

シンポジウム

「日本の空」と日米地位協定

2021年4月3日（土）午後1時30分～午後4時30分
Zoomウェビナーを利用したオンライン開催

進行次第

司会 三宅千晶
（第二東京弁護士会，日弁連基地問題に関する調査研究特別部会員）

開会挨拶 岩崎淳司（日本弁護士連合会副会長）

第1部 基調講演 吉田敏浩氏（ジャーナリスト）

【休憩（10分）】

第2部 パネルディスカッション

パネリスト

福本道夫氏
（第9次横田基地公害訴訟原告団長）

山口宏弥氏（元日本航空機長）

頼和太郎氏（「リムピース」編集長）

コーディネーター

福田護
（神奈川県弁護士会，日弁連基地問題に関する調査研究特別部会副会長）

関守麻紀子
（神奈川県弁護士会，日弁連基地問題に関する調査研究特別部会員）

まとめの挨拶

佐々木健次
（仙台弁護士会，日弁連基地問題に関する調査研究特別部会副会長）

主催 日本弁護士連合会

共催 関東弁護士会連合会，東京弁護士会，第一東京弁護士会，第二東京弁護士会

日本の空の主権を制約・侵害し、 人権も侵害する 米軍の空域と訓練飛行など軍事 活動、その法的根拠の問題点

吉田敏浩

2021年4月3日

1. 米軍は日本の空を自由勝手に軍事利用している
 - A. 防衛省によると、地位協定にもとづくと思われる米軍の訓練空域は28カ所(沖縄とその周辺に20カ所、九州・四国・本州周辺に8カ所で主に海の上空)。本来なら、米軍機はこれらの空域内で訓練をすべきである。
 - B. ただ地位協定には訓練空域に関する明文の規定はない。
これら訓練空域は地位協定第2条にもとづいて提供される「施設・区域」(基地)とは異なり、日本の領空外の公空にまで広く設定されている。その法的根拠は曖昧である。



図19 地位協定等により本州・四国・九州の周辺で米軍が使用している訓練空域（防衛省の情報公開開示文書をもとに作成）

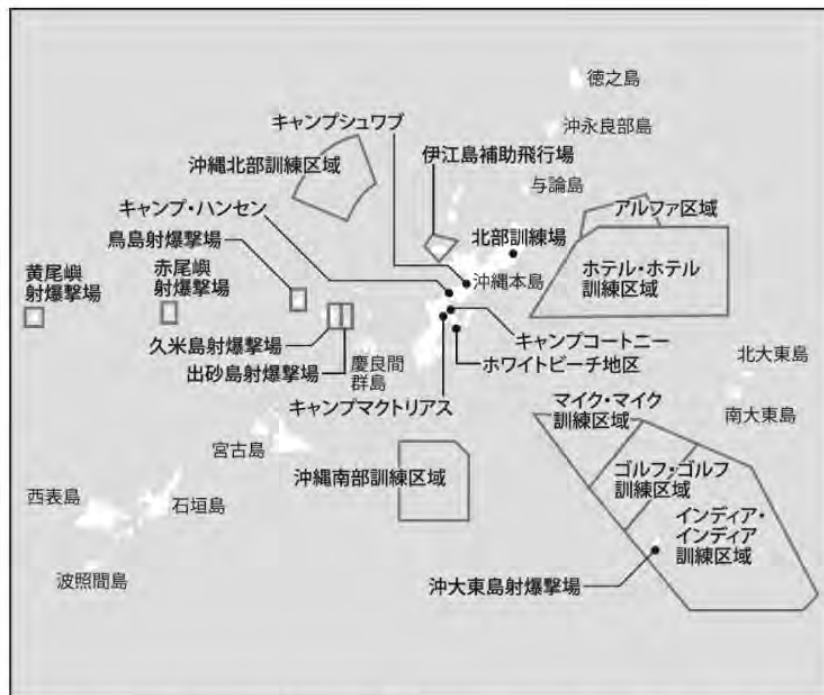


図20 地位協定等により沖縄とその周辺で米軍が使用している訓練空域（前田哲男著『在日米軍基地の収支決算』ちくま新書、沖縄県知事公室基地対策課編「沖縄の米軍基地」をもとに作成／『日米合同委員会』の研究』より）

- C. しかし、日本政府は容認している。『日米地位協定の考え方・増補版』（琉球新報が入手してスクープした外務省機密文書）では、「安保条約の目的に照らして米軍の訓練を許容すると同時に、一般航空交通の安全のために一定の空域を画定し、米軍の訓練を右空域に限定しているものである」と説明。地位協定に法的根拠がないので、安保条約を持ち出して拡大解釈している。米軍の特権を認めるための常套手段。
- D. 米軍の訓練空域は民間航空機の安全な運航の妨げとなっている。民間機のパイロットによると、民間機の定期便ルートの幅が狭められ、雷雲など悪天候を回避する際の大きな障害となっている。雷雲を避けるためにルートをそれて、一時的に訓練空域を通過したくても、米軍機が訓練中だと入れない。仕方なく雷雲を突き抜けて飛ばざるをえない。機体が揺れ、落雷や雹による機体の破損などの危険もあって大変だ。
- E. また、気象状態の如何にかかわらず、はじめから訓練空域を避けて遠回りせざるをえない定期便ルートもある。
- F. 米軍の訓練空域は告示され、国土交通省航空局の航空路誌（AIP：航空機の安全な運航に必要な各種の情報を収録）や航空図にも明記。厳密にいうと地位協定に明文規定はないが、一応米軍のために設定された訓練空域（施設・区域）と位置づけられる。
- G. 本来なら米軍機はこらの空域内で訓練をすべき。しかし米軍機は日本全国の空で自由勝手に訓練飛行をする。地位協定上の法的根拠もなく、北海道から沖縄まで全国各地に、判明しただけでも8本の低空飛行訓練ルートと、さらにそれ以外のルート、また関東から中部にかけての飛行訓練エリアを設定。米軍が航空管制を握る横田空域・岩国空域、自衛隊の訓練空域でも訓練飛行をする。

H. 8本の低空飛行訓練ルートと、さらにそれ以外のルート、関東から中部にかけての飛行訓練エリアは、告示もされず、航空路誌や航空図にも記載されていない。

横田空域・岩国空域、自衛隊の訓練空域は航空路誌や航空図に記載されている。

I. しかし、米軍機はこれらのルート、エリア、空域に限らず、全国各地の空を勝手放題に飛び回って訓練飛行をしているのが実態である。



図18 本土における米軍機の低空飛行訓練ルート（エリア）（塩川鉄也衆院議員のホームページ掲載資料より）



図15 「横田空軍基地有視界飛行訓練エリア」の略図。斜線部。(米第5空軍・第374空輸航空団「航空機空中衝突防止のために」をもとに作成)



図6 「横田空域」の略図。図6と図7の①～⑥はそれぞれ対応している(国土交通省航空局の「電子航空路誌」をもとに作成/「日米合同委員会の研究」より)

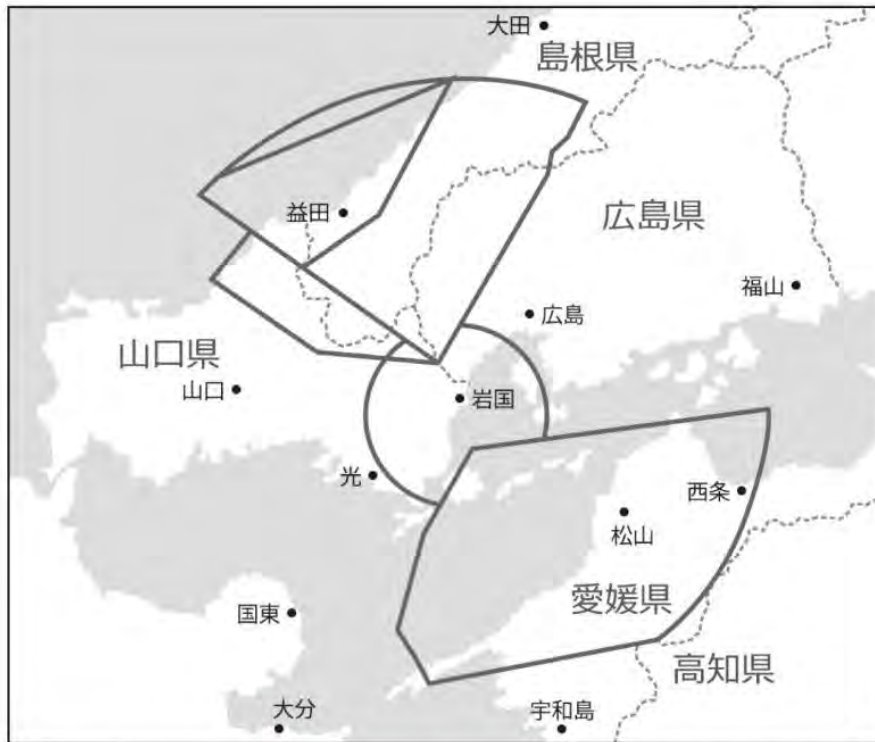


図8 「岩国空域」の略図（国土交通省航空局の「電子航空路誌」をもとに作成／『日米合同委員会』の研究』より）

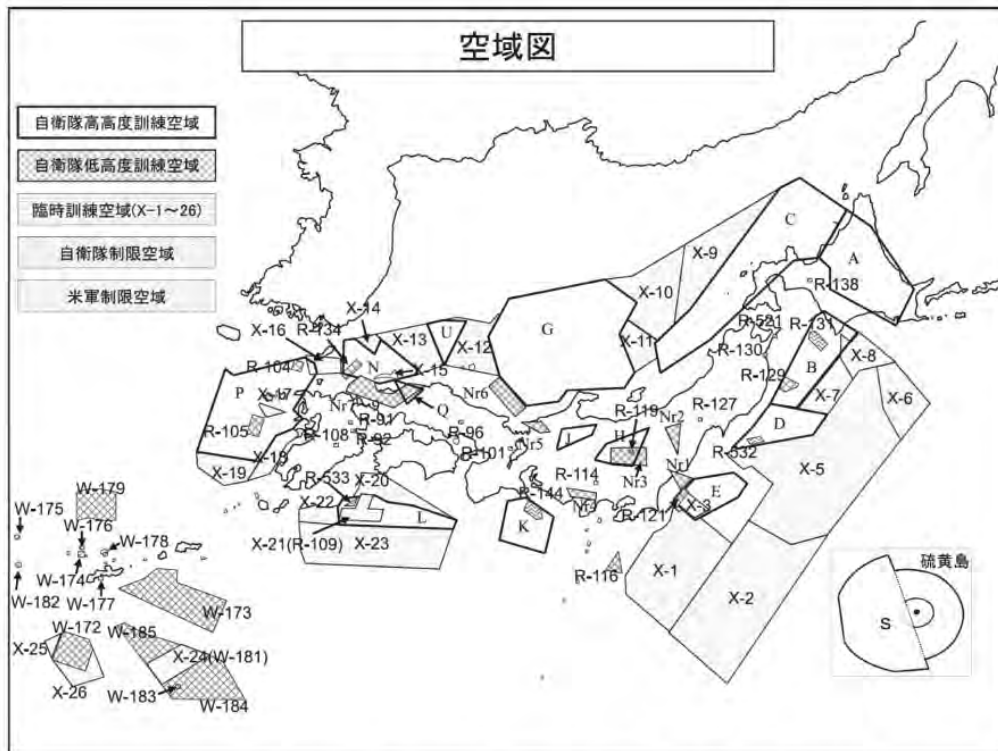


図21 米軍及び自衛隊の訓練空域一覧図（防衛省提出資料。塩川鉄也衆院議員ホームページ掲載資料より）





2. 法的根拠のない米軍の訓練空域外の訓練飛行

- A. 日本政府は米軍の訓練空域（施設・区域）外での訓練飛行について、射爆撃を伴わなければ認められるとの見解を示す。
- B. 地位協定第5条は、米軍の施設・区域（基地や演習場や訓練空域）への出入り、それらの間の移動、施設・区域と日本の港や飛行場との間の移動は認めているが、移動中の訓練まで認めたわけではない。従って地位協定には、米軍の施設・区域外での訓練飛行の法的根拠となる規定はない。ところが、日本政府は次のような強引な解釈をして、認めている。

C. 「地位協定に具体的に書いていないけれども、施設・区域の中でなければできないとは考えていない。法的根拠は、安保条約及び地位協定にもとづいて米軍の駐留を認めているという一般的な事実だと考えられる」（1987年8月24日、衆議院安全保障特別委員会外務省・斉藤邦彦条約局長）

D. つまり、地位協定上の法的根拠はないが、一般論として、米軍駐留を認めた安保条約と地位協定の趣旨からして問題はなく、認められるというのである。

しかし、これは拡大解釈。もちろん安保条約で認められた米軍の日本駐留は、訓練飛行などの軍事活動を前提としている。だからこそそのために地位協定によって施設・区域を提供。施設・区域外でも飛行訓練などをしていいのなら、訓練空域を提供した意味がない。施設・区域外での訓練は主権侵害。

3. 米軍の軍事的ニーズに合わせて拡大解釈

A. 1970年代までは、米軍による施設・区域外での訓練飛行などは認めないのが、日本政府の見解だった。例えば次のような国会答弁もある。

「〔米軍は〕上空に対しても、その区域内で演習をする。こういう取り決めになっている」（1960年5月11日、衆議院日米安全保障条約等特別委員会、防衛庁・赤城宗徳長官）

「米軍に提供すべき施設・区域は、すべて〔日米〕合同委員会による合意を要するわけであるから、そういうふうに提供された施設・区域以外のものを米軍が使用することはできない」（1975年2月25日、衆議院予算委員会、外務省・山崎敏夫アメリカ局長）

B. 1975年3月3日の予算委員会では、時の首相までもがこう明言した。

「地位協定にある区域の中に入っていないところで演習することは、安保条約の趣旨からして、これは違反であると言えれば違反ということになる」（三木武夫総理大臣）

C. しかし、1980年代になって米軍が、敵の対空レーダーをかくぐって低空で侵入する技量を磨くため、日本各地で低空飛行訓練をするようになると、政府は180度見解を変える。一般論として安保条約の趣旨を持ち出し、射爆撃などを伴わなければ施設・区域外での訓練を認めた。以来、この見解を維持している。

D. 米軍の軍事的ニーズに合わせて既成事実を追認するため、安保条約・地位協定を拡大解釈。「米軍の駐留を認めているという一般的な事実」という曖昧な要素を法的根拠とするのは、こじつけ。これでは、地位協定の条文で駐留軍としての米軍の権利・法的地位を具体的に定めた意味がなくなってしまう。

E. 前出の外務省条約局長の答弁に、「一般的な事実だと考えられる」とあるように、あくまでも外務官僚がそう考えてひねり出した解釈にすぎない。不当なものである。

F. これが米軍に対し新たな特権を容認してゆく日本政府の基本的パターン。この施設・区域外での低空飛行訓練が端的に示すように、米軍は自らの軍事的ニーズ次第で安保条約・地位協定を守らないのが実態である。

G. そして1999年に日米合同委員会（日本の高級官僚と在日米軍の高級軍人から成る密室の協議機関）で、低空飛行訓練は「米軍の戦闘即応体制を維持するために必要」なものと認める合意（「在日米軍による低空飛行訓練について」をした。

H. この合意で米軍は、日本の航空法が定めた最低安全高度（人口密集地では航空機を中心に水平距離600メートルの範囲内で最も高い障害物（建築物）の上端から300メートル、それ以外の場所では地面や水面から150メートル）を守ると表明。しかし、順守していない。米軍に対して最低安全高度などの規定の適用除外の特権を認めた、地位協定の実施に伴う航空法特例法があるから。

I. また米軍は、人口密集地域や学校・病院など公共の安全に関わる施設には妥当な考慮を払うとも表明。だが、それらの上空も飛んでいる。

J. 基地周辺や訓練飛行ルート下の住民に対して、騒音被害や墜落事故などの危険をもたらしている。人権を侵害している。

このような低空飛行訓練などを米軍は、アメリカでは人家のない広大な演習場でおこなっている。米軍のダブルスタンダード。

K. これまで米軍機の低空飛行訓練中の墜落事故なども起き、搭乗員が死亡したりしている。主な事故、被害を次の表にまとめた。

1987年	8月12日	奈良県十津川村で米空母艦載機EA6B電子戦機が木材運搬用ワイヤを切断
1988年	9月2日	岩手県川井村の山中に米空軍F16戦闘機(三沢基地所属)が墜落
1989年	3月16日	青森県六ヶ所村の牧場に、米空軍F16戦闘機(三沢基地所属)が模擬爆弾を誤って投下した
	6月12日	愛媛県の山中に米海兵隊FA18戦闘攻撃機(岩国基地所属)が墜落
1991年	10月29日	奈良県十津川村で米海兵隊AV8B攻撃機(岩国基地所属)が木材運搬用ワイヤを切断
1994年	10月14日	高知県大川村の早明浦ダム上流に米空母艦載機A6E攻撃機が墜落。搭乗員2名が死亡
1995年	8月	山形県舟形町の河川敷で観光客向け乗馬教室を開いていたとき、上空を米軍機が飛び、その爆音に驚いた馬が棒立ちになり、乗っていた女性が落馬して骨折
1998年	1月7日	広島・島根県境付近の中国山地に、米海兵隊FA18戦闘攻撃機(岩国基地所属)が機体の一部を落下させて紛失
1999年	1月20日	高知沖に、米海兵隊FA18戦闘攻撃機(岩国基地所属)が墜落
	1月21日	岩手県釜石市の山中に米空軍F16戦闘機(三沢基地所属)が墜落
2010年	6月14日	秋田県大館市の養鶏場の鶏舎で、上空を飛んだ米軍機の爆音に驚いた比内地鶏86羽が、折り重なって圧死
2011年	3月2日	岡山県津山市で農家の土蔵が、米軍機の低空飛行の衝撃波により倒壊。岩国基地所属のFA18戦闘攻撃機とみられる
2012年	10月22日	秋田県大館市の養鶏場の鶏舎で、上空を飛んだ米軍機の爆音に驚いた比内地鶏約50羽が、折り重なって圧死

表9 米軍機の低空飛行訓練中に起きた主な事故や被害（新聞記事データベースなどをもとに著者作成）

4. 首都圏の空を覆う横田空域、米軍は戦争のための訓練エリアとして利用

A. 横田進入管制区（ヨコタ・レーダー・アプローチ・コントロール）といい、横田ラプコンと略される横田空域。東京、神奈川、埼玉、群馬、栃木、福島、新潟、長野、山梨、静岡の1都9県に及ぶ広大な地域の上空に、最高約7000メートル～約2450メートルまで、地表から6段階の高度区分で立体的に設定。日本列島の真ん中をさえぎる巨大な「空の壁」。

B. 東京西部にある横田基地の米軍が航空管制を握り、民間機の通過を制限する。羽田空港や成田空港に出入りする民間機で、横田空域を通る定期便のルートは羽田新ルート以外にはない。

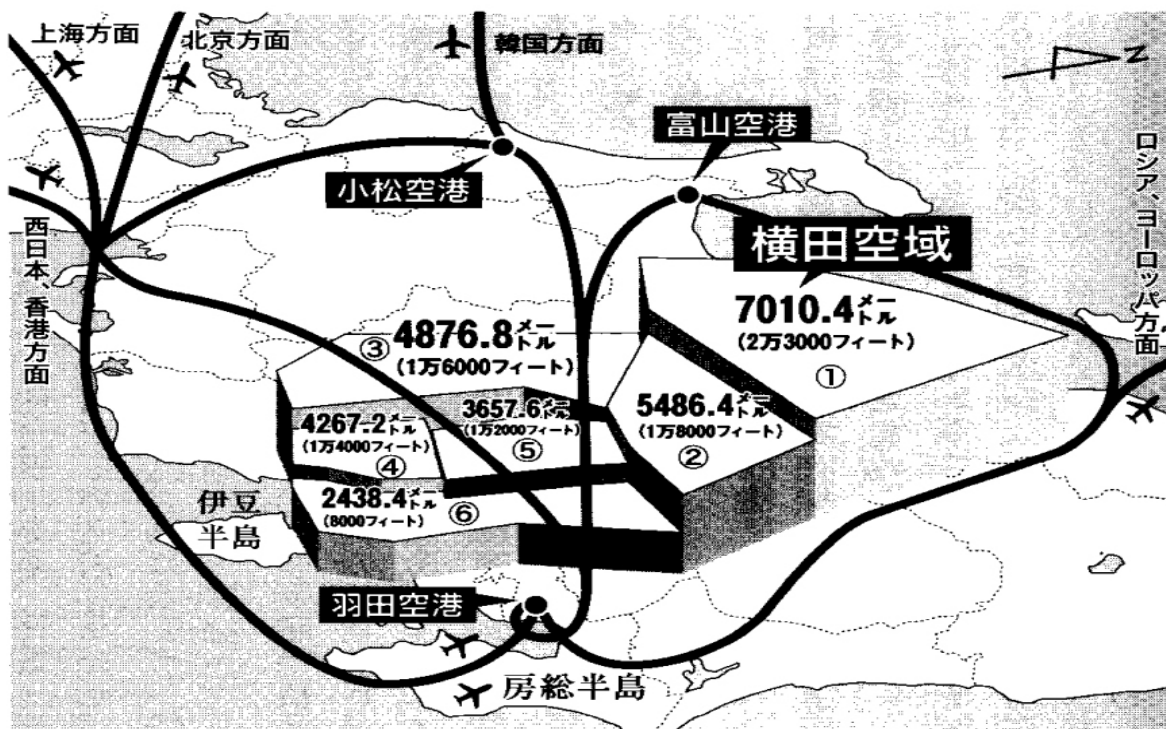


図5 横田空域とそれを避けて通る民間機の主な航空路。
 (『週刊ポスト』2014年10月10日号をもとに作成)

- C. 航空管制の指示に従って計器飛行する大多数の民間機が、空域内を通るには悪天候などの緊急時を除き、一便ごとに飛行計画書を米軍に提出し、許可を得なければならない。しかし許可されるかどうか不確かなので、定期便ルートを設定できない。
- D. 羽田空港を使う民間機は、急上昇して横田空域を飛び越えたり、迂回したりする非効率的な飛行を強いられる。発着便の混雑時には、迂回してきた着陸機が行列をなす空の大渋滞も。飛行時間が長びき、ニアミスや衝突事故などのリスクも高まる。
- E. 横田空域は民間機の安全で効率的な運航を阻害する軍事空域。日本の領空なのに、日本の航空管制が及ばず、管理できない。空の主権を米軍によって制限・侵害されている。一種の「占領状態」といえる。

F. 「空の壁」で囲って民間機をほぼ締め出したその空域を、米軍は横田基地を拠点にC130輸送機やオスプレイなどの低空飛行訓練、パラシュート降下訓練、基地への大型輸送機の出入りなどに利用。だから米軍は横田空域を手放さない、全面返還しない。

G. 横須賀基地を母港とする米軍の空母艦載機部隊が、2018年3月に厚木基地から岩国基地に移駐するまでは、艦載機（戦闘攻撃機）は横田空域の北部にあたる群馬県上空で激しい低空飛行訓練・対地攻撃訓練（射爆撃は伴わない）をしていた。

H. 山口県東部にある岩国基地の米軍が航空管制を握る岩国空域もある。山口、島根、広島、愛媛の4県にまたがる地域の上空を、地表から約7000～約4300メートルの階段状の高度区分で覆っている。

岩国錦帯橋空港と松山空港での民間機の離着陸に岩国基地の管制官の許可と指示が必要とされ、大分空港に着陸のため進入する民間機が困難な飛行を強いられる高度制限を受けるなど、民間機の運航に影響が出ている。

I. 岩国空域でも米軍の戦闘攻撃機などが激しい低空飛行訓練・対地攻撃訓練（射爆撃は伴わない）をしている。

5. 世界的に異例な横田空域と岩国空域に法的根拠はあるのか

A. このような外国軍隊によって広範囲に管理される空域は、世界的にも異例。同じ第二次世界大戦の敗戦国で、米軍基地が置かれているドイツやイタリアにもない。

B. この独立国にあるまじき事態が、なぜ続いているのか。

C. 本来、日本の航空管制は航空法に基づき国土交通省の航空管制官が行う。例外的に自衛隊基地の飛行場とその周辺の航空管制は自衛隊に委任できる。しかし、米軍（外国軍隊）に委任できる規定は、航空法にはない。

D. では、なぜ米軍が横田空域や岩国空域の航空管制を握っているのか。マスメディアでは日米地位協定に基づくと報じられたりする。

E. 地位協定は米軍の基地使用と軍事活動の権利、米軍人の法的地位などを定めたものだ。しかし、その条文に両空域に関する規定はない。

F. 私は国土交通省に対し、米軍が横田空域や岩国空域で航空管制を行う法的根拠を記した文書を、情報公開法に基づいて開示請求したが、全面不開示だった。

G. その理由は「日米双方の合意がない限り公表されない」と両政府間で合意しており、公表したら「米国との信頼関係が損なわれる」からだという。

H. 驚くべきことに日本政府は、主権が侵害されている大問題の法的根拠を明らかにしない。常にアメリカの顔色をうかがう日本政府らしい情報隠蔽だが、そうまでして隠そうとするのは、日米合同委員会の秘密の合意に関わっているからにちがいない。

6. 米軍優位の地位協定の構造をより強固にする裏の仕組みが日米合同委員会の合意

- A. 日本の高級官僚と在日米軍の高級軍人で構成。日米地位協定の運用に関する協議機関で、その実態は謎。

日本側代表は外務省北米局長で、代表代理は法務省大臣官房長、農林水産省経営局長、防衛省地方協力局長、外務省北米局参事官、財務省大臣官房審議官。

アメリカ側代表は在日米軍司令部副司令官、代表代理は在日アメリカ大使館公使、在日米軍司令部第五部長、在日米陸軍司令部参謀長、在日米空軍司令部副司令官、在日米海軍司令部参謀長、在日米海兵隊基地司令部参謀長。

- B. それが本会議で、その下に施設・財務・調達調整・労務・出入国・通信・周波数・民間航空・刑事裁判管轄権・民事裁判管轄権・環境など分科委員会、建設・港湾・道路橋梁・陸上演習場・海上演習場など部会があり、日米合同委員会と総称。

- C. 米軍基地・演習場の場所の決定、基地・演習場のための土地収用、滑走路など各種施設の建設、米軍機に関する航空管制米軍機の訓練飛行や騒音、墜落事故などの被害者への補償、米軍が使う電波の周波数、米軍関係者の犯罪の捜査や裁判権基地の環境汚染、基地の日本人従業員の雇用など、さまざまな問題が協議される。

- D. 分科委員会や部会では、各部門を管轄する日本政府省庁の高級官僚たちと在日米軍司令部の高級将校たちが実務的な協議をする。合意された事項は「勧告」や「覚書」として合同委員会の本会議に提出、承認される。
- E. 通常の国際協議ではあり得ない文官対軍人の組み合わせ。アメリカ側は軍事優先で協議し要求を出す。米軍優位の日米地位協定が土台にあり、米軍に有利。



7. 密室協議と議事録や合意文書の非公開、情報隠蔽

- A. 日米合同委員会は1952年4月28日の対日講和条約、日米安保条約、日米行政協定（現地位協定）の発効とともに発足した。

- B. 本会議は毎月、隔週の木曜日午前11時から。外務省の会議室と、ニューサンノー米軍センター（港区南麻布にある米軍関係者の高級宿泊施設）の在日米軍司令部専用の会議室で、交互に開く。分科委員会や部会は各部門を管轄する省庁や外務省、在日米軍施設で、必要に応じて開く。関係者以外立ち入り禁止の密室での会合。





- C. 議事録や合意文書は原則非公開。情報公開法による文書開示請求をしても不開示。国会議員にさえも非公開。合意の要旨は一部、外務省や防衛省のホームページなどで公開されるが、米軍に有利な内容が削除されていたりする。
- D. しかし、「日米双方の合意がない限り公表されない」と、地位協定に明記されているわけではない。ただ、日米合同委員会でそう取り決めているだけ。
- E. 日米合同委員会では米軍（外国軍隊）に基地・演習場などを提供するという、主権に関わる重大な問題が協議され、決定される。その提供が妥当なものか、どんな使用条件で、住民にどんな影響が及ぶのかなど、主権者である国民・市民が主体的に詳しく知るべき情報で、当然、公開されるべきである。

F. 日米合同委員会の秘密合意について知るには、法務省や外務省や最高裁などの秘密資料・部外秘資料（法務省刑事局の『秘・合衆国軍隊構成員等に対する刑事裁判権関係実務資料』、外務省の『無期限秘・日米地位協定の考え方・増補版』、最高裁判所事務総局の『部外秘・日米行政協定に伴う民事及び刑事特別法関係資料』など）、在日米軍の内部文書、アメリカ政府の解禁秘密文書などの調査を通じて探らなければならない。

G. そして、日米合同委員会は、日本の主権を侵害し、「憲法体系」を無視して、米軍に特権を認める様々な秘密の合意＝密約を生み出してきたことが明らかになった。

8. 日本の主権を侵害し、米軍に特権を認める日米合同委員会の密約。その数と全貌はわからないが、わかっているだけでも以下のとおり。

①「民事裁判権密約」（1952年）、米軍機墜落事故などの被害者が損害賠償を求める裁判に、米軍側は不都合な情報は提供しなくてもよく、そうした情報が公になりそうな場合は米軍人・軍属を証人として出頭させなくてもいい。

②「日本人武装警備員密約」（1952年）、基地の日本人警備員に銃刀法上は認められない銃の携帯をさせてもいい。

③「裁判権放棄密約」（1953年）、米軍関係者（米軍人・軍属・それらの家族）の犯罪事件で日本にとっていちじるしく重要な事件以外は第1次裁判権を行使しない。

④「身柄引き渡し密約」（1953年）、米軍人・軍属の犯罪事件で被疑者の米軍人・軍属の身柄を公務中かどうか明らかでなくても米軍側に引き渡す。

⑤「公務証明書密約」（1953年）、米軍人・軍属の犯罪事件で米軍が発行する公務証明書を、起訴前の段階でも有効と見なし公務中として、日本側が不起訴にする。

⑥「秘密基地密約」（1953年）、軍事的性質によっては米軍基地の存在を公表しなくてもいい。

⑦「富士演習場優先使用権密約」（1968年）、自衛隊管理下で米軍と自衛隊の共同使用になった富士演習場を、米軍が年間最大270日優先使用できる。

⑧「航空管制委任密約」（1975年）、「横田空域」や「岩国空域」の航空管制を法的根拠もなく米軍に事実上委任する。

⑨「航空管制・米軍機優先密約」（1975年）、米軍機の飛行に日本側が航空管制上の優先的取り扱いを与える。

⑩「米軍機情報隠蔽密約」（1975年）、米軍機の飛行計画など飛行活動に関する情報は、日米両政府の合意なしには公表しない。

⑪「嘉手納ラプコン移管密約」（2010年）、「嘉手納進入管制空域」の日本側への移管後も、嘉手納基地などに着陸する米軍機をアメリカ側が優先的に航空管制する。

⑫「米軍機アルトラブ密約」（1959年）、民間機を締め出す空域制限をして、米軍用の軍事空域「アルトラブ」を提供する。

なお、「 」中の密約名は、その秘密合意の本質を端的に表すために私がつけたものである。それぞれの密約が記された合意文書には、ごく事務的な名称がつけられている。たとえば「航空管制委任密約」と「航空管制・米軍機優先密約」の場合は、「航空交通管制に関する合意」というようにである。

9. 米軍に「横田空域」などの航空管制を事実上委任する 「航空管制委任密約」

- A. その存在は、1983年作成の外務省機密文書『日米地位協定の考え方・増補版』（地位協定の具体的な運用を解説した外務官僚用の裏マニュアル。『琉球新報』が入手して報道した）で言及されている。国内法である「航空法上積極的根拠規定はない」としたうえで、下記の解説が記されている。
- B. 「米軍による右の管制業務は、航空法第九六条の管制権を航空法により委任されて行っているものではなく、合同委員会の合意の本文英語ではデレゲートという用語を使用しているが、これは『管制業務を協定第六条の趣旨により事実上の問題として委任した』という程度の意味」

- C. 日米地位協定第6条では日米安保のために、民間用と軍事用の航空管制を日米間で「協調及び整合」を図り、必要な手続きなどを「両政府の当局間」で取り決めると定めている。実質的には軍事優先・米軍優先である。
- D. 「両政府の当局間」で取り決めたのが、「航空交通管制に関する合意」（1975年）。しかし、その取り決めは「事実上」の「委任」で、法令上の委任ではない。「事実上」とは正式ではないが、実際に行なわれていることを黙認する場合に使われる。
- E. 正式に法的根拠がないのに、地位協定第6条の「趣旨」を汲んで、米軍が占領時代から事実上していることだから認めて、「事実上」の「委任」をしたということ。米軍の特権を認めた。

F. 1945年の日本敗戦後、占領時代は米軍が日本とその周辺の航空管制をしていた。52年4月、対日講和条約が発効して日本は独立を回復し占領は終わった。安保条約と行政協定（現地位協定）も発効し、米軍は占領軍から駐留軍に変わって基地の使用を継続。

G. 1952年6月25日の日米合同委員会の「航空交通管制に関する合意」（「52年合意」）では、日本側が航空管制を安全に実施できるまでは、引き続き米軍の手にゆだねるとされた。

やがて米軍による日本人航空管制官（運輸省航空局職員）の訓練・養成が始まり、55年から徐々に地方空港での「飛行場管制業務」（飛行場での離着陸などを管制する）が日本側に移管されていった。

H. 1959年7月、同年6月4日の日米合同委員会の「航空交通管制に関する合意」（「59年合意」）にもとづき、米軍基地とその周辺空域を除いた、「飛行場管制業務」、「進入管制業務」（航空機が離陸後に上昇して航空路に合流するまでと、航空路から着陸に向かって降下する段階を管制する）、「航空路管制業務」（航空路に合流してから飛行を続け、目的地の飛行場への着陸コースに進入するまでを管制する）が日本側に移管された。

I. 本来なら、この時に航空管制は日本側に全面的に移管され、独立国にふさわしく空の主権が確立されるべきであった。しかし、横田空域や岩国空域のように、米軍が「進入管制業務」を継続して管理できる措置を、日米合同委員会の密室協議によって認めた。米軍は軍事優先の航空管制の既得権を手放したくなかった。占領時代の延長線上の特権が認められたのである。

J. 日本政府は「航空交通管制に関する合意」の合意文書は非公開。要旨だけは公開。要旨には、米軍に対して基地とその周辺の空域における航空管制を「認める」とだけ書かれ、「事実上」の「委任」という部分は隠されている。まさに密約である。

K. 外務省機密文書『日米地位協定の考え方・増補版』には、日米合同委員会は「地位協定又は日本法令に抵触する合意を行うことはできない」とある。従って、航空法上の法的根拠がない米軍の航空管制は、日本法令に抵触し、そもそも日米合同委員会で合意できないものだ。

L. 横田空域も岩国空域も軍事優先で、民間航空機の安全かつ効率的な運航を阻害している。従って、地位協定第6条の民間用と軍事用の航空管制の「協調及び整合」に合致していない。第6条の趣旨による「事実上」の「委任」という論理は成り立たない。

10. 米軍に有利で民間機の安全飛行を阻害する「嘉手納ラプコン移管密約」

- A. 2010年3月に「嘉手納進入管制空域」（嘉手納ラプコン）が日本側に返還・移管されるまで、米軍嘉手納基地を中心に半径約90キロ・高度約6100メートルの円筒状の空域と、久米島飛行場を中心に半径約55キロ・高度約1500メートルの円筒状の空域を組み合わせた広い空域の進入管制を米軍がしていた。
- B. 米軍機優先で、那覇空港北側のルートで離着陸する民間機は、嘉手納・普天間の両基地に出入りする米軍機の飛行コースを妨げないよう、高度300メートルという危険な低空飛行を、離陸の場合は空港から約24キロの地点まで、着陸の場合は空港まで約32キロの地点から、続ける高度制限を強いられていた。
- C. 日本側に返還・移管されて、「那覇進入管制空域」になったあとも、米軍機の運用が優先され、那覇空港に発着する民間機は以前と同様の高度制限を強いられている。米軍機が嘉手納基地や普天間基地に優先的に着陸するため、民間機の飛行を制限する空域「アライバル・セクター」が設定されているからだ。
- D. その背後には、2010年3月18日に日米合同委員会で承認された「嘉手納ラプコン移管に関する合意」がある。そこで、アメリカ側管制官（退役軍人）が那覇空港の国土交通省の進入管制所に常駐して、嘉手納基地や普天間基地に着陸する米軍機への進入管制を担当するとの合意。その文書は非公開であり、「嘉手納ラプコン移管密約」といえる。下記は私が独自に入手した英文の合意文書。

These Minutes are considered as official documents pertaining to both Governments and will not be released without mutual agreement.

CIVIL AERONAUTICS SUBCOMMITTEE

MEMORANDUM FOR: The Joint Committee

SUBJECT: Amendment to the Okinawa Air Traffic Control Agreement dated 15 May 1972

1. In order to transfer Air Traffic Control (ATC) responsibilities for Approach Control services for the Naha approach control area to the Government of Japan (GOJ), the Civil Aeronautics Subcommittee (CAS) recommends that:


- a. the text in Attachment 1 replace Article III of the subject line document
- b. the text in Attachment 2 be added to Article VI of the subject line document
- c. the text in Attachment 3 be added to the subject line document as Annex A
- d. the text in Attachment 4 be added to the subject line document as Annex B

2. The CAS recommends that the Joint Committee approve the Joint Press Release in Attachment 5 for public release.

5 Attachments:

1. Replacement text for Article III of the subject line document
2. Added text for Article VI of the subject line document
3. Annex A: Okinawa Air Traffic Control Procedures and Standards for Safety
4. Annex B: Responsibilities and Procedures for Special Use Airspace, Air Traffic Control Assigned Airspace, Stationary Altitude Reservations, and Drop Zones
5. Joint Press Release

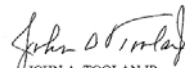
Accepted and referred to the Joint Committee on 18 MAR 2010


 MASASHIRO MUROYA
 Director General, ATIS Dept, JCAB MLIT
 Japanese Chairman
 Civil Aeronautics Subcommittee


 JAMES B. HECKER
 Colonel, USAF
 United States Chairman
 Civil Aeronautics Subcommittee

Approved by the Joint Committee on 18 MAR 2010


 KAZUYOSHI UMEMOTO
 Japanese Representative
 Joint Committee


 JOHN A. TOOLAN JR.
 Major General, US Marine Corps
 US Representative, Joint Committee

1 1. 米軍機優先の空域制限と「航空管制・米軍機優先密約」

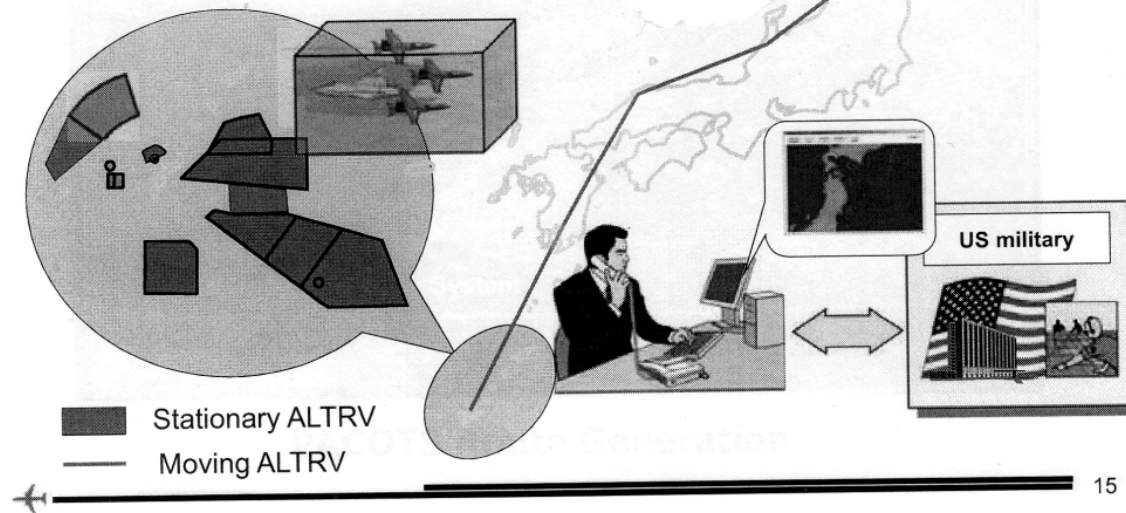
A. 軍事空域アルトラブ (ALTRV)。米軍の要請を受けて国土交通省航空局の航空管制機関が、一定の空域を一定の期間、航空管制上の通知でブロックして、民間機など米軍機以外の航空機を通れなくし、米軍専用の空域とするものだ。アルトラブはAltitude Reservationの略語。直訳すると高度留保で、空域の一時的留保ともいう。実質的な意味は民間機を締め出す空域制限で、二種類ある。

- ①固定型アルトラブ：米軍機の訓練や空中給油などのため、一定の空域をほぼ常時固定的に設定して米軍専用とする。主に沖縄周辺の海の上空と青森県の三沢基地沖合の上空にある。
- ②移動型アルトラブ：軍事演習や航空部隊の移動などに際し、米軍機の飛行ルートに伴って順次、一定の空域を一時的に米軍専用とする。



ALTRV Coordination

- ATMC approves an ALTRV APREQ to PACMARF after scanning its impact brought to the air traffic



15

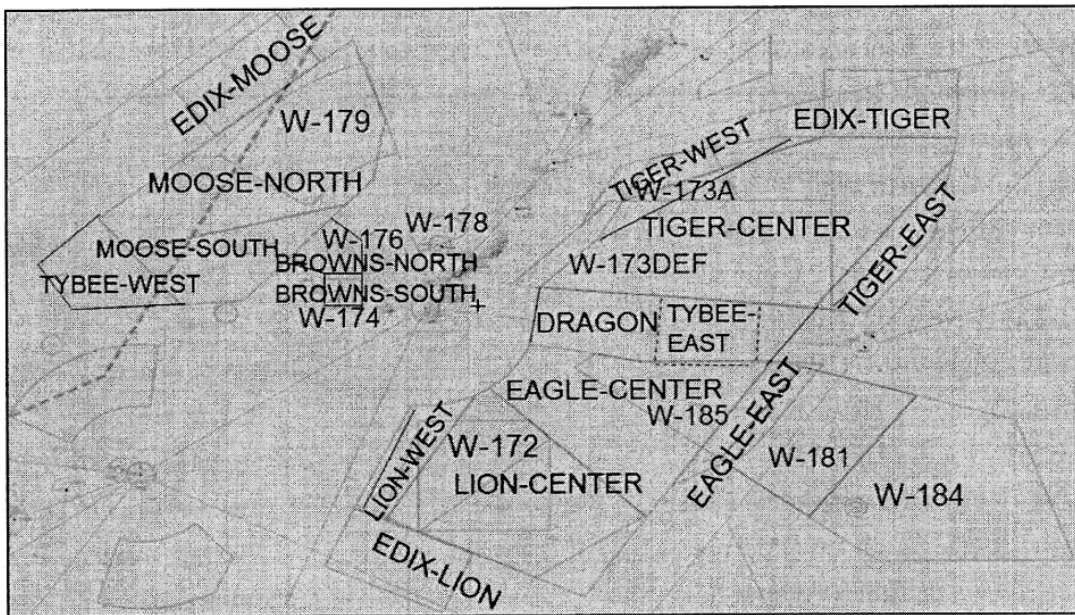
C. アルトラブは告示もされず、航空路誌や航空図にも記載されず「幻の空域」とも呼ばれる。アルトラブの位置、範囲、下限と上限の高度、期間などは、国土交通省航空局が航空会社などに英文で配信するNOTAM（以下、ノータム）という航空情報で通知される。

「米軍の複合的な軍事活動が実施される」「参加機以外の計器飛行の航空機による空域の通過は航空管制上の承認をされない」という記載から、米軍がその空域を使用することはわかるが、アルトラブだとは明記されない。すなわち非公開の扱いである。

D. しかし、米空軍嘉手納基地の第18航空団の英文資料「RANGE PLANNING AND OPERATION」（「空域計画と作戦」2016年）などの記載からは、それらが固定型アルトラブとして設定されていることは明らかである。「TIGER」「EAGLE」「DRAGON」といった、固定型アルトラブ特有の名称が記されている。

RANGE ORIENTATION AND GENERAL GUIDELINES

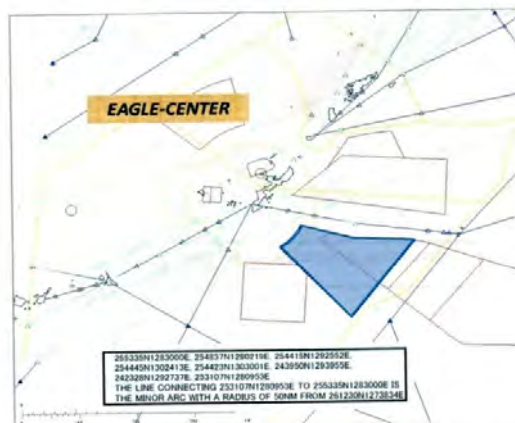
(Added) Figure A6.1. Range Orientation and Overlapping Airspaces (Reference Okinawa S-ALTRV MOUI for the most accurate S-ALTRV depiction/recovery/IFR points; JOSC Sharepoint/Intelink).




NOTAM Detail


DATE: 11/11/2019 07:27
 KEYS: LOCATION: RJJJ
 PERIOD: [19/11/05 06:30] - [19/11/13 06:30]
 SCOPE: A,E,W,AE,AW,EW
 Issued within 24 hours | Urgent | [to AIP-SUP](#) | Linked AIP-SUP

310420 RJAAVNYX
 (1249/19 NOTAMS)
 Q)RJJJ/QRACA/IV/NBO/EM/000/600/2528N12921E065
 A)RJJJ B)1911102300 C)1911161500
 D)2300/1500
 E)MULTIPLE U.S.MIL ACT WILL BE CONDUCTED NI FUKUOKA FIR AN FLW,
 BOUNDED BY THE POINTS
 255335N1283000E 254837N1290219E 254415N1292552E 254445N1302413E
 254423N1303001E 243950N1293955E 247378N1292737E 253107N1280953E,
 THE LINE CONNECTING 253107N1280953E TO 255335N1283000E
 IS THE MINOR ARC WITH A RADIUS OF 50NM FM 261230N1273834E.
 ATC WILL NOT CLEAR NON-PARTICIPATING IFR FLT THRU THIS AREA.
 RMR/MISSION NAME:EAGLE-CENTER
 F)SFL Q)FL600





AIS JAPAN
Japan Aeronautical Information Service Center



PRINT CLOSE

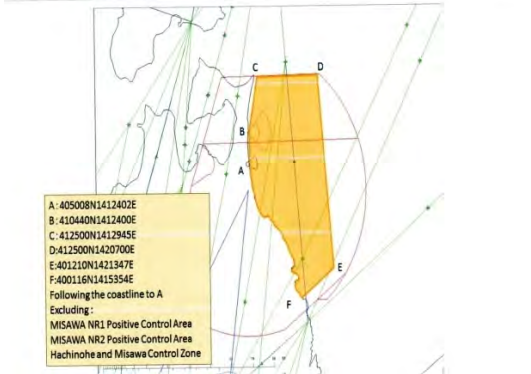
NOTAM Detail

DATE: 11/11/2019 06:56
 KEYS: LOCATION: RJJJ
 PERIOD: [19/11/06 06:30] - [19/11/12 06:30]
 SCOPE: A,E,WAE,AW,EW
 ITEM-E: MISAWA

Issued within 24 hours ! Urgent [to AIP-SUP](#) [Linked AIP-SUP](#)

```

060809 RJJJAYTK
(1770/19 NOTAMS)
Q)RJJJ/QRACA/IV/NSO/EM/050/300/4044N14148E044
A)RJJJ B)1911120200 C)1911141100
D)12 0200/0800 0800/1400 13 0200/0600 0800/1100 14
0245/0530 0800/1100
R)MULTIPLE U.S. MIL ACT WILL BE CONDUCTED WI FUKUOKA FIR AS FLW,
BOUNDED BY THE POINTS
412500N1412945E 412500N1420700E 401210N1421347E
400116N1415354E 405008N1412402E 410440N1412400E
TO POINT OF ORIGIN, THE LINE CONNECTING POINT 400116N1415354E TO
405008N1412402E IS ALONG THE COASTLINE.
EXCLUDING THE OVERLAPPING AIRSPACE OF HACHINOHE CTR AND
MISAWA CTR AND MISAWA NR1/NR2 POSITIVE CONTROL AREA.
ATC WILL NOT CLEAR NON-PARTICIPATING IFR FLT THRU THIS AREA.
PORTION OF ANY V22, Y10 AND Y302 AFFECTED AT OR BLM FL310,
REQ TO FILE RFTW ANY AG FIM EDC DEPARTURE ACTY PW RJJJ.
V22 - CRE V30 HRE V31 MRE V13 WAPPA HPE V33/V34
Y10 - CRE Y12 HRE Y144 IMASE Y125 MBTEL Y102 SDE Y106 RUBIS
Y302 - CRE Y12 HRE Y144 MAGGY Y32 YTE Y324 GUBBI Y30 OMAMP
RMR/ATM CENTER TEL:81-92-608-8872
#15000FT AMSL (1)FL300)
    
```



A: 405008N1412402E
 B: 410440N1412400E
 C: 412500N1412945E
 D: 412500N1420700E
 E: 401210N1421347E
 F: 400116N1415354E

Following the coastline to A

Excluding:

- MISAWA NR1 Positive Control Area
- MISAWA NR2 Positive Control Area
- Hachinohe and Misawa Control Zone

E. 日本政府はアルトラブの件数や位置などを、「日米双方の合意がない限り公表しないと両政府間で合意されており、公表すると米国との信頼関係が損なわれるおそれがある」との理由で、情報公開法による文書開示請求などにも全面不開示としている。国会議員にさえも公開しない。日米合同委員会の「米軍機情報隠蔽密約」があるからだろう。航空関係者によると、アルトラブの設定は年間1000件以上に及ぶという。

F. アルトラブは米軍の既存の訓練空域に加えて、民間機の安全な運航を圧迫・制限し、妨げている。航空関係の労働組合から成る航空安全推進連絡会議は国土交通省に、横田空域・岩国空域や訓練空域やアルトラブなど「民間航空機の安全かつ効率的な運航を阻害している軍事空域」の削減を要請している。

G. 地位協定にアルトラブの規定はない。政府はアルトラブを「米軍の円滑な活動を確保することが、日米安保条約の目的達成のために緊要であるとの観点から、米軍の任務の所要を勘案し、また、民間航空交通の安全の確保のため必要な調整を行いつつ設定する」と、常套手段として安保条約を持ち出して正当化する。

H. アルトラブには、実は日米合同委員会が関係している。外務省ホームページの日米合同委員会の合意の要旨「航空交通管制（改正）」（1975年5月）、「米国政府は、軍用機の行動のため空域の一時的留保を必要とする時は、日本側が所要の調整をなしうるよう、十分な時間的余裕をもって、その要請を日本側当局に対して行う」。しかし、アルトラブの手続きを述べただけ。

I. アルトラブの提供については、日米合同委員会の1959年6月4日付の「航空交通管制に関する合意第三付属書」に、こう記されている。

「在日合衆国軍の要求にもとづき、民間、軍を問わず、すべての航空機関に優先する空域制限（高度制限）を航空交通管制本部をして提供せしめること」

同付属書は『日米安保条約全書』（渡辺洋三・吉岡吉典編、労働旬報社、1968年）に、編者が独自に入手して載せている。

- J. 日本側の航空交通管制当局は、米軍の要求に応じて最優先でアルトラブを提供するとの合意。外国軍隊の要求が優先され、民間機に空域制限が課される。日本の空の主権が米軍に制約される。同付属書は非公開なので「米軍機アルトラブ密約」といえる。
- K. 「第三付属書」は1975年の「航空交通管制に関する合意」が成立した際に、失効したとされる。だが、アルトラブの提供は続いていることから、上記の部分が75年以降も提供の根拠として、合意の第8条に組み込まれたのではないだろうか。そして、その部分は外務省公表の要旨では伏せられたのではないか。アルトラブ提供の根拠は秘められたままだ。密約は生きていると考えられる。
- L. さらに、「航空交通管制に関する合意」には、米軍機に航空管制上の「優先的取り扱いを与える」という特権を認める取り決めも含まれている。
- M. 「日本政府は米国政府の要請」に応じ、「防空任務に従事する航空機」と「あらかじめ計画された戦術的演習に参加する航空機」について、「航空交通管制承認に関し、優先的取り扱いを与える」という内容だ。

N. しかし、米軍に対して航空交通管制承認の「優先的取り扱いを与える」との規定は地位協定にはない。国内法である航空法にも、地位協定に伴う航空法特例法にもない。アルトラブ同様、ただ日米合同委員会の密室の合意で取り決め、その合意文書を非公開にしているのだ。「航空管制・米軍機優先密約」と呼べる。

O. アルトラブはこの「優先的取り扱い」の最たるものだ。その米軍優先の結果、民間機の安全かつ効率的な運航が阻害され、「空の米軍基地」が密かに増殖している。

- ニュース・情報提供
098-865-5158
- 広告のお申し込み
0120-43-5059
- 購読・配達の問題
0120-39-5069
- 本社事業案内
098-865-5256
- 読者相談室
098-865-5656

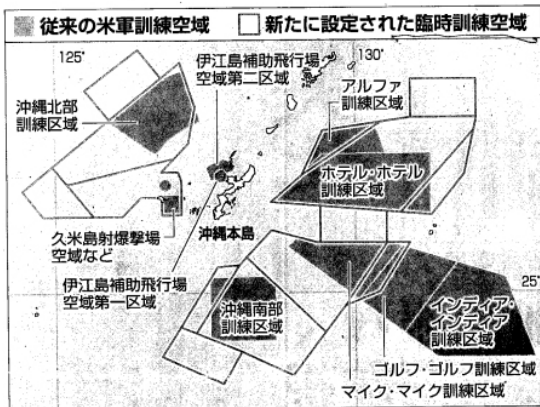
琉球新報

2018年(平成30年)
3月26日月曜日
[旧2月10日・大安]

THE RYUKYU SHIMPO 第39216号

発行所 琉球新報社 ©琉球新報社2018年
〒900-8525 那覇市天久905 電話:098-865-5111

米軍訓練空域 大幅拡大



国土交通省はこれらを自衛隊用空域の名目で設定。米軍が単独で訓練を実施する空域は当初「米軍が施しているかは答える立場使用しない」と否定していたが、後に「米軍との航空関係者によると米軍

2年で6割増

沖繩周辺で民間航空機の通航を制限して米軍が訓練大幅に広がっていることが25日までに分かった。既設が必要に応じて使う臨時訓練空域「アルトラブ」(ALB)式だが、実際は常時提供状態となっている。臨時空域「米軍訓練空域のほとんどを内包している。航空関係者毎日「有効」として発令され、民間機の通航を規制し目的のため、米軍の訓練空域を呼び出して真実などに情報提供には載っていない。米軍が訓練に使う空域面積は、既なくとも6割程度広がったとみられる。

沖繩周辺、設定常態化

P. 沖縄の周辺上空の固定型アルトラブ。2015年12月に、図4のように、既存の7つの訓練空域の大部分を内包するかたちで新設された。その結果、沖縄周辺で米軍が訓練に使う空域が全体で、既存の訓練空域の1・6倍へと大幅に拡大した。民間機の運航をさらに圧迫している（『琉球新報』2018年3月26日）。

Q. 米空軍嘉手納基地の第18航空団の英文資料「RANGE PLANNING AND OPERATION」（「空域計画と作戦」）によると新設された固定型アルトラブは11カ所。「TIGER」「EAGLE」「LION」「MOOSE-NORTH」「MOOSE-SOUTH-LOW」「MOOSE-SOUTH-HIGHH」「EDIX-TIGER and EDIX-LION」「EDIX-MOOSE」「BROWNS」「TYBEE」「DRAGON」といった、固定型アルトラブ特有の名称が付いている。

12. 米軍機の飛行活動に関する情報を、日米両政府の合意なしには一切公表せず、秘密にする「米軍機情報隠蔽密約」

A. 穀田恵二衆院議員（共産党）が国会質問で密約文書である、日米合同委員会の合意「米軍航空機の行動に関する情報の不公開について」を暴露。

B. 「両国政府は、飛行計画、交信記録、航空機運航票記載事項又は高度留保要求等の個々の米軍機の行動に関する事項は、いずれの政府も双方の合意なしには公表しないものである旨、了解する」（1975年）

These minutes are considered as official documents pertaining to both Governments and will not be released without mutual agreement

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

秘
益. 類

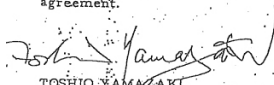
30 April 1975

SUBJECT: Non-Release of Data re U.S. Military Aircraft Activities

I. References:

- a. 1952 Agreement relating to Air Traffic Control and Annex No. 3 thereto.
- b. Civil Aeronautics Subcommittee Recommendation 12 December 1974, subject: "Agreement Relating to Air Traffic Control."

2. It is the understanding of both governments that matters pertaining to activities of individual United States military aircraft such as flight plans, radio transmissions, strip markings, and altitude reservation requests will not be released by either government without mutual agreement.



TOSHIO YAMAZAKI
Japanese Representative
Joint Committee



L. F. SNOWDEN
Major General, USMC
U. S. Representative, Joint Committee

【2019年2月22日 衆議院予算委員会提示資料 日本共産党 藤田 勇二】

C. 日本政府は飛行計画や交信記録など「個々の米軍機の行動に関する事項」の情報を把握しているにもかかわらず、飛行訓練ルートなど詳細な情報は、国会答弁などで「承知していない」と偽って、隠そうとしてきた。

D. 航空法にもとづき、個々の米軍機の飛行計画は自衛隊経由で国土交通省に事前に通報されている。出発飛行場、出発時刻、飛行ルート、高度、目的飛行場、所要時間などの情報を政府は把握しているのだ。しかし、それを隠してきたのは、背後に日米合同委員会の密約があったからにちがいない。

E. 本来、米軍は既存の訓練空域内で訓練飛行をすべきなのに、全国どこでも制約なしに飛び交って、住民に騒音と危険をもたらしている。自治体が住民の不安を踏まえて米軍機の情報提供を求めるのは当然であろう。米軍機と自治体の防災ヘリやドクターヘリのニアミスや衝突事故などの危険がある。実際にニアミスも起きている。

G. 米軍機の訓練ルートや訓練時間など具体的な情報は非公開。その背後には、日米合同委員会の「米軍機情報隠蔽密約」がある。
安全のため、自治体や全国知事会がせめて飛行ルートや訓練の時間を事前に知らせてほしいと求めても、情報隠蔽が続いている。国民の安全・安心よりも米軍の軍事的都合を優先させている

13. 米軍が自衛隊の訓練空域を使用する法的根拠も曖昧で、地位協定上も根拠がない

A. 横田空域の北半分にあたり、群馬・新潟・長野・福島・栃木の各県にまたがる自衛隊の高高度訓練空域「エリアH」と低高度訓練空域「エリア3」（「ホテル空域」）、岩国空域のほぼ北半分にあたり広島・島根両県にまたがる同「エリアQ」と同「エリア7」（「エリア567」）を米軍は使って、低空飛行訓練などを行っている。実態としては米軍の専用同然の使われ方をしてきている。

その他、北海道西方と青森・秋田・山形県西方の日本海上空にある自衛隊の高高度訓練空域「エリアC」なども米軍は使用。

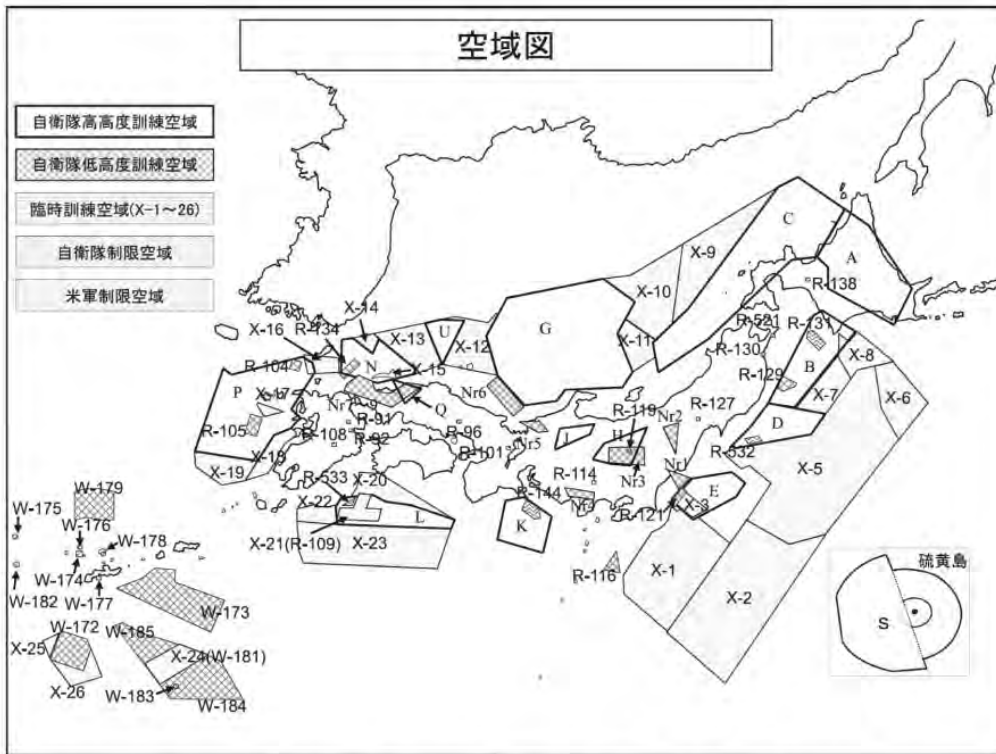


図21 米軍及び自衛隊の訓練空域一覧図（防衛省提出資料。塩川鉄也衆院議員ホームページ掲載資料より）

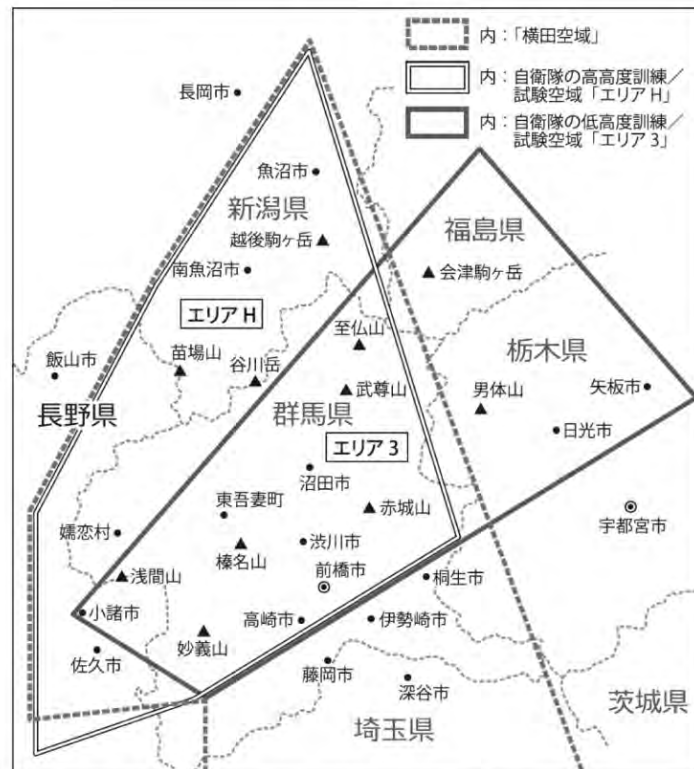


図13 自衛隊の訓練空域「エリアH」と「エリア3」の概略図（日本航空機操縦士協会「区分航空図関東・甲信越」をもとに作成）

B. なぜ自衛隊の訓練空域を米軍が使用できるのか。曖昧な法的根拠。

「(自衛隊の訓練空域は)防衛省と国土交通省の協議により設定される空域である。他方、この空域は、自衛隊が排他的に使用することを認められたものではなく、したがって自衛隊は、米軍機による空域の使用を認めたり、拒んだりする立場にはない」(2014年2月18日、衆議院予算委員会、中島明彦防衛省運用企画局長の答弁)。

独立国としての主権を放棄するかのような無責任な政府答弁。

C. 地位協定第2条の米軍と自衛隊が施設及び区域を共同使用する規定(第2条4項b)にもとづいて、自衛隊と米軍が共同使用しているわけでもない。

D. 外務省機密文書『日米地位協定の考え方・増補版』は、自衛隊の訓練空域は特定の「国内法によって定められている空域ではない」としたうえで、おおむね次のように説明している。以下はその要約である。

米軍機は飛行訓練のため自衛隊の訓練空域を使用している。航空法など国内法は、「航空機の飛行訓練を一定の訓練空域で実施すべき」と定めてはいない。だから、自衛隊の訓練空域は「国内法によって定められている空域」ではない。また、自衛隊だけに使用を認めているわけではない。自衛隊以外の組織が使用するために必要な条件、手続きなどを法律で定めているわけでもない。

E. 自衛隊の訓練空域は、何らかの法令にもとづいて定められた空域ではなく、「航空交通安全緊急対策要綱」にもとづき航空交通の安全を図るための「行政上の措置」として、防衛庁（現防衛省）と運輸省（現国土交通省）が協議して設定したものである。米軍は自衛隊と調整したうえで、自衛隊の訓練空域を使用しているのが実態である。

F. この「行政上の措置」が自衛隊の訓練空域の法的根拠というのが、政府の見解。「国内法によって定められている空域」ではないが、「行政上の措置」という一種の行政手続きで、自衛隊の訓練空域の設定が可能だというのである。米軍は自衛隊と調整して使用する。

しかし、外務省機密文書の説明は、米軍による自衛隊の訓練空域の使用の法的根拠を示してはいない。単に、手続きについて述べているだけだ。

G. 地位協定上、何の根拠規定もない米軍による自衛隊の訓練空域の使用を、日本政府は結局、全国各地の低空飛行訓練のケース同様、米軍の施設・区域外での飛行訓練を安保条約を持ち出して認めている。地位協定に法的根拠はないにもかかわらず。

「一般に、日米地位協定は、低空飛行訓練をふくめ、実弾射撃を伴わない飛行訓練について、在日米軍の使用に供している施設・区域の上空に限っておこなうことを想定しているわけではなく、在日米軍は、施設・区域でない場所の上空において飛行訓練をおこなうことが認められている」（2013年3月12日、衆議院予算委員会、岸田文雄外務大臣の答弁）

14. 日本の空の主権を回復し、米軍の訓練飛行など軍事活動による人権侵害を防止するために

A. これまで見てきたように、地位協定に法的根拠のない米軍機の施設・区域外での低空飛行訓練などを、日本政府は安保条約を持ち出して正当化している。しかし、それはあくまでも外務官僚による解釈にすぎない。不当なものである。

B. 横田空域や岩国空域での米軍の航空管制、米軍へのアルトラブの提供も、地位協定に法的根拠はなく、地位協定の趣旨を拡大解釈して、日米合同委員会の合意で米軍に特権を与えている。合意文書の全文を非公開とする日米合同委員会の密室の合意に、そのような効力を与えていること自体、地位協定の法的根拠があつてのことではない。

C. 外務省機密文書『日米地位協定の考え方・増補版』には、日米合同委員会は「地位協定又は日本法令に抵触する合意を行うことはできない」とある。

従って、航空法上の法的根拠がない米軍の航空管制や、米軍機の飛行に航空管制上の優先的取り扱いを与えることは、日本法令に抵触し、そもそも日米合同委員会で合意できないものだ。

D. 地位協定に法的根拠のない米軍機の施設・区域外での低空飛行訓練を認めた日米合同委員会の合意「在日米軍による低空飛行訓練について」は、地位協定に抵触している。

E. 地位協定について法的観点から詳述した『在日米軍地位協定』（本間浩、日本評論社、一九九六年）は、日米合同委員会で合意できる事項の範囲は、「地位協定の実施に関する細則」に限られており、「地位協定に定められている原則の内容を変更したり、地位協定に定められていない新たな原則を設定すること」はできないと指摘。

F. 地位協定にもとづくとしてされる米軍の訓練空域が、施設・区域の提供と位置づけられて28カ所設定されている。日本中どこでも米軍の訓練場所とならないよう、外国軍隊の行動に一定の歯止めをかけているのだ。それが「地位協定に定められている原則」。施設・区域外での飛行訓練を認めることは、まさに地位協定の原則の内容の変更あるいは新たな原則の設定にあたる。だから、米軍の施設・区域外での飛行訓練を大前提とする合意を、日米合同委員会で交わすこと自体、正当性がないといえる。

G. 横田空域・岩国空域、施設・区域外での低空飛行訓練、アルトラブ、米軍の自衛隊訓練空域の使用など、本来、地位協定や国内法令に法的根拠がないこと、国内法に抵触し、地位協定に抵触（地位協定の原則に反する）する日米合同委員会の合意や政府の拡大解釈のおかしさ、不当性を広く知らせて訴えなければならぬ。

H. 米軍という外国軍隊により主権が侵害され、その結果、憲法で保障された人権も侵害されている。このような状態で、日本は真の独立国・主権国家といえるのか。

I. 厚木基地を拠点としていた米空母艦載機はイラク戦争に出撃して空爆をしてきた。米空軍の三沢基地所属のF 16戦闘機も、サウジアラビアの航空基地に出動し、イラク攻撃に参加した。日本の空が米軍の戦争のスキルアップのための訓練エリアとして利用されている。日本も間接的な戦争の加害者の立場に。このようなままでいいのだろうか。

J. しかし、このままでいいはずはない。横田空域や岩国空域のような外国軍隊の手に委ねる空域の存在を許さず、米軍機の訓練飛行にも制限を加えているドイツやイタリアのように現状を改めていくべきだ。

低空飛行訓練など施設・区域外での訓練飛行、アルトラブ、自衛隊訓練空域の使用なども止めさせるべきである。最低安全高度などの規定を米軍に守らせるため航空法特例法の改正も必要である。

K. 基地の運営などに「必要なすべての措置をとれる」米軍の排他的管理権を見直し、ドイツやイタリアのように国内法を原則として米軍に適用し、必要な規制をかけられるよう、独立国にふさわしく地位協定を抜本的に改定しなければならない。

E. 2018年、全国知事会が初めて地位協定の抜本的見直しを求める提言を発表し、日本政府に要請するなど、同様の問題意識も広がりつつある。

「航空法や環境法令などの国内法を原則として米軍にも適用させることや、事件・事故時の自治体職員の迅速かつ円滑な立入の保障などを明記すること」を、提言は求めている。

F. 日本政府は改定に後ろ向きだ。「運用の改善」と称する小手先の対応ばかりで、米軍の特権を見直そうとする姿勢はない。しかも、駐留外国軍隊には特別の取決めがない限り受入れ国の法令は適用されない、との見解を示す。

G. しかし、駐留外国軍隊への国内法の原則適用は、実は国際的な常識である。

沖縄県がドイツ、イタリア、ベルギー、イギリスに調査団を送り、日米地位協定と比較してまとめた「他国地位協定調査報告書（欧州編）」によると、各国では米軍に対し航空法や環境法令、騒音に関する法令など国内法を原則適用している。

低空飛行訓練も高度、飛行時間、訓練区域などに規制をかけている。横田空域や岩国空域のような米軍が航空管制を一手に握る空域もない。基地の排他的管理権も認めず、受入れ国の軍や自治体などの当局者の立入り権も保障される。

H. 日本とは異なり、「自国の法律や規則を米軍にも適用させることで自国の主権を確立、米軍の活動をコントロール」している。

I. 国会に「日米地位協定委員会」を設置し、国政調査権により日米合同委員会の合意文書や議事録の全面的な情報公開をさせるべき。

J. 米軍の特権を認める合意・密約も廃棄し、地位協定の解釈と運用を国会の管理下に置き、地位協定の抜本的改定とともに日米合同委員会も廃止すべき。

地位協定を改定しても合同委員会の密室の合意（「日米両政府を拘束する」）システムが残れば、米軍優位の不平等な構造は解消されない。