スライド 01

あきる野中央公民館主催
市民企画講座

『あきる野の空とオスプレイ
―変わる横田基地と自衛隊―』

レジュメ

2021 年３月 14 日
@あきる野中央公民館
※限定 50 部

横田基地の歴史

サンフランシスコ講和条約(１９５２年)が発効前の米軍基地
１３億５３００平方㍍
⇩⇩⇩⇩⇩
発効後、陸軍の撤退により、３億３６００平方㍍

１９４５年　旧日本陸軍多摩飛行場を米軍が接収
　４６年　第３爆撃群（Ｂ２６）が設立

　５０年２月　ジョンソン基地(現・航空自衛隊入間基地) から第３５戦闘群（Ｆ８０、Ｆ８、Ｆ９４）が移動。
１９５０～６０年代 砂川闘争（５５年）など基地問題が噴出

スライド 02

１９５０年３月　第３爆撃群（B26）がジョンソン基地へ移動。
　　６月　朝鮮戦争勃発。米国の第９２、第９８爆撃航空団（Ｂ２９）が移動。

５１年１１月１８日、完全武装して燃料満載のＢ２９が離陸に失敗。消火中の爆発により、日本人７人、米人３人が即死。３０余人が重軽傷

６０年　第３爆撃群がジョンソン基地から戻る。

同年９月８日　、Ｂ５０気象観測機が福島県の山中に墜落、乗員１１人が死亡。のちに現場に岸信介前首相の筆になる「米軍機殉職慰霊碑」を建立。

６４年　第３爆撃群が米本土へ移動

スライド 03

１９６４年　板付基地から第３５、第３６、第８０戦術戦闘中隊（Ｆ１０５）が移動

６７年　Ｆ１０５がＦ４と交代

スライド 04

１９６８年１月　米原子力空母の佐世保入港、５月米原潜の佐世保入港、６月Ｆ４戦闘機の九州大学墜落など米軍の運用問題が連続→野党が７０年安保で追及姿勢

６８年８月５日　「米軍基地が大都市周辺に多くあるため、住民に生活上の不安や危惧を与えている。政府としては、その不安や危惧を取り除くよう最善の努力を払ってまいります」（佐藤栄作首相）

６９年３月３０日　「外国の兵隊が首府のそばにたくさんいるという、そういう状態は好ましい状態ではない」（佐藤首相）

７２年　関東計画スタート

７４年１１月　在日米軍司令部、第５航空団司令部が発足

９１年　湾岸戦争へＣ１３０を８機派遣

スライド 05

２００３年　Ｃ７ナイチンゲールの引退

１２年３月　航空自衛隊の航空総隊が府中基地から移駐

１５年５月　米国防総省がオスプレイ配備を通告（「１７年後半に３機配備し、残り７機は２１年までに配備を完了」と通告）

スライド 06

関東計画(KPCP)とは

１９７３年１月２３日　日米安全保障協議委員会（ＳＣＣ）で合意
正式名称「関東平野空軍施設整理統合計計画」
（Kant Plain Consolidation Plan＝**ＫＰＣＰ**）

７２年１月、サン・クレメンテにおける「佐藤・ニクソン合意」に基づき、沖縄における施設・区域を日米安保条約の目的に合致し相互に受諾可能な調整を図る→本土および沖縄の双方において、施設・区域の統合を一層実施する

① 府中空軍施設の大部分（第５空軍司令部）＝現航空自衛隊府中基地など
② キャンプ朝霞南部分の大部分＝陸上自衛隊朝霞駐屯地
③ 立川飛行場＝ＪＲ立川駅の周辺
④ 関東村住宅地区
⑤ ジョンソン飛行場住宅地区
⑥ 水戸空対地射爆場
↓↓↓↓↓
横田基地に統合（横田基地の戦闘機は沖縄へ、立川のＣ１３０輸送機部隊が移駐）

スライド 07

関東計画の副産物として生まれた環境整備法

移設を受け入れる現５市１町（福生市、瑞穂町、武蔵村山市、羽村市、立川市、昭島市）は負担増に反対

⇩⇩⇩⇩⇩
福生市は３分の１が横田基地。４６８億円の周辺整備対策事業費の確保と引き換えに容認。他市町も同じ条件で容認

⇩⇩⇩⇩⇩
環境整備法の制定につながる
※福生市の市政調査（２００６年）によると、基地容認が８割、うち基地対策の充実が条件が７割⇨⇨⇨⇨カネが住民感情を押さえ込むことに成功。

（参考・防衛費にみる自衛隊関連の財政支援）
２０１９年度防衛費のうちの基地周辺対策経費
施設の借料、補償経費等１，３７２億円
うち住宅防音：　４７５億円
周辺環境整備：　８９７億円

スライド 08

住宅防音、周辺環境整備の根拠は環境整備法

航空機の騒音、演習場の土砂災害のほか、地方自治体への援助が可能
主な交付対象は公共用の施設の整備＝いわゆる「ハード事業」
① 交通施設及び通信施設（道路塗装、橋梁、防犯カメラ、無線放送など）
② スポーツ又はレクリエーションに関する施設（体育館、運動場、公園）
③ 環境衛生施設（ゴミ収集車、排水路、ゴミ処理センターなど）
④ 教育文化施設（図書館、グランド整備、スクールバスなど）
⑤ 医療施設（医療機器、救急車、医療保健センターなど）
⑥ 社会福祉施設（保健相談センター、福祉バス、福祉センターなど）
⑦ 消防に関する施設（消防自動車、貯水槽、小型動力ポンプなど）
⑧ 産業の振興に寄与する施設（農業研修センター、用水路、農業用器具）

２０１４年の法改正により「ソフト事業」を新たに追加＝主な例
① 医療費の助成（小学生以下の医療費、妊産婦検診費など）
② コミュニティバスの運営費の助成（福祉バスの運営費など）
③ 学校施設等耐震診断費の助成（小中学校校舎等の耐震診断費など）

スライド 09

５市１町の貴重な財源、横田基地の維持を支持する根拠に

P.4

4　横田基地の軍民共用案（◆資料１）

２００１年　石原慎太郎都知事が提案

０３年　米空軍の依頼で米ハドソン研究が現地調査

０４年　横田ラプコン返還と軍民共用化を進言

◆資料１

横田基地の共用　「軍軍」が現実的 米研究所報告
2004/06/17 東京新聞朝刊

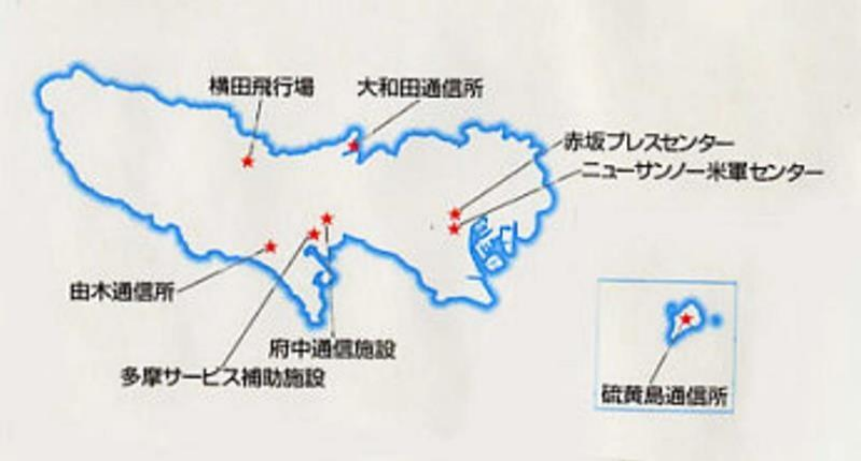
米国の保守系シンクタンク「ハドソン研究所」のケネス・ワインスタイン副所長が１６日、東京都庁で記者会見し、米軍横田基地（東京都福生市など）軍民共用化に関する調査報告書を発表した。米空軍と航空自衛隊の「軍軍共用」が最も現実的で、軍民共用化は羽田空港の再拡張後になるとしている。

報告書は、米政府は、「空路の混雑」の影響を与えている横田基地管制空域の返還を考慮すべきだと指摘。「横田基地は航空自衛隊の中継地として最適だ」として軍軍共用化の根拠としている。

スライド 10

横田基地の現状

◆　首都に存在する米軍基地は、米占領のシンボル。
◆　都内に８つの米軍基地
（横田基地、赤坂プレスセンター、府中通信施設、多摩サービス補助施設、大和通信所、油木通信所、硫黄島通信所、ニュー山王ホテル）のうちの１つ。
◆　都内の米軍基地は埼玉を含め、7,139,452 ㎡と広大。



スライド 11

社　説　2012・5・13

週のはじめに考える

横田基地は必要なのか

返還目指す東京都

東京都は、横田基地の返還を最終目標にした軍民共用化や横田空域の返還を求めていますが、日米両政府の話し合いはさっぱり進みません。米国の担当の上に、政府はあべこべをかいていると疑われても仕方ありません。

この間、基地騒音に悩む周辺住民が起こした横田基地をめぐる騒音訴訟は四件が確定し、日本政府から五十一億円の損害賠償金が支払われました。もちろん税金です。現在も二つの原告団が提訴を準備中です。

基地騒音訴訟は過去分の被害については国が賠償するとの判決が

二〇〇六年の米軍再編で多少削られましたが、今も高いところでも五千五百㍍、低いところでも二千四百五十㍍の巨大な空域が広がり、民間航空機の運航の障害となっています。羽田空港から西日本や韓国へ向かう民間航空機は、高度を上げて横田空域を飛び越えるため、航空路が過密になり、航空機同士が異常接近するニアミスも起きています。

首都に主権の及ばない米軍基地と米軍が管理する空域が広がる日本は、まともな国といえるでしょ

官が出入りしているようです。横田基地で取材中のできごとです。駐機場から建物まで赤いじゅうたんが敷かれました。将官が来る準備だそうです。「どこから、だれが来るのか」と聞いても、基地側から名前や来た目的は教えてもらえませんでした。

実は日本政府も、この将官が乗った航空機がいつ横田に降りたのか、だれが来たのかを知る術がないのです。日米地位協定により、米軍人、軍属、家族は出入国の手続きをする必要がないからです。

横田基地を中心にした一都八県の上空を覆う広大な横田ラプコン（空域）を米軍は自由に使い、どんな航空機でも横田基地に離着陸させることができるから、日本政府はどんな航空機が来たのか知る

⇒拡大版は 16 ページに

スライド 12

オスプレイの配備問題

２０１５年５月１１日　米政府がオスプレイの横田基地を接受国通報
「２０２１年までに計１０機、１７年後半に３機配備」
１７年３月　米政府が「１９年１０月以降、最長で３年遅れる」と発表
１８年３月１６日　米政府が配備時期の前倒しを日本政府に通報
「太平洋地域の安全保障上の懸念に対応するため」
※５機が輸送船で横浜に着くまで非公表とするよう要請
４月　３日　在日米軍が「今週後半に横田基地に到着」と発表
５日　５機が横田基地に到着

スライド 13

オスプレイ（ＭＶ２２）＝米海兵隊の航空機
　老朽化したＣＨ４６ヘリコプターの代替機。１９８６年から開発が始まったものの、８９年１２月には、チェイニー国防長官が開発の中止を発表。その後、計画は続行されたが、計画の中断と再開を繰り返した。背景に開発経費の高騰と繰り返された重大事故がある。開発途中の墜落事故で合計３０人が死亡している。

https://www.youtube.com/watch?v=VYeLishJ_Js&version=3&feature=player%5Fembedded
https://www.youtube.com/watch?v=18nb2bEU1xI

スライド 14

■ 従来の航空機とオスプレイの比較

	長所	短所
回転翼機（CH−46等）	・垂直離着陸やホバリングが可能	・速度が遅い ・航続距離が短い
固定翼機（KC−130等）	・速度が速い ・航続距離が長い	・垂直離着陸やホバリングができない

オスプレイ（MV−22等）
・垂直離着陸が可能
・ホバリングが可能
・速度が速い
・航続距離が長い

スライド 15

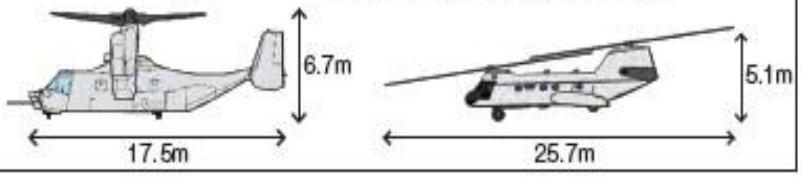
■ 基本性能の比較

	MV−22	CH−46
最大速力	約520km／h	約270km／h
巡航速力	約490km／h	約220km／h
航続距離	約3900km	約700km
行動半径	約600km（兵員24名搭乗時）	約140km（兵員12名搭乗時）
輸送兵員数	24名	12名
搭乗員数	3~4名	3~5名
貨物（内部）	約9100kg	約2300kg
貨物（外部）	約5700kg	約2300kg
回転翼直径	約11.6m	約15.5m
最大飛行高度	約7500m	約3000m
自重	約16000kg	約7700kg
寸法	MV−22とCH−46の大きさはあまり変わりません。	

最大速度 約2倍

行動半径 約4倍

搭載量 約3倍



スライド 16

■ オスプレイの飛行モードと特徴

飛行モード	エンジンナセルと機体の角度	特徴
固定翼モード	エンジンナセルが水平	固定翼機並みの速度で飛行可能。 固定翼機並みの距離を飛行可能。
転換モード	エンジンナセルが傾斜（∠1°~84°）	離陸後の加速時や、着陸前の減速時に用いられる。
垂直離着陸モード	エンジンナセルがほぼ垂直	ヘリコプターの様に垂直離着陸が可能。 ホバリングが可能。

エンジンナセル：エンジンを収容している両翼端の円筒部分

スライド 17

質問 飛行中に両方のエンジンが故障した場合、オスプレイはどうするのですか？

◎ MV−22は、片方のエンジンが故障しても、もう一方のエンジンのみで両翼のローターを回転させ、飛行を継続できるよう設計されていますが、1つのエンジンのみ停止した場合にも、パイロットは可能な限り早く予防着陸を行うことになっています。

◎ また、2つのエンジンは離れた位置にあり、同時に損壊する可能性が極めて低くなるよう設計されています。

◎ したがって、2つのエンジン出力が完全に停止する状況はほとんど考えられず、実際、これまで10万飛行時間以上において、エンジン出力の停止が原因となって緊急着陸が必要な状況になったことはありません。（2012年4月時点）

◎ しかし、万が一2つのエンジンが停止した場合の緊急着陸の際、その時の飛行状態に応じて、固定翼モードに移行して滑空(※1)するか、垂直離着陸モードに移行してオートローテーション(※2)を行うことになります。

スライド 18

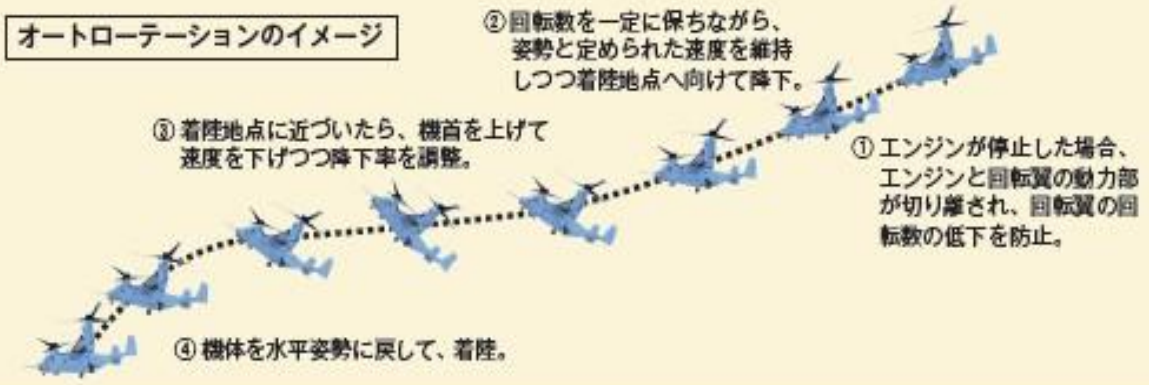
(※1)滑空とは

- 滑空は、固定翼機の動力によらない降下飛行です。
- 飛行高度と速度を調整して滑空距離を確保しつつ、安全な着陸場所を見つけて着陸します。

※着陸の際、ローターのブレードが地面に接触しますが、その衝撃によってブレードがはずれて飛散しないよう、ブレードが折れ曲がり、衝撃を吸収するように設計されています。

(※2)オートローテーションとは

- オートローテーションとは、回転翼機が飛行中、エンジンからの出力によらず、空力のみによって主回転翼を回転させ揚力を得る緊急手順のことをいいます。



◎ MV−22のパイロットは、両方のエンジンが停止した場合にも対処できるよう、シミュレータを使って緊急着陸の訓練も行っています。

スライド 19

ところが…

オスプレイ:安全性に深刻な穴　元主任分析官リボロ氏が指摘
2012年05月28日琉球新報

【米ワシントン２７日＝松堂秀樹本紙特派員】２００９年６月に米下院の公聴会で、垂直離着陸輸送機ＭＶ２２オスプレイについて「オートローテーション機能に欠陥がある」と証言したオスプレイの元主任分析官、レックス・リボロ氏（６８）が２７日までに琉球新報のインタビューに応じた。米軍普天間飛行場に配備されることについて、同氏は「オスプレイが危険なのは戦場で、平時の事故はまれだ」との認識を示し「仮に市街地の上空でエンジンが停止する事態が発生したら問題だ。コントロールを失い、どこにでも墜落する」と述べ、同機能の欠如について「安全性に非常に深刻な穴がある」と指摘した。

スライド 20

リボロ氏が「重要な問題」として欠陥を指摘したオートローテーション機能は、ヘリコプターのエンジンが停止した場合、機体降下で生まれる空気の流れで回転翼を回し、揚力を得て緊急着陸するヘリ特有の能力。

リボロ氏は同機能の欠如について「模擬操縦機での訓練では克服できない」と述べた上で「民間の輸送機なら連邦航空局（ＦＡＡ）の安全基準を満たしていない。国防総省はこれまで兵士が搭乗する軍用機にＦＡＡと同等の基準を要求してきたが、オスプレイは初めてそこから逸脱した」と指摘した。

スライド 21

沖縄配備が始まる…

米海兵隊は２０１２年１２月、沖縄県の普天間基地にオスプレイ１２機を配備、翌１３年１２月にさらに１２機を追加配備し、現在の２４機態勢となる。

飛行10万時間あたりの事故率

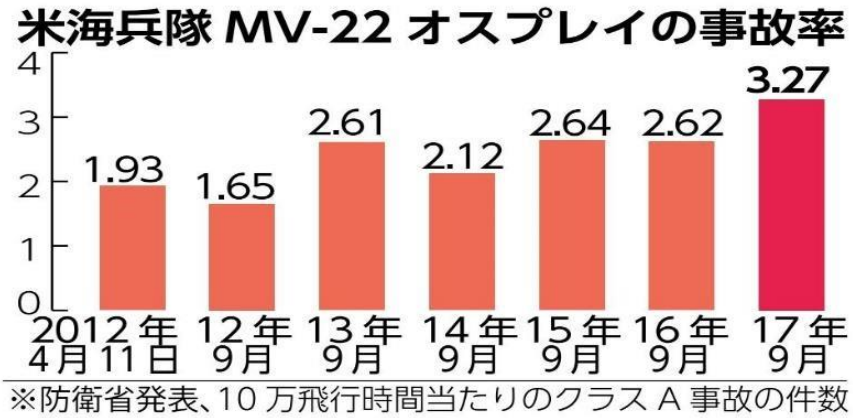
（出典：産経新聞）

防衛省は「海兵隊で最も安全な航空機」と喧伝

スライド 22

◎ MV−22は、一貫して海兵隊航空機の平均を上回る安全記録を示しています。

としてきたものの、現実には…



海兵隊でもっとも危険な航空機に（２０１９年は２．５０）
ところが同年、空軍版は６．２２でさらに高い事故率

スライド 23

普天間のオスプレイは既に２機が墜落、死者３人

①　２０１６年１２月１３日夜、オスプレイがＭＣ１３０特殊作戦機と空中給油訓練をしている際にオスプレイの右側のプロペラがＭＣ１３０から伸びたホースの給油口に接触して壊れ、機体のバランスを崩して名護市安部の浅瀬に墜落。乗員２人が負傷した。
（下の写真、２枚とも）

スライド 24

「感謝されるべきだ」 沖縄米軍トップ、オスプレイ事故で机たたき反発　　2016年12月14日沖縄タイムス

米海兵隊のオスプレイが沖縄県名護市安部（あぶ）の海岸に墜落したことを受け、安慶田光男副知事は１４日、在沖米軍トップのローレンス・ニコルソン四軍調整官と米軍キャンプ瑞慶覧で面会し、強く抗議した。安慶田副知事によると、ニコルソン四軍調整官は「県民や住宅に被害を与えなかったことは感謝されるべきだ」と主張。声を荒らげ、机をたたくなど県の抗議に反発したという。

在沖米軍トップ、ニコルソン四軍調整官

ニコルソン四軍調整官は県の抗議に怒りを示し、「政治問題にするのか」「抗議書にパイロットへの気遣いがあってもいいのではないか」などと迫った。事故に対し、謝罪はなかった。
安慶田副知事は「植民地意識が丸出しだ」と指摘した

スライド 25

P.10

② 2017年8月、普天間基地のオスプレイがオーストラリア沖で揚陸艦に着艦する際、自身が発生させた強烈な下降気流が艦体にはね返り、回転翼の弧に入り込んで墜落、3人の乗員が死亡した。同様の事故は、米本土でも2015年12月に起きている。

⇩⇩⇩
艦艇とオスプレイの組み合わせは、予期せぬ事故を招きかねないのでは?

スライド 26

2020年5月29日、防衛省が木更津市にオスプレイの整備体制強化について申し入れ

米軍オスプレイ次期定期機体整備会社の入札に係る状況 令和２年５月 防衛省

○ ２０１７年２月以降、株式会社ＳＵＢＡＲＵが木更津駐屯地において、米海兵隊オスプレイの定期機体整備を実施中です。これまで２機整備を完了し、現在３機目と４機目が整備中です。

○ ＳＵＢＡＲＵの契約は２０２０年に整備入りする機体までとなっており、米軍は２０２１年以降の整備について実施企業を募集するため、５月８日に提案要求を公表しました。今後、入札手続きが進められ、本年秋頃に実施企業が選定される見込みです。

○ 同提案要求においては、事業の基本的な内容は今期と同様ですが、同時に整備する機体数が最大７機（前回は３～４機）に増える予定です。

スライド 27

その末尾の一覧表に、米海軍版オスプレイの整備
防衛省は海軍版について、過去、一度も言及せず

5月8日付提案要求書に米軍が記載した主要事項

- 主な整備対象は普天間に配備された24機のMV－22
- 2023年以降、米海軍CMV－22の整備も想定
- 標準的な1機当たり整備期間は約1年4ヵ月を想定
- 契約期間は最大9．5年
- 同時に最大7機整備入り
- 海外への出張整備を企業に打診する場合がある
- 格納庫は企業が用意することが基本。整備地点は沖縄から1000マイル圏内を想定
- 将来的に米軍の格納庫を貸与する可能性もある
- 複数社選定した場合は整備入り機体ごとに、どの企業に実施させるか米側が判断

なお、米海軍機CMV-22の定期機体整備も想定されることについては、従前の説明にはない事項のため、引き続き、防衛省に情報提供を求めました。(6月8日、木更津市のHP)

スライド 28

米海軍版のオスプレイは、米空母「ロナルド・レーガン」に搭載する予定
これまでは陸上から洋上の空母へ兵士や補給物資の空輸にC2輸送機を使用

C2の老朽化でオスプレイと交代へ

スライド 29

空母艦載機としてのオスプレイのメリット

①　発艦する際に航空機が勢いよく打ち出されるカタパルトを使用することがない

②　着艦時に、高い技量を必要とする機体下部のフックを甲板上のワイヤーに引っかけて停止させる必要もない
⇩⇩⇩⇩
※離発着が最難関とされる空母から難なく発艦し、着艦できること自体がオスプレイの大きな利点

※それは同時に最大の欠点でもある

スライド 30

防衛省から木更津市への申し入れの通り、海軍版オスプレイが日本に配備されるとすれば、

▼2023年は米国から調達する自衛隊版オスプレイ 17機すべてが木更津駐屯地に揃う年

▼横田基地の空軍版オスプレイが現在の 5機から10機に増える期限の前年

※これにより、オスプレイの整備・運用の拠点となる木更津駐屯地がある首都圏の上空を、米海兵隊版、米空軍版、米海軍版という3種類の機体が飛び回ることに（自衛隊版は海兵隊版と同型）

スライド 31

P.12

海軍版オスプレイはどこに配備されるか

▼C2輸送機は、岩国基地に2機配備されているため、海軍版オスプレイも岩国基地への配備が有力視される

▼厚木基地の可能性もゼロではない

▼空母「ロナルド・レーガン」の事実上の母港である横須賀基地に飛来する機会が高まることだけは確か

スライド 32

木更津をオスプレイ拠点として強化

(2017年2月に定期整備が始まって以来、順番に1機、1機、2機と整備され、一度も3～4機の同時整備が実現することはなかった)
にもかかわらず、

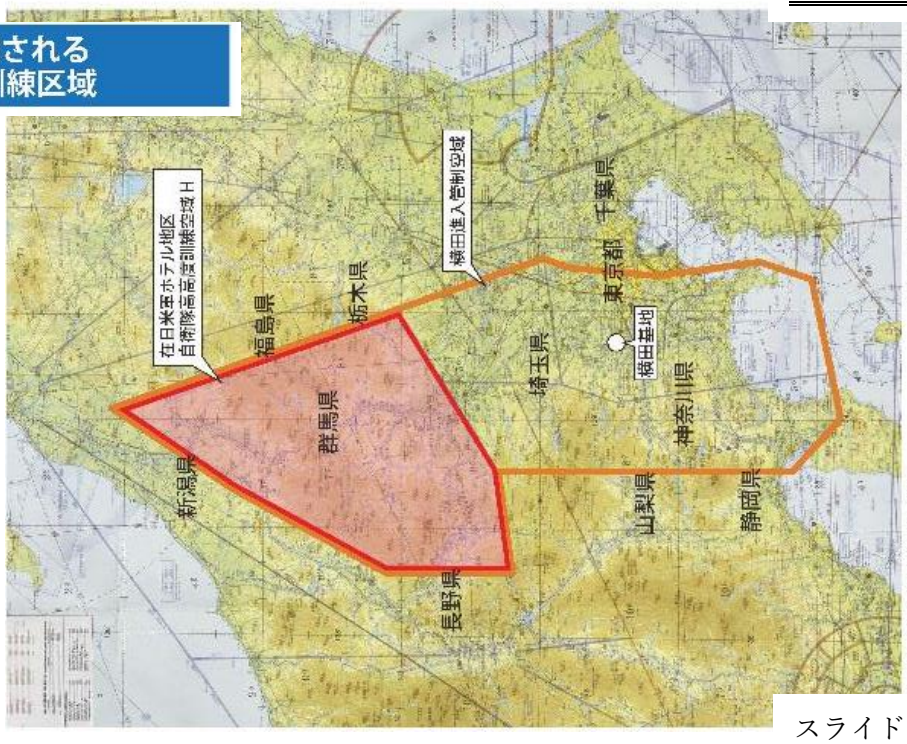
▼米軍は同時７機整備体制を要求

▼自衛隊版は同時３機整備体制へ

▼防衛省が木更津駐屯地に格納庫を新設。将来的にはさらに拡大

もはや首都圏はオスプレイの拠点
首都圏の空を飛ぶことになる53機

スライド 33



スライド 34

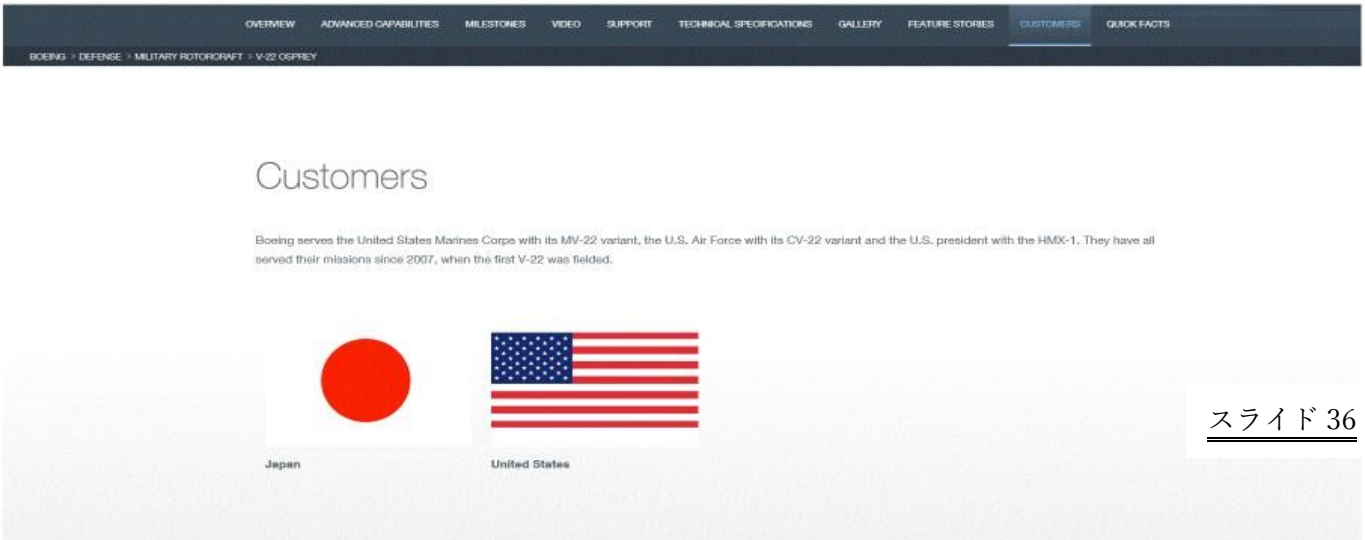
飛行訓練

①木更津駐屯地とその周辺および習志野演習場（千葉県）
②富士演習場（山梨県）
③相馬が原演習場（群馬県）
④関山演習場（新潟県）

※移動の飛行ルート
▼東京湾沿いを飛行して江戸川から荒川沿いに北上
▼東京湾から横浜を経由して北上

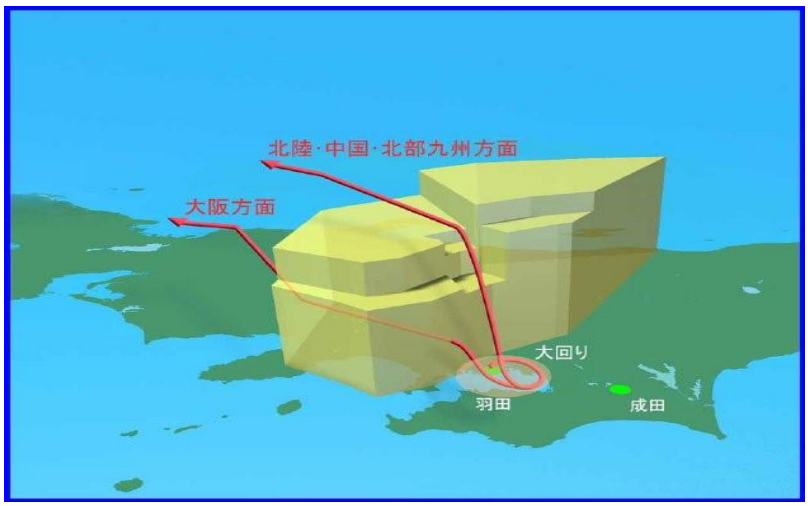
スライド 35

オスプレイを購入しているのは日本と米国だけ　（ボーイング社のＨＰ）



スライド 36

※日本側の態度と今後の論点
① 米軍再編で第５空軍廃止の提案（日本側の反対で消滅）
② 米軍再編でわずかに削られた横田ラプコン
↓↓↓



スライド 37

基地行政を妨害する日米地位協定
（ドイツ、イタリアと比べてみると‥）

県の地位協定比較「中間報告」のポイント

	日本	ドイツ	イタリア
米軍の活動に対する国内法の適用	原則不適用	適用（ドイツ軍と同じ法規制）	適用（イタリア軍と同じ法規制）
基地管理権・立ち入り	米側が「排他的管理」。米軍の同意がない限り日本政府と地元自治体は立ち入り不可	政府および自治体は基地への立ち入り可能。緊急時は事前申請なく立ち入り可	イタリア軍側が基地を管理。イタリア軍司令官は「主権の擁護者」と明記
訓練の規制	個別の訓練を米軍が日本に事前通知し、承認を得る必要はない。米軍は実弾射撃を伴わなければ提供施設・区域外でも訓練可能	空域演習はドイツ側の承認が必要。提供施設外の訓練はドイツ国防相の同意が必要	訓練行動などはイタリア側への事前通告や承認が必要
騒音対策などに関する地元自治体との関係	協議機関なし	基地周辺自治体と米軍の「騒音軽減委員会」を設置。夜間飛行実績などを定期報告	イタリア政府と米軍、自治体で構成する「地域委員会」を設置

スライド38

「主権」米軍意のまま

不平等な日米地位協定

サンフランシスコ条約が発効した四月二十八日は、安倍政権が定めた「主権回復の日」であると同時に日米安全保障条約（旧）が発効し、米軍の駐留が正式に認められた日でもある。安保条約は米軍に特権的な地位を与え、「不平等」と批判される日米地位協定締結の根拠になった。条約や協定を後ろ盾にした米軍のありようを検証すると「主権回復」に疑問符がつく。

（編集委員・半田滋）

空域広大、娯楽でも高速無料

■事前協議なし

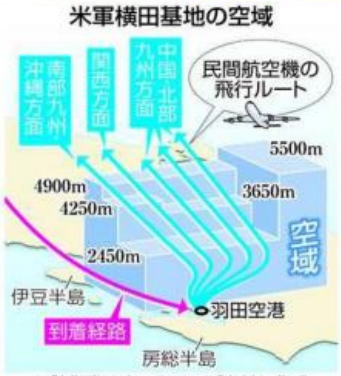
東京都福生市など五市一町にまたがる横田基地。在日米軍司令部が置かれ、ベトナム戦争では輸送機の中継拠点に使われた。「戦闘作戦行動による基地使用」が疑われたにもかかわらず、安保条約でさだめた日米の事前協議が行われたことは一度もない。

海外から航空機がやってくるが、日米地位協定により、米兵や家族は出入国の手続きをする必要がなく、いつ、だれが来たのか日本政府は知る術がない。

上空を自由に使う目的で米軍が設定した横田ラブコン（空域）は民間航空機にとっての障害物だ。広大な空域が一都八県の上空に広がり、羽田空港から西日本や韓国へ向かう民間機は横田空域を飛び越える飛行を余儀なくされる。航空路が過密になり、航空機同士が異常接近するニアミスも起きている。

首都に主権の及ばない米軍基地と米軍が管理する空域が広がる日本は、まともな国といえるだろうか。

5市1町にまたがる在日米軍横田基地＝27日、東京都福生市で（本社ヘリ「あさづる」から）



※防衛省のホームページを基に作成

騒音、深夜飛行やまず

■自粛も形骸化

「主権回復の日」に本土復帰できず、切り捨てられた沖縄の基地問題はさらに深刻だ。海外の米軍施設で最大の嘉手納基地。航空機の離着陸時、地下鉄車内と同じ程度の七〇㌫の騒音が五秒以上続く回数は年四万回近い。

騒音被害を減らすため、〇六年日米で合意して、嘉手納のF15戦闘機の訓練を全国の自衛隊基地などに分散させた。嘉手納町基地渉外課は「F15戦闘機が本土へ行くと、岩国基地（山口）のFA18戦闘攻撃機がやってくる。騒音の発生はまったく減っていない」とあきれて話す。

横田、厚木（神奈川）、岩国、嘉手納、普天間（沖縄）基地の周辺住民が起こした騒音訴訟は、過去の被害に対する賠償金の支払いが判例として定着。賠償金は毎回、日本政府が肩代わりする。現在も騒音訴訟が続くため、さらに多くの賠償金が支払われるのは間違いない。

どの基地にも周辺自治体との間で早朝、深夜の飛行を自粛する協定があるが、米軍の運用が優先され、事実上、形骸化している。

「配備反対」の大合唱の中、昨年十月、普天間に置かれた垂直離着陸輸送機「MV22オスプレイ」。墜落事故につながるヘリコプターモードの飛行は基地内などに限定するとの日米合意は守られず、市街地上空をヘリモードで飛ぶなどの違反回数は、沖縄県基地対策課の調査で配備後の二カ月で三百十八件にのぼった。

日本防衛という名分のもと、米軍の「やりたい放題」はとめどなく広がっている。

核心

■答えられない

二〇〇八年、全国の米軍基地で、米兵にレンタカーを貸し出す際、高速道路の通行料が無料となる「軍用車両有料道路通行証明書」が渡されていた事実が判明した。日米地位協定により、公務の通行料は日本政府が肩代わりするが、レンタカーを利用した米兵の娯楽費まで負担させられていたのだ。

日本側は通行証明書の発行をやめるよう求めたが、米側は「レジャーも日本駐留という公務の一環」と主張して、現在も折り合っていない。日本政府が負担した一二年の通行料は七億八千万円。レンタカー分がいくら含まれるかについて、防衛省補償課は「分からない」。在日米軍司令部は本紙の取材に「ただちには答えられない」。日米のなれ合いさえ、疑われる。

(c).中日新聞社　無断転載、複製、頒布は著作権法により禁止されています

(c) .中日新聞社　無断転載、複製、頒布は著作権法により禁止されています

東京都の西部に米軍横田基地があります。首都に外国軍の基地があるのは世界でも珍しい。航空機騒音の被害も絶えない横田基地について考えてみます。

横田基地は福生市、立川市、昭島市、武蔵村山市、羽村市、瑞穂町の五市一町にまたがる七百十四㌶の広大な基地です。朝鮮戦争では出撃基地となり、ベトナム戦争では輸送機の中継拠点として使われました。現在はC130輸送機十三機のほか、ヘリコプターなど七機があるだけ。成田空港や羽田空港が過密なら、横田基地はさしずめ過疎でしょうか。

広大な米軍空域

基地には在日米軍、在日米空軍、米第五空軍の三つの司令部が置かれています。バートン・フィールド空軍中将が一人で三つの司令官を兼ねています。三月には航空自衛隊の総司令部があたる航空

社説　2012・5・13

横田基地は必要なのか

週のはじめに考える

総隊が移転しました。司令部が集まる場所ですから、米軍の高位高官が出入りしているようです。

横田基地で取材中のできごとです。駐機場から建物まで赤いじゅうたんが敷かれました。将官が来る準備だそうです。「どこから、だれが来るのか」と聞いても、基地側から名前や来日した目的は教えてもらえませんでした。

実は日本政府も、この将官が乗った航空機がいつ横田に降りたのか、だれが来たのか知る術がないのです。日米地位協定により、米軍人、軍属、家族は出入国の手続きをする必要がないからです。

横田基地を中心にした一都八県の上空を覆う広大な横田ラプコン（空域）を米軍は自由に使い、どんな航空機でも横田基地に離着陸させることができるから、日本政府はどんな航空機が来たのか知る術がないのです。その意味では、米軍の聖域といえるでしょう。

返還目指す東京都

二〇〇六年の米軍再編で多少削られましたが、今も高いところで五千五百㍍、低いところでも二千四百五十㍍の巨大な空域が広がり、民間航空機の運航の障害となっています。羽田空港から西日本や韓国へ向かう民間航空機は、高度を上げて横田空域を飛び越えるため、航空路が過密になり、航空機同士が異常接近するニアミスも起きています。

首都に主権の及ばない米軍基地と米軍が管理する空域が広がる日本は、まともな国といえるでしょうか。そして日米両国は対等でしょうか。

東京都は、横田基地の返還を最終目標にした軍民共用化や横田空域の返還を求めていますが、日米両政府の話し合いはさっぱり進みません。米国の拒否の上に、政府はあぐらをかいていると疑われても仕方ありません。

この間、基地騒音に悩む周辺住民が起こした横田基地をめぐる騒音訴訟は四件が確定し、日本政府から五十一億円の損害賠償金が支払われました。もちろん税金です。現在も二つの原告団が提訴を準備中です。

基地騒音訴訟は過去分の被害については国が賠償するとの判決が最高裁で示され、提訴されれば国が負ける図式が定着しています。裁判で負けるのが分かっているのに何もしない。ここでも政府の無策ぶりが際立っています。

横田基地は、政府が基地を維持するため地方自治体にカネを払う基地行政の原点でもあります。

一九七三年一月、日米安全保障協議委員会で東京や周辺の米軍基地を集約する関東空軍施設整理統合計画（KPCP）が話し合われ、横田基地に府中空軍施設、キャンプ朝霞、立川飛行場など六施設が集約されることになりました。

当然ながら横田基地の周辺自治体は過重な負担に反対します。福生市が代償として四百六十八億円を要求すると、福生方式は他の自治体にも波及して補償金が支払われ、KPCPは実施されました。福生市の要求は、基地の周辺自治体に補償金を支払う環境整備法の制定につながり、防音工事も導入されました。

基地がカネを生み出すせいか、周辺自治体の「基地反対」の声は大きくないようです。「安全保障は国の専権事項だから反対しても無駄。基地対策費が充実するならやむを得ない」と考えるのでしょうか。東日本大震災で福島第一原発が事故を起こす前の原発周辺の自治体と構図は似ています。

戦後は終わっていない

日本が主権を回復したサンフランシスコ講和条約から六十年。今なお、全国に百三十二カ所もある米軍基地・施設は、すべて日本の防衛や極東の安定に不可欠なのでしょうか。各地に当たり前のようにある米軍基地に慣れ過ぎて、無関心になってはいないか。遊休化したようにみえる横田基地を訪れるたび、「戦後は終わっていない」と実感するのです。