

「横田空域」を取り戻さぬ安倍

米「占領政策」に逆らわぬ弱腰政権

秋晴れの首都上空から抜け出してくるように、淡いブルーを基調とする米大統領専用機が南から滑空してきた。ちょうど一年前の十一月五日、東京西部の米軍横田基地。降り立ったのは、トランプ米大統領その人だった。ここは他の米軍施設・区域と同じく「治外法権」下にある。彼が横田基地にその第一歩を刻んだのは、戦後七十三年を過ぎた今もなお、米国が日本を占領している現実を強烈に印象づけた。横田基地に駐留する米空軍はここを拠点として、横田進入管制区(通称・横田空域)のラップコン(RAPCON: Radar Approach Control)と呼ばれる航空管制の権限を独占しており、日本の民間航空機は、その許可を得なければ通過できない。

今年十月初旬、大手メディアはこぞって、この横田ラップコンに関するニュースを報じた。それは、羽田空港発着の国際線の増便に向

ることなく、横田空域を自由自在に使用したいからだ」と口をそろえる。これは防衛省・自衛隊でも共通認識だ。自由自在とは出撃、補給、負傷兵の輸送、非戦闘員退避活動など。米朝首脳会談で「朝鮮半島の非核化」で合意したとはいえ、その行方は予断を許さない。横田空域は朝鮮半島に最短で直結する「空の回廊」なのだ。この発想は、何事も平時を前提としがちな日本の思考と対をなす。

「戦後日本の総決算」はどうした?

だからと言つて、米空軍が横田ラップコンを牛耳る現状を看過する理由にはならない。かつて朝鮮半島有事では、米軍が「矛」として攻撃を担い、自衛隊は「盾」として後方支援に徹する役割分担だった。ところが、安倍政権は「日本の存立危機」と判断すれば、自衛隊が集団的自衛権を行使できるようにするなど安保法制で自衛隊の任務と役割を飛躍的に広げた。安倍首相は安保法制の成立に先立ち、米議会で「この法整備によって、自衛隊と米軍の協力関係は強化され、日米同盟は、より一層堅固に

け都心の上空を飛行させる新ルートを巡り、管制権を持つ米側が横田空域の通過に合意していない」という内容だった。その結果、東京五輪・パラリンピックが開かれる二〇二〇年までに新ルートの運用を始める政府の予定が危うくなっていると伝えた。

ただ、政府関係者によれば「実際は、東京五輪とその前後の民間機の通過と、日本の一時的な管制に米側は同意しているものの、それを永続的に明け渡すこと難色を示している」という。どのみち、本来は日本の領空であるにもかかわらず、そこを飛行できるとかできないとか、管制できるや否やという国家の主権に関わる重大な問題で、安倍政権が及び腰である内実は疑つ余地がない。

横田空域への「空の回廊」

横田空域は局所的な地名を冠とする名称から想起されるイメージ

今年十月初旬、大手メディアはこぞって、この横田ラップコンに関するニュースを報じた。それは、羽田空港発着の国際線の増便に向

ることなく、横田空域を自由自在に使用したいからだ」と口をそろえる。これは防衛省・自衛隊でも共通認識だ。自由自在とは出撃、補給、負傷兵の輸送、非戦闘員退避活動など。米朝首脳会談で「朝鮮半島の非核化」で合意したとはいっても、その行方は予断を許さない。横田空域は朝鮮半島に最短で直結する「空の回廊」なのだ。この発想は、何事も平時を前提としがちな日本の思考と対をなす。

なる。それは地域の平和のため、確かな抑止力をもたらすだろう」とアピールした。

その昔、在日米軍を「番犬」に例えたのは故・金丸信元副総理だが、自衛隊が手足を縛られる制約下、米軍が「守護神」(自衛隊OB)の役割を果たしてきた軌跡は否定しない。だが、それも大きなカーブを切り、首相の言を俟つまでもなく、もはや、米軍と自衛隊の関係は様変わりしているのだ。

他方、トランプ大統領は「米国第一主義」を標榜して、露骨なままで自国の利益を貪り取ろうと協調性のかけらもない。日米同盟の名の下で巨額の米国製装備を押し売り。日米の「物貿易協定」(TGA)なる代物も、日本が拒んできた自由貿易協定(FTA)と大同小異の誤魔化しと言つていい。そう、今やそんな米国は「守護神」と崇められないものである。

それでもかかわらず、横田ラップコンを巡つて物言えない安倍政権の腰抜けのような対応は、いまだに米国に忖度しながらすがつて、るようにしか映らない。米軍普天間飛行場の名護市辺野古沿岸部へ

とは大きく異なり、そのエリアと空間は広大だ。東京都、栃木、群馬、埼玉、神奈川、新潟、山梨、長野、静岡各県に及び、東から西へ六段階の階段状に設定されている。高度は最高二万三千フィート(約七千メートル)にも達し、富士山の三千七百七十六メートルの二倍に迫るほどだ。それだけの見え

ない分厚い壁がそびえ立ち、民間機の航行を阻んでいると言つても差し支えない。東京では羽田空港を含む東端だけが外れているので、同空港を発着するときには急旋回して千葉県の房総半島上空を飛ぶなど奇妙なルートを辿らざるを得ない。

民間機は一機が飛行するたびに米軍の管制を受けることは事実上不可能で、許可される保証もない。それゆえ、こうして迂回しているわけだ。国土交通省は東京五輪やそれに伴うインバウンド(外国人観光客)の増加を見込み、一四年

に羽田を離着陸する新ルート案を発表し、それが横田空域の東側を部分的に通過するルートだった。

政府関係者は「新ルート設定のための空域返還は最初から無理筋。せめて民間機の通過と一時的な日本の管制ができればと想定している」と漏らす。

米側が難色を示したままでは、新ルートの導入で昼間時間帯の国際線は発着枠が年六万回から九万九千回に増えるとの見込みは文字通り「捕らぬ狸の皮算用」に終わってしまう。

横田空域は過去、一九九一年に約一〇%、二〇〇八年に約一〇%が返還された経緯もある。後者は小泉政権下で在日米軍再編を担つた当時の守屋武昌防衛事務次官の主導で米国の要求だけでなく、日本的要求も俎上に載せた結果だつた。都知事だった石原慎太郎氏が横田空域を「空の外国」と断じ、軍民共用化を提唱していたことも背景にあつた。それでもまだ横田

空域の大半が米軍の手中にある。なぜ、米側は横田空域の死守にこだわるのか。複数の日米関係筋は「有事の際、日本の許可を受け

