

特定利用空港に関する神戸市の質問に対する国の回答について

2026 年 3 月 30 日に、国（内閣官房、国土交通省、海上保安庁、防衛省）から神戸空港を特定利用空港の対象候補として検討しているとの説明が、空港管理者である神戸市に対して実施されました。

今回、特定利用空港に関して、この間の市会における議論も踏まえつつ、国に対して不明な点を確認し、それに対する回答を得ましたので、以下の通り報告いたします。

(1)2026年3月30日の説明会における国の説明では、特定利用空港の指定を受けた場合のメリットの一つとして「自衛隊の航空機の円滑な利用に資するよう、必要な整備又は既存事業の促進を図る」ことが挙げられていましたが、この点について、具体的に神戸空港において、どのような整備事業が予定され、また今後想定されるのでしょうか。

(答)

神戸空港では、現在、国事業として無線施設や気象施設の老朽化対策事業等が実施されています。

現時点で今後の実施事業をお答えすることは困難ですが、民生ニーズに加え、自衛隊・海上保安庁のニーズも考慮し、安全保障上の重要性も加味して、決定していくことになります。

(2)国に対して特定利用空港の指定に同意するという回答をしなかった場合、そのことによって、神戸空港が何らかの不利益を被ることはあり得るのでしょうか。

(答)

特定利用空港への追加に同意しなかったからと言って、そのことのみをもって直接不利益を受けることはありません。

加えて、本取組を通じて、自衛隊・海上保安庁が円滑に空港・港湾を利用できるようになること、また、必要な整備が促進されることは、これまで以上に自衛隊・海上保安庁による災害等への効果的な対応につながり、ひいては、地元の皆様の安全に資するものと考えています。

(3)2025 年3月20日より、関西国際空港の容量拡大や神戸空港の機能強化への対応として、特に淡路島の上空に新たに飛行経路を設定するなど、現行の飛行経路での運用が開始されています。

2026年3月30日の説明会における国の説明では、「飛行ルートを含め、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いく」とのことでしたが、自衛隊や海上保安庁が運用する航空機等においても、関西国際空港や神戸空港の利用にあたっては、2025年3月20日より運用を開始している現行の飛行経路(陸上通過高度や運用時間を含む)を遵守するという理解でよいでしょうか。

(答)

訓練等での利用においては、基本的にご質問の現行の飛行経路(陸上通過高度や運用時間を含む)は遵守させていただきます。一方で、現状においても、天候や航空交通状況等により飛行高度、経路を変えざるを得ないことがあります。

また、「国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は航空機の飛行の安全を確保する上で緊急性が高い場合」についても、迅速に人命を守る観点から飛行高度、経路を変えざるを得ない場合はあると考えております。

いずれにせよ、神戸空港を利用する場合、飛行経路を含め、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いきます。

(4) 2023 年 1 月に開催された日米安全保障協議委員会においては、「平時における共同の取組の決定的な重要性と、空港及び港湾の柔軟な使用が有事における防衛のために重要である」ことが強調されています。

このような声明がある中で、特定利用空港における「円滑な利用に関する枠組み」は、将来にわたって米軍の利用がないものであると考えてよいでしょうか。

(答)

本取組の「円滑な利用に関する枠組み」は、自衛隊・海上保安庁による利用を対象として、あくまで関係省庁と空港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。

(5) 仮に、特定利用空港の枠組みに含まれるかどうかに関わらず、存立危機事態又は重要影響事態が生じた際に、軍隊の後方支援を行うなどの具体的な軍事利用・運用をおこなった場合、ジュネーヴ諸条約第一追加議定書第52条2に規定される軍事目標に該当しうるか、見解をご教示ください。

(答)

ジュネーヴ諸条約第一追加議定書第52条2において、「軍事目標は、物については、その性質、位置、用途又は使用が軍事活動に効果的に資する物であってその全面的又は部分的な破壊、奪取又は無効化がその時点における状況において明確な軍事的利益をもたらすものに限る。」と規定されています。

一方で、特定利用空港の枠組みに含まれるかどうかに関わらず、実際に存立危機事態又は重要影響事態に該当するような事態となった場合において、我が国の空港や港湾が、軍事目標として該当するか否かについては、一概にお答えできないものと認識しています。

(6)2024年3月21日に、国は高知県に対して、

『「国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合、又は航空機の飛行や艦船の航行の安全を確保する上で緊急性が高い場合」には、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態以外の、「存立危機事態」や「重要影響事態」といった、いわゆる「グレーゾーン事態」が含まれ得る』

と回答しています。

一方、2025年11月7日の第219回国会(臨時会)の福島みずほ参議院議員の

『存立危機事態及び重要影響事態は、当該資料における「円滑な利用に関する確認事項」中、「国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は航空機の飛行や船舶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)」に該当し得るか示されたい』という質問主意書に対して、

同年11月18日の内閣答弁書において、

『お尋ねの「円滑な利用に関する確認事項」における「国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合」としては、例えば、災害時において救助部隊の派遣が必要な場合や弾道ミサイルに対処する場合を想定しており、また、「航空機の飛行や船舶の航行の安全を確保する上で緊急性が高い場合」としては、例えば、自衛隊又は海上保安庁の航空機又は船舶に不測の事態が発生し、安全を確保する必要がある場合を想定している。

その上で、存立危機事態又は重要影響事態が「緊急性が高い場合」に該当するかについては、実際に発生した事態の個別具体的な状況によるため一概にお答えすることは困難である』

と回答しています。

これは、

特定利用空港における「円滑な利用に関する枠組み」に基づく「緊急性が高い場合」の利用調整の対象として、存立危機事態や重要影響事態は排除されないが、

存立危機事態又は重要影響事態が発生した場合に、特定利用空港の「円滑な利用に関する枠組み」における「緊急性が高い場合」として利用調整を行うかどうかについては、

実際に発生した事態の個別具体的な状況によるため、一概にお答えすることは困難である性質のものである

という理解でよいでしょうか。

(答)

お見込みの通り。

(7)仮に、特定利用空港の枠組みに含まれるかどうかに関わらず、存立危機事態又は重要影響事態が生じた際に、国において具体的な空港利用の申し入れがなされた場合、空港管理者として意見を述べる余地はあるのでしょうか。

(答)

存立危機事態及び重要影響事態においては、「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」は適用されないため、空港法等の既存の法令に基づき利用者と空港管理者との間で調整が行われることとなります。

したがって、特定利用空港においても同様に、「円滑な利用に関する枠組み」の当事者である空港管理者、防衛省・海上保安庁が緊密に連携した上で、最終的な空港の利用の可否の判断は、空港管理者が行うものと認識しています。

(8)2024 年 6 月 26 日の地方自治法の一部を改正する法律(令和 6 年法律第 65 号)において、国民の生命等の保護の措置の的確かつ迅速な実施を確保するため特に必要があると認めるとき(他の法律の規定に基づき当該生命等の保護の措置に関し必要な指示をすることができる場合を除く)、国は地方自治体に対して必要な指示を出すことができるようになりました。

この点、特定利用空港における「国民の生命・財産を守る上で緊急性が高い場合又は航空機の飛行や船舶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)」に、地方自治法の「国民の生命等の保護の措置の的確かつ迅速な実施を確保するため特に必要があると認めるとき」が該当し、さらに、その場合に「国が地方自治体に対して直接指示を出すことができる」のかご教示ください。

(答)

当該法改正では、大規模な災害や感染症のまん延など、国民の安全に重大な影響を及ぼす事態において、国が、

- ① 事態の規模、態様等を勘案して特に必要があると認めるときに、
- ② 国民の生命等の保護を的確、迅速に実施するために講ずべき措置に関し、
- ③ 個別法に基づく指示ができない場合に限って、

国が自治体に対して補充的な指示を行使することができるとする新たな特例が規定されたものと認識しています。

一方、「特定利用空港・港湾」につきましては、平素における空港・港湾の柔軟かつ迅速な利用について、あくまで、空港法や港湾法などの既存の法令に基づき関係者間で連携し、調整するための枠組みを設けるものであり、特定利用空港の枠組みにおいて、自衛隊・海上保安庁の優先利用のために、改正された地方自治法に基づく補充的な指示を行使することは想定していません。