<「リニア大交流圏」の形成>

1　空港・港湾等の物流拠点と生産拠点を結ぶ広域道路ネットワークの整備推進について

（財務省、国土交通省）

①広域道路ネットワークの整備推進について

【内容】

(1)　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を直結し、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、国が責任を持つべき道路である。リニア中央新幹線の開業と中部国際空港の代替滑走路の供用が予定されている中、国の権限代行区間の整備を推進し、県事業中区間の整備加速に必要となる予算を確保すること。また、調査中区間の事業化に向け、関係機関の相互協力のもと着実に設計の進捗が図られるよう支援すること。

(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重要な東西軸であることから、全線 4 車線化に向けて整備を加速すること。

(3)　名岐道路は、名古屋と岐阜との間の交流・連携を強化し、リニア・インパクトを広く中京圏全域に波及させる重要な道路であることから、一宮～一宮木曽川間の早期完成に向けて、名古屋高速道路公社と連携し、早期着工を図ること。また、名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上等を推進するため、名古屋高速道路公社に対して必要な支援を行うこと。

(4)　浜松湖西豊橋道路は、新東名・東名高速道路などと広域道路ネットワークを形成し、三河港から高速道路へのアクセスを飛躍的に高める重要な道路であるため、都市計画・環境アセスメントを進めるための直轄調査を着実に推進し、早期事業化を図ること。また、早期完成に向けて、有料道路制度の導入を図ること。あわせて、三河港臨海部の交通円滑化を図るため、県によるインターチェンジへのアクセス強化に向けた取組について支援を行うこと。

(5)　一宮西港道路と名古屋三河道路は、高速道路ネットワークの機能向上に資する重要な道路であるため、都市計画・環境アセスメントの手続きが着実に進められるよう調査・支援に取り組み、早期事業化を図ること。また、早期完成に向けて、有料道路制度の導入・活用を支援すること。

(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ことから、未開通区間の整備を推進するとともに、暫定 4 車線区間の 6 車線化の早期実現を図ること。

(7)　日本の大動脈である東名・名神高速道路の渋滞対策を推進するとともに、国道 41 号、153 号、155 号、302 号など、名古屋都市圏における広域道路ネットワークの早期整備を図ること。

（背景）

○　西知多道路は国による直轄権限代行（東海 JCT、長浦 IC～日長 IC(仮称)）、県による国庫補助事業（日長 IC(仮称)～常滑 JCT(仮称)）、県と東海市による交付金事業（大田 IC）に加え、有料道路事業（長浦 JCT(仮称)～常滑 JCT(仮称)）を活用して事業を推進している。さらに、調査中区間においては、早期の事業化に向け、2026 年度から設計に着手した。また、リニア中央新幹線は早期開業を、中部国際空港の代替滑走路については 2027 年度供用を目標としてそれぞれ事業が進められている。

東海 JCT



日長 IC(仮称)～常滑 JCT(仮称)
（青海 IC 付近）



○　名豊道路（国道 23 号）は、全線約 73 kmのうち唯一の未開通区間である豊川為当 IC から蒲郡 IC 区間の 9.1 kmが 2025 年 3 月 8 日に暫定 2 車線で開通した。しかしながら、約 41 kmが暫定 2 車線区間となり、4 車線化に向けては、野依 IC から大崎 IC 間 4.0 kmが工事着手済であり、残る 37 kmが工事未着手である。

○　名岐道路は、2025 年 4 月に国の直轄事業として新規事業化、2026 年 1 月に名古屋高速道路公社による有料道路事業が導入され、現在は国・名古屋高速道路公社により測量及び設計を実施している。

○　名古屋駅と名古屋高速道路とのアクセス向上等を推進するため､名古屋高速道路公社は､（仮称）新洲崎出入口、（仮称）新黄金出入口、（仮称）栄出入口の設置と丸田町 JCT の西渡り線及び南渡り線の追加事業に取り組んでおり、国から公社への財政支出が安定的に確保される必要がある。

○　浜松湖西豊橋道路は、本県が国、静岡県、浜松市と連携して都市計画及び環境影響評価の手続きを実施しているところであり、国が「都市計画・環境アセスメントを進めるための調査」を進めている。また、2025 年 9 月には、中部地方幹線道路協議会が開催され、有料道路制度の活用を想定した検討を国で進めることが確認された。県では三河港臨海部の交通円滑化を図る県道豊橋渥美線の立体化に向けた調査及び設計を実施している。

○　2022 年 3 月に国により方向性が示され、一宮西港道路は、国で路線検討を、名古屋三河道路は、西知多道路～名豊道路を当面の優先整備区間とし、県で路線検討を実施することとされた。名古屋三河道路は 2025 年 7 月に、一宮西港道路は同 12 月に、愛知県都市計画審議会に環境影響評価調査専門部会を設置し、都市計画・環境影響評価の手続きを進めている。また、一宮西港道路は、2026 年 6 月に、中部地方幹線道路協議会が開催され、有料道路制度の活用を想定した検討を国で進めることが確認された。

○　新東名高速道路の愛知県区間は、浜松いなさ JCT～豊田東 JCT 間が暫定 4 車線区間であり、6 車線化の早期事業化に向けて調査を加速させる必要がある。

○　高規格道路における渋滞対策としては､名神高速道路の一宮 JCT 付近において､2024 年 9 月に上り線、2025 年 11 月に下り線の 3 車線運用が開始され、東名高速道路の日進 JCT～東名三好 IC 間の上り線では、2026 年 2 月から片側 2 車線を 3 車線に改良する工事に着手された。また、高規格道路を補完し、都市・地域間の交流・連携などの役割を担う国道 302 号の全線 4 車線化、国道 153 号豊田北及び国道 155 号豊田南各バイパスの整備とともに、国道 153 号豊田西バイパスの調査や国道 41 号村中交差点の抜本対策を推進する必要がある。

<「リニア大交流圏」の形成>

1　空港・港湾等の物流拠点と生産拠点を結ぶ広域道路ネットワークの整備推進について

（財務省、国土交通省）

②制度拡充及び道路関係予算の確保について

【内容】

(1)　「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、重要物流道路の整備・機能強化を推進するとともに、補助制度の拡充等による財政支援を行うこと。また、重要物流道路から災害時拠点へのアクセスを担う「補完路」についても、広域道路ネットワーク計画における拠点の要件拡大及び追加指定に加え､地方が整備するために必要な財政支援の拡充を行うこと。

(2)　「第１次国土強靱化実施中期計画」に基づく防災・減災・老朽化対策を含む国土強靱化の取組を恒常的な施策として、切れ目なく強力に推進するため、原油高や物価高、賃金水準の上昇等を適切に反映し、また、危機管理投資による強い経済の実現の観点を踏まえ、通常の歳出とは別に､「強く豊かな日本」投資枠として､上限を設けることなく必要十分な予算・財源を確保すること。

(3)　近年の資材価格等の高騰、建設業における人件費の上昇等の影響を十分に踏まえ、計画的かつ長期安定的な道路整備・管理が進められるよう､「強く豊かな日本」投資枠の活用及び新たな財源の創設等により、道路関係予算については、所要額を満額確保すること。

（背景）

○　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、2022 年 4 月に指定された重要物流道路の事業区間の早期完成や計画区間の早期事業化や計画の具体化を図るなど広域道路ネットワークの強化に取り組んでいく必要がある。

○　本県は、日本最大の海抜ゼロメートル地帯、知多半島や渥美半島の半島部及び三河地域の中山間地域を抱えており、渥美半島の道の駅「伊良湖クリスタルポルト」や豊田市と岡崎市にまたがる中山間地域の「トヨタテクニカルセンター下山」を新たに愛知県地域防災計画上の拠点に位置付け、災害時の活動を行うことができるよう防災力強化を進めている。これらの地域において災害時の道路啓開と復旧の迅速化を図るためには、拠点へのアクセス路の補完路指定及び機能強化が必要であり、今年 4 月に指定された国道 301 号に続き、渥美半島においても追加指定を受ける必要がある。

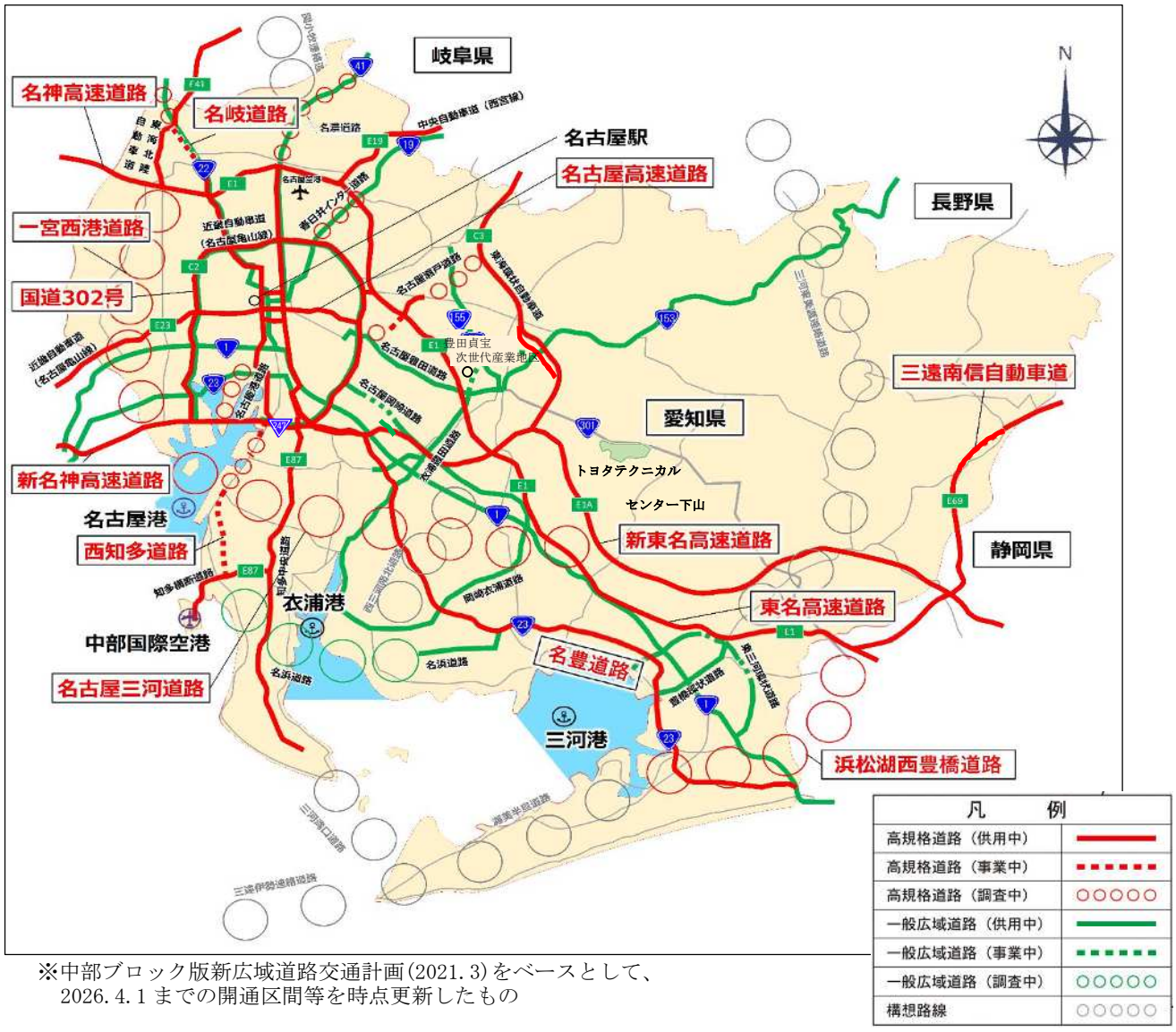
○　南海トラフ地震により甚大な被害が想定されている本県において、高規格道路のミッシングリンクの解消、暫定車線区間の多車線化、代替機能を発揮する直轄国道とのダブ

ルネットワーク化などを進め、国土をつなぐ幹線道路ネットワークを構築するためには、2025 年 6 月に策定された国土強靭化実施中期計画に基づき、継続的・安定的な取組を進める必要がある。

○　必要な維持管理・修繕を適切に実施するとともに、生産性を高める広域道路ネットワークの強化などに必要となる財源を確保するため、新たな財源の創設により道路関係予算の確保が必要である。

（　参　考　）

◇愛知県広域道路ネットワーク計画図



※中部ブロック版新広域道路交通計画(2021.3)をベースとして、
2026.4.1 までの開通区間等を時点更新したもの

【西知多道路】

国道 247 号　混雑状況（東海市）



【名岐道路】

国道 22 号　混雑状況（一宮市）



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

（財務省、国土交通省）

【内容】

名古屋港

・コンテナ船の大型化に対応した飛島ふ頭東側の R2 岸壁(増深(水深 15m)・耐震化）整備等を推進すること。
・金城ふ頭 85 号岸壁及び 77・78 号岸壁の老朽化対策を推進すること。
・中部国際空港沖における新土砂処分場整備を推進すること。

三河港

・神野地区における 4 号岸壁（水深 10m）の老朽化対策を推進すること。
・明海地区の公共岸壁（水深 7.5m）の早期事業化に向けて支援すること。
・臨港道路東三河臨海線の整備に向けた検討を加速すること。

衣浦港

・衣浦ポートアイランドの耐震強化岸壁（水深 12m）と臨港道路の早期事業化を図ること。
・臨港道路武豊線、武豊美浜線の四車線化整備を促進すること。
・中央ふ頭西地区 6 号岸壁(水深 12m)の老朽化対策を推進すること。

3 港共通

・カーボンニュートラルポートの形成について支援すること。
・南海トラフ地震・津波や高潮等に対する総合的な防災対策を推進するため、「第１次国土強靱化実施中期計画」に基づく防災・減災・老朽化対策を含む国土強靱化の取組を恒常的な施策として、原油高や物価高、賃金水準の上昇等を適切に反映し、また、危機管理投資による強い経済の実現の観点を踏まえ、通常の歳出とは別に、「強く豊かな日本」投資枠の中で、上限を設けることなく必要十分な予算・財源を確保すること。

名古屋港　物流で日本をひっぱる価値創造港湾

飛島ふ頭東側コンテナターミナルの R2 岸壁整備等推進



港湾施設の老朽化対策推進





【新土砂処分場　西Ｉ工区護岸】

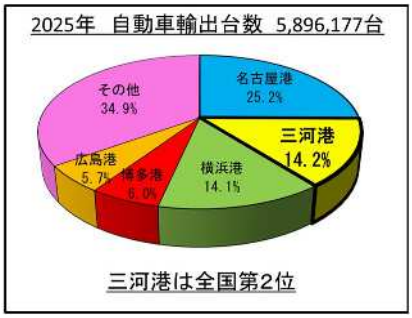


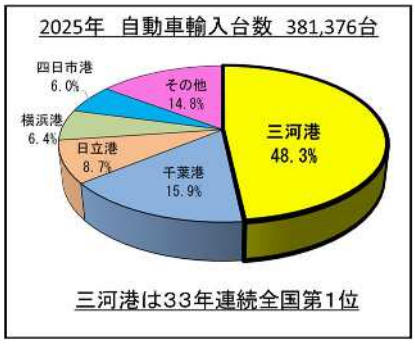
中部地方整備局提供

三河港　完成自動車の国際海上輸送のハブ港



■日本を代表する自動車流通港湾に成長した三河港





衣浦港　背後産業の物流・生産活動を支える工業港



【衣浦ポートアイランド】
- バイオマス発電所の立地や背後圏製紙工場の機能拡充等により、近年、木材チップ等の取扱いが顕著に増加
- 日本を代表する背後圏ものづくり企業による、世界的な GX の動きに対応した「鉄スクラップ」からの製鋼需要増を見込んだこれからの取扱い貨物量の増加
- 地震後の背後圏への支援物資等供給に資する耐震強化岸壁が不足

大水深岸壁整備

- 大型船での一括大量輸送により、物流の効率化や脱炭素化に貢献
- 耐震強化岸壁の整備により、地震時の背後圏への緊急支援物資輸送に貢献

【臨港道路武豊線、武豊美浜線】
- 背後地域と臨海部の発展に伴う交通量増大により、二車線区間で慢性的な渋滞が発生

四車線化

- 渋滞を解消し、港湾物流の円滑化

３　リニア中央新幹線を中心とした鉄道ネットワークの充実について

（財務省、国土交通省）

【内容】

⑴　リニア中央新幹線の早期全線整備に向け、まずは、東京･名古屋間について、着実に事業を進め、早期開業が図られるよう、引き続き国として積極的に関与すること。

⑵　名古屋駅のスーパーターミナル化について、国際競争拠点都市整備事業等により、強力に支援すること。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、十分な財政支援を行うこと。

⑶　JR 刈谷駅改良事業における「鉄道駅総合改善事業費補助（次世代ステーション創造事業）」に関して、ホーム拡幅工事など事業を着実に進めるため、十分な財政支援を行うこと。

⑷　経営基盤の脆弱な地域鉄道会社への支援策の充実を図ること。更新投資・維持修繕に加え、耐震対策に係る費用の補助について、十分な財政支援を行うこと。

◆　リニア中央新幹線の整備促進









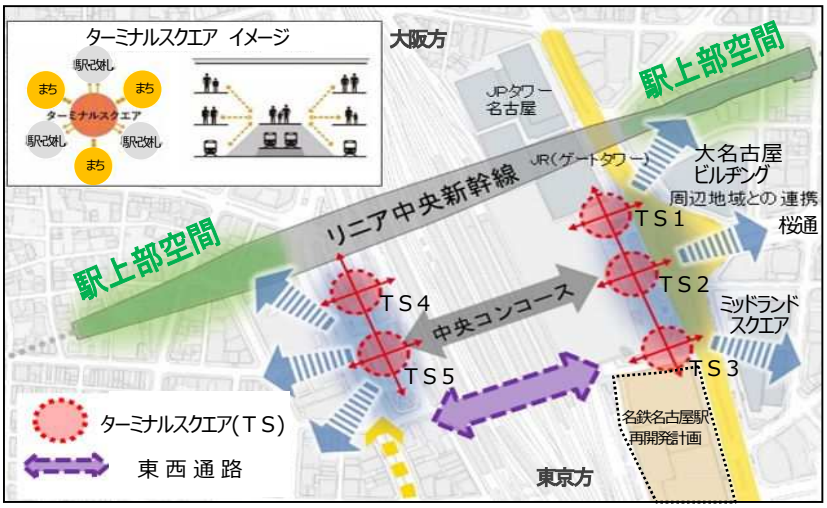






◆ 名古屋駅のスーパーターミナル化（ わかりやすい乗換空間の形成 ）

○ 乗換先やまちが一目で見渡せる「ターミナルスクエア」を５箇所新規整備。



【東側駅前広場イメージ：桜通から広場を望む】



【西側駅前広場イメージ】



⇒ リニア開業後は重層的な拠点の形成を予定

◆ JR 刈谷駅の駅改良事業

○ 刈谷駅周辺に日本経済を牽引するグローバル企業の本社機能が集積。



○ 県中央部の重要な交通結節点として、約60,000人/日※が利用。

※2025年度JR刈谷駅実績



朝の混雑状況

○ ホームやコンコースが狭く、利用者の安全性確保と利便性向上が喫緊の課題。

【現況写真：東京方上空より】



【完成イメージ】



事業内容 ホーム拡幅、ホームドア設置、エスカレーター増設、コンコース拡張、改札増設 等

◆ 地域鉄道会社による更新投資・維持修繕及び耐震対策の計画的な実施

○ 県内地域鉄道会社（愛知環状鉄道等）では、施設の老朽化対策が喫緊の課題であり、更新投資・維持修繕を着実に進めることが必要。

○ 今後発生が予想されている南海トラフ地震等の大地震に備え、耐震対策を進めることが急務。

愛知環状鉄道 岡崎―高蔵寺間 45.3キロ



自動列車停止装置（ATS）更新



橋梁修繕（剥落防止）



橋梁耐震対策

4 中部国際空港の第二滑走路の整備を始めとする空港の機能強化について

（財務省、国土交通省）

【内容】

(1) 『中部国際空港の将来構想』の第 1 段階である 2027 年度供用開始予定の代替滑走路の整備にあたり、引き続き十分な財政支援を行うこと。

(2) 航空ネットワークを一層充実させるため、アウトバウンド及びインバウンド双方向の利用促進に関する支援を行うこと。

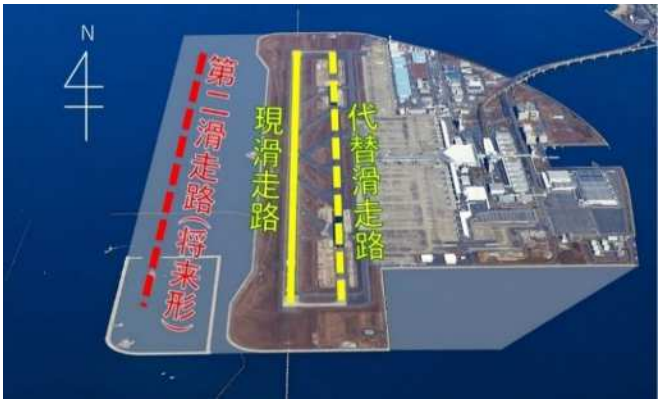
(3) 中部地域で発生する航空貨物を中部国際空港から直接海外へ輸出する物流構造への転換を図るため、とりわけ需要の高い北米路線をはじめとする国際貨物路線の就航促進に向けた支援を行うこと。

(4) 空港業務 DX の推進や空港における人材確保を図るため、FAST TRAVEL をはじめとする空港の受入環境整備について、引き続き支援を行うこと。

(5) 中部国際空港及び県営名古屋空港の脱炭素化に向けた取組に対する必要な支援を行うこと。

(6) 2026 年 7 月の引き上げにより収入増加が見込まれる国際観光旅客税の活用も含め、航空需要の創出や空港の受入環境整備等に対する支援の一層の充実を図ること。

○『中部国際空港の将来構想』に沿った滑走路の整備



（中部国際空港の将来構想）
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 倍とすることを目指す。

（現在の状況）
構想の第 1 段階である代替滑走路事業について、国土交通大臣による航空法に基づく空港等の施設変更許可(2025 年 2 月 17 日)を受け、2025 年 4 月 1 日現地着工。

○空港会社と連携した地域の取組み


タイ国際航空エアポートセールス
(2026 年 7 月)



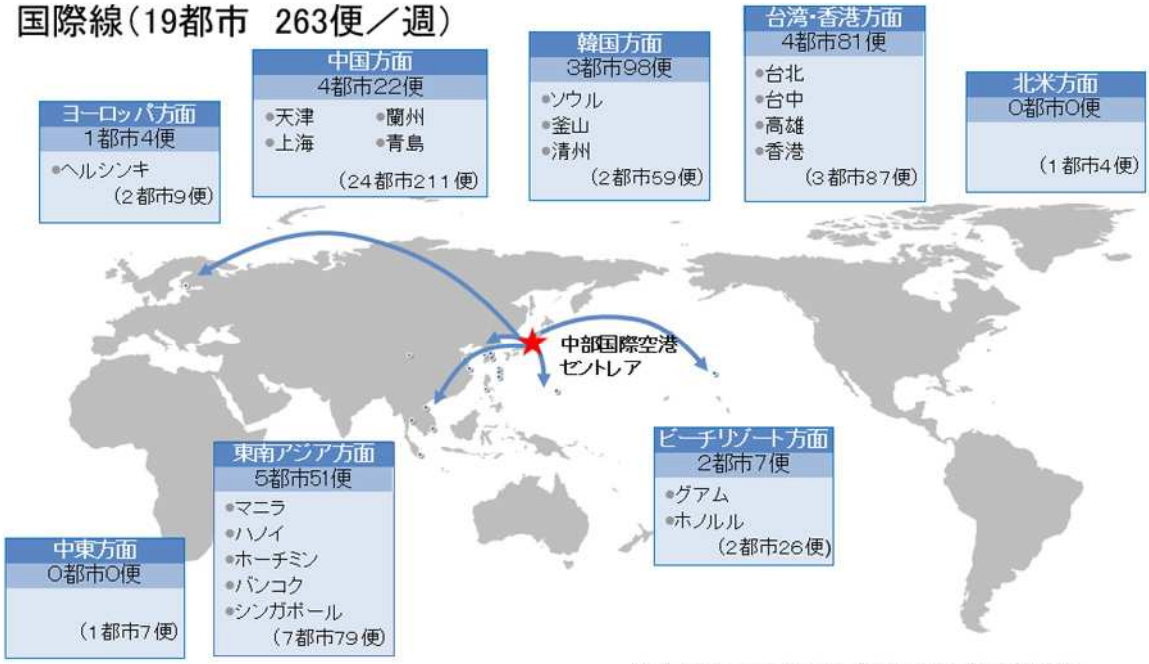
フィンランド旅行博への出展
(2026 年 1 月)



アジア競技大会を盛り上げる中部国際空港の装飾
(2026 年)

○中部国際空港の国際線航空ネットワーク（2026 年 10 月時点）

国際線（19都市　263便／週）



注：（ ）内は、コロナ禍前ピーク時（2020年1 月計画）の 状況

○中部国際空港の航空貨物について

【国際貨物ネットワーク （2026 年 10 月時点）】

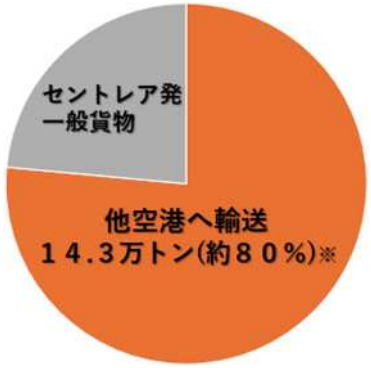
就航都市 11 都市　便数 42 便/週

チャイナエアライン（8便/週）		DHLエアUK（1便/週）	
台北→中部→シカゴ	3 便/週	上海→中部→ロサンゼルス	1 便/週
シカゴ→中部→台北	2 便/週	ポーラーエアカーゴ（1便/週）	
ニューヨーク→トロント→中部→台北	3 便/週	上海→中部→ロサンゼルス	1 便/週
エア・ホンコン（5便/週）		カリッタ航空（8便/週）	
中部⇆香港	5 便/週	仁川→中部→シンシナティ	5 便/週
		シンシナティ→中部→香港	3 便/週
日本航空（10便/週）		シンガポール航空（9便/週）	
台北→中部→仁川	5 便/週	シンガポール→中部→ロサンゼルス	5 便/週
成田→中部→上海	5 便/週	香港→中部→シンシナティ	1 便/週
		台北→中部→シンシナティ	1 便/週
		シンシナティ→中部→シンガポール	2 便/週

【中部圏貨物出荷量】

中部圏の貨物の約８割が他空港へ輸送

中部圏出荷貨物 年間１８．７万トン（2024 年）



※うち8．５万トンがセントレア島内通関

出典：「2026-2028 年度セントレアグループ中期経営戦略」を一部加工

○空港脱炭素化推進計画の策定

		中部国際空港	県営名古屋空港
策定年月		2023 年 12 月	2024 年 3 月
温室効果ガス削減目標	2030 年度	46．0%削減（2013 年度比）	46．0%削減（2013 年度比）
	2050 年度	カーボンニュートラル	カーボンニュートラル
主な取組	2030 年度	・燃料電池自動車導入による水素活用 ・空港内の太陽光発電設備導入 ・ＳＡＦの利用環境整備　等	・建築物の省エネルギー化 ・太陽光発電設備導入　等
	2050 年度	・水素活用の拡大（水素航空機対応等） ・空港外の太陽光発電設備導入 ・ＳＡＦの利用環境整備　等	・建築物の省エネルギー化や太陽光発電設備の設置拡大 ・新技術の導入（次世代型太陽電池等）等

5　持続可能で活力のあるまちづくりに向けた都市基盤の整備について

（財務省、国土交通省）

【内容】

(1)　知立駅付近連続立体交差事業は、豊田市などの自動車産業集積地域と名古屋駅間の速達化に寄与し、リニア開業効果の広域的な波及も期待される事業であり、高架本体工事が最盛期を迎えているため、十分な財政支援をすること。

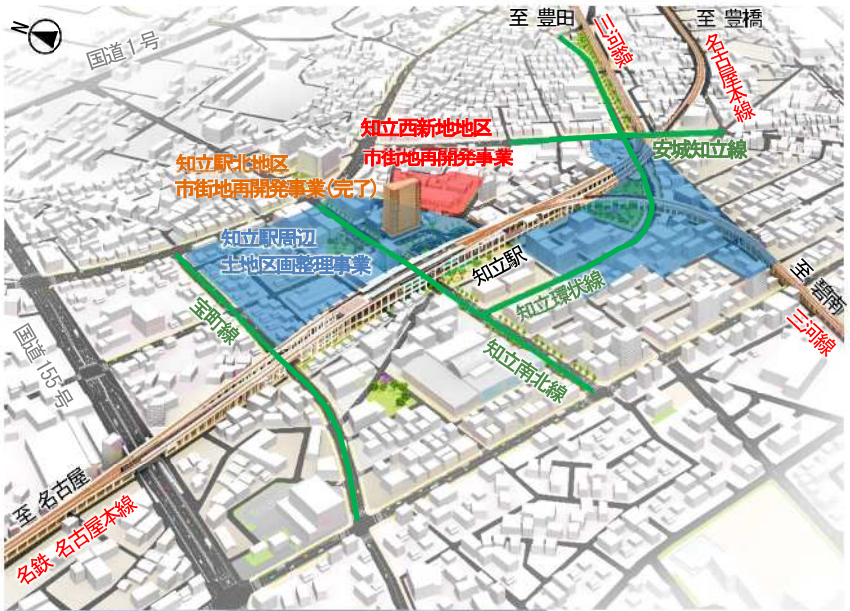
(2)　半田駅付近連続立体交差事業は、半田市が進める歴史と文化を活かしたまちづくりを実現するうえで大変重要な事業であり、高架本体工事が最盛期を迎えるため、十分な財政支援をすること。

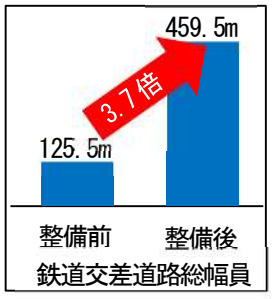
(3)　県内 11 箇所で進めている県営都市公園の整備については、誰もが安全・安心に利用でき、魅力あふれる公園となるよう、十分な財政支援をすること。

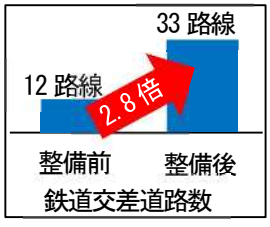
特に、本県唯一の天然湖沼を有し、西三河地域で初めての県営都市公園である油ヶ淵水辺公園の第一期整備区域の 2027 年春概成及び次期整備区域の整備着手に向け、十分な財政支援をすること。

◇都市の「コンパクト・プラス・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

○知立駅付近連続立体交差事業など　**名古屋本線・三河線 全線の高架化に向けた財政支援**







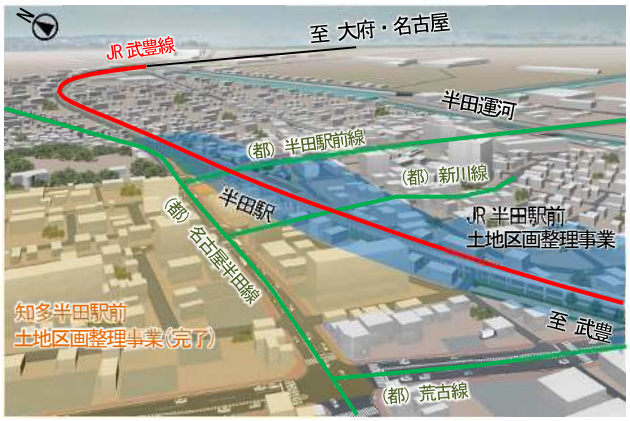
2023年3月 名古屋本線豊橋方面行きを高架化し、現在、名古屋方面行きの高架本体構造物を築造中



名古屋本線一部高架化により踏切遮断時間が短縮
着手前 47 分間 → 一部高架後 38 分間



○半田駅付近連続立体交差事業など　**高架化に向けた財政支援**



連立事業に併せ、市の土地区画整理事業で駅前広場や周辺道路を整備



高架本体構造物の築造が進む駅周辺の整備状況



◇油ヶ淵の貴重な水辺環境を活かした公園整備

第一期整備区域概成に向けた財政支援



第一期整備区域
第一期整備区域（周回園路）

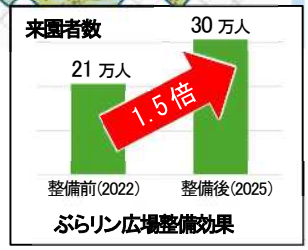



竜灯の岬（工事中）


竜灯の岬(イメージ)







６　日本中央回廊の中心を担う大都市圏づくりの推進について

（財務省、内閣官房、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省）

【内容】

(1)　デジタル社会への転換など、企業を取り巻く環境が大きく変化する中、モノづくりをはじめとしたこの地域の産業が活発に事業を展開し、世界との競争に打ち勝つことができるよう、デジタル基盤の整備や規制緩和、国際的なルールづくりなど、速やかにデジタル時代に対応した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、三大都市地域が一体となって我が国の中枢機能を適切に分担、バックアップできる多核連携型の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、名古屋港の整備、広域道路ネットワークの整備、中部国際空港の第二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、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、国土形成計画に基づき、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。

(4)　副首都については、指定要件を満たす複数の道府県を指定すること。また、指定要件である必要な地方行政体制については、地域の実情に応じ、道府県と市がそれぞれの特性を最大限に発揮できる柔軟な連携体制が認められるよう配慮すること。

（背景）

○　東日本大震災や新型コロナウイルス感染症の流行を通じて、我が国の中枢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、将来のリニア中央新幹線の開業によって、一層強い連携が可能となる愛知、東京、大阪の都市帯で、我が国の中枢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、高度人材の供給など、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、これまでに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。

○　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人口５千万人規模の大交流圏が誕生するとともに、リニア中央新幹線が全線開業することで、三大都市圏を結び、多様な自然や文化を有する地域を内包する、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏である日本中央回廊の形成が期待されている。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、日本中央回廊の中心として、北陸圏等にも後背圏を広げながら、世界中から人・モノ・カネ・情報が集まり、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、情報が集まる我が国の成長の核（コア）となる圏域づくりを目指すとともに、我が国及び世界との対流拠点へと発展させる」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も方向性を合わせて、自立する大都市圏としての機能強化を進めている。

○　また、７月 24 日に副首都に関する法律「国家社会機能継続性確保施策及び副首都の整備に係る施策の推進に関する法律」が成立したことを受け、本県では、副首都の指定を目指す旨を表明している。副首都は、大規模災害時に東京圏の首都中枢機能の全部又は大部分を代替するとともに、多極分散型経済圏の形成の中核的な機能を担う道府県として位置付けられている。

（　参　考　）中京大都市圏のイメージ

