

# 対八王子市(環境部・環境保全課と 総務部・総務課)交渉の報告

2019年4月18日  
10:00-11:10

☆環境保全課に4月1日に人事異動があり、初めての会合でしちので、双方で出席者各自が自己紹介を行ってから、進めました。



## ☆ 原告団より

引き継ぎ等は進んでいるとは思いますが、本会の経緯と基本的な要請事項の『確認』をして置きたいと、

### I. 我々の主旨は

- 「八王子市における飛行機騒音被害状況の全市的な確認を進めるために」ある。  
(資料:2014(平成26)年12月16日付「市長宛て『要請書』」)  
この『要請書』でも主張していることは、
- ① 東京都5市1町とで構成されている協議会に参加し(オブザーバでも)、横田基地に関する情報を遅れなく入手し対応・対策をとる。
  - ② 観測機器の設置の増加とその利用を進め、その結果を市民に時間をおかずに公開する。
  - ③ オスプレイ横田基地配備に対する市議会意見書に基づく行動を進める。
  - ④ 市独自に取り組める対策等を検討推進すべし。

これら各項目は4年余続けているこの会合での、今も変わらない『要請』事項で、少しの進展も見えていない、遺憾と言わざるを得ない。  
八王子市は横田基地に飛来する飛行機の航路下であり、防衛省の「騒音地区」(いわゆる『コンター図』)にもなっており、騒音対策は必要ではないか。昭島市の対応を参考にすれば、その遅れが目につくと言わざるを得ない。オスプレイ対策はどうするのか。八王子市独自の政策がなく、国や都に追随しているだけではないか。  
今、横田基地に駐機する飛行機の「訓練」が八王子市の市街地に大きく広がった。現状を正しく把握し、市としての対応を考え直す機会とする必要がある。

### II. 「被害届」の提出

騒音被害届と、町会「騒音対策委員会」の掲示『騒音報告』の2と3月号を提出

年月日	時刻	LAmx dB	D. Time s	BGN dB	LAE dB	飛行 方向
2019/2/1	6:18:17	83.2	13.8	43	91.2	着陸
2019/2/1	8:07:24	76.7	14.6	47	84.1	着陸
2019/2/1	8:23:50	75.9	15.0	48	83.8	着陸
2019/2/1	8:35:04	74.2	17.6	53	82.2	着陸
2019/2/28	20:33:06	80.1	13.3	42	87.4	着陸
2019/2/28	20:38:58	78.9	12.0	42	85.8	着陸
2019/2/28	22:02:33	81.5	15.4	40	89.4	着陸
2019/2/28	22:16:47	81.3	15.7	38	89.1	着陸

A4紙  
16枚  
852件  
リスト

次 回  
5月22日(水) 10:00~11:00  
場所: 八王子市市役所

この会合を毎月開催する目的はこの「被害届」を提出し、私達のこの問題の解決をいかに緊急の課題かを訴えることにある。  
『騒音報告』の説明  
2月の騒音の多さは、我々が騒音を測定開始以来、この11年の中で最大であり、目視等による機数確認も852機と初めてだ。戦闘機の飛来とC-130の訓練だ。

## ☆ 市役所より、

5市1町との連携ではなく、東京都市長会を通じ、都に要請する。(オスプレイも)『現場を知れ』と、「町会会館での会合」の提案は当座は受けられない。北関東防衛局との連絡はスムーズに入っており、ホームページに掲載し、広報する。

## ☆ 原告団より、数多く反論したが、一つだけ。

飛行コースが以前の着陸・離陸の飛行ではなく、旋回訓練で勝手に飛び交い、広い範囲に広がっている。周辺市町村(あきる野市等)でもこの対策を考え始めている。

# 第2次新横田基地公害訴訟原告団 八王子・日野支部ニュース

発行者: 第2次新横田基地公害訴訟原告団 八王子・日野支部  
2019年4&5月合併号 2019.5.21発行



今回このニュースを「手配り」している方々には、封筒に入れることなく、この左上に「宛名書き」を貼りまして、手配りしましたので、ご了解ください

☆ご意見ありましたら、ご連絡ください。☆

## 高裁「判決」日

6月6日(木曜日)午後2時より

### いよいよ「判決」が出ます

場所: 東京霞ヶ関・東京高等裁判所

ある意味、この日が今回の裁判の裁判所での立ち合いができる最後となるでしょう。と言うのは、次に予定されている「最高裁判所」では、公開の『審議』もなく、『判決日』も前広にアナウンスがあるとは思えない(バスの手配が無理に)からです。

### みなさん「判決」を聞きに行こうではありませんか

#### ☆バスを手配いたします。

- 午前10時40分 北八王子駅前出発  
石川団地経由  
田島橋バス停経由  
午前11時00分 久保山町一丁目  
スーパーアルプス駐車場付近出発



#### 昼食はバスの中で

(手配します)

- 午後 0時15分 高裁到着予定  
「事前集会」と傍聴券「抽せん」  
午後 1時40分頃 法廷に入場  
午後 2時00分 開廷  
午後 3時00分 閉廷  
「報告集会」(計画中・後刻連絡)  
午後 4時00分頃 バスで出発予定  
午後 5時00分頃 久保山町一丁目  
スーパーアルプス駐車場付近到着予定  
午後 5時20分頃 北八王子駅到着  
(帰りの時間は道路事情によります、その点をお含み置き下さい。)

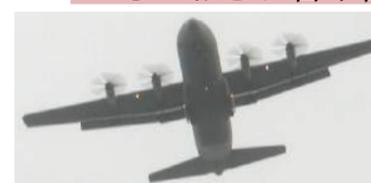
#### 判決前「報告会」を開催しました。

(詳細は次ページに掲載)  
当支部でのすべての「報告会」では原告団幹事会と弁護団の共同提案

「どのような判決の時に上告するか」  
①飛行差し止めが認められない場合  
⇒被害の根本的救済を求める。  
②将来請求が認められなかった場合  
⇒違法な騒音の継続なのに、①の「差し止め」を認めないなら、せめて将来の賠償を求める。

を確認済みであり、『判決』を待つばかりとなりました。この一年間「高裁」で中身の濃い陳述をしてきました。

期待は大きいです。



編隊で  
低空旋回訓練  
続ける  
ハーキュリーズ  
(C-130J型)

### 世話人 ☆参加される方は下記世話人にご連絡ください

- ◎久保山町一丁目町会の方: 中島 TEL:186-042-692-0187  
後藤 TEL:042-692-0985  
◎久保山町二丁目中央自治会の方: 宮川 TEL:042-691-5141  
◎石川町の方: 守屋 TEL:090-5750-6952  
◎上記以外にお住まいの方: 立石 TEL:042-692-3995

# 「報告会」

を開催しました。

内容の文責は  
支部にあります

下記4日、4会場で開催、延べ50人の原告団員が参加しました。

日付	時間	場所	担当弁護士	原告団員 参加人数
4月7日	午後 2時-4時	久保山町会会館	吉田(榮)先生、與那嶺先生	23
4月14日	午後1時半-3時半	石川市民センター	関島先生、佐々木先生	9
4月21日	午後 4時-6時	旭が丘地区センター	山本(英)先生、山本(哲)先生	5
4月27日	午後6時半-8時半	久保山町会会館	与那嶺先生、中村先生	13

「報告会」は次のように進められました。

I. 弁護士先生より、用意された「高裁判決に向けての説明会」レジメに沿って、

A. 本日検討すること、～どのような判決の場合に上告するか～

上告を求める場合

- ①飛行差し止めが認められなかった場合  
→飛行機の差し止めこそが被害の根本的救済
- ②将来請求が認められなかった場合  
→違法な騒音の継続は明らか。飛行差し止めを認めないならせめて将来の賠償を

B. 横田基地をめぐるこれまでの訴訟（内容省略）

C. 地裁判決の概要

イ. 飛行差し止め・・・×

ロ. 損害賠償・・・○（厚木と岩国判決と同額に）

第1次新訴訟 75W-¥3,000/月, 80W-¥6,000/月, 85W-¥9,000/月

今回(第2次) 75W-¥4,000/月, 80W-¥8,000/月, 85W-¥12,000/月

ハ. 賠償範囲の拡大・・・×

将来の損害賠償請求、コンター外原告の救済

D. 高裁へ控訴とその理由

イ. 「飛行差し止め」－認めるべき

ロ. 損害賠償額が少ない－もっと高額にすべき

ハ. 違法な騒音が続くことは明らか、将来の損害賠償を認めよ

ニ. コンター外原告をも救済しなさい

E. 控訴審最終準備書面－全面的に主張・反論を展開、オスプレイ関連のみ掲載

オスプレイの危険性と被害－2018年10月『正式配備』

オスプレイ配備と基地機能強化－飛行回数も大幅に増加

オスプレイの深刻な被害－独特な不快感を与える騒音、低周波音被害

F. 判決後に向けて－A. を再録



## 意見交換した事項

### I. 「最高裁判所」とは

日本の裁判制度は「三審制」ではあるが、『上告』という規定のように、新しい証拠は提出できず、原告と被告間の論議もなく、最高裁の裁判官の判断を待つだけとなる。



### II. 「賠償期間」と『将来請求』の関係

高裁結審日2018年1月31日

将来請求が高裁で認められず、最高裁に「上告」しても『認められなかった』場合、今回の賠償期間は「高裁結審日」までと『確定』される。最高裁の「判決」に時間がかかり、「次の裁判を提訴する日」が「高裁結審日」より3年以上の期間がかかると、請求できない日が発生するのではないかと。確かにこの種「損害賠償の民事訴訟」の時効は「三年」となっており、問題はあろうが、今回の『高裁』の結審までの日数などから考えて、裁判も短期間で「判決」と言う方向にあるだろうし、問題とはならないだろうが、『次の訴訟』の準備は今回の経験からしても、早め早めが良いのではないかと。

### III. オスプレイを止められるか

リアルな実体験の意見が多数出ました。

- ・ なんとか、オスプレイの勝手気ままな飛行、特に市街地の上空での『ヘリモード』での飛行を止めてほしい、危険極まりない。
- ・ オスプレイの振動は遠くから感じられ、すぐに飛来するのがわかるほどの騒音と振動の被害感がある。特に『ヘリモード』飛んでくるは許せない。
- ・ 特に、この地区は『日米合意』での「飛行場内で行うはずの、『飛行モードからヘリモードへの変換、またはその逆』をやっている」のが見られ、危険性は増加し大きくなったと言える。この『日米合意』ぐらい守らせたい。
- ・ オスプレイが毎日飛んで来て、二階で寝てられない。
- ・ 夜遅くなればなるほど騒音は気に懸る。なんとかしたいという気持ちが強い。
- ・ オスプレイの損害を正しく判決に入れてほしい。「低周波被害」をも認めて。
- ・ オスプレイの騒音はすぐわかるし、「危険性」を教えて頂いているので、大変気になる。なんとか「飛行規制」を判決に入れてほしい。
- ・ 「地裁判決」には何の論究もなかったが、今回の判決には期待したい。



オスプレイの飛行データをより多くまとめ、『ヘリモード』での記録の多さを示さねば



### IV. コンター外(75W以下)原告の救済

今回の「方向の検討」に次の点があります。「コンター75W以下の原告は無視された」場合、これを持って『上告』するのは無理な点があり、これを上告項目から除くことを了解していただきたい。「75W未満－防衛省の『コンター』外」での認定が難しいということで損害賠償が認められないことになるのではないかとと思われる。民事訴訟法には『上告理由』(312条)『上告受理申し立て』(318条)の規定があり、『騒音地区の規定のない』騒音被害を上告や上告受理申し立てを行う理由にならないからであろう。⇒次の問題として、70Wコンター下の被害の救済については、「観測器」を設置したり、コンターを見直す追求を裁判ではなく、日常的に進めるという、難しいことではあるが、「運動論として」いく必要があると、助言があった。

# 3月の飛行機騒音報告

八王子市久保山町町会・騒音対策委員会 2019年4月11日

**3月騒音観測回数総計632回**

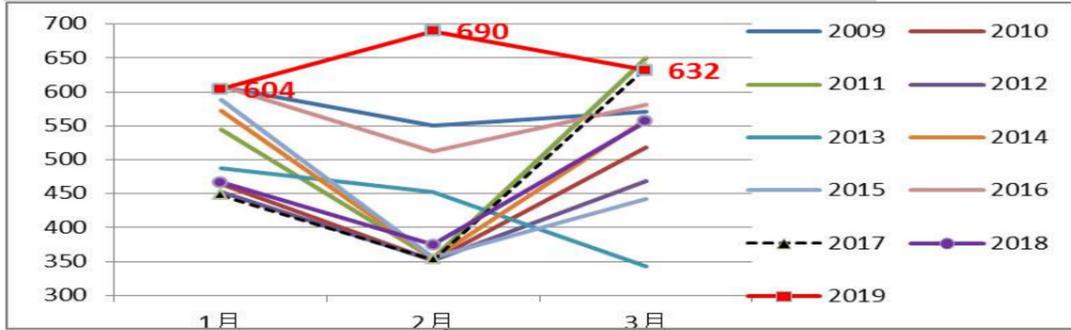
2019年の1月～3月騒音レベル別回数 3月はこの騒音レベル回数上昇

騒音レベル	100dB以上	90～100dB	85～90dB	80～85dB	75～80dB	70～75dB	60～70dB	合計	騒音指数 Lden
3月	0	1	37	93	217	146	138	632	54.8
2月	3	6	17	100	264	154	146	690	57.2
1月	0	0	16	97	249	130	112	604	52.8

2018年度(4月～3月)はこの10年で最大数となった



2019年の1月～3月の数字は11年間でもトップ



3月のオスプレイ

勝手気ままなコースを勝手な時間に飛行するので、捕まえられていない。

年月日	時刻	LAmaz dB	D. T. 秒	飛行方向	羽根のモード
2019/3/2	9:43:01	71.8	13.6	着陸	飛行
2019/3/2	10:07:29	76.6	11.4	着陸	飛行
2019/3/2	11:09:08	78.9	10.3	着陸	飛行
2019/3/2	13:28:24	78.1	9.1	着陸	飛行
2019/3/2	14:50:06	77.3	8.8	着陸	飛行
2019/3/2	15:49:51	78.5	9.5	着陸	飛行
2019/3/6	17:53:59	83.4	26.8	着陸	へり
2019/3/6	18:30:45	86.4	20.6	着陸	へり
2019/3/6	20:48:26	88.1	19.8	着陸	へり
2019/3/6	20:49:50	77.8	10.0	着陸	へり
2019/3/6	21:06:40	85.7	19.7	着陸	へり
2019/3/11	17:36:21	64.2	25.5	着陸	未確認
2019/3/11	17:38:04	60.4	30.9	着陸	未確認
2019/3/11	21:06:25	81.8	26.6	着陸	へり
2019/3/13	19:00:27	65.5	34.9	着陸	ゆっくり
2019/3/28	20:15:44	85.7	18.2	着陸	へり
2019/3/28	20:18:39	78.1	10.0	着陸	へり
2019/3/28	20:24:26	75.9	13.3	着陸	へり

印はLamazが85dB以上の騒音

「ヘリモード」での飛行は騒音が大きい。

下記2枚の写真は『実戦的訓練』の具体例となると、羽村平和委員会提供



目視による機数の確認は

**764機の飛行回数**

この数字の違う理由

- ①「観測器」から距離のある上空を通過するとLAmaz 60dB以下となり、測定記録なく目視した数を加えた。
- ②編隊飛行で「観測器」に記録が一件で出る。機数は目視と航跡図で確認する。

ハーキュリーズ



3月の最大騒音は8日20:57:55の91.8dBで、機種は「電子偵察機」(OC-135B)であった。この機体は飛来する「空中給油機」(KC-135R)【下記写真参照】と全く同じだが後ろに送油管は出ていない。



④騒音の大きな外来機

騒音が57dBを超えたりするさい日	1日	2日	6日	11日
騒音回数	30	13	62	24
騒音指数(Lden)	61.8	58.0	57.9	58.4
時間帯別				
N1(00:~07:)	2	0	0	1
N2(07:~19:)	25	11	51	17
N3(19:~22:)	3	0	11	6
N4(22:~24:)	0	2	0	0
騒音				
60dB~70dB	2	0	12	8
70dB~75dB	5	2	7	3
75dB~80dB	6	7	34	3
80dB~85dB	5	2	6	6
85dB~90dB	12	2	3	4
外来機				
4J 大型	2			2
C-17A	8	2		
戦闘機	2			2
オスプレイ			3	

このレベルの機種別回数

訓練での飛行が増え続けている。

横田基地に駐機する14機の新型ハーキュリーズの編隊低空旋回訓練と、同じく駐機する小型人員輸送機・ヒューロン(C-12)の訓練がこれほど続き、新規配備したオスプレイの「攻撃型」訓練が始まり、横田基地が単なる輸送基地から『実戦的訓練基地』に変貌したと感じざるを得ない。

この三カ月をまとめると、

- ①毎週続く激しい訓練 右の表の如く、毎週訓練が続いている
- ②その週の一日は山のような日 しかも、集中してこの上空を旋回している。
- ③黄昏から夜にも続けて訓練 まだ日の暮れが速い3月の夕方から続く。
- ④騒音の大きな外来機 相変わらずの外来機が。時には土日に。

時間別	26日
7時~8時	1
8時~9時	1
9時~10時	2
10時~11時	18
11時~12時	10
12時~13時	5
13時~14時	1
14時~15時	6
15時~16時	4
16時~17時	1
17時~18時	4
18時~19時	9
19時~20時	2
20時~21時	5

②その週の一日は山のような日 3月26日は10時~12時に訓練を激しく。

休みなく飛行

30分余で10回だ

時刻	LAmaz dB	D. Time s
18:27:52	78.3	11.0
18:31:29	60.5	29.9
18:33:34	74.8	16.7
18:36:44	68.7	21.4
18:38:43	70.2	21.8
18:43:06	62.1	22.5
18:47:47	74.4	11.6
18:52:48	68.4	19.9
18:57:45	65.2	21.4
19:06:59	72.5	15.3

③黄昏から夜にも続けて訓練

黄昏から夜半まで	6日	13日	21日	26日	27日	28日	6日間合計	全体の比	3月総合計
17時~18時	6	7	6	4	7	4	34	44.7%	76
18時~19時	9	6	11	9	2	6	43	59.7%	72
19時~20時	2	3	2	2	1	3	13	44.8%	29
20時~21時	6	0	1	5	2	4	18	69.2%	26
21時~22時	3	0	0	0	1	0	4	50.0%	8

目視による機数での集計から

①毎週続く激しい訓練

日毎・曜日別	数字				
2/25	2/26	2/27	2/28	1日	合計
24	43	48	45	30	190
4日	5日	6日	7日	8日	
19	37	63	17	11	147
11日	12日	13日	14日	15日	
24	31	48	40	19	162
18日	19日	20日	21日	22日	
13	35	34	49	16	147
25日	26日	27日	28日	29日	
19	69	31	51	32	202
75	172	176	157	108	658

2月を見ると

4日	5日	6日	7日	8日	合計
6	30	50	65	17	168
11日	12日	13日	14日	15日	
66	85	56	35	32	274
18日	19日	20日	21日	22日	
9	7	42	48	24	130
25日	26日	27日	28日	3/1	
24	43	48	45	30	190
105	165	196	193	73	762

3月26日10時~11時までの明細

時刻	LAmaz dB	D. Time s	飛行方向	目視の機種	編隊機数
10:15:08	79	8.1	着陸	C-12	
10:27:58	65.5	40.8	着陸	C-130	4機連
10:31:45	71.8	31.6	着陸	C-130	4機連
10:32:30	69.1	47.6	着陸	C-130	
10:34:39	72.7	25.1	着陸	C-12	旋回
10:39:59	72.3	13.2	着陸	C-12	
10:42:00			着陸	C-12	旋回
10:45:00			着陸	C-12	旋回
10:47:00			着陸	C-12	旋回
10:52:57	81.7	12.2	着陸	C-130	
10:54:00			着陸	C-12	旋回
10:57:00			着陸	C-130	旋回
10:59:00			着陸	C-130	旋回
11:00:35	65.4	21.4	着陸	C-12	旋回
11:03:21	77.3	11.1	着陸	C-130	

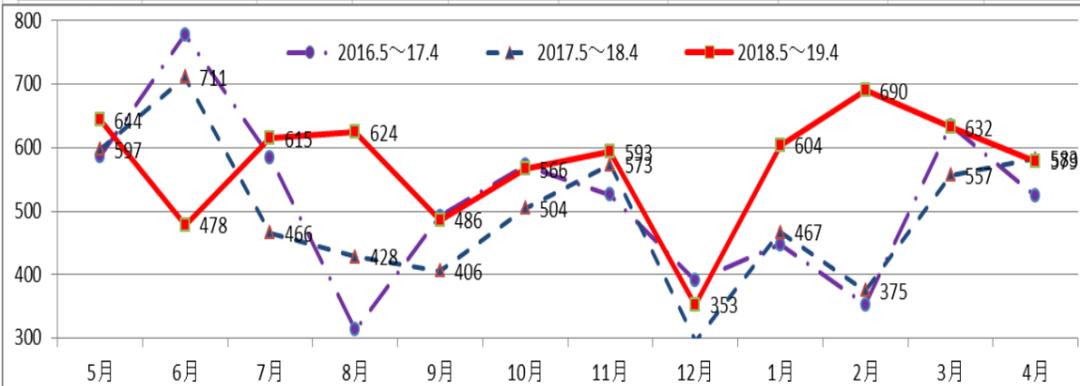
# 4月の飛行機騒音報告

八王子市久保山町町会・騒音対策委員会 2019年5月15日

4月騒音観測回数総計 579回

## 2019年の1月～4月 騒音レベル別回数 (LAmaxでのレベル別)

騒音レベル	100dB以上	90～100dB	85～90dB	80～85dB	75～80dB	70～75dB	60～70dB	合計	騒音指数 Lden
4月	0	6	11	93	184	119	166	579	53.0
3月	0	1	37	93	217	146	138	632	54.8
2月	3	6	17	100	264	154	146	690	57.2
1月	0	0	16	97	249	130	112	604	52.8



今年に入り、毎月がこの3年で今までにない増加傾向にある。まさに、当地上空での「訓練」が原因としか言いようがない。

## 4月のオスプレイ

夜半から夜と言う時間に勝手に飛行し、今月雲が多く捕まえきれなかった

年月日	時刻	LAmax dB	D. T. 秒	LAE dB	飛行方向	羽根のモード
2019/4/2	16:26:22	75.7	25.1	85.9	着陸	飛行
2019/4/3	21:20:16	91.0	14.6	99.7	着陸	ヘリ
2019/4/4	15:58:00	OSx2機連		左右旋回		飛行
2019/4/8	19:58:55	70.3	48.5	81.7	離陸	ヘリ
2019/4/8	21:14:11	87.9	20.2	96.8	着陸	ヘリ
2019/4/8	21:17:26	89.0	20.7	98.2	着陸	ヘリ
2019/4/9	21:19:46	66.0	21.9	76.1	着陸	ヘリ
2019/4/10	16:15:42	86.1	37.0	97.3	着陸	ヘリ
2019/4/10	16:22:57	80.0	25.6	90.7	着陸	ヘリ
2019/4/10	16:37:15	88.0	26.7	98.8	着陸	ヘリ
2019/4/10	17:00:13	83.5	32.2	95.6	着陸	ヘリ
2019/4/10	17:22:33	89.9	20.8	99.9	着陸	ヘリ
2019/4/10	18:28:51	80.4	27.8	91.8	着陸	ヘリ
2019/4/10	19:32:10	80.6	27.8	91.1	着陸	ヘリ
2019/4/10	19:51:11	80.6	28.4	91.2	着陸	ヘリ
2019/4/16	19:28:06	82.1	24.4	92.8	離陸	ヘリ
2019/4/17	22:26:07	79.5	15.1	87.7	着陸	ヘリ

印はLAmaxが85dB以上の騒音

目視による機数の確認は

685機の飛行回数

この数字の違う理由

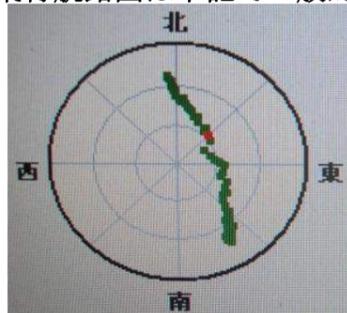
- ①「観測器」から距離のある上空を通過するとLAmax 60dB以下となり、測定記録なく目視した数を加えた。
- ②編隊飛行で「観測器」に記録が一件で出る。機数は目視と航跡図で確認する。

外来4発ジェット機C-135型



日付	時刻	LAmax	D. T.	LAE	方向
2019/4/12	17:17:41	81.3	13.3	89.3	着陸

飛行航跡図は下記で一般的なもの



## 低空低速編隊飛行訓練が続く！！

### ①低速旋回訓練で爆音の時間が長い

離着陸する飛来機の騒音時間(60dB以上の音の記録時間)は12～14秒ぐらいなのに、編隊で飛んだり、一機でもゆっくりした旋回などで、この時間が長いものが多い。これを数値化すれば、

LAE = 『単発騒音暴露レベル』

とは「単発的に発生する騒音の全エネルギーと等しいエネルギーを持つ継続時間の1秒の定常音の騒音レベル」この数字を基に「騒音評価値」=『騒音指数』を計算する。ただし、その際「時間帯による重み付け」を行う。

夕方(evening-19時～22時)に+5 dB、  
夜間(night-22時～07時)に+10 dBを加える。

騒音記録の90%が75dB以上の問題騒音だ！

騒音回数を体感ベースから	100dB以上	90～100dB	85～90dB	80～85dB	75～80dB	70～75dB	60～70dB	合計	騒音指数 Lden
LAmaxでの回数	0	6	11	93	184	119	166	579	53.0
付加済LAEでの	8	85	156	179	95	50	6	579	53.0

### ②どこでも編隊・低速・旋回訓練をする

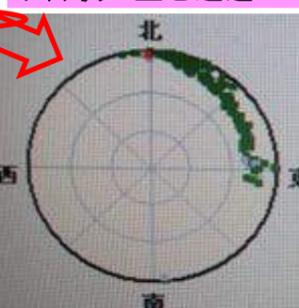
下記の航跡図のように、C-130の航跡図

勝手に飛び交っている一部

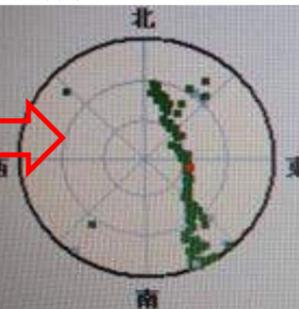
	日付	時刻	LAmax	D. T.	LAE	方向
A	2019/4/2	18:23:46	72.3	56.4	86.3	着陸
B	2019/4/2	18:26:52	68.6	34.8	79.7	着陸
C	2019/4/3	19:52:08	65.0	14.0	72.5	着陸
D	2019/4/3	20:55:27	69.9	44.2	80.8	着陸
E	2019/4/4	20:52:12	68.8	21.7	79.3	離陸
F	2019/4/5	12:53:44	68.3	21.4	77.7	離陸
G	2019/4/7	8:12:43	62.4	33.1	73.7	離陸
H	2019/4/9	10:51:19	72.3	19.7	82.3	着陸
I	2019/4/9	19:36:53	75.8	20.5	86.1	着陸

上空のどの辺りかを想像してみてください。  
中心点が久保山町一丁目町会会館

オスの航跡図  
小宮駅上空を通過



久保山町1丁目上空



A 4機連

B 4機連

C

D 4機連

E

F

G

H

I 2機連