

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））の機能強化を図っており、平成27(2015)年3月には最優先課題としていた首都圏空港の年間合計発着枠75万回を達成した。

また、首都圏の国際競争力の強化のほか、地方創生、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、「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2020年に4,000万人、2030年に6,000万人にする目標の達成等の観点からも、両空港の機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて、ロンドン、ニューヨークに匹敵する世界最高水準の年間約100万回の発着容量とするための取組を進めているところである。

② 東京国際空港（羽田空港）の整備

羽田空港は、我が国の国内線の基幹空港として、年間約8,489万人（平成30(2018)年）が利用している。

羽田空港においては、現在、訪日外国人旅行者の受入拡大や我が国の国際競争力の強化を主眼として、飛行経路の見直し等により、令和2(2020)年までに発着容量を約4万回拡大する機能強化に取り組んでおり、必要となる航空保安施設や誘導路等の施設整備、騒音・落下物対策等を進めるとともに、5巡目となる住民説明会を開催する等、丁寧な情報提供に努めているところである。引き続き、こうした対策や情報提供に着実に取り組み、住民の方々に理解を得られるよう努めていくこととしている。

上記に加えて、重要インフラの緊急点検の結果を踏まえた対策として多摩川沿いの護岸の整備等を実施するとともに、駐機場の整備、国際線・国内線地区を結ぶトンネル（際内トンネル）、空港アクセス道路の改良、川崎市と羽田空港を結ぶ連絡道路の整備、A滑走路等の耐震対策及び基本施設・航空保安施設等の老朽化に伴う更新・改良等を行うこととしている（図表2-4-1）。

図表2-4-1 東京国際（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として、年間約4,067万人（平成30(2018)年）が利用している。

令和2(2020)年までに高速離脱誘導路の整備等により発着容量を約4万回拡大することとしている。また、それ以降を見据え、第3滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、平成30(2018)年3月に国土交通省、千葉県、空港周辺9市町及び成田国際空港株式会社からなる「成田空港に関する四者協議会」において合意を得たところであり、この合意に基づき、「成田国際空港周辺整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」（昭和45年法律第7号）による周辺地域の整備や騒音・落下物対策を行いつつ、更なる機能強化を進め、年間発着枠を50万回に拡大することとしている。

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、第3滑走路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時までとするとともに、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」を採用し、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している。

今後も、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、貨物需要にも対応するよう取り組んでいく。

②国際コンテナ戦略港湾

我が国経済の国際競争力を強化し、国民の雇用を維持・創出するためには、我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持・拡大していくことが必要である。

このため、平成22(2010)年8月に、阪神港及び京浜港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。しかし、この間にも、船舶の更なる大型化や船社間の連携の進展等、我が国港湾を取り巻く情勢は目まぐるしく変化している。このため、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を、国・港湾管理者・民間の協働体制で取り組んでいる。

京浜港においては、平成28(2016)年3月に横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。港湾運営会社が実施する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」を活用して同社が集貨事業を実施しており、平成30(2018)年8月に北米航路が新規開設され、平成30(2018)年9月には中南米航路が新規開設される等、具体的な成果が出ている。

他方、平成30(2018)年4月の邦船三社の定期コンテナ船事業統合によるONE (Ocean Network Express Pte. Ltd.) のサービス開始等、世界の海運情勢は大きく変化している。こうした中、国際コンテナ戦略港湾政策の政策目標等を定めた「最終とりまとめ」の公表以降5年が経過したことも踏まえ、これまでの政策目標の達成状況、個別施策の実施状況をフォローアップし、今後の政策目標等の見直しを行った結果を「最終とりまとめフォローアップ」として、平成31(2019)年3月に公表した。具体的には、欧州・北米航路をはじめ、中南米・アフリカなど多方面・多頻度の直航サービスを充実させることを政策目標として、「Cargo Volume (貨物量)」「Cost (コスト)」「Convenience (利便性)」の3つの観点を備えた国際コンテナ戦略港湾を目指し、重点的・効率的な集貨、コンテナターミナルの生産性向上、港湾の完全電子化をはじめとする「集貨」「創貨」「競争力強化」の3本柱の取組を引き続き推進する。

例えば、大型コンテナ船が寄港するコンテナターミナルの荷役能力向上や港湾労働者の確保に向けた労働環境改善に対応するため、近年、目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するAIターミナルの実現を図る。具体的には、平成31(2019)年3月に策定した目標と工程に基づき、AIを活用したターミナルオペレーションの効率化・最適化に関する実証等の各種実証事業を実施するとともに、2019年度から新たに創設した支援制度を活用して遠隔操作RTGの導入促進を図る。これにより、令和5(2023)年度中に、コンテナ船の大型化に際しても運航スケジュールを遵守した上で、外来トレーラーのゲート前待機をほぼ解消することを目指す。

③京浜港の整備

京浜港においては、平成19(2007)年度から東京港中央防波堤外側地区及び横浜港南本牧ふ頭地区等において、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)の整備を行っている。

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(図表2-4-4)の整備を進めている。

図表2-4-4 南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路



資料：国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所

④LNGバンカリング拠点の形成

平成28(2016)年10月に国際海事機関(IMO)において、一般海域におけるSOx(硫黄酸化物)規制が令和2(2020)年から強化されることが決まる等、排出ガスのクリーンなLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNGバンカリング(船舶への燃料供給)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。我が国は世界最大のLNG輸入国であり、LNG基地が港湾に多数立地していることから、横浜港をモデルケースとしたLNGバンカリング拠点の整備方策に関する検討会を平成28(2016)年6月に設置し、同年12月にとりまとめを行った。また平成29(2017)年4月には、「LNGバンカリング国際シンポジウムin横浜」を開催し、LNGバンカリング拠点形成と国際的なネットワーク構築に向け、船会社など様々な関係者の取組を推進した。さらに、平成30(2018)年度より、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制度を創設し、平成30(2018)年6月には「東京湾における事業」を含む2事業を採択したところである。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、令和2(2020)年度中に我が国港湾においてLNGバンカリング拠点を形成する。

⑤国際旅客船拠点形成港湾

クルーズ船の受入環境を改善するため、既存岸壁の改良・延伸、クルーズ船の誘致を目指す地方公共団体とクルーズ船社との商談会の実施や乗客の満足を向上させるための上質な寄港地観光プログラムの造成等、ハード・ソフト一体となったクルーズ船の受入環境の整備に取り組んでいる。

これらの取組の一環として、国土交通省は、クルーズ船社による旅客施設等に対する投資と国や港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせ、短期間で効果的な国際クルーズ拠点の形成を図るため、国土交通大臣が指定する「国際旅客船拠点形成港湾」において旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める制度を創設した。首都圏からは、横浜港が指定され、大さん橋ふ頭と新港ふ頭に拠点を形成することとしており、平成30(2018)年11月に横浜市とそれぞれのふ頭に投資を行うクルーズ船社との間で長期の岸壁優先使用を認めること等が記載された協定が締結され、平成31(2019)年3月には大さん橋ふ頭の供用を開始した。

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整備は、東西大動脈の二重系化、三大都市圏の一体化及び地域の活性化等の意義が期待されるとともに、国土構造にも大きな変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクトであり、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。

リニア中央新幹線の開業により、三大都市圏が1時間で結ばれ、人口7,000万人の世界最大の巨大な都市圏が形成されることとなり、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものとなる。時間的には都市内移動に近いものとなるため、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。具体的には、東京圏の世界有数の国際的機能と、名古屋圏の世界最先端のものづくりとそれを支える研究開発機能、さらに、関西圏で長きにわたり培われてきた文化、歴史、商業機能及び健康・医療産業等が、新しい時代にふさわしい形で対流・融合することにより、幅広い分野で新たな価値が創出されていくことが期待される。

リニア中央新幹線の始発駅となる品川駅周辺については、「これからの日本の成長を牽引する国際交流拠点・品川」の実現に向け、まちづくりの計画段階から官民連携で検討を進めている。国土交通省と東京都は、関係者による議論を重ね、「国際交流拠点・品川」の実現に向けた基盤整備を前進させるため、平成31(2019)年3月に国道15号・品川駅西口駅前広場について事業計画を取りまとめた上で、同年4月に国道15号 品川駅西口基盤整備として事業化を行い、官民連携で整備を推進している。

また、国土交通省は、平成29(2017)年8月に「スーパー・メガリージョン構想検討会」を設置し、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進めており、平成30(2018)年7月に中間とりまとめを公表したところである。

なお、リニア中央新幹線（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に基づく使用の認可が行われている。

(2) ナレッジ・リンクの形成

国、独立行政法人、企業の様々な研究機関、大学等、我が国を代表する高水準の研究・教育機能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、近畿圏の知の創発拠点である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、スーパー・メガリージョン内外のヒト、モノ、情報の高密度な連携から、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。また、研究機能の向上に加え、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

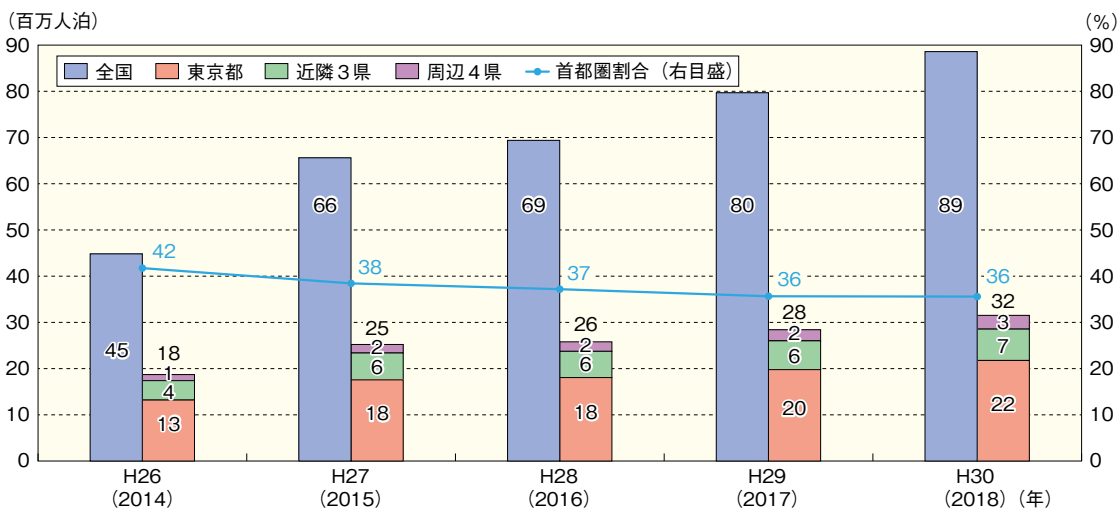
(1) 広域的な観光振興に関する状況

(観光立国の推進)

観光立国の推進については、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しているが、日本政府観光局（JNTO）によると、クルーズ船の寄港数増加、航空路線の拡充、これまでの継続的な訪日プロモーションによる訪日旅行需要の拡大、さらに、ビザの緩和、外国人旅行者向け消費税免税制度の拡充内容の周知等により、平成30(2018)年の訪日外国人旅行者数は、対前年比8.7%増の3,119万2千人で、過去最高を更新した。

なお、宿泊旅行統計調査によると、首都圏における平成30(2018)年の外国人延べ宿泊者数は、全国約8,900万人泊のうち約3,152万人泊となっており、その約7割が東京都で約2,177万人泊となっている（図表2-4-5）。

図表2-4-5 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

注：平成30(2018)年は速報値

(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、文化を擁している。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と言うべきエリアに分散させていく必要がある。

観光庁では、広域周遊観光促進のための観光地域支援事業として、訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、観光地域づくりの舵取り役であるDMOが中心となっていく、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・プロモーションといった、地域の関係者が広域的に連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組に対して総合的な支援を行っている。

平成30(2018)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、海外でのセミナー開催及び旅行博出展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を行った。

(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)

平成25(2013)年9月に行われた第125次国際オリンピック委員会総会にて、東京が2020年夏季オリンピック・パラリンピック競技大会の開催地となることが決定した。国土のグランドデザイン2050～対流促進型国土の形成～(平成26(2014)年 国土交通省)においては、「東京2020年大会は、東京だけでなく日本の各地域の姿を世界に見せることのできる絶好のチャンスであり、同時に、2050年を見据えて、その後のグローバリゼーションに対応した国土を形作る上でのもたない機会である」とらえるべきである。」と位置付けられている。

昭和39(1964)年の前回大会の開催時は、高度経済成長期という時代背景の下、不十分であった交通インフラを、オリンピック・パラリンピックの開催に合わせ整備し、新幹線や首都高速道路等、高度経済成長を牽引するレガシー、つまり、競技大会等の開催により長期にわたり継承・享受できる社会的・経済的・文化的恩恵を生み出した。

一方、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、既に成熟した都市である東京を中心とした開催であり、国土のグランドデザイン2050にも示されているように、まさに我が国の先進的な取組を世界に示す契機であると考えられる。「持続可能性に配慮した運営計画」が定められ、前回大会の開催時と同様に新たに整備する施設もある一方、数多くの既存施設の活用・改良により環境負荷の低減等を図るなど、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の持続可能性のコンセプト「Be better,together/より良い未来へ、ともに進もう。」の下、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二号線等の道路ネットワークの整備(図表2-4-6、2-4-7)、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(図表2-4-8)、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、更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無電柱化の推進等、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のみならず、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。

また、開催に当たっては障害者だけではなく、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(図表2-4-9)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を推進している。

さらに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技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、国土交通省及び関係機関の防災情報提供ツールを一元化し、多言語化やスマートフォン対応により、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」を開設している。また、平成30(2018)年の平成30年7月豪雨、同年2月の大雪、同年3月の霧島山(新燃岳)噴火等、近年頻発する災害を踏まえ、地震以外の災害の情報やライフライン情報、多言語対応サイトを追加する等、そのコンテンツを充実している(図表2-4-10)。

図表2-4-6 東京港臨港道路南北線の概要



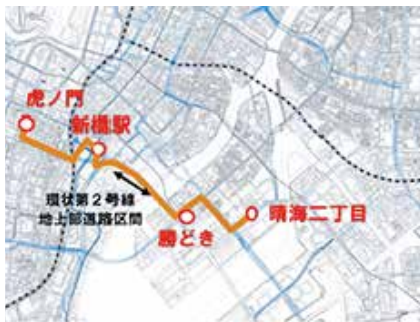
資料：国土交通省

図表2-4-7 東京都市計画道路環状第二号線の概要

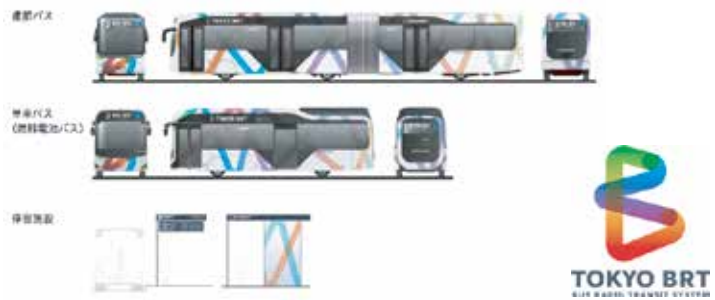


資料：東京都

図表2-4-8 BRT運行ルート (大会期間前・期間中 プレ運行 (一次))、デザイン



資料：東京都



※図はデザインの展開イメージを表したものであり、具体的なデザインの導入においては変更になる場合があります。

図表2-4-9 全国・首都圏の鉄道駅の段差解消率 (平成29 (2017) 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	36	30	83.3%	30	83.3%
栃木県	27	27	100.0%	27	100.0%
群馬県	21	15	71.4%	15	71.4%
埼玉県	173	172	99.4%	163	94.2%
千葉県	217	204	94.0%	204	94.0%
東京都	711	704	99.0%	667	93.8%
神奈川県	327	314	96.0%	313	95.7%
山梨県	12	9	75.0%	8	66.7%
首都圏	1,524	1,475	96.8%	1,427	93.6%
全国	3,575	3,375	94.4%	3,192	89.3%

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

(平成30(2018)年度末現在)の事例としては、平成29(2017)年8月、「大宮駅周辺地域」(埼玉県さいたま市)が指定されているほか、平成30(2018)年10月に、「新宿駅周辺地域」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。

都市再生緊急整備地域内においては、国土交通大臣により事業計画が認定された優良な民間都市再生事業については、一般財団法人民間都市開発推進機構による金融支援や税制上の特例等の措置を受けることができるほか、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で自由度の高い計画を定めることができる都市再生特別地区等の都市計画の特例がある。

また、平成23(2011)年10月には、官民の連携を通じて、都市の国際競争力の強化と魅力の向上を図るため、特定都市再生緊急整備地域制度の創設、当該地域における整備計画の作成、民間都市開発プロジェクトに対する新たな金融支援、道路占用許可の特例の創設等を内容とする都市再生特別措置法の改正が全面施行した。首都圏における特定都市再生緊急整備地域は平成30(2018)年度末までに7地域が指定されている。

(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。民間都市再生事業計画の認定は、平成14(2002)年度から始まり、首都圏においては平成30(2018)年度末現在で84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「羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域」では、平成30(2018)年3月、羽田エアポート都市開発株式会社の実施する「羽田空港跡地第2ゾーン計画」が、都市再生特別措置法に基づく認定を受けた。

本事業計画では、羽田空港の隣接地において、同空港の有するポテンシャルを最大限活用しつつ、24時間国際拠点空港化に伴って求められる多様な宿泊機能、国際交流機能や都市観光に資する機能を整備することで、国際競争力の強化及び2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等により増加する訪日外国人客の受入れによる空港機能のサポート、にぎわい・交流拠点の形成を図る。併せて国際線ターミナルに接続するプロムナード、バスターミナル等を整備することで、周辺市街地からのアクセス性向上に寄与するものであり、令和2(2020)年4月の竣工を予定している(図表2-4-11)。

このほか、首都圏内における直近(平成30(2018)年度末現在)の事例としては、特定都市再生緊急整備地域「東京都心・臨海地区」において、平成31(2019)年3月、「虎ノ門一・二丁目地区第一種市街地再開発滋養」(東京都港区)が、民間都市再生事業計画の認定を受けている。

図表2-4-11 羽田空港跡地第2ゾーン計画外観イメージ



資料：国土交通省

(3) 国際競争力強化及びシティセールスへの支援

諸外国との都市間競争に打ち克ち、外国企業や高度な人材を呼び込むためには、国際的なビジネス環境の改善に加え、シティセールスが重要となる。国土交通省では、特定都市再生緊急整備地域におけるこれらの取組に対し、国際競争力強化・シティセールス支援事業によりソフト・ハード両面で総合的に支援を行っている。

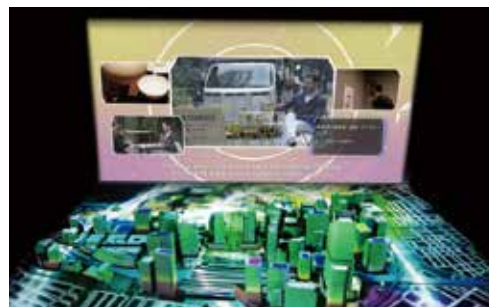
支援事業の活用事例として、東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区）の取組がある。同地区の企業集積と交通等の利便性を活かし、日本・東京の市場におけるビジネス拡大と、市場参入の入口としての機能を担うべく、巨大・先進マーケットとしての魅力を伝えるため、優れたビジネス環境を訴えるPR映像を制作し、外国企業に適切に届く発信等を行っている（図表2-4-12）。

図表2-4-12 シティセールス支援事業の活用事例（東京都心・臨海地域（大手町・丸の内・有楽町地区））

PR映像の制作



地域情報の映像コンテンツの作成



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）に基づき、東京圏国家戦略特別区域として、首都圏では、平成26(2014)年5月に東京都千代田区、中央区、港区、新宿区、文京区、江東区、品川区、大田区及び渋谷区、神奈川県並びに千葉県成田市を指定し、平成27(2015)年8月には東京都に係る特区の区域を東京都全域に拡大し、さらに、平成28(2016)年1月には千葉県千葉市を追加した。

平成26(2014)年10月に、国・地方公共団体・民間により構成する東京圏国家戦略特別区域会

議を立ち上げ、平成30(2018)年度末現在、22回にわたって区域計画の作成・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を推進している。

具体的には、都市計画法や都市再生特別措置法の特例を活用し、日比谷地区等において32件の都市開発事業を推進しているほか、道路法の特例を活用した9件のエリアマネジメント事業、都市公園法の特例を活用した12件の都市公園内における保育所等の設置、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、内閣府及び東京都による「東京特区推進共同事務局」の設置等の取組を実施している。