15 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

（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、国、都及び川崎市で構成する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・救急活動ルートの確保など、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、地元に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、地元に説明の上、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、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。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行うこと。

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区市に跨（またが）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、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

（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。

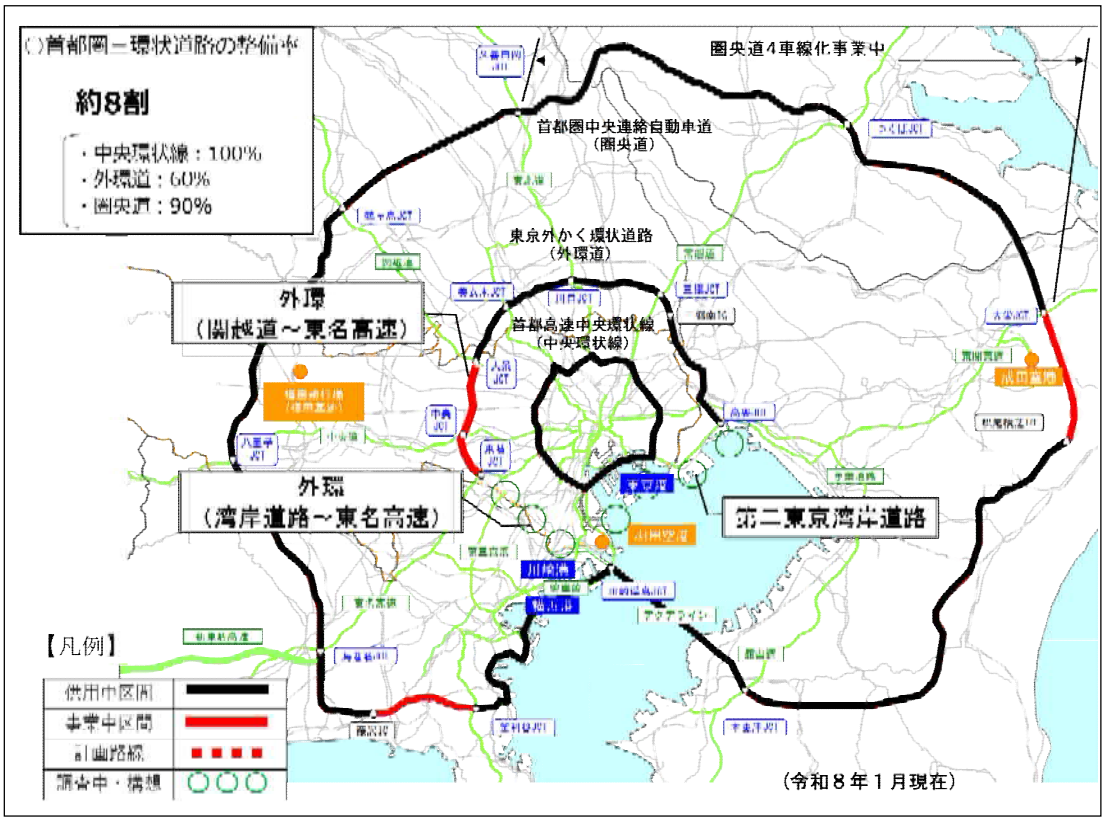
高速道路網の整備推進に当たっては、令和５年５月に道路整備特別措置法（昭和 31 年法律第７号）が改正され、料金徴収期間を延長し、高速道路の更新や進化のための財源の確保が可能となったところである。このため、更新事業だけでなく、進化事業についても有料道路事業を積極的に活用して整備を進める必要がある。

＜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

（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靭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

（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ＥＴＣ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。

ＥＴＣ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ＥＴＣ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が期待される。

また、スマートＩＣなどのＥＴＣ専用出入口の整備は、高速道路へのアクセス向上に加え、ＥＴＣ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、ＥＴＣ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、ＥＴＣ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ＥＴＣ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ＥＴＣ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ＥＴＣ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ＥＴＣ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）ＥＴＣ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、ＥＴＣ2.0 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。

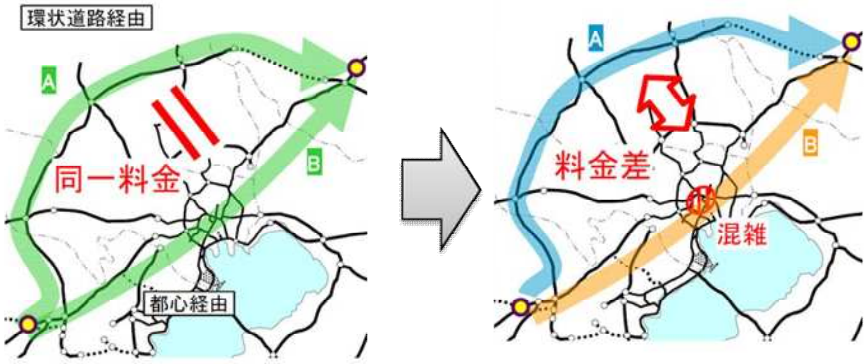
（２）料金所のＥＴＣ専用化を着実に進めるとともに、首都高速道路株式会社と連携し永福料金所の撤廃を図るなど、本線料金所撤廃の早期実現に向けた取組を推進すること。

また、スマートＩＣ等のＥＴＣ専用出入口の整備などを進め、ＥＴＣ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＞



【現状】
○起終点を基本とした料金
○発地と着地が同一ならば、いかなる経路を選択しても料金を等しくする

【今後】
○混雑している経路からの転換を促進するため、経路間の料金に一定の差を設ける（例：Aルートの料金＜Bルートの料金）
○時間帯別の混雑状況に応じて変動する機動的な料金の導入

＜本線料金所の分布＞



４　都市再生と連携した首都高速道路の大規模更新

（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。

築地川区間のうち、新京橋連結路との接続部については、現在、首都高速道路株式会社が事業を進めている。残る区間については、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。

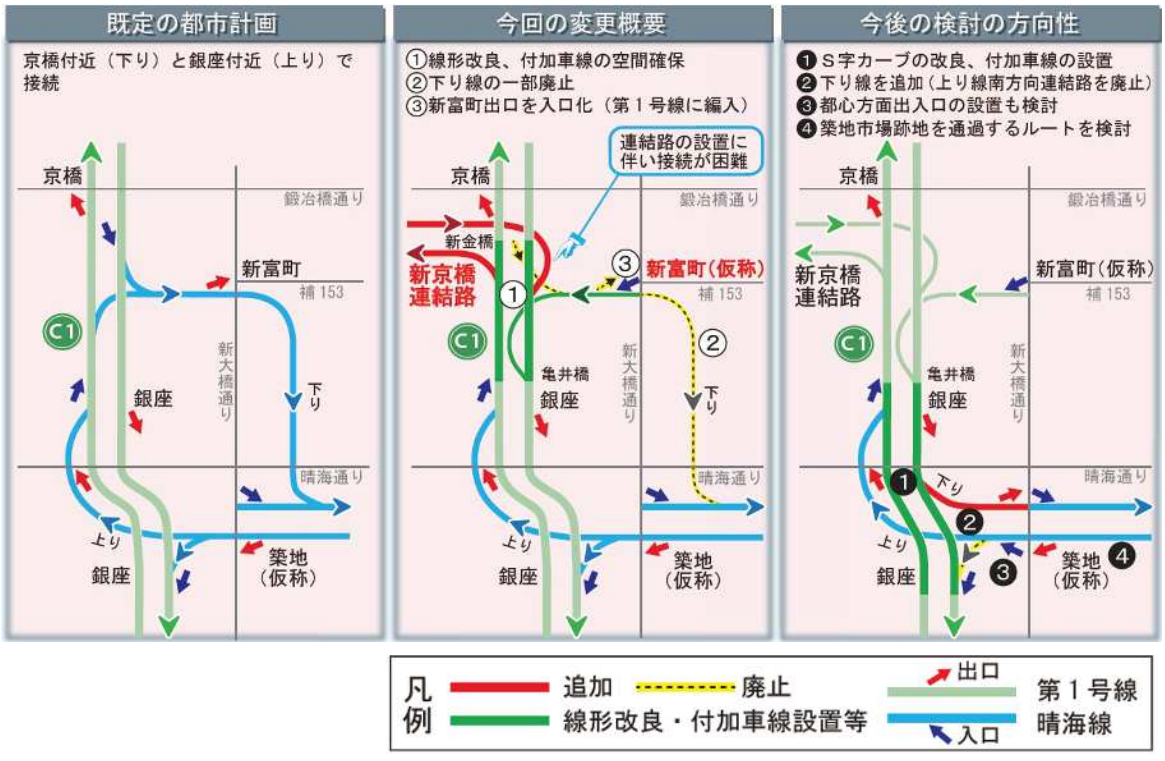
（２）築地川区間のうち、新京橋連結路との接続部については、新京橋連結路の工事工程と合わせて整備を推進すること。残る区間については、晴海線との接続を見据え、更新計画を速やかに具体化し、晴海線の接続工事と一体的に事業を実施すること。

参　　考

＜概要図＞



＜築地川区間（第１号線）と晴海線の計画見直しの方向性＞



３　国道等の整備推進

（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。

４　道路・橋梁事業の推進

１　道路・橋梁整備の推進

（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７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 65.7％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 32 ㎞／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、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 6,000 ha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、隣接県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次国土強靭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、『「強く豊かな日本」投資枠』の活用を含め、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、周辺県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・橋梁整備について、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（りょう）や耐荷力向上等を図る橋梁（りょう）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※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

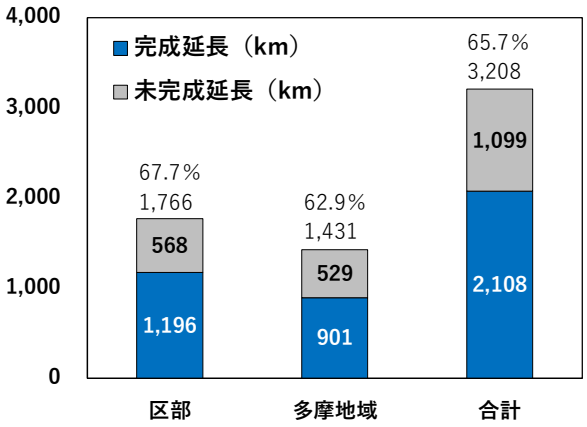
補助 96 号線

※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、災害応急活動の中枢拠点となる重要な施設

参　　考

（１）東京の道路交通

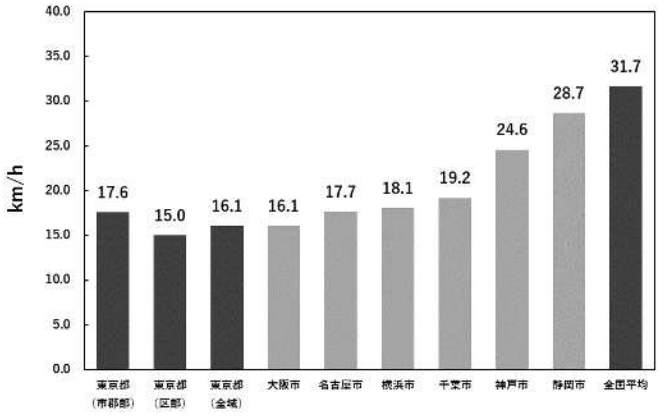
都市計画道路の整備状況



※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）

（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

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　建設局）

橋梁（りょう）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（りょう）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していく必要がある。

また、区市町村においても、橋梁（りょう）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（りょう）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（国費）
橋梁の長寿命化	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（国費）
橋梁の長寿命化（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（りょう）の長寿命化 （国費）	74 (37)	145 (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（りょう）の長寿命化 （国費）	439 (244)	632 (361)

4　実施計画（東京都）

・橋梁（りょう）の長寿命化については、令和 17 年度末までに約 200 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

（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、道路の強靭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 （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 （国費）	30 （18）	30 （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　臨海部道路網の整備

（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。

６　臨港道路の橋梁・トンネルの長寿命化

（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。

５　連続立体交差事業の推進

（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＞

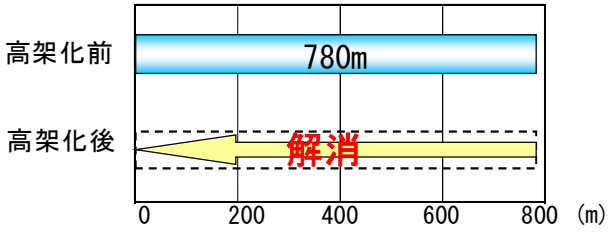
（１）現在、都施行の京王京王線（笹塚駅～仙川駅間）、西武線（中井駅～野方駅間、東村山駅付近）、京浜急行本線（泉岳寺駅～新馬場駅間）等の７路線９か所に加えて、区施行の東武伊勢崎線（とうきょうスカイツリー駅付近）で連続立体交差事業を進めている。また、都施行のＪＲ南武線（谷保駅～立川駅間）等の３路線３か所に加えて、市施行の京王京王線（仙川駅～国領駅付近）で事業化に向けた準備を進めている。これらの事業とともに今後新たに事業化に取り組む箇所について必要な財源を確保し、確実に配分すること。
（２）連続立体交差事業と併せて整備することにより渋滞解消や沿線のまちづくりなど、周辺への波及効果の大きい東京都・区市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



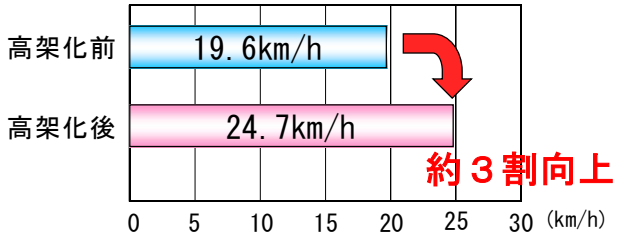
京浜急行本線・空港線（京急蒲田駅付近）の平成 24 年 10 月全線高架化による効果

第一京浜の交通渋滞が解消



※　上り方面（川崎方面から品川方面まで）の最大渋滞長

第一京浜の自動車平均走行速度が向上



※　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。

6　鉄道駅におけるホームドアの整備促進

（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、東京メトロもほぼ 100％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、ＡＩ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。

7　都市鉄道ネットワーク等の強化

（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となる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（箱根ケ崎方面）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、強靭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及び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及び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、経済の中枢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。

さらに、令和８年７月に閣議決定された「日本成長戦略」においても、産業クラスター形成などのため、都市鉄道の整備・機能強化が位置付けられており、都市鉄道は成長投資を支える基盤として、その重要性が一層高まっている。

しかしながら、国の鉄道予算のうち、地域鉄道及び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、路線の新設及び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（箱根ケ崎方面）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。現在、用地取得を進めるとともに、地下埋設物の移設工事等を実施している。また、令和８年度内にモノレールの基礎や支柱を建設する工事等に着手する予定である。引き続き、2030 年代半ばの開業を目指し、地元の理解と協力を得ながら事業を推進していく。

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、令和８年７月に都市計画及び環境影響評価手続に着手したところである。事業実施に当たっては、都市鉄道利便増進事業費補助を活用しており、今後、令和 20 年代前半の開業に向けて、同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手ルートについては、中央線や埼京線等と接続することで、多摩地域・山梨県方面や埼玉県方面など多方面からの広域的な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、混雑緩和に加え、都心と多摩地域、さらには山梨県や長野県方面など広域的な拠点連携強化への寄与が期待されている。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３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６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（箱根ケ崎方面・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となる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（箱根ケ崎方面）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（箱根ケ崎方面）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及び協力

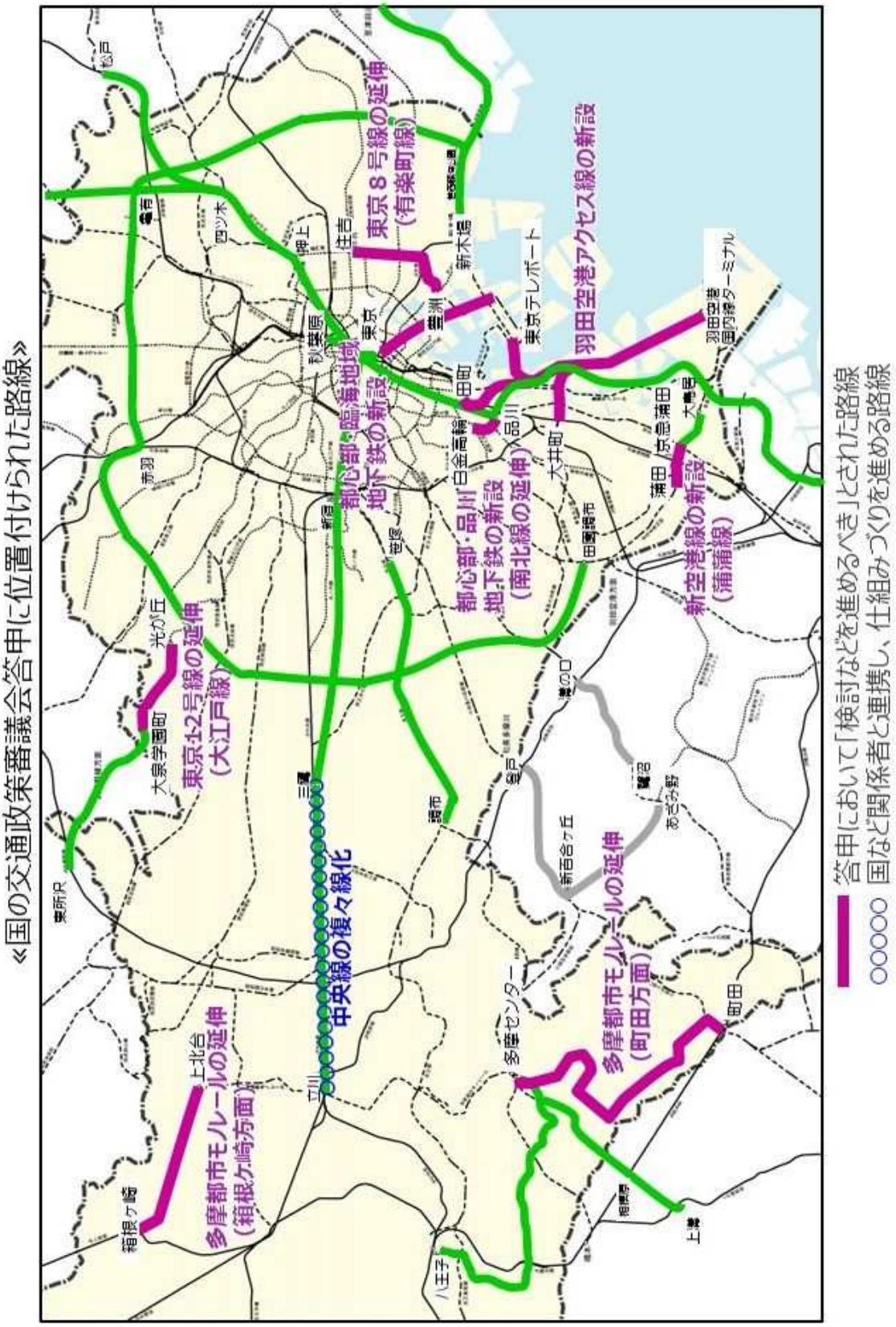
答申を踏まえ、鉄道利用者に対するオフピーク通勤へのインセンティブの付与等、鉄道事業者の積極的な取組を促すなど、オフピーク通勤の取組を促進すること。

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、助言及び規制緩和等の支援及び協力を行うこと。

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及び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。

参　　考


«国の交通政策審議会答申に位置付けられた路線»
多摩都市モノレールの延伸
(箱根ケ崎方面)
東京12号線の延伸
(大江戸線)
中央線の複々線化
都心部・臨海地域
地下鉄の新設
東京8号線の延伸
(有楽町線)
都心部・品川
地下鉄の新設
(南北線の延伸)
羽田空港アクセス線の新設
新空港線の新設
(蒲蒲線)
多摩都市モノレールの延伸
(町田方面)
答申において「検討などを進めるべき」とされた路線
○○○○ 国など関係者と連携し、仕組みづくりを進める路線

８　羽田空港の更なる機能強化と国際化の推進

１　羽田空港の更なる機能強化と国際化

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

（１）羽田空港の更なる機能強化と国際化を推進するため、空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。
　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が、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、新滑走路の整備などあらゆる角度から空港容量の拡大について可能な限りの方策を総合的に検討すること。

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

（１）－②　新飛行経路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。

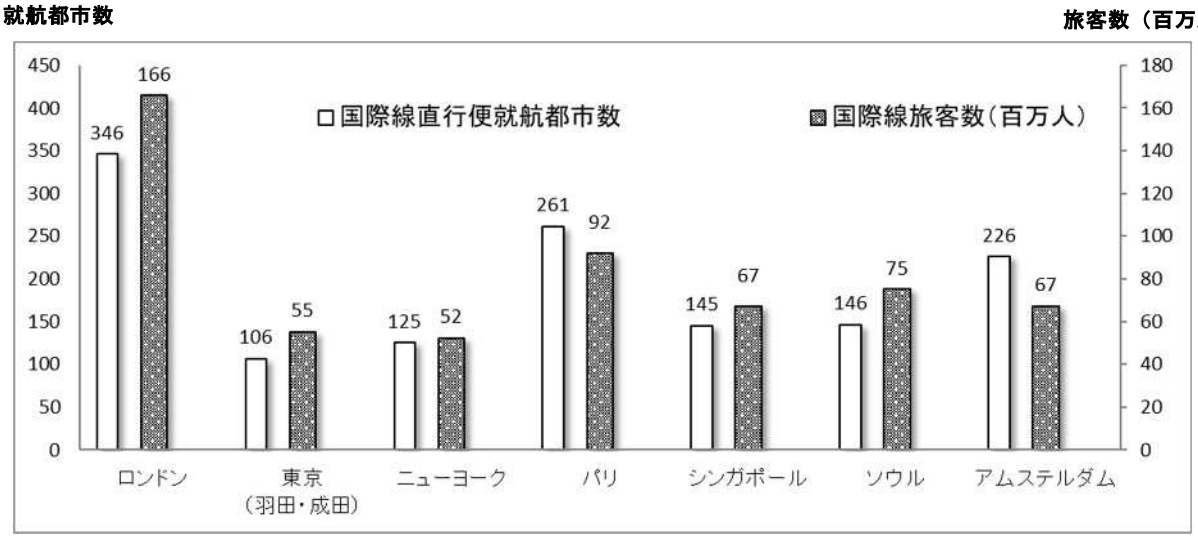
（５）－①　令和６年６月に公表された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会中間取りまとめ」の内容を着実に実施するなど、航空の更なる安全・安心の確保に向けて取り組むこと。

（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。

＜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）「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。

9　米軍基地対策の推進

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

横田基地の軍民共用化に関する日米協議を進め、早期実現を図ること。

＜現状・課題＞

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

共用化に関する日米協議については、「再編実施のための日米のロードマップ」に位置付けられ、日米のスタディグループによる検討が行われてきたが、現在まで合意に至っていない。国内については、政府関係省庁と都との「連絡会」を設け、日米協議促進のための協議が行われてきたが、会議は平成 28 年６月以降開かれていない。

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受入れを含めた民間航空の利用を実現する必要がある。

＜具体的要求内容＞

横田基地の軍民共用化については、長期的な航空需要の増加に対応するため、政府関係省庁と都との「連絡会」を早期に開催し、着実に日米協議を進め、ビジネスジェットの受入れを含めて、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国務次官補に、共用化の早期実現を要請

・日米首脳会談で野田首相からオバマ大統領に、共用化の検討を要請

７月 共用化に関する政府関係省庁と都による局長級会議開催

10月 関東地方知事会が、共用化について、米国との協議を具体的に進め早期実現を図るよう、国に要望することを決議

平成25年10月／11月 関東地方知事会、九都県市首脳会議が「2020年東京オリンピック・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

１０　港湾におけるＤＸの推進

１　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）

外貿コンテナターミナルの国際競争力強化のため、最先端荷役機械を導入するターミナルの管理者や運営事業者に対する財政支援を強化すること。加えて、国産の最先端荷役機械について、導入コストの低減及び安定供給に向けた措置を講ずること。

＜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＞

ターミナルの管理者や運営事業者による最先端荷役機械の導入を促進するため、財政支援を強化すること。

加えて、国産の最先端荷役機械について、導入コストの低減及び安定供給に向けた措置を講ずること。

２　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となる十分な数量、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。

１１　物流機能の強化に向けた東京港の整備推進

１　物流機能の強化

（提案要求先　国土交通省）
（都所管局　港湾局）

東京港の物流機能を強化するため、

（１）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）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）中央防波堤外側コンテナふ頭等におけるガントリークレーンへの「高さ制限」の特例を適用し、超大型コンテナ船の受入を可能とすること。

（４）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。

（５）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。

また、近年、コンテナ取扱量の増加や輸送効率への高まりから、コンテナ船の大型化が急速に進み、世界の主要港では大型船への対応等が進展している。一方、東京港では、羽田空港の制限表面（円錐表面）による「高さ制限」により、ガントリークレーンの高さに制約があり、世界標準となりつつある大型のコンテナ船への十分な対応が困難な状況にある。日本のメインポート・東京港の機能強化は我が国の成長戦略に不可欠であることから、超大型コンテナ船への対応に必要なガントリークレーンの整備が制約されることのないよう、航空機の飛行の安全を特に害しない範囲において、中央防波堤外側コンテナふ頭等への「高さ制限」の特例適用が必要である。

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。

その上で、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）中防外地区等コンテナふ頭における航空法に基づく高さ制限の特例適用

中央防波堤外側コンテナふ頭等におけるガントリークレーンへの「高さ制限」の特例を適用し、超大型コンテナ船の受入を可能とすること。

（４）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。

（５）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。

（６）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の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＞

（６）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（Ｙ３バース）や品川ふ頭（Ｓ３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靭化の取組を継続的かつ着実に推進するため、第１次国土強靭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、国土強靭化のための５か年加速化対策後においても、東京港における国土強靭化の取組を継続的かつ着実に推進するため、第１次国土強靭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（Ｙ３バース）や品川ふ頭（Ｓ３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靭化の取組を継続的かつ着実に推進するため、第１次国土強靭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。

１２　次世代モビリティの社会実装の推進

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）

Ｌ４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い環境整備、国際的な議論・動向を踏まえたリスク低減が図れる運用方法の明示に努めること。

＜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、自動運転車両が自ら適切な判断を行い車両制御する状態に至っていない。

特に、地理的な条件や交通状況の変化などの自動運転制御に関わる地域的な対応については、十分なデータの取得に多大な時間と労力を要しており、西新宿での自動運転をはじめ、現在ＡＩの活用を進めている。

国は、レベル２での走行を前提としたＡＩ活用の高度な安全運転支援システムを搭載した車両の開発に対して、新たに「性能認定制度」の創設や運用、性能認定を受けた車両の導入支援に取り組むとしているが、レベル４の認可を目指す車両についても、加速度的に進歩する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、効率的に安全性が確保さ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、国内で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十分に有している。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導入することで、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、現状では、自動運転車両そのものが高価であることに加え、高出力充電設備といったインフラ整備が必要など、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。

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。国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（自動運転社会実装推進事業）」では、今年度から公募要件が厳格化され、新規に導入意向のある自治体が自動運転車両の購入などの初期投資の補助を受けることが困難となっている。

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」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に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区分、地域住民の理解促進など、自治体や事業者等が継続して公道で実証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、令和８年６月に国連自動車基準調和世界フォーラム（ＷＰ.29）で合意された国際基準等の議論・動向を踏まえて、車両調達及び公道等における実証走行時に、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、レベル４の認可を目指す車両やシステム等について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の取組状況や検討スケジュールに応じて柔軟に対応できる、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に示すとともに、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所在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）自治体等を含む関係機関と密な調整に努め、国際的な議論・動向を踏まえながら、早期に国のガイドライン等で自治体や事業者が車両調達から公道等の実証走行時まで、リスク低減が図れる運用方法を分かりやすく示すこと。

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。

＜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・高度化をつう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が必要である。

また、現行制度では、人口集中地区（ＤＩＤ）から工業専用地域が除外されたものの、人口集中地区（ＤＩＤ）の大部分は飛行禁止区域となっており、社会実装に向けた大きな障壁となっている。加えて、将来的なドローン運航の高頻度化に向け、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、ＤＩＤ内の飛行規制について、第三者が立ち入る可能性が低い河川部等についても、工業専用地域と同様に飛行規制区域から除外するなど、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）都内上空におけるドローンの高頻度運航を見据え、安全性の確保と効率的な運用を両立するため、空域の整理や運航管理手法について適切な方向性を示すこと。

１３　物流対策の推進

（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、再配達の削減や共同輸配送、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８年３月に国が公表した 2030 年度に向けた総合物流施策大綱に関する検討会提言では、何も対策を講じなければ、令和 12 年度には最大 25%程度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８年３月に閣議決定された「総合物流施策大綱（2026 年度～2030 年度）」において、徹底的な物流効率化に関連する施策を強力に推進していくとしている。

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。

１４　バス運転士不足の解消等

（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ることを検討すること。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。