

5 0 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、ビジネスジェットに係る発着枠や駐機スポットの効率的な活用や、将来の需要増加に備えた駐機スポットの増設など、一層の受入体制強化を図ること。
- (5) 羽田空港における事故防止に向けて、更なる安全・安心対策を早期に実施すること。
- (6) 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、都縣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、地元の声を受け止め、これまでの検討の経緯や今後の方針について、説明責任を果たすとともに、今後も適切に検討を進めていく必要がある。さらに、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。

ビジネスジェットは、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を中心に世界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ジェットの運航に割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、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、ビジネスジェット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、発着枠や駐機スポットの効率的な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。

令和6年1月に、羽田空港C滑走路路上において航空機同士が衝突する事故が発生し、この事故を踏まえ、羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会が設置され、6月に中間取りまとめが公表された。羽田空港は、国内外に豊富なネットワークを有する空港であり、東京の重要な交通基盤施設の一つである。日頃から空港の安全な運用に努め、航空機等の事故を防止することが必要である。

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 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。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。

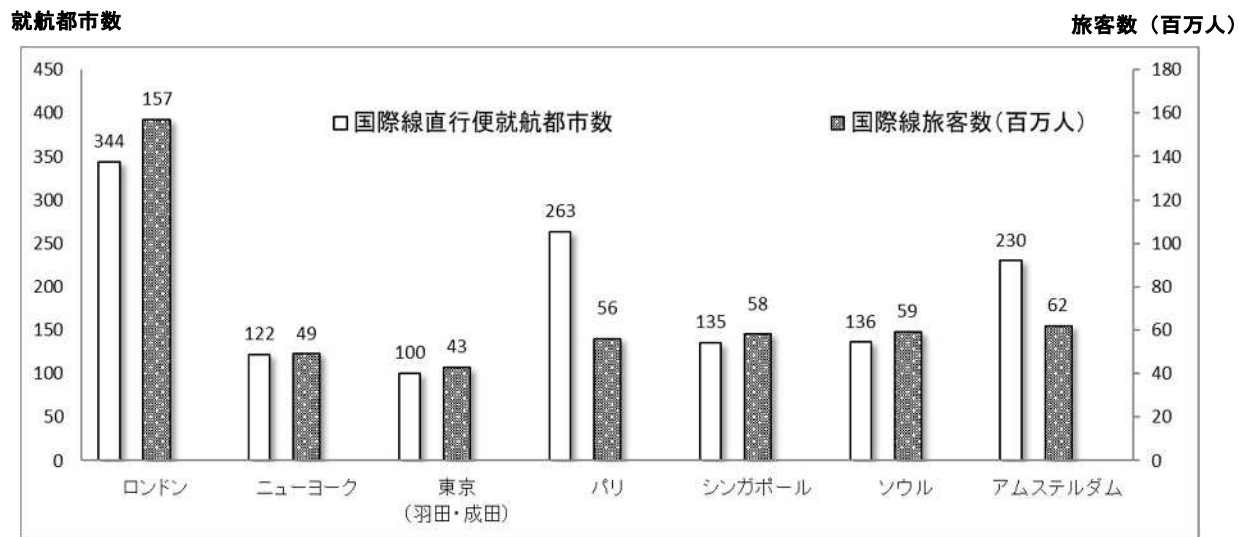
- (1) -③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、更なる機能強化について検討を進めること。

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、ビジネスジェットについて、利用者のニーズに沿った運航の実現に向け、都と連携して協議・検討を行い、発着枠や駐機スポットの効率的な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) 令和6年6月に公表された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会中間取りまとめ」の内容のうち、取組可能な対策から早急に実行するとともに、引き続き、航空の更なる安全・安心の確保に向けて取り組むこと。
- (6) -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。
- (6) -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：2024年、就航都市数：2024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、羽田空港へのアクセス強化に資する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し、事業中区間に引き続き整備していくこと。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。

<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、第1ゾーン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、土地区画整理事業の施行者である独立行政法人都市再生機構が基盤整備工事を進めており、令和2年7月には、駅前交通広場や一部道路の供用を開始した。また、令和5年11月には、大田区が公民連携で進めている「羽田イノベーションシティ」が全面開業した。引き続き、区画整理完了後の都市計画公園の整備・運営や土地利用について、大田区が検討を進めている。

多摩川堤防については、国が第1ゾーンのまちづくりに併せた高潮対策を実施しており、令和4年4月に、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、国が宿泊施設、イベントホール等の整備・運営を行う民間事業者を選定し、令和5年1月に「羽田エアポートガーデン」として全面開業した。

また、令和6年4月には、大田区が堤防を活用した「ソラムナード羽田緑地」を供用開始した。

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 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。

5 1 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及び赤坂プレス・センターについて、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か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ない、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。

参 考

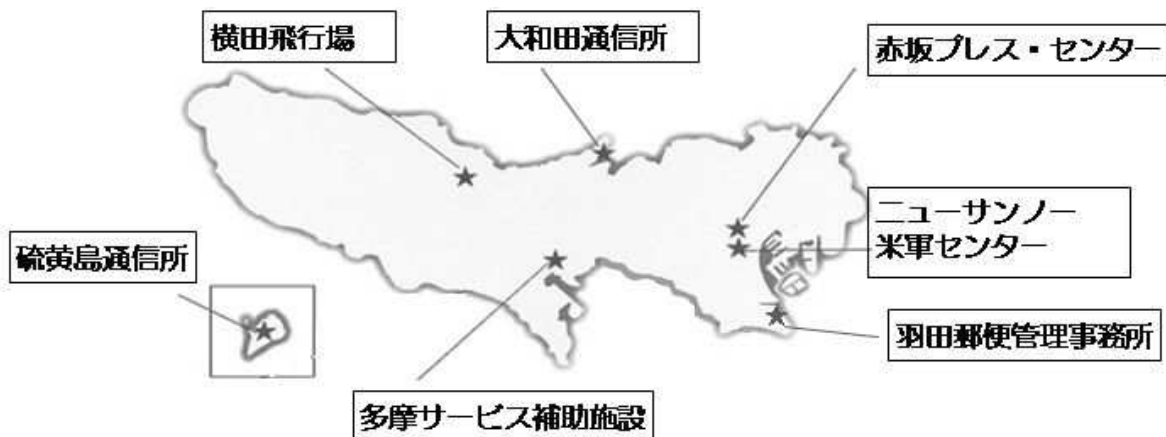
○ 都内の米軍基地

【都内米軍基地の概要】

令和7年1月1日現在

施設名	所在地	用途	面積(m ²)
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3,350m×約60m、住宅、学校、事務所等)	7,136,404 ※7,139,452
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)	247,227 ※1,199,372
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
羽田郵便管理事務所	大田区	事務所	建物のみ

※埼玉県域も含む基地全体の面積



2 横田飛行場における CV-22 オスプレイに係る対応

(提案要求先 外務省・防衛省)

(都所管局 都市整備局)

- (1) 機体の安全性や運用について、基地周辺住民の不安が解消されるよう、十分な説明責任を果たすこと。
- (2) 安全対策の徹底と生活環境への配慮等を米国に働きかけること。
- (3) 今後の配備に当たっては、必ず、事前に地元自治体に情報を提供するなど、地元自治体や基地周辺住民に対して十分な説明責任を果たすこと。

<現状・課題>

オスプレイについては、国内外での事故や予防着陸などがたびたび発生している。

令和4年には、ハード・クラッチ・エンゲージメントの発生を契機に、CV-22 オスプレイの飛行運用の一時停止、地上待機措置が取られ、令和5年2月に、予防措置として、一定の飛行時間を経過したオスプレイについて、一部の部品を交換することが公表された。

また、令和5年8月にはオーストラリアで、パイロットの操縦ミス等を原因とした MV-22B オスプレイの墜落事故が発生し、さらに、同年11月には鹿児島県屋久島沖で、機体左側のプロップローター・ギアボックスの不具合と操縦士の意思決定を原因とした CV-22 オスプレイの墜落事故が発生した。加えて、令和6年11月に米国で発生した CV-22 オスプレイの予防着陸を受け、飛行を一時的に見合わせ、機体の点検を行った上で、飛行を再開するなど、基地周辺住民にあっては、オスプレイの安全性に対する不安を募らせている。

CV-22 オスプレイについては、平成30年10月に5機が横田飛行場に配備され、令和3年7月には地元自治体に対する事前の情報提供がなく1機が追加配備された。なお、令和6年頃までに合計10機の CV-22 オスプレイが横田飛行場に配備される計画となっている。

<具体的要求内容>

- (1) 令和5年11月に発生した鹿児島県屋久島沖合での横田基地所属 CV-22 オスプレイの墜落事故について、二度とこのような事故を起こすことのないよう、安全対策の徹底を国の責任において米国に要請すること。
- (2) 機体の安全性や運用に関する基地周辺住民の不安が解消されるよう、十分な説明責任を果たすこと。
- (3) 運用に際しては、常に日米合同委員会合意を遵守するなど、安全対策を徹

底するとともに、騒音軽減など生活環境への配慮等を米国に働きかけること。
(4) 今後の配備にあたっては、国の責任において、必ず事前に、都をはじめ地元自治体や基地周辺住民に対して迅速かつ正確な情報を提供するなど、十分な説明責任を果たすこと。

また、今後の配備計画について、明らかにすること。

3 横田基地の軍民共用化の推進【最重要】

(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。

国土交通省の審議会では、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、平成 26 年 7 月に発表された「中間取りまとめ」において、「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ジェットの入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、ビジネスジェットの入入れを含めて、その早期実現を図ること。

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取りまとめ「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「中間取りまとめ」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4年7月 「国と東京都の実務者協議会」において、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
- 令和6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7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

4 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。

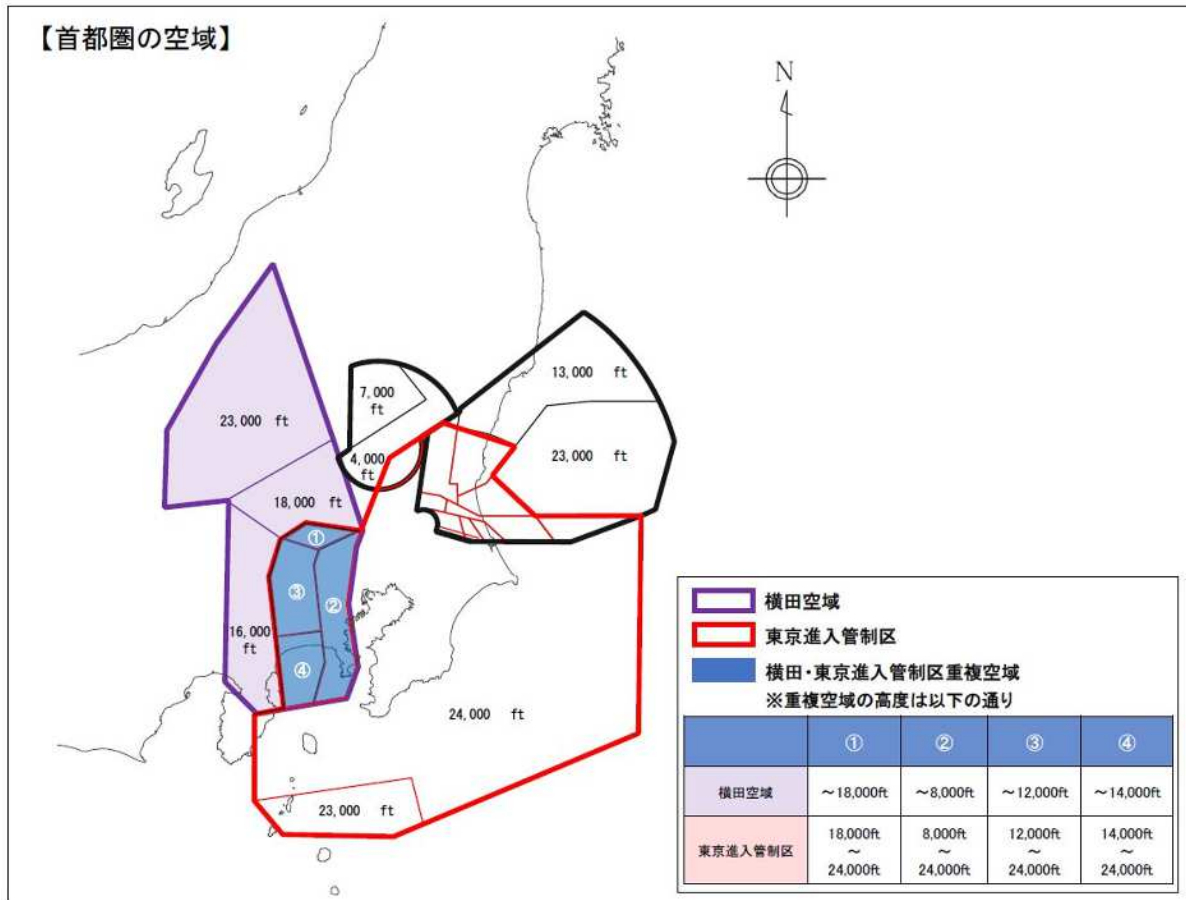
より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくためには、横田空域を全面返還させ、首都圏の空域を再編成し、我が国が一体的に管制業務を行うことが不可欠である。

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。

参 考



5 2 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 2,500 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 P I 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 P I 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。併せて、航空機の検討も重要であり、1,000 メートル以下の滑走路で運用可能な機材について情報収集を行っている。今後とも、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。

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・検討を進めるとともに、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。加えて、候補となり得る機材が開発され、型式証明の申請があった場合には、国による速やかな審査が必要である。

<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

5 3 離島航空路線の維持存続に向けた制度の見直しと財源確保【最重点】

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局、総務局、都市整備局)

- (1) 離島航空路線維持存続のための補助制度について、実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大するとともに、事業者の責めに帰さない収支悪化に対し、緊急的な補助金の増額を実施すること。
- (2) 東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。
- (3) 離島航空路線に就航する航空会社が、安定運航に必要な操縦士等を確保できるよう、対策を講じること。

<現状・課題>

離島航空路線は、離島住民にとって、住民生活の安定や暮らしを支える産業の発展のために不可欠なものである。しかし、すう勢的な島の人口や来島者数の減少、気象条件等による就航率の低迷等により、ほとんどの路線が不採算路線となっている。

加えて、かつてない円安や原油価格高騰などの影響により、海外製の機体に係る整備費用や燃油費が増大したことで、損失額が大幅に拡大するなど各航空会社は非常に厳しい経営を迫られている。このため、急激な整備費高騰等の影響により増大した航空会社の路線損失に対し、国と都で追加的に補助を実施して対応してきたが、これらの収益悪化の外的要因が現在も解消されない中、令和6年度は国からの追加補助がなく、経営状況はより厳しいものとなっている。また、国が算定する標準損失額は、実績損失見込額と大きく乖離し、航空会社の実態を反映していない。

航空路線が撤退した場合、生活路線として利用している島民の暮らしに甚大な影響を及ぼすだけでなく、来島客の利便性も低下し島しょ産業の維持・発展に大きな打撃を与えることとなる。このため、引き続き国と都で協調して路線を維持していくことが求められる。

また、東京都内の離島と東京都心部とを直接航空路線で結ぶためには、羽田空港の発着枠の確保が必要不可欠である。

さらに、全国的に操縦士等が不足する状態が続いており、離島航空路線に就航

する航空会社が、安定運航に必要な人員を確保することが難しくなっている。

<具体的要求内容>

(1) 離島住民の生活に必要な旅客輸送路線を確実に維持存続させるため、以下の各補助制度の見直し・創設を行うこと。

○ 地域公共交通確保維持改善事業補助制度の見直し

運航費補助については、国が算定する標準損失額を実態に即した算定方法に見直し、補助対象額を拡大することで支援強化を図るとともに、補助対象路線を拡大すること（都のヘリコプター全路線への適用）。運航費補助及び離島住民運賃割引補助については、国の補助率の引上げや必要な財源を確保すること。

また、航空部品価格や原油価格の高騰など、航空会社の責めに帰さない収支悪化について、緊急的に補助金の増額を実施すること。

○ 保安検査費補助制度の創設

国の指導により、航空会社はテロ対策やハイジャック防止等の保安検査を強化している。これに必要な金属探知器・X線検査装置等の購入及び同検査業務については、空港設置管理者である東京都が航空会社への一部補助を実施しているが、厳しい経営環境の中、航空会社の大きな負担となっている。航空会社が安定して離島航空路線を維持できるよう、国は、航空会社が負担しているこれら検査機器の購入及び検査費用について、補助を実施すること。

○ 小離島航空路に就航する回転翼航空機の機体購入費補助制度の創設

飛行場の建設が困難である小離島においては、海象条件が悪化し定期航路が欠航した場合、離島間を結ぶヘリコプター（回転翼航空機）が、唯一の交通手段となっているので、法令改正により機体購入費補助の対象枠を拡大して、回転翼航空機についても補助を実施すること。

(2) 東京都内の離島航空路線の特殊性に鑑み、離島住民の日常生活を支える重要な生活路線である離島航空路線を確実に確保するとともに、東京都内の離島航空路線の羽田空港発着枠を、配分発着枠とは別枠で確保すること。

(3) 離島航空路に就航する航空会社が、安定運航に必要な操縦士等を確保できるよう対策を講じること。

5 4 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) 大井コンテナふ頭の令和 10 年度からの再編整備に必要なとなる支援を行うとともに、その再編に確実に着手できるよう中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）の事業完了に必要な財源を措置し、また、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) 東京港第 9 次改訂港湾計画に基づく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、必要な支援を行うこと。
- (4) 中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）などの港湾整備に必要な予算を確実に確保するため、港湾整備予算全体の拡大に努めること。

<現状・課題>

東京港は、北米や欧州、アジアなど世界の主要港とコンテナ定期航路ネットワークで結ばれる国際貿易港であることや、背後に首都東京を核とする充実した道路ネットワークが形成されていることなどを背景に、国内最多のコンテナ貨物を取り扱う港湾となっており、貨物量が増加傾向にある。現在、施設能力を大幅に上回る貨物の取扱いにより、円滑な物流に支障が生じている状況である。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、東京港の施設能力の向上が喫緊の課題となっている。

東京港の更なる機能強化を図るためには、「主力ふ頭の大井コンテナふ頭を世界最先端のコンテナターミナルへとバージョンアップすることで、コンテナターミナルのDXや脱炭素化を強力に推進すること」が不可欠であり、そのために

は、中央防波堤コンテナふ頭（Y3バース）の事業完了の前倒しが必要である。都では、令和10年度からの確実な大井コンテナふ頭の再編整備着手に向けふ頭用地拡大の予算確保等に努めているが、整備を推進するためには国の支援が必要である。

あわせて、施設能力の向上に向けた青海コンテナふ頭の再編整備等を着実に進める必要がある。加えて、東京港の内貿ふ頭は、全国の長距離内航RORO船航路が数多く就航する国内海上輸送拠点として重要な役割を担っており、物流の2024年問題やトラックドライバー不足に伴い、船舶の大型化とRORO船による貨物輸送需要が今後も増加すると考えられることから、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。

また、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）などの港湾整備に必要な予算を確実に確保するため、国の港湾整備予算全体の拡大にも努める必要がある。

<具体的要求内容>

（1）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、大井コンテナふ頭の令和10年度からの再編整備に必要となる支援を行うとともに、その再編に確実に着手できるよう中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）の事業完了に必要な財源を措置し、また、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等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

船舶の大型化や今後の貨物需要の増大に対応するため、東京港第9次改訂港湾計画に基づく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等の機能拡充について、必要な支援を行うこと。

（4）港湾整備予算全体の拡大

中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3バース）などの港湾整備に必要な予算を確実に確保するため、港湾整備予算全体の拡大に努めること。

(5) 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>

(5) 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) 震災時における首都圏の物流機能や、緊急物資の輸送ルート等を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）や品川ふ頭（S 3 バース）等の耐震強化岸壁の整備が必要なことから、その整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 東京港における国土強靱化の取組を継続的かつ着実に推進するため、国土強靱化実施中期計画に基づき、必要な財源を通常予算とは別枠で確保すること。

<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、外貿コンテナふ頭等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、令和 5 年度に策定した東京港第 9 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。

なお、防災・減災、国土強靱化のための 5 か年計画後においても、東京港における国土強靱化の取組を継続的かつ着実に推進するため、国土強靱化実施中期計画に基づき、必要な財源を通常予算とは別枠で確保する必要がある。

<具体的要求内容>

- (1) 震災時における首都圏の物流機能や、緊急物資の輸送ルート等を確保するため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y 3 バース）や品川ふ頭（S 3 バース）等の耐震強化岸壁の整備が必要なことから、その整備に必要な財源を確保すること。
- (2) 東京港における国土強靱化の取組を継続的かつ着実に推進するため、国土強靱化実施中期計画に基づき、必要な財源を通常予算とは別枠で確保すること。

5 5 港湾物流のDX化の推進

(提案要求先 国土交通省)
(都所管局 港湾局)

- (1) CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の利用拡大を図るため、港湾物流関係事業者へのPRや大口事業者に対する働きかけを、港湾管理者とも連携しながら国が先導して実施すること。
- (2) CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の利便性向上に向け、現場の声を踏まえた必要な機能実装・改善を着実にを行い、多様な事業者が利用しやすい環境を早期に整備すること。
- (3) 港湾管理者及び関係事業者がCONPAS・サイバーポート（港湾物流）等に取り組む場合の技術的支援及び財政的支援を継続すること。
- (4) CONPASの有料化については、港湾管理者及び関係事業者の意見を踏まえて慎重な議論を行うこと。

<現状・課題>

民間事業者間のコンテナ物流手続は、現状紙・電話・メール等が混在し、アナログで個別最適な状況にある。また、少子高齢化等に伴うドライバー不足や輸送力不足が懸念される所謂「2024年問題」に直面する中、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることが重要である。

このため国では港湾物流の効率化・電子化の実現に向け、コンテナ搬出入予約システム「CONPAS」を開発するとともに、データプラットフォーム「サイバーポート（港湾物流）」の運営を通じ、全体最適化を推進しているところである。東京港においては、CONPASを活用した予約制の導入やサイバーポート上に入力された搬入情報の事前照合を行う試験運用などを実施し、ゲート手続やヤード内荷役作業の効率化など、トラックの待ち時間の短縮やコンテナターミナルの生産性向上に資する取組を進めている。

しかし、港湾物流の効率化・電子化に当たっては、様々な課題があり、利用拡大や利便性向上、費用負担、関係事業者の理解促進等を進めていかなければならない。

よって、港湾物流のDX化の推進に向けて国に対し次の事項を実現するよう強

く求める。

< 具体的提案要求 >

- (1) 国では港湾物流の効率化・電子化を実現するため、CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の取組を進めているところである。

しかし、行政側の取組の一方で、CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の活用は各事業者の判断に委ねられており、登録者数は拡大傾向にあるものの、実際の利用状況については更なる拡大の余地があると考えられる。特にサイバーポートは、船社、荷主、海貨事業者、陸運事業者、ターミナルオペレーターなどの関係者全てが利用することで、港湾物流手続を一気通貫で行うことが可能となるものである。

このため、CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の更なる利用拡大を図るため、港湾物流関係事業者へのPRや大口事業者に対する働きかけを、港湾管理者とも連携しながら国が先導して実施すること。

- (2) 利用者拡大のためには、CONPAS・サイバーポート（港湾物流）の利便性向上も不可欠である。東京港ではこれまで予約機能だけを使用した実証を行ってきたが、実際に利用した陸運事業者からは予約取得作業の煩雑さ等について意見が寄せられているほか、ターミナルオペレーターからは正確な予約情報の入力に徹底されていないことに対する懸念を示されている。

搬入情報の事前照合機能についても、必要な情報を登録する船社、荷主、海貨事業者等の作業負荷が懸案事項となっており、各システムにおいてユーザー目線に立った機能の実装については課題がある状況である。

こうした状況を解決するため、システム開発者である国土交通省が関係事業者等と調整を行い、ユーザー目線に立った機能改善や運用ルールの設定等を図り、多様な事業者が利用しやすい環境を早期に整備すること。

- (3) CONPASを活用した予約制の実施・拡大に当たっては、各コンテナターミナルの課題や現状に合わせたきめ細かなサポートが不可欠であり、行政として費用や技術的側面からの後押しを行うことが重要である。

また、京浜港において同時並行でCONPASを実施するためには、機材の調達など十分な設備投資が必要であり、財政面での充実を図ることも重要である。

港湾管理者及び関係事業者がCONPAS・サイバーポート（港湾物流）等に取り組む場合の技術的支援及び財政的支援を継続すること。

- (4) 予約制導入の過渡期である東京港においては、CONPASの有料化は今後の普及拡大の妨げになる恐れがある。有料化に向けた調整については、全ての機能を実装した状態でそれぞれのメリット・デメリットを適切に整理し、関係者に対する説明責任を果たしていくべきである。

今後CONPASの有料化に向けた調整を行うのであれば、利用者がその有用性を十分に享受できるだけの機能を実装して利用者を拡大した上で、港湾管理者及び関係事業者の意見を踏まえて慎重な議論を行うこと。

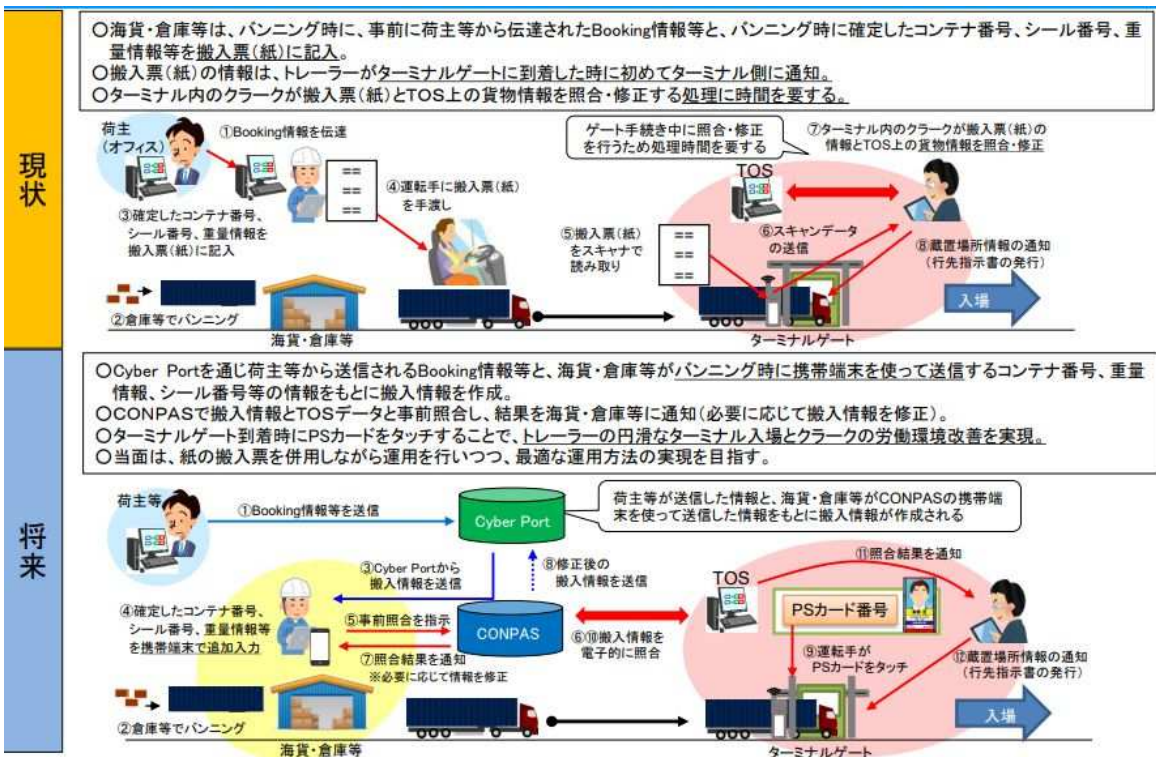
参 考

【サイバーポート（港湾物流）・COMPAS 事業種別登録数】

事業種別	荷主	外航船社・内航船社	NVOCC/フォワーダー	海貨業者	通関業者	ターミナルオペレーター	陸運事業者	倉庫事業者	船舶代理店	その他	計
登録数	71	10	120	84	310	29	372	58	17	39	1110

（令和6年12月時点） 出典：国交省資料から作成

【Cyber Port・COMPASによる搬入情報の事前照合機能のイメージ】



出典：「COMPAS概要」令和5年10月 COMPAS 運営者

5 6 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) 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。
- (2) 海上公園の整備等に必要な財源の確保及び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、今後もより一層魅力的な水辺空間を創造していくためには、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とともに、新たな浅場や干潟などの海浜整備を推進する必要がある。

なお、汚泥しゅんせつにおいては、関係法の失効後の財政措置が令和7年度までであるが、運河における良好な水環境を保つためには、継続的にしゅんせつを行っていく必要があり、そのための財政措置は不可欠である。

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整備を進めることで、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) 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・覆砂事業を継続的に実施するため、関係法失効後の財政措置の期間を延長し、必要となる財源を確保すること。
- (2) 更なる魅力的な水辺空間の創造に向けて、海上公園の整備等に必要な財源の確保及び補助対象施設の拡充を図ること。

5 7 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。

58 島しょ港湾等の整備促進

(提案要求先 水産庁・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、観光や賑わい^{にぎ}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わい^{にぎ}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いまだ低い水準にある。

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」を観光や賑わい^{にぎ}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。

特に、都営空港においては、滑走路端安全区域の整備を進めているところであり、島しょの急峻な地形に対応した大規模な盛土造成工事を実施するための財源確保が重要となっている。

<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、引き続き、国庫債務負担行為に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、いま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。

5 9 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までの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、海底地盤を掘り下げる深掘及びしゅんせつ土を脱水・改良などにより減量化す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。

また、次期整備予定であるFブロックについて、護岸整備に先立ち、深掘も並行して進めていく必要がある。

<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Dブロック護岸整備及びFブロック延命化対策（深掘）の計画的な推進に必要な財源を確保すること。

また、Dブロックの護岸整備に当たっては、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。

60 島しょ港湾等の防災対策の推進【最重点】

(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、気候変動の影響を考慮し、「伊豆小笠原諸島沿岸海岸保全基本計画」を令和7年3月に改定し、これまでの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、無電柱化の取組を更に加速するため、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。