。飛行差し止めと将来分賠償は却下。 ・1994(平成6)年4月原告、国ともに上告断念。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1996(平成8)年5月9日第1回公判 ・2003(平成15)年5月13日一审判決(東京地裁八王子支部) ・飛行差し止め・訓練飛行の禁止棄却 ・将来の損害賠償却下 ・過去分の損害賠償約1億6千万円の倍償を命じた。同月、原告・国両方が控訴 ・2004(平成16)年2月東京高裁で第1回口頭弁論 ・2008(平成20)年7月東京高裁判決。同月、原告控訴 ・2009(平成21)年4月最高裁の上告棄却を受け、高裁判決確定。 	
判決	<ul style="list-style-type: none"> ・飛行差し止めと将来分の損害賠償分却下。 ・過去分賠償(計1億1200万円)は認める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・飛行差し止めと将来分の損害賠償却下 ・過去分賠償(計5億2000万円)を認める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間差し止めと上空飛行差し止めは棄却 ・過去分賠償(計1億9440万円)を認める。 ・将来分は却下 	
判決理由	「国に対して支配の及ばない米国の行為差し止めを求めるものであり主張自体が失当」			「国に対して支配の及ばない米国の行為差し止めを求めるものであり主張自体が失当」

訴 訟	第 1 次新横田基地公害訴訟	第 2 次新横田基地公害訴訟	第 3 次新横田基地公害訴訟
訴訟年月	1996 年 4 月 10 日 (平成 8 年)	1997 年 2 月 14 日 (平成 9 年)	1998 年 4 月 20 日 (平成 10 年)
原 告 数	3,140 人	2,781 人	37 人
被 告	国と米国政府	国と米国政府	国と米国政府
訴 え の 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・夜 9 時から翌朝 7 時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償(33 億 2983 万円) ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜 9 時から翌朝 7 時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償(29 億 5898 万円) ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜 9 時から翌朝 7 時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認
経 緯	<p>米国政府への訴え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1997(平成 9)年 2 月 20 日 第 1 回裁判 2 月 26 日 米国に対する訴訟を分離、原告団に通知。 3 月 14 日 米国への訴え却下。 3 月 24 日 原告東京高裁に控訴。 ・1998(平成 10)年 12 月 25 日 同上の訴えを棄却 28 日上告 ・2002 年(平成 14)年 4 月 12 日最高裁の上告棄却を受け、米国政府分の訴えは判決確定 	<p>米国政府への訴え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002(平成 10)年 5 月 米国への訴え却下。 6 月 原告東京高裁に控訴。 ・2004(平成 16)年 12 月 同上の訴えを棄却 ・原告は上告を断念し、米国政府分の訴えは判決確定 (併合審理) 	<p>米国政府への訴え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002(平成 10)年 5 月 米国への訴え却下。 6 月 原告東京高裁に控訴。 ・2004(平成 16)年 12 月 同上の訴えを棄却 ・原告は上告を断念し、米国政府分の訴えは判決確定 (併合審理)
	<p>日本政府への訴え (併合審理)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002(平成 14)年 5 月 30 日 日本政府を相手の一審判決 夜間飛行禁止時間帯延長と国の外交交渉義務確認、将来分の損害賠償は棄却 過去分の賠償請求分約 24 億円のみ認める ・2003(平成 15)年 11 月 26 日 東京高裁にて控訴審開始 ・2005(平成 17)年 11 月 30 日 東京高裁判決 飛行差し止め 棄却、将来分の損害賠償 却下、危険への接近適用なし 過去分賠償(総額約 32 億 5000 万 円)を認める。 国は損害賠償 (一部将来分について)、原告は飛行差し止めについて上告 ・2007(平成 19 年)5 月 22 日 最高裁が飛行差し止めを退ける。 ・2007(平成 19 年)5 月 29 日 最高裁が賠償額を減額 (将来分として認めた約 2 億 3000 万円)。判決確定。 		
判 決	<ul style="list-style-type: none"> ・米国政府への訴えは棄却 ・日本政府への訴えは 過去分賠償(総額約 30 億 2000 万円)を認める。 将来分は却下 飛行差し止めは却下 		
判決理由	<p>「米国政府分の訴えについては、日本の民事裁判権が及ばない」 「被害状況は変化するから将来の賠償は金額などが特定できず訴えは不適法」</p>		

訴 訟	第9次横田基地公害訴訟	第2次新横田基地公害訴訟	
訴訟年月	2012年12月12日 (平成24年)	2013年3月26日 (平成25年)	
原 告 数	137人	905人+173人(2013年7月追加提訴)	
被 告	国	国	
訴えの内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・夜7時から翌朝8時までの離着陸禁止 ・それ以外の時間帯については騒音の音量規制 ・旋回や急上昇、急降下訓練の禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜7時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 ・これまでW値(うるささ指数)75以上の地域住民にのみ認められていた賠償の範囲を70以上まで広げる 	
経 緯	係属中	係属中	
判 決			
判決理由			

(2) 電波障害

[基地内施設による障害 (高層住宅)]

昭和48年からKPCP計画に基づき基地内の各種施設の整備が進められたが、高層住宅（9階建2棟）の建設や高架水槽、放送施設の設置に伴い基地外周辺にテレビ電波障害が発生した。

このため、市では、国の負担事業として昭和50年度から昭和56年度にかけて、横田飛行場周辺テレビ共同受信施設設置事業を行い、共同受信アンテナを設置して障害のある家に有線ケーブルを引くことによりその除去を図った。

また、障害の原因となった基地内4施設のそれぞれの受信障害地区毎にケーブルを引き込み工事施工済みの者が、テレビ共同受信施設組合を結成し、施設の維持管理を行った。

なお、受信施設が設置されてから10年近く経過し、施設の老築化に伴う改修や維持管理の費用負担等が問題となり、防衛施設庁、受信施設組合、市との協議の結果、各受信施設を市から各組合に所有権の移管をし、その後、受信施設の改修を行い、さらに今後予想される維持管理等の費用を見込んだ額を事前に国が組合に支払うという別紙覚書を関係者で取り交わし、問題解消を図った。

また、新たに、平成元年度にも2棟の高層住宅の建設が始まり、同様にテレビ共同受信施設組合が結成され、問題解消を図った。（移管は、平成元年3月に4組合、平成2年3月に1組合（なお、4組合については既に解散の連絡を受けている。））

なお、平成23年7月24日に地上デジタル放送へ完全移行されることに伴い、北関東防衛局が地上デジタル電波受信障害調査（平成22年2月23日～平成22年3月8日）を行った結果、受信状況は良好で横田飛行場内の建造物の影響による受信障害はないとの報告を受けている。

各組合及び覚書は次のとおりである。

組合名	障害施設	対象戸数	解散日
熊川地区テレビ共同受信施設組合	高架水槽	約150戸	平成17年9月4日
武藏野台一丁目地区テレビ共同受信施設組合	放送施設	約65戸	不明
原ヶ谷戸地区テレビ共同受信施設組合	高層住宅1棟	約320戸	平成16年3月31日
牛浜・原ヶ谷戸地区テレビ共同受信施設組合	高層住宅1棟	約245戸	平成21年3月31日
原ヶ谷戸・本町地区テレビ共同受信施設組合	高層住宅2棟	約340戸	平成11年9月30日

覚書

福生市 地区テレビ共同受信施設組合長 を甲、国（東京防衛施設局長 西蓮寺 治）を乙、福生市（市長石川彌八郎）を丙として、丙立会いのもとに甲・乙間において次の条項により 地区におけるテレビジョン電波共同受信施設の改善等に関する覚書を取り交わす。

（受信障害改善対策）

第1条 乙は、横田飛行場内の高層建築物が原因となって、別図に示す区域内に生ずるテレビジョン電波受信障害（以下「受信障害」という。）の障害対策として設置された、テレビジョン電波共同受信施設（以下「受信施設」という。）の各機材等の老築化に伴い、甲の構成員のために必要な受

信障害改善対策を講じるものとする。

(改善の方法)

第2条 乙は、前条に掲げる改善対策をたてるため実施した受信状況（劣化度）調査の結果により、各機材等の更改に必要な改善対策をたてるものとする。

2 前項の「必要な改善対策」とは、共同アンテナ設備より各戸の戸口保安器、又はアパートの戸数保安器までの一切の改善対策をいう。

(費用の負担)

第3条 前条の第1項の規定に基づく各機材等の更改に必要な改善対策及び次条に掲げる維持管理に要する費用は、乙の負担とする。

(費用負担後の措置及び維持管理)

第4条 乙が行う受信障害改善対策等は、この覚書により実施した費用負担をもって完了するものであり、費用負担後における措置及びその維持管理は甲の責任において処理するものとする。

(支払方法)

第5条 第3条に掲げる費用は、別に定める契約書に調印後、甲の支払い請求に基づき支払うものとする。

(受信施設の帰属)

第6条 この覚書によって設置される受信施設は、甲に帰属するものとする。

(相互協力)

第7条 甲・乙両者は、本障害対策の改善について相互の立場を尊重し、互讓の精神を持って自主的に協力するよう努めるものとする。

(協議)

第8条 この覚書に関し、当事者間に疑義が生じたとき、又はこの覚書に定めのない事項については、丙の立会いのもと、甲・乙の協議の上、解決するものとする。

覚書の取り交わしに際し、本覚書3通を作成し、各自記名押印の上、各1通を保有する。

平成 年 月 日

甲 福生市 地区
共同受信施設組合
組合長

乙 東京防衛施設局長
西蓮寺 治

丙 立会人福生市長
石川 彌八郎

(3) 航空機事故対策

(事故と安全対策)

基地施設の設置、運用により発生する事故被害は近年多岐にわたっているが、横田基地に関しても、平成26年3、6、11月の輸送機による部品紛失事故、平成27年4月、平成28年2月のヘリコプターの緊急着陸等あってはならない事故が度々発生している。幸い人家等には被害がなかったものの、どちらも一歩間違えば大惨事につながりかねない事態である。

そのため、市では、事故発生の連絡と同時に、基地と国に対して事故防止及び安全対策に万全を期するよう要請している。

また、横田基地等の軍用基地に限らず、羽田や成田飛行場等の民間空港施設についても安全対策と事故等に関する対策を講じているとはいうものの、基地周辺住民にとっては、こうした航空機事故の不安はなかなか解消できないことから、原因を調査し、今後十分な事故防止策を講じることが必要であり、機会あるごとに強く申し入れているところである。

航空機による事故は、万が一墜落事故が発生すれば大惨事につながることは間違いないところであり、昭和52年9月横浜市緑区で発生した米軍機RF-4Bファントムの墜落事故は9人の死傷者を出す不幸な出来事であった。こうしたことに対し、国は、昭和53年9月に、航空機事故による被害が発生した場合の連絡調整体制の整備及び提供施設、区域現地関係機関連絡会議の整備についての通達を出し、昭和56年2月、航空機事故等連絡調整体制の整備についての東京都関係連絡会議が発足している。

この会議は、「米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議」と称し、横田飛行場、立川飛行場、入間飛行場並びに厚木飛行場周辺の東京都の区域において、米軍又は自衛隊の航空事故及び航空事故に伴う災害が発生した場合の連絡調整体制を整備し総合的な応急対策の実施について連絡協議することを目的としており、米軍、自衛隊、北関東防衛局、横田防衛事務所、東京都、警視庁、東京消防庁、稲城市消防本部及び周辺市町の防災担当で構成し、航空事故等に関する緊急措置要綱を定めて臨時会議がもたれている。

また、昭和40年11月に横田基地司令官と周辺市町との間で「消防活動相互援助協定」が結ばれていたが、消防事務の東京消防庁への委託に伴い、横田基地司令官と東京消防庁との間に「消防相互応援協定」が結ばれ（昭和51年1月20日）火災等の不慮の災害に備えている。

更に、福生市では、地震、台風、事故などによる大規模災害が発生した場合、相互に緊急的な救援活動を行っていくことを確認し、災害対策に関する相互支援体制の強化を目的として、「防災及び災害対策に関する在日米軍横田基地第374空輸航空団と福生市との合意に関する覚書」を平成25年12月4日に締結している。

主な東京周辺の米軍航空機事故は次のとおりである。

東京周辺の主な米軍航空機事故一覧表

事故発生日	機種	事故内容
昭和40年2月2日	T-33	入間市へ墜落乗員2名死亡
昭和40年2月16日	F-105	青梅市内の山林、農地に墜落、農地4ヘクタールが被害
昭和40年5月5日	F-105	相模原市内へ墜落、死者2名、負傷者8名、家屋損害4戸
昭和41年9月12日	輸送機	立川市の農地へ墜落
昭和42年2月1日	F-105	府中市の多摩川へ墜落
昭和44年1月12日	F-4	入間市の山林へ墜落、高圧送電線を切断したため、昭島市を始め立川市、府中市、日野市の一部が停電した。乗員2名死亡。
昭和46年8月24日	F-8J	横浜市旭区に墜落、山林、家屋及び自動車一部破損
昭和46年12月20日	CH-46	横田基地滑走路南端付近へ厚木基地所属米海兵隊ヘリコプターが墜落、乗員7名死亡
昭和51年10月24日	CH-53	瑞穂町の民家へヘリコプターの窓枠が落下
昭和51年11月2日	C-1A	厚木基地内ゴルフ場に墜落、乗員6名死亡
昭和52年9月27日	RF-4B	横浜市内へ墜落、死者2名、負傷者7名、家屋損害2戸
昭和53年4月21日	VHP	米軍ヘリコプターが世田谷区内に不時着
昭和54年4月4日	UH-1H	横浜市内に不時着
昭和58年4月4日	セスナ	横田基地エアクラブセスナ機オーバーライン不時着
昭和58年5月24日	SH-2F	埼玉県飯能市の中学校校庭に不時着(ナイターでソフトボウル中)
昭和59年10月17日	UH-1N	神奈川県藤沢市へ墜落、乗員2名負傷
昭和60年8月7日	UH-1N	米軍横田基地475部隊の借用ヘリコプター世田谷区の区民野球場へ不時着
昭和61年4月7日	EA-6B	三宅島沖東方約20kmの海上に墜落
昭和62年4月17日	SH-3H	神奈川県大和市の住宅街空地にヘリコプターのドアが落下
昭和62年11月17日	C-130	埼玉県比企郡小川町の民家庭先にアクセストドアが落下
平成2年3月18日	KC-135	埼玉県比企郡鳩山町の水田にエンジンカバーが落下
平成2年3月30日	ボーイング747型機	米軍横田基地のチャーター機が離陸しようとした際に左内側車輪がパンク
平成4年6月22日	C-130	米軍横田基地のC-130輸送機が神奈川県相模原市内の工場にライトカバーを落下
平成4年11月2日	セスナ	米軍横田基地の小型プロペラ機が神津島空港で着陸に失敗し伐採中の森林に突っ込んで停止
平成5年1月8日	UH-1N	杉並区の中学校に不時着
平成5年4月29日	F-14	厚木基地南東約174kmの太平洋上に墜落
平成8年4月19日	C-130	横田基地所属のC-130輸送機から物資投下訓練中6.8kgの砂袋を緩衝帯に誤投下
平成8年5月11日	C-141	横田基地内で米軍輸送機のブレーキ加熱による発煙事故発生
平成10年1月6日	SH-60	米軍ヘリコプターが江東区の若洲ゴルフ場に不時着
平成10年10月29日	C-9	横田基地所属のC-9がエンジンカバーの一部を落下(1.5m×1.5m)場所は判明していない。
平成11年5月5日	C-130	横田基地所属のC-130が、午後5時52分頃基地の南14km附近に、パラシュート付砂袋7Kgを誤って落下させる。
平成11年11月22日	T-33	航空自衛隊入間基地所属のT-33ジェット練習機が午後1:42頃、狭山市柏原の入間川河川敷に墜落、乗員2名死亡、又80万世帯が停電する。
平成16年5月6日	C-130	アラスカ基地所属のC-130が埼玉県比企郡を飛行中に第1エンジン排気口の一部である直径60cm、長さ90cmのテールパイプを落とした。

平成 16 年 7 月 19 日	H-60	横浜市泉区上空で米海軍のヘリコプターが機関銃に使う弾丸（長さ約 7 cm、口径約 7.6mm）計 200 発が入ったジュラルミン製ケースを落とした。
平成 16 年 8 月 10 日	S 3	空母ステニスの艦載機 S 3 が北硫黄島に墜落、パイロット 4 名死亡
平成 16 年 8 月 19 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N がエンジントラブルのため、横浜市西区港みらいのヘリポートに緊急着陸した。
平成 16 年 8 月 21 日	C-130	横田基地友好祭において、瑞穂町上空で C-130 よりパラシュート降下をするため、米海軍所属の軍人が下方を確認した際に、ヘルメットを落とした。ヘルメットは瑞穂町の工場敷地内で発見された。
平成 16 年 11 月 2 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、コックピットでの異常を察知した後、沼津市の野球場に、安全点検のため事故予防着陸した。
平成 16 年 11 月 23 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、コックピットでの異常を察知した後、調布飛行場に、安全点検のため事故予防着陸した。
平成 17 年 4 月 14 日	EA6B	米軍艦載機 EA6B が厚木基地～海～キャンプ富士～横田飛行場～厚木基地のルートで飛行し、厚木基地に着陸した際に、「はしご」がないことに気づいた。「はしご」は約 1.2m、約 6.8kg、アルミ製
平成 17 年 4 月 14 日	FA18	米軍艦載機 FA18 が厚木基地～相模湾～厚木基地のルートで飛行した際、模擬弾のフィン（アルミ製）を落とした。
平成 17 年 5 月 7 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が山梨県南都留郡鳴沢村の駐車場に統制緊急着陸した。
平成 17 年 6 月 16 日	KC-130	米軍海兵隊普天間基地所属の KC-130 が岩国基地離陸後から横田基地の間に、着陸灯カバーを紛失していた。着陸灯カバーは大きさ約 15cm × 厚さ約 10cm の円筒形のプラスチック製、重さ約 700 g
平成 18 年 5 月 22 日	C - 2	厚木基地所属の C-2 輸送機が厚木基地から岩国基地へ向かう途中、平塚市周辺上空でエスケープハッチ（60 cm × 60 cm、約 13kg）を落下した。
平成 19 年 6 月 13 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が横浜市金沢区のサッカー場に緊急着陸した。
平成 19 年 9 月 27 日	E - 767	航空自衛隊浜松基地所属の E-767（早期警戒機）が操縦席のブレーキに関するライトが点灯したため、横田基地に予防着陸した。
平成 20 年 6 月 11 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が相模川の昭和橋付近に予防着陸した。
平成 20 年 7 月 10 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が横田基地から南に 3, 200 メートル、上空 150 ~ 300 メートルを飛行中にペットボトルを落とした。
平成 20 年 7 月 14 日	C-130	横田基地所属の C-130 が北へ 100 マイル (160 キロメートル) 地点までの往復飛行を行った後の点検で、IFF アンテナが脱落していることが判明した。
平成 22 年 9 月 13 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、計器の異常を示したため、予防的に調布飛行場に着陸した。
平成 23 年 10 月 27 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、計器の異常を示したため、安全点検・事故予防のため、調布飛行場に着陸した。
平成 25 年 7 月 30 日	C-130	横田基地所属 C-130 輸送機が、バッテリーを覆うアルミ製のカバーパネル（5 インチ × 8 インチ：A4 の紙程度）を紛失。飛行中に落下したものかどうか、紛失原因等の詳細は不明

平成 25 年 12 月 16 日	MH-60	米海軍第 5 空母航空団所属 MH-60 (多目的ヘリ) が神奈川県三浦市に不時着・横転した。乗員 4 名のうち、2 名負傷
平成 26 年 3 月 25 日	C-130	横田基地所属 C-130 輸送機が、機体前部の乗組員乗降口ドア下に取り付けられているアルミ製パネル (3 インチ×5 インチ) を紛失
平成 26 年 3 月 26 日	C-130	横田基地所属 C-130 輸送機が、機体頭頂部に張られているアンテナ (長さ 60 フィート、直径約 0.5 インチ、重さ約 10 ポンド) を紛失
平成 26 年 6 月 3 日	C-130	横田基地所属 C-130 輸送機が、アルミ製ラッチ (掛け金) (5.5cm×1.8cm) を紛失
平成 26 年 11 月 25 日	C-130	横田基地所属 C-130 輸送機が、アルミ製ラッチ (掛け金) (5.5cm×1.8cm) を紛失
平成 27 年 4 月 30 日	UH-1N	横田基地第 459 空輸中隊所属の UH-1 が、岩国に向かう途中、トランスマッisionの注意ランプが点灯したため、広島県三角島に予防着陸した。
平成 28 年 2 月 29 日	UH-1N	横田基地第 459 空輸中隊所属の UH-1 が、赤坂プレスセンターに向かう途中、エンジン警告灯が点灯したため、調布飛行場に予防着陸した。

米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等に関する緊急措置要綱

米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議規約に基づき、緊急措置要綱を次のとおり定める。

(趣旨)

第1条 この要綱は、米軍又は自衛隊の航空事故等が発生した場合における緊急連絡及び被災者に対する救援活動等の応急措置活動について必要な事項を定めるものとする。

(連絡者の設置及びその任務)

第2条 各関係機関に別表1「航空事故緊急連絡者職名表」に定める連絡者及び副連絡者（以下「連絡者」という。）を置き、事故の通報、救援活動等の連絡に当てるものとする。

2 連絡者等は、米軍又は自衛隊の航空事故等を知ったときは、別表2「航空事故通報経路図」により、他の関係機関の連絡者に直ちに通報するものとする。

3 各関係機関は、別表1「航空事故緊急連絡者職名表」に変更があった場合は直ちに北関東防衛局へ通知し、北関東防衛局は他の機関へ通知するものとする。

(緊急連絡通報の内容)

第3条 前条の規定による通報は、次に掲げる事項について行うものとする。

(1) 事故の種類（墜落、不時着、器物落下等）

(2) 事故発生の日時、場所

(3) 事故機の種別、乗員数及び積載燃料量、爆発物等の危険物積載の有無

(4) その他必要事項

(現地連絡所の設置)

第4条 航空事故等が発生した場合、関係機関が事故の規模、態様により現地連絡所等を設置したときは、相互に緊密な連絡に努めるものとする。

2 米軍機事故の場合は北関東防衛局が、自衛隊機の場合は、自衛隊が設置する現地連絡所にあっては、事故に関する情報交換及び被災救援に関する連絡等の円滑化に努めるものとする。

この場合において、他の関係機関は可能な限りこれに協力するものとする。

(救急及び救急活動)

第5条 航空事故による災害発生に伴う関係機関の救急及び救急活動の分担並びに協力については、米軍機事故及び自衛隊機事故のそれぞれについて、別表3「被災者救援活動分担表」に掲げるとおりとする。

(被災者救援の優先)

第6条 事故現場を管轄する関係機関は、あらゆる措置を講じ被災者の救急及び救援に努めるものとする。

(被害調査の協力)

第7条 関係機関が被害調査を行うに当たっては、現場活動に支障のない限りにおいて相互に協力するものとする。

(要綱の改正)

第8条 この要綱を改正する場合は、連絡会議規約第5条に定める会議において検討し改正するものとする。

附 則

この要綱は、昭和56年4月1日から施行する。

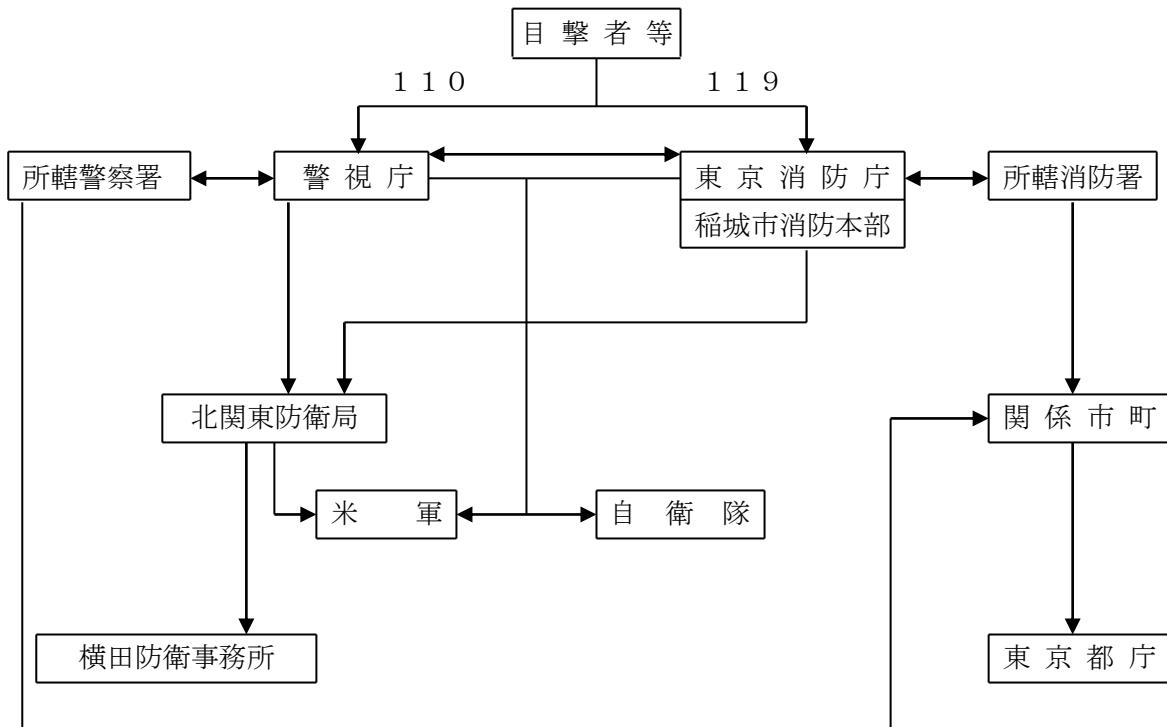
以下、附則省略

(注) 別表1 「航空事故緊急連絡者職名表」及び別表3 「被災者救援活動分担表」については省略

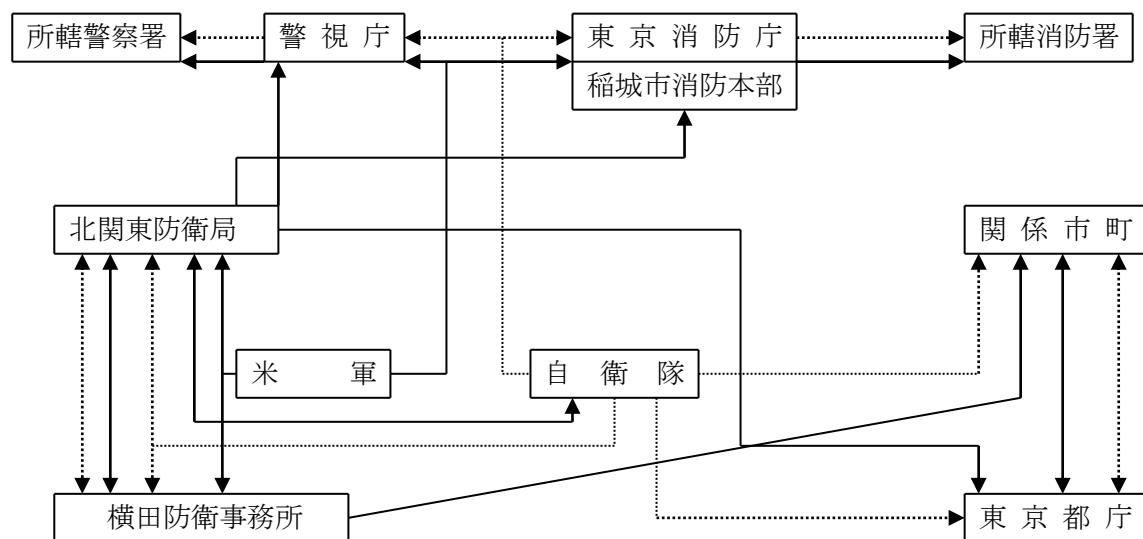
別表 2

航空事故通報経路図

1 目撃者からの通報経路



2 米軍又は自衛隊からの通報経路



	凡例
—	米軍航空事故等に係る通報経路
···	自衛隊航空事故等に係る通報経路

防災及び災害対策に関する
在日米軍横田基地第374空輸航空団と福生市との
合意に関する覚書

FB5209 - 3338 - 0559

本文は第374空輸航空団と福生市との覚書である。第374空輸航空団及び福生市の両者をまとめて指す場合は、「当事者」とする。

1 目的：当事者は、適時適切な調整及び的確かつ効果的な相互支援が、大規模災害発生時の被害管理の成功に不可欠であることを認識している。故に当事者は防災及び災害対策に関する相互支援態勢を強化・改善する目的で本覚書に署名することに同意する。

2 当事者の合意：

2.1. 当事者は防災及び災害対策の相互援助を実行する場合は、本覚書に従うこととし、原則的に福生市及び横田基地の境界内に制限する。

2.2. 定義：

「災害」とは、自然が引き起こす（地震、嵐、干ばつ、火山噴火、野火等）、又は人的活動（工場爆発や火災、暴動、感染性疾病等）により起こった悲惨な状況若しくは事象で、それらが人間にもたらす危険若しくは苦痛が相互的緊急救援活動を要する規模であるものを指す。

「防災」とは、災害が目前に迫った状況下で正式な承認のもと行なわれる災害に対する準備活動を指す。

「災害対策」とは、正式な承認のもと行われる被害者への災害救援活動を指し、経済又は生活基盤施設の復興に対する永続的な貢献は含まない。

災害対策の例：

- 1) 消火活動
- 2) 捜索救助
- 3) 救急治療/救命治療
- 4) 瓦礫及び障害物撤去
- 5) 食料、飲料水及び他の物資提供
- 6) 人員及び物資の輸送
- 7) 救援物資及び支援団体の受入れ
- 8) 避難用シェルター及び仮設住宅の組立て

- 9) 福生市内に在住する第374空輸航空団に所属する軍人及び家族の安否確認
- 10) 横田基地に勤務する日本人及び他国の従業員の安否確認

2. 3. 計画/対応のガイドライン

2. 3. 1. 本覚書に基づいた活動は、当事者それぞれの国の法律及び規則に従って進められるものとする。
2. 3. 2. 当事者は少なくとも一年に一度は防災及び災害対策に関する話し合いの場を設け、潜在的に起こり得る防災及び災害対策の取組を支援する際に必要とされる緊密な関係と連絡網を維持する。
2. 3. 3. 大規模災害の発生時における第374空輸航空団の最優先事項は、米国空軍の機能を復帰させ任務を遂行できる状態にすることであるが、米国防総省より権限を与えられた場合、上級司令部から災害対策の期間・種類・範囲等に関する指示を仰ぎながら、積極的に共同災害対策を行う。
2. 3. 4. 防災・災害対策に関連する経済的負担は、支援を提供する当事者側の法律に基づき、又は日米両政府の合意に基づいて、提供する当事者が負担するものとする。
2. 3. 5. 本覚書は、当事者のうち一方が他方に対し支援提供の何ら義務を負わせるものではない。

3 人員：各々の当事者は、それぞれが使用する人員の賃金・扶助費・旅費等を負担する。各々の当事者は、それが使用する人員を管理・監督する責任を持つ。

4 総則：

4. 1. 連絡先：添付資料1参照
4. 2. 連絡先：添付資料1参照
4. 3. 資金及び人的資源：本覚書は当事者同士が資金又は人的資源を交換するための書類ではなく、それを提供するためのものでもない。さらに、資金又は資源の提供を誓約するものでもない。
4. 4. 覚書の修正：本覚書は当事者の合意を文書にし、権限を持つ代表者同士が署名をすることにより修正する。
4. 5. 争点：本覚書に関連する意見の相違は、適用される法律・行政命令・指示・インストラクションに従い、当事者間の協議によって解決する。
4. 6. 覚書の終了：本覚書は、当事者間の合意又はどちらか一方の当事者が文書により通知を行ってから60日をもって終了する。

4. 7. 譲渡：本覚書は当事者間が合意し、その内容を文書にした場合のみ譲渡可能となる。

4. 8. 完全な合意：本覚書には、同覚書が網羅する当事者間の合意内容が全てまとめられている。本合意が日本語に翻訳された場合、当事者間で日本語版と英語版の内容について争いが生じた時は英語版を適用する。

4. 9. 発効日：本覚書は当事者の最後の者が署名をした後から有効とする。

4. 10. 失効日：本覚書は終了されるまで有効とする。

Mark A. O'Gorman

第374空輸航空団
司令官
米国空軍マーク・オーガスト大佐

加藤 育男

福生市
市長
加藤 育男

4 DEC 13

日付

平成25年12月4日

日付

添付資料1 連絡先および通信

(4) 横田基地内燃料漏れ事故経過

年 月 日	内 容
H.5	・横田基地内でジェット燃料漏出判明
	・厚生省から東京都衛生局へ、環境庁から環境保全局へ連絡が入り、水質検査の実施を要請
	・都の衛生局と環境保全局は、それぞれ周辺の井戸水、河川水の水質検査を行った
	・東京都都市計画局多摩開発企画室から 16：30 頃プレス発表 ・福生市は、5時頃毎日新聞社より事実を知る ・防衛施設庁より 20：00 頃プレス発表
	・米軍よりプレス発表 ・福生市、昭島市は、それぞれ基地並びに防衛施設庁に対し、抗議および早期原因究明等の要請を行う ・同様に、横田基地周辺市町基地対策連絡会でも、5市1町首長連名による要請を行う
	・東京都都市計画局も同様主旨の要請を行う
H.6	・「燃料漏出に関する報告」として、メモ程度の文書が横田防衛施設事務所から届けられる
	・周辺 5市1町事務担当者は、「報告」の詳細を聞くため、横田基地広報部へ出向く
	・基地周辺 6市町長連名により、漏出燃料早期除去等の要請を行う
	・燃料漏出に関し早期除去等の要請を再度行い、今回は初めて、環境庁にも要請を行った
	・平和資料協同組合準備会が、情報公開制度を利用して、米国側から事故に関する分析結果の公文書入手しプレス発表を行った
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
	・連絡会 6市町の基地対策担当者により、東京防衛施設局施設部長と環境庁水質保全部課長補佐にそれぞれ面会し、事故のその後の状況を聴取
	・東京都都市計画局より、外務省から入手した第1段階の調査の原文が送付された(11月4日付)
	・東京都都市計画局より、原文の一部(調査概要)の訳文が送付された
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会として、6市町長連名により基地内燃料漏出の現場確認の要請を文書により行った
	・東京防衛施設局長から、燃料漏出に関し、連絡会代表幹事である福生市長宛に回答文書が届く
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
H.7	・横田基地周辺市町6市町長連名により、漏出燃料の早期除去、現場確認につき再度要請するとともに、今後の報告等については、理解できる形で速やかに開示されるよう要請
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
	・横田基地において環境保全に関する説明会を行った(助役及び公室長出席) ・米軍から日米合同委員会環境分化委員会に最終報告書が提出された
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
	・横田基地周辺市町6市町長連名により、再度最終報告書の開示等文書にて要請 「要請先：横田基地司令官、東京防衛施設局長、環境庁」
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
	・横田基地周辺市町6市町長連名により、再度文書にて要請 (要請内容：漏出燃料の早期除去・漏出現場確認・除去作業の実施時期及び方法) 「要請先：横田基地司令官、東京防衛施設局長、環境庁、東京都知事」 ・横田基地、広報官に5項目の質問メモを提出し、8月22日までに回答を依頼
	・横田基地、広報官から質問メモに対する回答が幹事市(昭島市)に電話である
	・東京防衛施設局長から要請に対する回答が幹事市(昭島市)に文書にてあり
	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、今後の対応を協議
	・横田基地司令官から現場確認について日程調整あり
	・昭島市長、企画部長、係長、福生市長、公室長、課長で司令官と現場を確認

H.7	10.12	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催。その席で東京都を通じ最終報告書が届く
	10.18	・横田基地周辺市町基地対策連絡会として最終報告書の開示を踏まえ、安全性の確保と再発防止につき要請（要請先：横田基地司令官・外務省・東京防衛施設局・環境庁・東京都）
	11.9	・東京防衛施設局から要請についての回答が届く（11／2付）
	11.17	・東京都都市計画局長及び環境保全局長の連名により、除去作業の早期完了や除去作業の方法、現場の確認等につき要請 (要請先：在日米軍司令官・横田基地司令官・外務省・環境庁・東京防衛施設局長)
H.8	1.11	・11／17に要請を行った結果、環境庁で進捗状況説明会あり（課長、係長出席）
	1.31	・横田基地周辺市町基地対策連絡会職員により基地視察を行い、現場確認を行った(助役、担当職員)
	2.2	・横田基地周辺市町基地対策連絡会として、環境庁の説明、基地現場確認を踏まえ、さらに定期的な報告書の開示や、現場確認につき要請（要請先：横田基地司令官・環境庁・外務省・東京防衛施設局長・東京都）
	3～4	・昭島市、羽村市、立川市、福生市が経過を広報に掲載した
	5.9	・4月15日付けで基地司令官から昭島市長宛に手紙が届き、幹事市の立川市から送付された
	5.16	・横田基地周辺市町基地対策連絡会として、その後の経過等につき質問書を提出
	5.24	・基地広報部において上記質問書の回答を得る
	7.8	・基地視察及び現場確認（環境庁・外務省・防衛施設庁・東京都・5市1町）
	10.23	・横田基地周辺市町基地対策連絡会として、その後の経過等につきメモによる質問書を提出
	11.7	・横田基地周辺市町基地対策連絡会調整会が立川市で開催され、横田基地、広報部長から10月23日に提出した質問書に対する回答を得た (オブザーバーとして東京都政策報道室、補佐出席)
	11.25	・横田基地周辺市町基地対策連絡会職員により現場確認
H.9	2.5	・上記質問事項に対する米軍の回答を外務省経由で得る
	5.8	・2月の米軍回答に対する再質問を外務省経由で米軍に提出
	5.29	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・防衛施設庁・厚生省・東京都・5市1町）
	7.9	・5月の再質問についての回答を外務省経由で得る
	12.17	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・防衛施設庁・厚生省・東京都・5市1町）
H.10	7.6	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・厚生省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
	7.13	・AM9:40分頃基地南側引込線のポンプステーション付近で新たな航空機燃料（JP-8）約30～50ガロンが漏れる事故が発生した
	7.16	・上記事故について、都と5市1町連絡協議会として、口頭要請を行った
H.11	5.14	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・厚生省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
H.12	6.28	・現場視察・及び確認（環境省・外務省・外務省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
H.13	7.12	・現場視察及び確認（環境省・外務省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
H.15	5.16	・燃料漏出事故の最終報告（環境省・外務省・防衛施設庁・5市1町）
	6.6	・福生市安全宣言
	11.26	・環境省説明 環境省は燃料漏出事故について、除去作業は適切に行なわれ、周辺住民の健康について懸念すべきものはないと考え、これ以上の要請を行なう予定はないとの説明があった。

(5) 市政世論調査の結果

市では、3年毎に市民の定住意識や生活環境に対する評価、市政の各分野についての意向などを把握し、今後の行政施策の参考に資するため世論調査を行っている。平成27年度に行われた調査結果は次のとおりである。

[調査の概要]

調査地域：福生市

対象者：市内在住の満20歳以上の個人 2,400人（有効回収数 1,145人）

抽出方法：層化二段無作為抽出法

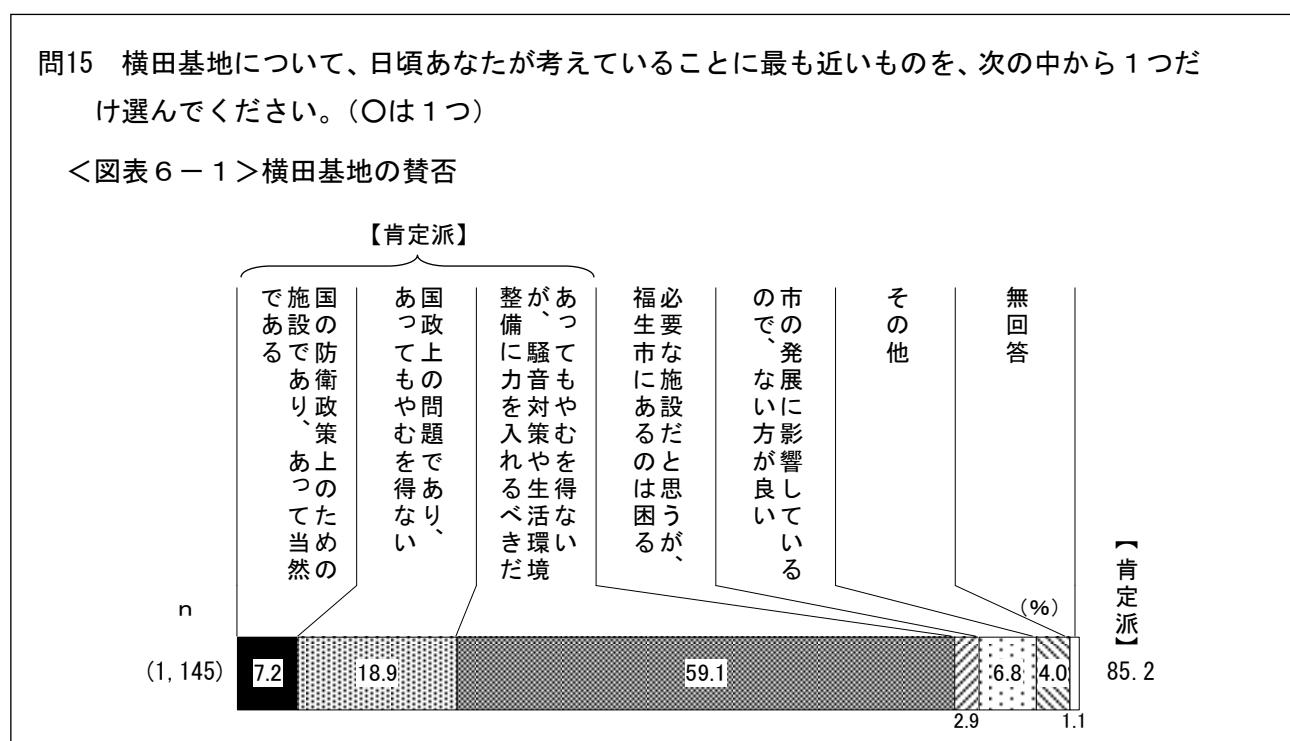
調査方法：郵送法

調査時期：平成27年7月27日～8月17日

[横田基地の賛否]

問15 横田基地について、日頃あなたが考えていることに最も近いものを、次の中から1つだけ選んでください。（○は1つ）

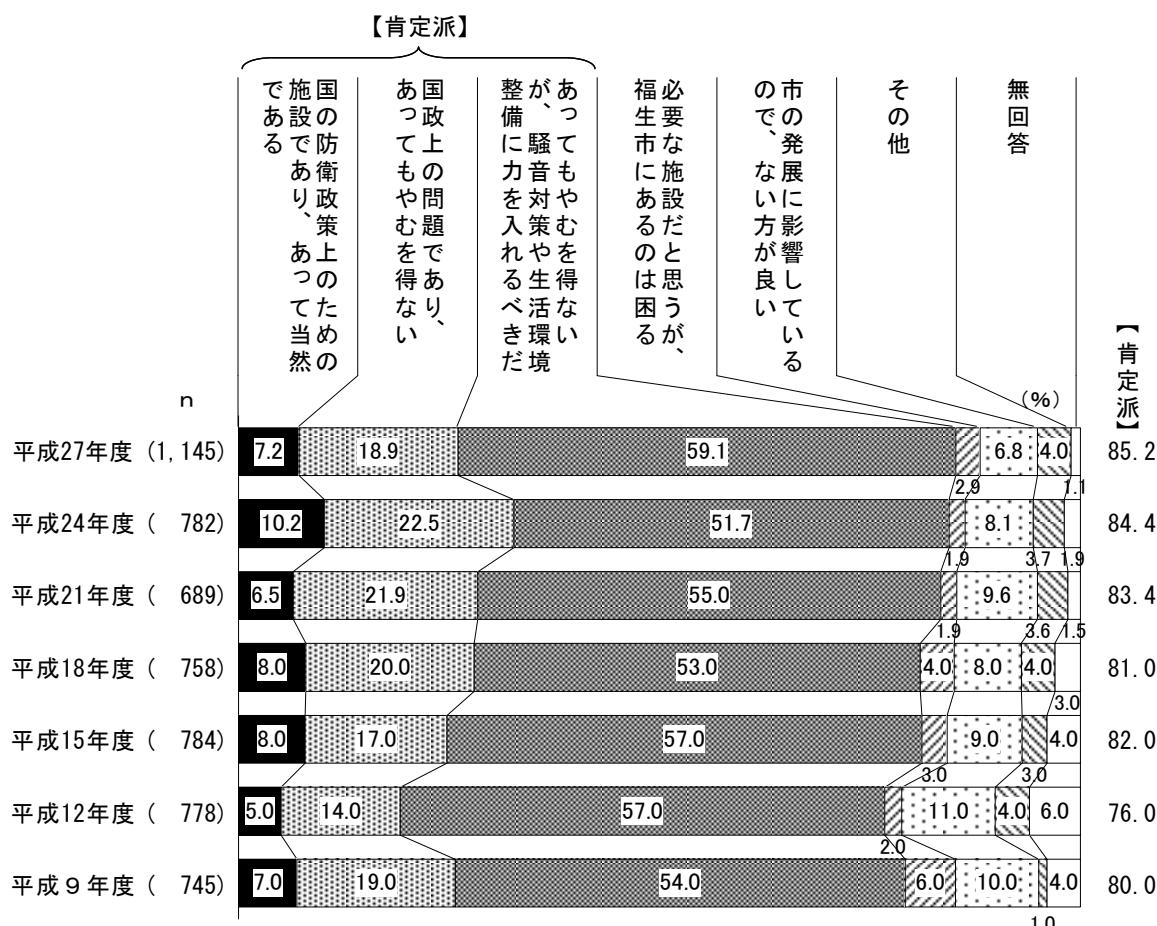
<図表6-1>横田基地の賛否



横田基地の賛否を聞いたところ、「あってもやむを得ないが、騒音対策や生活環境整備に力を入れるべきだ」(59.1%)が約6割で最も高く、これと「国政上の問題であり、あってもやむを得ない」(18.9%)、「国の防衛政策上のための施設であり、あって当然である」(7.2%)の3つを合わせた【肯定派】(85.2%)が8割台半ばと高くなっている。（図表6-1）

過年度の調査結果の推移をみると、【肯定派】は平成15年度以降8割台で推移している。「あってもやむを得ないが、騒音対策や生活環境整備に力を入れるべきだ」は平成24年度に比べて7.4ポイント増加している。(図表6-2)

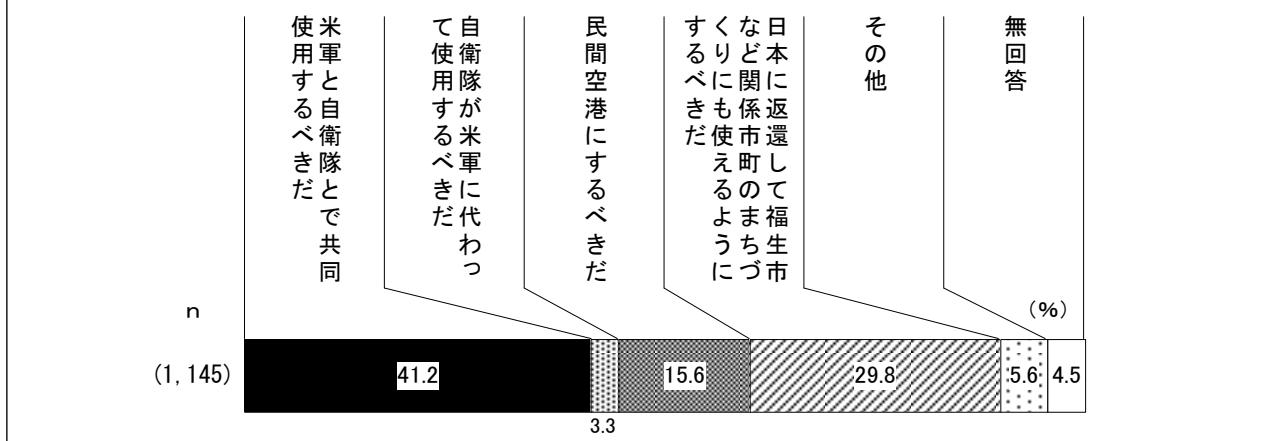
<図表6-2>横田基地の賛否／過年度推移



[横田基地のあり方]

問16 平成24年3月に自衛隊との共同使用が開始されましたが、横田基地はどうあるべきだと思いますか。次の中から1つだけ選んでください。(○は1つ)

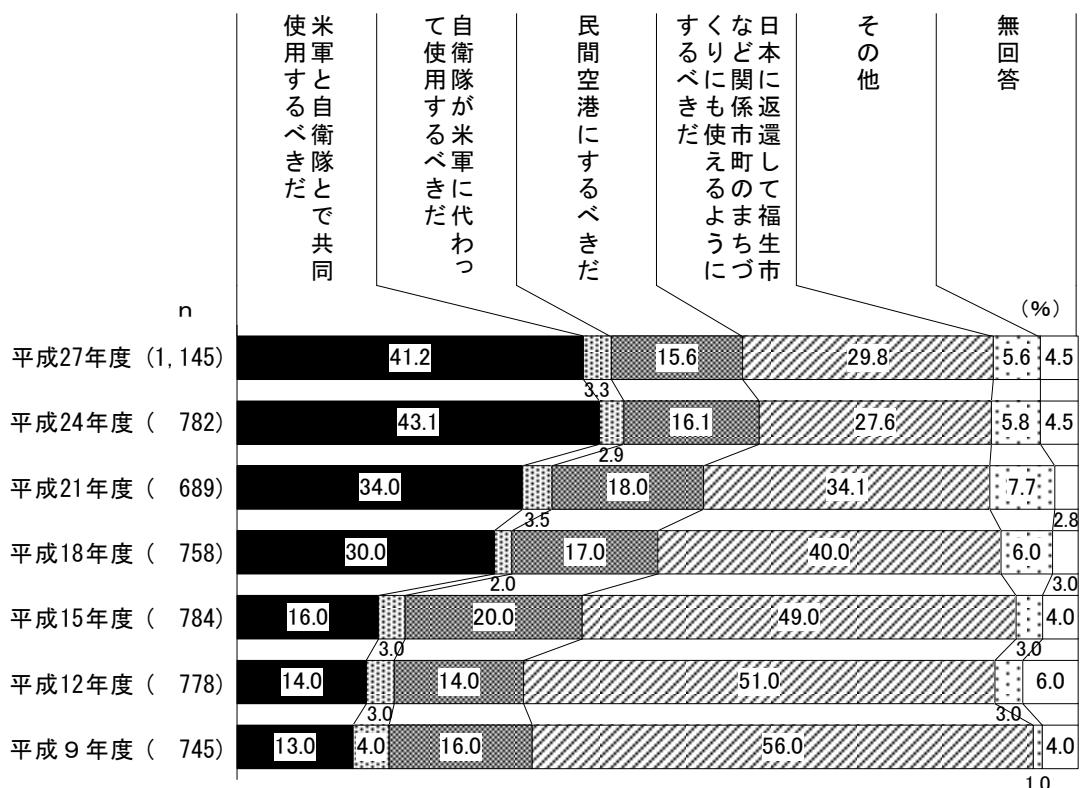
<図表6-6>横田基地のあり方



横田基地のあり方を聞いたところ、「米軍と自衛隊とで共同使用するべきだ」(41.2%)が4割強で最も高く、次いで「日本に返還して福生市など関係市町のまちづくりにも使えるようにするべきだ」(29.8%)、「民間空港にするべきだ」(15.6%)となっている。(図表6-6)

過年度の調査結果の推移をみると、「米軍と自衛隊とで共同使用するべきだ」は平成24年度以降4割台で推移し、「日本に返還して福生市など関係市町のまちづくりにも使えるようにするべきだ」は平成24年度以降2割台後半で推移している。(図表6-7)

<図表6-7>横田基地のあり方／過年度推移



(6) 基地との交流

横田基地との交流は、団体や個人の民間レベルでも行われており、日米相互の親善を図るうえで大きな成果を上げている。

ア. 福生・横田交流クラブ

平成元年3月に発足した福生・横田交流クラブは、基地に居住や所属をしている外国人、これに関連した団体との文化交流を通じ、国際的相互理解を深め、国際親善を促進することを目的としており、現在約100名の会員がいる。

会の行う行事としては、日米親善パーティー、ゴルフ大会、商工会青年部・青年会議所の協力を得て外国人の御神輿や空軍バンド等の七夕祭りへの参加等を実施している。

イ. 航空自衛隊横田基地協力会

平成22年11月に発足した航空自衛隊横田基地協力会は、航空自衛隊横田基地とその周辺住民との相互理解と親睦を図り、航空自衛隊との友好、協力に努めるとともに会員相互の親睦を深め、併せて防衛意識の普及啓蒙と周辺自治体の発展に寄与することを目的としており、現在約220名の会員がいる。

会の行う行事としては、航空自衛隊横田基地との交流事業、視察研修会、各種式典・祝賀会などを実施している。

ウ. 日米友好祭

基地を一般に開放する唯一の催し物で、毎年8～9月頃の土曜・日曜の2日間行われ、多くの若者や家族連れ、航空機マニア等が訪れる。

米軍や航空自衛隊の航空機の展示、また、アマチュアバンドの演奏、和太鼓も行われるなど日米の交流の場でもある。平成24年から、航空自衛隊横田基地も参加している。会場には、ホットドッグ、ハンバーガーなどの売店も出ており、毎年約15～20万人の人出で賑わう。

なお、友好祭には車で来る人も多く、基地周辺の交通渋滞や基地の中に駐車場がないため、路上駐車等の交通上の問題が発生している。

このため、市では基地に対し基地内に駐車場を確保するか、できない場合には、公共の交通機関を利用するよう呼び掛けるなどPRを徹底するよう要請している。



日米友好祭風景

エ. 福生七夕祭りへの参加

福生七夕祭りは昭和26年から始まったが、基地がこの催しに参加するようになったのは、第10回の昭和35年に米軍等のパレードが行われたことからである。

第16回からは民謡パレードが始まり一層賑やかさを増し、ハッピ姿の米兵やその家族達が七夕ダンサーズをつくって参加するようになり、第62回（平成24年）からは航空自衛隊横田基地の隊員も参加している。



民謡パレード

オ. フレンドシップサークル（日米婦人交流）

公民館の事業として、昭和50年に始まり、昭和59年からは自主的な活動を行い、市民サイドでの交流が行われている。

この事業が始まる少し前に、米軍基地の関東集約（K P C P）が行われ、横田基地に婦人や子どもなど、家族も移動してきたことから、こうした人達にも日本文化の正しい紹介、理解が得られるようにと米側将校婦人達からの働きかけが教育委員会にあり、日米婦人文化交流事業として始まった。

現在は、日本側では市内や周辺の施設見学、伝統行事の紹介を行い、米側ではアメリカの年中行事の紹介や基地内の施設の見学等を行い、相互の交流を図っている。



外人みこし

カ. 上記の外に各種の文化的事業やスポーツ等の交流

語学指導を通じて個人的な交流や市民会館等での将兵による音楽会を通じての交流、クリスマス行事に伴う養護施設等への訪問、市内外の行事への参加（さくら祭り等への参加）、ロータリークラブ、ライオンズクラブ、青年会議所等との交流、フロスト・バイト・ロードレース、リトルリーグ、日米の身体障害者の人達とのスペシャル・オリンピック大会、基地内のバスケットボールチームとの日米交流試合等、スポーツを通じての交流も行われている。