

第4節 世界から選ばれる魅力的な愛知

1 スーパー・メガリージョンのセンターを担う大都市圏づくり

1 中京大都市圏の拠点性の向上

(1) リニア中央新幹線の開業とスーパー・メガリージョンの形成

リニア中央新幹線の全線開業に伴い、中部圏・首都圏・関西圏の三大都市圏が約1時間で結ばれることで一体化し、人口7千万人の経済圏であるスーパー・メガリージョンの形成が期待されます。

本県では、品川・名古屋間が40分で結ばれるリニア中央新幹線の開業を見据え、新幹線や高速道路など複数の高速交通基盤の結節地としての優位性が更に高まることを生かしながら、世界に誇るモノづくり産業の集積地としての強みを伸ばして日本の成長をリードするとともに、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替しうる中京大都市圏（名古屋を中心としたおおむね80～100km圏エリア）の形成に取り組んでいます（図表4-1-1）。

図表4-1-1 リニア中央新幹線のルート概念図と中京大都市圏



※東京都・名古屋市間の路線及び駅位置は、JR東海「中央新幹線（品川・名古屋間）工事実施計画（その1）」（平成26年10月17日認可）を基に作成。

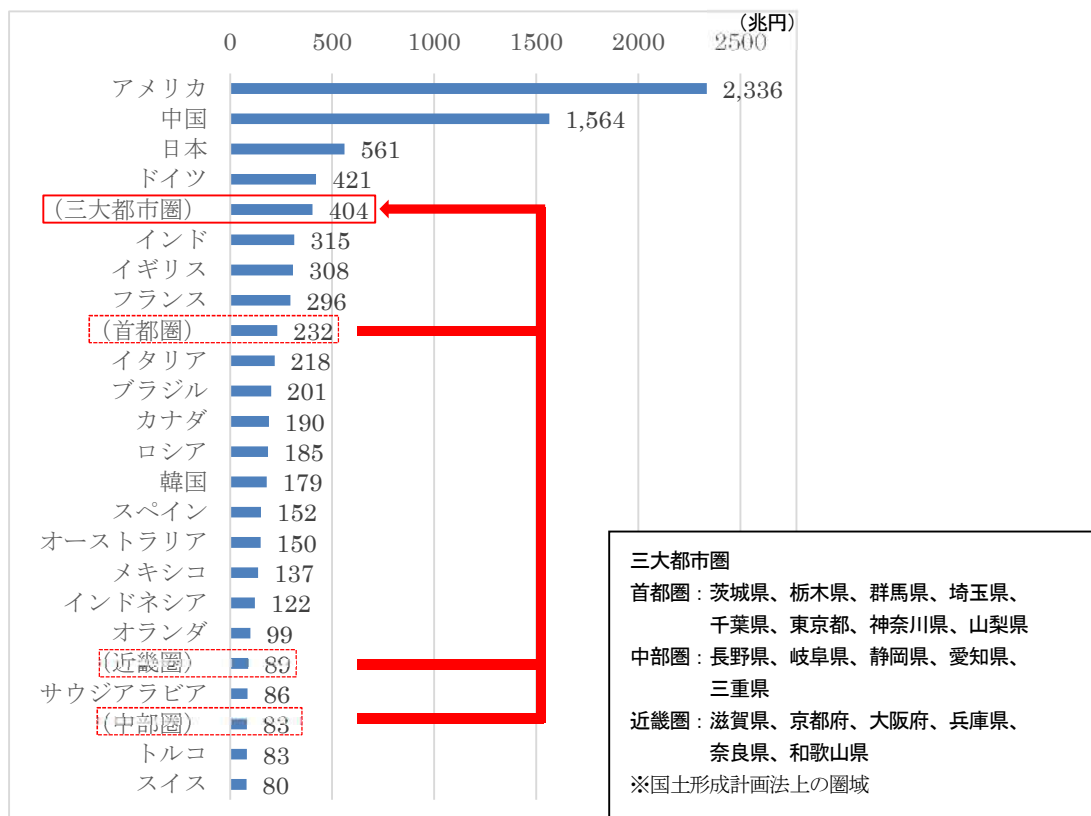
※名古屋市・大阪市間のルート範囲及び主要な経過地は、交通政策審議会中央新幹線小委員会答申（平成23年5月）参考資料を基に作成。

※三重県、奈良県、大阪府の各府県に設置される駅の位置は未定。

出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会資料より愛知県政策企画局作成

また、主要国との比較において、一体化した三大都市圏の経済規模は、フランスやイギリス、インドを超え、ドイツに迫る世界最大級の規模となります（図表4-1-2）。三大都市圏が異なる個性や強みを生かしながら、それぞれの分野の優れた企業や人材・投資の集積を図り、移動時間の劇的な短縮のメリットを生かして交流・連携・融合していくことをめざしています。

図表4-1-2 三大都市圏と主要国とのGDPの比較（名目、2019年）



出典：総務省統計局「世界の統計2022」及び内閣府「県民経済計算」より愛知県政策企画局作成

(2) リニア中央新幹線の整備促進と総合的な交通ネットワークの充実

本県内におけるリニア中央新幹線建設事業については、名古屋駅などの用地取得が着実に進展し、名古屋駅や5つの非常口などで建設工事が本格的に進められています（図表4-1-3、4-1-4）。本県は、知事が会長を務めるリニア中央新幹線建設促進期成同盟会及びリニア中央新幹線建設促進愛知県期成同盟会において、建設促進の中心的役割を果たしています。

図表4-1-3 県内の路線図



提供：J.R東海

図表4-1-4 工事の状況

名古屋駅（在来線部）

[軌道下掘削工 2022. 9]



坂下西工区

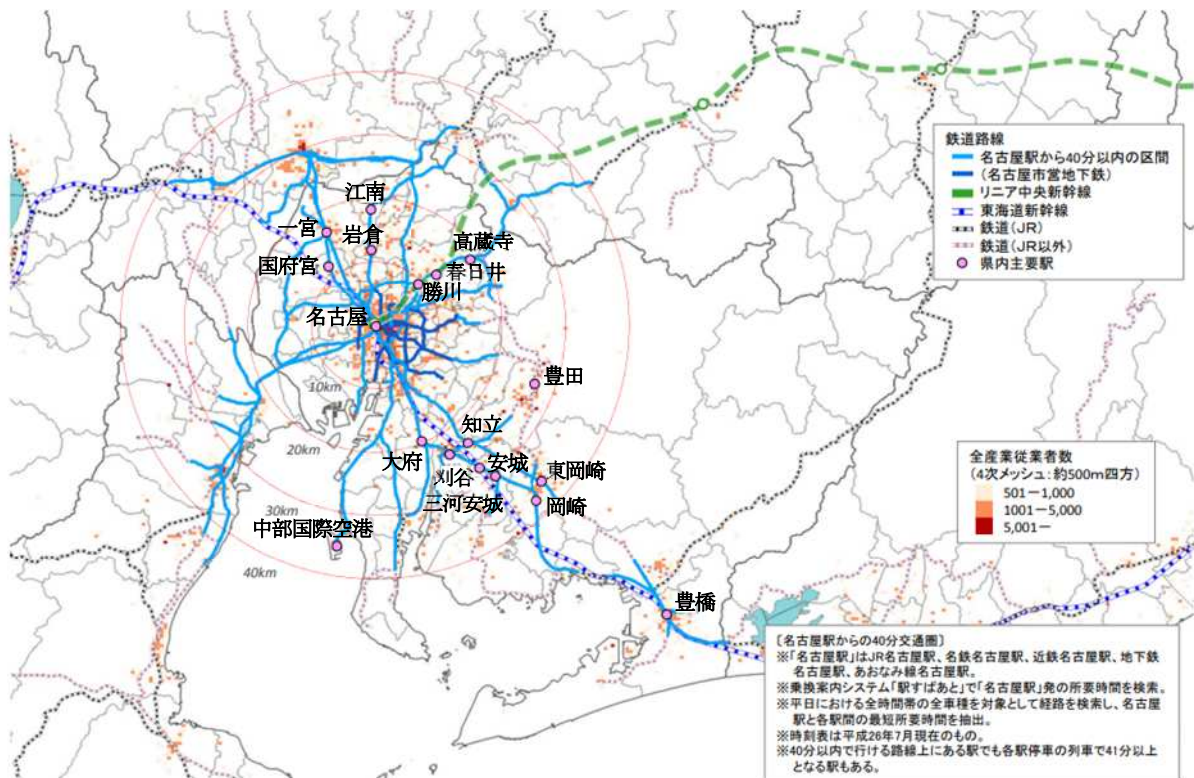
[シールド掘進準備工 2022. 9]



提供：JR東海

一方で、リニア中央新幹線開業による三大都市圏間の移動時間の短縮や、それに伴う交流拡大がもたらす社会経済効果を圏域全体に広く波及させていくためには、リニア中央新幹線と圏域内の交通ネットワークの結節点となる名古屋駅において、スムーズな乗換空間の確保等をめざしたスーパーターミナル化や、名古屋駅から圏域内主要都市への「40分交通圏」の拡大など、総合的な交通ネットワークの充実が必要であり、特に、自動車産業の本社や自動車関連会社が多く立地する豊田市方面へのアクセス改善が必要です（図表4-1-5）。

図表4-1-5 現在の名古屋駅からの40分交通圏



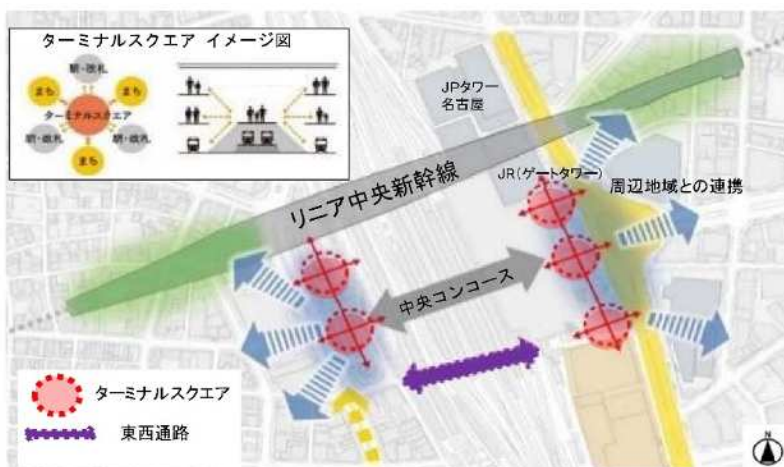
出典：愛知県「リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化に関する方策案参考資料」（2015年3月）より愛知県政策企画局作成

現在の名古屋駅には9路線が乗り入れており、乗り換えを含めた乗降客数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の2019年時点で、1日約128万人となっています。

リニア中央新幹線開業に向けては、中京大都市圏の玄関口に相応しい誰もが使いやすい国際レベルのスーパーターミナル駅としていくことが求められています。

このため、名古屋市は名古屋駅周辺まちづくり構想（2014年9月）、名古屋駅周辺交通基盤整備方針（2018年3月）、名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）をもとに、名古屋駅周辺エリアにおけるデザイン計画を作成しました。本県は、こうした名古屋市が実施する分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に参画するなどにより、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4-1-6）。

図表4-1-6 名古屋駅のスーパーターミナル化



出典：名古屋市「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」

また、「40分交通圏」の拡大については、名古屋駅と豊田市間の速達化に向けた取組として、名鉄三河線の複線化などについて、鉄道事業者や地元豊田市等の関係者と協議・調整を進めるとともに、名古屋駅から豊田市方面への接続駅となる知立駅においては、連続立体交差事業を推進しています。知立駅付近連続立体交差事業は、2027年度に全線高架線へ切り替え、2028年度の事業完了をめざしています。この事業完了により、名古屋本線の名古屋方面から三河線への直通運行がスムーズにできる環境が整うとともに、移設される三河知立駅までの間が複線化されます（図表4-1-7）。

図表4-1-7 知立駅付近連続立体交差事業の工事状況（2023年1月撮影）



さらに、名古屋駅利用者の利便性を高めるためには、整備が進められるリニア中央新幹線までのアクセス性の向上が重要になります。名古屋高速道路の名古屋駅等へのアクセス改善として、都市計画決定がなされた「新洲崎出入口の設置」、「新黄金出入口の設置」、「栄出入口の設置」及び、「丸田町JCTへの西渡り線・南渡り線の追加」について、用地補償をはじめ、詳細設計及び関係機関との調整協議など工事着手に向けた準備や取組を進めています（図表4-1-8）。

図表4-1-8 名古屋駅等へのアクセス改善イメージ図



出典：名古屋高速道路公社「中期経営計画 2022-2024」

(3) 広域道路ネットワークの整備

リニア中央新幹線開業による社会経済効果を中京大都市圏域全体に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し、交流を活性化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び、産業の生産性の向上と平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保する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。

広域道路のうち、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、西知多道路、名豊道路、名岐道路、浜松湖西豊橋道路、一宮西港道路、名古屋三河道路の整備を進めています（図表4-1-9、図表4-1-10）。

図表4-1-9 高規格道路の整備等進捗状況

路線名	進捗状況
西知多道路	県施行区間である大田IC、日長IC～常滑JCT間の用地取得・工事等を進めると同時に、国施行区間である東海JCTと長浦IC～日長IC間の整備促進を働きかけている。
名豊道路	蒲郡IC～豊川為当IC間が2024年度開通予定（一部区間が暫定2車線）。
名岐道路	名古屋高速一宮線一宮東出口から東海北陸自動車道一宮木曾川ICまでについて、都市計画及び環境影響評価の手続を本県が進めている。
浜松湖西豊橋道路	三河港～東名高速道路三ヶ日JCTまでのうち愛知県内の都市計画及び環境影響評価の手続を本県が進めている。
一宮西港道路、名古屋三河道路	中部地方整備局により2022年3月に「名古屋都市圏の道路ネットワークの今後の方向性」がとりまとめられ、概略ルート・構造の検討に着手することが示された。

図表4-1-10 広域道路ネットワーク計画図【愛知県・名古屋市】



出典：愛知県「愛知県・名古屋市における新広域道路交通計画～広域道路ネットワーク計画～」より愛知県政策企画局作成

さらに、圏域内の結びつきを強めるとともに、首都圏や関西圏、北陸圏などとの広域的な道路ネットワークの整備・充実のために、新東名・新名神高速道路の6車線化や東海環状自動車道、三遠南信自動車道、東海北陸自動車道の整備促進などを図っています。

このうち、地域内の連携や交流の基盤となる三遠南信自動車道の東栄IC～鳳来峡IC間は2025年度開通予定であり、交流ネットワークが形成されると同時に、医療機関への搬送路や災害時における緊急輸送路の確保などにおいて重要な役割を果たすものと期待されています（図表4-1-11）。

図表4-1-11 三遠南信自動車道の整備状況



出典：国土交通省 Web ページより愛知県政策企画局作成



提供：国土交通省



提供：国土交通省

(4) モビリティ先進県の実現

Ma a S（マース：Mobility as a Service）は、地域住民や旅行者のニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資するものです。

本県では、あらゆる地域において公共交通をはじめとした移動の利便性が確保される社会をめざし、自動運転やMa a Sの実証実験の実施をはじめ、あいち自動運転ワンストップセンターの運営や、Ma a S推進会議の活動などにより、県内各地での実証実験の実施等を支援しています。

2022年度の自動運転実証実験においては、社会実装に向けた取組をさらに深化させ、交通事業者等が実運行で再現可能なビジネスモデルの構築をめざし、3地域で実証実験を行いました。

中部国際空港島及びその周辺地域では、中部国際空港連絡道路を含むルートで磁気マーカシステム「GMP S」*を活用した安定走行の検証、モリコロパーク（愛・地球博記念公園）では自動運転バスによる安全・安心な移動の検証、名古屋市内の都心においてはオンデマンド方式*による自動運転車両の運行の検証を行いました（図表4-1-12）。

図表4-1-12 実証実験の様子（中部国際空港島及びその周辺地域）



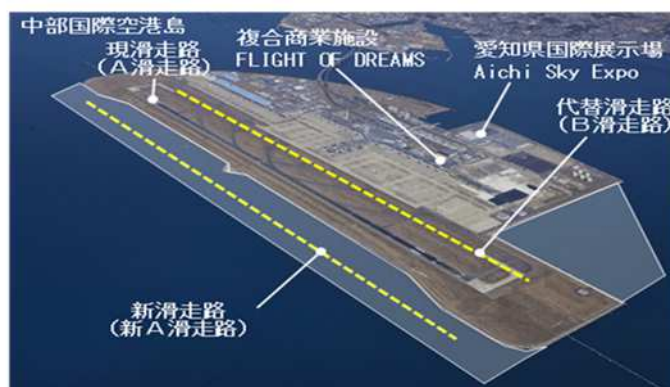
(5) 空港の機能強化

新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大を受け、航空需要は大きく落ち込みましたが、国際的な人の往来再開に向けた動きが進んでいます。

中部国際空港については、スーパー・メガリージョンにおける国際拠点空港としての役割を十分に発揮していくための機能強化に向けて、2021年12月に開催した中部国際空港将来構想推進調整会議において、現空港用地と「中部国際空港沖公有水面埋立事業」により新たに造成される土地を最大限活用して、2段階の整備で滑走路の中心線間隔を760m確保した2本の滑走路を配置することにより、滑走路処理容量を現在の約1.5倍とすることをめざす『中部国際空港の将来構想』をとりまとめました。第1段階として、現空港用地内の誘導路を転用して、現滑走路（A滑走路）と210mの中心線間隔を確保した代替滑走路（B滑走路）を整備し、当分の間、A滑走路との2本で運用をします（図表4-1-13）。2022年度にB滑走路の環境影響評価及びパブリック・インボルブメントの手続きに入ることにより、2027年度を目途にB滑走路を供用開始することをめざしています。

県営名古屋空港については、通勤航空*やビジネス機など小型航空機の拠点化を進めており、通勤航空の利用促進活動として、県営名古屋空港協議会を中心に路線のPR等を実施しています。また、ビジネス機の利用促進活動として、海外ビジネス航空会議への出席や展示会への出展によるPRの実施、国際ビジネス機のC I Q*機関事前連絡手続きの申請期限短縮に向けた国への働きかけを行っています。

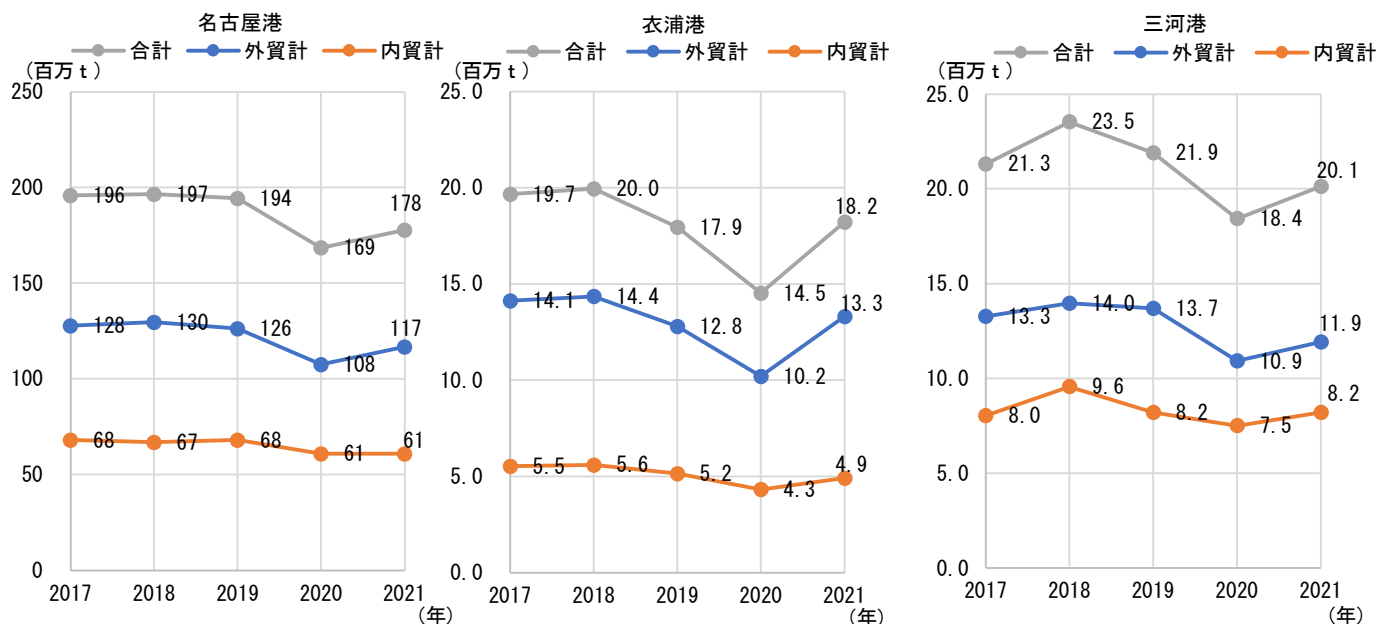
図表4-1-13 中部国際空港の機能強化



(6) 港湾の機能強化

2020年以降の新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、全国的に取扱貨物量が落ち込んでいます。県内主要3港湾（名古屋港、衣浦港、三河港）の総取扱貨物量の推移を見ると、2020年は落ち込みがありましたでしたが、2021年にかけて取扱貨物量は回復傾向にあります（図表4-1-14）。

図表4-1-14 名古屋港・衣浦港・三河港の取扱貨物量の推移（直近5か年）



出典：愛知県「港湾統計」より愛知県政策企画局作成

2021年における3港湾の輸出入概況を見ると、我が国屈指の国際貿易港である名古屋港は、完成自動車や自動車部品などの輸出、LNG（液化天然ガス）など天然資源の輸入が大きな割合を占めています（図表4-1-15）。

知多・西三河地域の物流・生産活動を支え、重要なエネルギー拠点である衣浦港は、石炭や木材チップの輸入が大きな割合を占めています。

国際的な自動車流通港湾である三河港は、輸出入ともに完成自動車が大きな割合を占めています。

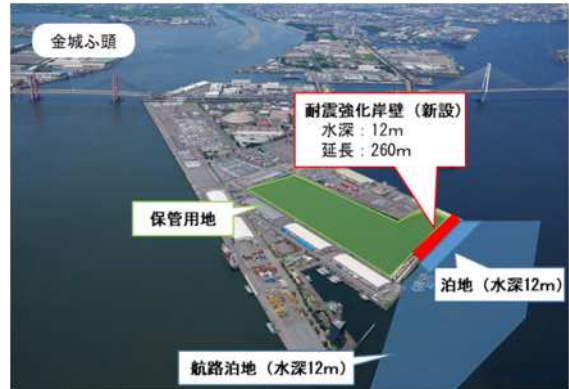
図表4-1-15 名古屋港・衣浦港・三河港の輸出入概況（2021年）

港	輸出入	貨物量 (万トン)	前年比	取扱貨物の 上位品種	特徴	地域別（万トン）	
名古屋港	輸出	4,601	12.1%増	完成自動車、自動車部品、産業機械	特に完成自動車、自動車部品の上位2品種で輸出全体の6割以上を占めている。	1位中国 2位アメリカ 3位アラブ首長国連邦	614 400 321
	輸入	7,080	6.4%増	LNG(液化天然ガス)、鉄鉱石、原油、石炭	天然資源が輸入全体の8割以上を占めている。	1位オーストラリア 2位中国 3位アメリカ	1,446 1,403 708
衣浦港	輸出	40	37.5%減	金属くず	輸出全体の7割近くを占めている。	1位韓国 2位ベトナム 3位バングラデシュ	24 8 2
	輸入	1,290	34.8%増	石炭、木材チップ、とうもろこし	石炭が7割以上を占めている。	1位オーストラリア 2位アメリカ 3位インドネシア	525 184 254
三河港	輸出	862	4.5%増	完成自動車	完成自動車が9割と大きな割合を占めている。	1位アメリカ 2位カナダ 3位メキシコ	619 72 39
	輸入	314	17.2%増	完成自動車、石材、鋼材	完成自動車が6割以上を占めている。	1位ドイツ 2位韓国 3位ベルギー	45 43 32

出典：愛知県「港湾統計」より愛知県政策企画局作成

名古屋港においては、船舶の大型化に対応した飛島ふ頭地区ふ頭再編改良事業により、岸壁の増深（水深12mから15mへ）や耐震化が一部完了し、引き続き、岸壁整備及び泊地浚渫等を実施します。また、完成自動車取扱機能の強化を図るため、金城ふ頭地区ふ頭再編改良事業により、新規の岸壁が概成し、引き続き保管用地の整備を進めます（図表4-1-16）。このほか、名古屋港の機能強化・維持に伴い発生する浚渫土砂の新たな処分場として、2022年2月に名古屋港新土砂処分場（中部国際空港沖）の埋立護岸工事に着工しました。

図表4-1-16 名古屋港飛島ふ頭及び金城ふ頭の国際物流ターミナルの整備



衣浦港においては、バルク貨物の増大への対応など、港湾機能の強化を図るため、中央ふ頭西地区でふ頭用地（約 12ha）の整備を推進するとともに、臨港道路武豊線・武豊美浜線の道路改良のための調査設計に着手しました。

三河港においては、完成自動車の国際海上輸送の機能強化を図るため、神野西ふ頭地区のふ頭用地整備や蒲郡地区 11 号岸壁（水深 11m）、背後のふ頭用地の整備を進めています（図表 4-1-17）。

図表 4-1-17 三河港蒲郡地区



国土交通省は、港湾においては、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携を通じてカーボンニュートラルポート（CNP）を形成し、我が国の脱炭素社会の実現に貢献することとしています。名古屋港においては、2021年1月から名古屋港CNP検討会を設置し、2022年6月に「名古屋港CNP形成基本構想」を成果として取りまとめました（図表 4-1-18）。また、2022年度内に「名古屋港CNP形成計画」を策定する予定です。衣浦港と三河港においても 2023 年度内にCNP形成計画を策定するために、調査をはじめています。

図表 4-1-18 名古屋港におけるカーボンニュートラルポート形成（イメージ）



出典：国土交通省「名古屋港におけるカーボンニュートラルポート形成に向けて」（2021年4月）

さらに、3港と背後地域との交通ネットワークを強化するため、主要アクセス道路の整備を推進しています。このうち、名古屋第二環状自動車道における名古屋西JCT～飛島JCTが2021年5月に開通したことにより、県北西部からの名古屋港や中部国際空港へのアクセスが強化されました（図表4-1-19）。

図表4-1-19 名古屋西JCT～飛島JCTの開通



提供：国土交通省（撮影日：2022年11月2日 海部郡飛島村渚）

これらの施設整備とは別に、にぎわいのある港湾空間の形成のため、クルーズ船の誘致にも取り組んでいます。2020年の新型コロナウイルス感染症の影響は大きいものありましたが、今後の国内外の観光需要の回復を見据えながら、地域の観光資源を持つ関係機関などと連携し、クルーズ船社に対して積極的な誘致活動を行っていきます（図表4-1-20）。

図表4-1-20 クルーズ船の寄港実績（2022年11月30日時点）

寄港年	名古屋港			三河港		
	寄港隻数	国内外別（隻数）		寄港隻数	国内外別（隻数）	
		日本船社	外国船社		日本船社	外国船社
2013	36	32	4	-	-	-
2014	32	27	5	-	-	-
2015	39	32	7	-	-	-
2016	39	32	7	1	1	-
2017	33	30	3	2	2	-
2018	40	29	11	-	-	-
2019	39	30	9	1	-	1
2020	7	7	-	1	1	-
2021	14	14	-	2	2※	-
2022	16	16	-	2	2	-

※他1隻が常滑沖に寄港

出典：名古屋港管理組合及び愛知県資料より愛知県政策企画局作成

（7）首都圏の社会経済的な機能を代替しうる高次都市機能等の集積の促進

東日本大震災や新型コロナウイルス感染症の流行により、首都圏が抱える過密リスクが表面化しました。過密リスクとしては、感染リスクに加え、人口集中に起因する通勤通学時における公共交通機関の混雑や、災害時における脆弱性などが挙げられます。これらに関連する指標を三大都市圏において比較すると、本県は、東京都・大阪府に比べ、通勤時間が短いことや、1人当たり居住室畳数や都市公園面積が広いことなど、過密リスクは低くなっています（図表4-1-21）。

図表4-1-21 三大都市圏の比較

項目	愛知県	東京都	大阪府
人口密度（可住地面積あたり）（人/km ² ）	2,527	9,793	6,620
通勤時間（分）	28.7	44.5	36.9
住宅の敷地面積（㎡）	237	138	130
1人当たり居住室畳数（畳）	14.06	12.21	12.84
1人当たり都市公園面積（㎡）	7.77	4.28	5.58
共同住宅15階建以上（戸）	50,400	252,100	201,900

出典：総務省統計局「統計でみる都道府県のすがた2022」、「平成30年住宅・土地統計調査結果」、「住宅・土地統計調査（H30）」、
文部科学省「学校基本調査（2022年5月1日時点）」

一方で、首都圏の持つ社会経済的な機能を代替していくため、名古屋駅のスーパーターミナル化に向けた取組推進や市街地再開発事業への支援などを通じて、様々な都市機能の名古屋都心部への集積を進めていきます。

また、本県のモノづくりをはじめとする産業集積や、産業の活力を更に強化するために、イノベーションを創出するスタートアップの中核支援拠点 STATION Ai について、2024年の供用開始に向けPFIによる施設整備を進めるほか、ハイレベルな国際会議の開催や海外富裕層旅行者等の誘致及び地域のブランド力向上をめざし、名古屋市と連携して、2020年度に愛知県高級ホテル立地促進事業費補助金を創設しており、これまでに、3件を補助事業として認定しています（図表4-1-22）。

図表4-1-22 高級ホテル立地促進補助金の補助事業

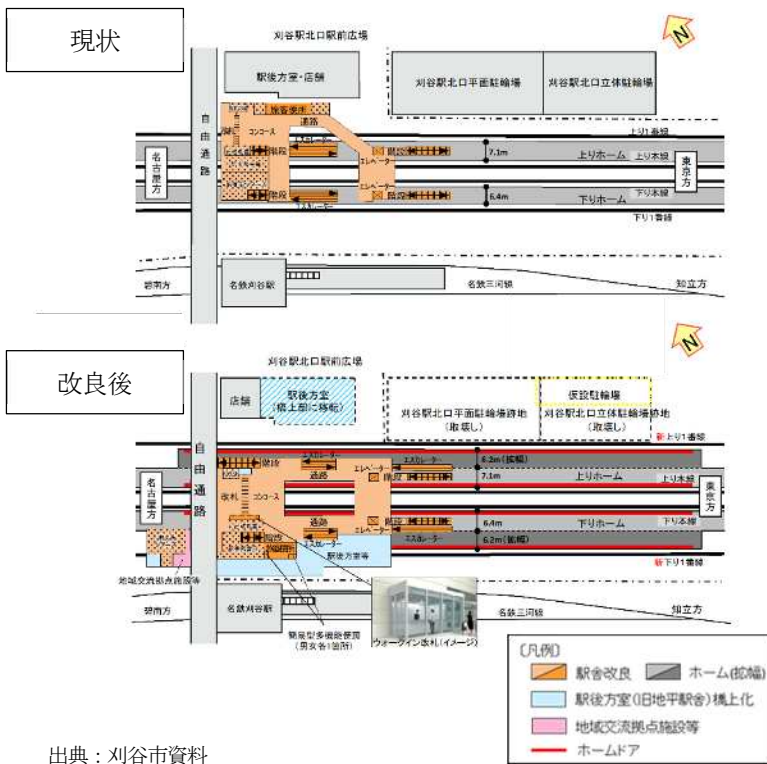
名称	補助事業者	開業時期(予定)
TIAD（ティアド）	(株)日本セレモニー（山口県）	2023年7月
(仮称)エスパシオ ナゴヤキャッスル	(株)ナゴヤキャッスル（名古屋市）	2025年春
コンラッド名古屋	三菱地所(株)（東京都）(代表企業)、日本郵政不動産(株)、 明治安田生命保険相互会社、(株)中日新聞社	2026年8月

(8) 多核連携型の圏域構造の維持・発展

県内の主要都市等においては、リニア中央新幹線開業のインパクトを受け止めていくために、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業への支援を行うとともに、知立駅付近連続立体事業やJR半田駅付近連続立体交差事業の推進、JR刈谷駅総合改善事業への支援を行い、圏域内の主要都市のポテンシャルが発揮されるように、都市基盤づくりを進めています(図表4-1-23)。

また、土地区画整理事業内の都市計画道路の整備に対する支援を行うとともに、市町村まちづくり支援窓口において、市町村に対する計画策定等の技術支援を行っています(図表4-1-24)。支援窓口では、これまでに「駅前再開発など駅周辺まちづくりの事業手法」や、「新たな都市施設の都市計画決定」、「駅前での賑わい創出」などの様々な相談を受けています(図表4-1-25)。

図表4-1-23 JR刈谷駅改良工事



ホーム拡幅 6.2m

提供：刈谷市(2022年12月撮影)
愛知県政策企画局加筆

出典：刈谷市資料

図表4-1-24 土地区画整理交付金事業実施地区

市町名	組合名
春日井市	春日井熊野桜佐
	春日井西部第一
	春日井西部第二
尾張旭市	尾張旭北原山
清須市	清洲駅前
東郷町	東郷中央
大府市	大府北山特定
岡崎市	岡崎駅南
	豊橋牛川西部
豊橋市	豊橋柳生川南部
	地区数

出典：愛知県資料

図表4-1-25 市町村まちづくり支援実績

年度	支援件数 (市町)	延べ件数 (件)
2019	25	32
2020	26	39
2021	23	31

出典：愛知県資料

(9) 中部国際空港島及びその周辺地域のスーパーシティ化

本圏域の国際交流の拠点である中部国際空港島及びその周辺地域を中心に、先端技術を活用して様々な課題を解決し、住民の利便性を向上させつつ、国内外からの訪問者を迎える都市としての魅力を向上させるため、先端的サービスのビジネスモデルの検討、実証実験等の取組を進めています。

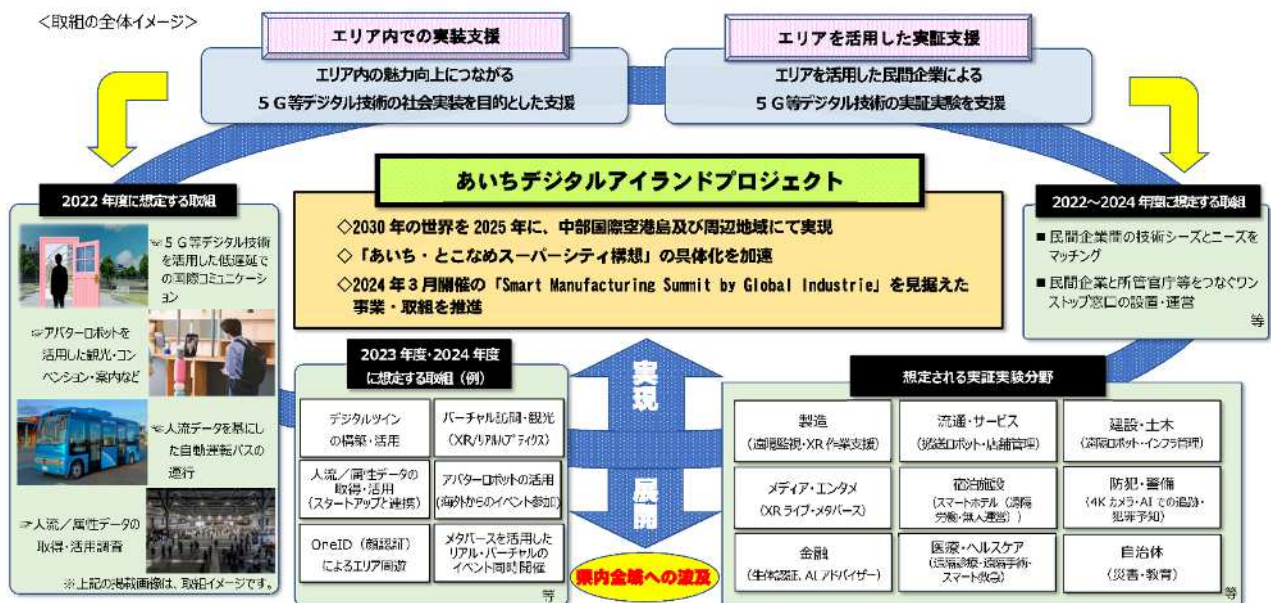
これらの取組のうち、当該地域を早期に第5世代移動通信システム(5G) *提供エリアとし、最先端技術を活用したサービスの社会実装を促進していくため、通信事業者との連携に関する協定を締結しました(図表4-1-26)。この協定に基づき、屋外での5G提供エリアの面的整備にあたり、官民連携によるアンテナ共用化など、全国に先駆けた取組を進めています。

また、「あいち・とこなめスーパーシティ構想」の具体化を加速させるため、当該地域を、5G等デジタル技術を活用した革新的事業・サービスのオープンイノベーションフィールドに位置付け、2030年に導入が見込まれる近未来の事業・サービスを、2025年度を目途に実装することをめざす「あいちデジタルアイランドプロジェクト」を立ち上げました(図表4-1-27)。本プロジェクトの一環として、5G等デジタル技術の社会実装を目的とした、ホログラム*・メタバース*を活用した国際コミュニケーションの実証実験及びアバターロボット*を活用した展示会参加等の実証実験を実施したほか、当該地域を活用した実証実験の実施を促進するため、ビジネスマッチングのコーディネート等を実施しました。

図表4-1-26 中部国際空港5G連携協定締結式



図表4-1-27 あいちデジタルアイランドプロジェクト概要

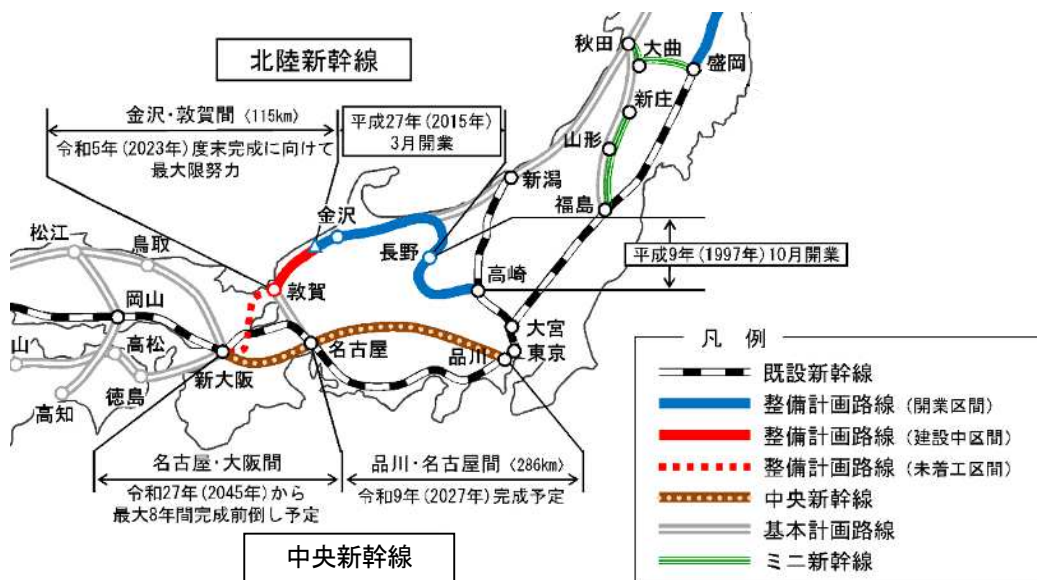


(10) 交流圏の拡大に向けた戦略的広域連携

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車線化の整備促進や、北陸新幹線敦賀開業後、名古屋を発着する特急しらさぎの運行本数の維持・拡大など、北陸・中京間の鉄道アクセス向上に向けて国や関係機関へ働きかけを行っています(図表4-1-28)。

また、リニア中央新幹線開業後を見据え、東海道新幹線を活かした東西連携を拡大させるために、鉄道ネットワークの充実・強化について関係機関への働きかけを行うとともに、JR東海や旅行会社と連携して観光キャンペーンを開催しています。この観光キャンペーンについては、「愛知・名古屋観光誘客協議会」が、2021年から夏季に県内の冷たいグルメや涼しい体験、肝を冷やすプログラム等を紹介する、「あいち冷やし旅」キャンペーンを開催しています。また、JR東海グループと連携し、往復新幹線に「あいち冷やし旅 選べる体験」をセットにした旅行商品(宿泊・日帰り)等を主要旅行会社から販売しました。これらの取組を継続することで、東海道新幹線沿線都府県からの誘客につなげていきます。

図表4-1-28 中部圏に着目した鉄道ネットワーク



出典：国土交通省 Web ページより愛知県政策企画局作成

2 持続可能でスマートな地域づくり

(1) 地域特性に応じたスマートなまちづくり

人口減少・高齢化の進行に伴い、生活サービスや行政サービスの利用圏人口が減少することにより、その機能やサービスレベルの維持が困難となっていくことが懸念されます。このため、市街地再開発事業などにより公共施設や商業施設など都市機能や生活機能を集約することで、歩いて暮らせる集約型でスマートなまちづくりを進めています。

市街地再開発事業においては、都市の中で低層の木造建築物などが密集し、道路等の公共施設の整備が遅れている市街地や活気を失っている中心市街地を再生し、安全・快適な魅力ある都市環境を生み出す取組を行っています（図表4-1-29）。

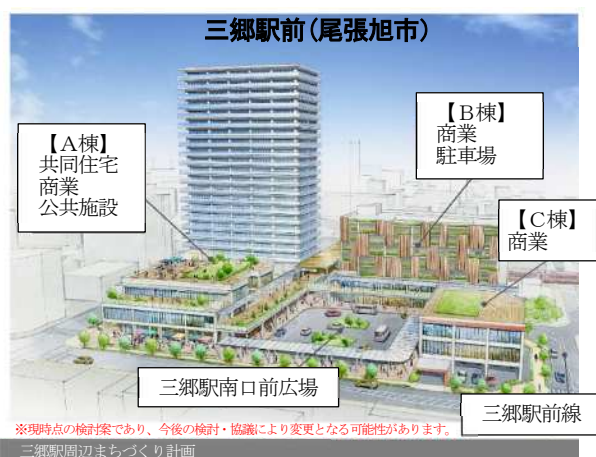
また、市街地再開発事業と同様に、土地利用の共同化や高度化により市街地環境の改善に寄与する事業として、都市計画決定等の法的手続きを要しない優良建築物等整備事業を行っています。

このほか、生活環境の改善を図る空き家の除却・活用に対する支援など市町村の取組を支援しています（図表4-1-30）。

図表4-1-29 市街地再開発事業の実績
(2022年5月時点)

完了地区	16市 47地区
実施中地区	4市 4地区 豊橋駅前大通二丁目(豊橋市) 鳴海駅前(名古屋市) 東岡崎駅北口(岡崎市) 三郷駅前(尾張旭市)

出典：愛知県資料



出典：尾張旭市資料

図表4-1-30 本県における空き家除却・活用に対する支援の予算及び実績

年度		2017	2018	2019	2020	2021	2022
予算	予算額(千円)	2,850	11,400	15,950	26,350	34,875	33,120
	市町村数	5	16	26	34	37	38
	棟数	49	150	198	331	381	377
執行	執行額(千円)	2,590	11,096	14,742	22,558	24,761	—
	市町村数	3	16	24	29	32	—
	棟数	35	113	190	248	285	—

出典：愛知県資料

内閣府では、ICT等の先進技術を活用したサービスの実装地域について、2025年に100地域に拡大する目標を掲げており、ICT等の先進技術を活用してまちの課題解決に取り組むスマートシティ化が全国各地で進められています。こうした中、本県においては、市町村と企業等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選定・事業委託し、その成果を県内市町村へ展開することで、さらに各種の取組を広げていく事業を実施しています（図表4-1-31）。

図表4-1-31 スマートシティモデル事業

実施市町村	事業名
豊橋市	ICTを活用した健幸なまちづくり（糖尿病予防）事業
岡崎市	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 2022年11月23日 実証事業オープニングセレモニー 
半田市	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
春日井市	Ma a S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
刈谷市	刈谷スマートウェルネスプロジェクト
大府市	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

また、ICT等の先進技術の活用に必要な次世代通信環境の普及を促進するため、2021年度から、県有施設への5Gアンテナ基地局設置に係るワンストップ窓口を開設し、これまでに延べ113件の問い合わせがあり、三の丸庁舎はじめ3件が設置に至っています。

さらに、新あいち創造研究開発補助金により、企業が行う研究開発や実証実験を支援しています。

(2) 商店街・中心市街地の活性化

日々の暮らしを支える商業機能のほか、地域コミュニティの活性化や賑わいあふれるまちづくりにおいて重要な役割を果たす、商店街の魅力向上に取り組んでいます。げんき商店街推進事業費補助金により、商機能強化に向けた取組や、地域コミュニティの担い手としての役割に着目した取組、人材強化に向けた取組等により活性化をめざす商店街を支援するため、市町村が計画的に行う商店街活性化事業等に対して支援しています（2022年度は19市町47事業）（図表4-1-32）。

図表4-1-32 商店街の活性化事例
蒲郡市（福寿稲荷ごりやく市）



東栄町（移動販売車）

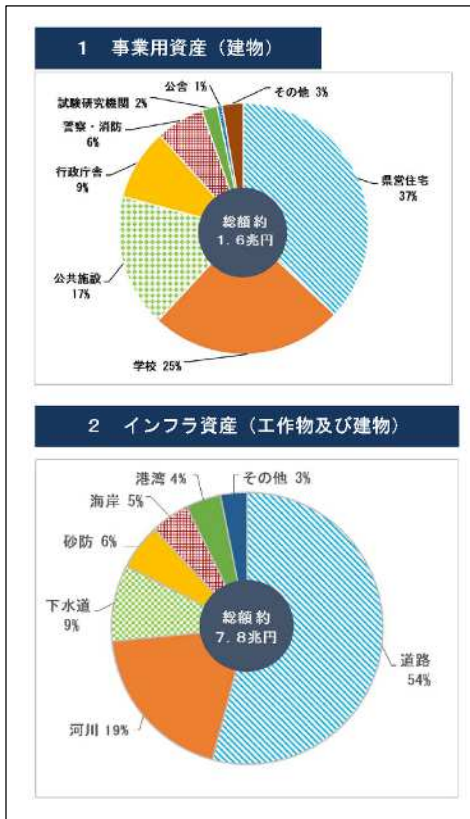


(3) 県有施設・社会インフラの効率的な維持管理・更新、運用

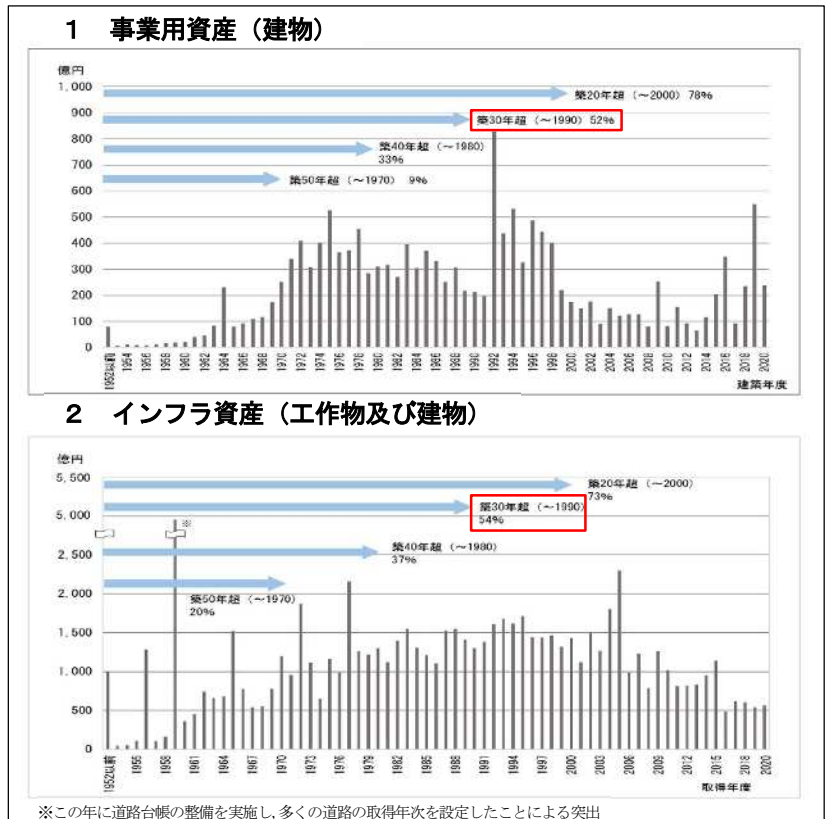
現在、県で保有する県有施設・社会インフラについて、再調達価額（2021年3月時点で、その施設を再取得した場合の価額）を基礎データとして算出した場合、県営住宅や学校、庁舎などの事業用資産は、約1.6兆円相当、道路、河川、下水道などのインフラ資産は、約7.8兆円相当となります（図表4-1-33）。これらを建築年度別及び取得年度別に見ると、全体の半分以上が築30年を経過しており、計画的・効率的な維持管理・更新を行っていく必要があります（図表4-1-34）。

中長期的な維持・更新の費用を試算すると、予防保全*型の場合、計画的な維持管理・更新により施設の長寿命化が図られ、事後保全*型に比べ、更新費等が圧縮されます。しかし、全体的に費用の縮減が図られるものの、現在の予算規模を上回るため、さらなるコスト削減策を講じていく必要があります（図表4-1-35）。

図表4-1-33 再調達価額の割合



図表4-1-34 年度別再調達価額

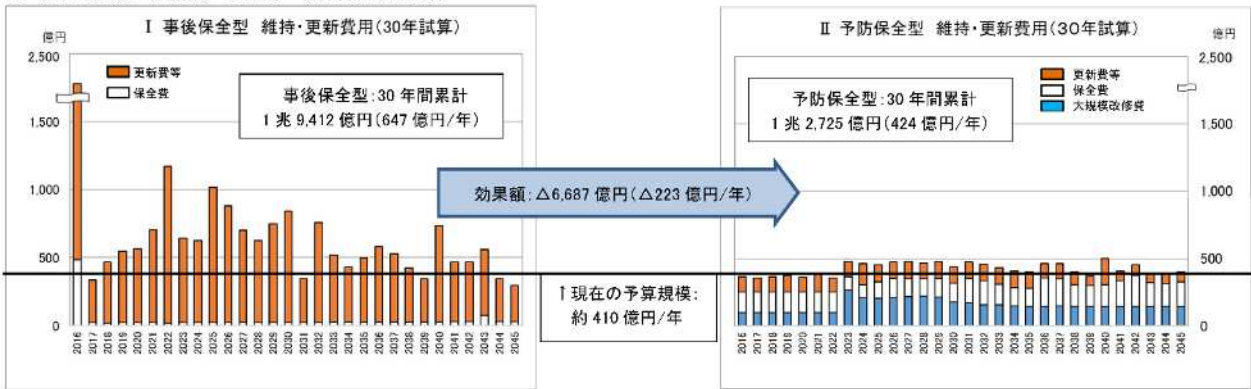


出典：愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画の概要」

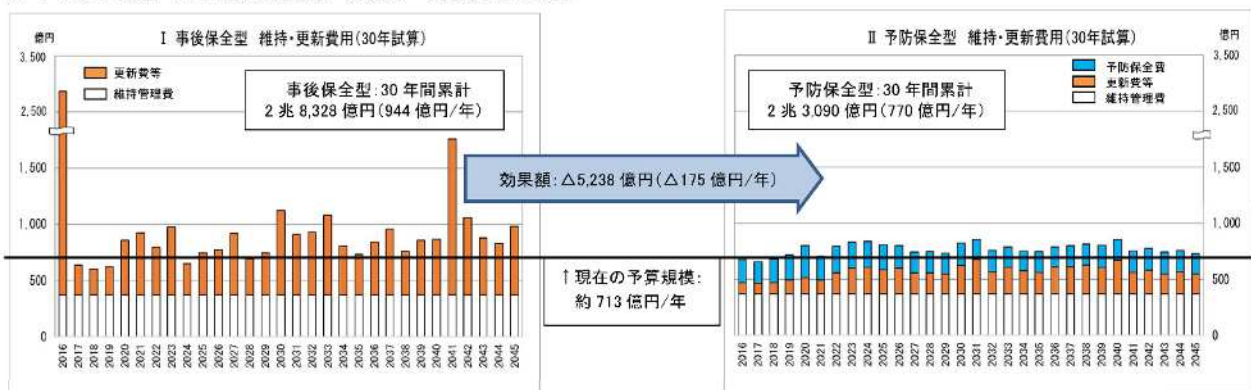
出典：愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画の概要」

図表4-1-35 維持・更新費用の試算

○ 事業用資産（建物）の維持・更新費用の試算



○ インフラ資産（工作物及び建物）の維持・更新費用の試算



※このグラフは施設類型ごとの長寿命化計画及び固定資産台帳を基に、今後必要となる費用を試算したもの。実際に必要となる費用は、毎年度の予算編成過程において、適切な対応内容の検討を行った上で、改めて積算を行う。

出典：愛知県「愛知県公共施設等総合管理計画の概要」

インフラ施設の点検・診断における新技術の活用にあたっては、適切な診断ができるよう点検精度を確保しつつ、コスト削減や安全性向上、あるいは診断、措置の際に判断しやすいデータを取得するといった観点から検討しています。新技術の活用事例として、AI解析による損傷図の自動作成ができる高性能カメラ搭載車によるトンネル点検や、足場を使わずに近接が可能となり高所でも安全に点検を行うことができるドローンによる点検などを実施しています（図表4-1-36、4-1-37）。

図表4-1-36 高性能カメラ搭載車によるトンネル点検

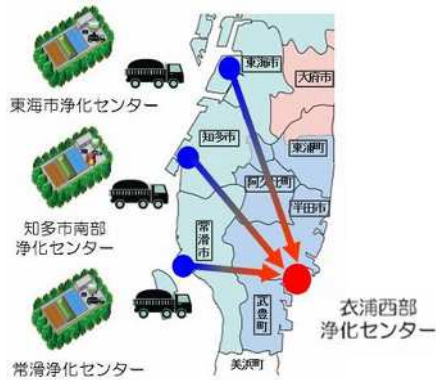


図表4-1-37 ドローンによる水管橋の点検状況



また、衣浦西部浄化センターにおいては、常滑市、東海市、知多市の下水処理場から発生する汚泥を共同で処理するための焼却炉を建設し、効率的に維持管理します。施設の建設は2期に分けて実施し、第1期の焼却炉が2022年度に供用開始しました。焼却廃熱を有効利用することで使用する燃料を削減し、地球温暖化の防止を図ります（図表4-1-38）。

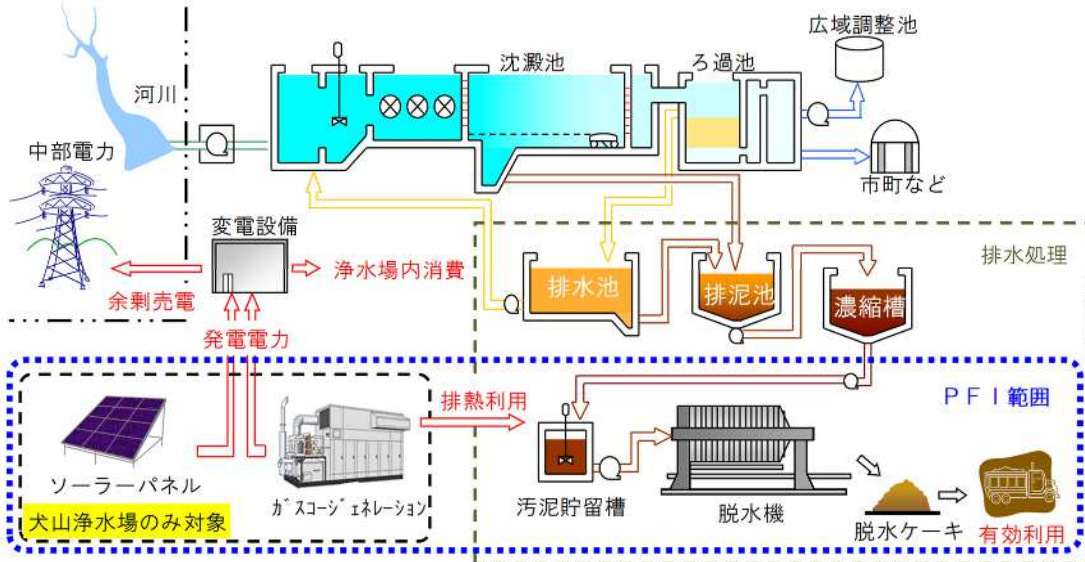
図表4-1-38 下水汚泥の共同処理施設



衣浦西部浄化センター焼却炉

さらに、民間活力を活用するために、県営の浄水場では、汚泥の脱水処理から発生土処分までの一連の工程で必要となる施設整備（脱水機の新設、増設、更新等）及び管理運営にかかる業務について、3つの地域でPFIを導入しました。施設整備と維持管理の両面における公費負担額の削減を図るとともに、発生土の一層の有効利用を促進し、循環型社会の実現をめざすものです（図表4-1-39）。

図表4-1-39 浄水場排水処理及びPFI範囲概念図



出典：愛知県資料

県営住宅では、PFI手法を積極的に導入することで民間のノウハウを活用して、より効率的な建替を推進しています（県営東浦住宅PFI方式整備等事業はじめ13事業）。また、建替に伴い生じる余剰地に地域のニーズに対応した民間の社会福祉施設等の導入を図っています（図表4-1-40）。

PFIの手法であるコンセッション方式を、2016年10月より有料道路の管理・運営を導入することで、民間事業者は利用料金を自らの収入として徴収するとともに、自らの費用負担において道路の維持管理等を行っています。その成果として、ベンチャー企業等が先進技術を実証する場として「愛知アクセラレートフィールド」を運用し、これまで22件の実証実験が行われました。このうち、我が国で初となる誤進入する車と人を区別できる「三次元レーザーダを用いた逆走車・誤侵入歩行者防止システム」を、セントレア東ICに導入しました。

また、快適で安全な利用環境を提供するために、2022年5月に大府パーキングエリア（下り）をオープンさせました（図表4-1-41）。さらには、阿久比パーキングエリア（上り）や武豊北ICの新設など、利用者の利便性向上と知多半島の活性化に向けて取組を進めていきます。

このほか、愛知県国際展示場、STATION Aiや愛知県新体育館（愛知国際アリーナ）の運営にも、コンセッション方式を導入しています。

図表4-1-40 愛知県営東浦住宅PFI方式整備等事業(第2次)



図表4-1-41 有料道路コンセッション
(大府PA(下り))

