

特定利用空港・港湾制度 公共インフラの軍事拠点化を止めよう(関西3空港・2港湾)



[1] 制度の正体——「平時から戦時へのシームレスな移行」

2024年に始まった「特定利用空港・港湾」制度は、民間の公共インフラを自衛隊・海上保安庁が平時から優先利用できる枠組みとして、わずか2年足らずで全国57施設(24空港・33港湾)に拡大した。

これまで自衛隊は訓練や輸送に民間港湾・空港を都度使用してきた。この制度が加えるのは「その都度の利用」から「平時からの恒常的な軍事拠点化」への質的転換である。管理者(自治体等)との「確認事項」により、緊急性ありと判断された場合は民間利用より自衛隊・海保が優先され、有事には2004年「特定公共施設等利用法」に基づく法的優先使用へ即座に移行する。

指定施設には国費(防衛省関連経費)で滑走路延伸・岸壁強化・道路ネットワーク整備が実施される。2026年度予算には計2,250億円(空港459億・港湾534億・道路1,184億)が計上。

「特定公共施設等利用法」:「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律」で、武力攻撃事態などに自衛隊や米軍が港湾・飛行場・道路・海域・空域・電波を円滑かつ優先的に使えるよう、利用調整の指針を定める有事関連法

[2] 真の目的——対中戦争を想定した日米一体の軍事展開

政府は「抑止力向上」「民生利用の利便性も高まる」と説明する。しかし制度の実態は、南西諸島に始まった「南西シフト」を列島全体へ拡大し、対中戦争の準備体制を平時から整える戦争準備の制度化にほかならない。

政府は「米軍はこの枠組みに参加しない」と言うが、米軍が推進する ACE(機敏戦闘展開)戦略——大規模基地攻撃を想定し部隊を民間拠点へ分散展開——と指定施設の機能は完全に合致する。日米の輸送・補給・整備の一体化が進む中、指定施設が ACE のプラットフォームとなることは不可避だ。

[3]住民を危険にさらす国際法違反

日本も批准するジュネーブ条約第 I 追加議定書第52条は、軍事行動に実効的に供される施設を「軍事目標」と定め、攻撃対象となりうると規定する。民間インフラの軍事利用は「軍民分離の原則」に反し、周辺住民を攻撃リスクにさらす。

高市首相も国会答弁で指定施設が軍事目標となる可能性を否定できていない。近年の中東情勢が示すとおり、軍事拠点化された空港・港湾が真っ先に攻撃される。

[4]民主主義と地方自治の破壊

指定に際して国会・地方議会での審議も住民説明会も行われぬ。指定後の訓練計画等の運用も「率直な意見交換が損なわれる」として原則非公表とされる。管理者である自治体の同意が必要とされるが、国管理空港では自治体の意向が無視される構造になっている。

沖縄・玉城デニー知事は毅然と反対し指定を阻止している。地方自治体の自治権を活かした闘いが有効であることを示している。

[5]関西3空港・2港湾——迫る指定

2026年3月、国は新たに関西国際空港・大阪国際空港(伊丹)・神戸空港の3空港と堺泉北港・姫路港を候補として提示し、周辺自治体への説明を開始。年内にも管理者との確認書締結・指定をめざしている。

大阪府・吉村知事は「安全保障上大切」として同意に前向きな姿勢を示している。住民を戦争の最前線に引き出す無責任な判断と言わざるを得ない。

関西での取り組みと連帯の輪

- 6月5日、労働組合・市民団体25団体が大阪府(港湾・空港部局)へ指定反対を要請。
→賛同団体をさらに募集中。(別紙)
- 神戸では議会での追及・署名運動が進行中。
- 豊中・木村市議など自治体議員間でも反対の連携が広がっている。「公共・民間インフラの一切の軍事利用を許さない」声を関西から広げよう