

### (3) 交通特性

#### ① 東海地方の交通特性

東海地方は、名古屋市を中心として、東名・名神高速道路及び新東名・名神自動車道（浜松いなさ JCT～豊田東 JCT 間は 2014 年度開通予定）、環状の名古屋環状二号線及び東海環状自動車道路などの高速道路網体系が確立されつつあり、首都圏、近畿圏を結んでいます。

#### ■高速道路路線網図

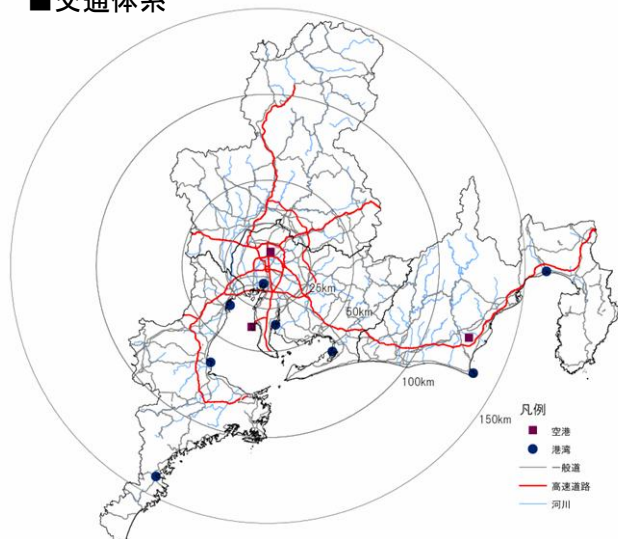


出典：独立行政法人 高速道路機構ホームページ

#### ② 愛知県の交通特性

東海地方の緊急輸送道路は、名古屋市を中心とする放射状と環状の体系が確立され、また、愛知県には県営名古屋空港と中部国際空港の2つの空港、名古屋港・衣浦港・三河港の3つの重要港湾があり、広域的な防災活動拠点としての役割を担っていることから、広域的災害の発生時には、陸海空による輸送手段を確保することができます。

#### ■交通体系



資料：国土地理院数値情報データ、GIS データ

## (4) 特性のまとめと評価

東海地方の都市活動の状況、産業集積の状況、交通ネットワークの状況、公共機関の状況、広域災害における被害想定、防災施設の状況、陸海空による輸送手段の確保、災害時の行政機関の状況から、愛知県の特性と基幹的広域防災拠点が立地するうえでの優位性等は次のように整理されます。

### ■愛知県の有効性・優位性（図は資料編参照）

項目	愛知県の特性のまとめと優位性等の評価
都市活動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口集中地区（D I D）や人口密度の高い市区町村は、愛知県名古屋市を中心に半径 50 km圏内に集中しており、人口集積が高い愛知県は都市活動を行う上で優位な状況にある。【図 1、図 2】</li> <li>従業者密度や事業所密度の高い市区町村は、愛知県名古屋市を中心に半径 50 km圏内に集中しており、従業者や事業所が集積する愛知県は事業活動を行う上で優位な状況にある。【図 3、図 4】</li> </ul>
産業集積の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>工業用地は愛知県名古屋市から半径 100 km圏内及び静岡県内の平地・丘陵地部に広がっており、ものづくり産業が盛んな東海地方では工業集積が全体的に高い。【図 5】</li> <li>特に、製造業の大企業は名古屋市、豊田市、岡崎市、浜松市に多く集積しており、愛知県は製造業の立地・生産活動において優位な状況にある。【図 6】</li> <li>大規模な商業施設は、愛知県名古屋市から半径 100 km圏内の主要都市に多く立地しており、特に名古屋市内での商業集積が高いことから、愛知県は商業施設の立地や商業活動において優位な状況にある。【図 7】</li> </ul>
交通ネットワークの状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路や国道、鉄道などの広域交通網は、名古屋市を中心に環状及び放射状に形成され、物流・旅客輸送が名古屋都市圏に集まりやすい体系になっており、愛知県は陸上輸送に関して優位な状況にある。</li> <li>空港は愛知県に 2 箇所（中部国際空港、県営名古屋空港）、静岡県に 1 箇所（静岡空港）があり、愛知県は航空輸送に関して優位な状況にある。</li> <li>港湾は、重要港湾が静岡県に 3 港（清水港、田子の浦港、御前崎港）、愛知県に 3 港（名古屋港、衣浦港、三河港）、三重県に 3 港（四日市港、津松阪港、尾鷲港）の 9 港がある。このうち清水港、名古屋港、四日市港は国際拠点港湾に指定され、愛知・静岡・三重の 3 県は、海上輸送に関し同等の優位性を持っている【図 8】なかで、名古屋港には常時は一般船舶の係留用浮桟橋などとして利用される浮体式防災基地がある。</li> </ul>
公共機関の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>国の省庁の出先機関（本局）は愛知県名古屋市に集積しており、愛知県は国の行政機関との連携に関して優位な状況にある。【図 9】</li> <li>病院は各県に広く分布しているが、愛知県の都市部を中心に集積度が高くなっていることから、愛知県は医療体制に関して優位な状況にある。【図 10】</li> </ul>
広域災害における被害想定	<ul style="list-style-type: none"> <li>東海・東南海・南海地震による震度分布では、震度 6 強以上のエリアは静岡県を中心に広がり、愛知県及び三重県の沿岸部に見られる。【図 11】</li> <li>東海・東南海・南海地震による津波の高さでは、5～10m のエリアは静岡県・愛知県・三重県の太平洋沿岸部に連なっている。【図 12】</li> <li>また、東日本大震災による教訓から、津波の被害は沿岸部や港湾部に集中しており、愛知県は静岡県や三重県に比べ、外洋に面する海岸線が短いことなどから津波による被害は相対的に少ないことが想定されているため、基幹的広域防災拠点の立地上において優位な状況にあるといえます。</li> </ul>

項 目	愛知県の特徴のまとめと優位性等の評価
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東南海・南海地震による被害想定では、建物全壊棟数は愛知県が最も多く、死者数は三重県が最も多くついで愛知県となっている。</li> </ul>
防災施設の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域防災拠点は、愛知県が 20 箇所、三重県が 5 箇所（整備済が 2 箇所）、静岡県が 19 箇所（災害時における支部指定緊急物資集積所 12 箇所、応援部隊の一次集結場所 7 箇所）を指定しており、愛知県及び静岡県が優位な状況にある。【図 13】</li> <li>・ 災害拠点病院は、愛知県が 33 箇所、岐阜県が 11 箇所、三重県が 10 箇所、静岡県が 19 箇所指定されており、愛知県は災害時の医療体制において優位な状況にある。【図 14】</li> </ul>
陸海空による輸送手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緊急輸送道路は、高速自動車専用道路、自動車専用道路、国道が主に指定され、愛知県名古屋市を中心とした道路網体系になっていることから、愛知県は救援物資や支援部隊の陸上輸送に関して優位な状況にある。【図 15】</li> <li>・ 地域防災計画では、県営名古屋空港は航空広域防災活動拠点として、静岡空港は災害時における緊急輸送機能の確保と位置づけられており、滑走路は県営名古屋空港が長く、大型機の離着陸に有利なほか、航空自衛隊航空集団第 1 航空輸送隊が配置されているなど、名古屋空港の方が航空輸送機能が高い状況にあるといえる。</li> <li>・ 地域防災計画によると、愛知県では名古屋港・衣浦港・三河港を臨海広域防災活動拠点に位置づけ、静岡県では、防災拠点港湾として 6 港湾（清水港、田子の浦港、御前崎港、沼津港、下田港、熱海港）を指定し、三重県では、防災上の拠点となる港湾として四日市港を位置づけており、3 県とも災害時の海上輸送の確保に関して有効性を備えている。</li> </ul>
災害時の行政機関の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時の重要な機能を果たす行政機関として、国の省庁の出先機関（本局）は愛知県名古屋市にほとんどが集積しており、愛知県は災害時の中枢管理機能面において優位な状況にある。</li> <li>・ 自衛隊は各県に配置されているが、陸上自衛隊の中部方面第 10 師団司令部が愛知県名古屋市に、航空自衛隊の航空集団第 1 航空輸送隊が愛知県小牧市にあり、自衛隊の災害対応において愛知県は優位な状況にある。【図 16】</li> </ul>

東海地方、愛知県の特長や条件などから、基幹的広域防災拠点を東海地方に整備することの必要性と、なかでも愛知県に整備することの有効性・優位性を整理すると以下ようになります。

