

# 18 スマートシティ インフラ・交通

# 1 東京外かく環状道路の整備促進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 外環（関越道～東名高速）については、首都圏における交通・物流の根幹を成す重要な道路である。有料道路事業の活用を基本としつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。

事業の実施に当たっては、安全を最優先に工事を進めるとともに、コスト縮減に努めること。また、都が受託している青梅街道インターチェンジの用地取得が円滑に進むよう、相互に連携して取り組むこと。

- (2) 「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等におけるまちづくりなどについて、都や沿線区市と協力し推進すること。

- (3) 外環（湾岸道路～東名高速）については、世界と日本をつなぐ羽田空港や東京港へのアクセス強化に資するとともに、物流強化の観点からも重要な路線である。このことから、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会の議論を加速させ、計画を早期に具体化すること。

## <現状・課題>

首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、交通インフラの更なるレベルアップを図り、世界一の交通ネットワークを構築していくことが重要である。

とりわけ、首都圏における交通・物流の根幹を成す外環は、円滑な交通を確保し、国際競争力の強化に資するほか、首都直下地震など大規模災害時における避難・救急活動ルート確保など、様々な効果が期待されている。平成30年6月には、千葉区間が開通し、東関東道から関越道までの四つの高速道路が外環道で結ばれ、都内を通過する交通が外環に転換するなどの整備効果が発現している。しかしながら、今なお残っているミッシングリンクにより、環状道路の整備効果を

最大限発揮できておらず、未整備区間の早期整備が必要である。

外環（関越道～東名高速）については、これまで本線シールドトンネルに加え、本線と地上をつなぐランプシールドトンネルの整備が行われてきた。

また、本線シールドトンネルとランプシールドトンネルとをつなぐ地中拡幅部について調査・検討が進められてきており、一部整備が行われている。

令和2年に発生した調布市での陥没・空洞事故以降、事業者は、地元で丁寧な説明を行った上で、家屋補償や、緩んだ地盤を元に戻す地盤補修工事等を進めており、引き続き誠意を持って実施するとしている。

また、事業者は、再発防止対策の具体化を進め、大泉側本線及び東名・中央ジャンクションランプのシールドトンネル工事について、地元で説明の上、取りまとめた再発防止対策等を確認しながら、安全を最優先に、慎重に掘進作業を行っている。

今後の事業においては、引き続き再発防止対策等の確実な実施、住民の不安払拭に向けた丁寧な説明やきめ細かな対応が求められる。

一方、外環（湾岸道路～東名高速）については、羽田空港や東京港へのアクセス性の強化に資する重要な路線であり、環状道路としての機能を最大限に発揮させるためにも、整備が不可欠な区間である。

現在、国土開発幹線自動車道建設法（昭和32年法律第68号）による予定路線に位置付けられている本区間の整備に向けては、事業中の外環（関越道～東名高速）と同様、国土開発幹線自動車道建設会議の議を経て、国によって基本計画の決定や整備計画の決定を行うなど、計画の具体化のためのステップを着実に進めていく必要がある。

国、東京都及び川崎市の三者で構成する「羽田空港・京浜三港アクセス強化等に資する東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会」は、令和8年3月に開催され、社会情勢の変化等を踏まえ、計画の基本的な方針の取りまとめに必要となる検討を進めるとしている。計画の早期具体化に向けて、協議会の議論を加速させ、基本計画の策定等、次のステップに移行していかなければならない。

#### < 具体的要求内容 >

- (1) 外環（関越道～東名高速）は、首都圏における交通・物流の根幹を成し、防災力向上にも資する極めて重要な道路である。都の負担増とならないよう、有料道路事業を活用しつつ、整備に必要な財源を十分に確保し、早期に開通すること。大深度地下における高度な技術力を要する本線トンネルや本線とランプとをつなぐ地中拡幅部等について、安全を最優先に整備を進め、コスト縮減、都民に対する丁寧な説明に努めること。特に、令和2年に調布市で発生した陥没・空洞事故を踏まえ、取りまとめられた再発防止対策等を確実に実施するとともに、住民の不安払拭に向け、地元自治体の意見を聞きながら、緩んだ地盤の補修の実施、個々の事情に合わせて行われている補償を含めた丁寧な説明やきめ細かな対応を確実にすること。

また、用地取得については、青梅街道インターチェンジにおける工事スケジュールを明確にした上で方針を示すなど、用地取得が円滑に進むよう、相

互に連携して取り組むこと。

さらに、事業の実施に当たっては、引き続き都と十分に調整を図りながら進めること。

- (2) 地域住民の意見や要望に対する「対応の方針」を国の責任において確実に履行すること。

また、外環の整備に併せ、ジャンクションやインターチェンジ周辺等のまちづくりについて、都や沿線区市と協力し推進すること。特に3区市に<sup>またが</sup>跨る中央ジャンクション周辺のまちづくりについては、国が主導し、都や沿線区市と協力してまちづくりを推進すること。

さらに、アクセス道路整備については、外環の事業に併せ着実に整備する必要があるため、工事等の施工に係る調整について積極的に協力すること。

- (3) 我が国の経済成長と国際競争力の強化のため、外環（湾岸道路～東名高速間）は、世界と日本をつなぐ羽田空港や東京港へのアクセス強化に資するとともに、物流強化の観点からも重要な路線である。このことから、東京外かく環状道路（湾岸道路～東名高速間）計画検討協議会の議論を加速させ、本区間の基本計画を決定するなど、計画を早期に具体化すること。

## 2 高速道路網の整備推進及び有効活用等

### 1 高速道路網の整備推進【最重要】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都圏三環状道路に加え、第二東京湾岸道路の計画の具体化など、首都圏における高速道路網の整備を推進するとともに、必要な財源を確保すること。

#### <現状・課題>

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、最初のリングとして全線開通した首都高速中央環状線は、外環や圏央道とともに、交通分散による渋滞緩和やネットワーク強化による移動時間の短縮など、高いストック効果を発現している。

しかし、首都圏の高速道路網にはミッシングリンクが存在し、首都高速道路などの都内の高速道路では、交通集中による渋滞や事故が依然として頻発している。渋滞のストレスを感じることのない快適で自由自在な移動を実現するためには、活発な都市活動を支える高速道路網の強化が不可欠である。

また、日本経済をけん引する首都圏の国際競争力を強化するためには、人やモノの流れをスムーズにして、生産性の向上や観光振興などを促進するとともに、全国にその効果を波及させ、日本経済の活性化と持続的な成長を支えていく必要がある。さらに、激甚化・頻発化・広域化する自然災害から首都機能を守り、救援・復旧活動を迅速に進めるためにも、その生命線となる高速道路網のリダンダンシーの向上が不可欠である。

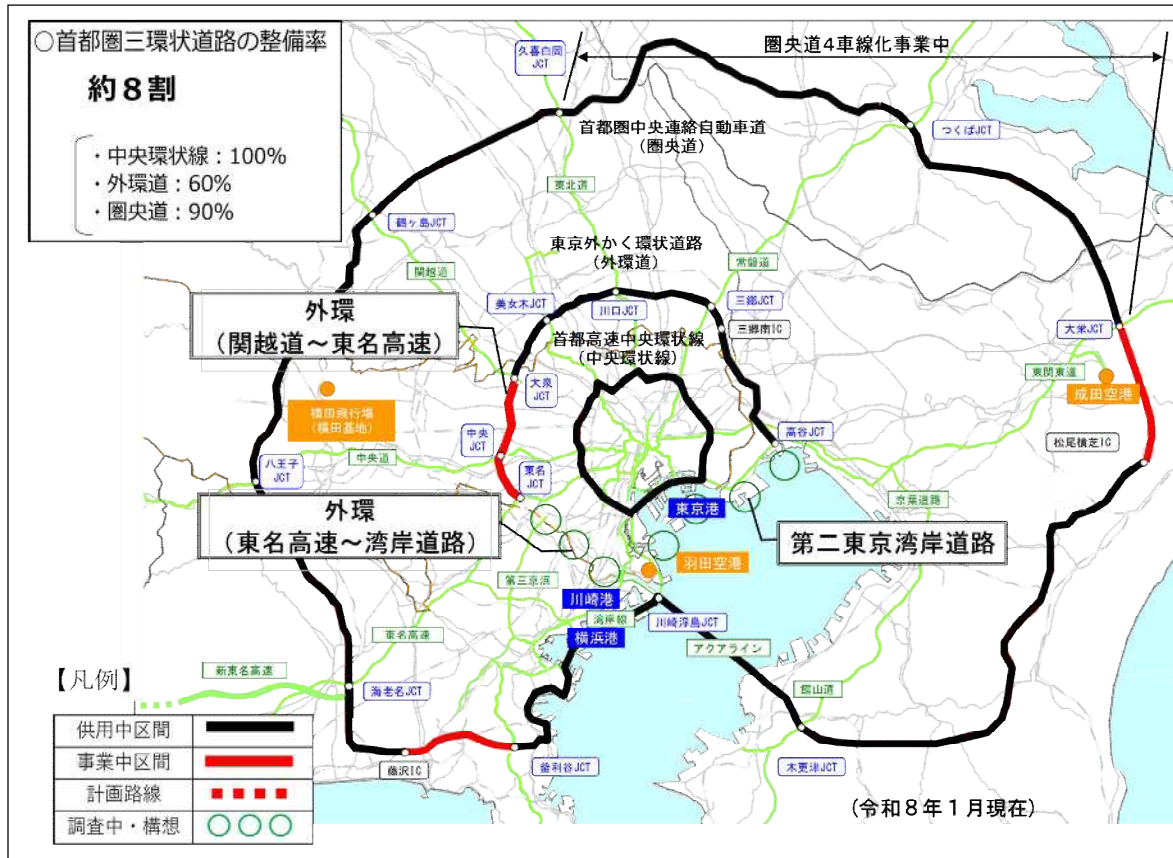
高速道路網の整備推進に当たっては、令和5年5月に道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号）が改正され、料金徴収期間を延長し、高速道路の更新や進化のための財源の確保が可能となったところである。このため、更新事業だけでなく、進化事業についても有料道路事業を積極的に活用して整備を進める必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 首都圏三環状道路を構成する外環や圏央道の未開通区間を早期かつ確実に整備するとともに、圏央道の4車線化を推進すること。
- (2) 首都圏三環状道路の概成を見据え、第二東京湾岸道路など広域的な交流・連携を促す路線の計画を具体化すること。
- (3) 首都圏の高速道路網の整備に必要な財源を確保すること。進化事業の整備に当たっては、地方公共団体の負担が過大とならないよう、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (4) 都市高速道路の整備に対する日本高速道路保有・債務返済機構への出資率については、出資者である地方公共団体の意見を尊重し決定すること。

参 考

< 首都圏三環状道路の整備状況 >



## 2 高速晴海線の整備推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

都心と臨海部との連携強化や防災拠点へのアクセス強化等に資する高速晴海線延伸部（築地～晴海間）等の整備を推進すること。

### <現状・課題>

晴海線は、都心と臨海部との連携を強化するとともに、臨海部の交通分散や利便性向上に寄与する路線として平成5年に都市計画決定された。これまでに晴海～東雲JCT間が開通しているが、築地～晴海間については未着手となっている。

未着手となっている晴海線延伸部（築地～晴海間）については、新京橋連結路と連続したネットワークを形成することで、特に交通が集中する江戸橋・箱崎JCTなどの渋滞ポイントを避けて、都心と湾岸線の相互アクセスが可能となる。

令和6年能登半島地震では、道路の陥没や亀裂により、救命救助や物資の支援などが滞り、被災地等へのアクセスを確保する道路網の重要性が改めて認識された。こうした中、有明地区に位置する「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点※（有明の丘地区）」は内陸部とのアクセスに課題があるため、晴海線延伸部やそれに合わせた高速道路の出入口の整備によりアクセス性を強化し、首都東京の災害に対する強靱化を図る必要がある。さらに、晴海線延伸部は、大規模更新を行う都心環状線築地川区間に接続予定であることから、接続部については、大規模更新事業と一体的に実施する必要がある。以上のことから、高速道路の進化に該当する晴海線の整備を早期に推進することが喫緊の課題である。

※東京湾臨海部基幹的広域防災拠点：首都直下地震などの大規模災害が発生した際、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点。有明の丘地区は、緊急災害現地対策本部が設置されるほか、応援部隊の活動拠点や広域医療搬送の拠点等としても活用。

### <具体的要求内容>

- (1) 高速道路の進化に該当する晴海線延伸部について、事業者を早期に決定し、事業化すること。整備に当たっては、有料道路事業を積極的に活用すること。
- (2) 広域防災拠点（有明の丘地区）へのアクセス強化に資する高速道路の出入口について計画を具体化すること。
- (3) 築地川区間の大規模更新との接続部について、大規模更新事業と一体的に実施すること。

参 考

< 新京橋連結路・晴海線延伸部 >



### 3 高速道路網の有効活用【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 首都圏の高速道路網の有効活用を図るため、混雑状況に応じた料金施策の導入など、引き続き、一体的で利用しやすい料金体系の実現に向けて取り組むこと。
- (2) 料金所のE T C専用化を着実に進めるとともに、本線料金所撤廃の早期実現に向けた取組を推進すること。
- (3) 中央道調布付近など既存の高速道路の渋滞対策を推進すること。

#### <現状・課題>

整備が進む首都圏の高速道路網を最大限に活用するためには、利用者の適切な経路選択を促す合理的で戦略的な料金体系を確立し、時間的・空間的に偏在する交通流動を最適化するとともに、高速道路へのアクセス向上やボトルネックの解消など、様々な取組で道路交通を円滑化させる必要がある。

これまで「料金の賢い3原則」に沿って、平成28年に対距離制を基本とした料金体系に整理・統一されるとともに、起終点を基本とした継ぎ目のない料金により圏央道への迂回が促進された。令和4年4月からは、首都高速道路における料金体系の整理・統一を更に進め、外環千葉区間への迂回を促進する料金改定が行われた。しかし、都心の混雑箇所を外側の環状道路で迂回すると料金が割高になるなど、料金体系の不合理さや分かりにくさは解消されておらず、NEXCO、外環、首都高速道路でそれぞれ課される利用1回当たりの固定額(ターミナルチャージ)は、都市部特有の割高感や不公平感をもたらしている。

E T C利用率は首都高速道路で98%に達しており、令和4年3月に開始された料金所のE T C専用化は、交通の流れを阻害するだけでなく事故の発生要因ともなっている本線料金所の撤廃や、料金収受などに要するコストの削減、混雑状況に応じた料金施策の導入につながることを期待される。また、スマートICなどのE T C専用出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、E T Cの普及促進にもつながることが期待される。令和2年12月に、E T C専用化等による料金所のキャッシュレス化・タッチレス化にかかるロードマップが策定され、それに基づき都市部においては、令和7年度の概成に向けた整備に取り組まれているところである。令和6年1月の第62回国土幹線道路部会においては、E T C専用化の導入状況について、「半導体供給不足等により、車両検知器をはじめとしたE T C設備等の整備に遅れが発生」と公表されたが、国などの関係機関と連携を図り協議を進めた結果、令和7年1月に開催した首都高速道路E T C専用化連絡調整会議において、令和7年度末までに新たに55箇所がE T C専用化になることが示され、首都

高速道路における都内区間のE T C専用化整備率は約8割まで完了した(令和8年3月時点)。こうした状況を踏まえ、首都高速道路株式会社は、令和8年1月に本線料金所撤廃のモデルケースとして、永福本線料金所を撤廃する計画を公表した。

ボトルネック対策としては、中央道上り線の調布付近では、調布インターチェンジから三鷹バス停手前までの間で付加車線が運用開始され、三鷹バス停付近においては、料金所前後の線形改良工事が完了し、引き続き、残る付加車線設置に向けた事業が進められている。

また、小仏トンネル付近では、別線トンネルの本掘削工事等が進められている。加えて、日野バス停付近においては、令和6年3月に付加車線を設置する渋滞対策が事業化されている。

#### < 具体的要求内容 >

- (1) E T C専用化の概成等を見据え、ターミナルチャージの重複徴収の撤廃など、公平でシームレスな料金体系とするとともに、都心の混雑を避ける迂回利用が割高とならないよう、管理主体や経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定するシンプルな料金体系とすること。

また、外側の環状道路の迂回利用や高速道路の夜間利用を促進する料金施策の充実や、E T C 2.0 などから得られるビッグデータを活用した機動的料金の検討など、混雑状況に応じた料金施策の導入に向けた取組を推進すること。その際、一般道を含めた交通流動の変化や債務の償還計画への影響などを検証するとともに、物流事業者等が活動しやすい環境整備に配慮すること。

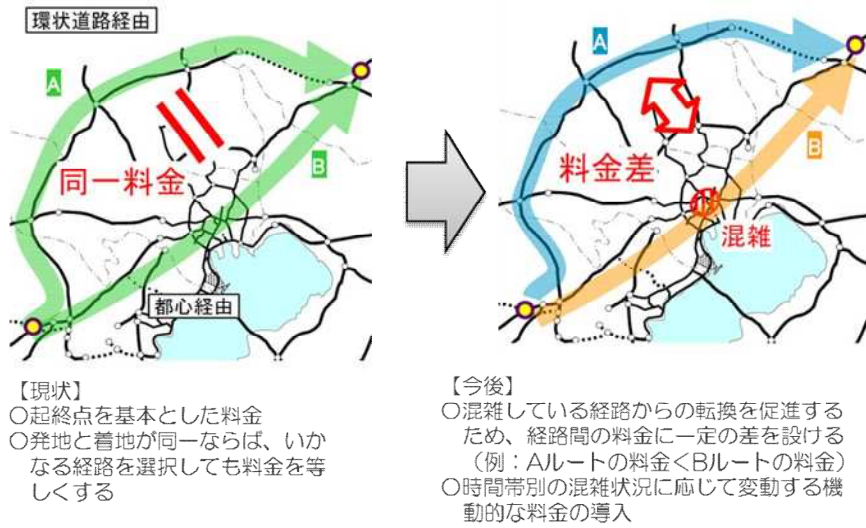
- (2) 料金所のE T C専用化を着実に進めるとともに、首都高速道路株式会社と連携し永福料金所の撤廃を図るなど、本線料金所撤廃の早期実現に向けた取組を推進すること。

また、スマートIC等のE T C専用出入口の整備などを進め、E T Cの普及促進を図るとともに、クレジットカード非保有者や誤進入車への対策に加え、全国から流入する現金車への対応策を講じること。

- (3) 中央道の調布付近(三鷹バス停付近)及び小仏トンネル付近並びに日野バス停付近の渋滞対策を推進すること。

参 考

<混雑状況に応じた料金施策の導入イメージ>



<本線料金所の分布>



## 4 高速道路の老朽化対策及び逆走対策

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路の老朽化対策を推進するとともに、逆走対策について取組を進めること。

### <現状・課題>

首都高速道路をはじめとした首都圏の高速道路は、我が国の経済活動を支える基幹的なインフラであり、その機能を将来にわたり維持し、良質なストックとして健全に使用し続けるためには、大規模更新などの老朽化対策を計画的に実施していくことが不可欠である。

笹子トンネル天井板落下事故を踏まえ、平成 26 年に、高速道路会社の料金徴収期間を延長する道路整備特別措置法の改正（最長で令和 47 年まで）がなされ、各高速道路会社の更新計画が策定された。首都高速道路については、6 か所の大規模更新事業のうち、5 か所で工事が進められており、首都高速 1 号羽田線（高速大師橋）では令和 10 年度の完成予定となっている。

一方、平成 26 年度からの点検強化により、重大損傷の発見が相次いだことから、抜本的な性能回復を図る更新事業の推進のため、令和 5 年 5 月に、高速道路会社の料金徴収期間を延長する道路整備特別措置法(昭和 31 年法律第 7 号)の改正(最長で令和 97 年まで)がなされ、各高速道路会社の更新計画が策定されたところである。

また、高速道路での逆走は、死亡事故などの重大事故につながるおそれが高いことから、高齢化の進展や認知症問題の顕在化といった社会状況を踏まえ、国や高速道路会社等において対策が進められている。

### <具体的要求内容>

- (1) 高速道路の老朽化対策については、各高速道路会社が計画的に行うよう指導すること。とりわけ、首都高速道路の大規模更新事業（1 号羽田線、3 号渋谷線）については、事業年度内に完成させること。
- (2) 老朽化対策の実施に当たっては、首都圏三環状道路の早期整備により都心への流入交通量を減らすなど、更新のための環境を整えながら、取組を進めること。
- (3) 高速道路での逆走事故の撲滅を目指し、今後も取組を推進すること。

## 5 都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

首都高速都心環状線（日本橋区間、築地川区間）の大規模更新に当たっては、都市再生プロジェクトなどのまちづくりと連携して取り組むこと。

### <現状・課題>

東京を成熟した都市としていくためには、首都高速道路の大規模更新の機会を捉えて都市再生を推進し、円滑な交通と快適な環境の両立を目指すことが重要である。

日本橋区間については、平成26年に日本橋区間を含む首都高速道路の大規模更新計画が策定され、平成28年には日本橋周辺のまちづくりの取組が国家戦略特区の都市再生プロジェクトに追加された。

この機会を捉えて都は、国や首都高速道路株式会社と共同で、周辺のまちづくりと連携して首都高速道路の地下化に向けて取り組むこととし、首都高日本橋地下化検討会で取りまとめられた計画案を基に、令和元年に都市計画を変更した。令和2年4月に首都高速道路株式会社が事業認可を取得し、地下化工事が進められている。

また、地下化に当たり江戸橋JCT周辺の渋滞緩和を図るため、江戸橋JCTの都心環状線連結路を廃止することから必要となる大型車の交通機能確保策が、首都高都心環状線の交通機能確保に関する検討会において検討された。その結果、新たな都心環状ルートとなる新京橋連結路の計画案が取りまとめられ、令和5年12月に都市計画を変更した。令和6年6月に首都高速道路株式会社と東京都が事業認可を取得し、共同で事業を進めている。

築地川区間については、老朽化した擁壁の取替えと合わせ、急カーブの解消等による走行安全性の向上とともに、晴海線との接続形態や分合流部の付加車線の設置、道路上部空間の活用など、周辺のまちづくりと連携した更新計画が検討されている。平成26年にはこの区間の上部空間の活用を想定し、立体道路制度の適用範囲が既存の高速道路に拡大された。

### <具体的要求内容>

- (1) 日本橋周辺のまちづくりと連携し、首都高速道路の地下化工事を推進すること。これに伴い必要となる新京橋連結路については、日本橋区間の地下化工事の工程と合わせて整備を推進すること。新京橋連結路の整備に当たり、地方に過大な負担とならないよう、引き続き財源措置を講じること。
- (2) 築地川区間のうち、新京橋連結路との接続部については、早期に工事着手すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。



### 3 公共事業の起業者による筆界特定申請対象土地の拡大

(提案要求先 法務省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 不動産登記法第14条第1項の地図が備え付けられていない地域においても、公共事業の起業者による筆界特定申請を可能とすること。
- (2) 起業者申請時は費用負担免除とすること。

#### <現状・課題>

高度防災都市の実現や交通・物流ネットワークの形成に向けて、首都東京の都市基盤施設の用地取得を加速させることが喫緊の課題であるが、そのためには以下の解決が必須である。

取得等しようとする土地の所有権登記名義人等に筆界をめぐる紛争や境界立会拒否といった事情がある場合、公共用地の取得等が難航するケースが少なくなく、不動産登記法第6章に規定される筆界特定制度を活用することが公共の利益の増進にとって有益と考えられる。

現行の筆界特定制度においては、土地の登記名義人等に加え、地方公共団体も筆界特定の申請人と定められている。しかし、地方公共団体が筆界特定の申請をすることができるのは、不動産登記法第131条第2項の規定により、同法第14条第1項の地図に表示されないものに限られている。一方、取得等しようとする土地の所有権登記名義人等に申請を依頼しても、手数料及び測量費用等の負担を理由に拒否されることが多い。

#### <具体的要求内容>

- (1) 公共事業（土地収用法第3条規定の収用適格事業、都市計画事業等）の事業用地について、起業者である国及び地方公共団体が、不動産登記法第14条第1項の地図が備え付けられていない地域についても筆界特定の申請をできるように不動産登記法等を改正すること。
- (2) 国又は地方公共団体が筆界特定の申請をする際は、申請人が負担する定めとなっている費用を免除するよう不動産登記法等を改正すること。

## 4 国道等の整備推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局・港湾局)

- (1) 国道 357 号（多摩川トンネル、辰巳・東雲・有明立体、その他の未整備区間）について整備推進を図ること。
- (2) 国道 15 号（品川駅周辺道路拡幅、品川駅西口駅前広場）について整備推進を図ること。
- (3) 国道 16 号（町田立体）について早期完成に向け整備推進を図ること。  
また、国道 16 号（片倉町・万町地区）について早期に必要な対策を取りまとめ、整備推進を図ること。
- (4) 国道 20 号（八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期））について整備推進を図ること。
- (5) 首都圏の都市間連携を強化する国道（国道 6 号など）について整備推進を図ること。

### <現状・課題>

都市交通の混雑を緩和し、交通を円滑化するとともに、被災時における通行機能を強化する都市幹線道路の体系的なネットワークを構築する必要がある。

国道 357 号は、東京湾岸の広域的なネットワーク形成のみならず、国際化が進む羽田空港へのアクセス向上や京浜三港の連携強化にも寄与する重要な路線であり、このうち、未整備の多摩川トンネルは、羽田空港周辺と川崎側の京浜臨海部を結ぶ連絡道路の整備と同時に進めることとなっている。令和元年 8 月に多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル構造及び施工方法を検討するとともに、令和 3 年 3 月に羽田立坑工事に着手したところであるが、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。加えて、辰巳・東雲・有明立体のうち辰巳地区及び有明地区については令和 2 年度に工事着手した。

国道 15 号・品川駅西口駅前広場については、事業計画（平成 31 年 3 月 国土交通省）が策定されるとともに、令和元年 9 月には品川駅西口基盤整備事業に係る都市計画事業承認が告示され、令和 5 年 6 月には国道 15 号品川駅西口駅前広場デザインコンセプト（国土交通省）が公表された。

また、国道 15 号下を導入空間とする東京メトロ南北線延伸については、令和 4 年 3 月に東京地下鉄株式会社が鉄道事業許可を取得し、令和 6 年 6 月には都市計

画決定が告示され、11月より工事に着手した。

国道16号（片倉町・万町地区）は、事業中の国道20号八王子南バイパスや東京都が新たな都市計画道路の検討をしている北野街道などの接続により、現道の交通状況の変化が想定されることから、必要な対策を検討するため、「国道16号片倉町・万町地区現道対策調整会議」が令和元年8月から開催されており、早期に現道対策の方針を取りまとめ、対策を講じることが重要である。

現在、事業中の国道20号（八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期））は圏央道へのアクセス機能の強化と防災力の向上に寄与する重要な路線であり、整備推進が必要である。

国土交通省の令和8年度予算においても、前年度とほぼ同額が確保されたものの、道路関係予算が大幅に削減された平成22年度と同規模となっており、骨格幹線道路である国道の整備に支障を来すと危惧されるため、十分な財源確保が必要不可欠である。

#### < 具体的要求内容 >

(1) 国道357号のうち、多摩川トンネルについては、羽田空港周辺と京浜臨海部との連携強化に向けて、実施工程を示しつつ整備を推進し、早期開通を図ること。加えて、臨港道路南北線の開通等を踏まえ、辰巳・東雲・有明立体については、コスト縮減を図るなどより効率的な事業推進に努めつつ整備を推進するとともに、その他の未整備区間についても、早期に事業着手し整備を推進すること。

(2) 国道15号については、「品川の顔」となる品川駅西口駅前広場の再編整備に不可欠な都市基盤である。このため、品川駅周辺の関連する事業等との連携を図った上で、本線と西口駅前広場の整備推進を図ること。

(3) 国道16号町田立体については、本線部が平成28年4月に開通し、平成31年3月にランプ部が開通した。引き続き早期完成に向け、一般部の整備を推進すること。

また、国道16号片倉町・万町地区については、「国道16号片倉町・万町地区現道対策調整会議」において早期に必要な対策を取りまとめ、整備推進を図ること。

(4) 圏央道へのアクセス機能強化と防災力の向上に寄与する国道20号八王子南バイパス、日野バイパス（延伸、延伸Ⅱ期）については、必要な予算を確保し、整備推進を図ること。

また、日野バイパス（延伸）において、土地区画整理事業により用地を確保した部分については、早期に事業効果を発現させるために、早急に整備を行うこと。

(5) 国道6号、国道14号など現在事業中の箇所については、必要な予算を確保し、早期開通を図り、その他の箇所についても、整備推進を図ること。

## 5 道路・橋梁<sup>りょう</sup>事業の推進

### 1 道路・橋梁<sup>りょう</sup>整備の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化につながり、投資効果も高いことから、東京の道路整備を着実に推進するため、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

#### <現状・課題>

首都東京は、日本の全人口の1割を超える約1,430万人（令和8年2月1日時点）が生活し、総生産額が全国で最大となっており、人やモノ、企業が集積し、日本経済の中枢を担っている。我が国の持続的成長には、中長期的な視点を持ちつつ、雇用や消費等の短期的な効果に加え、人やモノの移動時間の短縮による生産性の向上などのストック効果を最大限に発揮する首都東京の道路整備が極めて重要である。

しかし、都市計画道路の完成率は、約65.4%といまだ道半ばで多くの未完成区間が存在している。また、朝夕旅行速度（混雑時旅行速度）が区部においては、全国平均約32km/hの半分以下で、国内主要都市と比較して低い水準にあるとともに、慢性的な交通渋滞が生じ、都市機能の停滞や都市環境の悪化を招いている。

一方で、令和元年東日本台風では、河川の氾濫等により道路が寸断され孤立集落が生じるなど、改めて道路ネットワーク整備の必要性が明らかになった。また、令和7年台風第22号でも、八丈島において土砂崩れ等による道路閉塞が生じた。

そのため、首都圏三環状道路をはじめとする幹線道路ネットワークなどを早期に整備し、都心部や多摩山間、島しょ地域における交通円滑化、防災性の向上や環境改善を図ることが喫緊の課題となっている。

さらに、令和6年能登半島地震では、輪島市において大規模な市街地火災が発生するなど甚大な被害をもたらした。首都直下地震の発生が懸念される中、震災時に特に甚大な被害が想定される約6,000haの整備地域における防災性の向上を図る都市計画道路（特定整備路線）の整備をより一層推進する必要がある。

また、都県境の道路は、災害時の広域避難や緊急物資輸送などを行うためにも非常に重要であるが、隣接区市の財政負担が厳しいこと等から整備が進まないことが課題となっている。

事業評価においては、貨幣換算が可能な便益に加え、B/C〔参考値〕として計測手法がおおむね確立された便益が提示されたが、道路整備による効果は、防災や環境改善など、多様な効果を適切に評価していく必要がある。

## < 具体的要求内容 >

- (1) 国は、道路予算全体を増額し、個別補助金、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金など、地方自治体の道路整備の財源を安定的・継続的に確保するとともに、日本経済のけん引役である東京のインフラの強化は、日本全体の活性化につながり、投資効果も高いことから、都への道路関係予算の配分を増額すること。  
第1次国土強靱化実施中期計画については、令和7年度補正予算として措置されたところであるが、継続的・安定的に取り組を進めるため、今後の物価高や賃金水準の高騰等を適切に反映した上で、従前の対策を大幅に上回る必要な予算・財源を当初予算において通常費とは別枠で確保し、確実に配分すること。
- (2) 首都直下地震の切迫性を踏まえ、市街地の延焼遮断、避難路や緊急車両の通行路ともなる特定整備路線を重点配分対象事業に位置付けるなど、整備に必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 都県間の道路ネットワークの形成により交通を円滑化し、周辺縣市との連携を強化するとともに、災害時の広域避難や緊急物資輸送などに資する都県境の道路整備について、必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (4) リニア中央新幹線の開業により、他圏域との移動時間が劇的に短縮し、人々の広域的な交流が促進され、幅広い経済波及効果が期待できることから、リニア新駅へのアクセス向上に資する道路整備を推進するため、必要な財源の重点配分を図ること。
- (5) 道路・街路事業の費用便益分析マニュアルにおいて、貨幣換算が可能な便益の対象を拡充するとともに、様々な事業効果を適切に評価できる手法を確立すること。

## 東京の主な道路事業

### ① 区部の環状・放射道路整備

環状3号線、環状4号線、環状5の1号線、放射21号線、放射23号線、放射25号線など

### ② 多摩の南北・東西道路整備

府中所沢・鎌倉街道線、東京八王子線、新青梅街道など

### ③ 都県境の新設橋梁や耐荷力向上等を図る橋梁整備

旧江戸川橋梁（仮称）、等々力大橋（仮称）、関戸橋、日野橋など

### ④ 連続立体交差事業

京王京王線、西武新宿線、京浜急行本線など

### ⑤ 多摩山間、島しょ地域の防災力強化に資する道路整備

秋川南岸道路、多摩川南岸道路、三宅循環線など

### ⑥ 整備地域における防災性を向上させる特定整備路線

放射2号線、補助29号線、補助73号線など

### ⑦ 立川広域防災基地<sup>\*</sup>へのアクセス性を強化する都市計画道路等

立川東大和線、中央南北線、中央道との接続（スマートIC）など

### ⑧ リニア新駅へのアクセス向上に資する都市計画道路

環状4号線、南多摩尾根幹線、町田3・3・50号小山宮下線

⑨ 首都高速都心環状線（日本橋区間）大規模更新の関連事業である  
都市計画道路

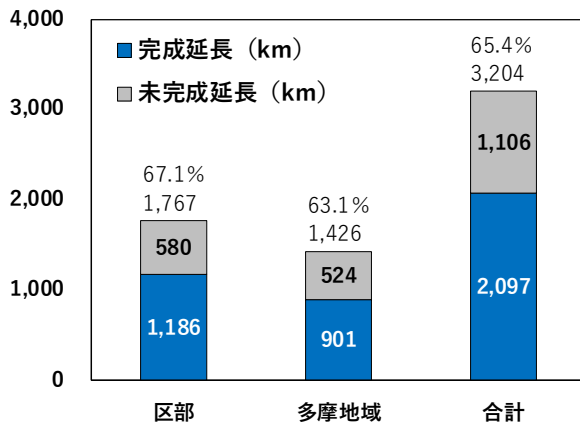
補助96号線

※立川広域防災基地：南関東地域に広域的な災害が発生し、首都機能に甚大な被害が生じた場合に、災害応急活動の中核拠点となる重要な施設

参 考

(1) 東京の道路交通

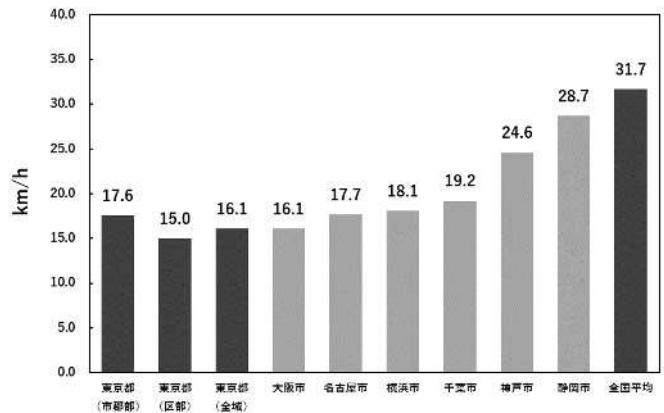
都市計画道路の整備状況



※合計値(完成延長)は島しょ部を含む

出典：東京都資料(R6年3月末現在)

全国主要都市の朝夕旅行速度  
(混雑時旅行速度)



出典：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査を基に作成

(2) 東京の主な道路事業



## 2 街路樹の充実（質の向上）【最重点】

（提案要求先 国土交通省）  
（都所管局 建設局）

都市の美しい景観と緑陰を確保するため、都内街路樹の維持管理を充実させる必要があり、国道においても、一層、維持管理の充実を図ること。

### <現状・課題>

豊かな緑は、風格ある都市景観の形成やヒートアイランド現象の緩和、大気浄化など、都市環境の改善に寄与する。

道路の緑は都市の美しい景観や緑陰の創出に寄与しており、きめ細やかな維持管理を行うことが求められる。

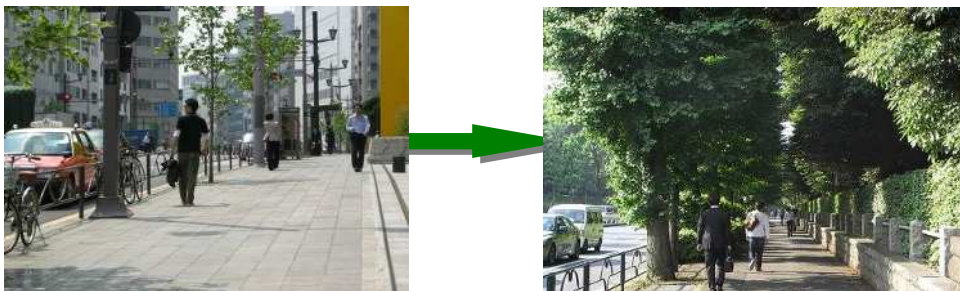
そこで、道路の緑が織りなす美しい景観を維持・向上させ、東京の魅力として示していくため、都内の街路樹について、充実した維持管理により、美しく大きな樹冠の確保など、質の向上を図る必要がある。

### <具体的要求内容>

都内街路樹の維持管理を充実させて質の向上を図る必要があり、美しく大きな樹冠の確保等のため、国道においても、計画的な<sup>せん</sup>剪定等、一層街路樹の維持管理の充実を図ること。

参 考

### 【街路樹の充実（質の向上）のイメージ】



### 3 道路施設の予防保全型管理【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

橋梁<sup>りょう</sup>やトンネル等の予防保全計画を策定し、これに基づく対策を着実に実施することにより、既設施設を将来世代に良好な状態で継承していくために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分するとともに、必要な制度の拡充や創設に向けた取組を進めること。

#### <現状・課題>

都はこれまで橋梁<sup>りょう</sup>やトンネル等の道路施設について、5年に一度の定期点検を行い、適切な対策を実施することで重大な事故の発生を未然に防いできたが、多くの道路施設は、高齢化が進み、一斉に更新時期を迎えている。

また、道路占用の地下埋設物においても同様に高齢化が進んでおり、埋設物を起因とした陥没事故などが発生し、道路施設への被害が起きている。

そこで、これまでに策定した予防保全計画に基づく予防保全型管理を進め、工事時期の平準化と総事業費の縮減を図るとともに、5年に一度行うべき点検以外においても十分な調査を行うことで道路網の安全・安心を確保し、これらの社会資本を良好な状態で次世代に継承<sup>りょう</sup>していく必要がある。

また、区市町村においても、橋梁<sup>りょう</sup>等の長寿命化修繕計画の策定を進めており、今後、計画に基づく事業等を実施していく予定である。

#### <具体的要求内容>

- (1) 道路施設の予防保全型管理を推進していくため、長寿命化修繕計画に基づく対策を実施するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 区市町村において、橋梁<sup>りょう</sup>等の長寿命化修繕計画の策定に必要な財源及び同計画に基づく対策を実施するために、必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (3) 5年に一度行うべき点検以外においても、地下埋設物を起因とした陥没事故の未然防止等を目的とした調査に係る計画策定等に必要な財源を確保するための制度の拡充や創設を行うこと。

参 考

1 橋梁<sup>りょう</sup>の長寿命化修繕計画策定状況（令和8年4月1日現在）

（1）策定済み（15m以上の橋梁）

|      | 自治体名   |
|------|--|
| 1 都  | 東京都  |
| 23 区 | 千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、台東区、墨田区、江東区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、杉並区、豊島区、北区、荒川区、板橋区、練馬区、足立区、葛飾区、江戸川区                         |
| 26 市 | 八王子市、立川市、武蔵野市、三鷹市、青梅市、府中市、昭島市、調布市、町田市、小金井市、小平市、日野市、東村山市、国分寺市、国立市、福生市、狛江市、東大和市、清瀬市、東久留米市、武蔵村山市、多摩市、稲城市、羽村市、あきる野市、西東京市 |
| 5 町  | 瑞穂町、日の出町、奥多摩町、大島町、八丈町  |
| 5 村  | 檜原村、新島村、神津島村、三宅村、小笠原村  |

2 令和8年度の予算

（1）都の予算（当初）

（単位：百万円）

| 区 分                     | 事業費    | うち補助事業費<br>（国費） |
|-------------------------|--------|-----------------|
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化 | 13,366 | 1,465（733）      |
| トンネルの予防保全               | 1,638  | 3（2）            |

補助率 0.50

（2）区市町村の予算（当初）

（単位：百万円）

| 区 分                                     | 補助事業費<br>（国費） |
|---|---------------|
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化<br>（工事・設計・計画策定） | 1,119（622）    |

補助率 0.55～0.7

### 3 当初内示額

#### (1) 都への内示額

(単位：百万円)

| 区 分                             | 令和7年度      | 令和8年度       |
|---------------------------------|------------|-------------|
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化<br>(国費) | 74<br>(37) | 145<br>(73) |

#### (2) 区市への内示額

(単位：百万円)

| 区 分                             | 令和7年度        | 令和8年度        |
|---------------------------------|--------------|--------------|
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の長寿命化<br>(国費) | 439<br>(244) | 632<br>(361) |

### 4 実施計画（東京都）

- ・橋梁<sup>りょう</sup>の長寿命化については、令和12年度末までに約180橋に着手する。
- ・トンネルの予防保全型管理の取組については、令和11年度末までに61トンネルに着手する。

## 4 道路災害防除事業の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 建設局)

土砂災害を未然に防ぐことにより、道路の安全性を向上させる道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

### <現状・課題>

多摩地域や島しょ部の山岳道路では、台風や集中豪雨により落石や崩落等の土砂災害が発生している。

災害の発生に伴う、物的、人的被害や、通行止めによる経済的損失、日常生活に及ぼす影響を防ぐためには、道路斜面の落石や崩落等による土砂災害を未然に防止する必要がある。

このためには、日常的な巡回点検に加え、専門技術者により斜面の安定度を評価する5年に一度の定期点検、大雨等の際に行う異常時点検などにより、斜面の状況を的確に把握し、擁壁や落石防護柵の設置、河川の増水時に道路の流失を防ぐ対策など、多様な対策を行うことで集落の孤立を未然に防がなければならない。また、現道の拡幅や代替ルート整備と併せて総合的に道路の防災性を高めていくことが不可欠である。

### <具体的要求内容>

道路斜面の補強や落石防護対策、道路の強靱化等の道路災害防除に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

道路災害防除事業

1 令和8年度 都の予算（当初）

（単位：百万円）

| 区 分      | 事業費   | うち補助事業費<br>(国費) |
|----------|-------|-----------------|
| 道路災害防除事業 | 5,529 | 3,470 (1,819)   |

道路災害防除事業に対する補助率 0.50（離島 0.60）

2 都への当初内示額

（単位：百万円）

| 区 分              | 令和7年度      | 令和8年度      |
|------------------|------------|------------|
| 道路災害防除事業<br>(国費) | 30<br>(18) | 30<br>(18) |

3 対策事例



法枠工



落石防護柵工



モルタル吹付工



落石防止網工



擁壁補強工（道路流失対策）

## 5 交通安全施設事業の推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 建設局)

誰もが安全で安心して利用できる道路空間を創出するため、歩道整備や道路のバリアフリー化、自転車通行空間整備の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

### <現状・課題>

都は、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、「東京都交通安全計画」等に基づき、交通安全施設の整備等を積極的に推進してきた。

現行の第12次計画（令和8年度から令和12年度まで）では、令和12年度までに交通事故死者数を110人以下とすることを目標としているが、令和7年の死者数は134人である。

また、令和3年6月には千葉県八街市の通学路における死傷事故などもあり、交通安全施設の一層の整備拡充が求められている。

### <具体的要求内容>

- (1) 歩行者を自動車交通から分離し、道路交通の安全と円滑化を図るため、歩道整備の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 高齢者や障害者を含む誰もが安心して歩ける歩行空間を確保するため、段差解消や勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置など、道路のバリアフリー化の実施に必要な財源を確保し、重点配分対象の要件を緩和するなど、東京に必要額を確実に配分すること。
- (3) 誰もが安全で快適に自転車を利用できる環境を創出するため、地域の道路事情に応じた自転車通行空間を整備するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 都道における交通安全施設の整備状況

【歩道整備状況】

(令和7年4月1日現在)

| 区分   | 整備対象<br>道路延長 | 整備済延長    | 未整備延長    |        |
|------|--------------|----------|----------|--------|
|      |              |          | うち幅員2m以上 |        |
| 区部   | 893 km       | 805 km   | 741 km   | 88 km  |
| 多摩地域 | 976 km       | 709 km   | 465 km   | 267 km |
| 全体   | 1,869 km     | 1,514 km | 1,206 km | 355 km |

【「東京都道路バリアフリー推進計画」に基づく道路のバリアフリー化整備状況】

(令和7年4月1日現在)

| 区分              | 整備対象延長 | 整備済延長  |
|-----------------|--------|--------|
| 競技会場や観光施設周辺等の都道 | 90 km  | 90 km  |
| 駅、生活関連施設等を結ぶ都道  | 90 km  | 67 km  |
| 計               | 180 km | 157 km |

【「東京都自転車通行空間整備推進計画」に基づく自転車通行空間整備状況】

(令和7年4月1日現在)

| 整備形態                    | 整備済延長  |
|-------------------------|--------|
| 自転車道                    | 15 km  |
| 普通自転車専用通行帯（自転車レーン）      | 145 km |
| 車道混在（自転車ナビマーク・自転車ナビライン） | 60 km  |
| 自転車歩行者道（構造的分離）          | 51 km  |
| 自転車歩行者道（視覚的分離）          | 98 km  |
| 水道敷や河川敷等を利用した自転車歩行者道    | 44 km  |
| 合計                      | 413 km |

2 令和8年度 都の予算（当初）

(単位：百万円)

| 区 分                          | 事業費   | うち国費対象事業費（国費）  |
|------------------------------|-------|----------------|
| 歩道整備<br>バリアフリー化<br>自転車通行空間整備 | 5,101 | 1,680<br>(840) |

3 都への当初内示額

(単位：百万円)

| 区 分                                  | 令和7年度   | 令和8年度   |
|--------------------------------------|---------|---------|
| 歩道整備<br>バリアフリー化<br>自転車通行空間整備<br>(国費) | 44 (20) | 41 (21) |

## 6 交差点改良事業の推進

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 建設局)

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、交差点改良に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

### <現状・課題>

現在、東京都内では、いまだ慢性的な交通渋滞が各所で残っており、渋滞を緩和し円滑な道路交通を確保することは、喫緊の課題である。

渋滞の大半は交差点で発生しており、特に右折車線のない交差点において、右折車が後続車の進行を妨げることによる、交差点部の通過時間の増大が、大きな要因の一つとなっている。

交差点直近の比較的短い区間の土地を取得し、右折車線等を設置する交差点改良を行い、局所的な渋滞緩和を図るとともに、交差点付近の歩道を整備して歩行者の安全確保を図ることが求められている。

### <具体的要求内容>

慢性的な交通渋滞を解消し、交通事故防止を図るため、右折車線の設置をはじめとした交差点改良の実施に必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。

参 考

1 交差点改良事業の整備状況

(令和7年4月1日現在)

|                            | 計画箇所数 | 完成箇所数<br>(一部完成※含む) |
|----------------------------|-------|--------------------|
| 交差点改良事業<br>(第4次交差点すいすいプラン) | 56    | 13                 |

※第3次交差点すいすいプランからの継続箇所を含む。

2 令和8年度 都の予算 (当初)

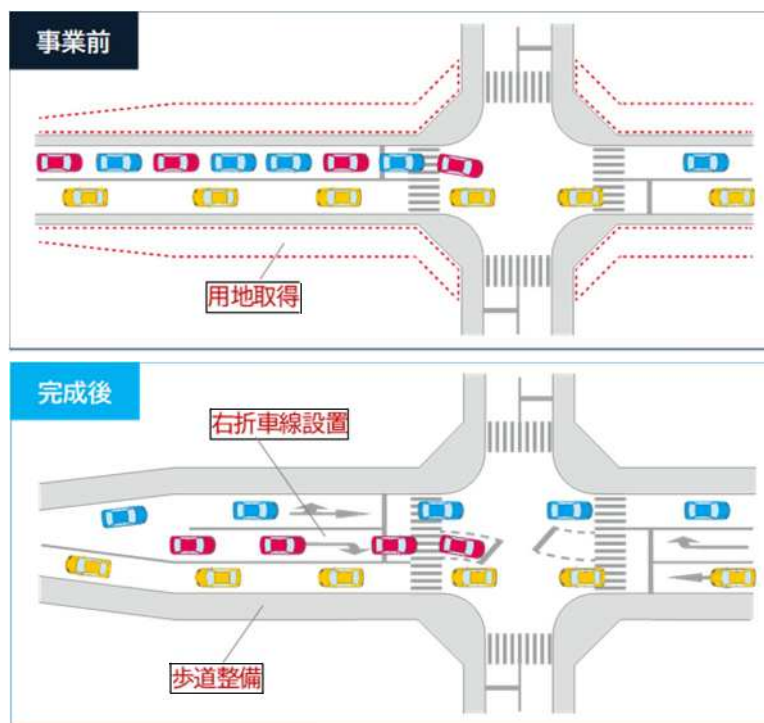
(単位:百万円)

| 区 分     | 事業費   | うち国費対象事業費 (国費) |
|---------|-------|----------------|
| 交差点改良事業 | 2,296 | 689(345)       |

3 都への当初内示額

(単位:百万円)

| 区 分             | 令和7年度 | 令和8年度 |
|-----------------|-------|-------|
| 交差点改良事業<br>(国費) | 0 (0) | 0 (0) |



交通渋滞の緩和を図るとともに、交差点付近の歩道も併せて整備し、安全確保に努めています。

## 7 街並みと調和した道路の景観整備

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

街並みと調和した道路の景観整備に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

### <現状・課題>

快適な道路環境を創出し、美しさや潤いのある道路づくりを進めるため、道路の景観整備は重要である。

近年、景観法（平成16年法律第110号）や都市再生特別措置法（平成14年法律22号）の施行等により、大丸有地区や渋谷駅周辺で見られるように、個性豊かで魅力的なまちづくりが進められ、街並みと調和した道路の景観整備が求められている。

### <具体的要求内容>

観光地周辺等において、多様な人々が集う、首都東京にふさわしい快適で魅力あるみち空間を創出するため、まちの景観と調和した歩道舗装・道路照明・横断抑止柵の修景等、道路の景観整備に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。

### 参 考

#### 1 街並みと調和した道路の景観整備事業の整備状況

(令和7年4月1日現在)

| 区 分               | 計画施設延長  | 完成施設延長 | 整備率  |
|-------------------|---------|--------|------|
| 街並みと調和した道路の景観整備事業 | 19.3 km | 1.5 km | 7.8% |

#### 2 令和8年度 都の予算（当初）

(単位：百万円)

| 区 分               | 事業費 | うち国費対象事業費（国費） |
|-------------------|-----|---------------|
| 街並みと調和した道路の景観整備事業 | 830 | 348（174）      |

#### 3 都への当初内示額

(単位：百万円)

| 区 分                   | 令和7年度    | 令和8年度    |
|-----------------------|----------|----------|
| 街並みと調和した道路の景観整備事業（国費） | 0<br>(0) | 0<br>(0) |

## 8 臨海部道路網の整備【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

東京港の国際競争力及び地震災害に対する危機管理機能の強化に向け、中央防波堤地区の臨港道路について、整備に必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時においても物流機能の確保や迅速な緊急物資輸送などが行えるよう、ふ頭と背後地とを結ぶ道路ネットワークの充実・強化を図ることが必要である。

特に、中央防波堤外側においては、外貿コンテナふ頭の利用に伴う交通需要に対応することが喫緊の課題である。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成することが不可欠である。

### <具体的要求内容>

中央防波堤地区の臨港道路の整備は、東京港の国際競争力を強化し、首都圏の生活と産業を支えるとともに、震災時における物流機能の確保が行えるなど、大きなストック効果を発現する。

このため、中央防波堤外側コンテナふ頭（Y3）の整備スケジュールに合わせ、中央防波堤地区の臨港道路を完成できるよう、整備に必要な財源を確保すること。

## 9 臨港道路の橋梁・トンネルの長寿命化【最重要】

(提案要求先 国土交通省)

(都所管局 港湾局)

東京港の円滑な物流を長期にわたって適切に維持していくため、予防保全の観点から臨港道路の橋梁、トンネルの大規模改修（長寿命化対策）に必要な財源を確保すること。

### <現状・課題>

東京港の港湾施設等は、高度経済成長期までに集中的に整備されたものが多く、更新時期の集中等が想定されていた。このため、それまでの対症療法的な管理から予防保全型の管理に転換し延命化を推進している。

しかしながら、施設の高齢化は確実に進行し、いずれは寿命を迎え施設の更新が必要となる。橋梁とトンネルの更新は、交通渋滞による社会的損失が大きくなることが想定され、また、膨大な事業費が短期間に発生する。

このため、予防保全の観点から、従来の維持補修に加え「長寿命化対策」として、施設の大規模改修を行い、性能を回復・向上させ、更なる延命化（100年程度の延命を目指す）を図っていくことが必要である。

都は、令和3年9月に「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」を策定し、長寿命化対策を計画的に推進している。

### <具体的要求内容>

「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」に基づき、臨港道路の橋梁、トンネルの性能を回復・向上させる大規模改修を実施するために必要な財源を確保すること。

## 1 0 道路施設の点検に向けた財源確保等

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局)

道路の本格的なメンテナンス体制を構築するため、トンネルや橋、舗装など道路施設の点検を着実に実施するために必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分するとともに、更なる交付金及び補助金の充実を図ること。

### <現状・課題>

高度経済成長期に集中的に整備されたトンネルや橋などの道路施設は、高齢化が進んでいることから、持続可能なメンテナンスサイクルの実現が求められている。

トンネルや橋などの道路施設は道路法（昭和 27 年法律第 180 号）において、道路の予防保全の観点も踏まえた点検を含む維持・修繕の実施等が規定され、国が定める統一的な基準により、5年に一度の頻度で近接目視により点検を行うことが義務化されている。

また埋設物の損傷を起因とした陥没事故が発生していることから、道路における陥没を未然に防ぐために、路面下空洞調査などの舗装の調査も確実にを行う必要がある。

特に、比較的財政基盤の弱い区市町村が道路施設の点検等を着実に実施していくために、必要な財源の確保や経済的な点検手法の確立等が不可欠である。

### <具体的要求内容>

- (1) 定期点検が義務付けられたトンネル、橋などの道路施設や、街路灯、道路標識などの道路附属物の点検に加え、陥没を未然に防止する路面下空洞調査などの舗装の調査においても必要な財源を確保し、東京に必要額を確実に配分すること。
- (2) 特に、鉄道や高速道路をまたぐ橋の点検については、作業時間や物理的な制約を受け、より多くの経費を要することから、必要となる財源を確保するとともに、補助率の引上げなど更なる補助金の充実を図ること。
- (3) 道路施設の定期点検における近接目視について、効率的かつ経済的に行える新たな点検手法、新技術の開発と認定を行うこと。
- (4) 職員の点検技術の向上を図るため、国が実施している道路維持管理研修等の更なる強化や、道路施設の品質確保を図るため点検員の資格制度の更なる拡大など、技術的な支援を拡充すること。

参 考

(1) 道路施設の点検事業費

令和8年度 予算(当初) ※都分、区市町村分を含む (単位:百万円)

| 区 分                   | 事業費   | うち補助事業費<br>(国費) |
|-----------------------|-------|-----------------|
| 道路施設等の点検・調査           | 2,460 | 633(338)        |
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の点検 | 489   | 405(224)        |
| 舗装の調査                 | 747   | 176(88)         |
| その他道路施設の点検・調査         | 1,224 | 52(26)          |

補助率 0.5~0.7

(2) 都への当初内示額

(単位:百万円)

| 区 分                   | 令和7年度    | 令和8年度    |
|-----------------------|----------|----------|
| 道路施設等の点検・調査           | 333(176) | 363(196) |
| 橋梁 <sup>りょう</sup> の点検 | 163(90)  | 302(167) |
| 舗装の調査                 | 125(62)  | 53(26)   |
| その他道路施設の点検・調査         | 46(24)   | 8(3)     |

補助率 0.5~0.7

(3) 道路施設の点検事例

○橋梁<sup>りょう</sup>の点検



一般橋点検



横断歩道橋点検

○舗装の調査



路面下空洞調査



路面性状調査

○その他施設（トンネル・擁壁等）の点検



トンネル点検



擁壁点検

## 6 連続立体交差事業の推進【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 建設局・都市整備局)

- (1) 連続立体交差事業の推進に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (2) 連続立体交差事業と併せて整備する街路事業や市街地開発事業に必要な財源を確保し、東京に必要な額を確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間における公租公課相当額で利用できる公共利用面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

### <現状・課題>

東京都内には、約1,040か所の踏切が存在し、交通渋滞をはじめとした様々な問題が日常的に発生している。また、緊急輸送道路等に位置する踏切道は、災害時の救援活動や人流・物流に大きな影響を与えるおそれがあることから、首都直下地震の切迫性を踏まえ、早期の対策が求められている。

このため、鉄道を連続して高架化又は地下化し、数多くの踏切を同時に除却することで、道路ネットワークの形成を促進し、交通渋滞や地域分断を解消して、地域の活性化や、都市の防災・安全性の向上にも資する連続立体交差事業の推進が必要である。

また、高架化や地下化により、新たに生み出される高架下などは、極めて貴重な都市空間であり、現行の制度では、高架下等貸付可能面積の15%を公租公課相当額で公共利用が可能と定められている。しかし、都内で連続立体交差事業が実施された沿線区市では、公共施設の整備に必要な面積が不足しており、一部の区市では費用を負担し、15%を超えて利用している。

### <具体的要求内容>

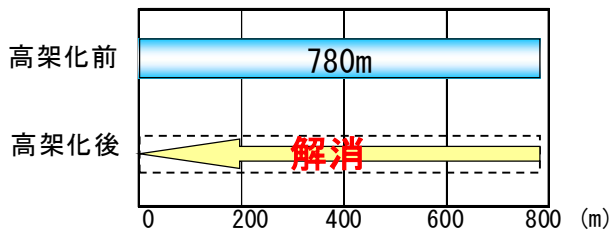
- (1) 現在、都施行の京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、西武新宿線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近、井荻駅～西武柳沢駅間）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）などの7路線9か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）で連続立体交差事業を進めている。また、JR南武線（谷保駅～立川駅間）などの3路線3か所で事業化に向けた準備を進めている。これらの事業とともに、今後新たに事業化に取り組む箇所について必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (2) 連続立体交差事業と併せて整備することにより渋滞解消や沿線のまちづくりなど、周辺への波及効果の大きい東京都・区市施行の街路事業や市街地開発事業に対しても必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (3) 高架下等の空間を有効に活用し、事業効果を高めるため、費用負担を伴わずに公租公課相当額で公共利用できる面積の拡大について、制度の改善を検討すること。

参 考

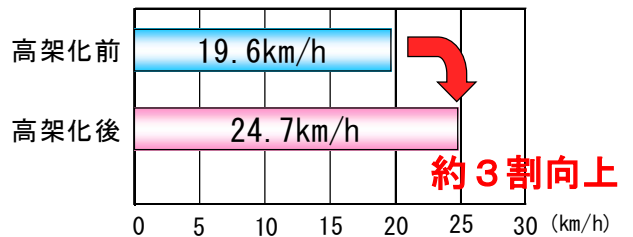


京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の  
平成24年10月全線高架化による効果

第一京浜の交通渋滞が解消



第一京浜の自動車平均走行速度が向上



※ 上り方面（川崎方面から品川方面まで）の最大渋滞長 ※ 第一京浜の環7～環8間における朝・昼・夕の平均走行速度（平成24年11月調査）

※ 国土交通省が進めている蒲田立体（南蒲田交差点）開通（平成24年12月）により、更に道路交通の円滑化が図られている。

## 7 踏切対策推進のための制度の創設・拡充

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

早期に実施可能な踏切対策を一層推進すること。

### <現状・課題>

東京都では、平成16年6月に策定した「踏切対策基本方針」に基づき、踏切対策を推進してきた。

しかし、未だ東京都内に残されている約1,040か所の踏切では、交通渋滞や踏切事故等の様々な問題が発生しており、こうした踏切における問題を解消する必要がある。東京都では、現在、連続立体交差事業などの抜本的な対策を積極的に推進している。

一方で、立体化には多くの時間を要するため、早期に実施可能な対策として、踏切システムの改善や踏切道の拡幅など、地域の状況に応じた対策を促進しており、今後も引き続き、こうした対策を一層推進することが課題となっている。

また、開かずの踏切等の対策が必要な踏切が未だに多く残ることに加え、災害時の踏切対策への関心の高まりや、各踏切の情勢の変化などにより、新たな課題が生じるなど、基本方針策定時に比べ、踏切を取り巻く状況に変化が生じている。こうした状況を踏まえ、現状の踏切の課題に対応した具体的な対策を示し、対策を強化していくなど、基本方針の改定に向けた検討を行っている。

### <具体的要求内容>

東京都では、今後、踏切対策基本方針の改定を予定しており、その状況を踏まえて、早期に実施可能な踏切対策を一層推進する必要がある。

- (1) 踏切における安全性を確保しつつ、交通処理能力を拡大する観点から、鉄道事業者による踏切システムの改善や高度化を図る事業について、道路交通円滑化を推進するための必要な措置を講じること。
- (2) 踏切における安全性を向上させるため、鉄道事業者による踏切保安設備の整備を促進するための財源の確保など必要な措置を講じること。
- (3) 鉄道交差部における交通の円滑化及び安全性の確保の観点から、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）で改良すべき踏切道に指定された踏切道の拡幅、歩道橋・地下道の設置及び道路立体化を促進するための個別補助制度が令和3年度より創設された。引き続き、必要な財源を確保し、確実に配分すること。
- (4) 生活拠点駅周辺のボトルネック踏切等を解消し、駅周辺のまちづくりを推進することを可能とするため、局所的に鉄道立体化を行うことのできる制度を創設すること。

## 8 鉄道駅におけるホームドアの整備促進【最重点】

(提案要求先 国土交通省・観光庁)  
(都所管局 都市整備局)

- (1) ホームドアの整備を促進するため、技術的な課題解決やコスト縮減を図るための技術開発や基準改正等の支援を行うこと。
- (2) 鉄道事業者のホームドア整備に必要な財源を確保すること。
- (3) 視覚障害者等の転落事故防止のため、ホームドアが整備されるまでの間においても安全対策を促進すること。

### <現状・課題>

高齢者や障害者等をはじめ、鉄道駅を利用する全ての人の円滑な移動環境を確保するため、鉄道駅のバリアフリー化の推進は重要である。とりわけ、ホームからの転落等による人身障害事故を防止し、利用者や鉄道輸送の安全性を確保するには、ホームドアの整備は不可欠である。

令和7年度末時点において、都内駅のホームドアについては、都営地下鉄がすでに全駅整備済み、東京メトロも99%に達する一方、JR及び私鉄の約6割の駅は未設置であり、その加速は喫緊の課題である。

都は、令和元年に「鉄道駅バリアフリーに関する優先整備の考え方」を公表し、10万人未満の駅も補助対象とするなど支援策を拡充するとともに、事業者と技術的な課題解決に向けた検討を行う等、鉄道事業者の取組を促してきた。

国は、令和3年に「バリアフリー料金制度」を創設し、この制度を活用して整備するバリアフリー施設は、国庫補助の対象としないこととしたが、都内においても、事業規模が小さい鉄道事業者などには、引き続き、補助による整備促進が必要である。

また、ホームドア整備には、扉位置の異なる列車への対応など技術的な課題があり、こうした課題の解決につながる技術開発や基準改正といった支援も重要である。

加えて、ホームドアが整備されるまでの期間にも、視覚障害者等の転落防止などの安全対策が必要である。

このため、都は、令和6年8月に鉄道事業者や関係行政機関からなる官民一体の協議会を設置し対応している。令和7年2月の協議会において、令和10年度までに約6割の駅に設置することを目標とし、加速に向けて取り組んでいくことを鉄道事業者と宣言した。

### <具体的要求内容>

- (1) 都が設置した官民一体の協議会への参画等を通じ、技術的な課題解決やコスト縮減等につながる技術開発や基準改正等の支援を行うこと。
- (2) 特別支援学校の最寄り駅や転落の危険性の高いホーム形状の駅、重要な路線の駅などについて、「バリアフリー料金制度」に加え、必要な財源を確保すること。
- (3) ホームドアが整備されるまでの間、ITやセンシング技術の活用など、ホームからの転落防止対策を検討し、鉄道事業者の取組を促進すること。

## 9 都市鉄道ネットワーク等の強化【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

- (1) 交通政策審議会答申第 198 号及び第 371 号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等の整備を促進するとともに、都市鉄道の整備に必要な十分な財源を確保すること。
- (2) 事業着手した東京 8 号線の延伸、品川地下鉄及び多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (3) 令和 7 年 10 月に速達性向上計画の認定を受けた新空港線については、事業化に向けた財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。
- (4) 答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、早期事業化に向けた取組への協力や財源の確保に向けて、必要な措置を講じること。
- (5) 羽田空港アクセス線の西山手ルートについては、事業スキームの具体化や財源の確保など、検討の深度化に向けた必要な措置を講じること。
- (6) 中央線の複々線化（三鷹～立川間）については、都心部と多摩地域の連携強化に加え、強靱化の観点からも重要な路線であることから、新たな国の支援も含めた整備の仕組みづくりを検討するなど、事業化に向けて早期に必要な措置を講じること。
- (7) オフピーク通勤の取組の促進に加え、鉄道の快適な利用に向けた施策の検討及び促進に対し支援・協力を行うとともに、鉄道事業者による時間差料金制などの混雑緩和のための施策の導入が促進され、より広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めた検討を引き続き行うこと。

## <現状・課題>

東京圏には、2030年時点において3,500万人を超える夜間人口が想定され、訪日外国人についても6,000万人を目指すなど、我が国の政治、行政、経済の中核機能が集積している。このため、都市鉄道は大量輸送機関として豊かな国民生活の実現や、国際競争力の強化等の役割を担ってきた。

また、近い将来、高い確率で首都直下地震の発生も予測されている中、災害時にも機能を発揮できる都市鉄道が求められている。

しかしながら、国の鉄道予算のうち、地域・都市鉄道の予算については、都市鉄道のネットワーク強化に十分な財源が確保されているとは言い難い。

東京圏における今後の都市鉄道の在り方については、平成28年4月の交通政策審議会答申第198号において、国際競争力の強化に資する鉄道ネットワークのプロジェクト、地域の成長に応じた鉄道ネットワークの充実に資するプロジェクトとして、路線の新設・既設施設の改良に関するプロジェクトが挙げられている。

こうした答申に位置付けられた路線の実現には、事業主体や収支採算性、技術的な課題等への対応が必要である。

そこで都は、答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線等について、沿線の区市町や鉄道事業者等の関係者とともに、具体化に向け、事業スキーム等の検討を実施するとともに、平成30年4月に鉄道新線建設等準備基金を創設して、財源の確保に努めており、令和7年3月に策定した「2050東京戦略」において、各路線の取組の方向性を改めて示したところである。

東京8号線の延伸及び品川地下鉄については、令和6年6月に都市計画決定し、その後、事業者が事業に着手した。引き続き、都は、2030年代半ばの開業を目指し、鉄道事業者や地元区と連携して取り組んでいく。

多摩都市モノレールの延伸（箱根ヶ崎方面）については、令和7年11月に都市計画事業の認可を取得し、事業に着手した。引き続き、2030年代半ばの開業を目指し、工事の発注に向け、用地取得やモノレール構造物の設計を進めていく。

新空港線については、令和7年10月に速達性向上計画が認定されたところである。事業実施に当たっては、都市鉄道利便増進事業費補助の活用を想定しており、今後、令和20年代前半の開業に向けて、都市計画や環境影響評価等の手続を着実に進めていく。

臨海地下鉄については、大規模で多様な開発計画が進展・計画されている臨海部において、世界から人、企業、投資を呼び込み、東京と日本の持続的成長をけん引する臨海部と区部中心部をつなぐ基幹的な交通基盤としての役割を担うことが期待されており、都は、2040年までの実現を目指す取組としてまちづくり戦略に位置付けている。

また、令和4年に公表した事業計画案の更なる深度化に向け、鉄道運輸機構及び東京臨海高速鉄道と連携し、国の参画も得た事業計画検討会において、羽田空港との接続等を見据えた駅部の構造や物価高騰などを考慮した事業性の検証等を実施している。

加えて、沿線区などで構成された「都心部・臨海地域地下鉄 駅とまちとの連携に関する検討の場」において、令和7年6月に国の「都市鉄道整備の開発利益

の還元策等に関する検討会「とりまとめ」を踏まえた、基盤整備等に要する費用の確保策などの検討を実施している。

羽田空港アクセス線の西山ルートについては、中央線や埼京線等と接続することで、多摩方面も含めた広範囲にわたる空港アクセス利便性の向上が期待されている。都は、これまでのJR東日本との連携に加え、令和6年度から、国の助言や協力を得ながら、事業スキーム等の具体化に必要な検討を実施している。

このような各路線の状況を踏まえ、整備促進に向けた措置が必要である。

中央線の複々線化（三鷹～立川間）については、昭和45年に複々線化が位置付けられ、平成6年に高架及び地下化の都市計画決定がなされ、平成22年に高架化が完了したものの、地下部分（複々線部分）については、未着手となっている。昭和の同時期に位置付けられた東北・常磐・総武・東海道方面（通勤五方面作戦）の各区間の複々線化は完了している一方、同区間のみ未着手である。しかしながら、これまで他の路線で活用されていた「特定都市鉄道整備事業」が本路線では活用できず、現状は事業者の自主事業で整備する以外、事業手法がなく、また、採算性も見込めない状況にある。

こうした中、国は、国や自治体の財政状況の厳しさ、鉄道事業者の経営・財務状況の悪化等を背景に、令和6年2月に、利用者ニーズに的確・迅速に応える都市鉄道（新線整備、輸送力増強、大規模な駅改良など）の着実な整備に向けて、「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」を設置し、検討を行った。

令和6年3月に行われた第三回検討会において、都は、国による財源確保を含む整備促進策の措置を求めたところ、令和6年6月の第六回検討会では、都市鉄道整備に係る利用者負担制度の見直しの方向性が示されたが、引き続き、収支採算性の課題解決に向けて、検討を進める必要がある。

一方、こうした鉄道ネットワークの充実に加えて、平成29年度から都は、オフピーク通勤を促進する時差Bizの取組を開始し、平成31年からは、時差Bizやテレワーク、交通需要マネジメント（TDM）を「スムーズビズ」として、一体的に推進してきた。これらを通して、企業や利用者の自発的な行動変容を促す周知啓発等に取り組み、働き方改革と連携したオフピーク通勤やテレワークの取組を推進している。

東京圏の平均混雑率が再び増加しつつある中、鉄道の快適な利用に向けては、オフピーク通勤やテレワーク等の取組の推進に加え、鉄道事業者による様々な対策を進めることも重要である。そこで、都は、鉄道事業者や有識者等とともに、先端技術も活用した車両や運行システムの改良、時間差料金制など、輸送力の強化や利用者の更なる分散につながる対策等について検討を進めてきた。

また、令和6年10月に、学識経験者などから構成される「これからの混雑緩和方策についての鉄道事業者研究会」から、「東京の都市鉄道における混雑緩和方策に関する提言」において、全てのステークホルダーが混雑緩和の必要性を共有し、実行に移していくべきであることが示された。

こうした中、国は、令和8年1月に公表した第3次交通政策基本計画において、「社会情勢の変化や鉄道の利用実態を踏まえ、企業や利用者の理解の下、分散乗車・混雑緩和等の方策を促進する」との方向性を示した。

鉄道事業者においては、変動運賃制導入による効果検証を実施することや、利用者間で著しい不公平が生じないように努めることが求められている。こうした検証結果などを踏まえ、制度がより効果的に活用されるよう、引き続き検討が必要である。

あわせて、各鉄道事業者の施策の促進に当たっては、システムや機器の改修等が必要となるほか、通勤者のオフピーク通勤が可能となる企業の勤務制度の対応が必要となる。混雑緩和は社会全体で協力して取り組む意義があることから、施策が促進されより広く活用されるよう、鉄道事業者の取組や企業による勤務制度見直しに係る取組について支援できる方法を検討する必要がある。

#### <具体的要求内容>

##### (1) 答申において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線の整備促進

交通政策審議会答申第 198 号及び第 371 号において「事業化に向けて検討などを進めるべき」とされた路線(羽田空港アクセス線、新空港線(蒲蒲線)、臨海地下鉄、東京 8 号線(有楽町線)、品川地下鉄(南北線)、東京 12 号線(大江戸線)、多摩都市モノレール(箱根ヶ崎方面・町田方面))等の整備に向けて、補助制度の積極的な活用や拡充、都市鉄道の整備に必要な十分な財源の確保などの措置を講じること。特に、事業化に至っていない路線については、国で設置した「今後の都市鉄道整備の促進策のあり方に関する検討会」や「都市鉄道整備の開発利益の還元策等に関する検討会」の議論等も踏まえ、事業スキームの早期構築や、技術的な課題への対応など必要な措置を講じること。

##### (2) 東京 8 号線の延伸、品川地下鉄及び多摩都市モノレールの延伸(箱根ヶ崎方面)への確実な支援

事業着手した東京 8 号線の延伸、品川地下鉄及び多摩都市モノレールの延伸(箱根ヶ崎方面)については、事業進捗に合わせて財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。

##### (3) 新空港線への確実な支援

令和 7 年 10 月に速達性向上計画の認定を受けた新空港線については、事業化に向けた財源を確実に確保するなど、必要な措置を講じること。

##### (4) 臨海地下鉄への確実な支援

答申第 371 号に位置付けられた臨海地下鉄については、周辺開発等、まちづくりとの連携を図るため、早期事業化に向けた計画案の更なる深度化と事業スキームの検討への協力や財源の確保に向けて、必要な措置を講じること。

##### (5) 羽田空港アクセス線の西山手ルートへの確実な支援

羽田空港アクセス線の西山手ルートについては、既存の整備スキームを含む事業スキームの具体化や財源の確保など、検討の深度化に向けた必要な措置を講じること。

##### (6) 新しい鉄道整備の仕組みづくりの検討などの措置

整備効果が見込まれるものの、収支採算性に課題があるとされた中央線の複々線化(三鷹～立川間)の路線について、新たな利用者負担制度の見直し

の方向性を踏まえた検討の深度化を行うとともに、引き続き、国の支援も含めた新しい法律や制度、費用負担の考え方など整備に向けた仕組みづくりを検討するなど、必要な措置を講じること。

例えば、立川広域防災基地への近接性なども踏まえつつ、複々線化で生まれる地下空間を有効活用するなど新たな事業スキームの調査・検討を行うこと。

(7) オフピーク通勤の取組の促進、鉄道の快適な利用に向けた施策の検討及び促進に対する支援・協力

答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与等、鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

また、鉄道の快適な利用に向けて、先端技術も活用した車両や運行システムの改良、時間差料金制など、実現可能な新たな施策の検討及び促進に当たり、国において指導・助言・規制緩和等の支援・協力を行うこと。

さらに、混雑緩和を促進させるため、時間差料金制などの施策について、鉄道事業者による施策が促進され、広く活用されるよう、財源確保等支援の制度・仕組みも含めて引き続き検討を行うこと。

このほか、地下鉄運転の時間延長など外国人の受入環境整備の推進策について検討すること。



## 10 都市高速鉄道整備の充実・強化

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 交通局・都市整備局)

災害対策・大規模改良工事等に必要な財源を継続的に確保するとともに、補助対象の拡大等を図ること。

### <現状・課題>

東京の地下鉄は、首都機能や経済活動を支える重要な基盤であり、国際的な都市間競争を勝ち抜き、持続可能な東京を実現するためには、その更なる充実が不可欠である。そのため、都の地下鉄ネットワークを一体となって形成する都営地下鉄と東京メトロの両地下鉄が必要な取組を進めていくことが重要である。

具体的には、激甚化する風水害や切迫する大規模地震等への対策について、国は重点的に取り組むべきとしており、東京の地下鉄においてもこうした取組を推進していく必要がある。

また、エレベーター等バリアフリー設備の充実を図るほか、輸送の安定性向上や利便性向上など輸送サービスの改善に資する駅の大規模改良等についても引き続き進めていかなければならない。加えて、「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」の改訂を踏まえ、ホームと車両の段差・隙間対策にも取り組んでいく必要がある。

少子化の進展に伴う輸送需要の減少、物価や労務単価等の急騰、激甚化する自然災害など厳しい事業環境の中にあっても、こうした取組を着実に推進していくためには、地下高速鉄道整備事業費補助制度による両地下鉄への財政的な支援が不可欠である。

### <具体的要求内容>

地下高速鉄道整備事業費補助制度について、耐震補強、浸水対策、大規模改良工事に必要な財源を継続的に確保するとともに、段差・隙間への対策についても補助対象とする等、支援の充実を図ること。

参 考

○地下高速鉄道整備事業費補助

【国庫補助金】

(単位：千円)

| 年 度    | 国庫補助金     |           |
|--------|-----------|-----------|
|        | 都営地下鉄     | 東京メトロ     |
| 4      | 703,578   | 1,334,379 |
| 5      | 1,567,180 | 418,778   |
| 6      | 582,760   | 671,710   |
| 7 (見込) | 1,601,370 | 2,173,701 |
| 8 (予算) | 1,559,954 | 4,514,588 |

※ それぞれの収入年度区分による

【補助対象事業（令和8年4月現在）】

(都営地下鉄)

- ・ 高架部の橋脚及び地下部の中柱の耐震補強  
施設等の安全性をより一層高めるとともに、早期の運行再開を図る。
- ・ 浅草線泉岳寺駅の大規模改良  
ホームの拡幅やコンコースの拡張等の大規模改良工事を行う。
- ・ 乗換駅等へのエレベーター整備  
他の事業者とも連携を図りながら、乗換駅等へのエレベーター整備を行う。
- ・ 駅出入口等の浸水対策工事  
鉄道運行を確保するため、駅出入口等へ浸水対策設備を整備する。

(東京メトロ)

- ・ 駅出入口等の浸水対策工事  
鉄道運行を確保するため、駅出入口及び坑口へ浸水対策設備を整備する。
- ・ 新線建設にかかる工事等  
利便性の向上や混雑緩和のため、有楽町線及び南北線延伸を行う。

# 1 1 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。  
また、新飛行経路の運用に当たり、引き続き地元への丁寧な情報提供と、騒音・安全対策の着実な実施に取り組むこと。
- (2) 利用者の利便性向上や空港施設の運用効率化を図り、拠点空港機能の強化を進めること。
- (3) 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) 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) 航空機等の事故防止に向けた更なる安全・安心対策、自然災害や不測の事態に対する対策の適切な実施により、空港の安全確保や航空機発着の定時性確保に万全を期すこと。

#### <現状・課題>

都は、羽田空港の再拡張及び国際化を国に働き掛け、国の新しい滑走路整備事業に無利子貸付けを行うなどの協力を行ってきた。平成 22 (2010) 年に D 滑走路と国際線旅客ターミナルが供用開始され、同時に国際定期便が就航し、年間発着枠は平成 26 (2014) 年に約 45 万回まで拡大された。令和 2 (2020) 年 3 月から、国は、新飛行経路の運用を開始し、現在、年間発着枠は約 50 万回となっている。

一方、世界の旺盛な航空需要に的確に応え、東京ひいては日本の国際競争力を向上させていくため、空港の容量拡大等による羽田空港の更なる機能強化は必要不可欠である。

新飛行経路について、国は、関係自治体等からの要望を踏まえ、令和 2 年 6 月に検討会を設立し、固定化回避に向けた検討を進めている。経路下の自治体からは、住民の負担軽減につながる具体的な方策の提示とその実施を求める声があが

っており、適切に検討を進めていくことが必要である。

また、国や関係事業者は空港機能の拡充に向け、ターミナルビルの拡張や、旧整備地区の再編整備などを進めている。一方、旅客の移動距離増加や駐車場混雑などの課題も発生しており、既存施設の改善や増強が必要である。

ビジネスジェットは、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が、利用者が希望する時間帯の発着枠を確保しにくい状況がある。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、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。

羽田空港は、東京の重要な交通基盤施設の一つである。令和6年1月に発生した航空機衝突事故などを踏まえ、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。また、自然災害や不測の事態に対し、航空機発着の定時性と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 新飛行経路に関する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。

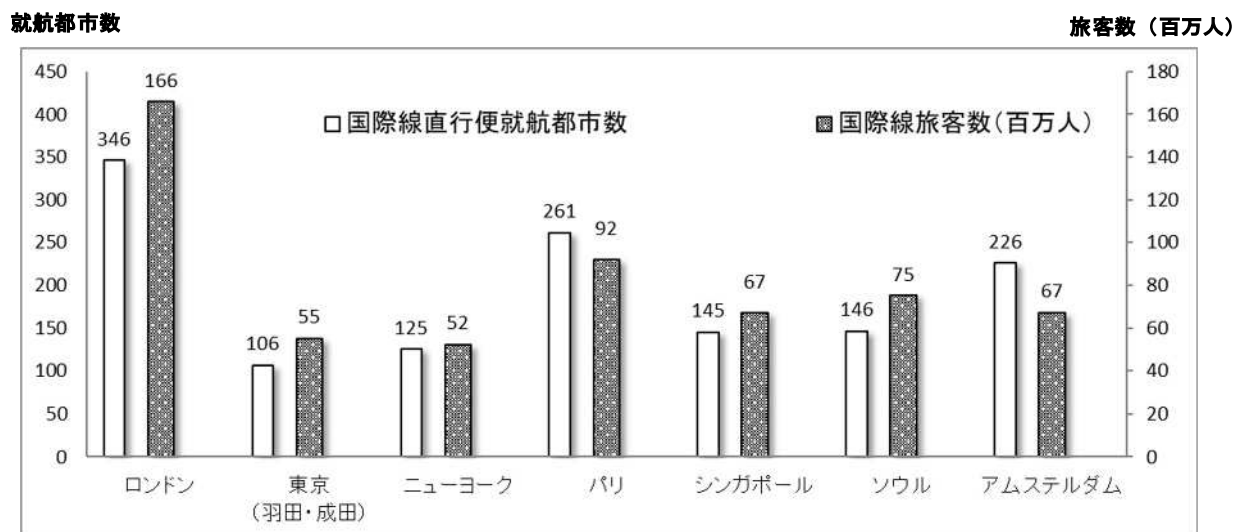
- (1) -③ 長期的な航空需要の増加に対応するため、更なる機能強化について検討を進めること。なお、検討に当たっては、空港機能と港湾機能が共存できるように配慮すること。
- (2) 空港アクセスやターミナル、旧整備地区の再編整備等を計画的に進め、羽田空港の更なる利便性向上及び運用の効率化を図り、拠点空港機能の強化を進めること。
- (3) 24時間利用可能な羽田空港を最大限活用するため、空港アクセスや旅客の利便性向上のための施設を充実させ、深夜早朝時間帯の就航拡大を図ること。
- (4) ビジネスジェットについて、予約制度の改善や、深夜早朝時間帯及び公用機等枠の活用等について、都と連携して検討を行い、発着枠を効率的に活用

すること。また、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) -① 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」の内容を着実に実施するなど、航空の更なる安全・安心の確保に向けて取り組むこと。
- (5) -② 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) -③ 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：2025年、就航都市数：2025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。

### <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。令和元年 8 月には多摩川トンネル技術検討委員会が設置され、トンネル構造及び施工方法を検討するとともに、令和 3 年 3 月に羽田立坑工事に着手したところであるが、早期完成に向け引き続き整備推進を図ることが重要である。

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。

### <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。また、世界と日本をつなぐ羽田空港のアクセス強化に資する外環（湾岸道路～東名高速）の計画を早期に具体化すること。
- (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。

### 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とともに、多摩川の堤防整備を着実に進めること。
- (2) 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、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る、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) 「推進計画」に基づき、都市基盤の整備やライフライン管理施設の移設、多摩川堤防の整備等について、着実に進めること。
- (2) 跡地の売却・活用には、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。

## 1 2 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

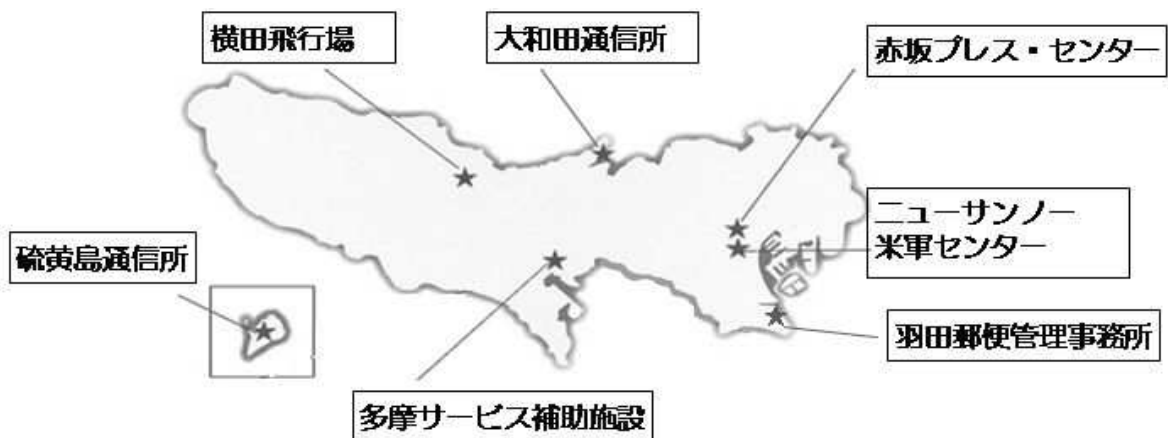
○ 都内の米軍基地

【都内米軍基地の概要】

令和8年1月1日現在

| 施設名           | 所在地                                   | 用途                              | 面積(m <sup>2</sup> )     |
|---------------|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------------|
| 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<br>(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<br>※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<br>(埼玉県新座市)                       | 通信(通信施設)                        | 247,227<br>※1,199,442   |
| 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、飛行を再開したものの、令和7年7月以降5回の予防着陸が発生していることなどもあり、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。また、令和7年6月に、1機が横田飛行場に飛来し、同年10月に令和5年11月に墜落した機体の代わりとして配備された、残りの4機がいつ配備されるのかは現時点で決まっていないが、段階的に計10機を横田飛行場に配備する計画に変更はないと国が発表した。令和3年7月と同様に、事後的に情報が示されており、こうした対応が繰り返されていることは、基地周辺住民の米軍に対する不信感につながりかねない。

### <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【最重点】

(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
- 令和8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ほか、平成 31 年 1 月に羽田の新飛行経路運用のため横田空域を一時的に通過することについて在日米軍と合意し、令和 2 年より正式運用が開始されたが、依然、民間航空機の運航の支障となっている。

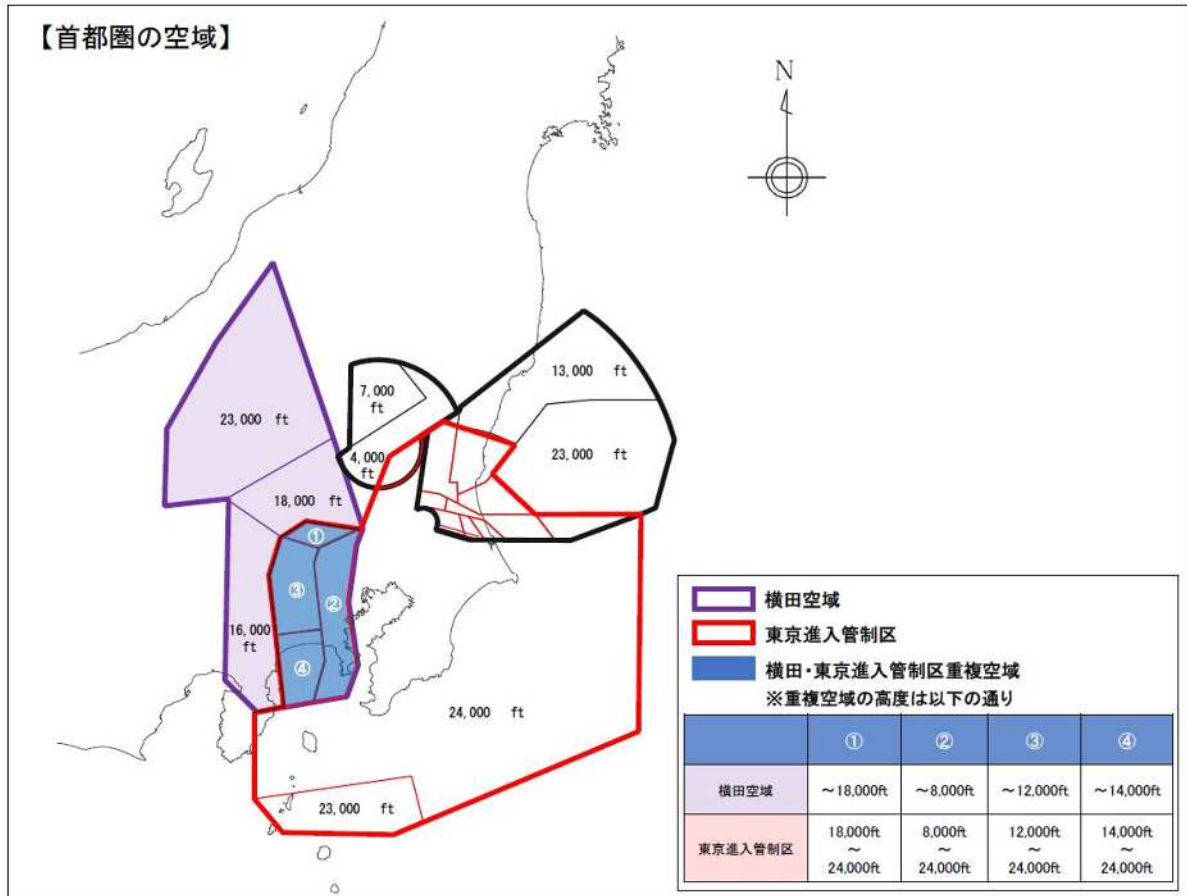
より安全で効率的かつ騒音影響の少ない航空交通を確保していくためには、横田空域を全面返還させ、首都圏の空域を再編成し、我が国が一体的に管制業務を行うことが不可欠である。

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



## 1 3 港湾におけるDXの推進【最重点】

### 1 港湾物流手続のデジタル化の早期実現

(提案要求先 経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

- (1) コンテナ物流全体の国際競争力強化のため、船社・荷主・倉庫業者・海貨事業者、ターミナルオペレーター等の民間事業者や税関等の関係行政機関など、港湾物流に関わる全ての関係者がシステム連携を通じて必要な情報を共有できるよう、一連の手続のデジタル化を推進することで、港湾物流手続の円滑化・迅速化を早期に実現すること。
- (2) 港湾物流手続のデジタル化を推進するため、関連するシステム間の円滑な接続に加え、港湾物流手続のプラットフォームであるサイバーポート（港湾物流）の入力項目の絞込みや統一化を図るなど、現場の声を踏まえた必要な改修を行い、早期に実証を実施すること。
- (3) サイバーポート（港湾物流）の利用実態を踏まえ、当面の間、料金の減免措置を講じるなど、利用者負担の軽減を図ること。
- (4) サイバーポート（港湾物流）と民間事業者のシステム連携を拡大するため、貿易プラットフォーム活用補助金について、複数年度の利用を可能とする等、ユーザー目線に立ったより使いやすい補助制度へと改善すること。
- (5) コンテナターミナルの予約システムであるCONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の早期の利用拡大を図るため、関連機器を十分に確保するなど、導入に向けた確実な支援を行うこと。
- (6) 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慎重な検討を行うこと。

(7) 関係事業者が安心してシステム接続・運用できる環境を確保するため、港湾物流に係るシステム全体のサイバーセキュリティを確保するとともに、民間事業者のシステム改修等についても、技術面及び財政面からの支援を行うこと。

#### <現状・課題>

世界の主要港では、港湾物流のDXが急速に進展しているが、東京港をはじめとする国内港湾における、民間事業者間の港湾物流手続は、現状、紙、電話、メール等が混在しており、デジタル化が十分に進んでいない。こうした状況が、国際競争力の低下につながっている。

このため、国は、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、港湾物流の効率化を推進しているところである。

東京港においても、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の導入やサイバーポート（港湾物流）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、ゲート手続やターミナル内の荷役作業の効率化など、トラックの待機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。

一方、港湾物流手続のデジタル化に当たっては、利用者の拡大やシステムの利便性向上、費用負担の在り方、関係事業者の理解促進、セキュリティ面の懸念など様々な課題を解決していかなければならない。

よって、港湾物流のデジタル化の加速に向けて、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) 国は、港湾物流の効率化・電子化を実現するため、サイバーポート（港湾物流）の利用促進を図っているところである。

一方、現状、港湾物流手続における情報伝達手段としては、紙やメール添付等が主流となっている。その結果、デジタル化によるメリットを業界全体で十分に享受できていない状況にある。デジタル化の効果を発揮するためには、大半の事業者が紙による手続から脱却し、サイバーポート（港湾物流）を中核とした手続のデジタル化へ移行するとともに、その定着を図ることが不可欠である。

コンテナ物流全体の国際競争力強化のため、船社・荷主・倉庫業者・海貨事業者、ターミナルオペレーター等の民間事業者や税関等の関係行政機関など、港湾物流に関わる全ての関係者がシステム連携を通じて必要な情報を共有できるよう、一連の手続のデジタル化を推進することで、港湾物流手続の円滑化・迅速化を早期に実現すること。

(2) 東京港では、サイバーポート（港湾物流）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、ゲート手続やターミナル内の荷役作業の効率化など、トラックの待機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。サイバーポート（港湾物流）については、ターミナルオペレーションシステム間のデータ連携において、データの送受信に時間がかかっていることに加え、貨物受付時や入力エラー発生時の通知機能がないなど、利用者から改善を求める意見が寄せられている。

さらに、コンテナ貨物搬入票は、ターミナルや船社ごとに様式が異なり、東京港だけでも多数の様式が存在している。入力項目が統一されていないことにより、サイバーポート（港湾物流）において、電子搬入票を作成する際の作業量が膨大となり、利用拡大を阻害している。

港湾物流手続のデジタル化を推進するため、関連するシステム間の円滑な接続に加え、港湾物流手続のプラットフォームであるサイバーポート（港湾物流）の入力項目の絞込みや統一化を図るなど、現場の声を踏まえた必要な改修を行い、早期に実証を実施すること。

- (3) 港湾物流手続のデジタル化の中核を担うサイバーポート（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、さらに拡大を図っていく必要がある。今後、船社、荷主、倉庫業者、海貨事業者、陸運事業者、ターミナルオペレーター等の物流に関係する全ての事業者が利用することで、物流手続を一気通貫で行うことが可能となる。

一方で、サイバーポート（港湾物流）は、令和8年度から有料化が開始されたところである。現場の利用実態を踏まえると、操作性や機能面、他システムとの連携状況等については、なお改善の余地があり、全ての利用者にとって十分に使いやすいシステムとなっているとは言い難い。

こうした中、サイバーポート（港湾物流）の有料化は、利用者に負担感を生じさせ、結果としてサイバーポート（港湾物流）の利用拡大や定着を妨げる要因となりうる。

また、有料化に伴い「利用取引数が通算100件に到達するまでの間又は月間の利用取引数が10件以下の月を無料とする減免措置」が講じられているが、この減免措置は、利用件数が一定水準に達しない限り、料金負担が生じない仕組みとなっており、利用者にとって利用件数を増加させるインセンティブが働きにくく、利用の停滞に繋がるおそれもある。

このため、サイバーポート（港湾物流）の利用実態を踏まえ、当面の間、料金の減免措置を講じるなど、利用者負担の軽減を図ること。

- (4) 国は、貿易手続のデジタル化による貿易コストの削減及び貿易データの蓄積を通じたレジリエントで高効率なサプライチェーンの構築に向け、貿易プラットフォーム（以下「貿易PF」という。）の利用拡大を促進するため、令和5年度から民間企業等の社内システムと貿易PFとの連携に必要な経費等の一部を補助する「貿易プラットフォーム活用補助金」を開始している。

一方、当該補助金は、単年度事業のみを対象としているため、補助金の募集期間等を考慮すると、利用者が実際にシステム連携の構築に充てることのできる期間が限られていることから、事業の実施条件の見直しを求める意見も寄せられている。

サイバーポート（港湾物流）と民間事業者のシステム連携を拡大するため、貿易プラットフォーム活用補助金について、複数年度の利用を可能とする等、ユーザー目線に立ったより使いやすい補助制度へと改善すること。

- (5) 東京港においては、今後もCONPASの導入ターミナルや通年実施ターミナルの拡大を進めていく予定である。

こうした中、現状では、各ターミナルに関連機器が十分に配備されていないことに加え、機器の老朽化による不具合により一時的に予約の受付が停止する状況なども生じている。京浜港においては、横浜港と同時並行で実施していることから、国においては、両港の予約制の運用に必要な十分な数量、機能を有する機器の確保が不可欠である。

CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の早期の利用拡大を図るため、関連機器を十分に確保するなど、導入に向けた確実な支援を行うこと。

- (6) CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制の導入の過渡期である東京港においては、CONPASの有料化は、今後の普及促進の妨げになる恐れがある。有料化については、全ての機能を実装し、それぞれのメリット・デメリットを適切に整理した上で、関係者に対し理解を求めていく必要がある。

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慎重な検討を行うこと。

- (7) 港湾分野では、システム連携の拡大等によりDX化が進展する一方、システム間接続の高度化に伴い、サイバー攻撃リスクへの対応が重要な課題となっている。また、こうしたリスクへの懸念が、事業者にとってシステム間連携に取り組む際の障壁となる場合もある。

関係事業者が安心してシステム接続・運用できる環境を確保するため、港湾物流に係るシステム全体のサイバーセキュリティを確保するとともに、民間事業者のシステム改修等についても、技術面及び財政面からの支援を行うこと。

## 2 最先端荷役機械の導入推進

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 港湾局)

最先端荷役機械の導入を推進するため、国産製品の生産機能の強化に取り組むとともに、民間事業者等に対する財政支援を強化すること。

### <現状・課題>

国内では、本格的な人口減少に加え、労働者の高齢化が進行しており、港湾労働者不足が深刻化している。また、関係者の努力により港湾労働災害の件数は減っているが、人為的ミスによる事故のリスクは残っている。

一方、欧米やアジアなど世界の主要港においては、AIやIoT技術など最先端技術を活用した荷役機械の導入が急速に進展している。

また、荷役機械のマーケットでは、海外企業が世界シェアを占める中、国産製品は、信頼性や耐震性といった日本の環境に合った強みを有している。

こうした中、東京港においては、港湾労働者の将来の担い手不足や労働者の安全確保に的確に対応するとともに、オペレーションの更なる効率化を図っていくため、我が国港湾に適した国産の最先端荷役機械の導入が喫緊の課題となっている。

### <具体的提案要求>

最先端荷役機械の導入推進に向け、国産の製品が入手しやすくなるよう、市場の拡大や生産機能の強化など、成長投資を促すこと。また、民間事業者等による最先端荷役機械の導入推進に向け、財政支援を強化すること。

## 1 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確実に着手できるように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) 大井・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将来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、重点投資を行うこと。
- (4) 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）の事業完了が必要である。

あわせて、施設能力の向上に向けた大井コンテナふ頭や青海コンテナふ頭の再編整備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、将来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、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 大井コンテナふ頭や青海コンテナふ頭の再編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

船舶の大型化や将来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、重点投資を行うこと。

##### (4) 港湾整備予算全体の拡大

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、第1次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か年加速化対策後においても、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、第1次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、第1次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。

## 1 5 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。

## 1 6 次世代モビリティの社会実装の推進【最重点】

### 1 自動運転の社会実装に向けた取組の推進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・交通局)

L 4 自動運転車両の着実な社会実装に向け、安全かつ実用的な技術水準の向上を図るため、より一層の事業者向け技術支援、開発促進等の支援を進めるほか、事業化に向けた初期投資への支援、都民の社会受容性を高める分かりやすい情報発信、自治体や事業者による取組が継続しやすく、リスク低減に資する環境整備に努めること。

#### <現状・課題>

公共交通へのニーズが複雑化・多様化し、深刻化するドライバー不足の解消や高齢者の移動の確保という点においても、自動運転の早急な社会実装が求められている。

全国各地で自動運転のレベル4実装に向けた運行が開始する中、都においても、自動運転の「推進区域」を設定し、地元自治体、事業者と一体となってレベル4実装に向けた運行を開始するとともに、ガイドラインの公表や運行経費及び社会受容性向上の取組への補助など、多角的な支援を実施している。

一方で、事業者が進める自動運転に関わる技術開発は、車両走行に関わる事象に対して十分な対応ができるよう進められているが、自動運転車両が自ら完全な判断を行い、車両を制御するには至っていないのが現状である。

特に安全な走行について、地理的な条件や交通状況変化など、いわゆる自動運転制御に関わる地域的な対応については、主に事業者に委ねられており、十分なデータの取得に多大な時間と労力を要している。

国は、こうした地域の特性に合わせた自動運転技術の開発に対し、加速度的に進歩する生成AIの活用を促すための支援や、オープンイノベーションの枠組みづくりを行うなど、効率的に安全性確保が図られるよう施策を推進すべきである。

また、交通事業者は長きにわたり、信頼性の高いメンテナンス体制があり、バリアフリー対応などの利用者ニーズに対してきめ細かな配慮が行き届いた国内メーカー製の車両を供用してきた。また、国内において自動運転の実証実験を多数行っているシステム会社は国内の事情に合わせた知見を有している。こうした状況を踏まえ、国内メーカー製の車両及びシステムによる無人自動運転移動サービスを可能とすることで、利用者の受容性の向上と自動運転の普及に資すると考えられる。

他方で、最先端の技術を搭載する自動運転車両そのものが高価になる可能性があることに加え、高出力充電設備といったインフラ整備など、初期投資額が非常に大きい一方、バスやタクシー等を想定した場合、サービス対価が少額であり、

初期投資の回収に相当の期間を要する。日本においては短期的な収支見通しに基づいて投資判断がなされることが通例であり、自動運転のようなイノベーティブな取組に対して、資金が投入される素地が十分に整っていない状況にある。

そのため、事業化に当たって、国からの補助や市場からの資金調達が容易になるよう支援を行うことが重要である。

加えて、自動運転車両の社会実装を速やかに進めていく上では、国民や地域の社会受容性を高め、実装の担い手となっていただくことが重要である。

このため国は、自動運転の社会実装によって国民や地域が享受できるメリットを分かりやすく情報発信する機会を拡大するほか、「見る、体験する、意見交換する、自ら発信する」など実感できる場づくりを積極的に進めていくべきである。

さらに、自動運転の社会実装を円滑に進めていく上では、空港、駅前広場など、自動運転サービスのニーズが高いことが見込まれる公共施設等において、デマンド型の自動運転車両の乗降場所の確保が必要である。

そのため、既存の街のインフラにおける自動運転車両の乗降場所の在り方など、国が率先してより具体的にガイドライン等を示すことが求められる。

また、更なる社会実装の加速のためには、地域の実情に応じた走行データの蓄積や学習が重要であり、事故発生時の調査や責任判断、地域住民の理解促進など、自治体や事業者等が公道での実証を継続できる環境整備が必要である。

都は、令和7年8月に発生した高尾地区における自動運転バスの事故を踏まえ、技術的な原因を特定し再発防止策を公表した。また、更なる安全確保の向上に向け、リスク低減を図る仕組みを検討しているが、車両システムに関する技術的な知識・ノウハウがない。そのため、保安基準等を定める国において、車両調達及び公道等における実証走行検討時に、リスク低減を図る運用方法について国のガイドラインに反映することが必要である。

#### < 具体的要求内容 >

- (1) 早期に安全かつ実用的な自動運転の社会実装に向けた技術水準の向上を図るため、技術開発を行う際に、生成AIの活用を促すための支援や、オープンイノベーションの枠組みづくりなど、技術支援に努めること。
- (2) 国内メーカー製の車両及びシステムによる無人自動運転移動サービスの早期実用化と普及拡大に向け、開発促進及び生産体制構築を支援すること。
- (3) 自動運転の事業化に当たり、国からの補助や市場からの資金調達が容易になるよう初期投資への支援を行うこと。また、支援に必要な予算を十分確保するとともに、事業者や地元自治体が考える事業化に向けたスケジュールも踏まえ、より活用しやすい制度へと条件を緩和すること。
- (4) 都民の社会受容性を高めるため、自動運転に関わる分かりやすい情報を発信するほか、都民などが自動運転の効用を実感できる場づくりを行うこと。
- (5) 既存の街のインフラにおける自動運転車両の乗降場所の在り方など、国が率先してより具体的にガイドライン等を示すとともに、更なる社会実装の加速に向けて、公道実証における事故の責任の在り方や地域住民の理解促進など、自治体や事業者による取組が継続しやすい環境整備に努めること。
- (6) 社会実装の加速には、自治体や事業者が車両調達から公道等の実証走行検

討時において、国のガイドライン等でリスク低減を図る運用方法を分かりやすく示すとともに、自動運転に必要な道路などにおける環境整備が不可欠なため、自治体等を含め、関係機関と密な調整に努めること。また、安全性の向上を含む技術開発促進のため、「審査に必要な手続の透明性・公平性を確保するための取組（2024年6月）」に示される「事業概要や審査結果の公表」を早期に行うこと。

## 2 「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた取組の推進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 政策企画局・都市整備局)

「空飛ぶクルマ」の社会実装の加速化に向け、都市部における商用運航に加え、島しょ部アクセスや緊急時、災害時などの活用に必要な型式証明や交通管理、バーティポート整備条件など機体の特性を踏まえた諸制度の構築を進めること。

また、社会受容性の向上に向けた取組や市街地での社会実装に向けた都の実装プロジェクト等への支援、将来の羽田空港アクセスの実現に向けた検討を推進すること。

加えて、将来の広域的な社会実装を見据え、広域連携の体制構築を図ること。

### <現状・課題>

国においては、「空の移動革命に向けた官民協議会（以下「官民協議会」という。）を設置し、令和5年12月に「バーティポート整備指針」を制定するなど、各種制度の検討を進めている。令和7年12月には、日本成長戦略の航空・宇宙分野に空飛ぶクルマを検討テーマとして位置付けるとともに、令和8年3月には、官民協議会において、ロードマップを改訂し、商用運航開始時期の明確化や制度整備・技術開発の道筋を描くなど、空飛ぶクルマの社会実装に向けた検討を着実に進めている。

都においても、社会実装の実現を加速させるため、機体メーカーや運航事業者等の民間事業者を含めた「空の移動革命実現に向けた東京都官民協議会」を設立し、ユースケースや社会実装に向けた課題、課題解決に向けた取組などの議論を踏まえ、ロードマップを精緻化し、2030年の社会実装を目指す実装プロジェクトを進めている。本プロジェクトでは、まず2027年度までの第I期において臨海部や河川上エリアでの飛行実証を行うこととしており、併せて、島しょ部アクセスや災害時の活用など、その他のユースケースについても検討を進めることとしている。

こうした取組が進む中、「空飛ぶクルマ」の社会実装を地域が抱える社会課題の解決につなげていくためには、都市部における商用運航を前提とした交通管理やバーティポート整備等にとどまらず、島しょ部アクセスや救急医療、災害対応といった利用も視野に入れた制度設計等を早期に開始する必要がある。

また、将来の「空飛ぶクルマ」の普及と飛行の高密度化を見据えると、低高度空域における交通管理手法の整備が求められるほか、都内において活用ニーズが高い羽田空港へのアクセスについても検討が必要である。あわせて、現時点では

「空飛ぶクルマ」に関する認知度や安全性に対する理解が十分とはいえず、社会受容性の一層の向上に向けた取組が不可欠である。

さらに、「空飛ぶクルマ」は、将来的に、都市間移動や空港アクセス、観光、救急医療、災害等、多様なユースケースにおいて、都県をまたいだ広域的な活用も想定されており、都においてもプロジェクトの中で検討を進めている。都は既に山梨県や静岡県等と定期的な情報交換を行っているところであるが、実装プロジェクトの成果を近隣自治体に広く波及させ、都市間移動等のユースケースを実現するためには、関東周辺地域での広域的な連携体制を構築し、国や関係自治体で情報共有を図りながら、各種制度等の検討を進めていくことも必要である。

#### < 具体的要求内容 >

「空飛ぶクルマ」の社会実装の加速化に向け、国において型式証明や交通管理等の諸制度を構築し、機体や運航、落下物対策など安全性を確保すること。特に、バーティポートの整備基準策定に当たっては、「空飛ぶクルマ」の特性を的確に捉えつつ、都市内移動や空港アクセス等の商用運航のみならず、島しょ部アクセスや救急医療、災害対応など様々なユースケースでの飛行を見据え、進入表面の確保や、屋上ポートや浮体式ポートの技術基準、将来の普及と高密度化を見据えた交通管理手法などについて適切な方向性を示すとともに、環境アセスメントなど各種法制度の柔軟な取扱いについて検討を進めること。

なお、バーティポートの整備基準策定までの間においても、現行の「バーティポート整備指針」について適宜見直しを図ること。

また、社会受容性向上に向け、地方自治体が行う取組を支援するとともに、市街地での社会実装に向けた都の実装プロジェクト等において、暫定的なポート及び機体格納施設の確保や羽田空港の活用など、必要な協力を行うとともに、将来の羽田空港アクセスの実現に向けて検討を進めること。

加えて、都の実装プロジェクトにおける都市間移動や救急医療、災害での活用等の実現に向け、国の制度設計の検討等に資するため、関係自治体における取組状況等の成果や課題等を共有し議論する場として、関東周辺地域における広域連携体制の構築を早期に図ること。

### 3 ドローン物流の社会実装に向けた取組の推進

(提案要求先 経済産業省・国土交通省)  
(都所管局 デジタルサービス局・都市整備局)

ドローン物流の社会実装に向け、物流サービスに供する機体への開発支援や認証を推進すること。また、開発等の動向を踏まえて、都市部での活用促進のための飛行規制の見直しや高頻度運航を想定した空域整理や運航管理の方向性を示すこと。あわせて、省人化を図るため操縦者が同時に運航できる機体数の増加を検討すること。

#### <現状・課題>

国においては、平成 29 年度に空の産業革命に向けたロードマップを策定し、以降、状況に応じて改定を重ねてきた。令和 6 年 11 月に公表した最新のロードマップでは、多くの分野でドローンの利活用が進み、業務効率化・高度化を通じた産業の変革を目指した環境整備に取り組むこととしている。

都においても、ドローンによる物流サービスを社会実装するため、令和 2 年からビジネスモデルの調査・検討を開始し、有人地帯の目視外飛行（レベル 4 飛行）が制度化された令和 4 年度から、社会実装に向けた飛行実証を実施してきた。これらの取組の結果、中山間地域における社会実装については、物資供給に関するルート整備の検討・調整が進むなど、一定の成果を得た。また、都市部でのドローン物流について、令和 7 年度に、ユースケースを含め、その実現可能性の調査を行っている。

ドローン物流は、災害時の支援物資輸送等において、既に多くの成果や可能性が示されてきているが、都市部も含めた都内全域での日常的なサービスとして定着するためには、安全性の確保を大前提として都市部でのレベル 4 飛行を可能とする機体の開発や認証の推進、コスト面の課題を解決するための省人化が必要である。

また、現行制度において、人口集中地区（D I D）が一律に飛行禁止区域とされていることが社会実装に対する大きな障壁となっている。加えて、将来的なドローン飛行の高頻度化に向け、ドローンの運航を適切に管理するための枠組みが必要となると考えられる。

#### <具体的要求内容>

- (1) ドローン物流の社会実装に向け、物流サービスに供することが可能な、十分な機能・性能を有する安全性の高い機体の開発が進むよう支援を行うこと。
- (2) 機体の開発状況に応じて、レベル 4 飛行を可能とする第 1 種の機体認証の取得を推進すること。
- (3) 都市部でのドローン活用を推進するため、D I D内の飛行規制について、

河川部等を第三者の立ち入る可能性が低い場所として扱うなど、実態に即した柔軟な規制となるよう適切な見直しを検討すること。

- (4) 都内上空に多数のドローンが高頻度に運航することを見据え、安全性の確保と効率的な運用を両立するために、空域の整理や運航管理手法に関して適切な方向性を示すこと。
- (5) ドローン物流が事業として成立するよう、省人化の観点から、限られた操縦者が同時運航できる機体数の増加等を検討すること。

## 1 7 物流対策の推進

### 1 物流ネットワークの構築

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・建設局)

物流ネットワークの構築や整備を着実に推進するとともに、必要な財源を確保すること。

#### <現状・課題>

陸・海・空の接続強化の観点を踏まえつつ、大型貨物車などの円滑な走行に向けて、道路網の整備やその有効活用などを図ることが重要である。

整備が進む首都圏の高速道路網の機能を最大限発揮していくために、渋滞緩和や料金負担の軽減に取り組む必要がある。渋滞緩和にも資するE T C専用化については、令和6年1月の国土幹線道路部会において「半導体供給不足等により、E T C設備等の整備に遅れが発生」と公表されたが、国などの関係機関と連携を図り協議を進めた結果、令和7年1月に開催した首都高速道路E T C専用化連絡調整会議において、令和7年度末までに新たに55箇所がE T C専用化になることが示されるなど、引き続きスピード感をもって着実に進めていく必要がある。また、管理主体が異なる高速道路の境にある本線料金所については、交通の流れを阻害するだけでなく、事故の発生要因ともなっているため、その撤廃を順次進め、シームレスな利用を実現するべきである。さらに、高速道路料金については、令和7年12月に首都高速道路株式会社が公表した「首都高速道路の料金改定案」の中で、料金水準を引き上げることで、近年の維持管理コスト増への対応に加え、物流対策として大口・多頻度割引の拡充期限を令和7年度から令和13年度末まで延長する方針が示された。トラック事業者等の負担を軽減する大口・多頻度割引などの施策については、国の事業変更許可を経て施行されるものであり、国の責任において適切な措置を講ずる必要がある。

#### <具体的要求内容>

- (1) 物流の効率化やカーボンマイナスなどを実現するため、高速道路利用を促進する大口・多頻度割引の維持・拡充を図るなど、利用しやすい高速道路料金を検討するとともに、渋滞緩和にも資する高速道路料金所のE T C専用化や本線料金所の撤廃を早期に実現を図ること。
- (2) 大型貨物車などの円滑な走行の実現に向けて、橋りょうの改修や交差点の改良等の事業を着実に推進するとともに、同様の事業に対する財源を確保すること。

## 2 物流の効率化【最重点】

(提案要求先 国土交通省)  
(都所管局 都市整備局)

近年の物流業界を取り巻く環境の変化によって生じる課題の解決に向け、再配達削減や共同輸配送、荷さばきスペースの確保など、物流効率化に向けた取組を推進すること。

### <現状・課題>

これまでの人材不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制が適用され、何も対策を講じなければ輸送力が不足し、物流が停滞してしまう懸念が生じている。令和5年10月に国が公表した物流革新緊急パッケージでは、何も対策を講じなければ、令和12年度には34%の輸送力不足の可能性が示されている。

また、市街地各地区においては、配達時の駐車スペースの確保に時間がかかることや、無秩序な荷さばきや貨物車の路上駐車等による交通渋滞の発生、人と物の混在による交通安全の低下など、効率的な物流がなされていない状況にある。

これまで都は、市街地開発事業などまちづくり事業を通して、荷さばき駐車場の整備を進めるとともに、商店街や運送事業者、地元自治体などが連携して地区特性に応じた駐車施設の整備基準を設け、共同荷さばきスペースの確保を推進するなど、物流効率化に取り組んできている。

さらに、令和6年3月には「東京物流ビズ」を立ち上げ、物流の効率化に向けた社会的ムーブメントの醸成に向け、消費者や荷主も含め社会全体で物流の効率化に取り組んでいる。

国においても、令和7年4月から、物資の流通の効率化に関する法律（平成17年法律第85号）の規定により、荷主や運送事業者等による物流の効率化のための取組を努力義務とすることで、物流効率化に向けた取組を進めているが、物流は生活や経済、文化活動を支える重要な社会インフラであり、引き続き、更なる物流の効率化に向けて、国を挙げて取り組んでいく必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 置き配の促進や宅配ボックスの設置、消費者に対する再配達削減の普及啓発、荷主企業に対する物流効率化への協力要請に関する広報展開など、荷主・消費者の行動変容を促す取組に対して、必要な支援を行うこと。
- (2) 物流標準化や物流DXの推進、共同輸配送への支援等の物流を効率化する取組はもとより、荷主・消費者の行動変容、商慣行の見直しなど、物流の革新に向けた取組を、国を挙げて積極的に推進すること。
- (3) 物流事業者等の荷さばきスペースとして国有地の有効活用を図るなど、地区における物流効率化に対する支援を強化すること。

## 1 8 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、無利子貸付制度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。

## 19 LPガス事業における保安管理の推進

(提案要求先 経済産業省・資源エネルギー庁)  
(都所管局 環境局)

LPガス販売事業者における保安管理の高度化に向けて、LPWAの監視機器の導入支援を拡充すること。

### <現状・課題>

LPガス事業における事故件数の推移は近年減少傾向にあるが、安全・安心に対する国民の意識への高まりに応えるためにも、更なる保安に対して万全を期す必要がある。

一方、少子高齢化により保安確保を担う人材が不足しており、LP販売事業者を取り巻く状況は、年々厳しさを増している。

こうした背景のもと、国が2021年4月に策定した「液化石油ガス安全高度化計画2030」では、LPWAを利用した遠隔によるLPガスのメータの検針や開閉栓など、保安管理の高度化や業務の効率化に向けたスマート保安を推進しており、こうした機器の導入を図るため、補助を実施している。

しかし、国の補助制度は、中小企業者を対象としておりその中でも比較的規模の大きい販売店向けとなっているため、小規模販売店では補助が受けられず、保安のスマート化から取り残されている状況にある。

### <具体的要求内容>

国の「構造改善推進事業費補助金」は下限額（総事業費100万円の2分の1）が設定されており、比較的小規模な販売事業者では設置対象となる消費者戸数が少ないことから申請ができない。

そのため、小規模販売事業者にも本補助金が利用できるよう、補助下限額の設定を撤廃すること。

## 20 バス運転士不足の解消等【最重点】

(提案要求先 警察庁・厚生労働省・国土交通省)  
(都所管局 都市整備局・産業労働局・交通局)

バスの運転士不足など課題の解決に向け、バス事業者の主体的な経営努力を促すとともに、就業につながる環境整備や機運醸成、運転士の負担軽減、交通ネットワーク再構築、自動運転の実装などに向けた支援の充実を図ること。

### <現状・課題>

ポストコロナを迎えて人々の暮らしや働き方が多様化し、地域公共交通へのニーズも複雑化する中において、路線バスの減便や廃止による「地域の足」不足が社会問題となっており、地域住民の生活に深刻な影響を及ぼしている状況にある。

その主な要因はバス運転士不足であり、長時間労働・不規則勤務を要する労働環境など、新規人材の発掘・育成が進まない状況から、時間外労働の上限規制への対応が難しく、また、中高年の男性に偏在する就業構造となっている。さらに、バス運転士になるための必要資格である大型二種免許の保有者は、10年前から約20万人減少するなど、減少傾向に歯止めがかかっていない。自動車教習所においては、教習指導員の不足等により、教習所側の受け入れに支障をきたす事例が発生しているが、大型二種免許教習指導員の資格取得には、大型自動車第一種免許の教習指導員資格が必要となるなど、段階を経て取得する制度となっている。各自治体においても、地域の実情に応じた支援策などを講じているが、十分なバス運転士の確保に至っておらず、対策が急務となっている。

このため、バス事業者の経営努力はもとより、大型二種免許の取得支援や取得にかかる年齢要件引下げ、教習指導員の充足などによる裾野の拡大、多様な人材・働き方に対応した職場環境の整備、就労意欲の向上につながる魅力発信、DX技術などを活用した労働環境の改善など、喫緊の対応が必要である。

加えて、中長期的には、交通ネットワークの再構築による運行の効率化や、自動運転の社会実装による人員不足の解消など、多角的な対策の推進が重要である。

これらの実現に向けては、バス事業の許認可権を有する国が、事業者等へ強く働きかけて主体的な取組を促すとともに、国・都道府県・基礎自治体・バス事業者などの関係者が連携して取組を進めていく必要がある。

### <具体的要求内容>

- (1) 国が、バス事業者の経営効率化や、事業の多角化による経営基盤の強化などの主体的な経営努力を促す環境を整備するとともに、バス運転士の安定的な雇用確保につながる取組を率先して牽引し、必要な支援を行うこと。その際、国や自治体をはじめ関係者の役割を明確にするとともに、社会情勢の変化を踏まえ、適宜見直しを行うこと。

- (2) バス運転士の労働力確保のため、必要な技能を有する人材の活用支援、バス運転士への訓練実施やバス運転士養成機関設立への支援、外国人受入れに向けた取組支援など、キャリア形成のための支援を充実させること。
- また、国と都が委託契約を結び、都が民間教育訓練機関等を活用して行う職業訓練に、大型自動車二種運転業務従事者育成コースを新設すること。その際、効果的な訓練の実現に向けた国からの委託単価を設定すること。
- (3) バス運転士の拡大に向けて、高校卒業後速やかにバス運転士となれるよう、大型二種免許取得にかかる年齢要件を19歳からさらに引き下げを検討すること。また、大型二種免許取得にあたり、普通免許取得後、一定の経験年数が必要なことを踏まえ、普通免許の取得年齢についても併せて見直しを検討すること。
- (4) 大型二種免許の教習指導員の充足に向けて、例えばバス運転経験者であれば大型二種免許の教習指導員審査を短期で受けられるなど、審査の見直しを図ること。
- (5) 女性や若者など、多様な人材に対するバス運転士への就労意欲の向上につながるPRの強化や魅力発信などのバス運転士確保に向けた機運醸成の取組を国が率先して行うとともに、バス事業者への支援を充実させること。
- (6) バス運転士の負担軽減に向け、走行環境の改善、運転支援システムの技術開発促進や導入に係る財政支援、DX化への財政支援などを充実させること。
- (7) 幹線的なバス交通を基軸としつつ、それを補完する複数の交通モードとの連携を図るため、地域特性や環境変化に応じた交通ネットワーク再構築にあたり、基本的な方針の提示や知見の共有など、必要な支援を充実させること。
- (8) 路線バス自動運転化に向け、技術開発促進や走行環境の更なる整備、初期投資への支援などを充実させること。

## 2 1 清掃・リサイクル事業における働き方改革の 推進

(提案要求先 環境省)  
(都所管局 環境局・産業労働局)

清掃・リサイクル事業において、適正処理の継続的かつ安定的な実施が確保されるよう、国が主体となって、関係団体と連携し、社会全体の理解促進と、休日の確保、暑さ対策など、労働環境や処遇の改善に向け働き方改革を着実に進めること。

### <現状・課題>

近年、我が国は、少子高齢化に伴う生産年齢人口の減少といった状況に直面し、誰もが働きやすい環境としていくことが必要となっている。また、気候変動の影響等により、極端な高温や熱波が発生するリスクが高まっており、特に屋外で作業する場合などには、十分な熱中症対策が必要となっている。

さらに、最低賃金の上昇や賃上げの動きの加速にあわせ、人材確保の観点から処遇の改善し、安定的な業務運営体制を確保することも必要となっている。

こうした中、2019年に働き方改革関連法が施行され、建設業界では担い手確保に向け、建設現場を土日休みにしたり、猛暑日を作業不能日として扱うほか、労務単価の引上げや契約方法の工夫を行うなど、各業界で取組が進められている。

一方、清掃・リサイクル業界を取り巻く経営環境は厳しく、仕事がきつく、危険といったイメージもあり、担い手確保に向けた働き方改革や処遇の改善は喫緊の課題となっている。

特に、住民の生活に密接した区市町村が委託する一般廃棄物収集運搬業務では、可燃ごみの収集等はむやみに止められないため、祝祭日やGW、年末年始等においても業務が行われることが多く、土曜日に収集する自治体もある。また、熱中症警戒アラートが発出される厳しい暑さの中にあっても、収集作業は行われており、担い手不足は、深刻な状況となっている。

こうした状況を踏まえ、一般廃棄物収集運搬業務をはじめとした、清掃・リサイクル事業について、業界全体における適正処理の継続的・安定的な実施が確保されるよう、働き方改革を進めていくには、社会全体の理解促進や、対応に要する費用の財政支援も含め、早急に対応策を講じることが不可欠である。

### <具体的要求内容>

- (1) 清掃・リサイクル事業が持続的に発展していくには、担い手の確保が不可欠であるため、働き方改革の観点から、作業員の年末年始の休暇の長期化や、週休2日等、休日が十分確保された労働環境を社会の理解を得ながら関係団

体とともに構築していくこと。

- (2) 熱中症警戒アラートが発出されるような厳しい暑さの際には、作業員の負担を軽減する必要があるため、一般廃棄物収集運搬業務の受託者等が作業人員の追加や、適切な休憩時間の確保、作業しやすい被服の提供等、十分な暑さ対策が講じられるよう、財政支援を含めた方策を講じること。
- (3) 現下の物価高騰や賃金上昇の動きに対応し、一般廃棄物収集運搬業務の受託者等が人材の確保・育成・定着を図り、安定的・継続的に事業運営できるよう、自治体の契約方法や委託費の実態を把握の上、標準的な労務単価の設定や、モデル契約書の作成等を行い、報酬に適切に反映できる仕組みとすること。

また、長期継続契約の場合には、人件費や燃料、資機材の物価高騰の影響が大きいことから、スライド条項が適切に活用される仕組みとすること。

- (4) これらの働き方改革が住民の生活に影響のある清掃・リサイクル事業において確実に進み、持続可能性が確保されるよう、法的根拠の確立など、社会全体の理解促進を進めること