

<パブリックコメント意見募集の結果と対応>

* 120名の国民より300件を超えるご意見を頂きました。

* 「頂いたご意見」のうち、同趣旨のものは事務局で適宜まとめて掲載しました。

* 重点計画と直接関係しないご意見は掲載していません。

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
第1章 1. 事業評価の厳格な実施	事業評価では、費用対効果だけでなく地域の特性なども評価対象に加え、地方にも配慮すべき。また、事業性の定義の明確化ならびに情報公開が重要。	事業評価では、事業の投資効率性だけではなく、その他の指標も含め、総合的な評価を実施しております。地域の特性については、例えば、道路事業では、「地域づくりの支援」を評価項目としております。また、事業評価の結果については公表しておりますが、今後もより一層積極的に公表していきたいと考えています。
	事業評価にこだわれば、長期的に考えた場合に必要となる施設の整備が出来なくなると思われる。	事業評価を通じて、真に必要な事業を厳選しており、長期的に考えた場合に必要となる施設が必ずしも整備出来なくなるわけではないと考えています。
	各事業実施中でも事業評価によっては中止すべき。	事業評価では、事業実施中の事業(例えば、事業採択後5年未着工の事業、10年継続中の事業等)において、事業を巡る社会経済情勢等の変化など事業の必要性等に関する視点や事業の進捗の見込みの視点等の様々な視点から再評価を実施し、事業の継続・中止を判断しています。
	国土交通省の自己評価だけでなく、司法・立法や住民・市民による第三者機関の評価(チェック)を実施すべき。	事業評価では、評価の実施にあたり学識経験者等からなる事業評価監視委員会において審議を行うことにより、事業の客観性、透明性を図っております。委員の選定にあたっては、審議の中立性、客観性の確保に留意し、地元の実情に精通した、公平な立場にある有識者等を選定しています。
2. 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化	「規格の見直し」は「品質の低下」につながる恐れがあります。安全に係わる場合の規格の見直しは、今の風潮に流されることなく慎重に行う必要があります。	ご指摘のとおり、規格の見直しを行う際には、品質の確保に十分配慮し、慎重に行う必要があると考えております。 国土交通省においては、平成15年3月31日に、「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定し、平成15年度より、事業のスピードアップ、計画・設計から管理までの各段階における最適化、調達の最適化を見直しのポイントとし、コストの観点から公共事業のすべてのプロセスを見直す「コスト構造改革」に取り組んでいるところです。 「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」では、具体的な施策を実施する前提として、「良質な社会資本を低廉な費用で整備・維持することを目指しており、施策の実施にあたっては、社会資本が本来備えるべき供用性、利便性、公平性、安全性、耐久性、環境保全、省資源、美観、文化性等の所要の基本性能・品質を図る」ことを明記しています。 規格の見直しについても、安全を含めたこれらの基本性能・品質を十分に確保しつつ、技術基準の弾力的運用、設定を行う等、地域の実情にあった合理的な計画設計を推進することにより、社会資本整備の効果的かつ効率的な実施に努めていきたいと考えています。
	事業構想・計画段階における民間技術・ノウハウの積極的活用並びに新技術の導入を本格検討することが重要である。また、民間技術開発を推進する制度・仕組み作りの強化も必要である。	民間等で開発された新技術を公共工事で積極的に活用することを目的として、新技術情報提供システム(NETIS)を整備し、新技術に関する情報収集から有用な新技術の活用までを一貫して行う仕組み(公共工事における技術活用システム)を運用しています。また、平成13年度より、行政ニーズや施策ニーズに基づき、テーマを定め、公共工事で積極的に活用する技術の公募を行っています。 今後も、民間の技術やノウハウを生かせる制度や仕組みの一層の充実を図るよう努力してまいります。

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
	事業の迅速化のために土地収用法の積極的活用をうたうのではなく、意見調整や司法による決着がつくまでは、事業を開始しない、土地収用を行わない、住民参加費以外は支出しない、ということを徹底すべきではないか。 公共用地を取得するために、事業者は土地収用法の積極的な活用をするうえで、事業内容の説明を地権者に十分行い、国民の深い理解と協力の下に事業用地を取得していく必要がある。	国土交通省では、社会資本整備事業を国民の理解を得ながら効果的かつ効率的に実施するため、事業の構想段階からの合意形成手続きの導入、事業評価の厳格な実施等事業の透明性や公正性の確保に努めているところです。 事業の施行にあたっては、これらの様々な手続きを経て慎重に決定された事業計画に従い、土地所有者等に十分な説明を行った上で用地取得を進めることとしていますが、事業の進行管理を適正化し、事業便益を早期に発現させる観点から、十分な説明を行ったにもかかわらず、やむを得ない場合には、土地収用法を積極的に活用し、事業の完成時期等を見込んだ一定の適切な時期に土地収用手続きに移行することとしています。 なお、土地収用手続きを進めるにあたっては、平成13年の土地収用法の改正により、事業の公益性を判断する事業認定手続きにおいて透明性などの向上を図るため、事前説明会や公聴会の開催の義務づけ、第三者機関の意見聴取、認定理由の公表など、住民参加や情報公開の要請に即したより慎重な手続きをとることとしており、その旨を計画に記述することとしました。
3. 地域住民等の理解と協力の確保	「構想過程での住民参加の取組みを推進」に「視覚化による」という内容を加えるべきである。 「地域づくりに住民が積極的に参加する」プロセスの構築（例えば、情報の共有や意思決定過程への参加の保証、構想・計画段階からの複数の事業提案など）をしなければならない。 NPOや市民団体の活用、さらに維持管理コスト軽減のためアダプションプログラムの導入について記述すべき。	住民参加の取組みについては、様々な手段があることから、特定の手段に限定することは困難ですが、個別の事業の内容に応じて、わかりやすい説明をするための工夫を行うよう努めてまいります。 3. に記載している「住民参加手続の実施を促すための各種運用指針等」の一つである、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」（国土交通省において去る6月30日に策定）の中で、住民参加の手続として、複数の案を作成・公表すること、広く国民に情報を提供し意見の把握に努めることとするを盛り込むなど、御意見の趣旨に沿った住民参加の取組み等を実施してきているところです。 また、御意見を踏まえ、第1章7において「また、社会資本の管理等について、地域住民、NPO、民間企業等の参画を促進する。」という記述を付け加えました。
4. 事業相互間の連携の確保	土地改良長期計画など他省庁の公共事業計画とは、事業実施段階ではなく、構想段階から連携の可能性を検討して頂きたい。 文章中「土地改良長期計画など他の公共事業に位置付けられた事業とも連携」とあるが、このような事業とどのように連携していくのか記述すべき。 土地改良事業との連携だけでなく、食糧問題も含めた一体的な取り組みを行い整合性を図るべきである。 広域連携並びに分野間連携による複合的な取り組み強化を強く打ち出すべき。 各省庁間の調整機関を設置すべき。 相互に関連ある複数の事業については、相乗効果をあげる意味で、事業の時間管理が重要となる。	御意見を踏まえ、「事業の構想・計画・実施の各段階において」という記述を付け加えました。 ご意見の点については、従来から、関係事業者間の連絡会議の活用等により省庁の垣根を越えて積極的に取り組んできたところです。今回の重点計画の策定にあたり、土地改良長期計画及び廃棄物処理施設整備計画と汚水処理施設整備について共同の指標を設定するなど、計画レベルでの連携を図りました。さらに、今後、連携の強化に向け、関係省庁と検討を進めてまいります。 調整が必要な分野においては既に調整・連絡のための会議を設けているところであり、これらの場を通じて、事業相互間の連携を確保していくこととしています。 ご指摘の点も踏まえつつ、事業間連携を強力に推進し、効果的かつ効率的な事業展開に努めます。

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
5. 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との連携	社会資本整備計画を一本化し、重点的かつ効率的に整備を進めていくためには、少なくとも整備財源の一本化が不可欠である。	特定財源については受益者に対して特別な負担をお願いしているところであり他への流用は困難ですが、他については、毎年度の予算において、必要性に応じた配分を行っているところです。
	素案に「既存の社会資本の有効活用を推進するとともに、ハード施策とソフト施策を組み合わせることによって、効果的かつ効率的な施策を展開」と記述されたことは大いに評価するものであり、積極的推進を図られたい。 また、現状以上の事業制度の充実や公的サービス施設の有効活用を図って頂きたい。	御意見の趣旨を踏まえ、本項に記載した諸施策を実施していく中で、必要に応じ制度の充実を図ってまいります。
	既存の社会資本の有効活用にあたっては、当該社会資本の保全、高度利用並びにより社会的ニーズのある用途に転用しやすくするため、用途上の規制を緩和するとともに、高度利用・用途転換費用を圧縮するための方策を講じる必要がある。	ここでいう「既存の社会資本の有効活用」とは、社会資本を整備した目的を十分発揮できるよう、ソフト施策等との連携で既存の社会資本の効果を高めていくため施策を推進していくことをいい、御意見にあるような民間利用のための用途の転用等については本計画の対象外と考えています。
	高度成長期からの「スクラップ・ビルド」の風潮を止め、建築物の価値を見直すべきである。	前文1. や第1章5. に記載しているように、美しい国づくりに関する取組みや観光客誘致施策との連携にも十分配慮しながら、事業を進めてまいります。
6. 公共工事の入札及び契約の適正化	公共工事の落札価格が高値に張り付くのは、不透明な入札予定価格の設定と業者による談合によるもの。入札の適正化とともに、予定価格の積算過程を含めた情報公開が必要。	公共工事の入札も含めて、談合等不正行為については、独占禁止法、刑法により禁止されているところであり、また各公共工事発注者に対しては、公共工事入札契約適正化法により談合と疑うに足る事実について公正取引委員会への通知を義務化しています。また、同法により策定された適正化指針においては、入札契約に関する情報の公表、一般競争入札・公募型指名競争入札や総合評価落札方式等談合が行われにくい入札・契約方式の導入・活用、談合情報等への適切な対応・不正行為が起きた場合の厳正な対応等、公共工事の入札・契約における透明性・競争性の向上及び不正行為の排除の徹底について措置を講ずるよう各公共工事発注者に対して求めています。 国土交通省においては、談合等不正行為に対しては、談合情報等対応マニュアルによりの確な対応を図るとともに、談合等不正行為に対する指名停止措置の強化等ペナルティの強化等に取り組んでいます。 予定価格の積算過程を含めた情報公開については、国においては積算基準、積算内訳等の公表を積極的に進めているところであり、適正化指針においても、透明性の確保の観点から適切に行うよう求めているところです。なお、予定価格の事前公表については、予定価格が目安となって競争が制限され、落札価格が高止まりになること、入札参加者の見積り努力を損なわせること、談合が一層容易に行われる可能性があること等に鑑み、会計法令の規定により国においては事前公表ができないこととされています。 建設コンサルタント業務等においては、質の高い業務成果を得るとともに、入札契約手続きのより一層の透明性、競争性を確保するため、業務内容に応じてプロポーザル方式を活用することで技術力による競争を推進し、また、一定価格以上の業務については公募による入札を行うことで競争性の向上を図っています。 以上のとおり、これまでも様々な施策に取り組んでいるところですが、今後も、公共工事の入札契約の適正化のなお一層の徹底を図り、不正行為の防止を進めるとともに、公共工事の適正な品質の確保に向けて取り組んでいく予定です。
	今、測量設計業界では、採算を度外視した低価格入札が盛んに行われており、測量設計業界における「競争性が向上した入札」とはどのようなものか、具体的なイメージがわからない。	

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
7. 民間資金・能力の活用	これまでの実情を踏まえた上で、PFIの特性を勘案し、その効果を発揮できるような仕組み作りと新たな事業分野への展開が必要である。	PFIを積極的に推進していくためには、国のみならず、地方公共団体や民間事業者も含めた裾野の広い取り組みが必要であると考えています。 このため、国土交通省では、民間事業者の意向調査や全国セミナーの開催、事業実施可能性の判断のためのノウハウの提供など積極的な取り組みを進めているところです。 国土交通省関係のPFI事案件数は14年度末までで17件ですが、これを16年度末までに34件に倍増するとの具体的目標を設定して一層の努力をしてまいりたいと考えています。
	PFI導入を予定する場合、市場の効率性の早期導入を図ることが重要である。	
8. 社会資本の整備における新たな国と地方の関係の構築	改革の方向について、「民間資金・能力の活用」を最重要点として推進すべき。	道路特定財源については、平成15年度において、高速道路整備の新直轄方式の導入、市町村道への補助削減に対応し、自動車重量税の地方への譲与割合を従前の1/4から1/3に引き上げ、地方への税源移譲を実施するなどの見直しを行ったところです。 税源移譲については、国と地方の三位一体改革の中で議論されるべきものと考えています。
	道路特定財源の見直しや、税源委譲を伴う地方分権を進め、ナショナルミニマムに関わる部分は国が、地域振興に関わる部分は地方が、費用負担も含めて主体的に行うべきである。	国庫補助負担金等の次年度繰越については、繰越明許費等により既に認められています。
	国と地方の関係では国庫補助負担金等の次年度繰越など地方の裁量性を高めるべき。	地方の裁量性を高めるための具体的策については、各年度の予算編成の過程で検討し、明らかにしてまいります。
	文章中「～国庫補助負担金について地方の裁量性を高める方向で改革を推進」とあるが、どのようなことなのか具体性に欠けるため、具体的に記述すべき。	個性ある地域の発展を目指し、国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本整備を重点的、効果的、効率的に推進していくために、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針を社会資本整備重点計画の閣議決定後、取りまとめることとしているところです。
	「地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理」には地域住民等の意見が反映されたものでなければならない。地方の裁量性を高めるのはいいが、同時に事業計画への住民の意見が反映されたものでなければならない。	各地方支分部局における社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理にあたっては、地域の実情を十分に踏まえるとともに、地方公共団体等の意見も踏まえながら進めていきます。
	地方ブロック別の整備の視点を重要視し、全国一律というよりは地方ブロックごとに計画を策定し、地方側の意見が重視される計画として頂きたい。	なお、住民参加については重要なものと認識しているところですが、そのあり方については多種多様なものが考えられることから、住民参加延べ人数をもって指標とすることは困難であると考えています。
	「住民参加」を明示し、指標として住民参加延べ人数を示すべきである。	地方の自主性、自立性を尊重する観点から、政府が地方相互間の関係の構築については規定していないところですが、各種ブロック会議や事業間の連携を通じて効果的かつ効率的な事業を行うよう努めてまいります。
	タイトルを「社会資本整備における新たな国と地方、地方相互の関係の構築」と修正すべき。	前文や第1章8などで述べているとおり、個性ある地域の発展のためには、国と地方とが意思疎通を図り、共通認識を醸成した上で、役割分担していくことが必要であると認識しています。

意見該当部分等		頂いたご意見	意見に対する考え方
第2章 暮らし	(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等	バリアフリー化整備推進については、基本は健常者がいつでもどこでも自然に介助する体制が必要であり、中途半端なハードの改善はお金の無駄になり、建前だけの事業はやめるべき。	○ 高齢者・障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備するうえで、ハード面及びソフト面両面の取組みを講ずることが有効であると考えております。このため、交通バリアフリー教室により国民のボランティア意識を高める等のソフト面での取組みにあわせて、各種施設の段差の解消等ハード面での改善に引き続き積極的に取り組んでいきたいと考えております。また、こうしたハード面でのバリアフリー化の推進にあたっては、従来より様々な利用者の方々の意見を広く伺っているところですが、今後も幅広い利用者の皆様のご意見を伺いながら、利用者間のニーズの調和を図っていききたいと思います。 ○ 交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定率等は、旅客施設等のバリアフリー化の進捗を図る重要な指標のひとつであると考えられますが、実際にこうした施設を利用される方々の視点からみると、原案のような指標のほうが、より目標の達成状況が容易に理解していただけるのではないかと考えております。 ○ バリアフリー化については、都市、地方といった区分けではなく、地域の特性に応じて推進する必要があると認識しております。したがって、地方の実状にもかんがみ、利用者数のみで判断するのではなく、高齢者、身体障害者等の方々の利用の実態及び周辺の公共施設の状況等を踏まえつつバリアフリー化を進めていくことが必要です。しかし、国及び地方公共団体における予算制約等がある中で、急速な高齢化に対応して限られた期間に一定の成果を上げる必要があることから、交通バリアフリー法に基づく「基本方針」において、平成22年までに一日平均利用者数5000人以上の旅客施設について原則としてバリアフリー化することを目標とし、本重点整備計画においても当該基本方針の趣旨に沿って整備目標を策定しております。なお、一日平均利用者数5000人以上の旅客施設のバリアフリー化が達成されれば、公共交通機関の全利用者数の約9割をカバーすることとなるため、このような旅客施設について、原則バリアフリー化を目指すことにより、多くの高齢者、身体障害者等の移動の円滑化を促進できると認識しております。
		本事業の目的は段差解消や点字ブロック整備ではないため、素案の指標は全く不適切である。交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定率、基本構想に定められた計画の進捗率等を指標とするべきである。	
		バリアフリーの指標は、乗降客数が少なく高齢者の割合が高い地方部における数値を明示すべき。	
	(2) 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等	河川における汚濁負荷削減率は、環境基準達成河川における指標としてはよいが、環境基準未達成の河川については、環境基準そのものを指標として頂きたい。	環境基準を満足する地区の割合を100%達成するのに必要な河川の汚濁負荷削減量をH19までの5ヶ年で65%から78%の13%削減する指標であることをご理解願います。
		「河川流量の確保のためのダム建設」は事業から削除し、上流での森林保全、都市部での透水性舗装や雨水貯留施設、緑地の確保等による地下水保全を追加して頂きたい。	ダムは、下流河川の水が少ないときに水を補給し、ダム下流の流況を改善します。一方、森林の保全については、日本学術会議の答申に「森林の存在を前提とした上で治水・利水計画は策定されており、森林とダムの両方の機能が相まってはじめて目標とする治水・利水安全度が確保される」とあるように、それそのものがダムの機能を代替するものではありません。なお、都市部での透水性舗装や雨水貯留浸透施設、緑地の確保等には地下水を保全する効果があると考えられますが、これらについてもダムの機能を代替できるものではありません。
		親水空間の確保として、ウォーターフロントの整備を図るためのものが見当たらないため、「水辺の港湾空間の整備」に関する項目の追加すべき。	事業の概要に、港湾においても「住民が水に親しむことが出来る空間を確保する」という表現で親水空間を確保する旨記述しております。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
安全	(1)水害等の災害に強い国土づくり	ダム建設は環境への影響が大きいと、中止・縮小を進めるべき。河川整備基本方針を見直してダムの必要性を再評価し、河床掘削、堤防嵩上げ、遊水池などダム以外の治水対策の代替案との比較評価が必要である。	近年の集中豪雨、都市型水害は、上流での宅地開発等里山の破壊が原因となっているため、河川の流下能力拡大や下水道整備ではなく、透水性舗装や雨水貯留施設、緑地の確保等による流出抑制を中心とした対策とすべき。 また、災害防止のハード面だけでなく、災害情報の伝達による避難を誘導するソフト面の対策が重要である。市町村レベルでの洪水ハザードマップ、土砂災害や火山災害のハザードマップ公表率を指標すべき。	河川整備基本方針を策定する際には、各々の河川や地域の特性、沿川の土地利用の状況や整備の効率性、費用対効果等を考慮して、河道及び洪水調節施設の分担を決めております。さらに、具体のダム等を位置付ける河川整備計画の策定にあたっては、関係住民等の意見を聴きながら計画を策定しており、その結果として必要なダムについて建設を進めています。また、実施中の事業であっても、事業評価制度に基づき再評価を実施し、社会情勢の変化等により中止が適当であると判断されたものは中止する等、適正に事業を進めています。 また、上流での宅地開発等里山の破壊と近年の集中豪雨の関連は明確ではありませんが、流域の急激な開発が都市型水害の一因となっていることは明確であり、雨水貯留浸透施設の整備などの流出抑制対策を推進して参りますが、それだけでは都市型水害を防止することは困難であることから、河川改修や下水道整備についても推進する必要があります。 指標については、 主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであること 行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき評価する必要があること等を踏まえ、データの蓄積など技術的に測定可能であり、客観的な検証に耐え得るものであること 等の観点から検討した上で記載しているところであり、社会資本整備以外の要因が大きい指標をそのまま提示することは困難であります。 なお、指標については、データの蓄積など技術的な制約等から現段階で最大限の整理を行ったものですが、計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させてまいります。
		雪寒対策では、常時確保される必要の無い交通については、観測・予測情報を用いた交通規制などソフト対策で進めるべきである。	事業の概要に「適切な政策(ソフト)と一体的かつ総合的に実施する」旨記述しており、効果的な災害対策が可能となるようソフト施策にも取り組みます。	
		(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等	「地震に強い国土」はハード面よりむしろ、防災組織の育成や救援の提携、マニュアル策定などのソフト面の方が重要であるため、これらの進捗率を指標とすべき。	ご指摘を踏まえ、事業の概要に「併せて、これらの施設の機能を最大限発揮できるよう、～適切なソフト施策を実施する」と追記いたしました。 指標については、 主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであること 行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき評価する必要があること等を踏まえ、データの蓄積など技術的に測定可能であり、客観的な検証に耐え得るものであること 等の観点から検討した上で記載しているところであり、社会資本整備以外の要因が大きい指標をそのまま提示することは困難であります。 なお、指標については、データの蓄積など技術的な制約等から現段階で最大限の整理を行ったものですが、計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させてまいります。
	大規模災害時においても、一定の産業機能、物流機能を確保できるよう、港湾やアクセス道路といった物流基盤施設の耐震化など早急な震災対策が必要である。	事業の概要において、「緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強、耐震性を有する国際海上コンテナターミナルの整備等を推進する」と記述しており、公共交通インフラについても耐震化を進めることとしています。		
	大規模地震等の災害に備えた道路、鉄道の二重系化や公共交通インフラの耐震化率の向上			

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			大規模災害に対する広域防災拠点を整備すべき。また、防災拠点となる公園については、適切な液状化対策を講ずるなどの記述をすべき。	社会資本整備計画で定める重点目標「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」を達成するための事業の概要として、「広域避難地などの整備」や「防災拠点となる公園の整備」を記述しています。広域防災拠点については、広域避難地・防災拠点などの整備に含まれ、計画期間内の目標達成が図られるよう事業を推進することとしています。なお、個別事業の執行に際しての注意すべき内容については、今後、個別事業の設計、整備の各段階において検討し、適切に対応することとします。
			「港湾による緊急物資供給可能人口」は港湾だけでなく、河川・水路の防災船着場を含めるべき	河川・水路で建設されている船着場は防災の目的ではなく、一般船舶の利用のためであり「安全」の指標にそぐわないと考えております。また、指標については、全国的に客観的な検証に耐えるものであること等の観点から検討した上で掲載しています。そのため、船着場は限定された地域の一部のみの利用であり、全国を対象とした指標にはなり難いと考えております。なお、指標については、データの蓄積や技術的な制約等から現段階で最大限の整理を行ったものですが、計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させたいと考えています。
			多数のものが利用する建築物及び住宅の耐震化等を耐震・免制震化等と変更すべき。	免震・制震も地震に対する安全性確保のための技術の一つとして重要なものと理解していますが、本計画では耐震化を代表的な例として掲げ、その他については「等」として表現しています。
	(3)総合的な交通安全対策及び危機管理の強化		公共交通機関の利用促進、モーダルシフトによって危険性の高い自動車から安全性の高い鉄道や舟運への輸送に切り替える事業が必要。	我が国では、交通機関の選択は、各交通機関の特性と利用目的を踏まえた利用者の判断を基本としており、安全対策はそれぞれの交通機関について実施されています。道路交通の安全を確保するためには、道路網の体系的整備による生活道路からの通過交通の排除と併せ、事故多発地点における事故削減策の集中的な実施、自動車安全対策の強化等を図っていくことが重要と認識しています。
			高速道路における重大事故が多発しており、ひとたび発生すると大惨事を招くことから、高度交通システムの導入を図り、特別に指標を設定して早期に事故の減少に努める必要がある。	高速自動車国道における交通安全対策は重要な課題であり、高機能舗装の整備等の交通安全対策を進めるとともに、ETC通信技術やデジタル道路地図を活用した安全運転支援等のITSに関する研究開発を推進しています。 なお指標の策定にあたっては、基本的に高速道路等個別事業の効果ではなく、道路事業全般の効果を示すものとしており、事故に関しては高速道路を含めた「道路交通における死傷事故率」を指標として採用しているところです。
			改正SOLAS条約に対応するため、港の治安を強化すべき。	ご指摘を踏まえ、「事業の概要」に「空港、港湾等においてテロ等に備えた保安レベルの向上を図る」と明記し、港湾の保安レベルの向上を図りたいと考えています。
	その他		重点目標である「安全」の文章中に、近年、多様化している犯罪抑止を図る観点から「安全なまちづくり」についての項目を新たに設けて記述すべき。	「防犯」については、主として社会資本整備事業の実施によって達成できるものではないため、重点計画の目標とすることは困難です。
	環境	(1)地球温暖化の防止	自動車の渋滞解消が必要として、バイパス・環状道路の整備の口実に使われる例が多いが、新たに道路を建設して新たな自動車需要を喚起しては問題の解決にはならないため、公共交通機関の利用促進、モーダルシフトの積極的推進を図るとともに、自動車交通量そのものの削減量を指標とすべき。	自動車交通量の増減については、民間経済活動の結果によるところが大きく、社会資本整備の成果としての指標に採用することは不相当であると考えております。なお、渋滞解消の施策として、バイパス・環状道路等の道路整備とあわせて、公共交通の利便性向上や、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促すTDM施策等を活用することも重要と認識しており、今後とも積極的に推進してまいります。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			民生部門からの二酸化炭素排出削減、ヒートアイランド対策の実施の事業として、太陽光利用のみならず、風力エネルギーや雪氷冷熱エネルギーの利用を促進して頂きたい。	事業の概要に「自然エネルギー活用システムの導入」を記載しており、この中でご指摘のようなものも含まれていると考えています。
			別表「物流の効率化や定時性を図る港湾整備」に修正すべき。	定時性が確保されることにより、貨物の到着の遅れや取引待ち時間の減少など物流の効率化が図られることから、定時性の確保は物流の効率化に含まれるものと考えています。
		(2)都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善	騒音・排ガスの測定局は全国で実態を把握するには余りにも少ないと聞いており、設置した測定局だけで改善が見られればそれで十分とは言えず、大気汚染や騒音対策目標が達成されても排ガス・騒音に苦しむ人が減るとは限らない。	騒音・排ガスの影響は全国的な問題ではあるものの、騒音規制法や自動車NOX・PM法に基づく指定地域においては、特に沿道環境(大気質・騒音)の状況が厳しく、早急に対策を行う必要があると考えています。 これらの沿道環境の状況が厳しい地域において、道路事業として優先的・集中的に対策を実施していくため、本指標を設定しております。
		(3)循環型社会の形成	循環型社会の形成に向け、排出抑制を促進するため拡大生産者責任の適用強化についての指標を設定すべき。	社会資本整備事業の実施にあたっては廃棄物の排出抑制など、環境負荷の低減に配慮することとしています。なお、ご指摘の指標は主として社会資本の整備によって達成できるものではないため設定することは困難です。
			鉄スクラップを廃棄物と決めつけないでもらいたい。	鉄スクラップは、リサイクルに資する循環資源であると認識しており、鉄も含め、社会資本整備事業の実施にあたっては、再生資材の利用に努めています。
			地方特有の事案だが、リサイクル関連物流の拠点整備を行うべき。また、それを検討するための協議会等の設置をお願いしたい。	ご指摘の点につきましては、全国的な社会経済の動向、各地域の要請等を踏まえ、港湾管理者等と十分調整を図りつつ、必要に応じて検討してまいります。なお、民間団体やリサイクルポートの港湾管理者等で構成される「リサイクルポート推進協議会」が平成15年4月に設置されています。
		(4)良好な自然環境の保全・再生・創出	再生・創出の前に保全・回避こそが必要であり、失われた水辺・湿地・干潟の再生に関する指標・事業だけでは全く不十分である。特に、国土交通省所管の公共事業のうち、良好な自然環境下で行われることの多い山岳道路等については、回避を第一に検討し、実施が必要な場合でも実効性のある環境影響評価を行い、自然環境への影響を最小限に食い止める方策を検討することが必要である。	国土交通大臣が所管する河川、道路、港湾等の公共事業については、自然環境への影響について分析し、環境の保全に配慮した効果的な計画を立案し、事業を実施しており、前文にも「持続可能な社会の構築のための環境の保全を図っていく」旨を記載しています。 今後とも、自然環境に配慮した事業の計画立案を図り、なお一層、環境の保全に配慮してまいります。
		(5)良好な水環境への改善	指標として、河川・湖沼・海岸の水質環境基準達成率が不可欠である。	水質環境基準の達成は重要であると認識しております。一方で、本計画に掲げている指標は、主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであり、多種多様な要因に影響を受ける水質環境基準達成率を指標として用いることは困難と考えました。計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、わかりやすいものに充実させて参ります。
			高度処理人口普及率は、地域の財政力格差にも起因するため、指標として不適切である。	当面は、良好な水環境への改善に向けて、三大湾の流域等高度処理が必要とされる地区においてこれを推進することとしています。
			河川流量の確保のためダム建設は事業から削除すべきである。	ダムは、下流河川の水が少ないときに水を補給し、ダム下流の流況を改善します。必要な河川流量の確保を図る上でダム整備は有効な手段であり、環境面にも十分配慮しつつ、事業を実施して参ります。

意見該当部分等		頂いたご意見	意見に対する考え方
活力	(1)国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上	「活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成」の中の、「国際競争力の強化」の文言を削除されたい。	「国際競争力の強化」は前文1冒頭にも示したとおり重点的な取り組みが求められる政策課題であると認識しており、この課題に対応していくことはひいては豊かな暮らしの実現にもつながるものと認識しています。また、国際競争力の向上により、産業立地や都市生活など多面的に魅力が向上するものであり、これらをともに向上させていくことが重点目標としてふさわしいと考えています。
		国際競争力と魅力の向上の中の、「魅力」という言葉を削除すべき。	
		国際海上コンテナ輸送等輸送コスト低減率について目標がH14比5%低減をH19までに達成となっているが、昨今の国際価格競争に対応するためには、最低5年で20%程度の低減が必要であり、本項目を最重要課題とし、低減目標をさらに上積みすべき。	目標年次である平成19年度を待たず、輸送コスト低減目標が達成されるよう、物流の効率化及び関係施策のできる限り早期の実施を通じ、その改善を図っていきます。
		「…内貿ターミナルを合理的に配置することや定時性を確保するなど」に修正すべき	定時性が確保されることにより、貨物の到着の遅れや取引待ち時間の減少など物流の効率化が図られることから、定時性の確保は物流の効率化に含まれるものと考えています。
		経済社会のグローバル化が進展する中、適切な国際分業体制を確立しつつ、我が国の経済の活力を維持・発展させていくためには、輸出入する原料、部品、製品の輸送コストの削減、SCMへの対応等が最重要課題である。	ご指摘の問題意識は共有しており、国際物流の円滑化などを重点目標に掲げ、国際港湾におけるコスト・サービス競争力の確保などに努めていくこととしているところです。
		新東京国際空港・関西国際空港・中部国際空港の整備は無理やり進めるべきではなく、特に前2つの拡張計画は今からでも中止すべきである。	我が国が国際競争力を強化し、21世紀の国際経済社会において更なる発展を遂げていくためには、国際拠点空港の整備が最重要の課題であり、今後も堅調な需要が見込まれる新東京国際空港、関西国際空港及び中部国際空港といった国際拠点空港の整備を早期かつ着実に進めていく必要があります。 なお、各空港においては、防音堤、防音林の整備や空港護岸における藻場の造成を進めるなど、周辺環境対策には積極的に取り組んでいます。
		座席キロではなく、「空港容量」の拡大について個別具体的に指標を設定すべき	空港整備事業の成果は、国民が「いつでもどこでも確実に」移動することができるようになることであり、そのためには単に空港が整備されれば良いのではなく、実際に飛行機が飛んでおり、十分に座席が提供されていることが重要であると考えています。 なお、目標の達成に向けては空港容量拡大の他、ハード・ソフトを組み合わせた、効果的かつ効率的な施策を展開していきたいと考えています。
		鉄道アクセス率は外すべき	社会資本重点計画においては様々な分野を横断的な重点目標として設定しています。国際拠点空港へのアクセス鉄道の整備は国土交通省として極めて重要な問題と認識しており指標化することとしたものです。
		(道路、鉄道)アクセス問題については、料金がどうなるのかも指標化すべき。30分台で実現出来ても非常識な利用料金を取られるのではたまったものではない。	料金に関しては事業の採算に与える影響を十分調査する必要があるなどの技術的制約等があること、また鉄道運賃については能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないことを確認して認可した上限の範囲内で各鉄道事業者が自らの経営判断に基づき決定しているものであり、社会資本整備事業の実施に関する重点目標の達成状況を定量的に測定するために設定する指標にはなじまないことから、現段階での整理としてアクセス時間による指標を設けているところです。指標については、今後においても検討を進め、わかりやすいものに充実させてまいります。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			三大都市圏環状道路の整備は中止すべき。	都市圏においては、通過交通を適切に分散し、自動車の流れを変える環状道路の整備により、都心部の交通渋滞の解消や沿道環境の改善等を図ることが必要であり、内閣総理大臣を長とする都市再生本部の2次決定でも位置付けられています。 このため、重点計画に「環状道路整備」を位置付けたものであり、今後とも事業中区間については投資の重点化による更なるスピードアップを図るとともに、未事業化区間についても早急に計画の具体化に努めてまいります。
			高規格幹線道路・地域高規格道路、高速自動車国道、バイパス、環状道路の整備は今後行わないこと。	国土構造の骨格を形成し、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流連携を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図る高規格幹線道路や地域高規格道路等の幹線道路ネットワークについては、国土を有効に利用し、適正に管理するために重要不可欠です。 今後とも、これら幹線道路ネットワーク等の整備を着実に進め、重点計画に示す国際競争力の強化や安心で暮らしやすい社会の実現等に努めてまいります。
			「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」の指標は必要がないのでは。むしろ空港に行くためにインターチェンジに乗るまでの時間がかかることが問題。	今回の指標設定については、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立する狙いがあります。今回の計画においては、国際競争力の確保と魅力の向上を表す指標としてこれを採用したものです。なお、アクセス道路の整備に加え、渋滞対策に係る施策も引き続き推進し、空港・港湾アクセスの向上に努めてまいります。
	(2)国内幹線交通のモビリティの向上	道路ネットワーク整備に関する記述をもっと強い記述にすべき。また、今後の道路整備は以下のものに重点を置くべき。 全国主要都市間ネットワークの完成に関わる路線、 1と連動し地域相互間の交通の円滑化を図る路線、 ナショナルプロジェクト、 総合的かつ効率的交通システム形成につながる路線	国土構造の骨格を形成し、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流連携を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図る高規格幹線道路や地域高規格道路等の幹線道路ネットワークについては、国土を有効に利用し、適正に管理するために重要不可欠です。 このため、重点計画に「高規格幹線道路・地域高規格道路の整備」を位置付けたところであり、今後とも、これらの整備を着実に進めてまいります。	
		国内航空サービス提供レベルについては、具体的な数値目標については、地方に委ねるべきではないか。	路線別の実績等を勘案しながら実施した全国的な航空ネットワークの将来需要予測をもとに指標を設定しています。	
	(3)都市交通の快適性・利便性の向上	環状道路の整備による都市圏交通環境の改善	都市圏においては、通過交通を適切に分散し、自動車の流れを変える環状道路の整備により、都心部の交通渋滞の解消や沿道環境の改善等を図ることが必要であり、内閣総理大臣を長とする都市再生本部の2次決定でも位置付けがなされています。 このため、重点計画に「環状道路整備」を位置付けたものであり、今後とも事業中区間については投資の重点化による更なるスピードアップを図るとともに、未事業化区間についても早急に計画の具体化に努めてまいります。	
		道路の渋滞解消は自動車の円滑な走行を主目的とするバイパス・環状道路・都市計画道路の整備ではなく、TDM施策やモーダルシフトやモーダルシフトにより自動車交通量そのものの削減を行うべき。	渋滞解消の施策として道路整備とあわせて道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促すTDM施策等を活用することも重要と認識しており、今後とも積極的に推進してまいります。	

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
		(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化	・観光をひとつの産業として明確に位置付け、行政機関の壁を超えた多面的な取組みが必要。 ・観光産業に従事する人材のポテンシャルを高めていくことが重要。	観光振興に関しては、観光立国実現のための施策の効果的かつ総合的な推進を図るため、関係省庁が連携して平成15年7月に「観光立国行動計画」をとりまとめたところです。社会資本整備においても、拠点空港の整備やアクセス道路・鉄道の整備、案内標識の整備、国営公園や公園・緑地の整備、水辺交流拠点や道の駅の整備など様々な形で効果的かつ総合的な観光立国の推進に取り組むこととしています。
			山間部等の素朴な自然へと観光客を導くための交流拠点の整備、迅速なアクセスが可能となる最低限の交通網の整備等、複合的な事業内容を具体的に提示することが重要。	
			「観光客数の増減」や「観光支出額」などを指標とすべき。	指標については、 主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであること 行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき評価する必要があること等を踏まえ、データの蓄積など技術的に測定可能であり、客観的な検証に耐え得るものであること 等の観点から検討した上で記載しているところであり、社会資本整備以外の要因が大きい指標をそのまま提示することは困難です。 なお、指標については、データの蓄積など技術的な制約等から現段階で最大限の整理を行ったものですが、計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させてまいります。
			「隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」について、国は「地域間交流、・・・活性化」に対する長期目標として「隣接する・・・ルートの確保」とし、具体的な数値目標については地方に委ねる(国は支援)べき。	今回の指標設定については、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降の行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立する狙いがあります。今回の計画においては、地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化という目標について、数値で目標を示す指標として本指標を採用したものです。 なお、地方が主体的に数値目標を設定することを妨げるものではないと考えています。
			離島航空は本土から遠く離れた離島のみを対象とすべき。	離島空港については、島民生活の安定、離島振興の観点から必要なもの、かつ投資効果のある空港についてのみを整備対象としており、本土から遠い、近いという観点から整備を行うものではありません。 なお、我が国には421の有人離島がありますが、空港が存在する離島は19にすぎず、離島全てに空港を整備しているわけではありません。
			新幹線整備に伴う並行在来線に関しては、運賃の大幅値上げなど生活への影響が出ないよう、JRとの通算運賃制の維持や路線毎の一体運営が必要。	鉄道の運賃は、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないことを確認して、各事業者毎に決定しており、鉄道間で相互乗り入れを行う場合であっても、基本的に、運賃は併算制となります。なお、異なる事業者の路線をまたがって利用する旅客については、特に近距離区間における割高感を緩和するため、鉄道事業者が自らの経営判断により乗継割引を導入している事例があります。 また、並行在来線の運営に関しては、JRからの経営分離に際し、沿線地方公共団体が路線、経営形態、経営見通し等を検討の上、第三セクターの設立等を行っています。
			地方の中山間地域における、高度医療機関への搬送手段の確保	事業の概要において「高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的なサービスを可能とするなど、様々な地域の生活や経済活動を支える」と修正いたしました。
			地域間交流という表現では漠然としていて実現性に乏しいため、「拠点～地域間、拠点間交流の実現」とすべき。	ご指摘の趣旨も含めて「地域間交流」ということばで表現しているものです。

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
第2章その他	住宅・建築に関する事項を社会資本整備重点計画に位置付けるのであれば、住宅建設五箇年計画の内容を十分に反映した記述とすべき。また、今後耐用年数の到来したコンクリート住宅(マンション等共同住宅)が急増していることから、これらに対応する記述をすべき。	住宅については、道路事業、鉄道事業等その他の社会資本整備事業と一体として実施される事務・事業(法第2条第14号)としての範囲内で計画に位置付けており、住宅固有の課題や住宅建設五箇年計画の内容全てを盛り込むことは困難です。
	重点目標のテーマに食糧を加えて、衣食住の一体的な取り組みを行うべき。また、食糧・農業・農村に関しては、多面的機能の確保等の農水省の考え方も引用した取り組みとすべき。	4つのテーマについては正反対の意見を含め様々な意見をいただきましたが、社会資本整備重点計画法第3条に示された基本理念を基に設定した分類として、今後の社会資本整備の方向を適切にまとめたものと認識しています。
	重点目標のうち「活力」の部分は、他の分野それぞれに必要な考え方なので独立して設けるべきではない。	なお、社会資本整備重点計画は、社会資本の整備に関する計画であることから、「食糧」をテーマに加えることは難しいと考えていますが、農業・農村に係る農水省の事業とも密接に連携することとしています。
	4分類の中で最優先すべきものは「活力」。効率的な社会を実現することが個人、企業にとって最も期待されており、その施策に税金を重点導入し早期に実現すべき。	
	重点目標の4分類について「暮らし」「活力」という言葉が曖昧である。東北ブロックを参考にしてテーマ設定するならば「生活実感」「安全安心」「自然共生」「地域個性」となるのではないか。	
	重点課題としては、1)隣接諸国も視野に入れた交通体系の整備、2)環境負荷の少ない交通体系の整備、3)風格のある持続可能な都市づくり、4)既存社会資本の維持管理と次代に残る歴史的構築物の保存をあげたい。	重点目標の優先順位について様々な御意見をいただきましたが、地域によって抱える課題、特性は必ずしも一致しないため、社会資本整備重点計画では、一律に優先順位を定めないこととします。
	優先順位をつける際は、必要度、緊急度を、さまざまな視点から評価しなければならない。特に世界的に見て極めて遅れている首都圏の空港整備や水害に強い国土づくりなどを最重点に掲げるとか、国と地方の優先度の違いもそれぞれ尊重されるべきである。	いただいた御意見を踏まえ、今後、地方ブロックの社会資本の整備方針のとりまとめの中で議論を進めてまいります。
	事業分野ごとに重点目標を羅列するのではなく、分野を超えて、優先順位を明示する必要がある。国、地方自治体とも国民、住民に情報をすべて提供した上で意見を幅広く集め、十分な時間をかけて合意形成を図る必要がある。	
	各頁の「指標」及び「事業の概要」については、頁間の記述のレベルを統一すべき。さらに、「指標」及び「事業の概要」で使用している数字の整合性を図るべき。	ひとつの計画として統一がとれ、整合性が図られたものとなるように見直しました。
	永年にわたって形成されてきた「地域の歴史的資源やまちなみの継承・保全」や社会資本の整備にあたり考慮すべき視点である「まちづくり」について記述すべき。	社会資本整備重点計画は、社会資本整備事業の実施に関する目標を設定し、その目標の達成のために実施する事業の概要を明らかにするものであることから、記述には自ずと限界がありますが、ご指摘いただいた事項については社会資本整備事業の実施に当たって十分配慮してまいります。 なお、まちづくりについては、前文に「美しい国づくり」を政策課題として位置付けています。 また、住民参加については、第1章3において、事業横断的な取り組みとして記述しています。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
第3章	道路整備事業	道路全体	目標テーマの安全に「防犯強化」の内容を加えるべき。 4つのテーマに分類されているが環境の分類の中に衛生面の記述を入れるべき。 「子育てしやすい環境作り」を目標に、「国際交流」をテーマに追加すべき。 暮らしの(4)として「社会資本形成にかかわる住民参加支援環境の形成」を追加すべき。 暮らしの中に「雇用の確保」を加えるべき。 指標の定義の厳密性を求める余り、真の市民の望む指標になっていないのではないか。 PR方法としては、広く一般市民を含め、正しい理解を深めることが重要。 テレビ広報の有効性について確認。 最終目標値と達成年度を参考でもよいから明示すべき。 何故数ある指標の中からこれらの指標を選択したのか、理由を述べるべき。 目標年度までの数値目標が設定されているが、その間の進捗率の公表を義務付けるべきではないか。	指標については、主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであること 行政機関が行う政策評価に関する法律に基づき評価する必要があること等を踏まえ、データの蓄積など技術的に測定可能であり、客観的な検証に耐え得るものであること 等の観点から検討した上で記載しているところである。 なお、指標については、データの蓄積など技術的な制約等から現段階で最大限の整理を行ったものであるが、計画策定後においても、引き続きデータの整備可能性など技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させてまいりたい。 法律に基づいて閣議決定する計画では、内容に限度があることから、ご指摘の点も踏まえ、指標については長期目標の考え方などを参考資料で整理しました。また、重点計画を含めて、社会資本整備に関する取組みを国民の皆様によりわかりやすくPRする方策について現在検討しているところです。 重点計画に位置付けられた重点目標については、行政機関が行う政策の評価に関する法律に基づき、毎年その達成度を評価することとしており、その結果も公表されることとなっています。
			高速道路(有料道路)の利用で、産業車両は一日ないし月間等で通行料金の設定(割引を多くする)すべきである。 ETCの普及と事業者の異なる道路間での距離制料金の導入、弾力的な料金体系の検討が必要。	有料道路については、利用促進により地域の活性化を図るとともに、現道の沿道環境の改善や渋滞対策を推進することが必要であり、そのための多様で弾力的な料金施策の導入が重要と認識しています。 このため、今年度からETCを活用した長距離割引等の料金施策に係る社会実験を実施しているところであり、今後、その効果、採算性に与える影響等を充分調査のうえ、利用者ニーズに対応した多様で弾力的な料金割引の導入に向けて検討してまいります。 ETCの普及促進を図るため、ETC前払割引、ETCモニター・リース等支援制度等の普及促進策を実施しており、それらの効果もあり、ETCの普及が大きく進んでいます。 また平成15年度において、弾力的な料金設定による効果と影響を調査検証するために有料道路の料金の社会実験を行っているところです。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			特に中山間地域の道路整備を重点的に行うべき。	地方における道路整備の必要性は認識しており、第3章道路整備事業においても、地域振興に資する道路整備等を記述しています。 さらに、ご意見を踏まえ、第2章活力に、「様々な地域の生活」と追記したところです。
			つくらない選択も含めて選べる、住民参加の地域協議システム構築が必要。	道路事業については、「道路計画合意形成研究会」の提言を受け、平成13年11月より構想段階から利用者や地域住民など多くの方々幅広く情報を提供し、ご意見を伺いながら計画の具体化を進めるパブリック・インボルブメントの取組みを積極的に推進しているところです。この中では、「整備しない案」を含めた代替案を提示することとし、この「整備しない案」が選択された場合には、事実上計画は休止するという手続きを初めて位置付けています。 今後とも、できる限り早い段階から幅広い市民の意見を聞きながら議論を深めていく市民参画の取組を積極的に推進してまいります。
			道路整備は優先度の高い費用対効果のある事業と理解でき、一つ一つの事業を早期・確実に実現していただきたい。	ご意見の趣旨を踏まえ、今後とも着実に道路整備を進めてまいります。
			PFI手法導入につき、モデル事業の検討をする必要がある。	現在、道路整備事業として、五つの駐車場整備事業がPFI事業として実施されています。その他の道路整備事業につきましても、PFIによる整備の有効性を検証しながら、PFIの適用が妥当な事業については、適宜PFIにより実施していく考えです。
			高規格幹線道路や地域高規格道路の整備についての数値目標を記述すべき。	指標については、主として社会資本整備事業の実施によって達成する成果を表現したものであること等の観点から検討した上で記載しているところです。 高規格幹線道路、地域高規格道路に関しては、指標としては明記しておりませんが、第3章＜道路整備事業＞2(1)で、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備を含む目標として「規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ」と記述しております。 なお、指標については、今後においても、引き続き技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させて行く所存です。
			現道路5計で触れられている新交通軸の形成について、長期的視点からの調査検討の意義は大きい。	日本の国土は、南北に約3000kmと細長い上に、これを海峡と脊梁山脈が分断しているなど、諸外国と比較しても地域間交流を著しく制約する地形条件であり、国土を一体化する努力が引き続き必要であり、平成10年3月に閣議決定された全国総合開発計画において全国6箇所の海峡横断道路プロジェクトが位置づけられるとともに、同時に地域高規格道路の候補路線に指定しているところです。 このため、重点計画に「地域高規格道路の整備」を位置付けているところであり、必要な調査を引き続き進めて参ります。
			国際競争力並びに利便性の向上という長期的ビジョンを視野に入れながら、交通ネットワーク上のボトルネックの解消に関する方策を検討する必要がある。	ボトルネックの解消にあたっては、長期的ビジョンを視野に入れることは必要であり、今後ともご意見を踏まえボトルネック解消施策の推進に努めてまいります。
			「つくる」ための道路でなく「使う」道路の整備が急務である。今までは「つくる」ための道路が多すぎた。「開かれた道路行政の実現」とあり、周知徹底化を求める。	ご指摘の点については、第3章＜道路整備事業＞1に記載しており、今後とも国民本位の道路行政を推進してまいります。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			利用の少ない地方の高速道路ではETCは必要ないのではないか。	ETCによる渋滞解消等の社会的な効果は、ETC利用率がある程度高くなることで十分に発揮されるものであり、ETCの普及には、ETC利用者の利便性向上が不可欠です。道路は、ネットワークとして整備されることによってその効果を最大限に発揮することから、ETCについても、道路ネットワーク全体に整備することで、ETC利用者の利便性が高まると考えられます。 また、料金所へETCが完備されることにより、弾力的な料金設定等が可能となるため、全料金所へのETC整備を進めているところです。
			主要道路の立体交差化を推進すべき。	立体交差化は、渋滞解消のため重要な施策として位置づけており、意見を参考にしながら引き続き整備を進めてまいります。
			街路樹は従来ナラ系の落葉樹が使用されているが、栃の木を使用することは出来ないか。	街路樹の配置等については各道路管理者が地域の特性を踏まえ決定しているところです。
			交通事故防止と犯罪予防のため、地方の道路上の樹木の枝を除去すべき。道路の側溝を点検し排水がよくなるようにすべき。	ご指摘のとおり、交通事故の抑止の観点からは、適切な視距を確保できるよう努めて参ります。また、道路の管理については、今後とも適正に実施してまいります。
	2(1)活力		「道路渋滞を削減」する手段として「道路整備の推進」を採ることをせず、道路交通量の削減を数値目標とすべき。	自動車交通量の増減については、民間経済活動の結果によるところが大きく、社会資本整備の成果としての指標に採用することは不適當であると考えております。なお、渋滞解消の施策として、バイパス・環状道路等の道路整備とあわせて、公共交通の利便性向上や、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促すTDM施策等を活用することも重要と認識しており、今後とも積極的に推進してまいります。
			「三大都市圏環状道路」は全面的に中止すること。	都市圏においては、通過交通を適切に分散し、自動車の流れを変える環状道路の整備により、都心部の交通渋滞の解消や沿道環境の改善等を図ることが必要であり、これは、内閣総理大臣を長とする都市再生本部の2次決定でも位置付けがなされております。 このため、重点計画に「環状道路整備」を位置付けたものであり、今後とも引き続き事業中區間については投資の重点化による更なるスピードアップを図るとともに、未事業化区間についても早急に計画の具体化に努めてまいります。
	2(3)安全		豪雪地帯における除雪された歩道の確保を明記すること。	ご指摘を踏まえ、第2章 1 暮らしの(1)の事業概要に「冬期の歩行の障害となる積雪や凍結等の解消を推進する」を追加したところです。
	2(4)環境		「地球環境を保全」する手段としての「幹線道路ネットワークの整備」を削除し、道路交通量の削減を数値目標とすること。	自動車交通量の増減については、民間経済活動の結果によるところが大きく、社会資本整備の成果としての指標に採用することは不適當であると考えております。なお、渋滞解消の施策として、バイパス・環状道路等の道路整備とあわせて、公共交通の利便性向上や、道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促すTDM施策等を活用することも重要と認識しており、今後とも積極的に推進してまいります。
			夜間騒音要請限度達成率は100%を目指し、達成できないでない道路では自動車の走行を制限すること。	夜間騒音要請限度は、道路周辺の生活環境が著しく損なわれる騒音の限度値であり、夜間騒音要請限度を超える地域については早急に対策を行い、将来的に100%の達成を目指すべきであると考えています。 道路事業として限られた財源の中で効果的に騒音対策を実施するため、夜間騒音要請限度を超える地域について優先的・集中的に対策を実施してまいります。

意見該当部分等		頂いたご意見	意見に対する考え方
交通安全施設等整備事業	2(1) 歩行空間のバリアフリー化の推進	項目として、歩道橋と道路横断地下道を順次廃止して、横断歩道のない交差点を無くすという目標を明記すること。	横断歩道橋などの立体横断施設については、連続した歩行空間のバリアフリー化整備の観点から、立体横断施設へのエレベーターやスロープの設置を積極的に推進するほか、横断歩道橋が殆ど利用されていない場合には撤去し、横断歩道を設置するなどの対応をしているところです。しかし、歩行者等を交通事故から守る有効な手段としての役割もあり、立体横断施設を含め道路交通環境整備を適切に行っていくことが必要と認識しています。
	2(1) 安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備	「歩道、自転車道等の通行空間と自転車駐車場の整備を推進」とあるが、自動車走行量と走行速度の抑制により自転車の安全確保を図ること。	自転車交通の安全の確保については、自転車道の整備を推進するほか、市街地内の事故発生割合の高い地区において、歩行者・自転車等の安全通行の確保を図る「あんしん歩行エリアの整備」を推進することとしています。
	2(2) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	違法駐車について、民間委託の手法等を検討しながら、取締りを強化すること。	現在、使用者責任の拡充や民間委託の拡大も視野に、公平で効率的・効果的な違法駐車取締りを可能とする新たな駐車対策法制の整備を図っているところです。
	2(3) 高度道路交通システム(ITS)の推進	「光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム(UTMS)の推進」を削除すべき。	UTMSの推進と道路交通情報提供の充実は必ずしも重複するものではなく、また、いずれの施策についても必要な連携の下に推進しているところです。
		環境美化をかねた交通取締り(交通スピードの取り締まりだけではだめである)	マナーの向上を求める施策は、社会資本整備重点計画第2条に定める「社会資本整備事業」にそぐうとは判断しにくいと考えています。
空港整備事業	空港全体	新東京国際空港公団の民営化を着実に進めるとともに、PFI・民営化を含め官民の適切な機能・役割分担の検討を進めることが必要。	新東京国際空港公団については、平成16年4月1日の民営化に向け所要の作業を進めているところです。 国際拠点空港の民営化については、国が国際拠点空港の整備について責任を持ち、適切に対応するとの前提のもと、それぞれの空港が創意工夫を活かせるような自立的な経営環境を整えるとともに、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進することが必要であると考えています。
		新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備、再拡張事業の推進にとどまらず、中長期的な能力限界の時期について明示した上で、第3空港整備を含めた空港容量の拡大にかかる方針と具体的施策につき、重点検討すべき。	社会資本整備重点計画は、今後5年間の社会資本整備の方針及び整備により達成される成果(アウトカム)を提示するものであり、空港運営論(民営化論)、空整特会のあり方等については本計画にはなじみません。また、本計画は、今後5年間の整備に関する計画であるので、今後5年間に整備着手の目途が立っていない首都圏第3空港は、計画に記述することにはなじみません。関西圏空港については、「関西3空港について、それぞれの特性に応じた機能分担や連携の在り方に関し、さらに検討を進める」との整備につながる方針を示しているところです。
		首都圏空港容量拡策への取組み、空港運営論(民営化論)、関西圏空港の方針、空港整備特別会計のあり方等を明記すべき。	なお、成田、関西、中部の3つの国際拠点空港については、我が国の国際競争力強化等の観点から、経営の一層の効率化、経営の透明性の向上、利用者サービスの向上等を推進し、民営化を進めることが必要であると考えています。 空整特会については、増大する航空需要に対応して、限られた財源を用いてネットワークを迅速に整備するため、全国の空港収入を必要な空港整備に重点的に投入するスキームとして効率的・効果的に機能してきており、今後も大都市圏拠点空港を中心とした真に必要な空港整備を進めるために、維持していくことが必要であると考えています。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
	1		量的拡大から質的充実に方向転換するのであれば、現在使用中の地方の各空港が実際はどれだけの使用実績があるのか、それぞれの空港が地理的に接近しすぎて乗客を分割しているような状況をどうやって改善したらよいかということを検討すべき。	一般空港の配置は事業実施中の空港を加えると概成しつつある状況を踏まえ、「今後の一般空港新設については離島を除き抑制」という方針を明確にしたところであり、今後の整備については、ハード・ソフトの組み合わせや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していくこととしています。また、空港の新設に当たっては、費用対効果分析を導入するなど、投資効果のある空港整備に限定しています。
			一般空港の整備に関しては、既存設備の有効活用との記述があるが、市場原理に裏打ちされた無理のない活用を行わないと国民の納得が得られないのではないか。	
	2事業の概要		国際・国内航空ともサービス提供量を拡大させることが目的とされているが、とりわけ国際航空においては過大な目標値が設定されている。国際航空については増加率を一定割合に抑え、国内航空についてはマイナスの目標値を設定し、航空需要を自由競争の状態で増大させるのではなく、鉄道や船舶に振り向けるモーダルシフトを推進すること。	今後とも、航空分野においては、国際・国内とも旺盛な需要の伸びが見込まれており、この需要に過不足なく対応した空港整備を行っていく必要があります。整備を意図的に抑え需要を下方コントロールすることは、国民の利便性の低下、さらには経済活動の停滞にもつながるものであり、現実的ではないと考えます。 なお、航空機の排出ガス等については、ICAO(国際民間航空機関)で基準が設けられ、その基準値以下での航行が義務づけられており、環境面には十分配慮を払っているものと認識しています。
			国内における空港の新設、滑走路の増設、滑走路の延長は今後一切行わないこと。現在行われている工事も中止を検討すること。	
	2(1)大都市圏拠点空港の整備		長期的且つ戦略的視点に立脚した本格的首都圏第3空港を国土計画として明確に取り入れるべきである。	社会資本整備重点計画は、今後5年間の社会資本整備の方針及び整備により達成される成果(アウトカム)を提示し、原則として個別プロジェクト名は計画内容としないこととしています。また、本計画は、今後5年間の整備に関する計画であるので、今後5年間に整備着手の目途が立っていない事業については計画内容としないこととしています。このため、首都圏第3空港は、計画に記載することにはなじみません。 なお、首都圏第3空港については、羽田空港再拡張後いずれ首都圏の空港容量が不足する可能性も考えられることから、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会答申において、「長期的な視野に立って引き続き検討を行う必要がある」とされており、長期的な検討課題と位置付けて調査を行っていくこととしています。
			首都圏において、首都圏第3空港整備を含めた空港容量の拡大にかかる方針と具体的施策につき、重点検討すべき。	
	2(2)一般空港の整備		主要地域拠点空港である福岡空港、那覇空港の調査の必要性を明記すべき。	社会資本整備重点計画は、今後5年間の社会資本整備の方針及び整備により達成される成果(アウトカム)を提示し、原則として個別プロジェクト名は計画内容としないこととしています。このため、「福岡空港、那覇空港の総合的な調査」は、あくまでも調査であることから、アウトカムを提示するという本計画の性格には沿わないものと考えられ、本調査の必要性や実施を明示することは差し控えたいと考えています。 なお、福岡空港及び那覇空港については、平成14年12月の交通政策審議会航空分科会答申において、「総合的な調査」を進める必要があるとされており、本計画を推進していく中で適切に取り扱うべきと考えています。
			徳島空港の滑走路延長工事等一般空港プロジェクトも計画に盛り込むべき。	

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
都市公園等			都市公園事業において、借地公園等の緑地確保のため、相続税の見直しが必要。	社会資本整備重点計画で定める内容は、重点目標とその達成に向けた社会資本整備事業の概要などであり、個別の税制の見直し内容を記述するものではありません。重点目標の達成を効率的に行うためには、税制は有効な手段の一つであることから、今後とも拡充に努めていきます
			国営公園の整備も重要だが、地域の都市公園の整備により重点をおいてほしい。	都市の防災性を向上させるための防災機能を備えた都市公園の整備の重要性は認識しているところですが、豊かな地域づくりを行うための国営公園の適正な整備と管理・運営を行うことも重要な課題であると認識しています。両事業とも、本計画で定める重点目標の達成に向けた事業であり、一方を優先させることなく、それぞれの目標を達成するよう両者とも重点的に取り組むこととします。
下水道事業	(5)下水道施設の徹底的な活用		「下水道施設の徹底的な活用」を是非明記していただきたい。	第3章事業分野別＜下水道事業＞1.(5)において記載しています。
			下水道施設の再構築についての記述をすべき。	第3章事業分野別＜下水道事業＞1.(5)において「施設機能を良好に維持できるよう、計画的な再構築を推進する」と記載しています。
港湾整備事業	港湾全体		港湾整備事業については、総合的視点で集約されており、港を利用する者としても、単に利便性、経済性の要望のみではなく、もっとみなとまちの公共施設として幅広い施策の検討、議論をしていく必要がある。	港湾施設整備は、地域経済、まちづくり等に広範な影響を与えるものであることから、引き続き幅広い視点から検討してまいります。
			港湾整備等における民間事業者など利用者からの意見採用。	港湾には様々な関係者が存在し、港湾の整備等に当たっては、関係者の意見を組み入れ、調整することが重要であると認識しています。これまでににおいても、例えば長期構想委員会など、各港湾における関係者間の意見調整などが図られてきており、また、本年には「港湾における住民参加ガイドライン」が示されるなど、積極的な意見の聴取に努めているところです。更に、具体的ご要望があれば、現地での港湾管理者や国土交通省港湾事務所にご相談いただきたいと思います。今後とも利用者等関係者との意見交換を進めていく所存です。 この趣旨は、第1章3「地域住民等の理解と協力の確保」において、透明性や公平性を確保し、住民等の理解と協力を得るため、構想・計画・実施等の事業過程を通じた住民参加の取り組み等を推進することと記しました。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			従来の港毎の整備ではなく、中核となる港を中心として、それを取り巻く周辺の港の特性を取り入れて、中核となるエリアを形成し、機能を分担することで利用者に対するコスト削減を実現すべきではないか。	中枢国際港湾の国際海上コンテナターミナル等への重点投資を引き続き進めてまいります。
			港湾施設の利用促進のため、港湾地区に集約的な物流拠点施設を整備することにより貨物の集約化を図るべきである。	
			スーパー中枢港として東京・横浜港、大阪港、名古屋港の3港を指定すべき。そしてそれ以外の地域で重要な港・地域と密着すべき港は、ハブ港とは違った暮らし、環境側面に配慮した港を目指すように指導すべき。	スーパー中枢港湾の指定については、スーパー中枢港湾選定委員会における議論も踏まえ、来年1月以降に指定することとしています。
			既存社会資本の有効活用については、公共の港湾施設のみならず民間の港湾施設の有効活用も図るべきである。	港湾施設の有効活用については、施設を保有する民間企業、地域の各港湾管理者と十分調整を図りつつ、進めてまいります。
			港湾計画推進時には高速道路とのアクセスが良好となるよう、策定すべき。	港湾等の物流拠点及び高規格幹線道路並びにこれらを接続する道路等の重点的な連携整備と機能向上により、我が国の国際競争力の強化を図るなどマルチモーダルな交通体系の構築を進めているところです。また、港湾計画の策定に当たっても、既に検討がなされているところですが、更なる利便性向上を図っていきたいと考えています。
			国・県・市による港湾管理の一元化。	港湾の管理については、港湾法に基づき、原則として地方公共団体(都道府県や市町村)が港湾管理者として一元的に管理を行っているところであります。
			港湾・航路の維持浚渫は是非、国土交通省の責任で直轄事業として行っていただきたい。	港湾の整備は、直轄事業と補助事業で実施しており、直轄事業は港湾法の規定により実施しております。直轄事業により完成した施設については港湾管理者に管理委託し、補助事業により整備した施設は港湾管理者が管理しております。以上のように事業制度は明確であり、航路についても港湾区域外の航路については、施工から管理まで国自ら行っており、適切な役割分担が図られているものと考えております。
			港湾コスト低減に向けた大水深コンテナターミナルの早期整備と自動化の推進の重点施策への位置付けを要望	アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に現在スーパー中枢港湾の育成を進めており、スーパー中枢港湾においては、最大水深-15m以上の岸壁がその要件とされるほか、IT化を通じた自動化を図るための社会実験を実施することとしています。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			地域特性(固有の景観、荷役形態と施設規模の関係など)を考慮した適正な施設整備の促進	各地域の課題等に対しては、全国的な社会経済の動向、各地域の実態及び要請等を十分に把握した上で、港湾管理者と十分調整を図りつつ、必要に応じて検討したいと考えております。また、第3章でも記したように、離島等の住民のための安定した海上輸送サービスを図ることとしています。
			旅客ターミナルの整備、岸壁付帯施設整備、港湾物流のネットワーク構築などへの支援	
			港内安全対策や航行船舶の安全性確保への支援	
			漁業就業者対策等の促進	
			大水深航路の整備とともに、泊地や工業運河についても行政から支援のある整備をすべき。	
			離島における廃棄物処理、離島間における廃棄物処理ネットワークの形成、離島航路における輸送安定化、離島地域における民生安定・危機管理に対する支援	
			住民参加及び企業立地参加型の地域づくりへの支援	港湾には様々な関係者が存在し、港湾の整備等に当たっては、関係者の意見を組み入れ、調整することが重要であると認識しています。これまでににおいても、例えば長期構想委員会など、各港湾における関係者間の意見調整などが図られてきており、また、本年には「港湾における住民参加ガイドライン」が示されるなど、積極的な意見の聴取に努めているところです。更に、具体的ご要望があれば、現地での港湾管理者や国土交通省港湾事務所にご相談いただきたいと思います。今後とも利用者等関係者との意見交換を進めていく所存です。 この趣旨は、第1章(3)「地域住民等の理解と強力の確保」において、透明性や公平性を確保し、事業の各プロセスにおいて、住民参加の取組み等を推進することと記されています。
			港湾計画に関する行政手続きの迅速化かつ弾力的運用の促進、港湾整備の効率かつ重点化の促進	港湾計画はその港の基本的な指針となるものであり、地域の方々を含め広く一般に対し明らかにしているものです。このような性質上、必要な変更については関係者の合意を得るという手続きが必要ですが、変更内容等も勘案し、柔軟に対応して参りたいと思います。
			船舶航行、海洋性レクリエーション活動等の安全確保の促進	プレジャーボートの適正な利用を推進するため、水産庁と連携し、対策を検討しているところです。今後も港湾、漁港等各水域の特性や地域の状況を踏まえ、係留・保管施設整備等の対策を行っていきたいと考えています。
			地域特性を考慮した災害対策の促進	水害等の災害に強い国土づくりを推進するには、地域の特性も考慮しなければならないと認識しております。ご指摘の点について、各地域の要請等を踏まえ、港湾管理者と十分調整を図りつつ、必要に応じて検討したいと考えています。
			港内環境整備への支援、貨物ごとの施設整備への支援	船舶により運ばれてくる貨物を開封する際に発生するゴミについては、当該貨物の運送に係る者において、処理する問題と考えます。
			港湾の安全な管理運営の促進	港湾施設内に不法投棄された車輛があり、港湾施設の管理運営上支障がある場合においては、港湾管理者が速やかに適切な対応をするものと考えております。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			規制緩和への支援	岸壁使用料等の港湾施設の使用料金については、港湾管理者が条例に基づいて、定めているところであります。
			地域経済の発展に係る地域産業の育成等に対する支援	ご指摘の点については、＜港湾整備事業＞の「1. (1) 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成」の中に盛り込んでいるところです。
			社会的弱者対策等の促進	ご指摘の浮き桟橋、ボーディングブリッジ等の整備等、旅客船ターミナルのバリアフリーに関しては、2章の重点目標中「暮らし」の(1)に掲げ、重点的に取り組むこととしており、指標としては旅客ターミナル全体で表現されています。
	1		国際競争力の強化を掲げているが、ターゲットが明確ではないため、プサン・シンガポール・香港といったアジア近隣のハブ港湾を越えることを目標とすべき。	来年1月以降に指定することとしているスーパー中枢港湾においては、釜山港、高雄港、シンガポール港等アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目指しています。
			環境の分野では、風力や海洋エネルギーなど沿岸域特有の地域資源の活用も考えられないか。	良好な海洋環境の形成を図るために、風力や海洋エネルギーなど地域資源の活用も含めて広く施策展開を図ることとしています。
	2		事業の概要に以下のような事項を掲載して頂きたい。 ・地域経済、地域住民の交流の促進・効率化を図るための複合一貫ターミナルの整備 ・船舶の航行の安全性を確保するための港の静穏度の向上 ・港湾の保安対策の実施	国際競争力と国民生活の質の向上等安全、安心を目的として、複合一貫輸送に対応した海上輸送ネットワークの形成、船舶航行の安全性を確保するための港湾施設整備を実施していくこととしています。 なお、ご指摘を踏まえ、第3章＜港湾整備事業＞1. (3)において、「港湾の保安レベルの向上を図る」旨を記述します。
	(1) 国際競争力と国民生活の質の向上等		「・フェリー航路などの内貿ターミナルの定時性の向上」を追加すべき。	定時性が確保されることにより、貨物の到着の遅れや取引待ち時間の減少など物流の効率化が図られることから、定時性の確保は物流の効率化に含まれものと考えております。
			国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率(H14比5%減)については、ターミナル経営環境の改善による港湾コストの低減の数値目標をアップしてトータルコストの低減を高めるべきである。	目標年次である平成19年度を待たず、輸送コスト低減目標が達成されるよう、関係施策のできる限り早期の実施を目指したいと考えております。
			国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減化について、民間事業者は社会資本である港湾施設の使用料金を支払っているが、ターミナル運営費に対する比重が大きく、課題とされている国際競争力の確保とどのようにマッチしていくのが疑問である。	
	(2) 循環型社会の構築		公共埠頭の荷役設備、仮置き場、水深等の港湾設備の不備の解消	ご指摘の点につきましては、全国的な社会経済の動向、各地域の要請等を踏まえ、港湾管理者と十分調整を図りつつ、必要に応じて検討してまいります。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
			一般商業用港湾施設とは別に専用の港湾施設をつくり増大する静脈物流に対処できるような港湾整備をお願いしたい。	ご指摘のとおり、循環資源を専用的に取扱う埠頭の確保、リサイクルポート機能の向上と環境整備は必要と考えており、その内容は「国内外との静脈物流拠点の形成」に含まれます。
			港湾空間という資源の有効活用という観点から、適切な廃棄物処理対策の推進が必要。	ご指摘の通り、大都市における広域廃棄物処分場の検討や海面処分場の延命化、産業廃棄物の受入の推進等、適切な廃棄物処理対策の推進は必要と考えており、その内容は「廃棄物等の広域利用・処理等に資する廃棄物埋立護岸等の整備」に含まれます。
		(4)みなとまちづくりの推進～暮らし～	…市民の参加と連携による「みなとまちづくり」を推進するとともに高齢者や障害者が移動しやすいように港湾のバリアフリー化を図る。 に修正すべき。【1. 重点的・効率的～】	港湾の静穏度を確保することの重要性は十分認識しているところであり、国際競争力と国民生活の質の向上、安全、安心を目的として行われるものと考えております。これに対応し、(1)「国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成」において、「離島等の住民のための安定した海上の輸送サービスの提供を図る」のように記述しているところです。
			・地域の交流拠点としての旅客線ターミナル、緑地等の整備、港湾静穏度の向上によるバリアフリー化の推進 に修正すべき。【2. 事業の概要】	
			緑化率の目標値と交流拠点として旅客船ターミナル、緑地の整備が示されているが、このような分野にこそ事業間連携が重要である。【2. 事業の概要】	
			旅客船ターミナルの整備よりも、イベント広場や展示場などの地域内の交流施設や水族館等の観光文化施設の整備が有効である。	
			重点目標の達成度を測る尺度として、港湾空間の緑化率という指標は必ずしも適切ではなく、ソフト面での指標を検討すべき。	
				ご指摘のとおり事業間連携及び国と自治体と住民のパートナーシップは必要不可欠であると認識しております。施設整備にあたりまして、このような視点は不可欠であるという認識で事業を進めて参ります。
治水事業	治水全体		河川の高水敷の利用(いわゆる自由使用)を促進するため、水際や水辺などの整備を河川管理者が自ら推進すべきと考える。	河川整備の方向性については多様な意見があることから、地域における合意形成の状況を踏まえ、整備の必要性・緊急性、現地の状況、自然環境・利用状況等を加味して個々に判断してまいります。
		(1)安全で安心できる災害に強い国土づくり	「洪水による氾濫から守られる区域の割合」を優先して取り組むべき。	第3章の治水事業に記載のとおり、頻発する水害、土砂災害に対応するため治水施設の整備水準の向上を計画的に進めることとしています。
			治水事業で高規格堤防整備事業の推進を。	利根川、淀川等背後に人口・資産が高密度に集積した低平地を抱える大河川が計画規模を超えるような大洪水によって破堤した場合、甚大な被害が発生するため、例えそのような大洪水により越水が生じて破堤することのない高規格堤防の整備を進めて参ります。

意見該当部分等			頂いたご意見	意見に対する考え方
	海岸事業	(2)人の暮らしと自然環境が調和した構成に伝えるべき豊かで美しい～	人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長についてはもっと事業促進を図るべき。	第3章事業分野別の取組みにおいて人々の日常生活に潤いが感じられるよう、海辺に親しむことのできる海岸の延長のみならず、海浜の整備や砂浜、緑、景観の総合的な保全などの海岸環境の保全・回復に重点的に取り組み、美しい海岸環境の保全・回復という目標の早期の実現を目指してまいります。
その他			個別事業分野において、鉄道についても記述すべき。	社会資本整備重点計画では横断的な政策目標を設定し、社会資本整備を進めることとしているため、鉄道事業も他の社会資本整備事業と同様にこの横断的な政策目標を達成するための要素であることから、第2章において鉄道事業について記述しております。一方、第3章においては鉄道事業が原則として民間の鉄道事業者により収支採算性を前提として行われるものであり、また、これまでも鉄道事業に関する長期計画が策定されていないという経緯も踏まえ、鉄道事業の項目立ては行っていないところです。
			フリゲージトレインの導入を要望する。	新幹線と在来線を乗り換えなしで結ぶ新幹線直通運転化は、平成11、12年度に実施した新幹線直通運転化事業調査において、平均2割程度の需要増が見込め、幹線鉄道整備の有効な一方策として位置付けられています。 一方、フリーゲージトレインの技術開発については、現在国内で試験を行っているところであり、これまでの試験で明らかになった技術的諸課題について検討を進め、実用化へ向けて技術開発を推進して行きたいと考えています。 また、フリーゲージトレインを導入しようと検討している地域においては、鉄道業者とも十分調整しつつ具体的な事業化方策等について検討するなど、当該地域が主体的に取り組むことが重要であると考えています。
			交通系については「道路」「交通安全施設」「空港」「港湾」に分割するのではなく、総合的な「交通基盤（インフラ）」分野としてくくり、モード相互の競争や連携を考慮した指標・事業を設定する必要がある。	第3章については、これまでの事業分野別の長期計画との整合性をも考慮して、第1章及び第2章での横断的な取組みを、これまでの長期計画の事業分野別に整理して、わかりやすく示したものです。 ご指摘の連携の取組みについては、既に第2章で盛り込んでいる部分もありますが、重点計画に基づき事業を実施するに当たっても、十分配慮していきたいと考えています。
			災害対策系については「治水」「急傾斜地崩壊対策」「海岸」に分割するのではなく、流域全体の水循環系を保全・管理する「流域管理」分野としてくくり、防災のみならず流域の環境保全を図ることを考慮した指標・事業を設定する必要がある。	
			5か年計画が一本化され、社会資本が一体的に整備されることは大きな意味がある。	重点計画の策定の背景などは前文に記載したとおりであり、計画期間中の社会資本整備の概要や、社会資本整備に関する改革の方向性を国民に明らかにすることは国の重要な責務だと認識しています。
			厳しい財政状況下にあっても、十分とはいえない社会資本整備を着実に推進していくことが必要。	
			「社会資本整備重点計画」は「日本経済・産業力再生に資する」を明確に目的にすべき。	
			社会資本整備のあり方が問われているはずだが、今回の構想にはそのかけらも見えない。	
			社会資本整備は既に一定水準に達しているため、計画そのものが必要ない。	

意見該当部分等	頂いたご意見	意見に対する考え方
	素案全体について、計画の前提となることだと思うが、日本の国や社会全体、国民生活等の将来像を是非示していただきたい。	社会資本整備を通じた我が国の将来像等について、国民の皆様に分かりやすくお示しする方策について検討することとしています
	文章中の「大都市」「都市」「都市等」はどのような地域を指すのか、「市民」と「国民」あるいは「住民」と「地域住民」という表現はどのような使い方をしているのか、「等」とは何かを明確に整理し、必要に応じて注釈をつけるなど、わかりやすい記述とすべき。	すべての言葉の説明を計画の中に書き込むことは困難であることをご理解下さい。なお、指標関連の用語等は参考資料で解説を加えました。
	達成される指標については、国全体での指標となっているが、ある程度の地域や都市規模等による指標も併記すべき。	個性ある地域の発展を目指し、国と地方の役割分担を明確化しつつ、社会資本整備を重点的、効果的、効率的に推進していくために、国と地方公共団体との円滑な意思疎通、共通認識の醸成を図りつつ、各地方支分部局による社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理をもとに、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針を社会資本整備重点計画の閣議決定後、取りまとめることとしているところです。各地方支分部局における社会資本整備に係る重点目標や事業等に関する検討・整理にあたっては、地域の実情を十分に踏まえるとともに、地方公共団体等の意見も踏まえながら進めてまいります。
	具体的なアウトカム指標が掲げられているが、全国ベースの指標だけでは地域の者にはピント来ないため、地方自治体単位でも数値フォローができる工夫をして頂きたい。(例：地球温暖化の防止、良好な自然環境の保全・再生・創出・・・)	
	インフラ整備に関しては、ここから先は、地方に任せるべきである。	
	・社会資本整備においては全国一律に指標を設定するのではなく、国が関与すべき社会資本整備を明確にすることが重要。 ・「地域の活性化」については「地方の主体性」が重要で、効率よく社会資本整備を行うことが重要。	
	事業の推進に当たっては、国・地方の将来ビジョンを明確にし、地方の実態、意見を十分に聴取し、国と地方の連携による事業決定、行政の境界を越えた広域ブロックでの計画決定を行うとともに、事業のより一層の効率化を図るべき。	
	この計画では成果を重視するために事業費は記載されていないが、事業費を明記して国民の判断を仰ぐべき。	計画に事業費を記載することで予算配分を硬直化している等のご指摘を受け、社会資本整備重点計画では、計画策定の重点を事業費から成果へと転換することとしたものです
	地域毎に、その面の中にある資源をどのように組み立て、活かしていくかを、地域が責任をもって判断し、実行していくべき。	第1章8において地方による主体的な地域づくりについて記述しています
	総合的整備手法(空間の先行順位と整備手法)が具体的に記されているとよい。 数値達成だけでなく、技術的工夫も問うようにすべき	長期計画を一本化することにより、関連する事業の連携に取り組むこととしているところです。ご指摘を踏まえさらに工夫をしてまいります。

意見該当部分等		頂いたご意見	意見に対する考え方
		新交通システムLRT(Light Rail Transit)の導入による新しいまちづくりを目指す改革に取り組むべきである。	「活力(3)都市交通の快適性、利便性の向上」の事業の概要において、「公共交通の利便性向上を目指して、都市鉄道等を整備する」と記載しており、この「都市鉄道等」は、新交通システム・都市モノレール及びLRTを含む路面電車を包含しています。
		緑の社会資本整備に積極的に取り組んでいくことが重要であり、政策の1つの柱として、緑の社会資本の項目を盛り込んでいくべき。	緑については、第2章「暮らし」において、「(2)水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等」を重点目標と定め、水と緑豊かで美しい都市生活空間等の形成を目指すこととしています。