

第4節

国際競争力の強化

1. 国際的な空港・港湾機能の強化等

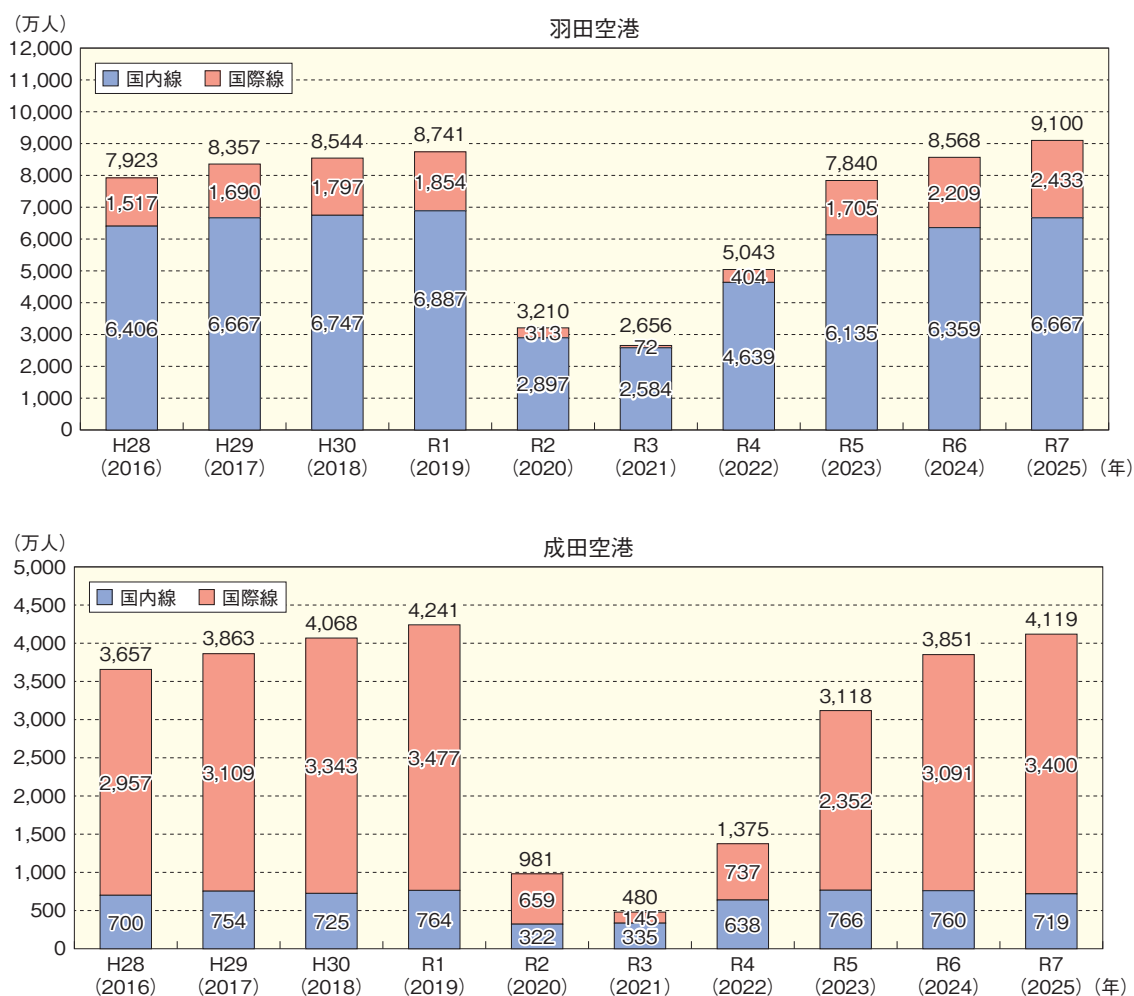
(1) 航空輸送体系の整備

(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（羽田空港、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、共に増加傾向が続いている（図表4-1）。

また、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（各年12月末日時点）



注：令和6(2024)年までの旅客数は空港管理状況により、令和7(2025)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、地域への丁寧な情報提供が行われているほか、関係地方公共団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。

上記に加えて、京急空港線引上線及び東日本旅客鉄道羽田空港アクセス線の鉄道基盤施設整備、国内線・国際線の乗り継ぎ利便性向上のための旅客ターミナルの再編・拡充、旧整備場地区の再編整備等を引き続き実施した。また、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についても引き続き実施した(図表4-2)。

図表4-2 羽田空港の整備

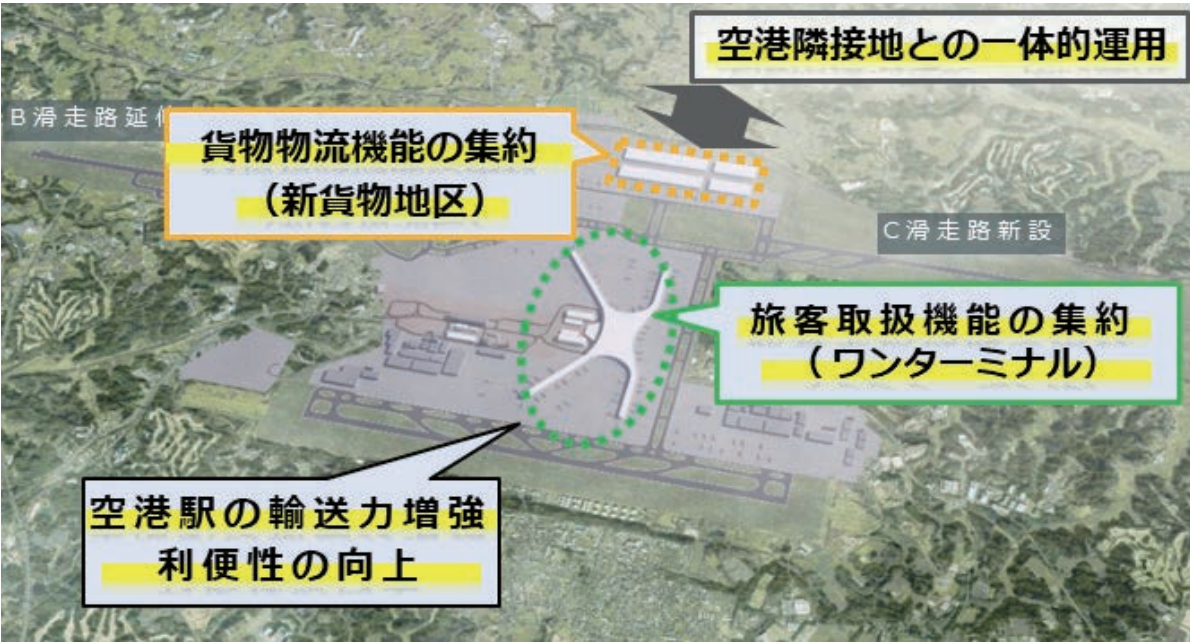


資料：国土交通省

(成田空港の整備)

成田空港においては、地域との共生・共栄の考え方の下、B滑走路延伸及びC滑走路新設等により年間発着容量を約50万回に拡大する「更なる機能強化」を進めている。また、国土交通省は、「今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会」において、旅客・貨物取扱施設等や空港アクセスなど、今後の成田空港の施設面の機能強化について検討を行い、令和7(2025)年6月に基本的な整備の方向性について中間とりまとめを公表した(図表4-3)。

図表4-3 今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会
中間とりまとめ概要より施設配置イメージ

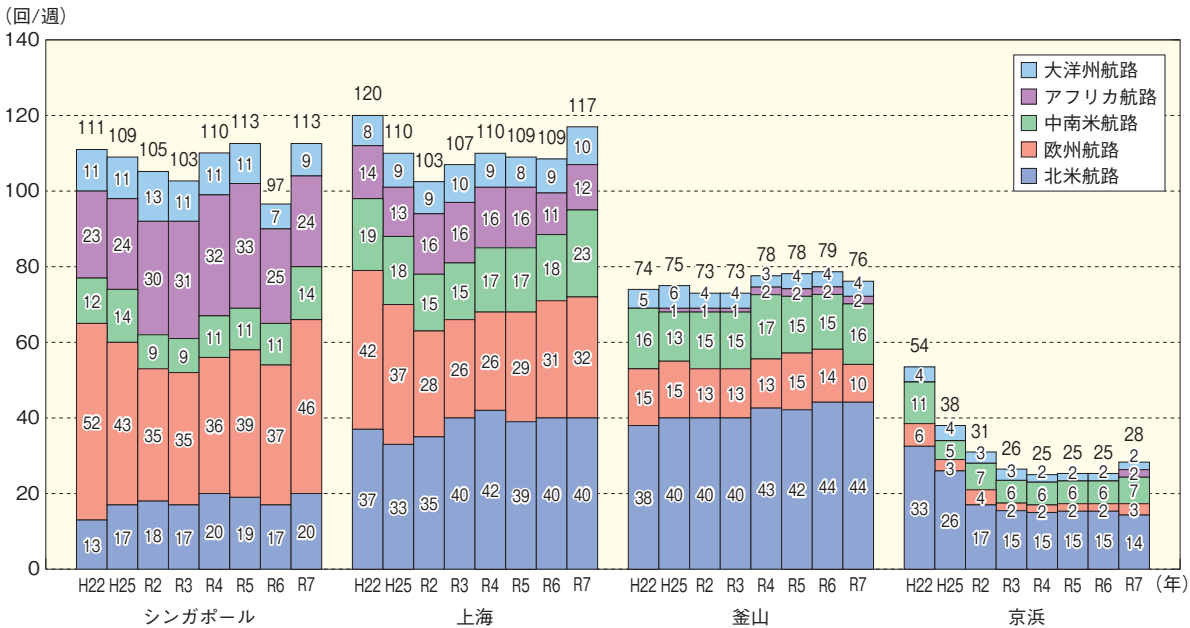


資料：国土交通省

(2) 海上輸送体系の整備
(港湾への国際基幹航路の寄港状況)

我が国の港湾は、釜山港や上海港といったアジア主要港と比較して貨物量が少ないことなどにより、船舶の大型化が進む国際基幹航路（北米や欧州等に向けた長距離直航航路）の我が国への寄港回数は減少傾向にある（図表4-4）。

図表4-4 アジア主要港と我が国港湾の国際基幹航路の寄港回数の比較



注1：欧州航路には、地中海・黒海航路を含む。
注2：北米航路には、ハワイ航路を含まない。Swire Shipping Pte. Ltd. (旧Westwood Shipping Lines Japan, Inc.) の航路を含む。
資料：国際輸送ハンドブック（当該年の11月の寄港回数の値）より国土交通省作成

(国際コンテナ戦略港湾)

我が国と北米・欧州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、我が国の経済・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戦略港湾として選定し、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。

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。これは、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7(2025)年度は、本牧ふ頭において、コンテナ取扱機能の強化を目的に再整備を進めていたD-5岸壁及びヤードの一部供用を開始した(図表4-5)。

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、官民連携で大規模土地利用転換に取り組んでいる。扇島地区南側の先端エリアには高度物流拠点、水素受入基地等が整備される予定であり、川崎市は令和8(2026)年2月、道路などの基盤整備の方向性として「扇島地区基盤整備等推進計画」を策定・公表した。

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

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、事業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に、事業主体や関係地方公共団体と連携して環境整備を進めている。

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ており、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。

相模原市は、令和7(2025)年11月、リニア駅のまちづくりにより実現する産業の姿とその方法を描いた産業ビジョンとして、「リニア駅周辺まちづくりイノベーション戦略」を公表した(図表4-6)。日本中央回廊・首都圏をつなぐ「イノベーション・リンク」の形成をビジョンとして掲げ、ビジョン実現のために「広域的なイノベーションバレーの形成」、「デジタル、ロボット、宇宙、モビリティに関する研究開発の促進」等の戦略に紐づく様々な施策の展開を検討するとし、東海旅客鉄道株式会社をはじめ、既に多様な組織との連携・共創による様々なプロジェクトが生まれている。



資料：相模原市提供

山梨県駅（仮称）は、令和8(2026)年3月に、新設工事が着工された(図表4-7)。また、甲府市は、駅前や圏域のまちの将来像を考えるに当たり、市民、企業、行政が一体となり検討する場として「未来のこうふまちづくりミーティング#01」を開催した。今後も市民や民間事業者など対話を重ね、令和9(2027)年度以降に「まちづくり基本計画」を策定することとしている。なお、駅前のまちづくりについては、主体となる甲府市と、駅北側において交通結節機能の整備を担う山梨



資料：東海旅客鉄道株式会社提供
※駅、広場等はイメージであり、今後の検討により変更される可能性があります。

県が緊密に連携・協働しながら進められている。

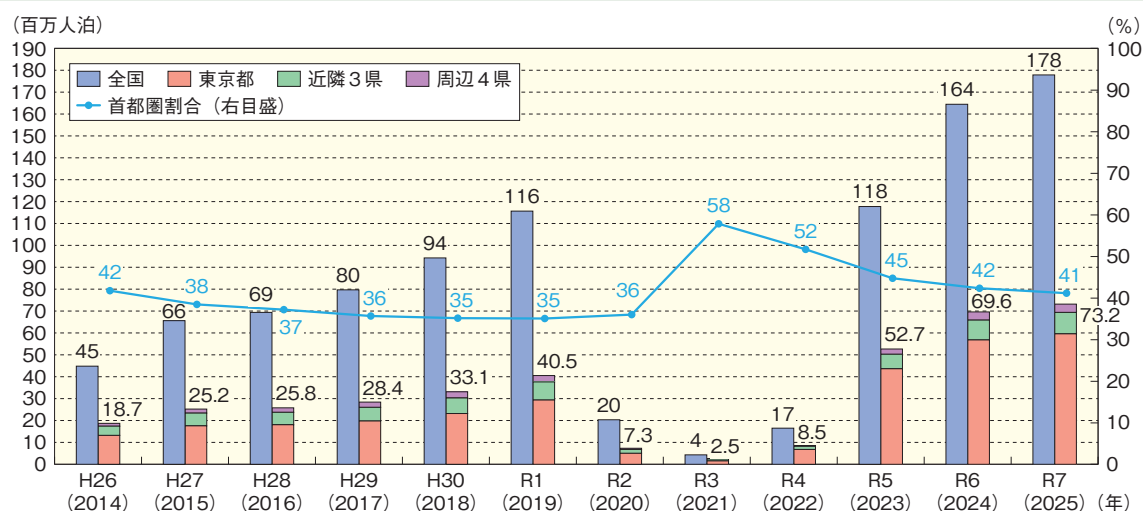
3. 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

日本政府観光局（JNTO）によると、令和7（2025）年の訪日外国人旅行者数は約4,268万人となり、過去最多となった。

また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和7（2025）年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1億7,787万人泊のうち約7,317万人泊となっており、その約8割が東京都で約5,959万人泊となっている（図表4-8）。

図表4-8 外国人延べ宿泊者数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」を基に国土交通省国土政策局作成

(広域的な観光振興・オーバーツーリズム対策)

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。

国内外の観光需要は急速に回復し多くの観光地が賑わいを取り戻している一方、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度低下への懸念が生じており、オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策が求められている。

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、都市開発事業等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7（2025）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7(2025)年度末までに合計で114件の計画が認定を受けている。

特定都市再生緊急整備地域（東京都心・臨海地域）に位置する有明南地区では、優良な民間都市再生事業計画として国土交通大臣の認定を受けた複合型エンターテインメント施設「TOKYO DREAM PARK」が令和8(2026)年3月に開業した（図表4-9）。本施設は「夢中から、はじまる。」を施設テーマとし、MICE¹⁾関連イベントに対応可能な多目的ホールや劇場、デジタル技術を活用したエンターテインメント施設などから構成されている。

また、同地区の近隣の^{あおみ}青海地区においても、民間の再開発が進められており、スポーツや音楽、MICEなど多様なイベントに対応した多目的アリーナ「TOYOTA ARENA TOKYO」が、令和7(2025)年10月に開業した（図表4-10）。本アリーナは、約1万人を収容可能で、Bリーグ（男子プロバスケットボールリーグ）1部所属「アルバルク東京」のホームアリーナとしての利用のほか、パラスポーツでの活用なども想定した整備が行われており、スポーツ庁及び経済産業省が実施する「多様な世代が集う交流拠点としてのスタジアム・アリーナ」として選定されている。（第1節2.（2）参照）

（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）に基づく国家戦略特別区域として、令和7(2025)年度末時点で東京圏（東京都、神奈川県、千葉県、成田市、千葉市）及び茨城県つくば市が指定されている。国家戦略特区では、国・地方公共団体・民間により構成される国家戦略特別区域会議が作成・変更し、内閣総理大臣の認定を受けた区域計画に記載されている規制の特例措置等を活用した事業が推進されており、東京圏及び茨城県つくば市の国家戦略特別区域における認定事業数は令和7(2025)年度末時点で183事業である。

平成30年認定事業である「BLUE FRONT SHIBAURA」のうち、ツインタワー南側「BLUE

図表4-9 TOKYO DREAM PARK



資料：株式会社テレビ朝日提供

図表4-10 TOYOTA ARENA TOKYO

MAIN ARENA（アルバルク東京ホームゲーム開催時）



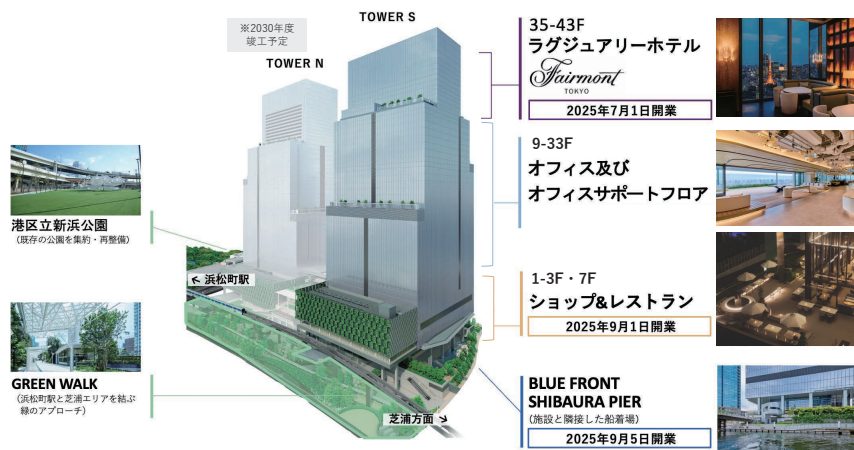
資料：TOYOTA ARENA TOKYO提供

1) Meeting、Incentive Travel、Convention、Exhibition/Eventの頭文字であり、多くの集客交流が見込まれる国際会議などビジネスイベント等の総称

FRONT SHIBAURA TOWER S」及び浜松町駅と芝浦エリアをつなぐ緑のアプローチ「GREEN WALK」が令和7(2025)年に順次開業・開通した(図表4-11)。全体開業した「TOWER S」は主にホテル、オフィス、商業店舗から構成された複合施設である。また、

「GREEN WALK」を含めたランドスケープの緑の量、緑の質などが評価され、令和7(2025)年10月に、最上位ランクの「TSUNAG」認定を取得した(第5節1.(2)参照)。引き続き、ツインタワー北側「TOWER N」の竣工に向けてまちづくりが進められる。

図表4-11 BLUE FRONT SHIBAURAの概要



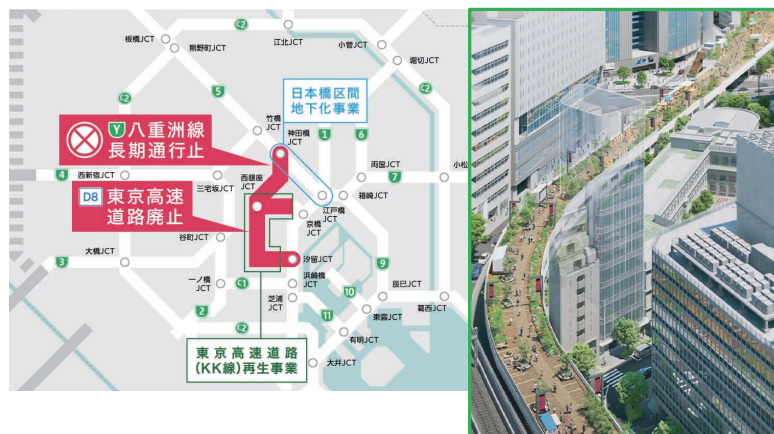
資料：野村不動産株式会社・東日本旅客鉄道株式会社提供

(3) ウォーカブルなまちづくりによる都市再生

国土交通省は、都市の魅力向上、まちなかのにぎわい創出を目的に「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを進めており、各地方公共団体及び民間企業等においてもウォーカブルなまちづくりの推進に向けた取組が進められている。

首都高速道路株式会社が進める日本橋区間地下化事業や新京橋連結路の整備による新たな都心環状ルートの再編に伴い、東京高速道路(KK線)の自動車専用の道路としての役割が大きく低下することとなった。そこで、KK線上部空間を「自動車専用の道路」から「歩行者中心の公共的空間」として再生すべく、令和3(2021)年3月に「東京高速道路(KK線)再生方針」を、令和5(2023)年3月に事業化に向けた関係者の取組の基本的な考え方を示す「東京高速道路(KK線)再生の事業化に向けた方針」を策定した。令和7(2025)年4月にKK線(東銀座出口を除く。)は廃止され、これらの方針に基づき、東京都及び東京高速道路株式会社は、ウォーカブルなまちづくりの象徴として、世界から注目される観光拠点の形成を目指し、KK線の再生に向けた取組を進めている(図表4-12)。

図表4-12 KK線廃止の概要と将来像



資料：首都高速道路株式会社提供

(4) まちづくりDXの推進

人口減少・少子高齢化の中で豊かで多様な暮らし方を支える「人間中心のまちづくり」を実現するため、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化、デジタル技術を用いた都市空間再編、エリアマネジメントの高度化、データを活用したオープンイノベーション創出等を進めるなど、まちづくり分野のDXが推進されている。

国土交通省は、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、先進的取組を支援している。

さらに、3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化（Project PLATEAU²⁾）を推進しており、令和6（2024）年度末時点で、首都圏87都市において展開されている。

Project PLATEAUでは、全国各地で実際に進められている、3D都市モデルを活用した開発事例を「ユースケース」として公開しており、令和7（2025）年度実施事業として、「大規模イベントの輸送計画策定に向けた人流シミュレータの開発」が公開されている。

本事業は、横浜市瀬谷区を対象に大規模イベントにおける歩行者の移動環境を立体的に再現することで、混雑の要因を精緻に分析し、実効性の高い輸送計画の策定を支援する人流シミュレータを開発したものである（図表4-13）。また、シミュレータをイベント運営団体、鉄道事業者などが操作する体験会が開催され、①輸送計画策定業務の品質向上、②関係者間の合意形成、③システムのユーザビリティの三つの観点から、公共政策面で有用性が検証された。

これらの取組に加え、3次元の建築モデル（建築BIM）・都市モデル、地理空間情報、不動産IDに関する取組を一体的に推進する「建築・都市のDX」により、建物内外にわたる3次元のデジタルツインの社会実装を図り、まちづくりや防災の高度化、新サービス・産業の創出等を推進している。

図表4-13

大規模イベントの輸送計画策定
に向けた人流シミュレータ



資料：国土交通省

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