

名古屋港・三河港・中部空港の

特定利用・港湾指定の撤回を！

山本みはぎ

4月8日、政府は愛知県の三河港・名古屋港・中部空港も含む8都道府県の17か所を「特定利用空港・港湾」に指定しました。それまでに指定されていた、37か所を含め、全国で対象施設は24空港、33港湾の57か所にもなっています。

そもそも、「特定空港・港湾」の指定は、2022年に閣議決定をした「安保3文書」の中の国家安全保障戦略に基づき、防衛力強化のため自衛隊や海上保安庁が平時から利用できるようにするためのもので、2024年4月に最初の5空港・11港湾が指定されて以降、2024年8月、2025年4月、2025年8月、2026年4月と段階的に追加指定され、すでに鹿児島県管理の6空港と4港の計10カ所などを追加指定するという報道もあります。

愛知県下の港湾・空港に関しては2025年7月から9月にかけて国土交通省から県や名古屋港管理組合に打診があり、関係自治体への説明会が行われています。愛知県や名古屋港管理組合は、「①港湾法の範囲内の施設利用調整であり、自衛隊や海上保安庁の優先利用のためのものでなく、②武力攻撃事態等の有事の際の枠組みとは異なる。③自衛隊・海上保安庁の本県における災害対応力の向上に資する取組である。④インフラ整備の促進が期待される」として指定を承認しました。

しかし、国家安全保障戦略には、「総合的な防衛体制の強化の一環として」「自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき、空港・港湾等の公共インフラの整備や機能を強化する」「あわせて、有事の際の対応も見据えた空港・港湾の平素からの利活用に関するルール作り等を行う」と明記されており、「平素から」有事に備えて空港や港湾の使用することを目的としています。

国と施設管理者（愛知県と名古屋港管理組合・中部空港は国管理）の間の確認事項では、国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合（武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態を除く。）とありますが、政府は緊急性が高い場合の範囲に「存立危機事態」や、「重要影響事態」も含まれると回答をしています。このことは、2015年に成立した集団的自衛権の行使の際に自衛隊が米軍の後方支援をするときも特定空港・港湾（道路も）使用できるということです。



戦前は、空港も港湾も軍事優先でした。とりわけ、島国の日本は海上輸送に依存しており、戦時経済の維持のために港湾は最大限利用され、そのために被害も甚大なものがありました。このため、戦後は港湾用・航空法などが作られ自治体の意向が反映されるようになりました。

民間の空港・港湾が平時から軍事訓練で使用され、緊急時から有事（戦時）に至るまで優先的に軍事活動に使用されるとなれば、民生目的の施設への攻撃を禁止したジュネーブ条約追加第1議定書52条の「民生物であっても、それが『軍事活動に効果的に資するものとして使用されている』場合」には、軍事目標になり攻撃対象になります。

「特定公共施設利用法」に基づき、自衛隊が空港や港湾や道路などを優先的に使用できるのは「武力攻撃事態等」有事の時のみです。平時の利用については自衛隊の優先利用の法的根拠はなく、自治体の管理者との協議で決めることになっており、管理する管理者・自治体の合意がなければ指定できません。自治体は、その権限を最大限生かし、港湾や空港の軍事利用をさせないという明確な態度を示すべきです。

三河港や名古屋港は、愛知県や中部地区の産業を支える物流の拠点であり、中部国際空港も重要な国際拠点空港です。平時から軍事に利用されることは、空港や港湾の本来の目的に反することです。国は、港湾や空港の整備や拡張などを進めるとしてそのことで自治体は容認していますが、それは地域の安全と引き換えです。大軍拡で戦争ができる国づくりを進める国は、自治体・地域を巻き込んで進めようとしています。

私たちは、名古屋港管理組合には受け入れないようにとの申し入れを行いました。が、まだまだ取り組みとしては弱いです。住民が率先そして地域の軍事化に反対していくことは住民自治の観点からも重要なことです。県も含めて働きかけを強める必要があると考えています。