

## 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

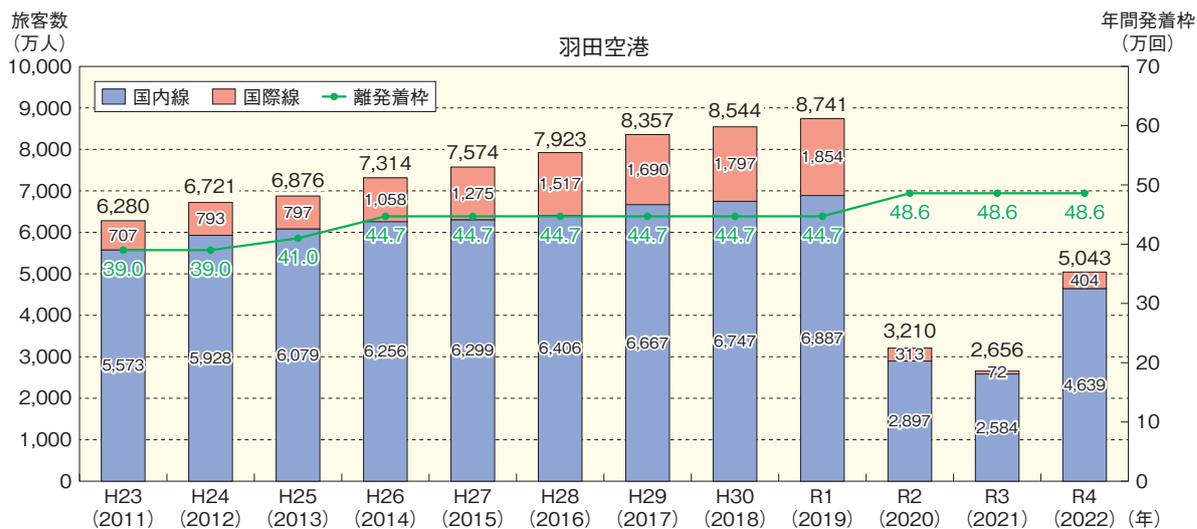
## (都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化)

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んだが、令和4（2022）年には羽田空港で5,043万人、成田空港で1,375万人となり、前年比でそれぞれ約1.9倍、約2.9倍に増加した（図表4-1）。

また、新型コロナウイルス収束後の需要回復を見据え、訪日外国人旅行者の受入拡大、我が国の国際競争力の強化等の観点から、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4-1 羽田・成田空港の年間旅客数と発着枠数（各年12月末日時点）



注：令和3(2021)年までの旅客数は空港管理状況により、令和4(2022)年は管内空港の利用概況(速報)による。  
資料：国土交通省

### (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・落下物対策や、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4(2022)年8月の検討会では、飛行方式に関する技術的検証の進捗状況や今後のスケジュール等について報告がなされており、引き続き、安全性評価等の必要な取組が進められている。

上記に加えて、令和4(2022)年度には、拠点空港としての機能拡充に向けて、航空旅客の内陸乗り継ぎ利便性向上を図るために必要な人工地盤の整備の検討に着手したほか、空港アクセス鉄道の基盤施設整備のための取組や駐機場の整備等が進められた。また、引き続き、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4-2)。

図表4-2 羽田空港の整備

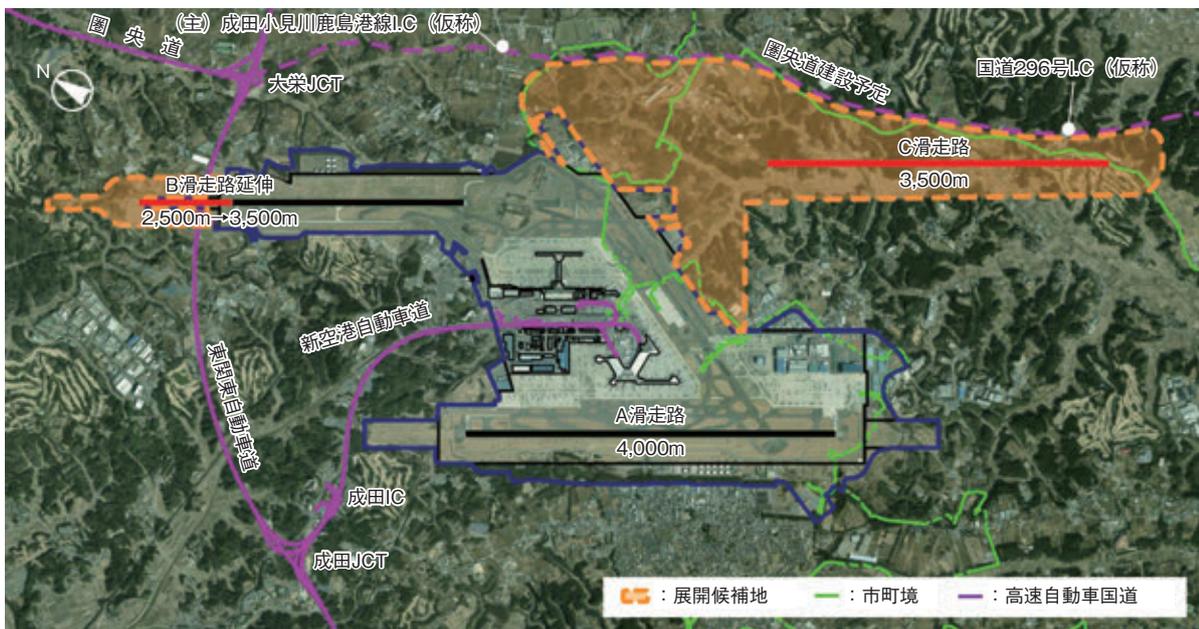


資料：国土交通省

**(成田空港の整備)**

成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方のもと、C滑走路新設等の年間発着容量を50万回に拡大する取組が進められている（図表4-3）。

図表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

### (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4-4 コンテナ取扱貨物量ランキング

1984年			2021年（速報）		
	港名	取扱量		港名	取扱量
1	ロッテルダム	255	1(1)	上海（中国）	4,703
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,747
3	香港	211	3(3)	寧波-舟山（中国）	3,107
4	神戸	183	4(4)	深圳（中国）	2,877
5	高雄	178	5(5)	広州（中国）	2,418
6	シンガポール	155	6(6)	青島（中国）	2,371
7	アントワープ	125	7(7)	釜山（韓国）	2,271
8	基隆	123	8(8)	天津（中国）	2,027
9	ロングビーチ	114	9(9)	香港（中国）	1,780
10	横浜	110	10(10)	ロッテルダム（オランダ）	1,530
			41(37)	東京	486
			72(70)	横浜	286
12	釜山	105	73(71)	神戸	282
15	東京	92	77(74)	名古屋	273
31	大阪	42	82(79)	大阪	243

注1：内外貨を含む数字

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2（2020）年の順位

資料：国土交通省

### (国際コンテナ戦略港湾)

我が国と欧州・北米等を結ぶ国際基幹航路の寄港を維持・拡大し、日本に立地する企業のサプライチェーンの安定化等を通じて我が国産業の国際競争力強化を図るべく、国際コンテナ戦略港湾である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、国際コンテナ戦略港湾である京浜港等に、国内外から貨物を集約する「集貨」、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等の整備の推進等によるコストや利便性の面での「競争力強化」の3本柱の施策に加え、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と位置付けた。これを踏まえ、国際コンテナ戦略港湾政策を、引き続き国・港湾管理者・民間の協働体制で推進している。

また、令和5（2023）年2月には「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、第1回を開催。これまでの取組成果のレビューや政策の効果を検証するとともに、今後の取組等についてとりまとめ、令和5（2023）年夏頃に中間とりまとめの策定を予定している。

(京浜港の整備)

横浜港において、令和元(2019)年度より、「横浜港国際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。基幹航路に就航する大型船の入港や、増加するコンテナ貨物の取扱いに適切に対応し、寄港する基幹航路の維持・拡大を図るもので、令和4(2022)年度は、本牧ふ頭地区及び新本牧ふ頭地区において、岸壁等の整備が進められている(図表4-5)。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等の整備が進められている。

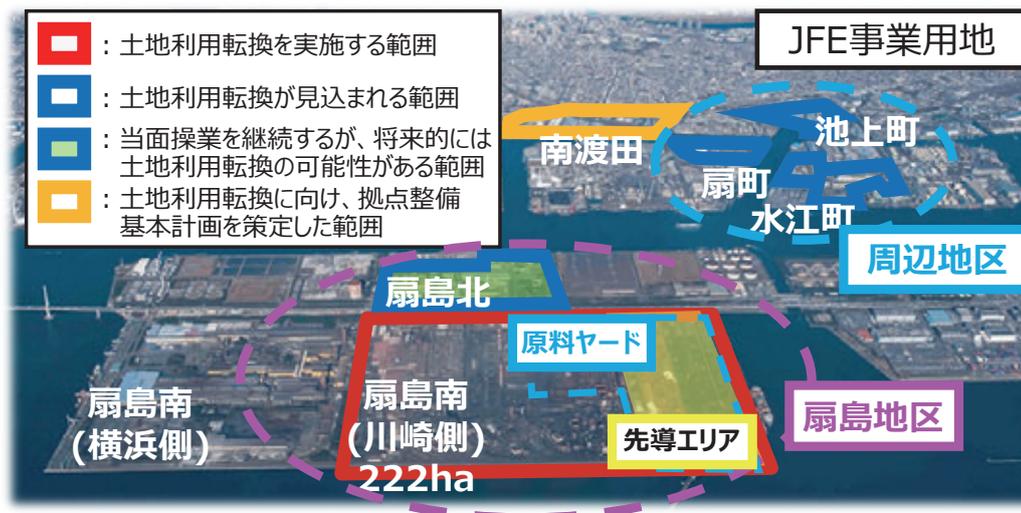
川崎臨海部では、JFEスチール株式会社が東日本製鉄所京浜地区の高炉等を令和5(2023)年9月に休止することの決定を受け、川崎市が学識経験者から意見を聴取する「扇島地区土地利用検討会議」や、新たな導入機能や基盤整備等に関して、川崎市と関係省庁等が一体となって必要な措置等を検討する「臨海部大規模土地利用調整会議」を開催するなど、令和4(2022)年11月に策定・公表した「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用に係る基本的な考え方」を踏まえた公共性の高い土地利用を実現するために、高炉等休止前までの土地利用方針策定及び令和12(2030)年度までの一部土地利用開始に向けた検討が行われている(図表4-6)。

図表4-5 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)



資料：国土交通省関東地方整備局

図表4-6 扇島地区の土地利用状況等



資料：川崎市

### (LNG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。

### (安心してクルーズを楽しめる環境整備)

令和4（2022）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3（2021）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。

国際クルーズについては、業界団体により運航再開に必要なガイドラインが策定され、日本における国際クルーズの受入再開に向けた準備が整ったことから、令和4（2022）年11月に国土交通省より受入再開を公表した。日本籍船については令和4（2022）年12月から、外国籍船については令和5（2023）年3月から、首都圏においても国際クルーズの運航が再開された。

また、国土交通省では、クルーズの再興に向け、クルーズを安心して楽しめる環境づくりやクルーズ旅客の受入機能の高度化、訪日クルーズ寄港促進の取組等を推進するとともに、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームの構築や上質な寄港地観光を造成するなど、クルーズ船寄港の地域経済効果を最大化させる取組を進めることとしている。

## 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・名古屋間については、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。山梨県では、リニア中央新幹線の整備を機に最先端技術の集積による地域活性化等を目的に、令和3(2021)年度より「TRY! YAMANASHI! 実証実験サポート事業」を実施しており、令和4(2022)年度は、医療、介護、保育等への最先端技術の導入に向けた実証実験が13件行われた。例えば、株式会社キッチハイクは、県内4地域に「保育園留学<sup>®</sup>」<sup>1)</sup>の拠点をプレオープンさせ、各地域の需要検証の実証実験を実施した（図表4-7）。事業の展開により、地域と域外の子育て世帯をつなぎ、関係人口を創出することが期待される。

図表4-7 保育園留学<sup>®</sup>の実証実験を実施した保育園の例（山梨県甲府市、早川町）



資料：株式会社キッチハイク提供

## (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的活動の連携を深め、知的対流（ナレッジ・リンク）の具体化につながるスーパー・メガ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。茨城県では、県外からの移住促進を図るため、TX沿線移住情報サイト「新!つくば<sup>2)</sup>」により、茨城県TX沿線地域

1) 子育て家族を対象に、1週間～3週間地域に滞在し、子どもは保育園に通い、親は宿泊施設やコワーキングスペース等を活用してリモートワークも行える、親子で地域の暮らしを体験するプログラム。なお、「保育園留学<sup>®</sup>」は、株式会社キッチハイクの商標であり、特許取得済。（特許第7164260号「滞在支援システム、滞在支援方法、およびプログラム」）

2) 詳細は茨城県HP <https://new-tsukuba.jp/>

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

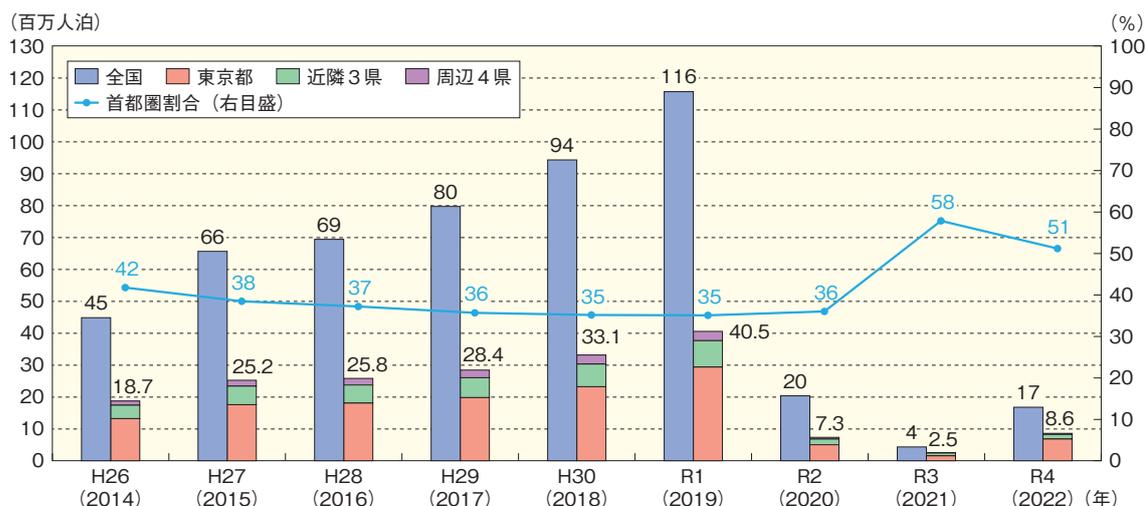
#### (1) 広域的な観光振興に関する状況

##### (観光立国の推進)

日本政府観光局(JNTO)によると、令和4(2022)年の訪日外国人旅行者数は約383万人となった。6月より観光目的の入国受入れの再開や段階的な水際措置の緩和がなされ、10月には本格的な受入れが再開されたため、前年と比較し回復傾向であるが、新型コロナウイルスの感染拡大以前の令和元(2019)年と比較すると約88%減となっている。また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和4(2022)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1,676万人泊のうち約857万人泊となっており、その約8割が東京都で約679万人泊となっている(図表4-8)。

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。

図表4-8 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)を基に国土交通省国土政策局作成

令和4(2022)年度の実施方針として、持続可能な観光、自然災害や新型コロナウイルス等への対応も重大な課題となっている中、DXの技術も活用し、既存の観光案内所の課題を解決しつつ機能強化につなげる取組を実施する外国人観光案内所機能強化実証事業を開始した。首都圏においては、「DXを活用したエリアマーケティングと機能強化」(東京都、栃木県)、「Googleマップを活用したFIT周遊支援実証事業」(東京都、山梨県、静岡県)、「ターミナル拠点観光案内所連携による機能強化事業」(東京都、北海道)が採択され、実証実験が実施された。

##### (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4（2022）年度は、首都圏4県で事業が実施され、例えば山梨県北杜市では星空を活用したナイトタイムコンテンツの造成等の支援が行われた。

## 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4（2022）年度末までに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。

令和5（2023）年3月には、「東京ミッドタウン八重洲」がグランドオープンした（図表4-9）。JR東京駅と直結する地上45階の大規模複合ビルであり、オフィス・商業・ホテル・バスターミナル・小学校・エネルギーセンター等の多様な要素で構成される。ポストコロナ時代のオフィスビルとして、ビジネス交流施設やテナント企業向けのフィットネスジム等の柔軟な働き方を支援する施設の整備や、顔認証システム等による入館導線のタッチレス化を導入している。

また、脱炭素社会の実現に向け、オフィスビルとして国内最大級のZEB Ready<sup>3)</sup>認証の取得やグリーン電力の導入、EV充電器の設置等が実施されている。さらに、エネルギーセンターから電気と熱の供給を受けることで、高いエネルギーレジリエンスによる街の防災力の向上や、エネルギーの地産地消による省エネ・省CO<sub>2</sub>への貢献等も期待される。

また、都市再生緊急整備地域に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4（2022）年度に「みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト」等が新たに追加されるなど、合計で154件の計画が認定を受けている（図表4-10）。

みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクトは、令和8（2026）年完成予定となっており、グローバルラグジュアリーホテル&ホテルレジデンスを核に、水族館や飲食・物

図表4-9 東京ミッドタウン八重洲の外観



資料：三井不動産株式会社

3) ZEB（Net Zero Energy Building）とは、年間の一次エネルギー消費量が正味ゼロ又はマイナスの建築物である。ZEB Readyは、一次エネルギー消費量から50%以上の一次エネルギー消費量削減に適合した建築物であり、ZEBを見据えた先進建築物として位置づけられている。

販商業店舗も併設する複合施設を開発し、国内各地からの旅行者及びインバウンド旅行者を呼び込む新たな観光拠点の創出を図るとしている。

図表4-10 みなとみらい21中央地区62街区ハーバーエッジプロジェクト計画の完成イメージ



資料：国土交通省

## (2) 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4（2022）年度末時点で東京都、神奈川県、千葉県成田市及び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4（2022）年度末現在、40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4（2022）年度には新たに7事業が加わり、154事業が認定を受けている（図表4-11）。

図表4-11 令和4年度に事業認定された新宿駅西南口地区における再開発事業の整備イメージ

■イメージパース（西側より計画建物を望む）



■位置図



資料：内閣府

## (3) 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4（2022）年度までに、首都圏で17地区が選定されている。その中で、さいたま市の「スマート・ターミナル・シティさいたま」では、AIを活用したオンデマンド交通サー

ビスや3D都市モデルを用いた環境評価等を実施することで、大宮駅・さいたま新都心駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境の構築を目指すとしている（図表4-12）。

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<sup>4</sup>）も進めており、令和4（2022）年度末時点で、首都圏24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。

図表4-12 スマート・ターミナル・シティさいたま概要

## スマート・ターミナル・シティさいたま（埼玉県さいたま市）

駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境（スマート・ターミナル・シティ）の形成に向け、生活利便性向上・まちの賑わい形成を支えるマルチモーダル・インターモーダルな移動環境・交通サービス体系づくりを軸に、3D都市モデルや各種サービスデータの統合・分析による施策効果の可視化等を通じて、多様な地域プレイヤーを巻き込んだ産官学民連携によるモビリティサービス普及、都市空間・環境整備に向けた合意形成等を推進する。

KPI（目標）	現況値	目標値
まちなかの滞留人口・時間	（取組の中で計測）	（取組の中で計測）
交通利便性への満足度	57.8%（R2）	64.0%（R7）
自動車分担率（市全体）	26.8%（H30）	現況からの減
グリーンポイント発行数	0ポイント	（取組の中で計測）

### 実行計画

**駅を核とした「スマート・ターミナル・シティ」**

「市民のウェルビーイングな暮らしを実現する（スマートシティさいたま）」の実現に向け、駅を核としたウォークブルで誰もが移動しやすい、人中心に最適化された都市空間・環境を構築。

**施策①（モビリティサービスの充実）**により、健康で環境にやさしい脱クルマ依存型生活行動を支え、地域回遊性を高めるとともに、

**施策②** モビリティと地域経済活動が連携した（ライフサポート型MaaSの構築）を進め、

**施策③** 各種サービスデータや都市データを活用した（スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・環境の形成）を促進する。

**【先行モデル地区】**

- 中心市街地型モデル**（高密度エリア・商業業務地ゾーン）  
→大宮駅・さいたま新都心駅周辺地区
- 郊外住宅地型モデル**（中高密度エリア・住宅地ゾーン）  
→美園地区

先行モデル地区での実践・成果を市内他地区等へ横展開

### 実証内容

過年度実証成果等も踏まえつつ、施策①～③に関するR4実証1～3を展開。

**【R4実証1】 AIオンデマンド交通サービスの地域共創民間実装モデルの構築（郊外住宅地型モデル）**

- AIオンデマンド交通サービスの実装モデル構築に向け、地域ポイントを活用したダイナミックプライシング、まちに還元されるインセンティブの獲得を目標とした脱炭素貢献可視化による交通行動変容の促進等を試行・検証。

**【R4実証2】 シェア型マルチモビリティと既存公共交通の連携ポートの実証（中心市街地型モデル）**

- 国道と連携したモビリティポートの設置により、シェアサイクルと路線バスの乗り継ぎを促すとともに、効果検証からバス需要と連携したポート配置を検討。

**【R4実証3】 スマートターミナルシティの実現に向けたスマートプランニング実施（中心市街地型モデル）**

- バス等の滞留状況の解析から、時間帯でバス数等を変動させる「スマート駅前広場」のプランニングに活用。
- 建物形状等を反映した3D都市モデルを用いた環境評価から、ウォークブル空間形成施策へ活用。

### 体制

スマートシティ施策をエリア・分野の拡張のフェーズへ進めるにあたり、さいたま市スマートシティ推進コンソーシアムが推進主体として統括・マネジメントし、各種プレイヤーの参画・連携を促進。

**推進主体**

さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム

（一社）アーバンデザインセンター大宮  
さいたま市  
大学等

（一社）美園タウンマネジメント  
都市OS運営者  
サービス提供者

美園タウンマネジメント  
市民等

### スケジュール

市内先行モデル地区で実証・実装。市内他地区・他都市へ展開。

施策	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度～
①モビリティサービスの充実	シェア型マルチモビリティ実証実験（中心市街地）	AIオンデマンド交通サービス実証実験（郊外住宅地）			
②ライフサポート型MaaSの構築		モード間連携実証	地域経済連携実証		
③スマートプランニングによるウォークブルな都市空間・環境の形成			スマートプランニング高度化（3D都市モデル活用含む）		

先行モデル地区での実装  
市内他地区・他都市へ

資料：国土交通省

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