

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

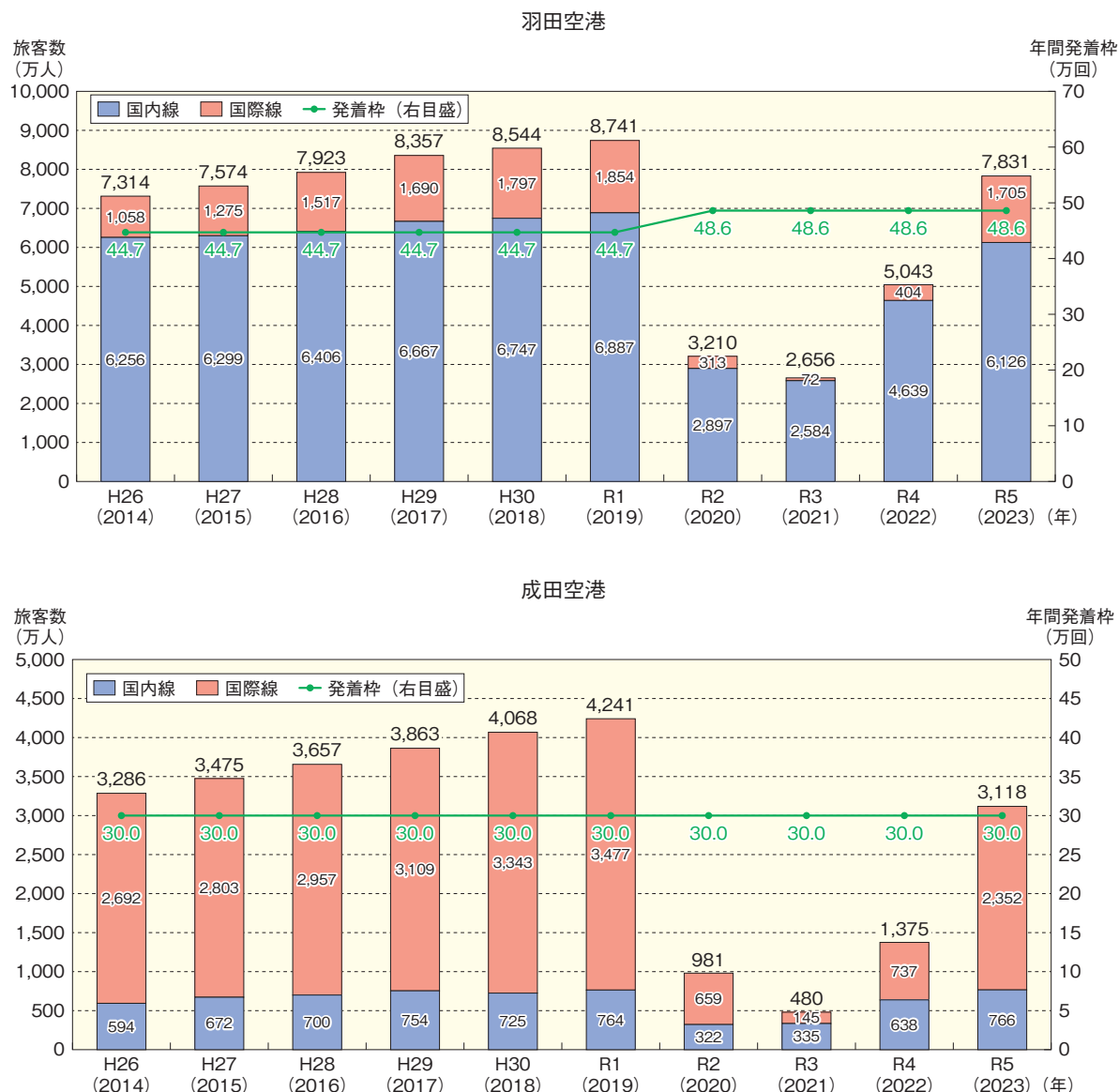
(都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化)

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5（2023）年には羽田空港で7,831万人、成田空港で3,118万人となり、前年比でそれぞれ約1.6倍、約2.3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4（2022）年までの旅客数は空港管理状況により、令和5（2023）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5（2023）年度には、空港アクセス鉄道の基盤施設整備、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性向上のための人工地盤の整備、旧整備場地区の再編整備等を引き続き実施した。また、引き続き、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の強化及び防災・減災に向けた護岸等の整備が実施された（図表4-2）。

図表4-2 羽田空港の整備

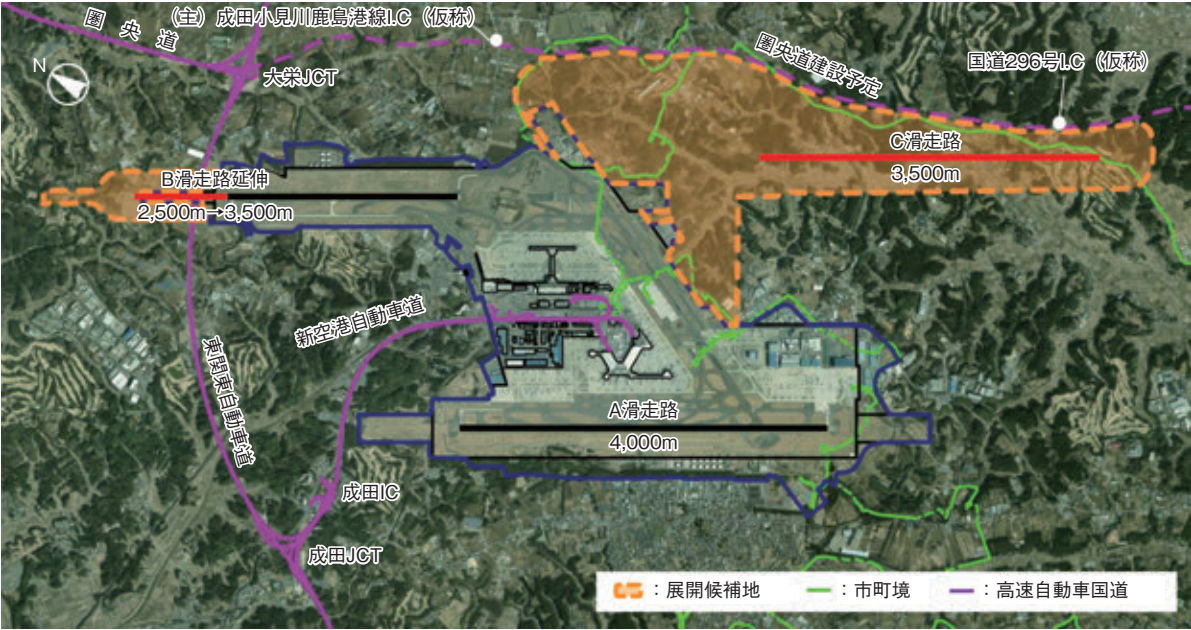


資料：国土交通省

(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約50万回に拡大する取組を進めるとともに、空港会社において旅客ターミナルの再構築や航空物流機能の高度化等の検討が進められている（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貨物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

1980年			2022年（速報）		
	港 名	取扱量		港 名	取扱量
1	ニューヨーク	195	1	上海（中国）	4,730
2	ロッテルダム（オランダ）	190	2	シンガポール	3,729
3	香港	147	3	寧波-舟山（中国）	3,335
4	神戸	146	4	深圳（中国）	3,004
5	高雄（台湾）	98	5	青島（中国）	2,567
6	シンガポール	92	6	広州（中国）	2,486
7	サンファン（プエルトリコ）	85	7	釜山（韓国）	2,208
8	ロングビーチ（米国）	83	8	天津（中国）	2,102
9	ハンブルグ（ドイツ）	78	9	香港（中国）	1,669
10	オークランド（米国）	78	10	ロッテルダム（オランダ）	1,446
13	横浜	72			
16	釜山（韓国）	63	42	東京	493
18	東京	63	70	横浜	298
			72	神戸	289
39	大阪	25	78	名古屋	268
			82	大阪	239

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

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・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済・産業の国際競争力を強化するため、京浜港等を国際コンテナ港湾として選定し、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきた。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してきた。

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、今後の国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標や新たな戦略、個別施策について検討を行い、令和6（2024）年2月に、今後5年程度で取り組むべき施策の方向性等について最終とりまとめを行った。とりまとめに基づき、「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組について、引き続き、国が前面に立ち、港湾管理者、港湾運営会社などの関係者と一丸となって強力に推進している。

(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」として本牧ふ頭地区及び新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5(2023)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)。

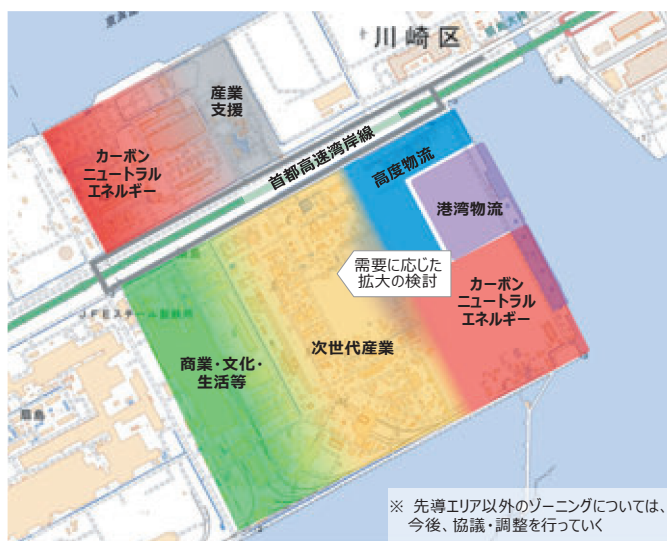
また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、川崎港東扇島～水江町地区臨港道路等の整備が進められている。川崎臨海部においては、JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等の休止を受けて、JFEグループと川崎市が協議をしながら土地利用の検討を進め、令和5(2023)年8月に川崎市が「JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」、同年9月にJFEグループが土地利用構想「OHGISHIMA 2050」をそれぞれ取りまとめた。今後は、扇島地区をはじめとする400haを超える広大なフィールドにおいて、未来志向の土地利用を展開することにより、カーボンニュートラルと新たな産業創出の同時実現を目指し、このエリアが我が国におけるコンビナート再編のモデルケースとなるような取組を進めることとしている(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 扇島地区土地利用概成時のイメージ



資料：川崎市提供

(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。

(クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組)

クルーズについては、令和5（2023）年3月より本格的に国際クルーズの運航が再開し、首都圏においても運航が再開された。

クルーズの再興へ向け、「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」をキーワードに、「観光立国推進基本計画（令和5（2023）年3月31日閣議決定）」で掲げた、日本におけるクルーズ再興に向けた令和7（2025）年までの目標である「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回超」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」の達成へ向け、引き続き訪日クルーズ本格回復への取組を進める。具体的には、クルーズ船受入に関するハード・ソフト両面からの支援に加え、「全国クルーズ活性化会議」と連携した取組や、海外船社とのクルーズセミナー等を実施する。

2. 日本中央回廊の形成

(リニア中央新幹線の整備)

リニア中央新幹線の開業等により、三大都市圏を約1時間で結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化を図っている。リニア中央新幹線の早期開業に向けて、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、国は、建設主体と地方

公共団体等と連携して環境整備を進めている。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（駅完成は令和13(2031)年となる見通し）に中間駅が計画され、リニア開業を見据えたまちづくりや地域活性化などの検討が進められている。甲府市では、令和5(2023)年11月に策定した「(仮称)リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本方針」を踏まえ、同月には「(仮称)リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本計画検討委員会」を設置し、基本方針の内容を具体化する、まちづくり基本計画の策定が進められている(図表4-7)。相模原市では、令和5(2023)年11月、橋本駅南口の周辺地区の目指す「まちの将来像」及び「まちづくりの誘導方針」などを定める「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン」が策定された。

図表4-7 (仮称) リニア山梨県駅前エリアのまちづくり基本方針（概要版）



資料：甲府市提供

3. 洗練された首都圏の構築

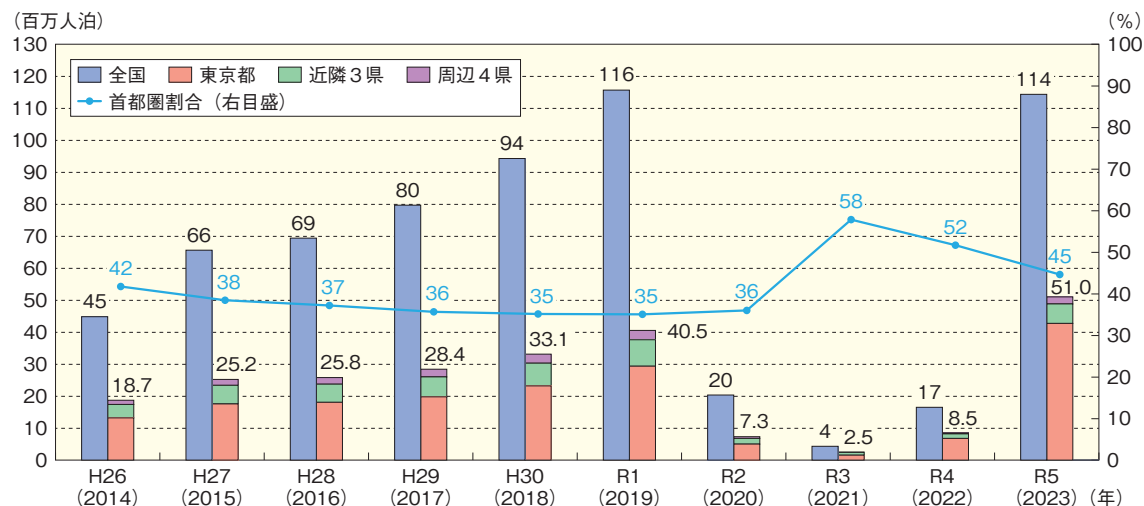
（１）広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

日本政府観光局（JNTO）によると、令和5（2023）年の訪日外国人旅行者数は約2,507万人となり、令和4（2022）年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、令和4（2022）年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21%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5(2023)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億1,434万人泊のうち約5,102万人泊となっており、その約8割が東京都で約4,273万人泊となっている(図表4-8)。

図表4-8 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

(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地方部での滞在促進のための地域周遊観光促進事業(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5(2023)年度は、首都圏1都7県で事業が実施され、例えば群馬県みなかみ町ではサイクリングやラフティング等の体験コンテンツの磨き上げ及び販売に対する支援が行われた。

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5(2023)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。

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、税制上の特例措置等を受けることができる。首都圏では、令和5(2023)年度に横浜市の「(仮称)北仲通北地区A1・2地区」等が新たに追加されるなど、合計で104件の計画が認定を受けている(図表4-9)。(仮称)北仲通北地区A1・2地区は、令和8(2026)年完成予定となっており、高水準な宿

泊機能やMICE誘致可能な大型バンケットを有するホテルと、ハイグレードな住戸を供給することにより国際的なビジネス拠点の形成、ペDESTリアンデッキ（歩行者専用の上空通路）、水際線プロムナード（水際の遊歩道）の整備による、北仲通北地区全体の回遊性を向上、広場を整備し、マルシェや住民発案のイベントの開催を通じた、魅力的な観光・賑わい拠点の創出等を図るとしている。

図表4-9 (仮称) 北仲通北地区A1・2地区計画の完成イメージ



資料：国土交通省

また、令和5(2023)年11月には、「麻布台ヒルズ」が開業した(図表4-10)。オフィス、住宅、インターナショナルスクール、文化施設等、多様な都市機能を高度に融合させた複合ビルであり、「緑に包まれ人と人をつなぐ広場のような街」をコンセプトとしている。

日本初の大規模なベンチャーキャピタル(以下「VC」という。)の集積拠点となる「Tokyo Venture Capital Hub」も誕生し、スタートアップ、VCなどが互いの課題を補完しながら成長する、新たなイノベーションエコシステムの構築を目指して取組が進められている。

また、脱炭素に向けた取組も進められ、民間で国内初となる都市部の下水熱利用も含めたエネルギーネットワークを形成し、気象予報や運転実績データからAIによる負荷予測に合わせた最適な運転計画により電気・熱を事業地内の複数ビルに供給することで、エネルギーの面的利用によるエネルギー利用の効率化等の取組を行っており、第1回「脱炭素都市づくり大賞」の国土交通大臣賞を受賞した。

さらに、令和5(2023)年11月、大田区と羽田みらい開発株式会社が、官民連携で開発を進めてきた大規模複合施設「HANEDA INNOVATION CITY®」(羽田イノベーションシティ)が全面オープンした(図表4-11)。「先端」と「文化」の境界を越えた交流を誘発し、新たな価値創造を実現する日本初のスマートエアポートシティとして、研究開発施設、オフィス、先端医療センター、宿泊施設などを中心とした、多彩な施設が集積しており、国内外のヒト・モノ・情報がフラットに集まり、交流が生まれ、それらを通じ、新たなビジネスやイノベーション創出の拠点を狙っている。

図表4-10 麻布台ヒルズの外観



資料：森ビル株式会社提供

図表4-11 HANEDA INNOVATION CITY®の外観



資料：羽田みらい開発株式会社提供

(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5（2023）年度末時点で東京都、神奈川県、茨城県つくば市、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5（2023）年度末現在、43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。認定事業数については新たに7事業が加わり、161事業が認定を受けている（図表4-12）。

図表4-12 令和5年度に事業認定された八重洲二丁目南特定街区における再開発事業の整備イメージ

◆イメージパース



北西側から計画地を望む

◆位置図



資料：内閣府提供

(3) スマートシティの推進

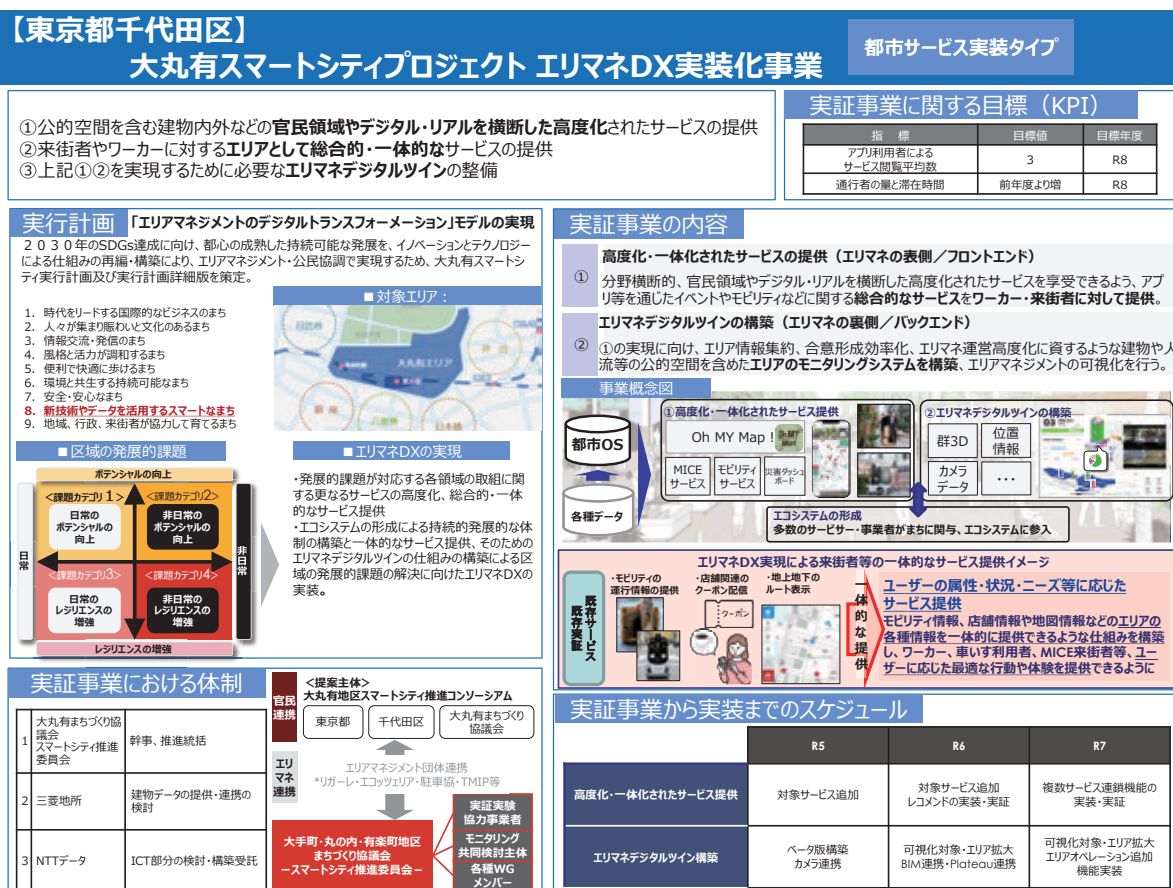
ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域である「スマートシティ」の実装に向け、国土交通省は先進的取組を支援している。支援

に当たり、令和5(2023)年度までに、首都圏で18地区が選定されている。その中で、千代田区の「大丸有スマートシティプロジェクト エリマネDX実装化事業」では、デジタル・リアルを横断した高度化された総合的なサービスをワーカーや来街者に対して提供するため、エリマネデジタルツインの整備を進めている(図表4-13)。

また、国土交通省では3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化(Project PLATEAU)¹⁾を推進しており、令和5(2023)年度末時点で、首都圏64都市において展開されている。

さらに、地理空間情報も活用し、建築BIM、PLATEAU及び不動産IDを一体的に推進する「建築・都市のDX」により、高精細な3Dデジタルツインを構築し、建築・都市分野の官民データの活用の幅を広げ、EBPM²⁾に基づくまちづくりやオープンイノベーションによる新サービス・産業創出の加速化を図っている。

図表4-13 大丸有スマートシティプロジェクト エリマネDX実装化事業概要



資料：国土交通省

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

2) EBPM：証拠に基づく政策立案のこと (Evidence-Based Policy Making)