

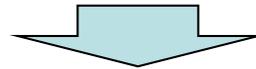
立地競争力の強化について

平成25年4月17日

国土交通大臣 太田昭宏

【現状・課題】

- かつて日本が有していた、市場規模を背景としたアジアにおける優位性は低下。
- 日本は「Far East(極東)」と見られており、地理的にも不利。
- ビジネス・生活コストに加え、国際的企業で働く人の生活環境にも課題。
- 国際企業の地域統括拠点数で、日本は、中国、シンガポール等より少数に留まっている状況。

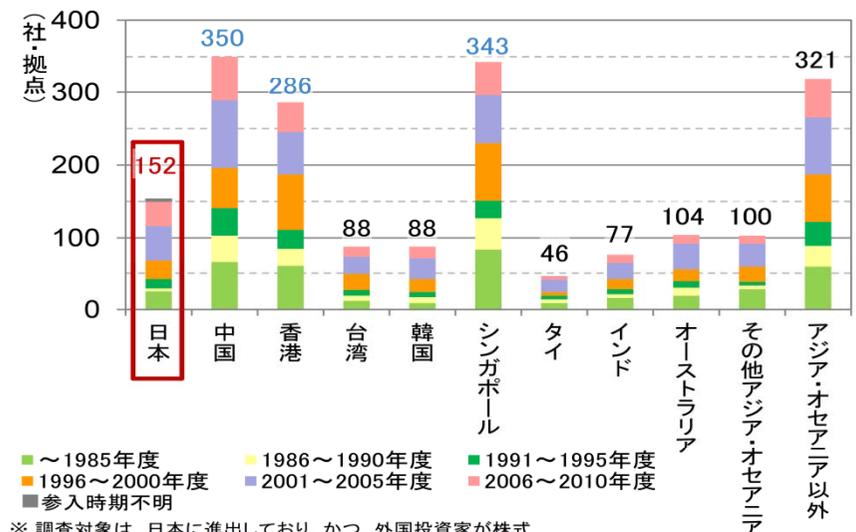


国際競争力強化のため、ビジネスや生活の基盤となる環境整備を、民間の資金や知恵を活用しつつ行うことが必要。

【対応の方向性】

- 都市構造のリノベーション
- 国際競争力に資する基盤整備
 - ・ 首都圏空港の機能強化
 - ・ 国際戦略港湾、首都圏三環状道路等の整備
- PPP/PFIの活用による基盤整備
 - ・ 空港分野におけるPPP/PFI
 - ・ 道路分野におけるPPP/PFI

外資系企業のアジア・オセアニア地域統括拠点数



※ 調査対象は、日本に進出しており、かつ、外国投資家が株式又は持分の3分の1超を所有している等の条件を満たす企業。

(出典) 経済産業省「第45回 外資系企業の動向(平成23年外資系企業動向調査)」

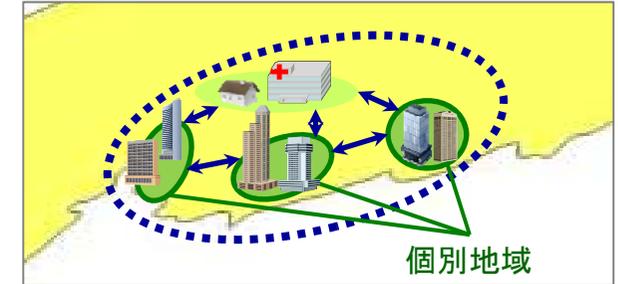
【大都市】

- 国際企業拠点の海外移転等を踏まえ、圏域全体での連携が必要。
- このため、産学官連携による圏域全体の国際競争力強化の戦略を策定し、
 - ・ 高付加価値の産業・人材を惹きつける環境を整備。
 - ・ 老朽ビルの建替え、地下街の防災対策等を推進。
 - ・ シティセールス等により日本の大都市の実力を発信。

【地方都市】

- 地域経済をけん引するエンジン役として、活力の維持向上が必要。
- 居住と経済活動の場としての機能確保のため、コンパクトシティの実現に向け、都市構造のリノベーションを推進。
- 税制、金融、財政、土地利用制度等の支援策を総動員し、
 - ・ 民間を活かした生活機能のまちなか誘導
 - ・ 民間主導による「身の丈に合った再整備」
 - ・ 都市型産業の導入を推進。

◆産学官による圏域全体での戦略策定 【個別地域を俯瞰した国際競争力戦略】



- 各地域同士の連携や地域内外の連携を促進

◆外国人の生活サポート

- 外国人の利用しやすい医療施設、外国人子弟向け教育施設の充実、コミュニケーション支援等

◆知の集積の促進

- ビジネスと研究の連携の強化、国際会議の誘致等

◆民間を活かした生活機能のまちなか誘導

- 住宅、医療、福祉等をまちなかに誘導

◆民間主導による「身の丈に合った再整備」

- 空き地・空き店舗等の土地集約化、既存ストック活用(コンバージョン)等
- 市役所、学校跡地、公営住宅等の公的不動産(PRE)をまちづくりに活用(民間施設との合築等)

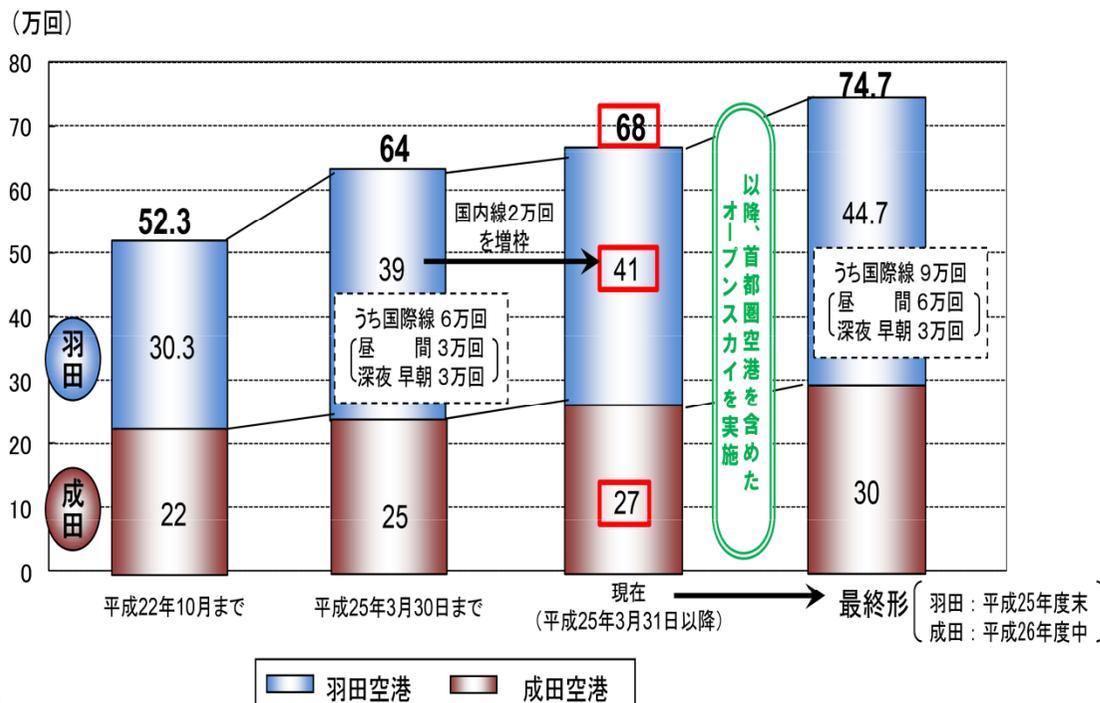
◆都市型産業の導入



九州国際重粒子線がんセンター
(九州新幹線新鳥栖駅前に立地)

- 首都圏空港機能を強化するため、今年度末の羽田空港の国際線3万回増枠、来年度中の成田空港の30万回化を着実に実施し、両空港の容量を75万回に拡大することが最優先課題。
- 都心と羽田・成田両国際空港とのアクセス強化のため、都心直結線の整備を検討。
- 国際・国内の航空需要動向を注視しつつ、さらなる機能強化に向け、あらゆる角度から可能な限りの方策を総合的に検討。

◆首都圏空港(羽田・成田)の年間発着枠の拡大



◆都心-空港・郊外直結鉄道(都心直結線)

【東京↔羽田空港 27分→18分】 【東京↔成田空港 53分→36分】



- 港湾については、国際コンテナ戦略港湾(阪神港、京浜港)において、アジアのハブ機能を担えるよう、大水深コンテナターミナルの整備等を重点的に実施。
- 道路については、首都圏の三環状道路等の物流を支える道路整備を進める。

◆国際コンテナ戦略港湾の整備

■大水深コンテナターミナルの国際比較

国名	港名		水深16m以上の岸壁	2011年コンテナ取扱個数 [左列: 万TEU, 右列: 順位] (※括弧書きは2010年の順位)	
日本	京浜	東京	1バース※	455	27位
		横浜	6バース※	308	40位
	阪神	大阪	1バース※	(228)	(56位)
		神戸	4バース※	247	49位
韓国	釜山		21バース	1618	5位
中国	上海		16バース	3150	1位
シンガポール	シンガポール		23バース	2994	2位

※ 整備中を含む

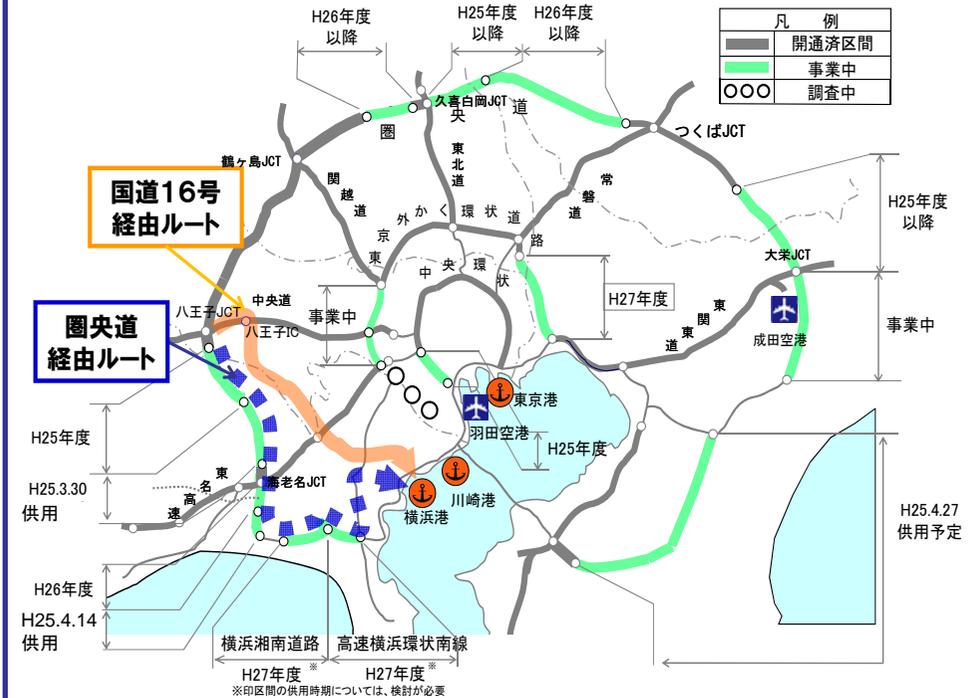
TEU: 20フィート(コンテナの長さ)換算のコンテナ取扱個数の単位

●現在、水深16m対応のコンテナターミナルを

- ・ 京浜港で4バース
 - ・ 阪神港で5バース
- 整備中。

●今年度末までに、日中韓でコンテナ情報をリアルタイムで共有できるシステムを構築。

◆首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の整備



- 空港分野でのPPP/PFIについては、現在、関西空港・伊丹空港において、コンセッションの実現に向け取り組んでいるところ。
- 国管理空港についてコンセッション方式の活用を可能とする法案を今国会に提出。同法案では、地方管理空港についてもコンセッション方式の活用が可能。
- 仙台空港など、地元自治体等で検討が進んでいる空港から順次空港運営の民間委託を実現。
- 就航路線・便数の拡大等を通じて国内外の観光需要の取込等による地域経済の活性化に貢献。

◆国管理空港等におけるコンセッション方式の活用



国が運営することによる地元感覚、経営感覚の不足

原則、着陸料等は全国一律で国が設定

滑走路等(国)と空港ビル等(民間)の運営主体が分離

※日本特有の構造



民間資金・経営能力の活用

地域特性とニーズに対応した個別空港ごとの経営

滑走路・ビル・駐車場の一体的運営

※世界の標準形態

※ 国管理空港についてコンセッション制度の活用を可能とするためには今国会での関連法案の成立が不可欠

【地方道路公社へのコンセッション方式の導入(愛知県からの特区提案への対応)】

- 民間のノウハウ等の活用による有料道路の効率的運営を図るため、民間事業者による公社管理有料道路の運営について検討。

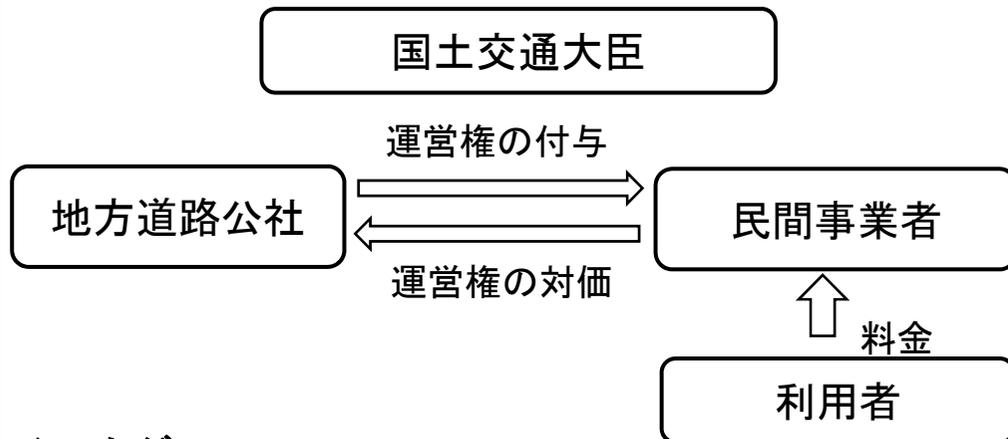
【首都高速の老朽化対策への民間資金の導入】

- 都心環状線築地川区間を民間都市開発と一体となった老朽化対策のモデルケースとし、東京都等関係機関と連携し検討。

【休憩施設等への民間資金等の活用による地域のにぎわい創出】

- 高速道路のSA/PAや道の駅への民間等の資金・ノウハウを活用。
- 道路占用制度の弾力化により太陽光パネルやオープンカフェ等の設置を促進。

◆愛知県の提案するスキームイメージ



◆スケジュール

- ・今後、愛知県から具体的な事業スキームの提案がある予定
- ・愛知県の提案を踏まえ、平成25年5月を目途に結論を得る

◆築地川区間について

