

— 静かな夜と平和な空を返せ —

発行日：2025年3月3日
発行者：福本道夫

横田訴訟原告団 NEWS 号外 25-01

連絡先：〒196-0003 東京都昭島市松原町4-10-24-100 E-mail: yokota9th@yahoo.co.jp
Web サイト <http://yokota-nakusukai.sakura.ne.jp/> 発行：横田基地公害訴訟原告団

横田基地公害訴訟第7回弁論

本日の行動予定

- ① 13時15分：事前集会
東京地裁立川支部前
- ② 13時40分：地裁建物に入場（1階で荷物検査があります。）～エレベーターに乗って4階へ
- ③ 13時50分：4階404号法廷に入廷
携帯電話の電源は切るかマナーモード

にしてください。

※裁判所から事前に渡された傍聴券約20枚を配布しますが、足りない場合でも法廷には入れますのでご安心ください。

- ④ 14時00分：弁論（20分程度か）
- ⑤ 退廷後～報告集会（裁判所前）～解散

弁論内容は〇〇〇

弁護団の馬場先生にお書きいただきました。
※タイトルは原告団事務局でつけました。

被告・国の主張「航空機の安全性について」に反論する

- 1 今回の書面では、被告が主張する「航空機の安全性について」に対して、反論しています。
- 2 まず、被告は「航空機事故が発生した場合、直接の被害者との間では侵害行為となっても、直接の被害者ではない単なる飛行場周辺住民との間では何ら侵害行為とはならない」と主張しています。

しかし、今回の訴訟で、原告らは、原告ら各自が受けた具体的被害の全部について賠償を求めているのではなく、一律に精神的苦痛に対する慰謝料を請求しています。

居住地上空で頻繁に旋回訓練等が行われる原告らにとって、横田基地所属の航空機が、ある

いは、横田基地における訓練において他基地所属の航空機が、頻繁に事故を発生させていることは、旋回訓練等と相俟って、精神的苦痛を増大させる侵害行為ですし、慰謝料の算定にあたって考慮される事情です。

現に、落下事故などは、横田基地周辺（原告ら居住地）にて起こっています。

- 3 また、被告は、「航空機の墜落事故は、極めてまれにしか発生しないものであり、航空機は、現存する交通機関の中で最も安全性が高い乗り物で（中略）民間の航空交通事故による死者数が毎年おおむね数名ないし10数名で推移している」とも主張しています。

しかし、まずもって、民間の航空機と軍用の航空機では、機体も、速度も、飛行経路・高度も、管制も、飛行方法（訓練の有無等）も異なり、その安全性も全く異なります。民間航空機は、人員降下・物資投下訓練やタッチアンドゴー訓練など行いません。

- 4 そして、特に、オスプレイに関して言えば、令和5(2023)年11月29日に横田基地所属のCV-22 オスプレイが屋久島沖で墜落し、搭乗していた8名が死亡する事故が発生しました。この事故の原因は、プロップローター・ギアボックス内のギアが破断したことによるものとのことでした。

さらに、令和6(2024)年11月20日には、アメリカニューメキシコ州の空軍基地でオスプレイが墜落寸前で緊急着陸する事故が発生しました。米側の報告によれば、この事故を分析した結果、一定の飛行時間に満たないプロップローター・ギアボックスで、不具合が発生する潜在的な可能性が示唆されたとのことでした。

すなわち、同部品(プロップローター・ギアボックス)の不具合により、類似する事故が発生したということです。

しかるに、横田基地において、オスプレイは、屋久島沖の事故発生後の令和5(2023)年11月30日から令和6(2024)年7月1日までの間、ニューメキシコ州の事故発生後の令和6(2024)年12月5日から同年12月29日までの間、飛行を停止したのみで、飛行が再開されています。

構造的な欠陥とも言うべきギア破断の根本原因が特定されておらず、具体的な危険を有したまま、原告ら居住地上空を飛行しているのです。

- 5 被告は、敷地や滑走路等が航空法の基準を満たし、航空管制に関する設備等も具備され、安全性確保のため各種基準が定められているとも主張しています。

しかし、特に運航面において、米軍機は、航空法の基準なり、日米合同委員会で合意した内容なりを遵守していません。基準高度を遵守しない低空飛行、日米合同委員会合意に反する原告ら居住地上空でのオスプレイの垂直離着陸モード(ヘリモード)と固定翼モードの転換などは、頻回です。

- 6 最後に、被告は、移転補償等の措置により買入れた土地が、結果的に航空交通量の多い空域の直下の土地を空地として確保することによって安全性確保に役立っているとも主張して

います。

しかし、米国が自国の安全基準として、公共施設や住宅等を禁止するクリアゾーンは滑走路端914m(3000フィート)であり、APZ1(事故危険地域)はクリアゾーンの延長1524m(5000フィート)です。横田基地においては、当該範囲に、学校や病院、公営住宅等が複数立地しており、安全性が確保されているなどは到底言えません。

- 7 被告は、米軍機の運航を規制する権限がないなどと本訴訟においても主張し、日米合同委員会で合意した基準の遵守をさせることもしていません。

前述のオスプレイについてもそうですが、米軍機の事故の調査は米側にて行われ、根本原因が特定されず、抜本的に解決されていないにもかかわらず、米側が飛行を再開するとすれば、被告はこれをそのまま受け入れているのみです。

このような米軍における飛行実態・運用、及び、それを規制しない被告の姿勢をもってして、「安全対策が十分」、「可能な限りの配慮を尽くした」などとは到底言えません。 以上

F-35B 横田基地で何度も離着陸を繰返す！



2/28(金)16時13分～岩国基地・米海兵隊のステルス戦闘機(短距離離陸・垂直着陸可能)F-35B④機が横田基地に一旦上空をローパス後①機ずつ南から着陸。

3/1(土)11時19分・25分各②機北へ離陸。12時40分・44分各②機南から着陸。14時09分・29分各②機北へ離陸。15時29分・15時41分各②機南から着陸。17時45分・48分各②機南へ離陸。19時08分・12分各②機南から着陸。3/2(日)9時07分・10分各②機北へ離陸。10時41分・51分各②機オーバーヘッドアプローチ(OHA)後南から着陸。11時56分②機南へ離陸。12時01分②機北へ離陸。12時56分・13時11分各②機南からOHA後南から着陸。14時40分④機南へ離陸。＝岩国に帰投か？

飛行音は轟音！特に離陸時は急上昇・急旋回を行い、耳が痛くなるような衝撃音を周辺にまき散らした。着陸時OHAや短距離着陸・離陸モード時も大音響。

2/28北関東防衛局から周辺自治体への情報提供では、「今週末、米軍戦闘機が離着陸予定。機種・機数・スケジュールは運用保全上明らかにできない」とのこと。

OHA：通常の着陸よりも比較的高い高度、速度で滑走路上空に接近。滑走路上で大きく180度旋回を行い、減速、かつ高度を下げつつ標準の飛行経路に進入すること。