

市民自らの政策を持とう

第 20 回個人演説会



日時 2014年11月2日(日)
13:30-17:00

場所 岩国市福祉会館
3階 第一研修室
弁士 津田利明 (岩国市民)

河井 「岩国基地と基地公害」について数回提言をしていたいただきましたが、おりしも、「爆音訴訟」が行われていることでもあるし、今回は「基地騒音被害」に焦点を当てて、提言していただくことにします。

岩国基地と基地騒音被害

津田利明 (岩国市民)

提 言

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。」といわれ⁽¹⁾、特に「岩国飛行場は第1種空港」⁽²⁾であり、「環境基準」は適用できると考えられる。また「飛行協定」は日米の政府間の合意であり、守られて当然である。

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いないし、「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事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。アメリカでは市街地上空を飛行するよう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。これが世界標準でもある。⁽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基地がある。それはNLP訓練飛行場で湿原や牧草地に囲まれ、農家が点在する場所にあるのだが、それでも騒音が問題になった。また訓練基地建設の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。ものが言えないのか、言わないかは分からないが、そこには、未だに占領国と被占領国の関係を強られる、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し、拘束力を強化する

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、改善を急がなければならない。アメリカでは市街地上空の飛行ができない、これは世界標準でもある。日本では。「航空機騒音に係る環境基準」の米軍機に適用できるとする政府見解もあり、各基地との飛行協定は国家間の合意である。これらの基準を米軍に遵守させるべきであるが、遵守されていないのは、環境基準や飛行協定は努力目標にすぎず、また除外規定まであるためであるから、遵守しなければならないような拘束力を持たせるように改める。

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の罰則規定を設ける。

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。昼間は（午前 7 時から午後 7 時までの間）55dB 以下、夕方は（午後 7 時から午後 10 時までの間）50dB（環境基準を準用し 5dB 引いた値）、夜間は（午後 10 時から翌日の午前 7 時までの間）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 米軍基地を日本に返還し、自衛隊の管理で共同使用する

米軍基地を米軍の管理権ごと国に返還させ、自衛隊基地として自衛隊の管理の下におき米軍と協同使用に変える。

運用及び維持管理の責任は国と基地管理者（自衛隊）が負うことにする。

1) 基地を離発着する全ての航空機の飛行、及び基地内で発生する全ての騒音並びに飛行で発生する諸問題、及び維持管理の責任は基地管理者にあり、基地を統括する防衛省と所管大臣及び総理大臣が連帯して負う。

3 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はない。

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。

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：法政大学出版局，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.

資 料

I. 騒音被害と住民運動。

基地の騒音被害と被害解消の住民運動は半世紀以上前におきて、現在も続いている。これまで国は被害解消の要請を尻目に、基地を拡大させ被害を大きくさせてきた。

(1) 横田の被害と住民運動は 64 年以前から⁽¹⁾

☆横田は厚木より早く 1950 年頃には騒音軽減や基地拡張反対の運動を始めた。

☆しかし、国は 1950 年から 1960 年にかけて滑走路の延長など二度の基地拡張工事で、五日市街道の分断や国道 16 号などを曲げ、そして F4 ファントム戦闘機や C5A ギャラクシー輸送機を配備し就航させ、騒音被害を大きくした。

☆騒音被害は一つの町が消滅する程ひどいものだった。飛行コース下の町は窓ガラスが割れるほどの激烈な騒音で、「睡眠妨害、精神的情緒的被害、電話や会話の中断等による日常生活の妨害、難聴や耳鳴り等の身体的被害」など深刻な被害がおき社宅、都営住宅、商店街などが町から出て行き町が崩壊した。

☆それでもなお 1975 年 8 月には三四五部隊の強行移駐を行った。

☆これを切っ掛けに 1976 年 4 月 28 日に、市民が横田基地公害訴訟を提訴した。

☆横田の飛行協定の合意は訴訟係争中の 1993 年 11 月 17 日で、厚木より 30 年後だった。

(2) 厚木の被害と住民運動は 54 年以前から⁽²⁾

☆横田より少し遅れて地元自治体や神奈川県に、騒音被害解消の要請が始まった。

☆地元自治体が要請に応え、県と協力し 1960 年に全国で初めての騒音測定調査を行った。しばらくして自動記録騒音計を設置し常時騒音測定を開始した。

☆それでも国は 1957 年～1960 年にかけて 2 度の基地拡張を行った。

☆1960 年に住民組織を結成し防衛施設庁、防衛庁、外務省、地元市議会、座間防衛施設事務所など国に騒音解消の要請を始めた。

☆その結果、1963 年 9 月 19 日「厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減に関する協定」（通称、飛行協定）が全国に先駆けて合意されたが、米軍は遵守しなかった。

☆1963 年 12 月 2 日には横浜地方法務局と神奈川県人権擁護委員会連合会へ、人権侵犯の申し立ても行った。法務省の人権擁護局長は 1964 年 10 月 28 日に防衛施設庁へ騒音被害の救済を通知したが、国は救済に動かなかった。

(3) 岩国の被害と官民一体の運動は 46 年以前から

☆航空機の飛行のための建物の高さ制限により、既存の工場の煙突を切断され、工場機能の大部分が県外移転を強いられ、企業も岩国市も打撃をうけた。

☆1968 年 6 月米軍板付基地所属の F-4C ファントムジェット戦闘機が、九州大学構内に墜落した事故を切っ掛けに、基地移転を要望する世論がおこり、国は「墜落の危険と騒音の解消」のため滑走路の沖合移設を決めた。

☆ところが、厚木の騒音解消のため、岩国を犠牲にする艦載機移駐が公表され激しい反対運動がおき、2006 年 3 月 12 に移駐の賛否を問う住民投票を実施した。投票率が 58.7%で住民投票は成立し、投票数の 87%という圧倒的多数で移駐が否決された。

☆国は住民投票を無視し 2006 年 5 月 1 日艦載機移駐を正式決定した。この移駐で機数は

120 機に倍増し極東最大の基地になることになり、騒音などの被害の増加の懸念が高まった。

因みにアメリカでは岩国の住民投票の8ヶ月後に、新NLP建設計画が住民投票で否決され、計画が頓挫している。在日米軍はアメリカでできないことを日本で行っていることを忘れてはいけない。(詳細は「VI. 米国の軍用機騒音被害の予防対策」を参照)

☆艦載機移駐を切っ掛けに 2008 年 3 月 23 日岩国で騒音訴訟が始まった。

☆岩国にも他の基地と同様な「飛行協定」があるが、米軍は守っていない。

II. 騒音被害の実態。

ジェット戦闘機の騒音は金属音や爆発音が入り混じった不快で威圧される轟音で、110dB~120dB⁽⁴⁾を超える騒音値である。一方、ヘリコプターやプロペラ機の騒音値は低いが、低周波音で頭や身体の奥底に響く不快な音である。このような騒音で日常生活への支障や身体や健康への被害も起きている。

こんな騒音は戦後、米軍が基地を接收し、ジェット戦闘機が飛行するようになって発生した。ジェット機の性能向上、大型化、機数や飛行訓練の増加が被害を大きくした。

(1) 住民は日常生活の支障、身体や健康それに精神的な被害を受けている。

☆会話や電話やテレビの音が聞こえない、睡眠の妨害やイライラする身体的被害、ストレスや難聴や耳鳴りなどの健康被害、墜落の不安の精神的被害が起きている。農作業など仕事への支障もある⁽²⁾。

☆岩国での騒音被害調査では「耳鳴り」「頭痛」「血圧上昇」「難聴」などの身体的症状や、「睡眠妨害」や、「イライラする」「墜落の恐怖」「爆音が怖い」といった心理的な影響が多いと中国新聞 2007.10.8 にある。子供は学校や自宅での勉強が妨害され、幼児は飛行機を怖がり、緊張し立ちすくむ、耳を塞ぐ、親戚の子が驚いて庭から部屋に飛び込んだ⁽²⁾とか、とても怖がるといった声も多く聞かれる。

☆ガラス窓が割れる⁽¹⁾、窓がガタガタ振動する、室内のフローリングも振動する。

☆横田は社宅、都営住宅、商店街が移転を余儀なくされ、一つの町が崩壊した⁽¹⁾。

(2) 爆音は基地を周回する飛行訓練や着艦訓練などによって発生する。

☆飛行訓練は 1 機の時もあれば 2 機以上の編隊飛行もする。編隊飛行は高速で飛行しながら 1 機ずつ編隊から急旋回で離脱する曲芸のような飛行もする。

☆爆音は機数に比例し増えるので、編隊飛行は大きな騒音になる。2 機なら 2 倍の騒音で騒音値は 3dB 増える。3 機なら 3 倍で 4.8dB 増、4 機なら 4 倍で 6dB の増加。

☆市街地、幼稚園、学校、病院、住宅などの上空を自由に飛行している。

☆中国山地では中学校の校舎を標的に飛来し「グウォーン」「ドカーン」という轟音で急上昇して飛び去る飛行が 30 分も続き、授業が妨害されたという(中国新聞)。

☆関東では民間ビルを標的にして急降下訓練をしている。

☆着艦訓練は滑走路を飛行甲板の代わりにして急降下し、接地し、エンジン全開で急上昇を繰返し、激しい爆音を 20 分もつづける訓練である。夜間の着艦訓練は更に激しい爆音になる。

☆ヘリコプターやプロペラ機の騒音は低周波音で騒音値は低いが、低周波独特の頭や身

体の奥底まで響く不快な音で騒音値だけで評価できない被害がある。

(3) 夜間や深夜の騒音は、同じ値の音が昼間よりやかましく感じる。

☆夜間は昼間の 3.2 倍の 5dB、深夜は 10 倍の 10dB やかましく感じる、「航空機騒音に係る環境基準について」もこの違いを考慮している。

III. 墜落事故に巻き込まれる不安を抱えた生活で心理的負担が大きい

米軍の墜落事故、校庭や公園への緊急着陸、部品の落下事故などが多発している。

事故の経験があるから意識するということではなく、米軍機が上空を低空で飛行することが墜落事故にいつ巻き込まれるのかと怖えて生活している⁽²⁾。

(1) 厚木基地周辺では悲惨な死傷事故が何回も起きている。

☆1964 年 4 月原町田の墜落事故は死者 4 人、重軽症者 31 人

☆同年 9 月大和市の墜落事故は死者 5 人、重軽傷者 3 人

☆1965 年 5 月相模原市の墜落事故は死者 11 人

☆1977 年 9 月横浜市の墜落事故の死者は母親と幼児 3 人、重軽傷者 6 人

(2) 2004 年 8 月 13 日に沖縄国際大学へ米軍のヘリコプターが墜落し爆発炎上した事故は事故現場を米軍が封鎖した。衝撃的な事故だった。

☆事故現場が米軍に封鎖された。市長も警察もマスコミも日本政府高官でさえ排除された。米軍・米軍人が居るところは何時でもアメリカの支配下におかれていることが露呈した事故であった。

☆幸いけが人はでなかったが、墜落が市街地の大学構内で、一步間違えれば学生や市民が巻き込まれる大惨事になりかねない墜落事故だった。

(3) 1968 年 6 月 F-4C ファントムジェット戦闘機の九州大学構内への墜落事故

☆岩国基地の沖合移設の切っかけになった岩国市民の記憶に残る事故である。

(4) 岩国周辺でも犠牲者がでた墜落事故や緊急着陸など多数の事故がおきている。

☆1997 年 10 月 24 日のハリアージェット戦闘機の墜落は基地北側の河口で、近くにコンビニナの工場群や民家があり、一步間違えれば大惨事になる墜落事故だった。

☆着陸の非常用拘束ワイヤーが基地外の民間地に飛散した、あわや大惨事の事故。

☆他にも大島郡への墜落事故など、岩国市や周辺の市町村で 69 件（これとは別に自衛隊機の事故が 21 件ある）おきている。（岩国市発行「基地と岩国」から）

IV. 騒音訴訟。

騒音訴訟は大阪空港訴訟が最初で、軍事基地は 1975 年 9 月 16 日の自衛隊小松基地が最初。米軍基地は横田基地 1976 年 4 月 28 日が最初で、同じ 1976 年 9 月 8 日に厚木基地が続き、そして沖縄の嘉手納基地、普天間基地が続き、判決は「騒音は違法である。」で一貫している。

岩国基地でも 2009 年 3 月 23 日に艦載機移駐を阻止する訴訟が始まった。

普天間訴訟と厚木訴訟は“国に法の遵守と、発生源をとめる根本的な対策を求めた”もので、国への強い警告となった。

(1) 最初の騒音訴訟は大阪空港訴訟（民間空港）だった。

☆一審判決は 1974 年 2 月 27 日で「飛行差止、損害賠償は過去分 85W 以上、将来は却

下」、二審判決は 1975 年 11 月 27 日で「飛行差止、損害賠償は 70W 以上の過去分と将来分も認めた」

☆最高裁判決は 1981 年 12 月 16 日で「飛行差止と将来の損害は原判決破棄、一審判決取消、却下。過去の損害賠償は上告棄却（請求受任）」で覆された。

(2) 2010 年 7 月 29 日普天間基地訴訟の高裁判決は国が法を遵守していないと指摘。

☆“抜本的な騒音対策を講じて違法状態を解消していない上、いまだに環境基準の基準値も達成していない。騒音防止協定を遵守させ、実効ある適切な措置をとっておらず、騒音防止協定は、事実上、形骸化している”と厳しく指摘した。

(3) 今年（2014 年）5 月 21 日の厚木基地訴訟判決は自衛隊機の飛行差止を認めた。

☆行政訴訟で“自衛隊機の飛行差止を認めた”画期的な判決であった。しかし、主たる原因者の米軍機の飛行差止は“棄却”した。

☆同じ裁判官が民事訴訟では“自衛隊機と米軍機の両者の飛行差止を棄却”した。同じ裁判官が同じ裁判で食い違う判決ができることに理解ができない。

V. 国は拘束力がない「環境基準」や「飛行協定」でお茶を濁してきた。

(1) 厚木の住民組織と周辺自治体が基地問題解決の法律制定を求めたら。⁽²⁾

☆1966 年 7 月に防衛施設周辺の整備等に関する法律を公布したが、事業者の損失を定めたものになり、事業者優遇で、住民を見放した法律になった。

(2) 「航空機騒音に係る環境基準について」の強化が必要である。

☆住宅専用地域の騒音基準値は当初、国内で唯一研究していた京大の専門家が主張した 65W 以下で進んでいたが、最終決定ではその専門家を外して 70W 以下に決定したという経緯がある。住宅専用地域は 65W 以下（新基準の L d n なら 52dB、L d n は W 値から約 13dB 差し引いた値となる）が適切である。

☆米軍飛行場周辺地域にも適用される政府見解⁽²⁾がある。

☆岩国飛行場は第 1 種空港⁽³⁾である。

☆環境基準には強制力がないので、水質・大気・土壌汚染・騒音の基準にある“事業者の懲役や罰金の規定”と同等の規定が必要である。

(3) 飛行協定は努力目標や除外規定のため、協定違反が常態化している。

☆飛行協定は日米合同委員会で合意したもので、米軍に守らせる根拠になる。

☆しかし騒音値の規制をしてないのが問題である。

☆深夜から夜間の時間帯、休日や祭日の飛行、市街地上空の飛行や飛行高度などの規制はしているが、遵守を義務付ける基準ではなく、規制が目標であったり「運用上必要な場合は除く」とする規定があつたりする。

☆飛行協定の市街地上空の飛行高度は基地毎に少しずつ違う。

(4) 在日米軍の低空飛行は、飛行協定を事実上無効にする合意だ。

1999 年 1 月 14 日に日米合同委員会で合意した在日米軍の低空飛行については、それまでに合意されていた各基地の飛行協定の低空飛行高度を事実上無効にする合意で、1959 年の「航空法特例法」で在日米軍には「航空法」を適用除外にしてあり、事実上規制しない合意だと言える。

各基地の飛行協定と在日米軍の低空飛行についての低空飛行高度を表 1 に示す。

VI. 米国の軍用機騒音被害の予防対策

(1) 飛行場の安全基準⁽⁴⁾

☆滑走路を中心に利用禁止区域 (Clear Zone) と事故危険区域 (Accident Potential Zone) は I、II に区分し利用制限をしている。「利用禁止区域」は利用できない。「事故危険区域」はほとんどの種類の住宅、化学工場、石油精製産業、病院、教育施設、集会場等が建設できないと利用制限されている。

☆騒音被害区域は騒音の大きさに 3 区分し住宅・病院等の利用制限をしている。

(2) 住民が騒音被害に敏感だ⁽⁵⁾

☆ヴァージニア州のノーフォーク海軍基地は、原子力空母 2 隻、他多数の軍艦のいる世界最大の軍港である。ノーフォークには戦闘機以外の艦載機とヘリコプターが訓練する滑走路がある。

☆騒音の激しい戦闘機は 20 キロ離れたオシアナ海軍航空基地にいて訓練をしているが、夜間の離発着訓練は (NLP) は 10 キロ離れたフェントレス補助飛行場の専用滑走路で訓練をしている。この飛行場は周囲が湿原と牧草地で、農家が点々としたところで、日本の感覚では市街地といえない地域だが NLP に適した環境ではなくなったとして、新たな NLP 施設の建設計画を進めている。

(3) 新 NLP の建設候補基地は住民の反対で頓挫した。

☆ノースカロライナ州 (プリマス) の NLP 施設建設計画は、周辺地域の生態系への悪影響を懸念する環境保護団体が反対し、地方裁判所に建設差止訴訟を提起した。地方裁判所は、原告の訴えを認め、建設差止を命じる判決を下した。控訴裁判所は、大筋で地方裁判所の判断を支持した。⁽⁶⁾⁽⁷⁾

海軍は計画を断念した。「私たちは、みんな愛国者。軍人を家族に持つ人も多い。でも、国の計画に誤りの声を上げるのが米国の民主主義だ」と住民団体のメンバーが強調した。⁽⁸⁾

☆次に、フロリダ州ジャクソンビルのセシル・フィールド海軍基地の NLP 施設建設計画は、地元経済への悪影響や騒音被害への懸念から、住民に移転反対論が強まり、関係自治体は受け入れ計画を撤回した。その後、移転推進を唱える市民団体の働きかけで実施された 2006 年 11 月の住民投票で、基地受入反対派が勝利し、頓挫した。ジャクソンビルは現在基地に頼らない地域づくりを目指している。

(4) その他

☆ハワイでは住民の反対でオスプレイの飛行が出来なくなった。

☆住民や環境に影響を及ぼす飛行は出来ないし住民の要求は無視できない。

☆日本からアメリカに移動する米軍機は、アメリカで夜間に騒音をださないように、日本を夜間や深夜に飛立ち、昼間に到着するようにしている。

「表 1」 防衛省資料の航空機離陸時騒音値のグラフの読み取りであり誤差はある。

飛行協定と在日米軍の低空飛行についての 低空飛行高度の比較 (m)		騒音値 (dB)					
		ジェット機騒音			プロペラ機騒音		
		スーパー ホーネット	ホーネット	ハリアー	KC-130 給油機	US-1A 救難艇	
岩国 (1971年7月14日)	1,219	96	92	86	74	86	
厚木 (1969年11月20日改定)	488	105	102	95	83	92	
普天間、嘉手納 (1996年8月23日)	305	114	110	103	90	100	
低空飛行訓練 協定	市街地	300	111	110	100	90	100
	その他	150	119	116	110	95	105

飛行場中心から約 8000 メートル以内

W値とは

WECPNL (Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level) は ICAO (国際民間航空機機構) の航空機騒音の国際的基準で日本語では「加重等価継続感覚騒音基準」あるいは「うるささ指数」ともいう。

一回の飛行で発生する騒音の最大 dB 値を一日に飛行したパワー平均値 (dB 値をエネルギーに換算して平均した値) と一日の飛行回数が一日の総騒音エネルギーで、1 秒当たりの騒音エネルギーとして評価しているのが W 値である。

計算式を右に示す。
$$WECPNL = \overline{L_{max}} + 10 \log_{10} N - 27$$

現在は Lden に変わっているが、本質的な違いはない。W 値より約 13dB 低くなるといわれている。

防衛省はジェット機は大きな騒音を不意に発生させるため、民間機の騒音より影響が大きいということで「環境基準」より概ね 5dB 高くなる「独自の騒音 W 値」を定めている。

アメリカは Ldn

W 値と本質的な違いはないが、夜間の加重 (午後 7 時から午後 10 時まで W 値は 5dB 加重している) がないところが違う、深夜の加重 (午後 10 時から翌朝午前 7 時まで) は W 値と同じ 10dB 加重している。

「表 2」 騒音のレベル (前泊博盛著、日米地位協定入門)

音の大きさ	デシベル	影響
飛行機のエンジン近く	120 dB	長時間さらされると 難聴になる
自動車のクラクション (前方 2m)	110 dB	
電車のガード下、線路わき	100 dB	
騒々しい工場内	90 dB	消化が悪くなる
地下鉄の車内	80 dB	疲労の原因になる
電話のベル (1m)	70 dB	血圧が上昇する
普通の会話	60 dB	就寝できない
深夜の市内	40 dB	

参考文献

- 1 横田基地関係の記述は 林 公則：『軍事環境問題の政治経済学』による。
- 2 厚木基地関係の記述は 朝井志歩：『基地騒音』による。
- 3 岩国市：『平成 21 年版の基地と岩国』
- 4 防衛省の岩国住民説明会資料。
- 5 『中国新聞』2008.5.12.
- 6 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』
- 7 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」
- 8 「迫る爆音 米戦略の行方⑥」『中国新聞』2008.5.19.