

# 1 空港・港湾等の交通拠点と生産拠点を結ぶ広域幹線道路網の整備推進について

(国土交通省)

## 【内容】

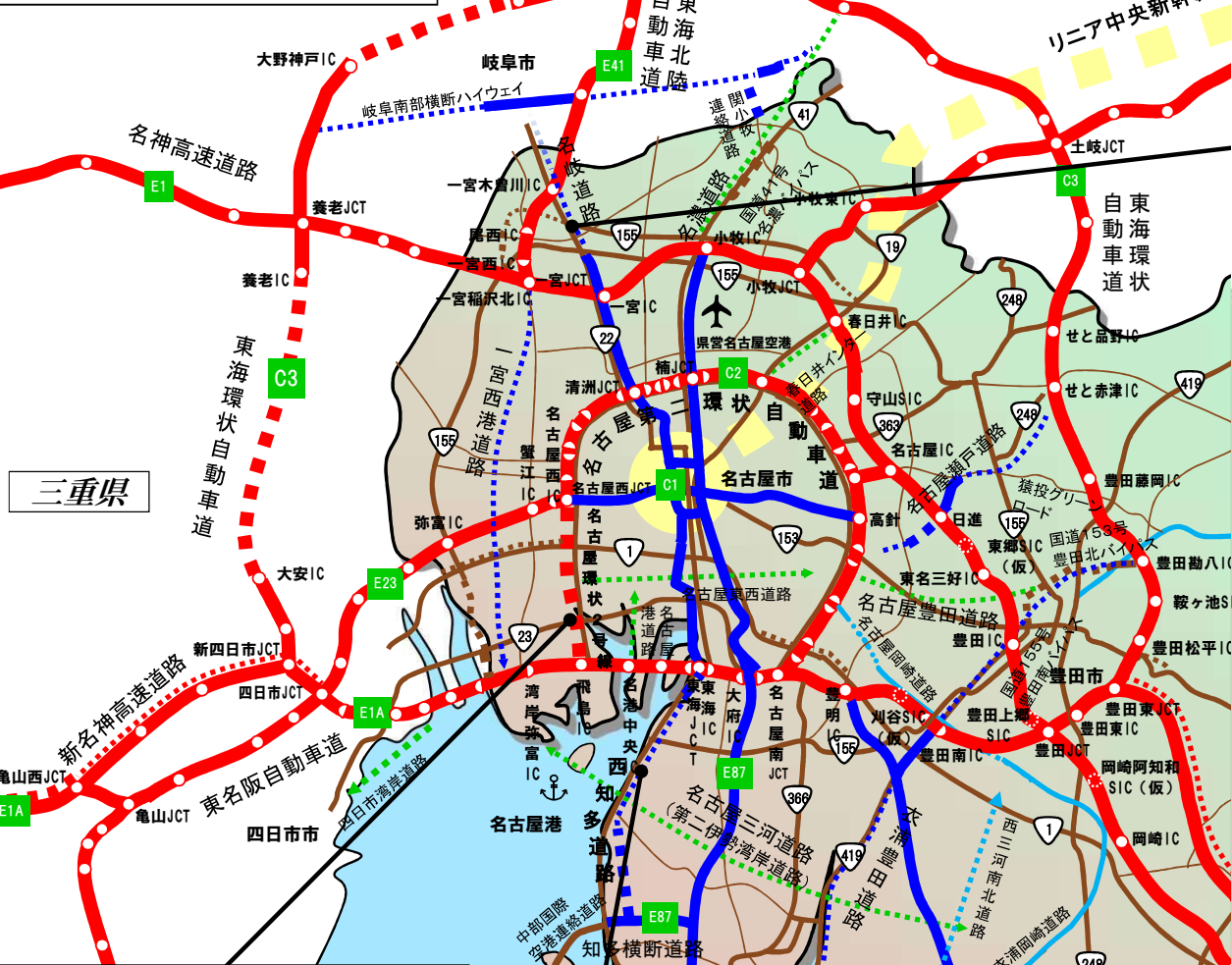
- (1) 今年度開通予定の名古屋環状2号線は、国際物流・交流拠点である名古屋港への重要なアクセス道路である。西南部・南部区間の完成により、名古屋都市圏の環状道路としての機能が発揮されることから、一日も早い全線開通を図ること。また、高速道路ネットワークを賢く使うとともに、必要なネットワーク整備のスピードアップのため、中京圏における新たな高速道路料金を、名古屋環状2号線の全線開通に合わせて確実に導入すること。
- (2) 名豊道路は、完成自動車の国際ハブ港である三河港と輸送機械等の生産拠点を結ぶ本県の重要な東西軸であることから、未開通区間の開通見通しを公表するとともに、早期全線開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。
- (3) 西知多道路は、国際拠点空港である中部国際空港と高速自動車国道とを直結することから、国が責任を持つべき道路である。リニア中央新幹線の名古屋駅とも繋がる重要な道路であり、2027年度までに整備するため、事業中区間の整備推進や未事業化区間の直轄による早期事業化を図るとともに、南部区間の整備を加速するため、必要な予算の確保及び有料道路事業の許可に向けた支援を行うこと。
- (4) 名岐道路は、名古屋と岐阜との間の交流・連携強化に資する重要な道路である。リニア・インパクトを広く中京圏全域に波及させるため、早期実現に向けて、都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査を加速するとともに、名古屋駅と高速道路とのアクセス向上の推進について必要な支援を行うこと。
- (5) 三遠南信自動車道は、県境を越えた広域連携の軸となって広域幹線道路ネットワークを形成することから、早期整備を図ること。また、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）は、三遠南信自動車道、新東名・東名高速道路と一体となって広域幹線道路ネットワークの効果をさらに高める重要な道路であることから、早期実現に向け、直轄調査を加速すること。
- (6) 新東名・新名神高速道路は、我が国の社会経済活動の根幹を担う新たな大動脈であり、ダブルネットワーク機能の強化及び物流の効率化に資する未開通区間の整備や暫定4車線区間の6車線化を推進するとともに、東名・名神高速道路の渋滞対策についても推進すること。
- (7) 国道41号名濃バイパス、名古屋環状2号線の一般部である国道302号など、名古屋都市圏における幹線道路ネットワークの早期整備を推進すること。また、名古屋港をはじめとした効率的な物流交通確保に向け、一宮西港道路や名古屋三河道路を含む名古屋都市圏環状機能強化の検討を推進すること。
- (8) 「重要物流道路」は、日本の成長エンジンである本県における安定的な輸送の確保と生産性向上に重要な役割を果たすことから、事業中区間および計画路線を幅広く指定したうえで、地域高規格道路等の広域幹線道路ネットワークの強化を図ること。
- (9) 広域幹線道路と一体となって、着実な道路整備の推進と長期安定的な道路管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに、地方が幹線道路整備を進めるために必要な国庫補助金・社会資本整備総合交付金について要求額を満額確保すること。また、防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の継続及び対象事業の拡充を図ること。

(背景)

- 製造品出荷額等が 42 年連続日本一である本県にとって、県内の生産拠点から交通拠点を結ぶ広域幹線道路に依然として残る未開通区間の解消は大きな課題であることから、早期開通に向けて整備を加速し、物流の速達化、効率化を図ることにより、本県における生産性革命を実現する。
- 名古屋環状 2 号線の西南部・南部区間は、当該路線において唯一残された未開通区間であり、当区間の整備により、名古屋都市圏の環状道路が完成し、ネットワーク機能が飛躍的に高まる。
- 中京圏の高速道路料金の見直しについては、今年 2 月に国が公表した「具体方針(案)」において、「高速道路を賢く使う上で必要なネットワークの充実と賢く使うための合理的な料金体系の整理との両立に特段の対応が必要」とされたところであり、その実現は、当地域の生産性向上に資することから、今年度予定されている名古屋環状 2 号線の全線開通に合わせて、新たな料金を確実に導入する必要がある。
- 名豊道路は、国道 1 号のバイパス機能を有し、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸であり、既に計画区間の約 9 割が開通している。残る蒲郡バイパス東部区間は、国により鋭意事業が進められているものの開通時期が示されていない。全線が繋がることで、本路線の重要な役割である東西軸としての機能が更に発揮される。
- 2027 年度までに西知多道路を整備(北部区間 6 車線化、南部区間 4 車線バイパス整備)するためには、未事業化区間における「直轄による権限代行実施の検討を行うための調査」を迅速に進め、直轄による早期事業化を図る必要がある。また、南部区間の 4 車線整備を加速するため、愛知県では、有料道路事業の導入に向け、住民説明会などを実施し、現在は、都市計画変更等必要な手続きを進めている。
- 名岐道路は、昨年度に国による計画段階評価が完了した。引き続き、都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査を加速し、早期実現を図る必要がある。
- 名古屋駅と高速道路のアクセス向上は、今年 7 月に名古屋高速道路公社の整備計画に新たに位置づけられたところであり、リニア中央新幹線開業までに整備するためには、事業の本格化が見込まれる来年度以降、国から公社への(貸付金等の)財政支出が安定的に確保される必要がある。
- 三遠南信自動車道は、国により鋭意事業が進められており、昨年 3 月に開通した佐久間川合 IC～東栄 IC 間に続き、開通時期が示されていない県内唯一の未開通区間である東栄 IC～鳳来峡 IC 間の早期開通に向けて、整備を加速する必要がある。
- 浜松三ヶ日・豊橋道路(仮称)は、今年 6 月に、昨年度実施した住民アンケート等の結果と複数のルート帯案が示されるなど、国による計画段階評価を進めるための調査が実施されている。引き続き直轄調査を加速し、早期実現を図る必要がある。
- 新東名・新名神高速道路の整備促進・機能強化は、トラック隊列走行等の実現を含め物流の効率化、生産性の向上に繋がる。本県としても、沿線市と連携し、事業の促進に取り組んでいく。また、東名・名神の円滑な交通流を確保するための渋滞対策(東名三好付近の付加車線整備、名神一宮 JCT 付近の 6 車線確保)も早期に図る必要がある。
- 高規格幹線道路を補完する国道 41 号名濃バイパスの 6 車線化、国道 153 号豊田北バイパス、国道 155 号豊田南バイパス、名古屋環状 2 号線の一般部である国道 302 号の全線 4 車線化等は、都市・地域間の交流・連携や、交通の分散導入を促進する役割を担うため、早期整備を図る必要がある。
- 一宮西港道路を含むさらなる環状機能の強化に向けての検討が昨年 4 月より直轄調査により行われており、名古屋三河道路と合わせて検討を深めていく必要がある。地域活性化 IC として本県が整備している一宮稲沢北 IC は今年度が開通する予定である。
- 本県の活発な生産活動を支える物流を安全かつ円滑なものとするためには、物流上重要な道路輸送網を重要物流道路とした昨年 4 月の供用中区間の指定に続き、事業中区間や計画路線を幅広く指定し、地域高規格道路等の広域幹線道路ネットワークの強化が必要である。
- 物流を効率化し生産性を高める幹線道路ネットワークの強化に加え、道路の老朽化対策、地震防災対策、交通安全対策を計画的かつ着実に実施するためには、新たな財源の創設や支援対象の拡充も含めた道路関係予算の確保が必要である。

# 愛知県広域幹線道路網

岐阜県



**【名古屋環状2号線】**  
 国道302号 混雑状況 (名古屋市中川区)

**【西知多道路】**  
 国道247号 混雑状況 (東海市)



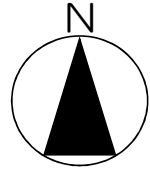
中央自動車道  
E19



長野県

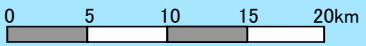
愛知県

静岡県



2020年 3月末現在

凡 例		
(開通済)	(事業中)	(計画中等)
高規格幹線道路		
地域高規格道路 (計画路線)		
地域高規格道路 (候補路線)		
広域道路 (交流促進型)		
一般国道等		
		等
※開通済には暫定開通含む 高速道路ナンバリング 路線番号		





## 2 背後産業の国際競争力を支える名古屋港・三河港・衣浦港の整備推進について

(国土交通省)

### 【内容】

- (1) 名古屋港について、モノづくり中部を物流で支える「国際産業戦略港湾」として背後産業の国際競争力を強化するため、船舶の大型化に対応した飛島ふ頭東側コンテナターミナルの整備を推進するとともに、完成自動車取扱機能強化のため、金城ふ頭の耐震強化岸壁(-12m)の整備を推進すること。  
また、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整備を推進するとともに、必要な事業費を確保すること。
- (2) 三河港について、増大する自動車輸出入等に対応するため、神野地区の耐震強化岸壁である7号岸壁(-12m)の一日も早い完成と北防波堤の整備推進、蒲郡地区における11号岸壁(-11m)の整備促進、及び田原地区の耐震強化岸壁(-10m)の早期事業化に向けた取組の促進、並びに、地域と連携して神野地区と御津地区の埠頭間を結ぶ臨港道路東三河臨海線の整備に向けた検討を進めること。併せて国際拠点港湾への昇格を図ること。
- (3) 衣浦港について、バルク貨物の集約化や船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震時における緊急物資の受入拠点としての役割を担うため、衣浦ポートアイランドにおいて耐震強化岸壁(-12m)整備の早期着手を図ること。また、衣浦港の物流機能の中核をなす中央ふ頭の岸壁(-12m)の老朽化対策を推進すること。
- (4) 南海トラフの地震・津波や高潮等に対する名古屋港・三河港・衣浦港の総合的な防災対策を推進するために必要な財政支援を講じること。

### (背景)

- 名古屋港は、コンテナ貨物、完成自動車及びバルク貨物を取り扱う総合的な港湾であり、我が国の経済・産業の成長を牽引する中部地域のモノづくり産業を支える港湾である。

日本経済の成長実現のためには、当地域の、高付加価値を生み出す産業、とりわけ基幹産業である自動車産業や次世代産業である航空宇宙産業のさらなる国際競争力強化が不可欠であり、「国際産業戦略港湾」として、港湾機能をより一層強化することが極めて重要である。

また、浚渫土砂の処分については、名古屋港内に比較的大規模な埋立地がないことから、名古屋港口に位置するポートアイランドにやむを得ず仮置きしており、望ましくない状況が長期間続いている。さらにポートアイランドは2020年代前半には仮置きが限界に達する見込みであることから、新たな処分場整備(中部国際空港沖)を推進する必要がある。

○ 三河港は、完成自動車の国際海上輸送のハブ港として、引き続き、我が国の自動車産業を支える重要な役割が求められている。

自動車流通港湾としての機能強化を図るとともに、大規模地震時の緊急物資の受入拠点としての役割を担うため、さらなる物流基盤の整備を急ぐ必要がある。

また、神野地区と御津地区の埠頭間を連絡する道路として、交通の円滑化、臨海部への企業進出の促進、防災機能の強化を図る臨港道路東三河臨海線の整備に向けた検討を進める必要がある。

○ 衣浦港は、石炭、穀物などのバルク貨物を主に取り扱う物流・生産活動を支える工業港として、重要な役割を果たしている。

港奥部に混在するバルク貨物の集約化や、大型化する船舶に対応するとともに、大規模地震時における海上の緊急物資受入拠点としての役割を担うため、衣浦ポートアイランドを物流の中核拠点として早期に整備着手する必要がある。

○ 2020年3月に改訂した愛知県地域強靱化計画に基づき、海岸堤防、水門などの海岸保全施設や防波堤、岸壁を始めとする港湾施設の機能強化を推進する必要がある。

( 参 考 )

(飛島ふ頭)船舶の大型化や貨物量の増加に対応したコンテナターミナルの整備(水深15mの耐震強化岸壁を整備)。  
 (金城ふ頭)完成自動車取扱機能の強化を図るため、港内に分散・点在するモータープールの集約化を図るとともに、船舶の大型化に対応した水深12mの耐震強化岸壁を整備。  
 (中部国際空港沖)新たな土砂処分場の整備。



完成自動車の増加や船舶大型化に対応し、大規模地震時に緊急物資受入拠点の役割を担う、水深12mの耐震強化岸壁を整備。神野、御津地区の埠頭間を連絡する臨港道路の整備の検討。



バルク貨物の集約化や船舶大型化に対応し、大規模地震時には、緊急物資受入拠点の役割を担う、水深12mの耐震強化岸壁を整備。



### 3 リニア中央新幹線の建設促進について

(国土交通省)

#### 【内容】

- (1) リニア中央新幹線の早期全線整備に向け、静岡工区については、協議を迅速に進め、早期着手を図ること。
- (2) 名古屋駅のスーパーターミナル化について、国家的プロジェクトとして位置づけ、強力に推進すること。特に、ターミナル駅となる名古屋駅の乗換利便性の向上、駅上部空間及び駅周辺の整備に関して、十分な財政支援をすること。
- (3) リニア中央新幹線開業による時間短縮効果を県内に波及させるため、交通ネットワーク充実等の施策に関して、支援すること。

#### (背景)

- リニア中央新幹線は東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、3大都市圏が一体となった「リニア大交流圏」が誕生する。特に、東京・名古屋間の2027年度の開業によって、中部国際空港、新東名高速道路などとともに交流の基盤となる広域交通ネットワークを形成し、本県の経済・社会に大きな波及的効果をもたらすことが期待されている。
- 本県内でのリニア中央新幹線の建設は、2016年12月に名古屋駅が着工されている一方、静岡工区については、今日まで工事着手に至っていないことから、まずは東京・名古屋間の2027年度の開業を目指し、国、東海旅客鉄道株式会社及び関係者による協議を迅速に進め、早期着手を図ることが必要である。

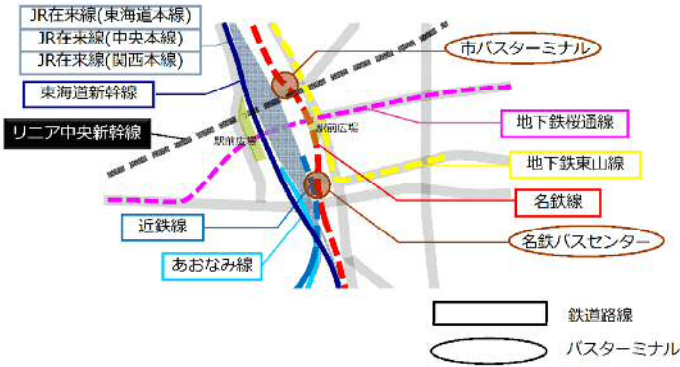
また、リニア中央新幹線の整備は、東京・大阪間を直結することでその機能をさらに発揮し、効果を得ることができる事業であることから、早期全線整備に向け、名古屋・大阪間の環境影響評価手続など、必要な諸手続が円滑に進められることが必要である。
- 名古屋駅は、JR線（新幹線、東海道本線、中央本線、関西本線）、名鉄線、近鉄線、地下鉄東山線・桜通線、あおなみ線、バスターミナルなど、多数の交通機関が集中し、駅やバスターミナルが地上・地下に配置されており、複雑で入り組んだ構造となっている。さらに、リニア中央新幹線の開業によって、我が国有数の巨大ターミナル駅となるため、初めての人や外国人を始めとする誰もが使いやすい駅となるよう、交通機関相互の乗換利便性の向上等を目指すことで、名古屋駅のスーパーターミナル化を強力に推進していく。
- とりわけ、本県においては、広域行政としての役割を踏まえ、乗換先など各方面が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えたわかりやすい乗換空間「ターミナルスクエア」の形成の推進や、「名古屋駅周辺まちづくり構想」に基づく駅上部空間や駅周辺の整備の取組を支援していく。
- また、このリニア中央新幹線の開業による首都圏との時間短縮効果をより広域的に波及させるため、名古屋駅を中心とした40分交通圏の拡大など、リニアを見据えた鉄道ネットワークの充実・強化等の取組を進めているところである。



( 参 考 )

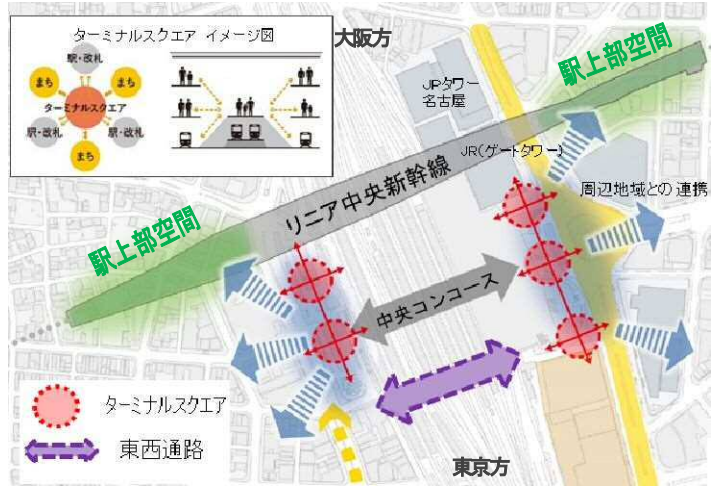
◆ 名古屋駅を中心とした 40 分交通圏の拡大  
・わかりやすい乗換空間の形成

〈 名古屋駅の乗入路線等の現状 〉



名古屋駅は、現在 9 の鉄道路線が乗入れ、高速バスや市内路線バスターミナルもあり、1 日約 122 万人が利用

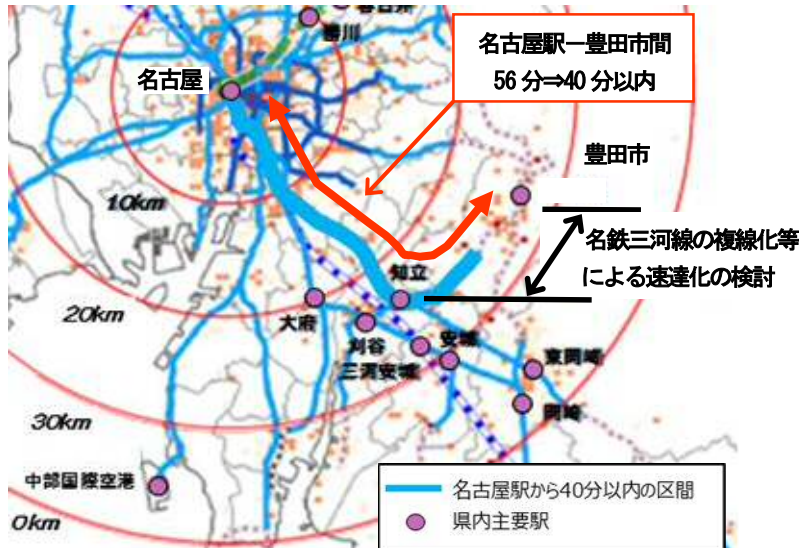
〈 ターミナルスクエア 〉



主要な乗換動線が交差する 5 箇所に、乗換先が一目で見渡せる「ターミナルスクエア」を設け、わかりやすく利便性の高い円滑な乗換空間を形成するとともに、まちへの動線も確保

・名古屋駅と豊田市間の速達化

〈 名古屋駅からの 40 分交通圏 〉



豊田市は、中心部が名古屋駅から直線で概ね 30 km に位置する

しかし、名古屋駅からの所要時間は 40 分を超えている



名古屋駅と豊田市間の速達化による 40 分交通圏の拡大

◆ JR刈谷駅の駅改良事業

県中央部の重要な交通結節点である JR 刈谷駅の安全性と利便性の向上に向け、鉄道駅総合改善事業を活用した駅改良事業を行うため、国、県、刈谷市、JR 東海からなる協議会において、2019 年度に整備計画を策定し、2026 年度の完成に向けて本年度から事業着手したことから、着実な事業進捗のため、引き続き支援が必要である。



## 4 中部国際空港の二本目滑走路の整備を始めとする機能強化について

(国土交通省)

### 【内容】

- (1) 地域と連携して二本目滑走路の整備を始めとする機能強化に向けた検討を進めるとともに、必要な措置を講じること。
- (2) インバウンド旅客のV字回復やさらなる増加に向けて、航空需要拡大の取組を一層推進すること。
- (3) インバウンド旅客への対応、テロ対策及び防疫強化のため、先進的な保安検査機器の導入を進めるなど、C I Q（税関・出入国管理・検疫）の充実・強化に取り組むこと。
- (4) 空港利用者の利便性向上及びF I T（個人の外国人旅行者）の取込拡大にしっかり対応するため、引き続き、東海三県始め中部地域の主要都市、観光地から空港への道路・鉄道等のアクセスの充実に取り組むこと。

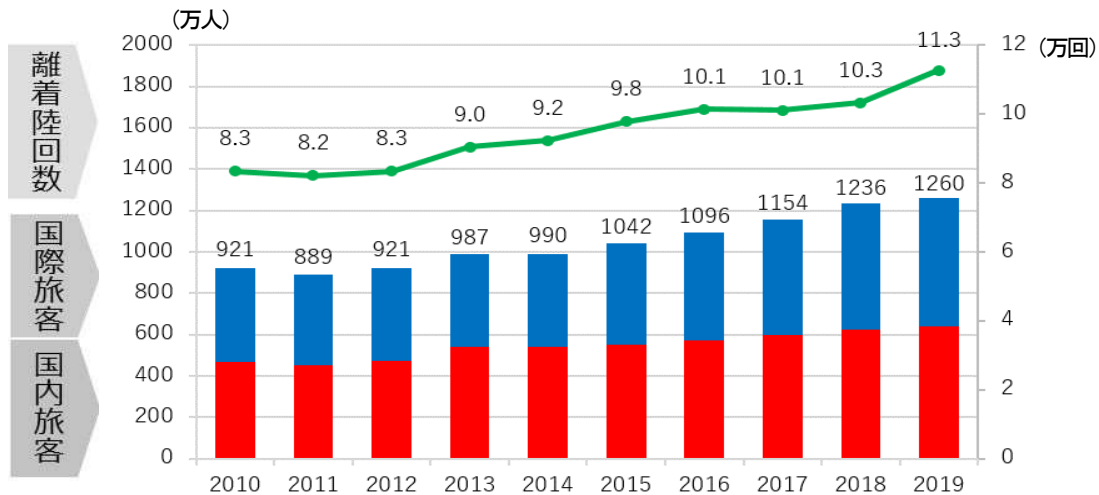
### (背景)

- 中部国際空港は、2005年の開港から16年目を迎え、国際拠点空港として、我が国の航空輸送発展の一翼を担い、モノづくりを中心に我が国の経済をけん引する中部地域の重要な社会インフラとして、国内外のヒト・モノの交流に大きく貢献している。
- 2019年にはLCCのビジネスモデルに沿った「第2ターミナル」の供用が開始され、また、隣接地に延床面積約9万㎡を有する愛知県国際展示場「Aichi Sky Expo」も開業し、国際交流拠点としての機能が一層充実してきている。
- 航空需要の拡大については、航空ネットワークの充実に向けたエアポートセールスの実施、名古屋城や世界遺産である白川郷・熊野古道を始めとする地域の観光資源を生かした昇龍道プロジェクトの推進など、地域一丸となって取組を進めている。その結果、昨年度の航空旅客数は1,260万人、発着回数は11.3万回となり、いずれも過去最高を更新した。
- 2020年1月から始まった新型コロナウイルスによる航空便への影響は続いているが、中長期的には、中部国際空港の航空需要は確実に伸びていくことが見込まれている。来年は東京オリンピック・パラリンピック、今後もこの地域では、2022年のジブリパーク開業、2026年の第20回アジア競技大会（2026/愛知・名古屋）など、国際的な行事が数多く開催される予定であり、中部国際空港の果たすべき役割がより一層重要になってくる。
- 近い将来、中部国際空港の年間発着回数は約15万回に到達すると想定しており、滑走路が一本である状況下では、深夜早朝時間帯に実施している滑走路等のメンテナンス時間の確保も困難となる等、空港運用上の支障が生じてくる。
- 加えて、供用開始から15年が経過したことにより、大規模改修への対応も必ず直面する課題であり、ピーク時間帯を含め、航空便の受け入れ制約が現実味を帯びてきた。
- この地域は首都圏と関西圏の間に位置し、また、鉄道・道路・港湾など、広域的な交通、物流ネットワークの結節点であることから、中部国際空港が名古屋港とともに、社会インフラとしてリダンダンシー機能を併せ持つことは、国土強靱化の観点からも大変重要である。
- 2027年度のリニア中央新幹線の開業に伴うインパクトを最大限生かし、また、その後の全線開業に伴うスーパー・メガリージョン形成を見据え、我が国の成長エンジンの一翼として、社会・経済活動のグローバルな交流を支え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にも、二本目滑走路は必要不可欠である。

○ こうした中、中部国際空港沖では、名古屋港で発生する浚渫土砂の新たな処分場整備に向けた準備が国土交通省により進められている。

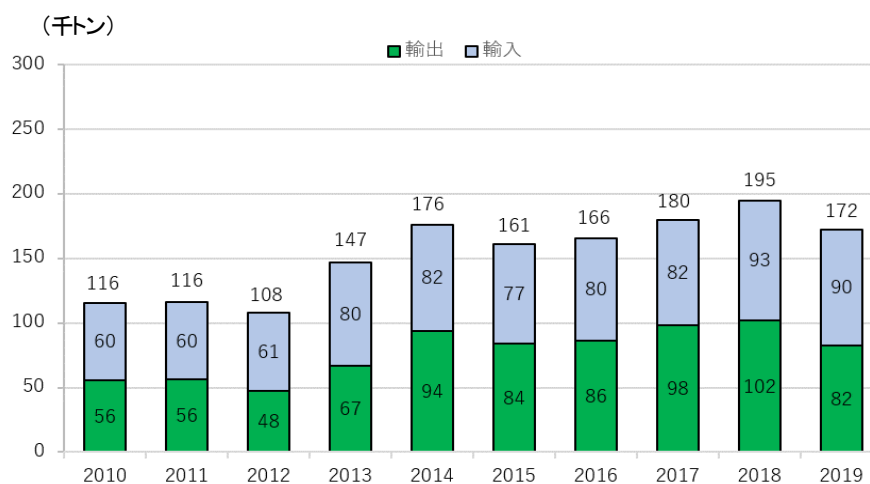
( 参 考 )

【中部国際空港の旅客数・離着陸回数の年度別推移】



中部国際空港株式会社作成資料を基に作成

【中部国際空港の国際航空貨物取扱量の年度別推移】



中部国際空港株式会社作成資料を基に作成

【航空需要拡大に向けた地域の実施状況】

愛知県	訪日外客誘致に向けたプロモーションと受入態勢を強化 ○知事によるエアポートセールス 2019年度【訪問国：中国・インドネシア・ベトナム】 成果：2019年7月21日、中国南方航空広州直行便デイリー化、その他訪問結果：ベトナム航空より「来年、ホーチミン線の機材大型化実施及びダナン線新設を検討中」、ベトジェットエアより「来年、3路線の新設を考えている」との回答あり 2020年度 新型コロナウイルスにより中止【当初予定：中国、マレーシア、ドイツ、カナダ】 ○重点路線維持・拡充のためアウトバウンド需要の推進対策を実施
中部国際空港 利用促進協議会	国内線利用促進事業や緊急路線支援事業などによるコロナ禍対策を実施 空港の二次交通充実に向けたバス路線に対する支援等を実施 若年層渡航促進や長距離路線対象の支援など、アウトバウンド需要の拡大事業を実施 輸出入貨物を増やした荷主・フォワーダーへの支援やトラック共同輸送事業を実施等

## 5 持続可能な社会の実現に向けた魅力ある都市基盤の整備について

(国土交通省)

### 【内容】

- (1) 都市機能の集積と多核連携型の持続可能なまちづくりに資する、都市の「コンパクト+ネットワーク」化を促進する連続立体交差事業、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業などの一体的な都市基盤の整備に関して、十分な財政支援をすること。

特に、知立駅周辺での土地区画整理事業、市街地再開発事業、アクセス道路整備などのまちづくりと連携し、リニア開業効果を広域的に波及させ、後押しする名鉄知立駅付近連続立体交差事業を促進するため、計画的かつ集中的に十分な財政支援をすること。

- (2) 持続可能な魅力ある都市基盤の整備を進めるにあたっては、緑あふれる魅力的で住みよい、安全なまちづくりを進めることが必要であるため、緑とオープンスペースの中核となる県営都市公園の整備に関して、十分な財政支援をすること。

特に、愛・地球博記念公園は、2022年秋に開業するジブリパークとともに、愛・地球博の理念と成果の継承を一層進化させ、子どもから大人まで、広く国内外から多くの来園者に楽しんでいただける、世界に類を見ない唯一無二の価値を有する都市公園として整備を推進するため、集中的に十分な財政支援をすること。

### (背景)

- 本県においては、持続可能な社会の実現に向けた魅力ある地域づくりを進めるため、都市部では、主要駅周辺の中心市街地や生活拠点となる地区などに、商業・業務、医療・福祉等の都市機能を集約するとともに、快適な歩行空間の整備を進めるなど、都市の再構築を進めていく必要がある。あわせて、これらの集約型都市が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成を図っていく必要がある。
- 本県では名鉄知立駅付近及びJR半田駅付近の2箇所で連続立体交差事業を実施しており、土地区画整理事業などと一体的に都市基盤の整備を行っている。
- 特に、自動車産業を中心に世界的なモノづくりの拠点として、愛知を牽引する三河地区の交通結節点である知立駅周辺は、鉄道により市街地が分断され、慢性的な交通渋滞が発生するなど市街地の発展に支障を来している。また、都市基盤も脆弱であり、まちの活力の低下を招いている。そこで、連続立体交差事業（鉄道高架化）、土地区画整理事業などの一体的な整備によって、鉄道で分断された市街地をひとつにするとともに、利便性の高い交通ネットワークと三河地区の玄関口としてふさわしい集約拠点の形成を図る。加えて、名鉄知立駅付近連続立体交差事業は、リニア開業効果を広域的に波及させ、後押しする事業であり、2021年度以降も鉄道高架化工事の最盛期が続くため、計画的かつ集中的に財政措置を図る必要がある。

○ また、持続可能な魅力ある地域づくりを進めるためには、身近な自然として、また、都市住民の憩いや交流の場、多様なレクリエーションの場、災害発生時の避難場所や防災拠点として緑とオープンスペースの確保が必要不可欠であり、その中核をなす11の県営都市公園の整備を着実に進めていく必要がある。

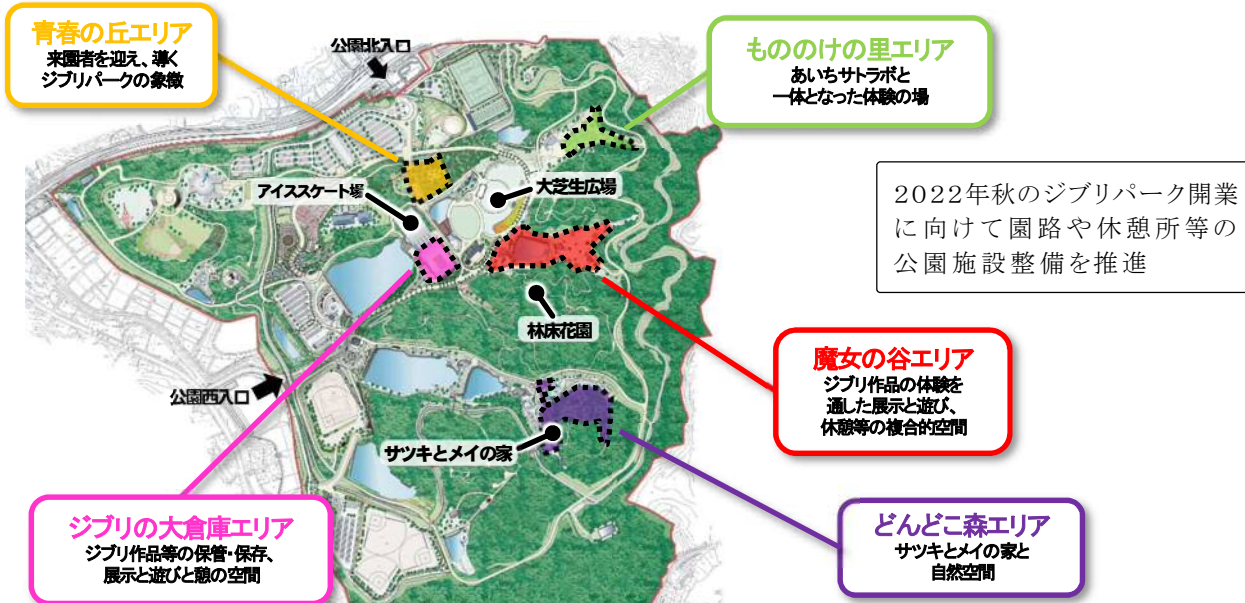
○ 特に愛・地球博記念公園は、「自然の叡智」をテーマに開催された愛・地球博のメイン会場であったことから、愛・地球博の理念と成果を継承していくことが本県の責務である。また、スタジオジブリ作品に通底するものの一つには、人、いきもの、地球に対する「愛」が含まれ、愛・地球博の理念と合致しているため、本公園に、スタジオジブリ作品の世界観を表現したジブリパークを整備し、世界に類を見ない唯一無二の価値を有する都市公園の整備を進めていく必要がある。

( 参 考 )

◇知立駅周辺の市街地の一体化・まちの活性化



◇愛・地球博記念公園 [ジブリパーク整備及び関連施設整備]





## 6 世界と闘える愛知・名古屋（中京都）づくりの推進について

（内閣官房、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省）

### 【内容】

- (1) 新興国の台頭等を背景に厳しい競争圧力にさらされているモノづくり産業が、この地域において持続的に活発な事業展開を行い、日本経済を成長軌道に乗せていくことができるよう、諸外国等との経済連携協定の推進、電力システム改革の推進、国家戦略特区の推進による規制の緩和など、国内のビジネス環境の改善を図ること。
- (2) 大規模災害が想定、危惧される等の課題を踏まえ、東京への一極集中を是正し、国土強靱化に資するよう、三大都市地域が一体となって我が国の中核機能を適切に分担、バックアップできる国土構造の構築などに向け、必要な措置を講じること。とりわけ、この愛知・名古屋が適切な役割を果たせるよう、リニア中央新幹線の早期整備、名古屋港の機能拡充、広域幹線道路網の整備、中部国際空港の二本目滑走路の整備を始めとする機能強化など、必要な社会資本整備の充実強化を図ること。また、国土形成計画に基づき、我が国の経済を牽引していく成長エンジンである当地域について、適切に整備を推進すること。
- (3) 大都市地域がその役割を果たすため、広域行政機能を強化し、独自の施策を柔軟・迅速に展開することができるよう、国からの大幅な権限、税財源の移譲を進め、行財政面、立法面における大都市地域の自立性の一層の向上を図ること。

### （背景）

- 我が国のビジネス環境は、エネルギーコストが既に主要国に比して高い水準となっているほか、依然として様々な規制が存在するなど、我が国製造業の国際競争力の低下や空洞化を引き起こす大きな要因となっている。我が国経済を牽引するこの地域のモノづくり産業が国際競争力を回復し、日本経済の再生に寄与するためには、こうしたビジネス環境の改善が不可欠である。
- また、東日本大震災や新型コロナウイルス感染症拡大を通じて、我が国の中核機能が東京に過度に集中していることの弊害が明らかになっており、2020年7月17日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2020（骨太の方針）」においても、東京一極集中の是正が明記されたところである。将来のリニア中央新幹線の開通によって、一層強い連携が可能となる愛知、東京、大阪の都市帯で、我が国の中核機能を適切に役割分担、バックアップできるよう、大都市のあり方について検討していく必要がある。

- 世界では、アジアを中心として新興国が経済成長をリードしている。その中核的な役割を果たしているのが、上海、シンガポールなどの大都市であり、産業経済、国際金融など経済の各分野はもちろん、国際観光、高度な人材供給など、幅広い分野で存在感を発揮している。世界的に見ても、大都市はこれからの成長エンジンとして、これまでも増して重要になってきており、適切な大都市政策を展開していくことが不可欠である。
- 2027年度のリニア中央新幹線の東京-名古屋間の開業により、首都圏から中京圏に及ぶ5千万人規模の大交流圏が誕生する。本県では、名古屋を中心とした80～100km圏を「中京大都市圏」と位置づけ、リニア大交流圏の西の拠点として、首都圏に対抗しうる強みを発揮し、近畿圏や北陸圏にも後背圏を広げながら、人、モノ、カネ、情報と呼び込む存在感ある大都市圏の実現を目指している。また、国土形成計画（中部圏広域地方計画）においても、中京大都市圏を「世界から、ヒト、モノ、カネ、情報を一層呼び込むことができる世界のイノベーションセンターへと変革させていく」との方針が示されている。
- 本県では、このような大都市圏像を実現していくため、国からの権限・財源の移譲を求めるとともに、中心都市である名古屋市と愛知県が一体となって、世界と闘える自立した大都市圏づくりを進めているところである。

**(参 考) 中京大都市圏のイメージ**

