

日本政府は、人種差別撤廃条約第9条、及び人種差別撤廃委員会手続規則第65条に基づく2012年3月9日付け人種差別撤廃委員会からの情報提供要請に対し、以下のとおり回答する。

【総論】

南北に長く大小多くの島々で構成される我が国においては、長い歴史の中で沖縄を含む日本各地域において様々な特色豊かな文化、伝統が育まれてきた。沖縄においても、古くから中国、東南アジア諸国等との交易・交流を通じた国際色豊かな文化が育まれるとともに、15世紀初頭の琉球王国からのものを含め、陶器、漆器、染織物、ガラス工芸等の多くの優れた工芸品や、三線、舞踊、演劇等特色ある芸能といった伝統が存在している。その他、現在では沖縄独特の食文化や沖縄音楽、かりゆしウェアといった文化は、今日の我が国全土において多くの人に愛好されているところである。

日本政府は、我が国国内における様々な文化及び伝統に対する価値を認識し、敬意を払っているが、こうした中、沖縄の文化及び伝統についても、国内法に基づき、それらの保存・振興を図っている。更には、沖縄県に点在する「琉球王国のグスク及び関連遺跡群」を世界文化遺産として、沖縄県の伝統芸能「組踊」を無形文化遺産としてユネスコに登録申請を行い、これらは登録された。

他方、本条約の適用対象となる「人種差別」とは、本条約第1条1に鑑み、社会通念上、生物学的諸特徴を共有するとされている人々の集団、及び社会通念上、文化的諸特徴を共有するとされている人々の集団並びにこれらの集団に属する個人につき、これらの諸特徴を有していることに基づく差別を対象とするものであると解される。この点に関し、人種差別撤廃委員会(以下、「委員会」という。)のいう「Ryukyans/Okinawa, an ethnic group」、「other Japanese residents of Okinawa」、「the residents of Takae」、「the people of Okinawa」、「the ethnic communities living in the area」がそれぞれ厳密にいかなる人々のことを指しているかは必ずしも明確でないが、一般的に言えば、沖縄県に居住する人あるいは沖縄県の出身者がこれら諸特徴を有している、との見解が我が国国内において広く存在するとは認識しておらず、よってこれらの人々は本条約にいう人種差別の対象とはならないものと考えている。なお、このことは過去の本条約審査の際にも累次述べてきているところである。

しかしながら、委員会が求める情報に関しては、本条約の締約国として誠実に対応する観点、及び関係する人々に対し真摯に説明を行う観点から、以下の情報を提供する。

なお、日本政府は、この情報の提供により、普天間飛行場の辺野古移設計画は同飛行場の危険性の除去、沖縄の負担軽減及び我が国の安全保障上の要請に

よるもの、また、高江地区ヘリパッド建設計画は土地の大規模な返還による沖縄の負担軽減及び我が国の安全保障上の要請によるものであり、両計画とも差別的な意図に基づくものではないことを強調する。

以下、次の情報を記載している。

- 普天間飛行場の辺野古移設計画に関する計画の概要、当該地域に居住する人々の権利を守るためにとられた施策、及び沖縄の人々の理解を得るための取組。
- 高江地区ヘリパッド建設計画に関する計画の概要、高江地区及びその周辺に居住する住民の生活環境保護のための施策、計画の進展における地方公共団体等に対する説明実績
- 沖縄振興計画の概要

【辺野古移設計画】

1. 計画概要

(1) 計画内容

普天間飛行場は、市街地に近隣して所在し、地域の安全、騒音、交通などの問題から、地元住民から早期の返還が強く要望されてきた。このため、同飛行場の危険性の除去及び負担軽減の観点から、早期移設・返還を実現するために、同飛行場の代替施設をキャンプ・シュワブ辺野古崎地区及びこれに隣接する水域に建設することとしている。

また、普天間飛行場に所在する空中給油機 KC-130 については、岩国飛行場(山口県)に移駐することとなっており、緊急時に航空機を受け入れる機能については、航空自衛隊の新田原基地(宮崎県)及び同築城基地(福岡県)へ移転することとなっている。

(2) 計画に至った経緯

1995年に起きた不幸な事件などを契機として、全国的にも沖縄に関する諸問題に対する世論の関心が高まった。政府は、沖縄県民の負担を可能な限り軽減し、国民全体で分かち合うべきであるとの考えの下、沖縄県の発展のため、在日米軍施設・区域の整理・統合・縮小に向けて一層の努力を払うとともに、振興策についても全力で取り組むこととした。そして、沖縄県に所在する在日米軍施設・区域に関わる諸課題を協議する目的で、1995年に日米両政府により「沖縄に関する特別行動委員会(SACO)」が設置され、1996年4月12日、橋本内閣総理大臣(当時)とモンデール駐日米国大使(当時)との会談において、普天間飛行場は一定の措置がとられた後、今後5年ないし7年程度で全面返還されることで合意された。

その後、同年12月2日、日米安全保障協議委員会において普天間飛行場に所在する部隊・装備等の移転先として海上施設案を追求するとして「SACO最終報告」が承認された。

1999年11月22日、沖縄県知事は、普天間飛行場の移設候補地を「キャンプ・シュワブ水域内名護市辺野古沿岸域」が適切である旨を表明し、また、同年12月3日、名護市長に理解と協力を要請した。これを受け、同市長は、同月27日、一定の条件を示しつつ受入れ容認を表明し、政府はこれを踏まえ、同月28日、「普天間飛行場の移設に係る政府方針」を閣議決定した。

2002年7月29日、代替施設についてその規模、工法、具体的建設場所及び環境対策に関する事項を内容とする「普天間飛行場代替施設の基本計画について」

が決定され、政府は、これに基づき、工事着工に必要な手続を開始した。

他方で、2004年8月13日、普天間飛行場に隣接する沖縄国際大学の構内に米海兵隊所属のCH-53D型ヘリコプターが墜落する事故が発生し、この事故により、同飛行場の早期移設・返還が必要との認識が再び高まり、市街地に隣接して所在する同飛行場の周辺住民の不安を解消するため、一日も早い移設・返還の実現のための方法について、米軍再編の協議の過程で改めて検討を行うこととなった。

日米両政府は、代替施設の建設について米軍再編の協議において検討した結果、2005年10月29日の日米安全保障協議委員会文書（「日米同盟：未来のための変革と再編」）において、同飛行場の代替施設をキャンプ・シュワブの海岸線の区域とこれに近接する大浦湾の水域を結ぶL字型に設置するとの案で合意した。

その後、住宅地上空の飛行を回避してほしいとの地元からの強い要請を受けて、滑走路の位置を200m程度陸上から海側に移動させる、住宅地上空を飛行しないよう着陸用と離陸用の2本の滑走路を設けることとし、L字案をV字案に修正することで、2006年4月7日、防衛庁長官と名護市長及び宜野座村長との間で合意した。

その上で、日米間で再び交渉が行われ、同年5月1日の日米安全保障協議委員会文書（「再編の実施のための日米ロードマップ」）において、普天間飛行場代替施設を辺野古岬とこれに隣接する大浦湾と辺野古湾を結ぶ形で設置することなどで合意した。

その後、2009年9月の鳩山政権発足から、同飛行場の代替施設に関する過去の日米合意等について検証を行い、何とか県外に移設先を見つけることができないう鳩山元総理の強い思いの下、政府はその可能性を真剣に探ってきた。その過程では、以下の観点を含め多角的に検討を行い、総合的に判断した結果、移設先は辺野古とせざるを得ないとの結論に至った。

- 厳しさを増す現在の我が国周辺の安全保障環境の下、在沖縄海兵隊を含む在日米軍全体のプレゼンスや抑止力を低下させることはできないこと、特に、在日米軍の中でも唯一、地上戦闘部隊を有している在沖縄海兵隊は抑止力の一部を構成する重要な要素であること。
- 潜在的紛争地域に近い又は近すぎない位置が望ましいこと、また、沖縄は戦略的な観点からも地理的優位性を有していること。
- 米海兵隊は、司令部・陸上・航空・後方支援部隊を組み合わせる一体的に運用する組織構造を有し、平素から日常的に各構成要素が一体となり訓練を行うことで優れた機動性・即応性を保ち、武力紛争から人道支援、自然災害対処に至るまで幅広い任務に迅速に対応する特性を有しており、こうした特性や機能を低下させないようにすることが必要であること。

例えば、普天間飛行場に所属する米海兵隊ヘリ部隊を、沖縄所在の他の海兵隊部隊から切り離し、国外、県外に移設すれば、海兵隊の持つこうした機動性・即応性といった特性・機能を損なう懸念があること。

- 普天間飛行場の危険性を早期に除去する必要がある、極力短期間で移設できる案が望ましいこと。

これらの各要素のうち、一つだけを取り出して、例えば、海兵隊の地上戦闘部隊やヘリ部隊、後方支援部隊等の関連部隊を一括して県外に移設するならば、海兵隊の一体性を保つことは可能かもしれないが、他の県に移設した場合には沖縄ほどの地理的優位は望めないこと、高い即応性を有し、様々な作戦に従事し得る柔軟性を有する海兵隊が南西諸島から姿を消すことは我が国防衛の上から及びアジア太平洋地域の安定の上からも望ましくないこと、そうした様々な問題を解決しながら県外移設を行うとすればどれだけの時間を要するか計りかねること、ひいては普天間飛行場の危険性を早期に除去する必要性と相反する結果となりかねないことなど、他の要素も含めて総合的に判断することが必要であり、これらを踏まえれば、海兵隊を一括して県外に移設することも困難であった。

また、沖縄県内の辺野古以外の移設先についても検討したが、

- 滑走路を含め、所要の地積が確保できること。
- 既存の提供施設・区域を活用でき、かつ、その機能を損なわないこと。
- 海兵隊のヘリ部隊と関係する海兵隊の施設等が近くにあること。
- 移設先の自然・生活環境に最大限配慮すること。

などを考慮する必要がある、これらを総合的に満たし得る候補地は辺野古しかなかった。

このような検討を踏まえた上で、2010年5月28日、日米安全保障協議委員会共同発表において、同飛行場の代替の施設をキャンプ・シュワブ辺野古崎地区およびこれに隣接する水域に設置することを確認するとともに、2011年6月21日の日米安全保障協議委員会文書「在日米軍の再編の進展」において、滑走路の形状をV字と決定した。

また、2012年4月27日、日米安全保障協議委員会共同発表において、日米両政府は、普天間飛行場を辺野古に移設するとの現行の計画が、引き続き、唯一の有効な解決策であるとの認識を再確認した。

(3) 本計画に対する基本的考え方

普天間飛行場の辺野古への移設については、アジア太平洋地域におけるますます不確実な安全保障環境（や日米同盟の重要性）、在沖縄海兵隊は抑止力の重要な構成要素であることなどを様々考慮した結果、2012年4月27日の日米安全保障協議委員会共同発表（2012年4月27日）にもあるとおり、日米両

政府は、普天間飛行場を辺野古に移設するとの現行の計画が、引き続き唯一の有効な解決策であるとの認識を再確認したところである。

2．生活環境保護のための施策

2007年8月、防衛省は、普天間飛行場代替施設建設事業に係る環境影響評価手続を開始し、昨年末から本年始めにかけて、環境影響評価書を沖縄県に提出した。当該評価書の中で、大気質、騒音、ジュゴンを含む海域生物等の22項目について、調査及び予測・評価を実施し、工事中及び供用後の環境保全措置や事後調査を行うこととしている。なお、地域住民の生活環境に配慮した主なものは以下のとおり。

(1) 工事に係る環境保全措置

- 早朝や夜間、日曜日及び祝日の工事は可能な限り実施しないこととしているが、夜間等工事を行う場合には、予め工事区域周辺の住民の方々に説明を行うとともに、資機材運搬にかかる車両の運行を極力少なくするように努力。また、一時期に資機材運搬車両等が集中しないように運行計画を調整し、道路交通騒音及び道路交通振動を低減。さらに、資機材運搬車両等や重機等が民家付近で集中して稼働しないような工事工程の管理を行う。
- 資材及び機械の運搬に用いる車両等の運行において、工事用仮設道路への遮音壁の設置、速度制限や運行管理など適切な対策を講じるとともに、必要に応じて、伝統行事や祭事を優先させ、行事及び祭事期間中は行事及び祭礼等の場への移動経路の確保並びに交通安全対策を実施。
- 西側進入灯について、辺野古漁港の航路の支障とならないように配置するとともに、漁船等の航行に対して支障のないように配慮した施工方法等を採用。

(2) 存在・供用時に係る環境保全措置

- 代替施設の供用に伴う飛行経路について、滑走路をV字型にして運用を図ることにより、周辺地域上空を基本的に回避する方向で対応し、航空機からの大気汚染物質や騒音、低周波音による影響を低減。
- 代替施設を利用する自動車の走行による道路交通騒音対策については、米軍に対して適正走行の実施等についてマニュアル等を作成して示すことにより周知。
- 西側進入灯について、小型船舶の航行に対して支障のないように配慮した配置。

(3) 事後調査等

- 環境影響評価に係る選定項目のうち、予測の不確実性の程度が大きい場合

や効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講じる場合等において、環境への影響の重大性に応じ、工事中及び供用後の環境の状態を把握するための事後調査（水の汚れ、電波障害、海域生物、陸域動物等）を実施。

- 事後調査とは別に、事業の実施による周辺環境への影響の程度を把握し、その結果に基づいて適切な環境保全措置を講じることを目的に、工事中及び供用時に環境監視調査（騒音、低周波音、土砂による水の濁り等）を自主的に実施。
- 事後調査等の結果については、環境保全措置の検討等のために、必要に応じて専門家等の指導・助言を得て、必要な措置を講じる他、米軍に対してその実施を周知。

現在、2月20日及び3月27日に沖縄県から提出された評価書に対する知事意見を精査し、科学的・専門的観点からの検討を加えて評価書の補正作業を実施しており、補正作業に当たっては、防衛省に有識者による研究会を設置し、専門的な助言を得ながら補正作業を適切かつ迅速に進めているところ。

また、事業の実施に当たっては、環境保全の観点から実行可能な範囲で最大限の環境保全措置を講じるとともに、十分な事後調査を実施し、必要に応じて環境保全措置の更なる改善を図る。

3. 沖縄の人々の理解を得るための取組

普天間飛行場の代替施設の建設については、地元の理解と協力を得ることが重要との観点から、機会を捉えて、これまで地元自治体等に対して説明を実施してきており、最近では以下のような取組を行ったところ。

- 仲井眞沖縄県知事からの要請を受け、在沖縄海兵隊を含む在日米軍の意義及び役割について理解を深めてもらうために、「在日米軍・海兵隊の意義及び役割」と題したパンフレットを作成し、在沖縄海兵隊の重要性について、沖縄県を始め県内の市町村や関係団体等に対して説明及び配布を実施（41市町村中36市町村に対しては首長に説明。）。
- 内閣総理大臣を始めとして、防衛大臣や外務大臣等が機会を捉えて沖縄を訪問し、沖縄県知事を始め関係者に対して普天間飛行場の移設計画に関する政府の考え方や沖縄の負担軽減策について説明。
- 2010年9月以降、沖縄政策協議会を開催し、この下に設けられた部会である沖縄振興部会を4回、米軍基地負担軽減部会を3回実施し、振興策や負担軽減策について議論を実施。

普天間飛行場移設問題については、引き続き沖縄に厳しい声があることは承知しているが、抑止力を維持するとともに、沖縄の目に見える早期の負担軽減

を実現できるよう具体的に取り組むことなどを通じて、沖縄の皆様の御理解を得るべく誠実な努力を重ねており、普天間飛行場の移設計画は、沖縄県及び県民に対する差別的な意図に基づくものではない。

【高江ヘリパッド建設計画】

1. 計画概要

「辺野古移設計画について」で述べたような経緯で取りまとめられたSACO最終報告のうち、土地の返還については、SACO最終報告が実施されることにより返還される土地は、沖縄県に所在する在日米軍施設・区域の面積の約21%（約50km²）に相当し、沖縄の本土復帰時からSACO最終報告までの間に達成された全国の返還面積約43km²を上回るものである。

北部訓練場の土地の返還は、SACO最終報告に盛り込まれた措置の一つで、ヘリコプター着陸帯を返還される区域から北部訓練場の残余の部分に移設すること等を条件に、北部訓練場（約75km²）の過半（約40km²）を返還するものであり、これはSACO最終報告が実施されることにより返還される土地の約80%という、極めて大規模な返還事案である。

政府としては、北部訓練場の過半を早期に返還し、沖縄県民の負担の軽減を図ることが極めて重要であると考え、関係する地方自治体（沖縄県、東村、国頭村）の理解を得ながら北部訓練場のヘリコプター着陸帯移設工事を進めてきているところであり、いかなる意味においても差別的意図をもって本計画を推進しているものではない。

2. 高江地区及びその周辺に居住する住民の生活環境保護のための施策

北部訓練場のヘリコプター着陸帯移設工事については、環境影響評価法及び沖縄県環境影響評価条例の適用外ではあるが、沖縄本島北部地域（ヤンバル）の自然環境の保全に最大限配慮するとの観点から、防衛省の自主的判断により、沖縄県環境影響評価条例に準じた環境影響評価の手続を行っている。当該環境影響評価の中で、大気質、騒音、生態系等について、調査及び予測・評価を実施し、工事中及び供用後の環境保全措置や事後調査を行うこととしている。

環境影響評価において、地域住民の生活環境に配慮した主なものは以下のとおり。

（1）移設候補地の選定

周辺地域の生活環境に及ぼす影響にも配慮し、より自然環境に与える影響が少ない区域を選定

- 新たなヘリコプター着陸帯等の建設は、できる限り避ける。

当初7箇所の着陸帯を6箇所に変更し、6箇所の着陸帯については、4箇

所が着陸帯の新設となり、2箇所が既存着陸帯に設置される。

- 造成面積を縮小し、改変範囲を最小化する。
各着陸帯の造成規模を直径75メートルから、追加的な15メートルの無障害物帯を伴う直径45メートルに変更。

(2) 工事に係る環境保全措置

- 早朝や夜間、日曜及び祝日の工事は原則として実施しない。
- 建設資材の搬入などに伴う道路交通騒音対策として、集落をできる限り避ける等、周辺環境に配慮した運搬経路を設定する。
- 赤土等流出防止対策として、降雨時の発生源対策(法面等へのシート被覆や種子吹付等)及び流出防止対策(切り回し水路、土砂流出防止柵等を設置)を実施する。

(3) 事後調査

- ヘリコプター騒音については、国が示している指針値を下回っていることから、環境に与える影響の程度は小さいものと判断した予測・評価結果を検証するため、着陸帯の供用後2年間の連続測定を実施する。
- 赤土等による水の濁りについては、下流河川でのSS濃度、濁度及び流量を調査項目とし、着陸帯の存在・供用後3年間程度継続して実施する。

また、ヘリコプター着陸帯の移設先となる東村高江区から航空機騒音の測定を含む各種要請を受けている。政府としては、これに誠意をもって適切に対応していくこととしており、航空機騒音の測定については、2011年4月から高江区内で実施しており、航空機騒音以外についても、住宅及び学校上空の飛行回避のため、工事の進ちょくを見つつ、地元の意見も伺いながら、今後、進入回避標識灯(2カ所)を設置することとしている。

3. 計画の進展における地方公共団体等に対する説明実績

北部訓練場のヘリコプター着陸帯移設工事については、地元の十分な理解と協力を得ることが重要との観点から、機会をとらえて、これまで地元東村高江区の住民等に対する説明等を実施してきたところであり、2010年7月には、東村高江区から、公共施設の整備等の要請を含む「北部訓練場へのヘリパッド増設に伴う要請について」と題する要請書が提出された。

沖縄県については、県議会において、北部訓練場の過半の返還の条件である北部訓練場のヘリコプター着陸帯移設工事を着実に実施し、段階的に基地の整理、縮小を図るべきとの見解が示されており、また、東村及び国頭村においては、村長による受け入れの表明がなされている。

このようなことから、政府としては、本件工事については、沖縄県を始めと

して、地元自治体から理解を得ており、また、2010年7月に、東村高江区から要請書が提出されたことから、同区からも一定の理解を得ているものと考えている。

(参考)

SACO最終報告(抜粋) 別紙

【沖縄振興計画の概要】

沖縄に居住する人及び沖縄県の出身者は、日本国憲法の規定により、法の下に平等であり、日本国民としての権利を全て等しく保障されている。

沖縄が 1972 年 5 月に本土に復帰して以来、様々な事情に鑑み、「沖縄振興開発特別措置法」及び「沖縄振興特別措置法」、並びに 3 次にわたる「沖縄振興開発計画」及び「沖縄振興計画」に基づき、沖縄の振興開発のための諸施策が講じられてきた。その結果、社会資本整備を中心に次第に本土との格差は縮小してきた。

本土復帰 40 年に当たる 2012 年には、財政・税制面を中心とした国の支援措置を拡充し、10 年間の期限延長を行う（2022 年 3 月末まで）ことを主な内容とする「沖縄振興特別措置法」の改正が行われた。改正法は、従前の「沖縄振興計画」の原案を沖縄県が作成し、国が決定する仕組みを、国が「沖縄振興基本方針」を、県が「沖縄振興計画」を策定する仕組みに変更するなど、沖縄県の主体性をより尊重した内容となっている。

政府は、沖縄振興特別措置法及び同法に基づく「沖縄振興基本方針」に基づき、沖縄の優位性を生かした自立型経済の発展と豊かな住民生活を実現するため、各種の沖縄振興策を講じているところである。中でも、2012 年度に創設された沖縄振興交付金は、沖縄の実情に即してよりの確かつ効果的に施策を展開するため、沖縄振興に資する事業を沖縄県が自主的な選択に基づいて実施できる、沖縄独自の制度である。

また、沖縄振興策を進めるに当たっては、沖縄県の要望を踏まえるとともに、沖縄県知事を始めとする 6 名の地元首長等及び地元の教育機関や各種団体の代表者を含む 14 名以内の有識者で構成される沖縄振興審議会における沖縄の振興に関する重要事項の調査・審議も踏まえながら、広く沖縄の住民の声を反映した施策となるよう配慮している。

（了）

S A C O最終報告（仮訳）
（抜粋）

平成8年12月2日

池田外務大臣
久間防衛庁長官
ペリー国防長官
モンデール駐日大使

土地の返還

北部訓練場

以下の条件の下で、平成14年度末までを目途に、北部訓練場の過半（約3,987ヘクタール）を返還し、また、特定の貯水池（約159ヘクタール）についての米軍の共同使用を解除する。

- ・北部訓練場の残余の部分から海への出入を確保するため、平成9年度末までを目途に、土地（約38ヘクタール）及び水域（約121ヘクタール）を提供する。
- ・ヘリコプター着陸帯を、返還される区域から北部訓練場の残余の部分に移設する。