

原子力空母ジョージ・ワシントンへの横須賀配備を止めさせる長期戦へ

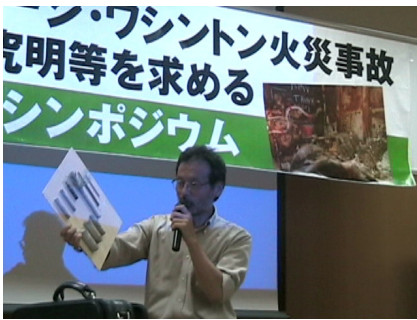
●火災事故の真相、いまだ明らかにならず

共同通信は八月二十九日、原子力GWは九月二十五日午前一〇時、横須賀軍港に入港・着岸すると報道した。いつかは来るとわかっていたが、「とうとう、その日が来たか」と思うと、心の中にさまざまな思いが交錯し冷静ではいられない。この日、「原子力空母母港化の是非を問う住民投票を成功させる会」が八月九日に提出した質問書への回答が横須賀市からあった。「火災の防止策につき国が充分とだと判断したから市はそれを信頼する。米軍等から市民への説明会も必要ない」という内容だったそうだが、容認姿勢もここまで米海軍と国を信じて何の疑問も持たないのであれば、もう何をか言わんやである。この日の「神奈川新聞」は、「艦内で起きた火災で、米海軍が乗組員六人を処分していたことが二八日、わかった。在日米海軍司令部によると、六人は艦内で起きた火災に何らかの形で関与。階級や性別、処分の内容といった詳細は明らかにしていない」と報じている。どこまでも往生際の悪い米海軍である。処分をしたということは何をしたか、何を怠ったのか、明らかにしたからこそ処分したのではないか。その内容を公表しないということは、公表したくない何かがあると考えるのが自然だろう。

「成功させる会」の共同代表である呉東弁護士は、

ウィンター米海軍長官、ウイラード太平洋艦隊司令官、キルクライン海軍航空隊司令官、シーファー駐日大使、ケリー在日米海軍司令官、ジョー・ギスト米海軍原子炉管理局上級代表の六名に宛てて公開質問書を送付した。質問書の提出が六人の処分を出させたと思えなくもない。米海軍は日本の、横須賀の世論の動きを慎重に見ながら、どうしたら納得してもらえるかを検討していると見て、間違いないだろう。

七月二六日に「成功させる会」が開催した「火災の真相究明を求めるシンポジウム」で、横須賀基地の労働者からは「組合が従業員の観点から、より具体的な安全対策を防衛省を通じて米海軍に求め、米軍の排他的基地管理権を補償している日米地位協定がそこに立ちはだかり、従業員の安全対策ですら米軍の同意なくして何も決めることができないという、現在の日米関係の現実を突きつけられている」「全駐労としても当然のことながら、徹底した原因究明と再発防止対策を雇用主である防衛省を通じ



して何も決めることができないという、現在の日米関係の現実を突きつけられている」「全駐労としても当然のことながら、徹底した原因究明と再発防止対策を雇用主である防衛省を通じ

て米海軍に求めているところである」とのアピールがあった。全造船のOBは「この度のように延焼が大きくなった原因は大きな爆発による破壊が起きたか、手抜きといわないまでも、建造時に検査の甘さか、兵隊の目ごころの緊張感がないか、油断があったのではないか」指摘した。攻撃を受ける可能性が99パーセントまでない空母の乗組員が緊張感を失うのはある意味、当然であろう。

原子力潜水艦の放射能漏れにしても、同じことが言える。定められた安全点検が何ヶ月も行われず、冷却水のもれに一年以上も経ってから気がつく。米海軍の弛緩ぶりは驚くべきものである。それなのに、横須賀市は何故、米海軍に抗議も要求もしないのか。沖縄のうるま市や佐世保市はあれだけはっきり抗議しているのに、と焦りはつのる。

しかし、よく考えて見れば、今回の入港は、米海軍にとっては、言わば満身創痍の入港である。五月二二日に南米沖で起こした火災は被害甚大でアメリカ西海岸のサンディエゴ軍港での修理を余儀なくされた。火災原因を二ヶ月も発表できず、おそらくは真実をどこまで明らかにするかで迷ったのである。最後は、「乗組員の禁煙地区での喫煙」「可燃性物質の不適切な保管」と発表し、艦長と副艦長を解任した。さらに乗員六人を処分した、それでも横須賀市民の不振を拭い去ることはできない。ここが一〇年前とは決定的に異なる政治状況であり、反対の声を上げ続けることは、決して小さくない意味をもつ。

●空母キティホークと海上自衛隊の一〇年

一〇年前の一九九八年八月、空母キティホークは「今日は横須賀」と書かれた大横断幕を船体に掲げて横須賀に入港した。キティホークが横須賀にいた一〇年、戦後史を画するさまざまな出来事が立て続けに起きた。一九九九年には周辺事態法が成立、二〇〇一年の九・一一事件を機に、「テロとの闘い」を叫ぶブッシュ政権に呼応して、小泉政権はインド洋派兵に踏み切った。横須賀から掃海母艦「うらが」が、補給艦「ときわ」が、そして、強大な情報収集能力をもつイージス艦「きりしま」が横須賀を出港した。さらに、陸上自衛隊のイラク派兵と呼応して、駆逐艦「むらさめ」が出動した。イラク戦争開戦直前に横須賀を出港した空母キティホークに、横須賀の補給艦「ときわ」が洋上給油したのではないかと、いう疑惑ももちあがった。

米海軍は最新鋭のイージス艦を次々に横須賀に配備し、海上自衛隊はイージス艦「ちようかい」、

「あたご」、「あしがら」を建造、今年の三月で六隻体制となった。さらに満載排水量三万トン的大型補給艦「ましゅう」「おうみ」を建造しインド洋に投入した。そして、横浜のIHIマリンユナイテッドで艤装中の海上自衛隊初のヘリコプター空母「ひゅうが」(満載排水量18000トン)が、この七月から公試運転を開始した。全長200メートル近い船体は、英海軍の軽空母インヴェインシブルとほぼ同じ大きさであり、一〇機前後のヘリコプターの搭載が可

能である。「ひゅうが」の運用によっては、海上自衛隊の航空部隊は大きく変化することになる。大型ヘリを搭載して米海軍の強襲揚陸艦と同等に運用する、対地攻撃ヘリを搭載して海上から発進したヘリが陸上の施設を攻撃できるように運用することも可能である。海自は当面、哨戒ヘリ三機を搭載としているが、今後の動向には要注意である。

●空母機動部隊のあった時代―名古屋と横須賀

かつて、「ひゅうが」よりも巨大な空母を多数保有していた時代があった。世界初の空母機動部隊を旧日本海軍が編成したのは一九二九年のことである。はじめての実戦は一九三二年の上海事変である。

そして、最後の空母「信濃」まで次々に建造された空母は、日本に平和などもたらさなかった。強力な攻撃力はひたすら戦争の拡大に用いられた。空母艦載機の零式艦上戦闘機は、横須賀の海軍航空技術廠と横須賀航空隊(現在の日産自動車追浜工場)で試運転が繰り返された。零戦の量産工場となった三菱重工名古屋航空機製作所。作家の吉村昭は当時の光景をリアルに記している。「日が没すると、製作所の門からは、完成した機の胴体や翼を分載した牛車が次々と姿をあらわす。…しかし、運搬途中の道路改修計画は全くなく、名古屋市外からはじまる悪路は、それが当然のものでもあるように受け入れられていた。そしてその悪路は、生産機数の増加につれて牛車の通る回数も急増したため、路面は荒れていくばかりで、殊に降雨のあとなどはぬかるみと化し、

しばしば牛車の車輪は泥の中にはまりこんだ。依然として製作所から各務原飛行場まで四八キロの道程を運搬するには、二四時間が費やされた」

世界最強を謳われた零戦が牛に引かれて運ばれていく、まったく何という時代だったのかと痛感させられた。道路の整備も民衆の生活も捨て置かれ、ただひたすら強力な兵器の開発と生産にすべての資源が投入された時代、こんな時代を決して再現させてはならない。

●攻撃能力の高い原子力空母



ブッシュ政権の下で米海軍は質的な強化を続けてきた。その一つがミサイル防衛へのイージス艦の活用である。米海軍は最近、空母機動部隊をCSG(キヤリアー・ストライク

グループ)原子力空母ジョージ・ワシントンに、キティホークの二・六倍、九〇〇〇トンの艦載機燃料を搭載する。なんとタンクローリー車一〇〇〇台分の量である。爆弾、ミサイルの搭載量もキティホークの約二倍、二九七〇トンを搭載する。わかりやすくいうとキティホークの二倍以上の回数、艦載機

を離発着させ、二倍の爆弾を落とすことができることだ。さらに、量は不明だが随伴艦用の軽油も積んでいる。二〇〇七年二月佐世保に入港した原子力空母リンカーンは、洋上でイージス艦「みょうこう」への給油訓練を行なっている。米空母の護衛を海上自衛隊のイージス艦が担当することも、訓練・演習では頻繁に行われている。

しかし、乗組員の居住性には何の改善もなく、いまだに三段ベッドである。自衛隊の艦船ですら九〇年代以降に建造された艦船はおおよそ二段ベッドになっているのだ。二段ベッドと三段ベッドの決定的な違いは何か。ベッドの上に座って休息できるか、座ることもできずただ寝るためにしか使用できないという決定的な違いがある。禁煙区域での喫煙が起きるのは、こうした居住性の悪さと無関係ではあるまい。そして、「綱紀粛正」をいくら繰り返しても、米兵の犯罪はなくなるならない。戦争による派遣期間の長期化は、居住性の悪さとあいまって兵士のストレスを増大させる。空母も所詮、人間の運用する兵器である。

原子力空母の配備は、横須賀に決して平和をもたらささない、そう訴え続けていきたい。

(木元 茂夫)