



www.alpajapan.org

日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

Date 2003. 6.12

No 26 - 78

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5 - 11 - 4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770 FAX.03-5705-3274

E-mail:office@alpajapan.org

安全会議・航空連と合同で防衛施設庁に 「米軍輸送資格取得依頼」取り止めを申し入れ

今回の一連の有事法制審議に於いて、防衛庁長官等が国会答弁で「日本の民間航空機の米軍輸送資格取得を従来から引き続き要望している。正式な拒否の返事は未だになく検討していただいていると考えている。」との発言があったことから日乗連は、安全会議・航空連と合同で

- ・米軍を含め民間航空の軍事利用は、ICAO 条約の保護から除外される。
- ・民間航空機による軍事物資輸送は、航空法上出来ない。
- ・米軍の輸送実施は、結果として、テロハイジャックの対象となる恐れが大きい。

等の理由から、6月6日に依頼元である防衛施設庁に対して「航空の安全の観点から、今後航空各社への米軍輸送依頼の中止」を申し入れました。

当日申し入れ後の意見交換の場で、防衛施設庁側から以下のような発言がありました。

- ・依頼内容は「米軍輸送の全て」ではなく「沖縄での国道 104 号線越え誤射による、当該訓練の本土実施に伴う米軍輸送」であり、平成 12 年に全日空機での実施以降、依頼は発生していない。
 - ・要請が断られたとの確認はしていない。
 - ・米軍、及び、自衛隊の輸送部隊は訓練スケジュール上実施出来ないのも、民間航空に依頼した。
 - ・民間航空機、国の航空機の確認をする機関ではないので、これに関する答弁はできない。
 - ・日米地位協定 5 条の適用機となり、積載物は航空法の適用は受けないので輸送可能ではないか？
 - ・民間航空機の安全確保は理解するが、軍用航空機も安全には配慮している。
- テロハイジャックへの影響は、(職責上の)考慮の範疇にないので、検討等はしていない。

また「現在はコンチネンタル航空に依頼しているが、1社では制約が多いので、輸送の柔軟性のため、今後も日本の航空各社に輸送資格取得を依頼したい。」との発言もありました。

その後、当日は有事関連法案の参議院通過という日でもあり3社のみに対応でしたが記者会見を実施し、翌日の新聞に私達の主張は反映されたと考えます。

今回の「有事法案」反対に関する、これまでの簡単な経緯確認

「ガイドライン」

日米安保協定での米軍協力体制強化のための『新ガイドライン』が計画され、その中に「民間航空機の軍事利用」があり、このことが「航空安全」に大きな影響があることから、私達航空労働者は「民間航空の軍事利用反対」を明確にしました。

「周辺事態法」

1999年「ガイドライン」の具体化として「周辺事態法」が成立し、日本及び日本周辺での米軍の行動に協力する体制が法制化されましたが、「周辺」の定義に中近東での活動までを含むものでした。しかしながらその範囲は「協力」の範疇にあり、強制ではありませんでした。



「有事関連法案」

本来は日本への攻撃に対応する「有事」という言葉をあえて拡大解釈し、これまでの「米軍出動への協力体制」に法的な強制力を付加するため、今回の「有事立法」成立に繋がっていると考えられます。

参考として、今回の法案内容の一部を紹介します。

(武力攻撃事態法案)

第2条、「用語の意義」の定義では

- 1、武力攻撃、我が国に対する外部からの武力攻撃をいう。
- 2、武力攻撃事態、武力攻撃(武力攻撃のおそれのある場合を含む。)が発生した事態又は事態が緊迫し、武力攻撃が予測されるに至った事態をいう。
- 5、指定公共機関、(略)公共的機関及び電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、政令で定めるものをいう。

第3条の(対処への基本概念)5、では

武力攻撃事態への対処においては、日米安保条約に基づいてアメリカ合衆国と緊密に協力しつつ、国際連合を始めとする国際社会の理解及び協調的行動が得られるようにしなければならない。

第6条(指定公共機関の責務)では

指定公共機関は、国及び地方公共団体その他の機関と相互に協力し、武力攻撃事態への対処に関しその業務について、必要な措置を実施する責務を有する。

とあり、罰則(6ヶ月以下の懲役か30万円以下の罰金)を伴うものとなっています。さらに

- ・首相は対処基本方針をさだめ、内閣、国会に承認を求める。
- ・首相が基本方針に従って対策本部を設置する。

等が規定され、附則として「公布の日から施行する。」となっています。

航空は平和が確保されて成り立つ産業であることは、「9.11事件」や過去の「湾岸戦争」、今回の「イラク戦争」等々の影響による利用者の減少を見れば明らかです。

更に、民間航空を保護する「ICAO条約」から外れた運航となる軍事利用は「テロ、ハイジャックの対象となる恐れが非常に大きい」ため、利用者の保護の観点からも「民間航空の軍事利用」及びこれにつながる今回の有事法制には反対せざるを得ません。

この取り組みを実施している「陸・海・空・港湾労組20団体」では、当日、この事態を受け「法案通過成立で、活動が終了するのではなく、今後も有事法制が持つ問題点を明らかにしていくことにより、関連法案の廃棄に対して取り組みを続けていく。」ことを確認し、6月10日の集会等を実施していくことになりました。

(参考)

国際民間航空条約(シカゴ条約)第三条には次のように書かれています。

- A) この条約は民間航空機のみにも適用するものとし、国の航空機には適用しない。
- B) 軍、税関および警察の業務に用いる航空機は、国の航空機とみなす。