

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な港湾・空港機能の強化等

(1) 航空輸送体系の整備

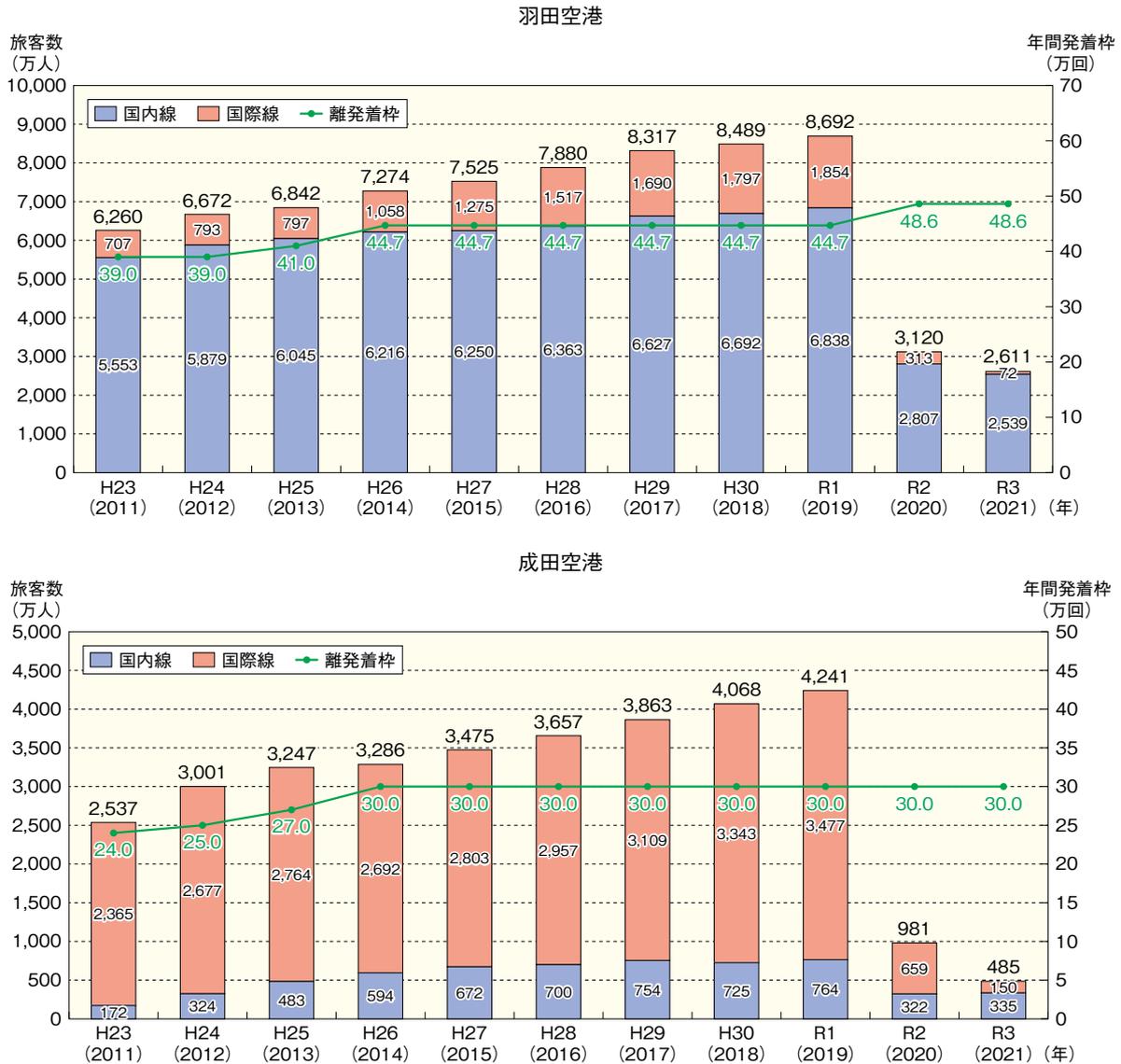
① 都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長の牽引車となる首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化が必要である。

両空港の年間旅客数は令和2（2020）年に新型コロナウイルスの影響により大きく落ち込み、令和3（2021）年には羽田空港で2,611万人、成田空港で485万人となった（図表2-4-1）。空港の運営に当たっては、新型コロナウイルスの感染リスクの最小化が図られており、令和3（2021）年7月には利便性向上とともに接触を低減するため、チェックインから搭乗まで顔認証だけで通過できるシステム「Face Express」が導入されている。

また、新型コロナウイルス収束後の需要回復を見据え、「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28（2016）年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議）において示された訪日外国人旅行者数を令和12（2030）年に6,000万人にする目標の達成等の観点から、現在の約83万回である首都圏空港の年間合計発着容量を、約100万回まで増加させる取組が進められている。

図表2-4-1 羽田・成田空港の年間旅客数と発着枠（各年12月末日時点）



注：令和2(2020)年までの旅客数は空港管理状況により、令和3(2021)年は管内空港の利用概況(速報)による。
資料：国土交通省

②羽田空港の整備

羽田空港においては、我が国の国際競争力の強化を主眼として、令和2(2020)年3月29日から新飛行経路の運用が開始され、年間発着容量が約49万回まで拡大されている。新飛行経路の運用開始後は、騒音対策・安全対策や、丁寧な情報提供が行われているほか、関係自治体等から騒音軽減や新飛行経路の固定化回避に関する要望があることを踏まえ、国土交通省において「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が開催されている。令和3(2021)年8月の検討会では、近年の航空管制や航空機の技術革新を踏まえ、安全性や騒音軽減効果等の観点から飛行方式の絞り込みが進められ、導入可能性のある2方式で検討が進められている。

上記に加えて、令和3(2021)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、羽田空港のアクセス利便性の向上を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、航空保安施設及び駐機場の整備が進められた。あわせて、航空機の安全な運航を確保するための基本施設及び航空保安施設の更新・改良等とともに、防災・減災の観点から、地震発生後も航空ネットワークの機能低下を最小限にとどめるための滑走路等の耐震性強化や、護岸の整備等が実施された(図表2-4-2)。

図表2-4-2 羽田空港の整備



資料：国土交通省

③成田空港の整備

成田空港においては、平成30(2018)年3月の国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意に基づき、B滑走路延伸・C滑走路新設及び夜間飛行制限の緩和により、年間発着容量を50万回に拡大する取組が進められている。また、令和3(2021)年度は、第3ターミナルビル増築に伴うCIQ(税関、出入国管理、検疫所)の施設整備、成田空港庁舎の耐震対策、航空保安施設の更新等が実施された(図表2-4-3)。

図表2-4-3 成田空港の施設計画



資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備

① コンテナ取扱状況

首都圏の港湾は、上海、香港をはじめとする中国諸港やシンガポールといったアジア諸国の港湾のコンテナ取扱量が飛躍的に増加している中で、コンテナ取扱貨物量自体は長期的には増加しているものの、相対的な地位を低下させている（図表2-4-4）。国際物流の大動脈たる基幹航路ネットワーク（北米航路、欧州航路といった大型コンテナ船が投入される航路）を維持していくためには、港湾機能の強化等により、国際競争力の向上を図ることが必要である。

図表2-4-4 コンテナ取扱貨物量ランキング

(単位：万TEU)

| 1984年 | | | 2020年（速報） | | |
|-------|-----------------|-----|-----------|--------------|-------|
| 順位 | 港名 | 取扱量 | 順位 | 港名 | 取扱量 |
| 1 | ロッテルダム | 255 | 1(1) | 上海（中国） | 4,350 |
| 2 | ニューヨーク/ニュージャージー | 226 | 2(2) | シンガポール | 3,687 |
| 3 | 香港 | 211 | 3(3) | 寧波-舟山（中国） | 2,872 |
| 4 | 神戸 | 183 | 4(4) | 深圳（中国） | 2,655 |
| 5 | 高雄 | 178 | 5(5) | 広州（中国） | 2,351 |
| 6 | シンガポール | 155 | 6(7) | 青島（中国） | 2,201 |
| 7 | アントワープ | 125 | 7(6) | 釜山（韓国） | 2,182 |
| 8 | 基隆 | 123 | 8(9) | 天津（中国） | 1,835 |
| 9 | ロングビーチ | 114 | 9(8) | 香港（中国） | 1,795 |
| 10 | 横浜 | 110 | 10(10) | ロッテルダム（オランダ） | 1,435 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 12 | 釜山 | 105 | 37(34) | 東京 | 475 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 15 | 東京 | 92 | 70(61) | 横浜 | 266 |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| 31 | 大阪 | 42 | 71(67) | 神戸 | 265 |
| | | | ... | ... | ... |
| | | | 74(68) | 名古屋 | 247 |
| | | | ... | ... | ... |
| | | | 79(80) | 大阪 | 236 |

注1：内外貿を含む数字
 注2：TEUとは国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1として計算する単位
 注3：（ ）は令和元(2019)年の順位
 資料：国土交通省

②国際コンテナ戦略港湾

我が国の国際競争力の強化等のため、我が国と欧州・北米等を結ぶ国際基幹航路の安定的な維持・拡大を図る国際コンテナ戦略港湾に京浜港等が選定されて以降、ハード・ソフト一体となった総合的な施策が実施されてきた。国土交通省は、令和3(2021)年5月に「国際コンテナ戦略港湾政策推進ワーキンググループ中間とりまとめ」を公表し、これまでの各施策に加え、近年の社会的要請や技術の進歩を踏まえ、「カーボンニュートラルポート(CNP)の形成」、「港湾物流のDXの推進」、「安定したサプライチェーンの構築のための港湾の強靱化」も強力に推進し、世界に選ばれる港湾の形成を目指す必要があることと位置付けた。これを踏まえ、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化等による「競争力強化」の3本柱からなる国際コンテナ戦略港湾政策が、引き続き国・港湾管理者・民間の協働体制で推進されている。

また、競争力強化として、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組も進められている。取組の一環として、横浜港では令和3(2021)年4月より、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化に向けて開発した新・港湾情報システム「CONPAS」の本格運用が開始された。

③京浜港の整備

令和3(2021)年度は、横浜港において、自動車運搬船の大型化や完成自動車の取扱台数の増加に対応するため、大黒ふ頭地区における既存岸壁の老朽化対策にあわせた岸壁の増深改良工事(横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業)が完了した(図表2-4-5)。大水深コンテナターミナルの整備については、令和元(2019)年度より、横浜港海上コンテナターミナル再編整備事業として新本牧ふ頭地区及び本牧ふ頭地区で整備が進められている。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、川崎港臨港道路東扇島水江町線、横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路等の整備が進められている。

図表2-4-5 横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業及び横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業（大水深コンテナターミナル）

横浜港大黒ふ頭地区ふ頭再編改良事業



横浜港国際海上コンテナターミナル再編整備事業



資料：国土交通省関東地方整備局

④LNGバンカリング拠点の形成

国際的な船舶の排出ガス規制強化に伴い、国土交通省は、LNG(液化天然ガス)燃料船の寄港の増加による国際競争力の強化や国内外の船舶のLNG燃料への転換を支援するため、首都圏の港湾においても、LNGバンカリング(船舶燃料としてLNGの供給を行うこと)拠点の形

成促進に向けた取組を進めている。

外航コンテナ船やクルーズ船の寄港地となっている東京湾では「東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業」の早期開始を目指し、LNGバンカリング船（LNG燃料船に燃料供給する船舶）の建造及び運航準備が進められている。また、令和3（2021）年度には、東京湾（東京都、横浜市、川崎市）においてLNGバンカリング船の入港料等を全額免除するインセンティブ制度が開始されている。

⑤安心してクルーズを楽しめる環境整備

令和3（2021）年度における首都圏でのクルーズ船の運航や受入については、令和2（2020）年度に引き続き、国内クルーズに関するガイドラインを基に、船内や旅客ターミナル等における感染防止対策を徹底するなどして実施された。

国土交通省はクルーズを安心して楽しめる環境づくりのため、国際クルーズ旅客受入機能高度化事業等により支援を行っており、首都圏の東京港と横浜港で隔離設備の整備等が行われた。

感染リスクを低減するためライブカメラも導入されており、横浜港の新型感染症感染者の下船オペレーション（令和3（2021）年5月実施）では、新設されたライブカメラを通じて船舶周辺の情報がリアルタイムに収集されるなど、効果的な運用が行われている。

2. スーパー・メガリージョンの形成

（1）リニア中央新幹線の整備

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ一体化し、4つの主要国際空港（羽田、成田、中部、関西）、2つの国際コンテナ戦略港湾（京浜、阪神）を共有し、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が期待される。

リニア中央新幹線の開業に向けて、建設主体である東海旅客鉄道株式会社による整備が着実に進められるよう、国、地方公共団体等において必要な連携・協力が行われている。品川・長野間については、平成30（2018）年10月、国土交通大臣により、大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成12年法律第87号）に基づく使用の認可が行われた。

首都圏では、リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅のほか、神奈川県相模原市、山梨県甲府市に中間駅が計画され、リニア開業を見据えたまちづくりの検討が進められている。例えば、品川駅西口基盤整備については、平成31（2019）年4月に集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」の一つとして事業化され、官民連携により事業着手に向けた取組が進められた。相模原市内では、リニア中間駅周辺の豊かな地域環境における人やモノ・コト等の対流の促進や多様な働き方の実現を目的に、令和3（2021）年10月～11月に地域独自の体験コンテンツ（魚釣りやバードウォッチングといった里山体験など）やワーク拠点を活用したワーケーションの実証実験（4企業が参加）により、新たなビジネススタイル・ライフスタイルの具体化に関する検証が行われた。

（2）ナレッジ・リンクの形成

国・企業等の様々な研究機関、大学等が集積する筑波研究学園都市では、近接する柏の葉キャンパス等と連携しながら、リニア中央新幹線の整備を契機として中部や関西との広域的で新た

な知識活動の連携を深め、知的対流（ナレッジ・リンク）の具体化につながるスーパー・メカリージョンを牽引するイノベーション拠点を形成することが重要である。

茨城県や関係団体においては、研究機能の向上に加えてTX(つくばエクスプレス)沿線地域ならではの暮らし方「つくばスタイル」が実現できる魅力的なまちづくりを進めることにより、日本の発展に寄与する知的対流拠点の形成を図ることとしている。さらに茨城県では、県外からの移住促進を図るため、令和3(2021)年11月にTX沿線移住情報サイト「新!つくば¹⁾」が開設され、つくばの魅力情報等が発信されている。

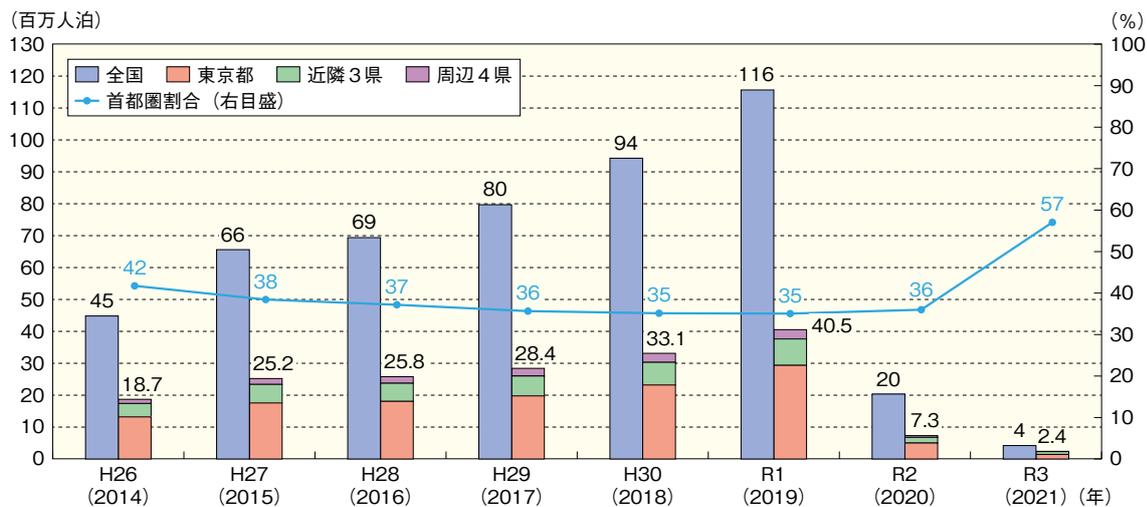
3. 洗練された首都圏の構築

(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

日本政府観光局(JNTO)によると、令和3(2021)年の訪日外国人旅行者数は、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和元(2019)年比99.2%減の約24万6千人となっている。また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和3(2021)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約421万人泊のうち約240万人泊となっており、その約6割が東京都で約143万人泊となっている(図表2-4-6)。

図表2-4-6 全国・首都圏の外国人延べ宿泊者数の推移



資料:「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に国土交通省都市局作成

観光立国の推進に当たっては、新型コロナウイルス対策として「新たな旅のスタイル」の普及・定着を図るとともに、ポストコロナにおける新たな市場、ニーズを取り込んだコンテンツ形成等により、国内外の旅行者を引きつける観光政策の展開を見据えていく必要がある。

令和3(2021)年度を取組として、観光時においても密集を回避した旅行形態の変化が求められる中、国土交通省は、アドベンチャーツーリズム²⁾等の新たなインバウンド層の誘致のための地域の魅力再発見事業を開始した。首都圏においては、「日本を結ぶツーリング全国魅力再

1) 詳細は茨城県HP <https://new-tsukuba.jp>

2) アドベンチャーツーリズムとは、「自然」、「アクティビティ」、「文化体験」の3要素のうち2つ以上で構成される旅行を指す。

発見一古河建築名園編一」（茨城県）、「南アルプスの古道を活用したE-MTBツアー造成事業」（山梨県）が採択され、専門家の派遣等による観光コンテンツの形成支援が実施された。

（広域的な観光振興）

首都圏は、東京周辺のリング上のエリア（首都圏広域リング）に、国際観光の資源となり得る多様で多彩な自然や歴史、文化を擁しており、東京に一極集中するインバウンド観光を、この首都圏広域リングに分散させていく必要がある。

観光庁では、訪日外国人旅行者等の広域周遊観光促進のための観光地域支援事業（観光地域づくり法人（DMO）が中心となった調査・戦略策定、滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーション等）に取り組んでいる。令和3（2021）年度は、首都圏の5地域で事業が実施され、川崎市ではオーバーツーリズム・三密を避けた新たな体験型コンテンツの企画開発等の支援が行われた。

（2）オリンピック・パラリンピックに向けた取組

（オリンピック・パラリンピック開催を契機としたレガシーの創出）

東京2020大会は、東京都等が新型インフルエンザ等対策特別措置法（平成24年法律第31号）に基づく緊急事態宣言下（令和3（2021）年7月12日～9月30日）に置かれ、感染症対策が講じられる中で開催された³⁾。

大会運営に当たっては円滑な交通を確保するため、交通需要マネジメント（TDM）や交通規制に加え、首都高速道路におけるマイカー利用等へ料金の上乗せ等が実施され、首都高速道路では交通量削減目標（対策未実施に比べ最大30%削減）を概ね達成した（図表2-4-7）。また、熱中症関連情報をまとめた英語版ポータルサイトなどにおいて、令和3（2021）年4月より「熱中症警戒アラート」が提供開始され、同年6月から大会期間終了まで、詳細な気象予測資料が競技会場ごとに提供されるなど、運営支援に当たり様々な取組が実施された。

施設整備については、競技会場として東京2020大会までに新たに8施設が整備された。大会後も例えば、有明地区では、大会時の仮施設を生かした若者に人気の都市型スポーツ施設や大会開催を記念する公園の整備が予定されており、周辺と連携した様々なイベントによるにぎわいの創出などにより、スポーツを通じたウェルネスの実現が図られる（図表2-4-8）。

交通インフラの整備については、大会期間中に選手村へのアクセス道路として活用された環状第2号線で、本線トンネルが令和4（2022）年度の開通に向けて整備が進められている（図表2-4-9）。また、都心と臨海地域とを結ぶ東京BRT（バス高速輸送システム：bus rapid transit）について、今後、段階的に運行エリアを拡大し、本格運行への移行を予定している（図表2-4-10）。さらに、東京2020大会を契機として、鉄道駅における段差解消やICTを活用した歩行者移動支援サービスの環境整備（令和3（2021）年4月までに、東京2020大会会場周辺の駅やターミナル駅周辺等において、歩行空間ネットワークデータを約438km公開）などにより、バリアフリー化が進められた（図表2-4-11）。そのほか、暑熱対策として、パラリンピックマラソンコースにおける遮熱性舗装が整備されるなど、温度上昇抑制対策も実施された。

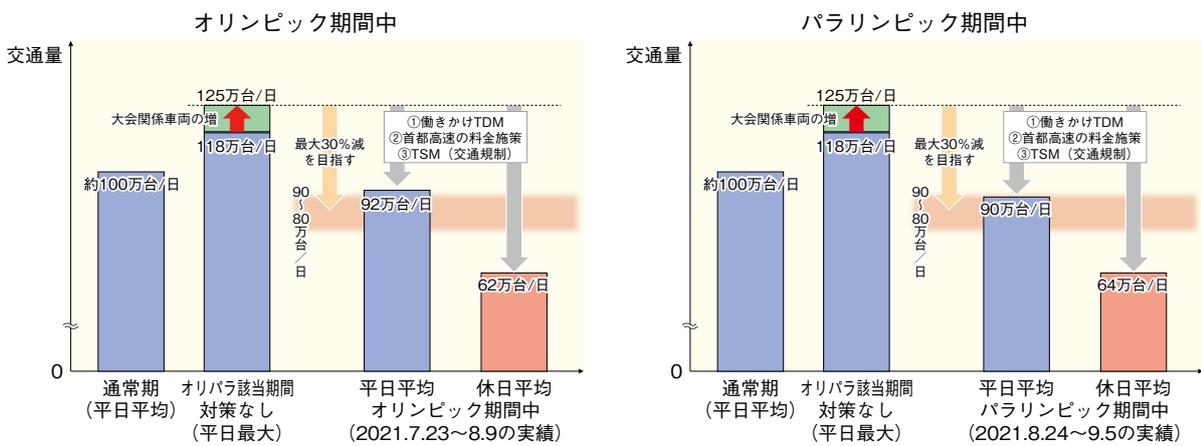
3) 東京2020大会の開催期間は、オリンピック競技大会が令和3（2021）年7月23日～8月8日、パラリンピック競技大会が令和3（2021）年8月24日～9月5日。

(オリンピック・パラリンピックと東北の復興)

東京2020大会に向けては、被災地復興支援を目的に、被災地と東京をランニングと自転車のリレー形式でつなぐ「未来（あした）への道1000km縦断リレー」やパラスポーツ体験活動などによる被災地との交流に加え、復興に向かう姿を世界に示す復興支援映像の制作・発信等が取り組まれてきた。

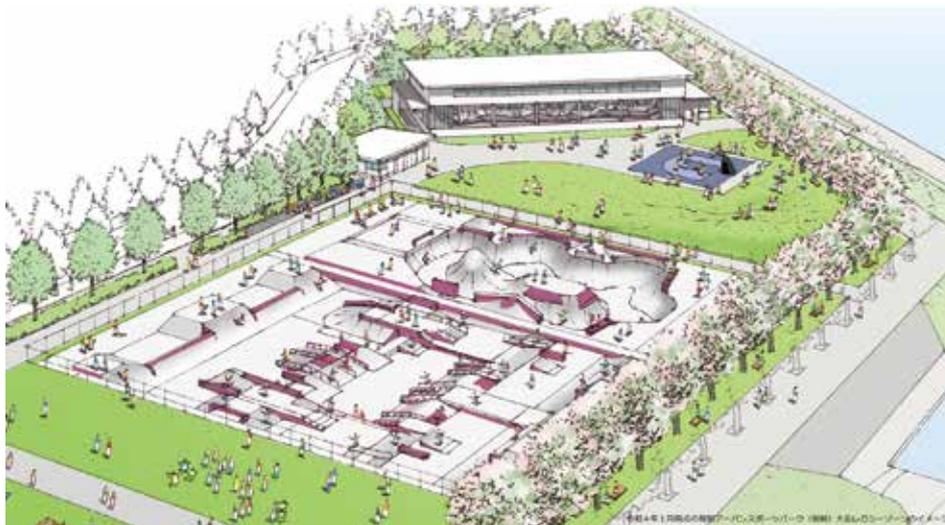
競技期間中は一部の競技が被災地の会場で実施され、大会後には都内の大会関連施設で展示された仮設住宅の再生アルミを活用した「東京2020復興のモニュメント」が被災地へ移設されるなど、大会のレガシーが引き継がれている。

図表2-4-7 東京2020大会期間中の首都高速道路の交通量



資料：国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/road/2021summer-tr/>

図表2-4-8 整備が予定されている有明アーバンスポーツパーク（仮称）のイメージ



資料：東京都提供

図表2-4-9 東京都市計画道路環状第二号線の概要

- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における選手村へのアクセス道路として活用予定
- スケジュール
 - ・2018年10月 市場移転
 - ・ " 11月 暫定開通
 - ・2020年 3月 地上部道路開通
 - ・2021年7~9月 東京2020大会
 - ・2022年度 本線(地下トンネル)開通



資料：国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/common/001415783.pdf>

図表2-4-10 BRT運行ルート

プレ運行 (二次)

本格運行



注：詳細は東京都HP <https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/brt/>
資料：東京都提供

図表2-4-11 鉄道駅の段差解消率

| | 1日当たりの平均利用者が3千人以上の駅 (令和3年3月31日現在) | | | 1日当たりの平均利用者が3千人以上の駅 (平成26年3月31日現在) | | |
|------|--------------------------------------|-------------------------------|--------|---------------------------------------|-------------------------------|-------|
| | | 基準に適合している設備により 段差が解消されている駅 | | | 基準に適合している設備により 段差が解消されている駅 | |
| 茨城県 | 35 | 31 | 88.6% | 36 | 28 | 77.8% |
| 栃木県 | 23 | 23 | 100.0% | 25 | 23 | 92.0% |
| 群馬県 | 13 | 11 | 84.6% | 19 | 14 | 73.7% |
| 埼玉県 | 166 | 159 | 95.8% | 174 | 156 | 89.7% |
| 千葉県 | 200 | 196 | 98.0% | 216 | 187 | 86.6% |
| 東京都 | 702 | 683 | 97.3% | 708 | 606 | 85.6% |
| 神奈川県 | 319 | 311 | 97.5% | 328 | 305 | 93.0% |
| 山梨県 | 6 | 6 | 100.0% | 12 | 7 | 58.3% |
| 首都圏 | 1,464 | 1,420 | 97.0% | 1,518 | 1,326 | 87.4% |
| 全国 | 3,251 | 3,090 | 95.0% | 3,491 | 2,909 | 83.3% |

注：バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条に適合している設備により、段差が解消されている駅の割合
資料：国土交通省

4. 都市再生施策等の進捗状況

(1) 都市再生緊急整備地域の指定等

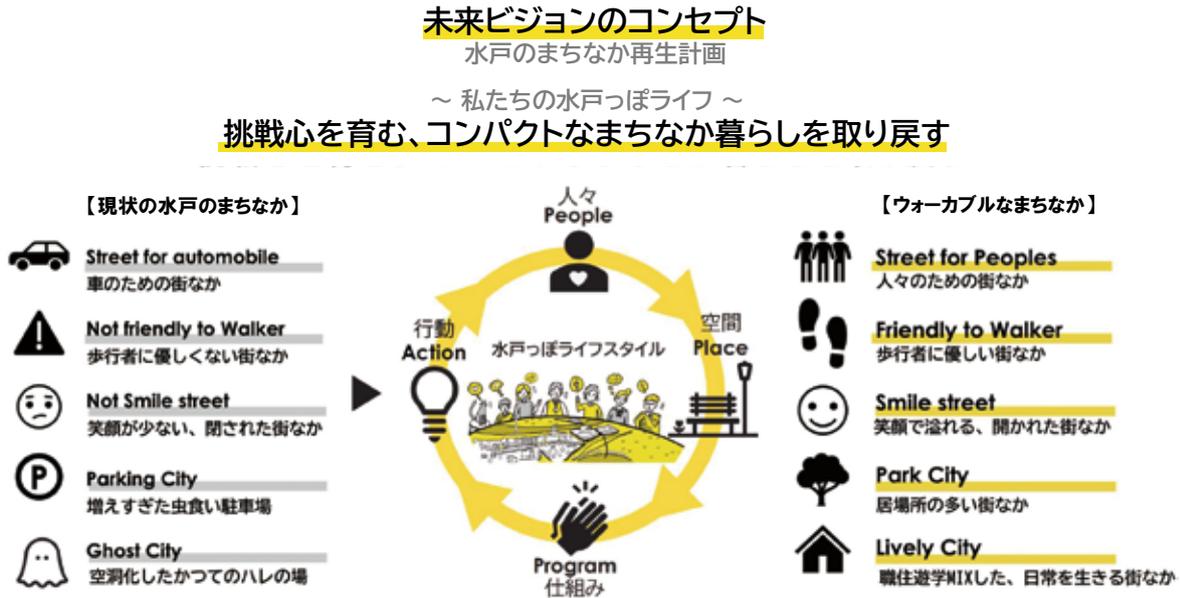
都市再生特別措置法に基づき、都市開発事業を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（都市再生緊急整備地域）、及び都市再生緊急整備地域のうち都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域（特定都市再生緊急整備地域）の指定が順次行われている。首都圏における都市再生緊急整備地域は、令和3(2021)年度に「松戸駅周辺地域⁴⁾」（千葉県松戸市）が追加され、合計で20地域（うち特定都市再生緊急整備地域7地域）が指定されている。

指定された地域では、都市再生の実現に向けたプロジェクトが着実に進められており、国土交通大臣が認定する優良な民間都市再生事業計画は、税制の特例措置等が受けられる。首都圏では、令和3(2021)年度に「(仮称)芝浦一丁目計画（東京都心・臨海地域）」が新たに追加され、合計で141件の計画が認定を受けている（図表2-4-12）。

同計画は令和13(2031)年完成予定で、エリア全体の回遊性を高める歩行者ネットワークの強化、回遊の軸となる緑とにぎわいの空間整備、芝浦運河や日の出ふ頭における水辺の観光・にぎわい拠点の創出を図る。

4) 詳細は松戸市HP <https://www.city.matsudo.chiba.jp/shisei/toshiseubi/kinkyuseibi20171222.html>

図表2-4-13 未来ビジョンのコンセプト



まちを創るのは人。誰もがもつ、何かを変えたり創造したい気持ちから、行動が生まれ、まちは元気になる。私たちが目指す水戸まちなかは、「誰もが持っている挑戦心を育む街」、賑わいのある都市空間に溢れる「偶発的な出会い」「予期せぬきっかけ」から、五感が刺激され、アイデアをひらめき、仲間が共鳴する瞬間がある。そのために、車から人中心の、住み・働き・学び・遊ぶ、水戸っぽライフスタイルを実現する。

資料：水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会提供

(3) 国家戦略特区の取組

国家戦略特別区域法（平成25年法律第107号）に基づく東京圏国家戦略特別区域として、令和3（2021）年度末時点で東京都、神奈川県、千葉県成田市及び千葉県千葉市が指定されている。国・地方公共団体・民間により構成される東京圏国家戦略特別区域会議は、令和3（2021）年度末現在、36回にわたって開催され、区域計画の作成・変更について内閣総理大臣の認定を受け、規制の特例措置を活用した事業が推進されている。

令和3（2021）年度には新たに13事業が加わり、147事業が認定を受けている。例えば都市計画法（昭和43年法律第100号）や都市再生特別措置法の特例を活用した都市開発事業（45事業）、国家戦略特別区域工場等新增設促進事業（1事業）等の取組が実施されている（図表2-4-14）。

図表2-4-14 令和3年度に事業認定された内幸町一丁目北地区における再開発事業の整備イメージ



資料：内閣府

(4) スマートシティの推進

ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域である「スマートシティ」の実装に向け、国土交通省は先進的取組を支援している。支援に当たり、令和3（2021）年度までに、首都圏で10事業の先行モデルプロジェクト、7事業の重点事業化促進プロジェクトが選定されている。また、国土交通省はスマートシティをはじめとするまちづくりのDX基盤として、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU）⁵⁾も進めており、令和3（2021）年度末時点で、首都圏17都市で整備・オープンデータ化され、社会的課題の解決などに当たり利用を促進している。

令和3（2021）年度に先行モデルプロジェクトに選定された東京都港区の「Smart City Takeshiba」では、まちづくりシミュレーションツールとしてバーチャル竹芝（3D都市モデル）を活用し、発災時に一時避難施設から一斉帰宅した場合の人流シミュレーションの検証が実施されている。また、景観や道路の混雑等に与える影響のシミュレーションに取り組む予定であり、再開発時の地域関係者との円滑な合意形成の実現を目指すとしている（図表2-4-15）。

図表2-4-15 Smart City Takeshibaの実行計画概要



資料：竹芝Marine-Gateway Minato協議会提供

5) 詳細は国土交通省HP <https://www.mlit.go.jp/plateau/>