

海兵隊航空基地  
普天間飛行場問題の早期解決について  
(要 請 書)

2008年7月

日 本 国  
沖 縄 県 宜 野 湾 市

宣 基 涉 第 22号  
2008年 7月28日

米太平洋軍総司令官 ティモシー・J・キーティング海軍大将  
Commander,U.S.pacific Command  
ADMIRAL TIMOTHY J.KEATING,  
米太平洋軍海兵隊司令官 ジョン・F・グッドマン中将  
Commandar,US,Marine Corps Forces,  
Pacific Marine Corps Lieutenant General John F. Goodman 殿

日本国 沖縄県  
宜野湾市長 伊波 洋一

### 海兵隊航空基地普天間飛行場の危険性除去および早期返還について(要請)

宜野湾市の中央に位置する米軍海兵隊航空基地普天間飛行場から派生する懸案事項の解決について、貴殿がご尽力いただていることに感謝いたします。

普天間飛行場は沖縄戦以来63年にわたり米軍施設として使用されていますが、施設は住民地域とフェンスを隔てて接しており、多くの危険を伴う状況になっております。その危険性故に1996年のSACO合意に加えて2006年の在日米軍再編協議でも全面返還が合意されました。

しかし、1996年に2万回だった年間離発着回数が2003年には3万回に増え、危険性は限界に達し、ついに2004年8月には市内の沖縄国際大学本館へ米軍大型ヘリCH-53Dヘリが墜落炎上する大惨事も起きました。しかしながら、今でも毎日のように早朝から深夜まで市内住宅地上空での頻繁な旋回飛行訓練が繰り返され、航空機騒音による生活被害と墜落の危険性が放置され続けております。

市内住宅地上空での飛行訓練や深夜飛行などによる市民生活の破壊により、毎日のように市民から悲鳴に近い訴えや苦情が本市に寄せられています。(別添資料1、2007年度195件)

また、本市が2006年9月6日付で「普天間飛行場の危険な運用実態の改善について」の要請と質疑の文書を送付した際には、太平洋海兵隊司令官グッドマン中將から直接に、次の2006年12月19日付の回答をいただき感謝いたします。

(グッドマン中將からの回答)

ほかの国内外の米軍航空施設や軍事施設と同様に、建設当初は人口が少なかった普

天間飛行場周辺でも開発に伴い人口が増加し、通常の飛行運用がチャレンジング(困難な、課題の多い)なものになっています。日本政府と協力し、沖縄県内での普天間飛行場代替施設建設を進めておりますが、代替施設が完成するまでは、普天間飛行場で安全に運用できると確信しています。我々は、周辺地域住民の懸念に対しては、細心の注意を払っています。普天間飛行場でのヘリコプターパターンからのアプローチや離陸ルートは、可能な場合は、学校や文化施設の上空を避けるように特別に設定されています。普天間のパイロットは、これらのルートについて指導を受けており、また、その(ルートが設定されている)理由についても知らされています。パイロットは、可能な場合はいつでも、学校、病院、文化施設の上空を避けるよう飛んでいます。

・・・(省略)

私が指揮するすべての部隊は、安全且つ効果的な運用を確保するために策定された法律や基準的な運用手続きを厳格に遵守することを、私が保証致します。署名 ジョン・F・グッドマン 米国海兵隊、中将 (以上)

本市としては、米太平洋海兵隊司令官グッドマン中将からの回答について、この一年半の間慎重に検討してまいりました。

その検討の結果、現行の普天間飛行場は米海軍の航空機運用安全基準に著しく違反しており、予想される航空機事故等で多くの市民の生命と財産が失われる状況であることが明らかになりました。

市民の平穏な暮らしと地域の安全を守る責任がある宜野湾市長として現行の運用を放置することはできないので、以下に、固定翼機と回転翼機(ヘリコプター)に区分して、問題点を指摘して普天間飛行場運用停止を求めます。

#### 1. 普天間飛行場での固定翼機の運用停止について

市では米海軍が運用する航空施設整合利用ゾーン(AICUZ)プログラムによる普天間飛行場の安全性評価に加えて、昨年に入手した「海兵隊航空基地普天間マスタープラン」におけるクリアゾーン設定と飛行パターン、飛行経路について分析をしてきました。

海兵隊航空基地普天間マスタープランでは、(軍事航空施設の)1. 運用上の制約について、a. 航空施設整合利用ゾーン(AICUZ)、b. 航空機事故可能性ゾーン(APZ)、c. 航空施設安全クリアランス、の3つの基準を記述している。

a. 航空施設整合利用ゾーン(AICUZ)調査は、海外基地における航空運用のために行うことができるかもしれないが、必要条件ではない。(と記述されてい

る)

b .航空機事故可能性ゾーン( A P Z )は、米国内の航空基地では設定されるが、国外の軍事施設には適用されない。(と記述されている)

c . 航空施設安全クリアランスは、普天間飛行場に適用される基準である。

普天間飛行場のクリアゾーンは、滑走路中心線の両側と、滑走路両端から伸びる部分に設定されており、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。クリアゾーンは、滑走路の両端から続く台形型のスペースで、滑走路端の幅が1,500フィート(457.2メートル)、クリアゾーン端の幅が2,312フィート(704.7メートル)、滑走路端からクリアゾーン端までは、3,000フィート(914.4メートル)。このクリアゾーン内は開発が制限されるエリアである。航空施設と整合がとれる望ましい土地利用は、[別添資料2(G-2)]に規定している。クリアゾーンを越えて、航行上潜在的な障害になるものと思われる、傾斜のある空間[別添資料3(図D-4)]を設定、このスペースでは建物等の高さに関係する。(中略)クリアゾーンでの各違反事項の免責については、[別添資料4(G-3)]に記載されている。(と記述されている)

続いて記述されている 2 . 社会文化的な制約の a . 住宅地の侵害(Encroachment)では、

建 物 沖縄では、不動産所有者に対して、[別添資料3(図D-4)]にあるクリアランス表面(clearance)にかかる建物の建設を禁ずる法律はない。例えば、過去にそのような建物が建設されたが、結果的に買い取られて倒壊された。日本の伝統的価値観から、ほとんどの地主は(意図的に飛行障害となる建物を建てるといふ)行為を差し控えるものだが、似たような事例がまた起こる可能性は否定できない、と記述しています。

以上の記述をみていると、普天間飛行場ではクリアゾーンが確保され、傾斜のある空間[別添資料3(図D-4)]にも問題なく、米海軍の運用基準を満たしているかのように見えます。

しかし、実態は、まったく違います。その理由は、普天間飛行場のクリアゾーンは、(別添資料5)図のとおり大きく基地施設外に張り出し、多くの民間施設や公共施設が入っているからです。

クリアゾーン内に入っているのは、市立普天間第二小学校、新城児童センター、など公共施設や保育所、医院などが18施設、住宅が814棟、地域内の住民人口

が3,611人に達しています。

このような状態の普天間飛行場では、固定翼機として、頻繁なKC130空中給油機の離発着訓練や嘉手納基地所属のP3C対潜哨戒機、MC130空軍特殊作戦機の頻繁な離発着訓練が繰り返されています。さらに、F18ホーネット戦闘機が頻繁に飛来し、嘉手納基地所属のKC135空中給油機や外来のC5Aギヤラクシー大型輸送機も飛来します。

クリアゾーンが確保されていない現在の普天間飛行場は、離発着時に墜落事故など重大な事故が起これば、多くの住民犠牲者を出す悲惨な事態となる恐れがあります。

つきましては、「基準的な運用手続きを厳格に遵守することを、私が保証致します」とした、2006年12月19日付の米太平洋海兵隊司令官ジョン・F・グットマン中将からの回答書に基づき、普天間飛行場の航空施設安全クリアランスを再度点検し、現状のままの普天間飛行場における固定翼機の飛行運用を直ちに停止するよう要求いたします。

## 2. 普天間飛行場における回転翼機（ヘリコプター）の運用停止について

2004年8月13日に起こった市内の沖縄国際大学本館を大破させた米軍CH-53Dヘリの墜落事故は、宜野湾市民及び沖縄県民へ大きな不安とこれまでにない恐怖心を与え、沖縄国際大学及び周辺地域へ物的損害と計り知れない精神的被害を与え、一歩間違えれば多数の死傷者が出てもおかしくない大事故でした。

市民の生命及び財産を守る市長として、日常的に市域の住宅地上空で頻繁に軍用機が旋回訓練を繰り返しているのは、如何なる理由であれ認めることはできません。

早朝から深夜まで市内全域でヘリ等の米軍用機が旋回飛行訓練を繰り返していることで、赤ちゃんから高齢者まで市民は激しい騒音で良好な生活を破壊されるだけでなく、騒音による身体的な苦痛や墜落するのではないかという心理的な不安のなかで暮らしています。

普天間飛行場については、2002年10月29日に宜野湾市民からなる原告団が飛行停止と損害賠償を求めて提訴し、6年にわたり審理されてきました。2008年

6月26日の判決で那覇地裁は国側に対し、立地条件が劣悪で多数の米軍機が離発着することにより普天間飛行場周辺住民に航空機騒音による影響をあたえることは避けられない状況にあるとして、原告への違法な権利侵害ないし法益侵害を認め、

国に設置又は管理の瑕疵があるとし、日本政府に総額1億4,000万円の賠償支払いを命じました。

住宅地の上空を毎日何十回も軍用機が旋回飛行訓練することは、米本国ではあり得ないことです。このような状況をご理解いただき、普天間飛行場のヘリ基地としての運用の中止と飛行の全面的停止について特段の取り組みと配慮を要請します。

### 3. 普天間飛行場にかかる日米合同委員会合意事項の遵守について

普天間飛行場については、1996年3月28日に日米政府間で「普天間飛行場における航空機騒音規制措置」（別添資料6）が合意されております。

合意された措置事項として、

- a 進入およ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。
- d 普天間飛行場の場周経路内で着陸訓練を行う航空機の数、訓練の所要に見合った最小限におさえる。
- 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、(省略)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の努力を払う。

等の12項目があります。

また、昨年2007年8月10日には、大学への米軍ヘリ墜落事故を受けて日米合同で検討された「普天間飛行場に係る場周経路の再検討及び更なる安全対策に関する報告書」（別添資料7）が発表され、ヘリ飛行訓練の場周経路と離着経路が示されました。

示されたヘリ飛行訓練の場周経路は、緊急時のオートローテーションによる帰還を想定した高度330メートル、滑走路から750メートルの距離の経路となっています。東側コースは多くが基地内に収まっていますが、西側コースは市立普天間中学校上空を含めて半分以上が住宅地上空となっています。

この西側旋回コースは1996年の返還合意後に市の反対を無視して、米海兵隊の一方的な通知により開始され今日に至っています。本市としては学校や公共施設と多くの住宅地上空を飛行する西側コースを認めることはできません。

西側コースは普天間中学校の上空に掛かり、1996年3月26日の措置合意aにも反しています。

特に、指摘しなければならないことは、昨年8月に示された東側の場周経路はまったく守られていないことです。東側コースは基地内で設定されていますが、ほとん

どの場合において基地施設外に大きくはみ出し、市民住宅地上空や市役所、商業施設上空を頻繁に飛行しています。

本市は東側コースの設定を容認していませんが、日米間での合意であるならば、海兵隊航空基地の回転翼機は、厳格に基地内の場周経路を守るべきです。民間地域にはみ出して飛行すべきではありません。

また、墜落事故後に回転翼機の飛行時間が午後 10 時から午後 11 時まで拡大されています。深夜の 11 時まで回転翼機が市内住宅地上空を飛行することは、市民の安眠を妨げ、平穏な市民生活を著しく破壊するものとなっています。1996 年 3 月 26 日の措置合意 g にも反しています。

つきまして、指揮下にある普天間海兵隊航空基地の回転翼機部隊に日米の合意を守り、基地内場周経路の厳守と午後 10 時以降の飛行禁止を命じていただくよう要求します。その上で、一日も早く海兵隊ヘリ部隊を日本国外の基地に分散移転するよう要求します。

#### 4 . 沖縄の海兵隊のグアム等への移転計画の早期実現について

2006 年 5 月 1 日の日米両政府による米軍再編合意において、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ような形で 2014 年までに沖縄からグアムに移転することが合意されています。2008 年 4 月のグアム統合軍事マスタープラン(ドラフト)の概要によると、海兵隊航空戦闘機能の移転では、グアムに常駐する回転翼機、固定翼機の運用、整備、管理のための施設が必要とされている。また、海兵隊は様々なタイプの飛行訓練を行う必要があるとされ、訓練地としてアンダーセン空軍基地、ノースウェストフィールド、などが検討中とされています。普天間飛行場の危険性を一日も早く除去するためにも普天間飛行場の海兵隊航空戦闘機能をより早く移して普天間ヘリ部隊を国外に移動させるよう要請します。

#### 5 . 普天間飛行場での環境管理基準の遵守について

米国内の軍事施設について、1978 年のカーター大統領による大統領命令 12088 b 号により原則的に連邦環境法が適用されるに至っていると承知しています。

域外軍事施設についても 1996 年の国防総省指令 4715 . 5 「海外米軍施設における環境規定遵守の管理」の指針により域外環境基準指針文書が策定され、各国毎の最終管理基準が策定されるに至っています。日本においては日本環境管理基準 (JEGS) が策定されています。

日米両政府は、2000年9月11日に「環境原則に関する共同発表」を行った。「日本国政府及び米国政府は、環境保護の重要性が高まっていることを認識する。この認識には、日米安保条約及びその関連取極に基づき合衆国軍隊が使用を許される施設及び区域並びに施設及び区域に隣接する地域社会における汚染の防止が含まれる。日米両政府の共通の目的は、施設および区域に隣接する地域住民並びに在日米軍関係者及びその家族の健康及び安全を確保することである。」と宣言し、管理基準について、「環境保護及び安全のための在日米軍による取り組みは、日米の関連法令のうちより厳しい基準を選択するとの基本的考えで作成される日本環境管理基準（JEGS）に従って行われる。その結果、在日米軍の環境基準は、一般的に、日本の関連法令上の基準を満たし又は上回るものとなる。」としています。

日本環境管理基準（JEGS）は、2001年10月に改訂され、「騒音」の章が削除されました。理由は、2000年3月15日付け国防総省4715.5-G「域外環境基本指針文書（OEBGD）」を取り入れたことによる。「域外環境基本指針文書（OEBGD）」から「騒音」の章が削除された理由は騒音について適用できる連邦法がないとしている。しかし、削除を勧告した域外環境基本指針文書検討委員会（OEBGD Review Committee）は、軍隊の服務規程や騒音に関するプログラム・ガイダンスにより、域外の国防総省施設における人間の健康や環境は保護されると判断した、と述べている。

プログラム・ガイダンスとしては、海軍作戦本部長指針11010.36B（OPNAVINST11010.36B）の航空施設整合利用ゾーンプログラム（Air Installallation Compatible Use Zone Program）がある。

軍隊の服務規程としては、海軍作戦本部長指針3071.7T「海軍一般飛行及び作業インストラクション」の第5章飛行規則5.5.1「民間人に与える不快感と私有財産への脅威」で「海軍軍用機の飛行は、地上にいる人間が感じる不快を最小限にするように行わなければならない。実際に人命を危険に晒さなくとも、飛行士がそのことに満足するだけでは不十分である。個々人自身と彼らの財産が危険に晒されていないと確信できるような飛行を行うよう、明確で特別な努力がなされるべきである。飛行により引き起こされる不安、極端な不快感、損害などの好ましくない影響という観点から以下の特別な制限を適用する」と述べている。

普天間飛行場では、クリアゾーンについて施設内については厳格に適用されているが、フェンスを隔てて施設に隣接する住民地域については、クリアゾーンの検証はされず、宜野湾市立普天間第二小学校や市立児童館、給油所、自治会事務所、多数の住宅などが存在しています。明らかに海軍の航空基地運用基準の違反ではないのか。

普天間飛行場は、日本環境管理基準が適用される固定的な施設であり、日本環境管理基準 1 - 1 1 に規定される免責対象施設とされているとも公表されていないことから、2000年9月の「環境原則に関する共同発表」や域外環境基本指針文書検討委員会の騒音の章の削除理由を勘案しても、現状の普天間飛行場の運用は停止すべきではないのか。明確な回答を求める。

## 最後に

これ以上、宜野湾市民の生命と財産が、普天間飛行場に起因する危険性に晒され続けてはなりません。米国では、良好な市民生活が軍事基地によって破壊されてはならないことは当然のことと思います。

つきましては、戦後60年以上も多大な基地負担を強いられてきた宜野湾市民の爆音被害をはじめとする基地被害の苦悩にご理解いただき、海兵隊航空基地普天間飛行場問題の早期解決に向けて迅速な回答を頂けるようお願いいたします。

地元の懸念に対する貴殿の迅速かつ建設的な対応は、宜野湾市民の最大の利益なるばかりでなく、米国が沖縄県民と良好な関係を築こうと誠実に向き合っていることを県民に訴える機会であると考えます。

**Petition Concerning**  
**U.S. Marine Corps Futenma Air Station, Okinawa**

**Submitted to**  
**the United States Pacific Command**  
**and**  
**the United States Marine Corps Forces, Pacific**  
**by**  
**Mayor Yoichi Iha**  
**and**  
**the City of Ginowan, Okinawa, Japan**

**July 2008**

**THE CITY OF GINOWAN**  
**1-1-1 NODAKE, GINOWAN CITY,**  
**OKINAWA, JAPAN 901-2710**

July 28, 2008

## Petition

Admiral Timothy J. Keating  
USN Commander, U.S. Pacific Command

Lieutenant General John F. Goodman  
Commander, U. S. Marine Corps Forces, Pacific

Dear Admiral Keating and Lieutenant General Goodman:

We appreciate your cooperation in resolving a number of concerns surrounding the existence of United States Marine Corps Futenma Air Station, located in the center of Ginowan City.

As I am sure you are aware, Futenma Air Station has been used as a U.S. military facility for sixty-three years since the Battle of Okinawa. Because this base is surrounded by residential areas in Ginowan, military operations at and from Futenma continue to put our citizens at risk. This clear danger was one of reasons that both governments of the United States and Japan agreed to return the Futenma base in its entirety to local people both under the 1996 Special Action Committee on Okinawa (SACO) decision and under the 2006 United States-Japan Roadmap for Realignment Implementation.

However, contrary to the intention of these agreements, the number of take-offs and landings by aircraft at Futenma had increased from 20,000 in 1996 to 30,000 in 2003, and eventually there was a U. S. Marine Corps CH-53D crash into the main administrative building of Okinawa International University. It exploded into flames, causing enormous damage to the community and the university. Even after this crash, aircraft belonging to the U.S. forces conduct frequent circular training flights within the city limits from early morning until midnight on a daily basis.

While the danger caused by such air operations remains unaddressed, the residents of Ginowan City suffer from aircraft noise and continue to live in fear of a next crash. As a result, Ginowan residents file their agonizing complaints and protests against US military operations with the Ginowan City

Government, claiming the disruption of their lives due to training flights over the city and midnight air operations from Futenma. [ 195 complaints in JFY 2007 (Enclosure 1) ]

Being impelled by such citizens' complaints, the Ginowan City Government made formal inquiries about air operations at Futenma to the top commander of the Marine Forces, Pacific. We greatly appreciate a reply from Lieutenant General John F. Goodman, dated December 19, 2006. (Enclosure 2)

**The following are excerpts from the letter by Lieutenant General Goodman:**

**“Like many airports and military installations in the United States and around the world that were originally built in less populated areas, development and population growth near Futenma Air Station has increased to the point where normal flight operations are challenging. While we work together with the government of Japan to complete the Futenma Replacement Facility on Okinawa, we remain confident in our ability to safely operate from the existing Futenma Air Station while the replacement facility is being constructed. We are extremely sensitive to the concerns of our neighbors in our local community. Our entry and exit routes from the helicopter pattern at Futenma are specifically designed to avoid over-flying the local schools and some cultural areas when possible. Our pilots operating at Futenma are instructed on these routes and the reasons behind them, and do a good job of avoiding over-flight of schools, hospitals, and cultural areas whenever possible.”**

**“I want to give you my personal assurance that all forces under my command will strictly follow the laws and standard operating procedures that are designed to ensure that our forces operate safely and effectively.”**

The Ginowan City Government has carefully reviewed this letter and been considering how we should respond to it for the last one and a half years since receiving it.

We have reached the conclusion that Futenma Air Station has profoundly violated US Navy safety standards for aircraft operations, which brought us to believe that Ginowan citizens and their properties are being unnecessarily exposed to grave potential danger by aircraft accidents including crashes.

As the mayor of Ginowan City, whose foremost responsibility is to provide safety and security to our residents, I cannot stand by and allow current military operations at Futenma to continue. Therefore, I would like to raise our

questions about operations of fixed-wing aircraft and helicopters respectively in the following, and demand that military operations at Futenma be terminated.

## 1. Fixed-Wing Aircraft

The Ginowan City Government has studied the Air Installations Compatible Use Zones (AICUZ) program (OPNAV INSTRUCTION 11010.36B) and reviewed safety at Futenma Air Station and in Ginowan City in light of this program. In addition to that, the city obtained the 1992 Futenma Master Plan last year and has analyzed airfield clear zones, flight patterns and flight routes established at Futenma Air Station in this master plan.

**The followings are excerpts from the Futenma Master Plan.**

### 1. Operational Constraints

#### a. Air Installations Compatible Use Zones

Although AICUZ studies may be prepared for U.S. airfield activities in foreign countries, it is not a requirement.....

#### b. Aircraft Accident Potential Zone

..... While established for military airfields in the United States, the APZ concept is not applied in foreign countries.

#### c. Airfield Safety Clearances

Airfield clear zones have been established at MCAS Futenma on either side of the runway centerline, and beyond the ends of the runway, to preclude vertical obstructions for arriving and departing aircraft. The clear zones at each end of the runway are trapezoidal in shape, with widths of 1,500 feet at the end of the runway and 2,312 feet at a distance of 3,000 feet beyond the end of the runway. These clear zones are development constraints. Suggested land use compatibility is provided in Appendix G-2. (Enclosure 3)

Beyond the clear zones, outwardly and upwardly sloping imaginary surface have been delineated to identify where there may be potential obstructions to navigation (Figure D-4) (Enclosure 4).....Existing airfield safety waivers for clear zone violations are found in Appendix G-3. (Enclosure 5)

### 2. Socio-Cultural Constraints

#### a. Encroachments

Building—There are no laws in Okinawa prohibiting the owners of properties beyond each end of the runway from erecting buildings which pierce the airfield clearance surfaces (Figure D-4) (Enclosure 4) extending over their property. In one instance such

**a building was constructed, and it had to be subsequently purchased and torn down. While cultural values in Japan usually cause most land owners to voluntarily refrain from such actions, it is possible that this could happen again.**

When people read the above mentioned, they might get the idea that Futenma Air Station strictly establishes clear zones at both ends of the runway, and once dismantled a high-rise building to secure the sloping imaginary surface (Figure D-4) (Enclosure 4), giving the impression that this facility meets operational standards for the US Navy.

The reality, however, is very different from what the Futenma Master Plan describes. The clear zones from the both ends of the runway largely extend, beyond its fence, to areas in Ginowan City, within which many private and public facilities are situated. (Enclosure 6)

Within the clear zones, there are 18 public facilities including the city-run Futenma Daini Elementary School, Aragusuku Child Center, nursery schools and clinics, as well as 814 private homes. Local population within the clear zones is 3,611.

Under these circumstances, aerial refueling aircraft KC130s, antisubmarine reconnaissance aircraft P3Cs and Air Force special operation aircraft MC130s from Kadena conduct frequent touch-and-go trainings at Futenma. Moreover, fighter jet FA18 Hornets make frequent landings at Futenma, and refueling aircraft KC135s from Kadena, and giant transportation airplane C5A Galaxies often come to Futenma Air Station.

If these fixed-wing aircraft should cause serious accidents including crashes during their approach or depart from Futenma Air Station whose clear zones are not cleared as aforementioned, there could be a fatal accident involving a number of Ginowan residents.

I would like to ask the U.S. Marine Corps to again verify aviation facility safety clearance of Futenma Air Station based on the reply from Lieutenant General John F. Goodman, then Commander, Marine Corps Forces Pacific, dated December 19, 2006, saying “I want to give you my personal assurance that all forces under my command will strictly follow the laws and standard operating procedures....”, and I would like to request that current air operations by

fixed-wing aircraft from Futenma be terminated immediately.

## 2. Rotary Aircraft (Helicopters)

On 13 August, 2004, a U.S. Marine Corps CH-53D helicopter crashed into the main administrative building of Okinawa International University. This crash caused irreparable damage to the building and other property in the neighborhood, and immeasurably traumatized surrounding communities. This accident, as traumatic as it was, through a stroke of luck, produced no injuries or casualties. But in a normal situation, the end result would have been much more tragic.

Since my priority, as the mayor of Ginowan City, is to protect lives and property of our residents, it is wholly unacceptable that military aircraft continuously circle over residential areas in Ginowan on a daily basis.

Frequent circular flights by military aircraft including helicopters throughout the city produce unbearable noise, and damage the quality of life for all the Ginowan citizens, from babies to the elderly. Not only the people of Ginowan are physically tormented by the noise, but they also lead their lives in a permanent state of anxiety about another crash.

About 400 plaintiffs filed a class action law suit against the Japanese Government and US forces, demanding suspension of aircraft flights from Futenma and asking for redress on October 29, 2002. After a six year deliberation, on June 26, 2008, the court ordered the government to pay about 140 million yen in compensation to the residents for physical harm resulting from the aircraft noise. The presiding judge determined that conditions of location for Futenma Air Station are poor, and it is unavoidable that noise caused by takeoffs and landings of many airplanes impact on the people living in areas surrounding Futenma Air Station. The court also acknowledged violations of rights and legal interests of the plaintiffs, as well as Japanese Government's shortcomings in constructing and managing USMC Futenma Air Station.

Numerous circular training flights over congested residential areas on a daily basis, as is done in Ginowan, is never allowed in the United States. I sincerely would like to ask you to understand these circumstances and request your

special consideration and undertakings regarding a halt to operating Futenma Air Station as a helicopter base and total elimination to the helicopter flights from Futenma.

### 3. Aircraft Noise Abatement Countermeasures at Futenma Air Station under the US-Japan Joint Committee

Concerning aircraft noise caused by air operations from Futenma, on March 28, 1996, US and Japanese governments concluded "Aircraft Noise Abatement Countermeasures at Futenma Air Station" under a subcommittee of the US-Japan Joint Committee (Enclosure 7)

I would like to quote three articles from the twelve countermeasures.

#### **(Noise Abatement Countermeasures at Futenma Air Station)**

**a. Airfield traffic pattern configuration, including entry and exit routes, should be designed to avoid over flight of densely populated areas, including schools and hospitals, as much as possible.**

**d. The number of aircraft conducting landing practice in the traffic pattern at Futenma Air Station should be held to the minimum consistent with training requirements.**

**g. Both flight and ground operations between the hours of 2200 and 0600 are limited to those considered necessary for US operational requirements. Night training flights are limited to the minimum required..... Unit Commanders will exert every effort to complete night flying operations as early as practical.**

In response to the 2004 helicopter crash, the Joint Committee examined causes of the accident and the possible measures to prevent the recurrence, and in August 2007, it released "Report on the Review of the Traffic Patterns and the Study of Possible Further Safety Measures Concerning Futenma Air Station." In this report, traffic patterns, approach/departure routes, and the areas US military helicopters use while training, are presented.

Two oval shaped corridors located on both sides (east and west) of the runway, 2,500 feet (about 750 meters) from the runway with 1,000 feet MSL, are helicopter traffic patterns of Futenma Air Station. From these traffic patterns, according to the Japanese Defense Ministry, helicopters land safely by autorotation in case of emergency. Most of the east traffic pattern is within the

established base limit, but over half of the west traffic pattern exceeds the base limit and falls into Ginowan communities where there are many buildings, such as private homes and the city-run Futenma Junior High School.

As for the west traffic pattern, about four months after the 1996 SACO agreement to close and return the Futenma base within five to seven years, the city government was informed by the Marine Corps that it had decided almost the same traffic pattern. In other words, this west traffic pattern remains unchanged despite both governments' efforts to review it. This traffic pattern is unacceptable for the city because they fly over local schools, public facilities, many private homes, and the city-run Futenma Junior High School. This pattern is a violation of the 1996 agreed countermeasure, Article a.

About the traffic patterns in this report, what we have to point out in particular is that helicopters from Futenma do not fly within the east traffic pattern, most of which is set within Futenma Air Station. Usually they greatly overstep the pattern, and fly over civilian areas. We often see the helicopters fly over residential areas, the city office and business district east of Futenma Air Station.

Although the city government does not recognize the east traffic pattern, it insists that the Marine Corps should at least follow the established east traffic pattern and not conduct training flights over Ginowan communities.

After the helicopter crash, operating hours for Futenma helicopters appear to have been extended until 23:00. Such late-night training flights gravely infringe upon the tranquility of the people of Ginowan. Frequent helicopter flights after 22:00 are clearly a violation of the 1996 agreed countermeasure, Article g.

Let me make note of the fact that the city government is requesting to suspend any aircraft flight from Futenma Air Station and sincerely desire the Marine helicopter squadrons be relocated to areas outside of Japan immediately. Having said that, I would like you to order the helicopter squadrons at Futenma to at least abide by what the US and Japanese governments agreed, and not to fly after 22:00, and not to fly over Ginowan communities.

#### 4. Okinawa Marines' relocation to Guam or other areas overseas

The US and Japanese Governments announced "United States –Japan Roadmap for Realignment Implementation" on May 1, 2006. This agreement states "approximately 8,000 Marine Expeditionary Force (MEF) personnel and their approximately 9,000 dependents will relocate from Okinawa to Guam by 2014, in a manner that maintains unit integrity."

In August 2008, Joint Guam Program Office under the US Navy released "Overview of the Draft Guam Joint Military Master Plan". This report says "The Marine Corps Aviation Combat Element will require operational, maintenance and administrative facilities to support permanently stationed or transient Marine Corps rotary and fixed wing aircraft on Guam." It also adds they are considering various sites for trainings, such as Andersen Air Force Base and Northwest Field, because "the Marine Corps has a requirement for a variety of types of aviation training." I would like to request that the Aviation Combat Element at Futenma Air Station be moved and the Futenma helicopter squadrons be relocated to areas outside of Japan in an expeditious manner in order to immediately eliminate the danger posed by military operations from Futenma.

#### 5. Environment Management Standards at Futenma Air Station

I understand that President Carter issued the Executive Order 12088 in 1978 that the Federal Environmental Law be applied in military facilities in the United States.

As you are aware, as for US military facilities outside of the United States, on the ground of the Department of Defense Instruction No. 4715.5 "Management of Environmental Compliance at Overseas Installations" in 1996, the Overseas Environmental Baseline Guidance Document (OEGDB) was made, based on which, Final Environmental Governing Standards was decided for each host nation. In Japan, Japan Environmental Governing Standards (JEGS) was enacted. Both the United States and Japanese Governments concluded to follow Japanese Environment Governing Standards.

On September 11, 2000, both governments announced "Joint Statement of Environmental Principles". In this statement, it is said that "The Government of

the United States (“USG”) and the Government of Japan (“GOJ”) recognize the increasing importance of protecting the environment. This recognition includes preventing pollution on facilities and areas the use of which is granted to the U.S. armed forces under the U.S.-Japan Security Treaty and its related arrangements (“facility and areas”), and in the communities adjacent to facilities and areas. Our common goal is to ensure the health and safety of residents in communities adjacent to facilities and areas, as well as the personnel of the U.S. armed forces in Japan (“USFJ”) and their dependants.

“Efforts by USFJ for environmental protection and safety are undertaken consistent with the Japan Environmental Governing Standards (“JEGS”) developed with the basic idea of selecting the more protective standards from relevant U.S. and Japanese laws and regulations. As a result, USFJ environmental standards generally meet or exceed those set by relevant laws and regulations of Japan.”

The Japanese Environmental Governing Standards (JEGS) was revised in 2001 and deleted a chapter about noise, in accordance with the revised OEBGD under the Department of Defense Instruction 4715. 5-G dated March 15, 2000. About the reason for the deletion of the noise chapter, the JEGS explains “The OEBGD Review Committee believed that since there are no Federal laws or regulatory provisions applying to noise emanation from military operations in the US or DOD installations in the US, and also because the OEBGD in its entirety does not apply to military operations overseas, it appeared to be a Chapter that could be deleted. The Review Committee believed that the Service regulations and program guidance for Noise were adequate to ensure protection of human health and the environment at DOD installations overseas.”

We believe one of the programs for guidance is the Air Installations Compatible Use Zones (AICUZ) program (OPNAV INSTRUCTION 11010.36B).

We also believe that one of the service regulations is OPNAVINST 3710.7T NATOPS GENERAL FLIGHT AND OPERATING INSTRUCTIONS. In this instruction (Chapter 5 Flight Rules, “5.5 REDUCING FLIGHT-RELATED DISTURBANCES”), it is stipulated as follows:

**5.5.1 Annoyance to Civilians and Endangering Private Property**

Flights of naval aircraft shall be conducted so that a minimum of annoyance is experienced by persons on the ground. It is not enough for the pilot to be satisfied that no person is actually endangered. Definite and particular effort shall be taken to fly in

**such a manner that individuals do not believe they or their property are endangered. The following specific restrictions apply in view of the particularly unfavorable effect of the fear, extreme annoyance, and damage that can be inflicted.**

Let me focus again on the clear zones from both ends of the runway at Futenma Air Station. Although the clear zones are strictly applied within the facility, there are parts of the clear zones, that exceed the boundary of Futenma Air Station and fall on the Ginowan areas, where the city-run Futenma Daini Elementary School, a city-run child center, a gas station, a community center, and a number of residences are located. And let me ask, do the US Navy and the Marine Corps disregard the significance of this fact and clearly violate the Navy air installation standards?

Because it is not officially announced that Futenma Air Station is a facility to be issued a waiver from the JEGS (Chapter 1-11) by the Department of Defense, we believe that the JEGS should be applicable to operations at Futenma Air Station. Taking into consideration “Joint Statement of Environmental Principles” in September 2000 and the grounds of the deletion of the chapter in the JEGS about noise, shouldn’t military operations from Futenma Air Station be terminated immediately? We request your clear response to these issues.

## Conclusion

We hope you understand that the citizens of Ginowan have already suffered enough from problems deriving from the disproportionate share of the burden of US military bases in Japan for over sixty years. We would like to implore you to act upon the urgent need for residents of Ginowan to be released from the constant fear, and disruption of normalcy, which Futenma Air Station inflicts on their lives.

This is our sincere desire to secure the quality of life for our citizens, as you desire to secure the quality of life for the people of the United States.

We believe that a swift and positive response to these concerns is not only in the best interests of the people of Ginowan, but will also help to convince the local population of your sincere wish to promote amicable relations between the United States and the local population.

Sincerely yours,

Yoichi Iha  
Mayor  
The City of Ginowan

**Enclosures:**

- 1. 195 complaints from citizens in JFY 2007**
- 2. Letter from Lieutenant General John F. Goodman**
- 3. Futenma Master Plan Appendix G-2**
- 4. Futenma Master Plan Figure D-4**
- 5. Futenma Master Plan Appendix G-3**
- 6. Futenma's clear zones and Ginowan City**
- 7. Aircraft Noise Abatement Countermeasures at Futenma Air Station**