

新全国総合開発計画 (増 補)

昭和 44 年 5 月 30 日

(昭和47年10月31日一部改訂)

全国総合開発計画について

昭和44年5月30日

閣議決定

政府は、別冊新全国総合開発計画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。

全国総合開発計画の一部改訂について

昭和47年10月31日

閣議決定

新全国総合開発計画

目 次

前 文	5
1 地域問題に対する基本的姿勢	5
2 新しい社会への対応	6
3 政策課題と国民の選択	7
第一部 国土総合開発の基本計画	9
第1 計画策定の意義	9
第2 開発方式	11
第3 計画のフレーム	12
1 土地利用のフレーム	12
(1) 国土利用の考え方	12
(2) 土地利用の構成	14
(3) 地域開発の圏域	15
2 生活のフレーム	15
(1) 人口と年齢構造	15
(2) 世帯構造	15
(3) 生活時間	16
(4) 生活費用	17
3 経済のフレーム	18
(1) 経済の規模と水準	18
(2) 就業および就学構造	18
(3) 投資の規模	19
第4 計画の主要課題	20
1 国土開発の新骨格の建設	20
1 1 国土開発の新骨格の建設に関する主要計画課題	20
(1) 新ネットワークの形成	20
(2) 中枢管理機能の集積	20
(3) 全国的な通信網の整備	20
(4) 国際交流緊密化への対応	21
(5) 地方圏の交通体系の整備	21
(6) 大都市圏の交通体系の整備	22
(7) 日本列島の主軸の形成	22
2 産業開発プロジェクトの実施	23
2 1 農林水産業の主要計画課題	23

(1) 食料供給基地の配置と編成	23
(2) 大家畜畜産の展開	23
(3) 高生産性農業展開のための土地基盤整備	23
(4) 生鮮食料品等新流通体系の形成	24
(5) 森林資源の計画的培養	24
(6) 中核的漁港の整備と資源培養型漁業の展開	24
(7) 農山漁村の圏域的整備	25
2 2 工業の主要計画課題	25
(1) 工業の地域的展開と対応	25
(2) 大規模工業基地建設の推進	25
(3) 都市型工業の適地の確保と基盤整備	26
(4) 既成大工業地帯からの工場分散	26
(5) 産業転換地域の再開発	26
(6) エネルギーの基地および流通体系の整備	27
(7) 大陸棚鉱物資源の開発	27
2 3 流通の主要計画課題	27
(1) 一貫流通システムの進展に対応する大規模流通センター建設の推進	27
(2) 基礎資材の流通加工基地および流通網の整備	28
(3) 大都市における流通機能の再編成	28
2 4 観光レクリエーションの主要計画課題	28
(1) 自然観光レクリエーション地区の整備および大規模海洋性レクリエーション基地の建設	28
3 環境保全のための計画	29
3 1 自然および歴史的環境の保護保存に関する主要計画課題	29
(1) 自然の保護保存	29
(2) 歴史的環境の保護保存	30
3 2 国土の保全および水資源の開発に関する主要計画課題	30
(1) 国土保全の推進	30
(2) 都市化に対応する国土の保全	31
(3) 農山漁村地域における国土の保全	31
(4) 水資源の開発と広域利用の推進	32
(5) 水管理施設群の開発	33
3 3 公害の防止に関する主要計画課題	33
(1) 公害の防止	33
3 4 住宅の建設および居住環境の整備に関する主要計画課題	33
(1) 住宅の建設	33
(2) 居住環境施設の整備	34
3 5 地方都市の環境保全のための主要計画課題	34

(1) 魅力ある広域生活圏の形成	34
(2) 交通体系の確立	35
(3) 生活環境施設の整備	35
(4) 地方中核都市の都市計画	36
3 6 農山漁村の環境保全のための主要計画課題	37
(1) 農林漁業地域における環境の整備	37
(2) 人口激減山村における生活条件の保全	37
(3) 離島における環境の保全	38
(4) 大都市周辺部における農村地域環境の保全	38
3 7 大都市の環境保全のための主要計画課題	38
(1) 大都市の改造	38
(2) 大都市における住環境の改善	39
(3) 大都市における都心部の再開発	40
(4) 大都市における教育環境の整備	41
(5) 大都市における防災性の確保	41
第5 大規模開発プロジェクトの構想	42
1 大規模開発プロジェクトの性格と役割	42
2 大規模開発プロジェクトの類型と選択	42
3 大規模開発プロジェクトの構想	43
第二部 地方別総合開発の基本構想	46
第1 前 提	46
1 性 格	46
2 ブロック区分	46
3 ブロック別フレーム	47
4 構 成	47
第2 北海道開発の基本構想	49
1 開発の基本的方向	49
2 主要開発事業の計画	49
3 主要開発事業の構想	50
第3 東北地方開発の基本構想	52
1 開発の基本的方向	52
2 主要開発事業の計画	53
3 主要開発事業の構想	54
第4 首都圏整備開発の基本構想	55
1 整備開発の基本的方向	55

2	主要整備開発事業の計画	56
3	主要整備開発事業の構想	57
第5	中部圏開発の基本構想	59
1	開発の基本的方向	59
2	主要開発事業の計画	60
3	主要開発事業の構想	61
第6	近畿圏整備開発の基本構想	63
1	整備開発の基本的方向	63
2	主要整備開発事業の計画	63
3	主要整備開発事業の構想	65
第7	中四国地方開発の基本構想	66
1	開発の基本的方向	66
2	主要開発事業の計画	67
3	主要開発事業の構想	68
第8	九州地方開発の基本構想	70
1	開発の基本的方向	70
2	主要開発事業の計画	71
3	主要開発事業の構想	72
第三部	計画達成のための手段	73
第1	基本的課題	73
1	大規模開発プロジェクトの実施	73
2	広域開発行政の推進	73
3	土地問題	74
4	財政金融の優先配分	75
第2	特定課題	76
1	新ネットワークの整備	76
2	大家畜畜産および林野の開発	76
3	工業基地の建設・改造	76
4	自然および歴史的環境の保護	77
5	生活環境の整備	77
6	大都市の再開発	77
7	その他	77
第3	地域開発に関する調査研究	78
第4	地域開発関係法令の整備	79
第四部	沖縄開発の基本構想	80

前 文

この計画は、国土総合開発法に基づいて作成する全国総合開発計画であるが、計画の作成に際して、長期的視点と広い視野に立って検討を加え、国土の総合的な開発の基本的方向を見定めておかなければならない。

1 地域問題に対する基本的姿勢

今日でも、わが国の国土利用は、大部分が森林および農地であり、市街地は全国土の1.2%に過ぎない。この狭い地域に人口の48%が集中しているが、このうち58%が東京、大阪、名古屋とその周辺の50キロメートル圏内に集中し、最近5か年間における市街地人口の増加分の74%がこれらの圏内に集中するという現状にある。

この形態は、基本的には、1世紀にわたる都市と鉄道を中心とする交通網の建設等を基礎として形成されたものである。

昭和30年代における目ざましい発展は、この形態のうえに、さらに諸機能が累積するという形で行なわれたため、局部的な高密度地域においては過密現象が見られ、反面、低密度地域においては過疎現象が見られる。

このような土地利用の仕方の偏在化に加えて、社会資本整備に立遅れ、環境保全技術の未発達および向都性向の例に示されるような土地利用意識の遅れ等が、土地利用の硬直性を激化せしめている。

昭和40年代においては、国民の都市的な生活様式へのいっそうの移行に伴い、人口の都市集中は、その速度をゆるめながらもさらに進展を見せるとともに、他方、農産漁村においては、人口流出が進行し、その結果、昭和30年代に発生した過密・過疎現象は、さらに深刻化する傾向にあり、それが国民生活の快適性と安全性をそこね、経済の効率性を低下させるばかりでなく、自然と人間との間にあるべき調和をそこねるおそれがある。

すでに、昭和37年に策定された全国総合開発計画においては、経済の高度成長の過程において、都市の過大化の防止と地域格差是正が重要かつ緊迫した地域的課題として現われたという認識に立って、人口と産業の効率的分散を図り、しかも国民経済的に見て高い開発効果を発揮することが要請された。

その具体的な戦略手段としてとられたのが拠点開発方式であり、新産業都市および工業整備特別地域が工業開発の新たな拠点として形成されつつあり、現在実務第5年目にはいっているが、今後解決しなければならない種々の困難な問題をかかえているものの、おおむね昭和50年の目標を達成することは可能と思われる。とくに、従来工業集積の小さかった日本海側等における新たな工業開発拠点について、さらに飛躍的な発展が期待される。

一方、開発の遅れた地域である離島や山村についても、それぞれ振興計画が策定され、種

2 新しい社会への対応

の施策が行なわれている。

しかしながら，計画策定後今日に至る経済成長が年平均10.9%と世界史上に例を見ない高さで推移し，地域経済社会の変化が急務であることもあって，過密・過疎現象はますます深刻化しており，事態の解決は容易ではない。

過密・過疎現象を基本的に解決し，経済社会の飛躍的発展を図るためには，現在進められている種々の対策の成果を踏まえつつ，国土利用の硬直性を打破し，新しい社会へ積極的に対応し，新しい環境を形成するという観点から，国土利用の抜本的な再編成を図る以外にない。

土地利用の硬直性を打破するためには，中枢管理機能の集積と物流流通の機構とを広域的に体系化する新ネットワークの建設により，開発可能性を日本列島全域に拡大する必要がある。

また，土地利用の方向については，従来の意識，慣習にとらわれない超長期の視点に立ったフロンティアスピリットを発揮することが望まれる。

さらに，過密現象が見られる高密度地域の限界性が次第に明らかになり，技術革新の新たな展開および経済的合理性の追求から企業に分散の意欲が生じており，このような傾向を積極的に誘導する必要がある。

2 新しい社会への対応

わが国においては，今後労働力不足への途をたどりながらもいっそうの発展を持続し，情報化，国際化，技術革新の進展に伴い，いわゆる第2次産業革命が急速に進み，情報化社会と呼ばれる新しい社会が出現しよう。

第1次産業革命においては，人間の労力が機械に置き換えられたが，今後自動化がより急速に進行するとともに，人間の知力の一部を機械に置き換え，さらに人間がより高度に知的な分野を開拓して行く第2次産業革命の進行により，社会的，経済的諸活動の分野におけるより大きな変化が新しい社会への過程でもたらされよう。

このような新しい社会に対応して，人間能力を生涯にわたって開発し続けることが必要となる。このため，個性の発展と社会的，職業的適応能力とのバランスを図りつつ，学校教育，社会教育，職業訓練等を通じて，新しい人間能力の開発システムを確立しなければならない。また，幼児の持つ無限の可能性を伸ばすために，幼児期教育の重要性を高め，さらに，現在出生そのものを阻害している環境を改善することによって，人口の将来の資質の向上を図らなければならない。

わが国は，狭い国土に高度の経済文化活動を展開しており，そのなかで今日すでに教育，出版，通信，放送などのかなりの発展が見られるが，今度いっそう情報化が進展するなかで，情報化社会が出現しよう。

情報化社会においては，知的活動を自発的に行なう主体が増加し，選択可能性の拡大が進行し，社会活動の各領域において情報が重要な役割を持つようになる。また，あらゆる経営組織は，社会情報組織とプログラムチームを中核とした創造的，弾力的な新組織として再編成され

よう。情報化のいっそうの進展に対しては、国民の資産としての情報を管理し、かつ、いかなる地域にあっても任意に最新の情報を収集分配しうる体制を確立しなければならない。このため、通信網および情報産業の整備、育成等を図る必要がある。

一方、国際社会の広域化、国際分業の進展に伴って、全世界における急速な時間距離の短縮のなかで、国際間の人的交流が高まるとともに、技術、資本、情報等の交流がいっそう緊密化することとなろう。このような国際化時代に対応し、国際間の交通通信網の整備との関係に着目しつつ、新しい国土開発が進められなければならない。

新しい社会を形成するための科学技術の発展は、今後、宇宙開発、海洋開発、生命科学、人間工学等の領域における世界的な研究開発に主導されて急速に進み、技術革新の新たな展開が経済社会の様相を大きく変革するであろう。とくに、国土開発の面では、レーザー利用技術の開発等による情報システムの変革、超高速大容量の輸送手段の開発等による輸送革命、原子力技術の進歩、新材料の出現等による生産形態の変革、海水の淡水化技術の開発による水利用の変革、住宅建設、都市開発等の技術進歩による環境の変化などが進展するであろう。

このような技術革新を、わが国の国土、環境などの諸条件に適応しつつ展開して行くためには、技術の開発を選択的に進める必要があり、革新的な自主技術を確立することが、世界にもまれな高密度経済社会を形成するための国土経営の新しい生成システムをつくり上げる不可欠の前提である。

3 政策課題と国民の選択

人間の社会は、複雑で精ちにバランスしている自然の秩序の一部として存在しており、経済社会の発展に伴い、山林、原野、河川等自然系と農耕地等半自然系と都市等人工系から構成されている国土利用を、たえず変化させ、科学技術文明の進歩により、人間の精神的、肉体的活動の拡大をもたらしながら、新しい環境をつくり上げてきた。

しかしながら、このような社会の発展の過程において、自然の秩序を無視した人間の行為や文明に対する制御が不十分であることに起因し、生活の場としての環境形成の総合的な対応が遅れて、自然環境の破壊によるいこいの場の減少あるいは災害や公害の発生など、環境悪化の現象が生じている。

このような、つねに流動し拡大し続けている人間活動に対応して、自然の秩序に対する配慮のもとに、単に効率性の観点からばかりでなく、安全性、快適性のあるものとして、人間尊重の視点から望ましい環境を創造しなければならない。経済の成長と都市化の進展が、さらに、わが国の国土利用を変化させ、いっそう高密度社会を形成しようとしている今日において、都市、農村を通じて全国土に望ましい環境の形成を図る必要がある。

さらに、豊かさを目ざして革新を続ける社会では、物質的な豊かさにまして、社会的、生活的な豊かさが求められ、個人に対しては自立的人間形成が要求されるとともに、社会的には広

3 政策課題と国民の選択

い連帯感が醸成されなければならない。同時に、生活においては余暇活動が増大し、余暇が生活の重要な目標になる。このような新しい生活中心の価値観に対応する、よりよい社会環境の形成を図る必要がある。

当面する地域問題に対処し、新しい社会への対応を図りながら、このような望ましい環境を創造することが、国土総合開発の究極の政策課題である。

この政策課題を流動する現実に適合せしめながら、解決して行くためには、現行の制度、慣習にとらわれることなく、今後における経済社会の長期的変化に対して、飛躍的、弾力的、先行的に対応できるよう計画を策定する必要がある。

このため、この計画は、現時点における着想 調査 企画 計画 予算の各段階に属する事業計画を中心に、将来の豊かなビジョンを描くものであるが、今後の変化に対して可能な限り、適応性を持ちうるものとする。

もとより、この計画は、国民の創意、工夫のもとに国民の欲求を十分反映して策定されるべきものであり、この計画のもとに行なわれる事業の実施に当たっては、地域住民の合意と協力を必要とするものである。

なお、北方領土については、全国土の一環として開発、整備が進められるよう計画されなければならないが、現在、特殊な条件のもとに置かれているので、今後の調査、検討をまって早急にこの計画に所要の改訂を加え、総合開発の基本方向を示すこととする。

第一部 国土総合開発の基本計画

第1 計画策定の意義

1 計画策定の意義

新全国総合開発計画は、全面的な都市化の進行のうちに、情報化社会といわれる新しい未来への転換期を迎えた今日において、今後長期にわたる国民の活動の基礎をなす国土の総合的な開発の基本的方向を示すものであって、巨大化する社会資本を先行的、先導的、効果的に投下するための基礎計画であり、あわせて、民間の投資活動に対して、指導的、誘導的役割を果たすものである。

このため、国土利用の現況と将来におけるわが国経済社会の基本的発展方向にかんがみ、情報化、高速化という新たな観点から、国土利用の抜本的な再編成を図り、37万平方キロメートルの国土を有効に利用し、開発するための基本的方向を示すことが、この計画を策定する意義である。

また、国土の総合的な開発を計画的に推進するため、現行の地域開発諸制度を整理充実しなければならないが、この計画は、新しい地域開発諸制度の基本的方向を示唆するものである。

しかし、この計画は、20年の長期にわたる基礎計画としての性格を持つものであるので、その具体化については、今後における情勢の変化等に応じて弾力的に対処する必要がある。

なお、この計画は、教育、社会保障、産業政策、労働力政策など他の施策とあいまって、はじめて総合効果を発揮するものであることはいうまでもない。

これらの政策の遂行とあわせて、この計画が指向している国土利用の再編成に必要な社会資本の充実を図るためには、国民の負担がある程度増大することになるだろうが、この点について、国民の深い理解と協力が是非とも必要である。

2 計画の目標

(1) この計画の基本的目標は、つぎの4つの課題を調和せしめつつ、高福祉社会を旨として、人間のための豊かな環境を創造することである。

ア 長期にわたって人間と自然との調和を図り、また、将来都市化の進展に伴っていっそう深刻化すると考えられる国民の自然への渴望に応ずるために、自然を恒久的に保護保存すること。

イ 国土の利用が一部の地域に過度に偏して、効率を低下せしめることのないよう、全国土を有効に活用するため、開発の基礎条件を整備して、開発可能性を全国土に拡大し、

第1 計画策定の意義

均衡化すること。

ウ それぞれの地域の特性に応じて、それぞれの地域が独自の開発整備を推進することによって、国土利用を再編成し、効率化すること。

エ 経済的、社会的活動が活発化し、ますます経済社会の高密度化が進むにつれて、国民生活が不快と危険にさらされぬよう、都市、農村を通じて、安全、快適で文化的な環境条件を整備、保全すること。

(2) さらに、当面する地域課題として、過密、過疎および地域格差の問題を解決しなければならないが、これらの問題に対処する基本的考え方は、つぎのとおりである。

ア 大都市における過密問題に対処するため、交通施設、水資源開発施設、住宅および生活環境施設等の社会資本の整備を行なうばかりでなく、技術革新の展開、生産規模の飛躍的拡大、環境条件の変化等に伴い、大都市に立地することが不適当な工業等の機能を徹底的に分散するなどにより、大都市の諸機能を再編成し、中枢管理機能を集中強化するための方策を講じ、あわせて、防災、公害防止等の観点から根本的な大都市の改造を行ない、安全で機能的な都市構造を組立なければならない。

また、大都市機能の再編成を進めるためには、一方では、大都市における土地利用規制、交通規制などの措置を強化し、受益者に応益的な負担を課することや公益優先の原則に立った土地の利用権を確立するなどの制度を拡充整備しなければならない。

イ 人口流出の激しい地域等における過疎問題に対処するため、主として産業振興のための公共投資のみに依存していた従来の施策の方向を再検討し、効率的な産業開発や観光開発を進めることが可能な地域は、その地域の特性に応じて積極的な開発を進め、集落の再編成を含めて生活環境条件の向上のための施策を講じなければならない。

しかしながら、効率的な開発を進めることが困難な地域については、社会保障、集落の移転統合等の施策を総合的に講じなければならない。

ウ 地域格差問題については、1人当たり生産所得の格差よりもむしろ生活水準の格差、とくに社会的な生活環境水準の格差に問題があるという観点から、地方の中核都市の社会的環境整備を図るとともに、周辺地域の生活環境も地方の中核都市と一体となって一定の水準を保持しうるような施策を講じなければならない。

また、大都市からの遠隔の地であって経済開発の遅れた地域においても、開発の可能性を確保しうるよう、それらの地域と大都市を結ぶ新交通通信体系を整備するなどにより、国土の均衡ある開発の基礎条件をつくり上げることが、地域格差問題に対する新たな課題である。

3 計画の構成

この計画は、第一部「国土総合開発の基本計画」、第二部「地方別総合開発の基本構想」および第三部「計画達成のための手段」の三部により構成されている。

第一部は、全国的観点から、国土の総合開発の基本的計画を示し、第二部は、各地方別

に、それぞれの地方の特性と主体性に基づいた総合開発の基本構想を示している。さらに、第三部は、計画の実効性の確保を図るため、この計画を達成するための手段を明らかにしている。

なお、この計画は、昭和 40 年度を基準年次とし、昭和 60 年度を目標年次とする。

第 2 開発方式

計画の目標を達成するために、従来からとってきた拠点開発方式の成果を踏まえつつ、いっそう効果的、戦略的な方式を選定しなければならない。

新開発方式は、開発の基礎条件として、中枢管理機能の集積と物的流通の機構とを体系化するための全国的なネットワークを整備し、この新ネットワークに関連せしめながら、各地域の特性を生かした自主的、効率的な産業開発、環境保全に関する大規模開発プロジェクトを計画し、これを実施することによって、その地域が飛躍的に発展し、漸次その効果が全国土に及び、全国土の利用が均衡のとれたものとなるという方式である。

つまり、従来の拠点開発方式の内容をさらに充実させたということができるが、各地域と大都市を新ネットワークで結合することにいっそう大きな開発効果を期待していることと、その新ネットワークに関連しながら、大規模な農林水産業、工業、流通、観光レクリエーション等の産業開発および大規模な自然保護、水資源開発、都市開発等の環境保全のための計画を進めるに当たって、それぞれの地域の特性と主体性を基本としていることが新開発方式の特性である。

さらに、この新開発方式を進めるとともに生活環境の国民的標準を確保するため、広域生活圏を設定し、圏内の生活環境施設および交通通信施設を整備することによって、国民が等しく安全で快適な生活環境を享受しうるように努めなければならない。

このようにして、全国土にわたる開発整備が進み、広域生活圏が整備されるにつれて、当面の地域課題についても根本的な解決の方途が開かれることになる。

第3 計画のフレーム

新全国総合開発計画の作業の前提として、土地利用、生活および経済に関する昭和60年を目標とするフレームを策定する。

しかし、このフレームは、確定的な達成目標を示すものではなく、新全国総合開発計画の具体的内容およびその実施の成果と相互に関連するものであって、あくまでも、一応の前提である。

1 土地利用のフレーム

(1) 国土利用の考え方

わが国の国土は、東海道から山陽道にかけての中央地帯において、集中的に利用されている。この状況を概観的に示したものが、表1および図1(C)である。

このように、東海道から山陽道にかけて偏在している土地利用を日本列島全域に拡大するため、全国土を7ブロックに分け、各ブロックを主軸によって結びながら開発整備を進める。このような考え方を示したものが、図1(B)である。そして、それぞれのブロックの日本列島における地理的位置、中枢管理機能の大集積とのつながりなどによる特性を生かしながら、それぞれのブロックに適した開発整備を進めるとともに()、中央地帯の集積の密接な影響に配慮しつつ圏域を一体として開発整備し()、さらに、北海道圏、東北圏および九州圏については、新たな食料供給基地の形成を図るものとして()、各圏域の性格を示したものが表2である。

そして、情報化、高速化がさらに進展し、ネットワークの効果がいっそう浸透する段階においては、南北2,000キロメートルにわたる日本列島が一体となって機能することが期待されよう。これを模型的に示したものが、図1(A)である。

表1 地帯別主要指標対全国比

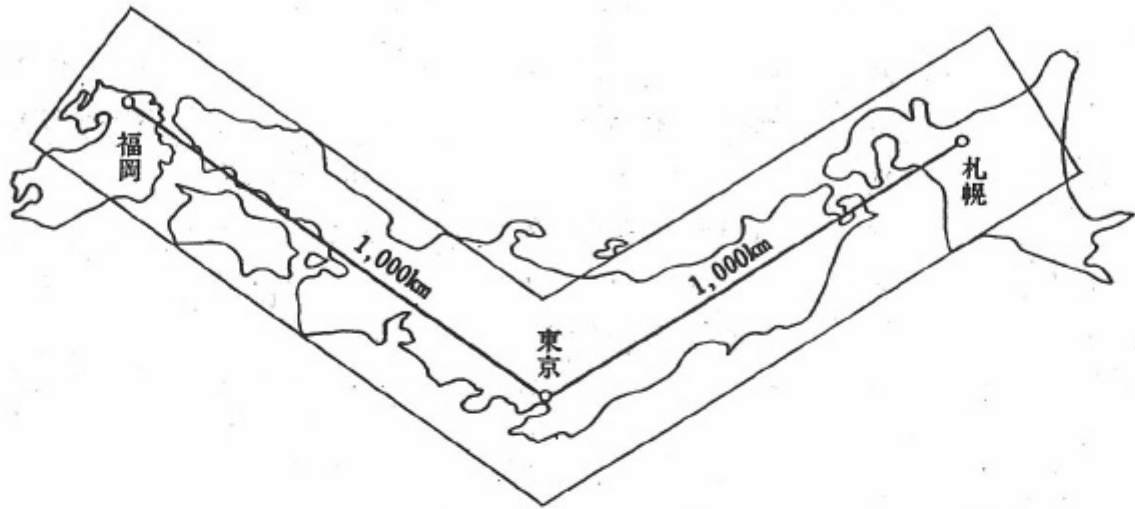
(単位 %)

指 標	北 東 地 帯	中 央 地 帯	西 南 地 帯
総 面 積 (昭和40年)	53.8	31.1	15.1
人 口 (昭和40年)	24.0	63.4	12.6
田 畑 (昭和40年)	46.7	37.1	16.2
宅 地 (昭和40年)	28.1	59.2	12.8
林 地 (昭和41年)	56.1	28.7	15.2
農 業 粗 生 産 額 (昭和40年)	37.7	44.8	17.5
工 業 出 荷 額 (昭和40年)	11.5	83.6	4.9
標 高 0 m ~ 2 0 0 m の 面 積 (昭和40年)	50.0	32.7	17.3
社 会 資 本 ス ト ッ ク (昭和38年)	27.3	61.0	11.7

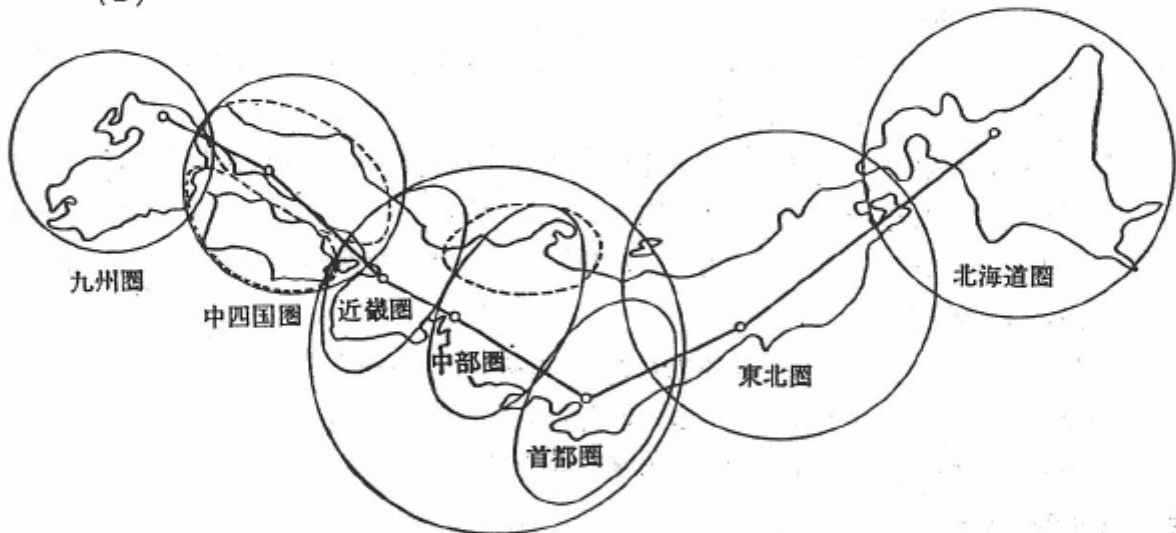
- (注) (1) 北東地帯とは、北海道、東北、山梨、長野、北陸、鳥取および島根の1道14県から成る区域をいう。
 (2) 中央地帯とは、関東(うち山梨および長野を除く。)、東海、近畿、山陽および福岡の1都2府18県から成る区域をいう。
 (3) 西南地帯とは、四国および九州(福岡を除く。)の10県から成る区域をいう。

图 1

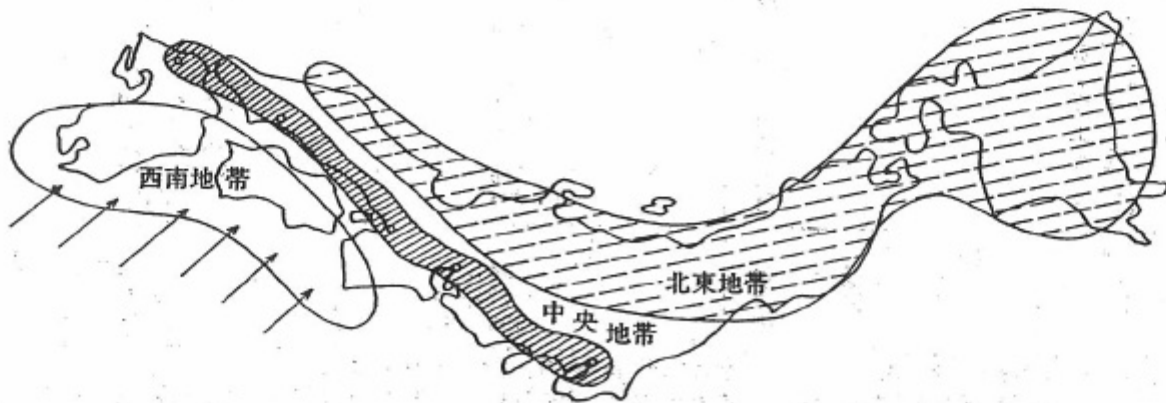
(A)



(B)



(C)



第3 計画のフレーム

表2 地域区分

ブロック名	性 格		
北海道圏	地方圏		食料供給基地
東北圏	地方圏 - 大都市周辺圏		食料供給基地
首都圏	大都市圏	京浜、京葉地区	
中部圏	大都市圏 大都市中間圏	東海地区	
近畿圏	大都市圏	京阪神地区	
中四国圏	地方圏 - 大都市周辺圏	瀬戸内地区	
九州圏	地方圏	北九州地区	食料供給基地
(備考)		(中央地帯)	

- (注) は、各ブロックの全国における位置づけを示すものである。
 は、既成工業集積地区を示すものである。
 は、今後新たに形成される大規模な食料供給基地を示すものである。

(2) 土地利用の構成

わが国の国土3,700万ヘクタールは、主として約600万ヘクタールの農用地、約2,500万ヘクタールの森林および46万ヘクタールの市街地より構成されている。

昭和60年においては、農用地は、宅地化等による壊廃もあるが、草地造成等により、総体としては、650万ヘクタール～700万ヘクタールに増大する。一方、森林、原野の一部は、宅地および草地に転用されるが、自然保護および森林資源保護のために、ほぼ現状程度の森林が確保される。

また、住宅地については、都市化の進行、核家族化の進展等により約15万ヘクタール、工業用地については約20万ヘクタール増加する。

なお、市街地面積は、現在の2倍程度の94万ヘクタールに達する。

表3 土地利用の構成

	昭和40年	昭和60年
1. 農用地	600万 ha	650～700万 ha
2. 森林	2,517	2,400～2,450
3. 原野	107	30
4. 水面・河川	106	103
5. 道路	42	90～100
6. 住宅地	78	120～130
7. 工業地	61	75～80
	9	30
8. その他	8	15～20
9. その他	248	245～255
10. 合計	3,698	3,708
(参考)		
市街地面積	46万 ha	94万 ha
市街地人口	4,726万人	8,420万人
人口密度	103人/ha	90人/ha

- (注) (1) 合計欄における10万ヘクタールの純増分は、新規の埋立てによるものである。
 (2) 参考欄における市街地面積および市街地人口は、国勢調査の人口集中地区(DID)ベースによる値である。

(3) 地域開発の圏域

地域開発の圏域としては、生活圏がその基本となる。

現在、わが国土は、400～500の生活圏によって構成されており、それらは、東京、大阪等を中心とする広範な生活圏から、小規模な地方都市を中心とする生活圏まで、大小さまざまである。

将来においては、モータリゼーションの普及をはじめ、新しい交通手段の発達によって生活圏が広域化するが、このようなモータリゼーション等の進んだ段階における広域生活圏を一次圏として国土を再編成する。そして、一次圏を地域開発のための基礎単位と考え、一次圏ごとに、それぞれの特性に基づいて、自主的な地域開発計画を策定する。

広域生活圏としての一次圏は、大都市地域にあつては半径30キロメートル～50キロメートル、地方の都市地域にあつては半径20キロメートル～30キロメートル、農村地域にあつては半径約20キロメートル程度の広がりを持つ。また、それぞれの一次圏の中核都市については、一定水準以上の都市機能の集積を持った都市として整備する。

しかしながら、大都市圏における広域生活圏の考え方および人口密度の著しく低い一部の山岳地帯等をいずれの一次圏に含めるかについては、まだ検討を要する問題が残されている。

これらの一次圏の区域は、それぞれの地域の自主的な判断によって定められるべきである。

2 生活のフレーム

(1) 人口と年齢構造

戦後、家族制度の改革、都会的思考様式の普及、住宅事情、所得水準と高い生活意識の分離等が出生抑制の要因として働き、出生力が急激に低下し、昭和31年以降純再生産率が1を割って、世界でも最低の水準となっている。

今後、所得水準が上昇し、住宅事情が改善され、妻の育児や家事に対する負担が軽減されるなど、出生に対する抑制要因が変化すれば、出生力が上昇し、純再生産率が1.0～1.2程度に回復するものと考えられる。

このような前提のもとに、昭和60年の総人口を推計すると約1億2,000万人～1億2,300万人になり、従来推計値である1億1,600万人を上回ることになる。

昭和60年の総人口を1億2,000万人として年齢構造を見ると、65歳以上の高齢人口の総人口に占める割合が40年の6.3%（618万人）から9.5%（1,151万人）に増大し、0歳～14歳の若年人口の割合は25.6%（2,517万人）から23.1%（2,793万人）に、15歳～64歳人口の割合は68.1%（6,693万人）から67.3%（8,129万人）に、それぞれ減少する。

(2) 世帯構造

昭和30年以降、生活意識の変化による核家族化の進行、農村から大都市への青年人口移動

第3 計画のフレーム

の増大等によって、単独世帯、一世代世帯および二世帯世帯が増加し、世帯規模も、出生力の低下とあいまって、急激に縮小している。

今後も、都市化がいっそう進展し、都会的生活意識が普及して、三世帯世帯から老人夫婦よりなる一世代世帯と若夫婦と子供よりなる二世帯世帯への分離、あるいは二世帯世帯から単身世帯への分離が進行し、世帯の平均規模がさらに縮小するものと考えられる。

このような前提のもとに、昭和60年の世帯を推計すると、総世帯数は、昭和40年の2,410万世帯から昭和60年の3,550万世帯へと1.5倍に増加し、平均家族人員は、4.08人から3.38人に縮小する。これを世帯類型別に見ると、一世代世帯の増加が著しく、昭和40年の250万世帯から昭和60年の590万世帯へと2.3倍になり、とくに、世帯主50歳以上の一世代世帯は、90万世帯から300万世帯へと3倍以上に増加する。また、単独世帯は、180万世帯から390万世帯へと2.2倍に、二世帯世帯は、1,310万世帯から1,990万世帯へと1.5倍にそれぞれ増加し、三世帯世帯は、逆に、520万世帯から480万世帯に減少する。

(3) 生活時間

技術の進歩と産業構造の高度化によって、わが国の生産力水準（国民1人当たり国民総生産）は、昭和60年において基準年次の3.5倍～4.0倍に達するものと推定されるが、この間にあって、労働時間は、急速に短縮され、国民生活時間の構造は大きく変化しよう。

4歳以上の国民の総生活時間量（国民総生活時間）は、昭和40年8,362億人・時から昭和60年9,957億人・時となるが、その構成は、総生活必需時間、総拘束時間および総自由時間の比が、43：30：27から42：25：33と試算され、総自由時間は1.4倍に増大しよう（表1参照）。

また、生涯生活時間は、全国平均の男子に例をとると、昭和40年の569千時間（平均寿命68歳）から昭和60年には604千時間（平均寿命72歳）となり、労働時間は116千時間から106千時間に減少し、自由時間は157千時間から200千時間に増大しよう（表2参照）。

このように、国民の総自由時間の増大は、所得水準が3倍～4倍となること、移動に際しての機動性が航空機、高速鉄道、乗用車等の利用によって大幅に増大すること等とあいまって、自由な余暇時間を過ごす空間を相乗的に拡大する必要性を生じよう。また、このような自由時間の増大は、個人の自主性と創造性のある生活を選択する可能性を増大することとなる。

表1 国民総生活時間（4歳以上）

	昭和40年		昭和60年		倍率(60/40)
		構成比(%)		構成比(%)	
生活必需時間	3,614	43.2	4,219	42.3	1.17
拘束時間	2,501	29.9	2,515	25.3	1.01
（うち労働）	(1,200)	(14.3)	(1,294)	(13.0)	(1.08)
（うち家事）	(726)	(8.7)	(650)	(6.5)	(0.90)
自由時間	2,246	26.9	3,223	32.4	1.43
合計	8,362	100.0	9,957	100.0	1.19
人口(千人)	95,453		113,662		1.19

表2 生涯生活時間（4歳以上）

（単位 千時間）

	男 子				女 子		
	昭和40年	昭和60年	倍 率 (60/40)		昭和40年	昭和60年	倍 率 (60/40)
生活必需時間	244	255	1.05	生活必需時間	260	271	1.04
拘束時間 (うち労働)	169 (116)	149 (106)	0.88 (0.91)	拘束時間 (うち労働)	197 (72)	161 (57)	0.82 (0.79)
自由時間	157	200	1.27	自由時間	155	208	1.34
合計	569	604	1.06	合計	613	639	1.04
平均寿命(歳)	68	72		平均寿命(歳)	73	76	

（注）生活時間は、NHK生活時間調査をベースとした。各生活時間の定義は、つぎのとおりである。

- (1) 生活必需時間：睡眠、食事および身の回りの用事のための時間
- (2) 拘束時間：労働、家事、勉学および通勤・通学のために要する時間
- (3) 自由時間：生活時間全体から生活必需時間と拘束時間とを差し引いた残余の時間
- (4) 生涯生活時間：各年の年齢別生活時間について、4歳以上平均寿命に至る間の総和として擬制し、計算したものの。

(4) 生活費用

昭和60年における個人消費支出は、実質価格で基準年次の4倍となり、消費構造はいつそう高度化するであろう。家計消費の構成は、自由な余暇時間の増大、進学率の上昇、機動性の拡大、情報ネットワークの高度化等を反映して、飲食費の割合（エンゲル係数）が30%を下回り、住居費、交通通信費、教養娯楽費等の割合が増大しよう（表3参照）。

この結果、昭和60年の生活時間当たりの費用は、社会的消費を加算して推計すると、外出・移動に要する費用が基準年次の8.2倍、ついで自宅外での交際・趣味・レクリエーション費が5.5倍、勉学費が5.1倍、家事関係費が4.3倍、自宅内での交際・趣味・レクリエーション費が3.8倍、生活必需時間の費用が3.1倍等となるものと推計され、住宅、生活環境施設、教育文化施設等関係諸施設の合計ストックは、基準年次の5.4倍以上が必要となる（表4参照）。

表3 家計消費支出の構成

（単位 %）

項 目	昭 和 4 0 年	昭 和 6 0 年
飲 食 費	39.4	27.0
被 服 費	12.6	9.0
光 熱 費	3.6	3.0
住 居 費	16.5	22.7
雑 費	27.9	38.3
(うち交通通信)	(2.4)	(9.4)
(うち教養娯楽)	(7.5)	(10.1)
合 計	100.0	100.0

（注）国民所得統計ベースによる。

第3 計画のフレーム

表4 生活時間当たり費用

(単位 円/人・時 昭和40年価格)

	昭和40年				昭和60年			
	家計	住宅	公共サービス	計	家計	住宅	公共サービス	計
生活必需	25.3	3.0	3.4	31.7	74.9	12.0	11.2	98.1
家事	18.9	3.0	3.4	25.3	86.4	12.0	11.2	109.6
休養・その他	13.1	3.0	3.4	19.5	44.3	12.0	11.2	67.5
交際・趣味等								
(自宅内)	22.3	3.0	3.4	28.7	87.2	12.0	11.2	110.4
(自宅外)	25.5		7.1	32.6	139.1		39.1	178.2
勉学	15.6		27.3	42.9	80.3		139.2	219.5
外出・移動	16.1		5.9	22.0	131.9		48.4	180.3
労働	3.5			3.5	8.2			8.2
合計(平均)	19.0	2.2	4.5	25.7	71.0	8.5	18.5	98.0

(注) (1) 昭和60年の住宅および公共サービスは、家計の倍率(60/40)から想定した需要額である。

(2) 住宅費は、住宅ストックの年間サービス量とする。

(3) 公共サービスは、無料の公共施設ストックの年間サービス量、維持修繕費、災害復旧費および人件費等の経常費の合計とする。

3 経済のフレーム

経済の規模および投資の規模は、今後における世界貿易の推移、国民の消費性向の動向および政府と民間の分担すべき役割の変化等に応じて変化すべきものであり、国土の総合開発の基本的方向およびその実施の成果と密接に関連しているが、つぎの予測を一応の前提とする。

(1) 経済の規模と水準

昭和60年における国民総生産(昭和40年価格)は、130兆円～150兆円になり、昭和40年の30兆円に対し4倍～5倍の規模となる。

この場合、1人当たりの国民総生産は、昭和60年には、110万円～130万円程度となり、また、国土面積1平方キロメートル当たりの国民総生産は4億円前後となる。

昭和60年の生産所得は、100兆円～120兆円になり、その産業別構成は、および、第1次産業5%、第2次産業48%～46%、第3次産業47%～49%となる。

また、個人消費支出は、昭和60年には70兆円台に達し、その構成は、消費水準、住宅水準の向上を反映して、住居費、雑費の占める比率が高まる反面、飲食費の占める比率は大幅に低下し、被服費の占める比率も微減する。

(2) 就業および就学構造

昭和60年の生産年齢人口は、約9,300万人と推計され、昭和40年の約7,300万人に比べて年率で1.2%、2,000万人の増加となる。

しかし、労働力人口は、進学率の上昇等による労働力率の低下を反映して、昭和40年の4,800万人から昭和60年の約5,600万人へと、年率で0.7%、約800万人の増加にとどまる。

昭和60年の就業構造は、およそ、第1次産業500万人、第2次産業2,400万人～2,300万人、第3次産業2,600万人～2,700万人となり、このような就業構造の高度化に対応して、昭和60年における職業別就業人口は、およそ、生産運輸従事者2,100万人～2,000万人、販売サービス従事者1,100万人～1,200万人、事務従事者1,800万人となり、農林漁業従事者は500万人を下回る程度となる。

なお、昭和60年においては、ほとんどの中卒者が高校に進み、大学進学率は30%を超える。

(3) 投資の規模

昭和41年から昭和60年に至る20年間の累積総固定資本形成は、およそ、450兆円～550兆円と見込まれ、これは、昭和30年代の10年間に形成された累積総固定資本形成63兆円の約7倍～9倍にのぼり、昭和60年の総資本ストックは、昭和40年の101兆円に対し数倍の規模に達する。

なお、この間における累積民間設備投資は約210兆円～260兆円、累積民間住宅投資は約110兆円～120兆円、累積政府固定投資は約130兆円～170兆円であり、これを機能別にみると、累積建設投資は約270兆円～330兆円、累積設備投資は約180兆円～220兆円になる。

第4 計画の主要課題

1 国土開発の新骨格の建設

1 - 1 国土開発の新骨格の建設に関する主要計画課題

(1) 新ネットワークの形成

国土利用の現況と将来におけるわが国経済社会の基本的発展方向にかんがみ、情報化、高速化という新たな観点から、国土利用の抜本的な再編成を図り、37万平方キロメートルの国土を有効に利用するために、中枢管理機能の集積と物的流通の機構とを広域的に体系化する新しいネットワークを整備する。

新ネットワークの建設に当たっては、データ通信、ジェット航空機、新幹線鉄道、高速道路、高速コンテナ船等の高速高能率流通技術を駆使して、既存の中枢管理機能の集積を結びながら、開発可能性を全国土に拡大するように進める。すなわち、首都東京をはじめ、中枢管理機能の大集積地である札幌、仙台、名古屋、大阪、広島および福岡を結びながら、全国の地方中核都市と連結し、さらに、これらの都市の一次圏内のサブネットワークを介して、日本列島の全域にその効果を及ぼすように、新ネットワークを形成する。

また、新ネットワークは、高度の全国的な通信網と、航空を中心とする高速交通体系を密接に関連させながら、情報、人および物の交流が、それぞれの必要と特性に応じて効率的に行ないうるように、総合的に形成されなければならない。

(2) 中枢管理機能の集積

昭和60年における市街地人口は、約8,400万人に増加して、その総人口に占める割合は約70%に達するものと見込まれ、また、これに対応する市街地面積は現在の約2倍の規模となる。このようなすう勢のもとに、7大都市圏の市街地人口を試算すれば、おおむね、つぎのとおりである。

東京圏	2,500万人	札幌圏	250万人
仙台圏	120万人	名古屋圏	550万人
大坂圏	1,400万人	広島圏	200万人
福岡圏	220万人		

また、地方中核都市等の市街地人口は約3,000万人と予想される。このような激しい都市化に対処して、中枢管理機能の集積地としてのこれらの都市の整備を図らなければならない。

(3) 全国的な通信網の整備

情報の処理、伝達の大量化、高速化が要請されるので、今後は電子計算機の利用を中心として、高度の情報処理体制の確立を図らなければならない。

このため、今後の主要な情報伝達手段として著しい発展、普及が考えられる電話とデータ通信について、全国土をおおう通信網の整備、形成を計画する。これによって経済社会

活動全般に大きな変革が進み、地域の開発可能性も大きく変化する。

電話については、昭和60年までには、普及率の向上とあいまって、任意の地点間における情報の伝達が常時、即時にできるようなネットワークを整備する。

電子計算機の利用形態および領域は、飛躍的に拡大するものと予想され、とくに、通信回線と接続して情報を遠隔処理するシステムの利用は、急速に普及するものと考えられる。昭和60年においては、データ通信によって運ばれる情報量が、電話による情報量をはるかに上回るようになる。これに見合った通信回線を先行的に計画、整備することによって、全国的な通信網の高度化を図り、経済活動の効率化、文化水準の向上に資する。

このほか、テレビ電話等新しい形態の情報伝達手段を開発、導入し、あわせて多彩な新規サービスを実施することにより、電信、電話、テレビ等を中心とした従来の通信網は、話す、書く、見るための機能をあわせ持った総合的な通信網へと変ぼうする。

(4) 国際交流緊密化への対応

産業経済活動の広域化は、国際的な規模で今後ますます進展し、わが国は、世界における指導的地位を確立して、その活動を全世界に展開することになる。加えて、国際的な文化交流は、いっそう活発になり、所得の向上によって、レジャーは大型化し、国際化する。

国際間を流れる情報、旅客および貨物の増大と高速化に対処して、その門戸となる国際空港、国際港湾および関連施設を整備し、国内国際の交通通信網を有機的に結合させる必要がある。

新東京国際空港等大規模な国際空港のほか、近距離国際線を発着させる幹線空港および主要な地方空港を整備し、航空機の超大型化、超高速化に対処し、あるいは近距離国際線ジェット機の就航に備える。また、航空貨物の増大に対処して貨物取扱施設等を整備する。

国際貿易のための港湾施設は、当面、東京湾、伊勢湾、大阪湾および関門地区を中心に整備を進め、あわせて、主要航路を整備して、国際貿易の増大、船舶の大型化および航行の安全に対処する。しかし、これら諸港湾への港湾貨物の著しい集中を排除するため、陸上交通施設の計画とあわせて、新たな港湾を積極的に計画する。さらに、東京湾、大阪湾等については、超大型船の入港が不可能になると見込まれるので、産業の立地動向との関連で、新しく工業湾を計画する。

国際間の通信網については、通信衛星および世界的海底同軸ケーブル網の完成により、世界主要国とのテレビ中継、データ通信、ダイヤル即時通話等が可能になる。

(5) 地方圏の交通体系の整備

昭和30年代において、大都市圏間交通がまず高速化されたが、近年、経済社会活動の広域化と生活水準の向上とともに、地方圏と大都市圏間の交通の高速化、大量化の必要性が著しく強まっている。

第4 計画の主要課題

地方圏からの生鮮食料品輸送および大都市圏からのレジャー需要の増大、産業の地方圏への分散等により、地域間交流の緊密化を図る必要があるため、先行的に地方圏と大都市圏とを結ぶ合理的な高速交通体系を確立し、あわせて、これと直結する地方圏内の関連交通体系および地方圏相互間の交通体系を合理的に整備する。

このうち、幹線として、7大中核都市を起点もしくは中継点とし、これらの都市と各地方中核都市とを結ぶ高速交通体系を計画的、効率的に整備する。とくに、航空旅客または貨物の増大に対処して、全国的航空網の整備を図る。また、沿岸輸送の増大と流通技術の革新に対応して港湾の整備を進める。

(6) 大都市圏の交通体系の整備

地方圏との交流緊密化を可能にし、あわせて、大都市圏における大量の旅客、貨物を受け入れ、これを円滑に処理する交通体系を先行的に整備することが必要である。

このため、東京、大阪および名古屋の空港および関連交通施設の整備を図る。また、外環状および湾岸環状の交通施設を整備するとともに、これに関連して貨物駅、トラックターミナル、港湾施設、流通団地等を広域的に配置する。さらに、各新幹線鉄道の東京におけるターミナルについては、都市内交通を十分配慮して定める。

大都市圏内における通勤交通については、都心部における大量輸送機関としての地下鉄網の整備を進め、これと直結する通勤鉄道の都心乗入れを推進するとともに在来線の増強を行う。とくに首都圏においては、通勤圏の拡大に対処するとともに、限界に達した在来線の輸送力を補うため、高規格の高速鉄道を建設し、さらに、これと圏内中核都市とを連絡する。

また、大都市圏内における自動車交通を処理するため、広域的幹線道路網を整備し、特定の区域では、交通制限の強化等の措置を講ずる。

東京、名古屋および大坂を結ぶ大都市圏間の交通体系は、全国土の開発が進展するのに応じ、いっそう大量化が予想されるため、さらに、高速交通施設を重層的に整備する必要がある。

(7) 日本列島の主軸の形成

新しい情報化社会を迎えて、以上のような都市、全国的な通信網、交通体系の合理的整備によって、全国土をおおう新ネットワークを計画的に形成する。

このうち、札幌～東京～福岡を結ぶルートは、中枢管理機能の巨大な集積地である首都東京等7大中核都市を連結する。

この首都東京等7大中核都市の整備とあわせて、これらを相互に結ぶ基幹通信網および幹線航空路、新幹線鉄道、高速道路等の高速交通体系を中心に新交通通信網を総合的、先行的に整備し、これを日本列島の主軸とする。

日本列島の主軸を形成する高速交通施設として、札幌、東京、大阪、福岡の基幹空港、札幌・福岡間約2,000キロメートルについて、高速道路、新幹線鉄道の建設を計画、実施

するほか、7大中核都市関連港湾の整備を図る。

この主軸の整備によって、南北に細長い日本列島の各地域間の時間距離は著しく短縮され、一体化して、地域相互間の社会的、経済的、文化的格差は解消されるとともに、首都東京の中核管理機能を十分発揮させることができ、それによって、7大中核都市の機能はより強化充実され、さらに、主軸と地方中核都市を結ぶ交通体系をすみやかに整備することとあいまって、はじめて各地域の社会的、文化的水準は一様に著しく向上し、開発可能性は拡大され、均衡化される。

2 産業開発プロジェクトの実施

2 - 1 農林水産業の主要計画課題

(1) 食料供給基地の配置と編成

食料需要の変化と増大、農業生産性の大幅な向上の要請および地域経済社会構造の変ぼうに対処して、各地域の可能性と限界を見きわめつつ、農業地帯の開発と再開を促進、地域の立地上の特性を活用した農業の意欲的展開を期待するとともに、基幹的な農業地帯については、流通加工施設を核として、集積する都市の食料需要に対するいわば食料供給基地としての編成、整備を図る。

すなわち、土地資源に恵まれた北海道、東北および九州地方については、主として、耕種と大家畜の大型産地化を進める。首都圏の内陸部、中部圏および近畿圏の内陸部および日本海側ならびに中四国地方には、耕種のほかに、酪農や中小家畜生産等、それぞれの立地特性に応じた開発を進める。また、大都市の周辺地域については、都市化の進行に対応して、生鮮食料品等の近郊供給地として整備する。

(2) 大家畜畜産の展開

今後、食生活はいっそう高度化し、とくに、牛肉および牛乳・乳製品の需要は、昭和40年の4倍～5倍程度に増大することが見込まれる。

このような需要をまかなうためには、昭和60年において、乳用牛と肉用牛をあわせて約1,000万頭を飼養することを目的に、新たに140万ヘクタール程度の草地を確保するなど飼料基盤の強化に努めることが必要となろう。

したがって、今後における国際的な農畜産物価格および需給の動向等をも見きわめつつ、既耕地における飼料作物付けの拡大とともに、低度利用資源開発の見地も含めて草地開発を進め、また、道路および大規模酪農経営の集落の形成を含む関連諸施設の整備を図る。

(3) 高生産性農業展開のための土地基盤整備

20年後、就業者1人当たり所得200万円という水準に対応した高生産性農業を実現し、変化し、増大する国民食料需要を適正価格で、安定的に充足するため、大幅な革新技術を導入した生産を展開しよう土地基盤の整備を図る。

すなわち、水田については、大型機械導入に適した200万ヘクタールを中心として、水

第4 計画の主要課題

管理の高度化，区画整理等所要のほ場条件の整備を行ない，土地生産性を高め，大型機械化作業体系の導入を可能ならしめる。また，畑地190万ヘクタールについて，ほ場整備（農道と畑地かんがい施設の整備を含む。）を図る。

(4) 生鮮食料品等新流通体系の形成

都市化の進展による食料需要の大都市への集積と食料供給可能圏域の拡大に伴い，また，新たに建設されるネットワークとあいまって，流通技術の革新に応ずる物的流通の合理化と取引システムの近代化により，供給地と需要地とを結ぶ新流通網の形成条件が整ってくる。

これに対応して，生鮮食料品の大量かつ迅速な供給を可能とするため，一貫流通システム，コールドチェーン方式等流通手段の開発，普及を行なうとともに，産地における生産出荷体制を整備する。さらに消費地における大規模な中央卸売市場の新設を基軸とする集配保管体制の整備を進め，新たな食料集配基地の形成を図り，これらを核とする組織的，広域的な流通網を整備する。

また，輸入農産物の増大に対処して，これを原料とする食品関連企業の臨海部への集中立地による生産，流通の合理化を進めるため，必要な施設を一体的に整備し，大規模な食品加工流通基地の形成を図る。

(5) 森林資源の計画的培養

森林資源の高度利用により，木材需要の増大に対応し，また，国土と自然環境の保全を図るため，森林資源の計画培養を推進するものとし，昭和90年において，総蓄積29億立方メートルを目標とする。

このため，昭和60年までに，生産基盤である林道17万キロメートルの整備を行ない，低質あるいは過熱な天然林について，成長率において約3倍の人工林に積極的に林種転換を図り，人工林1,200万ヘクタール～1,300万ヘクタールを造成し，あわせて，昭和60年における木材の国内供給量9,000万立方メートルを確保する。

(6) 中核的漁港の整備と資源培養型漁業の展開

水産物需要の変化と増大，漁業技術の革新および新たなネットワークの建設に伴って，今後の漁業展開の諸条件は大きく変化しようが，これに対応して漁業生産体制の転換整備が必要となろう。

このため，まず，漁港の再編成を進め，その機能の拡充を図るものとし，このような展開条件の変化を踏まえ，かつ，流通処理施設の整備や漁村の環境整備の観点をも勘案して生産，生活面の総合的な拠点となるべき中核的漁港を重点的に整備する。

また，沖合，遠洋漁業の新規漁場の開発を進めるほか，沿岸漁業について近年開発されあるいは開発されつつある資源培養漁業技術を積極的に活用し，昭和60年において，沿岸性中高級魚介類約100万トンの生産増加を目的に，高能率生産の展開を図る。

すなわち，浅海適地をいわば海底農場とし，漁礁の造成，中高級魚介類種苗の放流，移

植等を行ない、濃密な資源培養あるいは資源組成の高度化を図るとともに、潮通し、海底耕うん、消波施設の設置等の水産土木技術を用いて、海中の立体的利用等による養殖漁場空間の新規拡大を進める。

(7) 農山漁村の圏域的整備

農山漁村地域人口の減少およびこれら地域住民の生活水準の向上と生活欲求の多様化に対応して、農山漁村に関し、そのいわば生活圏の中核となる都市の機能を高め、あわせて、これら中核都市等を農林漁業生産活動についての集出荷および加工、機械、資材、情報等のサービス、技術の習得と交換等に関する総合的拠点として整備するとともに、各農林漁業地域が、これら中核都市のサービスを十分に享受しうるよう、交通施設等の整備を進める。都市から遠隔な地域については、その中心集落に都市機能の最小限を分担しうるコミュニティセンターを整備する。また、集落のレベルにおいては、集落内道路、上下水道、集落生活総合施設等生活環境施設を充実するほか、今後の推移により、散在し、衰退する小規模集落の集中統合により、集落の若がえりと機能の充実を図る。

2 - 2 工業の主要計画課題

(1) 工業の地域的展開と対応

今後、わが国工業は、機械工業等高度加工部門の成長に主導されつつ発展を続け、昭和60年には、昭和40年の5倍を越える規模となろう。工業生産規模は、資本自由化に象徴される全国的国際化に対処して、とくに規模の利益の大きい重化学工業において、飛躍的に増大する一方、技術革新の進展は、エレクトロニクス、原子力等の分野において、新産業を発展させよう。

また、全国的な交通通信ネットワークの整備は、各地域の立地条件を大きく変え、遠隔地域の不利性は徐々に解消され、立地可能圏域は拡大するであろう。

すなわち、鉄鋼、石油、石油化学等の基幹産業は、各種の制約が増大する大都市地域等においては、その立地条件の有利性が失われて、スクラップ化されるものも生じ、一方、新たに巨大化する生産機能に対応する大規模な港湾、広大な用地等の立地条件を備えた比較的少数の地点に巨大なコンビナートを形成するであろう。

また、従来、大都市地域へ集中してきた都市型工業においても、交通通信ネットワークの整備は、生産活動の広域的な展開を可能とし、地方における都市集積の増大とあいまって、これらの地域への立地誘因は漸次強まり、技術革新によって発展する新産業がこのような地域的展開を主導する可能性もあろう。

このように、工業の地域的展開は、現在の大都市地域への集中立地パターンから、より遠隔立地パターンに移行するが、これに対応して、新作業都市等の新たな工業開発拠点の整備を図りつつ、より効率的な生産機能の配置を進める。

(2) 大規模工業基地建設の推進

基幹産業の生産規模は、昭和60年には、昭和40年水準に比し、鉄鋼4倍、石油5倍、

第4 計画の主要課題

石油化学 13 倍となり、また、ますます激化する国際競争に対処して、工場設備の規模は飛躍的に拡大し、これに対応して、これら巨大な生産機能の展開の場を造出する必要がある。

このため、基幹産業の生産活動の場としてすぐれた条件を持っている地区について、重点的に産業基盤等の整備を進めるとともに、長期的観点に立って、将来における交通通信ネットワークの整備、大都市における外部不経済の増大等による立地条件の変化を勘案して、基幹産業を核とする大規模な工業生産活動の場にふさわしい地区について、巨大工業基地の建設を推進する。

(3) 都市型工業の適地の確保と基盤整備

今後のわが国の成長を主導する機械工業等のいわゆる都市型工業は、技術革新の進展に伴い、その構造を大幅に変え、加工度を高度化しつつ発展し、昭和 60 年における生産規模は、昭和 40 年の 7 倍程度となるが、これに対応して、新規に工業用地約 10 万ヘクタールの確保を図る。

このため、交通通信ネットワークの整備に伴う立地可能圏域の外延的拡大、地方における都市集積の増大、技術革新による立地因子の変化等を勘案して、広域にわたり相当規模の適地を工業用地として先行的に確保し、サブネットワーク等産業基盤の整備を進めるとともに、生活環境等の整備を図る。

(4) 既成大工業地帯からの工場分散

わが国工業の発展を主導してきた京浜、阪神両工業地帯は、昭和 40 年にはわが国工業生産の約 30% を占めているが、今後、用地用水面の制約、輸送条件の悪化等の制約条件がさらに強まり、また、技術革新に伴うスクラップ化が進展することもある。その工業生産のパターンは著しく変化し、大都市の機能に密着した業種や流通加工的な業態を中心とする生産構造となり、昭和 60 年におけるシェアは 10% 程度となろう。

このような既成大工業地帯については、大都市に立地することが不適当な工業の徹底的な分散を図り、その跡地を都市再開発に利用する。

(5) 産業転換地域の再開発

今後、わが国産業は、産業構造を高度化しつつ、その規模を飛躍的に拡大して行くであろうが、その反面、技術革新の進展、発展途上国の進出、労働力不足、消費パターンの変化等により一部の旧産業や伝統的産地産業の停滞等が急速に進行する可能性がある。これらの産業の立地している地域は、比較的単一の業種に特化している場合が多いので、地域社会に及ぼす影響は少なくないであろう。とくに、産炭地域については、エネルギー革命による石炭産業の急激な衰退によって、地域経済社会の崩壊を招来し、緊急に対策を要する地域もでてきている。

したがって、これらの地域については、その地域の持つ特性と開発可能性に応じた再開発を推進する。

(6) エネルギーの基地および流通体系の整備

昭和60年のエネルギー需要は、昭和40年の4倍～5倍の規模となり、その供給の大部分は石油に依存しようが、原子力開発の進展に伴い、一次エネルギー供給に占める原子力の比率は、約10%に達しよう。

このようなエネルギー需要の増大に対応して、大規模なエネルギー基地の整備を進めるとともに、革新的流通手段による新流通体系の確立を図る。

すなわち、昭和60年には、昭和40年の約5倍に増大する電力需要に対応して3,000万キロワット～4,000万キロワットの原子力発電のための大規模発電基地の建設を推進するとともに、大規模火力発電および大容量揚水発電のための基盤整備を進める。また、発電所規模の大型化、立地の遠隔化等に伴い、大量・長距離送電および広域的電力融通を行なうため、50万ボルトの超超高压送電網を全国的に整備する。

石油については、その安定供給を確保するため、外洋に面した遠隔地に、超大型タンカーの入港可能な大規模原油輸入基地を整備し、また、大量の石油の安全かつ効率的な輸送を図るため、石油パイプライン網の建設を推進する。

さらに、急速な需要の増大が見込まれる液化天然ガスについて、輸入基地、パイプライン網等流通施設の整備を図る。

(7) 大陸棚鉱物資源の開発

わが国経済の発展に伴う基礎原材料の急速な需要の増大に対応して、鉱産物の安定的供給を確保するため、なお開発の余地が残されている国内鉱物資源の開発を積極的に進めるが、とくに鉱物資源の有望賦存地帯としての大陸棚の開発については、十分配慮する必要がある。

わが国の大陸棚は、日本列島全面積の約76%に当たる28万平方キロメートルに及び、その海底および海底下には、各種の鉱物資源が豊富に埋蔵されていると考えられており、その開発利用によって、わが国経済は、大きな寄与を受けるが、とくに日本海側大陸棚において石油、天然ガスの大規模な開発が行なわれることになれば、わが国のエネルギー需給構造に著しい変化をもたらすばかりでなく、周辺地域の経済開発の始動条件を形成することとなる。

このため、大陸棚の基礎的調査およびこれに関連する技術の開発を進めながら、水産資源開発、海洋エネルギーの利用、観光をも含めた海洋開発の一環として、大陸棚鉱物資源の開発を推進する。

2 - 3 流通の主要計画課題

(1) 一貫流通システムの進展に対応する大規模流通センター建設の推進

昭和30年代におけるわが国経済の急速な発展は、物的流通に対して大きくプレッシャーを与え、各輸送機関における大型化、高速化、機械化等が飛躍的に促進され、効率化が図られた。今後、このような各輸送機関における技術革新はいつそう進展するほか、物的流

第4 計画の主要課題

通の質的向上の要請，輸送需要の急増，国際交流の緊密化，労働力不足等を背景として，電子計算機の導入による情報管理体制の整備，包装，荷役の合理化等が進み，各物的流通部門の有機的連けいによる生産から消費に至る一貫流通システムが普及し，企業における物的流通管理技術は大幅に進展するであろう。

このようなシステム輸送を効率的に実現して行くためには，商取引の近代化等の社会的，経済的諸条件の整備とともに，ターミナル施設等の物的流通施設の整備が必要であるので，東京，大阪等の大都市のほか，主要な地方中核都市について，複合ターミナル，倉庫，卸売業施設等から成る大規模流通センターの建設を推進する。

(2) 基礎資材の流通加工基地および流通網の整備

経済の成長に伴って，鉄鋼，石油，建材等の基礎資材の生産，流通，消費はさらに大規模化しようが，その生産の場は漸次遠隔化し，大都市地域における需要の相当部分は，これら遠隔地からの供給に依存することになる。

これに対応して，基礎資材の安定的供給を確保するためには，大量・長距離輸送に対応する専用化，高速化等の進展，パイプ輸送等の新しい輸送手段の開発，情報流通体制の整備のほか，大需要地の近くにストック機能，配送機能，加工サービス機能等を持つ流通加工基地の整備を進めて行く必要がある。これらの基地は，道路，鉄道，港湾等の輸送施設の整備とあいまって，大都市地域の臨海部や内陸の交通の結節点への計画的立地を図る。

(3) 大都市における流通機能の再編成

大都市における流通活動は，人口集中，消費水準の向上等を反映し，ますます巨大化するが，従来のように流通機能が都心部へ無秩序に集中すれば，物的流通の錯そう，都市内交通の麻ひ等の弊害をもたらすおそれがある。

これに対処するため，全国的な流通ネットワークの形成に寄与するよう配慮しつつ，物的流通と商取引の分離とあいまって，物的流通関連施設にあっては，都心部から周辺部への分散を促進し，物的流通の円滑化，効率化を図る。また，商取引機能にあっては，副都心等商業地域に卸総合センター，卸商業団地等の建設を推進し，卸商の集約化，商取引の効率化，迅速化を図る。

他方，大都市での商品の増大および高級化，モータリゼーションを背景とした大量一括購入，ワンストップショッピング等消費者の購買様式の変化に対応して，百貨店，大型ストアを中心としたショッピングセンターの合理的配置を図る。

2 - 4 観光レクリエーションの主要計画課題

(1) 自然観光レクリエーション地区の整備および大規模海洋性レクリエーション基地の建設

国民総生活時間に占める戸外レクリエーション時間が，昭和40年の年間501億人・時より，昭和60年の1,015億人・時へと約2倍に拡大するなかで，消費水準の向上，機動性の増大も伴って，レクリエーション需要は大幅に増大し，その形態も大きな空間を必要とするレクリエーション活動の比重が高まる。

このような傾向のなかで、自然観賞、登山、ハイキング、スキー、スケート等山岳、森林を対象にしたレクリエーションに必要なとされる自然観光地域の総面積は、昭和60年に約500万ヘクタールとなる。レクリエーション活動を快適に行なうために、自然観光地域のなかに、大規模かつ集中的に、ガス、水道、電気等の施設利用が可能なキャンプ場、ホテル、ヒュッテ、スケートリンク、ゲレンデ等の施設が完備した自然観光レクリエーション地区約5万ヘクタールを整備する。

一方、水泳、ヨット、モーターボート、釣り、スキダイビング等海洋性レクリエーションの比重も高まり、このため、昭和60年に全国で必要とする海洋線延長は約1,000キロメートルとなる。このような需要に対応するため、海岸線の整備を図るとともに、約10キロメートルに及ぶ人工海岸の構成を中心として、ヨットハーバー、海中公園等の施設を含む大規模海洋性レクリエーション基地を数か所建設する。

大都市圏内においては、必要な自然観光レクリエーション地区、海岸線、海洋性レクリエーション基地等の確保を図るが、需要を十分には満たすことができず、また、自然観光地域の遠隔地化が進ことにより、北海道、東北、北陸、山陰、四国、九州、離島等変化に富んだ自然観光地域の開発が促進される。また、自然観光地域は、交通通信のネットワークにより相互に連結されるとともに、都市観光とも一体化し、魅力に富んだレクリエーション地域となる。

これら自然観光地域の開発整備に当たっては、自然との調和に十分配慮しなければならない。

3 環境保全のための計画

3 - 1 自然および歴史的環境の保護保存に関する主要計画課題

(1) 自然の保護保存

人類は、自然を開発利用することによって生活の場を拡大し、今日の繁栄をもたらしたが、都市化の進展とともに国民の自然への渴望はいっそう深刻化し、いまや、自然は、現代ならびにつぎの世代のために保護、保存されるべき貴重な国民の資産となっており、学術研究、レクリエーション、国土保存あるいは生産の場として森林、山岳、湖沼、海岸、海中等の自然を保護、保存し、さらに、都市環境のなかに自然を積極的に創出することは、きわめて重要である。

このため、野性的未開発の性格をあるがままに温存し、学術研究、限られた野外レクリエーション等の目的で徒歩利用のみが許されるよう地帯約60万ヘクタール、国土保全上も重要であり、自然状態を破壊せず、これと調和した利用施設が設置されるような地帯約600万ヘクタールについて、区域を設定し、計画、管理する。

また、農地、草地、林地、海岸、湖沼、河川等約2,900万ヘクタールおよび沿岸海域については、生産の場であると同時に、国民の自然レクリエーションの中心の場として重要な役割を果たして行くものである。したがって、産業開発に当たっては、自然の景観や

第4 計画の主要課題

資源を破壊することのないよう十分配慮するとともに、農林水産業等の産業活動をも含めた自然レクリエーション地帯を形成し、また、自然地帯を連絡する自然遊歩道等豊かな自然を享受するための関連施設を積極的に整備し、自然と人工の調和を図りつつ、自然環境を保全する。

さらに、人口が集中し、市民生活の場となる市街地域約 100 万ヘクタールについては、極力、自然環境を保持するとともに、人工的な自然を積極的に創出するため、計画的に街路樹、公園等の施設の整備を図る。

(2) 歴史的環境の保護保存

わが国には、その特異な自然、風土、歴史的環境のもとに創造された有形、無形の貴重な文化財が全国土にわたって存在している。一方、生活水準の向上と教育水準の上昇に伴い、国民の生活時間の多くが知的活動に向けられ、社会生活の都市化の進展とあいまって、文化財の持つ伝統と文化に対する関心はいっそう増大し、現代ならびにつぎの世代のために価値ある文化財とその歴史的環境を保護、保存することは、きわめて重要な課題である。

このため、急激な開発により破壊されがちな史跡、歴史的建造物等の文化財とその歴史的環境について、開発計画のなかに取り入れて保存を図るとともに、国民にレクリエーション等の場として利用に供するために、生活環境の一部として計画的に整備する。

さらに、京都、奈良をはじめとする歴史的建造物、遺跡等の文化財の集中地区については、広域の保全区域を設定し、自然との調和による豊かな環境をも含めて、計画的に保護、保存する。

3 - 2 国土保全および水資源の開発に関する主要計画課題

(1) 国土保全の推進

わが国土は、国土保全施設の整備が進められているにもかかわらず、地形急しゅんで、平坦地が少なく、四面海に囲まれ、台風、集中豪雨等により、山地崩壊、洪水、高潮等の自然災害発生の可能性は依然として大きく、加えて、地震多発地帯に位置し、また、特殊土じょう、海岸侵食、豪雪等の特殊な自然環境のもとに置かれる等、災害発生の問題がある。一方、わが国経済社会の工業化、都市化が急速に進行して、国土の利用形態は大きな変化を遂げ、これに伴って災害の態様も大きく変化し、災害に伴う被害は甚大なものとなる可能性がある。

このような条件のもとで、人間生活における安全性と快適性を確保するため、全国土にわたり、その利用形態の変化に対応して、災害に対する国土の安全度をいっそう向上させることが国土保全の課題である。

さらに、大規模な土地造成、草地造成等の国土の大規模開発を進めるに当たっては、自然との調和について十分配慮するとともに急傾斜地、地すべり地帯、土石流発生のおそれのある地帯、特殊土じょう地帯、地盤沈下地帯の特殊災害地においては、防災的見地か

ら、土地利用の規制、誘導を行なうこと等が必要である。

また、台風、洪水、高潮、豪雪等の気象、水象および地震に関する観測、予報の技術開発をいっそう推進し、必要な諸施設を整備するほか、災害の警報、避難、救助等の組織体制を拡充する必要がある。

(2) 都市化に対応する国土の保全

都市化の全面的な進展に伴って、全国土にわたり都市人口が増加し、巨大な資産が高密度に集積され、とくに東京、大阪等の大都市とその外周部においては、中枢管理機能を中心とする諸機能が集積することとなり、その防災性は、ますます重要な課題となる。

このため、利根川、淀川等の大規模河川の整備については、水系を一貫する計画のもとに、集積される資産の増大に対する安全度の向上と、流域の開発に伴う洪水流量の増大に対応して、計画洪水流量をさらに拡大し、河道の主要区間の洪水処理施設等基幹施設の整備を図り、水資源開発とあわせて重点的に洪水調節ダムの建設等を促進する。

また、都市化の進展に伴って、市街地人口が増大するとともに、市街地面積が拡大し、市街地を流域とする鶴見川、寝屋川等の諸河川の洪水流出量の増加は著しくなるが、これに対応して河道の流下能力を大幅に拡大する必要がある。

このため、下水道を含めて、総合的な排水計画のもとに、土地区画整理事業とも関連させつつ、河道の拡幅、新川開削、大型排水機場の整備等を進め、とくに、新たに市街化が予想される地域においては、都市計画にあわせて、先行的に排水施設の整備を図る。また、市街化の進行に対応して、急傾斜地に対するがけくずれ防止、砂防施設等の防災対策を強化する。

臨海地帯の低地部においては、高潮等の被害を防止するため、海岸および河口部の防潮堤、水門、大型排水機場等の施設を整備する。とくに、防災性の確保が困難な地盤沈下地帯においては、地下水汲上げ規制の強化を図るとともに、必要に応じて土地利用の規制、誘導を図り、都市防災施設を整備する。また、海岸侵食が防災上の課題となっている区域においては、侵食対策施設を整備する。

また、都市生活やレクリエーションの面から、水路、河川、沿岸海域等の水質ならびに景観の保全を図るため、下水道の整備、河川の浄化対策をいっそう推進するとともに、河川沿岸高水敷、海岸等の緑地化を進める。

(3) 農山漁村地域における国土の保全

山地地域においては、水資源のかん養、土砂流出防止等の一貫した計画のもとに、国土保全の機能を拡大するため、保安林を積極的に整備し、林相改良等保全機能の強化を図るとともに、山腹防護、土砂調節、土石流防止等の防災対策を実施する。とくに、集落を控えた荒廃けい流においては、土石流対策を積極的に推進する。なお、人口の流出、集落の再編成等に伴う土地利用の変化に対応して、山地地域を保全するためには、防災施設の整備および管理について新たな観点から検討する必要がある。

第4 計画の主要課題

農業地域においては、高生産農業の展開に伴う農地および農村環境の整備に即応して、中小河川等について、河道の改修、排水機場および洪水調節ダムの建設等、国土保全施設の整備を図るとともに、河川の水質保全に努める。また、畑作農業の飛躍的發展に対処して、畑地の保全を図るため、放風、防砂林、草地帯等の土じょう侵食防止施設を整備する。

また、太平洋沿岸の高潮の被害を受けやすい地帯および北海道、日本海沿岸等における海岸侵食地帯に対して防災施設の整備を図る。

豪雪地帯においては、雪害防止施設の整備を進めるほか、道路の除雪、雪上車の整備等の環境条件の改善を図る。

さらに、急傾斜地、地すべり地帯、低湿地帯、特殊土じょう地帯等の特殊条件を持つ地帯に対しては、それぞれの対策を強化する。

(4) 水資源の開発と広域利用の推進

わが国は、降雨量が多いため、比較的水資源に恵まれているが、地形が急こう配であり、また、河川流出量の季節的変動が著しいことや、水資源開発が立ち後れていること等から、水資源として十分に利用されていない現況であり、さらに、今後の水需要の増大に伴って、水需要が一段とひっ迫することが予測される。このような水需給に対処して、広域的、計画的に水資源開発を進め、安定した水供給を確保することがきわめて重要な課題となっている。

このため、水需給が格段にひっ迫すると考えられる首都圏、近畿圏、北九州等の地域については、一方で極力水需要の増大を抑制するとともに、圏域内河川における水資源開発を徹底的に進め、圏域外河川を含め広域的視点に立って、水資源を最高度に利用しようよう総合的な水資源の開発を促進する。とくに、利根川水系における大容量貯水池群、河口ぜき、霞ヶ浦等の開発、淀川水系における琵琶湖開発を軸として、両圏域内河川の高度利用を図るとともに、これらの圏域に関連する水系として、信濃川、富士川、新宮川、紀の川等の諸河川について総合的な水資源開発を検討する。また、これらの水資源開発を行なうに当たっては、水質の保全に十分留意しなければならない。

相対的に豊かな水資源を有する北海道、東北、北陸、南九州等の地域においても、水需要の増大に対応して、豊かな自然の保全と水質汚濁防止の点を考慮して、計画的に水資源の開発を図る。

さらに、大規模な水資源開発に伴い、水源地域について総合的な開発を図る必要がある。

このほか、水需給のひっ迫化傾向に対処し、いっそう水使用の合理化を推進するため、農業用水については、用排水施設の整備等に努め、工業用水については、給水施設の整備、淡水の回収率の向上、海水の有効利用等を促進するとともに、下水処理還元水の利用を図る。また、慣行水利については、内容を明確化し、総合的な水管理を行なうことによっ

て、その合理化を図る。

また、今後の水需給の安定に資するよう、大容量かつ低廉な海水淡水化を実現するための技術開発を促進する。

(5) 水管理施設群の建設

流域の発展に対応して、洪水処理を効果的に行ない、あわせて急増する各種水需要に対処するため、多目的なダム、河口せき、導水路等を積極的に建設し、遊水池、湖沼の利用の拡大を図るとともに、水源地域の森林を整備するなど、水系を一貫する水管理施設群の総合的な建設を進める。

とくに、利根川、木曾川、淀川、吉野川および筑後川の5大水系をはじめとする主要水系において、大規模多目的ダム群、水利用、塩害防止等のための河口せきおよび導水路群を建設し、また、遊水池の調節池化を促進する。

また、これらの水管理施設を水辺の観光、レクリエーションとしての利用にも供しうるよう配慮する必要がある。

さらに、これらの水管理施設を総合的に管理し、洪水調節と水利用の各目的を通じて効果的な運営を図るため、テレメーター、電算機システム、ダム等の放流の予報・警報施設、通報・連絡施設等を整備して、水管理施設の集中管理体制を確立し、水利用相互の調整をとりつつ、その有機的操作を行なう。

3 - 3 公害の防止に関する主要計画課題

(1) 公害の防止

全国的に都市化、工業化が進展するなかで、住民の健康で快適な生活環境を確保し、さらに都市機能や生産機能を阻害することがないように、大気汚染、水質汚濁などの公害の発生を防止することが必要である。また、交通機関の高速化等による著しい騒音、振動の発生のため、周辺地域の生活環境が阻害されないよう特段の配慮が必要である。

このため、公害防止に関する環境基準の設定、汚染物質の排出規制の拡充強化、公害発生源の集中の排除などと並んで、緩衝地帯の設定、地域暖房、下水道の整備、廃棄物の体系的処理等による汚染源の除去、公害監視のための監視施設網の整備、公害防止技術の開発等を総合的、計画的に推進する。

とくに、大都市におけるビル暖房および自動車排出ガスによる大気汚染や工場過密地帯における各種公害については、大規模地域暖房の整備、交通規制を含む輸送手段の再検討、燃料転換、工場分散の促進、広域監視網の整備等を図る。

また、新たに工業基地化する地域については、公害防止のための事前調査等を行ない、その結果に基づいて工業立地の適正化を図る。

3 - 4 住宅の建設および居住環境施設の整備に関する主要計画課題

(1) 住宅の建設

現在、国民生活のなかでも居住水準は著しく立ち遅れており、その向上が強く望まれて

第4 計画の主要課題

いる。さらに、後今20年間に人口の増加および核家族化の進行により、約1,140万の世帯増加が見込まれ、また、総人口の約70%が市街地に集中すること等により、住宅の需要は増大する。一方、農林漁業地域においても、農林漁業の近代化に伴い、新しい都市的住宅の需要が増大する。

これらの新規住宅需要は、20年間に約1,650万戸に達すると見込まれる。また、老朽住宅、狭小過密住宅等の建替需要に加えて、戦後新築住宅の建替期を迎え、建替需要は約1,300万戸と見込まれるので、総住宅需要はおおむね3,000万戸となる。このための新規住宅用地の需要は、おおむね25万ヘクタールに達するであろう。とくに、東京、大阪、名古屋およびその周辺における住宅の需要は、1,200万戸～1,300万戸に達する。

さらに、建設される住宅の規模は、最近ようやく1戸当たり60平方メートルの水準に達しているが、昭和60年において家族人員1人当たり1室を目標とすれば約90平方メートルの規模を必要とし、住宅の構造、設備等についても質的な向上が必要である。

このような住宅需要に即応して、計画的に住宅の建設を促進し、とくに大都市においては、高層共同住宅の大量供給を図る。

(2) 居住環境施設の整備

従来、住宅は、休息、仕事、教育、娯楽、交際、療養等の場として、総合的な機能を持っていたが、生活様式の変化に伴って、住宅の持つ機能は、家族の団らん、睡眠などの機能に特化してきている。そして、人人は、教育、娯楽、交際、医療等の機能を住宅外の社会共同施設に求めるようになっており、また、とくに都市においては、庭のある住宅を持つことが困難となりつつあることから、都市のなかに共同してオープンスペースを確保する必要が強まってきている。

このような変化に対処するとともに、より豊かな生活環境を確保するため、積極的に居住環境を改善することが必要である。

このため、住宅の建設に関する公園、上下水道、電気ガス供給施設、ごみ処理施設、保育所、学校(運動場を含めて)、医療施設、ショッピング施設等の居住環境施設の整備を総合的、計画的に推進する。

とくに、居住環境の安全を確保するため、通勤・通学交通施設、交通安全施設、駐車場、歩行者のための専用道路等の日常生活につながるの深い交通施設を整備する。さらに、市街地におけるオープンスペースを確保するため、近隣公園、児童公園および多様化する日常生活のための機能的な公園を、市街地内において1人当たり3平方メートル以上を目標として整備する。また、市街地における排水処理および水質保全のため、市街地の全域に下水道を敷設する。

3 - 5 地方都市の環境保全のための主要計画課題

(1) 魅力ある広域生活圏の形成

地方における全面的な都市化の進展に対応するためには、狭域的、孤立的な生活環境を

広域化し、高水準なものに再開発しなければ、もはや、環境を保全して行くことが困難である。このため、中核となる地方都市（地方中核都市）の整備およびこれと圏内各地域とを結ぶ交通体系の確立により、広域生活圏（一次圏）を形成させる。

この広域生活圏の形成に当たっては、それぞれの広域生活圏の特性に応じた独創性を十分生かした魅力ある圏域として開発しなければならない。

地方都市では、大都市で得られない豊かな自然と空間を享受することができ、また、歴史的な文化、史跡、工芸等を生活環境のなかへ取り入れることができる。さらに、工業、農業、水産業、流通、観光等の産業開発プロジェクトがそれぞれの圏域の特性をつくり上げるばかりでなく、国際級の会議場、休暇村、医療センター、文化センター等の施設、畜産開発、海洋開発、宇宙開発その他新しい技術開発のための研究機関、大学等の教育機関、社会教育施設、総合技能センター等の再訓練機関、総合社会福祉センター、大博物館、人工的自然公園、大動植物園等高度な環境施設が選択的に設置されることによって、その圏域の特性が創造され、魅力ある広域生活圏が形成される。

また、積雪地帯における広域生活圏の形成については、地方中核都市において無雪道路、地域暖房等の整備により、冬期における都市機能を維持するとともに積雪に伴う生活障害を防除し、むしろ、積雪がその圏域の特性として生かされるよう工夫する必要がある。

(2) 交通体系の確立

広域生活圏内の各地区と地方中核都市とを結ぶ交通体系を整備することが、広域生活圏を形成するためのもっとも中心的な課題である。

しかし、昭和42年における全国市町村道に例をとれば、その改良率は約12%、舗装率は約5%に過ぎず、生活の広域化に対応することが困難な状況にあるが、さらに、地方圏におけるモータリゼーションは急激に進展する傾向にある。また、地方においても、踏切等における交通事故や路上駐車等の問題が深刻化してきている。

このような状況にかんがみ、自動車輸送に代替させることが適当な鉄道線区はこれを整理し、広域生活圏内の各地区と地方中核都市とを少なくとも1時間程度で結びうるよう、広域生活圏内交通網を新たに計画し、これに基づいて道路、鉄道等を整備し、あわせて、駅前広場、バスターミナル、公共駐車場、交通安全施設等の整備、平面交差の除去および歩道、車道、自転車道の分離を図る。

とくに、積雪地帯においては、消雪・防雪施設の整備、除雪体制の確立等によって、冬期交通を確保する。

(3) 生活環境施設の整備

住宅建設およびこれに関連する各種の日常生活圏施設が整備され、基礎的な生活環境が確保される。さらに、生活環境を充実するため、より高度の都市的サービス機能を楽しむよう、地方中核都市における広域共同利用施設を整備するほか、高次圏域施設を選択

第4 計画の主要課題

的に設置する。

区 分	日常生活圏施設	広域生活圏施設 (広域共同利用施設)	高次圏域施設
1 教育訓練	幼稚園, 小学校, 中学校, 高等学校, 初等職業訓練施設	養護学校, 盲学校, ろう学校, 短大, 高等専門学校, 青年の家, 社会教育施設, 高等職業訓練施設, 農業研修センター, 自動車練習所	大学, 研究所, 臨海・林間学校, 国立青年の家, 総合技能センター, 特殊技術者養成所, 身障者職業訓練所
2 文化	図書館, 児童文化会館	映画館, 総合図書館, 劇場, 展示場, 催場, 美術館, 音楽堂	国立劇場, 博物館, 資料館, 科学館
3 集会	集会所, 公民館	文化センター, 市民会館, 勤労青少年センター, 結婚式場, 葬祭場	国際会議場, 国際文化センター
4 保健医療	診療所, 病院	総合的病院, 保健所, 救急医療センター	地方衛生研究所, 精神衛生センター, がんセンター, 医療センター
5 環境衛生	公衆浴場, 公衆便所, 理容所, 美容所	墓地, 火葬場, と場	
6 福祉	保育所, 老人福祉施設, 児童館, 福祉センター, 児童遊園	特別養護老人ホーム, 精神薄弱者援護施設, 母子福祉施設, 身障者構成援護施設, 働く婦人の家, 中小企業福祉施設, 勤労者総合福祉センター	勤労青少年センター, 重症心身障害児施設, コロニー, リハビリテーションセンター, 厚生年金会館
7 体育, スポーツ・レクリエーション	児童公園, 近隣公園, 地区公園, 遊歩道, 体育館, 運動場, プール, 分区園	セントラルパーク, 森林公園, ゴルフ場, 総合運動場, 動植物園, 休養施設	公開庭園, 総合公園, 自然公園, 遊園地, スキー場, スケート場, キャンプ場, マリンセンター, 海水浴場, 保養地, キャラバンサイト, 休暇村, 農園, 国民保養温泉地, 自然遊歩道
8 ショッピング	スーパーマーケット, 商店街, 小売市場	ショッピングセンター, デパート	高級品専門店街
9 保安・防災	駐在所, 派出所, 緊急通報器, 消火せん, 防火用貯水そう, 消防署, 街燈, 避難広場, しゃ断緑地, 雪害防除施設, 消雪施設	警察署, 特殊防災センター	

(4) 地方中核都市の都市計画

地方中核都市は、ながい歴史のうえに築かれた都市が多いが、戦災とその復興によって枢要市街地部分の面目は一新され、往時の遺構をそのまま伝える都市はむしろ少ない。しかし、整然と復興された区域においても、その後の発展、モータリゼーション等により、ふたたび再開発を必要とする地区が多く、非戦災都市または非災区域と同様に、根本的な都市改造を必要とするときを迎えている。

一方、新市街地の形成は急速であり、先行的、計画的な新市街地の建設、開発と保存の調

整，秩序ある市街地の誘導，諸都市施設の整備等について，広域的な都市対策の必要性が増大している。

都心部は，広域生活圏の中心としての都市機能を強化し，モータリゼーションに伴う都市改造を行なうため，鉄道ヤード，貨物駅，倉庫，車庫，工場，墓地，住宅等他へ移転すべき施設の再配置と構築物の共同化，高層化による再開発が必要である。

また，広域生活圏における共同利用施設の整備は，広域生活圏住民の通勤，通学，ショッピング等の利便を考慮し，計画的に開発しなければならない。

このような観点から，地方中核都市について，広域生活圏の中心都市として，新たに土地利用と主要施設にかかる都市計画を定める。

3 - 6 農山漁村の環境保全のための主要計画課題

(1) 農林漁業地域における環境の整備

農林水産業の発展を積極的に期待する地域については，生活水準の向上と生産の新たな展開に対応しつつ，集落および集落施設その他環境条件の整備を図り，日常生活圏を広域化し，地域住民の開発意欲を醸成する魅力的な生活の場を形成して行くことが必要である。

このため，水稻等の高度な機械技術体系導入のためのほ場団地の整備に伴う住宅，集落地区の移動，畜産の多頭羽飼養に伴う畜舎等の居住地区からの分離，山地における大家畜畜産，林業等のための新集落の形成，沿岸漁業の中核的漁港整備に应ずる集落の再編成や漁具，水産物等の作業所の居住地区からの分離等を進めるとともに，住宅，上下水道，電気ガス供給施設等基礎的生活施設の改善を進め，あわせて，日常生活圏の広域化に対応して，土地利用計画を中心とした地域整備計画に基づいて，道路および生活・生産関連利用施設の整備を図る。

(2) 人口激減山村における生活条件の保全

国土の約8割を占める山地のうち，産業の新しい展開の可能性に乏しく，都市から遠隔な地域では，人口の減少あるいは高年齢人口の滞留の傾向が今後さらに持続し，人口のき薄化とともに生活環境施設あるいは都市的便益享受の水準の維持はもちろん，生活の場としての条件が悪化して行く地域が広がって行くおそれがある。

このような人口が激減し，き薄化する山村地域については，地域住民の意向に応じ，より高い生活環境施設水準の享受を可能とする集落の移転統合，離村者のための職業訓練等の円滑な実施を図る。一方，極力生活の場としての条件を保全するため，道路の整備とあわせて通信施設，機動力を用いた巡回システム（保健医療，生活・農事相談，学校教育における移動教材教室，巡回図書館等）等を整備するとともに，地域の実情に即した社会保障施策の充実に期待する。さらに，このような人口が激減し，き薄化する山村地域の生活の拠点とするため，域内住民の日常生活環境施設需要をほぼ充足する機能を備えた地域生活センターを設置，充実する。

第4 計画の主要課題

(3) 離島における環境の保全

現在、離島振興法に基づく指定離島および奄美群島、小笠原諸島は、有人島数 350、その人口は 139 万人に及んでいる。このような離島の持つ地理的条件の不利は、離島の産業開発面および生活環境の整備面において、著しい阻害要因となっている。

しかしながら、離島は、沿岸漁業を主体とした水産資源、園芸、畜産を主体とした農業、林産資源、原子力発電、原油輸入基地、さらに恵まれた自然環境を利用する観光など、新たな開発の可能性に富む島しょを多くかかえている。

したがって、このような離島については、農林漁業、観光等の開発を積極的に推進するとともに、とくに、離島の阻害因子を解消するため、離島と本土または主要離島を結ぶ架橋、航路、空路、道路の整備、通信網の整備を図り、集落規模の適正化への誘導、生活環境の整備等の諸施設を総合的に推進する。

しかし、今後の新たな開発が不可能と思われる離島も一部存在するので、これらの島しょに対しては、生活の場としての必要な条件を極力整備するための対策を講ずることとし、全島民が移住、転職を希望する場合には、移住対策、転職対策を総合的に講ずることとする。

また、開発の可能性のある離島であっても、そのまま島内に居住しては、生活環境が整備できないため、全島民が移住を希望する場合には、新しい生活環境の造成や通勤生産を行なうために必要な施設の確保などの移住対策を講ずることとする。

(4) 大都市周辺部における農村地域環境の保全

大都市周辺部の農村地域は、都市化の影響による生産条件の劣悪化、農地の遊休化等が見られるが、市場条件は有利であり、生鮮食品生産を中心とした農業展開の可能性は大きい。一方、都市化の進展に伴い、大都市周辺部の宅地化が急速に拡大され、20年間で、約20万ヘクタールを越える大幅な市街化が見込まれる。

このような大都市周辺部における農村地域については、土地利用の混乱を回避し、都市化および農業の近代化を並行的、段階的に進める必要がある。このため、土地利用を中心とした総合的な施策を講ずることにより、農業展開の条件を備えた農業地域を積極的に保全し、その他の地域は田園的環境を持つ都市地域として、計画的、段階的に転換を進める等地域環境の保全を図る。

3 - 7 大都市の環境保全のための主要計画課題

(1) 大都市の改造

人口および産業が著しく集中した大都市における公害、住宅難、交通難、用水難等の環境の劣悪化を防止し、大都市に立地することが不適当な工業等の機能を分散し、中枢管理機能を強化するなど大都市の諸機能を再編成するとともに、大都市の防災性を確保する必要がある。

このため、広域的に大都市とその周辺部を含めた地域について、総合的な改造計画を策

定し、これに基づいて、それぞれの都市の特性を生かしつつ、抜本的な大都市の改造を進める。

大都市においては、工場、学校等の分散、移転を促進し、跡地の再開発を進め、また、道路および公共空気を十分確保したビジネスセンターを計画的に再配置する。また、職住近接を原則として、中心部における高層住宅を積極的に整備するとともに、通勤交通体系と一体となった大規模住宅団地の建設を図る。

さらに、大都市の周辺部においては、ビジネスセンター、教育研究機関等の大都市の機能の一部を分散配置し、大都市と有機的な関連を持ちうるよう交通通信施設の整備を図るとともに、良好な環境を持つ新市街地として住宅および居住環境施設等都市施設の整備を図る。

また、大都市における生活環境をいっそう豊かなものにするため、近郊部におけるレクリエーション施設の整備を図る。

このような大都市およびその周辺部における整備の方向に即して、流通施設および広域的な基幹的大都市交通施設を総合的に計画し、整備する。

(2) 大都市における住環境の改善

大都市の住環境は、住宅数の不足、狭小過密居住、低水準の設備等の住宅固有の問題や、木造家屋の密集による災害上の危険、住宅地の遠隔化、大都市周辺住宅地における居住環境施設の不足等の環境の問題に見られるように、現在の大都市において改善されなければならない最大の課題となっている。

また、大都市における人口の増加、とりわけ、中枢管理機能に関連する通勤サラリーマンの増加と世帯の細分化の進行によって、大都市における住宅需要は急増し、今後およそ20年間に東京圏約690万戸、大阪圏約370万戸、名古屋圏約170万戸、札幌圏約85万戸、仙台圏約40万戸、広島圏約65万戸、福岡圏約70万戸の需要が見込まれる。

このように、大量の住宅を供給しながら、住宅の質の向上を確保し、住環境の改善を図るため、住宅をはじめ、公園、上下水道、保育所、学校、医療施設、ショッピング施設、自動車交通を禁止した歩行者専用道路等を総合的に整備する必要がある。

また、周辺部から都心部への通勤者は、昭和60年において、東京都区部で約320万人、大阪市で約230万人、名古屋市で約110万人に達し、東京都区部および大阪市では昭和40年の3倍弱、名古屋市では5倍強に増加するものと見込まれる。このような通勤者の激増に対処して、通勤時間を考慮しながら、大量交通機関を主体として、通勤交通施設の整備を進めなければならない。

このような観点から、大都市における住宅建設は、従来の木造1戸建て住宅から、中高層共同住宅へと建設の重点を移行し、大都市の周辺部においては大量の中高層住宅の建設とこれに関連した居住環境施設の整備を並行的に進める。このため、土地区画整理事業等の面的整備事業を実施するとともに、通勤交通体系と一体となったニュータウンを建設す

第4 計画の主要課題

る。また、既成市街地においては、高層住宅開発を進める。とくに、緑地的環境を保全すべき区域については、公園の整備と高層住宅の建設と同時に進める「住宅公園方式」を積極的に導入する。

さらに、ごみ、し尿等生活廃棄物の収集処理体系は、きわめて立ち遅れており、東京、大阪、名古屋とその周辺部において、ごみの40%、し尿の12%のみが完全処理されている程度であるが、1人当たりごみの排出量の増大によって、昭和60年においては、ごみは約3.8倍に、し尿は約1.5倍に増大するものと見込まれ、これら膨大な量の廃棄物の円滑かつ衛生的な処理が必要となる。

昭和60年におけるこれらの廃棄物を処理するため、ごみ処理施設については、超高压プレス加工等新しい処理技術の開発導入を図りつつ処理能力を増強し、し尿の処理については、公共下水道および下水終末処理施設を整備する。また、消費水準の向上により、自動車その他耐久消費財の廃棄、さらに住宅のスクラップ化に伴う建築材の廃棄等が増加するが、これらについても合理的な処理体系を整備することが必要となる。

(3) 大都市における都心部の再開発

大都市においては、新しい技術、活動およびシステムが急速に導入され、古いものの陳腐化が加速される。そして導入された新しい技術、活動、システムは、それらの新しい機能にふさわしい都市空間を必要とする。また、都市空間の利用がますます多様化、集約化、周日化することから、古い都市空間の改造が必要となる。

このため、部分的な地区再開発にとどまらず、中枢管理機能を中心とする大都市機能の全面的更新を目的とした大規模な再開発を推進する。とくに、大都市における事務所需要は、大幅に増加するが、事務所延べ床面積に換算して、今後およそ20年間に、

東京都区部	約 2,300万平方メートル
大阪市	約 1,100万平方メートル
名古屋市	約 560万平方メートル
札幌市	約 330万平方メートル
仙台市	約 90万平方メートル
広島市	約 120万平方メートル
福岡市	約 220万平方メートル

に相当する事務所が建設されることを予想しなければならない。このような大量の事務所の再配置は、交通、通信その他の公共施設の整備計画との整合性を保ちつつ、大都市再開発の望ましい方向に誘導されなければならない。

このため、特定の地区においては、事務所規制について検討するとともに、現在の都心部の改造、副都心としてのビジネスセンターの建設、大都市近郊における新しいビジネスセンターの建設等により、都心部の再編成を進める。

さらに、現在の都心およびその周辺部にある大学や一部の研究機関については、積極的

に大都市周辺部の研究学園都市や地方中核都市への集団的分散を促進する。

また、工場、学校等の移転跡地および臨海部の一部の新規埋立地等を再開発のために有効に活用することが必要である。

(4) 大都市における教育環境の整備

大都市近郊部における幼少年人口は、著しく増加し、一方、都心部における幼少年人口はき薄化が顕著となるので、幼少年教育のため、近郊部での義務教育施設の増設と学区の再編成、都心部での学校の統廃合を計画的に進める。また、大都市の環境では得られない自然環境との接触を図るため、夏季学校、冬季学校の設置を進めるとともに、一定期間地方で教育を受けるための移動学級を新設するなどの教育環境を整備する必要がある。

さらに、新しい技術、活動、システムを急速に導入し、わが国経済社会の動的な発展のない手としてふさわしい人間能力の開発を進めるため、大学等の教育訓練機関を整備する必要がある。とくに、大都市において、情報化社会への過程で、中枢管理機能従事者の再訓練、各種分野の専門家の交流と共同研究および研究開発、情報の国際交流を進めなければならない。このため、大都市に国際的な教育研究機関を整備し、この機関を中心に、研究学園都市として環境を整備する。

(5) 大都市における防災性の確保

大都市における既成市街地は、人口および産業が集中して木造を主とする建築物が密集しており、地震、台風、高潮、火災などの災害の発生により、予想外の大被害をこうむる危険がある。しかも、大都市は、全国的もしくは地方的に広域にわたる圏域を管理する中枢管理機能の大集積地であり、大都市の災害は、単に大都市に被害をもたらすばかりでなく、その影響圏全域に被害の影響が拡大される。とくに、東京、大阪等の大都市においては、都市構造の防災性を確保することが緊急を要する課題である。

このため、大震火災の危険に備えて、特定地区における木造建築の禁止、避難緑地および避難道路の整備、地下埋設物の耐震耐火性の確保等を総合的に推進する。

また、台風・高潮等による水害を防止するため、防潮堤の建設や都市河川改修を促進するとともに、下水道およびポンプ場の整備等の内水排除対策を進める。とくに、東京で約40平方キロメートル、大阪で約30平方キロメートルに及ぶゼロメートル地帯においては、防災性の観点から、防災帯や人工地盤の建設等を主体とする大規模な改造計画を実施する。

なお、大規模石油貯蔵基地、爆発物・引火物を取り扱う大事業所等の施設の配置は、極力、市街地より隔離し、分散を図る。

第5 大規模開発プロジェクトの構想

1 大規模開発プロジェクトの性格と役割

技術革新の進行、情報化社会の形成および全面的な都市化の進行に対応し、長期的、持続的、飛躍的に国土の発展に活力を与えるため、新しい国土経営の生成システムをつくり上げる必要がある。

このため、今後20年間に予想される国土開発の新骨格の建設、産業開発プロジェクトの実施および環境保全のための計画についての巨額な投資のうち、国土経営の生成システムをつくり上げるような戦略的な投資を大規模開発プロジェクトとして構成する必要がある。

大規模開発プロジェクトは、新しい技術を駆使して地域開発の始動条件を創出し、国土を有効に利用するための事業計画であり、このうち、社会資本として整備されるものの今後20年間ににおける累積投資額は、約30兆円～50兆円と見積もられる。

2 大規模開発プロジェクトの類型と選択

大規模開発プロジェクトを大別すると、つぎの3つに分類される。

第1のタイプは、一次圏内のサブネットワークを介して、日本列島の全域にその効果が及ぶ新ネットワークを形成する全国的な通信網、航空網、高速幹線鉄道網、高速道路網、港湾等の建設、整備に関するものである。これらは、おおむね、社会資本として国土の空間構造の基礎を形成し、国の地域開発政策のうちもっとも重要な戦略手段になる。

第2のタイプは、産業規模の拡大、技術の集大成、大量生産方式を伴い、新ネットワークの形成と関連しながら展開する大規模産業開発プロジェクトで、大規模な農業開発基地、工業基地、流通基地、観光開発基地等の建設、整備に関するものである。これらは、おおむね生産資本であるが、社会資本と一体として整備が進められる必要がある。

第3のタイプは、第1および第2のタイプの大規模開発プロジェクトとも関連して、環境保全の観点から推進されるもので、自然および歴史的環境の保護、保存、国土の保全および水資源の開発、住宅の建設および居住環境施設の整備、地方都市の環境保全、農村漁村の環境保全ならびに大都市の環境保全にかかる大規模開発プロジェクトである。

これら大規模開発プロジェクトに共通する選択基準としては、技術革新の採用、地域開発の始動条件の創出、投資の地域的波及効果、事業規模および所要資金、総合的、体系的事業主体等があげられるが、これらの基準は、画一的に適用されるものではなく、類型別、地域開発圏域別等に具体的に選択されるべきものである。

また、実際の選択に当たっては、大規模開発プロジェクトは事業計画であるため、実施についてのプログラムの設計をまってプロジェクトとしての有効性を確保できる。今後、20年間の大規模開発プロジェクトを決定して行くためには、個別の各プロジェクトに関し、技術的調査、PPBSによる効果の判定等を行ない、大規模開発プロジェクトとして順次選定して行くことが重要である。

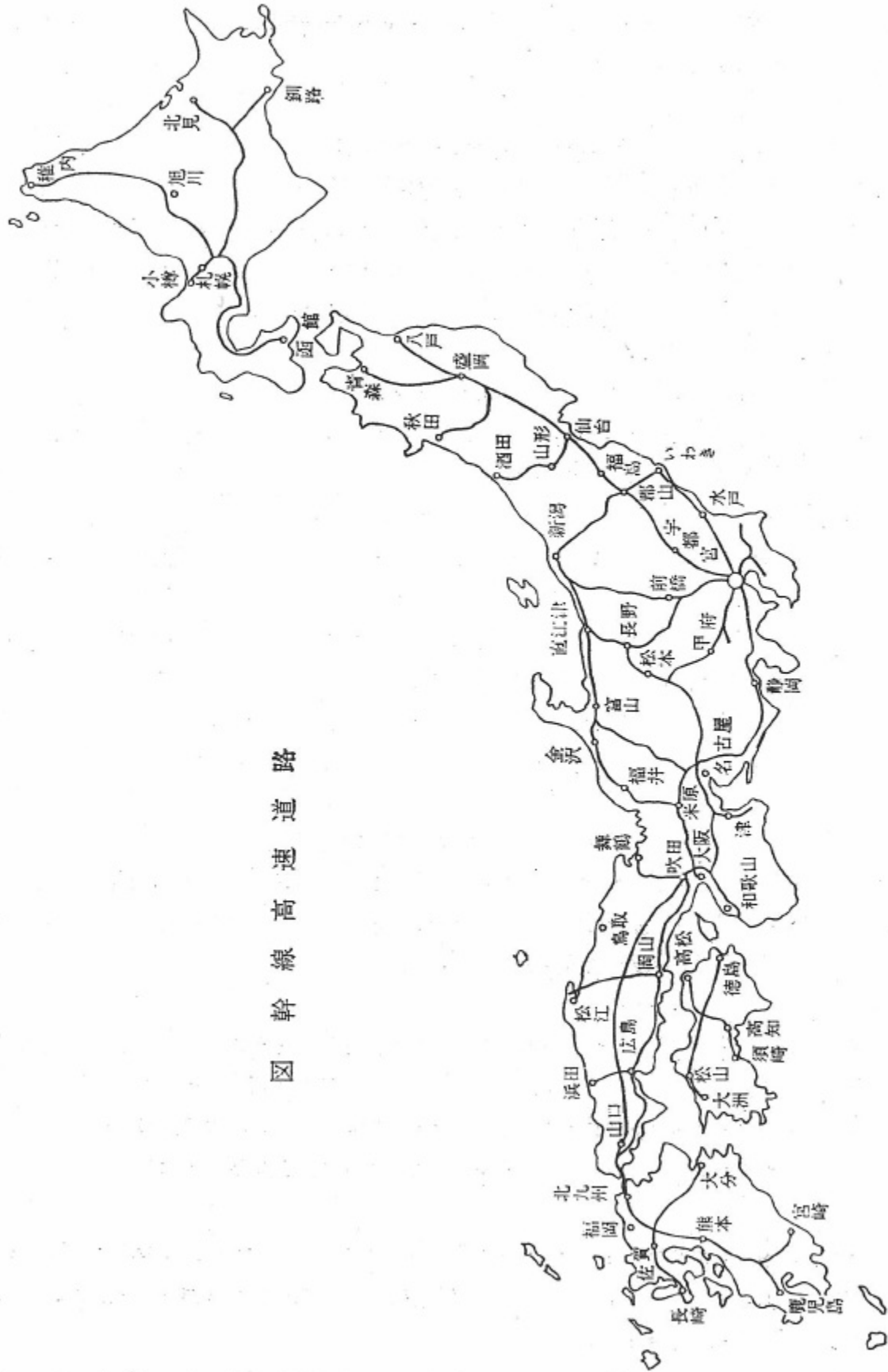


図 幹線高速道路

第5 大規模開発プロジェクトの構想

3 大規模開発プロジェクトの構想

新しい国土経営の生成システムをつくり上げるための大規模開発プロジェクトの構想は、つぎのとおりである。

(1) 第1のタイプ

- ア 情報化社会に対応する全国的な通信網を整備する。
- イ 中核都市の空港を整備して、全国的な航空網を整備する。
- ウ 仙台・福岡間的高速幹線鉄道を建設し、順次、全国的高速幹線鉄道網を整備する。
- エ 幹線高速道路として、下図のとよりの道路網を建設するとともに、これらの道路網を補完する高速性能を持った道路を整備する。また、大型架橋の建設、大都市における都市内高速道路の建設を進める。
- オ 新東京国際空港ほか数か所の国際空港を建設する。
- カ 仙台、広島等に新たに流通拠点港湾を整備するなど、全国的観点から、大規模流通拠点港湾を計画的に配置し、整備する。

(2) 第2のタイプ

- ア 天北、根釧、北上北岩手、阿武隈八溝、阿蘇久住等において、大規模畜産のための基盤を整備する。
- イ 東北等の主要水系流域において、高度の水管理を前提とする高度の生産技術による高生産性稲作地帯を形成するための基盤を整備する。
- ウ 西瀬戸内等の地域において、調査、検討を進めつつ、遠隔地に2～3の超大型工業基地を建設する。この工業基地の建設にあわせて必要となる住宅および居住環境施設を整備する。
- エ 大型エネルギー基地を建設し、長距離流通網を整備する。
- オ 東京湾、大阪湾、伊勢三河湾とその周辺部において、湾岸および外郭環状の交通体系を整備し、港湾の広域的整備を図り、大規模流通センターを計画的に配置するなど、総合的な大規模流通関連施設を整備する。

(3) 第3のタイプ

- ア 中部山岳地帯等において、自然を保存するとともに、合理的な森林開発のための基盤整備を行ない、あわせて、畜産、レクリエーション等を計画的に導入するなど、総合的に、大規模森林地帯を開発する。また、大都市周辺において、大規模海洋性レクリエーション基地を建設し、さらに、未開発の半島において、観光等の資源の総合開発を促進する。
- イ 首都圏、近畿圏等において、水質を保全するとともに、合理的、広域的な水管理を行ない、あわせて、レクリエーション等に配慮しつつ、総合的に大規模水系およびその関連水系の開発を促進する。
- ウ 中核都市において、芸術、文化、情報、科学等の高次圏域施設を、選択的に配置、整

備する。

エ 中枢管理機能の大集積地である東京、大阪等の大都市において、防災性を確保するための都市施設を整備する。あわせて、ゼロメートル地帯等災害発生時に大きな被害の予想される地域における大規模な都市改造計画を策定、実施する。

オ 大都市における既成市街地の再開発の一環として環境の整備を図りつつ大量の高層住宅を建設する。また、大都市周辺部において、適正規模の中高層住宅を大量に建設するとともに、これに関連する居住環境施設および通勤交通施設を整備する。このため、大都市の周辺部において、耕地を含む大規模な区画整理事業を実施し、また、通勤圏内に大規模なニュータウンを建設する。

なお、太平洋沿岸地帯、とくに東京、大阪などの大都市とその周辺地域に偏在した国土利用を抜本的に再編成し、開発可能性を全国土に拡大しなければならない国土の現況にかんがみ、後進性を解消するばかりでなく、長期的、全国的観点から、飛躍的に開発を進めるため、日本海沿岸地帯について、思い切った開発構想をたて、開発余力を十分に活用する必要がある。

しかしながら、日本海沿岸地帯は、新潟、北陸地方などの一部の地域について、すでに相当の工業集積が認められるものの、積雪による悪条件に加えて、社会資本整備の立遅れなどから、潜在的な開発余力を十分活用し得ない状態にある。

このため、日本海沿岸地帯と東京、大阪などの大都市および太平洋沿岸地帯を結ぶ高速道路、高速鉄道による根幹的な交通体系の確立、地方中核都市の育成、対岸貿易等国际貿易に対処するための新潟、富山等の流通拠点港湾の整備、秋田、新潟、富山、中海地区などの工業基地および内陸部都市型工業基地の建設、福井における原子力発電などの新エネルギー供給基地の建設、海洋資源の開発、高生産性稲作地帯の形成、観光資源の開発等の課題を中心に、積雪に伴う障害を克服するための技術や積雪を有効に利用するための技術を開発しつつ、順次開発プロジェクトの構想を策定しなければならない。

第二部 地方別総合開発の基本構想

第1 前 提

1 性 格

第二部においては、第一部の全国的な国土総合開発の基本的方向に沿って、各圏域（ブロック）ごとに、開発の基本構想を策定する。

ブロック別の開発の基本構想は、各ブロックの独自性、自主性を尊重しつつ、それぞれのブロックの持つ特性を十分に生かすとともに、全国的観点から調整がとれたものとして、第一部に示された計画の課題を具体化するものでなければならない。

しかし、開発の基本構想の前提となる諸条件には、予測しがたい要素が多く、また地域別基礎資料も不十分であるので、その具体化には困難な問題がある。

したがって、従来、とかく構想が抽象的なものとなりがちであったことにかえりみて、各ブロックの提案するプロジェクトを中心に、できる限り開発の基本構想を具体的なものとすることに努めたが、なお実施までの過程で十分調整がとられるべきものである。

2 ブロック区分

現行のブロック別開発制度では、全国を9つのブロックに区分しているが、第一部の国土利用の考え方に立って、今後、新ネットワークの形成など全国的な開発が進むことに対応して、全国を、より広域的に区分することが適当であると考えられるので、ここでは別表のとおり7つのブロックに区分することとするが、これらのブロックの区域は、開発計画を総合的、広域的に推進するためのものであるから、おのずから周辺部に重複があり、さらに、今後広域化が進展することに対応して変化するものである。

北陸地方については、今後、ますます大都市圏との関係が濃密化することによって開発が促進されるので、首都圏および近畿圏との密接な関連を持たせつつ、中京地区との一体化を強化するため、中部圏に含めることとする。

また、中国地方および四国地方については、今後、近畿圏および九州地方との関連を密接にしながら、中国および四国の一体化が強化されるので、中国・四国を一つのブロックとする。

別表 ブロック区分一覧表

ブ ロ ッ ク 名	区 分
北 海 道 圏	北海道
東 北 圏	青森県，岩手県，宮城県，秋田県，山形県，福島県，新潟県
首 都 圏	茨城県，栃木県，群馬県，埼玉県，千葉県，東京都，神奈川県，山梨県

中部圏	富山県，石川県，福井県（以上北陸），長野県，岐阜県，静岡県，愛知県，三重県，滋賀県
近畿圏	福井県，三重県，滋賀県，京都府，大阪府，兵庫県，奈良県，和歌山県
中四国圏	鳥取県，島根県，岡山県，広島県，山口県（以上中国），徳島県，香川県，愛媛県，高知県（以上四国）
九州圏	福岡県，佐賀県，長崎県，熊本県，大分県，宮崎県，鹿児島県

3 ブロック別フレーム

各ブロックの開発の基本構想が，順次，選択的に具体化することによって，各ブロックの経済社会は，大きな変ぼうを遂げるであろう。その結果を予測することはきわめて困難であるけれども，各ブロックの開発の基本構想を作成するための一応の前提として，特定の条件のもとに，各ブロックの人口および生産所得を予測したものが下表である。なお，この予測については，今後，各ブロックの開発計画を策定するに当たって，十分調整されるものである。

この予測(1)は，中枢管理機能および生産機能がともに大都市圏に激しく集中した昭和30年代のすう勢が今後も持続するとした場合であって，すう勢延長型のパターンである。予測(2)は，積極的に新ネットワークが整備され，これに対応した産業資金供給の地域配分を通じて，中枢管理機能は大都市に集中するが，生産機能は大幅に地方に分散するとした場合であって，新開発方式型のパターンである。

ブロック名	昭和40年		昭和60年(1)		昭和60年(2)	
	人口 (万人)	生産所得 (10億円)	人口 (万人)	生産所得 (10億円)	人口 (万人)	生産所得 (10億円)
北海道圏	517	1,134	470	4,400	630	5,800
東北圏	1,151	2,236	970	7,700	1,100	9,600
首都圏	2,696	8,002	4,050	50,000	3,850	42,800
中部圏	1,649	4,002	2,250	23,000	2,050	22,000
近畿圏	1,804	5,282	2,600	28,500	2,450	26,600
中四国圏	1,085	2,423	980	8,300	1,100	10,800
九州圏	1,237	2,382	1,100	8,000	1,200	10,900

(注) (1) 生産所得は昭和40年価格で示している。

(2) ブロック間には一部重複があるので，各ブロックの合計値は，全国値とならない。

4 構成

第二部の構成は，ブロック別に，

- 1 開発の基本的方向
- 2 主要開発事業の計画
- 3 主要開発事業の構想

第1 前提

とする。

主要開発事業の計画においては、現段階において、実施を予定し、もしくは実施のための調査を行なっているなど、開発の具体化が相当進んでいると見られる主要な計画を明らかにしている。

主要開発事業の構想は、各ブロックの独自性と主体性を尊重しつつ、それぞれの特性を生かして作成したもので、現段階では必ずしも実施のための具体的検討が進んでいないものであっても、各ブロックの飛躍的發展の基礎的条件となり、地域経済社会に大きな影響をもたらすと考えられる構想を提示している。これらの構想の取扱いについては、今後の変化に対応しつつ、財政事情にも配慮しながら、十分な調査検討を経て、順次、選択的に計画化して行くものとする。

第2 北海道開発の基本構想

北海道の開発は、明治2年開拓使を設置し、国が積極的経営に乗り出して以来、国によって計画的、組織的に進められてきた。とくに、戦後は、北海道開発法に基づき、国は、北海道総合開発計画を樹立し、これに基づいて積極的に開発を推進しているところである。

現在、第2期北海道総合開発計画を実施中であり、この計画の終了を契機として、これに続く北海道総合開発計画をさらに積極的に策定、実施することとしているので、この新全国総合開発計画と次期北海道総合開発計画は調整されなければならないが、現段階における開発の基本構想を示せば、つぎのとおりである。

1 開発の基本的方向

近時、北海道は、比較的順調な発展を続けているが、その反面、産業構造における後進性の内在等その経済体質において改善されるべきいくつかの問題を擁している。

しかしながら、北海道は、豊富な各種資源、豊かな用地用水、広大な自然とすぐれた北方風土に恵まれているばかりでなく、地理的にも北方圏の要衝としての位置を示しており、わが国経済社会の飛躍的發展に著しく寄与しうる地域として、大きな開発可能性を秘めている。

今後、北海道は、開発の歴史とその特殊性を尊重し、またこれらのすぐれた条件を十分に生かすことにより、内在する諸問題を克服しつつ、大規模畜産を主軸とする主要食料供給基地として、また、わが国経済の国際化、大型化に対応する大規模工業基地およびエネルギー供給基地として発展すると同時に、雄大な自然を背景とする国民保養と国際観光の場、あるいは北方圏および太平洋沿岸諸国との国際交流のうえからも重要な位置を占めることになる。

このような北海道の役割を十分に発揮させるため、都市と農漁村の計画的な配置と整備を図り、現在の拠点開発をさらに発展させつつ酪農を中心とする高度食料生産地帯、資源培養型漁業生産地帯、大規模コンビナートを擁しエネルギー供給基地と直結する巨大工業地帯、中枢管理機能の大集積地である札幌および地方中枢都市の整備を促進し、あわせて北方風土にふさわしい生活環境の整備を図る。また域内全域に広がる豊富な自然資源について、その保全に留意しつつ開発を進め、これらを相互に連ねる広域観光ルート建設とレクリエーション施設等の整備を図る。

これら地域相互間および全国土との有機的連けいを強め、北海道の開発を促進するためには、交通、通信およびエネルギーの骨格施設を総合的に整備する必要がある。すなわち、域内を縦横に結ぶ交通通信体系を確立するとともに、青函トンネルの完成、北海道・本州間の超超高压送電系統の確立等を図る。

2 主要開発事業の計画

開発の基本的方向に沿って、その開発を進めるに当たっては、域内および本州との交流を

第2 北海道開発の基本構想

円滑化，迅速化し，地域経済の拡大発展を促進するため，まず，交通体系を重点的に整備する必要がある。

すなわち，鉄道については，青函トンネルの調査を早急に終了し，建設を推進する。また，青函トンネルを経て札幌に至る新幹線鉄道を建設するとともに，函館本線等の電化，線増等を進め，札幌と道東を連絡する鉄道網を建設する。

道路については，とくに冬期における交通確保に留意し，雪害防除対策を講じつつ，北海道縦貫自動車道および北海道横断自動車道を建設し，これら幹線自動車道と結ぶ基幹的な国道を計画的に整備する。港湾については，急増する貨物量に対処して，苫小牧港等主要港湾の整備を重点的に進める。また，経済活動の活発化，域内外の交通の迅速化，大量化に対応するため，空港の整備を進める。

また，中枢管理機能の大集積地としての札幌においては，広域的な都市圏の形成を目途に，都市機能の高度化を図りつつ，交通，通信，流通等の施設を整備するほか，函館，小樽，旭川，帯広，釧路，北見および網走等の拠点都市においては，それぞれの特性に応じ，機能的な施設整備を計画的に進める。

このようなネットワークの整備とあわせて，つぎのような主要事業について計画，実施する。

農業については，生産性の高い農業を実現するために，経営規模の大型化，共同利用集団の形成等を促進するとともに，生産の選択的拡大と合理化を進める。とくに，石狩平野における水稻を中心とした農業地帯を形成するとともに，畜産の飛躍的拡大に対処するため，大規模な草地開発を推進する。林業については，造林および林道の拡充強化，林業の機械化等を促進し，水産業については，中核的漁港の整備と漁場の開発，造成を進める。

工業については，重化学工業を中心とする中核工業地帯としての室蘭・苫小牧地区等の道央地帯および釧路・白糠地区において，重点的に産業基盤の整備を行ない，内陸部における都市型工業の振興を図るための基盤を整備するとともに，豊富な農林水産資源および鉱産資源の開発を進め，これらを高度に利用する資源型工業の育成を図る。なお，石狩等産炭地域については，地域の特性に応じた産業振興のための基盤整備を行なうとともに，生活環境の整備を進める。

さらに，石狩川水系等において，治山，治水とあわせて，水資源の開発を積極的に進め，また，海岸保全等国土保全を行なう。

知床，阿寒，大雪山および支笏洞爺の4国立公園，利尻礼文，網走，ニセコ積丹小樽海岸および大沼の4国定公園をはじめとする雄大な景観に富む地域を，国民の保養と観光の場とするため，自然の保全に留意しつつ，レクリエーション施設等の整備拡充を進める。

3 主要開発事業の構想

主要開発事業の計画のほか，今後の技術革新，経済力の増大等に対応して，慎重な調査検討のうえ，逐次，計画，実施すべき事業の構想として，おおむね，つぎのようなものを考え

る。

すなわち、新幹線鉄道を札幌から道北まで延長して、北海道縦貫新幹線鉄道として整備するとともに、道央から道東に至る北海道横断新幹線鉄道の建設を図る。道路については、北海道縦貫・横断自動車道を軸として、札幌と中核となる各拠点都市等とを直結する幹線道路網の完成を図る。また、国際交流の増大に対処し、融雪装置等を備えた国際空港の設置を図る。

わが国の主要食料供給基地の一つである北海道においては、根釧、天北地域を中心に、新しい飼養技術の導入により、わが国最大の大規模畜産基地の形成を図る。

また、将来のわが国工業の大規模化に伴う新たな巨大工業の立地の必要性にこたえるため、広大な未利用地または低位利用地を有する太平洋岸の適地に、基礎資源型工業の大規模コンビナートの中軸とする巨大工業地帯の建設を図る。日本海大陸棚等における地下資源の開発を進めるとともに、原子力発電基地、原油輸入基地および海外からのパイプラインによる天然ガス基地を建設して、域内の巨大工業地帯、札幌および中核都市、さらには本州に対するエネルギー供給基地とし、パイプライン、送電線等の供給網の確立を図る。

主要都市においては、冬期の都市環境の快適性を確保するため、地域暖房施設、融雪施設等の整備を図る。

このほか、北海道中央部等に広がる山岳地帯においては、積極的に造林を進め、自然保存区域の設定とあわせて、山岳縦走ルートの開発および各種レクリエーション施設を建設し、四季を通じて保養といこいの場とするとともに、国内のみならず国際的な観光の場とする。

また、すぐれた環境を生かして、国際的研究学園都市の建設を図る。

第3 東北地方開発の基本構想

1 開発の基本的方向

東北地方は、首都圏に隣接し、津軽海峡を隔てて北海道と相対する本州東北部に位し、7ブロックのうちでもっとも広い面積を有し、広大な開発適地、潤沢な水資源、多量の地下資源、俗化されないすぐれた自然環境、豊富な労働力等の諸資源に恵まれた開発可能性に富む地域である。

しかし、数多くの山地によって域内を分断された積雪地帯である等の自然的、地理的悪条件は、交通施設等の整備の立遅れ等とあいまって、域内の経済活動に大きな制約を加え、その産業構造は、稲作を主とする第1次産業へ特化し、その経済発展も大都市圏に比べて立ち遅れてきた。

しかしながら、近時の東北地方は、工業化を通じて産業構造の高度化を遂げつつ、開発の可能性を次第に顕在化し始めた。このようなすう勢に加えて、今後の道路、港湾、鉄道等の交通基盤の整備によって、首都圏に隣接する地域として、さらに、シベリア、アラスカ等北方諸国との貿易の拠点として、飛躍的發展が期待される地域である。

すなわち、工業については、既存の集積の増大に加えて、新たに首都圏等から外延的な発展が見込まれた。また、巨大な工業開発の適地に恵まれる等飛躍的發展が予想され、農業は、域内の大河流域の広大な平野部および各地の丘陵部等に展開される高生産性農業を中心に、わが国最大の食料供給基地として発展しよう。

このような発展方向を踏まえ、本地方の特性に応じた開発を進めるため、高速道路網、高速鉄道網等を整備し、首都圏への時間距離の短縮および域内相互間の連けいを強化する。また、これとあわせて、中枢管理機能の大集積地である仙台市のほか、生産活動や地域住民の生活に必要な情報、流通等の結節的役割を果たす地方都市の育成強化を図り、高い水準の住民生活を維持するに足る社会的な生活環境施設を整備する。

農林水産業については、今後の需要増大に対応して生産の合理的再編成を図るとともに、経営の近代化を進めるため、その生産、流通基盤の整備拡充を行なう。とくに、稲作および大家畜畜産について高生産性大規模主産地の形成を推進するとともに、国有林の積極的な活用を図る。

鉱工業については、既存の工業集積地および新たな工業進出が期待される地域において、工業基盤の整備および相互の連けい強化を図るとともに、豊富に賦存する地下資源の積極的な開発を行なう。

また、東北地方の豊富多彩な特色有る自然観光資源を広域的、多角的、かつ一体的に活用し、自然と調和のとれた観光開発を進め、ますますその要請が高まる青少年の錬成と国民のレクリエーションの場を提供するとともに、大規模な自然保存区域を設定し、自然の保護、保存を図るほか、国土保全および水資源の開発を行なう。

さらに、従来、地域発展の制約条件となっていた積雪寒冷等の障害の克服に努める。

2 主要開発事業の計画

開発の基本的方向に沿って、その開発を進めるに当たっては、首都圏、北海道との連けいを強化し、あわせて、域内交流を促進するため、まず、交通体系を重点的に整備する必要がある。

このため、とくに、冬期における交通確保に留意し、雪害防除対策を講じつつ、東北縦貫自動車道、東北横断自動車道、関越自動車道、常磐自動車道、北陸自動車道および基幹的な国道を計画的に整備し、東北新幹線鉄道の建設を早急に行なうとともに、奥羽本線、羽越本線等の鉄道主要幹線における電化、線増等および青函トンネルの建設を進める。さらに、流通、工業等の拠点となる新潟港等の整備を行なうとともに、航空機の大型化、高速化に対応して、仙台空港等の整備を促進する。

また、これらの幹線交通体系の整備にあわせて、仙台市においては、交通、通信、流通等の施設を整備し、中枢管理機能の高度化を図り、広域的な都市圏の形成を進める。青森市、盛岡市、秋田市、山形市、福島市、新潟市等の中核都市においては、それぞれの特性に応じ、機能的な施設の整備を計画的に行なう。

農林水産業については、恵まれた土地条件を活用し、積極的に開発を行ない、わが国の主要食料生産地域として、当面、津軽、北上、仙台、仙北、庄内、会津、新潟等の平野部において、水稻を中心に生産性の向上を図るためのかんがい排水施設の改良、ほ場整備等の土地基盤の整備を行ない、北上北岩手、阿武隈、岩船等の山地、山ろく、丘陵部において、畜産、果樹の主要地形成のため、生産、流通基盤の整備を行なう。また、増大する木材需要に対応して、奥羽山系等における広大な森林資源の総合的な開発を進め、林道網の整備および人工造林を積極的に推進するほか、三陸、佐渡等における浅海養殖漁場の造成をはじめとする水産資源の開発を進め、あわせて八戸漁港等の基幹的漁港の整備を行なう。

工業については、八戸、仙台湾、秋田湾、常磐、新潟地区等臨海部における既存の集積に加えて、新しい進出が期待される基礎資源型工業等のための基盤を整備し、仙台、郡山地区等内陸部においては、首都圏等より進出が期待される機械工業等の都市型工業の導入のための基盤整備を行なう。あわせて、仙台港、秋田北港、酒田北港、新潟東港等の新しい工業港の建設を促進する。

観光開発を進めるに当たっては、十和田八幡平、陸中海岸、磐梯朝日等の国立公園、栗駒、佐渡弥彦等の国定公園等の整備を行ない、広域的観光ルートを整備し、あわせて、自然の保存、管理を強化する。

このほか、北上川水系、阿武隈川水系、最上川水系、信濃川水系等において、治山、治水とあわせて、水資源の開発を進め、また、三陸、新潟等の海岸保全を行なう。

なお、黒鉱、地熱等域内に豊富に賦存する資源の積極的開発を行なうとともに、女川、大熊等の原子力発電基地の建設を促進する。

第3 東北地方開発の基本構想

3 主要開発事業の構想

主要開発事業の計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想として、おおむね、つぎのようなものを考える。

日本海沿岸新幹線鉄道，上越新幹線鉄道，東北横断新幹線鉄道，日本海沿岸縦貫自動車道，常磐・三陸縦貫高速国道，奥羽縦貫高速国道等の建設により，東北地方と首都圏，北海道および域内相互間の時間距離の短縮と，地域間交流の緊密化を図る。

さらに，東京湾等への港湾貨物の著しい集中を緩和するとともに，域内の工業開発に対処するため，仙台等に総合的機能を備えた国際貿易港の建設を図る。

また，津軽，北上，仙台，仙北，庄内および新潟等の各平野に，大型機械化体系と高度の水管理にささえられた高生産性稲作地帯の形成を図り，あわせて，北上北岩手山地，阿武隈山地等の広大な低利用地および国有林等を活用した大規模畜産地帯の実現を図り，わが国屈指の食料供給基地とする。

一方，小川原工業港の建設等の総合的な産業基盤の整備により，陸奥湾，小川原湖周辺ならびに八戸，久慈一帯に巨大臨海コンビナートの形成を図る。さらに，日本海沿岸に天然ガス供給基地を建設し，これと東北の主要工業拠点を結ぶパイプラインを建設するとともに，日本海大陸棚における地下資源開発を含む大規模海洋開発を図る。

このほか，下北地区，朝日飯豊地区に大規模自然保護区域を設定し，自然の保護，管理を強力に行ない，さらに，岩木，栗駒および磐梯の各高原リゾート都市の建設を図る。

また，雪の利用，克服を図るため総合研究機関を設置するとともに，積雪地帯における主要都市について，街路，住宅等と融雪施設，地域暖房施設等とを総合的に整備するなど，根本的な都市改造を行なう。

なお，仙台周辺に，学術の国際交流と自主技術の総合的開発のためのセンターとして，国際研究学園都市の建設を図る。

第4 首都圏整備開発の基本構想

1 整備開発の基本的方向

首都圏は、日本列島の中央に位置し、わが国最大の関東平野を擁し、首都東京を核として日本経済の成長を主導しつつ、目ざましい発展を遂げてきた。

今後においても、首都圏は、わが国の政治、経済、文化の中核地域として、また、増大し多様化する国際交流の門戸としての役割を高めながら、さらに発展を続けて行こう。

しかしながら、近年首都圏中心部には、労働、資本等の諸資源が著しく集中し、住民生活や産業活動の多くの分野でいわゆる過密の弊害が顕著となっている。一方、その他の内陸地域および周辺地域においては、多くの開発適地を残しており、かつ、これら中心部と比較的平坦な地形でつながる等集積の利益を享受しやすい地理的条件を備えているにもかかわらず、その開発利用が相対的に遅れている。

このような役割と現状を踏まえ、首都圏の効率的、一体的発展を促進するため、長期的視点に立って、圏域内外の諸機能の合理的な分担関係を確立し、首都圏が持つ巨大な中枢管理機能を十分発揮しうるシステムを創出する必要がある。

すなわち、首都圏中心部においては、管理、情報等の諸機能を分担し、物的流通および工業、農業等の物的生産機能は、広く圏域内外への分散的展開を促進する方向での再編、整備を行なう必要がある。

このため、まず、首都圏と全国各地方とを結ぶ高速交通通信施設を体系的に整備し、隣接する東北地方および中部圏をはじめとして、各地方との交流の円滑化と有機的な連けいの強化を図る。

また、首都圏中心部においては、経済社会の高密度化の進行に伴って、旧来のシステムの陳腐化が進み、革新技術を取り入れた新たなシステム導入の要請が強まることに対応して、中枢管理機能の強化、防災および公害防除の観点から、徹底的な都市改造を進めるとともに、住宅、学校等の生活関連施設、通勤高速鉄道等首都交通網の建設を推進し、あわせて緑地公園の確保、上下水道の整備、都市河川の改修等を行ない、地域住民の生活環境保全を重点的に進める。

さらに、内陸地域および周辺地域は、中心部における再編、整備の方向に即し、各地域の特性に応じた開発を進めるため、生活圏の広域化に対処しつつ、拠点となる地方都市の整備と中心部および各都市を相互に結ぶ交通網の整備を行なうほか、中心部の再開発と関連せしめて、大規模な住宅都市、研究学園都市等を建設する。

産業面については、新たな展開が見込まれる工業等の受入れのための基盤整備および生鮮食料品の近郊供給地としての農業地帯の整備を行なう。

また、首都圏は、膨大な人口をかかえているうえに、広範な都市化の進展によって自然資源の開発利用が進むこともあって、人間と自然との調和感が次第に喪失され、観光およびレ

第4 首都圏整備開発の基本構想

クリエーション需要は急速に増大することが見込まれるので、圏内外地域に賦存する自然景観を生かし、レクリエーション地帯の広域的整備を行なう。

さらに、国土の保全と水資源の総合的開発を図る。

2 主要整備開発事業の計画

整備開発の基本的方向に沿って、その整備開発を進めるに当たっては、まず、基幹的交通体系を重点的に整備しなければならない。

このため、隣接各ブロックと首都を結ぶ幹線道路として、東海自動車道、中央自動車道、東北縦貫自動車道、関越自動車道および常磐自動車道を建設する。また、首都圏内の幹線道路として、東関東自動車道、東京外かく環状道路、東京環状道路、関東環状道路、東京湾環状道路等を建設するとともに、基幹的な国道を計画的に整備する。また、東北新幹線鉄道、成田新幹線鉄道の建設、主要在来線の電化、線増等および武蔵野線、鹿島線、京葉線等の建設を促進する。さらに、東京湾を広域港湾として整備するほか、東京湾への港湾貨物の著しい集中を緩和するため、茨城県臨海部における拠点港湾等を建設する。また、一部の地域において、石油輸送施設を建設する。なお、国際交流の増大に対処して、新東京国際空港および東京国際空港の整備を促進するほか、地方空港を整備する。

これらの基幹的交通体系の整備にあわせて、各地域ごとにつぎの主要事業について計画、実施する。

首都圏中心部においては、都市空間を再編成するため、都心部における高層立体化を促進し、あわせて、災害の危険の多いゼロメートル地帯、環境条件の劣悪な住宅地および工業地区等における再開発を積極的に行なう。また、中枢管理機能の合理的な分担を図るため、横浜市等に新しいビジネスセンターを整備する。

東京都心からおおむね30キロメートル～40キロメートルの地域においては、厚木市等幹線交通の結節点に大規模な流通センターを建設するとともに、計画的に都市型工業の配置を図る。

君津等東京湾東南部においては、公害防除等について十分な配慮のもとに、臨海性工業基地の建設を進める。

一方、通勤・通学交通のための地下鉄等の高速鉄道の建設、業務交通確保のための首都高速道路等の広域的整備を進めるとともに、環状交通網と関連せしめて、郊外部に無秩序に拡大しつつある日常生活機能の適切な編成、配置を図るため、住宅、学校、ショッピングセンター、緑地等の基礎的な生活関連施設を総合的、計画的に整備し、とくに、多摩、港北、北千葉等の住宅都市の建設を進める。

さらに、住民のレクリエーション需要に対応するため、自然の保全に留意しながら、近郊緑地保全地域を整備する。また、市街地の整備と関連して、都市河川の抜本的な改修整備を行なう。

内陸地域および周辺地域においては、急速に展開を始めている工業等を受け入れるため、

鹿島地区等において、用地造成等の工業基盤の整備を行ない、計画的な都市整備を進める。水戸日立、宇都宮、前橋高崎、甲府等を中心とした都市地域においては、工業機能とあわせて地方的中枢機能を強化するため、計画的な都市整備を行ない、筑波地区等において、研究学園都市の建設を進める。

このような都市的開発とあわせて、立地条件の優位性を生かし、生鮮食料品等の主産地化を進めることを主眼として、ほ場の整備、水利施設の改良、野菜出荷施設の整備を行なうとともに、八ヶ岳地区等において、大家畜畜産の展開のための草地造成等生産、流通基盤の整備を行なう。また、大井、三多摩等において、中央卸売市場を中心とする食品流通センターを整備し、さらに、京浜地区への水産物の供給拠点として、三崎、銚子等の漁港整備および流通施設の整備を進める。

さらに、高崎地区において、大規模なコロニーを建設する。

自然景観や観光資源に恵まれている箱根、伊豆、富士、上信越、日光、伊豆七島等において、自然を積極的に保全しつつ、レジャー需要の多様化に対応して、海水浴場、別荘地等の整備を行なうとともに、広域観光ルートの形成を進め、とくに、箱根、伊豆および富士北ろく地区においては、国際観光施設を整備する。

また、首都圏における水需要の増大に対処して、利根川水系等の水資源の開発を、水源地域の総合開発を含めて、広域的な見地から推進するほか、高潮対策等の国土保全を進める。

3 主要整備開発事業の構想

主要整備開発事業の計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査、検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想として、おおむね、つぎのようなものを考える。

すなわち、東京から高崎を経て日本海沿岸地帯を結ぶ上越新幹線鉄道の建設を進めるとともに、第2東海道新幹線鉄道および東京・日立間、東京・甲府間、東京・熱海間、東京・房総間の高速鉄道ならびに第2東海道高速道路、東京湾横断道路等の建設を図り、さらに航空輸送需要の増大に対処して空港および関連交通施設について総合的な整備を進め、首都交通網のいっそうの高速化と効率化を図る。

首都圏中心部においては、中枢管理機能の強化と防災の観点から、抜本的な都市改造を行なう。このため、現在の都心部の改造、新しいビジネスセンターの建設等による業務地域の再編成、江東地区等のゼロメートル地帯における防災帯・人工地盤の建設を主体とする大規模な再開発、大規模な集団高層住宅地区の建設等の総合的な計画実施を図る。この際、都市改造計画の一環として、新たな広域的都市高速道路体系を含む新しい首都交通網の総合的整備を図る。

また、情報化社会を迎えて、中枢管理機能従事者の再訓練、各種分野の専門家の交流と共同研究および研究開発情報の国際交流を進めるため、横浜市の再開発計画の一環として、国際的な総合教育研究センターの建設を図る。

第4 首都圏整備開発の基本構想

首都圏における基礎資材の安定的供給を確保するため、臨海部にストック機能、配送機能、加工サービス機能等を持つ流通加工基地を整備するほか、石油パイプラインの建設を図る。また、小麦、大豆等輸入農産物の増大に対処するため、臨海部に大規模な食品加工流通基地の建設を図る。

阿武隈八溝地区等における大規模酪農基地の形成を図るため、草地造成、家畜導入、集乳処理施設等生産、流通施設の総合的な整備を行なう。

このほか、渡良瀬遊水池および九十九里海岸を大規模水辺レクリエーション地帯として、また、首都圏を外周する山地部をレクリエーション、教育および研究開発等の機能を持つ総合的な地帯として、それぞれその整備を図るとともに、とくに、房総半島の総合開発および山地部の林業開発等との関連をも考慮し、房総縦貫道路および関東一周観光道路の建設を図る。また、近郊部にレクリエーション地帯を確保するため、大規模な人工海岸および人工的自然公園の造成を図る。

第5 中部圏開発の基本構想

1 開発の基本的方向

中部圏は、首都圏と近畿圏の間に位置し、太平洋側の都市群地域と日本海側の北陸地方およびこれらにはさまれた中部内陸地域により構成され、隣接する首都圏および近畿圏の影響を受けつつ、多彩な発展を示してきた。

近時の中部圏経済は、なかでも中京地区を中心とした太平洋側地域における工業の著しい発展にささえられて、わが国工業の5分の1を越える規模に達し、全域を通じて、第2次産業への特化を次第に強めつつある。

このようなすう勢に加えて、中部圏は、首都圏および近畿圏に比し、水資源、港湾等の諸条件において開発余力を残しており、かつ、労働力、人口の大幅な供給が見込まれる等潜在的な活動力に富んでおり、今後なおいっそうの発展が期待される地域である。

すなわち、第2次産業は、伊勢湾周辺地区、駿河湾地区、富山高岡地区等における恵まれた港湾等の立地条件を生かした臨海性工業および内陸部に新たに展開する都市型工業を中心として一段と発展し、また、第3次産業は、工業化の進展あるいは観光需要の増大に即して、その発展が期待されるほか、第1次産業については、肥よくな平野部を有する北陸地方および中部内陸地域の高原部における高生産性農業等の新たな展開が見られよう。

このような社会経済活動は、域内を縦横に通ずる交通通信体系の整備等新ネットワークの建設によって、とくに南北の連けいを強化しつつ、さらにいっそう広域化し、各地域の一体化を促進するとともに、首都圏および近畿圏と相互に有機的な地域関連を深めながら展開し、その結果、両大都市圏の過大化防止にも大きく貢献することとなる。

今後このような発展方向を踏まえ、各地域の特性に応じた開発を推進するため、太平洋側地域においては、工業集積の増大に対応する工業基盤整備および中枢管理機能の巨大な集積地である名古屋市のほか静岡市等の都市整備を進めるとともに、都市後背農業地帯の振興を図る。

北陸地方は、現在、独自のブロックとして開発が行なわれ、近畿圏および首都圏と密接な関連を保ちつつ発展してきた。今後は、中京地区、近畿圏および首都圏との交流をいっそう円滑にするとともに、金沢市等の都市整備を進め、繊維工業等既存の集積に加えて新たな進出が期待される基礎資源型工業および都市型工業ならびに耕種を中心とする高生産性農業のための基盤の整備を図る。また、今後の対岸貿易等国際貿易の拡大に対処して港湾等の基盤整備を進める。

中部内陸地域においては、長野市等の都市整備ならびに精密機械工業等の都市型工業および園芸等の農業のための産業基盤の整備を行なうとともに、広大な森林資源の培養を進める。

このほか、とくに、中部圏の恵まれた自然資源を生かして、中部山岳地帯等において広域

第5 中部圏開発の基本構想

的な観光開発を促進するとともに、自然環境の保全を図る。また、国土の保全および水資源の広域的な開発を進める。

さらに、積雪地帯においては、雪害を克服するばかりでなく、積極的に積雪の活用の方途を講ずる。

2 主要開発事業の計画

開発の基本的方向に沿って、その開発を進めるに当たっては、まず、中部圏内の一体化と、他圏域との交流の迅速化、円滑化を図るため、交通体系を重点的に整備しなければならない。

このため、とくに、冬期における交通確保に留意し、雪害防除対策を講じつつ、道路については、関越自動車道、中央自動車道、東海自動車道、北陸自動車道、東海北陸自動車道および近畿自動車道を建設するとともに、基幹的な国道を計画的に整備し、鉄道については、中央本線、高山本線、関西本線等の主要路線等の電化、線増等の整備を行なう。

さらに、工業等の発展に伴う海上輸送の増大に対処して、名古屋港、四日市港、清水港、伏木富山港等を総合的、広域的に整備する。なお、航空機の大型化、高速化に対応して、名古屋空港等の整備を進める。

これらの基幹的交通体系の整備とあわせて、中枢管理機能の巨大な集積地である名古屋市においては、周辺の都市を含めて、都市機能の高度化を図るため、環状2号線、都市高速道路および通勤鉄道等の都市交通網を整備するとともに、都心業務地区においては、高層立体化を中心とした再開発を進め、周辺部においては、大規模な流通業務団地およびニュータウン等を建設する。また、富山市、金沢市、福井市および長野市、静岡市等の中核都市について、それぞれの特性に応じた機能的、広域的な施設整備を計画的に行なう。

これらのネットワークの整備とあわせて、各地域ごとに、つぎの主要事業について計画、実施する。

(1) 太平洋側地域

伊勢湾周辺地区、駿河湾地区等工業集積を一段と高めつつ発展することが見込まれる地区において、基礎資源型工業および都市型工業等のための基盤整備を行なう。

農業については、野菜、中小家畜畜産等の都市後背農業推進のため、重点的に基盤を整備する。また、水産資源の開発と漁業の近代化を図るため、焼津漁港等の基幹的漁港の整備を行なうとともに、河川、湖沼等の内水面における養殖漁業展開のための施設整備を進める。

一方、水需要の増大に対応して、木曾川水系、矢作川水系、富士川水系等について、治山、治水とあわせて水資源の広域的な開発を推進する。

さらに、観光需要の増大に対処して、富士箱根伊豆、伊勢志摩等の国立、国定公園をはじめ、すぐれた自然景観を有する地区について、自然環境の保全に配慮しつつ、東海観光ルート等の広域観光ルートの形成と施設の整備を進める。

(2) 北陸地方

富山高岡地区等における既存の工業集積に加えて、新たに進出が期待される基礎資源型工業および都市型工業等のための基礎整備を行なうとともに、日本海側における対岸貿易等国際貿易の拡大に対処して、福井地区等において、港湾の整備を行なう。また、若狭湾周辺および能登半島に、原子力発電基地の建設を進める。

一方、耕種を中心とする高生産性農業展開のため、かんがい排水施設等の整備を行なうとともに、奥能登等においては、大家畜畜産のための草地造成を行なう。また、能登内浦海岸等において、資源培養型沿岸漁業のための基盤整備を行なう。

さらに、本地域のすぐれた海岸美、山岳美等を生かした観光開発を促進するため、白山国立公園、越前加賀海岸国定公園、若狭湾国定公園等を結ぶ北陸観光ルートの形成と施設の整備を進める。

常願寺川水系、九頭竜川水系等において、治山、治水とあわせて、水資源の開発を進める。

(3) 中部内陸地域

山岳、湖沼、高原等わが国有数の多彩かつ豊富な自然資源に恵まれている本地域の特性を十分生かし、中部山岳国立公園等を含む中央観光ルート等の形成と施設の整備を行なうほか、上信越高原、南アルプス、飛騨木曾川等の国立、国定公園を広域的に整備するなど、観光資源の積極的な開発を推進するとともに、自然の保護、保存を強化する。

また、高原部等における果樹、野菜、大家畜畜産等のための基盤整備を行なうほか、木曾、飛騨等の広大な森林地帯における人工造林および基幹的な林道の建設等農林基盤の整備を積極的に推進する。

さらに、松本諏訪地区等において、地域の特性を生かし、機械工業等都市型工業の基盤整備を行なう。

3 主要開発事業の構想

主要開発事業の計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想として、おおむね、つぎのようなものを考える。

すなわち、北陸地方を首都圏および近畿圏と結ぶ北回り新幹線鉄道の建設を進めるとともに、第2東海道新幹線鉄道ならびに第2東海道高速道路、伊勢湾連絡橋、若狭丹後自動車道、伊勢湾岸環状高速道路・高速鉄道等の建設により、圏域内外を結ぶ時間距離のなおいっそうの短縮と地域間交流の強化を図るほか、国際交流の増大に対応して、国際空港および国際貿易港の建設を図る。

これらの幹線交通体系の整備とあわせて、名古屋市を中心とする大都市地域の再開発と都市機能の強化を進め、伊勢三河湾を環状に連ねる広域経済圏の形成を促進し、その総合的な開発を図る。なお、伊勢湾周辺地区において、輸入農産物の増大に対処して、食品加工流

第5 中部圏開発の基本構想

通基地を整備するほか、基礎資材の安定的供給を確保するため、流通加工基地の建設を図る。

また、北陸地方においては、能登半島等の開発可能性を有する地域について、観光、大家畜畜産、エネルギーを中心とした総合的な開発を図るほか、雪の利用、克服を図るため、総合研究機関を設置するとともに、積雪地帯の主要都市において街路、住宅、融雪施設、地域暖房施設等を総合的に整備するなど、根本的な都市改造を行なう。

一方、富士山ろく等において、恵まれた自然環境を生かし、研究学園機関、国際文化施設を中心に、大規模なニュータウンの建設を図る。

また、熊野灘、若狭湾等において、自然の保存に留意しつつ、大規模な海洋性の観光レクリエーション基地の建設を図り、中部山岳地帯においては、とくに、大規模自然保存区域を設定し、自然の保護、管理を強力に行なう。

さらに、日本海大陸棚等において、地下資源開発等の大規模海洋開発を行なうとともに、北陸と伊勢湾地区を結ぶ石油パイプラインの建設を図る。

なお、伊勢湾と若狭湾を結ぶ運河建設の問題についても、慎重に検討を行なうものとする。

第6 近畿圏整備開発の基本構想

1 整備開発の基本的方向

近畿圏は、首都圏と並んでわが国経済、文化等の中心をなし、中枢管理機能の巨大な集積を有する京阪神大都市地域を核として、著しい発展を示してきた。

しかしながら、大都市地域は、人口、産業の集中により過密の弊害が顕著となり、都市機能が十分発揮されておらず、一方、周辺各地域の開発利用は、相対的に立ち遅れている。

近畿圏は、今後、基幹的交通通信施設の整備および他の圏域の開発の進展に伴って、とくに、西日本における交通通信の中核として、一大流通拠点的性格をさらに強めながら、発展して行くこととなる。

このような基本的方向に即応して、他の圏域および圏内各地域相互間を緊密に結びつける交通施設として、根幹的な道路、鉄道、港湾等の建設を推進するとともに、今後の国際交流緊密化に対処して、国際空港および外貿港湾の整備を図る。さらに、今後の技術革新、情報化社会に対処して、大規模情報センター、科学技術センター等の設置を図る。

また、過密の状態にある大都市地域の整備再開発を図るため、既成市街地においては、中枢管理機能の強化、防災および公害防除の観点から、都心、副都心業務地区の再開発、交通施設および生活環境施設の整備、工場移転跡地等における中高層住宅の建設ならびに公園緑地の設置等の都市再開発を推進し、都市機能の純化を図る。

一方、無秩序な市街化が行なわれつつある大都市周辺部においては、合理的な土地利用計画に基づいて、その計画的な市街化を図るものとし、交通体系の整備とあわせて、大規模な流通業務地区、新住宅市街地、研究学園地区等の建設を推進するとともに、自然景観および文化財を守るため、近郊緑地および歴史的風土の保全を図る。

さらに、近畿圏内における各開発地域においては、開発拠点となる中核都市を整備するとともに、それぞれの地域の特性に応じて、道路、港湾、用地用水等の産業基盤の整備を推進し、既成市街地等からの人口、産業の分散の計画的な受入れを図る。

このほか、今後の観光およびレクリエーション需要の増大に対処して、南紀、瀬戸内海、日本海沿岸等において、豊富な自然資源の保存に留意しつつ、開発を進める。また、国土の保全と水資源の総合的開発を図る。

2 主要整備開発事業の計画

整備開発の基本的方向に沿って、その整備開発を進めるに当たっては、まず、近畿圏と他の圏域および圏内各地域相互間の交流の迅速化、円滑化を図るため、交通体系を重点的に整備しなければならない。

このため、道路については、北陸自動車道、近畿自動車道、中国縦貫自動車道、山陽自動車道および神戸・鳴門間の本州四国連絡橋を建設するほか、基幹的な国道を計画的に整備する。鉄道については、山陽新幹線、湖西線等の建設および関西本線等主要路線の電化、線増

第6 近畿圏整備開発の基本構想

等を進める。また、今後における港湾貨物の増大に対処して、港湾施設の整備を推進し、とくに、大坂湾・紀伊水道沿岸諸港については、広域的、総合的に整備する。さらに、今後の航空需要の増大に対処して、大阪国際空港等の整備を進めるとともに、関西新国際空港建設のための調査を早急に実施し、その建設を図る。なお、対岸貿易等の拡大に対処して、福井地区等日本海側の港湾の整備を行なう。

このような基幹的交通体系の整備にあわせて、各地域ごとに、つぎの主要事業について計画、実施する。

大都市地域の既成市街地においては、各種の機能の無秩序な集中を抑制し、中枢管理機能を中心とした都市機能の純化を図るため、都心、副都心の整備により、業務用地の需要の増大に対処するとともに、その周辺に高層住宅地区を配置し、職住近接による再開発を推進する。また、低層過密な住商工混在地区における環境を整備するため、高層化、工場および倉庫等の分散再配置等を行なう。さらに、学術、芸術等の高度の機能を有する文化センターを設置する。

既成市街地の周辺部においては、主要輸送施設の結節点に、倉庫、トラックターミナル、卸売市場等を中心とする大規模な流通業務市街地を計画的に整備するとともに、生活環境施設の整備された新住宅市街地および研究・学園・文化地区を建設する。また、既成市街地からの工場の分散および都市型工業の計画的配置を図るため、工業の基盤整備を行なう。

さらに、既成市街地および周辺地域相互間の輸送需要の増大に対処するため、阪神高速道路その他主要都市間道路ならびに地下鉄道の都市高速鉄道および近郊鉄軌道を整備する。

また、最近における大都市周辺部の市街化に伴い、災害の防除と都市環境の整備を図るため、海岸防災施設の整備、都市内および近郊の河川の改修、下水道の整備を進める。

一方、開発地域においては、圏内各地域の均衡ある発展を図り、あわせて、大都市地域からの企業の分散立地を促進するため、播磨、福井、中南勢臨海、琵琶湖東部、京都中丹、和歌山、伊賀等の地域において、中核となる都市を整備するとともに、基幹的な道路、鉄道、港湾、工業用地、工業用水道等の産業基盤および生活環境施設の整備を並行的に推進する。また、若狭湾等の適地において、原子力発電基地の建設を進める。

農林水産業については、各地域の立地条件に即応して、その振興を図るため、主要河川の流域および琵琶湖周辺地域におけるかんがい排水施設等の土地基盤の整備を行なうとともに、大消費地向けの中小家畜、野菜、果樹等の主産地形成および関連施設の整備を進める。また、林道の建設および人工造林を推進し、漁港の整備および栽培漁場、養殖漁場の造成を行なう。

国土保全および水資源開発については、各地域の開発の進展に即応して、主要河川の改修を推進するとともに、近年の都市化の進展による水需要の急増に対処して、農業用水需要との調整を図りつつ、上水、工業用水を確保するため、琵琶湖を含む淀川水系、紀の川水系、熊野川水系、播磨諸河川の水系等の水資源の開発を、水源地域の総合開発を含めて、広域的な見地から推進する。

このほか、今後の観光需要の増大に対応して、伊勢志摩、吉野熊野、山陰海岸、瀬戸内海の国立公園および若狭湾、越前加賀海岸、高野龍神、琵琶湖、鈴鹿の国立公園ならびに但馬山岳地域、平城山の辺等自然景観のすぐれた地域について、自然資源の保存を図りつつ、地域の特性を生かした観光レクリエーション施設を整備する。また、市街地の進展によって破壊のおそれの著しい京都、奈良、大阪、滋賀等における歴史的風土および文化財ならびに大都市地域のいこいの場としての六甲、生駒等の近郊緑地について、その保全措置を強化する。

3 主要整備開発事業の構想

主要整備開発事業の計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想として、おおむね、つぎのようなものを考える。

圏域内外の交流をいっそう緊密化するため、中国横断自動車道、山陰阪神連絡自動車道、若狭丹後自動車道、大阪湾環状道路、第2名阪道路、伊勢湾連絡橋、紀南自動車道、北回り新幹線鉄道、第2東海道新幹線鉄道、山陰新幹線鉄道、本州四国連絡鉄道等の建設を図る。さらに、東海道、山陽道に並行して国土を縦断する東海南海連絡道について、積極的に調査を進める。また、今後の国際航空の需要増大に対処して、関西新国際空港の建設を図る。

このような交通体系の整備とあわせて、とくに、大阪湾・紀伊水道地域および伊勢湾沿岸地域について、広域的な総合開発を図る。なお、大阪湾周辺において、基礎資材の安定的供給を確保するため、流通加工基地を整備するほか、輸入農産物の増大に対処して、食品加工流通基地の建設を図る。

さらに、情報化社会への急速な進展に伴い、今後増大する情報処理需要に対処して、東京につぐ中枢管理機能の集積を有する阪神地区に、大規模な情報センターを設置し、これを核として、都心部の抜本的な再編成を図る。

このほか、京都、奈良などの都市観光と、伊勢志摩、瀬戸内海、但馬山岳地域、琵琶湖などの自然観光地を有機的、総合的に結合した広域観光ルートを整備するとともに、この一環として、南紀、若狭湾、山陰海岸等に海中公園を含めた大規模海洋性レクリエーション基地の建設を図る。また、南紀、淡路、若狭湾等の地域に、大規模な社会福祉施設地区、青少年センター等の建設を図り、交通、気象条件に恵まれた琵琶湖周辺地域に、青少年のための大規模レクリエーションセンターの建設を図る。

第7 中四国地方開発の基本構想

1 開発の基本的方向

中国および四国地方は、瀬戸内海をはさんで相對し、隣接する近畿圏および九州地方とも相互に密接な関連を保ちつつ、それぞれ個別のブロックとして開発が進められ、特色ある発展を示してきた。現状においては、中国と四国が海を隔てており、かつ、中国山脈や四国山脈によって円滑な地域交流が妨げられている等の地形的障害に加えて、域内および域外を結ぶ交通網の整備の遅れ等が制約条件となって、各地域の発展段階には、かなりの不均衡が見られ、それぞれのブロックとして開発を推進すべき問題をかかえており、また、それぞれ近隣のアジア諸国などとの交流を通じて、特色ある発展が期待されている。

しかしながら、今後における交通通信体系の整備等新たなネットワークの形成は、これらの発展の阻害要因を克服し、とりわけ、本州と四国を結ぶ連絡橋が本地方の一体化を促進することに伴ない、中国および四国地方にまたがる瀬戸内地域は、一連の都市と産業の集積が面状に連担する広域経済圏を形成し、本地方の発展を主導して行く地域となろう。一方、山陰および太平洋側地域は、瀬戸内経済圏の広域化に対応した発展が期待されるほか、新たな工業開発拠点として、あるいは、増大する食料需要や観光需要を充足する地域として、多彩な発展を遂げよう。

総じて、本地方は、西日本経済を結節する地帯として、隣接する近畿圏および九州地方との有機的な連けいをいっそう強めながら、さらには、首都圏および中部圏をも含めた大都市圏周辺地帯として、合理的な分担関係に対応しつつ、一体的に発展する方向にある。

このような発展方向に沿い、各地域の特性に即した開発を進めるため、瀬戸内地域においては、本州・四国連絡橋を含め、近畿、中国、四国および九州を結ぶ主要交通幹線を建設する。これと並行して、中枢管理機能の大集積地である広島市のほか、各地域の中核となる地方都市の整備を進め、都市機能のいっそうの集積とその高度化を図る。産業開発については、臨海部における既存の工業集積の増大と新たな拡大に対応しうる工業基盤整備および野菜、中小家畜、果樹等の農業生産地の集約化と流通加工施設の計画的な配置ならびに養殖、栽培漁業のための基盤整備を行なう。なお、瀬戸内海沿岸部は、工業、水産、観光等多目的かつ濃密に利用されることが予想されるので、各地域の適性を考慮して、それぞれの利用区分の調整を図る。

山陰地域においては、陰陽交流の円滑化を図るため、瀬戸内地域に通ずる横断幹線を建設し、あわせて広域生活圏の中核としての役割を重視しつつ、地方都市の機能強化を図る。産業開発については、今後の進出が期待される機械、木材、食品工業等の工業基盤および耕種、中小家畜のほか、中国山地部の大家畜畜産展開のための生産、流通基盤の整備を行なう。さらに、対岸貿易等国際貿易の進展に対処して、諸施設の整備を図る。

太平洋側地域においては、基幹的な交通体系を整備するとともに、広域化する生活、産業

活動に対応して、地方都市の整備を進める。産業開発については、外洋性工業基地形成のための基盤整備および野菜、中小家畜等の主産地化を促進する。また、すぐれた特性を生かして野菜、畜産物、魚介等生鮮食料品の供給基地として、流通関連施設を総合的に整備する。

このほか、本地方全域に広がる海岸、高原、島しょなど変化のある自然美を生かして、国立、国定公園等を結ぶ観光レクリエーションルートを広域的に整備し、あわせて、自然資源の保護、保存を図る。とくに、水資源の総合開発と広域利用および山地部の森林資源の培養を計画的に推進するとともに、国土の保全を図る。

なお、本地方の山村、離島等では、近年、人口の減少が顕著であり、これらの地域に対しては、積極的に産業開発を進めるとともに、生活環境条件の向上を図る。

2 主要開発事業の計画

開発の基本的方向に沿って、開発を進めるに当たっては、まず、中国および四国を一体化し、近畿圏および九州地方とも結ぶ有機的な交通体系を重点的に整備しなければならない。

このため、本州・四国連絡橋として、神戸・鳴門間、児島・坂出間および尾道・今治間の建設を図る。また、冬期交通の確保に留意し、雪害防除対策を講じつつ、道路については、中国縦貫自動車道、山陽自動車道、中国横断自動車道、四国縦貫自動車道および四国横断自動車道を建設するとともに、基幹的な国道を計画的に整備し、鉄道については、山陽新幹線の建設を進める。なお、中国地方にあつては、陰陽連絡、四国地方にあつては、循環交通体系の整備を重点的に進める。また、工業、流通、観光等の拠点として関門港等主要港湾を整備するとともに、大型船舶の航行が可能となるよう、瀬戸内海幹線航路を整備する。また、対岸貿易の拡大に対処して、日本海側の港湾を整備する。さらに、航空機の大型化、高速化に対応して、主要空港の整備を行なう。

これら幹線交通体系の整備とあわせて、中枢管理機能の大集積地である広島市においては、広域的な都市圏の形成を目的に、都市機能の高度化を図りつつ、交通、通信、流通等の施設を整備するほか、各地域における中核都市においては、それぞれの特性に応じ、機能的、広域的な施設整備を計画的に進める。なお、農山村地域の環境条件の向上を図るため、拠点となるべき都市の整備に留意する。

このようなネットワークの整備とあわせて、各地域ごとに、つぎの主要事業について計画、実施する。

(1) 中国地方

工業については、岡山南部から周防灘に至る瀬戸内海沿岸地域において、連担しつつ拡大する既存の集積に加えて、都市化の進展に伴って新たに展開の予想される機械工業等都市型工業導入のための基盤を整備し、相互の有機的発展を図る。一方、中海地区を中心に、山陰地方においては、木材、食品および機械工業等開発のための基盤整備を行なうほか、原子力発電基地を建設し、黒鉱等の地下資源の開発を促進する。

農林水産業については、耕種のほか、野菜、中小家畜、果樹等を中心として、主産地の

第7 中四国地方開発の基本構想

形成を目的に、土地改良、干拓等の土地基盤の整備および流通加工施設の整備を行なう。また、山地部における人工造林を積極的に行なうとともに、広大な緩傾斜地を利用した大家畜畜産等の集団的生産地帯形成のための総合的な基盤整備を行なう。瀬戸内海における栽培養殖漁業のための基盤整備および日本海の新規漁場造成を重点的に進めるとともに、下関等主要漁港を整備する。

大山隠岐、山陰海岸、瀬戸内海等の国立公園をはじめ、特色ある観光資源を積極的に開発し、自然資源の保全に留意しつつ、広域的観光ルートの形成と施設の整備を進める。

江の川等の総合開発を行なうとともに、芦田川等に河口湖を建設するなど、水資源の開発および国土保全を積極的に進める。このほか、瀬戸内海の島しょ部には、架橋とあわせて広域利水事業等施設整備を行ない、中国山地部等の人口急減地域においては、それぞれの地域の特性に応じた開発を進め、あわせて生活環境施設の整備を進める。

さらに、鳥取市、松江市、岡山市、山口市等の中核都市においては、それぞれの特性に応じ、機能的な施設整備を計画的に進める。

(2) 四国地方

工業については、徳島地区から中西讃を経て東予、松山に至る瀬戸内海沿岸地域において、山陽工業地帯および阪神工業地帯との有機的な関連のもとに、既存の集積に加えて、新たな外延的拡大のための基盤整備を行ない、本地方の工業発展を一段と高め、産業構造の高度化を図る。さらに、太平洋側においては、高知地区を中心に、工業開発のための基盤整備を行なう。

農林水産業については、野菜、花き、果実、中小家畜等の産地の集約化をさらに促進するほか、瀬戸内海における栽培養殖漁業の展開、太平洋岸における遠洋漁業拠点の機能強化を図り、大消費地に対する野菜、畜産物、魚介等生鮮食料品供給基地として、漁港施設を含む流通関連施設を整備拡充する。さらに、剣山周辺および四国西南部における森林を総合的に開発するため、林道網を整備し、大規模な人工造林を行なう。山村等の人口急減地域においては、地域の特性に応じた産業の開発および生活環境施設の整備を進める。

本地方の変化に富む自然を保全するとともに、これを生かした四国海岸一周ルートおよび瀬戸内海島しょ部観光ルートを整備し、あわせて、祖谷溪、西南海岸地区等を国民のいこいの場として整備する。

なお、国土保全および都市用水、農業用水等の確保のため、吉野川水系等の開発を行なう。

さらに、徳島市、高松市、松山市、高知市等の中核都市においては、それぞれの特性に応じ、機能的な施設整備を計画的に進める。

3 主要開発事業の構想

主要開発事業の計画のほか、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査検討のうえ、逐次、計画、実施すべき事業の構想として、おおむね、つぎのようなものを考え

る。

本州，四国および九州を連絡する新幹線鉄道の建設を図るほか，山陰新幹線鉄道，陰陽連絡新幹線鉄道，山陰海岸自動車道，中国横断自動車道，南太平洋岸国道，四国内 8 の字型循環自動車道，関門連絡ずい道，瀬戸内海島しょ部の連絡橋等の建設により，時間距離の短縮と地域間交流のいっそうの強化を図り，あわせて，国際空港の建設を図る。

このような交通体系の整備に対応して，神戸・鳴門連絡橋を含め，徳島～兵庫～大阪～和歌山を結ぶ環状ルートを軸として，大阪湾・紀伊水道地域の広域総合開発を進め，また，児島・坂出連絡橋を核として，東瀬戸広域経済圏の総合開発を図る。さらに，尾道・今治連絡橋を含め，広島～愛媛～大分～福岡～山口を結ぶ環状ルートを軸として，西瀬戸内広域経済圏の開発を進め，とくに，周防灘周辺地域に基礎資源型工業を中核とする大規模な工業基地の建設を図る。

太平洋岸において，原油輸入基地等の建設を図る。また，瀬戸内海沿岸の各工業拠点をも有機的に連結する流体の大量連続的輸送手段として，瀬戸内海沿岸を縦貫するパイプラインの建設を図る。

さらに，天然資源の保存と観光を兼ねて，中国山地森林公園および四国の森を設けるとともに，日本海大陸棚における地下資源開発等の海洋開発を行なう。

このほか，四国地方の豊かな自然を生かした四国山脈縦走スカイラインおよび宇和海・足摺海中公園の建設を図る一方，瀬戸内海島しょ部における芸術村および太平洋岸における海洋地震予知・台風観測センターの設置を図る。

第8 九州地方開発の基本構想

1 開発の基本的方向

九州地方は、近年における大都市圏地域の目ざましい発展に比べて相対的に立ち遅れ、このため、国民経済上に占める九州の地位は、次第に後退しつつある。

このような現状は、農業近代化の遅れ、素材生産にかたよった工業構造、石炭産業の斜陽化および国際貿易上の比重低下等の経済的要因、日本列島の南端に位置し、かつ、多くの離島、特殊土じょう地帯をかかえる等の地理的要因ならびに域内および域外を結ぶ交通体系の整備の遅れ等によって、本地方の社会経済活動に強い制約が加えられてきたことに起因している。

しかしながら、本地方は、温暖な気候、広大な開発適地、豊かな水資源、多くの良港、多彩な観光資源、豊富な労働力等すぐれた資源にあわせて、大陸、東南アジアに近いという地理的優位性を有している。

したがって、今後、大幅に拡大し、高密度化する経済社会の進展に対応して、本地方は、急速な工業化の途をたどりながら、同時に、わが国における屈指の食料供給基地として、増大する観光需要に応じうる大規模観光地帯として、また、拡大する東南アジア等との国際貿易基地として、飛躍的な発展が期待される地域である。

このような発展方向に沿い、各地域の特性に即した開発を進めるため、本州と九州を貫き、かつ、域内を縦横に結ぶ基幹的な交通体系を確立するとともに、中核となる主要都市を整備し、新たな社会経済環境を醸成することによって、域内の有機的な連けいを強めながら、本地方の遠隔性と後進性を克服する必要がある。

農業については、有明海周辺の高位水稻地帯における高度な土地基盤整備、中南部高原の広大な草地資源を活用した大家畜畜産基地形成のための大規模草地造成ならびに西部、東部の果樹地帯および南部の畑作地帯における基盤整備を重点的に行なう。漁業については、西部沿岸地域において水産資源培養のための基盤整備を進める。

工業については、北部および中部における基礎資源型工業と都市型工業ならびに東部および南部における基礎資源型工業等のための基盤整備を重点的に行ない、生産の増大と産業構造の高度化を図る。

また、各地域の生産構造に即した物的流通施設の計画的配置、貿易基地としての基幹的港湾および空港の整備を進める。

さらに、全域に広がる豊富な自然資源について、その保全に留意しつつ開発を進めるとともに、これらを相互に連ねる広域観光ルートの整備を図る。

このほか、国土の保全および水資源の開発を進める。

なお、離島については、本土と離島および離島間の交通通信便益を確保し、あわせて、産業開発のための基盤整備を積極的に進めるとともに、生活環境を整備する等その振興を図

る。

産炭地域については、産業振興を図ること等により、地域環境の積極的な整備を行なう。

2 主要開発事業の計画

開発の基本的方向に沿って、その開発を進めるに当たっては、域内および域外の交流を高め、地域経済の拡大発展を図るため、まず、交通体系の整備を重点的に行なう必要がある。

すなわち、道路については、本土と直結する関門自動車道とこれにつながる九州縦貫自動車道および東西交流を円滑にする九州横断自動車道を建設するとともに、基幹的な国道を計画的に整備する。鉄道については、鹿児島本線、長崎本線、日豊本線等の電化、線増等を進めるとともに、九州への新幹線鉄道を建設する。また、海上貨客輸送の増大に対処して、関門港等の主要港湾を整備し、宮崎等南部九州からのコールドチェーン等による農産物海上輸送のための施設を整備する。今後の航空需要の増大に対処して、福岡の空港の整備を進めるとともに、九州の遠隔性を解消する当面の手段として、熊本、鹿児島等主要な地方空港の整備を早急に行なう。なお、離島との交通便益確保のため、連絡橋、航路、港湾、空港等の整備を進める。

このような交通体系の整備とあわせて、福岡市および北九州市を中心とする広域的な都市圏をはじめ、佐賀市、長崎市、熊本市、大分市、宮崎市、鹿児島市等の中核都市において、行政的、経済的、文化的機能等それぞれの特性に応じ、機能的、計画的に整備するほか、鳥栖等において、地理的条件を生かした流通基地を建設する。

農林水産業については、すぐれた立地条件を活用して、本地方を大規模な食料供給基地とするため、有明海周辺の平野部等の水田地帯における土地基盤の整備、阿蘇久住、霧島を含む中南部高原地域等における大家畜畜産展開のための草地造成、西部および東部におけるみかん等果樹地帯の基盤整備ならびに南部における畜産、園芸等畑作振興のための総合的な基盤整備を行なう。さらに、中部山岳等多雨地帯において、林道網の整備と人工造林を進めるとともに、今後の中高級魚介類の需要増大に対処するため、長崎等西部沿岸地域における資源培養型漁業のための基盤整備を進める。また、畜産物、野菜、果実、魚介類等について、産地の集約化を進めるとともに、流通施設を計画的に配置する。

工業については、北九州から熊本にかけて連担する都市地域および長崎、伊万里等西部九州において、既存の集積に加えて、新たに機械金属等都市型工業の積極的導入を図るため、基盤整備を行なう。さらに、大分、延岡、日向等の東部臨海部における基礎資源型工業等の基盤を整備する。

一方、本地方は、雄大な自然と文化財等豊富な観光資源に恵まれ、また、国際的にも重要な観光地帯であるので、これら資源の保全について十分な配慮のもとに、阿蘇等の国立公園、日南海岸等の国定公園の整備を行なうとともに、九州を循環し、離島をも含めた広域観光ルートを整備する。

今後の水需要の増大に対応して、積極的に水資源の開発を図るため、筑後川水系等主要

第8 九州地方開発の基本構想

河川の治水，利水事業を推進するとともに，離島の用水確保のため関連施設の整備を行なう。

また，伊万里湾周辺地区等において，原子力発電基地を建設し，種子島等において，宇宙開発基地の建設を進める。

なお，筑豊等産炭地域については，産業振興のための基盤整備を行なうとともに，生活環境の総合的な整備を積極的に推進する。

3 主要開発事業の構想

主要開発事業の計画のほか，今後の技術革新，経済力の増大等に対応して，慎重な調査検討のうえ，逐次，計画，実施すべき事業の構想として，おおむね，つぎのようなものを考える。

すなわち，経済社会活動の広域化，高速化に即応して，域内および域外の主要都市間の経済，文化交流を高め，本地方の飛躍的發展を図るため，福岡と熊本を結び，九州南部に至る九州新幹線鉄道の建設を進めるとともに，西九州新幹線鉄道，東九州新幹線鉄道，九州・四国連絡新幹線鉄道，東九州縦貫自動車道，西九州自動車道，中九州横断自動車道，九州中部横断自動車道，九州南部横断自動車道および九州・四国連絡自動車道等の建設を図る。また，国際交流の増大に対処し，わが国における本地方の地理的条件を考慮して，国際空港の建設を図る。

農業については，わが国屈指の大家畜畜産基地の形成を図るため，豊富な草地資源の賦存する中南部高原地帯において，大規模草地造成をはじめ，生産，流通関連諸施設の建設を進める。また，有明海周辺に，高度な水管理と大型機械化体系にささえられたわが国有数の高生産稲作地帯の形成を図る。

工業については，西瀬戸内広域経済圏の一環として，福岡，大分の瀬戸内臨海地域の開発を進め，周防灘周辺地域に基礎資源型工業を中核とする大規模な工業基地の建設を図り，また，志布志湾地区を外洋性工業基地として形成し，基礎資源型工業の導入を図る。

さらに，日本海から東支那海に至る大陸棚地下資源の開発等総合的な海洋開発を図るとともに，農業，工業，防災等の新たな展開を目的とした湾口締切りによる有明海の総合開発を図る。

このほか，本地方の南部に，地理的特性を生かして，東南アジア開発協力のための機関を建設するとともに，総合的な研究学園都市の建設を図る。

なお，新たな国際貿易地帯を長崎に設置することを検討する。

第三部 計画達成のための手段

この計画を具体化し実現することによって、目標を達成するためには、基本的には、人間の創造力を十分に発揮しうるような観光を整備し、国土総合開発の究極の政策課題に対処して、現行の諸制度および慣行について再考する必要があるが、地域開発関係諸制度について、その強化・改善または新たな制度の創設等抜本的な改革を行なうため、当面とくにつぎの諸点について検討を行なう必要がある。

第1 基本的課題

1 大規模開発プロジェクトの実施

大規模開発プロジェクトの選定については、着想 - 調査 - 企画 - 計画 - 予算のシステムを確立し、システム分析による事業の効果判定に基づき、総合的、科学的に行なわれる必要がある。また、総合開発計画と大規模開発プロジェクト、または、大規模開発プロジェクト相互間については、整合性を確保し、効果的に実施されるよう総合的な見地から調整を行なう必要がある。このため、大規模開発プロジェクトの選定および調整を行なうための方式について検討する。

また、大規模開発プロジェクトの事業主体については、資金の調達、事業の実施等の面で効率的推進が図られるような組織とする必要がある。このため、たとえば、産業開発プロジェクト等においては、プロジェクトの中核的な事業の実施主体として公共・民間の混合方式による新たな事業主体を創設して民間資金の導入を図る方式、進出予定の民間企業が共同して設立した新会社による方式、これに民間ディベロッパーの参加を求める方式等大規模開発プロジェクトの内容に適合した方式を検討する。

2 広域開発行政の推進

広域行政の推進のためには、基本的には、政府の行政組織および都道府県制等地方制度についての改革を要するが、とくに都道府県または市町村の区域を越える広域開発行政の円滑な推進が重要な課題となっている。このため、つぎの事項について早急に検討する必要がある。

(1) 生活水準が向上し、モータリゼーションが普及するに伴って、生活の広域化が進み、新たな生活圏域が形成されつつある。この生活圏域を広域生活圏としてとらえ、圏域内に諸施設を適正に配置し、住民に一定水準の生活環境を保障する必要がある。

そのため、つぎのような措置について検討する。

ア 広域生活圏を画定し、圏域の開発整備計画を策定するための法制の整備

イ 圏域の開発整備計画を関係地方公共団体が実施する際、必要な調整を行ない、用地の取得・利用を調整するための措置

第1 基本的課題

ウ 圏域の開発整備計画の実施のための措置

エ 各種土地利用計画の調整のための措置

オ 圏域内の連絡道路その他広域生活圏施設の整備のための措置

この広域生活圏の組織については、そこで処理される事務の種類、圏域内の市町村の一体化の度合等に応じて選択が可能ないように措置されるべきで、この場合、圏域が全体として、一体的な協力のもとに機能分担できるよう配慮すべきである。

(2) 都道府県の区域を越える広域的な開発行政を円滑に進めるため、つぎに掲げる諸機能に関連して、主体性を持った広域行政体制の整備について検討する。

ア 各種地域開発関係法令によって都道府県の権限とされているもののうち、広域行政体制において処理するのが適当なもの

イ 各種地域開発関係法令によって国の権限とされているもののうち、広域行政体制において処理するのが適当なもの

ウ 大規模開発プロジェクトの推進に関するもの

この広域行政体制については、それぞれの地域の特性に応じて整備されるよう配慮すべきである。

3 土地問題

土地問題の解決の方向は、基本的には、国土の1.2%の市街地とその周辺地または東海道・山陽道沿線の地域に偏在する土地利用の現状を打開し、開発の可能性を全国土に広げ、国土を有効に利用する施策を推進することにある。

しかしながら、当面の問題は、公共用地の取得、住宅用地の確保等にある。

公共用地の取得については、その必要性を十分関係住民に周知させ、公益優先の原則を徹底させるとともに、基準価格の設定、先買権制度の強化、超過買取制度、応益負担制等の活用による開発利益の帰属の調整、公的土地保有の拡大等の措置について検討する。

住宅用地の確保については、大規模な新市街地の建設、市街地周辺部の農地の計画的・段階的宅地化、市街地の立体化、高層化等を促進することが必要であるが、これらを容易にするため必要となる特別の措置について検討する。なお、大都市における住宅対策の一環として、都市生活者のライフサイクルと職業に対応した住宅の多様性と流動性を確保しうよう土地所有者等による賃貸中高層住宅の大量供給を促進する必要があるが、このため金融・税制等の特別措置について検討する。

さらに、土地利用計画の調整については、土地利用計画にかかる所要の権限を都道府県知事に持たせている法律の例にならい、上位の計画または方針に示される土地利用に関する基本方向に沿って、都市計画区域、農業を振興すべき区域等それぞれの区域ごとに土地利用計画を策定し、都道府県知事がこれら相互の調整を行なうことについて検討する。なお、大規模開発プロジェクトと土地利用計画との調整についても検討する。

また、固定資産の評価の適正化、都市計画税の増徴、土地の譲渡差益についての課税の適

正化，買換え資産の課税特例の合理化等土地税制の改善について検討する。

4 財政金融の優先配分

戦後，まず行なわれた資源開発型および後進地域開発型の開発方式，その後とられた工業開発型および拠点開発型の開発方式，さらに，大都市集中追随型の開発施策を総点検するとともに，新しい開発方式を効果的に実施するため，財政・金融に関する適切な措置を講ずる必要がある。

また，従来とられてきた財政上の特別措置については，その果たしている効果について再評価を行ない，引き続き効果を期待しうるものは継続し，その他のものは改廃について所要の措置を講ずる必要がある。

このため，経済社会の変化発展の方向に即して，従来の税財政・金融における特別の措置を再編成し，新しい政策意識のもとに開発資金を確保し，財政・金融の優先配分を行なうなどの措置について検討する。

第2 特定課題

第2 特定課題

1 新ネットワークの整備

全国土を有効に利用するための手段として行なわれる新ネットワークの整備については、各高速交通施設の整備に関する計画の調整および各事業の先行性の確保が必要である。

このため、個々に計画される高速道路、新幹線鉄道、国際港湾、国際空港等各施設間の総合調整を行なうための方式について検討するとともに、各事業の先行性を確保するため、公共資金によるものと有料制によるものとの区分の基準、料金体系の適正化、特定財源の充実、出資・利子補給等の財政的措置等について検討する必要がある。

また、中核となる都市の整備については、新都市計画法等に基づき、これを強力に推進するための制度について措置を講ずる必要がある。

2 大家畜畜産および林野の開発

大家畜畜産の拡大には、農産物価格体系の不均衡の是正をはじめ、農業施策全般の改革を通ずる総合的施策の展開が必要である。このうちで、とくに、粗飼料基盤確立のための土地利用に関する制度の整備、国有林の円滑な活用方策および子牛の育成過程の集団的管理機構の確立等について、措置する必要がある。

また、大規模な畜産開発地区については、他の産業開発、生活施設整備を含めた総合的事業として計画実施する体制が必要であり、半公共的主体の創設等一元的な事業推進体制についても検討する必要がある。

低度利用林野における林業開発については、新しい施業受託方式の採用および林業を中心とし、畜産・観光等の開発事業を組み込んだ総合的な森林開発事業の体制の確立が必要である。

3 工業基地の建設・改造

遠隔地大規模工業基地の建設については、民間資本と社会資本の協業によって、産業基盤と生活環境の整備が総合的に計画実施されるための体制を確保する必要がある。

このため、その中核となる開発事業について、公共・民間の混合方式等による事業主体を創設し、この事業主体による用地取得等について特別措置を設けるとともに、学校その他の生活環境施設をも含めて一体的整備を行なわせる等の措置について検討する必要がある。

また、大都市既成大工業地帯の改造については、応益負担原則の確立、新規立地に対する抑制措置の強化および分散する工場に対する税財政上の優遇措置の創設について検討するほか、公的機関による工場跡地の買上げのための低利資金の確保、分散立地に必要な新規工業用地の取得および設備資金の確保等について配慮する必要がある。

さらに、全国的な観点から工業の適正な配置を確保するとともに、工業立地に伴う公害の発生を防止するため、新規立地に対する規制・誘導等の措置および公害防止技術の開発、公

害監視網の整備，公害防止施設に対する助成等の措置について検討する必要がある。

4 自然および歴史的環境の保護

国民的資産である自然および歴史的環境を超長期にわたり保護，保存するため，自然等の保護に関する諸制度の拡充とその連けいの強化ならびに都市開発および産業開発と自然等の保護との調和を図る施策を確立する必要がある。

また，とくに厳正に保護すべき地域については，たとえば，国有林野事業の活用等によりその管理体制の強化を図るほか，土地の買取請求権に関する制度の充実等により，必要に応じて，土地の公有化を進める。なお，保護保存を図りながら自然レクリエーション等の場として利用する地域については，受益者負担・利用者負担制度について検討する必要がある。

5 生活環境の整備

生活環境の整備については，広域生活圏の整備とあいまって，その強力な推進を図る必要がある。

このため，地域の実情や施策の種類に応じた実施主体や費用負担区分を検討し，積極的な措置を講ずる必要がある。

とくに，人口の急減または急増した地域については，つぎの施策等を強力に推進するため，その市町村の行財政について，特別の措置を検討する必要がある。

(1) 人口急減地域

- ア 学校，診療所等の生活環境施設の整備
- イ 集落を中心地区に結ぶ交通施設の整備
- ウ 集落の移転統合

(2) 人口急増地域

- ア 道路，学校，公園，上下水道，ごみ処理施設等の計画的整備
- イ 大規模団地の開発に伴う関連施設の整備

6 大都市の再開発

大都市の再開発については，将来に向けて，機能的な都市構造を形成するため，積極的な推進体制を確立する必要がある。

このため，第1に，都市再開発事業について，法制の整備を急ぐ必要がある。なお，この場合において，東京江東地区等の災害危険地区における避難拠点，避難路の整備等については，特別の措置が必要であろう。

第2に，民家資金の導入・活用，応益負担原則の徹底，長期低利資金の確保等を図るとともに，民間ディベロッパーの育成およびこれによる事業の推進を図ることについて検討する必要がある。

7 その他

以上のほか，この計画を達成するために必要な制度について，順次検討する必要がある。

第3 地域開発に関する調査研究

地域開発計画に必要な資料は、きわめて不備であり、とくに、国土に関する資料および小地域区分の生産・生活等に関する資料が不足している。また、地域開発に関する科学的方法論も欠如している。

このため、国土に関する調査のうち、巨視的に土地利用の変化を追求する調査について早急に第1次調査を完了し、さらに、一定のメッシュごとに地域の特性を明らかにする本格的調査を実施する。さらに、国土の自然条件や資源の賦存状況を明らかにするため、地質構造、気象、地下水等に関する調査を推進する。また、土地の所有と利用の関係を明らかにするための地籍調査については、新たに10箇年計画を作成し、これに基づいて主要地域の調査を完了する。

国土に関する調査の推進に当たっては、革新的調査技術の開発や多量の情報の処理解析のための電子計算機の利用が必要であり、これらの成果を活用するための情報センターの設置について検討する必要がある。

なお、地域開発の科学的方法論の研究等を実施する総合研究機関の設置について検討する必要がある。

第4 地域開発関係法令の整備

地域開発関係法令は、それぞれの時代的・地域的要請に応じて制定され、相応の役割を果たしてきているが、それぞれの法令に基づく各種計画の主体、内容、実施手段等について統一性が失われ、複雑多岐となっている。

すなわち、計画の主体については、当初、国を主体として規定するものが多かったのに対し、最近では、地方を主体としたり、地方の参加を求める考え方がでてきており、また計画の内容については、資源開発中心から生活環境整備により重点的に考えられるようになり、実現手段としての税財政・金融上の助成措置も近時強化のすう勢を示しているなど、法令制定の時期によって、あるいは地域によって異なり、全体として体系的根拠が問題となっている。また、行政組織も複雑となるにつれて、総合的な調整の必要性が高まっている。

このような事情のもとで、この計画を実現するためには、国土総合開発法の改正をはじめ各地方開発促進法その他特定の地域の開発に関する法令等の再検討等地域開発関係法令の体系的整備および総合的な開発行政組織の整備について検討する必要がある。

第四部 沖縄開発の基本構想

戦後四半世紀の長期にわたり、わが国の施政権外に置かれた沖縄は、昭和47年5月15日をもって、本土に復帰した。

この沖縄開発の基本構想は、沖縄の本土復帰に伴い、沖縄ブロックの全国における位置付けを明らかにするとともに、県民の意向を尊重しつつ、現段階における開発の基本方向を示すものである。

この基本構想は、今後の技術革新、経済力の増大等に対応して、慎重な調査、検討のうえ、逐次、計画、実施すべきものである。

沖縄の全国における位置付けと開発の基本方向

沖縄は第二次世界大戦の太平洋地域における最後にして最大の激戦地となり、沖縄県民は言語に絶する悲惨な犠牲を払い、しかも戦後、長期にわたる本土との隔絶が続いた。

このような特殊な環境のもとにおいて、沖縄は、県民の主体的な努力によって、一応の発展を遂げてきたが、壊滅的な戦禍と長期にわたる本土との隔絶、地方財政のぜい弱性、社会資本整備の立ち遅れ、広大な軍事基地の存在、多くの島しょに分散した地形、台風常襲地帯であること等の諸要因によって今日までその発展に多くの制約を受け、本土との間に著しい格差を生ずるとともに、基地経済に依存した不安定な経済体質を形成するにいたった。

一方、沖縄は、わが国の最南端にあって、本土と東南アジア諸国とのほぼ中央に位置し、国際交流において有利な地理的条件を有している。また、大小70余の島しょと南北400キロメートル東西1,000キロメートルに及ぶ広大な海域からなるわが国唯一の亜熱帯海洋地域であって、豊かな太陽エネルギー、豊富な海洋資源、多彩な観光資源等の自然的条件に恵まれている。さらに、過去、数度にわたる困難な歴史的試練に耐えつつ、つねに新たな発展を遂げてきた沖縄県民の積極的かつ創造性豊かな気風と、そのもとに培われてきた文化はその恵まれた自然環境と一体となって、沖縄の魅力ある特性を形成している。

今後、沖縄は、各面にわたる本土との格差を早急に是正し、全域にわたって国民的標準を確保するとともに、これらのすぐれた特性を十分に生かすことによって、自立的発展の基礎条件を整備し、基地経済からの脱却を図り、平和経済への移行を積極的に推進しなければならない。

すなわち、沖縄の地理的優位性と那覇市を中心とする都市機能の集積を活用することによって沖縄は、わが国南の交流拠点として東南アジア諸国等広く海外諸国との人的物的交流基地あるいは中継基地としての発展が期待される地域である。また、このような結節的機能を活用し、補完する方向で、産業および観光の開発を進めることによって、沖縄の新たな発展基盤を形成する必要がある。

さらに、亜熱帯性気候と広大な海洋が織り成す自然は、その個性豊かな歴史的文化と一体とな

って、良好な環境を形成しており、今後の開発に当たっては、あらゆる開発に優先して、これら自然と文化を積極的に保全するとともに、戦争によって喪失された緑の回復と国土の保全等を推進して、県民のためのより豊かな環境を創出しなければならない。

このような沖縄の開発方向は、平和を希求する沖縄の主体的自立的発展を図り、県民生活の充実を目指すものであるが、同時に、国際化、情報化が進行するわが国経済社会において、国土の開発可能性を全国土に拡大しつつ、豊かな人間環境を創造するための基本的な国土開発の課題に積極的かつ具体的に対応するものである。

新ネットワークの形成

沖縄開発の基本方向を踏まえ、その積極的な開発を進めるためには、まず、本土の7大都市圏と沖縄を相互に結び、さらに、沖縄を経て東南アジアをはじめ広く海外諸国に至る新たな航空、海運、通信のネットワークを整備する必要がある。このため、国際空港の整備、那覇港の早期完成および流通港、工業港等の新設を図る。これにより、本土各地域との連けいを強化し、沖縄のもつ遠隔性、隔絶性を除去するとともに、東南アジアをはじめとする海外諸国との結び付きを強化する。

さらに、県内交通については、本島と主要島、主要島と離島とを結ぶ交通体系を先行的に整備する。このため、宮古、石垣空港をはじめ、久米島、与那国、南大東島、北大東、多良間の各空港を整備し、沖縄全域を本島を中心として、ほぼ2時間圏とする。また、石垣、平良、運天等の港湾の整備をはじめ、漁港を含めて一島に少なくとも一港の整備を図る。

本島内においては、北部と南部を結ぶ高規格自動車専用道路を整備して、本島全域を那覇市を中心とする半日行動圏とし、さらに、既存道路の拡幅等により、那覇市周辺の道路を図るとともに、新しい交通システムの導入についても検討する。

通信体系の整備については、本土と本島、本島と先島諸島間の伝送路を早急に整備するとともに、沖縄全域をテレビ同時放送が可能となるよう、早急に施設の整備に努める。

都市圏の整備と広域生活圏の形成

新たなネットワークの整備と関連して、その結節となる那覇圏の整備を図る必要がある。この那覇圏は那覇市を中心とする中南部全域をその範囲とし、適正な広域的都市計画を早急に作成して、その効果的な整備を図る。那覇市においては、市街地における工業機能を周辺に分散し、中枢管理機能の集積を図る。また、那覇市の周辺に、国際会議場、学術研究機関、ホテル等国際交流のための諸機能を整備するとともに、住宅、生活環境施設等を整備して新市街地を形成する。

さらに、那覇圏は沖縄の中心都市であるので、医療センター、大学、総合公園等高次圏域施設を地域特性に応じて整備する。

沖縄全域において、生活環境の国民的標準を確保するため、県内交通体系の整備とあわせて、地方の中核となる都市の整備を図り、広域生活圏を形成する必要がある。

このため、本島北部においては、那覇圏との補完関係を考慮しつつ、名護市等に総合的病院、教育・福祉施設等広域生活圏施設を整備する。

また、平良、石垣市には、広域生活圏施設の整備をはじめ、医療センター等高次圏域施設についても選択的に整備する。このほか、電気通信網を利用して、離島における医療、教育、流通等の新システムの確立を図る。

なお、今日、沖縄全域において立ち遅れの著しい社会生活環境施設については、その格差を早急に是正する。このため、とくに、住宅については、必要量の確保はもとより、住環境を含めてその質的向上を図る。また、医療施設については、その体系的整備を推進するとともに、沖縄の疾病構造に即応した専開医療施設の整備を図る。

産業開発の推進

今後の沖縄開発の進展に伴い、用水の需要は著しく拡大することが予想されるので、早急に水資源開発調査を実施して、長期的な水の需要計画を作成するとともに、調査完了の諸河川については早急にその開発に着手し、水の循環的総合利用体系の確立等多角的な水資源の開発を推進するとともに、河口湾の淡水化についても検討する。

また、沖縄の40万平方キロメートルに及ぶ広大な海洋を有効に利用するため、海洋開発を促進して、水産資源の培養、大陸棚資源の開発を図るとともに、国際海洋博覧会の成果を踏まえ、今後進展が予想される海洋開発技術の研究開発を促進する。

農林水産業の開発については、肉用牛を中心とする畜産、養蚕および本島中南部等における生鮮野菜、花き等の都市近郊型農業を振興するとともに、沖縄における主要農産物であるさとうきび、パイナップルの生産性の向上を図る。このため、ほ場条件の整備、流通体制の確立、技術開発の推進等を図る。また、沖縄においては、植物防疫上の観点から、うり類、かんきつ類等各種の農産物の島外移出が制限され、その市場性が限られているので、早期かつ徹底的に病害虫の駆除を実施する。

また、沖縄は優良漁場に恵まれているので、漁船の近代化、漁業関連基盤の整備を推進するとともに、高級魚介類を中心に資源培養型漁業のための基盤の整備を図る。林業については、森林の公益的機能に配慮しつつ、基盤の整備を図る。

鉱工業の開発については、環境に与える影響に十分配慮しつつ、既存工業の合理化をはじめ、本島中南部における労働集約型工業、金武湾における基礎資源型工業の誘致を図り、その基盤の整備を進める。また、航空ネットワークの整備と関連して、既存の空港を活用しつつ、臨空港産業基地の整備形成を促進し、高付加価値製品工業および航空関連産業の新たな展開を図るとともに、自由貿易地域の整備についても検討する。さらに、沖縄の各地域に伝わる伝統工芸産業の保全育成を図る。

このような工業開発を進めるうえで電力の合理的かつ安定的な供給が必要であるので、新鋭火力発電所の建設を図る。

また、沖縄が有する広大な海域において、石油資源開発のための調査を早急に実施してその開発に努める。

観光開発については、沖縄の特色ある多彩な自然観光資源、歴史的伝統的文化等の保全を図りつつ、これらを活用して、自然と調和した多彩な観光開発を進める。すなわち、本部半島においては、国際海洋博覧会の開催とも関連して、国際的観光の場にふさわしい施設の整備、リゾートコミュニティの形成を図り、沖縄観光開発の拠点とする。また、西表島の自然保全と自然観光の開発、宮古島における海洋性観光レクリエーション基地の整備、本島中南部の都市的観光の開発等特色ある多彩な観光開発を推進するとともに、これらを有機的に結ぶ広域観光ルートの形成を図る。

沖縄の人口については、現状のまま推移すれば、昭和60年には80万人程度まで減少する可能性があり、一方、積極的開発を進めることにより、110万人程度に達する可能性がある。

また、このような開発を進めるうえで、沖縄の米軍施設、区域は、できるだけ早期に整理縮小されるべきであり、とくに、那覇市およびその周辺に広がる米軍施設、区域については、那覇圏の形成の見地から、その整理縮小を図る必要がある。

さらに、沖縄が当面する課題を解決し、経済的社会的水準を本土水準に接近せしめ、沖縄の新たな発展を図るためには、以上の施設整備を中心とする諸施策に加えて、基本的には、教育、社会保障等の福祉向上のための施策、産業振興、雇用の安定等のための施策等総合的な施策の展開が必要である。

なお、沖縄の開発に当たっては、沖縄と地理的、歴史的、経済的に密接な関連をもつ奄美群島についても、今後とも産業の振興と社会生活水準の格差是正を図る必要がある。

とくに、そのすぐれた自然環境の保全を図り、また、根幹となる道路、空港、港湾等の施設の整備を図るなどにより、その開発振興を強力に推進する。