

## ＜都市基盤・防災＞をめぐる状況

**名古屋大都市圏の位置づけ（図①）**：世界からヒト、モノ、資本や情報を呼び込むためには、名古屋・愛知はもとより、その圏域の個性やポテンシャルを最大限に活かし、圏域全体で利便性や快適性、安全・安定性、防災性の質を高めていかなければならない。

**交通網（図②、③）**：名古屋大都市圏は、陸・海・空の広域交通ネットワークが形成され、暮らしや観光、産業を支える多様な移動や輸送のモード・ルートが確保されており、名古屋はその結節点であり、要衝となっている。今後、リニア中央新幹線の東京ー名古屋間の開業やその他にも広域交通基盤の整備が予定されており、リニア中央新幹線東京ー名古屋間が開業すれば、東京から100分（現在の東京ー名古屋間の所要時間）で到達できる範囲は、知多、西三河、岐阜、東濃、北勢地域まで、また東海道新幹線を利用すれば、浜松や京都にまで広がると想定される。

**ゲートウェイ機能（図④、⑤、⑥）**：名古屋港は、総取扱貨物量が日本一の港湾であり、我が国の国際貿易を支える重要な役割を担っている。中部国際空港は、鉄道で24分と都心から近く、中部圏と世界を結ぶ空の玄関口となる国際空港である。

**将来の都市構造（図⑦）**：防災性の向上、環境への配慮、利便性の向上、都市基盤の効率的な維持管理などの課題に対応したコンパクトな都市構造を実現していくことが求められており、名古屋市では集約連携型の都市構造の実現をめざしている。

**防災（図⑧、⑨）**：南海トラフ巨大地震に備え、安全な基盤づくりが課題である。濃尾平野は地下水の過剰揚水によって広域的な地盤沈下が発生し、海拔0m以下のゼロメートル地帯が広がっており、広域的な災害対策が求められる。

## 名古屋大都市圏の位置づけ（図①）

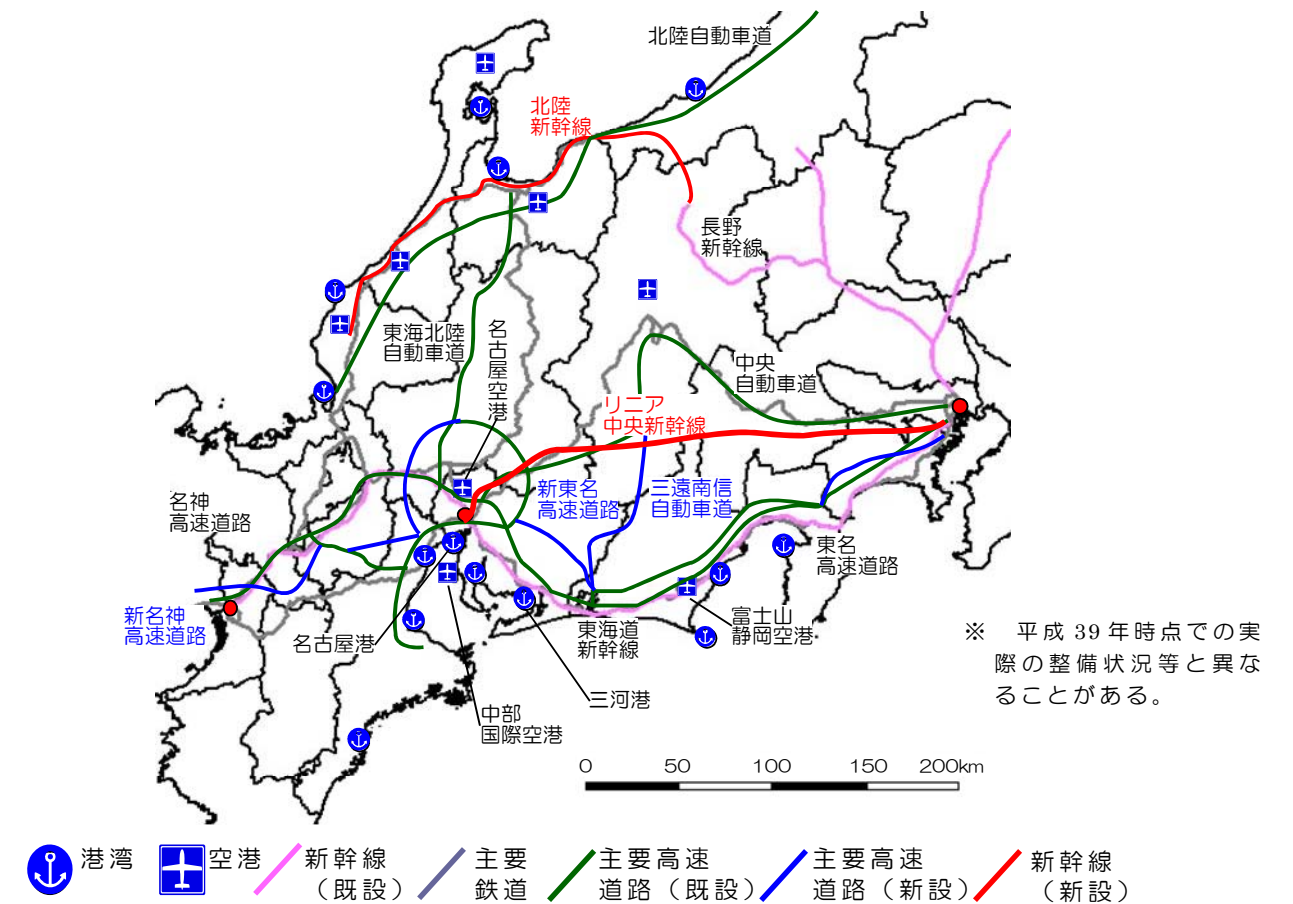


龍のイラストは、中部運輸局、北陸信越運輸局及び中部広域観光推進協議会が、中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等と協働して中部北陸圏の知名度向上を図り、主に中華圏からインバウンドを推進するために立ち上げた「昇龍道プロジェクト」のイメージを表している。「昇龍道」とは、中部北陸9県のエリアを総称する名称である。

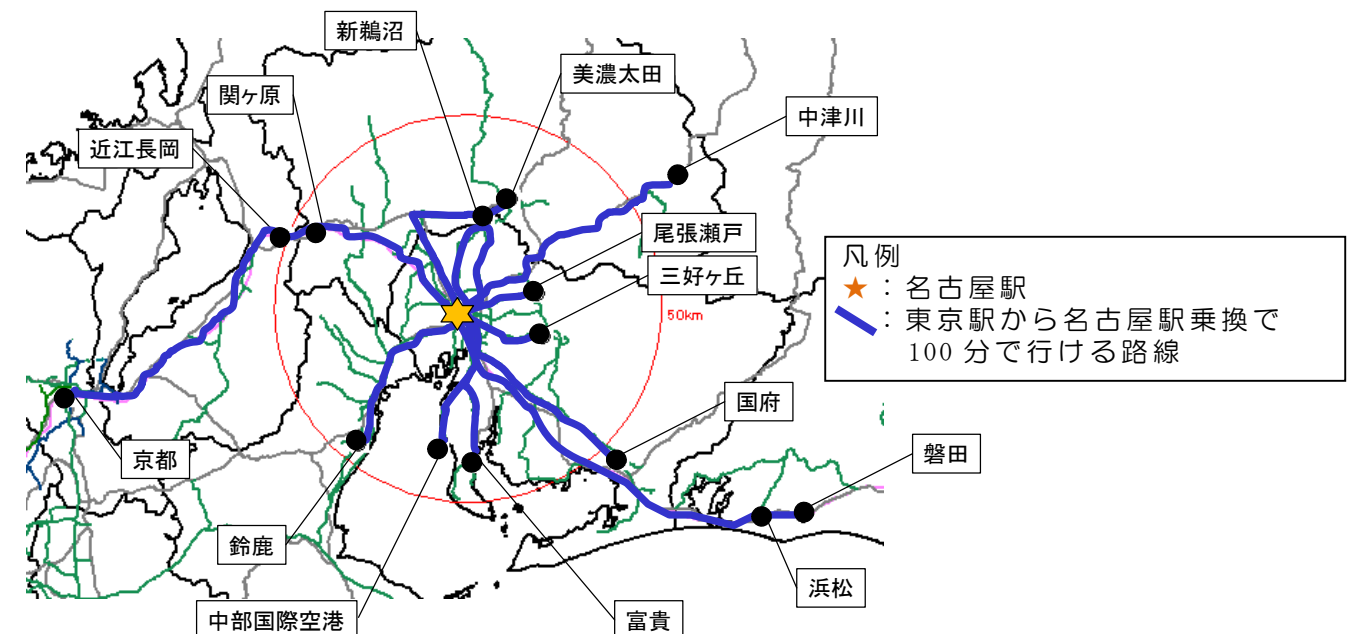
## 交通網

### 平成39年頃の広域交通ネットワーク（図②）

平成39年にはリニア中央新幹線のほか、北陸新幹線が開業し、東海環状自動車道の未整備区間などの高速道路も開通する予定であり、その頃における広域交通ネットワークのイメージは、次のとおりとなる。



### リニアが名古屋まで開業したときの東京からの100分圏エリア（図③）



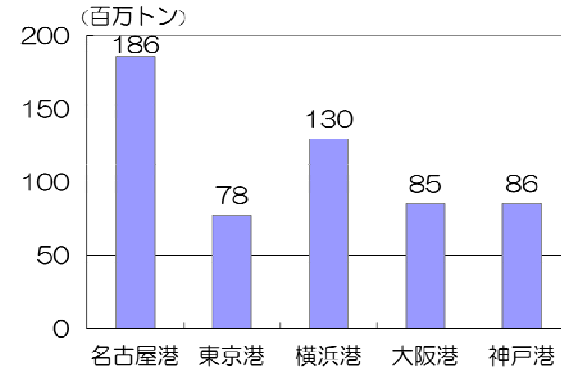
※「愛知県統計年鑑」「岐阜県統計書」「三重県統計書」を基に作成

## ゲートウェイ機能

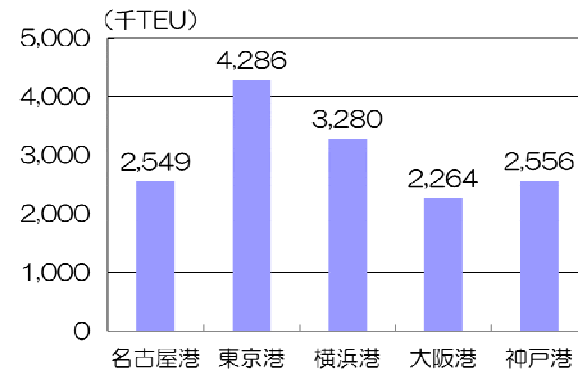
### 名古屋港

名古屋港は、他の主要港と比べて、コンテナ取扱個数は少ないが、総取扱貨物量では日本一である。

#### 港湾総取扱貨物量（図④）



#### 港湾コンテナ取扱個数（図⑤）



※平成 22 年名古屋港統計年報を基に作成

### 中部国際空港（図⑥）

中部国際空港は、成田、羽田、関西と比べ、乗降客数、貨物取扱量とも少ないが、アクセスがよい空港である。

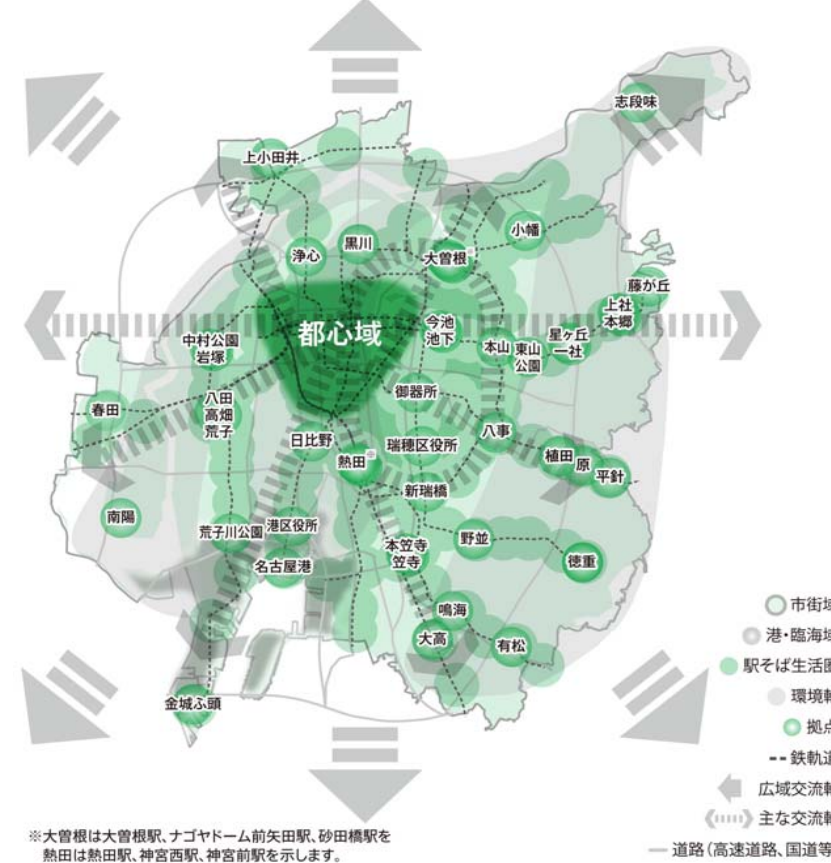
|              | 中部国際空港             | 成田国際空港                                               | 東京国際空港<br>(羽田空港)                              | 関西国際空港                                            |
|--------------|--------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 乗降客数<br>(人)  | 8,753,231          | 26,123,580                                           | 63,691,802                                    | 13,651,184                                        |
| 発着回数<br>(回)  | 82,137             | 約 188,572                                            | 約 384,716                                     | 約 107,798                                         |
| 貨物取扱量<br>(t) | 143,136            | 1,936,013                                            | 820,088                                       | 711,848                                           |
| アクセス         | ～金山 24 分<br>(名鉄特急) | ～東京 56 分<br>(JR 成田エクスプレス)<br>～東京 47 分<br>(京成スカイライナー) | 国際線-品川 13 分<br>国内線-品川 16 分<br>(京急エアポート<br>快特) | ～新大阪 50 分<br>(JR 特急はるか)<br>～なんば 34 分<br>(南海ラピートα) |

各空港資料、国土交通省資料等を基に作成。発着回数、乗降客数、貨物取扱量は平成 23 年度実績であり、発着回数はセントレアのみ発着回数で、他の国内空港は着陸回数の 2 倍の数字である。

## 将来の都市構造（図⑦）

### 名古屋市がめざす集約連携型都市構造のイメージ

都市機能の更なる強化と居住機能の充実を効率的・効果的にすすめるために、駅そば生活圏等に拠点を設定する。



※大曽根は大曽根駅、ナゴヤドーム前矢田駅、砂田橋駅を熱田は熱田駅、神宮西駅、神宮前駅を示します。

#### 駅そばのイメージ (まちなか)



#### 駅そばのイメージ (郊外)



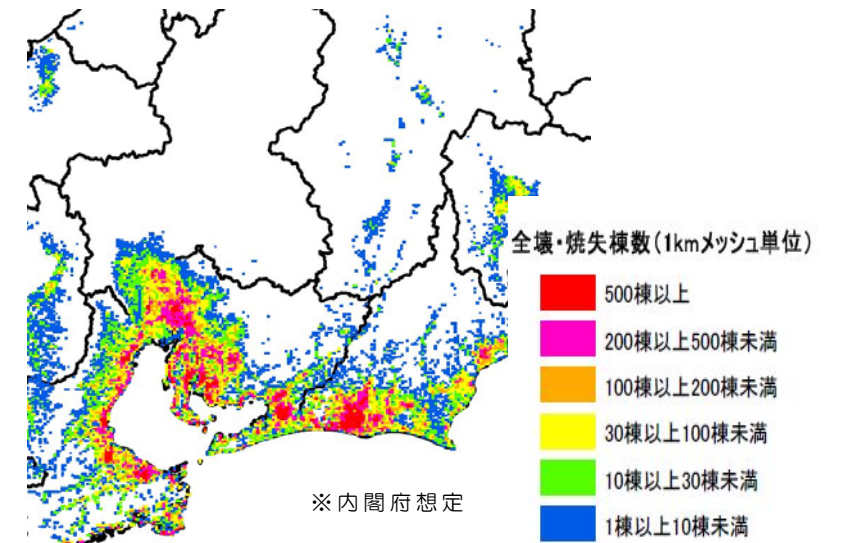
集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心に概ね半径 800m 圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置づけ、さまざまな取り組みを進める。

※名古屋市都市計画マスタープラン

## 防災

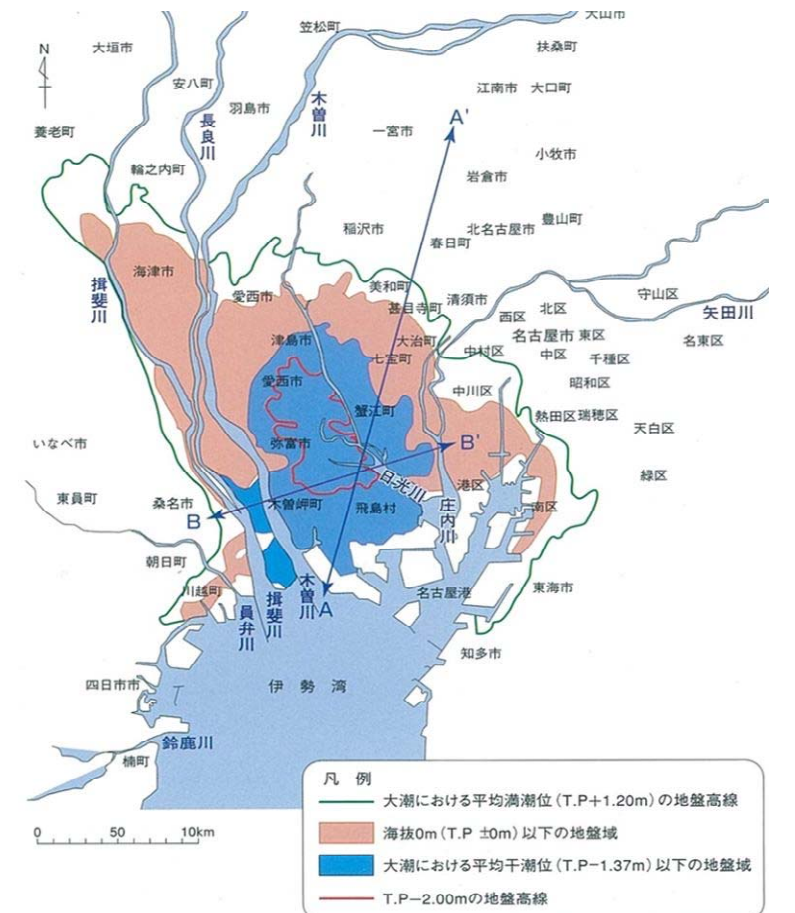
### 南海トラフ巨大地震の被害想定【全壊・焼失】 (図⑧)

この地域における建物被害の想定



### 愛知県西部のゼロメートル地帯（図⑨）

愛知県西部には、374 km<sup>2</sup>に及び、日本最大のゼロメートル地帯が広がっている。



※「伊勢湾台風 50 年誌」(社)中部建設協会を基に作成  
(市町村名は伊勢湾台風から 50 年(平成 21 年)時点のもの)

# （都市基盤・防災）分野における取り組みの方向性について

## 提起された政策課題

- 広域交通基盤の整備
- リニアを見据えた都市機能強化
- 先端の環境性能を備えた都市基盤
- 災害に強い社会システム

## 目指すべき姿

リニア中央新幹線の東京～名古屋間の先行開通で形成されるわが国最大の都市圏の中で存在感を発揮できる「世界に開かれた安全・快適な地域」

## 取組方向

リニア中央新幹線の利便性を圏域全体で受けられる広域交通網の整備

- ・名古屋駅のターミナル機能の強化と名古屋駅を中心としたまちづくりの推進
- ・鉄道交通ネットワークの改善による圏域内の利便性の向上
- ・圏域の高速道路のアクセス・利便性の向上

アジア随一のゲートウェイとしての空港・港湾機能の強化

- ・中部国際空港の機能強化と完全24時間化の実現
- ・名古屋港・三河港・衣浦港の特色をいかした機能の強化
- ・中部国際空港や名古屋港からの交通アクセスの向上による後背圏の拡大

都市機能の集積・ネットワーク化による都心の魅力向上と住みやすい地域の実現

- ・スマートシティの推進
- ・集約連携型都市構造の推進
- ・広域連携による都市機能・交流機能の強化

南海トラフ巨大地震など大災害に耐えるレジリエンシー（強靱性）の確保

- ・基幹的広域防災拠点施設の整備（三の丸地区・名古屋港・県営名古屋空港）
  - ・帰宅困難者対策など名古屋都心の防災機能の向上
  - ・都市基盤施設のリダンダンシー(※)確保による社会・経済活動への影響の最小化
- ※リダンダンシー：自然災害等による障害発生に備えて、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化をしたり、予備手段の確保等を行うこと。

## 首都機能のバックアップ



（参考）とよたエコフルタウン



（参考）有明の丘基幹的広域防災拠点施設

本部会議での主な発言要旨

| キーワード                 | 発言内容                                                                                                                                                | 発言者   |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| リニア中央新幹線開通をにらんだ都市機能強化 | （「世界と闘える愛知・名古屋の実現」に向けた課題の中に）「 <b>リニア開通を機とした魅力あるまちづくり</b> 」（がある。）都市魅力の創出や乗換えの利便性の向上など課題があるが、特定都市再生緊急整備地域制度を活用し、 <b>思い切った再開発</b> 等を推進すべきである。（第1回本部会議） | 木村本部員 |
|                       | リニア中央新幹線については、東京－名古屋間が40分でつながっても、名古屋から <b>豊田まで1時間もかかるようでは、リニア開業の強みは活かせない</b> 。（第3回本部会議）                                                             | 奥野本部員 |
|                       | リニア中央新幹線の開業（について、）東京と名古屋が時間的には地下鉄の移動圏になってしまったときに、どういう <b>機能をどう配置</b> するか、 <b>中部圏がどういう情報を発信</b> できるか、議論しなければならない。（第4回本部会議）                           |       |
| 陸・海・空のインフラ整備          | （「世界と闘える愛知・名古屋の実現」に向けた課題の中に）「 <b>インフラ等の事業環境の整備促進</b> 」（がある。）陸・海・空のインフラ整備など事業環境の整備促進は、地元企業の成長はもとより、 <b>国内外の企業の進出メリット増加</b> に大きく寄与する。（第1回本部会議）        | 木村本部員 |
|                       | <b>陸・海・空のインフラ整備は、当地域はまだまだ不足</b> しているので道路を含めしっかり取り組んでほしい。（第2回本部会議）                                                                                   | 小澤本部員 |
|                       | 他の大都市圏と比較して <b>都市機能の集積度が低い</b> 。世界と闘える大都市圏になるためには、空港や公共交通機関のインフラ整備がまだまだ不十分だと思う。（第4回本部会議）                                                            | 鶴田本部員 |
|                       | 中部国際空港に <b>二本目の滑走路を整備</b> して、国内線・国際線の増便を図ることは必須だと思う。（第2回本部会議）                                                                                       |       |
|                       | リニアが完成すれば、日本の真ん中にある中京から、東京へも大阪へも、代表的な観光地である京都・奈良へも1時間以内で行ける。どう考えても <b>中京が国際ハブ空港の一番の適地</b> 。中京が日本のハブ空港になればいいし、なる条件は整っている。（第2回本部会議）                   | 井沢本部員 |
|                       | 大都市圏は、必ずしも災害に強くはないため、 <b>関西国際空港と中部国際空港が同時被災することを想定</b> し、また、この地域が被災し <b>東西の分断が起きないために、空港機能を強化</b> しなければならない。（第4回本部会議）                               | 奥野本部員 |
|                       |                                                                                                                                                     |       |
| その他都市基盤強化             | 名駅地区から栄地区、さらには名古屋城など周辺部も含めた地域の一体開発による、 <b>面的な広がりや回遊性のある都心づくり</b> が必要である。（第2回本部会議）                                                                   | 木村本部員 |
|                       | 名古屋市と近郊都市が <b>連携して都市機能を分担</b> し、 <b>都市圏を拡大</b> しながら、若者にとって <b>住みやすい地域</b> にしていくことが活力ある中京都構想の実現への一歩であるとする。（第3回本部会議）                                  | 鶴田本部員 |
| 防災                    | 東京や大阪と比べると、 <b>名古屋は非常に強い地盤の上</b> にある。この地域の特徴を活かして、 <b>強い社会システム、インフラ</b> により、 <b>防災に強い名古屋・愛知</b> をつくりあげてを戦略的に議論していただきたい。（第1回本部会議）                    | 濱口本部員 |
|                       | <b>首都圏のバックアップ機能</b> を担うべき地域であるため、真剣に取り組み、情報発信をしなければならない。（第4回本部会議）                                                                                   | 奥野本部員 |