

1. 特定利用空港・港湾の概要

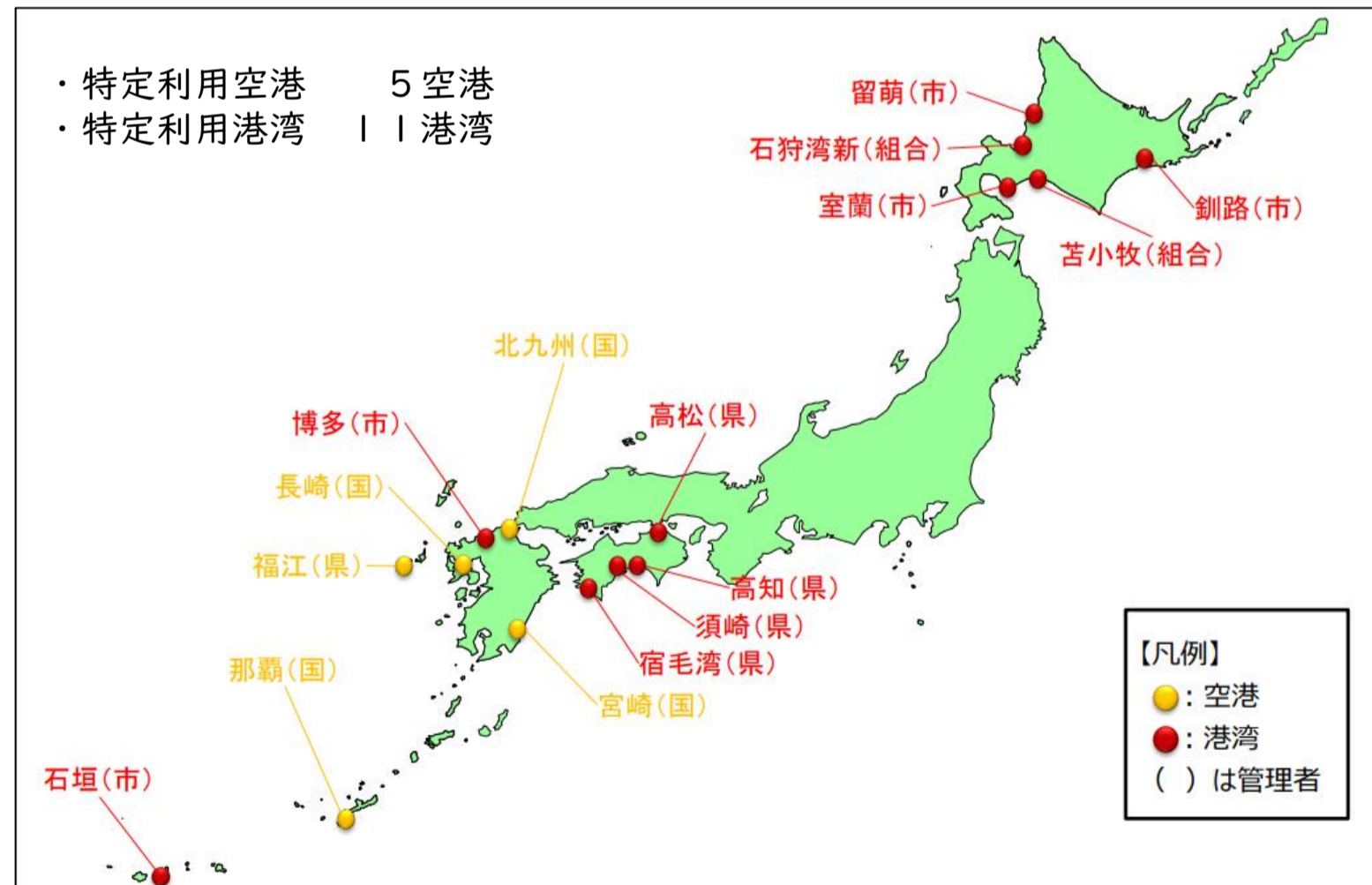
- 総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁が、平素において必要に応じて空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設け、これらを「特定利用空港・港湾」とする。
- 「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用にも資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図る。

2. 全国の特定利用空港・港湾の状況

(※)
第4回関係閣僚会議（令和6年4月1日）において、「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラの運用・整備方針」を決定し、特定利用空港・港湾を公表（別添1）。

図1

特定利用空港・港湾（令和6年4月1日時点）



第4回関係閣僚会議資料（抜粋）

※ 総合的な防衛体制の強化に資する研究開発及び公共インフラ整備に関する関係閣僚会議

3. 福井県に対する国からの説明

国：内閣官房、国土交通省、防衛省

①令和5年11月2日

令和5年8月の関係閣僚会議で共有された「総合的な防衛体制の強化に資する取組」に関する概要について説明

②令和6年2月2日

敦賀港が特定利用港湾の候補であり、関係省庁と県とで港湾施設の「円滑な利用に関する確認事項」を取り交わしたいとの申し入れ

③令和6年4月19日

県と敦賀市に対し既存事業の促進、想定される利用形態や調整方法等について説明

図2

敦賀港における既存事業（整備中の事業）



令和6年4月19日説明資料（抜粋）

4. 県としての対応方針

- 今回の枠組みは、あくまで港湾法の範囲内で施設利用について調整するものであり、自衛隊・海上保安庁の優先利用を前提としていないこと。
- 民生利用の観点から整備中の鞠山南岸壁延伸事業等について、より着実な推進が図られること。
- 自衛隊・海保が訓練で敦賀港を熟知することで、大規模災害への派遣や国民保護の迅速かつ効率的な対応が期待できること。

以上のことから、地元敦賀市等の意見も踏まえ、国との「敦賀港における円滑な利用に関する確認事項」の取り交わしに向けた協議を行う。

総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラの運用・整備方針について

令和6年4月1日
総合的な防衛体制の強化に資する研究開発及び
公共インフラ整備に関する関係閣僚会議

1 目的

国家安全保障戦略（令和4年12月16日国家安全保障会議決定及び閣議決定）において、「総合的な防衛体制の強化の一環として、自衛隊・海上保安庁による国民保護への対応、平素の訓練、有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、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政府横断的な仕組みを創設する。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」とされたことを踏まえ、総合的な防衛体制の強化のための公共インフラの運用・整備方針について、以下のとおり確認する。

2 運用・整備方針

(1) 運用

国土交通省及び防衛省は、安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶が平素において必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、国土交通省、海上保安庁、防衛省及び空港管理者又は港湾管理者との間に「円滑な利用に関する枠組み」を設け、必要な調整を実施する。当該枠組みを設けた空港・港湾を「特定利用空港・港湾」とする。

(2) 整備

国土交通省は、「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶の円滑な利用にも資するよう、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮して、必要な整備又は既存事業の促進を図る。

3 特定利用空港・港湾

特定利用空港・港湾は別紙のとおりとする。

4 その他

(1) 2の方針を踏まえ、国土交通大臣は、空港法（昭和31年法律第80号）第3条第1項及び港湾法（昭和25年法律第218号）第3条の2第1項に基づいてそれぞれ定める「基本方針」を変更するものとする。

(2) 2の方針は、安全保障環境の変化等を踏まえて、適時適切に見直すものとする。

(別紙)

1 特定利用空港

- (1) 沖縄県
那覇空港 (国)
- (2) 宮崎県
宮崎空港 (国)
- (3) 長崎県
長崎空港 (国)、福江空港 (長崎県)
- (4) 福岡県
北九州空港 (国)

2 特定利用港湾

- (1) 沖縄県
石垣港 (石垣市)
- (2) 福岡県
博多港 (福岡市)
- (3) 高知県
高知港・須崎港・宿毛湾港 (高知県)
- (4) 香川県
高松港 (香川県)
- (5) 北海道
室蘭港 (室蘭市)、釧路港 (釧路市)、留萌港 (留萌市)、苫小牧港 (苫小牧港管理組合)、石狩湾新港 (石狩湾新港管理組合)

(案)

敦賀港における港湾施設の円滑な利用に関する確認事項

1. 港湾管理者は、平素において自衛隊・海上保安庁の運用や訓練等による港湾施設の円滑な利用について、港湾法その他の関係法令等を踏まえ、適切に対応する。
2. また、自衛隊・海上保安庁と港湾管理者は、国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は艦船の航行の安全を確保す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。）であって、当該港湾施設を利用する合理的な理由があると認められるときには、民生利用に配慮しつつ、緊密に連携しながら、自衛隊・海上保安庁が柔軟かつ迅速に施設を利用できるよう努める。
3. 上記の着実な実施に向けて、防衛省近畿中部防衛局・海上保安庁第八管区海上保安本部と港湾管理者との間において連絡・調整体制を構築し、円滑な利用に関する具体的な運用のための意見交換を行う。国土交通省北陸地方整備局はこれに協力する。

令和6年●月●日

国土交通省北陸地方整備局副局長
海上保安庁第八管区海上保安本部長
防衛省近畿中部防衛局長
福井県知事

「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備」に関する

Q&A

取組全般

- Q1 「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備」とは、どのような取組ですか？
- Q2 特定の国への対応を念頭に置いた取組ですか？
- Q3 この取組は有事を対象とするものですか？
- Q4 それぞれの空港・港湾の選定理由は何ですか？
- Q5 民間の空港・港湾を軍事施設化する取組ですか？
- Q6 「特定利用空港・港湾」となることで、有事において、攻撃目標となるのではないですか？
- Q7 既に自衛隊や海上保安庁が訓練を実施している空港・港湾であっても、検討の対象になっていないものはありますか？ある場合、それはなぜですか？

利用関係

- Q8 「特定利用空港・港湾」において、自衛隊や海上保安庁はどのような訓練を行うことを想定していますか？
- Q9 自衛隊による訓練において、どのくらいの頻度で「特定利用空港・港湾」を利用することを想定していますか？
- Q10 「特定利用空港・港湾」となることで、米軍も利用することになりますか？少なくとも、米軍が利用する可能性が高まるのではないですか？
- Q11 自衛隊や海上保安庁が「特定利用空港・港湾」を利用する際に、弾薬等の危険物も取り扱うのですか？
- Q12 なぜ、わざわざ「円滑な利用に関する枠組み」を設けること

が必要なのですか？

Q13 「民間の空港・港湾で、様々な団体の反対があり、なかなか自衛隊がアクセスできない状況がある」といった報道もありますが、実際にどのような事例があるのですか？

Q14 「円滑な利用に関する枠組み」を設けることにより、「特定利用空港・港湾」を、自衛隊や海上保安庁が優先利用することになりますか？

Q15 自衛隊や海上保安庁は、なぜ平素から「特定利用空港・港湾」を訓練で利用しなければならないのですか？

Q16 自衛隊や海上保安庁は、今後、「特定利用空港・港湾」以外を利用しなくなるのですか？

Q17 自衛隊や海上保安庁が「特定利用空港・港湾」を訓練で利用する場合は、事前に住民に知らされますか？

整備関係

Q18 「特定利用空港・港湾」となった場合、どのような整備を行うのですか？

Q19 自衛隊・海上保安庁のニーズのみの場合でも整備を行うのですか？

Q20 第2回関係閣僚会議資料において、「整備を図る」とありますが、「特定利用空港・港湾」になれば、新たな事業が採択されやすくなるのですか？

Q21 第2回関係閣僚会議資料において、「既存事業の促進を図る」とありますが、現在行っている工事について、何か変更されるのですか？

予算関係

- Q22 自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき整備するのであれば、自衛隊や海上保安庁の予算で行うのですか？自衛隊や海上保安庁の予算で行うべきではないですか？
- Q23 「特定利用空港・港湾」に係る予算額はいつ公表されますか？
- Q24 「特定利用空港・港湾」となった場合、管理者である自治体等に対して、この取組における対象事業の整備費や整備に伴って発生する維持管理費について、国による特別な財政措置や支援はありますか？

地域への影響

- Q25 「特定利用空港・港湾」となることは、地元にとってどのようなメリットがありますか？
- Q26 自衛隊機が訓練で空港を利用するとなれば、騒音が大きくなるのではないですか？

<取組全般>

Q 1 「総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備」とは、どのような取組ですか？

(A)

- 我が国は、戦後最も厳しい安全保障環境の下に置かれています。この取組は、このような安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、
- ・ 平素から、必要に応じて自衛隊・海上保安庁が民間の空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者（地方公共団体等）との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設け、これらを「特定利用空港・港湾」とし、
 - ・ その上で、それらの空港・港湾について、あくまで民生利用を主としつつも、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶の円滑な利用にも資するよう、必要な整備や既存事業の促進を図るという取組です。

Q 2 特定の国への対応を念頭に置いた取組ですか？

(A)

- この取組は、特定の国や地域への対応を念頭に置いたものではありません。

Q 3 この取組は有事を対象とするものですか？

(A)

- この取組は、平素における空港・港湾の利用を対象としたもので、武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではありません。武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における空港・港湾の利用調整については、平成16年に制定された武力攻撃事態等

における特定公共施設等の利用に関する法律（特定公共施設利用法）等に基づき行われます。

Q 4 それぞれの空港・港湾の選定理由は何ですか？

(A)

- この取組において、空港・港湾の対象候補を選定するにあたっては、自衛隊・海上保安庁が、厳しい安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、例えば、
 - ・ 島しょが広い範囲にわたり存在する南西諸島や、
 - ・ 部隊等の所在地の近傍に所在するなど、それぞれの空港・港湾の重要な特性に着目し、その整備状況等も踏まえて選定しています。

Q 5 民間の空港・港湾を軍事施設化する取組ですか？

(A)

- この取組によって、民間の空港・港湾に新たに自衛隊の基地や駐屯地を設置するといったことはありません。

Q 6 「特定利用空港・港湾」となることで、有事において、攻撃目標となるのではないですか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」は、新たに自衛隊の基地や駐屯地を設置するといったことを目的とするものではありません。
- また、自衛隊・海上保安庁は、これまでも民間の空港・港湾を利用してきています。今回、更なる利用の円滑化を図ることを目的として、インフラ管理者との間で、「円滑な利用に関する枠組み」を設けることとなりますが、そのような枠組みが設けられた後も自衛隊・海上保安庁による平素の利用に大きな変化はなく、そのことのみによって、当該施設が攻撃目標とみなされる可能性

が高まるとはいえません。

- むしろ、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶が必要な空港・港湾を平素から円滑に利用できるように、政府全体として取り組むことは、我が国への攻撃を未然に防ぐための抑止力や実際に対応するための対処力を高め、我が国への攻撃の可能性を低下させるものであり、ひいては我が国国民の安全につながるものです。

Q7 既に自衛隊や海上保安庁が訓練を実施している空港・港湾であっても、検討の対象になっていないものはありますか？ある場合、それはなぜですか？

(A)

- この取組において、空港・港湾の対象候補を選定するにあたっては、例えば、
 - ・ 島しょが広い範囲にわたり存在する南西諸島や、
 - ・ 部隊等の所在地の近傍の地域に所在するなど、それぞれの空港・港湾の重要な特性に着目し、その整備状況等も踏まえて選定しています。
- このため、自衛隊や海上保安庁がこれまで訓練で利用している空港・港湾であっても、現時点で対象候補となっていないものは存在しますが、今後、検討・調整を進める中で対象候補となる可能性はあります。

<利用関係>

Q8 「特定利用空港・港湾」において、自衛隊や海上保安庁はどのような訓練を行うことを想定していますか？

(A)

- 例えば、自衛隊の航空機については、輸送機による迅速な国民保護のための訓練、戦闘機や輸送機による離着陸訓練、離着陸に必要な各種資器材・人員等の空港への展開訓練等を想定していま

す。また、自衛隊の艦船については、輸送艦等による国民保護のための避難や部隊の搭載・卸下のための訓練、護衛艦による離岸・接岸の訓練等を想定しています。

- 海上保安庁では、国民保護のための訓練や災害対応、港湾施設等のテロ等警戒、捜索救難・人命救助等への対応に必要な訓練等を想定しています。

Q9 自衛隊による訓練において、どのくらいの頻度で「特定利用空港・港湾」を利用することを想定していますか？

(A)

- それぞれの空港・港湾につき、多くとも年数回程度を想定しており、常に自衛隊の部隊が訓練を行っているようなことにはなりません。

Q10 「特定利用空港・港湾」となることで、米軍も利用することになりますか？少なくとも、米軍が利用する可能性が高まるのではないですか？

(A)

- この枠組みは、あくまで関係省庁とインフラ管理者との間で設けられるものであり、米軍が本枠組みに参加することはありません。

Q11 自衛隊や海上保安庁が「特定利用空港・港湾」を利用する際に、弾薬等の危険物も取扱うのですか？

(A)

- 自衛隊では武器・弾薬等を含む物資輸送や部隊の展開のために、海上保安庁では海上保安業務（海難救助や領海警備等）に必要な火工品や弾薬の積卸しのために、「特定利用空港・港湾」を利用することはあります。その場合においても、関連する法令に則り、

安全に十分配慮してまいります。

Q12 なぜ、わざわざ「円滑な利用に関する枠組み」を設けることが必要なのですか？

(A)

- これまで、自衛隊・海上保安庁が、民間の空港・港湾を利用する際には、必要な時にその都度調整を行っていましたが、インフラ管理者との間であらかじめ利用調整の枠組みを設け、円滑に調整できるようにしておくことで、これまで以上に円滑な利用が可能となります。

Q13 「民間の空港・港湾で、様々な団体の反対があり、なかなか自衛隊がアクセスできない状況がある」といった報道もありますが、実際にどのような事例があるのですか？

(A)

- 空港については、これまで災害派遣や防災訓練等でしか利用できていないものや、利用を断られた事例があるほか、港湾についても、入港に必要な調整を円滑に行うことができず、入港を断念した事例があります。

Q14 「円滑な利用に関する枠組み」を設けることにより、「特定利用空港・港湾」を、自衛隊や海上保安庁が優先利用することになりますか？

(A)

- 「円滑な利用に関する枠組み」は、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためのものではありません。あくまで港湾法や空港法等の既存の法令に基づき、関係者間で連携し、自衛隊・海上保安庁による柔軟かつ迅速な施設の利用について調整するための枠組みです。

Q15 自衛隊や海上保安庁は、なぜ平素から訓練で「特定利用空港・港湾」を利用しなければならないのですか？

(A)

- 空港・港湾は、それぞれに異なる特性があり、例えば航空機の離着陸や船舶の離岸・接岸には、空港・港湾ごとの構造や気象などに大きな影響を受けます。このため、自衛隊・海上保安庁の航空機・船舶が、空港・港湾を安全に利用するためには、平素からそれぞれの特性に習熟しておくことが重要です。

Q16 自衛隊や海上保安庁は、今後、「特定利用空港・港湾」以外を利用しなくなるのですか？

(A)

- 自衛隊・海上保安庁が利用する施設は、活動の内容や部隊等の特性、災害の発生地域等に応じて決めているため、「特定利用空港・港湾」以外の空港・港湾を利用することもあります。

Q17 自衛隊や海上保安庁が「特定利用空港・港湾」を訓練で利用する場合は、事前に住民に知らされますか？

(A)

- これまでも自衛隊・海上保安庁の訓練の実施に当たっては、地域住民に及ぼす影響を考慮し、訓練内容や規模によっては、事前に訓練内容・実施日等をインフラ管理者や関係自治体へ説明しており、「特定利用空港・港湾」を利用する場合においても、同様に対応します。

<整備関係>

Q18 「特定利用空港・港湾」となった場合、どのような整備を行うのですか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁による円滑な利用にも資するよう、空港の滑走路延長やエプロン整備、港湾の岸壁整備や航路整備などに加え、それぞれの既存事業を促進することによって、空港・港湾の利便性の確保や機能を強化することとなります。

- なお、自衛隊や海上保安庁専用の施設を整備するものではありません。

Q19 自衛隊・海上保安庁のニーズのみの場合でも整備を行うのですか？

(A)

- 自衛隊や海上保安庁のニーズのみの場合には、自衛隊や海上保安庁の事業として行います。

Q20 第2回関係閣僚会議資料において、「整備を図る」とありますが、「特定利用空港・港湾」になれば、新たな事業が採択されやすくなるのですか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」においても、他の公共事業と同様に、まずはコスト・ベネフィット分析等を行い、民生利用の必要性をしっかりと確認します。その上で、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮して、整備の実施について判断していきます。

Q21 第2回関係閣僚会議資料において、「既存事業の促進を図る」とありますが、現在行っている工事について、何か変更されるのですか？

(A)

- 現在継続中の事業についても、「特定利用空港・港湾」となった後は、民生利用の必要性に加え、安全保障上の観点からの重要性も加味されることとなります。

<予算関係>

Q22 自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき整備するのであれば、自衛隊や海上保安庁の予算で行うのですか？自衛隊や海上保安庁の予算で行うべきではないですか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」における整備や既存事業の促進は、民生利用を主とするものであるため、他の公共事業と同様に公共事業予算によって行われます。

Q23 「特定利用空港・港湾」に係る予算額はいつ公表されますか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」に係る予算額については、他の公共事業と併せて年度末に公表することとしています。

Q24 「特定利用空港・港湾」となった場合、管理者である自治体等に対して、この取組における対象事業の整備費や整備に伴って発生する維持管理費について、国による特別な財政措置や支援はありますか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」における整備や既存事業の促進は、民生利用を主とするものであるため、空港整備事業・港湾整備事業の既存の制度に基づくこととしています。このため、整備費等についても、既存の制度に基づいて、これまでどおり国とインフラ管理者等がそれぞれ必要な費用を負担することとなります。

<地域への影響>

Q25 「特定利用空港・港湾」となることは、地元にとってどのようなメリットがありますか？

(A)

- 「特定利用空港・港湾」については、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮し、安全保障上の観点からの重要性も加味しながら当該整備の重要性を検討し、必要となる予算の確保及びそれに基づく事業のより着実な推進に努めます。
- また、一般論として、国民保護・災害派遣の観点からは、より大型の航空機・船舶が利用できるようになれば、住民避難や救援部隊等の派遣がより効率的に実施できるようになります。

Q26 自衛隊機が訓練で空港を利用するとなれば、騒音が大きくなるのではないですか？

(A)

- 訓練等の実施に当たっては、自衛隊機による利用が空港周辺の方々に及ぼす影響が最小限となるよう、努めてまいります。