

2 3 羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

1 羽田空港の更なる機能強化と国際化

(提案要求先 法務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・国土交通省)
(都所管局 都市整備局・港湾局)

(1) 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

国が提案した飛行経路の見直しについては、2020年までの実現に向け、施設整備や環境対策等を着実に進めるとともに、引き続き地元への丁寧な情報提供と、安全管理の徹底や騒音影響の軽減に取り組むこと。

(2) 夜間駐機場や国際線・国内線乗継ぎ経路の拡充など、拠点空港機能の強化を進めること。

(3) 再拡張事業により拡大された深夜早朝時間帯の発着枠について、有効に活用すること。

(4) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空の一層の受入れ体制の強化を図ること。

(5) 自然災害や不測の事態に対して、航空機発着の定時性確保や空港の安全確保に万全を期すため、適切な対策を講じること。

<現状・課題>

都は、従来の自治体の枠組みを超えて国の新しい滑走路整備に無利子貸付けを行うなど、羽田空港の再拡張事業を推進してきた。こうした努力が実を結び、平成22年10月にD滑走路と国際線旅客ターミナルの供用が開始され、本格的な国際空港となった。羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、我が国の将来を左右する重要なインフラであるため、その機能を十二分に発揮させていくことが必要である。一方、羽田空港は現在、深夜早朝の時間帯を除いてフル稼働の状態であり、現行の運用ではこれ以上発着枠を増やすことができないことから、空港容量の更なる拡大について可能な限りの方策を総合的に検討し、国際線の増枠を図ることにより、東京の国際競争力を強化していく必要がある。

平成26年8月に、国は、都県市及び政令市等からなる協議会を設置し、飛行経路の見直し等により、2020年までに国際線の発着回数を年間約3.9万回

増加することが可能となる機能強化策を提案した。

この提案について、国は、平成２７年度に延べ９５日間にわたるオープンハウス型の説明会を開催し、平成２８年７月の協議会において、関係自治体からの要望や住民意見等も踏まえた、環境影響等に配慮した方策を示した。その後、平成２８年度から平成２９年度にも２期にわたって延べ３２日間の説明会を開催し、今後も継続して説明会を開催する。

２０２０年までの機能強化を着実に推進するためには、引き続き、関係自治体及び地元住民に対し丁寧な情報提供を行うとともに、安全管理の徹底や騒音影響の軽減に取り組み、環境影響等に配慮した方策の更なる具体化を進める必要がある。

ビジネス航空は、グローバルな企業活動に不可欠なビジネスツールとして欧米で広く利用されている。平成２８年４月に発着枠の拡大など受入れ体制の強化が図られ、一定の改善は見られたが、東京ひいては我が国の国際競争力を強化するため、ビジネス航空の更なる受入れ体制の強化が必要である。

さらに、自然災害や不測の事態に対し、航空機発着の定時性の確保や空港の安全の確保に万全を期す必要がある。

< 具体的要求内容 >

- (１)－① 羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、既存施設の機能向上、施設整備、管制や環境面における制約への対応、旧整備場地区の活用などあらゆる角度から空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

あわせて、国際線の利用者に不便が生じないように、出入国管理、税関及び検疫体制を確保すること。

- (１)－② 国が提案した飛行経路の見直しについては、２０２０年までの実現に向け、施設整備や環境対策等を着実に進めること。地元への丁寧な情報提供として、新飛行経路運航開始までの間、継続的に説明会を開催すること。

また、できる限り多くの手法で事業の周知・広報を実施するとともに、丁寧な意見聴取に努めること。安全管理については引き続き万全を尽くし、落下物対策の強化に向けて、未然防止策の徹底と事案発生時の対応強化の両面からなる総合的な対策を着実に実施すること。騒音影響の軽減に当たっては、低騒音機の導入促進を図るとともに、新たに助成要件が緩和された学校・保育所等の防音工事助成について、円滑な実施に努めること。

また、新飛行経路に関連した騒音測定局の増設を行うなど、騒音影響に関する監視及び情報提供に取り組むこと。

- (１)－③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、東京 2020 大会開催以降の方策など、更なる機能強化についても検討を進めること。

なお、検討に当たっては、空港機能と港湾機能が共存できるよう配慮すること。

- (２) 夜間駐機場の拡充や国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）の整備など、拠点空港機能の強化を進めること。

- (３) ２４時間利用可能な羽田空港を最大限活用するため、空港アクセスや旅客

の利便性向上のための施設を充実させ、深夜早朝時間帯の就航拡大を図ること。

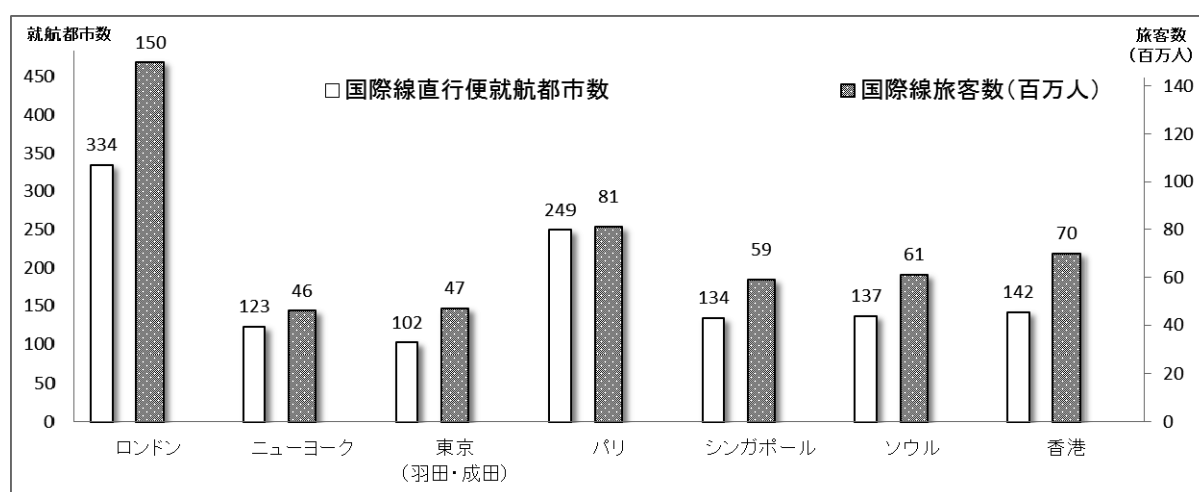
(4) 羽田空港の更なる機能強化に併せて、駐機スポットの増設などによる一層のビジネス航空受入れ体制の強化を図ること。

(5) -① 降雪などの自然災害や不測の事態に対して、航空機発着の定時性確保や空港の安全確保に万全を期すため、適切な対策を講じること。

(5) -② 船舶動静把握を引き続き適切に行い、東京港における港湾機能の確保に万全を期すこと。

参 考

(1) 諸外国の主要都市との比較



(旅客数：2017 年、就航都市数：2017 年 3 月時点) 出典：国交省資料から作成

(2) 再拡張事業

- ・平成 19 年 3 月着工、平成 22 年 10 月 21 日供用開始
- ・事業費 総額約 7,300 億円（うち、都は総額約 1,085 億円の無利子貸付けを実施）

2 羽田空港の機能発揮に資する交通アクセス等の強化

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 都市整備局)

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な空港である羽田空港の機能を最大限に発揮するため、広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討すること。
- (3) 深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、深夜早朝時間帯における交通アクセスの利便性の向上を図ること。

<現状・課題>

羽田空港は、都心に近く、24時間利用可能な空港である。このポテンシャルを十二分にいかすためには、深夜早朝時間帯の交通アクセスの利便性の向上とともに、幹線道路や公共交通など、空港アクセスの一層の強化が重要である。

このため、広域交通ネットワークの整備を進めており、国道357号多摩川トンネルについても平成27年度に事業着手した。

今後、国は関係自治体等と連携を図りながら、羽田空港の機能強化に的確に対応するため、空港アクセスの強化を検討する必要がある。

また、平成26年度、都は国に協力し、深夜早朝時間帯のアクセスバス実証運行を実施した。この成果を踏まえ、平成27年度から、民間が主体となり、国・都県市等で構成される「東京国際空港の深夜早朝時間帯におけるアクセスバス運行協議会」が支援を行い、運行を実施している。今後とも、深夜早朝時間帯の国際線発着枠の活用のため、より一層の空港アクセスの利便性向上を図る必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 都心に近く、24時間利用可能な国際空港である羽田空港の機能を最大限発揮する国道357号多摩川トンネルなどの空港と連結する広域交通ネットワークの整備を推進すること。
- (2) 今後の羽田空港の更なる機能強化に的確に対応するため、交通政策審議会答申第198号で位置付けられた空港アクセスの強化に資する路線の実現に向けて、財源の確保等必要な措置をとること。また、外環については、関越道から東名高速間の整備が進展している現時点で、次の段階を見据え、羽田空港に向かって、東名高速から湾岸道路間の全区間の計画を早期に具体化すること。
- (3) 深夜早朝時間帯の国際線発着枠を一層活用するため、深夜早朝時間帯における鉄軌道やアクセスバス等の利便性の向上を図ること。

3 羽田空港をいかす空港跡地のまちづくり推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 「羽田空港跡地まちづくり推進計画」に掲げた2020年のまちづくり概成を目指し、空港と一体となった魅力的なまちづくりを進めること。
- (2) 空港跡地に係る多摩川の堤防整備を着実に進めること。
- (3) 跡地売却に際しては、公共的な施設整備に資するよう、特段の配慮をすること。

<現状・課題>

羽田空港跡地は、空港の沖合展開事業以来の経過によって生じた広大な土地であり、空港に隣接する希少な空間であることから、跡地利用に当たっては、空港と密接に関連し、一体となった利用を図ることが重要である。

跡地利用については、羽田空港移転問題協議会（メンバー：国土交通省、東京都、大田区及び品川区。以下「三者協」という。）において、平成22年に「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（以下「推進計画」という。）を策定し、第1ゾーン及び第2ゾーンの土地利用や基盤施設、まちづくりの進め方等について取りまとめた。

平成23年には、跡地（第1ゾーン）及び都内の4地域が、国際戦略総合特区「アジアヘッドクォーター特区」に位置付けられ、平成26年には、大田区を含む9区が国家戦略特区に指定された。さらに、平成28年4月には羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会（第3回）において、本地域の拠点形成を図るための取組を推進することが確認された。

第1ゾーンは、大田区が中心となり土地区画整理事業の事業化に向けた検討が進められ、平成28年2月に都市計画が決定され、同年10月に施行者である独立行政法人都市再生機構が事業認可を取得し、現在、基盤整備工事を進めている。建物整備については、平成29年5月に産業交流施設等の整備・運営を行う民間事業者を選定し、平成30年10月、工事に着手した。第2ゾーンは、国が平成28年6月に宿泊施設等の整備・運営を行う民間事業者を選定し、平成30年4月、工事に着手した。

多摩川堤防は、第1ゾーンのまちづくりに併せた高潮対策に向け、国が平成29年3月に多摩川水系河川整備計画を変更し、平成30年3月、工事に着手した。

引き続き、関係者が協力し、「推進計画」に基づきまちづくりを進めていく必要があり、羽田空港を所管し、現在跡地を管理している国の役割が重要である。

<具体的要求内容>

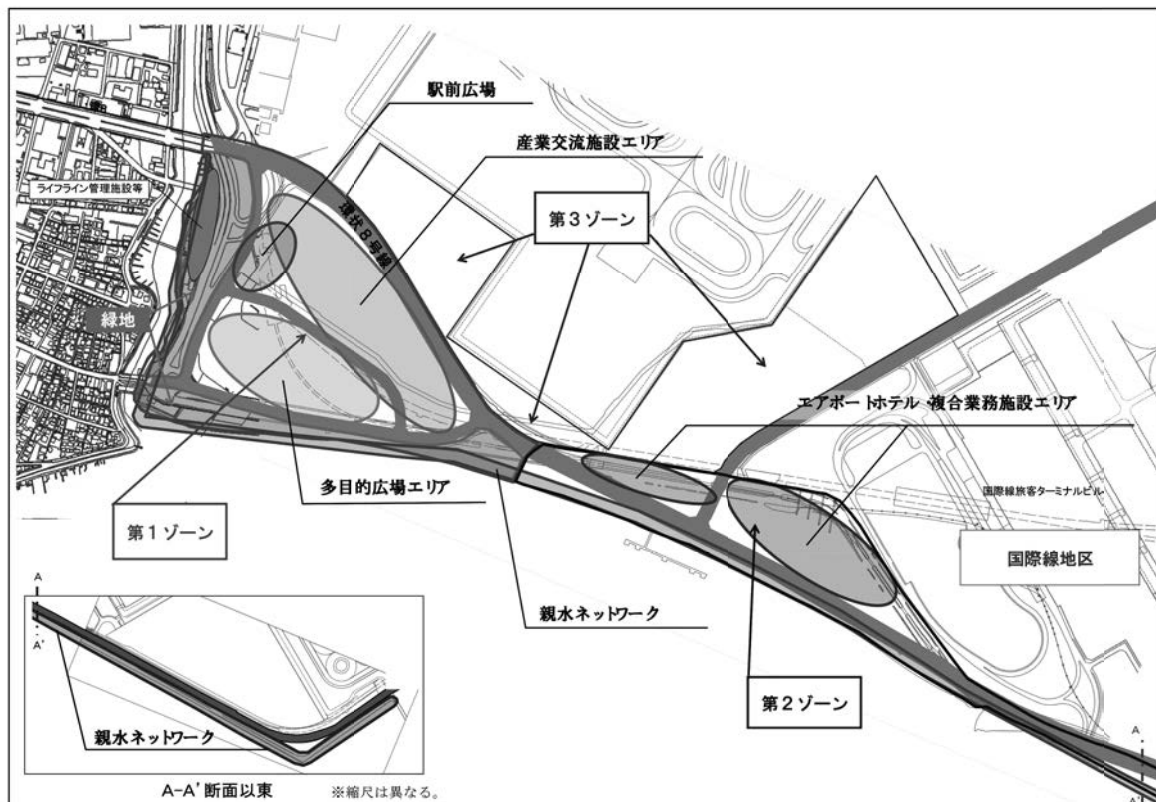
- (1) ー① 「推進計画」に掲げた2020年のまちづくり概成を目指して、第2

ゾーンの開発や、都市基盤の整備を進めること。これに当たっては、三者協での協議を継続し、関係自治体と十分に調整を行うこと。

- (1) -② 第2ゾーンの整備に当たっては、「推進計画」に基づき、国際線地区との補完的・一体的な土地利用を図るとともに、親水性や景観に配慮しつつ、第1ゾーンや水際線との連続性、船着き場との円滑なアクセス等を確保すること。
- (1) -③ 土地利用の具体化や堤防の検討に当たっては、「推進計画」に基づき、多摩川沿いには長い水際線をいかした良好な景観を創出して、快適で魅力ある親水ネットワークの形成について具体的な整備計画を検討すること。
- (1) -④ 跡地を可能な限り有効に活用するため、既存ライフラインやライフライン管理施設の移設等について、引き続き必要な協議に協力すること。
- (2) 跡地及び空港を高潮等から守るため、第1ゾーン、第2ゾーンの多摩川堤防について、着実に整備を進めること。
- (3) 跡地売却に際しては、公共的な施設整備に資するよう、協議を進める等、特段の配慮をすること。

参 考

- (1) 「羽田空港跡地まちづくり推進計画」（平成22年10月）における土地利用



- (2) 平成23年に、跡地（第1ゾーン）及び都内の4地域がアジアヘッドクォーター特区に位置付けられた。国有地処分にあたっての国への提案事項である処

分条件の緩和（①随意契約、②減額譲渡）については、平成24年秋協議において、第1ゾーンの開発計画策定段階で、別途調整を行うこととされた。

2 4 物流機能の強化等に向けた東京港整備の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

東京港の物流機能を強化するため、

- (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備を推進すること。
- (2) 中央防波堤外側地区の開発に伴う交通需要に対応する臨港道路南北線について、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催までに完成できるよう整備を推進すること。
- (3) 物流機能の強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の整備スケジュールに合わせ、必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

東京港では、施設能力を大幅に上回る外貿コンテナ貨物を取り扱っており、交通混雑等による外部不経済が発生する要因ともなっている。これまで、早朝ゲートオープンの実施や車両待機場の整備等、短期的かつ即効性のある取組を行い一定の成果を上げているが、今後も貨物量の増加が見込まれるため、東京港における抜本的な施設能力の向上が重要である。このため、事業中の中央防波堤外側コンテナふ頭を早期に完成させるとともに、既存コンテナふ頭の再編整備を進める必要がある。

また、新規コンテナふ頭の供用など中央防波堤地区の開発に伴い増加する港湾物流等の交通量に対応するため、臨港道路南北線の整備推進が必要である。この臨港道路南北線は、中央防波堤地区に整備される東京 2020 大会の会場へのアクセス道路としても極めて重要であり、大会開催までに完成することが不可欠である。

さらに、内貿ふ頭では、船舶の大型化と R O R O 船による貨物輸送量の増大が進んでいることから、これらに対応したふ頭機能の強化が必要である。

<具体的要求内容>

- (1) 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備推進

東京港の物流機能を強化するため、中央防波堤外側コンテナふ頭の整備を推進すること。

- (2) 臨港道路南北線の整備推進

中央防波堤外側地区の開発に伴う交通需要に対応する臨港道路南北線について、東京 2020 大会開催までに完成できるよう整備を推進すること。

- (3) 必要な財源の確保

① 物流機能強化に資する外貿コンテナふ頭、内貿ユニットロードふ頭等の

整備スケジュールにあわせて、埠頭整備資金貸付金も含めて、必要な財源を確保すること。

- ② 防災・安全交付金及び社会資本整備総合交付金について、港湾管理者が運営上必要とする事業に柔軟に対応するとともに、必要な財源を確保すること。

(4) 直轄対象事業であっても、補助事業等で事業採択すべきと港湾管理者が申し出た場合には、補助事業等で採択するなど、物流機能の強化に向けた港湾管理者の取組に対し、十分な支援を行うこと。

<現状・課題>

都は、これまで東京港の港湾管理者として港湾物流の状況変化、ふ頭利用者ニーズ等に精通し、港湾施設計画の策定、既存施設の改良、維持補修等の事業のみならず、新規施設の建設を迅速かつ、安全、円滑に遂行してきており、直轄対象事業となるような新規施設の建設についても、十分な経験・技術力を有している。

また、東京港は、既存ふ頭の再編等による港湾機能の向上が必須となっている。

今後、東京港の限られた空間（陸域・海域）において、周辺エリアとの一体的開発による物流機能の強化や、既存の港湾利用者と調整を踏まえた施設改修などを迅速かつ効率的に行い、より一層の機能強化を図っていく必要がある。

このため、東京港においては、港湾の整備・運営に係る十分な実績を有する港湾管理者が主体となり、動きの激しい港湾情勢への迅速かつ的確な対応を図ることが重要である。

<具体的要求内容>

(4) 港湾管理者の取組に対する支援

- ① 東京港の港湾施設の事業実施に当たっては、直轄対象となる事業であっても、補助事業や貸付金事業で事業採択すべきと港湾管理者が申し出た場合には、補助事業や貸付金事業として速やかに事業採択するなど、物流機能の強化に向けた港湾管理者の取組に対し、十分な支援を行うこと。
- ② 直轄事業の予算要求に当たっては、計画段階から港湾管理者と十分に協議を行うとともに、港湾管理者の事前了解を得ること。

2 5 大型クルーズ客船ふ頭の整備推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

大型クルーズ客船の今後の東京港への寄港需要の増加が見込まれるため、

- (1) 大型クルーズ客船ふ頭整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 大型クルーズ客船ふ頭のターミナルビル整備への補助制度を創設すること。

<現状・課題>

世界のクルーズ人口は、クルーズ船の大衆化が進み、過去20年間で4倍に増加している。

また、アジア域内においては、大型クルーズ客船による低価格なカジュアルクルーズの提供が開始されたことにより、クルーズ市場の成長が見込まれ、日本への大型クルーズ客船の寄港需要が高まることが予想される。

一方、東京港は、羽田空港や東京駅等に近接し、国内外への交通アクセスが充実しており、周辺に豊富な観光地を有している。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることなどから、東京港に入港を希望するクルーズ船社が多く、首都東京として、新たな大型クルーズ客船ふ頭を整備しているところである。

<具体的要求内容>

大型クルーズ客船の今後の東京港への寄港需要の増加が見込まれるため、

- (1) 大型クルーズ客船ふ頭整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 大型クルーズ客船ふ頭のターミナルビル整備への補助制度を創設すること。

2 6 震災にも強い東京港の機能強化

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭の耐震強化岸壁について整備推進を図ること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する耐震強化岸壁の整備に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

首都圏4, 000万人の生活と産業を支える東京港では、外貿コンテナふ頭のうち耐震強化岸壁は4バースと少なく、震災時にも港湾機能を確保し首都圏経済活動の停滞を回避するためには、更なる増設が不可欠である。

このため、東京港第8次改訂港湾計画において、幹線貨物輸送に対応する耐震強化岸壁の計画を拡充したところであり、整備を着実に進める必要がある。

また、震災時に被災者の避難や緊急物資の輸送に対応する耐震強化岸壁の整備についても更に推進する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 震災時においても、首都圏の物流機能を確保する幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁を既存ふ頭と併せて拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭(Y3バース)について整備推進を図ること。
- (2) 震災時の被災者避難や緊急物資の輸送に対応する品川ふ頭(S3バース)などの耐震強化岸壁の整備推進に必要な財源を確保すること。

27 島しょ港湾等の防災対策の推進

(提案要求先 農林水産省・国土交通省)

(都所管局 港湾局)

地震、津波、火山噴火等の災害から島民や来島者の安全を確保するため、島しょ港湾・漁港・海岸の防災対策に必要な財源を確保すること。

<現状・課題>

南海トラフ等による巨大地震発生時には、伊豆諸島の各港に短時間で大規模な津波の来襲が想定されており、港湾施設利用者等が迅速に避難できる施設の整備が急務となっている。

また、本土からの陸路による人員、物資等の搬出入が不可能な島の特殊性に鑑み、発災直後においても大型船舶が着岸可能な緊急輸送用岸壁や道路等の確保が必要である。

加えて、大島の三原山や三宅島の雄山では、これまで火山噴火が繰り返し発生しており、全島避難を余儀なくされるなど、噴火発災時における島民避難を含めた備えも不可欠となっている。

さらに、台風等の異常気象時における高潮などから背後の集落や施設を防護していくために、海岸保全施設の整備も進めていかなければならない。

このため、これまでも増して島しょ港湾・漁港・海岸における防災対策を積極的に進めていくことが必要であり、その施設整備に当たっては、国費を重点的に投入すべきである。

<具体的要求内容>

- (1) 津波避難施設や被災時の復旧活動を支える緊急輸送用岸壁等について、今後も整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
- (2) 火山噴火時の円滑な避難に備えるため、噴火避難用岸壁の静穏度向上に必要な防波堤の整備が着実に継続できるよう、必要な財源を確保すること。
- (3) 台風の襲来や低気圧の通過に伴う高潮などから、島民の生命と財産を守るため、海岸保全施設の整備に必要な財源を確保すること。