

名古屋圏における都市構造の現状と
都市構造から見た防災上の課題

目 次

(1)名古屋圏における都市構造の現状の概要	1
(2)都市構造から見た防災上の課題.....	3
 名古屋圏における都市構造の現状.....	 7

(1) 名古屋圏における都市構造の現状の概要

人口構造等

名古屋圏は、西側は津市まで、東側は浜松市周辺まで人口密度 1,000 人/km² 以上の稠密な市街地が連たんしており、その範囲は首都圏や京阪神都市圏と同程度となっているが、人口密度 5,000 人/km² 以上の過密な地域は、名古屋市及びその隣接市町村のみと狭い。

名古屋圏は比較的コンパクトであり、かつ、人口集中地区が三重県伊勢湾沿岸から静岡県浜松市にかけて分散している。

名古屋市への通勤人口、就業者の名古屋市転出入人口から、名古屋圏の社会的な広がりが、東は浜松市、北は岐阜市、西は大垣市、南は津市周辺までであることがうかがえる。

交通基盤の状況

道路網の状況は、次のとおりである。

- ・ 名古屋市を中心とした放射状の道路網が形成され、関東、京阪神、北陸など多方面からのアプローチが可能である。
- ・ 第二東名高速道路、第二名神高速道路及び東海環状自動車道などが整備途上であり、災害時のリダンダンシー及び迂回路確保の面で課題がある。
- ・ 中部国際空港の開港等に伴い、平成 16 年度末には東海環状自動車道の豊田東 JCT ~ 美濃関 JCT、知多半島横断自動車道が開通する予定である。

港湾の状況は、次のとおりである。

- ・ 特定重要港湾である名古屋港、四日市港、重要港湾である三河港、衣浦港、津松阪港等が整備され、海路によるアプローチが可能である。
- ・ これら港湾における耐震強化岸壁の整備は、57 バースの計画に対して 39 バースが整備済みである。
- ・ 名古屋港には、主に災害時における伊勢湾内の海上支援施設として、浮体式防災基地が 2 基整備されている。
- ・ 伊良湖水道航路の航路幅が 1,200m であるため、巨大船同士などが対面通行できない状況にある。

空港・ヘリポートの状況は、次のとおりである。

- ・ 空港は、小牧市に名古屋空港があり、平成 17 年の開港を目指し、愛知県常滑市に中部国際空港を建設中である。

- ・ 公共用ヘリポートは、三重県に津市伊勢湾ヘリポートが整備されており、その他に、非公共用ヘリポートとして、愛知県に愛知県警ヘリポート、エイ・ダブリュ安城ヘリポート、岐阜県に中濃病院ヘリポート、岐阜県立多治見病院ヘリポート、三重県に三重県警察ヘリポート、三重県立総合医療センターヘリポートが、いずれも屋上に整備されている。

緊急用河川敷道路・河川舟運の状況は、次のとおりである。

- ・ 緊急用河川敷道路は、庄内川で計画延長19.9kmのうち12.7kmが、長良川上流部において計画延長約25kmのうち羽島市内の約6.1km、岐阜市内の約5.2kmが、長良川下流部において約13.4kmが整備済みである。
- ・ 河川舟運については、庄内川の名古屋港～横井船着場の区間において検討が行われているが、木曾三川においては今後の検討課題となっている。

災害危険区域の状況

特別災害区域に指定されている石油コンビナート地域が、名古屋港及び三河港の臨海部に6箇所ある。

国土数値情報を用いて暫定的に地盤状況を見ると、臨海部や、木曾三川から名古屋市中心部にかけての地域において、液状化の発生しやすい地盤状況となっている。

物流関連施設の状況

物流関連施設として、高速道路の結節点や都市部近郊（稠密な市街地の外縁部）に、トラックターミナル、卸センターなどが整備されている。

東海環状自動車道美濃・関JCTと富加・関ICの中間付近において関ロジスティックスの整備が計画されている。

臨海部では、名古屋港にロジスティック拠点形成の計画、三河港に国際自動車コンプレックス計画がある。

大規模公園の分布状況

稠密な市街地の外縁部を中心に、比較的大規模な県営公園が整備されており、木曾三川沿いには国営木曾三川公園が供用している。

名古屋市周辺の県営公園のほとんどは避難場所として指定されている。

愛知万博会場の青少年公園地区は、博覧会後、都市公園として整備される予定となっている。

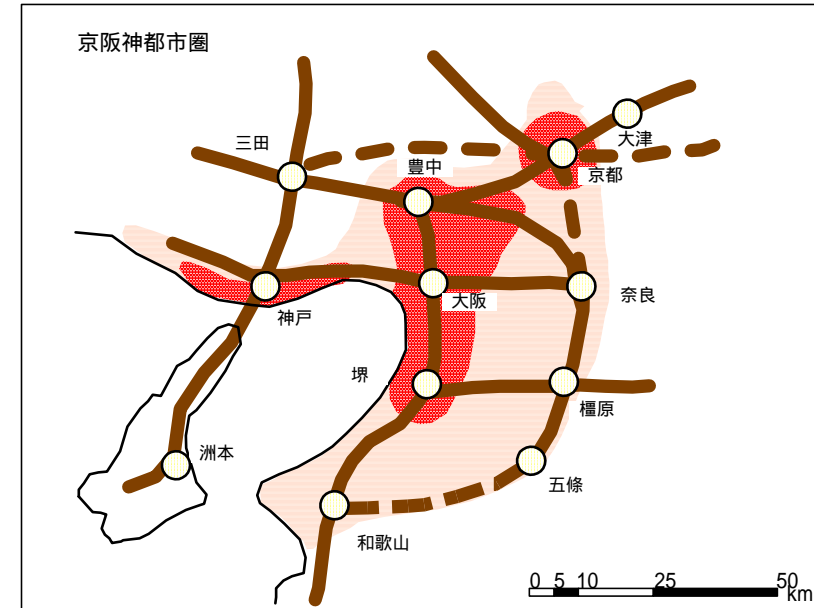
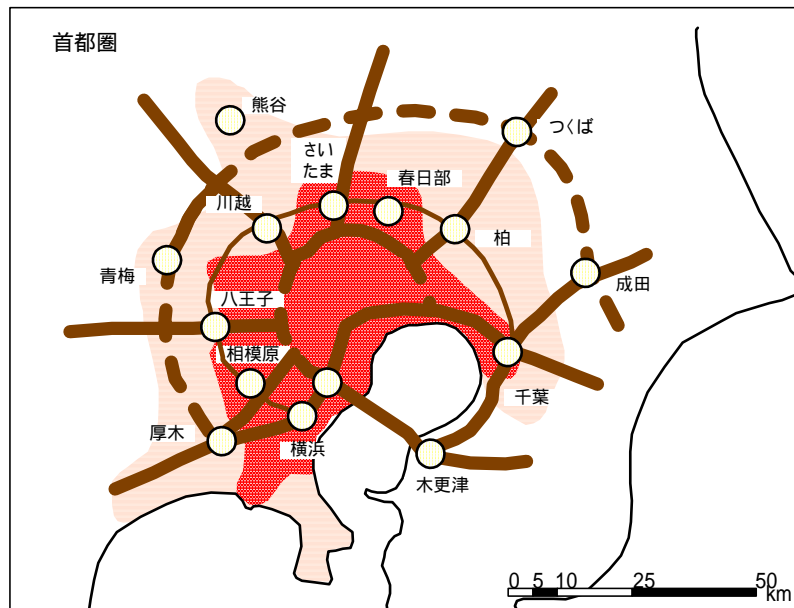
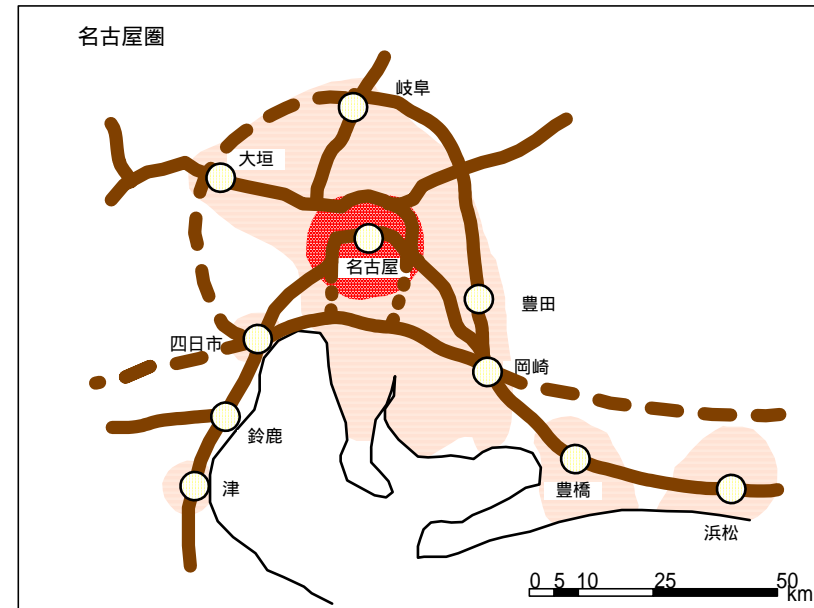
(2) 都市構造から見た防災上の課題

都市形態から見た防災上の特徴と課題について

名古屋圏は、名古屋市を中心に放射状と環状道路からなる首都圏を小規模にした都市構造に加え、放射状道路の延長上に、津市、豊橋市や浜松市といった大規模な都市が位置した構造である。

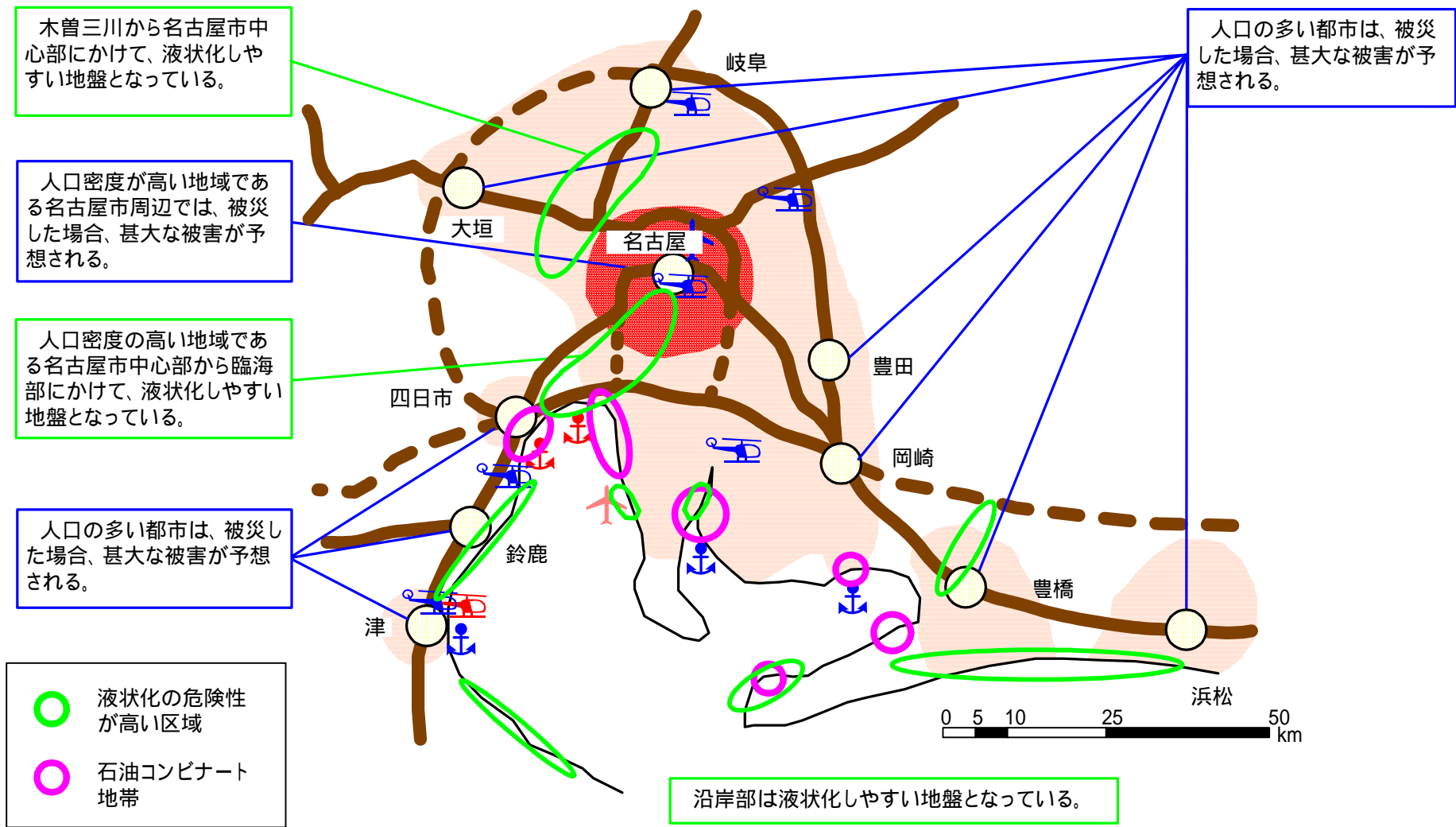
人口密度が1,000人/km²以上となる地域は、西側は三重県津市から東側は浜松市まで広がっており、首都圏や京阪神圏と同程度となっている。一方、人口密度5,000人/km²以上となる地域は、名古屋市近辺のみであり、首都圏や京阪神都市圏と比較して狭い。

名古屋圏は、首都圏や京阪神都市圏より、人口密度が5,000人/km²以上となる地域は狭いので、災害時に比較的アプローチしやすい都市形態となっている。したがって、稠密な市街地内でも、適地（空閑地）があれば広域防災拠点の配置候補として選定することも考えられる。



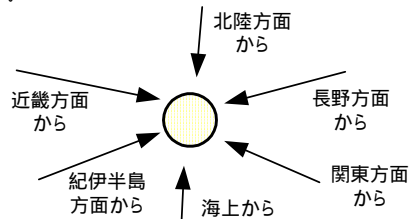
災害に対する都市の脆弱性から見た防災上の特徴と課題

人口密度が高い地域周辺は、大地震の際に甚大な被害が想定される。
 伊勢湾や三河湾臨海部には、石油コンビナート地帯があることから、大規模火災等への対応について検討する必要がある。
 沿岸部や木曾三川流域は液状化しやすい地盤であることから、広域防災拠点の配置検討の際は液状化危険についてさらに把握する必要がある。

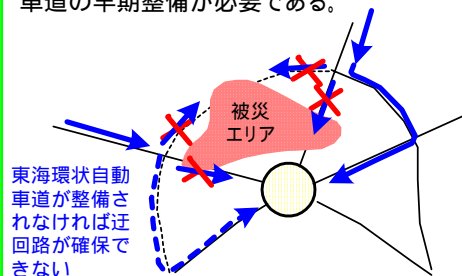


交通基盤特性から見た防災上の特徴と課題

東海環状自動車道の整備が必要
 災害時に甚大な被害が予測される名古屋圏中心部へは、放射状道路が整備されていることから、多方面からのアプローチが可能となっている。



さらに、名古屋圏中心部への交通リダンダンシーを確保するためには、東海環状自動車道の早期整備が必要である。



第二名神高速道路の整備が必要
 京阪神方面からの交通リダンダンシーを確保するためには、第二名神高速道路の早期整備が必要である。

陸海空の結節点の活用について検討が必要
 津市の臨海部は、陸(伊勢湾岸自動車道)、海(津松阪港)、空(津市伊勢湾ヘリポート)の結節点となっており、交通機関の代替性が確保されていることから、その活用について検討する必要がある。

バースの耐震化が必要
 陸路が途絶している場合でも、港湾を利用することにより名古屋圏へアプローチが可能となることから、地震等により港湾施設が破損しないようバースの耐震化を推進する必要がある。

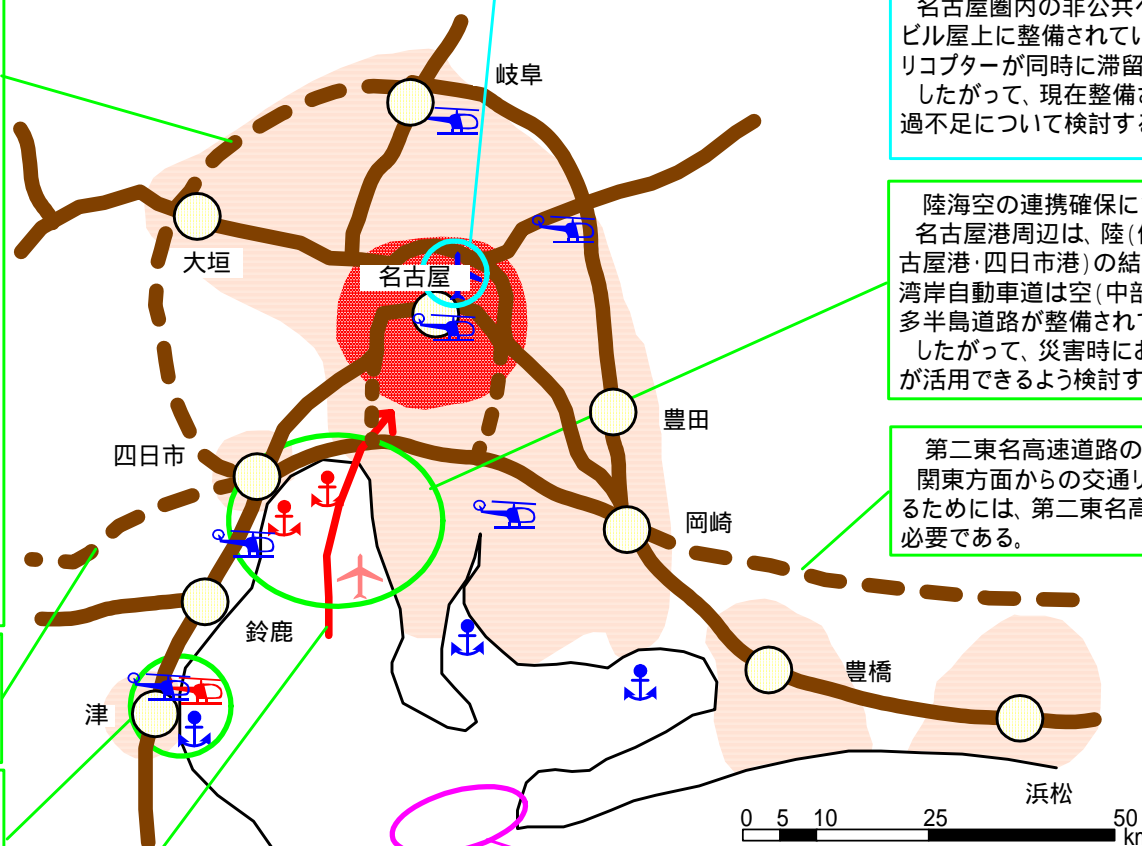
空港施設の震災対策が必要
 甚大な被害が予測される稠密な市街地にある空港は、迅速な支援を可能とすることから、震災時にも有効に機能するよう、その対策について検討する必要がある。

ヘリポートの過不足について検討が必要
 名古屋圏内の非公共ヘリポートは、いずれもビル屋上に整備されていることから、大量のヘリコプターが同時に滞留できない。したがって、現在整備されているヘリポートの過不足について検討する必要がある。

陸海空の連携確保について検討が必要
 名古屋港周辺は、陸(伊勢湾岸道路)海(名古屋港・四日市港)の結節点であり、また、伊勢湾岸自動車道は空(中部国際空港)へつづく知多半島道路が整備されている。したがって、災害時においてもこれらの連携が活用できるよう検討する必要がある。

第二東名高速道路の整備が必要
 関東方面からの交通リダンダンシーを確保するためには、第二東名高速道路の早期整備が必要である。

伊良湖水道航路の拡幅が必要
 伊良湖水道航路は、航路幅が狭く、平常時においても全長200m以上の巨大船同士が対面通行できない状況にある。災害時には津波による浮遊物が障害となり、船舶の通行がさらに困難となるおそれがあることから、拡幅について検討する必要がある。

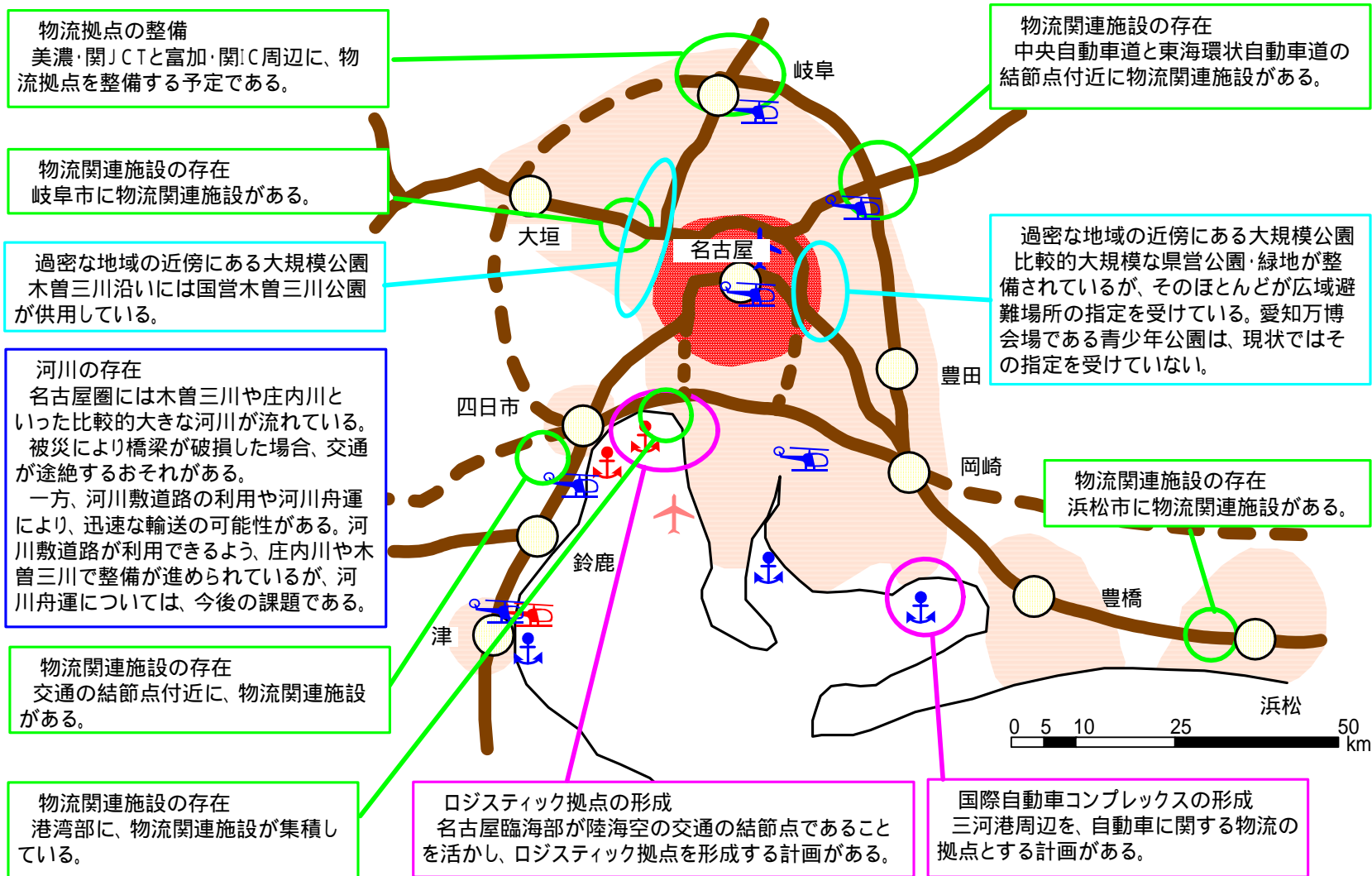


災害対策活動上有用な既存施設から見た防災上の特徴と課題

交通の結節点や、人口が過密な地域の周縁部にある物流関連施設は、広域防災拠点としての活用が考えられる。

人口密度の高い地域の近傍にある比較的大規模な公園は、広域防災拠点として利用することも考えられるが、その場合は、広域避難場所としての利用との調整について検討する必要がある。

木曾三川や庄内川などでは、河川敷道路が利用できるよう整備中であるが、河川舟運については今後検討を要する課題である。



名古屋圏における都市構造の現状

(1)人口構造等.....	9
人口密度の状況.....	9
人口集中地区の状況.....	10
名古屋市への通勤人口の状況.....	11
15歳以上就業者における名古屋市の転出入人口の状況.....	12
(2)交通基盤の状況.....	13
道路網の状況.....	13
港湾の状況.....	13
空港・ヘリポートの状況.....	14
緊急用河川敷道路・河川舟運の状況.....	15
(3)災害危険区域の状況.....	17
石油コンビナート地帯の位置.....	17
液状化危険区域の状況.....	18
(4)物流関連施設の状況.....	19
(5)大規模公園の分布状況.....	21

(1) 人口構造等

人口密度の状況

名古屋圏では、西側は津市まで、東側は浜松市周辺まで人口密度1,000人/km²以上の稠密な市街地が連たんしている。

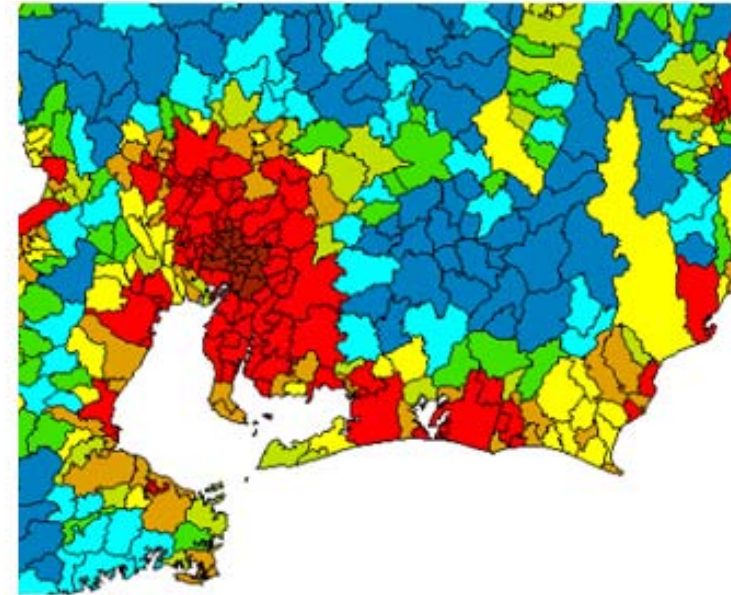
一方、人口密度が5,000人以上の地域は、名古屋市及びその隣接市町村の範囲に留まる。

首都圏では、人口密度5,000人/km²以上のエリアが横浜市、川崎市、さいたま市や千葉市まで連たんしている。

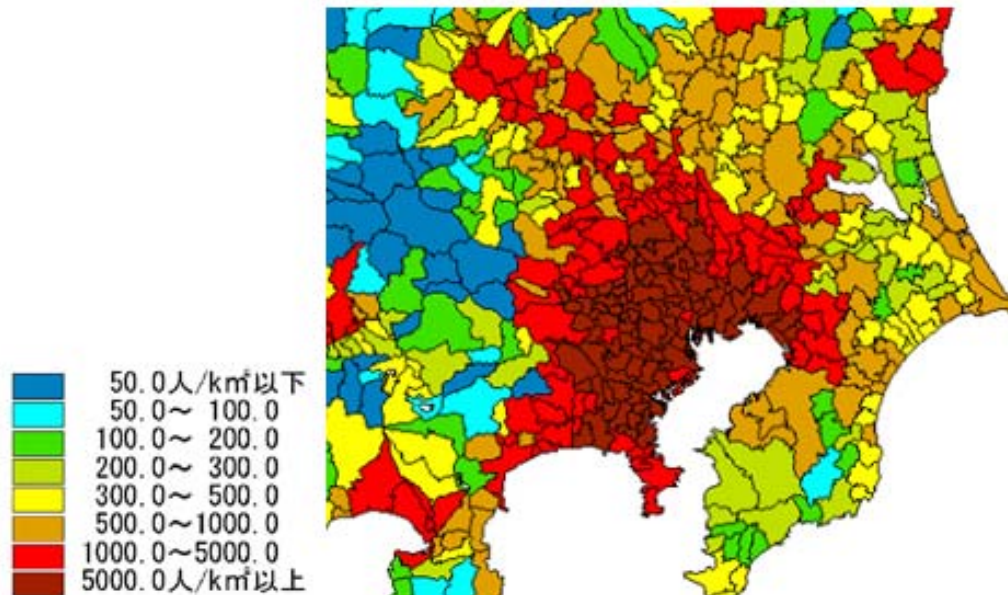
京阪神都市圏では、大阪市及びその隣接市町村と、京都市、神戸市において、人口密度が5,000人/km²以上となっている。

名古屋圏は、稠密な市街地は首都圏や京阪神都市圏と同程度であるが、人口密度が5,000人/km²以上の過密な地域は狭い。

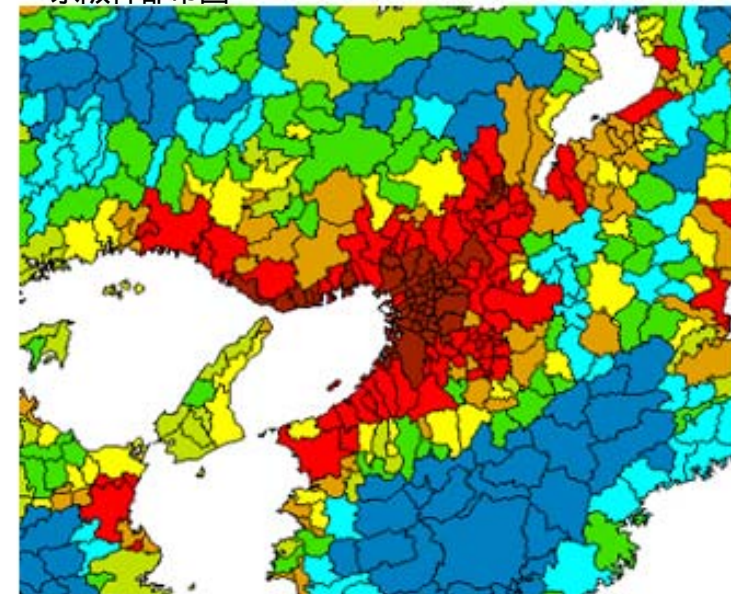
名古屋圏



首都圏



京阪神都市圏

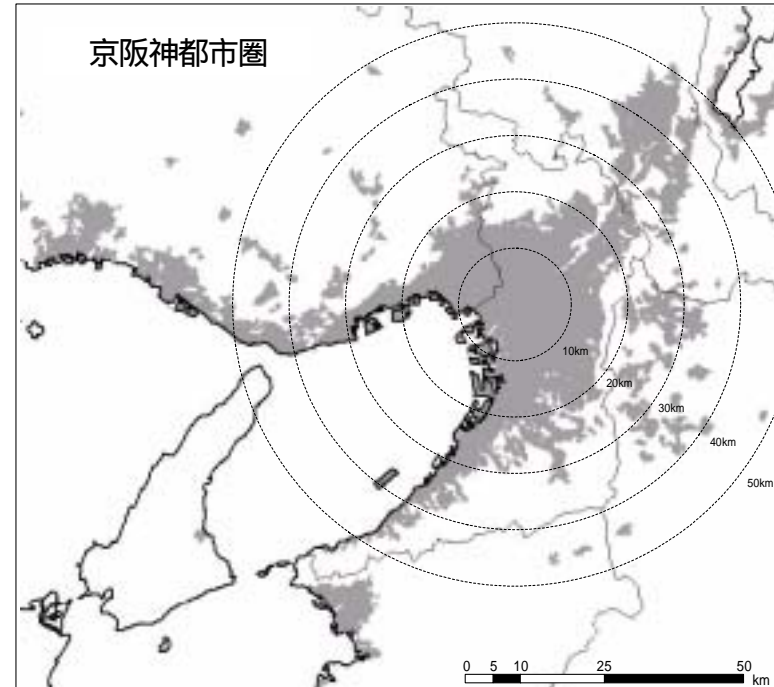
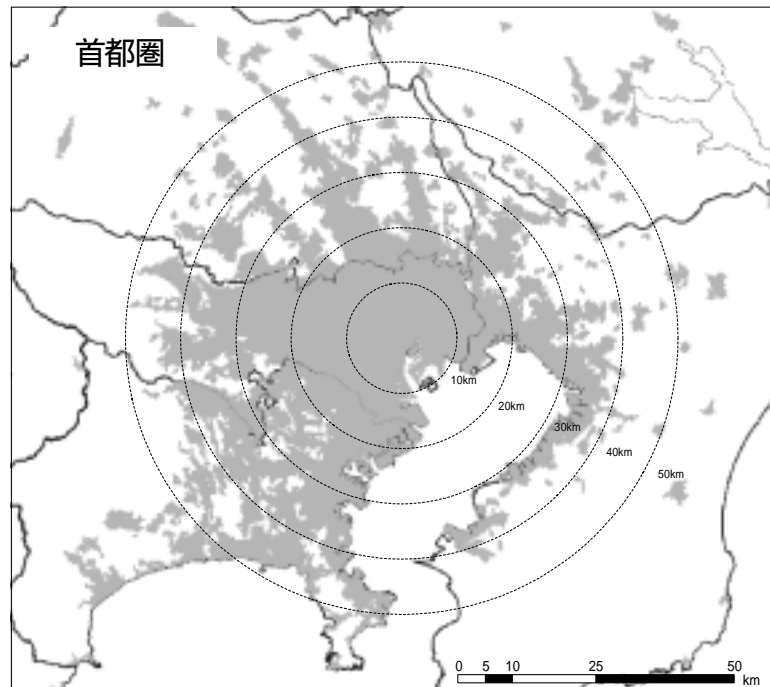
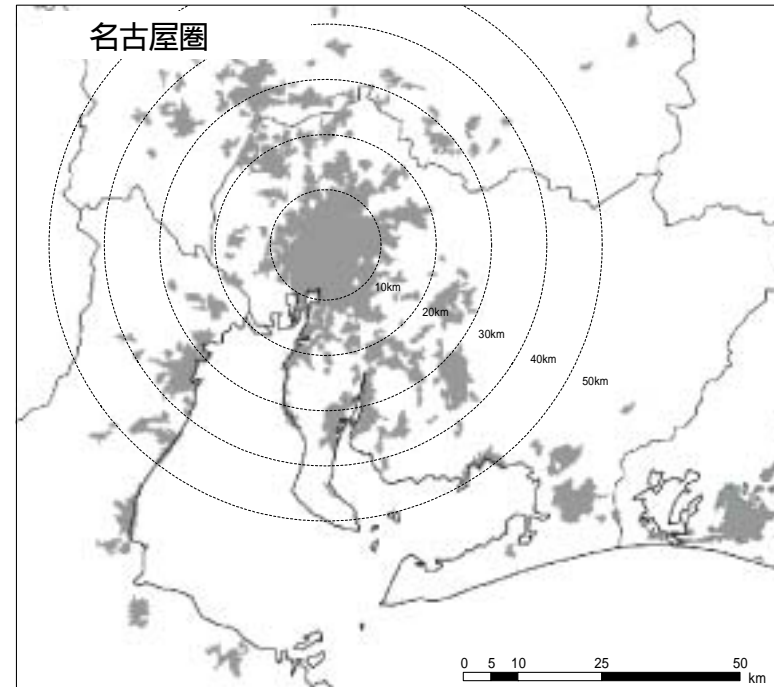


人口集中地区の状況

名古屋圏では、名古屋市を中心に半径20kmの範囲に人口集中地区が連たんしている。首都圏では、都心から半径概ね50kmの範囲に、京阪神都市圏では大阪市から半径概ね20～30kmの範囲に人口集中地区が連たんしていることから、名古屋圏は比較的コンパクトであると言える。

一方、人口集中地区が比較的大きなエリアは、豊田市、岡崎市、豊橋市、岐阜市、大垣市、四日市市、浜松市に分散している。

名古屋圏はコンパクトであり、かつ、人口集中地区が三重県の伊勢湾沿岸から静岡県浜松市にかけて分散している。



名古屋市への通勤人口の状況

名古屋市への通勤人口を見ると、愛知県内では名古屋市周辺の一宮市、瀬戸市、小牧市、稲沢市、東海市、尾張旭市、豊明市、日進市からの通勤人口が、10,000人以上となっている。

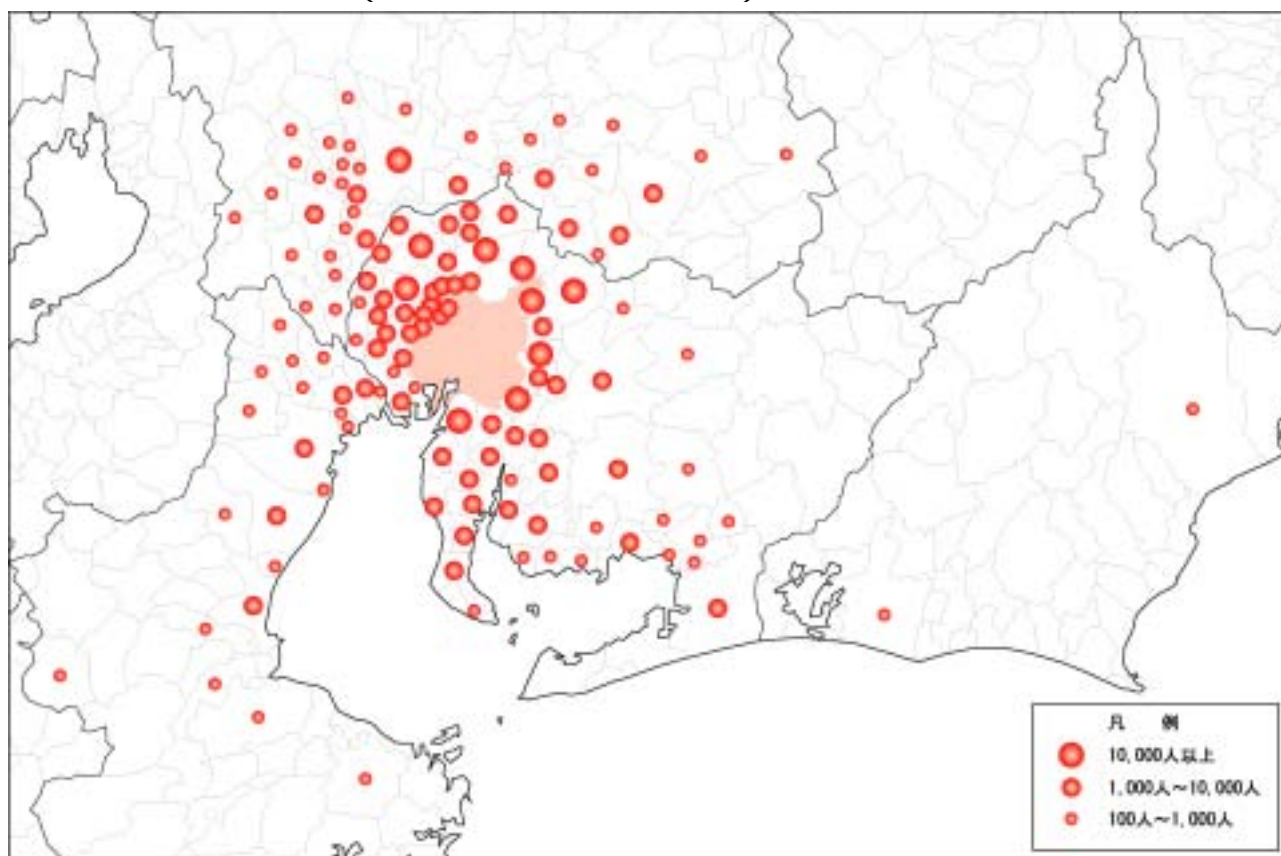
岐阜県における名古屋市への通勤人口を見ると、岐阜市からの通勤人口が、10,000人以上となっている他、名古屋市中心から40km前後に位置する大垣市や多治見市等からの通勤人口が、1,000人以上となっている。

三重県における名古屋市への通勤人口を見ると、津市、四日市市、桑名市、鈴鹿市、長島町、東員町からの通勤人口が、1,000人以上となっている。

静岡県における名古屋市への通勤人口は、浜松市からの通勤人口が、約500人、静岡市からの通勤人口が、約300人となっている。

なお、4県以外で通勤人口が100人以上の都市は、世田谷区（約100人）横浜市（約400人）川崎市（約100人）山梨町（約100人）京都市（約200人）大阪市（約300人）神戸市（約200人）である。

名古屋市への通勤人口（通勤人口100人以上の都市）



資料：平成12年国勢調査より作成

15歳以上就業者における名古屋市の転出入人口の状況

15歳以上就業者における名古屋市からの転出人口を見ると、愛知県内では春日井市が約6,700人となっている他、一宮市、瀬戸市、豊田市、東海市、日進市、長久手町で2,000人以上となっている。

また、岐阜県・三重県・静岡県では、浜松市が約1,700人で3県のうち最も多くなっている他、岐阜市、多治見市、静岡市、四日市市、桑名市で1,000人以上となっている。

なお、4県以外で15歳以上就業者における転出人口が1,000人以上となっている市区は、世田谷区(約1,200人) 横浜市(約3,800人) 川崎市(約1,700人) 金沢市(約1,100人) 京都市(約1,100人) 大阪市(約1,800人) 福岡市(約1,200人)である。

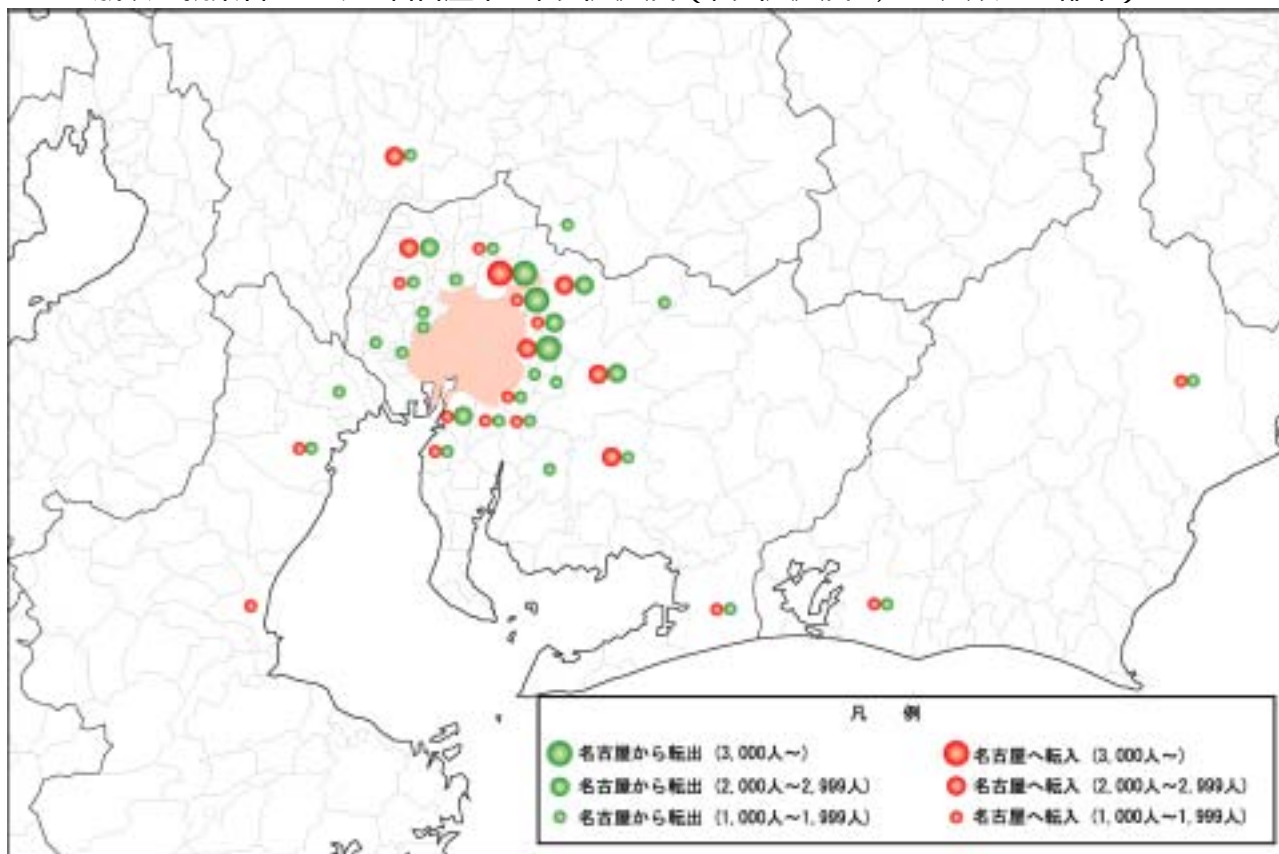
一方、15歳以上就業者における名古屋市への転入人口を見ると、愛知県内では春日井市が約4,800人となっている他、岡崎市、一宮市、瀬戸市、豊田市、日進市で2,000人以上となっている。

また、岐阜県・三重県・静岡県では、岐阜市が約2,200人で3県のうち最も多くなっている他、静岡市、浜松市、津市、四日市市で1,000人以上となっている。

なお、4県以外で15歳以上就業者における転入人口が1,000人以上となっている市区は、札幌市(約1,200人) 世田谷区(約1,200人) 横浜市(約3,000人) 川崎市(約1,540人) 金沢市(約1,400人) 京都市(約2,000人) 大阪市(約2,300人) 神戸市(約1,200人) 福岡市(約1,400人)である。

総じて、名古屋市からの転出人口が同市への転入人口を超過している市区町村が多い。

15歳以上就業者における名古屋市の転出入人口（転出入人口1,000人以上の都市）



資料：平成12年国勢調査より作成

(2) 交通基盤の状況

道路網の状況

名古屋圏においては、関東方面からの東名高速道路、中央自動車道、北陸方面からの東海北陸自動車道、京阪神方面からの名神高速道路、東名阪自動車道などの高速道路網が整備され、国道1号、19号、21号、22号、23号、41号などとともに、東西方向のあるいは名古屋市中心部より放射状につながる広域幹線道路網が形成されている。

また、第二東名高速道路、第二名神高速道路の整備が進められ、将来的には東京・大阪方面と名古屋圏とを結ぶ東西交通軸の強化が図られることとなっている。

名古屋圏中心部においては、名古屋高速道路、名古屋環状2号線などが都市内幹線道路網を形成し、その外側においては豊田市から多治見市、岐阜市、大垣市、四日市市を通る東海環状自動車道の整備が進められ、放射環状型道路網の形成を目指している。

東海環状自動車道によって繋がる諸都市を東海環状都市と呼び、相互に連携を強化することによって、新たな交流の創出や、効率的に都市機能を分担しあえる環状型都市圏の形成を目指している。

東海環状自動車道のうち豊田東JCT～美濃関JCTについては、中部国際空港の開港等に合わせ、平成16年度末には開通する予定である。また、知多半島道路から中部国際空港につながる知多半島横断道路が同時期に開通する予定となっている。

これらの高規格幹線道路や地域高規格道路などは、それぞれのインターチェンジから10分以内に空港や港湾をアクセスさせるとともに、名古屋市都心地域と中部国際空港を30～40分で結び、空港を中心として60km圏内の主要都市と、概ね1時間以内で結ぶことを目標としている。

港湾の状況

伊勢湾沿岸には特定重要港湾である名古屋港、四日市港、重要港湾である津松阪港が整備されており、三河湾沿岸には重要港湾である衣浦港、三河港が整備されている。

名古屋港においては、水深15m級の大水深コンテナターミナル（CT）が整備されているほか、水深16m級の大水深CTを整備中である。また、四日市港においても、現在、水深14m級の大水深CTを整備中である。

中部地域では、緊急物資等輸送に対応する耐震強化岸壁を57バース整備する計画（平成14年度末整備済み39バース）である。このうち、伊勢湾においては、名古屋港に6バース（整備済み3バース）、津松阪港に3バース（整備済み2バース）、四日市港に2バース（整備済み1バース）、三河湾においては、三河港に8バース（整備済み8バース）、衣浦港に3バース（整備済み1バース）を整備する予定である。

名古屋港には、主に災害時における伊勢湾内の海上支援施設として、浮体式防災基地が2基整備されている。

伊良湖水道航路の航路幅が1,200mであるため、巨大船同士などが対面通行できない状況にある。

参考：名古屋港における浮体式防災基地



空港・ヘリポートの状況

空港としては、小牧市に名古屋空港があり、平成17年の開港を目指して愛知県常滑市に中部国際空港を建設中である。中部国際空港は、大都市圏における拠点空港として、3,500mの滑走路を持つ、面積約470ha、24時間運行可能な空港として整備中である。なお、中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港は縮小される予定である。

公共用ヘリポートは、名古屋空港のほかに三重県に津市伊勢湾ヘリポートが整備されており、駐機スポットが5箇所設置されている。

非公共用ヘリポートは、愛知県に愛知県警ヘリポート、エイ・ダブリュ安城ヘリポート、岐阜県に中濃病院ヘリポート、岐阜県立多治見病院ヘリポート、三重県に三重県警察ヘリポート、三重県立総合医療センターヘリポートが、いずれも屋上に整備されている。

緊急用河川敷道路・河川舟運の状況

<庄内川>

庄内川における緊急用河川敷道路は、一色大橋（本川4.5km）から宮前橋（支川矢田川7.0km）までの区間、整備計画延長19.9kmのうち12.7kmが整備済みである。

庄内川における舟着き場は、一色地先（本川左岸4.5km）及び横井地先（本川左岸7.0km）の2箇所に整備されている。

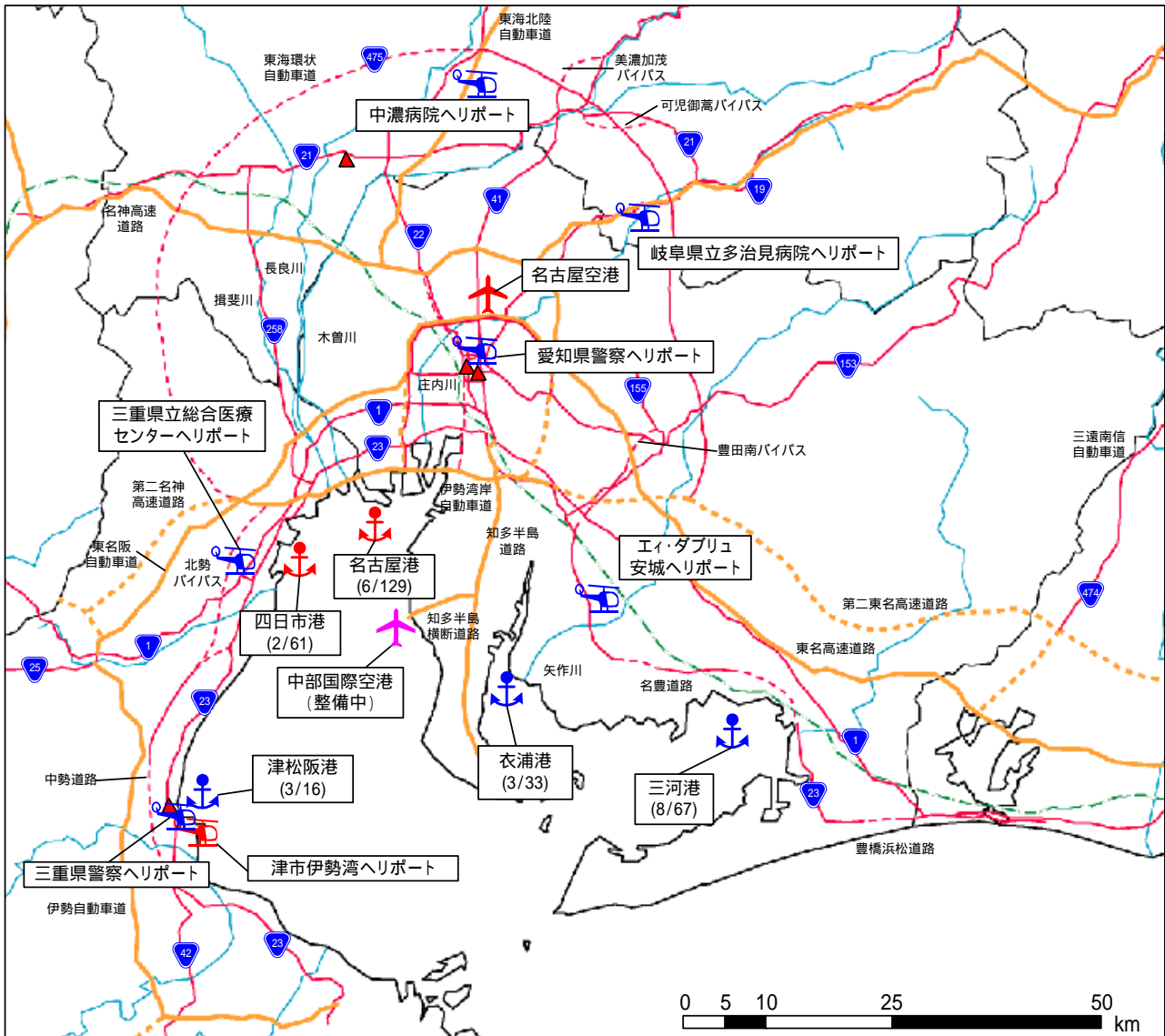
横井船着場は、満潮時に水深が2.5m以上あり、吃水深2mの船舶（曳船5トンクラス、台船200～300トンクラス）が、名古屋港～横井船着場の区間を潮待ちにより1日10時間程の運行が可能である。

<長良川>

長良川上流における緊急用河川敷道路は、羽島市から岐阜市までの区間、整備計画延長約25kmのうち羽島市において約6.1km、岐阜市内において約5.2kmが整備済みである。また、長良川左岸には、羽島市内に船着き護岸を整備する予定である。

長良川下流における緊急用河川敷道路は、右岸においては、長良東海大橋の下流部から長良川大橋までの約7.8kmである。また、左岸においては、長良川と揖斐川の合流部付近において約3.3kmが、長島町に約2.3kmが整備済みである。

交通基盤の状況



【凡例】

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 人口集中地区 (平成12年国勢調査) | 県庁・政令市庁 |
| 高速道路 (供用中) | 重要港湾 (赤: 特定重要港湾、青: 重要港湾) |
| 高速道路 (計画中・事業中) | 空港 (ピンクは事業中) |
| 主要国道及びバイパス道路 (供用中) | 公共用ヘリポート |
| 主要国道及びバイパス道路 (計画中・事業中) | 非公共用ヘリポート |
| 河川 | |
| 新幹線 | |

注意： 東海環状道自動車道の豊田東 JCT～美濃関 JCT と、知多半島横断自動車道は、平成 16 年度末までに開通する予定である。

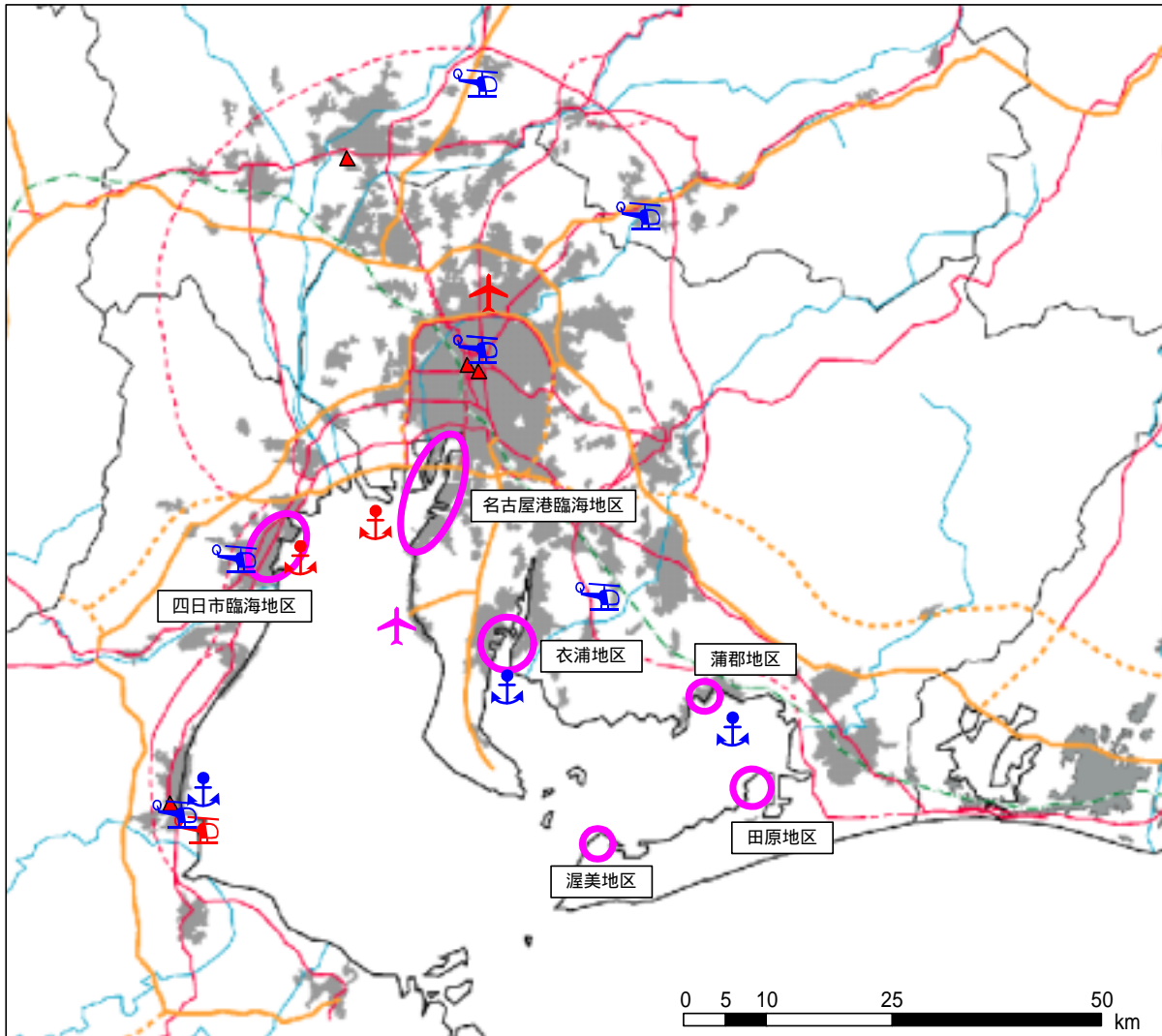
港湾のカッコ内は、(耐震強化岸壁数/現有公共バース数)を示す。ただし、耐震強化岸壁数は計画中也含む。

(3) 災害危険区域の状況

石油コンビナート地帯の位置

名古屋圏における危険施設としては、名古屋湾及び三河湾等の臨海部に立地する石油コンビナートがある。石油コンビナート等特別災害区域¹に指定されている地域は、愛知県に5箇所、三重県に1箇所ある。

危険施設の位置



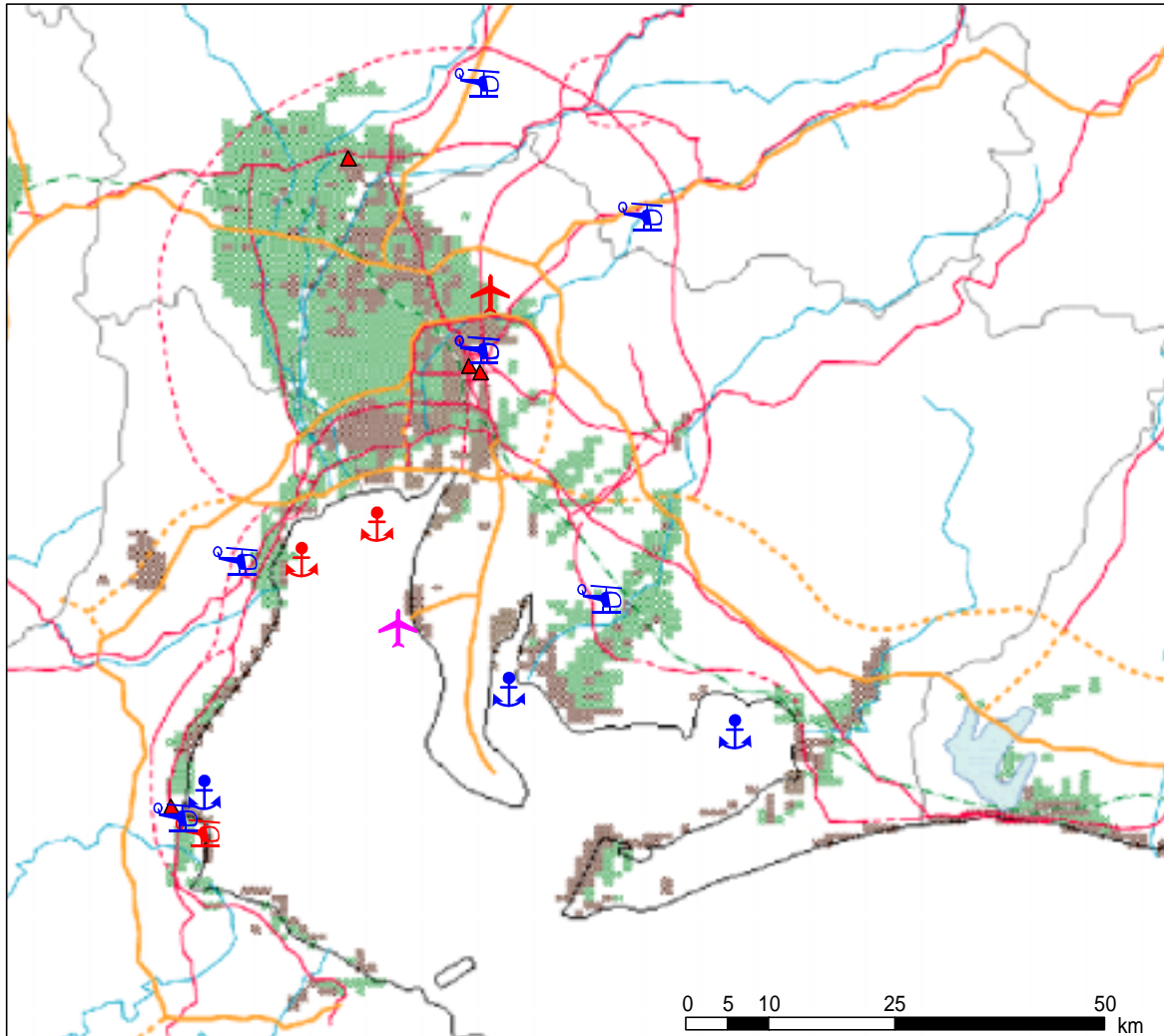
【凡例】	
人口集中地区(平成12年国勢調査)	県庁・政令市庁
高速道路(供用中)	重要港湾(赤:特定重要港湾、青:重要港湾)
高速道路(計画中・事業中)	空港(ピンクは事業中)
主要国道及びバイパス道路(供用中)	公共用ヘリポート
主要国道及びバイパス道路(計画中・事業中)	非公共用ヘリポート
河川	石油コンビナート地帯
新幹線	

¹ 石油コンビナート等災害防止法に基づき指定される一定量以上の石油または高圧ガスを大量に集積している地域。

液状化危険区域の状況

国土数値情報により暫定的に液状化区域の状況を見ると、沿岸部が液状化の危険性が高い他、木曾三川から名古屋市中心部にかけて液状化しやすい地盤となっている。

液状化危険区域の状況



【凡例】

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 高速道路(供用中) | 県庁・政令市庁 |
| 高速道路(計画中・事業中) | 重要港湾(赤:特定重要港湾、青:重要港湾) |
| 主要国道及びバイパス道路(供用中) | 空港(ピンクは事業中) |
| 主要国道及びバイパス道路(計画中・事業中) | 公共用ヘリポート |
| 河川 | 非公共用ヘリポート |
| 新幹線 | 液状化の危険性大の地域 |
| 液状化の危険性大の地域 | 液状化の危険性中の地域 |

資料：国土数値情報土地分類メッシュデータより作成

注意： 翠川・松岡「国土数値情報を利用した地震ハザードの総合的評価」(物理探査 vol.48、1995)によれば、「液状化の最も発生しやすい微地形は、埋立地、干拓地、自然堤防、旧河道、砂丘末端緩斜面、砂丘間低地であり、次に、発生しやすいものは後背湿地、谷底平野、デルタである」としている。微地形分類のうち、埋立地や干拓地については国土数値情報においても地形分類がされているが、その他については細分類されていないことから、ここでは暫定的に、次の基準で液状化の危険性について図示している。

- ・液状化の危険性大の地域として、埋立地、干拓地、自然堤防・砂州、砂丘を図示。
- ・液状化の危険性中の地域として、三角州性低地、氾濫原性低地を図示。

(4) 物流関連施設の状況

愛知県では、名古屋港近傍に藤前トラックターミナル(約6ha)が、豊橋市内の臨海部に東三河運輸センター(約17ha)が立地している。また、名古屋市や飛島村には、名古屋港国際総合流通センター(約5ha)名古屋貨物開発総合物流センター等が立地している。

岐阜県では、中央自動車道と東海環状自動車道の結節点付近に、土岐美濃焼卸センター(約18ha)や多治見・美濃焼卸センター(約33ha)といった比較的規模の大きな物流拠点が整備されている。また、岐阜市中心部に近接して、流通業務団地(約39ha)が整備されている。

三重県では、四日市市に一般トラックターミナルの指定を受けている四日市トラックターミナル(約5ha)がある。

静岡県浜松市では、浜松市中央卸市場が10ha以上であり、比較的大きい。

内陸部における物流拠点の整備計画については、次のものがある。

- ・ 関ロジスティクス(道路一体型の広域物流拠点)

広域道路ネットワークを活用し、名古屋港、中部国際空港などと連携した総合物流拠点の整備
設置場所：東海環状自動車道美濃・関ジャンクションと富加・関インターチェンジの中間付近
開発面積：約160ha

臨海部における物流拠点形成の構想・計画については、次のものがある。

- ・ 陸海空の交通結節点を活かしたロジスティクス拠点の形成(名古屋港)

「名古屋臨海部が陸(高速道路)海(国際港湾)空(国際空港)の交通の結節点である特性を活かし、世界的競争力を有するロジスティクス拠点を目指す」

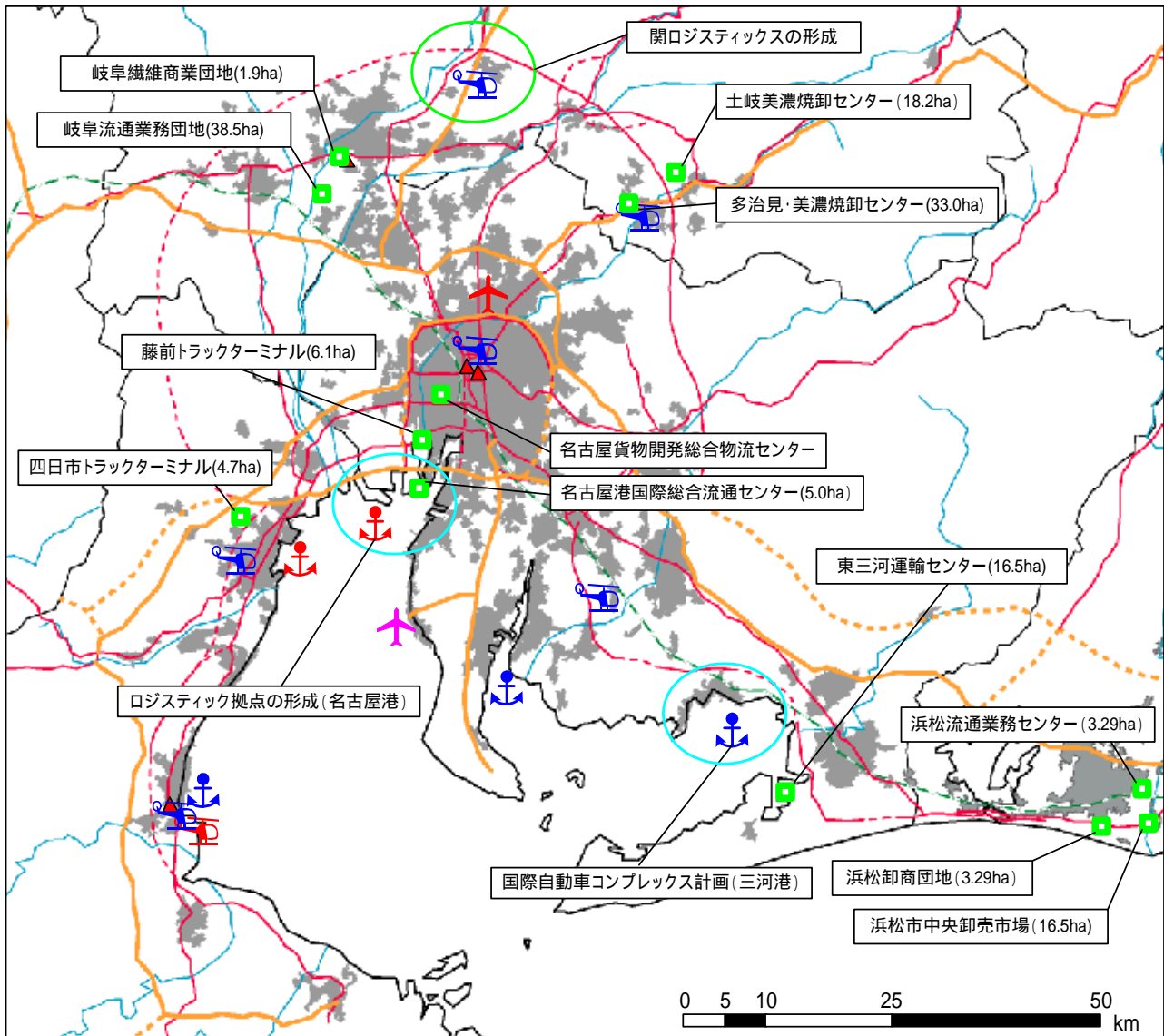
(出典 国土交通省都市・地域整備局 中部地方整備局編：「名古屋大都市圏のリノベーション・プログラム」平成14年3月)

- ・ 国際自動車コンプレックス計画(三河港)

「地理的特性、背後産業等を活用した自動車に関する部品産業、物流、リサイクル産業などの総合的な集積による地域振興戦略」

(出典 中部地域港湾連絡推進協議会：「中部地域みなとビジョン」平成14年3月)

物流関連施設の状況



【凡例】

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 人口集中地区(平成12年国勢調査) | 県庁・政令市庁 |
| 高速道路(供用中) | 重要港湾(赤:特定重要港湾、青:重要港湾) |
| 高速道路(計画中・事業中) | 空港(ピンクは事業中) |
| 主要国道及びバイパス道路(供用中) | 公共用ヘリポート |
| 主要国道及びバイパス道路(計画中・事業中) | 非公共用ヘリポート |
| 河川 | 物流関連施設 |
| 新幹線 | |

(5) 大規模公園の分布状況

災害時に防災拠点として利用可能な大規模公園について把握する。(広域避難場所は避難者が集まり混雑するおそれがあるため広域防災拠点として利用できない可能性があることから、その指定状況についても把握する。)

愛知県内には牧野ヶ池緑地(約147ha)、大高緑地(約100ha)や小幡緑地(約74ha)といった比較的大きな公園が稠密な市街地近傍に存在しているが、いずれも広域避難地に指定されている。

岐阜県内の県営公園のうち、広域避難場所に指定されているのは岐阜メモリアルセンター(約23ha)のみであり、他はその指定を受けていない。

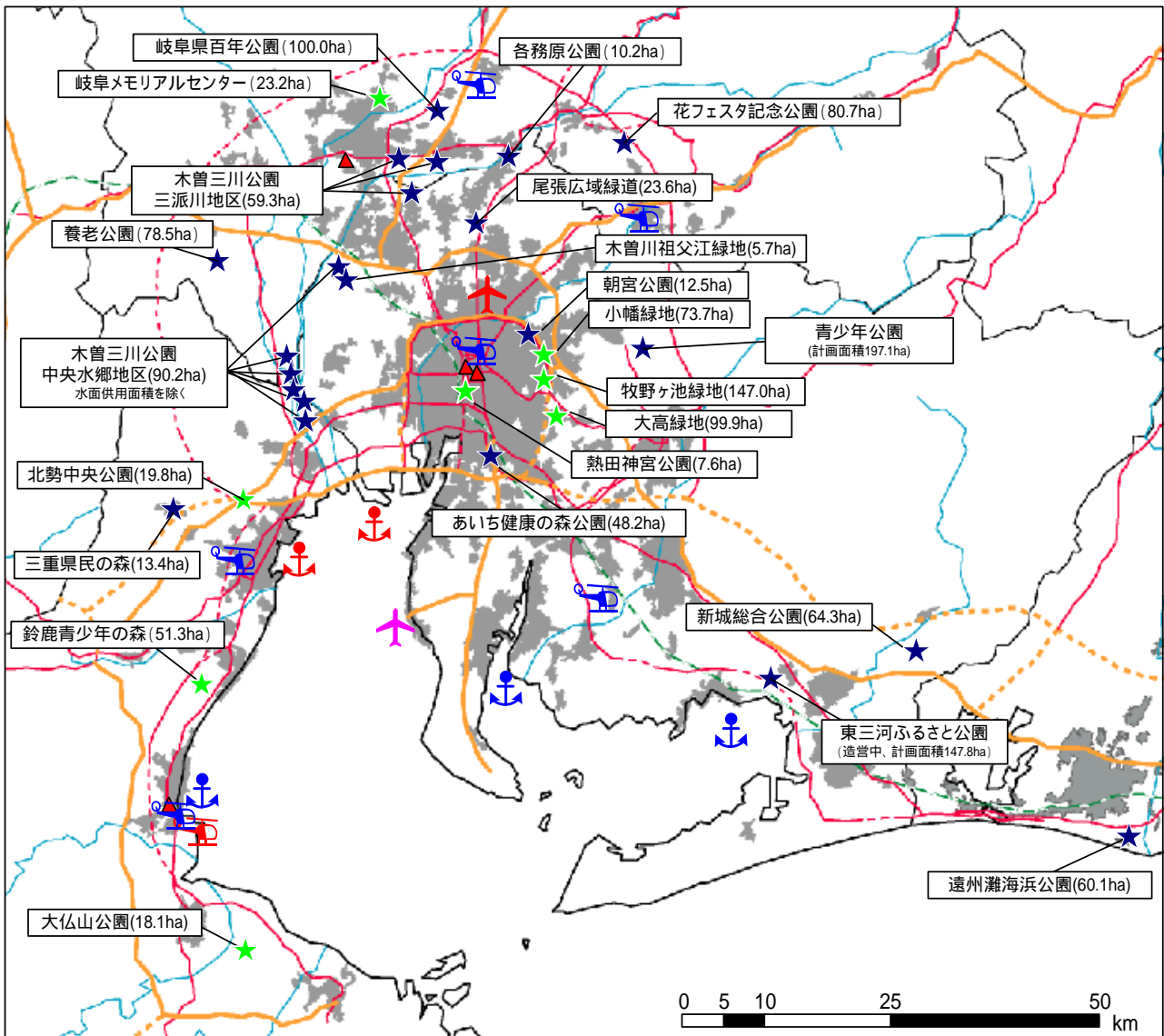
三重県内の県営公園のほとんどは避難場所に指定されているが、三重県民の森(約13ha)はその指定を受けていない。

静岡県内の県営公園に、遠州灘海浜公園(約60ha)があり、広域避難場所に指定されていない。

木曾三川沿いには、国営公園である木曾三川公園が整備されており、中央水郷地区では約90ha(水面を除く)、三派川地区では約59haが供用中である。

愛知万博会場の青少年公園地区は、博覧会后、都市公園として整備される予定となっている。

大規模公園の分布状況(供用面積5ha以上)



【凡例】

- 人口集中地区(平成12年国勢調査)
- 高速道路(供用中)
- - - 高速道路(計画中・事業中)
- 主要国道及びバイパス道路(供用中)
- - - 主要国道及びバイパス道路(計画中・事業中)
- 河川
- 新幹線
- ▲ 県庁・政令市庁
- ⚓ 重要港湾(赤:特定重要港湾、青:重要港湾)
- ✈ 空港(ピンクは事業中)
- 🚁 公共用ヘリポート
- 🚁 非公共用ヘリポート
- ★ 大規模公園(広域避難場所の指定がないもの)
- ★ 大規模公園(広域避難場所に指定されているもの)

注意： 大規模公園として、国営都市公園及び県営都市公園のうち供用面積 5ha 以上（計画中のものは計画面積 5ha 以上）のものをプロット。
カッコ内は、断りのない限り供用面積を示す。