

# <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-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-名古屋間の開業すれば、東京から100分(現在の東京-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)

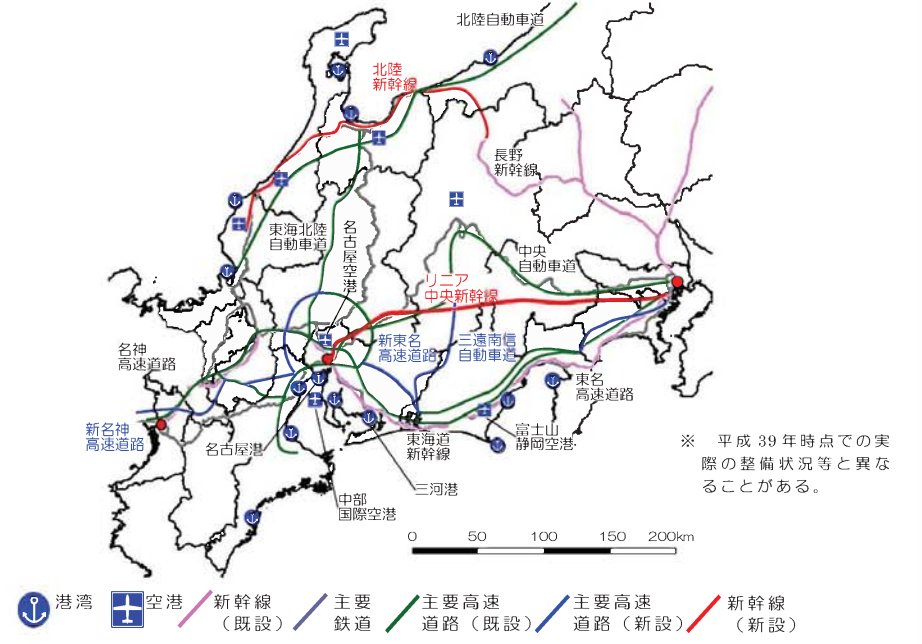


龍のイラストは、中部運輸局、北陸信越運輸局及び中部広域観光推進協議会が、中部北陸9県の自治体、観光関係団体、観光事業者等と協働して中部北陸圏の知名度向上を図り、主に中華圏からインバウンドを推進するために立ち上げた「昇龍道プロジェクト」のイメージを表している。「昇龍道」とは、中部北陸9県のエリアを総称する名称である。

## 交通網

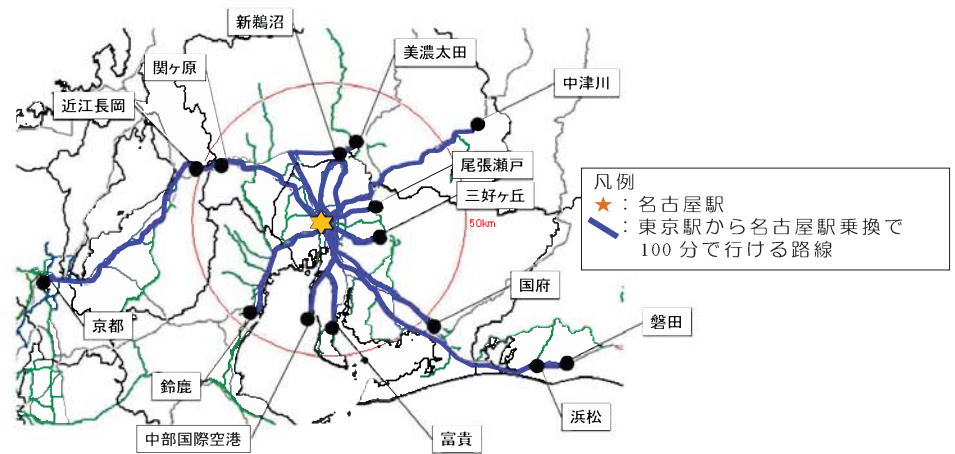
### 平成39年頃の広域交通ネットワーク (図②)

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。



※平成39年時点での実際の整備状況等と異なることがある。

### 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)



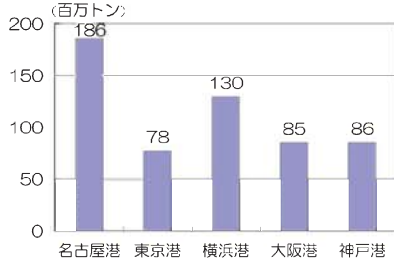
※「愛知県統計年鑑」「岐阜県統計書」「三重県統計書」を基に作成

# ゲートウェイ機能

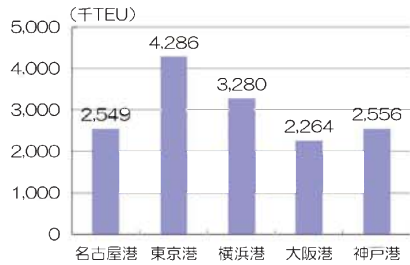
## 名古屋港

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。

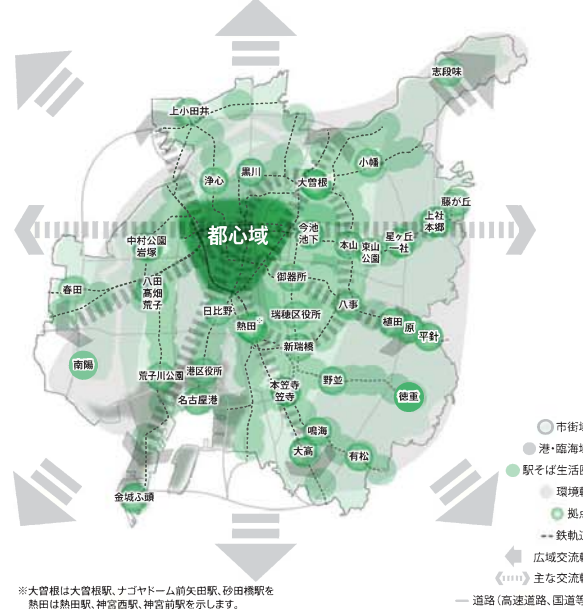
	中部国際空港	成田国際空港	東京国際空港(羽田空港)	関西国際空港
乗降客数(人)	8,753,231	26,123,580	63,691,802	13,651,184
発着回数(回)	82,137	約 188,572	約 384,716	約 107,798
貨物取扱量(t)	143,136	1,936,013	820,088	711,848
アクセス	～金山 24分(名鉄特急)	～東京 56分(JR成田エクスプレス) ～東京 47分(京成スカイライナー)	国際線-品川 13分 国内線-品川 16分(京急エアポート快特)	～新大阪 50分(JR特急はるか) ～なんば 34分(南海ラピートα)

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。



※大宮根は大宮根駅、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)



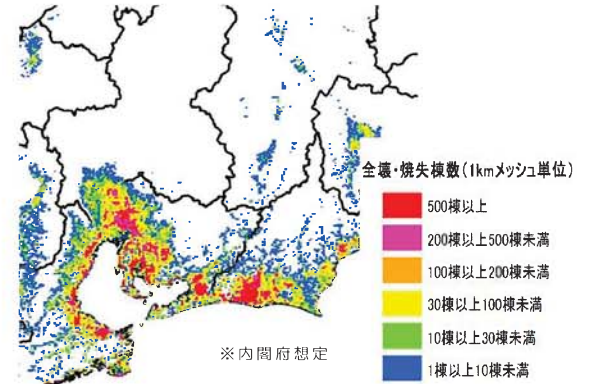
集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心に概ね半径800m圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置づけ、さまざまな取り組みを進める。

※名古屋都市計画マスタープラン

# 防災

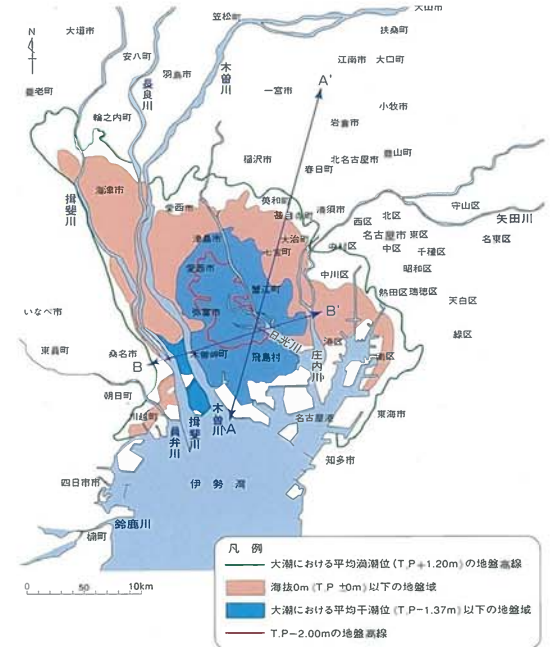
## 南海トラフ巨大地震の被害想定【全壊・焼失】(図⑧)

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、374km<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)