

3 基地と市民生活

(1) 航空機騒音

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形化、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等、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わけではなく、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った。なお、平成12年9月以後、横田基地では艦載機の離発着訓練は行われていない。

航空機騒音は、市民生活への影響が大きいため、今後も引き続き、騒音測定を継続していくとともに、国及び米軍に対して、市民から寄せられる騒音苦情の国や米軍への連絡及び申入れ、航空機の運用や訓練・演習に対するその都度の要請、また、横田基地における空母艦載機の着陸訓練（FCLP）の中止、住宅防音工事等の国の周辺対策事業の充実及び強化の要請等、東京都や横田基地周辺市町等とも連携しながら取り組む必要がある。

ア 航空機騒音に係る環境基準

昭和48年12月に、環境基本法（平成5年法律第91号）第16条第1項の規定に基づく騒音に係る環境上の条件につき、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その達成期間について、環境庁から告示された。

なお、航空機騒音に係る環境基準は、騒音測定機器が技術的に進歩したこと、また、諸外国の動向にあわせて、平成19年12月に一部改正がなされている。この改正により、評価指標として、WECPNL（加重等価平均感覚騒音レベル）からLden（時間帯補正等価騒音レベル）が採用されることとなった（施行日：平成25年4月1日）。

環境基準は、地域を「Ⅰ類型」と「Ⅱ類型」に区分しており、各類型をあてはめる地域は、都道府県知事が指定することとなっている。

I 類型…専ら住居の用に供される地域で、基準値 57dB 以下

II 類型… I 類型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 62dB 以下

※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。

※Lden : 時間帯補正等価騒音レベル (夕方の騒音、夜間の騒音に重み付けを行い評価した 1 日の等価騒音レベル)。Lden の「den」は、Day (昼)、Evening (夕)、Night (夜) の頭文字である。航空機の離着陸などに伴い発生する「飛行騒音」に加え、航空機が滑走路・誘導路上を移動する際の騒音やエンジンテストによる騒音等の地上騒音も測定・評価の対象となっている。

達成期間等について、公共用飛行場等の周辺地域においては、飛行場の区分ごとに達成され、又は維持されるべき期間が示されている。

(ア) 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。

飛行場の区分		達成期間	改善目標
新設飛行場		直ちに	—
既設飛行場	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
		B	10 年以内
	成田国際空港		5 年以内に、70dB 未満とすること又は 70dB 以上の地域において屋内で 50dB 以下とすること。
第一種空港 (成田国際空港を除く。)	及び福岡空港	10 年をこえる期間内に可及的速やかに	1 5 年以内に、70dB 未満とすること又は 70dB 以上の地域において屋内で 50dB 以下とすること。 2 10 年以内に、62dB 未満とすること又は 62dB 以上の地域において屋内で 47dB 以下とすること。

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。

第二種空港のうち、B とはターボジェット発動機を有する航空機が定期航空運送事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。

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。

(イ) 自衛隊等が使用する飛行場の周辺地域においては、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（ア）の表の飛行場の区分に準じて環境基準が達成され、又は維持されるように努めるものとする。

- (ウ) 航空機騒音の防止のための施策を総合的に講じても、(ア)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地域においては、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。

【横田飛行場における環境基準の指定地域等】

東京都における環境基準の類型をあてはめる地域の指定については、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。

区域：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2,000mの地点を通る中心線と平行な直線、中心線から直角方向に西側3,000mの地点を通る中心線と平行な直線、東京都と埼玉県との境界及び町田市と八王子市との境界に囲まれた地域。ただし、日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第6条に基づく施設及び区域、並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定(昭和35年条約第7号)第2条第1項の規定による施設及び区域の存する区域を除く。

地域類型：Ⅰ…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第一種・第二種低層住居専用地域、第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域及び準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…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

【住宅防音工事の助成に係る区域の見直し】

横田基地における住宅防音工事の対象区域である第一種区域(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一種区域等の見直しが行われた。(平成17年10月20日告示)

区域指定の状況及び対象世帯数(概数)

第一種区域	WECPNL85	(昭和54年8月31日告示)
	WECPNL80	(昭和55年9月10日告示)
	WECPNL75	(昭和59年3月31日告示)
第一種区域の見直し(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）

第二種区域の見直し（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

また、東京都でも環境基準の地域類型の指定に伴い、横田飛行場については、4地点で固定調査を、12地点で分布調査を実施している。

【福生市による騒音測定】

市では航空機騒音の状況を把握するため、市内2箇所に航空機騒音測定機を設置し常時測定を実施している。また、測定結果は、広報ふっさ、市ホームページ、事務報告書等に掲載・公表している。

（ア） 離着陸付近

測定場所：福生市大字熊川1,571番地付近（誘導灯付近）

測定機種：リオン株式会社製 リオンNA-37型

測定条件：70dB以上の音が3秒間継続し、かつ、暗騒音+10dB以上の騒音を記録している。

類 型：Ⅰ（第一種低層住居専用地域）

その他：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1,603番地2の不燃物終末処理場（さつき園）で測定を開始した。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1,571番地付近）に設置替え（リオンNA-35）し、11月から測定を開始した。

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

（イ） 市街地内

測定場所：福生市本町5番地（福生市役所屋上）

測定機種：リオン株式会社製 リオンNA-37型

測定条件：70dB以上の音が5秒間継続し、かつ、暗騒音+10dB以上の騒音を記録している。

類 型：Ⅱ（近隣商業地域）

その他：リサイクルセンター（平成7年11月からは誘導灯付近）の場所は飛行直下であり、また、福生市の東端でもあるため、住宅地の平均的な位置での測定も必要なことから、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月に市役所屋上に測定機を設置し、9月から測定を始めた。

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

※暗騒音：ある一つの特定騒音に着目した場合、それ以外のすべての騒音。ある場所の騒音の状況を決定する騒音源として航空機騒音、鉄道騒音、自動車騒音等がある場合、騒

音源が特定できるものはすべて特定騒音であるが、航空機騒音に着目したとき、それを除くすべての騒音は暗騒音となる。

【東京都による騒音調査】

環境局環境改善部大気保全課が担当しており、横田基地の東西南北の4地点（瑞穂町、昭島市、福生市及び武蔵村山市）で固定調査を、滑走路の延長線上を中心に12地点（瑞穂町、羽村市、福生市、立川市、昭島市、八王子市及び日野市）で分布調査を実施している。

固定調査（同一地点で、通年連続して測定を実施する調査）については、市内では福生第二中学校が調査地点となっている。平成7年10月より調査が開始されているが、調査開始以来、環境基準に適合している。

分布調査（1測定地点につき連続した2週間で測定を実施する調査）については、市内では福生第五小学校が調査地点となっているが、同様に環境基準に適合している。

出典：令和2年12月22日東京都環境局報道発表資料

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。

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

近年は、横田基地の常駐機（C-130、CV-22等）の市内上空での飛行訓練やセスナ機に関する苦情がほとんどである。

市では、苦情を受ける都度、受付日時や苦情の内容を防衛省北関東防衛局横田防衛事務所を通じ、横田基地に申し入れるとともに、必要に応じて直接、横田基地に対しても申入れを行っている。

また、東京都や横田基地周辺5市1町でも連携して、国や米軍に対して、日米合同委員会の合意事項の遵守、夜間及び早朝の制限時間の拡大、土日や年末年始等の特別な日における飛行配慮、基地周辺市街地上空での低空飛行や旋回飛行を行わないこと等を要請している。なお、正月三が日における飛行の差控えについては、毎年11月頃に別個に要請を行っている。

更に、市議会横田基地対策特別委員会においても、国に対して、騒音防止対策の推進について、強く要請している。

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

年度別航空機騒音苦情受付件数

年度	軍用機等		セスナ機		合計	
	件数 (件)	比率 (%)	件数 (件)	比率 (%)	件数 (件)	比率 (%)
平成 22	58	29.7	137	70.3	195	100.0
23	41	34.5	78	65.5	119	100.0
24	103	79.8	26	20.2	129	100.0
25	169	79.3	44	20.7	213	100.0
26	177	87.2	26	12.8	203	100.0
27	160	84.7	29	15.3	189	100.0
28	111	74.5	38	25.5	149	100.0
29	73	59.3	50	40.7	123	100.0
30	83	69.7	36	30.3	119	100.0
令和元	118	81.9	26	18.1	144	100.0
2	81		26		107	

※表中、令和2年度については、令和2年12月末現在の件数である。

エ 米空母艦載機による訓練

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

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

（ア） 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。

（イ） 横田基地での訓練経過と対応

横田基地では、従来主に所属機であるC-130による市内上空の旋回飛行訓練が行われていた。しかし、昭和58年1月5日、国（防衛施設庁）から「米海軍第7艦隊所属の空母艦ミッドウェーの艦載機E-2B（ホークアイ双発プロペラ機）2機による夜間離着陸訓練を午後6時から8時まで横田基地において実施する。訓練期間は1月5日から8日までの4日間である。」との連絡が入り訓練が実施された。これが、艦載機訓練の発端である。

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

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

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

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

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

機種は、昭和 61 年に E-2 B から E-2 C 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 S 3-B (ジェット機) が、さらに平成 6 年からは艦上輸送機の C-2 も加わり実施された。

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

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

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

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

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

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

(ウ) G C A (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。N L P と同様に旋回をするが、その飛行間隔は長く、着地をせずといわゆるローパスを行う。

(エ) 飛行コース等

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

(オ) 代替訓練施設の建設

周辺住民に大きな騒音をもたらす艦載機訓練の問題解決に必要とされる代替訓練施設については、昭和 60 年 1 月に開催された日米首脳会議で米大統領が自ら言及し、早期解決を内閣総理大臣に要請したと報道されており、日米間の大きな懸案となっていた。市

街地での訓練は、深刻な騒音問題が発生していることや街の灯火により訓練の効果が上がらないなどの事情もあり、国では、関東地方及びその周辺に十分な訓練ができる場所を確保しようと調査をしてきた経過があった。その結果、国は三宅島を適地として施設の建設を推進しようとしたが、住民の反対により建設には至らなかった。

平成元年1月に防衛施設庁は、訓練施設として硫黄島を暫定的に使用することを日米間で基本的に合意したと発表した。そして、平成元年度から5か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り、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、艦載機着陸訓練は硫黄島で行われることとなった。

(カ) 近年の状況

横田基地での艦載機着陸訓練は、平成12年9月を最後に実施されていないが、その後も、硫黄島における天候等の事情により、所要の訓練を実施できない場合に訓練が実施される予備飛行場として横田基地が指定されている。

近年では、令和2年5月の訓練において三沢、厚木及び岩国の各基地とともに横田基地が予備飛行場に指定されたため、横田基地周辺市町基地対策連絡会では、外務大臣、防衛大臣、北関東防衛局長等の国関係のほか、米海軍、米空軍関係に対して、横田基地において空母艦載機による着陸訓練を実施しないよう、強く要請している。

平成27年度航空機騒音測定結果

測定場所 上段：誘導灯付近
下段：市役所屋上

月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音圧 レベル (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
27年 4月	5分01秒	120	720	149	17	886	29.5	66
	1分56秒	87	198	75	1	274	9.1	50
5月	3分42秒	116	600	87	16	703	22.7	64
	57秒	88	132	34	0	166	5.4	48
6月	7分56秒	113	1,080	323	9	1,412	47.1	65
	2分45秒	90	250	181	0	431	14.4	53
7月	5分59秒	115	845	239	10	1,094	35.3	65
	1分56秒	88	194	130	0	324	10.5	51
8月	3分46秒	114	544	180	11	735	23.7	67
	47秒	87	74	62	0	136	4.4	47
9月	4分23秒	117	544	126	13	683	22.8	64
	55秒	108	98	44	3	145	4.8	59
10月	7分00秒	115	940	369	5	1,314	42.4	67
	2分42秒	89	247	172	0	419	13.5	52
11月	5分19秒	116	615	166	62	843	28.1	65
	1分07秒	94	99	51	5	155	5.2	50
12月	3分36秒	114	541	143	3	687	22.2	64
	1分00秒	89	100	55	0	155	5.0	47
28年 1月	8分07秒	117	957	328	7	1,292	41.7	68
	2分51秒	90	204	181	3	388	12.5	52
2月	6分27秒	115	790	260	5	1,055	36.4	64
	2分41秒	91	190	121	3	314	10.8	52
3月	6分53秒	116	930	250	11	1,191	38.4	65
	2分9秒	90	205	98	2	305	9.8	51
合 計			9,106	2,620	169	11,895	32.5	66
			1,991	1,204	17	3,212	8.8	52

平成28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)	最高音圧 レベル (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
28年 4月	4分15秒	111	592	109	10	711	23.7	62
	1分1秒	91	100	47	0	147	4.9	48
5月	5分46秒	116	810	201	35	1,046	33.7	65
	2分8秒	91	199	111	3	313	10.1	51
6月	6分40秒	115	1,001	231	4	1,236	41.2	65
	2分6秒	94	200	82	0	282	9.4	51
7月	5分59秒	111	811	276	17	1,104	36.8	63
	1分42秒	90	149	111	0	260	8.4	50
8月	3分18秒	122	485	64	16	565	18.2	70
	42秒	90	72	23	3	98	3.2	47
9月	8分31秒	113	586	126	50	762	25.4	66
	51秒	88	74	48	3	125	4.2	47
10月	5分53秒	112	785	231	9	1,025	33.1	65
	2分21秒	90	213	116	2	331	10.7	51
11月	6分13秒	115	842	229	14	1,085	36.2	64
	1分57秒	89	180	112	1	293	9.8	51
12月	3分38秒	120	523	107	4	634	20.5	67
	1分5秒	88	91	42	1	134	4.3	48
29年 1月	4分42秒	117	599	208	14	821	26.5	65
	1分35秒	89	153	81	4	238	7.7	49
2月	3分33秒	118	482	118	6	606	21.6	66
	1分18秒	87	113	57	3	173	6.2	48
3月	6分14秒	110	939	246	6	1,191	38.4	63
	1分56秒	89	170	127	5	302	9.7	51
合 計			8,455	2,146	185	10,786	29.6	66
			1,714	957	25	2,696	7.4	50

※データ欠損期間：誘導灯付近 7月4日18:40～7月6日14:27

平成29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)	最高音圧 レベル (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
29年4月	5分6秒	113	704	171	19	894	29.8	63
	1分18秒	110	151	58	1	210	7.0	56
5月	5分1秒	114	930	109	11	1,050	33.9	62
	47秒	86	112	29	0	141	4.5	44
6月	6分18秒	118	894	217	25	1,136	37.9	66
	1分23秒	92	157	68	6	231	7.7	51
7月	3分57秒	102	538	152	9	699	24.1	60
	59秒	87	130	64	0	194	6.3	47
8月	3分41秒	112	606	122	19	747	24.1	63
	22秒	83	54	12	0	66	2.3	42
9月	8分11秒	109	558	90	30	678	22.6	63
	48秒	94	85	46	1	132	4.9	46
10月	4分13秒	106	645	97	21	763	24.6	63
	19秒	86	78	10	0	88	2.8	40
11月	6分38秒	115	771	220	45	1,036	34.5	67
	2分59秒	86	89	54	5	148	4.9	46
12月	2分47秒	117	364	73	28	465	15.0	63
	51秒	95	21	8	0	29	0.9	41
30年1月	5分5秒	104	830	128	3	961	31.0	59
	38秒	100	80	23	0	103	3.3	45
2月	4分43秒	113	658	122	8	788	28.1	62
	36秒	88	33	18	0	51	1.8	43
3月	5分20秒	104	836	191	6	1,033	33.3	60
	32秒	88	44	47	1	92	3.0	45
合 計			8,334	1,692	224	10,250	28.2	63
			1,034	437	14	1,485	4.1	46

※データ欠損期間：誘導灯付近 7月18日14：18～7月21日22：29、市役所屋上 8月29日23：34～9月4日16：29

平成30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)	最高音圧 レベル (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
30年4月	5分19秒	113	762	178	16	956	31.9	62
	33秒	97	68	23	2	93	3.1	46
5月	5分37秒	112	840	198	8	1,046	33.7	63
	31秒	92	63	18	0	81	2.6	43
6月	3分13秒	116	538	83	28	649	21.6	65
	12秒	84	33	12	0	45	1.5	38
7月	5分41秒	121	852	262	7	1,121	36.2	68
	44秒	87	86	42	0	128	4.1	44
8月	6分00秒	106	885	318	9	1,212	39.1	61
	35秒	90	90	55	0	145	4.7	44
9月	9分51秒	120	636	197	4	837	27.9	66
	39秒	87	68	61	0	129	4.3	44
10月	6分17秒	113	750	148	16	914	29.5	63
	28秒	85	81	24	1	106	3.4	42
11月	6分17秒	116	793	293	13	1,099	36.6	67
	1分2秒	90	121	75	0	196	6.5	47
12月	3分27秒	118	519	69	4	592	19.1	65
	24秒	88	57	9	0	66	2.1	42
31年1月	7分20秒	101	926	382	10	1,318	42.5	63
	1分14秒	88	169	100	0	269	8.7	47
2月	7分14秒	120	961	226	36	1,223	43.7	68
	1分6秒	90	106	62	2	170	6.1	49
3月	7分25秒	121	1,112	213	21	1,346	43.4	66
	55秒	89	146	55	1	202	6.5	47
合 計			9,574	2,567	172	12,313	33.7	65
			1,088	536	6	1,630	4.5	44

平成31（令和元）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

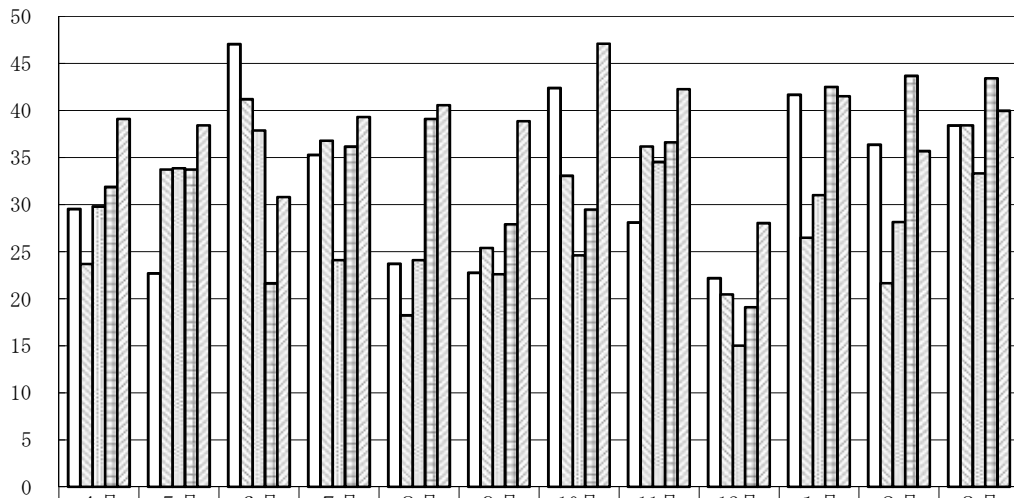
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音圧 レベル (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
31年4月	6分18秒	111	844	311	18	1,173	39.1	63
	51秒	87	93	65	0	158	5.3	46
元年5月	6分00秒	105	901	274	16	1,191	38.4	61
	39秒	88	82	50	0	132	4.3	44
6月	4分46秒	103	728	177	19	924	30.8	63
	47秒	96	156	47	1	204	6.8	46
7月	5分52秒	113	910	297	12	1,219	39.3	63
	48秒	86	127	75	0	202	6.5	45
8月	6分26秒	118	908	334	16	1,258	40.6	64
	54秒	88	127	93	0	220	7.1	46
9月	10分1秒	113	853	298	15	1,166	38.9	64
	1分22秒	97	206	86	0	292	9.7	48
10月	8分40秒	105	1,072	370	18	1,460	47.1	64
	1分8秒	88	177	74	0	251	8.1	47
11月	7分16秒	117	877	378	13	1,268	42.3	65
	1分5秒	89	120	104	1	225	7.5	47
12月	5分2秒	110	669	191	9	869	28.0	61
	35秒	87	95	28	0	123	4.0	44
2年1月	8分17秒	117	969	308	10	1,287	41.5	64
	1分13秒	88	161	95	0	256	8.3	47
2月	5分36秒	120	790	223	22	1,035	35.7	66
	45秒	87	114	34	0	148	5.1	44
3月	6分3秒	109	1,005	215	19	1,239	40.0	62
	51秒	89	138	60	1	199	6.4	45
合 計			10,526	3,376	187	14,089	38.5	63
			1,596	811	3	2,410	6.6	46

令和2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

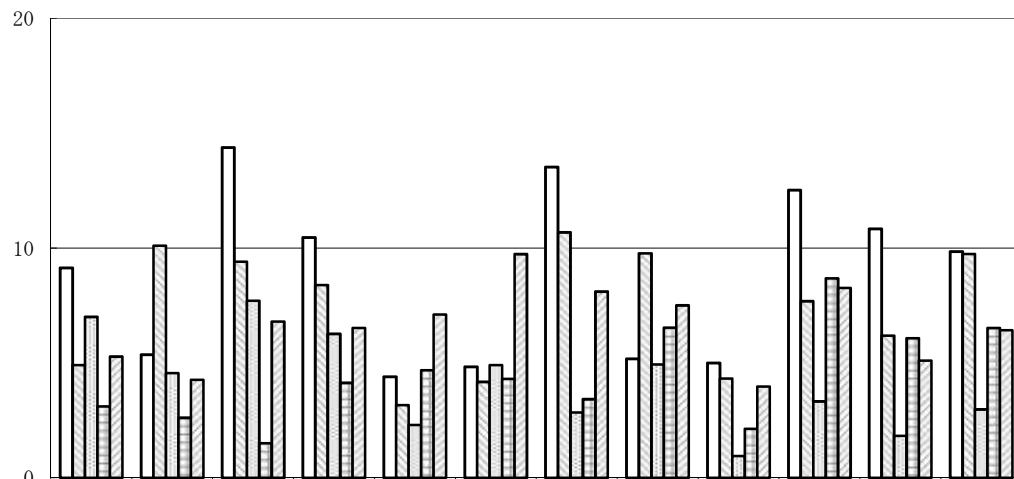
月 別	暴露時間 (1日平均)	最高音 (dB)	測 定 回 数				1日平均 (回/日)	Lden (dB)
			7時～19時	19時～22時	22時～翌7時	合 計		
2年4月	9分55秒	106	1,201	545	10	1,756	58.5	64
	1分30秒	87	204	138	1	343	11.4	48
5月	6分13秒	103	889	289	17	1,195	38.5	63
	45秒	89	107	75	0	182	5.9	45
6月	7分53秒	113	1,049	461	18	1,528	50.9	64
	1分6秒	87	110	98	0	208	6.9	47
7月	5分52秒	109	941	222	16	1,179	38.0	62
	34秒	88	93	31	0	124	4.0	43
8月	8分41秒	115	1,390	342	19	1,751	56.5	67
	1分5秒	89	202	84	0	286	9.2	46
9月	14分47秒	114	740	126	23	889	29.6	67
	22秒	87	55	41	0	96	3.2	42
10月	8分40秒	114	928	286	16	1,230	39.7	65
	37秒	88	76	68	0	144	4.6	45
11月	6分31秒	99	964	210	13	1,187	39.6	62
	32秒	88	70	43	0	113	3.8	44
12月	5分10秒	112	657	221	10	888	28.6	62
	28秒	88	59	54	0	113	3.6	44
3年1月								
2月								
3月								
合 計			8,759	2,702	142	11,603	42.2	
			976	632	1	1,609	5.9	

航空騒音機測定回数（1日平均） 測定場所：誘導灯付近



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成27年度	29.5	22.7	47.1	35.3	23.7	22.8	42.4	28.1	22.2	41.7	36.4	38.4
平成28年度	23.7	33.7	41.2	36.8	18.2	25.4	33.1	36.2	20.5	26.5	21.6	38.4
平成29年度	29.8	33.9	37.9	24.1	24.1	22.6	24.6	34.5	15.0	31.0	28.1	33.3
平成30年度	31.9	33.7	21.6	36.2	39.1	27.9	29.5	36.6	19.1	42.5	43.7	43.4
令和元年度	39.1	38.4	30.8	39.3	40.6	38.9	47.1	42.3	28.0	41.5	35.7	40.0

航空機騒音測定回数（1日平均） 測定場所：市役所屋上



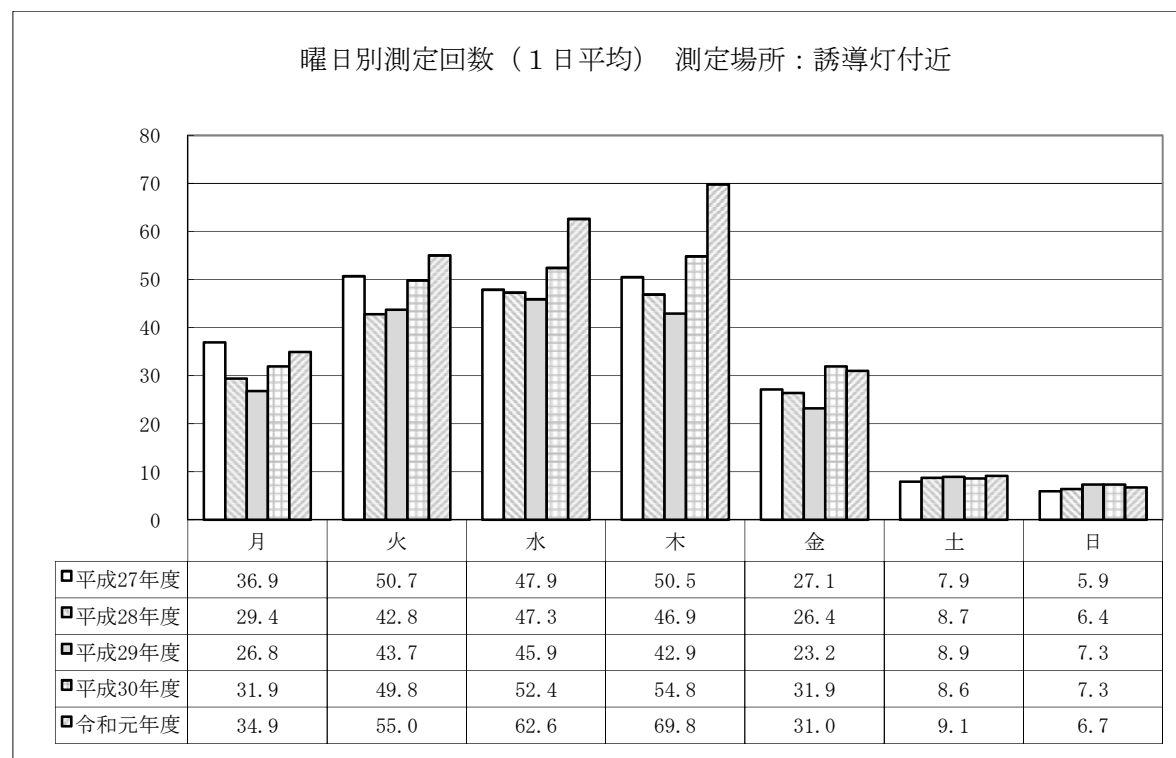
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成27年度	9.1	5.4	14.4	10.5	4.4	4.8	13.5	5.2	5.0	12.5	10.8	9.8
平成28年度	4.9	10.1	9.4	8.4	3.2	4.2	10.7	9.8	4.3	7.7	6.2	9.7
平成29年度	7.0	4.6	7.7	6.3	2.3	4.9	2.8	4.9	0.9	3.3	1.8	3.0
平成30年度	3.1	2.6	1.5	4.1	4.7	4.3	3.4	6.5	2.1	8.7	6.1	6.5
令和元年度	5.3	4.3	6.8	6.5	7.1	9.7	8.1	7.5	4.0	8.3	5.1	6.4

曜日別測定回数

測定場所：誘導灯付近

		月	火	水	木	金	土	日	合計
27 年 度	測定回数	1,920	2,637	2,539	2,674	1,408	410	307	11,895
	測定日数	52	52	53	53	52	52	52	366
	平均回数	36.9	50.7	47.9	50.5	27.1	7.9	5.9	32.5
28 年 度	測定回数	1,528	2,228	2,413	2,437	1,398	451	331	10,786
	測定日数	52	52	51	52	53	52	52	364
	平均回数	29.4	42.8	47.3	46.9	26.4	8.7	6.4	29.6
29 年 度	測定回数	1,391	2,271	2,343	2,190	1,204	472	379	10,250
	測定日数	52	52	51	51	52	53	52	363
	平均回数	26.8	43.7	45.9	42.9	23.2	8.9	7.3	28.2
30 年 度	測定回数	1,658	2,587	2,726	2,848	1,657	448	389	12,313
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	31.9	49.8	52.4	54.8	31.9	8.6	7.3	33.7
元 年 度	測定回数	1,848	2,916	3,257	3,632	1,614	472	350	14,089
	測定日数	53	53	52	52	52	52	52	366
	平均回数	34.9	55.0	62.6	69.8	31.0	9.1	6.7	38.5

曜日別測定回数（1日平均） 測定場所：誘導灯付近

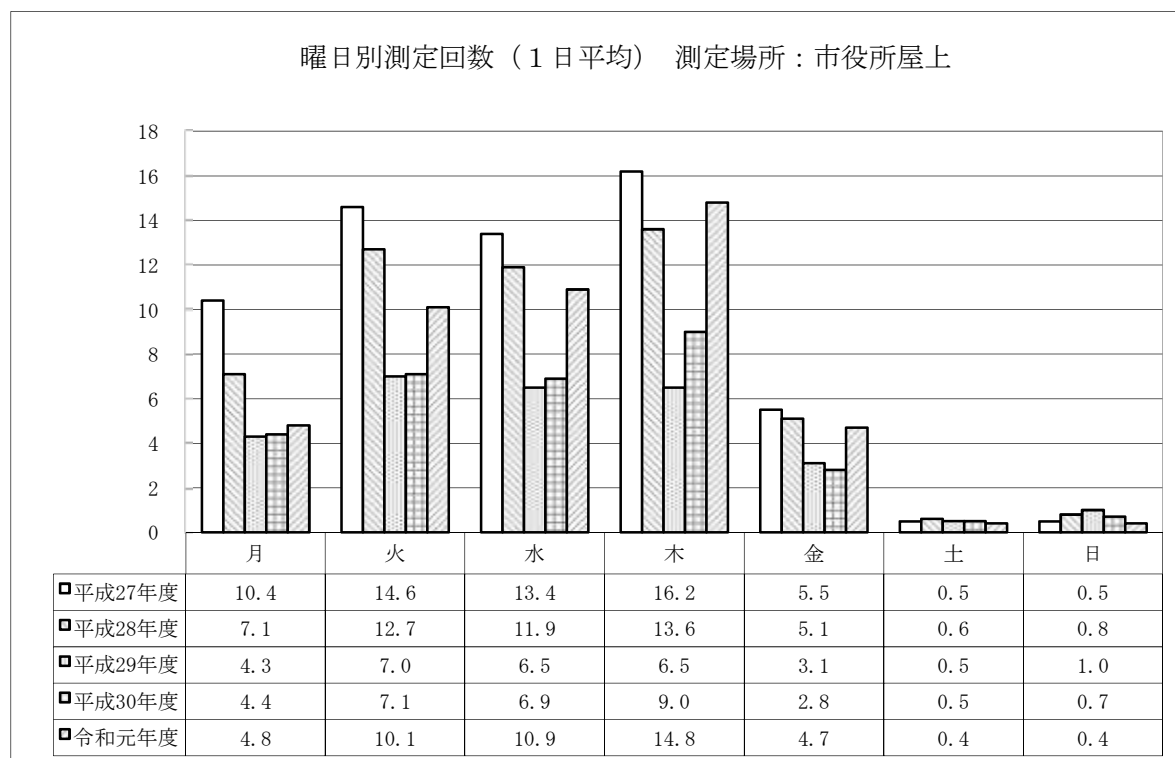


曜日別測定回数

測定場所：市役所屋上

		月	火	水	木	金	土	日	合計
27 年 度	測定回数	540	761	712	860	288	24	27	3,212
	測定日数	52	52	53	53	52	52	52	366
	平均回数	10.4	14.6	13.4	16.2	5.5	0.5	0.5	8.8
28 年 度	測定回数	368	660	620	705	270	32	41	2,696
	測定日数	52	52	52	52	53	52	52	365
	平均回数	7.1	12.7	11.9	13.6	5.1	0.6	0.8	7.4
29 年 度	測定回数	226	363	330	332	157	27	50	1,485
	測定日数	52	52	51	51	51	52	51	360
	平均回数	4.3	7.0	6.5	6.5	3.1	0.5	1.0	4.1
30 年 度	測定回数	227	369	357	467	148	24	38	1,630
	測定日数	52	52	52	52	52	52	53	365
	平均回数	4.4	7.1	6.9	9.0	2.8	0.5	0.7	4.5
元 年 度	測定回数	256	536	566	767	246	20	19	2,410
	測定日数	53	53	52	52	52	52	52	366
	平均回数	4.8	10.1	10.9	14.8	4.7	0.4	0.4	6.6

曜日別測定回数（1日平均） 測定場所：市役所屋上

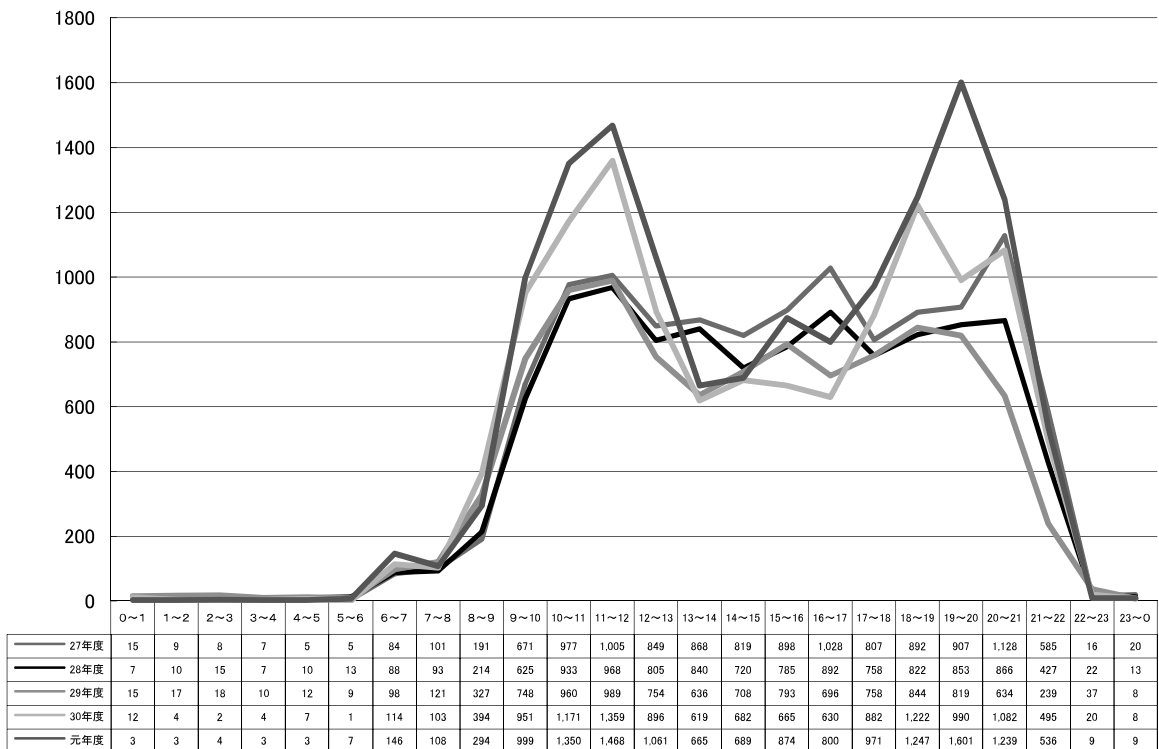


時間帯別測定回数

測定場所：誘導灯付近

時間帯	27年度		28年度		29年度		30年度		元年度	
	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	15		7		15		12		3	
1～2	9		10		17		4		3	
2～3	8	0.2	15	0.3	18	0.3	2	0.2	4	0.1
3～4	7	(22～0) を含む	7	(22～0) を含む	10	(22～0) を含む	4	(22～0) を含む	3	(22～0) を含む
4～5	5		10		12		7		3	
5～6	5		13		9		1		7	
6～7	84	0.2	88	0.2	98	0.3	114	0.3	146	0.4
7～8	101	0.3	93	0.3	121	0.3	103	0.3	108	0.3
8～9	191	0.5	214	0.6	327	0.9	394	1.1	294	0.8
9～10	671	1.8	625	1.7	748	2.1	951	2.6	999	2.7
10～11	977	2.7	933	2.6	960	2.6	1,171	3.2	1,350	3.7
11～12	1,005	2.7	968	2.7	989	2.7	1,359	3.7	1,468	4.0
12～13	849	2.3	805	2.2	754	2.1	896	2.5	1,061	2.9
13～14	868	2.4	840	2.3	636	1.8	619	1.7	665	1.8
14～15	819	2.2	720	2.0	708	2.0	682	1.9	689	1.9
15～16	898	2.5	785	2.2	793	2.2	665	1.8	874	2.4
16～17	1,028	2.8	892	2.5	696	1.9	630	1.7	800	2.2
17～18	807	2.2	758	2.1	758	2.1	882	2.4	971	2.7
18～19	892	2.4	822	2.3	844	2.3	1,222	3.3	1,247	3.4
19～20	907	2.5	853	2.3	819	2.3	990	2.7	1,601	4.4
20～21	1,128	3.1	866	2.4	634	1.7	1,082	3.0	1,239	3.4
21～22	585	1.6	427	1.2	239	0.7	495	1.4	536	1.5
22～23	16		22		37		20		9	
23～0	20		13		8		8		9	
計	11,895	32.5	10,786	29.6	10,250	28.2	12,313	33.7	14,089	38.5

時間帯別測定回数 測定場所：誘導灯付近

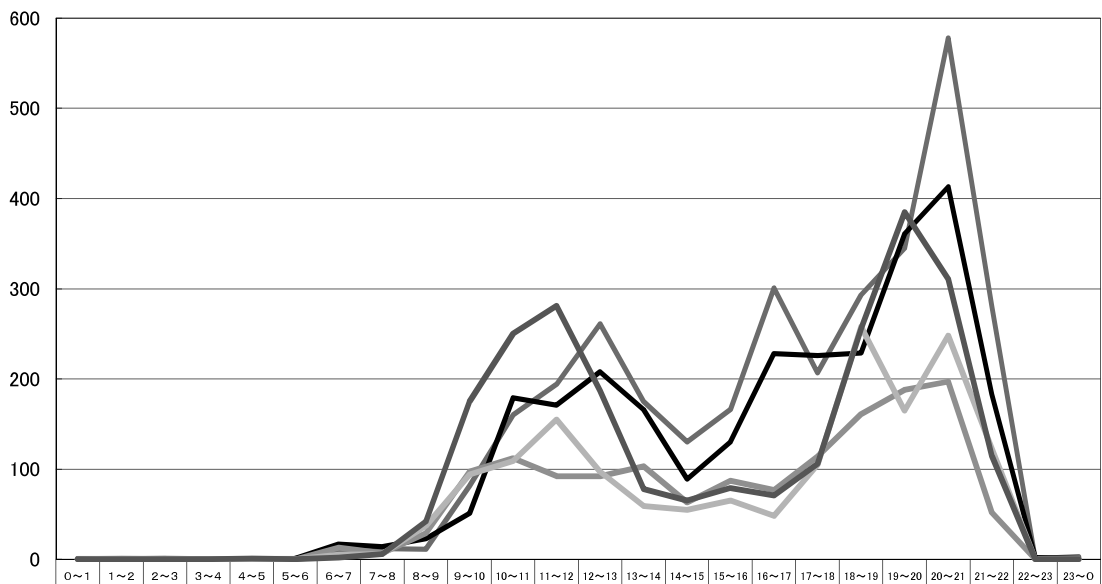


時間帯別測定回数

測定場所：市役所屋上

時間帯	27年度		28年度		29年度		30年度		元年度	
	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	0		1		0		0		0	
1～2	1		1		0		1		0	
2～3	1	0.0	1	0.0	1	0.0	0	0.0	0	0.0
3～4	0	(22～0) を含む	0	(22～0) を含む	0	(22～0) を含む	0	(22～0) を含む	0	(22～0) を含む
4～5	0		1		0		0		1	
5～6	1		1		0		0		0	
6～7	10	0.0	17	0.0	13	0.0	5	0.0	2	0.0
7～8	12	0.0	14	0.0	7	0.0	6	0.0	6	0.0
8～9	11	0.0	23	0.1	29	0.1	37	0.1	42	0.1
9～10	81	0.2	51	0.1	97	0.3	94	0.3	175	0.5
10～11	160	0.4	179	0.5	112	0.3	109	0.3	250	0.7
11～12	194	0.5	171	0.5	92	0.3	155	0.4	281	0.8
12～13	261	0.7	208	0.6	92	0.3	97	0.3	187	0.5
13～14	175	0.5	166	0.5	103	0.3	59	0.2	78	0.2
14～15	130	0.4	89	0.2	63	0.2	55	0.2	65	0.2
15～16	166	0.5	130	0.4	87	0.2	65	0.2	79	0.2
16～17	301	0.8	228	0.6	77	0.2	48	0.1	71	0.2
17～18	207	0.6	226	0.6	114	0.3	105	0.3	106	0.3
18～19	293	0.8	229	0.6	161	0.4	258	0.7	256	0.7
19～20	345	0.9	361	1.0	188	0.5	165	0.5	385	1.1
20～21	578	1.6	413	1.1	197	0.5	248	0.7	311	0.8
21～22	281	0.8	183	0.5	52	0.1	123	0.3	115	0.3
22～23	1		2		0		0		0	
23～0	3		1		0		0		0	
計	3,212	8.8	2,696	7.4	1,485	4.1	1,630	4.5	2,410	6.6

時間帯測定回数 測定場所：市役所屋上



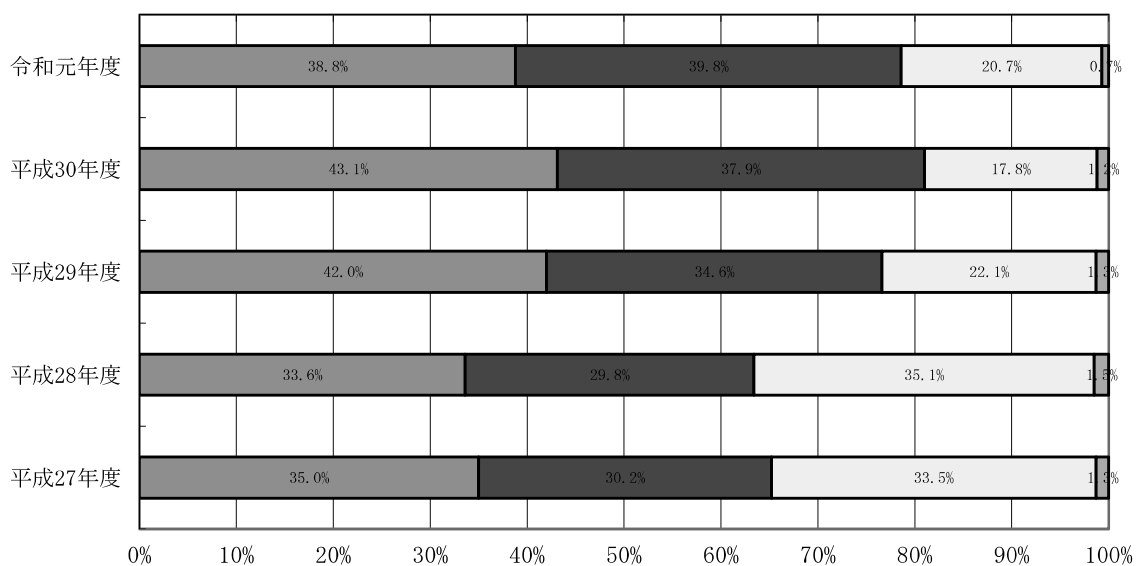
	0～1	1～2	2～3	3～4	4～5	5～6	6～7	7～8	8～9	9～10	10～11	11～12	12～13	13～14	14～15	15～16	16～17	17～18	18～19	19～20	20～21	21～22	22～23	23～0
27年度	0	1	1	0	0	1	10	12	11	81	160	194	261	175	130	166	301	207	293	345	578	281	1	3
28年度	1	1	1	0	1	1	17	14	23	51	179	171	208	166	89	130	228	226	229	361	413	183	2	1
29年度	0	0	1	0	0	0	13	7	29	97	112	92	92	103	63	87	77	114	161	188	197	52	0	0
30年度	0	1	0	0	0	0	5	6	37	94	109	155	97	59	55	65	48	105	258	165	248	123	0	0
元年度	0	0	0	0	1	0	2	6	42	175	250	281	187	78	65	79	71	106	256	385	311	115	0	0

騒音量内訳

測定場所：誘導灯付近 単位：デシベル

年度	騒音量	70～79.9	80～89.9	90～99.9	100以上	合計
27	回数	4,168	3,592	3,978	157	11,895
	百分比	35.0	30.2	33.5	1.3	100
28	回数	3,622	3,220	3,786	158	10,786
	百分比	33.6	29.8	35.1	1.5	100
29	回数	4,312	3,545	2,263	130	10,250
	百分比	42.0	34.6	22.1	1.3	100
30	回数	5,300	4,668	2,197	148	12,313
	百分比	43.1	37.9	17.8	1.2	100
元	回数	5,470	5,611	2,906	102	14,089
	百分比	38.8	39.8	20.7	0.7	100

騒音量内訳 測定場所：誘導灯付近



単位：デシベル

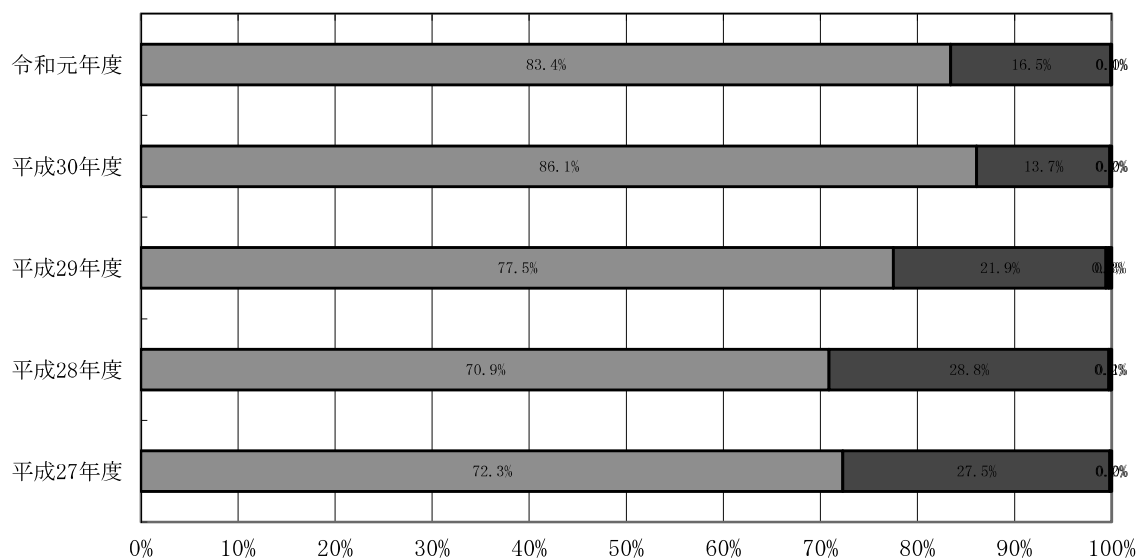
	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
■70～79.9	35.0%	33.6%	42.0%	43.1%	38.8%
■80～89.9	30.2%	29.8%	34.6%	37.9%	39.8%
□90～99.9	33.5%	35.1%	22.1%	17.8%	20.7%
■100以上	1.3%	1.5%	1.3%	1.2%	0.7%

騒音内訳

測定場所：市役所屋上 単位：デシベル

年度	騒音量	70～79.9	80～89.9	90～99.9	100以上	合計
27	回数	2,323	883	5	1	3,212
	百分比	72.3	27.5	0.2	0.0	100
28	回数	1,911	776	7	2	2,696
	百分比	70.9	28.8	0.2	0.1	100
29	回数	1,151	326	4	4	1,485
	百分比	77.5	21.9	0.3	0.3	100
30	回数	1,404	223	3	0	1,630
	百分比	86.1	13.7	0.2	0.0	100
元	回数	2,009	399	2	0	2,410
	百分比	83.4	16.5	0.1	0.0	100

騒音内訳 測定場所：市役所屋上



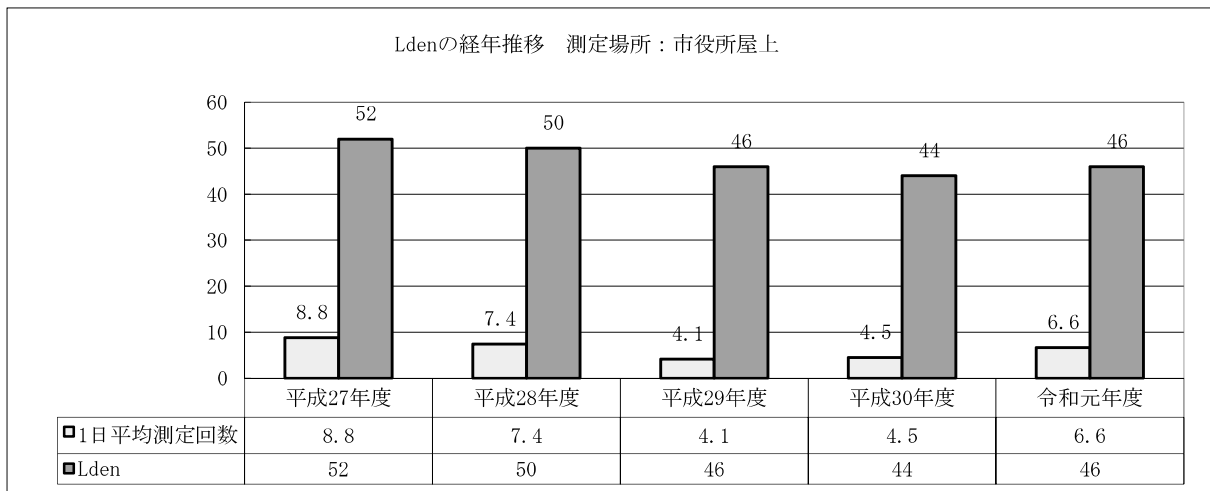
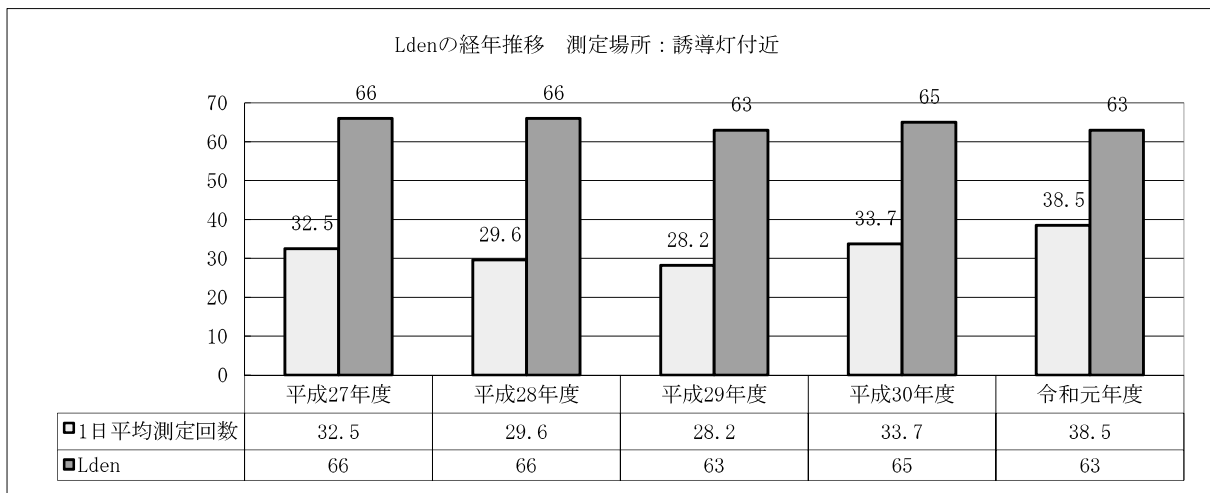
単位：デシベル

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
■70～79.9	72.3%	70.9%	77.5%	86.1%	83.4%
■80～89.9	27.5%	28.8%	21.9%	13.7%	16.5%
□90～99.9	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%	0.1%
□100以上	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.0%

測定回数とLden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	測定回数	測定日数	1日平均	Lden
平成27年度	11,895	366	32.5	66
	3,212	366	8.8	52
平成28年度	10,786	364	29.6	66
	2,696	365	7.4	50
平成29年度	10,250	363	28.2	63
	1,485	360	4.1	46
平成30年度	12,313	365	33.7	65
	1,630	365	4.5	44
令和元年度	14,089	366	38.5	63
	2,410	366	6.6	46



正月三が日測定回数

測定場所：誘導灯付近

年	元 日		2 日		3 日		合 計	一日平均
	回 数	曜 日	回 数	曜 日	回 数	曜 日		
22年	0	金	3	土	3	日	6	2.0
23年	0	土	0	日	43	月	43	14.3
24年	0	日	0	月	0	火	0	0.0
25年	0	火	0	水	2	木	2	0.7
26年	0	水	3	木	5	金	8	2.7
27年	1	木	1	金	1	土	3	1.0
28年	0	金	3	土	0	日	3	1.0
29年	0	日	0	月	71	火	71	23.7
30年	0	月	0	火	0	水	0	0.0
31年	0	火	1	水	0	木	1	0.3
2年	0	水	2	木	4	金	6	2.0

測定場所：市役所屋上

年	元 日		2 日		3 日		合 計	一日平均
	回 数	曜 日	回 数	曜 日	回 数	曜 日		
22年	0	金	0	土	1	日	1	0.3
23年	0	土	0	日	15	月	15	5.0
24年	0	日	0	月	0	火	0	0.0
25年	0	火	0	水	1	木	1	0.3
26年	0	水	2	木	1	金	3	1.0
27年	0	木	0	金	0	土	0	0.0
28年	0	金	0	土	0	日	0	0.0
29年	0	日	22	月	26	火	48	16.0
30年	0	月	0	火	0	水	0	0.0
31年	0	火	0	水	0	木	0	0.0
2年	0	水	0	木	0	金	0	0.0

共 同 声 明

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

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

そこで、今回の意見交換会の内容を踏まえて、次の事項を確認しました。

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

平成 13 年 1 月 29 日

福生市長 野澤 久人

大和市長 土屋 侯保

綾瀬市長 見上 和由

岩国市長 井原 勝介

三沢市長 鈴木 重令
(代理) 助役 富田 善作

横田基地における正月三が日の飛行停止について（要請）

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

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

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

（※）北関東防衛局長及び横田防衛事務所長宛て要請

貴職におかれましては、米軍に対し、正月三が日の間の飛行の差控えを申し入れるよう要請します。

令和2年11月30日

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

アンドリュー J. キャンベル大佐 殿

北関東防衛局長 松田 尚久 殿

横田防衛事務所長 和田 善徳 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 小 池 百合子

副会長 立 川 市 長 清 水 庄 平

昭 島 市 長 臼 井 伸 介

福 生 市 長 加 藤 育 男

武蔵村山市長 藤 野 勝

羽 村 市 長 並 木 心

瑞 穂 町 長 杉 浦 裕 之

空母ロナルド・レーガン艦載機の着陸訓練について（要請）

令和2年5月12日（火）、防衛省北関東防衛局から、空母ロナルド・レーガン艦載機の着陸訓練について、横田基地が予備飛行場に指定された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着陸訓練を実施しないよう、米軍に申し入れることを強く要請します。（※）

（※）米海軍関係者宛て要請

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着陸訓練を実施しないよう、強く要請します。

（※）米空軍関係者宛て要請

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着陸訓練を実施しないよう、海軍に申し入れることを強く要請します。

令和2年5月13日

外務大臣 茂木 敏充 殿	}	国関係
防衛大臣 河野 太郎 殿		
防衛省北関東防衛局長 松田 尚久 殿		
防衛省北関東防衛局横田防衛事務所長 和田 善徳 殿		

在日米軍司令官 ケビン・B・シュナイダー中将 殿	}	米海軍関係
在日米海軍司令官 ブライアン・フォート少将 殿		
米海軍厚木航空施設司令官 ロイド・マック大佐 殿		
米海軍第5空母航空団司令官 マイケル・ローベンノルト大佐 殿		

第5空軍司令官 ケビン・B・シュナイダー中将 殿	}	米空軍関係
在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官		
オーティス・C・ジョーンズ大佐 殿		

横田基地周辺市町基地対策連絡会構成市町長

立川市長	清水 庄平
昭島市長	臼井 伸介
福生市長	加藤 育男
武蔵村山市長	藤野 勝
羽村市長	並木 心
瑞穂町長	杉浦 裕之
幹事 立川市長	清水 庄平

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
2	2		2/14~18	7日間	18:00~20:00	2/15.16.21	3日間	不明	不明	E-2B	1~2機	—	()無通告の件数 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	10日間	19:30~21:30	5/17.19.20	6日間	不明	不明	E-2B	1~2機	—	0
4	4		23~27		18:30~21:00	10/3~7							
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	8日間	10:15~11:15	11/21.22	8日間	700	不明	E-2C	1~3機	88 (11/26)	18
昭和61年度計			25~29 12/1		13:00~14:00	25~29 12/1							
6	6	62年度	4/16~17	5日間	12:00~14:00	4/16.17.20	3日間	254+α	不明	E-2C	1~2機	89 (4/20)	11
7	7		20~22		18:30~20:30	9/8~11.14.16							
8	8	62年度	9/8~11.14	8日間	10:00~12:00	10/8.9	2日間	103	不明	E-2C	1~2機	85 (10/8)	0
昭和62年度計			16~18		19:00~21:00	10/8.9							
昭和62年度計				21日間			12日間	640	不明			89	38
9	9	63年度	8/17~19	17日間	12:00~13:00	8/17~19	16日間	673	不明	E-2C	1~2機	86 (8/26)	38
昭和63年度計			22~26 29~9/2		12:00~14:00	22~26 30~9/2							
10	10	63年度	追加 9/5~8	4日間	19:00~22:00	9/5~8	4日間	419	不明	E-2C	1~4機	87 (1/18.19)	24
昭和63年度計			1/17~19		10:00~12:00	1/17~20							
昭和63年度計				21日間			20日間	1,092	不明			87	62
11	11	元年度	5/16~18	9日間	19:00~21:00	5/23~26.29	5日間	335	不明	E-2C	1~3機	88 (5/29)	(9) 108
平成元年度計			追加 23~26		予備日 29~30								
12	12	2年度	5/15.22~25	12日間	13:00~15:00	5/15.22~25	12日間	1,298	不明	E-2C	1~2機	91 (5/15)	(1) 105
平成2年度計			29~6/1 6/4~6		19:00~21:00	29~6/1 6/4~6							
13	13	2年度	8/17~18.20~25	8日間	19:30~21:30	8/20~24	5日間	268	不明	E-2C	2機	83 (8/21.22.24)	23
平成2年度計					20日間								
14	14	3年度	5/29.30	6日間	9:00~10:00	5/29	4日間	50	不明	E-2C	1機	81 (6/4)	1
平成3年度計			6/4.5.18.27		14:00~17:00	6/4.18.27							
15	15	3年度	当日通告 6日間	5日間	14:30~17:00	7/8.9.11.12	4日間	447	不明	E-2C	1~3機	87 (7/12)	74
平成3年度計			7/8~12		19:30~21:30	8/5.7							
16	16	3年度	8/5~9	2日間	14:00~16:30	8/5.7	2日間	313	不明	E-2C	2~3機	85 (8/5)	61
平成3年度計			但し8/6.8.9は中止		10:30~11:30								
17	—	3年度	通告のため2日間	3日間	14:00~16:00		0日間	—	不明	—	—	—	—
平成3年度計			9/18.24.25		12:00~15:30	訓練なし							
18	—	3年度	当日通告 3日間	5日間	18:00~21:30	12/3~6	4日間	385+α	不明	E-2C	1~3機	85(12/3.4)	(8)
平成3年度計			10/8~12		17:00~21:30	12/3~6							
19	17	4年度	但し12/4から時間変更	4日間	14:00~17:00	2/3~7	4日間	720+α	不明	E-2C	1~3機	85(12/5)	47
平成4年度計			2/3~7		14:00~17:00	2/3~7							
20	18	4年度	2/24~28	5日間	18:00~21:30	2/24~28	5日間	618+α	不明	S-3B	1~2機	86(2/5)	57
平成4年度計			但し27日の昼間は除く		14:00~17:00	2/24~28							
21	19	4年度	但し27日の昼間は除く	5日間	18:00~22:00		6日間	792	不明	S-3B	1~3機	91(2/27)	27
平成4年度計					35日間								
22	20	4年度	4/6~10 13~16	9日間	14:00~17:00	4/6~10 13.14	7日間	764	不明	E-2C	1~2機	86(4/6)	41
平成4年度計					18:30~21:30								
23	21	4年度	1/18~23 25~29	11日間	14:00~16:30	1/19~21.23	8日間	998	不明	S-3B	1~3機	86(1/26)	40
平成4年度計					17:30~21:30	25~28							
24	22	4年度	2/8~10 12.13	8日間	14:00~16:30	2/8~10.12.15.16	6日間	792	不明	E-2C	1~3機	85(2/12)	(3)
平成4年度計			15~17		17:30~21:30								
平成4年度計				28日間		21日間	2,554	不明				93	99
25	23	5年度	4/27.28・5/6~8	7日間	14:00~17:30	4/27.28・5/6~8.10	6日間	推計1000+α	不明	E-2C	1~3機	83(5/7)	21
平成5年度計			10.11		19:00~21:30								
26	24	5年度	9/11.13.14.16.17	8日間	13:30~22:00	9/14.16.17	3日間	344	不明	S-3B	1~3機	85(9/14)	35
平成5年度計			予備日9/15.18.20		13:00~16:00	11/9~12.15.16							
27	25	5年度	11/9~12	6日間	18:00~22:00		6日間	674	不明	A-6	1~6機	102 (11/15)	344
平成5年度計			予備日15.16		21日間								
平成5年度計				21日間			15日間	1,292	不明			102	400

通告回数	実施回数	年度	通告日	通告日数	通告時間	実施日	実施日数	実施回数	実施時間	機種	機数	最高音	苦情件数
28	26	6年度	5/18~26 予備日17. 27. 28 但し22日は除く	11日間	13:00~16:00 18:00~22:00	5/18. 19. 20. 23. 24	5日間	推計860	12:20~21:29	E-2C S-3B	1~3機 1~4機	91	33
29	27		1/26~31(29除く) 予備日23~25	10日間	12:00~16:00 17:00~22:00	1/26. 30. 31	3日間	推計330	12:12~21:19	E-2C S-3B	1~2機	85(1/30)	13
30	22		2/1. 2. 10日間 3/6~10 5日間	5日間	17:00~22:00	訓練なし	0日間	219	—	—	—	—	—
平成6年度計				26日間			8日間	880回				91	46
31	28	7年度	8/10. 14. 16	3日間	12:00~14:00 20:00~22:00	8/10. 14. 16	3日間	推計370	19:30~21:48	E-2C C-2	1~4機	81(8/10)	31
32	29		1/31~2/2	2日間	11:00~13:00 17:00~19:00	2/1. 2	2日間	94	10:44~18:48	E-2C C-2	1~3機	85(2/1. 2)	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	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	10日間	11:00~13:00 18:00~21:00	8/29 9/2. 3. 4. 6	5日間	推計424	10:34~20:58	E-2C C-2	1~3機	85(9/2)	(1)
35	32		9/2~9/6 10日間 2/10. 11. 12 予備日2/6. 7	5日間	18:00~22:00	2/10. 11. 12	3日間	232	10:38~20:02	E-2C C-2	1~4機	86(2/12)	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	3日間	推計138	10:44~13:05	E-2C C-2	2機	84(8/21)	(12)
37	34		1/9~13 予備日1/14~19	11日間	~23:59	(夜間訓練なし・各 当日連絡あり) 1/9~12 4日間 1/9訓練開始後通告 土、日曜日含む	4日間	56	9:59~21:11	E-2C C-2 S-3B	1~8機	93(1/11)	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	4日間	13:00~15:00 20:00~22:00	6/29. 30 7/2	3日間	推計332	12:34~21:40	E-2C C-2	1~3機	85(6/29)	18
39	36		予備日6/27~7/3 9/24	7日間	11:00~15:00 18:00~22:00	9/24. 25	2日間	103	11:19~20:36	E-2C C-2 S-3B	1~4機	測定不可	1
40	37		9/21~25 6日間 追加、変更通告 9/24. 9/25	6日間	11:00~15:00 18:00~20:00	1/11~1/15	5日間	推計291	12:49~20:56	E-2C C-2 S-3B	1~4機	85(1/15)	19
41	—	1/11~14 4日間 変更通告 予備日 1/15 2/22~26 予備日 5日間	5日間	13:00~16:00 18:00~20:00	訓練なし	0日間	358	—	—	—	—	—	
平成10年度計				23日間			10日間	461回				85	38
42	—	11年度	10/19~23予備日 5日間	5日間	18:00~22:00	訓練なし	0日間	—	—	—	—	—	—
43	38		2/15~17 3日間 硫黄島での訓練は無	3日間	18:00~21:00 12:00~16:00	2/15~17	3日間	昼459 夜341 800	11:56~21:00	E-2C C-2 S-3B	1~4機	87(2/16)	昼18 夜40 58
平成11年度計				8日間			3日間	800回				87	58
44	39	12年度	4/3~7予備日	5日間	18:00~22:00	4/6	1日間	86	18:09~20:4	S-3B	4機	85.9	0
45	40		9/18~22	5日間	12:00~17:00 19:00~22:00	9/18~22 9/18~21	5日間 4日間	583 515 1098	11:39~16:35 17:36~22:02	E-2C C-2 S-3B	1~7機	92.9 92.7	昼114 夜174 288
平成12年度計				10日間			10日間	1184回				92.9	288

昭和57年度~平成12年度 累計	(実施日数)		
304 日間 (通告日数)	197 日間	16,100 回	102 1750件
		16,866 + α 推計	
※上記以外に無通告による訓練が実施されている。(把握のみ)	99 日	1,645 + α	102 (42)
合計	296 日	17,745 + α	1792件
		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、控訴審判決においては、基地の管理運営権が米軍にあるため、国は当事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、原告被告双方ともこれを不服として控訴した。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（1次＝平成8年4月10日、3,140人、2次＝平成9年2月14日、2,781人、3次＝平成10年4月20日、37人）した。

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

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

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

更に、平成20年7月には東京高裁判決が出され、夜間差し止めと上空飛行差し止めは棄却、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分却下とされたため、これに対して、原告が上告したが、

平成 21 年 4 月の最高裁による上告棄却を受け、高裁判決が確定した。(飛行差し止め訴訟)

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

(第 9 次横田基地公害訴訟)

平成 24 年 12 月、横田基地に離着陸する航空機の騒音等に悩む周辺住民が、午後 7 時から翌朝午前 8 時までの離着陸等の差し止め、午前 8 時から午後 7 時までの間の 70 デシベル以上の騒音規制、米軍機の旋回、急上昇、急降下等の訓練の差し止め、過去分と将来分の損害賠償等を求めて、国に対して訴訟を起こした。平成 30 年 11 月 30 日、東京地裁立川支部において一審判決があり、過去分の損害賠償を認め、米軍の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について、双方が東京高裁へ控訴した。令和 2 年 1 月の東京高裁の控訴審判決においても一審と同様の判決となった。この判決に対し、原告の一部が上告したが、令和 3 年 1 月、最高裁が上告を棄却した。これにより、高裁判決が確定した。

(第 2 次新横田基地公害訴訟)

平成 25 年 3 月、基地周辺住民(905 人+173 人(平成 25 年 7 月追加提訴))により、午後 7 時から翌朝午前 7 時までの夜間飛行差し止め、過去及び将来の騒音被害に対する損害賠償、これまで W 値(うるささ指数)75 以上の地域住民にのみ認められていた賠償の範囲を 70 まで広げる等を求めて、国に対して訴訟を起こした。平成 29 年 10 月の一審判決(東京地裁立川支部)、令和元年 6 月の控訴審判決では、自衛隊機の離着陸等の差止めは却下、米軍機の離着陸等の差止めは棄却、損害賠償は告示コンターによる 75W 以上の地域の居住者のみ認める、将来分は却下との判決であった。令和元年 6 月に原告が上告及び上告受理申立をしたが、令和 2 年 12 月、最高裁が上告を棄却した。これにより、高裁判決が確定した。

カ 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
提訴年月	1976年4月 (昭和51年)	1977年11月 (昭和52年)	1982年7月 (昭和57年)	1次:1994(平成6)年12月12日 2次:2000(平成12)年8月24日
原告数	43人	112人	599人	1次:320人、2次:39人
被告	国(第1次と第2次は途中から 併合審理155人)		国	国
訴えの内容	<ul style="list-style-type: none"> 夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 過去分と将来分の損害賠償 		<ul style="list-style-type: none"> 夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 過去分と将来分の損害賠償 	<ul style="list-style-type: none"> 夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 過去分と将来分の損害賠償(9億2,000万円) 昼夜を問わず市街地上空での飛行訓練の禁止
経緯	<ul style="list-style-type: none"> 1981(昭和56)年7月一審判決。(東京地裁八王子支部)一部の過去分賠償認めるも将来分賠償と飛行差し止めは却下。原告、国ともに控訴 1987(昭和62)年7月東京高裁判決。賠償1億1,200万円に増額。将来分と差し止めは却下。原告、国ともに上告 1993(平成5)年2月最高裁判決。高裁判決を支持し、上告棄却 		<ul style="list-style-type: none"> 1989(平成元)年3月15日一審判決。(東京地裁八王子支部)過去分賠償3億3,000万円認める。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 参考: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5億2,000万円認める。飛行差し止めと将来分賠償は却下 1994(平成6)年4月原告、国ともに上告断念 	<ul style="list-style-type: none"> 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1億6,000万円の倍償を命じた。同月、原告・国の双方が控訴 2008(平成20)年7月東京高裁判決 同月、原告控訴 2009(平成21)年4月最高裁の上告棄却を受け、高裁判決確定
判決	<ul style="list-style-type: none"> 飛行差し止めと将来分の損害賠償分却下 過去分賠償(計1億1,200万円)は認める。 		<ul style="list-style-type: none"> 飛行差し止めと将来分の損害賠償却下 過去分賠償(計5億2,000万円)を認める。 	<ul style="list-style-type: none"> 夜間差し止めと上空飛行差し止めは棄却 過去分賠償(計1億9,440万円)を認める。 将来分は却下
主な判決理由	「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」	「国に対して支配の及ばない米国の行為差し止めを求めるものであり主張自体が失当」

訴 訟	(第1次) 新横田基地公害訴訟		
提訴年月	1次:1996(平成8)年4月10日	2次:1997(平成9)年2月14日	3次:1998(平成10)年4月20日
原告数	3,140人	2,781人	37人
被告	国と米国政府		
訴えの内容	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償(33億2,983万円) ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償(29億5,898万円) ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜9時から翌朝7時までの離着陸禁止 ・過去分と将来分の損害賠償 ・夜間早朝の離着陸禁止実現のため、日米合同委員会で米国政府と交渉する義務が国にあることの確認
経緯	<p>米国政府への訴え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1997(平成9)年2月20日第1回裁判 2月26日米国に対する訴訟を分離、原告団に通知 3月14日米国への訴え却下 3月24日原告東京高裁に控訴 ・1998(平成10)年12月25日同上の訴えを棄却 12月28日上告 ・2002年(平成14)年4月12日最高裁の上告棄却を受け、米国政府分の訴えは判決確定 	<p>米国政府への訴え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002(平成14)年5月米国への訴え却下 6月原告東京高裁に控訴 ・2004(平成16)年12月同上の訴えを棄却 ・原告は上告を断念し、米国政府分の訴えは判決確定(併合審理) 	
	<p>日本政府への訴え(併合審理)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2002(平成14)年5月30日 日本政府を相手の一審判決 夜間飛行禁止時間帯延長と国の外交交渉義務確認、将来分の損害賠償は棄却 過去分の賠償請求分約24億円のみ認める。 ・2003(平成15)年11月26日 東京高裁にて控訴審開始 ・2005(平成17)年11月30日 東京高裁判決 飛行差し止め棄却、危険への接近適用なし。 過去分及び口頭弁論終結日以降、判決日までの賠償を認める(総額約32億5,000万円)。 ・2005(平成17)年12月 国は損害賠償(一部将来分)について、原告は飛行差し止めについて上告 ・2007(平成19)年5月22日 最高裁が飛行差し止めを退ける。 ・2007(平成19)年5月29日 最高裁が、口頭弁論終結日以降、判決日までの損害賠償を将来分に当たると認め、賠償額を減額(約2億3,000万円)。判決確定 		
判決	<ul style="list-style-type: none"> ・米国政府への訴えは、棄却 ・日本政府への訴えは、過去分賠償(総額約30億2,000万円)を認める。 将来分は却下 飛行差し止めは却下 		
主な判決理由	<p>「米国政府分の訴えについては、日本の民事裁判権が及ばない」 「被害状況は変化するから将来の賠償は金額などが特定できず訴えは不適法」</p>		

訴 訟	第9次横田基地公害訴訟	第2次新横田基地公害訴訟
提訴年月	1次：2012（平成24）年12月12日 2次：2014（平成26）年8月7日	1次：2013（平成25）年3月26日 2次：2013（平成25）年7月31日
原告数	1次：128人 2次：16人	1次：905人 2次：173人
被 告	国	国
訴 え の 内 容	<ul style="list-style-type: none"> ・夜7時から翌朝8時までの離着陸等の差止め ・午前8時から午後7時までの間の、70デシベル以上の騒音規制 ・旋回、急上昇、急降下等の訓練の差止め ・過去分と将来分の損害賠償 	<ul style="list-style-type: none"> ・夜7時から翌朝7時までの離着陸等の差止め ・過去分と将来分の損害賠償 ・これまでW値（うるささ指数）75以上の地域住民にのみ認められていた賠償の範囲を70以上まで広げる。
経 緯	<ul style="list-style-type: none"> ・2018（平成30）年11月30日一審判決（東京地裁立川支部）。自衛隊の離着陸、音量規制等は却下。米軍の離着陸、音量規制等は棄却。過去分についての損害賠償を認める。将来分は却下。双方が東京高裁へ控訴 ・2020（令和2）年1月23日控訴審判決（東京高裁）。自衛隊の離着陸、音量規制等は却下。米軍の離着陸、音量規制等は棄却。過去分についての損害賠償を認める。将来分は却下 ・2020（令和2）年2月原告が上告 ・2021（令和3）年1月27日最高裁が上告棄却 	<ul style="list-style-type: none"> ・2017（平成29）年10月11日一審判決（東京地裁立川支部）。自衛隊機の離着陸等の差止めは却下。米軍機の離着陸等の差止めは棄却。損害賠償は、告示コンターによる75W以上の地域の居住者のみ認める。将来分は却下。双方が東京高裁へ控訴 ・2019（令和元）年6月6日控訴審判決（東京高裁）。自衛隊機の離着陸等の差止めは却下。米軍機の離着陸等の差止めは棄却。損害賠償は、告示コンターによる75W以上の地域の居住者のみ認める。将来分は却下 ・2019（令和元）年6月原告が上告、上告受理申立 ・2020（令和2）年12月9日最高裁が上告棄却し、上告審として受理しないとの決定
判 決	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊機の離着陸等の差止めは却下。米軍機の離着陸等の差止めは棄却 ・損害賠償は、告示コンターによる75W以上の地域の居住者のみ認める。 ・過去分賠償（約1億1,200万円）を認める。 ・将来分は却下 	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊機の離着陸等の差止めは却下。米軍機の離着陸等の差止めは棄却 ・損害賠償は、告示コンターによる75W以上の地域の居住者のみ認める。 ・過去分賠償（遅延損害金を除く元金額の概算で約7億6,875万円）を認める。 ・将来分は却下
主な判決理由	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊機の離着陸等の差止めを求める請求に係る訴えは、民事訴訟として不適法であるので却下 ・米軍機の離着陸等の差止を求める請求は、国と米軍との条約ないし条約に基づく法令に米軍の管理運営の権限を制約・制限し得る定めがない。 ・告示コンターを不合理とする程度にまで航空機騒音の実態に変動があったとは言えない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊機の離着陸等の差止めを求める請求に係る訴えは、民事訴訟として不適法であるので却下 ・米軍機の離着陸等の差止を求める請求は、国に対してその支配が及ばない第三者の行為の差止めを請求するものであり、理由がない。 ・告示コンター外の居住者は、平均的、総体的な騒曝露状況が明らかでなく、受忍限度を超えていると認められない。

(2) 電波障害

[基地内施設による障害（高層住宅）]

昭和 48 年から K P C P 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。

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

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

各組合及び覚書は次のとおりである。

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

覚 書

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

（受信障害改善対策）

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

（改善の方法）

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

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

（費用の負担）

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

（費用負担後の措置及び維持管理）

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

（支払方法）

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

（受信施設の帰属）

第6条 この覚書によって設置される受信施設は、甲に帰属するものとする。

（相互協力）

第7条 甲・乙両者は、本障害対策の改善について相互の立場を尊重し、互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) 基地の運用に係る事故対策

基地の設置、運用により発生する事故は、これまで多岐にわたって発生している。

近年では、平成 30 年 4 月に発生した羽村市立羽村第三中学校へのパラシュートの落下、平成 31 年 1 月に 2 日続けて発生したパラシュートの落下及び部品遺失、令和 2 年 7 月 2 日に立川市内で発生したパラシュートの落下、そして、その 5 日後となる 7 月 7 日に福生市牛浜の牛浜駅西口自転車駐車場付近にフィン(足ヒレ)が落下する事故が発生した。人家等への被害は出ていないが、いずれの事故も、人命に関わりかねない大変重大な事故である。

市では、東京都及び周辺自治体と連携して、その都度、事故原因の究明、再発防止のための措置、安全確保の徹底及びこれらに係る周辺自治体への説明等を強く要請している。

なお、福生市地域防災計画においては、航空事故等が発生した場合の対応等を定めている。

ア 米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議

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 月に横浜市緑区で発生した米軍機 R F - 4 B 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、航空機事故による被害が発生した場合の連絡調整体制の整備及び提供施設、区域現地関係機関連絡会議の整備についての通達を出し、昭和 56 年 2 月、航空機事故等連絡調整体制の整備についての東京都関係連絡会議が発足している。

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

イ 消防相互応援協定

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

ウ 在日米軍横田基地第 3 7 4 空輸航空団と福生市との覚書

市では、地震、台風、事故などによる大規模災害が発生した場合、相互に緊急的な救援活動を行っていくことを確認し、災害対策に関する相互支援体制の強化を目的として、「防災及び災害対策に関する在日米軍横田基地第 3 7 4 空輸航空団と福生市との合意に関する覚書」を平成 25 年 12 月 4 日に締結している。

米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議規約

施行 昭和 56 年 4 月 1 日

最終改正 平成 21 年 3 月 31 日

(目的)

第 1 条 この連絡会議は、横田飛行場、立川飛行場、入間飛行場並びに厚木飛行場周辺の東京都の区域において、米軍又は自衛隊の航空事故及び航空事故に伴う災害（以下「航空事故」という。）が発生した場合の連絡調整体制を整備し総合的な応急対策の実施について連絡協議することを目的とする。

(名称)

第 2 条 この連絡会議は、米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議（以下「会議」という。）という。

(構成)

第 3 条 会議は、別表の関係機関をもって構成するものとする。

(機能)

第 4 条 会議は、航空事故が発生した場合において必要な応急対策を迅速かつ的確に実施するため、所要の措置について連絡協議し、その円滑な運営を図るものとする。

(会議の運営及び協議事項)

第 5 条 会議の運営は、北関東防衛局が関係機関と調整の上、会議に必要な諸事項を定めて行うものとし、会議において協議が整ったときは会議録をもって確認する。

(会議の開催)

第 6 条 年 1 回定例会議を開催するほか、必要に応じ臨時会議もしくは分科会議を開催することができる。

(庶務)

第 7 条 会議の庶務は、北関東防衛局管理部業務課が担当する。

(その他)

第 8 条 この規約に定めるもののほか、必要な事項は会議で定めるものとする。

以上

別表（関係機関表）

区 分	関係機関（計 33 機関）
都	東京都
市・町 (21 機関)	八王子市、立川市、青梅市、府中市、昭島市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、東大和市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、あきる野市、羽村市、瑞穂町、日の出町
警 察	警視庁
消 防	東京消防庁 稲城市消防本部

米 軍	在日米軍横田基地第374空輸航空団 在日米海軍厚木航空施設 在日米陸軍司令部
自衛隊	陸上自衛隊東部方面航空隊（立川） 海上自衛隊第4航空群（厚木） 航空自衛隊中部航空警戒管制団（入間）
防衛局	北関東防衛局 横田防衛事務所

米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等に関する緊急措置要綱

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

（趣旨）

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

（連絡者の設置及びその任務）

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

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

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

（緊急連絡通報の内容）

第3条 前条の規定による通報は、次に掲げる事項について行うものとする。

- (1) 事故の種類（墜落、不時着、器物落下等）
- (2) 事故発生の日時、場所
- (3) 事故機の種別、乗員数及び積載燃料量、爆発物等の危険物積載の有無
- (4) その他必要事項

（現地連絡所等の設置）

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

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

この場合において、他の関係機関は可能な限り、これに協力するものとする。

（救急及び救援活動）

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援活動の分担並びに協力については、米軍機事故及び自衛隊機事故のそれぞれについて、別表3「被災者救援活動分担表」に掲げるとおりとする。

(被災者救援の優先)

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

(被害調査の協力)

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

(要綱の改正)

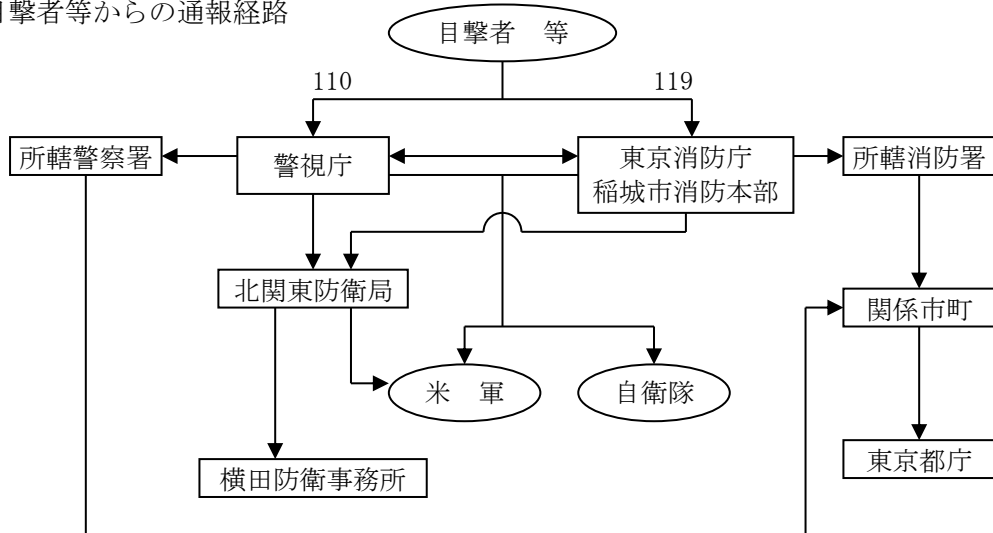
第8条 この要綱を改正する場合は、連絡会議規約第5条に定める会議において検討し改正するものとする。

附則 この要綱は、昭和56年4月1日から施行する。

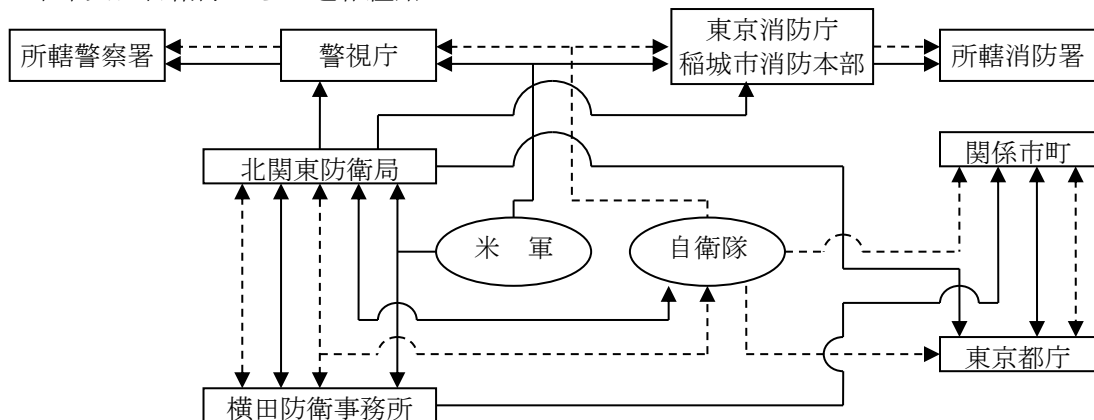
以降の附則並びに別表1・別表3 ～省略～

別表2「航空事故通報経路図」

1 目撃者等からの通報経路



2 米軍又は自衛隊からの通報経路



凡 例	
———	米軍航空事故等に係る通報経路
- - - - -	自衛隊航空事故等に係る通報経路

防災及び災害対策に関する
在日米軍横田基地第 374 空輸航空団と福生市との
合意に関する覚書
FB5209-3338-0559

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

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

2 当事者の合意：

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

2. 2. 定義：

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

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

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

災害対策の例：

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

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

2. 3. 計画/対応のガイドライン

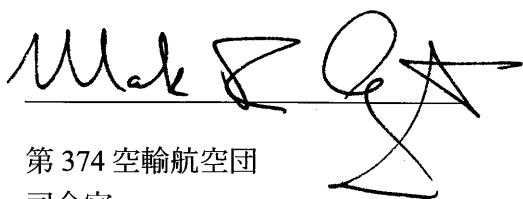
- 2. 3. 1. 本覚書に基づいた活動は、当事者それぞれの国の法律及び規則に従って進められるものとする。
- 2. 3. 2. 当事者は少なくとも一年に一度は防災及び災害対策に関する話合いの場を設け、潜在的に起こり得る防災及び災害対策の取組を支援する際に必要とされる緊密な関係と連絡網を維持する。
- 2. 3. 3. 大規模災害の発生時における第 374 空輸航空団の最優先事項は、米国空軍の機能を復帰させ任務を遂行できる状態にすることであるが、米国防総省より権限を与えられた場合、上級司令部から災害対策の期間・種類・範囲等に関する指示を仰ぎながら、積極的に共同災害対策を行う。
- 2. 3.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

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

4 総則：

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

4. 7. 譲渡：本覚書は当事者間が合意し、その内容を文書にした場合のみ譲渡可能となる。
4. 8. 完全な合意：本覚書には、同覚書が網羅する当事者間の合意内容が全てまとめられている。本合意が日本語に翻訳された場合、当事者間で日本語版と英語版の内容について争いが生じた時は英語版を適用する。
4. 9. 発効日：本覚書は当事者の最後の者が署名をした後から有効とする。
4. 10. 失効日：本覚書は終了されるまで有効とする。



第374空輸航空団
司令官
米国空軍マーク・オーガスト大佐



福生市
市長
加藤 育男

4 DEC 13

日付

平成25年12月4日

日付

添付資料1 連絡先および通信

エ 主な横田基地関連又は東京周辺で発生した米軍航空機事故

発生日	機種	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。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	横田基地の滑走路南端付近へ厚木基地所属米海兵隊ヘリコプターが墜落、乗員7名死亡
昭和51年 10月24日	CH-53	瑞穂町の民家へヘリコプターの窓枠が落下
昭和51年 11月2日	C-1A	厚木基地内ゴルフ場に墜落、乗員6名死亡
昭和52年 9月27日	RF-4B	横浜市内へ墜落、死者2名、負傷者7名、家屋損害2戸
昭和53年 4月21日	VHP	米軍ヘリコプターが世田谷区内に不時着
昭和54年 4月4日	UH-1H	横浜市内に不時着
昭和58年 4月4日	セスナ	横田基地エアロクラブセスナ機オーバーライン不時着
昭和58年 5月24日	SH-2F	埼玉県飯能市の中学校校庭に不時着（ナイターでソフトボール中）
昭和59年 10月17日	UH-1N	神奈川県藤沢市へ墜落、乗員2名負傷
昭和60年 8月7日	UH-1N	米軍横田基地475部隊の借用ヘリコプター世田谷区の区民野球場へ不時着
昭和61年 4月7日	EA-6B	三宅島沖東方約20kmの海上に墜落
昭和62年 4月17日	SH-3H	神奈川県大和市の住宅街空地にヘリコプターのドアが落下
昭和62年 11月17日	C-130	埼玉県比企郡小川町の民家庭先に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が落下
平成4年 11月2日	セスナ	米軍横田基地の小型プロペラ機が神津島空港で着陸に失敗し伐採中の森林に突っ込んで停止

平成5年 1月8日	UH-1N	杉並区の中学校に不時着
平成5年 4月29日	F-14	厚木基地南東約174kmの太平洋上に墜落
平成8年 4月19日	C-130	C-130輸送機が投下訓練中にパラシュート付きの砂袋(約6.8kg)を国有地の緩衝地帯に誤投下
平成8年 5月11日	C-141	C-141輸送機がブレーキ故障を起こして発煙、化学消防隊が出動した。
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(1.5m×1.5mの金属製)を落下する。場所は判明していない。(エンジンが火災を起こしていた。)
平成11年 5月5日	C-130	横田基地所属のC-130が、5日午後5時52分頃、基地の南9マイル(14.5km)付近に、誤ってパラシュート付き砂袋15ポンド(7kg)を落下させる事故が発生。(5月9日、町田市市の民家の屋根で発見された。屋根瓦2～3枚を破損した。)
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時42分頃、狭山市柏原の入間川河川敷に墜落、乗員2名死亡、80万世帯が停電する。
平成13年 9月	C-17	米軍所属のC-17輸送機の機体の一部が飛行中に落下し、羽村市内の工場の屋根に直撃する事故が発生した。
平成16年 5月6日	C-130	横田基地を離陸した米軍機C-130輸送機(アラスカの基地所属)が埼玉県(比企郡鳩山町あるいは玉川村付近)上空を飛行中に第1エンジン排気口の一部である直径60cm、長さ90cmのテールパイプを落とした。
平成16年 7月19日	H-60	横浜市泉区上空で米海軍のヘリコプターが機関銃に使う弾丸(長さ約7cm、口径約7.6mm)計200発が入ったジュラルミン製ケースを落とした。
平成16年 8月10日	S3	空母ステニスの艦載機S3が北硫黄島に墜落、パイロット4名死亡
平成16年 8月19日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが横浜みなとみらいのヘリポートにエンジントラブル(故障箇所は主要エンジンのギアボックス)のため緊急着陸した。
平成16年 8月21日	C-130	横田基地友好祭において、瑞穂町上空でC-130よりパラシュート降下をするため、米海軍所属の軍人が下方を確認した際に、ヘルメットを落とした。ヘルメットは瑞穂町の工場敷地内で発見された。
平成16年 11月2日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが、コックピットでの異常を察知した後、沼津市の野球場に、安全点検のため事故予防着陸した。
平成16年 11月23日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが、コックピットでの異常を察知した後、調布飛行場に、安全点検のため事故予防着陸した。
平成17年 4月14日	EA6B	米軍艦載機EA6Bが厚木基地～海～キャンプ富士～横田飛行場～厚木基地のルートで飛行し、厚木基地に着陸した際に、「はしご」がないことに気づいた。「はしご」は約1.2m、約6.8kg、アルミ製
平成17年 4月14日	FA18	米軍艦載機FA18が厚木基地～相模湾～厚木基地のルートで飛行した際、模擬弾のフィン(アルミ製)を落とした。

平成 17 年 5 月 7 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが山梨県南都留郡鳴沢村の駐車場に統制緊急着陸した。
平成 17 年 6 月 16 日	KC-130	米軍海兵隊普天間基地所属のKC-130が岩国基地離陸後から横田基地の間に、着陸灯カバーを紛失していた。着陸灯カバーは大きさ約 15cm×厚さ約 10cm の円筒形のプラスチック製、重さ約 700 g
平成 18 年 5 月 22 日	C-2	厚木基地所属のC-2輸送機が厚木基地から岩国基地へ向かう途中、平塚市周辺上空でエスケープハッチ（60cm×60cm、約 13kg）を落下した。
平成 19 年 6 月 13 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが横浜市金沢区のサッカー場に緊急着陸した。
平成 19 年 9 月 27 日	E-767	航空自衛隊浜松基地所属のE-767（早期警戒機）が操縦席のブレーキに関係するライトが点灯したため、横田基地に予防着陸した。
平成 19 年 12 月	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが、朝霞駐屯地に予防着陸した。
平成 20 年 6 月 11 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが相模原市田名の相模川河川敷昭和橋付近に予防着陸した。
平成 20 年 7 月 10 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが横田基地から南に 3,200m、上空 150～300m を飛行中にペットボトルを落とした。
平成 20 年 7 月 14 日	C-130	横田基地所属のC-130が北へ 100 マイル（160 キロメートル）地点までの往復飛行を行った後の点検で、IFFアンテナ（重さ約 1.4kg）が脱落していることが判明した。
平成 22 年 9 月 13 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが、計器の異常を示したため、予防的に調布飛行場に着陸した。
平成 23 年 10 月 27 日	UH-1N	横田基地所属のUH-1Nが、計器の異常を示したため、安全点検・事故予防のため、調布飛行場に着陸した。
平成 25 年 7 月 30 日	C-130	横田基地所属C-130輸送機が、バッテリーを覆うアルミ製のカバーパネル（5インチ×8インチ：A4の紙程度）を紛失。飛行中に落下したのかどうか、紛失原因等の詳細は不明
平成 25 年 12 月 16 日	MH-60	米海軍第5空母航空団所属MH-60（多目的ヘリ）が神奈川県三浦市に不時着・横転した。乗員4名のうち、2名負傷
平成 26 年 3 月 25 日	C-130	横田基地所属C-130輸送機が、機体前部の乗組員乗降口ドア下に取り付けられているアルミ製パネル（3インチ×5インチ）を紛失
平成 26 年 3 月 26 日	C-130	横田基地所属C-130輸送機が、機体頭頂部に張られているアンテナ（長さ 60 フィート、直径約 0.5 インチ、重さ約 10 ポンド）を紛失
平成 26 年 6 月 3 日	C-130	横田基地所属C-130輸送機が、アルミ製ラッチ（掛け金）（5.5cm×1.8cm）を紛失
平成 26 年 11 月 25 日	C-130	横田基地所属C-130輸送機が、アルミ製ラッチ（掛け金）（5.5cm×1.8cm）を紛失
平成 27 年 4 月 30 日	UH-1N	横田基地第459空輸中隊所属のUH-1が、岩国に向かう途中、トランスミッションの注意ランプが点灯したため、広島県三角島に予防着陸した。
平成 28 年 2 月 29 日	UH-1N	横田基地所属UH-1が、赤坂プレスセンターに向かう途中、エンジン警告灯が点灯したため、調布飛行場に予防着陸した。
平成 28 年 4 月 22 日	UH-1N	横田基地所属UH-1が、キャンプ富士での訓練中にエンジンサービスライトが点灯したため予防着陸した。

平成 28 年 10 月 31 日	UH-1N	横田基地所属UH-1が、自動燃料制御装置の不具合のため、富山空港に予防着陸した。
平成 29 年 3 月 29 日	C-5	カリフォルニア州トラビス空軍基地所属のC-5輸送機が、横田基地を離陸後、油圧系に異常が確認されたため、再び横田基地へ着陸した。
平成 29 年 6 月 17 日	C-5	横田基地に着陸していたカリフォルニア州トラビス空軍基地所属のC-5輸送機1機について、点検時に左翼上部パネル(約30.48cm×182.88cm、重さ約3.6kg)の遺失が判明した。
平成 29 年 7 月 12 日	C-130H	横田基地での点検中に、横田基地所属C-130Hの着陸装置の一部のプレート(約1cm×5cm、重さ約227g)の遺失が判明した。
平成 29 年 8 月 22 日	FA-18E	厚木基地所属FA-18Eが海上での訓練を終え、厚木基地に帰投する際、厚木基地の滑走路がメンテナンスで一時閉鎖されていたため、横田基地に着陸し、給油を行い、厚木基地に帰投した。翌朝の点検において、部品の遺失が判明した。
平成 29 年 11 月 15 日	C-130J	横田基地所属C-130Jが横田基地で物料投下訓練を実施中、投下した約30kgの貨物がパラシュートから外れて滑走路中央付近に落下し、滑走路路上に軽微な亀裂が生じた。
平成 29 年 12 月 3 日	C-130J	飛行後の点検時に、横田基地所属C-130Jのフレアの一部(長さ12~13インチ(約30~33cm)、重さ0.28ポンド(約130g))が遺失していることが判明した。
平成 30 年 2 月 28 日	C-130J	横田基地所属C-130Jが、センサーの誤認によりエンジンの不具合を認めたため、嘉手納基地に予防着陸を行った。
平成 30 年 4 月 10 日	C-130J	横田基地所属C-130J輸送機による人員降下訓練中、予備パラシュートから切り離された誘導傘等が、風に流されて羽村第三中学校に落下した。(メインパラシュートは基地内で発見された。)12日、訓練が再開された。
平成 30 年 12 月 19 日	C-130J	東富士演習場の施設区域外に、物資投下訓練中の横田基地所属C-130輸送機からパラシュートが落下した。
平成 31 年 1 月 8 日	C-130J	横田基地所属C-130J輸送機による人員降下訓練中、メインパラシュートが機能しなかったため、パラシュート兵が当該パラシュートを切り離して予備パラシュートで着地した。パラシュートは横田基地内に着地した。
平成 31 年 1 月 9 日	C-130J	横田基地所属C-130J輸送機による人員降下訓練中、メインパラシュートが機能しなかったため、パラシュート兵が当該パラシュートを切り離して予備パラシュートで着地した。メインパラシュートは横田基地内に落下したが、予備パラシュートが畳み込まれていたデプロイメントバッグ(約40.6cm×44.5cm、約1.8kg)が風にさらわれて、横田基地のチームが搜索するも発見されず。
平成 31 年 1 月 31 日	C-130J	横田基地所属C-130輸送機による東富士演習場での物資投下訓練中に、抽出用パラシュートは展開されたが物資が抽出されなかったため、抽出用パラシュートを切り離した。物資は機内に安全にとどまり、パラシュートは演習場内で回収された。
令和 2 年 6 月 16 日	CV-22	横田基地所属CV-22オスプレイについて、飛行後の点検において、サーチライトドーム(約15.8cm×約15.8cm×約10cm、約453g)の紛失が判明した。落下場所は不明

令和2年 7月2日	UH-60	人員降下訓練中に、落下傘兵のメインパラシュートが絡まったため、安全に着地するためにメインパラシュートを切り離し、予備パラシュートを展開した。その際にパラシュートの備品が、立川市西砂町に落下した。
令和2年 7月7日	UH-60 CV-22	7日、人員降下訓練が再開された。同日の午後7時30分頃、パイロットシュート（パラシュートを展開させるための小さなパラシュート）とその索が、展開した際に一時的に絡まり、落下傘兵の足首及びふくらはぎに固定されていたフィンが外れて、福生市内の牛浜駅西口自転車駐車場付近にフィンが落下した。 フィンの形状：ゴム製、長さ約20インチ（50.8cm）、重さ約2.25ポンド（1020.5g）

オ 燃料漏れ事故（平成5年10月）

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午後4時30分頃プレス発表 ・福生市は、午後5時頃毎日新聞社より事実を知る。 ・防衛施設庁より午後8時頃プレス発表
	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日付け)
	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
	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。
H. 7	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。(1月20日付け)
	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）に電話にてあり。
	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

H. 7	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。
	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月2日付け）
	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月17日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・5市1町）
	H. 9	2. 5
5. 8		・2月の米軍回答に対する再質問を外務省経由で米軍に提出
5. 29		・現場視察及び確認（環境庁・外務省・防衛施設庁・厚生省・東京都・5市1町）
7. 9		・5月の再質問についての回答を外務省経由で得る。
12. 17		・現場視察及び確認（環境庁・外務省・防衛施設庁・厚生省・東京都・5市1町）
H. 10	7. 6	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・厚生省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
	7. 13	・午前9時40分頃基地南側引込線のポンプステーション付近で新たな航空機燃料（JP-8）約30～50ガロンが漏れる事故が発生した。
	7. 16	・上記事故について、都と5市1町連絡協議会として、口頭要請を行った。
H. 11	5. 14	・現場視察及び確認（環境庁・外務省・厚生省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
H. 12	6. 28	・現場視察及び確認（環境省・外務省・外務省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都・5市1町）
H. 13	7. 12	・現場視察及び確認（環境省・外務省・防衛施設庁・東京防衛施設局・横田防衛施設事務所・東京都5市1町）
H. 15	5. 16	・燃料漏出事故の最終報告（環境省・外務省・防衛施設庁・5市1町）
	6. 6	・福生市安全宣言
	11. 26	・環境省説明 環境省は燃料漏出事故について、除去作業は適切に行われ、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う予定はないとの説明があった。

カ 人員降下訓練中のフィン落下事故（令和2年7月）

令和2年7月7日（火）午後7時30分頃、人員降下訓練中に福生市内においてフィン（足ヒレ）が落下する事故が発生した。

7月9日（木）

午後8時から9時にかけて、電話及びメールにて北関東防衛局から市に事故の情報提供があった。

内容：7月7日午後7時30分頃、パラシュート降下訓練中に、福生市牛浜58番地1の牛浜駅西口自転車駐車場付近にフィンが落下した。被害は確認されていない。

市では、基地担当と防災担当の職員が参集して情報収集を行い、副市長の指示のもと、航空事故緊急対策会議の設置と、翌朝9時の会議の開催を決定するとともに、全議員にファックスにより情報提供を行った。

7月10日（金）

午前9時、航空事故緊急対策会議を開催し、庁内幹部職員において情報の共有を図り、今後の対応について協議した。

午前10時、北関東防衛局長が事故の説明のために市役所に来庁。副市長が対応し、人命に関わりかねない重大な事故であり、事故発生状況や落下物に関して速やかに情報提供することを強く求めた。

午前11時過ぎ、基地・渉外担当、安全安心まちづくり課及び施設公園課の職員が、牛浜駅西口自転車駐車場及び隣接する牛一公園も含め、現場の確認を行った。物的被害等は見受けられなかった。

午後5時頃、東京都と横田基地周辺5市1町で構成する、横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会から在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官、北関東防衛局長及び横田防衛事務所長に対して要請した。

7月13日（月）

福生市単独で米軍（在日米軍司令官、第5空軍司令官、在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官）及び国（外務大臣、防衛大臣、北関東防衛局長、横田防衛事務所長）に対して抗議。副市長が基地を訪問して第374空輸航空団司令官に対して、企画財政部長が横田防衛事務所を訪問して横田防衛事務所長に対して、直接抗議した。外務大臣、防衛大臣、北関東防衛局長に対しては抗議文を郵送した。

7月14日（火）

臨時で横田基地対策特別委員会が開会され、同日、市議会、横田基地対策特別委員会として米軍（在日米軍司令官、在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官）及び国（外務大臣、防衛大臣、北関東防衛局長、横田防衛事務所長）に対して抗議することと決定し、抗議文を郵送した。

人員降下訓練に伴う福生市へのフィンの落下について（要請）

令和2年7月9日、北関東防衛局より、「令和2年7月7日（火）19時30分頃、横田飛行場におけるパラシュート降下訓練中に、東京都福生市牛浜58-1 JR牛浜駅西口駐輪場付近にフィン（足ヒレ）を落下した。被害は確認されていない。」との情報が、東京都及び基地周辺自治体に提供された。

7月7日に落下事故が発生していたにもかかわらず、7月9日までの間に情報提供がなかったことは、信頼関係を損ねる行為である。

また、横田基地においては、6月16日のCV-22オスプレイの部品遺失事故、7月2日の立川市へのパラシュート落下事故、そして今回の福生市へのフィンの落下事故と、人命に関わりかねない重大な事故が短期間に3回も発生した。このことは、いつまた事故が発生するのではないかという周辺住民の不安を増幅させる、まさに日常の生活環境を脅かす事態である。

さらに、事故原因や再発防止策の説明を行うまでは、同様の訓練は行わないこと等を再三求めてきたにもかかわらず、これらに関する具体的な説明がないまま、三たび、こうした事態が発生したことは、これまで要請してきた経緯を踏みにじるもので、極めて遺憾であり強く抗議する。

貴職においては、このような状況を十分に認識され、再発防止と安全確保に抜本的な対策を講じるよう、次のとおり強く要請する。（※）

（※）北関東防衛局長及び横田防衛事務所長宛て要請

貴職においては、このような状況を十分に認識され、再発防止と安全確保に抜本的な対策を講じることについて、次のとおり米軍に申し入れを行うよう強く要請する。

記

- 1 部品遺失事故及び人員降下訓練に伴う基地外への落下事故の、原因、他の落下物の有無及び再発防止策について、至急、関係自治体へ説明を行うこと。
- 2 安全な訓練の実施に関する教育を徹底すること。
- 3 上記を行うまでの間、同様の訓練は行わないこと。

令和2年7月10日

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官
アンドリュー J. キャンベル大佐 殿
北関東防衛局長 松田 尚久 殿
横田防衛事務所長 和田 善徳 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 小池 百合子
副会長 立川市長 清水 庄平
昭島市長 臼井 伸介
福生市長 加藤 育男
武蔵村山市長 藤野 勝
羽村市長 並木 心
瑞穂町長 杉浦 裕之

福企企発第 21 号
令和 2 年 7 月 13 日

在日米軍司令官 ケビン B. シュナイダー中将 殿
第 5 空軍司令官 ケビン B. シュナイダー中将 殿
在日米軍横田基地第 3 7 4 空輸航空団司令官
アンドリュー J. キャンベル大佐 殿

東京都福生市長 加藤 育 男

福生市へのフィンの落下について（抗議）

このことについて、令和 2 年 7 月 7 日（火）午後 7 時 30 分頃、福生市内の市営牛浜駅西口自転車駐車場付近に、米軍の航空機からフィン（足ヒレ）が落下する事故が発生した。

防衛省北関東防衛局に発生時の状況等について説明を求めたところ、人員降下訓練中に落下させたものであり、落下場所の近くにいた市民からの通報で判明したとのことである。

横田基地では、平成 30 年 4 月に発生した羽村市立羽村第三中学校へのパラシュートの落下、平成 31 年 1 月に 2 日続けて発生したパラシュートの落下及び部品遺失、本年 6 月 16 日に判明した CV-22 オスプレイの部品遺失、更には今月 2 日に立川市内で発生したパラシュートの落下、そして、この度福生市へのフィンの落下事故が発生し、この短い期間において訓練に起因する事故が多発している。

福生市では、東京都及び周辺自治体と連携して、その都度、事故原因の究明、再発防止のための措置、安全確保の徹底及びこれらに係る周辺自治体への説明等を強く要請している。

今般の事故は、立川市内で発生したパラシュート落下事故の原因や再発防止策等について関係自治体に説明するまでの間、訓練を実施しないよう、改めて要請した当日に発生した、人命に関わりかねない大変重大な事故であり、極めて遺憾である。

横田基地周辺は人口が密集した市街地であり、市民は航空機騒音に悩まされ、いつ発生するか分からない事故に不安な毎日を送っている。

市民の安全、安心を守る立場から、このような事故の発生及びこれまでの周辺自治体からの要請に対する対応は、真摯なものではなく、看過できるものではない。このことに対して、強く抗議する。

速やかに、今回の事故の発生状況を調査し、徹底した原因究明を行い、再発防止策を講じるまでは、同様の訓練の中止を求めるとともに、これらのことについて、迅速かつ丁寧な説明を行うよう、強く求める。

また、基地の運用は、「安全」が最優先事項であることについて、改めて認識し、今後とも、周辺住民に不安や危険を与えることのないよう、基地運用に関して、安全対策の徹底を図ることを強く求める。

福企企発第 22 号
令和 2 年 7 月 13 日

外務大臣 茂木 敏充 殿
防衛大臣 河野 太郎 殿
防衛省北関東防衛局長 松田 尚久 殿
防衛省北関東防衛局横田防衛事務所長 和田 善徳 殿

東京都福生市長 加 藤 育 男

福生市へのフィンの落下について（抗議）

このことについて、令和 2 年 7 月 7 日（火）午後 7 時 30 分頃、横田基地における米軍の人員降下訓練中に航空機からフィン（足ヒレ）を福生市内の市営牛浜駅西口自転車駐車場付近に落下する事故が発生した。

横田基地では、平成 30 年 4 月に発生した羽村市立羽村第三中学校へのパラシュートの落下、平成 31 年 1 月に 2 日続けて発生したパラシュートの落下及び部品遺失、本年 6 月 16 日に判明した CV-22 オスプレイの部品遺失、更には今月 2 日に立川市内で発生したパラシュートの落下、そして、この度福生市へのフィンの落下事故が発生し、この短い期間において訓練に起因する事故が多発している。

福生市では、東京都及び周辺自治体と連携して、その都度、事故原因の究明、再発防止のための措置、安全確保の徹底及びこれらに係る周辺自治体への説明等を強く要請している。

今般の事故は、立川市内で発生したパラシュート落下事故の原因や再発防止策等について関係自治体に説明するまでの間、訓練を実施しないよう、改めて要請した当日に発生した、人命に関わりかねない大変重大な事故であり、極めて遺憾である。

福生市は、日米安全保障条約に基づく横田基地の運用について、市域の 3 分の 1 を提供し、様々な問題を抱えつつも協力しているが、横田基地周辺は人口が密集した市街地であり、市民は航空機騒音に悩まされ、いつ発生するか分からない事故に不安な毎日を送っている。

市民の安全、安心を守る立場から、このような事故の発生及びこれまでの周辺自治体からの要請に対する対応は、真摯なものではなく、看過できるものではない。このことに対して、強く抗議する。

速やかに、今回の事故の発生状況を調査し、徹底した原因究明を行い、再発防止策を講じるまでは、同様の訓練を中止するとともに、これらのことについて、迅速かつ丁寧な説明を行うこと、また、基地の運用は、「安全」が最優先事項であることについて、改めて認識し、今後とも、周辺住民に不安や危険を与えることのないよう、基地運用に関して、安全対策の徹底を図ることについて、国の責任において米軍に対し要請するとともに、国として真摯に受け止めるよう、強く求める。

福生市へのフィンの落下について（抗議）

令和2年7月7日午後7時30分頃、横田基地におけるパラシュート降下訓練中に、福生市牛浜58-1（市営牛浜駅西口自転車駐車場付近）へフィン（足ヒレ）が落下する事故が発生した。

横田基地では、平成30年4月に羽村市内にパラシュートの一部が落下し、更に令和2年6月16日にはCV-22オスプレイの部品遺失、そして7月2日には、立川市へパラシュートが落下し、一歩間違えば人命に関わる重大な事故が立て続けに発生している。このことは、周辺住民の不安を増幅させ、日常生活環境を脅かす事態である。

横田基地においては人員降下訓練が度々行われており、基地運用の安全対策を徹底するよう再三要請しているにもかかわらず、再発防止策が示されないまま7月7日に訓練を再開し、フィンの落下事故が発生した。このことはこれまでの要請に対する対応が真摯なものでなく、極めて遺憾であり強く抗議する。

貴職においては、この状況を重大なものと認識されフィン落下の原因究明と安全対策、全ての訓練に関する安全教育の更なる徹底を図ることはもちろん、実効性のある再発防止策を講ずるまでは、同様の訓練の中止を求める。

基地運用に関して、迅速かつ正確な情報提供を行い、安全対策の徹底を図ることを強く要請する。（※）

（※）外務大臣、防衛大臣、北関東防衛局長及び横田防衛事務所長宛て要請

貴職においては、この状況を重大なものと認識されフィン落下の原因究明と安全対策、全ての訓練に関する安全教育の更なる徹底を図ることはもちろん、実効性のある再発防止策を講ずるまでは、同様の訓練の中止を求めるものであり、基地運用に関して、迅速かつ正確な情報提供を行い、安全対策の徹底を図ることを米軍へ求めるよう強く要請する

令和2年7月14日

在日米軍司令官

ケビン B. シュナイダー中将 様

在日米軍横田基地第374空輸航空団司令官

アンドリュー J. キャンベル大佐 様

外務大臣 茂木敏充 様

防衛大臣 河野太郎 様

北関東防衛局長 松田尚久 様

横田防衛事務所長 和田善徳 様

福生市議会議長

清水義朋

横田基地対策特別委員長

幡垣正生

(4) 市政世論調査の結果

市では、3年毎に市民の定住意識や生活環境に対する評価、市政の各分野についての意向などを把握し、今後の行政施策の参考に資するため世論調査を行っている。平成30年度に行われた調査結果は次のとおりである。

〔調査の概要〕

調査地域：福生市

調査対象：市内在住の満20歳以上の個人

標本数：2,400（有効回収数 1,080）

抽出方法：層化二段無作為抽出法

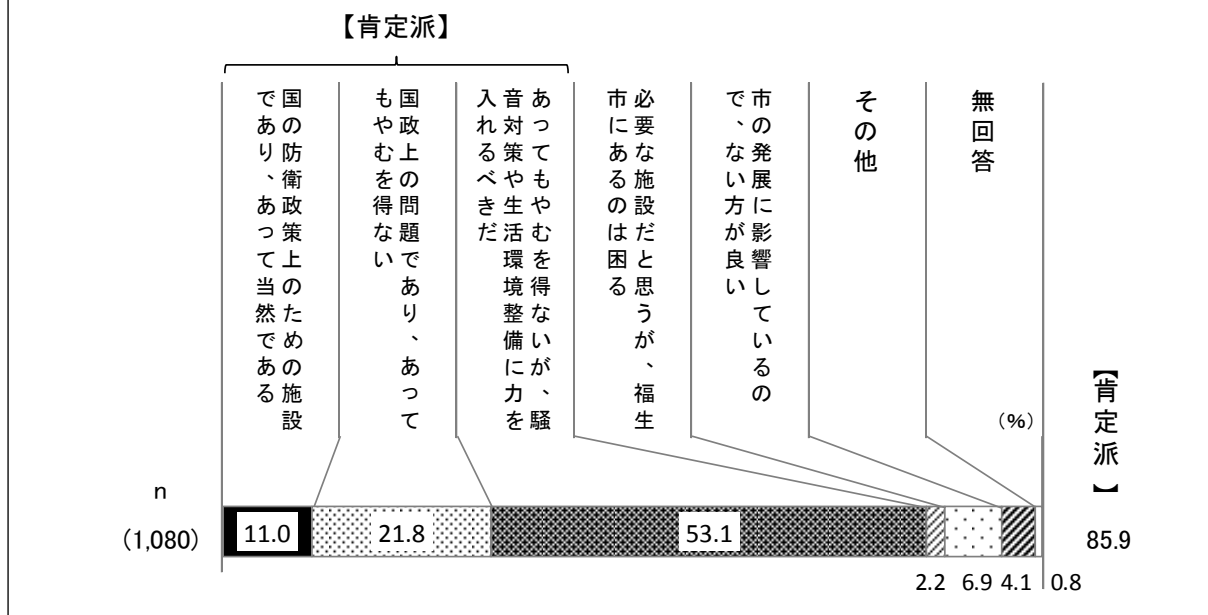
調査方法：郵送法

調査時期：平成30年7月17日～8月10日

〔横田基地の賛否〕

問15 横田基地について、日頃あなたが考えていることに最も近いものを、次の中から1つだけ選んでください。(〇は1つ)

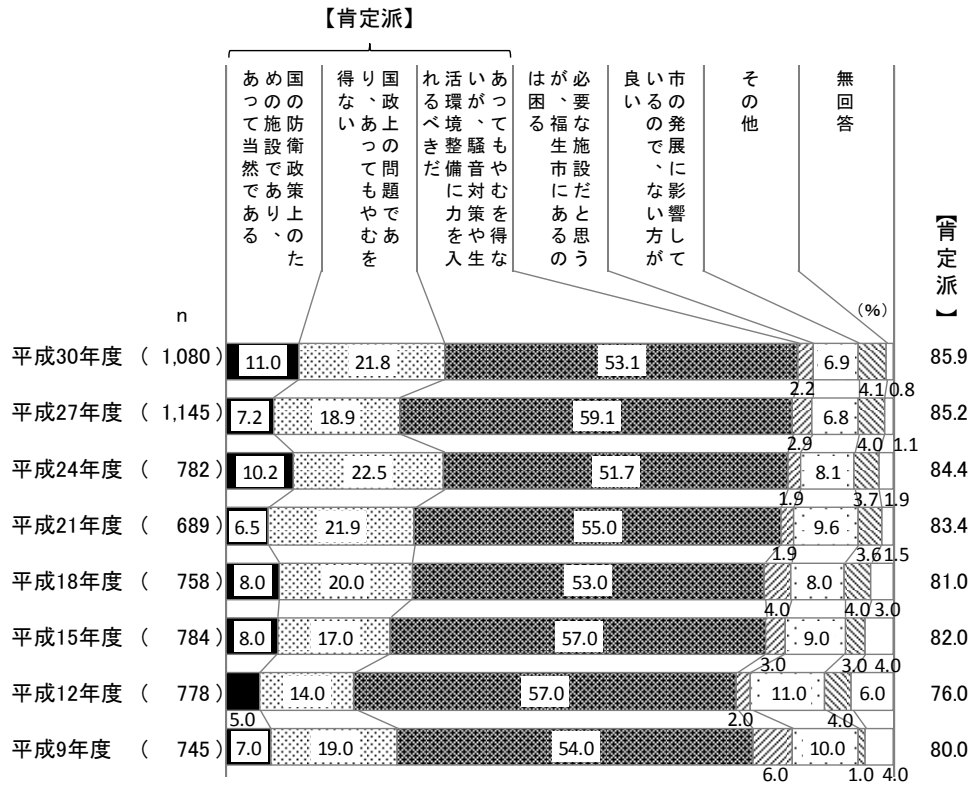
〈図表6-1〉横田基地の賛否



横田基地の賛否を聞いたところ、「あつ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」(53.1%)が5割強で最も高く、これと「国政上の問題であり、あつてもやむを得ない」(21.8%)、「国防政策上のための施設であり、あつて当然である」(11.0%)の3つを合わせた【肯定派】(85.9%)が8割台半ばと高くなっている。(図表6-1)

過年度の調査結果の推移をみると、【肯定派】は平成15年度以降8割台で推移している。「あってもやむを得ないが、騒音対策や生活環境整備に力を入れるべきだ」は平成27年度に比べて6.0ポイント減少している。(図表6-2)

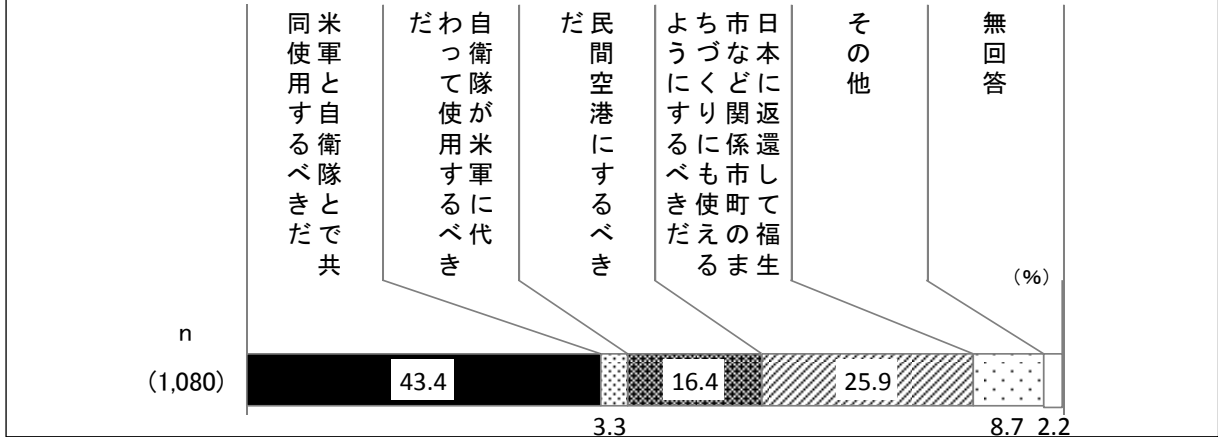
＜図表6-2＞横田基地の賛否／過年度推移



[横田基地のあり方]

問16 平成24年3月に自衛隊との共同使用が開始されましたが、横田基地はどうあるべきだと思いますか。次の中から1つだけ選んでください。(〇は1つ)

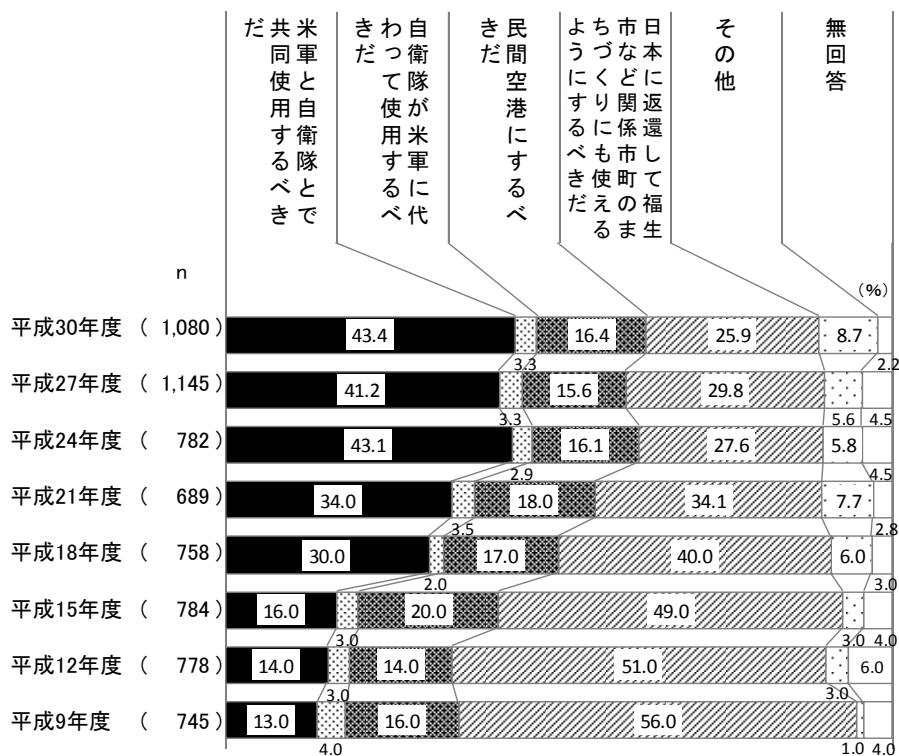
<図表6-6>横田基地のあり方



横田基地のあり方を聞いたところ、「米軍と自衛隊とで共同使用すべきだ」(43.4%)が4割強で最も高く、次いで「日本に返還して福生市など関係市町のまちづくりにも使えるようにするべきだ」(25.9%)、「民間空港にするべきだ」(16.4%)となっている。(図表6-6)

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

<図表6-7>横田基地のあり方/過年度推移



(5) 基地との交流

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

ア 福生・横田交流クラブ

平成元年3月に発足した福生・横田交流クラブは、基地に居住や所属をしている外国人、これに関連した団体との文化交流を通じ、国際的相互理解を深め、国際親善を促進することを目的としており、現在約90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・青年会議所の協力による横田基地の軍人等による御神輿の福生七夕まつりへの参加等が実施している。

なお、福生・横田交流クラブが設立されて以降、周辺市町でも設立されるようになり、現在では、あきる野市、瑞穂町、羽村市、武蔵村山市、青梅市及び昭島市の6市町でも、交流・友好のためのクラブや協会が設立されている。

イ 航空自衛隊横田基地協力会

平成22年11月に発足した航空自衛隊横田基地協力会は、航空自衛隊横田基地とその周辺住民との相互理解と親睦を図り、航空自衛隊との友好、協力を努めるとともに会員相互の親睦を深め、併せて防衛意識の普及啓蒙と周辺自治体の発展に寄与することを目的としており、現在約180名の会員がいる。

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

ウ 日米友好祭

基地を一般に開放する催し物で、毎年8～9月頃の土曜・日曜の2日間行われ、多くの若者や家族連れ、航空機ファン等が訪れる。

米軍や航空自衛隊の航空機の展示、また、アマチュアバンドの演奏、和太鼓も行われるなど日米の交流の場でもある。平成24年から、航空自衛隊横田基地も参加している。会場には、ホットドック、ハンバーガー、ステーキ、雑貨等の売店も出ており、10～15万人の人出で賑わう。

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

このため、市では電車等の交通機関の利用や、距離的に近い牛浜駅ではなく、拝島駅等を利用する等の周知を図ること等を米軍及び国に要請している。

なお、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により中止となった。

エ 福生七夕祭りへの参加

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

第16回からは民踊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横田七夕ダンサーズを作って参加するようになった。なお、第62回（平成24年）からは航空自衛隊横田基地の隊員も民踊パレードに参加している。

オ 福生レディースフレンドシップサークル

公民館の事業として昭和 50 年に始まったが、昭和 59 年からは自主的な活動となり、市民サイドでの交流が行われている。

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

現在も、基地の内外で交流会や文化交流活動が行われている。

カ その他の交流

サクラ・スプリングフェスティバル…毎年 3 月下旬～4 月上旬の土曜日に実施されるイベントで、基地東側のゲートが開放され、基地内の桜並木を鑑賞することができる。

関東地区スペシャルオリンピック…日米の小学生以上の障害のある方々が参加できる大会で、スポーツを通じて日米交流が図られる。

その他、ストライダーズ駅伝やフロストバイトロードレース等の基地内をコースとした駅伝、マラソン大会等も開催されている。



横田基地有志によるお神輿



横田七夕ダンサーズ



日米友好祭



日米友好祭

