

第3章 基地から派生する諸問題

第1節 概要

本県における米軍基地の存在は、本県の振興開発を進める上で大きな制約となっていることはもとより、その運用等により周辺住民をはじめ県民生活に様々な影響を与えている。

日本の国土面積のわずか0.6パーセントに過ぎない狭い沖縄県に、在日米軍専用施設面積の74.3パーセントに及ぶ広大な面積の米軍基地が存在している。米軍基地は、県土面積の約10パーセントを占め、とりわけ人口や産業が集中する沖縄本島においては、約18パーセントを米軍基地が占めている。さらに、沖縄周辺には、29ヵ所の水域と20ヵ所の空域が米軍の訓練区域として設定されているほか、嘉手納を中心に半径50海里（約92.6キロメートル）、高度20,000フィート（約6.1キロメートル）と久米島を中心に半径30海里（約55.56キロメートル）、高度5,000フィート（約1.5キロメートル）にわたり米軍が管制権を持つ「嘉手納ラプコン」が設定されるなど、陸地だけでなく海、空の使用も制限されている。

こうした過重な米軍基地の存在は、望ましい都市形成や交通体系の整備並びに産業基盤の整備など地域の振興開発を図る上で大きな障害となっている。

街の中心部に基地を持つ沖縄本島中部の主要都市では、周辺集落間の交通網が遮断されている。また、基地周辺の住宅・商業地域はゾーニングもされないままスプロール化してできたため、住宅等が密集し、道路整備などが不十分な状況になっている。

また、広大な米軍施設・区域の存在は、県民生活や自然環境に様々な影響を及ぼしており、とりわけ日常的に発生する航空機騒音による基地周辺住民の健康への影響や、戦闘機・ヘリコプター等米軍機の墜落事故及び油類・赤土等の流出、実弾演習による山林火災や被弾事故等、米軍基地に起因する事件・事故等による県民生活及び環境への影響が問題となっている。

嘉手納飛行場及び普天間飛行場周辺においては、依然として環境省の定める環境基準値を超える航空機騒音が発生しており、地域住民の日常生活及び健康への影響が懸念されている。また、基地周辺の学校では、授業が度々中断されるなど教育面でも影響が出ている。

キャンプ・ハンセン演習場では、度重なる実弾演習や、それに伴う山林火災の発生等により、大切な緑が失われ、山肌がむき出しになるなど、かけがえのない自然環境が損なわれている。その他、同演習場では、無数の不発弾が存在し、その処理には莫大な費用と長い年月を要することが予想される。

米軍航空機関連の事故は、復帰後、平成19年12月末現在で459件（うち墜落42件）発生している。航空機事故は、一歩間違えば住民を巻き込む大惨事になりかねないものであり、周辺住民はもとより県民に大きな不安を与えている。

平成10年7月にキャンプ・ハンセン内で発生した米海兵隊所属のUH-1Nヘリコプター墜落事故をはじめ、平成11年4月にはCH-53Eヘリコプターが北部訓練場の沖合に墜落する事故（乗員4名死亡）、同年6月にはAV-8ハリヤー機が嘉手納飛行場を離陸後、滑走路に墜落する事故、平成14年8月には嘉手納基地所属のF-15C戦闘機が沖縄本島の南約60マイル（約100キロメートル）の海上に墜落する事故、平成16年8月13日には沖縄国際大学構内への米海兵隊CH-53Dヘリコプター墜落事故、平成18年1月17日には嘉手納基地所属のF-15C戦闘機が嘉手納飛行場から北東へ約55マイルの訓練区域内の海上へ墜落する事故が発生し、県民に大きな不安と衝撃を与えた。

その他、米軍人等による刑法犯罪は、沖縄県警察本部の統計によると、昭和47年の日本復帰から平成19年12月末までに5,514件ののぼり、そのうち凶悪事件が552件、粗暴犯が1,008件も発生するなど、県民の生命、生活及び財産に大きな影響を及ぼしている。

第2節 環境問題

1 航空機騒音

(1) 航空機騒音の現状について

米軍基地から派生する基地被害は多岐にわたり、県民の日常生活に深刻な影響をもたらしており、なかでも米軍飛行場からの航空機騒音は、周辺地域住民の生活や健康に重大な悪影響を与えている。

嘉手納飛行場及び普天間飛行場は、いずれも住宅密集地域に隣接しており、同飛行場を離着陸する航空機による騒音被害は広範囲にわたり、10市町村の約55万人（沖縄県人口の約41パーセント）に及んでいる。

嘉手納飛行場においては、F-15C戦闘機等の常駐機に加え、空母艦載機や国内外から飛来する航空機による離着陸やタッチ・アンド・ゴー^{*1}などの通常訓練のほか、臨時的に実施されるORI演習^{*2}や四半期毎のローリー演習^{*3}、さらには、住宅地域に近い駐機場でのエンジン調整などが行われており、周辺地域住民の日常生活への影響はもとより、学校における授業の中断、聴力の異常や睡眠障害等の健康面への悪影響などがあり、看過できない騒音被害が発生している。



嘉手納飛行場に飛来したFA-18戦闘攻撃機
(写真提供：琉球新報社)

また、普天間飛行場においては、ヘリコプター等の航空機離着陸訓練や民間地域上空でのヘリの旋回訓練の実施などによって、周辺住民に深刻な騒音被害を引き起こしている。

米軍は、航空機騒音規制措置^{*4}を遵守しているとしているが、嘉手納及び普天間飛行場の周辺地域においては、依然として環境基準を超える騒音が発生し、また、早朝、夜間における航空機の離着陸は、周辺住民に多大な影響を及ぼしており、騒音防止効果が明確に現れていない状況にある。

このような航空機騒音問題に関して、国は環境基本法（平成5年法律第91号）第16条に基づき、騒音に係る環境上の条件について、人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として、「航空機騒音に係る環境基準について」（昭和48年12月27日環境庁告示第154号）により航空機騒音に係る環境基準値を設定している。

これを受け、沖縄県は嘉手納飛行場及び普天間飛行場周辺地域について、昭和63年2月に環境基本法第16条に基づく「航空機騒音に係る環境基準の地域類型指定」を行っており、嘉手納飛行場周辺の指定地域を3市2町3村（嘉手納町、読谷村の全域並びに北谷町、沖縄市、うるま市、宜野湾市、北中城村及び恩納村の一部）、普天間飛行場周辺の指定地域を2市2村（宜野湾市、浦添市、北中城村及び中城村の一部）としている。

沖縄県は、これら関係市町村と連携しながら、同地域における航空機騒音を測定し、環境基準との適合状況の把握に努めるとともに、日米両国政府に対し、航空機騒音の軽減についての要請を繰り返し行っている。

沖縄県と関係市町村が共同で実施している両飛行場周辺の平成18年度航空機騒音測定結果によると、24測定地点のうち14地点（58.3パーセント）で環境基準値を上回っている。

飛行場別にみると、嘉手納飛行場周辺では15地点中11地点（73.3パーセント）で、普天間飛行場周辺では9地点中3地点（33.3パーセント）で環境基準値を上回っている。

各測定地点のWECPNL値^{*5}（W値）をみると、嘉手納飛行場周辺では65.0から90.5の範囲内にあり、最高値は北谷町砂辺で記録されている。また、普天間飛行場周辺のW値は62.0から80.7の範囲内にあり、最高値は宜野湾市上大謝名で記録されている。

*1：航空機の離着陸訓練の一つで、機を滑走路に着陸させてある速度まで減速させた後、速やかにフラップを離陸形態にするとともにエンジン推力を増し、再び離陸すること。

*2：行動態勢観察

*3：現地運用態勢訓練＝ORI演習の予行演習

*4：嘉手納飛行場及び普天間飛行場における航空機騒音規制措置に関する日米合同委員会合意について（54頁）を参照のこと

*5：Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level（加重等価持続感覚騒音レベル）は、国際民間航空機関（ICAO）で提案された航空機騒音の「うるささ」を表す単位で、1日の平均騒音ピークレベルに時間帯別発生回数等を加味したものであり、日本における航空機騒音に係る環境基準の評価に使用されている。

さらに、常時測定地点における1日平均騒音発生回数は、嘉手納飛行場周辺では嘉手納町屋良の108.8回が、普天間飛行場周辺では宜野湾市上大謝名の59.4回が最も多くなっている。同様に、1日平均騒音継続累積時間について見ると、嘉手納飛行場周辺では北谷町宮城の48分10秒が、普天間飛行場周辺では宜野湾市上大謝名の32分20秒が最も長くなっている。

また、沖縄県では、平成7年度から平成10年度までの4か年事業として、両飛行場に起因する騒音が周辺住民の健康にどの程度影響を及ぼしているかを調べるため、「航空機騒音による健康影響調査」を実施した。その調査報告によると、特に嘉手納飛行場周辺地域で、長年の航空機騒音の曝露による聴力の損失、低出生体重児の出生率の上昇、幼児の身体的、精神的要観察行動の多さ等、航空機騒音による住民健康への悪影響が明らかになっている。

嘉手納飛行場及び普天間飛行場においては、周辺住民が、国に対し、夜間の飛行差し止めや損害賠償を求める訴訟を提起している。

【嘉手納飛行場周辺における航空機騒音測定結果(平成18年度)】

No.	測定地点			環境基準値		測定期間内 平均 WECPNL	1日あたりの 騒音発生回数	最大ピークレベル dB(A)	1日あたりの騒音 継続累積時間	測定期間	測定 日数	管理者
	測定局名	設置場所	用途地域	類型	WECPNL							
1	美原	うるま市石川東恩納 社会福祉法人美原の里	未指定	I	70	79.1 (79.0)	65.5 (61.5)	110.3 (108.3)	35分27秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
2	昆布	うるま市宇昆布 昆布公民館	未指定	I	70	76.0 (75.1)	38.8 (38.7)	107.6 (105.2)	27分36秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
3	上勢	北谷町上勢頭 上勢区公民館	第一種低層 住居専用	I	70	72.1 (72.5)	89.5 (80.0)	108.0 (103.4)	45分48秒	H18/4/1~H19/3/31	360	沖縄県
4	宮城	北谷町宮城 宮城公民館	第一種住居	II	75	73.2 (73.1)	83.4 (82.0)	104.0 (113.1)	48分10秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
5	北美	沖縄市登川 北美小学校	未指定	I	70	73.3 (72.8)	27.1 (27.1)	104.2 (103.6)	18分38秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
6	八重島	沖縄市八重島 八重島公民館	準工業地域	II	75	73.2 (71.9)	13.5 (13.0)	108.7 (107.5)	5分15秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
7	屋良A	嘉手納町屋良 屋良小学校	第二種中高層 住居専用	I	70	79.8 (78.7)	76.5 (66.1)	105.1 (105.7)	42分4秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
8	砂辺	北谷町砂辺 住宅	第一種住居	II	75	90.5 (89.4)	83.3 (89.3)	121.6 (119.4)	40分27秒	H18/4/1~H19/3/31	364	北谷町
9	伊良皆	読谷村伊良皆 読谷高校	第一種低層 住居専用	I	70	67.3 (66.5)	23.3 (35.2)	102.1 (104.9)	13分33秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
10	桑江	北谷町桑江 北谷町役場	未指定	I	70	71.1 (69.4)	15.0 (14.1)	106.8 (107.1)	9分52秒	H18/4/1~H19/3/31	365	北谷町
11	山内	沖縄市山内 山内小学校	第一種低層 住居専用	I	70	65.0 (64.1)	15.4 (15.4)	103.5 (102.4)	7分51秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄市
12	知花	沖縄市知花 知花第2ポンプ場	第一種中高層 住居専用	I	70	75.7 (76.2)	55.3 (74.8)	108.0 (108.5)	33分35秒	H18/4/1~H19/3/31	354	沖縄市
13	嘉手納	嘉手納町嘉手納 嘉手納町役場	未指定	I	70	77.8 (77.5)	60.0 (62.1)	102.9 (101.3)	18分38秒	H18/4/1~H19/3/31	355	嘉手納町
14	兼久	嘉手納町兼久 兼久体育館	第一種住居	II	75	75.2 (74.6)	51.4 (53.4)	101.3 (102.7)	15分1秒	H18/4/1~H19/3/31	354	嘉手納町
15	栄野比	うるま市栄野比 住宅	未指定	I	70	- (77.3)	- (27.4)	- 98.9	0分0秒	平成18年度は欠測	0	うるま市
16	屋良B	嘉手納町屋良 住宅	第二種中高層 住居専用	I	70	84.4 (83.2)	108.8 (107.0)	107.0 (106.4)	37分45秒	H18/4/1~H19/3/31	356	嘉手納町

※ WECPNLの下線付きの値は環境基準値超過を示す。

※ WECPNL、1日あたりの騒音発生回数及び最大ピークレベルの()内は平成17年度の値を示す。

※ 常時測定局のうち測定日数が365日(1年)に満たないものは、停電や機器の故障もしくは台風による欠測などの理由による。

※ 栄野比局は測定機器の故障のため平成18年度は欠測。

【普天間飛行場周辺における航空機騒音測定結果(平成18年度)】

No.	測定地点			環境基準値		測定期間内 平均 WECPNL	1日あたりの 騒音発生回数	最大ピークレベル dB(A)	1日あたりの騒音 継続累積時間	測定期間	測定 日数	管理者
	測定局名	設置場所	用途地域	類型	WECPNL							
1	野嵩	宜野湾市野嵩 野嵩一区公民館	第一種中高層 住居専用	I	70	72.7 (73.8)	24.9 (25.6)	113.0 (113.2)	13分49秒	H18/4/1~H19/3/31	359	沖縄県
2	愛知	宜野湾市愛知 十九区公民館	準住居	II	75	62.0 (62.3)	14.3 (14.3)	95.9 (99.3)	7分51秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
3	我如古	宜野湾市我如古 宜野湾市民図書館	第一種中高層 住居専用	I	70	67.8 (67.6)	18.4 (17.5)	102.1 (102.3)	9分23秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
4	上大謝名	宜野湾市大謝名 上大謝名公民館	第一種低層 住居専用	I	70	80.7 (80.9)	59.4 (57.1)	117.4 (117.6)	32分20秒	H18/4/1~H19/3/31	357	沖縄県
5	新城	宜野湾市新城 普天間中学校	第一種中高層 住居専用	I	70	71.3 (69.2)	58.3 (55.9)	106.8 (103.7)	29分44秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
6	宜野湾	宜野湾市宜野湾 宜野湾区公民館	第一種中高層 住居専用	I	70	66.2 (-)	33.3 (-)	100.3 (-)	16分2秒	H18/4/1~H19/3/31	178	沖縄県
7	真志喜	宜野湾市真志喜 真志喜公民館	第一種中高層 住居専用	I	70	67.6 (67.9)	19.3 (21.1)	101.0 (99.2)	9分26秒	H18/4/1~H19/3/31	365	宜野湾市
8	大山	宜野湾市大山 民間会社	近隣商業	II	75	66.9 (67.3)	10.5 (11.8)	98.4 (95.9)	3分12秒	H18/4/1~H19/3/31	365	沖縄県
9	安波茶	浦添市安波茶 浦添市役所	近隣商業	II	75	66.3 (66.0)	13.1 (12.8)	96.2 (78.3)	2分22秒	H18/4/1~H19/3/31	176	浦添市

※ WECPNLの下線付きの値は環境基準値超過を示す。

※ WECPNL、1日あたりの騒音発生回数及び最大ピークレベルの()内は平成17年度の値を示す。

※ 常時測定局のうち測定日数が365日(1年)に満たないものは、停電や機器の故障もしくは台風による欠測などの理由による。

※ 宜野湾局については、平成18年10月に測定機器の不具合が見つかったため、平成18年4月1日から10月4日までを欠測とした。

(2) 嘉手納基地騒音差止等請求事件(1次から3次)(いわゆる「旧嘉手納爆音訴訟」)

ア 訴訟の内容

昭和57年2月、沖縄市、嘉手納町、北谷町、読谷村、具志川市、石川市^{*1}にまたがる嘉手納飛行場周辺の住民(当初601名、最終907名)が、米軍機の夜間飛行禁止や損害賠償などを求めて、国を相手に、提訴した。

原告住民側は、国は米軍により嘉手納基地周辺の原告ら住民を長期にわたり甚大な爆音にさらし、その健康を害し、生活環境を破壊させたとして、主に次の四項目について主張した。

- (ア) 午後7時から午前7時までの間の夜間飛行、エンジン作動を禁止すること
- (イ) 午前7時から午後7時までの間の日中の爆音を65デシベル以下におさえること
- (ウ) 過去、現在にわたる損害賠償として一人あたり115万円支払うこと。及び将来の損害賠償を支払うこと
- (エ) 住民地域上空での発着や演習を含めて飛行を禁止すること

イ 第一審判決

平成6年2月、一審の那覇地方裁判所は、次のような趣旨の判決を出し、原告907名のうち、768名について総額で約8億円余りの賠償を認めた。

- (ア) 原告は、国に米軍機の飛行差し止めを請求することはできない
- (イ) 被害はW E C P N L値80以上の地域で受忍限度を超えており、国は損害賠償責任がある。しかし、身体的被害を認めることは困難である
- (ウ) 将来の損害賠償については、訴えの要件を欠き、不適法である
- (エ) 対象区域内に転入した原告は、被害を認識していたか、認識しなかった過失があり、「危険への接近」の法理を適用し、) 過失相殺により、減額とする

ウ 控訴と第二審判決

原告側は直ちに控訴し、飛行差し止め、W E C P N L値75以上の損害賠償責任、身体への健康被害などを争点にして争った。特に、身体的被害については、県が実施してきた「航空機騒音による健康影響調査」を原告側の証拠として提出し、精神的被害にとどまらず、身体的被害が明らかであることを強く主張した。

平成10年5月22日、控訴審の福岡高等裁判所那覇支部は、次のような趣旨の判決を出し、国及び原告が上告しなかったため、判決は確定した。

- (ア) 国は、米軍の飛行場の管理運営の権限を制約し、その活動を制限しうる権限はなく、飛行差し止めの主張自体失当である
- (イ) 身体的被害については、その疑いはあるものの、断定することまではできず、認めることはできない
- (ウ) 類型Ⅰの地域においてはW値75以上の地域、類型Ⅱの地域においては80以上の地域に居住し、又は居住していた原告の被害が受忍限度を超えるものと認める
- (エ) (基地が集中する沖縄の特殊事情から) 危険への接近の法理の適用又は過失相殺の類推適用はしない
- (オ) 原告907名のうち867名について、総額13億7,300万円の賠償を認めた(基本月額を一部増額し、地域の範囲を拡大した)

(3) 嘉手納基地騒音差し止め等請求事件(4次)(いわゆる「新嘉手納爆音訴訟」)

ア 訴訟の内容

平成12年3月に沖縄市、嘉手納町、北谷町、読谷村、具志川市、石川市にまたがる嘉手納飛行場周辺の住民(提訴当時5,544名)が米軍機の夜間飛行禁止や損害賠償などを求めて、国、米国政府を相手に、再度提訴した。

原告住民側は、国は米軍により嘉手納基地周辺の原告ら住民を長期にわたり甚大な爆音にさらし、その健康を害し生活環境を破壊させたとして、主に次の四項目について主張した。

- (ア) 午後7時から午前7時までの間の夜間飛行、エンジン作動を禁止すること
- (イ) 午前7時から午後7時までの間の日中の爆音を65デシベル以下におさえること
- (ウ) 過去、現在にわたる損害賠償として一人あたり新原告へ115万円、旧原告へ80万5千円支払う

*1：平成17年4月に、具志川市、石川市、勝連町、与那城町が合併しうるま市となっている

こと

(エ) 将来の損害賠償として原告一人につき34,500円/月支払うこと

イ 第一審判決

平成17年2月、那覇地方裁判所は、次のような趣旨の判決を出し、認容原告3,881名について、総額で約28億円の賠償を認めた。

(ア) 航空機の離発着等の差し止め請求については、国に対してその支配の及ばない第三者の行為の差し止めを請求するものであるから棄却

(イ) 損害賠償については、民事特別法第2条を根拠に国に損害賠償の請求ができる。

a W値85以上の各区域に居住する原告らは受忍限度を超えた精神的被害(騒音性聴力損失、その他原告らが主張する健康被害は認められない。)を受けていると認める。

b 「危険への接近」の法理：同法理を適用して国を免責することはできない(旧訴訟判決後に転入してきた1名のみ適用し減額)。

c 消滅時効：訴え提起の日から3年前の平成9年3月26日までに発生した損害については時効により消滅

d 慰藉料基本月額：W値95以上：18,000円

W値90以上：12,000円

W値85以上：9,000円

※住宅防音工事の助成による減額あり

e 将来の損害賠償請求：現時点において認定することが困難であるから却下

ウ 控訴

平成17年2月、原告と被告の国が、第一審判決を不服として、福岡高等裁判所那覇支部に控訴している。(平成19年12月末現在、係争中)

(4) 普天間米軍基地爆音差止等請求事件(いわゆる「普天間爆音訴訟」)

ア 訴訟の内容

平成14年10月29日に、普天間飛行場周辺の住民200人が国と普天間飛行場基地司令官を被告とする訴訟を提訴した。

訴訟の内容は、以下のとおり。

(ア) 午後7時から翌日7時までの飛行と55デシベルを超えるエンジン調整の禁止

(イ) 環境基本法に基づく騒音測定の実施

(ウ) 午前7時から午後7時まで65デシベル以上の航空機の騒音の禁止

(エ) 過去の賠償及び結審から1年分の将来の賠償

イ 審理の経緯

平成16年6月、那覇地方裁判所は、基地司令官と国に対する審理を分離することを決定、同年9月、普天間飛行場司令官に対する訴えについて「民事裁判権は及ぶが直接被害者に損害賠償責任を負わない」とする一審判決が出された。

原告は判決を不服とし、即日控訴したが、平成17年9月、福岡高等裁判所那覇支部は原告の請求を棄却、翌月、原告が上告した。

平成18年2月、最高裁判所は、原告側の上告を棄却、住民側の請求が棄却された二審の福岡高等裁判所那覇支部判決が確定した。

国に対する訴えについては平成19年12月末現在、係争中である。

(5) 公平補償問題

平成10年5月の嘉手納爆音訴訟の判決が確定し、原告に対し賠償金が支払われたことを受け、裁判の原告に加わらなかった周辺住民に不公平感が広まった。

平成11年2月に嘉手納基地爆音被害公平補償を求める会具志川支部(当時会員数400名)、同年6月嘉手納基地爆音被害公平補償を求める会(石川市住民、当時会員数1,200名)、同年8月沖縄市宇池原嘉手納基地爆音被害公平補償を求める会(当時会員数1,450名)が発足した。

県は、平成12年10月20日、那覇防衛施設局に対し、嘉手納基地爆音訴訟に加わらなかった住民の受忍限度を超える過去の騒音被害に対し適切な措置を講じるよう要請し、同年12月に来県した当時の橋本沖縄開発庁長官や斉藤防衛庁長官に要請を行うとともに、機会ある毎に日本政府に対し、同様な要請を行った。

日本政府は、今後の採るべき施策を検討するため、部外の有識者による「飛行場周辺における環境整備の在り方に関する懇談会」を設置し、平成13年9月の第1回会合以来、9回の会合が開催された。

平成14年7月には懇談会の報告書を取りまとめており、県が要請した公平補償の問題については、「金銭補償に関しては慎重な検討が必要であり、訴訟に参加しなかった住民から更なる理解が得られる可能性の高い施策が有れば、その施策の実施を追求すべきである。施策の例として、空調機（エアコン）稼働に伴う電気料金低減のため、家庭用太陽光発電システムを住宅防音工事の一環として補助することを実施することが挙げられる。」という趣旨の意見が出された。

この提言を受ける形で、国は、住宅防音工事で設置した空調機器の電気料金の負担を軽減するための施策として、住宅防音事業の一環として太陽光発電システムの設置助成を実施することについての検討を行うため、当該システム助成に係るモニタリング事業を平成15年度から平成18年度まで実施した。平成19年度からは、設置世帯のデータの整理・分析等を行い、設置助成の可否について判断している。

（6）航空機騒音対策等について

航空機騒音問題に対応するため、国は、「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」（昭和49年法律第101号）に基づいて、自衛隊並びに駐留軍の使用する飛行場等の周辺において、航空機の騒音が著しいと認められる区域に所在する住宅の所有者または居住者が、住宅の防音工事を行うときは、その工事について一定の基準により助成を行うこととしており、基地周辺の学校等公共施設や民間住宅への防音工事の助成を実施している。

また、米軍もこれまでに消音器及び防音施設の設置や、低騒音エンジンへの切り替え、アフターバーナーの使用制限、また、地元から要望のある年間行事の際の飛行訓練の制限等の対策を講じてきたが、抜本的な航空機騒音問題の解決には至らなかった。

このようなことから、県はこれまで訪米要請等のあらゆる機会を通じて、日米両政府に対し航空機騒音問題の解決を強く求めてきた。これを受け、平成8年3月28日の日米合同委員会において、嘉手納飛行場及び普天間飛行場に係る航空機騒音規制措置が合意されたが、県、関係市町村が求めていた午後7時から翌朝午前7時までの間の飛行制限については、午後10時から翌朝午前6時までとされるなど、地域住民の声が反映された措置内容とはなっていない。

平成8年12月2日の「沖縄に関する特別行動委員会（SACO）」の最終報告においては、嘉手納飛行場及び普天間飛行場周辺からの航空機騒音の軽減を図るため、以下の「騒音軽減イニシアティブ」を実施することとしている。

ア 嘉手納飛行場における海軍航空機の運用及び支援施設を、海軍駐機場から主要滑走路の反対側に移転する。また、MC-130航空機を平成8年12月以降海軍駐機場から主要滑走路の北西隅に移転（実施済み）する。

イ 平成9年度末までを目途に、嘉手納飛行場の北側部分に新たな遮音壁を設置する（実施済み）。

ウ 嘉手納飛行場及び普天間飛行場における航空機騒音規制措置の実施（合意済み）。

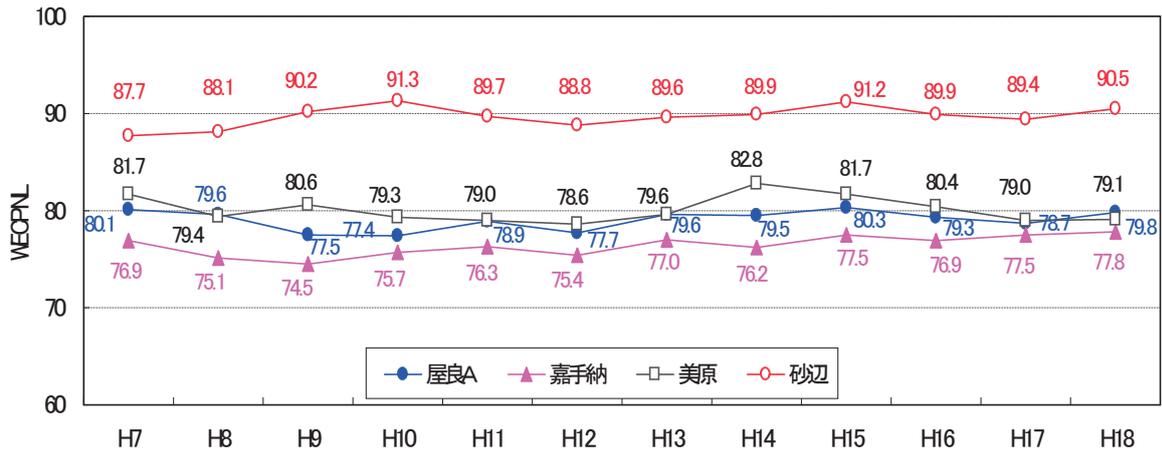
エ 普天間飛行場に配備されている12機のKC-130航空機を適切な施設が提供された後、岩国飛行場に移駐する。なお、岩国飛行場から米国への14機のAV-8航空機の移駐は、平成8年11月までに完了している。

嘉手納及び普天間飛行場周辺におけるWECPNLの年度推移(平成7年度～18年度)

嘉手納飛行場周辺

測定地点	WECPNL (うるささ指数)												
	環境基準値	合意後											
		H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
屋良A	70	80.1	79.6	77.5	77.4	78.9	77.7	79.6	79.5	80.3	79.3	78.7	79.8
嘉手納	70	76.9	75.1	74.5	75.7	76.3	75.4	77.0	76.2	77.5	76.9	77.5	77.8
美原	70	81.7	79.4	80.6	79.3	79.0	78.6	79.6	82.8	81.7	80.4	79.0	79.1
砂辺	75	87.7	88.1	90.2	91.3	89.7	88.8	89.6	89.9	91.2	89.9	89.4	90.5

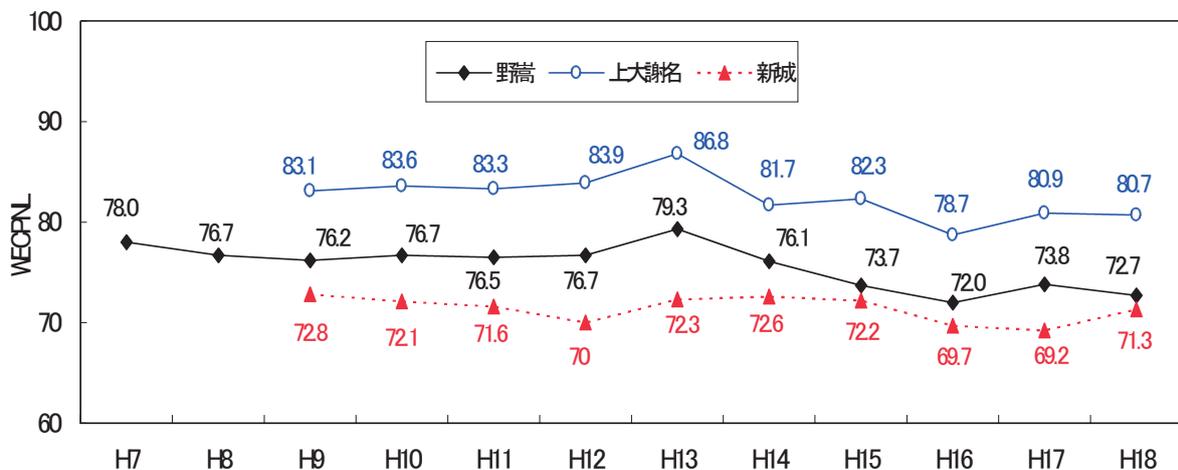
※平成7年度から平成18年度までの間で継続して測定している測定局について比較した。



普天間飛行場周辺

測定地点	WECPNL (うるささ指数)												
	環境基準値	合意後											
		H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
野嵩	70	78.0	76.7	76.2	76.7	76.5	76.7	79.3	76.1	73.7	72.0	73.8	72.7
上大謝名	70			83.1	83.6	83.3	83.9	86.8	81.7	82.3	78.7	80.9	80.7
新城	70			72.8	72.1	71.6	70.0	72.3	72.6	72.2	69.7	69.2	71.3

※平成7年度から平成18年度までの間で継続して測定している野嵩局と、規制措置合意後に設置した上大謝名局と新城局について比較した。



嘉手納飛行場及び普天間飛行場における航空機騒音規制措置に関する合同委員会合意について
(平成8年3月28日 外務省)

本日開催された日米合同委員会において、航空機騒音対策分科委員会の勧告を受け、嘉手納飛行場及び普天間飛行場に関する航空機騒音規制措置に関する合同委員会合意が別紙1及び別紙2のとおり承認された。

別紙1

(全文仮訳)

嘉手納飛行場における航空機騒音規制措置

1. 航空機騒音対策分科委員会の日米両側の議長は、合同委員会に対し、以下の嘉手納飛行場における航空機騒音規制措置を提案することに合意した。
2. 嘉手納飛行場周辺地域社会の航空機騒音レベルへの懸念を軽減するため、下記の措置が在日米軍の任務に支障をきたすことなく航空機騒音による望ましくない影響を最小限にすべく設定された。したがって、飛行の安全、任務の遂行及び騒音規制が最も考慮すべき点であることを認識しつつ、これらの措置がとられることとなった。
3. 措置
 - a 進入及び出発経路を含む飛行場の場周経路は、できる限り学校、病院を含む人口稠密地域上空を避けるよう設定する。
 - b 嘉手納飛行場近傍（飛行場管制区域として定義される区域、即ち、飛行場の中心部より半径5陸マイル内の区域）において、航空機は、海拔1,000フィートの最低高度を維持する。ただし、次の場合を除く。承認された有視界飛行方式^{*1}による進入及び出発経路の飛行、離着陸、有視界飛行方式の場周経路^{*2}、航空管制官による指示がある場合又は計器進入^{*3}。
 - c 任務により必要とされる場合を除き、現地場周経路高度以下の飛行を避ける。
 - d 短場周経路を飛行する航空機は、管制塔より別段の指示を受ける場合を除き、滑走路を通過するまで、ダウン・ウインド・レグ^{*4}へ移行するための機首上げ操作を遅らせる。滑走路5L/23Rへ有視界飛行方式経路で飛行するKC-135は、できる限り人口稠密地域上空の飛行を避ける。
 - e 短場周経路においては、航空機がダウン・ウインド・レグでの飛行を確立するまで、運用上の制約の範囲内で、クリーン・コンフィギュレーション^{*5}で飛行する。緊急事態にある又は手順上脚を出すよう求められている航空機は、脚を出した状態で飛行することができる。
 - f 嘉手納飛行場の場周経路内で着陸訓練を行う航空機の数は、訓練の所要に見合った最小限におさえる。
 - g アフター・バーナー^{*6}の使用は、飛行の安全及び運用上の所要のために必要とされるものに制限される。離陸のために使用されるアフター・バーナーは、できる限り早く停止する。
 - h 嘉手納飛行場近傍及び沖縄本島の陸地上空において、訓練中に超音速飛行を行うことは、禁止する。

*1：航空交通管制官の指示を受けずにパイロット独自の判断で飛行すること

*2：解説：場周経路（56頁）を参照のこと

*3：計器飛行（航空機の飛行経路、飛行高度、飛行方法など、常時航空交通管制機関の指示を受けながら飛行する）により安全かつ秩序よく進入し着陸するための一連の飛行方式。ADF（NBD）進入方式、VOR進入方式、VOR/DME進入方式、ILS進入方式などがある。NBD、VOR、DME、ILSは電波を使用して航空機に飛行コース等を知らせるシステムのこと

*4：解説：ダウン・ウインド・レグ（56頁）を参照のこと。

*5：航空機の脚などを引っ込めた状態（形状）

*6：エンジンの排気に燃料を流して点火させることでエンジン推力を増加させるものであり、燃料の消費は著しく増大する

- i 2200～0600の間の飛行及び地上での活動は、米国の運用上の所要のために必要と考えられるものに制限される。夜間訓練飛行は、在日米軍に与えられた任務を達成し、又は飛行要員の練度を維持するために必要な最小限に制限される。部隊司令官は、できり限り早く夜間の飛行を終了させるよう最大限の努力を払う。
 - j 日曜日の訓練飛行は差控え、任務の所要を満たすために必要と考えられるものに制限される。慰霊の日のような周辺地域社会にとって特別に意義のある日については、訓練飛行を最小限にするよう配慮する。
 - k 有効な消音器が使用されない限り、又は、運用上の能力もしくは即応態勢が損なわれる場合を除き、1800～0800の間、ジェット・エンジンのテストは行わない。
 - l エンジン調整は、できる限りサイレンサーを使用する。
 - m 嘉手納飛行場近傍（飛行場管制区域として定義される区域、即ち、飛行場の中心部より半径5陸マイル内の区域）においては空戦訓練に関連した曲技飛行は行わない。しかしながら、あらかじめ計画された曲技飛行の展示は除外される。
 - n 嘉手納飛行場に配属される、あるいは同飛行場を一時的に使用するすべての航空関係従事者は、周辺地域社会に与える航空機騒音の影響を減少させるために本措置に述べられている必要事項について十分な教育を受け、これを遵守する。
4. 責任：司令官は以下の事項が行われることを確保する。
- a 航空機の安全性及び運用上の所要と両立する範囲で、実現可能な限り航空機騒音を最小限にするよう、管理下にある航空機を運用する。
 - b できる限り住民への迷惑を軽減するために場周経路及び現行の騒音規制措置を常時見直す。
 - c 嘉手納飛行場において活動するパイロットに対し、航空機騒音が敏感に受け止められていることを理解させ、問題を最小限にする現実的な規制措置について認識させる。
 - d パイロットに上記3. に述べられている措置を遵守させる。
5. 対外関係
- a 第18航空団司令官、その部下及び嘉手納飛行場を使用する飛行部隊司令官は、騒音問題及び規制措置について厳重な注意を払うものとする。この意味で、住民の理解と相互協力の促進を図るため、地方公共団体及び国の行政機関の地方支分部局と緊密な連絡をとる。
 - b 第18航空団司令官は、地元公共団体又は地域住民に対する現地の騒音問題に係るいかなる連絡事項も那覇防衛施設局に前もって通知するよう最大限努力する。

別紙2

(全文仮訳)

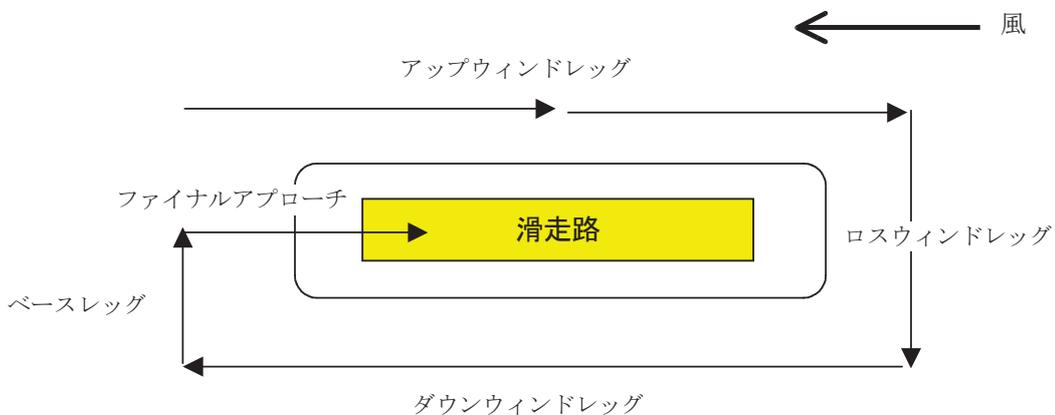
普天間飛行場における航空機騒音規制措置

1. 航空機騒音対策分科委員会の日米両側の議長は、合同委員会に対し、以下の普天間飛行場における航空機騒音規制措置を提案することに合意した。
 2. 普天間飛行場周辺地域社会の航空機騒音レベルへの懸念を軽減するため、下記の措置が在日米軍の任務に支障をきたすことなく航空機騒音による望ましくない影響を最小限にすべく設定された。したがって、飛行の安全、任務の遂行及び騒音規制が最も考慮すべき点であることを認識しつつ、これらの措置がとられることとなった。
3. 措置
- a 進入及び出発経路を含む飛行場の場周経路は、できる限り学校、病院を含む人口稠密地域上空を避けるよう設定する。
 - b 普天間飛行場近傍（飛行場管制区域として定義される区域、即ち、飛行場の中心部より半径5陸マイル内の区域）において、航空機は、海拔1,000フィートの最低高度を維持する。ただし、次の場合を除く。承認された有視界飛行方式による進入及び出発経路の飛行、離着陸、有視界飛行方式の場周経路、航空管制官による指示がある場合又は計器進入。
 - c 任務により必要とされる場合を除き、現地場周経路高度以下の飛行を避ける。
 - d 普天間飛行場の場周経路内で着陸訓練を行う航空機の数は、訓練の所要に見合った最小限におさえる。
 - e アフター・バーナーの使用は、飛行の安全及び運用上の所要のために必要とされるものに制限される。離陸のために使用されるアフター・バーナーは、できる限り早く停止する。

- f 普天間飛行場近傍及び沖縄本島の陸地上空において、訓練中に超音速飛行を行うことは、禁止する。
 - g 2200～0600の間の飛行及び地上での活動は、米国の運用上の所要のために必要と考えられるものに制限される。夜間訓練飛行は、在日米軍に与えられた任務を達成し、又は飛行要員の練度を維持するために必要な最小限に制限される。部隊司令官は、できる限り早く夜間の飛行を終了させるよう最大限の努力を払う。
 - h 日曜日の訓練飛行は差控え、任務の所要を満たすために必要と考えられるものに制限される。慰霊の日のような周辺地域社会にとって特別に意義のある日については、訓練飛行を最小限にするよう配慮する。
 - i 有効な消音器が使用されない限り、又は、運用上の能力もしくは即応態勢が損なわれる場合を除き、1800～0800の間、ジェット・エンジンのテストは行わない。
 - j エンジン調整は、できる限りエンジン・テスト・セル（サイレンサー）を使用する。
 - k 普天間飛行場近傍（飛行場管制区域として定義される区域、即ち、飛行場の中心部より半径5陸マイル内の区域）においては空戦訓練に関連した曲技飛行は行わない。しかしながら、あらかじめ計画された曲技飛行の展示は除外される。
 - l 普天間飛行場に配属される、あるいは同飛行場を一時的に使用するすべての航空関係従事者は、周辺地域社会に与える航空機騒音の影響を減少させるために本措置に述べられている必要事項について十分な教育を受け、これを遵守する。
4. 責任：司令官は以下の事項が行われることを確保する。
- a 航空機の安全性及び運用上の所要と両立する範囲で、実現可能な限り航空機騒音を最小限にするよう、管理下にある航空機を運用する。
 - b できる限り住民への迷惑を軽減するために場周経路及び現行の騒音規制措置を常時見直す。
 - c 普天間飛行場において活動するパイロットに対し、航空機騒音が敏感に受け止められていることを理解させ、問題を最小限にする現実的な規制措置について認識させる。
 - d パイロットに上記3. に述べられている措置を遵守させる。
5. 対外関係
- a 普天間飛行場司令官、その部下及び普天間飛行場を使用する飛行部隊司令官は、騒音問題及び規制措置について厳重な注意を払うものとする。この意味で、住民の理解と相互協力の促進を図るため、地方公共団体及び国の行政機関の地方支分部局と緊密な連絡をとる。
 - b 普天間飛行場司令官は、地元公共団体又は地域住民に対する現地の騒音問題に係るいかなる連絡事項も那覇防衛施設局に前もって通知するよう最大限努力する。

【解説：場周経路（Traffic Pattern）】

着陸する航空機の流れを整えるために、滑走路周辺に設定された飛行経路で、通常は左旋回の経路である。（嘉手納は右旋回が多い(下図は右旋回の例)）



2 PCB等有害廃棄物

(1) PCB検出事件

平成8年3月19日、那覇防衛施設局から県に、平成7年11月30日付けで返還された米軍恩納通信所跡地の既存建築物の解体及び土地の復元工事中に、汚水処理槽内の汚泥や流出口付近からカドミウム、水銀、PCB、鉛、ヒ素等の有害物質が検出されたとの報告があった。

報告によると、カドミウム、水銀の有害物質2項目については、いずれも基準値を超えていた。PCB及び鉛については、これらの基準値が、金属等を含む産業廃棄物に係る判定基準を定める総理府令に基づく溶出試験によるとされているため、この時点での基準値との比較はできなかった。

県では平成8年3月、汚水処理槽内汚泥、公共用水域の水質、底質、通信所跡地の近隣農用地土壌及び周辺集落の湧水等をサンプリングし、有害物質8項目について、廃棄物としての観点から廃棄物処理法に基づく検査（溶出試験）を実施した。

その結果、水銀が「特別管理産業廃棄物の判定基準」を超えていたが、PCB等その他の項目については基準値内であった。

その後、汚泥の処分に当たって、那覇防衛施設局が汚水処理槽内の汚泥等の詳細な検査（溶出試験）を行ったところ、PCBについては5検体中4検体、水銀については5検体中3検体が基準値を超えていたが、有害物質による汚染は汚水処理槽内の汚泥に限定されていることが明らかになった。

県は、汚泥の処理方法について関係機関と協議するとともに、同年11月、那覇防衛施設局に対して当該汚泥の適正処理について要請を行った。

汚泥の処理については、那覇防衛施設局が責任を持って行い、処理方法については、県と協議しながら検討を進めることが確認された。それを踏まえ、那覇防衛施設局は、汚泥処理槽を米軍基地内に一時保管することについて米軍と協議したが、日米地位協定では施設の返還に際しては原状回復義務がなく、返還後に発見された問題であるとして、米軍は引き取りに難色を示した。

そのため県は平成9年10月、防衛施設庁長官に対して、恩納通信所跡地内における汚泥の早期撤去、及び有害物質等の環境対策への万全の措置を講ずるよう要請を行った。

これに対し、防衛施設庁は、航空自衛隊恩納分屯地内の国有地に汚泥を移送し一時保管することを決定、平成10年3月11日、約104トン（ドラム缶694本）のPCB含有汚泥の搬送が完了した。

また、平成14年4月12日に、自衛隊から「米軍から返還され、自衛隊が使用している恩納分屯基地内の旧汚水処理施設からPCBが検出された。」との報告があり、同日、県、自衛隊、那覇防衛施設局が現場確認調査を実施した。

自衛隊の説明によると、旧汚水処理施設7カ所のうち、5カ所の汚泥からPCBが検出され、そのうちの1カ所が埋立処分基準値を超えているとのことであった。

その後、県、自衛隊、那覇防衛施設局及び地元市町村で調整し、同年5月に恩納分屯基地周辺の河川等の恩納村地域5カ所、金武町地域7カ所の調査ポイントを決め、PCB検出調査を実施したが、PCBは不検出（河川水及び海水、土壌においては0.0005mg/l未満、底質においては0.01mg/l未満）であった。これらのPCB含有汚泥についても、平成15年3月末日までに、航空自衛隊恩納分屯基地内への保管が完了している。

発見されたPCB等含有汚泥は、計約304トンにもものぼり、平成19年12月現在、航空自衛隊恩納分屯基地内（ごく一部が金武町字屋嘉）に保管されている。

これらのPCB等含有汚泥については、処理施設を航空自衛隊恩納分屯基地内に設置し処理することで国と恩納村の間で調整が進められ、平成16年9月、恩納村長が、処理水を恩納村内の河川等に放流・排出しないこと等を条件に受け入れを表明、那覇防衛施設局において処理施設の設置に係る契約事務を進めていた。

平成17年12月、北九州市にある日本環境安全事業株式会社北九州事業所において、PCBを含む汚泥の処理が可能な施設が、平成20年度から処理事業を開始する見込みとなったことから、恩納村長が那覇防衛施設局長に対し、村内で処理することなく、同施設において早期に処理するよう調整に努めることを要請、それを受けた那覇防衛施設局が関係機関と調整した結果、同施設におけるPCB汚泥の処理委託が決定され、恩納村における処理施設の設置計画は取り止められた。



航空自衛隊恩納分屯基地内の保管庫に収納されているPCB含有汚泥のドラム缶

（写真提供：琉球新報社）

(2) 在沖米軍が管理するPCB廃棄物の米国への搬出プログラム

平成14年8月28日、米国防総省は、在日米軍管理下のPCB含有物資を米国に搬出し、処理するための「環境評価報告書(案)」を公表した。

公告縦覧手続きを経て、同年12月18日、「環境評価報告書」が確定したことを受け、平成15年1月から平成17年7月の5回にわたり、PCB含有物資が日本から米国に向け搬出された。

在日米軍によるPCB含有物資の米国への搬出状況は以下のとおり。

なお、米軍によると、平成14年8月現在、沖縄県に保管されている米軍関係のPCB廃棄物の総量は約360トン、使用中のPCB含有機器の総量は推計で1,740トンとのことであった。

(参 考)

PCB含有物資の日本から米国への搬出状況

(平成17年9月現在)

- 1 平成15年1月17日・・・米国製約23トンを空路にて搬出
- 2 平成15年3月9日・・・米国製約24トンを空路にて搬出
- 3 平成15年8月15日・・・使用済みとなっていたすべてのPCB含有物資(沖縄保管分を含む)を海路にて搬出(約1,123トン)
- 4 平成16年4月10日・・・平成15年8月の搬出以降に新たに使用済みとなったすべてのPCB含有物資(沖縄保管分を含む)を海路にて搬出(約230トン)
- 5 平成17年7月23日・・・平成16年4月の搬出以降に新たに使用済みとなったPCB含有物資を海路にて搬出

(3) 北谷町のドラム缶投棄事件

平成14年1月30日、北谷町から県に対し、北谷町桑江中学校近くの基地返還跡地から「ドラム缶に入ったタール状物質」が発見されたとの連絡があった。県は当該物質投棄の原因者特定のために、米軍提供当時の諸資料や情報の提供を那覇防衛施設局に依頼するとともに、成分分析のためのサンプリングや周辺の土壌、河川、海域、地下水についての環境調査を実施した。

県は国に対し、状況を一刻も早く改善するために国が早急に対策を執るよう要請した。同年2月には、防衛施設庁長官から国が早急に対策を執ることを決定した旨の発言があり、那覇防衛施設局も国の責任で対処する旨の発表を行った。また、北谷町はドラム缶の撤去、移動を開始した。

県は同年3月にタール状物質等の分析結果の最終報告を行い、今回の事件において、環境への影響はほとんどないものと考えているとのコメントを発表した。

同年5月から6月にかけてドラム缶の収集、運搬、及び処分業務等が北谷町から那覇防衛施設局に移され、10月に終了した。



北谷町におけるドラム缶に入ったタール状物質の発見現場

【ドラム缶等の状況】

○発見された本数

平成13年度	: 146本
平成14年度	: 41本
計	: 187本
流出等ドラム缶	: 28本
合計	: 215本

○ドラム缶の収集、運搬、及び処分に要した費用 約8,400万円

(4) 油類の漏出問題

廃油等の流出による水域等の汚染については、復帰後昭和51年の年間13件をピークに、昭和52年から平成6年までは年間0件から1件まで減少してきた。

平成7年以降は、平成14年及び平成16年の8件が最も多く、2件から8件の間で推移している。

最近の主な事例としては、平成14年6月にキャンプ・ハンセンの給油施設において約600ガロン(約2,270リットル)のガソリンが流出する事故、平成14年9月に嘉手納飛行場第4ゲート付近のディーゼルタンクに入っていたディーゼルオイル296ガロン(約1,120リットル)が漏れる事故、平成19年5月25日から28日にかけて嘉手納飛行場において航空機燃料約4,000ガロン(約15,000リットル)が流出する事故がある。

(5) 嘉手納弾薬庫地区返還跡地六価クロム等検出事件

平成11年6月、嘉手納弾薬庫地区返還跡地からカドミウムが検出されたとの新聞報道がなされた。

このことに対し、那覇防衛施設局は、「5月14日から6月23日にかけて土壌分析調査等を実施し、一部で六価クロム及び鉛で環境基準値以上の数値がでたが、周辺に広げた調査では検出されず、汚染とは認識していない。」との説明が県、関係市町村、地主になされた。

地主から「過去に返還された土地に係る環境調査の実施、今回の調査結果の公表」等の要望が出され、那覇防衛施設局施設部長と読谷村長との間で「国は、今回の返還対象地区で米軍の活動に起因する有害物質、その他土地所有者等に影響を及ぼすような物質が発見された場合は適切に処理をする。その調査、処理については、国の責任で実施し、土地所有者等に費用等、何らの負担をかけないものとする。」との内容の覚え書きが取り交わされた。

(6) キャンプ桑江北側返還跡地における土壌汚染

平成15年3月、キャンプ桑江(北側部分)約38.4ヘクタール及び陸軍貯油施設(桑江ブースター・ステーション地区)約1.1ヘクタールが返還された。

那覇防衛施設局において、土壌汚染対策法に定める基準に基づき返還土地における土壌調査を実施したところ、特定有害物質(ヒ素、鉛、六価クロム)の検出、油分(軽油、ガソリン系類)・油臭の確認、古い機関銃弾等の発見がなされたほか、PCBが使用されている疑いのある安定器が回収された。那覇防衛施設局では、追加分の調査を行い、平成16年2月12日、新たに特定有害物質(鉛)の検出及び油分(軽油)の確認がなされたとの調査結果を公表した。

これら特定有害物質の汚染土壌については土壌の入れ替えにより、油分の汚染土壌については石灰等を混入・攪拌するなどの対策により処理し、平成16年9月30日に土地所有者へ返還土地の引き渡しが行われた。

3 赤土流出問題

赤土等の流出による河川・海域の汚染は、景観の損失や、生物生育環境の改変等生活環境、自然環境の悪化を招き、産業の振興にも大きな影響を及ぼしており、本県の環境保全上重要課題となっている。

基地からの赤土流出源は、主として基地建設や山林火災、演習等でできた裸地、未舗装の演習用道路等であり、県は、きめ細かな赤土流出防止対策が講じられるよう、米軍に対し積極的に働きかけを行っている。

(1) 基地からの赤土流出事例**ア キャンプ・シュワブ内連絡道路拡幅工事**

平成4年5月、キャンプ・シュワブ内で基地間連絡道路の改修工事が行われていることが明らかになると同時に、名護市久志区の旧簡易水道取水源の赤土汚染が問題となった。

県が調査を行った結果、工事造成された場所や工事中の場所において赤土流出対策が実施されているが不十分であり、また、沢への赤土流出の跡が確認されるなど、同工事が汚染の原因の一つであると考えられた。

なお、地元名護市が実施した久志大川ダム地質調査ボーリングポイントでも同様に赤土流出の跡がみられたことから、本件は複合的な汚染であると考えられた。

イ 楚辺通信所の移設工事

平成14年7月、キャンプ・ハンセンにおいて、楚辺通信所移設工事に関連する赤土流出により、恩納村喜瀬武原区長浜川流域が汚染される事態が発生した。

本件については、那覇防衛施設局による濁水処理装置を用いた河川の浄化措置が講じられた。

ウ キャンプ・ハンセン内レンジ4における陸軍複合射撃訓練場建設工事

平成16年9月6日、キャンプ・ハンセン内レンジ4の造成工事現場より流出した赤土が、砂防ダムを越えて川に流れ出したことが確認された。

本件は米軍直轄の工事であったため「沖縄県赤土等流出防止条例」の適用はないことから、県への赤土流出防止計画の提出はなかった。外務省においては、住宅地域が近接しているため、米軍に対し、環境保全対策の徹底を申し入れており、米軍からは、「日本環境管理基準」に従い、赤土流出防止条例を考慮する旨の回答があった。

(2) 赤土流出防止対策

ア 県の取り組み

県では、「赤土流出防止対策協議会」を設置し、県庁内各部局間の協議調整を行い、赤土流出防止対策の強化を図っており、県からは、米軍施設・区域内においても演習や施設工事に伴い赤土が公共用水域に流出することがないように、流出源又は流出の恐れのある場合においては十分な防止対策をとること、工事計画については、事前に県や関係市町村に対し通知し、意見を徴すること、また関係機関が立ち入り調査を必要とする場合の迅速な対応について要望した。これに対し、米軍は、赤土流出等の問題から環境を保全・保護するため最大限努力し、あらゆる実行可能な手段をとること、周辺地域に影響を及ぼす恐れのある事案については、周辺自治体と相談していくとしている。



陸軍複合射撃訓練場造成工事現場からの赤土流出（平成16年9月）

基地内の開発は、沖縄県赤土等流出防止条例が適用される防衛省の提供施設の整備事業はもとより、条例が適用されない米軍による直接開発行為についても、関係機関が互いに連携を密にし、情報交換を行いながら慎重に対処する必要がある。

イ 国・米軍の取り組み

国においては、米軍基地内からの赤土等流出防止対策として、流域河川において貯留型砂防ダムの建設を進めてきており、これまで12基の貯留型砂防ダムを建設しているほか、発生源対策として、裸地化した基地内道路の採石舗装及び種子吹きつけ等を実施している。

米軍は、貯留型砂防ダムに代わって、航空機を用いた播種による裸地緑化対策を提案し、平成11年10月から平成17年4月末までに、キャンプ・ハンセン及びキャンプ・シュワブにおいて、合計7回、14.5ヘクタールの緑化を実施した。実施後は、演習を中止しているため、順調に緑が回復してきている。

4 原子力軍艦（潜水艦等）の寄港

(1) 原子力軍艦（潜水艦等）の寄港状況

勝連半島の先端部に位置するホワイト・ビーチ地区は、神奈川県横須賀市、長崎県佐世保市とともに原子力軍艦の寄港地である。

本県における復帰後の原子力軍艦の寄港状況は、昭和47年6月、原潜フラッシャーの初寄港以来、平成19年12月末現在で278回となっている。

原子力軍艦の寄港は、昭和56年以降一時途絶えていたが、昭和61年8月の5年ぶりの寄港以来、毎年寄港を繰り返しており、平成5年、6年にそれぞれ17回、18回を数えた後、年10回程度と減少したが、平成14年は17回と増加し、また、平成19年には24回となっている。

地元うるま市（旧勝連町）では、原子力軍艦寄港の際の放射性物質流出による原子力災害の不安が大きいとして、市議会（旧勝連町議会）において、寄港反対、説明責任の履行及び日米地位協定の抜本的改定を求める決議及び意見書を採択し、アメリカ国防総省及び外務省など関係機関に要請してきた。

なお、復帰後、原子力軍艦の寄港時の放射能測定結果では、現在まで異常は認められていないが、昭和55年3月のロングビーチ（巡洋艦）の寄港時、晴天時の平均値を上回る放射線量が検出され、当該海域及び周辺海域の魚介類が売れなくなるなど、地域住民に大きな不安と被害を与えた。



平成20年3月 ホワイト・ビーチ地区に寄港した原子力潜水艦「パサデナ」

原子力軍艦の寄港状況 平成19年12月末現在

年次	S47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58
寄港回数	7	3	—	—	1	1	—	1	5	1	—	—
年次	59	60	61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7
寄港回数	—	—	3	10	11	3	9	4	7	17	18	7
年次	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
寄港回数	16	9	8	13	10	12	17	12	17	16	16	24

※各年次とも12月末現在

※昭和47年は復帰（5月15日）後の寄港回数

(2) 原子力軍艦（潜水艦等）寄港対策等

国は、原子力艦寄港地周辺住民の安全を確保するため、1968年（昭和43年）9月に「原子力軍艦放射能調査指針大綱（平成17年7月改訂「原子力艦放射能調査指針大綱）」を制定し、寄港時調査（軍艦入港の24時間前から出港後海底土採取終了までの調査）、及び非寄港時調査（軍艦寄港時の放射能調査に対処するため、寄港時以外における放射線レベル監視測定を行なう通常調査と、四半期ごとに海水、海底土及び海産生物に含まれる放射能の長期的変化の調査）を行っている。県は、原子力軍艦の放射能調査を適時行い、迅速かつ適切な対策を講ずることを目的に、昭和48年4月に「沖縄県放射能対策本部」を設置し、所要の対策を講じている。

また、国は、平成14年4月の中央防災会議において、防災基本計画に「原子力艦の原子力災害」を追加し、原子力災害発生時における国、地方公共団体等の関係機関等の活動事項等の修正を決定しており、これを受け、県も平成19年3月、沖縄県地域防災計画の見直しを行い、原子力災害に対する予防、応急対策、復旧対策について、追加、修正を行っている。

原子力軍艦の寄港については、「外国の港における合衆国原子力軍艦の運航に関する合衆国政府の声明」に基づき、通常、受入国政府の当局に対し、少なくとも24時間前に通報されることになっており、県は、外務省からの通報により、ただちにうるま市など関係機関に通報を行っている。

マスコミ等への公表については、平成13年9月11日に発生した米国の同時多発テロ以降、国の要請により控えているところであるが（平成19年12月末現在）、県は、渉外知事会を通じて、この措置を早期に解除するよう外務省に申し入れている。

5 劣化ウラン弾誤使用事件

平成9年2月10日、外務省からの連絡により、平成7年12月から平成8年1月にかけて3回にわたり、鳥島射爆撃場において訓練中の米海兵隊のハリアー機が、計1,520発の劣化ウランを含有する徹甲焼夷弾^{*1}を誤って訓練中に使用し、発射していた事実が明らかになった。

米国政府は、事件発生後1年余りも日本政府に連絡せず、また、日本政府の県への通報も、米側から情報提供を受けて1カ月近く経ってからであった。

劣化ウランを含有する徹甲焼夷弾は、米軍の内部規則により日本国内の施設・区域での使用が許されていないにもかかわらず、使用されたものである。

米軍は、摂取されない限り健康への危険はないとしているが、誤射された劣化ウラン弾は平成11年5月現在、わずか247発しか回収されておらず（平成19年12月末まで、新たな回収実績はない）、鳥島に最も近い居住可能地域である久米島の住民の健康や周辺環境への影響が懸念されている。

そのため県は事件発覚後、事態の重大性に鑑み、ただちに日米両政府に対し、①事件の徹底究明と再発防止、②鳥島射爆撃場周辺での徹底した環境調査の実施、③全ての劣化ウランを含有する徹甲焼夷弾が回収され安全が確認されるまでの同射爆撃場での演習中止、④事件・事故発生時の速やかな連絡体制の整備の4項目について要請を行った。

平成9年2月24日、外務省と科学技術庁（現文部科学省）は、劣化ウラン含有弾誤使用問題が環境に及ぼす影響について調査するため、海上保安庁、防衛施設庁（現防衛省）、水産庁及び沖縄県の協力を得て、①鳥島周辺海域における空間放射線量及び水中放射線量の測定、②同水域における海水のウラン濃度の測定、③同水域において回遊または生息する魚類のウラン濃度の3項目について、鳥島射爆撃場周辺海域の現地調査を実施^{*2}した。

さらに同年3月26日から27日にかけて、鳥島射爆撃場陸域部分と同海岸線付近の浅海域についても調査を行った。同調査の内容は、①鳥島地表面の空間放射線量率の測定、②大気浮遊じんのウラン濃度の調査、③土壌のウラン濃度の測定、④鳥島周囲の海水のウラン濃度の調査、並びに比較対照として久米島の調査を実施した。

いずれの調査も、科学技術庁（現文部科学省）原子力安全局に設置されたデータ検討評価会において、専門的立場から検討・評価が行われた。

平成9年6月19日、科学技術庁（現文部科学省）は一連の環境調査の報告をとりまとめ公表した。同報告書によると、鳥島北側丘の南斜面の土壌の一部に劣化ウランが含まれていたものの、鳥島における劣化ウランの影響範囲は極めて限られたものであり、鳥島に立ち入ったとしてもその影響は十分に小さいとしている。また、①鳥島における空間放射線量率、大気浮遊じん、島の周囲の海水及び海藻のウラン濃度等、②鳥島周辺海域における空間及び水中放射線量率並びに海水及び魚類等のウラン濃度等、③久米島における空間放射線量率並びに土壌、大気浮遊じん、島の周囲の海水及び海藻のウラン濃度等については、異常なしとしている。

平成9年8月15日、在日米大使館は、外務省を通じて「環境調査の結果、劣化ウランの影響は無視できる。米側は、今後も定期的に鳥島における劣化ウラン弾の回収及び陸域調査を実施する。」との見解を示した。また、日本政府は、今後の対応として、劣化ウラン含有弾が16パーセントしか回収されていないこと等を踏まえ、また、在日米軍が定期的に実施する鳥島における調査の継続実施の必要性を認め、①日本政府として必要に応じてこれら調査に立ち会うとともに、その結果について在日米軍から定期的に報告を受け評価を実施する、②現在把握している鳥島の状況と異なる結果が得られた場合は、日本政府として独自に再調査を実施する、③鳥島の周辺環境について、今後とも劣化ウランの影響が無視できることを確認するため、日本政府は当分の間、鳥島周辺海域及び久米島において環境調査を定期的実施するとした。

その後、日本政府は、平成9年から平成14年まで実施してきた鳥島及び久米島並びに両島周辺における環境調査の結果、久米島への劣化ウランの影響は認められないことが確認されたとして、久米島の環境や一般公衆の健康への影響はないとの報告を行い、平成15年度以降、これまで継続実施してきた環境調査に代えて、「全国環境放射能水準調査」の一環として調査を実施している。

米側は、平成9年3月以降、鳥島における劣化ウラン弾の回収及び陸域調査を実施してきており、これ

*1：劣化ウランを含有する徹甲焼夷弾は、高い貫徹力を確保するために比重の大きい劣化ウランを利用した砲弾である。劣化ウランは、鉛に似た毒性を有する重金属で、衝撃に際してより大きな力を発揮し、装甲など硬化された標的を貫通できる能力を持っている。原子核の分裂または核融合反応により生ずる放射エネルギーを破壊力または殺傷力として使用する核兵器とは区別され、通常兵器とされている。

*2：調査結果については、（財）日本分析センターウェブサイトの「劣化ウラン含有弾誤使用問題に係る環境調査」（http://www.kankyo-hoshano.go.jp/08/08_2.html）で確認することができる。

まで計247発の劣化ウラン弾が回収されているが、平成12年以降は劣化ウラン弾は回収されておらず、表面土の劣化ウラン汚染も検知されていない。米側は、今後も定期的に鳥島における劣化ウラン弾の回収及び陸域調査を継続して実施するとしている。

劣化ウラン弾問題については、軍転協を通じて、地元住民や県民の不安を解消するため、劣化ウラン弾の早期回収、環境調査の継続、久米島住民に対する健康診断の早期実施等を、引き続き要請している。

6 キャンプ・コートニーの旧クレ射撃場周辺鉛汚染

(1) 米軍および国による調査

平成13年2月、キャンプ・コートニーでクレ射撃を行っていたとの新聞報道がなされた。

県は、米軍に対し事実確認をしたところ、平成12年から平成13年にかけて米軍が独自に実施した環境調査報告書が提出された。

同報告は、①過去に使用された推定量約49トンの鉛弾がレンジ跡地及びその周辺海域に散在し堆積していると思われること、②レンジ跡地の一部の土壌がJEGS（日本環境管理基準）の基準値を超えて検出されたこと、③着弾地内に生育するヒジキにバックグラウンド値より高い値の鉛含有量が検出されていること、④米軍にはヒジキの採取について、ヒジキに含まれる鉛の許容レベルに関する基準がないため、日本政府によって基準が設定され、安全性が確保されるまでの間、採取を制限するとの結論であった。

県は、同報告書の結果を踏まえ、国に対し、食の基準に係る海藻中の鉛の許容濃度の究明及び当該海域に生育するヒジキの鉛含有量の安全確認、政府による環境影響の補足調査、周辺海域に残存する鉛弾の除去、レンジ跡地の土壌浄化、周辺海域及びビーチにおけるモニタリング調査の継続実施について要請を行った。

国は、平成13年3月にキャンプ・コートニー水域のヒジキに係る補完調査を実施した。調査内容は水域内から37検体を採取するとともに、比較対象用として、水域外からも5検体を採取するものであった。平成14年6月に公表された同調査結果によると、当該水域のヒジキの鉛含有量は、食品衛生上の観点では人の健康に影響を与えるものではないとのことであった。

(2) 県による立ち入り調査

県は、鉛弾使用のクレ射撃により、周辺海域に推定量49トンの鉛が堆積している可能性があり、鉛汚染による環境への影響が懸念されるため、キャンプ・コートニーの周辺海域の環境調査を行う必要があるとして、平成15年8月、立入許可申請を行ったが、米軍は同申請について「当該申請に回答する権限は、日米合同委員会にある。」との回答がなされた。

平成17年8月の日米合同委員会において、本件立入申請については、さらなる検討を行う必要があることから、環境分科委員会に付託することが決定された。国によると、平成19年12月末現在、環境分科委員会において、検討結果を合同委員会へ勧告するため調整が行われている、とされている。

豆知識

基地内の学校で勉強するには？

米軍基地内には、メリーランド大学やオクラホマ大学などの大学や短大、大学院等があり、沖縄に居住する日本人にも、米軍基地内での勉強の機会が与えられています。

財団法人沖縄県国際交流・人材育成財団では、国際化時代に対応ができ、かつ本県の振興を担う人材の育成を図るため、本県にある米軍施設・区域内大学等への就学希望者を募集しています。

電話番号：098-941-6771

ホームページ：<http://www.oihf.or.jp/>

第3節 演習・訓練に伴う諸問題（復帰後）

1 米軍戦車による老女圧殺事件

昭和48年4月12日、金武町岬原のブルー・ビーチ演習場で、73歳の婦人が演習中の米軍M48A型戦車に圧殺されるといういたましい事故が発生した。

当時のブルー・ビーチ演習場は、民間地域との境界が不明確でフェンス等もなく、立ち入りを禁止する旨の立て札はあるが、どこからでも立入は可能で、米側もそれを黙認していた。

被害者は、仲間数人といつものように演習場内で葉きょうを拾っていた。事故直前、戦車の前方にいた米兵が彼女に気づき戦車をとめるよう合図したが、間に合わず事故が発生した。

当時、地元では、被害者のように葉きょう拾いで収入を得ている人が数人おり、演習に参加している米兵に飲み物を売ったりして生計を立てている人達もいた。

なお、被害者の遺族から補償請求書が那覇防衛施設局へ提出され、昭和48年10月4日に見舞金と慰謝料が支払われている。

2 伊江島における住民狙撃事件

昭和49年7月10日、伊江島補助飛行場内の射撃場で、米兵が草刈中の一青年を狙撃する事件が発生した。当時の伊江島は畜産の盛んなところで、村面積の約32パーセントが提供施設となっており、飼育用の牧草を演習場内に求めざるを得ない実状にあり、米側もこれを黙認し、過去20余年にわたり続けられていた。

被害者らは、演習終了を意味する赤旗の降納を確認してから車で射撃場へ入っていった。加害者の米兵はピックアップで被害者を追い回し、フレイアピストル（信号用ピストル）で狙撃し、被害者の左手首を負傷させた。

同事件は、「公務外」を強く主張する日本側と「公務中」を主張する米側と対立したまま、日米合同委員会で審議され、その後、下部機関の刑事裁判管轄分科委員会に付託された。その後、日本政府は日米友好を理由に、裁判権を放棄した。なお、被害者補償については、なされていない。

また、伊江村では、復帰以前にもこの種の狙撃事件や不発弾による死亡事故が発生している。昭和34年9月6日には、真謝区の民家付近で不発弾が爆発し、村民2名が死亡。昭和36年2月1日には、射撃場内で演習中の米軍機の直撃弾を受け村民1名が死亡する事故が発生した。

3 戦車道構築問題

北部山岳地帯を開削して構築されたキャンプ・シュワブとキャンプ・ハンセンを連結する戦車道工事によって、水資源涵養林や林業試験林の倒壊、赤土流入による水源地及び周辺河川の汚染、周辺ダムの埋没、養鰻場の汚染等の自然環境破壊が、昭和52年3月頃から昭和53年まで断続的に発生し、異例の基地被害として大きな社会問題となった。

同戦車道工事は基地内でなされたものであるが、地位協定第3条第3項では、「合衆国軍隊が使用している施設及び区域における作業は、公共の安全に妥当な考慮を払って行わなければならない。」と規定されており、戦車道構築に当たってこの協定遵守義務が問われて大きな問題となった。

4 B-52戦略爆撃機の飛来

B-52戦略爆撃機は、核搭載が可能であるといわれ、昭和40年7月28日、台風避難を理由にグアム島から初めて嘉手納飛行場に飛来し、沖縄から直接ベトナム戦争に参加したと言われる。

B-52戦略爆撃機は、昭和43年11月19日に同飛行場で離陸に失敗し、墜落炎上して周辺住民に大きな被害を与えたため、県民の不安が高まり、同機の常駐反対と即時撤去の運動が県民的盛り上がりとなった。米軍は同機の撤去を発表し、昭和45年10月16日に全機が退去した。

しかしながら、復帰後、昭和47年5月20日台風避難のため3機がグアム島から嘉手納飛行場に飛来して以来、度々飛来するようになり、平成2年12月までに34回、延べ440機が飛来した。

昭和63年10月にB-52戦略爆撃機が核搭載任務を解除されて以降、平成2年1月22日に米軍は、「遅くとも6月にはグアム島を撤退」と公式に表明し、平成2年5月30日の参議院沖縄特別委員会でも、外務省は「グアム島に配備されていたB-52戦略爆撃機は、平成2年3月27日でもって撤退している」と明らかにした。

5 ハリアーパッドの建設問題

昭和52年、ハリアー機が山口県岩国基地から嘉手納飛行場へ移駐して以来、同機による訓練がキャンプ・シュワブ、キャンプ・ハンセン等を利用して実施された。

昭和56年末には、東村高江の県道70号線に面した場所にハリアーパッドを建設しようとしたが、地元の

反対にあい、場所をベースキャンプの南西側に変更して建設し、訓練を実施した。その後作戦上の理由でハリアーの分遣隊は沖縄から撤退した。

昭和62年1月には、山口県岩国基地に配備が予定されていたハリアー機の訓練場として北部訓練場内の安波ダム南約270メートルの場所にハリアーパッド建設を計画、着工しようとしたが、地元の強い反対で工事が中断。同年12月、米海軍は国頭村安波でハリアーパッドの建設用地の測量に入ったが、区民の反対にあい中止、結局北部訓練場での建設を断念した。

平成元年5月、北部訓練場内の建設で反対にあい、場所選定が困難な状態にあったハリアーパッドの建設について、伊江村が条件付きで受け入れを容認。これを受けて、米軍は平成元年8月から同建設工事を着工、同年10月末に完成し、現在に至っている。

6 都市型戦闘訓練施設問題

平成2年3月、キャンプ・ハンセン内で、地元の強い反対にもかかわらず都市型戦闘訓練施設が完成した。県や地元恩納村は、同施設が民間地域に近いこと、住民地域やリゾートホテルから一望できる場所にあること、射撃方向を誤れば住民地域に被弾する可能性があること、水源地の維持管理に支障をきたすことから、同施設における実弾射撃訓練を実施しないよう要請した。平成3年3月には外務大臣、防衛施設庁長官及び駐日米国大使に、さらに同年7月には知事が訪米して、米国の関係機関に対し、同訓練施設の撤去を訴えた。その結果、平成4年5月15日、沖縄返還20周年記念式典に出席するため来日中のクエール副大統領の声明において、都市型戦闘訓練施設の撤去が決定されたことが明らかにされ、同年7月までに撤去作業が完了した。

一方、在沖海兵隊が平成元年5月から宜野座村福山区付近で建設を進めていた都市型戦闘訓練施設（コンバットタウン）が平成2年3月末に完成し、空砲による訓練が行われている。

また、平成13年12月、米軍の2002年度予算において、米陸軍が本島北部の米軍基地内に、都市型戦闘訓練施設建設に関する経費を計上していることが報道された。さらに、平成14年9月、建設場所、施設の規模など建設計画に関する詳細な内容がマスコミで報道されたこともあり、平成14年9月27日に恩納村議会が、同年10月15日には沖縄県議会がそれぞれ建設反対を決議した。

7 陸軍複合射撃訓練場建設問題

平成15年11月19日、日本政府は、キャンプ・ハンセン内レンジ4に陸軍複合射撃訓練場が米側の予算で建設されることを公表した。同年11月26日、県及び地元金武町は建設反対を表明したほか、県は、平成16年6月2日、小泉総理大臣や在日米軍司令官等に対し建設中止を要請し、また、平成17年3月12日から20日、稲嶺知事が訪米した際、ライス国務長官、ラムズフェルド国防長官等に対しても建設中止を要請するなど、あらゆる機会を通じて日米両政府に対し建設中止を申し入れた。

平成17年4月28日、日本政府は、キャンプ・ハンセン内レンジ16の奥に、レンジ4の陸軍複合射撃訓練場の代替施設を建設し、訓練を移転させる検討作業を行うこと及び移設が完了するまでの間、レンジ4で訓練を行う必要があることを公表した。同年6月頃完成したレンジ4の陸軍複合射撃訓練場において、同年7月12日に実弾を使用した射撃訓練が行われ、11月2日には突破訓練、11月5日には降下訓練が確認された。

平成17年7月19日、陸軍複合射撃訓練場での訓練実施に厳重に抗議するとともに暫定使用を中止させることを目的に、金武町、金武町議会、伊芸区、県議会の四者主催による「陸軍複合射撃訓練強行実施緊急抗議県民大会」が開催され、県からも稲嶺知事、牧野副知事が参加した。

県は、平成17年7月25日、小泉総理大臣をはじめ関係大臣に対し、同訓練場の一時使用の中止と代替施設の早期完成を要請したが、同訓練場における訓練は現在も続いている。また、代替施設の建設については、平成19年2月15日、レンジ16に近接する既存レンジへ移設する建設工事の実施が日米合同委員会で合意されたが、完成予定時期は、当初予定の平成20年3月から1年半遅れ、平成21年10月頃となっている。



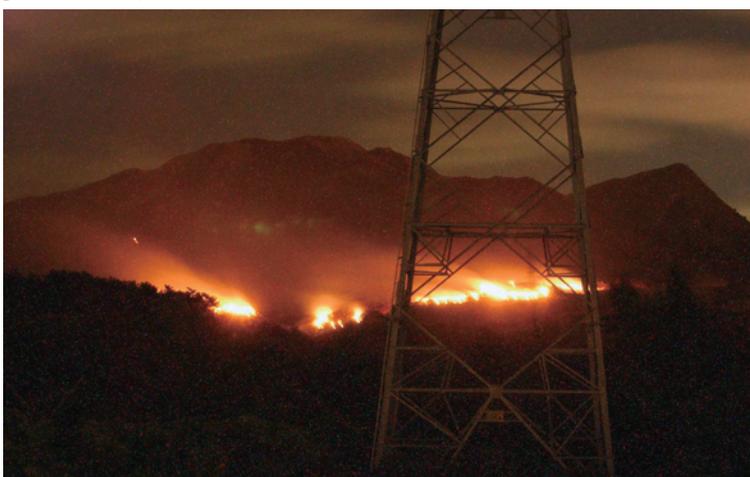
キャンプ・ハンセン内レンジ4に建設された陸軍複合射撃訓練場

8 山林火災

米軍基地内での山林火災は、平成19年12月末現在、復帰後480件発生しており、その焼失面積は、約3,408ヘクタールとなっている。平成17年4月4日には、キャンプ・ハンセンにおいて、2昼夜にわたり延焼する山林火災が発生し、約82ヘクタールの原野を焼失して、4月6日に鎮火した。

主な山林火災の状況は、以下のとおり。

発生年月日	関連施設名	焼失面積	出火原因
① 昭和47年10月5日	キャンプ・ハンセン	約145ヘクタール	不明
② 昭和55年10月29日	キャンプ・ハンセン	約121ヘクタール	実弾射撃訓練
③ 昭和58年12月6日	キャンプ・ハンセン	約130ヘクタール	実弾射撃訓練
④ 昭和61年1月24日	キャンプ・ハンセン	約100ヘクタール	実弾射撃訓練
⑤ 昭和63年10月29日	キャンプ・ハンセン	約200ヘクタール	不明
⑥ 平成8年7月11日	キャンプ・ハンセン	約100ヘクタール	実弾射撃訓練
⑦ 平成9年9月18日	キャンプ・ハンセン	約298ヘクタール	実弾射撃訓練
⑧ 平成12年3月30日	キャンプ・ハンセン	約105ヘクタール	実弾射撃訓練



平成17年4月4日発生のキャンプ・ハンセンの火災状況と消火活動状況
(写真提供：琉球新報社)

9 県道104号線越え実弾砲撃演習

砲座と着弾地の間を通っている県道104号線を封鎖して行われた、いわゆる「104号線越え実弾砲撃演習」は、平成9年3月4日～7日の演習を最後に、事実上廃止された。

県道104号線は、恩納村安富祖から金武町金武までを結ぶ道路であり、全長約8.1キロメートルで、そのうち約3.7キロメートルがキャンプ・ハンセン内に位置する。

同演習については、これまで地元の金武町をはじめ、多くの県民からその危険性が指摘され、県としても知事訪米等、機会あるごとに演習中止の要請を行ってきた。

実施される実弾射撃演習のうち、155ミリ榴弾砲を使用する砲撃演習は、通常、金武町中川部落近くのガンポジション（G P 301、302、303）に砲座を設定し、約4キロメートル離れた金武岳、ブート岳等恩納連山を着弾地として行われた。

同演習で使用される155ミリ榴弾砲の最大射程距離は30キロメートルで、キャンプ・ハンセンの訓練区域の規模（東西約13キロメートル、南北約4.2キロメートル）をはるかに上回っており、非常に危険であった。訓練の際に着弾地で生じる爆発音や地響きは凄まじいものがあり、着弾地付近の住宅や学校等の民間地域では訓練の度に静かな生活が脅かされた。また、これまで砲弾破片落下事故等が度々発生するなど、付近住民は常に事故発生の危険にさらされていた。さらに、度重なる実弾演習により、着弾地は広範囲にわたって緑が失われ、沿岸海域の赤土汚染の原因ともなっていた。

こうした状況のもと、平成8年12月の「沖縄に関する特別行動委員会（SACO）」の最終報告で、平成9年度中に同訓練を本土へ移転することが合意され、平成9年6月には、本土での訓練計画が日米合同委員会で合意されたため、沖縄での演習は事実上廃止された。

沖縄に駐留する第3海兵師団第12海兵連隊による実弾砲撃演習は、現在、矢白別演習場（北海道）、王城寺原演習場（宮城県）、東富士演習場（静岡県）、北富士演習場（山梨県）、日出生台演習場（大分県）の5カ所の演習場で年間最大4回実施されている。

10 航空機事故

復帰後の航空機事故は、平成19年12月末現在、墜落42件、部品等落下 37件、不時着328件、着陸失敗15件、移動中損壊 3件、接触 3件、火炎噴射 1件、低空飛行 1件、爆弾投下失敗 1件、その他28件の計459件発生している。

爆弾投下失敗は、平成 8年12月10日、那覇空港の西方約7マイル（約 11.2キロメートル）の地点で、岩国基地第121海兵戦闘攻撃中隊所属のF/A-18Dホーネット機が、ビーチクレスト'97の通常訓練の最中に、重さ1,000ポンド（約450キログラム）の爆弾を誤って提供水域外の海上に投下したものである。

部品等落下は、平成16年6月に北谷町美浜の民家の庭に海兵隊のF/A-18C戦闘攻撃機から金属製の部品を落下させた事故、平成18年3月及び8月にF-15戦闘機から訓練用照明弾（フレア）を落下させた事故等がある。

墜落事故は、平成10年7月にキャンプ・ハンセンにおいてUH-1Nヘリコプターが墜落し乗員4名が負傷した事故、平成11年4月に北部訓練場の沖合にCH-53Eヘリコプターが墜落し乗員4名が死亡した事故、平成11年6月に嘉手納飛行場においてAV-8ハリヤー機が離陸しようとした際にエンジン部分から火を噴き出し墜落する事故、平成14年8月に沖縄本島南方海上60マイル（約100キロメートル）の地点にF-15戦闘機が墜落した事故、平成16年8月13日に米海兵隊所属のCH-53Dヘリコプターが普天間飛行場に隣接する沖縄国際大学の構内へ墜落した事故、平成18年1月17日に嘉手納基地所属のF-15C戦闘機が嘉手納飛行場から北東へ約55マイルのホテル・ホテル訓練区域で墜落した事故がある。

なお、平成14年以降に航空機関連事故が増加している主な理由は、提供区域内において発生した緊急着陸（米軍は、計器不良等による予防着陸と説明）の増加によるものである。



平成17年5月久米島町の農道に不時着した米空軍のヘリコプター（写真提供：琉球新報社）



▲1998年（平成10年）7月にキャンプ・ハンセン内で発生した米海兵隊所属のUH-1Nヘリの墜落事故（写真提供：琉球新報社）

◀1999年（平成11年）6月に嘉手納飛行場で発生したAV-8ハリヤー戦闘機の墜落事故（写真提供：琉球新報社）

11 沖縄国際大学への米海兵隊CH-53Dヘリコプターの墜落事故

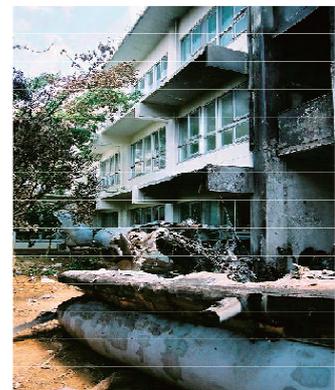
平成16年8月13日午後2時15分頃、米海兵隊所属のCH-53Dヘリが、宜野湾市の沖縄国際大学の構内に墜落する事故が発生した。

同事故は、米海兵隊第31海兵遠征隊所属のCH-53Dヘリ（乗員3名）が、市道に隣接した沖縄国際大学の本館建物に接触し、墜落、炎上した結果、当該建物の一部や周辺の樹木等が炎上又は破損したほか、近隣の住宅等にも部品が屋内を貫通し落下する等、多大な被害を与えた。

事故による人身被害は、負傷した乗員3名のうち1名は重体とされており、民間人への被害はなかったものの、一步間違えば甚大な被害を招きかねない深刻な事態であった。

県は、事故当日の8月13日、南米に出張中の稲嶺知事に代わり牧野副知事が、米軍をはじめ日米両政府に対し、事故原因の徹底究明、普天間基地所属の全機種での改めての点検の実施等を要請した。

また、南米での出張日程を中止し急遽帰国した稲嶺知事が、同月19日に、内閣官房長官、沖縄及び北方対策担当大臣及び駐日米国大使に対し、同25日には、小泉総理大臣、川口外務大臣、石破防衛庁長官、ワスコー在日米軍司令官に対して、13日に要請した内容に加え、以下を要請した。



▲ヘリ残骸と校舎（8月15日）（写真提供：沖縄国際大学）

- 県警の捜査、民間地での規制、住民への対応等が円滑に実施できるような日米間の協力体制及び日米地位協定の抜本的見直し
- 事故現場及び周辺における県と合同による環境調査及び米側による汚染対策の実施
- 事故により被害を被った沖縄国際大学、周辺住民等に対する完全かつ早急な補償の実施
- 海兵隊を含む兵力の削減、訓練の分散・移転等の負担軽減の具体化



▲事故で幹だけになった木と黒く跡が残る校舎の壁（8月21日）
（写真提供：沖縄国際大学）



▲クレーンで運ばれる機体（8月16日）
（写真提供：沖縄国際大学）

平成17年2月17日、日米合同委員会事故分科委員会の取りまとめた米軍ヘリ墜落事故に関する報告書が日米合同委員会で承認された。

＜報告書の概要＞

- (1) 事故原因は、操縦操作を後部ローターに伝える機構の一部に、ボルトを固定するためのコッター・ピン（くさび）が正しく装着されていなかったため。
- (2) 事故分科委員会は、米軍の調査結果を妥当なものとして判断。
- (3) 事故分科委員会は、整備マニュアルの改定の指示等、米海兵隊により既にとられた措置に加え、再発防止策として、「マニュアル上の整備・検査手順に従うことを徹底」、「シフト交替が完全・正確に行われることを確実にするため、所要の措置を講ずること」及び「これらの取組み状況を、適時適切に合同委員会へ報告すること」並びに「場周経路を再検討し、更なる可能な安全対策についての検討を行う。その結果は、適時適切に合同委員会へ報告される。」等を勧告。

事故分科委員会からの勧告を受け、日米両政府は、平成17年4月15日に「事故分科委員会報告書勧告に関する現地調整会議」の第1回会合を開催した。その後、計5回の会合を経て、平成19年8月10日に「普天間飛行場に係る場周経路の再検討及び更なる可能な安全対策についての検討に関する報告書」が日米合同委員会で承認され、防衛施設庁（当時）から発表された。

＜報告書の概要＞

(1) 場周経路の再検討について

現状を技術的に分析・検証したところ、現在の設定高度・飛行範囲から、ヘリは緊急の際にも「オ

ート・ローテーション」*1)によって、飛行場内に帰還を図ることが可能なことを確認。

(2) 更なる可能な安全対策について

周辺の地域特性や飛行の実施状況等に関する検証・分析を踏まえ、次の4項目について提示。

ア 飛行経路に係る安全の向上

- (ア) 市街地上空の通過が短い北東向き出発経路の優先使用
- (イ) 南東側の出発・進入における市街地直上の飛行の局限
- (ウ) 北側場周経路近傍物件への航空障害灯の設置

イ 新規システムの導入・活用

- (ア) 管制情報処理システムの導入による管制空域内の飛行安全の強化
- (イ) フライト・シミュレーターによる飛行要員の技量の維持・向上

ウ 航空保安施設等の改善

- (ア) 飛行場灯火システムの機能向上
- (イ) クリヤー・ゾーンの拡充

エ 要員への安全指導の強化・徹底

12 パラシュート降下訓練に伴う事故

読谷補助飛行場でも実施されていたパラシュート降下訓練では、民間地域への降下事故が度重なって発生したことから、地域住民の反発を招き、住民と米兵との間で対立が続いた経緯がある。

読谷補助飛行場にはフェンスがなく、住民が自由に出入りできるため、米軍が降下訓練を実施する場合は、前日までに那覇防衛施設局を通じて県や読谷村に通知があり、実施当日は、県警が同飛行場の周辺を警備して立ち入りを制限していた。

これまでに、読谷補助飛行場では33件の事故が発生したが、特に昭和25年の燃料タンク落下による少女圧死、昭和40年のトレーラー落下による少女圧死等悲惨な事故が発生した。その後も、提供施設外の農耕地や民家等に降下する事故が起きるなど、地域の住民生活に不安を与えていたことから、県及び地元の読谷村では、読谷補助飛行場におけるパラシュート降下訓練の廃止と同施設の返還を繰り返し要請してきた。

その結果、平成8年12月2日の「沖縄に関する特別行動委員会(SACO)」の最終報告では、パラシュート降下訓練が伊江島補助飛行場へ移転されることが合意された。

しかし、その後も米軍は、県が把握しているだけでも、嘉手納飛行場において平成10年5月、平成11年4月、平成19年1月及び10月に、キャンプ・シュワブにおいて平成10年8月、平成11年12月及び平成19年2月に、津堅島訓練場水域において平成9年12月、平成12年1月、平成18年4月及び平成19年1月にパラシュート降下訓練を実施したため、県や地元自治体等が、降下訓練を中止することや、SACO最終報告に沿って伊江島補助飛行場で実施すること等について、要請・抗議決議を行っている。

パラシュート降下訓練に伴う事故は、復帰後41件発生しており、うち3件は伊江島補助飛行場での物資投下訓練に伴うものであり、平成12年1月の重量物1個(270キログラム)の提供施設内黙認耕作地への落下、平成14年10月の段ボールで梱包した水入りプラスチック製容器3個(75.3キログラム)の提供施設区域外への落下、平成16年12月の物資の投下の際パラシュートが開かないままの提供施設内降下目標付近への落下となっている。

県は、事故が発生する度に、日米両政府に対し、事故原因の究明及び訓練の安全管理に万全を期すこと等を要請している。



平成19年1月に嘉手納飛行場で行われたパラシュート降下訓練
(写真提供：琉球新報社)

*1: オート・ローテーションとは、空中で動力を喪失しても、回転翼の揚力で安全に着陸できるという特性。

13 被弾事故

米軍基地から派生する被弾事故は、復帰後26件発生しており、施設別にはキャンプ・ハンセンが10件と最も多く、次いでキャンプ・シュワブが8件、伊江島補助飛行場が4件と続いている。

キャンプ・シュワブに関連する被弾事故は、射程距離の長い重機関銃によるものが多く、昭和53年12月発生の名護市許田区の民家、畑、道路等への被弾事故を始め、昭和59年5月の名護市許田におけるトラックへの被弾事故、昭和62年10月の恩納村の国道58号を走行中のタクシーへの被弾事故、平成14年7月の名護市数久田区のパイン畑への被弾事故があり、射程距離より小さい演習場について、訓練の在り方も含め疑問が持たれている。県は、平成14年7月の被弾事故を受け、キャンプ・シュワブ内のレンジ10におけるM2重機関銃の実弾射撃演習の廃止を要請したが、米軍は、射角制御装置の設置により安全対策が施されたとして、原因究明がなされないまま、平成15年2月21日に同訓練を再開した。

豆 知 識

米軍（陸軍、海軍、空軍、海兵隊）は、いつ頃できたのですか？

陸軍、海軍、海兵隊は、いずれもアメリカ独立戦争（1775年4月～1783年9月）中の1775年に設立されており、それぞれの設立月日は、陸軍が6月14日、海軍が10月13日、海兵隊が11月10日となっています。

空軍は、他の三軍と比べて歴史が浅く、1947年7月26日、国家安全保障法が成立し空軍省が、同年9月18日に米空軍が創立されています。

第4節 米軍人等の公務外の事件・事故

1 最近の主な事件・事故

- (1) 平成7年9月4日、沖縄本島北部において、在沖米海兵隊員3人が女子小学生を暴行する事件が発生した。容疑者は9月29日に起訴され逮捕されたが、この事件を契機に米軍基地の整理縮小や日米地位協定の見直し等を求める復帰後最大規模の県民総決起大会が10月21日に開催され、8万5千人（県警調べ5万8千人）の県民が参加した。
- この事件を契機に、平成7年10月25日の日米合同委員会において、「刑事裁判手続に関する日米合同委員会合意」として、次のとおり承認された。
- ①合衆国は、殺人又は強姦という凶悪な犯罪の特定の場合に日本国が行うことがある被疑者の起訴前の拘禁の移転についてのいかなる要請に対しても好意的考慮を払う。合衆国は、日本国が考慮されるべきと信ずるその他の特定の場合について同国が合同委員会において提示することがある特別の見解を十分に考慮する。
- ②日本国は、同国が①にいう特定の場合に重大な関心を有するときは、拘禁の移転についての要請を合同委員会において提起する。
- (2) 平成10年10月7日、北中城村において、女子高校生が酒気帯びの在沖米海兵隊員が運転する車にひき逃げされ、死亡する事故が発生した。
- 被疑者の米兵は、10月13日に起訴された後、日本側に身柄が引き渡されたが、起訴前の身柄の引き渡しを実現しなかったことから、県は、平成7年10月25日の「刑事裁判手続に関する日米合同委員会合意」による日米地位協定の運用の改善では不十分であるとして、日本国が裁判権を行使すべき合衆国の構成員又は軍属たる被疑者については、どのような場合でも日本側が拘禁できるように、日米地位協定第17条の見直しを日米両政府に対し要請した。
- (3) 平成13年6月29日、北谷町美浜において、在沖米空軍兵士による婦女暴行事件が発生した。沖縄県警察本部が7月2日に逮捕状の発付を受け、外務省を通して身柄の引き渡しを米国政府に要請したが、身柄の引き渡しに5日間も期間を要したため、県は、起訴前の被疑者の身柄の引き渡しについては、日米地位協定の運用の改善では限界があるとし、第17条を含めた日米地位協定の抜本的な見直しを日米両政府に対し要請した。
- (4) 平成14年11月2日、沖縄本島内において、在沖米海兵隊少佐による強姦未遂事件が発生した。沖縄県警察本部が12月3日、逮捕状の発付を受け、外務省を通して身柄の引き渡しを米国政府に要請したが、12月5日に開催された日米合同委員会において、米国政府は身柄の引き渡しを拒否した。県は、今回の被疑者の起訴前の拘禁移転に関する日米合同委員会での話し合いの内容については、県民の前に明らかにすべきであると考え、12月5日の日米合同委員会の議事録の公表を日本政府に対し要請したが、公表できないとの回答がなされた。
- (5) 平成15年5月25日、沖縄本島北部において、在沖海兵隊員による強姦致傷事件が発生した。沖縄県警察本部が6月16日、逮捕状の発付を受け、外務省を通して身柄の引き渡しを要請したところ、6月18日に開催された日米合同委員会において、米側より被疑者の起訴前の拘禁移転について要請に応じる旨の回答があり、沖縄県警察本部は、同日中に身柄の引き渡しを受け被疑者の米兵を逮捕した。
- (6) 平成17年7月3日、沖縄市において、在沖米空軍兵による女子小学生に対する強制わいせつ事件が発生した。この事件では、沖縄県警が被疑者の空軍兵を逮捕、身柄を確保していたことから、身柄の引き渡しは問題とはならなかった。この後、米空軍嘉手納基地では、7月8日から21日までの間、夜間外出禁止措置がとられ、また、7月22日から、空軍において海兵隊と同様の「リバティ・カード制度」^{*1}が導入された。

*1：リバティ・カード制度とは、一定階級以下の軍人（基本的には若年兵が対象となっている。）に対して特定の色のカードが発行され、同カード保持者については、事件・事故が多発する深夜の時間帯の外出が規制される制度。海兵隊、海軍、空軍において類似の制度が実施されている。

(7) 平成20年2月10日、北谷町において、在沖海兵隊員による未成年者に対する暴行被疑事件が発生した。2月11日に沖縄県警が被疑者を逮捕し、身柄を拘束した。その後、被害者が告訴を取り下げ、2月29日に被疑者は釈放された。県は、2月22日に米軍人等に対する研修プログラムの見直しや日米地位協定の見直しなどを内容とする7項目の具体的な犯罪防止策を取りまとめ、3月4日に日米両政府に対し要請するとともに、3月7日のワーキング・チーム会合で県の考え方を説明し、これらの考え方を取り入れるなどにより、犯罪再発防止に万全の対策を講じるよう求めた。

2 ワーキング・チームの発足

県は、これまで米軍人等による公務外での事件・事故が起きる度、綱紀粛正及び再発防止等について強く申し入れてきた。

しかしながら、事件・事故の防止を図るためには、そのような米軍独自の対応を求めるだけでなく、関係者が一体となって取り組む必要があることから、国、県、市町村及び関係団体で構成する「米軍人・軍属等による事件・事故防止のための協力ワーキング・チーム」が外務省沖縄事務所を事務局として、平成12年10月10日に発足した。

ワーキング・チームの任務は、①リバティー・プラン^{*1}や教育プログラム等、米軍の綱紀粛正策の効果的な実施の協力、支援、②米軍施設、区域外における生活指導巡回の協力、支援、③未成年者への酒類販売禁止及び未成年者の飲酒防止についての協力、支援、④深夜零時以降の飲酒禁止に対する協力、支援等であり、事件・事故の防止に向け、これまで15回にわたり協議や調整を重ねている（平成19年12月末現在）。

協議の結果、米軍は教育プログラムの中で、自主的な身分証明書（IDカード）の提示及び要請があった場合には身分証明書を提示するよう指導すること、ゲートでの泥酔者及び飲酒している未成年者のチェックや風俗営業所等における風営法等の法律の遵守、関係業者が身分証明書の提示を要請することなどが確認されている。

また、平成12年11月の第3回会合において県警が提案し、平成13年2月の第6回会合において米側から受け入れ表明があった、交通法規及び風営法に関する講義については、平成13年6月から実施されており、月に2回のペースで実施している。

さらに、平成16年の第12回会合において外務省沖縄事務所が提案した沖縄の歴史・文化に関する理解・認識を深め、コミュニティー意識を養うための研修については、平成19年3月に「沖縄理解増進セミナー」として開催され、米軍兵士を対象に沖縄の歴史、社会、文化、慣習等の観点から見た沖縄と米国との関係についての講演が初めて実施された。その後、平成20年1月及び2月にも継続して開催されている。

豆知識

米軍人の私有車両はなぜ「Y」ナンバー？「A」ナンバー、「E」ナンバーとは？

「Y」ナンバーは、米軍人やその家族が日本国内で購入した普通乗用車につけられるものです。「Y」ナンバー以外に、米軍人やその家族の私有車両につけられるナンバーに「A」と「E」があります。「A」は軽自動車と自動二輪に、「E」は日本国外から輸入した車両につけられています。

*1：リバティー・プランとは、海兵隊及び海軍兵を対象とした、公務時間外の自由時間における飲酒絡みの事件・事故を未然に防止するための包括的措置で、私有車両の所有に関する制限、兵舎で消費できる酒の種類と量の制限、飲酒絡みの事件の報告・公表、外出時の服装規定などが含まれる。

第5節 米軍による事件・事故等に対する補償制度

本県には、広大で過密な米軍基地が存在し、約48,000人の米軍人等が駐留している（平成19年9月末時点軍人22,720人、軍属1,390人、家族24,380人、合計48,490人）。

そのことに伴って、米軍人等と県民との間に様々なトラブルが生じ、ときには、損害が発生して民事上の責任の法的処理が問題となる。

沖縄防衛局によると、平成18年度中に発生した基地関係事件・事故（日米地位協定第18条関係）は、公務上・公務外を合わせて953件に達し、その大半は公務外の交通事故となっている。

このような基地関係事件・事故の民事上の請求の処理方法については、日米地位協定及びその関連法令によって規定されている。

1 民事請求権について

日米地位協定第18条第1項から第13項において、同協定の運用に関連して生ずる民事上の請求権の処理方法が規定されており、その構成は次のとおりとなっている。

I 防衛隊 ^{*1} の財産に対する損害	第1項関係
II 防衛隊以外の国有財産に対する損害	第2項関係
III 防衛隊員の公務中の死傷	第4項関係
IV 米軍人の公務中の行為による損害	第5項関係
V 海事損害	第5項関係
VI 米軍人の公務外の行為による損害	第6項関係

なお、本条については、米軍の公務中及び公務外の行為による損害に関しての規定（第5項及び第6項）が問題となることが多い。

(1) 米軍人の公務中の行為による私人の損害

ア 公務執行中の合衆国軍隊の構成員若しくは被用者の作為若しくは不作為又は合衆国軍隊が法律上責任を有するその他の作為、不作為若しくは事故で、日本国において日本国政府以外の第三者に損害を与えたものから生ずる請求権（契約による請求権及び6項又は7項の規定の適用を受ける請求権を除く。）は、日本国が5項(a)から(g)までの規定に従って処理する。（第5項）

合衆国軍隊の被用者には、軍属、直接雇用の日本人労務者はもとより、間接雇用者が含まれる。

日本国政府以外の第三者については、在日合衆国軍隊の構成員、軍属及びこれらの者の家族は、第三者に含まれないことが了解されている（合同委員会合意「民事裁判管轄権に関する合意」）。

イ 請求権は、日本が以下の方法で処理する。

(ア) 5項(a)：請求は、日本国の自衛隊の行動から生ずる請求権に関する日本国の法令に従って、提起し、審査し、かつ、解決し、又は裁判する。

日本国の自衛隊の行動から生ずる請求権に関する日本国の法令については、自衛隊の行動から生ずる請求権の処理に関する特別法はないので、国家賠償法によることとなる。また、同法第4条では、一定の場合は民法によることも定めており、民法の相当条文（第715条、第717条、第718条等）もこれに該当する。

なお、被害者個人の合衆国軍隊側に対する請求権を国内的に実施するための法律として、民事特別法^{*2}が制定されている。

(イ) 5項(b)：日本国は、前記のいかなる請求をも解決することができるものとし、合意され、又は裁判により決定された額の支払を日本円で行なう。

(ウ) 5項(c)：前記の支払又は支払を認めない旨の日本国の権限のある裁判所による確定した裁判は、両当事国に対し拘束力を有する最終的のものとする。

(エ) 5項(d)：日本国が支払をした各請求は、その明細並びに5項(e)の規定による分担案とともに、合衆国の当局に通知しなければならない。2カ月以内に回答がなかったときは、その分担案は、受諾されたものとみなす。

(オ) 5項(e)：5項(a)から(d)まで及び2項の規定に従い請求を満たすために要した費用は、両当事国が次のとおり分担する。

*1：「防衛隊」とは、日本国についてはその自衛隊をいい、合衆国についてはその軍隊をいう（第11項）

*2：日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第6条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定の実施に伴う民事特別法

- i 合衆国のみが責任を有する場合
裁定され、合意され、又は裁判により決定された額の25パーセントを日本国が、75パーセントを合衆国が分担する。
 - ii 日本国及び合衆国が損害について責任を有する場合又は責任が特定できない場合
日本国及び合衆国が均等に分担する。
- (カ) 5項(f)：合衆国軍隊の構成員又は被用者（日本の国籍のみを有する被用者を除く。）は、その公務の執行から生ずる事項については、日本国においてその者に対して与えられた判決の執行手続きに服さない。

(2) 米軍人の公務外の行為による損害

ア 日本国内における不法の作為又は不作為で公務執行中に行われたものでないものから生ずる合衆国軍隊の構成員又は被用者（日本国民である被用者又は通常日本国に居住する被用者を除く。）に対する請求権は、第6項の(a)から(d)までの規定により処理する。（第6項）

なお、合衆国軍隊の構成員等の公務外の行為は、私人としての行為であるから、このような行為から生ずる請求権の問題は、通常の司法手続きによって解決することも可能である。

イ 請求権は、日本が以下の方法で処理する。

(ア) 6項(a)：日本国の当局は、当該事件に関するすべての事情（損害を受けた者の行動を含む。）を考慮して、公平かつ公正に請求を審査し、及び請求人に対する補償金を査定し、並びにその事件に関する報告書を作成する。

(イ) 6項(b)：その報告書は、合衆国の当局に交付するものとし、合衆国の当局は、遅滞なく、慰謝料の支払を申し出るかどうかを決定し、かつ、申し出る場合には、その額を決定する。

(ウ) 6項(c)：慰謝料の支払の申し出があった場合において、請求人がその請求を完全に満たすものとしてこれを受諾したときは、合衆国の当局は、自ら支払をしなければならず、かつ、その決定及び支払った額を日本国の当局に通知する。

(エ) 6項(d)：この項の規定は、支払が請求を完全に満たすものとして行なわれたものでない限り、合衆国軍隊の構成員又は被用者に対する訴えを受理する日本国の裁判所の裁判権に影響を及ぼすものではない。

ウ 「慰謝料」の語の英語正文は、“ex gratia”である。この語句は、元来、「恩恵で」という意味を表しており、「見舞金」的な性格の補償金を意味している。

この件に関しての日本国政府側の見解^{*1}は、次のとおりである。

『厳密な意味での慰謝料が、主として精神的な損害について加害者が被害者に対して支払うべき示談金であるのに対して、この協定上の「慰謝料」は、米軍の構成員又は被用者の不法行為で公務外に生じた事件に関わる損害賠償について、米国政府が、本来、その賠償を担う法的義務がないにもかかわらず、米国当局が被害者の請求を満足するために自発的に支払うものである。このような制度が設けられたのも、米軍人等が頻繁に移動することに鑑みて、その請求権の処理を、通常日本国における司法手続きのみに委ねるというのでは、現実の被害者の救済が確保されないおそれがあるからである。』

エ 合衆国軍隊の車両の許容されていない使用から生ずる請求権は、合衆国軍隊が法律上責任を有する場合を除くほか、第6項の規定に従って処理する。（第7項）

なお、法律上責任を有する場合は、第5項の規定で処理される。

(3) 公務中又は公務外の判断

日米地位協定第18条において、合衆国軍隊の構成員等の不法の作為又は不作為が公務執行中か又は公務外かという問題は、被害者側又は両当事国にとって、重大な事項となる。合衆国軍隊の構成員等の不法の作為又は不作為が公務執行中にされたものであるかどうか、また、合衆国軍隊の車両の使用が許容されていたものであるかどうかについて紛争が生じたときは、その問題は、日本国民の中から選定された仲裁人に付託するものとし、この点に関する仲裁人の裁定は最終的のものとする、とされている。（同条第8項）

*1：昭和50年第75回国会衆議院内閣委員会会議録より

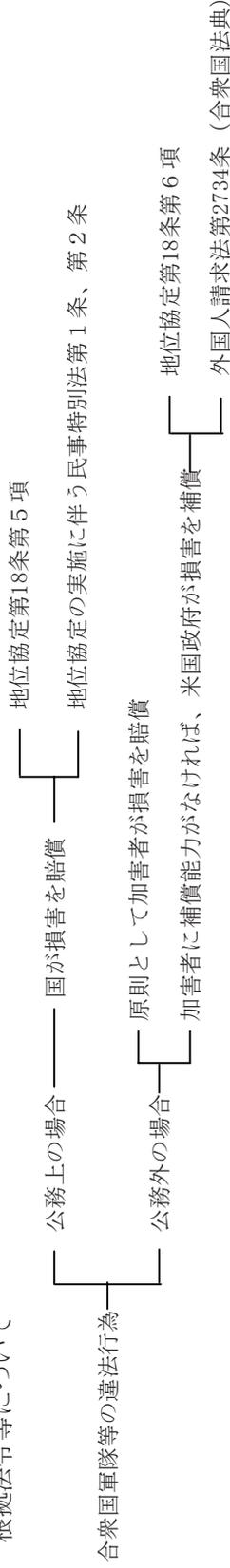
(4) 運用改善による補完措置

合衆国軍隊の構成員の公務外の行為による損害請求の支払いについては、平成8年12月の「沖縄に関する特別行動委員会（SACO）」の最終報告において、運用改善の方法が示された（詳しくは、「第2章 基地の整理・縮小」の「第4節 沖縄に関する特別行動委員会（SACO）」を参照）。その中の請求者に対する日本側当局の無利子融資制度については、合衆国当局より補償金（慰謝料）が支払われるまでの間、(財)防衛施設周辺整備協会により損害額を限度として、所要の額を被害者に無利子で融資する制度がある。

なお、合衆国軍隊の構成員の公務外の行為による損害請求の支払いに係る手続きについては、沖縄県では沖縄防衛局管理部業務課が窓口となっている。

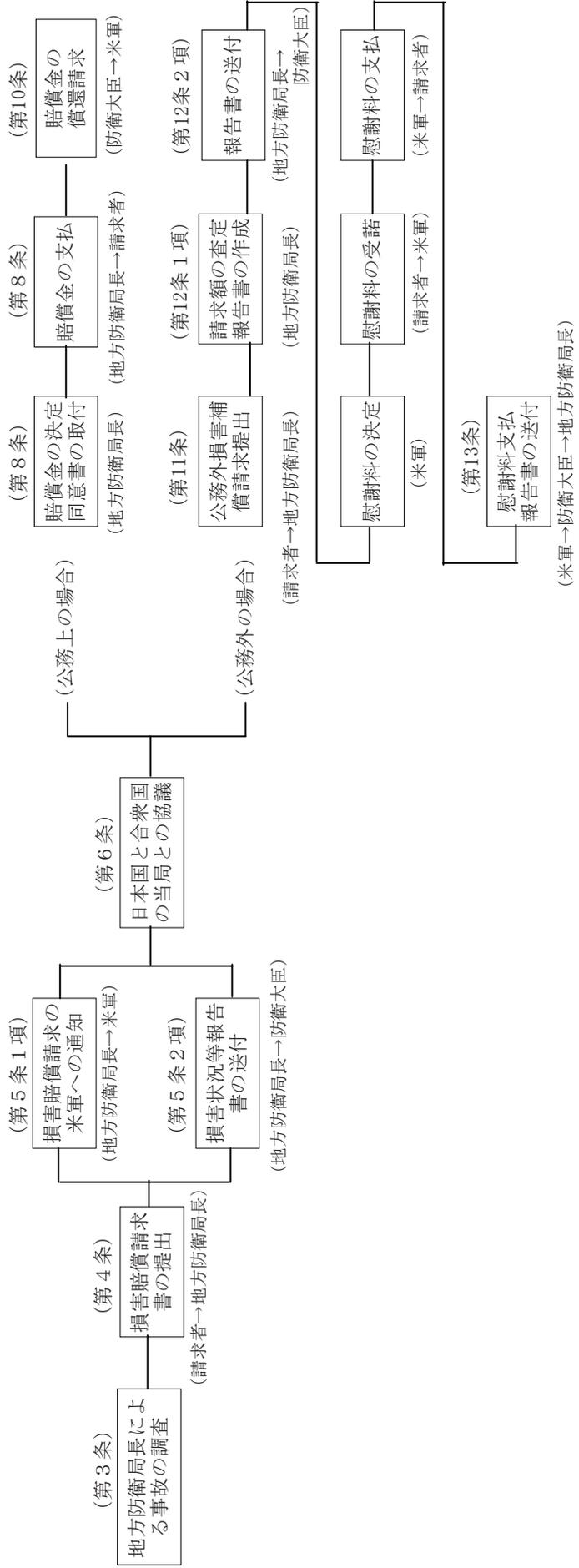
合衆国軍隊等の行為等による被害者等に対する賠償金・慰謝料の支払いについて

1 根拠法令等について



2 処理方法について

「合衆国軍隊等の行為等による被害者等に対する賠償金の支給等に関する省令 (昭和37年総理府令第42号)」に基づく処理のフローチャート



年度別事故発生状況表

(単位:件)

区分		年度												
		昭和47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
公務上	交通	416	434	308	280	255	194	263	283	274	250	276	262	263
	航空機	4	4	5	3	7	7	14	4	11	5	5	4	4
	施設管理の瑕疵	13	2	2	3	12	6	4	11	4	2	7	3	5
	海上					1								1
	その他	7	2	5	7	2	4	8	9	5	11	19	8	6
	計	440	442	320	293	277	211	289	307	294	268	307	277	279
公務外	交通	1,316	1,169	1,091	1,085	1,011	1,089	1,039	960	884	1,098	1,155	1,040	1,034
	航空機								1					
	刑事	231	379	386	175	227	219	154	209	131	141	107	64	71
	その他	1		1	5	5	4	2	8	9	7	4	9	14
	計	1,548	1,548	1,478	1,265	1,243	1,312	1,195	1,178	1,024	1,246	1,266	1,113	1,119
合計		1,988	1,990	1,798	1,558	1,520	1,523	1,484	1,485	1,318	1,514	1,573	1,390	1,398

区分		年度												
		昭和60	61	62	63	平成元	2	3	4	5	6	7	8	9
公務上	交通	255	267	270	261	209	173	156	166	149	146	154	125	145
	航空機	2	5	11	7	5		3	3	3	6	6	4	2
	施設管理の瑕疵		1	1	4	1						1	3	30
	海上													
	その他	4	2	5	5	3		2				2		2
	計	261	275	287	277	218	173	161	169	152	152	163	132	179
公務外	交通	1,173	1,162	1,066	1,036	874	895	785	818	874	878	755	638	662
	航空機									1				
	刑事	61	56	67	66	35	56	55	17	34	36	24	13	34
	その他	15	15	24	15	19	19	24	23	24	30	15		
	計	1,249	1,233	1,157	1,117	928	970	864	858	933	944	794	651	696
合計		1,510	1,508	1,444	1,394	1,146	1,143	1,025	1,027	1,085	1,096	957	783	875

区分		年度									合計
		平成10	11	12	13	14	15	16	17	18	
公務上	交通	112	127	125	124	143	128	66	75	81	4,517
	航空機	1	7	2	7	6	5	3	4	5	105
	施設管理の瑕疵	6	15	14	27	17	31	20	8	16	184
	海上										2
	その他	1	3		3	4	4	3		1	108
	計	120	152	141	161	170	168	92	87	103	4,916
公務外	交通	659	738	779	749	856	944	884	872	821	18,696
	航空機										1
	刑事	31	48	37	41	33	47	3	53	29	2,731
	その他							1			69
	計	690	786	816	790	889	991	888	925	850	21,497
合計		810	938	957	951	1,059	1,159	980	1,012	953	26,413

注意: 1 上表は、沖縄防衛局が地位協定第18条関係において知り得た件数である。
 2 昭和47年度については、5月15日以降の事故発生状況である。

2 他の法令に基づく損失補償等について

(1) 漁業制限法

米軍が演習等の目的で日本国の領海及び近傍の公海部分を使用するため、漁船の操業が制限又は禁止される場合、これに伴う損失については、漁業制限法^{*1}に基づき、日本国が補償することになっている。

漁業制限法に基づく漁業損失補償実績額の推移

(単位:百万円)

	昭和 47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
漁業補償費	144	295	356	418	480	542	609	629	636	646	668
漁業見舞金	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	15
合計	144	295	356	418	480	542	609	629	636	655	683

	昭和 58	59	60	61	62	63	平成 元	2	3	4	5
漁業補償費	705	734	777	809	842	851	888	922	950	970	1,063
漁業見舞金	26	43	44	47	66	67	73	75	95	96	155
合計	731	777	821	856	908	918	961	997	1,045	1,066	1,218

	平成 6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
漁業補償費	1,115	1,153	1,182	1,211	1,220	1,182	1,167	1,168	1,130	1,034	890
漁業見舞金	169	191	191	200	212	212	217	237	202	217	192
合計	1,284	1,344	1,373	1,411	1,433	1,394	1,385	1,405	1,332	1,251	1,082

	平成 17	18	合計
漁業補償費	612	611	28,609
漁業見舞金	144	142	3,337
合計	756	753	31,946

注: 1. 各年度の期間は、前年の10月1日から当該年の9月30日までの期間である。

(例: 平成9年度とは、平成8年10月1日～平成9年9月30日)

2. 沖縄防衛局の資料による。

3. 計数は四捨五入によるため、符合しないことがある。

4. 「0」は表示単位に満たないもの、「—」は事実のないものである。

(2) 特別損失補償法

米軍等の特定の行為(防潜網等の設置、水質の汚濁等)によって、農林業、漁業等を営んでいた者が経営上の損失をこうむった場合には、特別損失補償法^{*2}に基づき、日本国がその損失を補償することになっている。

*1: 日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約に基づき日本国にあるアメリカ合衆国の軍隊の水面の使用に伴う漁船の操業制限等に関する法律

*2: 日本国に駐留するアメリカ合衆国軍隊等の行為による特別損失の補償に関する法律

特別損失補償年度別支払実績表

(単位:人、千円)

市町村及び関連施設		年度		平成 3	4	5	6	7	8	9
		昭和 48～55	56～60							
伊江村	伊江島補助飛行場	(843) 29,576	(620) 20,455	(630) 20,494						
宜野湾市	普天間飛行場	(65) 8,092	(18) 1,634	(10) 2,081						
東村	慶佐次通信所	(60) 5,577								
金武町	キャンプ・ハンセン	(6) 359								
宜野座村	キャンプ・ハンセン	(1) 9,703								
具志川市 うるま市	キャンプ・コートニー		(2) 32							
国頭村	奥間レストセンター	(54) 10,705								
宜野湾市	陸軍貯油施設	(14) 2,880								
北谷町	嘉手納飛行場			(6) 3,249	(2) 1,122	(2) 1,040	(2) 858	(2) 787	(2) 943	(2) 957
合 計		(1,043) 66,892	(640) 22,121	(646) 25,824	(2) 1,122	(2) 1,040	(2) 858	(2) 787	(2) 943	(194) 33,927

(単位:人、千円)

市町村及び関連施設		年度		平成 10	11	12	13	14	15	16	17	18	合 計
		平成 10	11										
伊江村	伊江島補助飛行場												
宜野湾市	普天間飛行場												
東村	慶佐次通信所												
金武町	キャンプ・ハンセン												
宜野座村	キャンプ・ハンセン												
具志川市 うるま市	キャンプ・コートニー												
国頭村	奥間レストセンター												
宜野湾市	陸軍貯油施設												
北谷町	嘉手納飛行場												
合 計		(198) 36,453	(197) 34,963	(193) 35,760	(214) 33,995	(204) 31,312	(206) 29,254	(166) 26,818	(167) 24,213	(171) 21,904	(2,535) 154,473		

- 注: 1 計数は、四捨五入によっているため符合しない場合がある。
 2 ()書は、補償対象者の延人数である。
 3 平成9年度以降は、市町村及び関連施設別の金額等は公表されていない。

第6節 米軍基地から派生したその他の諸問題

沖縄本島には、主要な米軍基地への送油のために敷設されたP. O. L (Petroleum, Oil, Lubricant)、パイプラインと呼ばれる陸軍貯油施設の施設がある。

パイプラインは通常2～4本からなっており、ジェット燃料やガソリン、ディーゼル燃料等を主要な米軍基地へ送っている。以前は、那覇港湾施設から嘉手納飛行場に至る北上ラインと、天願棧橋から嘉手納飛行場及び普天間飛行場に至る南下ラインがあり、タンクファームへの支線も含めると総延長約227キロメートルにも及ぶ、文字どおり米軍基地の動脈であった。

パイプラインは、関連市町村の市街地を通過し、その周辺には多くの住宅や学校及び公園等の公共施設等が所在することから、消防防災の面で問題が指摘され、また、パイプラインから油流出事故が多発するなど、環境汚染により周辺住民に大きな不安を与えていた。さらに、数多くのバルブボックス等の工作物が路面上に突き出ていることから生じる交通安全上の問題も指摘されていた。

北上ラインは、以前、那覇軍港から奥武山陸上競技場の近くで地下にもぐり、漫湖を渡って那覇市の市街地に入り、与儀大通り、ひめゆり通りを経てバイパスに沿って浦添市に入り、同市の「パイプライン通り」を北上、宜野湾市を経て、国道58号に沿って北谷町、嘉手納町を通り読谷補助飛行場に至るもので、その延長は約32キロメートルであった。

北上ラインについては、昭和49年1月に開催された第15回日米安全保障協議委員会において、那覇港湾施設の全部返還が合意されたのに伴い、那覇港湾施設タンク地区（昭和61年返還）18基の代替タンクが金武第1、第2、第3タンクファーム及び桑江タンクファームに建設され、北上ラインの機能が移設された。さらに平成2年12月に浦添市伊祖から宜野湾市伊佐のバルブボックス28までが返還され、北上ラインは完全に撤去された。

一方、金武タンクファームから旧具志川市（現うるま市）、沖縄市、北谷町を通って嘉手納弾薬庫地区、嘉手納飛行場及び普天間飛行場に送油する南下ラインについては、米軍施設・区域外にあった送油管の多くが、嘉手納飛行場や嘉手納弾薬庫地区等の施設内に移設されている。

豆知識

米軍人とその家族は、日本の自動車運転免許証を持っているの？

(出典：外務省ウェブサイト)

日本にある米軍人、軍属及びそれらの家族が日本で自動車を運転するためには、在日米軍による日本の交通法規等の講習を受けた上で、在日米軍が発行する運転許可証を携帯することとされています。