

「米軍機オスプレイ配備の法的問題点と運用実態～日本国の主権と市民の安全は守られているのか～」

日 時 2013（平成 25）年 3 月 6 日  
場 所 日比谷図書文化館日比谷コンベンションホール  
講演者 新垣 勉（弁護士、沖縄弁護士会元会長）  
頼 和太郎（RIMPEACE 編集長）  
司 会 中村 晋輔（東京弁護士会人権擁護委員会委員）

---

（冒頭）

- ・東京弁護士会会長からの挨拶
- ・沖縄国際大学米軍ヘリ墜落DVDの上映  
（DVD上映終了）

司 会 「それでは、次のプログラムにいきたいと思います。次は、沖縄弁護士会会員の  
新垣勉弁護士より、オスプレイ配備を巡る日米地位協定等の法的な問題点に  
関して、ご講演をいただきます。新垣弁護士は、普天間基地爆音訴訟の弁護団  
長を務められており、米軍人、軍属犯罪被害者の救援かつ、救済活動をされる  
など、米軍基地被害救済に積極的に取り組まれておられます。新垣先生、よろ  
しく願いいたします。」

新垣氏 「東京でオスプレイに関する法的問題について、お話をしてくれと依頼をされ  
まして、ほんとに光栄に思っています。沖縄では、オスプレイの問題は、全県  
民が強い関心を持っている問題ですけれども、本土においては、なかなか、国  
民の関心を集めにくい状況があるんじゃないかと思ったりしているところ  
です。東京弁護士会が、特に、オスプレイの軍事的な側面だけではなくて、法的  
な問題について注目をしながら、市民の皆さんに問題点を明らかにしようとし  
ている点については、ほんとに弁護士として、また沖縄に住む者として、非常  
に感謝をしている次第です。

今日は、時間が限られておりますので、特にオスプレイの法的問題について、  
中心にお話をさせていただきたいと思います。パワーポイントを用意してあり  
ますので、パワーポイントの画面を見ながら、皆さんが理解しやすいようにお  
話をしたいと思いますので、よろしく願いします。

※琉球新報社提供 2013. 1. 26 朝刊特集面 1 面の画像 略

まず、これは琉球新報の一面です。

## 全市町村・県議会参加 東京要請行動・反対集会



出典：沖縄タイムス社提供 2013.1.28 朝刊 1面・31面見開き

それから、これが沖縄タイムスの両面開きの写真です。今手元に、実物を持っておりますけれども、これが琉球新報の一面です。裏を見ていただきますとこのようになっています。同じく沖縄タイムス。これは両面開きです。この新聞を見ておわかりいただけるように、もはや沖縄では「県民総ぐるみ」といって過言でないぐらい、このオスプレイ問題に対する関心が高まっています。昨年7月に、各県内の団体が集まって、オスプレイに反対をする沖縄県民大会実行委員会が結成をされました。そして、昨年9月に県民大会を開催し、10万人余の県民が参加をいたしました。この新聞を皆さんにご紹介するのは、実は沖縄の世論が、かつて、容認派と反対派に分かれていた現状が、様変わりしているということを、ぜひ皆さんに知っていただきたいからです。今年の1月27日に、実行委員会の代表、さらに、41市町村の首長、議会の議長、県議会の与野党議員、婦人団体、それから商工団体も含めて、140名という代表団が上京して、「建白書」を総理大臣に提出いたしました。

## 建白書

とくに米軍普天間基地は市街地の真ん中に居座り続け、県民の生命・財産を脅かしている世界一危険な飛行場であり、日米両政府もそのことを認識しているはずである。

このような危険な飛行場に、開発段階から事故を繰り返し、多数にのぼる死者をだしている危険なオスプレイを配備することは、沖縄県民に対する「差別」以外なにもものでもない。現に米本国やハワイにおいては、騒音に対する住民への考慮などにより訓練が中止されている。

これは、その中の一文ですけれども、なぜ沖縄県民がこの問題に強い関心を持っているのかが端的に表れていると思います。普天間基地が「世界一危険な基地」であることを日米両政府とも充分認識をしている。そうであるにも関わらず、危険なオスプレイを配備している。ここに怒りの原点があり、日本政府の対応は、沖縄に対する差別以外のなにもものでもないということが、この建白書に書かれています。単に政府に要請をするという域を越えて、国に対して意見を申し上げるという意味で、「建白書」という表現が使われていますが、これも今の沖縄の状況を端的に示すものだと思います。それから、もう一つ象徴的なのは、共同代表である翁長那覇市長の次の発言です。

## 翁長那覇市長の発言 (1・28)

沖縄県民は目覚めた。日本に復帰しても基地を押しつけられ、基本的人権は踏みにじられ、今回のオスプレイ強行配備に怒りは頂点だ。米軍基地は経済発展の最大の阻害要因。安倍首相は日本を取り戻すというが、この中に沖縄は入っているのか。沖縄には今まで通り、日米同盟、日本の安全保障のほとんどを押しつけておいて、日本を取り戻すことはできない。今、大きな事故が発生したら(日米安保は)吹っ飛んでしまう。日本国民全体で考えるべきだ。残念ながら、私はあらためてこう言いたい。沖縄が日本に甘えているのでしょうか。日本が沖縄に甘えているのでしょうか。(沖縄タイムス)

出典：沖縄タイムス社提供 2013.1.28 3面

アンダーラインを引いておりますけれども、この翁長市長というのは、1999年に、当時の稲嶺県知事が普天間の代替施設を沖縄県の辺野古に移設することにつき容認発表をしたときに、自由民主党の県連幹事長として同席をしていた方です。沖縄では保守市長というふうに呼んでおりますけれども。この翁長那覇市長がこういう発言をする状況があります。一つは、経済発展の最大の阻害要因だという認識を、保守の代表的な方も持つに至っている点が重要です。かつて、沖縄は米軍基地経済が必要だということで、経済的な要因で米軍基地を容認している人が多いというふうに言われましたけれども、もはや、そういう状況を脱して、米軍基地はむしろ経済発展の阻害要因だという認識で、共通認識として固まってきていることを示すものです。もうひとつは、沖縄に米軍基地を押し付け、日本の安全保障を削っていることに対する強い怒りです。この翁長市長の発言は、今の沖縄の状況を非常に象徴的に示しているものだと、言えるかと思います。

次に、オスプレイ問題についての法的な問題を考えるときに、まず、思い浮かぶのが事前協議の問題です。

## 事前協議とオスプレイ配備

- \* 岸・ハーター交換公文(1960・1)での合意
  - ・ 配置における重要な変更
  - ・ 装備における重要な変更
  - ・ 戦闘作戦行動のための基地使用
- \* 事前協議の虚偽性
  - ・ 核持ち込みのための仕組み
  - ・ 対米従属の下での国民の目を欺く仕組み

皆さん、ご存知だと思いますけれども、「事前協議」というのは、安保条約を締結するとき、核配備を容認するしくみとして、事前協議という制度が導入をされました。事前協議というのは、日米両政府が、配置における重要な変更、装備における重要な変更、それから、戦闘作戦行動のための基地使用をする場合には、日米両政府で事前に協議をして行う、こういう合意であります。しかし、その実態は、アメリカの要求を巧みに日本が受け入れる、一つの仕組みとして合意されたということが、「核持ち込み」疑惑解明の経緯のなかで明らかになりました。そこで事前協議との関係で、オスプレイの配備について、問題が起きないかということまず考えてみたいと思います。しかし、配置における重要な変更というのは、一個師団、約 8000 名から 12000 名ぐらいの間で一個師団が編成をされていますので、そのぐらいの規模のものでないと配置における重要な変更にならないと言われていきますので、これにはなかなか該当しない。それから、装備における重要な変更というのは、主に、これまで外交文書等で説明をされていた経緯を見ますと、核持ち込みに関することを念頭に置いた変更だといわれていますので、CH-46E から、オスプレイに変更するのは、装備の変更ではありますけど、なかなかこれにも該当しない。と言うこととなりますと、この事前協議でオスプレイの問題を、政治的にも、法的な問題としても指摘するというのはなかなか難しかろうと、こういうふうに思います。この事前協議というのは、あくまでも、米軍のさまざまな駐留における要請を受け入れるための仕組みとして導入された性格のものでありますので、なかなかこの事前協議でストップをかけるというのは難しい状況にある、こういうふうに見えるかと思えます。

それから、オスプレイ配備の問題は主に、海兵隊の前方展開能力に関する問題ですけれども、今日はいあまり軍事的な点を申し上げる機会ではありませんので、ここではこの問題についてはさらっと流しておきたいと思います。

## 米軍の「変革」戦略の下での配備

- \* 米軍の最大の特徴 ⇒ 遠征能力  
(遠隔地へ兵力を投射する能力)
- \* 補完(限界克服) ⇒ 前方展開態勢の構築
  - ・ 即応性の向上
  - ・ アメリカのコミットメントへの信頼性の増大
  - ・ 抑止力の向上
- \* オスプレイ配備の意味 ⇒ 前方展開態勢の強化

従来からよく言われておりますのは、世界にはいろんな軍隊がたくさんありますけれども、米軍の最大の特徴はこの遠征能力、つまり外国に出向いて行って戦闘を展開する、こういう能力だといわれています。そしてこの遠征能力のポイントが、ここに書いてある3点だというふうに言われています。いずれもグアム配備等で話が出るかもしれませんが、この遠征能力というだけで、沖縄配備を正当化できない状況が生まれているということがよく言われています。

## 海兵隊の役割

- \* 任務 ⇒ 海外での上陸作戦・海上基地の奪取・防衛（5063条：合衆国海兵隊 構成と機能）  
（陸海空軍と異なり合衆国防衛・領土防衛は任務とされていない）
- ・ 海外配備は日本だけ
- ・ 海兵隊は、日本の防衛には充てられない  
（1982：ワインバーガー国防長官発言）
- ・ 日本 ⇒ 第31海兵遠征部隊駐留

これも海兵隊の役割であります。この辺はもう、軍事力の問題をどう評価するかという問題ですので、少し端折りますけれども、

## 戦略的転換

- \* 2005・10 「日米同盟：未来のための再編と変革」
- \* 2006・5 「在日米軍再編実施のためのロードマップ」（兵士8000人・家族9000人が沖縄⇒グアムへ）
- \* 2006・7 「グアム統合軍事開発計画」
- \* 2012・1 「世界における米国の指導性の堅持：21世紀の国防優先事項」で「戦略的転換点にある」と表明（オバマ大統領）

グアム配備との関係で、非常に沖縄で注目をされているのが、この米軍における世界的な戦略転換の問題です。この中で、グアムへの海兵隊の一部移転の問題が指摘をされているのは、ご存じのことと思います。

それでは、ここからオスプレイ配備に関する法的問題に移ります。皆さんも新聞で、「環境レビュー」、あるいは「環境審査」という言葉をよくお聞きにな

っていると思います。米軍が、オスプレイを県内に配備するにあたって、環境レビューを作成して公表をしたということで、この環境レビューの存在が非常に注目を集めているわけです。これはインターネットで入手できます。この環境レビューというのは、よく誤解をされますけれども、「環境影響評価書」とは性格が異なります。アメリカの場合には、NEPA という環境保護法、あるいは国家環境政策法というふうに訳されていますけれども、それに基づいて、民間も米軍も、同じように環境を保護する義務があるということで、厳しい環境規制をしています。この NEPA の下でアメリカ大統領が、軍隊に対して、環境保護に関する指令を発したのが、12114 号という大統領命令です。

## 環境レビュー(環境審査)の意味

### \* 環境保護法・大統領命令第12114号

「連邦政府による主要な行動による海外での環境への影響」

### \* 環境影響評価に基づく訓練計画変更

- ・カラウパパ空港(モロカイ島)⇒ 考古学資源(遺跡)への悪影響
- ・ウポル空港(ハワイ島)⇒ 考古学資源(初代国王の誕生地、最古遺跡)への悪影響
- ・ニューメキシコ州⇒ 先住民居住区への悪影響

これは、米軍が海外に展開をするときに、米軍の主要な行動によって、海外で環境への悪影響を与えてはいけない、ということで、この大統領命令に基づいて、外国へ展開する米軍は、一定の環境影響評価をする、ということが義務付けられています。そのために米軍は、オスプレイ配備に先だって、この大統領命令に基づく環境レビューというのを作成しているのです。この環境レビューと、環境影響評価との違いはいくつかありますけれども、最も基本的なのは、この環境レビューというのは、環境に対してどのような影響を及ぼすのかということを中心に作成をされるものです。ところが、環境影響評価書というのは、その環境への悪影響をなくすために、どういう方策を取らなければいけないのかということを書きます。ですから、アメリカの環境影響評価書では、ゼロ・オプション、つまり環境に悪影響を及ぼさないために当該政策を取らないというゼロ・オプションまで、環境影響評価書には記載をしますけれども、この環境レビューのなかには、その悪影響に対する対策というのは、必ずしも記載をされないのです。ですから、今回発表された環境レビューは、オスプレイ配備

に伴って、どういう環境への影響が出るかという点だけを取り出して、記述したものとなっています。このような性格の文書ですから、その悪影響をどういうふう回避をするのか、あるいは、その悪影響が出るのであれば、どういう対処行動を取らなければいけないかというところまでは、環境レビューには記載してないのです。この環境レビューは、マスコミ対策としては頻繁に使われています。一言で言うと、オスプレイを配備しても、環境への悪影響はなんら生じない、という形で、この環境レビューは利用されています。ところが、アメリカが国内でオスプレイを配備するときには、単に環境レビューだけでは済みません。NEPAの法制度の下で、きちっとした環境影響評価書を作成しなければいけなくなります。その例が、次の事例です。

※オスプレイ訓練中止したハワイの2空港（カラウパパ空港・ウポル空港）  
の図 略

これは、ハワイへのオスプレイ配備を前提として作成された環境影響評価書の説明のために使われている図ですけれども、米軍は、ホノルルにあるカネオヘ・ベイ基地に、オスプレイを配備しようとして計画しました。そのために、オスプレイの訓練場所である何カ所かで環境影響評価を行いました。一つがカラウパパ空港、もう一つがウポル空港です。環境影響評価を行ったところ、この2カ所の空港について、考古学資源、古い歴史的な遺跡があるんですけれども、そこへ悪影響を与えるということで、オスプレイの訓練が中止をされました。つまり、アメリカ国内における、この環境影響評価書というのは、悪影響を及ぼす場合には、それを回避するための手立てを講じることが必要になりますので、その手立てを講じないまま、オスプレイの訓練・配備をすることができないということになりました。こういうことで、ハワイへのオスプレイ配備にあたっては、この環境保護法というのが非常に威力を発揮しまして、オスプレイの訓練が中止をされました。これは、ハワイだけでなく、ニューメキシコ州でも、同じようにオスプレイ配備にあたって、環境影響評価を行ったところ、やはり、先住民が住んでいる住居地域に悪影響を与えるということで、ニューメキシコ州でも中止になったということが、新聞で報じられています。この問題を紹介するのは、日本国内におけるオスプレイ配備と非常に対照的な事案だからです。

我が国へのオスプレイ配備の問題を考えるときには、日米安保体制の問題をどうしても、抜きにしては考えることができません。もう皆さん、ご存じだと思いますけれども、日米安保条約、これはわずか10条で構成をされています。

## —— 日米軍事同盟の基盤 ——

# 日米安保法体系

- 日米安保条約（10条で構成）
- 日米地位協定 ⇒ 基地提供のあり方, 駐留米軍の法的地位を定める
- 安保条約・地位協定（条約）の下, 多くの国内特別法が存在
  - 刑事特措法, 米軍用地使用特措法, 航空法特措法等
- 地位協定 ⇒ 安保法体系の要

皆さんに配布した資料のほうに、安保条約の条項を抜き出しておりますけれども、この日米安保条約だけでは、実は、日本に駐留する米軍は機能しません。具体的に日米安保条約を有効に機能させているものが日米地位協定なのです。この日米地位協定というのは、最近をよくマスコミにも登場しますが、具体的な日米地位協定のしくみや構造については、まだよく国民に知られてないところがあります。

この日米地位協定というのは、大きな特徴を持っています。一つは、アメリカに対してどういう形で、基地を提供するのか、基地提供の在り方を定めています。それからもう一つの特徴は、駐留する米軍の、あるいは米兵の法的な地位をどのように取り扱うのかという点を定めています。外国の地位協定の場合には、基地提供の在り方と、駐留する外国軍隊の法的な地位等について、別々の条約で、定められていますけれども、日米地位協定の特徴は、一つの協定で二つの問題を、ごちゃ混ぜにして規定しているところが、非常に大きな特徴というふうに指摘されています。地位協定というふうに言いますが、地位協定が、日米安保条約の下で展開される安保法体系の重要な要になっているということを、ぜひ知っていただきたいと思います。

## 地位協定の構造

- \* 密室の仕組み ⇒ 日米合同委員会での合意 (2条1項a)
  - ・ どこを, どのような条件で提供・使用させるか
  - ・ 運用
- \* 主権が及ばない仕組み ⇒ 米軍＝主権免除, 基地＝絶対的な管理権 (3条)
  - ・ 国会の関与を排斥
  - ・ 行政の関与を排斥
  - ・ 司法の関与を排斥
- \* 特権付与 ⇒ 路線権 (5条), 航空交通管理・通信 (6条), 税金, 米兵の身柄引渡 (17条5項c) 等

地位協定の基本的な構造ですけれども、一つは、「密室の中であらゆる基地に関する合意が作られるしくみ」が作られています。これは、2条です。日米合同委員会、つまり両国の代表が集まる合同委員会で物事が協議をされ決まる。この合同委員会というのは、公開されない場所です。ですから、密室ですべての基地に関する合意が取り決められ、国民の目の見えないところで、基地の問題が処理されるということが、この地位協定の一つの大きな特徴になっています。それから、もう一つの地位協定の特徴が「自由使用」、つまり、いったん提供された米軍基地については、米軍が絶対的な管理権を有するというしくみが作られています。これが実は、地位協定の3条に書いてあります。この点については、後ほど具体的な地位協定の文言を見ながら、説明をしたいと思います。それから、もう一つの地位協定の特徴は、様々な特権を米軍に与えているということです。今日、オスプレイの問題で特に取り上げる問題は、「路線権」の問題です。路線権というのは、米軍が飛行機や艦船が基地に出入りする、あるいは日本国内にある基地相互間を行き来する権利を、地位協定では保障しています。これが第5条で、路線権というふうに言われます。それからもう一つは、航空交通管制の問題、あるいは通信の問題。これについても、地位協定の6条にあります。地位協定でよく問題になるのは、米兵の身柄の引き渡しの問題で、事件が起きるたびによく新聞で取り上げられますけれども、今回は、オスプレイの問題に限定をしていますので、この件は触れないでおきます。それで、もう一つですね、私たちが沖縄でいろいろ米軍基地問題を考えるときに、障害になっているのが、米軍の行動について、規制ができないという問題です。これは、米軍という軍隊に対して、日本の主権がなかなか機能しない。米軍相手に、裁判をすることもできないし米軍が違法な行為をしても、その米軍の違

法な行為を、司法手続を使って止めることができない。こういうふうにいわれている問題が、ここに書いてある主権免除という問題です。この米軍の地位というのは、外国の主権の代表、主権の行使というふうに、米軍の存在や活動は捉えられていますので、日本の主権を、米軍の行動に対して、なかなか及ぼすことができないという問題が、根底にあります。その反映として、国会が軍隊問題についてまったく介入できない。それから行政権も、基地のなかに踏み込むことができない。司法も米軍の違法行為について、止めることができない。こういう問題が起きます。沖縄で、嘉手納飛行場や普天間飛行場で米軍機が違法な騒音をまき散らしているわけですが、地域の住民が米軍に対して、この違法な騒音をなくせとって裁判を起しても、裁判所では、被害住民は米軍を相手に裁判をすることができないと判断をされて、請求を却下される。あるいは、日本政府に対して、米軍の違法な騒音をなくせというふうに裁判を起しても、日本政府は、米軍の違法な爆音を止めることができないから、日本政府には、差し止める義務がないのだと裁判所で判断をされて、請求が却下される。こういうふうな形で、この米軍の地位というのは非常に特異な形で浮き彫りになってきています。

オスプレイ問題は、地位協定の構造を反映しています。

オスプレイは、基地内で運行され、あるいは、基地周辺で運行され、あるいは、基地から遠く離れたところで運行されていますので、三つのパターンごとに一つずつ、どういう問題があるのかを見てみます。まず、基地内での問題の場合です。

## オスプレイ飛行の法的問題点①

### <基地内での飛行>

- \* 提供時 ⇒ 提供目的を限定可 … 闇の中
- \* 提供後 ⇒ 基地の管理・使用 = 米軍の自由
  - ・ 法的根拠 ⇒ 3条
  - 5項「公共の安全」への配慮義務⇒実効性なし
  - ・ 基地の上空 ⇒ 提供区域か否か不明

地位協定に基づき、日本政府が、米軍に対して、米軍基地を提供します。法的には、米軍基地は「施設及び区域」というふうに言っています。日本政府が米軍にいったん米軍基地を提供しますと、提供された基地については、米軍が絶対的な管理権を持つこととなります。だからいったん提供すると、日本の主権が介入できない仕組みが作られることとなります。これを保障しているのが、実は、地位協定の3条。先ほどお話した条項です。

## 地位協定3条

**1項:合衆国は、施設及び区域内において、それらの設定、運営、警護及び管理のための必要なすべての措置を執ることができる。**

**3項:合州国軍隊が使用している施設及び区域における作業(Operations)は、公共の安全に考慮を払って行わなければならない。**

これが地位協定3条の条項です。ここの文言を見てわかりますように、いったん提供されますと、米軍は、必要なすべての処置を取ることができる、こういうふうには書いています。これが、米軍基地の「自由使用」を担保する法的な根拠規定だというふうに理解をされています。普通、管理といいますと、例えば、個人がある場所を管理している場合には、普通は入れませんが、裁判所の許可を取って、中に入ることができますし、あるいは、行政法令に基づいて、強制的に管理している私有敷地内に入ることができます。ところが、この地位協定3条でいう管理というのは、普通私どもが言う「管理」とはちょっと違うんですね。「絶対的な管理権」、つまり、行政も介入できない絶対的な管理権というふうに解釈されています。ですから、いったん提供されますと、もはや、基地内には日本の行政権が及ばない。米軍の合意がない限り米軍基地の中に入れない。こういう仕組みになっています。そういう意味では、この地位協定3条1項というのは、自由使用を担保する根幹的な条文だということができます。3項のなかに、「公共の安全に考慮を払って行われなければいけない」という文言がありますけれども、これはあくまでも、米軍の行為に「期待する」というものでありそれ以上のものではありません。米軍が公共の安全に配慮を払うか払わないかは、米軍自身が決めることですので、強制できるような法的

な性格のものではありません。ですから、政治的には、公共の安全に配慮を払うようにという要求をする政治的な意味はあるわけですが、法的な面からみると、なかなか実効性を持たないものです。そういう意味では1項の特異性が非常に際立っています。

それから、本題は基地の中ではそうだととしても、基地周辺でのオスプレイ飛行については、どういう問題が起きるのかということですが、ここで、先ほどご説明した路線権の問題があります。

## オスプレイ飛行の法的問題点②

### <基地周辺>

- \* 路線権 ⇒ 基地への出入り, 基地間移動, 基地と港・飛行場間の移動の権利
- \* 基地周辺での訓練は？
  - ・合同委員会の合意で認められている？
  - ・法的根拠は何か？
  - ・地位協定には, 訓練・演習を直接認める条項は無い

基地に出入りする権利というのは、地位協定で保障されていますので、米軍は権利として、基地の出入りをする事ができます。それでは、基地への出入りができるのであれば、基地周辺での訓練ができるかといいますと、基地への出入りと訓練は、全く異なりますので、路線権で訓練を根拠づけるのは無理があります。実は、米軍の基地外における訓練については、地位協定ではまったく定めがありません。じゃあ、どうして、基地の外で、米軍は訓練をすることができるのかというと、なかなか法的な根拠を探すのが難しいというふうに考えております。一つは合同委員会、先ほど言いました、地位協定の下で作られている合同委員会のなかで、なんらかの日米両政府間の合意があるのではないか、その合意に基づいて、米軍は基地外における訓練をしているのではないか、こういうふうに、言われていますけれども、ここは、よくわかりません。これまで政府は、日米合同委員会のなかで、訓練についてどういう合意をしたのかについては、一切明らかにしてきていません。それから、これまでの国会の中で政府が米軍の低空訓練の法的根拠について説明したのが次の説明です。

## 政府の説明

- これらの模擬対地攻撃訓練や空対空の戦闘機訓練と申しますのは、米軍においてパイロットの技術や運用能力を維持するために必要不可欠なものとして通常行われている飛行訓練であって、これが特別な訓練であったというふうには認識いたしておりません。」

(1997・7・2 衆議院外務委員会:竹内北米局長)

政府の説明では、軍隊として駐留を認めている以上、軍隊として「通常行われる活動」については、できる。つまり、軍隊を駐留させているのであるから、軍隊が通常行う活動は当然に認められるのだという論理で、基地外における米軍の活動を容認してきています。しかし、言われてみるとそうなのかなと一瞬思うのかもしれませんが、提供している基地内での訓練であれば、この説明は、あーなるほどな、と思うのですけれども、提供してない区域や空域で、活動ができるというのは、この説明では十分納得されないのではないかと、いうふうに思います。

それから、手持ち時間がなくなりましたので、低空飛行の問題に移ります。

日本の場合は、飛行機が飛ぶ区域は「管制区域」と「非管制区域」に分かれています。管制区域については、管制官の指示に基づいて飛行しなければならない。これは航空法という法律で基本的にそのように定められています。非管制区域については、管制なしで目視による飛行機が飛べるのですけれども、ただし条件がありまして、目視飛行できる気象条件の場合でなければ、目視による飛行ができません。例えば、悪天候で見通しが悪い気象状態の場合、あるいは夜間の場合には飛行が禁止をされています。

# 航空法

- \* 航空規制の基本法 ⇒ 航空法
  - ・ 飛行機の安全
  - ・ 操縦者の資格
  - ・ 航空交通の安全管理
- \* 航空交通の安全管理 ⇒ 国土交通大臣の権限
  - ・ 航空路の指定 (37条)
  - ・ 飛行禁止区域の飛行禁止 (80条)
  - ・ 最低安全高度 (81条：施行規則で住宅密集地 300 m, それ以外150m以下の飛行禁止)

つまり、米軍の飛行機であっても、もし、航空法の適用除外がなければ、日本の管制官の指示を受けて、飛ぶことになるのですが、米軍の場合には、航空法の重要な部分を適用除外にするという特別な法律がありまして、航空法の空の安全に関する重要な部分が、適用除外になっています。

## 地位協定と航空法①

- \* 航空交通管理 ⇒ 日米協調し調整(6条1項) ⇒ 合同委員会の合意 (闇の中)
- \* 航空特別法 ⇒ 航空法の適用除外を規定
  - ・ 基地飛行場・保安施設 = 航空法38条1項 (空港・保安施設の設置は国土交通大臣の許可)
  - ・ 航空機・乗組員 = 11条(耐空証明), 28条1・2項(技能証明)等
  - ・ 乗組員 = 第6章(航空機の運航:57条~99条の2. 但し、政令で96から98は除外=適用)

そのために、米軍は、航空法の規制を受けなくて、つまり日本の管制官の管制を受けなくて自由に飛ぶことができる、という仕組みが築かれています。それと、先ほどの政府の説明がありますように、米軍基地は、駐留を認められて

存在しているのであるから、基地外においても軍隊が通常行う活動については、航空法の規制を受けずに自由に飛ぶことができる、こういうふうになります。ただこれは、日本における取り扱いなのですから、アメリカ本国での取り扱いを見てみますと、軍隊といえども、連邦航空局が一元的に軍隊の飛行については、管理をしています。ですから、環境に悪影響を及ぼすようなやり方、あるいは、地域住民に被害を及ぼすような訓練、訓練ルートの設定の仕方については、厳しく規制をされています。つまり、アメリカ国内では、軍隊といえども、航空の安全や地域住民に悪影響を及ぼすようなやり方での、訓練はできないという仕組みになっているわけです。ところが、我が国の場合には、先ほどご説明したように、航空法の重要な部分が米軍に対して適用除外されているために、アメリカ本国における取り扱いとまったく異なる取り扱いになっているということです。私のレジュメのほうには、イタリアにおける例、ドイツにおける例も書いてありますけれども、ちょっと時間がなくなりましたので、後ほどご質問にお答えするときに、このドイツとイタリアの例については、ご報告をさせていただきたいと思います。時間が来ましたので、ここで終わります。」

司 会 「新垣先生、どうもありがとうございました。それでは、リムピース編集長、頼和太郎さんより、オスプレイの構造上の研究と、沖縄への配備後の運用実態に関して、ご講演をいただきます。リムピースという団体は、在日米軍の活動を監視している、市議会議員の団体であります。頼さんはその事務方として、団体ホームページの編集長をされています。頼さん、よろしくお願いします。」

頼氏 「リムピースの頼です。普段はインターネットで、米軍情報とか、日本における基地の周辺の情報とか、そういうものを編集してアップすることをやっております。今日はオスプレイの話、運用、それから、どんなに危険かということについて、絞ってお話したいと思います。」

これがオスプレイです（模型を掲げる）。うちの共同代表の親戚が作っております。これがヘリモードなのですけれども、これを、飛行機モードにして飛ぶことが一番多いですね。なかなか優れたものの模型なんですけれども。これを、モードで分けるとですね、左上のやつはヘリモード、斜めになっているのは、転換モード。真横に向いたのは、飛行モードです。オスプレイというのは本来、輸送機です。輸送機ですから、人を積んで、戦場を往復したりするような仕事をします。普通に飛行機として、まっすぐ、固定翼のように飛んでいるぶんには、そんなに危ない飛行機だと私は思っていないです。その輸送機が垂直に離着陸できる、夢の飛行機みたいな、幻想があるわけなんですけれども。実は、垂直離着陸するときに、このオスプレイのその弱みが全部出てくるんです。つまり、しわ寄せは全部、ヘリモードのとき、それから転換モードのときに出てきます。たとえばどんなものがあるかということ、ローターが短いのですよね。なぜ短いかというと、これ以上長くすると、胴体切っちゃうんですよ。だから長くできないんです。それから、そのために回転数がものすごく高くなります。

そうすると、ダウンウオッシュといいますけれども、下にむけて吹き付ける風が強くなって、ちょうどその横で、ロープをたらして救助するとか、そういうことができなくなります。ですからオスプレイの、そういうロープをぶら下げてやる訓練、全部後ろでやっていますね。そうすると、非常にパイロットとの連携が取りにくくなってくる。ですから、オスプレイを救難機に使う、なんていうのは嘘です。絶対こんなのは使えないです。それから、あとで、オートローテーションと、後方乱気流の話をしませけれども、オートローテーションができないというか、やってもおっこっちゃう。それから、後方乱気流というのは、これは、フロリダの事故で主原因とみなされていますけれども、そういうものに対して非常に弱い。これ、全部ヘリモード、もしくは転換モードのときに出てくる問題なのです。そういう認識が特に沖縄で進んでいます。ですから、それをどうすればいいかということ、日米でいろいろ考えたと思いますけれども。結局、日米合意として、ヘリモードは基地施設内だけ。変換モードの飛行も、可能な限り短くする。ただし、運用上必要となる場合を除き。必ずこれが入ってくる。これで全部、逃げちゃいますけど。でも、沖縄の人たちは別にこういう条件をつければいいと言っているわけじゃないんです、もちろん。絶対にオスプレイ反対って言っているんですけど。それでも、日米が出してきた、こういう条件。これが実際に守られているかどうかというのを、ちょっと見てみます。これは沖縄県が導入されて2カ月後に、いろんなところで、自治体の職員とか、それから実際見たよといって通報された方とか、そういう情報を全部、集計したものです。もっとももっといっぱいあると思います。それから、新聞記者が、ほんとにこの2カ月間ずうっと張り付いて、機体番号まで全部調べてやっていたから。そうすると、1番多いのが、やっぱり飛行モードの違反、「なんだよ、これヘリモードで住宅街飛んでいるじゃないか」とか、それから「長い間、転換モードで飛んでいたよ」、ひどいものになると、那覇の上空から普天間まで、ずうっと転換モードで飛んでいきましたからね。これGCAという訓練ですけど。そういうことを、平気でやるんです、米軍は。こういう違反というのは、単なる違反じゃなくて、これはつまり、危険を伴う違反です。ですから、この結果、沖縄の人たちの頭の上に、オスプレイが落ちてくる危険というのが、すごく増えました。それから、さきほどちょっと出たオートローテーションという耳慣れない言葉なんですけど、これも沖縄では小学生が普通に使っています。「オスプレイ飛んできたなあ。あれ、オートローテーションできないんじゃないか」と、私の目の前でしゃべっていました。小学生ですよ。ですから、みんなに本当にそのくらい、沖縄では浸透している言葉です。このオートローテーション、何かといいますと、パラシュートで降りてくると力学的にはまったく同じなんですけれども、ヘリが、エンジンが二つとも止まっちゃった場合、ギアでいえばニュートラルに入れるみたいなものなんですけれども、エンジンと羽との連結を切ってますね、どうしても落ちてい

きますよね。落ちてくると相対的に上昇気流が発生します。自分の機体からみて。その機体の上昇気流で羽を回すんです。それによって、その落ちてくるスピードが若干、抑えられるんです。つまり、羽を回す、回すことによって揚力がちょっと出てくる。そういうしくみがヘリにはあるわけです。普通のヘリにはあるんです。それがオスプレイにはないんです。なぜかといいますと、これは、CH-46 という双発のヘリの、代替使用と思って導入するんですけども、パラシュートの大きさっていうのは、基本的にはローターの大きさに比例しますね。ローターの大きさのことだと思います。それから、パラシュートが降りていくときに、基本的なファクターとしては、パラシュートの大きさとともに、ぶら下がっている人の重さです。そうすると、パラシュートが小さくて、重さが CH-46 の二倍、そういうオスプレイだったらストーンと落ちてきますね。ほとんどパラシュートの効果がなくなってしまう。どのくらいなのかっていうと、私の試算では、おそらく時速 100km ぐらいかもしれない。時速 100km で着陸っていうのは、ありえないですね。そういうのは衝突というか墜落というんですね。ですから、安全に降りるといって、オートローテーションを使った機能は、オスプレイのなかにはないです。これは、本来、オスプレイを開発するときに、このオートローテーションは、当然あるものだと思って、開発要件に入っています。ところが、いくらやってもオートローテーションはできなかった。そらそうですよね、そんなの。倍の体重があって、ちっちゃなパラシュートしかなかったら、普通の力学を使えば全部、ストーンと落ちてくるに決まっているんですよ。それで、そのとおりになりました。結局どうしたかという、開発要件から外したんです。つまり、安全の側に持っていくんじゃなくて、危険な側に、つまり、安全の最後の砦みたいなこのオートローテーションの機能を、なくてもいいというふうにしちゃったんです。つまり、オスプレイっていうのは、そういう非常に安全な側に傾かない、そういう設計思想のもとに造られている飛行機です。だから危ないんです。ところがです。どこかの国も、まあ日本ですけどね、防衛省がこれと同じようにオートローテーションできるって言い出したんです。これを書類まで作って出してきたんです。これ、よく見ると滑空なんですよ。つまり、頭の上で回転している、この状態で回ってくる、この上が回って、こう降りるのがオートローテーションなんですけれども、これはこの翼を使って、翼の揚力を使ってすべり降りていくんです。つまりグライダーですね。そういうことをやれば降りられると。というふうに言っているんですが、実は、防衛省のもう一つの資料を見ますと、こんな高いところから降りてきます。600m ぐらいのところから降りて、飛行速度がだいたい 120kt。で、これで降りると、接地したときにだいたい時速 130km で前に進む。つまり、ストーンと降りてくるわけじゃないんです。滑走路がないと、とてもじゃないけど止まれません。だから、たとえば普天間の近くの小学校の校庭に降りるとしますとね、えらいことになります。近づいてきたら子どもはさあっと逃

げて、校舎に逃げるんでしょうけれども、着地した瞬間に、今度は 20t 以上の大型ダンプが時速 130km で突っ込んでくるんです。こういうのは安全だとは絶対言いません。ですから、このオートローテーションっていうのは、実は、オスプレイにもともとない機能で、それをあるあるというのは、なんか下心があるんですよ。その下心の一つが、オートローテーションの機能がないヘリコプターは耐空証明が取れないんです。これは、法律で決まっています。自動回転により安全に降りる。そういうのがオートローテーションのことなんですけれども、それができないものは耐空証明を与えない。耐空証明がないと、民間の場合、日本では飛べないんですよ。じゃあ、なんでオスプレイが今飛んでいるかという、これは軍用機で、この航空法の耐空証明がないと飛べないという適用を除外されているわけです。除外されたって何されたって、危険なものは危険なんですよ。その危険な飛行機が、今まさに沖縄に飛び、今日から本土で飛んでいるわけですよ。今、そういう状況ですね。それから、後方乱気流の話を少ししたいと思います。これは、フロリダの演習地で、低空飛行で、ヘリモードで、2 機編隊で飛んでいる飛行機です。青い線を引っ張っているのが、編隊のリーダー機です。赤い線を引っ張っているのが事故機です。こんな感じで飛んでいたんです。これは、事故のあと、その状況を再現したコンピュータグラフィックです。MA っていうのは Mishap Aircraft、事故機のことです。MLA っていうのは Mishap Lead Aircraft、つまり、先頭のほうに飛ぶ飛行機ですね。だから、2 機編隊で行って、同じ高さというか、ちょっと下を飛んじやったものだから、この黒い線は後方乱気流が発生している位置なんです。実際に後方乱気流っていうのはどういうものかといいますと、飛行機の翼から発生します。つまり、翼のところはもうすごい勢いで空気が動くわけです。ところが、そのすぐ外側は動かない。そうすると、動いているところに向かって空気が流れ込んでいく。内側にまわったその渦が、翼からどンドンどンドン外側に、そして下に下りていきます。これはどんな飛行機でも起こります。それからヘリだと、その回転翼が端っこのところで起きます。問題は、これによってどういう影響があったかという話です。JAXA という宇宙航空研究開発機構という独立行政法人です。空の権威ですよ。国の研究施設みたいなものです。それが出したレポートのなかに、こういう図が出てきます。赤い渦っていうのは、後方乱気流の渦です。翼の両端から出るんで、まあこういうふうになりますね。左側の固定翼を持った小型機。右側はヘリコプターです。そうすると、固定翼のほうが大幅にずれてきますよね。それだけ中心線からずれるっていうことは、それだけ、後方乱気流の影響を受けるということです。これを受けるから、たとえば、低空で飛んでいたオスプレイは落ちちゃったわけです。本来、この JAXA は、空港を有効利用するために飛行機の機体間隔をどのくらいにまで縮められるかという研究でこれをやったんですけれども、けっしてオスプレイの研究しているわけじゃないんです。一般的にこういうことが成り立つっていう

ことを、研究して公表しています。じゃあ、オスプレイはヘリだからいいじゃんとか考えられると思いますけどね。実はヘリだけでも、これは固定翼が付いているんです。ということは、固定翼機としての影響を受けるわけですね。なぜ固定翼のほうが影響を受けるかっていうのは、私も詳しいわけじゃないですけども、ヘリの場合は、ローターがヒンジで軸につながっています。そこで、その乱気流を若干、調整するのを吸収するんじゃないかというのが、この研究のなかに入っています。ほかに、翼面荷重とか私にはよくわかんないことも言っているんですけども、ともかく、ヘリのほうが影響を受けない。そうすると、フロリダの事故のときに、朝日新聞だったかな。アメリカの元政府高官の話として、これが MH-60 だったら、H-60 だったら落ちなかっただろうというコメントを出しています。「へえっ」と思ったんですけど、よくわかんなかったんです。この図を見て、「ああなるほど、そういうことか」と。つまりヘリのほうは後方乱気流に強い。ていうことは、姿勢を崩すこともない。これは普通に練習場でやる分にはいいんですけども、これが普天間基地で、先ほど先生がいわれた、環境レビューに使われております。これは、普天間基地に降りるオスプレイの航跡を出しています。今、2機編隊以上でしょっちゅう飛んでいます。2機編隊で降りてきて、ちょっと目測を誤れば、前方の機体の後方乱気流の渦に入っちゃうわけです。だって、着陸のとき、ほとんど同じコースを飛びますからね。だから、目測を誤った、つまり、このフロリダの事故と同じようなことが、普天間基地でも十分に起こりうるんです。そのときに、フロリダの事故では、下は演習地でした。動物が死んだかどうかわかりませんが、植物もここにありますが、でも、普天間でそういうことをやったら、どうなるか。とんでもない大惨事になりますね。ですから、この後方乱気流の問題っていうのは、今後、非常によくウォッチして、たとえば、編隊飛行をやめさせるとか、うんと距離をとるとか、もともと、オスプレイを飛ばせるのをやめるとか、そういうことをしないと、これが必ず繰り返されるんじゃないかと私は思っています。それで、最後にですね、オスプレイの事故っていうのは、幕引きがだいたい決まってるんですね。みんな、パイロットのミスなんです。フロリダの事故もそうです。それからモロッコの事故もそうです。雪が降ってるときに、スタッドレスタイヤ付けずに走らせて、急ハンドル、急ブレーキはだめだよ。それはこの車の運転のルールだよって、運転教則に書いていたとしますよね。だけど、それは必ずなんかあって、ネコが飛び出してきて急ブレーキ踏んで事故を起こして、原因はどこにあるのか。この事故報告書だと、これは運転手が悪い。運転ルール守らなかったから悪いんだと。そう言っているのとまったく同じなんです。本質的な解決をしようと思ったら、たとえば、みんなにスタッドレスタイヤはかせるとか、もしくは、雪の日は運転させないとか、それはつまり、オスプレイと重ねて同じことなんですけれども、そういう解決を、本質的なところでやらないとだめなんですよ。それがなぜか全部、パイロットのミス

になるんですね。これが運営上の問題の一つ。

もう一つ最後に、最初に沖国大に CH-53D が落ちた衝撃的な映像、私はあれ、初めて見るんですけども、よく撮れたと思います。非常に衝撃的な映像でした。あの原因っていうのは、事故報告書で私読んだんですけども、整備兵の疲労、疲弊。これが、コッター・ピンという、ごくごくちっちゃな部品を差し込むのを忘れたことによって、軸と、それからローター、後方のローターがずれて、それで切断して制御不能になったという事故です。なんでそんなに整備兵が疲弊したのかというと、あれはちょうど、エスエックスに乗って沖縄の海兵隊が中東に向かう直前だったんです。このエスエックスはホワイトビーチのすぐ近くにきていたわけです。それに乗せなきゃいけないんで、訓練は激しくなるは、そのあとの整備が押し押しになるはで、それが全部、しわ寄せが整備兵にきたわけですね。そういう運用をしているもんですから、常に軍事基地で飛行機を飛ばせば、必ずこういうことが起こるわけです。あのときは、落ちたのは CH-53 でした。あれは、オートローテーションかけたんです。それがあある程度、垂直方向には有効に利いたもんだから、乗員も死なずに済んだんです。沖縄の方たちが亡くならなかったのは、これはもう本当に幸運としかいいようがないくらいな大事故でしたね。いろんな、破片なんか部屋の中に飛び込んだり、赤ちゃん抱いて逃げた直後に飛び込んできたりなんていう話をよく聞きましたけれども、ああいう事故で、それでも乗員が助かったのは、無線の記録が事故報告書に入っていましたけど、オートローテーションですよ。オートローテーションという機能はつまり、そういうものなんです。下降スピードをある程度落として乗員を守った。そういう機能のない危なっかしいオスプレイが、今度は軍用の、軍の運用になる。そうすると、ディプロイメントっていうのは、インド航海に出る、中東なんかに向かっているそういう、非常にスケジュールも限られているときには、また、まったく同じことが起きる可能性があります。それが 1 番怖いわけですね。つまり、危なさは二乗になってくるわけですよ。もともと飛行機は危ないものなのに、無理して辻褃を合わせようとするから、余計危なくなってくる。今、そういう飛行機が沖縄、そして本土を飛び出している。やっぱり非常に危険な話だと私は思っています。以上で、私の話を終わります。」

司 会「頼さん、どうもありがとうございました。続きまして意見交換ということで、私のほうから数点、講師の先生方に、質問をさせていただきたいと思います。今回の資料で、新垣先生のほうのレジюме 8 ページで、超低空飛行訓練ルートという資料が入っていますが、オスプレイの訓練拠点として神奈川県厚木基地、静岡県富山、山口県の岩国基地が訓練拠点として挙げられています。本日 3 月 6 日から 8 日まで、岩国基地を拠点として、九州のイエロールートで低空飛行訓練を行うと、米軍が通告してきたと報道されました。それが、昨日になるとですね、四国から和歌山県のオレンジルート

に変更がなされたと、そういう報道がなされています。こうした全国各地で、オスプレイの低空飛行訓練を行うことについて、米軍や日本政府の狙いというものについて、どのように考えたらいいのでしょうか。低空飛行訓練そのものの問題点を含めて、頼さんにお聞きしたいというふうに思います。よろしくをお願いします。」

頼 氏 「これは米軍の立場からいいますとですね、ごく普通の当たり前のことをやってんだと、何を文句言うかっていうような発想だと思います。つまり、オスプレイが低空飛行をやるのは、本来、輸送機じゃおかしいんですけども、そもそも、この飛行機が開発されたバックグラウンドっていうのは、イランのテヘランで、アメリカ大使館占拠事件というのがあります。その救助、救出作戦に米軍が大失敗したわけですね。そのときは、ヘリと航空機、固定翼機、3種か4種ぐらい導入して、あまりにも複雑な作戦に。それに対して、オスプレイが1機あればいいじゃないかと。つまり、速いスピードで飛んでいって、大使館の中庭なんか降りると。そしてまた、さっと逃げる、そういう夢の航空機だろう。ということで、これがオスプレイ開発の一つの大きな後ろ盾になったんですけども。だから今でも、そういうふうに使えるんだよということをアピールするのが、おそらく海兵隊の狙いの一つだと思います。本来、米軍の訓練っていうのは、ある程度、時間を区切って、これは何時間、戦闘訓練は何時間、それから、その沖縄で言えば、ヘリパッドを使うような訓練を何時間というふうに決まっているわけです。そのなかに低空飛行訓練があるんで、これはまた、非常に定期的に普天間から岩国に飛んできて、岩国をベースに低空飛行をやると思います。先ほど先生いわれたように、まったく日本政府が抵抗をしないわけですよ。アメリカでは、2時間前に通知をして、飛ぶ航路とか全部見られるようにシステムができてます。つまり低空飛行をここでやるよと。その地図もちゃんとできています。それから、細かいポイントを全部出して、ルート幅から高さから、空港から全部書いたものもあります。そういうのを出すのが当たり前なんです。そうでないと、危なくてしょうがないじゃないですか。それを、日本政府は出させようとしなくて、米軍もそれをいいことに出してこない。だから、そういう危険性が、さらにこのオスプレイによって広がってきていると。オスプレイも今後どんどん、本土の中を自由に飛びまわれるようになる、その第一歩が今回のオレンジルートの低空飛行訓練じゃないかなあというふうに私は考えます。」

司 会 「ありがとうございました。オスプレイが、日本の小学校の上空を飛んだり、飛行についての日米合意関係が、報告されていますけども、オスプレイの飛行そのものとか、オスプレイの配備問題について、日本国憲法との関係ではどのような点が問題でしょうか。その点について、新垣弁護士、よろしくをお願いします。」

新垣氏「パワーポイント、もう一回出してもらえますか。」



出典：『在日米軍基地による被害と犯罪』発行：安保破棄中央実行委員会、2000年日本平和大会実行委員会

これは平和委員会が2000年に出したルートの略図ですけれども、これで見ますと八つルートがあります。今回の環境レビューでは北海道のルートが除かれていて、中国地方にあるブラウンルートというのも外されていて、環境レビューに載っているのは六つです。日本政府はこの環境レビューを受け入れた関係もあって、六つの米軍機訓練ルートの存在を初めて認めました。しかし、運動団体が調査したところによると、北海道にもう1ルート、それから中国地方にブラウンルートというルート、合計八つ、米軍機の訓練ルートがあるというふうに言われています。何が一番問題かといいますと、飛行の安全をどのように確保するかというのが一番の問題です。先ほどご紹介しましたように、空の飛行の安全を確保するためには、何よりも、一元的な飛行の管理というものが不可欠なんですよね。そのためアメリカの場合では、民間機も米軍機も、連邦政府が一元的な航空管制管理をしているわけです。今、頼さんから話がありましたように、アメリカ本国においては、米軍が訓練をするときには、事前に訓練ルートを報告し、その訓練ルートを設定する場合にはその訓練ルートによって、どのような影響が出るかどうかをきちっと調査をした上で、影響結果を報告して、そして安全であることが確認をされたときに訓練ルートが承認をされて、それが情報として一般に公開をされる。そして誰でも、いつから、どのぐらいの期間、その飛行訓練ルートで訓練が行われるのかっていうのを、知りえるようになってきているんですね。ですから、情報の公開と一元的な管理というのが、航空の安全を確保する要になっているのです。ところが、日本の場合には、このように実際に米軍が飛んでいる訓練ルートさえ、闇の中に入っている。日本政府の説明では、訓練ルートについては日本政府はこれまで正式に認識してないと説明をしていたのが、今回初めて6ルートについて認知をするに至った。

それで、米軍機がこういうふうに飛行ルートを飛んでいるけれども、米軍は、日本政府と事前の打ち合わせもないまま、本当にこの八つの訓練ルートを飛んでいるのかといいますと、私は非常に疑問に思います。おそらく日米合同委員会のなかで、なんらかの申し合わせはされているのではないかと思いますけれども、合同委員会でどのような協議がされているのかを、日本政府は詳しい国民に知らせていない。それからもう一つは、一元的な管理の問題ですけれども、これは先ほど言いましたように、地位協定のもとで、日本の空の安全を確保管制している基本法である航空法の重要な部分を、米軍には適用しないという「特例法」が定められています。この特例法があるために、米軍は日本側の一元的な管理のもとで飛行しなくてもいい。つまり米軍の判断で、日本の航空官制を受けないで米軍の独自の判断で飛行することができる。つまり今、二元管理のもとで、日本の空を二種類の飛行機が飛んでいるという状況が生まれているわけです。これは空の安全を確保する上では非常に重要な問題点ではないかと思っています。

それから先ほど、ご質問がありました低空飛行の問題、それから夜間における飛行の問題、これはいずれの場合も、もし航空法が米軍に適用になるとしますと、米軍機の飛行に規制をかけることになります。その場合、住宅地域の場合には 300m 以下で飛んではいけない。それ以外の場合には 150m っていうふうに航空法で禁止の規制を受けます。それから、夜間の飛行については、計器飛行方式によって、つまり、日本の管制官の指示を受けて飛ぶことはできるけれども、日本の管制官の管制を受けないで、独自の判断で夜間飛ぶことは、航空法で禁止されることになります。ところが米軍の場合には、先ほどご紹介した特例法で、この航空法の適用が除外されているために、米軍の判断で、夜間でも飛ぶことができることになっています。今、わが国の空にはこういう状況があるのです。これは、今ご質問の憲法との関係でいいますと、日本の主権が及ばない。あるいは、日本政府が、米軍と裏で合意をして、米軍の自由な飛行を認めているという問題に行き着くのではないかというふうに思います。この米軍の問題は、日本が、主権をきちっと行使していないことに起因して生じているものです。主権っていうのは本来、私たち国民の安全、それから人権を守るためにあるものだと思いますけれども、この安保法体系のもとでは、米軍に対してこの主権の行使をきちっと、確保してないということがよくわかります。憲法上はやっぱり国民主権という観点から見ると、非常に重要な問題、根本的な問題を持っているのではないのかなあというふうに思います。

それから、ちょっと時間使いますけれども、外国での例を、先ほどご紹介し損ねましたので、ドイツとイタリアの例を紹介いたします。

## 外国での取り扱い

### <ドイツ>

- ・ 飛行禁止 ⇒ 週末・祝日, 平日の日没後30分～日の出30分前
- ・ 低空飛行 ⇒ 4部隊, 年間飛行時間制限

### <イタリア>

- ・ 毎日の飛行計画提出
- ・ 低空飛行は, イタリアの同意ある部隊のみ  
それ以外の部隊は, イタリアの許可必要  
( 1998:ケーブル切断事故, 99・4・16:合意 )

これですね。ドイツの場合には、飛行については、きちっとした合意がされているというふうに、報道されています。週末、祝日、平日、平日でも日没後30分、日の出前30分は飛行禁止。それから低空飛行については、4部隊だけドイツと米軍との間で合意をして、4部隊についてだけ認める。それから年間飛行時間についても、合意をしていっている。こういう状況であります。必ずしもドイツの場合も十分な安全確保だとは思いませんけれども、ドイツ政府が一定の判断をしているわけですね。それからイタリアの場合には、ご存知のように、ケーブル切断事故という非常に悲惨な事故を米軍機は起こしたことがあって、こういう合意をしているということです。毎日、飛行計画を提出する。低空飛行については、イタリアの同意ある部隊だけが行う。それ以外にもしやる時には、個々の許可が必要になってくる、こういうような合意がイタリア政府との間でなされているというふうになっています。特に、飛行機の問題というのは、非常に安全の問題で悲惨な結果を起こし、しかも重大な結果を招く問題ですので、憲法的な視点でも、国民の命と安全を守るという意味でも、非常に重要な問題を含んでいるというふうに思います。」

司 会 「ありがとうございました。今、イタリアとドイツの話が出ましたけれども、外国でのオスプレイの配備状況というのは、どういうふうになっているんでしょうか。頼さんに教えていただければと思います。」

頼 氏 「オスプレイ、基本的には海兵隊が運用するものなんですけれども、海兵隊が外に軍隊を常駐させているのは日本だけなんです。だから海兵隊の航空部隊というのも日本にしかないですね。もちろん、いろんな演習のときに出かけていきます。ですから、そういうときには、たとえばタイに行ったり、韓

国に行ったり、それからもちろん、戦争をやっているイラクとか、それからアフガニスタンには当然行っていますけれども、それは部隊として展開するのは日本だけです。たとえば国として、オスプレイの導入を考えると、ご存知日本が予算をつけましたね。馬鹿なことすると思いますけれども。あんな高いもの何で買わないといけないんでしょう。あとはですね、私はちらっと Wikipedia なんかを調べたところをみますと、アラブ首長国連邦が食指動かしている。それから、イスラエルです。イスラエルが買うように、空軍の協力者が、国交省のほうに圧力をかけている、なんて記事が出てまいりました。あとはカナダとインド、まあそういう話が出ていました。今で一番具体化しているのは日本じゃないですかねえ。さっきもちょっと言いましたけど、オスプレイ、自衛隊の飛行機となっても、やっぱり、航空法、除外されるんですけど、自衛隊法に除外規定がありますので、ですから軍隊としては飛ばすけれども、民間機としてはいっさい飛ぶことができない。そうすると、調達コストは下がらないですよ。これはちょっと、質問の趣旨とは違うかもしれませんが。じゃあ、民間にオスプレイを飛ばさせるには、どうすればいいかっていうふうに考えると、耐空証明の問題をいじるのは大変ですから、オスプレイっていうのは、ティルトローター機っていうんです。ローターが動きますから、これをヘリの範疇から外すという荒業を使ってくる可能性があるわけですね。そのへんは、皆さんご専門でしょうから、チェックしていただけるとありがたいですね。」

司 会 「ありがとうございました。沖縄県の普天間飛行場が、住宅地のど真ん中にあると。そういった危険が、普天間飛行場が閉鎖されない状況のまま、新型輸送機オスプレイが普天間飛行場に配備されたこと自体、沖縄米軍基地の負担減になっていないというふうに思うんですけども、沖縄県の米軍基地の不安の現状と今後について、新垣弁護士はどのようなお考えをお持ちでしょうか。」

新垣氏 「たいへん難しい質問ですけども、普天間基地は非常に特殊なんですよね。一つは、人口密集地のなかに、ど真ん中に座っている。それからもう一つは、海兵隊という、外国に侵攻する性格の軍隊という意味で、二重の意味で特異な基地なんですよね。だからその二つだけを見ても、普天間基地は沖縄に存続する正当性がないというふうに思いますね。沖縄の県民の世論も、ご承知のように、こんなに危険なものは、県外、あるいは国外に持っていけということまでまとまっています。私たち法律家は、やはり、市民の生活と人権を守るというのが基本的な使命です。普天間飛行場は、もともと飛行場としての、適格条件を持っていない飛行場だというのが、常識ではないでしょうか。だから、そういう意味では、やはり、どうしても普天間基地は撤去しなければいけないというふうに思います。」

司 会 「ありがとうございました。そろそろまとめのほうに入りたいと思いますけれ

ども、オスプレイ配備問題について、日本の真意としてはどのように考えていけばいいのでしょうか。講師の先生方から、会場の皆さんへ示唆をいただければと思います。まず、頼さんからお願いします。」

頼 氏「なかなか難しい問題だと思うんですけども、オスプレイに限らずですね、いろんな、基地反対運動とか軍隊に反対する運動をやっていて、必ずぶつかるのは地位協定の壁なんですね。それは、米兵の犯罪問題もそうですし、それから航空機の騒音、それから墜落現場に警察が入れないとか、そういったひどいことがあります。全部これ、地位協定の壁にぶつかってくる。これは、地位協定のもとに日米安保も含めてですね、これをなんとかしないといけないという、強い思いをいつも感じております。本来、日米安保ってのは、一方が廃棄を通告すれば、1年とか2年のなかでなくなるものですよね。ですから、そういった、今の体制を十分に变えることができるというのを念頭に、米兵が、米軍が駐留しないような安全保障の問題、考えていくべき。それから今の状況ではどうしても、特に沖縄ですけれども、基地は基地として、その周りにいろんな被害が集中している。それはもちろん、厚木でも岩国でも、いつもそうなんですけども、そういった顕在化する基地に対する負担、日常的な恐怖、こういったものがあるんだってことを、やっぱりみんなが理解して、それを何か政治のほうに反映させて、そういった、安全保障をもうちょっと真面目に考えていただきたいというふうに現状だけじゃなくて、もっとほかにやり方があるんだ、そういうことを、投票も含めてやっていかなきゃいけないんじゃないかなというのが私の感想です。」

司 会「ありがとうございました。それでは新垣先生、お願いします。」

新垣氏「最後に、二つ、私はお話ししないといけません。一つは、日本国内には米軍基地のあるところと基地のないところがありますが、基地のあるなしにかかわらず一人の市民として、安全を確保できるような状況にしてほしい、という市民としての視点の重要性です。そのような視点でいうと、オスプレイの問題は、市民の生命・財産を脅かす危険性の問題であり非常に重要だろうと思います。ですから、一人の市民として、最小限度、日米安保条約であろうが、日米地位協定であろうが、一人の市民としての生活の安全と人権を守れるようなものでなければいけないという市民の視点での行動が求められているというのが一つ目です。それからもう一つは、安全保障の問題。これは人によって考え方がいろいろ異なると思うんですけども、安全保障という大義のために、一部の地域の人々の生活を犠牲にしているのかという問題がもう一つあるのではないのでしょうか。沖縄に住んでいますと、この後者のほうの問題をいつも意識し悩みます。先ほど、「建白書」を紹介しましたが、日本全体の安全のために、沖縄にだけその犠牲を強いるという、その国の仕組み、あるいは国民の考え方、本当にそれでいいのだろうかという問題提起を、先ほどの、翁長さんの発言の中にもありましたが、私もやっぱり同じように思い

ます。安全保障というのは、少なくとも地域の安全を確保できるもの、そして、国民の安全を確保するものでなければ、真の意味での安全保障たりえないのではないか。そういう意味では、米軍基地というのは、絶えず基地が存在する地域、あるいは基地がないところであっても、地域住民の生活を絶えず危険にさらしながら、戦後ずっと存続してきたといえるのではないかと考えています。その事実を直視すると、駐留米軍というのは本当に日本の、国民のための安全保障となっているかどうかについては、この機会に、国民として改めて考えていかなければいけないものだと思います。その意味で、市民としての視点と、安全保障という問題のレベルでの視点という二つの視点で、問題を見つめていく必要があるのではないのかなあというふうに、思っています。」

司 会 「どうもありがとうございました。講師の先生方からお話を聞くのはこれで終了させていただきます。講師のお二人に、会場から拍手をお願いいたします。」