

特定利用港湾に関する京都府からの確認事項と国からの回答

1. 京都舞鶴港を対象とした理由及び今後の方針について

①京都舞鶴港を候補とした理由と時期

- ・京都舞鶴港を本枠組みの対象候補とした選定の考え方及び現時点で候補とするに至った理由を、お示しいただきたい。

(答)

- 対象候補の選定の基本的な考え方は、「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のQ4に記載のとおり、国としては、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、特定利用空港・港湾の選定を進めております。舞鶴港を選定した理由は、部隊等の所在地の近傍に所在していることにあります。
- 具体的に舞鶴港の近傍には、例えば、陸上自衛隊の福知山駐屯地が所在し、災害対応等の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。
- また、舞鶴港の周辺で大規模災害等が発生した場合においては、全国から自衛隊の救援部隊が海上自衛隊の利用している岸壁に集結することが想定されますが、このように現在利用している岸壁だけでは救援部隊の船舶の接岸スペースを十分に確保できないなど、自衛隊の能力を最大限に発揮できない可能性があることから、利用することが想定されます。
- このため、自衛隊・海上保安庁が災害等に対して効果的に対応するには、平素から港湾を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であるとの考えに基づき、選定しています。

②既に自衛隊・海保が所在する舞鶴港において新たな枠組みを導入する意義

- ・海上自衛隊舞鶴地方総監部及び海上保安庁第八管区海上保安本部が所在し、日常的に緊密な調整を行ってきた京都舞鶴港において、本枠組みを導入することにより従前の運用と具体的に何が異なることとなるのか、お示しいただきたい。

(答)

- 「特定利用港湾」となることで、平素の訓練等の利用調整においては、自衛隊・海上保安庁が計画している民間の港湾を利用した主要な訓練等の情報を、可能な限り港湾管理者にあらかじめお示しし、意見交換を行う事で、早い段階で、港湾の利用において生じうる課題を把握・解決できます。加えて、自衛隊・海上保安庁の船舶に不測事態が発生し、安全を確保する必要がある場合や弾道ミサイル対処などの災害以外の緊急時における利用調整においても、平素から連絡・調整体制を設けることで、円滑な利用が可能になるものと考えています。
- その上で、例えば、舞鶴港周辺地域において、大規模災害が発生した場合、全国から自衛隊の救援部隊が海上自衛隊の利用している岸壁に集結することが想定され、現在利用している岸壁だけでは救援部隊の船舶の接岸スペースを十分に確保できない場合など、自衛隊の能力を最大限に発揮できない可能性が想定されます。このため、自衛隊・海上保安庁が災害等に対して効果的に対応するには、平素から港湾を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であると考えています。

③指定範囲の今後の拡大方針

- ・ 今後の指定対象の考え方（対象とする港湾の選定基準及び今後の拡大方針を含む）について、お示しいただきたい。

(答)

- 厳しい安全保障環境において自衛隊・海上保安庁が実行的に対応するためには、多様な空港・港湾を、平素から円滑に利用することが重要であり、本取組の更なる充実化を図る必要があると考えております。
- 今後も、自衛隊・海上保安庁のニーズ等を踏まえて、対象候補を選定し、港湾管理者等と調整を行っていく方針です。

2. 整備の対象、対象となる施設及び訓練について

①整備対象事業の範囲

- ・本枠組みに基づき整備の対象となる、「必要な整備又は既存事業の促進」、「道路ネットワークの整備」をそれぞれ具体的にお示しいただきたい。

(答)

(港湾整備)

- 舞鶴港において、現在整備中の岸壁の建設、臨港道路の建設を想定しています。(別添のとおり)

(道路)

- 本取組の対象となる道路においては、民生利用を主としつつ、必要な道路ネットワークの整備を図ります。対象となる道路は、自衛隊のニーズやその整備状況等を踏まえて選定しています。なお、令和9年度以降の対象候補については、今後検討してまいります。

②対象となる港湾施設

- ・本枠組みの対象となる港湾施設の範囲（東港・西港の別、国際ふ頭、物流岸壁、第3ふ頭等の個別施設名）を、図面等により具体的にお示しいただきたい。

(答)

- 現時点において、具体的な利用計画はございませんが、「特定利用港湾」として利用調整の対象とさせていただくものは、港湾管理者として管理する全ての施設を対象として考えております。

③想定される訓練の内容・頻度

- ・本枠組みにおいて想定される訓練の内容（輸送艦による国民保護のための避難、部隊の荷下ろし、艦艇の離着岸訓練、国民保護訓練、災害対応、テロ警戒、人命救助等）、想定される実施頻度及び使用施設の考え方についてお示しいただきたい。

(答)

- 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。
- 海上保安庁については、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、搜索救助・人命救助等への対応に必要な訓練等を想定しています。
- 自衛隊による訓練における利用回数は、基本的に年数回程度を想定しています。

④予算・整備促進の取扱い

- ・指定を受けた港湾に係る予算配分上の取扱いについて、お示しいただきたい。併せて、港湾局予算とは別枠の予算措置又は補助率の嵩上げの有無についてお示しいただきたい。

(答)

- 特定利用港湾については、港湾予算全体の中で民生利用の必要性に加え、自衛隊・海上保安庁のニーズも踏まえた整備の重要性に配慮して、予算配分を行うこととなります。なお、各特定利用港湾の予算額は、全体の予算額及びうち対象施設分の予算額について年度末を目処に公表する予定です。
- 別枠の予算措置については、本取組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、公共事業予算によって行うこととしており、別枠の予算措置等はございません。
- その上で、自衛隊・海上保安庁が空港・港湾をより円滑に利用するために必要な検討については、引き続き、関係省庁と連携して行ってまいります。

3. 安全保障上のリスク等について

①指定に伴うリスク（軍事目標該当性）

- ・指定を受けることにより、有事において京都舞鶴港が攻撃目標とみなされる可能性が高まることはないと考えてよいか。その根拠を含め、お示しいただきたい。また、国として本指定に伴うリスク評価をどのように行っているのか。加えて住民避難、国民保護、危機管理対応の観点から新たに必要となる措置がある場合にはその内容についてお示しいただきたい。

(答)

- ジュネーブ条約諸条約第一追加議定書第52条2において、軍事目標となるものについては、実際に武力紛争が生じた場合において、「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もの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。」と定められています。
- そのため、軍事目標に該当するか否かについては、実際に武力攻撃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、「特定利用空港・港湾」であるか否かによって形式的に決まるものではないと考えております。
- よって、舞鶴港が、「特定利用港湾」に追加されることによって、攻撃目標とみなされる可能性が高まるとは考えていません。そのため、住民避難等の観点についても、新たな措置は検討をしていません。

②弾道ミサイル対処と武力攻撃事態の関係

- ・弾道ミサイル等に対する破壊措置への対応と、武力攻撃事態・武力攻撃予測事態との関係について、お示しいただきたい。

(答)

- 自衛隊法第82条の3に規定される弾道ミサイル等に対する破壊措置については、下図に示す青枠の場合に該当します。
- 一方、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における弾道ミサイル対処については、下図に示す赤枠に該当します。
- このうち、「特定利用港湾」の利用調整の対象となるのは、自衛隊法第82条の3に基づく弾道ミサイル等に対する破壊措置です。これに対し、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における弾道ミサイル対処に伴う空港・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」等に基づき実施されます。

【参考】令和8年度防衛白書から抜粋

図表Ⅱ-4-4 弾道ミサイルなどへの対処の流れ



③特定公共施設利用法との関係

- ・本枠組みと特定公共施設利用法との関係（それぞれが対象とする事態の区分を含む）について、お示しいただきたい。併せて、本枠組みを通じた要請により、同法の対象外の事態において事実上の優先的利用が生じることはないとの理解でよいのか。

(答)

- 取組における空港・港湾の利用調整は、あくまで平素における空港・港湾の利用を対象としたものであり、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態のような有事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、「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」等に基づき行われます。
- また、武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態以外の事態において、本取組に基づく利用調整を行う場合でも、自衛隊・海上保安庁が優先利用することはなく、あくまで空港法や港湾法等の既存の法令に基づき、利用者と港湾管理者の間で調整を行うこととなります。

④米軍による利用

- ・米軍による京都舞鶴港の利用に本枠組みが影響するものではないと考えてよいのか。日米防衛協力のための指針における民間空港・港湾の共用に係る記載、統合作戦司令部の設置、日米共同訓練の拡大等との関係を含め、お示しいただきたい。

(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港湾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。
- 実際、これまで「特定利用空港・港湾」となった空港・港湾において、米軍が本枠組みに基づいて空港や港湾を利用した例は一つもありません。
- なお、本取組は、日米地位協定に基づく米軍の利用とは直接の関連性を有するものではなく、米軍の利用の円滑化や米軍の利用の増加を目的とするものではありません。
- また、日米防衛協力のための指針における民間空港・港湾の共用、統合作戦司令部の設置、日米共同訓練の拡大とも何ら関連性を有するものではありません。

⑤基地機能強化との関係

- ・海上自衛隊舞鶴基地における機能強化等の事業と、本枠組みによる指定に関係性はあるのか。関係性がある場合にはその内容についてお示しいただきたい。

(答)

- この取組は、舞鶴基地の機能強化等の事業とも関係性はございません。

⑥有事における港湾の運用と港湾労働者・民間事業者への影響

- ・武力攻撃事態等における港湾の運用は、指定の有無にかかわらず既存の法制度に基づくものと承知しているが、国民保護法等に基づく要請が港湾運送事業者、港湾労働者等に及ぶ場合の考え方について、本枠組みとの関係を含めお示しいただきたい。

(答)

- 本枠組みは平素における施設の円滑な利用に係る枠組みであるため、武力攻撃事態等における国民保護法に基づく要請とは異なります。
- なお、国民保護法における要請に関する規定は、それに応ずることが義務とはされていませんが、必要な協力することが期待されているものです。舞鶴港が本枠組みになることと、国民保護法に基づく協力要請に応じることについての関係性はありません。

4. 民生利用への影響及び損失が生じた場合の対応について

①「緊急性が高い場合」の責任主体と民間損失への対応（事態認定下）

- ・重要影響事態又は存立危機事態の認定下において、国からの要請に基づく調整の結果として民間事業者に損失が生じた場合、最終的な責任主体は国であり、重要影響事態安全確保法第9条第3項に基づく補償の対象となるとの理解でよい。

(答)

【重要影響事態において、重要影響事態安全確保法第9条を適用し施設の利用調整を行った場合】

- ご指摘の「損失」がどのようなものを指すのかは明らかではありませんが、重要影響事態安全確保法（以下、「法」といいます。）第9条第3項に定める損失とは、通常支払われる対価をもってもカバーされないような特別な支出ないし負担をさし、例えば、使用者の故意・過失によることなく、施設が通常の程度を超えて損耗した場合等を想定しています。
- その上で、協力の求めを受けた地方公共団体の長は、港湾施設の管理に際し、権限を適切に行使するものであり、民間船舶が強制的に排除されるようなことは基本的に想定されないため、そのような行為による民間船社の損失は発生しないものと考えております。
- 他方で、重要影響事態下で、民間船舶と自衛隊等の船舶が競合する場合において、国、港湾管理者及び民間船社の3者間での調整状況を踏まえ、地方公共団体の長が自衛隊等の船舶に港湾施設の使用を認める一方で、国から民間船社に対し、法第9条第2項に基づき港湾施設の使用時期や使用港湾施設の変更等について協力依頼をした場合で、民間船社に損失が生じた場合には、同条第3項に基づき財政上の措置を講ずることは考えられます。
- これらのほか、国家賠償法その他の関係法令によって賠償等がなされるものであれば、当該法令によって損害賠償等が行われることとなるため、法第9条第3項に基づき、別途財政上の措置を講ずることは想定されません。
- なお、存立危機事態については事態対処法に規定された事態であり、重要影響事態安全確保法の規定が直接適用されるわけではありませんが、自衛隊・海上保安庁による施設の利用により民間事業者に具体的な損害が生じた場合については、所要の調査の上、国家賠償法その他の関係法令に基づき、適切に対応していくこととなります。

【重要影響事態や存立危機事態に、「円滑な利用の枠組み」において施設の利用調整を行った場合】

- 「円滑な利用に関する枠組み」による利用調整は、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためのものではなく、重要影響事態や存立危機事態における利用調整であっても、あくまで港湾法等の既存の法令に基づき、利用者と港湾管理者の間で連携し、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を行うものであり、最終的な港湾の利用の可否の判断は、港湾管理者が行うものと認識しています。
- その上で、自衛隊・海上保安庁による施設の利用により民間事業者に具体的な損害が生じた場合については、所要の調査の上、国家賠償法その他の関係法令に基づき、適切に対応していくこととなります。

②事態認定を伴わない国側起因の局面における損失の取扱い

- ・弾道ミサイル等に対する破壊措置の対応時や、自衛隊艦船の火災等による緊急安全接岸など、事態認定を伴わず、かつ事象の引き金が国側の事情に存する局面において民間損失が生じた場合の補償の所在（責任分担、根拠法令、関係者の役割分担）についてお示しいただきたい。

(答)

- 民間事業者に被害が生じた場合の補償等については、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、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。

③指定港湾・空港における利用実績

- ・制度開始から２年間で自衛隊の利用が 11,906 回に上るとの指摘があるが、指定空港・港湾別の利用実績（回数・内容）をお示しいただきたい。併せて、指定の前後で利用回数が増加した港湾の有無、及び京都舞鶴港において想定される利用回数の考え方をお示しいただきたい。

(答)

- 令和８年４月８日時点で、国土交通省の情報を基に把握できた限りにおいて、「特定利用空港」における自衛隊機の令和７年１月１日～１２月３１日までの着陸回数は以下の通りです。

・那覇空港	9,964 回
・宮崎空港	4 回
・長崎空港	63 回
・福江空港	54 回
・北九州空港	5 回
・鹿児島空港	14 回
・徳之島空港	43 回
・熊本空港	1,581 回

※着陸回数は、令和８年４月８日時点における速報値が含まれており、今後変更となる可能性があります。

- 利用内容については、網羅的に把握しておりませんので、お答えすることが困難であることをご理解ください。なお、那覇空港及び熊本空港については、従前から頻繁に利用していることから着陸回数が増えています
- 「特定利用港湾」となった後から令和８年３月３１日までの間の自衛隊における利用実績は、把握した限りにおいて以下のとおりです。

・石垣港	8 回（訓練 3 回、その他 5 回）
・博多港	8 回（その他 8 回）
・高知港	11 回（訓練 1 回、その他 10 回）
・須崎港	5 回（その他 5 回）
・宿毛湾港	2 回（その他 2 回）
・高松港	10 回（訓練 2 回、その他 8 回）
・室蘭港	4 回（訓練 1 回、その他 3 回）
・苫小牧港	20 回（訓練 13 回、その他 7 回）
・釧路港	16 回（訓練 7 回、その他 9 回）
・留萌港	8 回（訓練 1 回、その他 7 回）
・石狩湾新港	3 回（訓練 1 回、その他 2 回）
・鹿児島港	25 回（訓練 9 回、その他 16 回）
・志布志港	19 回（訓練 17 回、その他 2 回）
・川内港	2 回（訓練 1 回、その他 1 回）
・名瀬港	3 回（訓練 3 回）
・熊本港	1 回（訓練 1 回）
・八代港	4 回（訓練 1 回、その他 3 回）
・敦賀港	2 回（訓練 1 回、その他 1 回）
・平良港	4 回（訓練 3 回、その他 1 回）
・境港	3 回（訓練 1 回、その他 2 回）
・金沢港	2 回（その他 2 回）
・函館港	16 回（訓練 6 回、その他 10 回）
・青森港	2 回（その他 2 回）

- その他としては、広報等となります。
- また、令和6年度に「特定利用港湾」となった20港湾において「特定利用港湾」となる前後で自衛隊の訓練による1隻あたりの接岸日数を把握できる限り比較した結果、接岸日数が増加した港湾は6港湾です。
- そのうち、訓練による接岸日数が最多の増加となった港湾は21日の増加となっており、これは令和6年度に陸上自衛隊の大規模演習が行われたことに伴い、PFI船舶やチャーター船の利用が増加したことによるものです。
- なお、令和7年度以降に「特定利用港湾」となった港湾については、訓練による接岸日数を比較できる実績を把握していないことからお答えすることが困難なことをご理解ください。
- その上で京都舞鶴港における利用回数については、現時点で具体的な訓練計画はありませんが、基本的に年数回程度を想定しています。

5. 連絡・調整体制、情報提供及び今後の手続について

①関係省庁の連絡調整体制への参画による効果

- ・国土交通省等の関係省庁が連絡調整体制に加わることで、港湾管理者との調整の在り方にどのような効果が生じるのか、具体的にお示しいただきたい。

(答)

- 「特定利用港湾」となることで、平素の訓練等の利用調整においては、自衛隊・海上保安庁が計画している民間の港湾を利用した主要な訓練等の情報を、可能な限りインフラ管理者にあらかじめお示しし、意見交換を行う事で、早い段階で、港湾の利用において生じうる課題を把握・解決できます。加えて、自衛隊・海上保安庁の船舶に不測事態が発生し、安全を確保する必要がある場合や弾道ミサイル対処などの災害以外の緊急時における利用調整においても、平素から連絡・調整体制を設けることで、円滑な利用が可能になるものと考えています。
- その上で、例えば、舞鶴港周辺地域において、大規模災害が発生した場合、全国から自衛隊の救援部隊が海上自衛隊の利用している岸壁に集結することが想定され、現在利用している岸壁だけでは救援部隊の船舶の接岸スペースを十分に確保できない場合など、自衛隊の能力を最大限に発揮できない可能性が想定されます。このため、自衛隊・海上保安庁が災害等に対して効果的に対応するには、平素から港湾を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であると考えています。

②連絡調整体制の構成・運営

- ・連絡調整体制の構成機関、開催頻度、事務局、協議事項、緊急時の連絡経路についてお示しいただきたい

(答)

- 連絡・調整体制は、港湾管理者と防衛省（地方防衛局、自衛隊の主要部隊等）、海上保安庁（管区海上保安本部等）、国土交通省（地方整備局等）で構成されます。
- 連絡・調整体制における意見交換や情報共有の場の開催頻度については、個々の施設ごとの調整次第ですが、基本的には年1回以上を想定しています。
- 通常の見解交換や情報共有の場の開催の調整は、近畿中部防衛局が実施します。
- 緊急性が高い場合においては、迅速に調整する必要があることから、自衛隊・海上保安庁から直接港湾管理者へ調整することが想定されます。

③訓練情報の提供時期と関係者への周知

- ・年度の主要訓練情報の提示時期、及び個別訓練に係る事前説明の時期（実施の何週間前を目安とするか）について、具体的にお示しいただきたい。漁業関係者・港湾運送事業者との地元調整の観点から、可能な限り早期の情報提供を求める。

(答)

- 「特定利用港湾」の港湾管理者と防衛省・海上保安庁で構築される「円滑な利用に関する枠組み」においては、自衛隊・海上保安庁が計画中の主要な訓練等の情報を、可能な限り港湾管理者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、港湾管理者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。

- なお、現時点で、舞鶴港では、具体的な利用計画がないため、何日前までに御説明するかについては、一概にお答えすることができませんが、個別の利用に関しては本取組において設ける「円滑な利用に関する枠組み」を通じて、自衛隊・海上保安庁が計画している、民間の港湾を利用した主要な訓練等の情報を、可能な限り早く港湾管理者にお示します。

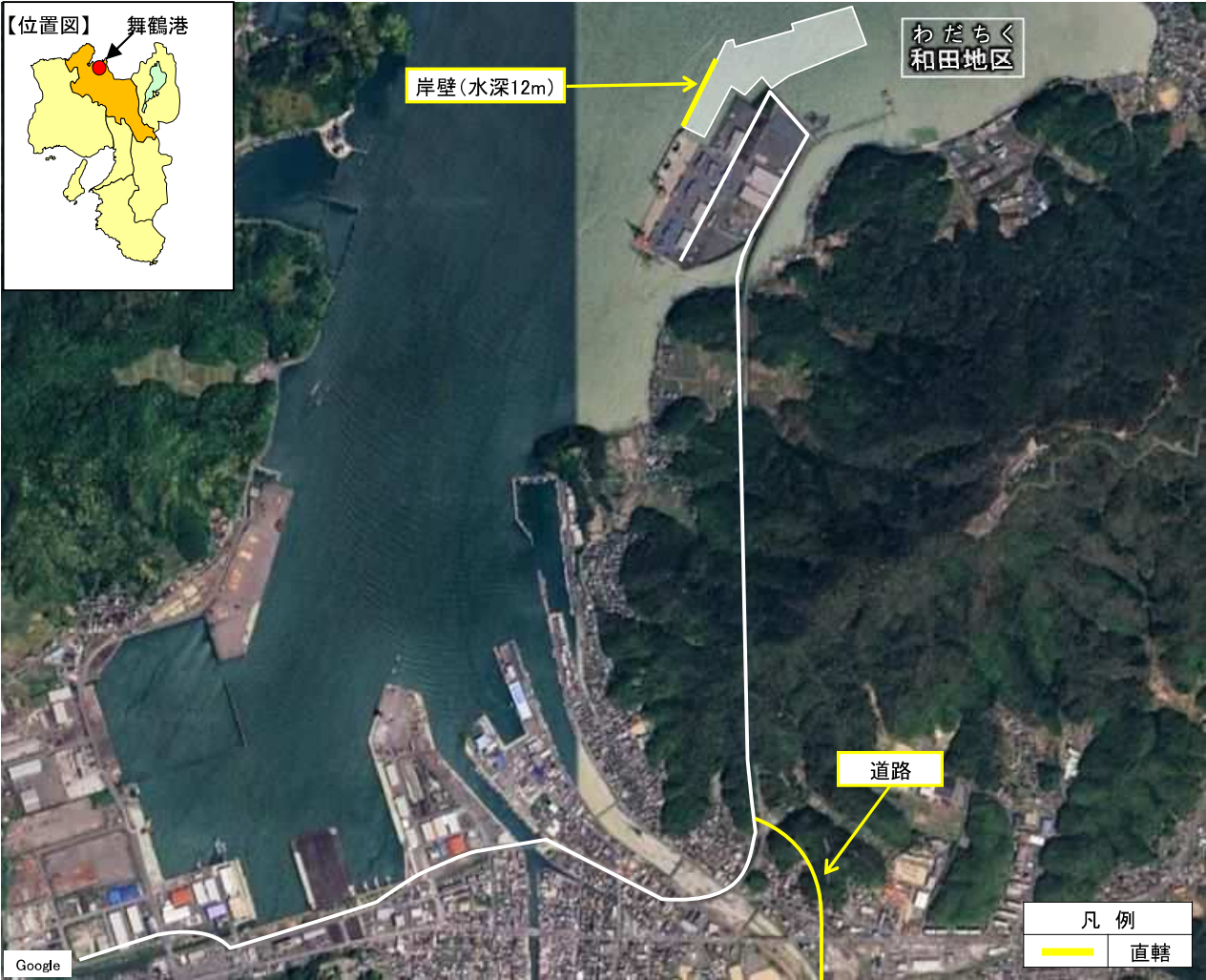
④確認文書の取り交わしに係るスケジュール

- ・ 本枠組みに係る港湾管理者の回答及び確認文書の取り交わしについて、国が想定するスケジュールをお示しいただきたい。あわせて、当該時期は希望する時期であって、回答期限が設定されているものではないとの理解でよいか。また、確認文書の様式・記載事項の案をお示しいただきたい。

(答)

- スケジュールについては、本年度中を目途に、関係省庁と舞鶴港の港湾管理者である京都府との間で確認文書を取り交わし、新たに「特定利用港湾」として公表したいと考えております。仮に本年度中にご理解が得られなかった場合においても、引き続き調整させていただきたいと考えております。
- なお、確認文書の案文については、別途送付させていただきます。

【舞鶴港】
自衛隊・海上保安庁の利用に資する施設を整備中の事業



(港湾管理者:京都府)