

国土総合開発法第7条第1項に基づく
全国総合開発計画

21世紀の国土のグランドデザイン

—地域の自立の促進と美しい国土の創造—

平成 10 年 3 月

国土庁

— 構 成 —

- 発刊のことば
- 全国総合開発計画について（閣議決定）
- 21世紀の国土のグランドデザイン
- 参 考 資 料

全国総合開発計画について

〔平成10年3月31日〕
閣議決定

政府は、別冊「21世紀の国土のグランドデザイン—地域の自立の促進と美しい国土の創造—」をもって、国土総合開発法（昭和25年法律第205号）第7条第1項に規定する全国総合開発計画とする。

21世紀の国土のグランドデザイン

—地域の自立の促進と美しい国土の創造—

第1部 国土計画の基本的考え方

第1章 21世紀の国土のグランドデザイン

第1節 国土をめぐる諸状況の大転換

1 国民意識の大転換	1
2 地球時代	3
3 人口減少・高齢化時代	3
4 高度情報化時代	4

第2節 国土構造転換の必要性	4
----------------------	---

第3節 多軸型国土構造の形成	7
----------------------	---

第4節 4つの国土軸の展望	9
---------------------	---

第2章 計画の課題と戦略

第1節 基本的課題	10
-----------------	----

第2節 課題達成のための戦略	13
----------------------	----

第3節 特定課題とその対応

1 首都機能と東京問題	16
2 基地問題を抱える沖縄の振興	17

第3章 計画の実現に向けた取組

第1節 「参加と連携」による国土づくり

1 多様な主体間での役割分担	20
2 多様な主体の参加を推進するための方策	21
3 地域間の連携を推進するための方策	22

第2節 国土基盤投資の計画的推進

1 重点的、効率的基盤投資	
(1) 重点的基盤投資	24
(2) 効率的基盤投資	24
2 地域特性を踏まえた効果的な基盤投資	27
3 次世代に備えた効果的な基盤投資	27

第3節 制度・体制の整備

1 計画の効果的推進	29
2 土地利用に関する諸施策との連携	29
3 国土行政の情報化の推進	30
4 新たな国土計画体系の確立	31

第2部 分野別施策の基本方向

第1章 国土の保全と管理に関する施策

第1節 国土の安全性の向上

1 国土の安全性を確保するための防災体制等の確立	
(1) 減災対策の重視	32
(2) 個人やコミュニティの役割を重視した防災生活圏の形成	33
(3) 様々な災害形態への対応と危機管理体制の充実	33
(4) 復旧、復興のための対策の充実	34
2 阪神・淡路地域の復興	34
3 災害に強い国土づくりの推進	34

第2節 豊かな自然の保全と享受

1 自然環境の保全	
(1) 国土規模での生態系ネットワークの形成	35
(2) 自然とのふれあいのための条件整備	36
(3) ミティゲーション（環境影響の回避、最小化と代償）	36
2 自然界の物質循環への負荷の少ない暮らし	
(1) 地球温暖化対策	37
(2) 廃棄物・リサイクル対策	37
(3) 自然の浄化能力等の活用	37
(4) 都市・生活型公害等への対応	38
3 地球時代の環境国際協力	38

第3節 流域圏に着目した国土の保全と管理

1 流域圏に着目した国土の総合的な整備	
(1) 流域圏における施策の総合化	38

(2) 健全な水循環の保全・回復	39
(3) 流域意識、上下流意識の醸成	39
(4) きれいな水、おいしい水の保全と回復	39
2 安定的な水資源の確保と有効利用	
(1) 水資源の有効利用	40
(2) 渇水対策の強化と水資源開発	40
3 水系の総合的な整備	
(1) 流域、氾濫原と一体となった治水対策	41
(2) 流域、沿岸域を視野に入れた総合的な土砂管理	41
(3) 河川空間の自然性と水辺の快適性の向上	42
4 森林の管理	
(1) 森林管理の基本方向	42
(2) 21世紀に向けた森林管理の推進	43
5 農用地等の管理	
(1) 農用地等の管理の総合化	45
(2) 農用地等の利活用	45
第4節 海洋・沿岸域の保全と利用	
1 海と人との多様なかかわりの構築	46
2 沿岸域圏の総合的な計画と管理の推進	46
3 国際海洋秩序の確立と技術開発	47

第2章 文化の創造に関する施策

第1節 ゆとりある生活空間の形成

1 自然や歴史と調和した美しい地域空間の形成	
(1) 美しさとゆとりを重視した生活空間の形成	49
(2) 個性と伝統のある地域文化の保存と活用	49
(3) 有形の文化財の保存と活用	49
2 多様な主体による地域文化・ゆとりある生活の構築	
(1) 地域におけるボランティア活動等の推進	50
(2) 特色ある産業等を通じた地域文化の形成	50
(3) 企業文化の創造	50

第2節 地域の個性を生かす新しい文化の創造と発信

- 1 個性あふれる新たな地域文化の創造と発信
 - (1) 地域における文化活動の環境整備 51
 - (2) 地域特性に応じた新しい文化の創造 51
- 2 芸術文化に彩られる豊かな生活の創造
 - (1) 芸術に触れる機会の拡充 52
 - (2) 芸術文化の水準の向上 52
- 3 国際交流・協力の推進
 - (1) 国際交流の推進 53
 - (2) 国際的な交流拠点の形成 53

第3節 国内及び国外からの観光の振興

- 1 国際観光の振興
 - (1) 外国人観光客の増加に向けた施策展開 54
 - (2) 地方圏への外国人観光客の誘致 54
- 2 国内観光等の振興
 - (1) 観光産業の高度化に向けた取組 55
 - (2) 旅行需要の拡大に向けた環境整備 55
 - (3) 観光による地域の活性化と地域からの情報発信 55

第3章 地域の整備と暮らしに関する施策

第1節 快適で活力ある都市の整備

- 1 安全で快適な生活の実現
 - (1) 都市の防災性の向上 57
 - (2) 良質な住宅・宅地ストックの形成 58
 - (3) 生活環境施設の整備 59
- 2 豊かで活力ある都市づくり
 - (1) 望ましい国土構造に向けての都市整備のあり方 60
 - (2) 都市整備の基本的方向 61
- 3 大都市のリノベーション
 - (1) 大都市のリノベーションの基本的方向 61
 - (2) 大都市のリノベーションのための対策 62

4	地方都市の戦略的整備	
(1)	地方都市の戦略的整備の基本的方向	64
(2)	地方都市の戦略的整備のための対策	65
(3)	多自然居住地域の創造に向けた中小都市等の整備	66
第2節 多自然居住地域の創造に向けた農山漁村等の整備		
1	基本的考え方	67
2	体制づくり	67
3	美しく、アメニティに満ちた地域づくり	68
4	地域づくりを支える農山漁村の生活環境の整備	69
5	地域づくりに不可欠な経済的條件の整備	70
第3節 暮らしの安心の確保		
1	豊かな長寿福祉社会の実現	
(1)	高齢者等が安心して暮らしていける社会的支援システムの構築	71
(2)	福祉のまちづくりの推進	72
(3)	高齢者等の社会参加の推進	72
(4)	子育て支援体制の整備	73
2	食料の安定供給の確保	
(1)	農業における食料の安定的供給のための施策	74
(2)	水産業における食料の安定的供給のための施策	74
3	エネルギーの安定的確保	
(1)	新エネルギーの導入・省エネルギーの促進等	75
(2)	電力の安定的確保	75
第4章 産業の展開に関する施策		
第1節 科学技術の振興と「産業創出の風土」の醸成		
1	知的資本の充実	
(1)	研究開発施設等の設備充実	77
(2)	研究者等人材育成の強化	77
(3)	新たな研究開発拠点の整備	77
2	新規産業創出・新規分野への展開を促進するための環境整備	
(1)	新たな産業展開のための支援策の充実	78
(2)	地域内の産学官連携・協力の強化	78

第2節 知的機会の充実による知識財産業等の地域的展開

- 1 知的機会の充実
 - (1) 情報通信を活用した知的機会の均等化 79
 - (2) 学習、職業能力開発に係る機会の充実 79
- 2 知識財産業等サービス産業の新たな展開 80

第3節 国際的に魅力ある立地環境の整備

- 1 産業集積地域における立地環境の整備
 - (1) 地域の基盤的技術・技能集積の維持・発展 81
 - (2) 産業基盤の整備等 81
- 2 工業等の地域的展開
 - (1) アジアとの分業の深化と立地展開 82
 - (2) 外資系企業の立地促進 82
- 3 労働力需給の産業間・職業間及び地域間調整の推進 83

第4節 農林水産業の新たな展開

- 1 農業の新たな展開
 - (1) 農地の流動化による規模拡大の推進 84
 - (2) 担い手の確保と次世代の育成 84
 - (3) 農業生産基盤の整備と高質化 84
 - (4) 高度情報通信等新たな技術を活用した安定的農業生産の確保 85
 - (5) 環境保全型農業の展開 85
- 2 林業の新たな展開
 - (1) 流域を単位とした林業と木材産業の活性化 86
 - (2) 森林を総合的に活用する産業展開 86
 - (3) 木の文化の展開 86
- 3 水産業の新たな展開
 - (1) 魅力ある水産業の展開 86
 - (2) 生産・流通基盤体制の展開 87

第5節 多自然居住地域における産業の展開

- 1 新しいふるさと産業システムの展開 87
- 2 自由時間関連産業の開発 88
- 3 高度情報通信の活用による産業及び就業機会の創出 88

第5章 交通、情報通信体系の整備に関する施策

第1節 交通体系の整備

- 1 交通体系整備の基本目標 89
- 2 国際交通体系の整備
 - (1) 国際交通体系整備の長期構想 90
 - (2) 国際交通体系整備のための計画期間中の施策 91
- 3 国内交通体系の整備
 - (1) 国内交通体系整備の長期構想 92
 - (2) 国内交通体系整備のための計画期間中の施策 93
- 4 安全で自然と調和した交通体系形成のための施策
 - (1) 安全な国土づくりに資する交通体系の形成 96
 - (2) 環境への負荷の少ない交通体系等の形成 97

第2節 情報通信体系の整備

- 1 情報通信体系整備の基本目標 98
- 2 利用条件均等化のための情報通信体系の整備
 - (1) 光ファイバ網等の全国整備 99
 - (2) 需要密度の低い地域での光ファイバ網等の戦略的な整備と活用 99
 - (3) 利用コストの低減等ソフト面での施策の推進 100
- 3 高度で安定的、効率的な情報通信体系の整備
 - (1) シームレスな多重的情報通信体系の整備 100
 - (2) 災害に対し粘り強い情報通信体系の整備 101
- 4 高度情報通信社会の形成を先導する環境の整備
 - (1) 高度な情報通信の利用可能性の拡大と制度的枠組みの再構築 101
 - (2) 国際競争と協調・協力の推進 102

第3部 地域別整備の基本方向

- 1 北海道地域
 - (1) 地域整備の基本方向 105
 - (2) 施策の展開方向 105

2	東北地域	
	(1) 地域整備の基本方向	107
	(2) 施策の展開方向	108
3	関東地域	
	(1) 地域整備の基本方向	110
	(2) 施策の展開方向	111
4	中部地域	
	(1) 地域整備の基本方向	113
	(2) 施策の展開方向	114
5	北陸地域	
	(1) 地域整備の基本方向	116
	(2) 施策の展開方向	116
6	近畿地域	
	(1) 地域整備の基本方向	118
	(2) 施策の展開方向	119
7	中国地域	
	(1) 地域整備の基本方向	121
	(2) 施策の展開方向	121
8	四国地域	
	(1) 地域整備の基本方向	123
	(2) 施策の展開方向	124
9	九州地域	
	(1) 地域整備の基本方向	125
	(2) 施策の展開方向	126
10	沖縄地域	
	(1) 地域整備の基本方向	128
	(2) 施策の展開方向	129
11	豪雪・離島・半島地域	
	(1) 豪雪地帯	130
	(2) 離島地域	131
	(3) 半島地域	132

第5章 交通、情報通信体系の整備に関する施策

交通、情報通信体系は、国内外の地域相互を結びつける基礎的基盤であり、地域間の連携を基礎に地域自立のための機会の均等化を進め、全国各地域の発展を求める国土づくりの戦略の下で、その役割が一層高まっている。また、産業など国内外の地域間競争が厳しさを増していく中で、各地域に国際的に魅力ある立地環境を整える上でもその重要性を増している。特に、高度情報化と地球時代の到来の中で、広域国際交流圏の形成と、増大する国際間の人、物、情報の円滑な流動を確保するための機能の強化が全国各地域において求められている。この観点から、公的部門と民間部門、国と地方との適切な役割分担の下で、安全、環境等を考慮した自然との調和の視点にも留意して、交通、情報通信体系の整備を次の基本方向に沿って進める。

- ① 交通、情報通信体系の国際競争力の強化を図るとともに、全国各地域と世界とのアクセス機会の均等化を実現するため、国際交通拠点の全国適正配置、これらへのアクセス性の向上及び高度な情報通信基盤の全国展開を図る。
- ② 雇用機会や高度な都市サービスの享受機会等地域自立のための各種機能へのアクセス機会の均等化を広域的観点に立って実現するため、低廉で、利便性の高い、また高齢者等にも使い易い交通、情報通信体系の形成を図る。
- ③ 安定度の高い交通、情報通信の確保と自然と調和した国土の形成に資するため、自然災害等により完全に途絶することのない粘り強さを持ち、また情報通信による交通の代替等を含め環境への負荷の少ない交通、情報通信体系の形成を図る。

なお、交通、情報通信体系は、国土構造及び地域構造を規定する主要な基盤であり、上記体系の整備は、長期的な国土軸の形成を展望しつつ進める。

第1節 交通体系の整備

1 交通体系整備の基本目標

長期的な国土軸の形成を展望しその基礎として、地域が連携し自立的発展を図ることを可能とし、価値観に応じた暮らしの選択可能性を高める交通体系を築くことと、人と自然との安定的な関わりを求める国土軸形成に資する安全、環境等を考慮した自然との調和を図った交通体系の形成を目指し、次の事項を交通体系整備の長期的な基本目標とする。この体系の形成に当たっては、適切な競争と利用者の自由な選択を通じて、各交通機関が連携し、それぞれの特性が生かされた体系の実現を目指す。

- ① 国際間の基幹的な航空路線、海上航路の我が国への就航を保障する国際級の規模と機能を

第1節 交通体系の整備

有した国際交通施設の拠点的配置とともに、世界とりわけアジアへのアクセスの利便性を高める国際交通施設の全国適正配置を目指す。

- ② これまで進めてきた施策を踏まえ、基幹的交通体系と地域の交通体系が直結、融合化した利便性の高い、より高速な国内交通体系の形成を目指す。全国交通体系にあっては、高速性、利便性の向上により、全国主要都市間での日帰り可能性を一層高める全国1日交通圏の形成を推進し、地域の交通体系にあっては、諸機能の適正配置に併せ、人々の広域的な諸活動を支える利便性の高い交通体系を形成する。
- ③ 各交通機関の特性を発揮した適切な組合せや自然災害対策等により、系全体として自然災害に対し粘り強いしなやかさを持ち環境への負荷が少く、文化やゆとりにも配慮する、安全で自然と調和した交通体系の形成を目指す。

2 国際交通体系の整備

(1) 国際交通体系整備の長期構想

地球時代の到来により、商用、観光等我が国を発着する人や物の流動量が飛躍的に増大すると見込まれる。これに備え、各地域と世界とのアクセス性を向上させる国際交通体系、とりわけ交流の活発化が予想される全国各地域と東アジア各国間においては、人の移動にあっては出発したその日のうちに到達でき、一定の用務が行える「東アジア1日圏」とも呼べる、次の国際交通体系の整備を構想する。この構想の推進により形成される対アジアゲート、グローバルゲートとこれへのアクセスのための高速交通体系の整備を始めとした国内交通網の形成により、新しい国土軸から世界への交流の基礎が築かれる。

(対アジアゲート)

全国各地域からのアジアへのアクセスに関し、利便性の高いサービスを提供するため、地方圏において、既存ストックを活用して、おおむね中核都市を中心に、需要の高い特定のアジア諸国との交流の玄関となる空港、港湾の配置を構想する。これら空港、港湾を対アジアゲートとすることにより、次のグローバルゲートとともに、各地域からアジアへの至近な直接交流の基盤を確保する。

(グローバルゲート)

世界各国と多方面多頻度の航空路線で結ぶいわゆる国際ハブ機能を持つ中枢拠点として、国際的な規模と機能を有した競争力の高い国際空港を東京圏、関西圏、中部圏に配置する。さらに、全国各地域と世界各国との国際航空需要に対し利便性の高いサービスを提供するため、既

存ストックを活用して北海道、東北、中四国、九州、沖縄等の各ブロックに国内航空ネットワーク、アジアとのネットワークとの連携のとれた、グローバルなネットワークも視野に入れた地域のゲートとなる国際空港の配置を構想する。同じく、多方面多頻度の海上航路が寄港する国際ハブ機能を持つ中枢拠点として、国際的な規模と機能を有した競争力の高い国際港湾を東京湾、大阪湾、伊勢湾及び北部九州の4大域に配置する。さらに、東アジア航路に加えて、欧米等と結ぶ航路も視野に入れ、北海道、東東北、日本海中部、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄の各地に地域のゲートとなる国際港湾の配置を構想する。

(2) 国際交通体系整備のための計画期間中の施策

長期構想に沿って、物流の効率化に資する施策に当面の重点を置きつつ、次の諸施策を進め、広域国際交流圏の形成と長期的な国土軸の形成に資する。

グローバルな中枢拠点について、重点的な整備を推進する。空港については、新東京国際空港、関西国際空港の2期事業、中部国際空港について、所要の環境条件を整えた上、国際級の規模と機能を有した滑走路等の整備を推進する。港湾については、東京湾、大阪湾を始め4大域に大水深で高規格な国際海上コンテナターミナルを整備する。これら中枢拠点の国際競争力を強化するため、適正な料金体系の下地球規模の利用を可能とする24時間サービスの提供や、自動化、情報化の推進による効率的な運営等、世界水準のサービスの提供、C I Q（税関、出入国管理、検疫）機能の整備等に総合的に取り組む。地域のグローバルゲートとして、東北、中四国等各ブロックの中心となる空港において、アジアを始め、近中距離を中心とする国際ネットワークを形成するため、滑走路の延長等所要の整備を推進するが、九州等のブロックにおいては需要の動向を勘案し、グローバルゲート機能の強化方策についても検討する。港湾については、需要を見極めつつ北海道、東東北、北関東等の港湾について所要の整備を進める。

対アジアゲートについては、長期構想に沿って需要動向を勘案し、既存ストックを有効に活用して、順次、C I Q等所要の機能を整備する。この際、ポートセールス、チャーター便就航等の需要集約の努力や、広域国際交流圏形成のための諸施策等を地域が連携して進める。さらに、北海道、沖縄における地域の条件を生かした国際交流拠点の形成のあり方について長期的視点から検討する。

これら空港、港湾が地域からの世界との交流の玄関として機能するよう、輸入促進地域整備との連携、空港、港湾等の交通拠点と連結する高規格幹線道路、地域高規格道路、高速鉄道等のアクセスの強化を進めるとともに、必要に応じコンテナの国際規格に対応した道路整備を進め、また、玄関にふさわしい景観を確保し、来訪者を含めバリアフリーな利用しやすい空間となるよう整備する。また、海外からの資源、エネルギーの安定的確保に資する港湾整備を進める。

第1節 交通体系の整備

アジア諸国との旅客船航路や地方空港へのチャーター便等を活用したアジアからの新たな観光需要に対する地方圏の空港、港湾のあり方について検討する。

3 国内交通体系の整備

(1) 国内交通体系整備の長期構想

地域間の連携に基づく交流の活発化、自由時間関連交通の増大等により国内の交通需要は、2010年までは伸び率は鈍化するものの安定的に拡大するものと見込まれる。その後については、社会経済状況の変化等の不確定要因があり、また、輸送機関による差があるとみられるが、全体としては、微増あるいは横ばい状態で推移していくものと考えられる。この中で、交通の長距離化や高度情報化にともない高速性や定時性、低廉性等交通の質の高さが求められ、これらに備え、引き続き「全国1日交通圏」の形成に向け、次のとおり国内交通体系の整備を構想する。この「全国1日交通圏」の一環として、半日での地域間での往復や余裕をもった日帰り活動を可能とする「地域半日交通圏」とも呼べる広域的な地域の交通体系が形成される。「地域半日交通圏」は、都市機能等の適正な配置に併せ形成され、各地方の生活圏の中心となる都市から中核都市へおおむね1時間以内、中枢拠点都市圏や主要な物流ターミナル等へおおむね2時間以内の至近のアクセスを可能とし、地域間の機会の均等化に寄与する。この構想に基づき、陸海空の交通網が機能を分担し合い形成する列島を縦貫する複数の交通軸と、横断する主要な交通軸並びに広域的な活動を支える地域交通体系等により、国土に代替性の高い多様な利用可能性と自然災害に対する粘り強さが与えられ、質の高い国土軸を形成する基礎的な国内交通体系が築かれる。

(陸上交通網)

国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間を連結する14,000kmの高規格幹線道路網とこれを補完し地域相互の交流促進等の役割を担う地域高規格道路が一体となった規格の高い自動車交通網、並びに大都市圏、地方中枢都市圏及び主要な地方中核都市を結ぶ高速鉄道網により、国土の骨格となる基幹的な高速陸上交通網を形成する。このうち、地域高規格道路については、既存ストックの有効活用も含めて、6,000～8,000kmの整備を進めることを目指す。また、この基幹的な高速陸上交通網に直結する地域の主要な道路網及び鉄道網を通じ、各地域からこの高速陸上交通網への至近のアクセスが可能となり、「地域半日交通圏」の形成も進む。この交通網は、高度な情報通信技術等を活用したITS（高度道路交通システム）やリニアメトロ等の新しい交通システム、質の高い路面電車等の開発、導入、超電導磁気浮上式鉄道等の新しい技術の開発等により、安全性や効率性を高めるモビリティの高い道路交通と高速性や利便性を

高める定時性に優れた鉄道交通を支える。

(航空、海上交通網)

大都市圏における拠点空港、地方の拠点空港及び離島空港並びにコミューター空港やヘリポート、3大湾及び北部九州並びに地方の拠点港湾とそれを補完する港湾をターミナルとして、遠隔の地域間等を自由度の高い経路で直結する国内航空網、及び太平洋、瀬戸内海、日本海等の沿岸部を連結し、更に海峡部、島しょ部を結びつける全国海上交通網を形成する。この交通網は、低騒音航空機材、高度な航空保安施設の導入、TSL（新形式超高速船）の導入等により、快適性や確実性を高める高速性に最も優れた航空交通、高速性や定時性を高める低廉で大量輸送に優れた海上交通を支える。

(2) 国内交通体系整備のための計画期間中の施策

長期構想に沿って、物流の効率化に資する施策に当面の重点を置きつつ、次の諸施策を進め、地域連携軸の展開等を支援するとともに、長期的な国土軸の形成に資する。

(道路)

高規格幹線道路及び地域高規格道路に重点を置きつつ、その整備を推進する。高規格幹線道路網については、21世紀初頭の概成を目指し、幹線交通のボトルネック解消の観点から大都市圏間を結ぶ道路、大都市圏の環状道路等に重点を置き、地方圏にあつては、広域的な連携の軸となる縦貫路線、横断路線に重点を置いて整備を推進する。この際、適正な料金水準の下で採算性を確保し得るよう事業方式を検討しつつ整備を推進する。地域高規格道路については、都市圏の育成や地域相互の交流促進、広域交通拠点との連携等の機能を果たし得るよう長期構想に沿って需要動向を勘案し、地方中枢・中核都市圏の環状道路、農山漁村等と都市部を連絡することにより多自然居住地域の活性化を促す道路、地域発展の核となる都市相互を連結し、地域連携の基盤となる道路、空港、港湾等の広域的交通拠点や都市拠点、地域開発拠点と高規格幹線道路網とを連結する道路等を重点的に整備する。この道路は、基幹的な交通体系と地域交通体系を直結、融合化する重要な役割を担う。このため、地域の独自のプランニングによる連携のシステムづくり等と調和した整備を進める。湾口部、海峡部等を連絡するプロジェクトについては、長期的視点からの調査の推進、計画の推進等熟度に応じた取組を進める。

都市内の交通の円滑化を図るため、道路交通容量の拡大や駐車場の整備、道路空間の立体的活用等も含め、質の高い路面電車等公共交通機関の走行空間の確保に資する道路整備を推進するとともに、パーク・アンド・ライドの推進、ロードプライシングの検討等を含めTDM（交

第1節 交通体系の整備

通需要マネジメント) 施策等を総合的に推進する。広域的な交流を支援するため、比較的近距离にありながら地形的障壁により交流に制約のある地域間の交流と連携の促進に資するトンネルや橋梁等の整備を図る。また、安全で快適な歩行者空間の確保を図るとともに、増加を続ける交通事故の抑止を図るため、幹線道路等における事故多発地点での集中的な対策を実施するなど、重点的かつ総合的な交通安全施策を推進する。

最先端の情報通信技術等を活用し道路交通の安全性、輸送効率、快適性を飛躍的に向上させるため、VICS(道路交通情報通信システム)の全国展開、及び有料道路における自動料金収受システムの導入やドライバーの安全運転の支援に資する自動運転の実用化、交通管理の最適化等を目指すITSの研究開発、導入を推進する。道路の掘り返し防止や景観に配慮した道路空間の形成等を目的として共同溝、電線共同溝の整備、また、道路管理の高度化を図るために情報BOXの整備を推進する。

(鉄軌道)

幹線鉄道の高速化と大都市圏の都市鉄道の混雑緩和に重点を置きつつ、その整備を推進する。

広域的な連携の軸となる幹線鉄道の高速化を一層推進する。整備新幹線については、平成10年1月の政府・与党整備新幹線検討委員会の検討結果(以下、「政府・与党検討委員会検討結果」という。)に基づき、既着工区間の整備を進めるとともに、それ以外の区間について所要の事業を進める。在来線については、新幹線との直通運転化、線形の改良、新型車両の開発等により高速化を進め、新幹線と在来線が一体となった高速鉄道網を形成する。

大都市圏の都市鉄道については、圏内のリノベーションのための施策とも連携をとりつつ、混雑率をおおむね150%程度に、特に混雑の激しい東京圏については、当面180%程度に緩和することを目指し、新線建設、複々線化を進めるほか、オフピーク通勤の普及促進を図る。中心市街地の交通渋滞の緩和と魅力ある都心空間の再生のため、地方中枢・中核都市圏における軌道系の交通機関として、一般自動車交通を排除し歩行者と公共交通機関の共存を図るトランジットモールの整備と併せた質の高い路面電車や地下鉄、あるいは、モノレールや新交通システム等の導入を推進する。

中央新幹線について調査を進めるほか、科学技術創造立国にふさわしく、超電導磁気浮上式鉄道の実用化に向けた技術開発を推進し、21世紀の革新的高速鉄道システムの早期実現を目指す。

(空港)

東京国際空港の沖合展開事業の早期完成を図るほか、増大する東京圏発着の国内線航空需要に対応するため、新たな拠点空港の整備について調査、検討を進める。地方圏において、地方

空港の就航率の向上等既存施設の高質化を推進するとともに、離島空港、コミューター空港、ヘリポート等についても、地域連携の促進等その役割を踏まえ、適切に対応する。この際、多様な財源の確保等、効率的な空港整備方策について検討しつつ、着実に整備を進める。また、空港への道路や鉄道乗り入れ等のアクセス性の向上を進める。

(港湾)

海運を利用した複合一貫輸送のメリットを享受できる圏域がほぼ全国をカバーするように、各地域の物流の実態に応じて、海陸複合一貫輸送の拠点となる港湾を重点的に整備する。この港湾空間に、所要の船舶利用施設とともに海陸輸送の円滑な連携を可能とする共同配送機能、高度な情報処理や荷捌きの機能を持つ総合的な物流機能を整備する。主要な港湾において、地域連携の促進等の役割を踏まえ、人流のためのフェリーターミナル、マリナー、観光船のターミナル等の整備を進める。離島港湾等地域の生活、産業を支える港湾を整備する。また、T S Lについて実用化に向けた検討を進め、その結果を踏まえ高速の海上ネットワークを支える港湾を整備する。

(交通施設のバリアフリー化)

鉄道駅等交通ターミナルや道路空間を誰もが安全で快適に利用できるよう、交通施設のバリアフリー化を進める。このため、系統的で分かりやすい案内標識や情報案内システムの整備等ソフト面での施策を進めつつ、エレベーターの使いやすい配置等のスムーズな動線の確保、平坦性の高い歩行空間の確保、高齢者にも配慮した信号機の設置等交通施設をやさしくゆとりある構造に整備する。

(交通施設のリノベーション)

既存ストックを効果的に改善し、施設の能力と質を高める交通施設のリノベーションを重点的に推進する。このため、幹線道路の系統的な立体交差化等による高規格化と、これにともない利用実態の変化した既存の道路空間での歩道整備等道路空間の再構築、道路と鉄道の立体交差化や線形改良による交通の円滑化、高速化及び安全確保、貨物鉄道の貨客併用による旅客線化等を推進する。また、鉄道駅等の旅客施設について、交通施設の機能のみならず、多数の人が集まるといった空間の特性を十分発揮する機能を備えた、利便性の高い高質な空間形成を図る。さらに、港湾や空港において、利用船舶や航空機の大規模化等により相対的に能力の低下した施設について、高機能化への改良や関連する施設への用途転用等を進める。

第1節 交通体系の整備

(交通機関相互の連携)

各交通機関が総合的に組み合わせられ、機能を高めるよう、交通機関相互の連携を推進する。このため、空港、港湾等ターミナルへの高速鉄道、高規格幹線道路等の直結、鉄道駅等でのパーク・アンド・ライドの推進等を進めるとともに、乗換えを容易にするターミナル施設や駅前広場等の整備、乗換えに関する情報提供システムの整備を図る。また、利用者の利便性向上の観点から隣接する空港や港湾の就航航路やダイヤの調整により、複数施設の利用可能性を広げる取組を行う。さらに、災害時における交通の確保、環境負荷の低減等の観点からも各交通機関が連携した交通体系の形成を目指す。

4 安全で自然と調和した交通体系形成のための施策

(1) 安全な国土づくりに資する交通体系の形成

阪神・淡路大震災の教訓から、地域によりその種別、頻度に差があるとしても、災害はどこにでも起こり得るという前提に立ち、減災対策に重点を置いて、①直接被害及びその波及の極小化、②回復性の向上、③復旧、復興への円滑な機能発揮等を目指した安全な国土づくりに資する交通体系を形成する。

交通基盤施設等の整備については、既に進めている既存施設強じん化の取組の早期完成を図るとともに、今後、新たに整備する施設については被災しても一定レベルの機能が確保できるよう強じん化するとともに、系としての代替性が確保できるよう、粘りあるしなやかな性質の確保を図る。このため、地質構造及び活断層等から発生する地震動に配慮しつつ、施設の重要度に応じた強じん化を進めるとともに、個々の施設について、壊れにくく、直しやすい性質を備えるよう整備する。この際、幹線交通の集中している大都市や海峡部など途絶によって交通体系の全体に重大な影響を及ぼすと見込まれる地点（リスクポイント）の総点検等を通じ、交通体系全体としての安全性確保の観点から、必要なネットワークの多重化、多元化を図るとともに、国際コンテナターミナル等について格段の耐震強化など施設の強じん化を図る。

さらに、地震被災時の円滑な救命、救急、復旧活動を支えるための緊急輸送ネットワークを全国各地域に構築する。この際、防災拠点の整備とも連携をとりつつ、港湾、漁港における耐震強化岸壁の整備、空港と港湾の一体的整備等を進め、これら拠点間等を連絡する災害時でも十分な幅員が確保できる幹線道路等の整備、河川舟運路の整備等により陸海空が直結するネットワークの構築を目指す。また、迅速かつ的確な災害情報の収集伝達に資するよう、高度な情報通信施設を活用した、交通施設の管理の高度化を進める。地震対策に加え、風水害、津波、岩盤崩落等に対する安全対策として、危険箇所の点検及び所要の施設整備等を進める。また、豪雪地帯等における安全な冬期交通を確保するため、除雪体制の一層の充実、消雪施設の整備、

情報の収集、提供の強化等を推進する。

(2) 環境への負荷の少ない交通体系等の形成

(二酸化炭素の排出の削減等に向けた施策の推進)

各交通部門の、省エネ、低公害化と、適正な競争と利用者の自由な選択を通じた、エネルギー効率に優れ、環境への負荷の少ない交通機関の利用の拡大を基本とし、それぞれの交通機関の連携の強化を図り、大気、騒音、振動等環境全般への負荷の少ない、各交通機関の特性が生かされた交通体系を形成する。特に地球的課題となり、国際協調の下で取り組んでいる二酸化炭素の排出の削減のため、次の諸施策に強力に取り組む。

交通部門におけるエネルギー消費の大宗を占める自動車交通について、エネルギー消費効率を向上させるための諸施策を推進する。このため、低燃費車、電気自動車等の低公害車の開発及びこれらの利用を誘導する施策の推進等により、その普及を促進する。また、道路整備を通じたエネルギー消費効率の向上を進める観点から、交通渋滞によるエネルギー効率の低下とこれに基づく環境負荷の増大を緩和するため、大都市圏、地方中枢・中核都市圏において、交通流円滑化のための環状道路の整備や連続立体交差化及び交通管制センターの高度化の推進等を図る。地方圏においても混雑区間におけるバイパスの整備や渋滞ポイントの解消等を図る。また、交通量の時間的平準化を目的としたフレックスタイムの導入等を含めたTDM、渋滞状況等の道路交通情報の提供を含めたITSの導入、普及、環境に優しい運転方法の普及等ソフトな施策を進める。

物流については、環境への負荷の低減のみならず経済構造改革を進める上でも、その効率化が重要な課題となっており重点的整備を行う。トラック輸送の輸送効率を向上させるため、共同集配システムの構築、車両の大型化に対応した道路ネットワークの整備や荷捌き施設となる貨物自動車対応の一時停車施設等の整備、高規格幹線道路等のインターチェンジ周辺における、道路と広域物流拠点との一体的整備を推進する。また、大量輸送機関の利用拡大を図るため、内航フェリー、内航コンテナ船等の整備やこれに対応した港湾整備、コンテナ列車の長大編成化等に資する鉄道整備等、複合一貫輸送に対応した施策を総合的に進める。高規格幹線道路、地域高規格道路の計画的整備を進めるとともに、港湾、鉄道駅等ターミナルと高規格幹線道路網等との連結などアクセス強化を図り、また、河川舟運路を計画的に整備し、複数の輸送機関が連携した効率的な物流ネットワークを構築する。

人の移動にあっても、複数の交通機関の連携による環境への負荷の少ない体系を築くため、高速鉄道網、都市高速鉄道、バス路線等の整備拡充、鉄道駅、高速バスターミナル等でのパーク・アンド・ライドを可能とする駐車場整備、TDM施策の推進等により、鉄道やバスなど大

第2節 情報通信体系の整備

量交通機関の利用拡大と利用の促進を図る。また、エネルギー効率に優れた質の高い路面電車、地下鉄、あるいはモノレールや新交通システム等の導入により、都市内交通での公共交通機関の利用の利便性を向上させる。人口の疎らな地方圏等での移動手段確保のため、運営の合理化等による既存の乗合バスやその他の交通手段の活用等の施策を推進する。このほか、徒歩や自転車の利用を促進するための質の高いネットワーク化された歩道、自転車道及び自転車駐車場の整備、事前に開発行為が交通へ与える影響を評価する交通アセスメント制度等新たな取組を強化する。

(生活、環境、文化等に配慮した施策の推進)

道路沿道等における交通騒音等を防止するため、道路構造対策等の実施に加え、交通流対策、土地利用の適正化や緩衝緑地等の対策を含めた総合的対策を進める。また、道路空間、港湾空間の緑化、橋梁、空港ターミナル、鉄道駅等構造物のデザインの向上を図り、切土など自然の改変量の最小化、盛土部における動物用の小トンネルの設置等、生態系との調和に配慮した道路整備、海域浄化機能、海水交換促進等を促す港湾整備等の自然と調和した環境を創造する諸施策を進める。

ゆとりを持った観光や、豊かな自然へのアクセス等を容易にする低廉で使いやすい交通体系の形成、歴史上重要な道路、鉄道駅等の保存、復元、活用や、海洋文化、歴史等を生かした地域間の連携と交流を促進する海の道ネットワーク構想、地域における情報や文化の発信に資する道の駅、鉄道駅や港湾空間の整備等、交通を通じた、ゆとりややすらぎの保持、地域の歴史、文化の再認識や、その継承に資する諸施策を推進する。

第2節 情報通信体系の整備

1 情報通信体系整備の基本目標

高度な情報通信体系が持つ、国内外の地域間を直結する機能を生かし地域の自立のための機会の均等化を導くとともに、この体系が持つ多様な可能性を引出し国際競争と協調の下で我が国に新しい豊かな産業社会を築くことが求められている。このため、我が国を①国土の隅々まで安定的で高度なネットワークインフラが整備され、②だれもが何時でもそれを十二分に活用し、③活力ある生活と産業活動を営むことを可能とする「情報活力空間」とすることを基本目標とし、公的部門と民間部門の適切な役割分担により、情報通信体系の整備を進める。また、環境への負荷の低減にも資するよう、情報通信体系の整備と活用を図る。これにより、地域連携軸の展開と広域国際交流圏の形成の促進に資するとともに、新しい国土軸が国内外と直結す

第3部 地域別整備の基本方向

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」実現の基礎を築くためには、地域の自立を促進し、人々が自らの暮らす地域に誇りの持てる状況を創出していくことが重要である。これからの地域づくりは、「参加と連携」の下で地域が自らの選択と責任で行うことが基本となり、計画の果たす役割も変わってくるが、地域づくりに参加する様々な主体が、地域整備の基本方向に関する認識を共有し、その実現に際して効果的と考えられる各種施策を総合的かつ計画的に展開していくことは重要である。

「地域整備の基本方向」においては、各地域の持つ優れた経済、文化、自然等の特性や将来の可能性を明らかにし、それらを生かした長期的な発展方向とその実現に向けた整備の基本方向を示す。「施策の展開方向」においては、現在各地域において数々の地域づくりに関する取組が展開されていることを踏まえ、地域整備の基本方向に沿って第2部で示した分野別施策について、計画の四つの戦略との関連で示す。

なお、地域間の連携と交流を促すために必要と考えられる交通基盤等の主要な基盤事業については、各地域の意向を尊重しつつ、目標年次2010-2015年までの計画期間を越えて実施が見込まれるもの、あるいは、実施までの間に十分な調査や検討が必要なものも含めて示している。したがって、これらの事業については、経済及び財政状況等を勘案しつつ調整を図っていくとともに、その具体化、実施に当たっては、費用対効果分析及び環境影響評価の実施、一層の技術開発及び構造基準の見直し等コスト縮減の取組、財源の確保、費用負担の調整、地域住民の合意及び協力等を踏まえ、総合的に検討する必要がある。

もとより、各地域の発展のためには、ここに示したものに限らず、地域が主体となって、本計画の趣旨に沿った構想及び施策をさらに発想、展開していくことが望まれる。

地域区分については、既存の計画体系を考慮したものであるが、本計画では、多軸型国土構造の形成を踏まえつつ、既存の地域区分を越えた様々な圏域における地域連携軸の展開及び広域国際交流圏の形成などの戦略に関する構想や諸施策を提唱している。これらの構想は、今後の国、地方、民間等多くの主体の参加と連携によって具体化されるものであり、地域において展開される諸施策は、今後の地方分権や行政改革の進展等を踏まえ、広域的な圏域を念頭において進められる必要がある。

3 関東地域

生活基盤の整備を図る。

むつ小川原地域については、我が国にとって重要な施設である国家石油備蓄基地や核燃料サイクル施設の立地・建設に加えて研究施設の立地が進んでいるが、近年の経済社会情勢の変化を踏まえて、これまでの基盤整備を生かし、諸施設の集積可能性を含め、開発方策等の検討を行いつつ、それに基づき推進する。

3 関東地域

－21世紀にふさわしい業務、生活、自然のバランスのとれた世界を代表する大都市圏域－

(1) 地域整備の基本方向

関東地域は、首都東京を中心に広大な関東平野とその周辺地域を含む中枢圏域として我が国の発展を牽引してきており、これにともない、4,000万の人口と高度な機能集積を擁する世界でも類を見ない巨大都市圏域が形成されている。今後、関東地域は、東京圏と北関東・内陸西部地域等との広域的な連携の下、これまでに形成されてきた巨大かつ高度なストックを有効に活用しながら、「21世紀にふさわしい業務、生活、自然のバランスのとれた世界を代表する大都市圏域」として、我が国の発展に引き続き積極的に貢献することが期待される。

東京圏は、21世紀においても全国的、国際的な中枢機能を果たし、高度な都市活動や世界的な競争に対応した新たな産業活動が展開される、先端性と活力に富んだ世界の中核都市を目指す。このため、東京都区部と業務核都市等の機能分担と連携を進め、ネットワーク型の地域構造への転換を図るとともに、環境と調和し、豊かな生活と文化を育む良好な居住環境を形成するなど、長期的に西日本国土軸の形成を展望しつつ、東京圏のリノベーションを推進する。

北関東地域及び内陸西部地域等は、東京圏との近接性、製造業等の集積や豊かな自然を生かした発展可能性の高いフロンティアとして、地域相互間の連携強化を図りつつ、国際交流機能等の高次都市機能の充実や先端技術産業等の展開を進め、都市圏としての自立性を高めるとともに、東北、北陸、中部等の各地域と関東地域との間の地域連携軸を形成するためのアクセスゲートとしての役割を果たす。また、中小都市と中山間地域等を含む農山漁村等において魅力ある多自然居住地域を創造する。これらを通じ、北部の脊梁山脈とその周辺地域において、中部山岳地域から東北地域に至る自然のネットワークの形成と都市の連携が進み、北東国土軸の基礎が築かれる。

(2) 施策の展開方向

東京都区部や東京湾沿岸地域を始めとする東京圏において、それぞれの地域特性に応じて以下のようなリノベーションを推進する。

東京圏について、東京都区部への一極依存構造を是正し、ネットワーク型の地域構造への転換を進める観点から、新たなニーズに対応しながら、業務機能を始めとする諸機能の集積の核として、業務核都市等の育成、整備を推進する。また、首都圏中央連絡自動車道、東京外かく環状道路等環状方向を中心とする幹線交通網の整備を進めるとともに、東京湾岸道路等の整備により首都高速道路の機能を強化し、交通渋滞の緩和等を図る。名古屋圏等との円滑な交通を確保するため第二東名高速道路の整備を進める。さらに、核都市広域幹線道路について構想の具体化を図るなど地域高規格道路の整備を進める。通勤通学の混雑緩和を図るため、常磐新線等の都市鉄道、モノレールの新線建設や既設線の複々線化等により輸送力の増強を図るとともに、新線建設と一体となった宅地開発を推進する。また、環境負荷の軽減等に資する河川舟運路の整備を進める。筑波研究学園都市については、学術、研究開発等の拠点として機能の充実を図る。大規模地震に対する防災対策を進めるため、老朽木造密集市街地の再整備や防災拠点の整備、公共施設の耐震性の向上等を進めるとともに、洪水等による自然災害や事故災害への対策、海岸の保全を進める。また、我が国を代表する成熟した都市文化の象徴となる先端的かつ創造的な文化機能や個性的なデザインを有する魅力的な都市空間を形成する。さらに、広域導水等による頻発する渇水に対する安全度の確保、廃棄物の適正な処理、大規模な緑地の保全、広葉樹林等の整備等について、行政区域を越えて総合的かつ広域的な観点からの取組を進めるとともに、下水処理水等の再生水や雨水の利用による節水、熱電併給の促進等環境負荷の低い都市システムの導入を促進する。

東京都区部においては、副都心に特色ある複合的な機能集積を図るとともに、良好な都市景観の形成や緑とオープンスペースの確保に配慮しつつ、都心居住の推進を含む都心の再整備を推進し、多心型都市構造への転換を促進する。臨海副都心については、業務、居住、防災、文化、アメニティ等のバランスのとれた地域として複合的利用を進める。

東京湾沿岸域においては、湾岸地域が一体となって、自然環境の保全と回復を図りつつ、都市機能や産業集積の高質化、都市環境の改善、防災性の向上等のニーズに対応し、各種機能が複合する新たな東京圏を創造する戦略的拠点を形成するとともに、これらの拠点間を連携する環状方向の幹線道路網の整備を推進する。特に、広域的な観点から、東京湾横断道路、東京湾岸道路等を活用しつつ、京浜、京葉、上総等の環東京湾地域の連携を強化し、業務、研究開発、国際物流等の機能の充実を進める。また、第二東京湾岸道路について構想の具体化を図る。東京湾口道路の構想については、長大橋等に係る技術開発、地域の交流、連携に向けた取組等を

3 関東地域

踏まえ調査を進めることとし、その進展に応じ、周辺環境への影響、費用対効果、費用負担のあり方等を検討することにより、構想を進める。京浜・京葉工業地域においては、産学官連携の強化やベンチャー企業の創業支援等により、基盤的技術産業や人材の集積を生かした新たな産業の創出や既存産業の高度化を促進する。また、大規模工場跡地等の低未利用地について、必要に応じて土地利用規制の見直しを行いつつ、土地利用転換や都市基盤の整備を促進する。

東京圏と国内外との交流と連携のゲートウェイ機能を強化する観点から、新東京国際空港の平行滑走路等の完成を目指すとともに、東京湾諸港において耐震性の高い国際海上コンテナターミナル群の整備を図るなど国際物流機能を充実させる。さらに、これらへのアクセスのための交通基盤の整備を進める。

また、増大する国内航空需要に対応するため、東京国際空港の沖合展開の早期完成を図るとともに、新たな拠点空港の整備について調査、検討を進める。

北関東地域及び内陸西部地域等においては、東京圏からの高次都市機能の展開を図るとともに、製造業等の集積を生かした先端技術産業の創造と育成の場として、中核都市等について地域特性に応じた育成、整備を推進しつつ、総合的な居住環境の整備を進め、都市圏としての自立性を高める。また、茨城、栃木、群馬、長野、山梨、静岡を結ぶ地域連携軸の展開を通じて、これらの自立した都市圏の機能分担と連携の推進を図る。

このうち、北関東地域及び東総地域においては、北関東、東関東自動車道の整備、常陸那珂港等や高度な情報通信基盤の整備を進めること等により、地域相互間の連携を強化するとともに、東京圏に依存しない新たな物流体系の構築、国際交流機能の強化等を図る。また、宇都宮等における産業基盤や筑波研究学園都市における研究開発機能の集積を活用することにより、製造業等の集積を生かした先端技術産業の育成、研究開発機能の充実を図る。さらに、新潟や福島と北関東地域の間における地域連携軸の展開を通じて、東北地域との連携と交流を進める。内陸西部地域においては、甲府における産業基盤等の整備を図るとともに、長野、静岡等との連携を進めるため、中部横断自動車道や高度な情報通信基盤の整備を進める。

多自然居住地域の創造を図る観点から、圏域の拠点となる中小都市の機能を高めるなど生活環境の整備を図りつつ、大消費地との近接性を生かし、生鮮食品を始めとする農林水産物の供給基地として、生産・加工・流通基盤の整備等を進め、付加価値の高い農林水産業の振興を図るとともに、都市と農山漁村との交流を促進するグリーン・ツーリズムを推進する。また、相模川、多摩川等の流域において、地域が連携して水質保全等の取組を進めるとともに、住民参加の川づくりや森づくりを推進する。さらに、北関東及び内陸西部地域等の山間・高原地域、房総半島等の海岸部、小笠原諸島に至る島しょ地域において、それらの地域に存する森林の整備や沿岸域等の保全と回復を図るとともに、余暇需要の増大に対応し、東京圏との交通の利便

性を高めることにより、豊かな自然環境や観光資源を活用した観光・スポーツ・レクリエーションゾーンの広域的整備を進める。

4 中部地域

—先端的産業技術の世界的中枢としての役割を果たし、全世界を対象に多様な交流が活発に行われる地域—

(1) 地域整備の基本方向

中部地域は、人口重心に代表されるように我が国の中央に位置し、全国を対象とする物流、交流機能が立地する上で最も有利な条件を備えている。自動車、精密機器、電子機器、航空宇宙やファインセラミックス等の先端的な工業・技術集積、先進的な農林水産業を有する。日本を代表する美しい自然や歴史的蓄積等に恵まれるとともに、これらが多くの都市圏と近接しているという特徴も持つ。

以上のような特性を生かし、中部地域は「先端的産業技術の世界的中枢としての役割を果たし、全世界を対象に多様な交流が活発に行われる地域」となることが期待される。名古屋圏については、既存の産業集積を核に世界的なレベルの産業技術中枢圏域としての役割を高めるとともに、対外的には世界を対象とする諸活動の拠点、対内的には、我が国全体を視野に入れた人流・物流の拠点となり、国内外との密度の濃い交流を通じて21世紀社会を切り拓く知恵や価値が創造される圏域となることを目指す。内陸、南部地域は、豊かな自然に恵まれた多自然居住地域と小さいながらも特定分野で最先端の技術を持つ都市とが織りなす、美しさと知的な機会に満ちた圏域となることを目指す。東部地域は、産業創出の風土の下で独創性のある多彩な産業が育まれるとともに、地域産業と関連した分野の文化活動等を通じた交流が活発に行われる、世界に開かれた自立性の高い圏域となることを目指す。

このため、国土の中央部を広く覆う広域国際交流圏を形成する。また、名古屋圏においては、リノベーションを推進し、中部山岳地域や東紀州、三河湾等の自然の豊かな地域においては、多自然居住地域の創造を推進する。さらに、域内外に地域連携軸を展開し、地域の自立と活力ある地域形成を促進する。加えて、東海地震等への備えを充実させる。

これらを通じ、長期的に、中部山岳地域及び内陸部に日本海国土軸及び北東国土軸が、東紀州から伊勢湾沿岸に至る地域及びその周辺地域に太平洋新国土軸が、太平洋ベルト地帯とその周辺地域に西日本国土軸が形成されていく。