

## 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

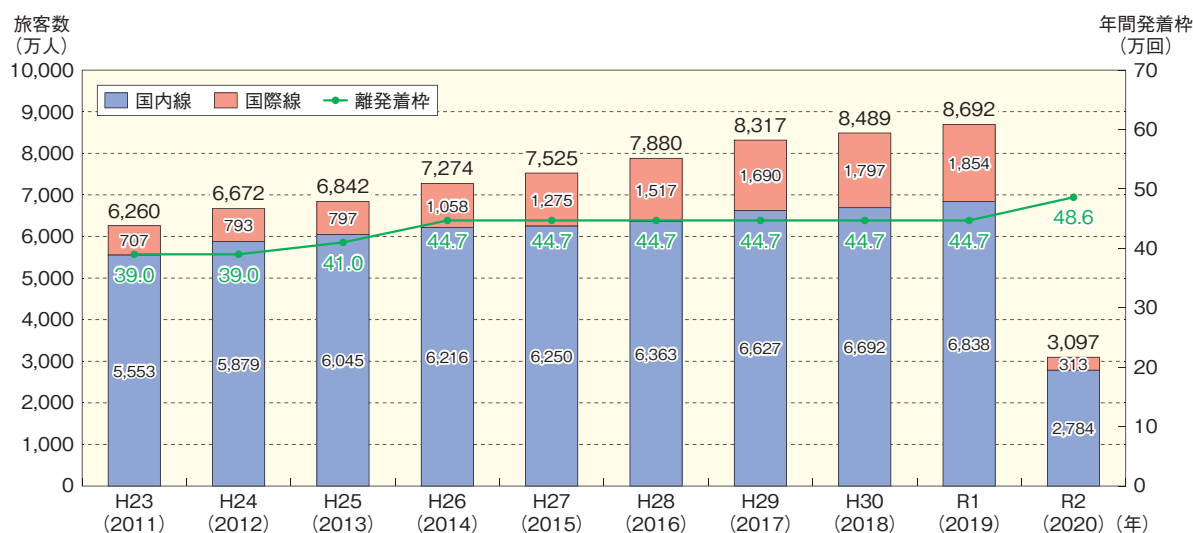
## ① 都市間競争力アップにつながる羽田・成田両空港の強化

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））の機能強化が進められている。令和2（2020）年3月には、最優先課題とされていた首都圏空港の年間合計発着容量83万回が達成された。現在は、「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）における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、両空港を合わせて年間約100万回の発着容量とするための取組が進められているところである。

## ② 羽田空港の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港であり、令和2（2020）年の年間旅客数は新型コロナウイルスの影響により3,097万人に落ち込んだが、令和元（2019）年までは増加傾向にあり、同年には8,692万人が利用した（図表2-4-1）。

図表2-4-1 羽田空港の年間旅客数と発着枠数（各年12月末日時点）



注：令和元（2019）年までの旅客数は空港管理状況により、令和2（2020）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、国際線の年間発着容量が約4万回拡大された。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、令和2(2020)年6月に「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」が設置されている。検討会では、現在の滑走路の使い方を前提とした上で、騒音軽減等の観点から見直しが可能な方策がないかについて、最近の航空管制や航空機器の技術革新を踏まえ、技術的観点から検討が行われている。

上記に加えて、令和2(2020)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が新規着手された。あわせて、駐機場の整備や、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、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、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策として多摩川沿いの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

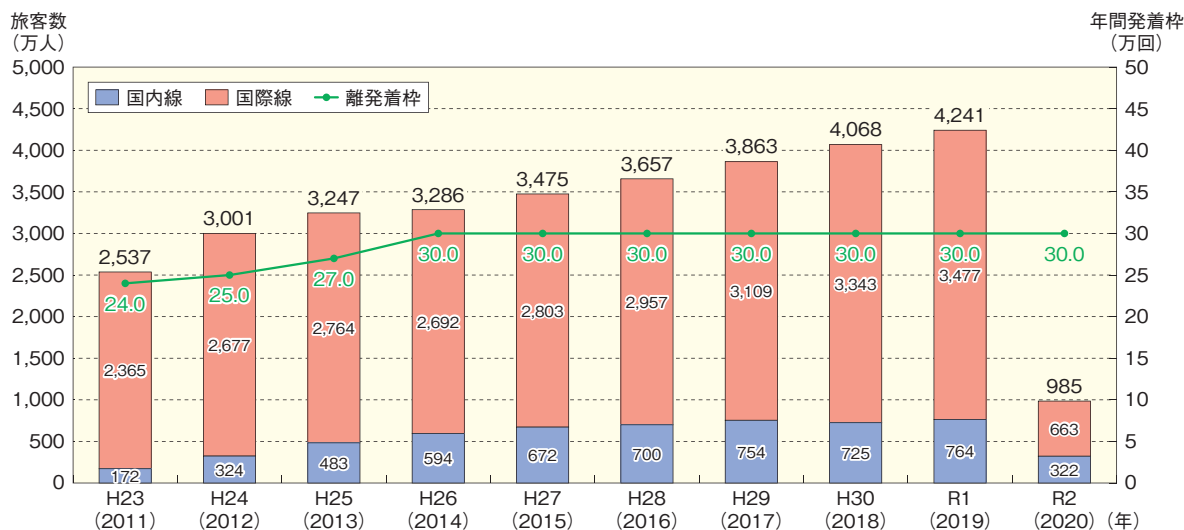


資料：国土交通省

## ③成田国際空港の整備

成田国際空港は、我が国の国際航空の中心であり、高速離脱誘導路の整備等により、令和2(2020)年3月29日から空港処理能力が年間約4万回拡大した。また、令和2(2020)年の年間旅客数は、新型コロナウイルスの影響により985万人に落ち込んだが、令和元(2019)年までは増加傾向にあり、同年には4,241万人が利用した(図表2-4-3)。

図表2-4-3 成田国際空港の年間旅客数と発着枠数(各年12月末日時点)



注：令和元(2019)年までの旅客数は空港管理状況により、令和2(2020)年は管内空港の利用概況(速報)による。

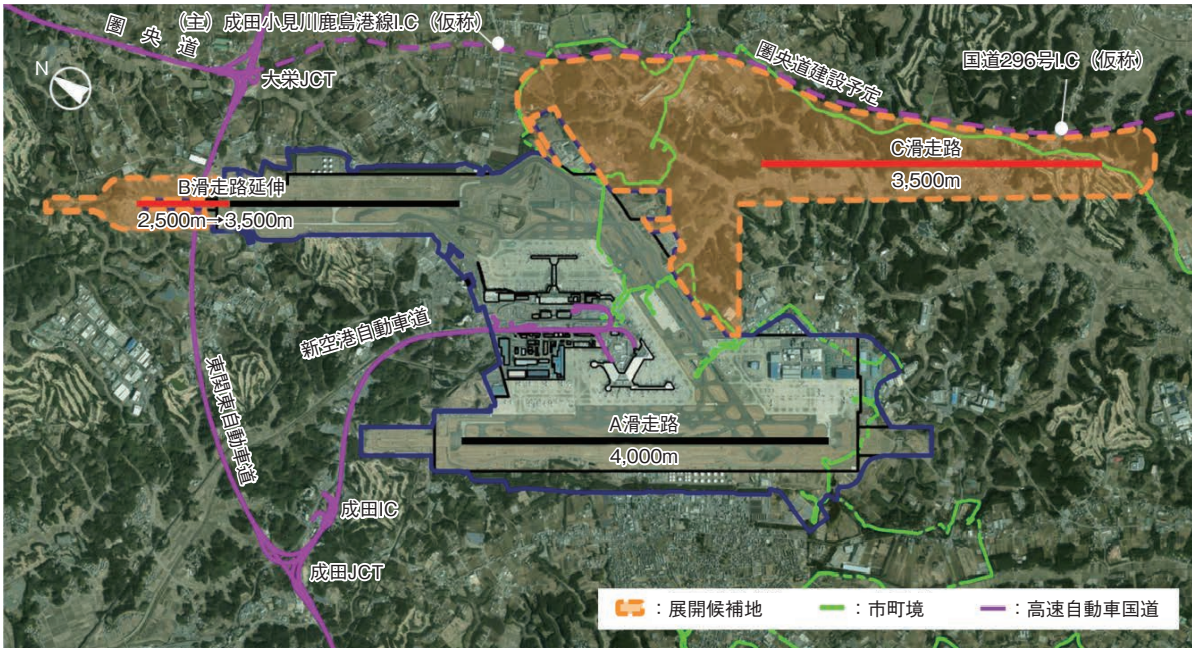
資料：国土交通省

成田国際空港においては、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、令和10(2028)年度末を完成目標とする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(図表2-4-4)。令和2(2020)年度は、LCCの成長に伴う抜本的な能力増強策として、第3ターミナル増築に伴うCIQ(税関、出入国管理、検疫所)の施設整備等が実施されている。

夜間飛行制限の緩和については、令和元(2019)年10月(冬ダイヤ)よりA滑走路において制限時間を午前0時から午前6時までの6時間(従来から1時間短縮)とし、C滑走路等供用後は空港全体としての制限時間を午前0時半から午前5時までとしている。また、各滑走路の運用時間を「午前5時から午後10時」と「午前7時半から午前0時半」の2種類とする「スライド運用」が採用され、飛行経路下における静穏時間をそれぞれ7時間確保することとされている。

今後も、成田国際空港は、国際線の基幹空港としての機能を持ちつつ、国際線・国際線の乗継需要も取り込んで国際航空ネットワークの強化を図りながら、国際・国内のLCC需要、貨物需要にも対応していくこととされている。

図表2-4-4 成田国際空港の施設計画



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2-4-5）。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2-4-5 コンテナ取扱貨物量ランキング

(単位：万TEU)

1984年			2019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）	4,330
2	ニューヨーク/ニュージャージー	226	2(2)	シンガポール	3,720
3	香港	211	3(4)	寧波-舟山（中国）	2,753
4	神戸	183	4(3)	深圳（中国）	2,577
5	高雄	178	5(7)	広州（中国）	2,324
6	シンガポール	155	6(6)	釜山（韓国）	2,199
7	アントワープ	125	7(8)	青島（中国）	2,101
8	基隆	123	8(7)	香港（中国）	1,836
9	ロングビーチ	114	9(9)	天津（中国）	1,726
10	横浜	110	10(11)	ロッテルダム（オランダ）	1,481
...	...	...	...	...	...
12	釜山	105	34(29)	東京	501
...	...	...	...	...	...
15	東京	92	61(59)	横浜	299
...	...	...	...	...	...
31	大阪	42	67(65)	神戸	287
			...	...	...
			68(67)	名古屋	284
			...	...	...
			80(76)	大阪	246

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：（ ）は平成30(2018)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。平成31(2019)年3月にはそれまでの個別施策の取組状況と政策目標のフォローアップ、今後の政策目標等の見直しが行われ、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会 最終とりまとめフォローアップ」が公表された。このフォローアップに基づき、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、国・港湾管理者・民間の協働体制で推進されている。

例えば、京浜港の港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社は、集貨事業に係る経費の一部を国が支援する「国際戦略港湾競争力強化対策事業」を活用した集貨事業を実施している。令和3(2021)年3月には、日本に寄港するコンテナ船としては過去最大級の船舶の寄港が実現するなど、具体的な成果が出ている。

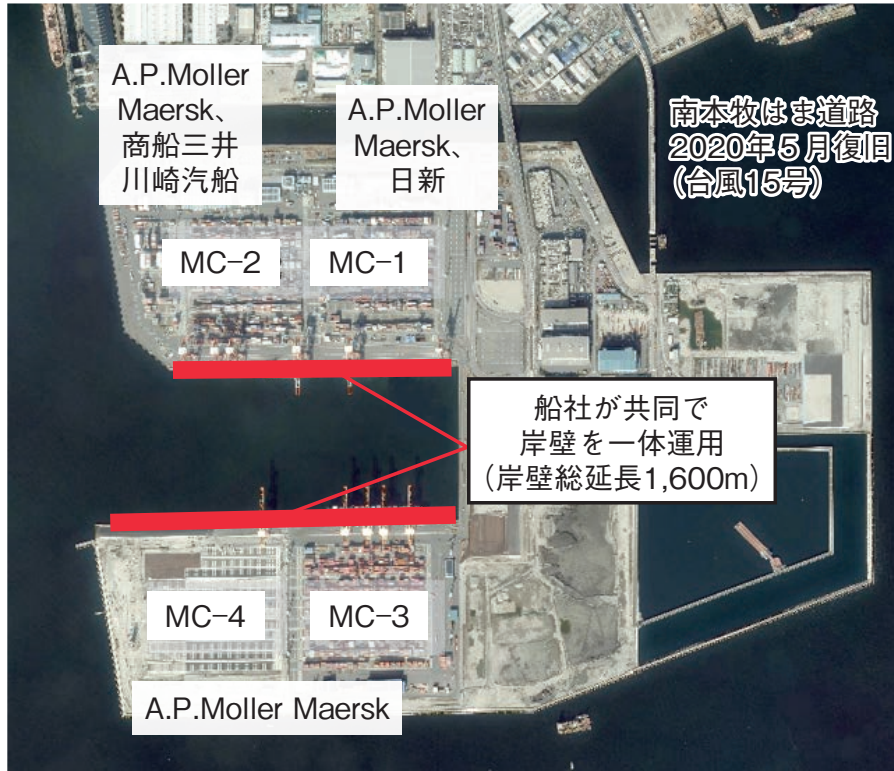
また、AI、IoT、自動化技術を組み合わせ、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を有する「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けた取組が進められている。具体的には、遠隔操作RTGの導入に係る事業に対する支援制度を活用し、令和2(2020)年に首都圏では、横浜港における事業を採択しており、導入促進が図られている。

## ③京浜港の整備

京浜港においては、コンテナ船の大型化に対応した大水深コンテナターミナル(水深16m以上)の整備が行われており、令和2(2020)年8月には、世界最大級のコンテナ船に対応できる国内最大深度を有するMC4コンテナターミナル(横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業)の暫定供用が開始されている(図表2-4-6)。また、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についても整備が進められている(図表2-4-7)。

上記整備と併せて、令和元年房総半島台風により被災した南本牧はま道路の復旧が進められ、令和2(2020)年5月に供用が再開された。また、京浜港の物流ネットワークを形成するため、東京港臨港道路南北線、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の整備が進められている。

図表2-4-6 横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業(大水深コンテナターミナル)



資料：国土交通省

図表2-4-7 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

#### ④LNGバンカリング拠点の形成

国際海事機関（IMO）による船舶に対する環境規制の強化が見込まれる中、環境負荷の少ないLNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の導入が進んでおり、LNGバンカリング（船舶へのLNG燃料供給）拠点の有無が、港湾の国際競争力を左右する状況となっている。

平成30(2018)年度には、「東京湾におけるSTS方式での船舶向けLNG燃料供給事業」が、LNGバンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助事業として採択されており、同事業は、令和3(2021)年に供用開始予定である。

国土交通省は、引き続き、世界最大の重油バンカリング拠点であるシンガポール港をはじめ、諸外国港との連携を深めつつ、我が国港湾におけるLNGバンカリング拠点形成を促進していく。

#### ⑤安心してクルーズを楽しめる環境整備

令和2(2020)年度は新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、クルーズ船の運航が休止となるなど厳しい状況が続いた。このため、国土交通省ではクルーズの安全・安心の確保のための検討を行い、同年9月18日に中間とりまとめを公表し、同時に、中間とりまとめを踏まえた国内クルーズに関するガイドラインが関係業界団体（日本外航客船協会・日本港湾協会）から公表された。国内クルーズの運航や受入は、これらのガイドラインに基づく船内や旅客ターミナル等での感染予防対策の徹底に加え、都道府県等の衛生主管部局を含む協議会等における合意を得た上で行われており、首都圏の港湾への寄港も同年11月から再開された。

また、国土交通省では、クルーズの再興に向け、船内・旅客ターミナルにおける感染防止対策や、感染拡大防止に寄与する上質かつ多様なツアーメニューの造成等を促進しており、首都圏の港湾における取組についても支援した。引き続き、ハード・ソフト両面にわたる支援を実施し、安心してクルーズを楽しめる環境整備を推進することとしている。

## 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。国土交通省は、「スーパー・メガリージョン構想検討会」を平成29(2017)年8月に設置し、リニア中央新幹線をはじめとする高速交通ネットワークの整備がもたらす国土構造の大きな変革の効果を最大限引き出すための取組に関する検討を行い、令和元(2019)年5月に最終とりまとめを公表した。

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るなど、官民連携で事業が推進されている。山梨県では、リニアの開業を

契機として、国内外の多くの人から目的地として選ばれる山梨県となるよう、令和2(2020)年3月に「リニアやまなしビジョン」を策定し、令和2(2020)年度は、リニア駅前の交通結節機能の整備やリニア駅と既存駅等との公共交通によるアクセス向上に向けたあり方について検討を進めている。

## (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においては、TX(つくばエクスプレス)沿線の大学、研究機関や、近畿圏(関西文化学術研究都市)との連携が強化され、知的対流(ナレッジ・リンク)が形成・拡大されることで、高度な価値創造が行われる可能性がある。このように、筑波研究学園都市を最大限に活用し、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開通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、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。

## 3. 洗練された首都圏の構築

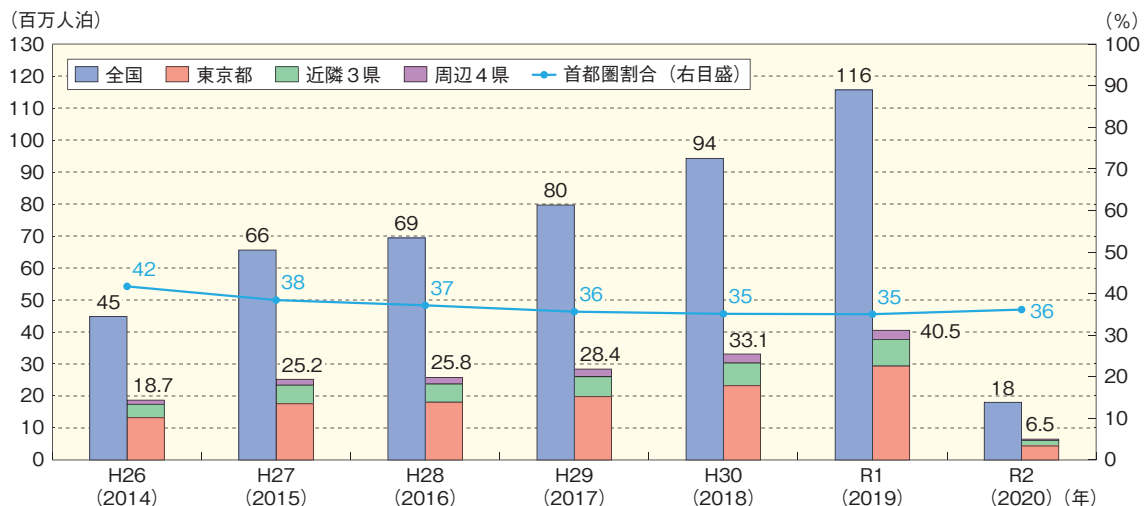
### (1) 広域的な観光振興に関する状況

#### (観光立国の推進)

観光立国の推進に当たっては、訪日外国人旅行者数の拡大に向けた訪日プロモーション等、実効性の高い観光政策を強力に展開していくこととされている。

日本政府観光局(JNTO)によると、令和2(2020)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、対前年比87.1%減の約411万6千人となっている。また、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における令和2(2020)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約1,803万人泊のうち約652万人泊となっており、その約7割が東京都で約439万人泊となっている(図表2-4-8)。

図表2-4-8 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)を基に国土交通省都市局作成



政府は、令和2(2020)年7月に、今後1年を目途とした行動計画として「観光ビジョン実現プログラム2020」を決定し、「GOTOトラベル事業」等による国内旅行の需要喚起とともに、国・地域ごとの新型コロナウイルスの感染収束を十分に見極め、インバウンドの回復を図るとしている。インバウンド促進に向けた施策の一つとして、国土交通省は、スノーリゾートの国際競争力を高めるため、令和2(2020)年度よりスキー場インフラ整備等の支援事業を開始しており、首都圏においては、「ONSEN-SNOW RESORT Shiobara (栃木県那須塩原市)」が採択されている。

### (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に取り組んでいる。同事業では、観光地域づくりの舵取り役である観光地域づくり法人(DMO)が中心となって行う、調査・戦略策定からそれに基づく滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーション等の取組に対して、総合的な支援を行っている。令和2(2020)年度は、外国人旅行者限定コンテンツ体験モニター、多言語パンフレット・マップ作成等の東京周辺エリアでの広域的な周遊観光促進に資する取組への支援が行われた。

## (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)

第125次国際オリンピック委員会総会(平成25(2013)年9月開催)にて開催が決定した東京2020大会は、世界的な新型コロナウイルスの感染拡大を踏まえ、令和2(2020)年3月に、1年間開催を延期することが決定された。

延期の発表後も、競技会場等の整備については、東京2020大会の持続可能性コンセプトである「Be better, together/より良い未来へ、ともに進もう。」の下、引き続き既存施設の活用・改良による環境負荷の低減など、持続可能な社会の実現に向けた取組が進められている。

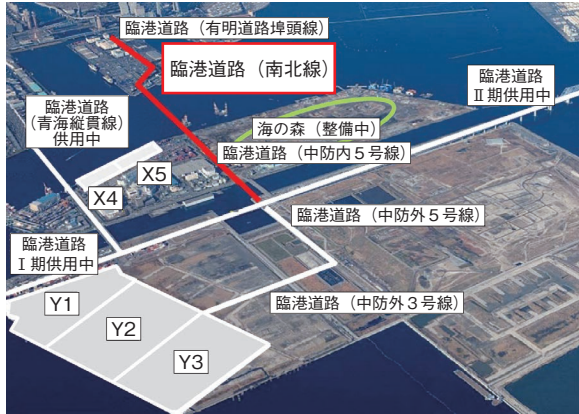
交通体系整備に係るインフラについて見ると、臨港道路南北線や環状第2号線等の道路ネットワークの整備、都心と臨海地域とを結ぶ新しい交通機関であるBRT(バス高速輸送システム: bus rapid transit)の整備、東京国際クルーズターミナルの整備、首都圏空港の機能強化及び空港アクセス等の改善に向けた都市鉄道の在り方の検討、さらには、美しい都市景観の創出や道路の防災性向上等の観点からの無電柱化の推進等、東京2020大会のみならず、その開催後を見据えた首都圏の整備・検討が行われている(図表2-4-9、図表2-4-10、図表2-4-11、図表2-4-12)。このうち、令和2(2020)年度には、臨港道路南北線の開通(6月)、東京国際クルーズターミナルの開業(9月)、BRTの虎ノ門ヒルズ~晴海BRTターミナル間のプレ運行(1次)の開始(10月)がされている。

また、障害者だけでなく、高齢者等も含めた全ての人に向けたユニバーサルデザインの導入等、高い水準のアクセシビリティを提供するための取組が各地で進められているほか、暑熱対策として、道路緑化等の総合的な道路空間の温度上昇抑制対策が推進されている(図表2-4-13)。

さらに、東京2020大会開催前や開催中に首都直下地震が発生することも想定し、本大会の開催を支えるため、平成29(2017)年8月より、海外や国内において平時から容易に防災情報等を

入手できる「防災ポータル／Disaster Prevention Portal」が開設されている。令和2(2020)年9月には、閲覧利便性の更なる向上、首都圏以外の地域の地域情報と災害情報の充実、在留外国人等のための防災情報の拡充のため、サイトのリニューアルが行われた(図表2-4-14)。

図表2-4-9 東京港臨港道路南北線の概要



資料：国土交通省

図表2-4-10 東京都市計画道路環状第二号線の概要



注：令和2(2020)年度末時点で虎ノ門～豊洲区間のうち、汐留～虎ノ門区間(約1.25km)、晴海～汐留区間(1.81km)を除き整備済み。

資料：東京都提供

図表2-4-11 BRT運行ルート(プレ運行(一次))、車両のデザイン



資料：東京都提供

図表2-4-12 東京国際クルーズターミナル



資料：東京都提供

図表2-4-13 全国・首都圏の鉄道駅の段差解消率（令和元(2019)年度末）

	1日当たりの 平均利用者が 3千人以上の駅	段差が解消されている駅		うち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	
		数	割合	数	割合
茨城県	37	33	89.2%	33	89.2%
栃木県	26	26	100.0%	26	100.0%
群馬県	21	15	71.4%	15	71.4%
埼玉県	175	174	99.4%	165	94.3%
千葉県	218	208	95.4%	208	95.4%
東京都	716	707	98.7%	687	95.9%
神奈川県	328	318	97.0%	311	94.8%
山梨県	13	11	84.6%	10	76.9%
首都圏	1,534	1,492	97.3%	1,455	94.9%
全国	3,580	3,432	95.9%	3,288	91.8%


注：対象駅は、利用者3,000人/日以上旅客施設

資料：国土交通省

図表2-4-14 東京2020大会開催に向けた防災情報ポータルサイト「防災ポータル」

## 防災ポータルのリニューアルのポイント

### ① 閲覧利便性の更なる向上



平時・災害時に参照されやすいサイトを上位表示


統合災害情報システム (DIMAPS)

国土交通省 | 地震や風水害など自然災害発生時に、いち早く現場から災害情報を収集し、災害情報を地図上に表示するシステム

サイト説明文を分かりやすい表現に改善

- 各カテゴリにおいて、閲覧者数が多いサイトや平時・災害時に参照されやすいサイトを上位に表示し、閲覧利便性を向上。
- サイト説明文の専門用語を減らし、サイト情報がわかりやすくなるように改善。

### ② 対象地域、災害情報の充実



地域の情報

「地域の情報」カテゴリを追加

地方整備局・地方運輸局・都道府県・Twitterによる地域の情報を見ることができます。

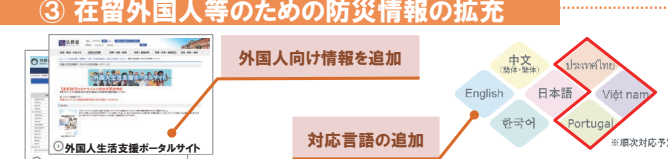
様々な災害情報を追加

- 首都圏以外の情報（各地域の南海トラフ巨大地震対策等）の充実に併せて、「地域の情報」カテゴリを追加し、サイト利用時の利便性を向上。
- 多様化する災害に対応するために、火山噴火や熱中症などのサイトを追加。

噴火警報・予報

熱中症から身を守るために

### ③ 在留外国人等のための防災情報の拡充



外国人向け情報を追加

対応言語の追加

English (英語・英字) | 日本語 | 中文 (繁体・简体) | 한국어 | 日本語 | Việt nam | Portugal

※順次対応予定

- 母国の支援情報や外国人のための相談窓口など、外国人にとって災害時に参考となる情報提供サイトを追加。
- 新たにベトナム語、ポルトガル語、タイ語を追加し、8言語に対応。

資料：国土交通省

## (オリンピック・パラリンピックと東北の復興)

東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会は、多様なステークホルダーが連携して、レガシーを残すためのアクションを推進していくために、「スポーツ・健康」、「街づくり・持続可能性」、「文化・教育」、「経済・テクノロジー」、「復興・オールジャパン・世界への発信」の5本の柱を定め、関係各者が一丸となって、計画当初の段階から包括的にアクションを進めていくこととしている。

このうち、「復興・オールジャパン・世界への発信」については、東京2020大会が、東日本大震災からの復興の過程で世界から受けた支援への感謝を伝えるとともに、復興しつつある東

北の姿を世界に発信する絶好の機会になることから、この機会を利用して、復興の状況や被災地の魅力を発信すること等により、今後の復興や更なる発展を後押しすることとしている。

## 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2（2020）年度末までに、19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。首都圏内における直近の事例としては、平成29（2017）年8月に「大宮駅周辺地域」（埼玉県さいたま市）が指定されたほか、平成30（2018）年10月に「新宿駅周辺地域」（東京都新宿区・渋谷区）及び「横浜都心・臨海地域」（神奈川県横浜市）の指定区域が拡大されている。

### (2) 都市再生緊急整備地域内における民間都市再生事業計画の認定

都市再生緊急整備地域（特定都市再生緊急整備地域を含む。）に指定された地域においては、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いる。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、首都圏では、令和2（2020）年度に「品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）（品川駅・田町駅周辺地域）」等の4件が新たに追加され、92件の計画が認定を受けている。

「品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）」では、令和2（2020）年3月に開業したJR高輪ゲートウェイ駅前に、文化創造施設などの国際競争力強化に資する整備を行うとともに、防災対応力強化や環境負荷低減にも取り組むとされている。さらに、合計約2万㎡の歩行者広場やデッキレベルの歩行者ネットワーク整備を行い、令和6（2024）年度の竣工を予定している（図表2-4-15）。

図表2-4-15 品川開発プロジェクト（第Ⅰ期）



資料：JR東日本提供

### (3) 官民連携まちなか再生推進事業

国土交通省は、都市の魅力・国際競争力の強化を図るため、官民の様々な人材が集積するエリアプラットフォームの構築やエリアの将来像を明確にした未来ビジョンの策定等の取組を総合的に支援する補助制度を令和2(2020)年度に創設した(図表2-4-16)。首都圏では令和2(2020)年度に18者が採択されている。例えば、「水戸のまちなか大通り等魅力向上検討協議会」は、JR水戸駅北口の中心市街地を貫く国道50号沿道を多くの人が楽しめるウォークアブル空間に転換すること等を目指し、未来ビジョンの策定に向けた実態調査等を実施している。

図表2-4-16 官民連携まちなか再生推進事業の概要

#### 官民連携まちなか再生推進事業

官民の様々な人材が集積する**エリアプラットフォームの構築**やエリアの将来像を明確にした**未来ビジョンの策定**、ビジョンを実現するための**自立・自走型システムの構築**に向けた取組を総合的に支援し、多様な人材の集積や投資を惹きつける都市の魅力・国際競争力の強化を図る。  
【令和2年度創設】

#### 未来ビジョン策定とビジョン実現のための自立・自走型システムの構築への支援



※1：新規に取り組む「エリアプラットフォーム構築」と「未来ビジョン等策定」については、単年度あたり合計1,000万円を上限とする。(最大2年間 ただし、試行・実証実験を行いながら、新型コロナウイルス感染症拡大を契機としたビジョンを策定するものに限り、最大3年間に延長)

※2：1事業あたり1年間に限る。 ※3：「エリアプラットフォーム構築」及び「未来ビジョン等策定」における準備段階においてのみ、市区町村を補助対象とすることができる。

資料：国土交通省

### (4) 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2(2020)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2(2020)年度末現在、33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2(2020)年度には新たに10事業が加わり、134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(39事業)、道路法(昭和27年法律第180号)の特例を活用したエリアマネジメント事業(12事業)、法人設立に関する申請等のための窓口を集約し、外国人を含めた開業を促進する「東京開業ワンストップセンター」の開設等の取組が実施されている(図表2-4-17)。また、国家戦略特区を活用した規制改革等を推進していくため、平成28(2016)年10月4日付で内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」が設置されている。

図表2-4-17 エリアマネジメントに係る道路法の特例による認定状況（令和3（2021）年3月末日時点）

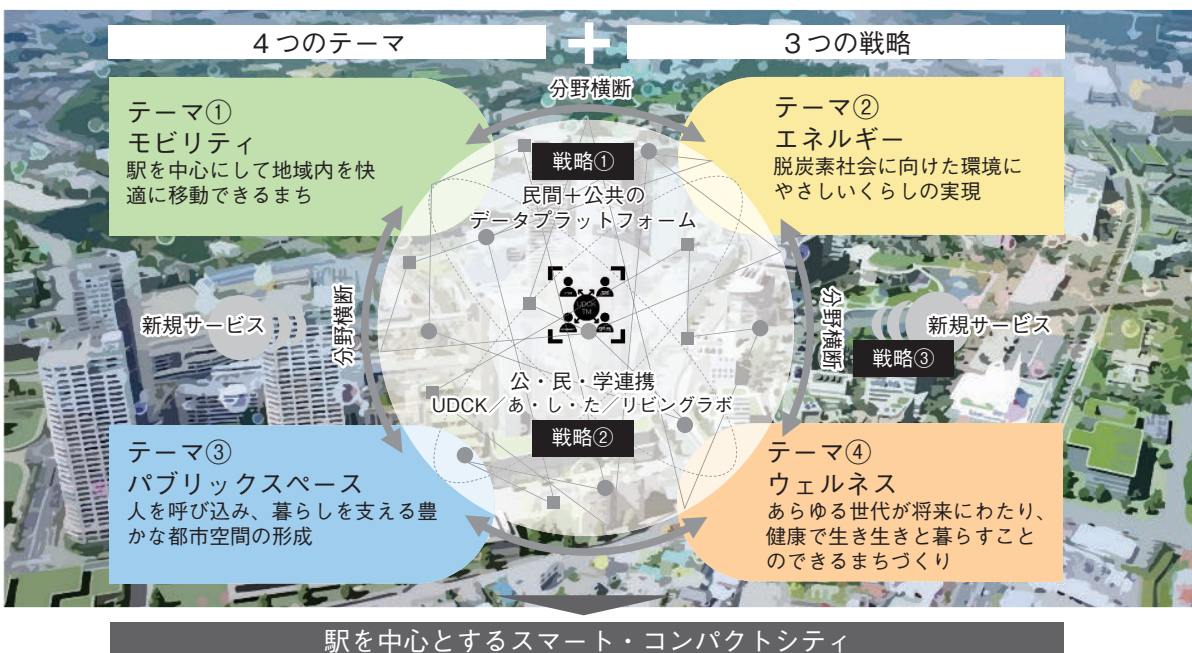
認定年度	地域	事業主体
平成26年度	東京都	大丸有地区まちづくり協議会【丸の内仲通り等】
平成27年度	東京都	一般社団法人新宿副都心エリア環境改善委員会【新宿副都心四号線・十二号線】
	東京都	一般社団法人大崎エリアマネジメント等【大崎駅東西自由通路・夢さん橋】
	東京都	さかさ川通りーおいしい道計画ー【蒲田駅周辺街路】
平成28年度	東京都	自由が丘商店街振興組合【特別区道一級幹線28号線・特別区道一級幹線29号線・特別区道H103号線】
	東京都	一般社団法人日本橋室町エリアマネジメント【日本橋仲通り及び江戸桜通り地下歩道】
平成28年度	東京都	グリーン大通りエリアマネジメント協議会【池袋駅東口グリーン大通り】
	千葉県	株式会社幕張メッセ【千葉市道中瀬幕張町線等】
平成30年度	東京都	歌舞伎町タウン・マネージメント【シネシティ広場】
令和元年度	東京都	一般社団法人新虎通りエリアマネジメント【都道外濠環状線】
	東京都	一般社団法人浅草六区エリアマネジメント協会【浅草六区プロードウェイ】
令和2年度	東京都	一般社団法人日比谷エリアマネジメント【日比谷仲通り等】

資料：「国家戦略特区」（内閣府）を基に国土交通省都市局作成

### （5）スマートシティの推進

国土交通省では、「都市の抱える諸課題に対して、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）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区」を「スマートシティ」と定義し、その実現に向けた取組を推進している。令和2（2020）年度までに、首都圏で8事業の先行モデルプロジェクト、8事業の重点事業化促進プロジェクトが選定されている。例えば、先行プロジェクトである千葉県柏市の「柏の葉スマートシティコンソーシアム」は、4つのテーマ（モビリティ、エネルギー、パブリックスペース、ウェルネス）に対して、公・民・学によるまちづくり体制を活かし、分野横断的なサービスの創出に取り組んでいる（図表2-4-18）。

図表2-4-18 柏の葉スマートシティの概要



資料：柏の葉スマートシティコンソーシアム提供