

愛知の都市づくりビジョン

～都市計画の基本的方針～



平成29年3月



はじめに

わが国が本格的な人口減少、超高齢社会に突入する中、本県は、モノづくりを中心に世界をリードする産業県として発展し、人口増加を続けている数少ない県です。

しかしながら、本県も、平成 32 年頃をピークに人口減少に転じると予測され、また、高齢化も今後、加速度的に進むことが見込まれており、都市計画においても人口減少・超高齢社会の到来への対応が重要となっています。

また、南海トラフ地震の発生が懸念される本県においては、東日本大震災をはじめ、近年の広島土砂災害や熊本地震など大規模自然災害の教訓を踏まえ、災害に強い都市づくりが強く求められているところです。

これまで本県では、平成 19 年 10 月に「新しい都市計画の基本的方針」を策定し、日常生活圏の拡大や市町村合併の進展に対応するため、平成 22 年に都市計画区域を再編するとともに、この方針に基づき都市計画を進めてきましたが、上述したような都市計画を取り巻く状況の変化への対応が必要です。

このことから本県では、人口減少・超高齢社会の到来や大規模自然災害への対応など、都市計画における新たな課題の発生や、経年による様々な社会経済情勢等の変化に的確に対応するため、このたび、今後の都市計画の基本的方針となる『愛知の都市づくりビジョン』を策定しました。

今後は、本ビジョンに基づき、都市計画区域マスタープラン（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）の改定をはじめ、各種都市計画の決定・変更を進めていきます。

愛知県建設部

目次

序章 本ビジョンの位置づけ	1
第1章 愛知を取り巻く状況	2
1 愛知県の都市計画のあゆみ	2
2 都市づくりの現状と課題	4
第2章 都市づくりの理念・基本方向	22
1 都市づくりの理念	22
2 都市づくりの基本方向	23
第3章 都市計画区域等の指定	35
1 都市計画区域	36
2 準都市計画区域	37
第4章 主な都市計画の基本的考え方	38
1 都市計画区域マスタープラン	38
2 土地利用	40
3 都市施設・市街地開発事業・自然的環境	43
参考	
用語解説	
検討体制	

序章 本ビジョンの位置づけ

序章 本ビジョンの位置づけ

- 愛知県（以下「本県」とします。）における今後の都市計画の方針を考える上で、県土全体の現況や将来見通しを踏まえることが重要であるため、現在の都市計画区域内に限らず、県土全体を対象として、概ね 20 年後を見据えた「愛知の都市づくりビジョン」（都市計画の基本的方針）を定めます。
- 本ビジョンの策定にあたっては、平成 19 年 10 月の「新しい都市計画の基本的方針」策定後の都市再生特別措置法の改正（立地適正化計画（市町村計画）の創設）や津波防災地域づくりに関する法律、強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法の制定などを踏まえつつ、国が策定した国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年 7 月策定）や国土形成計画（平成 27 年 8 月策定）、本県が策定したあいちビジョン 2020（平成 26 年 3 月策定）、愛知県地域強靱化計画（平成 27 年 8 月策定、平成 28 年 3 月拡充）や愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年 10 月策定）との整合を図っています。
- なお、本ビジョンは、本県をはじめ県内の各市町村、県民、民間企業等の様々な主体が取り組むべき共通の考え方・方向性を示すものであり、本ビジョンに定める主な都市計画の基本的考え方に基づく都市計画の運用は、本県と各市町村が適切な役割分担・協力のもとに進めていくことが必要です。

第1章

愛知を取り巻く状況

第1章 愛知を取り巻く状況

1 愛知県の都市計画のあゆみ

本県の都市計画は、大正8年に旧都市計画法が公布されたことにより始まり、以下のような経緯をたどりながら現在に至っています。

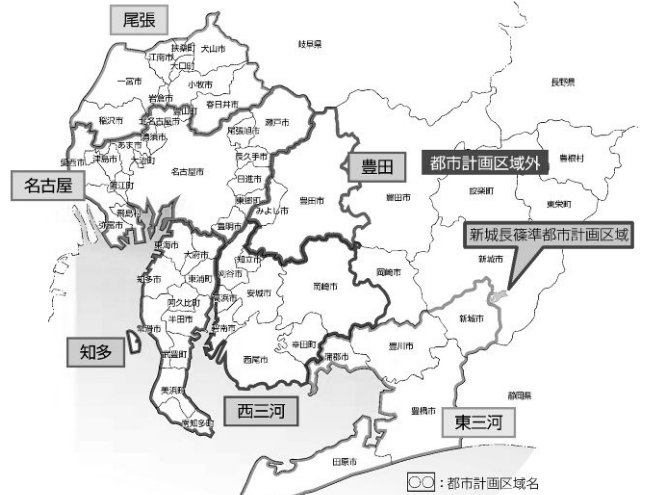
- 本県の都市計画区域は、大正8年の旧都市計画法の公布を受けて、大正11年に県下初の都市計画区域である名古屋市都市計画区域が指定されたことに始まり、その後、合計52の都市計画区域が順次指定されました。また、昭和44年に52の都市計画区域を19の都市計画区域に再編し、さらに、平成6年には新たに藤岡都市計画区域の指定により20の都市計画区域となりました。

平成22年には岡崎市額田地域（旧額田町の一部）を都市計画区域へ編入、20の都市計画区域を6の都市計画区域に再編するとともに、新城長篠準都市計画区域を指定しています。

- 本県の区域区分は、昭和43年の都市計画法（新法）公布によって区域区分制度が創設されたことを受けて、昭和45年に当初の区域区分を定めました。その後は、計5回の定期的な見直しを実施しながら、市街化区域面積は徐々に増加し、平成27年3月末現在では112,387haとなっています。

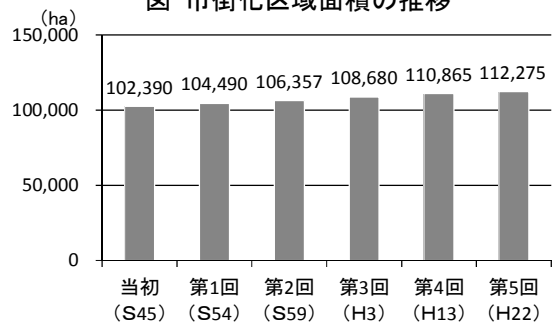
- 本県の都市施設（都市計画道路、都市公園、下水道等）は、大正8年の旧都市計画法の公布を受けて、名古屋市都市計画区域において都市計画道路5路線、都市公園24箇所を都市計画決定し、その後、順次都市計画決定及び整備が進められています。また、下水道は、昭和46年に境川流域下水道を都市計画決定し、その後、順次都市計画決定及び整備が進められています。これら主要な都市施設は7～8割が整備済となっています。

図 現在の都市計画区域・準都市計画区域



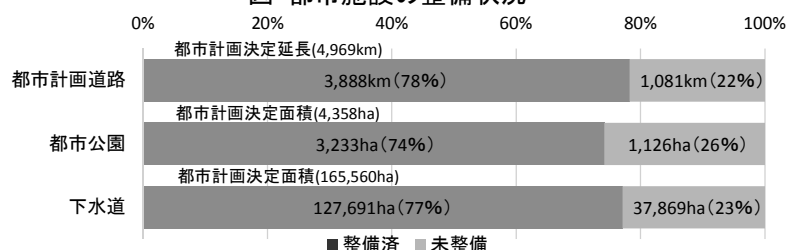
資料：愛知県都市計画課資料

図 市街化区域面積の推移



資料：愛知県都市計画課調べ

図 都市施設の整備状況



資料：愛知県都市計画課調べ(平成27年3月31日現在)

- 本県の市街地開発事業のうち、土地区画整理事業については、大正14年に名古屋市で土地区画整理組合が設立されたことに始まり、現在は上志段味特定地区、春日井熊野桜佐地区、安城桜井駅周辺特定地区、豊川駅東地区などで事業が進められています。また、市街地再開発事業については、昭和46年に岡崎市で市街地再開発組合が設立されたことに始まり、現在は鳴海駅前地区、納屋橋東地区、豊田市駅前通り北地区、知立駅北地区などで事業が進められています。

<本県都市計画の主な経緯>

大正8年	旧都市計画法公布
大正11年	名古屋市都市計画区域の指定(県下初) ※順次、都市計画区域指定→52区域
大正13年	用途地域の決定(3種類)(名古屋市)
昭和25年	建築基準法公布(準工業地域の新設)
昭和26年	用途地域の見直し(用途地域3種類→4種類)
昭和43年	都市計画法(新法)公布(区域区分・開発許可制度)
昭和44年	都市計画区域の再編(52区域→19区域)
昭和45年	当初区域区分設定
昭和47年	用途地域の見直し(4種類→8種類)
昭和54年	第1回区域区分見直し
昭和59年	第2回区域区分見直し
平成3年	第3回区域区分見直し
平成4年	東三河地域の用途地域の決定権限が県から市町村へ移譲
平成6年	藤岡都市計画区域の追加指定(19区域→20区域)
平成7～8年	用途地域の見直し(8種類→12種類)
平成11年	都市計画に係る事務が自治事務へ移行 用途地域の決定権限が県から名古屋市へ移譲
平成12年	都市計画区域マスタープラン制度の創設 区域区分の可否を都道府県が判断できる選択制に移行(東三河)
平成13年	第4回区域区分見直し
平成14年	愛知のまちづくり基本方針の策定
平成16年	都市計画区域マスタープランの策定
平成18年	大規模集客施設立地規制 開発許可制度の見直し(市街化調整区域内地区計画に適合する開発を許可基準に追加等)
平成19年	新しい都市計画の基本的方針の策定
平成22年	都市計画区域再編・額田地域編入(20区域→6区域) 準都市計画区域指定(新城市長篠地域) 第5回区域区分見直し 都市計画区域マスタープランの策定
平成23年	区域区分の決定権限が県から名古屋市へ移譲 東三河地域以外の用途地域の決定権限が県から市町村へ移譲

※太字は本県により実施した内容

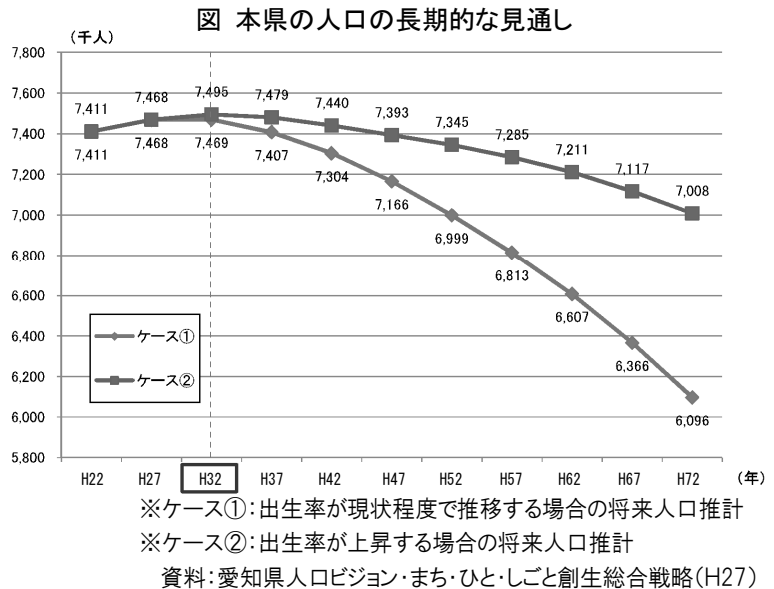
2 都市づくりの現状と課題

「新しい都市計画の基本的方針（平成19年10月）」策定以降の社会経済情勢等の変化とそれに伴う都市づくり上の課題を整理します。

①人口減少・超高齢社会の到来

- 市街地人口密度の維持とあわせて都市機能を確保し、公共交通をはじめ多様な交通手段を選択できる便利な生活を将来にわたって維持できる都市構造の構築が必要
- 自家用車に過度に頼ることなく日常生活に必要なサービスを楽しむことができるようにすることが必要

○ 本県の人口は、これまで増加を続けてきましたが、平成32年頃をピークに減少に転じる見込みとなっています。また、本県の合計特殊出生率^{*}は全国平均よりも高いものの、出生数を上回る高齢者数の増加により、今後さらに高齢化が進行することが予測されます。



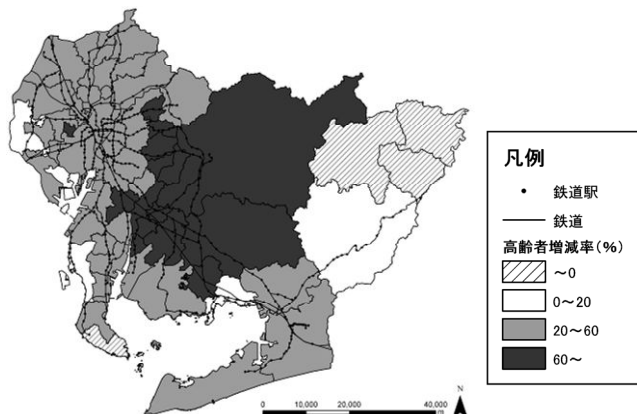
○ 今後の人口減少により市街地の低密度化が進むと、一定の人口集積に支えられ成り立っている商業・業務、医療・福祉等の都市機能や公共交通の維持が困難となり、日々の生活が不便になる等の問題が生じることが懸念されます。また、人口減少による空き家発生などの地域活力の低下や、高齢者の増加による医療・介護の需要が急増し、医療・福祉サービスの提供が十分できなくなることが懸念されます。

○ このような人口減少・超高齢社会の到来に伴う問題に対応するため、市街地人口密度の維持とあわせて都市機能を確保し、公共交通をはじめ多様な交通手段を選択できる便利な生活を将来にわたって維持できる都市構造の構築が必要です。

○ また、少子化対策として子どもを安心して産み育てる環境づくりに配慮するとともに、増加する高齢者をはじめ、誰もが自家用車に過度に頼ることなく日常生活に必要なサービスを楽しむことができるようにしていくことが必要です。

※合計特殊出生率（ごうけいとくしゅしゅっしょうりつ）とは、人口統計上の指標で、一人の女性が一生に産む子供の平均数を示します。

図 市町村別高齢者増減率(H22→H52)



※愛知県全体で高齢者数が47.4%増加する見込みです（全国平均は31.2%増加）

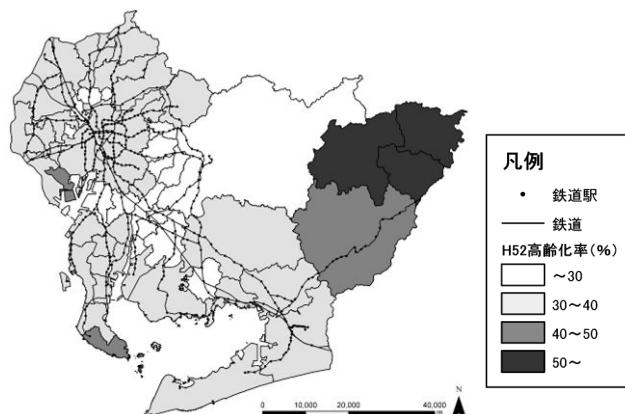
※高齢者増減率(H22→52)

$$= (H52 \text{ 高齢者数} - H22 \text{ 高齢者数}) / (H22 \text{ 高齢者数})$$

 ※推計値は国立社会保障・人口問題研究所の推計を示すものであり、各市町村が行っている推計値とは必ずしも一致しない

資料：国勢調査(H22)、社人研推計値(H25 推計)

図 市町村別高齢化率(H52)



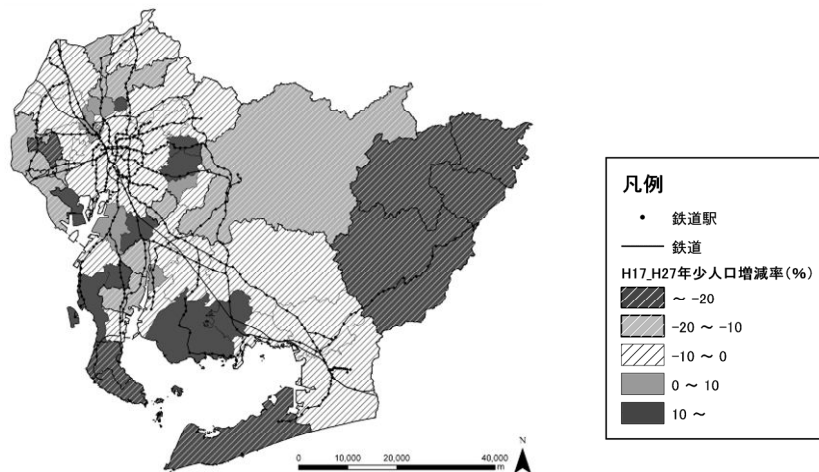
※愛知県全体で高齢化率が32.4%に達する見込みです（全国平均は36.1%）

※高齢化率(H52)

$$= (H52 \text{ 65歳以上高齢者人口}) / (H52 \text{ 総人口})$$

資料：社人研推計値(H25 推計)

図 市町村別年少人口増減率(H17→H27)



※年少(15歳未満)人口増減率(H17→27) = $(H27 \text{ 年少人口} - H17 \text{ 年少人口}) / (H17 \text{ 年少人口})$

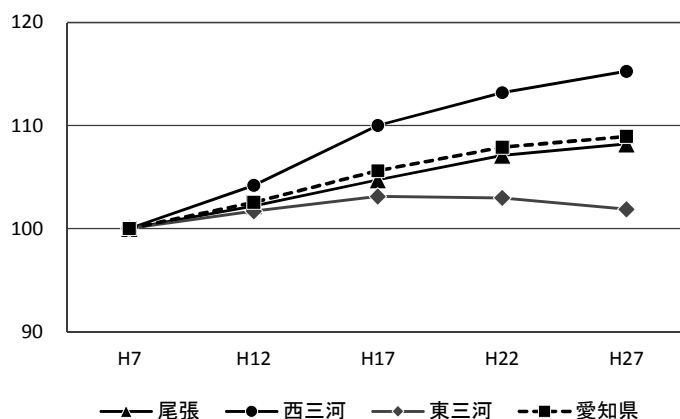
資料：国勢調査(H17、H27)

②地域により異なる人口動向

- 地域や市町村により人口動向が異なることを踏まえた市街地の形成や再構築が必要
- 人口の転出が顕著な地域等においては、各地域等の特色を活かしながら魅力を高めるなど、転出の抑制等が必要

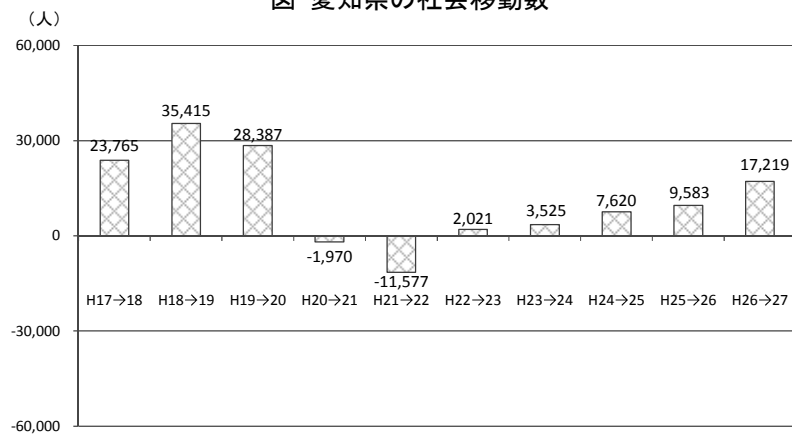
- 尾張、西三河、東三河地域における人口をみると、尾張地域及び西三河地域は平成7年以降増加している一方、東三河地域は平成17年をピークに既に人口減少が始まっています。
- また、名古屋市東部や西三河中央部等の市町村では今後、当面の間、人口が増加する見込みですが、その他の市町村では人口が減少していくことが見込まれ、特に三河山間地域の市町村では、人口が大きく減少していくことが見込まれます。
- 今後は、このように地域や市町村（以下「地域等」とします。）により人口動向が異なることを踏まえた市街地の形成・再構築が必要です。また、新たな市街地の形成にあたっては、ゆとりのある戸建て住宅を志向する本県の傾向を踏まえることも必要です。
- さらに、本県の社会移動数（転入人口から転出人口を差し引いたもの）は、経済状況との関係性が大きく、リーマンショック後の平成22年以降は、転入人口が転出人口を上回っています。
- 一方、東三河地域の市町村をはじめ、県内外への転出が転入を大きく上回る市町村では、地域活力の低下が懸念されます。このような地域等においては、地域の特色を活かしながら魅力を高めるなど、転出の抑制等が必要です。

図 地域別人口増減率(平成7年を100とした場合)



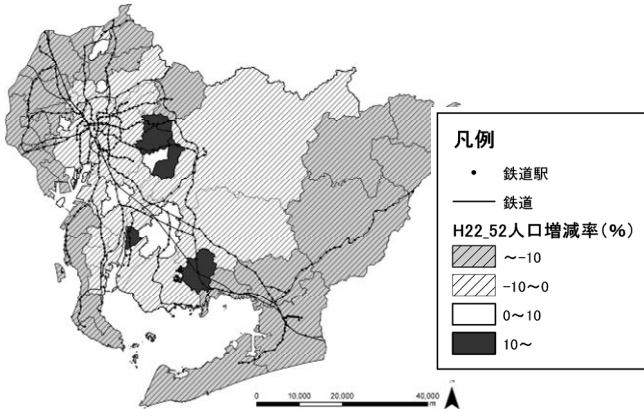
資料: 国勢調査(H7~H27)

図 愛知県の社会移動数



資料: 愛知県人口動向調査

図 市町村別人口見通し(H22→H52)



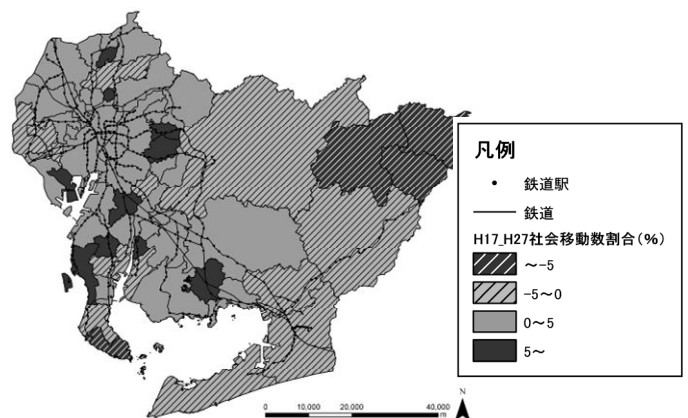
※人口増減率(H22→H52)

$$= (H52 \text{ 人口} - H22 \text{ 人口}) / (H22 \text{ 人口})$$

 ※推計値は国立社会保障・人口問題研究所の推計を示すものであり、各市町村が行っている推計値とは必ずしも一致しない

資料: 国勢調査(H22)、社人研推計値(H25)

図 市町村別社会移動数が総人口に占める割合(H17→H27)



※社会移動数は、転入者数の合計から転出者数の合計を差し引いたもの
 ※社会移動数が総人口に占める割合(H17→H27)

$$= (H17-27 \text{ 社会移動数}) / (H17 \text{ 総人口})$$

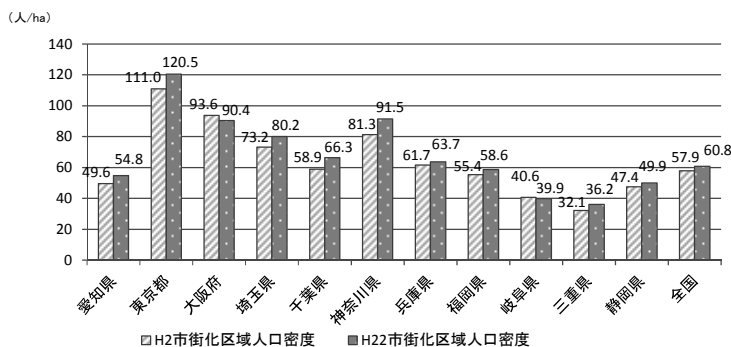
資料: 愛知県人口動向調査(H17~H27)

③比較的低密度な市街地の広がりを中心市街地の空洞化

■ 様々な世代の便利な生活を将来にわたって維持できるよう居住や都市機能の適切な配置が必要

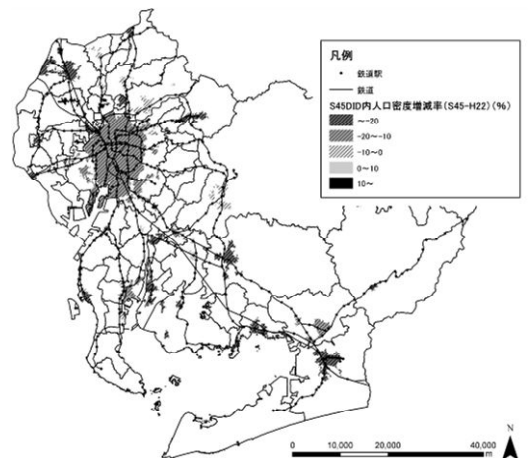
- 本県では、これまでの人口増加の受け皿として計画的に市街化区域面積を拡大し、土地区画整理事業等による基盤整備を実施してきた結果、市街化区域人口密度は上昇してきましたが、東京都、大阪府と比較すると低い水準にあります。
- また、多くの市町村では昭和45年以前の古くからの既成市街地を基本に中心市街地が形成されており、昭和45年DID（人口集中地区）をみると、一部を除くほとんどの市町村で人口密度が低下し、中心市街地において空洞化がみられます。
- しかしながら、医療施設、福祉施設、子育て関連施設、商業施設の徒歩圏に含まれる人口の割合（人口カバー率）を市町村別にみると、鉄道沿線の市町村で高い傾向にある一方、知多半島南部、渥美半島や三河山間地域等では人口カバー率が低い傾向にあり、鉄道沿線の中心市街地には比較的高い生活サービスが提供されています。
- このような比較的低密度な市街地の広がりにより、都市機能や公共交通の維持が困難になることが懸念されます。また、中心市街地に代表される古くからの既成市街地における空洞化の状況を踏まえ、高齢者をはじめ様々な世代の便利な生活を将来にわたり維持していくことができるように、低密度な市街地の拡大を防止するとともに、居住や都市機能を適正に配置していくことが必要です。

図 市街化区域人口密度の推移(全国、他県比較)



資料：都市計画年報(H4、H24)

図 S45DID人口密度の推移

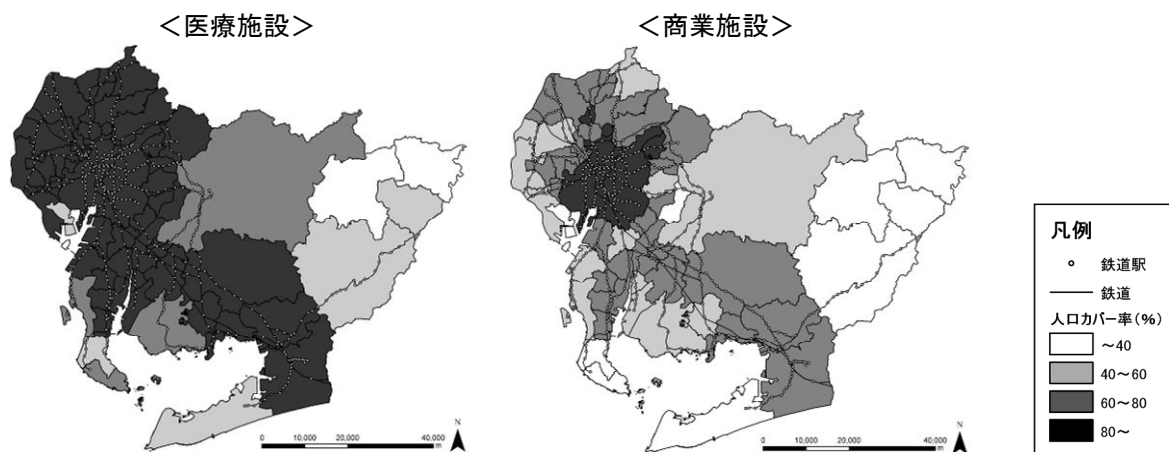


※人口密度増減率

$$= (H22 \text{ 人口密度} - S45 \text{ 人口密度}) / (S45 \text{ 人口密度})$$

資料：愛知県都市計画基礎調査 集計・分析結果報告書(H27)

図 市町村別人口カバー率



※医療施設は内科又は外科を有する病院・診療所(国土数値情報(H26))、商業施設は大型商業施設やスーパー(NTTタウンページデータ(H25))

※徒歩圏に含まれる人口は H22 国勢調査の人口メッシュ(500m)と徒歩圏(800m)を重ね合わせ、人口を算出・集計

※徒歩圏は「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」に基づき設定

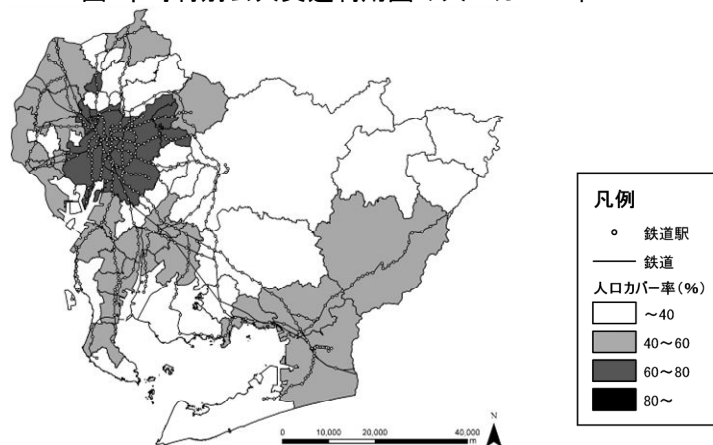
資料:国勢調査(H22)、国土数値情報(H26)

④低い公共交通利用率と公共交通サービスの低下

- 今後の高齢化の進行に対応した公共交通体系の再編・構築と利便性の向上が必要
- 自家用車と公共交通、自転車、徒歩などを使い分ける交通体系の形成とそれを支えることができる都市構造への転換が必要

○ 公共交通利用圏(鉄道駅から800m、バス停から300m圏)に含まれる人口の割合(人口カバー率)は、名古屋市で60~80%である一方、その他の多くの市町村では40%を下回っています。また、平成17年以降、約80系統のバス路線が廃止される等、一部の地域等では公共交通サービスの低下が進んでいます。

図 市町村別公共交通利用圏の人口カバー率



※公共交通利用圏(鉄道駅から800m、バス停から300m圏)に含まれる人口は、H22 国勢調査メッシュ(500m)と重ね合わせ、算出・集計

※公共交通利用圏は「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」に基づき設定

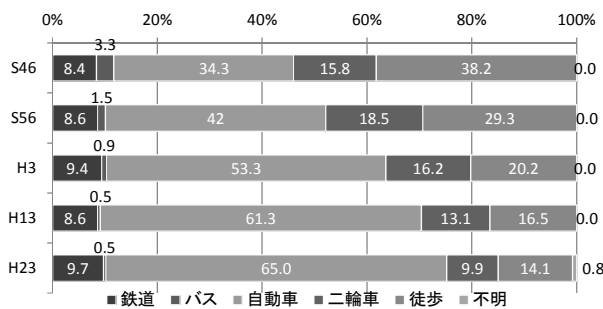
資料:国勢調査(H22)、国土数値情報(H26)

○ 一方、今後の高齢化の進行に伴い、高齢者の交通手段の確保のため、公共交通の充実が重要であり、まちづくりと一体となった公共交通体系の再編・構築と利便性の向上が必要です。また、公共交通体系の再編・構築にあたっては、高齢化の進行への対応に加え、リニア開業によるインパクトを全県的に波及させることへの配慮も必要です。

第1章 愛知を取り巻く状況

- さらに、本県における代表交通手段構成比をみると、他の大都市圏と比較して、鉄道及びバスの構成比が低く、自動車が高い状況で、特に自動車の構成比は昭和46年から平成23年の40年間で約2倍となっており、自動車の構成比の増加に伴い、徒歩及び自転車を含む二輪車の構成比が減少しています。このような状況を踏まえ、自動車交通へ過度に依存せず、自家用車と公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分ける交通体系の形成とそれを支えることができる都市構造への転換が重要です。

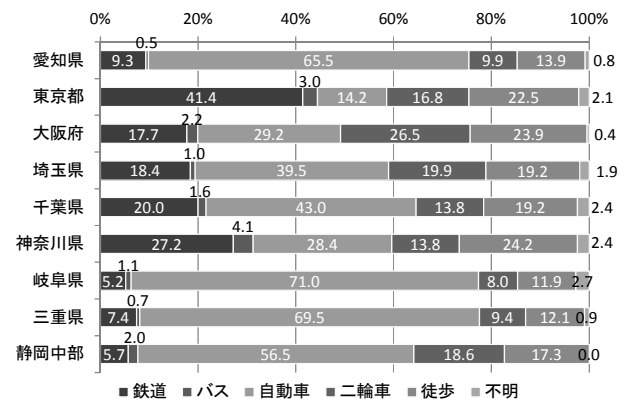
図 愛知県における代表交通手段構成比の推移 (S46～H23)



※第1回圏域による構成比の推移であり、右図(代表交通手段構成比(他県比較)(H23))の数値とは一致しない

資料:第1～5回中京都市圏パーソントリップ調査(S46～H23)

図 代表交通手段構成比(他県比較)(H23)



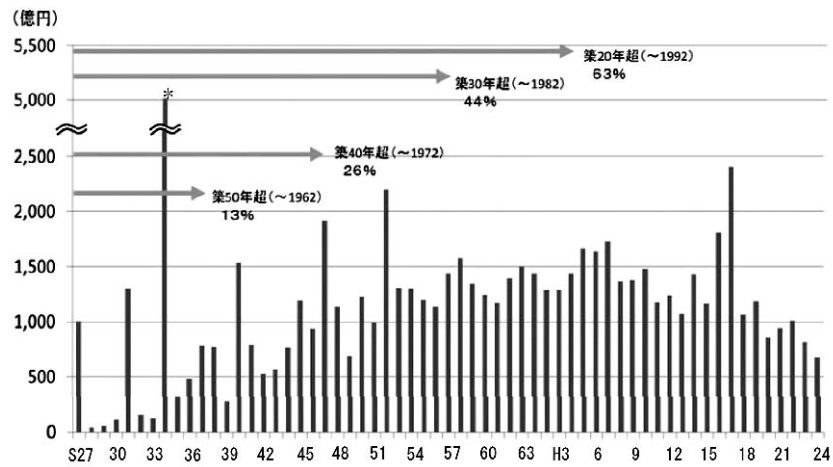
資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査(H23)

⑤加速するインフラ老朽化

■ 既存ストックの適切な維持管理及び最大限の活用が必要

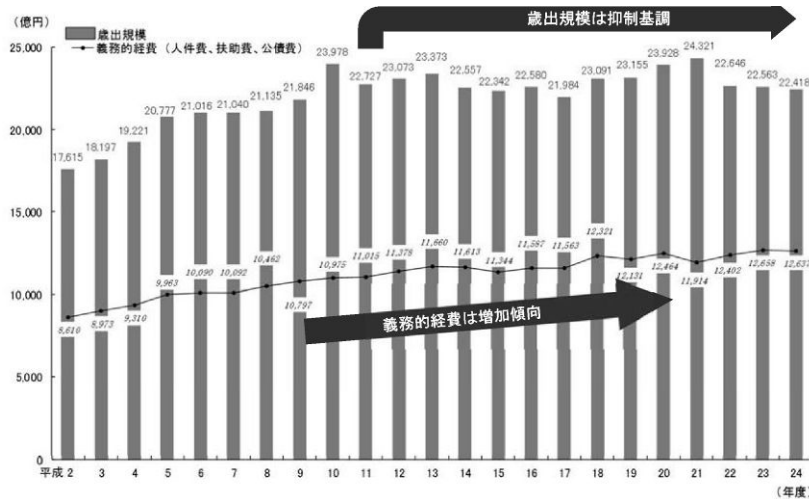
- 本県では、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて集中的に整備されたインフラ施設の老朽化が進んでおり、今後、多額の修繕・更新費用が必要になる見込みです。
- 一方、歳出規模と義務的経費の推移は、扶助費や公債費などの義務的経費が年々増加傾向にあるものの、歳出規模は抑制基調となっていることから、普通建設事業費は減少傾向にあります。
- このように限られた予算のなかで、老朽化していくインフラ施設に対して効率的に修繕・更新等を実施していくことが重要になっています。
- このことから、概ね7～8割以上が整備済となっている本県の都市計画道路、下水道、都市公園等の既存ストックの適切な維持管理、最大限の活用を行いながら、都市経営の観点を踏まえつつ、都市構造を形成していく必要があります。

図 インフラ施設の老朽化状況



資料: 愛知県公共施設等総合管理計画(H27)

図 歳出規模と義務的経費の推移 (H26)



資料: 愛知県公共施設等総合管理計画(H27)

⑥ 広域交通体系の充実

■ 広域交通体系のさらなる充実に伴う効果を最大限に活かした都市づくりが必要

○ 世界的なグローバル化が進む経済環境の中、地域の強みを活かした様々な対流^{*}の促進によって地域活力を高め、にぎわいを創出することが重要です。

○ 本県には中部国際空港と県営名古屋空港の2つの空港や名古屋港、三河港、衣浦港といったグローバルな社会経済活動を支える機能が既に立地しています。

○ また、平成28年に新東名高速道路の愛知県内区間が全線開通したことで、東名高速道路とダブルネットワークを形成することになり、三大都市圏の連携が強化されました。

○ これに加えて広域幹線道路ネットワークとしては、県域を越える三遠南信、東海環状自動車道の整備や東海北陸自動車道の4車線化事業が進められているほか、県内の広域幹線道路である名古屋第二環状自動車道、西知多道路、名豊道路の整備が現在進められています。

○ さらに、平成39年度にはリニア中央新幹線（東京～名古屋）の開業が予定されており、首都圏を始め交流圏が大幅に拡大した人口5千万人規模の大交流圏が形成され、広域的な人の移動が活性化することが予測されます。

○ 本県の強みであるこれら広域交通体系のさらなる充実に伴い、広域的な人やモノの流動が活発になるとともに、広く人を呼び込む高次な都市機能の立地が促進されるといった効果が期待されます。こうした効果を最大限に活かして対流の拡大を図ることが必要です。

図 リニア中央新幹線の開業による影響

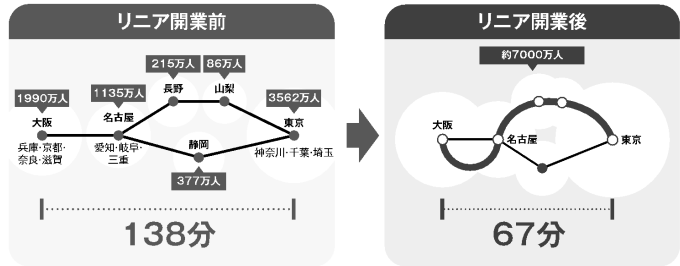


図 愛知県の広域幹線道路網



資料:あいちの道 2016 を編集

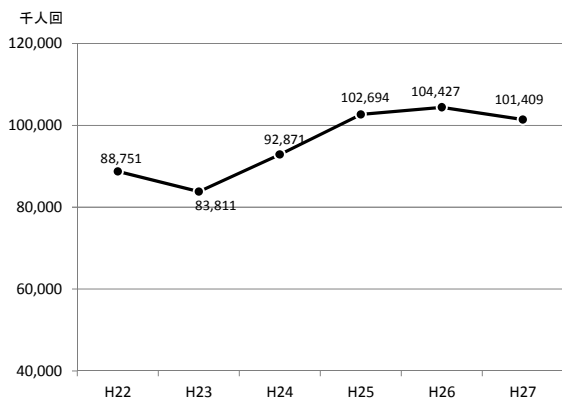
※「対流」とは、多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動きを示します。

⑦観光交流の拡大

■ 本県に存在する地域特有の歴史・文化資源、豊かな自然資源を活かして、さらなる観光交流の活性化を図ることが必要

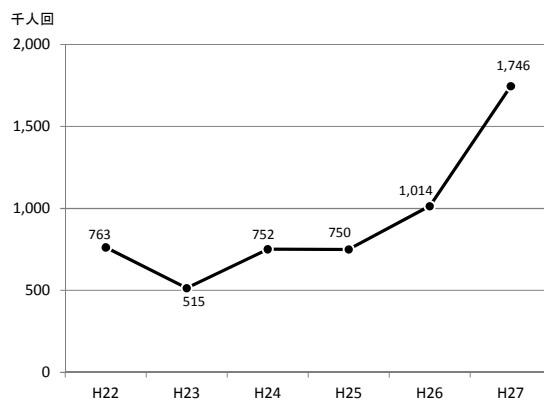
- 本県における日本人観光客及び外国人観光客は、東日本大震災が発生した平成23年には一時的に減少しましたが、その後は増加し、1億人以上の水準を維持しています。
- 特に外国人観光客は直近の平成25年から平成27年にかけて大幅に増加し、150万人を上回っています。
- また、平成28年12月1日には、尾張津島天王祭の車楽舟行事、知立の山車文楽とからくり、犬山祭の車山行事、亀崎潮干祭の山車行事及び須成祭の車楽船行事と神葎流しの5件がユネスコ無形文化遺産「山・鉾・屋台行事」に登録されるなど、本県においては、それぞれの地域で特有の伝統的な祭りや民族芸能、歴史的建造物や街並みが数多く存在します。
- このような動向を追い風にして、本県に存在する地域特有の歴史・文化資源、豊かな自然資源等を活かして、さらなる観光交流の活性化を図ることが必要です。

図 本県の日本人観光入込客数の推移(H22～H27)



資料: 共通基準による観光入込客統計(H22～H27)

図 本県の外国人観光入込客数の推移(H22～H27)



資料: 共通基準による観光入込客統計(H22～H27)

⑧全国モノづくりの中核を担う産業集積

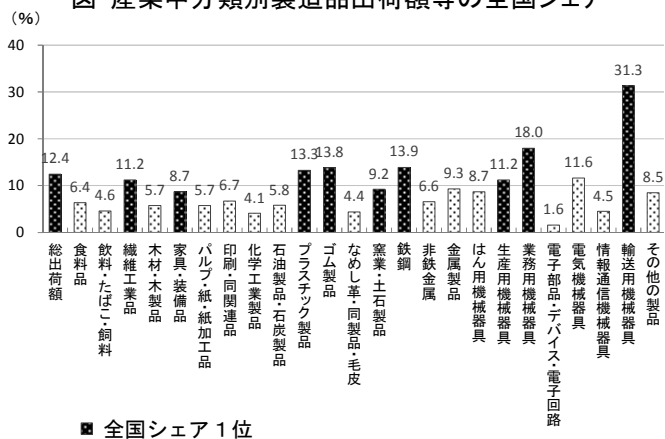
■ 本県の成長を牽引するモノづくりを中心とした産業を活かしたさらなる産業集積、次世代産業の創出を図ることが必要

■ 地域特有の産業集積等を活かした地域の活性化が必要

- 本県の産業は輸送用機械器具を始めとした製造業に特化しており、製造品出荷額等は全国一のシェアを誇ります。

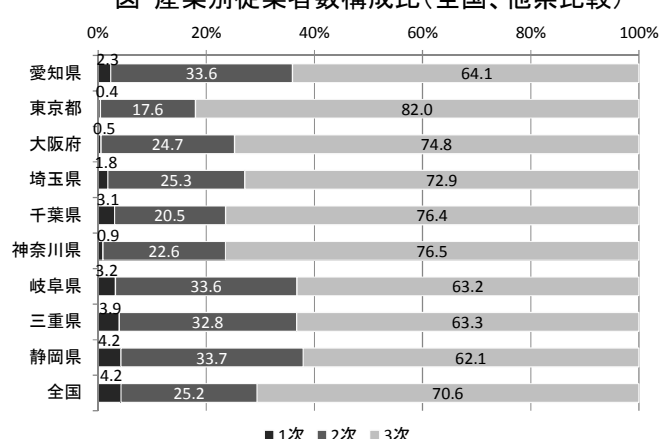
- また、本県の第2次産業の従業者数の構成比は、他都市と比較して高くなっており、モノづくりに関わる人が多いことが伺えます。このような本県の成長を牽引するモノづくりを中心とした産業を活かしたさらなる産業集積が必要です。
- また、今後も本県のモノづくり産業を支え、さらなる発展を遂げるためには、自動車産業や航空宇宙産業など既存産業の高度化を進めるとともに、次世代産業の創出を図ることが求められています。
- 一方、製造品出荷額等の推移をみると、平成20年のリーマンショックにより多くの市町村で減少していますが、一部では増加率50%以上の市町村もみられます。このような状況も踏まえつつ、地域特有の産業集積等を活かした地域の活性化が必要です。

図 産業中分類別製造品出荷額等の全国シェア



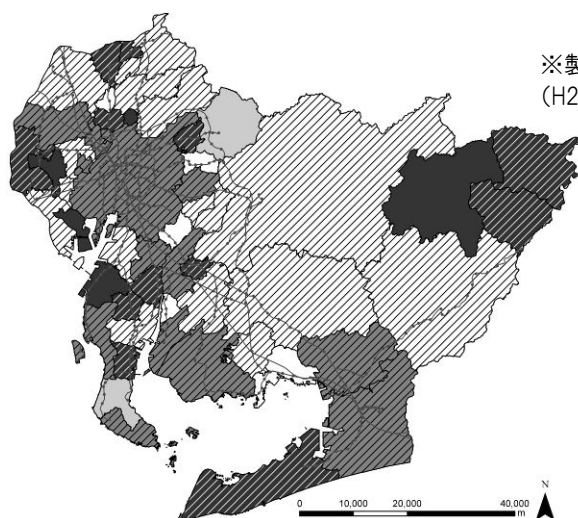
資料:工業統計(H26)

図 産業別従業者数構成比(全国、他県比較)

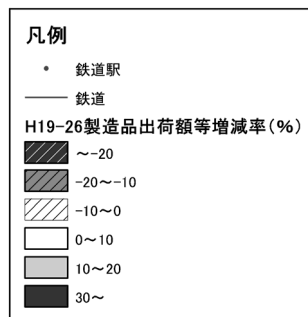


資料:国勢調査(H22)

図 市町村別製造品出荷額等の推移(H19→H26)



※製造品出荷額等増減率＝
(H26 出荷額等－H19 出荷額等)／(H19 出荷額等)



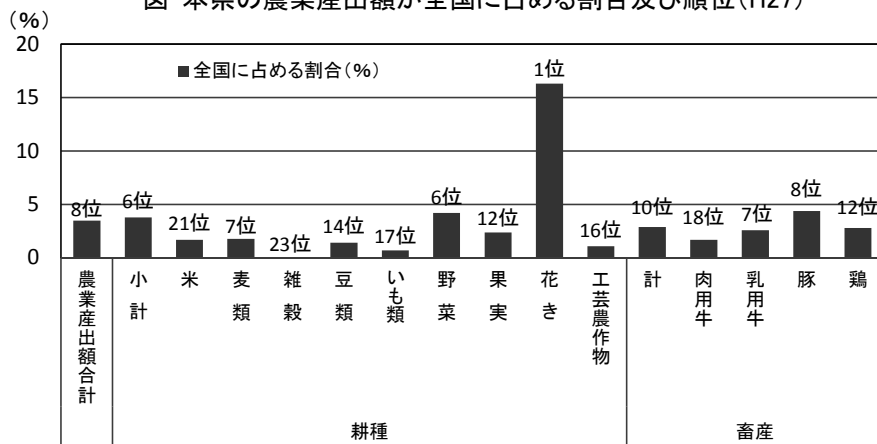
資料:工業統計(H19、H26)

⑨全国有数の農業県

■全国有数の農業県を支える農業生産基盤の維持・保全が必要

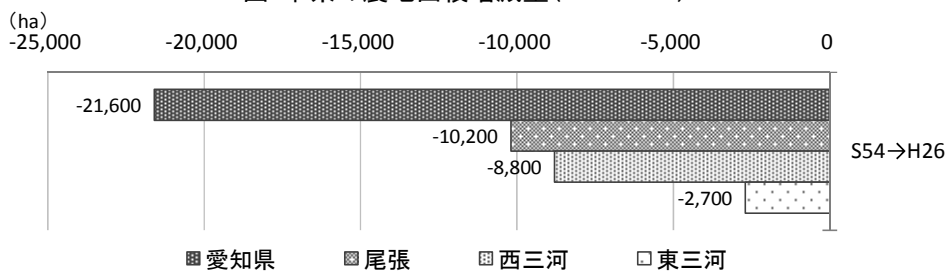
- 本県の農業産出額の合計は全国8位となっており、品目別にみると、花き、野菜、乳用牛、麦類、豚が上位になっています。このように本県は全国有数の農業県です。
- しかしながら、本県の農地面積は継続的に減少している状況にあります。農地等の農業生産基盤は農業生産に欠かせないものであるとともに、洪水を防止する貯留機能や都市住民の農業とのふれあいの場となるなど、多様な機能を有している一方、高度成長期以前に整備され、耐用年数を超えた施設が増加しています。
- このような状況を踏まえ、全国有数の農業県である本県を支える農業生産基盤の維持・保全が必要です。
- さらに、市街化調整区域における集落地をはじめとする農村地域では人口減少・高齢化の進行が顕著であり、地域コミュニティの維持や生活利便性の確保が必要です。

図 本県の農業産出額が全国に占める割合及び順位(H27)



資料:生産農業所得統計(H27)

図 本県の農地面積増減量(S54→H26)



※図中の面積は、統計において四捨五入された値であり、3地域の合計は愛知県全体の面積と一致しない

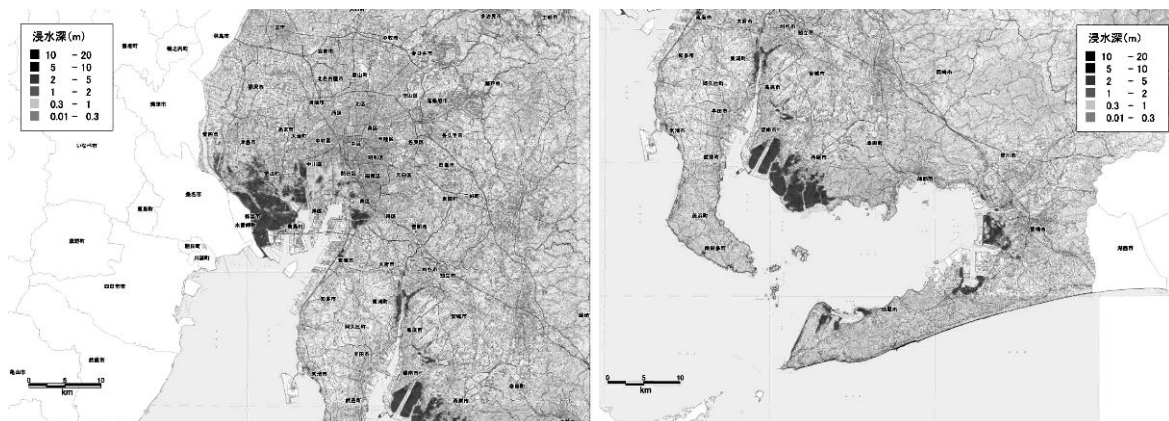
資料:土地に関する統計年報(S54~H26)

⑩全国的な大規模災害の発生と南海トラフ地震による災害リスク

- 地震や水害、土砂災害による被害の防止・軽減が必要
- 人口減少・高齢化が顕著に進む地域等においては、地域防災力の強化が必要

- 東日本大震災等の大規模な災害が発生しているなか、本県では南海トラフを震源とする地震の発生が懸念され、揺れや津波等による死者数、全壊・焼失棟数ともに甚大な被害が予測されています。
- また、近年本県では豪雨による浸水被害や高潮災害が発生しており、全国的にも「非常に激しい雨」が降る頻度が過去30～40年間で約4割増加している等、水害の多頻度化が懸念されます。特に本県は、日本最大のゼロメートル地帯を有し、そこに人口や産業が集積していることから、このような水害への対策が重要になっています。
- さらに、名古屋東部の丘陵地や三河山間地域等を中心に土砂災害の危険性が高い地区が点在しています。
- このような状況を踏まえ、地震や水害、土砂災害による被害の防止・軽減が必要です。
- また、三河山間地域や半島先端部における地域等では人口減少・高齢化が顕著に進んでおり、このような地域等においては、コミュニティ維持による地域防災力の強化が必要です。

図 津波浸水想定域(過去地震最大モデル)

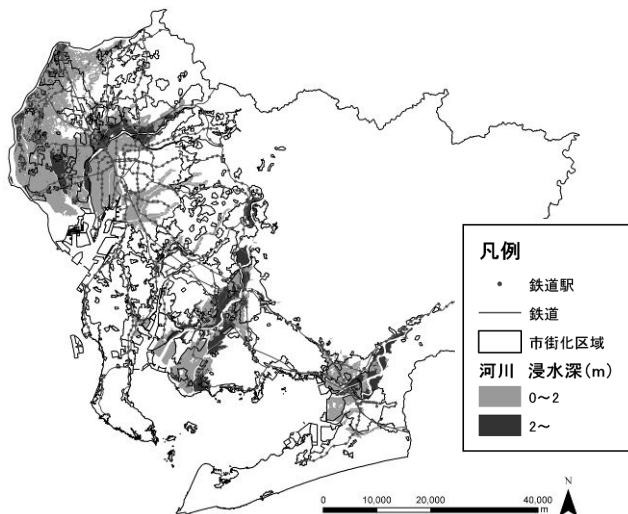


※南海トラフで繰り返し発生している地震・津波のうち、発生したことが明らかで規模の大きいもの(宝永、安政東海、安政南海、昭和東南海、昭和南海の5地震)を重ね合わせたモデルによる想定

資料:H23～25年度愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査報告書(愛知県)

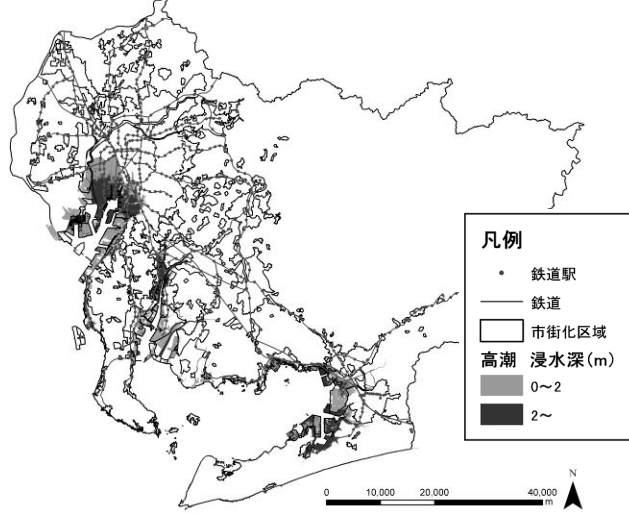
第1章 愛知を取り巻く状況

図 災害危険箇所状況図(河川浸水区域)



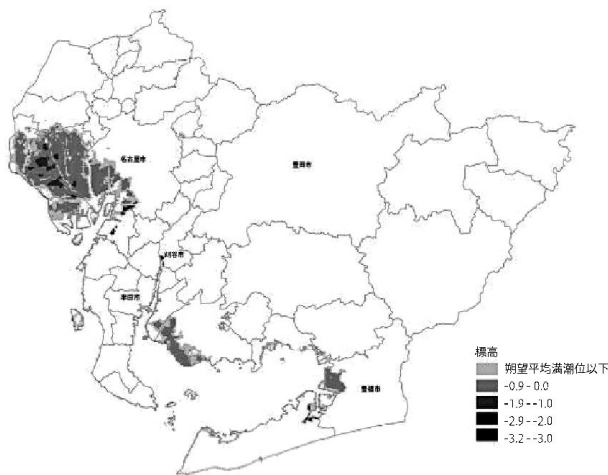
資料:国土数値情報(H24)

図 災害危険箇所状況図(高潮浸水区域)



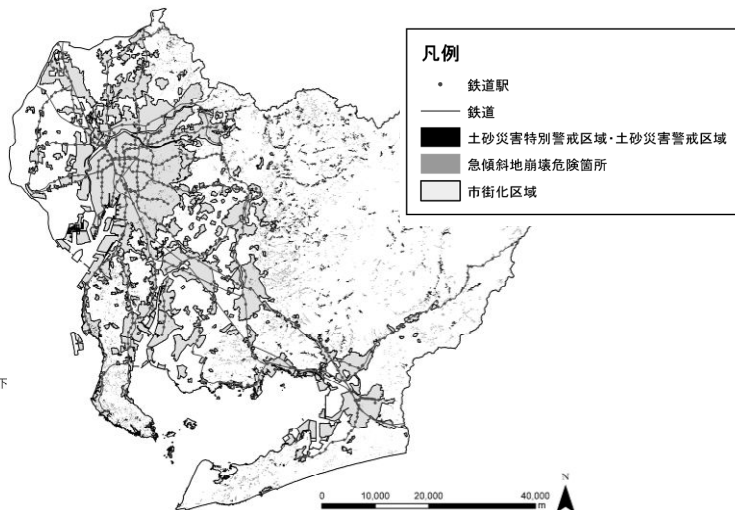
資料:愛知県資料(H26 愛知県港湾課資料)

図 愛知県のゼロメートル地帯



資料:愛知県建設部方針(H27)

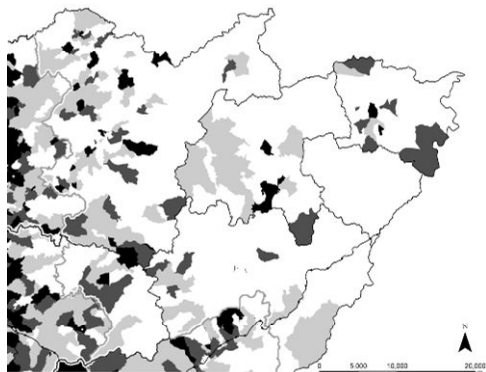
図 災害危険箇所状況図(土砂災害)



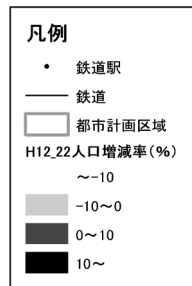
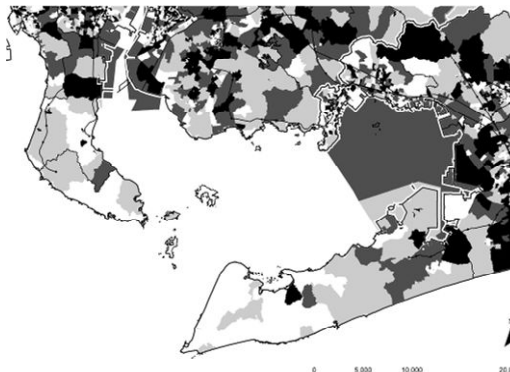
資料:愛知県資料(H26 砂防 GIS データ)

図 小地域別人口増減率(H12→H22)

【三河山間地域】



【半島部】



※人口増減率(H12→H22)

$$= (H22 \text{ 人口} - H12 \text{ 人口}) / (H12 \text{ 人口})$$

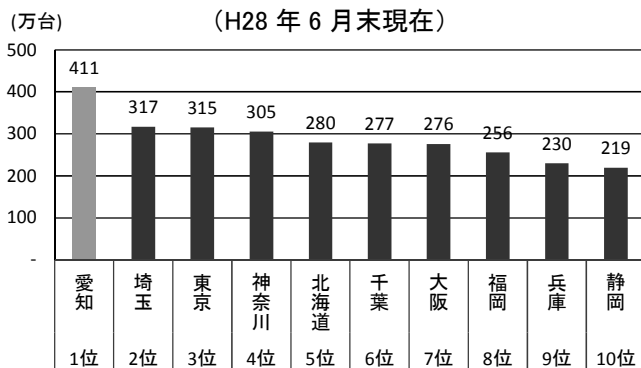
資料:国勢調査(H12、H22)

⑪交通事故の発生

- 交通安全対策として幹線道路の事故対策の一層の強化と生活道路における歩行空間・自転車利用空間の整備が必要
- 誰もが移動しやすい空間づくりに配慮することが必要

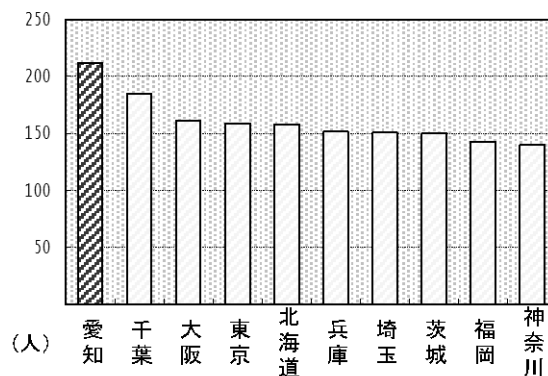
- 本県の乗用車保有台数は全国一で、自動車交通に大きく依存しており、交通事故の発生するリスクも極めて高くなっています。
- また、交通事故による死者数は、14年連続で全国ワーストを記録し、極めて深刻な状況が続いています。
- 事故特性としては、死亡事故の約6割が幹線道路（国・都道府県道）での事故で、死者数の約6割が歩行者・自転車利用者、また、交通事故死者数に占める高齢者の割合は5割を超えており、幹線道路の事故対策を一層強化するとともに、生活道路における歩行空間・自転車利用空間の整備が必要です。
- また、生活道路における歩行空間・自転車利用空間の整備等にあたっては、障がいの有無や年齢等に関わらず誰もが移動しやすい空間づくりに配慮していくことが必要です。

図 都道府県別乗用車の保有台数
(H28年6月末現在)



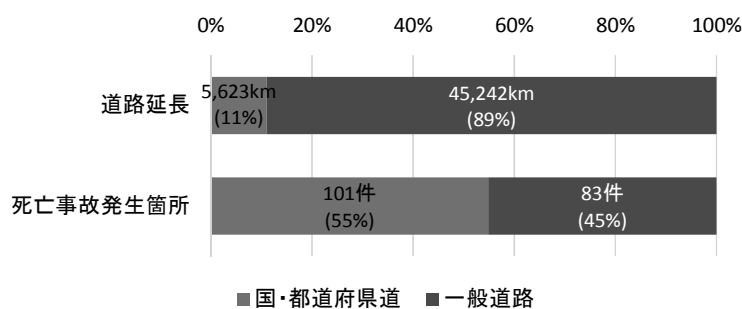
資料:自動車検査登録情報協会

図 都道府県別死亡事故者数(H28)



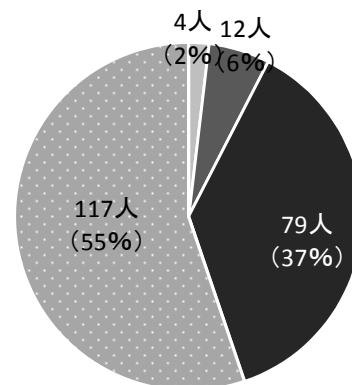
資料:愛知県の交通事故発生状況(愛知県警)(H28)

図 道路種別道路延長(H26.4.1現在)と死亡事故発生箇所(H26)



資料:道路統計年報 2015

図 本県の年齢別死亡事故者数(H28)

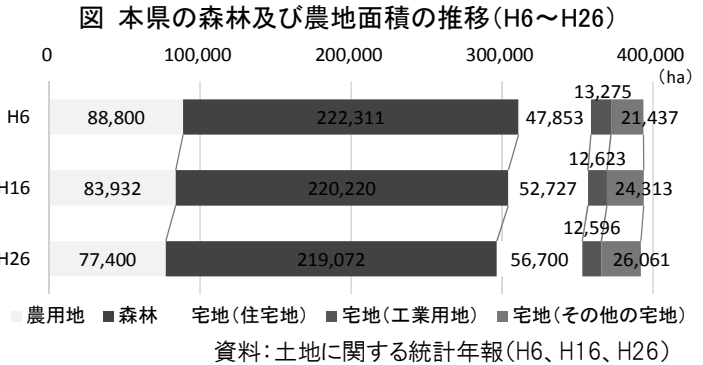


資料:愛知県の交通事故発生状況(愛知県警)(H28)

⑫ 森林、農地など自然環境の減少

- 豊かな自然環境の保全が必要
- 生態系ネットワークの形成等による生物多様性の保全に配慮することが必要

○ 本県の農地と森林を合わせた面積は約30万haであり、県土(約52万ha)の大半を占めています。一方、森林面積や農地面積は宅地面積の増加に伴い年々減少しており、本県が有する豊かな自然環境の保全に向けた対応が必要です。



○ 特に、良好な都市環境を確保するため市街地内に残存する農地の計画的な保全を図る生産緑地地区は年々減少しています。さらに、名古屋都心部を中心にヒートアイランド現象が顕著化していることを踏まえ、市街地内の緑地の保全に向けた対応が必要です。

○ また、開発を行う必要がある場合においては、自然の恩恵(食料等の供給、防災・減災、場所愛の醸成、心の安らぎ等)を持続的に受けられるよう生態系ネットワークの形成による生物多様性の保全等、自然環境への影響を回避・最小化することに配慮していくことが必要です。

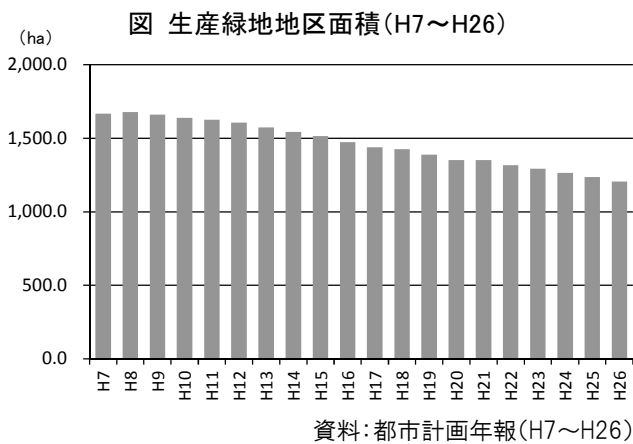
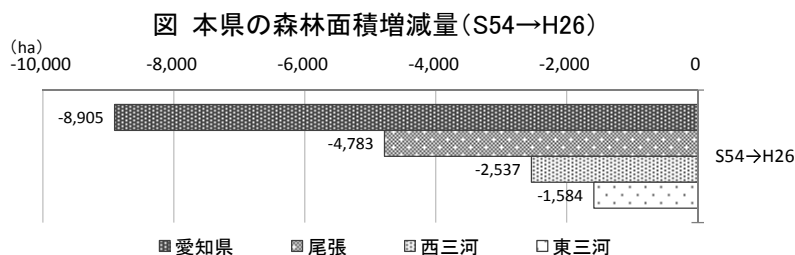
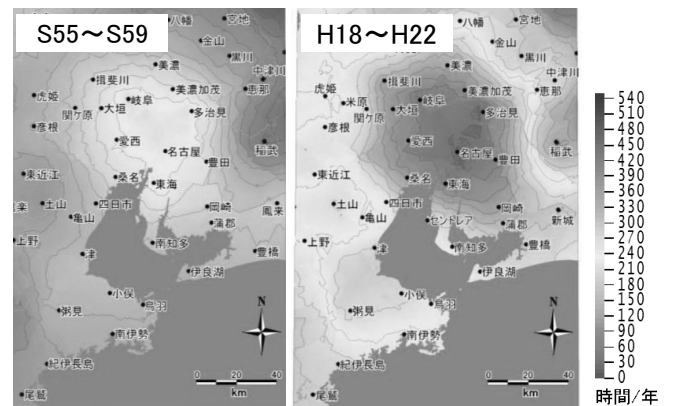


図 中部地方の30℃以上の合計時間数分布(5年間の年間平均時間数)



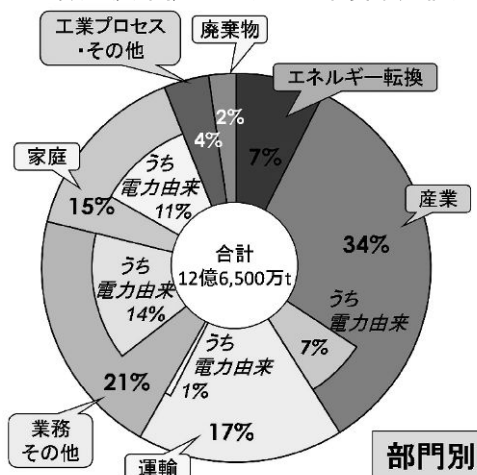
※図中の面積は、統計において四捨五入された値であり、3地域の合計は愛知県全体の面積と一致しない

⑬地球温暖化の進行

■住宅・建築物の省エネ化や再生可能エネルギーの導入等により、二酸化炭素を排出する主たる活動の場である都市部の低炭素化の促進が必要

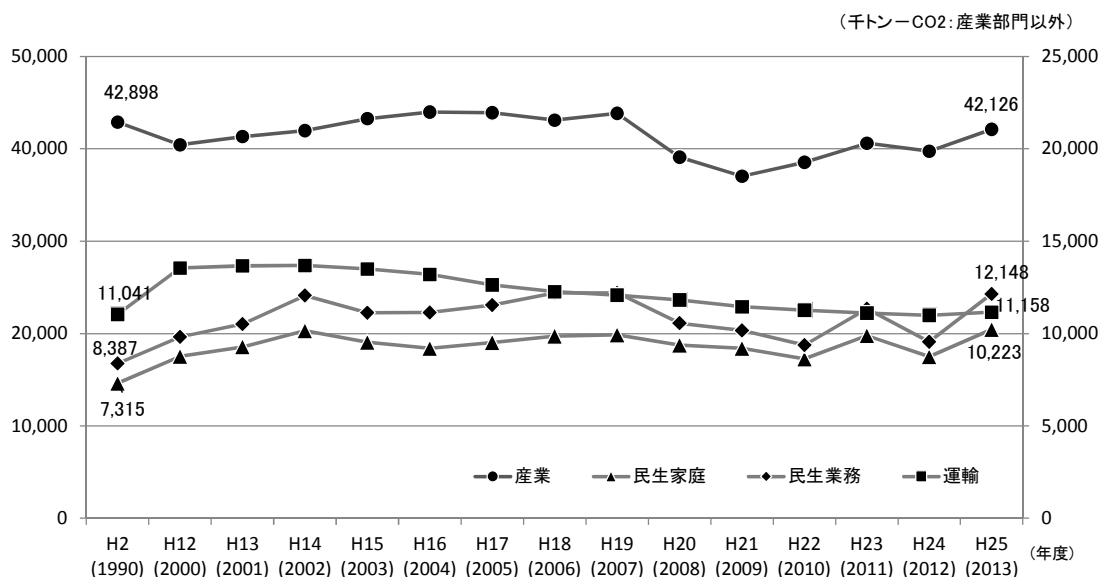
- 我が国における二酸化炭素排出量のうち、家庭部門、業務部門及び運輸部門における排出量は約5割を占めています。これら部門の主たる活動の場である都市部の低炭素化を促進することが必要です。
- 本県における二酸化炭素排出量を部門別にみると、産業部門において排出量が基準年度（平成2年）を下回っている一方、民生家庭部門、民生業務部門及び運輸部門では上回っていることから、住宅・建築物の省エネ化や再生可能エネルギーの導入等を進めることが必要です。

図 二酸化炭素排出量(2014年度確定値)



資料:2014年度温室効果ガス排出量(確定値)(環境省)

図 本県の部門別二酸化炭素排出量の推移(H2~H25)



資料:愛知県大気環境課資料

