

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
松川 正則

普天間飛行場は、戦後75年以上もの長期間、まちの中心に位置しており、航空機事故の危険性や騒音被害等、基地から派生する被害により、市民生活に深刻な影響を及ぼしていることに加え、効率的なまちづくりを進める上での阻害要因となっております。

さらに、これまでに発生した、沖縄国際大学へのヘリ墜落事故や、普天間第二小学校への米軍ヘリ窓落下事故等の航空機事故、PFOSを含む泡消火剤漏出事故など、頻発する事故の度に、市街地に囲まれた普天間飛行場の一刻も早い返還の必要性が示されるものの、全面返還合意から27年を迎えようとする今なお、返還は実現せず、市民は過重な負担を強いられております。

**「返還合意の原点は危険性の除去及び基地負担軽減であり、
普天間飛行場の固定化は絶対にあってはなりません」**

宜野湾市長として、抜本的な解決に向け、普天間飛行場の返還を最優先に取り組み、あらゆる方策を講じ、市民が望む普天間飛行場の一日も早い返還と速やかな運用停止、返還までの間の負担軽減の確実な実現を求めています。

また、普天間飛行場は、視点を世界に広げて見ると、東アジアと日本本土の中心に位置しているという地理的特性から、その跡地利用は、沖縄振興の発展はもとより日本経済の起爆剤になるものと確信しております。返還後には日本経済の成長の一翼を担うフィールドへと新しく生まれ変わるよう、未来ある跡地利用の推進のため取り組んでまいります。



日本の国土面積約0.6%の沖縄県には、在日米軍専用施設面積の約70%が集中しています。

宜野湾市は、県人口の8割が集中する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います。

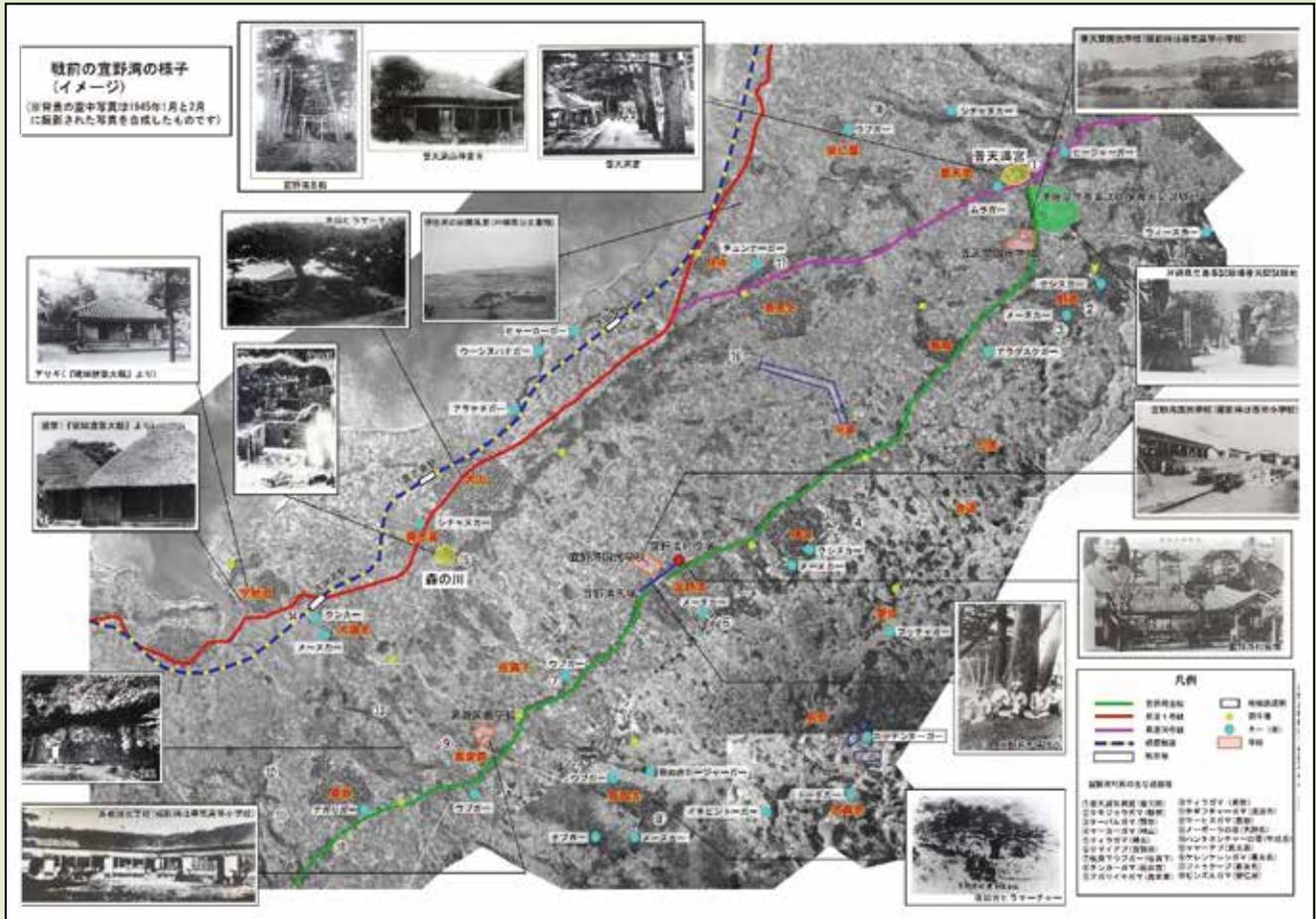
また、平坦な土地が少ない中南部においては大きな利用価値を秘めています。

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います。

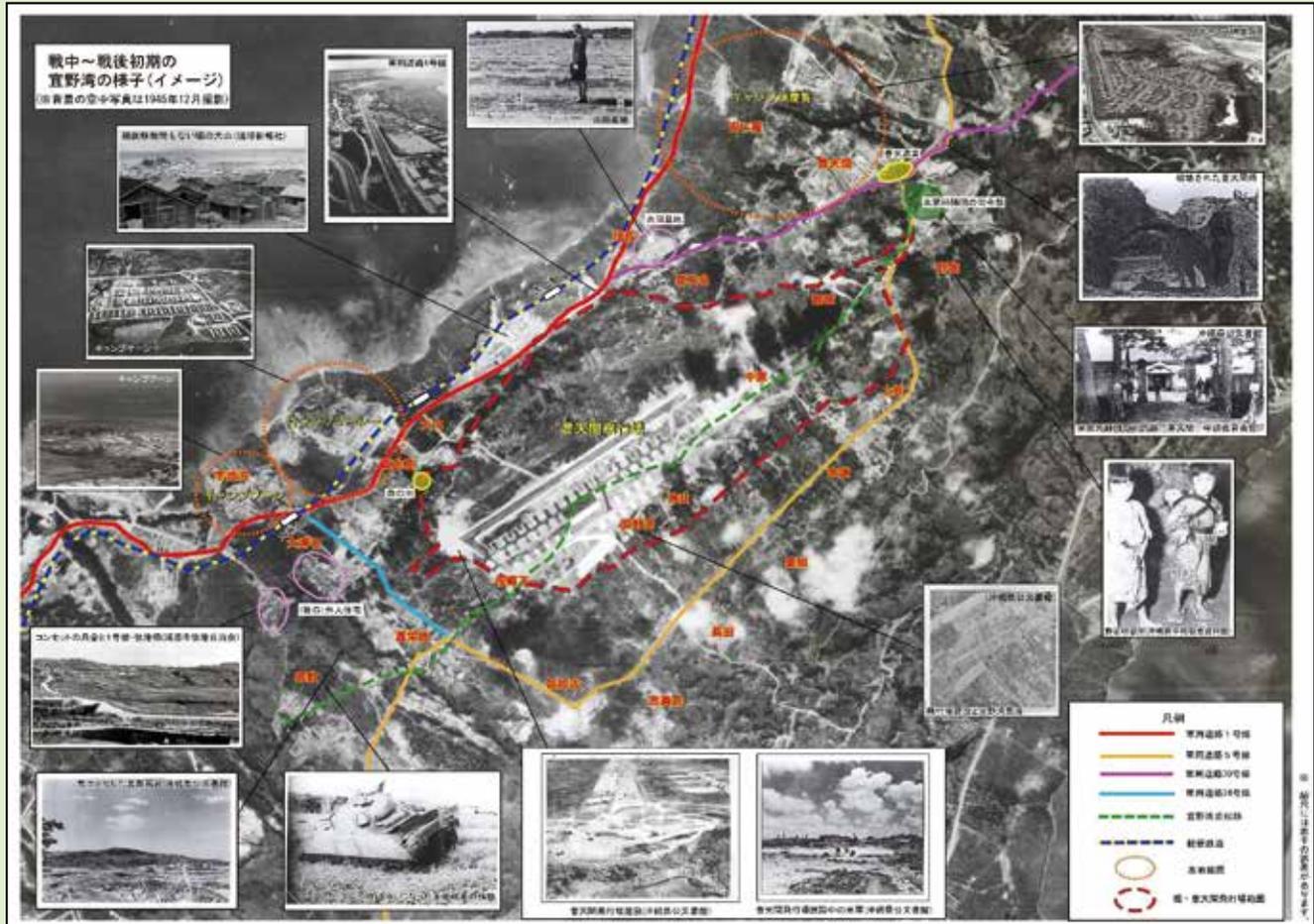
普天間飛行場の周囲には、学校や公共施設などが数多く存在し、市民は絶えず墜落の危険性や騒音被害などの基地被害に晒されています。

基地の成り立ち ~戦前から現在までの様子~

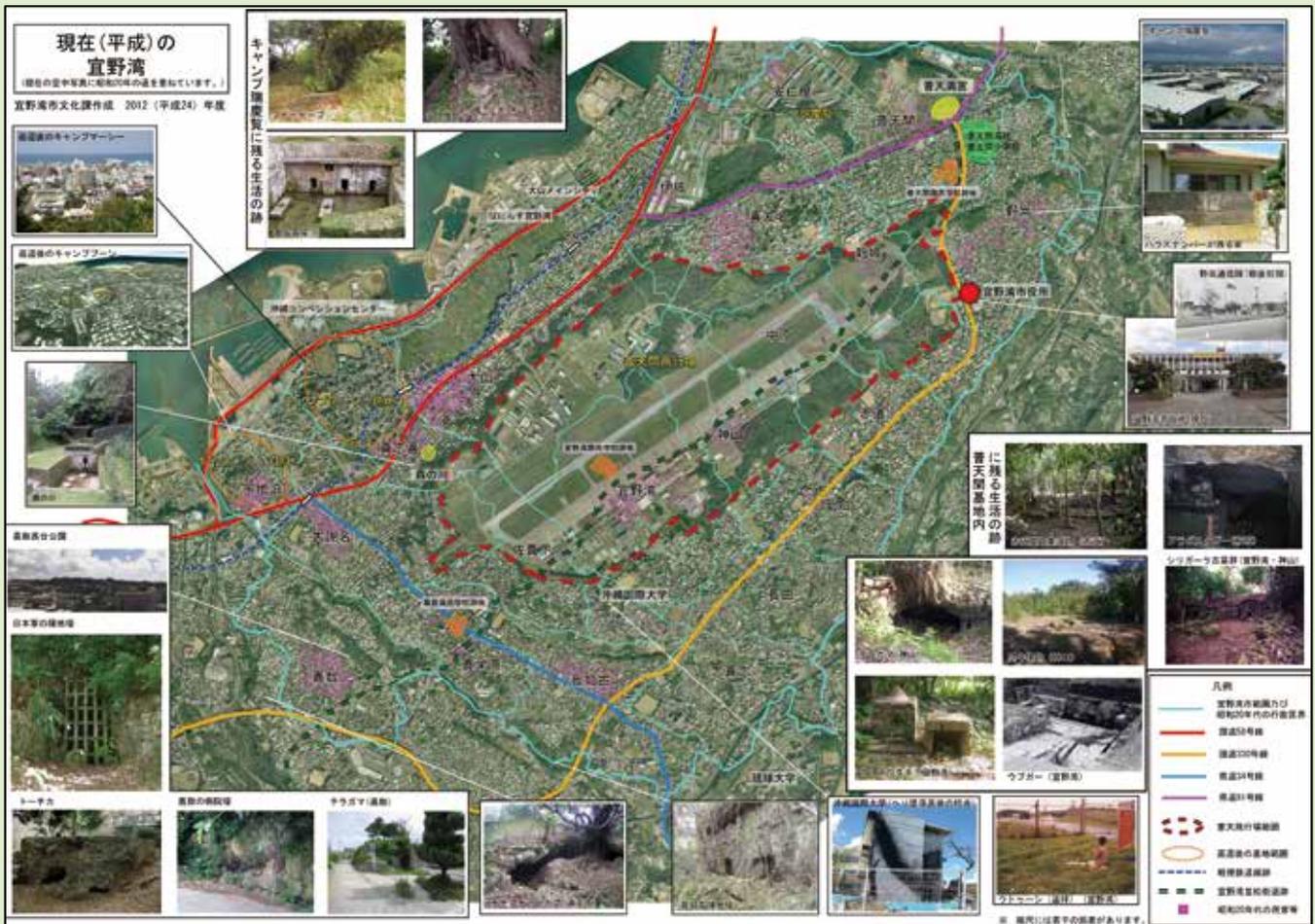
◆戦前の宜野湾の様子(イメージ)



◆戦中～戦後初期の宜野湾の様子(イメージ)



◆現在（平成）の宜野湾



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当時、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。

普天間飛行場は、昭和20（1945）年沖縄戦の際に、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收され建設されたのが始まりで、昭和37（1962）年に基地のフェンスの設置が開始され、昭和47（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。

昭和47（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、昭和49（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、昭和51（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、昭和53（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昭和37（1962）年には市制が施行され、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いました。

※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）

数字で見る普天間飛行場

普天間飛行場の面積

4.758 km² (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19.8km²）の約24.0%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1.062km²）も合わせると市面積の約29.4%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 (令和5 (2023) 年1月末現在)

5,062人/km²

基地の面積を除いた場合

7,169人/km²



基地を除いた宜野湾市の人口密度は、東京都（6,403人/km²）や大阪府（4,638人/km²）を上回るものとなっています。（東京都・大阪府の人口密度はR2国勢調査より）

普天間飛行場の常駐機 58機



MV-22B オスプレイ 24機



UH-1Y ヴェノム 6機



UC-12W 1機



CH-53E スーパースタリオン 12機



AH-1Z ヴァイパー 12機



UC-35D 3機

所有形態・地主数・従業員数

地主数 4,227人 (令和3 (2021) 年3月末)

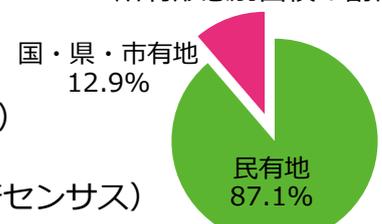
※市内在住者：約2,500人

年間賃借料 約76億9400万円 (令和2 (2020) 年度実績)

日本人従業者数 218人 (令和3 (2021) 年3月末)

※宜野湾市全体の従業者数：32,121人 (平成28 (2016) 年経済センサス)

所有形態別面積の割合



※全体の87%以上が民有地

環境基準超過日数 193日 (令和3 (2021) 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、令和3 (2021) 年度では**上大謝名地区で193日**を記録しており、昼夜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

12,241回 (令和3 (2021) 年度 上大謝名地区)

上大謝名地区では、**1日あたり33.5回**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。

令和3年度 最大値 騒音最高値

123.5dB 上大謝名地区
令和3 (2021) 年
10月18日 20時6分

夜間騒音最高値

101.1dB 上大謝名地区
令和3 (2021) 年
4月8日 **22時58分**

これまでの最大値 騒音最高値

124.5dB 上大謝名地区
令和元 (2019) 年
5月16日 18時19分

夜間騒音最高値

101.1dB 上大謝名地区
令和3 (2021) 年
4月8日 **22時58分**

これまでに測定された騒音最高値は124.5dBで、この値は「飛行機のエンジン近く」よりもさらに大きな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、夜間騒音も度々記録されています。

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

基地と財政

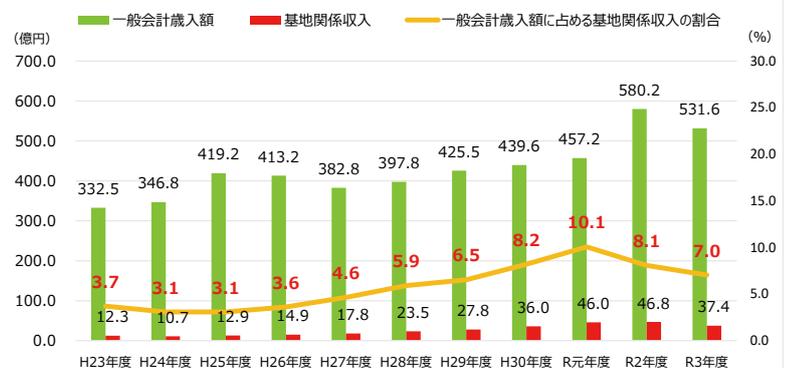
一般会計歳入額に占める基地関係収入の割合

7.0%

※基地関係収入

基地があることで生じる諸費用や返還地の整備等に係る諸経費について、国から交付される交付金、補助金を計上したものの。

宜野湾市における一般会計歳入と基地関係収入との関係



キャンプ瑞慶覧西普天間住宅地区跡地 (平成27 (2015) 年3月返還) や普天間飛行場東側部分 (平成29 (2017) 年7月返還) の返還に伴う事業費の増加等により、近年基地関係収入が増加していますが、まちの中心部に基地があることによって都市計画や道路、水道等のインフラ整備に影響を及ぼすなど、市の経済発展を阻害する要因となっています。

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。

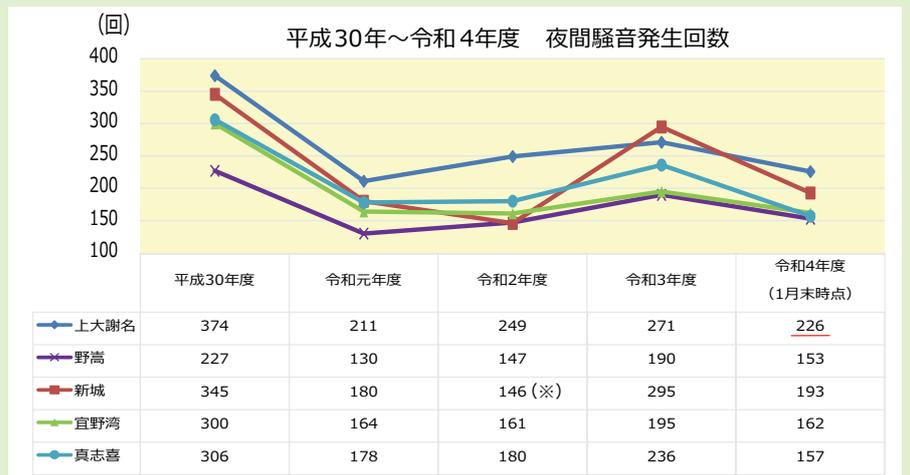
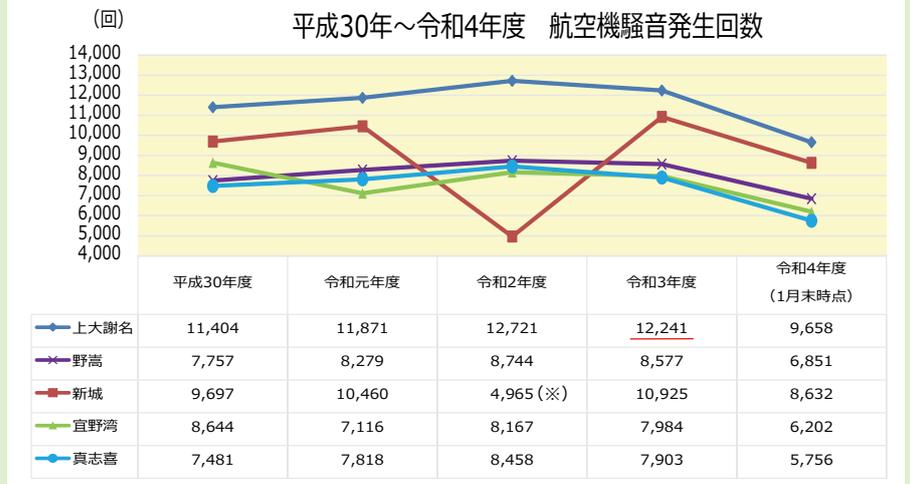
測定基準

- ・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

滑走路の延長線上に位置する地域では、米軍機の離着陸に伴う騒音の影響が特に大きく、上大謝名局では、年間で**12,241回**（令和3（2021）年度）の騒音が記録されています。

市が飛来の禁止を求めている時間である22時から翌朝6時まで、米軍機が飛行し、度々騒音が測定されており、市民からも夜間騒音に関する苦情も数多く寄せられています。

令和4（2022）年度（1月末時点）においては、上大謝名局で**226回も**の夜間騒音が確認されています。



※令和2（2020）年度の新城局の測定期間は4月から8月までとなります。

◆地上デジタル放送受信障害

【受信障害例】左：画面の乱れ 右：ブラックアウト

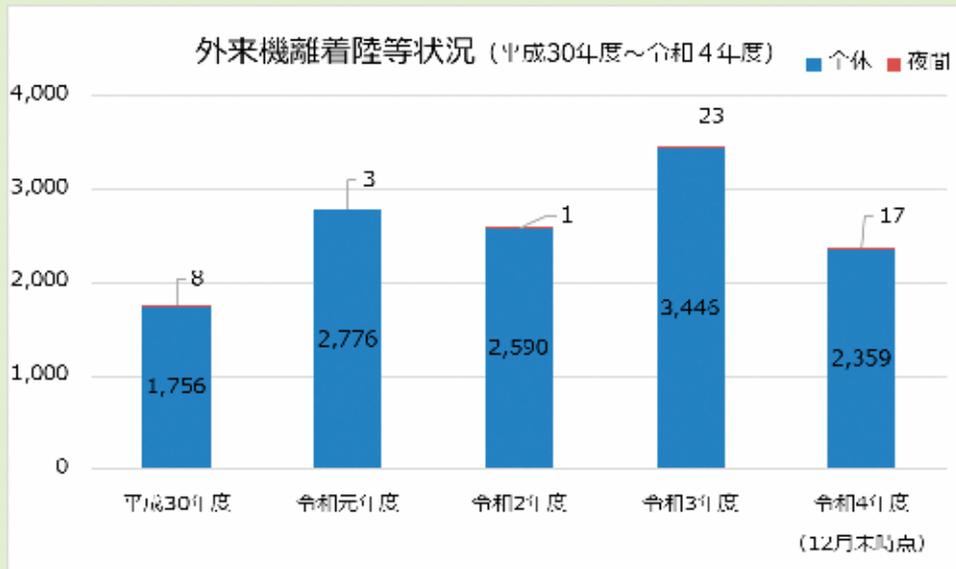
【家屋調査の様子】令和2、3年度実施



米軍機が住宅地上空を通過すると、テレビが一時的に映らなくなる等の受信障害が発生するといった苦情が寄せられていたことから、平成23（2011）年度に障害が認定された野高・普天間・新城の一部区域について、防衛省の補助金を活用し、対策を実施しました。

しかしながら、その後も市全域から同様の声が寄せられていることから、令和2（2020）年度より家屋調査、令和3（2021）年度より対策工事を実施しており、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まいります。

◆外来機飛来 (外来機：普天間飛行場に所属する常駐機以外の機種)



外来機の飛来は住民生活に大きな影響を及ぼすことから市としては容認できないとし、飛来しないよう強く求めておりますが、令和4(2022)年度においても飛来が相次いでいる現状にあります。外来機は離着陸を繰り返すタッチアンドゴー訓練や、100デシベル以上の非常に大きな騒音が測定されるなど、騒音被害は深刻な状況です。

主な外来機飛来 (令和4(2022)年4月～12月)

固定翼機・回転翼機			
UC-12	862回	MV-22	176回
UC-35	291回	KC-130	118回
CMV-22	219回	MC-130	93回
P-8	213回	セスナ機	67回

戦闘機	
FA-18	32回
F-35	17回
F-15	4回
F-22	4回



基地被害110番

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、夜間や休日、職員の勤務時間外にも対応できるよう、「**基地被害110番**」を設置し、24時間苦情を受け付けております。

令和3(2021)年度からは、苦情受付電話の他に、メールや市ホームページでの受付を開始しました。市へ寄せられた苦情は全て市長まで目を通し、沖縄防衛局及び米軍へ送付し、市民生活へ配慮するよう申し入れを行うとともに、市長による抗議・要請行動の資料として活用しております。



【苦情受付先一覧】

電話番号

098-893-4400

メールアドレス

kichi02@city.ginowan.okinawa.jp

ホームページ受付フォーム

<https://www.city.ginowan.lg.jp/soshiki/kichi/2/1/1/1/9642.html>

ホームページ受付フォームはこちらからもアクセスできます ▶





◆事故等の危険性

普天間飛行場所属機による事故・予防着陸等

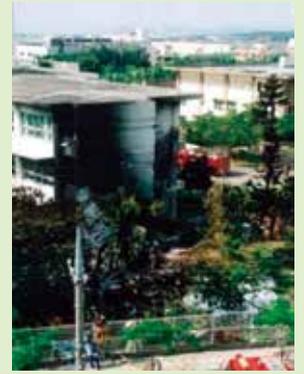
167回（平均：約3回/年）

※件数は本土復帰から令和5（2023）年1月末までに集計

最近の主な普天間飛行場所属機の事故等（令和5（2023）年1月末現在）

発生年月日	主な事故の概要
平成29年10月11日	CH-53Eヘリが飛行中の火災により北部訓練場外に緊急着陸し、その後機体が炎上。
12月7日	市内保育園の屋根で上空からの落下物と思われるCH-53Eヘリの部品を発見。
12月13日	普天間第二小学校グラウンドにCH-53Eヘリの窓（約1m四方、重さ7.7キロ）が落下。
平成30年2月8日	うるま市伊計島の海岸に、前日飛行したMV-22オスプレイ右側エンジンの空気取り入れ口の部品が漂着。
令和元年6月4日	CH-53Eヘリのブレードテープ（ヘリコプターのブレード前縁を保護目的としたゴム製の保護テープ）の一部が落下。
8月27日	CH-53Eヘリ1機が普天間飛行場に帰投した際、後方の客室の窓が遺失していることを発見。
9月4日	UH-1ヘリ1機が誤って北部訓練場返還跡地内の旧ヘリパッドに着陸。
10月21日	CH-53Eヘリが予定された給油のため種子島空港に着陸したが、その後メンテナンス上の問題が発生。
令和2年2月25日	CH-53Eヘリが機体外に吊り下げて海上輸送していた物体が不安定になり、トリイ通信施設の西側約1300mの海上に意図的に投下。
令和3年7月13日	CH-53Eヘリが、出砂島射爆撃場から物資を運び戻す際、吊り下げていたトリプルコンテナが水域に落下。
8月12日	MV-22オスプレイ1機が、機体のパネルやプロペラのエンジンカバーを遺失していると判明。
11月23日	MV-22オスプレイから市内住宅地に個人の水筒が落下。

平成16（2004）年8月◆沖縄国際大学への米軍機ヘリ墜落事故



平成16（2004）年8月13日（金）午後2時15分頃、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）が落下し、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。

平成29（2017）年12月◆普天間第二小学校への米軍機ヘリ窓落下事故

平成29（2017）年12月13日（水）午前10時25分頃、米軍普天間飛行場所属CH-53E型ヘリの窓（約7.7キロ）が普天間第二小学校のグラウンドに落下するという重大事故が発生しました。事故当時、窓が落下した地点からわずか10メートルほどしか離れていない場所では体育の授業が行われていました。市の抗議・要請に対し、米側からは「できる限り小学校上空を飛行しない」との発表がありましたが、事故から約1ヵ月後に小学校上空でのヘリの飛行が確認されています。事故後小学校では、ヘリの飛来を確認するための監視カメラとモニター、監視員が速やかに設置・配置されるとともに、ヘリからの落下物を想定した避難訓練も実施されています。また平成30（2018）年8月には、監視員に代わって生徒が自主的に避難できるよう屋根付きの避難所が完成しました。



令和2（2020）年4月◆泡消火剤漏出事故



令和2（2020）年4月10日（金）16時頃に普天間飛行場内格納庫において消火システムが作動し、PFOS等を含む泡消火剤約6万ガロン（約22万7千リットル）が漏出するという重大な事故が発生しました。そのうち約3万8千ガロン（約14万4千リットル）は、基地外へ漏出し、大量の泡が公道や住宅街に飛散したことから、住民生活へ大きな影響を与えました。翌日11日（土）、被害が大きかった下流の宇地泊川では、本市消防が泡消火剤の除去作業にあたりました。

普天間飛行場返還問題

◆SACO合意から27年…

進まぬ普天間飛行場返還問題とこれまでの経緯

平成8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
平成16年	8月	沖縄国際大学へ米軍ヘリが墜落
平成18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
平成23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
平成24年	10月	MV-22オスプレイの配備が開始（2013年9月配備完了）
平成25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
平成26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
	2月	第1回普天間飛行場負担軽減推進会議が開催
	3月	第1回普天間飛行場負担軽減推進会議作業部会が開催
	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
平成29年	7月	普天間飛行場東側の土地（約4ha）の返還
	12月	市内保育園の屋根に上空からの落下物と思われる米軍ヘリの部品を発見
	12月	普天間第二小学校へ米軍ヘリ窓落下
令和元年	6月	浦添市内中学校にブレードテープが落下
令和2年	4月	PFOSを含む泡消火剤漏出事故が発生
	12月	普天間飛行場の一部土地（佐真下：約990㎡）の返還
令和3年	11月	オスプレイから市内住宅地に水筒が落下

◆普天間飛行場に関する日米合意とその実態

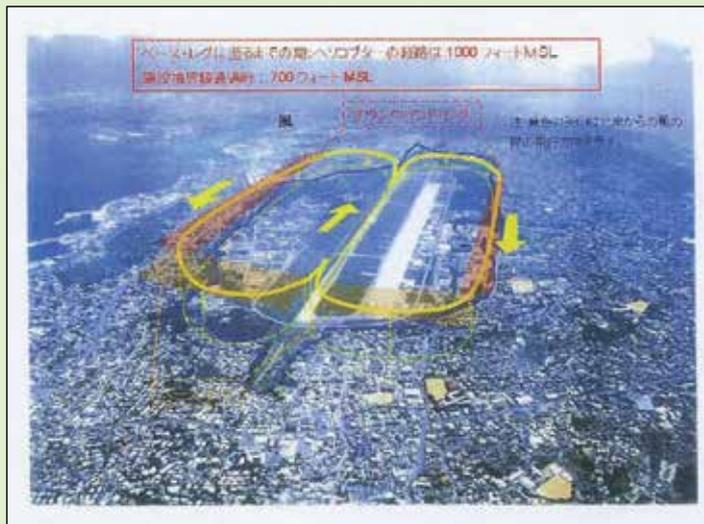
平成8（1996）年3月◆航空機騒音規制措置に関する日米合意

普天間飛行場における航空機騒音規制措置（抜粋）

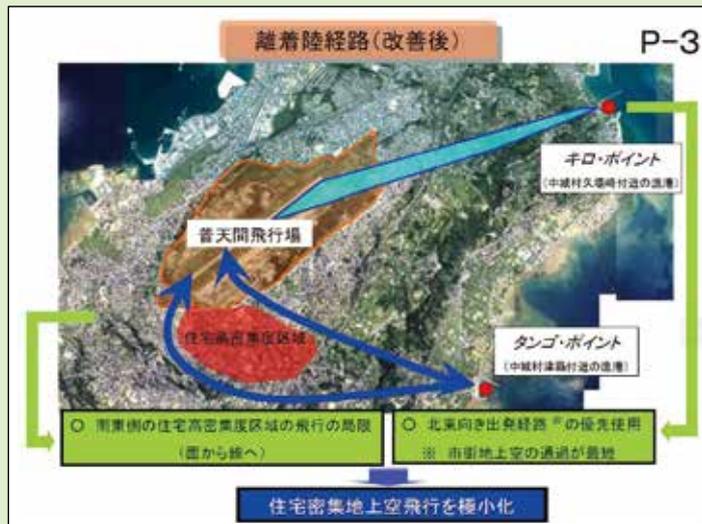
- 3.a 進入及び出発経路を含む飛行場の場周経路は、できる限り学校、病院を含む人口稠密地域上空を避けるように設定する。
- 3.g 22:00～06:00の間の飛行及び地上での活動は、米国の運用上の所要のために必要と考えられるものに制限される。夜間訓練飛行は在日米軍に与えられた任務を達成し、又は飛行要員の練度を維持するために必要な最小限に制限される。部隊司令官は、できる限り早く夜間の飛行を終了させるよう最大限努力を払う。

平成19（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
- ◆ 普天間飛行場の危険性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

平成27（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、立入り調査につい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、適切な運用がなされていくよう求めています。

<環境補足協定に基づく立入り事例>

令和2（2020）年4月に発生した普天間飛行場からのPFOSを含む泡消火剤漏出事故を受け、国、県と共に水質調査等に係る立入りを実施した。

◆有機フッ素化合物について

沖縄県が令和4（2022）年に実施した有機フッ素化合物環境中残留実態調査（夏季）の結果、普天間飛行場周辺の湧水や地下水等の20地点の内、11地点において、環境省が定めたPFOS及びPFOAの暫定指針値（50ng/L）を超過した値が検出されました。

市としては、令和元（2019）年より市内の湧水に看板を設置し、飲用しないよう注意喚起を行っております。

普天間飛行場周辺 令和4年度有機フッ素化合物夏季調査結果（一部抜粋）（単位:ng/L） 場所：メンダカリヒーガー

市内検出地点	PFOS	PFOA	PFOS/PFOA 合計値	PFH _x S	6:2FTS
チュンナーガー	1,000	130	1,100	400	97
メンダカリヒーガー	400	30	430	93	46
伊佐ウフガー	330	41	380	100	12
シチャヌカー	240	100	340	82	300
アラナキガー	1,100	320	1,400	380	280



普天間飛行場では、米国防総省の方針が平成28（2016）年に実施されて以降、訓練目的でPFOSが含まれた泡消火剤は使用しておらず、普天間飛行場内に設置されているPFOS等含む泡消火剤については、令和3（2021）年9月に交換が終了したとの報告を受けています。

基地返還・負担軽減に向けた取り組み

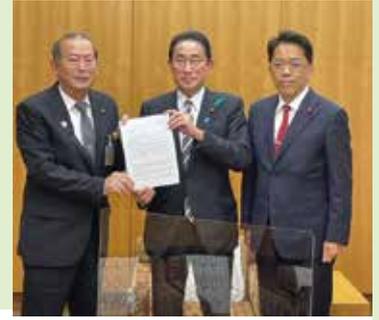
◆抗議・要請

米軍機による事故や夜間騒音、外来機の飛来により航空機騒音が激化した際は、沖縄防衛局や米海兵隊第三海兵遠征軍司令官など、県内の関係機関へ直接抗議要請を行うほか、状況に応じ、内閣総理大臣をはじめとする関係閣僚に対して、直接抗議・要請を行っております。



抗議・要請先

(左) 小野 功雄 沖縄防衛局長



(右) 岸田 文雄 内閣総理大臣

◆普天間飛行場負担軽減推進会議・作業部会



第5回 普天間飛行場負担軽減推進会議



第13回 普天間飛行場負担軽減推進会議作業部会

普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還と返還されるまでの間の危険性の除去及び基地負担軽減の実現に向けた取り組みとして、政府、沖縄県、宜野湾市の三者で構成される『普天間飛行場負担軽減推進会議・作業部会』が開かれております。その成果の一つとして、平成26（2014）年に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が完了しました。また、オスプレイ等の県外・国外への訓練移転については、平成28（2016）年度より、これまで18回実施しており、市民が実感できる負担軽減策として今後とも強く求めてまいります。

◆普天間飛行場 基地視察



岸田 文雄 内閣総理大臣



松野 博一 内閣官房長官

政府や関係機関の来訪に際しましては、市庁舎屋上や嘉数高台公園展望台から普天間飛行場を視察していただき、市街地に囲まれた普天間飛行場の危険性や、基地被害状況を説明した上で、一日も早い返還の必要性について、理解を求めております。また、速やかな運用停止、返還までの間の負担軽減の実現に向けた取り組みを要請しております。

◆宜野湾市訪米要請行動

過重な基地負担の現状と、これ以上普天間飛行場を固定化・継続使用することは絶対にあってはならないという地元の生の声を直接伝え、普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還と、返還されるまでの間の危険性除去及び基地負担軽減を要請、早期の解決を訴えるため、宜野湾市は訪米要請行動を実施しております。訪問先では、国防・国務省等の米国政府関係者をはじめ、連邦議会議員、シンクタンク関係者と意見交換を行いました。



【令和元年度】国務省
マーク・ナッパー 国務次官補代理

◆クオーターリーミーティング



災害時利用可能な避難ルート（赤線）

市内に所在している普天間飛行場、キャンプ・フォスター、海軍病院の各司令官と、現地レベルで解決可能な議題を協議する場として「クオーターリーミーティング」を開催し、お互いが抱える諸課題の解決に向け建設的に取り組んでおります。

その成果として、津波災害時に一般市民が避難のため基地内を通行できるよう協定が結ばれました。

◆意見交換会（普天間ミーティング）

市長と普天間飛行場司令官の二者間において、普天間飛行場から発生する騒音問題をはじめとする基地負担について、現地レベルで解決可能な議題、あるいは協議が必要な議題について意見交換会を行い、その軽減につなげていくことを目的としております。

意見交換会では、市民の負担が大きい夜間10時以降の騒音等の問題について、日米で合意された航空機騒音規制措置を遵守するよう求めるなど市民生活への配慮を要請しております。



◆普天間飛行場東側沿いの土地の返還



返還部分： ▼ 佐真下地区（約990㎡）
■■■ 東側沿いの土地（約4 ha）

平成29（2017）年7月に返還された普天間飛行場東側沿いの土地（約4 ha）において、道路網の強化・国道330号の渋滞緩和を目的とした市道宜野湾11号の整備を進めてきました。

同市道の佐真下地区については、令和2（2020）年12月21日に道路供用を開始、上原～宜野湾区間（約2キロ）については、令和3（2021）年2月末に道路整備を完了し、同年3月28日に道路供用を開始しました。

◆防衛施設周辺整備事業

宜野湾市では、防衛省の補助事業を活用し、学校や学習等供用施設等の整備事業を行っております。

進行中 中原地区学習等供用施設建設事業



完了 普天間小学校校舎増改築事業



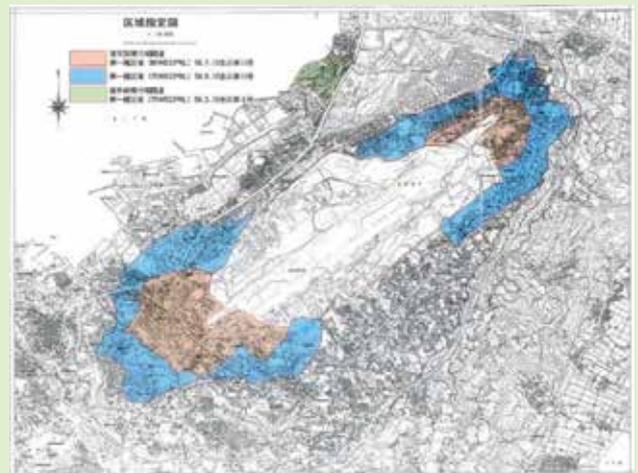
※パースはイメージ図であり、実際の整備とは異なる場合があります。

◆住宅防音事業の補助について

「防衛施設周辺の生活環境の整備等に関する法律」に基づき、在日米軍の飛行場の運用に伴う航空機による騒音の障害を防止又は軽減するために、国による住宅防音工事の助成が行われております。宜野湾市基地渉外課窓口にて、「住宅防音工事希望届」を配布しております。

※住宅防音工事の助成にあたっては、対象区域や建築年月日等の条件がございます。詳しくは、沖縄防衛局住宅防音課へお問い合わせください。

お問い合わせ先：沖縄防衛局 住宅防音課
☎921-8150



住宅防音工事区域指定図（市作成）

相互交流

宜野湾市及び各基地で行われる様々なイベント開催時には、市民や米軍関係者が互いに参加し、交流を行い、双方の文化理解に努めております。

宜野湾市産業まつり 2022年11月



過去に実施されたイベントの様子 (新型コロナウイルス発生前)

市内一周駅伝



はごろも祭り カチャーシー大会



返還後の跡地利用の取り組み

普天間飛行場返還後の跡地利用に向けた取り組み

「配置方針図」は、上位計画や現段階で推定される跡地の現状にもとづいて作成したものであり、土地利用や道路ルート・公園等の位置・範囲等は確定したものではありません。
「配置方針図」は今後の取組を踏まえて更新していくことを前提としています。



※土地利用の各ゾーンにはその他(敷地内)の緑が含まれています。
※旧集落跡、並松街道の往時のルートを参考として表しています。
※公共交通軸については、中部縦貫道路一体型を想定。また、導出部については、国道58号合流又は国道330号合流を想定

振興拠点ゾーン

～最先端の研究・ビジネスを生む沖縄振興コア～



都市拠点ゾーン

～鉄軌道等が通り、にぎわいのあるまち～



居住ゾーン

～緑豊かでゆとりのある居住環境～



普天間飛行場の跡地利用については、計画内容の具体化に向けた検討を進め、令和4年7月に「全体計画の中間取りまとめ(第2回)」を策定・公表しました。今後も地権者・県民・市民への気運醸成をはかりながら検討を継続し沖縄全体の振興に資する跡地利用計画策定へ繋げていきます。

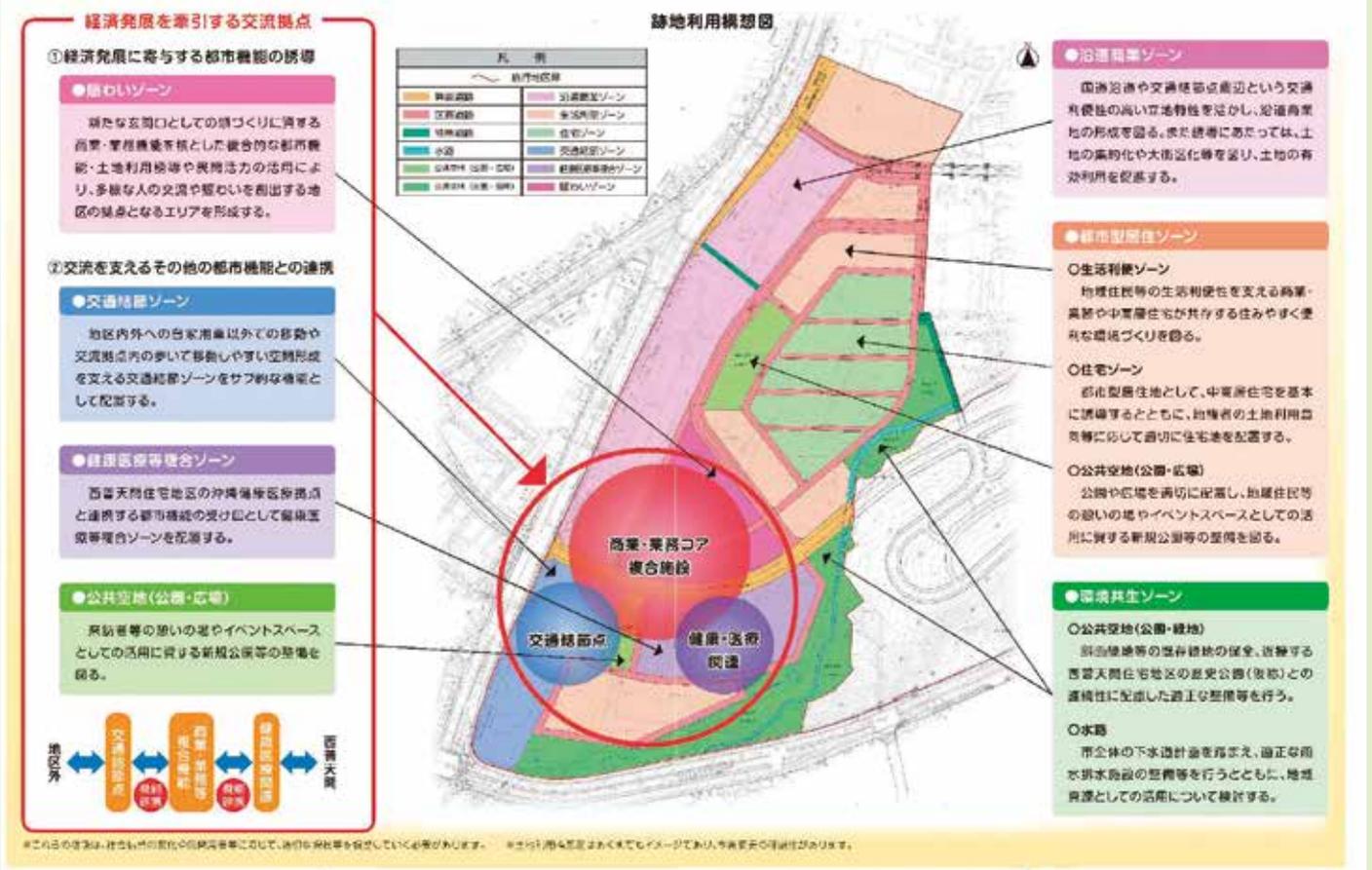
返還予定駐留軍用地における経済効果

◆直接経済効果：消費や投資等の経済取引により、個人・事業者等への支出が発生する効果

	整備による直接経済効果 単位：億円		活動による直接経済効果 単位：億円/年	
	返還後	返還前	返還後	倍率
キャンプ桑江	719	40	334	8倍
キャンプ瑞慶覧	1,938	109	1,061	10倍
普天間飛行場	5,027	120	3,866	32倍
牧港補給地区	3,143	202	2,564	13倍
那覇港湾施設	943	30	1,076	36倍
合計	11,770	501	8,900	18倍
整備による直接経済効果	返還後の施設・基盤整備(投資)による効果(公共・民間含む)			
活動による直接経済効果	返還前：地代収入、軍雇用者所得、米軍等への財・サービスの提供額、基地周辺整備費等、基地交付金 返還後：卸・小売業、飲食業、サービス業、その他産業の売上高、不動産(土地、住宅、事務所・店舗)賃貸額			
※整備による直接経済効果と活動による直接経済効果は、効果発現時期や単位が異なり、両者の合算は妥当ではない。 ・整備による直接経済効果：返還・引き渡し後からの一定期間を中心として時限的に発現する効果 ・活動による直接経済効果：一定程度、基盤整備等を終えたのちに徐々に発現していく効果				

沖縄県HP「駐留軍用地跡地利用に伴う経済波及効果等に関する検討調査(平成27年1月30日公表)」より

インダストリアル・コリドー南側返還後の跡地利用に向けた取り組み



出典：跡地利用基本構想（令和3年度策定）

インダストリアル・コリドー南側部分（約25ha）は、令和6年度の返還予定に向け、平成28年度から段階的に跡地利用計画の具体化を進め、令和3年度に跡地利用構想を策定しました。『新たな交流と活力を生み出す“玄関口”～交流によって、宜野湾市の発展を牽引するまち～』を将来像に掲げ、「交流」をキーワードに跡地利用を目指しております。

普天間未来基金

普天間未来基金のページはこちらから→



基金設置の趣旨



駐留軍用地（普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧）の返還後の跡地利用については、本市も多額の財政支出が必要となります。そこで、駐留軍用地の返還後を見据えた取り組みを進めるとともに、跡地利用に伴う将来の財政需要への備えと、基地跡地というフィールドにおいて活躍する未来を担う人材育成などに活用するため、「普天間未来基金」を創設しました。普天間未来基金は皆様からいただいた寄附金を積み立て、事業に活用してまいります。

← 令和4年度 宜野湾市中学生語学研修の様子

寄附の種類・方法

〈寄附の種類〉

- ① 宜野湾市ふるさと応援寄附
 - ※ただし、ふるさと納税は、寄附者が寄附の使い道を指定できることになっているため、普天間未来基金に寄附される場合には、「基地跡地利用の推進に関する事業」を指定してください。
- ② 普天間未来寄附（一般寄附）

〈寄附の方法〉

- ふるさと応援寄附の場合
 - ・ インターネット（パソコン、携帯）からの申込み
 - ・ 役所窓口（企画政策課）にて申込み
 - 企業等による寄附の場合
 - ・ 役所窓口（基地跡地推進課）にて申込み
- (ふるさと応援寄附)



「普天間飛行場返還問題」 宜野湾市の取り組み

日米間の動き等 〔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>◆2022年10月1日～14日 普天間飛行場に所在する回転翼機及びティルト・ローター機等の沖縄県外への訓練移転（16回目）</p> <p>◆2022年11月10日～19日 普天間飛行場に所在する回転翼機及びティルト・ローター機等の沖縄県外への訓練移転（17回目）</p> <p>◆2023年2月16日～3月12日 普天間飛行場に所在する回転翼機及びティルト・ローター機等の沖縄県外への訓練移転（18回目）</p>	<p>◆2022年4月12日 「普天間飛行場全面返還合意から26年を迎えて」市長コメント発表</p> <p>◆2022年4月18～20日 「普天間飛行場の一日も早い封鎖・返還及び速やかな運用停止の実現並びに基地跡地利用の推進について」要請</p> <p>◆2022年5月15日 岸田内閣総理大臣による基地視察</p> <p>◆2022年8月13日 「沖縄国際大学への米軍ヘリ墜落事故から18年」市長コメント発表</p> <p>◆2022年8月17日 「有機フッ素化合物（PFOS及びPFOA）に関する米軍基地内への立入調査について」要請</p> <p>◆2022年9月15日 岡田内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策）による基地視察</p> <p>◆2022年9月28日 浜田防衛大臣による基地視察</p> <p>◆2022年11月30日～12月1日 「普天間飛行場の一日も早い閉鎖・返還及び速やかな運用停止の実現並びに基地跡地利用の推進について」要請 「有機フッ素化合物に関する対策の実施について」要請</p> <p>◆2022年12月4日 松野内閣官房長官による基地視察</p> <p>◆2023年2月15日 第13回普天間飛行場負担軽減推進会議作業部会</p>	<p>◆2019年9月27日 普天間飛行場の危険性除去のための米軍基地キャンプ・シュワブ辺野古崎への移設促進を求める意見書</p> <p>◆2022年11月25日 有機フッ素化合物PFOS及びPFOA汚染の対策を求める意見書</p> <p>◆2022年12月23日 駐留軍関係離職者等臨時措置法の有効期限延長に関する意見書</p>



宜野湾市 基地政策部 基地渉外課

TEL:098-893-4411（内線：5212） E-mail:Kichi02@city.ginowan.okinawa.jp