

— 静かな夜と空を返せ —

号外

原告団 NEWS

発行日：2018年2月15日 発行者：(団長) 福本道夫

連絡先：〒196-0001 東京都昭島市美堀町3-13-1 FAX(TEL)：042-542-5625

http://www.geocities.jp/yokota_nakusukai/

発行：第9次横田基地公害訴訟原告団 (E-mail：yokota9th@yahoo.co.jp)

— 本日の予定 —

12：30 事前集会 (緑町北公園)

13：15 入廷 (地裁 405 号法廷)

13：30 開廷

終了後 裁判所内で報告集会

.....

※集会～地裁敷地に入るまでは、
幟を掲げ、原告団の方は、ゼッケンをつけますが、裁判所門前で、これを外します。ご協力ください。

第9次横田基地公害訴訟 第26回法廷＝証人尋問

以下の原稿は、弁護団の馬場先生から頂きました。

本日は尋問期日です。

- ①福本さんについて、弁護団から40分→国から30分→裁判所からあれば
 - ②青山さんについて、弁護団から20分→国から20分→裁判所からあれば
 - ③篠原さんについて、弁護団から20分→国から20分→裁判所からあれば
- という順序で質問をし、お話いただくという予定です。

弁護団から質問して、お話いただく概要は以下のとおりです。

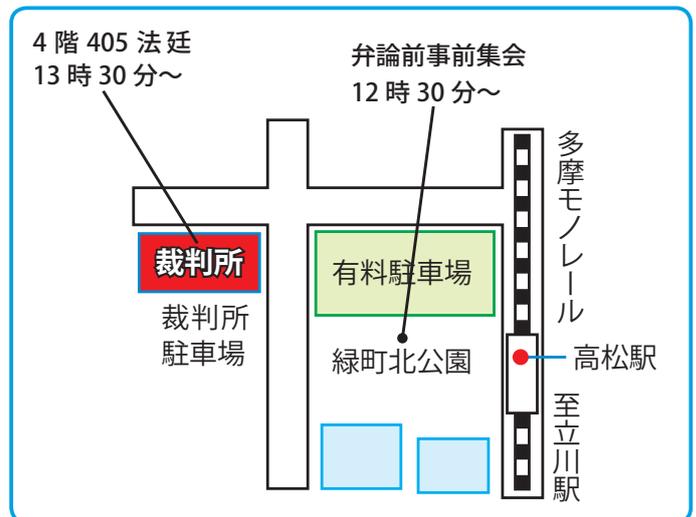
①福本さん

<個別被害> (担当弁護士：佐竹)

- ・現在の住居での騒音被害
→住居の位置、飛行状況 (写真・動画)、騒音
- ・自主騒音測定
→測定方法、測定結果

<全体> (担当弁護士：馬場)

- ・横田基地の常駐機と飛来機による騒音被害
→騒音被害、飛行内容、飛行経路
- ・コンターと騒音被害実態との相違
- ・その他の飛来機
→オスプレイ、自衛隊機
- ・日米合意違反の飛行実態
- ・訴訟の経過
→過去の訴訟と今回の訴訟準備



②青山さん (担当弁護士：山口)

- ・国鉄勤務時代の騒音被害
- ・現在の住居での騒音被害
- ・市議としての経験
→市民から寄せられる苦情の声、横田基地対策の活動内容、市から国や米軍への要望
- ・前回訴訟での和解協議

③篠原さん (担当弁護士：石井)

- ・小学校での勤務経歴
- ・小学校での騒音被害
→授業や行事への影響、騒音時の生徒の反応
- ・福生第3小学校での状況
→小学校の位置、騒音被害、設備・環境
- ・拝島第2小学校での状況
→小学校の位置、騒音被害、設備・環境
- ・他の小学校との比較

証人尋問に立つ方のプロフィールと証言内容

①福本さん

原告団の団長。1949年生まれ。昭島市つつじが丘ハイツに居住。この裁判には、1982年の横田基地公害訴訟第3次訴訟から原告として参加。1976年に横田基地で初めての訴訟となった第1次訴訟から法廷には顔を出していたので、足掛け40年以上にわたって横田基地訴訟にかかわっている。

そのこともあって、訴訟全体や横田基地の変遷などについても証言をする。

3歳時に昭島市堀向（ほりむこう）地域＝現在の美堀町3丁目付近に家族で移転。昭島市立拝島第2小学校～拝島中学校を経て、高校・大学は市外の学校に通学。その後、60歳までは都心の会社に勤務していた。

横田基地が戦闘機の基地で、エンジンテスト音と戦闘機の爆音で一日の半分以上を会話の成り立たないような環境で過ごしてきた経験を持つ。

②青山さん

原告団副団長。元国鉄職員で、昭島市西武拝島ハイツに居住。1967年に国鉄に就職し、その時は昭島市

松原町の国鉄宿舎だったので、その時期から横田基地の被害にあっている。青山さんの場合は、仕事場も横田基地周辺ということで、被害も深刻であった経験を証言する。

また、1999年から昭島市議会議員に転身したこともあり、行政の側に立つ身であることから、行政と横田基地・米軍・国との関係も証言することになる。

③篠原さん

元小学校教諭。原告ではないが、夫は原告。昭島市立光華小学校の南側に住む。時期的なタイミングで原告にはならなかったが、気持ちは原告。

横田基地周辺の小学校に数校勤務した経験を持ち、現在は退職。小学校での子供たちの様子・被害を被害地ではない地域の子供たちとの比較でも証言する。国側は、篠原さんが証言に立つことを「理由がわからない」として嫌がっていたが、成人と違って「被害」がストレートに反映する子供たちを通して航空機被害の実態を証言する。

2012年以降の横田基地の状況について

—福本団長の追加陳述書より抜粋—

※写真は除く

1. オスプレイの配備と飛来

2015年5月に、「横田基地に2017年末からCV-22 オスプレイ10機の配備を開始する」との接受国通報がありました。2017年3月に「2019年10月～2020年9月に第1陣が到着」との変更がなされました。

一方、CV-22と同型のMV-22は2014年7月に横田基地に飛来して以来、横田基地での離着陸・通過回数が、2014年約35回、2015年約55回、2016年約55回、2017年約145回（数値は、自治体発表の数値に目撃情報などの諸情報をまとめたもの）となっています。

2017年11月8日の防衛省の発表によれば、MV-22 オスプレイの事故率は3.27（2017年9月末時点）で、2012年に日本に配備されて以来増加の一途をたどっています。ちなみに、この数値は海兵隊機全体の平均値（2012年当時で2.45）をかなり上回っています。

2012年（平成24年）9月19日の「日本国における新たな航空機（MV-22）に関する日米合同委員会合意」は、オスプレイが沖縄県普天間飛行場に配備される際に結ばれたものですが、それは、オスプレイが開発段階から重大事故を何度も起こしていることから、配備される基地周辺の危険を少しでも減らすために、わざわざ結んだものだと思います。

政府（主に外務省や防衛省）は、様々な場で、オスプレイの飛行に際しての日米合意は、普天間基地周辺だけに適用されるものではなく、日本全国での飛行においても適用する、横田基地に飛来するオスプレイも同様である、との発言を行っていますが、この合意は沖縄で守られていないだけでなく、横田基地においても守られていません。

この間、横田基地に飛来したMV-22は、2012年の日米合意で「米国政府は、周辺コミュニティへの影響が最小限になるよう飛行経路を設定する。この目的のため、進入及び出発経路は、できる限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避けるよう設定する。また、移動の際には、可能な限り水上を飛行する。」「普天間飛行場における離発着の際、基本的に、既存の固定翼機及び回転翼機の場合周経路等を使用する。運用上必要な場合を除き、通常、米軍の施設及び区域内においてのみ垂直離着陸モードで飛行し、転換モードでの飛行時間をできる限り限定する。」とされているにもかかわらず、着陸時には、ほとんどすべての場合、この飛行方法を守っていません。

また、2014年～2016年の約2年半の運用では、MV-22の横田基地飛来は、東日本での行動の起点としての使用と解釈できましたが、2017年3月時の運用では、訓練拠点となり、自衛隊との合同訓練（新潟県関山演習場、群馬県相馬原駐屯地）、独自訓練（東富士演習場）だけでなく、横田基地周辺でも常駐機C-130同様の訓練（タッチ&ゴー、ローパス、周辺地域での旋回など）を行っている事実が目撃されています。

日米合意は守られず、政府（防衛省）から周辺自治体へのオスプレイの運用方法についての連絡は、「オスプレイが横田基地周辺で訓練をする」内容が抜け落ちていきます。基地周辺自治体や住民に、オスプレイが危険な訓練を行うことを隠していると思えません。

2. パラシュートによる人員降下訓練・物料投下訓練

2012年から、年間で約500名前後の米兵士によるパラシュート降下訓練が毎年実施されています。兵士は、すべて他基地に配属された米軍兵士で、横田基地内を着地目標として降下を行っ

（3ページに続く）

(2ページから続く)

ています。横田基地の形は狭い場所で1000m以下であり、基地外への降下が心配されています。また、高度からの降下訓練では、明らかに横田基地上空を通り過ぎた地点で機外に降下しており、市街地上空で行う訓練としては危険で相応しくないものです。さらに、暗視ゴーグルをつけて夜間や雲の上からの降下も行っており、これも基地外に降下する危険性をはらんでいます。

横田基地では、2013年8月に基地に隣接するIHIの工場敷地に兵隊が降下しており(防衛省は米軍から「記録がない」との回答しか得られていませんが、IHIの工場では公知の事実となっています。)、2016年3月には、横田基地所属のC-130を使った東富士演習場での訓練で、民間工場敷地内に降下した事故がありました。また、物料投下訓練においては、2017年11月にパラシュートの結び方不良で物資が基地内に落下するという事故、それ以前にもパラシュートにつけた砂袋が基地の外に落下するという事故が2件公表されています。

横田基地以外では、2017年1月に沖縄県伊江島で基地外への人員が降下した事故が起きており、さらに過去を振り返れば枚挙にいとまがありません。

3. C-130HからC-130Jへの交替

2017年10月16日、横田基地に配備されていた14機のC-130Hのうち最後の2機が米国に帰りました。そして2017年11月現在、新型機C-130Jが7機配備され、「2018年4月までに全機が揃う予定である」との発表がされています。

2017年11月現在の状況は、従前配備されていた機数より少ないとはいえ、新型機の慣らし運転中なのか、飛行回数は減少していないと感じられます。一方、以前に比べて、旋回訓練の範囲が広いのではないかとの事実も確認されています。それは、一時、毎日のように基地南東にある私の家の真上を数回飛んでいたことから立証できます。【参考写真⑤⑥】

2017年12月になって、米韓合同演習やオーストラリア軍・自衛隊との共同訓練で運用されているためか、横田基地周辺での旋回訓練の回数は減少しているようです。

従前も常駐機C-130Hが常に14機横田基地にいたわけではないので、機数が減っても年間飛行回数は減らないのではないかと推測しています。

4. ジェット戦闘機の大量飛来

ここ2～3年間の間に、ジェット戦闘機の大量飛来が目立っています。

例えば、2016年1月20日～22日には、アメリカ本土のアラスカ州の基地からF-22A・14機とF-16C・6機の計20機がKC-10AやKC-135Tといった空中給油機数機を帯同して横田基地に終結しました。

また、2016年7月30日から8月5日には、三沢基地のF-16が横田基地に14機飛来しました。

さらに2017年5月26日から6月9日には、在韓米軍のA-10Cが14機、F-16Cが15機、韓国空軍のF-16Dが6機、KC-135等の空中給油機数機を帯同して飛来しました。

これらの戦闘機は、離着陸ともに激甚な音を立てて離着陸します。特に着陸の際には、編隊飛行で飛来し、いったん横田基地上空を通過後旋回した後に1機ずつ着陸することが多く、基地周辺はしばらくの間轟音に包まれることになります。

エピソードになりますが、私は2017年6月3日13時頃、昭島市東町5-12にある昭島市民球場で、年長から小学校4年生の児童を対象とした野球教室の開会挨拶を行っていました。このときに横田基地を南方に向けて離陸した韓国空軍のF-16D・6機と、そのあとを追うようにKC-135R・3機が離陸したのです。

その轟音でマイクを使っても声が子供たちに届かず、私は5分間ほど、ただ茫然と立ったままです。昭島市民球場は、横田基地の滑走路南端から南東方向に約4.5kmで、75WECPNLコンターからもかなり離れ位置にある場所ですが、戦闘機や大型輸送機の騒音の激甚さに今更ながら驚いたものです。

5. 深夜・早朝の離着陸

2015年11月1日～11月4日の米韓合同演習時には、様々な軍用機が横田基地を利用しましたが、基地周辺住民の生活を無視する飛行だったと言えます。

例えば、11月1日から11月4日までの間に、21時～早朝の6時台まで、70dB(A)以上の飛行騒音が離着陸の際にとらえられています(参照したのは、瑞穂町、立川市、昭島市の測定点のデータ)。

21時から7時までの間の70dB(A)以上の飛行騒音をまとめると、21時台25回、22時台6回、23時台9回、0時台11回、1時台8回、2時台4回、3時台4回、4時台1回、5時台3回、6時台19回、7時台16回となっています。さらに音量については、最大で100dB(A)を超える音も記録されています。

この間は、基地周辺の生活者は、とても寝ていられる状況ではなかったのです。

2016年5月に伊勢志摩サミット参加とベトナム訪問のためオバマ大統領が来日した際の飛行状況も同様でした。事前の準備等に使われたと思われる大型輸送機の未明の離発着が多かったのが特徴です。5月20日から5月23日までの2時～早朝6時までの時間帯での離着陸回数は7回以上であったことが確認されています。

6. 自衛隊機の横田基地上空での飛行方法

2012年3月に自衛隊航空総隊司令部が横田基地に移駐し、横田基地が米軍と自衛隊の共同使用になった際に、防衛省は飛行回数の増加を心配する周辺自治体に対して「横田飛行場においては、自衛隊の移駐後、司令官をはじめとする自衛隊員の移動などのためのCH-47Jなどのヘリや、U-4やT-4、またC-130H等の輸送機等の往来はあり得る。横田飛行場における自衛隊航空機の運用については、ご質問の飛来回数を含め、現時点で具体的に申し上げられる段階にないが、今後、適宜、地元自治体等にご説明してまいります。」と回答しています。

しかし、その後自衛隊機の飛行につき何の説明もないまま、従前の説明とは異なる飛行が平然と行われています。2017年9月から12月までの間だけでも、以下のような飛行を行っています。

- ◇12月4日8時33分：入間基地のU-4がローパス
- ◇11月28日9時39分：入間基地のT-4がローパス
- ◇11月13日10時47分：入間基地のCH-47Jがローパス
- ◇11月8日15時33分：入間基地のT-4がローパス
- ◇10月12日10時02分：入間基地のCH-47Jがローパス
- ◇9月26日10時36分：入間基地のCH-47Jがローパス
- ◇9月16日11時30分：小松基地の輸送機C-130Hがローパスを行った後、物料投下
- ◇9月15日9時31分：小松基地のC-130Hが物料投下
- ◇9月15日～9月16日：日米友好祭参加機の離着陸
- ◇9月15日・16日：航空自衛隊所属の曲技飛行チーム・ブルーインパルスが、横田基地上空を編隊飛行で通過
- ◇2017年9月11日13時40分：浜松基地E-767がローパス
- ◇2017年9月11日14時47分と15時27分：小松基地のC-130Hがローパス
- ◇2017年9月7日10時頃：入間基地のT-4がローパス

(4ページに続く)

(3ページから続く)

なお、以下のように中型輸送機の飛来もありましたが、これだけ大きな輸送機が連絡用として必要だったとは、とても思えません。

◇2017年10月6日9時12分：入間基地のC-1が9時12分に着陸し、9時51分に離陸

7. 横田基地に関連する航空機の事故や故障

2012年からの横田基地関連の航空機の事故は、私が把握している限り以下のとおりです。

◇2013年7月30日：横田基地所属のC-130H、アルミ製カバーパネル（8インチ×12インチ A4紙程度）を紛失。

◇2014年3月25日：横田基地所属のC-130H、機体前部の乗組員乗降口ドア下に取り付けられているアルミ製パネル（3インチ×5インチ）を紛失。

◇2014年3月26日：横田基地所属のC-130H、機体頭頂部に張られているアンテナ（長さ60フィート、直径約0.5インチ、重さ約10ポンド）紛失。

◇2014年6月3日：横田基地所属のC-130H、アルミ製パネルラッチ（掛け金）（5.0cm×1.9cm）を紛失。

◇2014年11月25日：横田基地所属のC-130H、アルミ製パネルラッチ（掛け金）（5.5cm×1.8cm）を紛失。

◇2016年2月29日：横田基地所属のUH-1N、警告灯の点灯のため、調布飛行場に事故予防着陸。

◇2016年3月22日：横田基地所属のC-130H、東富士演習場にて降下訓練を実施中に、米兵1名が場外に降下。

◇2016年4月22日：横田基地所属のUH-1N、エンジンサービスマットの点灯のため、キャンプ富士に事故予防着陸。

◇2016年9月15日：米国カリフォルニア州のマーチ・エアリザーブ基地所属のKC-135R。緊急対応が必要な着陸を要する故障が発生したため、横田基地に緊急着陸。

◇2016年10月31日：横田基地所属のUH-1N、自動燃料制御装置の不具合のため、富山空港に事故予防着陸。

◇2017年3月3日：横田基地所属のC-130H、整備中に約100ガロンの燃料漏れ事故。

◇2017年6月16日：横田基地に着陸した米本土トラビス基地所属のC-5が、約30cm×約180cmの大きさの左翼上部パネル遺失を6月17日に判明。

◇2017年7月11日：横田基地所属のC-130H、約5cm×13cm、重さ約1ポンドのプレート遺失を、7月12日に発見。

◇2017年7月20日：米本土トラビス基地所属のC-5大型輸送機、ブレーキシステムの故障で離陸延期。この際約550ガロンのブレーキ液が漏れる。

◇2017年8月22日：8月22日に横田基地に着陸・離陸していた厚木基地所属のF/A-18Eが、8月23日朝の点検で、重さ約1.1kgのピボット・ボルト・アセンブリを遺失していたことが判明。

◇2017年11月15日：横田基地所属のC-130J、物料投下訓練中に貨物の1つがパラシュートから外れて落下。

◇2017年12月2日：横田基地所属のC-130J、長さ約30cm・重さ約130gのフレアの一部を遺失。

これ以外にも、横田基地に飛来したMV-22オスプレイやCH-53E（大型ヘリコプター）、AV-8Bハリヤーなど、同型機や同一機体は、墜落事故や部品落下事故を各所で起こしています。

2016年12月13日の沖縄県名護市沖で墜落した（政府の説明は不時着水）MV-22は、同一機が横田基地にも飛来していました。また、つい先日2017年12月13日に普天間基地に隣接する小学校へドアを落下させたCH-53Eと、同年10月11日に沖縄県東村に不時着～炎上したCH-53Eは、横田基地に何度か

飛来した機体と同一機で、基地周辺を飛び回っています。

つまり、これらの事故が横田基地周辺でいつ起きてもおかしくなかったのです。

最後に

2012年以降の横田基地の状況について述べた通り、米軍や日本政府が、基地周辺住民を思いやって、航空機の騒音被害や危険度を軽減させる努力はほとんど感じられないのです。1964年や1993年の日米合同委員会の合意が行われた目的は、基地周辺住民に対してより良い環境の提供を目指すものだったのではないのでしょうか。日本政府は、米国に日米合意を守らせる気持ちはなく、住民の被害は無視して米軍や自衛隊の自由な活動を確保することのみを考えているのではないのでしょうか。

例えば、自衛隊機がわざわざ横田基地で訓練まがいのことを行っていること、追加陳述では触れなかったことですが、厚木基地所属の戦闘機が横田基地上空を通過する際にわざわざローパスやタッチ・アンド・ゴーを行うこと、緊急の場合でなく事前にわかっていることなのに、深夜・未明・早朝に飛行機の離着陸を行うことなどです。

また、日米合同委員会の合意には、「管制塔員は、所定の場経路及び騒音抑制措置を確実に遵守させるため、横田飛行場地域の上空を飛行する航空機を常時監視し、指示する。」「横田飛行場司令官及びその幕僚は、騒音問題及びその抑制措置に対して細心の注意を払うとともに、住民の理解を深め、日米双方の協力を推進するため、政府の地方機関及び地方公共団体と密接な連絡をとる。」「横田飛行場地域の上空における曲技飛行を禁止する。」「2200時から0600時までの間の時間における飛行及び地上での活動は、米軍の運用上の必要性に鑑み緊要と認められるものに制限される。夜間飛行訓練は、在日米軍の任務の達成及び乗組員の練度維持のために必要とされる最小限に制限し、司令官は、夜間飛行活動をできるだけ早く完了するようすべての努力を払う。」とあるのに、日本政府や米国政府・米軍がそれを守ろうとしていないこと、それが守られているかどうか検証しないことに対し、私たちは不信を抱くばかりです。

今、全国6か所の基地で7つの基地訴訟が行われています。その判決内容は、「裁判官の独立」とはいえ、様々です。基地の使用形態や航空機の運用は、それぞれ異なっていますが、被害の程度による補償内容は同じであるべきだと私は思います。

もちろん、時代が変わるにつれ、静かな環境を希求する私たちへの補償は、より厚くなるべきであり、後退することになってはいけないと思います。

裁判官の皆さんには、私たちの受けている被害について、抜本的な音源対策に踏み込んだ判決をお書きくださるようお願いするものです。

今後の予定……………

②青山さん（担当弁護士：山口）

今年夏の結審に向けて、正念場です。

引き続き、ご協力をよろしくお願ひいたします。

* 3/15（木）第27回弁論＝証人尋問

午後1時30分～（予定）：中里さん、塚本さん、榎本さん、志村さん

* 5/17（木）第28回弁論＝証人尋問

午後1時30分～（予定）：小柴さん、川口さん、佐々木さん、有賀さん

* 7/19（木）第29回弁論（場合によっては結審）