

街中にある大阪国際空港は、騒音公害・空港撤去宣言・存続協定など歴史的経緯がある。また現在、運用基準も厳しく設定され、航空機の約9割が超低騒音機であるにもかかわらず、空港騒音は環境基準を満たしていない。そんな大阪国際空港を自衛隊軍用機が使用することに大変懸念を抱いている。

国と施設管理者が「円滑な利用に関する枠組み」(確認書)を交わすことで、特定利用空港に位置付けられるため、大阪国際空港管理者である新関西国際空港株式会社と国が確認書を交わすことになると理解している。

国の資料を読む限り、地元住民・自治体が関与できないところで確認書が交わされ、その騒音などの被害を受けるのは地元住民になるのではないかと大変危惧している。

以下、説明願いたい。

### 【1】

国と新関西国際空港(株)が確認書を交わす際、近隣自治体(大阪府、兵庫県、基礎自治体=伊丹、川西、豊中、その他、10市協構成自治体)は、全く関与できないのか。

### 【2】

仮にそれら自治体の中に、特定利用空港となることに反対の意思表示があった場合でも、新関西国際空港(株)が受け入れれば国は確認書を締結するのか。

### 【3】

確認書には、近隣自治体(兵庫県、大阪府と10市協構成自治体)の合意事項・要望事項を盛り込むことは可能か。

### 【4】

3月30日に大阪府・兵庫県などへの説明があったが、それ以降、詳細情報が無いと聞いている。10市協構成自治体などにも説明があるはずと聞いているが、具体的にいつ頃を考えているのか。

### 【5】

爆音など被害を受ける地元自治体(伊丹・川西・豊中など)において、確認書を交わす前に住民説明会が必要だと考えるが、説明会を開催するという理解で良いか。

### 【6】

大阪国際空港を特定利用空港とすることで、具体的にどのような訓練を考えているのか。その際に、空港運用基準などの範囲内で行われるという理解で良いか。また、自衛隊駐屯地と空港間の道路整備なども視野に入っているのか。

次に国資料『『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』  
その解釈について確認する

**【1】**

Q9 に対する A では、「『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、災害時において救援部隊の派遣が必要な場合や弾道ミサイル対処を想定しています」とされている。  
発射から着弾まで短時間である「弾道ミサイル対処」は、一般的に考えにくい。  
弾道ミサイルで自衛隊飛行場が狙われた時、自衛隊機を民間飛行場に「避難」させる、ということか。

**【2】**

Q12 に対する A で、「基本的にはそれぞれの空港・港湾につき、年数回程度を想定しています」とされているが、自衛隊との共用ではない民間空港である徳之島空港や長崎空港では、年 30 回程度の利用となっている。この説明は実態とかけ離れているのではないか。

**【3】**

Q13 に対する A 「この枠組みは、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」とあるが、既に特定利用空港・港湾では、米軍機・艦船の利用が確認されている。上記回答が虚偽ではないとすれば、米軍は「円滑な利用に関する枠組み」(施設管理者との確認書)に拘束されない、との理解でよいか。

**【4】**

Q22 に対する A でも「本枠組みは、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、日米共同訓練における米軍による空港・港湾の利用について、この枠組みで調整することはありません」となっている。米軍は「円滑な利用に関する枠組み」に拘束されず自由に利用できる、という理解でよいか。

**【5】**

日米地位協定第 5 条では、米軍の艦船及び航空機（米軍に徴用された民間船舶及び民間航空機を含む）が、わが国の空港、または港湾に出入りする権利が認められており、現に特定利用空港・港湾ですらない民間空港・港湾に米軍機や米軍艦船が利用している。米軍機・艦船が「特定利用空港・港湾」を利用することを想定されている、との理解でよいか。

**【6】**

Q14 に対する A では、武器弾薬の積み降ろしもあるとされている。「関連する法令に則り、安全に十分配慮」とあるが、航空法第 86 条では「爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれのある物件で国土交通省令で定めるものは、航空機で輸送してはならない」と規定されている。同法施行規則第 194 条 2 項で例外が規定されているが、特定利用空港

を利用する自衛隊機が危険物を運搬する場合、第1号から第6号までのうち、どれに該当するとの解釈すればよいか。

### 【7】

Q17 に対する 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」とある。大阪国際空港の場合、一日の発着便数 370 便という制約があり、現状では民間機の運用だけで「空き」はほとんどない状態だ。自衛隊機が使用する際は、民間航空機の離発着を一時的に制限する、という理解でよいか。

また、大阪国際空港の運用時間帯「7時から21時まで」以外の深夜や早朝に利用する可能性はあるのか。

### 【8】

Q20 に対する 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」となっている。

事前情報提供を受けた管理者・地元自治体は、利用目的やどのような航空機か（戦闘機、輸送機などの種別、具体的な機種）、離発着の時間帯その他の理由により自衛隊機の利用を拒否することが出来るのか。

### 【9】

Q31 に対する 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」とある。ただ自衛隊機の騒音が、民間航空機と同等あるいはそれ以下の騒音であるとは考えられない。自衛隊機により騒音被害が深刻化することは避けられない、との懸念があるが、どのように理解すればよいか。