

3 基地と市民生活

(1) 騒音問題

〔経過と対応〕

旧陸軍多摩飛行場であったこの飛行場が、終戦により米軍に接収され、横田基地と改称され航空機騒音の態様が大きく変化した。

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が行われ騒音の発生が増加してきた。このころからは航空機の大型化、ジェット化も進み、さらに基地は大幅に拡大されて、本土における最大の基地となった。

さらに昭和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うべき「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った。隣接の昭島市では、集団移転も行われている。

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、そのF-4にかわって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、嘉手納基地より16機のC-130が移駐し、更に平成元年9月と12月には再三にわたる中止要請にもかかわらずC-9が3機とC-130が4機クラーク基地より移駐するなど、横田基地の騒音問題は依然として解消されないまま現在に至っている。

昭和58年1月からは、米空母艦載機による離着陸訓練が始まり、市街地上空での旋回訓練が開始され新たな騒音問題が発生している状況下であり、周辺市町と連携を図り、国（防衛庁、防衛施設庁、外務省等）と基地に対し中止要請を行っている。又、せめて、正月3箇日は静かに過ごせるようにと飛行停止についても要請を行っているところである。

ア. 航空機騒音に係る環境基準

公害対策基本法第9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た。また、これによる地域は知事が指定することになっており、横田飛行場については、昭和53年3月31日に指定されている。

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70WECPNL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75WECPNL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、その他を類型Ⅱ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、新東京国際空港、

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、次の通りである。

1) 環境基準は、公共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年をこ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、又は維持されるように努めるものとする。

3) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じて、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
既設飛行場	第3種空港及びこれに準ずるもの	直ちに	
	第2種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	10年以内
	新東京国際空港		
第1種空港(新東京国際空港を除く)及び福岡空港	10年をこえる期間内に可及的速やかに		1. 5年以内に、85WECPNL未満とすること又は85WECPNL以上の地域において屋内で65WECPNL以下とすること。 2. 10年以内に、75WECPNL未満とすること又は75WECPNL以上の地域において屋内で60WECPNL以下とすること。

- 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2種空港のうち、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)について、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、公共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及び第二種住居専用地域と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（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）

〔区域指定の状況及び対象世帯数（概数）〕

第1種区域	WECPNL85以上90未満	54.8.31指定
	WECPNL80以上85未満	55.9.10指定
	WECPNL75以上80未満	59.3.31指定
面積	5,030ha	
世帯数	37,790世帯	
第2種区域（第5条による移転の補償等）		
	WECPNL90以上	54.8.31指定

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2カ所（昭島市、瑞穂町）と移動分布調査を周辺23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。

a 市の騒音測定

〔測定体制〕

市民部経済課公害係（係長以下3名）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1,566-4番地
（福生市リサイクルセンター内）

測定機種 リオン株式会社製 リオンNA-33型

測定条件 75dB以上の音が3秒間持続したものを記録している

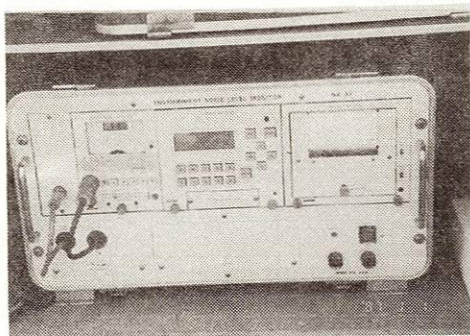
※昭和45年11月から不定期的に市内各所で測定を行っていたが、定期的な測定を行うため、昭和49年から福生市大字熊川字武蔵野1.603-2 不燃物終末処理場（さつき園）で測定を始めた。しかし処理場の閉鎖により54年9月から福生市リサイクルセンター敷地内の事務所屋上に設置（リオンNA-30）した。尚、計量法の改正に伴い測定機器を計量法対象機種に変更（昭和60年9月設置リオンNA-33）を行い併せて設置箇所も同敷地内の現在地に移動している。

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-33
測定条件 70 dB以上の音が3秒間持続したものを記録している

※リサイクルセンターの場所は、ほぼ飛行直下であり、また福生市の東端でもあるため、住宅地の平均的な位置での測定も必要とのことから、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え、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。

※ dB : デシベル 音の強さを表す単位
W : ホン 音の大きさを表す単位



騒音測定機



市役所屋上の集音マイクロフォン

b 東京都の騒音測定

環境保全局大気保全部騒音振動課が担当している。

(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 昭島市大神町2-5-1 (滑走路南端から南へ3km, 離着陸コース直下)
瑞穂町大字箱根ヶ崎708-12 (滑走路北端から北へ1.3km, 東へ0.4km)
測定機 デジタル式航空機騒音測定装置
リオン機製 SY-68型
測定方法 騒音レベルが70 dB(A)以上で5秒間以上継続した騒音を記録する

②分布（移動）調査

測定場所	（瑞穂町、羽村町、武蔵村山市、福生市、立川市、昭島市、八王子市、日野市の23カ所の測定地点がある。） 福生市内では次の3ヶ所である。 第二中学校、第五小学校、福生高等学校
測定方法	測定期間は1測定地点につき14日間で、基地南側は概ね5月～7月、北側は概ね8月から10月に行う。 騒音レベルが70dB(A)以上で5秒間以上継続した騒音を記録する。
測定機	デジタル式航空機騒音測定装置 リオン(株)製 NA-31型

〔WECPNLについて〕

WECPNL (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level 加重等価継続感覚騒音レベル)とは、ICAO (国際民間航空機構)で提案された航空機騒音を総合的に評価する国際的な単位であり、その内容は音響の強度及びその成分、頻度、発生時間帯、継続時間などの諸要素を加味し、夜間及び深夜における重みづけを行った航空機騒音の評価単位である。

W. E. C. P. N. L. を略説すると次のとおりである。

W：重みづけ	1日のうちで同じ大きさの航空機騒音でも時間帯によって心理的にうるさく感ずる度合が異なるとして、午前7時から午後7時の間に発生する騒音の回数を1とした場合、午後7時から午後10時までの1回は3倍に、午後10時から翌朝7時までの1回は10倍にそれぞれ評価している。
E：等 価	1日総騒音量を求めて24時間で平均（等価）すること。
C：継 続	その平均等価的騒音値が1日継続することを表したもの。
P：感 覚 N：騒 音 L：レ ベル	騒音の周波数成分を考慮し、大きさだけではなくうるささの程度に重きを置いて評価したもの（通常簡便方式としてPNL = dB(A) + 13が用いられる。）

$$WECPNL = dB(A) + 10 \log N - 27$$

ただし、dB(A)：1日に発生した航空機騒音レベルのパワー平均値

N：時間帯ごとに補正された発生回数で次式により求める。

$$N = N_2 + 3N_3 + 10(N_1 + N_4)$$

N₁： 0:00～07:00の発生回数

N2 : 07:00 ~ 19:00の発生回数

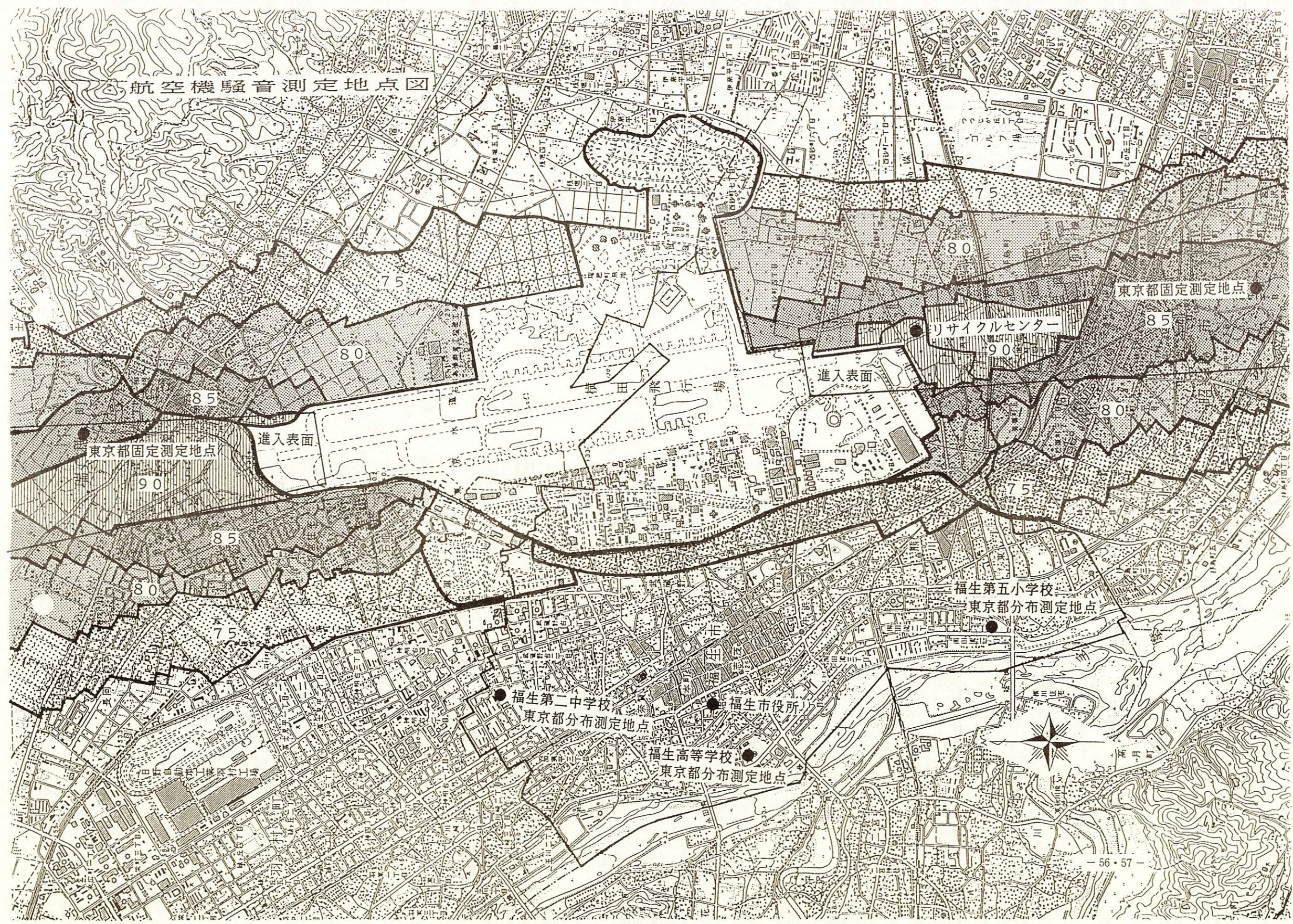
N3 : 19:00 ~ 22:00の "

N4 : 22:00 ~ 24:00の "

※ WECPNLコンター

コンター(contour)は等高線、海岸線のことをいい、WECPNLコンターは、等WECPNL線のこと、上式で求めたWECPNL値の同一値を結んで作るもので、第一種区域、第二種区域及び第三種区域の基となる線である。

航空機騒音測定地点図



騒音の大きさと影響

130

最大可聴値(疼痛音)

120 飛行機のエンジンの近く



120ホン

110 自動車の警笛(前方2m)

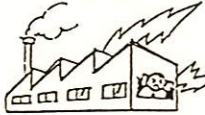


2年最高音
リサイクルセンター

100 広報無線



90 騒々しい工場内

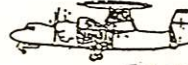


血圧が高くなる
消化が悪くなる
気分がイライラする

80 電車内



70 電話のベル



テレビ・ラジオ・電話
が聞えない

60 普通の会話



(65~90)

就寝ができない

50 水道の蛇口



40 深夜の住宅地



c 測定結果

次の表はリサイクルセンターでの測定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、事務報告書に掲載し公表している。

1. 年度別航空機騒音測定結果	昭和55年度～平成2年度（2月まで）
2. " 飛行回数（1日当たり）	昭和61年度～平成2年度（2月まで）
3. " WECPNLの推移	昭和61年度～平成2年度（2月まで）
4. " 飛行回数（曜日別）	昭和62年度～平成元年度
5. " 飛行回数（時間帯別）	"
6. " 騒音量内訳	"
7. " 飛行回数とWECPNLの経年推移	昭和55年度～平成元年度
8. " 飛行回数（正月3カ日）	昭和56年正月～平成3年正月

昭和55年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
55年 4	15分32秒	106	1,171	280	177	1,628	54.3	89.9
5	10分51秒	107	948	187	104	1,239	40.0	88.4
6	12分40秒	107	1,075	347	76	1,498	49.9	89.1
7	8分54秒	106	771	130	69	970	31.3	87.5
8	8分49秒	105	903	99	97	1,099	35.5	87.8
9	10分11秒	103	865	126	73	1,064	35.5	87.0
10	11分41秒	104	418	62	43	523	43.6	85.9
11	12分12秒	103	1,185	168	128	1,481	49.4	85.8
12	20分50秒	104	1,971	371	118	2,460	79.4	85.5
56年 1	13分06秒	102	1,287	257	100	1,644	53.0	84.4
2	12分34秒	104	1,061	158	104	1,323	47.3	85.3
3	9分04秒	104	1,373	147	162	1,682	54.3	87.9

測定日数344日 9月29.30日 10月11~29日 欠測

昭和56年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
56年 4	11分46秒	105	1,065	154	100	1,319	43.9	88.0
5	10分48秒	106	921	157	78	1,156	42.8	88.6
6	10分15秒	106	954	260	58	1,272	42.4	87.4
7	11分40秒	107	1,279	220	63	1,562	50.4	88.7
8	9分12秒	107	929	131	62	1,122	36.2	89.1
9	10分12秒	107	1,018	193	58	1,269	41.9	88.7
10	9分42秒	107	527	97	63	687	34.4	89.4
11	14分04秒	107	1,230	206	191	1,627	54.2	89.2
12	15分41秒	105	1,470	252	131	1,853	59.7	87.5
57年 1	15分56秒	106	1,482	183	120	1,785	57.6	87.0
2	18分12秒	104	1,567	216	130	1,913	68.3	86.4
3	18分43秒	105	1,769	344	169	2,282	73.6	88.5

測定日数350日 5月28~31日 10月6~16日 欠測

昭和57年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
57年 4	14分35秒	103	1,237	308	153	1,698	56.6	89.8
5	10分06秒	107	925	201	124	1,250	40.3	89.2
6	10分03秒	105	917	213	61	1,191	42.5	86.7
7	11分19秒	106	623	144	49	816	40.8	88.6
8	10分25秒	106	773	146	92	1,011	44.0	87.4
9	10分36秒	105	1,038	249	57	1,344	44.8	86.8
10	13分29秒	106	1,343	296	80	1,719	55.5	87.8
11	12分43秒	105	1,275	212	83	1,570	52.3	86.6
12	20分01秒	106	1,929	439	130	2,498	80.6	88.0
58年 1	16分39秒	106	1,472	360	96	1,928	68.9	87.9
2	15分58秒	103	1,380	313	141	1,834	65.5	86.8
3	15分42秒	105	1,261	349	166	1,776	57.3	89.4

測定日数341日 6月20,21日 7月2~9日,27~29日 8月7~11日,14~16日 1月29~31日欠測

昭和58年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
58年 4	15分36秒	122	1,361	225	139	1,725	57.5	93.1
5	12分08秒	113	1,022	369	90	1,481	47.8	89.0
6	11分57秒	113	1,108	181	76	1,365	45.5	87.6
7	11分19秒	114	1,133	164	99	1,396	45.0	89.7
8	10分48秒	117	1,069	203	76	1,348	43.5	88.5
9	13分07秒	118	1,283	140	92	1,515	50.5	90.5
10	20分51秒	120	1,863	560	97	2,520	81.3	91.1
11	16分01秒	114	1,422	231	178	1,831	61.0	88.9
12	17分06秒	113	1,650	302	102	2,054	66.3	86.8
59年 1	14分04秒	108	1,635	184	110	1,929	62.2	83.1
2	12分33秒	112	1,351	118	80	1,549	53.4	82.9
3	13分33秒	111	1,445	180	129	1,754	56.6	86.6

測定日数366日

昭和59年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
59年 4	12分22秒	114	1,245	180	99	1,524	50.8	87.1
5	14分23秒	120	1,435	238	71	1,744	56.3	90.0
6	12分28秒	118	1,089	224	55	1,368	45.6	90.1
7	11分56秒	115	1,023	251	74	1,348	43.5	89.8
8	11分50秒	116	1,202	153	88	1,443	46.5	90.4
9	10分56秒	115	1,094	191	82	1,367	45.6	89.9
10	15分22秒	121	1,509	300	114	1,923	62.0	90.0
11	17分02秒	117	1,722	281	117	2,120	70.7	88.1
12	18分43秒	114	1,748	412	130	2,290	73.9	88.3
60年 1	15分30秒	114	1,552	311	93	1,956	63.1	88.1
2	13分54秒	110	1,198	231	125	1,554	55.5	87.4
3	16分54秒	114	1,594	273	111	1,978	63.8	88.9

測定日数365日

昭和60年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
60年 4	11分58秒	116	1,132	149	100	1,381	46.0	88.2
5	10分35秒	113	1,000	164	93	1,257	40.5	88.7
6	10分25秒	115	947	172	54	1,173	39.1	88.4
7	10分41秒	118	1,114	209	68	1,391	44.8	89.9
8	10分37秒	116	1,026	215	52	1,293	41.7	91.1
9	7分13秒	111	761	106	67	934	31.1	86.2
10	12分00秒	113	1,301	260	56	1,617	52.2	86.6
11	10分50秒	115	1,033	343	58	1,434	47.8	81.4
12	11分30秒	111	1,541	306	70	1,917	61.8	83.5
61年 1	12分29秒	110	1,738	386	63	2,187	70.5	82.7
2	9分23秒	108	1,047	300	49	1,396	49.9	81.7
3	10分33秒	109	1,143	217	108	1,468	47.4	84.9

測定日数365日

昭和61年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
61年 4	9分24秒	115	1,007	130	63	1,200	40.0	83.6
5	9分17秒	114	1,060	238	55	1,353	43.6	87.7
6	9分26秒	111	1,008	210	55	1,273	42.4	87.2
7	10分06秒	113	929	197	44	1,170	48.8	88.8
8	10分23秒	114	1,253	87	70	1,410	45.5	89.1
9	7分42秒	113	1,029	86	43	1,158	38.6	84.6
10	6分33秒	112	754	198	54	1,006	32.5	77.2
11	7分25秒	115	835	250	43	1,128	37.6	82.1
12	8分52秒	114	1,180	281	63	1,524	49.2	82.2
62年 1	10分39秒	110	1,062	171	49	1,282	55.7	82.6
2	10分07秒	109	1,193	253	71	1,517	54.2	85.4
3	12分48秒	116	1,487	339	86	1,912	61.7	87.7

測定日数350日 7月19~25日 1月5,8,14,22,23,27,28,30日 欠測

昭和62年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
62年 4	10分56秒	114	1,032	131	82	1,245	44.5	87.6
5	7分34秒	112	746	143	40	929	35.7	83.6
6	7分18秒	112	835	163	44	1,042	34.7	85.9
7	8分32秒	116	945	198	54	1,197	38.6	85.8
8	13分16秒	118	1,434	389	55	1,878	60.5	89.1
9	8分53秒	118	954	226	69	1,249	41.6	83.6
10	9分15秒	114	1,125	219	61	1,405	45.3	83.9
11	7分48秒	111	875	192	66	1,133	37.8	81.0
12	9分20秒	112	1,047	297	92	1,436	46.3	83.6
63年 1	11分33秒	114	1,415	340	100	1,855	59.8	85.9
2	9分48秒	111	1,172	259	68	1,499	51.7	83.8
3	10分32秒	112	1,239	165	129	1,533	49.5	87.7

測定日数359日 4月20,21日 5月23~27日 欠測

昭和63年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
63年 4	11分17秒	114	1,121	167	143	1,431	47.7	90.5
5	12分55秒	115	1,432	223	76	1,731	55.8	89.6
6	7分27秒	122	753	102	60	915	30.5	90.7
7	9分16秒	114	1,031	193	42	1,266	40.8	87.9
8	10分24秒	117	1,196	282	64	1,542	49.7	89.5
9	7分38秒	113	821	195	50	1,066	35.5	87.4
10	8分25秒	113	1,038	235	54	1,327	42.8	86.1
11	8分24秒	110	988	322	64	1,374	45.8	83.4
12	9分26秒	114	1,181	203	62	1,446	46.6	85.9
元年 1	11分12秒	112	1,499	219	120	1,838	59.3	85.7
2	10分31秒	112	1,050	278	95	1,423	50.8	86.6
3	12分02秒	119	1,291	214	151	1,656	53.4	89.6

測定日数365日

平成元年度航空機騒音測定結果

月別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛行回数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合計		
元年 4	8分58秒	116	1,020	172	65	1,257	41.9	89.8
5	10分56秒	116	1,110	290	68	1,468	47.3	90.5
6	7分42秒	112	751	196	68	1,015	33.8	88.3
7	7分34秒	113	778	201	59	1,038	33.5	88.0
8	13分20秒	114	1,323	262	101	1,686	58.1	89.6
9	10分00秒	117	1,003	213	72	1,288	42.9	88.4
10	7分00秒	116	826	139	45	1,010	32.6	85.5
11	5分17秒	107	669	159	40	865	28.8	80.5
12	9分31秒	114	1,174	319	58	1,551	50.0	83.8
2年 1	13分57秒	115	1,815	345	70	2,230	71.9	86.3
2	10分27秒	113	1,037	206	57	1,300	46.4	86.4
3	14分10秒	115	1,569	396	130	2,095	67.6	87.8

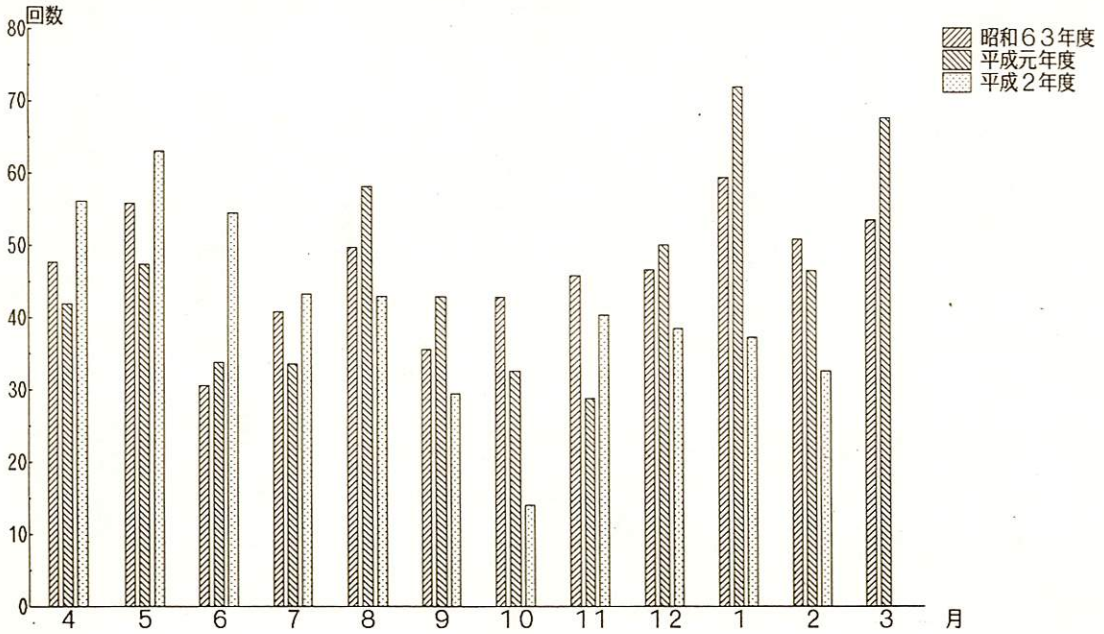
測定日数363日 8月24,25日 欠測

平成2年度航空機騒音測定結果

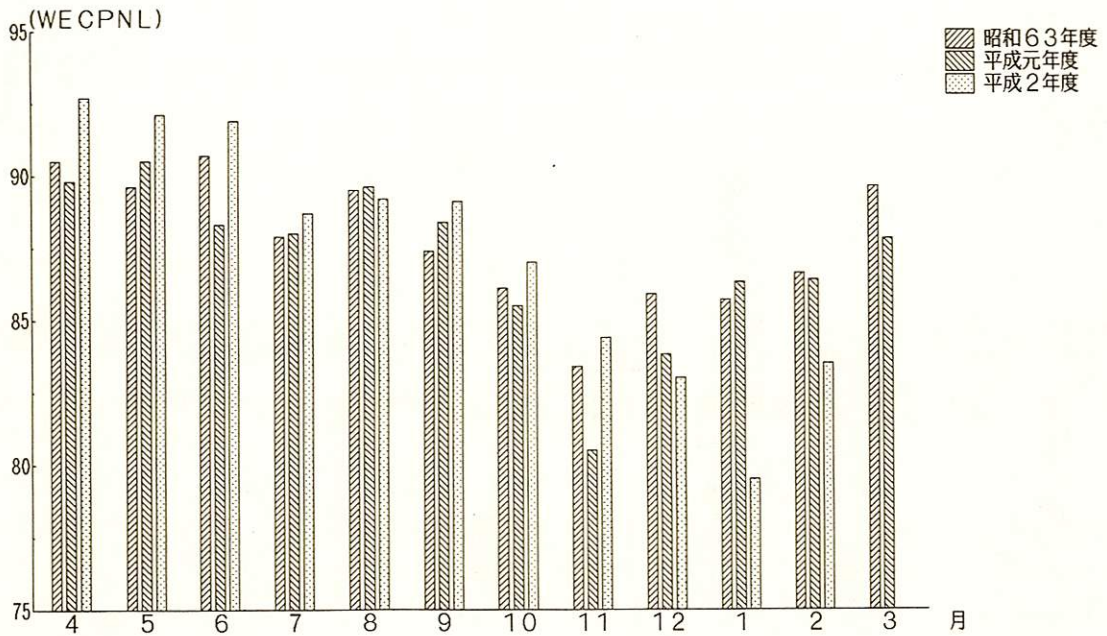
月 別	暴露時間 (一日平均)	最高音 (dB)	飛 行 回 数				一日平均 (回/日)	WECPNL
			7時~19時	19時~22時	22時~翌7時	合 計		
2年 4	14分07秒	111	1,283	296	103	1,682	56.1	92.7
5	14分25秒	111	1,410	461	83	1,954	63.0	92.1
6	16分44秒	111	1,339	215	78	1,632	54.4	91.9
7	9分59秒	109	1,085	206	48	1,339	43.2	88.7
8	9分29秒	102	987	218	81	1,286	42.9	89.2
9	5分58秒	102	647	185	50	882	29.4	89.1
10	2分21秒	87	235	39	21	295	14.0	87.0
11	8分04秒	100	900	224	86	1,210	40.3	84.4
12	6分56秒	100	908	228	53	1,189	38.4	83.0
3年 1	8分30秒	98	910	175	69	1,154	37.2	79.5
2	5分43秒	99	633	197	81	911	32.5	83.5
3								

2月末現在 測定日数323日 8月10日 10月22~31日 欠測

航空機飛行回数(1日平均)



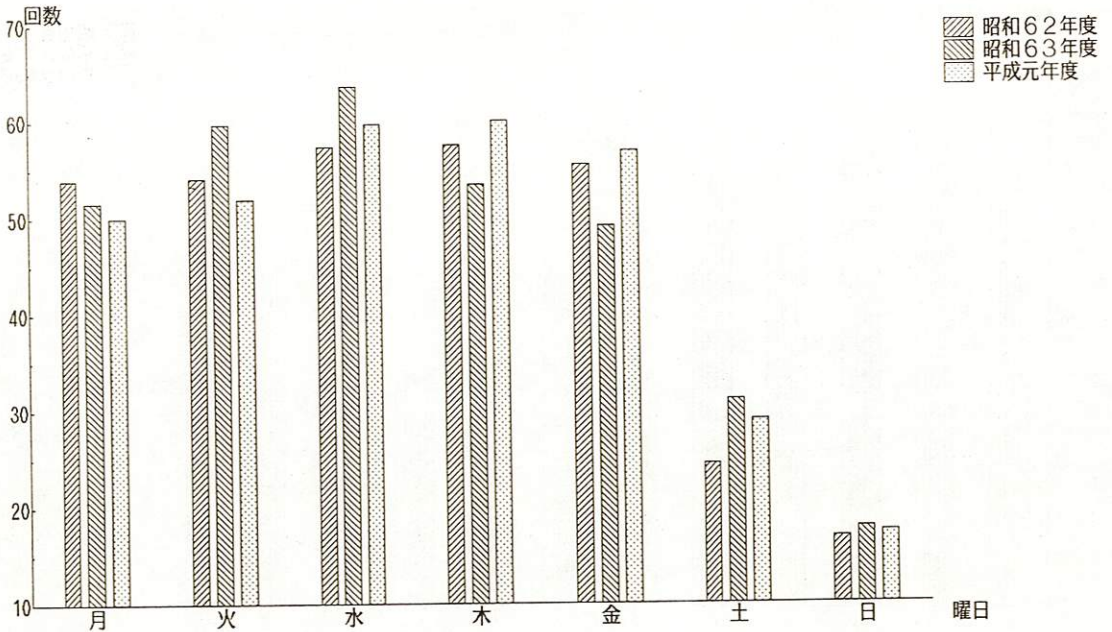
WECPNLの推移



曜日別飛行回数

区分		曜日	月	火	水	木	金	土	日	合計
62年度	測定回数		2,693	2,704	2,979	3,045	2,881	1,243	856	16,401
	測定日数		50	50	52	53	52	51	51	359
	平均回数		53.9	54.1	57.3	57.5	55.4	24.4	16.8	45.7
63年度	測定回数		2,685	3,102	3,306	2,776	2,601	1,618	927	17,015
	測定日数		52	52	52	52	53	52	52	365
	平均回数		51.6	59.7	63.6	53.4	49.1	31.1	17.8	46.6
平成元年度	測定回数		2,600	2,700	3,102	3,062	2,897	1,538	904	16,803
	測定日数		52	52	52	51	51	53	52	363
	平均回数		50.0	51.9	59.7	60.0	56.8	29.0	17.4	46.3

曜日別飛行回数(1日平均)



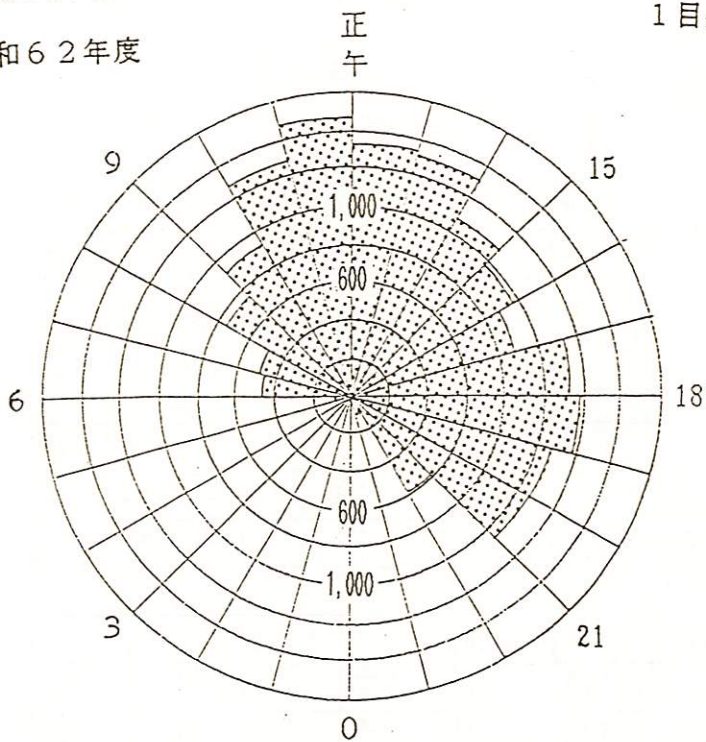
時間帯別飛行回数

区分 時間帯	62年度		63年度		元年度	
	回数	1日平均	回数	1日平均	回数	1日平均
0~1	56	0.2	110	0.3	52	0.1
1~2	24	0.1	31	0.1	38	0.1
2~3	32	0.1	32	0.1	37	0.1
3~4	9	0.0	20	0.1	34	0.1
4~5	23	0.1	57	0.2	29	0.1
5~6	89	0.2	132	0.4	85	0.2
6~7	465	1.3	417	1.1	408	1.1
7~8	492	1.4	463	1.3	435	1.2
8~9	746	2.1	760	2.1	614	1.7
9~10	932	2.6	1,057	2.9	1,132	3.1
10~11	1,275	3.6	1,343	3.7	1,414	3.9
11~12	1,486	4.1	1,525	4.2	1,534	4.2
12~13	1,324	3.7	1,361	3.7	1,436	4.0
13~14	1,309	3.6	1,307	3.6	1,382	3.8
14~15	1,083	3.0	1,158	3.2	1,083	3.0
15~16	977	2.7	1,053	2.9	1,026	2.8
16~17	882	2.5	913	2.5	811	2.2
17~18	1,131	3.2	1,244	3.4	1,086	3.0
18~19	1,183	3.3	1,217	3.3	1,122	3.1
19~20	1,072	3.0	1,254	3.4	1,167	3.2
20~21	1,069	3.0	953	2.6	1,075	3.0
21~22	585	1.6	427	1.2	653	1.8
22~23	101	0.3	117	0.3	92	0.3
23~0	56	0.2	64	0.2	58	0.2

時間帯別飛行回数図

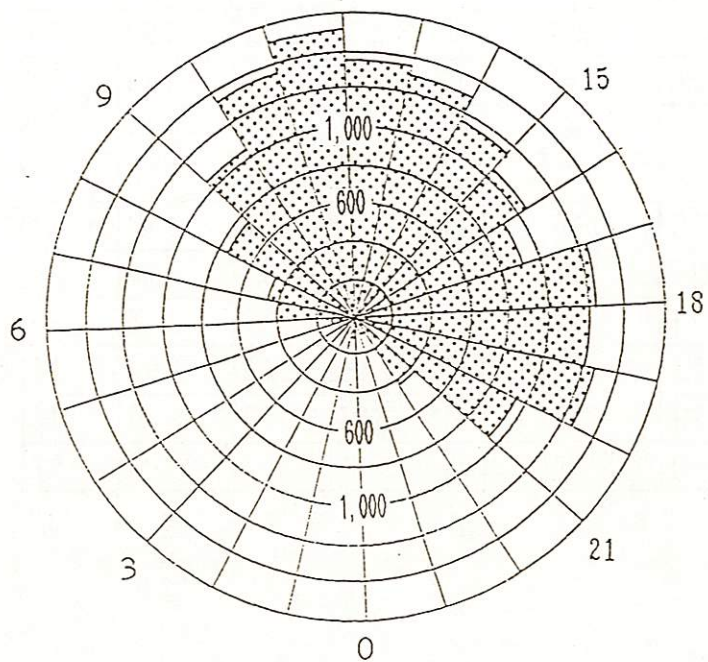
昭和62年度

1目盛り200回

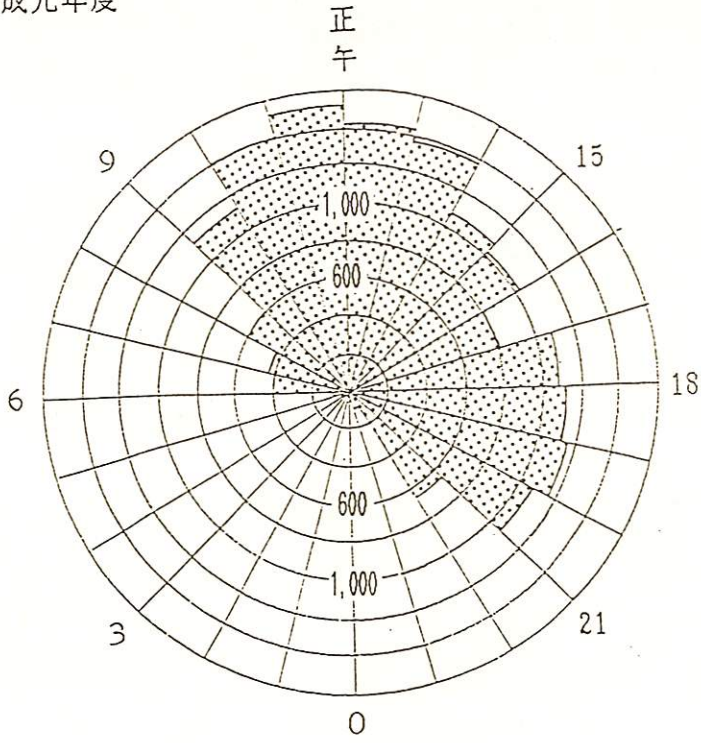


昭和63年度

正午

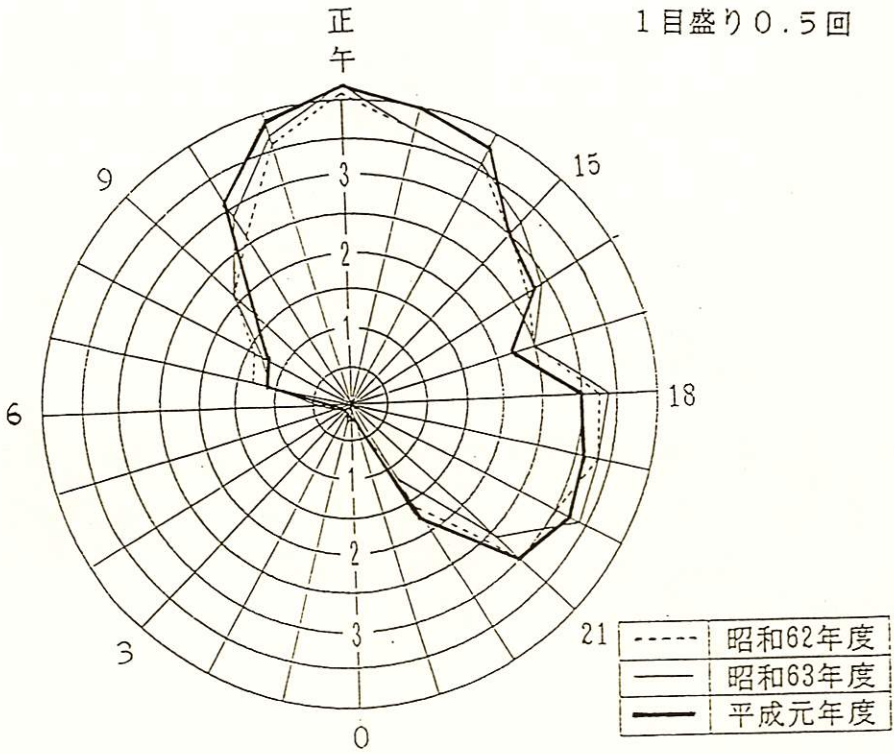


平成元年度



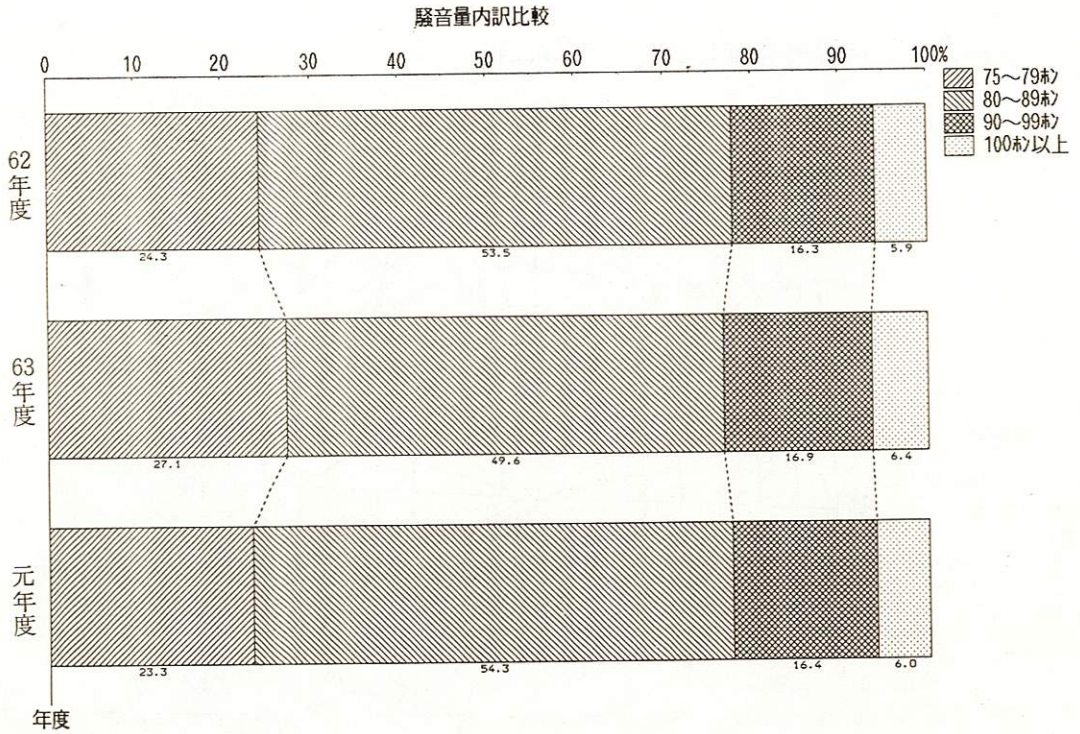
時間帯別飛行回数年度比較図（1日平均）

1目盛り0.5回



騒音量内訳

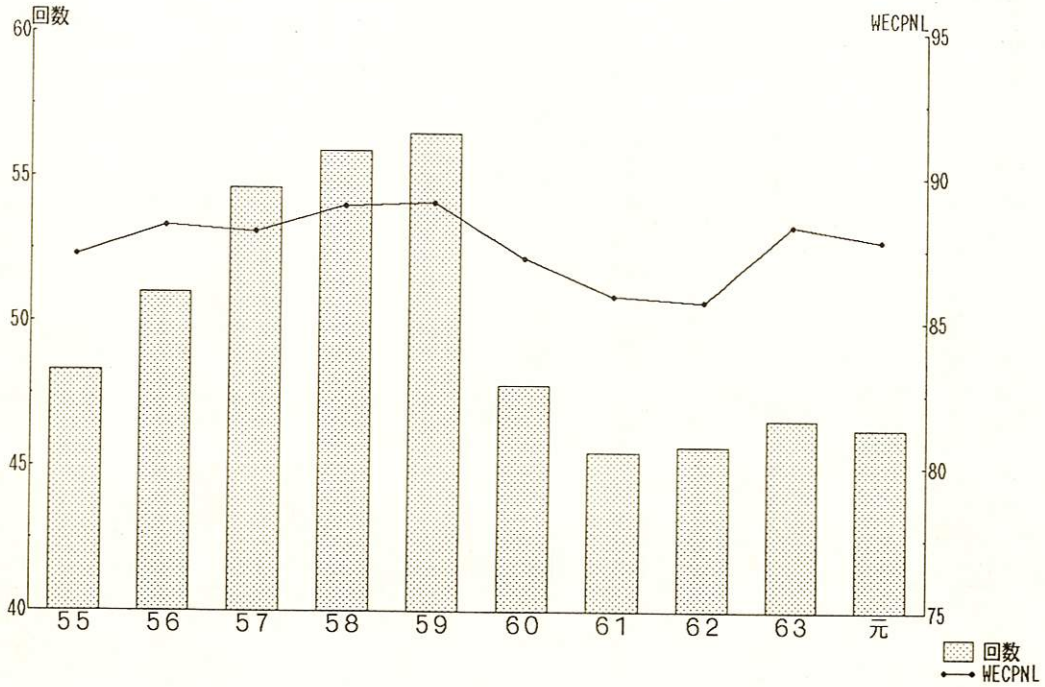
騒音量		75㊦～	80㊦～	90㊦～	100㊦	合 計
年度		79㊦	89㊦	99㊦	以上	
62	回 数	3,989	8,780	2,675	957	16,401
	百 分 比	24.3	53.5	16.3	5.9	100.0
63	回 数	4,607	8,436	2,874	1,098	17,015
	百 分 比	27.1	49.6	16.9	6.4	100.0
元	回 数	3,919	9,130	2,749	1,005	16,803
	百 分 比	23.3	54.3	16.4	6.0	100.0



飛行回数, WECPNLの経年推移

年度	飛行回数	測定日数	1日平均	WECPNL
55	16,611	344	48.3	87.3
56	17,847	350	51.0	88.3
57	18,635	341	54.6	88.1
58	20,467	366	55.9	89.0
59	20,615	365	56.5	89.1
60	17,448	365	47.8	87.2
61	15,933	350	45.5	85.9
62	16,401	359	45.7	85.7
63	17,015	365	46.6	88.3
元	16,803	363	46.3	87.8

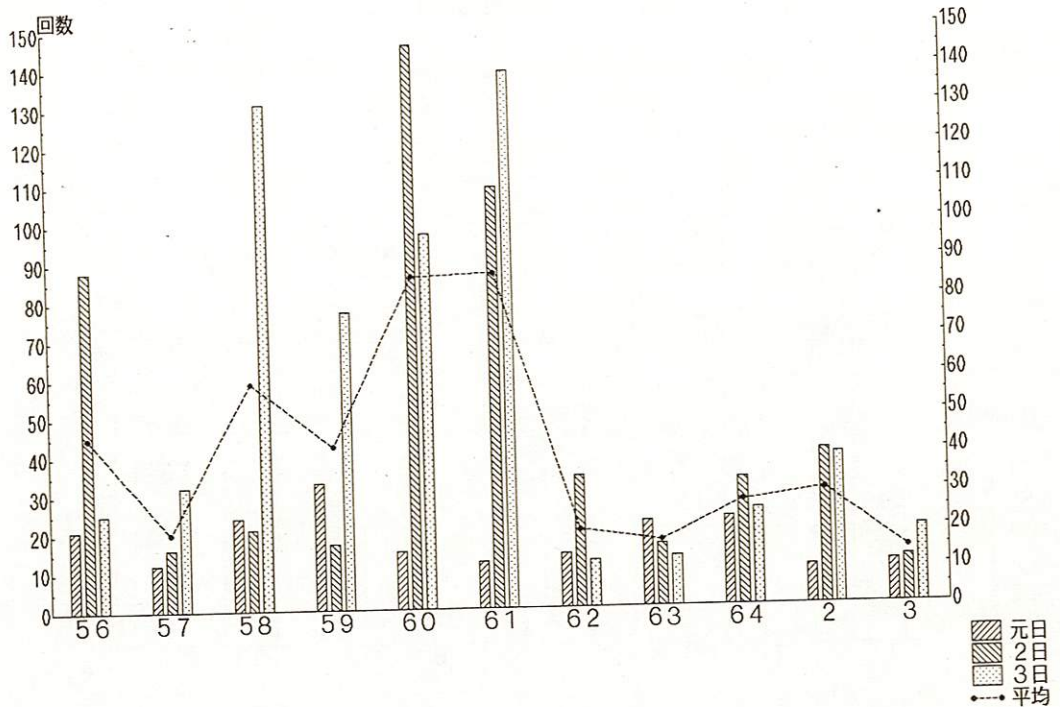
飛行回数, WECPNLの経年推移



正月三箇日飛行回数

	元日		2日		3日		合計	1日平均
	回数	曜日	回数	曜日	回数	曜日		
56年	21	木	88	金	25	土	134	44.7
57年	12	金	16	土	32	日	60	20.0
58年	24	土	21	日	131	月	176	58.7
59年	33	日	17	月	77	火	127	42.3
60年	15	火	146	水	97	木	258	86.0
61年	12	水	109	木	139	金	260	86.7
62年	14	木	34	金	12	土	60	20.0
63年	22	金	16	土	13	日	51	17.0
64年	23	日	33	月	25	火	81	27.0
2年	10	月	40	火	39	水	89	29.7
3年	11	火	12	水	20	木	43	14.3

正月三箇日飛行回数



正月三箇日の飛行停止要請文は次のとおり

福総秘発第2439号

平成2年11月26日

東京防衛施設局長 中 川 虎 三 殿
(横田防衛施設事務所長 経由)

福生市長 石 川 彌八郎

正月三箇日の飛行停止について(要請)

晩秋の候、貴職におかれましては、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。
常日頃から基地周辺市町の民生安定のため、御理解と御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。
さて、正月三箇日の飛行停止の件につきまして、例年横田基地司令官へ要請をいたしておりますが、今年の状況を見ますと誠に残念なことです。2日と3日につきましては、十分な御配慮をいただけませんでした。

貴職におかれましても、年始は日本の祝賀行事でもある点を強調して戴き特段の御配慮を賜り、市民が、騒音のない静かな正月三箇日を過ごせますよう御理解と御協力方を要請致します。

福総秘発第2439号

平成2年11月26日

在日米空軍横田基地司令官
チャールズ L フォックス大佐 殿

福生市長 石 川 彌八郎

正月三箇日の飛行停止について(要請)

晩秋の候、貴官におかれましては、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。
常日頃から基地周辺市町の民生安定のため、御理解と御協力を賜り、日米友好親善に貢献されておられますことを心から感謝申し上げます。

さて、正月三箇日の標記の件につきまして、例年御協力をお願い致しておりますが、今年の状況を見ますと誠に残念なことです。2日と3日につきましては十分な御配慮をいただけませんでした。

貴国のクリスマスと同様に私達市民にとって年始は、大事な祝賀行事であります。

貴官の御理解と御協力を賜り、市民が騒音のない静かな正月三箇日を過ごせるよう特段の御配慮をお願いすべく要請致します。

d 今後の対応

今後とも関係市町及び東京都と連携をとりながら騒音監視測定を継続するとともに、関係機関に対し下記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59年度から75WECPNL以上の地域において住宅防音工事が着手されているが、この新規工事(1室、2室の防音工事)と共に、追加工事(全室防音工事)等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いく必要がある。

(2) 発生源対策

横田基地周辺に主として騒音の影響を与えているのは、C-141、C-5、KC-135等の大・中型輸送機である。

特に高騒音機であるC-5、KC-135等の低騒音化が図れれば、基地周辺の騒音状況は大幅に改善するものと推定される。

さらに、今後の対策として既輸送機の改善及び低騒音型エンジンの開発が可能ならば、民間機並みの騒音対策が期待できると思われる。

(3) 艦載機訓練の中止要請

主として厚木基地等で行われている米空母艦載機の離着陸訓練については、昭和58年から横田基地でも実施されており、市民から多くの苦情が寄せられている。

三宅島に訓練施設ができるまでの暫定施設として、硫黄島で訓練を実施することが米軍との間で合意され、現在完成にむけ建設が急がれている。1日も早く完成し横田での訓練がなくなるよう、今後も要請を継続して行っていく必要がある。

ウ. 騒音苦情

航空機騒音に対して、市に寄せられる苦情件数は年々増加している状況にある。内容を見ると、苦情の8割以上がE2Cの離発着訓練に関するもので、残り2割がC-130、C-9、C-141などの中、大型輸送機による飛行騒音で時にはジェット戦闘機F-15、F-16等の飛行騒音の苦情となっている。最近、フィリピンのクラーク基地から移駐してきたC-9ナイチンゲールが、市内上空を訓練飛行する事がたまにあり低空のため圧迫感とジェットエンジン特有の音から、市民に不安を生じさせている。また、基地の警備ということで夜間のヘリコプターの飛行騒音も発生している。

特に苦情電話が殺到する空母艦載機(E2C)による夜間離着陸訓練時には、当直の職員だけでは対応しきれないため、担当の職員も待機して事情説明等その対応に当たるとともに、国・基地に対し中止要請の際強く申し伝えているところである。

なお、苦情は市民のみならず周辺市町からも寄せられる場合もある。

苦情受付件数

年 度	艦載機(E2C)		他の航空機等		計
	件 数	比率%	件 数	比率%	
6 2	38	80.9	9	19.1	47
6 3	62	86.1	10	13.9	72
元	117	88.0	16	12.0	133
※ 2	137	86.2	22	13.8	159

※ 2年は平成3年2月28日現在

エ. 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連続離発着訓練（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、57年2月から厚木基地、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。

〔夜間連続離発着訓練（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、陸上での夜間着艦訓練が必要不可欠といわれている。この訓練は、滑走路の一部を空母の飛行甲板に見立て、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て行うことから艦載機は基地周辺上空を周回し、そして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に進入し、着地後直ちに急上昇し復航する。この一連の訓練飛行を繰り返すことにより、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、輸送中継基地という性格から、従来から主に所属の航空機である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「米第7艦隊所属の航空母艦ミッドウェーの艦載機E2B（ホークアイ双発プロペラ機）二機による夜間離着陸訓練を午後6時から8時迄横田基地において実施する。訓練期間は1月5日から8日迄の4日間」との連絡が入り、このことが、今日まで中止要請にかかわらずに実施されることの発端であった。

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、

市長として市民への対応に今後共、憂慮せざるを得なくなったことを遺憾に思います。今回の訓練は、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戦機の本格的訓練になし崩的に発展することを最も憂慮するものである。」とのコメントを表明し中止要請を行った。

しかし、艦戦機E2Bによる訓練は天候不順により、1日は中止したものの3日間実施され、市民から15件の騒音苦情が寄せられた。

訓練が、中止要請にもかかわらず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町長連名で国及び基地に対し抗議を行った。

同年2月7日に、2回目の訓練通告が国からあった。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。

以後、昭和59年、60年は空母ミッドウェーの船体等の改修が行われたこともあり実施されなかったが、平成2年9月までに13回の訓練通告(機種は61年よりE2C)があり、1機~4機による訓練が昼夜実施されている状況下にある。通告の都度、市、市議会はもとより周辺市町とも連携を取り、訓練中止の要請及び抗議を基地、防衛庁、防衛施設庁、外務省等に対して行っているが、現在もこの訓練が実施されているものである。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ており、また市議会一般質問の中でも訓練の度に取り上げられている状況にある。このようなことは、艦戦機の所属基地となっている厚木基地周辺住民はもとより、米軍の基地がある三沢や岩国基地等の周辺でも、大きな問題となっている。

〔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(主に拜島駅から、熊川神社、1中、市役所、福生病院、2中、西多摩衛生組合付近の上空を飛行するが、多摩川上空を飛ぶこともある。最近では五日市街道よりも内側、第5ゲート付近から市民会館、八高線に沿った上空を飛行することもある。)を飛行し、再び滑走路に車輪を接地し、また直ぐに離陸し旋回飛行を繰り返すもので、約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して来ることになりプロペラ機特有の飛行音が継続されることもある。音の高低は市役所屋上の測定では概ね65~90ホンを記録する。

〔代替訓練施設の建設〕

周辺住民に大きな騒音をもたらすこの訓練について、こ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、このよう

な深刻な騒音問題が発生していることや市街地などの灯火による夜間訓練の効果の減少などの事情もあり、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。この結果、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、住民の反対にあい今日まで進展していない。

平成元年1月に至り、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、日米間で基本的に了解したと発表した。そして、平成元年度から五カ年計画で整備（約73億円）されることになり、元年度から国予算に、滑走路灯火施設、給油施設等の整備費が計上され、艦戦機の陸上着艦訓練（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。2年度においても工事が進められており、この工事のすべてが完成する前であっても整備の進捗に応じ可能な規模で訓練を実施するとのことであり、平成3年秋頃には開始される見込みであると言われている。

暫定措置ではあるが、硫黄島での施設整備が早急に進み、厚木基地でのNLPが全面的に移転し、その結果、横田基地での艦戦機訓練が中止され、市民が望む静かな夜が戻るよう、今後も引き続き訓練中止の要請を続けて行くことが必要である。

米空軍横田飛行場におけるミッドウェー
艦戦機の飛行訓練中止に関する要請書

福生市に所在する米空軍横田飛行場は、首都圏東京の多摩地域における人口密集地に所在し、しかも当市の行政面積の三分の一を提供しているこの横田飛行場に、フィリピンのクラーク基地からの部隊移駐による態様の変化、さらには、米空母ミッドウェーが横須賀に入港するたびに、艦戦機であるE2C等が長期間にわたり市街地を低空で飛行訓練を行い、その都度多くの市民から激しい苦情や抗議が寄せられ、その対応に苦慮いたしております。

このように、市民生活に計り知れない被害と不安を与えている現状であります。

よって、このような状況下にある横田飛行場において、今後ミッドウェーによる飛行訓練は、実施しないよう強く要請する。

平成2年8月15日

福生市議会議長
仲村清信
横田基地対策特別委員長
赤星行人

殿

要請先 外務大臣 中山太郎 殿
 国務大臣 防衛庁長官 石川要三 殿
 防衛施設庁長官 児玉良雄 殿

東京防衛施設局長 中川虎三殿
横田防衛施設事務所長 山本欣一殿
在日米軍兼第5空軍司令官 ジェームス・B・デイビス中将殿
在日米軍横田基地司令官 チャールス・L・フォックス大佐殿

横田基地におけるE-2Cの飛行訓練の中止
について(要請)

横田基地は、市街化区域である人口密集地に所在しており、周辺住民は昼夜を分かたぬ航空機騒音に悩まされ、いつ発生するかわからぬ事故に不安な毎日を送っております。

このような状況にもかかわらず、今回、E-2Cの夜間飛行訓練が行われようとしていることは、極めて遺憾であり、これ以上住民の生活環境がそこなわれることを容認することはできません。

よって、横田基地における当該飛行訓練を、直ちに中止するとともに、将来においてもこの種の飛行訓練が行われることのないよう、横田基地周辺6市町連名により強く要請いたします。

平成2年8月16日

殿

立川市長 青木久
昭島市長 伊藤徳彦
福生市長職務代理者
助役 浅見裕康
武蔵村山市市長 渡辺禮一
羽村町長 井上篤太郎
瑞穂町長職務代理者
瑞穂町助役 木崎憲一

要請先 外務大臣 中山太郎殿
防衛庁長官 石川要三殿
防衛施設庁長官 児玉良雄殿
東京防衛施設局長 中川虎三殿
横田防衛施設事務所長 山本欣一殿
在日米軍横田基地司令官 チャールス・L・フォックス大佐殿
在日米軍兼第五空軍司令官 ジェームス・B・デイビス中将殿

横田基地における米空母艦載機(E-2C)
による飛行訓練の中止について(要請)

米空軍横田飛行場での米空母艦載機(E-2C)の離着陸訓練については、昭和58年から実施され通告回数は今回で13回を数え、そのたびに中止要請を行っているにも拘わらず、依然として実施されている実情にあります。

この訓練については、主に飛行場西側に位置する福生市の市街地上空を低空で旋回飛行するため、この間、市民は絶えまない騒音に悩まされ、また墜落事故等の不安と脅威を感じており、このため市に寄せられる苦情、抗議についても相当数に上り次第に強硬な内容になってきており、加えて、クラーク基地からの飛行部隊の移駐とともに、離着陸回数も移駐前と比較し約19%も増大する等騒音問題をはじめ基地を取りまく諸情勢は極めて厳しいものがあり、これが対応に苦慮しているところであります。

平成2年8月13日に通告のあった今回の訓練についても、通告と同時に中止要請を行い、訓練が実施される毎に中止要請を行っており、また、市議会でも8月15日に要請を行っているところであるにも拘わらず実施され、更に無通告での訓練も実施された事は大変遺憾なことであり、厳重に抗議するものであります。

今後、こうした艦載機の訓練が実施されることのないよう、強く申し入れると共に、硫黄島での艦載機訓練施設の早期整備を図られるよう強く要請します。

平成2年9月21日

殿

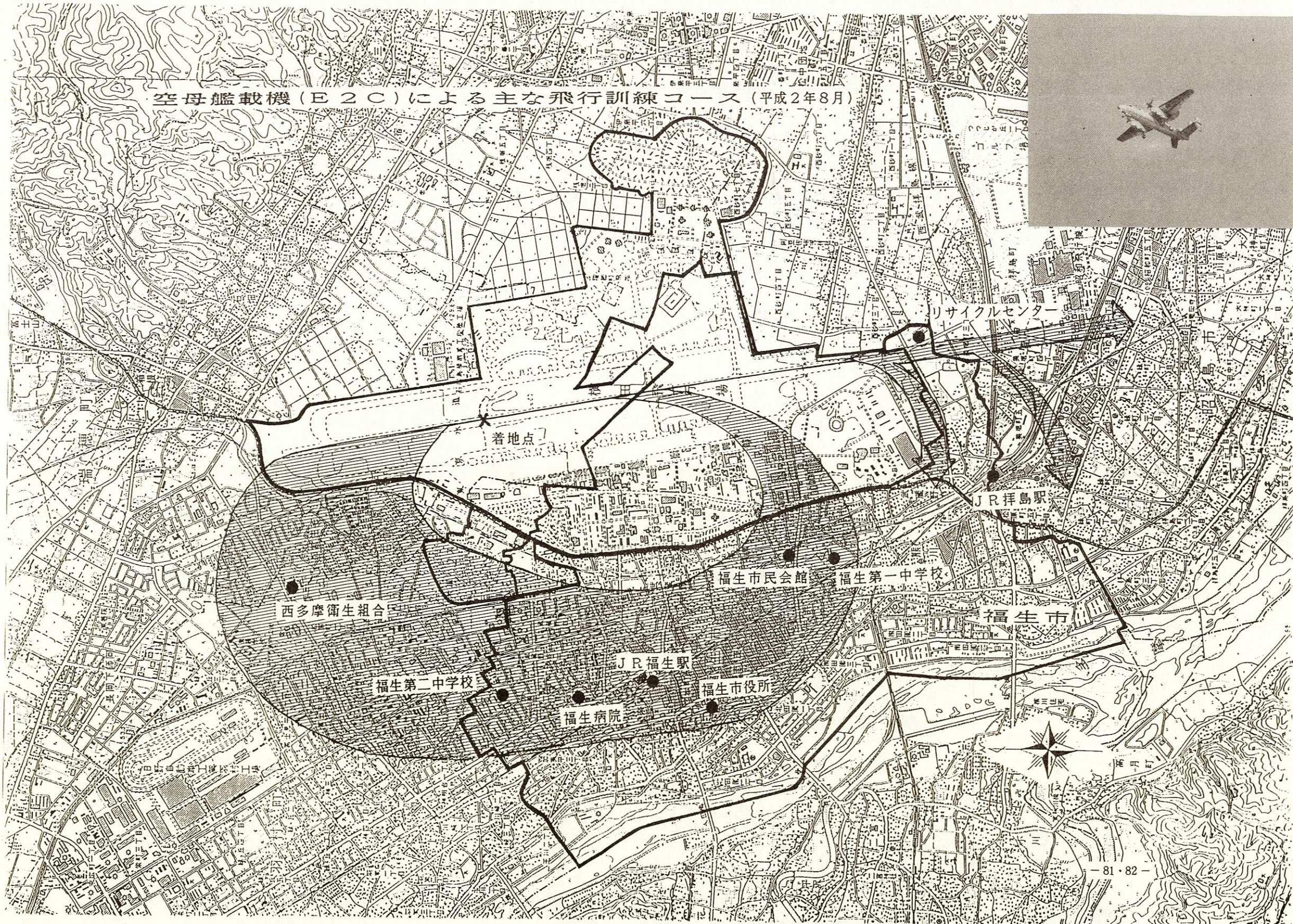
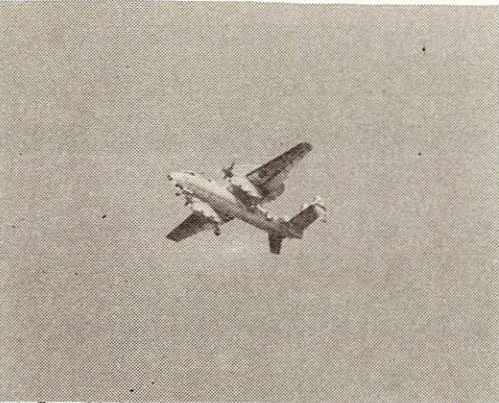
東京都福生市長

石川 彌八郎

要請先
外務大臣 中山太郎 殿
防衛庁長官 石川要三 殿
防衛施設庁長官 児玉良雄 殿
東京防衛施設局長 中川虎三 殿

※飛行訓練実施結果、苦情内容、訓練飛行コースを添付

空母艦載機 (E2C) による主な飛行訓練コース (平成2年8月)



艦載機離着陸訓練の実施状況（通告による）

回	年度	通告日	通告時間	実施日	回数	実施時間	機種	機数	最高音	苦情件数
1	57	58.1/5~1/8 4日間	18:00~20:00	5 6 7 3日間	-	-	E-2B	2機	-	15
		58.2/14~18 21~22 7日間	18:00~20:00	15 16 21 3日間	-	-	E-2B	1~2機	-	1
計		11日間		6日間	-	-			-	16
3	58	58.5/16~20 23~27 10日間	19:30~21:30	17 19 20 23 26 27 6日間	-	-	E-2B	1~2機	-	0
		58.10/3~7 11~15 10日間	18:30~21:00	3 4 5 6 7 11 12 13 14 9日間	-	-	E-2B	1~2機	-	0
計		20日間		15日間	-	-			-	0
5	61	61.11/21~22 25~29 12/1 8日間	10:15~11:15 13:00~14:00 17:00~18:00 19:45~20:45	21 22 25 26 27 28 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
		計	8日間	8日間	700				88	18
6	62	62.4/16~17 20~22 5日間	12:00~14:00 18:30~20:30	16 17 20 3日間	254+a	11:40~14:17 18:04~20:55	E-2C	1~2機	89 (4/20)	11
		62.9/8~11 14 16~18 8日間	10:00~12:00 19:00~21:00	8 9 10 11 14 16 17 7日間	232	9:49~12:01 18:44~21:11	E-2C	1~2機	86 (9/16)	27
8		62.10/5~9 12~14 8日間	10:00~12:00 19:00~21:00	8 9 2日間	103	9:33~14:26 19:11~19:23	E-2C	1~2機	85 (10/8)	0
計		21日間		12日間	589+a			89	38	
9	63	63.8/17~19 22~26 29~9/2 追加 9/5~8 17日間	12:00~13:00 12:00~14:00 19:00~21:00	17~19 22~26 30~9/2 5~8 16日間	673	11:14~14:05 18:15~21:02	E-2C	1~2機	86 (8/26)	38
		元.1/17~19 追加 20 4日間	10:00~12:00 17:30~20:30 18:00~20:00	17~20 4日間	419	9:54~12:03 17:30~20:25	E-2C	1~4機	87 (1/18.19)	24
計		21日間		20日間	1,092			87	62	
11	元	元.5/16~18 追加 23~26 予備日 29~30 9日間	19:00~21:00	23~26 29 5日間	335	18:40~21:05	E-2C	1~3機	88 (5/29)	117
		計	9日間	5日間	335				88	117
12	2	2.5/15 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)	106
		2.8/17~18 20~25 8日間	19:30~21:30	20~24 5日間	268	19:00~21:21	E-2C	2機	83 (5/21.22.24)	31
計		20日間		17日間	1,566			91	137	
57~2 累計		110日間		83日間	4,282 +a			91	338	

オ. 騒音公害訴訟

横田基地を使用する航空機の騒音、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、国に対して訴えを起している。

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、現在は最高裁判所で審理中となっている。また、訴訟団の約8割を占める599名による第3次訴訟については、東京地裁八王子支部で平成元年3月15日に一審判決が出されたが、これについても原被告とも上告し審理中である。

夜間飛行差し止めについては、第1・2次訴訟一審判決においては、国の統治権を根拠として、高度の政治問題のため裁判所が判断しうる権限を超えるという理由から、控訴審以後は、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確性に欠けるとの理由により、いずれも原告住民の請求は却下となっている。また、過去の損害賠償については、軍事公共性を他の公共性に対する優越性を認めず、国が主張した統治行為論を退け、騒音被害は人格権への侵害であるとして、原告の主張した環境権は不定したが、国に対して賠償金の支払いを命じている。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。

横田基地騒音公害訴訟の争点

	夜間飛行差し止め	過去の損害賠償	将来の損害賠償
住民側主張	国は安保条約によって飛行場を米軍に提供しており共同侵害者である。米軍は国内法順守義務があり、国は国内法に違反する行為の差し止めを求めうる。	安保条約や基地の存在の違法性を根拠に損害賠償を求めているのではない。米軍の違法な飛行による私権の侵害に対し金銭的救済を求めているにすぎない。	将来、被害がなくなることを国が立証できず、不法行為が続くことが明らかである以上将来の損害賠償を求めることは当然である。
国側主張	安保条約上、基地使用の許可義務を負っており、一方的に米軍の使用について禁止や制限はできない。高度の政治性を持ち司法審査の対象とならない。	損害の因果関係を立証する客観的資料がない。米軍及び横田基地は日本、極東の平和と安全維持に欠くことのできない高度の公共性を持ち受忍限度も高い。	国は騒音に関する環境基準の達成を義務付けられており住宅防音工事などの対策も行っている。基地の利用状況は変動し、請求の根拠は不特定で、不適法。

1次及び2次 控訴審判決	侵害行為者は横田基地を管理・運営している米軍であり、国を相手取って行為の停止を求める訴えは不適法。共同不法行為を根拠にした請求は認められない。	軍事公共性は他の公共性に優越せず受忍限度を超えれば違法であり、民事特別法による賠償請求の根拠となる防音工事など国の周辺対策は減額要素。	将来の損害は今後の騒音の程度、国が行う対策の内容、住民の生活事情などによって変化する。不確定要素が多く認めることはできない。
3次 一審判決	国は横田飛行場の運営に関する管理権を持たず、使用を制限、制約する地位になく被告とならない。米軍に対して行政権の発動を求める請求は不適法。	米軍や防衛力の配備等に立ち入る必要はなく統治行為論は採用しない。原告は人格権に対する侵害の問題としてとらえると民事特別法による賠償は相当。	将来の損害は、その存否の判断の基礎となる諸事情が将来変動する可能性が少なくないことから、現時点において一義的に決定することはできない。

(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開始されたがその中で、軍人とその家族用の高層住宅（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、市では国の負担金事業として昭和50年度から昭和56年度にかけ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、そこから障害のある各戸へ有線でケーブルを引く方法により障害の除去を図った。

また、障害の原因となった4施設のそれぞれの受信障害地区毎に工事施工済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ていた。

更に、平成元年度にも2棟の高層住宅建設が始まり障害が発生する対象家屋にケーブルの引き込みが始まり、テレビ共同受信施設組合が結成された。

なお、受信施設が設置してから10年近く経過し施設の老朽化に伴う改修や維持管理の費用負担等が問題になり、防衛当局、受信施設組合、市との協議の結果、各施設を市から各組合に所有権の移管を行った後に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。

（移管は元年3月に4組合、2年3月に1組合がある。）なお、各受信施設組合に帰属することになった各施設はこの覚書により今後の維持管理を各組合が行うことになっている。

各組合及び覚書は次のとおりである。

熊川地区テレビ共同受信施設組合	高架水槽	対象戸数	150戸
武蔵野台1丁目地区テレビ共同受信施設組合	放送施設	"	53戸
原ヶ谷戸地区テレビ共同受信施設組合	高層住宅1棟	"	310戸
牛浜・原ヶ谷戸テレビ共同受信施設組合	" 1棟	"	244戸
原ヶ谷戸・本町地区テレビ共同受信施設組合	" 2棟	"	209戸

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 西連寺 治）を乙、福生市（市長 石川 彌八郎）を丙として、丙の立会いのもとに甲・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。）の各器材等の老朽化に伴い、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、各器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、又はアパートの戸口保安器までの一切の改善対策をいう。

（費用の負担）

第3条 前条第1項の規定に基づく各器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。

（支払い方法）

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、互譲の精神をもって自主的に協力するように努めるものとする。

(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、丙の立会のもと、甲・乙協議の上、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 地区テレビ
共同受信施設組合
組合長

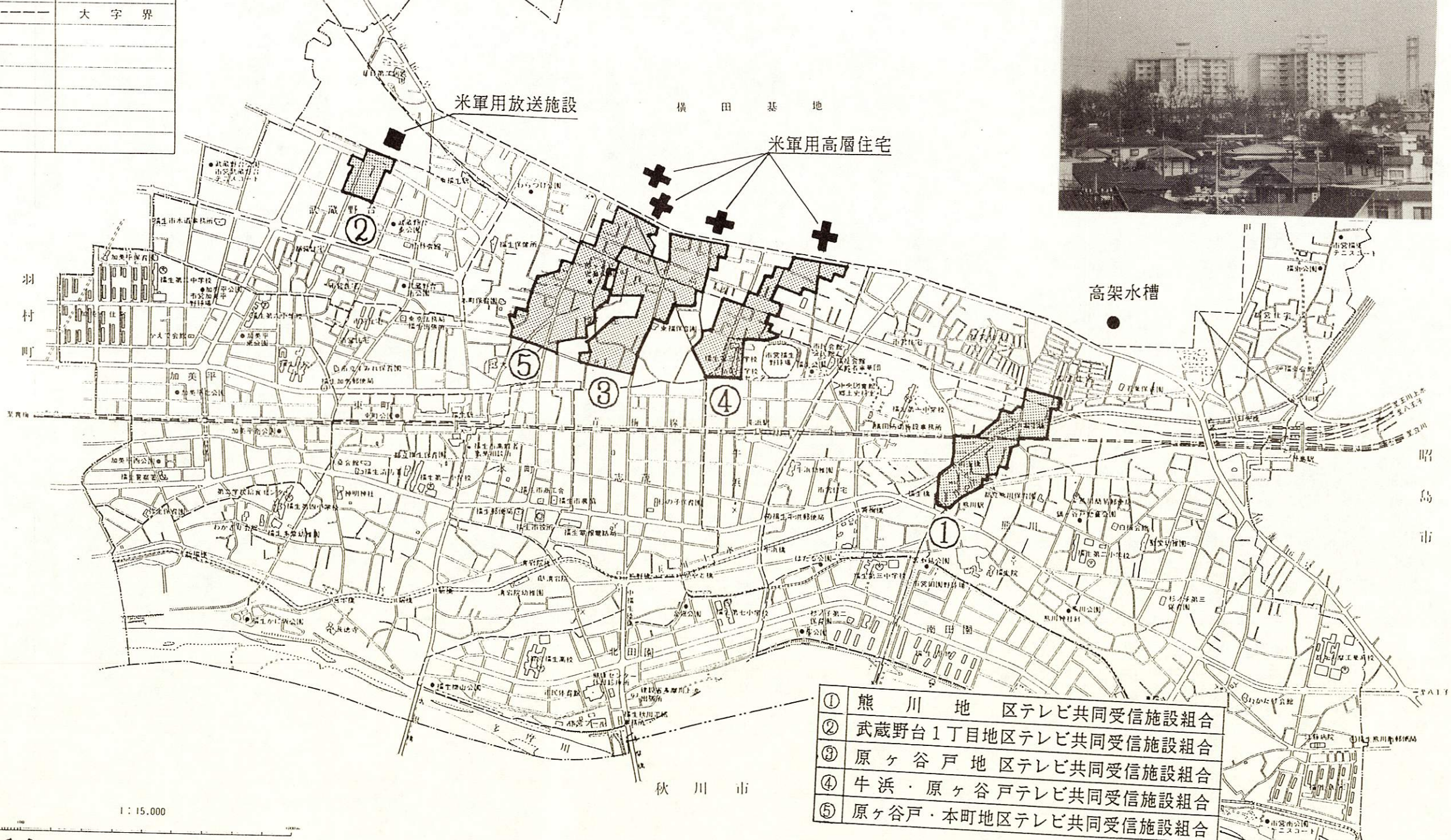
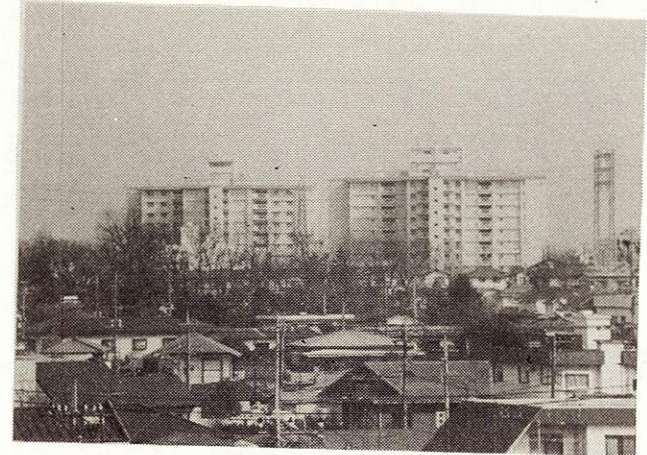
乙 東京防衛施設局長
西連寺 治

丙 立会人 福生市長
石川 彌八郎



凡 例	
-----	市町村界
-----	大字界

高層住宅等による電波障害区域



- ① 熊川地区テレビ共同受信施設組合
- ② 武蔵野台1丁目地区テレビ共同受信施設組合
- ③ 原ヶ谷戸地区テレビ共同受信施設組合
- ④ 牛浜・原ヶ谷戸テレビ共同受信施設組合
- ⑤ 原ヶ谷戸・本町地区テレビ共同受信施設組合

1 : 15,000



東京都 福生市
59.3 1,000

(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複雑多岐にわたっているが、横田基地に関する最近の事故については、平成2年2月に基地内で、燃料タンク車で燃料漏れによる火災が発生した事故があり、また、3月には埼玉県下、鳩山町の水田に横田基地から飛び立ったKC-135のエンジンカバーが落下した事故があった。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れば大惨事につながる場所であった。

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それぞれ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等の不安はなかなか解消出来ないことから、原因を調査し、今後十分な事故防止策を講じる必要があると、こうしたことを機会ある事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、万が一にも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F-4Bファントムの墜落事故は9人の死傷者をだす不幸な出来事であった。こうしたことに對し、国では、昭和53年9月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協議会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・自衛隊・防衛庁・防衛施設庁・東京都・警視庁・東京消防庁・及び周辺市町の防災担当部課等で構成する「米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議」で、航空事故等に関する緊急措置要綱を作成しその対応をきめており、随時会議がもたれている。

また、昭和40年11月から基地司令官と地元市町との間で「消防活動相互援助協定」が結ばれていたところであるが、消防事務の東京消防庁への委託に伴い、現在は米空軍第475管理部隊と東京消防庁との間に「消防相互応援協定」を結び（昭和51年1月20日）火災等の不慮の災害に備えている。

最近における、東京周辺の主な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	横田基地エアロ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ール中）
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C-130のアクセスドアが落下
平成 2年 3月18日	KC-135	埼玉県比企郡鳩山町の水田にKC-135のエンジンカバーが落下

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「連絡者等」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東京防衛施設局へ通知し、東京防衛施設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

(現地連絡所等の設置)

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東京防衛施設局が、自衛隊機の場合は自衛隊が設置する現地連絡所にあつては、事故に関する情報交換及び被災者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。

(要網の改正)

第8条 この要網を改正する場合は、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

この要網は、昭和56年4月1日から施行する。

附 則

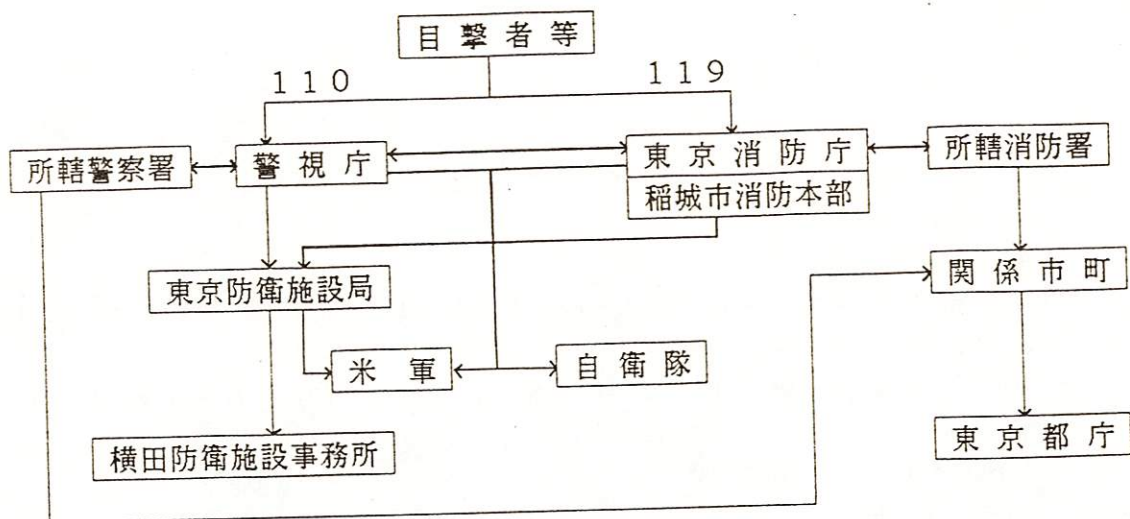
この要網は、昭和62年6月26日から施行する。

附 則

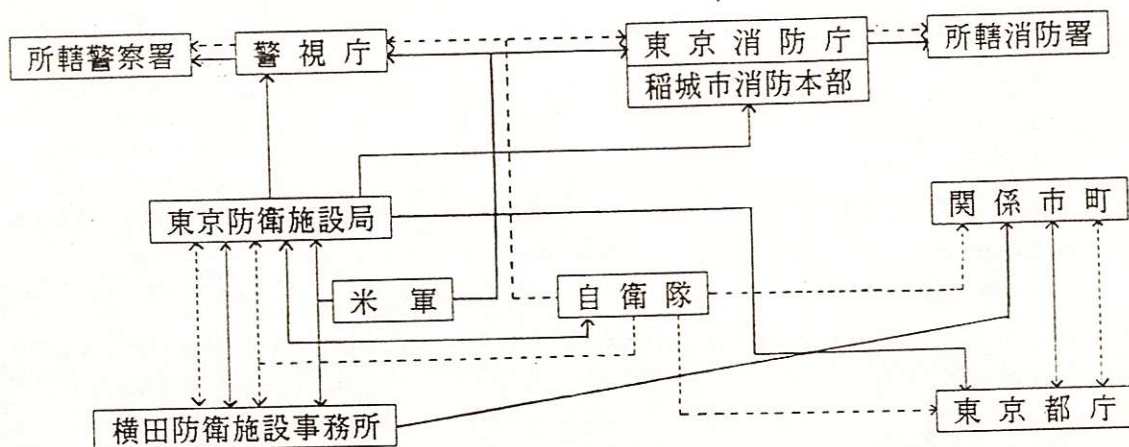
この要網は、平成2年7月20日から施行する。

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



注：町田市において発生した米軍航空事故等に関しては東京防衛施設局より町田市に対して直接通報される。

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

(4) 基地外居住者対策

ア. 基地外居住者数

基地人口(3.3.1現在)

軍人・軍属	5,207名
家 族	4,768名
計	9,975名
日本人従業員	1,847名

居住地

居住地区	軍人・軍属	家 族	計	割 合
基地内人口	3,997名	3,327名	7,324名	73%
基地外人口	1,210名	1,441名	2,651名	27%
(内市内人口)	490名	468名	958名	36%

イ. 対 応

基地には、軍人軍属とその家族を含め約1万人の人口があり、このうちの約30%が基地の外に居住している。そして福生市内にはこのうちの約1,000人の人達が居住しており、この基地外(営外)に居住する数は横田基地の周辺市町村の中でもっとも多い。

したがって、市民は、市内に居住している多くの軍人等と日常生活の中で接する機会も多々あり、こうしたことから、生活習慣の違いや言語の不理解、行き違いによるトラブルや米軍人等による刑事事件や犯罪行為の発生、交通事故、駐車違反、ごみの収集等に関連した問題も発生している。このことは米軍基地をかかえる自治体の共通の悩みでもある。

このようなことから、歴代の基地司令官も、周辺市町、住民との融和を図るべく、新しく転属して来た将兵家族に対しては、極力、基地内に居住させており、また日本の法律や社会習慣についても教育を行う体制がとられている。市でも常に基地や関係諸機関と連携をとり、その都度要請等を行っている。

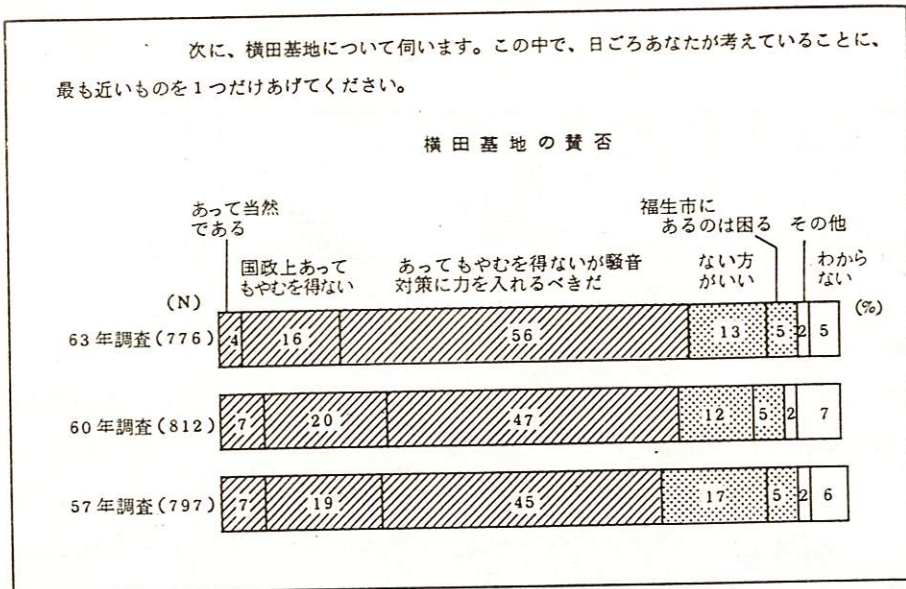
(5) 市政世論調査の結果

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とするための市政世論調査を行っているが、その中から昭和63年度に行われた調査結果を中心に基地に関する主な項目について整理してみた。

調査の概要

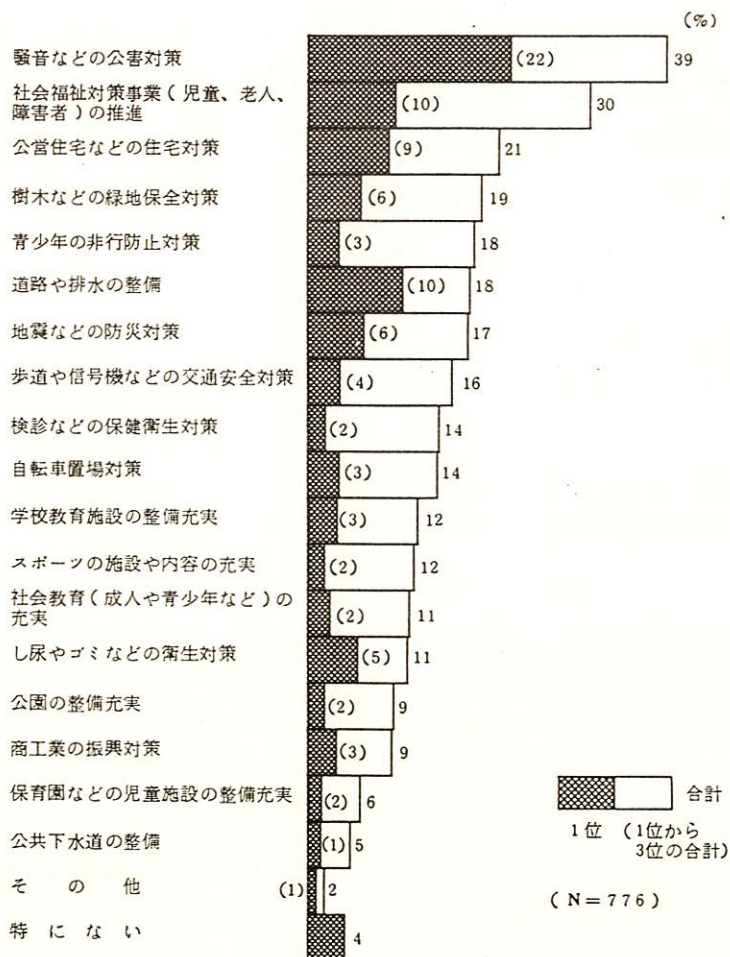
- 対象者 市内在住の満20才以上の個人1,000人
 抽出方法 層化2段無作為抽出方法による抽出
 調査方法 調査員による個別面接法
 調査機関 世論調査専門会社に委託

〔横田基地の賛否〕



最後に、これからの市政に対して、あなたが特に力を入れてほしいものがありましたら、順位をつけて3つあげてください。まず第1位は…… 第2位は…… (M.A.)

施策の要望



〔横田基地の賛否〕

「横田基地」についての考えを聞いたところ、「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いれるべきだ」という意見が56%で5割を超えている。次いで、「国政上の問題であり、あってもやむを得ない」という回答が16%であり、これら2つと積極的肯定論である「国の防衛施策の施設であり、あって当然である」の4%の回答を合計すると76%になり、4人に3人が基地の存在を肯定、あるいは容認している。

一方、否定的意見としては、「市の発展に影響しているのではない方がいい」の13%と「必要な施設と思うが、福生市にあるのは困る」の5%であり、合計で18%であった。事系列で比較すると、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」が60年調査より9%、57年調査より11%増加している。

このことは、調査の最後に質問している施策(18施策)の要望で、市政に対して力を入れてほしいものとして「騒音などの公害対策」(39%)が1位にあげられていることからわかる。必ずしも騒音が航空機騒音だけとは限らないが、市政のみならず国の施策の一層の充実を希望していることの現れであると思われる。

(6) 基地との交流

横田基地との交流は、団体や個人、民間レベルでも交流がもたれており、日米相互の親善をはかるうえで、大きな成果をあげている。

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、来訪する外国人、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170名の会員がいる。

行事としては、日米親善パーティー、チャリティーゴルフ大会、商工会青年部、青年会議所の協力を得て外人のお神輿や空軍バンドの演奏等の七夕まつりへの参加、サンフランシスコ地震の募金活動等を実施している。

イ. 日米親善友好祭

8月から9月の2日間(土、日)に行われており、基地と市民との交流がもたれている。基地を一般に解放する唯一の催し物で、多くの若者や家族連れ、航空機マニアなどがおとずれ、エプロンでの航空機の展示(航空自衛隊の航空機展示もある)のほか、軍用犬の訓練や航空機の展示飛行、落下傘降下等のデモンストレーションが行われる。また、格納庫以外に設けられたステージでのアマチュアバンドの演奏や日米親善野球等スポーツ、文化的な催しも行われている。会場には、ホットドック、ハンバーガーなどの売店も出ており、平成2年9月1日、2日に開催された友好祭には2日間で約12万人の人出があった。

なお、基地には車での入場ができないため、路上駐車等交通上の問題点もある。



ウ. ふっさ七まつりへの参加

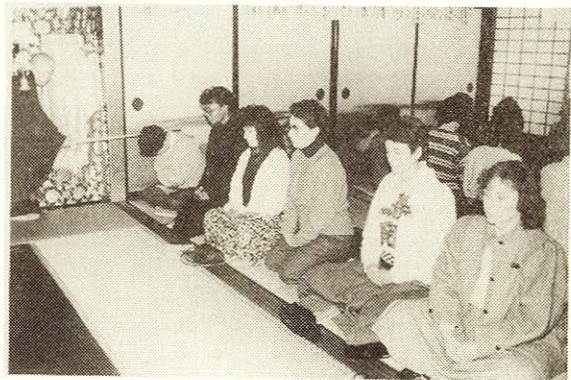
昭和26年から始まったふっさ七まつりは、今年で41回を迎えるが、この催しに基地が登場したのは、第10回の昭和35年からであり、米軍等のパレードが行われている。第16回からは民踊パレードが始まり一層賑やかさをまし、この踊りや神輿のパレードにハッピー姿の米兵やその夫人たちが七タダンサーズをつくって参加するようになり、48年頃からはアメリカからも観光団もやって来ている。



エ. 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、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(KPCP)がおこなわれ、横田に、婦人、子供たち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の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。実施はアメリカの学期にあわせて、9月から5月までの毎木曜日に日米親善「婦人英会話教室」が開始され、これを通じて、日米相互の文化の紹介等が行われ交流の輪が広がってきたものである。現在は英会話の習得のほか日本側では市内や周辺の施設見学、伝統行事紹介等、米側では、アメリカの年中行事の紹介や基地内施設の見学会等を行い相互の交流を図っている。



オ. 上記のほかにも各種の文化的 スポーツ等の交流が行われている

語学指導を通じての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(さくらまつり等の参加)、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・レース、リトルリーグ、日米の身障者

の人達とのスペシャル・パラリンピック大会、基地内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。