

2014年11月11日

基地騒音被害

提言

市民自らの政策を持とう会

基地騒音は米軍機や自衛隊機が住民の居住地域で行う、飛行訓練や基地内で飛行前に行うエンジンテストなどで発生する、耳をつんざく轟音による基地公害である。その騒音で会話も電話もテレビの音も聞こえない、仕事は中断するなどの、日常生活への支障、睡眠の妨害やイライラといった身体的被害、ストレスやストレスがもたらす健康被害、それに墜落や部品の落下の不安といった精神的な被害などである。米軍基地周辺の住民はこんな被害を半世紀以上も受け続けているのである。

これまで住民は黙って被害を受忍していたのではない。国に被害解消の要請をしたが、解消どころか、基地は拡張され、被害が拡大されていったのである。岩国でも、住民の要請で滑走路を1キロメートル沖合に移設することによって被害解消を図っていたが、その最中に「厚木のひどい騒音を軽減するため」に、岩国への艦載機移駐が決められた。厚木では騒音を出せないが、岩国なら良いといわんばかりの移駐である。

しかも、厚木の住民は、「それでも騒音は残る、解消しない」と移駐に反対をしている。艦載機移駐は騒音のたらい回しで、何ら騒音の解決にならない。国はまったく無策である。

国がこれまで行った騒音対策は、1973年の「航空機騒音に係る環境基準について」（以下「環境基準」と呼ぶ）の制定と、これより約10年前の1963年の、厚木基地の飛行を規制する「厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減に関する協定」（以下「飛行協定」と呼ぶ）くらいである。その後他の基地も同じような合意をしているが、どこの基地も守られていない。

「環境基準」には「米軍基地にも適用できる政府見解がある」⁽¹⁾といわれているが遵守されていない。

司法も2010年の普天間騒音訴訟の福岡高裁判決で、「国が抜本的な騒音対策をしていない、「環境基準」も達成していない、「騒音防止協定」（飛行協定と同じもの）も遵守させていない」と国を厳しく非難した。これらのことからして、環境基準や飛行協定は、米軍が違反すれば改善させる根拠になる筈である。

ところが実際は、「環境基準」は暫定措置である家屋の防音工事をするだけで、環境基準は達成してないし、「飛行協定」は特別な事情がある場合を想定した例外規定が常態化して、違反があとを絶たない。

しかも日本政府は被害解消を求めるところか、「低空飛行訓練等に関する合意文書」(1999年1月14日)は、各基地の飛行協定が定めた低空飛行の制限高度を否定する合意をしている。「航空法」は「航空特例法」によって米軍機は適用除外とされているので、事実上米軍機の低空飛行高度を規制しない合意である。つまり市街地での飛行訓練を認めたもので、日本政府には米軍機による騒音被害を解決するということは全く念頭にないのである。

アメリカでは住民が軍用機の騒音にとっても敏感で、軍用機の騒音被害の予防策に力を入れている。市街地の上空を飛行するようなところに基地は作れないという基準があり、滑走路を中心に利用禁止区域(Clear Zone)や事故危険区域(Accident Potential Zone)を設け、建設や利用制限をして、安全の確保をしている。また、騒音の大きさによる騒音被害区域を設け、住宅や病院などの利用制限をして、騒音被害が起きないようにもしている。つまり市街地上空の飛行は出来ないのである。これが世界標準である。(3)(4)(5)

騒音が激しくなり、訓練に支障が生じて移転を強いられたNLP訓練飛行場の基地がある。そこは湿原や牧草地に囲まれた農家が点在する場所なのだが、それでも騒音が問題になり、移転しなければならなくなった。その訓練基地の建設候補地となった町では、訴訟がおき生態系への影響があるという理由で、国が敗訴し、建設を断念した。もう一つの候補地は、関係自治体や住民が反対し、住民投票が実施されたが反対派が勝利し計画が頓挫した。現在この町では基地に頼らない街づくりが行われているという。(3)(4)(5)

ハワイでは住民の反対でオスプレイが飛行出来なくなった。日本からアメリカに移動する米軍機は、アメリカで騒音を発生させないために、日本を夜間や深夜に飛立ち、アメリカに昼間に到着する時間帯で飛行している。アメリカでは、住民や環境に影響を及ぼすような飛行は出来ない。アメリカで出来ないことを日本で行っているのである。

守らない米軍も悪いが、黙って見過ごす日本政府の方がもっと悪い。そこには、未だに占領国と被占領国の関係を強いられる、日本の政治家や外務省、防衛省の“人”に問題がある。戦後70年にもなる。日本政府が筋をとおせばアメリカも応じる可能性は十分にあると思う。

なお、基地公害は航空機の騒音以外に、有害物質による環境被害も古くから起きている問題であり、沖縄の辺野古では自然破壊が起こされようとして

いる。これらの解決も急がなければならない問題である。

航空機騒音を改善するには

1 環境基準や飛行協定の遵守義務を強化する

基地周辺住民が、半世紀以上も生活への支障、身体や健康や精神的被害を受け続けているのは、大変な負担であり人権の侵害である。

軍事基地は日本国民の生活を脅かさない程度で活動しなければならない。アメリカでは実践されており、市街地上空の飛行ができない。これが世界標準である。

日本では「航空機騒音に係る環境基準」を米軍機に適用できるとする政府見解があるが、実際は適用されていない。民間の事業者が違反をすると、操業停止などの行政指導が行われ、改善されている。そして、厚木爆音訴訟では騒音の発生源である自衛隊機の飛行差し止めの判決が出たように、日本でも市街地の飛行ができないように、国が騒音発生源の米軍機などの飛行差し止めを出来るような規定にしなければならない。

また、各基地との飛行協定は国家間の合意であり、守らなければいけないのに守られていないので、守らなければいけない協定にし、騒音被害と航空機の墜落の危険から住民を守れるように改善を急がなければいけない。

1) 「航空機騒音に係る環境基準について」の改定について。

①暫定措置である家屋の防音工事を行ったとしても、環境基準を達成しなければならない猶予期間を明確に限定する。

②基準を達成しない場合は、国が米軍機にも飛行差し止めが出来る規定を設ける。

2) 「航空法」を米軍機への適用を除外にする航空特例法（昭和 27 年 7 月 15 日制定で航空法 38 条 1 項の適用除外にした）を廃止する。

3) 飛行協定を見直し、全国一律にする。

①住居地の騒音は「騒音に係る環境基準について」の地域の類型 A（専ら住居の地域）及び B（主として住居の地域）の住居地の騒音値とする。昼間（午前 7 時から午後 7 時までの間）は 55dB 以下、夕方（午後 7 時から午後 10 時までの間）は 50dB（環境基準を準用し昼間の騒音値から 5dB 引いた値にする）、夜間（午後 10 時から翌日の午前 7 時までの間）は 45dB 以下とする。

この基準は欧州夜間騒音ガイドライン概要（2007 年公表）に比べ厳しくはない。

- 4) 訓練空域以外の飛行訓練は禁止する。
 - ①住居地にかかる訓練空域は廃止する。
 - ②全国にある米軍の7つの移動ルート(パープル、イエロー、ブラウン、オレンジ、ブルー、ピンク、グリーン)での低空飛行訓練は禁止にする。

2 基地は住居地等に騒音や墜落等の危険が及ばない安全な場所であること

航空基地は基地を離発着する航空機の飛行、並びに地上で発生する騒音および墜落や部品落下などの危険が、住居地、工場、市街地に及ばない場所でなければならない。

- 1) 滑走路から離着陸する飛行コース下に居住地、工場、市街地があってはならない。
- 2) 航空基地から離着陸する航空機の飛行、又は基地の地上で発生する騒音値は「提言1の3)」の基準を越えてない距離又は飛行高度以上でなければならない。
- 3) この基準は既存の基地にも適用し、速やかに是正措置をする。

もし、以上の改善を行うに当たり「日米地位協定」の規定と相容れないところが生ずるならば、「日米地位協定」を改定するのが当然である。

起草者 津田利明

注記

1. 朝井志歩：『基地騒音：厚木基地騒音問題の解決策と環境的公正』（現代社会研究叢書；3）東京：法政大学出版社，2009.
2. 岩国市：『平成21年版の基地と岩国』岩国：岩国市，2009.
3. 林 公則：『軍事環境問題の政治経済学』東京：日本経済評論社，2011.
4. 林 公則：「軍事基地跡地利用における地方自治体・周辺住民の役割：ジャクソンビルを題材に」『都留文化大学研究紀要』第74集 2011. p.61-81.
5. 鈴木 滋：「米本土における基地機能の移転・再編と地域及び環境への影響：艦載機部隊移転・NLP施設建設計画をめぐる動きから」『レファレンス』2007. 10.