

< 都道府県意見聴取の結果と対応 >

* 都道府県より約600件の意見をいただきました。

* 「都道府県の意見」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。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
前文	<p>現段階での社会資本の整備水準や少子高齢化社会の到来等、現状と課題を整理して記述すべき</p> <p>国の責任を明示すべき</p> <p>国土のグランドデザイン等国土計画との関係を明確にすべき</p> <p>環境や地域の風土との調和を位置付けるべき</p>	<p>社会資本の整備水準に関する現状認識や計画作成に至った背景等を前文1に記載しました。</p> <p>前文で、実現すべき目標等計画の内容や社会資本整備の改革方向などを国民に明らかにすること、地方公共団体と密接な連携を図り計画を推進していく主体であることなど国の役割を明示しています。</p> <p>「21世紀の国土」のあり方を見据えて本計画を策定するということを前文に明記することで、国土計画との関係を明確にしました。</p> <p>前文に記載しているように、環境問題への対応、美しい国づくりに関する取り組み等の課題を十分認識しながら事業を進めてまいります。</p>
第1章 全体	<p>開かれた行政や、時間概念については、第3章の個別事業だけに限らず、第1章において各事業に共通するものと記載すべき。</p> <p>高規格幹線道路は基本的にシビルミニマムであることを示し、14,000kmを整備していくことの明記</p>	<p>ご意見の主旨は、第1章の2.(技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化)や3.(地域住民等の理解と協力の確保)において盛り込んでいます。</p> <p>社会資本整備重点計画は、今後5箇年間の社会資本整備について定めているものです。高規格幹線道路の長期的な整備目標については、全国総合開発計画において記述されているところです。</p>
1 事業評価の厳格な実施	<p>採算性や効率性に縛られることなく、金銭には直接結びつかない間接効果や外部経済効果にも目を向けるべき</p> <p>「事業完了後の事業評価については…や同種事業の【計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等】に反映」に修正すべき</p> <p>個別事業の事後評価の実施については、対象事業が直轄事業の一部であることから、実施対象を限定した表現にすべき</p> <p>事業評価制度への地方公共団体の参加を位置付けるべき</p>	<p>事業評価では、環境に与える影響や災害発生の状況、中心市街地の活性化など事業の投資効率性以外の指標も含め、総合的な評価を実施しています。</p> <p>ご意見のとおり、修正しました。</p> <p>事後評価について、国土交通省所管公共事業すべてを対象としています。評価の一貫性を踏まえ、事後評価を実施することが重要と考えています。補助事業等についても、事後評価が行われることを期待しています。</p> <p>地方公共団体等の行う補助事業の事業評価は、行政評価法に基づく国土交通省政策評価基本計画に位置付けられております。</p>
2 技術開発等を通じたコストの縮減・事業の迅速化	<p>事業の重点化について、例えば「事業実施方法の改善」として事業効果が早期に発現できるよう予算・人員などを重点的に配分し、事業実施のスピードアップなどを図る旨の記述を追加すべき</p> <p>「国及び関係団体等」が取り組み主体となっているが、当県として達成できるかどうかは現時点では不明であり、取り組み主体の記述について検討すべき</p> <p>コスト縮減の透明性、公正性を確保するため、地方公共団体が参加した委員会を設置すべき</p>	<p>第1章2において事業のスピードアップについて記載しているところであり、コスト縮減や事業重点化など効果的な取り組みを進めてまいります。</p> <p>コスト構造改革は、従来のコスト縮減の取組と同様、直接には国及び関係公団等が行う公共事業を対象としており、地方公共団体の取り組みを拘束するものではありません。ただし、地方公共団体の発注する公共工事費の総額は、我が国の公共工事費全体に占める割合が大きく、公共工事のコスト縮減を図り、社会資本整備を効率的に推進するためには、地方公共団体の積極的な取り組みが必要不可欠であり、地方公共団体においても同様の取り組みを推進することが望ましいと考えています。</p> <p>毎年、コスト縮減対策の実施状況を公表しており、必要性、透明性等を確保していると考えていますが、今後の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。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	ネットワーク効果の発現など広い意味での時間コストの重視	第1章2において、スピードアップによる事業便益の早期発現等をも評価する「総合コスト縮減率」を計画の一環に加えています。
	事業を前提としたコスト縮減から事業そのものの必要性を含めた見直しを位置付けるべき	個別事業の再評価において、必要性、コスト縮減や事業手法、施設規模等の見直しの可能性の視点からも評価を行うこととしています。
	「地籍調査の強力な推進など…」 「地籍調査の推進など…」	地籍調査の実施主体は地方公共団体であることを踏まえ、表現の適正化を図るため、「強力な」を削除いたしました。
3 地域住民等の理解と協力の確保	住民自らが主役であることを強く意識した表現を加えるべき。例えば、積極的な情報公開や、説明責任を果たすこと、地域住民等との協働によるより積極的な住民参加、NPOの参画、パブリックコメントの在り方等の記述を加えるべき	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こと、事業の特性や事業の性質、地域の実情に応じて関係者の意見の集約・調整を図るための協議を行うための組織を設置することを盛り込むなど、ご意見の趣旨に沿った住民参加参加の取組み等を実施してきているところあり、このような取組みを通じて事業主体の説明責任を果たしていくこととしています。 また、ご意見を踏まえ、第1章7において「また、社会資本の管理等について、地域住民やNPO等の参画を促進する。」という記述を付け加えました。
	地方自治体の役割が重要であるとの視点が欠けている	ご意見の主旨は、御指摘のような記述がないため、地方自治体レベルで行う事業における住民参加手続を国が行うかのように読めるということですが、そのような意図は全くなく、地方自治体レベルで行う事業においてどのような住民参加手続を行うかは地方自治体の判断と責任で実施することは当然であり、その役割は重要であるものと考えています。
4 事業相互間の連携の確保	事業実施段階より前の計画段階での事業間調整についても明記すべき	ご意見を踏まえ、「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。
	個別の事業の連携推進について、具体的な手法を早急に検討すべき	16年度予算要求において、例えば、新たな連携事業である駅・まち一体改善事業について新規要求するなど、具体的な手法についても可能なものから順次対応しているところです。
	交通分野における事業間連携として、道路・鉄道・空港・港湾等の連携を密にし、地域の実情に応じた最適な整備を展開するよう記述されたい	ご意見の点については、交通分野のみにおけることではなく、特別の記述はありませんが、第2章においてこの点を念頭においた指標を設定するなど、ご意見の趣旨を踏まえつつ事業を実施してまいります。
	JRや地下鉄等、民や自治体との連携が必要	事業の構想・計画・実施の各段階で事業間連携を強力に推進すると記載しており、今後とも留意してまいります。
	事業間の連携の推進のため国交省や農水省などとの連絡調整会議の開催など、地方の実情にあった事業展開の取組みを行っていただきたい	第1章4に記載している通り、「他の公共事業計画に位置付けられた事業とも、事業の構想・計画・実施の各段階において密接に連絡する」とこととしており、地方の実情にも十分配慮して進めていく考えです。
5 既存の社会資本の有効活用、ソフト施策との組み合わせ	「規制緩和による社会資本の有効活用」に関する記述を追加すべき	具体的に想定されている内容が不明であり、また社会資本の有効活用は規制緩和のみで達成されるものではないので記述の追加はしませんが、具体的問題があり、規制緩和によって生じる支障がない場合には、必要に応じ、ソフト施策の一環として対応してまいります。
	既存ストックを生かした公共交通機関の充実を図る施策の展開が必須	ご意見の点については、交通分野のみにおけることではなく、当然この点も含んだ記述です。今後ともご意見の趣旨を踏まえつつ事業を実施してまいります。
	市町村によっては社会資本整備が特に遅れているところや活用したい資本が少ないところがあるので地方の実情に応じて一定規模に整備水準を引き上げた上で進めるという表現を加えるべき	第1章8に記載しているとおり「個性ある地域の発展」を目指して計画の実現を目指していくものであり、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめることで、地方の実情に応じた対応を検討していきたくと考えています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>事業分野全般で維持管理の視点が欠けている</p> <p>公共施設は、利便性のみならず施設の完成後の存在意義を考えることが必要</p> <p>本文中のアセットマネジメントの定義と、平成15年4月の「道路構造物の今後の管理・更新等のあり方に関する検討委員会」提言による定義に差異があるため、修正すべき</p>	<p>「総合的な資産管理手法を導入し、効率的・計画的な維持管理を推進する」旨明記しています。</p> <p>第1章5で既存社会資本の整備の効果を相乗的に高めるようなきめ細かい工夫を実施する旨を記載しました。</p> <p>計画文にある「構造物の点検手法・評価手法を見直し、損傷を早期に発見して補修する計画的な資産管理手法」の部分に、4月に頂いた提言におけるアセットマネジメントの定義の趣旨は含まれています。</p>
6 公共工事の入札及び契約の適正化	<p>CALS/ECについて、維持管理経費への財政措置を検討されたい。また、計画期間にあわせて、19年度を目安とする記述にすべき</p> <p>導入する電子入札システムについては、各地方公共団体がそれぞれ主体的に選択すべきであり、「CALS/ECの一環としての標準的なシステムについて地方公共団体等は導入を促進すべき」というシステムを特定した記述は適切でない</p> <p>・談合のしにくい入札制度への改革 ・民間応力・民意が反映する入札制度への改革 ・競争性の確保と不当請負禁止・工物品質の確保と両立 ・競争性の確保と受注機会の確保の両立 ・競争性の確保と行政効率の向上の両立 の5本の柱を計画に反映すべき より競争性、透明性の高い入札方式の導入を明記すべき 公共事業依存から脱却する建設業の構造改革プランを明記すべき</p>	<p>CALS/ECの地方自治体への導入に関しては、「CALS/EC地方展開アクションプログラム」(平成13年6月国土交通省)において、県等が行う導入のための実証フィールド実験を対象に補助を実施するなど、支援措置を講じていますが、維持管理経費の財源措置については、現在のところ考えていません。なお、CALS/ECの導入は、自治体のコスト縮減等にも寄与するものと考えています。また、同プログラムは22年度までの導入完了を目安として掲げています。</p> <p>発注機関の電子入札システム開発のための重複投資を回避し、入札参加者が様々なシステムへ対応するコストを低減できるという観点から記述したものです。</p> <p>公共工事の実施に当たっては、入札契約における競争性・透明性の確保、コスト縮減、品質の確保が重要であると認識しているところです。これらを推進することをここでは記述しており、ご指摘の内容も含まれていると考えます。他方、建設業の構造改革プランの明記の部分については、この計画のスコープ外であるため、記載は見送りたいと考えます。</p>
7 民間資金・能力の活用	<p>記述について、「効果的かつ効率的に社会資本を整備・管理し、質の高い公共サービスを提供するため、民間企業、NPO等の資金や能力を活用し、適切な事業分野においてPFI方式や地域主体の街の管理運営制度、アドプト制度等の導入を積極的に導入」と修正すべき。また、「公設民営方式」も高い行政サービスを提供する効果的な手法であり、積極的に導入すべき</p>	<p>ご意見を踏まえ、「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。</p>
8 社会資本整備における新たな国と地方の関係の構築	<p>文章中、「地方」が地方整備局と地方公共団体のどちらを指すのが不明確。また、「地方」=「地方ブロック、地方支分部局」という考え方は地方分権の観点から再考すべき</p>	<p>地方公共団体は「地方」と単独で記載している部分に含まれ、地方支分部局は「国」に含まれます。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>・地方財政が厳しい中、国と地方の役割の見直しに当たっては、その財源について、地方への負担転嫁につながらないようにすべきで、また、地方の財源確保にも配慮すべき</p> <p>・国が関与する事業は限定し、地方の主体性を活かした方向に転換する観点などから、国庫補助負担金の地方の裁量性を高めるための改革にとどまらず、分権の観点から、国庫補助金の廃止・縮減と一般財源化(税源委譲)を実行に移していくべき</p> <p>統合補助金の拡充、地方の自主性を高める方策等について具体的に示すべき</p> <p>直轄事業に当たっては、当該年度の事業調整とともに、事前協議を徹底して行い、県との意思疎通をはかるべき。また、地方分権の趣旨も踏まえ、社会基盤整備のあり方や課題・推進方策等について、今後とも地方と十分意見交換すべき</p> <p>直轄事業の維持管理費に係る負担金については、直轄事業が国家的施策として実施されながら、地方公共団体に対して相当の財政負担を課するものであり、廃止すべき</p> <p>三位一体改革を考慮したものでなければ具体性に欠ける</p> <p>地方の自立と活力の回復が図られるようなビジョンを示していただきたい</p> <p>計画の成否等について国が責任を負うものと考えるが、地方公共団体等との責任分担や財政的な支援はどう考えているのか</p> <p>目標達成に向けた国と地方の役割分担について明示されたい</p> <p>地方分権型社会における社会資本整備のあり方の視点が欠けている</p> <p>国の省庁間の連携にとどめず、地方公共団体との協議を位置付ける</p> <p>定期的会議だけでなく、地方公共団体の意見を反映するための仕組みが必要</p> <p>定期的会議の開催自体が目的ではないので、「意見交換の促進」等の表現が適当</p> <p>「裁量性」「裁量権」又は「裁量」</p> <p>全国一律の指標では、地域住民の視点から実感が伴わない</p> <p>地方における社会資本整備が都市住民の生活を守るためにも効果を有するなど外部効果を考慮したアウトカム指標にすべき</p>	<p>「三位一体の改革」を含む「国と地方」のあり方等については、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003」(平成15年6月27日閣議決定)等に基づいて検討を進めてまいります。</p> <p>国庫補助負担金は国の政策目的を実現するために重要な手段であり、重点的・効率的な社会資本整備の推進のためには必要なものであると考えています。このため、国土交通省としては、「地方でできることは地方で」を基本に廃止・縮減等の改革を行う一方、国家的見地から支援すべき事業については、統合補助金の更なる拡充などにより、地方の裁量性を高める方向で改革を進めていきたいと考えています。なお、具体的な内容については、年末の予算編成に向けて検討を行っているところです。</p> <p>国の直轄事業については、例えば、国道の整備により、沿線での企業立地等が増加して地域が活性化し、地方公共団体の固定資産税等の税収が増加するとともに、域間交通だけでなく域内交通にも利用されるなど、維持管理の段階も含め、その効果・受益が地元地方公共団体にも具体的に波及することから、受益に対して相応の負担をお願いしているものです。</p> <p>なお、今後の議論の進展に応じて重点計画を柔軟に見直していく考えです。</p> <p>第1章8にあるように、国と地方公共団体とが意思疎通し、共通認識を持った上で、共同で取り組んでいくべきものと認識しています。個性ある地域の発展を目指し、国は地方による主体的な地域づくりを促進するような改革も推進してまいります。</p> <p>第1章8にあるように、国と地方公共団体とが意思疎通し、共通認識を持った上で、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめるなど、共同で取り組んでいくべき姿勢を記載しています。個性ある地域の発展を目指し、国は地方による主体的な地域づくりを促進するような改革も推進してまいります。</p> <p>ご意見の点については、第1章8.において記載されているとおり、「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ることとして、地方ブロックにおける地方公共団体との定期的会議の開催により事業等に係る意思疎通等を図ることとしています。</p> <p>「高める」に対応するのは裁量性であり、「裁量」や「裁量権」そのものは高める対象にならないと考えます。</p> <p>本計画をもとに、今後、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針をとりまとめることとしています。なお、ご指摘のような外部効果があることは認識していますが、その指標化は技術的に困難です。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>事業の実施に際して、アウトカム目標が達成されるよう財源の確保を願いたい。また、指標値の低い地域の社会資本整備に重点を置くべき</p>	<p>個別の事業実施に当たっては、事業の性格や地域の特性に十分配慮して対応したいと考えています。</p>
	<p>重点整備方針の策定に当たっては、パブリックインボリューションの実施や関係都道府県の意見聴取を行うとともに、最大限反映すべき</p>	<p>地方ブロックの社会資本の重点整備の方針のとりまとめに当たっては、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・整理の段階において、適宜各種会議等も活用し、地方公共団体等と調整を行いつつ、その記載内容も含めて検討を進めたいと考えています。</p>
	<p>重点整備方針の策定に当たっては、調整機関を設置し、地方ブロックごとの重点目標、指標及び主要な事業を設定するなど、5年後にあるべき姿がはっきり見えるような計画策定をすべき</p>	
	<p>重点整備方針の策定に当たっては、整備方針の更なる具体化及び計画のより着実な推進に寄与する方策について記述されたい</p>	
	<p>各地方支分部局における国と地方公共団体との連携を明記すべき</p>	
	<p>地方ブロック版等の作成により、数値目標がどのように影響するのか(ノルマを課せられる等県への影響はあるのか)</p>	<p>地方ブロックの社会資本の重点整備の方針については、国と地方公共団体等がお互いに連携・協力のもと目指す目標となるものですが、その作成により地方公共団体に対して、いわゆるノルマを課すものではありません。</p>
	<p>国の地方支分部局単位で整備方針をとりまとめることは必然性に乏しい</p>	<p>地域の実情をふまえつつ、広域的な視野に立った社会資本整備を推進する必要があることから、各地方ブロック毎に社会資本整備の重点整備の方針をとりまとめることとしていますが、とりまとめに当たっては、ブロック内のみならず、ブロックを越えた連携等についても検討することが重要であると認識しています。</p>
	<p>ローカルルールを導入によって整備コストが増高する場合もあり、その視点からの記述を追加すべき</p>	<p>全体を通して共通の視点については第1章で横断的に整理しています。第1章8では「地域特性に応じた柔軟な構造・手法を適用したローカルルールの導入により、…地域になじむ社会資本の整備を推進する」としています。</p>
	<p>ローカルルールについて第3章のすべての事業分野で記載すべき 「地域の実情に応じた最適な構造・手法を適用したローカルルールの適用により」「地域の実情をより適確に反映されるシステムを構築し」に変更</p>	
	<p>事業間の連携の推進のため国交省や農水省などとの連絡調整会議の開催など、地方の実情にあった事業展開の取組みを行っていただきたい</p>	<p>第1章4で他の公共事業計画に位置付けられた事業とも密接に連携することなどを述べているように、今後とも連携を推進してまいります。</p>
	<p>国が責任を持って地域間格差是正を推進すべきことを盛り込むべき</p>	<p>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。</p>
	<p>道路特定財源については、国に大きく偏っている不公平な配分比率を見直し、不足している地方の道路整備財源として移譲すべきである</p>	<p>国の道路整備財源の多くが国の道路特定財源により賄われているのに対し、地方における道路整備財源には、道路特定財源のみならず、地方債やこれに付随する地方交付税措置等があるため、道路特定財源の状況について国と地方を単純に比較することはできないと考えています。 なお平成15年度においては、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したところです。</p>
	<p>今回の重点計画と各個別(国庫)補助事業との関係について、各アウトカム指標と個別補助事業の目標値との整合は取れているのか伺いたい。</p>	<p>本計画に掲載している指標の目標達成に向けて必要な補助事業も実施していくこととなります。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	今回の重点計画と各個別(国庫)補助事業との関係について、個別事業を国庫補助事業として新規採択する際、重点計画はどのように反映されるのか、また、重点計画に記載されていないものは、新規採択できなくなるのか伺いたい。	重点計画は個別の事業の新規採択の可否を拘束するものではありません。
第2章 全体	本来目標があり指標がありそれを実現するための各事業があるべきだが、はじめに各事業があり指標があり目標を定めた印象を受ける	重点目標の実現が主眼であり、その達成度を測る尺度としての指標、目標達成手段としての事業を記述しています。
	「暮らし」は「安全」「環境」「活力」すべてに関わり、それひとつに括られるのではないかと。特に「暮らし」と「環境」は事業内容の重複が多く、事業の範囲が広く、大括りしすぎてイメージがわからないのではないかと	様々な捉え方ができることは承知していますが、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。
	4つの施策テーマ設定の意図の説明が必要 もう少し分類を細分化すべき。その上で全体をひとつにしたような指標、例えば「社会資本整備の達成度」といった数値目標を示せないか	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ています。 分類のメッシュの問題は多すぎると逆に判りにくくなる面もあり、15目標としました。大括りの指標については現時点では技術的に困難であり、引き続き検討を進めてまいります。
	指標等の現況値、目標値の試算根拠等を示し、分かりやすさに配慮すべき	参考資料等を通じて詳細な情報を提供してまいります。
	指標の設定において、実現可能な目標となっているのか	第1章に述べたような改革を進めつつ、重点的、効果的かつ効率的に事業を推進することにより実現可能なものと考えていますので、ご協力をお願いします。
	指標の最終目標値などの情報提供必要	長期目標など本計画に盛り込めなかった点については、参考資料等を通じて明らかにしてまいります。
	「成果指標」に加え「活動指標」(アウトプット)も参考的に活用してより分かりやすいものにすべき	事業を実施すること自体が目的化してはいけないのご指摘を踏まえ、社会資本整備重点計画では、計画の重点を国民から見た成果に転換することとしました。
	何km整備、何ヶ所実施ではアウトカム指標になっていない。また、指標ではなくとも、アウトプットによる表現は削除するべきである。	
	長期的目標を設定する上で、各事業分野における19年度の数値目標が各施策としてどのような意味を持つのかを示すとともに、その各事業分野の取組みが全体としての社会資本整備重点計画としてどのような意味を持つのか示した方がよい	19年の目標値は、長期目標との関係でその意義が判るよう参考資料等を通じて情報提供してまいりたいと考えています。また、第1章・第2章の横断的取り組みを再整理して事業分野毎の取り組みを第3章に示しているところです。
	潤いやゆとりなど住民意識に対する数値目標が必要	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
	主要な指標については、単位費用当たりの改善に要する費用を明記すべき	コストについては第1章に示した取組みの進展等に応じて変化していくものであり、一律に算出することは困難です。
	地域の実情や特性に合わせた指標により整備を進めていくことが必要	今後とりまとめることとしている「地方ブロックの社会資本の重点整備の方針」の中で、地域の特性にも配慮しつつ検討してまいりたいと考えています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>重点目標における具体の数値目標については、地方ブロック別の事業分野別において設定されるべき社会資本整備の遅れている地方においては、事業分野別のシビルミニマムを設定し、目標を設定することも必要</p> <p>地方の整備計画の策定又は事業実施の際に、この数値目標にとらわれることないようにすべき</p>	
	<p>全般的に都市部に偏っている。離島や中山間地など地方部の整備についても具体指標が必要。</p>	<p>第2章「活力(4)」で「地域の活性化」を重点目標とするなど、地方に配慮した記述を盛り込んでいます。また、事業の実施に当たっては、離島や中山間地域にも十分配慮してまいります。</p>
	<p>対象とする事業について、直轄(国費)事業のほか、地方単独事業も含まれるものと考えられるが、直轄事業のみの指標(国だけが数値を把握できるもの)と、地方側の数値の積上げによるものが混在しているので、地方側の数値の積上げによる指標を増やすべきである。</p>	<p>アウトカム指標は、事業の目的や内容に応じ設定されるものであり、その指標の特徴から算定の方法等が異なる(直轄のみで算出するもの、直轄・補助・単費によるもの等々)のはやむを得ないものです。なお、今後地方ブロックの社会資本整備の方針をとりまとめることとしています。</p>
	<p>「国際競争力と魅力ある都市の再生」「個性と工夫に満ちた地域社会の実現」は、都市と地方を切り離して整備する考え方であり、見直すべき</p>	<p>政策課題については前文に記述することとし、当該部分は削除しました。</p>
	<p>事業間連携施策をもっと記述し、その効果を具体的な数値目標として表して欲しい</p>	<p>連携事業については現段階で想定できるものは最大限記述していますが、今後一層の工夫をしてまいります。</p>
	<p>事業間連携により達成される指標については、事業の組合せを示すべき</p>	<p>「事業の概要」でできるだけ表現しています。</p>
	<p>IT国家の実現という観点から、IT関係を社会資本整備の目標としてはどうか</p>	<p>重点計画法で定義される社会資本ではないため、目標の設定は困難ですが、事業の概要でIT関係の記載は随所に盛り込んでいます。なおIT国家の実現については別途閣議決定されています。</p>
	<p>「情報過疎地域での高度情報化の促進」を重点目標とされたい</p>	<p>地域の情報化を支援する光ファイバーの整備及び活用は重要と考えており、重点目標「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」のための取り組みの一つとして記載しています。</p>
	<p>第2章には「既存の社会資本の有効活用」の視点が盛り込まれていない</p>	<p>全体を通した共通の視点については第1章で横断的に整理しています。</p>
	<p>22年度を目標としている他の指標について、19年度に統一すべき。</p>	<p>すべての指標は19年目標値で統一されています。22年目標のものは別途の閣議決定等で定められたものです。</p>
	<p>複数目標に同じ指標をカウントする方法もあるのではないか。</p>	<p>分かりやすさの観点から、原則として指標の再掲はしないということで整理しています。</p>
	<p>社会資本整備といえない取組については、補助金の対象として整備を促進するという意味でなければ、削除すべき。</p>	<p>重点計画法で定義される社会資本整備事業には、社会資本整備と一体となってその効果を増大させるために実施するソフト施策も対象とすることとなっています。</p>
	<p>第2章別紙を第3章の前に置き強調すべき</p>	<p>ご指摘も踏まえ、そのようにしました。</p>
	<p>フォローアップについて別途定める必要 毎年度の達成状況の把握、指標の達成度が毎年度の事業実施にどうかかわるのか明示すべき 目標達成のためのアクションプログラム策定やフォローアップなどを明記すべき</p>	<p>今後、重点計画の達成度の評価とその後の事業展開への反映など、フォローアップの体制を整備していく予定です。</p>

意見該当部分等		都道府県の意見	意見に対する考え方
		ナショナルミニマムの観点から道路整備の遅れている地域に対する十分な配慮が必要	地方における道路整備の必要性は認識しており、第2章活力(4)、第3章<道路整備事業>2(1)において、市町村合併等地域連携や地域振興を支える道路整備について記述しています。今後とも地域の実情等も十分に勘案して、効率的な道路整備を進めてまいります。
		新幹線整備事業について、国民に等しく供する高速輸送サービス提供レベルの目標値及び事業概要を定めた上で、これに基づく計画的な整備に努めるべき	整備新幹線に関しては、平成12年12月の政府・与党申合せに従い整備を進めており、具体的な着工区間や完成目標に関しても、当該申合せの中で位置付けられています。当該申合せにおいては、新たな区間の着工に際して、安定的な財源見通しの確保や収支採算性、投資効果等の吟味とともに、JRの同意等基本条件が整えられていることの確認をすることとされており、既に計画的な整備がなされています。
		第2章の重点目標及び事業と第1章の社会資本整備の重点的、効果的かつ効率的な実施との関連が不明確である。どの事業分野に特に重点的に取り組むのか、優先順位を示すなどすると分かりやすいのではないか。	ご指摘を踏まえて、第2章の柱書きを、1章との関連性が分かるように修正しました。また、重点目標は、特に重点的に取り組む事項として全ての中から選定したものであり、さらにその中で優先順位をつけることは困難ですが、今後とも効率的・効果的な事業実施に努めてまいります。
		別表は別紙の事業の概要を簡条書きにしたものにすぎない。予算事業名であれば意味があるが、この表現であれば別表を削除するべきである。	別表には事業の概要では明確になっていない点も含めて主要なものを整理しています。
暮らし	全体	「暮らし」は漠然としていて判りにくいので、他の言葉に変更した方がよい	様々な捉え方ができることは承知していますが、ひとつの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
		景観について重点目標を新設するとともに、この中に市街地等の幹線道路の無電柱化率を入れるべき	景観の重要性については十分に認識しており、「暮らし」の(2)(3)ともに「美しい」というキーワードを重点目標に入れていきますし、「活力」においても、景観などの地域特性に応じた観光振興・交流拠点の整備を推進すると、事業別分野の取組においても景観に配慮した整備を行うこととしています。
		暮らしの項目の4番目として「地域の歴史、文化、自然などに配慮した社会資本の景観形成という趣旨の項目を新たに設けられたい。	
		都市部中心の記述から、都市周辺の農山漁村が高次の都市機能を楽しむための環境づくりの視点を明記すべき	活力(4)にもあるとおり、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的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ていくこととしています。
		一般的に目標が都市型の暮らしやすさの向上に偏向している。山間地域などの実情にあった目標を設けるべき。	重点目標は都市型の暮らしに偏向しているものではないと考えています。なお、地方ブロックの社会資本の重点整備の方針において、地域の特性を踏まえた検討を進めることとしています。
		目標に「安心して暮らせる生活環境」の視点を追加し、医療・福祉の支援のための道路整備などを追加	高速自動車国道の整備に当たっては、「高度医療施設までの搬送時間の短縮」等の外部効果についても考慮する必要があると認識しています。 なお、ご指摘を踏まえ、第3章<道路整備事業>2(3)において「医療施設へのアクセスを確保する」という記述を加えています。
		高速道路を利用した高度医療施設までの搬送時間の短縮等が必要	
		「最低限度の公共サービスを受容できる居住環境の形成」を目標に追加し、2次医療施設や文化施設への30分圏人口などの指標を追加。	最低限享受すべき公共サービスに関しては、どのような公共施設に対して、どれだけのアクセス性を確保すべきか等について様々な意見があり、社会的に十分な合意が形成されていないと考えられるため、現段階でご指摘の観点での目標設定等は行っていませんが、計画策定後においても適切な目標設定についての検討を進めてまいります。
		鉄道・軌道の整備に関する指標、公共交通機関の充実・利用促進に関する指標の追加	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
		民間所有が9割を占める住宅については指標達成のための具体的な誘導策も示す必要がある	計画における記載のバランスの観点から、住宅以外の他のバリアフリー化に係る施策と同程度の記述にとどめています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
(1) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等	指標がバリアフリーに特化しており、公園の指標も入れるべき(後の重点目標にも記載があるなら再掲扱いでもよい)	身近な公園を含めた都市公園の整備に対応した指標としては「水と緑の公的空間確保量」を設定しています。
	バリアフリーの観点から「移動の自由度」について指標化をお願いしたい。その際は、ハンディを負わされてきた地方部に配慮されたい。	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
	5千人以下のターミナルについてもバリアフリー化するなど地方にも配慮されたい	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います。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必要があります。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5,000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います。なお、一日平均利用者数5,000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います。
	災害弱者のための土砂災害対策は、バリアフリーにはなじまず、「安全」(1)の中に入れるべき	災害弱者のための土砂災害対策は、既に「安全」に入っていますが、ここではバリアフリーについてのみの施策だけではなく、少子高齢社会に対応した対策という観点から記載したものです。
	「雪寒地域における冬期の歩行空間の確保」を追加。 各事業分野において「冬期間のバリアフリー対策」について明示すべき バリアフリー社会からもう一步踏み込み、高齢者・障害者を問わずすべての人々に調和した利用者側の視点に立った「ユニバーサルデザイン社会の形成等」にすべき	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。 ご意見を踏まえ、「暮らし」(1)において「高齢者、身体障害者等を含むすべての人々が安全で快適な生活を送ることができるよう」と追加修正いたしました。
(2) 水・緑豊かな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国民に分りやすい指標に変更すべき	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、参考資料等を通じて分かりやすい解説に努めてまいります。
	水と緑の公的空間確保はわかりにくいので改めるべき	水・緑豊かな都市生活空間の形成には、都市公園整備だけでなく、緑地保全施策、道路、河川、港湾等における緑化等を含めた取り組みが必要との認識のもと、重点計画の趣旨を踏まえ、新たな指標を設けるものです。対象事業については、参考資料に具体的に記載します。
	「都市域における水と緑の公的空間確保量」には河川空間面積が含まれるのか	河川については、河岸の再自然化により、水と緑の豊かな空間として確保される面積を含んでいます。
	「都市域における水と緑の公的空間確保量」について、三大都市圏のように人口密度が極めて高い地域における指標は別書きするなど表現を工夫すべき	重点計画においては、国としての社会資本整備の方向性を示すという観点から、指標は全国ベースで設定しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>「都市等において、住民等が水と緑豊かな潤いのある生活を送ることができるよう都市公園をはじめとする公園緑地を整備するとともに、都市計画特許事業制度の的確な運用により民間事業者による公園緑地の整備の推進を図る。また、道路、港湾、空港周辺地域等で…」と修正すべき</p> <p>「山麓斜面等グリーンベルトの整備[と保全]に変更されたい。</p> <p>「水・緑豊かで美しい都市生活空間」は都市に限定されるものではないため、都市の表記を削除されたい。</p>	<p>都市計画特許事業制度による公園緑地については、重点目標を達成するための制度と位置付けており、前行の「公園緑地を整備」に含まれています。</p> <p>地域の状況を勘案し、必要性を十分に吟味しつつ、事業を実施してまいります。</p> <p>森林の水源涵養機能については学説が定まっておらず、森林整備による効果の定量的な評価は困難ですが、森林の増加は樹木からの蒸発散量を増加させ、むしろ、渇水時には河川への流出量を減少させることが観測されています。従って、利水機能の代替を森林の整備に求めることは適切とは考えられません。</p> <p>渇水時にも安定した給水が可能となるような河川流量を確保することは、ダム事業の目的の一つであるため、原文のままとします。</p> <p>森林の保全等についても適切に連携をしていくこととしています。</p> <p>ご意見を踏まえ、「山麓斜面等グリーンベルトの整備・保全」に修正しました。</p> <p>データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p> <p>「都市」は、大都市のみを対象とした概念でなく、地方の小都市も含めた用語として用いています。</p>
(3) 良好な居住環境の形成	<p>中山間地における生活基盤の整備について追記すべき</p> <p>都市部ばかりでなく、地方部における居住空間の記述を追加すべき</p> <p>中山間地域における日常生活の利便性の向上には、地域内交通として身近な生活道路の整備や災害に強い道路整備が不可欠であり、居住環境にこれが反映できる指標を増やすべき</p> <p>屋外広告物制度の充実や電線地中化など景観形成に配慮した内容を記載すべき</p> <p>「美しくゆとりある環境の中で質の高い居住生活…」に対応した指標がないので判りにくい</p> <p>以下の指標の導入について検討されたい</p> <p>「市街化区域内における市街地開発事業の実施面積率」</p> <p>「街路整備率」</p> <p>事業の概要に、都市鉄道、新交通・モノレールなどの公共交通機関の整備やトランジットモール整備を追記</p>	<p>重点目標は都市に偏ったものではないと考えています。なお、活力(4)にもあるとおり、地域を結ぶルートの走行性、安定性を高め、高次医療や多様化する消費・余暇活動などに伴う広域的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ていくこととしています。</p> <p>重点目標に「美しさ」というキーワードを数箇所もりこんでおり、積極的に対応していくこととしています。観光振興上の観点からの景観形成への配慮については、活力(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化における事業概要において包括的に記述しています。</p> <p>データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p> <p>整理上「活力(3)」の都市間交通として整理しています。</p>

意見該当部分等		都道府県の意見	意見に対する考え方
		事業の概要に「生活基盤が未整備な密集市街地や、衰退した中心市街地において、面的な整備を行うことにより良好な居住環境を創出し、まちなか居住・中心市街地の活性化を進める。」を追加	「密集市街地」については、「安全(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等」において記述されています。また、「中心市街地」については、「活力(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化」において記述されています。
		「市街地の幹線道路の無電柱化率」の長期的目標において、人口10万人以上の都市を対象としているが、事業実施に当たっては単に事業規模だけではなく、必要性、緊急性等を総合的に判断されたい。	第3章<道路整備事業>2.(2)でも記述しているとおり、「住居系地域や歴史的景観地区等」において必要性等を勘案し、事業を推進することとしているところ。なお、個別事業箇所は、関係事業者等と連携を図りながら現在策定している「無電柱化推進計画」に基づき、必要性、整備効果等の高い箇所の選定等を検討することとしています。
		「汚水処理人口普及率」は全国平均のみで示されているが、地域の実情によって都市の規模別や都道府県別で示すべき。	重点計画においては、国としての社会資本整備の方向性を示すという観点から、指標は全国ベースで設定しています。
		「汚水処理人口普及率」について、農林水産省、環境省との調整状況を示されたい	3省庁の調整が終了し、目標値を記述することとしています(H19末で86%)。3省庁とも同様の目標を各々の長期計画に記載し、共通化しています。
		居住環境に直接影響を及ぼす生活道路(狭隘道路、細街路)の整備の推進	地方における道路整備の必要性は認識しており、第2章活力(4)、第3章<道路整備事業>2.(1)(2)でも市町村合併等地域連携や地域の生活を支える道路整備について記述しています。
		法的には含まれない住宅事業の位置付けを明確にすべき。また、住宅建設5か年計画との整合性を確保すべき。	住宅については、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います。また、住宅建設5箇年計画と共通する指標としては「住宅のバリアフリー化の割合」がありますが、これは、「平成27年度においてバリアフリー化された住宅ストックの割合を2割とする」との五箇年計画の記述を踏まえて平成19年度の目標値を設定したものであり、整合性がとれたものとなっています。
		セーフティネットとして公的住宅を位置付けるべき 建築物における化学物質対策の推進を明記すべき 暮らしの基本である住宅は、まちを構成する重要な要素であり、社会資本ともいえ、その指標について明示が必要ではないか。	
安全	全体	「安全」のテーマの中に、市街地の防災性の向上として市街地整備事業による緊急的な防災性の向上の考え方を位置付けるべき	「安全(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり」において、市街地整備事業による防災性の向上について、包括的に記述されています。
		大規模な地震災害から国民の生命や財産を守るのは最優先課題。地震防災対策強化地域や推進地域などの指定の趣旨を踏まえ重点的かつ効率的な投資ができるような計画作りを希望。	重点目標として安全の中に「大規模な地震、火災に強い国土づくり等」を定め、各種事業を重点的に実施してまいります。
		(1)水害等の災害に強い国土づくり	「都市型災害」の定義が不明確で大都市をイメージさせるため、地方部における災害にも配慮した「都市部の水害対策」という表現にすべき
		自然災害の発件数等の被災頻度を指標とした重点化が図られるような事業展開が必要	台風、梅雨等による洪水被害の常襲地域に対する対応や、切迫性の高まる地震による被害の軽減に向けた対応に重点を置く旨記載しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	農地防災事業との連携を記載すべき	土地改良長期計画に位置付けられた事業との連携を第1章4で記述しています。
	ソフト政策に関連した指標の追加	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
	土砂災害危険箇所「における家屋等の立地を抑制する」ための…に修正	ここでは、既存の土砂災害危険箇所に家屋等の新たな立地を抑制することのみならず、現在土砂災害危険箇所としてカウントされていない箇所において、新たに家屋が立地することにより、新規に土砂災害危険箇所としてカウントされることのないよう土砂災害危険箇所自体の増加を抑えることも含んでいるため、原文どおりとしました。
	河川整備の実態から中小河川の当面の整備目標を5～10年に一度規模から時間降雨50mm相当とするべき	中小河川の整備目標としては「5～10年に一度程度の規模」と解説していますが、「時間雨量50mm相当」と同じ水準と認識しています。
	都市型災害に加え、九州などの被害常襲地域の対策重点化も明記すべき	地方部を含めた治水対策の重要性については、第2章の(1)水害等の災害に強い国土づくりの事業の概要に「台風、梅雨等による洪水被害の常習地域に対する対応」を追加するとともに、第3章においては「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」と記述しているところで、特に、都市雨水対策については、下水道事業との連携が重要であることを踏まえた記述をしています。
	「都市型災害対策…に重点を置いて」とあるが、本県は既往の対策が十分ではなく、事業の概要に「治水安全度向上に向け、未改修河川に対する積極的な取組みを進める」旨、記述すべき	
	別表P2ハザードマップの作成支援に土砂災害を加えるべき(土砂災害についてもハザードマップの作成を推進しているところ)	ご意見を踏まえ、ハザードマップの作成支援に「土砂災害」を追加しました。
	土砂災害から保全される戸数が、土石流による被害を指しているのであれば、水系砂防の評価の考え方を示されたい。	水系砂防による対策は、基本的に「洪水による氾濫から守られる区域の割合」の中で評価しています。
	洪水による氾濫から守られる区域は%表示よりkm ² のほうが望ましい。また5～10年ではなく10～20年確立規模位が妥当。さらにアウトカム指標に「洪水被害軽減額」を加えることを提案。	「洪水による氾濫から守られる区域の割合」については、その指標の進捗度合いを分かりやすくするため、割合で表現しています。中小河川の整備目標を「5～10年に一度程度の規模の降雨」と解説していますが、従前より時間雨量50mm相当への対応をすすめていることの例示として、このように表現しています。「洪水被害軽減額」については、洪水の発生が降雨という不確実的な気象現象によって生じる現象であり、実際の被害額が減少しても、治水政策による効果であるのか、気象現象による影響であるのか、評価することが困難であることから、フォローアップ可能な重点目標を記述しています。
	「災害関連施設及び重要交通網等ライフラインの土砂災害・雪害等からの保全」は具体的な説明が必要	第2章の災害弱者関連施設及び重要交通網等ライフラインの土砂災害・雪害等からの保全については、事業横断的な共通項目として記載したものであり、これらの具体的な説明は第3章の事業分野別等で補足しています。
	津波、高潮、波浪、海岸浸食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減の指標が「…地域の面積」となっているが、面積ではなく人口あるいは財産とした方が成果指標として適切ではないか	防護人口・財産を用いるのも一つの考え方ですが、防護施設の整備により防護されるエリアが明確に設定されることから、面積が適当であると考えています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>事業の概要中「津波・高潮災害」の高潮は、地震が発生原因ではないので、削除すべき。また、「その効果を増大させるため」ではなく「その被害を軽減するため」ではないか。</p>	<p>この項目における対象災害としては高潮災害、津波災害の両者を想定しており、事業概要には主な災害要因として大規模地震を記載したものです。また、「その施設整備の効果を増大させるため」と修正しました。</p>
	<p>「事前通行規制の解消に伴う人口×ロス時間の軽減」という指標の追加</p>	<p>第2章安全(2)に掲載されている「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」という指標において、事前通行規制区間の解消を考慮しているところです。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、今後も、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と考えています</p>
	<p>保全されるべき戸数や災害弱者関連施設数を100%とし、その達成率で表すべきである。</p>	<p>達成率で表すのも一つの考え方ですが、この5ヶ年間で、土砂災害からどれだけの戸数や災害弱者関連施設が守られるのか、その増加数を示した方が一般的に分かりやすいと考えたため、これらの指標で表示することとしました。</p>
	<p>火山噴火災害は大規模な災害のため、この対策をひとつの重点目標として新設するとともに、富士山火山対策を追加されたい。重点目標の新設が困難な場合は、「事業の概要」での「三宅島等での火山噴火」を「三宅島や富士山等での火山噴火」と改められたい。</p>	<p>ご指摘のとおり、火山噴火災害からの安全の確保が重要であるとの認識のもと、「(1)水害等の災害に強い国土づくり」の中に水害、土砂災害等とともに重点目標に掲げ取り組んでいくこととしています。また、事業の概要の「三宅島等での火山噴火にともなう土砂災害への適切な対応」における「三宅島等」の記述については、現在火山砂防対策等が鋭意進められている三宅島を代表事例として例示し記載したものであるため、原文どおりとしています。なお、富士山火山対策については、これまでハザードマップの作成などの取り組みが進められているところであり、その取り組みの内容に関しては、事業の概要の中の「…災害に関する情報をリアルタイムで提供する施設や体制を整備するほか、…」等で記述しているところです。</p>
<p>(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等</p>	<p>指標の設定は受益者人口ベースではなく、国土面積や海岸線延長等を基礎として設定することが適当</p>	<p>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り、データの蓄積や技術的に測定可能である等の観点から検討した上で掲載しています。緊急物資供給量は港湾背後に居住している人口により決まるものであり、国土面積及び海岸線延長により決まるものではないため基礎設定は困難であると考えています。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てまいります。</p>
	<p>「緊急物資供給可能人口」は必要人口に対する割合(%)も併記すべき</p>	<p>供給人口を指標としたほうが国民に分かりやすいと考え、このように指標を設定しています。</p>
	<p>国内海上輸送網を形成する内貿ユニットターミナルの耐震性整備を追加すべき(別紙、別表とも)</p>	<p>内貿ユニットロードターミナルの耐震強化については、第2章では「耐震性を有する国際海上コンテナターミナルの整備等」、第2章別表では「耐震強化岸壁の整備」「防災拠点の整備」に含まれています。</p>
	<p>「大規模地震・津波により孤立する恐れのある人口の減少」という指標の追加</p>	<p>地震津波発生時の「孤立化」がどのような状態を指すか明確化し難いため、指標として取り入れることは困難と考えました。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たいと考えています。</p>
	<p>3章海岸事業の事業の概要のアウトカム指標との関連性が理解しにくい。3章のアウトカム指標を2章に使用すれば分かりやすいのではないか</p>	<p>2章は主に各事業が連携した横断指標を記述し、3章についてはそれら横断指標と対応した個別事業指標を記述しています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	大規模な地震、火災に強い国土づくり等に「地域の身近な避難場所となる近隣公園、街区公園の整備」を位置付けるべき。	地域の身近な避難場所は、現在の記述の「避難地など」に含まれているので、元のままの記述とします。また、身近な歩いて行ける場所への公園整備については、「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成」の事業の概要部分に計画的に整備することを記述しています。
	指標として、例えば身近に歩いて行ける場所(東京都では250mと認定)に公園等が整備された市街地の割合等を掲げるべき	都市公園の整備は、「水と緑の公的空間確保量」を指標として、都市において緑とオープンスペースを総合的に確保していく中でその整備・進捗を図っていくこととしています。身近な歩いて行ける場所への公園整備については、「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成」の事業の概要部分に計画的に整備することを記述しているので、元のままの記述とします。
	地震などの災害が発生した際には、延焼を遮断したり、一時避難場所や救援・援助目的の拠点として重要な役割を果たす、身近な公園(近隣公園、街区公園)の整備を重点的に実施すべき	ご意見の趣旨を踏まえつつ事業を実施してまいります。
	備蓄倉庫、耐震貯水槽、放送施設を備える10ha以上のオープンスペースは、3つの施設をすべて満たしていなくてもよいのではないかと	防災公園等の機能向上に重点的に取り組むため、一定の防災機能水準を示す指標として、3つの施設を採用したものです。10ha以上のオープンスペースに3つの施設を備えることを義務付けるものではありません。
	「市街地再開事業等」を追記すべき	密集市街地における事業展開に関しては、防災環境軸の整備や老朽建築物の建替え等に加えて、面的な市街地開発事業等も重要な手法と考えています。このため、「事業の概要」の中でも「市街地開発事業等」を含む内容を包括的に記述しています。
	最低限の安全性が確保される密集市街地とは、具体的にどういう状態をいうのか。また、事業が完了していなくても事業計画が策定された場合にはその割合に含めるなど、弾力的な運用をお願いしたい	「最低限の安全性」とは、市街地の燃えにくさを表す指標である不燃領域率で40%以上を確保すること等をいうものであり、事業が完了していない段階においても、建物の不燃化や道路等の整備の推進により、最低限の安全性の確保は可能です。なお、当該用語の定義は、参考資料において説明を加えております。
	「事業の概要」のなかで「密集市街地の解消」の記述については「道路整備の推進による延焼遮断帯や避難路として機能する防災環境軸を形成することによる密集市街地の解消」を加えるべき	防災環境軸の整備を推進することは、密集市街地の安全性向上を促進する上で非常に有効と考えており、引き続き積極的に取り組んでいきたいと考えています。このため、「事業の概要」の中でも「防災環境軸の整備」を含む内容を包括的に記述しています。
	民間の建築物については、耐震診断・改修の状況把握は難しい。また、住宅の耐震化率を65%とするためには、抜本的な施策の見直しを図り、強力な支援策の検討が必要	耐震改修促進法に基づく指導等により現状把握は可能であると考えています。また、住宅の耐震化率については、除却等のトレンドも勘案したものであり、支援・指導等を行うことで目標を実現していきたいと考えています。
	余震等二次災害の防止のための応急危険度判定士のことを明記	応急危険度判定の体制整備は重要な施策であると考えていますが、「社会資本整備」の数値目標になじまないものであるため、本計画には掲げておりません。
	「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消」とあるが、生命・財産・生活の安全性と社会経済活動を確保することを目標とするのであれば面積ではなく人口や財産とした方が成果指標として適切ではないかと	防護人口・財産を用いるのも一つの考え方ですが、防護施設の整備により防護されるエリアが明確に設定されることから、面積が適当であると考えています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	事業の概要「地震や豪雨、豪雪、火山噴火に強い緊急輸送道路」と修正すべき	ご指摘の火山噴火時の観点も重要と考えますが、緊急輸送道路ネットワークは高速道路や主要な一般国道等の大部分を含むことから、火山噴火時における緊急輸送等の機能の確保は図られるものと考えています。
	大規模地震により寸断される幹線道路の代替となる高速道路の整備の推進の追記	高規格幹線道路等は緊急輸送道路ネットワークの一部であり、事業の概要に「地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークを整備する」と記載していることから、ご指摘の趣旨は反映されているものと考えています。
	高規格幹線道路等は災害対策にも有効なので追記を	
	「医療機関へのアクセス時間」、「自然災害時の通行規制される区間の減少」などを含む波及的效果を示す指標を提示すべき	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化しています。「医療機関へのアクセス時間」については、指標は記載していないものの、ご指摘を踏まえ第3章<道路整備事業>2(3)に「医療施設へのアクセスを確保」の記述を追加したところです。また、「自然災害時の通行規制される区間の減少」については、「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」という指標において、事前通行規制区間の解消を考慮しています。
	事業の概要「…豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワーク及びライフライン等を整備する」と修正すべき	水道、電気、ガスなどのライフラインは重点計画の対象に位置付けられておりません。なお、備蓄倉庫、耐震性貯水槽、放送施設を備えるオープンスペースを確保するなど、ライフラインにも配慮した整備を行っていきます。
	島嶼における防災拠点の整備の記述や指標の追加	特に島嶼について特記していませんが、島嶼も含めて必要に応じて防災拠点の整備を進めております。
	ソフト及びハード施策とも内容が重複していたり(1)にあるべき内容が(2)に記載されたりしている。	事業の概要において、ソフトとハードは極力整理して記述しました。地震によって発生する津波については「(1)水害等の災害に強い国土づくり」に整理しているなどご理解願います。
	直下型地震の切迫性は中央防災会議でも言われているが、災害弱者と言われている要支援者(高齢者、障害者、幼児等)の災害発生当初の身の安全確保は重要であるが、特に高齢者の避難方法、避難所生活等は心身が健全でない場合は困難をきたす。隣近所の助け合いによってカバーせざるを得ない面が多いと考えるが、行政や防災関係機関が隣近所の助け合いのシステムをつくったり、通信機器(パソコン等を含む)等を利用して、安否情報を確認できる方法等を構築すべき。IT機器の発達した今日、機器を活用して要支援者が安全な市民生活ができるように検討をお願いしたい。	適切なソフト施策の実施については、事業の概要で言及しているところであり、ご指摘の点も踏まえつつ、今後の施策に当たってまいります。
	第2章別表中の2安全(2)大規模な地震、火災に強い国土づくり等における防災拠点の整備という記述は防災拠点となる公園の整備に変更すべきである。	耐震強化岸壁を備えた港湾等も含んでこのように記載したものであり、原案どおりとさせていただきます。
(3)総合的な交通安全対策及び危機管理の強化	港湾施設の保安対策について追加「昨今の不安定な世界情勢に対応し、空港・港湾においてテロ等に備えた保安レベルの向上を図る。」	ご指摘を踏まえ、「昨今の不安定な世界情勢に対応し、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。」と記載しました。
	総合的な交通安全対策に歩行者も含めた冬期間の視点が必要	ご指摘を踏まえ、第2章暮らし(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。

意見該当部分等		都道府県の意見	意見に対する考え方
		「道路交通における死傷事故率」については、一般国民には理解しにくい	指標については、データの蓄積や事後評価等に係る技術的な制約等から現段階で最適なものを設定しているところであり、参考資料として指標の解説を作成する等、様々な方法で指標の説明を行ってまいります。 なお、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。
		指標として「高規格幹線道路の分担率」を追加し、事業の概要にも高規格幹線道路網の整備について明確化する	高規格幹線道路等については、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、様々な効果が期待できることから、様々な重点目標において、高規格幹線道路等を内包する記述をしています。 また、高規格幹線道路等に関しては、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、高規格幹線道路等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」と記述しています。
		武力攻撃に関する保安レベルの向上も考えていただきたい	武力攻撃に対する保安については、今後の政府全体での議論の動向を踏まえて考えていく課題であると認識しています。
環境	全体	タイトルを「環境～持続可能な社会の実現のため、地球環境から身近な生活環境までの保全・創造」とすべき	前文2に「事業等の実施に当たり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」旨を記載しており、ご趣旨はすでに反映されているものと考えています。
	(1)地球温暖化の防止	CO ₂ 吸収源対策として「公共事業における間伐材をはじめとする積極的な木材の活用」を事業概要に追加されたい	国土交通省におきましては、住宅・社会資本整備等における環境負荷低減施策を推進するため、公共事業における木材利用の促進について取り組んでいるところです。特に間伐材については、平成13年4月に施行された「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律(グリーン購入法)」に基づく「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」において、特定調達品目に位置づけられており、国土交通省では、間伐材を使用した公共工事を積極的に推進しているところです。 しかしながら、現在の間伐材の供給状況を見ると、多くの地域で公共事業が必要とする量が必ずしも十分、安定的に供給されているとは言えないのが実情であり、安定した市場の形成のためには、まず供給サイドで、供給体制の整備、販路の拡大等の努力をしていただく必要があります。 国土交通省としても、公共事業で積極的に使用することにより間伐材の需要拡大に努めてまいります。
		モーダルシフト率の指標の追加	モーダルシフト率は社会資本整備事業のみならず、貨物鉄道・内航海運事業者によるサービス強化や荷主の意識向上等により向上するものですので、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するための指標としては採用しておりません。
		低公害車普及率等の指標の追加	「地球温暖化の防止」の指標としてはCO ₂ 排出削減量を記載することが適当であることから、地球温暖化対策推進大綱に基づく運輸部門におけるCO ₂ 排出削減量を記載しており、低公害車の開発・普及における排出削減量も含まれています。
		バスの利用促進を明記すべき	「バスの利用促進」については、「事業の概要」の「公共交通機関の利用促進」に含まれております。
		木造住宅の振興を記述すべき	木造住宅の振興も、二酸化炭素の吸収に寄与するものですが、それは木材の利用を通じた間接的な効果であるため、重点計画における他の地球温暖化防止の施策とのバランスから、計画に記述することは困難であると考えています。
		「下水エネルギーの利用等によるエネルギー削減」を追記	地球温暖化対策推進大綱に明確に定められた対策について代表事例を記載しています。 なお、下水汚泥の有効利用、温室効果ガスの排出削減については、第3章事業分野別において記載しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	自然エネルギーによる、公共施設(庁舎及び道路照明等)のクリーン電力化を促進する。	官庁施設整備においては、重点計画として環境負荷低減技術を活用した環境配慮型官庁施設(グリーン庁舎)の整備等を進めることとしていますが、環境負荷低減技術の中には太陽光発電等の自然エネルギーの活用技術も含まれています。したがって、今後、官庁施設整備においては、クリーン電力の活用についても取り組んでいく予定です。
(2)都市の大気汚染及び騒音に係る生活環境の改善	<p>低公害車の開発・普及に加え「排ガス規制の更なる規制の強化及び使用過程車対策としての代替促進」を加えるべき</p> <p>SPMについて環境基準超過測定局の6割でSPM濃度の自動車寄与分を現状から半減するとあるが、自動車寄与分の半減とはどのような対策を実施した場合の効果を考えているのか</p> <p>NO₂・SPMの環境目標達成率は環境基準達成率と修正すべき。 粒子状浮遊物質(SPM)は浮遊粒子状物質とした方が適切</p> <p>指標として「高規格幹線道路の分担率」を追加し、事業の概要にも高規格幹線道路網の整備について明確化する</p>	<p>「排ガス規制の更なる規制の強化」については、規制措置そのものが社会資本整備事業ではないため、追加することは適切でないと考えています。また、「使用過程車対策としての代替促進」については、「使用過程車から低公害車への代替を促進させる」ことを意味すると思われませんが、これは「低公害車の開発・普及」に包含されています。</p> <p>NO₂については環境基準達成率としております。SPMについては、ご指摘を踏まえ再検討しましたが、自動車から排出されるもの以外に、黄砂など自然由来の影響が大きいこと等から、環境基準を指標として用いることは適当でないと判断し、指標から削除することとしました。ただし、事業の概要にありますとおり、SPMの削減を目指した取組み(低公害車の開発・普及、ディーゼル微粒子除去装置(DPF・酸化触媒)導入等自動車の低公害化、交通需要マネジメント、違法駐車対策、公共交通機関の利用促進、鉄道・海運へのモーダルシフトの推進、道路渋滞対策等)を鋭意進めてまいります。また、「粒子状浮遊物質」は「浮遊粒子状物質」に修正しました。</p> <p>高規格幹線道路等については、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、様々な効果が期待できることから、様々な重点目標において、高規格幹線道路等を内包する記述をしています。 また、高規格幹線道路等に関しては、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、高規格幹線道路等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」と記述しています。</p>
(3)循環型社会の形成	<p>廃棄物全体の指標ではなく、具体的な建設系の数値目標をあげるべき</p> <p>環境と調和した循環型社会の形成に寄与するため、建設発生土の広域的な有効利用や廃棄物処理護岸等の整備については重点目標のなかでも優先して取り組むべき</p> <p>「社会資本整備事業の実施に当たっては、…下水汚泥についてリサイクルを推進する。また、枝葉や動物糞尿などの有機の廃棄物についてもリサイクルを推進する」と修正すべき</p> <p>国及び地方公共団体が行う社会資本整備において、リサイクル資源の積極的かつ広範な利用に努め、民間の需要を喚起する。</p> <p>第2章(別表)(3)循環型社会の形成 ・静脈物流に資する港湾施設の整備 「静脈物流に資する港湾施設」については、港湾基本施設だけでなく保管施設や防塵ネット等の公害防止施設についても、含めていただきたい。</p>	<p>循環型社会の形成については、循環型社会形成促進基本計画で目標値が決定されているため、これを再掲することとしました。</p> <p>ご指摘の通り、建設発生土の有効利用や廃棄物等の適正処理・処分のための廃棄物埋立護岸の整備は循環型社会形成に向けた重要な取組みと考え、建設発生土の広域的な利用も含めて、建設発生土の有効利用・廃棄物埋立護岸の整備を推進することとしています。</p> <p>社会資本整備事業の実施に当たっては、社会資本から発生する枝葉等を用いた再生資材も含めて、再生資材の利用を推進することとしています。</p> <p>「静脈物流に資する港湾施設の整備」は港湾基本施設に限定した趣旨ではありません。公害防止施設の重要性にも適切な配慮が必要であると認識しています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	(4) 良好な自然環境の保全・再生・創出	<p>(水辺について) 自然の水辺回復の割合は17.3%であり、これを概数として「約2割」と表現したものであり、現況値などの業績測定は、毎年度行い、その進捗度合いを確認していきます。 なお、ここで言う「回復可能」とは、コンクリートブロック張等全く植生が繁茂していない河岸について自然化できるもの、海岸侵食によって失われた砂浜について離岸堤や養浜等の整備により再生・創出できるものを指しています。 (湿地について) 重点計画の制定の趣旨を踏まえ、関係各局が横断的な取り組みを開始しておるところであり、指標も横断的に策定したところです。ご指摘の趣旨も踏まえ、指標をより分かりやすくするために、今後さらなる工夫・改善を加えていくとともに、横断的な連携施策もさらに推進していく所存です。</p>
	「7,000ha中の900ha再生」と指標の「3割再生」の不整合	<p>指標の趣旨は、現在の社会情勢や土地利用等を踏まえ、今後5年間でどの程度まで、回復可能できるか示すものであり、今後5年間で整備する約900haとこれまでの整備量約1200haの合計2100haが再生することにより、7000haのうちの約3割再生するものですが、ご指摘を踏まえ、指標と事業の概要の数値を対応させるため、事業概要の記載内容を「過去の乾燥や埋め立てにより失われた湿地や干潟のうち回復可能な約7,000haのうち約2,100haまでを再生」に変更しました。</p>
	目標の数値が不適当。「回復可能な湿地や干潟の3割再生」とあるが、指標の説明では「約7000haのうち900ha再生する」とあり整合性が取れていない。	<p>ご指摘を踏まえ、指標と事業概要の数値を対応させるため、事業概要の記載内容を「過去の乾燥や埋め立てにより失われた湿地や干潟のうち回復可能な約7,000haのうち約2,100haまで再生」に変更しました。</p>
	海岸の浸食が進み海岸部の自然環境が悪化している中、3章海岸事業中、「人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全回復」「復元・創出された砂浜の面積」「人々が海辺に親しむことのできる海岸の延長」を(4)の後に挿入されたい。	<p>2章は各事業が連携した横断指標を優先して記述することとし、3章に個別事業指標として記述することとしました。</p>
	海岸侵食により失われた砂浜の保全、復元についても記述すべき	<p>第3章において現状汀線の保全対策やかつての汀線の回復などの海岸の侵食対策を記述しています。</p>
	環境保全策の充実を図るべき ソフト事業に係る支援策についても検討されたい	<p>建設廃棄物のリサイクルによる公共工事のゼロ・エミッション化や環境負荷低減に資する資材調達(グリーン調達)を積極的に推進しているほか、蛇行した河川の復元や干潟・藻場の保全・再生などの自然再生事業をNPOや地域住民など多様な主体の参画を図りつつ推進するなど、ハード・ソフトの連携を行いながら新たな視点の事業にも取り組んでいます。 今後とも社会資本の整備を通じ、我が国の環境の保全・創出に積極的に取り組んでまいります。</p>
	生物多様性の確保に資する良好な樹林地等の自然環境を保全・創出する公園・緑地等の確保(約2,400ha)について指標を掲げるべき	<p>指標については、「主として社会資本整備事業によって達成する成果を表現したもの」かつ「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るものであること」等の観点から検討した上で、記述の是非を判断しているところであり、御指摘の部分に対する指標については、技術的な制約等から対応が困難であったため記述を見送ったものになります。</p>
	道路建設時の工法、ルート検討等においても、投資効果のみに着目するのではなく自然環境を考慮した対策を進めるべき	<p>道路事業では、環境影響評価等により、事業着手前の段階においても自然環境に配慮した適切な対策を進めてまいります。</p>
(第2章 別表について) 「人工的な構造物によって...(中略)...公園緑地の確保」の項目について次のように修正を検討されたい。 ・自然環境の保全・創出に資する都市公園等の整備	<p>水辺再生・湿地干潟再生等も公園整備・緑地保全と並ぶ重要な事業であり、さらに、「人工的な構造物によって...(中略)...公園緑地の確保」の中で「自然環境の保全・創出に資する都市公園等の整備と緑地の保全」は明示されているところでもあるので、原案どおりとさせていただきます。</p>	

意見該当部分等		都道府県の意見	意見に対する考え方
	(5)良好な水環境への改善	水辺に親しめる箇所を何割増やす等の指標も検討されたい	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化しておりますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
		事業の概要に以下の文章を加えるべき。 「三大都市圏における住民のうおい環境の確保を目指し、湧水の保全を図るとともに、公園緑地等の水環境の保全・創出や水質の改善を推進する」	本項は河川等から海域までの一連の水環境の改善を重点目標としたものであり、ご指摘のような住民の視点については「暮らし(2)」に盛り込まれているものと考えています。
		「湾内青潮」は「湾内赤潮」にした方が分かり易い	都市再生プロジェクト「海の再生」に基づき策定された「東京湾再生のための行動計画」では、底層の水に溶け込んでいる酸素量であるDO(溶存酸素量)に着目しています。この値が小さいと環境に多大な悪影響を及ぼすことから、DOに大きく依存する湾内青潮等発生期間の短縮を指標としました。
		里山や里海の保全の視点が必要	「(4)良好な自然環境の保全・再生・創出」の中に、保全の視点を織り込んでいます。
		「地下水の涵養や地下水汚染の防止」の追記	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化しておりますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
		「健全な水量」という表現は不明瞭	簡潔で的確な言い換えがほかに考えにくかったため、原案どおりとさせていただきますが、計画策定後も、計画内容を分かりやすいものに充実させるための検討を続けてまいりたいと考えています。
		瀬戸内海の水環境保全のため下水等の汚水処理施設整備が必要	個別地区名については明記していませんが、「河川や湖沼、海域等公共用水域の水環境の改善を目指し、下水道の普及拡大」という部分に当然含まれます。
		高度処理人口普及率の改善をもって良好な水環境への改善が図られたとするのは疑問	事業の概要に記述しているように、良好な水環境の改善は、高度処理施設の整備のみならず、種々の施策の複合的成果として達成されるものですが、社会資本整備事業の実施により達成する成果を表現し、かつその達成状況を定量的に測定でき、指標として適切と考えられるものとして、高度処理人口普及率を採用しました。
		良好な樹林地等の自然環境保全の指標や絶滅危惧種を残すための指標などの検討	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
活力	全体	高速道路ICまでのアクセス向上による農林水産物の流通環境の格差是正が必要	今後の施策展開の参考とさせていただきます
		別表に「フリーゲージトレインの実用化」を追記	ご意見のあった「フリーゲージトレインの実用化」については、社会資本整備重点計画の中の「新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備」に含まれています。 なお、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。
		「市街地の再編」「生活者の視点に立った愛着の持てるまちづくり」の視点を導入すべき	「市街地の再編」については、「活力(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化」の「事業の概要」において、包括的に記述されています。 また、「生活者の視点にたった愛着の持てるまちづくり」については、「暮らし」において、バリアフリー、良好な居住環境の形成等の観点から記述されています。
		活力の項目に多目的ダムに関連した水量の確保に関する指標がない。	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。なお、暮らし(2)の事業の概要において「河川流量の確保のためのダム建設等を進める」と記載しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
(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	拠点的な空港・港湾への鉄道アクセス率も追加	一般空港や港湾についてはアクセス状況が個々に大きく異なり、一般的に論ずることはできませんが、多くの場合、鉄道による大量輸送を必要とするだけの航空旅客や港湾貨物がなく、他のアクセス手段からの優位性が低いことから必ずしもアクセス鉄道が必要であるとは考えていません。したがって、それぞれの事情に応じてアクセス鉄道の整備が望ましいと判断される場合には、整備主体の民間事業者、自治体等による需要予測や収支採算性等の個別具体的な検討を踏まえ、国としては条件の整ったところに対して財政的支援を行ってきています。このため、一般空港や港湾も含めて鉄道アクセス整備を一般的な指標とするよりも、今回の社会資本整備重点計画においては、特に重要と認識している国際拠点空港に限定して指標化することが適切と考えます
	事業の概要「・・・成田新高速鉄道の整備を着実に推進する」と修正すべき	御指摘を踏まえ、「・・・成田高速鉄道アクセスの整備を着実に推進する」と名称の修正を図らせていただきます。
	大学や研究機関、関連産業の集積拠点の形成、拠点間の産学官連携の推進によるゲノム・ライフサイエンス、IT等先端科学技術の国際的拠点の形成を追加表記すべき。	社会資本整備重点計画においては、社会資本整備重点計画法第2条に規定する道路事業などの社会資本整備事業が対象となるため、大学や試験研究機関、IT等先端科学技術の国際的拠点の形成は、当該計画には特段明記していませんが、都市再生本部決定に基づき推進されることとなります。
	既存道路におけるコンテナ貨物の円滑な輸送及び輸送時間の短縮をはかり、指定道路、指定経路を充実していくことも重点的に取り組んでいくべき	円滑な輸送の確保の重要性は十分認識しており、「新総合物流施策大綱」等別途の間議決定も踏まえ、適切な配慮が必要と考えています。
	国際的な人とモノの流れだけでなく、国内においても港湾、空港及び道路事業との連携を強化した物流ネットワーク形成を図ることを優先すべき	円滑な輸送の確保の重要性は十分認識しており、「新総合物流施策大綱」等別途の間議決定も踏まえ、適切な配慮が必要と考えています。
	「中部国際空港の所要な整備を着実に推進する。さらに、東アジアを中心とした交流の増大に対応するため、地域拠点空港をはじめとする一般空港の質的向上を図る。あわせて、空港・航空路の量的拡大する次世代航空保安システムの導入を進める。」	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ませんこととしています。このため、今後5年間の具体的な国際化のための整備が見込まれていない現時点において、当該箇所に記載することにはなりません。なお、一般空港については質的充実に重点を移すこととしており、ご指摘の内容についても本計画の「事業分野別の取組み」に含まれているものと考えています。
	「国際航空サービス提供レベル」等の指標について一般国民には理解しにくいので、注書で解説された	参考資料において分かりやすい解説を記載しました。
	国際物流の円滑化に係る臨港交通施設の整備を優先的に取り組むべき	国際物流の円滑化のためには、ターミナル整備のみならず、臨港交通施設も十分視野に入れて取り組んでまいります。
	地域経済活性化のため地方港の国際コンテナターミナル整備が必要	地域における国際コンテナニーズにも対応した、多目的国際ターミナルの整備を進めてまいります。
	コンテナターミナル整備は中枢国際港湾を中心に進めることを明記すべき	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。
	ハード整備に加え、基幹航路の誘致促進につながる規制緩和もあわせて推進する必要	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」においても、ハード整備だけでなく、港湾諸手続きのワンストップサービス化、24時間フルオープン化等を進めていくことを示しています。
ベイエリア再生の視点を加えること	臨海部(ベイエリア)の利点を活かした経済活性化への貢献は重要と認識しています。そのため港湾において物流や産業空間の形成のための主な事業について盛り込んでいます。	
港湾の保安対策は最優先に推進する必要があり、事業の概要に追加すべき。	ご指摘を踏まえ、安全(3)「事業の概要」の最終の文章に「空港、港湾等・・・」と明記し、港湾の保安レベルの向上を図ってまいりたいと考えています。	

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>「三大都市圏環状道路」「大都市圏(東京圏・名古屋圏・大阪圏・福岡圏)環状道路」に変更</p> <p>指標として「高規格幹線道路の分担率」を追加し、事業の概要にも高規格幹線道路網の整備について明確化する</p> <p>「国際拠点空港(成田・関空・中部)と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現」の箇所に「鉄道アクセス」だけでなく「道路アクセス」を追加すべき</p> <p>国際拠点空港とのアクセスにおいて、特に災害時において代替機能を有したアクセスの確保が必要不可欠。よって以下の記述を追加。 「信頼される国際拠点空港への交通サービスレベルとして災害時等代替機能・施設整備の推進を図る」</p> <p>・大都市圏のみの適用でないことを希望する。 ・特区制度を導入した産業の高度化や新産業の導入など産業の活性化を支援する施策を事業の概要に盛り込むべき。</p>	<p>都市圏においては、都心部の通過交通を適切に分散し、自動車の流れを変革す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、ご指摘を受け、「都市圏の環状道路」に修正したところです。</p> <p>高規格幹線道路等については、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、様々な効果が期待できることから、様々な重点目標において、高規格幹線道路等を内包する記述をしています。 また、高規格幹線道路等に関しては、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、高規格幹線道路等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」と記述しています。</p> <p>道路アクセスについては、「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」として指標が設定されているところです。</p> <p>空港へのアクセス道路についても緊急輸送道路ネットワークの一部であり、2 安全の(2)の事業の概要に「地震や豪雨、豪雪に強い緊急輸送道路ネットワークを整備する」と記載していることから、ご指摘の趣旨は反映されているものと考えています。</p> <p>・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は、我が国全体においてその効果が享受されるべき達成目標であると考えています。 ・社会資本の整備とそれに密接に関連する施策を事業の概要に記載する範囲としていますが、ご指摘の点は今後の施策展開の参考とさせていただきます、社会資本の整備を行うにとどまらず、社会資本整備の効果を相乗的に高めるようなソフト施策の展開にも努めてまいります。</p>
(2)国内幹線交通モビリティの向上	<p>「国内航空サービス提供レベル」は国民一人当たり年間で東京・札幌間 往復のような分かり易い表現に努めるべき</p> <p>主要地域拠点空港のうち福岡・那覇の総合的調査、整備に向けた取組みの推進について追記</p> <p>離島空港について島民生活の安定、離島振興の観点からジェット化、滑走路整備等を実施する旨追記</p>	<p>参考資料において分かりやすい解説を記載しました。</p> <p>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ませんこととしています。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組んでまいりたいと考えています。</p> <p>離島空港の整備について、島民生活の安定、離島振興の観点からの重要性は十分認識しており、本計画においても新設抑制の対象外になっているとともに、質的充実を今後とも図っていくこととしており、ご指摘の内容も本計画中の記述に含まれているものと考えています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>事業の概要の内容修正 ・広域ブロック間の～(中略)～。空港については、財源に見直しをつけた上で、～(中略)～、一般空港については、継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備及び通勤航空ネットワークの整備を推進する。(以下略)。</p>	<p>通勤航空を含む一般空港の配置は、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。よって、ご指摘の通勤航空ネットワークの整備は概成したものと考えています。</p>
	<p>指標に道路に関するものを追加すべき。また、事業の概要の中で鉄道の記述も入れるべき。</p>	<p>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選定しているところですが、今後も技術的な検討を進め、分かりやすいものに充実させていく所存です。 また、鉄道事業については、整備新幹線に関しては、平成12年12月の政府・与党申合せに従い整備を進めており、具体的な着工区間や完成目標に関しても、当該申合せの中で位置付けられていることから、「幹線鉄道等の幹線交通体系を整備する」と表現しているところではあります。</p>
	<p>「空港・港湾へのアクセス道路の整備」を「空港・港湾へのアクセス交通の整備」にすべき</p>	<p>指標については、「主として社会資本整備事業によって達成する成果を表現したもの」かつ「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うるものであること」等の観点から検討した上で、記述の是非を判断しているところであり、御指摘の部分に対する指標については、技術的な制約等から対応が困難であったため記述を見送ったものになります。</p>
	<p>指標に「高規格幹線道路の分担率」を追加すべき</p>	<p>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選定しているところですが、今後も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。</p>
	<p>高規格幹線道路の整備目標やICアクセス率、自動車専用道路交通分担率などの指標の追加</p>	<p>高規格幹線道路・地域高規格道路等については、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」と記述しています。</p>
	<p>「国内幹線交通のモビリティの向上…を図る。」と設定する以上、高規格幹線道路・地域高規格道路等の整備に関連する指標を追加すべき</p>	
	<p>指標を追加 「自動車専用道路交通分担率 13%(H14) 15%(H19)」 「理由」国内幹線モビリティの向上における指標として、空港及び港湾の他、道路の指標を明記すべき。</p>	
	<p>地域経済活性化のため高規格幹線道路網等の整備と利用しやすい料金施策による有効活用が必要</p>	<p>ご指摘の高規格幹線道路等については、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ため、重点計画の中に「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。 また、利用しやすい料金施策による有効活用の必要性については認識しており、第3章<道路整備事業>1で「有料道路における多様で弾力的な料金施策の導入」と記述しています。</p>
	<p>時間短縮に関連する指標を追加すべき</p>	<p>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選定しているところですが、今後とも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。てまいります。</p>
	<p>フェリー等国内貨物輸送コスト低減率の目標値の底上げ</p>	<p>現状及び長期的目標を考慮して目標値を算定していますが、コスト低減に向け、最善の努力を行ってまいります。</p>
<p>(3) 都市交通の快適性、利便性の向上</p>	<p>事業の概要に「コミュニティバスの普及及びバスの駅の整備促進」を追加。</p>	<p>コミュニティバスの普及及びバスターミナル施設等の整備については、「事業の概要」の「バスロケーションシステムの整備等」に含まれています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>「公共交通の利便性の向上」を示す指標の追加</p> <p>「道路渋滞による損失時間」の指標について一般国民には理解しにくいので、分かりやすい表現にすべき</p> <p>「渋滞損失時間」「死傷事故率」「利用満足度」「通過時間短縮」は理解しにくい</p> <p>重点目標に、道路整備により、交通渋滞・混雑による高コスト構造が是正され、経済・産業活動の側面から活力ある社会を形成する旨を明記すべき。また、事業の概要でボトルネック踏切の解消箇所数のみ具体的に記述する理由を明らかにすべき。</p> <p>事業の概要「面的集中工事と掘削規制の一体的実施」の実現に向けて、以下の整備が必要 ・道路法37条の改正等(道路占用者の意見を聴取する趣旨を盛り込む) ・公系事業者に対し一体事業(下水・道路・水道)を行う場合の優先補助の創設 ・私系事業者に対し掘削規制協力へのインセンティブを創設</p> <p>路上工事の縮減率について、上下水道工事においては工事時間が通常の工事より長い。工種別の指標を希望。</p> <p>「信号制御の高度化により短縮される通過時間」は「道路渋滞による損失時間」の内数であるので、削除すべき。</p> <p>(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化</p>	<p>指標については、「主として社会資本整備事業によって達成する成果を表現したもの」かつ「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うるものであること」等の観点から検討した上で、記述の是非を判断しているところであり、御指摘の部分に対する指標については、技術的な制約等から対応が困難であったため記述を見送ったものになります。</p> <p>指標については、データの蓄積や事後評価等に係る技術的な制約等から現段階で最適なものを設定しているところですが、参考資料として指標の解説を作成する等、様々な方法で指標の説明を行ってまいります。 なお、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。</p> <p>重点目標の「円滑な交通を確保する」という記述の中に盛り込まれています。また、ボトルネック踏切の改良による効果は、指標の「道路渋滞による損失時間」に反映されます。ボトルネック踏切の改良については、平成22年度までの目標が衆参両院の「踏切道改良促進法の一部を改正する法律」の衆参両院の審議過程において明確化されているため具体的に記述しました。</p> <p>面的集中工事と掘削規制の一体的実施に関しては、平成15年度内に東京23区において実施予定ですが、実施区域の設定に際しては、道路管理者、警察及び占用企業者等によって構成される道路工事調整協議会における関係者の合意を得て進めており、今後、他の地域において本施策を展開する場合においても同様の手続きをとることを想定しています。占用企業者に対するインセンティブの付与については、「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」でも、その重要性が指摘されているところであり、具体的方法を含め、今後検討してまいりたいと考えています。</p> <p>路上工事縮減に関しては、工事量全体の縮減により渋滞解消等の効果が図られるため、トータルの工事時間で指標を設定しており、工種別の指標は作成しておりませんが、企業者別の工事の縮減貢献度を公表してまいりたいと考えています。</p> <p>通過時間を測定する対象に差異があるため、「信号制御の高度化により短縮される通過時間」は「道路渋滞による損失時間」の内数ではありません。</p> <p>本指標における地域を連絡する道路は、ほとんどが国道をネットワークとする道路で形成されることから、地域交流を支援する道路のうち国道を対象とした指標としています。 主要地方道等地方における道路整備の必要性は認識しており、第3章で市町村等地域連携を促進する道路整備について記述しています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>・「隣接する地域の中心の都市間の改良済みの国道で連絡されている割合」は、中部圏では県庁所在地間の改良済みの国道の割合で算出されており、指標の名称では国民に誤解を与えるため、変更してほしい。</p> <p>・事業の概要に「市町村の合併支援や新行政区域内における交流促進のための道路整備」を追加。</p>	<p>本指標における「中心の都市」の定義は、中部圏など3大都市圏は、県庁所在地、その他、地方都市部は二次生活圏の中心の都市を示すもので、都市部と地方部の道路網ネットワークの整備状況や交通流動形態の違い等を勘案し定めたものであり、指標名称については、都市部も地方部も統一的に評価できる表現として整理したものであります。今後も、引き続きデータの整備の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。</p> <p>また、地方における道路整備の必要性は認識しており、第3章で市町村合併等地域連携や地域振興に資する道路整備について記述しています。</p>
	<p>「高速道路整備による新たに発生する観光入込客数」という指標の追加</p>	<p>データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p>
	<p>「高速道路の整備」「インターチェンジへのアクセス率」の指標を追加</p>	
	<p>「空港やICから主要観光地へのアクセス時間短縮」や「農林水産品生産地から主要消費地への輸送時間短縮」などの指標の追加</p>	
	<p>市町村合併に伴う地域一体化を図るための道路ネットワーク整備の推進の追加</p>	<p>地方における道路整備の必要性は認識しており、第3章で市町村合併等地域連携を促進する道路整備について記述しています。</p>
	<p>高規格幹線道路・地域高規格道路の整備を事業の概要に加え、関連指標を追加すべき。幹線道路ネットワークの整備という表現はあいまい。</p>	<p>高規格幹線道路等については、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、様々な効果が期待できることから、様々な重点目標において高規格幹線道路等を内包する記述をしています。</p>
	<p>高規格幹線道路網の整備について明確化する</p>	<p>また、高規格幹線道路等に関しては、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、等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」と記述しています。</p>
	<p>県内のブロック間を連結するレベルまで拡大すべき</p>	<p>地方における道路整備の必要性は認識しており、第3章で市町村合併等地域連携や地域振興に資する道路整備について記述しています。</p> <p>また、地域間を連結する道路整備を表す指標として「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」を記載しています。</p>
	<p>新産業の創出、既存産業の高度化などを意識したネットワーク整備の記述が不足している。</p>	<p>ご指摘の内容は、「様々な地域の生活や経済活動を支えるとともに、地域間交流や観光交流等を促進する道路の整備」という記述に含まれています。</p>
	<p>「地域間や観光拠点を結ぶ、幹線道路ネットワークとすべき</p>	<p>「地域間や観光拠点を結ぶ」の意味合いは、既に表題で表現しているため、項目表現は、「幹線道路ネットワークの整備」と簡潔に表現しています。</p>
	<p>(主として冬期)通行不能区間の解消も視野に入れるべき</p>	<p>第三章の道路整備事業において、「豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪寒対策を推進する」と記載しており、ご指摘の点も視野に入れていきます。</p>
	<p>「離島航路の確保」を追加されたい</p>	<p>離島航路の確保については、「地域の生活や…交通基盤を整備する」としており、別表においても「離島港湾等の整備」も記述しています。</p>
	<p>水辺再生の重要性を記述すべき</p>	<p>「中心市街地の整備による魅力ある都市の整備」に当たっては、地域の特性に応じて、水辺の再生も含めて進めることとしています。</p>
	<p>観光振興の例示として「活火山地域などの立地特性」は一般的な表現ではないので改めるべき</p>	<p>ご指摘を踏まえ、「地域特性」に修正しています。</p>

意見該当部分等		都道府県の意見	意見に対する考え方
		「美しい国づくり大綱」に対応した景観への配慮を盛り込むべき	前文において、美しい国づくりの観点から問題提起するとともに、暮らし(2)において美しい都市空間等の形成を重点目標に据えているほか、活力(4)や第3章において、景観への配慮について規定済みです。
		地域間交流に止まらず、今後は地方ブロック内の各地域間の連携、更には地方ブロック間の連携が重要。	活力(2)記載の国内幹線交通のモビリティの向上の施策等を通じ、各地域間や地方ブロック間の連携の支援に努めてまいります。
		事業の概要「観光交流等を手がかりとした地域の活力向上を目指し、中心市街地の整備による魅力ある都市の整備のほか、歴史的・文化的資産を保存・復元するとともにこれを活用しつつ…」と修正すべき	観光交流等を通じた地域の活性化に直結する施策は歴史的・文化的遺産の活用であるため、原案どおりとさせていただきますが、歴史的・文化的遺産の活用のためには、歴史的・文化遺産の保存・復元が重要であることは認識しています。
		「地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化」を分割し、地域経済活性化を新たに項目立てすべき。	地域間交流や観光交流は、地域経済活性化にとっては重要な要素ですので、切り分けて項目立てするのは困難です。
		歴史・文化遺産の例示に「世界遺産など」を追記	活用すべき優れた歴史的・文化的資源は多数あり、世界遺産のみを例示することは困難であると考えます。
第3章 全体	事業分野別の取組みに鉄道を追加されたい	鉄道事業も他の社会資本整備事業と同様に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、指標としては、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において「1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設、その周辺等の主な道路及び信号機並びに不特定多数の者等が利用する一定の建築物及び住宅のバリアフリー化の割合」という指標を設け、鉄軌道駅のバリアフリー化を対象としております。その他、第2章活力の(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及び(4)地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化において「国際拠点空港と都心部との間の円滑な鉄道アクセスの実現」という指標を設けているところです。 なお、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、鉄道事業個別の指標は設定していません。	
	重点目標の中に鉄道事業の具体的な指標を設けていない理由を示すべき		
	新幹線整備事業を項目立てし、国民に等しく供する高速輸送サービス提供レベルの目標値及び事業概要を定めた上で、これに基づく計画的な整備に努めるべき	整備新幹線に関しては、平成12年12月の政府・与党申合せに従い整備を進めており、具体的な着工区間や完成目標に関しても、当該申合せの中で位置付けられています。当該申合せにおいては、新たな区間の着工に際して、安定的な財源見通しの確保や収支採算性、投資効果等の吟味とともに、JRの同意等基本条件が整えられていることの確認をすることとされており、既に計画的な整備がなされています。	
	土地区画整理事業等の市街地整備事業について、事業分野別の事業に位置付けるべき	市街地整備事業についてはその構成要素が他事業において、包括的に記述されています。	
	あんしん歩行エリアの整備、歩行空間のバリアフリー化の推進には多大な事業費を要するため、財政面での支援を実施すべき	特定交通安全施設等整備事業等により、重点的に補助して参ります。	
	様式を統一すべき	各々の事業分野の特徴を踏まえつつ統一的に「重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取り組み」と「事業の概要」で構成しています。	
	利用者満足度については、道路だけではなく、その他の事業でも検討するべき。	前文2で「国民のニーズに的確に応え、満足度の向上につながる」社会資本の整備を推進することを述べており、鋭意取り組んでまいります。	
	第3章は第2章との重複が目立つため、別表扱いとした方がよい	第3章の位置付けは、第1章及び第2章の横断的取組みを分野別に整理し直したものであり、この趣旨を第3章の柱書に加えしました。	

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>第2章の内容を事業別にしたものなのか、それ以外のものも取り込んで事業毎に再編成したのかわかりづらい</p> <p>9事業が各1ページでまとめられている。事業の重要性や必要性について誤解を受けるとともに、一本化した重点計画として不備のように感じられる。</p> <p>社会資本整備重点計画法第2条2項にあげられている事業をすべて第3章において記述されるべき</p> <p>事業の区分けを従前のものにこだわらず国民の目から分かりやすい区分に変えるべき。</p> <p>アウトカム指標の設定が困難な施策(事業)では指標がないため、今後五ヶ年で何を何処まで整備するのがわからない。アウトカム指標にこだわらずに個々の施策(事業)毎に、国民に分かりやすい目標(指標)を示してほしい。</p> <p>「情報通信整備事業」を加えるべき</p> <p>土砂災害対策については、治水事業と急傾斜地事業に分かれていてわかりづらいので一本化すべき</p>	<p>これまでの事業分野別計画との継続性の観点や当該事業分野の規模や特性に鑑み、整理が必要なものについて第3章にまとめています。</p> <p>指標は目標達成の度合いを測るための主な事項を扱った尺度であり、指標のみに拘ることなく、重点目標の実現のために必要な事業等を展開してまいります。</p> <p>重点計画法で定義されている社会資本整備事業に直接的に該当していないため対応は困難です。</p> <p>土砂災害対策として共通する内容については第2章で記述することとし、第3章については、これまでの事業別分野の長期計画との整合性をも考慮して、これまでの長期計画の事業別分野に整理して、分かりやすく示したものです。</p>
道路整備事業	<p>特に以下の点を追記すべき</p> <p>高次医療機関までの搬送時間の短縮や安定的な通行確保など地域医療に資する道路整備の推進</p> <p>食料生産地から消費地までの輸送時間の短縮など農・漁業振興に資する道路整備を推進</p> <p>車が不可欠で高齢者が多い中山間地域の暮らしを支える道路整備を推進</p> <p>「地方部の都市間ネットワークの重点整備」の項目追加</p> <p>高規格幹線道路等の整備手法の明示</p> <p>地方有料道路について、独自に料金変更又は償還期限の延長等が可能となる制度の導入を検討されたい</p> <p>ローカルルールについて、第1章と表現を統一すべき</p> <p>道路整備について、地方の実情等も十分に勘案の上、地方部の切捨てとにならないよう配慮されたい</p> <p>道路構造保全率は直轄国道以外も対象とすべき</p> <p>都市部を対象としたものが多いので、地方部を対象としたものを加えてほしい</p> <p>自動車専用道路交通分担率や自動車専用道路整備に関する指標を加えるべき</p> <p>日常生活圏中心への安定到達率等の指標を追加し、地方へ配慮すべき</p>	<p>ご指摘を受け、「豪雨・豪雪による孤立地域の解消¹や医療施設へのアクセスを確保する」生命線となる道路整備」と変更しました。第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっていますが、²については、「地域振興に資する道路整備」や「高規格幹線道路や地域高規格幹線道路等のネットワークを重点的、効率的に整備」に、また、³については「自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興に資する道路整備を推進」に含まれており、⁴についても「今後の高速道路の整備・料金のあり方の検討等」を進めることを記述しています。</p> <p>ご指摘の内容については、必要に応じ有料道路政策全体の見直しの中で在り方を検討してまいります。</p> <p>ご指摘を踏まえ、表現を統一しています。</p> <p>今後とも地域の実情等を十分に勘案して効率的な道路整備に努めてまいります。</p> <p>データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p> <p>なお、「自立した個性ある地域の形成等地域振興に資する道路整備」等、地方に配慮した内容を盛り込んでおります。</p> <p>また、「自動車専用道路の整備」については、指標としては明記しておりませんが、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」と記述しています。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	「渋滞損失時間」や「死傷事故率」、「道路構造物保全率」という指標が分かりにくい	
	「公共交通との連携強化」として、パークアンドライドの推進、バスレーンの設置、路面電車の新設・延伸等の項目の追加	第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっていますが、ご指摘の点については、2(4)「TDM施策の実施」という表現に含まれています。
	広域災害への対処の視点も含め、高規格幹線道路全体の計画をどう位置付けるのかを明確化する必要	第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっていますが、ご指摘の点については、2(1)の「高規格幹線道路や地域高規格幹線道路等のネットワークを重点的、効率的に整備」という表現に含まれています。
	時間距離の壁がある観光地や農林水産物を利用した地方の自立促進のための高速道路整備の促進の視点	ご指摘を踏まえ、「自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や振興に資する道路整備を推進」を「自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進」としています。
	医療・福祉等の公共サービス向上の観点からの道路整備の視点や大規模地震等に対応した緊急活動のための高速道路整備促進の視点がほしい	ご指摘を踏まえ、「豪雨・豪雪から地域の孤立を解消する生命線となる道路整備」を「豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備」としています。
	「渋滞損失時間」や「死傷事故率」、「道路構造物保全率」という指標が分かりにくい	指標については、データの蓄積や事後評価等に係る技術的な制約等から現段階で最適なものを設定しているところですが、今後とも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。また、参考資料として指標の解説を作成する等、様々な方法で指標の説明を行ってまいります。
	「空港・港湾へのアクセス改善」は具体的な数値目標を示すべき	第2章活力(1)に「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」として数値目標を明示しています。
	水防計画における「交通途絶予想箇所」や「道路防災総点検で対策を必要とされた箇所」の解消の指標化	第2章安全(2)に掲載されている「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」という指標において、ご指摘の点は含まれています。
	ヒートアイランド対策としての舗装技術開発などを盛り込むべき	ヒートアイランド対策としては、第2章環境(2)の「水と緑のネットワークの形成等ヒートアイランド対策を実施」の記述において、ご指摘の点は含まれています。
	農道、林道等他省庁所管の道路との連携を記載すべき	農道、林道等他省庁所管の事業については、従来より所要の調整を行っていますが、第1章4において、「土地改良計画、廃棄物処理施設計画など、他の公共事業計画に位置づけられた事業とも、事業の構想・計画・実施の各段階において密接に連携することとして記載しています。
	「三大都市圏環状道路」「大都市圏(東京圏・名古屋圏・大阪圏・福岡圏)環状道路」に変更	都市圏においては、都心部の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ると認識しており、当該文書においては、三大都市圏環状道路については例示として、環状道路の整備を推進することとしています。なお、ご指摘を踏まえ、第2章活力2(1)において、「都市圏の環状道路」と修正したところです。
	「密集市街地の解消」については、第2章では防災の観点から「安全」の中で位置付けられているが、第3章では都市再生も含めて「活力」として記述しており、一貫性がないのではないか	「密集市街地の解消」は活力にも安全にも資するものあり、全体のバランスから第2章においては、安全に位置付けられているところですが、道路整備事業においては、「活力」に位置付けられている都市内道路の整備が密集市街地の解消にも資すると考えています。
	環境の記述について、「…の総合的な実施により、沿道環境のみならず、地域の環境を改善し、地球環境を保全」と修正すべき	地域の環境改善を含め、地球環境の保全に今後とも努めてまいります。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	「市街地等の幹線道路の無電柱化率」を「暮らし」に整理しているが、主な手法がCCBであるならば「安全」に整理すべき	電線類の地中化は、都市の景観や防災、安全で快適な通行空間の確保等、地中化後の「暮らし」の質の向上を主な目的として実施しているところです。
	ETCの普及による環境施策の可能性についても明示すべき	第2章別表3(1)地球温暖化の防止、(2)都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善各々の「渋滞対策等の推進」に、ご指摘の点は含まれています。
	「ETCを活用した多様な料金施策等の普及促進策の実施」を記載してはどうか	第2章活力(3)で「ETC利用者に特化した多様な料金施策の実施」と記載しており、この施策の展開が普及促進に資すると考えています。
	高規格幹線道路は国の責任で整備していく方針を明記すべき	ご指摘のとおり、高規格幹線道路は国の責任で整備していくものであり、2(1)において、「高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備」と記載しています。
	ネットワーク整備にあたり「国土の均衡性に配慮しつつ」という視点を盛り込むべき	「地域の個性ある発展」(第1章8)に資するようネットワーク整備を進めてまいりたいと考えています。
	地域間交流、観光交流等を促進し、高次医療や多用する消費・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地域の生活を支えるには高速道路ネットワークの整備が不可欠であり、指標に明示すべき	高速道路ネットワークを含む高規格幹線道路等については、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、様々な効果が期待できると考えています。また、データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化しているところであり、高規格幹線道路等の整備については、指標としては明記しておりませんが、第3章2(1)で「ネットワークを重点的、効率的に整備し、規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ」と記述しています。また、医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備についても記載しました。
	高速道路整備については、地元負担を極力なくし、計画どおり整備を進められたい。地方道の整備のためには引き続き道路特定財源制度を活用し、財源の確保が重要	新たな直轄方式による高速自動車国道整備に関しては、導入に伴い新たに必要となる地方負担を考慮して、国から地方へ税源移譲を行うとともに、必要な地方財政措置を講ずることとしており、実質的に所要の財源に十分な措置がなされるよう考慮しています。また社会資本整備重点計画に即して道路整備を計画的かつ着実に推進するためには、引き続き、受益者負担の考え方に基づく道路特定財源制度を活用し、所要の財源を確保することが必要と考えています。
	地域の自立や個性ある地域の形成に寄与する道路網の充実に関連する具体的な指標(交流人口の拡大など)を提示されたい。	第2章活力(4)において「隣接する地域の中心都市間が改良済みの国道で連絡されている割合」を示しています。
	騒音低減効果のある高機能舗装の敷設については、2章別紙P8環境に記述があり、整合性を図る上から3章にも記載されたい。	第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっており、同趣旨の内容であってもできるだけ簡潔に記載しており、ご指摘の事項に関しましては、2(4)に含まれています。
	行政運営の透明性を確保するため、情報提供及び意見提出の具体的手法などを記載してはどうか	第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっており、同趣旨の内容であってもできるだけ簡潔に記載しており、ご指摘の事項に関しましては、全体に共通する事項として、第1章3に記載されています。
	利用満足度の根拠が不明確。また国民が求めているサービス水準を、地域的配慮の上で、明らかにすべき。	道路利用者満足度は、毎年度の道路利用者のニーズを的確に把握するため、全国を対象としてインターネットを通じて実施する調査に基づくものです。なお、同調査は平成14年度より実施しています。
	電線類の地中化は、民間の電線管理者と一体となった取り組みが必要であり、目標達成に向けて電線地中化推進検討会における民間との調整に、国からの強力な支援をお願いしたい。	電線類の地中化については、電線類地中化推進検討会において関係省庁、関係事業者とともにその推進方策等を検討しているところであり、地方公共団体に対しても積極的に支援して参りたい

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	観光資源を活かした地域活性化を促進する道路網や拠点施設の整備の推進を項目として追加すべき。	ご指摘を踏まえ、「自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や振興に資する道路整備を推進」を「自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進」と修正したところです。
	アウトカム指標「自動車専用道路利用割合」よりも整備量や整備率といったアウトプット指標のほうが分かりやすい。	本計画は前文で記載しているとおり、「社会資本整備について成果重視の施策体系へと転換」することとしています。
	指標の追加。 「雨量規制区間の解消」、「冬期通行止め区間の解消」	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化しているところです。 なお、「雨量規制区間の解消」については、「災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合」という指標において、考慮しています。また、「冬期通行止め区間の解消」については、第3章の道路整備事業において「豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へアクセスを確保する生命線となる道路整備」と記載しており、ご指摘の点も視野に入れていきます。
	別紙及び「指標について(概要)」に記載されている指標とそうでない指標があり、各種指標について統一した取扱いがなされていない。	第3章は第1章及び第2章の横断的な取り組みについて、事業分野別に短くまとめたものとなっていますが、第2章において記載されていないものでも、重要な指標や当該分野の特徴を表現する指標等については記載することとしています。
	大規模な道路整備を想定しているが地方部における地域間連絡道など、どの程度地方の道路整備方針が認められるのか。	社会資本整備重点計画は国としての方針を示しているものであり、地方の整備方針等を妨げるものではありません。
	都市と地方が相互に連携するための基盤であるという視点が欠けている	第2章活力(4)で「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」を示すほか、第3章においても「地域連携」等を盛り込んでいます。
	「エコロード」についての記載がない	明示はされておりませんが、2.(4)において記載に含まれています。
	高規格幹線道路網の早期確立を明確に表現すべき	「高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的に整備」することを明記しています。
	雪に対する記述が災害のイメージになっているが、日常生活としての冬期の道路等の生活基盤の確保についても対策すべき。また、雪国の安全安心生活の確保を記載すべき	ご指摘を踏まえ、第2章暮らし(1)で「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」という記述を追加しました。
	1.の内容に、高規格幹線道路網の早期整備を明記する。	1は、高規格幹線道路網を含めた道路整備事業の全体に係る「重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取り組み」について記載しています。
交通安全施設等整備事業	「三大都市等の違法駐車が著しい」、「大都市圏等の特に」に変更	貴見のとおり修文します。
	交通安全において、歩車道の分離や幅の広い歩道の整備など、より具体的な重点化の方針を記述すべき	重点計画においては、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化の推進を位置づけているところです。
	「事故危険箇所対策の推進 H19までに約3割削減」は2章には記載がなく、第2章と第3章の関係が曖昧ではないか。	第2章の事業横断的な指標である「道路交通における死傷事故率」は、第3章の各事業分野別取組み(事故危険箇所対策の推進等)による死傷事故抑止効果を総合して設定したものです。
	あんしん歩行エリアの整備、歩行空間のバリアフリー化の推進には多大な事業費を要するため、財政面での支援を実施すべき	特定交通安全施設等整備事業等により、重点的に補助してまいります。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	雪国の安全安心生活の確保を記載すべき	ご指摘を踏まえ、第2章暮らし(1)で「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」という記述を追加いたしました。
空港整備事業	「潜在的な航空需要が大きい地域における新空港の整備や、継続事業については、重点的、効果的かつ効率的な推進を図る」旨、また「自衛隊・米軍の飛行場を既存ストックとして、その活用を図る」旨、追記されたい。	国土交通省としては、一般空港については配置の側面からの整備は概成したものと考えており、離島を除き新設は抑制するとの基本方針であり、ご指摘の自衛隊・米軍の飛行場の活用についても一般空港の方針に含まれていると考えています。
	主要地域拠点空港の整備に向けた取り組みの推進について追記すべき。また、那覇・福岡の総合的調査や、首都圏第3空港の検討について追記すべき。	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組んでまいりたいと考えています。 また、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、「長期的な視野に立つ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。
	離島空港について島民生活の安定、離島振興の観点からジェット化、滑走路整備等を実施する旨追記	離島空港の整備について、島民生活の安定、離島振興の観点からの重要性は十分認識しており、本計画においても新設抑制の対象外になっているとともに、質的充実を今後とも図っていくこととしており、ご指摘の内容も計画中の記述で含まれているものと考えています。
	「新設を抑制する」とかかれているが、潜在的な航空需要が大きい地域もあることから、必要なものは必要なプロセスを経て実施することが可能である旨明示されたい	社会資本整備重点計画において、第1章(3)「住民参加手続の実施を促すための各種ガイドライン等に示すプロセスを導入するなど、透明性や公正性を確保し、住民等の理解と協力を得る」としているところであり、ご指摘の内容は含まれているものと理解しています。
	積雪地にある空港では除雪作業等により航空機の発着の定時性が確保できず重要な課題となっているため、「定時性確保」について明記されたい。	既存空港の質的向上のための整備については、「ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善」を例示しているが、ご指摘の「定時性確保」についても「質的向上のための整備」に含まれているものと理解しています。
港湾整備事業	既存社会資本施設の有効活用の観点を記載すべき	ご指摘の点については、共通事項として、第1章5において記載しており、既存の港湾施設も有効活用していきます。
	「港湾空間の緑化率」の指標は適当ではない	データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。
	港湾の維持工事の直轄事業での対応について盛り込むべき	既存ストックの有効活用や、適時適切な改良工事の実施によるライフサイクルコストの低減などについて、ご指摘の点も踏まえ、検討を進めてまいります。
	臨港道路の交通事故防止と円滑な臨港交通の確保・臨港交通施設整備の推進を追記すべき。	コンテナターミナルの整備に伴い、必要となる臨港交通施設の整備については、すべての事例に共通するものではないため、具体的な例示は控えています。港湾に係る円滑な交通が確保されるよう、需要に対応した適切な臨港交通施設整備を進めてまいります。
	「安全」に港湾のセキュリティ強化等を追記	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」旨を記述しました。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	「緊急物資供給可能人口」は必要人口に対する割合(%)も併記すべき	供給可能人口を指標としたほうが国民に分かり易いと考え指標を設定しています。
	1及び2に施設延命化等による「トータルコストの縮減」を追加すべき	ご指摘の点については、共通事項として、第1章5において、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効果的・計画的な維持管理を推進することとしており、既存の港湾施設も有効活用していきます。
	1.(2)に「自然景観への配慮」を追加	「豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成」においては、「自然景観への配慮」も良好な海洋環境の形成に含まれています。
	1.(4)の記述の充実	よりポイントを鮮明にするため、このような記述ぶりとさせていただきます。内容の充実をもって施策の推進を図りたいと存じます。
	2.(1)に複合一貫輸送ターミナルを追加	第3章「事業の概要」では、具体的な施設整備名は、代表的な施設を記述しているものであり、「複合一貫輸送ターミナル」についても、2.(1)「国際競争力と国民生活の質の向上等」における事業の中に含んでいるものとしています。
	2.(3)は、「避難港」等を「静穏度向上」等の表現にすべき	静穏度向上のための港湾施設整備については、「(1)国際競争力と国民生活の質の向上等」中のターミナルの整備に含まれます。
	地方港における地域産業を支える拠点としての役割を明記し、みなとまちづくりの多様性を図るべき	地域産業が核になることは明記させていただいています。ご指摘のとおりみなとまちづくりは地域毎にそのありようがあり、多様な施策だと考えています。
	既存港湾施設の有効活用と臨海部への新規産業誘致施策が必要	既存港湾施設の有効活用については、共通事項として、第1章5において、社会資本の更新時期の平準化、維持管理や更新を考慮に入れたトータルコストの縮減等を図るため、総合的な資産管理手法を導入し、効果的・計画的な維持管理を推進することとしており、既存の港湾施設も有効活用していきます。 特区制度を含む諸支援策は、「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」のために必要と考えています。ワンストップサービス化・港湾の24時間フルオープン化等の具体的内容について記述しています。
	「国際海上コンテナ貨物輸送コスト低減率 H14比5%減」はこれを構成する個別因子(海上輸送コスト、陸上輸送コスト、港湾コスト)の相関や民間との協働が必要。また、「輸送コスト低減率」の他に「国際海上コンテナ貨物取扱量の増加量」も加えるべき。	ご指摘のとおり、海上輸送コスト、陸上輸送コスト、港湾コストの相関にも勘案して取り組んでまいります。 指標については、主として事業の実施によって達成される成果を表現し、可能な限り国民に分かりやすいものである必要があると考えており、前者を指標とすれば良いと考えています。
	多目的ターミナルにおいて、バルク貨物だけでなくコンテナも取り扱うこととしており「バルク及びコンテナ貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現する多目的国際ターミナルの整備」とされたい	我が国産業活動を支えるバルク貨物の輸送システムの維持・拡充に配慮した多目的国際コンテナターミナルの整備との趣旨であり、必要に応じ、コンテナ貨物も多目的国際ターミナルにおいて取扱われるものと考えています。
	定期航路の就航するターミナルにおいては、冬期の悪天候でも荷役が可能な港湾施設の整備が必要なことから、「複合一貫輸送の拠点となる内貿ターミナルの定時性及び安定性の向上」を追加されたい。	第2章別紙において「複合一貫輸送等の拠点となる内貿ターミナルを合理的に配置するなど、より効率的な輸送を実現できるよう整備を推進することとしており、「定時性及び安定性の向上」は、効率的な輸送を実現する上で重要な要因であり、これらを含むものとしています。
	アジア主要港をしのぐコストサービスを目指すスーパー中枢港湾の育成は重要であり、「スーパー中枢港湾の育成」について記述されたい。	スーパー中枢港湾の育成のための具体的な施策として「国際港湾としての機能を強化するコンテナターミナルの整備、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、港湾物流の情報化の推進等」を計画しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>コンテナターミナル整備は中枢国際港湾を中心に進めることを明記すべき</p> <p>「廃棄物処分対策を推進する」「適切な廃棄物処分を支援する」と修正されたい。また、「豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成を図る。」の前提に「広域的・総合的な取組み」を追記されたい。</p> <p>「湾口防波堤により、自然災害から臨海部の生命・財産を防護する水準を向上させる。」を「港湾施設の耐震・防波性能の向上により、より安全な港湾機能を確保する。」と修正されたい。</p> <p>「閉鎖性海域など水質汚濁の著しい水域においては、水質改善や干潟等の保全・再生・創造等良好な海洋環境の形成」を追記されたい。</p> <p>自然災害等から臨海部の生命・財産を防護する水準の向上が掲げられているが、事業の概要には具体的な対策方針が書かれていないため整合性を採る必要がある。</p> <p>「大規模地震の発生が切迫している地域において、災害時における緊急物資、避難民等の輸送を支える臨海部防災拠点の整備」を追加されたい。</p>	<p>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。</p> <p>・港湾における廃棄物処理施設の計画や事業については、国土交通省の所掌するところであり、積極的に廃棄物処分対策に取り組んでいるところです。</p> <p>・豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成を図る。」ために、多岐にわたる関係者が連携して、広域的かつ総合的に取り組んでおり、港湾整備もその中の一つとして取り組んでいます。</p> <p>大規模地震等災害時における物流の…確保で、「港湾施設の耐震・防波性能の向上により、より安全な港湾機能」を含んでいます。また、海岸事業の臨海部の生命財産の防護については、＜海岸事業＞1.(1)に臨海部も含まれています。</p> <p>良好な海洋環境の形成には、閉鎖性海域を含む水質汚濁の著しい水域も含まれています。また、油流出も視野に入れており、閉鎖性海域のみに特化することなく水環境全体を網羅した表現としています。</p> <p>ご指摘の点については、臨海部防災拠点の整備他、別表の2「安全に記載されている対策等を講じたい」と考えています。</p> <p>「港湾による緊急物資供給可能人口」の「港湾」とは、第2章別紙の安全(2)の(注4)にあるとおり、大規模地震等の切迫性の高い観測強化地域、特定観測地域内にある港湾としています。</p>
都市公園等	<p>「みどりのネットワークの形成のために道路空間・河川空間を活用した緑化」を追加されたい</p> <p>国営公園だけでなく「一定規模以上の公園」を対象とした指標の追加</p> <p>高齢化社会に対応した地方公園の整備促進の明記</p> <p>都市の災害性の向上は人口20万人以上の大都市に限ったことではないので、中小都市も含めて検討すべき</p> <p>里山や里海の保全の視点が必要</p> <p>治水、海岸事業とどのような連携、役割分担が調整されているのか明示してほしい。</p>	<p>緑のネットワークを形成する上で、道路事業、河川事業等と連携して、連続性のある緑地を確保することの重要性は認識しています。このため、道路事業、河川事業等による緑化を含めた新たな指標「都市域における水と緑の公的空間確保量」を設け、連携して緑の確保を行うこととしており、都市公園整備等についても、これらの事業と連携するよう事業を実施します。</p> <p>地方公共団体の設置管理する公園については利用者数の把握を推計によるしかなく、利用者数に着目した指標設定は困難であることから、国営公園についてのみ数値目標を設定しているものです。なお、地方公共団体の公園についても、「地域の自然や歴史的・文化的資産を保全・活用した観光振興の拠点、国家的なイベントの会場等地域活性化の拠点となる都市公園の整備」として記述しているところですが、また、指標としては、「水と緑の公的空間確保量」を設定しています。</p> <p>高齢化社会に対応する都市公園の整備については、「身近な歩いて行ける場所への公園整備」として、「少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成」の事業の概要部分に計画的に整備することを記述しており、また、第3章の事業分野別の頁に、「地域の自然や歴史的・文化的資産を保全・活用した観光振興の拠点、国家的なイベントの会場等地域活性化の拠点となる都市公園の整備」を記述しているため、元のままの記述とします。</p> <p>指標としては、人口集積の高い都市として20万人以上を対象としていますが、都市の防災性の向上を図るため、「災害時における広域・一次避難地、防災拠点、延焼防止機能を有する都市公園(防災公園)の整備を進め」、「災害に強い都市構造の実現」を図ることは、全国の都市にかかる課題として認識しており、全国的に施策を実施します。</p> <p>(2)地球環境問題等への対応の中で「都市における生物の生息・生育空間の確保」や「都市に残る良好な緑地の保全」を推進する旨を記述しており、これは、本計画の対象域内の里山の保全を含むものです。</p> <p>水と緑のネットワークの形成が図られるよう連携して事業を実施します。また、連携のための方策については、各年度の制度拡充等の中で、今後充実を図っていきます。</p>

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
下水道整備事業	大都市部と地方都市部を区別した指標として欲しい	重点計画においては、国としての社会資本整備の方向性を示すという観点から、指標は全国ベースで設定しています。
	「都市浸水対策達成率」は地域の実情の反映や柔軟な見直しなどが必要	当該指標については、これまでも長期計画を改定する機会を捉え、指標算定に必要とされる対策面積や降雨強度等を見直してきたところであり、今後とも柔軟に対応できるよう留意します。
	「地域の特性に応じた汚水処理施設整備が図られるよう、『各地域の自主性を尊重し、各地域住民の意向』他の汚水処理施設との役割分担などを再点検し、…」と記述を変更すべき	「地域の自主性、地域住民の意向」については、冒頭の「国民の視点」という部分で代表させています。
	雨水貯留・浸透は治水対策としての効果も期待でき、安全の項目にも明記すべき	「(2)大雨にも安全な都市づくり」において、記載しています。
	多少の降雨では生活の影響を与えずにすむというような軽レベルの雨水被害に対する整備も必要	各地域において適切な目標レベルを設定し、「総合的な都市浸水対策」を講じます。
	雨水対策の一環として河川事業との連携、雨水浸透の積極的導入とあるが、下水道事業単独ではなく、都市施設(道路整備事業・公園事業)も加えて雨水浸透を促進すべき	「多様な主体と連携・協力」し、「総合的な都市浸水対策」を講じます。
	単独処理区の流域下水道編入促進を計画に盛り込むべき	各地域における整備手法は、地域が自ら判断すべき内容であり、国の計画に盛り込む必要はないと考えます。
	下水道事業におけるエネルギー施策について、近年、温冷熱エネルギーは他にもバイオマス、小水力発電などの重要な取組が進められており、これらについても記述すべき	各種のエネルギー利用が既に実用化されているところですが、代表的な事例をもって記述しています。
	再構築を「(5)下水道施設の徹底的な活用」のなかで説明するのではなく、「(6)計画的な再構築」として項目を起すべき。	施設を活用するためには、施設機能が維持される必要があることから、(5)の中で記述しています。
	下水道施設の水辺や緑の空間への利用等を重視し、水質汚濁、リサイクル等下水道整備事業全体で考えていくべき	下水道施設を活用した水・緑空間の整備、下水処理水の再利用、下水の高度処理について、それぞれ主要な施策として推進します。
	合流式下水道改善率の指標の定義が明確ではなく、詳細な説明をすべき	指標の定義については、参考資料として別途取りまとめました。
	ローカルルールとして、地域の実情にあわせた新しい処理技術の採用が可能となるルールづくりを追加	新技術活用モデル事業等によれば、現在でも新しい処理技術の採用は可能です。
	面源汚濁負荷の削減を追加	面源汚濁負荷の削減については明記していませんが、第2章の環境(5)の事業の概要における「緊急改善等の下水道整備」に含まれます。
	「消化ガス発電利用等の推進」を追記	下水汚泥の有効利用、温室効果ガスの排出抑制、及び温冷熱エネルギーの有効活用について記述しており、これらの中に含まれます。
	都市浸水対策は達成率でなく面積表示とすべき	必要な対策面積は各地域によって異なり目標が分かりにくいことから、率で表現しています。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	「高度処理人口普及率」、「合流式下水道改善率」などのアウトカム指標達成のため財源の確保、新たな制度の創出に取り組まれない。	重点計画の目標の達成に向け、努力してまいります。
	他省庁で実施されている汚水処理事業で発生する汚泥も併せて広域的な処理体制の更なる整備が必要	「多様な主体と連携・協力」し、効率的な汚泥処理を推進してまいります。
治水事業	「河川における汚濁負荷削減率」については、治水事業だけでなく、下水道整備事業等の生活排水対策における削減量もふくまれるのか	生活排水対策以外の面源等から排出される負荷削減を対象としており、下水道事業等の削減量は含まれていません。
	2, (1)の「地震時に防護施設の崩壊による水害が発生する恐れのある地域の解消」に対応した記述を1. (1)に追加すべき	各種災害に対する対応のうち、主なものの取り組みについて記述しているところであり、ご理解願います。
	危険渓流の整備促進の明記	「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」として、この取り組みの中で包含し記述しています。
	「美しい国土づくり」の2つの指標については、わかりづらい類似しているため、切り口を変えるべき	河川において人工的な構造物等により失われた河岸について延長を評価する指標と、埋め立てや乾燥などにより消失した湿地・干潟を面積として再生する指標とは、考え方が異なるため、2つの指標を設けており、原案どおりとさせていただきます。
	「既存治水施設の適正な維持管理に努める」とあるのは維持管理についても国庫補助制度の創設を念頭に取組と考えるとよいか明確化すべき	既存治水施設の適正な維持管理が重要な政策であることから記述を行っていますが、社会資本整備重点計画への記述と国庫補助制度の創設とは直接的には関係がないものと考えています。
	「汚濁負荷削減率」と「きれいな水の確保」は安全・安心ではなく美しい国土づくりに記載すべき	飲み水の安全・安心という観点を重視した点をご理解願います。
	地方部の常襲化している浸水地域における治水対策の重点化を明記すべき	地方部を含めた治水対策の重要性については、第2章の(1)水害等の災害に強い国土づくりの事業の概要に「台風、梅雨等による洪水被害の常習地域に対する対応」を追加するとともに、第3章においては「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」と記述しているところで、特に、都市雨水対策については、下水道事業との連携が重要であることを踏まえた記述をしています。
	水辺再生の重要性を記述すべき	「中心市街地の整備による魅力ある都市の整備」に当たっては、地域の特性に応じて、水辺の再生も含めて進めることとしています。
	「洪水による氾濫から守られる地域」は割合でなく面積表示すべき	「洪水による氾濫から守られる区域の割合」については、その指標の進捗度合いを分かりやすくするため、割合で表現しています。
	「地震時の…地域の解消」について、地震時に崩壊するか否かの判断基準如何	海岸堤防の耐震調査については、阪神・淡路大震災を契機に、「海岸保全施設耐震点検マニュアル」を平成7年4月に海岸省庁共同で作成し、各海岸管理者等に点検をお願いしてきたところです。また、河川堤防の耐震点検は、「河川堤防耐震点検マニュアルについて(平成7年3月15日付け治水課長通知)」に基づいて、慣性力として作用する地震力のみを考慮した安定性評価と、過剰間隙水圧の上昇のみを考慮した安定性評価から、被害形態と被害程度を想定し、二次被害の想定を踏まえ、耐震対策の詳細検討が必要な区間を、総合的に判断し抽出したものです。
	「回復可能な…」について、回復可能か否かの判断基準如何？	再生に向けた地域の取組みや近年の再生割合から、5年間で再生可能かどうかを判断しました。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>豪雨において県内各所において大きな浸水被害を受けており被害軽減のため国管理河川のみならず県管理河川においても一層の整備促進が必要であり本計画策定・実施において配慮されたい。</p> <p>県民から中小河川改修に対する強い要望があるため、「都市雨水対策を進める」とともに、地方の浸水被害を受けた中小河川の整備を推進する。」と修文されたい。</p>	<p>地方部を含めた治水対策の重要性については、第2章の(1)水害等の災害に強い国土づくりの事業の概要に「台風、梅雨等による洪水被害の常習地域に対する対応」を追加するとともに、第3章においては「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」と記述しているところです。</p>
	<p>東海地震・東南海地震に対応した河川管理施設の耐震対策に関する記述を付記されたい。</p> <p>また、排水機場等河川管理施設について、既存ストックの適正な維持管理がより一層求められており、こうした視点での記述を付記されたい。</p>	<p>耐震対策については、原文中にある「治水施設の整備水準の向上」に含まれています。また、既存ストックの適正な維持管理については、原文中に「既存治水施設の適正な維持管理に努める」と既に記載しています。</p>
	<p>全国的に多くの湖沼が水道水源となっており湖沼の水質改善も重要な課題なので、「河川」及び湖沼における汚濁負担軽減率」と修正されたい。</p>	<p>データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものとして河川について指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p>
	<p>1(1)中に「ソフト対策の充実」と記述されているが、2の中には具体的なソフト対策の記述がないのでソフト対策の概要を記載されたい。</p>	<p>2.事業の概要」には、重点目標として指標を作成したものを記述しており、ソフト施策については、重点目標の設定をしていないため、記述がなされていないものです。</p>
	<p>水系砂防、土石流対策砂防、土砂災害防止法、それぞれに関する事項の記述が必要</p>	<p>治水事業として、個別の施策や取り組みの内容について言及せず、概括的、共通の内容等の記述としているため、原文どおりとしました。</p>
<p>急傾斜地崩壊対策事業</p>	<p>シラスなど特殊土壌対策の促進の明記や、特殊土壌での採択基準の緩和と弱者配慮について考慮されたい。</p>	<p>計画本文では、個別の地域特性等について記述することとはしておらず、全国を概観し、包括的に記述しているため、原案どおりとしました。また、災害弱者については「誰もが安心して暮らせる生活の実現」の目標のもとに、災害弱者への配慮について記述しています。</p>
	<p>5戸未満の急傾斜地崩壊対策事業を促進されたい</p>	<p>ご要望として参考にさせていただきます。</p>
	<p>今後予定される技術指針の改定に合わせた衝動力と崩壊土砂量を考慮した構造物を設置する必要があり、箇所当りの事業量の増大が想定されるが、目標数値の算定には考慮されているのか。「地すべり」と「地滑り」どちらかに統一すべき。</p>	<p>目標数値は、これまでの事業の実績、今後の諸情勢の変化、コスト縮減等の各種の取り組み等を現段階で想定して目標設定しています。</p> <p>また、本計画では地すべり等防止法に基づく事業を対象にしているため「地すべり」という表現で統一しています。</p>
<p>海岸事業</p>	<p>自然景観との調和、生態系の保全、人工構造物の一掃</p>	<p>消波ブロック等の海岸施設が周囲景観と調和しない景観阻害要因である場合もあります。しかし、必要不可欠な施設であることも事実であり、必要不可欠な機能の確保を前提に、第3章事業分野別の取組みにおいて景観の保全や動植物の生息生育空間に配慮した施設整備等に重点的に取り組むこととしています。</p>
	<p>津波・高潮関連の指標は面積だけでなく人口も追加。</p>	<p>防護入口は海岸事業以外にも社会・経済的な要因によっても変動する可能性があるため、海岸防護に関する指標としては他の要因に影響されにくい面積が適当であると考えました。</p> <p>なお、データの蓄積など技術的に測定可能で、客観的検証に耐えうるものについて指標化していますが、今後とも技術的な検討を進めてまいります。</p>
	<p>里山や里海の保全の視点を加えてはどうか</p>	<p>第3章事業分野別の取組みにおいて人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復に重点的に取り組むこととしています。</p>

	意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
		「津波・高潮…地域の面積」について、目標数値の根拠如何	本指標は各地区の海岸で発生すると想定される津波・高潮に対して防護が不十分な海岸における背後地域の浸水想定面積であり、最終的には浸水面積がゼロとなることが目標です。本重点計画においては各地区の過去における対策進捗状況や今後の見通し等を踏まえて目標数値を設定したものです。
		「また、貴重な国土を保全するため侵食対策を推進するとともに施設の耐震強化を推進する。」において、施設の耐震強化に関する記述は、侵食対策との併記ではなく前段部分との「被害を防止するために必要な施設の整備」に関するものである。	本文章では被害別の記述を行っており、まず、主に海水による背後地域への侵水に関する施策、次に国土保全に関する施策、最後に地震による海岸保全施設そのものへの影響に関する施策の順序となっています。
		「住民の日常生活に潤いが感じられるよう、…」とあるが、近隣の住民だけでなく、レジャー、スポーツ、自然体験等の一般の海岸利用を高める記述もすべき。	2事業の概要(2)において、人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復で人々が海辺に親しむことのできる海岸づくりに重点的に取り組むこととしています。
		「津波、高潮、波浪、海岸浸食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減」の記述中に「暫定施設の早期完成」とあるが「暫定施設」の定義は何か。	暫定施設の早期完成とは、計画上の完成形に対して現状では防護性能に不足のある暫定施設となっている海岸保全施設について早期に完成形とすることを意味しています。
		「津波、高潮、波浪、海岸浸食が国民の生命・財産に及ぼす被害の軽減」の記述中に「耐震化が不十分な施設に防護されている面積」との記述があるが「耐震性が不十分」と改めるべき。	指標は基本的に事業実施に伴う効果の観点により記述していることから、海岸保全施設の機能の状態を示す「耐震性が不十分」と比較して整備あるいは改良といった事業実施の状態を示す「耐震化が不十分」の記述が適当であると考えています
		「人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復」の記述中に、「海浜の整備」とあるが具体的には何か。養浜であれば「侵食対策の実施」に含まれるのではないが、また、「砂浜、緑、景観の総合的な保全及び動植物の…」の部分を前半にした方が表題の趣旨に合う。	海浜の整備とは主に養浜を想定していますが、養浜には侵食対策以外にも面的防護における高潮対策や海岸環境整備事業等も含まれるため、別途記述しました。なお、表題と具体的施策は記述順序を合わせており、「人の暮らし」に主に該当する施策を前半に、「自然環境」に主に該当する施策を後半に記述しました。
		「人の暮らしと自然環境が調和した後世に伝えるべき豊かで美しい海岸環境の保全・回復」の記述中に、「砂浜を有する海岸におけるバリアフリー対策」とあるが、バリアフリー対策は「砂浜を有する海岸」のみに限定されるのか。	バリアフリー対策は砂浜に限定されるとは考えておらず、その他にも海辺へのアクセスを可能とする施設の整備等の中でも必要に応じて対策を講じることとしています。
地方ブロック		(「地方ブロックの現状、課題、今後の方向」に関する意見)	社会資本整備重点計画の閣議決定の後、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取りまとめることとしていくところですが、各地方支分部局における検討・整理に当たっては、地方公共団体等の意見を踏まえながら進めていくこととしており、これらの意見も参考にさせていただきます。
全体		国民に分かりやすい記載内容や記述を整理願いたい。	分かりやすさについては極力対応しましたが、参考資料等の作成などを通じて更に工夫してまいります。
		地方ブロック戦略会議における意見を計画策定に十分反映されたい	反映すべきものは反映しましたが、さらに第1章8にある「地方ブロックの社会資本の重点整備の方針」においても検討してまいります。

意見該当部分等	都道府県の意見	意見に対する考え方
	<p>目標達成のためのアクションプログラム策定やフォローアップなどを明記したり、毎年度の達成状況の把握、指標の達成度が毎年度の事業実施にどうかかわるのか明示すべき。また、計画策定後も指標に対する国民の満足度調査等を実施し、その結果を計画にフィードバックするシステムの確立が必要。</p>	<p>重点目標の達成度の評価とその後の事業への反映など、フォローアップの体制を整備することとしています。また、必要があれば、柔軟に計画を見直すこととしています。</p>
	<p>フォローアップについて、各事業分野別の投資規模を明らかにする説明責任があるのではないか</p>	<p>投資規模は毎年の予算・決算で明らかになっていくものと考えます。</p>