

くさしぎ便り No.13

くさしぎ・草の根市議と市政を考える会 2015年5月発行 e-mail kusasigi@nifty.com
ホームページでも発信中★ 「辻よし子と歩む会」で検索してください！

「くさしぎ便り」第13号をお届けします。近くにありながら、意外に知らない横田基地について学ぶ学習会第2弾です。今回は横田基地公害訴訟の原告団を長年まとめて来られた福本道夫さんといっしょに広い基地をウォッチングし、その後お話を伺いました。

「あきる野つばら 学びの場 その11」 ご報告

1月20日あきる野ルピアにて開催

横田基地公害訴訟から見えてくるもの



C-130H (ハーキュリーズ) 輸送機
横田基地では13機常駐。飛行訓練を繰り返している。(横田基地被害をなくす会 NEWS より)

話題提供者 福本 道夫さん

◎ ふくもと みちおさんプロフィール ◎
横田基地・滑走路への進入コース直下の昭島市在住。1982年から横田基地公害訴訟団に加わり、現在、原告団団長。



横田基地公害訴訟って？

第9次横田基地公害訴訟団の福本です。「第9次」というと多いな一と思われるかもしれませんが、大きなまとまりでいうと4回目になります。最初の裁判は1976年、私の父が中心になって41人の原告が提訴しました。その後原告に名乗りを上げる人がまると、追加提訴の形となり、第2次112人、第3次605人と提訴の回数が増えていくのですが、基本的には裁判の請求は同じものです。

私は1982年に提訴された第3次訴訟から加わりました。裁判は、1993年に第1・2次訴訟の最高裁判決、1994年に第3次訴訟の高裁判決が出た両者上訴せず一区切りがつかしました。

その後、私たちは同年に新たな訴訟「横田基地飛行差し止め訴訟」(第1次・2次)を起こし、私たちと運動方針の異なる方たちの「新横田基地公害訴訟」(第1次・2次・3次)が1996年に起こされるという経過をたどりました。そして、これらの訴訟も最高裁で終結し、私たちは大きなくりの4回目の裁判「第9次横田基地公害訴訟」を2012年に起こしました。9回目の提訴を行ったということになります。ついでに言うと、その後、第2次新横田基地公害訴訟も2013年に提訴・追加提訴し、私たちの裁判も追加提訴を行いましたので、横田基地に関しては、大きなくりの訴訟が5回、提訴数は12回ということになります。

裁判の請求について簡単に触れます。私たちは、米軍に基地を提供している国に対して、「航

空機騒音を中心とした基地被害からの救済、すなわち、被害者に対して慰謝料＝損害賠償を支払うこと」「夜間から早朝にかけての飛行を禁止すること」を求めています。



裁判で基地の被害は認められるが…

基地がある限り「基地被害」はずっと続いています。今、全国で7つの基地訴訟が関わっていますが、今までに出された判決の考え方はほぼ同じです。「航空機騒音による基地被害があり、それが違法状態であることは認める。ただし、その主たる原因となる航空機の夜間から早朝までの飛行を差し止めることはできない。」というものです。

賠償を求める訴訟は、「お金が目的だろう」と時に批判されることもあります。請求が飛行差し止めだけだったら、現在の日本の裁判所が判断を避けることが目に見えていますので、訴訟の意味が薄くなってしまいます。賠償金請求の一部でも勝訴できるのは、「違法状態が認められた」という点で意味があるのです。

また、この間、賠償金の「将来請求」、つまり将来にわたって続く被害について賠償し続けるという請求が「飛行差し止め」につながるものとして、その成果を期待されています。これが認められる判決が出れば、相手側である国は、今のような状態で米軍に基地を提供し続けることが困難になるからです。

飛行差し止めに関して、最初の頃は、裁判所は、「高度な外交問題については、裁判所は判断できない。」(これを統治行為論と言います)と言って逃げていましたが、最近では「いわばアメリカに家を貸している家主である日本政府に、店子の行為の差し止めを求めるのは筋違い」(これを第

三者行為論と言います) という言い方で逃げています。では米軍を相手に裁判したらどうかというと、簡単に最高裁までいって終わりです。

というのは、外国を相手にすると、相手が裁判相手として受けない限り裁判にならないからです。私たちは、それで日本政府を相手にしているのです。しかし、裁判所が政府の行為を裁けないというのは、「三権分立」の放棄に等しいとは思いませんか。



横田基地の歴史

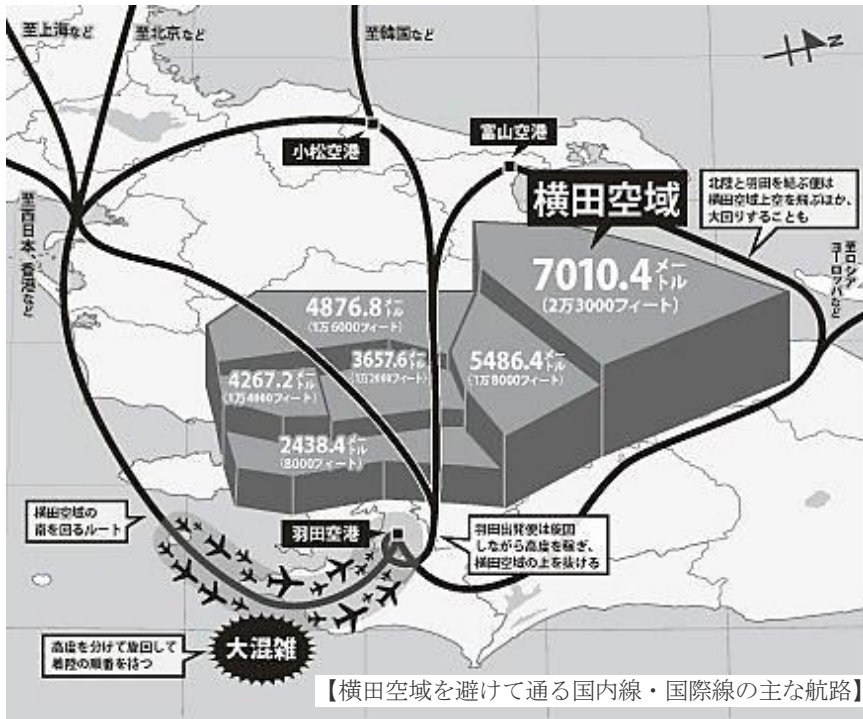
横田基地は、戦前に陸軍立川飛行場の補助飛行場として創られ、戦後すぐに米軍に接收されて米軍基地とされました。基地の名前は当時の地区に武蔵村山市の多摩湖の近くにあった「横田」という地名を持ってきたと言われています。

なお、私は厚木基地同様、その名前から場所が特定できにくいという意味もあったのではないかと思います。

米軍が接收した後、朝鮮戦争やベトナム戦争と続き、横田基地は爆撃機や戦闘機の基地として使用されました。米軍の都合で、様々な部隊・飛行機が交代でやってきました。この頃には、労働組合を中心とした反対運動や周辺自治体の働きかけが力強くなされてきましたが、1970年代になると、基地は戦術基地から輸送基地に変身し、さらに関東計画によって関東地方の施設が横田基地に統合され、司令部(第5空軍司令部)が置かれる基地になりました。

第5空軍の司令官は中将で、官位としては日本で一番高位のために、「在日米軍司令官」を兼ねています。といっても在日の陸軍、空軍、海軍、海兵隊などの連絡調整を担うという位置づけで、在日米軍の指揮権をもっているわけではありません。が、数年前から日本政府との間を取り持つ

NEWS ポストセブン HP より



横田空域

意外と知っている方が少ないのですが、横田空域は、横田基地の近くだけではなく、北は新潟の下田、南は伊豆半島の付け根あたり、西は八ヶ岳、東は山手線の外側ぐらいいまでの上空、すなわち本州をほぼ縦断する広大な広さで存在しています。高度は2400mから7000mで、東から西へ上る階段状に決められています。(図参照)

外交官的な働きをしきりにするようになっていと言われています。

横田基地の最近の動きの特徴です。2011年11月を皮切りに、大規模なパラシュートによる人員降下訓練・物資投下訓練が行われるようになりました。それも横田基地以外の兵隊が横田にやってきて行われる訓練です。2012年から2014年にかけては、毎年500人～600人を超える人員の降下訓練がなされています。今年も同様の訓練が行われることが予想されています。横田が輸送機基地だけではなく訓練基地としての性格を強めてきていると言えます。

横田基地における通常の訓練は、常駐機 C130 や C12 によって旋回訓練をメインに行われ、旋回訓練時に滑走路に着地してすぐに離陸するタッチアンドゴー訓練、着地はしないけれど滑走路を地面すれすれに飛んですぐに上昇するローパス訓練などがあります。これらの訓練を複数の飛行機が基地周辺で行うと、基地周辺ではずっと爆音が鳴っている状態になります。

ここは、米軍の管制空域で、日本の飛行機は許可なく入ることができません。言ってみれば、この空域は米軍の植民地なのです。横田空域を通るときは、横田の管制官の許可を得なくてはならないのですが、煩雑だし優先的に軍用機が通るところなので危険です。空域が一部返還されるまでは、新潟や北陸、関西方面の羽田を発着した飛行機は、いったん東に向かい房総上空で高度を上げて旋回してから、横田空域上空を飛び越えていたのです。

今は、階段状に返還された部分があるため、そこを通過しているようですが、それでも急上昇せねばならず、狭いルートを通らねばならないので、非効率だと言われています。横田空域は何度か階段状に削る形で日本に返還され、その度に、飛行時間が短縮されたと言われました。

また、逆に羽田に向かうときは、ほとんどの飛行機が横田空域の南端、伊豆半島の付け根付近を通過するため、そのルートが混雑し、ニアミス事故が発生しやすいと言えます。実際に焼津



オスプレイ飛来

オスプレイに関しては、普天間配備時に日米合同委員会で合意がされて、「周辺コミュニティへの影響が最小限になるよう…進入及び出発経路は、できる限り学校や病院を含む人口密集地の上空を避けるように設定する。」「運用に必要な場合を除き、米軍の施設及び区域内においてのみ垂直離着陸モードで飛行士、転換モードの飛行時間をできる限り限定する。」となっています。ご存じのように、オスプレイは離着陸時、ヘリコプターのようになり、飛行時は飛行機のようになりますが、いちばん危険なのは浮力がなくなる転換時です。それは、できるだけ基地内で行うことになっていますが、守られていない様子が多々目撃されています。

今、空軍仕様のオスプレイ CV-22 が横田基地に配備されるのではないかと憶測されています。これが配備されると、奥多摩地域で訓練するのではないかと、私は心配しています。CV-22 は、夜間に戦闘捜索救難と特殊部隊の輸送任務を担う特殊作戦機であり、装備上は地形追従レーダーがついている飛行機です。その使用目的からすれば、夜間複雑な地形を使って訓練せねばならず、奥多摩などが訓練地として利用されれば、あきる野の上空も飛ぶ可能性があります。事故率の高い飛行機だけに不安が多いですね。



基地被害について

まず飛行機騒音があげられます。それを要因として、会話が妨げられる、テレビ・ラジオの視聴妨害、睡眠妨害、持病の悪化、流産が多いなど、多岐にわたった被害が出ています。基地近くの子どもたちが、集中力がないという調査結果もあります。交通事故の危険度が増すと、町全体が破壊されてしまうとも言えます。(了)

上空でニアミスが起きたこともあります。

空域については、日米合同委員会の合意事項があり、1952年の合意では、「日本国は、日本領空において完全かつ排他的な主権をもちかつそれを行行使する。」但し、一時的な措置として、我が国(日本)の自主的な実施が可能となるまでの間、「…日本側が航空交通管制に関する全責任を負うこととして、米軍が軍の施設で行う管制業務を利用して民間航空の安全を確保することとし、また、日本側の管制要員の訓練を米軍に委託する。」となっています。その後1959年に改訂され、ここでは「米軍に提供している飛行場周辺の飛行場管制業務、進入管制業務を除き、すべて、日本側において運営する。」となったものの、結果として、日本の空域を米軍に差し出したままというのが実態です。結局1952年の日米合意の精神が生きていて、「(航空交通管制業務において)日本の自主的な実施が不可能」だと米軍に思われているということでしょうか。なお、日本の飛行機が米軍の空域を飛ぶのには許可がいらしますが、米軍機が日本のどこでも自由に飛んでいることは、みなさんがご存じの通りです。

2年前に武蔵村山で米軍人の子どもが起きた事故がありました。夜間、道路にロープを張り、そこを通るバイクにひっかけようと目論んだ遊びの結果起きた事故です。何人かの子どものうち最高齢の18歳の少年だけが地裁で裁かれましたが、法廷内には米軍の法務担当者が陣取り、あたかも裁判の監視をするかのように座っていました。被告が米軍人なら、日米地位協定の関係で日本が自由に裁判できないと定められています。子どもが起きた事故に当てはまる事案ではありません。「米国人に不利な判決を出させない」ために日本の裁判官の監視をするのは、沖縄だけではなく横田も同じです。「治外法権」は撤廃されていなかったのです。

