

### Ⅲ 基地と市民生活

本市の行政面積の18%弱を占める厚木基地がもたらす問題は、都市計画上の阻害や、運用により生じる航空機騒音など多岐にわたり、市民生活に大きな影響をもたらしている。しかも、人口急増により都市化が著しく進行した結果、全国でも類例のない「過密化した市街地に所在する基地」となっており、騒音や墜落の危険性の問題は深刻化している。

#### 1 騒音問題

##### (1) 経緯

米海軍、海兵隊使用機のジェット化は、昭和20年代急速に進み、昭和30年頃からジェット機が厚木基地に飛来するようになった。当時、第11海兵飛行連隊が駐留していたことから、ジェット機の離発着、周辺空域での飛行訓練等により、周辺住民は激しい騒音に悩まされた。ジェット機は最盛期には約90機配備されていたといわれている。

その後、昭和40年6月同飛行連隊の他基地への移動に伴い、所属機約70機がいなくなったことから、騒音は大幅に減少し、穏やかな生活が送れるようになった。しかし、昭和48年空母ミッドウェーの横須賀へのいわゆる母港化以来、大挙して飛来する艦載機によって騒音は一挙に増大した。こうした騒音は、飛行経路が基地の西側に設定されていることから本市全域に及んでいる。しかも、慣熟訓練による昼間時の騒音はもとより、飛行する艦載機による、



民家上空を飛行する艦載機

夜間連続離着陸訓練がもたらす騒音は、受忍の限度を超えた耐え難いものとなった。特に、昭和57年2月以降、同訓練は厚木基地に集中し、その内容は長時間、しかも午後10時までという状況であることから、騒音による被害は市民生活に重大な影響を及ぼすようになった。

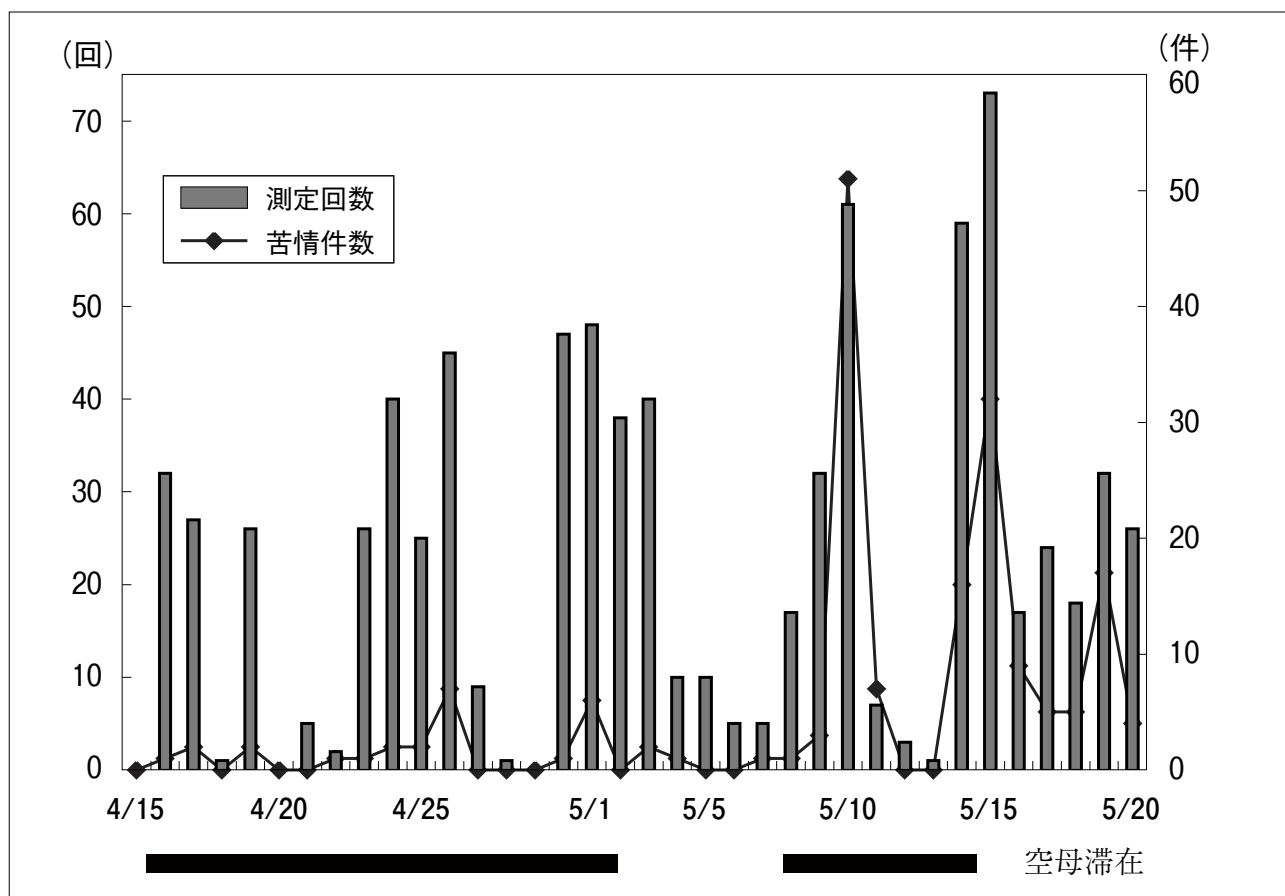
昭和61年11月、F-4ファントムやA-7コルセアに代わり、F/A-18ホーネットがミッドウェーの艦載機として導入されると昼夜を分かたぬ慣熟訓練が実施され、騒音問題は一層深刻となった。このため、本市をはじめ、騒音問題に悩む県や基地周辺自治体は厚木基地に代わる訓練施設の建設を国に繰り返し要望した。

この結果、国は硫黄島に暫定訓練施設を建設することを発表し、平成元年度から訓練に必要な施設の建設に着手し、平成5年3月には全ての施設が完成し、同年4月23日に米側に全面提供された。硫黄島訓練施設の提供後、NLPの大部分が同島で実施されるようになり、平成14年2月4日には、日米両国政府間においてNLPの了解事項が確認された。

しかしながら、依然として厚木基地においても訓練が行われており、抜本的な解決には至っていない。さらに、空母入港期間中には艦載機が通常訓練と称する飛行訓練を日常的に繰り返しており、特に近年、NLPの直前には、それまでも増して頻繁に行われることから、こうした飛行訓練に伴う騒音が一層増大し市民生活に著しい影響を及ぼしている。

また、昭和63年頃から厚木基地のオープンハウスにおいて行われていた、艦載機によるデモンストレーションフライトは、平成14年5月、行わないことが決定された。

平成19年4月、5月の騒音状況



※騒音回数は、滑走路南端から南約1.8kmで70dB以上の騒音が5秒以上継続し最高音が90dB以上の回数

## (2) 夜間連続離着陸訓練 (Night Landing Practice)

昭和57年2月から、それまで他の基地で行われていたNLPが厚木基地でも行われるようになった。NLPは、滑走路の一部を空母の甲板に見立てて、航空機が着地後、直ちに惰性が落ちないうちにエンジンを全開にし再び離陸する（通常タッチアンドゴーと呼ばれる連続離着陸訓練）飛行を繰り返し行うものである。通常2機で実施されるが、空母の訓練と同様な場周経路及び高度（240m～360m）で行うことや本市上空が飛行経路になっていることなどから、訓練実施中、間断なく発せられる騒音に市民は苦悩を強いられている。

NLPが厚木基地で行われるようになった理由として、衆議院安全保障特別委員会（昭和59年4月24日）において、防衛施設庁長官は、（米側から円滑な訓練を実施するために関東地方及びその周辺地域に、この訓練のできる代替施設が欲しいという要望があり、）それまで使っていた三沢、岩国での訓練では、以下の事情によると答弁している。

- ① 利用可能な夜間の飛行時間の不足
- ② 遠距離で訓練場が2カ所あることによる支援要員の増加
- ③ 維持修理、補給面での負担の甚大化
- ④ 遠距離からくる運用面での無駄
- ⑤ 燃料代等を含め経費の増加
- ⑥ 母艦の搭乗員及びその家族に対する配慮

### (参考)

NLPは艦載機パイロットの技量を最高度に維持するために課せられている訓練である。パイロットに要求される特殊な技量は頻繁な反復訓練によってのみ維持され得る。そのために陸上基地における着艦訓練は出来るだけ空母の状況と似ていなければならない。つまり空母に設置されているのと同じ光学式着艦誘導装置と着艦甲板上の標識（燈）が必要である。また、場周経路やグライドスロープにおける飛行高度が空母着艦時と同じであることが要求される。そして、訓練の全てがパイロットの着艦技量を判定し、訓練そのものの安全を確認するために、着艦誘導将校の目視下に行われることになる。

適確な操縦能力の維持と着艦誘導将校の指示への迅速な対応により、空母航空団は昼夜を問わず、また、いかなる天候状態でも、常に作戦行動をとることが可能となるのである。この過酷な任務を遂行する艦載機パイロットがその練度を維持するためには、空母着艦甲板と同じような条件を持つ訓練場が不可欠である。

（米海軍広報資料より）

#### (ア) 訓練の状況

訓練は、日没後開始され午後10時までの間で行われている。原則、目視（有視界）飛行で行われ、風上に向かって離陸し本市上空（基地の西側）を旋回し着地する飛行を繰り返す。また、天候により視界が悪い場合等にはGCA（地上誘導着陸装置）により、基地の東側旋回で行われている。硫黄島訓練施設の完成後、NLPの大部分が硫黄島で実施されるようになっているが依然として厚木基地でも行われている。また、天候等の事情によっては、厚木基地のほかに三沢、岩国、横田基地など、本土の他の基地において分散され実施されている。



夜間連続離着陸訓練の光跡

#### (イ) 訓練の事前通告

訓練は、かつては、事前に通告されることなく行われていたが、本市などの強い要望で、まず昭和57年12月、米海軍が本市と大和市に訓練計画を事前に通告するようになった。その後、昭和58年5月からは座間防衛施設事務所を通じて訓練計画を新聞等に公表するとともに、周辺各市にも事前通告されるようになった。

## NLP実施状況

年度	厚木基地における 通告と実施状況			厚木における 訓練の状況			硫黄島における 通告と実施日数			硫黄島における 訓練の状況		空母の 入港状況	
	通告		実施 日数	NLP期間中の状況		苦情 件数	通告		実施 日数	訓 練 回 数	訓 練 割合%	回数	日数
	回数	日数		最高音dB	測定数		回数	日数					
10	3	5	4	101.6	97	9	3	22	20	約7,440	98.7	4	192
11	2	8	10	114.5	790	134	1	7	6	約2,390	75.2	4	196
12	3	15	8	108.5	346	315	3	20	14	約4,060	92.1	4	219
13	1	4	3	98.8	68	2	2	17	14	約4,190	98.4	4	189
14	2	6	4	95.3	81	2	2	21	17	約5,050	98.4	5	197
15	2	8	2	96.9	31	0	2	24	19	約6,390	99.5	6	246
16	2	11	6	110.4	346	8	2	16	15	約5,130	93.7	6	203
17	2	7	5	99.0	117	1	2	20	18	約6,300	98.2	4	224
18	2	6	4	100.0	95	5	2	15	12	約4,890	98.1	4	203
合計	19	70	46	114.5	1,971	476	19	162	135	約45,840	96.1	41	1,869

(注)

- 1 厚木基地の測定地点は、滑走路南端から南約1.8km。
- 2 騒音測定回数は、70dB以上の騒音が5秒以上継続したときの回数。
- 3 苦情件数は、NLP実施日に市が受け付けもの。
- 4 硫黄島での訓練割合は、硫黄島における訓練回数 / (厚木基地における測定回数 + 硫黄島における訓練回数)。硫黄島における訓練回数は、防衛施設庁職員の現地調査による。

### (3) 地上音

地上において発生する騒音として、エンジンテスト音、ランアップ音があり、特にエンジンテスト音は長時間、しかも夜間に行われるため、その被害も大きい。

この対策として、エンジンテスト用の消音装置4基（米軍3、自衛隊1）が設置され軽減化は図られているが、完全な解消にはなっていない。



機体用消音装置

#### (4) 騒音苦情

基地に起因する苦情は多種多様であるが、その中でもジェット機の飛行による騒音苦情が大多数を占めている。

苦情は、「体が休まらない、寝られない」「子供が引きつけを起こす」「病気になる、ノイローゼになる」「テレビや電話の音が聞こえない」「防音工事の効果が無い」等身体的、精神的な苦痛や基地行政に対する不満が集中して寄せられている。

市では、NLPの通告期間中については夜間も職員を配置し、市民からの声を聞くとともに騒音の実態把握に努め、市に寄せられる市民の声を、防衛省など国の関係機関や米軍に伝えるなど、騒音問題の抜本的解決を強く訴えている。

また、平成18年12月から市のホームページ内に苦情受付けフォームを設け、騒音に対する市民の生の声を寄せていただいております、これらも併せて伝えています。

航空機騒音に対する苦情件数（平成9年以降）

年\月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
9	6	11	1	1	3	54	86	32	16	169	6	2	387
10	98	0	1	1	3	36	16	22	168	6	3	8	362
11	88	19	9	5	3	6	2	16	81	125	9	3	366
12	18	86	22	3	2	42	62	149	439	9	3	17	852
13	23	58	7	3	3	17	66	67	346	24	37	8	659
14	4	12	33	26	2	25	109	29	216	183	0	2	641
15	10	3	0	4	5	44	68	43	10	156	5	4	352
16	21	10	4	5	6	74	11	2	39	53	41	21	287
17	91	17	2	27	53	1	3	61	90	56	4	4	409
18	9	31	4	36	104	73	8	3	14	62	4	12	360

## 2 代替訓練施設

### (1) 経緯

昭和57年2月に開始された米軍艦載機の夜間連続離着陸訓練による騒音は、厚木基地周辺住民に今までにないほどの苦悩をもたらした。

この騒音問題に悩む県や本市をはじめとする基地周辺自治体が、厚木基地に代わる訓練

施設の提供や代替訓練施設等の実現を国に粘り強く要請した結果、国は昭和58年度から代替訓練施設に関する予算を確保し、調査、検討を開始した。

その後、防衛施設庁は三宅島を厚木基地の代替訓練施設重点候補としての決定や、海上浮体空港の技術的な検討などを行ったが、三宅島問題は地元住民との調整が取れず、また、海上浮体空港については、建造及び維持補修経費が著しく高額なことや設置海域の自然条件、航行などによる制約があるなど様々な問題が生じ、代替訓練施設問題は暗礁に乗り上げた。

一方、厚木基地における騒音は昭和62年11月の艦載機交替に伴う慣熟訓練の実施により一層激しくなり、周辺住民の苦悩は一段と深刻化していった。騒音問題に悩む県と基地周辺自治体7市は、行政と議会関係者で国会議員の協力を得て昭和63年8月厚木基地騒音対策協議会を設立し、同協議会などを中心に、適切な代替訓練施設の早期実現等を繰り返し要請した。

こうした働きかけにより、平成元年1月18日、防衛施設庁は在日米軍司令部との間で厚木飛行場で行われている夜間連続離着陸訓練を硫黄島で暫定的に実施することで基本合意がなされた旨発表した。

合意された内容は次のようになっている。

- ① 在日米軍は、日本側が所有する施設整備等を行うことを前提として硫黄島で暫定的に艦載機離着陸訓練を実施する。
- ② 在日米軍は、概ね4年間と見込まれている施設の整備が完了する前であっても整備の進捗に応じて可能な規模で、硫黄島で訓練を開始する。
- ③ 日本側は、これに要する施設整備等を地位協定及び国内法令の範囲で行う。

この合意に基づき、平成元年度から夜間連続離着陸訓練に必要な施設の建設が開始され、平成2年12月には滑走路灯火施設等が完成し、翌年6月には米軍による施設の点検や艦載機による飛行点検が行われ、8月には初めて硫黄島で夜間連続離着陸訓練が実施された。その後も硫黄島において、宿舎や厚生施設など訓練に必要な施設の建設が進められ、平成5年3月に完成し、同年9月からは派遣機数25～40機、要員300～400人体制で訓練が行われるようになった。

平成5年4月の施設全面提供後、NLPの相当数が硫黄島に移転され、平成11年までは同島でその大半が実施されるようになった。しかし、全面移転は実現されず、依然として厚木基地においても訓練が行われている。米軍は、硫黄島でNLPが100%できない理由として、以下の説明をしている。

- ① 厚木基地から約1,250kmも離れていること

- ② 硫黄島と厚木基地との間に緊急着陸用の施設がないこと
- ③ 硫黄島は天候の影響を受けやすいこと

こうした中、平成12年2月のNLPでは硫黄島が全く使用されなかった。また、同年9月には短期間に2度にわたってNLPが実施され、しかも1回目のNLPでは硫黄島が全く使用されず厚木基地を含む本土の基地のみで実施された。さらに、2回目のNLPも連日、騒音の激しい機種で行われるなど、市民は我慢の限界に達していた。このような状況を受け、市長は「市民は、今回の連日連夜に及ぶ激しい騒音で、既に忍耐の限界の域を超えている。このような状況が続くようであれば、米軍との友好関係を中断せざるを得ない状況になる。今後のNLP騒音被害に対応するには、新たな行動を取らざるを得ない。」と米軍に警告を発した。

平成13年1月29日には、NLP実施4基地の関係5市長が意見交換会を行い、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ないとし共同声明を発した。後に国が公表した資料では、平成12年は厚木、三沢、岩国及び横田でNLPの大半が行われ、硫黄島での実施は全体のわずかに約24%と激減していた。こうした状況を踏まえ、本市では、硫黄島へNLPが全面移転するよう県や周辺自治体とともに国の関係機関や米軍に繰り返し求めていった。その結果、平成13年2月のNLPは厚木基地での訓練通告はなされたものの、結果的には硫黄島で全てのNLPが実施された。また、同年9月のNLPについても、事前通告どおり硫黄島で全面的に実施された。その後もNLPの大部分が硫黄島で実施されており、NLPの騒音状況は次第に改善されつつある。また、平成14年2月4日には、NLPの日米両国政府了解事項として、次の事項が確認された。

- 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ことが確認されたところである。

しかし、平成19年5月には、県知事及び本市市長も含めた周辺市長の中止要請にも係らず、厚木基地では7年振りとなるジェット機によるNLPが実施され、夜遅くまで続いた訓練による激しい騒音は周辺住民に耐え難い苦痛を与え、非常に多くの苦情が寄せられた。

また、NLPに先立ち、昼夜にわたり通常訓練と称される訓練のための離着陸がひんぱんに行われており騒音問題の解決には至っていない。本市では、厚木基地から100海里圏内へ早急に厚木基地に代わる代替訓練施設の整備をはじめとする抜本的な対策を講じるよう関係機関に粘り強く働き掛けを行っている。



## (2) NLP施設移転誘致問題

厚木基地の代替訓練施設として整備された硫黄島の利用はあくまで暫定的なものである。政府は昭和58年以来、三宅島をその重点候補地と考え、地元の理解を得るための調整を進めてきている。しかしながら、地元の理解が得られず、加えて火山活動が続くなど訓練施設の設置にとって厳しい状況のため、移転問題の解決には至らなかった。

こうした中、平成15年1月30日、広島県沖美町がNLP施設を同町にある大黒神島（無人島）に誘致する動きが表面化した。しかし、この報道がなされると広島県をはじめとする周辺の自治体や同町の住民から誘致反対の声が沸き上がった。町長は誘致の白紙撤回を決定し、辞職。わずか7日間で広島県沖への誘致問題は終結をみた。

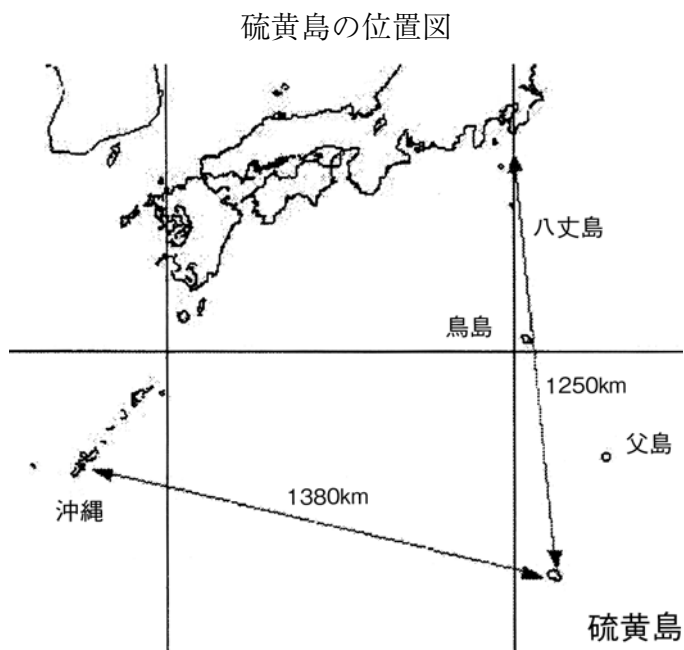
その後、平成18年の米軍再編協議の最終合意の中で暫定施設である硫黄島に代わる恒常的なNLP施設の選定が盛込まれたが、今だ大きな進展は見られず、市議会や県及び周辺市と連携を図り、早期選定、整備を政府関係機関に強く働き掛けている。

## (3) 硫黄島の概要

### ① 位置及び現況

硫黄島は、東京から南へ約1,250km、東京とサイパン島のほぼ中央に位置し、摺鉢山（標高169m）をかなめとして北東8.3km、最大幅4.5kmの扇形の島で面積約22km<sup>2</sup>、周囲約24kmの小笠原諸島の火山島である。北緯24°44′、東経141°22′に位置し、台湾北部と同緯度で亜熱帯に位置する。温度からは熱帯に属するが海洋性の気候で、夏の終わりから秋にかけては台風の経路になっている。陸地は、銀ネムに覆われており、気温は最高40℃近い日もあり、年間平均気温は約23℃である。

硫黄島は、第2次世界大戦中、日米間において戦史に残る壮絶な戦闘が繰り広げられ、双方で約5万人にも及ぶ戦死傷者を出した日本軍玉砕の地としても知られており、ジャングル内の戦時中の地下壕跡には、未だに多数の遺骨が眠っている。昭和43年6月に米国より返還され、現在は民間人の居住はなく、海上自衛隊、航空自衛隊が駐屯しており、主要施設として東西に延びる滑走路（2,650m×60m）、管制塔、



自衛隊宿舎、倉庫などがある。

## ② NLP関連施設の整備状況

防衛施設庁は、硫黄島におけるNLP関連施設として平成元年度から平成4年度までに総額約167億円をかけ施設整備を進め、当初の施設は平成5年3月に完成した。その後、米側の追加要望により平成6年度から平成13年度に掛けて約50億円を投入し、貯油施設、一般宿舎、非常用灯火施設等の追加整備を行っている。



硫黄島

### 3 騒音実態調査

#### (1) 騒音

人は日常音に囲まれて生活しているが、これらの音は聞く人によって心理的、感覚的なものが大きく作用し、それぞれ感じ方が違う。一般に騒音といわれるものは、大きな音、会話や通話の妨げになる音など「ないほうがよい音」とされている。なお、騒音の測定単位としては「dB」が用いられている。

#### 音のめやす

130dB	… 最大可聴値（疼痛音）
120dB	… ビル工事現場
110dB	… 自動車の警笛
100dB	… 電車通過時の線路わき
90dB	… 交通量の多い交差点
80dB	… 電車の中
70dB	… 電話のベル（1m）
60dB	… 普通の会話

#### (2) 航空機騒音と環境基準

航空機のジェット化等により、空港周辺地域において航空機騒音問題が起き、民間や防衛施設の飛行場で訴訟問題に至っているが、昭和42年に「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害防止等に関する法律」が制定され、騒音対策の基礎ができた。さらに、昭和48年12月27日公害対策基本法（昭和42年法律第132号）第9条に基づく騒音に係る環境上の条件のうち、航空機騒音に係る環境基準（環境庁告示第154号）の告示がなされた。平成5年11月19日に公害対策基本法が廃止され、現在は、環境基本法により同様に定められている。なお、環境基準は、地域の類型ごとに次表のとおり定められており、各類型を当てはめる地域は、都道府県知事が指定している。

地域の類型	基準値（単位：WECPNL）
I	70以下
II	75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、公共用飛行場等の周辺地域においては、新設飛行場や既設飛行場に対し基準達成期間がそれぞれ別表のとおり定められている。ただし、自衛隊等が使用する飛行場周辺においては、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、公共用飛行場等に対する類似条件にある別表の区分に準じて、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されている。

飛行場の区分		達成期間	改善項目
新設飛行場		直ちに	
第三種空港及びこれに準ずるもの			
既設飛行場	第二種空港 (福岡空港を除く)	A	5年以内
		B	5年以内に、85WECPNL未滿とすること又は85WECPNL以上の地域において屋内で65WECPNL以下とすること。
	新東京国際空港		
第一種空港 (新東京国際空港を除く) 及び福岡空港		10年をこえる期間内に可及的速やかに	1 5年以内に、85WECPNL未滿とすること又は85WECPNL以上の地域において屋内で65WECPNL以下とすること。 2 10年以内に、75WECPNL未滿とすること又は75WECPNL以上の地域において屋内で60WECPNL以下とすること。

### WECPNL (W値) とは

WECPNL (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level) は、「加重等価継続感覚騒音基準」と訳され、音響の強度、頻度、継続時間及び発生時間帯等の諸要素を加味し、夜間及び深夜における騒音に重みづけを行った航空機騒音の評価（うるささ指数）単位である。

一般の騒音の大きさは、dBで表されるが、これに対する聴感とは別に、音のうるささに対する感覚を導入し、これに騒音の継続時間による補正や、航空機騒音独特の特異音成分を含むことに対する補正を考慮し、さらに、発生回数を時間帯によって重みづけし、人の生活に与える影響を評価する航空機の騒音基準がWECPNLである。

WECPNLでは、騒音とその発生時刻の関係について、午前7時から午後7時までに発生した騒音回数を1とした場合に、午後7時から午後10時までの1回は3倍に、午後10時から翌朝7時までの1回は10倍にそれぞれ評価し直し、1日24時間のうちに特に夜間の騒音を重要視している。

### (3) 騒音測定

過密化した市街地の中にある厚木基地では、米軍及び海上自衛隊の航空機が訓練を続けており、これがもたらす騒音は基地周辺住民の生活環境に多大なる影響を与えている。こうしたことから、本市は市内6ヶ所（県設置2ヶ所、市設置4ヶ所）に自動記録騒音計を設置

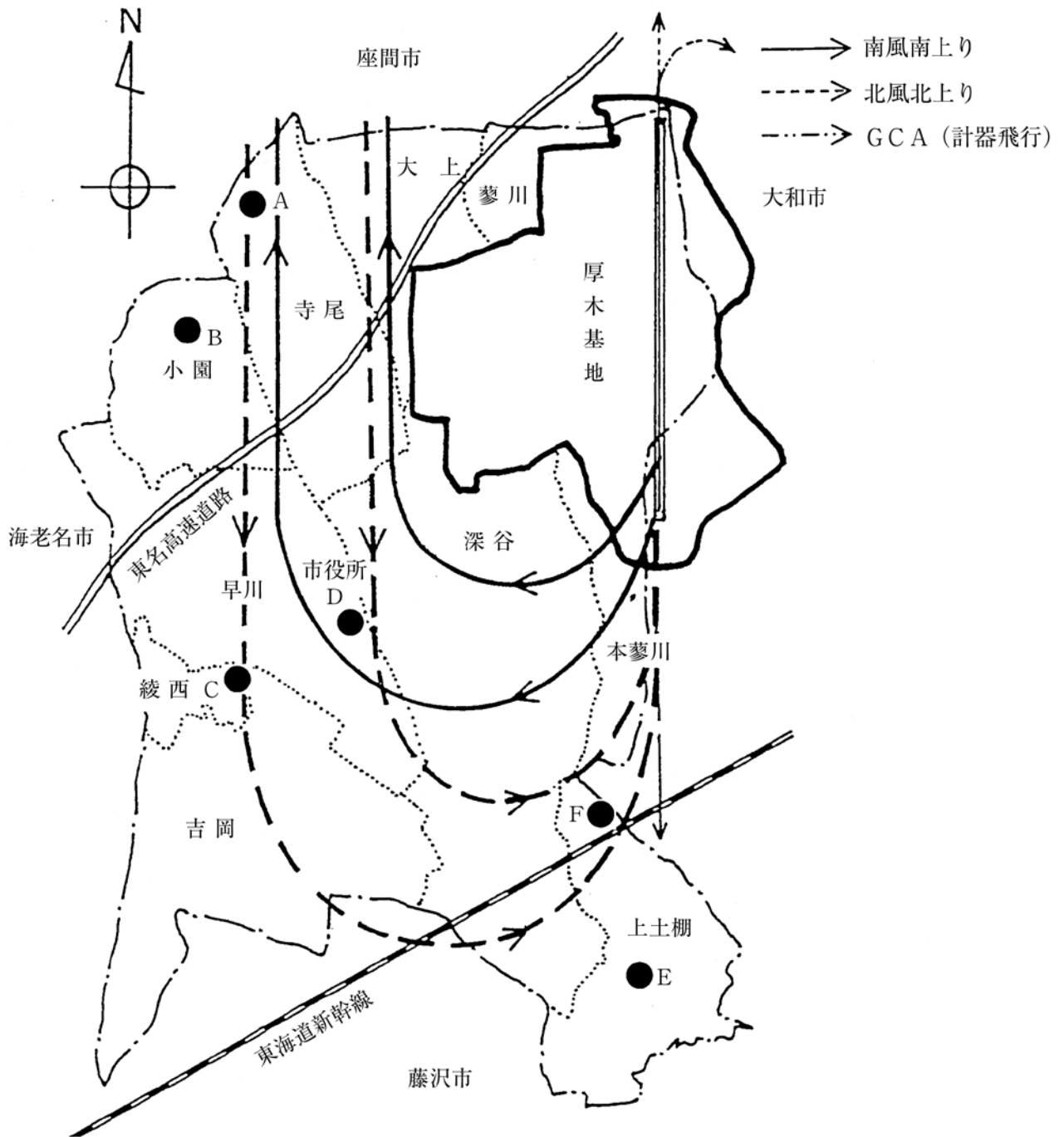
し、騒音の実態を把握するとともに騒音軽減の要請活動の際の資料とするため、常時測定を実施している。

また、測定地点の結果は、常時オンラインシステムを利用し市役所まで送られており、市内各所の状況が把握できるようになっている。また、騒音資料等の作成も迅速化し、事務の省力化を図っている。

位置	調査地点	調査開始年月日	設置者	測定機器
A	滑走路中心から北西約3km (寺尾いずみ会館)	昭和59年5月	市	リオン製 NA-36型
B	滑走路中心から西約3.3km (早園小学校)	昭和60年6月	〃	〃
C	滑走路南端から西約3km (綾西小学校)	昭和56年4月	県	〃
D	滑走路中心から南西約3km (綾瀬市役所)	昭和63年4月	市	〃
E	滑走路南端から南約2.8km (綾南地区センター)	昭和54年4月	〃	〃
F	滑走路南から南約1.8km (上土棚北の個人宅)	昭和52年9月	県	〃

※測定方法は70dB以上が5秒以上の継続音、A～Fの位置については、P39の地図を参照

飛行コース及び騒音調査地点



#### (4) 測定結果

##### 年間測定回数等の比較

(A地点)

滑走路中心から北西約3Km

区分		14年	15年	16年	17年	18年
年間測定回数	70dB以上	15,215	16,574	15,797	12,596	13,740
	80dB以上	3,202	2,380	2,482	2,147	2,045
年間最高音		105dB	106dB	107dB	107dB	107dB
1日平均回数		41.7	45.4	43.2	34.5	37.6

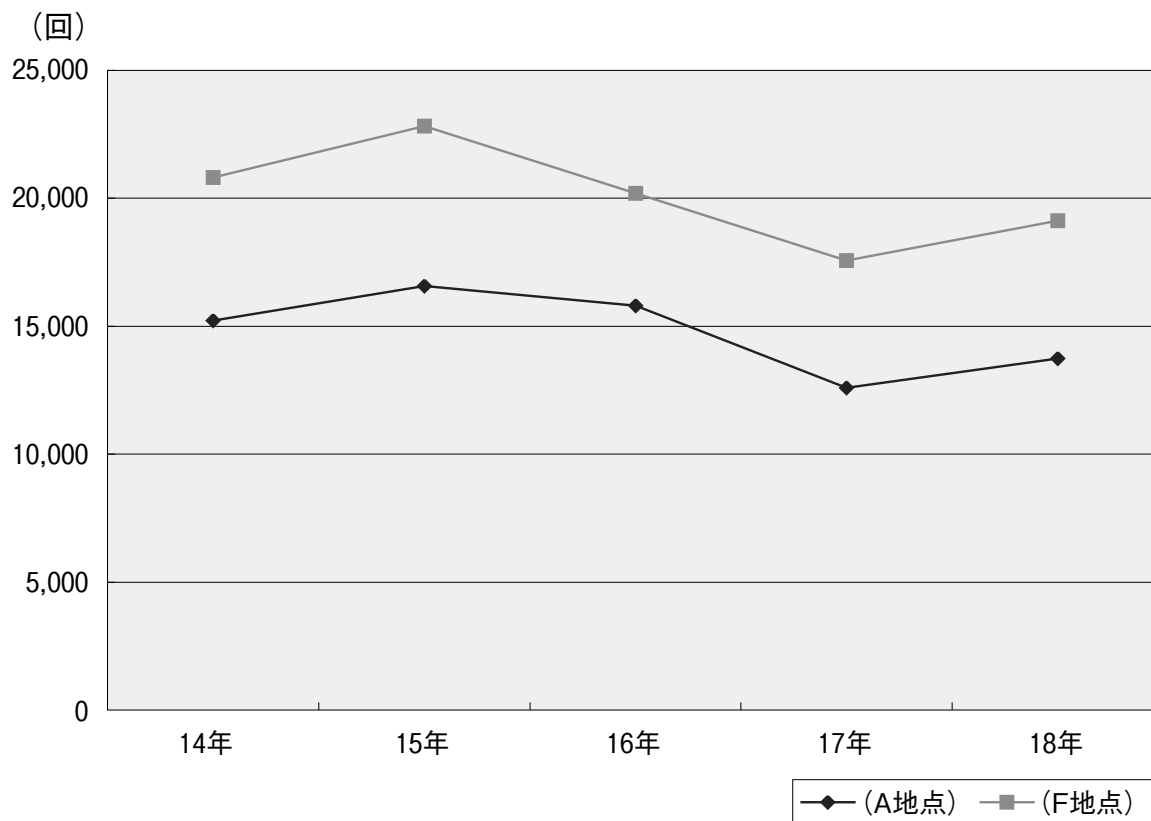
(F地点)

滑走路南端から南約1.8Km

区分		14年	15年	16年	17年	18年
年間測定回数	70dB以上	20,806	22,832	20,191	17,573	19,127
	80dB以上	10,607	9,685	8,728	7,685	7,297
年間最高音		118dB	114dB	113dB	115dB	116dB
1日平均回数		57.0	62.5	55.3	48.1	52.4

※ 測定回数は、70dB（総回数）が5秒以上継続した数値で、80dB以上はその内数

##### 70dB以上の騒音測定回数の推移



#### 4 厚木飛行場周辺の航空機騒音軽減対策

昭和30年代、ジェット機の厚木基地への飛来が頻繁になりはじめ、その騒音に耐えきれなくなった周辺住民のために、県や市で騒音緩和のため基地司令官と折衝を重ねた。

一方、国において昭和35年10月に厚木海軍飛行場周辺における航空機の騒音緩和についての方策を検討する目的で、日米合同委員会に厚木航空機騒音対策特別分科委員会が設置された。その結果、「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、昭和38年9月19日の日米合同委員会で合意された。

その後、昭和44年11月の合同委員会において、飛行高度の制限措置、ジェットエンジン試運転時間の制限など一部の改正がされた。

しかしながら、本市の状況は、昭和30～40年代とは比較にならないほど変化しており、抜本的に改正を求めている。特に、飛行活動についての時間制限の見直しや今後行わないことが決定されたデモンストレーションの規制に関わる部分の削除などを市議会や市基地対策協議会とともに関係機関に強く要望している。

##### 厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減措置（抄）

昭和38年9月19日

日米合同委員会で承認

#### 4 a 飛行活動についての時間制限

(1) 22:00時から06:00時までの間、厚木飛行場におけるすべての活動（飛行及びグループ・ラン・アップ）は運用上の必要に応じ、及び合衆国軍の態勢を保持する上に緊要と認められる場合を除き禁止される。

(2) 訓練飛行は日曜日には最小限に止める。

#### b 抑制したアフターバーナーの使用

厚木海軍飛行場隣接区域の上空を高出力で長く低空飛行することを避けるため、アフターバーナー装備の航空機を操作する操縦士はすべて、厚木海軍飛行場空域内においてできるだけ速やかに離陸・上昇することが要求される。しかしながら、アフターバーナーは、安全飛行状態を持続するために継続して使用しなければならない場合、又は、運用上の必要性による場合を除き、飛行場の境界線に達する前に使用を停止しなければならない。

c 必要な「反射鏡利用による着艦訓練」（ミラー・ランディング・プラクティス）の一部を実施するための他の飛行場の使用必要とされる「空母着艦訓練及び反射鏡利用による着艦訓練」（キャリア・アンド・ミラー・ランディング・プラクティス）の一部を実施するため、厚木海軍飛行場の付属飛行場を使用する場合は、現在厚木海軍飛行場で実施されている適当な諸規則が原則として適用される。

#### d 飛行活動の規制

(1) 離陸及び着陸の間を除き、航空機は、人口稠密地域の上空を低空で飛行しない。

(2) 航空機は、運用上の必要性がなければ、低空で高音を発する飛行を行ったり、



あるいは、他人に迷惑を及ぼすような方法で操縦をしない。

(3) 航空機は、厚木海軍飛行場周辺の空域において、曲技飛行及び空中戦闘訓練を実施しない。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ない。右は、合衆国海軍が指定された空対空訓練区域において空中戦闘訓練を実施する場合には適用しない。

(4) 空母着艦訓練（キャリア・ランディング・プラクティス）及び反射鏡利用による着艦訓練（ミラー・ランディング・プラクティス）のための航空機は（場周）経路にあっては2機に制限される。

(5) 空母着艦訓練（キャリア・ランディング・プラクティス）或いは、反射鏡利用による着艦訓練（ミラー・ランディング・プラクティス）巡航速度は、1マッハ以下にとどめる。

e 飛行高度の規制措置

(1) 離陸及び着陸の間を除き、空母着艦訓練（キャリア・ランディング・プラクティス）或いは反射鏡利用による着艦訓練（ミラー・ランディング・プラクティス）のための航空機は、特定のタイプの訓練を必要とする場合を除き、平均海面上を1,600フィート以下で飛行しない。特種な訓練は、訓練の必要に見合った必要最小限度に留めるものとし、かつ、そのパターンは、平均海面800フィート以下は通らない。

（昭44.11.20 第201回日米合同委員会において改定）

(2) 管制塔員は、当海軍飛行場の場周経路（トラフィックパターン）上の航空機の目視監視を行う。これは、管制塔員を有するすべての空港における標準的な運行方法である。

f 運用能力又は、態勢をそこなわれる場合を除き、ジェットエンジンは18：00時から08：00時までの間、試運転されない。

（昭44.11.20 第201回日米合同委員会において改定）

g 消音器の使用

(1) ジェットエンジンスタンドもしくは、テストセル地区におけるジェットエンジンテストの実施にあたっては、厚木海軍飛行場は、実行可能なできるだけ早い時期に効果的な消音器を装備し、それを騒音減衰のため使用する。

(2) エンジンテストを行うためには、ジェットエンジンテストセル地区が使用される。ただし、テストセルに適合しないジェット機エンジンがテストされなければならないような限られた場合は例外とする。そのような状況下においては、騒音の持続時間とレベルを最小限に保つように最大の注意が払われるものとする。

（昭44.11.20 第201回日米合同委員会において改定）

h ヘリコプター飛行区域の制限

ヘリコプターは、厚木海軍飛行場が設定した発着ルートを飛行する。ただし、右は、緊急の目的又は、年間定期行事に際してデモンストレーションのため飛行する場合には適用しない。

i 操縦士の教育

すべての操縦士は、周辺社会に多くの影響を与えている航空機騒音問題について、できるだけ多くの機会に十分な教育を受けるものとする。

j 騒音対策委員会の設置

すべての可能な方法が検討されることを確実にするため、合衆国軍構成員からなる騒音対策委員会を設置すること。

k 広報活動

騒音抑制に関するすべての様相及びすぐに役に立つ防衛力を持つことの必要性について周辺の住民に知ってもらうよう、あらゆる機会を利用する。

l 渉外連絡

(1) 厚木海軍飛行場司令官は、現地の騒音問題について地元当局又は、一般の人々と連絡をとる場合は、事前に座間防衛施設事務所に通報するよう努力する。

(2) 今後、厚木海軍飛行場司令官と日本政府（防衛施設庁）の代表者は、航空機騒音軽減のための新装置又は、方法についての情報を入手次第交換することとする。

年に一回、通常7月1日頃、厚木海軍飛行場司令官は、日本政府からの要請を受けた上で、過去12カ月間の厚木海軍飛行場における四半期毎の平均月間離着陸回数を示す四つの数字を提供する。要求があれば、厚木海軍飛行場の付属飛行場についても同様な統計数字を提供する。

## 5 NHK放送受信料の減免

航空機のジェット化に伴い、昭和35年頃からテレビ、ラジオの難視聴問題が生じ、受信料減免の住民要望が高まった。

その後、昭和36年9月の郵政省、NHK、防衛施設庁等の合同実態調査や全国規模の運動により、ようやく昭和39年4月にラジオ受信料の全額免除、テレビジョン受信料の半額免除の措置が採られるようになった。

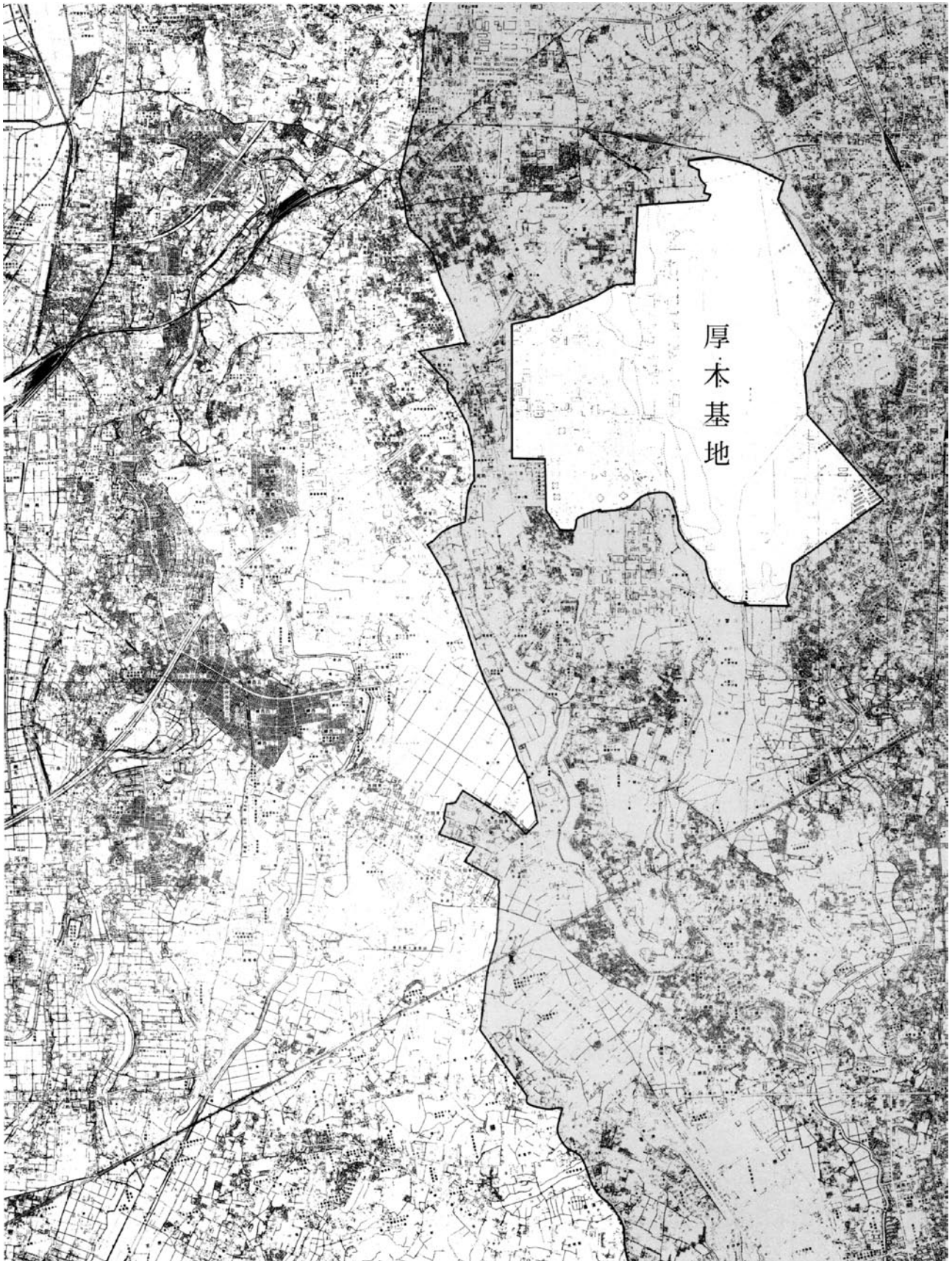
対象区域は、当初飛行場の主要着陸帯の短辺の延長で飛行場外辺から各1km、長辺の延長各2kmの範囲であったが、昭和45年4月から短辺の延長各1km、長辺の延長各5kmに区域の拡大が行われた。

なお、昭和57年4月1日、日本放送協会放送受信料免除基準が改正され、NHKによる半額免除の措置が廃止され、その代替として(財)防衛施設周辺整備協会が「放送受信障害対策助成金」として、受信料の半額を助成する制度が新たに設けられたが、平成18年からは防衛省が直接補助するようになった。平成20年2月からは口座振替による12ヶ月前払の補助額を限度額として算定された額が助成されるようになった。

(参考：補助額の変更内容)

支払方法	契約種別	2ヶ月払		6ヶ月払		12ヶ月払	
		現行	変更後	現行	変更後	現行	変更後
口座振替等	地上契約・衛星契約	1,345	1,240	3,825	3,720	7,455	変更無
訪問集金	地上契約・衛星契約	1,395	1,240	3,975	3,720	7,745	7,455

テレビ受信料減免区域



## 6 テレビジョン共同受信施設の設置

航空機が飛行すると、テレビジョンの映像障害が発生するという市民からの訴えにより昭和54年からNHKの協力を得て、市内全域にわたり電波障害実態調査を実施したところほぼ全域に障害が発生している事が判明した。この調査資料に基づき、国と協議を重ねた結果、「防衛施設周辺的生活環境の整備等に関する法律」第3条に規定する障害防止事業として採択され、昭和55年度からテレビジョン共同受信施設を順次設置し、平成6年度市内全域が完了した。

テレビジョン共同受信施設への加入は、住民の判断に委ねているところであるが、平成19年3月31日現在の加入率は、市内全体で約60%になっている。

平成6年度以降現在まで、設置年度の古い施設から順次、国の補助金により機能更新工事を実施している。

なお、テレビジョン共同受信施設の設置後の維持管理運営については、地域ごとに組合を組織し、施設を良好な状態に保つよう委ねている。また、昭和63年度からは、住民からの要望を踏まえ、定期的に施設の保守点検業務を行っている。こうした維持管理に係る費用については、国からの補助金が得られていないため、施設の補修費や移設費等の維持管理が住民の多大な負担となっている。

また、地上波デジタル放送への対応については、国の補助金により、既存のテレビジョン共同受信施設の改修工事を平成21年度から順次行い、平成22年度末までに全ての施設の改修を終える計画である。



受信点

## 7 厚木基地騒音訴訟

厚木基地の航空機騒音について、昭51年9月8日に大和市の住民が中心となり、総勢92名が国を相手取り航空機発着差し止めや過去の損害賠償などを求めて、横浜地方裁判所に訴えを起こした（第一次訴訟）。昭57年10月20日、過去の損害賠償を認める一部勝訴の判決が下されたが、原告、被告双方とも不服として東京高等裁判所に控訴した。その後、昭和61年4月9日に東京高等裁判所では、1審で一部認められた過去分の損害賠償も退ける判決が下されたが、原告側は不服とし、同年4月22日、最高裁判所へ上告し、平成5年2月25日、過去の損害賠償については、原審の破棄、差し戻し、その他は上告を破棄する最高裁判決が出された。平成7年12月26日、過去の損害賠償についての東京高等裁判所の差し戻し審判決が出され、W値80以上の騒音被害については、損害賠償が認められ、原告、被告とも上告せず判決が確定した。

また、昭和59年10月22日には、第一次訴訟と同様な訴えを厚木基地周辺住民161人が横浜地方裁判所に起こした（第二次訴訟）。8年余の審理を経て平成4年12月21日、原告側の一部勝訴の判決が下りたが、原告、被告双方とも不服として東京高等裁判所に控訴した。平成11年7月23日、W値80以上の騒音被害については、過去の損害賠償を認める控訴審判決が出され、原告、被告とも上告せず判決が確定した。なお、この判決では、危険への接近理論を一部の原告に採用し、対象となる原告に対しては損害額の減額を行っている。さらに、平成9年12月8日には、過去分及び将来分の損害賠償を求める訴えを、基地周辺住民5,047人が横浜地方裁判所に起こした（第3次訴訟）。

平成14年10月16日、W値75以上の騒音被害については、過去の損害賠償を認めるとともに、危険への接近理論も退ける判決が出された。10月29日、国は判決を不服として東京高等裁判所に控訴し、10月30日には原告側も一部控訴を行い、平成17年7月26日に結審し、平成18年7月13日に判決が言い渡され、原告、被告とも上告せず判決が確定した。

平成19年12月17日には、損害賠償請求と民事・行政訴訟による飛行差し止め請求を過去最大となる6,130人が横浜地方裁判所に提訴した。（第四次訴訟）

(1) 第一次厚木基地騒音訴訟（昭和51年9月8日 横浜地方裁判所に提訴）

原告団	92名（大和市91名、座間市1名）
被告	国
弁護団	20名
提訴内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 毎日午前8時から翌朝8時までの一切の飛行、エンジンテスト活動の禁止</li> <li>2 それ以外の午前8時から午後8時までの間も基地周辺で、65ホン以上の航空活動の禁止</li> <li>3 過去の損害に対し、月23,000円（弁護士料15%を含む。）を昭和35年1月以降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。その他、訴訟救助と仮執行の宣言を求めている。</li> </ol>
結 審	昭和56年6月17日
判 決	昭和56年10月20日
判決主旨	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 夜間及び早朝の航空機の離着陸等の差し止め、その他の時間帯における音量規制請求にかかる訴えは不適法であり却下</li> <li>2 昭和56年6月18日以降生ずべき損害賠償請求の訴えは不適法であり却下</li> <li>3 提訴日の3年前以前（昭和48年9月8日以前）に発生した損害についての賠償請求権は、時効により消滅</li> <li>4 国は原告の提訴3年前から56年6月までの間、W値80区域内の原告80人に対し総額3,600万円余の損害賠償を支払え。</li> </ol>
控 訴	昭和57年11月2日（原告、被告双方が東京高等裁判所へ）
結 審	昭和60年8月28日
判 決	昭和61年4月9日
判決主旨	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 夜間及び早朝の航空機の離着陸等の差し止め、その他の時間帯における音量規制請求にかかる訴えは不適法であり却下</li> <li>2 原告らの被害は受忍限度内であり、過去の損害賠償の請求は棄却</li> <li>3 将来の損害賠償請求は不適法であり却下</li> </ol>
上 告	昭和61年4月22日（原告が最高裁判所へ）
判 決	平成5年2月25日
判決主旨	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 自衛隊機の運行は防衛庁長官にゆだねられた公権力の行使であり、民事上の請求として、自衛隊機の差し止めを求めるのは不適法であり却下。</li> </ol>

	<p>米軍機の差し止め請求は、条約等に基づく、国の支配の及ばない第三者の行為の差し止めを国に求めるのは失当であり棄却</p> <p>2 騒音などの被害は、住民側が当然受忍しなければならない軽度の被害とは言えず、受忍限度内とした原審は、不法行為における侵害行為の違法性に関する法理の解釈適用を誤った違法があり、違法性の判断及び損害賠償額の算定等についてさらに審理を尽くす必要があり、原審に差し戻す。</p> <p>3 将来の損害賠償請求にかかる訴えを不適法として却下すべきとした原審の判断は、正当として是認する。</p>
差し戻し審 結 審	平成7年5月25日（東京高等裁判所）
判 決	平成7年12月26日
判決主旨	国は原告の提訴3年前から平成7年5月までの間、W値80以上の区域に居住する原告72人に対し総額1億600万円の損害賠償を支払え。

(2) 第二次厚木基地騒音訴訟（昭和59年10月22日 横浜地方裁判所に提訴）

原 告 団	161名（大和市85名、綾瀬市40名、海老名市12名、座間市9名、藤沢市8名、相模原市7名）
被 告	国
弁 護 団	139名
提訴内容	<p>1 毎日午後8時から翌朝8時までの一切の飛行、エンジンテスト活動の禁止</p> <p>2 それ以外の午前8時から午後8時までの間も基地周辺で65ホン以上の航空活動の禁止</p> <p>3 過去の損害に対し、月23,000円（弁護士料15%を含む。）を昭和35年1月以降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。その他、訴訟救助と仮執行の宣言を求めている。</p>
結 審	平成3年12月16日
判 決	平成4年12月21日
判決主旨	1 米軍機については夜間飛行の差し止め及び騒音到達の禁止を求める訴えは不適法であり却下、また、自衛隊機については適法であるが、自衛隊機のみによる証拠はなく、訴えは理由がなく棄却

	<p>2 平成3年12月17日以降生じる損害賠償の訴えは不適法であり却下</p> <p>3 提訴日の3年前以前（昭和56年10月22日以前）に発生した損害についての賠償請求権は、時効により消滅</p> <p>4 国は原告の提訴3年前から平成3年12月までの間W値80区域内の原告133人に対し総額1億1,000万円の損害賠償を支払え</p>
控 訴	<p>平成4年12月25日（原告が東京高等裁判所へ）</p> <p>平成4年12月28日（被告が東京高等裁判所へ）</p>
結 審	平成10年12月17日
判 決	平成11年7月23日
判決主旨	<p>1 自衛隊機に係る飛行差止請求の訴えは不適法として、1審判決を取り消し請求棄却</p> <p>2 米軍機に係る飛行差し止め請求の訴えは被告の支配の及ばない第三者の行為の差し止めを請求する主張自体が失当として控訴棄却</p> <p>3 過去の損害賠償請求の訴えは、消滅時効を認めたとえ、W値80以上の区域については騒音被害が受忍限度を超えている。なお、危険への接近理論を一部の原告に採用</p> <p>4 将来の損害賠償請求の訴えは不適法</p> <p>5 国は原告134名に対し、1億7,017万円を支払え</p>

(3) 第三次厚木基地騒音訴訟（平成9年12月8日 横浜地方裁判所に提訴）

原告団	<p>2,823名（大和市2,115名、綾瀬市248名、海老名市190名、座間市174名、相模原市55名、藤沢市41名）</p> <p>※その後の追加提訴により、原告数は5,078名</p>
被告	国
弁護団	12名
訴訟内容	過去の損害に対し、月23,000円（弁護士料15%を含む。）を平成9年12月以降居住期間に応じて支払え。また、航空機騒音がW値75を下回るまで同月額を支払え。その他仮執行の宣言を求めている。
結 審	平成14年1月23日
判 決 日	平成14年10月16日



判決主旨	<p>1 被告による厚木基地の設置管理には違法があると言わざるを得ない。</p> <p>2 W値75以上の地域に居住する原告らについて、受忍限度を超える被害を受けていると判断</p> <p>3 減額の法理として、危険への接近の理論を適用することは適当でない。</p> <p>4 原告4,935名に対し、27億4,600万円を支払え</p>
控 訴	<p>平成14年10月29日（被告が東京高等裁判所へ）</p> <p>平成14年10月30日（原告が東京高等裁判所へ）</p>
結 審	平成17年7月26日
判 決	平成18年7月13日
判決主旨	<p>1 1審判決の判断と同様に、航空機騒音環境基準の類型1の地域でW値75以上の地域に居住する住民ら、類型2の地域でW値80以上の地域に居住する住民らは、厚木基地の航空機騒音で受忍限度を超える被害を受けていると認定するのが相当だ。</p> <p>2 基地の設置管理に瑕疵があるというべきで、国は住民らに対し、国家賠償法2条1項に基づき、騒音の程度に応じた損害を賠償すべき責任がある。ただし、類型2の地域でW値80未満の地域に居住する住民らは、受忍限度を超える騒音被害を受けていたと認められないので、請求は棄却すべきと判断する。</p> <p>3 騒音の実態を正確に把握することは極めて困難というべきで、危険への接近の理論を適用するのは妥当でない。</p> <p>4 住民らが居住する区域ごとにW値を基準として一律に算定し、その額は1審判決と同じ基準額とするのが相当だ。</p> <p>5 住宅防音工事の助成を受けた者と同居者は減額すべきで、認容した賠償額の合計は40億4000万円となる。</p> <p>6 控訴審口頭弁論終結の日から後の賠償請求についての訴えは、不適法として却下すべきと判断する。</p> <p>7 将来の侵害行為が違法性を帯びるかどうかと、住民が受ける損害の有無と程度は、複雑多様な因子で左右される。</p> <p>8 住民らは、賠償を求める期間を控訴審の口頭弁論終結翌日から1年間に限れば、たとえ1年間に限定したとしても、賠償請求権の成否とその額を、あらかじめ一義的に明確に認定できないことに変わりはない。</p>

(4) 第四次厚木基地騒音訴訟（平成19年12月17日 横浜地方裁判所に提訴）

原告団	損害賠償請求訴訟（平成19年12月17日時点） 6,130名（大和市3,962名、綾瀬市603名、座間市400名、海老名市193名、相模原市600名、藤沢市198名、茅ヶ崎市6名、町田市84名） 飛行差止め請求訴訟 105人（平成19年12月17日時点）
被告	国
弁護団	25名
訴訟内容	（損害賠償請求訴訟） 過年分と騒音解消までの将来分について、原告一人当たり原則月23,000円支払え。 （飛行差止め請求訴訟） 騒音により人格権を侵害された。基地を共同利用する米軍機と自衛隊機の飛行差止めを求める。

## 8 騒音問題に関する運動等

### (1) 市民署名運動

昭和61年の空母ミッドウェーの長期間改修時に実施された訓練や艦載機の交替に伴い、翌年夏季には長期間、長時間にわたり慣熟訓練が実施され、激しい騒音に基地周辺住民は耐えかねていた。

こうした中、昭和62年9月から10月にかけて、自治会が中心となり航空機騒音解消を求める陳情署名運動が行われた。陳情の内容は、①NLPの即時中止と代替訓練施設の早期建設、②当面の緊急措置として訓練の分散化、午後8時以降の訓練の禁止、③市全域を住宅防音工事対象区域とするなどであり、人口の約79%にあたる59,319名分の署名が集められた。

また、平成4年7月から8月にかけて航空機騒音の解消とNLPの硫黄島への全面移転を求める署名が行われ、本市、大和市、海老名市、座間市の各市民が歩調を合わせ、4市で約28万人、本市だけでも51,448人分が集められ、基地周辺の騒音被害の深刻さが浮き彫りにされた。

### (2) 騒音解消要請運動

本市は長年にわたり、国や米軍に厚木基地の航空機騒音の解消について要請を行ってきた。こうした中、昭和58年から、夜間連続離着陸訓練（NLP）が本格的に実施され、基地周辺の広範囲に騒音被害が及ぶようになったことから、本市だけでなく県を中心に関係7市連名で要請活動を行うようになった。

その後、昭和63年には、さらに実効ある運動を進めるために、県及び周辺市の行政、議会関係者及び地元選出国會議員をメンバーとする「厚木基地騒音対策協議会」を発足させ、NLPの硫黄島訓練施設での全面的実施に向け具体的に取り組んできている。取り組みのひとつとして、平成8年度からは、厚木基地の開放日に実施されていたデモンストレーションフライトの中止についても要請活動を実施した結果、平成14年5月に在日米海軍より、今後行わないことが明言された。

このほか、騒音問題に関しては、県及び県内9市で組織する「神奈川県基地関係縣市連絡協議会」や「厚木基地周辺5市議会議長会基地対策協議会」においても国の関係機関に騒音解消を求める要望を実施している。

#### ※ 県と基地周辺関係7市とは

厚木基地の所在、運用により多種多様な被害を受けている自治体のことであり、綾瀬市のほか、神奈川県、横浜市、藤沢市、相模原市、大和市、海老名市及び座間市のことである。

#### ※ 厚木基地騒音対策協議会とは

昭和63年8月16日、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に連絡、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ことを目的として設立された。

協議会の構成は、会員として綾瀬市長、綾瀬市議会議長のほか、神奈川県知事、県議会議長及び県議会議員、横浜市、藤沢市、相模原市、大和市、海老名市、座間市の市長並びに議長、顧問として、神奈川県第12区、第13区、第14区、第15区及び第16区選出の衆議院議員及び県選出の参議院議員で構成されていたが、平成19年10月から茅ヶ崎市が加入している。

#### ※ 神奈川県基地関係県市連絡協議会とは

昭和39年5月21日、基地問題について県・関係市町が密接な連絡を保ち、相互に協力し、その解決を図ることを目的として結成され、平成5年度末に湯河原町の退会を期に現在の名称となった。

協議会の構成自治体は、綾瀬市のほか、県内に基地を抱えている神奈川県、横浜市、横須賀市、藤沢市、逗子市、相模原市、大和市、海老名市及び座間市となっている。

#### ※ 厚木基地周辺5市議会議長会基地対策協議会とは

昭和40年4月30日、厚木基地の移転促進を図るとともに、基地によって生ずる問題解決のため積極的な運動を展開することを目的に、綾瀬市、藤沢市、大和市、海老名市、座間市の各市議会の議長及び基地対策関係特別委員会の委員長で組織されている。

### (3) 訪米

騒音問題の解消を図るために県や本市をはじめとする周辺自治体がNLP代替訓練施設等の実現を国に要請した結果、硫黄島のNLP暫定代替訓練施設が平成5年3月に完成し、同年4月には米軍に施設が全面提供された。しかし、NLPの全面移転はされず、一部移転に止まった。このため、市長、議長が騒音に苦しむ市民を代表して県知事の親書を携えて訪米し、直接、米軍の高官と面会し、都市化、過密化の中でのNLPの実態と市民の苦悩を訴え、NLPの硫黄島全面移転を強く求めた。

最近では、NLPの90%以上が硫黄島訓練施設で行われてはいるが、厚木基地では比較的騒音の低い機種種のE-2CやC-2Aにより行われている。

- 訪米日程 平成5年11月7日から13日

- 要 請 先 太平洋艦隊航空司令官 ロバート J. スペーン中将  
太平洋艦隊司令長官 ロバート J. ケリー大将
- 会談内容 厚木基地周辺における騒音、特にNLPが社会問題になっていることは十分承知し、訓練は最小限に止めている。また、硫黄島は施設の利用を重ねるごとに、良い結果が得られると要請に答えた。

#### (4) NLP実施4基地関係市長意見交換会

平成13年1月29日、岩国市の井原市長の呼びかけにより、本土でNLPが実施されている4基地（三沢、横田、厚木、岩国）の関係市である三沢市、福生市、大和市、綾瀬市、岩国市の市長が大和市において一同に会し、NLPの騒音被害に苦しむ自治体がお互いの事情を理解し、一致して国と米軍に対し騒音解消を働きかけることを目的とした意見交換会が開催された。

意見交換会終了後、次の共同声明を発表した。

- ① NLPは硫黄島で実施すること。
- ② 硫黄島が暫定措置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関係市長や都、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。