

## 第4節

## 在日米軍駐留に関する施策の着実な実施

日米安保体制のもと、在日米軍のプレゼンスは、抑止力として機能している一方で、在日米軍の駐留に伴う地域住民の生活環境への影響を踏まえ、各地域の実情に合った負担軽減の努力が必要である。特に、在日米軍の再編は、米軍の抑止力

を維持しつつ、沖縄をはじめとする地元の負担を軽減するための極めて重要な取組であることから、防衛省としては、在日米軍施設・区域を抱える地元の理解と協力を得る努力を続けつつ、米軍再編事業などを進めていく方針である。

## 1 在日米軍の駐留

## 1 在日米軍の駐留の意義

わが国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増す中、日米安保体制に基づく日米同盟が、わが国の防衛や地域の平和と安定に寄与する抑止力として十分に機能するためには、在日米軍のプレゼンスが確保されていることや、在日米軍が緊急事態に迅速かつ機動的に対応できる態勢が、平時からわが国とその周辺でとられていることなどが必要である。

このため、わが国は、日米安保条約に基づいて米軍の駐留を認めており、在日米軍の駐留は、日米安保体制の中核的要素となっている。

また、安定的な在日米軍の駐留を実現することは、わが国に対する武力攻撃に対して、日米安保条約第5条に基づく日米の共同対処を迅速に行うために必要である。さらに、わが国防衛のための米軍の行動は、在日米軍のみならず、適時の兵力の来援によってもなされるが、在日米軍は、そのような来援のための基盤ともなる。

なお、日米安保条約は、第5条で米国の日本防衛義務を規定する一方、第6条でわが国の安全と極東における国際の平和と安全の維持のため、わが国の施設・区域の使用を米国に認めており、日米両国の義務は同一ではないものの、全体として見れば日米双方の義務のバランスはとられている。

## 2 在日米軍の駐留に関する枠組み

在日米軍施設・区域及び在日米軍の地位に関することは日米地位協定<sup>1</sup>により規定されており、この中には、在日米軍の使用に供するための施設・区域（在日米軍施設・区域）の提供に関すること、在日米軍が必要とする労務の需要の充足に関することなどの定めがある。また、環境補足協定により、在日米軍に関連する環境の管理のための協力を促進し、軍属補足協定により、軍属の範囲の明確化などを図っている。

## (1) 在日米軍施設・区域の提供

在日米軍施設・区域について、わが国は、日米地位協定の定めるところにより、日米合同委員会を通じた日米両国政府間の合意に従い提供している。

わが国は、在日米軍施設・区域の安定的な使用を確保するため、民有地や公有地については、所有者との合意のもと、賃貸借契約などを結んでいる。しかし、このような合意が得られない場合には、駐留軍用地特措法<sup>2</sup>に基づき、土地の所有者に対する損失の補償を行ったうえで、使用権原<sup>3</sup>を取得することとしている。

## (2) 米軍が必要とする労務の需要の充足

在日米軍が必要とする労働力（労務）は、日米地位協定によりわが国の援助を得て充足されることになっている。

1 正式名称：日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定  
2 正式名称：日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定の実施に伴う土地等の使用等に関する特別措置法  
3 「権原」とは、ある行為を正当化する法律上の原因をいう。

全国の在日米軍施設・区域においては、令和2（2020）年度末現在、2万5,810人の駐留軍等労働者（在日米軍従業員）が、司令部の事務職、整備・補給施設の技術者、基地警備部隊及び消防組織の要員、福利厚生施設の販売員などとして勤務しており、在日米軍の円滑な運用を支えている。

こうした在日米軍従業員は、日米地位協定の規定により、わが国政府が雇用している。防衛省は、その人事管理、給与支払、衛生管理、福利厚生などに関する業務を行うことにより、在日米軍の駐留を支援している。

### (3) 環境補足協定

2015年9月、日米両政府は、日米地位協定を補足する在日米軍に関連する環境の管理の分野における協力に関する協定への署名を行い、同協定は即日発効した。この補足協定は、法的拘束力を有する国際約束であり、日本環境管理基準（JEGS）Japan Environmental Governing Standardsの発出・維持や在日米軍施設・区域への立入手続の作成・維持などについて規定している。日米地位協定を補足する協定の作成は、日米地位協定の発効後、本協定が初めてであり、従来の運用改善とは質的に異なる歴史的意義を有する。

☐ 参照 IV部5章2節2項（在日米軍施設・区域に関する取組）p.451

### (4) 軍属補足協定

2017年1月、日米両政府は、日米地位協定の軍属に関する補足協定への署名を行い、同協定は即日発効した。この補足協定は、日米地位協定に一般的な規定しかない軍属の範囲を明確化し、コントラクターの被用者について軍属として認定されるための適格性基準を作成するとともに、通報・見直しなどの手続を定め、通常居住者の軍属からの除外などを定めている。軍属補足協定の作成は、環境補足協定に続いて、日米地位協定を補足する協定の作成の2例目の取組である。

### (5) 航空機事故に関するガイドラインの改正

2019年7月、航空機事故に関するガイドライン<sup>4</sup>の改正について日米間で合意された。これは、日本国内の米軍施設・区域外において米軍機による事故が発生した場合の日米両政府の関係者による現場立入りの手続などを、改善するものであり、じ後の米軍機の事故に、より効果的、迅速かつ的確に対応することが可能となった。

## 3 在日米軍関係経費

在日米軍関係経費には、在日米軍駐留経費負担、沖縄県民の負担を軽減するためにSACO Special Action Committee on Okinawa最終報告の内容を実施するための経費、米軍再編事業のうち地元の負担軽減などに資する措置にかかる経費などがある。

☐ 参照 図表Ⅲ-2-4-1（在日米軍関係経費（令和3（2021）年度予算））

## 4 在日米軍駐留経費負担

日米安保体制の円滑かつ効果的な運用を確保するうえで、在日米軍駐留経費負担は重要な役割を果たしている。1970年代半ばからのわが国における物価・賃金の高騰や国際経済情勢の変動などにより、昭和53（1978）年度に福利費などの労務費、昭和54（1979）年度からは提供施設整備費の負担を、それぞれ開始した。

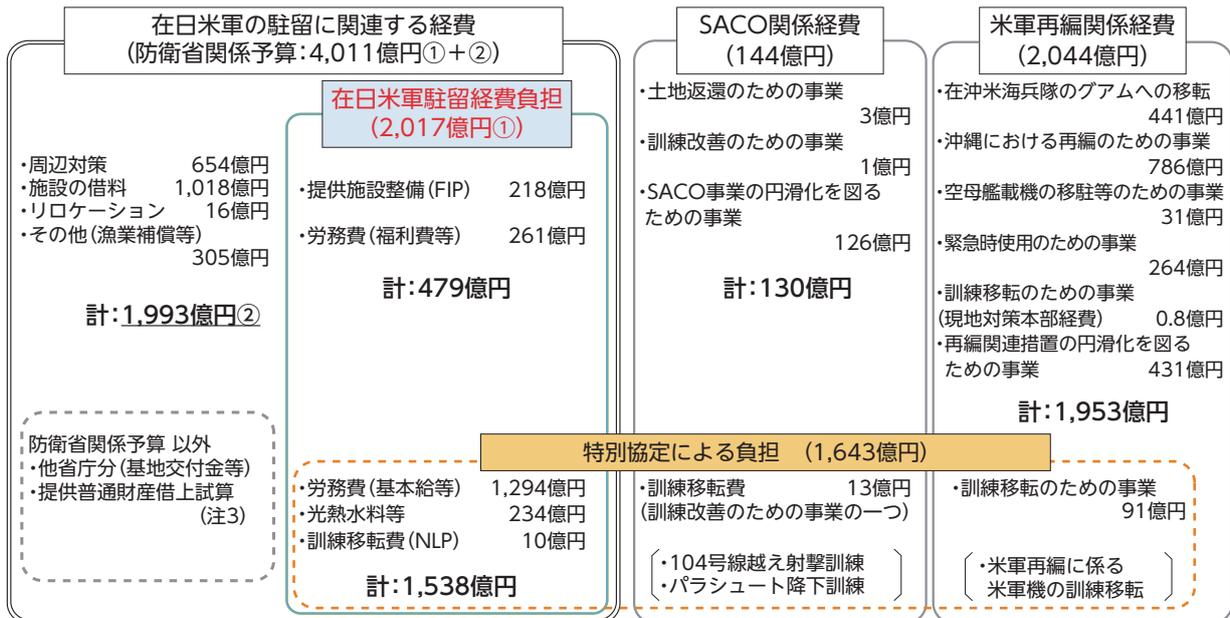
さらに、日米両国を取り巻く経済情勢の変化により、労務費が急激に増加して従業員の雇用の安定が損われ、ひいては在日米軍の活動にも影響を及ぼすおそれが生じた。このため、1987年、日米両国政府は、日米地位協定の経費負担原則の特例的、限定的、暫定的な措置として、日米地位協定第24条についての特別な措置を定める協定（特別協定）<sup>5</sup>を締結した。

これに基づき、わが国は調整手当（現地域手当）など8項目の労務費を負担するようになった。その後の特別協定により、平成3（1991）年度からは、基本給などの労務費と光熱水料などを、平成

4 正式名称：日本国内における合衆国軍隊の使用する施設・区域外での合衆国軍用航空機事故に関するガイドライン

5 正式名称：日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第六条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定第二十四条についての特別な措置に関する日本国とアメリカ合衆国との間の協定

図表Ⅲ-2-4-1 在日米軍関係経費（令和3（2021）年度予算）



- (注) 1 特別協定による負担のうち、訓練移転費は、在日米軍駐留経費負担に含まれるものとSACO関係経費及び米軍再編関係経費に含まれるものがある。
- 2 SACO関係経費とは、沖縄県民の負担を軽減するためにSACO最終報告の内容を実施するための経費、米軍再編関係経費とは、米軍再編事業のうち地元負担軽減に資する措置に係る経費である。他方、在日米軍駐留経費負担については、日米安保体制の円滑かつ効果的な運用を確保していくことは極めて重要との観点から我が国が自主的な努力を払ってきたものであり、その性格が異なるため区別して整理している。
- 3 在日米軍の駐留に関する経費には、防衛省関係予算のほか、防衛省以外の他省庁分（基地交付金等：404億円、2年度予算）、提供普通財産借上試算（1,642億円、2年度試算）がある。
- 4 四捨五入のため、合計値があわないことがある。

図表Ⅲ-2-4-2 特別協定改正議定書により延長された現行特別協定等のもとでの日本側負担

現行特別協定等のもとでの日本側負担	【特別協定】	有効期間	平成28年4月1日に発効した現行特別協定を1年間（令和4年3月31日まで）延長
		労務費	令和2年度の日本側負担上限労働者数である23,178人を維持
		光熱水料等	現行特別協定における光熱水料等の日本側負担割合である61%及び日本側負担の上限額である約249億円を維持
		訓練移転費	現行特別協定の下での枠組みを維持
	【提供施設整備】	現行特別協定の有効期間において、各年度206億円を下回らないとされていることを踏まえ、令和3年度においてもこれを維持	

8（1996）年度からは、それらに加え訓練移転費を、わが国が負担するようになった。

なお、こうした在日米軍駐留経費負担については、わが国の厳しい財政事情に十分配慮しつつ見直しを行ってきており、平成11（1999）年度予算（歳出ベース）をピークに減少傾向に転じている。

### 5 現行特別協定の1年延長

現行特別協定の有効期間が2021年3月末までであったことを踏まえ、日米間で協議を行った結

果、日米両政府は、同年2月17日、在日米軍駐留経費負担にかかる現行特別協定を1年間延長することで合意し、また、2022年4月1日以降の新たな特別協定の合意に向けて、交渉を継続していくことを確認した。また2021年2月24日、現行特別協定の有効期間を1年間延長する改正議定書への署名を行った。そののち、国会の承認を経て、同年3月31日、改正議定書が発効し、現行特別協定の有効期間が1年間延長された。

☐ 参照 図表Ⅲ-2-4-2（特別協定改正議定書により延長された現行特別協定等のもとでの日本側負担）

## 2 在日米軍再編の進捗状況

在日米軍再編については、2006年5月の「再編の実施のための日米ロードマップ」（ロードマップ）において示された。その後、①沖縄の目に見える負担軽減を早期かつ着実に図る方策を講ずる必要があること、②2012年1月に公表された米国の国防戦略指針にも示されている、アジア太平洋地域重視の戦略と米軍再編計画の調整を図る必要があること、③米国議会においては、グアム移転にかかる経費の削減が求められていること、などの要因を踏まえ、再編計画の調整にかかる本格的な協議が行われた。その成果については、これまでの「2+2」の共同発表などにより公表してきている。

ロードマップでは、沖縄に所在する第3海兵機

動展開部隊（Ⅲ MEF）の司令部要素をグアムへ移転することとしていたが、2012年4月の「2+2」では、部隊構成を変更し、司令部・陸上・航空・後方支援の各要素から構成される海兵空地任務部隊（MAGTF）を日本、グアム及びハワイに置くとともにオーストラリアヘローテーション展開させることとした。また、海兵隊の沖縄からグアムへの移転及びその結果として生ずる嘉手納<sup>かてな</sup>以南の土地の返還の双方を、普天間飛行場の代替施設に関する進展から切り離すことなどを決定した。

□ 参照 資料21（再編の実施のための日米ロードマップ（仮訳））

図表Ⅲ-2-4-3（「再編の実施のための日米ロードマップ」に示された在日米軍などの兵力態勢の再編の進捗状況①及び②）

## 3 沖縄における在日米軍の駐留

沖縄は、米本土やハワイ、グアムなどと比較して、わが国の平和と安全にも影響を及ぼし得る朝鮮半島や台湾海峡といった潜在的紛争地域に近い位置にあると同時に、これらの地域との間にいたずらに軍事的緊張を高めない程度の一定の距離を置いているという利点を有している。また、沖縄は多数の島嶼で構成され、全長約1,200kmに及ぶ南西諸島のほぼ中央に所在し、全貿易量の99%以上を海上輸送に依存するわが国の海上交通路（シーレーン）に隣接している。さらに、周辺国から見ると、沖縄は、大陸から太平洋にアクセスするにせよ、太平洋から大陸へのアクセスを拒否するにせよ、戦略的に重要な目標となるなど、安全保障上極めて重要な位置にある。

こうした地理的特徴を有する沖縄に、高い機動力と即応性を有し、幅広い任務に対応可能な米海兵隊などの米軍が駐留していることは、日米同盟の実効性をより確かなものにし、抑止力を高めるものであり、わが国の安全のみならず、インド太平洋地域の平和と安定に大きく寄与している。

一方、沖縄県内には、飛行場、演習場、後方支援施設など多くの在日米軍施設・区域が所在しており、2021年1月1日時点でわが国における在日

米軍施設・区域（専用施設）のうち、面積にして約70%が沖縄に集中し、県面積の約8%、沖縄本島の面積の約14%を占めている。このため、沖縄における負担の軽減については、前述の安全保障上の観点を踏まえつつ、最大限の努力をする必要がある。

□ 参照 図表Ⅲ-2-4-4（沖縄の地政学的位置と在沖米海兵隊の意義・役割（イメージ））

図表Ⅲ-2-4-5（沖縄における在日米軍主要部隊などの配置図（令和2年度末現在））

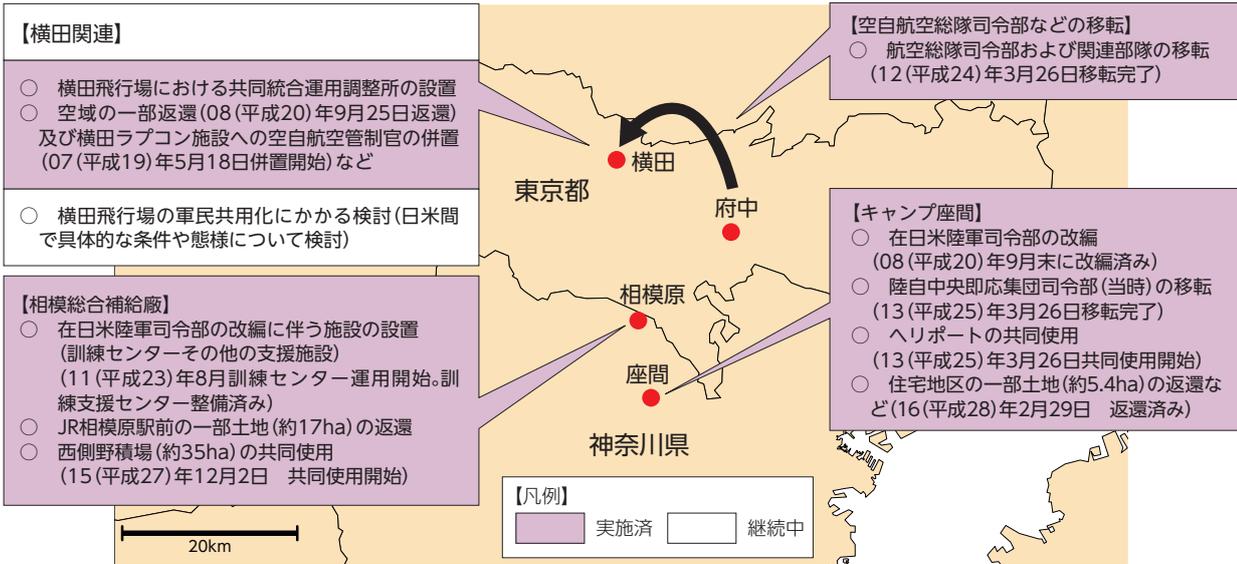
### 1 沖縄の在日米軍施設・区域の整理・統合・縮小への取組

政府は、1972年の沖縄県の復帰に伴い、83施設、面積約278km<sup>2</sup>を在日米軍施設・区域（専用施設）として提供した。一方、沖縄県への在日米軍施設・区域の集中が、県民生活などに多大な影響を及ぼしているとして、その整理・統合・縮小が強く要望されてきた。

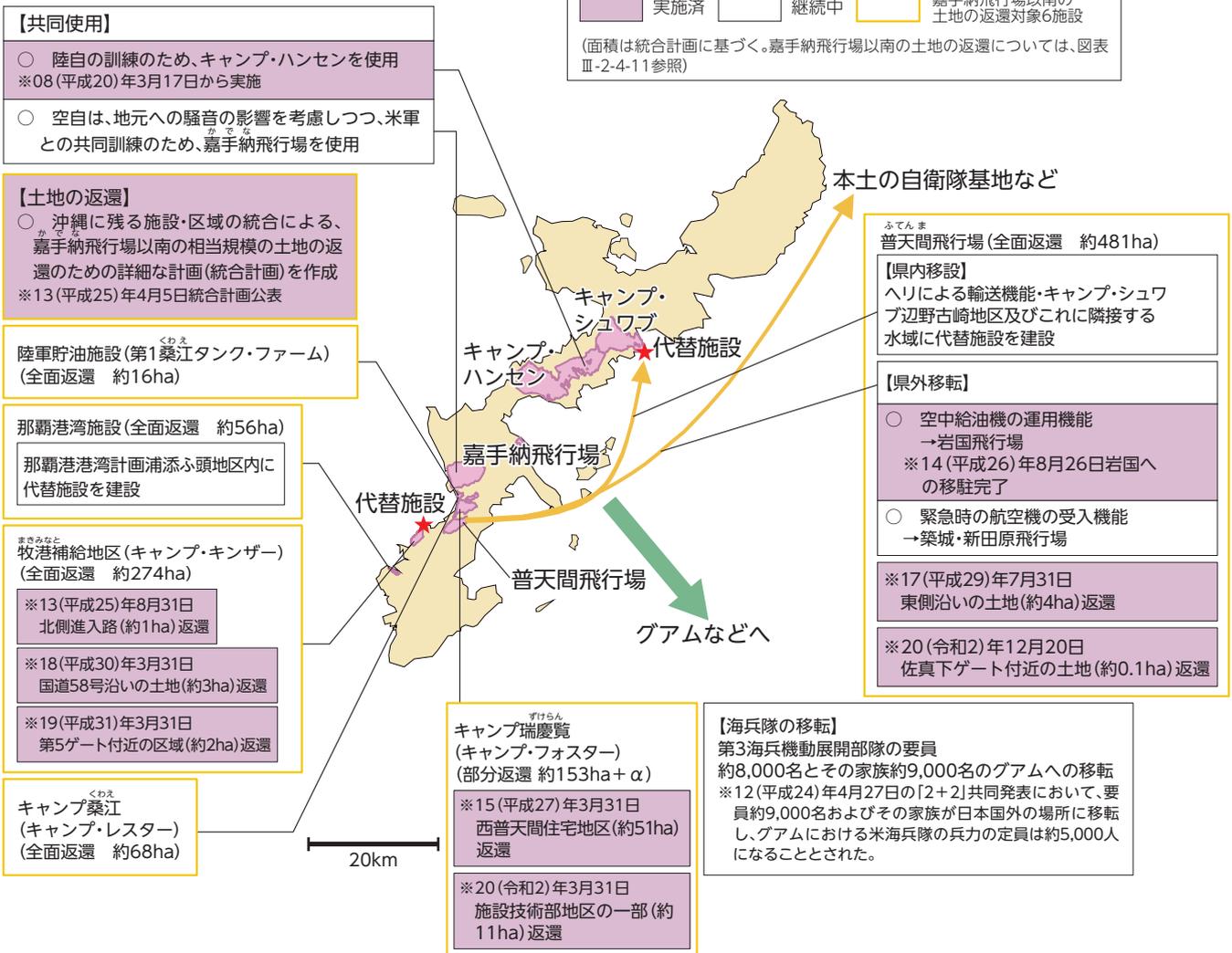
日米両国は、地元の要望の強い事案を中心に整理・統合・縮小の努力を継続し、1990年には、いわゆる23事案について返還に向けた所要の調

図表Ⅲ-2-4-3 「再編の実施のための日米ロードマップ」に示された在日米軍などの兵力態勢の再編の進捗状況①

### 1 関東における再編



### 2 沖縄における再編



整・手続を進めることを合意し、1995年には、那覇港湾施設(那覇市)の返還、読谷補助飛行場の返還、県道104号線越え実弾射撃訓練の移転

(いわゆる沖縄3事案)についても解決に向けて努力することになった。

その後、1995年に起きた不幸な事件や、これ

図表Ⅲ-2-4-3 「再編の実施のための日米ロードマップ」に示された在日米軍などの兵力態勢の再編の進捗状況②

3 航空機の移駐など

米軍機（嘉手納、三沢、岩国）の訓練の分散  
千歳、三沢、百里、小松、築城、新田原の各自衛隊施設およびグアムなどへ  
グアムなどへの移転は11（平成23）年1月JC合意※

空母艦載機部隊の岩国移駐（18（平成30）年3月移駐完了）



KC-130部隊の岩国移駐（14（平成26）年8月移駐完了）



将来の民間航空施設の一部が岩国飛行場内に設けられる。（12（平成24）年岩国錦帯橋空港が開港）



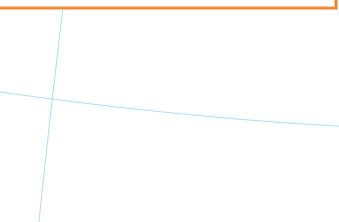
TPY-2レーダー：いわゆる「Xバンド・レーダー」の配備（06（平成18）年6月配備完了）



TPY-2レーダーの配備（14（平成26）年12月配備完了）



緊急時の航空機の受入機能の築城、新田原への移転



CH-53D部隊のグアム移転（米国本土に移転後、グアムへ移転する旨、日米間で確認）（米国本土への移転完了）

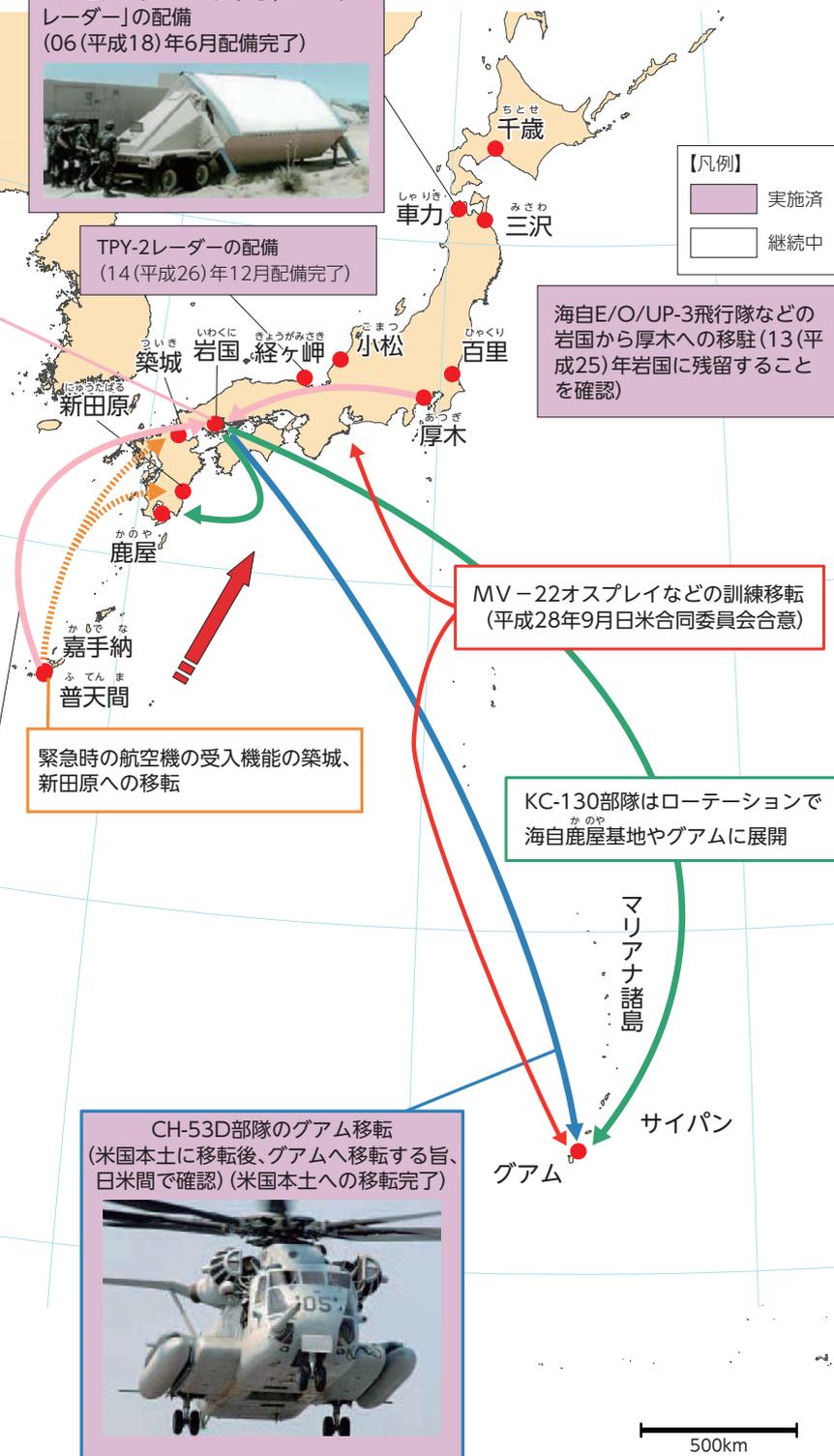


海自E/O/UP-3飛行隊などの岩国から厚木への移駐（13（平成25）年岩国に残留することを確認）

MV-22オスプレイなどの訓練移転（平成28年9月日米合同委員会合意）

KC-130部隊はローテーションで海自鹿屋基地やグアムに展開

【凡例】  
■ 実施済  
□ 継続中



500km

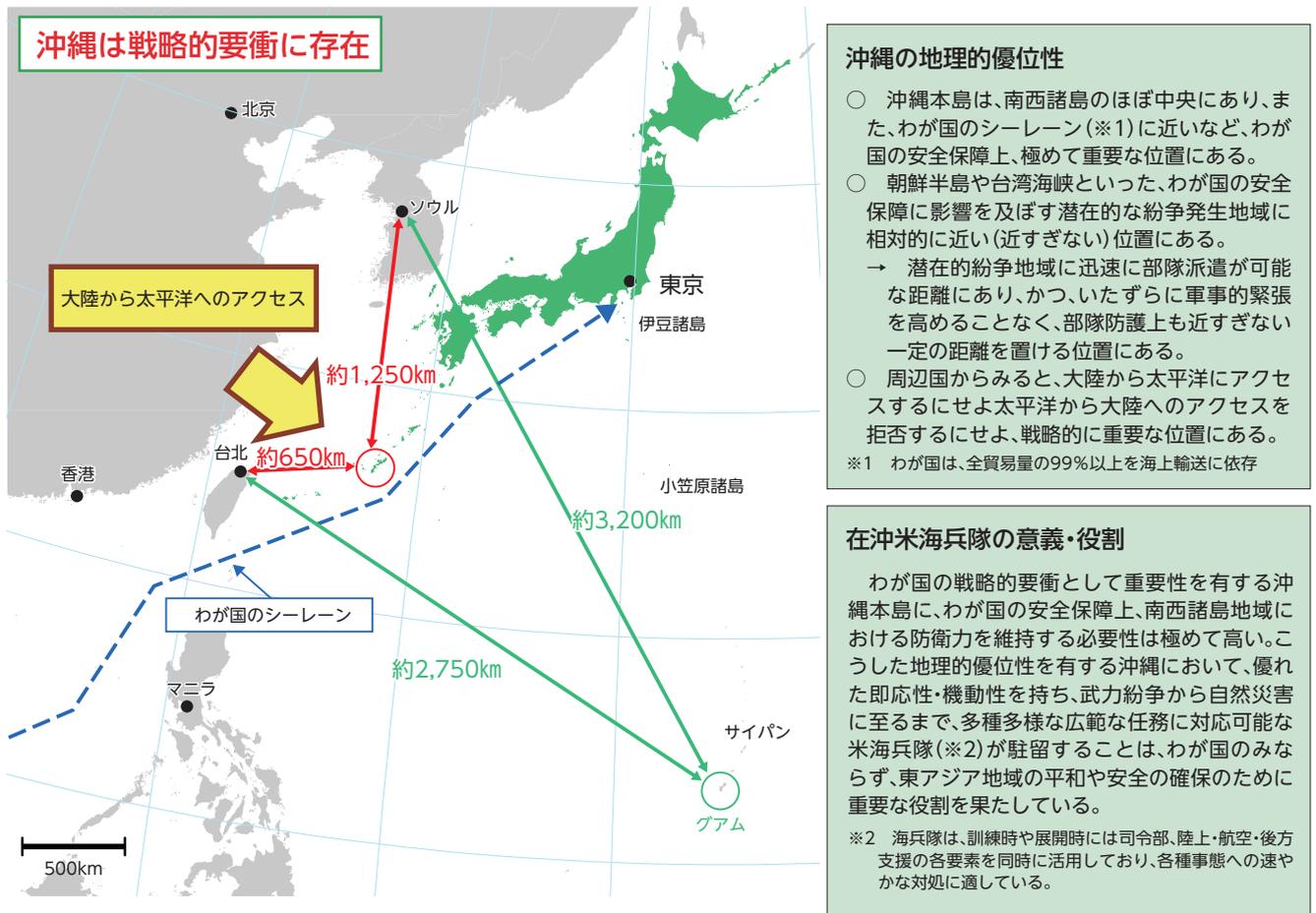
※JC: Joint Committee: 日米合同委員会

に続く沖縄県知事の駐留軍用地特措法に基づく署名・押印の拒否などを契機として、負担は国民全体で分かち合うべきであるとの考えのもと、整理・統合・縮小に向けて一層の努力を払うこととした。そして、沖縄県に所在する在日米軍施設・区域にかかわる諸課題を協議する目的で、国と沖

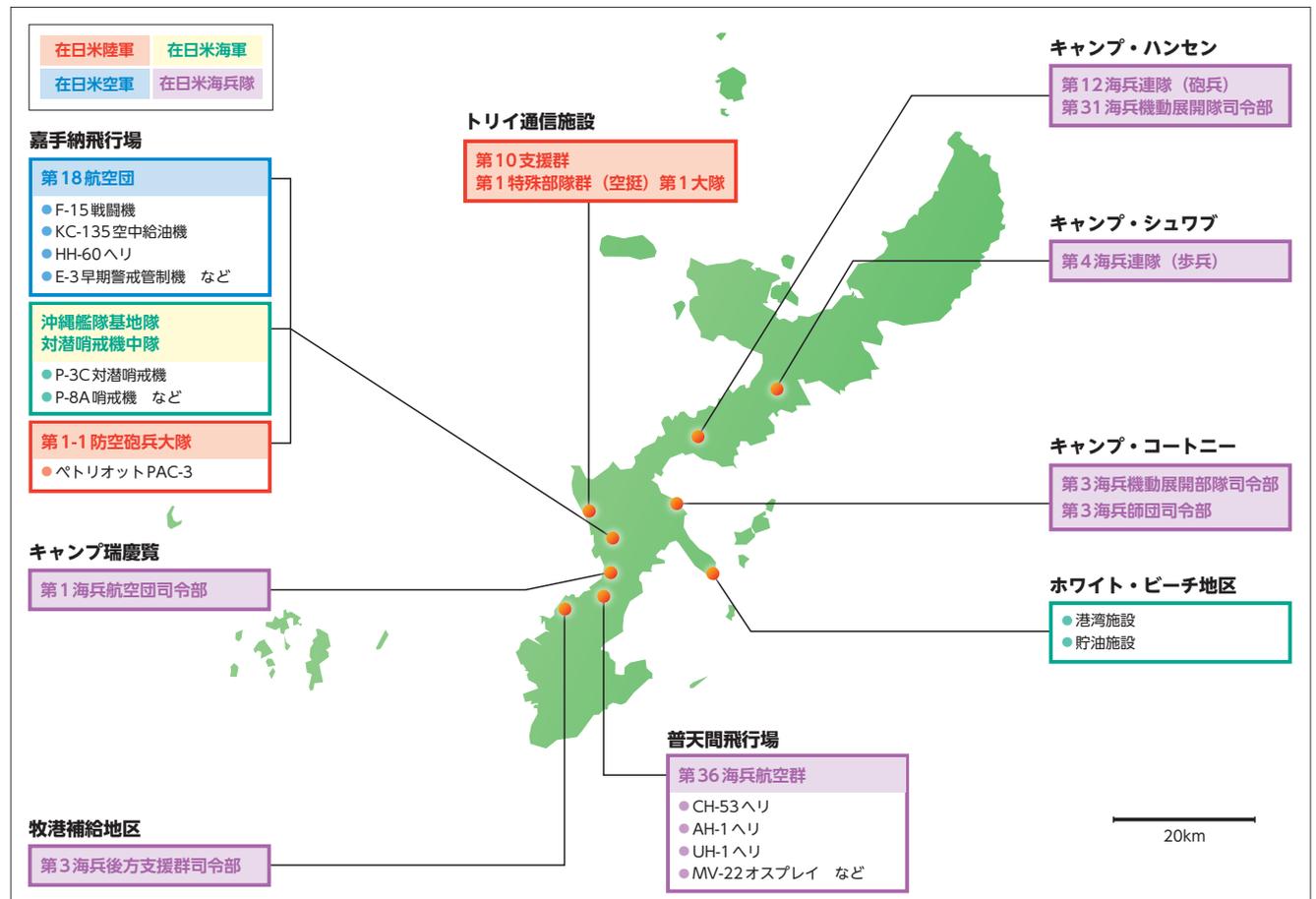
縄県との間に「沖縄米軍基地問題協議会」を、また、日米間に「沖縄に関する特別行動委員会（SACO）」を設置し、1996年、いわゆるSACO  
Special Action Committee on Okinawa  
最終報告が取りまとめられた。

□ 参照 資料22（23事案の概要）

図表Ⅲ-2-4-4 沖縄の地政学的位置と在沖米海兵隊の意義・役割（イメージ）

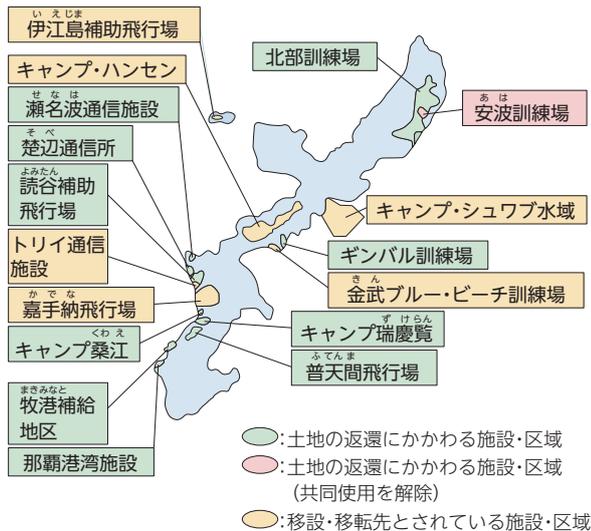


図表Ⅲ-2-4-5 沖縄における在日米軍主要部隊などの配置図（令和2年度末現在）

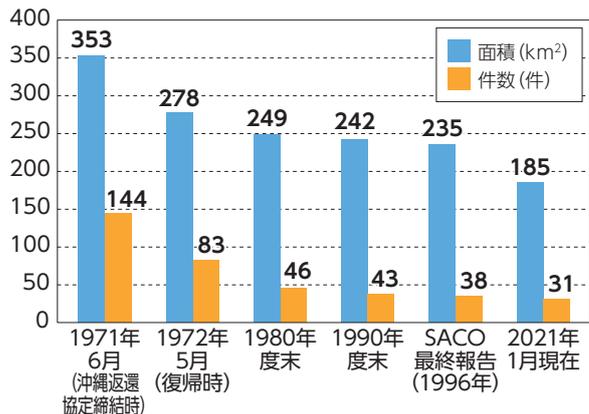


(注) 在日米軍ホームページなどをもとに作成

図表Ⅲ-2-4-6 SACO最終報告関連施設・区域（イメージ）



図表Ⅲ-2-4-7 沖縄在日米軍施設・区域（専用施設）の件数及び面積の推移



## 2 SACO最終報告の概要

SACO最終報告の内容は、土地の返還、訓練や運用の方法の調整、騒音軽減、日米地位協定の運用改善であり、関連施設・区域が示された。SACO最終報告が実施されることにより返還される土地は、当時の沖縄県に所在する在日米軍施設・区域の面積の約21%（約50km<sup>2</sup>）に相当し、復帰時からSACO最終報告までの間の返還面積約43km<sup>2</sup>を上回るものとなる。

- 参照 資料23 (SACO最終報告 (仮訳))  
 資料24 (SACO最終報告の主な進捗状況)  
 図表Ⅲ-2-4-6 (SACO最終報告関連施設・区域 (イメージ))  
 図表Ⅲ-2-4-7 (沖縄在日米軍施設・区域 (専用施設)の件数及び面積の推移)

## 3 北部訓練場の過半の返還

北部訓練場の返還にあたっては、返還される区域に所在する7つのヘリパッドを既存の訓練場内に移設することが条件であったが、自然環境に配慮し、7つ全てではなく、最低限の6つとすることなどについて米側と同意したうえで、移設工事を進めた。2016年12月にヘリパッドの移設が完了し、SACO最終報告に基づき、国頭村及び東村に所在する北部訓練場の過半、約4,000haの返還が実現した。

この返還は、沖縄県内の在日米軍施設・区域

(専用施設)の約2割にあたる、沖縄の本土復帰後最大のものであり、1996年のSACO最終報告以来、20年越しの課題であった。

この返還された土地については、防衛省において、沖縄県における駐留軍用地跡地の有効かつ適切な利用の推進に関する特別措置法に基づき、その有効かつ適切な利用が図られるよう、跡地利用をするうえでの支障の除去に関する措置(土壌汚染調査など)を講じ、2017年12月、土地所有者へ引渡しを行った。

## 4 普天間飛行場の移設・返還

2006年5月のロードマップにおける米軍再編に関する取組においても、抑止力を維持しつつ、沖縄県における地元負担の軽減のための施策が講じられることとなった。

政府としては、沖縄県宜野湾市の中央部で住宅や学校などに密接して位置している普天間飛行場の固定化は、絶対に避けなければならない、これは政府と沖縄の皆様の共通認識であると考えている。

同飛行場の移設について、キャンプ・シュワブ辺野古崎地区(名護市)及びこれに隣接する水域に普天間飛行場代替施設を建設する現在の計画が、同飛行場の継続的な使用を回避するための唯一の解決策であるという考えには変わりはない。

政府としては、同飛行場の一日も早い移設・返還を実現し、沖縄の負担を早期に軽減していくよう努力していく。なお、普天間飛行場の返還により、危険性が除去されるとともに、跡地(約476ha:

東京ドーム約100個分)の利用により、宜野湾市をはじめとする沖縄のさらなる発展が期待される。

### (1) 代替施設に関する経緯

2004年8月の宜野湾市における米軍ヘリ墜落事故の発生を踏まえ、周辺住民の不安を解消するため、一日も早い移設・返還を実現するための方法について、在日米軍再編に関する日米協議の過程で改めて検討が行われた。

2005年10月の「2+2」共同文書において、「キャンプ・シュワブの海岸線の区域とこれに近接する大浦湾の水域を結ぶL字型に普天間代替施設を設置する。」との案が承認された。しかし、このL字案については、米軍航空機が、名護市・宜野座村の集落上空を飛行することになることから、これら集落の上空を避けるように要望が出された。

これを受け、その後の名護市をはじめとする地元地方公共団体との協議及び合意を踏まえ、ロードマップにおいて、代替施設を「辺野古湾とこれに隣接する大浦湾と辺野古湾の水域を結ぶ」形、V字型で設置することとされ、この代替施設の建設について、2006年5月、稲嶺沖縄県知事(当時)と額賀防衛庁長官(当時)との間でも「基本確認書」が取り交わされた。

2009年9月の政権交代後、沖縄基地問題検討委員会が設けられた。同委員会による検討を経たのち、2010年5月の「2+2」において、普天間飛行場の代替の施設をキャンプ・シュワブ辺野古湾地区及びこれに隣接する水域に設置する意図を確認するとともに、代替施設の位置、配置及び工法に関する専門家による検討を速やかに完了させることを決定した。また、様々な沖縄の負担軽減策について今後具体的な措置をとっていくことで、米国と合意した。その後、2011年6月の「2+2」において、滑走路の形状をV字と決定した。

このような結論に至る検討過程では、まず、東アジアの安全保障環境に不安定性・不確実性が残る中、わが国の安全保障上極めて重要な位置にある沖縄に所在する海兵隊をはじめとして、在日米軍の抑止力を低下させることは、安全保障上の観点からできないとの判断があった。また、普天間飛行場に所属する海兵隊ヘリ部隊を沖縄所在の他

の海兵隊部隊から切り離し、国外・県外に移転すれば、海兵隊の持つ機動性・即応性といった特性を損なう懸念があった。こうしたことから、普天間飛行場の代替地は沖縄県内とせざるを得ないと結論に至った。

また、日米両政府は、2012年4月、2013年10月、2015年4月、2017年8月、2019年4月及び2021年3月の「2+2」、さらに、2017年2月及び11月、2018年4月並びに2021年4月に行われた日米首脳会談にあたって発出された共同声明などにおいても、普天間飛行場の代替施設をキャンプ・シュワブ辺野古湾地区及びこれに隣接する水域に建設することが、普天間飛行場の継続的な使用を回避するための唯一の解決策であることを確認した。

**□ 参照** 資料25(普天間飛行場代替施設に関する経緯)  
資料26(嘉手納以南 施設・区域の返還時期(見込み))  
図表Ⅲ-2-4-8(代替施設と普天間飛行場の比較(イメージ))

### (2) 普天間飛行場の移設と沖縄の負担軽減

普天間飛行場の移設は、同飛行場を単純に移設するものではなく、沖縄における基地の機能や面積の縮小を伴い、沖縄の負担軽減に十分資するものである。

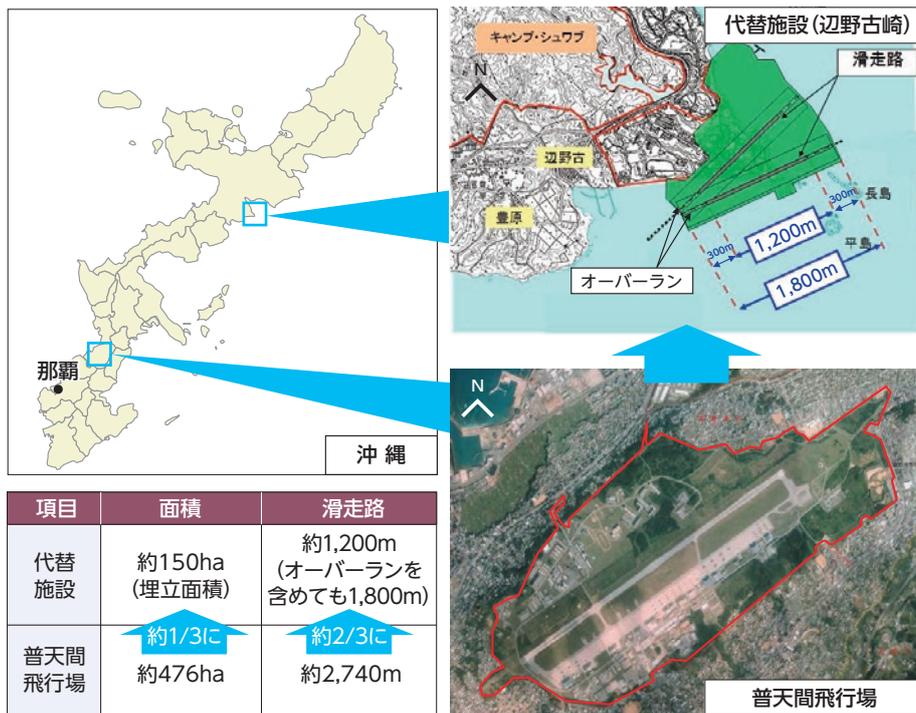
#### ア 普天間飛行場が有する機能の分散

普天間飛行場は、沖縄における米海兵隊(在沖米海兵隊)の航空能力に関し、①オスプレイなどの運用機能、②空中給油機の運用機能、③緊急時に航空機を受け入れる基地機能という3つの機能を果たしている。このうち、「①オスプレイなどの運用機能」のみをキャンプ・シュワブに移設することとしており、「②空中給油機の運用機能」については、2014年8月、KC-130空中給油機の15機全機の岩国飛行場(山口県岩国市)への移駐を完了した。

これにより、1996年のSACO最終報告から18年越しの課題が達成でき、普天間飛行場に所在する固定翼機の大部分が沖縄県外に移駐することになった。また、移駐に伴い、軍人、軍属及び家族約870名も転出することになった。

さらに、「③緊急時に航空機を受け入れる基地

図表Ⅲ-2-4-8 代替施設と普天間飛行場の比較（イメージ）



機能」についても、築城基地及び新田原基地へ移転することとなっており、2018年10月、機能移転に必要となる施設整備について日米間で合意し、工事などを実施している。

### イ 面積の縮小

普天間飛行場の代替施設を建設するために必要となる埋立ての面積は、約150haであるが、普天間飛行場の面積約476haに比べ、約3分の1程度となり、滑走路も、1,200m（オーバーランを含めても1,800m）と、現在の普天間飛行場の滑走路長2,740mに比べ、大幅に短縮される。

### ウ 騒音及び危険性の軽減

滑走路はV字型に2本設置されるが、これは、地元の要望を踏まえ、離着陸時の飛行経路が海上になるようにするためのものである。訓練などで日常的に使用される飛行経路が、普天間飛行場では市街地上空にあったのに対し、代替施設では、海上へと変更され、騒音及び危険性が軽減される。

例えば、普天間飛行場では、住宅防音が必要となる地域に1万数千世帯の住民が居住しているのに対し、代替施設ではこのような世帯はゼロとなる。すなわち、全ての世帯において、騒音の値が住居専用地域に適用される環境基準を満たすこととなる。また、万が一、航空機に不測の事態が生

じた場合には、海上へと回避することで地上の安全性が確保される。

### (3) 代替施設を沖縄県内に建設する必要性

在沖米海兵隊は、航空、陸上、後方支援の部隊や司令部機能から構成されている。優れた機動性と即応性を特徴とする海兵隊の運用では、これらの部隊や機能が相互に連携し合うことが不可欠であり、普天間飛行場に駐留する回転翼機が、訓練、演習などにおいて日常的に活動をともしする組織の近くに位置するよう、代替施設も沖縄県内に設ける必要がある。

### (4) 環境影響評価手続の完了

防衛省は、2007年に沖縄県知事などに環境影響評価方法書を送付した。沖縄県知事からの意見を受けた補正作業の後、2012年12月に補正後の評価書を沖縄県知事などに送付し、評価書の縦覧（一般に閲覧できるようにすること）を行い、環境影響評価の手続を終了した。

この手続の間に沖縄県知事からは合計6度にわたり計1,561件の意見を受け、そのすべてに補正を行い、適切に環境影響評価の内容に反映した。このように、防衛省は、関係法令などに従うこと

はもちろん、十分に時間をかけ、沖縄県からの意見などを聴取し、反映する手続を踏んできた。

## (5) 代替施設建設事業の推進

### ア 埋立承認取消処分をめぐる訴訟

沖縄防衛局長は、2013年3月、公有水面埋立承認願書を沖縄県に提出し、同年12月、仲井眞知事(当時)はこれを承認した。しかし、2015年10月、翁長知事(当時)が、当該埋立承認を取り消したことから、国と沖縄県の間で、埋立承認取消処分をめぐる3つの訴訟<sup>6</sup>が提起されることとなった。

このような状況の中、裁判所から和解案が提示され、2016年3月、国と沖縄県の間で和解が成立した。和解において、国と沖縄県は、最高裁判所による最終的な司法判断が示された場合には、判決に従い、主文及びそれを導く理由の趣旨に沿った手続を実施するとともに、その後もその趣旨に従って互いに協力して誠実に対応することを相互に確約した。

和解条項に従い、沖縄防衛局は埋立工事を直ちに中止するとともに、国土交通大臣は、翁長知事(当時)に対し、埋立承認取消処分を取り消すよう、地方自治法に基づく是正の指示を行った。その後、国地方係争処理委員会による審査や福岡高等裁判所那覇支部による審理を経て、同年12月、最高裁判所は、翁長知事(当時)による埋立承認取消処分が違法であるとの判断を示した。

### イ 最高裁判所の判決

最高裁判所は、判決の中で、仲井眞元知事が、①代替施設の面積や埋立面積が普天間飛行場の施設面積と比較して相当程度縮小されること、②沿岸域を埋め立てて滑走路延長線を海域とすることにより航空機による住宅地上空の飛行が回避されることなどから、公有水面埋立法第4条第1項第1号の「国土利用上適正且合理的ナルコト」という要件に適合すると判断したことについて、事実の基礎を欠くものであることや、社会通念に照らし明らかに妥当性を欠くものであるという事情は認められず、仲井眞元知事の判断に違法等があ

るということではできないとした。

また、最高裁判所は、代替施設建設事業が、環境保全などに十分配慮されているかという点について、現段階で採り得ると考えられる工法、環境保全措置及び対策が講じられており、さらに災害防止にも十分配慮されているとした。そして、公有水面埋立法第4条第1項第2号の「其ノ埋立ガ環境保全及災害防止ニ付十分配慮セラレタルモノナルコト」という要件に適合するとした仲井眞元知事の判断過程及び判断内容について、特段不合理な点があることはうかがわれず、仲井眞元知事の判断に違法等があるということではできないと判断した。

### ウ 埋立承認取消処分の取消

この最高裁判決を受け、翁長知事(当時)は、2016年12月、埋立承認取消処分を取り消し、沖縄防衛局は、代替施設建設事業を再開した。また、2017年4月には、公有水面埋立ての本体部分にあたる護岸工事を開始した。

### エ 海底の岩礁破碎等に関する訴訟

同年7月、沖縄県は、沖縄県の規則に基づく知事の許可を受けずに、海底の岩礁を破碎等すること等をしてはならない旨の判決を求めて那覇地方裁判所に訴訟を提起した。2018年3月、同裁判所は、沖縄県の訴えを却下する旨判断し、また、同年12月、福岡高等裁判所那覇支部は、沖縄県の訴えを棄却した。同月、沖縄県は、最高裁判所に上告受理申立てを行ったが、2019年3月、これを取り下げた。

### オ 埋立工事を巡る状況

2018年8月、沖縄県は環境保全措置及び埋立地の地盤に関する問題点などを理由として再び埋立承認を取り消した。同年10月、沖縄防衛局長は国土交通大臣に対し、行政不服審査法に基づく審査請求及び執行停止申立てを行い、執行停止が認められた。これを受け、沖縄防衛局は、同年12月に、米軍キャンプ・シュワブ南側の海域において、埋立工事を開始した。2021年4月には、海水面から3.1mまでの陸地化が完了しており、引き続き、

6 ①国(国土交通大臣)が原告となり、地方自治法第245条の8の規定に基づき、翁長知事(当時)による埋立承認取消処分の取消しを命ずる旨の判決を求める訴訟(いわゆる代執行訴訟)、②沖縄県知事が原告となり、地方自治法第251条の5の規定に基づき、国土交通大臣による埋立承認取消処分の効力を停止する決定(執行停止決定)が違法な「国の関与」に当たるとしてその取消しを求める訴訟、③沖縄県が原告となり、行政事件訴訟法第3条の規定に基づき、国土交通大臣による執行停止決定の取消しなどを求める訴訟

埋立工事を着実に進めているところである。（2021年5月現在）

また、2019年4月、国土交通大臣は、沖縄県による埋立承認の取消処分を取り消す裁決を行った。同月、沖縄県知事は、国土交通大臣の裁決を不服として、国地方係争処理委員会に審査申出を行ったが、同年6月、同委員会は、これを却下した。同年7月、沖縄県知事は、同委員会の却下を不服とし、福岡高等裁判所那覇支部に国の関与（裁決）の取消訴訟を提起し、また、同年8月、国土交通大臣の裁決を不服として、那覇地方裁判所に裁決の取消訴訟を提起した。

これらの訴訟のうち、国の関与の取消訴訟については、同年10月、福岡高等裁判所那覇支部が沖縄県知事の訴えを却下し、沖縄県知事は、最高裁判所に上告受理申立てを行ったが、2020年3月、最高裁判所は、沖縄県知事の訴えを棄却した。一方、裁決の取消訴訟については、同年11月、那覇地方裁判所が沖縄県の訴えを却下したが、同年12月、沖縄県は、福岡高裁那覇支部に控訴した。

移設作業にあたっては、周辺の自然環境に最大限の配慮を払うため、約5年間にわたる環境影響評価手続を行っている。その際、沖縄県知事からは、合計6度、1,500件以上に及ぶ意見が示され、これを全て反映している。

サンゴに関しては、護岸で海域を閉め切ると、周囲の海と切り離され、海水の出入りが止まり、サンゴの生息に影響が生じるため、海域を閉め切る前に、南側の埋立海域に生息していた保護対象のサンゴを移植している。なお、サンゴ類の保護基準は、那覇空港第二滑走路の工事に伴う埋立ての際の基準<sup>7</sup>よりも、厳しいものである。また、国指定の天然記念物であるオカヤドカリ類や絶滅危惧種に指定されている貝類、甲殻類などについても、専門家の指導・助言を得ながら、南側の工事区域の海岸や海底から他の地域への移動を適切に実施している。

埋立地の地盤に関しては、ボーリング調査の結果などを踏まえ、米軍キャンプ・シュワブの北側海域における護岸などの構造物の安定性などについて検討した結果、地盤改良工事が必要であるものの、一般的で施工実績が豊富な工法<sup>8</sup>により地盤改良工事を行うことにより、護岸や埋立てなどの工事を所要の安定性を確保して実施可能であることが確認されている。そのうえで、2019年9月から、今後の事業の実施にあたり、護岸や埋立地などの設計・施工・維持管理を合理的なものとするため、技術的・専門的見地から客観的な提言・助言を得るべく、地盤、構造、水工、舗装の各分野に精通した有識者で構成される「普天間飛行場代替施設建設事業に係る技術検討会」を開催した。

同年12月、沖縄防衛局は、それまでの検討結果を踏まえ、変更後の計画に基づく工事に着手してから工事完了までに9年3ヵ月、沖縄統合計画に示されている「提供手続」を完了させるまでに約12年を要し、また普天間飛行場代替施設建設事業に要する経費として、約9,300億円が必要であることを示した。さらに、2020年4月、沖縄防衛局は、環境面も含めた有識者の知見も得つつ、十分に検討を行ったうえで、公有水面埋立法に基づき、地盤改良工事の追加等に伴う埋立の変更承認申請書を沖縄県知事に提出した。

2019年2月に沖縄県は、普天間飛行場の名護市辺野古への移設に伴う埋立ての賛否を問う沖縄

2018年11月



2021年5月



キャンプ・シュワブ南側の海域における埋立工事の進捗状況

7 具体的には、那覇空港の第二滑走路の工事に伴い、小型サンゴ約3万7,000群体の移植が行われたが、仮に、代替施設建設事業と同じ基準を当てはめれば、移植対象の小型サンゴ類は約17万群体となる。

8 サンドコンパクションパイル工法、サンドドレーン工法、ペーパードレーン工法であり、他事業の例として、東京国際空港再拡張事業等がある。

県民投票を実施した。結果は、「賛成」が11万4,933票、「反対」が43万4,273票、「どちらでもない」が5万2,682票であった（投票総数60万5,385票、投票率52.48%）。沖縄に米軍施設・区域が集中する現状は、到底、是認できるものではなく、沖縄の負担軽減は、政府の大きな責任である。この「県民投票」の結果を、真摯に受け止め、これからも、政府として、負担の軽減に全力で取り組んでいくこととしている。

住宅や学校で囲まれ、世界で最も危険と言われる普天間飛行場が、固定化され、危険なまま置き去りにされることは、絶対に避けなければならない。これは、沖縄の皆様との共通認識であると考えている。

辺野古への移設は、現在の普天間飛行場をそのまま移すものではなく、普天間飛行場の持つ3つの機能のうち、2つを県外へ、残る1つを辺野古に移して、普天間飛行場を全面返還する、というものである。実際、負担を分かち合うという観点から、空中給油機は山口県、緊急時における受入れ機能は、福岡県、宮崎県へと、沖縄県外の地方公共団体の理解と協力を得て、普天間飛行場の全面返還に向けた取組は、前に進んでいる。

普天間飛行場の全面返還を日米で合意してから、25年を経た今もなお、返還が実現しておらず、もはや先送りは許されない。政府としては、長年にわたる沖縄の皆様との対話の積み重ねのうえに、これからも、ご理解を得る努力を続け、普天間飛行場の一日も早い全面返還の実現に向けて、全力で取り組んでいくこととしている。

## 5 兵力の削減とグアムへの移転

2006年5月にロードマップが発表されて以降、沖縄に所在する兵力の削減について協議が重ねられてきた。

### (1) 移転時期及び規模

ロードマップでは、沖縄に所在する第3海兵機動展開部隊（Ⅲ MEF）の要員約8,000人とその家

Marine Expeditionary Force

族約9,000人が2014年までに沖縄からグアムに移転することとされたが、2011年6月の「2+2」などで、その時期は2014年より後のできる限り早い時期とされた。

その後、2012年4月の「2+2」において、Ⅲ MEFの要員の沖縄からグアムへの移転及びその結果として生ずる嘉手納以南の土地の返還の双方を、普天間飛行場の代替施設に関する進展から切り離すことを決定するとともに、グアムに移転する部隊構成及び人数についての見直しがなされた。

これにより、海兵空地任務部隊（MAGTF）は日本、グアム、ハワイに置くこととされ、約9,000人が日本国外に移転（このうち約4,000人がグアムに移転）し、グアムにおける海兵隊の兵力の定員は約5,000人となった。一方で、沖縄における海兵隊の最終的なプレゼンスは、ロードマップの水準（約1万人）に従ったものにする事とされた。

それに伴い、2013年10月の「2+2」においては、グアムへの移転時期について、2012年の「2+2」で示された移転計画のもとで、2020年代前半に開始されることとされ、同計画は2013年4月の沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画の実施の進展を促進するものとされた。

### (2) 移転費用

ロードマップでは、施設及びインフラの整備費算定額102.7億ドル（2008米会計年度ドル）のうち、わが国が28億ドルの直接的な財政支援を含め60.9億ドルを提供し、米国が残りの41.8億ドルを負担することで合意に至った。わが国が負担する費用のうち、直接的な財政支援として措置する事業について、日米双方の行動をより確実なものとし、これを法的に確保するため、2009年2月、日米両政府は「第3海兵機動展開部隊の要員及びその家族の沖縄からグアムへの移転の実施に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定」（グアム協定）に署名した。

本協定に基づく措置として、平成21（2009）年度から、わが国が財政支援する事業にかかる米国政府への資金提供を行っている<sup>9</sup>。

<sup>9</sup> わが国が財政支援する事業について、これまで平成21（2009）年度から令和2（2020）年度の予算を用いて約2702億円が米側に資金提供された。

その後、2012年4月の「2+2」では、グアムに移転する部隊構成及び人数が見直され、米国政府による暫定的な移転費用の見積りは86億ドル（2012米会計年度ドル）とされた。わが国の財政的コミットメントは、グアム協定第1条に規定された28億ドル（2008米会計年度ドル）を限度とする直接的な資金提供となることが再確認されたほか、わが国による家族住宅事業やインフラ事業のための出融資などは利用しないことが確認された<sup>10</sup>。

また、グアム協定のもとですでに米国政府に提供された資金は、わが国による資金提供の一部となることとされ、グアム及び北マリアナ諸島連邦の日米両国が共同使用する訓練場の整備についても、前述の28億ドルの直接的な資金提供の一部を活用して実施することとされた。このほか、残りの費用及び追加的な費用は米国が負担することや、両政府が二国間で費用内訳を完成させることについても合意された。

2013年10月の「2+2」では、グアム及び北マリアナ諸島連邦における訓練場の整備及び自衛隊による訓練場の使用に関する規定の追加などが盛り込まれたグアム協定を改正する議定書の署名も行われた。しかし、わが国政府からの資金提供については、引き続き28億ドル（2008年度価格）が上限となることに変更はない。また、二国間で費用内訳を示す作業を完了させた。

なお、2014年12月、米国の2015年度国防授權法が成立し、2012米会計年度以降続いたグアム移転資金の凍結が解除された。

### (3) 環境影響評価

グアムにおける環境影響評価については、再編計画の調整によって変更した事業内容を反映し、所要の進められ、2015年8月に終了した。

さらに、北マリアナ諸島連邦における訓練場整備に関する環境影響評価は、現在実施中である。

### (4) グアム移転事業の進捗状況

グアムにおける環境影響評価が実施されていた間、米国政府は、同評価の影響を受けない事業と

してアンダーセン空軍基地及びグアム海軍基地アプラ地区における基盤整備事業などを実施してきた。米国防授權法によるグアム移転資金の凍結が解除されたことや、グアムにおける環境影響評価が終了したことを受け、現在、米国政府により、各地区において移転工事が実施されている。

□ 参照 図表Ⅲ-2-4-9（グアム移転事業の進捗状況（イメージ））

## 6 嘉手納飛行場以南の土地の返還

2006年5月のロードマップでは、普天間飛行場の代替施設への移転、普天間飛行場の返還及びグアムへの第3海兵機動展開部隊（ⅢMEF）要員の移転に続いて、沖縄に残る施設・区域が統合され、嘉手納飛行場以南の相当規模の土地の返還が可能となるとされていた。

その後、2012年4月の「2+2」において、ⅢMEFの要員の沖縄からグアムへの移転及びその結果として生ずる嘉手納以南の土地の返還の双方を、普天間飛行場の代替施設への移転に関する進展から切り離すことを決定した。さらに、返還される土地については、①速やかに返還できるもの、②機能の移転が完了すれば返還できるもの、③国外移転後に返還できるもの、という3区分に分けて検討していくことで合意した。

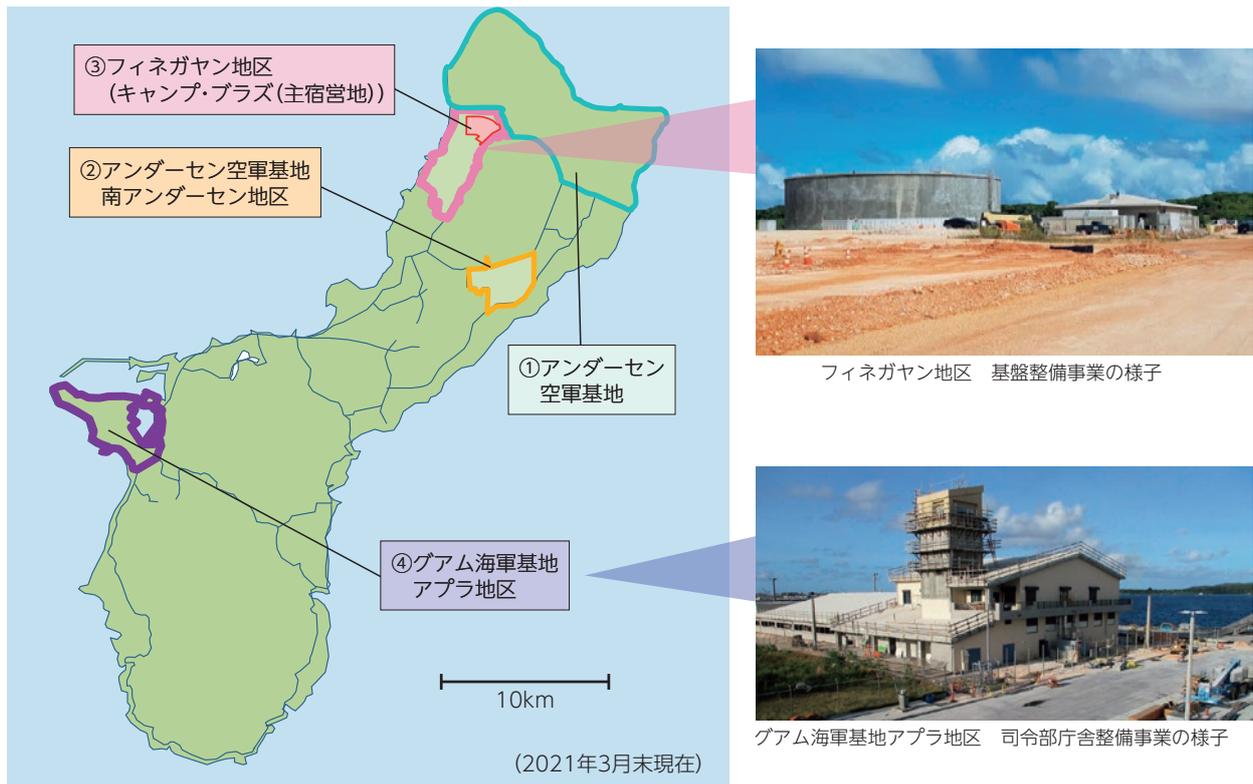
### (1) 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画

2012年末の政権交代後、沖縄の負担軽減に全力で取り組むとの安倍政権の基本方針のもと、引き続き日米間で協議が行われ、沖縄の返還要望が特に強い<sup>まきみなど</sup>牧港補給地区（キャンプ・キンザー）（浦添市）を含む嘉手納以南の土地の返還を早期に進めるよう強く要請し、米側と調整を行った。その結果、2013年4月、具体的な返還年度を含む返還スケジュールが明記される形で沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画（統合計画）が公表されることになった。

本計画に基づき、全ての返還が実現すれば、沖

<sup>10</sup> これを受け、駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法に規定されていた株式会社国際協力銀行の業務の特例（出融資）については、2017年3月31日に施行された同法の一部を改正する法律により廃止された。

図表Ⅲ-2-4-9 グアム移転事業の進捗状況（イメージ）



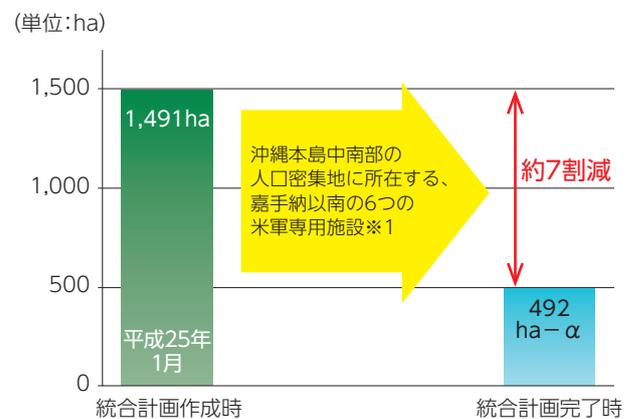
移転事業対象地区	日本側提供資金による事業進捗状況
① アンダーセン空軍基地	基盤整備事業(※1) 実施中
② 南アンダーセン地区	訓練場整備事業(※2) 実施中
③ フィネガン地区 (キャンプ・プラズ(主宿营地))	基盤整備事業(※1) 実施中 下士官用隊舎2棟整備事業(※5) 実施中
④ グアム海軍基地 アプラ地区	基盤整備事業(※1) 完了 司令部庁舎整備事業(※3) 実施中 診療所整備事業(※4) 実施中

- ※1 基盤整備事業とは、海兵隊が使用する庁舎等の施設建設に係る敷地造成、道路整備、上下水道、電気通信などを整備する事業
- ※2 訓練場整備事業とは、海兵隊の基礎的な訓練(市街地戦闘訓練、車両走行訓練など)を実施するための施設を整備する事業
- ※3 司令部庁舎整備事業とは、海兵隊が使用する司令部庁舎を整備する事業
- ※4 診療所整備事業とは、海兵隊が使用する診療所を整備する事業
- ※5 下士官用隊舎2棟整備事業とは、海兵隊が使用する下士官用隊舎を整備する事業

縄本島中南部の人口密集地に所在する6つの米軍専用施設<sup>11</sup>の約7割の土地(約1,048ha:東京ドーム約220個分)が返還されることとなる。統合計画においては、本計画を可能な限り早急を実施することを日米間で確認しており、政府として一日も早い嘉手納以南の土地の返還が実現するよう、引き続き全力で取り組んでいくこととしている。

**参照** 図表Ⅲ-2-4-10 (沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画)

図表Ⅲ-2-4-10 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画



※1 6つの施設:那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧、キャンプ桑江及び陸軍貯油施設第1桑江タンク・ファーム

11 那覇港湾施設、牧港補給地区、普天間飛行場、キャンプ瑞慶覧、キャンプ桑江及び陸軍貯油施設第1桑江タンク・ファーム

## (2) 返還の進展

2013年4月の統合計画の公表以降、「必要な手続の完了後速やかに返還可能となる区域」（図表Ⅲ-2-4-12の赤色の区域）を中心に早期返還に向けて取り組んできた。2020年3月末にはキャンプ瑞慶覧の施設技術部地区の一部（約11ha）が返還され、これにより統合計画で「速やかに返還」とされている区域全ての返還が実現した。また、その他の区域で地元からの返還要望が強かった一部の区域については、統合計画上の予定よりも前倒しでの返還を実現した。

政府としては、引き続き、統合計画における嘉手納飛行場以南の土地の返還を着実に実施し、沖縄の負担軽減を目に見えるものとするため、それぞれの土地の返還が可能な限り短期間で実現できるよう、全力で取り組んでいくこととしている。

**□ 参照** 資料26（嘉手納以南 施設・区域の返還時期（見込み））  
 図表Ⅲ-2-4-11（嘉手納飛行場以南の土地の返還実績）  
 図表Ⅲ-2-4-12（嘉手納飛行場以南の土地の返還（イメージ））

## 7 米軍オスプレイのわが国への配備

### (1) 米海兵隊オスプレイ（MV-22）の沖縄配備

オスプレイは、回転翼機の垂直離着陸やホバリングの機能と、固定翼機の数及び航続距離を併せ持つ航空機である。その海兵隊仕様のMV-22は、海兵隊の航空部隊の主力として、様々な作戦において人員・物資輸送をはじめとした幅広い活動に従事し、重要な役割を果たしている。

米海兵隊においては、老朽化したCH-46回転翼機を、より基本性能の高いMV-22へと更新する計画が進められ、2013年9月には、普天間飛行場に配備されているCH-46（24機）のMV-22への更新が完了した。

MV-22はCH-46に比べ、速度、搭載能力、行動半径のいずれにおいても優れた性能を有しており、同機の沖縄配備により、在日米軍全体の抑止力が強化され、この地域の平和と安定に大きく寄与する。

**□ 参照** 図表Ⅲ-2-4-13（オスプレイの有用性（イメージ））

## 解説

### 嘉手納飛行場以南の土地の返還について

政府は、2013年4月に公表された沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画（統合計画）に基づいて、嘉手納以南の米軍施設・区域の返還を進めています。2020年3月には、キャンプ瑞慶覧施設技術部地区の一部（約11ha）が返還され、統合計画で「速やかに返還」とされている区域全ての返還が実現しました。返還跡地の利用については、北谷グスクを国指定による史跡とし、歴史・文化・自然と調和したまちづくりが計画されており、北谷町をはじめとする沖縄のさらなる発展が期待されます。

また、2017年7月に、市道用地とするために地元からの返還の要望が強かった普天間飛行場の一部土地（約4ha）が返還されたことに続いて、2020年12月には同飛行場の佐真下ゲート付近の土地の返還を実現しました。防衛省の補助事業を活用した市道宜野湾11号線は、普天間飛行場の佐真下ゲート付近で道幅が狭く急角度に曲がっているため、全線開通後に渋滞が発生することが予想されていました。この区域は、宜野湾市から、普天間飛行場の一部の土地を通る形で道路形状の変更を行うため、返

還してほしい旨の要請を頂いていたものです。これらの土地の返還によって、市道宜野湾11号線が整備され、2021年3月には全線開通が実現しました。これにより交通状況の改善が期待されます。

現在、一層の返還を進めるために、嘉手納以南の米軍施設を嘉手納弾薬庫地区（知花地区）、トリイ通信施設、キャンプ・ハンセン及びキャンプ瑞慶覧へ移設する作業などを実施しているところです。今後とも目に見える形で、一つ一つ着実に結果を出すことによって、沖縄の負担軽減に全力を尽くしてまいります。



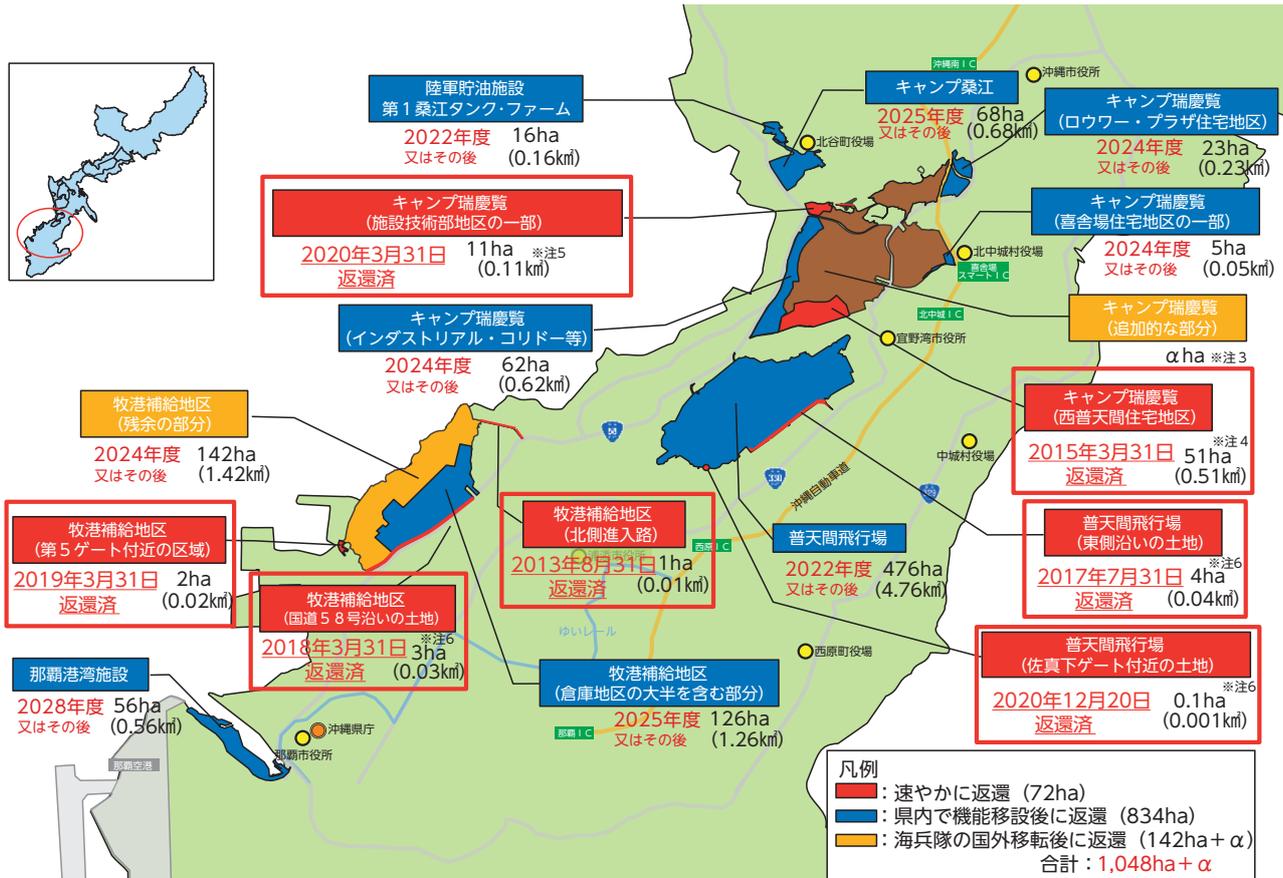
市道宜野湾11号道路開通式の様子（2021年3月）

図表Ⅲ-2-4-11 嘉手納飛行場以南の土地の返還実績

	名称	返還	引き渡し	面積
統合計画において「速やかに返還」とされている区域	牧港補給地区(北側進入路)	2013年8月	2013年8月	約1ha
	キャンプ瑞慶覧(西普天間住宅地区)	2015年3月	2018年3月	約51ha
	牧港補給地区(第5ゲート付近の区域)	2019年3月	(※)	約2ha
	キャンプ瑞慶覧(施設技術部地区の一部)	2020年3月	(※)	約11ha
統合計画において「県内で機能移設後に返還」とされているものの、その後、別途の日米合意を受け前倒して返還されることとされた区域	普天間飛行場(東側沿いの土地)	2017年7月	2019年3月	約4ha
	牧港補給地区(国道58号沿いの土地)	2018年3月	2019年9月	約3ha
	普天間飛行場(佐真下ゲート付近の土地)	2020年12月	2020年12月	約0.1ha

(注) 図表中の(※)は今後引き渡しが予定されているもの。

図表Ⅲ-2-4-12 嘉手納飛行場以南の土地の返還(イメージ)



- (注) 1 時期及び年は、最善の見込みである。これらの時期は、国外を含む移転に向けた取組の進展により遅延する場合がある。  
 2 各区域の面積は概数を示すものであり、今後行われる測量等の結果に基づき、微修正されることがある。また、計数は単位(ha)未滿を四捨五入しているため符合しないことがある。  
 3 追加的な返還が可能かどうかを確認するため、マスタープランの作成過程において検討される。  
 4 キャンプ瑞慶覧(西普天間住宅地区)の返還面積については、統合計画において52haとしていたが、実測値を踏まえ51haとしている。  
 5 キャンプ瑞慶覧(施設技術部地区の一部)の返還面積については、統合計画において10haとしていたが、平成25年9月のJC返還合意の返還面積を踏まえ11haとしている。  
 6 普天間飛行場(東側沿いの土地、佐真下ゲート付近の土地)及び牧港補給地区(国道58号沿いの土地)については、別途の日米合意により前倒して返還されることとされた。  
 7 JC(JointCommittee) - 日米合同委員会

## (2) 米空軍オスプレイ(CV-22)の横田飛行場への配備

2015年5月、米国政府は空軍仕様のCV-22について、横田飛行場(東京都福生市、立川市、昭島市、武蔵村山市、羽村市、瑞穂町)に配備する旨を公表した。2018年10月、最初の5機のCV-22オスプレイが横田飛行場に配備され、2024年頃ま

でに段階的に計10機が配備される予定である。

横田飛行場に配備されたCV-22は、人道的支援や自然災害を含む、アジア太平洋地域全体における危機や緊急事態に即応するため、米各軍の特殊作戦部隊の人員・物資などを輸送する任務を担う。

わが国を取り巻く安全保障環境が一層厳しさを増す中、アジア太平洋地域への米国のコミットメ

ント及び米国による即応態勢整備の観点から、高い性能を有するCV-22がわが国に配備されたことは、日米同盟の抑止力・対処力を向上させ、わが国の防衛及び地域の安定に資するものである。

### (3) オスプレイの安全性

MV-22については、2012年、普天間飛行場への配備に先立ち、政府内外の専門家、航空機パイロットなどからなる分析評価チームを設置するなどして、政府として独自に安全性を確認している。加えて、2014年、わが国自身がオスプレイ導入を決定するにあたり、その検討過程のみならず、導入決定後においても、各種技術情報を収集・分析し、安全な機体であることを改めて確認している。

さらに、防衛省は、2016年秋から米海兵隊の教育課程に陸自のオスプレイ要員を派遣しているが、実際に機体の操縦・整備を行った要員も、オスプレイは安定した操縦・整備が可能であり、信頼できる機体であるとの見解を有している。

なお、CV-22については、MV-22と同じ推進システムを有し、基本的な構造も共通していることから、機体の安全性はMV-22と同等である。

政府としては、米軍の運用に際して、安全面の確保が大前提と考えており、累次の機会を捉え、防衛大臣から米国防長官などに対し地元への配慮と安全確保について申し入れを行うなど、引き続き、安全面に最大限配慮するよう求めていくこととしている。

□ 参照 資料27（米軍オスプレイのわが国への配備の経緯）

### (4) 災害発生時などにおける米軍オスプレイの有用性

2013年11月にフィリピン中部で発生した台風被害に対する救援作戦「ダマヤン」を支援するため、沖縄に配備されているMV-22（14機）が人道支援・災害救援活動に投入された。MV-22は、アクセスの厳しい被災地などに迅速に展開し、1日で数百名の孤立被災民と約6トンの救援物資を輸送した。また、2014年4月に韓国の珍島沖で発生した旅客船沈没事故に際しても、沖縄に配備されているMV-22が捜索活動に投入された。さらに、2015年4月のネパールにおける大地震

に際し、沖縄に配備されているMV-22（4機）が派遣され、人員・物資輸送に従事した。

国内においても、平成28年（2016年）熊本地震に際し、MV-22が派遣され、被災地域への生活物資の輸送に従事した。

このように、MV-22は、その高い性能と多機能性により、大規模災害が発生した場合にも迅速かつ広範囲にわたって人道支援・災害救援活動を行うことが可能であり、2014年から防災訓練でも活用されている。2016年9月には、長崎県佐世保市総合防災訓練に2機のMV-22が参加し、離島への輸送訓練などを行った。なお、CV-22についても、MV-22と同様、大規模災害が発生した場合には、捜索救難などの人道支援・災害救援活動を迅速かつ広範囲にわたって行うことが可能とされている。

今後も、米軍オスプレイは、このような様々な事態において、その優れた能力を発揮していくことが期待されている。

□ 参照 図表Ⅲ-2-4-13（オスプレイの有用性（イメージ））

## 8 沖縄の基地負担軽減に関する協議体制

政府は、沖縄に集中した負担の軽減を図るべく、各種の協議体などを通じて、地元の意見などを聞きながら、沖縄の一層の負担軽減に向け全力をあげて取り組んできている。

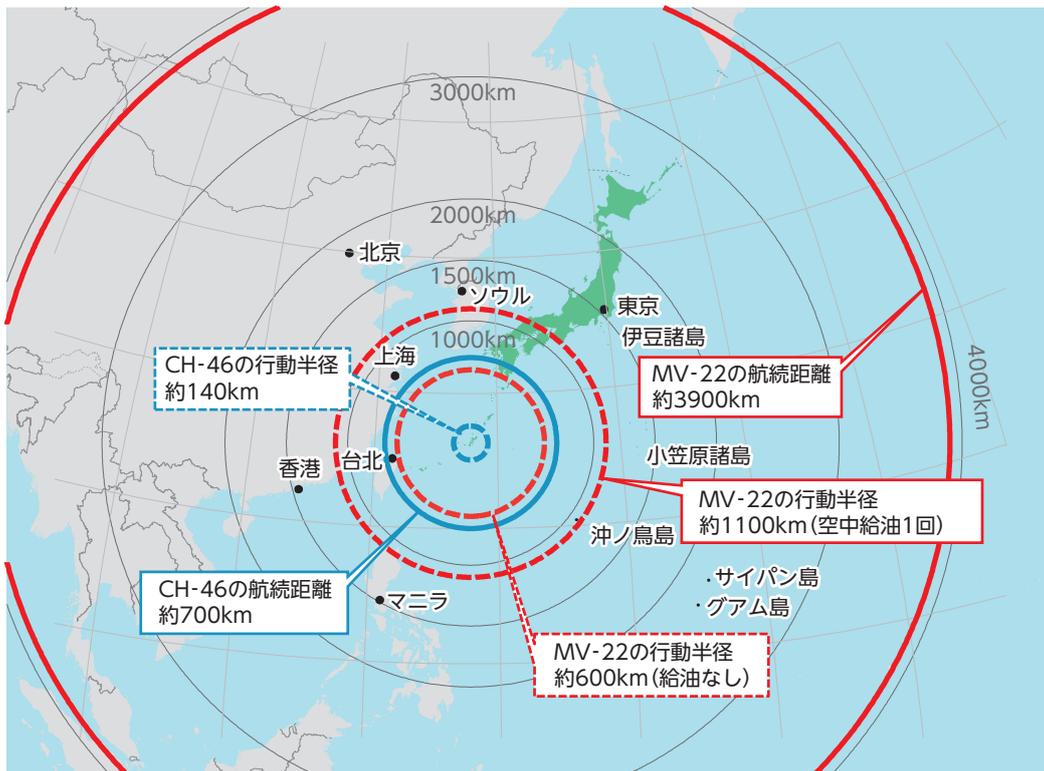
□ 参照 図表Ⅲ-2-4-14（沖縄の基地負担軽減に関する協議体制）

## 9 駐留軍用地跡地利用への取組

沖縄県における駐留軍用地跡地の有効かつ適切な利用の推進に関する特別措置法において、返還が合意された駐留軍用地に対する各種の措置が規定されている。防衛省は主に次の取組を行っており、今後とも、関係府省や県、市町村と連携・協力し、跡地利用の有効かつ適切な推進に取り組むこととしている。

- ① 返還が合意された駐留軍用地への県、市町村による調査などのための立入りにかかるあっせん
- ② 駐留軍用地跡地を所有者に引き渡す前に、当

図表Ⅲ-2-4-13 オスプレイの有用性（イメージ）



■ 基本性能の比較		MV-22	CH-46
最大速度		約520km / h	約270km / h
巡航速度		約490km / h	約220km / h
航続距離		約3900km	約700km
行動半径		約600km (兵員24名搭乗時)	約140km (兵員12名搭乗時)
輸送兵員数		24名	12名
搭乗員数		3～4名	3～5名
貨物(内部)		約9100kg	約2300kg
貨物(外部)		約5700kg	約2300kg
回転翼直径		約11.6m	約15.5m
最大飛行高度		約7500m	約3000m
自重		約16000kg	約7700kg
寸法	MV-22とCH-46の大きさはあまり変わりません。 		

図表Ⅲ-2-4-14 沖縄の基地負担軽減に関する協議体制

名称(設置年)	構成員	目的
沖縄政策協議会 (1996)	内閣総理大臣を除く全閣僚と沖縄県知事	沖縄県に所在する米軍の施設・区域に係る諸問題や沖縄に関連する基本施策に関し協議
沖縄政策協議会小委員会 (2013)	内閣官房長官、沖縄担当大臣、外務大臣、防衛大臣、沖縄県知事	基地負担の軽減及び沖縄振興策に関する諸課題への対応
普天間飛行場負担軽減推進会議 (2014)	内閣官房長官、沖縄担当大臣、外務大臣、防衛大臣、沖縄県知事及び宜野湾市長	普天間飛行場の負担軽減等について協議
沖縄基地負担軽減推進委員会 (2014)	防衛副大臣、防衛大臣政務官、事務次官、防衛審議官、大臣官房長、防衛政策局長、整備計画局長、地方協力局長、統合幕僚長、陸上幕僚長、海上幕僚長、航空幕僚長	沖縄における米軍施設・区域の早期返還及び負担軽減の推進に関する基本的な方針を検討し、当該方針に基づく施策を円滑かつ効果的に促進
政府・沖縄県協議会 (2016)	内閣官房長官、沖縄担当大臣、外務大臣、防衛大臣、官房副長官(事務)、沖縄県知事及び同県副知事	沖縄県の基地負担軽減、振興策について協議

該土地の区域の全部について、駐留軍の行為に起因するものに限らず、土壤汚染・不発弾の除去などの跡地を利用するうえでの支障を除去す

るための措置の実施

- ③ 跡地の所有者の負担の軽減を図り、土地の利用の推進に資するための給付金の支給

## 4 沖縄を除く地域における在日米軍の駐留

防衛省は、沖縄を除く地域においても、在日米軍の抑止力を維持しつつ地元負担の軽減を図り、在日米軍の安定的な駐留を確保する施策を行っている。

### 1 神奈川県における在日米軍施設・区域の整理など

神奈川県内の米軍施設・区域の整理などについては、2004年10月の日米合同委員会合意に基づき、すでに上瀬谷通信施設や深谷通信所などの返還が実現した。

一方、当初の合意から10年以上が経過し、わが国を取り巻く安全保障環境は一層厳しさを増しており、横須賀海軍施設における米艦船の運用が増大するなど、米海軍の態勢及び能力に変化が生じている。このような状況を踏まえ、2018年11月の日米合同委員会において、①米海軍の施設所要を満たすための施設整備、②根岸住宅地区の原状回復作業を実施するための共同使用の協議の開始、③池子住宅地区及び海軍補助施設の横浜市域における家族住宅などの建設の取り止めについて合意した。その後、2019年11月の日米合同委員会において、根岸住宅地区の共同使用について合意した。

- 参照 図表Ⅲ-2-4-15（沖縄を除く地域における在日米軍主要部隊などの配置図（令和2年度末現在））  
 図表Ⅲ-2-4-16（神奈川県における在日米軍施設・区域の整理など（イメージ））

### 2 ロードマップに示された米軍再編の現状など

#### (1) 在日米陸軍司令部能力の改善

キャンプ座間（神奈川県相模原市、座間市）に

所在する在日米陸軍司令部は、2007年12月に在日米陸軍司令部・第1軍団（前方）として発足した。その後の在日米陸軍司令部能力の改善に伴う再編事業は、図表Ⅲ-2-4-16のとおりである。

なお、陸上総隊司令部は、在日米陸軍司令部と平素から緊密に連絡・調整を行い、各種事態に迅速に対応するため、日米共同部をキャンプ座間に配置し、連携の強化を図っている。

- 参照 図表Ⅲ-2-4-17（在日米陸軍司令部能力の改善及び負担軽減の取組）

#### (2) 横田飛行場及び空域

##### ア 共同統合運用調整所の運用開始及び空自航空総隊司令部の移転

日米の司令部間の連携向上は、統合運用体制への移行とあいまって、日米両部隊間の柔軟かつ即応性のある対応の観点から極めて重要である。そのため、平成23（2011）年度末に、横田飛行場において共同統合運用調整所<sup>12</sup>の運用を開始するとともに、航空総隊司令部及び関連部隊を横田飛行場へ移転した。これらにより、防空やBMDにおける情報共有をはじめとする司令部組織間の連携強化が図られた。

##### イ 横田空域

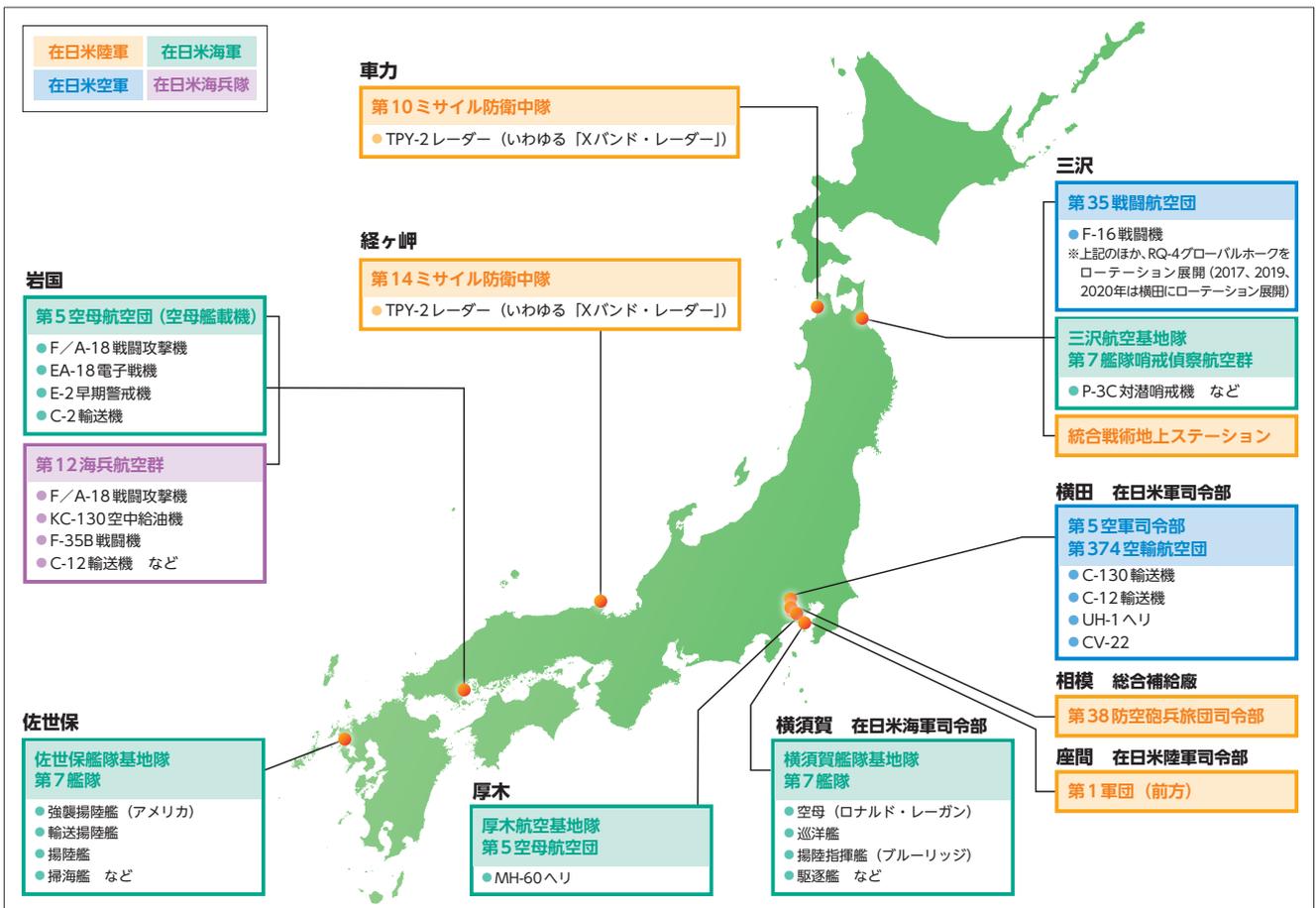
米軍が進入管制を行っている横田空域における民間航空機の運航を円滑化するため、2006年以降、空域の一部について管制業務の責任を一時的に日本側に移管する措置、横田ラプコン（RAPCON）施設への空自管制官の併置、空域の Radar Approach Control 約40%の削減（米軍の管制業務の返還）が行われている。

##### ウ 横田飛行場の軍民共用化

横田飛行場の軍民共用化については、2003年5月の日米首脳会談において検討していくことと

12 日米の司令部組織間での情報の共有や緊密な調整、相互運用性の向上など、わが国の防衛のための共同対処に資する機能を果たすもの

図表Ⅲ-2-4-15 沖縄を除く地域における在日米軍主要部隊などの配置図（令和2年度末現在）



(注) 在日米軍ホームページなどをもとに作成

された。これを受け、政府関係省庁と東京都との実務的な協議の場として「連絡会」を設置したほか、日米両国政府は、横田飛行場の軍事上の運用や安全などを損なわないとの認識のもと、具体的な条件や態様に関する検討を行っている。

### (3) 横須賀海軍施設への米空母の展開

米太平洋艦隊のプレゼンスは、インド太平洋地域における海洋の安全や地域の平和と安定に重要な役割を果たしており、米空母はその能力の中核となるものである。

米海軍は、横須賀海軍施設（神奈川県横須賀市）に前方展開している原子力空母<sup>13</sup>「ロナルド・レーガン」をはじめ、わが国の港に停泊中のすべての原子力艦について、通常、原子炉を停止させることや、わが国において原子炉の修理や燃料交換を行わないことなど、安全面での方針を守り続ける

ことを確約しており、政府としても、引き続きその安全性確保のため、万全を期すこととしている。

### (4) 厚木飛行場及び岩国飛行場に関する施策

#### ア 空母艦載機の移駐

厚木飛行場（神奈川県綾瀬市、大和市）は市街地に位置し、特に空母艦載ジェット機の離発着に伴う騒音が、長年にわたり問題となっていた。

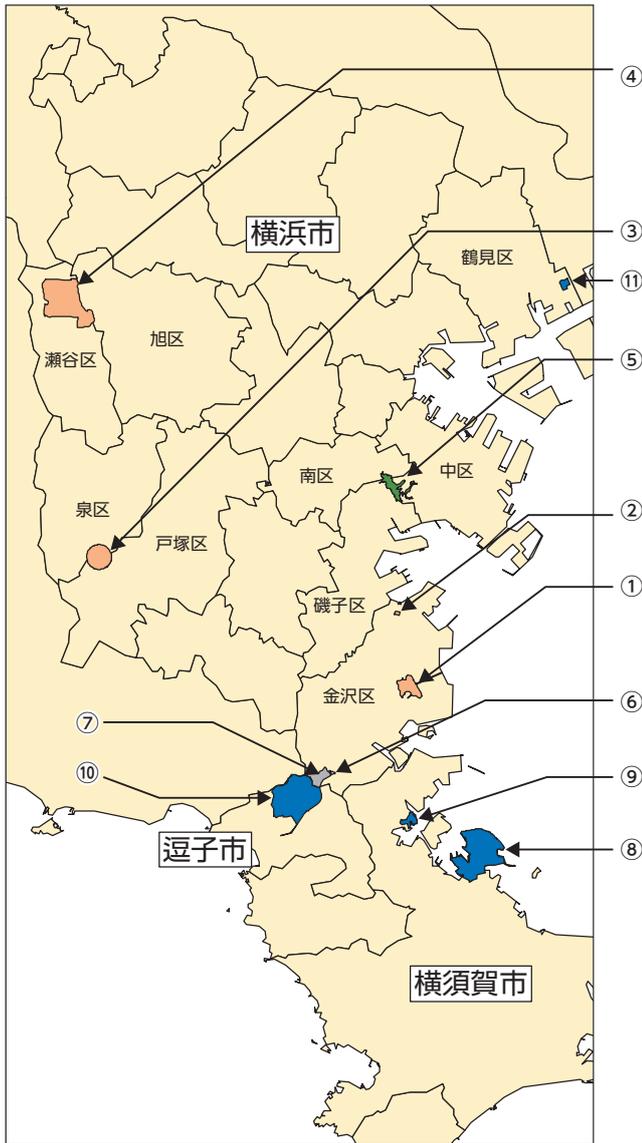
そのため、滑走路移設事業<sup>14</sup>により、周辺地域への影響がより少ない形で運用することが可能となる岩国飛行場（山口県岩国市）へ、厚木飛行場の第5空母航空団を移駐することとし、2017年8月から移駐を開始し、2018年3月に完了した。これにより、米空母や艦載機の前方展開を維持しつつ厚木飛行場周辺の騒音は相当程度軽減された。

また、移駐に伴って運用が増大する岩国飛行場への影響を緩和するなどのため、図表Ⅲ-2-4-18

<sup>13</sup> 原子力空母は、燃料を補給する必要がないうえ、航空機の運用に必要な高速航行を維持できるなど、戦闘・作戦能力に優れている。

<sup>14</sup> 岩国市などの要望を受け、岩国飛行場の滑走路を東側（沖合）に1,000m程度移設する事業。

図表Ⅲ-2-4-16 神奈川県における在日米軍施設・区域の整理など（イメージ）



04（平成16）年10月 日米合同委員会合意

位置	名称	所在地	面積 (ha)	返還予定など
①	小柴貯油施設	横浜市金沢区	約53	05（平成17）年12月返還
②	富岡倉庫地区	横浜市金沢区	約3	09（平成21）年5月返還
③	深谷通信所	横浜市泉区	約77	14（平成26）年6月返還
④	上瀬谷通信施設	横浜市瀬谷区、旭区	約242	15（平成27）年6月返還
⑤	根岸住宅地区	横浜市中区、南区、磯子区	約43	池子住宅地区及び海軍補助施設における家族住宅等の建設完了時点で返還
⑥	池子住宅地区及び海軍補助施設の飛び地	横浜市金沢区	約1	現在の使用が終了した時点で返還手続開始
⑦	池子住宅地区及び海軍補助施設	横浜地域	—	家族住宅等の建設

○ : 返還済

18（平成30）年11月 日米合同委員会合意

【施設整備】

位置	名称	所在地	内容
⑧	横須賀海軍施設	横須賀市	独身下士官宿舎
⑨	浦郷倉庫地区	横須賀市	棧橋
⑩	池子住宅地区及び海軍補助施設	逗子市域	生活支援施設、運動施設、修繕用作業所、消防署
⑪	鶴見貯油施設	横浜市鶴見区	消防署

【共同使用及び返還】

位置	名称	所在地	面積	内容
⑤	根岸住宅地区	横浜市中区、南区、磯子区	約43ha	原状回復作業を速やかに実施するため、根岸住宅地区の共同使用について日米間で協議を開始し、具体的な返還時期については、これらの作業の進捗に応じ日米間で協議

【建設の取り止め】

位置	名称	所在地	内容
⑦	池子住宅地区及び海軍補助施設	横浜地域	家族住宅等の建設取り止め

図表Ⅲ-2-4-17 在日米陸軍司令部能力の改善及び負担軽減の取組

時期	改善内容
2007年12月	キャンプ座間に、在日米陸軍司令部・第1軍団（前方）として発足
2008年6月	相模総合補給廠の一部土地（約17ha）の返還合意
2008年9月	在日米陸軍司令部・第1軍団（前方）の改編
2011年8月	任務指揮訓練センター運用開始
2011年10月	キャンプ座間の一部土地（約5.4ha）の返還合意
2012年6月	相模総合補給廠の一部土地（約35ha）の相模原市との共同使用に合意
2013年3月	朝霞駐屯地からキャンプ座間に、陸自中央即応集団が移転
2014年9月	相模総合補給廠の一部土地（約17ha）の返還
2015年12月	相模総合補給廠の一部土地（約35ha）の共同使用開始
2016年2月	キャンプ座間の一部土地（約5.4ha）の返還

図表Ⅲ-2-4-18 厚木飛行場及び岩国飛行場に関する施策と主な経緯など

施策	主な経緯
厚木第5空母航空団の岩国への移駐	○2017年1月、空母艦載機の岩国飛行場への移駐が、2017年後半に開始されることなどについて山口県、岩国市などへ説明。2017年6月までに、山口県や岩国市などは容認を表明 ○2017年8月より移駐を開始 ○2018年3月移駐を完了
岩国海自EP-3などの厚木への移駐	地元要望を受け、防衛体制上の観点も踏まえて日米間で検討した結果、2013年岩国に残留させることを確認
普天間KC-130の岩国への移駐	2014年8月移駐完了
KC-130の鹿屋やグアムへのローテーション展開	○海自鹿屋基地(鹿児島県鹿屋市)へのローテーション展開については、2019年9月開始 ○グアムへのローテーション展開については、既に訓練が開始されていることを確認
岩国CH-53Dヘリのグアム移転	中東に派遣されていたCH-53Dヘリは、岩国に戻らず直接米国本土へ移転した後、グアムへ移転することを日米間で確認

に示す各種施策が実施されている。それらがすべて実施された場合、岩国飛行場周辺の騒音は、住宅防音の対象となる第一種区域の面積が約1,600haから約650haに減少するなど、現状より軽減されると予測されている。

**□参照** 図表Ⅲ-2-4-18 (厚木飛行場及び岩国飛行場に関する施策と主な経緯など)

## イ 空母艦載機着陸訓練 (FCLP)

2006年5月のロードマップにおいては恒常的な空母艦載機着陸訓練施設について検討を行うための二国間の枠組みを設け、恒常的な施設をできるだけ早い時期に選定することが目標とされた。2019年12月以降、防衛省は、鹿児島県西之表市馬毛島の約9割の土地を取得し、自衛隊施設の整備に向けた各種調査などを進め、検討状況などについての住民説明会の実施、2021年2月には環境アセスメントの手続き開始、同年5月には航空自衛隊戦闘機によるデモフライトの実施などの取組を行っている。同施設は、大規模災害を含む各種事態に対処する際の活動を支援するとともに、通常の訓練などのために使用され、あわせて米軍の空母艦載機着陸訓練の恒久的な施設として使用されることになるとされている。

なお、2005年の「共同文書」においては、恒常的な訓練施設が特定されるまでの間、現在の暫定的な措置に従い、米国は引き続き硫黄島で空母艦載機着陸訓練を行う旨確認されている。

## ウ 岩国飛行場における民間航空機の運航再開

山口県や岩国市といった地元地方公共団体など

が一体となって民間航空機の運航再開を要望していたことを踏まえ、ロードマップにおいて「将来の民間航空施設の一部が岩国飛行場に設けられる」とされた。これに基づき、2012年12月に岩国飛行場に岩国錦帯橋空港が開港し、民間機による定期便が48年ぶりに再開された。

## (5) 弾道ミサイル防衛 (BMD)

2006年6月には米軍のTPY-2レーダー(いわゆる「Xバンド・レーダー」)が米軍車力通信所(青森県つがる市)<sup>15</sup>に、同年10月には米軍のペトリオットPAC-3が嘉手納飛行場(沖縄県嘉手納町、沖縄市、北谷町)と嘉手納弾薬庫地区(沖縄県読谷村、沖縄市、嘉手納町、恩納村、うるま市)に、また、2014年12月には、日本国内で2基目のTPY-2レーダーが米軍経ヶ岬通信所(京都府京丹後市)に配備された。

2015年10月、2016年3月及び2018年5月には、米軍BMD能力搭載イージス艦が横須賀海軍施設に配備された。

**□参照** 1章2節2項1(わが国の総合ミサイル防空能力) p.225

## (6) 訓練移転

### ア 航空機訓練移転 (ATR)

the Aviation Training Relocation  
当分の間、嘉手納、三沢(青森県三沢市、東北町)及び岩国の3つの在日米軍施設・区域の航空機が、自衛隊施設における共同訓練に参加することとされたことに基づき、2007年以降、航空機

15 レーダーは、2006年6月、青森県の空自車力分屯基地に配備されたが、その後、隣接する米軍車力通信所に移設された。

訓練移転（ATR）<sup>16</sup>を行っており、防衛省は、必要に応じ訓練移転のためのインフラの改善を行っている。

□ 参照 図表Ⅲ-2-4-19（航空機訓練移転に関する主な経緯）

ATRは、日米間の相互運用性の向上に資するとともに、これまで嘉手納飛行場を利用して実施されていた空対地射爆撃訓練の一部を移転するものであり、嘉手納飛行場周辺の騒音軽減につながることから、沖縄の負担軽減にも資するものである。

防衛省・自衛隊は、米軍の支援に加え、周辺住民の安心、安全を図るため、現地連絡本部の設置、関係行政機関との連絡や周辺住民への対応など、訓練移転の円滑な実施に努めている。

### イ MV-22などの訓練移転

日米両政府は、2013年10月の「2+2」共同発表において、同盟の抑止力を維持しつつ、わが国本土を含め沖縄県外における訓練を増加させるため、MV-22の沖縄における駐留及び訓練の時間を削減し、わが国本土及び地域における様々な運用への参加の機会を活用すると決定した。これを踏まえ、普天間飛行場のMV-22の沖縄県外での訓練などが進められてきた。

2016年9月、日米合同委員会において、沖縄県外での訓練の一層の推進を図り、訓練活動に伴う沖縄の負担を軽減するため、現在普天間飛行場に所在するAH-1やCH-53といった回転翼機や

図表Ⅲ-2-4-19 航空機訓練移転に関する主な経緯

合意等の時期	主な経緯
2006年5月	再編の実施のための日米ロードマップにおいて、嘉手納、三沢及び岩国3つの在日米軍施設・区域から、千歳、三沢、百里、小松、築城及び新田原の自衛隊施設における共同訓練に参加することを確認
2011年1月及び同年10月	日米合同委員会において、移転先にグアムなどを追加するとともに、訓練規模の拡大を合意
2014年3月	日米合同委員会において、三沢対地射爆撃場（青森県三沢市、六ヶ所村）を使用した空対地射爆撃訓練を追加することを合意

MV-22などの訓練活動を日本側の経費負担により沖縄県外に移転することについて合意した。

令和2（2020）年度は、2020年10月から11月にかけて鹿児島県、同年12月に群馬県及び新潟県の演習場などにおいて日米共同訓練を2回実施した。なお、合意から2021年3月までに、上記に加え国外ではグアム、国内では北海道、宮城県、滋賀県、香川県、熊本県、大分県及び宮崎県の演習場などにおいて、計12回実施してきた。

政府としては、引き続き、MV-22の参加を伴う訓練を、沖縄からわが国本土やグアムなどに移転することにより、MV-22の沖縄における駐留及び訓練の時間を削減し、沖縄の一層の負担軽減に寄与する取組を推進することとしている。

## 5 在日米軍再編を促進するための取組

2006年5月のロードマップに基づく在日米軍の再編を促進するため、2007年8月に駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法（再編特措法）が施行され、これに基づき、再編交付金や公共事業に関する補助率の特例などの制度が設けられた。

加えて、再編の実施により施設・区域の返還や在沖米海兵隊のグアムへの移転などが行われ、在日米軍従業員の雇用にも影響を及ぼす可能性がある

ことから、雇用の継続に資するよう技能教育訓練などの措置を講ずることとしている。

なお、再編特措法については、2017年3月31日限りで効力を失うこととなっていたが、今後も実施に向けた取組が必要な再編事業があることから、同年3月31日、同法の有効期限を2027年3月31日まで10年間延長するなどの同法の一部を改正する法律が施行された。

□ 参照 資料28（駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法の概要）

16 在日米軍航空機が自衛隊施設などにおいて共同訓練などを行うこと。