

## 第3節 世界から選ばれる魅力的な愛知

### 1 日本中央回廊の中心を担う大都市圏づくり

リニア中央新幹線の全線開業に伴い、東西の大都市圏が約1時間で結ばれることにより、世界に類を見ない経済集積圏である日本中央回廊が形成されることが期待されています。

三大都市圏の中心に位置する本県は、製造業を中心とした強固な産業基盤と、空港・港湾・高速道路・鉄道が集積する交通の要衝としての地理的優位性を最大限に活かし、日本中央回廊の中心を担う大都市圏の形成に取り組むことが求められています。

そのため、新幹線や高速道路など複数の軸の結節地としての優位性がさらに高まることを活かしながら、名古屋駅のスーパーターミナル化や空港・港湾の機能強化を進めるとともに、名古屋都心部等への高次都市機能のさらなる集積等により拠点性を高めていく必要があります。

また、道路・交通ネットワークの整備等により、バランスの良い多核連携型の圏域構造を維持・発展させていくとともに、産業、物流、広域観光等において結びつきを有する北陸圏との連携強化などに取り組んでいく必要があります。

さらに、少子高齢化や社会インフラの老朽化が進む中、地域特性に応じた持続可能な地域づくりが必要です。

こうした取組により、日本中央回廊の中心を担う大都市圏づくりを進めていきます。

### 1 リニア中央新幹線の開業効果を波及させる道路・交通ネットワークの整備

#### (1) 名古屋駅から各地域への速達性の向上

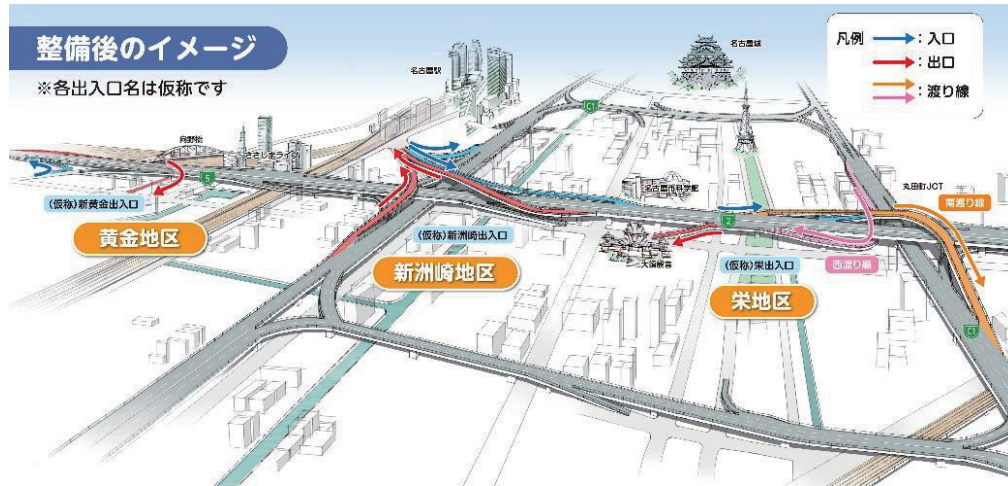
リニア中央新幹線の開業効果を本県全体、そしてより広域に波及させるためには、中京大都市圏の玄関口、交通結節点である名古屋駅から各地域への速達性を高めることが重要です。

本県では、名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上を図るため、名古屋高速道路公社により、新洲崎地区、黄金地区及び栄地区において都心アクセス事業が行われています(図表2-3-1-1)。

新洲崎地区では、出入口の設置により名古屋駅東方面へのアクセスが向上します。黄金地区では、出入口の追加(フルインター化)により名古屋市西部地域や三重方面から名古屋駅西側へのアクセスが向上します。また、栄地区では、出入口の設置により栄、大須エリアへのアクセスが向上するとともに都心部周辺での交通負荷が軽減します。さらに、丸田町JCTへの渡り線の追加により、都心環状線の渋滞緩和が図られ、名古屋駅や中部国際空港などへのアクセスが向上します。

現在、新洲崎地区では本体工事が行われており、黄金地区や栄地区では用地取得や工事契約手続など工事着手に向けた取組が進められています。

図表 2-3-1-1 名古屋高速道路 都心アクセス事業



出典：名古屋高速道路公社 Web ページ

また、本県では、名古屋駅と空港や港湾、産業拠点を結ぶ道路の整備を行っています。このうち、西知多道路については、名古屋駅から新東名高速道路（伊勢湾岸自動車道）や名古屋高速道路を経由して中部国際空港までを結ぶ自動車専用道路であり、知多半島道路とのダブルネットワーク化によるアクセス性の向上が期待されています(図表 2-3-1-2)。現在、本県は国、愛知県道路公社等と連携して整備を推進しています。

図表 2-3-1-2 西知多道路



出典：国土交通省中部地方整備局名四国道事務所 Web ページ

このほか、本県では、名古屋駅から主要都市への鉄道による「40分交通圏」の拡大を進めています。特に、自動車関連企業が多く立地する豊田市方面のアクセス改善は、産業力の強化や広域的な人材交流の促進に不可欠であることから、本県では、名古屋駅と豊田市の間の速達化に資する、知立駅付近連続立体交差事業を行っています(図表 2-3-1-3)。

知立駅付近連続立体交差事業は、2031年度の事業完了に向け、名古屋本線豊橋方面の高架切替が完了しており、2026年度には名古屋本線名古屋方面の高架切替、2027年度には三

河線の高架切替が予定されています。

また、豊田市を事業主体として、若林駅付近連立事業が行われています。2027年度の事業完了に向け、現在、高架本体工事が行われています。

図表2-3-1-3 知立駅付近連続立体交差事業



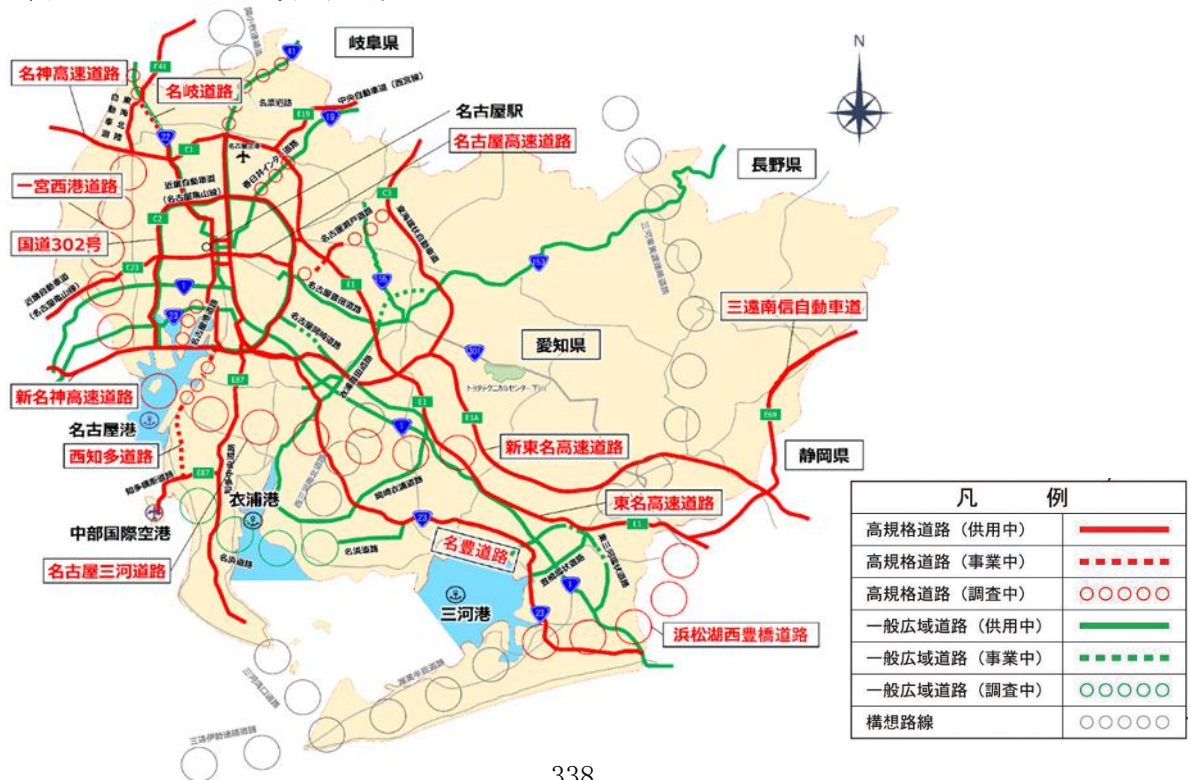
(2) 広域道路ネットワークの整備・充実

リニア中央新幹線開業による社会経済効果を広く波及させるためには、主要都市・拠点間の移動時間を短縮する広域道路の整備や、生産拠点と空港・港湾等の物流拠点を結ぶ重要物流道路の整備などによる道路ネットワークの充実を図っていく必要があります。

特に、県内の道路における旅行速度は、全道路種別において全国平均を下回っており、圏域内の円滑な物流・人流を妨げる要因となっていることから、ミッシングリンクの整備を進める必要があります。

また、主要な交流拠点や、圏域内の中核都市などと相互交流を活性化していくため、高規格道路網の整備・充実を図っており、新東名高速道路の6車線化や名豊道路の4車線化、西知多道路、名岐道路の整備促進、三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路、一宮西港道路、名古屋三河道路の早期事業化を国へ働きかけています。(図表2-3-1-4)。

図表2-3-1-4 愛知県広域道路ネットワーク計画図

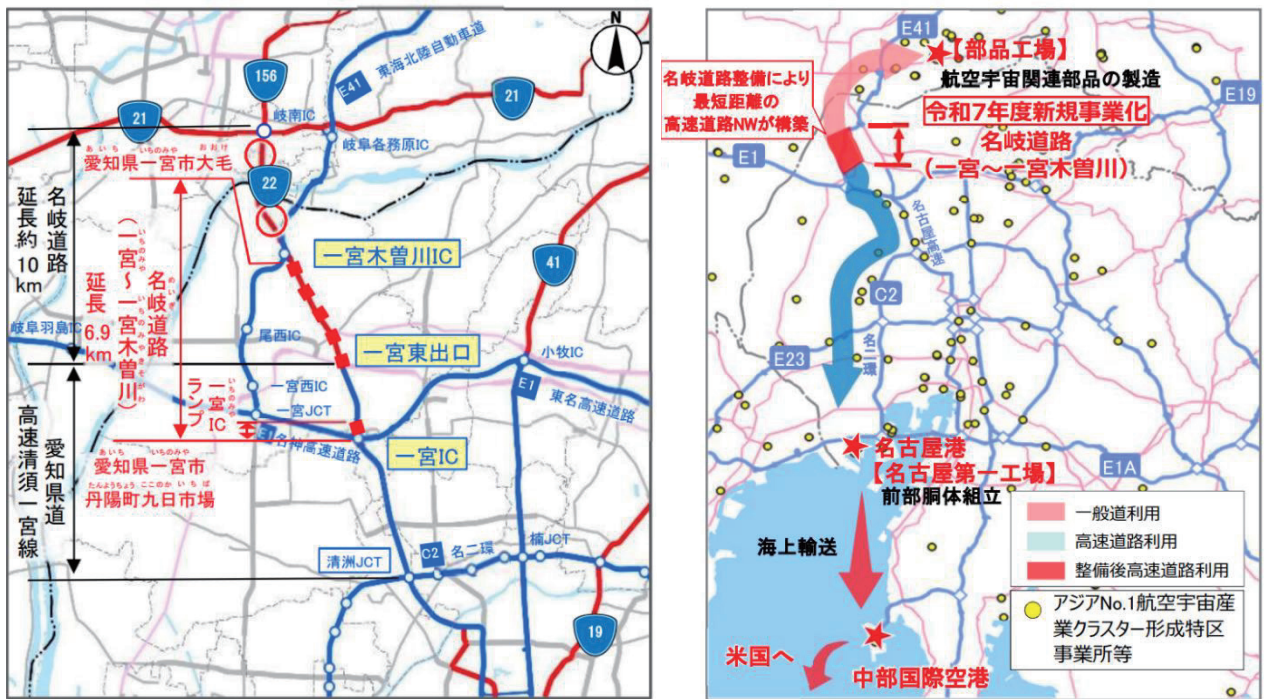


このうち、2025年4月に国の直轄事業として新規事業化された名岐道路は名古屋高速道路を経由して岐阜市と名古屋港を結ぶ自動車専用道路であり、2026年1月に整備の加速化を図るため、有料道路事業化されました。岐阜市周辺には航空宇宙産業関連の生産拠点が集積し、岐阜地域で生産された航空宇宙産業関連部品等の多くが名古屋港まで運搬されており、名岐道路の整備により、航空宇宙産業等の地域経済の発展に寄与することが期待されています（図表2-3-1-5）。

また、2025年5月には、本県と岐阜県が共同で整備を進めてきた県道羽島稲沢線「新濃尾大橋」が開通しました。この新濃尾大橋は、県境を流れる木曾川を跨ぎ、一宮市と岐阜県羽島市を結んでおり、並行する濃尾大橋の渋滞緩和や緊急輸送道路網の強化に寄与しています（図表2-3-1-6）。

さらに、静岡県浜松市を起点に新城市、岡崎市を経て豊田市に至る一般国道301号では、豊田市花沢町～林添町において、根引・林添バイパスの整備も進められています。本事業では、トヨタ自動車(株)の研究開発施設「トヨタテクニカルセンター下山」の整備を踏まえ、研究開発拠点及び高規格道路へのアクセス性を高めることで、自動車産業のさらなる発展及び国際競争力の強化に寄与することが期待されています。

図表2-3-1-5 名岐道路



出典：国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所 Web ページ

図表 2-3-1-6 新濃尾大橋



### (3) 広域鉄道ネットワークの充実・強化

鉄道ネットワークは、大都市圏づくりの取組の効果を圏域に広く波及させる上で重要な社会インフラです。中部圏においては、北陸新幹線が2015年3月に金沢まで、2024年3月に敦賀まで延伸しましたが、中京大都市圏の範囲で見ると、過去10年で路線の延伸等が行われておらず、鉄道ネットワークの充実・拡大に向けた取組は進展が見られない状況です。

一方で、首都圏・関西圏では、鉄道事業者間の相互直通運転や新規路線整備、延伸等が進められ、圏域内の時間距離の短縮や利便性の向上が図られています。

こうした現状を受け、本県では、今後の施策に活用するため、圏域内の鉄道ネットワークの現状・課題を分析するとともに、充実・強化策を検討し、その効果や実現に向けた課題を整理するための調査を実施しています。

## 2 名古屋都心部への高次都市機能等の集積

### (1) 名古屋駅のスーパーターミナル化

中京大都市圏の玄関口である名古屋駅は、現在9つの鉄道路線が乗り入れるとともに、2か所のバスターミナルが配置された我が国有数の交通結節点であり、2023年の利用者は2.15億人となっています。しかし、各鉄道が平面的・立体的に入り組んでいることにより、複数の動線の交錯や段差が多く発生しており、スムーズな乗換や移動が妨げられているなどの課題があります。将来的に見込まれるリニア中央新幹線の開業の効果を最大限発揮するためには、利便性の向上や魅力的なまちづくりが不可欠です。

名古屋市においては、2019年1月に「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」を策定し、「スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮」と「世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくり」を基本コンセプトとして、乗換利便性を向上させる広場空間の整備など、駅前広場周辺の整備の方向性等を示しました。このプランの方向性に基づき、現在、東側・西側エリアの整備に向けた取組が進められています。

また、リニア駅上部空間を公共的空間として利用する「リニア駅周辺の面的整備」や、ウォークブルなまちづくりをめざす「名駅南まちづくりの推進」、名古屋駅周辺の国際競争力強化を図るための「ささしまライブ24地区・名駅南地区へのアクセス改善」など、中京大都市圏の中核都市にふさわしい都心部の形成に取り組んでいます（図表2-3-1-7）。

本県では、こうした名古屋市が行うわかりやすい乗換空間の形成等を検討する名古屋駅乗換空間等合同調整会議への参画や、整備事業への補助により、名古屋駅のスーパーターミナル化に向けた取組を促進しています。

図表2-3-1-7 名古屋駅周辺のまちづくりの現在の状況



出典：名古屋市「名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況（令和7年4月）」

## （2）名古屋都心部の拠点性の向上

東京一極集中が加速する中、我が国の健全な成長のためには、首都圏が持つ社会経済的な機能を代替しうる大都市圏の形成が必要です。そのためには、様々な都市機能を名古屋都心部へ集積させる必要があります。

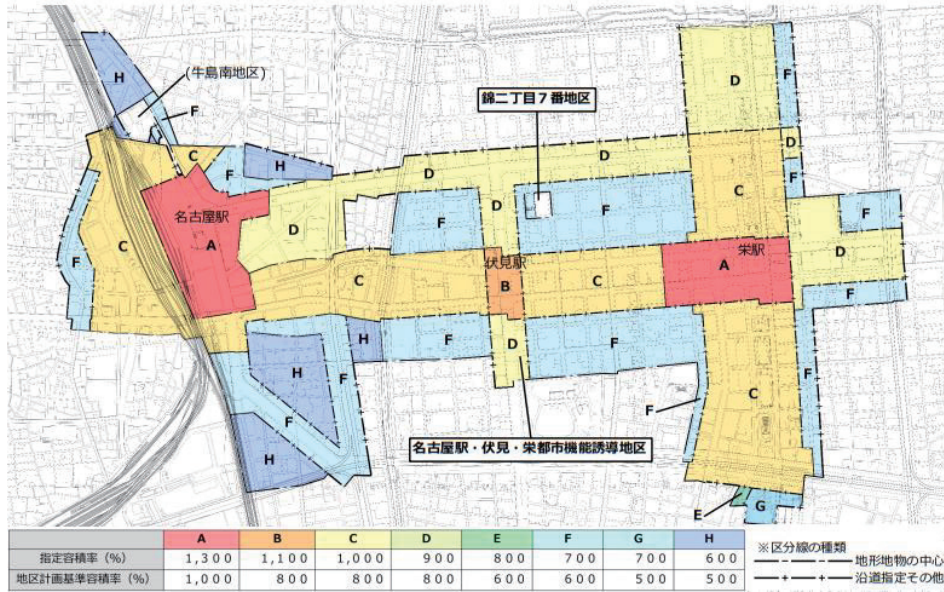
名古屋市では、都市機能の集積を図るため、イノベーション施設やハイグレードホテル、劇場などの名古屋駅・伏見・栄地区への誘導を目的として、一定の条件により容積率を緩和する「名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度」を実施しています（図表2-3-1-8）。

また、MICEの誘致支援、都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を目的として、2026年2月に名古屋駅－栄間で新たな路面公共交通システムSRT（Smart Roadway Transit）を導入しました（図表2-3-1-9）。

本県においては、地方拠点強化税制を活用した企業の本社機能の誘致や、名古屋市と連携して実施する高級ホテル立地促進事業費補助金制度などを通じて、都市機能の集積の促進を図っています。

また、2025年度には名古屋市中心部における自動運転車両の定期運行や、中部国際空港へアクセスするセントレアライン等での高速バスの自動運転の実証を行うなど、先進のモビリティ導入に向けた取組も進めています。今後も名古屋市と連携し、中京大都市圏の中核都市として、名古屋都心部の拠点性を高めていきます。

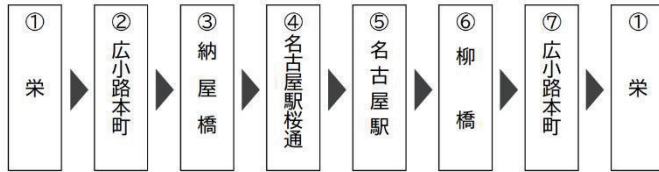
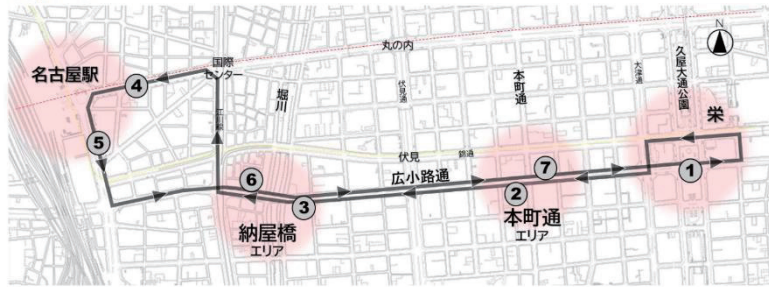
図表 2-3-1-8 名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度



出典：名古屋市「名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度の概要」

図表 2-3-1-9 新たな路面公共交通システムSRTの導入

■運行ルート



出典：名古屋市「R7 名古屋市地域公共交通協議会地域公共交通部会資料（SRT）」

### 3 中京大都市圏のゲートウェイ機能の向上

#### (1) 空港の機能強化

コロナ禍において大きく減少した中部国際空港の乗降客数は、国際線、国内線ともに回復傾向にあるものの、依然としてコロナ禍前の水準を下回っています。こうした中、中部国際空港が航空需要を確実に取り込み、国際拠点空港としての役割を十分に発揮していくためには、機能強化に加え、デジタル化、脱炭素化などへの対応が必要です。

機能強化に向けては、本県を含む自治体、経済団体及び中部国際空港(株)による「中部国際空港将来構想検討会議」が2021年12月に取りまとめた「中部国際空港の将来構想」において、現空港用地と新たに造成される土地を最大限活用して、2段階の整備により滑走路の中心線間隔を760m確保した2本の滑走路を配置し、滑走路処理容量を現在の約1.5

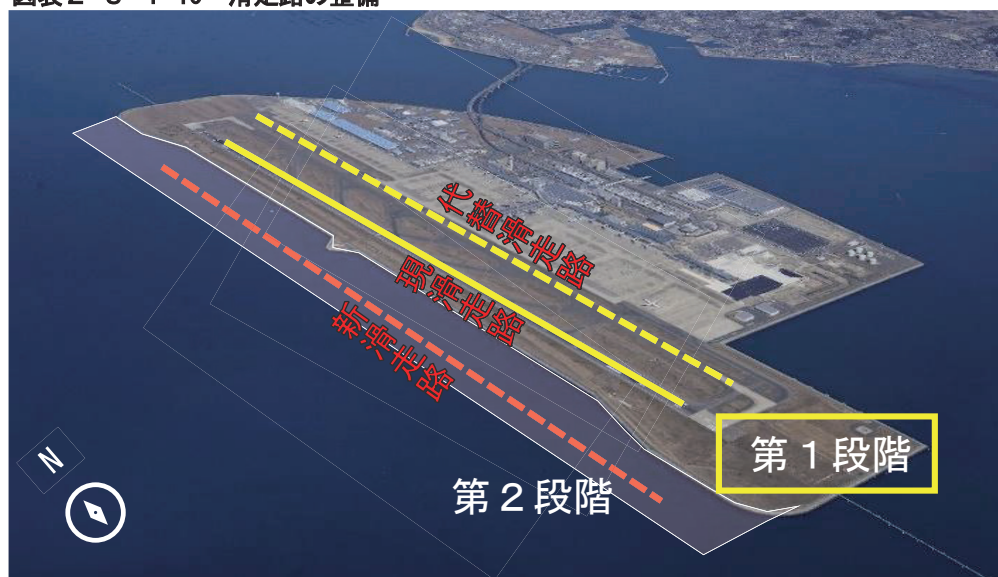
倍とすることをめざすこととしています。

この構想の第1段階である代替滑走路事業については、2025年2月に国土交通大臣による許可を受け、同年4月に現地着工しました。代替滑走路は2027年度に供用開始予定であり、完成後は空港の完全24時間運用が可能となります（図表2-3-1-10）。

また、中部国際空港では、省力化や省人化の取組として、スマートレーンや自動チェックイン機の導入など、ファストトラベルを推進しています。

さらに、「セントレア・ゼロカーボン2050宣言」に基づき、2023年12月に「中部国際空港脱炭素化推進計画」を策定し、空港関係者が一体となった脱炭素化の取組を進めています。加えて、SAF（持続可能な航空燃料）は航空分野の脱炭素に不可欠であり、中部国際空港が世界の航空会社から選ばれる空港であり続けるため、SAFの供給体制の構築に向けた取組を実施しています。

図表2-3-1-10 滑走路の整備



また、県営名古屋空港は、コミューター航空やビジネス機など小型航空機を中心とする拠点空港として機能しており、中部国際空港との役割分担を図りながら、地域航空ネットワークの維持・強化や産業活動の支援を担っています。

コミューター航空の利用促進に向けては、本県をはじめとする地元自治体や経済界で構成される県営名古屋空港協議会を中心に、就航先自治体との連携によるキャラバン隊の派遣や、観光デジタルブックの制作・発信などを実施しています。

また、国際ビジネス機の運航の安全をより確かなものとするため、CIQ機関への事前連絡手続きにおける申請期限の柔軟な運用や気象情報の配信体制の充実に向けて国への要請を行っています。

加えて、脱炭素化の取組として、2024年3月に県営名古屋空港脱炭素化推進計画を策定し、建築物の省エネルギー化や太陽光発電設備の導入などを推進しています。

このほか、空港と高速道路網の二つに直結する県営名古屋空港北西部には、全国から人員・物流の支援を受け入れ、県内全域に供給する愛知県基幹的広域防災拠点の整備をPFI手法により進めています。

## (2) 港湾の機能強化

モノづくり産業が集積する本県において、県内主要3港湾（名古屋港、衣浦港、三河港）は国際物流の結節点として我が国の経済・産業を支える基盤となっています。

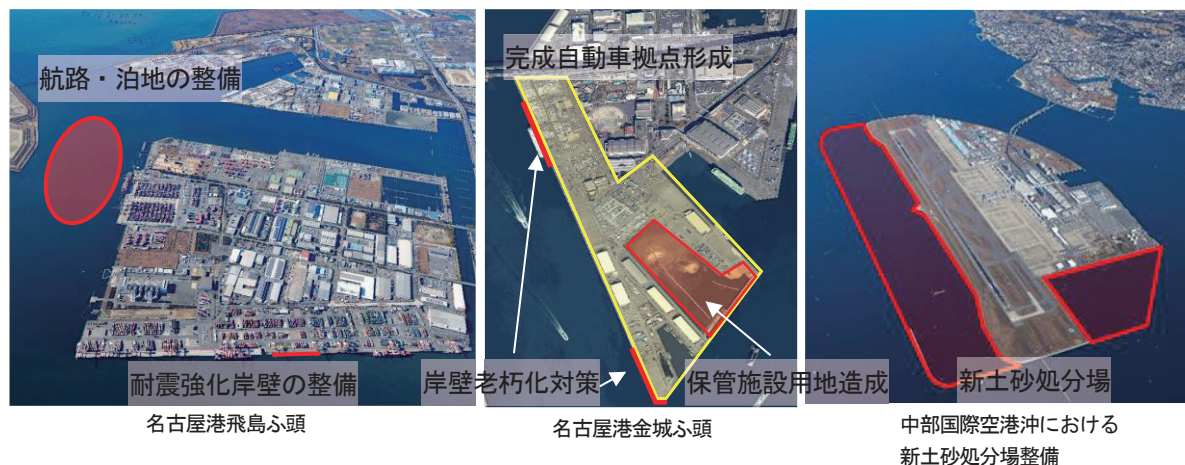
昨今、アジア諸国の経済成長に伴い、調達・生産・販売を適地で行うグローバルサプライチェーン構築の動きが進む中、物流の効率化、安定性、定時性などのさらなる機能強化が求められています。

本県では、2018年3月に名古屋港管理組合と共同で策定した愛知県港湾物流ビジョンに基づき、各港湾の特性を活かしながら、物流機能の一層の強化を図っています。

名古屋港は、中部地域のモノづくり産業を物流面で支えており、さらなるコンテナ取扱機能の強化のため、船舶の大型化に対応した飛島ふ頭東側の耐震強化岸壁の整備に取り組んでいるほか、金城ふ頭の完成自動車拠点形成のため、保管施設用地の埋立地造成や老朽化対策等に取り組んでいます（図表2-3-1-11）。

また、中部国際空港沖に、名古屋港の機能強化・維持に伴い発生する浚渫土砂を処分するための新土砂処分場の整備が進められています。

図表2-3-1-11 名古屋港の整備



衣浦港は、バイオマス発電所をはじめ臨海部に多くの企業が立地しており、近年、木材チップなどのバルク貨物の輸入量が増加しています。そこで、港湾物流機能を強化するため、中央ふ頭西地区のふ頭用地整備や臨港道路武豊線・武豊美浜線の4車線化事業を進めています（図表2-3-1-12）。

三河港は、完成自動車の国際海上輸送のハブ港として、港湾物流機能を強化するため、蒲郡地区において11号岸壁（水深11m）背後のふ頭用地の整備を進めています。また、船舶の大型化に対応するため、田原地区において2号岸壁（水深10m 耐震補強岸壁）の改良工事を進めています（図表2-3-1-13）。

図表2-3-1-12 衣浦港の整備



衣浦港中央ふ頭西地区

図表2-3-1-13 三河港の整備



三河港田原地区

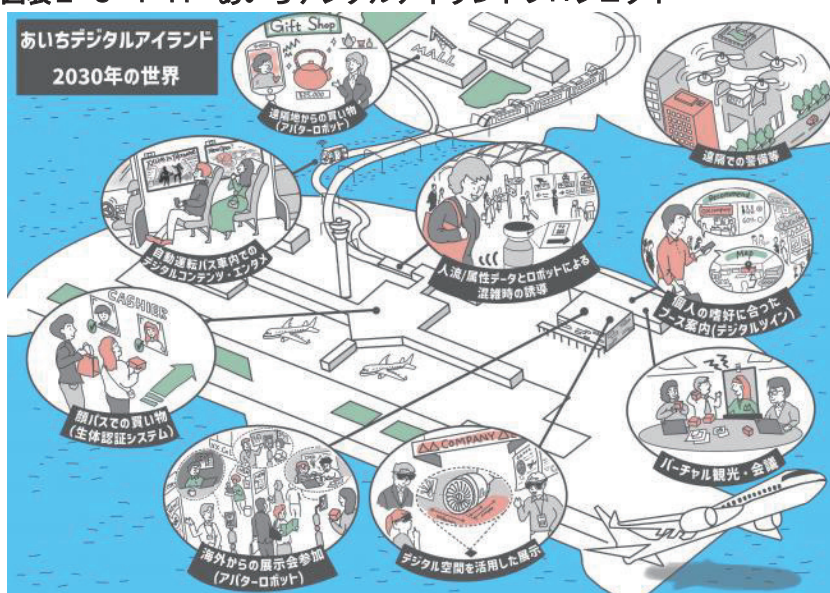
### (3) 中部国際空港島及びその周辺地域のスーパーシティ化

本県では、中部国際空港島・周辺地域を中心に、最先端技術やサービスが社会実装された、あいち・とこなめスーパーシティ構想の実現をめざしています。

この構想に基づき、様々な分野にまたがる課題に対して、自動運転やeVTOL（空飛ぶクルマ）、次世代エネルギーマネジメントシステムなどの先端的サービスの実現に向けた基礎調査を行うとともに、得られた知見等の県内への横展開を図っています。

また、構想の具体化を進めるため、2030年に普及が見込まれる近未来の事業やサービスを先行的に実用化することをめざす「あいちデジタルアイランドプロジェクト」により、企業との共創による実証実験や、企業と先端デジタル技術とのマッチング支援を実施しています（図表2-3-1-14）。

図表2-3-1-14 あいちデジタルアイランドプロジェクト



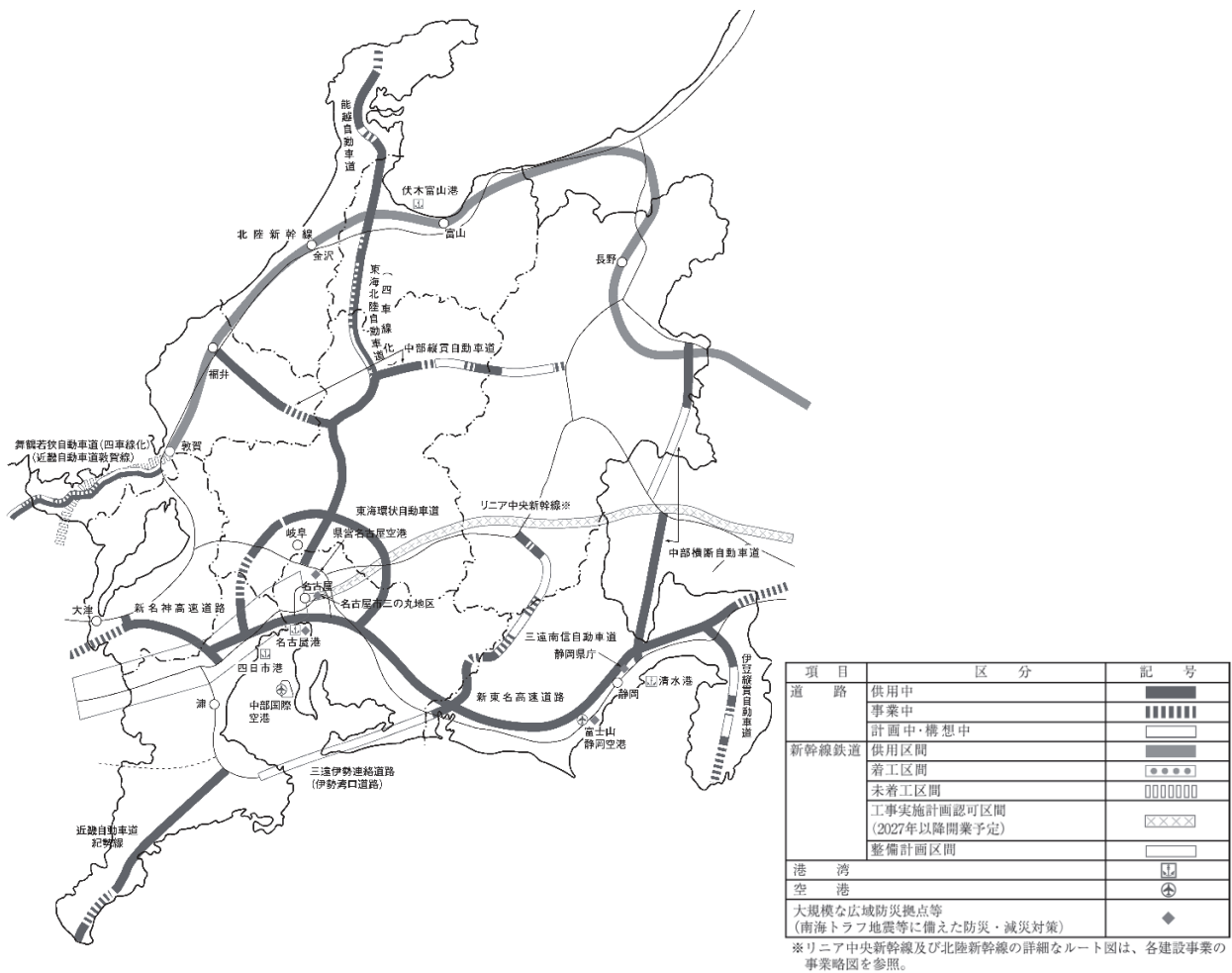
## 4 交流圏の拡大に向けた戦略的広域連携

### (1) 北陸圏との連携強化

北陸圏は近年、北陸新幹線の開業等を背景に首都圏との結びつきを強めていますが、北陸圏は本県にとって産業、物流、広域観光等の面で重要な地域であり、引き続き連携・交流を強化していく必要があります。

本県では、北陸圏との連携・交流を活性化させるため、東海北陸自動車道の全線4車線化の整備促進のほか、北陸・中京間の鉄道アクセス向上に向けた国・関係機関への働きかけを行っています(図表2-3-1-15)。

図表2-3-1-15 中部圏と北陸圏の交通網



出典：中部圏開発整備地方協議会

中部地域は、1961年に今の中部圏知事会の前身となる東海北陸地方知事会が設立され、現在までに123回の会議を重ね、豊かな自然、固有の歴史・文化、多様な産業を有する強みを活かして、これまでも連携しながら発展を続けてきました。また1966年には中部圏開発整備法が制定され、地域一体となって、発展に取り組んできました。

こうした中、人口減少が進む中であっても地域の成長力を維持していくため、新しい広域連携の枠組みである「広域リージョン連携」が2025年9月に創設されました。この広域リージョン連携は2025年1月に石破首相の施政方針演説で示された「令和の日本列島改

造」の5本の柱の1つであり、同年6月に閣議決定された「地方創生2.0基本構想」の中で主要政策の1つに位置付けられています。

中部地域では、2025年10月21日の第123回中部圏知事会議において本県発案により中部圏で広域リージョンに取り組むことの合意を得て、同年11月26日に中部広域リージョン連携宣言を行いました（図表2-3-1-16）。

今後、「中部広域リージョン」として官民の連携をさらに深め、県域を超えた取組を展開することで、この地域の成長やイノベーションの創出につなげていきます。

図表2-3-1-16 中部広域リージョン

《中部広域リージョン（概要）》

区 域：富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県

構成団体：上記10県、名古屋市、静岡市、浜松市、北陸経済連合会、一般社団法人中部経済連合会

目指すべき姿：「圧倒的な産業集積を軸に、イノベーションを創出し日本の経済をリードするとともに、世界にひらかれ、多彩な魅力を活かして躍動する我が国の中核的な広域圏」

取組分野：産業振興、観光、交通、若者や女性に選ばれる地域づくり、防災



## （2）三遠南信地域における県境を越えた連携の推進

本県では、三遠南信地域における連携を推進するため、産業、観光など幅広い分野で基盤整備を進めています。長野県飯田市から東栄町・新城市を通って静岡県浜松市までを結ぶ三遠南信自動車道は、2026年3月に鳳来峡IC～東栄ICが開通し、県内の区間は全て開通しました。また、豊橋市と静岡県浜松市を結ぶ浜松湖西豊橋道路についても、早期実現に向けた取組を推進していきます。

## 5 持続可能な地域づくり

### （1）地域特性に応じた持続可能なまちづくり

急速な高齢化や環境問題など様々な地域課題の解決を図るため、県内の市町村においては、スマートシティの実現がこれからのまちづくりの重要なテーマとなっています。

本県では、市町村のスマートシティの取組を促進するため、市町村と企業からなるコンソーシアムからスマートシティのモデルとなる優れた提案を募集し、選定事業を提案市町村に委託して実施するとともに、その成果を県内市町村に展開してきました。

この事業により、2022年度から2024年度までにおいて、県内10市町において延べ20件のモデル事業が実施されました（図表2-3-1-17）。

2025年度からは、先進的な技術等を持つスタートアップを活用して市町村のまちづくりを支援する「スタートアップ活用まちづくり支援事業」を実施しています。

図表2-3-1-17 スマートシティモデル事業実績

<b>春日井市</b> 〈2022〉MaaSアプリを活用した公共交通利用促進と交通行動変容の働きかけ 〈2023〉交通結節点スマート化による移動にやさしいまちづくり事業 〈2024〉タクシー活用効率化に資する複数配車戦略を持つ共同配車システムの実証事業	<b>刈谷市</b> 〈2022〉刈谷スマートウェルネスプロジェクト 〈2023〉刈谷スマートウェルネスプロジェクト2023 〈2024〉次元を超えたまちデザイン「メタかりチャレンジ」	<b>岡崎市</b> 〈2022〉次世代パーソナルモビリティで中心市街地の渋滞緩和チャレンジ 〈2023〉リアル空間 & 仮想空間の回遊促進事業 〈2024〉災害対策における共助と公助のスマート化
<b>日進市</b> 〈2023〉災害時を見据えたドローン物流とデジタル防災サービスの実証 〈2024〉パーソナライズ型避難支援の実証	<b>幸田町</b> 〈2023〉高齢者移動支援施策（タクシー料金助成制度）の高度化に向けた実証	<b>蒲郡市</b> 〈2023〉社会教育施設を起点とした、学習者のためのDeSoc構築 〈2024〉移動を通じて「地域のウェルビーイング」を実現するパーソナルモビリティシェアリング事業
<b>大府市</b> 〈2022〉MR技術を活用した認知症予防意識向上に向けた実証事業 〈2023〉おぶちゃん連絡帳（電子@連絡帳）を活用した市民の健康長寿への取組み～市民と医療介護専門職間の「骨折・二次性骨折予防」情報連携～	<b>豊橋市</b> 〈2022〉ICTを活用した健康なまちづくり（糖尿病予防）事業 〈2024〉データ活用によるまちなかのにぎわい創出事業	
<b>常滑市</b> 〈2024〉「スマート養殖×食コンテンツ創造」による魅力創造都市（とこなめし）活性化事業		
<b>半田市</b> 〈2022〉稲作を中心とした水確認モデルと収量等予測モデルの構築		

また、本県及び人口問題対策が特に必要な地区のある市町村が、人口問題の現状や課題を共有するとともに、連携・協力して、当該地区の実情に応じた人口問題対策を検討するため、2024年5月に「愛知県・市町村人口問題対策検討会議」を立ち上げました。

さらに、個別事項の検討を行うために、市町村の要望を踏まえ「農林水産業振興」、「地域交通確保」、「空き家活用」、「地域産業振興」の4つのワーキンググループを設置し、具体的な施策を検討・実施しています。

加えて、地域の実情に応じた移手段の確保や、高齢者の移動を考慮した生活交通の確保、周遊や交流の促進による地域活性化等の課題解決に向けて、新たなモビリティサービスの普及促進を図るため、市町村と連携してAIオンデマンド交通や地域に密着したMaaSのモデル事業を行う「新モビリティサービス推進事業」を実施しています。

## （2）県有施設・社会インフラの効率的な維持管理・更新、運用

本県では、全国と同様、県有施設・社会インフラの老朽化が深刻化しています。一方で、維持管理等の担い手となる建設業従事者は減少し、高齢化が進んでいます。

こうした中、本県では、維持管理等を効率的に行うため、ICTの活用や上下水道の協議会運営などの取組を実施しています。

道路施設のうち、橋梁点検では、作業の安全性の向上や効率化を図るため、ドローンなど新技術の活用を推進しています（図表2-3-1-18）。

図表2-3-1-18 ICT技術の活用



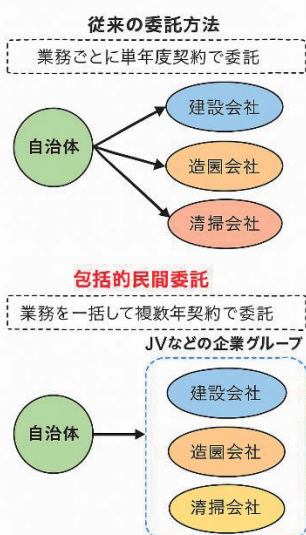
また、上下水道事業については、人口減少に伴う料金収入の減少への対応や職員の確保、施設の老朽化対策などの課題があり、今後、経営環境は厳しさを増していくと考えられています。

これらの課題により効率的に対応し、強靱で持続可能な上下水道サービスを提供するため、矢作川流域を中心とした西三河地域において、2025年12月に「矢作川流域 上下水道広域連携協議会」を設立しました。豊川流域を中心とした東三河地域においても、2026年1月に「豊川流域 上下水道広域連携協議会（仮称）準備会」を立ち上げました。

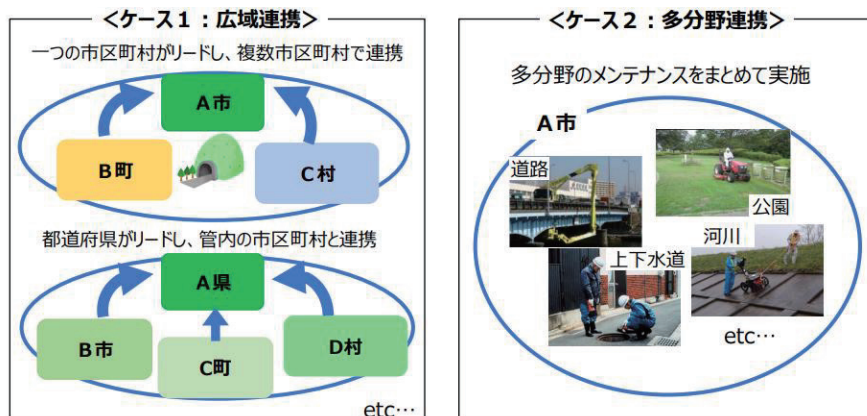
このほか、社会インフラをより効率的に維持管理していくため、国においては、民間事業者が創意工夫やノウハウの活用により効率的・効果的に運営できるよう、複数の業務や施設を包括的に委託する「インフラメンテナンスにおける包括的民間委託」や、既存の行政区域に拘らない広域的な視点で、道路、公園、上下水といった複数・他分野のインフラを「群」として捉え、更新や集約・再編、新設も組み合わせた検討により、効率的・効果的にマネジメントし、地域に必要なインフラの機能・性能を維持する「地域インフラ群再生戦略マネジメント」の導入が推奨されています（図表2-3-1-19、2-3-1-20）。

本県では、様々な新技術や取組の導入を検討し、インフラメンテナンスの効率化・高度化を図っていきます。

図表2-3-1-19 包括的民間委託



図表2-3-1-20 地域インフラ群再生戦略マネジメント



出典：国土交通省「地域インフラ群再生戦略マネジメント」

出典：（一財）建設経済研究所「建設経済レポート」