

第3 主な基地問題

I 航空機騒音問題

1 横田飛行場の航空機騒音問題

(1) 横田飛行場周辺の航空機騒音発生状況

横田飛行場に起因する航空機騒音は周辺住民にとって深刻な問題のひとつとなっており、都は、昭和 53 年から横田飛行場周辺の航空機騒音調査を行っている。現在は固定調査地点を 4 地点(昭島市、福生市、武蔵村山市及び瑞穂町に各 1 地点)と、分布調査地点を 12 地点設けて調査している(資料 45)が、滑走路延長線上等で環境基準が達成されていない状況が続いている。

各固定調査地点における航空機騒音の状況を Lden*で見ると、「瑞穂」の地点は環境基準の 57 dB を上回っており、環境基準の地域指定を行った昭和 53 年以来、未達成の状況が続いている(資料 47 及び 48)。

また、分布調査地点についてみると、令和 2 年度では、12 地点中 1 地点で環境基準に適合していない。(資料 46)。

*Lden=時間帯補正等価騒音レベル

*騒音発生状況等は「令和 2 年度航空機騒音調査結果報告書」(東京都環境局)による。

(2) 航空機騒音問題の経緯

横田飛行場は、朝鮮戦争(昭和 25 年 6 月から 28 年 7 月)及び軍用機のジェット化、大型化に伴い、大幅に拡張され、昭和 35 年には 3,350m の滑走路を完備した大規模飛行場となった。それに伴い、航空機の騒音も大きな問題となっていく。

昭和 38 年 11 月、日米合同委員会の下に在日米軍基地の騒音問題を検討するため航空機騒音

対策分科委員会が設置され、この分科委員会から提出された勧告に基づき、昭和 39 年 4 月、日米合同委員会は「横田基地における航空機騒音の軽減措置(抄)」(資料 42)に係る航空機騒音対策分科委員会の検討報告を承認した。この合意により、ジェットエンジンテスト用消音装置が 5 基設置された。

昭和 46 年に戦闘部隊が沖縄へ移駐すると、横田飛行場は兵站基地^{へいたん}的性格が強くなり、さらにベトナム戦争の激化(昭和 47 年 4 月北爆再開)に伴って輸送基地としての重要性を増した。昭和 47 年のミドルマーカ―(中間電波誘導信号所)設置によって、C-5 ギャラクシー等による輸送活動が活発に行われ、航空機による騒音等の問題も激化した。このような中で、昭和 40 年から昭和 49 年にかけて、飛行場南側の住民約 570 世帯の集団移転が行われている。

昭和 50 年 9 月には C-130 ハーキュリーズを配した第 345 戦術空輸部隊が移駐し、漸減していた航空機の離着陸が再び増加した。

その後、昭和 48 年 12 月の環境庁告示(第 154 号)「航空機騒音に係る環境基準について」に基づき、都は、昭和 53 年 3 月 31 日、横田基地周辺について地域類型を当てはめる指定を行った(東京都告示第 309 号)。

昭和 58 年 1 月以降、米海軍空母艦載機による着陸訓練(FCLP/NLP*)が始まり、平成 12 年度まで毎年数回行われていた。

*米空母艦載機着陸訓練(FCLP=Field Carrier Landing Practice)とは、空母艦載機が海上で空母に安全に着艦できるよう、パイロットの練度を維持・向上することを目的とした陸上の飛行場の滑走路で行われる着陸訓練を言い、空母艦載機のパイロットにとって必要不可欠な訓練とされている。この訓練のうち、特に夜間に実施されるものを、夜間着陸訓練(NLP=Night Landing Practice)と言う。

この訓練に対し、周辺市町は繰り返し中止要

請を行い、都も昭和 58 年 10 月に、国に対し、住民の生活環境が損なわれることのないよう配慮を要請した。平成 3 年 7 月以降は、米空母艦載機による訓練の通告があるたびに、米軍と国に対して、都又は「東京都と横田基地に関する周辺市町連絡協議会」として要請を行っている（資料 63）。

なお、平成 13 年度以降、横田飛行場において上記訓練は実施されず、平成 23 年度以降は同訓練の通告もされていなかったが、平成 29 年 4 月、厚木飛行場に加え、7 年ぶりに横田飛行場における同訓練が通告され、都は国に対し要請を行った。

平成 5 年 11 月、日米合同委員会において、昭和 39 年の「横田飛行場における騒音軽減措置に係る航空機騒音対策分科委員会の検討報告」の一部改正が合意された（資料 43）。その中で、「22 時から 6 時までの間の時間における飛行及び地上における活動は、米軍の運用上の必要性に鑑み緊急と認められるものに制限される」ことが明文化された。

(3) 航空機騒音訴訟

ア 横田基地騒音公害訴訟（第 1 次～第 4 次）

(ア) 第 1 次～第 3 次（判決確定）

航空機騒音の増加に対し、横田飛行場周辺住民は、昭和 51 年 4 月、翌 52 年 11 月の 2 回にわたり、国に対して、米軍機の夜間飛行（夜 9 時から翌朝 7 時まで）の禁止、過去と将来の騒音被害に対する損害賠償を求める第 1 次・第 2 次騒音公害訴訟を提起した。また、昭和 57 年 7 月には、第 3 次訴訟が東京地裁八王子支部に提起された。

第 1 次・第 2 次訴訟は、最高裁への上告の後、

平成 5 年 2 月、夜間飛行差止め請求は却下し、過去分の損害賠償の支払は認める昭和 62 年 7 月の東京高裁判決の内容で確定した。同判決で、「危険への接近」の理論を適用し、昭和 41 年 1 月 1 日以降転入した者の損害賠償額を減額した。

第 3 次訴訟についても平成 6 年 3 月、東京高裁の判決において第 1 次・第 2 次と同様の判断がなされ、双方上告せず、平成 6 年 4 月に判決が確定した。

(イ) 第 4 次（判決確定）

平成 6 年 12 月に第 4 次訴訟が提起された。第 3 次までとの相違点は、夜間の離着陸禁止だけではなく「昼夜を問わず市街地での飛行訓練の禁止」を求めたことと、原告に基地周辺地域への通勤・通学者が加わったことである。この第 4 次については、平成 12 年 8 月に提訴された飛行差止め訴訟（新横田基地騒音公害訴訟を入れた通算では第 8 次）との併合審理となった。（詳細は「ウ 横田基地夜間飛行差止等訴訟」に記載）。

イ 新横田基地騒音公害訴訟（第 1 次～第 3 次）（通算では第 5 次～第 7 次、対日本政府分は併合審理）（判決確定）

平成 8 年 4 月より、新横田基地公害訴訟が提起（第 1 次＝平成 8 年 4 月、第 2 次＝平成 9 年 2 月、第 3 次＝平成 10 年 4 月）（それぞれ、横田訴訟と併せた通算で第 5 次、第 6 次、第 7 次ともいう。）された。新横田基地公害訴訟の特徴は、新たに米国政府をも相手取っていることと、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を求めていることである。

第 1 次の対米国政府分の訴えについては、平

成9年3月、米政府に応訴の意思がないことを理由に却下の判決（東京地裁八王子支部）が出され、同年3月24日に控訴したが、平成10年12月に控訴棄却（東京高裁）、同年12月28日に上告し、その後、平成14年4月に上告棄却（最高裁）の判決により確定している。

第2次・第3次の対米国政府分の訴えについては、平成14年5月に却下の判決（東京地裁八王子支部）が出され、同年6月11日に控訴したが、平成16年12月の控訴棄却（東京高裁）を受け、原告は上告を断念し、対米国政府分の判決が確定している。

第1次～第3次の対日本政府分については、平成14年5月に、結審日までの過去分の損害賠償のみを認め、「危険への接近」の理論を適用する判決（東京地裁八王子支部）が出され、双方とも控訴した。平成17年11月に、判決日までの損害賠償のみを認め、これまでの判例を踏襲せずに、原告の事情を個別に判断した上で「危険への接近」の理論を適用しない判決（東京高裁）が出された。この後、双方が上告していたが、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（「危険への接近」の理論は適用しない。）が確定した。

ウ 横田基地夜間飛行差止等訴訟

（第4次・第8次）（判決確定）

平成15年5月に、夜間差止めと居住地等上空飛行差止めは棄却、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分却下の判決（東京地裁八王子支部）が出され、双方とも控訴した。同判決では、

「危険への接近」の理論は第1次～第3次の判例と同様適用された。

平成20年7月に東京高裁判決が出され、夜間差止めと上空飛行差止めは棄却、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分却下とされた。「危険への接近」の理論については、上記の平成19年5月の新横田基地騒音公害訴訟の最高裁判決が踏襲され、原告の事情を個別に判断した上で適用されなかった。同年同月に原告が上告したが、平成21年4月に上告棄却（最高裁）を受け、高裁判決が確定した。

エ 第9次横田基地公害訴訟

（第9次・第12次）

平成24年12月、原告137人が、国に対して、横田基地を離着陸する航空機の夜間飛行（夜7時から翌朝8時まで）の禁止、過去と将来の騒音被害に対する損害賠償を求め、第9次横田基地公害訴訟を提起した。平成26年8月16人が追加起訴（通算で第12次）し、原告は153人となった。

平成30年11月に、夜間差止めは棄却又は却下、損害買取請求は過去分一部容認、将来分却下の判決（東京地裁立川支部）が出され、双方とも東京高裁へ控訴した。

令和2年1月23日、東京高裁は、一審同様の判決を出した。

この後、原告が上告したが、令和3年1月27日に上告棄却（最高裁判決）を受け、高裁判決が確定した。

オ 第2次新横田基地公害訴訟

（第10次・第11次）

平成25年3月、原告905人が、国に対して、

横田基地を離着陸する航空機の夜間飛行（夜 7 時から翌朝 7 時まで）の禁止、過去と将来の騒音被害に対する損害賠償（70W 地域含む。）を求め、第 2 次新横田基地公害訴訟（通算で第 10 次）を提起した。平成 25 年 7 月、173 人が追加提訴（通算で第 11 次）し、原告は計 1,078 人となった。

平成 29 年 10 月に、夜間差止めは棄却又は却下、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分却下の判決（東京地裁立川支部）が出され、双方とも控訴した。令和元年 6 月 6 日に東京高裁判決が出され、第一審判決と同様に、夜間差止めは棄却、損害賠償請求は過去分一部容認、将来分は却下され、同年同月に原告が上告したが、令和 2 年 12 月 9 日に上告棄却（最高裁判決）を受け、高裁判決が確定した。

2 厚木飛行場の航空機騒音問題

(1) 厚木飛行場の概要

厚木飛行場は、昭和 20 年 9 月米軍が接收後、昭和 25 年 12 月在日米海軍の飛行場となった。正式には、「米海軍厚木航空施設」と呼ばれ、主に神奈川県綾瀬市及び大和市にまたがって位置する。面積は約 5.1 km²、2,438m の滑走路（ほぼ南北方向）が 1 本設置されている。

現在、本施設は在日米海軍と海上自衛隊により共同使用されており、在日米海軍については、在日米海軍厚木航空施設司令部をはじめ、西太平洋艦隊航空司令部、第 5 空母航空団のほか、第 51 対潜ヘリコプター飛行中隊等が駐留し、米海軍航空部隊航空機の整備、補給、支援業務を行っている。

また、海上自衛隊については、昭和 46 年から航空集団司令部、第 4 航空群等が配備され、

対潜活動、航路の安全確保、災害救援活動等の任務にあっている。

したがって、厚木飛行場を離着陸する航空機は、米海軍、海上自衛隊が主体で、機種も（艦上）戦闘機、早期警戒機、対潜哨戒機、輸送機等多種にわたっている。

(2) 厚木飛行場周辺の航空機騒音発生状況

町田市は、厚木飛行場の滑走路中心線延長線上の北部に位置し、最も近いところでは滑走路中間点から 5km である。

都では、厚木飛行場に関わる航空機騒音調査を昭和 61 年より行っており、騒音調査地点として、固定調査地点を 3 地点（町田第一小学校、忠生小学校、鶴川第二小学校の各屋上）と分布調査地点 8 地点を町田市内に設けて調査している（資料 55）。

調査地点での Lden でみると、平成 29 年度までは、分布調査地点の一部で環境基準を超過していたが、平成 30 年度の調査では、米空母艦載機部隊の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐が平成 30 年 3 月で終了したこと等から、すべての調査地点で環境基準に適合している（資料 57～59）。

(3) 航空機騒音問題の経緯

厚木飛行場においても、横田基地同様、昭和 30 年代前半に航空機のジェット化等に伴う拡張・拡充工事が順次進められた。これに伴い、ジェット艦載機による訓練やエンジンテスト等による騒音が、住民に多大な被害を与えた。

こうした中、昭和 38 年 9 月の日米合同委員会において「厚木海軍飛行場騒音規制」（資料 54）が合意された。また、昭和 35 年から昭和 46 年にかけて、滑走路南端付近住民の集団移転が

行われた。

昭和48年に米空母ミッドウェーが横須賀に初入港して以来、艦載機の空母入出港時の飛来・帰艦と入港中の訓練飛行は、周辺住民に大きな騒音被害を与えている。

昭和57年2月からは、それまで三沢・岩国の両基地で行われていたNLPが、主として厚木飛行場で実施されるようになり、騒音問題はさらに深刻化した。その後、昭和48年12月の環境庁告示（第154号）「航空機騒音に係る環境基準について」に基づき、昭和60年5月31日、都は町田市の一部の区域について地域類型の指定を行った（東京都告示第615号）。

平成20年12月22日、都は航空機騒音に係る状況が変化したことから、厚木飛行場の環境基準指定区域を見直して対象地域を従来のほぼ5倍に拡大し、騒音状況の把握に努めている。

空母艦載機着陸訓練（FCLP/NLP）については、代替訓練施設問題とも合わせて政治問題化した。平成3年8月以降、硫黄島での暫定実施により厚木飛行場での実施規模は減少した。

しかし、平成24年5月及び平成29年9月、厚木飛行場で同訓練が実施された。都は、その騒音被害と事故に対する不安に鑑み、訓練通告の都度、米軍及び国に対して要請を行っている（資料62～65）。

日米友好親善を目的とする厚木飛行場オープンハウスでのデモンストレーションフライトが、騒音問題となっていたが、平成14年5月、廃止が発表されて以降、行われていない。

平成15年10月には、1個飛行隊のF-14トムキャットが米本国へ帰還し、代替としてF/A-18F スーパーホーネット（複座）が同年11月に配備された。また、平成16年10月には2個目

の飛行隊でF/A-18C ホーネットに代わりF/A-18E スーパーホーネット（単座）が配備された。平成21年12月に3個目、平成23年5月に4個目の飛行隊のF/A-18C ホーネットがF/A-18E スーパーホーネットに機種換えとなった。

なお、「再編実施のための日米のロードマップ」（資料23）において、平成26年までに上記スーパーホーネット等の空母艦載機を擁する飛行隊が岩国飛行場へ移駐すること等が合意された。岩国飛行場における建設工事の遅延により、移駐開始は平成29年8月となったが、平成30年3月に移駐は完了した。

（4） 航空機騒音訴訟

厚木飛行場に関する騒音訴訟としては、これまで7回、国に対し、訴訟が提起されている。

昭和51年9月、神奈川県大和市の住民を中心として、夜間（午後8時から翌日午前8時まで）の飛行禁止と損害賠償を求める訴訟（第1次訴訟）を横浜地裁に提起した。上告を経て、平成7年12月、過去の損害賠償を認める東京高裁の差戻し審判決が出され、確定した。

昭和59年10月、横浜地裁に第2次訴訟が提起され、平成11年8月、東京高裁で過去分の損害賠償を認める判決が出され、双方上告しなかったため確定した。同判決では、「危険への接近」の理論が適用され、損害賠償額が減額した。

平成9年12月に、横浜地裁に飛行差止めは求めず、損害賠償だけを求めて第3次訴訟が提起され、平成18年7月、東京地裁で、過去分の損害賠償を認める判決が出されたが、双方、上告しなかったため確定した。同判決では、第1次、第2次では認められなかった、うるささ指

数 75W 以上 80W 未満の地域に住む住民の被害も認定された。また、原告の事情を個別に判断した上で「危険への接近」の理論は適用されなかった。

平成 19 年 12 月、横浜地裁に、飛行差止め（行政訴訟）と損害賠償（民事訴訟）を国に求める第 4 次訴訟が横浜地裁に提起された。平成 26 年 5 月、横浜地裁は、過去分の損害賠償を認め、自衛隊機の夜間・早朝飛行（22 時から翌朝 6 時まで）についてやむを得ない場合を除き差止めを命じ、米軍機の差止め請求については却下する判決が出された。

これに対し、国、原告ともに控訴し、平成 27 年 7 月、東京高裁は、過去分及び平成 28 年末までの損害賠償を認め、平成 28 年末までの自衛隊機の夜間・早朝飛行の差し止めを命じ、米軍機の飛行差止め請求については却下する判決を出した。

国は、過去分の損害賠償については基本的に受け入れる方針を決めたが、将来分の損害賠償を認めた点や、自衛隊機の飛行差し止めを命じた点を不服とし、原告は、米軍機の飛行差し止めなどを求めて、双方が最高裁に上告した。

平成 28 年 12 月、最高裁は、自衛隊機の飛行差し止めや将来分の損害賠償を命じた控訴審判決を破棄し、過去分の損害賠償を認め、米軍機の飛行差し止め請求を却下した。

その後、平成 29 年 8 月、横浜地裁に、飛行差止め（行政訴訟）と損害賠償（民事訴訟）を国に求める第 5 次訴訟が提起された。また、これとは別に、平成 29 年 4 月と平成 30 年 7 月にも、損害賠償を求める訴訟が横浜地裁に提起された。

3 住宅防音工事助成区域

国は、防衛施設周辺の整備等に関する法律（昭和 41 年 7 月制定）に基づき在日米軍基地周辺の環境整備等の措置を講じてきたが、都市化の進展及び騒音等生活環境保全に対する住民意識の高揚に対応するため、昭和 49 年 6 月、この法律を抜本的に強化改善した防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律を施行した。

これにより、米軍飛行場等の周辺地域に対し、航空機騒音の度合いに応じて、施設の外側から、W 値 85 以上（平成 25 年度以降は、Lden62dB 以上）が第一種区域、90 以上（Lden73dB 以上）が第二種区域、95 以上（Lden76dB 以上）が第三種区域に指定され、第一種区域内は住宅防音工事の助成、第二種区域内は移転補償と土地の買入れ、第三種区域内は緩衝緑地帯等の整備が行われることとなった。

横田基地周辺では、昭和 54 年 8 月、航空機騒音 85W 以上の第一種区域及び 90W 以上の第二種区域が指定された。第一種区域は、その後、昭和 55 年 9 月に 80W 以上の区域まで拡大され、さらに昭和 59 年 3 月には 75W の区域まで拡大されている。その後、航空機の騒音状況に変化が見られた等の理由によって、平成 15 年度に行った騒音調査結果を元に、第一種区域の見直しが行われることとなり、平成 17 年 10 月に新しい第一種区域が告示された（資料 52）。これにより、今までの第一種区域の面積約 5,000ha が、約 2,500ha へと半減した。また、告示後の区域が 85W 以上の区域で、昭和 59 年 4 月 1 日から平成元年 3 月 31 日までに建設された住宅（告示後住宅）が新たに助成対象となり、その後、令和 3 年 4 月 1 日には平成 17 年 10 月 20 日までに建設された住宅にまで助成対象が拡大された。

この制度に基づく横田基地周辺市町における住宅防音工事の実績は、昭和50年度から令和2年度までの総計（追加及び特定工事等含む。）で、延べ52,721件である（資料53）。

厚木飛行場周辺については、昭和54年9月、航空機騒音が85W以上の第一種区域及び90W以上の第二種区域が指定された。第一種区域は、昭和56年10月に80W以上の区域まで、昭和59年5月に75W以上の区域まで拡大されるとともに、昭和61年9月、見直しに伴う追加指定がなされている。その後、米空母艦載機による騒音被害の拡大を受け、第一種区域の見直しが20年ぶりに行われ、平成18年1月に新しい第一種区域が告示された。これにより、町田市の第一種区域は、約10haから約1,400haへと大幅に拡大した（資料60）。

町田市における住宅防音工事の実績は、令和2年度までの総計（追加及び特定工事等含む。）で、延べ28,903件である（資料61）。

なお、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年環境庁告示第154号）の一部改正により、航空機騒音に係る評価指数がWECPNLからLdenに変更されたことに伴い、平成25年4月1日以降の第一種区域等の指定についてはLdenが適用される。（第一種区域はLden62dB以上、第二種区域はLden73dB以上、第三種区域はLden76dB以上）

住宅防音工事に関して、都は国への提案要求を通じ、下記のとおり適切な対処を求めるよう要望を行っている。

○住宅防音工事について、対象区域・施設を拡大すること。

○新たに対象となった区域においては早急に全ての希望する世帯へ助成を行うこと。

○特に第一種区域に係る指定値の見直しを図るとともに、区域の告示日以降に建設された住宅についても防音工事助成の対象とすること。

II 米軍基地における環境対策

1 横田基地における燃料漏出事故

(1) 平成5年に発生した燃料漏出事故

① 経緯

平成5年10月25日、横田飛行場内において貯油タンク内の航空燃料（JP-4）が減少している事実が判明した。総漏出量は18,000ガロン（68k1）と推定されている。

国を通じて都にこの事故の第1報が入ったのは、事故発生から7日後の11月1日であった。通報と同時に、国から井戸水の調査等の実施を要請され、都は、直ちに周辺井戸の水質調査を開始し（現在も継続して実施している）、庁内での調整会議を設置した。また、国に対しては、事故状況の調査結果の報告と現場確認等を文書で要請した。横田基地周辺市町基地対策連絡会も、事故発生時の早期通報と適切な対応を国に要請している。

在日米軍は、平成5年11月から調査を開始し、平成6年6月に「燃料漏出に関する報告」を地元市町村に配布した。これに対し、都は同月、バックデータの公表、事故の原因究明と再発防止、漏出燃料の除去を、国及び米軍に対し再度文書で要請した。しかし、在日米軍が漏出燃料の除去作業を開始したのは平成7年9月からであり、国から事故に関する最終報告書を受領したのは平成7年10月である。都は、その後も引き続き、平成7年11月、平成8年3月に、除去

の早期完了、定期報告、現場確認等を求めて文書要請を行った。

その結果、平成8年7月、在日米軍による事故対策の現況と将来計画の説明会が開かれ、国、都、周辺市町の担当者が参加し、現場確認を行った。その後、8回（平成8年7月、平成8年12月、平成9年5月、平成9年12月、平成10年7月、平成11年5月、平成12年7月、平成13年7月）にわたる事故対策の現況等の説明会・現場確認が実施された。

平成15年5月16日には、国、都、周辺市町の担当者を対象に、在日米軍（横田基地）による最終説明会が開催され、「JP-4 漏出事故浄化作業最終報告」が提出された。

同最終報告については、その後、日米合同委員会環境分科委員会に報告され、同年9月には同委員会で受理された。

同年11月には、同委員会の事務局である環境省から都及び周辺市町に対し経緯について説明がなされた。

②航空燃料漏出事故浄化作業最終報告の概要

○ 報告項目

- ① 回収作業の背景、漏洩^{えい}現場概要
- ② 除去作業の指針と基準
- ③ 多相抽出装置（MPX システム）、回収作業の概略
- ④ 人体への影響評価、現在の状況、結論

○ 作業の完了

緊急かつ重大な危険性は認められず、航空燃料除去作業は国防省規則4715.8「海外米軍施設環境回復指導書」に基づき完了した。

○ 経過・状況

- ① 平成12年6月の観測で基地内10か所の

井戸において、ベンゼン、トルエン、エチルベンゼン、キシレンについて、日本の水道水基準、在日米軍環境基準とも下回った。

② 平成12年11月の米空軍環境労働安全協会による健康被害調査において、潜在的な汚染の可能性並びに緊急かつ重大な健康への危険性は認められず、除去作業の完了を提言した。また、第5空軍医療担当部長及び在日米軍司令部環境課はこの報告内容に同意した。

③ 平成15年3月の最終確認検査で、地下水の流れ、勾配に考慮した上で定めた観測井戸から、ベンゼン、トルエン、エチルベンゼン、キシレン及び総石油系炭化水素は検知されなかった。

(2) 平成11年以降の漏出事故

平成19年3月、横田基地において平成11年から平成18年の7年間に軽微な燃料漏れも含め約90件の燃料漏出事故が発生していたことが明らかとなり、国から関係自治体への通報体制が問題となった。

「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」は、平成19年5月に油漏れ事故に関する情報提供のあり方について、東京防衛施設局（現北関東防衛局）の見解を確認した。その結果、自治体の必要性等を勘案し適切に対応していくとの回答を得た。

平成19年9月には、横田基地内において1,480ガロン（5.6kl）の燃料漏れが発生したことを受け、油漏れ事故に関する米軍の安全対策についての照会を北関東防衛局に対し実施し、米軍から、必要な再発防止策を講じた旨、また北関東防衛局から、米軍の対策に問題がない旨、

説明を受けた。

平成29年3月には、横田基地内において整備中のC-130の機体から約100ガロン(0.4k1)の燃料漏れが発生したことを受け、「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」は国と米軍に対し文書要請を行った。

また、平成29年7月には、横田基地内において離陸前のC-5輸送機にブレーキシステムの不具合が認められ、約50ガロン(0.2k1)のブレーキ液漏れが発生した。これを受け、「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」は国と米軍に対し口頭要請を行った。

2 米軍基地における環境対策の取組

日米地位協定には環境保護についての規定がなく、在日米軍の施設及び区域には、平成8年4月22日付国防総省通達4715.5「海外施設における環境遵守管理」及び平成19年5月1日付国防総省通達4715.05-G「海外環境基本指針文書(OEBGD)」に基づく、日本環境管理基準が適用されている。同基準は、概ね2年ごとに改定され、OEBGDの基準、適用される日本国及び都道府県の環境法令及び規則並びに適用される国際合意を比較し、より厳しい基準を採用することにより策定されている。

平成27年9月、日米両国政府は、環境面において日米地位協定を補足する「環境補足協定」を締結した。この補足協定では、これまで運用改善で行われていた日本環境管理基準の発出を義務化するとともに、環境事故発生時の立入りや基地返還前の現地調査についての規定が盛り込まれている。環境基準や立入りについて、法的拘束力を有する国際約束によって規定が設けられたのは、日米地位協定発効後初めての取組である。

なお、都は、国への提案要求や「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」及び「涉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(涉外知事会)を通じ、環境条項の新設等について関係省庁に要請している。

Ⅲ 米軍による事件・事故等

1 航空機関連

横田及び厚木飛行場は市街地に位置しており、航空機による事故が発生すれば、周辺住民の生命や財産に被害を与えかねないだけに、安全の確保が重要である。

(1) 最近の横田飛行場における事故

横田飛行場では、平成30年4月10日、人員降下訓練中にパラシュートの一部が、近隣の羽村第三中学校に落下する事故が発生した。さらに、平成31年1月8日、9日には2日連続して、人員降下訓練中にパラシュートが基地内に落下する事故が発生した。また、平成30年度は、他にも東富士演習場で横田基地所属機によるパラシュート落下事故が2件発生した。

また、令和2年6月16日、CV-22 オスプレイの飛行後の点検においてサーチライトドームの遺失が判明した(資料89)。また、同年7月2日には人員降下訓練中にパラシュートが立川市内に落下し、さらにその5日後の7月7日には人員降下訓練中に福生市内にフィンが落下した(資料90)。

都は、その都度国と米軍に対し、原因究明と再発防止策の実施、安全確保の徹底等を要請するとともに、国への提案要求や「涉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(涉外知事会)を通

じて、航空機の安全確保の徹底を関係省庁に求めている。また、「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」を通じて事故の再発防止等を国や米軍に繰り返し要請している。(資料 89～91, 93)。

(2) 米軍における取組

平成 16 年 8 月の沖縄県で発生した米軍ヘリコプター墜落事件の時に、現場検証や立入規制等の対応を主導することができなかつたことなどを受け、平成 17 年 2 月、渉外知事会が日米地位協定の見直しを求める要望を行った。同年 4 月、日米合同委員会で「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」が合意された。さらに、令和元年 7 月、日米合同委員会において、一層効果的な事故対応を可能とするため、制限区域内への迅速かつ早期の立入りを規定するなどの改正が行われた(資料 68)。

2 米軍人等による犯罪や事故

(1) 最近の都内における犯罪や事故

都内では、令和 2 年度以降、令和 2 年 7 月に 2 回、同年 10 月、令和 3 年 3 月(資料 91)の 4 回にわたり、都内米軍基地の関係者による飲酒を伴う交通事故が発生している。

また、令和 3 年 10 月には、都外米軍基地所属の米軍人が都内で傷害事件を起こし麻薬取締法容疑でも逮捕されるという事案が発生している。

(2) 日米地位協定との関わり

米軍関係者による犯罪(資料 71)や交通事故等には、それらに伴う被害の発生という問題にとどまらず、日米地位協定の運用に関する様々な

問題が含まれている。

① 地位協定第 17 条関係

米軍人等が公務外で事件を起こした場合、被疑者の身柄は起訴までは米側が拘束し、日本側の取調べに制限がある(公務中の場合は裁判権自体が米側)という問題がある(日米地位協定第 17 条)。

これについて、平成 7 年 10 月 25 日、刑事裁判手続に関する日米合同委員会で、凶悪な犯罪の場合には、被疑者の起訴前の拘禁の移転について考慮するとの合意がなされた。さらに、内容の如何にかかわらず支障なく拘禁・取調べが行えるよう、都は「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(渉外知事会)などを通じて国に要望している。

しかし、平成 13 年 6 月に発生した沖縄県の女性暴行事件では、容疑者の起訴前の引き渡しに難航した。このことから、国及び在日米軍に対し、渉外知事会を通じて、「米軍人等の規律保持等の徹底と日米地位協定の見直し」の緊急要望を行った。

平成 16 年 4 月、日米合同委員会合意において、平成 7 年の合意に基づく被疑者の起訴前の拘禁の移転の対象となる事件について、米軍当局が速やかに捜査を行うことができるようにするため、米側からの要請に基づき、その事件について捜査権限を有する米軍司令部の代表者が日本側当局による被疑者の取調べに同席することが認められることとなった。

平成 23 年 1 月、沖縄県沖縄市で、米軍属が運転する車が反対車線に進入し、軽自動車を運転していた男性会社員が死亡する事故が発生した。これを受け、同年 11 月、日米合同委員会において、公務中の軍属による犯罪に関し、米側が当

該軍属を刑事訴追しない場合に、日本側による裁判権の行使に同意を与えるよう要請することができることとなり、当合意の枠組みは、上記沖縄市での事故についても遡及適用された。

また、平成23年12月、日米合同委員会において、昭和31年の同委員会合意を改正し、公の祭事での飲酒を含め、飲酒後の自動車運転による通勤は、日米地位協定の刑事裁判権に関する規定における公務として取り扱わないこととされた。

平成25年10月、日米合同委員会で、日米地位協定に基づく刑事裁判等の処分結果の相互通報制度に関する新たな枠組みが合意され、第一次裁判権を行使した全事件の裁判結果に加え、裁判によらない懲戒処分の結果や処分を行わないとの決定も相手国側に通報されることとなった。また、相手国は、裁判結果のほか、懲戒処分の事実の公表が可能となり、被害者又はその家族に対し、処分が行われなかった場合はその事実を開示することができるほか、懲戒処分の内容について、被処分者の同意が得られた範囲内で開示することができるようになった。

② 地位協定第18条関係

交通事故等の事故の場合に、被害者への補償が必ずしも十分ではなく、米軍との補償交渉手続に時間がかかるということも問題となっている。

これに関し、平成8年12月のSACO*（「沖縄に関する特別行動委員会」）最終報告に、米軍人等の私有車両の任意保険への加入、補償金を受け取れるまでの間の日本政府による無利子融資制度、及び、米軍による支払が判決による補償額に満たない場合の日本政府による補償が盛り込まれた。これを受けて、平成9年3月、日本政

府による無利子融資制度が創設されている。

都は「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」（渉外知事会）等を通じて、公務外であっても、また、米軍人等の家族による事故についても、日本政府の責任で補償が受けられるよう地位協定に明記すること、また、任意保険への加入の義務付けや事故補償等賠償業務手続の迅速化についてもその徹底を図るため地位協定にその旨を明記するよう要望している。

* SACO=Special Action Committee on facilities and areas in Okinawa

③ 日米地位協定をめぐる動向

平成15年7月、都議会は「日米地位協定の抜本的見直しに関する意見書」を採択した。その後、神奈川県議会など24道府県議会でも意見書を採択した。

また、平成17年11月、「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」（渉外知事会）が、2、3年以内等できるだけ短い期限を設けて日米地位協定の見直しを行うことを、在日米軍再編に関わる最終報告に盛り込むよう要請したが、最終報告には盛り込まれなかった。

平成20年2月に、沖縄県で女子中学生が米海兵隊員に暴行を受ける事件が発生したことを受け、渉外知事会は、日米地位協定の見直しに関する緊急要請を行った。また、同年3月に横須賀で米軍人によるタクシー運転手殺害事件が起きたことを受け、渉外知事会は、日米地位協定の見直し及び地域特別委員会の設置に関する緊急要請を行った。

平成28年4月に沖縄県で、米軍属が女性を暴行・殺害する事件が発生したことを受け、渉外知事会は同年6月に「沖縄県における米軍属による事件に関する緊急要請」を行った。日米両

政府は再発防止策を集中的に議論し、平成29年1月、日米地位協定1条(b)で定める軍属の範囲を明確化する「軍属に関する補足協定」を締結した。この補足協定では、これまで定義が曖昧だった軍属について、「日米合同委員会が作成する種別に従って軍属を認定」と定められている。また、コントラクターの被用者に関し、軍属として認定されるための適格性の評価基準の作成や米国政府による定期的な報告などについても規定された。

全国知事会では、平成28年11月に「米軍基地負担に関する研究会」を設置し、米軍基地負担の軽減や日米地位協定の見直し等について検討を行い、平成30年7月及び令和2年11月に、日米地位協定の抜本的な見直し等を求める「米軍基地負担に関する提言」(資料105、106)を決議した。また、「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(渉外知事会)も、平成30年7月、「日米地位協定の改定に向けた新たな取組及び米軍基地負担の軽減に関する特別要望」(資料99)を採択し、国に対し要望した。

3 事件・事故の通報体制

(1) 航空機事故への対応

昭和53年1月の日米合同委員会事故分科委員会勧告を受けて、米軍又は自衛隊の航空機事故及びこれに伴う災害が発生した場合の地方公共団体等関係機関との連絡体制の整備及び総合的な応急対策の実施について連絡協議する場が地域ごとに設けられた。昭和56年2月、横田、立川、入間及び厚木の各飛行場に関する東京都域での事故等に対応するため、「米軍及び自衛隊飛行場周辺航空事故等連絡会議」が設置され、通報体制を含む緊急措置要綱(資料67)を策定し、

平成17年度以降、「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」(資料68)に基づく訓練を行っている。

(2) 日米合同委員会合意

在日米軍基地に起因する事件・事故等に関する自治体への情報提供については、「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(渉外知事会)や「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」を通じて、適時、的確かつ迅速性を要望してきたが、平成9年3月31日、事件・事故の通報体制の整備について、日米合同委員会で合意され、一定の運用上の改善が見られた。

具体的には、「在日米軍に係る事件・事故発生時における通報手続」(資料69)の中で、公共の安全、環境に影響を及ぼすおそれのある事件・事故が発生した場合には、直ちに日本側に通報すべき旨が明記されたほか、通報の対象となる事件・事故の基準、通報経路、通報様式などが定められた。また、事件・事故通報手続に関する特別作業部会が設置され、定期的に手続の見直しを行うこととなった。

なお、同時に「在日米軍に影響を及ぼす事件・事故発生時における通報手続」についても合意されている。

(3) 感染症対策

米軍基地内において伝染病が発生した場合の通報体制については、現在、平成25年の「在日米軍と日本国の衛生当局間における情報交換に関する合意」により、基地内病院と地元保健所との間で連絡体制が敷かれている。

① 新型インフルエンザの流行とその後の取組

平成 21 年、世界的に新型インフルエンザ (H1N1) が流行した際には、上記合意が、締結以後一度も修正されていなかったため、現行法に適合した疾病について速やかな情報提供を受けられない可能性が改めて明らかになった。

都は、国への提案要求及び「渉外関係主要都道府県知事連絡協議会」(渉外知事会)の要望の中で、関係国内法を適用することと、適用するまでの措置として、上記合意を早急に新型インフルエンザ等の新興感染症に対応可能な内容に修正することを求めてきた。

平成 25 年 1 月、「在日米軍と日本国の衛生当局間における情報交換に関する合意」が改定され、基地内病院と地元保健所との間で情報交換すべき感染症として、新型インフルエンザ、エボラ出血熱などが新たに追加された。また、同年 9 月に重症熱性血小板減少症候群、平成 27 年 9 月に中東呼吸器症候群(MERS)、鳥インフルエンザ(H7N9)、侵襲性髄膜炎菌感染症及び麻しん、平成 28 年 3 月にジカウイルス感染症が追加された(資料 72)。

② 新型コロナウイルス感染症の流行とその後の取組

令和元年以降、世界的に新型コロナウイルス感染症(COVID-19)が流行し、米軍は在日米軍公衆衛生非常事態宣言に基づき様々な感染拡大防止策を講じた。令和 2 年 6 月には横田基地において最初の感染者が発生し、ピーク時には約 270 人が感染していた(令和 4 年 1 月時点)。

都は、国への提案要求や、全国知事会、渉外知事会、「横田基地に関する東京都と周辺市町連絡協議会」による緊急要請等の各種要請を通じて、感染防止対策の徹底、平成 25 年の日米合同委員会合意に基づく衛生当局間の情報提供、米国出発時や在日米軍基地到着時の検査の徹底、

移動制限の強化等を求めている。

令和 4 年 1 月 28 日には、新型コロナウイルス感染症への対応を始めとする保健・衛生上の課題について日米で議論するため、日米合同委員会の下に設置されている検疫部会を改組し、これを格上げする形で「検疫・保健分科委員会」が設立された(資料 12)。

