

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えるべき「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く。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発着訓練が始まり、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にあり、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中止要請を行っている。また、一年の門出を祝う正月三が日の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75WE

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、その他を類型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） 新東京国際空港	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年以上	
飛行場	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

（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）
面 積	5,030ha	
世 帯 数	37,790世帯（推定）	

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）
----------	----------------

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。

※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]

市民部経済課公害係（平成13年4月から組織改正に伴い、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-36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。

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-36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。

※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

環境局環境改善部規制指導課が担当している。

(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 2 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-80R 型

(航空機騒音識別装置付)

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、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 カ所である。

第五小学校、第六小学校、都立福生高等学校

測定方法 測定期間は、1 測定地点につき 15 日間で、基地南側は概ね 4 月～7 月、北側は概ね 8 月から 10 月に行う。

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

リオン株式会社製 NA-33 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

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。

$$N = N2 + 3N3 + 10(N1 + N4)$$

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の発生回数

N4 : 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

P 62～67の表はリサイクルセンター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	(リサイクルセンター)	平成 2 年度～平成12年度 (10月まで)
〃	(市役所屋上)	平成 2 年度(9月)～平成12年度 (10月まで)
2. 年度別飛行回数 (曜日別)	(リサイクルセンター)	平成 2 年度～平成11年度
〃	(市役所屋上)	平成 2 年度(9月)～平成11年度
3. 年度別飛行回数 (時間帯別)	(リサイクルセンター)	平成 2 年度～平成11年度
〃	(市役所屋上)	平成 2 年度(9月)～平成11年度
4. 年度別騒音量内訳	(リサイクルセンター)	平成 2 年度～平成11年度
〃	(市役所屋上)	平成 2 年度(9月)～平成11年度
5. 飛行回数とWECPNLの経年推移	(リサイクルセンター)	平成 2 年度～平成11年度
〃	(市役所屋上)	平成 2 年度(9月)～平成11年度
6. 年度別飛行回数 (正月三日)	(リサイクルセンター)	平成 3 年正月～平成12年正月
〃	(市役所屋上)	平成 3 年正月～平成12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 - 9、C - 1 3 0 の輸送機である。ともに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。

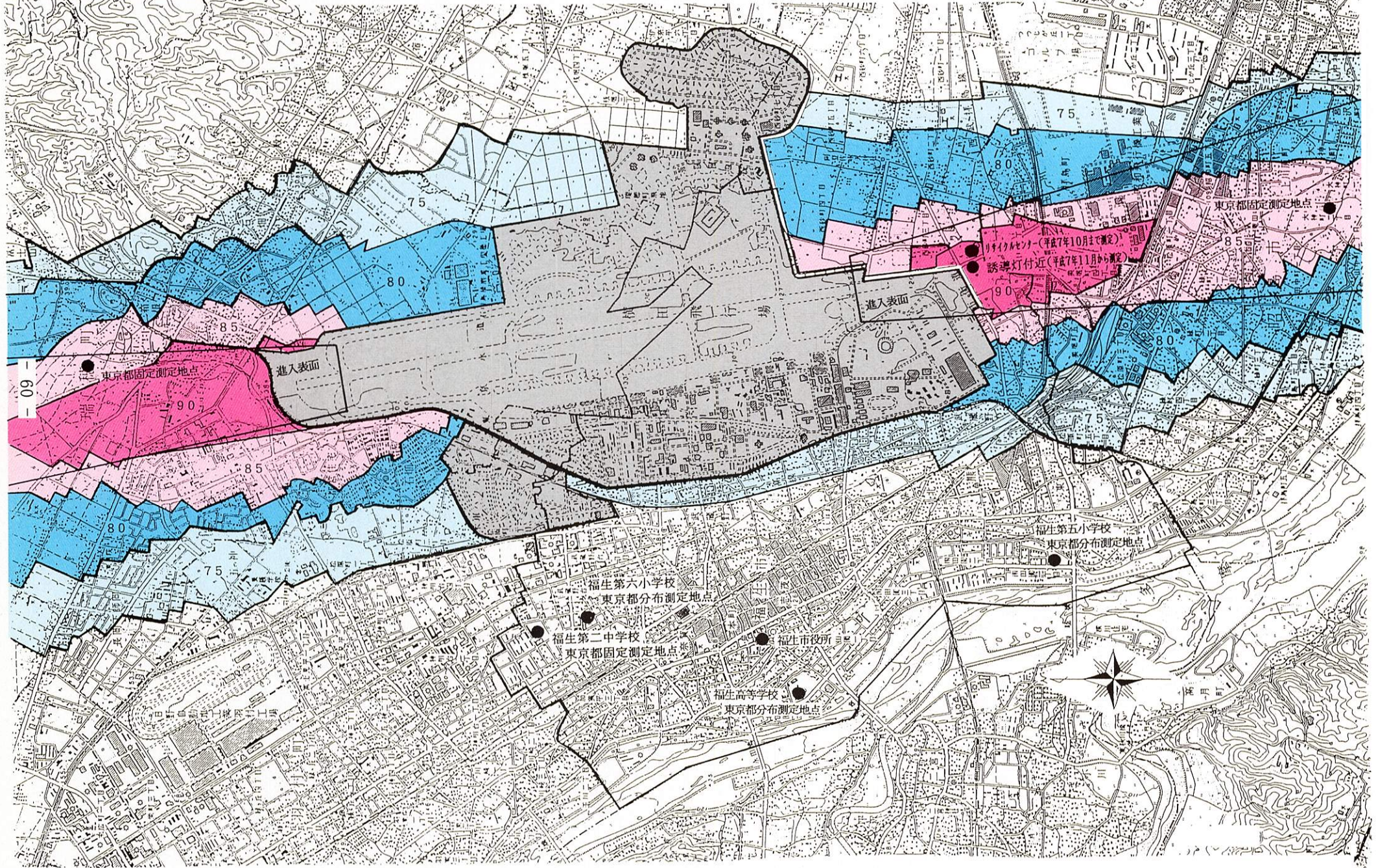
(3) 艦載機訓練の中止要請

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ている。

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た。同施設は主に騒音の激しい戦闘機や攻撃機の訓練に使用されており、横田基地においては、その波及効果も少なく相変わらず訓練が行われている。

そのため、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。

横田飛行場周辺騒音区域指定図及び航空機騒音測定地点図



騒音の大きさと影響

130デシベル

最大可聴値（疼痛音）

120デシベル 飛行機のエンジンの近く



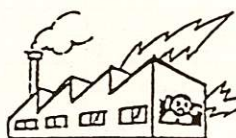
110デシベル 自動車の警笛（前方2 m）



100デシベル 広報無線



90デシベル 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デシベル 電車内



70デシベル 電話のベル



テレビ・ラジオ・電話
が聞えない

60デシベル 普通の会話



(65~90)
就寝ができない

50デシベル 水道の蛇口



40デシベル 深夜の住宅地



平成2年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
2年4月	14分07秒	111	1,283	296	103	1,682	56.1	92.7
5月	14分25秒	111	1,410	461	83	1,954	63.0	92.1
6月	16分44秒	111	1,339	215	78	1,632	54.4	91.9
7月	9分59秒	109	1,085	206	48	1,339	43.2	88.7
8月	9分29秒	102	987	218	81	1,286	42.9	89.2
9月	5分58秒	102	647	185	50	882	29.4	89.1
	30秒	81	53	9	0	62	2.1	61.6
10月	2分21秒	87	235	39	21	295	14.0	78.8
	37秒	80	98	12	0	110	3.5	57.9
11月	8分04秒	100	900	224	86	1,210	40.3	84.4
	43秒	80	88	24	5	117	3.9	63.8
12月	6分56秒	100	908	228	53	1,189	38.4	83.0
	57秒	81	137	16	7	160	5.1	63.6
3年1月	8分30秒	98	910	175	69	1,154	37.2	79.5
	56秒	82	156	23	9	188	6.1	64.7
2月	5分43秒	99	633	197	81	911	32.5	83.5
	55秒	80	159	23	6	188	6.7	60.8
3月	4分57秒	100	621	60	66	747	24.1	84.6
	24秒	79	80	5	0	85	2.7	61.1
合 計	1時間47分13秒		10,958	2,504	819	14,281	40.3	88.5
	5分02秒		771	112	27	910	4.3	62.4

測定日数：リサイクルセンター 354日 8/10 10/22～31欠測、市役所屋上 212日 9月から測定開始

平成3年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
3年4月	8分27秒	102	1,008	137	48	1,193	39.8	84.7
	1分35秒	85	275	42	3	320	10.7	65.6
5月	8分32秒	105	906	146	68	1,120	36.1	87.2
	57秒	83	128	11	2	141	4.5	64.0
6月	8分30秒	106	774	155	60	989	33.0	89.3
	51秒	83	119	7	2	128	4.3	65.3
7月	10分25秒	107	1,158	228	66	1,452	46.8	89.8
	3分48秒	83	334	167	4	505	17.4	68.8
8月	11分14秒	105	1,351	239	82	1,672	53.9	87.2
	4分01秒	83	373	160	20	553	19.7	70.5
9月	11分17秒	105	1,214	240	68	1,522	50.7	87.6
	1分05秒	82	182	19	11	212	7.1	65.3
10月	6分21秒	95	823	182	44	1,049	33.8	81.9
	53秒	81	135	29	8	172	5.5	64.9
11月	6分54秒	94	796	163	43	1,002	33.4	82.7
	1分13秒	79	180	37	2	219	7.3	62.9
12月	9分16秒	103	1,190	305	60	1,555	50.2	85.0
	5分10秒	83	553	174	10	737	23.8	70.4
4年1月	12分44秒	104	1,568	392	89	2,049	66.1	86.4
	2分39秒	85	343	66	3	412	13.3	66.7
2月	15分38秒	102	1,855	445	95	2,395	82.6	85.8
	10分37秒	87	1,019	491	6	1,516	52.3	72.8
3月	11分05秒	105	1,231	284	74	1,589	53.0	86.0
	1分49秒	83	246	34	3	283	9.1	64.9
合 計	2時間00分23秒		13,874	2,916	797	17,587	48.2	86.7
	34分38秒		3,887	1,237	74	5,198	14.4	67.9

測定日数：リサイクルセンター 365日 3/26欠測、市役所屋上 361日 7/25.30 8/2～4欠測

平成4年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
4年4月	11分31秒	107	1,296	248	43	1,587	52.9	87.2
	6分36秒	87	606	280	10	896	29.9	72.0
5月	9分11秒	104	1,113	198	55	1,366	44.1	86.2
	2分11秒	82	318	52	12	382	12.3	66.0
6月	9分48秒	106	1,064	226	75	1,365	45.5	88.8
	2分03秒	83	192	105	19	316	10.5	67.2
7月	11分14秒	107	1,294	364	50	1,708	55.1	88.6
	2分03秒	83	207	104	3	314	10.1	65.7
8月	9分45秒	108	1,206	282	69	1,557	50.2	88.3
	2分18秒	82	271	64	13	348	11.2	65.3
9月	7分51秒	106	971	98	61	1,130	37.7	86.5
	1分04秒	83	122	12	3	137	4.6	66.0
10月	4分31秒	92	653	120	40	813	26.2	85.3
	45秒	81	109	13	6	128	4.1	61.9
11月	10分21秒	104	1,256	233	40	1,529	51.0	85.4
	1分49秒	83	218	53	1	272	9.1	66.5
12月	14分09秒	105	1,808	270	125	2,203	71.0	87.4
	2分29秒	85	313	31	11	355	11.5	67.0
5年1月	14分31秒	105	1,773	270	81	2,124	68.5	87.3
	7分54秒	86	733	425	4	1,162	37.4	72.7
2月	11分45秒	105	1,349	291	67	1,707	61.0	86.8
	6分29秒	82	652	333	1	986	35.2	70.5
3月	11分30秒	113	1,343	210	67	1,620	52.3	88.1
	1分45秒	84	212	36	6	254	8.2	66.8
合 計	2時間06分07秒		15,126	2,810	773	18,709	51.3	87.3
	37分26秒		3,953	1,508	89	5,550	15.2	68.3

測定日数：リサイクルセンター 365日、市役所屋上 365日

平成5年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
5年4月	11分26秒	108	1,251	197	41	1,489	49.6	89.6
	2分28秒	84	307	85	11	403	13.4	67.0
5月	11分06秒	107	1,321	270	49	1,640	52.9	88.0
	3分03秒	85	301	99	5	405	13.1	71.1
6月	12分11秒	109	1,561	231	52	1,844	61.5	89.1
	2分47秒	85	319	65	6	390	13.0	68.1
7月	11分25秒	108	1,150	291	65	1,506	48.6	90.8
	1分10秒	80	126	50	10	186	6.0	63.5
8月	11分27秒	106	1,339	249	55	1,643	53.0	88.8
	1分27秒	85	182	29	6	217	7.0	67.2
9月	10分34秒	104	1,054	277	60	1,391	46.4	87.8
	4分01秒	85	319	200	3	522	17.4	69.8
10月	10分48秒	104	1,188	281	118	1,587	51.2	87.0
	1分50秒	82	219	54	9	282	9.1	65.5
11月	18分08秒	106	1,877	731	92	2,700	90.0	88.6
	9分45秒	85	650	374	7	1,031	34.4	78.3
12月	16分11秒	103	1,905	500	79	2,484	80.1	85.2
	3分25秒	84	412	111	7	530	17.1	66.8
6年1月	11分33秒	101	1,419	290	47	1,756	56.6	84.5
	1分50秒	83	253	37	1	291	9.4	65.1
2月	9分48秒	102	1,152	235	37	1,424	50.9	84.9
	1分55秒	84	248	33	5	286	10.2	65.9
3月	9分30秒	104	1,126	211	93	1,430	46.1	86.2
	1分41秒	85	232	4	4	240	7.7	65.9
合 計	2時間24分07秒		16,343	3,763	788	20,894	57.2	87.9
	35分22秒		3,568	1,141	74	4,783	13.1	70.3

測定日数：リサイクルセンター 365日、市役所屋上 365日

平成6年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
6年4月	12分03秒	105	1,332	189	88	1,609	53.6	88.2
	2分57秒	84	373	39	8	420	14.0	66.2
5月	11分23秒	114	1,236	314	100	1,650	53.2	89.8
	5分55秒	84	562	295	8	865	27.9	72.0
6月	9分53秒	107	1,024	214	69	1,307	43.5	89.5
	1分24秒	83	171	37	10	218	7.3	66.0
7月	9分11秒	108	906	112	98	1,116	38.5	90.5
	1分42秒	82	168	24	28	220	7.1	73.0
8月	8分29秒	108	967	134	71	1,172	37.8	89.9
	2分11秒	85	241	59	34	334	10.8	74.0
9月	7分28秒	105	713	145	44	902	30.1	86.5
	1分20秒	85	166	15	21	202	6.7	67.0
10月	8分17秒	104	904	201	61	1,166	37.6	85.4
	1分28秒	82	196	30	3	229	7.4	65.1
11月	10分20秒	109	1,259	250	48	1,557	51.9	83.7
	2分06秒	83	240	62	0	302	10.1	66.9
12月	9分48秒	101	1,319	289	90	1,698	54.7	84.0
	1分53秒	81	259	34	3	296	9.5	64.7
7年1月	11分26秒	101	1,500	302	94	1,896	61.2	83.9
	3分10秒	82	454	77	6	537	17.3	67.1
2月	11分49秒	104	1,339	375	65	1,779	63.5	86.4
	2分41秒	83	287	96	2	385	13.8	66.3
3月	13分53秒	104	1,584	344	90	2,018	65.1	87.1
	3分03秒	84	394	64	6	464	15.0	66.9
合 計	2時間04分00秒		14,083	2,869	918	17,870	49.2	87.7
	29分50秒		3,511	832	129	4,472	12.3	69.2

測定日数：リサイクルセンター 363日 7/13.14 欠測、市役所屋上 365日

平成7年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：リサイクルセンター
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		
7年4月	10分50秒	105	1,182	284	102	1,568	52.3	87.6
	2分28秒	83	349	47	16	412	13.7	68.8
5月	11分31秒	104	1,248	300	98	1,646	53.1	86.1
	2分20秒	82	261	95	3	359	11.6	65.6
6月	7分56秒	105	912	133	45	1,090	36.3	86.2
	43秒	83	98	8	2	108	3.6	65.2
7月	9分38秒	108	1,036	217	78	1,331	42.9	90.4
	1分36秒	84	156	35	4	195	6.3	64.9
8月	13分16秒	107	1,503	353	67	1,923	62.0	88.8
	3分30秒	83	367	152	4	523	16.9	67.0
9月	8分19秒	104	940	118	75	1,133	37.8	86.6
	1分17秒	84	139	18	0	157	5.2	63.7
10月	2分34秒	90	398	29	9	436	14.1	71.8
	27秒	79	71	5	6	82	2.6	61.2
11月	15分43秒	112	1,469	322	55	1,846	61.5	92.8
	2分19秒	83	287	66	4	357	11.9	67.0
12月	13分34秒	110	1,457	302	54	1,813	58.5	93.0
	2分09秒	83	300	38	2	340	11.0	64.7
8年1月	15分26秒	110	1,502	427	45	1,974	63.7	91.9
	2分36秒	82	279	94	3	376	12.1	65.1
2月	11分43秒	111	1,149	246	57	1,452	50.1	91.5
	3分09秒	82	322	45	3	370	12.8	65.2
3月	10分22秒	110	980	276	44	1,300	41.9	90.5
	1分55秒	83	168	67	2	237	7.6	66.9
合 計	2時間10分52秒		13,776	3,007	729	17,512	47.8	89.9
	24分29秒		2,797	671	48	3,516	9.6	65.8

測定日数：リサイクルセンター 366日 (4月～10月リサイクルセンター、11月より誘導灯付近へ移動) 市役所屋上 366日

平成8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		
8年4月	16分47秒	106	896	281	50	1,227	40.9	88.4
	2分55秒	85	308	75	1	384	12.8	67.1
5月	11分33秒	109	666	152	36	854	27.5	86.5
	2分42秒	85	161	69	4	234	7.5	68.1
6月	9分05秒	104	430	85	43	558	19.2	87.4
	1分07秒	84	101	22	0	123	4.1	67.4
7月	11分41秒	112	641	128	49	818	26.4	87.2
	1分47秒	95	114	46	0	160	5.2	66.2
8月	13分43秒	115	841	166	38	1,045	33.7	88.3
	2分45秒	95	276	43	0	319	10.3	67.4
9月	9分36秒	114	630	129	25	784	26.1	84.9
	2分42秒	98	301	37	5	343	11.4	65.0
10月	4分54秒	110.8	321	92	10	423	13.6	77.1
	26秒	93	27	22	1	50	1.6	64.8
11月	14分19秒	114	682	157	43	882	29.4	86.8
	1分56秒	93.3	179	50	0	229	7.6	62.6
12月	17分30秒	115.5	913	314	57	1,284	41.4	87.1
	5分05秒	92.8	404	128	76	608	19.6	69.4
9年1月	14分38秒	111.4	865	151	42	1,058	34.1	86.4
	2分19秒	93.1	254	43	1	298	9.6	63.6
2月	14分48秒	113	840	250	43	1,133	40.5	86.2
	3分53秒	89	385	103	0	488	17.4	65.9
3月	11分40秒	109.8	637	152	43	832	26.8	84.5
	2分42秒	98.8	242	42	6	290	9.4	67.2
合 計	2時間30分14秒		8,362	2,057	479	10,898	30.0	86.5
	30分19秒		2,752	680	94	3,526	9.7	66.6

測定日数：誘導灯付近 364日 6/4欠測 市役所屋上 365日

平成9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		
9年4月	18分23秒	118	1,173	222	43	1,438	47.9	90.1
	3分21秒	92.2	295	95	2	392	13.1	66.0
5月	10分13秒	117.6	1,054	172	36	1,262	40.7	90.3
	2分47秒	97.6	330	62	1	393	12.7	66.2
6月	9分22秒	118.8	833	184	52	1,069	35.6	91.1
	2分10秒	97.1	242	82	2	326	10.9	64.3
7月	12分03秒	109.8	1,262	217	38	1,517	48.9	91.0
	2分22秒	86.3	238	65	0	303	9.8	67.1
8月	10分39秒	112.8	1,202	201	43	1,446	46.6	92.1
	2分06秒	83.9	234	42	0	276	8.9	64.3
9月	8分48秒	109.3	957	110	22	1,089	36.3	90.1
	1分00秒	82.9	117	15	0	132	4.4	60.6
10月	10分41秒	107.0	1,050	191	46	1,287	41.5	90.8
	2分51秒	85.0	260	108	2	370	11.9	67.0
11月	10分26秒	109.4	1,082	236	23	1,341	44.7	90.8
	1分39秒	81.6	156	53	0	209	7.0	64.4
12月	12分12秒	110.5	1,336	307	20	1,663	53.6	91.4
	1分48秒	82.2	174	77	1	252	8.1	63.4
10年1月	12分55秒	107.0	1,439	383	29	1,851	59.7	89.5
	9分21秒	83.5	947	308	0	1,255	40.5	71.9
2月	11分51秒	108.7	1,128	251	35	1,414	50.5	90.2
	1分49秒	85.2	167	56	0	223	8.0	67.2
3月	10分35秒	108.2	1,049	247	36	1,332	43.0	90.1
	1分55秒	83.2	243	63	0	306	9.9	63.3
合 計	2時間18分08秒		13,565	2,721	423	16,709	45.8	90.6
	33分09秒		3,403	1,026	8	4,437	12.1	66.4

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

平成10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		
10年4月	8分58秒	107.7	968	149	40	1,157	38.6	89.2
	1分36秒	85.2	171	23	0	194	6.5	64.2
5月	8分27秒	108.7	873	129	45	1,047	33.8	90.3
	1分13秒	83.0	123	36	3	162	5.2	65.6
6月	9分00秒	108.7	936	149	41	1,126	37.5	89.9
	1分55秒	82.7	212	26	0	238	7.9	63.0
7月	8分23秒	110.7	886	106	50	1,042	33.6	91.9
	58秒	82.7	105	29	0	134	4.3	61.9
8月	9分28秒	111.3	1013	197	52	1,262	40.7	93.5
	1分36秒	84.7	171	50	1	222	7.2	63.5
9月	8分45秒	109.4	968	119	35	1,122	37.4	90.7
	1分06秒	80.9	135	19	1	155	5.2	66.5
10月	8分45秒	109.4	803	112	30	945	30.5	92.0
	39秒	81.0	78	15	0	93	3.0	58.8
11月	8分49秒	109.5	979	139	26	1,144	38.1	90.6
	56秒	82.8	111	14	0	125	4.2	61.4
12月	10分20秒	108.1	1,073	235	26	1,334	43.0	91.2
	1分12秒	85.2	106	41	0	147	4.7	61.4
11年1月	8分02秒	107.4	817	177	34	1,028	33.2	89.2
	2分05秒	81.0	265	69	0	334	10.8	64.3
2月	9分03秒	105.5	827	184	31	1,042	37.2	87.5
	54秒	80.8	91	36	1	128	4.6	61.9
3月	8分23秒	107.8	829	163	41	1,033	33.3	89.2
	1分02秒	84.0	124	26	0	150	4.8	64.0
合 計	1時間46分23秒		10,972	1,859	451	13,282	36.4	90.7
	15分12秒		1,692	384	6	2,082	5.7	63.7

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

平成11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		
11年4月	7分55秒	107.2	844	117	55	1,016	33.9	88.4
	1分20秒	81.7	187	13	5	205	6.8	65.1
5月	8分12秒	105.7	942	118	105	1,165	37.6	88.7
	48秒	81.7	93	19	3	115	3.7	59.6
6月	9分11秒	106.4	915	184	71	1,170	39.0	89.1
	1分33秒	82.6	144	57	0	201	6.7	64.5
7月	6分33秒	104.7	714	79	49	842	27.2	88.5
	1分04秒	84.3	109	12	16	137	4.4	64.4
8月	9分48秒	109.3	752	120	46	918	38.3	90.4
	2分19秒	85.3	248	53	12	313	10.1	67.2
9月	7分23秒	107.4	818	80	27	925	33.0	89.4
	1分02秒	84.9	121	17	4	142	4.7	63.2
10月	8分30秒	110.5	924	199	33	1,156	37.3	91.8
	1分46秒	82.1	206	29	1	236	7.6	64.2
11月	11分07秒	108.5	1,165	221	30	1,416	47.2	90.9
	1分16秒	81.9	139	43	1	183	6.1	62.0
12月	11分18秒	106.2	1,239	236	24	1,499	48.4	89.2
	1分31秒	84.0	158	51	2	211	6.8	63.2
12年1月	9分29秒	109.8	1,088	159	31	1,278	41.2	90.6
	3秒	84.0	144	16	4	164	5.3	66.2
2月	11分02秒	110.0	1,193	238	23	1,454	50.1	90.1
	5分36秒	83.3	621	231	0	852	29.4	69.4
3月	10分04秒	108.5	977	220	52	1,249	40.3	90.6
	1分40秒	102	243	44	4	291	9.4	64.9
合 計	1時間50分32秒		11,571	1,971	546	14,088	39.5	89.8
	19分58秒		2,413	585	52	3,050	8.4	64.5

測定日数：誘導灯付近 日、市役所屋上 日

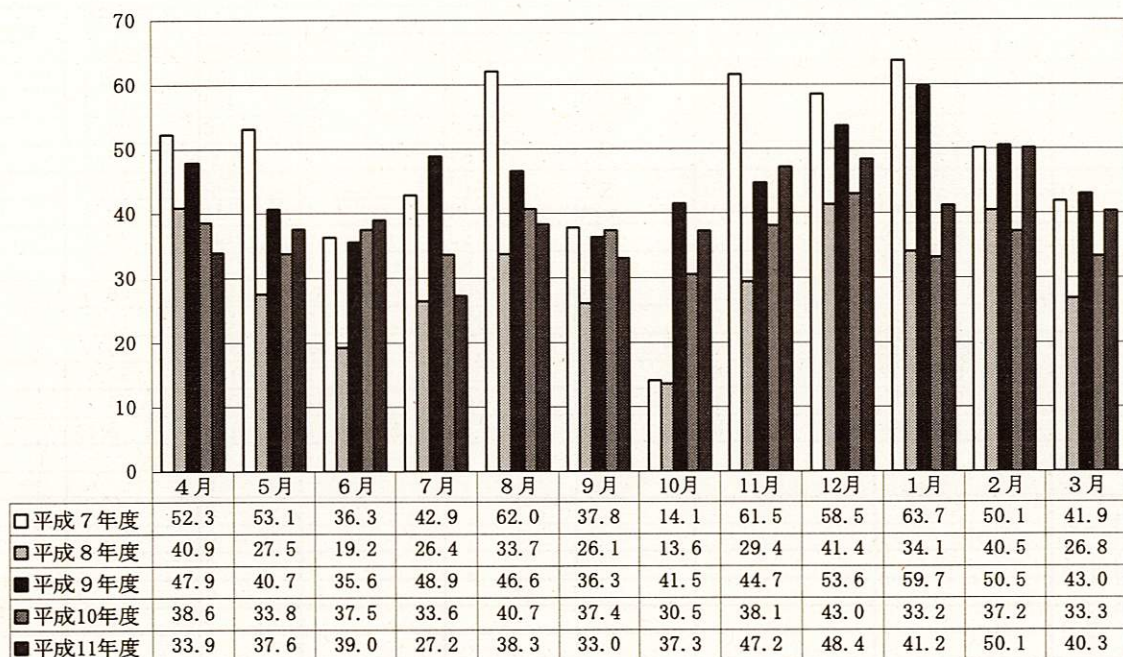
平成12年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

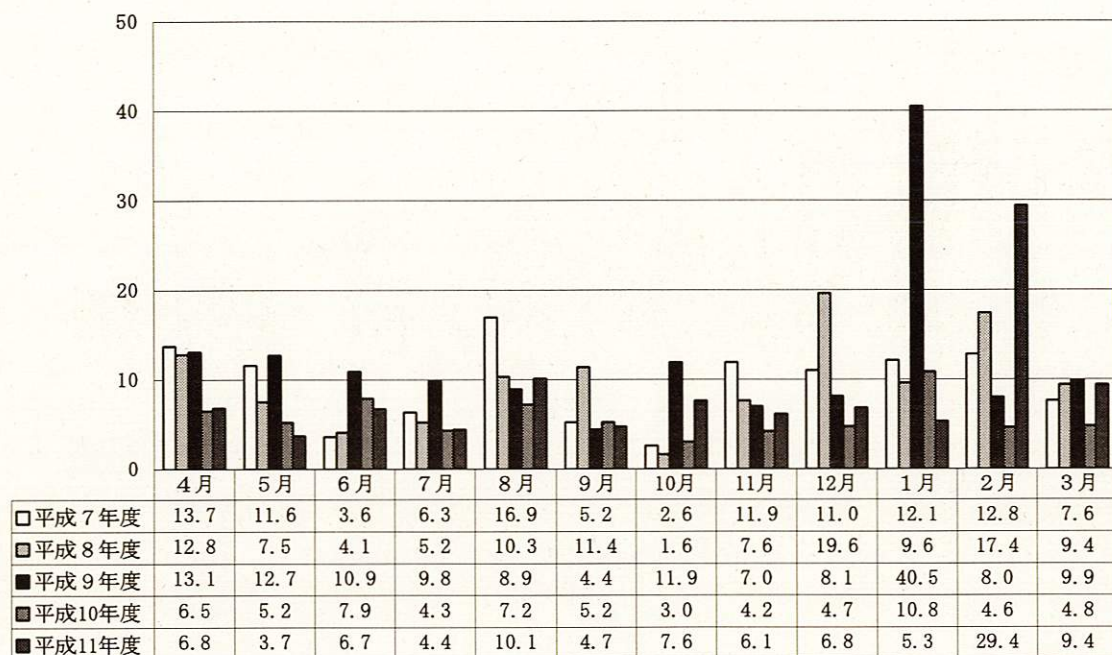
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛 行 回 数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
12年4月	9分44秒	109.3	906	203	42	1151	38.4	90.6
	2分21秒	59.8	190	116	2	308	10.3	67.1
5月	9分34秒	107.7	979	163	44	1186	38.3	89.3
	1分30秒	85.3	141	64	1	206	6.6	64.8
6月	9分37秒	110.87	957	170	78	1205	40.2	92.3
	1分52秒	84.1	174	49	1	224	7.5	63.8
7月	8分03秒	110.4	802	150	46	998	32.2	91.4
	1分30秒	81	138	51	27	216	7.0	63.9
8月	11分50秒	112	1188	208	39	1435	46.3	91.7
	3分19秒	86	296	136	2	434	14.0	69.4
9月	11分28秒	110	1224	251	39	1514	50.5	91.2
	8分36秒	84	732	389	11	1132	37.7	74.8
10月	8分03秒	114	871	162	32	1065	34.4	93.1
	0分53秒	84	75	32	1	108	3.5	62.2
11月						0		
12月						0		
13年1月						0		
2月						0		
3月						0		
合 計			6927	1307	320	8554	23.4	
			1746	837	45	2628	7.2	

測定日数：誘導灯付近 日、市役所屋上 日

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

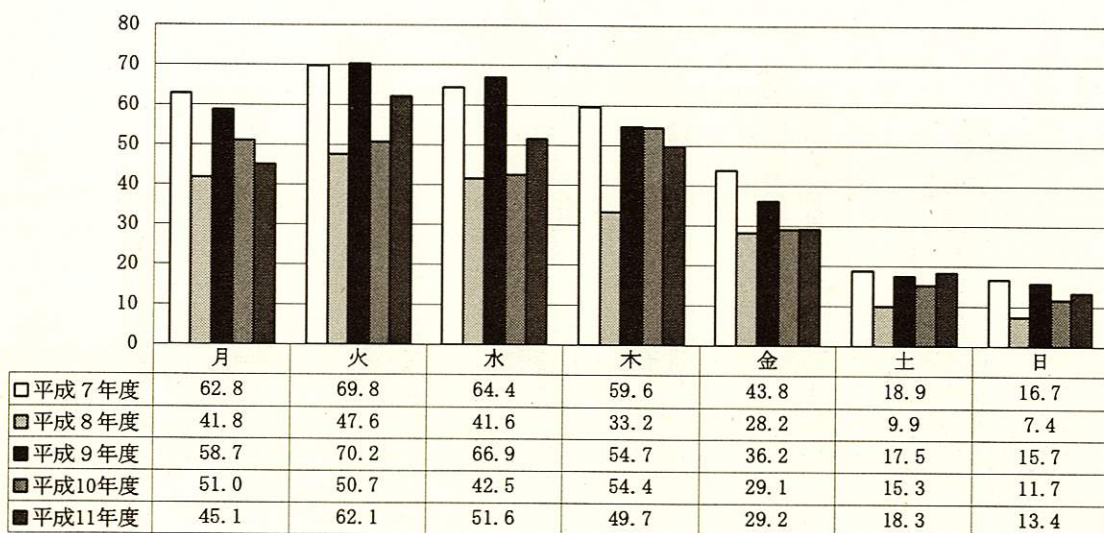


曜日別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

		月	火	水	木	金	土	日	合 計
7 年 度	測定回数	3,266	3,632	3,349	3,101	2,277	1,002	885	17,512
	測定日数	52	52	52	52	52	53	53	366
	平均回数	62.8	69.8	64.4	59.6	43.8	18.9	16.7	47.8
8 年 度	測定回数	2,215	2,429	2,164	1,724	1,466	513	387	10,898
	測定日数	53	51	52	52	52	52	52	364
	平均回数	41.8	47.6	41.6	33.2	28.2	9.9	7.4	29.9
9 年 度	測定回数	3,054	3,722	3,478	2,846	1,882	912	815	16,709
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	58.7	70.2	66.9	54.7	36.2	17.5	15.7	45.8
10 年 度	測定回数	2,652	2,634	2,252	2,827	1,511	798	608	13,282
	測定日数	52	52	53	52	52	52	52	365
	平均回数	51.0	50.7	42.5	54.4	29.1	15.3	11.7	36.4
11 年 度	測定回数	2,346	3,229	2,681	2,634	1,546	954	698	14,088
	測定日数	52	52	52	53	53	52	52	366
	平均回数	45.1	62.1	51.6	49.7	29.2	18.3	13.4	38.5

曜日別飛行回数（1日平均） 測定場所：誘導灯付近

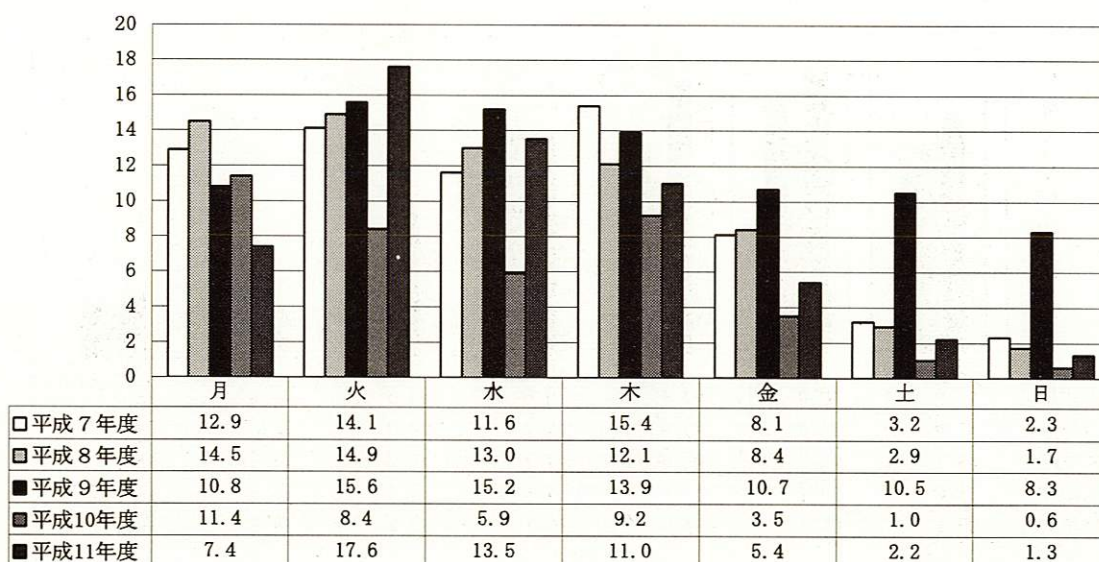


曜日別飛行回数

測定場所：市役所屋上

		月	火	水	木	金	土	日	合 計
7 年 度	測定回数	671	733	604	800	419	168	121	3516
	測定日数	52	52	52	52	52	53	53	366
	平均回数	12.9	14.1	11.6	15.4	8.1	3.2	2.3	9.6
8 年 度	測定回数	768	774	674	631	438	153	88	3,526
	測定日数	53	52	52	52	52	52	52	365
	平均回数	14.5	14.9	13.0	12.1	8.4	2.9	1.7	9.7
9 年 度	測定回数	562	829	792	724	555	545	430	4,437
	測定日数	52	53	52	52	52	52	52	365
	平均回数	10.8	15.6	15.2	13.9	10.7	10.5	8.3	12.2
10 年 度	測定回数	594	435	312	477	181	50	33	2,082
	測定日数	52	52	53	52	52	52	52	365
	平均回数	11.4	8.4	5.9	9.2	3.5	1.0	0.6	5.7
11 年 度	測定回数	384	913	702	585	288	113	65	3,050
	測定日数	52	52	52	53	53	52	52	366
	平均回数	7.4	17.6	13.5	11.0	5.4	2.2	1.3	8.3

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	7 年度		8 年度		9 年度		10 年度		11 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	19		15		0		0		5	
1～2	18		13		2		0		1	
2～3	7	0.5	11	0.3	1	0.12	0	0.1	0	0.1
3～4	10	(22～0)	8	(22～0)	1	(22～0)	1	(22～0)	1	(22～0)
4～5	7	を含む	5	を含む	0	を含む	3	を含む	5	を含む
5～6	57		7		6		5		14	
6～7	556	1.5	381	1.04	381	1.04	415	1.14	487	1.33
7～8	483	1.3	306	0.84	371	0.84	328	0.9	451	1.24
8～9	925	2.5	538	1.71	624	1.71	564	1.55	783	2.15
9～10	1,100	3.0	625	2.47	901	2.47	882	2.42	951	2.61
10～11	1,425	3.9	817	3.44	1,255	3.44	1,167	3.2	1,213	3.32
11～12	1,409	3.8	820	3.44	1,256	3.44	1,083	2.97	1,214	3.33
12～13	1,248	3.4	869	3.85	1,405	3.85	1,154	3.16	1,032	2.83
13～14	1,335	3.6	861	4.14	1,512	4.14	1,128	3.09	1,022	2.8
14～15	1,162	3.2	748	3.75	1,367	3.75	1,029	2.82	988	2.71
15～16	1,092	3.0	646	3.77	1,375	3.77	1,010	2.77	998	2.73
16～17	1,114	3.0	644	3.17	1,157	3.17	930	2.55	996	2.73
17～18	1,181	3.2	680	3.27	1,192	3.27	940	2.58	1,091	2.99
18～19	1,312	3.6	808	3.15	1,150	3.15	757	2.07	838	2.3
19～20	1,153	3.2	810	2.86	1,045	2.86	772	2.12	818	2.24
20～21	1,092	3.0	697	2.93	1,068	2.93	760	2.08	799	2.19
21～22	762	2.1	550	1.67	608	1.67	327	0.9	348	0.95
22～23	32		29		17		24		17	
23～0	23		10		15		3		16	
計	17,522	47.8	10,898	45.8	16,709	45.6	13,282	36.4	14,088	38.6

時間帯別飛行回数 測定場所：誘導灯付近

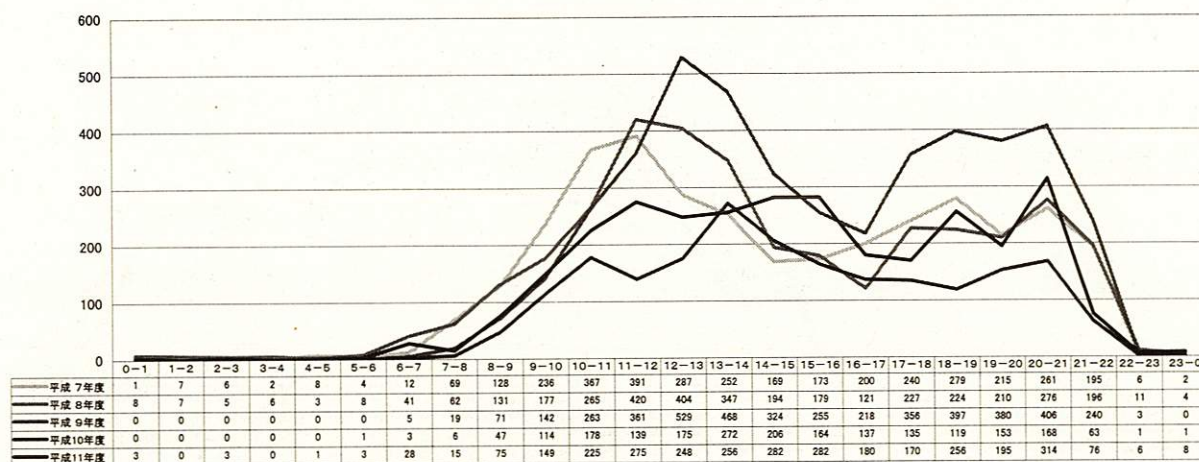


時間帯別飛行回数

測定場所：市役所屋上

時間帯	7 年 度		8 年 度		9 年 度		10 年 度		11 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		8		0		0		3	
1～2	7		7		0		0		0	
2～3	6	0.1	5	0.1	0	0.01	0	0.01	3	0.01
3～4	2	(22～0)	6	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)
4～5	8	を含む	3	を含む	0	を含む	0	を含む	1	を含む
5～6	4		8		0		1		3	
6～7	12	0.0	41	0.1	5	0.01	3	0.01	28	0.08
7～8	69	0.2	62	0.2	19	0.05	6	0.02	15	0.04
8～9	128	0.3	131	0.4	71	0.19	47	0.13	75	0.21
9～10	236	0.6	177	0.5	142	0.39	114	0.31	149	0.41
10～11	367	1.0	265	0.7	263	0.72	178	0.49	225	0.62
11～12	391	1.1	420	1.2	361	0.99	139	0.38	275	0.75
12～13	287	0.8	404	1.1	529	1.45	175	0.48	248	0.68
13～14	252	0.7	347	1.0	468	1.28	272	0.75	256	0.7
14～15	169	0.5	194	0.5	324	0.89	206	0.56	282	0.77
15～16	173	0.5	179	0.5	255	0.7	164	0.45	282	0.77
16～17	200	0.5	121	0.3	218	0.6	137	0.38	180	0.49
17～18	240	0.7	227	0.6	356	0.98	135	0.37	170	0.47
18～19	279	0.8	224	0.6	397	1.09	119	0.33	256	0.7
19～20	215	0.6	210	0.6	380	1.04	153	0.42	195	0.53
20～21	261	0.7	276	0.8	406	1.11	168	0.46	314	0.86
21～22	195	0.5	196	0.5	240	0.66	63	0.17	76	0.21
22～23	6		11		3		1		6	
23～0	2		4		0		1		8	
計	3,510	9.6	3,526	9.7	4,437	12.2	2,082	5.7	3,050	8

時間帯飛行回数 測定場所：市役所屋上



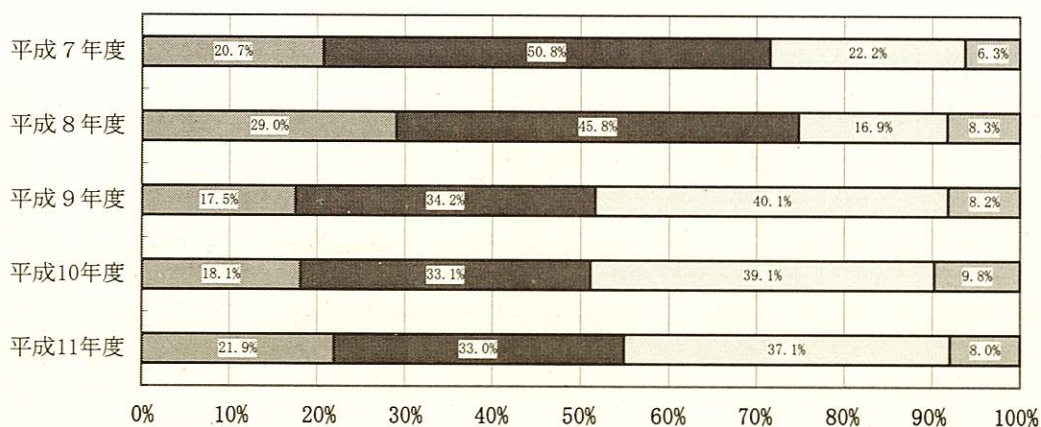
騒音量内訳

測定場所：誘導灯付近

単位：デシベル

年 度	騒音量	75～79	80～89	90～99	100以上	合 計
7	回 数	3,628	8,893	3,883	1,108	17,512
	百分比	20.7	50.8	22.2	6.3	100
8	回 数	3,159	4,989	1,842	908	10,898
	百分比	29.0	45.8	16.9	8.3	100
9	回 数	2,926	5,718	6,701	1,364	16,709
	百分比	17.5	34.2	40.1	8.2	100
10	回 数	2,399	4,394	5,193	1,296	13,282
	百分比	18.1	33.1	39.1	9.7	100
11	回 数	3,077	4,651	5,230	1,130	14,088
	百分比	21.9	33.0	37.1	8.0	100

騒音量内訳 測定場所：誘導灯付近



単位：デシベル	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度
100以上	6.3%	8.3%	8.2%	9.8%	8.0%
90～99	22.2%	16.9%	40.1%	39.1%	37.1%
80～89	50.8%	45.8%	34.2%	33.1%	33.0%
75～79	20.7%	29.0%	17.5%	18.1%	21.9%

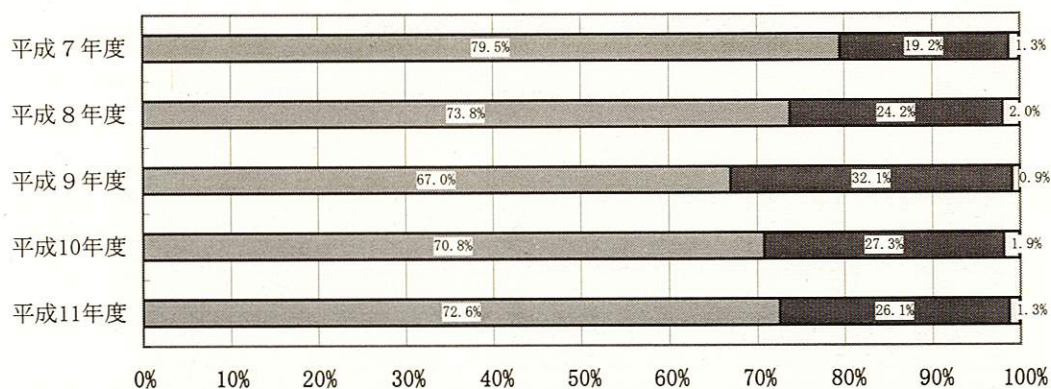
騒音量内訳

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
7	回 数	2,794	676	44	2	3,516
	百分比	79.5	19.2	1.2	0.1	100
8	回 数	2,601	853	71	1	3,526
	百分比	73.8	24.2	2.0	0	100
9	回 数	2,972	1,423	41	1	4,437
	百分比	67.0	32.1	0.9	0	100
10	回 数	1,474	569	37	2	2,082
	百分比	70.8	27.3	1.8	0.1	100
11	回 数	2,216	795	37	2	3,050
	百分比	72.6	26.1	1.2	0.1	100

騒音量内訳 測定場所：市役所屋上



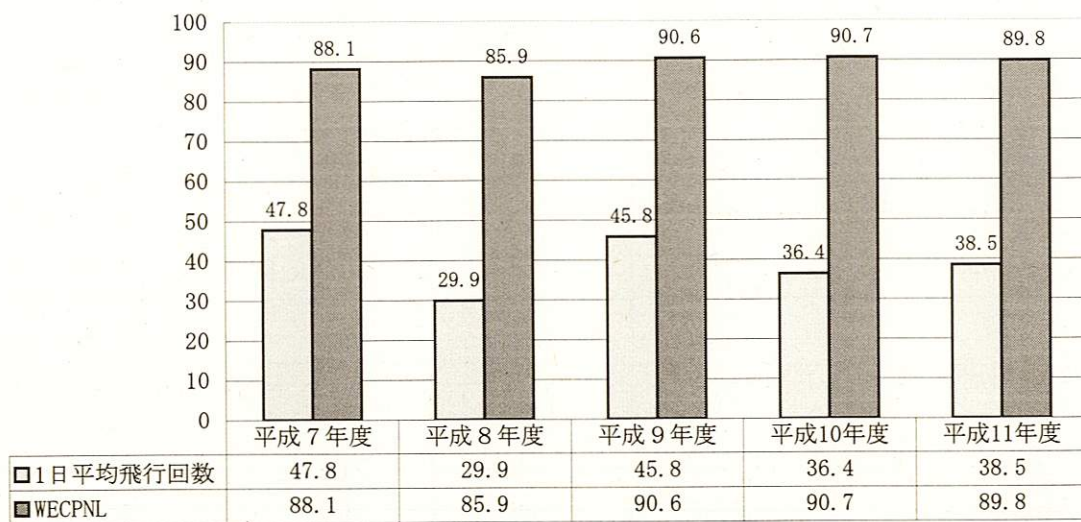
単位：デシベル	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度
100以上	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%
90～99	1.2%	2.0%	0.9%	1.8%	1.2%
80～89	19.2%	24.2%	32.1%	27.3%	26.1%
75～79	79.5%	73.8%	67.0%	70.8%	72.6%

飛行回数、WECPNLの経年推移

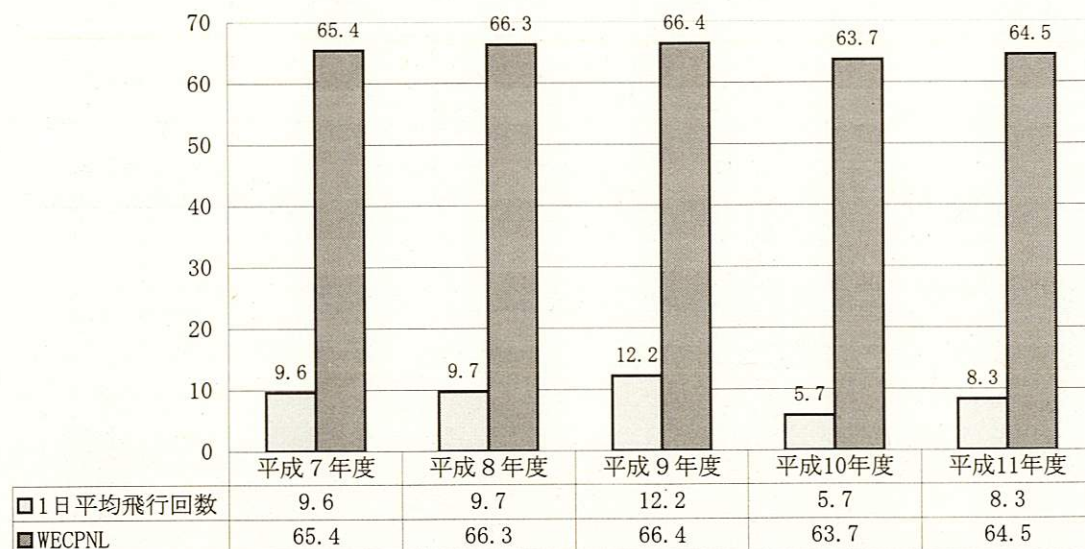
測定場所： 上段 誘導灯付近
下段 市役所屋上

年 度	飛行回数	測定日数	1 日平均	WECPNL
平成 7 年度	17,512	366	47.8	88.1
	3,516	366	9.6	65.4
平成 8 年度	10,898	364	29.9	85.9
	3,526	365	9.7	66.3
平成 9 年度	16,709	365	45.8	90.6
	4,437	365	12.2	66.4
平成 1 0 年度	13,282	365	36.4	90.7
	2,082	365	5.7	63.7
平成 1 1 年度	14,088	365	38.5	89.8
	3,050	365	8.3	64.5

WECPNLの経年推移 測定場所：誘導灯付近



WECPNLの経年推移 測定場所：市役所屋上

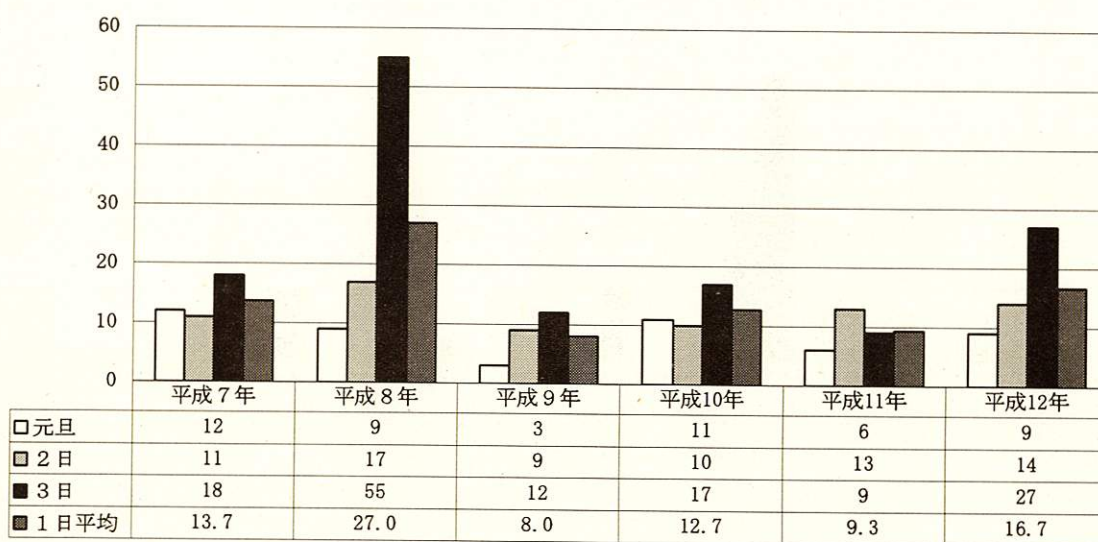


正月三箇日飛行回数

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		
7 年	12	日	11	月	18	火	41	13.7
8 年	9	月	17	火	55	水	81	27.0
9 年	3	水	9	木	12	金	24	8.0
10 年	11	木	10	金	17	土	38	12.7
11 年	6	金	13	土	9	日	28	9.3
12 年	9	土	14	日	27	月	50	16.7

正月三箇日飛行回数 測定場所：誘導灯付近

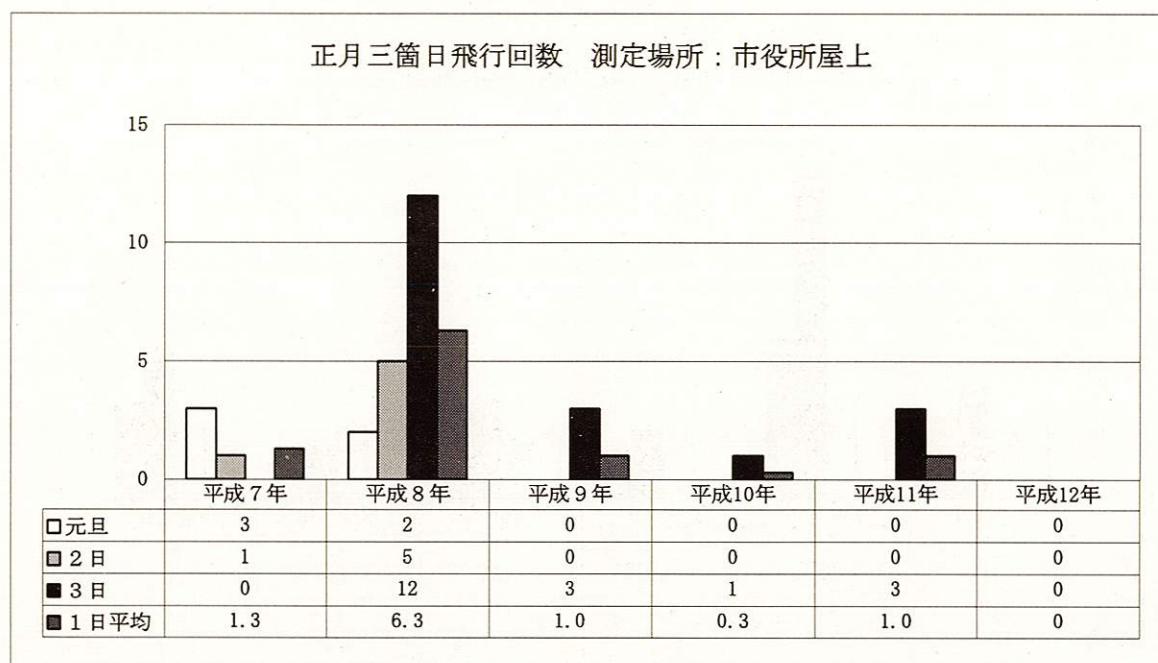


正月三箇日飛行回数

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		
7 年	3	日	1	月	0	火	4	1.3
8 年	2	月	5	火	12	水	19	6.3
9 年	0	水	0	木	3	金	3	1.0
10 年	0	木	0	金	1	土	1	0.3
11 年	0	金	0	土	3	日	3	1
12 年	0	土	0	日	0	月	0	0

正月三箇日飛行回数 測定場所：市役所屋上



横田基地における正月三箇日及び日曜日、祝日
並びに入学試験時期の飛行停止について（要請）

初冬の候、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については、御理解、御協力を賜り感謝申し上げます。

さて、正月三箇日の飛行停止につきましては、例年横田基地司令官へ要請をいたしておりますが、貴職におかれましても、駐日米国大使及び在日米軍司令官並びに横田基地司令官に対し、騒音のない静かな正月三箇日を過ごせるよう要請していただきたく、特段の御配慮をお願いいたします。

併せて、日曜日及び祝日の飛行停止並びに例年1月から3月にかけては、入学試験の時期にあたっており、受験生の勉学に支障となる早朝、夜間の飛行について、同様に御配慮をお願いいたします。

平成12年12月1日

外務大臣

外務省北米局長

防衛庁長官

防衛施設庁長官

防衛施設庁施設部長

防衛施設庁総括施設調査官

東京防衛施設局長

横田防衛施設事務所長

河野 洋平 殿

藤崎 一郎 殿

虎島 和夫 殿

大森 敬治 殿

河尻 融 殿

岡崎 匠 殿

佐治 浩一 殿

水島 猛 殿

福生市長 野澤 久人

1 December 2000

Subject: request regarding suspension of flight operation at Yokota air Base during the First Three Days of SHOGATSU(Japanese New Year Holidays),on Sundays and National Holidays, and During Entrance examination period

Sir,

It is my hope that you are enjoying good health at this seasonable time of the year. I would like to express my appreciation to you for your day-to-day cooperation and understanding in the stability of the citizens' livelihood surrounding Yokota Air Base.

As you Yokota Air Base is located in the area of mass population. The local citizens are afflicted with the aircraft noise day and night, and eventually, they are forced to live in uneasy environment. Under the circumstances, SHOGATSU season (Japanese New Year holidays), the most typical Japanese celebration is drawing on. It is also an important period for our citizens to celebrate the start of a New Year.

We wish to have a quiet New Year Holidays season without the aircraft noise. Therefore, we hereby request that your special consideration be given on suspension of flight operation at Yokota Air Base during the period of the first three days of New Year, also on public holidays and Sundays.

It is an entrance examination period in Japan from January to March every year. It is, therefore, requested that flight operation which constitutes hindrance to examinees be suspended during said period of time.

Sincerely yours,

Hisato Nozawa

Mayor of Fussa City, Tokyo, Japan

要請先 駐日米大使

在日米軍兼第5空軍司令官

在日米軍第374空輸団司令官

トーマス S. フォーリー 閣下

ポール V. ヘスター 殿

マーク R. ザムゾウ 殿

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、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、残りの２割は主に C-130、C-9、C-141、C-5 等の中・大型輸送機の飛行騒音に対する苦情である。

フィリピンクラーク基地から移駐してきた C-9 が、市内上空を訓練飛行することがあり、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。

特に苦情が殺到する米空母艦載機による夜間離着陸訓練時には、基地対策担当職員が待機し飛行監視と苦情への事情説明等その対応に当たっている。

なお、平成５年１１月には横田基地で初めて戦闘機・攻撃機（F-14、F/A-18、A-6）による訓練が行われ、２日間（夜間のみ）で３１６件もの苦情が市に寄せられた。

また、平成１２年９月（５日間）に実施された訓練では、市街地上空を低空飛行し昼夜にわたる長時間であったことから、２８８件（近隣市町等を入れると７２６件）もの苦情が寄せられた。

苦情件数

年 度	艦 載 機		その他航空機		計	
	件 数	比率 (%)	件 数	比率 (%)	件 数	比率 (%)
昭和 62	38	80.9	9	19.1	47	100
63	62	86.1	10	13.9	72	100
平成 元	117	88.0	16	12.0	133	100
2	137	86.2	22	13.8	159	100
3	275	93.9	18	6.1	293	100
4	104	85.2	18	14.8	122	100
5	400	95.9	17	4.1	417	100
6	46	63.0	27	37.0	73	100
7	36	50.0	36	50.0	72	100
8	67	61.5	42	38.5	109	100
9	93	76.2	29	23.8	122	100
10	38	63.3	22	36.7	60	100
11	58	75.3	19	24.7	77	100
12(9月末現在)	288	83.2	58	16.8	346	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に更に平成10年8月にはキティホークに交代した。

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おこなわれていた。

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。」との連絡が入った。これが、現在も行われている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実施されている状況下にある。

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、現在は主にこの3機種により訓練が実施されている。

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。

通告で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。

通告を受け、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とり、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ているが、現在も訓練が実施されている実情を踏まえ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月に実施した国等に対する横田基地対策に関する要望書の中に今回、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た。

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、市議会一般質問及び、横田基地対策特別委員会の中でも訓練のたびに取り上げられている状況にある。

[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かわるが、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、住民の反対に遇い今日まで進展していない。

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、横田基地での訓練が無くなることを、周辺住民は大いに期待していたところである。

しかし、残念ながら横田基地においてはその波及効果が少なく、今までと同様に訓練が行われている。

そのため、市民が望む静かな夜が戻るよう、今後も引き続き市街地上空での訓練中止と国に対しNLPに対する根本的な方策をとるよう要請を粘り強く続けていく必要がある。

横田飛行場における米空母艦載機の 飛行訓練中止に関する要請

米空軍横田飛行場における米空母艦載機の離着陸訓練については、同飛行場が人口密集地にあり、訓練施設として不適當であると指摘し、繰り返し訓練の中止を求めてきました。

それにもかかわらず、またもや通告があり、艦載機の訓練を実施することとなります。

周辺住民にとって訓練期間中の騒音や事故に対する不安は計り知れないものがあり、これまでも再三の中止要請にもかかわらず、住民の切実な願いを無視して実施されてきましたことは、誠に遺憾なことであります。

本来空軍飛行場である横田飛行場が艦載機訓練の施設として定着化することは周辺住民にとって到底容認できるものではありません。

したがって艦載機訓練は、暫定訓練施設で全て行ない、横田飛行場では一切実施しないよう強く要請いたします。

平成12年9月1日

内閣総理大臣	森 喜 朗 殿
外務大臣	河 野 洋 平 殿
外務省北米局長	藤 崎 一 郎 殿
防衛庁長官	虎 島 和 夫 殿
防衛施設庁長官	大 森 敬 治 殿
防衛施設庁施設部長	河 尻 融 殿
防衛施設庁施設部総括施設調査官	岡 崎 匠 殿
東京防衛施設局長	佐 治 浩 一 殿
横田防衛施設事務所長	水 島 猛 殿

福 生 市 長
野 澤 久 人
福生市議会議長
林 田 武

1 September 2000

Subject: Claim Concerning Suspension of Flight Training of US
Carrier-based Aircraft at Yokota Air Base

Sir,

Concerning the above subject, we have indicated that Yokota Air Base is not a suitable flight training facility because of its location being in the densely populated area, and therefore we have repeatedly requested that flight training there should be suspended.

In spite of the above request, we were informed again by advance notice that flight training of carrier-based aircraft would be executed.

A feeling of uneasiness of the local citizens against the noise and potentiality of an aircraft accident during the training period is immeasurable. It is extremely regrettable that flight training of carrier-based aircraft has been executed in the past against our repeated requests and the local citizens earnest desire mentioned above.

It is absolutely impossible for the local citizens to admit that Yokota Air Base, which was primarily designed for an Air Force Base, is likely to be used permanently as a training facility for carrier-based aircraft.

Therefore, we strongly request that all the flight training of carrier-based aircraft should be executed at a certain facility provisionally used for said training, and not at Yokota Air Base at all.

Sincerely yours,

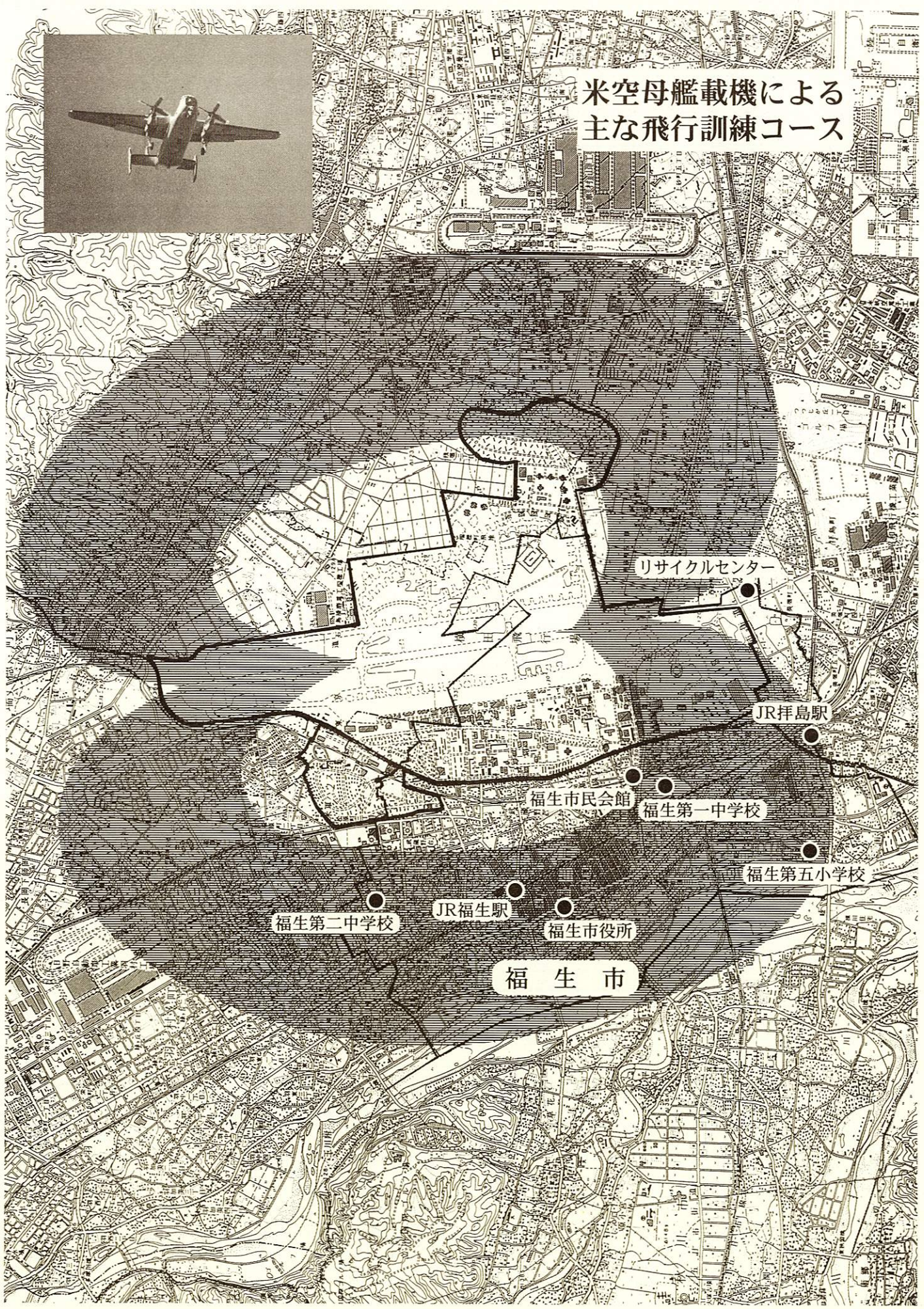
Hisato Nozawa
Mayor of Fussa City, Tokyo, Japan

Takeshi Hayashida
Chairman, Fussa City Assembly

要請先	駐日米国大使	トーマス S. フォーリー
	在日米軍兼第5空軍司令官	ポール V. ヘスター
	在日米軍第374空輸団司令官	マーク R. ザムゾウ
	在日米海軍司令官	ロバート C. チャップリン
	米海軍厚木飛行場司令官	ケビン P. マクナマラ



米空母艦載機による 主な飛行訓練コース



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エー艦載機、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 ()無通告の件数	
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	—	1	
昭和57年度計				11 日間			6 日間	不明	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	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	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	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 (8/21.22.24)	(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	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から時間変更 2/3~7	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 S-3B	1~3機 1~3機	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 S-3B	1~3機 1~2機	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 S-3B	1~2機 1~3機	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	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		13:00～16:00 18:00～22:00	5/18.19.20.23.24		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 2/1.2 10日間	11日間	12:00～16:00 17:00～22:00	1/26.30.31	5日間	661	12:12～21:19	E-2C S-3B C-2	1～2機	85(1/30)	33
30	—		3/6～10 5日間	10日間	17:00～22:00	訓練なし	3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 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	2日間	165	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訓練開始後通告 土、日曜日含む	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	2日間	推計291	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 変更通告 13:00～16:00 18:00～20:00	1/11～1/15	5日間	358	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	18:00～22:00	訓練なし	0日間	—	—	—	—	—	—
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

昭和57年度～平成11年度 累計		(実施日数)		
294日間 (通告日数)	187日間	14,916 回 16,866 + α 推計	102	1462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 286 日	102	(42) 1504件
		1,645 + α 16,561 + α 18,511 + α 推計		

(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

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、訴訟審判決においては、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）された。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、平成9年3月14日、米政府に応訴の意志がないことを理由に、対米訴訟分については却下の判決が東京地裁八王子支部で出されている。

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	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	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)	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	約 40 人	約 110 人	599 人	320 人	3,140 人	2,781 人	37 人
被 告	国(第 1 次と第 2 次は途中から 併合審理 148 人)		国	国	国と米国政府	国と米国政府	国と米国政府
訴 え の 内 容	・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 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 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	・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	・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	・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	・ 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。		・ 1989(平成元)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 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。	・ 1996(平成 8)年 5 月 9 日 第 1 回 公 判 ・ 2000(平成 12 年) 7 月 6 日第 23 回	・ 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。 (平成 10 年 12 月 25 日 同上の訴えを棄却 28 日上告) 2000 年 6 月 1 日第 19 回公判		
	第 1.2.3 次原告団の状況						
	・ 5 市 1 町の他、日野、八王子、飯能、入間の住民に呼びかけ(基地周辺の住 民だけでなく国が航空機騒音公害地域と定めた地域等の住民に呼びかけて おり、一万人規模を目標としている)						
判 決	・飛行差し止めと将来分の損 害賠償開却下。 ・過去分賠償(計 1 億 1200 万 円)は認める。		・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。	_____	_____	_____	_____
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」	_____	_____	_____	_____

(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、施設の老朽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。

なお、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)

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 (H11.9.30組合解散)	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



瑞穂町

高層住宅等による電波障害区域

立川市

凡 例	
-----	市町村界
-----	大字界

米軍用放送施設

横田基地

米軍用高層住宅



高架水槽

昭島市

八王子市

- 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・原ヶ谷戸地区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

1:18,000



東京都福生市

(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の燃料漏れによる火災が発生した事故があり、また、同年3月には埼玉県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ば大惨事につながるところであった。

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講じているとはいうものの、基地周辺住民に取っては、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、こうしたことを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PF-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。こうしたことに對し、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、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「消防相互援助協定」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 20 km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 174 km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 6.8 kg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 7 Kg 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、狹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。

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。

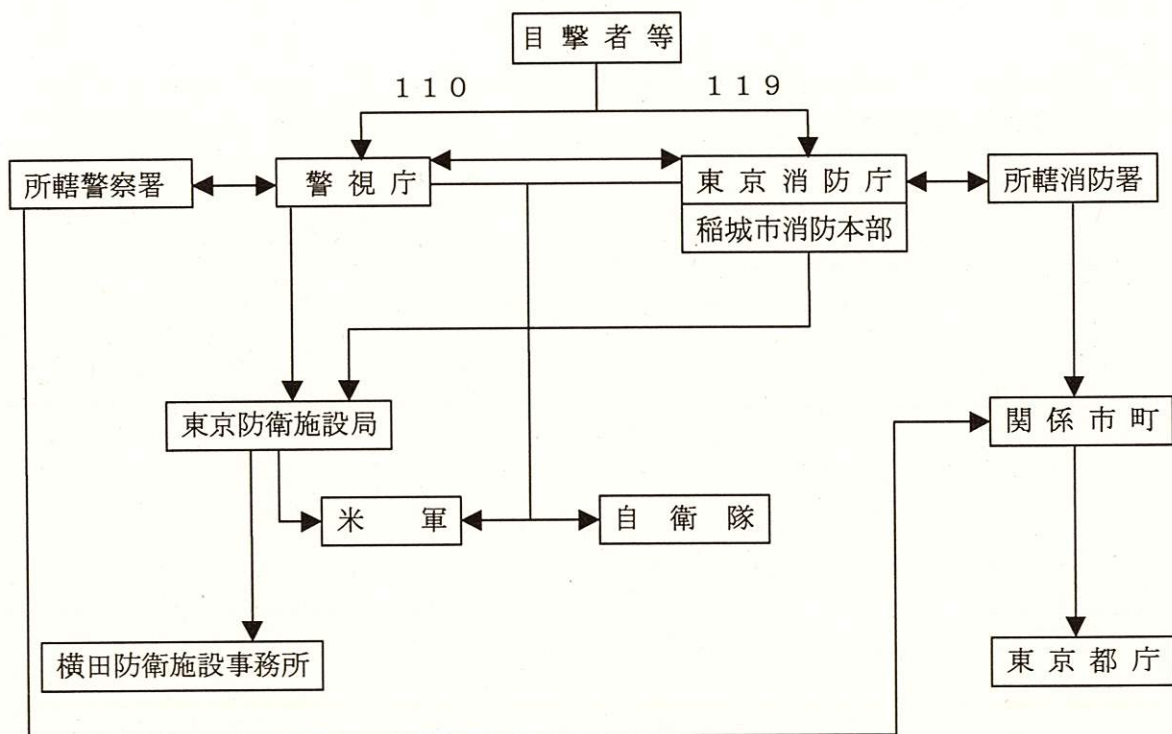
附 則

この要綱は、平成2年7月20日から施行する。

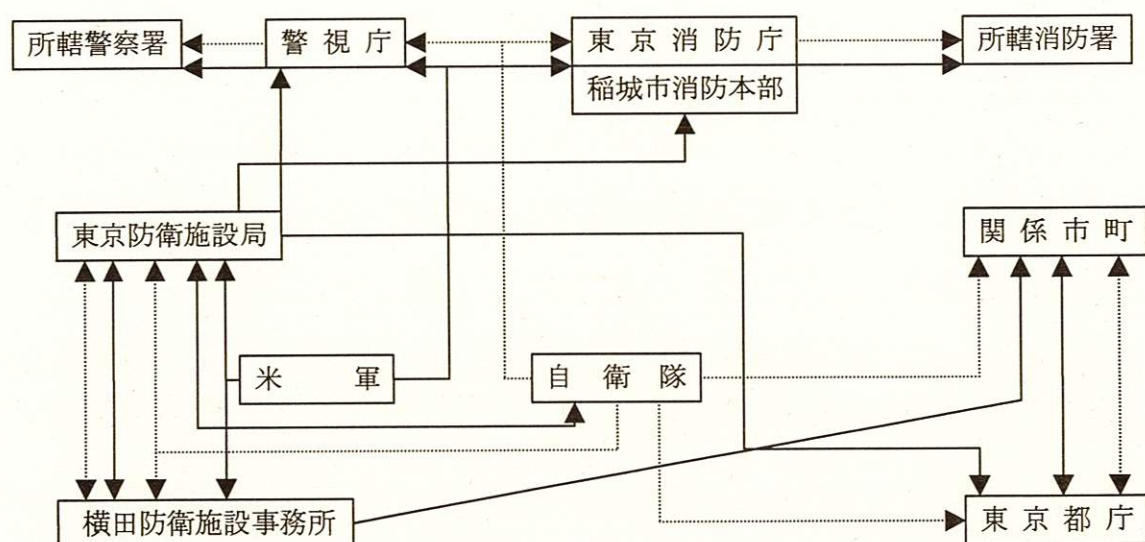
(注) 別表1については掲載していません。

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



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. 基地外居住者数等

基地人口 (H12.9.1現在)

軍人・軍属 4,129名

家 族 4,475名

計 8,604名

日本人従業員 1,908名

単位：人

居 住 地 区	軍人・軍属	家 族	計	割 合
基 地 内 人 口	3,502	4,115	7,617	89%
基 地 外 人 口	627	360	987	11%
(内市内人口)	196	61	257	3%
計	4,129	4,475	8,604	100%

(H12.9.1現在)

イ. 対 応

基地には、上記のとおり8,604人の軍人軍属とその家族がおり、そのうち約11%が基地の外に居住している。基地外(営外)に居住する人のうち、257人が福生市内に居住しており、横田基地の周辺市町村の中で最も多い。

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が多々ある。そのため、生活習慣の違いや言語の不理解から起こる行き違いによるトラブル等が発生している。

また、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、ごみ収集等に関連した問題も発生している。これらは、米軍基地を抱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及び住民との融和を図るべく、日本の法律や社会習慣についても教育を行う体制が取られている。

市においても、常に基地や関係諸機関と連携を取り、その都度要請を行っている。

(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に資するため世論調査を行っている。なお、本年平成12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]

調査地域：福生市全域

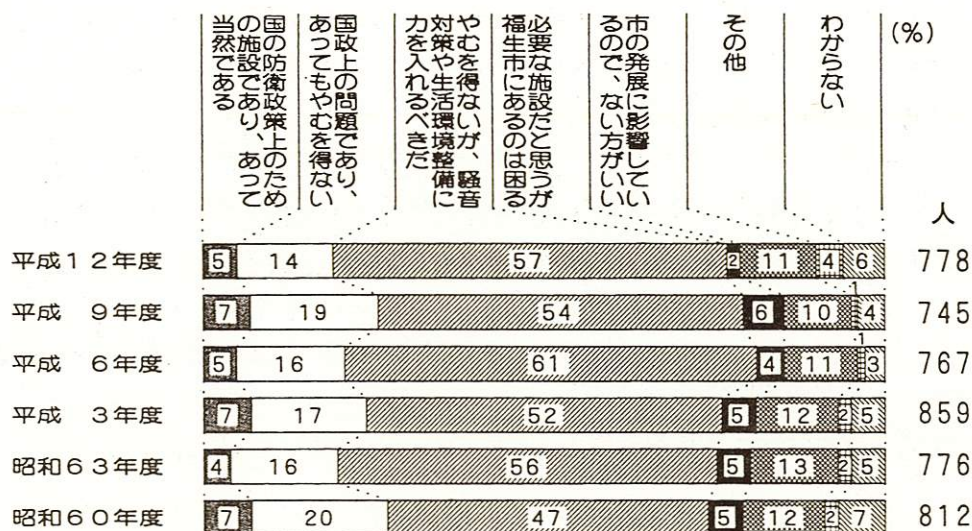
対象者：市内在住の満20歳以上の個人 1,000人

抽出方法：層化二段無作為抽出法

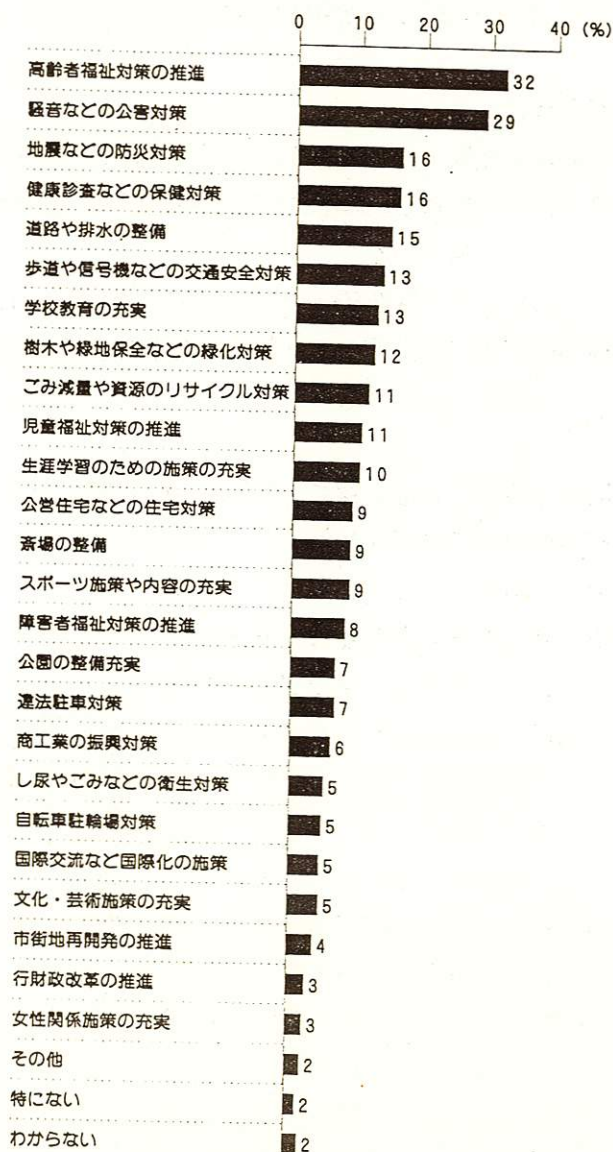
調査方法：調査員による個別面接法

[横田基地の賛否]

次に、横田基地について伺います。この中で、日ごろあなたが考えていることに、最も近いものを1つだけあげてください。



これからの市政に対して、あなたが特に力を入れて欲しいことがありましたら、この中から3つまであげてください。



〔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入れるべきだ」という意見が57%で6割近くを占めている。

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14%であり、これら2つと積極的肯定論である「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5%の回答を合計すると76%になり、基地の存在を肯定あるいは容認しているという調査結果となった。

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11%と「必要な施設だと思うが、福生市にあるのは困る」の2%であり、合計で13%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」が昭和63年度以降、常に50%以上の回答がある。

このことは、調査の最後に質問している施策（25施策）の要望で、市政に力を入れてほしいものとして、上記に示されているとおり「騒音などの公害対策」（29%）が2位に上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わ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、団体や個人の民間レベルでももたれており、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150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、等々実施している。

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20万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12年に50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（K P C P）が行われ、横田基地に婦人や子供達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擁護施設等への訪問、市内外の行事への参加（さくら祭り等への参加）、ローターリークラブ、ライオンズクラブ青年会議所東都の交流、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。