

2 2 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。
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、ビジネス航空について現状で定められている発着枠の有効活用や、将来の需要増加に備えた駐機スポットの増設などの一層の受入体制強化を図ること。
- (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越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、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。

運用開始後も航空機騒音の測定結果の公表や、機体チェックの体制強化、羽田新経路の固定化回避に係る技術的な方策の検討等、様々な取組を実施している。

今後とも、関係自治体及び地元住民に対し丁寧な情報提供や騒音・安全対策等を着実に実施するとともに、関係区市の意見等にもしっかりと対応していく必要がある。また、固定化回避に係る検討についても、検討会の開催状況に応じて、丁寧な情報提供が必要である。

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、令和3年7月に国際線ビジネスジェット専用ゲートを新設するなど、受入体制の強化が図られ、一定の改善は見られている。しかし、運航実態を見ると、利用者が運航を希望する時間帯にビジネス航空の運航に割り当て可能な発着枠がなく、他の時間帯への変更の調整を行っても、結果として運航が成立しない場合があり、現状で定められている発着枠を十分に活用できていないなど、依然として課題は残されている。東京ひいては我が国の国際競争力を強化するためには、ビジネス航空の更なる受入体制の強化が必要であり、利用者目線に立って運航の調整を進め、現状で定められている発着枠の有効活用を図るとともに、将来の需要増加に備えて、発着枠の更なる拡大や駐機スポットの増設についても進めていく必要がある。

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 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、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、飛行高度の引上げを安定的に実現するため、航空保安施設の整備を実施すること。加えて、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、国で進めている新飛行経路の固定化回避の検討についても、検討会の開催状況に応じて、関係区市等に対して丁寧な情報提供に努めること。

- (1) -③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、更なる機能強化について

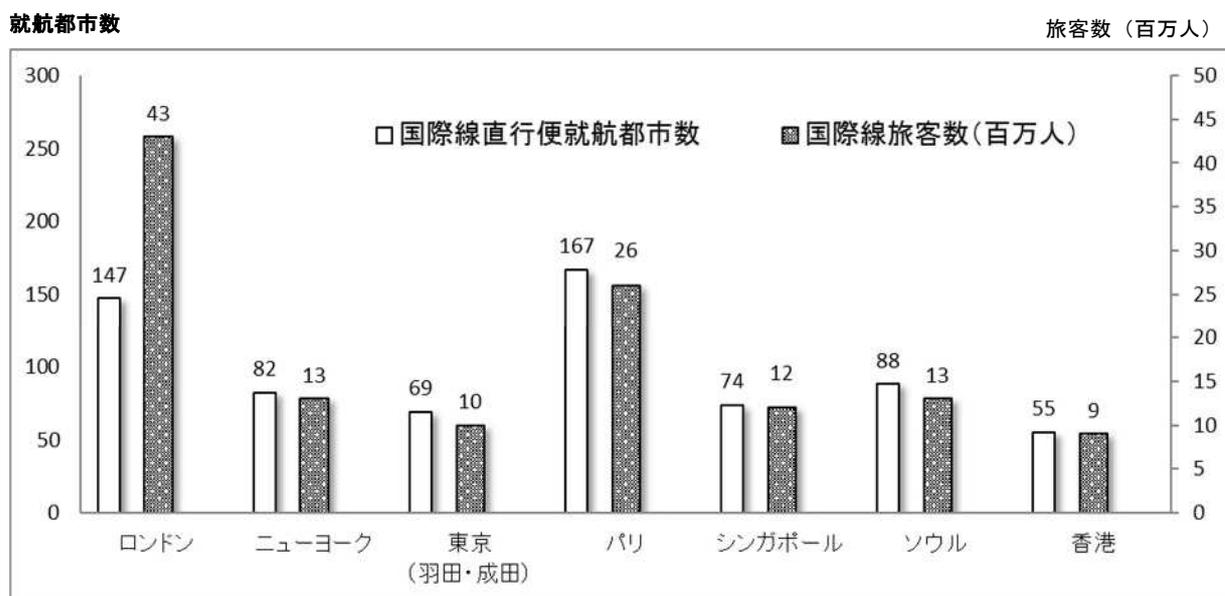
検討を進めること。

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、ビジネス航空について、利用者のニーズに沿った運航の実現に向け、現状で定められている発着枠の有効活用を進めるとともに、将来の需要増加に備え、駐機スポットの増設を行うなど、一層の受入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：2021年、就航都市数：2021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等を検討すること。
- (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生かすためには、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に引き続き整備していくため、羽田空港へのアクセス性を確保しつつ、まずは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。さらに、空港構内道路においては、より一層の分かりやすい案内誘導で、空港利用者の利便性向上を図ること。

- (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・活用之际には、まちづくりに資する土地活用の在り方について、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ゾーンでは、土地区画整理事業については、平成28年2月に都市計画決定され、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、基盤整備工事を進めている。令和2年7月には、まち開き（先行開業）に合わせて駅前交通広場や一部道路の供用を開始した。また、大田区が公民連携で進めている「新産業・創造発信拠点」の一翼を担う大規模複合施設の整備・運営については、平成30年5月に公募選定された事業者と事業契約を締結し、平成30年12月に工事着手、令和5年11月に全面開業した。

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、令和4年4月には、今後拡大工事を実施する部分を残し、暫定的に堤防の使用を開始した。

第2ゾーンでは、宿泊施設、イベントホール等について、国が平成28年6月

に整備・運営を行う民間事業者を選定し、平成30年4月に工事着手、令和2年3月に建物がしゅん工、令和5年1月に全面開業した。また、大田区は堤防を活用した「ソラムナード羽田緑地」について、令和3年11月に緑地区域を河口部へ約0.9km拡張する都市計画変更を行い、令和4年1月から事業を進めている。

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とともに、土地区画整理事業に必要な財源を事業期間に応じて確保すること。
- (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生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在り方について、協議を進める等、必要な措置を講じること。

2 3 米軍基地対策の推進

(提案要求先 内閣官房・出入国在留管理庁・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)

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。

<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。国内については、政府関係省庁と都との「連絡会」を設け、日米協議促進のための協議が行われてきたが、会議は平成28年6月以降開かれていない。

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、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。長期的な航空需要の増加に対応するため、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必要がある。

<具体的要求内容>

横田基地の軍民共用化については、長期的な航空需要の増加に対応するため、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、ビジネス航空の受入れを含めて、その早期実現を図ること。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。

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
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國務次官補に、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年東京オリンピック・パラリンピ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
- 令和元年10月 「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」が都に東京2020大会開催時における横田飛行場の民間航空利用促進に関する要望書を提出

- 令和2年9月 「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」が都に東京2020大会開催時における横田飛行場の民間航空利用促進に関する要望書を提出
- 令和4年3月 「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」が都に横田飛行場の民間航空利用促進に関する要望書を提出
- 令和5年3月 「多摩地域経済団体横田飛行場民間利用促進協議会」が都に横田飛行場の民間航空利用促進に関する要望書を提出

2 4 小笠原航空路の整備促進

(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・専門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 1 1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 1 2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 1 1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 1 2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 1 1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 1 0月 小笠原航空路協議会が「小笠原航空路P I 評
価委員会」を設置
- ・平成 21年 6月 小笠原航空路P I 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

2 5 物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

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（Y 3 バース）の事業期間内の完成に向けて、必要な財源を確保するとともに、整備の着実な推進を図ること。
- (2) 青海コンテナふ頭の再編や内貿ユニットロードふ頭の整備など、物流機能の強化に資する施設整備に必要な財源を確保すること。
- (3) 今後の貨物需要の増大に対応した東京港の機能拡充について支援を行うこと。

<現状・課題>

東京港は、大消費地である首都圏の生活関連物資等の流通を支えるとともに、豊富な道路ネットワークにより東北・北関東等も含めた外貿コンテナ貨物を取り扱う商業港として、貨物量が増加し続けている。現在、施設能力を大幅に上回る貨物を取り扱っており、交通混雑などが発生している状況である。このままでは、首都圏の生活と産業に多大な影響が生じるとともに、我が国の国際競争力の低下につながるおそれがあり、東京港における抜本的な施設能力の向上が喫緊の課題である。

このため、コンテナ船の大型化にも対応した中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）を事業期間内に完成させるとともに、処理能力の向上に向けた青海コンテナふ頭の再編整備等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。

さらに、今後の貨物需要の増大にも対応するため、新規ふ頭の整備等による東京港の機能拡充に向けた取組が不可欠である。

<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（Y 3 バース）の事業期間内の完成に向けて、岸壁工事等に必要な財源を確保するとともに、整備の着実な推進を図ること。

(2) 必要な財源の確保

- ① 青海コンテナふ頭の再編等を着実に推進するため、埠頭整備資金貸付金の財源を確保すること。
- ② 内貿ユニットロードふ頭等の整備を着実に推進するため、必要な財源を確保すること。
- ③ 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) 東京港の機能拡充への支援

今後の貨物需要の増大に対応した、新海面処分場におけるコンテナふ頭や中央防波堤内側における内貿ユニットロードふ頭の機能拡充について支援を行うこと。

(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 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（Y 3 バース）の耐震強化岸壁について、事業期間内の完成に向け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（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 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（Y 3 バース）について、事業期間内の完成に向け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（S 3 バース）、10号地その2ふ頭（VA 2 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。

26 島しょ港湾等の防災対策の推進

(提案要求先 水産庁・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、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波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。

また、停電・通信障害が発生しない島しょ地域を実現させるため、島の玄関口として定期船が発着する港等の無電柱化を進めていくこととしている。

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) 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波などから、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。
- (4) また、島しょ港湾の無電柱化を推進するために電線管理者への支援も含め、単独地中化方式などの整備手法について、制度設計を行うこと。