

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
-	【取組全般】	
1	大阪国際空港を、特定利用空港とする選定理由は。	○ 「特定利用空港」の選定につきましては、公表QA Q4でも記載しているとおり、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くこととしております。 ○ その上で、大阪国際空港の具体的な選定理由については、大阪国際空港の近傍には、例えば、陸上自衛隊の伊丹駐屯地（第36普通科連隊）が所在しており、災害対応を含む各種事態への対応において、利用させていただく可能性があるためです。 ○ また、大阪国際空港が航空法107条の3の規定による混雑空港であることや、存続協定を取り交わしていることは承知していますが、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、平素から各種事態への対応に備えて、円滑に利用できること、また、必要な整備が促進されていくことが重要との考えに基づき、「特定利用空港」の対象候補とさせていただきました。 ○ その上で、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。さらに、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。
	指定の判断に当たり考慮している要素・判断プロセスを教えてください。	
	また、考慮の結果、大阪国際空港を特定利用空港としないこともあるか。	
	大阪国際空港を特定利用空港の指定候補に選定した理由は何か？今回のタイミングとなった理由は何か？	
	大阪国際空港は長年にわたり、騒音や公害問題を抱えており、地域住民との間で訴訟を含む深刻な紛争を経て、今日の利用制限を設けた運用がある。国はそのことを十分に理解しているのか。その上での対象候補なのか。	
	大阪国際空港は市街地に近接している都市型空港であるが、今回の指定候補にあたり、この点を考慮し、検討された事項はあるか？	
	大阪国際空港は内陸型の空港であるが、今回の指定候補にあたり、この点を考慮し、検討された事項はあるか？	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
2	国及び新関西国際空港株式会社が市民説明会を開催し、市民への説明をするよう、準備を進めて頂きたい。 従来の市内活動団体への説明は必須と捉えておりますが、団体への説明は国主導で実施いただけるという認識でよろしかったでしょうか。 （ご依頼があれば、会場準備や団体との日程調整は市で実施させていただきます。） 特定利用空港について市民等から説明会の開催要望を受けた場合、国又は空港管理者による説明機会の設定など、どのような対応を想定しているか。 国として、10市協以外の団体等に説明を実施する予定はあるのか教示ください。 今後、国又は新関西国際空港株式会社から地元住民に対しての説明会を行うものと考えていますが、具体的な時期についてお聞かせください。 影響のある周辺市町において住民説明会を開催する予定はあるのか。 また、国は騒音をはじめとする地域住民からの苦情対応を行うのか。 特定利用空港指定の検討段階又は指定の決定に際し、空港周辺の地域住民に対する説明会等を国の責任で実施する予定はあるか？また、問い合わせ窓口はどこか？ 住民などに対する説明会の実施予定はありますか。	○ 政府としては地域を代表する自治体に丁寧にご説明をさせていただく考えです。その上で住民に対する説明については、各自治体のご判断でそれぞれの自治体から行っていただくことが原則と考えており、これまで他の自治体にもそのような対応をお願いしています。 ○ 他方で、本取組に関し、地元の議会等から想定される質問などに対する応答要領の作成などについては最大限協力させていただきます。 ○ なお、住民からの問い合わせ窓口については、各自治体で対応いただくことが原則と考えております。 また、今回説明後に各自治体において追加の質問等がある場合については、別途調整させていただきたいと存じます。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
3	今後、国内の空港全てを特定利用空港とするのか このたびの関西3空港以外の特定利用空港の候補先をお聞かせください。また、今後の特定利用空港の選定方針についてお聞かせください。 現時点において、空港に限定すると、日本全国で、最終的にいくつの空港を特定利用空港として指定する予定か？ 大阪国際空港を候補とするにあたって、関西圏に所在する他の空港との比較検討など行われたのか。特に、本空港が市街地空港であることや、周辺の人口密度、騒音・安全面の制約を踏まえた評価がどのようになされたのか、市街地空港をあえて選ぶ合理性など具体的に提示してください。	○ 「特定利用空港・港湾」の選定に当たっては、厳しい安全保障環境の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。 また、平素から自衛隊・海上保安庁の訓練等のニーズを踏まえて選定していますが、最終的な「特定利用空港」の数を設定しているものではありません。
4	特定利用空港の指定にあたり、自治体への同意は必要とされるのか。仮に法制度上、同意が必要でない場合であっても、住民生活に大きく関わる事項である以上、周辺自治体及び周辺住民の理解をどのように得る考えなのか。 特定利用空港の指定は国と空港の設置管理者（伊丹空港では新関西国際空港株式会社）で実施されるもので、府県や各市の同意は必要ないという認識でよいか改めて確認させていただきたい。	○ 大阪国際空港においては、あくまで関係省庁とインフラ管理者である新関西国際空港(株)との間で確認文書を取り交わすことになるため、10市協の各自治体から何か回答や同意をいただくことは考えておりません。 ○ 他方、本取組については、関係自治体からのご理解を得ることも重要と考えておりますので、頂いたご意見等については、適切に検討させていただきます。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
5	先行事例を拝見すると、当該空港がある県等に対して、受入の可否について回答を求めている場合がある（例：富士山静岡空港）。 https://www.pref.shizuoka.jp/kankosports/kanko/1040177/1002842/1083004.html 大阪国際空港の場合はインフラ管理者である新関西国際空港株式会社に同意を求めることになるのか。また、仮に同社が否とした場合、それは国として受け入れられるのか、また、それに伴うデメリットはあるのか。 加えて、同社が一旦は指定を可として回答し、指定された後、周辺市において生活環境の悪化が認められ、かつ改善されない場合などを理由として、同意を取り消すことは可能か？	【同意拒否について】 ○ 大阪国際空港においては、あくまで関係省庁とインフラ管理者である新関西国際空港(株)との間で確認文書を取り交わすことになります。 ○ 政府としては、自衛隊・海上保安庁のニーズに基づき大阪国際空港を「特定利用空港」とする必要があると考えているため、ご理解を頂けるまで丁寧な説明をさせていただきます。 【デメリットについて】 ○ 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が、「特定利用空港・港湾」でない場合は、当然、このようなメリットは得られないこととなります。 【撤回について】 ○ 本取組は、あくまで既存の法令の下で円滑に利用調整をさせていただくものであり、また、民生ニーズに基づいた整備又は既存事業の促進を行うものであることから、「確認文書」を撤回する、すなわち、「特定利用空港」を撤回することは想定しておりません。 ○ その上で、「確認事項」に疑義があるということであれば、その時点における問題点等をよく精査した上で、どのような対応が最も適切か、丁寧に協議したいと考えております。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
6	説明会等を通じて、自治体や周辺住民から反対意見、慎重意見、不安の声が示された場合、国はどのように対応するのか。反対意見があっても指定を進めるのか、指定時期を見直すのか、候補から外す可能性があるのか。 仮に10市協として「受け入れられない」との申出を行った場合、特定利用空港の指定について考慮される余地はあるのでしょうか？なお、本質問は、10市協並びに本市の現状の考えではなく、本市に対して一部の市民等から受け入れないように申し入れるべきであるとの意見が寄せられているため、念のため質問するものです。 府県・各市の同意は必要ない場合でも、10市協・個別各市・活動団体から指定にあたっての条件面に関する要望を行うことは可能でしょうか。 大阪国際空港周辺都市対策協議会（10市協）の構成自治体や地域住民が懸念を示した場合、特定利用空港の対象候補から外れることはあるか。また、他の特定利用空港・港湾の指定に際して、これまで関係自治体や住民の反対によって検討を廃止したことがあるか。	○ 大阪国際空港においては、あくまで関係省庁とインフラ管理者である新関西国際空港(株)との間で確認文書を取り交わすことになるため、10市協の各自治体から何か回答や同意をいただくことは考えておりません。 ○ 他方、本取組については、関係自治体からのご理解を得ることも重要と考えておりますので、頂いたご意見等については、適切に検討させていただきます。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
7	今後、どのような手続きとスケジュールで指定の可否を判断する予定なのか。 説明会后、自治体や住民の意見をどの段階で、どのように反映するのかを具体的に提示ください。	○ 国としては、本年度中を目途に、関係省庁とインフラ管理者である新関西国際空港（株）との間で確認文書を取り交わし、新たに「特定利用空港」として公表したいと考えています。 ○ 他方、大阪国際空港については会社管理空港であるため、大阪国際空港を「特定利用空港」とすることについて、10市協の各自治体の皆様に何か作業や回答をお願いするものではありません。
	特定利用空港の指定の検討スケジュールについて教えてほしい。（いつ頃決定予定など）	
	大阪国際空港が特定利用空港の対象候補として検討されていますが、いつ頃正式に決定する予定ですか。	
8	今回の説明会は、国及び空港管理者の責任において実施されるものと理解してよいか。	○ 今回の説明会については、大阪国際空港の関係自治体として、国からご説明をさせていただくものです。
9	市民向けの特定利用空港についてのわかりやすい案内資料やパンフレットを作成する予定はありますか。	○ 政府としては、本取組について広く国民の理解を得るため、既に内閣官房のHPにおいて、本取組の概要資料、関係閣僚会議資料やQ & Aを公表しております。したがって、現時点において別途資料を作成することは考えておりません。
	大阪国際空港の特定利用空港指定にかかる市民説明向けの説明資料等を作成・共有する考えはないか？	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
10	特定利用空港指定後、国は、周辺自治体の環境部局（本市環境保全課等）と定期的な情報交換・協議を行うのか教示ください。	○ 「特定利用空港」となった後に構築される「連絡・調整体制」は、国、インフラ管理者及び空港運営の民間委託会社によって構成されます。 ○ 新関西国際空港(株)が管理している空港である大阪国際空港の「連絡・調整体制」に関係自治体が入ることは想定していませんが、「特定利用空港」となった後も自衛隊・海上保安庁の訓練の実施にあたっては、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・実施日等を関係自治体へ説明し、空港周辺の方々への影響が最小限となるよう、努めてまいります。
	指定後、10市協からの質問や要望に対し、どのような対応体制が構築されるのか教示ください。	
11	「特定利用空港となることで攻撃目標となる可能性が高まるとはいえない」とのことであるが、どのような分析に基づく評価であるか。	○ 軍事目標に該当するか否かについては、実際に武力紛争が生じた場合において、その時々状況下で個別具体的な判断によって実態的に決まるものであり、一概に判断できるものではありません。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
12	平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、 平素と有事の違いは何か。どのような基準で判断されるのか。	○ 本取組において「有事」は武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態を意味しております。また「平素」は武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態以外の状況という意味で用いております。 ○ また、自衛隊・海上保安庁が訓練等で利用させていただくことを想定していますが、詳細は、当日、防衛省から説明をさせていただきます。
	国が想定する「有事」とはどういった事態を想定しているのか？	
	「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（令和7年8月29日更新）Q3 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。 と記載がありますが、平素における利用とは具体的にどのようなものになりますでしょうか。 既に指定されている空港での利用例と併せて、今後予定される利用についてご教示ください。	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
13	内閣府資料P 1に参考で記載がある「国家安全保障戦略（2022年12月閣議決定）」において、「・・・有事の際の展開等を目的とした円滑な利用・配備のため、・・・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を行う。」とあることから、特定利用空港の指定は、有事の際の利用を前提としているのではないか？	○ 政府としては、厳しい安全保障環境を踏まえ、国民保護や部隊の展開、災害時の対応等において自衛隊・海上保安庁の能力を最大限発揮するために、平素から訓練を行う必要があると考えており、そのためには国内の多様な空港・港湾を平素から円滑に利用できることが極めて重要であると考えています。 ○ この考えの下、本取組は、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、あくまで平素における空港・港湾の円滑な利用調整を行うことを目的としています。 ○ 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「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」等に基づき行われるため、本取組における対象ではありません。したがって、有事の際の利用を前提としているものではありません。 ○ その上で、一般論として申し上げれば、本取組を通じて平素から自衛隊・海上保安庁が必要な民間空港・港湾を円滑に利用できるようになることは、結果的に、武力攻撃事態のような有事が発生した場合における国民保護への対応や部隊の展開等にも資するものと考えています。
14	自治体が市民に本説明会の内容を公表する上で、本会議内容をアーカイブ配信したり、説明会当日に使用した資料を共有する予定はあるか？	○ 当日の会議内容をアーカイブ配信することは考えておりません。説明当日に使用した資料は共有させていただくことは可能です。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
-	【利用関係】	
15	大阪国際空港の運用時間（7-21時）内の離発着が守られるか。時間帯の想定をご教示いただきたい。 訓練の実施にあたっては民間利用が優先されると認識しておりますが、伊丹空港には運用時間の制限（7～21時までの運用）があり、自衛隊機の訓練の際は空港の運用時間外に実施されるのでしょうか。 7時から21時の発着時間外の発着はありますか？ 指定された場合、緊急時を除く利用については、現行の運行時間（7時～21時）内という認識でよいのか。 自衛隊・海上保安庁による利用のため、夜間や早朝の運用が追加される可能性はないのか教示ください。 運用時間外での訓練利用はありえないと考えますが、具体的な訓練時間帯についてお聞かせください。 平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されとのことであるが、 大阪国際空港は住宅地の中にある空港として飛行時間指定や低騒音機の活用など騒音対策を進めながら共存している空港である。住環境を脅かすような住家の上空における飛行、早朝・夜間に及ぶ訓練を行う予定はあるのか。時間帯の想定をご教示いただきたい。 夜間や早朝も平素における利用は予定されていますか。	○ 訓練での利用については、運用時間内とさせていただきます。 ○ 他方、「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」については、運用時間外となる可能性もあると考えております。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
16	1日の発着回数370回の範囲となるのか。 伊丹空港は、発着時間の制限や発着便数の上限近くで運用されていると認識していますが、特定利用空港に指定された場合、自衛隊が利用する時間や枠が確保されるのでしょうか？ また、民間の発着枠を圧迫することにならないのでしょうか？ 現行の空港運営（1日の発着回数370回）に影響を与えない範囲で調整がなされるのか。	○ 運航者と関西FAIB（関西空港事務所）間における発着調整において、発着回数制限の枠外運航が認められている緊急機やダイバート機、臨時便などであっても、まずは枠内運航で調整しているものの、枠がほぼ埋まっていることから、実態としてはそのほとんどが枠外運航となっているものと承知しています。 ○ 自衛隊機の訓練の利用は、基本的に、年数回程度を想定しているところですが、現在枠外運航が認められている緊急機やダイバート機等と同様に、まずは枠内運航で調整を行いつつも、具体的な訓練等の実施については、「円滑な利用に関する枠組み」の中で、相談させていただきます。 こうした点に加えて、自衛隊機が訓練で利用することの公共性や地元へのメリットも含めて、丁寧に説明させていただきたいと考えています。
17	大阪国際空港は日本でも有数の混雑空港であるが、民間航空機の離発着など民間空港としての機能を損なうことなく訓練等が実施されるのか。 民間航空会社の航空機の離発着に影響を及ぼす様な訓練をするのか。	○ この「円滑な利用に関する枠組み」においては、自衛隊・海上保安庁が年度内に計画している、民間の空港を利用した主要な訓練等の情報を当該年度の早い時期にインフラ管理者や空港運営の民間委託会社にできる限りまとめてお示しし、意見交換や情報共有を行うこととしており、これにより、自衛隊・海上保安庁の利用が、民間の利用に影響が生じないよう、事前に関係者間で、調整をした上で行われるものです。 ○ 自衛隊・海上保安庁の訓練等の利用にあたっては、民間航空機への影響が最小限となるように努めてまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
18	戦闘機の離発着は実施されるのか。	○ これまで「特定利用空港」であるか否かに関わらず、民間空港においても戦闘機を利用した訓練を行ってきております。そのため、大阪国際空港においても同様に、「特定利用空港」であるか否かに関わらず、平素から各種事態への対応に備えて、戦闘機も含む様々な航空機が訓練を行う場合があると考えています。 ○ また、戦闘機は災害発生時に、被害状況の確認といった情報収集の役割もあるため、発生した災害の状況によっては、大阪国際空港を戦闘機が利用する場合も考えられることから、平素から大阪国際空港で戦闘機の訓練を実施しておくことが必要であると考えています。
	特定利用空港に指定された場合、訓練で戦闘機が離着陸することはあるでしょうか。 戦闘機は旅客機と比べ騒音値が高く、住民の理解を得ることが困難であると考えております。	
	内閣府 Q A 3 に「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。」とあるが、特定利用空港で戦闘機の離発着訓練を行うのは、具体的にどのような事態を想定しているのか？	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
19	大阪国際空港において、どのような訓練を行うこと想定しているのか。	○ 現時点において、具体的な訓練の計画はありませんが、基本的にはそれぞれの空港につき、年数回程度を想定しています。 ○ また、民間空港を利用した1回の訓練の規模について、現時点で具体的な訓練の計画がないため、お答えが困難であることをご理解いただきたいと思います。ですが、過去の実績を確認できる範囲から申し上げれば、自衛隊については、 ・ 訓練日数は、基本的に1日ですが、大規模な訓練となると2週間程度利用した場合があります。 ・ 離発着した機数は、1機の場合もあれば、複数機の場合もあります。 ・ 航空機の機種は、戦闘機、輸送機、練習機、ヘリコプターなど様々です。 ○ 自衛隊・海上保安庁による訓練等の利用にあたっては、本取組で設ける「円滑な利用に関する枠組み」の中でインフラ管理者及び関係自治体のご意見・ご要望も踏まえ、自衛隊・海上保安庁による利用が空港周辺の方々を含む関係者に及ぼす影響が最小限となるよう、努めてまいります。
	発着回数の多い空港のため、民間航空機の運航への支障が懸念されますが、訓練の回数や時間、種類など、具体的な訓練方法についてお聞かせください。	
	大阪国際空港の特定利用空港指定において想定している、訓練の規模と内容、訓練の回数、訓練の時間帯、訓練に使う自衛隊機の種類は？それにより、交通渋滞や交通規制などは発生しないか。	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
20	訓練実績（内容・目的・回数・日時・発着機種）は地元住民や周辺自治体に通知されるのか、通知し公表頂きたい。 平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、 訓練実績（回数・日時・発着機種）は公表されるか。 訓練予定（内容・目的・回数・日時・発着機種）は事前に地元住民や周辺自治体に通知されるか、事前に通知し公表頂きたい。 内閣官房HP掲載のQ&A（Q20）には、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するとありますが、どのような訓練を事前説明の対象とするのか、その判断基準（規模、時間帯、機種、騒音影響等）を具体的に示してほしい。 訓練予定の公開について、公開可能な範囲・タイミング・公開手法としてどのような運用を想定しているか。また、全ての実施訓練概要を関係HPで事前公開することはできますか。 訓練実施予定（日時、機種、回数等）は、事前にどの程度の期間で周辺自治体に通知されるのか教示ください。 指定された場合、訓練計画等について、周辺市や住民に共有されるのはどのタイミングか。市ホームページ等で公表することは可能か？	○ 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、事前に訓練内容や実施日等を関係自治体へ説明しており、「特定利用空港」を利用する場合においても、同様に対応します。 ○ 例えば、事前に説明をさせていただくことがあっても、戦闘機などによる訓練、大規模な訓練、他国との共同訓練といったものが想定されますが、訓練目的により、その内容・規模などは変わり得るため、一概にお答えすることは困難です。 ○ また、「連絡・調整体制について」でも記載しているように、インフラ管理者に対しては、主要な訓練等の情報を当該年度の早い時期にお示しし、ご相談させていただくことになります。 ○ この際、個々の訓練等の内容や時期によって、対外公表する情報の範囲が変わる可能性があることから、議会や市民に対しての情報提供のタイミングやその内容についても今後調整させていただきます。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
21	21時以降の離発着便の発生時には、周辺住民へ連絡を頂いているが、訓練については、誰から連絡をされるのか。	○ 訓練での利用は、運用時間内を想定しております。その上で、不測事態が発生し、21時以降の対応の必要がある場合につきましては、「連絡・調整体制」に基づき、インフラ管理者及び空港運営の民間委託会社と調整を行うことが想定されます。
22	大阪国際空港は騒音問題を抱えており、また市街地に立地する都市型空港として常に万全な安全対策が求められる。他の空港とは異なった訓練内容（例えば災害対応中心）とする事はできるのか。またその内容を確認書に記載することはできるのか	○ 現時点で具体的な利用計画はありませんが、自衛隊の利用に当たっては、地域住民に及ぼす影響を考慮し、事前にインフラ管理者、空港運営の民間委託会社や関係自治体へ説明を実施し、関係者間でよくご相談していきたいと考えています。 ○ なお、確認文書等に訓練内容を記載するといったことは考えておりません。
23	万が一、自衛隊機などの利用に伴い、事故、トラブル、騒音苦情、生活環境への影響が生じた場合、誰が責任を持って対応するのか。国、空港管理者、航空機を運用する機関など、役割分担を明確に提示してください。	○ 個々の事案ごとに、状況を勘案し検討する必要があると考えており、現時点でそれ以上のお答えをすることは困難であることをご理解ください。
24	大小に関わらず事故が発生した場合は、迅速に情報は開示されますか？ 特定利用のなかで、万が一事故があった場合（空港内又は空港外）、国が責任をもって対応されるという理解で良いか？	○ 自衛隊・海上保安庁の利用に当たっては、関係する法令に則り、安全に十分配慮してまいります。万が一、事故等が発生した場合には、関係自治体への情報提供について、できる限り速やかに対応してまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
25	自衛隊機や海上保安庁機の事故が発生した場合、周辺自治体への通知・情報提供はどのようなプロセスで行われるのか教示ください。	○ 自衛隊機の事故が発生した場合には、部隊等から自治体の関係部署へ連絡すること等が想定されます。 ○ 海上保安庁機の事故が発生した場合、部署と本部が連携し管区本部から速やかに広報を発出しています。また、墜落等により、地表の人又は物件に影響がある場合等は、関係する自治体や警察・消防等には個別に速報しています。
26	大阪国際空港が指定された場合、訓練等で利用する場合の連絡体制の構成（国は近隣自治体も含めることを想定しているのか。自治体のどの部署を想定しているか）について教えてほしい。なお、10市協構成市には事前に連絡が入るのか。	○ 「特定利用空港」となった後に構築される「連絡・調整体制」は、国、インフラ管理者及び空港運営の民間委託会社によって構成されます。 ○ 新関西国際空港(株)が管理している空港である大阪国際空港の「連絡・調整体制」に関係自治体が入ることは想定していませんが、「特定利用空港」となった後も自衛隊・海上保安庁の訓練の実施にあたっては、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・実施日等を関係自治体へ説明してきており、空港周辺の方々への影響が最小限となるよう、努めてまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
27	内閣官房HP掲載のQ&A（Q12）には、特定利用空港となった場合、基本的には年数回程度の利用を想定しているとあるが、大阪国際空港においても同程度の利用頻度を想定しているのか。 平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるということであるが、 年数回程度の訓練とは、何回程度か。他の特定利用空港における訓練の実績回数も併せてご教示いただきたい。	○ 現時点において、具体的な訓練の計画はありませんが、基本的にはそれぞれの空港につき、年数回程度を想定しており、この回数については一概に申し上げられませんが、インフラ管理者、空港運営の民間委託会社及び関係自治体のご意見・ご要望も踏まえ、自衛隊による利用が空港周辺の方々を含む関係者に及ぼす影響が最小限となるよう、努めてまいります。 ○ なお、他の特定利用空港における訓練実績としては、令和7年11月に参議院議員 福島みずほ議員が提出した特定利用空港・港湾の利用及び整備状況に関する質問主意書に対する答弁時に「特定利用空港」ごとの利用回数を集計した令和7年2月28日時点で把握している限りにおいては、特定利用空港となっている6空港においては、平均4.5回の訓練を行っております。
28	訓練実施の場合、10市協構成市に参加協力を求められることはあるか。その場合はどのような訓練（災害時の物資搬送訓練、国民保護関係における市民避難の訓練など）を想定しているか。	○ 現時点において、具体的な訓練の計画はありませんが、自治体などの自衛隊以外の方が訓練に参加する場合は、事前に関係自治体へご相談させていただきます。
29	緊急時（災害対応等）の利用については、事前・事後報告のいずれとなるのか教示ください。	○ 災害などの緊急時には、人命救助や被災地支援を最優先に対応いたします。その上で、状況を踏まえ可能な場合には、事前に関係自治体に対してご連絡いたしますが、やむを得ず事後のご報告となる場合もございます。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
30	有事の際、大阪国際空港がどのような役割を果たすのか（自衛隊の展開拠点、物資輸送等）教示ください。	○ 武力攻撃事態のような有事においては、その時の状況によって必要な空港を利用することになり、利用する内容もその時の状況によって異なります。 ○ その上で、本取組を通じて平素から自衛隊・海上保安庁が必要な民間空港を円滑に利用できるようになることは、結果的に、武力攻撃事態のような有事が発生した場合における国民保護への対応や部隊の展開等にも資するものと考えています。 ○ なお、その際の民間航空機の運用制限につきましては、その時々状況に照らして個別具体的に判断する必要があるものと考えており、一概にお答えできないことをご理解ください。
	その場合、民間航空機の運用はどのように制限されるのか教示ください。	

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
31	大阪国際空港が特定利用空港に指定された場合、具体的にどのように使用されるのか詳細はいつ示されるのか。示された場合、それを公表することに問題はないか。	○ 「特定利用空港」において構築される「連絡・調整体制」においては、自衛隊・海上保安庁において計画中の主要な訓練等の情報を、可能な限りインフラ管理者及び空港運営の民間委託会社にあらかじめお示しし、利用したい時期における民間利用の状況や利用に当たっての留意事項などの情報共有や意見交換を行う中で、インフラ管理者及び空港運営の民間委託会社からのご意見を踏まえつつ、主要な訓練等の計画を、さらに検討し、具体化していきたいと考えております。 ○ また、自衛隊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、事前に訓練内容等をインフラ管理者及び空港運営の民間委託会社や関係自治体へ説明を行います。説明時期につきましても、その都度の状況を踏まえつつ、あらかじめご相談させていただきながら進めてまいりたいと考えております。
32	平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、大阪国際空港への離発着は具体的にどのようなコース設定か。	○ 現時点で具体的な利用計画はございませんが、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、飛行ルートなどについて、事前に相談させていただき、ご意見・ご要望も踏まえ、自衛隊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。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
33	平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、事前に施設管理者及び関係自治体に概要を説明し、その意向を尊重して計画の変更や中止を含めた対応を行うことは可能なのか。また、何日前に告知されるか。	○ 「特定利用空港」において構築される「連絡・調整体制」においては、自衛隊・海上保安庁において計画中の主要な訓練等の情報を、可能な限りインフラ管理者及び空港運営の民間委託会社にあらかじめお示しし、利用したい時期における民間利用の状況や利用に当たっての留意事項などの情報共有や意見交換を行う中で、インフラ管理者及び空港運営の民間委託会社からのご意見を踏まえつつ、主要な訓練等の計画を、さらに検討し、具体化していきたいと考えております。 ○ また、自衛隊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、事前に訓練内容等をインフラ管理者、空港運営の民間委託会社や関係自治体へ説明を行います。説明時期につきましても、その都度の状況を踏まえつつ、あらかじめご相談させていただきながら進めてまいりたいと考えております。
34	平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、他空港における訓練において発生したトラブルはあるか。またその内容は。	○ 例えば、令和5年に、1機に電気系統のトラブルを確認したため、随伴機とともに、民間空港に着陸し、滑走路が一時的に閉鎖されました。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
35	日米共同訓練における自衛隊の空港利用は本枠組み内の調整対象とのことであるが、共同訓練において米軍機が大阪国際空港を利用する可能性はあるか。	○ 日米共同訓練における民間空港の利用調整は、あくまでも、自衛隊と米軍がそれぞれ個別にインフラ管理者と実施するものです。具体的には、米軍は、日米共同訓練における米軍機の利用を含め、我が国の民間空港・港湾を利用するに当たっては、米軍自身がインフラ管理者と調整を実施してきており、「円滑な利用に関する枠組み」が設けられた後も、この点に変化はありません。また、当該枠組みに米軍が参加することはなく、当該枠組みを活用して米軍が利用調整を行うことはありません。（なお、一般論として、米軍は日米地位協定第5条に基づき、我が国の港湾・飛行場に入出入することが認められています。） ○ なお、これまでも日米共同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、事前に訓練内容等を関係自治体にも説明してきており、今後も同様に対応してまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
36	弾薬やミサイルなどの留め置き等を行う予定はあるのか。また危険物の物資輸送や部隊の展開を行う場合、事前周知は実施されるのか。	○ 現時点で具体的な利用計画がございませんが、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必要な火工品や弾薬の積卸しのために、他の民間空港と同様に「特定利用空港」を利用することはありますが、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。 ○ 弾薬やミサイルなどの留め置きは、事前周知を実施されるのかお尋ねの件も含め、有事における自衛隊の対応の詳細については、個別具体的な状況に応じて判断されるものであり、あらかじめ一概にお答えすることは困難であることをご理解ください。
-	【整備関係】	
37	指定を受けた場合、大阪国際空港や周辺道路について、どのようなインフラ整備を行うことを想定しているのか。 国の説明資料では「滑走路延長・エプロン（駐機場）整備」が言及されていますが、大阪国際空港において、具体的にどのような整備が想定されるのか教示ください。 大阪国際空港における「必要な整備や既存事業の促進」とは、具体的にどのようなハード整備事業を意味するのか。また、整備の計画を検討段階のものを含めて明らかにする予定はあるのか。 大阪国際空港の特定利用空港指定において想定している、民生利用を主とした整備の内容は？	○ 大阪国際空港における特定利用空港に資するための整備中の事業については、具体的には説明資料（資料04）のとおり国が管理している施設の老朽化対策となります。 ○ 今後も、国管理施設の老朽化対策を引き続き行う予定ですが、その他の整備については、特定利用空港・港湾となったあとに必要なに応じて検討することとなります。 ○ 本取組における道路ネットワークの整備については、特定利用空港・港湾と自衛隊の駐屯地等のアクセス向上を図るためのものであり、特定利用空港・港湾となったあとに検討することになります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
38	特定利用空港に関する施設整備や周辺対策について、周辺の自治体に財政負担や事務負担が生じることはないかと理解してよいか。仮に負担が生じる可能性がある場合、その内容、根拠、負担割合については。	○ 大阪国際空港における特定利用空港に資するための整備については、国が管理している施設の整備はこれまでどおりとなります。 また、空港周辺の環境対策については、引き続き既存の制度に基づいて行われます。 ○ 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備の取組に基づく道路ネットワークの整備は、民生利用を主とするものであるため、道路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、整備費についても、引き続き、既存の制度に基づいた費用負担割合となります。
-	【地域への影響】	
39	民間航空機の騒音値は、本市及び関西エアポート、兵庫県にて測定されているが、この度の訓練等による騒音はどのように測定し、各市に報告もらえるのか。 平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されとのことであるが、 騒音測定を行い、その結果を関係自治体に報告する予定はあるのか。 (取り下げ)	○ 自衛隊の訓練は、基本的に、年数回程度を想定しており、頻繁に自衛隊機が利用することはありませんので、騒音測定を実施する予定はありません。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
40	航空機騒音について、環境基準を達成していない地点がある。訓練実施などにより騒音値の増加が予想されるが、どの程度の影響があると考えているのか。また、騒音の影響について国としては、どのように考えているのか。 自衛隊機（戦闘機、輸送機等）および海上保安庁機の離発着時の騒音レベルは、民間航空機（ボーイング787、エアバスA350等）と比較してどの程度異なるのか、具体的なデータを教示ください。 離発着する機体とそれぞれの騒音値をご教示いただきたい。	○ 民間空港における訓練の際の騒音レベルについては、訓練の内容、航空機の機種、測定環境、音源と受音点との距離などにより変化するため、一概にお示しすることは困難であることについてご理解願います ○ 現時点では、具体的な機種と機数等が決まっていないので、「円滑な利用に関する枠組み」の意見交換の中で、具体的な計画について説明させていただくと共に空港周辺の方々への影響が最小限となるよう 努めて参りたいと考えています。
41	既存の騒音規制基準を超える可能性がある場合、その対応策（時間帯制限、訓練地の分散等）は何か教示ください。 戦闘機や大型輸送機の利用があった場合の騒音は民間航空機と比較し、大きくなるのでしょうか？また、そのような場合は、近隣住民への対策についてのお考えはありますか？ 内閣府Q A 3 1に「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へ及ぼす影響が最小限となるよう、努めてまいります。」とあるが、大阪国際空港の利用にあたって具体的にはどのような対策・工夫を行うのか？	○ 自衛隊の訓練については、空港の運用時間外に実施することは考えておりません。 ○ その上で、「特定利用空港」として設けられる「円滑な利用に関する枠組み」の中で、インフラ管理者からの利用時間や飛行ルートのご意見を踏まえ、訓練の計画を検討し、実施することになります。 ○ また、訓練の内容や規模によっては、地域住民へ及ぼす影響を考慮し、事前に訓練内容や実施日等を関係自治体へ説明していきますが、この中で、飛行時間帯、飛行ルート、一度に離着陸する機数などについて、事前に関係自治体のご意見も踏まえ、訓練の計画を具体化してまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
42	大阪国際空港の騒音問題に対する歴史的経緯、環境基準の未達成を踏まえて、騒音値の上昇等には十分に配慮する必要がありますが、環境対策についてお聞かせください。	○ 防衛省としては、周辺住民の方々にとって深刻な問題である航空機騒音への対策は、重要な課題であると認識しております。 ○ 自衛隊はこれまでも、インフラ管理者と調整の上、我が国の安全保障を確保する観点から、様々な民間空港において、戦闘機を含む自衛隊機等による離着陸訓練や各種事態に対応するための部隊の展開訓練等を実施してきています。「特定利用空港」においても、インフラ管理者と調整の上、我が国の安全保障を確保するために必要な訓練を実施していきたいと考えており、特定の訓練等を予め排除することは考えていません。 ○ その上で、自衛隊が多様な空港で平素から円滑に戦闘機も含む利用できるよう、国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、ひいては大阪国際空港周辺の住民も含む我が国国民の安全につながるものと考えています。
	上記の観点から、戦闘機での訓練利用は望ましくないと考えますが、その見解をお聞かせください。	
	大阪国際空港は、騒音に関する歴史的経緯を経て、今空港との共生が進み出している。こうした騒音との戦いの歴史があることを防衛省はどのように理解し、今回指定に臨もうと考えているのか。	
43	空港周辺の住民への安全は確保されるのか。	○ 現時点で訓練の具体的な計画はありませんが、自衛隊・海上保安庁の訓練の実施にあたっては、関係する法令に則り、安全に十分配慮してまいります。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
44	訓練等の騒音に対しての苦情対応は、国が行うのか。新関西国際空港(株)と調整頂きたい。	○ これまでも、自衛隊・海上保安庁の訓練の実施にあたっては、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・実施日等を関係自治体へ説明してきており、「特定利用空港」を利用する場合においても同様に説明する場を設ける考えですが、現時点で直接の住民説明を行うことは考えておりません。
	影響のある周辺市町において住民説明会を開催する予定はあるのか。 また、国は騒音をはじめとする地域住民からの苦情対応を行うのか。	○ なお、訓練の内容や規模によっては、部隊等の訓練に関する公表資料に問い合わせ先を記載しているので、貴市町のホームページに資料のリンク先を掲載していただくことや、電話等の問い合わせについては、必要に応じ、部隊等の方へご案内いただければと考えています。
45	新たな騒音が発生した場合、住民に対しての補償などはあるのか	○ まず、「特定利用空港」となったことによって、常に自衛隊の部隊が訓練を行うようなことはなく、平素における「特定利用空港」の実態面を見ても、自衛隊による利用が大幅に増加するものでもありません。その上で、補償については、個々の事案ごとに、状況を勘案し検討する必要があると考えております。
46	特定利用空港に関する問い合わせを市民から受けた場合の窓口を教えてください。	○ 「特定利用空港」に関する問い合わせについては、 ・自衛隊の利用に関することは、近畿中部防衛局 を通じてお問い合わせいただきますようお願いいたします。
	例えば本市に自衛隊機の騒音苦情や環境問題が発生した場合、どの部門に相談・報告すればよいのか教示ください。	ただし、訓練等で対外公表している場合は、必要に応じ、対外公表資料に記載の連絡先を市民の方にお伝えして構いません。

【R8.8末時点】国（内閣官房・防衛省・国土交通省）と10市協の質疑応答集

番号	質問	回答
47	自衛隊機の騒音データは、民間航空機と同じく公開・共有されるのか教示ください。	○ 自衛隊の各飛行場における航空機騒音状況については、各地方防衛局のホームページで公開されております。なお、「特定利用空港」において騒音測定を実施する予定はございません。
48	特に、戦闘機の離発着訓練を想定した場合、現在の騒音規制基準（WECPNL値等）への適合性はどのように確保されるのか教示ください。	○ 「特定利用空港」となったことによって、常に自衛隊の部隊が訓練を行うようなことはありません。 ○ その上で、航空機の騒音レベルについては、測定環境などにより変化するため一概にお示しすることは困難ですが、一例として、令和5年11月に大分空港でF-2戦闘機 延べ4機16回使用（4日間）、令和6年10月に「特定利用空港」である熊本空港でF-15戦闘機 延べ4機12回（3日間）、それぞれ戦闘機を利用した離着陸訓練を行っておりますが、当該月の時間帯補正等価騒音レベル(Lden)は、それぞれ50.6dB、56.4dBです。
	平素から訓練等を実施し、輸送機・戦闘機の離発着が想定されるとのことであるが、騒音環境に与える影響を考慮し、訓練が実施される日の騒音値（Lden）は環境基準内となるのか。	○ いずれにしても、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、事前に訓練内容等をインフラ管理者や関係自治体へ説明を行い、空港周辺の方々や民間事業者の活動への影響が最小限となるよう、努めてまいります。