

米軍普天間飛行場の現状と今後

～ 沖縄県宜野湾市を訪問して～

第一特別調査室 まつい かずひこ
松井 一彦

1. はじめに

我が国の最南端に位置する沖縄では、現在、沖縄振興特別措置法（2002年3月制定）に基づき、2002年度から新たにスタートした「沖縄振興計画」により、沖縄振興のための様々な施策が講じられている。その結果、現在もなお本土との間に格差は存在するものの、沖縄県及び自治体の努力とも相まって、好調な観光や情報通信関連産業等に支えられてその格差は縮小し、着実な発展を遂げつつある。

他方で、沖縄には2005年3月末現在、37もの米軍施設が存在しており、全県土面積の10.4%、沖縄本島に限れば、その18.7%を占めている。このように米軍施設の集中する県は、沖縄以外には存在しない。広大な米軍施設の存在は、県民生活や振興開発に様々な影響を与えており、多くの県民からも基地の整理縮小の強い要望が出されている。沖縄の米軍施設の中でもとりわけ米軍普天間飛行場（以下「普天間飛行場」という。）の返還・移設問題は、沖縄はもとより日米両国間においても最重要課題のひとつとして取り上げられ、返還・移設に向けて協議が行われてきているほか、国会でもこれまで度々取り上げられてきている。

去る7月、普天間飛行場の位置する宜野湾市を訪問し、基地政策部の方から詳しい説明を聞いたほか、飛行場周辺の調査・視察を行う機会を得た。ちょうど日米両国政府間で沖縄の海兵隊司令部等の移設先として合意されているグアムの副知事一行が沖縄を訪問中であった。本稿では、宜野湾市での現地調査や報道等を踏まえ、普天間飛行場の現状と地元への対応について述べてみたい。

2. 普天間飛行場の現状

(1) 概況

普天間飛行場は、米海兵隊の所有する飛行場であり、那覇市の北12キロメートルにある、人口約8万7,000人を擁する宜野湾市のほぼ中央部に位置する。この飛行場は、普天間航空基地司令部のほか、第3海兵遠征軍の第1海兵航空団第36海兵航空群等が使用している。飛行場にはヘリ部隊を中心として71機の航空機が配備され、在日米軍基地の中でも岩国と並ぶ有数の航空隊基地となっている。普天間飛行場における第36海兵航空群は各中隊を配備し、上陸作戦支援対地攻撃、偵察、空輸等の任務に当たっている。現在、飛行場に常駐している航空機は71機であり、そのうち56機はヘリコプターである。

同飛行場には、滑走路（約2,800メートル）、格納庫、通信施設、部品倉庫、修理施設、

消防署等を備えている。その面積は約480.5ヘクタールであり、同じ海兵隊の飛行場である



(宜野湾市役所上空から見た普天間飛行場の様子)

る山口県の岩国飛行場に比べて狭く、また米国本土の海兵隊飛行場と比べれば、格段に狭い。例えばカリフォルニア州サンディエゴの郊外にあるキャンプ・ペンドルトン飛行場は普天間飛行場の100倍以上もの広さをもち、しかも周囲には住宅地はない。他方、普天間飛行場は単に面積が狭いだけでなく、市面積の約25%を占め、多くの市民が基地と隣り合わせの暮らしを余儀なくされている。実際、飛行場に近接する宜野湾市市庁舎の屋上に上って飛行場を眺めてみれば、周囲のフェンスのところまで住宅、商店、学校などの民間施設が迫っていることが分かる。普天間飛行場を視察した時、ちょうど飛行場内のグラウンドで数名の市民がスポーツを行っていたのが見えた。宜野湾市の説明によれば、市内には市民が運動できるスペースが非常に限られているため、普天間飛行場の海兵隊に依頼して、そこを使用させてもらっているとのことであった。

また、普天間飛行場は市の中心部を占めているために、計画的な都市開発、交通整備、下水道、雨水排水などの点で大きな障害となっているばかりでなく、飛行場を離発着する航空機による騒音被害や墜落事故等により、市民生活に非常に深刻な影響を与えており、市内の学校の授業にも支障を来すなどの影響も計り知れないとのことであった。

(2) 航空機訓練の状況

宜野湾市の資料によれば、普天間飛行場で行われている訓練は、ヘリによる住宅地上空での旋回飛行訓練、固定翼機の訓練及び米軍基地間移動の訓練の3つに分けられる¹。

ア) 住宅地上空でのヘリ旋回飛行訓練

住宅地上空の訓練は、早朝から夜間の間、時間に関係なく行われている。旋回訓練であるため、旋回地点の上空を5分間隔、頻繁の場合は30秒間隔でヘリが通過し、1～3時間継続した飛行訓練を行っている、宜野湾市の説明によれば、飛行回数は概ね1日に150回から200回にも及ぶとのことである。また、後述する2004年8月のヘリ墜落炎上事故後しばらくの間は飛行回数が減っていたが、2005年3月頃にイラクからヘリ約20機が帰還して以降は、午後10時頃までの夜間訓練が激しさを増しているとのことである。

イ) 固定翼機の訓練

この訓練は、KC-130空中給油機及び嘉手納基地所属のP-3C対潜哨戒機やMC-130特殊作戦機による旋回飛行訓練であり、1時間から2時間にわたり頻繁に行われている。

ウ) 米軍基地間移動の訓練

この訓練は、沖縄にある米軍基地の間の移動訓練である。普天間飛行場を離陸したへ

りは、北部訓練場、キャンプ・シュワブ、キャンプ・ハンセン等の訓練場では空陸一体となった訓練を行っている。そのため、早朝から深夜にかけて基地間移動のための離発着が頻繁に行われている。

普天間飛行場での訓練はこれだけにとどまらない。説明では、普天間飛行場へP3C対潜哨戒機やHH-60ヘリ等が飛来し、住宅地上空での訓練を行うほか、超大型輸送機のギャラクシーやアントノフが飛来するなど、飛行場の危険性を更に増幅させる運用が行われているという。また、報道等によれば、キティホークやリンカーンといった空母が沖縄近海に来たときに、F-18やC2輸送機などの空母艦載機が度々普天間飛行場に飛来して訓練が行われている²。

3. 米軍普天間飛行場をめぐる諸問題

(1) 航空機墜落事故

宜野湾市基地政策部の資料によれば、普天間飛行場に所属する航空機の墜落事故等の発生件数は、沖縄の本土復帰以降、2003年3月末現在で固定翼機6件、ヘリコプター66件の計72件となっている。この数字は、復帰後の沖縄県内の米軍航空機事故217件の約3分の1に相当する。

同飛行場が市の中心部に位置するだけに、事故の起きる危険性は高い。事実、報道によれば、2003年11月、沖縄を訪れ、普天間飛行場を上空から視察したラムズフェルド米国防長官は、人口密集地域の真ん中にある飛行場を見て、「事故が起きない方が不思議だ」と漏らしたと言う³。

このように度々指摘されていた事故の危険性が現実のものとなったのは、2004年8月13日のことであった。この日、普天間飛行場に近接する沖縄国際大学の本館建物に飛行場所属の大型ヘリCH-53D1機が激突し、爆発炎上するという事故が起きた。

事故機の爆発炎上により、激突した大学本館建物の壁は黒こげとなった。7月に視察したときには、既に本館は取り壊され、そこに新校舎を建築中であった。事故のことを記憶に留めるために、焼けこげた校舎をそのまま保存すべきではないかとの意見もあったが、保存するとなると危険も伴うので、建て替えることにしたとのことである。

事故機は、ベトナム戦争最中の69年から72年にかけて製造された老朽機で、後発機と異なり、エンジンが2機しかついていない。説明では、この事故で搭乗していた海兵隊員3名が負傷したものの、大学が夏休み期間中のため、本館内に少数しかいなかったこともあり、民間人に負傷者は出なかったのは奇跡だったとのことである。また、説明では、ヘリは大学周辺の住宅地に尾翼などを落とすほか、墜落した際に現場周辺に多数



(沖縄国際大学本部の建替現場の状況)

の破片を撒き散らし、人的被害こそなかったものの、物的被害は想像以上に甚大なものだったとのことである。さらに、一番の心配は、墜落したヘリの部品に放射性物質ストロンチウム90が含まれており、それが事故の際に土壌に流出したのではないかという点であった。海兵隊が現場の土壌を持ち帰って調べた結果、「人体に影響はない」と発表した。その後、日本の民間会社が土壌調査を行ったところ、それほど強くはないものの同放射性物質が検出されたとのことである。説明によれば、この墜落事故は沖縄国際大学当局にとっても衝撃的で、大学が危険な場所にあるとして、評判が悪くならないか心配しているようだとのことであった。

事故の際、海兵隊員が立入り許可を受けずに勝手に構内に入って現場検証を行い、地元警察の立入りと現場検証を一切許さなかったことに加え、海兵隊が、米軍の当然の権利であるかのごとく、残骸撤去作業や大学の所有物である樹木の伐採、土壌採取等を行う姿勢に、疑問の声や怒りの声が上がったという⁴。

基地の集中する沖縄で航空機が住宅密集地に墜落したことは、本土復帰以来初めてのことであり、この事故は市民に大きな衝撃ばかりでなく、大きな不安と恐怖感を与えた。説明によれば、この墜落事故以降、市民からの反応は、騒音に対する苦情に加えて、墜落の不安や恐怖感を訴えるものが増えてきており、市民の間で基地の危険性への意識が高まっているとのことであった。

米軍は、事故直後こそ飛行を自粛していたが、事故の原因が明らかにされるまでは飛行を中止すべきとの地元や県、さらには政府の要請にもかかわらず、事故から9日後の8月22日には、イラクでの作戦行動のために必要であるとして、事故機と同型ヘリの飛行再開を強行し、市民感情を逆なでしたという。

事故からおよそ1か月後の9月12日には、事故現場の沖縄国際大学で3万人規模の抗議集会が行われたが、これは、95年10月に開催された沖縄県民総決起大会（8万5,000人参加）以来の大規模なものであったという。また、2005年5月15日には、2万3,850人の参加により普天間基地撤去・基地の県内移設に反対する県民大会が開かれ、これら参加者による人間の鎖によって普天間飛行場が完全包囲された。

事故後、宜野湾市上空を飛行するヘリの運用改善に対する地元の強い要請を受けて、日米合同委員会において飛行経路の見直しについて協議がなされたが、事故から2年以上が経過した今でも結論が出ていないとのことである。

（２）騒音被害

普天間飛行場では、早朝から夜間の間、住宅地上空でヘリによる旋回飛行訓練が行われ、危険であるだけでなく大きな騒音被害をもたらしている。また、同飛行場を離陸したヘリは、北部訓練場、キャンプ・シュワブ、キャンプ・ハンセン等の訓練場で空陸一体となった訓練を行っており、そのため、早朝から深夜にかけて離発着が頻繁に行われている。

騒音軽減のため、96年3月、「嘉手納・普天間両飛行場の航空機騒音規制措置に関する合同委員会合意」が締結された。この協定では、進入出発を含む飛行経路を学校、病

院など人口密集地域上空を避ける、海拔1,000フィートの最低高度を維持する、飛行場周辺での訓練を最小限に抑える、夜間や日曜・祝祭日の飛行を制限する、午後6時以降午前8時の間のエンジン・テストを禁止する、静音器の使用や曲技飛行を禁止することなどが盛り込まれている。

協定締結当初の97年は、一日の飛行回数は多い日で200回であったが、その後増加し、2002年にはそれが多い日で300回に達し、騒音問題が悪化した。その後、騒音防止協定は事実上有名無実化している。

2002年10月、市民400人が普天間飛行場司令官を相手に普天間爆音訴訟を那覇地裁に起こした。その後、同司令官は一度も法廷に姿を見せることはなく、2004年9月15日に判決が出され、基地司令官への訴えは棄却された。

宜野湾市では、2004年2月から基地監視ボランティアが普天間飛行場への離発着の状況をチェックしている。それによれば、普天間飛行場を離着陸する米軍機は主に東シナ海と太平洋の二方面に向けて離陸し、太平洋方面から着陸している。また、同ボランティアは、市内の3か所で騒音発生回数を集計している。普天間基地周辺の住宅地では、飛行時に繁華街や高架線ガード下並みの騒音である80～100デシベルの騒音が発生しており、住民は騒音に悩まされている。

宜野湾市の資料によれば、2005年4月から2006年4月までの間の市内3地点における航空機騒音発生回数は、下の表のとおりである。2006年4月には、岩国飛行場からF A 18戦闘機4機とA V ハリアー垂直離着陸攻撃機4機が飛来し、訓練が行われたりしたため、3地点での騒音発生回数の合計が5,127回に達するなど、例年のないほど騒音がひどく、市民から市に寄せられた苦情も非常に多かったとのことであった。

航空機騒音発生回数

地区 \ 年月	05.4	05.5	05.6	05.7	05.8	05.9	05.10	05.11	05.12	06.1	06.2	06.3	06.4
野嵩	583	592	986	834	865	902	958	1,064	761	599	401	651	910
新城	1,324	1,373	2,257	1,894	2,415	2,117	1,830	1,912	1,615	1,564	872	1,228	1,966
上大謝名	1,651	1,491	1,938	1,788	2,190	2,037	2,148	2,168	1,392	1,537	1,018	1,497	2,251

(出所)『普天間飛行場(騒音の実体)』(宜野湾市基地政策部 平18.5)より作成

説明によれば、騒音の多くは午前7時から午後10時までの間に発生しているものの、深夜から朝にかけて全くないわけではなく、例えば2005年6月には、深夜から早朝にかけて253回も騒音が発生したとのことである。また、深夜の騒音のために、市民の中に

は睡眠障害などの健康被害を生じる者も少なくないとのことである。

宜野湾市は、これまで2度市長が訪米して連邦議会議員等に要請を行った。それによって、本国では軍の飛行場が市街地にあるにもかかわらず、軍用機やヘリが市街地上空で訓練を行うことは考えられないこと、また、騒音のない安心できる生活を営む権利などの市民の人権がきちんと守られており、米軍も市民生活に影響を与えないように配慮していること、さらに、本国にある軍の飛行場と普天間飛行場の間には大きな違いがあることが明らかになったとのことである。宜野湾市基地政策部の方からの詳しい話を聞いて、普天間飛行場問題には住民の人権問題の側面もあるのではないかと印象を抱かざるを得なかった。

(3) 雨水排水被害

普天間飛行場は、比較的高台に位置しており、しかも施設内の排水施設の設備が不十分なため、大雨の際は施設内の排水溝から雨水・汚水があふれ、周辺住宅、道路等が冠水するなど、度々被害をもたらしている。特に、98年2月と99年9月の集中豪雨の際は各地で床上浸水による商品や家具等への被害、また、ブロック塀の倒壊や駐車場への土砂の堆積があった。

4. 普天間飛行場問題への県及び自治体の取組

(1) 飛行場返還に向けた取組

宜野湾市は、市の中心部を占める普天間飛行場が地域の振興開発の著しい障害となっているだけでなく、住民生活や教育環境に深刻な影響を与えていることから、これまで同飛行場の一日も早い返還を強く要望してきている。

1996年12月2日、普天間飛行場に関する日米行動委員会(SACO)の最終報告で、県内移設条件付きながら、普天間飛行場が5年ないし7年以内に全面返還されることとなり、宜野湾市民に大きな喜びと期待を与えた。

普天間飛行場の移設候補地については、1999年12月28日の閣議決定により、キャンプ・シュワブ水域内の名護市辺野古沿岸域に決定された。沖縄県及び名護市は、使用期限を15年とする条件付きでこれを受け入れた。

2002年7月、新たに建設する飛行場の規模、建設方法、具体的な建設場所等を検討する「代替施設協議会」が、2,000メートルの滑走路を持つ代替施設をリーフ(サンゴ礁)上に埋立工法で建設することとする「普天間飛行場代替施設の基本計画」を決定した。そして、2004年4月、国は環境影響評価手続を開始した。

2004年8月に起きた米軍ヘリ墜落事故後、沖縄で普天間飛行場の県内移設に反対する世論が高まり、辺野古沖合移設への支持率は過去最低になった。宜野湾市は、国に対し、SACO合意の見直しを求めた。

2005年10月26日、日米両国政府から、在日米軍再編に関する協議の結果として、沖縄のキャンプ・シュワブの辺野古崎海岸線の区域に普天間飛行場代替施設を建設すること

に合意した旨明らかにされた。その後、2006年5月1日、日米両国政府間で、着陸用と離陸用の2本の滑走路をV字型に設置する修正を加えた移設案を含む最終報告が合意された。この合意案に対し、沖縄県は、海兵隊の県外移転という県の基本的な考え方とも異なること、及びこれまでの経緯を踏まえれば、容認できないとした。また宜野湾市は、最終報告において、日常的に市民が被っている激しい騒音や墜落の危険性の除去について何一つ触れることなく、返還時期も明示されていないことは宜野湾市民が被っている日常的な危険性を放置していこうとするものであり、断じて容認できないとしてこれに反対した⁵。

同月11日、沖縄県は政府との間で、「在沖米軍再編に係る基本確認書」を取り交わしたが、その中で普天間飛行場の危険性の除去を講ずることが明記されている。

その後、沖縄県及び4市町村と政府との間で協議が行われたが、合意に達しないまま、同月30日、政府は「在日米軍の兵力構成見直し等に関する政府の取組について」の閣議決定を行った。この閣議決定に対し、県、自治体及び関係団体は地元の意向を無視したものであるとして、反発した。

その後、政府は、沖縄県及び4市町村に普天間飛行場の移設での諸問題や地域振興策に関する協議会への参加を呼びかけた。県や4市町村は、政府案に反対の立場から、政府案の実施を前提とした協議会に参加しない方針であったが、8月29日、政府が北部振興策の継続を前向きに話し合う考えを示したため、ようやく初会合が開催された。しかし、初会合では実質的な話し合いは行われず、次回に持ち越した。

(2) 危険除去への取組

沖縄県及び宜野湾市にとり、市民が危険と隣り合わせの暮らしを余儀なくされている普天間飛行場を移設して、跡地利用を進めることは最重要課題である。県と宜野湾市は、2006年2月、跡地利用計画策定の基礎となる「普天間飛行場跡地利用基本方針」を取りまとめた。

県は、5月4日、「県民の皆様へ(米軍再編に関する沖縄県の考え方)」と題する冊子を作成した。その中で、普天間飛行場移設の原点は、市街地の中心部にあることによる同飛行場の危険性の除去にあり、移設問題とは別にその危険性を除去するための緊急的措置が講じられることが課題であると述べている。この考え方に基づき、県は、キャンプ・シュワブ基地内を含む沿岸に代替施設の建設が日米間で最終合意された機会に、普天間飛行場の危険性を除去するための緊急的措置として、キャンプ・シュワブ基地内に暫定ヘリポート建設を検討することを政府に求めている。

また、宜野湾市は、普天間飛行場の一日も早い返還・移設を実現するため、沖縄県とともに、政府や米軍に働きかけている。市では、同市上空で飛行訓練を行っているヘリから見えるように、市庁舎屋上に黒と赤のペンキで「飛行中止」の英文メッセージを掲げるなど、飛行の中止に向けて直接的な働きかけを行っている。



さらに、前述のとおり、2005年7月、宜野湾市長が訪米して国務省、国防総省及びカリフォルニア州選出の14名の連邦議会議員に騒音被害の実態を説明し、騒音軽減措置の必要性への理解を求めたほか、米本国の基地運用と沖縄の基地運用の違いを調査した。それによれば、米国内の米軍基地は国内法の規制の下にあるほか、住宅地上空で飛行訓練を行わないなど、軍独自にそれよりも厳しい基準を定めて、住民生活との調和を図り、良好な市民生活を確保しているとのことである。このほか、カリフォルニア州の自治体と普天間飛行場受入れについて、意見交換を行った。報道及び宜野湾市の説明によれば、米海兵隊飛行場キャンプ

(ヘリ飛行中止を求める宜野湾市のメッセージ) ・ペンドルトンに隣接するオーシャンサイドシティ市のウッド市長は、基地の受入れについて前向きで、同州選出の連邦議会議員とも話し合いたいと述べたという⁶。宜野湾市では、今後ももし機会があれば、訪米して、飛行場の移設に向けて働きかけを行いたいとのことであった。

5. おわりに

96年暮れに日米両国政府及び沖縄県・自治体との協議により、普天間飛行場の移設が合意されてから間もなくまる10年を迎えようとしている。しかし、その移設問題はその後の我が国を取り巻く国際安全保障情勢の大きな変化と国際政治の激流の中で翻弄され、問題解決への見通しは見えてこない。今回の宜野湾市訪問を通じて、平和を享受している我が国に日々の暮らしの中で常に航空機騒音や墜落の危険にさらされ、苦しんでいる多くの人々がいることを改めて実感した。こうした宜野湾市の人々が受けている苦しみにかんがみ、普天間飛行場の撤去・移設が一日も早く実現し、有効な跡地利用が進むよう切に願いたい。

1 『第二次普天間飛行場返還アクションプログラム』(宜野湾市2006.3)10頁

2 沖縄タイムス(2005.11.4)

なお、防衛庁首脳は、現在の日米合同委員会合意における年間の総使用日数と訓練1回当たりの使用期間の制限の範囲内で、そしてまた、その他の態様については、航空自衛隊と同様の態様で実施される、したがって、普天間飛行場で空母艦載機離発着訓練が行われることは想定されていない旨答弁している(衆議院安全保障委員会議録第9号(2006.6.15)14頁)。

3 琉球新報(2004.9.5)

4 琉球新報(2004.8.16)

5 伊波洋一宜野湾市長の最終報告に対するコメント(2006.5.2)

<http://www.city.ginowan.okinawa.jp/2556/2581/2582/1963.html>

6 沖縄タイムス(2005.7.19)