

第6節

岩国飛行場滑走路沖合移設工事の開始

(平成9年3月27日)

....Outline....

昭和43年に発生した米軍機の九州大学構内への墜落事故などを背景として、昭和46年以降、岩国市などの岩国飛行場周辺の地方公共団体は、国に対して、同飛行場周辺における安全の確保と航空機騒音の緩和を図るため、同飛行場の滑走路の沖合移設を強く要望するようになった。このような状況を踏まえ、防衛施設庁は、昭和57年、防衛施設中央審議会に諮り、同飛行場の運用上、安全上及び騒音上の諸問題を解決し、米軍の駐留を円滑にするとともに、同飛行場の安定的使用を図るため、滑走路を東側（沖合）へ1,000m移設することが適当である旨の答申を受けた。これを受け、防衛施設庁は、昭和61年から環境影響基礎調査に着手し、平成8年度から仮設栈橋の製作が行われ、平成9年度から本格的に護岸工事に着手した。

● 背景

岩国飛行場は、昭和14年に旧海軍の岩国航空基地として開設され、昭和20年8月まで海軍岩国飛行隊が使用してきた。終戦後、同飛行場は、連合国軍によって接收され、英連邦空軍及び米空軍などの部隊が使用してきたが、昭和27年4月の旧安保条約の発効に伴い、「岩国飛行場」として米軍に提供された。当初は、米空軍、次いで米海軍によって使用され、昭和30年米海兵隊が使用することとなり、現在に至っている。また、昭和29年からは海上自衛隊が同飛行場を共同使用している。

岩国飛行場は、山口県岩国市のほぼ中央を流れる錦川の三角州に位置し、その面積は約570haである。飛行場施設として、長さ約2,440mの滑走路と、各種飛行場設備が整備されているほか、飛行艇の離着水のための水域と揚陸のための斜路が附帯している。

岩国飛行場の北側進入表面下には、「石油コンビナート等災害防止法」（昭和50年法律第84号）の規定による「石油コンビナート等特別防災区域」に指定された工場群があることから、同飛行場を離陸する航空機は離陸後1マイル（約1.852km）以内で旋回しなければならず、同飛行場は運用上及び安全の確保上大きな制約を受けている状況にあり、市街地に近接しているため航空機の騒音問題が深刻化していた。

さらには、昭和43年に発生した米軍機の九州大学構内への墜落事故などもあり、昭和

46年以降、地元の岩国市などは、国に対して同飛行場周辺における安全の確保と航空機騒音の緩和を図るため、同飛行場の滑走路の沖合移設を強く要望するようになった（第2章第1節参照）。

これを踏まえ、防衛施設庁は、昭和57年、防衛施設中央審議会に諮り、同飛行場の運用上、安全上及び騒音上の諸問題を解決し、米軍の駐留を円滑にするとともに、同飛行場の安定的使用を図るため、滑走路を東側（沖合）へ1,000m移設することが適当である旨の答申を受けるに至った。

● 防衛施設庁の取組

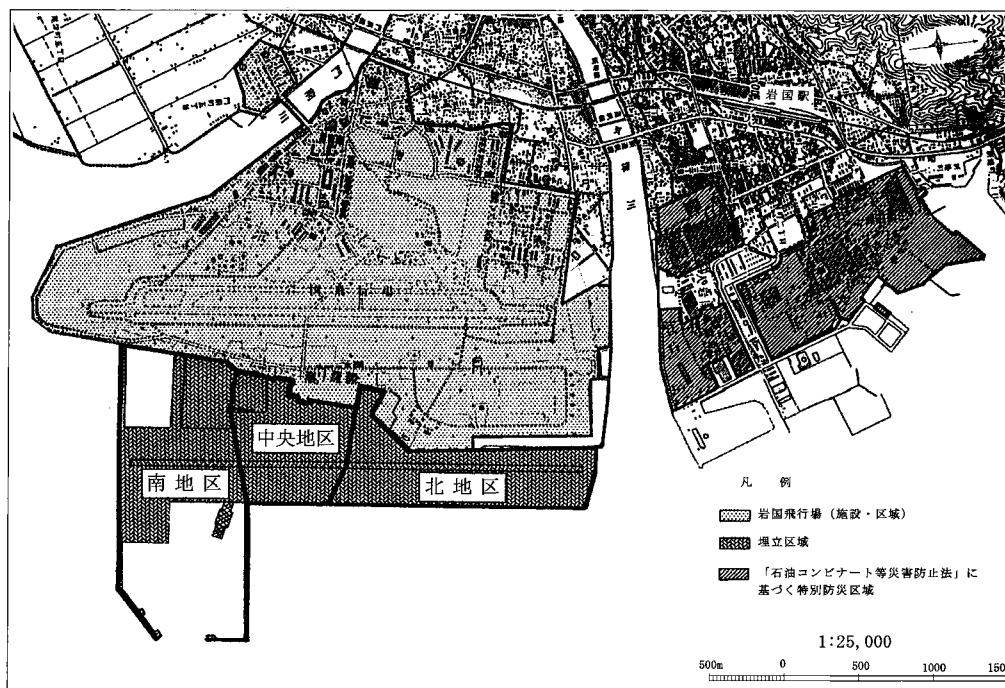
防衛施設庁は、岩国飛行場の滑走路の沖合移設を実施するため、昭和61年、環境影響基礎調査に着手するとともに、埋立予定地の一部において、後の地盤沈下の挙動及び沈下量を調査するための試験埋立（工法試験）を行い、昭和63年から観測を実施した。

また、平成元年基本設計を、平成3年埋立地に係る環境影響の予測評価をそれぞれ行い、平成5年実施設計に必要なボーリング調査及び土質試験を実施するとともに、「環境影響評価準備書」を作成し、平成6年同準備書の住民説明会を岩国市内で開催した。

この説明会は「建設省所管事業に係る環境影響評価実施要領」及び「山口県環境影響評価等指導要領」に基づき実施されたものであり、周辺住民に対し、滑走路移設のための埋立工事が環境に与える影響を説明したものである。

この説明会の模様は、新聞、テレビなどでも報道され、地元の滑走路移設事業に対する

岩国飛行場滑走路移設計画図



関心の高さが伺えた。

その後、平成7年にかけて、周辺住民や山口県知事からの意見を踏まえ、防衛施設庁は「環境影響評価書」を作成し、これを同年7月21日から同年8月21日にかけて縦覧に供した。

環境影響評価に係る手続が終了したことにより、岩国飛行場の滑走路の沖合移設事業は、平成8年度から仮設栈橋が作成され、平成9年度から本格的に護岸工事が着手された。

この事業の内容は、埋立区域の面積が約213ha（埋立土量約2,225万 m^3 ）、飛行場施設として滑走路（長さ2,440m、幅60m）及びそれに附帯する平行誘導路、連絡誘導路、航空灯火、航空保安無線施設などを整備し、関連する管理施設や係留施設などもあわせて整備しようとするものであった。

● 工事の概要

岩国飛行場の沖合移設のための工事は、護岸工事と埋立工事の二つからなる。

護岸工事においては、まず、サンドコンパクションパイル工法*による地盤改良を行い、その後、護岸の築造を行う。

埋立工事においては、護岸が概成した段階で、海上より土砂を搬入し、整地して埋立工事を完成させる。

なお、工事着工に先立ち、工事区域周辺は濁りの拡散を防止するため、汚濁防止膜で囲繞され、濁りの拡散が防止された。

この事業は、既設の施設の運用を可能な限り妨げないように工事区域を3工区に分割して実施されている。

また、埋立用の土砂として、山口県と岩国市が一体となって同県東部地域及び岩国市の活性化と住民の定住化を図るため行っている愛宕山地区の住宅市街地開発事業により発生する残土が利用されている。

防衛施設庁は、事業の実施に当たり、環境への影響をできるだけ少なくするように配慮し、大気質、水質、騒音及び振



移設事業開始前の岩国飛行場
(国土地理院撮影の空中写真（昭和56年撮影）)



移設事業開始後の岩国飛行場

* サンドコンパクションパイル工法：砂又は粘土からなる軟弱地盤に砂を圧入し、地盤を改良する工法をいう。

動について環境監視を実施し、必要に応じて環境保全対策を講じている。

このための具体的な監視計画については、部外の学識経験者を含む「環境監視委員会」の指導・助言を得て適切な環境監視計画を定め、監視基準を上回った場合には、原因を究明し適切な対応措置を講じることとしている。

加えて、魚介類の産卵、成育の場となっている藻場及び魚介類・鳥類等の生態系を維持する上で重要な役割を果たす干潟の保全についても留意しており、滑走路の沖合移設事業によって一部消滅することとなる藻場・干潟については、学識経験者からなる「藻場・干潟回復調査研究委員会」の指導・助言を得てその回復に努めることとしている。残存する藻場・干潟についても、その区域を明確にし、監視活動を行いその保全に努め、自然環境の維持にも配慮した事業となっている。

以上のように、岩国飛行場の滑走路の沖合移設事業は、多種・多様な配慮を行いながら完成に向けて鋭意進められている。

キーパーソン
の証言
18

岩国飛行場滑走路の移設着工について

旭興産株式会社代表取締役会長兼社長

(当時：岩国市長)

貴船 悦光氏



純白な布に包まれた投石用の礎石が、大きく弧を描いて埋め立て予定海面へ落下した瞬間、“ああ……これで長年にわたる岩国市民の悲願が成就されたのだ”との思いと、地元市長としての責任を果たし得たという満足感で体全体が震える思いでした。

顧みれば四半世紀にも及ぶ長い運動、陳情活動でありました。1968年に福岡市内の九州大学構内に米軍戦闘機が墜落した事故をきっかけに、岩国市議会が「米軍岩国基地移設要望決議」を採択し、以後岩国市民一体となって、官民挙げての岩国基地沖合移設運動が開始されました。

そして、1992年8月に、防衛施設庁が、滑走路を沖合1,000mに移設することを決定し、これを自民党国防三部会が承認し1993年度予算に事業調査工事費が計上され、ついに私達岩国市民の願いが認められ、以来諸調査工事を経て1997年（平成9年）6月1日起工式となったものでございます。

この岩国基地沖合移設運動は、当初より巨額な工事費を要する非現実的な構想と言わ

れながらも、徐々に政官界の多くの方々のご理解を賜ることとなりました。特に自民党国防三部会の先生方や自民党政調会国防担当スタッフの清水様並びに防衛施設庁の歴代の長官や職員の方々に温かい御指導と御協力をいただいたことが、今改めて思い出され、衷心より感謝申し上げるものでございます。

私は、日米安全保障条約で提供されている岩国基地の安定使用に協力することは地元自治体の長として、当然の責務と考えておりますが、その一方で地域住民の安心・安全の生活を確保することもまた重要な役目であります。その様な観点でこの滑走路沖合移設工事を見ると、色々な批判はあるとしてもベストな決定であったと確信を致しております。

これで、地域住民が墜落や騒音の被害からまぬがれ、周辺の工場地帯の安全操業も確保され、産業活動もより活性化され、岩国市の発展も図られるものと思います。

終わりに、この滑走路移設運動にご理解と御協力を賜りました全ての方々に、心よりの御礼を申し上げまして筆をおきます。

有難うございました。