

生産・維持整備については、V部1章3節3項（米国との防衛装備・技術協力関係の深化）のとおりである。

□ 参照 V部1章3節1項（防衛装備移転三原則にかかわる制度）、V部1章3節3項（米国との防衛装備・技術協力関係の深化）、資料30（日米共同研究・開発プロジェクト）

第5節 在日米軍の駐留に関する取組

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なか、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・区域や在日米軍の地位に関することは

日米地位協定¹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²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³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⁴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⁵を取得することとしている。

また、施設・区域の米軍への提供には、例えば、日米共同訓練に際して、米軍が自衛隊の施設を使用する場合など、この協定に基づき、わが国の施設・区域について、一定の期間を限って米軍に使用させているものがある。

(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。

全国の在日米軍施設・区域においては、2024年度末

1 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 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を補足する日本国における合衆国軍隊に関連する環境の管理の分野における協力に関する日本国とアメリカ合衆国との間の協定
3 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を補足する日本国における合衆国軍隊の軍属に係る扱いについての協力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
4 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
5 「権原」とは、ある行為を正当化する法律上の原因をいう。

現在、2万5,683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、基地警備部隊や消防組織の要員、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、日米両政府は、環境補足協定への署名を行い、この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・維持や環境に影響を及ぼす事故（漏出）が現に発生した場合および施設・区域の返還に関連する現地調査（文化財調査を含む。）を行う場合の在日米軍施設・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。

□□ 参照 V部2章2節2項（在日米軍施設・区域に関する取組）

(4) 軍属補足協定

2017年、日米両政府は、軍属補足協定への署名を行い、この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。

3 在日米軍関係経費

在日米軍関係経費には、同盟強靱化予算（在日米軍駐留経費負担）⁶、沖縄県民の負担を軽減するために沖縄に関する特別行動委員会（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。

4 同盟強靱化予算 （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、同盟強靱化予算（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、1978年度からは福利費などの労務費を、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。

また、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なわれ、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）⁷を締結した。

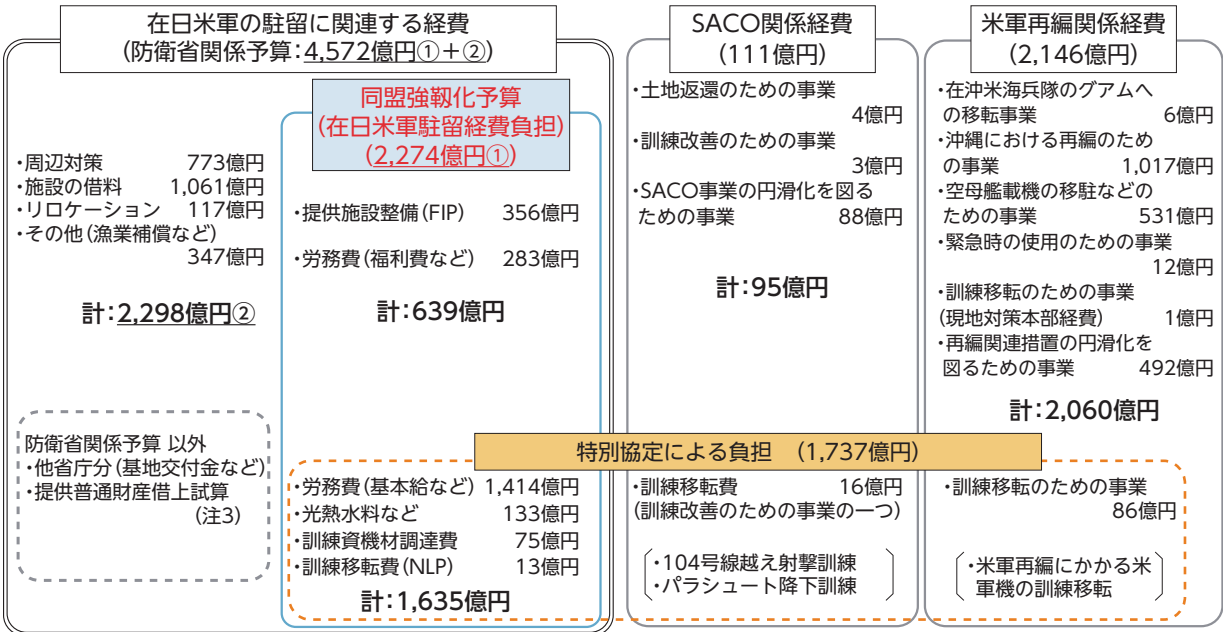
これに基づき、わが国は調整手当（現地域手当）など8項目の労務費を負担するようになった。その後の特別協定により、1991年度からは、基本給などの労務費と光熱水料などを、1996年度からは、訓練移転費を、また、2022年度からは、訓練資機材調達費を負担の対象としている。

□□ 参照 図表Ⅲ-2-5-1（在日米軍関係経費（2025年度予算）、図表Ⅲ-2-5-2（同盟強靱化予算（在日米軍駐留経費負担）にかかる特別協定などのもとでの日本側負担）

⁶ 今次特別協定（日米地位協定第24条についての新たな特別な措置に関する協定）を巡る交渉の結果、本件経費を用いて日米同盟を一層強化する基盤を構築することで一致したことを踏まえ、日本側は、在日米軍駐留経費負担の通称を同盟強靱化予算とすることとした。

⁷ 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の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-2-5-1 在日米軍関係経費（2025年度予算）



- (注) 1 特別協定による負担のうち、訓練移転費は、同盟強靱化予算(在日米軍駐留経費負担)に含まれるものとSACO関係経費およ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の負担軽減に資する措置にかかる経費である。他方、同盟強靱化予算(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わ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連する経費には、防衛省関係予算のほか、防衛省以外の他省庁分(基地交付金など:399億円、6年度予算)、提供普通財産借上試算(1,645億円、6年度試算)がある。
- 4 四捨五入のため、合計値が合わないことがある。

図表Ⅲ-2-5-2 同盟強靱化予算（在日米軍駐留経費負担）にかかる特別協定などのもとでの日本側負担

特別協定	有効期間	5年間(2022年度から2026年度まで)
	労務費	全労働者数のうち23,178人とする。
	光熱水料など	2022年度および2023年度は234億円、2024年度は151億円、2025年度および2026年度は133億円とする。
	訓練資機材調達費	在日米軍の即応性のみならず、自衛隊と米軍の相互運用性の向上にも資する訓練資機材の調達に関連する経費として、5年間で最大200億円を負担する。
	訓練移転費	現行の枠組み・水準を維持しつつ、アラスカを航空機訓練移転先の対象とする。2021年度の予算額(約114億円)と同水準とする。
提供施設整備		在日米軍の即応性・抗たん性に資する事業を重点的に、5年間で最大1,641億円を負担する。

2 在日米軍再編に向けた取組

1 在日米軍再編計画

(1) 経緯・概要

在日米軍再編については、2006年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、2012年の日米安全保障協議委員会（「2+2」）において、再編計画を調整した。

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^{Marine Expeditionary Force}していたが、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）を日本やグアム、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とその結果として^{かてな}生ずる嘉手納飛行場以南の土地の返還の双方を、^{ふてんま}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31（再編の実施のための日米ロードマップ（仮訳））

(2) 在日米軍再編計画の再調整

厳しさを増す安全保障環境に対応して日米同盟の抑止力・対処力を一層強化するため、2023年の「2+2」において、日米両国は、在日米軍の戦力態勢を、さらに多面的な能力を有し、より強靱で、より機動的なものに強化し、2012年に調整された再編計画を再調整し、米軍の態勢を最適化することとした。具体的には、第3海兵師団司令部と第12海兵連隊を沖縄に残留させ、同連隊

を2025年までに海兵沿岸連隊（MLR）に改編させることについて一致した。
Marine Littoral Regiment

再編計画の再調整に際しては、現行再編計画の基本的な原則は維持するなど、沖縄の負担軽減に最大限配慮している。具体的には、①再編終了後の在沖米海兵隊の定員を引き続き約1万人とすること、②沖縄統合計画において返還予定の土地に影響を及ぼさず、キャンプ・シュワブにおける普天間飛行場代替施設の進展に影響を及ぼさないこと、③2024年から開始される沖縄からグアムへの海兵隊の移転開始などに変更がないことを日米間で確認している。

本取組は、強化された自衛隊の能力・態勢とあいまって、日米同盟の抑止力・対処力を大きく向上するものである。引き続き、在日米軍の態勢を一層最適化するための緊密な協議を継続していく。

2 米軍再編の進捗状況

在日米軍再編については、これまで、空母艦載機の厚木飛行場（神奈川県）から岩国飛行場（山口県）への移駐、KC-130空中給油機の普天間飛行場（沖縄県）から岩国飛行場への移駐や海自鹿屋航空基地（鹿児島県）へのローテーション展開など、様々な取組が行われてきた。

防衛省では、引き続き、空母艦載機着陸訓練（FCLP）にも使用する馬毛島^{まげしま}（鹿児島県西之表市）における自衛隊の施設の整備、普天間飛行場を含む嘉手納飛行場以南の土地の返還、在沖米海兵隊のグアム移転などの取組を進めている。

 **参照** 図表Ⅲ-2-5-3および4（「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および②）



資料：在日米軍に関する諸施策

URL：<https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/index.html>

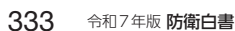
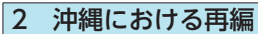


資料：馬毛島（まげしま）における施設整備について

URL：<https://www.mod.go.jp/j/approach/chouwa/mage/index.html>



1 関東における再編



図表Ⅲ-2-5-4 「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、新田原の各自衛隊基地および国外(グアムなど、アラスカ)へ

空母艦載機部隊の岩国移駐
(2018年3月移駐完了)



F/A-18【米国防省提供】



E-2D【米国防省提供】

KC-130部隊の岩国移駐
(2014年8月移駐完了)



KC-130【米国防省提供】

岩国飛行場への民間航空施設の整備
(2012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
(2006年6月配備完了)



TPY-2レーダー【米国防省提供】

TPY-2レーダーの配備
(2014年12月配備完了)

千歳 三沢 小松 百里 厚木 築城 岩国 経ヶ岬 小松 百里 厚木 新田原 鹿屋 馬毛島 嘉手納 普天間

FCPL施設としても使用する馬毛島基地(仮称)の建設

緊急時の航空機の受入機能の築城、新田原への移転

MV-22オスプレイなどの訓練移転
国内および国外(グアム)の演習場などへ

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

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



CH-53D【米国防省提供】

【凡例】
■ 実施済
□ 継続中

マリアナ諸島

サイパン

グアム

500km

3 空母艦載機着陸訓練 (FCLP)

2006年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。防衛省は、馬毛島^{まげしま}の大部分の土地を取得し、整備に向け、地元である鹿児島県、西之表市^{にしのおもて}、中種子町^{なかつたね}や南種子町^{みなみたね}への説明を積み重ねている。

2022年の日米「2+2」共同文書においては、日本政府が馬毛島における自衛隊施設の整備を決定したことを米側も歓迎した。

2023年1月には、西之表市長、中種子町長や南種子町長などからの意見を踏まえ、鹿児島県知事の意見にも沿ったかたちで作成した環境影響評価書を公告し、馬毛島内での工事を開始した。

同年3月には、馬毛島周辺海上での工事も開始し、地元自治体と緊密に連携しながら、施設整備を着実に進めている。

4 普天間飛行場の移設・返還

普天間飛行場の全面返還を日米で合意してから、25年以上経た今もなお、返還が実現しておらず、もはや先送りは許されない。

沖縄県宜野湾市^{ぎのわん}の市街地に位置し、住宅や学校で囲まれた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。

政府としては、名護市^{なご}辺野古^{へのか}へ移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であり、このことについては、日米両政府間でも、日米首脳会談や日米「2+2」の共同声明などの累次の機会において、確認してきている。

同飛行場の一日も早い全面返還の実現に向けて、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、丁寧な説明を行いながら、全力で取り組んでいく。

なお、同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）の活用により、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) 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

普天間飛行場の移設は、同飛行場が有する①MV-22（オスプレイ）などの運用機能、②空中給油機の運用機能、③緊急時における航空機受入機能という3つの機能のうち、②と③を県外へ、残る①をキャンプ・シュワブへ移して、同飛行場を全面返還するというものである。

②空中給油機の運用機能は、2014年に岩国飛行場に移転完了し、③緊急時における航空機受入機能は、2018年、空自築城基地（福岡県）や空自新田原基地（宮崎県）への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、2023年3月までに築城基地の滑走路延長を除く工事を完了した。築城基地の滑走路延長については、2024年9月、海上工事に着手した。

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152haであるが、同飛行場の面積約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、現在の同飛行場の滑走路長2,740mに比べ、大幅に短縮される。

ウ 騒音および危険性の軽減

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、騒音および危険性が軽減される。

例えば、同飛行場では、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。

(2) 代替施設に関する経緯

ア 移設先の検討

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月の日米「2+2」共同文書において、代替

施設をL字型に設置することとされたが、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や合意を踏まえ、2006年5月のロードマップにおいて、代替施設の滑走路をV字型で設置することとなった。この代替施設の建設について、同月、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。この委員会による検討を経たのち、2010年5月の日米「2+2」において、普天間飛行場の代替施設をキャンプ・シュワブ辺野古崎地区とこれに隣接する水域に設置する意図を確認した。その後、2011年6月の日米「2+2」において、滑走路の形状をV字型と決定した。

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・不確実性が残るなか、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、同飛行場に所属する海兵隊ヘリ部隊を沖縄所在のほか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。これは、米海兵隊が、航空、陸上、後方支援の部隊や司令部を一体的に運用しているためである。

こうしたことから、同飛行場の代替地は沖縄県内とせざるを得ないとの結論に至った。

イ 埋立工事の開始

普天間飛行場代替施設建設事業の実施にあたり、2007年から約5年間にわたり、環境影響評価を行った。この評価に対しては、沖縄県知事から、1,561件の意見を受け、その全てに補正を行うとともに、環境影響評価書への記載に適切に反映している。

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。

工事開始後、翁長知事（当時）が当該埋立承認を取り消したことから、国と沖縄県との訴訟などを経たが、2018年12月に、辺野古側の海域において、埋立工事を開始した。2023年9月末にかけて、辺野古側の海域における埋立ての進捗は約99.5%となり、おおむね完了

している。（2025年3月現在）

ウ 地盤改良などの検討

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、大浦湾側の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を行った。その結果、羽田空港や関西国際空港、那覇空港でも用いられた一般的で施工実績が豊富な工法⁸により地盤改良工事を行うことで、所要の安定性を確保できる強度の地盤になり、問題なく埋立地を完成させ、飛行場を建設できることが確認された。このことは2019年9月から開催された、地盤、構造、土工、舗装の各分野の有識者で構成される技術検討会においても確認されている。

そして、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か月、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の概略として、約9,300億円が必要であることを示した。

また、環境面についても、2020年1月から4月までの間に開催した自然環境などにかかる各分野の有識者で構成される環境監視等委員会において、計画の変更による環境への影響の程度は、変更前と比べて同程度またはそれ以下であることが確認されている。

エ 公有水面埋立ての変更承認申請

このように、沖縄防衛局は、有識者の知見も得つつ、十分に検討を行ったうえで、2020年4月、地盤改良工事の追加などに伴う埋立ての変更承認申請書を沖縄県知事に提出した。

しかしながら、沖縄県知事は、2021年11月、埋立予定地の地盤の調査や環境保全対策が十分でないとして、変更承認申請を不承認とした。これを受け、同年12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を行い、2022年4月、国土交通大臣は、沖縄県知事による不承認処分を取り消す裁決を行うとともに、沖縄県に対し、変更承認申請を承認するよう、地方自治法に基づく是正の指示を行った。

この裁決および是正の指示に対し、同年8月、沖縄県知事は、国の関与の取消訴訟を福岡高裁那覇支部に提起

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、羽田空港再拡張事業などがある。

した。これらの訴訟に関しては、最高裁において、2023年8月、判決に関する沖縄県知事の上告受理申立てを不受理とする決定がなされるとともに、同年9月、是正の指示に関する沖縄県知事の上告を棄却する判決が言い渡され、変更承認申請を承認するよう求めた国土交通大臣の指示が適法であるとする司法判断が確定した。

この判決を踏まえ、同月、国土交通大臣から、沖縄県知事に対し、変更承認申請を承認するよう、地方自治法に基づく勧告および指示を行ったが、その後もなお承認がなされない状態が続いた。

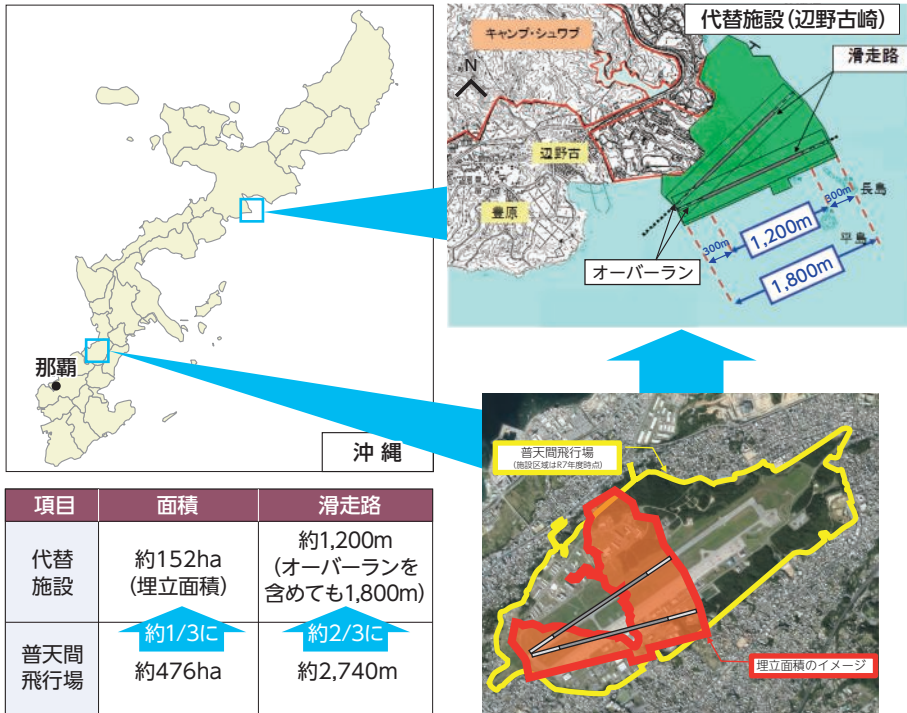
このため、同年10月、国土交通大臣は、地方自治法に基づく代執行訴訟を福岡高裁那覇支部に提起した。その後、同年12月、沖縄県知事に対し、期限までに変更承認申請を承認することを命じる旨の判決が言い渡されたが、その期限までに承認処分がなされなかったため、国土交通大臣が法律にのっとり、承認を行った。この訴訟については、

同月、沖縄県知事が最高裁に上告受理申立てを行ったが、2024年2月、最高裁において同申立てを受理しないとの決定がなされ、沖縄県知事に対し、変更承認申請を承認することを命じた福岡高裁那覇支部の判決が確定した。

これらに加え、2022年9月、沖縄県は、国土交通大臣の判決を不服とし、行政事件訴訟法に基づく判決の取消訴訟を那覇地裁に提起したが、この訴訟については、2025年1月、最高裁において、沖縄県の上告受理申立てを不受理とする決定がなされ、沖縄県の訴えが不適法であるとの司法判断が確定した。これにより、国と沖縄県との間において係属していた訴訟は全て終結した。

参照 図表Ⅲ-2-5-5（代替施設と普天間飛行場の比較（イメージ））、資料32（普天間飛行場代替施設に関する経緯）、資料33（嘉手納飛行場以南 施設・区域の返還時期（見込み））

図表Ⅲ-2-5-5 代替施設と普天間飛行場の比較（イメージ）



(注) 宜野湾市提供写真をもとに作成

(3) 変更承認後の計画に基づく工事

ア 工事の状況

沖縄防衛局は、2023年12月の変更承認以降、順次、大浦湾側における護岸工事や埋立工事を進めている。2024年12月には、地盤改良工事にも着手し、普天間飛

行場の全面返還に向け、工事が着実に進捗している。

参照 図表Ⅲ-2-5-6（普天間飛行場代替施設建設事業にかかる工事の進捗状況）

図表Ⅲ-2-5-6

普天間飛行場代替施設建設事業にかかる工事の進捗状況

辺野古側	大浦湾側
➢ 2018年12月、埋立工事開始 ➢ 2023年9月、埋立工事がおおむね完了 ※約318万㎡/約319万㎡(99.5%) ➢ 2024年1月、大浦湾側の埋立てに必要な土砂の仮置きを開始	➢ 2024年1月、大浦湾側の工事(海上ヤード工事)に着手 ➢ 同年2月、埋立区域③-1にかかる護岸工事開始 ➢ 同年5月、サンゴ類の移植開始 ➢ 同年8月、A護岸およびN-1・N-2護岸工事開始 ➢ 同年11月、埋立区域③-1埋立て開始 ➢ 同年12月、サンゴ類の移植完了、地盤改良工事を開始 ➢ 2025年4月、N-8護岸工事開始



イ 環境保全にかかる取組

環境影響評価書において、埋立区域に生息するサンゴ類は埋立てに伴い消失することになるため、避難措置として可能な限り移植することとしていたところ、保護対象のサンゴ類の移植については、沖縄県知事の許可を得て、2024年12月までに完了した。なお、普天間飛行場代替施設建設事業では、那覇空港第二滑走路の工事に伴う埋立ての際よりも、保護の対象を広げ、より手厚くサンゴ類を移植している⁹。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、工事に合わせて生息に適した周辺の場所へ適切に移動させている。さらに、埋立てに伴い消失する生息域などに関する措置として、陸上施

設で育てたサンゴ類を大浦湾周辺海域に移植する取組や海草藻場の生育範囲を拡大するための取組を実施している。

加えて、ジュゴンについては大浦湾に來遊することを前提に様々な環境保全措置を講じている。具体的には、ジュゴンの生息状況を把握するために、航空機を用いた生息状況調査、食跡調査、水中録音装置による鳴音確認などを実施するとともに、日々の工事においても、監視船を配置し、施工区域へのジュゴンの接近を警戒・監視しているところである。

ウ 周辺住民への配慮

普天間飛行場代替施設建設事業の実施による住民の生



資料：普天間飛行場代替施設について

URL：<https://www.mod.go.jp/j/approach/zaibeigun/frf/index.html>



資料：普天間飛行場代替施設建設事業における地盤改良について

URL：https://www.mod.go.jp/j/press/news/2024/12/27e_02.pdf

⁹ 具体的には、那覇空港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。

活環境、経済活動などへの影響について、政府と名護市が認識を共有し、連携した対応を講じるため、2024年5月に「普天間飛行場代替施設の建設に伴う影響に関する協議会」が新たに設置され、2025年2月には第2回協議会が開催された。同協議会では、代替施設の工事による影響や、キャンプ・シュワブの諸問題への対応、久辺三区を始めとする名護市のまちづくりなどについて議論が行われた。

引き続き、地元の皆様への丁寧な説明を行いながら、普天間飛行場の一日も早い全面返還を実現するため、自然環境や周辺住民の皆様の生活環境にも十分に配慮しつつ、辺野古への移設工事を着実に進めていく。

5 嘉手納飛行場以南の土地の返還

2006年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やグアムへの第3海兵機動展開部隊（Ⅲ MEF）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年の日米「2+2」において、Ⅲ MEF要員の沖縄からグアムへの移転やその結果として生ずる嘉手納飛行場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。

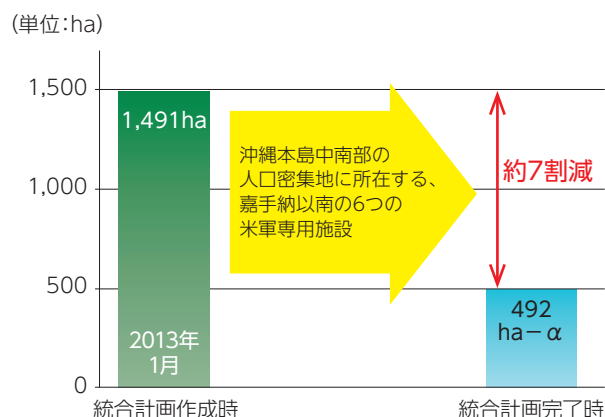
(1) 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画

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牧港補給地区（キャンプ・キンザー）（浦添市）を含む嘉手納飛行場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、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（沖縄統合計画）」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¹⁰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。沖縄統合計画においては、本計画を可能な限り早急に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飛行場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-2-5-7（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-2-5-7 沖縄における在日米軍施設・区域に関する統合計画



(2) 返還の進展

2013年の沖縄統合計画の公表以降、返還に向けた取組を進め、2020年3月末には沖縄統合計画に基づく必要な手続の完了後速やかに返還となる区域（図表Ⅲ-2-5-9の赤色の区域）全ての返還が実現した。返還地では順次跡地利用が進められており、例えば、2015年に返還された西普天間住宅地区跡地では、地元の要望に基づき沖縄健康医療拠点の整備が進められ、2025年1月に移転が完了した琉球大学の大学病院が開院し、同年3月に同大学の医学部の移転が完了した。また、キャンプ瑞慶覧の一部土地の共同使用に基づき、同地区跡地と国道58号を結ぶアクセス道路（市道喜友名23号）が、宜野湾市により防衛施設周辺対策事業を活用して整備され、同年2月に供用が開始された。そのほか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、沖縄統合計画上の予定よりも前倒しでの返還を実現している。これにより、例えば、普天間飛行場の東側沿いの土地で

10 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、キャンプ桑江および陸軍貯油施設第1桑江タンク・ファーム



解説

普天間飛行場代替施設建設事業にかかる地盤改良工事について

Q：普天間飛行場代替施設建設事業において2024年12月から始まった地盤改良工事は、前例のない難しいものなのですか？

A：本事業の地盤改良については、工法、規模、深度の全ての点で施工実績があり、前例のないものではありません。まず、工法については、羽田空港や関西国際空港、那覇空港でも用いられている、長年にわたり多数の施工実績がある一般的なものを採用しています。地盤改良の規模は、羽田空港の再拡張事業や関西国際空港の建設事業よりも少ない砂杭などの本数となっています。また、本事業では海面下最大70メートルまで砂杭を打設しますが、これまでに、日本企業が、横浜で海面下65メートルまで、韓国で海面下70メートルまで、それぞれ施工した実績があります。本事業においても、2025年3月以降、海面下70メートルまでの砂杭の打設を問題なく進めています。こうした地盤改良により、護岸などの安定性を十分に確保することができるため、問題なく埋立地を完成させ、飛行場を建設することができます。

Q：地盤改良を行わない海面下70メートルよりも深いところに軟弱な地盤は残らないのですか？

A：大浦湾側の地盤で確認されている海面下70メートルよりも深いところの粘性土は、「非常に硬い粘性土」から「硬い粘性土」に分類されるものです。これまでの土質調査の結果から、粘性土の層が最も深い深度で海面下約90メートルまで存在していることも確認されていますが、護岸などの安定性を確保するために必要な地盤改良の範囲を計算により求めた結果、海面下70メートルよりも深いところの地盤改良は行う必要がありません。このような本事業の地盤改良などの設計は、羽田空港などの多くの海上埋立空港で使用されている、国土交通省が監修した基準に基づいたものであり、その妥当性は、沖縄防衛局が設置した、有識者から構成される技術検討

会においても確認いただいています。

Q：海面下約90メートルまで粘性土の層が存在している地点の土質調査を十分に行った上で計画を立てているのですか？

A：これまでに行った土質調査などにより、ご指摘の地点を含めて、土の種類や強度を十分に把握した上で、地盤改良などの設計を行っています。具体的には、本事業においては、2014年から2018年にかけてボーリング調査などを計76地点で行い、その結果を基に、大浦湾側の土の層の三次元モデルを作成し、土の面的な広がりを考慮するなど、詳細な整理・分析をした上で、大浦湾側の地層構成や土の強度などを把握しています。海面下約90メートルまで粘性土の層が存在している地点についても、この三次元モデルなどにより、土の種類や強度を十分に把握することができています。こうした方法は、国土交通省監修の基準に基づいたものとなっており、技術検討会においても、適切であることを確認いただいています。また、技術検討会では、有識者から、「広範囲の地盤に対して適用できるデータが得られており、これ以上、同地点で経費と時間をかけて調査を行っても新たに得られる情報はすごく少ない」「これで地形もよく把握しているので追加の必要はない」旨のご意見もいただいています。



大浦湾で地盤改良工事を施工中の作業船

は、2021年に市道宜野湾11号の全線開通が実現し、これにより地元の道路交通状況が改善されている。さらに、キャンプ瑞慶覧のロウワー・プラザ住宅地区（沖縄市、北中城村）について、2022年、返還に先立って、緑地公園として一般利用することを日米間で合意する旨を、現地を訪問した岸田内閣総理大臣（当時）より公表し、2024年、「ロウワー・プラザ緑地ひろば」として、一般利用が開始された。

政府としては、引き続き、沖縄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形で実現するため、全力で取り組んでいくこととしている。

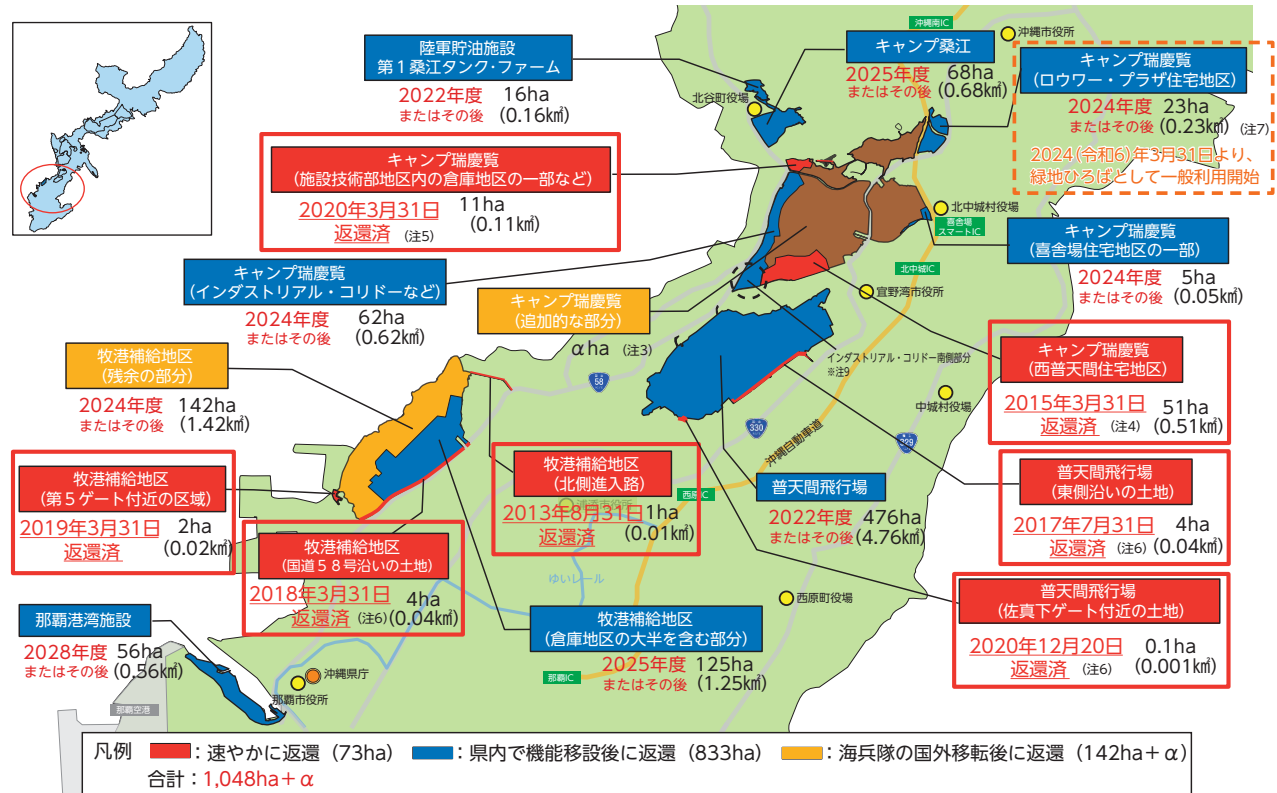
【参照】 図表Ⅲ-2-5-8（嘉手納飛行場以南の土地の返還実績）、図表Ⅲ-2-5-9（嘉手納飛行場以南の土地の返還（イメージ））、資料33（嘉手納飛行場以南 施設・区域の返還時期（見込み））

図表Ⅲ-2-5-8 嘉手納飛行場以南の土地の返還実績

区分	名称	返還	引き渡し	面積(ha)
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1
	キャンプ瑞慶覧(西普天間住宅地区)	2015年3月	2018年3月	約51
	牧港補給地区(第5ゲート付近の区域)	2019年3月	2021年3月	約2
	キャンプ瑞慶覧(施設技術部地区の一部)	2020年3月	(注)	約11
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4
	牧港補給地区(国道58号沿いの土地)	2018年3月	2019年9月	約3
	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0.1
	牧港補給地区((国道58号沿いの土地) ランドリー工場地区)	2021年5月	2021年5月	約0.2

(注) 今後引き渡しが予定されているもの。

図表Ⅲ-2-5-9 嘉手納飛行場以南の土地の返還（イメージ）



(注) 1 時期および年は、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、今後行われる測量などの結果に基づき、微修正されることがある。また、計数は単位(ha)未満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など)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、2013(平成25)年9月の日米合同委員会(JC:Joint Committee)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、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。なお、牧港補給地区(国道58号沿いの土地)には、2021(令和3)年5月31日返還のランドリー工場地区分(0.2ha)を含む。
7 キャンプ瑞慶覧(ロウワー・プラザ住宅地区)については、返還に先立って、緑地ひろばとして一般利用するための準備を進めていくことについて、2022(令和4)年5月にJC合意。緑地ひろばとして一般利用するため共同使用することについて、2024(令和6)年1月にJC合意。同年3月31日に一般利用開始。
8 インダストリアル・コリドー南側部分の返還をできる限り早期に行う取組を、段階的返還を考慮することにより行う。



解説

米軍那覇港湾施設の移設

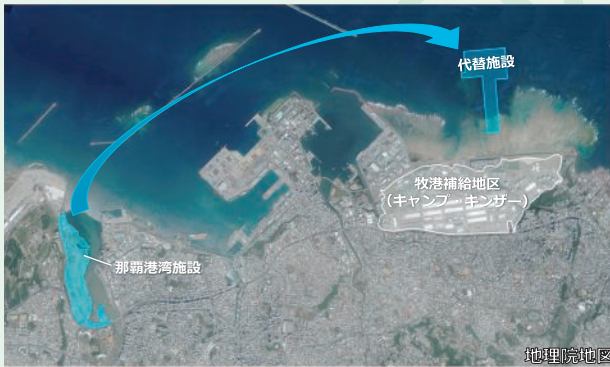
米軍那覇港湾施設（沖縄県那覇市）は那覇空港の近く、那覇港内に位置する約56haの米陸軍の港湾施設です。沖縄統合計画において、その機能を浦添ふ頭地区（沖縄県浦添市）に建設される約49haの代替施設へ移設した後に返還することとされています。地理的位置から跡地利用のポテンシャルが高く、その返還は沖縄県全体の発展に資することが期待されてきました。

こうした中、2022年10月に、移設先である浦添市や沖縄県を含む関係機関との間で代替施設の整備を進めていくことが確認され、2023年4月には、代替施設の位置・形状および施設配置計画について日米両政府間で合意するに至り、その建設に向けて着手できる状

況が整いました。現在、環境影響評価手続と並行して、ボーリング調査など移設に必要なプロセスを進めています。

移設先である浦添市の振興も重要です。2024年4月および11月には、浦添市の振興について協議する「那覇港湾施設移設に係るてだこの都市・浦添の振興に関する協議会」を開催し、国と地元が一体となって浦添市の振興に取り組むことが改めて確認されています。

防衛省としては、那覇港湾施設の返還を早期に実現できるよう、引き続き、全力を挙げて取り組んでいきます。



現有那覇港湾施設と移設先である代替施設の位置図



那覇港湾施設 代替施設のイメージ図

6 海兵隊のグアムへの移転

2024年12月、在沖米海兵隊の日本国外への移転の第一段階として、約100名の先遣隊による沖縄からグアムへの移転開始を発表した。これまでの間、グアム移転に必要な取組を着実に進め、移転開始の発表に至ったことには、沖縄の基地負担を軽減する観点からも大きな意義がある。

(1) 移転の規模

2006年に発表されたロードマップでは、沖縄に所在するⅢ MEF 要員約8,000人とその家族約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、2012年の日米「2+2」において、グアムに移転する部隊構成や人数についての見直しがなされた。これにより、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することになった。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にとされた。

また、2024年12月、防衛省と米海兵隊は、Ⅲ MEFの後方支援要員約100名による先遣隊が沖縄からグアムへの移転を開始したことを発表した。今後、移転は段階的に行われ、4,000名以上の海兵隊の要員が沖縄からグアムに移転することを日米間で確認している。グアム移転が着実に実施されるよう、引き続き、米側と協力していく。

(2) 移転費用

ロードマップでは、施設やインフラの整備費算定額102.7億ドル（2008米会計年度価格）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、日米両政府はグアム協定¹¹に署名した。

本協定に基づく措置として、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¹²。

その後、2012年4月の日米「2+2」では、グアムに移転する部隊構成や人数が見直され、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米会計年度価格）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米会計年度価格）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¹³。

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、グアムと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、残りの費用や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月の日米「2+2」では、グアムと北マリアナ諸島連邦における訓練場の整備と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米会計年度価格）が上限となることに変更はない。

(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、所要の手続きが進められ、2015年8月に終了した。

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

現在、米国政府により、グアム各地区において施設などの整備が行われている。これまで、日本側が資金を提供している事業のうち、基地管理庁舎、診療所などが完了した。

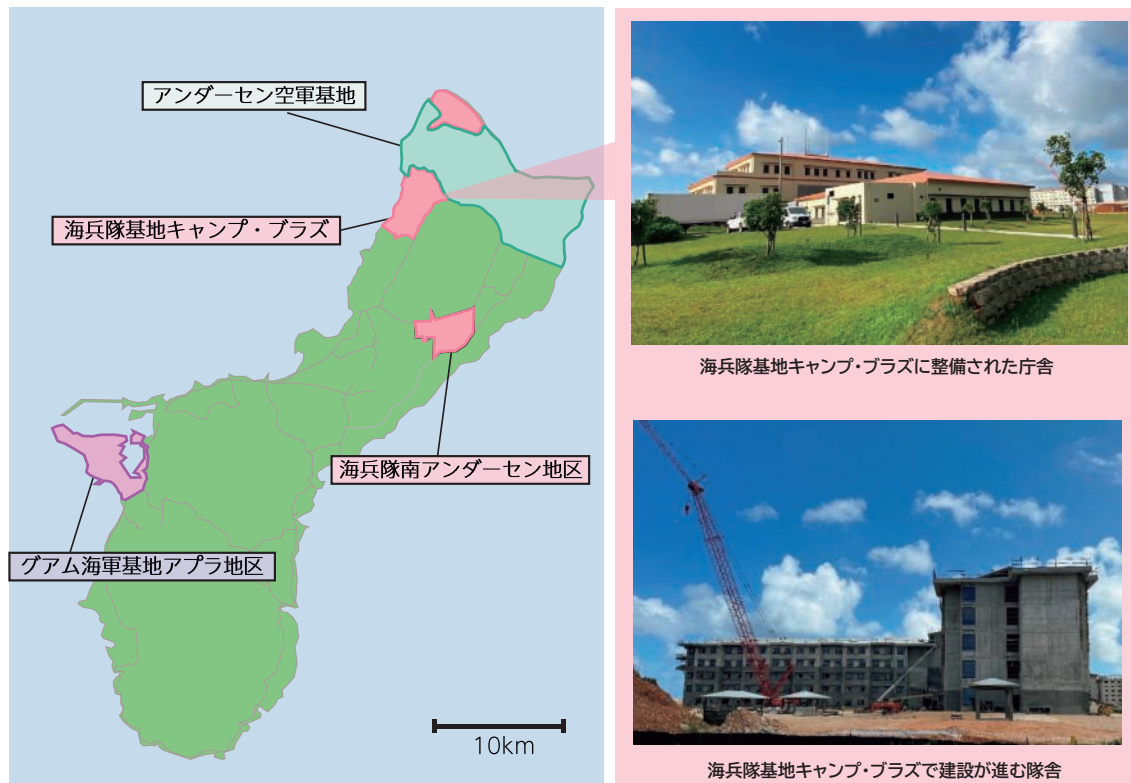
 参照 図表Ⅲ-2-5-10（グアム移転事業の進捗状況（イメージ））

11 第三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

12 わが国が財政支援する事業については、2025年1月時点において総額約3,730億円（提供した資金から生じた利子の使用を含む）が米側に資金提供された。

13 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-2-5-10 グアム移転事業の進捗状況（イメージ）



グアム移転事業にかかる日本側資金提供による主な事業

海兵隊基地キャンプ・プラズ	基地管理庁舎、隊舎、消防署など
海兵隊南アンダーセン地区	訓練場
アンダーセン空軍基地	基盤整備（敷地造成など）
グアム海軍基地 アプラ地区	司令部庁舎、診療所など



在沖米海兵隊のグアム移転開始

2024年12月、在沖米海兵隊の日本国外への移転の第一段階として、第3海兵機動展開部隊（Ⅲ MEF）の後方支援要員約100名による先遣隊が、沖縄からグアムへの移転を開始した旨を発表しました。移転開始に先立ち、2023年1月には70年ぶりの新たな海兵隊基地としてグアムでキャンプ・ブラズが再発足し、沖縄から移転する海兵隊要員の主な活動拠点となるべく始動しています。

また、海兵隊要員の受け入れ態勢を整えるため、日本政府も移転のための費用の一部として資金を提供し、日米が共同してグアム島における施設整備を行ってきました。移転開始時点においては、キャンプ・ブラズの基地管理庁舎や消防署、グアム海軍基地アプラ地区の司令部庁舎や診療所が完成しています。施設整備に

当たっては、グアム当局とも協力し、グアムの文化や歴史を尊重しながら進めており、キャンプ・ブラズ内には工事中に発見されたグアムの先住民族であるチャモロ族の遺骨の埋葬記念碑が設置されています。

このように、グアム移転に必要な取組を着実に進め、移転開始という節目を迎えたことは、大きな意義があるものです。

今後、移転は段階的に行われ、4,000名以上の海兵隊の要員が沖縄からグアムに移転することを日米間で確認しています。日米同盟の抑止力・対処力の強化と、沖縄を始めとする地元の基地負担の軽減の両立に留意しつつ、グアム移転を着実に実施すべく、米側と協力していきます。



米海兵隊基地キャンプ・ブラズ再発足・命名式典の様子（2023年1月）

7 その他の再編事業

(1) 航空機訓練移転 (ATR)

Aviation Training Relocation

当分の間、嘉手納、三沢（青森県）、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、航空機訓練移転¹⁴（ATR）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。

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。

☐ 参照 図表Ⅲ-2-5-11（航空機訓練移転に関する主な経緯）

図表Ⅲ-2-5-11 航空機訓練移転に関する主な経緯

合意などの時期	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、三沢や岩国の3つの在日米軍施設・区域から、千歳、三沢、百里、小松、築城や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月および同年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
2023年7月	日米合同委員会において、移転先にアラスカを追加することを合意

(2) MV-22（オスプレイ）などの訓練移転

日米両政府は、2013年の「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や訓練の時間を削減し、わが国本土や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、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。

合意から2025年3月までに、国外ではグアム、国内では北海道、青森県、岩手県、宮城県、群馬県、神奈川県、新潟県、静岡県、滋賀県、香川県、長崎県、大分県、熊本県、宮崎県、鹿児島県の演習場などにおいて、計23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や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。

なお、MV-22の安全性については、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、2016年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、実際の機体を用いて操縦・整備を行い、オスプレイが安定した操縦・整備が可能であり、信頼できる機体であることを改めて確認している。

なお、米空軍CV-22（オスプレイ）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。

また、2023年11月の米空軍CV-22墜落事故について、2024年8月に公表された事故調査報告書によれば、原因は左側のプロップローター・ギアボックス（PRGB）の不具合と操縦士の意思決定であるとしている。事故原因に対応した各種安全対策を講じて、同様の事故の予防、対処が可能であるとの結論に至り、オスプレイの運用を行っている。2024年12月には、米側における最新の分析に基づき、安全性を更に向上させる観点から、新たな安全対策を実施することが公表された。これは、各種安全対策によって、2023年11月の米空軍CV-22墜

14 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。

落事故と同様の事故の予防・対処を継続することを前提とした上で、一定の飛行時間に満たないPRGBを対象として、安全性を更に向上させる観点から追加的な安全対策を実施するものであり、本取組により事故の予防・対処が一層強化されるものと考えている。

防衛省としては、オスプレイの安全性について、これまでも累次の機会に確認しており、問題はないと考えているが、日本国内におけるオスプレイの飛行運用にあたっては、飛行の安全確保が最優先であることを日米のあらゆるレベルで確認しており、引き続き、日米で協力し、安全確保に万全を期していく。

□ 参照 V部2章1節4項2(3)(米軍オスプレイの墜落事故)、資料34(米軍オスプレイのわが国への配備の経緯)

(3) 災害発生時などにおける米軍オスプレイの有用性

2013年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年に韓国^{チンド}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が搜索活動に投入された。さらに、2015年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。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、搜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。

8 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月に再編特措法¹⁵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、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35(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)

3 在日米軍の駐留に関する取組

1 在日米軍の態勢の最適化

(1) 在沖米海兵隊部隊の海兵沿岸連隊(MLR)への改編

在日米軍の態勢の最適化の一環として、沖縄のキャンプ・ハンセン(金武町^{きんちやう})に所在する第12海兵連隊は2025年までに第12海兵沿岸連隊へと改編される。この取組の一環として、2023年に部隊の名称変更が行われた。第12海兵連隊が砲兵部隊として主に砲兵火力を

有しているのに対し、改編後の海兵沿岸連隊は、対艦ミサイルによる対艦攻撃能力や、防空能力、後方支援能力、情報収集・警戒監視・偵察(ISR)能力など、様々な能力を有することとなる。

(2) 横浜ノース・ドックにおける小型揚陸艇部隊の新編

2023年4月、災害発生時を含む緊急事態における米軍の海上機動力を強化するため、横浜ノース・ドックに

¹⁵ 駐留軍等の再編の円滑な実施に関する特別措置法

米陸軍の小型揚陸艇部隊が新編され、2024年2月には、第5輸送中隊として運用を開始した。同部隊の新編は、わが国における日米同盟の輸送能力の強化に資するとともに、地域における米軍の機動性を向上させることとなる。

2 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う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^{しよ}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、2025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。

(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278km²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。

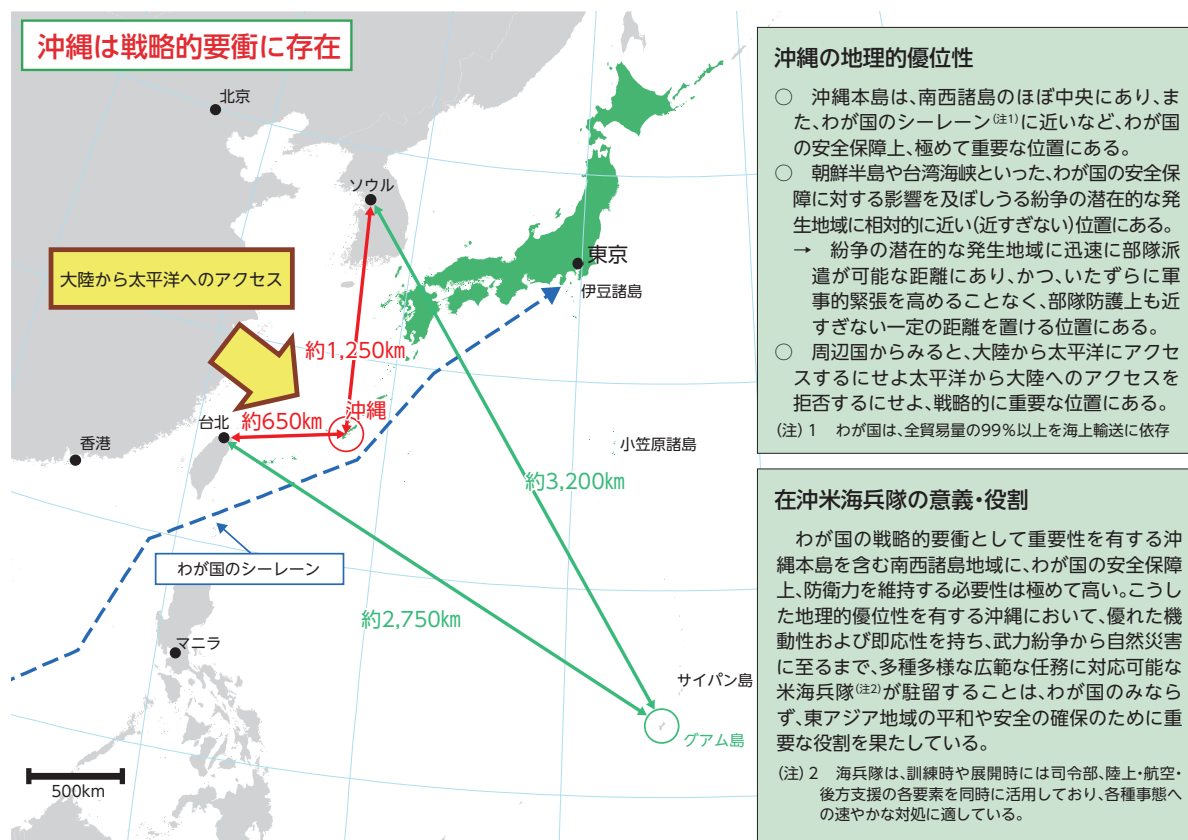
日米両国は、地元の要望の強い事案を中心に整理・統合・縮小の努力を継続し、1990年には、いわゆる23事案¹⁶について返還に向けた所要の調整・手続きを進めることを合意し、1995年には、那覇港湾施設（那覇市）の返還、読谷^{よみたん}補助飛行場の返還、県道104号線越え実弾射撃訓練の移転（いわゆる沖縄3事案）についても解決に向けて努力することになった。

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、SACOを設置し、1996年、いわゆるSACO最終報告が取りまとめられた。

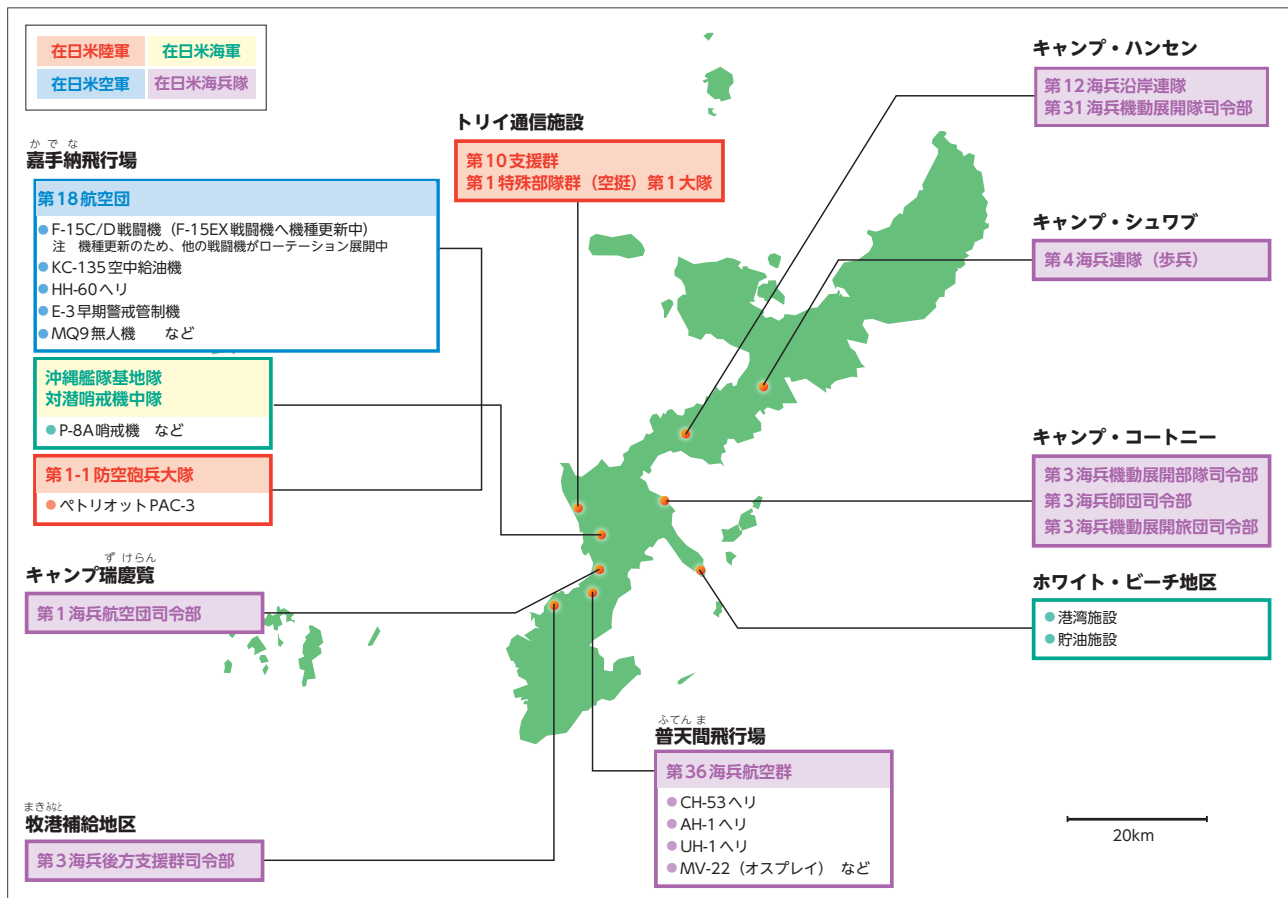
□ 参照 図表Ⅲ-2-5-12（沖縄の地政学的位置と在沖米海兵隊の意義・役割（イメージ））、図表Ⅲ-2-5-13（沖縄における在日米軍主要部隊などの配置図（2024年度末現在））、資料36（23事案の概要）

16 1990年、日米両政府は、地元の要望の強い事案を中心に、23事案の土地の返還手続きを進めることについて合意した。

図表Ⅲ-2-5-12 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-2-5-13 沖縄における在日米軍主要部隊などの配置図（2024年度末現在）



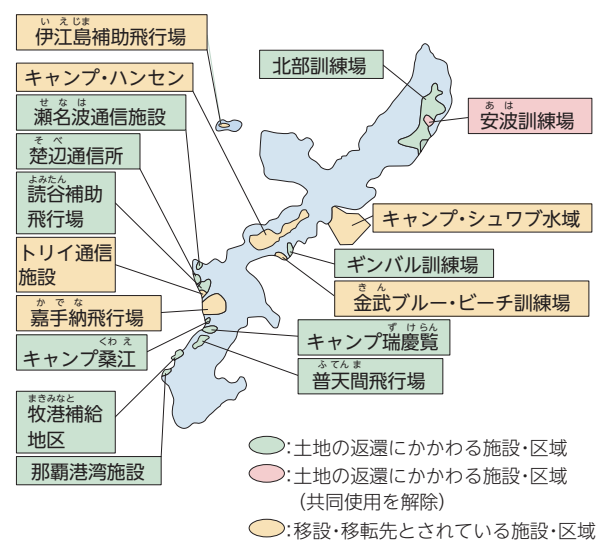
(注) 在日米軍ホームページなどをもとに作成

(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 最終報告に盛り込まれた内容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50km²) に相当し、復帰時からSACO 最終報告までの間の返還面積約43km²を上回るものとなる。

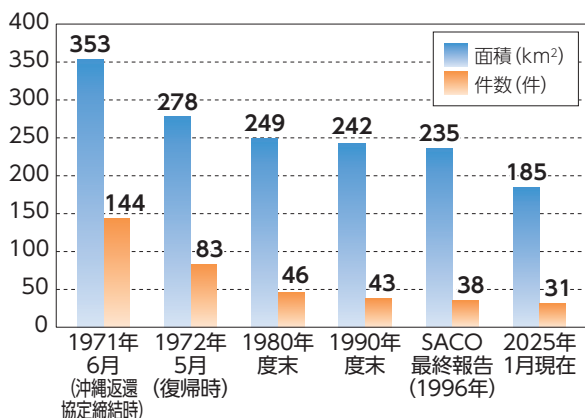
参照 図表Ⅲ-2-5-14 (SACO 最終報告関連施設・区域 (イメージ))、図表Ⅲ-2-5-15 (沖縄在日米軍施設・区域 (専用施設) の件数および面積の推移)、資料37 (SACO 最終報告 (仮訳))、資料38 (SACO 最終報告の主な進捗状況)、資料39 (沖縄の基地負担軽減に関する協議体制)

図表Ⅲ-2-5-14 SACO 最終報告関連施設・区域 (イメージ)



図表Ⅲ-2-5-15

沖縄在日米軍施設・区域（専用施設）の件数および面積の推移



(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、国頭村や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。また、2021年7月には、返還地を含む沖縄本島北部が「奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島」の一部として世界自然遺産に登録された。

3 神奈川県における在日米軍について

(1) 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）に前方展開している原子力空母¹⁷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。

(2) 在日米軍施設・区域の整理など

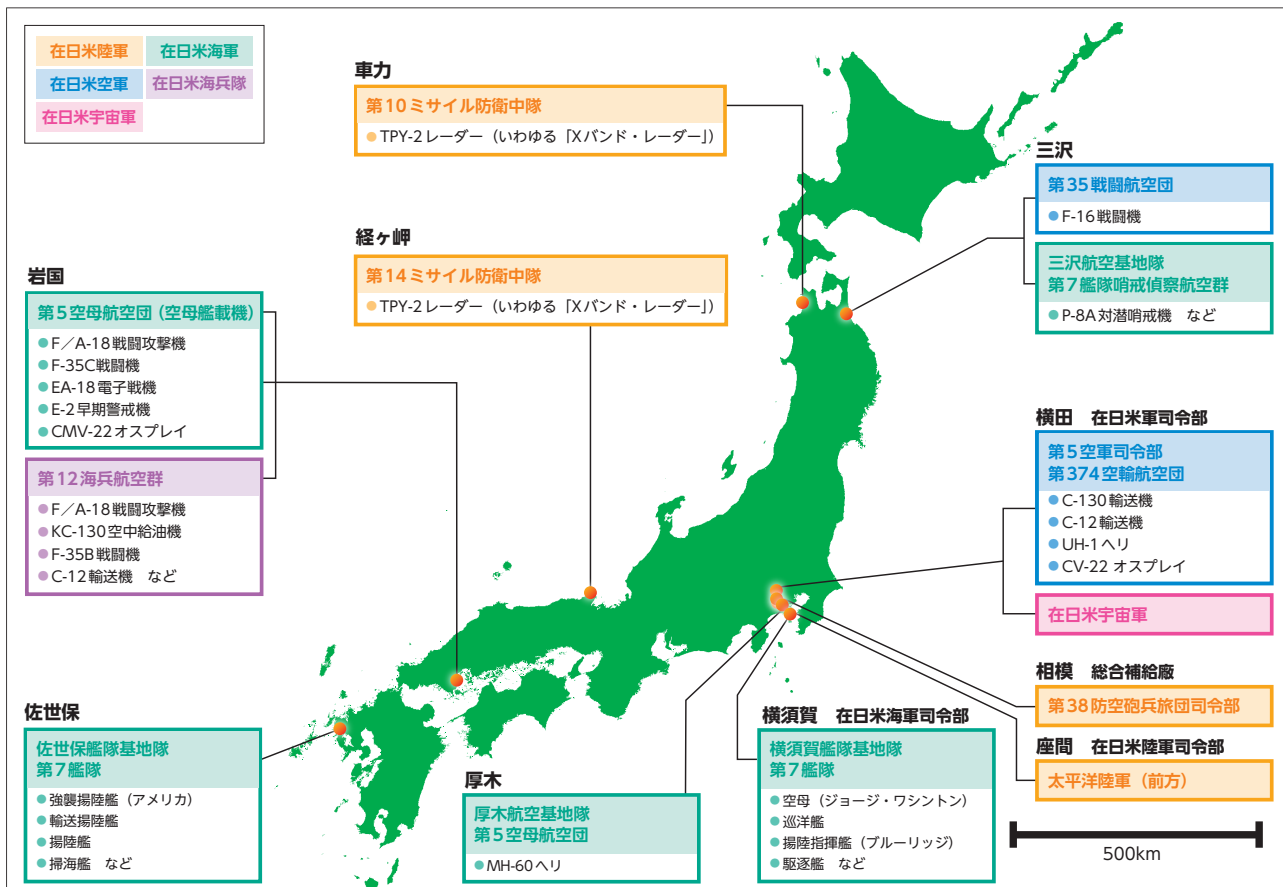
神奈川県内の米軍施設・区域の整理などについては、2004年10月の日米合同委員会合意に基づき、すでに上瀬谷通信施設や深谷通信所などの返還が実現した。

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、米海軍の態勢や能力に変化が生じている。このような状況を踏まえ、2018年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池子住宅地区およ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-2-5-16（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（2024年度末現在））、図表Ⅲ-2-5-17（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））

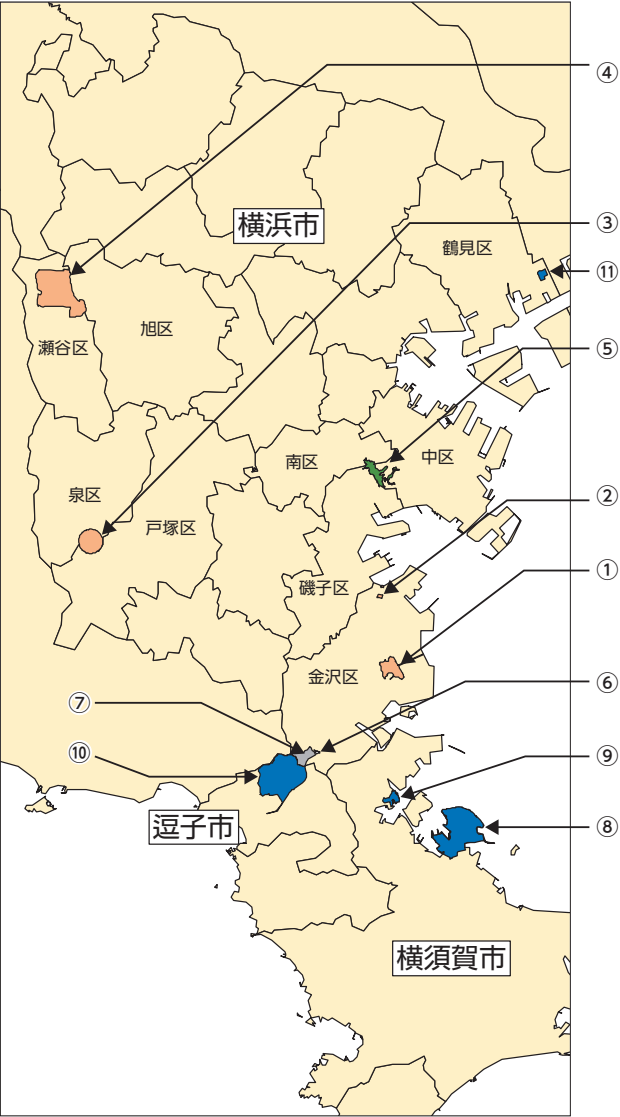
17 原子力空母は、燃料を補給する必要がないうえ、航空機の運用に必要な高速航行を維持できるなど、戦闘・作戦能力に優れている。

図表Ⅲ-2-5-16 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（2024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-2-5-17 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）



2004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	2005年12月返還
②	富岡倉庫地区	横浜市金沢区	約3	2009年5月返還
③	深谷通信所	横浜市泉区	約77	2014年6月返還
④	上瀬谷通信施設	横浜市瀬谷区、旭区	約242	2015年6月返還
⑤	根岸住宅地区	横浜市中区、南区、磯子区	約43	池子住宅地区および海軍補助施設における家族住宅などの建設完了時点で返還
⑥	池子住宅地区およ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	池子住宅地区および海軍補助施設	横浜市域	—	家族住宅などの建設

：返還済

2018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	池子住宅地区および海軍補助施設	逗子市域	生活支援施設、運動施設、修繕作業所、消防署
⑪	鶴見貯油施設	横浜市鶴見区	消防署

【共同使用および返還】

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	池子住宅地区および海軍補助施設	横浜市域	家族住宅などの建設取り止め