

中部圏開発整備計画 新計画推進資料

2017年3月

中部圏開発整備地方協議会

はじめに

1966年に中部圏開発整備法が制定されてから、このたび50年を迎えました。

中部圏開発整備法は、「整備」を基本方向に据える首都圏・近畿圏とは異なり、「開発」と「整備」をその戦略として両立させる考え方を掲げていること、地元の基本計画の原案を作成するための中部圏開発整備地方協議会を設置し、開発整備のあり方に地元の意向を強く反映できる仕組みとしたことなど、他の地域開発法と比較して、大きな特徴を有しています。

こうした中部圏開発整備法のもとで、中部圏は首都圏と近畿圏の中間に位置する地域として、中部圏開発整備計画に基づき開発整備が積極的に進められ、我が国の発展や国際競争力を牽引してきました。

2016年3月に変更された「中部圏開発整備計画」においても、中部圏は、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成を見据える中で、そのセンターを担うとともに、我が国の成長エンジンの一翼を担い、アイデンティティともいべき世界最強・最先端のものづくりを基軸に、環太平洋・環日本海に拓かれた、ヒト、モノ、カネ、情報が対流する拠点となって世界をリードしていくことが期待されております。

また、差し迫る人口減少・高齢化に適応し、安全・安心で、北陸新幹線やリニア中央新幹線の効果を最大限発揮し得る中部圏づくりを進め、東京一極集中の是正や地方への人口還流に先導的に取り組むことが求められております。

これらの実現に向けては、高規格幹線道路や鉄道、港湾等の交通基盤整備、地域活力の維持・発展のための産業基盤整備、災害に対し粘り強くしなやかな国土の構築のための防災対策、さらに、観光面における広域連携などの事業を着実に推進していくことが不可欠であり、これまでも増して、中部圏の各地域が連携して取り組むことが重要であります。

本書は、この50年の中部圏の歩みを振り返り、中部圏開発整備法に基づく取組の成果を踏まえつつ、新たな中部圏開発整備計画の推進を図ることをねらいとして作成しました。

中部9県3市は、今後も連携・協力して中部圏の更なる発展を目指して取り組んでまいります。

1988年	1989年	1990年	1992年	1993年	1994年	1995年	1997年	1998年	2000年	2003年	2004年	2005年					
3月	7月	10月	7月	3月	7月	12月	10月	2月	3月	6月	4月	2月					
名古屋西JCT間開通 名古屋第二環状自動車道(清洲東IC)	ぎふ中部未来博開幕 北陸自動車道全線開通	中部圏基本開発整備計画(第三次)決定	世界デザイン博覧会開幕(名古屋市)	北陸先端科学技術大学院大学開学	第1回ジャパンエキスポ富士'92開幕	中央自動車道長野線全線開通開幕	信州博覧会開幕	世界祝祭博覧会開幕(三重県)	古都京都の文化財が世界文化遺産に登録	文化遺産に登録 白川郷・五箇山の合掌造り集落が世界	北陸新幹線(高崎―長野間)開業	競技大会開幕 長野オリンピック・パラリンピック冬季	清水港新興津コンテナターミナル供用開始	能登空港開港	紀伊山地の霊場と参詣道が世界文化遺産 浜名湖花博開幕	に登録 中部国際空港開港	東名阪自動車道全線開通

清水港



2003年7月1日、新興津地区国際海上コンテナターミナル第1バースの供用を開始した。2013年5月には、第2バースの供用開始により、連続2バース、延長700メートルの岸壁となり、大型コンテナ船の荷役にも対応できる最新鋭のコンテナターミナルとなっている。

中部国際空港



2005年2月17日、21世紀の航空需要に対応する中部圏の新しい空の玄関口として開港した。24時間利用可能な空港として、国際線・国内線の機能を併せ持つ国際拠点空港の役割を担っている。(写真は、中部国際空港株式会社提供)

能登空港(のと里山空港)



2003年7月7日、全国の高交通ネットワークの空白地帯にあり、過疎化が進む能登地域において、地域浮揚の起爆剤としての熱い期待を集めて開港した。全国初となるターミナルビルへの行政庁舎の合築や、空港として初の「道の駅」への登録など、地域振興の拠点としても大きな役割を果たしている。

東名阪自動車道



2005年3月13日、亀山IC―伊勢関IC間(1.9km)開通により全線開通した(総延長55.1km)。これにより、東名阪自動車道と伊勢自動車道が直結し、名古屋方面と伊勢方面が高速道路で結ばれることとなった。(写真は、開通式の様子)

2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2011年	2012年	2013年	2014年
3月	1月	4月	7月	6月	6月	4月	5月	11月
4月	3月	3月	4月	9月	6月	6月	6月	12月
東海環状自動車道(豊田東JCT-美濃関JCT)開通	伏木外港多目的国際ターミナル供用開始 四日市港霞ヶ浦北埠頭国際海上コンテナ	浜松市が政令指定都市に移行	東海北陸自動車道全線開通 国土形成計画(全国計画)決定	静岡空港開港 遺産に登録 奥能登のあえのことがユネスコ無形文化遺産に登録	能登の里山里海が世界農業遺産に登録	新東名高速道路(御殿場JCT-三ヶ日JCT)開通 第3バス供用開始 名古屋港鍋田ふ頭コンテナターミナル	文化遺産に登録 富士山-信仰の対象と芸術の源泉が世界 静岡の茶草場農法が世界農業遺産に登録	リニア中央新幹線(品川-名古屋間)着工 遺産に登録 本美濃紙、細川紙がユネスコ無形文化 和紙・日本の手漉和紙技術【石州半紙、

東海環状自動車道



2005年3月19日、愛知・岐阜・三重の3県の諸都市を環状に連結し、既存の高速道路と一体となって広域的なネットワークを形成する東海環状自動車道の東回り区間、豊田東JCT-美濃関JCT間(73.0km)が開通した。(写真は開通式の様子)

伏木富山港



2006年3月19日、伏木地区では、河口港の宿命である埋没浚渫からの脱却及び船舶の大型化への対応を目的として整備された伏木外港多目的国際ターミナル(4ha)の供用を開始した。(写真は記念式典の様子)

四日市港



2006年1月18日、霞ヶ浦地区北埠頭国際海上コンテナターミナルの供用を開始した。同ターミナルは、大型コンテナ船に対応できる水深-14mの岸壁に、オーバーパナマックス型船舶対応の大型ガントリークレーンを備えており、四日市港のコンテナ取扱能力の向上に大きく貢献している。(写真は北埠頭供用1か月後の荷役の様子)

東海北陸自動車道



2008年7月5日、飛騨清見IC-白川郷IC間(24.9km)の開通により、構想から約半世紀の歳月を経て全線開通した(総延長184.8km)。太平洋側と日本海側をつなぎ、中部圏の産業、文化、観光の発展に極めて重要な役割を果たしている。(写真は開通式の様子)

2015年

2月 3月

能越自動車道（七尾氷見道路）開通
北陸新幹線（長野―金沢間）開業

8月 12月

妙高戸隠連山国立公園指定
国土形成計画（全国計画）決定
清流長良川の鮎が世界農業遺産に登録

2016年

2月 3月 5月 12月

JCT間開通
新東名高速道路（浜松いなさJCT―豊田東）
中部圏開発整備計画決定
伊勢志摩サミット開催
山・鉾・屋台行事がユネスコ無形文化遺産に登録

2020年度

東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催

2022年度

北陸新幹線（金沢―敦賀間）開業

2026年度

第20回アジア競技大会開催

2027年度

リニア中央新幹線（品川―名古屋間）開業

静岡空港（富士山静岡空港）



2009年6月4日、静岡県と国内外を結ぶ空の玄関口として開港した。東名高速道路や新東名高速道路と近接した丘陵地に位置し、大規模な高盛土工事により造成されたが、森林や谷などの自然環境の保全や復元により「緑に包まれた空港」を実現した。

新東名高速道路



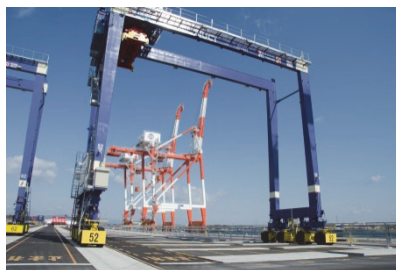
2012年4月14日、御殿場JCT―三ヶ日JCT間（161.9km）が開通した。東名高速道路と交通機能を分担することで、高速性・定時性が確保され、静岡県内では、宿泊者数が3年連続（2012年度～2014年度）で増加するなど、ストック効果が現れている。

北陸新幹線



2015年3月14日、長野―金沢間（228.1km）が開業し、沿線各駅で出発式が開催された。（写真はJR富山駅で開催された出発式の様子）

名古屋港



2012年4月1日、コンテナ輸送需要の増加に対応した取扱能力の向上を目的として整備された鍋田ふ頭コンテナターミナル第3バース（延長285m・水深12m・耐震強化岸壁）の供用を開始した。

能越自動車道（七尾氷見道路）



2015年2月28日、能越自動車道の七尾氷見道路（28.1km）が開通した。（写真は七尾ICで行われたパレードの様子）

《 目 次 》

第 1 章 中部圏 50 年の歩み	1
1. 中部圏開発整備法制定に向けての動き	1
2. 中部圏開発整備計画の概要	3
2.1 中部圏開発整備の基本的方向と制度的仕組み	3
2.2 中部圏基本開発整備計画（第一次～第四次）	7
3. 国土形成計画	13
第 2 章 中部圏開発整備法の成果	18
1. 東名・新東名高速道路	19
2. 東海北陸自動車道	23
3. 北陸新幹線	26
第 3 章 有識者インタビュー	31
第 4 章 中部圏開発整備計画（2016 年 3 月）の概要	43
1. 計画変更の経緯	43
2. 中部圏を取り巻く諸状況と課題	43
3. 中部圏の将来像とその実現のための施策	47

第5章 中部圏の主要事業	56
1. 東海北陸自動車道	56
2. 新東名高速道路	57
3. 新名神高速道路	58
4. 中部横断自動車道	59
5. 中部縦貫自動車道	60
6. 東海環状自動車道	61
7. 三遠南信自動車道	62
8. 能越自動車道	63
9. 北陸新幹線	64
10. リニア中央新幹線	65
11. 名古屋港	67
12. 清水港	68
13. 四日市港	69
14. 伏木富山港	70
15. 中部国際空港（セントレア）	71
参考資料1：中部圏開発整備法	72
参考資料2：国土形成計画法	78

第1章 中部圏50年の歩み

1. 中部圏開発整備法制定に向けての動き

1950年代後半から1960年代は戦後の混乱期を脱した日本が自立して目覚ましい経済成長を遂げた時期であった。当時、我が国全体の発展を目指し、経済効率を優先的に追求する経済主導型経済計画が立案、実施されていた。1955年12月には「経済自立5か年計画」、1957年12月には「新長期経済計画」がそれぞれ策定されたが、実際の経済進展はそれらの目標を大きく上回るものとなった。

国土開発、地域開発の分野に関しては、圏域開発方式が採られ、1957年から1960年にかけて、東北、九州、中国、四国、さらに北陸の各地域を対象に「地域開発促進法」が制定され、全国的に開発の動きが活発化していた。一方、巨大都市を擁する首都圏、近畿圏においては、両圏域の過大過密化防止を図りながら整備するという趣旨の下、1956年4月に「首都圏整備法」、1963年7月に「近畿圏整備法」がそれぞれ制定された。

こうした中、1960年12月に池田内閣が発表した「所得倍増計画」と1962年10月に策定された国土開発の指針となる「全国総合開発計画（全総）」によって、我が国における経済計画や国土計画の大きな枠組み・方向付けが固まっていったが、一方で、東西の大都市圏には含まれた中部地域は、そうした全国レベルの圏域構造の中で取り残される形になった。この地域においては、首都圏、近畿圏の過密過大化の動きにある中で、その膨大な圧力に対して、いかに自らの主体性を保ちつつ発展していくかが最優先の課題と認識されるようになった。

これに対処する動きの一つとして、1961年5月、「東海北陸地方の各県相互の連絡提携を緊密にし、地域社会の総合的な改善発展を図り、もって地方自治の円滑な運営と健全な発展に寄与する」ことを目的として東海北陸地方知事会が発足した。これ以後、知事会議においては、中部地域に共通する課題として、道路等の整備、貿易振興対策、地域開発の総合関連性などを取り上げ、東海・北陸の交流、連携の緊密化を主要テーマとして協議が重ねられた。

中部地域の総合的開発推進の契機となったのは、1964年に日本国政府により招請されたワイズマン国連調査団の勧告である。ワイズマン国連調査団は、1964年3月30日から4月30日に中京圏を始めとする各地域の広域かつ総合的な開発整備の技術調査のため、国連技術援助局から派遣されたものであった。同調査団は「中部圏地域計画調査に関するメモ」（中間報告）を1964年4月11日に発表し、「関東、近畿両圏をつなぐ強力な力、それに伊勢湾と北陸を結ぶ新しい流れ—これがこの地域の将来の開発の骨格でなければならない」として、「中部圏」という言葉を初めて使いその基本方向を示した。これを契機として、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の9県を一体とした開発への意欲・動きが一気に高まっていた。

ワイズマン報告を受け、1964年6月に開催された東海北陸地方知事会では、「地域開発の相互関連事項」をテーマに、中部圏の地域開発に関し議論が展開され、この問題に対する積極的姿勢が示された。経済界においても、中部圏の広域経済の推進を図るとの趣旨のもと、中部8県の商工会議所関係者で構成する「中部経済開発促進懇談会」が1964年10月に発足した。さらに、翌1965年には、名古屋商工会議所が、中部圏づくりのためのモデルプラン策定を行う機関として「中部開発センター」構想を打ち出し、早急に同センターを設立すべきとの経済界の動きにつながっ

た。

東海北陸地方知事会は、1965年4月に「中部経済圏づくりの協調態勢について」及び「中部圏開発整備法について」を議題として取り上げ、開発整備法という法的裏付けのもとに各県の地域的課題を解決すべきであると開発整備法の必要性を提起した。これを受けて、同年8月の知事会議において、「中部開発整備法（仮称）制定趣意書（案）」が提案され、承認された。本趣意書では、法制定の趣旨として「首都圏と近畿圏の中間に位置し、太平洋と日本海に面した中部の地域は、将来我が国経済を背負うべき第三の経済圏として期待され、…最大の国家的政策地域というべき」とし、「中部には、全体を一つとしてとらえるべき広域的開発法を欠き、唯一の法的空白地域として取り残されている」と指摘して、中部の開発整備に関する法律制定の必要性を強調した。また、法律を制定するに当たっては、

- ① 開発整備の基本的計画の原案は、地元で作成するなどの地方の発意が尊重されるべきこと、
 - ② この法は開発法と整備法の二つの性格を持つものであること、
- 等が示された。

1965年10月には、中部圏開発整備法制定に向け、中部9県1市の首長及び議会議長で構成する「中部開発整備法制定促進協議会」が発足し、同日、中部9県選出の国会議員からなる「中部開発整備法制定促進国会議員同盟会」も超党派で結成された。先に中部各県の商工会議所で組織された「中部経済開発促進懇談会」とともに、各界の推進母体としての三本柱が確立し、中部圏開発整備法の制定に向けて動きを活発化させた。その後、衆議院法制局によって準備された中部圏開発整備法案をもとに、関係省庁、政党との調整を経て、1966年4月に「中部圏開発整備法案」がまとめられ、最終的に自由民主党、日本社会党、民主社会党3党の中部9県選出衆議院議員による議員提案とすることとなった。この法案には、首都圏、近畿圏の場合とは異なり、開発と整備の両方の性格を持つこと、地元の基本計画の原案作成のための中部圏開発整備地方協議会を置くこと、北陸地方開発促進法との両立といった他の地域開発法には見られない点が盛り込まれた。中部圏開発整備法案は1966年5月26日に衆議院で可決、6月3日に参議院で可決成立し、7月1日に公布施行された。

一方、経済界を中心に設立準備が進められていた社団法人 中部開発センター（現 公益財団法人 中部圏社会経済研究所）については、民間側の自由にして独立調査機関として1966年11月に発足した。

2. 中部圏開発整備計画の概要

2.1 中部圏開発整備の基本的方向と制度的仕組み

(1) 中部圏開発整備法の趣旨

中部圏開発整備法の目的は、第1条に示すように「中部圏の開発及び整備に関する総合的な計画を策定し、その実施を推進することにより、東海地方、北陸地方等相互間の産業経済等の関係の緊密化を促進するとともに、首都圏と近畿圏の中間に位する地域としての機能を高め、我が国の産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図り、あわせて社会福祉の向上に寄与する」ことである。

中部圏は、開発の進んでいる地域と比較的遅れた地域とが含まれ、かつ中央部には豊かな自然に包まれた中部山岳地域を擁する等、多様性に富んだ地域となっていたため、過密化の著しい大都市を中核とした整備対策の目的を有する首都圏及び近畿圏の整備法とは異なる開発手法が採られることとなった。

中部圏では、名古屋を中心とする太平洋ベルト地帯の先進地域については、過密傾向に先行的な予防措置を講ずるとともに、中部内陸及び北陸沿岸地帯の開発を総合的かつ一体的に推進して、中部圏の均衡ある発展を図るというものである。すなわち、大都市を中心とした地域の「整備」とともに、開発途上の地域の「開発」も同時かつ一体的に行うという二元的思想が採られている。また、開発と整備のいずれにも偏らず総合的に実施することにより、国土の中央にあり産業経済等において重要な地位を占めるにふさわしい中部圏の建設とその均衡ある発展を図ることを目的にしている。さらに開発整備の究極の目的は福祉の向上にあることを明確にしている。

(2) 中部圏開発整備地方協議会

中部圏開発整備法第8条では、「中部圏の開発及び整備に関する重要事項を調査審議するため…中部圏開発整備地方協議会を設置する」とされ、また、第10条では「関係県は、その協議により、中部圏開発整備地方協議会の調査審議を経て基本計画の案を作成し、国土庁長官（当時）に提出しなければならない」と、地元を設置した協議会が基本計画原案を作成するという他の地域開発法には見られないユニークな点が盛り込まれた。国が計画を作成し、地方に示すという従来の方式を変え、独自の地域の性格と歴史を有する中部9県1市（名古屋市）（当時）の意思を広域的立場から1つにまとめるとともに、地元の意思を計画に反映させる場として「地方協議会」を法制化したことは画期的であった。

中部圏開発整備法制定後の1966年6月に開催された東海北陸地方知事会議には、地方協議会の構成員に予定される名古屋市長も参加し、「地方協議会の設置」や「中部圏基本開発整備計画の作成」などの当面の問題について話し合われた。その後、同年8月の東海北陸地方知事会議において、協議会の規約、経費の分担等が決定され、各県市の議会の議決を経て、同年11月1日に中部圏開発整備地方協議会が正式に発足した。

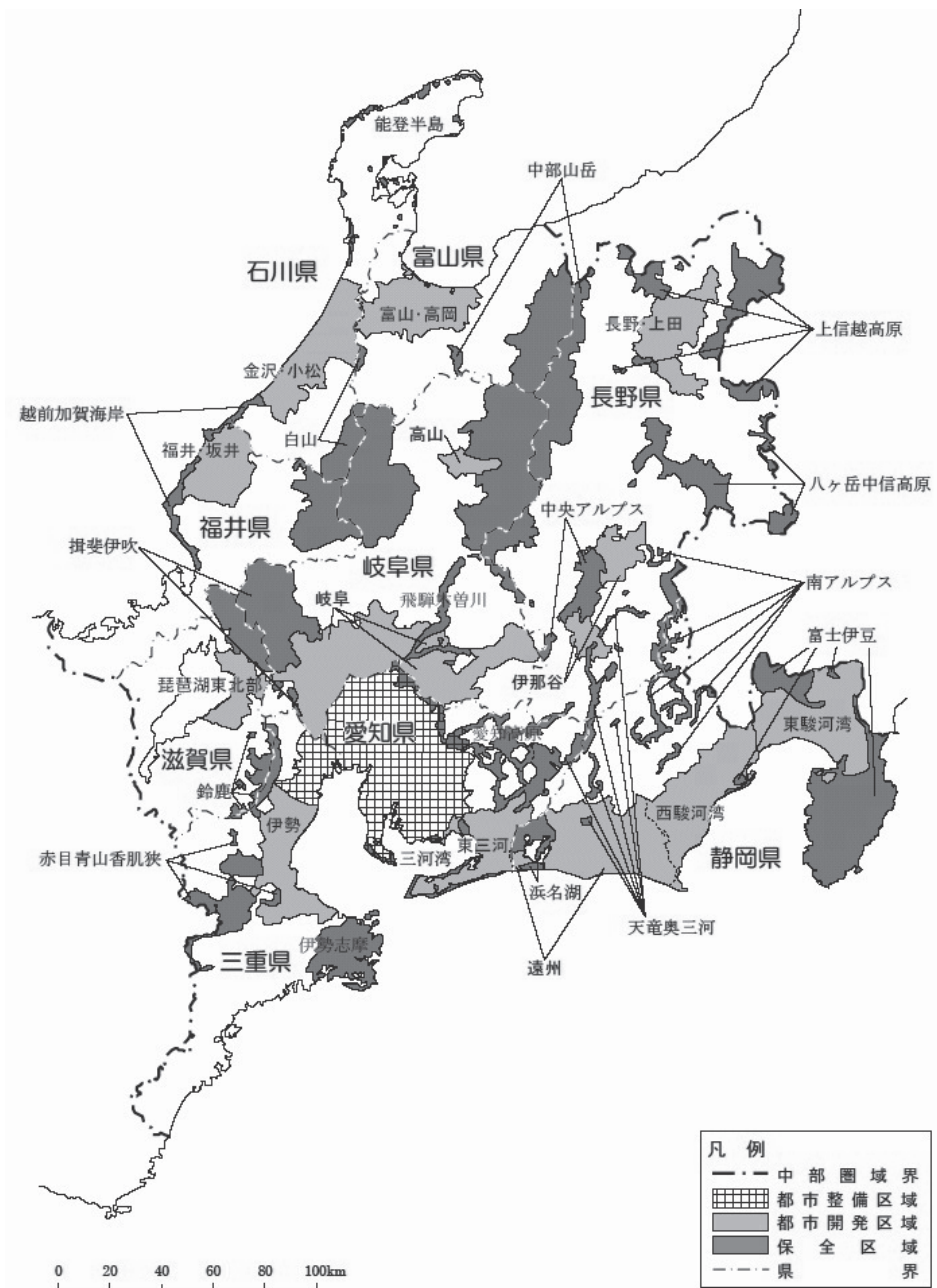
(3) 中部圏計画の構成

中部圏計画は、中部圏開発整備計画として圏域全体の長期にわたる開発整備の基本方向を示す「基本開発整備計画」と単年度毎の開発整備の事業方針である「事業計画」からなっていた。ま

た、これらとは別に、特に開発や保全等の整備を重点的に進める必要のある区域を「都市整備区域」、「都市開発区域」、「保全区域」として区域指定し【図表1】、それぞれの区域について「建設計画」あるいは「整備計画」の策定のもと、これに従って開発整備事業が進められることとされた。

都市整備区域及び都市開発区域は、中部圏における将来の都市配置形態を考慮し、地域中核都市を中心に開発整備を必要とする区域として戦略的に設定され、都市機能の配備充実による均衡ある都市圏の創出とこれらを結ぶ都市間交通の整備が主要な戦略とされた。また、保全区域は開発により、優れた自然資源・文化財等が毀損しないよう保全に努めるとともに、その利用のために計画的な開発整備を必要とする区域とされた。

図表1 中部圏政策区域図



出所：国土交通省「国土審議会 第10回大都市圏制度調査専門委員会 配付資料」

なお、2005年7月に国土総合開発法が抜本的に改正され、法律名が国土形成計画法と改められた際、「事業計画」が廃止されるとともに、「基本開発整備計画」は「開発整備計画」に名称変更されている。

財政上の特別措置としては、1970年3月、首都圏及び近畿圏を対象地域とした財特法が一部改正され、「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」として、中部圏が対象地域に追加された。これにより整備計画に基づく事業について、県に対する起債の充当率の嵩上げ及び利子補給、市町村に対する補助率の嵩上げが行われてきたが、制度利用実績の低減のため、当該制度は2007年度をもって終了している。

税制上の特別措置としては、個人及び事業者が既成市街地等（中部圏では名古屋市の一部）から特定区域へ事業用資産を買換えた場合に、その譲渡益の一部について課税繰延べの特例が認められている。このほか、都市開発区域に係る不均一課税に伴う減収補填も措置されていたが、近畿圏及び中部圏については、2014年3月末に制度廃止となった。

（４）首都圏及び近畿圏との法体系の違い

首都圏及び近畿圏に関しては、大都市の過密化を整序しつつ、圏域全体の整備を図ることを最大の目的とするため、圏域内の区域指定については次のような考え方に基づいている。まず、両圏の中心市街部については、「産業・人口の過度の集中を防止しながら都市機能の維持増進を図る区域」とし、首都圏には「既成市街地」、近畿圏には「既成都市区域」を設定し、これを核としてそれを囲うように秩序ある市街化を図るべく、「近郊整備地帯」（首都圏）あるいは「近郊整備区域」（近畿圏）を配し、さらにその周辺部に「都市開発区域」を設定している。すなわち、都市開発区域において開発整備を進めることにより、既成市街地（既成都市区域）への人口と産業の集中を防止して圏域全体の均衡ある整備を図ろうとしている。また、既成市街地等の近郊においては、無秩序な市街化から保全効果の高い緑地について、「近郊緑地保全区域」に指定してその保全を図っている。

一方、中部圏の政策区域である「都市整備区域」、「都市開発区域」、「保全区域」については、中部圏の開発整備が過密対策を主とする首都圏、近畿圏とは目的が異なることから、工業団地造成事業における造成敷地の譲受人に対する制限や、近郊緑地特別保全地区における行為規制のような強制力を持つ手段は規定されていないこと、近郊緑地保全区域の規定を持たない等の違いがある。

図表2 大都市圏整備計画の体系

	首都圏	近畿圏	中部圏
整備計画等	<p>首都圏整備計画 (趣旨)人口規模、土地利用、その他整備計画の基本的事項、政策区域の整備に関する根幹的事項を定める。</p> <p>○国土交通大臣決定 ○現行計画 2016.3.29 国土交通大臣決定 (第1部)概ね10年間 (第2部)概ね5年間</p>	<p>近畿圏整備計画 (趣旨)基本方針、根幹的施設の整備に関する事項を定める。</p> <p>○国土交通大臣決定 ○現行計画 2016.3.29 国土交通大臣決定 (第1部)概ね10年間 (第2部)概ね5年間 ○毎年進捗の状況を公表する。</p>	<p>中部圏開発整備計画 (趣旨)基本方針、根幹的施設の整備に関する事項を定める。</p> <p>○国土交通大臣決定 ○現行計画 2016.3.29 国土交通大臣決定 (第1部)概ね10年間 (第2部)概ね5年間 ○毎年進捗の状況を公表する。</p>
建設計画	<p>○毎年度、策定及び実施に関する状況を国会に報告するとともに、公表する。</p>	<p>建設計画〔近郊整備区域 都市開発区域〕 (趣旨)政策区域ごとに、人口、産業の規模、土地利用、施設整備の大綱を定める。</p> <p>○知事作成、国土交通大臣同意 ○現行計画 2006.7.19 知事作成、 国土交通大臣同意 計画期間 2006～概ね5年間</p> <p>※建設計画は「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第105号)により「義務付け」から「できる」規定となった(2011.8.30施行)。</p>	<p>建設計画〔都市整備区域 都市開発区域〕 (趣旨)政策区域ごとに、基本構想、人口、産業の規模、土地利用、施設整備の大綱を定める。</p> <p>○知事作成、国土交通大臣同意 ○現行計画 2006.7.19 知事作成、 国土交通大臣同意 計画期間 2006～概ね5年間</p> <p>※建設計画は「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」(平成23年法律第105号)により「義務付け」から「できる」規定となった(2011.8.30施行)。</p>
保全区域整備計画等	<p>近郊緑地保全計画 (趣旨)近郊緑地保全に関する事項、施設整備に関する事項、近郊緑地特別保全地区の指定基準に関する事項等を定める。</p> <p>○国土交通大臣決定 ○現行計画 1967.3.2 (10地区) 1969.4.10 (4地区) 1970.6.6 (1地区) 1971.5.13 (1地区) 1973.7.3 (2地区) 1977.10.5 (1地区変更) 内閣総理大臣決定 2005.9.22 (1地区) 2007.2.14 (1地区変更) 国土交通大臣決定</p>	<p>保全区域整備計画 (趣旨)基本構想、土地利用に関する事項、施設整備に関する事項等を定める。</p> <p>○知事作成(近郊緑地保全区域を含む計画については国土交通大臣同意) ○現行計画 1982.9.28 知事作成、 内閣総理大臣承認</p>	<p>保全区域整備計画 (趣旨)基本構想、土地利用に関する事項、施設整備に関する事項等を定める。</p> <p>○知事作成 ○現行計画 1982.9.28 知事作成、 内閣総理大臣承認</p>

出所：国土交通省「大都市圏要覧」より作成

(5) 国連地域開発センター

1964年のワイズマン報告を契機とした中部圏づくりの動きが進展する中で、中部圏の開発整備事例は、開発途上国に見られるほとんど全ての計画と開発に関する諸問題を一緒に包含するという点に特徴があると評価され、国際的な調査訓練研修のモデルケースとして取り上げられた。地元では、中部圏開発整備と調査訓練研修の計画は一体的なものとして、中部圏づくり及びアジア諸地域の地域開発のためにも役立つものとしていきたいとの姿勢を示した。

1968年4月に国連地域開発調査訓練計画中部センターが名古屋市内に設置された。センターの運営は、国連及び日本政府と地元で組織する国連センター協力会（愛知県、名古屋市、名古屋商工会議所、中部開発センター）の協力を得て行われた。その業務内容は、次のとおりである。

- 国連派遣職員が行う地域開発に関する業務の協力
- 海外技術協力事業団が実施する地域開発に関する教育訓練計画への協力
- 各国の地域開発に関する資料の収集及び展示
- 地域開発に関する理論の研究及び協力
- その他、地域開発に貢献すること

その後、地元中部圏の強い働きかけ等もあって、国連信託基金方式を導入してセンターの恒久化、強化が図られることとなり、日本国政府と国際連合との協定が1971年6月に締結され、同年10月に「国際連合地域開発センター（UNCRD）」が国連の正式機関として発足した。このセンターの調査研究、研修活動を通して、日本はもとより中部圏の開発整備の姿が広く世界へ紹介されることとなり、中部圏の国際社会に果たす役割は大きなものとなっていった。

2.2 中部圏基本開発整備計画（第一次～第四次）

（1）第一次中部圏基本開発整備計画

1966年の中部圏開発整備法の施行により、中部圏開発整備に関する総合的かつ基本的事項を定める中部圏基本開発整備計画が策定されることとなった。中部圏開発整備法に規定されたとおり、計画原案を中部圏開発整備地方協議会が作成することによって地元の意思を国家計画に反映させる方式がとられた。第一次計画は1968年6月に決定、公表された。

計画期間は1968年度から1985年度までの18か年とされ、計画の目標は、「国家的視野に立脚し、人口及び産業の適正な配置を図ることにより、都市及び農山漁村の効率的な開発をすすめ、首都、近畿両圏との分担関係及び交流関係を重視しつつ、わが国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤と生活基盤の整備を促進し、もって中部圏の均衡ある発展と住民福祉の向上をはかること」とされた。これは、全国総合開発計画（全総）で示された、地域間の均衡ある発展を最大目標として全国各地の拠点地域の整備を進める拠点開発構想を踏まえたものであった。

計画の基本方針としては、地域間格差問題、過密問題及び過疎問題に対処することに大きな意義があるとしたうえで、次の4点が挙げられている。

- ① 中部圏の開発整備においては、その自然的・地理的諸条件により都市化地域、農山漁村地域、山岳地域など極めて多面的性格を有する地域であるので、交通通信施設の整備を図ることが重要である。首都、近畿両圏を結ぶ東西交流を深めるとともに、圏内の南北交流関係をさらに促進する。
- ② 北陸地域においては、京浜、中京及び阪神との関連を強化することにより、農業面では我が国の食料の生産基地としての役割を高め、また、工業面では従来の方向に新しい素地を加えて発展し、さらに特色を持った観光資源の開発による発展が期待される。

- ③ 中部内陸地域においては、我が国有数の山岳地帯という自然条件からくる農林産資源、機械工業、観光資源等を活かした産業の振興を図るとともに交通網の整備を図ることにより、京浜、中京及び阪神とのより一層の近接化を目指すこととする。その際貴重な自然資源の保全には十分配慮するものとする。
- ④ 太平洋岸地域については、いくつかの特色ある工業地帯が連なり、都市化現象を高めつつ、ほぼ一体的な発展方向をたどることが予想されるが、その中心都市名古屋は一面では国際的な役割を高めながら次第に第3次機能を強化しつつ都市機能の高度化が期待される。また、この地域の農業は主として都市近郊農業としての発展が期待される。

なお、全総策定後、社会情勢の変化により1969年5月に策定された新全国総合開発計画（新全総）では、第一次中部圏基本開発整備計画の考え方を踏まえて、中部圏が首都圏及び近畿圏に比べて開発余力を残していることから今後なお一層の発展が期待される地域であり、首都圏及び近畿圏の過大化防止にも大きく貢献することになるであろうとしている。

（2）第二次中部圏基本開発整備計画

新全総策定後の1970年代には、環境問題の深刻化、都市の過密化、土地問題やエネルギー問題等の発生など、我が国の社会・経済情勢には大きな変化が生じていた。さらに、1973年のオイルショックにより、我が国の経済は極度の不振に落ち込み、1974年度には戦後初のマイナス成長を記録した。また、1975年度には、国において巨額の税収不足が生じるなど、国・地方ともに極めて困難な状況に直面した。

こうした中、国土開発分野においては、1977年11月、大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興して国土利用の均衡を図り、人間居住の総合的環境の整備を推進する「定住構想」を柱とする第三次全国総合開発計画（三全総）が策定された。

1970年代の社会経済の急激な変化は、中部圏の開発整備のあり方を問うこととなり、国の中部圏開発整備審議会において、中部圏基本開発整備計画改定に向けた検討が開始された。こうした状況を踏まえ、中部圏開発整備地方協議会は、1978年1月、「中部圏基本開発整備計画の改定についての地元の考え方」を取りまとめ、国土庁（当時）を始めとする関係各省庁に申し入れを行った。その後、1978年12月20日に中部圏基本開発整備計画が変更され、第二次中部圏基本開発整備計画として1979年1月17日に公表された。

この計画においては、計画期間を1978年度から概ね10か年間とし、中部圏それぞれの地域の主体的、創造的な地域整備への取組の上に、風土に根ざした多様で独自の社会文化圏を充実させるため、総合的な整備の方向を見出すとともに、日本海沿岸と太平洋沿岸、高地と平地とが相互に交流・補完しあって中部圏全域の均衡ある発展を目指すとしている。

開発整備の基本方針としては、次の5点が挙げられている。

① 一体的な圏域づくり

日本海地域、内陸地域及び東海地域が相互に交流・補完しつつ、それぞれの地域の自立と連帯を強めることにより、圏域全体の均衡ある発展を導く。

② 自然と調和のとれた人間居住

流域全体の水と国土の総合的管理を進め、それぞれの流域や沿岸を一体とした取組に配慮して、総合的に災害の防止と環境の保全を図り、地域の自然条件と調和のとれた人間居住の空間を形造る。

③ 定住のための総合的環境の整備

大都市地域においては、その機能を十分発揮させながら安全で快適な人間居住の場として整備し、地方においては就業の場の確保や生活環境の整備など、定住のための基礎条件を整備し、若者にも魅力のある活力にあふれた総合的環境の形成を図ることにより、それぞれの地域においてその特性を活かし、定住のための環境整備を進める。

④ 地域社会の安定のための産業の振興

今後の国際的な環境条件の変化に対応しつつ中部圏のそれぞれの地域の定住のための基礎となる産業を振興し、安定した地域経済を営んでいくため、地域の国土資源の活用を図り、国土軸及び圏域軸の形成により地域相互間の人、物、情報の交流を活発にするとともに、地域の技術技能の集積を高めることにより、業種の複合化を図り産業構造の高度化を進めていく。

⑤ 全国的、国際的機能の強化と基盤施設の充実

中部圏における経済、文化等の全国的・国際的な交流の拡大に応じて、中部圏のそれぞれの地域が有する独自の社会的文化的な基盤を活かし、その相互の交流・補完を図りつつ、全国的、国際的な諸機能の充実強化を進める。

(3) 第三次中部圏基本開発整備計画

1980年代には、東京圏への高次都市機能の一極集中と人口の集中が生じる一方、地方圏では産業構造の転換による素材型産業や輸出依存型産業の不振等が深刻化し、東京対地方という図式が強く意識されるようになった。そこで、過度の東京一極集中を是正し、国土の均衡ある発展を達成するため、多極分散型の国土形成を目指した第四次全国総合開発計画（四全総）が1987年6月に策定された。

四全総の策定を受けて、第三次中部圏基本開発整備計画が1988年7月25日に変更決定された。この計画の背景として、東京圏への高次都市機能の一極集中が進む中、経済、文化等の面で中部圏の地位が相対的に低下している一方で、21世紀に向けて技術革新・情報化、国際交流の進展が予想されること、本格的な長寿社会の到来が見込まれることが挙げられている。計画期間は1988年度から概ね15年間とされ、中部圏の特色である産業や技術を基礎とした高次の諸機能を育成しつつ、主体的な地域づくりを推進して、国土の中央部に位置する重要な地域としてその中枢性を向上させると同時に、多様性に富みまとまりのある圏域を形成することを目指して、次のような基本方針が掲げられた。

① 創造性に富む産業と技術の中核的圏域の形成

中部圏を 21 世紀に向けての産業構造の高度化を先取りし、我が国と世界の発展に貢献する圏域とするため、名古屋圏は世界的な産業技術中核圏域を目指すとともに、各地域に企業の中核管理機能や研究開発機能を備えた特色ある産業と技術の中核的拠点の育成していく。

② 多様で活発な交流の場の形成

多様な地域を抱える中部圏が全体としてその総合力を発揮するため、圏内、国内、国際各レベルにわたる多様な交流を促進し、全国の人々が集い、世界の人々が中部圏を知り、訪問し、多面的な交流活動を展開する国際色豊かな圏域形成を図る。

③ 自然を生かした美しく安全な圏域の形成

中部圏は豊かな水と緑に恵まれ、美しい自然を有していることから、今後の中部圏づくりにおいては、この自然を生かし、人間の諸活動と自然が共生する美しく魅力ある圏域づくりを推進する。

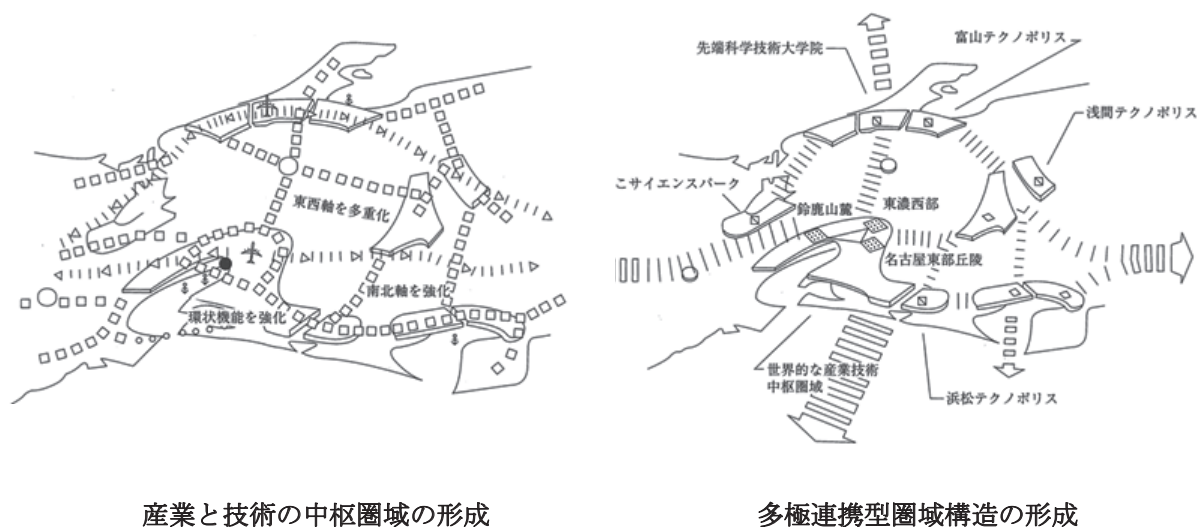
④ 豊かで快適な居住環境の形成

中部圏の各地域において人々が快適な生活が送れるよう、高度情報化や高齢化の進展などに伴う 21 世紀に向けた様々なニーズを先取りした地域整備を推進する。同時に、魅力ある地域づくりを推進する上で、中部圏の人々の主体的、自発的な学習・文化活動やこれを支援する積極的な取組ができるよう条件整備を進める。

⑤ 多極連携型圏域構造の形成

多極分散型国土の中で、多様な地域をその内部に有する中部圏が一体的に発展を図るため、一点に集中することのない現在の分散型圏域構造の利点を活かしながら、それらを交通、情報・通信体系で結ぶことにより、多様な地域がお互いに連携し、相乗的な効果を発揮していく多極連携型圏域構造へと中部圏の圏域構造を再編していく。

図表 3 第三次中部圏基本開発整備計画のイメージ図



出所：三大都市圏政策形成史編集委員会「三大都市圏政策形成史」

(4) 第四次中部圏基本開発整備計画

1998年に第五次の全国総合開発計画となる「21世紀の国土のグランドデザインー地域の自立の促進と美しい国土の創造ー」が閣議決定され、一極一軸型の国土構造から多軸型の国土構造への転換を目指すことが示された。一方、中部圏においては、いまだ弱い南北方向の都市圏間の連携・交流、首都圏や近畿圏に相当程度依存した国際交流機能、産業の空洞化による経済力低下への危惧等、解決すべき課題が多く存在していた。そこで、2000年3月30日に、第四次中部圏基本開発整備計画を決定し、2000年度から概ね15か年間で計画期間として課題解決に取り組むこととなった。計画が目標とする社会や生活の姿については、次のとおりである。

① 世界に開かれた圏域の形成

先進的産業・技術や豊かな自然等の資質を活かし、世界に広く開かれ、独自性のある国際的役割を担う圏域の形成を実現する。また、これまでの産業面での中枢性に加えて、国際・文化機能の集積を備えた、暮らしやすく、内外の訪問者に選択される魅力ある創造圏域へと発展する。

② 国際的産業・技術の創造圏域の形成

各地の産業・研究開発機能の集積を活かしつつ、既存産業の高度化、環境関連、情報通信関連等の成長産業の育成を図ること等により、今後も我が国経済の牽引役を果たす。さらに、交通、情報通信体系等の基盤整備を通じて、圏域全体としての産業・技術の一層の高度化を実現するとともに、環日本海交流や環太平洋交流の積極的な展開を通じ、国際的産業・技術の創造圏域の形成を目指す。

③ 「美しい中部圏」の創出

地域の風土と調和のとれた質の高い環境の形成と環境負荷の低減を重視した循環型社会を実現する。さらに、国内外の人々に対して、個人が高度で創造的な諸活動を展開する場を提供する圏域としての役割を果たす。

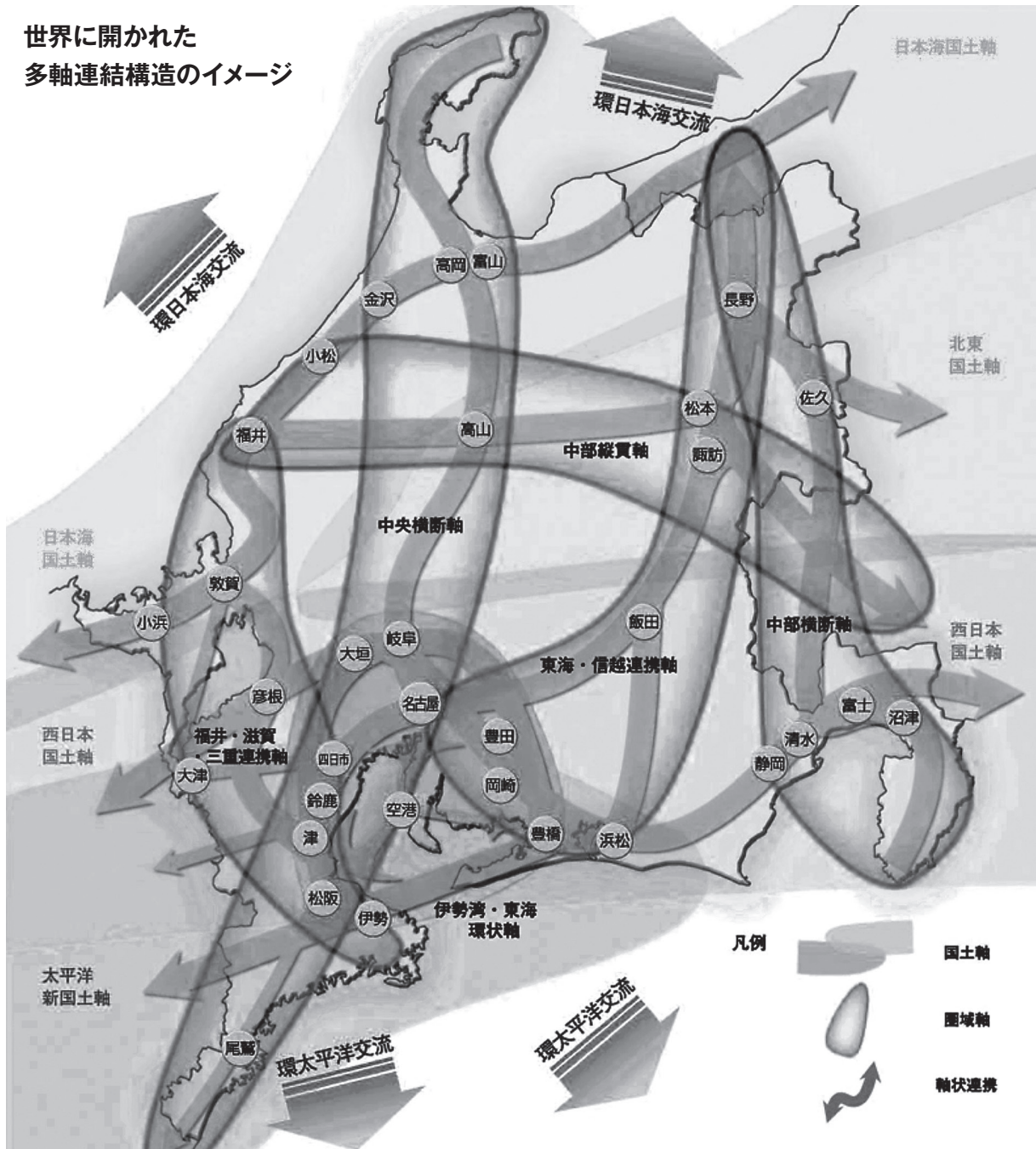
④ 誰もが暮らしやすい圏域

生活者の視点を大切に、誰もが社会に参加できるとともに、多様な暮らしを選択できる圏域を実現する。また、自然災害等への対応力を向上させ、安全で安心できる生活空間を実現する。

そのうえで、目指すべき圏域構造として、「世界に開かれた他軸連結構造」を掲げている。これは、中部圏内の各都市圏が、豊かな自然、文化、歴史や先進的技術等の資質を活かし、その拠点性や魅力を高めるとともに、中部国際空港等を活かした多様な連携・交流を積極的に推進することにより、各都市圏間や他圏域にもつながる軸状の連携を形成することを目指すものであった。

図表4 多軸連結構造イメージ図

世界に開かれた
多軸連結構造のイメージ



(注) この図は圏域構造のイメージ図であり、国土軸等の範囲を必ずしも厳密に示しているものではありません。

出所：中部圏開発整備地方協議会「中部圏プロジェクトマップ」

図表5 中部圏基本開発整備計画の経緯

種別	第一次 基本開発整備計画	第二次 基本開発整備計画	第三次 基本開発整備計画	第四次 基本開発整備計画
策定期期	1968年6月	1978年12月 (第一次基本計画 の全面変更)	1988年7月 (第二次基本計画の 全面変更)	2000年3月 (第三次基本計画 の全面変更)
計画期間	1968年度～1985年度	1978年度から 概ね10箇年間	1988年度から 概ね15箇年間	2000年度から 概ね15箇年間
策定された 背景	—	第一次オイルショック 等による経済、社会情 勢の変化	・中部圏の高次の諸機 能集積の立ち遅れ ・技術革新・情報化、国 際交流の進展 ・長寿社会の到来	・圏域内及び国内外に おける新たな連携・交 流の進展 ・全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランド デザイン」の決定
人口規模	1985年2,200万人 (1965年1,650万人) うち都市人口 約1,700万人	1985年2,120万人 (1975年1,864万人) うち名古屋大都市地域 660万人	2000年2,190万人 (1985年2,019万人) うち東海地域 1,120万人	2015年2,162万人 (1995年2,116万人)
開発整備の 基本方針	地域間格差問題、過 密問題及び過疎問題に 対処する。 我が国で屈指の成長 力の高い地域にふさわ しい産業基盤の強化と 生活基盤の整備を促進 する。 1. 交通通信施設の整備 2. 都市と農山漁村との 調和のとれた地域社 会の形成 3. 土地、水資源の計画的 開発と合理配分及 び観光開発の促進	国土利用の偏在を是 正する。 それぞれの地域の社 会的、経済的な基盤を 活かし、その相互の連 帯により圏域の均衡あ る発展を図る。 1. 一体的な圏域づくり 2. 自然と調和のとれた 人間居住 3. 定住のための総合的 居住環境の整備 4. 地域社会の安定のた めの産業の振興 5. 全国的・国際的機能 の強化と基盤施設の 充実	高次の諸機能を育成 し、主体的な地域づく りを推進し、中枢性を 向上させる。 多様性に富みまとま りのある圏域を形成す る。 1. 創造性に富む産業と 技術の中核的圏域の 形成 2. 多様で活発な交流の 場の形成 3. 自然を生かした美し く安全な圏域の形成 4. 豊かで快適な居住環 境の形成 5. 多極連携型圏域構造 の形成	多軸型国土形成に向 けての新しい流れを創 出するとともに、グロ ーバルネットワークの 一翼を担う圏域を形成 する。 ●目標とする 社会や生活の姿 ①世界に開かれた圏域 の実現 ②国際的産業・技術の 創造圏域の形成 ③「美しい中部圏」の 創造 ④誰もが暮らしやすい 圏域の実現 ●目指すべき圏域構造 ＝世界に開かれた 多軸連結構造

※対象地域 富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県及び滋賀県の9県

出所：国土交通省資料より作成

3. 国土形成計画

(1) 全国総合開発計画と国土総合開発法の改正

国土計画は、土地、水、自然、社会資本、産業集積、文化、人材等によって構成される国土の望ましい姿を示す長期的、総合的、空間的な計画である。我が国の戦後の国土計画は、1962年の第一次全国総合開発計画以来、1998年の「21世紀の国土のグランドデザイン」に至るまで、国土総合開発法に基づき5次にわたって策定された全国総合開発計画を中心として展開された【図表6】。

図表6 全国総合開発計画（概要）の比較

	全国総合開発計画 （全総）	新全国総合開発計画 （新全総）	第三次全国総合開発計画 （三全総）	第四次全国総合開発計画 （四全総）	21世紀の国土の グランドデザイン
閣議決定	1962年10月5日	1969年5月30日	1977年11月4日	1987年6月30日	1998年3月31日
策定時の内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1. 高度成長経済への移行 2. 過大都市問題、所得格差の拡大 3. 所得倍増計画（太平洋ベルト地帯構想）	1. 高度成長経済 2. 人口、産業の大都市集中 3. 情報化、国際化、技術革新の進展	1. 安定成長経済 2. 人口、産業の地方分散の兆し 3. 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1. 人口、諸機能の東京一極集中 2. 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3. 本格的国際化の進展	1. 地球時代（地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流） 2. 人口減少・高齢化時代 3. 高度情報化時代
長期構想	—	—	—	—	「21世紀の国土のグランドデザイン」一極一軸型から多軸型国土構造へ
目標年次	1970年	1985年	1977年から概ね10年間	概ね2000年	2010-2015年
基本目標	〈地域間の均衡ある発展〉 都市の過大化による生産面・生活面の諸問題、地域による生産性の格差について、国民経済的視点からの総合的解決を図る。	〈豊かな環境の創造〉 基本的課題を調和しつつ、高福祉社会を目指して、人間のための豊かな環境を創造する。	〈人間居住の総合的環境の整備〉 限られた国土資源を前提として、地域特性を生かしつつ、歴史的、伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備する。	〈多極分散型国土の構築〉 安全でうるおいのある国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく地域間、国際間で相互に補完、触発しあいながら交流している国土を形成する。	〈多軸型国土構造形成の基礎づくり〉 多軸型国土構造の形成を目指す「21世紀の国土のグランドデザイン」実現の基礎を築く。地域の選択と責任に基づく地域づくりの重視。
基本的課題	1. 都市の過大化の防止と地域格差の是正 2. 自然資源の有効利用 3. 資本、労働、技術等の諸資源の適切な地域配分	1. 長期にわたる人間と自然との調和、自然の恒久的保護、保存 2. 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 3. 地域特性を活かした開発整備による国土利用の再編成と効率化 4. 安全、快適、文化的環境条件の整備保全	1. 居住環境の総合的整備 2. 国土の保全と利用 3. 経済社会の新しい変化への対応	1. 定住と交流による地域の活性化 2. 国際化と世界都市機能の再編成 3. 安全で質の高い国土環境の整備	1. 自立の促進と誇りの持てる地域の創造 2. 国土の安全と暮らしの安心の確保 3. 恵み豊かな自然の享受と継承 4. 活力ある経済社会の構築 5. 世界に開かれた国土の形成
開発方式等	〈拠点開発構想〉 目標達成のため工業の分散を図ることが必要であり、東京等の既成大集積と関連させつつ開発拠点を配置し、交通通信施設によりこれを有機的に連絡させ相互に影響させると同時に、周辺地域の特性を生かしながら連鎖反動的に開発をすすめ、地域間の均衡ある発展を実現する。	〈大規模プロジェクト構想〉 新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消する。	〈定住構想〉 大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る。	〈交流ネットワーク構想〉 多極分散型国土を構築するため、 ① 地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域整備を推進、 ② 基幹的交通、情報・通信体系の整備を国自らあるいは国の先導的な指針に基づき全国にわたって推進、 ③ 多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成。	〈参加と連携〉 一多様な主体の参加と地域連携による国土づくり（4つの戦略） 1. 多自然居住地域（小都市、農山漁村、中山間地域等）の創造 2. 大都市のリノベーション（大都市空間の修復、更新、有効活用） 3. 地域連携軸（軸状に連なる地域連携のまとめ）の展開 4. 広域国際交流圏（世界的な交流機能を有する圏域）の形成
投資規模	「国民所得倍増計画」における投資額に対応	1966年から1985年 約130~170兆円 累積政府固定投資 (1965年価格)	1976年から1990年 約370兆円 累積政府投資 (1975年価格)	1986年度から2000年度 1,000兆円程度 公、民による累積国土 基盤投資(1980年価格)	投資総額を示さず、投資の重点化、効率化の方向を提示

出所：国土交通省資料より作成

1950年に制定された国土総合開発法は、当時の社会経済情勢等を背景に、開発を基調とした量的拡大を指向したものであったが、本格的な人口減少社会の到来など、国土づくりの転換を迫る新たな潮流を踏まえて、時代の要請に的確に対応した国土計画制度への見直しが求められた。

そこで、2005年7月に国土総合開発法の抜本改正が行われ、これまでの国土総合開発計画は国土形成計画に改められることになった。

(2) 国土計画制度の改革のポイント

国土形成計画法に基づき策定される国土形成計画は、計画の策定手続き、計画の内容の両面において、これまでの全国総合開発計画から大きな転換を図ったものとなった【図表7】。

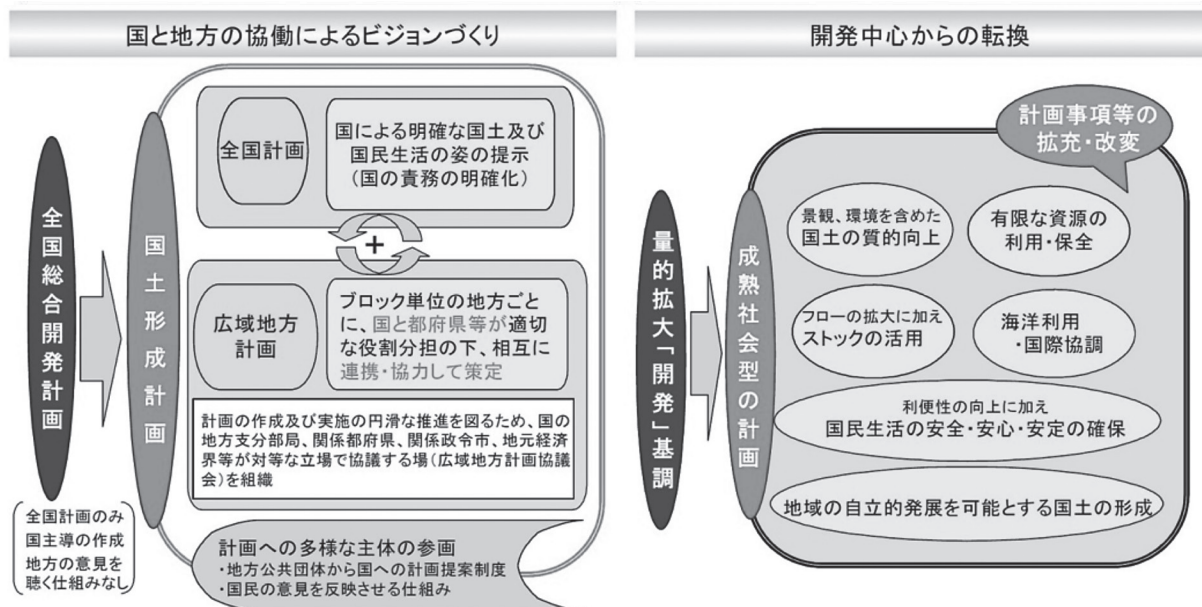
① 国と地方の協働によるビジョンづくり

全国的見地から必要とされる基本的な施策等について定める「全国計画」と、ブロック単位ごとに、国と地方が適切な役割分担の下、相互に連携・協力して策定する「広域地方計画」の二階層とした。広域地方計画の策定にあたっては、国の地方支分部局、関係都府県、関係政令市、地元経済界等が対等な立場で協議する広域地方計画協議会の協議を経ることとした。

② 開発中心からの転換

量的拡大を図る「開発」を基調とした計画から、成熟社会型の計画へ転換するため、良好な景観や環境の保全を含めた国土の質的向上、既存ストックの有効活用等の観点から、計画対象事項の拡充・改変を行った。

図表7 国土計画制度の改革のポイント



※この他、国土利用計画との一体作成、大都市圏整備に関する計画の合理化、地方開発促進計画の廃止など、国土計画体系の簡素化・一体化を図り、国民に分かりやすい国土計画に再構築する。

出所：国土交通省作成資料

(3) 国土形成計画の策定

2008年7月に閣議決定された全国計画では、「多様な広域ブロックが自律的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の形成を図る」ことを計画の基本的な方針としている。

戦略的目標として、

- ① 東アジアとの円滑な交流・連携
- ② 持続可能な地域の形成
- ③ 災害に強いしなやかな国土の形成
- ④ 美しい国土の管理と継承

を掲げ、これらを推進するための横断的視点として「**新たな公**」を基軸とする**地域づくり**が設定された。これは、地縁型コミュニティ、NPO、企業、行政等、多様な主体の参画により、効率的に計画を推進することを目指すものである。

また、2009年8月には、全国計画に示された新しい国土像を具体化するものとして、各広域ブロックを対象とする広域地方計画が国土交通大臣により決定された。

(4) 新たな国土形成計画の策定

2014年7月、国土交通省は、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況に対応するため、中長期（概ね2050年）を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を発表した。

これも踏まえ、2015年8月に閣議決定された新たな国土形成計画（全国計画）では、地域の多様な個性に磨きをかけ、地域間の人、モノ、カネ、情報の活発な動き（対流）を生み出す「対流促進型国土」の形成を国土の基本構想とした。そして、「対流促進型国土」を形成するための国土構造、地域構造として、生活サービス機能を始めとした各種機能を一定の地域にコンパクトに集約し、各地域をネットワークで結ぶ「コンパクト+ネットワーク」を提示した。また、同計画では、地方から東京圏への若年層を中心とする人口の流出超過が継続する一方、東京には依然として過密の問題が存在し、首都直下地震等大規模災害の切迫等の課題も踏まえ、東京一極集中の是正が位置づけられた【図表8】。

また、全国計画を踏まえて、2016年3月、広域ブロックごとに概ね10年間の国土づくりの戦略を定めた広域地方計画が国土交通大臣により決定された。