

## 第2章 旧軍飛行場用地問題の歴史的な背景とその後の経過

### 第1節 沖縄戦と旧軍飛行場

太平洋戦争と沖縄戦に関して、関係資料により本報告書に関わりのある部分を確認していく。まず、『沖縄戦研究・』（沖縄県文化振興会公文書館管理部史料編集室／平成10年）の要約と抜粋により確認する。

この研究書の「はじめに」によると、この研究書は、これまでの沖縄戦研究の成果を総合的に理解するために編集したものであり、第一次大戦後の社会状況から、戦時体制へ移っていく時代相、さらに太平洋戦争へ突入して沖縄戦に至る全過程を、世界史の動向・アジア太平洋地域を視野に入れて政治、経済、軍事の側面から解明した研究書となっている。

なお、同じく「はじめに」によると、沖縄戦に関する本格的な調査と記録は、1960年代後半から1970年代初期にかけて行われており、その成果は『沖縄県史／沖縄戦記録・』『沖縄戦通史』として刊行されている。これらの沖縄戦史の特徴は、「軍人中心の戦闘記述」の視点を否定し、住民の視点に立った沖縄戦を具体的に明らかにしたことであるという。

#### 1. 沖縄戦への道

##### (1) 太平洋戦争開戦時の様相

まず、同研究書の「日米開戦前後における日本の政戦略」により太平洋戦争の開戦時の様相を概観すると次のとおりである。

昭和14年（1939年）9月1日、ナチスドイツはポーランドへの侵攻を開始し、3日にはイギリス、フランスがドイツに宣戦を布告し、ここに第2次世界大戦が始まった。

ドイツによるヨーロッパの秩序変更という世界情勢の大転換は、必然的に近い将来のアジア植民地の秩序変更をもたらすことが予想された。

日本では、ドイツと連携して世界秩序を、アジアの秩序を一変させようという積極的膨張論が、武力南進論として急速に台頭した。だが、たとえ世界戦争の混乱期とはいえ、ヨーロッパの植民地への武力南進は、日中戦争だけでも持て余していた日本にとって、日本独力でできるものではなく、武力南進の後ろ盾として、日独伊三国同盟が不可欠の条件となっていた。

「対南方施策」のためには、ヨーロッパにおけるドイツの軍事的勝利を最大限に利用することを大前提とし、ドイツ・イタリアとの政治的結束強化＝軍事同盟路線の推進と対ソ関係の飛躍的調整（＝ドイツにならいうソ連と提携関係になること）、つまり、日独伊の三国同盟にソ連も加えた日独伊ソ四国ブロックを形成することを目指していた。

この日独伊ソ四国ブロックの力を背景に、アメリカを威圧し、仏領インドシナに日本軍を進駐させ、さらに機会をとらえてなるべく相手をイギリスに限定しつつ武力に訴えてで

も南方に進出するという戦略であった。

武力南進路線の第一段階として北部仏印（ベトナム北部）への進駐は、日独伊三国同盟の調印（昭和15年＝1940年9月27日）とほぼ同時に実施された。

この北部仏印への進駐以前に、アメリカは、日本のドイツへの傾斜、南進路線が必至になるとみて、西半球（ヨーロッパ）以外への航空機用ガソリンの輸出を禁止し（昭和15年＝1940年）日本への本格的な経済制裁があり得ることを具体的に示した。

ところが昭和16年（1941年）6月22日、ドイツ軍は独ソ不可侵条約を破り突如ソ連に侵入し、「日独伊ソ四国ブロック論」が崩壊することとなった。それは軍事大国ソ連がイギリス・アメリカの連合国側に移ったということであり、日独伊の枢軸ブロックの米英に対する圧力が低下することであったが、日本は武力南進路線強化を決定し、南部仏印へと進駐していった。

これに対してアメリカ政府は同年7月25日に在米日本資産の凍結を決定し、8月1日には日本に対する石油の全面輸出禁止に踏み切った。その結果、日本統帥部の早期開戦論に火をつけることとなった。

同年12月8日、日本軍はハワイ空襲を行った。同時に全面的な南方進攻作戦を始め、英領マラヤとタイ、香港に軍力を進め、太平洋戦争に突入していった。

## （2）沖縄戦に至る経過

次に沖縄戦にいたる経過を「第32軍の沖縄配備と全島要塞化」によって概要を確認する。

日本の航空部隊は昭和16年（1941年）12月の真珠湾奇襲攻撃やマレー沖海戦において驚異的な戦果を挙げて自ら現代戦における航空戦力の重要性を実証しながら、昭和17年（1942年）6月のミッドウェー海戦では一転して戦艦中心の連合艦隊が米軍の航空母艦中心の攻撃の前に惨敗を喫した。

この海戦で多くの航空母艦を失った日本海軍は続く中部太平洋における諸作戦では制空権を握った米軍（連合軍）の反抗の前に敗退を重ね、大本営（最高戦争指導部）でも航空戦力の早急なる再建と強化を痛感し、国家総動員態勢で飛行機の増産を急いだ。

しかし、物資不足と労力不足のなかで航空母艦群の損耗の穴を埋めることは絶望的であった。ここに浮上してきたのが、島嶼群に飛行場を設定して地上基地から航空作戦を展開するという「不沈空母」構想であった。

昭和18年（1943年）9月、大本営は戦局の劣勢を挽回するために確保すべき圏域を千島～小笠原～マリアナ諸島～西部ニューギニア～スンダ～ビルマの範囲に絞った「絶対国防圏」を設定した。この絶対国防圏を確保するためには前線に展開した航空部隊を支援する後方基地が不可欠であった。

南西諸島は、マリアナ諸島の航空基地に展開した航空部隊を支援するための中継基地として設定され、多数の飛行場建設が実施されていった。

### (3) 翼賛体制下の沖縄社会

戦時体制の日本においては社会的にも大きな変化をもたらしたのであるが、ここで沖縄における社会の諸相を『沖縄戦研究』(前出)の「翼賛体制下の沖縄社会」により概要を確認する。

明治以来、沖縄県は全国で唯一例外的に部隊の常駐がなく軍事施設がほとんどない軍事的な空白地域であったが、昭和16年(1941年)7月、南進政策の具体化として沖縄本島の中城湾と西表島の船浮湾に臨時要塞が建設されることになった。部隊は少数で駐屯地も民家地区とは隔離されていたので一般住民の生活や意識に戦争熱を掻き立てるほどの影響はなかったが、とにかく沖縄県域に軍事化の波が押し寄せた歴史的な出来事であった。

日中戦争の長期化により、政府と軍部は長期持久の戦時体制を確立する必要に迫られた。近代戦は国家総力戦であり、産業の軍事的な一元化とこれを推進する国民精神の動員とは急を要する課題であった。国家総動員法と国民精神動員運動(精動運動)は物心両面から戦時体制を推進する2本の軌条であった。

軍需物資の不足と戦費の増大という閉塞状況を打開するには、これまで散発的に出された戦時経済法令では限界があり、これらを超える強力な戦時統制法を制定し、経済・社会面の戦時体制への転換を図るべきと軍部は主張した。政府は軍部の強い圧力に押されて昭和13年(1938年)4月1日、「国家総動員法」の公布に踏み切った。

同法は、物資、資金、労力、物価、言論出版、大衆運動など国民生活の隅々まで統制の対象として全国民を総動員体制に組み込むものであった。これによりこれまで経済諸統制法を集大成して対象範囲を拡大したばかりでなく、勅令によって無制限に規制の範囲を広げることができ、政府に白紙委任を与えるような法律であった。

戦時体制下における沖縄県は、「銃後農村の建設」という掛け声の下で、戦線に兵士を供給すること、軍需工業に労働力を供給すること、戦時食糧を増産し、供給すること、を国策遂行の任務として背負わされたのである。

政治の一元的統制を目的とする「大政翼賛会」は昭和15年(1940年)10月12日に発足し、沖縄県でも中央の指令を受け、12月10日に結成した。

昭和15年(1940年)9月、内務省は「部落会、町内会等整備要領」を公布して翼賛運動の下部組織として隣組制を整備することに着手した。

昭和17年(1942年)5月には決戦体制の一層の強化のために大政翼賛会の機能を刷新した。

閣議決定に基づいて大日本産業報国会、農業報国会、商業報国会、海運報国会、大日本青少年団、大日本婦人会の6団体を統合して翼賛会の下におき、さらに町内会、部落会、隣組の下部組織を翼賛会の指導下に編入し、両者を結合させて国民統合の一元的な統制機構に整備した。

部落会には専門部が設けられ、日常的な行政事務の権限まで任されるようになった。部落会、隣組は行政の代行機関という性格に変質し、国民生活は部落会、隣組を離れては日常生活が成り立たない仕組みとなった。

政府は開戦と同時に国家総動員法に基づいて「経済統制計画」を実施に移したが、その内容は、生産計画（企業統合など）、配給体制の確立（配給機構の整備、統制会社の運用、消費規制、戦時切符制度など）、資源回収、貨物自動車の利用統制、中小商工業の許可制と整理統合、不要不急産業からの労務者の引き揚げであった。

昭和16年（1941年）2月に国民貯蓄組合法が施行され、市町村単位で組合が設立され、半強制的な貯蓄運動が本格化してきた。

貯蓄組合は昭和18年（1943年）夏頃には県下に地域組合が45、職域組合その他が660を数えるようになった。貯蓄組合と部落常会、隣組と翼賛会の指導が連結され、逃れることのできない巧妙な収奪の網をもって末端まで徹底されてきた。

貯蓄目標額が県で定められ、成績不良の市町村に対しては県が強い指導に乗り出し、市町村は部落会、町内会へ、部落常会は隣組へと罰札などを含む重点的に指導がなされる仕組みであったから目標を達成するために各級指導者は必死になって督励に努めた。

大政翼賛会県支部が地区事務所に伝達した毎月の徹底事項にも国民貯蓄が冒頭にかかけられ、「部落会、町内会等整備要領」にも部落（町内）会常会、隣保班（隣組）の活動項目にも、物資配給、国民貯蓄割当、国債債券購入等と列記されている。

このような徹底した貯蓄運動の結果、貧乏県といわれていた沖縄においても平均して目標額を上回る成績を上げることができた。

## 2. 沖縄戦の諸相

沖縄戦の諸相を『沖縄戦研究』（前出）により概観する。

### （1）第32軍の沖縄配備と全島要塞化

沖縄本島を中心とした南西諸島における航空基地の守備を主任務とする第32軍が新設されたのは昭和19年（1944年）3月22日付けの大本営命令による。

海軍も陸軍の動向に呼応して沖縄方面根拠地隊と第4海上護衛隊を編成した。

昭和17年（1942年）6月、ミッドウェー海戦において、米軍の航空母艦中心の攻撃に惨敗し、多くの航空母艦を失った日本海軍は、島嶼群に飛行場を設定して地上基地から航空作戦を展開するという“浮沈空母”構想を重視した。

沖縄は、郷土部隊を持たない唯一の県であり、軍事的に空白地帯であったのだが、奄美大島要塞とともに、南方の基地を結ぶ中継地点として昭和16年（1941年）8月、小規模な砲兵部隊が駐留するようになった。ところが、昭和17年（1942年）半ば以降、沖縄近海に米潜水艦が出没し、輸送船の被害が相次いだため、海軍は、この米潜水艦から

日本の生命線ともいべき南方連絡線を守るために、既存の飛行場を拡張整備し、あるいは新設も含めて南西諸島に本格的な航空基地群を建設するようになった。

昭和19年(1944年)2月、米機動部隊は日本海軍の中樞基地があるトラック島に奇襲攻撃をかけて艦船及び飛行機に壊滅的な打撃を与えた。中部太平洋における日本軍の航空戦力は危機的状況に陥り、絶対国防圏の第一線をなすマリアナ諸島防衛が危惧されるようになり、陸海軍ともに絶対国防圏を堅持するために沖縄の“不沈空母”化が緊急の課題となった。

昭和19年(1944年)3月、大本営直轄の第32軍(沖縄守備軍)が新設され、航空作戦準備を最重点とする「十号作戦準備要綱」に従い飛行場建設を急いだ。それゆえ発足当初の32軍は、飛行場部隊を中心に編成され、地上作戦を想定した戦闘部隊は含まれていなかったのである。

ところが、同年7月にサイパン島が陥落し、米軍進攻の矛先が日本本土に向けられる戦局下において、南西諸島の防備の強化は本土防衛の防波堤として重要になってきた。第9師団を始め、第24師団、第62師団などの地上部隊が続々と到着したのである。更に重大な変化は、軍は、米軍の猛烈な爆撃と艦砲射撃に耐え得る堅固な地下陣地を構築し、沖縄本島の全島要塞化を推進する方針を打ち出したことである。

10・10空襲では、那覇市や主要な飛行場や港が破壊され、飛行場部隊は、昼夜兼行で復旧作業に従事したのだが、その経験から、既設の飛行場の強化の必要が痛感された。10月以降に第32軍は、大本営に対して沖縄作戦を遂行するために兵器、弾薬、食糧等の増強を訴えたのだが、「事後の不足は現地の人的・物的資源を最大限に活用せよ」ということで受け入れなかった。そして、12月には、最強の第9師団を台湾へ転出させ、その穴を、沖縄の現地に対する3次におよぶ防衛召集で補ったのである。これによって“防衛隊”が組織され、飛行場や陣地の設営、警備の任務についた。

また、この国土防衛のために、相当な土地が飛行場・兵舎・砲台・物資補給基地・陣地構築等の敷地として半強制的に接収され国有地となっていったのである。

## (2) 沖縄の戦場動員体制とその状況

同書の「沖縄の戦場動員体制とその状況」の要約により、当時の状況を概観する。

昭和18年(1943年)暮れ頃から、飛行場設営部隊が沖縄に移駐し、各地で日本軍の飛行場建設工事が本格的に開始された。昭和19年(1944年)1月には郷土防衛のために召集が実施され、第32軍沖縄守備軍が創設された2ヵ月ほど前から、兵役法に基づく郷土防衛部隊「特設警備隊」が編成されはじめた。任務は、飛行場建設だけではなく、海岸、原野、山林、墓、自然洞窟なども利用した陣地構築や軍事訓練なども行っていた。

当初の召集対象者は、主として予備役の比較的若い人たちを中心に行われていったが、昭和19年(1944年)10月10日の「10・10空襲」を経て、昭和20年(1945年)3月末、敵の上陸が必至となるや、学徒動員も始まった。

同年3月25日、島田叡新沖縄県知事は緊急部課長会議を開催し、県庁を首里に移動することを決定したが、慶良間諸島への米軍上陸後、沖縄本島への空爆激化を受け、県庁は繁多川と首里高等女学校地下洞窟の二手に分かれて避難した。そこを足場に県当局は避難住民の食糧確保の方策、避難壕生活の改善、情報伝達などを行うこととなり、戦場行政は史上かつて経験したことのない戦闘下での官吏の戦場動員体制で臨むことになった。しかし、激戦場の中ではその任務を貫徹することは不可能な状況であった。

### (3) 10・10空襲と沖縄戦前夜

同書の「10・10空襲と沖縄戦前夜」の要約により、当時の状況を概観する。

昭和19年(1944年)10月10日未明、米軍第三機動部隊が南西諸島東近海の空母から発進した艦載機が5次にわたり、北は奄美大島から南は石垣島までの南西諸島全域に砲爆撃を加えた。これが沖縄戦の前哨戦となる10・10空襲である。

那覇の様相を見ると次のようになる。

第1次空襲(6時40分～8時20分)では、米軍機が操縦士の顔が見えるほど急降下爆撃や機銃掃射を繰り返した。ガジャンピラや天久の高射砲陣地からの対空砲火での応戦は、敵機に弾が届かず空中で炸裂するのみでなかなか命中しなかった。小禄飛行場から飛び立つ飛行機は1機もなく火の海と化した。さらに米軍機は、那覇港やその沖合いに停泊していた大型艦船や小型船舶を攻撃した。泉崎橋が爆破され、橋の下に避難していた病院の入院患者が爆風のため犠牲となった。

第2次空襲(9時20分～10時15分)は、引き続き飛行場や船舶に攻撃を加えたほか、那覇港埠頭や隣接の西新町にも爆弾が投下され、軍需物資集積所のドラム缶が炎上し、付近の家屋に引火した。棧橋向かいの垣花町も炎上した。

第3次空襲(11時45分～12時30分)は、港湾施設への攻撃が主で那覇棧橋が炎に包まれ、崎原灯台付近に停泊中の弾薬輸送船が被弾し大爆発を起こした。

第4次空襲(12時40分～13時40分)は、低空の機銃掃射と焼夷弾の投下で那覇港近くの上蔵町、天妃町、西新町、西本町、東町が炎上した。

第5次空襲(14時45分～15時45分)も機銃掃射と焼夷弾攻撃が加えられ、那覇は火の海と化した。

この空襲で県庁舎は残っていたが、空襲の日から県庁の仮事務所は中頭地方事務所に移された。警察部と経済部は正常な勤務に就いていた。

その他の飛行場の状況は次のとおりである。

北(読谷)飛行場が空襲されたのは6時50分であった。米軍機は飛行場と関連施設に

対して爆撃を開始した。米軍機は急降下して銃爆撃を反復して加えるという攻撃をしていた。駐機していた飛行機は炎上、兵舎は焼け落ち、燃料タンクが爆発して、飛行場は炎と黒煙に覆われた。滑走路には飛行機の残骸が5機残っていた。

中（嘉手納）飛行場は読谷飛行場空襲のすぐ後に空襲された。空襲は瞬時しかも猛烈を極め、兵舎は炎上、滑走路には無数の弾痕や飛散物が残され、また民間の家屋の全焼全壊も129戸に及んだ。

南（仲西）飛行場は、8時30分に機銃掃射を受け、3人の兵隊が死傷、午後になると爆弾が投下された。

小那覇（西原）飛行場が空襲されたのは、那覇が空襲された後で、しかも焼夷弾が投下されたことから、時間は判明しないが午後であったことは間違いない。飛行場建設の飯場が炎上し、民家50戸も焼夷弾で焼失した。機銃掃射で1人が犠牲となった。

読谷村の10・10空襲の状況は『読谷村史』（読谷村役場 / 2002年発行）により概観する。<sup>1</sup>

空襲は延々9時間にも及んだ。この空襲で読谷飛行場にあった格納庫、倉庫、那覇分廠などの建物が幻のように消え、日本軍の陣地は跡形もないほどに破壊されていた。喜名の民家に置かれていた砲弾が攻撃を受けて引火し、間断なく炸裂する音が地を揺るがし、その凄まじさはまるで地獄のようであった。この空襲で喜名大通りの郵便局から南の道沿いの家並み40余戸が焼けた。

嘉手納の10・10空襲の状況は『戦時体験記録・北谷町』（北谷町役場 / 平成7年発行）により概観する。

北谷村域での被害は中（嘉手納）飛行場周辺に集中したが、嘉手納警察署管区の住民側被害は10月20日調査で、住民の死亡31人、負傷者2人、家屋の全焼全壊129件、半焼半壊13件であった。独立第15大隊が布陣する村内ではグラマン1機を撃墜、機体は海面に落ちた。

北谷村における10・10空襲以降の業務の状態について、『北谷町史編集資料第2巻北谷町民の戦時体験記録集第1集』には、当時の職員の記録として、概略次のように記述されている。

昭和19年（1944年）10・10空襲以降は、県庁がバラバラになり、各課とも全（各地に）分散されたように、北谷村役場も1ヵ所で事務が執れなくなり（各地に）分散していった。村長、助役は北谷の某個人宅で指揮を執る状態となった。戸籍簿、登記簿の

---

<sup>1</sup> 引用箇所は、『読谷村史』において『喜名誌』（1998年発行）から再録したものである。

台帳など重要書類は、別の某個人宅に隠してあったが、すべて空襲で焼滅した。昭和20年1月頃から役場の担当職員3名を羽地に派遣し、物資の調達、人家の割当などの業務を行うようになり、それが北谷町羽地分所となった。米軍上陸直前の3月22、3日<sup>2)</sup>頃には、朝から夕方まで空襲が続き、壕外へ出る事ができず、仕事をする余裕はまったくなかった。

米軍上陸が間近になると、羽地に疎開したまま北谷に帰ることができなくなり、さらに北部への避難中に(この証言者は)捕虜になった<sup>2)</sup>。

以上が当時の北谷町の行政事務の様子である。

当時は、役場関連書類などの緊急避難場所として県下に広く役場壕<sup>3)</sup>が造られていたが、通常の行政業務をいつまで行えたかは不明である。

#### (4) 沖縄戦における宮古

沖縄戦における宮古の概況を『平良市史第1巻(1979年発行)』から概観すると次のとおりである。

昭和19年(1944年)10月10日午前7時30分、宮古島南方上空に見馴れない機影が編隊を組んで現れ、平良町上空で東西に分かれると飛行場方面と漲水港を急降下した。それから45分間に及ぶ空襲で、宮古島の3カ所の飛行場からは応戦に飛び立つこともなく、9機が撃破された。続いて午後2時5分、第2波、延べ19機による空襲で、漲水港沖合いに停泊中の船舶が撃沈された。

当時、宮古郡の人口約6万人のうち1万人は強制疎開をさせられ残った人口に加えて昭和18年(1943年)に始まる日本軍の5回にわたる駐屯で3万人の陸海軍人が宮古島にひしめいていた。

10月13日には午後3時40分から4時10分にかけて19機のグラマン機の空襲で海軍兵舎(現宮古病院敷地)、下地村の製糖工場は銃爆撃による被害を被った。このときも反撃のための友軍機は姿を見せなかった。

昭和19年(1944年)10月10日から敗戦に至るまでの10ヵ月の間に1日平均50機余の連合軍空軍機が飛来している。その数字は延べ5,250機。昭和20年(1945年)4月1日沖縄本島に米軍上陸後は宮古島攻撃はさらに激化し同月だけで695機が飛来し、多い日は1日で延べ140機による空襲を受けた。攻撃目標は港湾、飛行場にとどまらず周辺離島の来間島、多良間島にいたるまで爆撃による被害を受けている。

同年春には宮古支庁が焼失し、平良町役場(現電報電話局)は爆弾で倒壊し、宮古税事

---

<sup>2)</sup> 捕虜になった月日は不明である。

<sup>3)</sup> 役場壕については、沖縄県立埋蔵文化財センターによって調査が行われており、「沖縄県戦争遺跡詳細分布調査(平成13年3月発行)・(平成14年3月発行)」がまとめられているが、現在なお継続中である。



務所（現文化センター）も爆弾が命中、宮古島測候所（現气象台）、西里無線送信所等のコンクリート舎屋は蜂の巣のような弾痕を残したまま廃屋同然の姿をさらした。

同年5月4日、戦艦2隻、巡洋艦5隻、駆逐艦11隻からなる英国太平洋艦隊からの艦砲射撃にさらされた。東部沿岸、嘉手苅、宮国、保良の人々は上陸戦が開始されるのではないかと大混乱の中を逃げまどった。3つの飛行場はことごとく破壊され385発の艦砲弾は飛行場のみならず周辺畑地も岩盤に至るまで穴を開け赤土と巨岩の転がる荒蕪<sup>こうぶ</sup>地に変貌させた。

同年7月、外部との交流を途絶されたまま宮古島の食糧問題はますます逼迫していた。

同年8月15日「戦争が終わった」という話が平良の町に流れた。曇り空の宮古島上空の機銃音炸裂音が消えた。8月26日、子女の外出を禁止する中で米国海兵隊2,000人を乗せたLSTが漲水港に入港、帝国軍隊の武装解除にあたった。

当時の行政機能の状況を同市史により概観する。

当時の行政機関は、県庁の出先機関である宮古支庁が中心で、戦時行政をあずかる支庁長の責任は大きかった。総務課、労務課、経済課の3課が置かれ、戦時下の地方行政を担当したが、昭和19年（1944年）末頃からは軍側の指示、要求を実行することが主目的となり、行政機関としての性格は失われ、昭和20年（1945年）2月の空襲で庁舎が焼失してからは、添道部落に分散し、行政機能は麻痺状態であった。

郡の行政区画は、平良、下地、城辺、伊良部、多良間の5ヵ町村で、首長は町村議会が選任した。町村行政は、町内会・部落会 隣組の下部組織を通じて戦時体制の強化が図られていた。しかし、昭和19年（1944年）の秋に全町村長は疎開地視察の名目で台湾へ渡り、助役、収入役の中にも島外へ脱出する者も出た。空襲が激しくなって、平良町役場は東部の東川根に移転、宮古警察署をはじめ、各官公衙<sup>4</sup>も添道部落や、比較的 safety 地帯へ移動し、各村の役場も民間に移転するなど、自治行政もすべて停止するに至り、決戦情勢に入ってしまった。

#### （5）沖縄戦における八重山

沖縄戦における八重山の状況を『石垣市史』（平成元年3月石垣市発行）ならびに『平和祈念ガイドブック・ひびけ平和の鐘』（平成8年3月／石垣市史編集室・発行）の要約により概観する。

昭和19年（1944年）10月10日午前10時頃、何処からともなく「本日午前6時頃より那覇市は空襲中」との報が伝わり、同日夕刻には「那覇市は灰燼に帰した」との噂が広がったが、詳細の公表はなかった。超えて12日には初めて空襲があった。午前8時35分頃バナナ岳の北上空より平喜名飛行場へ向かって、4機の飛行機が空襲を行った

<sup>4</sup> 官公衙（かんこうが）：官公庁、役所のこと。

のだ。

その後<sup>しばらく</sup>暫時空襲はなかったが、12月下旬に再び飛行場に対し空襲があった。民間には被害はなかった。

昭和20年(1945年)1月1日午前10時頃、石垣島の飛行場に空襲があった。<sup>その</sup>爾後ほとんど毎日のごとく、昼間または夜間飛行機が来襲した。1月から2月にわたっては夜間は午前2時頃石垣島の西南から来襲し、人々の睡眠を妨害した。1月23日には始めて民家に爆弾が投下された。

3月に入ると空襲は烈しくなり、飛行場はもちろんのこと、平得、真栄里、大浜、宮良、白保等、近傍の部落も爆弾に見舞われた。特に同月下旬沖繩作戦が始まる頃から6月にわたってはもっとも熾烈を極めた。7月以後は漸次緩慢となり、8月12日を最後に空襲がなくなった。飛行場に近接した諸部落、特に登野城、平得、大浜、白保等には機銃掃射が多かったが、また爆弾、焼夷弾の落下も相当あって、家屋の倒壊、焼却<sup>23</sup>は少なくなかった。

来襲する飛行機に対して、石垣島地上部隊もまた高射砲、機銃をもって応戦したので、空襲時には爆弾の破片、高射砲の破片、機銃弾等が飛散し、爆弾の破裂する音響は防空壕を振動させた。

同年3月下旬から空襲が熾烈になり、機銃掃射ならびに爆弾の投下が頻繁になって、死傷者を出すようになったので、住民の多数は、あるいは自発的にあるいは軍の<sup>しやうよう</sup>恣憑<sup>5</sup>により、あるいは軍命により、各自の安全と認める地帯、または軍の指定地帯に避難した。

同年5月中旬から波照間島でマラリアが発生し始めると、石垣島の白水、ガーラダキ及びウガドー方面、その他の地区でもマラリアが発生し始めた。キニーネ<sup>6</sup>はなく住民にはマラリア予防の訓練もなく、7月からはますます増発し、<sup>しやうけつ</sup>猖獗<sup>6</sup>を極め死亡者を続出するに至ったのである。

7月に入ると空襲は緩慢になり、8月15日午後1時頃から終戦の報が広がっていった。終戦が正式に発表されたのは同月18日、駐屯軍からであった。避難民が全部各部落へ帰還したのは9月の初旬であった。

『八重山の戦争』(大田静雄著/南山舎/1996年)によると八重山における被害状況は次のとおりである。

・直接戦争死亡者	178人
・空襲による倒壊・焼失家屋	1,024件
・マラリアによる死亡者数	3,647人

当時の行政機能を同市史より概観する。

<sup>5</sup> 恣憑：そそのかすこと。

<sup>6</sup> キニーネ：マラリアの特効薬。

各官公衛は、昭和20年(1945年)3月、沖縄作戦の始まる頃から監督官庁との連絡が全然とれず、また国費、県費関係の予算の指示令達等もなく、機能を喪失し始めていた。終戦後の官公衛には午前中1、2名出勤する官公衛もあれば、時々出勤する官公衛もあり、また全然出勤しない官公衛もあって、空家の観があった。職員の給料はマラリア防圧所、保健所は同年3月まで、また支庁、警察署、諸学校等は9月まで本俸のみの支給があった。それ故に官吏は収入の道がなくて生活に窮したのである。

### 3. 飛行場建設の経過

「絶対国防圏」の後方基地として設定された沖縄における飛行場建設の経過を『沖縄戦研究(前出)』における「第32軍の沖縄配備と全島要塞化」により概観すると次のとおりである。なお、一部、加筆した。

昭和19年(1944年)3月22日付けの大本営命令により大本営直轄の第32軍(沖縄守備軍)が新設され、同時に第32軍と台湾軍に対する「十号作戦準備要綱」が発令された。

第32軍の任務は、奄美大島を含む沖縄本島を中心とした南西諸島の航空基地の守備であった。

海軍でも陸軍の動向に呼応して4月10日、沖縄方面根拠地隊と第4海上護衛隊を編成した。

陸軍航空本部は昭和18年(1943年)夏から地元土建会社に委託して読谷村と伊江島に飛行場の建設を進めていたが、資材と労働力の不足が重なって工事は進んでいなかった。新設の第32軍の主任務は昭和19年(1944年)7月末を目途に航空作戦準備を完了することであったが、4月現在、陸軍飛行場は一つも完成しておらず、飛行場建設が新設の沖縄守備軍の急務となった。

飛行場建設の中核を担う第19航空地区司令部は満州に駐屯して飛行場の整備に任じていたが、昭和19年(1944年)3月26日付け部隊命令によって第32軍の指揮下に編入され、4月12日、那覇市内に司令部を開設した。

こうして沖縄県の飛行場設定に従事する全部隊は4月下旬から5月上旬にかけて任地に展開を完了し、建設作業に取り組んだ。

昭和19年(1944年)7月7日、サイパン島の攻防戦で日本軍が全滅し終息すると、南西諸島の防備がにわかに重視され兵力の増強が行われた。

同年7月24日、大本営は「陸海軍爾後ノ作戦指導大綱」を策定し、米軍の侵攻に対して決戦を指導した。決戦方面により捷一～四号作戦と呼び、南西諸島方面は捷二号作戦と呼ばれた。この捷号作戦の主眼は来攻する敵艦船を航空兵力で叩くことにあった。ところが、この時期の第32軍は上陸戦に備えての陣地構築に力を注いでいたため、大本営は度々視察団を沖縄に派遣し飛行場建設を督促した。9月には飛行場つくりの名人といわれた参謀を着任させ、地上兵力を飛行場建設に投入させることにより、飛行場を急速に完成させ

た。

9月末日までに南西諸島の飛行場（徳之島1、沖縄本島3、宮古島2、石垣島1）はおおむね完成したが、10月10日、米機動部隊に南西諸島全域に5波に及ぶ大規模な空襲をかけられ、沖縄の主要な飛行場と港湾施設と県都那覇市のほとんどが無残に破壊されてしまった。

空襲後まもない10月12日には、伊江島飛行場や読谷飛行場などの本島の飛行場は昼夜兼行の補修整備が行われ、台湾沖航空作戦の中継基地として使用された。11月になると、第32軍は第9師団を抽出されたことにより、読谷・嘉手納飛行場の防衛をほぼ放棄した戦略持久戦を採った。このことが後に上級機関との間で物議をかもすことになった。

一方、昭和20年（1945年）1月19日、大本営は「帝国陸海軍作戦大綱」を策定した。これによると、南西諸島は本土決戦の前縁と位置づけられ、来攻する敵を航空戦力で叩き、また敵が上陸した場合には航空基地建設を妨害し、敵の出血消耗を図ることとしていた。すなわち、大本営は捷二号作戦を継承し、航空作戦を最重視していたのである。これを受けて、第32軍の上級機関である第十方面軍は、第32軍に対し「南西諸島を確保し、特に敵の航空基地の推進を破砕すると共に東シナ海周辺における航空作戦遂行の拠点を確保すべき」との方面軍命令を下達した。これに対し第32軍は飛行場防衛の地上兵力増強や張り付け特攻を要望したが、結局どちらも叶わなかった。そこで、第32軍は読谷・嘉手納飛行場の防衛を放棄し、徹底した戦略持久戦を採ることになった。

第32軍は、3月10日には伊江島飛行場の破壊を命令、さらに3月30日には読谷・嘉手納飛行場が米軍攻撃で使用不能になり特攻配備が絶望となるや浦添飛行場滑走路の破壊を命令した。このように心血を注いで建設された飛行場は当初の目的に使用されることはなかった。

この国土防衛のために、飛行場・兵舎・砲台・物資補給基地・陣地構築等の敷地として半強制的に接収され国有地となった土地は、県下12市町村にまたがり、地主数2,024人、面積約1,414万平方メートルにおよび、このほか徴用の割り当て、食料及び資材供出、あるいは兵士や徴用労務者への宿泊施設の提供など部隊からの要請が相次いだために県外疎開にも支障をきたし、結局、米軍上陸を迎えて孤絶した島々に約12万人の軍人と40数万の一般市民が閉じ込められることとなった。

昭和20年（1945年）3月26日、米軍は慶良間諸島に上陸して補給基地を確保すると、4月1日には北谷海岸と読谷山海岸に上陸し、嘉手納と読谷の両飛行場を占領した。米軍は占領と同時に飛行場施設の復旧作業に着手し、整備を終えると、沖縄作戦に逆利用するとともに本土空襲の発進基地とした。

日本陸海軍が県内に建設した飛行場は最終的に次の15カ所<sup>7</sup>であった。

伊江島飛行場（伊江島東・中・西飛行場を一括）  
陸軍沖縄北飛行場（読谷飛行場）  
陸軍沖縄中飛行場（嘉手納飛行場・屋良飛行場）  
陸軍沖縄南飛行場（仲西飛行場・城間飛行場）  
陸軍沖縄東飛行場（西原飛行場・小那覇飛行場）  
陸軍首里秘密飛行場  
海軍小禄飛行場（海軍那覇飛行場）  
海軍糸満秘密飛行場<sup>8</sup>  
海軍南大東島飛行場  
海軍宮古島飛行場（海軍飛行場）  
陸軍宮古島中飛行場（陸軍中飛行場）  
陸軍宮古島西飛行場（陸軍西飛行場）  
海軍石垣島南飛行場（平得飛行場・大浜飛行場）  
海軍石垣島北飛行場（平喜名飛行場・ヘーギナ飛行場）  
陸軍石垣島飛行場（白保飛行場）

#### 4. 各飛行場の建設状況

『沖縄戦研究』（前出）の「第32軍の沖縄配備と全島要塞化」により、各飛行場の建設状況の概要を概観する。

##### （1）海軍飛行場

海軍飛行場の中核をなす小禄飛行場は昭和9年（1934年）に完成して以来、拡張工事が施され、昭和18年（1943年）には逓信省航空局から海軍に移管され、名称も「海軍小禄飛行場」に戻った。

昭和19年（1944年）1月、佐世保鎮守府は奄美から沖縄諸島にかけての既設の海軍飛行場の拡張整備に着手した。県内各飛行場の整備計画は次のとおりであった。

小禄飛行場：滑走路を拡張して対潜用小型機を常駐させる。将来は艦攻1隊が常駐できるように滑走路を1,500<sup>㍉</sup>に拡張、航空作戦基地として使用できるように風水害対策を施す。

南大東島飛行場：小型機1隊が使用可能なように滑走路を拡張する。

宮古島飛行場：昭和19年（1944年）4月の完成を目途に飛行場（1,500<sup>㍉</sup> × 1,500<sup>㍉</sup>）<sup>77</sup>を急設し中型機1隊の作戦基地として必要な諸施設を整備する。

<sup>7</sup> 本報告書では、石垣の宮良秘密飛行場を入れて、16カ所としている。なお、53頁の「旧軍飛行場の現状一覧表」を参照のこと。

<sup>8</sup> 本調査では、豊見城の与根飛行場である。

石垣島飛行場：旧飛行場の隣接部分にして拡張容易な隣接部分を急速整備するとともに新飛行場(1,500m<sup>2</sup>×1,500m<sup>2</sup>)<sup>22</sup>を急設し中型機1隊の作戦基地として必要なる諸施設を整備する。

昭和19年(1944年)9月末にはほぼ計画通りの航空作戦基地としての飛行場が完成をみた。

沖縄戦が始まる昭和20年(1945年)3月の時点で、沖縄県内に設定された海軍飛行場は次の6カ所に増設されていた。

海軍小禄飛行場(沖縄本島小禄)

糸満秘密飛行場(沖縄本島糸満)

海軍宮古島飛行場(宮古島)

海軍石垣島南飛行場(平得飛行場・石垣島平得)

海軍石垣島北飛行場(平喜名飛行場・石垣島平喜名)

南大東島飛行場(南大東島)

## (2) 伊江島飛行場

陸軍伊江島飛行場は太平洋戦争の推移とともに次のような5段階の曲折を歩んだ。

第1期 昭和18年(1943年)夏～昭和19年(1944年)4月 陸軍航空本部等による新設工事

第2期 昭和19年(1944年)5月～7月 飛行場大隊による東、中飛行場の急速設定工事

第3期 昭和19年(1944年)8月～9月 戦闘部隊を投入した急速設定工事

第4期 昭和19年(1944年)10月～昭和20年(1945年)2月 航空要塞化の補強工事

終期 昭和20年(1945年)3月 守備軍による破壊処分

特設警備工兵隊はしばしば空襲に襲われながら壕掘りや弾痕補修に従事して、沖縄戦直前の3月上旬までには東・中・西の3飛行場を完成させたが、作戦変更に伴い破壊された。

沖縄攻略作戦を開始した米軍が、伊江島に大規模な上陸作戦を開始したのは4月16日で、1週間後、守備隊はほぼ全滅した。

## (3) 読谷飛行場(陸軍沖縄北飛行場)

昭和17年(1942年)末ごろ、日本陸軍の航空部隊は南方戦線を展開するに当たり補給中継基地として南西諸島に航空基地を新設する必要が生じ、真っ先に沖縄本島中部の読谷村に広がる読谷野の用地接收をはじめた。

読谷飛行場の用地接收については村役場や地主たちは事前に知ることもなかった。

昭和18年(1943年)夏、飛行場建設予定地に赤い旗が立てられると、その1週間ほど後、関係地主は国民学校に集められ、県警保安課長も立ち会う中で担当将校から「この地域は飛行場として最適であるから諸君の土地を提供してもらいたい。戦争が終わればこの土地は地主に返す。」あるいは「飛行場予定地は土質といい広さからいっても最適地である。先祖代々から受け継いだ土地で愛着もあるうが、我が国がこの戦争に勝利するための国法に基づいた計画であるから二言はない。こういう次第であるから諸君の土地を国家に捧げてもらいたい。」という説明が行われた。

接收された土地は村内6字におよび1,956筆で面積約266万0,902平方 $\text{m}^2$ 、地域内に48戸の民家と548人の地主がいたが、土地代についての説明もないまま村長と軍(航空本部経理局)の間で仮契約が行われた。ある調査によると、土地を接收された旧地主548人のうち、土地代金を支給されたものは皆無で、家屋や作物等の補償金を受領したものは7 $\text{戸}$ (39人)、一部受け取ったもの23 $\text{戸}$ (124人)、受け取っていないもの19 $\text{戸}$ (106人)、受け取ったかどうかわからないもの51 $\text{戸}$ (179人)となっている。補償金が支払われた場合でも強制的に国債や郵便貯金に振り返られて結局現金を手にしたことはなく、受給の有無がわからないという回答が半数を超えている。元第32軍航空参謀は当時の事情を「その頃は、軍事優先の情勢であり、かつ、飛行場建設は緊急を要したので、地主の意志を聴取する暇もなく、坪当たりの単価は後日決定することとし、取りあえず、地上耕作物の補償、民家立退き料を支払うこととし、飛行場の緊急整備に着手した」と証言している。

昭和19年(1944年)9月末までには航空作戦基地として利用できる状態にまで進んでいた読谷飛行場は、「10・10空襲」で真っ先に攻撃の目標にされ、大きな被害を被ったが、昼夜兼行の補修工事によって、直ちに補修され、台湾やフィリピンへ延べ数千機の中継基地として機能した。

米軍上陸直前の昭和20年(1945年)3月末日、部隊は読谷飛行場を自ら破壊し、後方へ撤退した。

#### (4) 嘉手納飛行場(陸軍沖縄中飛行場・屋良飛行場)

沖縄中飛行場は沖縄北飛行場(読谷飛行場)の代替飛行場として昭和19年(1944年)5月初旬に着工、同年9月末に一応の完成をみた。用地は北谷村、屋良、嘉手納、東、野里、野国、国直にまたがる約47万3,170平方 $\text{m}^2$ に及ぶ広大な耕作地を接收した。工事は徴用労務者を動員して急速に進められた。

飛行場用地の接收は、嘉手納の場合、他より遅れて昭和19年(1944年)4月ごろから着手された。緊迫した戦局下での急速設定であったため、用地接收に当たって村当局や関係地主への事情説明や意思確認もないままに強制的に接收されたようである。ただし、飛行場用地一帯は耕作地で作物が植えつけていたため、軍は係官を村当局に派遣して、予定地内の作物の撤去を口頭で命令してきた。

5月7日、嘉手納飛行場派遣隊は同村屋良国民学校で起工式を挙行した。

軍司令部の飛行場設定計画では、沖縄北飛行場は大型用として、他の中・南・東は小型用の飛行場で、滑走路は1,500㍍×200㍍の短冊型一本で、工期は第1期は5月中、第2期が6～7月中となっていた。第1期で50㍍幅の滑走路を設営し、第2期で200㍍にして拡幅して完成させる計画であった。

突貫工事は昼夜兼行で進められ、9月末には読谷、嘉手納の両飛行場ともほぼ完成を見るにいった。

嘉手納飛行場（沖縄中飛行場）は、はじめ隣接する読谷飛行場（沖縄北飛行場）の補助小型飛行場として着工されたが、中途から読谷飛行場の大型機を秘匿する駐機場という役割を果たすことになった。

昭和20年（1945年）4月1日、北谷海岸と読谷山海岸に上陸した米軍は午前中までに嘉手納飛行場と読谷飛行場を占領し、ただちに滑走路の修復と拡張工事を開始して使用できる状態にした。日本軍は10日ほど後に読谷・嘉手納飛行場の奪回を企図し総攻撃を決行したが、作戦は失敗した。

#### （5）仲西飛行場・西原飛行場及びその他の沖縄本島の飛行場

昭和19年（1944年）3月、第32軍は「十号作戦準備」により新たな飛行場設定の任務を負って緊急工事を引き継ぎ、既設飛行場の拡張整備のほかに、さらに小型特攻機の発進基地として新設飛行場の建設に着手した。それが仲西飛行場（沖縄南飛行場・城間飛行場）、西原飛行場（沖縄東飛行場、小那覇飛行場）及び首里秘密飛行場（石嶺飛行場）である。

海軍も小禄飛行場の補助飛行場として糸満から豊見城村与根にまたがる海岸平地に秘密飛行場の建設を計画していた。

新設の仲西飛行場は浦添村の城間、仲西、小湾にまたがる西海岸の平坦地に設定され、正式名称を陸軍沖縄南飛行場、又は城間飛行場などとも通称された。飛行場は張付け特攻用の小型機を発進させるのに必要な1,500㍍×200㍍規模で、南北に伸びる単線滑走路が計画された。昭和19年（1944年）5月1日に起工式を行い、途中、戦況によって一時中断状態に陥ったこともあったが、9月30日には一応の完成をみた。昭和20年（1945年）4月1日、米軍が北谷海岸に上陸し、その主力が首里城の沖縄守備軍本部に南進した。日本軍の航空作戦は不発に終わり、仲西飛行場は使用されることなく放置されたのであった。

陸軍沖縄東飛行場、通称・西原飛行場（小那覇飛行場）は、西原村字小那覇から伊保に至る海岸平地に建設された。西原村への飛行場の設定は沖縄本島では最も遅く、第32軍の飛行場部隊が沖縄に来駐した4月中旬頃から用地接收に動き出した。

第32軍隷下の第3飛行場中隊の一部が約39万平方㍍の農地を接收して、昭和19年（1944年）5月10日に着工した。



飛行場中隊の将校が村役場にやってきて、村長、関係区長、地主代表等の前で説明が行われた。土地売買の交渉といったものではなく、一方的に「戦争に勝つまで皆さんの土地を飛行場用地として使用するため軍が買い上げます。農作物の補償金を先に支払うから着工させてほしい。」と了解を求めてきた。

地代は1等地3円、2等地2円50銭、3等地2円という金額が示されたが、売買手続も取られることもなく測量が始まり、結局、土地代は支払われぬままに、5月1日に起工式が挙行された。耕作物や施設などの物件補償金は村役場を通して現金で支払われたが、その場で郵便貯金や戦時国債購入に半強制的に勧誘された。

飛行場中隊の当初計画では、800㍍×200㍍の小型用滑走路を前後2期に分けて施工し、7月中に完成させる予定であったが、「10・10空襲」の日も飛行場はまだ完成に程遠く、戦後、米軍が進駐して飛行場を占領、ただちに拡張工事を行い、恒久的なアスファルト滑走路として建造された。

首里郊外の石嶺に設定されていた秘密飛行場は、米軍の来攻により完成しないまま終戦を迎えた。

#### (6) 宮古島の飛行場建設

宮古島には昭和18年(1943年)5月から昭和19年(1944年)までに海軍宮古島飛行場(平良・現宮古空港)、宮古島西飛行場(下地)、宮古島中飛行場(上野)の3飛行場が建設された。

昭和18年5月頃から用地接收が始まり、地主への話し合いもなく、一方的な軍命令による接收であった。用地内の建築物や耕作物などの物件に対する補償はあったが、土地そのものについては売買契約もなく地代の支払いもなかった<sup>27)</sup>。物件補償も一部現金で支払われたが、ほとんどは強制貯金に回された。

海軍飛行場の用地は七原、八原、クイズの3部落にまたがる農耕地で、戦後は宮古空港として利用されている。用地内に所在する3部落の住民を強制的に立ち退かせて用地を接收し、10月から工事が始まった。滑走路は1,400㍍の主滑走路に副滑走路2本(1,200㍍、1,300㍍)が交差した連結式であった。このほか延べ約6<sup>キ</sup>に及ぶ誘導路がついており、先端に掩体(駐機場)が設置された全天候型の本格的な航空基地であった。

陸軍西・中両飛行場は昭和19年(1944年)5月に着工された。下地村与那覇に位置する西飛行場は1,250㍍の滑走路1本に誘導路が延べ5<sup>キ</sup>付設され28個の駐機場がついていたが、結局、地形の関係で実際の航空作戦には使用されなかった。

上野村野原に設定された陸軍中飛行場は宮古島のほぼ中央に位置し、1,700㍍と1,400㍍の滑走路が八の字型に伸びていた。2本の滑走路から延べ約10<sup>キ</sup>に及ぶ誘導路が延びて25個の掩体が設置された。

軍民一体の作業で完成させた3飛行場とも空襲を受けるたびに決死の補修工事を行っ

て維持し続けたが、作戦計画の変更で宮古の飛行場が本格的な航空作戦に利用されることなく終戦を迎えた。

#### (7) 石垣島の飛行場建設

石垣島には昭和8年(1933年)すでに小型機用の簡易飛行場が設定されていた。通称はヘーギナ飛行場(大浜村平喜名)であったが、後に平得に海軍南飛行場が建設された時点で北飛行場と命名された。

昭和19年(1944年)1月8日、佐世保鎮守府から「航空基地整備要領」が命令され、ヘーギナ飛行場(海軍北飛行場)の拡張工事と平得飛行場(海軍南飛行場)の新設工事を並行して着工した。

ヘーギナ飛行場(海軍北飛行場)の滑走路は一辺500㍍の飛行地区を設けて、離着陸には対角線を利用するという小規模なものであった。

海軍の新飛行場は大浜村と石垣町平得にまたがる広大な地域に計画され、正式名称は海軍石垣島南飛行場、通称平得飛行場と呼ばれていた。

用地確保は昭和18年(1943年)9月頃から始まっていた。土地はほとんど農耕地で地主134人、382筆74万7,127平方㍍であった。接收に当たっては軍事上の秘密から関係町村長、部落会長、その他の代表者を八重山警察署に招集して説明会がもたれただけで、軍の一方的な指示で村役場において書類が作成された。

土地代金等は134人の地主に2割が現金、8割は強制預金の証書で支払われた。地主の意見は一切無視された。

昭和19年(1944年)6月、白保で陸軍飛行場の建設が始まった。用地確保の方法は海軍飛行場の場合と同様に一方的な通告による接收であった。作業は昼夜兼行の緊急で推進され、8月下旬には50㍍×2,000㍍の主滑走路が完成し、引き続き補助滑走路、掩体施設(駐機場)などの工事は続行された。

沖縄本島の「10・10空襲」に続いて台湾沖で展開された航空戦の延長で、同年10月12日、石垣島は初空襲を受けた。

昭和20年(1945年)3月26日、白保飛行場から特攻隊10数機が出撃した。同時に、沖縄本島に上陸した米軍に呼応して、イギリス艦隊が艦砲と艦載機で宮古、八重山の島々に攻撃をかけてきた。空襲は4月~6月と続き、石垣島の飛行場が航空作戦に活用される機会はなくなっていった。

## 第2節 米軍の沖縄政策と旧軍飛行場用地問題

### 1. 土地問題からみた旧軍飛行場用地問題

『土地連三十年のあゆみ』(沖縄県軍用地等地主会連合会/平成元年)の要約により土地問題からみた旧軍飛行場用地問題を確認する。

#### (1) 米軍の沖縄占領

##### 軍政の開始

昭和20年(1945年)6月末までに沖縄は米軍の完全な軍事的制圧下に置かれた。

沖縄の軍政に備えて、米海軍省作戦本部軍政課では、昭和19年(1944年)11月、琉球列島に関する『民事ハンドブック』を完成させていた。また、太平洋方面総司令官は第十軍司令官に対して、軍政の目的に反しない範囲で、できるだけ既存の政府機構と住民を利用し、住民の慣行に沿った行政技術を用いて最低限必要な政府機能を継続する指示を出した。つまり可能な限り間接統治方式を取ろうという方針であった。

沖縄戦が始まってから県政は「パニック状態」にあった。知事を始め多くの県職員が戦闘の中で死亡、四散し、沖縄戦が終わった時には、県政は完全に「統治の真空状態」を現出していた。各地の市町村機構もほとんどが潰滅状態にあった。

昭和20年(1945年)6月末までには日本軍の組織的抵抗は終わり、米軍の占領もいわゆる「駐屯の段階」に入った。その後、収容所から旧居住区への住民の移住が実施されるに及んで、一部の例外を除いて戦前の市町村は復活し、これに応じて、昭和21年(1946年)3月18日には軍政地区が廃止され、全島にわたる統一的な軍政府組織が形成された。これに並行して、4月22日には沖縄中央政府が創設された。これにより、住民の政治機構も一応整備され、占領初期の混乱は終息に向かった。

#### 「ニミッツ布告」

米国海軍元帥C・W・ニミッツは昭和20年(1945年)3月26日の慶良間諸島上陸の際、「米国軍占領下の南西諸島及び其近海住民に告ぐ(権限の停止)」(いわゆる「ニミッツ布告」)を發布し、占領軍政の確立を宣言し、その基本的大綱を明らかにした。

本文9項目の概要は次のとおりである。

- 1) 南西諸島及びその近海並びに其の住民に関する全ての政治及び管轄権並びに最高行政責任は、占領軍総司令官兼軍政長官たる本官(米国海軍元帥C・W・ニミッツ)の権能に帰属し、本官の監督下の部下指揮官によって行使される。
- 2) 日本国政府の全ての行政権を停止し、日本裁判所の司法権を停止する。
- 3) 住民の慣習と財産権を尊重し、本官の職権行使上改廃の必要を生ぜざる限り現行法規の施行を持続する。
- 4) 住民は、本官又は部下指揮官の公布する全ての命令を敏速に遵守し、占領軍に対する敵対行動等、不穏行為又は治安妨害行動に出てはならない。

- 5) 全ての官庁、支庁及び町村又は他の公共事業関係者並びに雇用員は、本官又は特定された米国軍士官の命令の下にその職務に従事せよ。
- 6) 今後、布告、規則並びに命令は、本官又は本官を代理する官憲により逐次発表され、これによって居住民に対する我が要求又は禁止事項を明記して、各警察署並びに部落に掲示する。

#### 「ニミッツ布告」の第4項の意味

「ニミッツ布告」第4項に定める財産権の尊重は、ハーグ規則第46条に対応し、これに従うことを確認したものである。それは私有財産の尊重を定めるだけでなく、没収禁止を明定しているため、占領軍が私有地を所有者から取り上げることは許されない。

しかしながら米軍は、戦争のために必要ならば敵の土地を勝手に占拠して使用してもかまわないとの解釈から、占領と同時に多くの私有地を勝手に占拠して使用し、不必要な土地だけを住民に開放した。占拠した土地には地料や損害補償を支払うことはなかった。

#### 布告第7号の公布

ニミッツ元帥はニミッツ布告について、布告第7号「財産の管理」を發布した。この布告第7号「財産の管理」は、有形無形の全ての財産を対象にし、土地、建物等の不動産、車両、船舶その他の動産等、全てに及ぶが、土地に限定するとその概要は次のとおりである。

「全ての国有財産」を軍政府財産管理官の管理に委ねる。

国県有地は全て軍政府財産管理官の管理下におかれる。

市町村有地は私有地と同一の取り扱いとなり、市町村に引き渡された。

軍政府財産管理官の管理下におかれる私有地は、国県有地を除く、「遺棄財産」と「国際法の下で賠償なくして略取しうる私有財産」である。

分類不明の財産は、取りあえず、国有財産として取り扱い、軍政府財産管理官の管理下におく。

#### 宮古、八重山の軍政

宮古、八重山などの軍政には大きな特徴が2点あげられる。

一つには、占領が戦闘中の占領ではなく、停戦後の占領であったことから、軍政も沖縄とは異なる形で始まったことである。

米軍部隊の宮古への進駐は昭和20年(1945年)8月26日で、すでに停戦協定調印が済み、停戦命令が下されており、戦闘行為は全くなく、降伏した日本軍の武装解除作業は、占領軍によって平穏裡に進められた。現地には、従前からの沖縄県支所や町村の機構が残っていて、曲がりなりにも機能し続けていた。占領軍の直接的軍政活動は、食糧、医薬品等を放出する程度のことで、その他の諸島についても大体同様であった。

次の特色は、組織的軍政の開始が大幅に遅れたことである。これらの諸島については、

ニミツ布告とはほぼ同様の「布告第一号A」が発布されたのは、沖縄戦終結から5ヵ月、日本の無条件降伏後でもすでに3ヵ月を経過した11月26日のことである。しかも実際に軍政府が発足したのは、さらに遅れて宮古では12月8日、八重山では翌年3月28日であった。

昭和21年(1946年)1月29日に至り、SCAP覚書<sup>9</sup>により正式に日本本土から行政分離され、宮古、八重山は明確に米軍沖縄基地司令部の管轄下におかれることとなった。

## (2) 土地所有権認定

土地関係公図・公簿類が完全に残っていたのは、奄美大島、宮古、八重山の3群島関係だけであった。沖縄群島関係では、久米島で土地登記簿が残されていたのを除き、ほとんど灰燼<sup>かいじん</sup>に帰しており、地籍不明の状態にあった。そこで軍政府は、米国海軍軍政府指令第121号「土地所有権関係資料の蒐集に関する件」を発し、土地の所有関係を確認公証するための準備作業を進めることとした。まず、沖縄諮詢会<sup>10</sup>総務部の監督の下に、各村には村土地所有権委員会、各字には字土地所有権委員会を置き作業を進めた。地籍調査から土地所有権証明書の交付までの土地所有権認定事業は、昭和21年(1946年)以来5年の歳月をかけて一応は終結したのであるが、調査漏れや所有者不明土地等、問題が残された。

こうして戦後5年間にわたって空白となっていた沖縄群島の土地登記・台帳制度が再開されることになった。ただし、宮古・八重山群島の場合は、登記簿、土地台帳共に戦災を免れて残っており、戦前からの官署組織も残っており、沖縄群島において登記が再開されると、この2群島でも登記事務が本格的に再開されるという経過をたどった。

## 2. 米国の沖縄政策

沖縄戦後、旧軍飛行場用地に関して生じた混乱が、米国の対沖縄政策と関わっているところを整理し、確認する。前項では旧軍飛行場用地問題を時間軸に沿って確認してきたのであるが、ここではアメリカの沖縄『戦後沖縄の政治と法』(1975年/財団法人東京大学出版/宮里政玄・編著)により、終戦から復帰までの旧軍飛行場用地に関わると考えられる米国の対沖縄政策と指揮系統並びに土地法制との関係を確認する。

### (1) アメリカの対沖縄政策の形成と展開

同書ではアメリカの沖縄統治を次のように7時期に区分している。

1945年～1948年：戦後初期の統治期

<sup>9</sup> 「若干の外郭地域を政治上、行政上、日本から分離することに関する覚書」「行政権分離覚書」

<sup>10</sup> 沖縄諮詢会：1945年8月、米国軍政府の命令により設置された住民代表の組織。翌年4月には、沖縄民政府となり、沖縄議会も設置された。

- 1949年～1953年：沖縄統治方式の確立期
- 1954年～1958年：強行政策期
- 1958年～1964年：日米協調路線期
- 1964年～1967年：沖縄返還交渉第1期
- 1968年～1969年：沖縄返還交渉第2期
- 1970年～1971年：沖縄返還協定の成立期

まず、「戦後初期の統治期(1945年～1948年)」における米陸軍省の『Field Manual 27-5』によると、軍政は総司令官の責任であり、立法、行政、司法の全権は作戦司令官に付与される。総司令官は占領地区の軍政長官となり、その権限は戦時国際法によってのみ制限される。沖縄における軍政もほぼこの『Field Manual』に沿って行われたようであるが、沖縄戦が米陸・海軍の共同作戦であり、軍政要員も両軍で構成されていたため、軍政の指揮系統等に多くの混乱が生ずることになった。

沖縄戦は太平洋方面総司令官のニミッツ提督を総指令官とする陸・海軍部隊によって行われたが、軍政については、戦闘終了後に駐留する部隊のほとんどが陸軍であるという理由からニミッツはその責任をバックナー中将に委譲した。沖縄の軍政に関する準備はまず海軍が着手したが、1945年3月26日、慶良間上陸により沖縄戦が始まったおりニミッツは布告を發布(日付なし)し、軍政の施行を宣言した。その後の指揮系統は少なからぬ混乱を見せたが、1945年7月31日以来、米国陸軍の司令官が琉球列島の軍政長官である。指揮系統の混乱は軍政が陸軍に移管されたことによって收拾された。陸軍移管と同時に西太平洋方面陸軍総司令官が軍政長官となり、沖縄基地司令官は軍政府長官となった。1947年1月1日には、日本、マリアナ、小笠原、琉球、フィリピンに駐留する陸・海・空軍3軍を統括する極東軍総司令部の設置に伴って沖縄はフィリピン＝琉球軍司令部の下に置かれたが、その後沖縄基地司令部が独立し、その司令官が軍政長官を兼ねることになった。沖縄基地司令官は1950年12月に米民政府が設置されるまで軍政長官を兼任した。

次に「沖縄統治方式の確立期(1949年～1953年)」であるが、1949年に至ると、沖縄基地の重要性が認識されその恒久化が決定されると、軍政府は高圧的な統治政策を変更する必要に迫られ、米国陸軍省の調査結果により、軍政府の指導の下に十分な権限を持つ、住民による中央政府機関の早急なる設置が勧告された。1950年6月30日には特別布告37号「群島政府知事及び群島議会議員選挙法」が公布され、1950年7月10日には軍政布令19号「各群島知事及び群島議員選挙法」が発令され、1950年11月4日に群島政府が発足した。恒久的な基地建設を契機としたとはいえ沖縄の民主化政策が推進された時期であった。一方、同時期に朝鮮戦争によって沖縄基地の価値が実証されていた。この朝鮮戦争を契機に対日平和条約交渉が急速に進められ、沖縄における条項では、アメリカを施政権者とする信託統治下に、琉球及び小笠原を置くことになった。

この決定に従って統合参謀本部は1950年10月4日、極東軍総司令官を琉球民政府長官とした米民政府の設置を命じた。また、市町村及び群島の行政機構を追認し、能う限り速やかに中央政府を設置することが指示された。こうして沖縄統治は軍事占領から長期的統治へと転換されていったのである。

沖縄を間接的に統治することは米軍の上陸以前からの基本方針であった。当初、沖縄側の政治機構は群島政府の上に中央政府を置く、いわば「連邦制」に類似したものを構想していたが、群島知事選挙の最中、軍政府の意向を受けて米民政府は、立法、行政、司法の3機関を備えた臨時中央政府を設置したもののその機能を中央政府に吸収し、群島政府を解消していった。

1951年12月、米民政府布令57号「琉球政府立法院議員選挙法」が公布され、翌3月2日に選挙が実施された。さらに布告13号『琉球政府の設立』『琉球政府章典』を公布し、1953年初までに間接統治方式が確立された。米民政府は絶対的な権限を保留し、琉球政府はその代行機関として役割を与えられたのである。<sup>11</sup>

「強硬政策期(1954年～1958年)」の沖縄はニュールック戦略下<sup>12</sup>において戦略軍事基地としての重要性を一層増し、近代化への要求とともに軍用地の接収が必要となっていた。この時期における米民政府の姿勢は、反共基地における住民はそこを守る米軍と一体であり、住民と米軍の関係を強固なものにするために米民政府は存在する、といったものであった。反米の立場にあるものは容赦なく弾圧したが、沖縄の統治を容易にするための積極的な措置も講じた。沖縄の文化伝統の保存と醸成や援助による経済開発である。

1958年以後、「日米協調路線期(1958年～1964年)」にも沖縄基地は一層強化されたが、日本政府も求めていた軍用地の一括払いの廃止と適正補償が取り決められた。アメリカは経済的に妥協することによって軍事的利益を脅かしていた最も重要な政治問題を解決したのである。この時期に米民政府は復帰運動については根絶しえるものではなく、激化せず、適当なレベルでとどめられるようにすることが米民政府の政策であった。

1960年7月プライス法が制定された。この法律の目的は琉球列島の経済的・社会的発展を促進する計画に明確な法的根拠を与えるとともに、アメリカの統治を米国内法で合法化し、軍事的任務をより効果的に遂行できるようにすることであった。

1962年3月ケネディ大統領の発表した声明で、沖縄が完全に日本の主権の下に復帰することを許す日を待望している旨が示されたが、ケネディ政策に最も反対したのはキャラウェイ高等弁務官であった。キャラウェイ施政の下で沖縄の自治権は拡大されるどころかむしろ大きく後退したのであるが、結局はこの路線は失敗に終わった。

時代は「沖縄返還交渉第1期(1964年～1967年)」へと進み、1964年4月に

<sup>11</sup> 1951年1月、主席公選制は無期限に延期されていた。

<sup>12</sup> 沖縄を前進基地、日本とフィリピンを二次的基地とする等、太平洋各地域を包み込む当時の軍事戦略。

は沖縄援助を協議する日米協議委員会<sup>13</sup>と日米技術委員会<sup>14</sup>が設置され、7月にキャラウェイ弁務官が更迭されたことは、アメリカの対沖縄政策の転換を示すものであった。キャラウェイの跡を継いだワトソン高等弁務官の第一の任務は沖縄の政治的混乱を收拾することと日米協調における民生向上、自治権拡大の推進であった。

1965年半ば、沖縄の政情は不安定であったが、復帰運動は高まりを見せ、日本政府も沖縄の返還に強い関心を示していた。1967年11月の日米共同声明で、沖縄の施政権を日本に返還するとの方針が示された。

その後、アメリカの対沖縄政策は急速に変化し、「沖縄返還交渉第2期（1968年～1969年）」へと時代が転換していった。沖縄の復帰運動が一層激化し、主席公選も実施される中、1969年11月の日米共同声明で沖縄返還が明示された。

こうして「沖縄返還協定の成立期（1970年～1971年）」に至るのであるが、アメリカの沖縄基地に関する方針は、「周辺戦略」に沿って沖縄基地の再編・合理化を行い、沖縄地域の防衛は自衛隊に委ねることであった。繊維問題、地位協定、対米請求権等、返還協定に関連する重要な取り決めを進めながら1971年6月17日、沖縄返還協定の調印式が行われたのである。

## （2）米国の沖縄統治基本法の系譜

沖縄の場合は、日本の一部が米国の支配下に置かれるという特殊な法的地位にあったため、その国の国法秩序の統一的体系を構成する統治基本法が明快な体系構造をとりえなかった。米国の沖縄統治を根拠づける国際法、統治主体たる米国の国内法、本来の意味における米国国内法とは区別される沖縄現地法、及び（潜在）主権国たる日本の国内法等が複雑に絡み合う特殊複合的な体系構造が見られる。さらにそれは、米国の沖縄統治政策との関連で理解されなければならない側面を特に強く有している。

米国の沖縄統治は、大きく二つの時期に分けることができる。対日平和条約の発効（1952年4月28日）の前（占領期）と後である。その法的根拠は、それぞれ、戦時国際法と平和条約第3条とみることができる。占領期は1949年後半を境にして、二つの時期に分けられる。第1期は、住民の自治組織が作られる以前において、占領軍たる米軍が直接に占領目的の遂行と秩序の回復に当たった時期であり、第2期は、米軍が許容する枠内ではあるにせよ、住民の自治組織が形成される時期である。

平和条約第3条に基づく統治の時期は、「琉球列島の管理に関する大統領行政命令」によって二分される。第1期は、平和条約の発効により、米国の沖縄統治が同条約第3条に基づく統治へと移行したにもかかわらず、統治基本法について特別な措置がとられることな

<sup>13</sup> 日米協：外務大臣、総理府総務長官、米駐日大使より構成。

<sup>14</sup> 技術委：高等弁務官、総理府総務長官および琉球政府行政主席の指名するものによって構成。



く、同条約直前に確立された組織に基づいて統治がなされた時期であり、第2期は、大統領行政命令に基づいて統治がなされた時期である。

対日平和条約発効以前の時期は、さらに、日本軍の正式降伏を基準にして二分できる。前期は、いわゆる「二占領地区」時代に相当する。軍政府は設置されていたものの、まだ交戦状態であり、具体的な軍政府の活動は、米軍の指定する収用地域における軍政チームを通じて行われた時期であり、二ミッツ書簡等の指示に基づく一連の米国海軍軍政府布告の下で、諮詢会の設置等の具体的統治行為は、回状(circular)等に基づいてなされた。

後期は、指令11号による軍政府組織の整備と16の軍政地区の設置をもって始まる。軍政地区は、その後次第に軍政本部に統合吸収され、二ミッツ書簡に基づく指令129号によって、全島にわたる統一的な軍政府組織が形成される。それに平行して、諮詢会に設けられた各部は、全島的な組織として整備され、指令156号による沖縄中央政府の創設に伴い、同政府の各部局を構成するものとなる。具体的統治行為が軍政地区隊長を通じて行われるところから、地区隊長を名宛人とする指令という形式の法令がこの時期から出てくる。沖縄政府の設立以後、指令は、同政府の知事宛となる。軍政府は1946年7月1日、海軍から地区軍に移管される。

第2期は、住民の自治組織の形成期として特徴づけられるが、内容的には、FEC指示(1949年8月9日)に基づく群島政府の設立とFEC<sup>15</sup>書簡<sup>16</sup>(1950年12月5日)に基づく全琉的な自治組織(琉球政府)の設立に分けられる。群島政府及び琉球政府が第1期の住民組織と異なる点は、制限的にせよ、それぞれ独立した司法、立法、行政の三権を具備した自治組織であり、その名称も、沖縄民政府から群島政府及び琉球政府に変更されることになる。なお、米軍政府の名称は、FEC書簡に基づき、琉球列島米国民政府に変更される。

このFEC書簡では、土地政策について民政副長官に次のとおり指示している。(前出「土地連30年のあゆみ」)

日本国有地のうち米国政府が使用しない分については、まず無償で琉球の政府機関の公用に供し、米国政府が譲渡権限を取得したらこれをかかる政府機関に譲渡する。残余の国有地については、賃料をとって琉球人に優先的に貸与する。その際、土地の永久的改良を奨励するため、賃貸借条項中に、米国政府がその土地の譲渡権限を取得したら、賃借人は賃貸契約締結の際に定められた価格と条件でこれを買い取る権利を有する旨を定めるのが適当である。

本土在住の日本人たる個人又は法人の所有地については、米国政府の使用しない分は、

<sup>15</sup> FEC : Far East Command (米国極東軍総司令部)

<sup>16</sup> Directive for United States Civil Administration of the Ryukyu Islands. 「琉球列島米国民政府に関する指示」。アメリカによる沖縄の長期保有を予示するもので、統合参謀本部の命令に従い、極東総司令部が発した。

そのまま所有者の支配に服するが、琉球経済の便益のため合理的に活用すべきである。所有者がその使用について同意しないときは、収用手段によって権限を取得したうえ、適当な購入希望者に売却する。

米国政府の使用しない日本人所有地については、所有者に対してこれを琉球住民に売却するよう促すものとする。

同書簡は、基本的には沖縄統治をそれまでの軍事一辺倒から軍事的必要の許す範囲で民生を安定させ、沖縄を長期保有するための足場固めをしようとしたものであった。

対日平和条約の発効以降の第1期は、それに関する統治基本法に関する特別な措置はとられなかった。しかしながら、沖縄住民が、平和条約の発効により何らかの新しい措置がとられるべきことを要求したこともあって、布告22号(1953年4月30日)により、平和条約下における米国民政府の存続および条約発効前に米国民政府によって発布された法令の有効性が確認された。

第2期は、統治基本法として「琉球列島の管理に関する大統領行政命令」が発布され、それに基づいて統治が行われた。

### (3) 米国民政府の法令について

米国民政府が沖縄の住民に対して公布した法令の形式は、布告(Proclamation)、布令(Ordinance)、指令(Directive)の3種である。その他に、覚書(Memorandum)、書簡(letter)等、その法的性格が不明確なものも存在する。

布告、布令および指令は、発布機関、法令の形式、法令番号および発布年月日によって特定される仕組みになっている。

軍政府時代の布告には、海軍軍政布告と軍政府特別布告の2種がある。海軍軍政布告はニミッツによって発布されたもので、10号まであり、その第1号が日本軍の権限の停止を宣言したニミッツ布告である。これらの布告には公布年月日が明示されていないが、ニミッツ書簡等に基づき、占領を前提にあらかじめ準備され、占領直後に発布されたためだと考えられている。後者の特別布告は、発布機関が海軍軍政府から陸軍軍政府に変わるが、布告番号は両者を通じて一連番号となっている。

布令は海軍軍政府の時期にはなく、陸軍になっても、1948年には1号、1949年に1~2号が出されただけで、数多く発布されるようになったのは、1950年からである。その名称は軍政布令である。

指令は、海軍軍政府指令と陸軍軍政府指令があり、前者は前述のとおり、宛先によって2つのシリーズに分けられ、後者は、各年ごとに1号から番号がつけられている。

民政府時代の布告は、高等弁務官制の採用を基準にして、それぞれ1号から始まる2つのシリーズに分けられる。その名称は前期が、民政布告、後期は琉球列島民政府布告または米国人政府布告である。

布令は、民政府布令と高等弁務官布令がある。布令番号は、前者は軍政府布令から連続した番号であり、後者は改めて1号から始まっている。

指令の名称は、高等弁務官制後も民政府指令であり、1962年度および1964年度だけは高等弁務官指令となっている。なお指令の宛先は、琉球政府設立前は、群島政府またはその他の諸機関宛になっているが、琉球政府設立後は琉球政府行政主席宛になっている。

### 第3節 旧軍飛行場用地問題のその後の経過

#### 1. 旧軍飛行場用地問題の発端

沖縄県は、昭和53年3月に「旧日本軍接收用地調査報告書」を作成し、公表した。同報告書の内容を引用しつつ、旧軍飛行場用地問題の発生要因を確認しておきたい。

旧日本軍が戦争遂行のため沖縄住民の土地を接收したのは、昭和16年(1941年)頃から昭和20年(1945年)にかけてである。

旧地主に対するアンケート調査等によると土地取得の状況は、地域や施設によってそれぞれ異なっており、所有権の移転登記まで済んだところや、村長との仮契約まで締結したところ、接收の趣旨、目的を説明した程度のところ、さらにはまったく何も説明もしなかったところ等様々である。

また、土地代金の受領状況や補償金の受領状況についても地域によって異なり、さらに土地代金や補償金を受領した人も強制的に貯金や国債購入等をさせられ、結局、敗戦とともに何も残っていないという惨めな状態となった。

沖縄県においては、戦時下でほとんどの公図、公簿類が焼失したため、戦後、米軍は沖縄民政府の指導・監督の下に各市町村長に土地所有権決定の作業を実施させたが、旧日本軍が取得した用地については、土地所有権の申請は提出しないように、また、申請・受付があっても保留になったりして、結局、所有権は認められなかった。

この結果、ほとんどの旧軍飛行場用地は日本国有地として米国民政府琉球財産管理事務所管理の土地となり、昭和47年(1972年)5月15日の施政権返還とともに、大蔵省に移管され、以来、国有地として国の管理下にある。

このように旧軍用地取得の経緯は様々であるが、旧地主らはほとんどの用地が強制的に取得され、その代金が支払われたとしても貯金や国債の購入を強いられ、終戦後、現金化することもできなかったとしている。

## 2. 旧軍飛行場用地の現状

沖縄県内に存在する16の旧陸・海軍飛行場用地の現状を別表に示す。その内、主な飛行場用地の概要は次のとおりである。

### (1) 沖縄本島

#### 沖縄北飛行場（読谷補助飛行場）

平成13年現在で国有地面積は24万6千平方メートルとなっている。同用地はSACO（沖縄に関する特別行動委員会）合意により、楚辺通信所の移設と併せて、平成17年5月末までに返還される予定であり、その後、国から読谷村に売り払いが計画されている。

なお、同地には黙認耕作地が存在しており、跡地利用を図るうえで解決すべき課題として残されている。

#### 沖縄中飛行場（嘉手納飛行場）

同地は、嘉手納飛行場の滑走路用地の一部として使用されており、平成13年現在の国有地面積は4万8千6百平方メートルである。

#### 海軍小禄飛行場（那覇空港）

同飛行場は、昭和8年の設置以来、逓信省航空局が一時管理したが、その後の旧海軍の拡張工事に伴って問題が発生した。

現在、那覇空港用地の一部として使用されており、平成13年現在の国有地面積は12万4千7百平方メートルである。

### (2) 宮古島

#### 海軍宮古飛行場（宮古空港）

同地の国有地面積は、平成13年現在、16万4千9百平方メートルである。現在、宮古空港用地及びその周辺は、農地等として使用されている。

農地には国との借地契約による耕作者がおり、そのうちの約7割が旧地主以外の耕作者となっている。

### (3) 石垣島

#### 平得飛行場（石垣空港）

同地の国有地面積は、平成13年現在3万3千6百平方メートルである。現在、石垣空港用地として使用されており、一部に、農地、宅地見込地、雑種地等が残されている。

飛行場周辺地の農地については、昭和61年から62年に旧地主を中心に払い下げが行われ、また耕作者と旧地主が異なる農地については、旧地主から同意書を得て耕作者に払い下げられている。

#### 白保飛行場

平成13年現在の国有地面積は68万4千平方メートルであり、同地のほとんどにおいて国との借地契約により農耕が行われている。

借地契約者からは農地法に基づく払い下げ要請がなされ、旧地主からは所有権回復等の要望がある。

#### (4) 伊江島

##### 伊江島飛行場(伊江島補助飛行場)

沖縄総合事務局の資料によると、98万2千平方メートルが国有地となっているが、同地の中には県管理所有者不明地として47万8千平方メートルが含まれている。

同地においては、ほとんどが米軍提供施設内での黙認耕作地となっている。

旧軍飛行場の現状一覧表

施設名、接收時期	現在の状況、所有、経緯等
<p>1．伊江島飛行場 (伊江村) 18年10月</p>	<p>伊江島補助飛行場、伊江島空港(国有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部の土地は所有者不明(県管理)となっている。</li> <li>・ほとんどが黙認耕作地</li> <li>・H15年 伊江村旧飛行場用地問題解決地主会結成</li> </ul>
<p>2．沖縄北飛行場 (読谷村) 18年夏</p>	<p>読谷補助飛行場(国有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・S49 読谷飛行場用地所有権獲得期成会(後に読谷飛行場用地所有権回復地主会)結成</li> <li>・S54 三原開発庁長官国会答弁「国は地元の利用計画等が提出されれば払い下げを検討する」</li> <li>・S62 読谷村「読谷飛行場転用基本計画」作成</li> <li>・H8 那覇防衛施設局、総合事務局、県、読谷村による「読谷飛行場跡地利用促進連絡協議会」設置</li> <li>・H12 旧軍飛行場用地問題解決促進協議会(以下、協議会)加盟</li> <li>・H13～ 島田懇談会事業(先進農業支援センター)に着手</li> </ul>
<p>3．沖縄中飛行場 (嘉手納町) 19年4月</p>	<p>嘉手納飛行場(国有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・復帰前 旧中飛行場関係権利獲得期成会(後に嘉手納旧飛行場権利獲得期成会)結成</li> <li>・S52 土地所有権確認訴訟を旧地主が提訴</li> <li>・H7 最高裁において原告が敗訴</li> <li>・H12 協議会加盟</li> <li>・H15 協議会を脱退し旧軍飛行場地主会連合会(以下、連合会)を結成・加盟</li> </ul>
<p>4．沖縄南飛行場 (浦添市) 19年着工</p>	<p>牧港補給地区(キャンプキンザー)(民有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・所有権申請で旧地主の所有権が認められた。</li> </ul>
<p>5．小祿飛行場 (那覇市) 16年～19年</p>	<p>那覇空港(国有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧那覇飛行場所有権回復地主会(後に旧那覇飛行場問題解決地主会)</li> <li>・H12 協議会加盟</li> <li>・H15 鏡水地区の旧地主が旧小祿飛行場字鏡水権利獲得期成会を結成、連合会加盟</li> </ul>

6．石嶺秘密飛行場 (那覇市) 19年着工	民有地  ・所有権申請で旧地主の所有権が認められた。
7．沖縄東飛行場 (西原町) 19年	民有地  ・所有権申請で旧地主の所有権が認められた。 ・S34年まで米軍が使用後、解放された。
8．与根秘密飛行場 (豊見城市) 19年着工	民有地  ・未使用のまま放棄され、自然発生的に地主が使用したようである。 (詳細不明)
9．海軍飛行場 (平良市) 18年10月	宮古飛行場、畑(国有地)  ・耕作者が国と借地契約して使用しており、耕作者からは払い下げの要望がある。 ・H13 旧宮古海軍飛行場用地等問題解決促進地主会結成、協議会加盟 ・H15 協議会を脱退し、連合会を結成・加盟
10．中飛行場 (上野村) 19年4月	畑(民有地) 一部国有地  ・S55,56 旧地主と現耕作者がほぼ一致していたので、農地法36条に基づく売払いが行われた。
11．西飛行場 (下地町) 19年11月	畑(民有地) 一部国有地  ・S55,56 旧地主と現耕作者がほぼ一致していたので、農地法36条に基づく売払いが行われた。
12．平得飛行場 (石垣市) 18年～20年	石垣空港(国、県、市、民有地) 畑(民有地)  ・S61,62 旧地主と現耕作者がほぼ一致していたので、農地法36条に基づく売払いが行われた。(旧地主と現耕作者が一致していない土地については、旧地主から同意書をとって現耕作者に売り払いしている。) ・H15 旧日本海軍平得飛行場地主会設立、連合会加盟



<p>13. 白保飛行場 (石垣市) 18年～20年</p>	<p>畑(国有地、一部民有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 耕作者が国と借地契約して使用しており、耕作者からは払い下げの要望がある。</li> <li>・ H13 旧日本陸軍白保飛行場旧地主会結成、協議会加盟</li> <li>・ H15 協議会を脱退し、連合会を結成・加盟</li> </ul>
<p>14. 平喜名飛行場 (石垣市) 8年</p>	<p>国際農林水産業研究センター沖縄支所(国有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大日本製糖、大浜村と海軍省が売買契約を締結</li> </ul>
<p>15. 宮良秘密飛行場 (石垣市) 20年</p>	<p>畑(民有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全筆、大浜村の所有地であった。登記簿上は所有権移転の確認はできない。</li> <li>・ 戦後、分筆し農地として払い下げ</li> </ul>
<p>16. 海軍飛行場 (南大東村) 18年～20年</p>	<p>旧南大東空港滑走路(国有地)、畑(民有地)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日本製糖会社から国へ譲与された。</li> <li>・ 畑部分は復帰後、農地法36条に基づく売払いが行われた。 南大東島は昭和39年まで全島が日糖所有地であり、地籍がなかった。</li> </ul>

### 3. 旧軍飛行場用地の返還要請等に関する主な経緯

旧軍飛行場用地の返還等に関する要請等は以下のとおり

#### 昭和43年(1968年)

8月16日 「宮古飛行場用地として旧日本軍により強制接收された土地の返還について」総理府総務長官及び日本政府沖縄事務所長に要請

#### 昭和44年(1969年)

3月25日 「宮古飛行場用地として旧日本軍により強制接收された土地の返還陳情について」総理府総務長官及び日本政府沖縄事務所長に要請

#### 昭和51年(1976年)

5月17日 「旧日本軍飛行場用地(読谷、伊江、下地、石垣)の旧地主への返還について」大蔵大臣及び防衛施設庁長官に要請

8月9日 「旧日本軍飛行場用地(読谷、伊江、下地、石垣)の旧地主への返還について」衆議院及び参議院沖縄特別委員会調査団に要請

10月23日 「旧日本軍飛行場用地(読谷、伊江、下地、石垣)の旧地主への返還について」沖縄開発庁長官に要請

#### 昭和52年(1977年)

3月17日 国会において、福田総理大臣が「旧軍用地問題について調査を行う」旨発言

7月8日 嘉手納旧飛行場権利獲得期成会が土地所有権の確認等を求めて提訴

#### 昭和53年(1978年)

3月31日 県が「旧日本軍接收用地調査報告書(県総務部)」を作成

4月17日 大蔵省が「沖縄における旧軍買収地について」の調査報告書を衆議院予算委員会に提出

#### 昭和54年(1979年)

6月1日 国会において、三原沖縄開発庁長官が「沖振法に基づき、県、市町村で開発計画等を出すことが出来れば、その法の運用によって処理する。」旨発言

11月28日 国会において、竹下大蔵大臣が三原沖縄開発庁長官同様の発言

#### 昭和55、56年(1980、81年)

旧西飛行場(下地町)、旧中飛行場(上野村)用地の農地法に基づく土地の払い下げ(165名、183人)

#### 昭和60年(1985年)

7月30日 嘉手納基地土地所有権確認等訴訟一審判決(原告敗訴)

昭和61・62年(1986、87年)

旧平得飛行場用地の一部、農地法に基づく土地の払い下げ(37名、91人)

平成3年(1991年)

5月30日 嘉手納基地土地所有権確認等訴訟福岡高裁判決(原告敗訴)

平成7年(1995年)

4月25日 嘉手納基地土地所有権確認等訴訟最高裁判決(原告敗訴)

平成12年(2000年)

9月20日 沖縄県旧軍飛行場用地問題解決促進協議会(以下「協議会」)の設立

11月30日 協議会が県に所有権回復を要請

平成13年(2001年)

6月～12月 那覇市他50市町村議会が「沖縄県所在旧軍飛行場用地の早急な戦後処理を求める意見書」を採択(平成14年3月に与那城町議会、12月に石垣市議会が同意見書を採択し、県内全市町村議会で採択された。)

7月5日 県議会が「沖縄県所在旧軍飛行場用地の早急な戦後処理を求める意見書」を採択

8月28日 協議会が県に戦後処理問題としての解決を要請

平成14年(2002年)

3月20日 衆議院沖特委において、「地元から強い要望のある戦後処理等の諸問題について引き続き検討すること。」を附帯決議

3月29日 参議院沖特委において、「沖縄における不発弾処理や旧軍飛行場用地など地元から強い要望のある戦後処理等の諸問題について引き続き検討すること。」を附帯決議

5月10日 県議会が「沖縄振興計画県案」の中に施策を盛り込むことを求める決議(旧軍飛行場用地問題を明確に位置づけることを含む。)

5月31日 県が沖縄振興計画案に旧軍飛行場用地問題を戦後処理問題として位置づけるに提出

7月10日 沖縄振興計画総理大臣決定

10月11日 「旧軍飛行場用地問題の解決促進について」細田沖縄担当大臣に要請

平成15年(2003年)

1月31日 「旧軍飛行場用地問題県・市町村連絡調整会議」設置及び会議開催

10月5日 「旧軍飛行場用地問題の解決促進について」茂木沖縄担当大臣に要請

12月26日 沖縄県旧軍飛行場用地地主会連合会設立

平成16年(2004年)

1月13日 「旧軍飛行場用地問題の解決促進について」参議院沖特委谷林委員長に要請