

基地と市民生活

3 基地と市民生活

(1) 騒音問題

【経過と対応】

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

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

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

また、昭和38年11月日米合同委員会の下に、在日米軍の横田、板付基地の騒音問題を検討の対象とした航空機騒音対策分科委員会が開催され、この分科委員会から提出された勧告に基づき、日米合同委員会は、昭和39年4月17日にガイドラインともいふべき「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。幸い、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なわれていない。（平成17年12月現在）

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ところである。

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）	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。
	新東京国際空港	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

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-82A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。

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-82A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。

測定場所

①固定調査地点 同一地点で、通年連続して測定を実施する調査

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

・ 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 騒音の影響範囲の広がり把握するため、「飛行コース延長直下のような基軸となる地点」「地域を代表する地点」「騒音の影響警戒地点」等において一周間から 12 週間行う調査

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 12カ所の測定地点がある。

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 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

日東紡音響エンジニアリング(株)製 DL-100PT型

③補完調査 横田飛行場周辺において、旋回訓練時等の騒音実態を把握するため、年度ごとに調査地点を変え、通年連続して実施する測定調査。

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-100PT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。

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
N：騒 音 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
L：レベル る。）

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

ただし、 $dB(A)$ ：1日に発生した航空機騒音レベルのパワー平均値

N ：時間帯ごとに補正された発生回数で次式により求める。

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

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、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 63～66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(平成8年度～平成17年度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8年度～平成17年度(2月まで) |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成8年度～平成17年度(2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12年度～平成16年度 |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成12年度～平成16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12年度～平成16年度 |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成12年度～平成16年度 |
| 4. 年度別騒音量内訳 | (リサイクルセンター) | 平成12年度～平成16年度 |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成12年度～平成16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12年度～平成16年度 |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成12年度～平成16年度 |
| 6. 年度別飛行回数(正月別) | (リサイクルセンター) | 平成12年正月～17年正月 |
| | 〃 | (市役所屋上) 平成12年正月～17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。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ている。

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いる。横田基地では平成12年9月以後艦載機訓練は行なわれていないが、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。

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 366日、市役所屋上 366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	59.7	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	110.8	957	170	78	1205	40.2	92.3
	1分52秒	84.0	174	49	1	224	7.5	63.8
7月	8分03秒	110.3	802	150	46	998	32.2	91.4
	1分30秒	81.0	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	86.0	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	84.0	732	389	11	1132	37.7	74.8
10月	8分03秒	114	871	162	32	1065	34.4	93.1
	53秒	84.0	75	32	1	108	3.5	62.2
11月	8分47秒	107.9	956	151	17	1124	37.5	90.1
	1分04秒	82.8	115	27	2	144	4.8	61.8
12月	9分42秒	105.8	1153	130	28	1311	42.3	87.9
	1分27秒	82.0	187	14	0	201	6.5	60.9
13年1月	11分49秒	107.7	1396	166	43	1605	51.8	91.1
	2分05秒	82.3	233	50	1	284	9.2	65.7
2月	12分23秒	106.9	1122	294	24	1440	51.5	88.4
	2分24秒	82.1	216	92	0	308	11.0	64.6
3月	10分44秒	105.9	1126	218	41	1385	44.6	88.0
	2分51秒	91.5	228	94	3	325	10.5	70.8
合 計	2時間01分44秒		12680	2266	473	15419	42.3	90.4
	29分52秒		2725	1114	51	3890	10.7	65.8

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

平成13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		
13年4月	9分25秒	109.9	896	185	51	1132	37.8	92.0
	2分52秒	91.4	238	69	8	315	10.5	71.4
5月	9分11秒	114.0	971	151	68	1190	38.0	90.0
	1分36秒	83.0	174	32	2	208	6.7	64.5
6月	7分46秒	105.0	757	199	60	1016	38.0	89.9
	1分35秒	84.0	192	39	3	234	7.8	66.4
7月	8分42秒	108.0	865	102	78	1045	33.7	89.8
	1分26秒	84.0	169	27	3	199	6.4	64.1
8月	8分31秒	107.0	955	178	60	1193	38.5	89.0
	1分41秒	82.0	166	38	0	204	6.6	62.0
9月	6分27秒	101.3	549	177	30	756	25.2	86.4
	2分02秒	80.1	100	83	0	183	6.1	62.0
10月	7分12秒	100.0	681	128	73	882	28.5	85.0
	40秒	79.0	59	11	0	70	2.3	57.0
11月	6分40秒	98.0	657	81	66	804	25.9	83.0
	44秒	79.0	32	16	0	48	1.6	55.0
12月	6分00秒	95.0	477	83	61	621	20.0	83.0
	30秒	77.0	8	7	0	15	0.5	52.0
14年1月	8分04秒	98.0	642	191	61	894	28.8	84.0
	40秒	79.0	38	34	0	72	2.3	57.0
2月	3分22秒	90.0	252	23	23	298	10.6	78.0
	27秒	77.0	32	2	1	35	1.3	54.0
3月	1分36秒	88.0	161	31	12	204	6.6	69.0
	28秒	78.0	32	11	0	43	1.4	54.0
合 計	1時間22分56秒		7863	1529	643	10035	27.6	84.9
	14分41秒		1240	369	17	1626	4.5	60.0

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

平成14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		
14年4月	2分11秒	88.0	192	59	13	264	8.8	69.0
	52秒	80.0	46	26	1	73	2.4	58.0
5月	1分08秒	89.0	128	24	8	160	5.2	69.0
	32秒	78.0	47	4	0	51	1.7	55.0
6月	1分12秒	89.0	83	25	4	112	3.7	68.0
	56秒	79.0	44	14	1	59	2.0	58.0
7月	5分27秒	104.0	740	139	31	910	29.4	88.0
	1分25秒	81.0	106	51	0	157	5.1	61.0
8月	5分31秒	106.0	797	121	11	929	30.0	87.0
	2分01秒	83.0	241	61	1	303	9.8	66.0
9月	21分09秒	106.0	683	69	20	772	25.7	88.0
	1分07秒	82.0	147	11	1	159	5.3	61.0
10月	12分02秒	107.0	952	89	31	1072	34.6	89.0
	1分06秒	80.0	136	12	1	149	4.8	60.0
11月	7分00秒	109.0	931	187	21	1139	38.0	89.0
	1分40秒	80.0	196	38	4	238	7.9	61.0
12月	7分53秒	108.0	1101	261	31	1393	44.9	90.0
	2分49秒	82.0	255	86	1	342	11.0	63.0
15年1月	6分58秒	108.0	984	181	28	1193	38.5	90.0
	1分37秒	83.0	136	36	4	176	5.7	63.0
2月	6分33秒	105.0	842	162	25	1029	36.8	87.0
	1分17秒	82.0	91	51	3	145	5.2	62.0
3月	6分20秒	103.0	903	167	22	1092	35.2	86.0
	1分44秒	82.0	169	64	3	236	7.6	63.0
合 計	1時間23分24秒		8336	1484	245	10065	27.6	83.3
	17分06秒		1614	454	20	2088	5.7	60.9

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

平成15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		
15年4月	8分48秒	107.0	1239	183	19	1441	48.0	90.0
	2分19秒	84.0	287	56	3	346	11.5	65.0
5月	7分46秒	107.0	1051	173	30	1254	40.5	89.0
	2分03秒	83.0	289	57	1	347	11.2	63.0
6月	7分25秒	108.0	966	198	38	1202	40.1	91.0
	2分04秒	84.0	224	61	1	286	9.5	66.0
7月	5分54秒	107.0	852	148	33	1033	33.3	89.0
	1分22秒	76.0	117	28	0	145	4.7	61.0
8月	4分42秒	107.0	729	82	29	840	27.1	90.0
	1分25秒	82.0	133	12	0	145	4.7	60.0
9月	13分21秒	108.0	563	110	29	702	23.4	90.0
	49秒	84.0	75	35	5	115	3.8	60.0
10月	8分52秒	106.0	1187	218	19	1424	45.9	88.0
	2分24秒	81.0	284	76	8	368	11.9	64.0
11月	4分56秒	103.0	640	153	13	806	26.9	86.0
	1分12秒	80.0	109	53	5	167	5.6	63.0
12月	5分42秒	107.0	852	115	17	984	31.7	88.0
	1分35秒	83.0	186	28	6	220	7.1	66.0
16年1月	7分43秒	103.0	1004	300	12	1316	42.5	85.0
	1分56秒	83.0	237	112	0	349	11.3	64.0
2月	5分05秒	103.0	704	129	17	850	29.3	84.0
	1分07秒	83.0	157	39	0	196	6.8	62.0
3月	5分39秒	105.0	706	178	18	902	29.1	87.0
	1分25秒	80.0	144	47	0	191	6.2	61.0
合 計	1時間25分53秒		10493	1987	274	12754	34.8	88.1
	19分41秒		2242	604	29	2875	7.9	62.9

測定日数：誘導灯付近 366日、市役所屋上 366日

平成16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		
16年4月	6分01秒	103.0	692	228	34	954	31.8	86.0
	1分31秒	84.0	141	98	4	243	8.1	67.0
5月	4分59秒	102.0	646	195	24	865	27.9	87.0
	1分26秒	81.0	122	64	0	186	6.0	60.0
6月	5分22秒	103.0	693	218	32	943	31.0	88.0
	1分25秒	82.0	136	61	1	198	6.6	64.7
7月	5分00秒	104.0	644	189	30	863	27.8	87.0
	1分49秒	82.0	201	67	0	268	8.6	65.0
8月	7分10秒	101.5	680	285	20	985	31.8	87.5
	1分47秒	81.5	155	86	2	243	7.8	63.2
9月	12分15秒	100.0	449	132	19	600	20.0	83.4
	1分37秒	82.0	110	62	0	172	10.5	62.0
10月	4分49秒	101.0	672	153	22	847	27.3	83.0
	1分08秒	80.0	121	30	2	153	4.9	60.0
11月	6分24秒	98.0	691	157	27	875	29.2	81.0
	1分48秒	80.0	170	68	14	252	8.4	62.0
12月	5分01秒	101.0	733	79	8	820	26.5	84.0
	1分17秒	80.0	145	35	5	185	6.0	62.0
17年1月	3分08秒	100.0	395	75	9	479	15.5	83.3
	1分00秒	80.0	58	28	1	87	2.8	56.1
2月	4分20秒	101.0	549	168	12	729	26.0	85.0
	1分57秒	82.0	116	81	0	197	7.0	61.6
3月	5分42秒	99.0	754	202	13	969	31.3	85.0
	2分11秒	81.0	195	84	2	281	9.1	63.0
合 計	1時間10分11秒		7598	2081	250	9929	27.2	85.0
	18分56秒		1670	764	31	2465	7.2	62.2

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365日

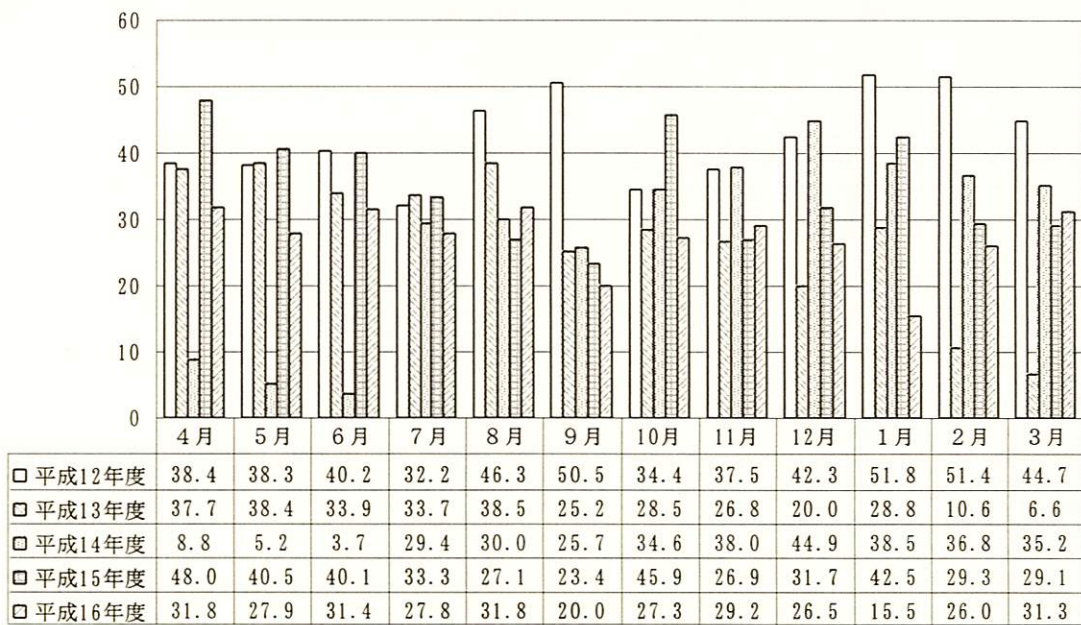
平成17年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

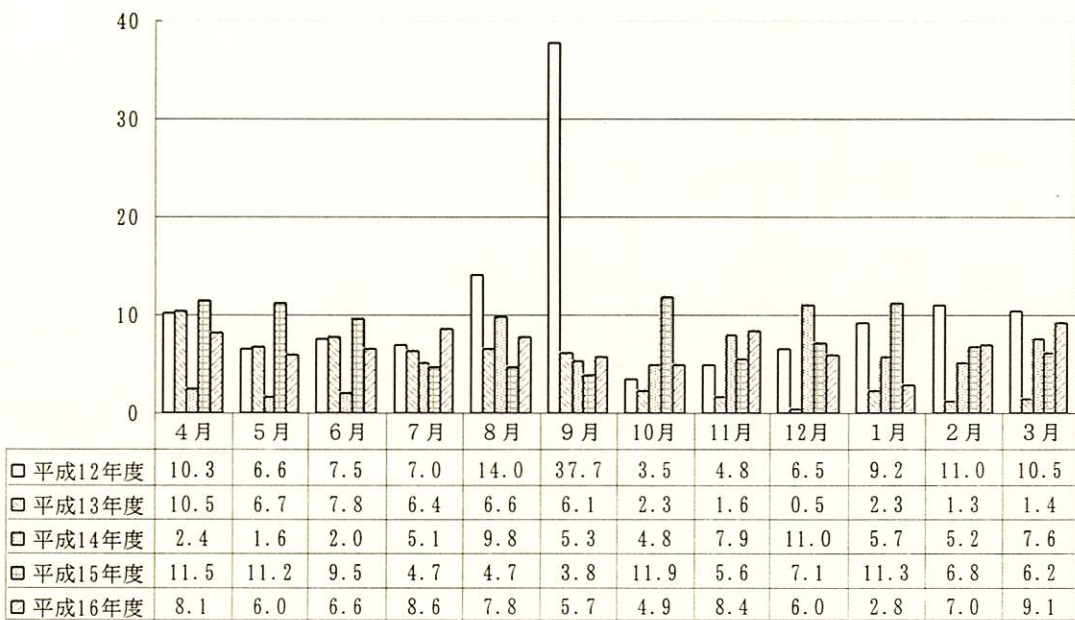
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	飛 行 回 数				1日平均 (回/日)	WECPNL
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
17年4月	4分39秒	102.0	565	163	16	744	24.8	85.1
	1分38秒	80.0	129	70	1	200	6.7	61.0
5月	5分16秒	101.0	789	157	16	962	31.0	84.0
	1分29秒	81.0	212	65	1	278	9.0	61.0
6月	4分37秒	107.0	621	164	23	808	26.9	90.0
	1分20秒	81.0	145	51	0	196	6.5	66.0
7月	3分29秒	101.0	490	98	27	615	19.8	86.0
	1分09秒	80.0	101	21	0	122	3.9	58.0
8月	10分05秒	103.0	869	222	32	1123	36.2	86.7
	1分42秒	81.0	174	68	0	242	7.8	62.0
9月	17分33秒	102.0	549	122	45	716	23.9	87.0
	1分18秒	81.0	98	46	1	145	4.8	67.0
10月	4分33秒	103.0	644	161	11	816	26.3	86.0
	1分01秒	80.0	102	30	0	132	4.3	62.0
11月	4分20秒	102.0	552	138	20	710	23.7	85.0
	1分03秒	79.0	103	44	3	150	5.0	59.0
12月	3分46秒	101.0	514	112	36	662	21.4	84.0
	42秒	78.0	69	28	5	102	3.3	56.9
18年1月	4分50秒	101.0	708	124	26	858	27.7	84.0
	1分25秒	80.0	113	46	2	161	5.2	61.0
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						0		
						0		
合 計			6919	1629	258	8806	24.2	
			1327	547	14	1888	5.2	

測定日数：誘導灯付近 365日、市役所屋上 365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

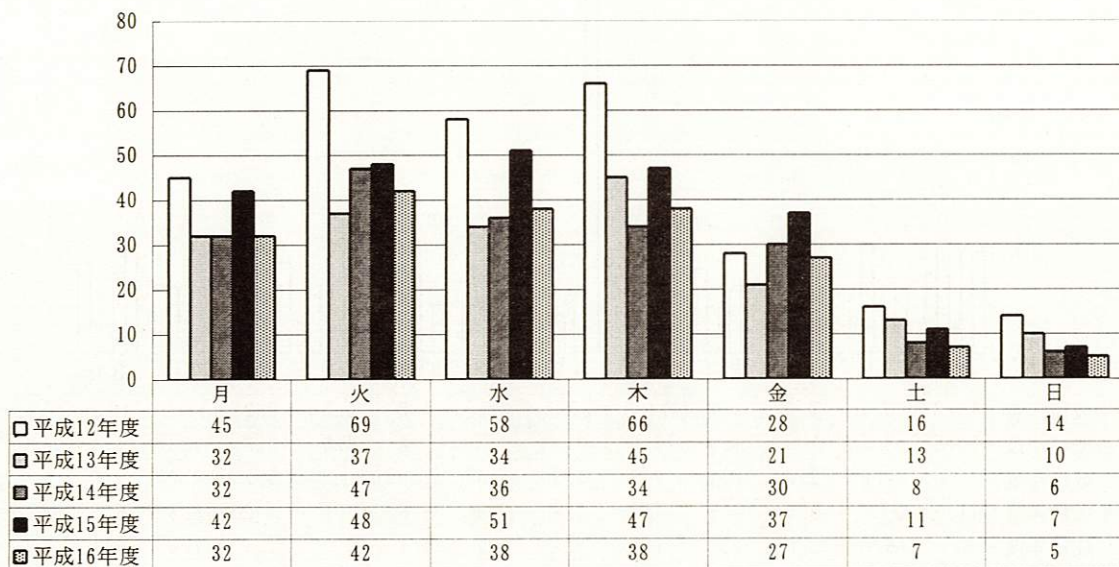


曜日別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

		月	火	水	木	金	土	日	合 計
12 年 度	測定回数	2,346	3,589	2,996	3,441	1,481	835	731	15,419
	測定日数	52	52	52	52	52	53	52	365
	平均回数	45	69	58	66	28	16	14	42
13 年 度	測定回数	1,674	1,929	1,762	2,350	1,104	664	552	10,035
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	32	37	34	45	21	13	10	27
14 年 度	測定回数	1,695	2,448	1,884	1,771	1,552	413	302	10,065
	測定日数	53	52	52	52	52	52	52	365
	平均回数	32	47	36	34	30	8	6	28
15 年 度	測定回数	2,169	2,539	2,717	2,447	1,939	562	381	12,754
	測定日数	52	53	53	52	52	52	52	366
	平均回数	42	48	51	47	37	11	7	35
16 年 度	測定回数	1,672	2,199	1,980	2,031	1,421	381	245	9,929
	測定日数	52	52	52	53	52	52	52	365
	平均回数	32	42	38	38	27	7	5	27

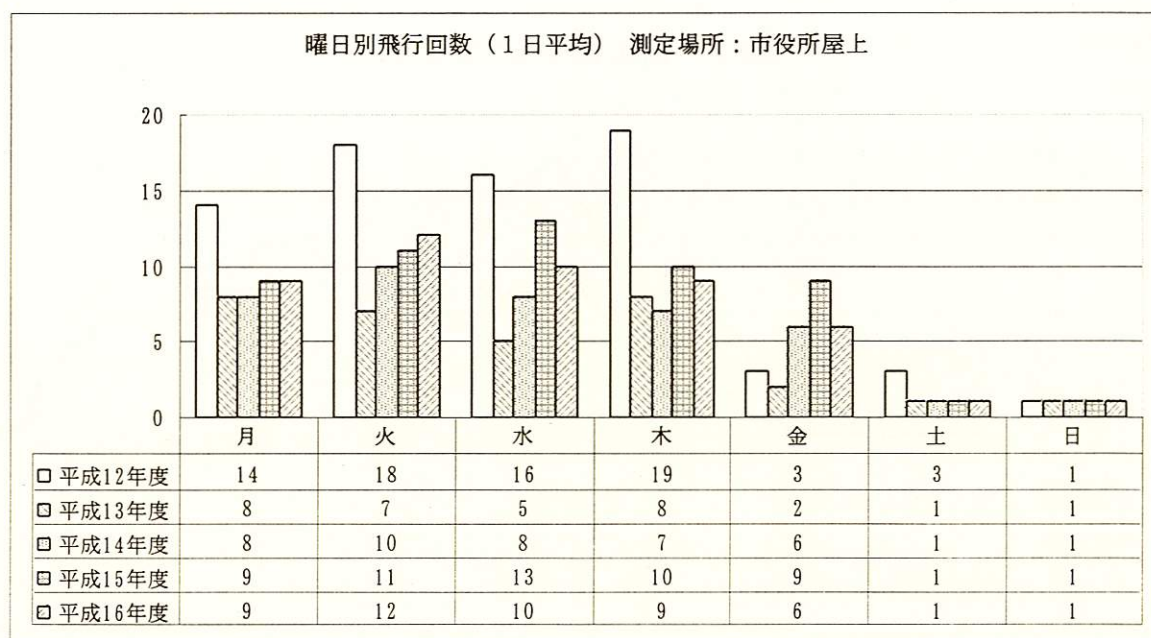
曜日別飛行回数（1日平均） 測定場所：誘導灯付近



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
12 年 度	測定回数	741	949	846	967	156	164	67	3,890
	測定日数	52	52	52	52	52	53	52	365
	平均回数	14	18	16	19	3	3	1	11
13 年 度	測定回数	402	383	244	399	109	45	44	1,626
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	8	7	5	8	2	1	1	5
14 年 度	測定回数	403	512	403	348	333	36	53	2,088
	測定日数	53	52	52	52	52	52	52	365
	平均回数	8	10	8	7	6	1	1	6
15 年 度	測定回数	475	604	705	517	468	54	52	2,875
	測定日数	52	53	53	52	52	52	52	366
	平均回数	9	11	13	10	9	1	1	8
16 年 度	測定回数	470	604	509	460	323	49	50	2,465
	測定日数	52	52	52	53	52	52	52	365
	平均回数	9	12	10	9	6	1	1	7

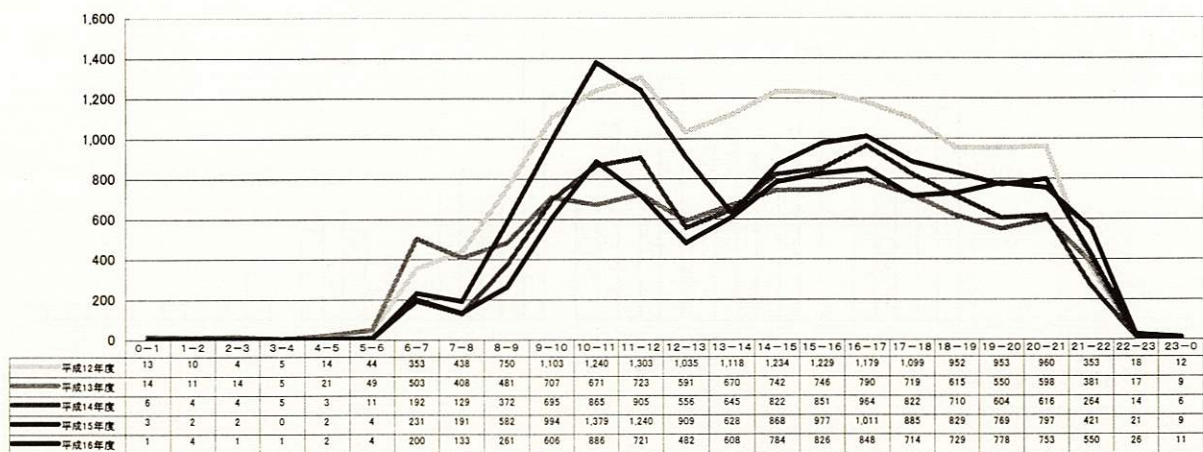


時間帯別飛行回数

測定場所：誘導灯付近

時間帯	12年度		13年度		14年度		15年度		16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	13		14		6		3		1	
1～2	10		11		4		2		4	
2～3	4	0.3	14	0.4	4	0.1	2	0.1	1	0.1
3～4	5	(22～0)を含む	5	(22～0)を含む	5	(22～0)を含む	0	(22～0)を含む	1	(22～0)を含む
4～5	14		21		3		2		2	
5～6	44		49		11		4		4	
6～7	353	1.0	503	1.4	192	0.5	231	0.6	200	0.5
7～8	438	1.2	408	1.1	129	0.4	191	0.5	133	0.4
8～9	750	2.1	481	1.3	372	1.0	582	1.6	261	0.7
9～10	1,103	3.0	707	1.9	695	1.9	994	2.7	606	1.7
10～11	1,240	3.4	671	1.8	865	2.4	1,379	3.8	886	2.4
11～12	1,303	3.6	723	2.0	905	2.5	1,240	3.4	721	2.0
12～13	1,035	2.8	591	1.6	556	1.5	909	2.5	482	1.3
13～14	1,118	3.1	670	1.8	645	1.8	628	1.7	608	1.7
14～15	1,234	3.4	742	2.0	822	2.3	868	2.4	784	2.1
15～16	1,229	3.4	746	2.0	851	2.3	977	2.7	826	2.3
16～17	1,179	3.2	790	2.2	964	2.6	1,011	2.8	848	2.3
17～18	1,099	3.0	719	2.0	822	2.3	885	2.4	714	2.0
18～19	952	2.6	615	1.7	710	1.9	829	2.3	729	2.0
19～20	953	2.6	550	1.5	604	1.7	769	2.1	778	2.1
20～21	960	2.6	598	1.6	616	1.7	797	2.2	753	2.1
21～22	353	1.0	381	1.0	264	0.7	421	1.2	550	1.5
22～23	18		17		14		21		26	
23～0	12		9		6		9		11	
計	15,419	42.3	10,035	27.3	10,065	27.6	12,754	35.0	9,929	27.2

時間帯別飛行回数 測定場所：誘導灯付近

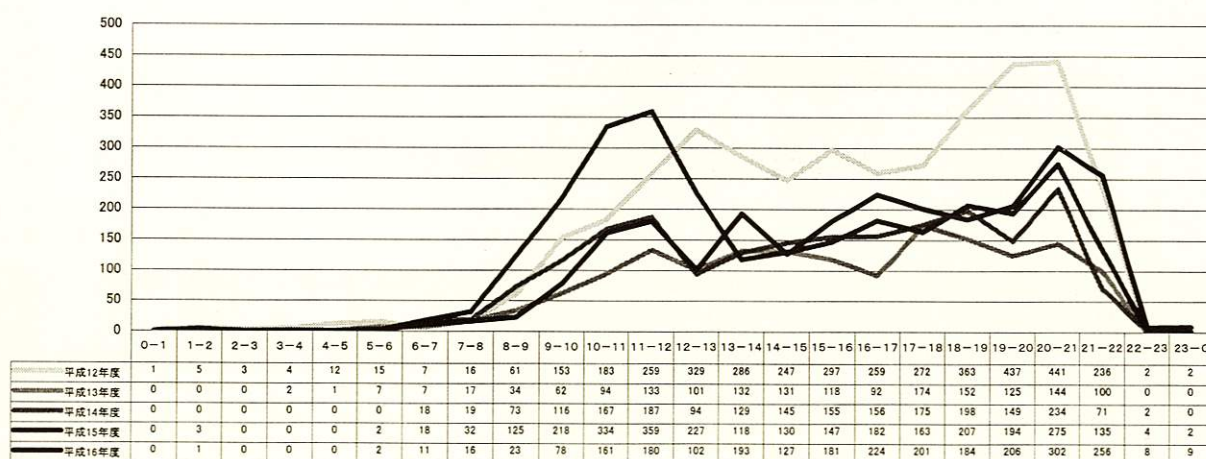


時間帯別飛行回数

測定場所：市役所屋上

時間帯	12年度		13年度		14年度		15年度		16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	5		0		0		3		1	
2～3	3	0.1	0	0.02	0	0.00	0	0.03	0	0.1
3～4	4	(22～0)	2	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)	0	(22～0)
4～5	12	を含む	1	を含む	0	を含む	0	を含む	0	を含む
5～6	15		7		0		2		2	
6～7	7	0.0	7	0.0	18	0.0	18	0.0	11	0.0
7～8	16	0.0	17	0.0	19	0.1	32	0.1	16	0.0
8～9	61	0.2	34	0.1	73	0.2	125	0.3	23	0.1
9～10	153	0.4	62	0.2	116	0.3	218	0.6	78	0.2
10～11	183	0.5	94	0.3	167	0.5	334	0.9	161	0.4
11～12	259	0.7	133	0.4	187	0.5	359	1.0	180	0.5
12～13	329	0.9	101	0.3	94	0.3	227	0.6	102	0.3
13～14	286	0.8	132	0.4	129	0.4	118	0.3	193	0.5
14～15	247	0.7	131	0.4	145	0.4	130	0.4	127	0.3
15～16	297	0.8	118	0.3	155	0.4	147	0.4	181	0.5
16～17	259	0.7	92	0.3	156	0.4	182	0.5	224	0.6
17～18	272	0.7	174	0.5	175	0.5	163	0.4	201	0.6
18～19	363	1.0	152	0.4	198	0.5	207	0.6	184	0.5
19～20	437	1.2	125	0.3	149	0.4	194	0.5	206	0.6
20～21	441	1.2	144	0.4	234	0.6	275	0.8	302	0.8
21～22	236	0.6	100	0.3	71	0.2	135	0.4	256	0.7
22～23	2		0		2		4		8	
23～0	2		0		0		2		9	
計	3,890	10.5	1,626	4.6	2,088	5.7	2,875	7.8	2,465	6.7

時間帯飛行回数 測定場所：市役所屋上



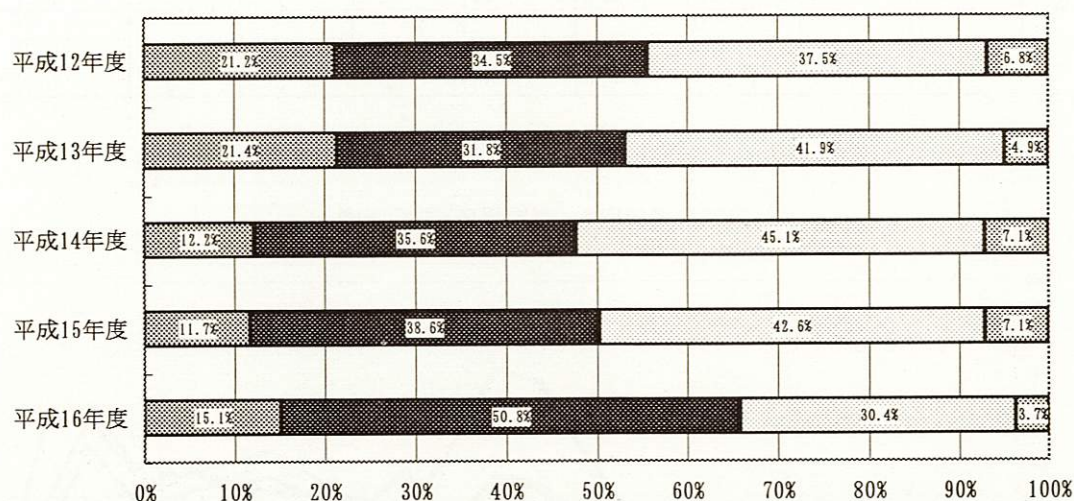
騒 音 量 内 訳

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
12	回 数	3,268	5,317	5,790	1,044	15,419
	百分比	21.2	34.5	37.5	6.8	100
13	回 数	2,149	3,192	4,203	491	10,035
	百分比	21.4	31.8	41.9	4.9	100
14	回 数	1,223	3,579	4,544	719	10,065
	百分比	12.2	35.6	45.1	7.1	100
15	回 数	1,493	4,927	5,432	902	12,754
	百分比	11.7	38.6	42.6	7.1	100
16	回 数	1,497	5,046	3,023	363	9,929
	百分比	15.1	50.8	30.4	3.7	100

騒音量内訳 測定場所：誘導灯付近



単位：デシベル	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
□ 100以上	6.8%	4.9%	7.1%	7.1%	3.7%
□ 90～99	37.5%	41.9%	45.1%	42.6%	30.4%
■ 80～89	34.5%	31.8%	35.6%	38.6%	50.8%
▨ 75～79	21.2%	21.4%	12.2%	11.7%	15.1%

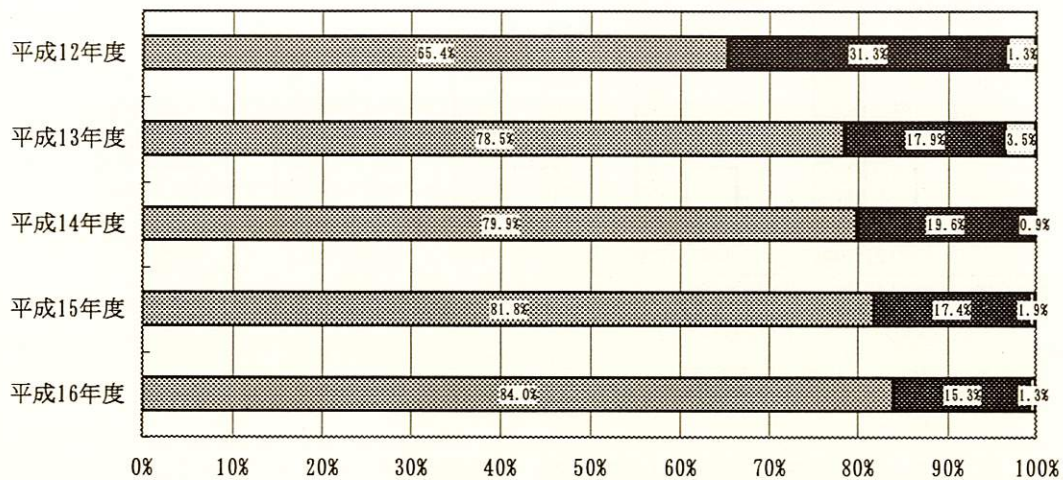
騒 音 量 内 訳

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
12	回 数	2,545	1,218	125	2	3,890
	百分比	65.4	31.3	3.2	0.1	100
13	回 数	1,276	292	57	1	1,626
	百分比	78.5	17.9	3.5	0.1	100
14	回 数	1,668	409	11		2,088
	百分比	79.9	19.6	0.5		100
15	回 数	2,352	501	21	1	2,875
	百分比	81.8	17.4	0.7	0.1	100
16	回 数	2,071	378	16		2,465
	百分比	84.0	15.3	0.7		100

騒音量内訳 測定場所：市役所屋上



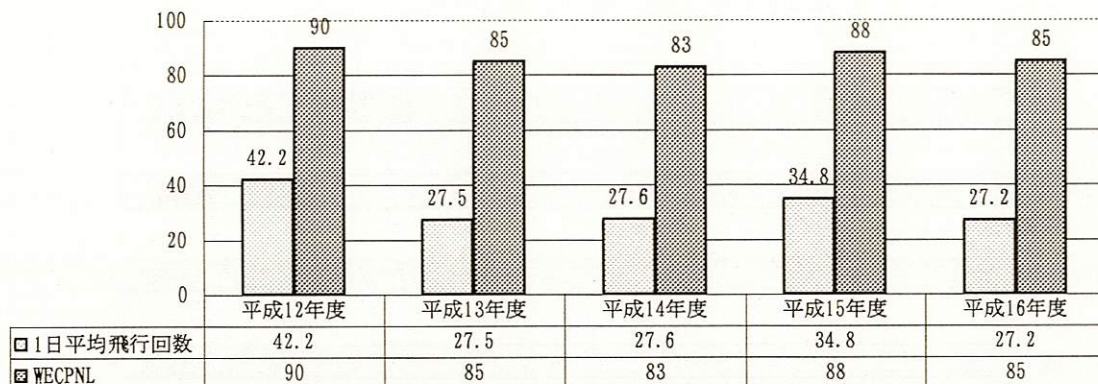
単位：デシベル	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
□ 100以上	0.1%	0.1%		0.1%	
□ 90～99	3.2%	3.5%	0.5%	0.7%	0.7%
■ 80～89	31.3%	17.9%	19.6%	17.4%	15.3%
□ 75～79	65.4%	78.5%	79.9%	81.8%	84.0%

飛行回数、WECPNLの経年推移

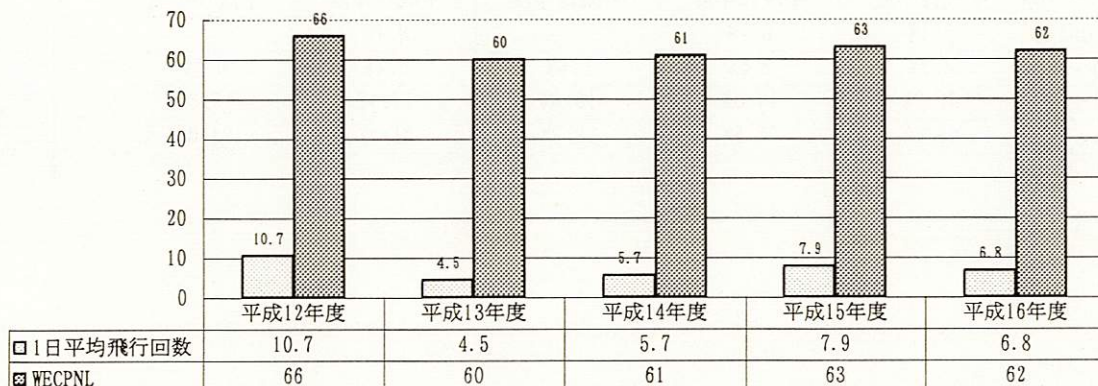
測定場所： 上段 誘導灯付近
下段 市役所屋上

年 度	飛行回数	測定日数	1 日平均	WECPNL
平成 1 2 年度	15,419	365	42.2	90
	3,890	365	10.7	66
平成 1 3 年度	10,035	365	27.5	85
	1,626	365	4.5	60
平成 1 4 年度	10,065	365	27.6	83
	2,088	365	5.7	61
平成 1 5 年度	12,754	366	34.8	88
	2,875	366	7.9	63
平成 1 6 年度	9,929	365	27.2	85
	2,465	365	6.8	62

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		
1 2 年	9	土	14	日	27	月	50	16.7
1 3 年	2	月	1	火	88	水	91	30.3
1 4 年	1	火	18	水	37	木	56	18.7
1 5 年	1	水	11	木	6	金	18	6.0
1 6 年	0	木	0	金	1	土	1	0.3
1 7 年	2	土	1	日	3	月	6	2.0

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		
1 2 年	0	土	0	日	0	月	0	0.0
1 3 年	0	月	0	火	7	水	7	2.3
1 4 年	0	火	0	水	0	木	0	0.0
1 5 年	0	水	0	木	0	金	0	0.0
1 6 年	0	木	0	金	0	土	0	0.0
1 7 年	0	土	0	日	0	月	0	0.0

横田基地における正月三が日及び日曜日、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、貴官におかれましては、ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。

常日ごろ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ているところでございます。

御存知のとおり横田基地は、人口密集地に所在しており、周辺住民は昼夜を分かつた航空機の騒音に悩まされるとともに、不安な毎日を送っております。このような中であって、正月という日本の文化的祝賀行事の時季が到来いたします。

これは、私たち周辺住民にとっても、一年の門出を祝う大事な時期であります。つきましては、騒音のない静かな正月を過ごしたいと、心から願っているところであり、横田基地における正月三が日の飛行停止について、特段の御配慮をお願い申し上げます。

併せて、日曜日及び祝日の飛行停止につきましても、同時に御配慮をお願いいたします。

また、例年1月から3月にかけては、我国においては、入学試験の時期にあたり、受験生の勉強に支障となる早期、夜間の飛行については、停止されるよう要請いたします。

平成 17 年 12 月 1 日

在日米空軍第 374 空輸航空団司令官

スコット P. グッドウィン大佐 殿
東京防衛施設局長 横山 高則 殿

福生市長 野澤 久人

1 December 2005

Scott P. Goodwin
Colonel, USAF
Commander
374th Airlift Wing

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

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 (%)
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	288	82.3	62	17.7	350	100
13			35	100	35	100
14			48	100	48	100
15			40	100	40	100
16			86	100	86	100
17（12 月末現在）			124	100	124	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た。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た。

[GCA (Ground Control Approach) について]

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

[飛行コース等]

風向きにより旋回方向はかわるが、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

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。

横田基地における夜間連続離着陸訓練（NLP）の中止について（要請）

平成17年10月4日、東京防衛施設局から、米空母キティホーク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艦載機訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成17年10月18日から10月21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中止するよう米軍に申し入れることを強く要請します。

平成17年10月7日

防衛庁長官	大野 功統	}	殿
防衛施設庁長官	北原 巖男		
東京防衛施設局長	横山 高則		
横田防衛施設事務所長	泉 悦洋		
外務大臣	町村 信孝		

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	羽 村 市 長	並 木 心
	立 川 市 長	青 木 久
	昭 島 市 長	北 川 穰 一
	福 生 市 長	野 澤 久 人
	武蔵村山市長	荒 井 三 男
	瑞穂町長	石塚 幸右衛門

横田基地における夜間連続離着陸訓練（NLP）の中止について（要請）

平成17年10月4日、東京防衛施設局から、米空母キティホーク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艦載機訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成17年10月18日から10月21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中止するよう、強く要請します。

平成17年10月7日

在日米軍司令官	ブルース・A・ライト中将	}	殿
在日米海軍司令官	ジェームス・D・ケリー少将		
米海軍厚木海軍航空施設司令官	リード・A・エクストロム大佐		
米海軍第5空母航空団司令官	ギャリー・R・メイス大佐		

横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会

会 長	東京都知事	石 原 慎 太 郎
副会長	羽 村 市 長	並 木 心
	立 川 市 長	青 木 久
	昭 島 市 長	北 川 穰 一
	福 生 市 長	野 澤 久 人
	武蔵村山市長	荒 井 三 男
	瑞 穂 町 長	石塚 幸右衛門

横田基地における夜間連続離着陸訓練（NLP）の中止について（要請）

平成17年10月4日、東京防衛施設局から、米空母キティホーク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艦載機訓練が天候等の事情により実施できない場合は、平成17年10月18日から10月21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中止するよう海軍に申し入れることを強く要請します。

平成17年10月7日

第5空軍司令官 ブルース・A・ライト中将

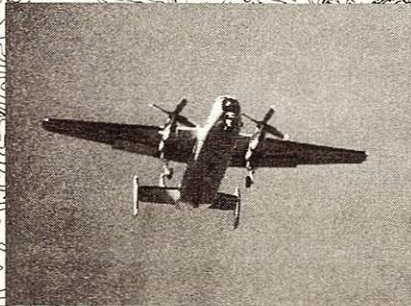
在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

スコット・P・グッドウィン大佐

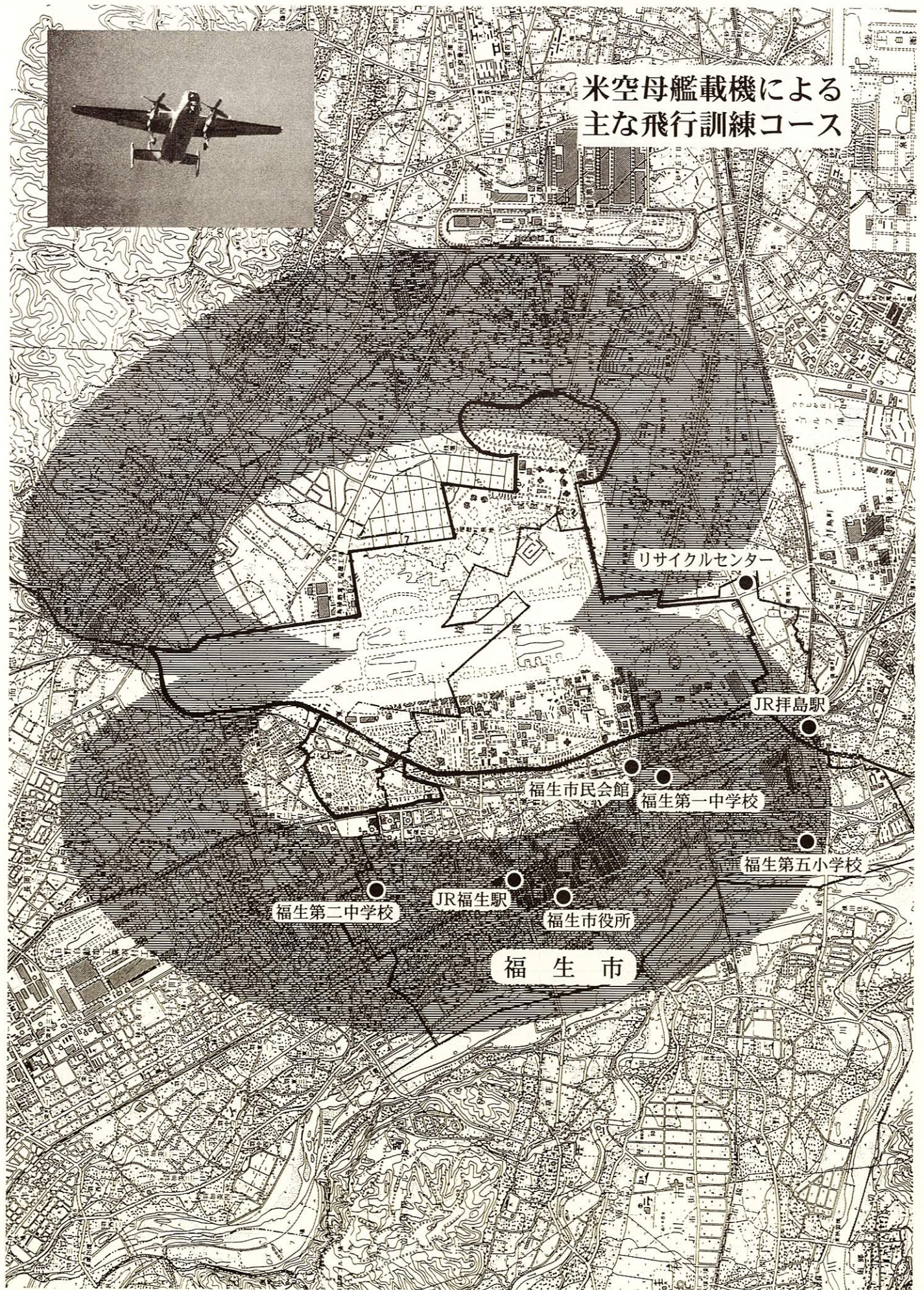
殿

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	羽 村 市 長	並 木 心
	立 川 市 長	青 木 久
	昭 島 市 長	北 川 穰 一
	福 生 市 長	野 澤 久 人
	武蔵村山市長	荒 井 三 男
	瑞 穂 町 長	石塚 幸右衛門



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	57年度	2/14~18 21~22	7日間	18:00~20:00	2/15.16.21	3日間	不明	不明	E-2B	1~2機	—	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	58年度	10/3~7 11~15	10日間	18:30~21:00	10/3~7 11~14	9日間	不明	不明	E-2B	1~2機	—	0
昭和58年度計				20日間			15日間	不明	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				88	18
6	6	62年度	4/16~17 20~22	5日間	12:00~14:00 18:30~20:30	4/16.17.20	3日間	254 + α	11:40~14:17 18:04~20:55	E-2C	1~2機	89 (4/20)	11
7	7	62年度	9/8~11.14 16~18	8日間	10:00~12:00 19:00~21:00	9/8~11.14.16 17	7日間	283	9:49~12:01 18:44~21:11	E-2C	1~2機	86 (9/16)	27
8	8	62年度	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				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	63年度	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				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				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	2年度	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				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	3年度	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	3年度	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	—	—	—	3日間	10:30~11:30 14:00~16:00	—	0日間	—	—	—	—	—	—
18	—	—	—	5日間	12:00~15:30 18:00~21:30	—	0日間	—	—	—	—	—	—
19	17	3年度	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	3年度	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	3年度	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				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	4年度	1/18~23 25~29	11日間	14:00~16:30 17:30~21:30	1/19~21.23	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	4年度	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				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	5年度	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	5年度	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				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	5/13～26 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 2/1.2 10日間	10日間	12:00～16:00 17:00～22:00	1/26.30.31	3日間	推計330 219	12:12～21:19	E-2C S-3B C-2	1～2機	85(1/30)	13
30	—		3/6～10 5日間	5日間	17:00～22:00	訓練なし	0日間	—	—	—	—	—	—
平成6年度計				26日間			8日間	880回				91	46
31	28	7年度	8/10.14.16 予備日1/30.31 2/1.2.5.6	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 8/29.30 9/2～6 予備日8/26～8/30 9/2～9/6 10日間	3日間	12:00～14:00 18:00～20:00	4/23～25	3日間	推計556 88	11:39～20:44	E-2C	1～3機	81(4/25)	9
34	31		8/29.30 9/2～6 予備日8/26～8/30 9/2～9/6 10日間	10日間	11:00～13:00 18:00～21:00	8/29 9/2.3.4.6	5日間	推計424 232	10:34～20:58	E-2C C-2	1～3機	85(9/2)	(1) 44
35	32		2/10.11.12 予備日2/6.7	5日間	18:00～22:00	2/10.11.12	3日間	237	10:38～20:02	E-2C C-2	1～4機	86(2/12)	14
平成8年度計				18日間			11日間	557回				86	67
36	33	9年度	8/20～22 予備日8/18～22	5日間	11:00～13:00 19:00～21:00	8/20～22 (夜間訓練なし・各 当日連絡あり)	3日間	推計138 56	10:44～13:05	E-2C C-2	2機	84(8/21)	(12) 1
37	34		1/9～13 予備日1/14～19	11日間	～23:59	1/9～12 4日間 1/9訓練開始後通告 土、日曜日含む	4日間	1,191	9:59～21:11	E-2C C-2 S-3B	1～8機	93(1/11)	80
平成9年度計				16日間			7日間	1,247回				93	81
38	35	10年度	6/29～7/2 予備日6/27～1/3 9/24 予備日9/18. 9/21～25 6日間 追加、変更通告 9/24. 9/25	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 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 変更通告 13:00～16:00 18:00～20:00 18:00～22:00	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 視	3日間	18:00～21:00 西からの襲撃による回答 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	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	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11年度 累計		(実施日数)			
304 日間 (通告日数)		197 日間		16,100 回 16,866 + α 推計	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)		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.6.1.11.22 S.6.1.11.29 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。なお、これについては、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。

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。

平成17年11月30日東京高等裁判所は、「過去文の損害賠償を認め、将来分は却下、飛行差し止めについては棄却」という判決が出ている。なお、米国政府との交渉義務については、内閣の裁量とした。

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 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 千万円の賠償を命じた。 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	・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。同 28 日上告 平成 14 年 4 月 12 日同上の上告棄却 2002 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 年 11 月 26 日東京高裁にて控訴審開始 2005 年 11 月 30 日 ・飛行差し止め 棄却、将来分損害賠償 却下、危険への接近 適用なし、 ・損害賠償(過去分)総額約 3 億 2 千万円 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		
判 決	・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。		・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。

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)

その後、テレビ共同受信施設組合のうち、3組合は、民間のケーブルテレビに切り替えを行ない、その工事費は防衛施設局の負担で実施したことから組合を解散している。

各組合及び覚書は次のとおりである。

組 合 名	障害施設	対象戸数	解散の状況
熊川地区テレビ共同受信施設組合	高架水槽	約150戸	H17年9月4日
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	H16年3月31日
牛浜・原ヶ谷戸地区テレビ共同受信施設組合	高層住宅1棟	約245戸	
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	H11年9月30日

覚

書

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

（受信障害改善対策）

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

（改善の方法）

第2条 乙は、前条に掲げる改善対策をたてるため実施した受信状況（劣化度）調査の結果により、各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のないところであり、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「消防相互応援協定」を結び（昭和51年1月20日）火災等の不慮の災害に備えている。

最近における東京周辺の主な航空機事故は次のとおりである。

東京周辺の主な米軍航空機事故一覧表

事 故 発 生 日	機 種	事 故 内 容
昭和 40 年 2 月 2 日	T-33	入間市へ墜落乗員 2 名死亡
昭和 40 年 2 月 16 日	F-105	青梅市内の山林、農地に墜落、農地 4 ヘクタールが被害
昭和 40 年 5 月 5 日	F-105	相模原市内へ墜落、死者 2 名、負傷者 8 名、家屋損害 4 戸
昭和 41 年 9 月 12 日	輸送機	立川市の農地へ墜落
昭和 42 年 2 月 1 日	F-105	府中市の多摩川へ墜落
昭和 44 年 1 月 12 日	F-4	入間市の山林へ墜落、高圧送電線を切断したため、昭島市を始め立川市、府中市、日野市の一部が停電した。乗員 2 名死亡。
昭和 46 年 8 月 24 日	F-8J	横浜市旭区に墜落、山林、家屋及び自動車一部破損
昭和 46 年 12 月 20 日	CH-46	横田基地滑走路南端付近へ厚木基地所属米海兵隊ヘリコプターが墜落、乗員 7 名死亡
昭和 51 年 10 月 24 日	CH-53	瑞穂町の民家へヘリコプターの窓枠が落下
昭和 51 年 11 月 2 日	C-1A	厚木基地内ゴルフ場に墜落、乗員 6 名死亡
昭和 52 年 9 月 27 日	RF-4B	横浜市内へ墜落、死者 2 名、負傷者 7 名、家屋損害 2 戸
昭和 53 年 4 月 21 日	VHP	米軍ヘリコプターが世田谷区内に不時着
昭和 54 年 4 月 4 日	UH-1H	横浜市内に不時着
昭和 58 年 4 月 4 日	セスナ	横田基地エアロクラブセスナ機オーバーライン不時着
昭和 58 年 5 月 24 日	SH-2F	埼玉県飯能市の中学校校庭に不時着(ナイターでソフトボウル中)
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、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 60 cm、長さ 90 cm 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	S-3	空母ステニスの艦載機 S-3 が北硫黄島に墜落、パイロット 4 名死亡
平成 16 年 8 月 19 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N がエンジントラブルのため、横浜市西区港みらいのヘリポートに緊急着陸した
平成 16 年 8 月 21 日	C-130	横田基地友好祭において、瑞穂町上空で C-130 よりパラシュート降下をするため、米海軍所属の軍人が下方を確認した際に、ヘルメットを落とした。ヘルメットは瑞穂町の工場敷地内で発見された
平成 16 年 11 月 2 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、コックピットでの異常を察知した後、沼津市の野球場に、安全点検のため事故予防着陸した
平成 16 年 11 月 23 日	UH-1N	横田基地所属の UH-1N が、コックピットでの異常を察知した後、調布飛行場に、安全点検のため事故予防着陸した
平成 17 年 4 月 14 日	EA-6B	米軍艦載機 EA-6B 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	FA-18	米軍艦載機 FA-18 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

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。

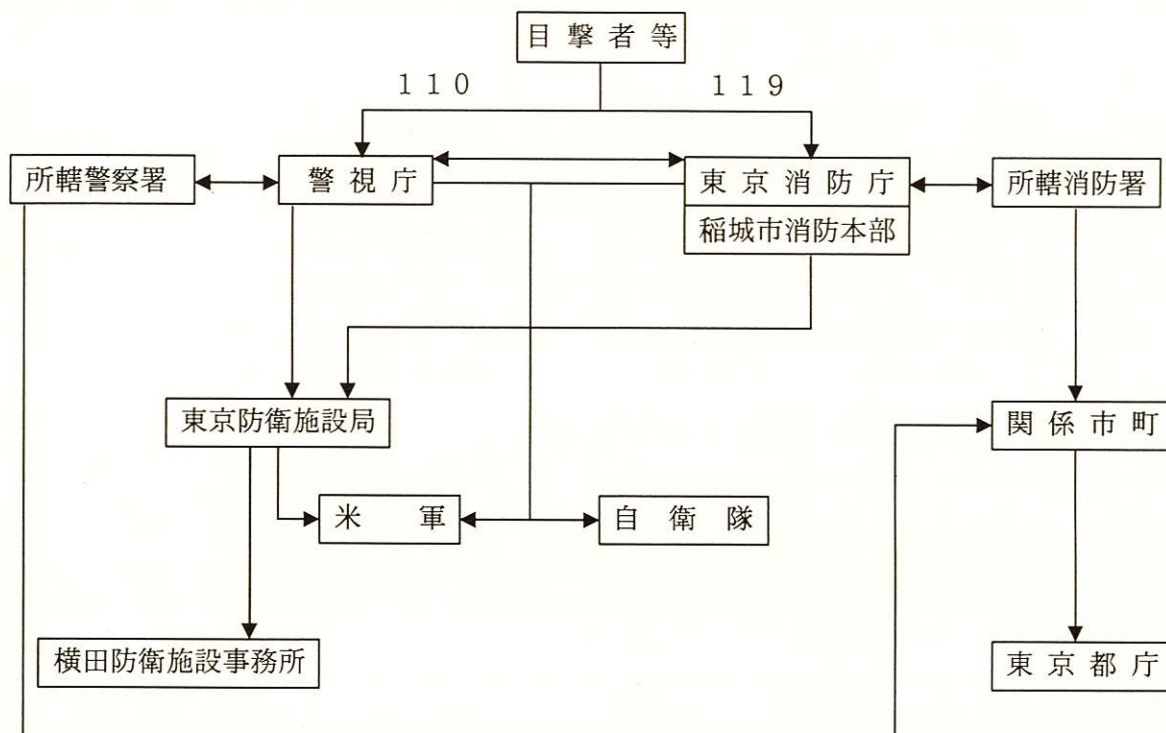
附 則

この要綱は、平成2年7月20日から施行する。

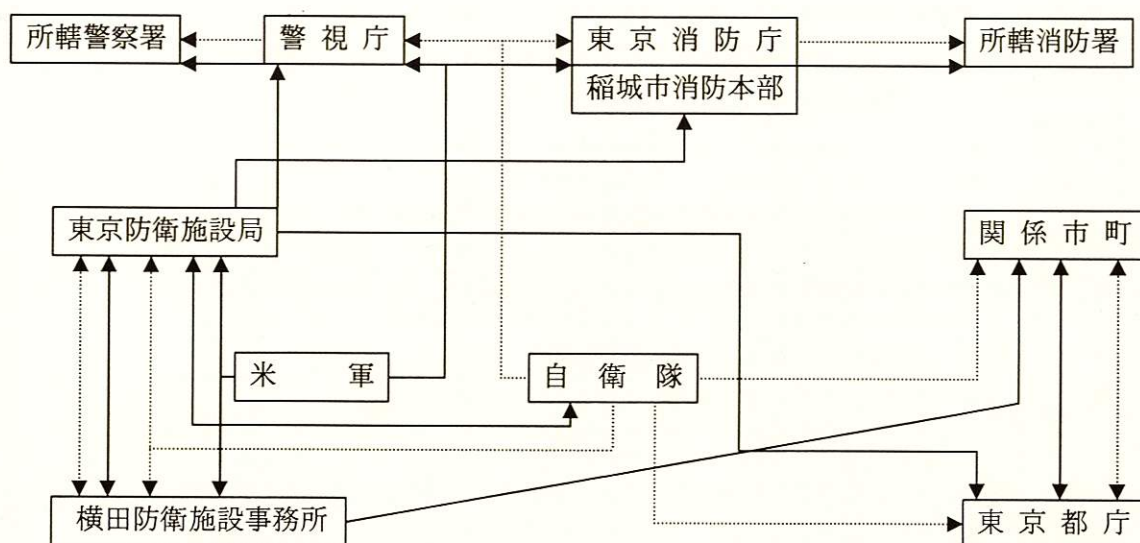
(注) 別表1については掲載していません。

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) 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出判明
	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 ・ 「燃料漏出に関する報告」として、メモ程度の文書が横田防衛施設事務所から届けられる
	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、漏出燃料早期除去等の要請を行う
	8.31 ・ 燃料漏出に関し早期除去等の要請を再度行い、今回は初めて、環境庁にも要請を行った
	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出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、燃料漏出に関し、連絡会代表幹事である福生市長宛に回答文書が届く
	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
H.7	12.16 ・ 福生市議会横田基地対策特別委員会が開催され、燃料漏出に関し、経過報告等を行う
	1.25 ・ 東京防衛施設局長より、燃料漏出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、漏出燃料の早期除去、現場確認につき再度要請するとともに、今後の報告等については、理解できる形で速やかに開示されるよう要請
	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: 漏出燃料の早期除去・漏出現場確認・除去作業の実施時期及び方法) 「要請先: 横田基地司令官、東京防衛施設局長、環境庁、東京都知事」 ・ 横田基地、広報官に 5 項目の質問メモを提出し、8 月 22 日までに回答を依頼
	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
	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

H.7	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。なお、平成15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

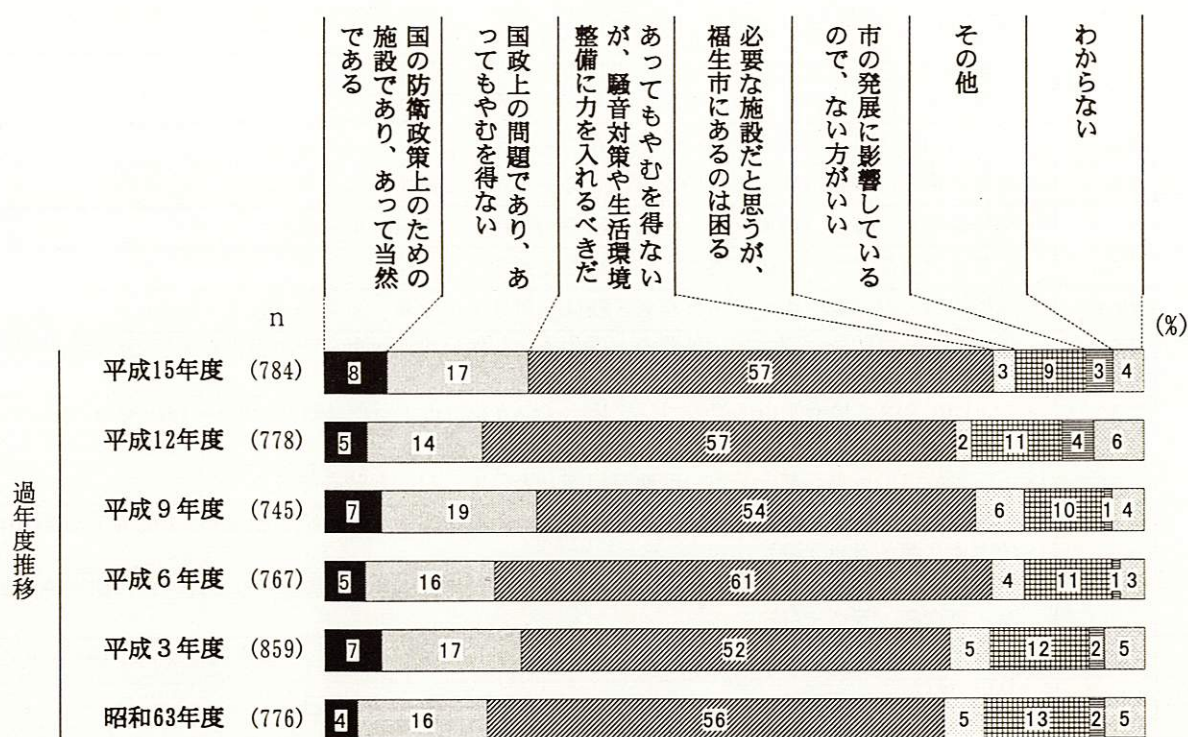
対象者：市内在住の満20歳以上の個人 1,000人

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。



（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。

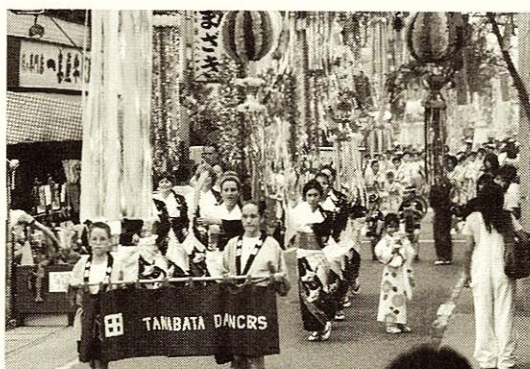


日米友好祭風景

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（KPCP）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。