

# まちのど真ん中にある普天間飛行場

— 返還合意の原点は危険性の除去と基地負担の軽減 —



宜野湾市長  
佐喜眞 淳

宜野湾市の市域面積の約 25 パーセントを占める普天間飛行場は、戦後 70 年もの長期間、本市の中央に存在し、航空機事故の危険性や騒音被害等、市民の生活環境に大きな負担を強いていることに加え、都市機能・交通体系・土地利用等、効率的なまちづくりを進める上の阻害要因となっており、経済活動にも影響を及ぼしております。

普天間飛行場はその危険性故に日米両政府による SACO 合意及び在日米軍再編協議で返還期日が示されたものの、返還は実現しておらず、市民の基地負担はもはや限界に達しております。

「世界一危険な基地」といわれる普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還と、その間の危険性除去及び基地負担軽減が強く望まれております。

平成 27 年度はこれまでにない新しい取り組みとして、市内の様々な立場の 9 つの団体の代表者により、騒音等基地から派生する諸問題について意見交換を行い、「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還」、「危険性除去及び基地負担軽減の着実な実施」、「MV-22 オスプレイの他の拠点への移駐」、「夜間飛行や住宅地上空における旋回飛行の禁止など騒音被害の軽減」の 4 項目の実現を求める共同声明文を公表し、その速やかな実現を求め県内、県外の関係機関へ抗議・要請を行ったところであります。引き続き、市民と協働した取り組みを模索しながら、要請事項の早期実現を粘り強く求めてまいります。

普天間飛行場返還合意の原点は、危険性の除去及び基地負担の軽減であり、普天間飛行場の固定化は絶対にあってはなりません。普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還と、2019 年 2 月までの運用停止を含む危険性の除去及び基地負担軽減の早期実現に向け取り組んでまいります。

宜野湾市 基地政策部  
2016年3月





普天間飛行場の周囲には学校や公共施設などが約120カ所存在し、市民は絶えず墜落の危険性と騒音被害などの基地被害にさらされています。

宜野湾市は、沖縄県中南部に位置し、南部と中部を結ぶ交通上の要所となっております。また、平坦な土地が少ない中南部地域においては大きな利用価値を秘めています。

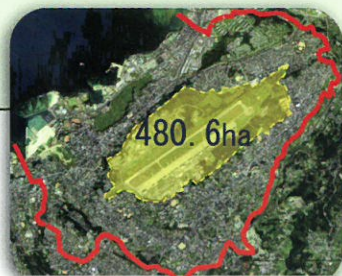
しかしながら、普天間飛行場がまちの中心部に位置しているため、いびつな都市形成をせざるを得ず、市民生活・市財政に大きな影響を及ぼしております。

宜野湾市の概要	
面積	19.8km <sup>2</sup> (平成26年10月)
人口	97,568 (平成28年1月末)
世帯数	41,979 (平成28年1月末)

**まちのど真ん中に基地があるため、市民生活や市財政に大きな影響を及ぼしている**



## 普天間飛行場の面積 (平成 26 年 3 月末現在)



# 480.6ha

 東京ドーム約 100 個分

普天間飛行場は、まちの中心部に位置し、市面積 (約 19.8 k m<sup>2</sup>) の約 4 分の 1 を占めています。また、市の北側にあるキャンプ瑞慶覧の面積 (約 1.059 k m<sup>2</sup>) も合わせると市面積の約 30% が米軍施設によって占められています。

## 宜野湾市の人口密度 (平成 28 年 1 月末現在)



# 約 4,928 人/k m<sup>2</sup>

基地の面積を除くと . . .

# 約 7,002 人/k m<sup>2</sup>

基地を除いた宜野湾市の人口密度は、東京都 (6,168 人/k m<sup>2</sup>) や大阪府 (4,639 人/k m<sup>2</sup>) を上回る人口密度となっています。

(宜野湾市の人口 97,568 人 平成 28 年 1 月末。東京都、大阪府の人口密度は H27 国勢調査より)

## 環境基準超過日数



# 168 日

 (平成 26 年度 上大謝名地区)

環境省が定める環境基準値 (生活環境を保全し、人の健康の保護に資する上で維持されることが望ましい基準) を超えた日数が、平成 26 年度では上大謝名地区で 168 日を記録しており、昼夜を問わず市民生活に深刻な影響を及ぼしています。

## 年間騒音発生回数

# 12,487 回

 (平成 26 年度 上大謝名地区)


市の中でも特に騒音発生回数が多い上大謝名地区では、1日あたりで34回(平成26年度)もの騒音が測定されています。基地周辺では、日常的に騒音にさらされた生活を余儀なくされており、住民にとって大きな負担となっています。

## 騒音最高値

# 120.5dB

 (平成 26 年 6 月 6 日 上大謝名地区)


## 夜間騒音

# 97.1dB

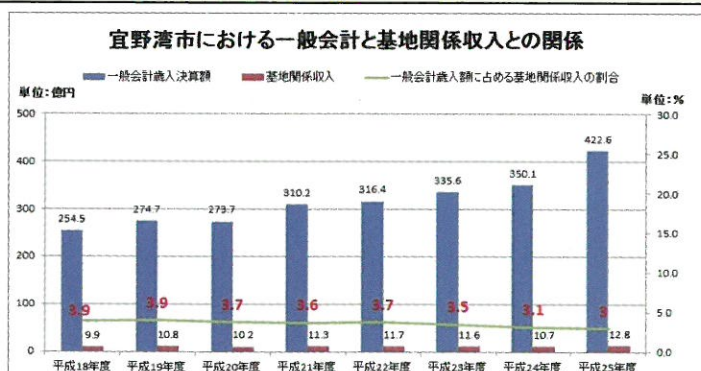
 22時50分測定 (平成 27 年 11 月 9 日 上大謝名地区)

平成26年度に測定された騒音最高値は120.5dBで、これは、「飛行機のエンジン近く」に相当する騒音とされています。また、日米合意で22時以降の飛行は制限されているにもかかわらず、夜間騒音も度々観測されております。

騒音の大きさ	具体例
120dB	飛行機のエンジン近く
110dB	自動車のクラクション(前方2m)
100dB	電車通行時のガード下
90dB	騒々しい工場内

## 基地と財政

# 3%



宜野湾市の一般歳入額に占める基地関係収入の割合は3%台で推移しており、平成25年度においては、わずか3%となっております。

基地があることによって、都市計画や施設配置に影響を与えるなど、市の経済発展を阻害する要因にもなっています。



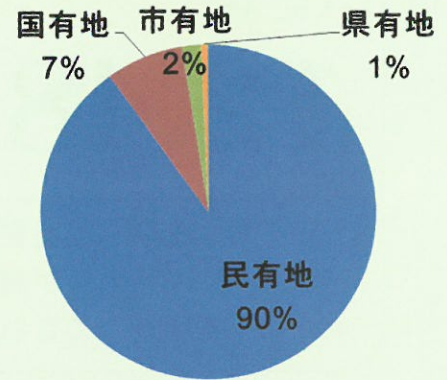
# 普天間飛行場の概要

施設面積 4.806k m<sup>2</sup> (480.6ha : 東京ドーム約 100 個分)

所有形態別面積(単位: ha)

民有地	国有地	市有地	県有地
432.9	35.9	8.6	3.1

↓ 所有形態別面積の割合



地主数 3,874 人 (平成 26 年 3 月末)

年間賃借料 約 71 億 7,600 万円 (平成 25 年度実績)

基地内軍人・軍属 約 3,200 人

日本人基地従業員 204 人 (平成 26 年 3 月末)

**宜野湾市の従業者数 33,821 人(平成 26 年 経済センサス:総務省)**

普天間飛行場は市面積の約 1/4 を占めていますが、日本人従業員は 204 人で、市内従業者数のわずか 1/165 程度となっています。

普天間飛行場の常駐機 48 機 (平成 26 年 10 月末現在)

MV-22B	オスプレイ	24 機
CH-53E	スーパースタリオン	8 機
UH-1Y	ヴェノム	3 機
AH-1W	スーパーコブラ	9 機
UC-12W		1 機
UC-35D		3 機



# 沖縄県の米軍基地

沖縄県は日本の国土面積のわずか約 0.6% ですが、在日米軍専用施設面積の約 74% が集中しています。

また、そのうちの約 32% が民有地となっており、国有地が約 87% を占める本土の米軍基地との大きな違いとなっています。



「沖縄の米軍基地の現状と課題」【沖縄県】より



# 普天間飛行場の歴史的経緯

- 1945年 4月1日 太平洋戦争時、米軍の沖縄本島上陸により沖縄戦開始
- 6月頃 米軍に土地を接收され、本土決戦に備えて普天間飛行場建設開始
- 6月23日 沖縄戦での組織的戦闘が終了
- 1962年 市制施行の年、米軍が基地のフェンス設置開始
- 1972年 5月15日 沖縄の本土復帰
- 1975年 市の人口が5万人を超える
- 1978年 ハンビー飛行場の返還に伴い、その基地機能が普天間飛行場へ移され、現在のような運用形態へ

## SACO合意から20年… 進まぬ普天間飛行場返還問題

### ◆これまでの経緯

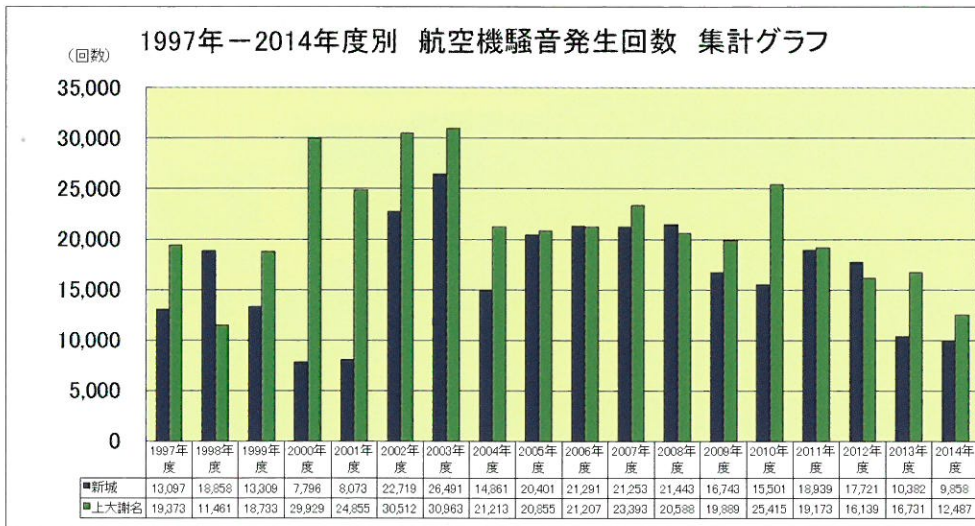
- 1996年 12月 「SACO最終報告」で「今後5年乃至7年以内に、十分な代替施設が完成し運用可能になった後、普天間飛行場を返還する」と合意
- 2004年 8月 沖縄国際大学へ米軍ヘリが墜落
- 2006年 5月 在日米軍再編協議最終報告（日米ロードマップ）において、普天間飛行場代替施設の建設は2014年までの完成を目標とすることを合意
- 2011年 6月 「2+2」において、日米ロードマップで合意された、普天間飛行場移設・移転の2014年の目標を見直し、出来る限り早く完了することを確認
- 2012年 10月 MV-22 オスプレイの配備が開始（2013年9月配備完了）
- 2013年 4月 日米両政府による統合計画において、普天間飛行場の「2022年度またはその後」の返還時期を公表
- 2014年 2月 沖縄県知事、宜野湾市長連名で、普天間飛行場の5年以内の運用停止、早期返還などを政府に要請
- 2014年 2月 第1回普天間飛行場負担軽減推進会議が開催
- 2014年 8月 普天間飛行場所属のKC-130 空中給油機全15機の岩国飛行場への移駐完了
- 2015年 12月 日米共同報道発表において、普天間飛行場東側の土地（約4ha）の返還に向けた作業を加速することを確認





# 基地から派生する被害

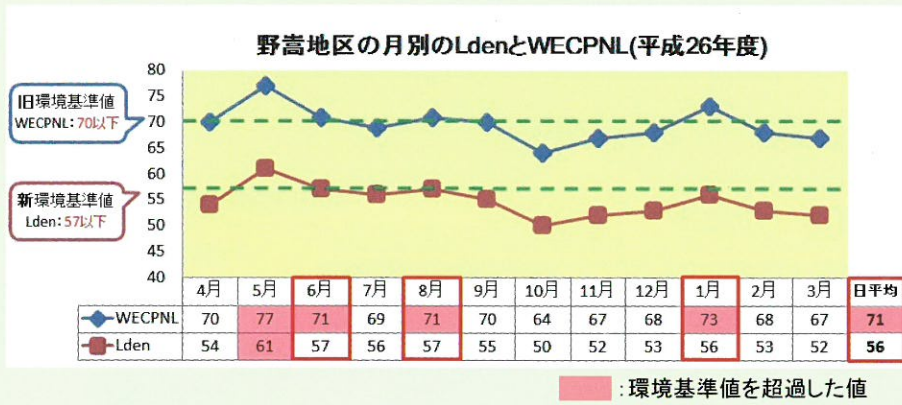
## ◆騒音被害



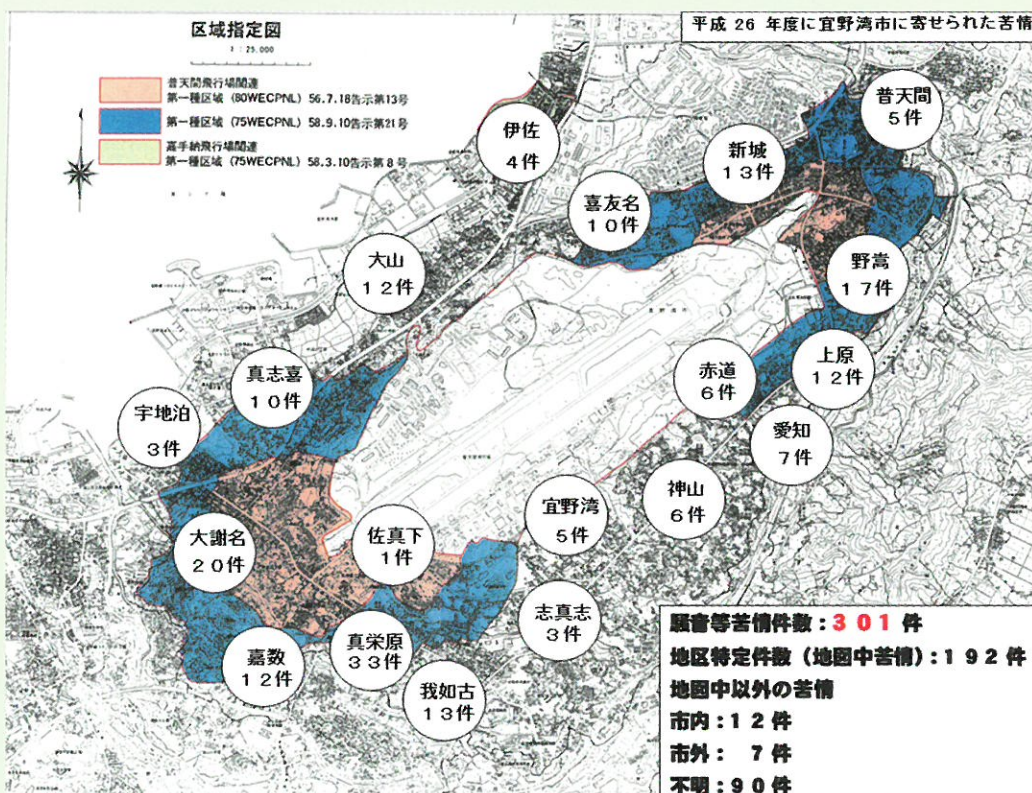
市と県では、市内8カ所に騒音測定器を設置しています。

○測定条件○

- ・騒音値が暗騒音レベル（環境騒音）より10dB以上大きいもの
- ・騒音が5秒以上継続するもの
- ・航空機が発したトランスポンダ応答信号電波を受信したもの



平成25年度から、航空機騒音に係る環境基準の指標が、従来のWECPNLから、Ldenへ変更されました。野嵩地区の平成26年度の値を両方で比べてみると、WECPNLでは環境基準を超過していますが、Ldenでは基準値内という結果となっており、実際の騒音発生状況は同じであるにもかかわらず、軽減しているような印象を与えています。



宜野湾市民は日常的に米軍機騒音にさらされた生活を余儀なくされています。

また、市内全域から騒音に関する苦情が寄せられているにも関わらず、防音工事の対象区域は一部地域にとどまっており、政府への要請を通じ防音工事の助成対象区域の拡大を求めています。



# ◆墜落の危険性

普天間飛行場所属機による事故 **107回** (平均で約2.4回/年)

(件数は本土復帰から2016年1月末までを集計)

## 最近の主な普天間飛行場所属機の事故(2016年1月末現在)

2014年 6月17日	MV-22オスプレイが通常飛行訓練の海上飛行中にスタティックウィック(ペンサイズの薄い金属製の小さな部品)が落下
8月21日	AH-1Wヘリが訓練を終え普天間飛行場に帰還する際に、燃料キャップを紛失
9月18日	AH-1Wヘリが通常飛行訓練中に、ウイングボルト(ちょうねじ)とモーリングングが機体から落下
2015年 1月15日	AH-1Wヘリが出砂島訓練空域の海域南西付近で訓練飛行中に、ミサイルランチャーなどを含む計208キロの装備品が落下
3月12日	MV-22オスプレイが中部訓練区域で消火活動をしていたところ、平らのアルミ製の部品が落下
10月28日	CH-53E型ヘリが訓練飛行中に金属製部品(約85グラム)を遺失
2016年 1月29日	KC-130空中給油機が飛行中に除氷ブーツであるゴム片を遺失

# ◆地デジ受信障害

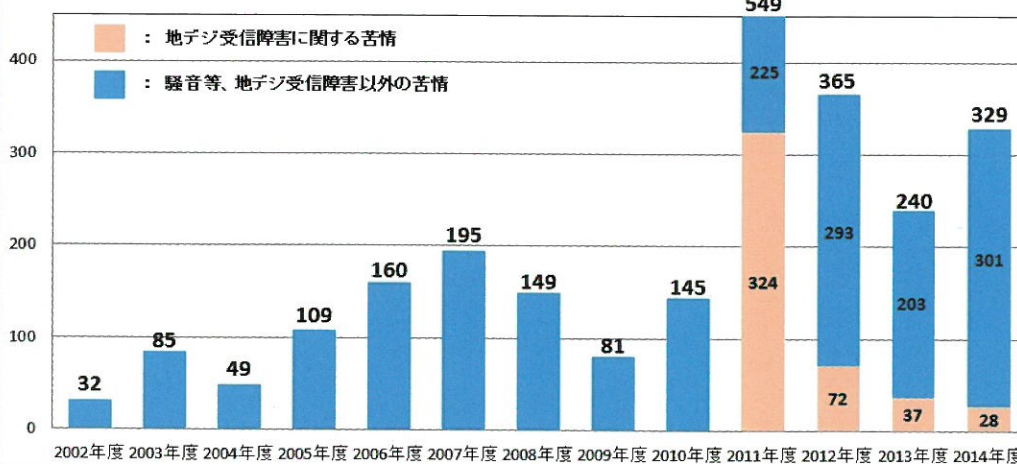
地デジ受信障害に関する苦情

2011年度	2012年度	2013年度	2014年度	2015年度 (1月末現在)
324件	72件	37件	28件	13件

米軍機が住宅地上空を通過すると、地デジ受信障害が発生するといった声が市内全域から寄せられており、その対策を国に求めたところ、沖縄防衛局の調査により認定された野嵩・普天間・新城の一部区域については、平成23年度に防衛省の補助金を活用し市が対策を実施しました。しかしながら、対策が行われた区域以外からも同様な声が寄せられていることから、引き続き、米軍機が起因する地デジ受信障害の解消に向け取り組んでおります。

# 基地被害110番

基地被害110番苦情件数



宜野湾市では昼夜を問わず基地から発生する騒音等の苦情について、職員の勤務時間外にも対応できるよう、留守番電話専用回線である「基地被害110番」を設置しております。市へ寄せられた声は市長まで目を通し、翌日までに米軍と沖縄防衛局へ届け、市民生活へ配慮するよう申し入れております。また、特に騒音が激化した際などは適宜、米軍および沖縄防衛局等へ抗議・要請を行っております。

宜野湾市では、夜間・休日の騒音苦情窓口として基地被害110番を設置し、留守番電話にて24時間苦情を受け付けております。

宜野湾市 基地被害110番 ☎ **893-4400**



# 普天間飛行場に関する日米合意とその実態

## 1996年3月◆航空機騒音規制措置に関する日米合意

### 普天間飛行場における航空機騒音規制措置（抜粋）

- 3.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
- 3.g 22:00～06:00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努力を払う。

## 2004年8月◆沖縄国際大学への米軍機ヘリ墜落事故



2004年8月13日（金）午後2時15分ごろ、普天間飛行場に派遣されていた米海兵隊所属CH-53D型ヘリが沖縄国際大学の本館に墜落、炎上するという重大事故が発生しました。事故機は我如古上空で尾翼部分（テールローター）を落下し、操縦不能になったまま沖縄国際大学本館ビルに墜落、激突後激しく炎上しました。ヘリに搭乗していた米軍関係者3名が負傷し、民間人への人的被害は確認されなかったものの、民家29戸、車両33台等の物的被害が確認されています。

## 2007年8月◆場周経路の再検討及び更なる安全対策についての検討に関する報告書の合意 ◆普天間飛行場の除去に向けた取り組みを発表



普天間飛行場に係る場周経路の再検討



普天間飛行場に係る離発着経路



## 2007年12月◆クリアゾーンの存在が明らかに



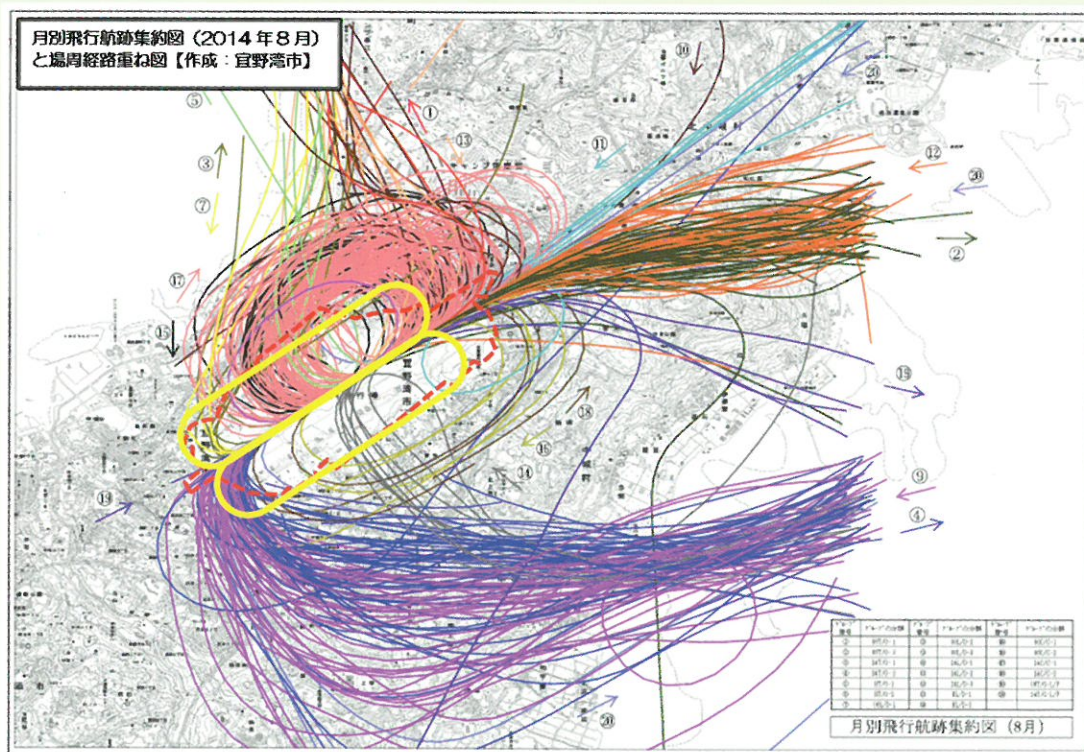
2007年12月、本市が入手した「海兵隊航空基地普天間飛行場マスタープラン」によって、普天間飛行場におけるクリアゾーン（土地利用禁止区域）の存在が明らかになりました。

マスタープラン内では「障害物を排除し離発着の際の安全を確保するためのエリアである」と記述されておりますが、クリアゾーンは大きく基地外の住民地域に張り出しており、そこには普天間第二小学校を始め、多くの施設があり、約3,600人もの住民が居住しております。

## 2015年9月◆日米地位協定の環境補足協定の締結

日米両政府は、日米地位協定の発効後初めてとなる環境補足協定に合意し署名しました。これにより、これまで規定のなかった環境事故発生時の日本側の調査と、返還の約7ヶ月前から現地調査を行うことが可能となりました。また、嘉手納以南の返還における立入りについては、日米間で別途合意すれば7ヶ月より前に立入りが可能となりました。しかしながら、立入り調査に関しては米軍の裁量に委ねられているところもあり懸念が残る部分もあることから、本市としましては、実効性のある運用がなされていくよう求めてまいります。

## 2015年10月◆普天間飛行場における回転翼機の飛行状況調査結果発表（H26年4月～H27年3月）



左の図は、平成27年に沖縄防衛局が発表した回転翼機の月別飛行航跡集約図の抜粋となっております。調査結果は、場周経路をはみ出した飛行数及び遵守している飛行数が示されておらず、調査対象に固定翼機が含まれていないことなど、普天間飛行場の周辺の実態を示すものとは言い難いものとなっております。さらに、調査結果に場周経路を当てはめてみると、その多くが場周経路を逸脱していることが確認できます。





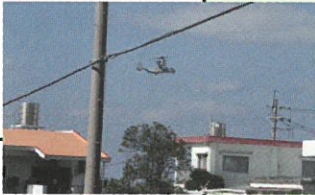
# オスプレイの強行配備

## 疑問が残る安全宣言

2012年9月19日、防衛省・外務省はオスプレイの運用について安全性は十分に確認されたとして安全宣言を行いました。しかし、その内容は、「可能な限り」や「運用上必要となる場合を除き」などの文言が付き、**実際の運用は米軍任せ**となっております。以下、MV-22 オスプレイの沖縄配備について（概要）からの抜粋となります。

- ・飛行経路について、可能な限り学校や病院を含む人口密集地域上空を避けるよう設定し、可能な限り海上を飛行すること
- ・適用される騒音規制措置に関する合同委員会合意事項をMV-22の運用においても引き続き遵守すること

## オスプレイに関する動向

2011年	6/6 沖縄防衛局が2012年遅くからオスプレイに換装すると発表 6/13 市庁舎前にてオスプレイ配備に反対する緊急座り込み行動		
2012年	4/12 モロッコにてMV22オスプレイ墜落 6/14 米フロリダ州にてCV22オスプレイが墜落 6/17 宜野湾市民大会開催 6/19 市長、知事によるオスプレイ配備に係る政府要請 6/29 オスプレイ換装に係る接受国通報 9/6 米ノースカロライナ州にてオスプレイ緊急着陸 9/9 沖縄県民大会開催 9/19 日本政府によるオスプレイの安全宣言 9/25 市長による配備中止を求める県外要請行動 10/1 <b>オスプレイ第一陣配備開始</b> 10/1 市民大会幹事会による県内要請行動 10/9 市長、知事による県外要請行動		
	1/28 県民大会実行委員会による総理直訴・東京要請行動 7/23 市民大会幹事会による宜野湾市共同声明発表及び県内要請行動 8/3 <b>オスプレイ第二陣配備開始</b> 8/27 米ネバダ州にてオスプレイがハードランディング 11/20 市民大会幹事会による県内要請行動		
	2013年		
	2014年	6/17 普天間飛行場所属のMV22オスプレイが訓練飛行中に部品落下 10/1 ペルシャ湾でオスプレイが一時出力停止	
	2015年	5/18 米ハワイ州ペローズ空軍基地においてMV22オスプレイが着陸失敗	

# 普天間飛行場における飛行状況

### MV-22 オスプレイ

沖縄防衛局のMV-22 オスプレイ  
離着陸回数把握結果 (単位:回)

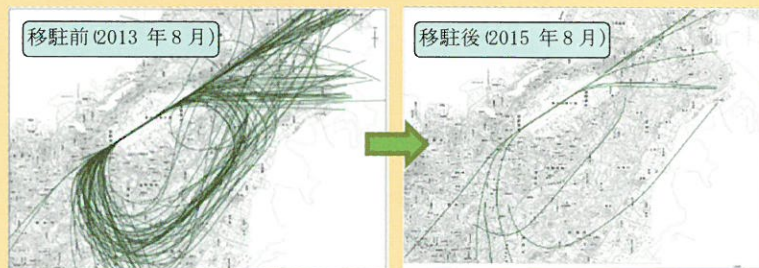
	日中 (0700-1859)	夕方 (1900-2159)	夜間 (2200-0659)	合計
2014年度	2,066	532	137	2,735
2013年度	1,293	310	60	1,663

2015年10月に沖縄防衛局が公表したオスプレイの飛行状況調査結果を見ると、1年を通して24機体制となった2014年度は、夜間の離着陸回数が前年度の約2.3倍となっています。

宜野湾市では引き続き、オスプレイの県外移駐及び県外訓練の促進について求めてまいります。

### KC-130 空中給油機

KC-130 移駐前後の飛行状況 (沖縄防衛局HPより)



2015年8月、沖縄の基地負担の軽減をはかるため、普天間飛行場に所属していたKC-130空中給油機全15機の岩国飛行場への移駐が完了しました。

沖縄防衛局の調査によると、移駐前1年間のKC-130の離着陸等回数は月平均141回でしたが、移駐後1年間では月平均30回に減少しました。



# 普天間飛行場返還および負担軽減に向けた取り組み

市では、普天間飛行場の早期返還実現に向けた要請はもちろんのこと、返還までの間の危険性及び基地から派生する被害の除去や軽減を継続して求めています。

今後とも、沖縄県や関係機関と協力し1日も早い返還に向けて取り組むとともに、騒音被害や地デジ受信電波障害等の基地被害の改善を行うよう政府に対し強く求めてまいります。

## ◆市内9団体による宜野湾市共同声明の発表及び、抗議・要請行動

2015年11月、市内9団体による共同記者会見を行い、「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還とMV-22オスプレイの移駐及び騒音被害の軽減を求める宜野湾市共同声明」を発表しました。

その後、9団体代表者による県内・県外各関係機関へ抗議・要請を行い、要請事項を最優先に取り組み、速やかに実現するよう求めました。菅官房長官からは「政府にとって最も大切なことは、普天間飛行場の固定化を避け、一日も早く危険性の除去を実現することであり、負担軽減のために全力で取り組んでまいります」との発言がありました。



宜野湾市共同声明では下記の4項目を提示しました。

- 一、普天間飛行場を絶対に固定化せず、一日も早い閉鎖・返還を実現すること。
- 一、普天間飛行場の危険性除去及び負担軽減について、目に見える形で着実に実施すること。
- 一、普天間飛行場に配備されているMV-22オスプレイを他の拠点へ移駐すること。
- 一、普天間飛行場周辺の航空機の運用に係る騒音被害を軽減するため、「普天間飛行場における航空機騒音規制措置」を厳格に遵守するとともに、夜間飛行及び住宅地上空における旋回飛行訓練を行わないこと。

## ◆普天間飛行場の一部返還と、キャンプ瑞慶覧の一部区域の共同使用に関する日米共同報道発表

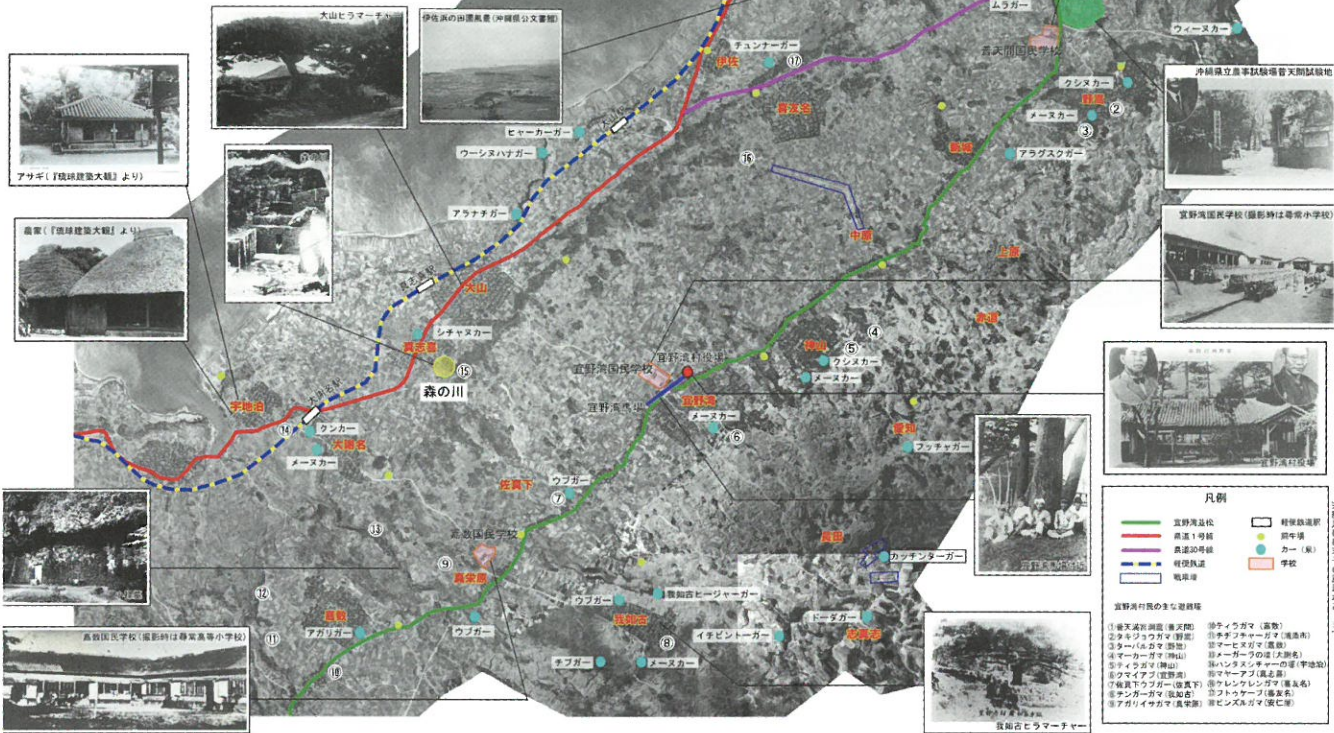


2015年12月には日米共同報道発表において、2015年3月に返還された西普天間住宅地区と国道58号線を繋ぐアクセス道路の建設に向けた措置を取ることと、普天間飛行場東側4haの返還に向けた作業を加速化していくことが確認されました。両地区の返還は、市民が長年待ち望んだものであり、関係機関とも連携を図り、跡地利用の取り組みを進めてまいります。

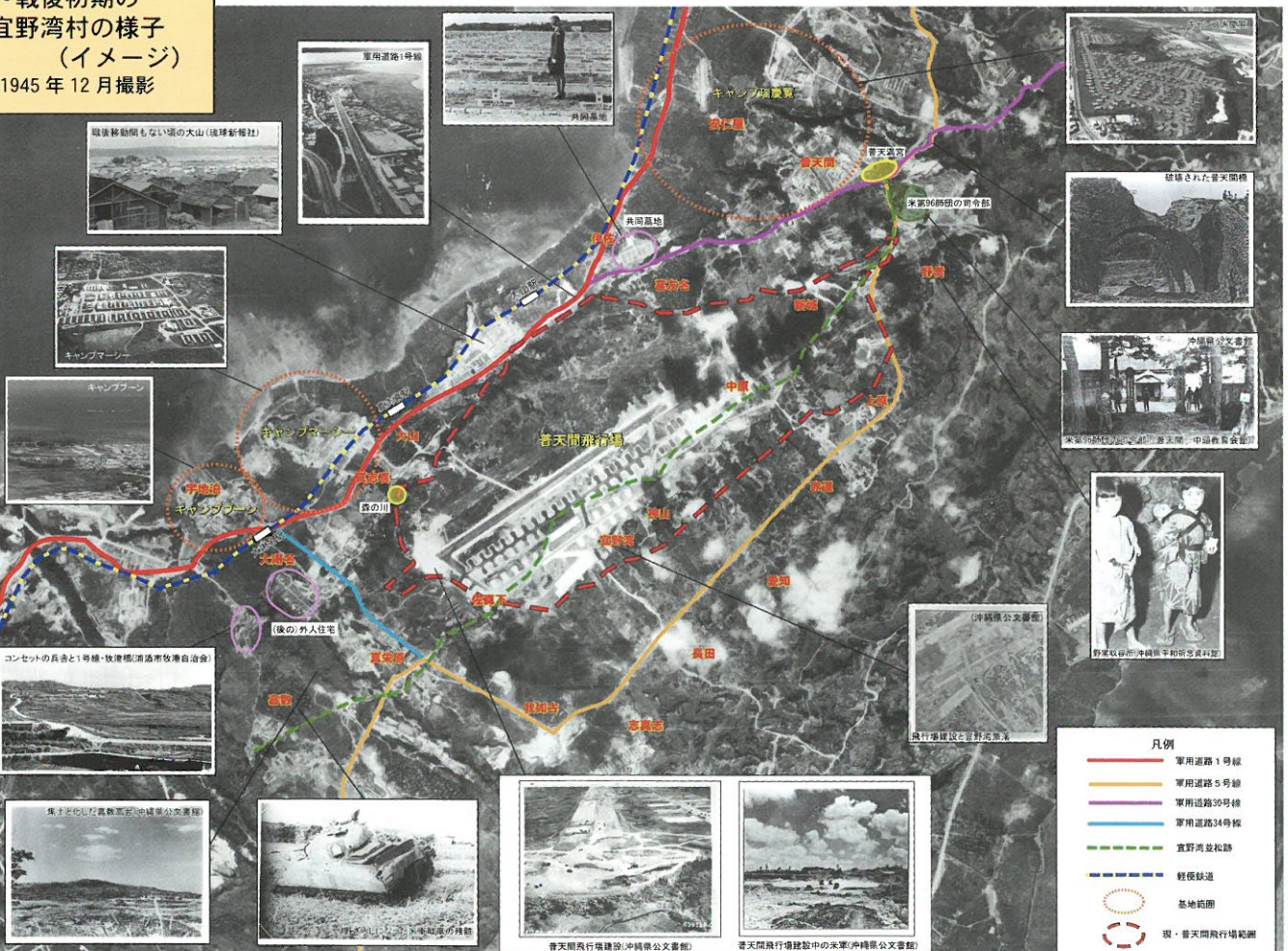


# 宜野湾市の戦前から現在までの様子

**戦前の宜野湾村の様子  
(イメージ)**  
背景：1945年1月と2月に撮影された写真を合成

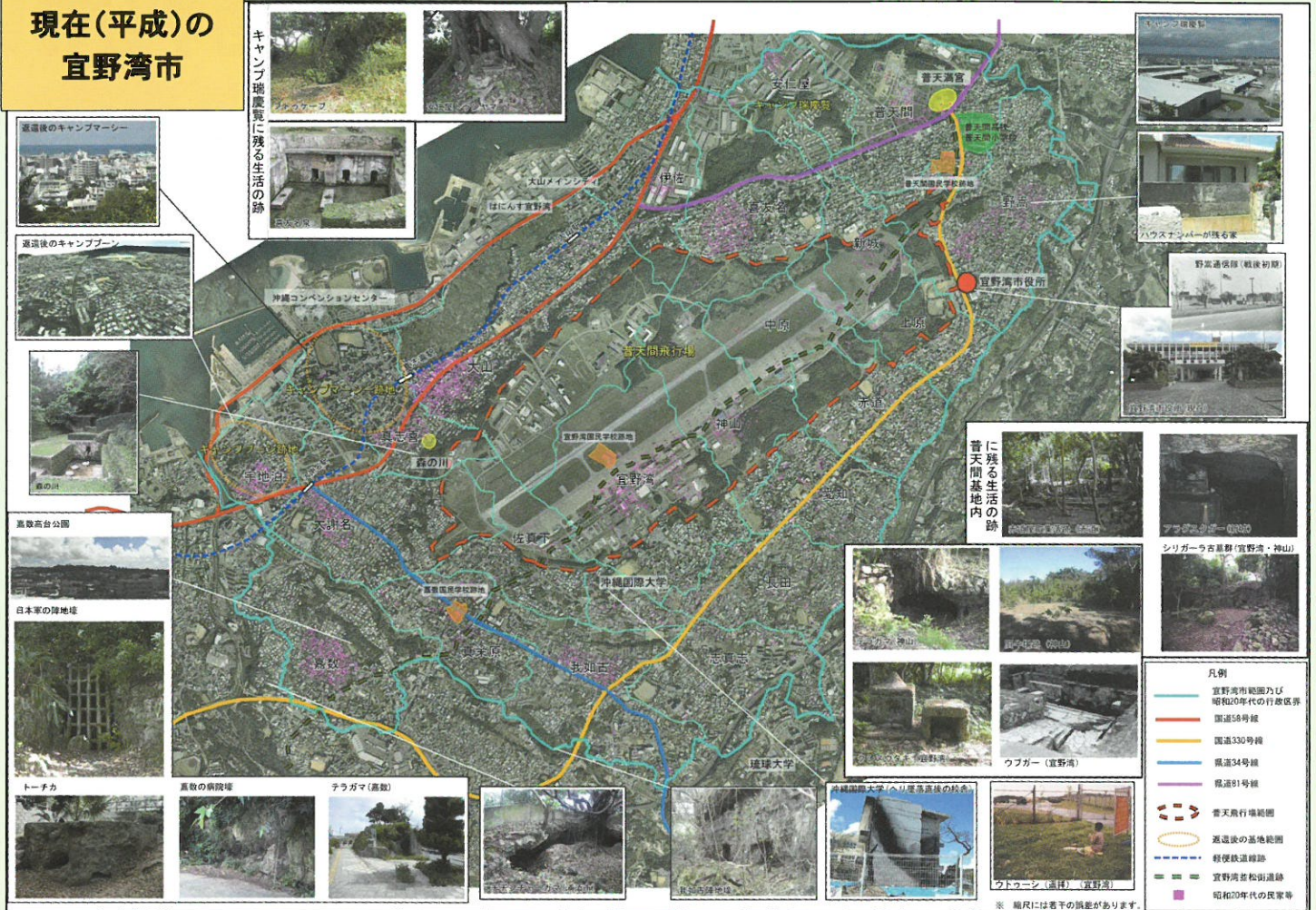


**戦中～戦後初期の  
宜野湾村の様子  
(イメージ)**  
背景：1945年12月撮影





# 現在(平成)の 宜野湾市



地図は宜野湾市文化課作成（地図中の一部写真は沖縄県公文書館、沖縄県平和祈念資料館、浦添市牧港公民館より提供）

沖縄戦前の宜野湾村の中心は字宜野湾で、現在の普天間飛行場の中にありました。普天間飛行場の場所は、もともと役場や国民学校、郵便局、病院、旅館、雑貨店がならび、いくつもの集落が点在し田畑が広がるのどかな丘陵地でした。

普天間から真栄原間の県道両脇には琉球松の大木がうっそうと茂り、並松（ナンマチ）街道として県民に親しまれていました。また、字普天間には、沖縄県庁中頭郡地方事務所や県立農事試験場など官公庁が設置され、沖縄本島中部の中心地でもありました。戦前の宜野湾村は、首里や越來村を結ぶ県道沿いで商業が営まれていましたが、大半はサトウキビを中心とした農業で生計を立てていました。

普天間飛行場は、1945年の沖縄戦の際に、上陸してきた米軍に日本本土への爆撃基地として強制的に土地を接収され建設されたのが始まりで、1972年沖縄返還がなされた際に、普天間飛行場として日本政府から米国へ提供されました。

1972年の本土復帰の頃まで、普天間飛行場は今のような運用はされておらず、補助飛行場としてパラシュート降下訓練が行われる飛行場でした。

その後、1974年に嘉手納基地にP3Cが移駐されたことに伴い、その補助飛行場として滑走路が整備され、1976年に岩国基地から千人規模の第一海兵航空団が県内に移設をするなど、徐々に基地機能が強化されていきました。現在のような運用がされ始めたのは、1978年に北谷町のハンビー飛行場が返還されたことに伴い、その機能が普天間飛行場に移されてからになります。

一方、宜野湾市は復帰前の1962年には市制が施行され、1975年時点で人口は5万人を超えておりました。普天間飛行場が現在のような運用がされ始めた時にはすでに、基地周辺には市街地が形成されておりました。



# 普天間飛行場返還後の跡地利用に向けた取り組み

## 配置の考え方

### 土地利用ゾーン

- **振興拠点ゾーン**は、斜面緑地の緩衝機能や台地端部からのオーシャンビューを活かせる位置に配置
- **都市拠点ゾーン**は、広域的な交通網の活用による集客力の確保、宜野湾市の中心としてふさわしい位置等を重視して配置
- **居住ゾーン**は、周辺市街地との一体的な生活圏形成等を目標として、跡地の東側外周部を中心に配置

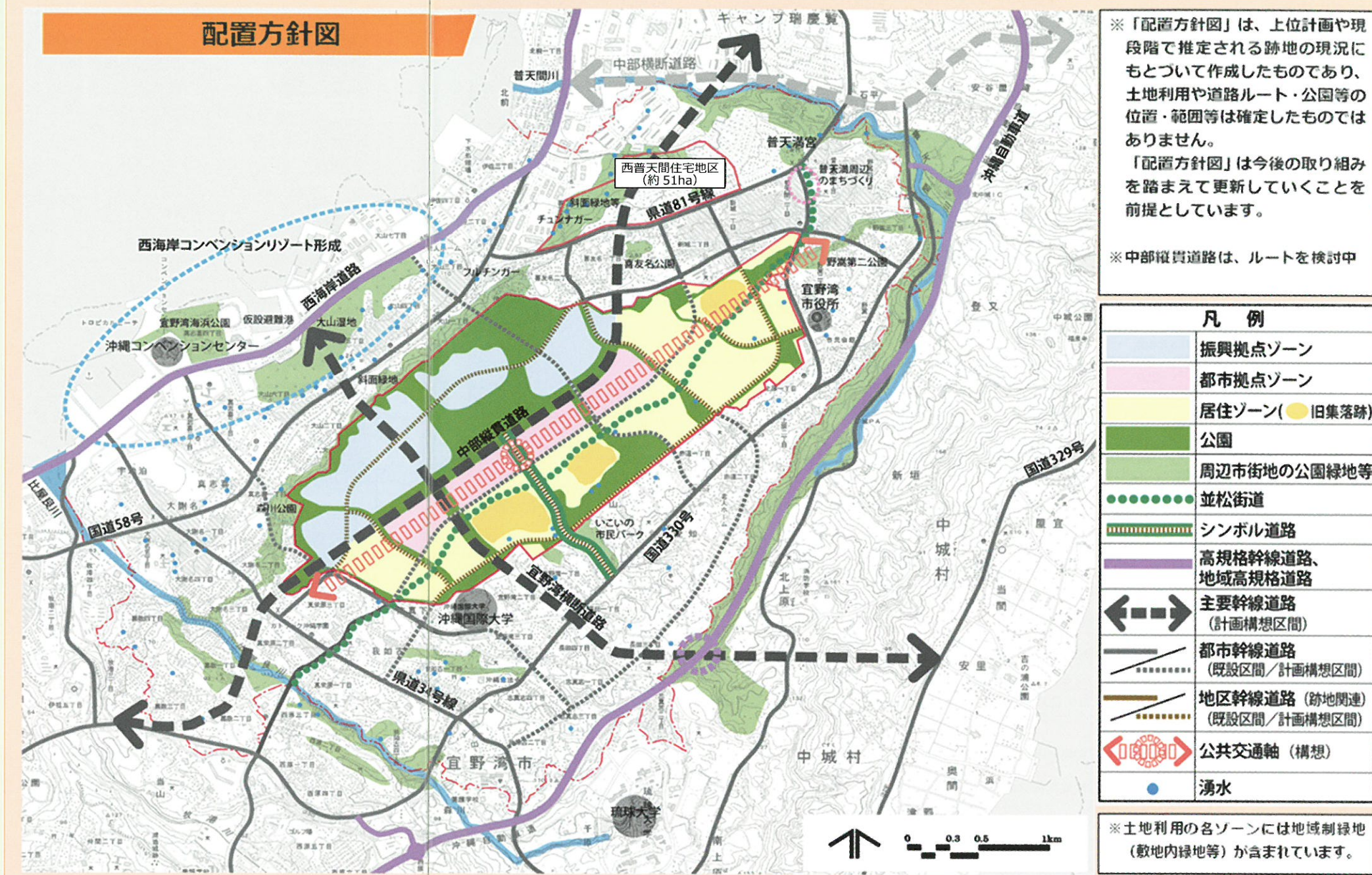
### 緑地空間

- 跡地振興の拠点となる緑地空間の配置
- 跡地を網羅するネットワーク状の緑地空間の配置
- 自然・歴史特性の保全活用に向けた緑地空間の配置
- 周辺市街地からの利用に向けた緑地空間の配置

### 交通網

- 主要幹線道路（中部縦貫道路、宜野湾横断道路）のルート配置
- 跡地と周辺市街地にまたがる幹線道路網の配置
- 鉄軌道を含む新たな公共交通軸の配置

## 配置方針図



## 参考イメージ図

- (右図) 市民の交流の場となる新しい都市拠点
- (下右図) 豊かな緑やオーシャンビューが広がる沖縄振興の舞台
- (下左図) 歴史を後世に伝える並松街道



普天間飛行場の跡地利用について、宜野湾市と沖縄県は共同で「普天間飛行場跡地利用基本方針」（以下「基本方針」という）と「普天間飛行場跡地利用計画の策定に向けた行動計画」（以下「行動計画」という）を策定し、これらにもとづき県市の共同調査や文化財調査、市による自然環境調査、関係者との合意形成に向けた取組を進めてきました。

平成24年度、宜野湾市及び沖縄県で、広域計画やこれまでの取り組みの成果を踏まえた「全体計画の中間取りまとめ」を策定しました。今後、中間取りまとめをもとに、県民、地権者等の皆さまのご意見をお聞きしながら、沖縄全体の発展に資する跡地利用計画策定につなげていきたいと考えております。



# 「普天間飛行場返還問題」宜野湾市の取り組み

日米間の動き 〔日米合意を含む〕	宜野湾市の取り組み（抜粋）	宜野湾市議会の活動
<p>◆2015年12月4日 日米共同報道発表 ・国道58号と西普天間住宅地区跡地を接続する高架式道路を設置 ・普天間飛行場東側沿い(約4ha)の返還作業を加速することを確認</p> <p>◆2015年8月10日 沖縄県と政府による1ヵ月間の集中協議期間が開始</p> <p>◆2015年5月18日 ハワイ州ペロース空軍基地においてオスプレイが着陸失敗</p> <p>◆2015年4月28日 日米安全保障委員会(2+2)共同発表 ・辺野古移設が唯一の解決策であることを再確認</p> <p>◆2014年11月16日 沖縄県知事選で翁長氏が当選</p> <p>◆2014年10月20日 日米地位協定の環境補足協定に実質合意</p> <p>◆2014年8月26日 KC-130(15機)の岩国飛行場への移駐が完了</p> <p>◆2014年4月24日 日米首脳会談でオバマ大統領が「沖縄の負担軽減に引き続き取り組む」と述べる</p> <p>◆2013年12月27日 沖縄県知事が公有水面埋め立て申請を承認</p> <p>◆2013年12月17日 政府関係閣僚と沖縄県知事による政策協議会開催</p> <p>◆2013年12月9日 岩国市長がKC-130(15機)の岩国基地移転について受け入れを表明</p> <p>◆2013年11月22日 キャンプ瑞慶覧 西普天間地区の返還ライン確定(面積:51ha、地権者:662人(1,048筆))</p> <p>◆2013年11月中旬 日米政府関係者が相次いで普天間飛行場の固定化に関する発言</p> <p>◆2013年10月3日 日米安全保障協議会(2+2)共同発表 &lt;内容&gt; ・オスプレイを含む、県外での訓練を増加する ・KC-130の岩国移駐の加速化 ・辺野古移設が唯一の解決策であることの確認</p> <p>◆2013年9月25日 米アリゾナ州でオスプレイ緊急着陸との報道</p> <p>◆2013年8月27日 米国ネバダ州にてオスプレイがハードランディング(クラスA)</p> <p>◆2013年8月3日 普天間飛行場へMV-22オスプレイ2番目の飛行隊配備開始</p>	<p>◆2016年1月24日 宜野湾市長選、佐喜眞淳氏が二期目の当選</p> <p>◆2015年11月30日、12月1日 市内9団体代表者による「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還とMV-22オスプレイの移駐及び騒音被害の軽減について」県内・県外抗議要請行動</p> <p>◆2015年11月30日 市内9団体代表者による「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還とMV-22オスプレイの移駐及び騒音被害の軽減を求める宜野湾市共同声明」を発表</p> <p>◆2015年9月2日 「普天間飛行場返還合意の原点である危険性除去の実現について」翁長県知事へ要請</p> <p>◆2015年8月29日 「普天間飛行場返還合意の原点である危険性除去の実現について」官房長官へ要請</p> <p>◆2015年7月15日 「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還と、その間の危険性の除去及び基地負担軽減の早期実現について」駐日米大使へ要請</p> <p>◆2015年5月22日 「普天間飛行場の早期閉鎖・返還と、その間の危険性の除去及び基地負担軽減の実現に向けた沖縄県の迅速かつ積極的な取り組みについて」翁長県知事へ要請</p> <p>◆2015年5月9日 「普天間飛行場の早期閉鎖・返還と、その間の危険性の除去及び基地負担軽減の実現について」防衛大臣へ要請</p> <p>◆2015年4月7日、8日 政府へ「普天間飛行場の早期閉鎖・返還と、その間の危険性の除去及び基地負担軽減の実現について」要請</p> <p>◆2014年12月15日 「普天間飛行場の早期閉鎖・返還とその間の危険性除去及び負担軽減の実現について」翁長県知事へ要請</p> <p>◆2014年12月1日 「普天間飛行場問題の早期解決及び西普天間地区の跡地利用について」仲井眞県知事へ要請</p> <p>◆2014年10月20日 <b>第3回普天間飛行場負担軽減推進会議へ出席</b> 安倍内閣総理大臣より、日米地位協定の環境補足協定に実質合意及びKC-130の岩国移駐完了の報告</p> <p>◆2014年9月1日 第5回普天間飛行場負担軽減作業部会へ出席</p> <p>◆2014年7月28日 第4回普天間飛行場負担軽減作業部会へ出席</p> <p>◆2014年6月24日 <b>第2回普天間飛行場負担軽減推進会議へ出席</b> 安倍内閣総理大臣より、日米首脳会談においてオバマ大統領から沖縄の負担軽減に引き続き取り組みたい旨の発言があったと説明</p> <p>◆2014年5月29日 第3回普天間飛行場負担軽減作業部会へ出席</p> <p>◆2014年4月15日 第2回普天間飛行場負担軽減作業部会へ出席 「5年以内の運用停止」について、2014年2月に開かれた推進会議を起点とする事を確認</p> <p>◆2014年3月17日 第1回普天間飛行場負担軽減作業部会へ出席</p> <p>◆2014年2月18日 <b>普天間飛行場負担軽減推進会議へ出席</b> 宜野湾市の現状を説明し、普天間飛行場の5年以内運用停止に向けた実効性のある取り組みを行うよう要請</p> <div data-bbox="651 1579 1173 1736" data-label="Image"> </div> <p>◆2014年2月10日 <b>「普天間飛行場の5年以内運用停止」の実現について政府要請</b> 普天間飛行場の5年以内運用停止の実現に向け、関係閣僚と宜野湾市長、沖縄県知事を構成員とする協議会と実務を担う作業部会を設置するよう要請</p> <p>◆2014年2月4日 KC-130空中給油機15機の受け入れを表明した岩国市長並びに岩国市議会議長を表敬訪問</p> <p>◆2013年11月28日 政府へ「普天間飛行場の固定化を許さず早期閉鎖・返還の実現について」抗議・要請</p> <p>◆2013年11月22日 市長による防衛副大臣への普天間固定化阻止に関する要請</p> <p>◆2013年11月20日 市内7団体による「MV-22オスプレイ配備撤回及び普天間飛行場の固定化を許さず早期閉鎖・返還の実現について」抗議・要請行動</p>	<p>◆2015年11月13日 普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還とMV-22オスプレイの移駐及び基地被害の軽減に対する決議</p> <p>◆2015年6月11日 米国ハワイ州ペロース空軍基地におけるオスプレイの事故に対する抗議決議</p> <p>◆2015年3月26日 MV-22オスプレイからの部品落下事故に対する抗議決議</p> <p>◆2015年1月30日 米軍ヘリAH-1Wの装備品落下事故に対する抗議決議</p> <p>◆2014年3月27日 米軍ヘリAH-1Wスーパーコブラ着艦失敗事故等に関する抗議決議</p> <p>◆2013年12月17日 米軍基地普天間飛行場の固定化を許さず即時閉鎖・早期返還の実現を求める決議</p> <div data-bbox="1125 1937 1492 2094" data-label="Image"> </div>



日米間の動き 〔日米合意を含む〕	宜野湾市の取り組み（抜粋）	宜野湾市議会の活動
<p>◆2013年5月30日 米海兵隊が、UDP(米軍機配備計画)再開により、CH-53E 4機、AH-1W 4機、人員170名を普天間飛行場に配備することを発表</p> <p>◆2013年4月5日 日米両政府による「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 〈返還時期〉 普天間飛行場:2022年度又はその後 キャンプ瑞慶覧西普天間地住宅地区:2014年度又はその後</p> <p>◆2013年1月 防衛省が普天間飛行場補修費用として約1億円の予算を確保</p> <p>◆2012年10月19日 相次ぐ米兵による事件を受け、在日米軍司令部より全ての在日米軍人に対し外出制限の措置が発表される</p> <p>◆2012年10月1日 普天間飛行場へMV-22オスプレイの配備開始</p> <p>◆2012年9月19日 日本政府によるオスプレイの安全宣言がなされる</p> <p>◆2012年6月29日 米国からCH-46ヘリをMV-22オスプレイに換装するとの接受国通報</p> <p>◆2012年4月27日 2+2共同発表において、海兵隊の沖縄からグアムへの移転及びその結果として生ずる嘉手納以南の土地返還の双方を、普天間飛行場の代替施設に関する進展から切り離すことを決定</p> <p>◆2011年6月21日 2+2にて普天間飛行場の2014年までの移設を正式に断念する事を発表</p> <p>◆2011年6月6日 沖縄防衛局から口頭での「地元へのお知らせ」の中で、2012年の遅くからCH-46を段階的に減らし、MV-22に換装するプロセスにあると発表</p> <p>◆2010年5月28日 日米両政府、普天間移設先を「辺野古崎地区と隣接する水域」とする共同声明を発表。また閣議決定への署名を拒否した福島消費者行政担当相を罷免</p> <p>◆2010年5月27日 鳩山首相、都内での全国知事会で普天間基地などの一部訓練の全国への分散について協力を求める</p> <p>◆2010年5月23日 鳩山首相が来県。沖縄県知事らと会談し、普天間の辺野古移設を明言</p> <p>◆2010年5月4日 鳩山首相、就任後初来県。沖縄県知事との会談にて普天間の県外移設断念を伝える。海外移転は「抑止力」という観点から難しく、現実には不可能だと述べる</p> <p>◆2009年12月15日 政府、移設問題について来年5月までに結論を出すことで確認</p> <p>◆2009年9月16日 民主党政権発足</p> <p>◆2009年1月20日 オバマ大統領就任</p>	<p>◆2013年7月23日 市内7団体による「普天間飛行場へのMV-22オスプレイ配備に対する抗議」</p> <p>◆2013年7月23日 市内7団体代表者による「普天間飛行場へのオスプレイ配備に反対し、固定化を許さず早期閉鎖・返還を求める宜野湾市共同声明」を発表</p> <p>◆2013年6月3日 「普天間飛行場への米軍機配備計画等について」(要請)</p> <p>◆2013年2月2日 安倍内閣総理大臣「普天間飛行場現地視察」において市長説明</p> <p>◆2013年1月27日、28日 「オスプレイ配備撤回を求める安倍総理直訴・東京行動」</p> <p>◆2012年11月5日 「災害準備及び災害対応のための在日米軍の施設及び区域への限定された立入りについての現地協定」を締結</p> <p>◆2012年10月9日 沖縄県知事と宜野湾市長による普天間飛行場へのオスプレイ配備撤回について政府要請</p> <p>◆2012年10月3日 普天間飛行場へのオスプレイ配備について抗議(在沖米国総領事、在日米軍沖縄地域調整官)</p> <p>◆2012年10月1日 県民大会宜野湾市実行委員会による普天間飛行場へのオスプレイ配備撤回を求める県内要請</p> <p>◆2012年9月25日 普天間飛行場へのオスプレイ配備中止について政府要請</p> <p>◆2012年9月9日 「オスプレイ配備に反対する沖縄県民大会」開催</p> <p>◆2012年7月6日 市民大会幹事会による県外要請行動</p> <p>◆2012年6月19日 沖縄県知事と宜野湾市長によるオスプレイ配備にかかる政府要請</p> <p>◆2012年6月18日 市民大会幹事会による県内要請行動</p> <p>◆2012年6月17日 普天間飛行場へのオスプレイ配備に反対し、固定化を許さず早期閉鎖・返還を求める「宜野湾市民大会」を開催 (参加人数:約5,200名)</p> <p>◆2012年2月12日 宜野湾市長選、佐喜真淳氏が当選</p> <p>◆2011年6月24日 沖縄県知事と連名でMV-22オスプレイの配備について防衛大臣に対し29項目の質問文書を提出する</p> <p>◆2011年6月13日 市庁舎前にてMV-22オスプレイの配備に対する緊急座り込み抗議行動を行う</p> <p>◆2010年10月7日 10月5日の嘉手納所属のF15の普天間飛来が過去5年間で最大の123.6デジベルを記録したことへ抗議声明発表</p> <p>◆2010年7月29日 普天間基地爆音訴訟控訴審判決 騒音の違法性を認め、国に損害賠償を命じる。また低周波の心身被害を初認定。しかし、飛行差し止めは棄却</p> <p>◆2010年7月2日 普天間飛行場の危険性を放置したまま米国に提供し続けているのは違憲だとして、国の提訴を検討する</p> <p>◆2010年5月16日 普天間基地包囲行動</p> <p>◆2010年5月4日 鳩山首相との住民対話集會を普天間第二小学校で開催</p> <p>◆2010年4月25日 米軍普天間飛行場の早期閉鎖・返還と、県内移設に反対し国外・県外移設を求める県民大会</p> <p>◆2009年11月8日 「辺野古への新基地建設と県内移設に反対する11・8県民大会」開催</p>	<p>◆2013年8月14日 MV-22オスプレイの普天間飛行場への配備及び米軍ヘリ墜落事故に対する抗議決議</p> <p>◆2013年6月24日 ・普天間飛行場への米軍機等の配備計画に対する抗議決議 ・F-15戦闘機の墜落事故に対する抗議決議 ・米兵による器物破損事件に対する抗議決議</p> <p>◆2012年9月27日 ・MV-22オスプレイの配備撤回を求める抗議決議 ・米兵による強制わいせつ致傷事件に対する抗議決議 ・在沖米国総領事の発言に関する抗議決議</p> <p>◆2012年6月28日 米軍基地普天間飛行場へMV-22オスプレイの配備に断固反対する抗議決議</p> <p>◆2011年6月22日 米軍普天間飛行場へのMV-22オスプレイ配備に反対する抗議決議</p> <p>◆2011年6月10日 日米地位協定の抜本的改正を求める決議</p>





日米間の動き 〔日米合意を含む〕	宜野湾市の取り組み（抜粋）	宜野湾市議会の活動
<p>◆2007年8月10日 「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関する報告書」</p> <p>◆2006年5月1日 「在日米軍再編協議最終報告」「再編実施のための日米のロードマップ」 ・代替施設は辺野古岬とこれに隣接する大浦湾と辺野古湾水域を結ぶ形でV字型に設置 ・代替施設の建設は2014年までの完成を目標 ・約8,000名の第3海兵機動展開部隊の要員とその家族約9,000名は部隊の一体性を維持する形で沖縄からグアムへ移転する。など</p> <p>◆2005年10月29日 「在日米軍再編協議中間報告」 ・キャンシュワブの海岸線の区域とこれに接近する大浦湾の水域をL字型に普天間代替施設を設置する ・沖縄における再編は、約7,000名の海兵隊将校及び兵員、並びにその家族の沖縄外への移転を含む。など</p> <p>◆2005年2月14日 米連邦議会が設立「海外基地見直し委員会」（アル・コーネラ委員長） 沖縄の米軍基地視察</p> <p>↓</p> <p>◆2005年5月 「海外基地見直し委員会」中間報告提出</p> <p>↓</p> <p>◆2005年8月 「海外基地見直し委員会」最終報告提出</p> <p>◆1996年3月28日 「普天間飛行場における航空機騒音規制措置」日米合同委員会合意</p> <p>◆1996年4月12日 「SACO合意」 橋本・モンデル共同記者会見 「普天間飛行場は、今後5年乃至7年以内に全面返還する」</p> <p>◆1996年12月2日 「SACO最終報告」 「今後5年乃至7年以内に十分な代替施設が完成し、運用可能になった後普天間飛行場を返還する」</p> <p>◆1999年11月22日 稲嶺恵一 沖縄県知事 ・県内移設候補地として、キャンシュワブ水域名護市辺野古沿岸域を選定 ・軍民共用空港及び15年使用期限を移設条件など</p>	<p>◆2009年2月12日 「第三次普天間飛行場返還アクションプログラム策定」</p> <p>◆2008年7月27日～8月1日 「第3回訪米要請行動」 米太平洋軍海兵隊司令部に対し普天間飛行場問題の早期解決にむけて訪米要請</p> <p>◆2008年6月26日 「普天間爆音訴訟地裁判決」</p> <p>◆2007年12月 「海兵隊航空基地普天間マスタープラン」を入手 普天間飛行場におけるクリアゾーン(土地利用禁止区域)の存在が明らかに</p> <p>◆2007年7月 「グアム米軍基地視察調査」</p> <p>◆2006年11月1日 「普天間飛行場安全不適格宣言」を発表</p> <p>◆2006年8月11日 危険極まりない普天間飛行場の2008年までの閉鎖・返還の取り組みとして、「普天間飛行場の危険性」を表したステッカー作成</p> <p>◆2006年3月5日 「普天間基地の頭越し・沿岸案に反対する沖縄県民総決起大会」開催</p> <p>◆2006年3月 第二次普天間飛行場返還アクションプログラム策定</p> <p>◆2005年7月10日～21日 「第2回訪米要請行動」 普天間飛行場問題の解決促進について訪米要請</p> <p>◆2005年5月16日 「普天間飛行場包囲行動」</p> <p>◆2004年11月4日 「海外基地見直し委員会へ証言書の提出」 在沖縄米海兵隊の兵力削減及び普天間飛行場の閉鎖を求める証言書を提出</p> <p>◆2004年9月13日 日米両政府・在日米軍に対し、沖縄国際大学への米軍ヘリ墜落事故に抗議し、普天間飛行場の早期返還を求める市民決議報告</p> <p>◆2004年9月12日 「沖縄国際大学への米軍ヘリ墜落事故に抗議する宜野湾市民大会」を開催(参加者約3万人)</p> <div data-bbox="376 1122 837 1406" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="845 1122 1228 1456" data-label="Text"> <p>市民大会決議(抜粋)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>被害の徹底調査と事故原因を明らかにし、すべての被害に対する謝罪と完全補償を早急に実施すること</li> <li>すべての米軍機の民間地上空での飛行を直ちに中止すること</li> <li>ヘリ基地としての運用を中止すること</li> <li>危険極まりない普天間飛行場を早期返還すること</li> <li>SACO合意を見直し、辺野古沖への移設を再考すること</li> <li>日米地位協定を抜本的に見直すこと</li> </ol> </div> <p>◆2004年8月16日～18日 日米両政府・在日米軍に対し、沖縄国際大学構内へのヘリ墜落事故について抗議</p> <p>◆2004年8月13日 「沖縄国際大学への米軍ヘリCH-53D型機墜落事故発生」</p> <div data-bbox="376 1547 678 1736" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="686 1547 965 1736" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="973 1547 1260 1736" data-label="Image"> </div> <p>◆2004年7月11日～21日 「第1回訪米要請行動」</p> <p>◆2004年5月16日 「普天間飛行場包囲行動」</p> <p>◆2004年5月14日 「普天間飛行場被害異常事態宣言」</p> <p>◆2004年4月 「普天間飛行場返還アクションプログラム」策定</p> <p>◆2003年10月15日 米大統領へ普天間飛行場の5年以内の閉鎖と全面返還を求める書簡を送付</p> <p>◆2003年8月 「普天間飛行場返還アクションプログラム」中間報告</p>	<p>◆2006年12月21日 米軍CH-53E大型輸送ヘリコプターからの車両落下事故に対する抗議決議</p> <p>◆2006年3月27日 米軍基地普天間飛行場の危険性の除去に関する意見書提出</p> <p>◆2004年10月14日 米軍CH-53D型ヘリコプターの飛行再開に対する抗議決議</p> <p>◆2004年8月17日 米軍ヘリコプターの民間地への墜落爆発炎上事故に対する抗議決議</p> <p>◆2003年6月26日 米軍CH-53E型ヘリコプターの事故などに対する抗議決議</p>