

『21 世紀国土交通のグランドデザイン（案）』
に対するご意見のとりまとめレポート

平成 14 年 3 月

国土交通省

目 次

I. このレポートについて	1
1. 『21世紀国土交通グランドデザイン(案)』の全体像	1
2. 意見の募集方法	2
3. 意見をいただいた方の属性	3
4. 意見のとりまとめ方法及び内容	4
II. グランドデザイン(案)についての全般的なご意見	5
1. 策定内容の方向性についてのご意見	5
2. 策定主体・実施主体についてのご意見	11
3. 表現方法(用語、質問形態など)についてのご意見	13
4. 作成手続きについてのご意見	14
III. グランドデザイン(案)の内容に対するご意見	15
1. 国土交通の将来像(案)についてのご意見	15
1-1. 国土交通行政の5つの目標、政策課題に関するご意見	
①「目標1：自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」に関するご意見	
②「目標2：競争力ある経済社会の維持・発展」に関するご意見	
③「目標3：安全の確保」に関するご意見	
④「目標4：美しく良好な環境の保全と創造」に関するご意見	
⑤「目標5：多様性のある地域の形成」に関するご意見	
1-2. 整備指標に関するご意見	
2. 国土交通のビジュアル・マップ(案)についてのご意見	33
2-1. 北海道地方	
2-2. 東北地方	
2-3. 関東地方	
2-4. 北陸地方	
2-5. 中部地方	
2-6. 近畿地方	
2-7. 中国地方	
2-8. 四国地方	
2-9. 九州地方	
2-10. 沖縄地方	
IV. 社会資本整備のあり方についてのご意見	43
1. 社会資本整備の展開地域等についてのご意見	43
2. 社会資本のタイプ・分野別のご意見	47
3. 社会資本整備の手法・実現プロセス等についてのご意見	53
3-1. 社会資本整備全般の制度／手法についてのご意見	
3-2. 住民参加についてのご意見	

．このレポートについて

1 ．「21 世紀国土交通のグランドデザイン（案）」の全体像

ご意見を頂いた「21 世紀国土交通のグランドデザイン(案)」(以下、グランドデザイン(案)という)は、『国土交通の将来像(案)』と『国土交通のビジュアル・マップ(案)』で構成されています。
(<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/granddesign/granddesign001.html> を参照)

< 1 > 『国土交通の将来像（案）』

「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」(平成13年1月)に示された5つの目標を実現するために必要な政策課題を設定

< 国土交通行政の5つの目標 >

- 1) 自立した個人の生き生きとした暮らしの実現
- 2) 競争力のある経済社会の維持・発展
- 3) 安全の確保
- 4) 美しく良好な環境の保全と創造
- 5) 多様性のある地域の形成

具体的な政策課題に即して、利用者の立場からより実感が湧くよう、将来の長期的目標を設定し、極力アウトカム指標で示す。

< 2 > 『国土交通のビジュアル・マップ（案）』

(1) 『国土交通のビジュアル・マップ(案)』の特色

『国土交通の将来像(案)』を実現するための主要事業の見通しがよく分かるように、地方ブロック単位でビジュアルに記載したもの。

- 1) 各地方ブロック単位(全国10区分)で作成(3大都市圏の都市中心エリアの拡大マップも作成)
- 2) 主要事業の整備見通し、重要性がわかるよう、できる限り完成見通し、整備効果を記載
- 3) 国土交通地方懇談会の議論を踏まえ、国土交通省が地方公共団体・経済界と連携し作成

(2) 『国土交通のビジュアル・マップ(案)』の構成

- 1) 地方の概要(総括)
 - 2) のマップに関する総括的な説明として、地域の動向、課題、地域の目指すべき方向、重点プロジェクトなどを記載。
- 2) 21世紀初頭における国土交通の姿(マップ)
 - 概ね10年後の姿
国土交通省として重点的に取り組み、概ね10年後に完成を図るべき事業(完成予定事業)を記載。
その参考として、次の内容も示す。
 - 10年前の姿
現在の姿(2001年6月)
主要な計画・構想
概ね10年後にも継続している事業、及び、現在調査検討中で、概ね10年後にも完成していない事業も記載。
- 3) 整備効果に関する資料(参考)
 - 2) のマップに記載されている事業(概ね10年後の姿)が実現した時の主たる整備効果について整理
- 4) 政策課題別主要プロジェクト表(参考)

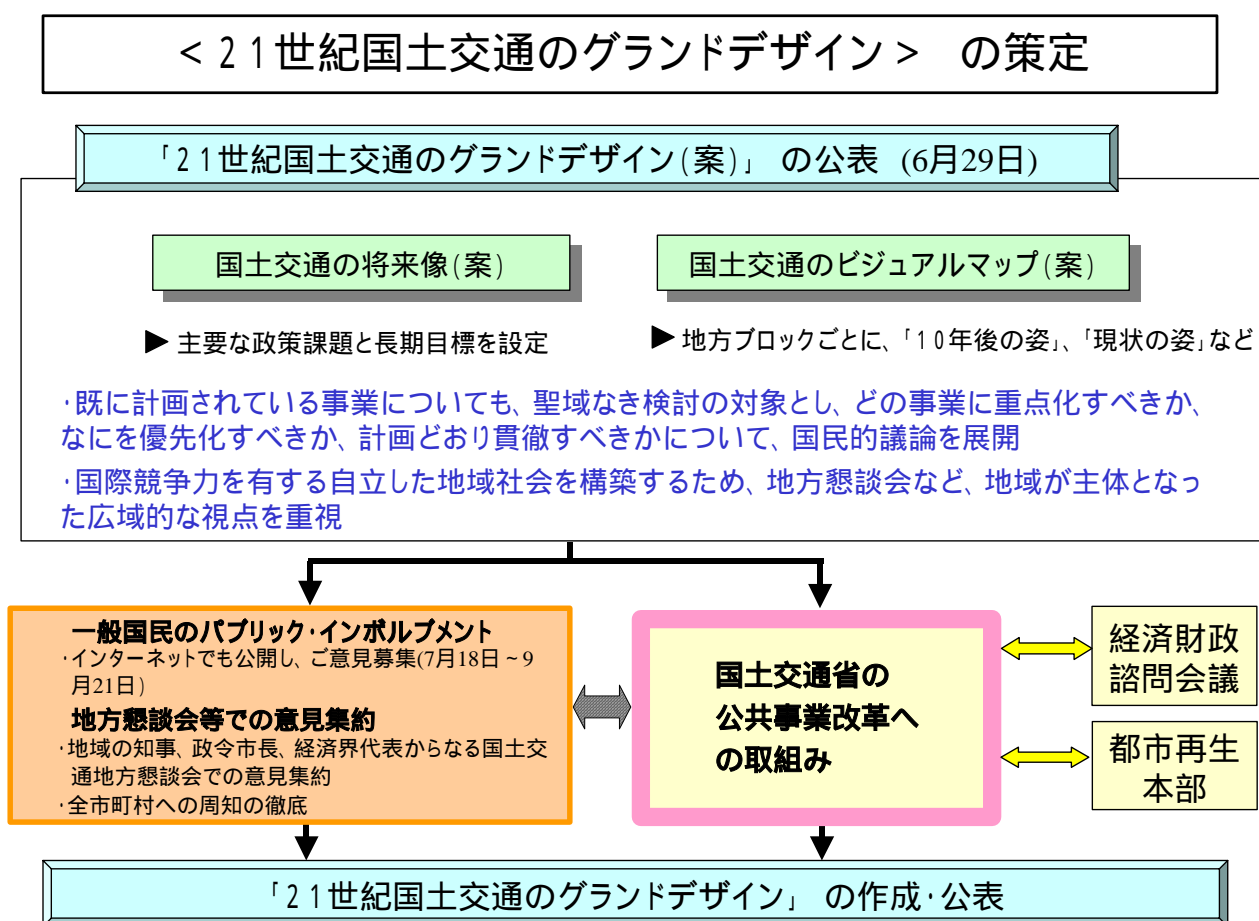
『国土交通の将来像(案)』で整理した、国土交通行政の5つの目標ごとの政策課題別に、各地方において実施すべき主要なプロジェクトを体系的に整理

2. 意見の募集方法

～パブリックインボルブメント方式で、
多くの方からご意見をいただきました。

- ・ 目的：「21世紀国土交通のグランドデザイン(案)」に対して、パブリックインボルブメント方式にて、国民のみなさまからご意見やご提案を頂きました。このような国民参加による、協働のグランドデザインづくりを通じて、21世紀初頭の国土の具体的な姿を明らかにすることで、より透明で効率的な21世紀型社会資本整備を目指します。
- ・ 募集期間：平成13年7月18日から、同年9月21日まで
- ・ 方法：報道各社に記者発表を行うと共に、国土交通省のホームページ上に掲載し、インターネット等を通じて、ご意見等を募集しました。また、全国の都道府県、市町村に、CD-ROMを配布し、市町村長等への個別面談方式などで、ご意見を頂きました。

<表1> 21世紀国土交通グランドデザインの策定の手順

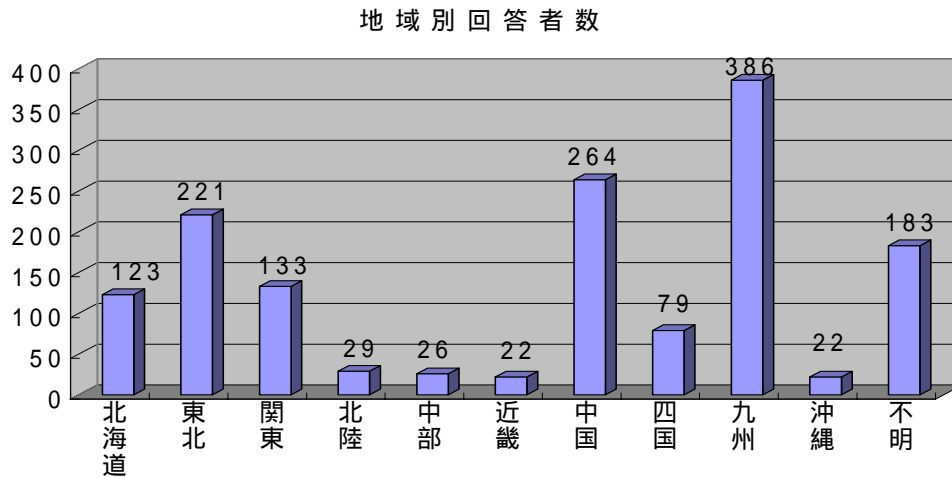


3. 意見をいただいた方の属性

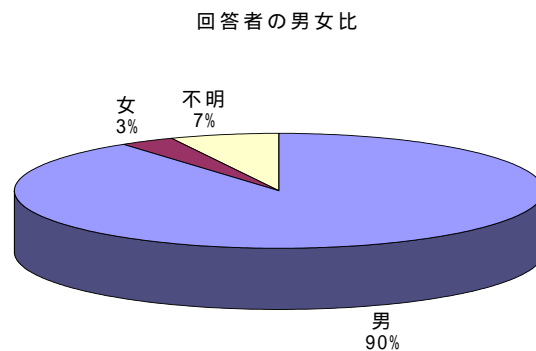
～いろいろな方からご意見をいただきました。

- 回答者数
1,510 名の方から、6,711 件の貴重なご意見をいただきました。

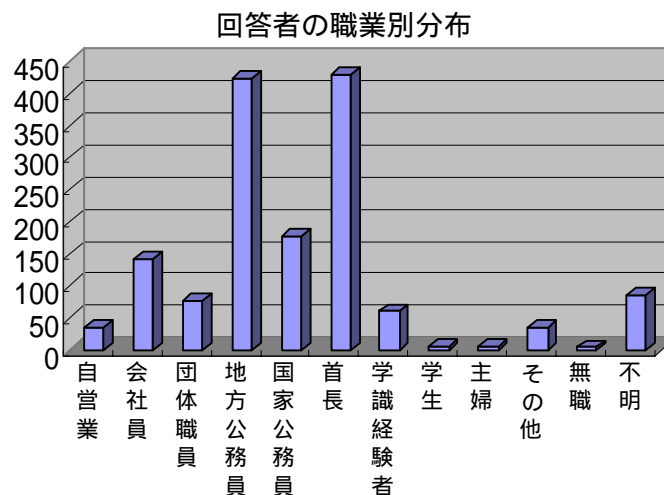
- 回答者の地域別分布



- 男女比



- 職業



4 . 意見の取りまとめの方法及び内容

- ・ 方法

回答を頂いた意見を、文意のまとめりごとに「一つのご意見」として区切った後、分類集計を行い、論点整理を行ってとりまとめました。

- ・ 内容

基本的に、上述の各論点に該当する意見を極力原文のまま掲載しておりますが、各論点に該当する同趣旨の意見が複数ある場合、そのうちの一つの意見を代表として掲載しました。なお、各論点に該当する意見の中で、具体例としてあげられている事業を除いて、個別具体的な事業の要望・陳情のみを意図するものについては、基本的に掲載しておりません。

ここに掲載した意見は、紙面の都合により、頂いた意見のうちの一部ですが、これ以外の意見・要望等についてもグランドデザインの作成にあたって参考にさせていただきます。

．グランドデザイン(案)についての全般的なご意見

1．策定内容の方向性についてのご意見

「既存ストックの有効活用 / 適切な維持管理」の視点が重要

- ・ 建設の時代から、維持・管理の時代に入っていることをよく認識すること。実行すること。既設のものをいかにによりよく維持・管理すべきかを考えること。環境、景観を大切にすることは言うまでもない。（男性、学識経験者、千葉県）
- ・ 長期計画の中では、成熟社会を迎えた今日、高齢化の進展や環境制約の深刻化に対応し真に豊かさを実感できる暮らしを実現するためには、これまで蓄積された質の高い社会ストックの有効活用を進めることの重要性が示されている。わが国の国土基盤の蓄積が相当程度進んでいることを踏まえ、国土交通のグランドデザイン(案)でもまた、既存ストックの利活用という視点を盛り込んではどうか。（男性、地方公務員、兵庫県）
- ・ 実現させる手法が問題（ハード事業の羅列でなく、ソフト対策が必要）。例えば、交通渋滞は道路を良くするだけではよくなった道路に車が集中し、かえって渋滞を引き起こし、根本的な解決にならない。サンフランシスコのゴールデンブリッジでは乗用車の一人乗車を規制して、交通量を抑制している。従って、計画はハード面のみでなくソフト面を加えないと効果がない。（男性、学識経験者、茨城県）
- ・ 環境整備面においては、社会資本そのものの整備も重要であるが、ソフト面(川の水質浄化であれば、地域住民への知識、理解を高める。大気汚染の温暖化については、植栽の促進、排気ガスを少なくする運転技術の周知)での充実も必要である。（男性、国家公務員、神奈川県）
- ・ すでに整備された社会資本（特に地方道、中小河川、地方港湾）に対する、水準の高い維持管理が必要と思う。（男性、会社員、香川県）
- ・ ただ作れば良いという時代は終わり、施設をいかに維持管理していくべきかを考え、無駄（過大）な資本投資は極力抑えて整備していく必要がある。（男性、国家公務員、神奈川県）
- ・ 建設業者にハードからソフト事業に取り組むようによく言います。昔のような、壊して作る時代ではない。作ったものをいかに丁寧に守っていくか。道路を作れば、それが安全に通行できるように守っていくことも土木業の責任であると思います。それが、憩いやうるおいのある道路風景になると思います。そんな事業をお願い致します。（男性、市町村長、大分県）

複数ケースを想定してはどうか

- ・ 公共投資の減少が必至の中、公共投資の今後について例えば横ばい、20%減とか、地方重視か大都市重視か、高次インフラ（国際空港など）について重点化するのかどうか等幾つかのケースを想定して絵を描いて頂いたらどうでしょう。（-、団体職員、-）

予算根拠を示さなければ、実効性の低い計画になるのではないか

- ・ 策定されたグランドデザインは法的に閣議等で決定され、予算の確約ができるのでしょうか。これ

までは、私達行政主導で5カ年計画等を作って、それを実行していたわけですが、住民の意見を聞いた上で作成するとなると、計画そのものが実現性の高いものであることが大事ではないでしょうか。作っても実行できなければ、住民の信頼を失うのではないのでしょうか。それができなければ、これまでの官製計画と一緒にような気がします。（男性、国家公務員、福岡県）

- ・本ビジュアル・マップを策定することによって、どのような効果が望めるのか。例えば、予算が担保されるのか、逆に担保されなければ都道府県、市町村および地元住民の期待を裏切ることになり、国土交通省の信頼を失墜することにならないか。（男性、国家公務員、大阪府）
- ・こんな不景気な世の中で、予算的確保はできるのか。公開したものについて、10年後に国民から批判を浴びないか、少し疑問だ。嘘の計画を作ったと言われたいのためにも、最低限にとどめる計画とする。（男性、国家公務員、岐阜県）
- ・中長期的な計画を基にした予算措置は財政の硬直化を招くということで、今後はしないということがいわれておりますが、そういうことからいいますと、10年後の整備状況というのは担保があるのでしょうか。（男性、国家公務員、岩手県）

既存事業の羅列・延長に過ぎず、戦略性、優先度、重点化等の方向を示す必要がある

- ・従前のメニュー方式より抜け出せず、非常にわかりづらい。最終的な5つの目標がどう有機的な関わり合いを持ち、どういった方向性を戦略的にとっていくのかが全くない。（男性、国家公務員、徳島県）
- ・優先順位の付け方に対して、もっと透明性を高め、薄く広くではなく、重点投資する事業を明確にし、早く整備効果を出すことが必要。（男性、国家公務員、東北地方）
- ・「ビジュアル・マップ」はいかにも陳腐である。現在事業中のものを羅列しただけで、何を考え、何を伝えようとしているのかが理解できない。（男性、地方公務員、福島県）
- ・”既存事業をのばしていけばこうなる”といった色彩が強く、5ヶ年計画を10年、20年にした感じ、これでデザインといえるのだろうか。（男性、学識経験者、千葉県）
- ・政策課題についてですが、なぜその施策課題に重点を置くべきとしたのか、他にもいろいろと施策があるが、他の施策に重点を置く必要がないと判断したのか、その理由について明確に記述した方が良いと考えます。それは、活発な議論を展開する上で、必要な情報になると思われます。（男性、国家公務員、鳥取県）
- ・総花的過ぎて政策課題ごと、個別事業ごとの優先度、重点化がみられない。（男性、-、-）
- ・目標の提示が総花的なのではないか。何を優先し、何を後回しにするのか、あるいは両立を目指すのかといった議論を国民に提示してもよいのではないか。（男性、国家公務員、宮城県）
- ・現行の制度等の問題点を見直し、それらを解決するために必要な具体的施策を抽出し、実行主体・役割分担を明確にすること、また、特に今後長期的に見た場合の公共事業費の圧縮は避けられず、緊急度、重要度に応じた思いきった公共投資シフトが必要となる。そういったことを分かり易く示す必要がある。（男性、会社員、北海道）
- ・目指すべき方向と具体のプロジェクトとの関連が明確でないため、その必要性が認識されないのでは。例えば島根県においては、東西の距離を短縮することと、県都松江と広島との時間距離を短縮することにしばって集中的に実施する。国の事業であるからもっと大胆に重点化すべきだ。（男性、市町村長、島根県）

- ・ 「案」を見る限り、従来型の公共事業のあり方と大きな相違は見受けられない。今日の日本経済の長期的停滞と国民の将来に対する閉塞感は、一極集中と全国標準化政策による個性の喪失と競争意識の欠如によるところが大きいと思われる。（男性、市町村長、山口県）
- ・ 地域の持つ特性や機能分担を明確に位置付けした上で、各地域に相応しい事業を一極集中的に展開する「戦略性」をより強く進めることが肝要。（男性、市町村長、北海道）

制約条件（財源、コスト）を示さなければ、各事業の要／不要の議論は出来ない

- ・ これまでの政策課題を列挙しただけであり、結局、国民の側からの得られる回答は、『どんな社会資本整備が必要ですか』というアンケート結果と同じになってしまうのではないかと。これらの社会資本整備を実施するための制約条件（財源）が明示されなければ、何を我慢して何を整備しなければならないかが問えない。（男性、国家公務員、福島県）
- ・ 目標達成にかかるコストの視点が欠けているのではないかと。どれにいくらかのコストがかかるのか明らかにすべき。（男性、国家公務員、中国地方）
- ・ 事業を一覧表にしたことは分かりやすいが、10年後の社会資本の是非を論ずるには、そのための投資額が一方で必要ではないかと。（男性、団体職員、関東地方）
- ・ 非常に分かりにくい。整備指標にいたっては、事業費の記載、費用便益の記載も無く判断のしようが無い。意見が出せるような状況に無い。（男性、自営業、大分県）
- ・ 本将来像およびビジュアル・マップにおける政策課題の実行予算はいくら要するのかを示さなければ、都道府県知事等の意見集約並びに市町村への周知徹底は難しいのではないかと。（男性、国家公務員、大阪府）
- ・ 個人レベルで全体を見渡した議論はできないと思う。地域の要望を言えばキリがない。マップを見れば見るほど、いったいどれだけの税金が必要になるのか、一市民として不安になる。（男性、国家公務員、中国地方）
- ・ 目標を達成するために必要な費用を明確にせずに、国民的議論を展開していくことは、国民の痛み（増税）を触れずに議論していくことになり、意味がないのでは。（男性、国家公務員、大阪府）

新たな視点や未来志向的な視点を入れてはどうか

- ・ 案の内容が既存計画のまとめとなっており、新たな視点が見受けられない。新しい全国総合開発計画である「21世紀の国土グランドデザイン - 地域の自立の促進と美しい国土の創造 -」が決定されており、また、首都圏基本計画もまとめられていることから、これらを踏まえた視点で検討を進めて欲しい。（男性、地方公務員、埼玉県）
- ・ 全体として、経済学的視点を取り入れて、もっと柔軟に問題を解決するよう検討が加えられるとよいと思う。例として、水の確保という目標に対して、ダムをたくさん作る以外にも、あるいは海水を淡水化する他にも、水の売買市場を作って、水の豊富にある地域からパイプ・ライン網を作って購入する等、さまざまなアイデアについて経済的分析して検討してみてもどうか。（男性、学識経験者、福岡県）
- ・ 21世紀と表題するのなら、再利用水、超高耐久性能建築物の使用制度や工法等、もう少し、観点の大きく超長期的課題をも視野に入れたらどうかと思われるが。（男性、地方公務員、北海道）
- ・ 100年の大計でもってまず災害に強い国土、最小限の幹線道路の構築が必要である。最小限どこま

で施すかが難しいですが、今は反対されても、100年後国民に喜んでもらえる事業を考える。（男性、国家公務員、富山県）

- ・ 50年後、100年後の計画も別に持つべきである。（ - 、団体職員、 - ）

将来の人口推計や経済見通しを基礎とした計画策定が必要

- ・ 現時点の社会資本において、10年後の状況（例えば車の保有台数が増えて、渋滞がこのくらい増えるというような）想定からはじめるべきではないか。（男性、国家公務員、大阪府）
- ・ 少子高齢化、地方の過疎化が急速に進んでおり社会資本の整備を進めるにあたり今後50年、100年後の人口がどのように推移するのか十分検討し、作っても使う人がいないということのないよう計画する必要があると思う。（男性、国家公務員、宮城県）
- ・ 今後、日本の将来像を考える時に人口推計（人口問題研究所の将来人口推計）や経済見通し、国の財政構造改革との関係についてどのように考えるか。それによって、整備の考え方も計画も変わってくると思います。それらも含めて、この案が示されたのであれば、少し計画が大きすぎるのではないかと思います。（男性、市町村長、長野県）
- ・ 将来像の展望のなかで、中長期的な人口予測を加味される必要があると考えます。既に、国においても建設白書の中で22世紀には現在の国民が半数になるかもしれないと指摘しています。全ての建設整備行為は、世の中が右肩上がりでも推移していくことを前提にその整備方針が樹立されていますが、人がいなくなって無用の長物的扱いを受けぬため、多角的な将来ビジョンに参入していく必要があると考えます。（男性、市町村長、岡山県）
- ・ 需要見通しと費用対効果を明確に議論すべきで、10年前、現在、10年後の予測で比較し、優先順位をつけるべきである。（ - 、団体職員、 - ）

投資効果の提示等、より説得力のある計画根拠や計画背景の説明が必要

- ・ 現在までに投入した国費と、それに伴う投資効果を部門・地域別に記載し、判断材料とすべき。また、その際、社会資本の維持更新費についてもあわせて記述すべき。（ - 、国家公務員、東京都）
- ・ 目標値に説得力をもたせるべき。（男性、会社員、神奈川県）
- ・ 数字がでていますが、その根拠がわからない部分が多い。政策の方法などが示されていないのでイメージが分らない。適切な数字の表現がされていない。%表示すべきことが何万人などと書かれている。実態を反映しているか分らない。周辺情報も掲載されていないし、資料自体の有効性に疑問がある。（男性、学生、埼玉県）
- ・ 国土交通行政における、グランドデザインの位置づけがわかりにくい。（ - 、国家公務員、東京都）
- ・ 国土交通の将来像（案）の前段に、我々は過去（例えば戦後50数年）から「どのような課題をもって社会資本の整備を行ってきたか」を説明してはどうでしょうか。過去からみると、ここまで向上した水準の現在がある。これにより「将来像はどうあるべきか」を説明するとわかりやすい指標ができるのではないかと思います。（男性、国家公務員、 - ）
- ・ 国土交通の将来像について、目標年次に整合性が無く、グランドデザインの具体的姿が見えにくい。（男性、市町村長、北海道）
- ・ 地理的条件、歴史的背景をベースに、各ブロックのあり方、役割分担を明確に示し、重点的に促進すべきであるとともに、全国10ブロックの連携が必要。（ - 、団体職員、 - ）

生活圏や適正規模の地域育成の発想に基づく計画とすべき

- ・ 重要性、必要性が住民にも理解しやすくビジュアル化するというのであれば、地図上に生活圏域(人口に応じた表記)を書き込む方がよいと考えられる。(男性、地方公務員、秋田県)
- ・ 多様なニーズやライフスタイルを認容する前提ならば、都市圏ごと、あるいは都市圏域内の地域ごとに生活圏の将来像を設定すべきである。(男性、地方公務員、茨城県)
- ・ 都市形態が大きく異なる首都圏と周辺圏域の特性を踏まえた計画にしていきたい。(男性、市町村長、長野県)
- ・ 国土の均衡のとれた発展を目指し、西欧並の自立できる地域(10万人~30万人)の育成を基本とした国土交通行政の目標を定め5つの課題を推進されたい。(男性、市町村長、山口県)
- ・ 市町村合併と道州制など地域の権益を越えた統廃合が重要になります。現在のまちづくりは、利用されているところからつくられすぎており、むしろ白紙の中からの拠点づくりという、誘導的拠点づくりの発想が必要です。地形に合わせた全体のバランスをとることも必要です。(男性、市町村長、鹿児島県)
- ・ 都市・農村・漁村を、新しい視点から居住生活地域・生産地域・迷惑施設設置地域・自然保護地域など、マクロ的な土地利用により、人間の生活エリアを区分し集約化を図ることにより、効率的な基盤整備を推進して地域づくりをしてほしい。(男性、市町村長、大分県)

数値化不能な評価軸や多様な価値観を反映する計画としてほしい

- ・ 5つの目標と施策課題の間に何か足りないものがある。ゆとり、美しさ、アメニティ、環境といった全体を貫く質的価値観と道路、鉄道、港湾、公園、住宅などの整備との整合性・総合性を図ってほしい。まだ、より早く、より大量に、より大きくといった「質より量」の従来型が優先されている。(男性、その他、茨城県)
- ・ B/Cだけでなく生活の豊かさ、ゆとりなどを指標とした評価が出来ないのか、特色のある故郷として四季を楽しみかつ教養ある豊かな生活を過ごせる社会を目指せないのか。(男性、学識経験者、茨城県)
- ・ 具体的な数値目標でランドデザインを語らせているため、そういった数値で一元的に語ることのできない項目 - 複数事項の連結効果、ソフトや質に関わる部分が省かれているように思う。成案では特にこういう点にも目を配る必要がある。(男性、会社員、北海道)
- ・ B/Cにあまりとらわれず地域の医療・福祉等人命に関わる点、例えば国道9号においてひとたび災害や交通事故等により道路が遮断された場合、近くに迂回路がない。このような場合、救命救助や救援物資(食料、水等)の手だてができない状況にある。(男性、市町村長、島根県)
- ・ 経済原理、競争原理、マーケット原理だけをもって行政をすべきではない。(男性、市町村長、北海道)

社会資本整備事業の積極的な推進を要望

- ・ 平成12年10月6日の鳥取県西部地震を体験した実感として地方自治に関わる者の使命は”住民の生命、財産を守り安全、安心の町づくり”が何より優先すべきものと思いました。公共事業については強いバッシングが起きていますが、どんなに批判があっても公共、公益のためには粛々と進めていただきたい。どんなに寒くても種をまいておかねば芽も出ません。根気強く国民の理解を求

- めもっぱら信念を持って各種公共事業の積極的な推進を希望します。（男性、市町村長、鳥取県）
- ・ 今、計画の事業が完全に出来上がるよう全力を尽くすべきと思います。厳しい財政状況が続く中で掲げられた目標ですから。（男性、市町村長、広島県）
 - ・ これからの日本は、第1次産業、特に農林漁業や食糧問題の確保が課題であり、同時に人間優先の環境問題が最重要課題であると思う。そのための基本は、何と云っても国土交通省が果たす部門が多大であるので、計画から実施を完ぺきに行い、又その実行のための予算を確保することである。（男性、市町村長、宮崎県）
 - ・ 昨今の社会経済情勢及び国・地方の財政状況を考えれば、聖域なき見直し・重点化が不可欠と思われませんが、ビジュアル・マップに示された施設整備についてはいずれも地方の住民生活に欠かせないものであり、この計画が速やかに実現されることが望まれます。（男性、市町村長、山形県）
 - ・ 今回の「21世紀国土交通省のグランドデザイン」により、計画的に整備が進められることに期待します。（男性、市町村長、栃木県）

「国土」の観念が抜けている

- ・ 「国土」という観念が抜けていると思う。日本国という国土をどうするかという表現が抜けている。（男性、市町村長、北海道）

目標年次の統一を

- ・ 目標年次の設定にばらつきがありすぎると思う。「21世紀初頭」ないし「概ね10年後」とするなら、2010（平成22年）前後に目標を統一し、指標を入れるとすれば、その10年間で、どのように目標値を達成していくのか、ローリングのポイントをどこに置くのかを示した方が説得力もあるし、国民的合意を得ての予算獲得にも相応しい資料、計画たりうると思う。（男性、その他、群馬県）
- ・ 21世紀初頭の概念があいまい。仮に2010年と考えた場合、目標値として妥当と思われるものから、全く夢物語としか思えないものまで、バラツキがありすぎる。（-、国家公務員、東京都）

現時点での最低限度のものであることを明示してほしい

- ・ この計画に示された整備水準や具体的プロジェクトは、各地域の特性を生かし、国民全てが、どこに居を構えていても、安全と豊かさを享受できる格差のない住宅・社会資本整備について、現時点での最低限度のものであることを明示して頂くようお願いいたします。（-、団体職員、-）

2. 策定主体・実施主体についてのご意見

国と地方の役割分担を明確にした上で、計画策定/事業展開を

- ・ 「国土交通の将来像」を議論するのであれば、まず国の果たすべき役割を明確にすべきである。すべて国が面倒をみようとする従来の中央集権的発想が変わっていないように思われる。国と地方の役割分担を明確にしてこそ、今後の社会資本整備のあり方が見えてくるのではないか。日本国中を同じ見方で括ろうとする発想からは国民的議論は展開できない。（男性、地方公務員、福島県）
- ・ グランドデザイン作成に際して重要と考えられる地方（県）の事業計画や構想が十分反映されていない。（男性、自営業、福島県）
- ・ 地方分権の流れの中で、国と地方の役割分担の明確化が求められていることを認識し、国土交通省としては真に国土の根幹となる社会資本の整備に取り組むべきであると思うことから、整備事業を限定するよう要望する。（男性、市町村長、鹿児島県）
- ・ 国・地方の事業分担方法、特に国の役割を明確化すべき。例えば、河川でいえば、国は流域内（河川外）での行政の進め方、上下流交流方法、河川内技術レベルの向上（現在非常に弱体化）などに範たること。（男性、学識経験者、千葉県）
- ・ 地方分権の流れの中で、国と地方の役割分担の明確化が求められていることを認識し、国土交通省としては真に国土の根幹となる社会資本の整備に取り組むべきであると思うことから、整備事業を限定するよう要望する。（男性、市町村長、鹿児島県）

地方と国の役割分担を明確にすべき

- ・ 計画を実行するために、国と地方の連携が必要であり、そのためこの計画の中で国と地方との役割分担等を明確にすべきと思う。どちらが主体で行うのか、その財源はどうするのか等。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 都市と地方が共存共栄を図っていくためには、お互いがどのような役割を担っていくのが重要であり、その前提として自立した地方の形成が必要である。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 国が実施すべき分野は、例えば高規格幹線道路や国際空港などに限定し、国道、港湾、地方空港といったものの整備は都道府県に財源とともに移す方がより地域の実情にあった公共投資が進められるのではないか。（男性、地方、北海道）

地方と国の財源/権限の配分を再考すべき

- ・ 地方分権を盛んに云っているが、権限も財政もない中で、出来ることは限られている。補助金行政の継続の中で、不安に思っている。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 地方は地方に任す。関東は関東、九州は九州に総額バーンと。縦割の行政と同じ費目の細分化で弊害を生じている（改築費は高額だが、その数分の一でできる歩道整備ができないなど）。地方の実情は地方が把握しているので、河川、道路、港湾等地方整備局に一括予算配分し、事業ごとの配分は地方で考える。（男性、国家公務員、鹿児島県）
- ・ 社会資本整備、公共事業の見直しの中で「地方分権」をどう実現するか。国レベル、ブロックレベ

ル、県レベル、市町村レベルの社会資本整備を峻別し、それぞれの権限と財源で企画・実施するよ
うなシステムに転換すべきである。（男性、学識経験者、福岡県）

- ・地域の自治体が自立できる施策は先ず財政の健全化であり、国土交通の将来像の中では地域の負担
ができるだけ少なく、国と地方の役割が明確にされている事が望ましい。特に財源確保の手段とし
て税の権限を検討されたい。（男性、市町村長、千葉県）

省庁間の調整を行い、効率的な計画策定／事業推進を

- ・地域の整備においては、省庁間の調整を行うべきではないのか。さらには、政府としての方針を打
ち出すべきでは。（ -、国家公務員、東京都）
- ・多岐にわたり網羅されており十分だが、農水省との重複部分について、大所高所から、一体化して
効率的・効果的に進めるべき。（男性、自営業、岩手県）
- ・国道や道道の横に立派な農道が造られていたりするが、こうした状況を改善するために、国土交通
省と農林水産省がもっと連携を進めるべき。広域農道や大規模林道もマップ上に載せて、真に必要な
道路のみを建設するよう努力すべき。（男性、自営業、北海道）
- ・現在の基盤整備のあり方は、旧省庁ごとの守備範囲の中で実施されているように見受けられる。今
回のグランドデザインにおいては、是非、この枠の解消を図り、基盤整備が一体的に図られること
を要望する。（男性、市町村長、鹿児島県）
- ・計画政策に当たっては、国土交通の立場だけではなく農林水産業や他の地域活性化事業、施設整備
事業など、あらゆる事業全体としての計画が必要。地域毎の役割を分担させ、お互いに補完するた
めに必要な道路や港、空港などの開発でなければならない。（男性、市町村長、島根県）
- ・地域情報化等の施策について、かつては国土庁、通産省、自治省、郵政省等が、それぞれ施策を打
ち出し、地域においては非常に混乱し、輻輳したところがあった。省庁再編のメリットは生かし、
横断的、総合的な取組を要望したい。（男性、市町村長、山口県）
- ・概ね理解できるが優先順位、実施時期については経済政策と連携を密にして、国土交通の長期計画
のみが単独で実施されることのないようにおねがいしたい。（男性、市町村長、福岡県）

グランドデザインのへの住民の関わりについても示すべき

- ・5つの目標が掲げられており、是非実現していただきたい項目ばかりである。ただ、「地域住民がど
うかかわっていくか」について、もう少し掘り下げて欲しい。例えば、都市公園の整備、河川の利
用、生活環境の整備など、住民がどうかかわり、最終的には住民自らの行動となるような方向性も
打ち出すべきだ。（男性、市町村長、鹿児島県）

グランドデザインの作成に、国土交通省の若手の英知を生かしてはどうか

- ・これは国交省の20代の若者に考えてもらうのが良い。まだ自己保身よりも国の将来を真剣に考え
られる国交省の優秀な若手（本当に若い）官僚にお願いすべきである。その時、課長なり審議官な
り局長なりは決して口も手も出さないことである。出すと今までの二の舞でせっかくの良案が薄ま
ってしまい至極残念なことになる。若者の英知をどうかそのまま私たち国民に示していただきたい。
（男性、会社員、東京都）

3. 表現方法（用語、質問形態など）についてのご意見

ネット上で公開するからには、表現技術を工夫してほしい

- ・ 大きな地図を WEB で表示させる必要があるのか。印刷する必要があるものならばいいが、あまりに大きい用紙サイズは印刷できないことがおおいのではないか。パソコンのモニタ上でみる場合も拡大しないと見えないほど文字が小さい。（女性、会社員、福岡県）

公開手段を工夫しなければ、真の国民の意見は集まらないのでは？

- ・ インターネットを見られる国民ばかりではないので、新聞に掲載されるようマスコミに徹底させるべきだ。でないと、PI を徹底できない。（男性、その他、東京都）
- ・ インターネットは広く使われているが、あくまでも自分が欲しい情報を検索するものであって、国のホームページを見る人は特定の目的がある人だと思います。グランドデザインに住民の意見を反映させたいのであれば、役場、コンビニなどの一般の公衆の場所に多く配布して意見を求めなければ、意見を聞いたことにはならないと思います。（男性、国家公務員、福岡県）

出来るだけ分かり易い用語を用い、難語には注釈をつけてほしい

- ・ 国の政策は広く国民に示していくわけであるから、普通の国民が理解できる内容でなければならぬ。従って、用語の使用に当たってはなるべく平易な日本語を用いるようにし、決して難解な専門用語など用いない様にすべき。（男性、会社員、東京都）
- ・ 整備指標例については、現況値及び目標値が示されており過去の国土計画などよりわかりやすいと思いますが、一般国民にはわかりにくいと思えるようなカタカナ語が多いと思う。できればわかりにくいと思われる外来語等のカタカナ語に注釈をつけるなどの工夫が欲しい。また、諸外国のデータを一部掲載したらどうでしょうか。（女性、地方公務員、秋田県）

美辞麗句の使用を控え、明確に意味の伝わる表現を用いるべき

- ・ 全体に日本のビジョンは「多様で快適」とか「魅力と活力に満ちた」とかの美辞麗句が多く、分かり難い。何が多様で快適か、何が魅力と活力か、何となく分かった気になるが、よく考えると意味不明なことが多い。この修飾語がビジョンの精度を下げているのではないか。目標となる欧米先進国のスタンダードを示し、それをモデル化して優先順位は、安全、環境、生活利便ということが分かり易い。更に、費用対効果の地域や生活に効果的な投資をすることが肝要だ。（男性、会社員、岡山県）
- ・ 「国土交通行政の 5 つの目標」がソフトな表現で、一般市民には国土交通省の行政目標と仕事の内容が全く見えず、他の省庁との機能分担も明確でない。目標と具体的政策課題との整合性を図る必要がある。（男性、学識経験者、福岡県）

圏域ごとの現状や課題が分かり易い

- ・ 5 つの目標それぞれに整備指標が例示されており、理解しやすい。政策課題、整備指標例ともに案に示されたもので充分と思う。（男性、市町村長、長野県）
- ・ 圏域ごとの現状や目標が一目瞭然でわかりやすい。（男性、市町村長、長野県）

4 . 作成手続きについてのご意見

計画策定に際しては、地方や住民の考えが反映されるような仕組みが重要

- ・ タウンミーティングのように、各工事事務所単位で地元に対する説明会を定期的に関いたらどうでしょうか。（男性、国家公務員、岡山県）
- ・ グランドデザインを公表する際には、実現するための仮定（予算）や、アクションプログラムを明示することと、10年後に目標値に対してどれだけできたかをきちんと事後評価し、グランドデザインの重みを住民に示していく必要があると思います。（男性、国家公務員、福岡県）
- ・ 国土交通省の長期ビジョンが、アウトカム目標など目標値を設定し、国民参加による共創・協働のグランドデザインとされる方向性は真に素晴らしいことだと思います。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 計画策定にあたっては、地方の考えが反映されるよう十分配慮したシステムを考慮してほしい。（男性、市町村長、茨城県）
- ・ マップ作成にあたっては、各県の総合開発計画との整合性に配慮が必要であり、県との協議をすべきである。（ - 、団体職員、 - ）

グランドデザインを適切にフォローアップすべき

- ・ 10年区切りにしてありますが、地域の状況等により構想が変更される場合が考えられますので、地方懇談会の充実を図り、2~3年に1度位の頻度でマップを更新し、構想が現実に近づいているという実感を国民に与えてほしいと思います。（ - 、国家公務員、宮城県）
- ・ グランドデザイン公表後（H14年以降）は、各県レベルでの進行状況確認や評価する場を設けるべきである。当然、専門家や公務員だけでなく、一般住民（国民）もメンバーとして参加させるべきである。（男性、地方公務員、秋田県）
- ・ 経済や財政の変化が早く、国民ニーズや地域ニーズも日々変貌していきます。こうした中で公共事業という中長期の視点に立った政策を推進することは非常に困難と考えられますが、当初狙った効果に固執せず、柔軟な対応で計画の見直しや変更を実施していただきたいと考えます。（男性、会社員、新潟県）
- ・ 主要な計画・構想は、10年をスパンとし、3年ごとのローリングによる見直しを行って欲しい。（男性、地方公務員、福島県）

．グランドデザイン(案)の内容に対するご意見

1．国土交通の将来像(案)についてのご意見

1-1．国土交通行政の5つの目標、政策課題に関するご意見

「目標1：自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」に関するご意見

地方における少子高齢化の深刻な状況への対応策を

- ・ 高齢化社会に入った地方都市の生活空間等の形成において、中心市街地活性化の観点からの施策（例：空洞化する中心街に近接する居住環境の形成など）が主要課題として設定されても良いのではないかと。（男性、自営業、北海道）
- ・ 地方では少子高齢化や過疎化の進行等によって生活バス路線の廃止や豪雪対策など切実な問題を抱えており、そうした課題にもっと目を向けていただきたい。（男性、地方公務員、秋田県）
- ・ 大都市圏を中心とした全体計画としては良くできているように思うが、少子高齢化で過疎化が増々進む田舎の小都市への対策が必要不可欠である。（男性、市町村長、大分県）

都市再生事業を、重点的に推進すべき

- ・ 中心街の空洞化が顕著になり、都市機能の崩壊が進んでおり、新規住民の転入もなく、市街地が高齢者の街となっている。これら中心市街地は、道路、上・下水道などのインフラが既に準備されている地域であり、それらの有効活用の視点から、都市再生関連を政策課題の一つとすべきである。（ -、団体職員、 - ）
- ・ 都市再生に力を入れる。地方から不満もあるが。（男性、市町村長、神奈川県）
- ・ 木造密集市街地の改造等の都市再生は、重点的に行うべき内容である。（男性、市町村長、東京都）

都市再生は、事業内容をよく見極めながら推進すべき

- ・ 遷都構想すら論議された経緯もあったなかで、都市再生を現行一極集中の延長線上で発想するのは将来をきちんと見据えた展望とは言えない。過剰となり過ぎてしまった東京への人口集積を都市機能の分散によって解決しよう狙いはどこにいったのか。また、大都会では車を機軸にした交通ネットワークの整備は根本的解決にはならない。都市再生同じ投資をするなら地下鉄、目的地を最短で結ぶ「動く歩道」の設置などドア to ドアの発想を捨てるべきである。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 政策課題 1-2（魅力と活力に満ちた街づくり）について、都市に住みたいと考えているが、都市居住の推進については、今後5年間で2倍以上を作るとしている。目標設定に無理があるのではないかと。社会状況を考えると難しいとってしまう。（男性、国家公務員、 - ）
- ・ 政策課題 1-2 について、最近の都市問題の解決として、狭隘な生活道路の改善促進策も検討項目に加えてよいと考えます。（ -、団体職員、 - ）

高齢化社会などに対応した、社会資本のバリアフリー化を推進すべき

- ・ 今後、日本は少子化、高齢化が加速していくが、そうなれば従来のような高度成長時代に行った公

共基盤整備は投資効果が少なくなり、いたずらに無駄なものを作る結果になってしまうのではないかと。これからは、高齢者に住み良い環境づくりのための投資が必要だと思ふ。都会と地方は全然住みやすさが違うし（地方が住みやすい）、地方でも環境整備が必要なところもある。北欧のようなゆったりとした生活環境を作ってもらいたい。（男性、会社員、-）

- ・我が国の人口比率における高齢化率は年々高まるばかりです。こういった中で、特に地域では財政難に悩み、新税の導入や新規事業の取り組みに苦慮しています。公共事業は縮小され、開発行為に支障をきたす現状となっています。そこで、国で考えて欲しいのは、高齢化社会に重点をおき、高齢化率の程度による補助金の交付（いわゆる地方交付税と同等のもの）で内容は限定してもいい。これまで建設省が行っていた道路特定財源に変わるもので、厚生労働省と協議し、何か具体案を講じることはできないものか。（男性、地方公務員、石川県）
- ・将来の高齢化社会に向けた種々のバリアフリー化の早期実現。地域ごとのランドデザインを見据えつつ、国が法に基づいてもっと各自治体を指導徹底させるべきである（企業等に押し付けるのではなく、行政・地域・企業等が共同事業としてともに痛みを分かち合っこそ実現するのではないのでしょうか）。整備指標＝バリアフリー歩行ルートの歩道幅2.5m達成。（男性、会社員、-）
- ・我が国では少子高齢化がさらに進展する状況の中で、高齢者や障害者が安心して生活できる環境を整備する必要があり、特に地方においては大都市圏以上に高齢化が進んでいるため、地方の小都市などでも公共施設、交通機関、既存の道路（国道、県道、市道）等、より一層バリアフリー化の政策を進めるべきである。（男性、市町村長、島根県）
- ・「全国1日交通圏」や「地域半日交通圏」の施策をみると、今以上の高速交通社会との印象を受ける。バリアフリー化など車優先社会の見直しの検討を一度してみる必要はないか。バリアフリーも身障者や交通弱者のみのもものではなく、住宅から街づくりまで安全に暮らせるような仕掛けが必要であり、国民全体に対するバリアフリーを目指すべきである。ユニバーサルデザインの考え方の導入。（男性、その他、茨城県）

雪国における冬季バリアフリー化を推進すべき

- ・冬期における歩行者の安全確保は極めて重要な課題であり、通常のバリアフリー対策に加え、積雪や凍結に対する雪国特有のバリアフリー対策が必要であります。雪国における歩行者の安全性の向上を図るため降積雪による歩道幅員の減少や路面の凍結など冬期バリアフリー化について総合的かつ計画的な推進が必要であります。（男性、市町村長、青森県）
- ・政策課題1-3に「雪国における冬期バリアフリー化（積雪寒冷地地域における冬期バリアフリー施策の推進）」を追加すること。雪国においては、居住環境や交通環境の安全確保など、まだまだ多くの問題・課題を抱えています。しかしながら、ランドデザイン（案）には、雪対策に対する記述がほとんど無く、21世紀の国土全体のあるべき姿が見えていない状況にあります。（男性、市町村長、秋田県）
- ・積雪寒冷地の冬期間におけるバリアフリー化等人に優しい道路事業が求められる。（男性、市町村長、北海道）
- ・高齢化社会に対応する政策や積雪寒冷地における冬の快適な生活環境確保等の施策を明確化するとともに、利雪・克雪策にも言及すべき。（男性、市町村長、北海道）
- ・雪国で冬期の交通確保は最重要課題です。特に、道路の融雪システムは建設および管理のコストが高く、普及しているとはいえない状況です。この融雪化・無雪化に向けて、国で技術開発や普及の

ための支援の施策を実施していただきたい。（男性、地方公務員、秋田県）

良質で安全な水の確保に関し、水源涵養地の保全を推進すべき

- ・ 川の上下流の交流を図り、水源涵養池を流域市町村の保護地域とし、水環境の改善を図るとともに流域市町村のネットワーク強化を図る。政策課題 4 - 3 との関連を強調し、自然環境の保全、創造を推進する。（男性、市町村長、岡山県）
- ・ 政策課題 1 - 4 では、下水道の高度処理人口普及率のみが例示されているが、安定的な利用について湧水時の水源地の確保に関する施策についての目標も必要と考える。（男性、地方公務員、島根県）
- ・ 雨不足による湧水対策をどうするかなど検討項目に加えてもよいと考えます。（ - 、団体職員、 - ）
- ・ 都市部は、上流に頼るのではなく自己水源を確保することを目指して欲しい。また、雨水利用についてちゃんとした位置づけを行う。ダム開発の見直しにつながるのではないか。（男性、その他、栃木県）

日本の固有文化や歴史を継承したインフラ整備を

- ・ 政策課題 1 - 1 「多様で快適な生活圈・住居環境の形成」の項について、次の考え方を盛り込まれたい。”日本の心”を取り戻すために、日本固有の歴史、文化の継承を意識したインフラ（公共施設）の整備を行う。（男性、市町村長、岩手県）

緑化率のみならず、質も考慮することが重要

- ・ 政策課題 1 - 1 「多様で快適な生活圈・居住環境の形成」に関し、4 車線以上の国道線について、道路施設は大きな空間となるため、まち中の緑化は、快適な環境形成において最も大切である。そのためには、単なる緑化率ばかりでなく、その質も含むべきと考える。（男性、市町村長、茨城県）

ゆとりある暮らしを実現するための、魅力的な街づくりを

- ・ 「自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」は、まちづくりを進めるときの基本となるものであると思います。これは、一極集中的なまちづくりではなく、各地域の活力を相対的に高めていくことによって、また、横並び的画一的なまちづくりではなく、各地域が個性と特徴のある魅力的なまちづくりを行うことによって、実現できるものであると思います。地域の自由な発想を支援できる政策・施策を望みます。（男性、市町村長、長崎県）
- ・ 交通アクセスの整備が進められ、環境の良い地域に住居を持ち都市周辺に勤務する、週末には農山村で休日をおくような生活が望まれる。（男性、市町村長、大分県）

人口の平準化の思考が見えない

- ・ 目標 1 に関し、膨張する都市人口にあって課題とされる人口の平準化の思考が見えない。国策で人口の平準化を積極的に進めることを強調すべきである。人口平準化にあって、地方の積極且つ重要な役割としての認識はないのか。（男性、市町村長、岩手県）

中古住宅市場を整備すべき

- ・ 日本の中古住宅市場が出来ていないため、流通性が殆どなく、家が社会資本になっていない。ちなみに、日本の中古住宅販売個数は米国の 1/17、仏国の 1/7 であり、30 - 40 年で取り壊すことが多く、

深刻な環境問題となっている。従って、住宅性能表示制度を中古住宅にも適用するなど、中古住宅市場を整備し、社会資本として利用できるよう検討すべきである。(-、団体職員、 -)

広域緑地ネットワークの形成を

- ・ 環境保全、レクリエーション利用、防災対策等緑地の持つ効用は非常に多いが首都圏では著しく減少している。今後は首都圏レベル等広域的な緑地のネットワークを形成するための施策を明確に打ち出していく必要があると考える。(男性、市町村長、千葉県)

「目標2：競争力ある経済社会の維持・発展」に関するご意見

基盤整備は、今後の日本の産業政策（国際的優位性を持つ産業分野）を踏まえて進めるべき

- ・ 現在、日本は地価・人件費の高騰により工業生産は急速に海外へシフトしています。今後、この面で国際競争のための投資をするのか又は、高度技術産業や観光・サービス業などへ転換するのかによって基盤整備の重点が違ってくると考えられるので、この点について合意形成を行うための議論が出来るような提案を出してほしい。（男性、国家公務員、愛知県）

国際競争力を高めるため、物流のための社会資本整備を

- ・ 経済再生が最重要課題、国際競争力を高める産業の再建に資する事業、国際交通拠点へのアクセス性を改善する事業等を優先すべき。（男性、国家公務員、千葉県）
- ・ 日本の国際競争力は年々低下している。その理由は物流コストの高さが上げられると思う。物流コストを下げるために国際空港、港湾の整備、都市部の交通渋滞対策に力を入れるべきと考える。（男性、その他、東京都）
- ・ 21世紀の国土、交通、国民生活のあるべき姿を描き、そこに到るための国土交通の果たすべき役割、施策を記すのがこの（案）と考える。この観点からすれば、記載の項目は適当であるが、重点とすべき方は、地域経済の振興、そのための国土交通整備の諸施策であろう。（男性、市町村長、山口県）

国際化の拠点としての、我が地域の拠点開発を

- ・ 21世紀の比較的早い時期で、中国・ロシアの経済が驚異的に発展するものと考えられる。又地球温暖化対策等でエネルギー問題がより一層需要課題となり、今まで比較的開発の遅れた東北・北海道の地理的マイナス要因を、自然調和型開発ポテンシャルの優位性、北方アジアとの交易等の地理的条件から、今後は国家的プロジェクトとして、東北・北海道を一体とした海上陸上交通の整備強化を早急に進めるべきである。（男性、地方公務員、青森県）
- ・ 近い将来、中国との経済交流（活動）が日本経済の発展に寄与する時代がくる。そうした時に大陸に近い山陰地方の港湾整備とこれにアクセスする高速交通体系の整備が急がれる。（男性、市町村長、山口県）
- ・ 21世紀は国際社会、特に東南アジア圏交流連携の時代となる。九州はそのアジア圏の一拠点としてボーダーレスした活躍拠点を期待したい。～アジア諸国との共生を求めることが必要だろう。（男性、団体職員、大分県）
- ・ 「アジアを中心とした拠点」を目指した基盤づくりにあたっては、九州のすぐれた特性を生かした「インテリジェント九州」を具現化する事業を先行して行う必要がある。即ち、産業技術や研究、教育などアジアの拠点性の高い分野にかかる事業などが考えられる。（男性、団体職員、佐賀県）

国内交通政策の方向性が見えない

- ・ 地方交通の鉄道やバスの実態と将来像をどの様に結び付けるのか見えてこない。（男性、地方公務員、北海道）
- ・ 国内交通政策の方向性が見えない。例えば、物流、都市内交通、高速道路、新幹線、空港等。（男

性、国家公務員、東京都)

マルチモーダルの視点に基づく交通体系の整備を

- ・ シームレスな交通体系を目指し、空港、幹線道路、鉄道、路面電車などの乗り継ぎを徹底的に改善すべき。結節点の強化策は、費用対効果が大きく、優先順位は高い。(男性、その他、高知県)
- ・ もっと空港同士のネットワーク連結を考えるべき。全域に高速道を走らせれば、地方空港は維持できない。都市間交通、都市内交通、都市 - 空港間交通、地方圏域交通など、どのモードがどう役割を果たすのか整理すべき。今のように各モードにおける自由競争が激しくなれば(飛行機対高速バス対鉄道のように)、効率的な社会資本投資というものが逆にやりにくくなりはないかと思うのだが。(男性、学識経験者、福岡県)
- ・ 車社会の中で道路整備も必要であるが、交通のネックとなっている鉄道高架や都市圏等新設軌道車の整備を総合的に検討し、真に効果的の事業を進めることが、快適な暮らしであり、今日の情勢としての対処と云うことになると思う。(男性、市町村長、広島県)
- ・ 道路と鉄道等は、それぞれ独立した形で構築されてきた。このため余計な費用負担や自然破壊を繰り返してきた。今後は一体構造での整備を進め、土地の有効利用、コスト縮減、都市機能の分散化を推進させる。そして元の道路用地等を緑地や公園に利用する。(男性、国家公務員、埼玉県)
- ・ エネルギーの有限、空気の汚染、年間1万人に近い交通事故死者などを考えれば、自家用車のために過疎地にまで道路網を無限に整備しようとする発想は、愚かな選択と考える。今後は人の輸送は鉄路、空路、バスなどを中心とした公共交通網の整備にシフトし、道路網は物流を中心とした発想で整備し、さらに国際戦略を考えたハブ空路や国際港の整備に予算を使うべきである。(男性、その他、長野県)
- ・ 交通体系については、空路・鉄道・高速道路を一体的に整備しなければならないのではないのでしょうか。(男性、市町村長、熊本県)
- ・ 各ブロック毎(例えば、道が政策エリアとして設定している6つの地域生活経済圏と整合させながら)に、その中心都市が核となるような道路や空港、港湾などの基盤整備の考え方が必要。(男性、市町村長、北海道)
- ・ 車社会の中で道路整備も必要であるが、交通のネックとなっている鉄道高架や都市圏等新設軌道車の整備を総合的に検討し、真に効果的の事業を進めることが、快適な暮らしであり、今日の情勢としての対処と云うことになると思う。(男性、市町村長、広島県)

国内交通体系の整備を

- ・ 都市と地方の時間軸をいかにして短縮するかが大きな課題。交通通信の幹線整備はもちろんのこと、幹線と地方を結ぶ交通通信体系の整備も併せて行う必要があります。(男性、市町村長、北海道)
- ・ 全国主要都市間での日帰り可能、効率的な流通システムを構築する観点からも、国内交通体系の形成を重点的に整備されたい。(男性、市町村長、栃木県)
- ・ 特に遅れている、地方の高規格幹線道路の早期整備など、地域間高速交通体系の整備が必要となるので、明記すべきである。(男性、市町村長、北海道)
- ・ 個別事業の優先順位については、地域事情の競合、衝突ともなりかねない面が大きく意見提出が難しいところでもあるが、大都市圏と地方都市、そして中山間地域を含めて、これらとの間における

1日交通圏や半日交通圏の範囲の拡大、充実を優先していただき、道路や鉄道等の交通網の基盤、また高度通信基盤の整備に重点をお願いしたい。（男性、市町村長、鳥取県）

地域工ゴを捨てた、ハブ空港/港湾の整備を推進すべき

- ・ 国際空港や国際港は、ばらまき整備をしないで、ハブの重点整備とそのリンク整備に分けるべきです。でも、もうすでに、ハブ空港は仁川、ハブ港は釜山にして、九州各地とのネットワークを整備した方が効率的なくらい、ハブ基地整備は韓国に後れを取っていると思います。（女性、その他、宮崎県）
- ・ 国際化への対応、国際競争力をあらゆる分野で高めるためにも、地域工ゴを捨てたハブ空港、重要港湾の整備とアクセス性の向上。（男性、国家公務員、-）

国際競争力を高めるため、事業毎の縦割利用を排除し、情報インフラの一元的な活用を急ぐべき

- ・ これまで配置された公共用光ファイバーなどの情報施設は、事業毎に縦割の利用傾向が見られ、高度な機能を有する施設能力を十分に活かされないまま推移しており、これらの横断的・一元的なネットワークの構築が急がれる。（男性、市町村長、北海道）
- ・ IT革命が進む中で、我が国の情報化への取り組みの遅れが懸念されていることから、国の関係省庁との連携のもとに情報基盤の整備を推進するとともに、高度な情報通信施策を展開することが望ましい。（男性、地方公務員、茨城県）
- ・ 通信インフラとしてのNTT設備の社会資本化的活用により、繰り返し工事の回避、縮小によりコスト縮減を図るべきである。（男性、会社員、-）
- ・ 情報インフラの整備等に関して、縄張り（バリア）を置かず、相互乗り入れ（共用）が出来るよう調整が出来ないものか。その他についてもインフラを活用する国民にとっては、何省が何の目的で整備したのか？が問題ではなく、それが最大限に活用できることを望んでいる。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 高度な情報通信体系の形成を要望。データセンターが今後不足していくのは明らかなので、国策として遊休地にデータセンターの建設を促進し、民間事業者へ貸与する方法も良いのではないかと。（男性、その他、岩手県）

旧4省庁たすきがけで施策の相乗効果を上げていくことを明言すべき

- ・ 目標2「競争力のある経済社会の維持・発展」の政策課題2-2に関し、旧4省庁たすきがけで施策の相乗効果を上げて行くことを具体例を上げて明言すべきである。「だから統合はよかった」と。例えば、港湾整備事業と需給地の背後圏間の道路等インフラの準高規格道路としての重点整備、空港整備事業と利用圏の道路等インフラの準高規格道路としての重点整備、ダム事業を新観光資源として開発することを支援し、既存観光地へのネットワークの構築の為に重点道路整備。（男性、市町村長、岩手県）

「目標3：安全の確保」に関するご意見

「安全の確保」を、他の課題に優先し、再重要課題に位置づけ、防災対策の充実を

- ・ 国民の生命や財産を守るうえから「安全の確保」を政策課題の最重点にとらえ、これらに必要な社会資本整備の充実を図るべきと考えます。（男性、地方公務員、北海道）
- ・ 災害に強い国土整備をご勘案いただき、治水・利水・水資源の確保を始め、国民へのサービス提供の水準を向上させるための「真に必要な社会資本」とは何かとの判断基準を具体的に示して頂くことをお願いします。（-、団体職員、-）
- ・ 重点を置くべき政策課題として一番に「安全の確保～災害に強い安全な国土づくり」をあげるべきではないかと考えます。我が国では未だに地震や台風などの自然災害や交通事故、火災などの人災により貴重な人命が失われていることを考えると、その防止を最優先課題とし、続いて環境対策を考えるべきだと思います。「多様性のある地域」や「個人の生き生きとした暮らし」は安全・環境が確立してこそ成り立つものだと思います。（男性、国家公務員、岩手県）
- ・ 近未来における社会資本整備の最重点課題は防災対策です。特に都市災害という観点から、地震、水害のほか、テロなどの人為的災害に備える必要があります。したがって、整備指標例でも、不燃化率、空地率、浸水危険度（降雨量別）、防災活動可能道路率（幅4m以上）などを明示することが望ましいでしょう。（男性、会社員、東京都）
- ・ 防災に対する政策課題が少ないように思います。国と自治体とで共に考えるべきものと考えますが、いつ起きてもおかしくない直下型地震に対する対策を強く要望します。（男性、国家公務員、-）
- ・ まず安心して住める治水を優先すべきだ。ヨーロッパの都市構想のように百年、二百年後の町を見通せる基本計画の中に、時代を区切った指標を立てるべきだ。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 異常気象が指摘される中、内水害対策の緊急性を考慮されたい。（男性、市町村長、埼玉県）

災害対策事業の有益性につき、国民に分かり易く説明することが必要

- ・ 政策課題3-1「災害に強い安全な国土づくり・交通体系の整備・まちづくりの推進」が最重要である。災害に対し、日本人は「自分たちは大丈夫」という考えを持つ人が多い。国策として災害対策に投資しても活用しきれない理由は、これだと思う。PI手法を用いて災害の難しさと、その災害に対する対策をセットにして、国民に訴える必要がある。その国民への説明の中から、各テーマ毎の整備指標として、ふさわしいものが発見できるであろうし、何のためのどのような指標であるかも理解されていくのではなかろうか。（男性、その他、東京都）
- ・ 毎年、集中豪雨、台風等により、水による甚大な被害が多い。なぜ、前もって対応できないのか。事業計画に不備があるのか。自動車社会のため、直接、事業の受益が感じやすい道路事業（花形）に較べて、あまり事業の受益を感じにくい治水事業（地味）がおろそかにされているのではないのか。全体の事業計画の見直しが必要と思う。（男性、国家公務員、兵庫県）

テロ対策や、災害情報システム等の効果的活用も重視すべき

- ・ 政策課題について：「安全の確保について」にテロ等に関する危機管理目標を取り入れたらどうか。（男性、国家公務員、大分県）
- ・ 政府の「都市再生本部」のプロジェクトなどは、災害対応機能の強化が挙げているが、こうした危

機管理機能をどう強化していくのか、政策課題や整備指標、共がないのは、欠陥である。（男性、国家公務員、東京都）

- ・ 「政策課題 3-1 災害に強い安全な国土づくり…」を推進することとなっていますが、災害に強いものも重要と思いますが、一旦災害が起きた後の復旧体制および復旧方法の確立が必要ではないでしょうか。特に高度情報通信社会の現代においては、日頃の設備管理やバックアップ体制の確立が重要と考えます。災害には自然災害もありますが、先般から報道されているテロ等による災害も想定したものとすべきではないでしょうか。（男性、会社員、-）
- ・ 光ケーブル等による河川監視や交通情報等、情報の即時提供による防災面や交通安全等への効果を効果事例に追記すべき。（男性、地方公務員、茨城県）
- ・ 国で設置している情報ボックスを広く開放し、道路管理光ファイバーや河川管理光ファイバーと県、市町村を接続し、災害時の情報のリアルタイムでの共有化や、きめ細かい対応などが出来るようにすべきである。とりわけ河川改修に関しては、かなりの事業費と時間を要することから、ハザードマップの作成と併せ、このような防災情報基盤整備を行えば、近年増加傾向にある短時間の集中豪雨による都市型水害の早期対応を可能とし、被害の減少を可能とするものである。（男性、市町村長、山形県）

災害に強い交通体系の整備を

- ・ 災害に強い交通体系の整備についてさらに充実されたい。耐震性の強化、多重性、代替性の確保を図ることは重要な課題であると思います。（男性、市町村長、鳥取県）
- ・ 北海道では、昨年有珠山噴火により、交通網が遮断されるという事態が発生したことから、防災対策の強化としてリダンダンシーの配慮も必要と考える。（男性、市町村長、北海道）

既存ストックの老朽化防止策を

- ・ 国土交通行政の5つの目標中3)「安全の確保」に関連し、高度成長期から安定期の時代、新規の需要が少なくなる中で管理体制の充実のみならず、既存のインフラの維持管理が重要になってくるのではないかと。（男性、市町村長、岩手県）

雪害を災害と位置付けるべき

- ・ 災害の事例として「雪害」を明記していただきたい。積雪寒冷地域においては、著しい降積雪に伴う雪崩災害のほか、融雪出水、地すべり等、雪害が毎年発生しており、特に今冬は十数年ぶりの大雪により人的被害をはじめ豪雪による多くの被害が発生しております。（男性、市町村長、青森県）
- ・ 政策課題3-1において、災害の事例として「雪害」を位置づけること。（男性、市町村長、秋田県）
- ・ 豪雪については現行の「災害対策基本法」において「災害」の原因たる異常な自然現象の一つとして明記されておりますが、積雪寒冷という厳しい気象条件のもたらす雪国特有の災害である雪害に対する防止を図るとともに災害の事例として位置づけ、国土保全施設の総合的な整備・拡充が重要であります。（男性、市町村長、岩手県）
- ・ 政策課題3-1において、北国特有の『雪害』については触れていない。豪雪により全ての交通手段が遮断され、陸の孤島となることがあり、雪に強い社会資本整備、管理体制が望まれる。（男性、市町村長、北海道）

交通安全対策を推進すべき

- ・ 交通事故には、道路・海上・航空・鉄道の交通事故等があり、それぞれにおいて事故の分析と事故対策を講じなければならない。＜途中略＞スピードの出し過ぎ・飲酒運転・居眠り運転などに対する交通安全の啓蒙などソフト面での対策が必要である。また、歩行者・自転車道の設置、信号・標識・照明灯など安全施設の整備、狭隘な道路の改築など事故多発地点対策を講じる。高齢者対応の低速専用車線の設置、標識表示の見直しなどの高齢者対策も推進する。（男性、地方公務員、宮城県）
- ・ 年間全国で1万人以上の死亡者が出る中で、事故多発地点における事故防止対策が望まれ、早急に対処すべき課題と考える。（男性、団体職員、山口県）

「目標4：美しく良好な環境の保全と創造」に関するご意見

「環境」をより重視すべき

- ・ 21世紀の社会資本整備のキーワードは「環境」であると思う。欧米並を目標に進めてきた従来の開発型の社会資本整備は今や岐路に立たされている。＜途中略＞環境と向き合い、国民の健康を守るために環境と健康を重視した社会資本の整備が最大の課題となろう。（男性、国家公務員、-）
- ・ 私たちの生活はすでに便利な環境にある。果てなき利便性の追求でよいのか？21世紀は少し異なる方向へ進むべきではないか。（男性、その他、千葉県）
- ・ これからの国土づくりの中で、総てに優先して、「自然環境」と「自然との共生」を考えて欲しい。今回の資料からは、美観・衛生面でしか自然環境をとらえてない印象を受けます。何か大切なことが抜けているように感じます。（男性、-、大分県）

「環境再生」を新たな事業として積極的に展開してはどうか

- ・ 公共事業は港湾区域内では、これまで岸壁などの施設整備という観点で取組まれてきた。それもひとつの時代の要請と位置づけられる。しかし、昨今の公共事業に対するイメージは人間にやさしい、自然にやさしいという基調が少しずつ時代の大きな流れのひとつになってきている。逆転の発想で未利用の施設を思いきり撤去し、その跡地に養浜したり、河口付近では干潟の再生藻場の再生というふうに取り組めないだろうか。環境悪化で利用できない海水浴場の再生事業も必要では。（男性、会社員、香川県）
- ・ 自然再生、復元プロジェクトを、地元の人材維持、都市からの人材吸収プロジェクトと位置づけて、地元の知恵、技術、素材、文化を生かす、新しい土木事業として再構築して欲しい。（女性、その他、宮崎県）
- ・ 科学の力を借りて自然を再生させ、暮らしを豊かにもっと自然を大切に、自然観光と農業を目玉に、自然を都会人にも親しめるような環境作りがなされても良いのではないかと考えます。（男性、会社員、-）

地球環境問題への対応も考慮すべき

- ・ 20世紀の社会資本整備の最重要課題は経済であったと考える。21世紀の社会資本整備の最重要課題の一つは地球環境であろう。日本が各地域が地球環境にどのように貢献できるかを考える必要がある。このための社会資本整備はどのようなものであるかを議論して、提示された政策課題を整理することも重要であると考えます。政策課題4-1の地球環境の保全が他の政策課題の基本となる。（男性、学識経験者、広島県）
- ・ 国土交通省の施策は自然、社会環境と調和していくことが必要であり、環境への貢献度等も効果事例として示した方がよい（例：COガス削減度）。（男性、国家公務員、岐阜県）
- ・ 地球温暖化対策として国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化を前倒しすべきである。（男性、地方公務員、愛媛県）
- ・ 地球環境保全のためボトルネックを解消し、交通渋滞が原因の排気ガスを減少させる政策。（男性、国家公務員、-）
- ・ 環境が大きなテーマとなってきている現在、地球からの視点も必要ではないでしょうか。（男性、会

社員、愛知県)

- ・ 重点を置くべき政策課題としては、政策課題4 - 1の地球環境の保全と考えている。地球温暖化防止については地球規模での課題であり、かつ、その取組みが急務であると考えている。排出制御は自動車単体のみならず産業界にも及ぼすことではあるが、先ず、貴省の所管となる環境自動車の研究開発助成の投資(概算要求は小額すぎる)や、営繕設備単体での環境対策(商用電源からの脱皮、屋上緑化、雨水の飲料化等)を、省をあげて研究されることを期待する。(男性、市町村長、千葉県)

公共事業における環境配慮をより推進すべき

- ・ 森林の伐採、ダム建設、開発等によりこれらとまるで無関係と思われるような現象、たとえば河川の氾濫や生態系の破壊等が各地でおこっています。開発等をおこなう時はもっといろいろの分野を考慮した広域の環境アセスメントが必要だと思われます。(男性、国家公務員、鹿児島県)
- ・ 公共工事については、地域住民に十分に説明し、自然環境に与える影響を長期に調査し、工事を実施してもらいたい。(男性、会社員、-)

リサイクル社会への対応を推進すべき

- ・ 今後のリサイクル社会に対応した視点で、関係省庁と連携したモデル的取組みが必要。(男性、市町村長、北海道)
- ・ 廃棄物の適正な処理、再資源化等、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を推進されたい。(男性、市町村長、栃木県)

自然型工法の積極的な活用を

- ・ 生活関連の上・下水道整備は住民が最も望むところだが既存のスタイルではお金がかかり過ぎるので、地域・場所に応じて自然型の整備をする必要があり、そのための研究、開発を急ぐ必要がある。(男性、市町村長、秋田県)
- ・ 都市河川のコンクリートを取っての近自然型護岸づくりは良いが、自然的川を整備と称して改悪することだけは止めてもらいたい。江戸川左岸松戸市側造成河川敷における近自然型水辺工事は良かったと思う。重複するが、だからと言って全て近自然型の必要性がない。(男性、その他、千葉県)
- ・ 最近の河川工事を見るにつけ、多自然型川づくりの名のもとに各地で施工されているが、単にコンクリートが石に代わっただけ。というような箇所が多く見られる。どうしても人間の見た目の美しさ追求が中心で、生態系への配慮が足りないような気がする。また、魚類の産卵期における河川工事は避けるべき。(男性、団体職員、高知県)
- ・ 環境に配慮した工法等で、河川等を整備していただきたい。(男性、地方公務員、佐賀県)

歴史/文化遺産を継承するような国土づくりを

- ・ 国土交通行政の5つの目標中4)「美しく良好な環境の保全と創造」に関連し、歴史の道等、文化遺産は次世代に継承すべきである。(男性、市町村長、岩手県)
- ・ 歴史・文化遺産を中心とする景観保全と街づくりの推進を図る。(男性、市町村長、岡山県)
- ・ 江戸時代に来日した外国人が日本の美しさに驚いた。それは自然を大切に、日本の風土にあった

街づくりがなされていたからだと思う。日本的な美しさを保全した国土づくりが必要。（男性、市町村長、佐賀県）

新たな人工緑化技術を

- ・ 政策課題 4-3 について、自然と共生する都市空間の構築の中で、新たな人工緑化技術(屋上緑化など)の確立なども検討してよいと考えます。（ -、団体職員、 - ）

「目標5：多様性のある地域の形成」に関するご意見

「多様性のある地域の形成」を最重要課題とすべき

- ・ 今後最も重点を置くべき政策課題は「多様性のある地域の形成」である。地方を都会化するのではなく地方と都会の役割をより明確にし、それぞれの存在価値を高める。地方の中でもより地域的な役割分担を進め、お互いにあるものを補完し合いながら共存することが必要。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 国土の均衡のとれた発展を目指すという観点から（国土交通行政の5つの目標）の内、5)「多様性のある地域の形成」に最も重点を置いていただきたい。順番も5番目ではなく、1番目にしていきたい。（男性、市町村長、山口県）
- ・ 地域の魅力を高めるための社会資本整備に重点が置かれるべきであり、単一の指標の向上よりも、総合性と事業の効率化に配慮した戦略性の高いものにすべきである。（女性、会社員、東京都）
- ・ 基本的には、全国画一的な整備は必要ないでしょう。不便さによる「癒しの文化」の構築と、人材を教育する施設とノウハウの開発が必要だと思います。（男性、会社員、香川県）

地域自立化を目指し、地域特性を生かした開発を

- ・ 中央集権的な考え方ではなく、東北地方の中で拠点都市を定め、政治や経済的にも自立した地方（道州制的な考え方）を目標とすべきであり、単なる「中央への物資供給基地」ではなく、消費基地としても成り立つ地方を目指してはどうか。多大、東北地方特有の広大な土地と豊かな水と緑を守るため、自然を保護していくべき地域を明確に指定し、その地域は基本的に開発を認めないものとする。（男性、国家公務員、青森県）
- ・ 大半が農山漁村地域を占める北海道のように、その地方の良さを醸し出すためのハード面整備の視点を入れてはどうかと感じます。（男性、市町村長、北海道）
- ・ 社会資本整備は社会経済活動を支え地域の活性化を図る基礎的な基盤であり、この整備なくしては地方の自立はあり得ない。従って、地域の特色ある発展を図るためにも地方に重点を置き、遅れた社会資本の整備を進めることが極めて重要である。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 政策課題に共通して感じる点に、中核都市への何々。中枢拠点都市への何々。という考えが底辺にあるように感じます。限られた資本を有効活用したならば、一極豪華主義となることも理解はできますが、本当に機能を一点に集約すべきなのでしょう。効率的なことはわかりますが、効率のみの追求でよいのでしょうか。東京等の都市圏は効率的な都市でしょうが、人間的な生活空間でしょうか。各地方ごとにそれぞれ異なった重点機能があってもよいのではないのでしょうか。情報空間重点都市、交通機能重点都市、商業効率重点都市、農作業効率重点都市、等々。（男性、市町村長、福岡県）

地方の独自性を生かす計画を作成できる体制づくりを

- ・ 従来の、最低限の費用対効果偏重、廉価重視の画一的整備方針を大幅に見直し、地域の特性重視の弾力的制度活用を期待します。こうした方針を堅持され、地道に地域住民に浸透されることにより、住民主体のまちづくり意識が醸成され、国土交通整備の国民的議論が展開されていくものと考えます。（男性、市町村長、岡山県）
- ・ 中央集権による政策から、地方分権による政策へ～地方には、それぞれ地方に即した社会資本整備

のあり方が望まれ、画一した政策では、真に国民ニーズに対応できず、またムダも生じてくる。地方にマッチした政策を実施できうる体制づくりの議論が必要であると思われる。（男性、地方公務員、富山県）

- ・ 総花的、八方美人的なプロジェクトは批判がないけれど国民的議論も呼ばず注目もされない。細かいことは地方の独自性、自発性に任せ、国はもっと基本的な骨格となる魅力的なインフラ整備を‘骨太に’打ち出すべきと考えます。（男性、その他、東京都）
- ・ 地方ブロック単位で作成することは好ましいことだと思います。全国统一でなく地方独自の特色を活かした社会基盤づくりが大事なことで、マップ作成に地方の実情を充分調査のうえ作成方を願いたい。（男性、市町村長、鹿児島県）

「地域ニーズ」や「地域の自立意思」に基づく地方開発を

- ・ 国の財政や政策に頼らず、財政的にも政策的にも独立し、全国均一的な発展ではなく個性を重視した地方作りをしてほしい。（男性、会社員、愛媛県）
- ・ 事業の重点化、優先化については、その地域が今までの施設を十二分に生かして使っているか？また、その地域住民が自立を目指して活動を行っているのかどうかのものさしで決めていただけないか。（男性、団体職員、高知県）
- ・ 表現は悪いが、これからは地域差別化が必要。もっと自分の地域の特色、個性を活かした魅力ある地域づくりを。そのためにも、もっと地域が必要とするものに対して議論を深めることが必要。（男性、国家公務員、 - ）
- ・ 現状のままでは、人口減少に歯止めがかからない。自治体のオリジナリティによる町づくりが必要であるが、経済基盤の小さい自治体においては、ハード面では国からの支援が必要。（男性、市町村長、大分県）
- ・ 都市中心型の交流人口に対する整備も必要だが、観光客の交流人口に対する整備にも目をむけるべきで、自助努力した自治体に対する都市基盤の整備にも温かい支援策やシステムの構築が必要ではないか。（男性、市町村長、大分県）

地域間の交流・連携の促進を

- ・ 政策課題5 - 2 地域間の交流・連携の促進に関し、特に「中小都市と農山村漁村等の地域を、地域内外の交流・連携を進め、創造的な相互補完関係を持ち、都市的サービスとゆとりを居住環境、豊かな自然と合わせて享受できる、地域の自立の基礎を形成する圏域（多自然居住地域）として創造する。」の具現化。「地域半日交通圏」の型式の推進については、農山村地域における都市間との経済、生活面での格差の是正や、国民相互の心のゆとりや豊かさの醸成につながるものと期待できる。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 観光・産業・物流等々地域の地理的・文化的その他諸々の個性に合わせて地域づくりをし、それを連携してゆくことが大切。（男性、市町村長、長崎県）
- ・ 今後、地方が自立的発展をしていくためには、近隣市町村と密接な連携、交流が必要である。その為には、整備効果事例にもある中核都市への半日交通圏の拡大、そしての県都へのアクセスの強化、時間短縮が欠くことのできない課題と考える。（男性、市町村長、島根県）
- ・ モータリゼーションの進展や情報通信技術・手段の発達により、生活圈や経済圏は自治体の枠を超えて

広域化し、行政に対する要望も多様化・高度化しており、生活関連の広域的共同事業や地域づくりを推進し、さらに地方分権制度を視野に入れた広域行政機能の整備を図るとともに、近隣市町村との連携や交流を深めていくことが目指すべき方向ではないかと思われる。(男性、市町村長、宮崎県)

- ・ 交通網が発達した場合、利便性は向上しますが、それゆえに「勝ち組」、「負け組」がはっきり分かれ地域の経済にも影響が出てくると思います。しかし、まずは広範囲での連携による相対的な発展が重要で、それに付随しそれぞれの地域が特性を利用した的確な取組みを行っていかねばなりません。(男性、市町村長、佐賀県)

国際・国内観光振興策の充実を

- ・ 目標 5 に関し、国内観光の位置付けが弱い。定住と交流人口の少ない地方は、地域の個性と特色を活かした観光で息を吹き返したいと必死である。肉厚の観光支援政策を位置付けるべきである。(男性、市町村長、岩手県)
- ・ 目標 5 に関し、訪日外国人旅行者数の目標数が 168 パーセントで低率である。海外旅行者数と同数の目標値とし、訪日者増についての対策を講ずるべきである。(男性、市町村長、岩手県)
- ・ 目標 5 に関し、国際観光の効果を認識し、日本経済の起爆剤及び国際化の手段としてとして高位に位置付けるべきである。アメリカは重要な国策の一つに掲げていると言われている。(男性、市町村長、岩手県)

新たな地域格差を生じないような、情報インフラの整備を

- ・ 高度情報化の急速な進展の中で、光ファイバー網等の高度なネットワークインフラの整備は、新たな産業の形成等、労働環境、地域の活性化を図る上で極めて重要な社会基盤整備である。従って、新たな地域格差を生じさせないよう、整備を進めることが必要である。(男性、市町村長、島根県)
- ・ マルチハビテーション(複数地域居住)及びテレワーク(情報通信を活用した遠隔勤務)を進め、これによってUJ Iターンや交流人口の拡大を図る。(男性、学識経験者、香川県)
- ・ 国土交通省が推進している情報 BOX については、ネットワークとしての機能を満足することが最も重要であります。情報 BOX の未構築区間および条数が不足している区間等があり、情報 BOX としてのメリットが生かされていないところがみられます。ネットワークとして連続性のある設備構築を要望します。(男性、会社員、-)

市町村合併を前提とした計画策定 / 事業推進を

- ・ 市町村合併は大問題である。住民に合併を望んでいるものはいないが、国としての方向であり志向性を持ってこれを進めている。困難な合併の道を進んでいる市町村には、合併に必要な公共事業は優先して進めてもらいたい。(男性、市町村長、広島県)
- ・ 現時点では仕方がないことであろうが、市町村合併が進み、県合併を視野に入れた計画を立てないと二度手間になるのではなかろうか。壮大な空き施設が乱立することも考えられるのではないかと(借金だけ残る)。それよりも、現時点では、本当に必要な生活インフラの整備に重点を置いてはどうか。(男性、市町村長、広島県)
- ・ 市町村合併等による広域的な視点に立ち、県単位を取り除いた州単位での整備を図っていく方向も考えるべきではないか(権限委譲も含め)。(男性、市町村長、広島県)

- ・ 広域合併が目の前にあり、これを実現するためには合併後を想定した道路網の整備が不可欠。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 市町村合併の問題をしっかりと見据えて取り組んでいただきたい。現在の議論では人口規模だけが取りざたされているが、合併された自治体の中で中心部へ 30 分以内の生活圏で無ければならない。また、自治体内の中心へのアクセスだけでなく、旧自治体間を結ぶ横のアクセスもしっかりと整備していく必要がある。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 広域合併は H16 年に行われるが、合併後の地域内移動 30 分生活圏の確立、地域外も含めた 1 時間通勤圏の確立、2 時間レジャー圏の形成連携が必要。これをビジュアル・マップで表現し、整備すべき具体的な目標を示す。広域合併時にむけた地域形成のあり方、どのような社会をいつまでにどのような地域で形成するのか。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 各地で市町村合併が議論されており、当市も法定協議会を設置し協議を進めている。今後さらに道州制にも議論が及ぶものと思われるが、こうした方向の背景には地域活性化への要請もさることながら生活圏の拡大が大きく作用しているものと思われる。いっそうの市町村合併を推進し、リードしてゆくためには、都市間距離を短縮する交通網の整備が不可欠である。高規格道路等、地方の都市間交通ネットワークの整備拡充を市町村合併促進の観点から要望したい。（男性、市町村長、山口県）
- ・ 本グランドデザイン案の地方ブロック単位は市町村合併での道州制の構想と同様のものと理解し、必要であると考えます。現実にはまだまだ狭い範囲での基盤整備に終始されています。交通量の期待できないような道路整備、架橋計画等々です。見直しが思い切って、出来るような体制の強化を望みます。（男性、市町村長、長崎県）
- ・ 全国的に広域合併の気運が高まっていく中で、国土交通省の事業についても（特に道路・下水事業等）予測される合併市町村の将来像、新しい行政圏の地域バランス（例えば公共交通網）等を考え、単体の市町村の枠を越えて推進すべきである。（男性、国家公務員、山口県）

1-2 . 整備指標に関するご意見

国民にとって分かり易い指標を提示してほしい

- ・ 整備指標例は、マーケティングのセンスや、民間のPR手法を参考にした、生活実感を反映したような表現の方が国民の理解が得られやすいと思います。（男性、会社員、北海道）
- ・ 整備指標について：単に「～延長、～率」という指標で示されているが、可能なものについては例えば「人口 万人規模の市町村の %程度」という指標にした方が、住民にとってはわかりやすい指標となるのではないか。（男性、地方公務員、秋田県）
- ・ アウトカム指標など評価できるが、成果指標にとらわれ過ぎると無理な数値を置くようにならないか、数値目標を立てることに限界があるとすれば、質を評価する仕組みが求められる。（男性、その他、茨城県）
- ・ 現況値と目標値以外に10年前の値も併記し、現在の暮らしが昔に比べ向上している資料も示した方が良いと思う。（男性、国家公務員、高知県）

新たに取り入れるべき指標は・・・

- ・ 鉄道輸送の改善に関しては、単に移動時間の短縮のみではなく、定量的平準的（フリークエント）サービスの向上目標を設定すべきである。（男性、市町村長、山形県）
- ・ 特に超都市化が進むことから、高齢者人口の増加による背景を踏まえ、防災・緊急医療体制の指標計画などを取り入れたらどうか。（男性、市町村長、長野県）
- ・ 地域整備の効果として、生活基盤整備による定住環境の充実とこれに伴う地域社会の崩壊防止や自然・生活環境の保全を強調していただきたい。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 整備指標の国際水準との対比が可能なものがあれば、末尾に参考として記載すれば、より整備の必要性が国民に理解できると思う。道路整備水準、下水道普及率、都市圏の総人口に対する空港数等。（男性、市町村長、千葉県）
- ・ 整備指標として、ハード面の施策による効果だけでなく、ソフト面の施策による効果を指標に加えたらどうか。例えば、「民間投資を誘発する規制緩和を行った結果としてどれだけ経済の活性化に寄与するか」や「PFI方式による公共施設の整備がどれだけ実施されるか」など。（男性、その他、東京都）
- ・ 総合的な都市整備の評価指標の一例として、都市域の人口規模別の通勤距離・通勤所要時間の整備目標や低層老朽密集市街区域の市街地再開発等による解消率も指標となる。（男性、会社員、沖縄県）
- ・ 【政策課題1-4 健全な水循環系の構築・・・】に関し、評価指標では「下水道」の整備の指標のみであり、「健全な水質循環」の評価指標が不明。保全の観点が必要。（男性、会社員、徳島県）

2 . 国土交通のビジュアル・マップ(案)についてのご意見

2-1 . 北海道地方

食料基地としての北海道の重要な役割を勘案し、必要な社会資本整備を推進すべき

- ・ 人口密度が低く、広域に分散している北海道で実施される事業を費用対効果のみで評価されるとその優先度は低いものになる。 地域が果たす役割等を総合的に勘案し、必要性を判断すべきである。
(男性、市町村長、北海道)
- ・ 北海道を始めとして、地方は食料基地など重要な役割を果たしており、地方の切り捨ては地方圏生活者にも重大な危機をもたらすことを強く発信していくべき。(男性、国家公務員、北海道)
- ・ 北海道は、他の府県とは異なり、社会資本の整備充実は、道民が最も望んでいる処であり、公共事業依存型経済はぬぐいさる事が出来ない。したがって、構造改革に左右される事無く計画どおりの推進を強く望むものである。 (男性、自営業、北海道)

広大な面積を有する地理的条件を踏まえ、交通ネットワークの重点的整備を

- ・ 北海道経済が国内の5パーセント市場の中で食料生産、漁獲量25%強の生産料の輸送コストの軽減になるような施策の希望をいたします。 (男性、自営業、北海道)
- ・ 地域経済の活性化と産業競争力を支えるための物流基盤として、多目的国際ターミナルと連携した高規格幹線道路、地域高規格道路の整備が必要。 (男性、団体職員、北海道)
- ・ 北海道は、広大な面積を有する地理的条件を背景として、重点政策課題を考えなければならない。人、物、情報の流れは、経済活性化や文化交流を含めての原動力であり、主要都市間を結ぶ高速アクセス(流通の時間短縮)のインフラ整備が早期に達成されることが望まれている。 (男性、地方公務員、北海道)
- ・ 道内の各地域を有機的に結ぶ高速道路ネットワークの整備が最重要課題であり、高規格幹線道路網の整備を重点的に図るべき。 (男性、市町村長、北海道)
- ・ 北海道は、国土の22%を占める広大な面積を有し、広域分散型の地域構造となっており、道路交通への依存度が高いが、道内中核都市や地方生活圈間を結ぶ高速交通ネットワークの形成が十分図られていない現状にあります。こうしたことから、地域住民が安心して暮らすことのできる快適で潤いある生活環境の実現や道内外の人流・物流をはじめとした地域間交流の活発化、観光・産業振興など各地域の均衡ある発展を目指すためには、道内の各地域を有機的に結ぶ高速道路ネットワークの整備が最重要課題であり、高規格幹線道路網の整備を重点的に図るべきと考えます。 (男性、市町村長、北海道)

雪対策を推進してほしい

- ・ 北海道にとって重要な地域資源である雪に係る利雪、冷熱エネルギーの活用など地域の特性を活かした取組みを行い、雪国のリーディング地域としての役割を担っていく。(-、地方公務員、北海道)
- ・ 幹線道路に面した道路の除排雪は現在で十分と考えていますが、幹線に至る道路の悪さは目に余る程お粗末です。市街地の幹線・支線の道路総延長に対する排雪設備完了道路長の割合を目標値にして整備をお願いしたい。 (男性、団体職員、北海道)
- ・ 積雪寒冷地における各種バリアフリー対策、交通安全対策、生活空間の拡大などの施策について追加する必要がある。 (男性、国家公務員、北海道)

2-2 . 東北地方

高規格幹線道路の整備を推進してほしい

- ・ 東北地方で特に遅れている道路事業（高規格幹線道路、地域高規格道路）を重点とし、10年後までに供用できる事業（供用できない事業は基本的に廃止する）に限定して重点的に整備を促進する。東北の場合は、高速道路網までは完成できないが、ほぼ骨格として的高速道路は完成できるものとする。 （男性、国家公務員、青森県）
- ・ 高規格幹線道路及びこれに接続するための道路整備を重点的に進めて欲しい。（男性、地方公務員、青森県）
- ・ 重点化、優先化すべき事業は、多様性のある地域形成としての高規格幹線道路、地域高規格道路の早期の実現。（男性、地方公務員、秋田県）

雪対策を重点的に推進してほしい

- ・ 現在の東北地域は冬の4ヶ月の間、雪に閉ざされた状態となり住民の不安は数多い。その中でも、子供たちの通学路が冬の4ヶ月の間、変更を余儀なくされ除雪機能の限界から歩道がない道路を通学路として利用するような状況です。このような状況の中、国道などでの幅広歩道の整備による歩行者の安全確保が重要と考えられます。（ - 、地方公務員、福島県）
- ・ 雪国で冬期の交通確保は最重要課題です。特に、道路の融雪システムは建設および管理のコストが高く、普及しているとはいえない状況です。この融雪化・無雪化に向けて、国で技術開発や普及のための支援の施策を実施していただきたい。 （男性、地方公務員、秋田県）

日本列島の骨格としての新幹線の延伸を

- ・ 鉄道については、東北新幹線八戸駅までは2002年末と決定しているものの、青森までについては、時期が確定せず、早期開業を望みたい。日本列島の骨格・背骨となる鉄道をきちんと通してこそ、より大きな効果を生み出すことになる。この背骨を通しての効果が横(あばら骨)への時間短縮にもつながり人の流れ、物の流れを加速させ経済効果を生み出すことになる。（男性、その他、青森県）
- ・ 東北新幹線は国土の最重要骨格幹線であり、「八戸 - 新青森間」の残工事区間については認可の日(平成10年3月)から10年以内の一年でも早い開業にご配慮願いたい。（男性、地方公務員、青森県）

津軽海峡軸構想を実現してほしい

- ・ 「津軽海峡軸構想」の実現に取り組んで欲しい。津軽海峡地域は、津軽海峡大橋、下北津軽両半島大橋、青函カートレイン構想の実現、青森・函館空港の国際空港化等により、北東アジア圏のハブポート、交易拠点となることができる。 （男性、地方公務員、青森県）
- ・ 津軽海峡大橋および下北津軽半島大橋をはじめとする津軽海峡軸構想については、鉄道、船舶、航空に道路交流が加わることによる津軽海峡圏域交流の推進と、新たな国土軸の形成が期待されるとともに、極東ロシアの天然ガス供給基地として北東アジアの発展に大きく寄与できるものであり、早急に国家のプロジェクトとして取り組むべきである。 （男性、地方公務員、青森県）

未来に整合性のある交通システムの建設を

- ・ 未来に整合性のある仙台広域都市圏を創造するためには、化石燃料枯渇の時代に市民歓迎される交通システムでなければならない。2つの交通システム（「シャトル・トレイン計画」及び「地下鉄東西線」）は、東北地方の中核都市としての仙台市広域圏の将来像を反映せず、子孫への負の遺産である。（男性、学識経験者、宮城県）

2-3 . 関東地方

地方への整備も必要だが、今は都市再生に重点を

- ・ 5つの目標に加え都市再生（首都再生）を掲げるべき。世界の都市間競争に勝ち残り、ニューヨーク、ロンドン、パリと肩を並べる魅力ある都市として東京を再生させることが、国民に勇気と活力と誇りを蘇らす最善の方策と考える。最もわかりやすい目標ではないか。国民のコンセンサスは得られると思う。（男性、その他、東京都）
- ・ 今後、重点を置くべき政策課題は「東京圏の集中的な道路整備」。東京圏の道路整備への集中投資は、都心部における慢性的な渋滞や沿道環境の悪化等を大幅に解消し、新たな拠点都市の形成など都市構造の再編を促すこととなり、更に、経済の効率化や国際交流/物流機能の強化などにより、我が国の国際競争力を高めることから、非常に重要な政策課題であると考え。（ -、地方公務員、千葉県）
- ・ 長期に低迷する日本経済は地方財政も圧迫しており、そのためには、国際競争力を有する首都圏の再生が不可欠であり、経済政策とリンクした都市再生を優先的に進める必要がある。（男性、地方公務員、神奈川県）

環境保全への要望

- ・ 関東地方の目指すべき方向について、重点プロジェクトと整備効果にも取り上げている「よりよい環境の保全と創造を目指す地域づくり」をより重点的に実施していくべきと考えます。高度経済成長時代に失った自然環境を回復又は取り戻し、21世に生きる人々がよりよい環境の中で生活できる空間を作ることが是非とも必要。（男性、国家公務員、神奈川県）
- ・ 日本最大の経済圏である関東地方は、資源の消費、廃棄物の発生が最も多く、これを循環型社会に形成する事は、世界に誇れる環境先進国日本を意味する。今後重大な課題となるのではないかと。（男性、その他、東京都）
- ・ 関東地方の目指すべき方向は、少子高齢化の時代に適応する災害に強いまちづくりと自然と共生できる未来へ託せる環境にやさしい国土づくりをしていただきたい。（男性、市町村長、埼玉県）
- ・ 美しく良好な環境の保全は内容がまったくなし。都市公園を造って樹木を植えてよしでは済まされません。「生物の多様性を尊重し生態系をバランス良く都市の中に取り戻す」ことこそが21世紀の都市作りに重要です。まず優れた自然環境を早急に保全することによって守られる生態系とそれを身近に共有できる住環境のバランスが21世紀は求められると思います。保全（守る）することは今後は攻めのまちづくり国づくりになると思いませんか。（男性、その他、千葉県）

ソフト施策の充実が必要

- ・ 実現させる手法が問題（ハード事業の羅列でなく、ソフト対策が必要）。例えば、交通渋滞は道路を良くするだけでは良くなった道路に車が集中し、かえって渋滞を引き起こし、根本的な解決にならない。サンフランシスコのゴールデンゲートブリッジでは乗用車の一人乗車を規制して交通量を抑制している。従って、計画はハード面のみでなくソフト面を加えないと効果がない。（男性、学識経験者、茨城県）
- ・ 今回の政策の中では事業整備が種であるが、いわゆるソフトな政策・施策で誘導策を考えることが良いのではないかと（男性、市町村長、千葉県）
- ・ ハードの整備をしてきたが、ソフト（使い方、住民意識等）の部分が抜けている、特に地方が顕著。ソフトの充実を考えて欲しい。（男性、NPO代表、栃木県）
- ・ 建設の時代から、維持・管理の時代に入っていることをよく認識すること。実行すること。既設のものをいかによりよく維持・管理すべきかを考えること。環境、景観を大切にすることはいうまでもない。（男性、学識経験者、千葉県）

2-4 . 北陸地方

雪対策を推進してほしい

- ・ 雪国であるが為の較差是正が第一前提である。雪国に合った道路整備が必要であり、同幅員であっても除雪後は狭幅員に変化、また歩道除雪もままならないのが現状ではないだろうか。冬期であっても雪国でない地域と同様とすることを目指すべき方向のひとつだと思われる。（男性、地方公務員、富山県）
- ・ 雪に強い安全な生活を維持することが、優先すべき重要な課題と考える。積雪期の交通確保のための道路整備等や災害防止等の事業を充実すべきである。（男性、地方公務員、新潟県）

自然環境を活用した社会資本整備の推進を

- ・ 北陸地方の目指すべき方向は、他地域より豊かな自然エネルギー（水、雪、風、波等）を利活用した地域づくりに向けた社会資本の整備。（男性、国家公務員、新潟県）
- ・ 北陸の特徴はやはり厳しく美しい自然との調和であろう。一面では美しい自然は、他面厳しい自然となりうる。例えば克雪対策は最たる課題である。構造物をつくる上でも、この自然との調和（自然利用）しつつ、安全・安心な地域づくりに取り組むべきであろう。（男性、国家公務員、新潟県）

高速交通ネットワークの整備を推進してほしい

- ・ 地域の自立や交流社会の実現に高速交通ネットワークが必要と考えています。北陸においては、日本海東北自動車道の早期完成が必要 日本海国土軸の形成に是非必要。また、中部縦貫自動車道の早期整備が必要 北陸の圏域内での高速ネットワーク形成に必要。観光ネットワーク形成に必要。（男性、自営業、 - ）
- ・ 北陸地方の目指すべき方向は、中心都市への移動時間の短縮と渋滞(ボトルネック)の解消。(男性、国家公務員、新潟県)
- ・ 新潟都市圏と仙台都市圏、金沢・富山都市圏を結ぶ高速鉄道について検討していただきたい。(男性、地方公務員、新潟県)

2-5 . 中部地方

戦略的な圏域の形成を

- ・ 中部圏には「核」がありません。愛知県は「ものづくり」日本一です。しかし、その顔は見えません。観光について言えば、「見るところが無い」とまで言われています。「日本のへそ」として、産業・観光・学術・自然を総合するような、目玉は考えられないでしょうか。人が集まる中部圏にしまければ、地盤沈下あるのみです。「名古屋とばし」は、もう聞きたくありません。（男性、会社員、愛知県）
- ・ （中部地方は）関東、関西に比べて鉄道（地下鉄を含む）道路のネットワークが不十分であり、交通、物流の迅速化、効率化の点から道路、鉄道、空港、港湾のネットワークの充実と相互のアクセス整備を重点的に実施すべき。（男性、国家公務員、岐阜県）

中部地方の特色を捉えた圏域の形成と交流促進を

- ・ 中部地方は関西、首都圏に比較し、都市圏が狭く、中山間地区を多く抱える。また、大阪、東京の依存度が高い都市を端部に抱えているため、必ずしも名古屋圏との関わりに固定することなく、広範囲な複眼的な施策が必要である。この点では、流域圏として捉え、これらの連携交流を支援する施策、事業が有効ではないか。また、社会異動も少ない圏域であり、中核都市の再形成を促す投資が今後望まれる。（男性、国家公務員、岐阜県）
- ・ 木曽川導水の路が絶たれた今、地下水、伏流水など、おもいきって近くから川を蘇らせ、名古屋の東西の賑わいの流れをつないでいく方策が望まれる。（男性、自営業、愛知県）

防災対策や災害復興策の充実を

- ・ 中部地方においては、伊勢湾台風、昨年の東海豪雨、想定される東海沖地震など、各種自然防災対策にはハード面、ソフト面の両面より目指す具体策も列記して欲しい。（男性、国家公務員、岐阜県）
- ・ 災害に対する整備については、東海豪雨の被災箇所を重点・早期に整備すべきである。（男性、国家公務員、三重県）

2-6 . 近畿地方

高速交通基盤の整備を

- ・ 産業、文化、学術の交流連携など、多様な主体が連携した地域づくりの展開を図るためには、広域交通基盤等の整備が必要であり、京都、大阪、兵庫等を結ぶ環状連携軸の形成やそれに連携する京都縦貫自動車道等高速道路ネットワークの整備促進を図る必要があると認識している。（男性、地方公務員、京都府）
- ・ 主要都市と主要都市又は主要都市と主要公共施設（空港・港湾等）を結ぶ高速道路網の整備と共に2路線化を急ぐ必要がある。生命線とも言われる幹線高速道路を2路線化し、連結すれば渋滞解消はもとより、経済効果が高まると共に緊急災害時の迂回路としての役割が期待できる。（男性、国家公務員、兵庫県）

公共交通機関の整備を

- ・ 社会資本整備について地方と都市部ではまだまだ格差があるのが現状である。例えば公共交通等をとってみても、利便性に大きな差がある。電車の利便性が悪いため、車による利用が増え、道路に車があふれ、さらに電車の利用が減るという悪循環である。重点として公共交通機関の充実を上げる。（男性、国家公務員、福井県）

流域連携の観点から、河川・湖沼整備の推進を

- ・ 上下流の治水・利水対策や水質保全等の施策を念頭に琵琶湖・淀川流域を中心とした「流域連携」の観点が必要であることから、「近畿地方の目指すべき方向」の中での位置付けをお願いしたい。（男性、地方公務員、京都府）

震災復興プロジェクトの推進を

- ・ 震災復興特定プロジェクトに位置付けられているこうべ震災復興記念公園を、社会資本整備の対象に追加していただきたい。（男性、地方公務員、兵庫県）

2-7 . 中国地方

中国地方の全国の中での役割につき明確化せよ

- ・ 山陰地方はなんと言っても東西の一体性を持たせることに重点化すべきだ。そうでないと、山陽との関係を求めるあまり一体性が失われてしまう。全てに言及する必要はない。中国地方は全国の中でどのような役割を分担するかを明確化せよ。（男性、市町村長、島根県）

山陽と山陰の地域格差を是正するため、高規格幹線道路等の社会資本整備を推進すべき

- ・ 山陽、山陰（日本海側）の相互補完。産学と環境、技術と文化を協力に結びつけ、相互活用のネットワークを明確に打ち出し、5県連合の意識と体制を作ること。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 多くの人口を吸収してきた瀬戸内工業圏とこれに人材を供給してきた日本海及び中山間生活圏には幾多の格差が生じてきた。そうした中で虚弱な財政力と過疎高齢の中でかろうじて国土を維持しているが既に限界状態であり、人材環流型社会構造を構築すべきと考える。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 都市と地方と同様に、中国地方でも山陽と山陰の地域格差は顕著であり、この是正が必要である。また、地域格差ゆえに山陰側では美しく豊かな自然が残り、この環境を活かした地域づくりを進めるためにも、他地域からの交流人口の拡大を図ることが重要であり、高規格幹線道路を始めとする社会資本整備が不可欠である。（男性、市町村長、島根県）

周辺地域との交流や連携を推進すべき

- ・ 韓国、中国をはじめ、アジア各国との交流の玄関として、港や空港を整備すると共に山陽と結ぶ横断道を整備し、人や物の流れを効率化することが、中国地方のみならず、日本の将来を拓くポイントとなる。また、特有の歴史、自然、産業と観光をリンクし、国内ばかりでなく世界中との交流が盛んな地域づくりを目指すべきである。（男性、市町村長、鳥取県）

整備戦略を重点化すべき

- ・ 整備戦略の重点化が必要ではないか。中国地方においては、瀬戸内海沿いに連なる都市圏を成長ラインと捉え、内陸側にこれら都市圏が厚みを増していくような整備が、地方全体の発展のためにはまず必要だと考える。よって山陽自動車道や瀬戸内沿岸の港湾に接続・連携する都市・地域を、面的に拡大するような道路整備や対象地域の整備を優先すべきだと思う。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 21世紀、アジアの時代、環日本海時代における中海圏域の役割は大きいと考える。裏日本が、表日本に変わる程の社会資本整備の重点地域に位置付ける必要がある。（男性、自営業、鳥取県）

美しい自然や歴史文化を生かすような社会資本整備を

- ・ 中国地方は、日本海・瀬戸内海・太平洋と三海を有し、美しい自然と豊かな歴史文化に育まれた地方でもあることから、21世紀に目指すべきものとして人と自然との共生、人づくりと文化の育成等、そのポテンシャルを十分に活用することが必要と考える。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 中国地方を一括は無理があります。少なくとも鳥取圏内は自然公園的に発展し、その中で生き生き生活できる方策を考えるべきです。交通網の充実はさほど重要とは思いません。マイナス面も感じます。むしろIT等ソフト面の充実でカバーできます。（男性、学識経験者、鳥取県）

2-8 . 四国地方

高速交通基盤の整備を推進すべき

- ・ 日常生活においては最も基本となる社会資本である道路網整備が四国地方は著しく遅れており、早急な整備が必要である。特に、道路網の骨格となる高規格幹線道路の整備は、地域間の交流・連携を促進し、地域が自立していくための基盤となる施設であることから最優先で整備されることを望む。（男性、地方公務員、愛媛県）
- ・ 高速交通（移動）体系の整備必要。四国は本州と比べて 50～80 年の遅れがある。ハイウェイとアクセス道による高速交通体系は、必要最小限には整備すること。（男性、会社員、高知県）
- ・ 四国の一体感を強化するためにも高速道路はぜひ必要だと感じます。徳島では阿南方面の必要性、また四国島内が一本でつながる高速道路でないと各市町村の活性化に繋がらないと思う。（男性、団体職員、徳島県）

社会基盤の整備を推進すべき

- ・ 四国の社会資本整備は全国と比較して相当に遅れているので、公共事業投資について傾斜配分などして、できるだけ全国水準並にしてほしい。（男性、団体職員、愛媛県）
- ・ まず、地についた身の回りの社会資本整備をしっかりすべきである。渋滞問題とか、住宅問題とかを優先させるべきである。新幹線とか車の走らない高速道路といった華々しいプロジェクト主義から、規模は小さくても効果の高い事業優先へ転換すべきである。（男性、地方公務員、愛媛県）

高齢化・過疎化対策を推進すべき

- ・ 山の中の集落であっても、生活していく上で必要最小限のレベルは確保すべきである。都会から見ても過疎には必要ないと思われるかもしれないが、それぞれの地にはそれぞれの良さがあり、生まれ育った地が一番である。それ以上のレベルにするか否かは、それぞれの地の熱意・知恵だと思う。（ -、地方公務員、愛媛県）
- ・ 都市と地方では重点を置くべき政策課題が大きく異なる。特に四国の地方都市以下の地域では公共交通機関が消滅する状況にあり、全国より 20 年も早いペースにある高齢化社会に早急に対応すべき課題として追加すべきである。（男性、地方公務員、愛媛県）
- ・ 中山間地域の町村は、高齢化、過疎化が進んでおり、その対策プランについて、町村合併で対処する方向の指導ではダメである。「一村一品運動」とか「観光人口増」を進めていくことが大切と考える。（男性、国家公務員、香川県）

自然環境や歴史的遺産を有効活用し、地域の発展を

- ・ 歴史的遺産や自然景勝地(四国霊場八十八箇所、石鎚神社、土佐維新関連遺跡、鳴門過潮等々)を生かしながら、全国から人々の集える施設づくり(四国全域公園化)を推進する。(男性、会社員、香川県)
- ・ 豊かな自然な温暖な気候の利点を生かし、四国全体を一つの観光都市として発展させたらどうだろうか。そのためには、JR・高速道路・空港等の整備を行い、他の都市からのアクセスを便利にする必要がある。（男性、国家公務員、高知県）
- ・ 四万十川に代表されるような四国の自然環境について、今後ある程度の期間は、手を入れない地域を決めて自然の財産として守っていくこと、またそこまで行く交通アクセスについても十分配慮した方法を考える必要がある。（男性、地方公務員、愛媛県）

2-9 . 九州地方

日本のアジアの窓口と位置付け、戦略的な社会資本整備を

- ・ アジアの中での九州の位置付けをもっと高めるべきだと考える。とくに産業・経済の発展と観光業務等、特に思う。高速道路網の整備による循環型の形成である。ビジネス界でも入ってきた外国人の方々が、日本に行ったら必ず九州に行ってみると言われる九州を築きあげたいものである。（男性、市町村長、宮崎県）
- ・ 21世紀にはアジアの時代、中国の12億、インドの9億の民がすでに大きな力を発揮しつつあるが、これらアジア32億の人々が大量移動する時期がそこまで来ている。その交流拠点となるのは日本では九州です。この点を主眼においた九州全体の社会資本整備が必要。（男性、市町村長、鹿児島県）

九州内の均衡ある開発を

- ・ 「10年後の社会資本の整備状況」のマップを見ると、事業が北部九州に集中している。均衡ある発展を促すためにも最低限の社会資本の整備と思われる東九州自動車道や遅れている南九州の整備などに重点的に配分し、早期に完成を目指して貰いたい。（男性、市町村長、鹿児島県）
- ・ 平松知事が云うように九州府として福岡を中心に一国のように発展すべきである。21世紀は東京を中心とする文化圏は広過ぎる。そのためには西九州・東九州の別なく循環高速道を早く整備し、その間の県部をすべて結び、又福岡へ結んで行かなければならない。各県は各々個性に応じて自立発展し、その中心に福岡が更なる発展を期さなければならぬ。（男性、市町村長、大分県）
- ・ 九州全体が一体として機能し、個々の市町村が独自の特徴を生かし、地形の制約が個々の特徴を生かして全域が一体化可能な広域な人と物の動きを可能にするような基盤整備を望んでいる。（男性、学識経験者、福岡県）

過疎地、離島対策の推進を

- ・ 九州各県を結び大規模な整備を進めながら、もっと田舎にも目を向けた政策を実施してほしい。過疎地域は年々財政が厳しくなり、単独では何も事業が出来なくなってきた。（男性、市町村長、鹿児島県）
- ・ 離島を多く抱える九州は、様々な社会基盤の整備について、日本の他地域と比べ立ち遅れている現状にあるが、更に格差の拡大が懸念される。また、九州管内でも地方都市と離島の格差拡大が感じられる。このような地域間格差是正に向けた将来像を描いて頂きたい。（男性、市町村長、長崎県）

環境保全型の社会資本整備を

- ・ （九州は）自然豊かで、人々もゆっくり歩き、時間もゆっくり流れるようなところであってほしいと思います。（男性、学識経験者、鹿児島県）
- ・ （九州は）数多く残る自然を活かした地域作りが大切だと思う。（女性、会社員、福岡県）
- ・ （九州は）大都会の魅力に対抗して、自然環境などの特性を活かした理念をもとにすべきだと思います。（男性、学識経験者、大分県）

2-10. 沖縄地方

基地問題を取り込む形での計画策定を

- ・ ただ政治イデオロギー的な観点から軍事基地としての戦略的特性やその関連収入はとかくタブー視されてきたが、経済的な側面から云ってハワイと同様「基地関連収入」が決して無視できないことも明記すべきではないか。（男性、会社員、沖縄県）
- ・ 個人的には、なんといっても沖縄の問題は、基地問題が一番大きく大事なことだと思うので、目指すべき方向として、沖縄振興の基本方向の中で「基地のない平和な沖縄」みたいな感じで挙げてもいいかと思います。（男性、地方公務員、沖縄県）

観光立県沖縄の、観光振興のための社会資本整備を

- ・ 観光振興の側面から特に離島部の水資源確保・下水処理・ゴミ・廃棄物処理に対する政策課題をかがげ、その整備効果事例として入域観光客に島の自然度・快適度・清潔度から「総合的な観光魅力度」としての効果指標を設定する。（男性、会社員、沖縄県）
- ・ 沖縄は観光立県である。これまでの観光は海を前面に出した観光であったが、これからは、本島北部「やんばる」の山の自然を前面に出した観光を推進していく。（男性、地方公務員、沖縄県）

豊かな沖縄の自然環境を保全/活用するための事業推進を

- ・ 新たな社会資本整備の造成による経済の自立化という話もありますが、豊かな沖縄の自然や独特な文化、暮らしやすい風土（癒しの風土）を活かして、むしろ人工的なものを排除し、できるだけ自然の環境を活かした社会資本整備を進めることがよいのではないのでしょうか。（男性、会社員、沖縄県）
- ・ 自然環境保全対策については、保全・活用の方針の明確化に取り組み、県全体の総合的なプログラムを推進する必要があると考える。（男性、地方公務員、沖縄県）

渋滞解消に早急に取り組むべき

- ・ 沖縄県は、渋滞による損失が距離単位当たり、全国ワースト3となっている。市民の利便性の損失はおろか、県外、海外企業の進出の足かせにもなっている。（男性、地方公務員、沖縄県）
- ・ 本島における産業経済等物流の軸である国道58号の渋滞は産業振興など多くの面でマイナスとなっている。沖縄西海岸道路の早期整備を最重点課題として取り組む必要がある。（男性、地方公務員、沖縄県）

社会資本整備のあり方についてのご意見

「 .グランドデザイン(案)についての全般的なご意見」「 .グランドデザイン(案)の内容に対するご意見」で整理したものの他にも、グランドデザイン(案)をもとに、展開地域、タイプ・分野別、手法・実現プロセス等の視点で社会資本整備のあり方について、ご意見が多数寄せられましたのでご紹介いたします。

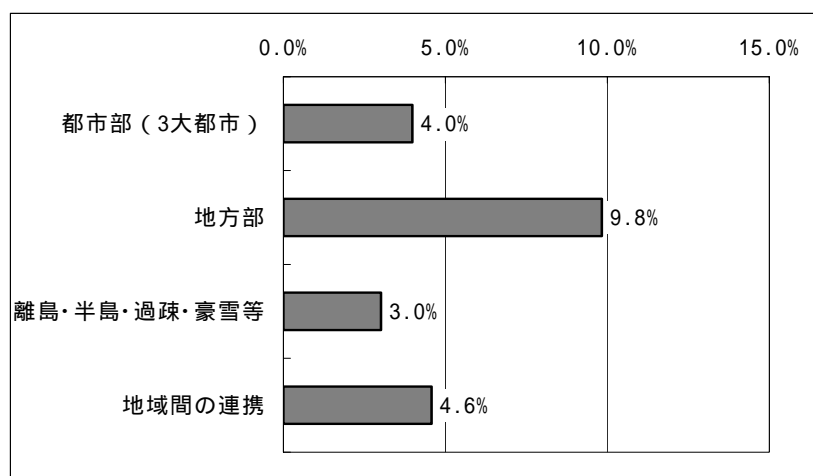
1 . 社会資本整備の展開地域等についてのご意見

～ 社会資本整備の展開地域等についてのご意見 ～

	意見数	意見全体に占める比率
都市部（3大都市）	267	4.0%
地方部	660	9.8%
離島・半島・過疎・豪雪等	202	3.0%
地域間の連携	307	4.6%

注) 寄せられたご回答を、文意のまとまりごとに「ひとつのご意見」として集計しました。

回答者の総数は 1510 人
ご意見の総数は 6711 件 です。



都市と地方の対立軸でなく、都市と地方の役割を適正に評価すべき

- ・ 都市と農山村の関係については、対立軸で考えるのではなく、山林の公益的機能、農業の多面的機能を発揮した国土形成が重要である。そのためには、地方の美しい景観の保全・形成、水辺環境の保全、高規格幹線道路網の整備が重要であり、観光振興との政策課題の中で位置づけられてもいるが、農山漁村の役割についてももう少し重点を置いてほしい。（男性、地方公務員、北海道）
- ・ 地方における公共投資の効果測定理論の構築が必要。都市を支える資源を提供するのは地方。観光・交流、森林・海洋の持つ環境浄化作用を換算するようなもの。（男性、会社員、北海道）
- ・ 策定の基本的な考え方は、大都市圏の整備に対し好ましい最近の状況を考慮されている。地域の自

立は、循環型社会を考慮し、自然の環境維持への均等な負担を地方から要求したい。（男性、学識経験者、福岡県）

- ・ 人口密度が低く、広域に分散している北海道で実施される事業を費用対効果のみで評価されるとその優先度は低いものになる。地域が果たす役割等を総合的に勘案し、必要性を判断すべきである。（男性、市町村長、北海道）
- ・ 21世紀らしい構想ができていると思うが、その中で「農村」が欠落しているように思える。町村合併ですべて「市」になれば、都市構想のみでよいかも知れないが、現実には地方農林の役割は21世紀になればますますその多面的機能が重大さを増して来るので配慮して貰いたい。（男性、市町村長、大分県）
- ・ 生活環境、生活道の整備は地方の死活問題であり、これがなければ大都市の発展もない。集中社会から分散社会になってきている。社会全体の資本整備無くしては日本発展はないと思っている。だから、まず全国の交通ネットワークを高規格道路、地方の道路を含めて整備を進めなければならないと思っている。ただ、目先の状況だけ見ては行けない。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 経費削減、効率的公共事業と云われる中で、重点投資を行っていくと云われているが、骨格の整備が重点化され含まれない地方は益々取り残されてしまうのではないか。そうすると地方の存続が危ぶまれる事になる。そのような議論が展開されている事に疑問を感じる。（男性、市町村長、広島県）
- ・ 景気が後退局面にはいると投資意欲は減退し地方から中央へ一層の一極集中が進むと考えられるが、国全体の浮上のためには、やはり地域経済の活性化がなにより重要であり、このため地方での投資、人材、資本の蓄積をリードするようなインフラの整備を特に要望したい。（男性、市町村長、山口県）

均衡ある国土の発展を

- ・ 日本という国家にとって何が将来ともに益なのかという視点に立って像を描いてほしい。昨今の論網は余りにも短いスパンで、しかも目先の利のみが優先されすぎていると感じる。構造改革の名の元に、都市優先、経済効果優先に走り、「国土の均衡ある発展こそが未来への構造改革である」との正論を封じ込めようとしている。地方が個性を持って自立しようとする芽をつもっている気がするのは私一人ではなからう！その点を、しっかりと主張したグランドデザインであってほしい。（男性、市町村長、長崎県）
- ・ これからの地方の時代に向け、均衡ある国土の形成を基本概念として、インフラ整備の立ち遅れている地方・地域の実情を把握し、地域の特性、個性を生かした社会資本整備のあり方を明記されるとともに、都市と地方とにおける基盤整備水準の均衡が図られるグランドデザインの策定をお願いいたします。（ -、団体職員、 - ）
- ・ 均衡ある国土開発の基本は変えるべきではない。特に輸送コスト、人の交流が生活を支え文化を育む交通網は、採算にとらわれず整備を促進すべきである。（男性、地方公務員、秋田県）
- ・ 都市中心の効率性を尺度としての社会資本整備には脆さがあり、地方を軽視、切り捨てにつながる国づくりでは、健全な国とは言いがたい。（男性、市町村長、北海道）
- ・ 都市再生、全国一日交通圏に代表されるように、グランドデザイン（案）の大半が「都市中心」に画かれているため食糧自給率40%を支えている農山漁村の地域に対する社会資本整備のあり方について特に配慮が必要ではないのか？地域活性化型公共投資への再考の必要性。（男性、国家公務員、 - ）

- ・ 大都市中心のデザインになっており、もっと地方に目を向けられたい。大都市は、一定レベルの社会資本の整備がなされていると考える。地方と大都市の均衡を保ち、国土の総合力を確保することが国力の強化増大につながるものである。従って地方における社会資本整備が大事かと考える。（男性、市町村長、鹿児島県）
- ・ 都市部と周辺部の均衡のとれた発展が行われ、都市部と周辺部の交流が活発化するように社会基盤の整備が進むことが望ましい。（男性、市町村長、鹿児島県）

日本経済の低迷を打破するための、効率的な基盤整備を

- ・ 今までは「過密」「一極集中」が問題となっていたが、それは日本国内にのみ意識を置いた議論であり、経済のグローバル化の進展と日本経済の長期低迷が続く現状では、発想の転換が必要な時期にさしかかっている。より高い生産性、効率の良い消費活動、観光立地としての利便性向上を考えた基盤整備が必要であり、地方との整合性を尊重している余裕はない。（男性、その他、東京都）
- ・ 極端に費用対便益の低い地方道の整備をやめ、投資を都市施設整備へ重点配分すべきではないか。（男性、会社員、沖縄県）

三大都市圏等への集中を避け、地方の発展促進を

- ・ 過度に人口や情報・機能が集中した都市圏の居住環境や都市機能を強化し、さらなる集中化を誘発するのではなく、地方に様々な機能や権限を早急に委譲、移転をし、分散化をすることが必要であると思う。そのために、基本的な社会資本である交通基盤や情報基盤の整備を国の責任として最優先、最重要な政策課題として取り組む必要があると思う。（男性、市町村長、鳥取県）
- ・ 国土交通整備についての抜本的な対策として、これ以上無理な東京一極集中を避け、首都機能を移転することにより、美観的に優れ水と緑豊かなそしてゆとりとうるおいを感じられる豊かな都市空間の形成が図られる。費用対効果、無駄な公共事業という言葉があるが事業導入の困難性が高い首都圏ではなく、地方への発想の転換を図っていただき、地域にあわせた事業の導入を速やかに実施してもらいたい。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 三大都市圏に過度に集中した人口の分散を図り、住み良い都市環境を形成すると共に地方の発展を促進するような政策の展開が必要である。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 都市空間の整備は必要なことであるが、あまりにも都市活性化ばかりに視点があてられていて、それを取り巻く中山間地域等は置き去りにされている感がある。多自然居住地域と都市との共生、協働という視点からの国土交通の将来像が描かれないものだろうか。（男性、市町村長、広島県）

離島、過疎地域における社会資本整備の推進を

- ・ 国土交通の将来像（案）に示されている政策課題でよいと思います。国民的な議論を展開するといった観点から追加の政策課題を一つ提案します。「道路に道の駅があるように主要な島に海の駅を設け、島の活性化を図る。海に関するあらゆる情報（災害発生、事故発生、他国の船の航海状況、周辺の天気、生物、歴史等）がすぐにわかる情報発信の拠点とする。マリンスポーツの拠点とする。観光地の紹介、特産物の販売、展示、飲食ができる機能を備えたものとする。青少年の健全育成のための海洋体験学習施設を併設する。」（男性、市町村長、岡山県）
- ・ 離島、過疎周辺に光が当たる国土の形成を図っていただく将来像であって欲しい。（男性、市町

村長、長崎県)

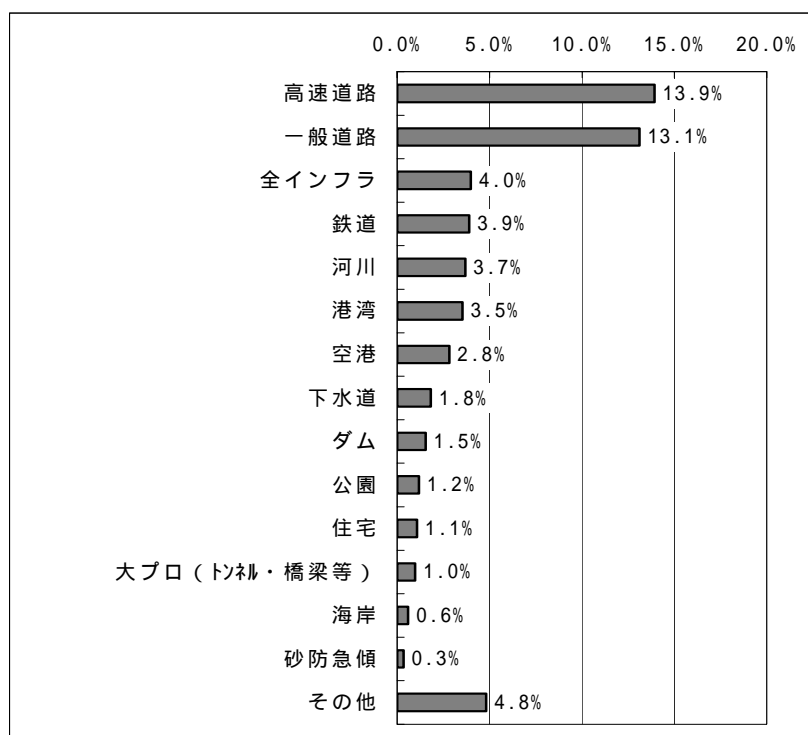
- ・ 離島には、航空路がない小さな島々が数多くありますが、かろうじて海上交通のみ(離島航路)の地域で国土の保全にあたっている。赤字航路であるが故に便数の制限を受けている。一日一便態勢に近づけるよう国の支援が必要である。(男性、市町村長、鹿児島県)
- ・ 我々離島は国境に位置する島も多く、漁業海域など国際問題をかかえ厳しい環境にある。このような条件の中で、我が国の魚類生産供給及び食生活に対する役割は大きい。また、島があるから国土が広がっていると云える。現在のグランドデザイン(案)は重点が本土に向けられ、離島地域の政策が少ないと思います。(男性、市町村長、長崎県)
- ・ 過疎地域における公共交通の確保などについても考慮すべき。(男性、市町村長、北海道)

2. 社会資本のタイプ・分野別のご意見

～社会資本の種別ごとのご意見～

	意見数	意見全体に占める比率
高速道路	934	13.9%
一般道路	880	13.1%
全インフラ	267	4.0%
鉄道	262	3.9%
河川	247	3.7%
港湾	237	3.5%
空港	189	2.8%
下水道	122	1.8%
ダム	104	1.5%
公園	79	1.2%
住宅	72	1.1%
大プロ（トンネル・橋梁等）	65	1.0%
海岸	40	0.6%
砂防急傾	23	0.3%
その他	323	4.8%

注) 寄せられたご回答を、文意のまとまりごとに「ひとつのご意見」として集計しました。
 回答者の総数は 1510 人
 ご意見の総数は 6711 件 です。



(公園)

既存の公園実態（省庁枠を超えて）を把握し、新たな公園整備を展開すべき

- 単に都市公園の面積を広げるという目標だけでなく、大都市圏の衛星都市、地方都市等については、欧米に見られるような公園・緑地の中に都市施設、住宅が散在するといった「公園都市」モデル構想（過去にもこういった施策はあった）のような地域の景観を魅力あるものとしていくための緑化施策を推進してほしい。（男性、会社員、北海道）

- ・ 公園整備の指標は、【整備者側】からの指標であり、【利用者側】の指標となりえていない。【利用者側】の視点に立って、農林水産省などで整備された公園も含んだものとして指標化する必要がある。
（男性、会社員、徳島県）
- ・ 大規模公園（国営）の設置について、地理的条件・交通事情を勘案して基準を見直し周辺市町村民が集い、イベントやスポーツ等で気軽に楽しめる公園の創設を。
（男性、市町村長、岩手県）
- ・ 都市公園整備は、大切な事業です。是非、学校のグラウンド、周辺等を利用した公園整備をお願いしたい。子供たちと、地域住民の接点の場を増すために。
（男性、団体職員、大分県）
- ・ 親水施設を伴う港湾を整備し、市民の憩いの場、都市公園を併設し、交流の拠点とする。
（男性、会社員、香川県）

都市公園については、その整備効果を精査した上で慎重に

- ・ 都市公園の整備は疑問に思う。整備されていても利用する人の数が意外に少ない。一人当たり何㎡と言われても、利用しているのは子供の一部と老人の一部ではないかと思う。
（男性、国家公務員、 - ）

（下水道）

下水道整備においては、費用対効果の観点から浄化槽も考慮すべき

- ・ 下水道の普及率は、一定以上の人口密集地域への整備が終わると、過疎部分では整備コストがかさむことから、地方の財政事情もあいまって普及が伸びないという傾向になっている。最近では戸別の合併浄化槽等で代替という市町村もある。そうだとすれば、普及率はそれらを含めた国民全体の受益、トータルでの普及率で見るべきでは。
（男性、会社員、北海道）
- ・ 下水道より浄化槽の方がコストもかからず、環境に優しいという意見がある。単純に普及率を上げれば良いという姿勢は問題。
（男性、国家公務員、 - ）
- ・ 政策課題 1-4(良質で安全な水の安定的な利用の確保)に追加すべき施策として、「水源水域の山林・森林の整備率を向上」、「地下水確保のため地方町村の合併浄化槽域の拡大」を提案する。
（女性、その他、山梨県）

（河川）

河川改修やダム建設を安易に不要とする世相に対し、投資効果の検証/説明が必要

- ・ 近年、大雨による洪水、雨不足による渇水と都市災害は増大している。世論の風潮は、河川改修、ダム建設等不要との意見が突き詰めた議論もなしに台頭してきている。しかしこれらの災害に備える為には、安易に不要と否定できることではないと考えます。
（男性、会社員、島根県）
- ・ ダム事業については、再度投資効果を検証し、国民に説明が必要ではないか。災害対策、飲料水の確保、工業用水の確保ということで説明するのであれば、実体験に乏しい者については理解しづらいのではないかと。
（男性、国家公務員、鳥取県）

都市河川、中小河川の整備を促進すべき

- ・ 良好な生活環境のためにも、都市河川の整備が必要と考えます。（親水・自然型護岸、水質浄化対策

等)魚が住み、子供が遊べる河川は、今、都市にはありません。(男性、会社員、愛知県)

- ・我が国の70%を占める山林原野から流入する河川のうち大河川については、国直轄で整備が進む中で中小河川の整備の立ち後れが著しい。特に近年の都市開発の進行により、これの被害が増幅している中で、中小河川促進と共に、洪水調整池等の整備も促進されるよう制度化を図るべきである。(男性、地方公務員、島根県)

(道路)

地方における道路整備の必要性に対する理解を

- ・今、中央で、地方の道路は整備されたかのように云われるが、このマップが完成するのがいつの日か、気が遠くなる。地方に住む者、特に農林に住む者にとって、特に道路整備は一日千秋の思いである。理解を願いたい。(男性、国家公務員、大分県)
- ・新しい自治体の中心間を1時間程度で結ぶ道路網を中心としたアクセス整備が急務の課題である。そうした整備が成されないまま人口や効率性だけで合併を進めるのは疑問であり、そうした基本の道路網が整備されていない状況の中で、道路特定財源を一般財源化することは次期尚早であり、一般財源化するくらいなら、暫定税率を元に戻すべきである。(男性、市町村長、広島県)
- ・我々地方自治体の首長にとって、道路網(高速道路網)の整備促進は、地域振興の命綱というべき最重要課題であると考えております。国土交通省が策定するグランドデザインの早期達成を強く望むものであります。微力ではありますが、最大限の努力をさせて頂きたいと考えております。(男性、市町村長、茨城県)
- ・高規格幹線道路の整備が進むなかで他県との交流や連携が進んできたが、地域の活性化、高度情報化、少子高齢化社会への対応など道路整備に対する要望は依然として多く、高規格幹線道路から生活関連道路まで体系的な整備が引き続き必要である。(男性、市町村長、長野県)
- ・道路は住民の日常生活を支えるとともに、地域間の連携及び交流の活性化や産業振興の基盤として不可欠である。特に地方においては地域住民の生活を支える交通基盤としてきわめて重要であるが整備水準が低いために救急医療や消防活動そして通勤通学の住民生活にも多大な支障をきたしている状況であるが政府は道路特定財源の一部転用について実行されようとしています。これは未だ遅れている地方道路の整備促進を切望する住民の願いを無視したものであり納得できない。(男性、市町村長、長野県)
- ・道路の整備は既に完了したかのような主張がマスコミでまかり通っていて残念だ。少なくとも地方においては高規格道路から生活道路に至るまでの道路網の整備が必要である。(男性、市町村長、島根県)
- ・交流人口の増大は地域振興に欠かせない施策であるが、そのためには道路整備は不可欠である。自然豊かな中山間地域を守り均衡ある国土の発展を図るために更なる施策の展開(道路交通網の整備)が望まれる。(男性、市町村長、島根県)
- ・ビジュアル・マップの中で、地域高規格道路が10年たってもこれだけしか出来ていない図になっているが、これでは、我々は納得できない。国土交通省は、地域高規格についてはこれだけしかやらないのかと考えてしまう。(男性、市町村長、広島県)
- ・中山間地域、半島部に向けた地域高規格道路が必要となって来ます。産業の生活基盤が無いので新たに産業を起こすためには地方道路整備が絶対に必要。(男性、市町村長、山口県)

- ・ 地方道路の必要性の内、医療、防災、アジアの玄関口としての外交上の必要性などももっと強調することが必要。（男性、市町村長、大分県）

高速道路建設の推進を

- ・ 高速道路建設を最重点課題とし、目標年次を設定し、強力に推進することがまず一番。少子高齢化の中、交流経済が地域発展のために不可欠と考えている。（男性、市町村長、鳥取県）
- ・ 10年後の社会資本整備は高速自動車国道を最重点指標と位置付け、もっとテンポを早くすべきと考える。そこから明るい住み良い村づくりが効率よく進められていく事となる。（男性、市町村長、鳥取県）
- ・ 北海道から九州までの日本の骨格ともなる高速自動車道の整備が望まれる。この整備が整って始めて国土の一体感が得られ国力の発揮が可能となるものであり 10 年後を目指して重点的に取り組んでいただきたい。（男性、市町村長、鹿児島県）

需要の期待できない道路建設は慎重にすべき

- ・ 道路整備の水準もばらつきはあるが、需要の伸びが期待できない道路を高規格することに、どれほどの意味があるかを原点にもどって考える時期である。考えようによっては、遅いかも知れないが...。（男性、市町村長、大分県）

ネットワーク化、地域ブロック、整備効果等を意識した道路計画の策定 / 推進を

- ・ 道路の整備が地域の人口、就業件数、住宅新規着工等に影響しているという指標の作成を検討してみればどうでしょうか。（男性、団体職員、群馬県）
- ・ 道路はネットワーク化されてこそ効果が出るものであるので、拠点整備より優先的かつ計画的な実行をすべきである。（ -、地方公務員、神奈川県）
- ・ 国道のうちでも特に国土の主要な中心軸となる路線（一桁国道など）については、正にランドデザインの基本になるものと思いますので、有効活用を図るための改良・改善策を、十分に計画に反映させていただきたい。更には、関東ブロックという視点だけでなく東北圏や中国圏ともいかに連携して、有機的に関わりを持たせるかということでは、ブロックを包括したデザインも必要ではないでしょうか。（男性、地方公務員、栃木県）
- ・ 骨格の整備から漏れる地域のフォローをしっかりと取り組んでもらいたい。骨格から漏れる地域も含めた面的なネットワークの形成を目指した整備方針を示して欲しい。（男性、市町村長、広島県）

有料道路については、既存の道路の改築に力を入れるべき

- ・ 有料道路の建設は採算性の確保又は収支が黒字になるまで現在の渋滞解消区間のみとすべき。特に料金の2重取り（税金、通行料）となるうす皮方式は縮小し、現道（BP等）改築に力を入れるべきである。（男性、国家公務員、 - ）

道の駅構想の推進を

- ・ 道の駅構想は多少リスクが伴うが、地域の活性化などのため推進すべき施策だと思う。（男性、市町村長、埼玉県）

(住宅)

住宅環境の質向上(建替えを含む)のための、新たな施策の推進を

- ・ 住宅建替(バリアフリー)を推進するため、国庫補助基本額および補助率の引き上げを図ることが必要であります。(男性、地方公務員、岩手県)
- ・ 重点を置くべき政策課題 居住環境、住宅ストック(理由)欧米先進国に比べて、衣食住の内、一番見劣りするの住宅環境である。質が高く、ローコストの住宅ストックを実現することが重要。効率的な中古住宅取引市場の整備が必須。(男性、その他、栃木県)
- ・ 目標1の政策課題1-1における「良質な住宅・宅地ストックの形成」については、居住者欲求の多様化に応えるため、利便性を重視した都心居住型住居の提供だけでなく、自然環境と共生した郊外居住型の良質な戸建住宅の提供についても重点的に取り組む必要があると考えている。(男性、地方公務員、神奈川県)
- ・ 公営住宅は不要。民間資金で行えばよい。(男性、団体職員、埼玉県)

(鉄道)

交通体系における鉄道の役割をより強化すべき

- ・ 安価な、低公害な、エネルギー効率も良い鉄道輸送のインフラ整備を進め、物流構造の改革をすすめる、トラック輸送から鉄道貨物の活用への転換をすすめる時期にきているように思われます。(男性、自営業、愛知県)
- ・ 交通は道路だけでなく、鉄道を十分に考えること。環境面からももっと重視すべき。雪国での価値も大きいと思う。(男性、団体職員、山形県)
- ・ 車社会も結構であるが、少子・高齢化社会を考えた場合モノレールの普及を望む。道路社会を維持するものは若者と考える。(男性、市町村長、熊本県)

(港湾)

港湾整備については、既存施設の有効活用等のソフト面を強化すべき

- ・ 国際競争力の強化のためには、物流コストの削減等が欠かせず、諸外国並の大水深の国際ターミナル等、ハード面の整備は中央港湾においては必要であるが、それ以外のハード面の整備が備わっている地方の港湾については、現在の景気から考えると、ハード面の整備に呼応して物流の飛躍的な増大が望めないと思われる。今後10年程度の整備方針については、既定の計画にとらわれず、現在の社会資本を活用し、陸上の広域化にも対応できるように地域での港湾間の物流情報のネットワーク化などソフト面の整備を重視すべきだと思う。(男性、地方公務員、香川県)

複合一貫輸送のため、港湾整備が必要

- ・ 複合一貫輸送に対応した交通体系づくりは非常に重要な政策であると思う。特にフェリー輸送基地となる港湾施設の整備は、安全で安価な輸送体系づくりに大変な効果があるため、さらなる整備促進をお願いしたい。(男性、会社員、愛媛県)

(空港)

地方振興の観点から地方拠点空港の充実も必要

- ・ 大都市拠点空港における国際コンテナ処理能力の引き上げも重要と考えるが、対象貨物によっては必ずしも大都市圏で流通・消費されるものばかりとは考えられないので、地方振興の点からも地方拠点空港の国際コンテナ能力の充実も必要ではないか。（男性、地方公務員、秋田県）

国際化へ対応するため、主要空港等の整備を

- ・ 国際化が進展している中で、空港と港湾のハブ機能が近隣諸国に移っており、我が国の空港と港湾は国際競争力が低下していることから、主要な空港と港湾に重点的に投資し、アジアにおけるハブ機能を確立することが望ましい。（男性、地方公務員、茨城県）

3 . 社会資本整備の手法・実現プロセス等についてのご意見

3 - 1 . 社会資本整備のための制度 / 手法についてのご意見

公共事業の規格基準や補助基準に柔軟性を持たせるべき

- ・ 公共事業は公共事業ゆえに規格基準に固められて設計者、施工者の柔軟な意志を反映する場がない。その土地その場所にあった将来の維持管理をも考慮した工法も必要である。(例えば除草、除雪、安全対策) 全国一律の基準では無駄が生じる場合もある。(男性、地方公務員、島根県)
- ・ 道路整備において、国道や県道など国・県管理の事業は別として、市町村が補助を受けて整備する事業の場合、その補助基準(構造等)が市町村の実状に合わない場合もあるので、地域の実状に合わせた構造等にできるようなシステムにしていきたい。(男性、地方公務員、秋田県)

融通の利く総合的な補助金制度の導入により、社会資本整備を効率化すべき

- ・ 地方自治体においては各省庁の補助事業を取り入れ、社会資本整備を図っているところですが、反面中長期計画策定において先に実施の事業が支障となったり、あるいは重複計画となり、2重の経費投入となることもあります。省庁枠を越えた社会資本整備と総合補助制度的な自治体側でもある程度融通の利く制度導入も必要ではないかと思えます。(男性、地方公務員、宮城県)
- ・ 税収の少ないまた落ち込みが生じている自治体は、なかなか政策に乗れない状況が考えられ、自治体間での較差が生ずるものと考えられます。このようなことから、現経済情勢を踏まえ、地方交付税のあり方も考慮に入れた中で、指標値を示していくべきと考えます。(男性、市町村長、千葉県)

PFI 事業、コンペ方式、等を積極的に導入すべき

- ・ 財政構造改革がすすめられる厳しい財政環境下で、計画的な社会資本の整備を推進するには、民間の保有する資金・技術を積極的に活用するための条件整備を早期に確立する必要がある。(-、団体職員、 -)
- ・ 自専道整備に対し、自動車業界の資本参入を図るため、PFI 事業を積極的に導入し、活用すべきではないか。(男性、地方公務員、秋田県)
- ・ これから計画する公共事業について可能なものについては、コンペ方式の採用を考えていくことも必要ではないか。個人・団体等がそれぞれの考えを出しやすくすることが初期段階で、実施段階では、それぞれの個人あるいは団体と行政側の双方で調整を行い、最終計画まで持っていくことができないものか。(男性、国家公務員、山形県)
- ・ 国民の生命や財産を守ることは必要最低限の義務であることなどについても議論し、経済的効率性等については、PFI を導入しやすくするシステムを新たに開発すべきと考える。(男性、市町村長、島根県)
- ・ PFI は有効であるが県内でそのような力のある企業があるか疑問。本土あるいは海外の企業も参加できるような仕組みを考える必要がある。(男性、会社員、沖縄県)
- ・ 国民の生命や財産を守ることは必要最低限の義務であることなどについても議論し、経済的効率性等については、PFI を導入しやすくするシステムを新たに開発すべきと考える。(男性、市町

村長、島根県)

地方懇談会のメンバー構成を変更すべき

- ・ 地方懇談会は、県益なき広域的観点からの議論の場とのことだが、県益や市益を守る立場の知事、市長がメンバーでは、その主旨からして困難と思われる。メンバー構成は地域より離れた立場の人選を行う第一考を要すると思われる。(男性、地方公務員、北海道)

新たな手法を活用した社会資本整備を推進すべき

- ・ 区画整理事業と再開発事業の同時進行など事例の少ない新しい手法を活用してスムーズに事業が進められるような体制の整備を図っていただきたい。(男性、地方公務員、東京都)
- ・ 維持管理費用の確保のため、各施設ごとの利活用に伴う収益や効果費用を評価し、利用者から徴収できるような施策を実施する。これにより、継続性及び必要性のある社会資本の整備が促進されることが考えられる。その際、単に一時的な利用や効果だけで評価せず、複次効果や波及効果を適正に評価することが重要と考える。(男性、国家公務員、埼玉県)
- ・ 今後の国土のあるべき姿を体験学習を通じて学ばせるなどのソフト事業の取組みを是非考えていただきたい。(男性、市町村長、北海道)

IT等を活用し若者の啓蒙を

- ・ 国土交通省として、IT等を活用し、将来を託す若者に、社会資本整備の必要性を啓蒙されたい。(- 、団体職員、 -)

3 - 2 . 住民参加についてのご意見

より積極的な住民参加を推進すべき

- ・ 住民参加について、立案、実施、評価に分けて国民自身がかかる / 動ける / 働きたくなる書き方が必要であろう。そのためのインターメディアリー、コーディネーター機能をどう位置づけるかも国土交通省の課題であろう。まちづくりをめぐる連携について、環境、農山村振興、観光も含めて、もっと提起すべきではないか。(男性、その他、群馬県)
- ・ 公共工事予算全体のなかに、NPO及び住民参加を正式に位置づけることで、従来のように発注者・設計者・施工者だけの枠組みだけではない、事業全体のなかに住民自らが積極的に参加し、責任を分担する仕組みを作り上げることが必要である。(男性、地方公務員、青森県)
- ・ 財政基盤が弱い地方公共団体にとって、公共事業が地域へもたらす影響は大きい。よって、計画段階からの住民の関心も非常に高く、今後はこれまで以上に、住民や関係団体、地方公共団体の意見を施策に反映していただきたい。(男性、市町村長、熊本県)
- ・ P I方式の導入を促進し、プライオリティー等も含め情報公開の中で取り組むこと。(男性、市町村長、島根県)
- ・ 個々の計画を実現させるためには、地方(地域住民等)の理解が必要である。そのため計画・構想について早期に公開し、理解を求める。(男性、市町村長、茨城県)

- ・ 山形県飯豊町では、昭和40年代から「住民参加による手づくりの“まちづくり”」を標榜し、地区別土地利用計画を策定するなどして、住民の意向を行政施策に反映させる努力を続けてきました。国の施策においても、計画・構想段階から自治体や地域住民との連携により、事業の円滑な推進のみならず、効率的な事業の展開や効果的な施設の整備が可能になると思われます。（男性、市町村長、山形県）

「公共性」と「個人の私権」の調和が重要

- ・ 住民参加は大切だが極めて公共性の高い道路、鉄道などについては国土開発計画等の高いレベルで決定すべきである。住民は自らの利害のないところの計画には無関心、無責任、不参加である。（男性、市町村長、島根県）
- ・ 公共事業のありかたについては、民主主義の名の下のいわゆる住民エゴをいかに排除して、投資効率を高めていくかは大きな問題であると考えます。公益性の優先度合いと個人の私権との調整ということになりますが、公共の福祉を増進するための強力な法体系の整備による具体的手法と、それを推し進めるには住民への説明責任を併せて明確に打ち出すことが不可欠です。（男性、地方公務員、栃木県）
- ・ 事業執行において、絶対的に近い日本の私権保護を法制面にて検討しないと、公共施設では、時間的ロスが事業費高騰になるし、不効率そのものになり兼ねない。直接担当される方のご労苦を思うと、本来注ぐべきエネルギーが無駄に費やされることになる。（男性、市町村長、大分県）
- ・ 公共事業を葬り去ることが、住民運動団体の成果になるような風潮は、早急にただされなければならない。（男性、市町村長、広島県）

既存の「知」を積極的に活用すべき

- ・ 住民参加が未来を見据えたベストプランを生むとは思えない。民間シンクタンクを複数対抗させる知の競争が必要不可欠。（男性、会社員、 - ）
- ・ 産官学+住民の意見を聞いた上でプロジェクトにプライオリティをつけられないか。その上で重点的な予算配分をし、早期の完成を目指すことが望ましいと思う。（男性、 - 、 - ）

国がリーダーシップを発揮すべき領域もある

- ・ 施策の実施において何を優先するかは極めて難しい。住民参加はますます重要となってくるであろうが、しかし、それは主として市町村レベルの施策であって国全体の計画については、強いリーダーシップを発揮していただきたい。ただし、アカウンタビリティは今後ますます必要である。（男性、国家公務員、山口県）

女性の参加協力を得るような、ソフト面の対策の充実を

- ・ 人口の半分は女性です。建設業は、男性社会との考えが私たちの頭の中を支配していると思います。社会は大きく変化していると思います。公共事業を理解し、協力してもらうため、もっと女性の参加協力を得るようなソフト面の対策などを入れてはどうかと思います。（ - 、団体職員、 - ）