

1、旧飛行場建設の背景

太平洋戦争開戦の半年後、ミッドウエー海戦で多くの航空母艦を失った日本海軍は、1943（昭18）年9月、「絶対国防圏」を大本营は設定し続ける。

「不沈空母」構想で多数の飛行場建設に取りかかり、陸軍は徳之島、読谷、伊江島、海軍は喜界島、小禄、石垣島、南大東島飛行場の拡張工事と宮古島に新飛行場を建設した。

2、土地接収と地主

那覇飛行場は1931（昭8）年、沖縄県で最初の飛行場であった。以来、拡張工事の度に、土地接収が行われた。当初は土地代や農作物の補償金も支払われたが1943（昭18）年8月の接収時は日本海軍による一方的な査定で土地代金は強制的に小禄村産業組合に貯金させられた。

読谷飛行場では1943（昭18）年、畑地に突然測量旗が立てられ、陸軍航空本部の直轄工事で建設された。地主には「戦争が終われば返す」と説明したという。

伊江島では机上に地図を開き、朱線を引いた部分は使用するから村民は協力するようにと通告されたという。

石垣島は1943（昭18）年9月から工事が始まった。このように接収の次期、説明、それぞれ異なっている。当時、軍の命令は天皇陛下の命令であり、反対する者は非国民、国賊とされる、国家総動員体制下で、地主たちの自由意志が働く余地などは全くなかった点は共通している。

3、沖縄の旧日本軍飛行場

1	<u>海軍小禄飛行場</u>	（那覇）	9	海軍宮古島飛行場	（平良）
2	陸軍伊江島飛行場	（那覇）	10	陸軍宮古島西飛行場	（洲鎌）
3	<u>沖縄北飛行場</u>	（読谷）	11	陸軍宮古島中飛行場	（野原）
4	<u>沖縄中飛行場</u>	（嘉手納）	12	海軍石垣南飛行場	（平得）
⑤	沖縄南飛行場	（仲西）	13	陸軍石垣東飛行場	（白保）
⑥	沖縄東飛行場	（西原）	14	海軍石垣島北飛行場	（平喜名）
⑦	石嶺秘密飛行場	（那覇）	15	陸軍宮良秘密飛行場	（石垣島）
⑧	海軍与根秘密飛行場	（伊良波）	16	海軍大東島飛行場	（大東島）

以上の飛行場は1944（昭19）年の十、十空襲で破壊されほとんど使用されることなく、伊江島、嘉手納、読谷の飛行場は日本軍自ら破壊した。沖縄北飛行場（読谷）は本土空襲の発信基地に利用された。

4 戦後処理の本土と沖縄の差異

旧日本軍は全国で飛行場を建設したが、他府県においては閣議決定によって「戦争終結に伴う国有財産に関する件」や「緊急開拓事業実施要項」「自作農創設特別処置法」などに基づき戦後処理が行われた。

一方沖縄では1946（昭21）年から1951（昭26）年にかけて土地所有権が認められた。しかし、米軍が使用していない接土地のみは所有権が認められた。（仲西、西原、石嶺、与根）このように沖縄に置ける戦後処理は一貫性を欠いていた。

旧軍飛行場用地所有権回復地主会は1950（昭50）年代後半から要請してきた。

5、1972（昭47）5月の本土復帰時、国有化

27年間米軍管理下にあった旧軍飛行場用地は復帰とともに米軍から大蔵省に移管され、国有地として登記された。翌年には調査を始めて国有地である正当性を主張しだした。沖縄県も調査実施し、1978（昭53）年3月「旧日本軍接収用地調査報告書」を作成した。同年4月に大蔵省は従来通りの調査の調査報告書国会に提出。

一方国会では「政治的解決を示唆し、沖縄法の運用拡大で処理出来ると」と問題解決に向けて具体的な提案を答弁したにも関わらず沖縄県は残念ながら地主に寄り添う事をしなかった。

読谷は1959（昭34）年から返還運動、1976（昭51）年には、嘉手納飛行場権利獲得期成会を結成し、1995（昭52）国を提訴した。「和解案」を嘉手納旧地主会は受け入れたが、国が拒否し1995（平7）年4月最高裁判決ど原告敗訴となった。

6、旧那覇飛行場用地問題解決の行程

1995年（平7）年4月 発足（1928年の調査に基づいた会員でスタート）

旧軍飛行場用地（本土、県内事例別）の調査及び要請行動。

2000年（平12）年9月沖縄県旧軍飛行場用地問題解決促進協議会を結成

（那覇、読谷、嘉手納）に全県、53地方議会による意見書を採択し関係省庁へ送付。