

## 第1章 計画の策定趣旨、位置づけ

### 1. 計画の策定趣旨

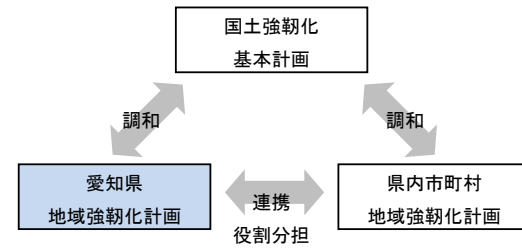
国全体の国土強靱化政策との調和を図りながら、国や県内市町村、民間事業者などの関係者相互の連携のもと、愛知県の強靱化に関する施策を総合的、計画的に推進する指針として策定するもの。

### 2. 愛知県を強靱化する意義

- (1) 大規模自然災害等の巨大リスクから県民の生命・財産、地域産業を守り、本県の社会経済活動を維持。
- (2) 世界トップクラスの産業競争力を有する中部圏の持続的成長を促進。
- (3) 首都圏が被災した場合のバックアップ機能を備えるなどの国全体の強靱化に寄与。

### 3. 計画の位置づけ

- (1) 国土強靱化基本計画との調和を保ちつつ、地域が直面する様々な大規模自然災害等のリスクの影響や緊急度等を踏まえるとともに、個別の事業も含め、重点化・優先順位付けしながら策定するもの。
- (2) 策定主体である愛知県が自ら担う取組だけでなく、当該地域の強靱化にとって必要となる、住民、経済体、民間事業者、区域内の地方公共団体、国等の関係者による取組、さらには区域外の地方公共団体との連携・協力による取組を進める。



## 第2章 愛知県の強靱化の基本的な考え方

### 1. 愛知県の地域特性等

#### (1) 地域特性

- ア ゼロメートル地帯  
日本最大のゼロメートル地帯である濃尾平野／西三河・東三河地域の沿岸部
- イ 人口が集中する大都市地域  
約741万人(全国第4位)は国内人口の約5.8%／全国第5位の人口密度1,435人/km<sup>2</sup>
- ウ ものづくり産業の集積  
製造品出荷額等41兆8703億円(平成25年)は全国の13.9%／37年連続で全国1位
- エ 国内外との物流・交流ネットワークの要  
愛知県発の貨物出荷量は全国1位／名古屋港の輸出額・輸入額は全国1位・3位(平成25年)／国際物流・交流拠点としての名古屋港・衣浦港・三河港、中部国際空港
- オ 国土軸の結節点  
リニア中央新幹線、東海道新幹線、新東名・新名神高速道路、東海北陸自動車道等の高速交通ネットワークの結節点／我が国の社会・経済活動を支える東西南北交通の要衝

#### (2) 南海トラフ地震により想定される被害

- ア 強い揺れ、液状化に伴う被害
- イ 広範囲に渡る浸水・津波に伴う被害

### (3) その他考慮する事項

- ア 名古屋市との十分な連携、名古屋市地域強靱化計画(仮称)との相互の調和の確保
- イ 地域強靱化を検討する上で、南海トラフ地震に伴い津波が発生した場合に特に著しい津波災害が生ずるおそれがあるとして津波避難対策特別強化地域に指定された3市町(豊橋市、田原市、南知多町)の脆弱性を考慮

### 2. 愛知県の強靱化の基本目標

- (1) 人命の保護が最大限図られる
- (2) 地域及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- (3) 県民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- (4) 迅速な復旧復興

### 3. 愛知県の強靱化を進める上での留意事項

- ア 「自律・分散・協調」型の社会システム
- イ 非常時の防災・減災のみならず、平時にも有効に活用される対策
- ウ 短期～長期の時間管理概念を持った計画的な取組
- エ 人のつながりやコミュニティ機能の向上
- オ 人材の育成と確保
- カ 人口減少や高齢化、社会資本の老朽化への対応
- キ 民間資金の積極的な活用
- ク ハード対策とソフト対策の適切な組み合わせ
- ケ 代替性・冗長性等の確保が必要
- コ 国、県内市町村、事業者、住民等の連携と役割分担

## 第3章 愛知県の強靱化の現状と課題(脆弱性評価)

- 1. 事前に備えるべき目標と起きてはならない最悪の事態(リスクシナリオ)
- 2. 個別施策分野と横断的の分野の設定
- 3. 脆弱性評価の実施手順
- 4. 脆弱性評価結果

## 第4章 推進すべき施策

### ※検討中

- 1. 施策方針 リスクシナリオ及び施策分野ごとに長期的な取組を含む施策の方針を記載。
- 2. 実施事業 各施策に係る主な指標や事業を掲載。(短期的な目標や計画)

## 第5章 計画推進の方策

### ※検討中

- 1. 施策の重点化や進捗管理(PDCA)のあり方
- 2. 国や県の計画・施策の動向等にあわせて適宜計画を見直し