

第3章 厚木基地

1 概要

(令和5年2月末現在)

名称	厚木海軍飛行場 (F A C 3 0 8 3)		
所在地	大和市上草柳 下草柳 福田 本蓼川 綾瀬市深谷 蓼川 本蓼川		
地図	 <p>「かながわの米軍基地」より</p>		
面積	綾瀬市域分	大和市域分	合計
	3,943,851 m ²	1,111,840 m ²	5,055,691 m ²
接收年月日	昭和20年9月2日		
主な施設	滑走路 誘導路 格納庫施設 管制塔 オペレーション施設 住宅施設 事務所施設 倉庫施設 貯油施設 ゴルフ場 射撃場 弾薬庫 他		
日本人従業員数	898人		
使用形態	米海軍と海上自衛隊との共同使用		
主な 配属部隊	米海軍	海上自衛隊	
	厚木航空施設司令部 西太平洋艦隊航空司令部 第5空母航空団所属 第77海洋攻撃ヘリコプター部隊 第12海上戦闘ヘリコプター部隊 太平洋艦隊航空司令部所属 第51海洋攻撃ヘリコプター部隊	航空集団司令部 第4航空群司令部 第51航空隊 第61航空隊 航空管制隊	

2 米海軍厚木航空施設

(1) 沿革

基地の歴史は、昭和 13 年に旧日本海軍が航空基地として計画案を策定したことに始まる。昭和 16 年、帝都防衛海軍基地として工事が始められ、相模野海軍航空隊が設置される。第 2 次世界大戦後、連合軍最高司令官ダグラス・マッカーサー元帥が、この基地に下り立ち、占領政策の第一歩を踏み出した。昭和 20 年 9 月 2 日、米海軍により接收。当時、飛行場としては使用されず、日本陸軍士官学校跡地に進駐した米陸軍（現在の米陸軍キャンプ座間）の資材置場など輸送基地の役割を担っていた。

朝鮮戦争勃発に伴い、米国が極東地域に海軍航空基地を必要とし、荒れ果てた滑走路や施設の復旧建設に着手した。昭和 25 年 12 月、米海軍第 7 艦隊所属艦載機の修理、補給、偵察等の後方支援基地として「米海軍厚木航空基地」が発足した。その後、昭和 46 年 7 月から海上自衛隊との共同使用が開始されており、米海軍は「米海軍厚木航空施設」、海上自衛隊は「厚木航空基地」として使用している。

(2) 現状

米海軍厚木航空施設には、飛行場としての機能に加え、消防署・郵便局などの公共的施設、劇場・図書館などの厚生施設、テニスコート・ゴルフ場などのスポーツ施設などがある。

駐留部隊は、施設管理を行う米海軍厚木航空施設司令部をはじめ、西太平洋艦隊航空司令部、第 5 空母航空団所属ヘリコプター部隊等である。この施設では、洋上及び陸上の米艦隊諸部隊に対し、諸施設とサービスの提供及び補給業務といった支援業務を行っている。


延長約 2,400 メートル、幅約 45 メートルの滑走路があり、海上自衛隊との共同使用区域となっている。

(3) 第7艦隊と米海軍厚木航空施設

第7艦隊は、ハワイにある太平洋艦隊の指揮下にあり、西太平洋からインド洋にかけての海域を担当しており、米艦隊で最大の海域を担当する前方展開艦隊である。担当海域には、常に50～70隻の艦艇と潜水艦、150機の航空機、27,000人以上の海軍兵や海兵隊員が展開しており、原子力空母ロナルド・レーガンは第7艦隊に属する。空母ロナルド展開する航空団は、第5空母航空団である。

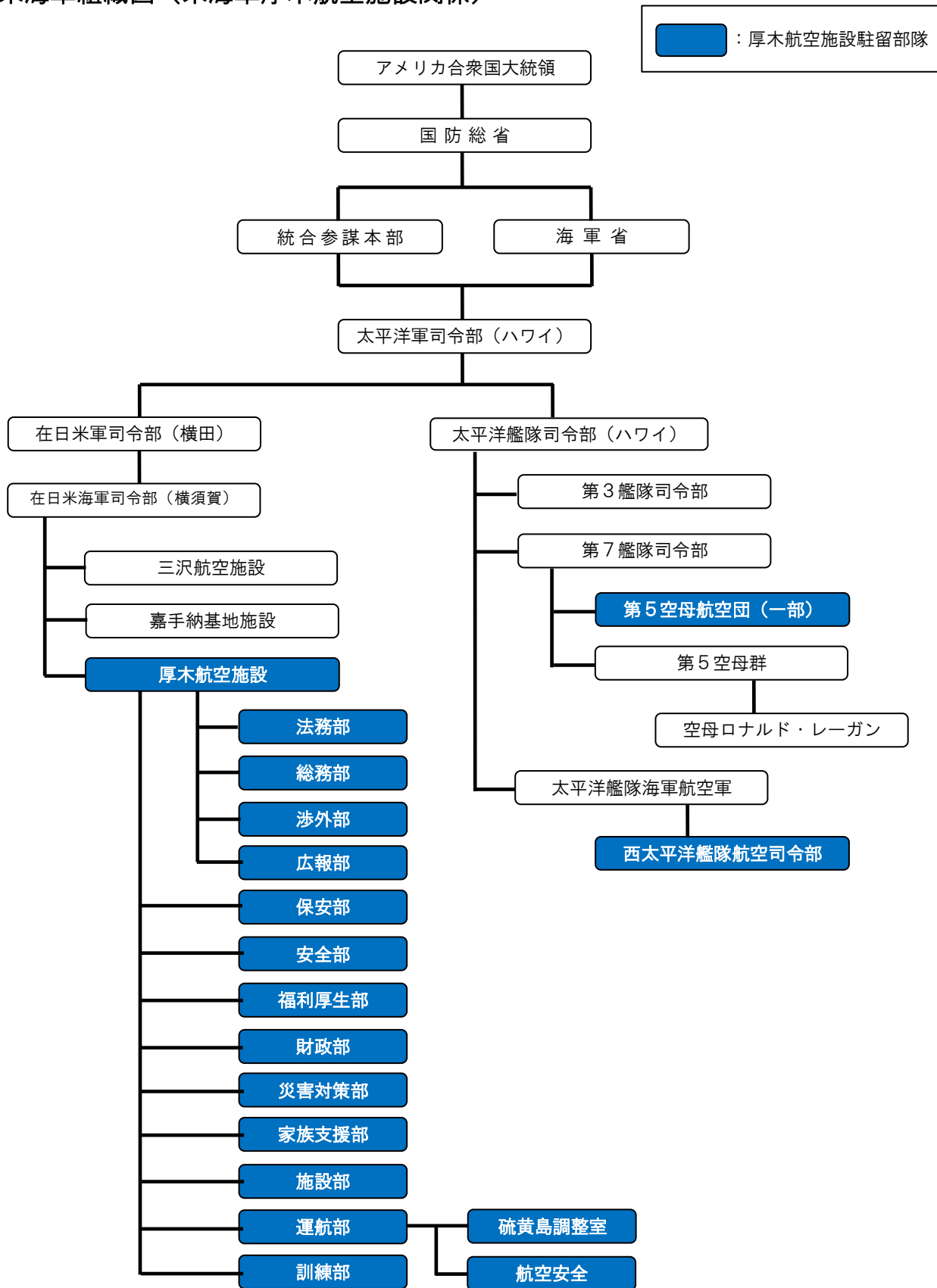
第5空母航空団には、戦闘攻撃飛行隊、早期警戒飛行隊、電子戦飛行隊、海洋攻撃ヘリコプター部隊などが所属しており、空母入港時は在日米軍厚木航空施設に駐留していたため、周辺地域に激しい騒音被害をもたらしてきたが、在日米軍の再編に伴い、第5空母航空団の全ての航空機部隊は、平成30年3月30日に米海軍厚木航空施設から米海兵隊岩国航空施設に移駐した。

米海軍厚木航空施設配置部隊と機種

飛行隊			機種		
第77海洋攻撃ヘリコプター部隊	HSM-77	SABER HAWKS	MH-60R	シーホーク	
第12海上戦闘ヘリコプター部隊	HSC-12	GOLDEN FALCONS	MH-60S		
第51海洋攻撃ヘリコプター部隊	HSM-51	WARLORDS	MH-60R		

米海軍ホームページより

米海軍組織図（米海軍厚木航空施設関係）



3 海上自衛隊

(1) 沿革

昭和 45 年 12 月、第 12 回日米安全保障協議委員会において、米国政府の海外基地縮小集約化計画を受け、在日米軍基地の整理統合計画が発表された。その結果、米海軍厚木航空基地については、飛行場施設の大部分を日本国政府に返還し、日本国政府の管理下により、日米共同使用の方針が打ち出された。その後、昭和 46 年 6 月、日米合同委員会において、海上自衛隊との共同使用が合意された。

同年 12 月、海上自衛隊厚木航空基地分遣隊が編成されると共に、千葉県下総基地から第 4 航空群が移駐した。昭和 48 年には同じく下総基地から海上自衛隊航空集団司令部と残りの第 4 航空群が移駐した。昭和 58 年、海上自衛隊最初の P-3 C 部隊である第 6 航空隊が新編され、第 4 航空群に編入した。平成 20 年、第 6 航空隊が第 3 航空隊と統合され、現在に至っている。

(2) 現状

海上自衛隊厚木航空基地には、海上自衛隊航空部隊の中核をなす航空集団司令部をはじめ、航空集団直轄の第 4 航空群、第 5 1 航空隊、第 6 1 航空隊及び航空管制隊が所在している。

海上自衛隊航空部隊では、日本周辺海域の警戒監視、情報収集、災害派遣、航空救難などを主な任務としている。

海上自衛隊航空隊の任務と機種

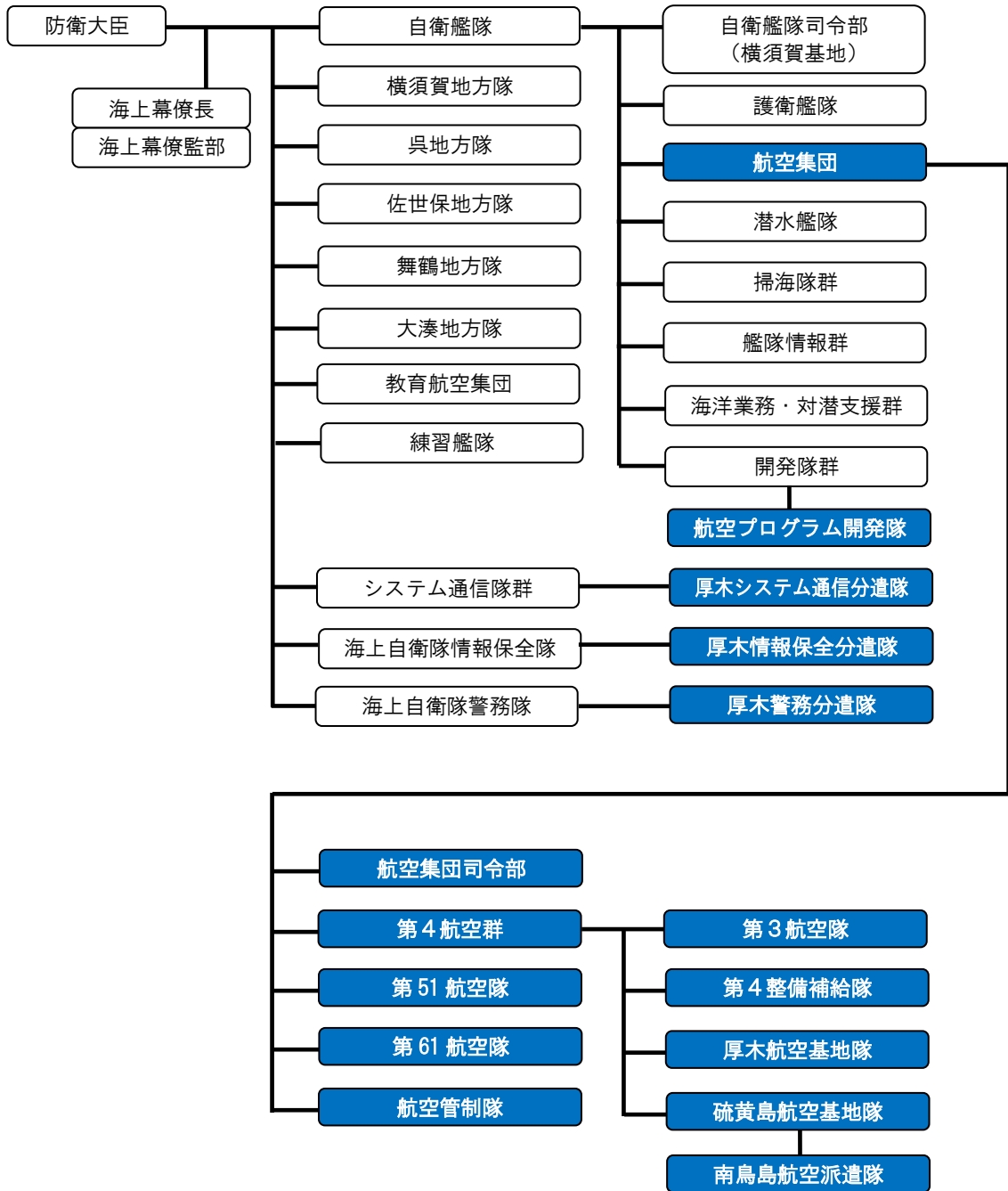
航空隊	任務	機種
第 3 航空隊 (第 4 航空群所属)	P-1 哨戒機が配備され、日本周辺海域を海上防衛	P-1
第 5 1 航空隊	海上自衛隊の使用する航空機の運用に関する調査研究・開発及び航空機・航空基地用機器の性能・用法に関する試験並びに航空部隊に対する訓練指導等	P-1、P3-C、SH-60K 等
第 6 1 航空隊	C-130R 及び LC-90 を運用し、日本全国、硫黄島や南鳥島へ人員・物資の輸送	C-130R、LC-90



海上自衛隊ホームページより

海上自衛隊組織図（厚木航空基地関係）

 : 厚木基地所属部隊



4 騒音問題と市民生活

(1) 経緯

昭和 25 年、「米海軍厚木航空基地」が発足し、米軍飛行部隊の移駐とともに、ジェット機の飛来が見られるようになり、朝鮮戦争勃発を機に、ジェット機が頻繁に飛来するようになった。こうしたプロペラ機からジェット機への変化に対応するため、厚木飛行場においては、昭和 32 年から滑走路の整備拡張が図られ、その結果、高性能ジェット機が昼夜の別なく、上空で頻繁に飛行するようになった。

飛行に伴う騒音や、夜間長時間にわたって行われるエンジンテストなどは、大きな社会問題となった。昭和 48 年 10 月、米軍の海外家族居住計画（前方展開の任務についている艦船の乗組員の家族を母港付近に居住させるという計画）に基づき空母ミッドウェーが横須賀に初入港した。その後、横須賀を事実上の母港とすることにより、航空機騒音も激しさを増した。昭和 61 年、空母ミッドウェーに搭載されていた艦載機の一部が F/A-18 ホーネット戦闘攻撃機へ機種転換された。

平成 3 年 9 月に空母ミッドウェーから空母インディペンデンスに、平成 10 年 8 月には空母インディペンデンスから空母キティホークに、平成 20 年 9 月には空母キティホークから原子力空母ジョージ・ワシントンに、平成 27 年 10 月には、原子力空母ジョージ・ワシントンに代わって原子力空母ロナルド・レーガンが横須賀基地に配備された。空母が横須賀基地に帰港するたびに厚木航空基地に飛来し騒音被害をもたらしていたが、前述したとおり、在日米軍の再編に伴い、第 5 空母航空団の全ての航空機部隊が、平成 30 年 3 月 30 日に米海軍厚木航空施設から米海兵隊岩国基地に移駐したことにより、空母帰港に伴う騒音は大きく減少した。

しかしながら、移駐後も時折、厚木基地には、ジェット戦闘機等の飛来が見られ、周辺に一定の騒音が発生している。また、空母艦載機着陸訓練の際には、厚木飛行場が予備飛行場に指定されるなど、今後も騒音被害が発生する懸念は完全には払しょくされていない。

(2) 空母艦載機着陸訓練（FCLP）と代替訓練施設

[FCLPのはじまり]

昭和 57 年 2 月以降、他の基地で実施されていた空母ミッドウェー艦載機の着陸訓練が厚木飛行場でも行われるようになる。これにより、航空機騒音は一層激しいものとなった。厚木飛行場で FCLP が実施される理由は以下のとおり説明されている。

- それまで使っていた三沢、岩国での訓練では、利用可能な夜間飛行時間の不足
- 遠距離で訓練場が 2 ヶ所あることによる支援要員の増加
- 維持、修理、補給面での経費等の増加
- 母艦の乗組員及びその家族に対する配慮

(昭和 59 年 4 月 24 日衆議院安全保障特別委員会における防衛施設庁長官の答弁)

昭和 57 年 8 月、日米安全保障高級事務レベル協議の場で、在日米軍司令官より厚木飛行場の代替訓練施設が以下の条件で日本政府に要望された。

- ①横須賀基地、厚木飛行場から 180km 以内であること。
- ②滑走路の長さ 1,800m ないし、2,400m 幅 150m 程度の規模であること。

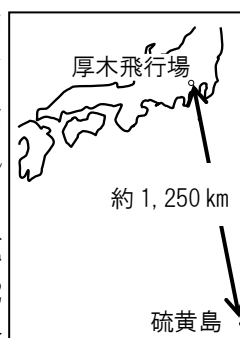
[三宅島代替施設案]

国は、昭和 58 年 5 月から F C L P の計画を関係自治体に通告するようになり、また、同時期に代替訓練施設の検討が始められた。国は、三宅島を重点候補地と決定するが、地元の反対の意向が強く、さらに過去に火山活動があり、現在まで解決の目途はついていない。

[硫黄島代替訓練施設の完成]

平成元年、国は、代替施設を三宅島に設置するまでの暫定施設として、硫黄島で F C L P を実施することを日米間で基本的了解に達したと発表した。硫黄島代替訓練施設は、平成 5 年 4 月 23 日に米側に全面提供されている。硫黄島での訓練の利点は、周囲に照明が無く、騒音を気にしなくてもよいこととされている。さらに、平成 7 年 9 月には、訓練移転経費について日本側が負担することとなった。

その後、平成 10 年 1 月に実施された F C L P においては、米側は当日、突然の実施通告で訓練を行い、しかも夜 10 時までの時間制限も厳守されず、飛行場周辺住民や関係自治体の怒りは頂点に達した。また、平成 12 年 2 月の F C L P では硫黄島が全く使用されず、しかも、騒音の激しい機種で実施されるようなことがあった。さらに同年 9 月の F C L P では、短期間の間に 2 回にわたって実施され、1 回目は硫黄島が全く使用されず、本土のみの訓練であり、2 回目は騒音の激しい機種が使われた。平成 12 年米側は硫黄島で全ての F C L P ができない理由について以下のように説明している。



- ① 厚木飛行場から約 1,250km 離れていること。
- ② 硫黄島と厚木飛行場との間に緊急着陸用の施設がないこと。
- ③ 硫黄島は天候の影響を受けやすいこと。

通告に基づく厚木飛行場及び硫黄島における F C L P (※1) の状況

場所	年度(H:平成)	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
厚木飛行場	通告	回数	2	2	2	1	0	0	0	1	0
		日数	11	7	6	6	0	0	0	0	3
	実施日数	6	5	4	4	-	-	-	-	3	
硫黄島	通告	回数	2	2	2	3	1	2	1	1	1
		日数	16	20	15	27	3	20	11	11	12
	実施日数	15	18	12	24	2	12	8	9	9	16
場所	年度(H:平成、R:令和)	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	
厚木飛行場	通告	回数	0	0	0	1	0	0	0	0	0
		日数	0	0	0	5	0	0	0	0	0
	実施日数		-	-	4	-	-	-	-	-	
硫黄島	通告	回数	1	1	2	1	1	1	1	1	1
		日数	13	11	26	12	11	11	28	11	20
	実施日数	11	9	21	11	18	9	14	11	12	

※ここでの F C L P 回数及び日数は、硫黄島実施分及び平成 19 年度以前の厚木飛行場での夜間連続離着陸訓練 (N L P) を指し、平成 24 年度以降の厚木飛行場実施分は日中を含む訓練を指す。

夜間連続着陸訓練（NLP）

空母の出港が近づくと、実際の空母への着艦を行う前に、滑走路を空母の甲板に見立ててFCLPを行う。FCLPには、昼間に行う昼間着陸訓練（DLP）と夜間に行う夜間連続着陸訓練（NLP）がある。いずれも空母への着艦と



NLP

同じ手順を踏むが、機体のフックを滑走路に張られたワイヤーに引っ掛けての着陸は行わず、車輪を滑走路に接地した後、再び上昇する『タッチ・アンド・ゴー』と呼ばれる訓練を繰り返す。

FCLP : Field Carrier Landing Practice

DLP : Day Landing Practice

NLP : Night Landing Practice

空母への離着

空母への離着には、高度な技術を要す。艦載機は空母から、時速0の状態から2.5秒後に時速約300kmのスピードで離艦する。特に技術を要すると言われる着艦は、機体後部のフックを降ろし、甲板に張られているアレスティング・ワイヤーに引っ掛けることにより急停止することができる。

引っ掛け損なった場合は、甲板から飛び上がって、再び着艦を試みる。



原子力空母ロナルド・レーガン
(米海軍ホームページより)



アレスティング・ワイヤー

特に夜間、それも荒天の海上を航行する空母への着艦は、センターラインと着艦誘導装置のライトのみを頼りに自力で降りることを要求され、このため、空母艦載機のパイロット達は、常に訓練を繰り返して体に徹底的に着艦の感覚を覚えさせ、それを維持することが必要となる。

[NLPの日米両国政府了解事項]

平成 14 年 1 月 29 日、NLPの実施に関して日米両国政府で次のとおり了解がなされた。

- ① 合衆国政府は、引き続きできる限り多くのNLPを硫黄島で実施する。
- ② 合衆国政府が本土の飛行場においてNLPを実施しなければならない場合においては、合衆国政府は、従来の慣行を継続し、できるだけ早く日本政府に通知するとともに、騒音・環境等の面に最大限配慮する。

この了解事項は、日本側から外務省、防衛施設庁、米側からは在日米軍司令部、在日米大使館との間で協議され、飛行場周辺住民への影響を可能な限り軽減をするというこれまでのNLPに対する日米間の一致した認識を示したものである。口頭の了解事項であり、法的に義務付けるというものではない。

[NLP移転案の浮上]

さらに、平成 15 年 1 月末、広島県の沖美町の無人島「大黒神島」に滑走路を建設し、NLPの代替施設を建設する案が浮上した。この移転計画に町民は抗議し、計画案の浮上から 5 日後、町議会が反対を議決。これにより、大黒神島でのNLP代替施設案は断念することとなった。

[平成 20 年代前半のNLPの傾向]

平成 15 年 10 月のNLPは、硫黄島での訓練日程を 3 日間延長し、厚木飛行場では行わないという、今までにはない地元への配慮があった。近年におけるNLPの傾向としては、平成 19 年 10 月のNLPから基本的には硫黄島での完全実施がなされているが、荒天等の事情によって硫黄島の使用が不可能の場合のみ厚木飛行場等の施設を使用するとの通告を受けているため、予断を許さない状況となっている。

ただし、平成 24 年 5 月に米海軍は空母の整備上の理由から空母の出港を延期した際に、海軍安全規則及び運用上の手続きの必要に応じ、パイロットの練度を維持するためとして、厚木飛行場において追加的な着陸訓練を実施すると発表した。

これは、米海軍の規則の中で、空母着艦資格が必須であり、第 5 空母航空団に所属するパイロットは、硫黄島でのFCLPを終了した時から 10 日以内に空母に初めて着艦しなければならないことから、空母ジョージ・ワシントンの展開スケジュールの変更により、訓練終了後から空母に初めて着艦するまでに 10 日を超えるため、厚木飛行場においてNLPを含むFCLPが敢行された。訓練期間 3 日間は、昼夜に渡って市民の受忍限度をはるかに超える騒音被害を受け、市に寄せられた苦情も 3 日間で 1 年分を超えるものであった。

[在日米軍再編最終報告]

平成 18 年 5 月、日米安全保障協議委員会（2プラス2）が開催され、第5空母航空団の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐が平成 26 年までに完了することが決定された。

米軍再編最終報告 厚木飛行場から岩国飛行場への空母艦載機の移駐(一部抜粋)

- 第5空母航空団の厚木飛行場から岩国飛行場への移駐は、F/A-18、EA-6B、E-2C 及び C-2 航空機から構成され、(1) 必要な施設が完了し、(2) 訓練空域及び岩国レーダー進入管制空域の調整が行われた後、2014 年までに完了する。
- 厚木飛行場から行われる断続的な米軍の運用の所要を考慮しつつ、厚木飛行場において、海上自衛隊 EP-3、OP-3、UP-3 飛行隊等の岩国飛行場からの移駐を受け入れるための必要な施設が整備される。
- 恒常的な空母艦載機離発着訓練施設について検討を行うための二国間の枠組みが設けられ、恒常的な施設を 2009 年 7 月又はその後のできるだけ早い時期に選定することを目標とする。

その後、日米間で施設整備の全体行程を見直した結果、平成 29 年頃までの移駐完了に延期された。

[恒常的な空母艦載機離発着訓練施設の選定]

上記のとおり、平成 18 年 5 月の米軍再編最終報告「再編実施のための日米のロードマップ」において、恒常的な空母艦載機離発着訓練施設の選定について、「2009（平成 21）年 7 月又はその後のできるだけ早い時期に選定することを目標とする。」と記載された。

平成 23 年 6 月、日米安全保障協議委員会において、「日本政府は、新たな自衛隊の施設のため、馬毛島が検討対象となる旨地元の説明することとしている。（中略）通常の訓練等のために使用され、併せて米軍の空母艦載機離発着訓練の恒久的な施設として使用されることになる。」との共同声明（一部抜粋）が発表された。

その後、関係自治体や地権者との調整、環境影響評価等を経て、令和 5 年 1 月に自衛隊基地建設に着工した。



(3) 国の対策

[厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減措置]

昭和 38 年、「厚木飛行場周辺の航空機の騒音軽減措置」が日米合同委員会で全国に先がけて合意された。その後、昭和 44 年に飛行高度の規制措置等が改定されている。

[住宅防音工事]

昭和 49 年 6 月、「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」が施行された。当初、防音工事の区域は大和市、綾瀬市のみが区域指定されていた。昭和 57 年頃から NLP が本格的に開始され、騒音調査の結果、被害を受けている地域の拡大が明らかにされた。このため、国は昭和 59 年 5 月 31 日、助成対象区域の拡大を図るため、WECPNL を従来の 80 から 75 に引き下げた。この決定により、本市をはじめ海老名市、相模原市、町田市の一部が指定区域の対象となった。その後も NLP は激しさを増し、飛行場周辺住民の強い抗議もあり、国による再度の見直しが図られた。その結果、昭和 61 年 9 月 10 日、国は、第一種区域の追加指定を告示した。これにより、指定対象区域の面積は 7,720ha にまで拡大した。

また、平成元年度からは生活保護世帯の空調機器維持管理費の助成が予算化され、さらには平成 6 年度から沖縄の嘉手納基地にのみ適用されていた住宅防音区域告示後に転入した世帯へも防音工事を行う制度（いわゆるドーナツ現象解消対策）が、平成 8 年度から本土にも適用されることとなった。

[住宅防音工事区域の見直し]

平成 13 年 9 月、防衛施設庁長官の諮問機関である「飛行場周辺における環境整備の在り方に関する懇談会」が開催され、飛行場周辺における周辺対策の在り方等について議論が行われた。報告は翌年 7 月に出され、騒音の実態の把握と対応のため深刻な騒音等の影響を被っている区域を見極めるため、住宅防音対象区域の見直しを図ることが必要とされた。また、米空母艦載機の NLP のほとんどが硫黄島において実施されるようになったことや、厚木飛行場周辺の住宅防音工事は希望する世帯に平成 13 年度までに完了していることなどから、国は、平成 15、16 年に航空機騒音度調査を行った。騒音度調査の結果から、住宅防音工事第一種区域を見直すための住宅防音工事助成対象区域指定局案図が平成 17 年 8 月 1 日示された。座間市では、区域が縮小されることは受け入れられないと再三要請をしてきたにもかかわらず、指定局案図は座間市分が縮小されたもので、騒音に悩まされ続けている住民感情からしても受け入れられるものではないと、引き続き区域の拡大と補助内容の拡充について求めた。

しかし、局案図の見直しはされないまま、平成 17 年 11 月その局案図について国から神奈川県知事に意見照会があり、知事から本市に意見照会があった。本市は、航空機騒音の市民の苦しみは数値のみで判断できるものではなく、かねてから航空機騒音に悩みながらも、何の軽減策も図られなかった住宅はもとより、縮小される地域の住民の意向が反映されてない。あくまでも区域の拡大、補助内容の拡充を図ることを意見として提出した。平成 18 年 1 月 17 日、局案図は変更されることなく告示され、また、併せて工法区分線の変更及び新たな施策が講じられることとなった。

平成 18 年 1 月 17 日告示内容等

- 第一種区域 (WECPNL 75 以上) の変更 (南北に拡大、東西は縮小)
- 工法区分線 (WECPNL 80) の変更
- 告示後住宅防音工事の実施 (WECPNL 85 以上)

[住宅防音工事への助成]

住宅防音工事に係る費用は、原則 100%補助（限度額を超えた金額は自己負担）。

詳細は、南関東防衛局のホームページ（<https://www.mod.go.jp/rdb/s-kanto>）で確認できる。

問い合わせ先：南関東防衛局 住宅防音第1課、住宅防音第2課

TEL：045-211-7113

住宅防音工事の内容

区分	第Ⅰ工法	第Ⅱ工法
施工対象区域	80W以上	75W以上80W未満
計画防音量	25dB以上	20dB以上
工事内容	屋根	既存のまま
	天井	既存天井の一部を撤去し、防音天井に改造
	壁	既存壁を撤去し、防音壁に改造
	外部開口部	防音サッシ(第Ⅰ工法用)の取付
	内部開口部	原則として既存のまま。ただし、襖、障子等についてはフラッシュ戸等に交換
	床	原則として既存のまま
	空調設備	換気装置及び冷暖房機等の設置 ○換気装置は、防音工事を行う隣り合う2居室が引き戸で区切られている場合は2室で1台 ○冷暖房機は、原則として第Ⅰ工法の場合最大4台まで、第Ⅱ工法の場合最大2台まで。ただし、既存に設置されていれば対象外
その他	防音工事に伴う必要な工事	

住宅防音工事の区分

一挙防音工事	○初めて行う住宅防音工事 ○世帯人員+1居室までの居室が対象。5居室が限度
追加防音工事	○従前の新規防音工事※を実施した住宅を対象に行う住宅防音工事 ※初めて行う住宅防音工事で、2居室以内の居室を対象としていたもの ○世帯人員+1居室から、新規防音工事を実施した居室を除いた居室までが対象。5居室が限度 ○一挙防音工事及び追加防音工事を実施した住宅は対象外
防音区画改善工事	○バリアフリー対応住宅や身体障害者等が居住する住宅等を対象に行う住宅防音工事 ○世帯人員が4人以下の場合は5居室まで、5人以上の場合は世帯人員+1居室までの居室が対象 ○一挙防音工事または追加防音工事を実施した住宅については、各工事が完了した日から10年を経過した住宅が対象
外郭防音工事	○住宅全体を対象として行う住宅防音工事 ○85W以上の区域に所在する住宅及び75W以上85W未満の区域に所在する初めて住宅防音工事を行う鉄筋コンクリート造の集合住宅が対象 ○85W以上の区域に所在し、一挙防音工事または追加防音工事を実施した住宅については、各工事が完了した日から10年を経過した住宅が対象 ※外郭防音工事については、対象住宅、条件が複雑なため、要確認

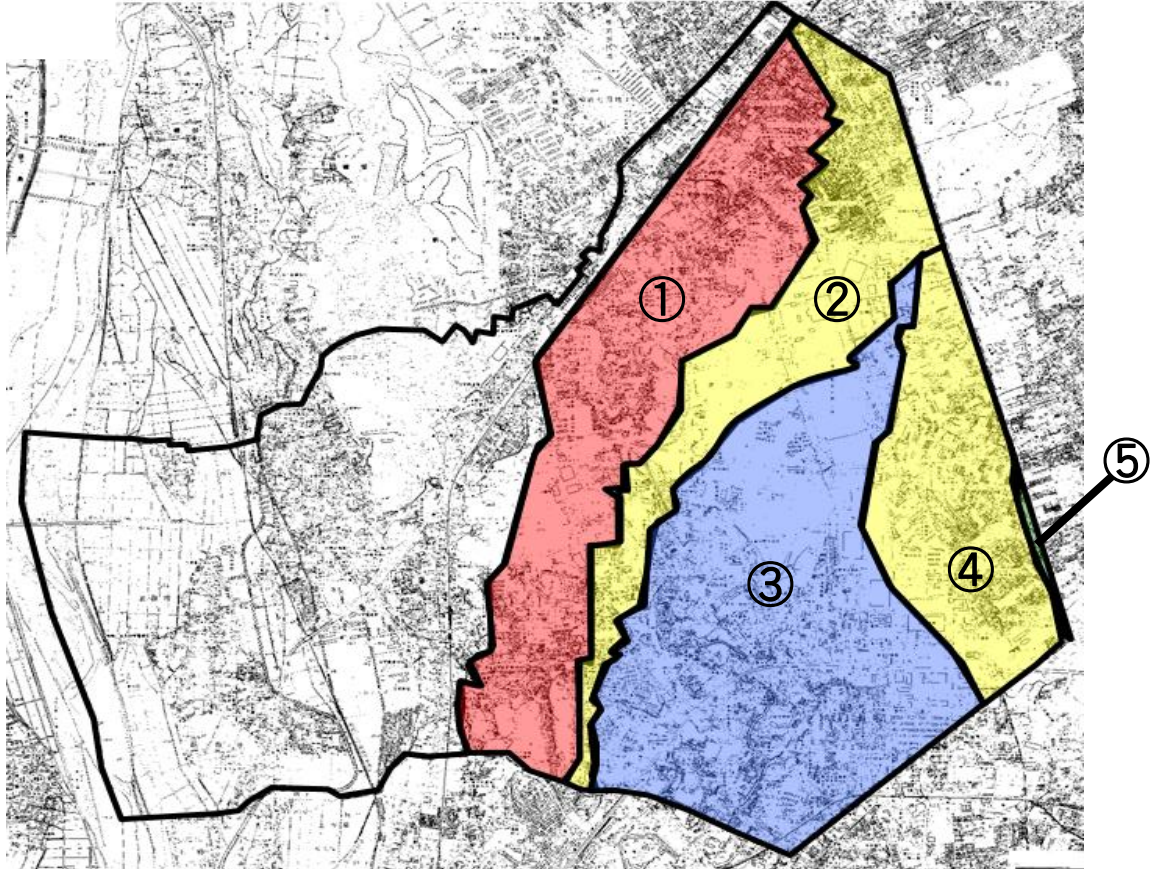
機能復旧工事

空調機器の機能復旧工事	○住宅防音工事により設置した空調機器の機能を復旧する工事 ○住宅防音工事が完了した日から10年を経過し、その機能の全部または一部を保持していない空調機器が対象 ○補助率は90%（自己負担は10%）
-------------	--

**防音建具の
機能復旧工事**

- 住宅防音工事により外部開口部に設置した防音建具の機能を復旧する工事
- 住宅防音工事が完了した日から10年を経過し、その機能の全部または一部を保持していない防音建具が対象
- 補助率は100%

[住宅防音工事工法区分図及び変更点]



	区分	工法	変更点及び対象住宅
①	75W 未満	—	平成 18 年 1 月の見直しにより、平成 19 年 8 月以降に指定が解除になった区域。
②	75W 以上 80W 未満	第Ⅱ工法	昭和 61 年 9 月 10 日以前に建設された住宅が対象。
③	75W 以上 80W 未満	第Ⅱ工法	平成 18 年 1 月の見直しにより、工法が第Ⅰ工法から第Ⅱ工法に変更となった区域。昭和 61 年 9 月 10 日以前に建設された住宅が対象。
④	80W 以上 85W 未満	第Ⅰ工法	昭和 61 年 9 月 10 日以前に建設された住宅が対象。
⑤	85W 以上	第Ⅰ工法	平成 18 年 1 月 17 日以前に建設された住宅が対象。

[飛行場等周辺のNHK放送受信料の補助制度]

昭和 39 年 4 月にNHKは、「日本放送協会放送受信料免除基準」を一部改正し、飛行場周辺受信者に対し放送受信料の半分補助を開始した。その後、昭和 45 年に免除基準を一部改正し、本市の一部と大和市全域、綾瀬、海老名、藤沢各市の一部地域が含まれることになった。

助成対象区域については、昭和 57 年に定めたもので、範囲は、飛行場外辺から東西 1 km、南北 5 km の区域である。

現在は、平成 30 年 4 月 1 日以前から助成対象区域に居住していることなどの補助対象条件がある。

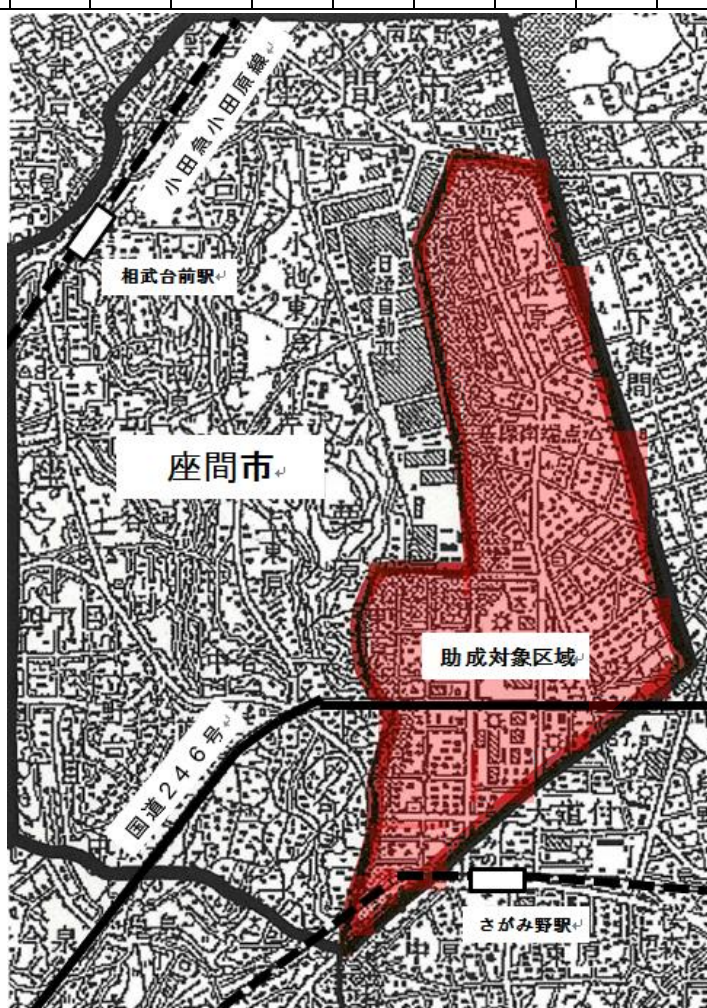
防衛施設周辺放送受信事業補助金

自衛隊または米軍のジェット航空機が頻繁に離陸、着陸等を行う飛行場及び射撃場の周辺で別に定める助成対象区域内にお住いのNHKとの放送受信契約者について、ジェット航空機特有の騒音が頻繁に発生することによるテレビ放送の「聴取障害」の緩和に資するため、NHK放送受信料のうち地上系放送分の半額相当を補助する制度。

問い合わせ先：南関東防衛局周辺環境整備課 TEL：045-211-7111

契約種別	補助の額（支払われた月数）												(円)
	1か月	2か月	3か月	4か月	5か月	6か月	7か月	8か月	9か月	10か月	11か月	12か月	
地上契約(本土) ※衛星契約も同額	568	1,136	1,704	2,272	2,840	3,408	3,976	4,544	5,112	5,680	6,248	6,825	

助成対象区域
(座間市域)



※航空機騒音の単位

WECPNL(加重等価平均感覚騒音レベル)とは？

音の大きさを表す単位は“ホン”や“dB”が使われますが、“WECPNL”は、「音を積み重ねとして考えよう」とICAO(国際民間航空機構)で提案され考えられた単位です。

航空機の音はだんだん大きくなって、最高音になり、やがて小さくなって聞こえなくなります。大きな音でもすぐ聞こえなくなれば、影響は小さく、それ程でもない音でも長く続けば影響は大きいと考えます。また、まわりがうるさい昼間の航空機の音は影響が少なく、寝静まった夜中の音は影響が大きいと考えます。平成 25 年度から新環境基準が施行され、WECPNLに変わりL_{den}が採用されています。

以下は、当時、日本の環境基準測定で定められていた WECPNL の計算方法です。

$$\text{WECPNL} = \text{dB}(A) + 10 \cdot \log_{10}(10N_1 + N_2 + 3N_3 + 10N_4) - 27$$

時間帯別機数: N1 0～7時(10倍に音の重みを評価)
N2 7～19時
N3 19時～22時(3倍に音の重みを評価)
N4 22～24時(10倍に音の重みを評価)

dB(A): 周波数の A 特性を用いて音の大きさを算出した騒音レベル

WECPNLの正式名称は“Weighted Equivalent Continuous Perceived Noise Level”です。通称「W 値」や「うるささ指数」と呼ばれ、日本語では“加重等価平均感覚騒音レベル”と訳されています。

環境基準の改正

「航空騒音機に係る環境基準について」を一部改正し、平成 19 年 12 月 17 日付けで告示されました。

・我が国の航空機騒音に係る環境基準の評価指標は WECPNL を採用しているが、近年の騒音測定機器の技術的進歩及び国際的動向に即して、新たな評価指標を採用する。(環境省報道発表)

・施行日:平成25年(2013年)4月1日

○主な変更点

「現行環境基準」		「新環境基準」
・評価量	WECPNL	⇒ L _{den}
・基本評価量	L _{ASmax}	⇒ L _{AE}
・地域類型 I	:70以下	⇒ 57dB 以下
	II :75以下	⇒ 62dB 以下
・着陸回数	10回超	⇒ 回数区別なし
・地上騒音	記述なし	⇒ 評価する

○現行評価指標との関係

・WECPNL70～80dB の地域では

$$L_{\text{den}} \doteq \text{WECPNL} - 13$$

※地上騒音

滑走路上で移動、エンジン試運転の騒音など。空港の近傍で誘導路に近い場所などの特定騒音源に近い場合に大きい。

Lden(時間帯補正等価騒音レベル)とは？

平成25年度に航空機騒音に係る環境基準の改正が行われ、旧来より使用されていた航空機騒音の単位“WECPNL”に代わり“Lden”が使われはじめました。これは、容易に測定ができ、エネルギー積分により騒音の総暴露量を評価できるもののひとつで、夕方や夜間の騒音に重み付けをして評価をする国際的に騒音の評価指標として主流となってきているもので、日本では、平成19(2007)年12月の「航空機騒音に係る環境基準について(環境庁告示第154号)」の一部改正により航空機騒音の環境基準に用いられることとなりました。これは、2002年に成田国際空港で、暫定平行滑走路の供用後、2本の滑走路からの騒音値が1本の滑走路からの騒音値より低くなるというWECPNLの逆転現象が確認されたことを契機に、見直しの機運が高まったことによりものです。以下は、日本の新環境基準測定で定めるLdenの計算方法です。

まず、次式で一日ごとのLdenを算出する。

$$10\log_{10}\left\{\frac{T_0}{T}\left(\sum_i 10^{\frac{L_{AE,di}}{10}} + \sum_j 10^{\frac{L_{AE,ej}+5}{10}} + \sum_k 10^{\frac{L_{AE,nk}+10}{10}}\right)\right\}$$

(注)上式で、i、j、kは、各時間帯で観測標本のi番目、j番目、k番目をいう。

L_{AE} : 航空機騒音の単発騒音暴露レベル

$L_{AE,di}$: 午前7時から午後7時までの時間帯におけるi番目の L_{AE}

$L_{AE,ej}$: 午後7時から午後10時までの時間帯におけるj番目の L_{AE}

$L_{AE,nk}$: 午前0時から午前7時まで及び午後10時から午後12時までの時間帯におけるk番目の L_{AE} をいう。

$T=86,400$ 秒 (観測1日の時間:24時間)

$T_0=1$ 秒 (規準化時間)

次に、次式により一日ごとのLdenをパワー平均することにより、全測定日のLdenを算出する。

$$10\log_{10}\left\{\frac{1}{N}\sum_i 10^{\frac{L_{den,i}}{10}}\right\}$$

(注)上式で、Nは観測日数、 $L_{den,i}$ は観測日のうちi番目の測定日の L_{den} をいう。

厚木飛行場周辺航空機騒音に係る年度別苦情件数（昭和62年度～令和3年度）

年度	大和市	綾瀬市	相模原市	藤沢市	茅ヶ崎市	海老名市	座間市	横浜市	町田市	神奈川県	合計
昭和62年度	1,329	889	177	238	—	309	397	16	—	64	3,419
63年度	732	674	104	53	—	255	224	22	—	32	2,096
平成元年度	701	382	63	54	—	148	210	20	—	18	1,596
2年度	1,554	703	159	160	—	211	604	34	—	32	3,457
3年度	1,050	744	137	162	—	214	510	30	—	41	2,888
4年度	417	197	51	60	—	55	128	18	—	30	956
5年度	746	329	162	215	—	89	256	36	—	64	1,897
6年度	671	163	82	97	—	19	107	169	—	49	1,357
7年度	663	181	83	83	—	36	96	75	—	45	1,262
8年度	703	259	308	125	—	77	129	244	—	153	1,998
9年度	1,046	468	428	175	—	90	226	288	—	177	2,898
10年度	1,205	379	307	140	—	130	224	568	—	278	3,231
11年度	1,400	376	268	162	—	74	250	421	—	208	3,159
12年度	2,597	814	484	399	—	163	547	150	—	254	5,408
13年度	2,156	620	1,004	351	—	228	526	93	—	293	5,271
14年度	1,790	605	951	520	—	194	422	78	—	490	5,050
15年度	1,748	374	831	1,029	47	152	261	129	421	560	5,552
16年度	1,334	362	712	677	18	123	269	61	240	346	4,142
17年度	1,508	343	1,019	1,430	56	155	307	90	283	546	5,737
18年度	1,325	380	818	796	86	67	299	115	409	454	4,749
19年度	1,156	532	1,076	540	42	106	243	228	383	709	5,015
20年度	467	236	696	325	63	38	186	45	103	326	2,485
21年度	846	513	926	269	63	52	320	67	243	453	3,752
22年度	487	308	404	125	29	44	314	79	93	304	2,187
23年度	784	521	862	337	68	54	314	116	614	442	4,112
24年度	1,686	1,744	926	502	82	250	633	314	531	864	7,532
25年度	1,109	1,116	1,001	489	170	74	393	290	1,045	719	6,406
26年度	735	1,052	703	514	145	43	432	194	630	875	5,323
27年度	660	708	566	383	93	53	322	145	751	733	4,414
28年度	790	652	712	396	109	37	359	106	1,902	565	5,628
29年度	1,007	850	463	263	102	114	256	149	931	583	4,718
30年度	173	255	63	29	18	24	46	86	249	139	1,082
令和元年度	126	287	20	34	19	16	104	71	101	138	916
2年度	155	363	56	29	11	20	64	63	113	164	1,038
3年度	248	281	86	63	11	24	31	46	148	149	1,087

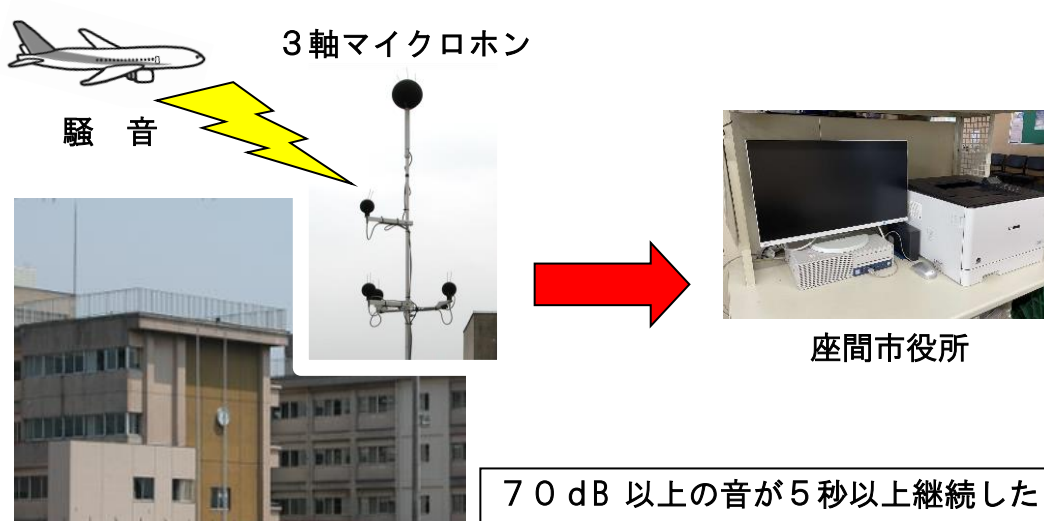
住宅防音工事実績表（座間市分）

年 度	戸 数 (戸)	金 額 (円)
昭和 59 年度	152	310,037,000
60 年度	328	534,345,000
61 年度	1,585	2,799,737,000
62 年度	2,080	3,385,183,000
63 年度	2,360	3,741,692,000
平成元年度	2,924	4,811,170,340
2 年度	2,653	3,871,838,200
3 年度	2,744	4,012,753,350
4 年度	3,885	6,074,657,530
5 年度	2,380	5,353,041,770
6 年度	1,407	5,343,372,370
7 年度	1,822	6,446,788,430
8 年度	2,301	7,207,388,910
9 年度	2,545	7,914,966,800
10 年度	3,441	8,097,878,500
11 年度	1,295	3,059,437,500
12 年度	2,174	5,106,955,050
13 年度	721	2,745,587,300
14 年度	825	2,227,309,950
15 年度	658	1,775,608,480
16 年度	314	609,906,650
17 年度	251	752,716,350
18 年度	151	331,469,050
19 年度	23	52,414,100
20 年度	136	394,537,250
21 年度	149	540,448,600
22 年度	136	421,597,000
23 年度	51	205,455,100
24 年度	30	82,032,700
25 年度	101	424,667,700
26 年度	122	358,377,002
27 年度	80	357,130,600
28 年度	66	271,083,160
29 年度	50	162,994,120
30 年度	21	100,256,288
令和元年度	14	82,184,176
2 年度	29	201,920,222
3 年度	62	207,877,819
合 計	40,066	90,376,816,367

(4) 市の取り組み

[騒音調査]

本市では、騒音の実態を把握し、国への要請の資料とするために調査を実施している。平成9年からは測定地から市役所まで騒音データが随時送られるオンラインシステムに切り替え、24時間体制で航空機騒音を測定し記録している。さらに、平成16年度から音を収集するマイクロホンを3軸とすることで、航空機の音源移動、軌跡等を把握することが可能となった。



70 dB 以上の音が5秒以上継続したものを航空機騒音と認識し、データが送られる。

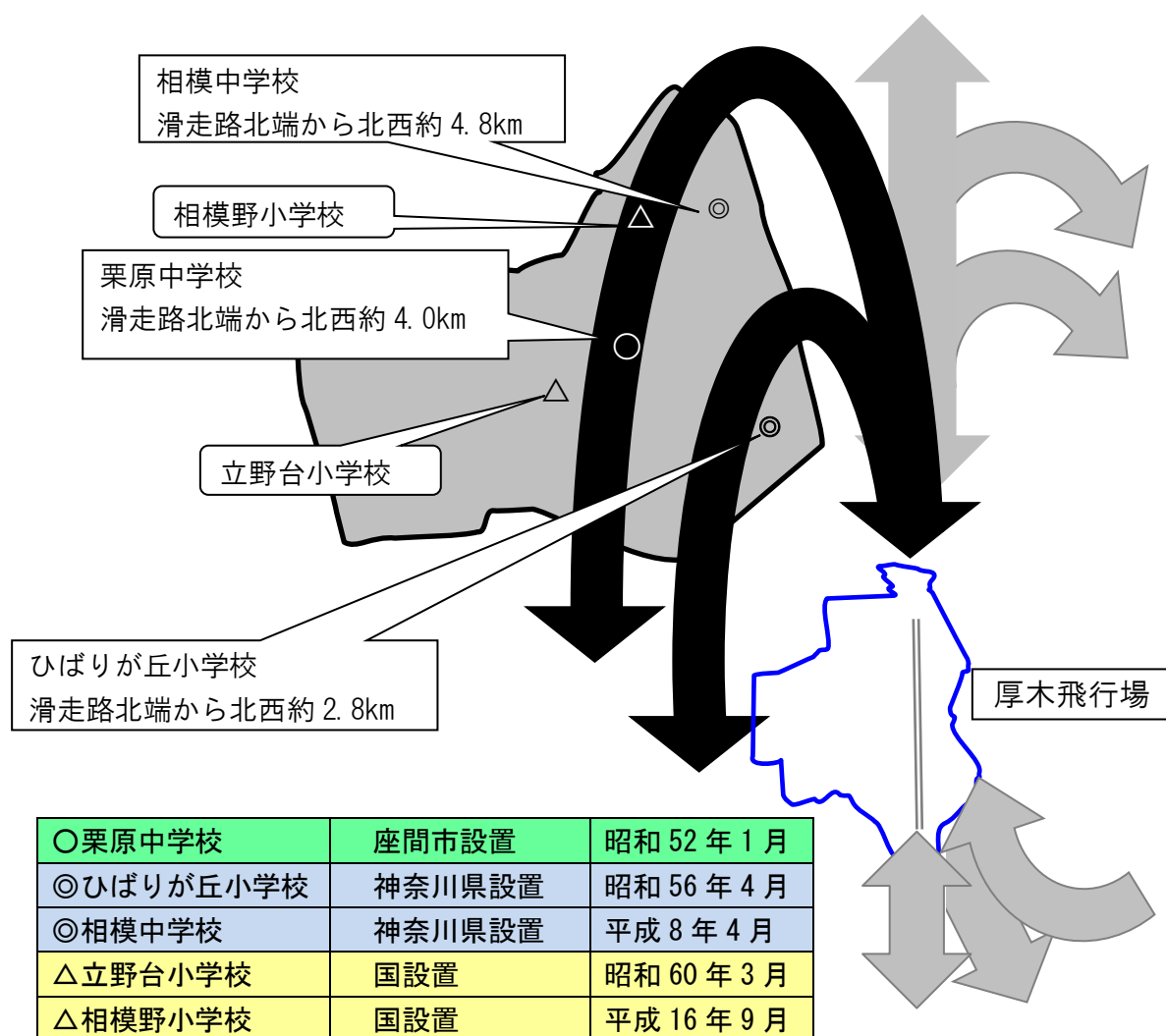
※dB (デシベル) : 音の大きさを測る単位

音の目安

130dB	最大可聴値 (疼痛値)
120	ビルの工事現場
110	自動車のクラクション
100	電車通過時の線路わき
90	パチンコ店内
80	電車の中
70	主要幹線道路周辺 (昼間)、騒がしい事務所
60	普通の会話、ファミリーレストランの店内
50	昼間の住宅地、書店の店内、静かな事務所
40	深夜の住宅地、図書館の館内

自動記録騒音計設置場所一覧（座間市内）と飛行コース

実地調査に基づき厚木飛行場に離発着する航空機の主な飛行コースの傾向を示したもの



騒音調査結果

測定場所		年度						
		平成 27	28	29	30	令和 元	2	3
栗原 中学校	総測定回数	10,483	8,857	7,174	6,019	5,531	5,525	6,141
	100dB以上の回数	118	102	97	14	10	4	10
ひばりが 丘小学校	総測定回数	9,144	7,679	6,154	3,771	3,215	2,975	3,539
	100dB以上の回数	108	69	77	6	2	0	1
相模 中学校	総測定回数	8,566	7,052	5,654	3,979	3,859	3,852	3,728
	100dB以上の回数	38	39	41	8	3	1	0
立野台 小学校	総測定回数	4,942	4,595	3,513	2,012	1,823	1,989	2,039
	100dB以上の回数	16	33	38	5	2	2	2
相模野 小学校	総測定回数	4,680	5,359	3,567	1,725	1,362	1,677	1,656
	100dB以上の回数	12	34	29	7	1	0	2

〔要請活動と成果〕

デモフライト飛行中止

1980年代から始まった、開放日のデモンストレーションフライト（以下「デモフライト」という。）の際の騒音の発生、墜落の危険性などは大きな問題であった。本市を始め、飛行場周辺市ではこの問題を解消するため、デモフライトの中止を再三にわたり国や米軍に求めた。粘り強い要請行動の結果、平成13年4月18日、米海軍厚木航空施設司令官は「周辺地域住民の方々へご迷惑をかけない最善の方法」として開放日のデモフライトを中止した。さらに平成14年5月22日、同施設から「米海軍は日本政府及び厚木飛行場周辺の住民の懸念や意見を考慮して、厚木飛行場における展示飛行は今後行わないこととした。」との表明があった。この決定により、厚木飛行場の騒音問題の一つであったデモフライトについては一定の解決がみられた。

座間市の要請

平成30年3月に空母艦載機の航空機部隊が岩国基地へ移駐したことに伴い、騒音の減少がみられるものの、移駐後も時折、厚木飛行場にジェット戦闘機等の飛来が見られ、周辺に一定の騒音が発生している。また、空母艦載機着陸訓練（FCLP）の際には、厚木飛行場が予備飛行場に指定されるなど、今後も騒音被害が発生する懸念は完全に払しょくされていない。

このことから、本市では、県及び県内基地関係自治体で組織する神奈川県基地関係県市連絡協議会や厚木基地騒音対策協議会において、航空機騒音の解消や航空機の安全対策を国及び米軍に求めている。

（5）騒音訴訟

昭和35年9月、航空機騒音に悩まされ続けてきた滑走路北側の住民が中心となり、被害の救済を求めて「厚木基地爆音防止期成同盟」が結成された。昭和48年には、空母ミッドウェーのジェット艦載機が初飛来し、騒音は以前より激しさを増し、周辺住民は日夜悩まされるようになった。このような状況下で、「厚木基地爆音防止期成同盟」を母体とした騒音被害に悩む飛行場周辺住民は、国を相手取り訴訟を提起した。

厚木基地騒音訴訟

第一次訴訟（航空機発着差止等請求事件）		
提 訴	昭和51年9月8日	
一 審	横浜地裁	昭和57年10月20日
控訴審	東京高裁	昭和61年4月9日
上告審	最高裁	平成5年2月25日
差戻審	東京高裁	平成7年12月26日
原 告	92名	
被 告	国	
請求要旨	○米軍機及び自衛隊機の午後8時から翌朝8時までの飛行差止 ○米軍機及び自衛隊機の午後8時から翌朝8時までの65dBを超える騒音の規制 ○過去（昭和35年1月意向）の居住期間に応じた損害賠償 ○将来の損害賠償	
判決要旨	○自衛隊機の離着陸差止め等を求める請求は不適法 ○米軍機の離着陸差止め等を求める請求は、主張自体が失当なので棄却 ○将来の損害賠償請求は却下 ○過去の損害賠償請求は認容	

第二次訴訟（航空機離発着差止等請求事件）		
提 訴	昭和 59 年 10 月 22 日	
一 審	横浜地裁	平成 4 年 12 月 21 日
控訴審	東京高裁	平成 11 年 7 月 23 日
原 告	161 名	
被 告	国	
請求要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○米軍機及び自衛隊機の午後 8 時から翌朝 8 時までの飛行差止 ○米軍機及び自衛隊機の午後 8 時から翌朝 8 時までの 65dB を超える騒音の規制 ○過去（昭和 35 年 1 月以降）の居住期間に応じた損害賠償 ○将来の損害賠償 	
判決要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○自衛隊機の離着陸差止め等を求める請求は不違法 ○米軍機の離着陸差止め等を求める請求は、主張自体が失当なので棄却 ○将来の損害賠償請求は却下 ○過去の損害賠償請求は認容 	
第三次訴訟（厚木基地航空機離着陸損害賠償請求事件）		
提 訴	平成 9 年 12 月 8 日	
一 審	横浜地裁	平成 14 年 10 月 16 日
控訴審	東京高裁	平成 18 年 7 月 13 日
原 告	5,047 名	
被 告	国	
請求要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○過去の損害に対し、月 23,000 円（弁護士料 15%を含む）を平成 9 年 12 月以降居住期間に応じた支払い ○航空機騒音が WECPNL75 を下回るまで月 23,000 円の支払い ○その他仮執行の宣言を求める 	
判決要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○受忍限度 W 値 75 以上の地域の住民は被害を受けている。 ○危険への接近理論を適用するのは相当でない。 ○損害賠償総額は、40 億 4076 万 1653 円 ○将来の損害賠償請求は却下 	
第四次訴訟（各航空機運航差止等請求事件・損害賠償等請求事件）		
提 訴	平成 19 年 12 月 17 日	
一 審	横浜地裁	平成 26 年 5 月 21 日
控訴審	東京高裁	平成 27 年 7 月 30 日
上告審	最高裁	平成 28 年 12 月 8 日
原 告	7,054 名	
被 告	国	
請求要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○原告 1 人に対し 1 ヶ月当たり損害金 2 万円と弁護士費用 3 千円を過去 3 年分の支払い。 ○飛行差し止めが実現するまでの損害賠償の支払い。 ○米軍機及び自衛隊機の午後 8 時から翌朝 8 時までの飛行差止め ○米軍機及び自衛隊機の午後 8 時から翌朝 8 時までの 70dB を超える騒音の規制 ○年間 W 値が 75 以上の米軍機及び自衛隊機の飛行差止め 	
判決要旨	<ul style="list-style-type: none"> ○自衛隊機の飛行差止め等を求める請求は、運航する行為が、裁量の範囲を逸脱、乱用したと認めることはできないため棄却 ○米軍機の飛行差止め等を求める請求は、運航について国に権限がなく、差し止めの根拠がないことから却下 ○将来の損害賠償請求は却下 ○過去の損害賠償請求は認容 	

(6) 航空機等の事故

厚木飛行場にほど近い本市においては、これまで米軍機による大小の事故が起きている。平成9年12月18日、米海軍艦載機 F/A-18 により栗原地区に部品が落下した。幸い、被害にはいたらなかったものの、一步間違えれば大惨事につながりかねないものである。

また、飛行場の周辺においても各所で事故が発生しており、こうした事故に直面した本市住民の航空機事故に対する不安は高まっており、市民が安心して生活できる環境を確保するため、飛行場周辺市と共に国に要請をしている。

座間市内における航空機事故

年月日	機種	内容	発生場所	被害状況
昭 39. 1. 16	ジェット機 (F-8U)	墜落	相模台 (現在：相模が丘)	乗員死亡 1 民家屋根 農地損害 ガラス等破損
平 5. 10. 28	ヘリコプター (UH-1)	不時着	座間市緑ヶ丘	なし
平 9. 12. 18	ジェット機 (F/A-18)	部品落下	座間市栗原	なし

神奈川県内における航空機事故等

年月日	機種	内容	発生場所	被害状況
昭 39. 12. 23	ヘリコプター	墜落	平塚市田村	麦畑、農道
昭 39. 3. 18	ヘリコプター	墜落	横須賀市大和田	なし
昭 39. 7. 24	ジェット機	部品落下	厚木基地付近	なし
昭 39. 7. 28	ジェット機	不時着	大和市上草柳	なし
昭 39. 7. 31	プロペラ機	部品落下	相模原市	なし
昭 39. 7. 31	ジェット機	墜落	藤沢市大庭小糸	山林、畑
昭 39. 9. 8	ジェット機	墜落	大和市上草柳	死者 5 人、負傷者 3 人、 山林建物全壊
昭 39. 9. 8	ジェット機	墜落	厚木市厚木 (相模川川原)	乗員 2 人死亡
昭 39. 10. 6	ヘリコプター	墜落	横浜市金沢区富岡町	乗員 4 人死亡、農作物
昭 39. 12. 8	ジェット機	墜落	愛甲郡清川村煤ヶ谷	民家 1 棟、農作物
昭 39. 12. 30	ジェット機	部品落下	厚木基地北方 1.6km 地点	なし
昭 40. 3. 8	ジェット機	部品落下	藤沢市高倉	なし
昭 40. 5. 5	ジェット機	墜落	相模原市 (米軍住 宅内)	負傷者 2 人、家屋損壊 3 棟、米軍家族 3 人死亡、 米軍家族負傷者 7 人
昭 40. 6. 25	ジェット機	墜落	大和市上草柳	農作物、相鉄線架線、電力
昭 41. 2. 6	ジェット機	部品落下	藤沢市 (厚木基地 南方 5,000m)	不明
昭 41. 2. 19	ジェット機	部品落下	藤沢市 (厚木基地 南方 5,000m)	不明
昭 41. 4. 2	ヘリコプター	不時着	横浜市戸塚区	芝 100 m ²
昭 41. 6. 6	ジェット機	部品落下	大和市上草柳	屋根瓦 3 枚
昭 41. 11. 2	ヘリコプター	不時着	横浜市磯子区	負傷者 1 人、芝 5 m ²
昭 42. 6. 24	ジェット機	部品落下	大和市深見	なし

年月日	機種	内容	発生場所	被害状況
昭 43. 2. 4	ジェット機	部品落下	秦野市千野村	被害軽微
昭 43. 12. 16	ヘリコプター	部品落下	厚木基地南方 3. 2～6. 4km 地点	不明
昭 44. 12. 16	ヘリコプター	不時着	横浜市鶴見区東寺尾	畑
昭 45. 6. 17	ジェット機	墜落	秦野市寺山	土地、立木
昭 45. 7. 10	ジェット機	部品落下	相模原市大沼	屋根、ビニールトタン、 玄関ガラス戸
昭 46. 2. 8	ヘリコプター	不時着	鎌倉市材木座海岸	なし
昭 46. 2. 19	ヘリコプター	不時着	横浜市磯子区洋光台	なし
昭 46. 8. 24	ジェット機	墜落	横浜市旭区上白根町	山林、家屋、自動車一部
昭 48. 5. 9	ヘリコプター	不時着	相模原市西大沼	なし
昭 48. 8. 20	ヘリコプター	墜落	横須賀基地内	乗員 2 人死亡
昭 49. 12. 20	ヘリコプター	不時着	南足柄郡大井町 (酒匂川中洲)	なし
昭 52. 9. 27	ジェット機	墜落	横浜市緑区荏田町	2 人死亡、7 人重傷、 全焼 2 棟
昭 53. 6. 9	ヘリコプター	不時着	茅ヶ崎市西久保	なし
昭 54. 2. 22	ヘリコプター	不時着	藤沢市用田	なし
昭 54. 4. 4	ヘリコプター	不時着	横浜市港南区日野町	なし
昭 56. 3. 24	ヘリコプター	不時着	横浜市緑区三保町	なし
昭 56. 7. 29	ヘリコプター	部品落下	横浜市戸塚区	なし
昭 57. 2. 13	ジェット機	部品落下	藤沢市辻堂海岸	なし
昭 57. 2. 25	ヘリコプター	不時着	相模原市淵野辺跡地	なし
昭 57. 10. 25	ヘリコプター (UH-1)	不時着	横浜市緑区元石川町	なし
昭 58. 4. 26	ヘリコプター (OH-58)	不時着	横浜市緑区元石川町	なし
昭 59. 8. 28	ヘリコプター	不時着	川崎市多摩区	なし
昭 59. 10. 17	ヘリコプター	墜落	藤沢市片瀬	屋根瓦、窓ガラス 乗員 2 人負傷
昭 59. 11. 29	ヘリコプター	不時着	横浜市旭区中尾町	なし
昭 59. 12. 2	ヘリコプター	不時着	川崎市多摩区	なし
昭 60. 4. 26	ヘリコプター (SH-2)	部品落下	綾瀬市蓼川	なし
昭 60. 9. 30	ジェット機 (A-4)	部品落下	大和市上草柳	なし
昭 62. 1. 22	ヘリコプター (ヒューズ 300 型)	不時着	横浜市港南区 上永谷 (遊水地)	なし
昭 62. 4. 17	ヘリコプター (SH-3)	部品落下	大和市福田	なし
昭 62. 10. 26	プロペラ機	部品落下	大和市南林間	民家の換気扇
昭 63. 11. 22	ヘリコプター (SH-3)	不時着	秦野市堀山下	なし
昭 63. 12. 11	ヘリコプター (SH-3)	不時着	伊勢原市下谷	なし
平成元. 9. 7	ヘリコプター (UH-1)	不時着	大和市下鶴間	植木破損

年月日	機種	内容	発生場所	被害状況
平 5. 12. 18	セスナ機	不時着	海老名市 相模川河川敷	なし
平 6. 1. 4	ヘリコプター (UH-1)	不時着	平塚市 長瀬スポーツ公園	なし
平 7. 4. 10	ヘリコプター (UH-1)	不時着	鎌倉市由比ガ浜海岸	なし
平 10. 6. 18	ヘリコプター (UH-1)	不時着	厚木市中津川河川敷	なし
平 10. 9. 28	ヘリコプター (UH-1)	不時着	平塚市北金目	なし
平 14. 9. 15	ジェット機 (EA-6B)	部品落下	藤沢市長後	屋根破損
平 15. 5. 21	ヘリコプター (UH-60)	不時着	秦野市上大槻	なし
平 16. 7. 19	ヘリコプター (H-60)	部品落下	横浜市泉区	なし
平 16. 8. 19	ヘリコプター (UH-1N)	不時着	横浜市中区	なし
平 17. 2. 2	ヘリコプター (UH-60)	不時着	伊勢原市西富岡	なし
平 17. 7. 30	ヘリコプター (UH-3H)	不時着	藤沢市片瀬海岸	なし
平 19. 6. 13	ヘリコプター (UH-1N)	不時着	横浜市金沢区 海の公園	なし
平 20. 6. 11	ヘリコプター (UH-1N)	不時着	相模原市 相模川河川敷	なし
平 21. 2. 17	ジェット機 (F/A18E)	部品落下	綾瀬市	なし
平 22. 1. 28	ジェット機 (F/A18E)	部品落下	綾瀬市大上	住宅窓ガラス等破損
平 23. 2. 3	ヘリコプター (SH-60F)	部品落下	寒川町宮山	なし
平 23. 2. 9	ヘリコプター (SH-60B)	不時着	平塚市中堂	なし
平 24. 2. 8	ジェット機 (EA-6B)	部品落下	大和市(厚木基地 滑走路北側フェン ス付近)	車輛損傷
平 25. 12. 16	ヘリコプター (MH-60S)	不時着	三浦市三崎	搭乗員2名負傷、電信柱 破損、機体破損
平 26. 1. 9	ジェット機 (F/A18E)	部品落下	綾瀬市寺尾	民家損傷、車輛損傷

【航空事故等連絡協議会】

昭和 52 年 9 月、横浜市緑区（現在の青葉区）で発生した航空機墜落事故（死傷者 9 人）をきっかけに、昭和 53 年 1 月の日米合同委員会事故分科委員会は「住民の安全を確実にするため、可及的速やかに厚木飛行場周辺の航空交通管制を再検討すること、及び基地ごとに事故が生じた場合における緊密な連絡、調整に努めること」等の勧告を行った。

これを受けた横浜防衛施設局では、昭和 53 年末から県及び関係市等関係機関に働きかけ、航空機事故に係る連絡調整体制を整備するための協議が重ねられた。その結果、関係機関相互の緊急連絡体制や応急救援活動等必要な事項を協議する「航空事故等連絡協議会」が昭和 62 年 1 月に発足した。協議会は、関係自治体の行政、消防、警察、防衛、海上保安庁の関係機関 21 団体を持って構成され、緊急連絡体制や応急及び救護活動等必要な事項を協議することを目的としている。

航空事故等緊急連絡経路図

