

大和市と厚木基地

2016年(平成28年) 6月

大 和 市



はじめに

本市は神奈川県のおぼ中央部に位置し、交通の利便性にも恵まれ、神奈川県内でも川崎市につぐ有数の人口密集都市です。本市の南西部には、本市と綾瀬市、海老名市の3市にまたがる厚木基地が所在しておりますが、その滑走路は本市側に位置し、さらに滑走路の延長線上には、本市の住宅密集地域が広がっております。本市に航空基地として厚木基地が所在することにより、市民は長年にわたり多大な負担を強いられております。

厚木基地に起因する問題には、航空機騒音をはじめ、墜落事故や部品落下等の不安、基地の広大な敷地による市街地の分断、航空法の高さ制限によるまちづくりの制限などが存在し、基地周辺住民の日常生活や、大和市のまちづくりの発展に多大な影響を及ぼしております。特に、航空機騒音については、長年にわたる騒音訴訟における司法の場でも、騒音被害は受忍の限度を超えるものと示されるなど、その影響は深刻なものであります。

甚大な航空機騒音被害をもたらす空母艦載機については、2006年（平成18年）に国から移駐が示され、そこでは2014年（平成26年）に移駐が完了するとされました。しかしながら、その後2013年（平成25年）に国から、移駐は2017年頃に完了する見込みであると発表されました。そうしたことから、市民は未だ空母艦載機による甚大な騒音被害に苦しんでいます。

本市では、一日も早い空母艦載機の移駐実現はもとより、基地の所在による市民負担の軽減に向け、大和市基地対策協議会や市議会、神奈川県や基地周辺各市等とも連携を図り、更なる取り組みを進めていく所存でございます。

本書により、基地の所在に起因する諸問題を抱える本市の実情をご理解いただければ幸いです。なお、本書は、より多くの皆様にご覧いただけるよう、本市ホームページに掲載しております。

最後に、刊行に際しまして、関係各位の多大なるご指導・ご協力をいただきましたことを心から感謝いたします。

2016年（平成28年）6月

大和市長 大木 哲

目 次

| | |
|--|----|
| I 大和市の概要 | 1 |
| 1. 地勢と沿革及び人口推移 | 1 |
| (1) 地勢と沿革 | 1 |
| (2) 人口推移 | 2 |
| II 厚木基地 | 3 |
| 1. 厚木基地の沿革と概要 | 3 |
| (1) 人口密集地に所在する厚木基地 | 3 |
| (2) 厚木基地の沿革 | 4 |
| (3) 厚木基地の概要 | 5 |
| (4) 厚木基地における共同使用の区分図 | 7 |
| 2. 米海軍厚木航空施設 | 8 |
| (1) 米海軍厚木航空施設の概要 | 8 |
| (2) 厚木基地に飛来する米空母艦載機等 | 9 |
| (3) 米海軍の空母 | 12 |
| 3. 海上自衛隊厚木航空基地 | 12 |
| (1) 海上自衛隊厚木航空基地の概要 | 12 |
| (2) 海上自衛隊の移駐経緯 | 14 |
| (3) 厚木航空基地で運用されてきた主な航空機 | 16 |
| (4) 次期固定翼哨戒機の厚木基地配備 | 18 |
| III 基地と市民生活 | 19 |
| 1. 厚木基地の航空機騒音問題 | 19 |
| (1) 騒音問題発生の経緯 | 19 |
| (2) 空母の横須賀母港化 | 20 |
| (3) 夜間連続離着陸訓練 (Night Landing Practice) | 21 |
| ① 厚木基地でのNLP | 21 |
| ② 訓練計画の公表 | 23 |
| (4) 代替訓練施設－硫黄島航空基地－ | 25 |

| | |
|--|-----------|
| (5) 展示飛行（デモンストレーションフライト） | 28 |
| (6) 騒音状況悪化と交流中断 | 29 |
| (7) デモンストレーションフライトの中止とNLPの日米両国政府 了解事項 | 29 |
| (8) NLP実施4基地関係市長意見交換会 | 30 |
| (9) 航空機騒音問題の現状 | 30 |
| (10) 市民の声を届けるために | 32 |
| (11) 市民の負担軽減に向けて | 33 |
| 2. 航空機騒音とは | 33 |
| (1) 騒音とは | 33 |
| (2) 航空機騒音の評価指標 | 34 |
| (3) 航空機騒音に係る環境基準 | 35 |
| (4) 航空機騒音測定に関する大和市の取り組み | 37 |
| ① 航空機騒音測定 | 37 |
| ② L_{dn} による騒音状況分析 | 38 |
| ③ 米国での騒音状況調査 | 39 |
| ④ 航空機騒音シミュレーションのシステム化 | 40 |
| ⑤ 国際騒音制御工学会議における発表 | 41 |
| 3. 航空機等の事故 | 41 |
| (1) 主な墜落事故 | 41 |
| (2) 市内における部品落下等 | 42 |
| (3) 航空機事故連絡体制 | 42 |
| (4) 大和市航空機事故対応マニュアル | 43 |
| (5) 日米ガイドラインに基づく実動訓練 | 43 |
| | |
| IV 在日米軍再編と大和市の取り組み | 44 |
| 1. 在日米軍再編 | 44 |
| (1) 在日米軍再編の背景 | 44 |
| (2) 厚木基地にかかる在日米軍再編 | 46 |
| (3) 空母艦載機移駐の延期 | 47 |
| (4) 厚木飛行場からの空母艦載機の移駐等に関する協議会 | 49 |
| 2. 米側への直接的な取り組み | 49 |

| | | |
|-------------|------------------------------------|----|
| V | 大和市と厚木基地との取り組み | 51 |
| 1. | 消防に関する協定 | 51 |
| 2. | 災害対応準備及び災害救援の共同活動に関する覚書 ... | 51 |
| 3. | 厚木基地における訓練等 | 52 |
| VI | 大和市基地対策協議会 | 53 |
| 1. | 発足の経緯 | 53 |
| 2. | 協議会の活動 | 53 |
| VII | その他の各種協議会 | 56 |
| VIII | 厚木基地騒音訴訟 | 58 |
| IX | 基地周辺の生活環境の整備 | 62 |
| 1. | 国による基地周辺の生活環境の整備 | 62 |
| | (1) 周辺環境整備に関する法整備 | 62 |
| | (2) 特定防衛施設周辺整備調整交付金(9条交付金)の制度改正 .. | 63 |
| 2. | 住宅防音工事と建物等の移転補償 | 64 |
| | (1) 住宅防音工事 | 64 |
| | (2) 建物等の移転の補償 | 65 |
| | (3) 厚木飛行場の第一種区域等の見直し..... | 66 |
| | ① 第一種区域等の見直しの背景 | 66 |
| | ② 第一種区域等の見直しに係る告示 | 66 |
| X | 基地交付金、調整交付金 | 68 |

※注：文中に記載した要請対応者等の役職名は、すべて当時のものです。

I 大和市の概要

1. 地勢と沿革および人口推移

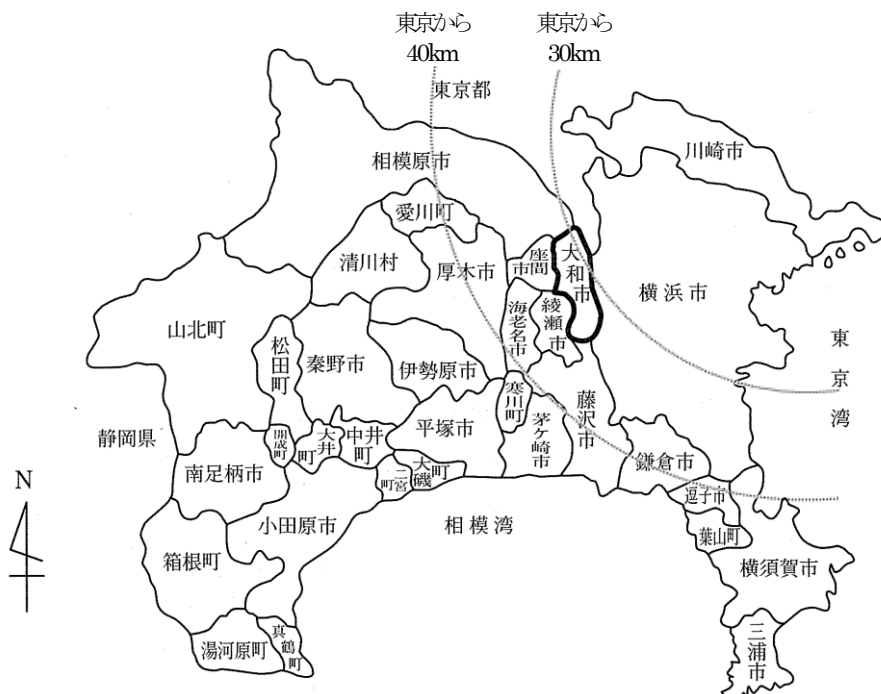
(1) 地勢と沿革

大和市は、神奈川県のおおぼ中央部、相模野台地と総称される段丘面上に、南北に細長く位置しており、丘陵起伏がほとんどない都市である。この相模野台地の間には細い谷があり、ここに走る水流は、本市の東側を流れ東京都町田市、横浜市との市境となる境川、本市上草柳の北部に源を発し市内西側地域を流れる引地川となっている。

本市は、都心から約40キロメートル圏内にあり、鉄道は中央部を南北に小田急江ノ島線、東西に相模鉄道線が走り、北部には東急田園都市線が乗り入れ、狭い市域に8駅がある。また、道路網も国道16号線、246号線及び467号線などが東西・南北に走り、交通の利便に恵まれている。

また、東京の田園都市（現在の田園調布）構想に対し、1927年（昭和2年）に小田急電鉄株が「林間都市」の構想をもとに区画整理した宅地分譲計画に着手しており、基地の設置以前に、住宅都市としての基盤が既にできていた。このようなことから都市化が急速に進み、人口も増加した。

本市は、1959年（昭和34年）2月1日に県下14番目の市として市制を施行し、2011年（平成23年）10月には人口が23万人を超えた。

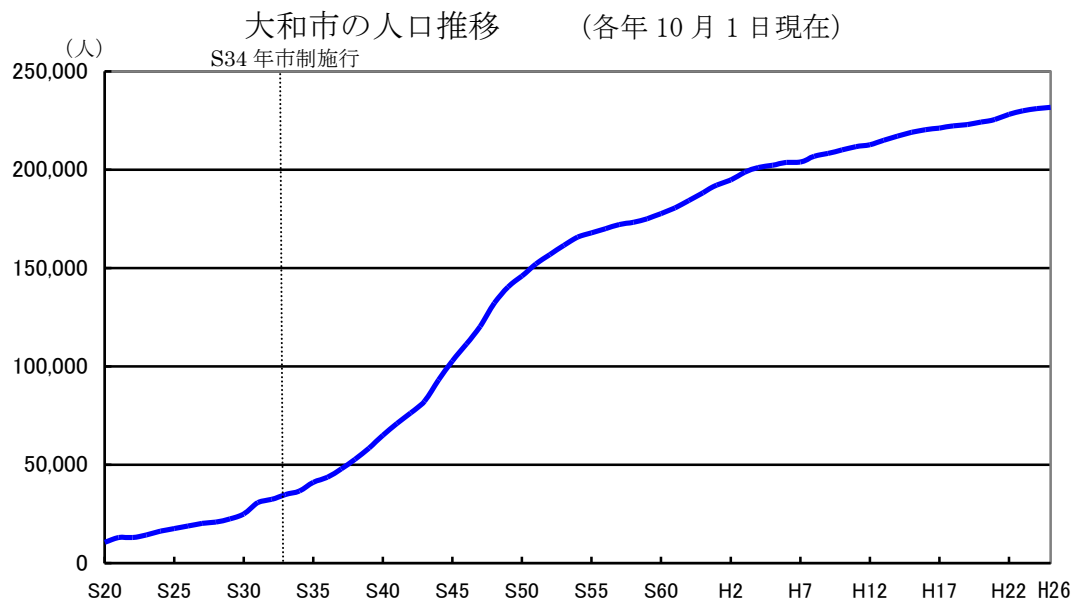


| 地名 | | 東経 | | 北緯 | |
|-----------------------|----------|--------------|--------|-------------|----|
| 市庁（下鶴間一丁目1番1号） | | 139° 27' 40" | | 35° 29' 03" | |
| 面積 (km ²) | 広ぼう (km) | | 海拔 (m) | | |
| | 東西 | 南北 | 市庁位置 | 最高 | 最低 |
| 27.09 | 3.22 | 9.79 | 67 | 91 | 28 |

(2) 人口推移

過去10年の人口等の推移 (各年10月1日現在)

| 年 | 世帯数(世帯) | 人口(人) | 人口密度(人/㎢) |
|------------|---------|---------|-----------|
| 2004 (H16) | 91,206 | 220,339 | 8,143 |
| 2005 (H17) | 91,072 | 221,220 | 8,175 |
| 2006 (H18) | 92,543 | 222,368 | 8,218 |
| 2007 (H19) | 93,689 | 222,917 | 8,238 |
| 2008 (H20) | 95,056 | 224,231 | 8,286 |
| 2009 (H21) | 96,373 | 225,650 | 8,339 |
| 2010 (H22) | 97,244 | 228,186 | 8,433 |
| 2011 (H23) | 98,496 | 229,890 | 8,496 |
| 2012 (H24) | 99,724 | 231,064 | 8,538 |
| 2013 (H25) | 100,610 | 231,715 | 8,563 |
| 2014 (H26) | 101,828 | 232,621 | 8,596 |



住宅が密集する大和市域北部

Ⅱ 厚木基地

1. 厚木基地の沿革と概要

(1) 人口密集地に所在する厚木基地

約 507 万平方メートルの広大な敷地を有する厚木基地は、大和市の南西部に位置し、本市及び綾瀬市、海老名市の 3 市にまたがって所在している。

厚木基地の滑走路は本市側にあり、さらに滑走路北側の延長線上には、本市の中でも特に住宅が密集する地域が広がっている。

さらに、前述の 3 市に加えて、厚木基地周辺には横浜市、藤沢市、相模原市、座間市、東京都町田市などが所在しており、各市とも過密化した市街地を形成している。

国によれば、厚木基地周辺人口は 240 万人とのことであり、このような中に所在する厚木基地は、全国に類例のない「人口過密都市の中にある軍用飛行場」として、基地周辺住民のみならず、広域にわたる多くの人々に対し、航空機騒音や事故の不安等を与え、その日常生活に様々な影響を及ぼしている。



厚木基地と周辺市街地（写真右側区域が大和市域）

(2) 厚木基地の沿革

基地の歴史は、1938年（昭和13年）に旧日本海軍が航空基地として定めたことから始まり、1941年（昭和16年）には帝都防衛海軍基地として使用が開始された。その後、1945年（昭和20年）の終戦により連合国軍を構成する米軍に接收された。そして、1950年（昭和25年）には米陸軍から米海軍に移管され、以降、米第7艦隊の後方支援基地として現在に至る。この間の1971年（昭和46年）には基地の一部が海上自衛隊に移管され、米海軍は「厚木航空施設」として、また、海上自衛隊は「厚木航空基地」として、日米が共同使用する基地となっている。

厚木基地は厚木市にはなく、基地の名称とは異なる前述の3市に所在する。

このことは多くの人の疑問となっているところである。この名称の由来については、「この近隣で古くから宿場町、生産物の交易の場として栄えていた厚木町の名が全国的に知られていたため」、「基地の所在を欺くなど、軍事上の理由により他の地名が付けられた」、「大和基地とすると、戦艦大和や奈良の大和と混同しやすいから」など諸説ある。しかし、そのいずれも確証がなく、未だに名称の由来は解明されるに至っていない。



1945年（昭和20年）厚木基地に到着した
マッカーサー元帥



1946年（昭和26年）頃の
厚木基地の旧管制塔



現在の格納庫



現在の厚木基地の管制塔

(3) 厚木基地の概要

| | | |
|------|---|--|
| 名 称 | 厚木海軍飛行場 (FAC3083) | |
| 所在地等 | 大和市上草柳、下草柳、福田、本蓼川、綾瀬市深谷、蓼川、本蓼川、海老名市東柏ヶ谷 | |
| | 標点位置 | 北緯 35° 27' 17"、東経 139° 27' 0" |
| | 標 高 | 62m |
| 面 積 | 約 5,069 (千㎡) (大和市域分約 1,121 (千㎡)) | |
| | 内 訳 | 国有地 約 5,064 (千㎡) 市有地 約 20 ㎡ 民有地 約 4,4 ㎡ |
| 主な施設 | 滑走路 | 延長 2,438m×幅 45m (8,000 フィート×150 フィート) コンクリート舗装 オーバーラン南北各 300m (1,000 フィート) |
| | 誘導路 | 延長 6,764m×幅 22m コンクリート舗装 |
| | 建 物 | 格納庫施設、 管制塔、 オペレーション施設、 事務所施設、 住宅施設、 倉庫施設、 娯楽施設、 貯油施設、 エンジン試験場、 ゴルフ場、 射撃場、 弾薬庫 G C A } (※注を参照) I L S |
| 使用形態 | 米海軍と海上自衛隊との共同使用 | |
| 使用者別 | 米 海 軍 | 海 上 自 衛 隊 |
| 配属部隊 | 厚木航空施設司令部 前方艦隊航空司令部 第 5 空母航空団 第 51 海上攻撃ヘリコプター飛行隊 など | 航空集団司令部 第 4 航空群司令部 第 3 航空隊 第 4 整備補給隊 厚木航空基地隊 硫黄島航空基地隊 南鳥島航空派遣隊 第 51 航空隊 第 61 航空隊 航空管制隊 航空プログラム開発隊 厚木システム通信分遣隊 厚木情報保全分遣隊 厚木警務分遣隊 |

※ (注)

- G C A (地上誘導着陸方式)

視界不良の時、地上レーダー(空港監視レーダー、及び精測進入レーダー)により、進入開始から接地点付近までの航空機の動きを監視し、無線電話により適切な経路を指示し着陸させる方式で、このための装置

- I L S (計器着陸装置)

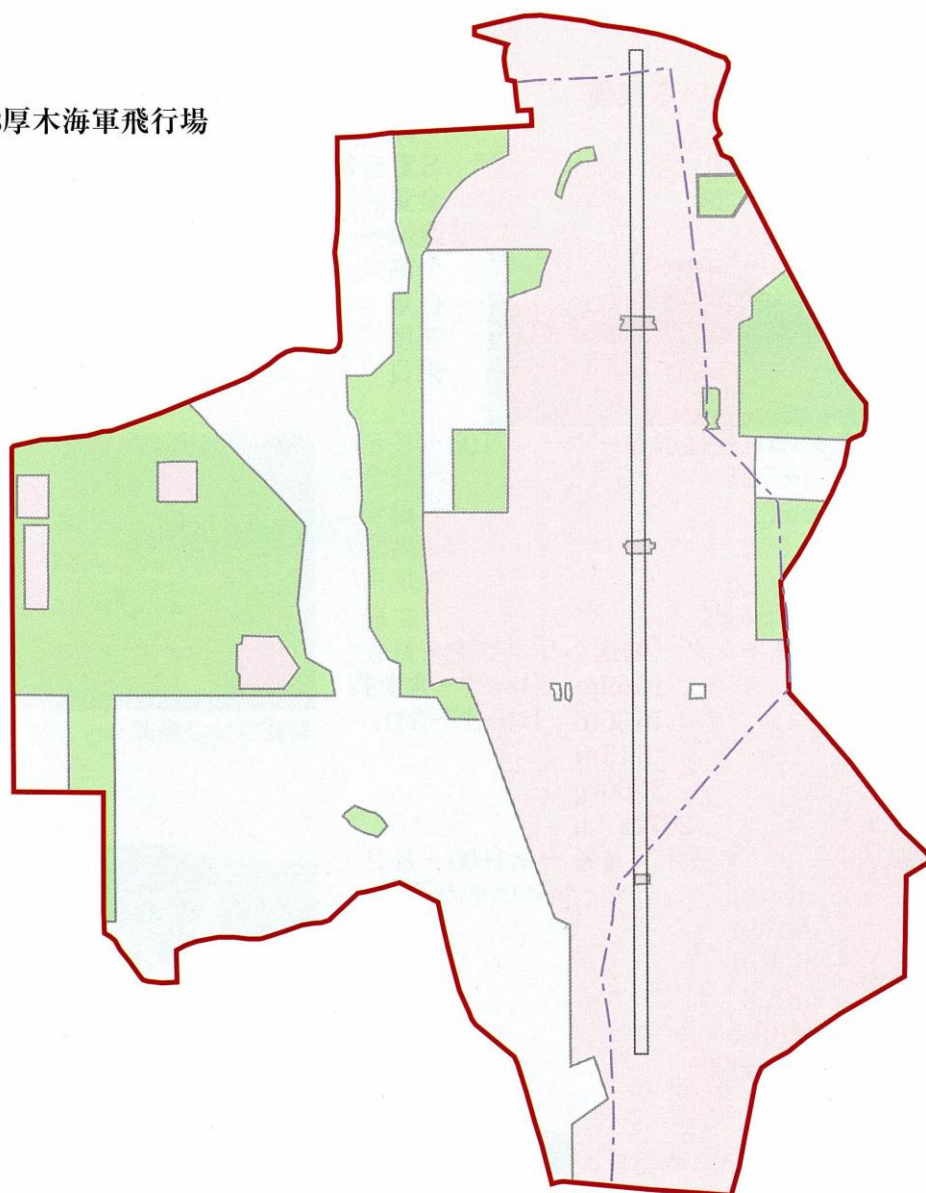
航空機が計器飛行状態で滑走路に正確に進入、着陸できるように、地上から誘導電波を発射し、着陸させる装置

(4) 厚木基地における共同使用の区分図

(平成 28 年 1 月 1 日現在)

| 凡例 | 使用区分 | | 面積 (千㎡) |
|-------|------------|---------------------------|----------------|
| | 2-1-(a) 地区 | 管理権及び使用について米軍だけの専用区域 | 約 1,434 (千㎡) |
| | 2-4-(a) 地区 | 管理権を米軍が有し、自衛隊と共同で使用している区域 | 約 1,076 (千㎡) |
| | 2-4-(b) 地区 | 管理権を自衛隊が有し、米軍と共同で使用している区域 | 約 2,559 (千㎡) |
| --- | 行政境界 | | 計 約 5,069 (千㎡) |
| 大和市域分 | | | 約 1,121 (千㎡) |

FAC3083厚木海軍飛行場



2. 米海軍厚木航空施設

(1) 米海軍厚木航空施設の概要

「米海軍厚木航空基地」の名称は、1971年（昭和46年）7月1日、海上自衛隊と共同使用が開始されると同時に「米海軍厚木航空施設」へと変更された。

この施設では、洋上及び陸上の米艦隊諸部隊に対し、諸施設とサービスの提供及び補給業務といった支援業務を行っており、前方展開する米海軍航空部隊に対する人員、訓練、装備の監督などを行う前方艦隊航空司令部や、横須賀基地を事実上の母港とする空母ロナルド・レーガンの第5空母航空団などが置かれている。

また、1994年（平成6年）10月1日には横浜市にある上瀬谷通信施設が隷下となった。

米海軍厚木航空施設は、さながら一つの都市としての様相を呈し、飛行場としての機能に加え、消防署・病院・郵便局等の公共的施設をはじめ、家族住宅・独身宿舎・礼拝堂・銀行・スーパーマーケット・レストラン・ガソリンスタンド等の生活関連施設、体育館・各種グラウンド・プール・テニスコート・ゴルフ場・ピクニックエリア等のスポーツ施設、さらに劇場・図書館・ツアーサービス・カルチャーセンター等のレクリエーション施設、小学校・大学等教育機関など、居住あるいは一時的に滞在する隊員とその家族の生活のあらゆる部門にわたり、米海軍管理のもとに利便を提供している。



基地正門



米軍家族住宅



米軍小学校



礼拝堂

(2) 厚木基地に飛来する米空母艦載機等

空母ロナルド・レーガン横須賀入港の際には、この空母の艦載機が厚木基地に飛来する。現在、空母ロナルド・レーガンには、第5空母航空団の航空機が搭載されている。

第5空母航空団所属飛行部隊

| 飛行隊 | 機種 | |
|-----------|----------------------------|---------|
| 戦闘攻撃飛行隊 | VFA-27 (ROYAL MACES) | F/A-18E |
| | VFA-102 (DIAMONDBACKS) | F/A-18F |
| | VFA-115 (EAGLES) | F/A-18E |
| | VFA-195 (DAMBUSTERS) | F/A-18E |
| 戦術電子飛行隊 | VAQ-141 (SHADOW HAWKS) | EA-18G |
| 艦載早期警戒飛行隊 | VAW-115 (LIBERTY BELLS) | E-2C |
| 輸送飛行隊 | VRC-30Det5 (PROVIDERS) | C-2A |
| ヘリコプター飛行隊 | HSC-12 (GOLDEN FALCONS) | MH-60S |
| | HSM-77 (SABER HAWKS) | MH-60R |

その他の飛行部隊

| 飛行隊 | 機種 | |
|-----------|----------------------|--------|
| ヘリコプター飛行隊 | HSM-51 (WARLORDS) | MH-60R |

空母ロナルド・レーガン艦載機等



F/A-18E スーパーホーネット (戦闘攻撃機)

| | |
|------|------------|
| 全長 | 18.3 m |
| 全幅 | 13.6 m |
| 全高 | 4.88 m |
| 自重 | 13,400 kg |
| 速度 | 2,148 km/h |
| 航続距離 | 4,000 km |
| 乗員 | 1 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



F/A-18F スーパーホーネット (戦闘攻撃機)

| | |
|------|------------|
| 全長 | 18.3 m |
| 全幅 | 13.6 m |
| 全高 | 4.88 m |
| 自重 | 13,400 kg |
| 速度 | 2,148 km/h |
| 航続距離 | 4,000 km |
| 乗員 | 2 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



EA-18G グラウラー (電子戦機)

| | |
|----|-----------|
| 全長 | 18.3 m |
| 全幅 | 13.6 m |
| 全高 | 4.88 m |
| 自重 | 15,011 kg |
| 乗員 | 2 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



E-2C ホークアイ (早期警戒機)

| | |
|------|-----------|
| 全長 | 17.54 m |
| 全幅 | 24.56 m |
| 全高 | 5.58 m |
| 自重 | 27,265 kg |
| 速度 | 626 km/h |
| 航続距離 | 2,854 km |
| 乗員 | 5 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



C-2A グレイハウンド (輸送機)

| | |
|------|-----------|
| 全長 | 17.32 m |
| 全幅 | 24.56 m |
| 全高 | 5.14 m |
| 自重 | 16,486 kg |
| 速度 | 574 km/h |
| 航続距離 | 1,930 km |
| 乗員 | 4 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



MH-60R シーホーク (対潜ヘリコプター)

| | |
|--------|----------|
| 全長 | 19.5 m |
| ローター直径 | 16.4 m |
| 全高 | 5.2 m |
| 自重 | 6,545 kg |
| 速度 | 333 km/h |
| 航続距離 | 454 km |
| 乗員 | 3 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)



MH-60S シーホーク (救難ヘリコプター)

| | |
|--------|----------|
| 全長 | 19.5 m |
| ローター直径 | 16.4 m |
| 全高 | 5.2 m |
| 自重 | 6,545 kg |
| 速度 | 333 km/h |
| 航続距離 | 454 km |
| 乗員 | 4 名 |

(写真：米海軍ウェブサイトより)

米海軍の常駐機



U C - 1 2 F (連 絡 機)

| | |
|----|----------|
| 全長 | 13.36 m |
| 全幅 | 16.61 m |
| 全高 | 4.52 m |
| 自重 | 3,518 kg |
| 速度 | 536 km/h |
| 乗員 | 2 名 |

(3) 米海軍の空母

日本を含む極東アジアや西太平洋地域は、米海軍第 7 艦隊が担当しており、その活動範囲は 1 億 2,400 万平方キロメートルにも及ぶ。第 5 空母航空団の航空母艦である空母ロナルド・レーガンは、駆逐艦、巡洋艦、補給艦、潜水艦などを伴って活動する第 7 艦隊の主力艦である。

1973 年（昭和 48 年）10 月 5 日の空母ミッドウェーの横須賀入港以降、現在の空母ロナルド・レーガンに至るまで、5 隻の空母が横須賀を事実上の母港としている。

| 空母名 | 配備時期 |
|--------------|-------------------------|
| 空母ミッドウェー | 1973 年（昭和 48 年）10 月 5 日 |
| 空母インディペンデンス | 1991 年（平成 3 年）9 月 11 日 |
| 空母キティホーク | 1998 年（平成 10 年）8 月 11 日 |
| 空母ジョージ・ワシントン | 2008 年（平成 20 年）9 月 25 日 |
| 空母ロナルド・レーガン | 2015 年（平成 27 年）10 月 1 日 |



空母ロナルド・レーガン (CVN-76)

(写真：米海軍ウェブサイトより)

就 役 2003 年 7 月 12 日
全 長 332.85m
全 幅 40.84m
排 水 量 約 97,000 トン
推 進 機 関 原子炉 2 基
速 力 約 30 ノット
搭載航空機 約 85 機

3. 海上自衛隊厚木航空基地

(1) 海上自衛隊厚木航空基地の概要

海上自衛隊は、1952 年（昭和 27 年）4 月 26 日海上保安庁の一組織として生まれた海上警備隊が、1954 年（昭和 29 年）7 月 1 日に、海上自衛隊として発足したことに始まる（同年 7 月 1 日防衛庁設置法、自衛隊設置法の施行により陸上自衛隊、海上自衛隊、航空自衛隊が発足する）。

海上自衛隊は、海上からの侵略に対し我が国を防衛するとともに、我が国周辺海域における、海上交通の安全を確保することを主な任務としている。

海上自衛隊が、厚木基地を使用するようになったのは、1971 年（昭和 46 年）7 月 1 日からである。ここには、海上自衛隊の航空部隊の最高司令部である航空集団司令部が設置（1973 年（昭和 48 年）12 月 25 日）され、海上自衛隊航空部

隊の中核として、全国各地に所在する航空部隊を一元的に指揮している。このほかには、第4航空群、第51航空隊、第61航空隊、航空管制隊等が置かれている。



海上自衛隊第4航空群司令部

(2) 海上自衛隊の移駐経緯

海上自衛隊の厚木基地への移駐については、下記のような経緯がある。

主な流れ

| | |
|------------------------|---|
| 1970年(昭和45年) 12月21日 | 第12回日米安全保障協議委員会開催 在日米軍基地の整理、統合について検討された。その中で、厚木飛行場については次の方針が打ち出された 「米軍機及び米側要員の大部分は、昭和46年6月末までに移駐するが、艦隊航空部隊西太平洋修理部を含む若干の米軍施設は、小規模な専用区域として存続する。日本政府は、昭和46年6月30日までに本飛行場の運営及び維持上の責任を負い、また、前記の米軍区域への出入りを可能とし、かつ、その他の米軍の運航上の必要を充たすため、然るべき共同使用の取決めが行われる。」(外務省情報文化局発表「日米安全保障協議委員会第12回会合について」より一部抜粋) |
| 1971年(昭和46年) 3月1日 | 大和市長等、国に「厚木海軍飛行場の整理縮小計画に係る緊急要望」を提出し、基地の一部返還等を求めた |
| 1971年(昭和46年) 5月 | 横浜防衛施設局長、はじめて「厚木海軍飛行場の海上自衛隊による共同使用について」正式に協力を要請 |
| 1971年(昭和46年) 6月25日 | 日米合同委員会、厚木飛行場の一部を自衛隊に移管することを合意(同月29日閣議決定、航空管制権等が米軍から自衛隊へ) |
| 1971年(昭和46年) 7月1日 | 海上自衛隊が厚木飛行場の維持運営にあたり、日米の共同使用が開始される |
| 1971年(昭和46年) 12月20日 | 横浜防衛施設局長が、「厚木海軍飛行場の海上自衛隊による共同使用について」を大和市等に通知 【※次頁参照】 |
| 1971年(昭和46年) 12月24日 | 海上自衛隊厚木航空基地分遣隊が編成されると共に、千葉県下総基地から第4航空群等が移駐し、本格的な共同使用が始まる |
| 1973年(昭和48年) 12月24日 | 横浜防衛施設局、航空集団司令部等に関し、「海上自衛隊航空部隊の厚木基地への移駐について」大和市に通知 |
| 1973年(昭和48年) 12月25日 | 千葉県下総基地から、海上自衛隊航空集団司令部等が移駐 |

昭和46年12月20日

大和市長 殿

横浜防衛施設局長

厚木海軍飛行場の海上自衛隊による共同使用について

厚木海軍飛行場の運用に関し、日頃ご配慮とご協力をいただき、厚くお礼申し上げます。

さて、昭和46年6月29日の閣議決定に基づき、海上自衛隊が本年7月1日から当該飛行場の維持運営にあっておりますが、今般、下記事項を履行することを約し、ここに、海上自衛隊が部隊を編成し、その任務の遂行にあたることとなりましたので、通知します。

記

1 飛行場の運用について

- (1)人口過密化傾向の著しい貴市の事情を十分に理解し、今後、滑走路の新設、延長等飛行場の拡張は行なわず、又、客観情勢に対応し、極力、整備縮小に努力します。
- (2)当該飛行場の運用にあたっては、住民の生活の安全確保を第一義的に配慮し、海上自衛隊としても、現在当該飛行場においてとられている航空機の騒音の軽減に関する規制措置を遵守するのほか、要すれば、貴市と協議する機関を設け、一層の安全対策をこうじます。
- (3)将来、今般の自衛隊の使用計画を著しく変更する場合は、あらかじめ貴市と協議します。
- (4)ジェットエンジンを主たる動力とする飛行機（ターボプロップ機を除く。）は、緊急止むを得ない場合を除き、使用しません。

補 遺

1 部隊の編成について

当該飛行場（基地）における部隊の編成については、厚木航空基地分遣隊のほか、現在、下総航空基地にある部隊の一部（第4航空群等）を漸次移転し、最終的には航空機約50機、人員約2,000人をもって構成する計画である。

2 著しい変更について

「厚木海軍飛行場の海上自衛隊による共同使用について」の記1(3)に規定する「著しく変更する場合」とは、「1飛行隊以上の部隊を増強する場合」と解する。

(3) 厚木航空基地で運用されてきた主な航空機

現在、海上自衛隊厚木航空基地には、哨戒機をはじめとして、輸送機やヘリコプターなどの航空機が配備されている。

1971年（昭和46年）より、海上自衛隊は厚木基地の使用を開始し、これまで主に哨戒機部隊が配置されてきた。主力である固定翼の哨戒機については、当初S-2F、P2V-7が運用され、1970年代にはP-2Jが運用された。その後は、1980年代から現在に至るまでP-3Cが運用されている。

P-3Cが我が国に初めて配備されたのは厚木基地である。P-3Cの導入に際して、1980年（昭和55年）10月、防衛庁から関連諸施設の整備計画とともに、1981年（昭和56年）P-3C3機の配備が発表され、その後、対潜哨戒システムの運用、研究、要員の教育、部隊の新編・改編などが行われた。

防衛白書によれば、2015（平成27）年3月31日現在、海上自衛隊のP-3C保有数は69機となっている。

海上自衛隊の航空機



L C - 9 0 （ 連 絡 機 ）

| | |
|----|----------|
| 全長 | 10.82 m |
| 全幅 | 15.32 m |
| 全高 | 4.33 m |
| 重量 | 4,377 kg |
| 速度 | 363 km/h |
| 乗員 | 5 名 |

（写真：海上自衛隊ウェブサイトより）



P - 1 （ 哨 戒 機 ）

| | |
|--------|-----------|
| 全長 | 38.0 m |
| 全幅 | 35.4 m |
| 全高 | 12.1 m |
| 重量 | 80,000 kg |
| 速度（最大） | 833 km/h |
| 乗員 | 11 名 |

（写真：海上自衛隊ウェブサイトより）



P - 3 C （ 哨 戒 機 ）

| | |
|--------|-----------|
| 全長 | 35.6 m |
| 全幅 | 30.4 m |
| 全高 | 10.3 m |
| 重量 | 56,000 kg |
| 速度（最大） | 731 km/h |
| 乗員 | 11 名 |

（写真：海上自衛隊ウェブサイトより）



U P - 3 C (多 用 機)

全長 35.6 m
全幅 30.4 m
全高 10.3 m
重量 56,000 kg
速度 (最大) 731 km/h
乗員 5 名

(写真:海上自衛隊ウェブサイトより)



U S - 1 A (救 難 飛 行 艇)

全長 33.46 m
全幅 33.15 m
全高 9.95 m
重量 45,000 kg
速度 (最大) 490 km/h
乗員 12 名

(写真:海上自衛隊ウェブサイトより)



U S - 2 (救 難 飛 行 艇)

全長 33.3 m
全幅 33.2 m
全高 9.8 m
重量 47,700 kg
速度 (最大) 583 km/h
乗員 11 名

(写真:海上自衛隊ウェブサイトより)



C - 1 3 0 R (輸 送 機)

全長 29.80 m
全幅 40.40 m
全高 11.70 m
重量 70,300 kg
速度 (最大) 約 589 km/h
乗員 6 名

(写真:海上自衛隊ウェブサイトより)



| | |
|-----------------------|----------|
| S H - 6 0 J (哨 戒 機) | |
| 全長 | 19.8 m |
| 全幅 | 16.4 m |
| 全高 | 5.2 m |
| 重量 | 9,926 kg |
| 速度 (最大) | 275 km/h |
| 乗員 | 3 名 |

(写真：海上自衛隊ウェブサイトより)



| | |
|-----------------------|-----------|
| S H - 6 0 K (哨 戒 機) | |
| 全長 | 19.8 m |
| 全幅 | 16.4 m |
| 全高 | 5.4 m |
| 重量 | 10,872 kg |
| 速度 (最大) | 250 km/h |
| 乗員 | 4 名 |

(写真：海上自衛隊ウェブサイトより)



| | |
|-----------------------|----------|
| U H - 6 0 J (救 難 機) | |
| 全長 | 19.8 m |
| 全幅 | 16.4 m |
| 全高 | 5.1 m |
| 自重 | 9,979 kg |
| 速度 (最大) | 259 km/h |
| 乗員 | 4 名 |

(写真：海上自衛隊ウェブサイトより)

(4) 次期固定翼哨戒機の厚木基地配備

2007年(平成19年)10月11日、防衛省は大和市に対し、海上自衛隊厚木航空基地への次期固定翼哨戒機の乗り入れについて通知した。その後、9月にはXP-1の1号機が、11月には2号機が厚木基地に飛来し、2機による性能評価が開始された。

その性能評価が厚木基地において行われている中の2010年(平成22年)2月15日、国から大和市に対し、平成23年度末から厚木基地にP-1を配備する旨が通知された。

その後不具合の影響により配備が延期されたが、国は平成24年度から、固定翼哨戒機P-3Cの後継機として、厚木基地にP-1を配備することなどを通知した。また、国は通知の中で、厚木基地へのP-1配備と46文書との関係について、「引き続き46文書は尊重すべきもの」との考えを示した。その後2013年(平成25年)3月29日には、2機のP-1が厚木基地へ飛来した。

Ⅲ 基地と市民生活

1. 厚木基地の航空機騒音問題

本市は、横浜市や川崎市に並び、県下でも有数の人口が密集した都市であり、特に、厚木基地の滑走路北側には住宅が密集している。都市化した本市に厚木基地が所在することにより、航空機騒音をはじめ、事故等への不安やまちづくりの阻害など、周辺の市民生活に様々な影響が生じており、特に航空機騒音は、多くの市民に多大な影響を与え、深刻な社会問題となっている。

厚木基地の航空機騒音の主な原因は、横須賀を事実上の母港とする米空母の艦載機である。艦載機は通常、空母が横須賀に入港する前に洋上から大挙して厚木基地に飛来し、出港後洋上の空母に帰還する。空母が横須賀に入港している間は、艦載機が厚木基地への出入りのための飛行を行うことから、この騒音によって基地周辺住民の生活環境は極度に悪化する。反対に、空母出港中は比較的航空機騒音が少ない日が続く。このように、厚木基地周辺の生活環境は空母の動向に左右されるという特徴をもっている。

本市では、航空機騒音問題を最重要課題のひとつとして位置付け、これまでも、NLPの硫黄島全面移転や、基地開放日における展示飛行（デモンストラーションフライト）の廃止を求めるなど、その解決に向け全力で取り組んできた。

一方、日米両国政府により在日米軍再編が進められている。2006年（平成18年）当初、2014年（平成26年）までに完了するとされていた厚木基地の空母艦載機の移駐については、2013年（平成25年）1月に、国から3年程度の延期が示されたところではあるが、移駐先とされる岩国基地においては関連施設の整備が行われている。

本市は、人口密集地の中に基地が存在することは適さない（不適地である）との立場から、最終的には厚木基地の全面返還を求めており、それまでの間においても、航空機騒音や事故への不安など様々な基地問題の解消に向け取り組んでいる。

（1）騒音問題発生の経緯

厚木基地の騒音は、その時々国際情勢、防衛力の整備状況、航空機技術の発達などにより、今日までに大きく変化してきた。

厚木基地では、昭和20年代後半にはすでに米軍ジェット機の飛来が見られたといわれる。航空機のジェット化の進行に伴って、その騒音は激しくなり、同時に基地周辺住民の生活に大きな影響を与えるところとなった。

厚木基地へのジェット機の配備は1955年（昭和30年）頃からである。米軍により1957年（昭和32年）から滑走路の延長工事が行われ、更に1959年（昭和34年）からは航空機の大型化等に対処するため、滑走路のかさ上げ工事や飛行場機能の整備、拡張が図られた。これにより、1960年（昭和35年）には大型

ジェット機の離発着が可能となり、基地周辺上空で昼夜を分かたず訓練が行われるようになった。当時、訓練の多い日には、一日数百回にも上る騒音が記録されており、また夜間長時間にわたるエンジンテストが頻繁に行われるなど、基地周辺住民は日夜激甚な騒音に悩まされるところとなり、大きな社会問題となった。

その激しい騒音に対し、県と大和市、綾瀬町は1960年（昭和35年）8月に実施した航空機騒音調査の結果に基づき、国等に対して騒音軽減の要請を行った。

この要請を受けた日米両国政府は1960年（昭和35年）10月19日、厚木基地周辺における航空機の騒音問題を軽減する方策について検討するため、日米合同委員会に厚木航空機騒音対策特別分科委員会を設置した。同委員会からは、「厚木海軍飛行場周辺における航空機騒音の軽減に関する勧告」が出され、1963年（昭和38年）9月19日「厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減措置」が日米合同委員会で合意された。

その後、1971年（昭和46年）7月には、基地内の施設の飛行場部分等を海上自衛隊に移管したことから、厚木基地は米海軍航空基地としての機能は低下し、常駐機も漸減していった。この間、海上自衛隊の移駐に伴い、その所属機の騒音に加わるなど、航空機の離着陸は依然として頻繁ではあったが、1965年（昭和40年）以前の騒音に比べると比較的少ない時期であった。

（2）空母の横須賀母港化

1969年（昭和44年）、ニクソン米大統領はニクソン・ドクトリンを発表し、同盟国が自助の精神で強化され、自らの責任を負い、今まで米国が負ってきた負担を分担することを強調して軍事費の削減を打ち出した。

そして、米国政府は空母の乗組員家族を海外に居住させることを計画し、日本政府に打診した。これは、①母港付近に家族を居住させ兵員の士気低下を防ぐ、②今まで休養や補給の都度本国へ帰国していたが、海外に母港を設けることにより費用や時間を節約できる、③担当海域に近くなり、効率良い運用と軍事力の維持ができる等を狙ったものといわれている。

横須賀市では当初反対の態度をとっていたが、諸般の事情により「現状やむをえないもの」として了承し、1973年（昭和48年）10月5日空母ミッドウェーが入港した。

一方、厚木基地では、1973年（昭和48年）2月の米国のアジア戦略の変更に伴いP-3 オライオンが配備されたのに加え、横須賀に空母が入港するたびに、その艦載機が飛来するようになり、以降、空母入港時に集中して騒音が発生するようになった。

米海軍の空母は、1973年（昭和48年）の空母ミッドウェイ以降、1991年（平成3年）に空母インディペンデンス、1998年（平成10年）に空母キティホーク、2008年（平成20年）に空母ジョージ・ワシントン、そして2015年（平成27年）に空母ロナルド・レーガンと交替しながら横須賀を事実上の母港とし続けており、それに伴い厚木基地周辺住民は長年にわたって空母艦載機の騒音に悩ま

れるところとなった。こうしたことから、本市では、空母の横須賀母港化を問題と捉えている。

近年の空母の出入港状況（2016年（平成28年）4月現在）

| 入港 年月日 | 出港 年月日 | 入港日数 |
|-------------|-------------|------|
| H20. 11. 21 | H21. 5. 6 | 167 |
| H21. 5. 15 | 5. 20 | 6 |
| 6. 5 | 6. 10 | 6 |
| 9. 3 | 10. 6 | 34 |
| 11. 23 | H22. 5. 11 | 170 |
| H22. 5. 14 | 5. 18 | 5 |
| 6. 9 | 6. 14 | 6 |
| 7. 3 | 7. 9 | 7 |
| 11. 1 | 11. 24 | 24 |
| 12. 14 | H23. 3. 21 | 98 |
| H23. 4. 20 | 6. 5 | 47 |
| 6. 8 | 6. 12 | 5 |
| 8. 25 | 9. 19 | 26 |
| 11. 22 | H24. 5. 12 | 173 |
| H24. 5. 16 | 5. 26 | 11 |
| 7. 26 | 8. 6 | 12 |
| 8. 7 | 8. 20 | 14 |
| 11. 20 | H25. 6. 21 | 214 |
| H25. 6. 25 | 6. 26 | 2 |
| 8. 23 | H25. 9. 13 | 22 |
| 12. 5 | H26. 5. 19 | 166 |
| H26. 5. 23 | H26. 5. 24 | 2 |
| H26. 8. 8 | H26. 9. 2 | 26 |
| H26. 11. 25 | H27. 5. 11 | 168 |
| H27. 5. 15 | H27. 5. 18 | 4 |
| H27. 10. 1 | H27. 10. 15 | 15 |
| H27. 12. 3 | | |

（3）夜間連続離着陸訓練（Night Landing Practice）

①厚木基地でのNLP

空母ミッドウェーの横須賀入港当初は、艦載機は人口密集地にある厚木基地を避け、他の基地で夜間訓練を行っていたため、訓練が終了した深夜に厚木基地に帰投することが多く、この騒音が問題となっていた。加えて、1982年（昭和57年）2月からは、厚木基地でもこの夜間訓練が行われるようになり、基地周辺住民は昼夜を問わず激しい騒音に晒されることとなった。

空母が横須賀を出港する際に行われる夜間連続離着陸訓練（Night Landing

Practice 以下、NLPとする)は、その訓練の特殊性から他に比類のない激的な騒音を発生させる。特にジェット機によるNLPの騒音は凄まじく、家族の団欒、休養、睡眠等の家庭生活の主要な時間帯に、集中的かつ長時間にわたって行われることから、厚木基地周辺住民に測り知れない苦痛を与える。

当初は、三沢基地周辺の降雪などの天候状況により、やむをえず厚木基地で行ったと言われていたこと、また、母港化に際して厚木基地では着陸訓練は行わないと米軍が言明していたことから一時的訓練と考えられていたが、その後は空母入港のつど繰り返されることとなり、1993年(平成5年)に硫黄島代替訓練施設が提供されるまで、多くのNLPが厚木基地において実施された。

夜間連続離着陸訓練 (Night Landing Practice)

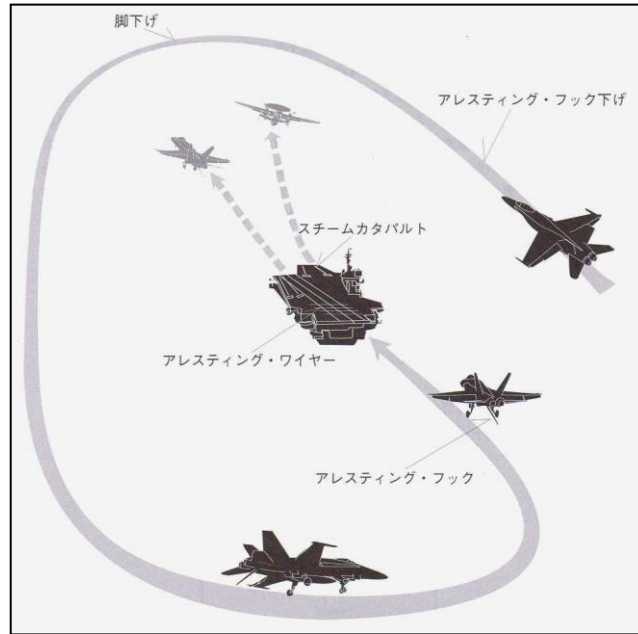
実際の空母への着艦では、艦載機は空母後部にある数十メートルの着艦エリアに張ってあるアレスティング・ワイヤーに、艦載機最後部にあるアレスティング・フックを引っ掛けて停止する。このように空母への着艦は陸上基地への着陸に比べてはるかに高度な技量が要求される。

そのため、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離着陸訓練(Field Carrier Landing Practice = FCLP)が課せられている。そのうち、夜間に行われるものを特に夜間連続離着陸訓練(Night Landing Practice = NLP)と呼ぶ。

離着陸訓練では、滑走路の一部を空母の飛行甲板に見立て、滑走路の定められた一点を基点に離着陸を繰り返す。

特に夜間における着艦には、さらに高度な技能が要求される。夜間における空母への着艦を想定して訓練を行う場合、艦載機は基地周辺上空を周回し、そして地上の誘導ライトを頼りに大きな推力を維持しつつ滑走路に進入し、着地後直ちに急上昇し復航する。この一連の飛行を繰り返し行う訓練がNLPであり、パイロットの着艦技量を維持、向上させるために行われている。厚木基地では、夕刻から22時までの時間帯に行われることが多い。

また、離着陸訓練の終了後にはCQ(Carrier Qualification)と呼ばれる空母への着艦資格訓練が実際の空母上で行われ、この訓練をクリアすることでパイロットに空母への着艦資格が付与される。



空母への着艦のようす



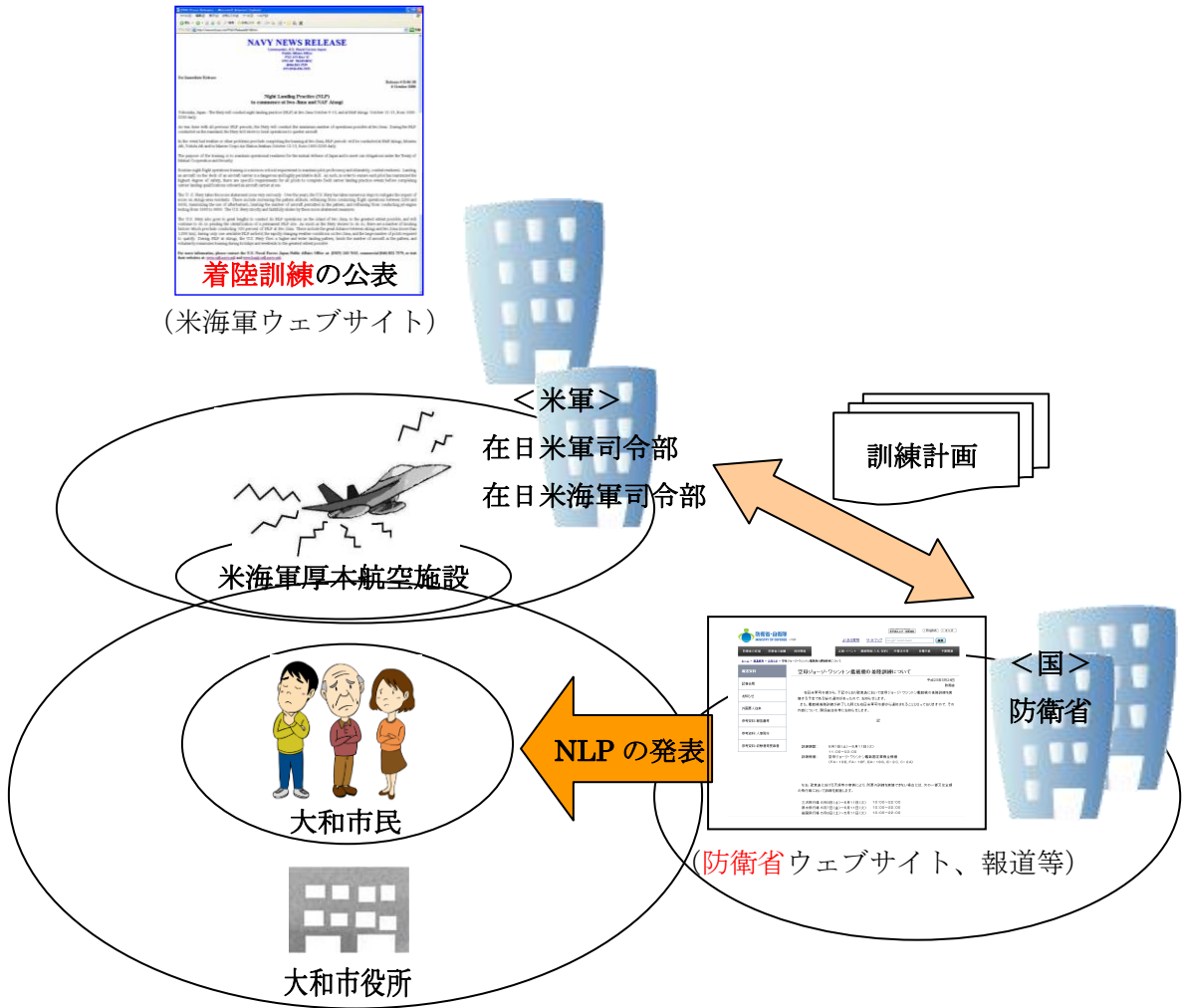
厚木基地における NLP

②訓練計画の公表

当初、NLPについての情報が事前に提供されることはなかったが、1982年（昭和57年）12月13日、米海軍が本市及び綾瀬市を訪れ、NLPの訓練計画を初めて事前に発表した。その後、1983年（昭和58年）5月9日から、米海軍は国（防衛施設庁）を通じて訓練計画を公表するようになった。

従来、厚木基地に関しては、市民がNLPの情報を得るには、ニュースや新聞などの報道に頼らざるを得ない状況だったが、現在では、国（防衛省）がウェブサイトでNLPを含む空母艦載機の着陸訓練に関する計画を発表しており、在日米海軍もウェブサイトでの公表を行っている。その一方で、空母艦載機の着陸訓練に関する計画以外の飛行計画についての公表は行われていない。

大和市民が空母艦載機の着陸訓練に関する計画を知るしくみ



NLPを含む空母艦載機の着陸訓練に関する発表 (防衛省ウェブサイト)

防衛省・自衛隊
MINISTRY OF DEFENSE - TOP

空母ジョージ・ワシントン艦載機の着陸訓練について

平成25年5月24日
防衛省

在日米軍司令部から、下記のとおり硫黄島において空母ジョージ・ワシントン艦載機の着陸訓練を実施する予定である旨の通知があったので、お知らせします。
また、艦載機着陸訓練が終了した際にも在日米軍司令部から通知されることとなりますので、その内容について、関係自治体等にお知らせします。

記

訓練期間: 6月1日(土)～6月11日(火)
11:00～03:00

訓練機種: 空母ジョージ・ワシントン艦載固定翼機全機種
(FA-18E, FA-18F, EA-18G, E-2C, C-2A)

なお、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は、次の一部又は全部の飛行場において訓練を実施します。

| | | |
|-------|------------------|-------------|
| 三沢飛行場 | 6月8日(土)～6月11日(火) | 10:00～22:00 |
| 厚木飛行場 | 6月7日(金)～6月11日(火) | 10:00～22:00 |
| 岩国飛行場 | 6月8日(土)～6月11日(火) | 10:00～22:00 |

(4) 代替訓練施設—硫黄島航空基地—

代替訓練施設に関する本市の取り組みは、1976年（昭和51年）8月、大和島基地対策協議会が国に対して行った要請で、訓練飛行は硫黄島で実施するよう求めたことに端を発する。

NLPの問題は、「空母艦載機の着艦訓練の問題」として、1982年（昭和57年）9月の日米防衛首脳会談においても取り上げられたことが翌年の防衛白書に記されており、さらに1985年（昭和60年）1月の日米首脳会談においても、米大統領が内閣総理大臣に直接NLPの問題解決を要請している。

当時、国では問題の解決に向けて三宅島への訓練施設の設置を強力に推進していたが、なかなか思うような進展が見られない状況であった。

こうした折、1988年（昭和63年）6月8日、NHKが硫黄島暫定使用決定を報じた。続いて同年8月5日には、瓦防衛庁長官が硫黄島の暫定使用について米軍了承の感触がある、なお検討させている旨発表した。

3日後の8月8日、本市は硫黄島の使用を積極的に推進するよう防衛施設庁、外務省等に要請し、続く8月16日には、本市の強い要請もあって、厚木基地関係自治体等から構成される厚木基地騒音対策協議会が発足し、国に対し代替訓練施設として硫黄島の推進等の要請を行った。

その後、1989年（平成元年）になって、国は硫黄島での米空母艦載機着陸訓練暫定実施について、在日米海軍司令部と基本的合意に達したことを発表し、三宅島に施設を建設するまでの暫定的なものとして、厚木基地から南へ約1,200kmの小笠原諸島にある硫黄島において、代替訓練施設の建設に着手した。1993年（平成5年）には、当初予定していた全ての施設が完成し、日米合同委員会において施設提供の合意がなされた。

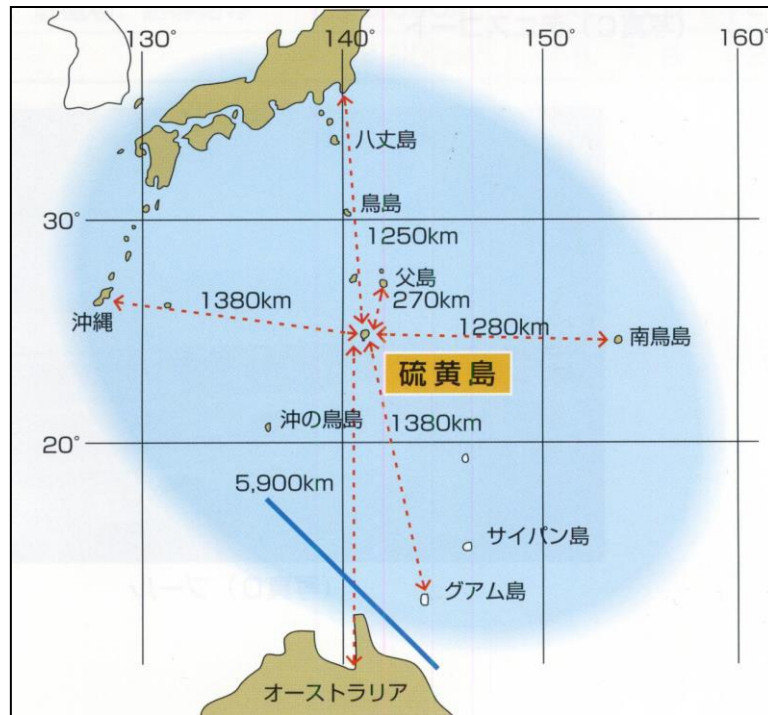


硫黄島（中硫黄島）

| | |
|---------|--------|
| 北東-南西方向 | 8.5 km |
| 幅 | 4.5 km |

島は基底の直径 40 km、比高 2,000m の大型海底火山の山頂部にある。島内は全体に地温が高く、多くの噴気地帯、硫黄孔がある。島内各所で小規模の水蒸気爆発を起こす。なお、2007年（平成19年）6月18日、国土地理院と海上

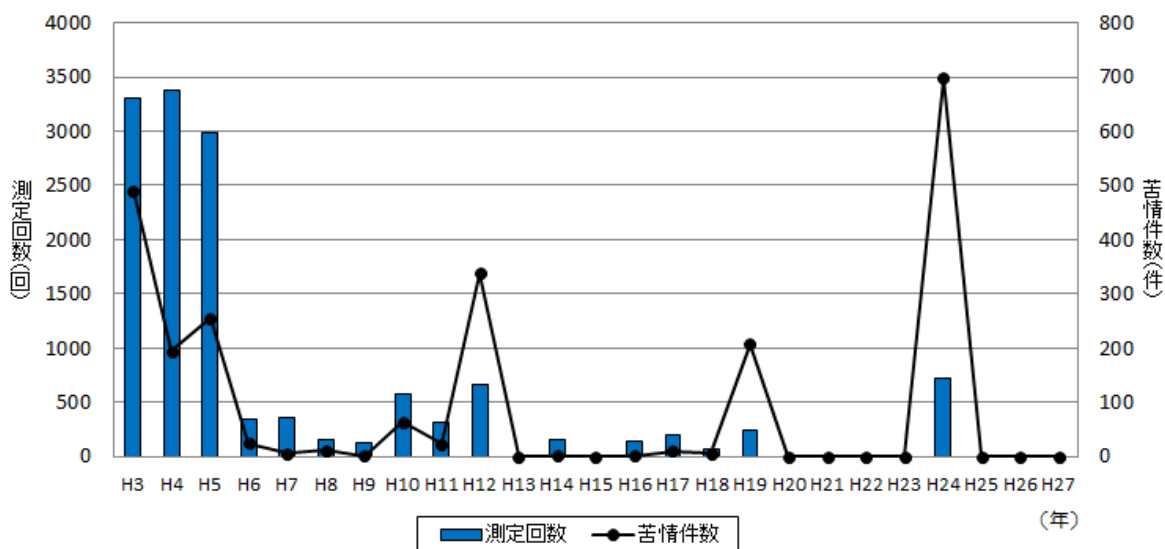
保安庁海洋情報部で構成される「地名等の統一に関する連絡協議会」において、硫黄島の呼称が「いおうじま」から「いおうとう」に変更された。



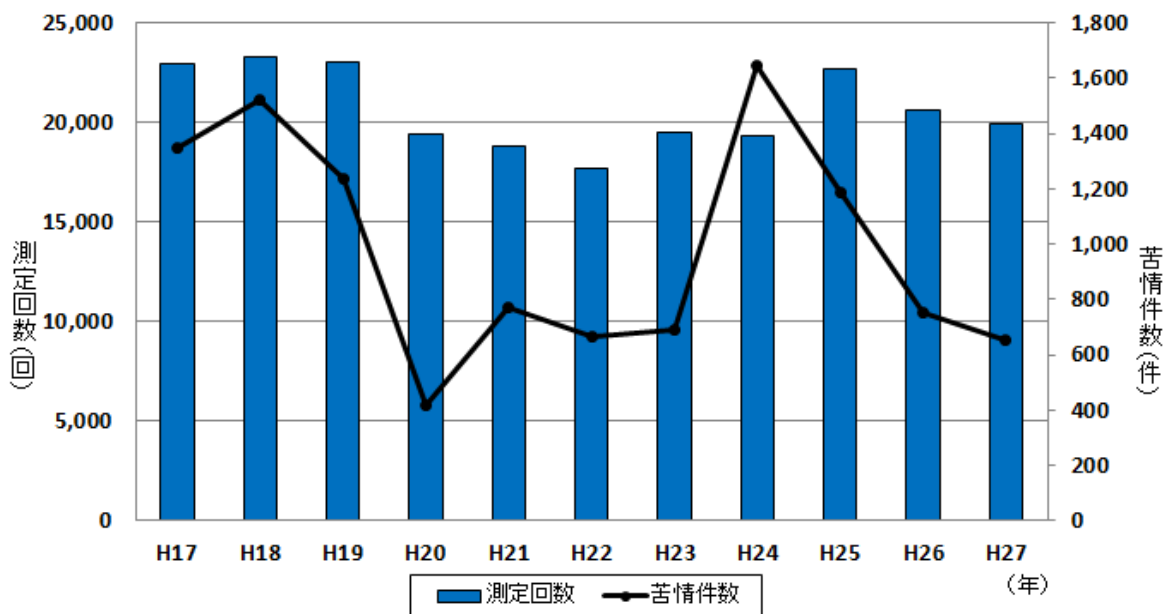
硫黄島の位置

また、1994年（平成6年）2月には、国は硫黄島におけるNLPの支援等のため、厚木飛行場への自衛隊ジェット機乗り入れについて本市に通知した。本市では、「NLPの硫黄島への全面移転に向けて最大限の努力をすること」、「基地機能の強化、騒音の激化及び基地の早期返還の障害にならないこと」を条件に好ましくないが止むを得ないとの対応を行った。

厚木基地でのNLPは、1991年（平成3年）にピークとなり、同年8月硫黄島代替訓練施設が一部使用されるようになってからは減少傾向を示すようになった。1995年（平成7年）以降は、NLPの約90%が同島で行われるようになった。



厚木基地でのNLP実施期間中の年間苦情件数と年間騒音測定回数
 (年間騒音測定回数は、厚木基地滑走路から北約1km地点の住宅地における70dB以上、5秒以上の継続音など)



過去10年の年間苦情件数と年間騒音測定回数
 (年間騒音測定回数は、厚木基地滑走路から北約1km地点の住宅地における70dB以上、5秒以上の継続音など)

(5) 展示飛行（デモンストレーションフライト）

厚木基地では、1955年（昭和30年）頃から地元住民などとの日米親善を目的として基地の開放が行われている。当時オープンハウスと呼ばれたこの基地開放日においては、1988年（昭和63年）頃からは空母艦載機による展示飛行（デモンストレーションフライト）が行なわれるようになった。

このデモンストレーションフライトでは、リハーサル期間も含めて、多数の航空機による編隊飛行や、大和市の住宅密集地上空での急旋回、急上昇、さらには民家に向かっての急降下の繰り返しなど、いわゆる機動展示飛行が行なわれ、市民に多大な騒音被害や墜落等の恐怖等を与えてきた。



大和市上空で行われていたデモンストレーションフライト

デモンストレーションフライトが実施されると、本市には市民から多くの声が寄せられた。

過去のデモンストレーションフライトにおける苦情（リハーサル日を含む）

| | 1997年 (平成9年) | 1998年 (平成10年) | 1999年 (平成11年) | 2000年 (平成12年) |
|---------|-----------------|------------------|------------------|------------------|
| 実施日程 | 6月28・29日 | 実施なし | 9月25・26日 | 7月1・2日 |
| リハーサル日数 | 2日 | | 1日 | 2日 |
| 苦情件数 | 4日間で170件 | | 3日間で221件 | 4日間で416件 |

また、大和市基地対策協議会が1997年（平成9年）に実施したアンケート調査では、来場者の約7割の人がデモンストレーションフライトが実施されなくても基地開放日に厚木基地を訪れるという結果が出たことから、同協議会および本市では、このデモンストレーションフライトの禁止を強く求めた。

(6) 騒音状況悪化と交流中断

硫黄島代替訓練施設の完成後は、NLPが硫黄島で実施されるようになり、厚木基地でのNLPはかなり減少していた。

しかし、2000年（平成12年）においては、6月に空母キティホークが横須賀に入港して以来、厚木基地への出入りのための飛行、そして基地開放日におけるデモンストレーションフライトなどに加え、9月には1ヶ月に2度も厚木基地でNLPが実施されるなど、厚木基地周辺住民は激しい航空機騒音に晒される場所となった。他方、この年の硫黄島でのNLP実施率は約24%に過ぎなかった。

このため、基地周辺住民は疲労困ぱいとなり、我慢も限界を超えたため、同年9月、本市は「米海軍厚木航空施設との文化的な交流を中断する」ことを公にし、米海軍の厚木基地関係者を本市関連の行事等へ招待せず、また先方の行事に招待されても行かないこととした。

(7) デモンストレーションフライトの中止とNLPの日米両国政府了解事項

このような状況のなか、2001年（平成13年）4月18日、在日米海軍はこの年の厚木基地におけるデモンストレーションフライトを中止すると発表した。

2001年（平成13年）9月11日には米国で同時多発テロが発生し、米海軍厚木航空施設においても緊迫した状況が見受けられた。

同年12月末、在日米海軍司令部を訪れた市長に対して、同司令官は2002年（平成14年）のデモンストレーションフライトの中止を表明するとともに、厚木基地周辺住民が展示飛行の実施を望まないなら将来も行わないとの方向性を示した。

これ以降、今日に至るまで、厚木基地でデモンストレーションフライトは実施されていない。

また、同時期の2001年（平成13年）に行われたNLPは、その全てが硫黄島で実施された。翌2002年（平成14年）2月4日には、防衛施設庁が、できる限り多くのNLPを硫黄島で実施することを米国政府と取り交わした「NLPの日米両国政府了解事項」を公表した。

平.14.2.4

防衛施設庁

NLPの日米両国政府了解事項

- 1 合衆国政府は、引き続きできる限り多くのNLPを硫黄島で実施する。
- 2 合衆国政府が本土の飛行場においてNLPを実施しなければならない場合においては、合衆国政府は、従来の慣行を継続し、できるだけ早く日本政府に通知するとともに、騒音・環境等の面に最大限配慮する。

以上

(8) NLP実施4基地関係市長意見交換会

この間、本土でのNLP実施状況を改善するため、2001年（平成13年）1月29日、NLPが行われている本土の4基地5市長（三沢市長、福生市長、岩国市長、綾瀬市長、大和市長）による「NLP実施4基地関係市長意見交換会」が本市で開催された。この意見交換会は、4基地周辺住民だけが、受忍の限度を超える騒音被害を受けるのは納得できないとの立場から行動を起こしたもので、「①NLPは硫黄島で実施すること②硫黄島が暫定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」という共同声明を発表した。

(9) 航空機騒音問題の現状

NLPの日米両国政府了解事項が公表されて以降、厚木基地では主にプロペラ機によるNLPが実施され、近年では、全ての機種によるNLPのほとんどが硫黄島で実施されてきた。

2012年（平成24年）のNLPでは、4月23日に国からの公表が行われ、5月17日までに全ての訓練が硫黄島で実施された。ところが5月22日になり、国は市に対し、空母の運用上の都合により出港が数日間遅れ、その間のパイロットの練度維持のために、同日から5月24日まで、それぞれ午前9時から午後8時までの間、厚木基地において訓練を実施することを連絡した。今回はNLPだけでなく、日中の時間帯を含めた訓練の内容だった。これを受け、本市は直ちに国や米軍に対し、全ての訓練を硫黄島で実施するよう強く求めたほか、県や周辺市などとも連携しながら厚木基地での訓練中止を要請した。



黒岩神奈川県知事に離着陸訓練の状況を説明する大木市長

しかしながら、本市などのこうした要請にもかかわらず、離着陸訓練は5月22日から5月24日まで全ての日程で実施され、うち2日間は公表された午後8時を過ぎても実施された。また、5月27日から5月29日にかけては0時を過ぎた深夜にも飛行が繰り返されるなど、この期間に市民にもたらされた騒音被害は極めて甚大だった。

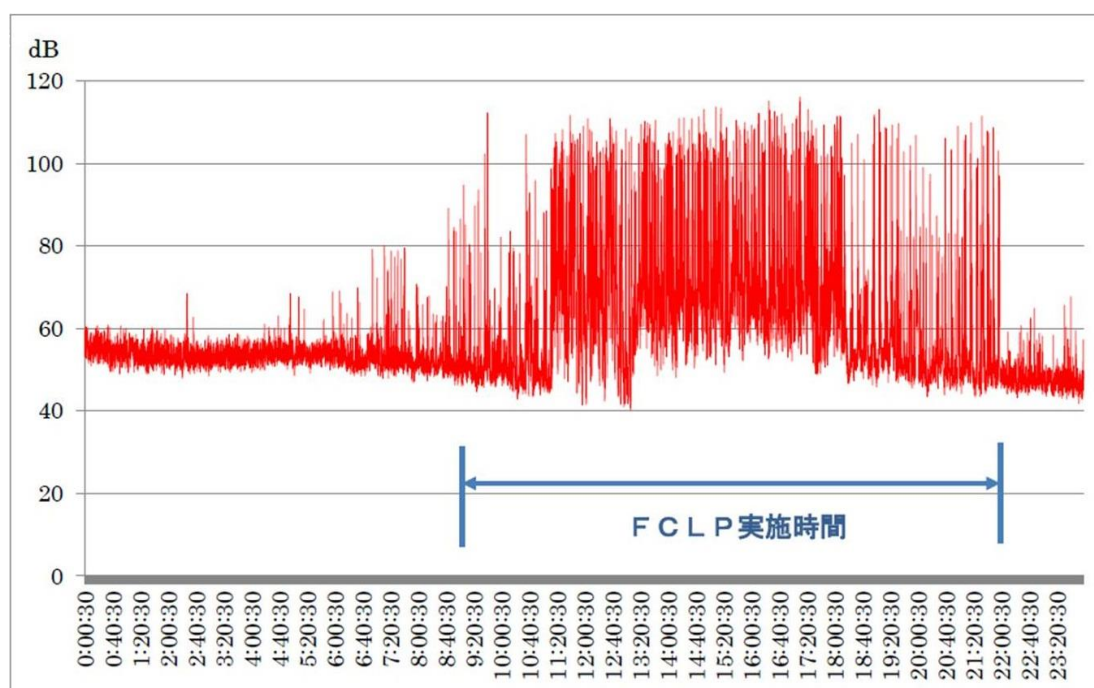
平成 24 年 5 月 空母艦載機の離着陸訓練と深夜の飛行に関する苦情受付状況等

| 平成 24 年 | 着陸訓練 実施時間 | 22:00 以降 艦載機飛行※ ¹ | 1 日測定回数 (北 1km) | うち 100dB 以上 | 苦情件数※ ² |
|-------------|--------------|---------------------------------|--------------------|----------------|--------------------|
| 5 月 22 日(火) | 11:18-20:51 | | 187 回 | 81 回 | 40 件 |
| 5 月 23 日(水) | 09:09-21:59 | | 365 回 | 194 回 | 496 件 |
| 5 月 24 日(木) | 09:39-19:45 | | 230 回 | 58 回 | 201 件 |
| 3 日間計 | | | | | 737 件 |
| 5 月 27 日(日) | | ～24:56 | 36 回 | 7 回 | 18 件 |
| 5 月 28 日(月) | | ～25:32 | 67 回 | 13 回 | 49 件 |
| 5 月 29 日(火) | | ～23:59 | 118 回 | 14 回 | 132 件 |
| 3 日間計 | | | | | 199 件 |

※¹ 22:00 以降における艦載機と思われるジェット機の最終騒音測定時刻（離陸または着陸）と最高音

※² 大和市役所に寄せられた苦情等の件数

2012 年 5 月 23 日(水) 24 時間の騒音レベルの変動（滑走路北約 1km）



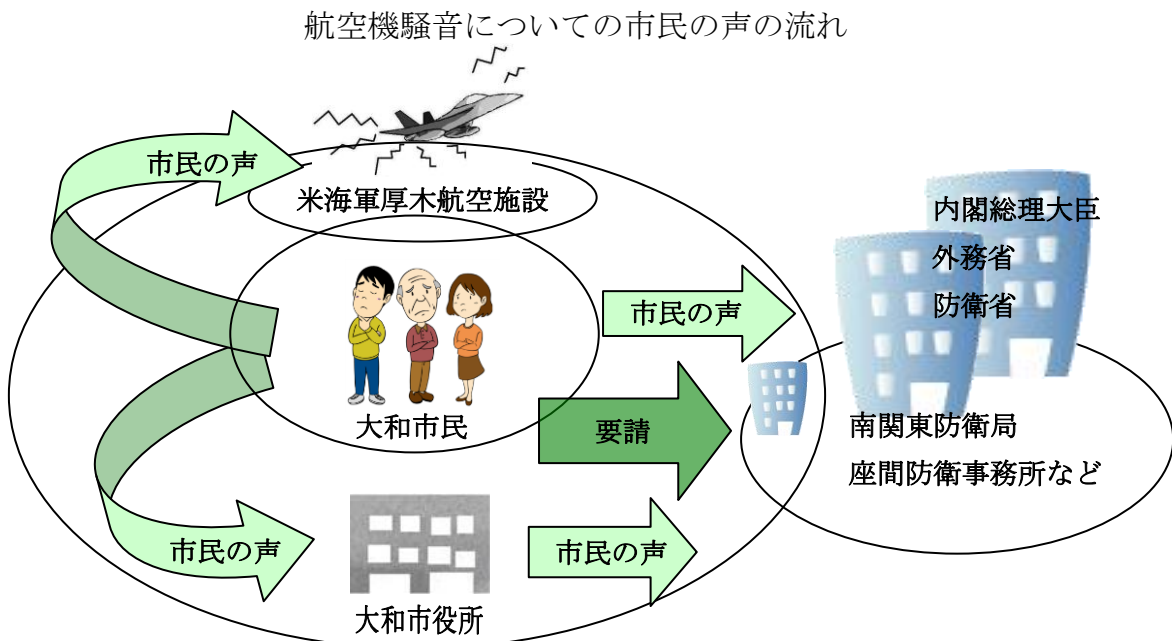
なお、デモンストレーションフライトについては 2001 年（平成 13 年）以降実施されていないが、「厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減措置」（昭和 38 年 9 月 19 日、日米合同委員会合意事項）において、飛行活動の規制の例外規定である、4 の d の(3)「ただし、年間定期行事として計画された曲技飛行のデモンストレーションはその限りではない」という文言が削除されないままであり、デモンストレーションフライトが再び実施される可能性も否定できない。

さらに、現在、空母艦載機のほとんどはジェット機であり、空母の横須賀入港期間中に繰り返される艦載機の離着陸による激しい騒音は、基地周辺住民を悩ませ続けている。これら NLP 以外の飛行については、国や米軍からの情報提供は全くなく、厚木基地周辺住民は、昼夜を問わず突然発生する騒音に大きな不安や不満を抱きながらの生活を余儀なくされている。

(10) 市民の声を届けるために

米艦載機などの飛行に対して市民から寄せられる声には、「とにかくうるさい。何とかしてほしい」、「イライラする」、「子どもが泣く」、「電話や会話ができない」、「テレビの音が聞こえない」、「学校の授業や仕事の妨害」、「低空で飛んで怖い」、「なぜ全く情報がないのか」など様々なものがある。

このような声の中には情報提供を求めるものが多くあるが、苦情など市民の訴えを直接聞くための国の統一された窓口は設けられていないことから、本市では2001年(平成13年)1月15日より、メールやFAX、手紙で寄せられる、航空機騒音に苦しむ市民の生の声を直接国へ届けている。



(11) 市民の負担軽減に向けて

空母艦載機による激しい騒音被害など、厚木基地の所在に起因する市民の負担を軽減するため、大和市では市長をはじめとして、積極的に国や米軍等に働き掛けを行っている。

2009年（平成21年）12月には大木市長が防衛省を訪れ、当時の北澤防衛大臣と厚木基地の問題に関して会談を行った。この会談で大木市長は、日頃から激しい騒音被害に苦しむ市民の状況を訴えながら、騒音軽減や空母艦載機の移駐、周辺対策の拡充など政府の対応を強く求めた。



北澤防衛大臣（当時）に説明する大木市長

2. 航空機騒音とは

(1) 騒音とは

騒音は、環境基本法（平成5年法律第91号）においては公害の一つとされ、同法では公害を「環境の保全上の支障のうち、事業活動その他の活動に伴って生ずる相当範囲にわたる大気汚染、水質汚濁、土壌汚染、騒音、振動、地盤の沈下および悪臭によって人の健康または生活環境に係る被害が生じることをいう」と定義する。















では、騒音とは何か。日常生活を営む中で絶えず音は発生している。その音は聞く人により、心理的、感覚的なものが大きく作用し感じ方が異なるため、騒音の定義づけは難しい。例えば、一般財団法人環境情報センターの環境用語集によれば「望ましくない音。ある音が騒音かどうかは人の主観的な判断によるものなので、ある人にとって好ましい音であっても、他の人にとっては騒音と認識されることもある。一般的には、生理的な影響（聴力障害、睡眠障害等）、心理的な影響（会話障害、作業効率低下等）、社会的な影響（地価の低下等）を及ぼす音をさす。」と説明されている。また、航空機騒音については、環境省が

提供する環境アセスメント用語集の中で「航空機の主として飛行に伴い発生する騒音。航空機騒音の特徴として、(1) その音がきわめて大きい、(2) ジェット機などでは金属製の高い周波数成分を含む、(3) 間欠的、場合によっては衝撃的、(4) 上空で発生するため被害面積が広い等が挙げられる。また、離陸機と着陸機では離陸機、機種では古い機種、飛行距離では遠くに飛行するものほどそのレベルは大きく、飛行コースによっても大きく異なる。」と説明されている。

「騒音の単位」

騒音の量を表す指標としては、1) 物理的な量そのもの（音圧）、2) 物理的な量を対数で表した相対的な量（音圧レベル）、3) 人間の聴覚に基づき補正した騒音の相対的な量（音の大きさのレベル）、4) 騒音計で計測した場合の騒音の量（騒音レベル）の4種類があり、それぞれ異なる単位が使用されている。

騒音計で計測した場合の騒音の量（騒音レベル）は、dB（デシベル）またはdB（A）が用いられている。

| 一般騒音 | 騒音レベル (dB) | 交通騒音 |
|--|--------------|--|
| | 130dB | 最大可聴値 (疼痛音) |
| ビル工事現場  | 120 | ジェット機離陸時  |
| 車のクラクション  | 110 | 新幹線通過時  |
| 広報無線  | 100 | 地下鉄駅構内  |
| パチンコ屋  | 90 | 大型トラック通過時  |
| ボーリング場  | 80 | 乗用車通過時  |
| 電話のベル  | 70 | |
| 普通の話し声  | 60 | |
| 一般の住宅地  | 50 | |
| 深夜の住宅地  | 40 | |

dB の大きさのめやす

(2) 航空機騒音の評価指標

航空機の音は広帯域雑音に周期的な音が重なった間欠的な音で、地上の騒音源に比べて桁違いに音源パワーが大きく、その騒音は広範囲にわたる。そして、気象状況、機種や飛行形態、さらに風向きにより離着陸の方向が変わるなど、様々な条件によって地上で聞こえる騒音の大きさや性状は時々刻々と変化する。こうした特徴は、航空機騒音の環境騒音としての評価を難しくしている。

航空機騒音の評価指標には様々なものがあり、世界各国においても採用される指標は多様である。

この評価指標について、日本では I C A O（国際民間航空機構）が提唱した「W E C P N L」による評価を採用して昭和 48 年に環境省が「航空機騒音に係る環境基準について」を告示したほか、「防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律」に基づき防衛省が住宅防音事業を行う際などにも W E C P N L が用いられてきた。しかしながら、時代の流れと共に国際的に「等価騒音レベル」などのエネルギーベースの指標が多く採用され始め、主要国で W E C P N L を採用する国は日本、中国、韓国のみとなっていくた。また、1998 年（平成 10 年）に道路交通騒音が主な対象である「騒音に係る環境基準」が改定され、騒音レベルの中央値の評価から L_{Aeq} での評価に変更されたこともあり、航空機騒音に係る環境基準についても見直しの必要性が強く認識され始めた。

「W E C P N L (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level)」

航空機騒音のうるさを評価する指標で、日本語では「加重等価平均感覚騒音レベル」、「うるささ指数」などと呼ばれている。

I C A O（国際民間航空機構）で提唱されたもので、音響の強度、頻度、発生時間帯、継続時間などの諸要素を加味し、夜間及び深夜について重み付けをする。騒音とその発生時刻の関係については、午前 7 時から午後 7 時まで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、また、午後 10 時から翌朝 7 時までの 1 回は 10 倍に重み付けを行っている。

（3）航空機騒音に係る環境基準

環境基本法第 16 条第 1 項では、「政府は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準を定める」とされている。

これに基づき、環境省によって「航空機騒音に係る環境基準について」が告示されており、その中で「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（環境基準）」が定められている。

2007 年（平成 19 年）3 月 1 日、環境大臣は、この航空機騒音に係る環境基準を改正することについて中央環境審議会に諮問した。近年、騒音の測定技術が向上したことや国際的にエネルギーベースの評価手法が採用されていることを踏まえ、評価手法の見直しを行うにあたり意見を求めるものだった。

この諮問は、同審議会の騒音振動部会に付議され、約 4 ヶ月にわたって検討が重ねられた後、同年 6 月 27 日に環境大臣に対し答申がなされた。答申では、「航空機騒音に係る環境基準においては、新たな評価指標として等価騒音レベルを基本とした評価指標を採用することが望ましく、特に、現行基準（W E C

PNL)との継続性の面から $L_{d.e.n}$ に変更することが適当である」などとされた。

この答申を受け、国は同年12月17日付けで航空機騒音に係る環境基準の改正について告示の一部改正を行い、2013年(平成25年)4月1日をその施行日とした。


$L_{d.e.n}$ (時間帯補正等価騒音レベル)

等価騒音レベルは、時間とともに変動する騒音について一定期間の平均的な騒音の程度を表す指標のひとつ。騒音レベルが時間とともに変化する場合に、ある期間の騒音エネルギーの総量を求め、その期間で平均したものであり、単位はdBで表される。

$L_{d.e.n}$ の算出においては、同じ騒音レベルの音でも、種々の活動をしている昼間より就寝する夜間などの方がよりうるさく感じられることを考慮し、1日を昼(7:00~19:00)、夕(19:00~22:00)、夜(22:00~7:00)の3つの時間帯に分け、夕方に5dB、夜間に10dBの重み付けをして1日の等価騒音レベルを求める。

等価騒音レベルは、間欠的な騒音をはじめ騒音のエネルギー量が数量的に必ず反映されるため、主観的な騒音の大きさと対応がよいとされている。

環境基準は、地域の類型ごとに基準値が定められ、地域の類型Ⅰ(専ら住居の用に供される地域)は $L_{d.e.n}$ 57デシベル以下、地域の類型Ⅱ(地域の類型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)は $L_{d.e.n}$ 62デシベル以下とされている。

| 改正前の環境基準 | | | 改正後の環境基準 | |
|----------|-------------|---|----------|-----------|
| 地域の類型 | 基準値 | | 地域の類型 | 新基準値 |
| Ⅰ | 70WECPNL 以下 |  | Ⅰ | 57 デシベル以下 |
| Ⅱ | 75WECPNL 以下 | | Ⅱ | 62 デシベル以下 |

(注) Ⅰをあてはめる地域は専ら住居の用に供される地域とし、Ⅱをあてはめる地域は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とする。

また、環境基準の達成期間については、環境省告示「航空機騒音に係る環境基準について」の中で、国土交通大臣が定める公共用飛行場等の区分ごとに示されており、最長のもので「10年をこえる期間内に可及的速やかに」達成するものとされている。しかしながら、厚木基地のように自衛隊等が使用する飛行場については、必ずしも明確なものとなっていない。

なお、地域類型の指定については都道府県知事が行うこととされており、厚木基地周辺に関しては、「航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定」(昭和55年神奈川県告示第426号)により指定された。また、平成23年には、騒音状況の変化に伴い、一部改正(平成23年神奈川県告示第215号)されている。

※厚木基地滑走路の北約 1km の住宅地における測定結果（大和市測定）

| 年 度 | W E C P N L | |
|---------------|-------------|-----------|
| 2008（平成 20）年度 | 86.6 | |
| 2009（平成 21）年度 | 88.4 | |
| 2010（平成 22）年度 | 87.8 | |
| 2011（平成 23）年度 | 89.3 | |
| 2012（平成 24）年度 | 88.9 | L_{den} |
| 2013（平成 25）年度 | 89.2 | 72.8 |
| 2014（平成 26）年度 | 88.1 | 71.8 |
| 2015（平成 27）年度 | 88.4 | 72.2 |

（４）航空機騒音測定に関する大和市の取り組み

①航空機騒音測定

本市では騒音の状況を把握し、国等関係機関へ騒音軽減の要請活動を実施する際の資料として、昭和 30 年代から騒音測定を行っている。当初は、期間を限定して行っていたが、現在は自動記録騒音計を市内 5 ヶ所（県設置騒音計 2 ヶ所、市設置騒音計 3 ヶ所）に設置し、年間を通し 24 時間の連続稼働により、70dB 以上かつ 5 秒以上の継続音について測定している。

また、1988 年（昭和 63 年）4 月からは、専用の回線による本格的なオンラインシステムを全国ではじめて導入し、市内全体の騒音発生状況を市役所基地対策課においてリアルタイムで確認することが可能となった。本市では、航空機の飛行状況について継続して観測を行っており、航空機騒音の測定データ収集と飛行観測を総合的にとらえて状況分析を行っている。

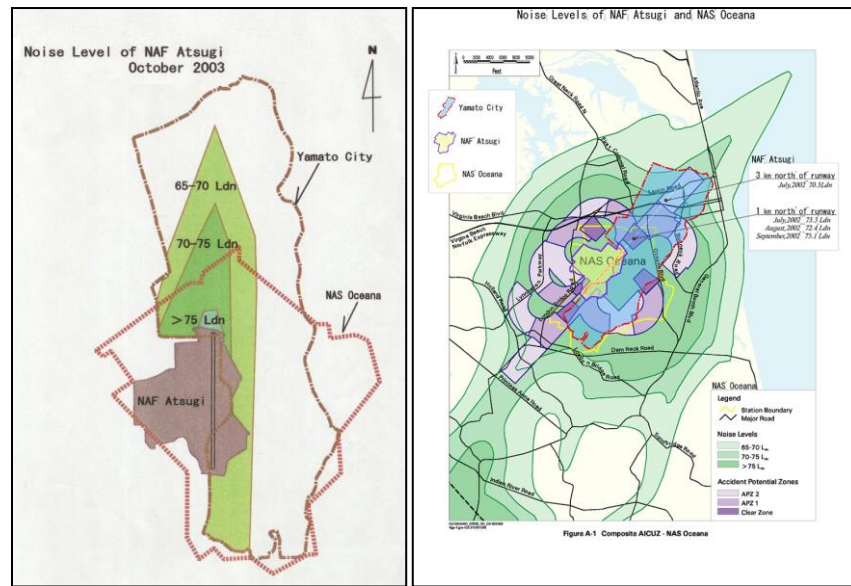
なお、本市では、2013 年（平成 25 年）4 月 1 日に行われた航空機騒音に係る環境基準の改正に合わせ、地上音測定などに対応した新システムを導入しており、本市が 2015 年（平成 27 年）に行った航空機騒音測定の数値は次のとおりである。

平成 27 年各月の航空機騒音測定回数および最高音（H28.1 月現在）

| | 1 月 | 2 月 | 3 月 | 4 月 | 5 月 | 6 月 | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|
| 騒音測定回数（回） | 1,994 | 2,196 | 1,609 | 2,697 | 2,407 | 1,382 | |
| 最高音（dB） | 114 | 116 | 113 | 119 | 116 | 105 | |
| | 7 月 | 8 月 | 9 月 | 10 月 | 11 月 | 12 月 | 合計 |
| 騒音測定回数（回） | 1,025 | 1,044 | 1,057 | 1,608 | 1,153 | 1,753 | 19,925 |
| 最高音（dB） | 106 | 112 | 104 | 115 | 119 | 114 | （最高音）119 |

（騒音測定回数は、厚木基地滑走路から北約 1km 地点の住宅地における 70dB 以上、5 秒以上の継続音など）

その後、2013年（平成25年）には、前述のとおり日本の環境指標が L_{den} へ変更され、日米ともに等価騒音レベルを用いることとなった。



L_{dn} 表示によるコンター図の作成例（米政府機関や米海軍への要請に使用）

③米国での騒音状況調査

本市では、2004年（平成16年）と2006年（平成18年）に米国の東海岸および西海岸を訪問し、空母の母港と空母艦載機の本拠地および補助飛行場との関係などについて調査を行った。

2004年（平成16年）に訪問した米国東海岸の米海軍オシアナ航空基地は、ノーフォークを母港としている5隻の空母の主力艦載機の本拠地であり、近くにはFCLPなどに使用するフェントレス補助飛行場が所在する。

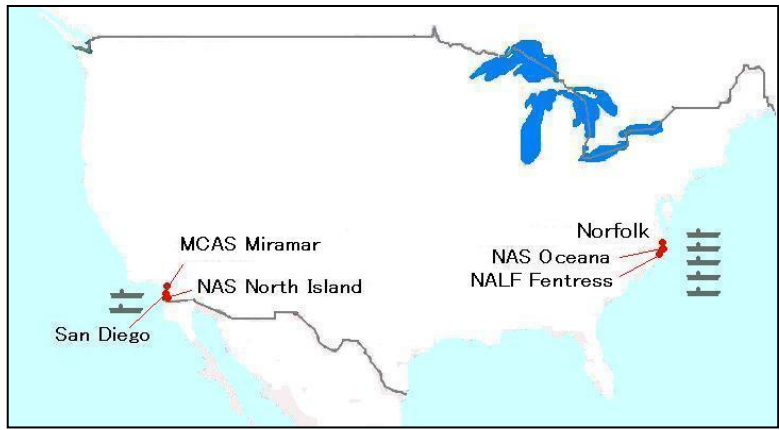
一方、横須賀を事実上の母港としている米空母の場合、空母艦載機の拠点は厚木基地であり、補助飛行場に相当するのは現在では厚木基地から1,200 km以上離れた硫黄島となっている。

オシアナ海軍航空基地

オシアナ海軍航空基地は、米国東海岸のワシントンD.C.から南へ約350kmにあり、バージニアビーチ市、チェサピーク市、ノーフォーク市の3市にまたがって所在する。同基地には艦載機の主力であるF/A-18 ホーネットやスーパーホーネットなどが配備されている。

基地周辺は、全米有数のリゾート地となっており、近年、宅地化が進み、基地の広大な敷地にもかかわらず、航空機騒音をめぐって裁判も起こされている。

本市と人口密度の違いなどはあるものの、同基地は周辺住民に大きな被害をもたらしている点で、厚木基地の状況と似ている。



厚木基地および2004年（平成16年）と2006年（平成18年）の米国内調査地

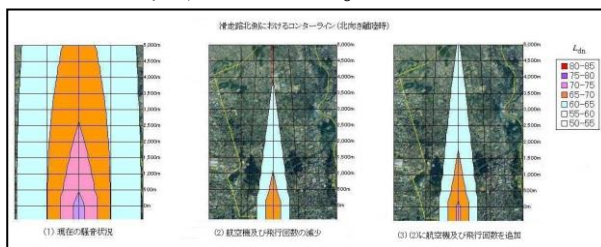
訪米の際に行った騒音状況の調査では、米国における主要な軍港と航空施設の状況を把握するとともに、航空機騒音の状況や住民対応などの調査を行っており、米軍がAICUZを用いて、定期的に周辺住民への説明会を行っていることなどが分かった。

A I C U Z (Air Installations Compatible Use Zone)

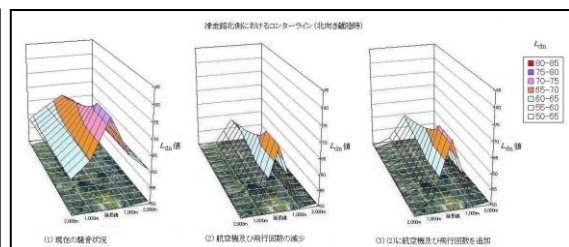
航空施設共用ゾーン。米国政府による、飛行場周辺の航空機騒音などが地域に与える影響について情報を公開する制度。苦情の受付や土地利用の相談などと一体で運用される。

④航空機騒音シミュレーションのシステム化

本市では、収集した航空機騒音測定データや観測の記録をもとにコンター図（等音線）などを作成しており、在日米軍再編の進展に伴い、厚木基地に関連して、航空機騒音シミュレーションのシステム化を行なった。これらの取り組みについては、航空機騒音などの騒音問題を専門的に扱う日本騒音制御工学会において発表している。



大和市北部における L_{dn} コンター



大和市北部における L_{dn} コンター
(立体イメージ図)

(社) 日本騒音制御工学会

道路騒音、新幹線騒音、生活環境騒音、航空機騒音など、あらゆる騒音問題に携わる専門家による日本における中心的な学会。環境省や防衛省などの研究委託業務等も行っている。

⑤国際騒音制御工学会議における発表

2008年（平成20年）10月、本市は、中国の上海で開催された第37回国際騒音制御工学会議（インターノイズ2008）に参加し、前述の騒音シミュレーションなども用いながら、世界各国からの参加者に向けて、世界的にも類を見ない人口密集地の中に所在する厚木基地の航空機騒音被害について発表を行った。



会場となった上海国際会議場

3. 航空機等の事故

航空機による墜落等の事故は大きな被害にも繋がりにかねないものであり、厚木基地を抱える本市では、騒音対策とともに安全対策は重要な課題となっている。

（1）主な墜落事故

○大和市館野鉄工所墜落事故

1964年（昭和39年）9月8日午前10時58分頃F-8Cクルセイダー戦闘機が厚木基地を離陸した直後、エンジン故障のため滑走路北側約1,000m地点の大和市上草柳の館野鉄工所に激突し広範囲にわたり、機体、燃料が飛散し大惨事を起こした。この事故で館野鉄工所の工場、住居が全焼し工場関係者ら5名が死亡し、3名が負傷した。

○横浜市緑区荏田町墜落事故

1977年（昭和52年）9月27日午後1時19分頃、厚木基地を離陸し、洋上の空母ミッドウェーに向かったRF-4Bファントムジェット偵察機が、横浜市荏田町に墜落し機体と共に燃料が飛散し炎上した。この事故により、2名の死亡者、7名の負傷者、家屋の全焼2棟等の被害が生じた。

県内で発生した航空機事故の被害状況等（平成 19 年 7 月以降）

| 年月日 | 事故種別 | 機 種 | 事故発生場所 | 被 害 状 況 |
|-----------------|------------|--------------------|------------------|--------------------|
| 20. 6. 11 | 不時着 | ヘリコプター UH-1N | 相模原市田名 | なし |
| 21. 2. 17 | 落下物 | ジェット機 F/A-18 | 綾瀬市吉岡付近 | なし |
| 22. 1. 28 | 落下物 | ジェット機 F/A-18 | 綾瀬市大上 | 民家雨どい・窓 ガラス損傷 |
| 22. 3. 4 | 落下物 | ジェット機 F/A-18 | 不明 | 不明 |
| 23. 2. 3 | 落下物 | ヘリコプター SH-60 | 寒川町宮山 | なし |
| 23. 2. 9 | 不時着 | ヘリコプター SH-60 | 平塚市馬入ふれあい公園サッカー場 | なし |
| 24. 2. 8 | 落下物 | ジェット機 EA-6B | 大和市上草柳 | 車両損傷 |
| 25. 2. 4 | 落下物 | プロペラ機 P-3C | 綾瀬浄水場付近 | 不明 |
| 25. 12. 16 | 不時着 | ヘリコプター MH-60 | 三浦市三崎 | 電柱損傷他 |
| 26. 1. 9 | 落下物 | ジェット機 F/A-18 | 綾瀬市寺尾北 | 車両ガラス・民 家フェンス損傷 |

（2）市内における部品落下等

近年、厚木基地の航空機による部品落下等が毎年のように発生している。特に 2012 年（平成 24 年）2 月 8 日には、厚木基地北側の本市上草柳付近において、空母艦載機 EA-6B プラウラーが機体外部のパネルを落下させた。落下したパネルは、基地に隣接する県道を走行中の車両に接触し、車両の一部が損傷する被害が生じた。

（3）航空機事故連絡体制

1977 年（昭和 52 年）9 月 27 日、横浜市緑区で発生した航空機墜落事故に端を発し、1978 年（昭和 53 年）1 月の日米合同委員会事故分科委員会で「基地ごとに、事故が発生した場合には緊密な連絡及び調整に努める」との勧告がなされた。

これを受けた横浜防衛施設局では 1978 年（昭和 53 年）末から、県及び関係市等関係機関に働きかけ、航空機事故に係る連絡調整体制を整備するための協議が重ねられた。その結果、

1. 航空事故だけでなく陸上、海上で発生した不測の事故も対象とする。
2. 応急及び救援活動を要しない軽微な事故についても措置をする。
3. 具体的な体制づくりは、協議会を設置して、検討する。

などの点で、国と関係自治体等の間で意見の一致がみられ、関係機関相互の緊急連絡体制や応急救援活動等必要な事項を協議する「航空事故等連絡協議会」が 1987 年（昭和 62 年）1 月 20 日発足した。

なお、この協議会は、本市はじめ関係自治体の行政、消防、警察、防衛、海上保安庁等の関係機関 36 団体をもって構成し、発足後も具体的な体制づくりについて検討を重ね、1988 年（昭和 63 年）1 月 29 日関係機関において「航空事故等に係る緊急措置要領」及び「軽微な航空事故等に係る措置について」が合意された。

(4) 大和市航空機事故対応マニュアル

航空機等による事故が発生した場合、本市が的確な住民対応等を行うためには、関係自治体や関係機関との適切な連絡体制が必要であり、また、米軍機や自衛隊機等の航空機についての知識や情報など、様々な専門性が求められる。

このようなことから、本市では2000年（平成12年）1月、専門的な見地からの航空機事故発生時の原因の究明、事故全般の調査、本市対応策への助言等を求めることなどを目的として、航空評論家、元海上自衛隊幹部、弁護士で構成する「航空安全等対策専門家会議」を設置した。

また、この会議の助言も得て、2000年（平成12年）9月1日、航空機事故発生時における災害対策本部の設置に至るまでの職員の初動体制等、実践的な対応方法を盛り込んだ「大和市航空機事故対応マニュアル」を施行した。

(5) 日米ガイドラインに基づく実動訓練

2004年（平成16年）に沖縄で発生した米軍ヘリ墜落事故を受け、日米両政府は事故現場での協力に関する特別委員会を設けてガイドラインを作成していたが、2005年（平成17年）4月の日米合同委員会において「日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン」が承認された。このガイドラインでは、米軍が使用する施設・区域外で米軍航空機の墜落事故が発生した場合に、日米関係機関連携の下、迅速かつ的確な初動対応を実施するため、実動訓練を通じて通報連絡、立入規制要領等について、日米相互に確認し、理解を深めることを目的としており、神奈川県では県警本部を中心に米軍、防衛省、本市等の自治体など日米の関係機関が参加して実動訓練が実施されている。

IV 在日米軍再編と大和市の取り組み

1. 在日米軍再編

(1) 在日米軍再編の背景

冷戦後、米ソの2大超大国を中心とした国際的な安全保障環境は大きく変化し、さらに2001年（平成13年）9月11日に発生した米国同時多発テロは世界的にも大きな衝撃を与えた。米国は、このテロに象徴されるような、新たな安全保障環境における課題に対処するため、より機動性の高い軍事態勢を実現するとして、日本を含めた同盟国等と協議しつつ、世界中に駐留する米軍の態勢の見直しを進めている。

そのようななか、2002年（平成14年）12月に開催された日米両国の外交、防衛閣僚による日米安全保障協議委員会（「2+2」）において、日米の安全保障に関する協議を強化することが決定され、その後、両政府間で在日米軍再編に関する協議が進められることとなった。

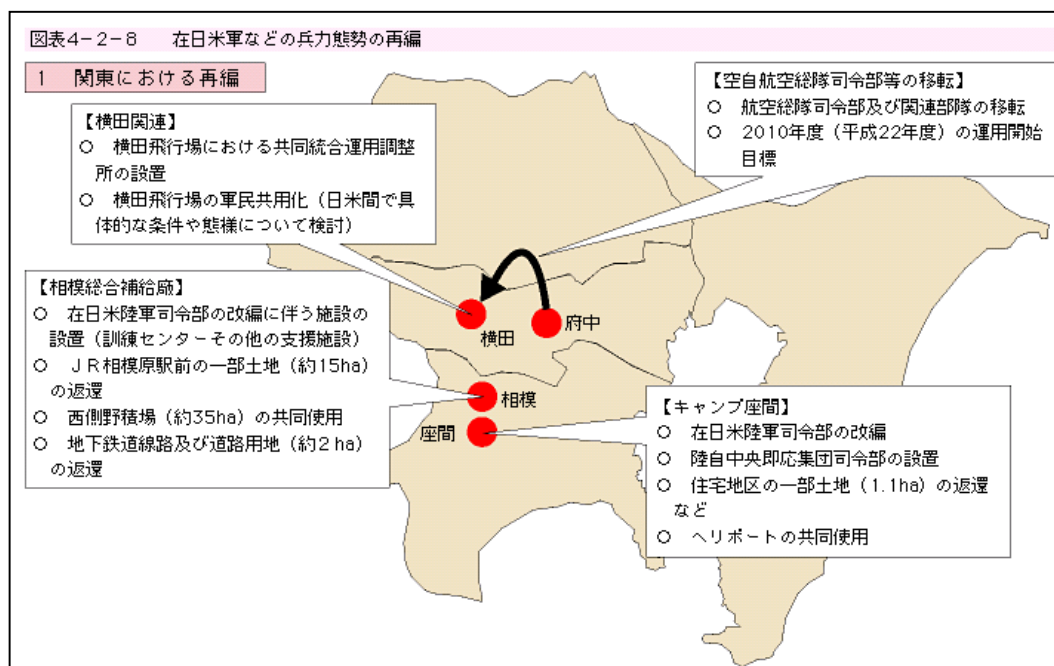
日米両国政府は在日米軍再編協議を進めるにあたり、日本およびアジア太平洋地域の安全と安定を確保するための「抑止力の維持」と、在日米軍の施設・区域が所在する「地元の負担軽減」を2つの大きな柱とした。後者に関しては、以前から懸案だった沖縄をはじめ、長年航空機騒音が問題となっている厚木基地についても対象となった。

その後、両政府間の協議を経て、2005年（平成17年）10月には厚木基地を含めた全国の基地について再編案が初めて示され、2006年（平成18年）5月には「再編実施のための日米のロードマップ」（以下ロードマップ）が発表され、在日米軍再編などの兵力態勢の再編について最終的なとりまとめが行われた。

在日米軍再編における航空機の移駐など（平成 18 年版防衛白書より）



関東における再編（平成 18 年版防衛白書より）



（2）厚木基地にかかる在日米軍再編

在日米軍再編に関連して、厚木基地については、空母艦載機の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐が 2005 年（平成 17 年）10 月に示された。さらに、翌年発表されたロードマップでは、2014 年（平成 26 年）までに厚木飛行場から岩国飛行場へ空母艦載機 59 機が移駐するとされた。このように、国が、厚木基地の空母艦載機による騒音問題を正面から捉え、対応策を提示したのは初めてのことである。



厚木基地にかかる在日米軍再編【防衛施設庁（当時）資料より】

「再編実施のための日米のロードマップ」(一部抜粋)

再編案の最終取りまとめ

個別の再編案は統一的なパッケージとなっている。これらの再編を実施することにより、同盟関係にとって死活的に重要な在日米軍のプレゼンスが確保されることとなる。

これらの案の実施における施設整備に要する建設費その他の費用は、明示されない限り日本国政府が負担するものである。米国政府は、これらの案の実施により生ずる運用上の費用を負担する。両政府は、再編に関連する費用を、地元の負担を軽減しつつ抑止力を維持するという、2005年10月29日の日米安全保障協議委員会文書におけるコミットメントに従って負担する。

4. 厚木飛行場から岩国飛行場への空母艦載機の移駐

- 第5空母航空団の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐は、F/A-18、EA-6B、E-2C及びC-2航空機から構成され、(1) 必要な施設が完成し、(2) 訓練空域及び岩国レーダー進入管制空域の調整が行われた後、2014年までに完了する。
- 厚木飛行場から行われる継続的な米軍の運用の所要を考慮しつつ、厚木飛行場において、海上自衛隊EP-3、OP-3、UP-3飛行隊等の岩国飛行場からの移駐を受け入れるための必要な施設が整備される。
- KC-130飛行隊は、司令部、整備支援施設及び家族支援施設とともに、岩国飛行場を拠点とする。航空機は、訓練及び運用のため、海上自衛隊鹿屋基地及びグアムに定期的にローテーションで展開する。KC-130航空機の展開を支援するため、鹿屋基地において必要な施設が整備される。
- 海兵隊CH-53Dヘリは、第3海兵機動展開部隊の要員が沖縄からグアムに移転する際に、岩国飛行場からグアムに移転する。
- 訓練空域及び岩国レーダー進入管制空域は、米軍、自衛隊及び民間航空機(隣接する空域内のものを含む)の訓練及び運用上の所要を安全に満たすよう、合同委員会を通じて、調整される。
- 恒常的な空母艦載機離発着訓練施設について検討を行うための二国間の枠組みが設けられ、恒常的な施設を2009年7月又はその後のできるだけ早い時期に選定することを目標とする。
- 将来の民間航空施設の一部が岩国飛行場に設けられる。

(3) 空母艦載機移駐の延期

ロードマップの発表後、日米両国政府は、厚木基地から岩国基地への空母艦載機の移駐について、ロードマップに従って着実に実施していくことを機会あるごとに関係自治体等に対して説明を行ってきた。

ところが、2013年(平成25年)1月24日、防衛大臣政務官は神奈川県庁を訪れ、本市をはじめとした厚木基地周辺市の市長や知事などに対し、移駐先の施設整備の全体工程を見直した結果、2014年(平成26年)までに完了するとさ

れていた空母艦載機の移駐時期が 2017 年（平成 29 年）頃になることなどを説明した。

■在日米軍に関わる日米安全保障協議委員会（「2+2」）による共同発表等

| |
|---|
| ○2002 年（平成 14 年）12 月 16 日 |
| 日米の安全保障に関する協議の強化を決定することなどが共同発表された。 |
| ○2005 年（平成 17 年）2 月 19 日 |
| 共通の戦略目標（第 1 段階）を確認。日米の役割・任務・能力（第 2 段階）に関する検討を継続し、兵力態勢の再編（第 3 段階）について集中的に協議することを確認。 |
| ○2005 年（平成 17 年）10 月 29 日 |
| 「日米同盟：未来のための変革と再編」（いわゆる中間報告）発表。第 2 段階となる役割・任務・能力の検討のとりまとめが行われるとともに、在日米軍及び関連する自衛隊の態勢にかかわって、兵力態勢の再編が示された。 兵力態勢の再編については、その指針となる考え方の一つとして「米軍施設・区域が人口密集地域に集中している場所では、兵力構成の再編の可能性について特別の注意が払われる」ことが示された。 また、厚木基地を含めた全国の基地に関する再編案が初めて示され、個別的な具体案の最終的な取りまとめを後に行うとされた。 |
| ○2006 年（平成 18 年）5 月 1 日 |
| 「再編実施のための日米のロードマップ（以下ロードマップとする）」発表。第 3 段階の兵力態勢の再編となる、在日米軍再編の具体案に係る最終的なとりまとめが行われた。 |
| ○2007 年（平成 19 年）5 月 1 日 |
| 「同盟の改革：日米の安全保障及び防衛協力の進展」が発表され、前年 5 月に発表されたロードマップに記されている再編案について、着実に実施する決意が再確認されるとともに、これまでの進展が評価された。 |
| ○2010 年（平成 22 年）5 月 28 日 |
| 2006 年 5 月のロードマップに記された再編案を着実に実施する決意を確認したことなどが共同発表された。 |
| ○2011 年（平成 23 年）6 月 21 日 |
| 「より深化し、拡大する日米同盟に向けて：50 年間のパートナーシップの基盤の上に」が発表され、2010 年 5 月ロードマップにおいて述べられている再編案を着実に実施する決意が再確認された。 また、当日の会合において、文書「在日米軍の再編の進展」などが発出された。その中で、日本政府は、新たな自衛隊施設のため馬毛島（※注）が検討対象となる旨を地元の説明するとともに、同施設は米軍の空母艦載機離発着訓練の恒久的な施設として使用されることになる、などとされた。 |

○2013年（平成25年）10月3日

厚木飛行場から岩国飛行場への第5空母航空団の諸部隊の移駐が2017年頃までに完了すること、並びに海上自衛隊が岩国飛行場に維持されることなどが確認された。

※注：馬毛島

鹿児島県西之表市に所在する島。種子島の西方約12kmの東シナ海上に位置する。島の外周は16.5km、面積は8.2km²。

（4）厚木飛行場からの空母艦載機の移駐等に関する協議会

空母艦載機移駐延期の発表に対し、2013年（平成25年）2月5日、神奈川県や基地周辺9市の首長と議長等で構成される厚木基地騒音対策協議会は緊急総会を開催し、日米両国政府間の合意どおり2014年（平成26年）までに移駐を完了させることや、移駐の具体的なスケジュールや進捗状況などに関して国等が自治体に情報提供を行うための枠組みを早期に構築することを、国や米軍に要請した。

これを受け、5月28日、防衛省南関東防衛局、神奈川県及び厚木基地周辺9市の間で、移駐の具体的なスケジュールや進捗状況などについて情報交換等を行うため、「厚木飛行場からの空母艦載機の移駐等に関する協議会」（以下「移駐協議会」）が設置された。

さらに、11月1日に実施された第2回移駐協議会では、10月3日に開催された日米安全保障協議委員会（「2+2」）において、岩国飛行場の海上自衛隊が岩国飛行場に維持されることや厚木飛行場から岩国飛行場への第5空母航空団の諸部隊の移駐が2017年頃までに完了することなどが日米両国政府間で確認されたこと、また、防衛省は、空母艦載機移駐に関わる複数の部署を統括する「空母艦載機の移駐等に関する事業推進チーム」を設置し、移駐を着実に推進するための体制を整備したことなどが説明された。

2. 米側への直接的な取り組み

厚木基地など、日米安全保障条約に基づいて日本に駐留する米軍の問題は、外交や国防の領域として、一義的には日米両国政府間で取り扱われるものである。

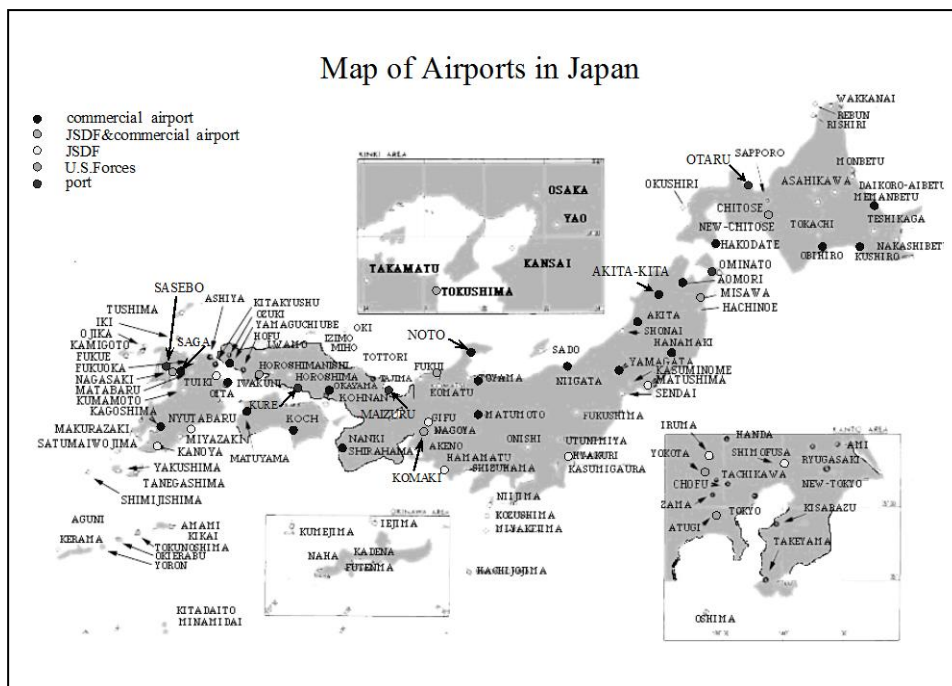
しかしながら、厚木基地の所在による様々な影響を受ける本市では、市民の負担軽減に向けて全力で様々な取り組みを進めており、防衛省や外務省などへの要請活動や、航空機騒音の測定、国内外の情報の収集・分析を行うほか、直接、米側へも要請など行っている。

本市は、既に1960年代には米側への直接的な要請活動を行っており、1970年代には、米側から厚木基地の問題は基本的には日本国政府の問題であるとの回答を受けながらも、粘り強く働きかけを続けた。

1980年代後半より、米国本土の米海軍や米海軍省など米政府関係機関との交

渉を重ねるようになり、1992年（平成4年）2月には市長が訪米し、米海軍長官に面会して硫黄島へのNLP訓練移転を訴えた。

本市がこうした直接的な要請を行うにあたっては、航空機騒音の評価指標として米国で主流となっている L_{dn} を取り入れるなど、米政府関係機関が理解しやすいような資料の作成・提示や、国内外の飛行場を例示した航空機の訓練移転等、航空機騒音被害を解消するための具体的な提案を行っている。



日本各地の飛行場を示した図

また、2002年（平成14年）から日米両国間において在日米軍再編に関する協議が始まったことなどを受け、2004年（平成16年）には、米国バージニア州の海軍施設やハワイの米海軍太平洋艦隊司令部を訪問し、直接米側に厚木基地の騒音状況等を訴えた。

その後、2005年（平成17年）には、日米安全保障協議委員会（「2+2」）から、いわゆる中間報告が発表され、厚木基地を含めた全国の基地に関する再編案が初めて示されることとなった。



バージニア州ノーフォーク軍港やフェントレス補助飛行場のようす

V 大和市と厚木基地との取り組み

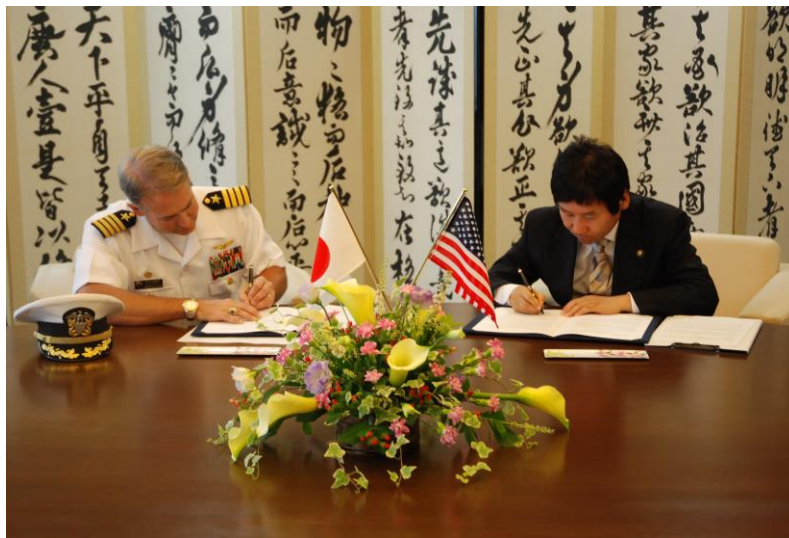
2011年（平成23年）3月に発生した東日本における大地震などに端を発し、市民の防災への関心の高まりや、災害と自衛隊、米軍等との関わりなどが注目されている。災害対策等に関しては、本市と厚木基地との間でも様々な取り組みが進められている。

1. 消防に関する協定

大和市と米海軍は、火災による災害時において相互に援助することについて協定を締結している。1967年（昭和42年）1月30日、大和市長と米海軍厚木航空基地司令官との間で「相互消防援助協定」が締結され、その後1982年（昭和57年）6月30日には、在日米海軍横須賀基地司令官を加えて新たに「消防相互援助協定」が締結され、1987年（昭和62年）12月14日の三者による新たな締結を経て現在に至っている。

2. 災害対応準備及び災害救援の共同活動に関する覚書

大和市と米海軍厚木航空施設司令部は、2010年（平成22年）7月20日、災害時などの救援活動や事前の対策に関して相互に支援協力することを目的とし、「災害対応準備及び災害救援の共同活動に関する大和市と米海軍厚木航空施設司令部との覚書」を交わした。厚木航空施設では、災害時に備えた食料や水などを備蓄しているほか、災害用の様々な機材や設備を保有し、それらを扱う人材も揃っており、この覚書により、本市の防災体制が充実することとなった。



覚書に署名する大和市長と米海軍厚木航空施設ガードナー司令官（当時）

3. 厚木基地における訓練等

厚木基地は、大規模災害発生時には医療搬送拠点として使用されることなども想定されており、日頃から国、県、米軍等により、様々な災害を想定した訓練が行われている。大和市も必要に応じ参加しているほか、大和市基地対策協議会でも訓練の視察等を行っている。



厚木基地で実施された訓練のようす

VI 大和市基地対策協議会

厚木基地の所在により、市民は日常生活に様々な影響を受け、また、基地周辺では建築物の高さ制限や交通への影響などにより、まちの発展も大きく妨げられている。

こうした基地に起因する諸問題の解決に向け、本市では、市民、議会、行政の代表から構成される大和市基地対策協議会が組織されており、積極的な活動を行っている。

1. 発足の経緯

厚木基地へのジェット機の配備は、騒音状況の悪化とともに事故も頻発するところとなった。特に1960年（昭和35年）6月には、1ヶ月で3件もの事故が連続するなど、基地周辺の生活環境は悪化していた。このような状況から、基地周辺の市民の危機感が高まり、市民運動へと発展していった。

一方、議会においても、1960年（昭和35年）8月には爆音対策委員会（翌年7月に基地対策委員会となる）が設置されたほか、1962年（昭和37年）9月には本市、藤沢市、座間町、海老名町、綾瀬町の2市3町により厚木基地対策合同委員会が結成されるなど、基地問題は大きな社会問題となっていた。

このような動きを背景に、市民の中から、「基地問題は、基地に近接する市民のみの問題ではなく、市民全体の生活に関わる重要な問題であり、これを円滑に解決し、市勢の伸長を強く推し進めるには、市ぐるみの体制をとらなければならない」という要望がなされ、1962年（昭和37年）11月には、市民各層の代表者をもって、「厚木飛行場の所在及び運用等によって生ずる被害の対策について協議し、その具体的解決につき強力に推進すること」を目的に、大和市基地対策協議会が発足した。

発足当初、本協議会の会長には市議会議長が就任していたが、「この協議会が市ぐるみの体制をとる立場から、市長が全市民の先頭に立つべきである」という委員からの強い要請により、市長が本協議会の会長に就くこととなった。

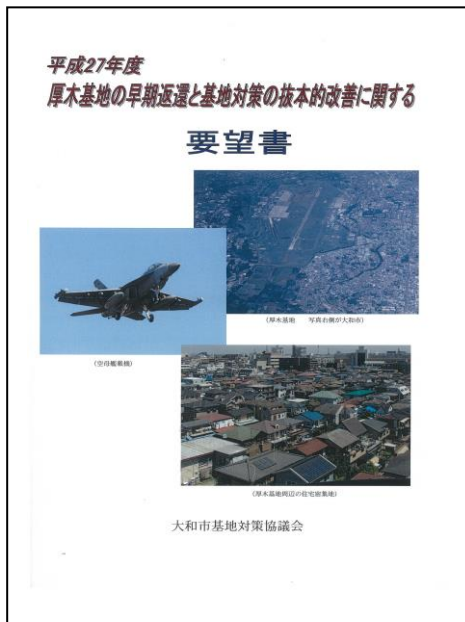
現在では、会長を務める市長をはじめ、市議会議長、基地対策特別委員会委員長、各種団体代表、学識経験者、顧問として本市選出県会議員などにより構成されている。

2. 協議会の活動

厚木基地をめぐる問題は、複雑広範にわたって市民に様々な影響を及ぼしている。市民、議会、行政の代表から構成される本協議会は、こうした諸問題について多角的な視点から協議検討し、その改善を要望書にまとめ、政府並びに関係機関へ要請を行うなど、問題解決に向け積極的な取り組みを行っている。

2006年（平成18年）5月、日米両国政府によって在日米軍再編に関し「再編実施のための日米のロードマップ」が合意されてからは、主に、そのロードマップで示された厚木基地の空母艦載機の移駐を着実に実施することなどを中心

に、市民の負担軽減や周辺対策の拡充を要望している。特に、2013年（平成25年）の要請活動においては、同年1月、国が2014年までとしていた空母艦載機の移駐に関し3年程度遅れる見込みを示したことから、空母艦載機の移駐を一日も早く確実に完了することを重点要望事項として、防衛省や外務省などを訪れ、対応を求めた。



平成27年度 要望事項

重点要望事項

1. 空母艦載機の移駐を一日も早く確実に完了すること
 2. 移駐の具体的な時期や負担軽減の見通しを明示すること
- 要望事項

1. 厚木基地に起因する負担軽減の早期実現を図ること

- (1) 厚木基地においてNLPなどの離着陸訓練を決して行わないこと
- (2) 厚木基地の騒音対策及び安全対策等の徹底

2. 基地周辺対策等の拡充

- (1) 既存の民生安定施策等の充実
 - ① 住宅防音事業の拡充
 - ② 障害防止施策や民生安定施策等の充実
 - ③ 地元利用を含めた国有地の利活用
 - ④ 基地交付金等の見直し
- (2) 新たな施策等の実施

平成27年度 厚木基地の早期返還と基地対策の抜本的改善に関する要望書



要請活動を行う大和市基地対策協議会委員

また、2012年（平成24年）5月には、国による住宅防音工事助成の対象となる条件に不均衡が生じていることなどを背景に、特に住宅防音事業に焦点を絞った要請を行い、市内全域の全家屋を助成対象とし、早期に事業を完了させることなどを国に求めた。

この他にも、基地問題解決に向けた委員等の見識を深めるため、日頃から調査研究活動などを実施し、研鑽を積んでいる。



研修会や視察研修のようす

VII その他の各種協議会

本市では、基地に起因する問題を解決するため、同様な課題を抱える他の地方公共団体と主に次のような組織を構成し、国や米側に要請を行っている。

| | |
|---|--|
| 神奈川県基地関係県市連絡協議会（1964年（昭和39年）5月21日設立） | |
| 目的（趣旨） | 基地問題について県・関係市が密接な連絡を保ち、相互に協力し、その解決を図る |
| 構成 | 神奈川県、横浜市、相模原市、横須賀市、藤沢市、逗子市、大和市、海老名市、座間市、綾瀬市 |
| 厚木基地騒音対策協議会（1988年（昭和63年）8月16日設立） | |
| 目的（趣旨） | 厚木基地における夜間連続離着陸訓練等による航空機騒音問題に関し、県内の行政及び議会関係者が相互の連絡、協調を密にして、騒音問題の解消に向けて実効ある運動を進める |
| 構成 | 神奈川県知事、神奈川県議会議長、神奈川県議会議員、横浜市・相模原市・藤沢市・茅ヶ崎市・大和市・海老名市・座間市・綾瀬市及び町田市の各市長並びに各市議会議長 |
| 厚木飛行場からの空母艦載機の移駐等に関する協議会 (2013年（平成25年）5月28日設立) | |
| 目的（趣旨） | 「再編の実施のための日米ロードマップ」に記載された空母艦載機の移駐に関し、国、県、市の間で移駐のスケジュールや進捗状況、移駐までの間の騒音軽減等について情報交換等を行う |
| 構成 | 防衛省南関東防衛局長、神奈川県副知事及び厚木飛行場周辺9市（横浜市・相模原市・藤沢市・茅ヶ崎市・大和市・海老名市・座間市・綾瀬市及び町田市）の副市長 |
| 全国基地協議会（1955年（昭和30年）11月16日設立） | |
| 目的（趣旨） | 国有提供施設等所在市町村助成交付金に関する調査研究並びにその具体的解決策を強力に推進する |
| 構成 | 全国233都市町村 |
| 防衛施設周辺整備全国協議会（1966年（昭和41年）7月1日設立） | |
| 目的（趣旨） | 自衛隊の行為によって生ずる損失の補償、障害の防止及び防衛施設周辺の整備を促進することにより、関係住民の生活の安定及び福祉の向上を図る |
| 構成 | 全国243市町村 |

平成 27 年度神奈川県基地関係県市連絡協議会の主な要請状況

| 年月日 | 件名 | 要請先 |
|-----------|--------------------|---|
| 27. 8. 20 | 平成 28 年度基地問題に関する要望 | 内閣総理大臣、財務大臣、総務大臣、外務大臣、厚生労働大臣、環境大臣、防衛大臣、防災担当大臣、原子力規制庁長官、内閣官房副長官補 |

平成 27 年度厚木基地騒音対策協議会の主な要請状況

| 年月日 | 件名 | 要請先 |
|------------|--|--|
| 27. 10. 28 | 厚木基地における米空母艦載機の夜間連続離着陸訓練による航空機騒音の解消等に関する要請 | 内閣総理大臣、外務大臣、財務大臣、防衛大臣、駐日米国大使、在日米軍司令官、第 7 艦隊司令官、在日米海軍司令官、厚木航空施設司令官、第 5 空母航空団司令官 |

上記のほかにも、随時、関係自治体と協力しながら、国や米側へ要請活動を行っている。

VIII 厚木基地騒音訴訟

厚木基地周辺住民による騒音訴訟は、これまで1976（昭和51年）に第1次厚木基地騒音訴訟が横浜地方裁判所に提訴されて以降、2007年（平成19年）には第4次訴訟が提訴されるなど、四たびにわたって行われている。

第1次訴訟

| | |
|----------|---|
| 原告 | 厚木基地周辺住民92名 |
| 被告 | 国 |
| 提訴要旨 | <p>① 午後8時から翌朝午前8時までの間、一切の航空機を離着陸させてはならず、かつ、一切の航空機のエンジンを作動させてはならない</p> <p>② 毎日午前8時から午後8時までの間、原告らの居住地に65ホンを超える一切の航空機騒音を到達させてはならない</p> <p>③ 過去の損害賠償として月23,000円（弁護士料15%を含む）を35年1月以降各原告の居住期間に応じて支払え。また、将来、①、②が実施されるまで同月額を支払え</p> |
| 提訴根拠 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 損害賠償については、「民法709条」と「国家賠償法2条1項」 ・ 飛行差し止めについては「人格権」、「環境権」 |
| 訴訟の流れ | <p>1976年（昭和51年）9月8日 原告、横浜地方裁判所へ提訴</p> <p>1982年（昭和57年）10月20日 横浜地方裁判所判決</p> <p>1982年（昭和57年）11月2日 原告、東京高等裁判所へ控訴</p> <p>1986年（昭和61年）4月9日 東京高等裁判所判決</p> <p>1986年（昭和61年）4月14日 原告、最高裁判所へ上告</p> <p>1995年（平成7年）12月26日 最高裁判所判決</p> |
| 横浜地裁判決要旨 | ① 飛行差し止め請求却下、②過去の損害賠償容認、③本訴提起の日の3年前の損害については、時効により消滅、④将来の損害賠償請求は却下 |
| 東京高裁判決要旨 | ①飛行差し止め請求却下、②過去の損害賠償請求棄却、③将来の損害賠償請求却下、④軍事公共性の優越性を強調する論旨で原告全面敗訴 |
| 最高裁判決要旨 | 騒音被害が受忍限度を超えることを認定し、基地騒音の違法性を指摘して国側に国家賠償法に基づき損害賠償の一部支払を命じた |

第2次訴訟

| | |
|----------|---|
| 原告 | 厚木基地周辺住民 161 名 |
| 被告 | 国 |
| 提訴要旨 | 第1次訴訟と同様 |
| 提訴根拠 | ・ 損害賠償については、「国家賠償法 2 条 1 項」 ・ 飛行差し止めについては「人格権」、「環境権」 |
| 訴訟の流れ | 1984 年（昭和 59 年）10 月 22 日 原告、横浜地方裁判所へ提訴 1992 年（平成 4 年）12 月 21 日 横浜地方裁判所判決 1992 年（平成 4 年）12 月 27 日 原告、東京高等裁判所へ控訴 1999 年（平成 11 年）7 月 23 日 東京高等裁判所判決 原告、被告とも上告せず控訴審判決確定 |
| 横浜地裁判決要旨 | ① 米軍飛行差し止め却下、②自衛隊機飛行差し止め棄却、③騒音被害については容認、損害賠償を被害程度に応じて認めた |
| 東京高裁判決要旨 | ① 米軍飛行差し止め却下、②自衛隊機飛行差し止め棄却、③騒音被害については容認、損害賠償は被害程度に応じて容認、④一部原告に対し「危険への接近の法理」により損害賠償額を減額 |

第3次訴訟

| | |
|----------|--|
| 原告 | 厚木基地周辺住民 5,046 名 |
| 被告 | 国 |
| 提訴要旨 | 過去の損害賠償として月 23,000 円（弁護士料 15%を含む）を平成 6 年 12 月以降各原告の居住期間に応じて支払え。 |
| 提訴根拠 | 国家賠償法 2 条 1 項 |
| 訴訟の流れ | 1997 年（平成 9 年）12 月 8 日 原告、横浜地方裁判所へ提訴 2002 年（平成 14 年）10 月 16 日 横浜地方裁判所判決 2002 年（平成 14 年）10 月 29 日 国が東京高等裁判所へ控訴 2006 年（平成 18 年）7 月 13 日 東京高等裁判所判決 原告、被告とも上告せず控訴審判決確定 |
| 横浜地裁判決要旨 | ① 将来の損害賠償請求却下、②騒音被害については容認、③損害賠償を被害程度に応じて認める、④被告の主張する「危険への接近の理論」の適用は相当ではない |
| 東京高裁判決要旨 | 将来の損害賠償請求却下、②騒音被害については容認、③損害賠償を被害程度に応じて認める、④被告の主張する「危険への接近の理論」の適用は相当ではない |

第4次訴訟

| | |
|----------|---|
| 原告 | 厚木基地周辺住民 7,054 名 |
| 被告 | 国 |
| 提訴要旨 | <p>【民事訴訟】</p> <p>① 午後 8 時から翌朝午前 8 時までの間、一切の航空機を離着陸させてはならず、かつ、一切の航空機のエンジンを作動させてはならない</p> <p>② 午前 8 時から午後 8 時までの間、原告らの居住地に 70 ホン（A）を超える一切の航空機騒音を到達させてはならない</p> <p>③ 過去の損害賠償として月 23,000 円（弁護士料 15%を含む）を提訴前 3 年間分について支払え</p> <p>④ また、将来、①、②が実施されるまで同月額を支払え</p> <p>【行政訴訟】</p> <p>① 午後 8 時から翌日午前 8 時までの間、自衛隊機を運航させてはならない</p> <p>② 自衛隊機を訓練のために運行させてはならない</p> <p>③ 周辺居住地において 1 年間の航空機騒音が 75WECPNL を超えることとなる自衛隊機を運行させてはならない</p> <p>④ 米軍に対し、厚木基地内の米軍専用施設・区域への出入りのため以外の一切の米軍機の運航のための使用を認めてはならない</p> <p>⑤ 米軍に対し、午後 8 時から翌日午前 8 時までの間、一切の米軍機の運航のための使用を認めてはならない</p> <p>⑥ 米軍に対し、1 年間の航空機騒音が 75WECPNL を超えることとなる米軍機の運航のための厚木基地の使用を認めてはならない</p> |
| 提訴根拠 | <p>・飛行差し止めについては、民事訴訟では「人格権」、行政訴訟では「行政事件訴訟法第 37 条の 4」</p> <p>・損害賠償については、「国家賠償法 2 条 1 項」</p> |
| 訴訟の流れ | <p>2007 年（平成 19 年）12 月 17 日 原告、横浜地方裁判所へ提訴</p> <p>2014 年（平成 26 年）5 月 21 日 横浜地方裁判所判決</p> <p>2014 年（平成 26 年）5 月 26 日 国が行政訴訟について東京高等裁判所へ控訴</p> <p>2014 年（平成 26 年）6 月 3 日 原告が民事訴訟と行政訴訟の両方について東京高等裁判所に控訴。国も民事訴訟について同じく控訴</p> <p>2015 年（平成 27 年）7 月 30 日 東京高等裁判所判決</p> <p>原告、被告とも上告</p> |
| 横浜地裁判決要旨 | <p>【民事訴訟】 ①過去の騒音被害に対し損害賠償を認める、②将来の損害の賠償請求は却下</p> <p>【行政訴訟】 ①米軍機飛行差し止め却下、②午後 10 時から午前 6 時まで止むを得ない場合を除き、自衛隊機の飛行差し止め</p> |

| | |
|--------------|---|
| 東京高裁 判決要旨 | 【民事訴訟】①過去の騒音被害に対し損害賠償を認める、②将来の損害の賠償請求については2016年末までについて認める 【行政訴訟】①米軍機飛行差し止め却下、②午後10時から午前6時まで止むを得ない場合を除き、自衛隊機の飛行差し止め |
|--------------|---|

IX 基地周辺の生活環境の整備

1. 国による基地周辺の生活環境の整備

(1) 周辺環境整備に関する法整備

サンフランシスコ平和条約発効後（1952年（昭和27年））行われるようになった周辺対策は、米軍という外国の軍隊の行為によって、住民が被る損失を保障することから始まっている。中でも、1953年（昭和28年）8月に制定された「日本国に駐留するアメリカ合衆国軍隊等の行為による損失補償に関する法律」（法律第246号）は、当時、違法行為による補償法として画期的なもので、その後、行政措置により実施された防音工事、学校防音工事、住宅等の移転補償措置などの施策を行う上で中心的な役割を果たしてきた。

本市では、1954年（昭和29年）から、行政措置に基づく学校防音工事が行われるようになり、1960年（昭和35年）からは住民の集団移転も始まった。

しかし、この法律は損失の補償を規定したもので、被害や損失を防止、軽減する対策ではなかった。また、行政措置に基づいて行われた各種施策も「基地問題は、その性格上極めて複雑困難にして、かつ、広範にわたっているのでその都度、行政措置により解決を図る」という国の方針により、事案ごとの個別処理によって行われていたことから、基地問題の解決には十分ではなかった。このため、基地周辺自治体等は「基地問題を解決するには、立法措置が必要である」として、基地周辺民生安定法の制定を政府、国会に強く働きかけ、全国的に運動が行われた。

そして、1966年（昭和41年）7月に「防衛施設周辺の整備等に関する法律」（以下、旧法という）が公布、施行され、これら周辺対策事業は法制化された。また、市町村が行う民生安定施設整備に対する助成等についても、規定されるようになった。

その後、防衛施設周辺の都市化の進展、住民の生活環境保全に対する意識の高揚、航空機騒音に係る飛行場周辺の環境の変化等により、従来の施策では地域社会との調和を保つことが困難になったことから、施策の拡大、強化を図るために同法を抜本的に改善し、住宅防音工事、緑地等の整備、特定防衛施設周辺整備調整交付金などの施策を加えた「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」（以下、法という）が1974年（昭和49年）6月に公布、施行され、今日に至る。同法律は、自衛隊及び米軍の行為または防衛施設の設置、運用により生ずる障害を、防衛施設周辺の住民等のみに受忍させることは不公平であるとの観点から、この障害を防止、軽減するために防衛施設周辺地域の生活環境の整備等について、国の行う施策を定め、この施策が行われることによって、関係住民の生活の安定と福祉の向上に寄与することを目的として、制定されたものである。

本市においては、学校の防音工事、市立病院、環境管理センター、地区コミュニティセンター、スポーツセンター体育館、陸上競技場、保健福祉センタ

一、消防署等の公共的建物の建設、公園等の整備、道路の舗装整備などに対して、国（防衛施設庁）から各種の補助金が交付されている。

施策の体系

| 障害の原因 | 目的 | | 施設 | 具体的事業の内容 |
|----------------|---------------------------|-------------------------------------|---|--|
| 自衛隊等の 行為 | 障害の防 止・軽減 | 騒音 以外 | 障害防止工事の助成 (第3条第1項) | 農林漁業施設、道路、河川、 海岸、防風・防砂施設、水 道、下水道など |
| | | 騒音 | 障害防止（防音）工事の 助成（第3条第2項） | 学校、病院、保育所など |
| | | 騒音障 害 | 住宅の防音工事の助成 (第4条) | (第1種区域) |
| | | | 建物等の移転の補償 (第5条) | (第2種区域) |
| | | | 緑地帯の整備等 (第6条) | (第3種区域) |
| | 損失の補償 | 農林漁業等事業経営上の 損失の補償 (第13条～第18条) | — | |
| 防衛施設の 設置・運用 | 障害の緩和 | 民生安定施設の助成 (第8条) | 放送施設、道路、無線設備、 消防施設、公園、し尿・ご み処理施設、老人福祉セン ター、学習等供用施設など | |
| | 生活環境又は開 発に及ぼす影響 の緩和 | 特定防衛施設周辺整備調 整交付金 (第9条) | 【公共用施設整備】 交通・通信、スポーツ・レ クリエーション、環境衛 生、教育文化、医療、社会 福祉、消防、産業振興等に 関する施設など、 【いわゆるソフト事業】 防災、住民の生活の安全、 通信、教育、スポーツ・文 化、医療、福祉、環境衛生、 産業振興、交通、良好な景 観の形成等に関する事業 など | |

(2) 特定防衛施設周辺整備調整交付金（9条交付金）の制度改正

2009年（平成21年）、政府は、国の予算、制度その他国の行政全般の在り方を刷新することなどを目的として行政刷新会議を設置し、国の449の事業を対

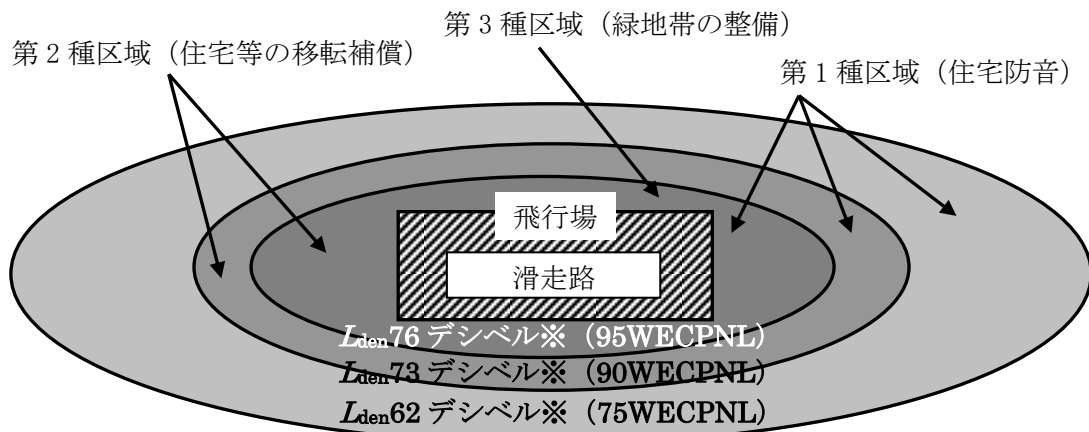
象として事業仕分けを行い、それぞれの事業ごとに要否等を判定した。

そのなかで、防衛省の基地周辺対策も仕分けの対象となり、市町村への民生安定補助金や特定防衛施設周辺整備調整交付金（以下9条交付金）について議論が交わされた。その結果、仕分けを行ったワーキンググループからは、用途をより自由にして使い勝手をよくするよう制度を見直すことが提言された。

当時、9条交付金については公共用の施設整備のみが交付対象とされていたなかで、本市をはじめとした基地周辺市町村が用途の拡大等をおねがひしてから求めていたことなどもあり、2011年（平成23年）、国は法を一部改正し、防災、教育、医療、福祉などのいわゆるソフト事業も交付の対象となるよう制度の変更を行った。また、これにあわせ、9条交付金の交付先となる特定防衛施設関連市町村の指定の条件として、ヘリコプターの離着陸が頻繁に実施される飛行場などが追加され、新たに全国で16市町村が関連市町村に指定された。

2. 住宅防音工事と建物等の移転補償

国が行う施策の中でも特に基地周辺住民と関わりが深いのは、第4条の住宅防音工事の助成および第5条の建物等の移転の補償である。



※平成25年の環境基準の見直しによりWECPNLから L_{den} へ変更された。

(1) 住宅防音工事

法第4条の住宅防音工事は、国が定める第一種区域（住宅防音工事の補助を受けられる区域）に現に所在する住宅で、所有者または賃貸借権等の権利を有する者が、国の仕様により防音工事を行う場合、国から原則100%（限度額が設けられている）の費用助成を受けられるというもので、現行法制定（1974年（昭和49年））の際、新たに取り入れられた周辺対策である。

本市で防音工事が開始されたのは、1975年（昭和50年）度からで、1974年（昭和49年）度に予算措置されたものを含む24戸であった。

しかしながら、厚木基地周辺では法に定められた第一種区域の指定がされないまま、1979年（昭和54年）9月5日第一種区域指定の告示まで行政措置によ

り工事が実施されていた。これは、厚木基地における平均的な飛行回数の捉え方など、区域指定に伴う技術的な困難等により指定が遅れたもので、この間は、旧法第 5 条の規定による移転対象区域内を防音工事の対象区域と見なして実施されていた。

その後、本市における住宅防音工事の対象世帯は少しずつ拡大していった。1979 年（昭和 54 年）9 月 5 日、85W E C P N L の第一種区域が指定され、住宅防音工事の助成対象世帯は約 3,500 から約 5,500 世帯へと増加した。そして、住宅防音工事を実施する騒音基準値の改正や、1982 年（昭和 57 年）2 月からの米空母ミッドウェー艦載機による N L P 開始など、厚木飛行場を取り巻く騒音の状況に変化が生じたことなどから、1981 年（昭和 56 年）10 月 31 日には 80 W E C P N L の区域が第一種区域として指定され対象世帯は約 21,000 世帯となり、1984 年（昭和 59 年）5 月 31 日には 75W E C P N L の区域が第一種区域として指定され新たに約 26,000 世帯が対象となり、本市域の約 80% が第一種区域となった。1986 年（昭和 61 年）9 月 10 日にも告示はあったが、本市域内において第一種区域の変更はなかった。

住宅防音工事は、75W E C P N L 以上の第一種区域にある住居が対象となるが、80W E C P N L 以上の区域（第Ⅰ工法）と 80W E C P N L 未満の区域（第Ⅱ工法）とでは工事の方法が異なる。第Ⅱ工法による工事は 1989 年（平成元年）から行われている。また、85W E C P N L 以上の区域では、住宅全体を対象とした外郭防音工事が行われており、他にもバリアフリー住宅などを対象とした防音区画改善工事や建替防音工事、空気調和器の機能復旧工事（原則 90% 補助）、防音建具の機能復旧工事（原則 100% 補助）などについても助成が行われている。

（2）建物等の移転の補償

法第 5 条の建物等の移転の補償は、飛行場に近接し航空機の運航上好ましくなく、また、航空機等の騒音の影響により居住環境として適切でないと思われる区域の中において採られている措置である。つまり、同区域内に居住する住民を、より好ましい環境に移転させると共に、その跡地等を買って上げて緑化緩衝地帯にすることによって、周辺住民の生活環境の整備を図ろうとするものである。対象となる区域は、国が特に障害が著しいと認めて指定する区域で、第二種区域（90W E C P N L 以上の区域）という。

昭和 30 年代に入ると、厚木基地を離着陸する航空機が高性能ジェット化、大型化したため、これに伴う騒音も以前とは比較にならない程激しいものとなった。基地周辺の上草柳・下草柳・福田及び綾瀬町・本蓼川の各地域に居住する住民は、日々激化する騒音にいたたまれなくなり、政府関係機関に対して、他地域への移転方について陳情を重ねた。国は、地元からの移転希望の声が大きいことから、移転についての意向調査を実施したところ、大半の住民が移転を希望していることが判明した。

そこで国は、1960 年（昭和 35 年）10 月 18 日「厚木飛行場の隣接地域に所在する建物等の移転補償について」閣議決定し、航空法に規定された進入表面・

転移表面下で、着陸帯から南北 1,000m の区域内に居住する者のうち、移転及び土地の買い上げを希望する者について、その補償をすることとなった。

その後、高性能ジェット機が配備された飛行場が急増し、特に横田基地周辺地域では宅地化の傾向が著しく、また、厚木基地周辺においては航空機墜落事故による大惨事が発生するなど、より強力な安全措置を望む声が大きくなった。国は 1965 年（昭和 40 年）7 月 30 日「横田及び厚木飛行場等の周辺における安全について」基地問題等閣僚懇談会了解とし、移転等の補償を行政措置することになった。

そして、1966 年（昭和 41 年）7 月施行された旧法により明文化され、現行法第 5 条にもこの措置が受け継がれたが、騒音による障害の度合いにより区域が指定されることとなった。そして、1981 年（昭和 56 年）10 月 31 日にその区域が指定され、また、その後の騒音状況の分布の変化により、1984 年（昭和 59 年）5 月 31 日指定区域が拡大された。

（3）厚木飛行場の第一種区域等の見直し

①第一種区域等の見直しの背景

厚木基地周辺では、1986 年（昭和 61 年）9 月に住宅防音工事の対象区域（第一種区域）や移転補償の対象区域（第二種区域）等が告示されて以降、1993 年（平成 5 年）には硫黄島代替訓練施設が米軍に提供され、NLP の大部分が硫黄島において実施されるようになり、NLP による騒音の影響が以前に比べ少なくなるなど、航空機騒音の状況に様々な変化が生じていた。

また、平成 14 年 7 月防衛施設庁長官の私的懇談会である「飛行場周辺における環境整備の在り方に関する懇談会」においては、「真に騒音等の影響を受けている住民に対して限られた財源を効果的に支出する観点から、深刻な騒音等の影響を被っている区域を見極める必要があり、改めて計画的に全国の飛行場施設の騒音度を調査し、区域の見直しを図ることが適切な時期が到来している。」旨の提言がなされた。

このようなことを背景として、国は、航空機騒音の影響の範囲を把握するため、2003 年（平成 15 年）度及び 2004 年（平成 16 年）度に航空機騒音度調査を実施した。

②第一種区域等の見直しに係る告示

国は、航空機騒音度調査の結果に基づき、第一種区域等の見直しを行い、2006 年（平成 18 年）1 月 17 日「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律の規定に基づき厚木飛行場に係る第一種区域の指定等を行った件」（防衛施設庁告示第一号）告示を行った。

同告示では、第一種区域、第二種区域および第三種区域を指定するとともに、第一種区域、第二種区域として従来対象とされた一部地域について指定解除を行った。第一種区域は南北に拡大、西側は縮小、大和市が位置する東側は一部拡大された。

また、新たに 85W E C P N L 以上の騒音区域として指定された区域について、1986 年（昭和 61 年）9 月 11 日から 1991 年（平成 3 年）9 月 10 日までに建設された住宅が助成の対象に加えられた。いわゆる告示後住宅への助成である。なお、第一種区域、第二種区域の指定が解除された区域や工法区分が変更される区域については、従来と同じ内容の助成が当面の間受けられるよう 1 年半の経過措置が設けられた。

●住宅防音工事に関する課題

本市では、空母艦載機等による激しい騒音被害が市内全域に広がる一方、一部地域は住宅防音工事の助成対象区域に指定されておらず、また、対象となる建物は住宅等に限定されており、店舗や事業所などは、航空機騒音により業務に著しく支障をきたしている場合であっても、助成の対象とはならない。

加えて、指定された区域の中であっても、住宅の建築年月日によって助成対象が様々に限定されており、騒音の状況等と照らし合わせても不均衡が生じている。

さらに、国は空調機器や防音建具の交換についても施工費用の助成制度を設けてはいるが、故障、損壊等により機能を失った設備であっても、国が定める期間を経過していないものは助成の対象とされないなど、現状において様々な課題があり、さらなる改善が求められるところである。

X 基地交付金、調整交付金

地方税法第2条には、「地方団体はこの法律の定めるところによって、地方税を賦課徴収することができる。」と定められており、また、同第5条には市町村が課することができる税目が掲げられている。

しかしながら、本市の市街地のなかで広大な面積を占有している厚木基地の土地や建物には固定資産税が課税されず、基地に所属する米軍人等については、「地方税の臨時特例」の適用により住民税等が課税されない。

国は、このような損失を補うため、昭和32年（1957年）度から「国有提供施設等所在市町村交付金に関する法律」を施行し、国が所有する固定資産のうち、米軍に提供している施設や自衛隊が使用する飛行場等の資産の価格をもとに、施設が所在する市町村に対し、当該市町村の財政状況等も考慮しながら、国の予算の範囲内で交付金を交付している。これが国有提供施設等所在市町村交付金、いわゆる基地交付金である。

また、基地交付金の対象は国有資産であり米軍所有の資産は対象とならないため、基地交付金制度だけでは米軍基地所在市町村は必ずしも十分に手当てされないことから、昭和45年（1970年）、国は「施設等所在市町村調整交付金交付要綱」を定め、米軍資産や米軍人等に係る住民税への影響などを考慮しながら、施設等所在市町村調整交付金、いわゆる調整交付金を当該市町村に交付している。なお、基地交付金、調整交付金は使途が制限されない一般財源として交付される。

●基地交付金等に関する問題点

基地交付金等は、基地施設に係る固定資産税の代替的性格を有し、使途の制限がない一般財源として市町村に交付されているが、その額については、一般的に本来収入される固定資産税額の半分以下と言われている。さらには、算定の対象が基地施設の資産に限定されるため、航空機の運用に伴い基地施設外に及ぶ影響は考慮されないものとなっている。

また、国は2007年（平成19年）5月に「駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法」を定め、在日米軍再編に伴い負担の増加が認められる防衛施設が所在する市町村等に対する新たな交付金（再編交付金）制度を設けた。

再編交付金は、在日米軍の再編を実施する上で負担を担うとされる一部地域について自ら負担を受け入れる地元市町村に対し、再編を実施する前後の期間（原則10年間）において、住民の生活の利便性の向上および産業の振興に寄与する事業に係る経費に充てるため交付される。また、交付の対象となる市町村は政令で指定され、在日米軍の再編に向けた措置の進み具合などに応じて交付額が決定される仕組みになっている。

しかしながら、こうした基地を抱える市町村に対する国による措置は、将来への負担のみならず、現在や過去への負担の観点からも同様に講じられるべきであり、本市のように、長年にわたって基地に起因する多大な負担に苦しんで

いる市町村に対しても、さらなる周辺対策が望まれるところである。

大和市と厚木基地

発行 2016年(平成28年)6月
発行 者 大和市役所
編 集 市長室 基地対策課
<http://www.city.yamato.lg.jp>

