４５　羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

【最重点】

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。

２０２０年の新飛行経路の運用開始後も、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策等を着実に進めること。

（２）夜間駐機場の拡充など、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。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、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、５期にわたる住民説明会の実施や低騒音機の導入促進、落下物防止対策基準の義務付けなど、総合的な対策に取り組み、令和元年７月には、都や地元の要請を受け、６期目のオープンハウス型説明会の開催や着陸高度の更なる引き上げなど、追加対策等を示した。

令和元年８月には、第５回の協議会において、都は丁寧な情報提供や騒音・安全対策の着実な実施を要望するとともに、関係区市の意見を伝え、国からは、引

き続き丁寧な対応をしていく旨の発言があった。
その後、国は新飛行経路による運用を決定し、上記追加対策を着実に進め、令和２年３月２９日から羽田空港において新飛行経路の運用を開始した。
今後とも引き続き、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、騒音・安全対策等を着実に実施し、さらに関係区市の意見への回答に沿った対応をする必要がある。
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月に発着枠を拡大し、平成３０年１０月に新たな駐機スポットを整備するなど、受入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、出入国管理、税関及び検疫体制を確保すること。

（１）－②　新飛行経路運用開始後も、情報提供については、様々な手段を通じて、地元への丁寧な情報提供と意見聴取に努めること。安全対策については、引き続き万全を尽くし、落下物対策の強化に向けて、平成３０年９月に策定された落下物防止対策基準の充実や安全対策の取組に関する情報提供の充実に努めること。騒音対策については、低騒音機の導入促進を図るとともに、防音工事助成の円滑な実施に努めること。また、新飛行経路に関連し増設された騒音測定局による騒音影響の監視及び情報提供に取り組むこと。
　さらに、羽田空港の機能強化に対する関係区市の意見への回答に沿うよう、引き続き丁寧かつ真摯に対応すること。

（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。

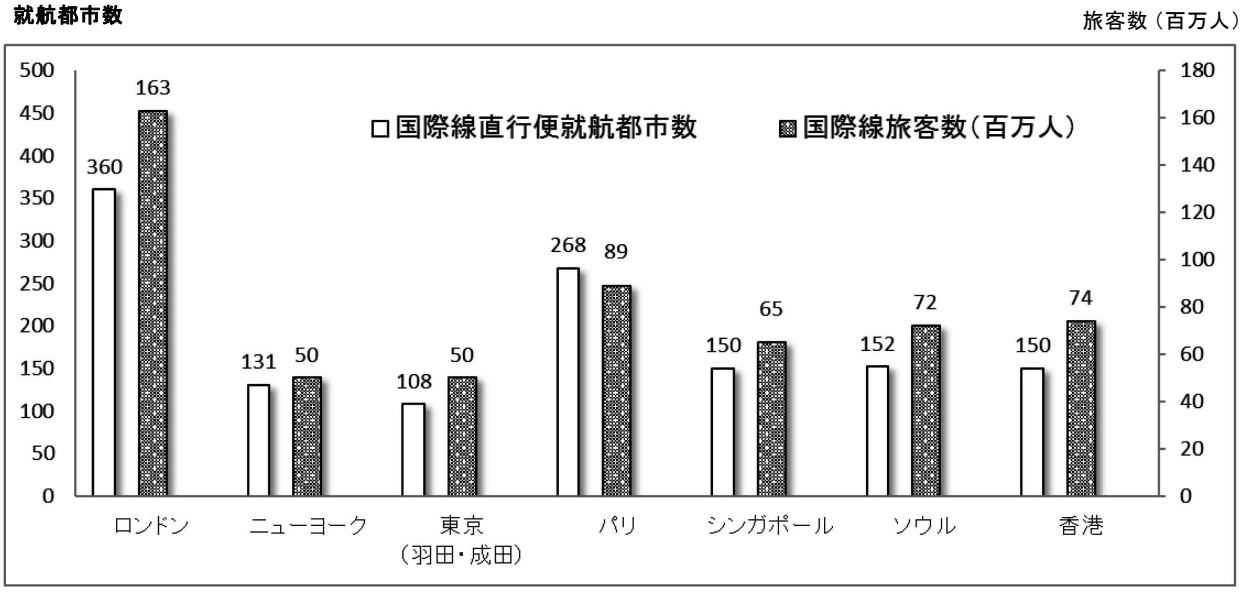
（４）羽田空港の更なる機能強化に併せて、ビジネス航空の一層の受入れ体制強化を図ること。

（５）－①　高潮や、大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：2019 年、就航都市数：2019 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、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、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　羽田空港を生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」に基づき、まちづくりの完成に向けて、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）跡地の売却・活用に際しては、まちづくりに資する土地活用のあり方について、協議を進める等、必要な措置を講じること。

＜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、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、平成３０年９月に大田区が国・URから土地を取得した上で事業者に貸し付け、１２月に本体工事に着手した。

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。また、大田区は堤防を活用した緑地整備を進め、平成３１年４月、一部を供用した。

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、大田区が平成２９年３月に「羽田空港跡地かわまちづくり計画」を登録、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）－①　「推進計画」に基づき、まちづくりの完成に向けて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　土地利用の具体化や堤防等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）－③　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）跡地の売却・活用に際しては、まちづくりに資する土地活用のあり方について、協議を進める等、必要な措置を講じること。

４６　首都圏新空港の調査検討の推進

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　都市整備局）

首都圏新空港構想の具体化に向け、調査検討を推進すること。

＜現状・課題＞

首都圏の空港では、首都圏第３空港調査検討会（平成１２年～平成１４年）を踏まえ、羽田空港D滑走路等の整備が行われた。

一方、平成２６年７月の首都圏空港機能強化技術検討小委員会の中間取りまとめでは、首都圏第３空港は依然として首都圏空港の抜本的機能強化の一方策と考えられ、同検討会で指摘された課題について検討していく必要があるとされている。

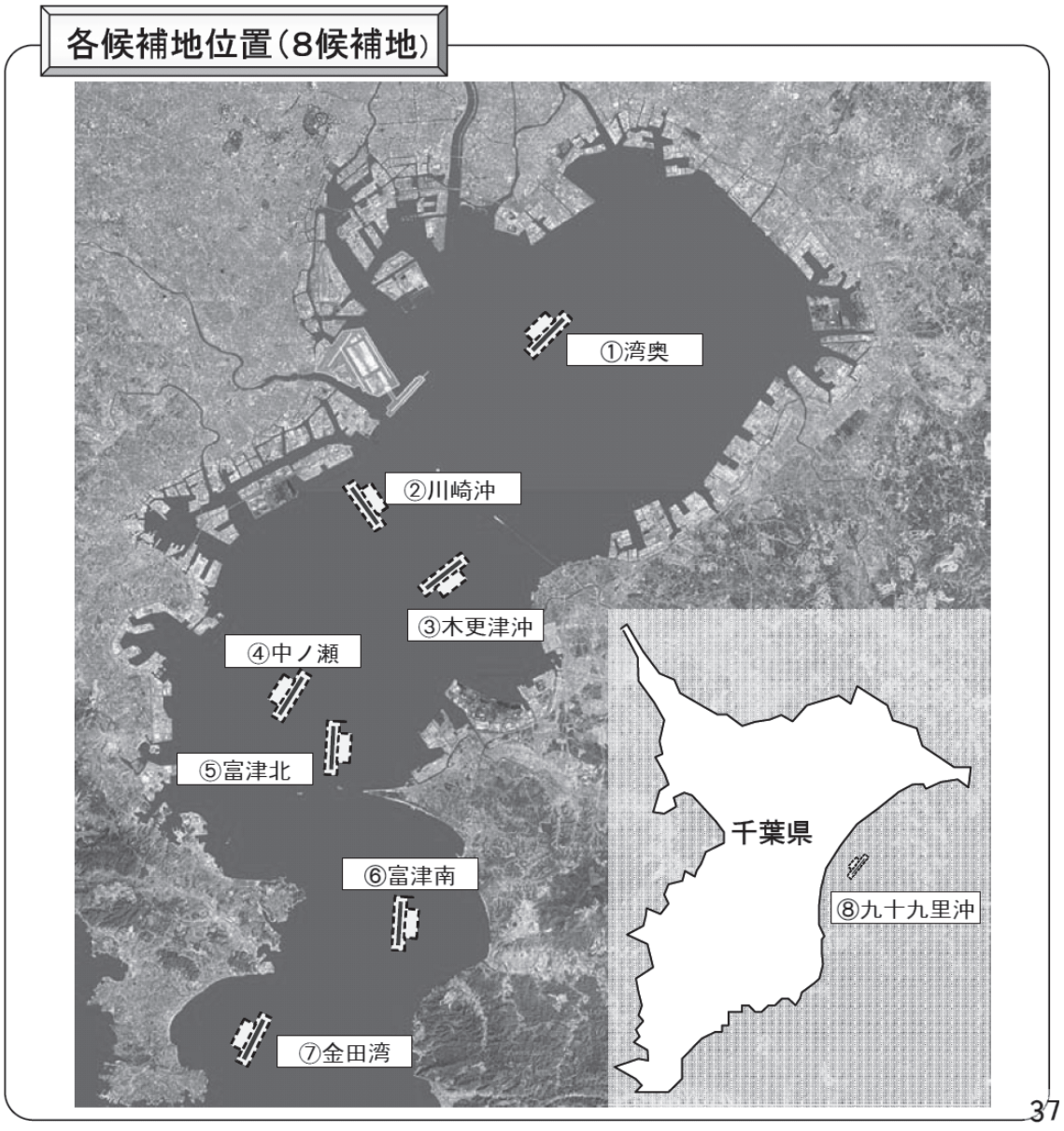
＜具体的要求内容＞

今後とも増加傾向にある首都圏の航空需要に対応していくため、首都圏新空港構想の具体化に向け、羽田及び成田両空港における利用状況や中期的な動向等も踏まえ、関係自治体とも十分に連携して調査検討を推進すること。

参　考

国土交通省航空政策審議会　航空分科会答申（平成１９年６月）

「首都圏第三空港については、これまで実施されてきた検討において、東京湾における空域の確保や空港アクセスを始めとする様々な課題が明らかになってきたが、首都圏における旺盛な航空需要等に鑑みると、羽田及び成田両空港における利用状況や中期的な動向等も踏まえつつ、長期的な視野に立って引き続き検討を行うことが望ましい。」



４７　米軍基地対策の推進

１　米軍基地の整理・縮小・返還の促進

（提案要求先　外務省・防衛省）
（都所管局　都市整備局）

（１）米軍基地の整理・縮小・返還が促進されるよう必要な措置を講ずること。
（２）多摩サービス補助施設、赤坂プレス・センター及び府中通信施設について、直ちに返還されるよう必要な措置を講ずること。

＜現状・課題＞
都内には、現在７カ所の米軍基地があるが、基地の存在は、都民生活に様々な影響を与えるだけでなく、地域のまちづくりの障害にもなっている。このため、基地の整理・縮小・返還に向けて取り組む必要がある。

＜具体的要求内容＞
（１）日米地位協定（第２条第３項）では、合衆国は、米軍施設及び区域が必要でなくなった場合は日本国に返還しなければならず、そのために必要性を絶えず検討する旨定められている。これを受けて、基地の使用目的や返還の可能性を検討するとともに、地元自治体の意見を聴取し、その意向を尊重の上、基地の整理・縮小・返還に取り組むこと。
（２）多摩サービス補助施設については、市街地に隣接する貴重な緑地であり、広く都民に開放するため、直ちに返還されるよう取り組むこと。また、赤坂プレス・センターについても同様に取り組むこと。
さらに、府中通信施設については、地元市が基地跡地利用計画を策定しており、直ちに返還されるよう取り組むこと。

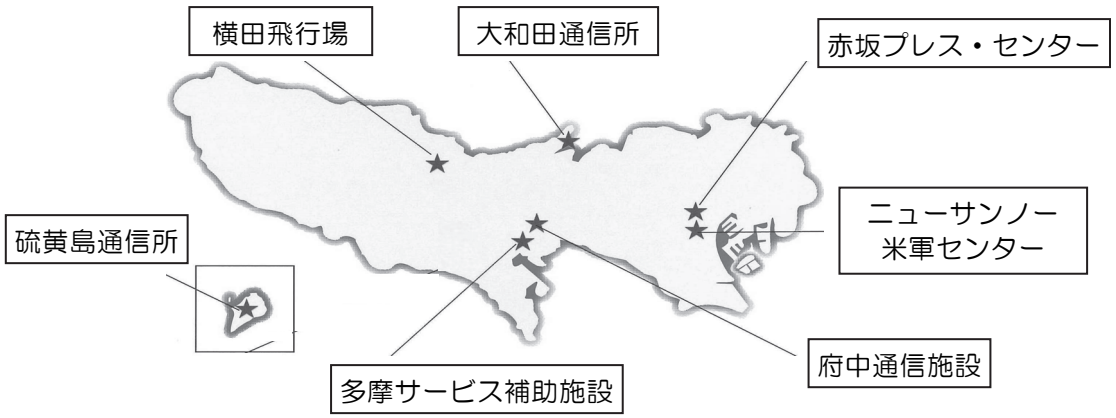
参　　考

○　都内の米軍基地

【都内米軍基地の概要】　　令和２年３月１日現在

施 設 名	所 在 地	用　途	面積(㎡)
赤坂プレス・センター	港区	事務所（事務所、ヘリポート等）	26,938
横田飛行場	立川市、昭島市、福生市、武蔵村山市、羽村市、瑞穂町（埼玉県狭山市）	飛行場（滑走路約3,350㍍×約60㍍、住宅、学校、事務所等）	7,136,404 ※7,139,452
府中通信施設	府中市	通信(事務所、通信施設)	16,618
多摩サービス補助施設	多摩市、稲城市	その他（ゴルフ場、レクリエーション施設等）	1,948,345
大和田通信所	清瀬市（埼玉県新座市）	通信（通信施設）	247,166 ※1,198,003
硫黄島通信所	小笠原村	通信（訓練施設）	6,630,061
ニューサンノー米軍センター	港区	その他（宿泊施設）	7,243

※埼玉県域も含む基地全体の面積



２　横田基地の軍民共用化の推進【最重点】

（提案要求先　内閣官房・法務省・外務省・財務省・厚生労働省・農林水産省・国土交通省・防衛省）
（都所管局　都市整備局）

（１）横田基地の軍民共用化に関する日米協議を進め、早期実現を図ること。
（２）東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に横田基地における民間航空の利用を実現すること。

＜現状・課題＞

都は、基地周辺地域住民の生活の利便性の向上や経済の活性化に資するよう、軍民共用化を促進してきた。

共用化に関する日米協議については、「再編実施のための日米のロードマップ」に位置付けられ、日米のスタディグループによる検討が行われてきたが、現在まで合意に至っていない。

首都圏の空港容量は、２０２０年代前半には限界に達することが予測されており、国土交通省の審議会において、横田共用化も含めた首都圏空港機能強化策の検討が行われた。平成２６年７月には「中間取りまとめ」が発表され、「その他の空港の活用等」として横田基地が取り上げられた。

横田基地の民間航空利用は、空港容量の拡大や首都圏西部地域の航空利便性の向上など、首都圏の空港機能を補完し、多摩の振興はもとより、首都圏ひいては日本経済の発展にも資するものである。また、東京 2020 大会開催に伴う多くの来訪者への対応やその後の航空需要も見据え、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現する必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）横田基地の軍民共用化については、政府関係省庁と都との「連絡会」を早期に開催し、着実に日米協議を進め、その早期実現を図ること。その協議に当たっては、東京 2020 大会後の航空需要も見据えること。また、国道１６号など、共用化を進める上で必要となる周辺基盤整備を迅速に推進すること。
（２）東京 2020 大会開催に伴う多くの来訪者に対応するため、横田基地でのビジネス航空の受入れを含めた民間航空の利用を実現すること。

参　考

○これまでの主な経緯

平成15年 5月 ブッシュー小泉会談で軍民共用化の実現可能性の検討に合意
12月 政府関係省庁（内閣官房、外務省、国土交通省、防衛省）と都による連絡会を設置
平成17年 9月 「横田の民間航空利用の効果を検証する公開シンポジウム」開催（財団法人統計研究会・首都大学東京共催）
平成18年 5月 ・在日米軍再編の最終とりまとめ「再編実施のための日米のロードマップ」に合意（日米安全保障協議委員会）
・JALとANAが国と都に「横田飛行場の軍民共同使用に関する要望書」提出
10月 第1回日米協議（スタディグループ）開催
平成19年 5月 八都県市首脳会議が、横田飛行場の民間航空利用等の早期実現について、国に要望することを決議
6月 国土交通省の交通政策審議会航空分科会が、共用化に向けた取組を積極的に推進する必要があると答申
9月 安倍首相がブッシュ大統領に共用化の実現に向けた検討について協力を要請
11月 高村外務大臣がゲイツ米国防長官と会談し、軍民共用化に関する日米協議を継続していきたいと発言
平成20年 3月 軍民共用化に関する検討委員会が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催
10月/11月 関東地方知事会、八都県市首脳会議が、米新政権下における共用化等の早期実現について、国に要望することを決議
平成21年11月 八都県市首脳会議が、共用化の早期実現に重点的に取り組むよう、国に要望することを決議
平成22年 8月/11月 首都圏連合フォーラム及び九都県市首脳会議が、共用化に向けて重点的に取り組むよう国に提言
11月 都が横田基地の活用を含めた「首都圏におけるビジネス航空受入れ体制強化に向けた取組方針」を策定
12月 都が「横田基地軍民共用化推進セミナー」を開催
平成24年 4月 ・石原知事がキャンベル米国務次官補に、共用化の早期実現を要請
・日米首脳会談で野田首相からオバマ大統領に、共用化の検討を要請
7月 共用化に関する政府関係省庁と都による局長級会議開催
10月 関東地方知事会が、共用化について、米国との協議を具体的に進め早期実現を図るよう、国に要望することを決議
平成25年10月/11月 関東地方知事会、九都県市首脳会議が「2020年東京ｵﾘﾝﾋﾟｯｸ・ﾊﾟﾗﾘﾝﾋﾟｯｸ競技大会開催に向けた支援について」の国への要望の中で、共用化の早期実現の要望を決議
平成26年 7月 国土交通省 交通政策審議会 首都圏空港機能強化技術検討小委員会の「中間とりまとめ」の中で、「その他の空港の活用等」として議論
10月 関東地方知事会が「日本の成長を支える国際政策の取組について」の国への要望の中で、共用化の早期実現の要望を決議
平成27年 2月 多摩地域商工会・商工会議所28団体が「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」を設立
10月 関東地方知事会が「関東圏における交通ネットワークの強化について」の国への要望の中で、横田飛行場の活用等の要望を決議
平成28年 5月 関東地方知事会が「関東圏における交通ネットワークの強化について」の国への要望の中で、横田飛行場の活用等の要望を決議
平成29年 8月 首都圏整備促進協議会が、国への「首都圏整備事業推進に関する提案・要望」の中で、共用化の早期実現を提案・要望
平成30年 8月 首都圏整備促進協議会が、国への「首都圏整備事業推進に関する提案・要望」の中で、共用化の早期実現を提案・要望
平成31年 1月 「国と東京都の実務者協議会」において、東京2020大会期間中の横田基地の民間航空利用について協議することを合意

３　横田空域及び管制業務の返還

（提案要求先　外務省・国土交通省・防衛省）
（都所管局　都市整備局）

横田空域及び管制業務の早期全面返還を実現するとともに、同空域の活用により首都圏空域の効率的な運用を図ること。

＜現状・課題＞

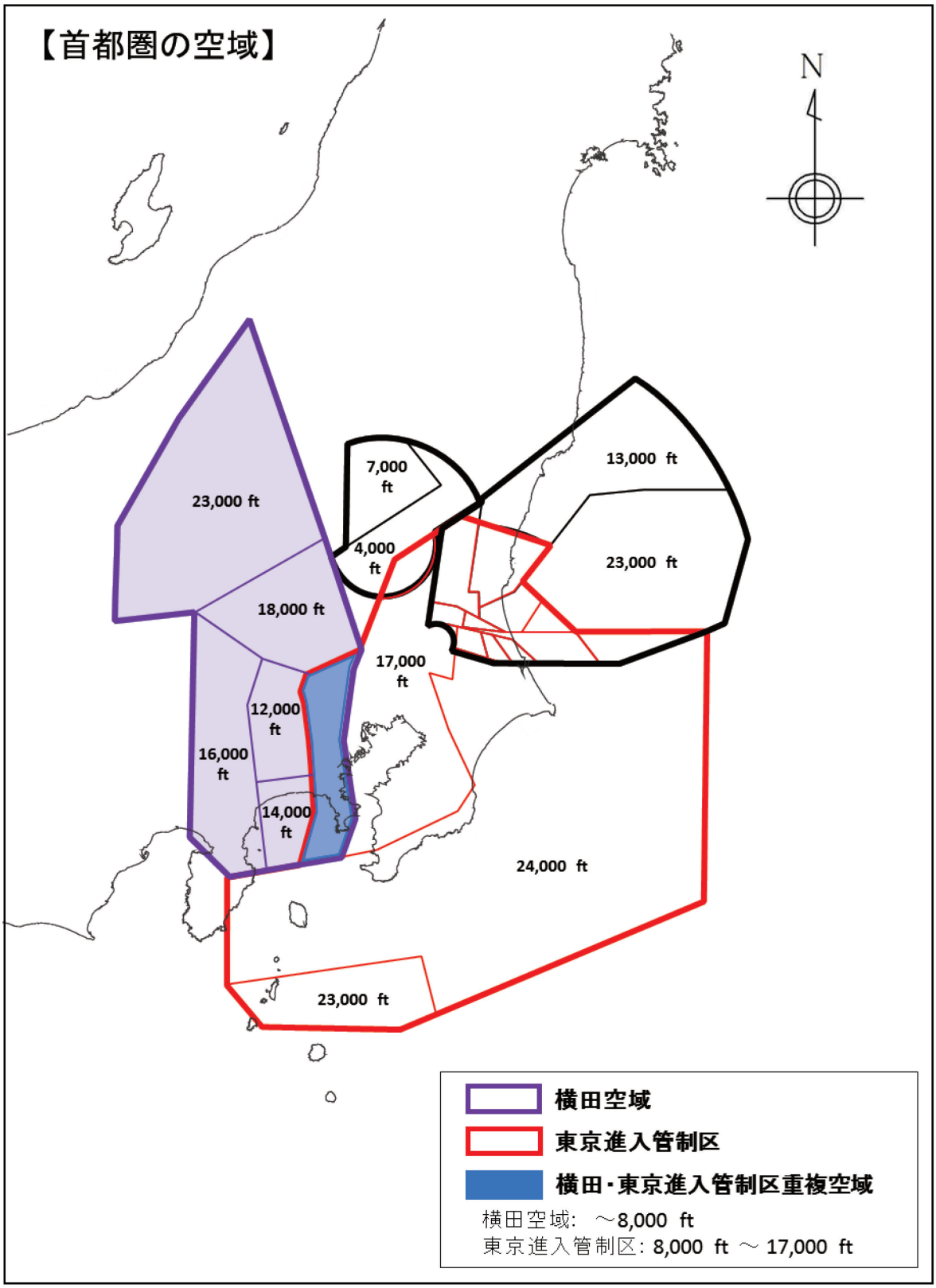
在日米軍が管理する横田空域は、一都九県にわたる広大なエリアに広がっている。「再編実施のための日米のロードマップ」に基づき、同空域の一部については平成２０年９月に返還され、羽田空港の容量増加に対応した管制が可能となったところであるが、依然、民間航空機の運航の支障となっている。

より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくためには、横田空域を全面返還させ、首都圏の空域を再編成し、我が国が一体的に管制業務を行うことが不可欠である。

そこで、既に平成２２年５月に検討が完了した“横田空域全体のあり得べき返還に必要な条件の検討”の結果を明らかにし、それを踏まえ、日米協議を着実に進展させることが必要である。

＜具体的要求内容＞

日米両政府による“横田空域全体のあり得べき返還に必要な条件の検討”の結果を明らかにすること。それを踏まえた具体的協議を進め、横田空域及び管制業務の早期全面返還を実現するとともに、同空域の活用により首都圏空域の効率的な運用を図ること。


【首都圏の空域】
N
23,000 ft
7,000 ft
4,000 ft
18,000 ft
13,000 ft
23,000 ft
17,000 ft
12,000 ft
16,000 ft
14,000 ft
24,000 ft
23,000 ft
横田空域
東京進入管制区
横田・東京進入管制区重複空域
横田空域: ～8,000 ft
東京進入管制区: 8,000 ft ～ 17,000 ft

４８　小笠原航空路の整備促進【最重点】

（提案要求先　国土交通省･環境省）
（都所管局　総務局･環境局･港湾局）

（１）都が進める調査･検討に対し、指導･助言等の支援･協力を行うこと。
（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、特段の配慮を講じること。

＜現状・課題＞

小笠原諸島は、本土から南に約１，０００キロメートル離れた太平洋上に位置し、約２，６００人の村民が在住している。同諸島の存在により、水産資源や鉱物資源など海洋資源の開発可能性を秘めた、我が国の排他的経済水域の約３割という広大な海域を確保しており、国益を維持する上でも重要な地域である。しかしながら、本土から小笠原諸島への交通手段は、近年の世界的な交通アクセス短縮の中において、今なお片道所要時間が２４時間の船舶航路に限られている。

小笠原諸島への航空路開設は、村民生活の安定と国境離島である小笠原諸島の自立的発展を図る上で大変重要な意味を持つものであり、高速交通アクセス手段の確保は、都のみならず、我が国にとっても喫緊の課題であるが、いまだ実現に至っていない。

都はこれまでも、航空路開設に向け、検討を重ねてきた。平成２０年２月には、航空路開設の検討を進めるため、都と小笠原村による小笠原航空路協議会を設置し、同年１０月には、小笠原航空路協議会が行うＰＩ活動に対して、評価･助言を行う第三者機関である小笠原航空路ＰＩ評価委員会を設置して、自然環境と調和した実現可能な航空路案について協議を行ってきた。

今後とも、自然環境と調和した航空路の早期開設を目指し、引き続き調査費を計上し、小笠原村民の意向を十分に踏まえながら、鋭意、調査・検討を進めていく所存である。

また、実現可能な航空路案の取りまとめに向けては、引き続き、各省庁より技術的・法律的な助言を得ながら、調査・検討を進める必要がある。さらに、今後、整備に向けた具体的な調整を進める段階では、財政措置に向けた協議についても推進していく必要がある。

＜具体的要求内容＞

小笠原諸島への航空路に関する諸課題の解決には、国の協力が不可欠であることから、次の２点について要望を行う。

（１）引き続き、都が進める調査・検討に対し、適切な指導、助言などの支援協力を行うこと。
（２）航空路開設に関する諸課題の解決に支援を行うとともに、財政措置も含め、

特段の配慮を講じること。

参　考

小笠原諸島への航空路開設に関する経緯

○　経　緯

・平成　３年１１月	国の「第６次空港整備五箇年計画」において予定事業として採択
・平成　６年　３月	平成６年第１回都議会定例会において、「小笠原空港の早期建設促進に関する決議」
・平成　７年　２月	空港の位置を兄島に決定
・平成　８年１２月	国の「第７次空港整備五箇年計画」において継続事業として採択
・平成１０年　５月	空港の位置を時雨山周辺域に決定
・平成１３年１１月	時雨山周辺域での空港建設計画の撤回を決定
・平成１７年１２月	平成１７年第４回都議会定例会において、「小笠原諸島への交通アクセス改善の早期実現に関する決議」
・平成１８年１１月	振興開発計画に、「航空路について将来の開設を目指し検討」と明記
・平成２０年　２月	都が村と「小笠原航空路協議会」を設置
・平成２０年１０月	小笠原航空路協議会が「小笠原航空路ＰＩ評価委員会」を設置
・平成２１年　６月	小笠原航空路ＰＩ実施計画書を策定
・平成３１年　３月	小笠原航空路協議会に、国（国土交通省国土政策局長）が参加

４９　物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

【最重点】

１　物流機能の強化

（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（Ｙ３バース）の早期完成に向けて、必要な財源を確保するとともに速やかに本体工事に着手し、整備の着実な推進を図ること。

（２）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て、埠頭整備資金貸付金も含め、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、交通混雑などが発生している。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、内貿ふ頭では、船舶の大型化とＲＯＲＯ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（Ｙ３バース）の早期完成に向けて、必要な財源を確保するとともに速やかに本体工事に着手し、整備の着実な推進を図ること。

（２）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合わせて、埠頭整備資金貸付金も含め、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。

（３）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＞

（３）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　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（Ｙ３バース）の耐震強化岸壁について、整備を推進すること。
（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）、１０号地その２ふ頭（ＶＡ２バース）の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＞

首都直下地震等の切迫性が指摘される中、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海上輸送に対応する耐震強化岸壁についても、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に対応する耐震強化岸壁を拡充するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Ｙ３バース）について、整備を推進すること。
（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）、１０号地その２ふ頭（ＶＡ２バース）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。

５０　魅力的な水辺空間の創造に対する支援の拡大

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

人々が集い、憩う魅力的な水辺空間を創造していくため、

（１）東京港の水質を改善する海浜の整備等に必要な財源を確保すること。

（２）運河の環境を改善する汚泥しゅんせつ・覆砂事業に必要な財源を確保すること。

（３）海上公園の改良に必要となる補助対象施設の拡充を図ること。

＜現状・課題＞

東京港では､海辺や運河等の水辺を生かした新たなまちづくりが進むとともに、近年、住民に身近な水辺では、イベント開催が盛んに行われている。

このため都は、東京港の親水空間の創出及び自然環境の保全・再生を目的に自然の水質浄化機能として重要な役割を果たす海浜等の整備や運河部において臭気や水質悪化の原因となる汚泥のしゅんせつ・覆砂、緑の量の確保に向けた海上公園の整備に取り組んできた。

こうした取組を更に充実させ、東京オリンピック・パラリンピック競技大会以降も魅力的な水辺空間を創造していくためには、新たな浅場や干潟などの海浜整備を推進するとともに、引き続き運河部での汚泥しゅんせつ及び覆砂事業を着実に進めていく必要がある。

また、ダイオキシン類等の有害物質が確認された際には、これらの有害物質の処分を適切に行う必要がある。あわせて、海上公園についても海辺という立地特性を更に生かした改良を進めることで、魅力的な水辺空間の形成を図る必要がある。

＜具体的要求内容＞

（１）自然の水質浄化機能として重要な役割を果たす海浜の整備等に必要な財源を確保すること。

（２）運河における良好な水環境の再生のため、汚泥しゅんせつ・覆砂事業に対する財源を確保すること。

（３）更なる魅力的な水辺空間の創造に向けて、海上公園の改良に必要となる公園施設の対象範囲の拡充を図ること。

５１　民有港湾施設の適切な維持管理の推進

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

民有港湾施設の耐震化推進のためのインセンティブについて十分な取組を行うこと。

＜現状・課題＞

大規模地震時にも航路機能を確保するため、特定技術基準対象施設（以下「対象施設」という。）の維持管理報告徴収等の制度が平成２６年６月１日に施行され、港湾管理者が対象施設を管理する民間事業者等からその維持管理状況を報告させ、立入調査権を有する旨規定された。

これにより、港湾管理者は、耐震強化岸壁に至る航路沿いに立地する民有護岸等を対象に、地震に対する安全性について報告を求め、その結果、現行の技術基準で求める耐震性が確保されていない施設に対し、耐震改修に向けた指導を進めている。

しかし、民間事業者による耐震改修は経済的な負担が大きく、国は、民間事業者に対する耐震化の支援策として、無利子貸付と税制特例を設けているものの、インセンティブとしては十分ではない。

なお、維持管理報告徴収制度については、不断の見直しを図り、現状に合わせた制度とすることが必要である。

＜具体的要求内容＞

民有港湾施設の施設管理者に対し、円滑な耐震化が可能となるよう、補助制度等の十分な財政措置を、国の責任で行うこと。

５２　島しょ港湾等の整備促進

（提案要求先　農林水産省・国土交通省）
（都所管局　港湾局）

島民の生活や産業を支えるとともに、観光や賑(にぎ)わいづくりの拠点となるよう、島しょの港湾・漁港・空港整備に必要な財源を確保すること。

＜現状・課題＞

島しょの港湾等は、島と本土を結ぶ人や物の結節点であるばかりでなく、漁業、観光など島の基幹産業の振興や地域の賑(にぎ)わいの拠点としても非常に重要な機能を果たしている。

しかし、伊豆・小笠原諸島は、我が国でも特に厳しい気象・海象条件下にあり、定期船は大島等の一部を除くと就航率が未だ低い水準にある。

一方、空港においては、島しょの急峻な地形の中で、滑走路端安全区域の拡張など、安全性の更なる向上も求められている。

また、島しょを訪れる観光客は横ばい傾向にあり、島が自立的に発展していくためには、島の玄関口となる「みなと」を観光や賑(にぎ)わいづくりの拠点として再生し、島全体の活性化につなげていく「みなとまちづくり」を進めていかなければならない。

さらに、東京の離島は、我が国の領海、排他的経済水域の保全、海洋資源の利用、自然環境保全等、国家的にも重要な役割を担っており、近年その重要性が増している。

このため、島しょの港湾・漁港・空港の整備を着実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）島民生活や産業を支えるために不可欠な、港湾・漁港の岸壁、防波堤、空港の滑走路端安全区域等、補助対象となる基幹的施設については、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。

　また、島しょの海上工事は季節風や台風による波浪等の影響により施工時期が限られることから、工期を適切に設定できるよう、国庫債務負担を拡充し必要な財源を確保すること。

（２）交付金により整備中の施設は、未だ就航率の低い港の防波堤や岸壁等、生活に密接に関連するものが多く、地元の要望も大きい。このため、事業が中断されることなく確実に実施できるよう、必要な財源を十分確保すること。

５３　東京港の新海面処分場の財源確保

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

東京港の新海面処分場整備の財源を確保すること。

＜現状・課題＞

都は、廃棄物等を適正に最終処分し、快適な都民生活や都市の継続的な発展を支えていくため、東京港内に新海面処分場を整備している。

新海面処分場の廃棄物埋立護岸は、ＡからＧの７ブロックに分割し、廃棄物等の埋立処分計画等を基に段階的に整備を進めることとしている。護岸整備のほか、新海面処分場をできるだけ長期間使用するため、廃棄物等の減量・資源化はもとより、海底地盤を掘下げる深掘による延命化対策も推進している。

平成２１年度からＤブロックの護岸整備を進めており、引き続きＤブロックの整備を計画的かつ着実に進める必要がある。

＜具体的要求内容＞

東京港の新海面処分場整備による廃棄物等の適正な最終処分を行うことは、快適な都民生活や都市の継続的な発展を支えるなど、大きなストック効果を発現する。

廃棄物等の適正な最終処分を行うため、新海面処分場の護岸整備及び延命化対策の計画的な推進に必要な財源を確保すること。

また、護岸の整備に当たっては、複数年にわたり連続して施工する必要があることから、国庫債務負担においても必要な財源を確保すること。

５４　島しょ港湾等の防災対策の推進【最重点】

（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及び維持保全も進めていかなければならない。

このため、これまでに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等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及び維持保全に必要な財源を確保すること。