

(12) FAC6051 普天間飛行場 (Futenma Air Station)



ア 施設の概要

(ア) 所在地：宜野湾市（字宜野湾、字野嵩、普天間二丁目、字喜友名、字新城、字伊佐、字大山、字真志喜、字大謝名、字佐真下、字神山、字赤道、字中原、字上原）

(イ) 面積：4,806千㎡

単位：千㎡

市町村名	国有地	県有地	市町村有地	私有地	計
宜野湾市	359	93	109	4,246	4,806

(ウ) 地主数：3,722名

(エ) 年間賃借料：74億4千8百万円

(オ) 主要建物及び工作物

- 建物：司令部、管理事務所、教会、消防舎、将校クラブ、ポンプ室、販売所、守衛所、管制塔、修理工場、倉庫、ボーリング場、食堂、隊舎、格納庫、体育館ほか
- 工作物：保安柵、上下水道、誘導路、着陸帯、駐機場、滑走路（長さ約2,800m×幅約46m）、駐車場、プール、航空用ガソリタンク、照明装置、消火設備、貯油槽、送油施設ほか

(カ) 基地従業員：203名（MLC 135名、IHA 68名）

イ 使用状況

(ア) 米軍部隊名

- 管理部隊名：海兵隊太平洋基地司令部
- 使用部隊名：普天間飛行場司令部、第18海兵航空管制群、第36海兵航空群

(イ) 使用主目的及び使用条件（5.15メモ等より）

- 使用主目的：飛行場
- 使用条件：

本施設・区域内にある出入路の地元住民による使用は、合衆国軍隊の活動を妨げない限り許される。

(ウ) 施設の現状及び任務

宜野湾市の中央に位置するこの施設は、第3海兵遠征軍第1海兵航空団第36海兵航空群のホームベースとなっており、ヘリコプター部隊を中心として58機の航空機が配備され、在日米軍基地でも岩国飛行場と並ぶ有数の海兵隊航空基地となっている。

この施設は普天間海兵隊航空基地隊によって管理運営され、駐留各部隊が任務を円滑に遂行できるよう後方支援活動体制をとっている。施設内には、滑走路（長さ約2,800メートル×幅約46メートル）、格納庫、通信施設、整備・修理施設、部品倉庫、部隊事務所、消防署があるほか、PX、クラブ、バー、診療所等の福利厚生施設等の設備があつて、航空機基地として総合的に整備されている。

第36海兵航空群は、この施設に各中隊を配備し、上陸作戦支援対地攻撃、偵察、空輸などの任務

にあたる航空部隊として同基地で離着陸訓練を頻繁に行っており、また、北部訓練場、キャンプ・シュワブ、キャンプ・ハンセン等の訓練場では、空陸一体となった訓練も行っている。

政府答弁等によれば、普天間飛行場に配備されているのは、以下のとおりとなっている。

所属機 (58機)

○固定翼機 (4機)	
C-12	1機
UC-35	3機
○ヘリコプター (30機)	
CH-53E	12機
AH-1Z	12機
UH-1Y	6機
○垂直離着陸機 (24機)	
MV-22Bオスプレイ	24機

(エ) 共同使用の状況

a 地位協定第2条第4項(a) : 共同使用

共同使用者	使用目的	面積	使用開始年月日
○沖縄県企業局	水道施設用地	0千㎡	昭47.5.15
○沖縄電力株式会社	電力施設用地	3千㎡	昭47.5.15
	電柱等敷地	0千㎡	昭47.5.15
	変電所及び電柱等用地	1千㎡	昭55.9.25
	変電所敷地	0千㎡	平7.10.5
○宜野湾市	駐車場敷地	6千㎡	昭62.5.1
○個人企業	資材置場及び事務所等敷地	1千㎡	平4.9.24
○沖縄県農業協同組合	駐車場用地	2千㎡	平15.4.1
計 5名	8件	13千㎡	

b 地位協定第2条第4項(b) : なし

(オ) 沿革

昭和20年	米軍占領と同時に接收され、米陸軍工兵隊が本土決戦に備えて滑走路を建設。
昭和29年	2,400mの滑走路を2,700mに延長、ナイキ基地を建設。
昭和35年5月	施設管理権が空軍から海兵隊に移管され、海兵隊航空基地として使用開始。
昭和44年11月	第1海兵航空団第36海兵航空群のホームベースとなる。
昭和47年5月15日	普天間海兵隊飛行場、普天間陸軍補助施設、普天間海兵隊飛行場通信所の3施設が統合され、普天間飛行場として提供施設・区域となる。
昭和49年	嘉手納飛行場へのP-3C対潜哨戒機の配備に伴い、同機の補助飛行場として使用するため、滑走路を整備。
昭和49年1月30日	第15回日米安全保障協議委員会で、一部土地(外周部分4箇所)の無条件返還及び一部土地(国道330号の東側部分)の移設条件付返還を合意。
昭和49年2月26日	滑走路として、工作物(舗床約125,400㎡)を追加提供。
昭和50年4月4日	航空機誘導施設として、建物約70㎡と工作物(照明装置等)を追加提供。
昭和51年10月	返還予定の中原区から、航空機誘導用レーダーを移設。
昭和52年3月31日	第15回安保協了承の土地約109,000㎡(国道330号沿い地域)を返還。
昭和52年4月30日	暫定法適用の土地約3,000㎡を返還。
昭和52年9月30日	第15回安保協了承の土地約24,000㎡(沖国大隣接地域)を返還。
昭和52年12月15日	宿舎等として、建物約2,800㎡と工作物(舗床、困障)を追加提供(昭和52年3月31日返還部分の代替施設)。
昭和53年1月	キャンプ瑞慶覧のハンビー飛行場の返還に伴い、格納庫、駐機場、その他付帯施設の代替施設を建設(昭和54年3月完成)。
昭和54年5月4日	駐機場等として、工作物(舗床等)を追加提供。
昭和55年5月22日	格納庫等として、建物約2,600㎡と工作物(保安柵等)を追加提供。
昭和56年7月18日	周辺整備法に基づく第1種区域(住宅防音工事対象区域)を指定。
昭和56年9月8日	第103海兵隊ヘリ中隊(CH-46E)と代わり、第164海兵隊ヘリ中隊(CH-46D)が配備。
昭和58年12月2日	宿舎等として、建物約11,500㎡と工作物(舗床等)を追加提供。
昭和60年1月31日	宜野湾市消防庁舎等用地約7,000㎡を返還。
昭和61年10月2日	隊舎として、建物約5,700㎡と工作物(水道等)を追加提供。

第8章 基地の概要

昭和62年 2月28日	水道管敷用地約2,000㎡を返還。
昭和62年 4月16日	格納庫等として、建物約5,400㎡と工作物（下水道）を追加提供。
昭和62年12月11日	電話交換所として、建物約250㎡と工作物（水道等）を追加提供。
昭和63年 7月14日	消火施設として、建物約30㎡と工作物（消火装置等）を追加提供。
平成元年 3月23日	管理棟として、建物約1,700㎡と工作物（水道等）を追加提供。
平成元年10月26日	倉庫として、建物約5,300㎡と工作物（水道等）を追加提供。
平成2年 5月24日	高度制限に伴う保安用地として、土地約560㎡を追加提供。
平成2年 6月19日	日米合同委員会において、一部土地（軍転協から要請のあった東側沿い約42,000㎡）の返還について、所要の協議・調整を進めることで合意。
平成3年 2月28日	管理棟として、建物約1,900㎡と工作物（水道等）を追加提供。
平成4年 2月29日	住宅用地約1,930㎡を返還。
平成4年 5月14日	道路用地等約15,230㎡（軍転協から要請のあった佐真下地区の2,000㎡含む）を返還。
平成4年 7月12日	隊舎等として、建物約14,000㎡と工作物（門等）を追加提供。
平成4年 9月	ハワイから第262海兵隊中型ヘリ中隊（CH-46E型ヘリ12機）が移駐。
平成4年12月	海兵観測中隊分遣隊（OV-10観測機7機）が米国本土へ移駐。
平成5年 9月27日	隊舎等として、建物約19,000㎡と工作物（舗床等）を追加提供。
平成6年 3月10日	診療所等として、建物約1,500㎡と工作物（囲障等）を追加提供。
平成6年 9月 8日	送油施設として、工作物（送油管等）を追加提供。
平成7年 7月 5日	隊舎として、建物約5,800㎡と工作物（送油管等）を追加提供。
平成8年 6月30日	普天間第二小学校校庭用地約8,990㎡を返還。
平成8年 9月26日	隊舎等として、建物約11,000㎡と工作物（囲障等）を追加提供。
平成8年12月 2日	SACO最終報告で、沖縄本島東海岸沖への海上施設の建設を追求することなどを条件に、5年ないし7年以内の全面返還を合意。
平成9年 5月14日	特措法適用の土地約470㎡を返還。
平成9年 6月19日	工場等として、建物約1,800㎡と工作物（門等）を追加提供。
平成9年 9月30日	給油所用地約60㎡を返還。
平成10年 2月 4日	境界標として、工作物（諸標）を追加提供。
平成10年 3月26日	給油所として、建物約60㎡と工作物（囲障等）を追加提供。
平成10年12月17日	送油施設等として、工作物（送油管等）を追加提供。
平成11年 3月25日	囲障等として、工作物（囲障等）を追加提供。
平成11年 7月15日	囲障等として、工作物（囲障等）を追加提供。
平成14年 2月 7日	倉庫として、建物約2,600㎡と工作物（門等）を追加提供。
平成14年 7月 9日	隊舎として、建物約3,300㎡と工作物（水道等）を追加提供。
平成14年12月12日	隊舎等として、建物約8,100㎡と工作物（水道等）を追加提供。
平成16年 7月 8日	保安柵として、工作物（門等）を追加提供。
平成17年10月29日	日米安全保障協議委員会（いわゆる「2+2」）において、キャンプ・シュワブの海岸線の区域とこれに隣接する大浦湾の水域を結ぶL字型に、普天間飛行場の代替施設を設置することを合意。
平成18年 5月 1日	日米安全保障協議委員会（「2+2」）において、V字型に2本の滑走路を設置する修正を加えることで最終合意。
平成21年 9月29日	航空保安施設として、工作物（航空保安施設）を追加提供。
平成22年 5月28日	日米安全保障協議委員会（「2+2」）の共同発表で、代替施設をキャンプ・シュワブ辺野古崎地区及びこれに隣接する水域に設置する意図を確認。
平成23年 6月21日	日米安全保障協議委員会（「2+2」）で承認された「在日米軍の再編の進展」において、代替施設の形状はV字型に決定し、代替施設の計画は、2014年より後のできる限り早い時期に完了させることを確認。
平成24年10月 1日	第265海兵中型ヘリ中隊（CH-46 12機）に代わり、第265海兵中型ティルトローター中隊（MV-22 12機）を配備。
平成25年 4月 5日	日米両政府は、沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画を発表。普天間飛行場について、返還条件が満たされ、返還のための手続の完了後、2022年度又はその後に返還可能と合意。
平成25年10月 3日	日米安全保障協議委員会（「2+2」）において、普天間飛行場の代替施設（FRF）をキャンプ・シュワブ辺野古崎地区及びこれに隣接する水域に建設することが、同飛行場の継続的な使用を回避するための唯一の解決策であ

	ることを確認。
平成25年11月13日	困障として、工作物（困障）を追加提供。
平成29年7月31日	普天間飛行場の東側沿いの土地約42,420㎡を返還。
〃	守衛所等として、建物約6㎡と工作物（門等）を追加提供。

ウ 周辺状況等

（ア）地域との関わり

宜野湾市の面積は19.8平方キロメートル、平成27年10月1日現在の人口は96,243人である。宜野湾市の中央部に位置する普天間飛行場は、市面積の約24パーセントを占め、これに同市に所在するキャンプ瑞慶覧、陸軍貯油施設を含めた米軍基地面積は、同市面積の約29.6パーセントを占めている。これら広大かつ過密に存在する米軍基地は、地域の振興開発上の著しい障害となっているだけでなく、道路網の体系的整備ができないなど、住民生活に多大な経済的損失を与えている。

また、普天間飛行場からの航空機騒音の住民生活や健康への悪影響や同飛行場における航空機離発着訓練の実施などによって、市民の生命は極めて危険な状況におかれている。

（イ）施設及びその周辺における復帰後の事件・事故

普天間飛行場に所属する航空機墜落事故等の発生件数は、復帰以降、平成29年12月末現在で固定翼機15件、ヘリコプター100件の計115件となっており、復帰後の県内米軍航空機事故（738件）の約15パーセントを占めている。

平成16年8月13日には、隣接する沖縄国際大学構内に、CH-53Dヘリコプターが墜落し、乗員3名が負傷する事故が発生している。

また、近年は同飛行場所属のヘリコプターによる事故が相次いでおり、MV-22オスプレイが平成28年12月に名護市東海岸沖合に、平成29年8月にはオーストラリア東海岸沖に墜落したほか、同年10月にはCH-53Eが東村高江の牧草地に不時着、炎上、12月にはCH-53Eが普天間第2小学校の校庭に重さ7.7キロの窓を落下させる事故が発生している。

	〈普天間飛行場に係る復帰後の主な事件・事故等〉
昭和48年8月	北部訓練場内の国頭村伊湯岳頂上付近にCH-46ヘリコプターが墜落。乗員3名死亡、1名行方不明。
昭和48年12月	西原村字小那覇の新築現場へCH-46ヘリコプターが墜落。乗員4名死亡、1名重傷。
昭和50年6月	CH-46ヘリコプターが国頭村の安波ダム建設現場の工事資材運搬用のワイヤーロープに接触後墜落炎上。乗員3名死亡。
昭和51年11月	那覇の西方約16km付近の海上にCH-53ヘリコプターがエンジン故障のため墜落。乗員4名全員行方不明。
昭和53年3月	北谷町ハンビー飛行場沖合150mにCH-46ヘリコプターが墜落。乗員4名死亡。
昭和55年10月	離着陸訓練中のOV-10が滑走路上に墜落。乗員1名死亡。
昭和55年12月	通常訓練中に北部訓練場内にCH-46ヘリコプターが墜落。乗員1名死亡、2名重傷。
昭和60年7月	辺野喜ダム上流付近にCH-53Dヘリコプターが墜落炎上。乗員4名全員死亡。
昭和63年10月	CH-46ヘリコプター2機が空中接触し、1機が伊湯岳に墜落炎上。乗員4名死亡。
平成元年5月	糸満市喜屋武岬沖にCH-46ヘリコプターが墜落。乗員14名行方不明。
平成6年4月	CH-46Eヘリコプターが離陸直後に滑走路上に墜落。
平成6年11月	キャンプ・シュワブ内で演習中にUH-1ヘリコプターが墜落。乗員1名死亡、4名重軽傷。
平成10年7月	キャンプハンセン内でUH-1Nヘリコプターが墜落。乗員4名軽傷。
平成11年4月	北部訓練場沖合にCH-53Eヘリコプターが墜落。乗員4名死亡。
平成13年6月	宜野湾市大山の住宅の隣にCH-53Eヘリコプターからパイロット用バックが落下。
平成14年4月	普天間飛行場内で、CH-53Eヘリコプターから燃料補助タンク2個が落下。
平成16年8月13日	第31海兵遠征隊所属のCH-53Dヘリコプター（乗員3名）が、沖縄国際大学の市道に隣接した本館建物に接触し墜落、炎上し、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、乗員3名が負傷。
- 平成26年3月5日 AH-1Wヘリコプターが沖縄の沖合で、揚陸艦デンバーへの着艦に失敗し破損。
- 平成27年1月15日 出砂島射爆撃場水域でAH-1Wヘリコプターが、ミサイルランチャーなど約208kgの部品を落下。
- 平成28年12月13日 MV-22オスプレイが名護市東海岸の沖合に墜落し、乗員2名が負傷。
- 平成29年10月11日 CH-53Eが飛行中に火災を起こし、東村高江の牧草地に不時着、炎上。
- 平成29年12月13日 CH-53Eが右側の窓（重さ約7.7kg）を普天間第二小学校の校庭に落下。

(ウ) 普天間飛行場周辺の航空機騒音

普天間飛行場におけるMV-22オスプレイやヘリコプター等の航空機離発着訓練及び民間地域上空での旋回訓練の実施は、基地周辺住民に甚大な航空機騒音被害をもたらしている。

県環境部が平成28年度に実施した「航空機騒音測定結果」によると、普天間飛行場周辺では13測定局中1局（7.7パーセント）で環境基準値を上回っている。

各測定地点のLdenを見ると、36デシベルから62デシベルの範囲内にあり、最高値は宜野湾市上大謝名局で記録されている。

また、各測定地点のWECPNL値（W値）は、52から79の範囲内にある。

常時測定地点における1日平均騒音発生回数は、上大謝名局及び宜野湾局において30.0回と最も多くなっている。

米軍飛行場周辺の航空機騒音問題については、平成8年3月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おける航空機騒音規制措置が合意されているが、MV-22オスプレイの夜間飛行やCH-53E等ヘリの旋回訓練、F/A-18戦闘機等の外来機飛来など、航空機騒音被害が継続している状況である。

また、平成14年10月に、周辺住民から国及び普天間基地司令官を相手に、普天間爆音訴訟が提起された。基地司令官に対する訴訟について、被告適格を認定し、民事裁判権は及ぶが、直接被害者に損害賠償の責任を負わないとする裁判所の判断がなされている。国に対しては、過去の爆音被害に対して補償を行うことなどの判決が言い渡された。平成24年3月には、夜間飛行停止及び損害賠償等を求めるいわゆる第二次普天間爆音訴訟が提訴され、現在控訴審にて係争中である。

また、平成24年7月には損害賠償を求める普天間飛行場損害賠償請求事件が提訴され、平成28年12月に国に対して原告への賠償を行うことなどの判決が言い渡された。

(エ) その他

上記の航空機騒音や航空機事故以外に、普天間飛行場から派生する周辺地域住民への基地被害は、近年では、平成28年6月に、同飛行場において燃料移動の際に、自動遮断弁が適正に作動しなかったことにより、燃料1,825ガロン（6,908リットル）が漏れる事故が発生している。

エ 返還計画・跡地利用計画

(ア) 返還計画

詳しくは、第4章第2節「普天間飛行場移設問題（辺野古新基地建設問題）」（99ページ）を参照。

(イ) 跡地利用計画

普天間飛行場の跡地利用については、平成11年12月に閣議決定された「普天間飛行場の移設に係る政府方針」の中で「駐留軍用地跡地利用の促進及び円滑化等に関する方針」により取り組むことが示された。

同方針に基づき、跡地利用の促進及び円滑化等の確実な実施を図るために、平成12年5月に「跡地対策準備協議会」が設置され、1. 普天間飛行場の跡地利用の促進及び円滑化等、2. 跡地利用の計画の策定及びその具体化の促進に向けて総合調整の機能を果たす調整機関のあり方について協議・検討を行うことになった。

その後、平成13年12月、第6回跡地対策準備協議会において、9分野106の項目にわたる「普天間飛行場の跡地利用の促進及び円滑化等に係る取組分野ごとの課題と対応の方針」（以下、「取組分野ごとの課題と対応方針」という。）が取りまとめられた。

その中で、宜野湾市及び沖縄県は、平成13年度から跡地利用計画の策定に向けた具体的な取組に着手し、3年から4年後を目途に、普天間飛行場の跡地利用基本方針の策定に取り組むこと、また、跡地利用計画策定の進捗等を踏まえ、事業実施主体、事業手法、機能導入等を含めた再開発事業を迅速かつ的確に推進するためのより具体的な措置について検討を進めること等が示された。

そして平成17年度に、自然環境や文化財に関する調査、関係地権者等の意向醸成に関する調査、都市計画に関する調査、産業・機能導入に関する調査など、広範な調査の成果や県民フォーラム・

地域フォーラム及び県民意見公募手続（パブリック・コメント）等を踏まえて、平成18年2月に沖縄県と宜野湾市が共同で、具体的な跡地利用計画策定の基礎となる「普天間飛行場跡地利用基本方針」（以下、「跡地利用基本方針」という。）を策定した。

平成19年度には、跡地利用基本方針に基づき、跡地利用計画の策定までの具体的な取組の内容・手順・役割分担等を明らかにした「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画」を、沖縄県と宜野湾市が共同で策定したところである。

平成24年度には、これまでの取組成果や市民・県民の意向を踏まえつつ、沖縄21世紀ビジョン基本計画（平成24年5月）や中南部都市圏駐留軍用地跡地利用広域構想（平成25年1月）等の広域計画との整合性を図りながら「全体計画の中間とりまとめ」を策定した。

平成25年度以降は「全体計画の中間とりまとめ」の周知、行程計画の策定・見直しを行うとともに、普天間飛行場の普遍的な資源（水、地形、緑、歴史）を踏まえた跡地利用の考え方や機能導入など新たなポテンシャルの検討を行い、計画内容の具体化に向けた取組などを実施している。

また、普天間飛行場東側沿いの土地においては、昭和54年度より宜野湾市が市道整備を計画していたが、平成27年12月に、同地約4ヘクタールの返還が日米共同報道発表された。

この普天間飛行場東側沿いの土地については、平成28年度より、米軍施設の巡回道路およびフェンス等の移設工事が実施された後、平成29年7月31日に返還された。同返還地においては、宜野湾市が道路整備事業を進めている。