

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収され、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ふべき「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った。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（21時から7時）、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、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	
既 設 飛 行 場	新設飛行場	直ちに		
	第三種空港及びこれに準ずるもの			
	第二種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内	5年以内に85WECPNL未満とすることまたは85WECPNL以上の地域において屋内で65WECPNL以下にすること。
		B	10年以内	
新東京国際空港				
	第一種空港(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、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なわれた。（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 75dB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るため、新基準に対応したシステムとする必要から、平成22年4月1日より、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、また福生市の東端でもあるため、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るため、新基準に対応したシステムとする必要から、平成22年4月1日より、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 1.2 km、西へ 1.8 km、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 3 km、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 1.3 km、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 1.4 km、東へ 2.0 km、第二老人福祉館

測定機 デジタル式航空機騒音測定装置

日東紡音響エンジニアリング(株)製 DL-100

測定方法 音圧レベルが 70 dB 以上で 5 秒間以上継続したものを記録している。

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。

測定方法 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

音圧レベルが 70 dB 以上で 5 秒間以上継続したものを記録する。

測定機 デジタル式航空機騒音測定装置

日東紡音響エンジニアリング(株)製 DL-80/PT

日東紡音響エンジニアリング(株)製 DL-100/PT

[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. を概説すると次のとおりである。

W：重みづけ 一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いが異なるとして、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 平均等価的騒音値が1日継続することを表したものの。

P：感覚 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。）
N：騒音
L：レベル

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

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。

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

N_1 ： 0：00～07：00の発生回数

N_2 ： 07：00～19：00の発生回数

N_3 ： 19：00～22：00の発生回数

N_4 ： 22：00～24：00の発生回数

※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線のことで、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。

c 測定結果

P78～P80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17年度～平成22年度
(平成23年 2月まで)
" (市役所屋上) 平成17年度～平成22年度
(平成23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17年度～平成21年度
" (市役所屋上) 平成17年度～平成21年度

3. 年度別飛行回数（曜日別）	（誘導灯付近）	平成17年度～平成21年度
〃	（市役所屋上）	平成17年度～平成21年度
4. 年度別飛行回数（時間帯別）	（誘導灯付近）	平成17年度～平成21年度
〃	（市役所屋上）	平成17年度～平成21年度
5. 年度別騒音量内訳	（誘導灯付近）	平成17年度～平成21年度
〃	（市役所屋上）	平成17年度～平成21年度
6. 飛行回数とWECPNLの経年推移	（誘導灯付近）	平成17年度～平成21年度
〃	（市役所屋上）	平成17年度～平成21年度
7. 年度別飛行回数（朝三が明）	（誘導灯付近）	平成18年正月～平成23年正月
〃	（市役所屋上）	平成18年正月～平成23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59年度から75WECPNL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-130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58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167億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12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

最近セスナ機の市内上空での低空飛行による苦情が増えている。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17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		
17年4月	4分39秒	102	565	163	16	744	24.8	85
	1分38秒	80	129	70	1	200	6.7	61
5月	5分16秒	101	789	157	16	962	31.0	84
	1分29秒	81	212	65	1	278	9.0	61
6月	4分37秒	107	621	164	23	808	26.9	90
	1分20秒	81	145	51	0	196	6.5	66
7月	3分29秒	101	490	98	27	615	19.8	86
	1分09秒	80	101	21	0	122	3.9	58
8月	10分05秒	103	869	222	32	1,123	36.2	87
	1分42秒	81	174	68	0	242	7.8	62
9月	17分33秒	102	549	122	45	716	23.9	87
	1分18秒	81	98	46	1	145	4.8	67
10月	4分33秒	103	644	161	11	816	26.3	86
	1分01秒	80	102	30	0	132	4.3	62
11月	4分20秒	102	552	138	20	710	23.7	85
	1分03秒	79	103	44	3	150	5.0	59
12月	3分46秒	101	514	112	36	662	21.4	84
	42秒	78	69	28	5	102	3.3	57
18年1月	4分50秒	101	708	124	26	858	27.7	84
	1分25秒	80	113	46	2	161	5.2	61
2月	5分14秒	101	618	168	6	792	28.3	83
	1分23秒	81	81	78	1	160	5.7	63
3月	5分38秒	101	790	164	21	975	31.5	84
	1分34秒	81	166	45	5	216	7.0	62
合 計	1時間14分00秒		7,709	1,793	279	9,781	26.8	85
	15分44秒		1,493	592	19	2,104	5.8	62

平成18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		
18年4月	4分34秒	102	598	136	19	753	25.1	85
	1分14秒	80	135	42	0	177	5.9	69
5月	4分15秒	104	546	159	21	726	23.4	87
	1分26秒	81	120	67	1	188	6.1	62
6月	4分48秒	104	577	249	26	852	28.4	94
	1分36秒	80	89	102	2	193	6.4	62
7月	3分29秒	102	492	88	21	601	20.7	85
	39秒	78	63	22	0	85	2.7	56
8月	3分57秒	102	466	205	24	695	22.4	89
	1分03秒	80	82	87	0	169	5.5	65
9月	17分56秒	102	592	95	9	696	23.2	83
	1分14秒	87	104	19	0	123	4.1	58
10月	5分11秒	99	659	187	21	867	28.0	83
	1分27秒	80	99	90	2	191	6.2	62
11月	4分51秒	100	523	182	12	717	23.9	83
	1分23秒	80	95	67	2	164	5.5	60
12月	5分20秒	100	584	112	0	696	22.7	82
	1分10秒	80	104	32	0	136	34.4	61
19年1月	7分02秒	106	901	249	9	1,159	37.4	90
	2分01秒	81	179	89	0	268	8.6	63
2月	3分40秒	101	387	121	11	519	18.5	83
	34秒	76	55	38	0	93	3.3	58
3月	5分45秒	100	769	160	13	942	30.4	83
	1分26秒	81	162	52	1	215	6.9	66
合 計	1時間10分48秒		7,094	1,943	186	9,223	25.3	86
	15分13秒		1,287	707	8	2,002	8.0	62

平成19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		
19年4月	5分12秒	99	552	214	5	771	25.7	86
	1分35秒	80	129	65	0	194	6.5	62
5月	4分09秒	102	479	168	15	662	21.4	83
	1分05秒	81	98	59	0	157	5.1	61
6月	3分35秒	101	473	90	17	580	19.3	83
	1分05秒	82	68	25	1	94	3.1	60
7月	3分04秒	100	392	118	8	518	16.7	82
	54秒	82	29	31	0	60	1.9	58
8月	3分53秒	103	451	136	12	599	19.9	86
	1分21秒	81	91	44	0	135	7.1	61
9月	14分28秒	115	313	152	12	477	15.9	84
	1分03秒	94	59	63	0	122	4.1	63
10月	5分52秒	102	815	166	9	990	31.9	99
	1分34秒	80	165	61	0	226	7.3	71
11月	5分18秒	101	690	131	6	827	27.6	84
	1分24秒	80	151	28	1	180	6.0	61
12月	3分12秒	104	466	33	5	504	16.3	87
	48秒	82	48	5	0	53	1.7	62
20年1月	6分16秒	100	772	208	14	994	32.1	84
	1分40秒	83	134	65	0	199	6.4	63
2月	5分02秒	99	715	135	5	855	29.5	86
	1分13秒	83	102	40	1	143	6.8	63
3月	5分42秒	100	716	224	5	945	30.5	84
	2分02秒	82	158	92	0	250	8.1	64
合 計	1時間00分25秒		6,834	1,775	113	8,722	23.9	86
	14分25秒		1,232	578	3	1,813	5.3	62

平成20年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		
20年4月	6分13秒	100	773	234	7	1,014	35.0	84
	2分35秒	81	188	108	1	297	11.9	64
5月	4分25秒	114	574	180	18	772	24.9	84
	1分41秒	95	151	81	3	235	10.2	65
6月	3分09秒	102	395	122	16	533	17.8	86
	57秒	81	92	38	3	133	4.4	63
7月	4分45秒	103	620	220	22	862	27.8	86
	2分13秒	86	153	111	0	264	8.5	64
8月	5分15秒	104	598	138	25	761	24.5	86
	1分27秒	81	154	53	2	209	6.7	64
9月	21分59秒	102	570	204	28	802	26.7	87
	1分14秒	85	123	54	1	178	5.9	68
10月	7分18秒	103	633	198	12	843	27.1	86
	1分32秒	85	144	65	2	211	6.8	68
11月	5分15秒	101	548	202	12	762	26.2	85
	2分08秒	80	200	91	1	292	9.7	71
12月	3分59秒	103	515	81	12	608	19.6	87
	59秒	83	99	37	2	138	4.5	65
21年1月	6分34秒	107	779	237	21	1,037	33.5	88
	2分26秒	86	206	95	2	303	9.8	66
2月	5分05秒	105	575	177	16	768	27.4	90
	1分38秒	83	112	62	1	175	6.3	66
3月	5分14秒	102	739	135	20	894	28.8	85
	1分33秒	63	176	61	0	237	7.6	64
合 計	1時間19分11秒		7,319	2,128	209	9,656	26.6	86
	20分23秒		1,798	856	18	2,672	7.7	66

平成21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

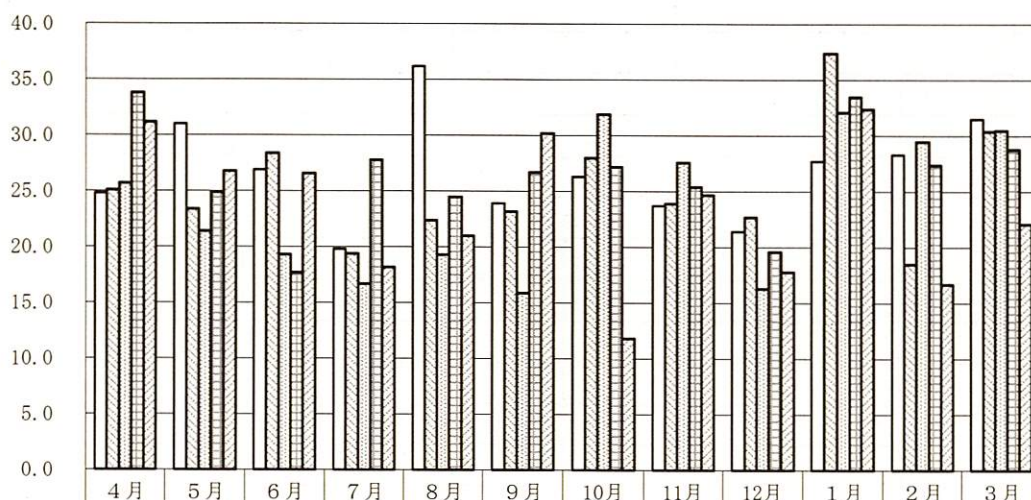
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛 行 回 数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
21年4月	5分29秒	117	743	172	20	935	31.2	87
	39秒	79	203	79	2	284	9.5	69
5月	4分37秒	102	653	161	18	832	26.8	86
	1分34秒	75	211	67	1	279	9.0	70
6月	4分33秒	103	625	150	23	798	26.6	84
	1分45秒	87	174	99	0	273	9.1	69
7月	3分14秒	104	428	115	22	565	18.2	87
	1分00秒	85	117	47	2	166	5.4	69
8月	5分37秒	104	509	118	25	652	21.0	88
	1分27秒	67	166	50	1	217	7.0	71
9月	19分39秒	103	688	191	26	905	30.2	87
	1分58秒	80	252	85	4	341	11.4	72
10月	2分49秒	96	278	67	22	367	11.8	86
	46秒	68	77	42	5	124	4.0	71
11月	4分40秒	96	514	180	48	742	24.7	87
	1分42秒	74	170	78	3	251	8.4	68
12月	3分21秒	103	488	48	15	551	17.8	88
	1分14秒	69	145	26	1	172	5.5	65
22年1月	5分23秒	100	769	211	23	1,003	32.4	89
	1分42秒	65	207	80	2	289	9.0	63
2月	3分06秒	96	376	76	18	470	16.8	84
	57秒	81	98	26	3	127	4.5	63
3月	4分10秒	95	534	133	20	687	22.1	83
	1分02秒	89	101	67	2	170	5.5	72
合 計	1時間06分38秒		6,605	1,622	280	8,507	23.3	87
	15分46秒		1,921	746	26	2,693	7.4	69

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

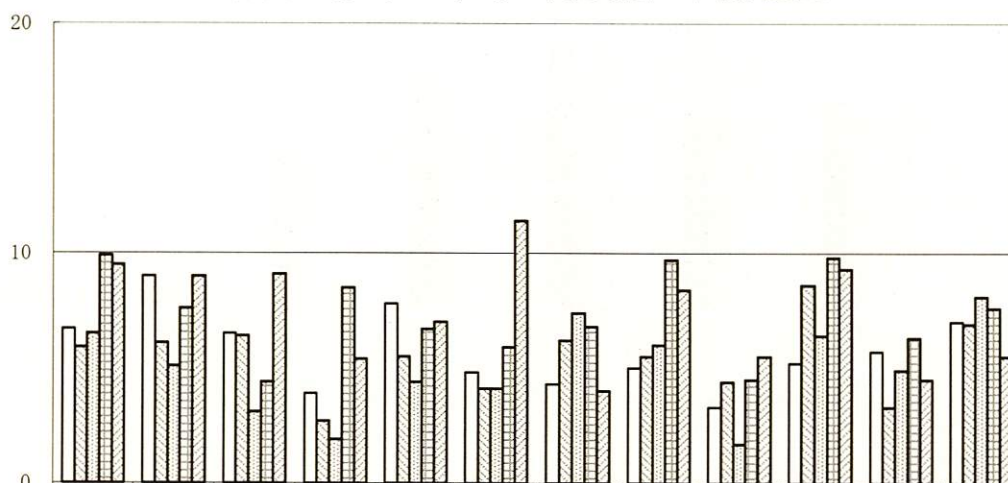
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛 行 回 数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
22年4月	4分33秒	65	631	172	7	810	27.0	83
	1分40秒	57	167	109	0	276	9.2	73
5月	3分40秒	96	480	125	31	636	20.5	84
	1分14秒	85	138	63	0	201	6.5	69
6月	2分43秒	100	335	109	14	458	15.3	86
	51秒	86	68	54	1	123	4.1	69
7月	4分28秒	93	598	206	10	814	26.3	82
	1分36秒	87	166	124	2	292	9.5	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40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27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						0		
						0		
合 計			6,090	1,814	174	8,078	22.1	
			1,764	1,070	16	2,850	7.8	

航空機飛行回数（1日平均） 測定場所：誘導灯付近



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
□平成17年度	24.8	31.0	26.9	19.8	36.2	23.9	26.3	23.7	21.4	27.7	28.3	31.5
■平成18年度	25.1	23.4	28.4	19.4	22.4	23.2	28.0	23.9	22.7	37.4	18.5	30.4
▨平成19年度	25.7	21.4	19.3	16.7	19.3	15.9	31.9	27.6	16.3	32.1	29.5	30.5
■平成20年度	33.8	24.9	17.7	27.8	24.5	26.7	27.2	25.4	19.6	33.5	27.4	28.8
▨平成21年度	31.2	26.8	26.6	18.2	21.0	30.2	11.8	24.7	17.8	32.4	16.7	22.1

航空機飛行回数（1日平均） 測定場所：市役所屋上

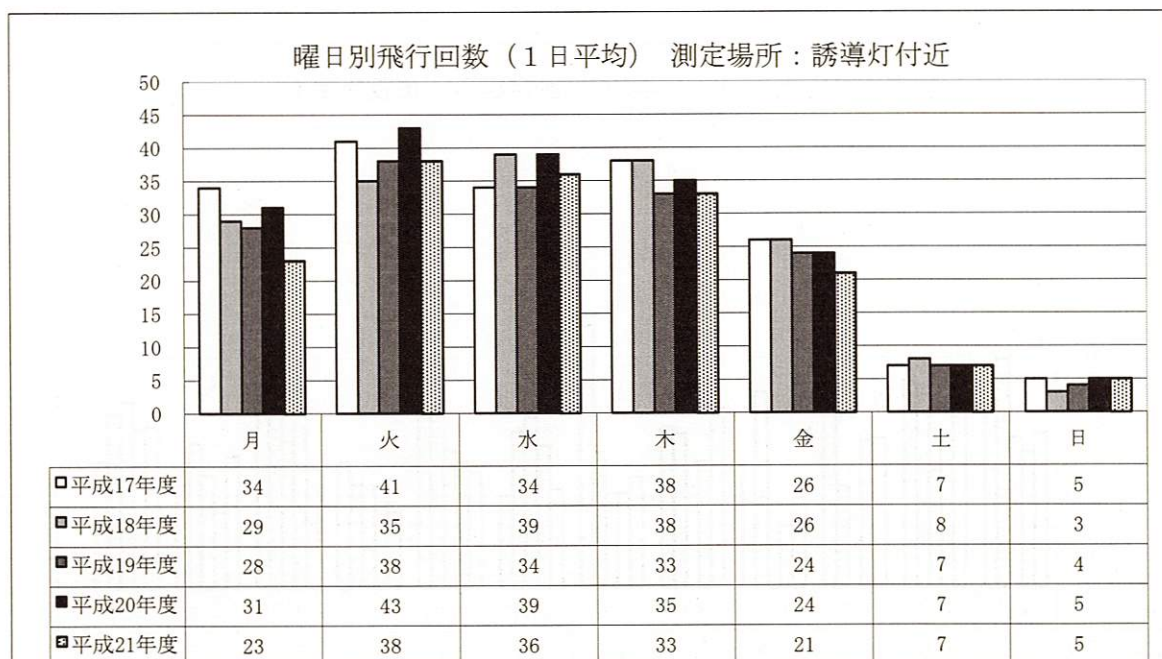


	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
□平成17年度	6.7	9.0	6.5	3.9	7.8	4.8	4.3	5.0	3.3	5.2	5.7	7.0
■平成18年度	5.9	6.1	6.4	2.7	5.5	4.1	6.2	5.5	4.4	8.6	3.3	6.9
▨平成19年度	6.5	5.1	3.1	1.9	4.4	4.1	7.4	6.0	1.7	6.4	4.9	8.1
■平成20年度	9.9	7.6	4.4	8.5	6.7	5.9	6.8	9.7	4.5	9.8	6.3	7.6
▨平成21年度	9.5	9.0	9.1	5.4	7.0	11.4	4.0	8.4	5.5	9.3	4.5	5.5

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
17 年 度	測定回数	1,758	2,143	1,772	2,037	1,393	374	237	9,714
	測定日数	52	52	52	52	53	52	52	365
	平均回数	34	41	34	38	26	7	5	27
18 年 度	測定回数	1,507	1,840	2,010	1,960	1,339	416	160	9,232
	測定日数	52	52	52	52	52	53	52	365
	平均回数	29	35	39	38	26	8	3	25
19 年 度	測定回数	1,490	1,966	1,748	1,739	1,225	368	186	8,722
	測定日数	53	52	52	52	52	52	53	366
	平均回数	28	38	34	33	24	7	4	24
20 年 度	測定回数	1,602	2,280	2,050	1,836	1,271	364	252	9,655
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	31	43	39	35	24	7	5	26
21 年 度	測定回数	1,211	1,964	1,907	1,733	1,072	365	255	8,507
	測定日数	52	52	53	52	52	52	52	365
	平均回数	23	38	36	33	21	7	5	23

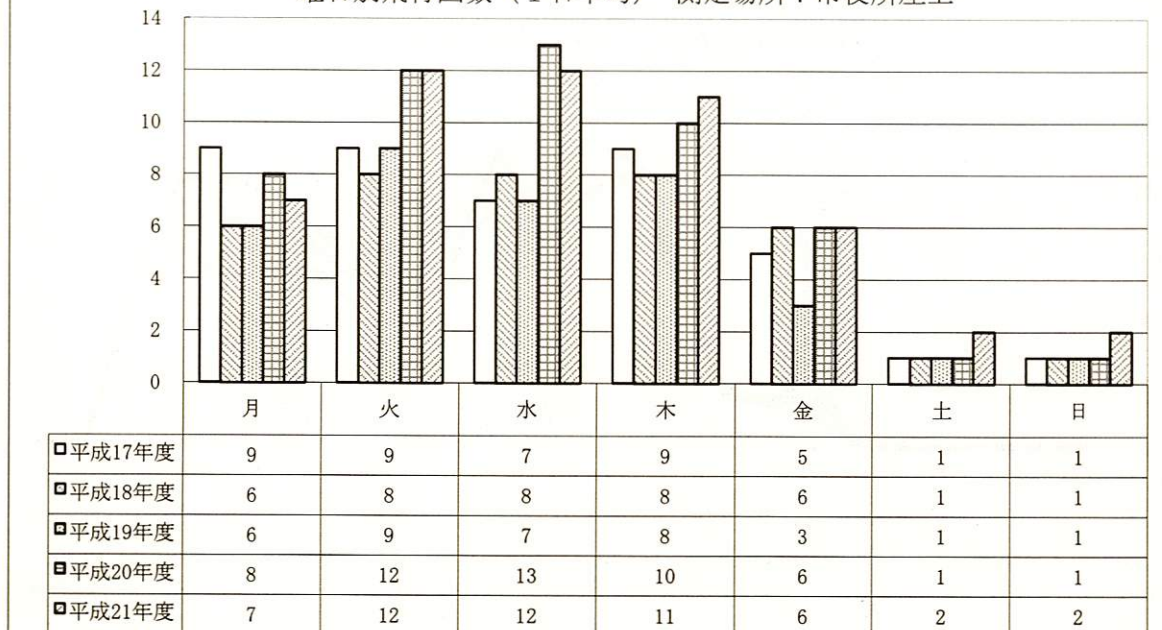


曜日別飛行回数

測定場所：市役所屋上

		月	火	水	木	金	土	日	合計
17年度	測定回数	472	480	356	445	255	51	44	2,103
	測定日数	52	52	52	52	53	52	52	365
	平均回数	9	9	7	9	5	1	1	6
18年度	測定回数	322	441	420	424	298	69	28	2,002
	測定日数	52	52	52	52	52	53	52	365
	平均回数	6	8	8	8	6	1	1	5
19年度	測定回数	324	481	356	392	176	44	42	1,815
	測定日数	53	52	52	52	52	52	53	366
	平均回数	6	9	7	8	3	1	1	5
20年度	測定回数	433	620	688	529	313	53	36	2,672
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	8	12	13	10	6	1	1	7
21年度	測定回数	342	622	641	592	307	97	92	2,693
	測定日数	52	52	53	52	52	52	52	365
	平均回数	7	12	12	11	6	2	2	7

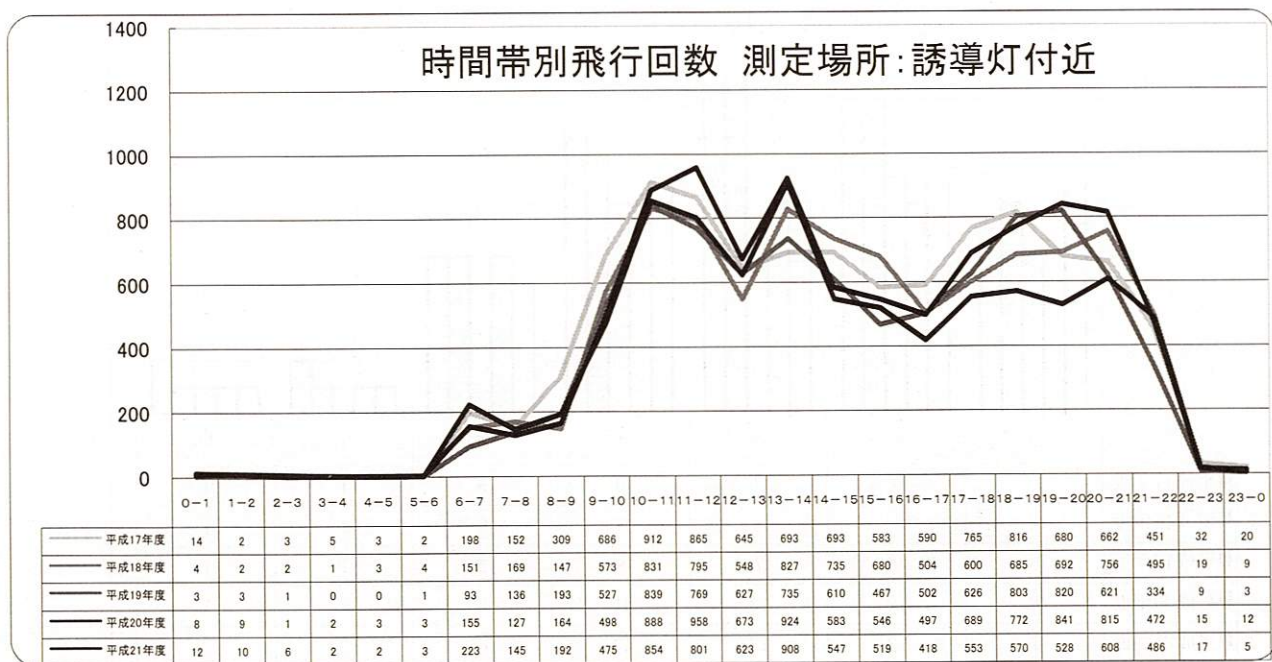
曜日別飛行回数（1日平均） 測定場所：市役所屋上



時間帯別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

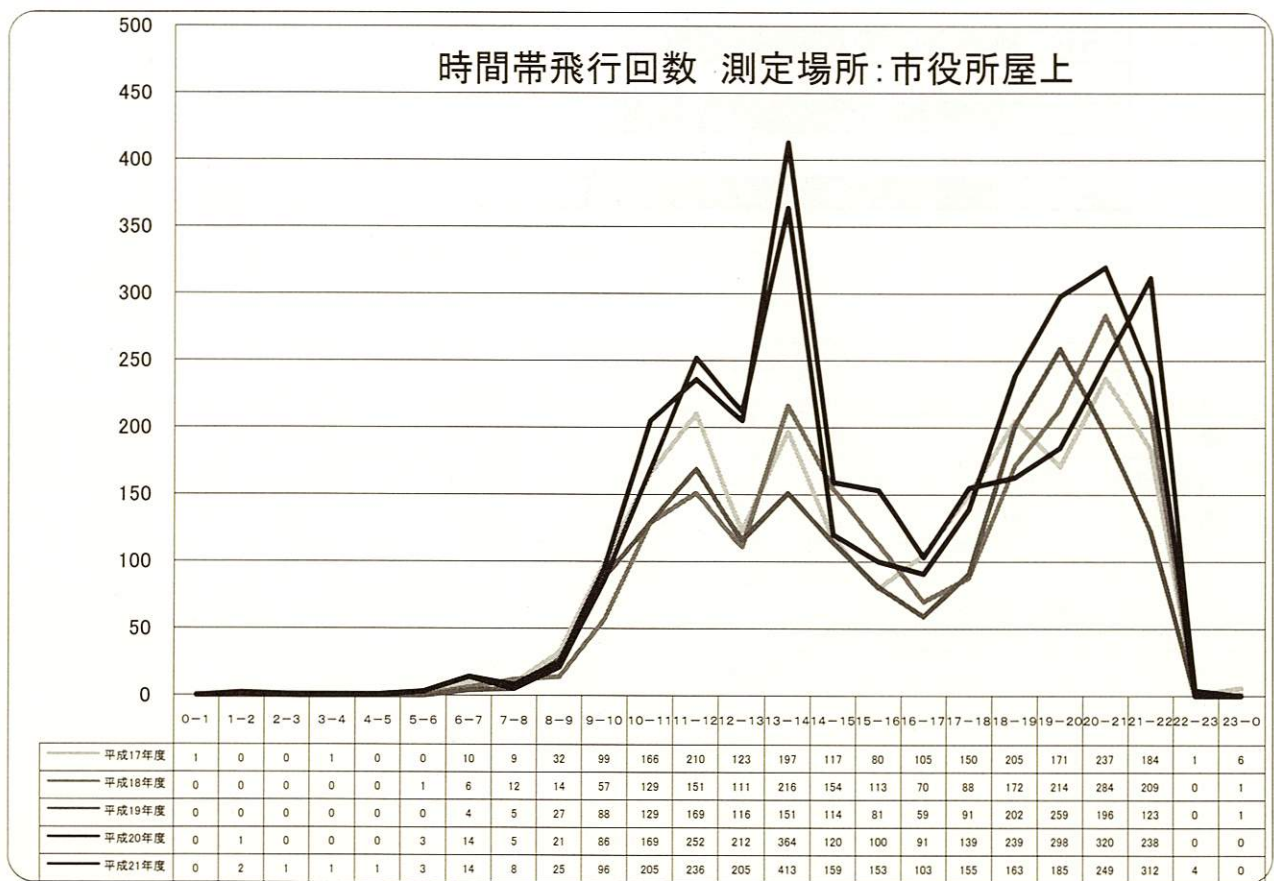
時間帯	17年度		18年度		19年度		20年度		21年度	
	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均	回数	一日平均
0～1	14		4		3		8		12	
1～2	2		2		3		9		10	
2～3	3	0.2	2	0.1	1	0.1	1	0.1	6	0.2
3～4	5	(22～0)	1	(22～0)	0	(22～0)	2	(22～0)	2	(22～0)
4～5	3	を含む	3	を含む	0	を含む	3	を含む	2	を含む
5～6	2		4		1		3		3	
6～7	198	0.5	151	0.4	93	0.3	155	0.4	223	0.6
7～8	152	0.4	169	0.5	136	0.4	127	0.3	145	0.4
8～9	309	0.8	147	0.4	193	0.5	164	0.4	192	0.5
9～10	686	1.9	573	1.6	527	1.4	498	1.4	475	1.3
10～11	912	2.5	831	2.3	839	2.3	888	2.4	854	2.3
11～12	865	2.4	795	2.2	769	2.1	958	2.6	801	2.2
12～13	645	1.8	548	1.5	627	1.7	673	1.8	623	1.7
13～14	693	1.9	827	2.7	735	2.0	924	2.5	908	2.5
14～15	693	1.9	735	2.0	610	1.7	583	1.6	547	1.5
15～16	583	1.6	680	1.9	467	1.3	546	1.5	519	1.4
16～17	590	1.6	504	1.4	502	1.4	497	1.4	418	1.1
17～18	765	2.1	600	1.6	626	1.7	689	1.9	553	1.5
18～19	816	2.2	685	1.9	803	2.2	772	2.1	570	1.6
19～20	680	1.9	692	1.9	820	2.2	841	2.3	528	1.4
20～21	662	1.8	756	2.1	621	1.7	815	2.2	608	1.7
21～22	451	1.2	495	1.4	334	0.9	472	1.3	486	1.3
22～23	32		19		9		15		17	
23～0	20		9		3		12		5	
計	9,781	26.7	9,232	25.9	8,722	23.9	9,655	26.2	8,507	23.2



時間帯別飛行回数

測定場所：市役所屋上

時間帯	17年度		18年度		19年度		20年度		21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	1		0		0		0		0	
1～2	0		0		0		1		2	
2～3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.0
3～4	1	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)	1	(22～0)
4～5	0	を含む	0	を含む	0	を含む	0	を含む	1	を含む
5～6	0		1		0		3		3	
6～7	10	0.0	6	0.0	4	0.0	14	0.0	14	0.0
7～8	9	0.0	12	0.0	5	0.0	5	0.0	8	0.0
8～9	32	0.1	14	0.0	27	0.1	21	0.1	25	0.1
9～10	99	0.3	57	0.2	88	0.2	86	0.2	96	0.3
10～11	166	0.5	129	0.4	129	0.4	169	0.5	205	0.6
11～12	210	0.6	151	0.4	169	0.5	252	0.7	236	0.6
12～13	123	0.3	111	0.3	116	0.3	212	0.6	205	0.6
13～14	197	0.5	216	0.6	151	0.4	364	1.0	413	1.1
14～15	117	0.3	154	0.4	114	0.3	120	0.3	159	0.4
15～16	80	0.2	113	0.3	81	0.2	100	0.3	153	0.4
16～17	105	0.3	70	0.2	59	0.2	91	0.2	103	0.3
17～18	150	0.4	88	0.2	91	0.2	139	0.4	155	0.4
18～19	205	0.6	172	0.5	202	0.6	239	0.7	163	0.4
19～20	171	0.5	214	0.6	259	0.7	298	0.8	185	0.5
20～21	237	0.6	284	0.8	196	0.5	320	0.9	249	0.7
21～22	184	0.5	209	0.6	123	0.3	238	0.7	312	0.9
22～23	1		0		0		0		4	
23～0	6		1		1		0		0	
計	2,104	5.7	2,002	5.5	1,815	4.9	2,672	7.4	2,693	7.3



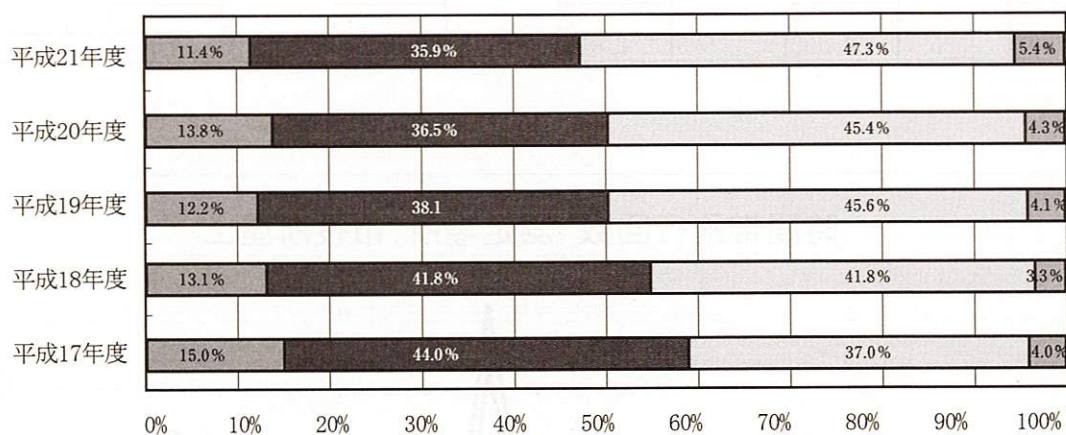
騒音 量 内 訳

測定場所：誘導灯付近 単位：デシベル

年 度	騒音量	75～79	80～89	90～99	100以上	合 計
17	回 数	1,464	4,308	3,617	392	9,781
	百分比	15.0	44.0	37.0	4.0	100
18	回 数	1,209	3,859	3,857	307	9,232
	百分比	13.1	41.8	41.8	3.3	100
19	回 数	1,067	3,321	3,981	353	8,722
	百分比	12.2	38.1	45.6	4.1	100
20	回 数	1,330	3,520	4,387	418	9,655
	百分比	13.8	36.5	45.4	4.3	100
21	回 数	938	2,965	3,905	450	8,258
	百分比	11.4	35.9	47.3	5.4	100

平成21年度分は2月測定分までの回数

騒音量内訳 測定場所：誘導灯付近



単位：デシベル	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
75～79	15.0%	13.1%	12.2%	13.8%	11.4%
80～89	44.0%	41.8%	38.1%	36.5%	35.9%
90～99	37.0%	41.8%	45.6%	45.4%	47.3%
100以上	4.0%	3.3%	4.1%	4.3%	5.4%

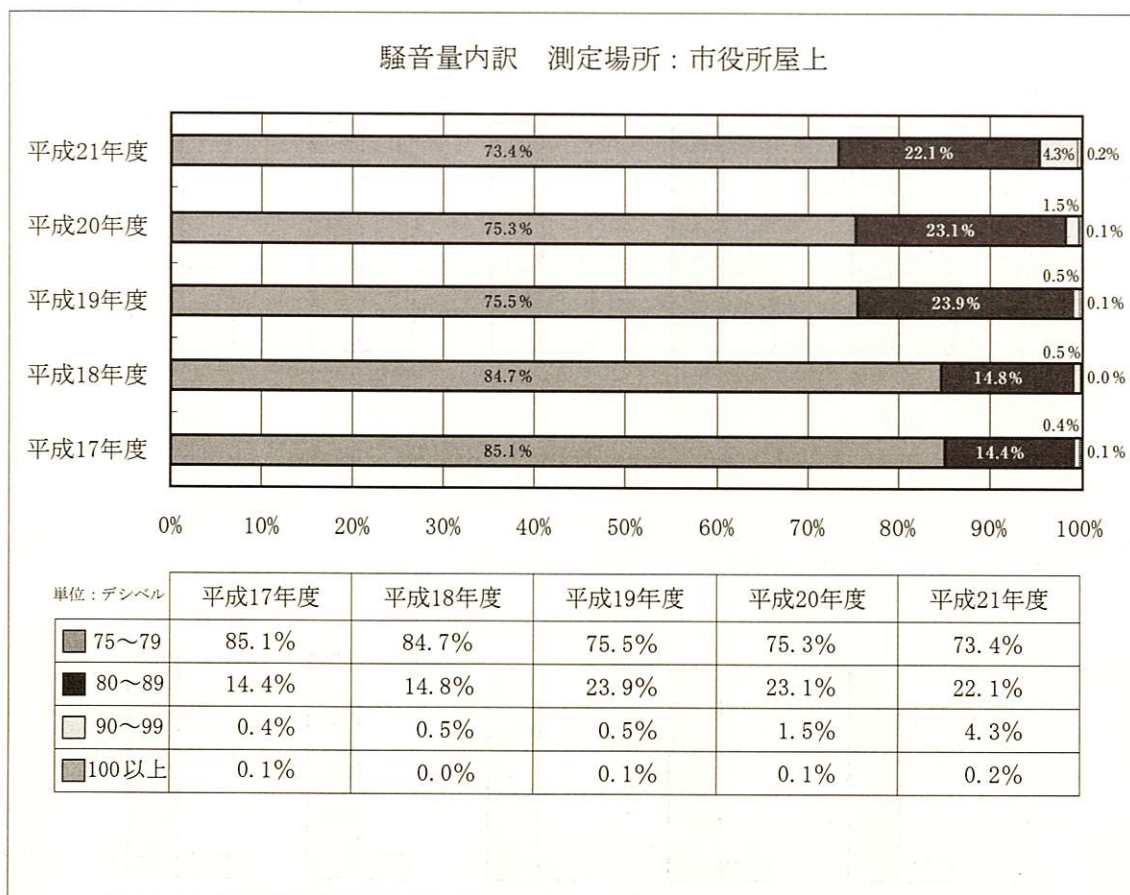
騒音 量 内 訳

測定場所：市役所屋上

単位：デシベル

年 度	騒音量	75～79	80～89	90～99	100以上	合 計
17	回 数	1,790	303	8	3	2,104
	百分比	85.1	14.4	0.4	0.1	100
18	回 数	1,696	296	10	0	2,002
	百分比	84.7	14.8	0.5	0.0	100
19	回 数	1,371	433	10	1	1,815
	百分比	75.5	23.9	0.5	0.1	100
20	回 数	2,012	618	40	2	2,672
	百分比	75.3	23.1	1.5	0.1	100
21	回 数	1,851	557	110	5	2,523
	百分比	73.4	22.1	4.3	0.2	100

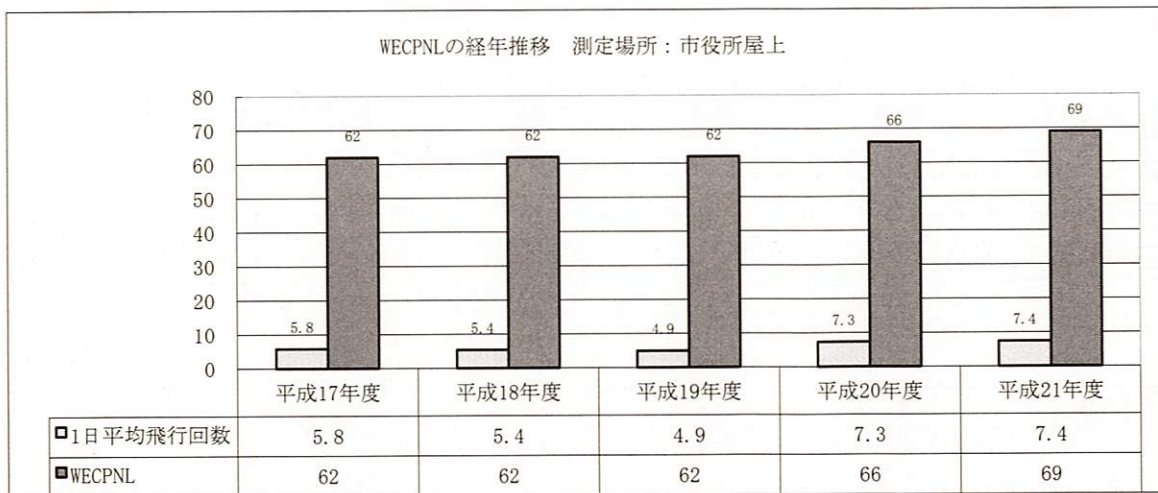
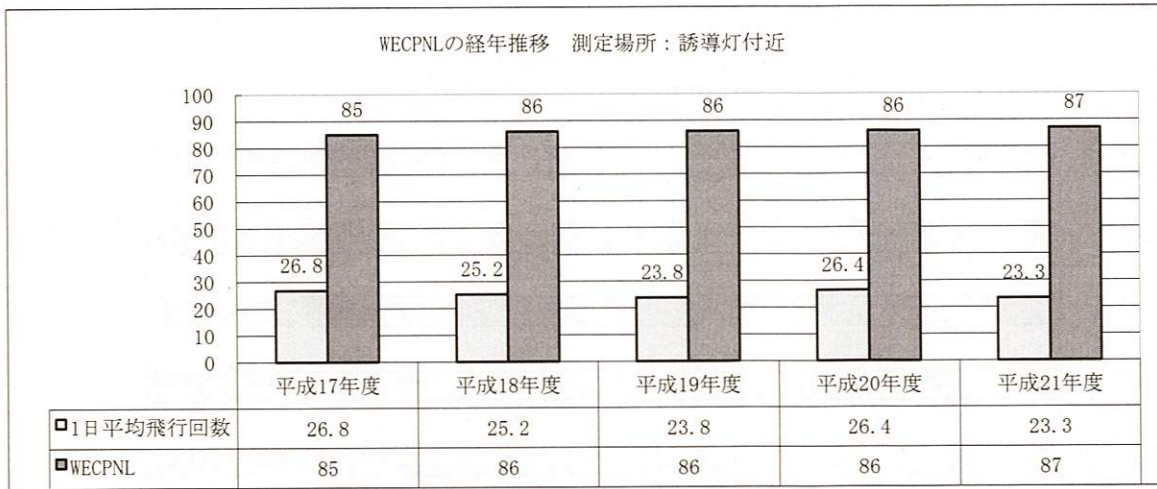
平成21年度分は2月測定分までの回数



飛行回数、WECPNL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	WECPNL
平成17年度	9,781	365	27	85
	2,104	365	6	62
平成18年度	9,232	365	25	86
	2,002	365	5	62
平成19年度	8,722	366	24	86
	1,815	366	5	62
平成20年度	9,655	365	26	86
	2,672	365	7	66
平成21年度	8,507	365	23	87
	2,693	365	7	69



正月三箇日飛行回数

測定場所：誘導灯付近

	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

測定場所：市役所屋上

	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

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に「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3週間ほどで平成23年の正月を迎えようとしています。正月は私たち日本人にとって一年の門出を祝う大切な時期であり、騒音や事故の不安のない穏やかな正月を家族そろって過ごしたいと、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。

これまでも、三が日のうち1日及び2日の飛行については、一定の配慮がなされていると考えております。

貴職におかれましては、このような対応措置を継続・発展させ、横田基地における明年の正月三が日の飛行を停止するよう要請します。

平成22年12月13日

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

ポール E. フェザー大佐 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	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
	武蔵村山市長	藤 野 勝
	羽村市長	並 木 心

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3週間ほどで平成23年の正月を迎えようとしています。正月は私たち日本人にとって一年の門出を祝う大切な時期であり、騒音や事故の不安のない穏やかな正月を家族そろって過ごしたいと、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。

これまででも、三が日のうち1日及び2日の飛行については、一定の配慮がなされていると考えております。

貴職におかれましては、米軍に対し、このような対応措置を継続・発展させ、横田基地における明年の正月三が日の飛行停止を申し入れるよう要請します。

平成22年12月13日

北関東防衛局長 鈴木 良之 殿
横田防衛事務所長 深澤 茂 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	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
	武蔵村山市長	藤 野 勝
	羽村市長	並 木 心

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割以上が艦載機（E-2C、S-3B、C-2）の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、艦載機訓練が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、苦情の5割以上がセスナ機の市内上空の低空飛行に関するもので、残りはC-130の夜間時間帯における市内上空での訓練、C-5、C-17等の中・大型輸送機やF/A-18戦闘・攻撃機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と、午後9時から10時の間も極力行わないよう要請しているが、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、横田フライト・トレーニングセンターの飛行クラブに所属するもので、同クラブは航空機の操縦、整備等の技術向上のための訓練を行い、航空技術の普及・促進を図るために設置されている。

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 (2月 末現在)	58	30.1	135	69.9	193	100

エ. 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月には原子力空母ジョージ・ワシントンに交代した。

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、陸上での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艦隊所属の空母艦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らインディペンデンスに交代したことにより、新たにS3-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、近年では平成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ている。

[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80~90dB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（NLP）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（NLP）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	}	殿
防衛大臣	北澤 俊美		
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 穰一
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（NLP）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（NLP）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、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 穰一
	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（NLP）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（NLP）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つた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
J. マーカス ヒックス大佐

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	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
	武蔵村山市長	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）

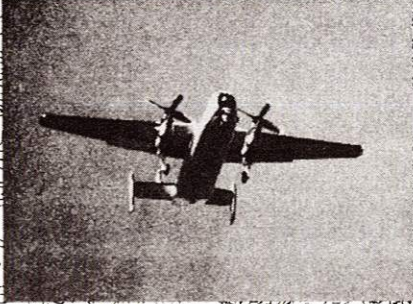
通告回数	実施回数	年度	通告日	通告日数	通告時間	実施日	実施日数	実施回数	実施時間	機種	機数	最高音	苦情件数	
1	1	57年度	58.1/5~8	4日間	18:00~20:00	1/5.6.7	3日間	不明	不明	E-2B	2機	()日付	15	
2	2		2/14~18 21~22	7日間	18:00~20:00	2/15.16.21	3日間	不明	不明	E-2B	1~2機	()日付	1	
昭和57年度計				11日間			6日間	不明回	不明				16	
3	3	58年度	5/16~20 23~27	10日間	19:30~21:30	5/17.19.20 23.26.27	6日間	不明	不明	E-2B	1~2機		0	
4	4		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	251+α	11:40~14:17 18:04~20:55	E-2C	1~2機	89 (4/20)	11	
7	7		9/8~11.14	8日間	10:00~12:00	9/8~11.14.16	7日間	283	9:49~12:01 18:44~21:11	E-2C	1~2機	86 (9/16)	27	
8	8		16~18 10/5~9.12~16 19但し15~19は 中止通告のため	8日間	19:00~21:00 10:00~12:00 19:00~21:00	17 10/8.9	2日間	103	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 (8/21.22.23)	(8) 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 7/8~12	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 9/18.24.25 当日通告 3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	17	4年度	10/8~12	5日間	12:00~15:30 18:00~21:30	訓練なし	0日間							
18	18		12/3~6 但し12/4から時間変更 2/3~7	4日間	17:00~21:30 14:00~17:00	12/3~6 2/3~7	4日間	385+α	13:57~21:27 13:23~21:29	E-2C S-3B	1~3機 1~3機	85(12/3.4) 91(12/5)	(8) 47	
19	19		2/24~28 但し27日の昼間は除く	5日間	18:00~21:30 14:00~17:00	2/24~28	5日間	720+α	13:24~21:37	E-2C S-3B	1~2機 1~3機	86(2/5) 85(2/28)	57 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	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 (3)	
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)	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	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	9/14.16.17	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	6日間	推計850 674	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	12:20~21:29	E-2C S-3B	1~3機 1~4機	91	
29	27		1/26~31(29除く) 予備日23~25	5日間	12:00~16:00 17:00~22:00	1/26.30.31	3日間	推計330	12:12~21:19	E-2C S-3B	1~2機	85(1/30)	33
30	22		2/1.2 10日間 3/6~10 5日間	15日間	17:00~22:00	訓練なし	0日間	219					
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	19:30~21:48	E-2C C-2	1~4機	81(8/10)	
32	29		1/31~2/2	2日間	11:00~13:00 17:00~19:00	2/1.2	2日間	94	10:44~18:48	E-2C C-2	1~3機	85(2/1.2)	31
平成7年度計				9日間			5日間	259回				85	5
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	11:39~20:44	E-2C	1~3機	81(4/25)	
34	31		8/29.30 9/2~6 予備日8/26~8/30	10日間	11:00~13:00 18:00~21:00	8/29 9/2.3.4.6	5日間	推計424	10:34~20:58	E-2C C-2	1~3機	85(9/2)	(1)
35	32		9/2~9/6 10日間 2/10.11.12 予備日2/6.7	15日間	18:00~22:00	2/10.11.12	3日間	232	10:38~20:02	E-2C C-2	1~4機	86(2/12)	44
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	3日間	推計138	10:44~13:05	E-2C C-2	2機	84(8/21)	
37	34		1/9~13 予備日1/14~19	11日間	~23:59	(夜間訓練なし・各 当日連絡あり) 1/9~12 4日間 1/9訓練開始後通告 土、日曜日含む	4日間	56	9:59~21:11	E-2C C-2 S-3B	1~8機	93(1/11)	(12)
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	12:34~21:40	E-2C C-2	1~3機	85(6/29)	
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	11:00~15:00 18:00~22:00 11:00~15:00	9/24 9/24.25	2日間	103	11:19~20:36	E-2C C-2 S-3B	1~4機	測定不可	18
40	37		1/11~15 5日間 変更通告 1/11~14 4日間 予備日 1/15 2/22~26 予備日 5日間	5日間	18:00~20:00 18:00~20:00	1/11~1/15 変更通告 13:00~16:00	5日間	推計291	12:49~20:36	E-2C C-2 S-3B	1~4機	85(1/15)	1
41	22			5日間	18:00~20:00 18:00~22:00	訓練なし	0日間	358					19
平成10年度計				23日間			10日間	461回				85	38
42	38	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 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

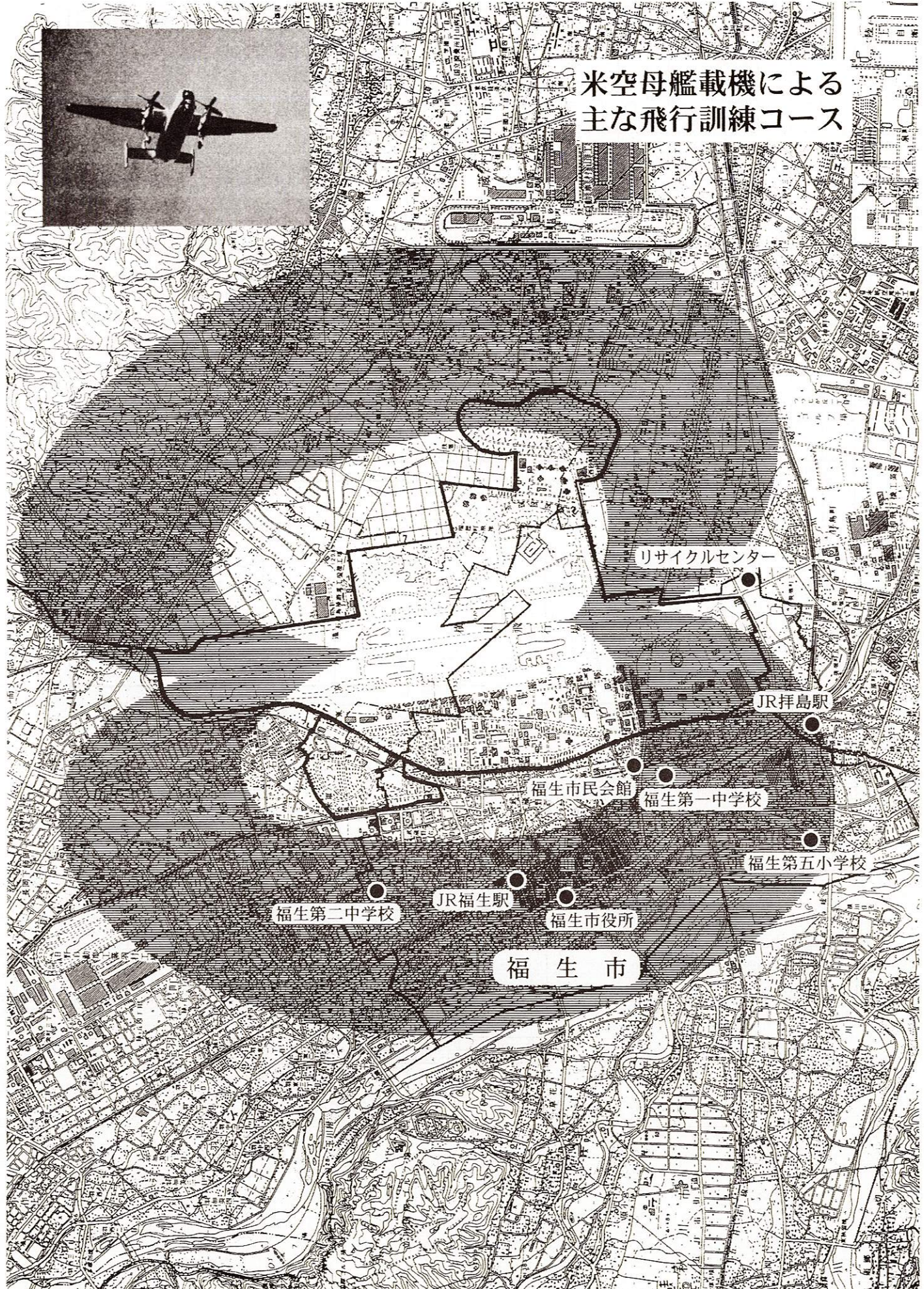
昭和57年度~平成12年度 累計	304日間 (通告日数)	(実施日数) 197日間	16,100回 16,866 + α 推計	102	1750件
※上記以外に無通告による訓練が実施されている。(把握分のみ) 合計		99日 296日	1,645 + α 17,745 + α 18,511 + α 推計	102	(42) 1792件

(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



オ. 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「受忍限度を超えている」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）

さらに平成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。

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月一審判決。(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)年3月15日一審判決。(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8日東京高裁が、飛行制限も含めた和解案を提示。 ・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日一審判決(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・国の双方が控訴 ・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不当」		「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不当」	「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不当」

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>		

(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、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
熊川地区テレビ共同受信施設組合	高架水槽	約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	約65戸
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
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
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

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、互譲の精神を持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20年6月のヘリコプターの緊急着陸、平成20年7月の輸送機による部品落下事故及びヘリコプターによるペットボトル落下事故、平成21年1月の国防会計事務所の火災等あつ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。

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付近に、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兵隊のヘリコプターが機関銃に使う弾

		丸（長さ約7cm、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	S3	空母ステニスの艦載機S3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700g
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（60cm×60cm、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係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30マイル（48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。

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つては、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。

附 則

この要綱は、昭和62年6月26日から施行する。

附 則

この要綱は、平成2年7月20日から施行する。

附 則

この要綱は、平成19年9月3日から施行する。

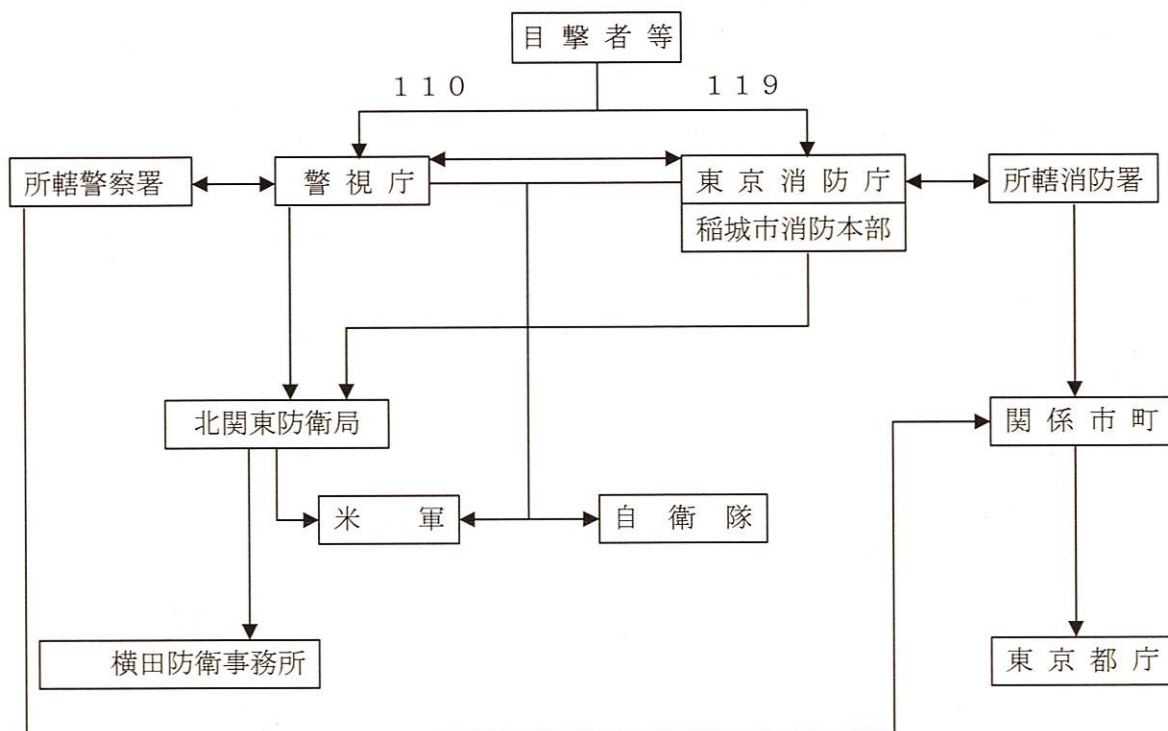
附 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

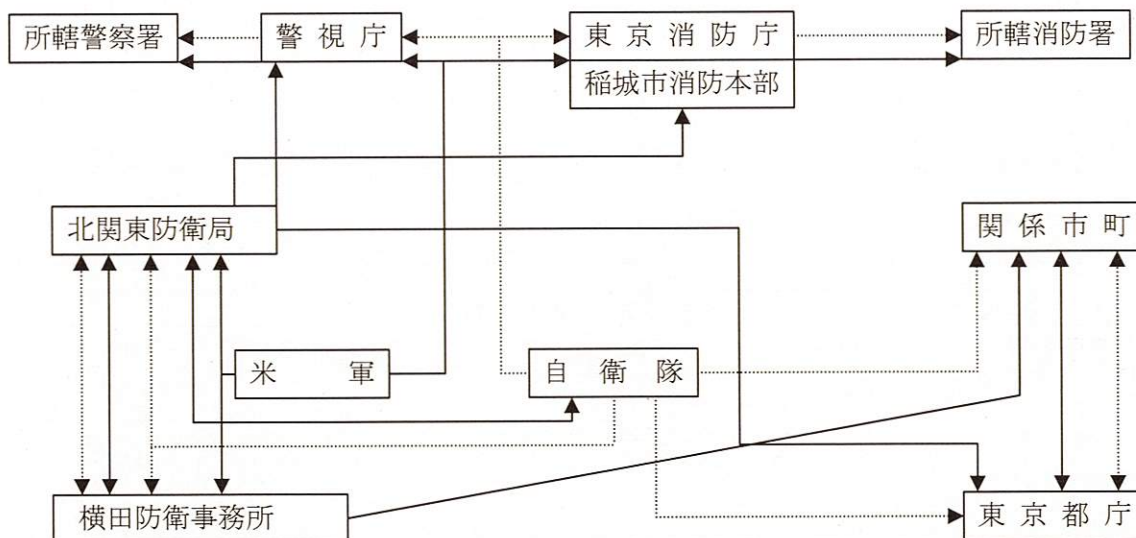
(注) 別表1「航空事故緊急連絡者職名表」及び別表3「被災者救援活動分担表」については掲載しておりません。

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

(4) 横田基地内燃料漏れ事故経過

年 月 日	内 容	
H.5	10.25	・横田基地内でジェット燃料漏れ判明
	11.1	・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
	11.2	・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
	11.4	・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
	11.5	・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
	11.10	・東京都都市計画局も同様主旨の要請を行う
H.6	6.3	・「燃料漏れに関する報告」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
	6.6	・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
	6.13	・基地周辺 6 市町長連名により、漏れ燃料早期除去等の要請を行う
	8.31	・燃料漏れ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
	10.7	・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を入手しプレス発表を行った
	10.18	・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
	11.4	・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
	11.7	・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)
	11.8	・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
	11.11	・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れの現場確認の要請を文書により行った
	11.16	・東京防衛施設局長から、燃料漏れに関し、連絡会代表幹事である福生市長宛に回答文書が届く
	11.30	・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
12.16	・福生市議会横田基地対策特別委員会が開催され、燃料漏れに関し、経過報告等を行う	
H.7	1.25	・東京防衛施設局長より、燃料漏れに係る第二次調査の中間報告書が届く(H7. 1.20 付)
	2.22	・横田基地周辺市町基地対策連絡会を開催し、中間報告書の検討並びに今後の対応について協議
	2.27	・横田基地周辺市町 6 市町長連名により、漏れ燃料の早期除去、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
	5.8	・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
	5.12	・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
	5.19	・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
	5.23	・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」
	7.3	・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
	8.16	・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：漏れ燃料の早期除去・漏れ現場確認・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
	8.18	・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
	8.21	・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
	8.23	・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
	10.3	・横田基地司令官から現場確認について日程調整あり
	10.5	・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
	12.12	・現場確認の際、質問書をメモにて基地に提出。その後現場確認（環境庁・防衛施設庁・厚生省・外務省・東京都・五市一町）
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・五市一町）
	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・五市一町）
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・五市一町）
	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、都と五市一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・五市一町）
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・五市一町）
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・東京都五市一町）
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・五市一町）
	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21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：福生市全域

対象者：市内在住の満20歳以上の個人 1,000人

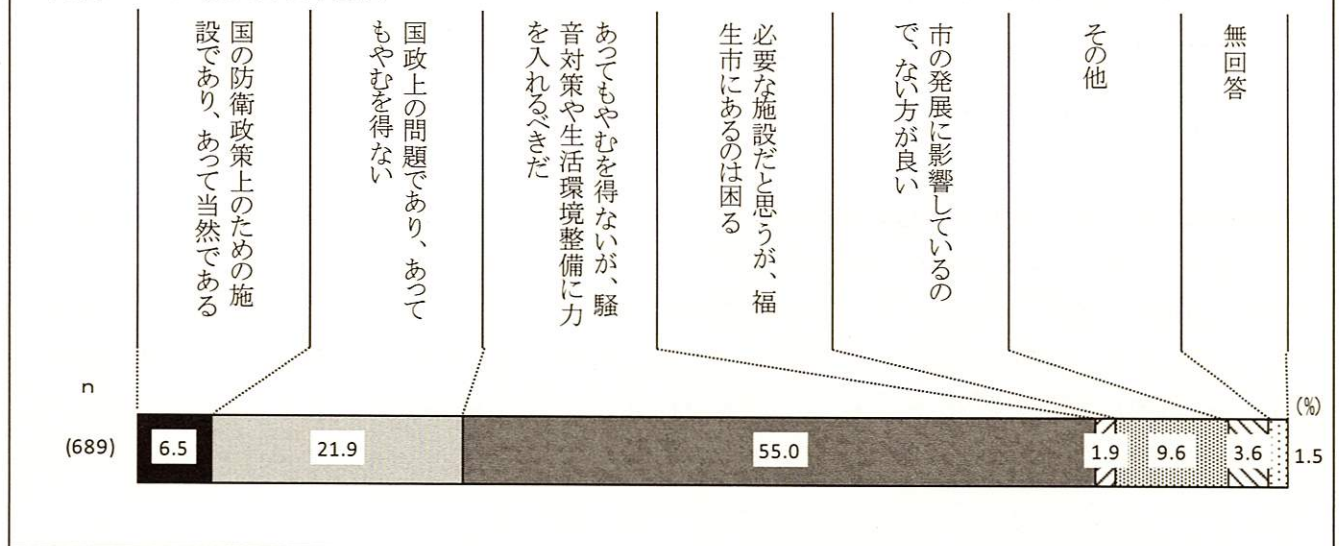
抽出方法：層化二段無作為抽出法

調査方法：郵送・訪問回収法

[横田基地の賛否]

問17 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。

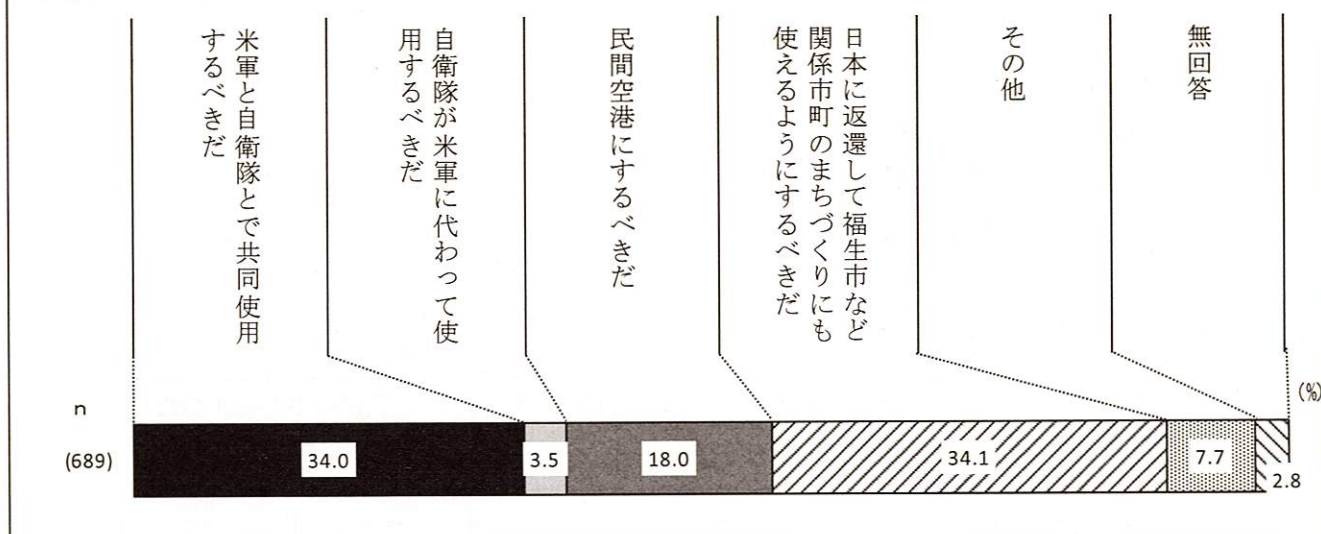
<図表6-1>横田基地の賛否



[横田基地のあり方]

問18 2010年に自衛隊との共同使用が決定していますが、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。

<図表6-5>横田基地のあり方



横田基地の賛否については、「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」が最も多く55.0%で5割半ばとなっている。これに、「国政上の問題であり、あってもやむを得ない」が21.9%、「国の防衛政策上のための施設であり、あって当然である」の6.5%を合計すると83.4%になり、肯定派が8割前半となっている。

横田基地の今後のあり方については、「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べきだ」が最も多く34.1%と3割前半となっている。共同使用に賛同する「米軍と自衛隊とで共同使用するべきだ」も34.0%でほぼ同数となった。「民間空港にするべきだ」は18.0%で約2割となっている。

(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130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. 日米友好祭

基地を一般に開放する唯一の催し物で、毎年7～8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。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15万人位の人出で賑わう。

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P・Rを徹底するよう要請している。



日米友好祭風景

ウ. 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、ハッピー姿の米兵やその家族達が七夕ダンスをつくって参加するようになり、平成22年に60回を迎えた七夕祭りにもたくさんの外国人の踊る姿を見ることができた。



たなばた踊り

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、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（KPCP）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

オ. 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・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。