

関東ブロックにおける社会資本整備重点計画(原案)に対する パブリックコメント・市町村からの御意見及びそれに対する考え方

※パブリックコメント意見提出総数 119件(3名・3団体) 平成28年2月26日～3月14日

市区町村意見提出総数 86件(26市町村) 平成28年2月26日～3月14日

該当箇所	計画(原案)に対する御意見	御意見に対する考え方
<p>第1章 関東ブロックの現状と主要課題</p>	<p>○国土交通省に「昨年「2020年東京大会準備本部」が設置され、大会準備に向けた取組が進められており、一連の取組の中核を担うのは関東地方整備局である。従って、本計画は2020年度までを計画期間としていることから、第1章において「2020年東京オリンピック・パラリンピック等に向けた対応」を一項目立てて記載すべきである。また、重点目標にも追加すべきである。 【修正ページ】-</p>	<p>○御意見を踏まえて、P7 2. 関東ブロックにおける近年の状況変化(6)に追記させていただきます。 (6)東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた対応 本計画の最終年次である2020年には東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。同大会を成功させるとともに、それを一つの通過点と捉え、同大会を契機に特に強まると考えられる世界との結びつきをバネとして、人口減少や災害等様々な課題に対応した社会資本整備を推進していく必要がある。</p>
	<p>○労働力人口の減少を上回る生産性を向上させることで、持続的な経済成長の実現を可能とするべく、国土交通省に本年3月「生産性革命本部」が設置された。国土交通省は本年を「生産性革命元年」と位置付け、総力を挙げて「生産性革命」に取り組んでいくことから、第1章において「関東ブロックにおける社会資本整備事業を通じた生産性革命」を一項目立てて記載すべきである。 【修正ページ】-</p>	<p>○御意見いただきました生産性の向上については、P13 5)②に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○第1章 1. (2) ・全国規模で首都圏への人口流入による一極集中が続いていることに加え、東京圏への転入者の3分の1は東京圏以外の広域首都圏であることから、首都圏内でも一極集中が生じていることを盛り込むべきである。 【修正ページ】1</p>	<p>○御意見いただきました一極集中については、P1 22～26行目及びP7(5)に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○第1章 1. (3) ・東京圏の人口および域内総生産(GRP)は、世界の四大都市圏の中で最も大きい点を盛り込むべきである。 【修正ページ】1～2</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。 P1 34行目 約4割を占める(平成23年度;平成17年基準)とともに、世界の四大都市圏の中で最も大きい額となっている。</p>
	<p>○第1章 1. (3) ・「世界の都市総合ランキング」で東京(23区)は、8年連続となる4位であったが、5位のシンガポールとの差は年々縮小していることに加え、ソウルや香港、上海、北京も順位を上げている。また、オリンピック・パラリンピックを契機に力を付けたロンドンとの差が年々拡大しているなど、東京が国際競争力を強化していく必要性を裏付ける結果となった。 ・このように、アジア主要都市が急速に成長していることから、近年、東京の国際競争力は相対的に低下している。グローバル化の一層の進展に伴い、首都圏のさらなる発展には、世界の中における位置付けをしっかりと認識して施策を展開することが重要であることから、「首都圏広域地方計画」と同様に、「世界都市東京を擁する首都圏」を一項目立てて記載すべきである。 そうすることで、東京の国際競争力が相対的に低下していることに対する危機感と、東京が国際競争力を強化していく必要性を強調すべきである。 【修正ページ】1～2</p>	<p>○上位計画である「首都圏広域地方計画」のP9に記載済みであることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○第1章 1. (3) ・また、都心の競争力について、東京は世界の主要8都市のうち、都心10km圏で1位、5km圏で2位に位置付けられていることから、都心以外の各地域の国際競争力をさらに強化していく必要がある。 【修正ページ】1～2</p>	<p>○上位計画である「首都圏広域地方計画」のP9に記載済みであることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○第1章 1. (3) ・首都圏は、国内の特許登録件数に占めるシェアが60%超で推移しており、学術研究機関の高い集積もある。また、首都圏では交通アクセスの利便性向上等の要因から、工場立地のシェアにおいても近年概ね増加傾向にある。こうしたことから、「首都圏白書」や「首都圏広域地方計画」においても明確に位置付けられているように、「首都圏における技術力の高さ」を盛り込むことが望ましい。 【修正ページ】1～2</p>	<p>○上位計画である「首都圏広域地方計画」のP8に記載済みであることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>○第1章 1. (4) ・首都圏には文化資源のみならず、多様で多彩な自然がコンパクトに凝縮されており、かつ、世界にも引けを取らない豊富な観光資源を有していることを盛り込むべきである。 ・昨年の訪日外国人観光客数が1,974万人、旅行消費額は約3兆5千億円と過去最高を記録し、今後もさらに増加していくことが予想されている中で、首都圏空港の機能強化や地方空港のさらなる利活用、交通ネットワークの強化等を通じて、首都圏の多様な観光資源を十分に活かした広域観光を促進していくことも重要である。 【修正ページ】1～2</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。 P2 22行目 関東ブロックには多数の豊富な観光資源としての芸術・文化施設が集積しており、美術館数で見ると、全国の約4割を占める230件が立地している。</p>
<p>○第1章 2. (1) ・首都直下地震や水害等の対策に、国や地方公共団体、民間が連携して取り組んでいくことが肝要である。 ・世界の大都市の自然災害リスク指数でも、東京・横浜圏が圧倒的なワースト1位であることから、首都圏は国際的に見ても災害リスクが非常に高く、東京圏への一極集中が、防災面でのリスクを高めていることは明らかである旨を盛り込むべきである。 【修正ページ】3～4</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。 P3 35行目 また、これとは別に、活断層によってM6.8以上の地震が30年以内に発生する確率は、関東ブロック全域では50～60%と評価されているなど、関東ブロックは巨大地震がいつ起こってもおかしくない状況に置かれている。おり、災害リスクが非常に高く、東京圏への一極集中が防災面でのリスクを高めている。</p>
<p>○第1章 2. (1) ・また、台風による大雨・暴風など激しい気象災害が起きている中で大規模な地震が発生するケースなど、複合型災害の可能性を考慮した対策も推進していく必要がある。 【修正ページ】3～4</p>	<p>○御意見いただきました複合型災害については、P4 31行目に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (2) ・過去の公共投資の急激な増減が、老朽化対策を含む真に必要な社会資本整備の計画的な実施や、担い手である建設業における安定的な経営環境、人材の離職など様々な弊害をもたらしてきたことを盛り込むべきである。 【修正ページ】4～5</p>	<p>○御意見いただきました内容は、P4 (2)加速するインフラ老朽化に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (2) ・また、建設投資の減少に伴い、建設業就業者数はピーク時(1997年)の約7割に減少し、高齢化も進展している。現場を支える担い手・技能人材を確保し、次代へ確実に技能を継承していくためにも、女性を含む若年層の建設業への入職を促進していくことが不可欠である。従って、「現場の担い手・技能人材の不足」など、一項目を立てて記載すべきである。 【修正ページ】4～5</p>	<p>○御意見いただきました内容は、P12 5)担い手の確保・育成に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (2) ・2012年12月に中央自動車道笹子トンネルで天井板落下事故が発生した。この事故は、道路構造物が通常の供用状態で落下し死亡者・負傷者が生じるといふ、わが国において例を見ない重大な事故であった。この事故を一つの契機として、インフラの老朽化問題に対する認知度や、老朽化が進行する中でインフラの今後について不安に思う割合が高まっていることから、「インフラ老朽化に対する国民不安の高まり」を加えるべきである。 【修正ページ】4～5</p>	<p>○御意見いただきました内容は、P4 39行目に老朽化対策の重要な転換点として記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (2) ・下水道の全て、長さ2メートル以上の橋梁の9割、道路舗装の9割、道路トンネルの7割など、地方公共団体が管理するインフラの割合は非常に高い。 ・しかし、維持管理を取り纏める部署・組織が確立されている地方公共団体は1割強であり、インフラの状況を取り纏めた台帳を更新できている割合も半数程度にとどまり、さらに、老朽化の把握状況も簡易な方法に拠っているのが現状である。 ・地方公共団体、特に市町村では老朽化対策に、人員面、技術面、財政面で課題を抱えていることから、市町村の体制強化、国や都道府県による様々な支援が不可欠である。具体的には、地方公共団体における社会資本メンテナンス専門部署の創設支援、技術者の育成・確保支援、効率的なメンテナンス手法を共有する仕組みの確立等が考えられる。 【修正ページ】4～5</p>	<p>○御意見いただきました内容は、P5 9～11行目に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>○第1章 2. (3) ・アジア主要都市が急速に成長し世界の都市間競争が激化していることに加えて、ビジネスコストの高さや規制・許認可制度の厳しさ、外国人の受入環境の不十分さ、国際交通・物流ネットワークや空港までのアクセス等の理由で、東京の国際競争力は相対的に低下している。従って、これらの課題を解決し、東京の国際競争力を強化することが喫緊の課題である旨を強調すべきである。 ・併せて、東京圏の国家戦略特区による規制・制度改革を十分に活用し、ハード面を含め「世界で一番ビジネスのしやすい環境」を整備することにより、世界から資金・人材・企業等を集める国際的ビジネス拠点を形成していくことが重要である旨を盛り込むべきである。 【修正ページ】5～6</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。 P6 12行目 ～重要であり、国際競争力を強化していく必要がある。そのチャンスをとらえるためには、関東ブロックが先頭に立ち、積極的にアジア諸国とのヒト、モノ等の移動を促し、アジア地域における経済の活性化を促進させ、その活力を日本国内に取り込むことが重要である。り、国際競争力を強化していく必要がある。</p>
<p>○第1章 2. (3) ・「首都圏広域地方計画」において記載されている下記の項目について、盛り込むことが望ましい。 ◆アドバンテージがある分野に対する資源の集中 ライフサイエンス、ロボット、航空宇宙、環境等の先端分野では、日本はアジア諸国に対して比較優位を保持している。得意分野に資源を集中することによって、質の面による国際的な存在感の向上を図っていくことが重要。 ◆いずれアジア諸国も直面する課題への対応 日本は他の国に先駆けて超高齢化が進展し、また、巨大災害のリスクにも直面している。これらの課題解決力を磨けば、アジア諸国に対して比較優位を保てる可能性がある。 【修正ページ】5～6</p>	<p>○上位計画である「首都圏広域地方計画」のP8及びP32に記載済みであることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (4) ・東京都の人口は、将来における政策の効果を加味しない前提では、2020年の1,336万人をピークに減少に転じ、2060年には1,036万人と、2010年の1,316万人と比べて280万人、約2割減少すると見込まれている。 ・また、現状においても介護施設等が不足している中で、東京都では高齢化が一層進行し、高齢化率は2010年の20.4%から2060年には39.2%に上昇する見込みであるなど、全国に比べ、高齢人口が急激に増加し、高齢世帯も増加していくと予想されている。 ・その背景には、東京の出生率の低さがあり、2014年のわが国の合計特殊出生率が1.42であるのに対して、東京都は1.15と全都道府県で最も低い状況である。これには、未婚化・晩婚化・初産年齢の上昇など様々な要因が考えられるが、とりわけ、未婚率が全国よりも高い傾向にあることが影響している。従って、若者の結婚をバックアップする施策と、東京都における出生率の向上に資する施策をともに推進していかなければならない。 【修正ページ】6～7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (4) ・一方で、広域首都圏における合計特殊出生率は1.31であるが、東京圏以外の8県はいずれも全国平均を上回っており、加えて2025年以降は高齢人口が東京圏以外の8県で減少することから、少子化、高齢化ともに東京圏と東京圏以外の8県で二重構造となっている。 ・人口減少、少子化、高齢化はわが国の根幹を揺るがしかねない重要な問題であることから、「対流型首都圏」を構築することにより、これらの問題を東京圏だけでなく広域首都圏全体で克服していくことを明記すべきである。 【修正ページ】6～7</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正いたします。 P7 15行目 さらに、今後東京圏で加速度的に増加が見込まれている高齢化への対応とともに、障害者の社会参画の重要性が高まっており、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現とともに、若い世代が安心して子育てができる環境整備が求められている。を関東ブロック全域で取り組むことが求められている。</p>
<p>○第1章 2. (4) ・また、三世同居・近居がしやすい環境づくりや、用地確保が困難な都市部においては、老朽マンション・団地・ニュータウンの更新に併せて計画的に保育施設、高齢者支援施設の設置を進めるなど、本計画において人口減少、少子化、高齢化社会に合わせた住宅政策、まちづくりを加速していく必要性を強調すべきである。 【修正ページ】6～7</p>	<p>○御意見いただきました内容は、P7 14～15行目の環境整備に含まれていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>○第1章 2. (5) ・かつては東京一極集中是正の手法として、東京圏の成長を抑え込み、その溢れた部分を東京圏以外のエリアに誘導していく工業等制限法をはじめとした方策が取られてきた。 ・しかし、人口減少により、東京圏においても開発圧力が低下し空間的な余裕が生み出されていくことに加えて、コンパクトシティ化を推進していく必要がある。 ・国土形成計画(全国計画)にも記載の通り、東京は「グローバルに羽ばたく国土」を形成する上で重要な役割を担っており、今後とも、日本経済の「牽引役」として大きな役割を果たしていかなければならない。 ・従って、かつての工業等制限法のような、東京圏の成長を抑え込む政策は取るべきではない。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (5) ・「地方創生」と「東京のさらなる発展」は「車の両輪」であるとの認識に立って、東京と他の地域がそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことが重要である旨を強調すべきである。 ・東京を中心とした放射方向の交通ネットワークのみならず、様々な方向に人やモノが行き交う「面的な交流」に転換できれば、東京に集中する諸機能が適切な形で首都圏全域に分散することができる。従って、「面的な対流創出のための交通ネットワークの整備と活用」の必要性をより強調すべきである。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり追記させていただきます。 P7 31行目 また、東京圏と東京圏以外の関東ブロックにおいてそれぞれの持つ魅力を高め、共に栄え成長していくことで、面的な対流創出を図ることが重要である。</p>
<p>○第1章 2. (5) ・上記を実現する最も重要な社会資本の一つは、首都圏三環状道路である。 ・首都高速中央環状線が昨年3月に全線開通し、渋滞緩和効果をはじめ高いストック効果が発現している。また今年度、圏央道は開通した区間がさらに増えて整備率が約8割となり、常磐道と東関東道、および、東名高速から東北道がそれぞれつながったことで、観光振興や企業立地など多岐にわたるストック効果が発現している。その一方、東京外かく環状道路(外環道)は整備率が約4割にとどまっている。 ・面的な対流の創出には首都圏三環状道路の早期整備が不可欠である。しかし、現在の整備率は74%にとどまることから、首都圏が抱える課題として、首都圏三環状道路の早期整備の必要性をより強調すべきである。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (5) ・加えて、4月から外側の環状道路の利用が料金の面において不利にならないよう、経路によらず、起終点間の最短距離を基本に料金を決定することなどを軸とした圏域共通の新しい料金体系が導入される予定である。 ・従って、ストック効果の最大化に向けて、導入後の激変緩和措置を含め、首都圏の高速道路料金の変更点を利用者へ広く周知していく必要がある旨を盛り込むべきである。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (5) ・今後も都心部では人口が増加する一方で、郊外部では人口が減少していくと思われる。従って、首都圏全体の発展に向け、「魅力ある郊外の再生」を位置付けるべきである。その際、ニュータウンの再生が重要な要素となる。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第1章 2. (5) 「一極集中は…東京圏にとっては過密・渋滞・混雑問題を発生させ」とあるが、「一極集中により発生した過密・渋滞・混雑問題といった弊害は克服されつつある」との趣旨に修正頂きたい。 【修正ページ】7</p>	<p>○御意見いただきました内容については、現状の課題を記載したものではありませんので、原案のとおりとさせていただきます。</p>

<p>第2章 関東ブロックが目指すべき将来の姿と社会資本整備の基本戦略</p>	<p>○2. (5)1)～5)ほか、災害対策を含め、本計画を絵に描いた餅にしないよう、示された施策を短期間に効率的に推進するには、自己の権利を主張するよりも有利(一体的な街づくりに参加しないと不利)と感じられるような、例えば、駅周辺の一定の区域でその全体の利益を主目的とした権利の共同化(土地等の共同利用化)への整備費+ランニングコストの補助や減税等の優遇措置の創設が不可欠と考える。 税制も含めた土地利用に関する制度改革が期待される。 【修正ページ】11～13</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
	<p>○交通管理者に対し、人を中心とした道路づくりの考え方を促すような取組みまたは表現を取り入れてほしい。 【修正ページ】11～12</p>	<p>○本計画は、社会資本整備の課題や目標・取組を記載するものであり、個別機関への要望を記載するものではないため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○「・・・戦略的な整備・活用が必要である・・・」の後ろに「合わせて首都圏におけるバランスの取れた区域構造を進展させ、また「医職住」の近接化に寄与するため、首都圏近郊地域における地域の核である業務核都市の高次都市機能の維持等が重要である。 【修正ページ】9</p>	<p>○当該段落にある「医療・介護・福祉、商業等の地域生活に必要なサービスを支える生活インフラの機能性を高める戦略的な整備・活用が必要である。」は、業務核都市に限定した記載でないため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○「・・・強化するために必要となる・・・」の後ろに「の形成に寄与する道路・鉄軌道ネットワークの構築・強化等」を追記 【修正ページ】11</p>	<p>○当該段落にある「交通ネットワーク」は、御意見の道路・鉄軌道を含んだ交通ネットワークであるため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○都市公園や緑地における、暴風雨等による急傾斜地の崩壊や倒木への対策について位置付けていただきたい。 【修正ページ】9～10</p>	<p>○本項目には、個別施設に対する災害を記載しておりませんので、原案のとおりとさせていただきます。 P10・18行目 「～首都直下地震、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等に備え、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら防災・減災対策を率先して進め、基礎的防災力の強化を図る。」の内容に御意見の趣旨が含まれていることをご理解願います。</p>
	<p>○鎌倉の歴史的風土保存、首都圏の近郊緑地保全の視点を重点施策や主要取組に位置付けていただきたい。 また、基礎自治体レベルで取り組んでいる緑地保全も含め、市民、ひいては国民が緑の効用を享受できるよう、都市において確保された緑地が持つ多様な公益的機能の具現化を推進する施策を位置付けていただきたい。 【修正ページ】12</p>	<p>○御意見いただきました「歴史的風土保存、首都圏近郊の緑地保全の視点」については、景観法や歴史まちづくり法を活用した取組に「等」を追記することで修正させていただきます。 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も見据え、景観法や歴史まちづくり法等を活用した取組や、無電柱化等による良好な景観の形成を一層推進する。</p>
	<p>○第2章 1. ・「関東ブロックの将来像」は、多くの主体が本計画の理念を共有し、関東ブロックにおける社会資本整備事業への参画と協力を促すための重要な要素である。 ・従って、「関東ブロックの将来像」は、多くの主体がイメージを共有できるよう、世界の中および日本の中の関東ブロックの位置付け、人口動態の変化、科学技術の発展、文化や価値観の変化、食料・水・エネルギー環境問題等を考慮の上、本計画の目標年次である2020年度、「首都圏広域地方計画」の目標年次である2025年頃、さらには同広域地方計画が見据えている2050年頃の関東ブロックの将来像をより具体的に示していくことが望ましい。 【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)①</p> <p>・高度経済成長期以降に整備された社会資本は急速に老朽化しており、今後20年間で、建設後50年以上を経過する施設の割合が加速度的に高くなっていく。それに伴い、維持管理・更新費は、現在の技術や仕組みを前提とした場合、20年後には現在の約1.2～1.5倍に増えると試算されている。</p> <p>・個々の社会資本が安全・安心に利用され、かつストック効果を最大限に発揮し続けるためには、予防保全型維持管理の導入など、メンテナンスサイクルを構築し着実に実行することや、メンテナンス産業の育成、新技術の開発や規制緩和等により、トータルコストの縮減と平準化を両立させることが不可欠である。</p> <p>・社会資本整備の着実な実施に加え、担い手となる現場の技能人材の確保・育成の観点からも、社会資本整備事業は中長期の見通しを持って計画的に実施していくべきである。</p> <p>【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)①</p> <p>・将来的にメンテナンスコストが増大することにより財政の逼迫を招き、必要な社会資本整備の実施が困難となるような事態に陥らないよう、メンテナンスコストを中長期的に縮減・平準化するとともに、新設・高度化に必要な社会資本整備の投資余力を確保しなければならない。</p> <p>【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)①</p> <p>・トンネルや橋梁等の社会資本のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合がある。労働力不足が懸念されている中で、社会資本の効率的・効果的なメンテナンス・維持管理に向け、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術・新手法の開発・導入を推進するための規制緩和の必要性を加えるべきである。</p> <p>【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。 なお、P13 29～31行目に関連する内容を記載しております。</p>
<p>○第2章 2. (1)①</p> <p>・わが国に遅れてインフラ老朽化や高齢化社会が到来するアジアの開発途上国等に対して、世界最先端のメンテナンス技術を構築し、新規整備から維持管理・更新までが一体となったインフラシステムや、高齢者等にも優しい次世代交通システム、バリアフリーに配慮したまちづくりに係るノウハウ等、わが国が有する技術・ノウハウの国際展開を目指していくべきである。</p> <p>【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)②</p> <p>・社会資本を使う主体は民間であるため、民間が社会資本を「賢く使う」取組が重要であるが、まずは、社会資本整備の意義やストック効果とは何かを広く周知していく必要がある。</p> <p>・国土交通省の情報発信力をより高めて、「賢く使う」取組を具体的かつ分かりやすく説明することで、国民の理解を促進していくことが肝要である。</p> <p>・また、今後の社会資本整備事業においては、ストック効果の高い事業に重点投資していくことと、既存ストックを「賢く使う」取組を徹底することが重要である。</p> <p>・上記の考えに基づいて、羽田空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化と容量拡大、さらなる国際化や、地方空港の活性化、首都圏三環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を通じた効率的な物流ネットワークの強化、中央道小仏トンネル等ピンポイント対策を含む首都圏の高速道路における渋滞対策、連続立体交差事業の推進、京浜港の機能強化は、ストック効果が高く首都圏の生産性向上に寄与することから、鋭意推進すべきである。</p> <p>【修正ページ】8</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)③ 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都直下地震や大規模水害等の災害リスクに対して、ハード・ソフトの対策を講じることで、被害を最小限に抑えることが重要であるとは言ってもない。 ・首都圏外郭放水路をはじめとした安全・安心に寄与するインフラは、防災リスクの低減に大いに寄与することから、その効果を広く周知していくことが重要である。 ・また、首都直下地震等の巨大災害が発災した場合、本格的な復興には長時間を要することから、事前に復興プロセスを検討の上、計画を策定し、様々な主体に分かりやすく伝えていくことが肝要である。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については地域間で分担・連携していく「コンパクト＋ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを、首都圏においても推進していく必要がある。 ・とりわけ首都圏においては、この「コンパクト＋ネットワーク」の考えに基づいて、世界的に見ても大変発達している鉄道などの公共交通を軸としたまちづくりである「鉄道沿線まちづくり」を具体的に進めていくことが求められる。 ・「立地適正化計画」は、「コンパクト＋ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりの推進に資する重要な施策であるため、首都圏内の市町村に策定を促すとともに、計画を作成する市町村数を本計画の重点施策に位置付けて数値指標に盛り込むことが望ましい。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>「人手不足」が顕在化し、今後ますます深刻化することが予測されている中で、今後の社会資本整備事業は、地域特性を考慮した上で、民間投資の誘発、物流・人流の効率化・円滑化、民間がインフラを「賢く使う」ための取組など、個々のインフラのストック効果を最大限に発揮させることで、首都圏全体の生産性の向上に寄与していくことが重要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記の考えに基づいて、羽田空港の飛行経路の見直し等による首都圏空港の機能強化と容量拡大、さらなる国際化や、地方空港の活性化、首都圏三環状道路や港湾へのアクセス道路等の整備を通じた効率的な物流ネットワークの強化、中央道小仏トンネル等ピンポイント対策を含む首都圏の高速道路における渋滞対策、連続立体交差事業の推進、京浜港の機能強化は、ストック効果が高く首都圏の生産性向上に寄与することから、鋭意推進すべきである。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏三環状道路、中でも外環道(関越道～東名高速)は多岐にわたる整備効果が期待されており、都内経済界としても、2020年までに確実に開通できるよう、着実な整備を強く望んでいるところである。 ・一方、外環道の東名高速以南(東名高速～湾岸道路)は、未だルートが確定していない予定路線となっているが、同区間が開通すれば、関越道・中央道・東名高速と羽田空港や京浜港とのネットワークが確立され、東京の国際競争力強化に大いに寄与する大変重要な路線である。先月、東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会が設立され計画の具体化に向けた検討が始まったが、同路線について早期に計画を具体化し、事業化を着実に推進していくべきである。なお、事業化した際には、まず、東名高速から第三京浜までの区間(約4km)について早期に整備することが望ましい。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏三環状道路の整備は出来るだけ早期に完了すべきである。なお、三環状道路の中で供用時期が明確になっていない箇所については、時期を明示する必要がある。民間企業は社会資本の供用時期の明示をもとに、物流拠点、生産拠点、商業施設等の投資計画を策定することから、ストック効果の最大化、沿線の地域活性化に資するためにも、早期かつタイムリーに明示されることを望む。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京浜港(東京・横浜・川崎の三港)は、わが国の国際物流を支え、関東ブロック約4,600万人の生活と産業を支える極めて重要な拠点だが、規模や機能、コストの面でシンガポールや釜山などアジア主要港の急速な台頭により、相対的に地位が低下している。 ・それに伴う基幹航路の減少が、輸送時間や物流コストの増大につながることから、わが国経済への影響が懸念されている。特に東京港は、世界同時不況後も外貿コンテナ取扱量が増大しているが、現在の東京港のコンテナ取扱量と施設能力との差が大きくなり、交通混雑等の外部不経済が発生する要因となっているため、施設能力の向上等の抜本的な対策が不可欠な状況にある。 ・従って、船舶の大型化に対応するためのコンテナターミナルの整備促進が求められる他、東京港の中央防波堤外側の新規埠頭の整備や、臨港道路南北線など道路ネットワークの強化、周辺道路の渋滞対策を着実に進める必要がある。同時に、京浜三港の連携による利用コストの低減や利便性・サービスの向上を一層推進することも不可欠である。 <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・羽田空港は、都心に近く24時間利用できる空港であり、わが国の将来を左右する重要なインフラであるため、その機能を十分に発揮させていくことが必要である。一方、首都圏空港における国際線需要は2012年度からの10年間で約6～8割増加する見込みで、概ね2020年代前半には約75万回の容量の限界に達する見通しとなっている。</p> <p>・従って、羽田空港の機能強化に向けて、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催までに実現し得る方策として提案されている滑走路処理能力の再検証、特定時間帯の活用、飛行経路の見直し、駐機場やターミナルビル等の地上施設の整備等について、地元住民や環境、港湾機能等に十分に配慮をした上で着実に実現し、拡大した発着枠を使ってさらなる国際化を推進していくべきである。</p> <p>・加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催以降の方策として提案されている滑走路の増設についても鋭意、検討を進めていく必要がある。</p> <p>・また、成田空港の機能強化に向けて提案されている方策についても、関係する地方公共団体等との議論を深めて着実に推進していくべきである。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>これら一連の方策を通じて、本計画や第4次社会資本整備重点計画で重点施策に位置付けられている通り、2020年までの羽田・成田両空港の年間合計発着枠約8万回の拡大や、「交通政策基本計画」で掲げられている首都圏空港の国際線就航都市数(旅客便)をアジア主要空港並みにすることを着実に実現すべきである。また、さらなる国際化により利用者には不便が生じないよう、出入国管理、税関および検疫体制を確保していくことも重要である。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・なお、東京が国際競争力を強化するためには、鉄道路線の整備やバスの運行充実等による首都圏空港(特に羽田空港)と都心間のアクセス改善による移動利便性の向上が不可欠である。</p> <p>・加えて、羽田空港跡地に宿泊施設(エアポートホテル)や観光関連、国際交流関連等の複合業務施設を導入する計画が進められているが、空港機能をサポートし、空港のポテンシャルを十分に活かす重要な取組であることから、本計画にも明記した上で、鋭意進めていくことが期待される。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・東京および首都圏の物流拠点を高度化・効率化し、経済活動全般の生産性を向上していくことは、国際競争力を強化していく上で重要な要素になっている。特に都内の城北地域や臨海部等には、老朽化した物流施設が多く立地していることから、物流の高度化や効率化に向けて、建替えや集約化等の再整備、機能更新に対する支援を拡充していくことが求められる。</p> <p>・圏央道沿線に大規模な物流施設の立地が進展していることから、圏央道沿線をはじめとした郊外部の高速道路インターチェンジや幹線道路付近への立地支援を強化していく必要もある。</p> <p>首都圏の郊外部に大規模な物流施設の立地を誘導していくには、用途地域指定や地区計画など都市計画手法による土地の利用変更、土地区画整理事業等の手法が考えられる他、物流の効率化や一般道の渋滞対策にも資するスマートインターチェンジの設置も有効であるため促進していくべきである。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・ 中心市街地等では、店舗やオフィス等への貨物車による配送など、多くの物流が集中している。特に、駐車場を持たない建物が集中する地区では荷さばきスペースや駐車場が慢性的に不足していることで、貨物車がやむを得ず路上駐車し配送しなければならぬなど、円滑な物流や配送に支障をきたしているとの声が非常に多い。従って、中心市街地等における荷さばきスペースの確保を推進していく必要がある。加えて、都市再開発の際には計画段階から円滑な物流・配送に必要な機能を考慮しておくなど、まちづくりと連携した対策も重要である。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・ 国土交通省で東京圏における今後の都市鉄道のあり方が議論されているが、東京都が昨年7月に公表した「広域交通ネットワーク計画」で整備について優先的に検討すべきと位置付けられた路線をはじめ、地元自治体や事業者から要望が強い路線については、事業を推進するための課題を整理し、費用対便益を精査するなど整備に向けた取組を着実に進めるべきである。加えて、既存の都市鉄道網を活用した連絡線の整備等により、都市鉄道ネットワークの充実や利便性の向上を図ることも、東京の国際競争力強化に有効である。</p> <p>・ なお、首都圏の鉄道交通における混雑緩和や安全性の向上、輸送障害の改善に資する取組は引き続き、推進していく必要がある。加えて、訪日外国人旅行者の一層の増加や、2020年東京オリンピック・パラリンピックを見据えて、交通系ICカードの利用エリア拡大、事業者間での共通利用およびエリア間での相互利用、公共交通機関における多言語での情報提供、無料公衆無線LANの導入を推進していくことも重要である。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・ 人口減少、少子化、高齢化社会では、乗降の容易性、定時性、速達性、快適性、整備コストなどの面で優れた特徴を有するなど、人と環境にやさしい公共交通であるBRT、LRT等高齢者にも優しい公共交通の重要性は、東京のみならず全国的にますます高まると思われることから、整備を促進していくべきである。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・ 市内には約1,060カ所の踏切があり、交通事故や交通渋滞、鉄道の輸送障害の一因となっている。第4次社会資本整備重点計画で重点施策に位置付けられている通り、効率的かつ円滑で安全・安心な移動環境の実現に向けて、踏切システムの改善や踏切道の拡幅、連続立体交差事業を積極的に実施すべきである。</p> <p>・ 特に、連続立体交差事業は、交通渋滞の解消や自動車平均走行速度の向上、鉄道の輸送障害の解消等に大きく寄与するとともに、まちづくりを促進するなど、高いストック効果が期待できることから、鋭意推進すべきである。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (1)③ 3)</p> <p>・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック期間中には、オリンピックレーン(約317km)、オリンピックブライオリティルート(約290km)が設定されることが招致時の立候補ファイルに記載されている。大会期間中は、こうした交通規制が設定されることから、公共交通の利用促進やパークアンドライドなどによる交通モードの転換と合わせて、道路交通の平準化や分散化、道路交通需要の低減に向けた検討を進めていく必要がある。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (1)③ 3) ・その際、旅客輸送については、鉄道等の公共交通が分担し得るが、貨物輸送については困難な部分があるため、高速道路において貨物車優先レーンを設けるなど、円滑な貨物輸送の確保についても検討していく必要がある。大会期間中の物流対策については、ロンドン大会等の事例を参考に早期に策定し、広く周知していくことが肝要である。 【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2) ・政府は一昨年3月に、南海トラフ地震防災対策推進基本計画を策定し、その中で、想定される死者数約33万2千人を概ね8割減少、想定される建築物の全壊棟数を約250万棟から概ね5割減少させる今後10年間の減災目標を掲げている。 ・また、政府は昨年3月に、南海トラフ地震発生直後に国や地方公共団体が行う救助活動や物資輸送の具体的な計画を公表している。 ・一方、首都直下地震については、最悪の場合、死者2万3千人、全壊焼失棟数61万棟、経済的被害は95.3兆円と想定されているが、昨年3月に閣議決定した緊急対策推進基本計画において、今後10年間で死者数、全壊・焼失棟数ともに半減させる目標を掲げている。 ・南海トラフ地震、首都直下地震ともに、人的・物的・経済面など経済社会のあらゆる面で国難とも言うべき甚大な被害が想定されており、発災すれば国内のみならず国際社会に対しても重大な影響が及ぶことが懸念されている。 ・南海トラフ地震、首都直下地震等巨大災害の被害軽減に向けて、政府の基本計画や本計画、第4次社会資本整備重点計画等に則り、ハード面の防災・減災対策を加速していく必要性を強調すべきである。 【修正ページ】9</p>	<p>○南海トラフ地震については、P10 18行目に記載されている「大規模自然災害等」に含まれており、ハード面の防災・減災対策についても同様に記載されていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2) ・加えて、計画の実効性を高めるために平時からの訓練やBCP策定、備蓄の促進などのソフト面の対策にも注力していく必要性も強調すべきである。 【修正ページ】9</p>	<p>○ソフト面の対策については、P10 19行目のソフト対策に含まれていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2) ・また、防災・減災対策は、その最前線を地方公共団体が担うことから、国と地方公共団体、地方公共団体同士の連携強化が必要である旨を盛り込むべきである。 【修正ページ】9</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。</p> <p>P10 19行目 このため、関東ブロックにおいては、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を展開し、『有事に役立ち、平時にうれしい』構造を確立していくために首都圏氾濫区域堤防強化対策等の社会資本整備を推進するなど、首都直下地震、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等に備え、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら防災・減災対策を率先して進め、国と地方公共団体が連携し、基礎的防災力の強化を図る。</p>

<p>○第2章 2. (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏における災害リスクは地震に限らず、昨年9月の関東・東北豪雨の際に鬼怒川堤防が決壊し、甚大な被害が発生したように、雨の降り方が局地化、集中化、激甚化していることから、河川の氾濫や土砂災害への対策も喫緊の課題である。 ・墨田区や江東区等の海拔ゼロメートル地帯では、地震の強い揺れにより排水機場の機能不全、堤防や水門等の沈下・損壊に伴う浸水被害が発生する恐れがあり、さらに地震と台風・高潮等との複合災害になった場合には、浸水域が拡大・深刻化する懸念もある。 ・特に、地震や未曾有の大雨等により荒川右岸の堤防が決壊し氾濫すれば、甚大な被害が発生することが懸念されている。その際、都内城北・城東地域を中心に都心部に至るまで広域な浸水となり、浸水面積は約110km²、浸水区域内人口は約120万人におよび約50km²を超える範囲で2週間以上浸水が継続し、ライフラインが長期にわたり停止する可能性もあるため、孤立時の生活環境の維持も極めて困難になることが懸念されている。加えて、東証一部上場企業大手100社のうち42社の企業の本社や、銀行・証券・商品先物取引業32社のうち19社が浸水する可能性がある他、氾濫水が地下空間へ進入することにより、地下鉄等が浸水するなど、都心部においても甚大な被害となる可能性がある。 ・従って、堤防や水門、排水機場等の海岸・河川管理施設等の整備、耐震化、液状化等の対策など、首都圏、特に東部低地帯における水害対策を推進していく必要性を強調すべきである。 【修正ページ】9 	<p>○御意見いただきました水害については、P10 17行目 首都圏氾濫区域堤防強化対策等の社会資本整備に含まれていることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災・減災対策に重要な役割を担うBCPは、地方公共団体や民間企業における策定率の向上が課題である。発災時にBCPが有効に機能すれば、減災に大いに寄与することから、地方公共団体に対する策定支援や民間企業に対するインセンティブ付与の必要性を強調することが望ましい。 【修正ページ】9 	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災・減災対策には、準天頂衛星システムなど最新技術を活用していくことも重要である。 【修正ページ】9 	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・木密地域等密集市街地は、2020年度までに概ね解消することが政府の首都直下地震緊急対策推進基本計画や第4次社会資本整備重点計画、住生活基本計画において明確に位置付けられていることから、対策を強力に進めていく必要性を強調すべきである。その際、東京都内については、東京都の不燃化特区制度に基づく取組と密に連携を図るべきである。 【修正ページ】9 	<p>○御意見いただきました内容については、P10 18～20行目に含まれていることから、原案のとおりとさせていただきますが、前段の御意見により一部修正させていただきます。</p> <p>P10 19行目 このため、関東ブロックにおいては、「防災・減災」と一体化した「成長・発展戦略」を展開し、『有事に役立ち、平時にうれしい』構造を確立していくために首都圏氾濫区域堤防強化対策等の社会資本整備を推進するなど、首都直下地震、巨大津波、火山の噴火等の大規模自然災害等に備え、ハード対策とソフト対策の両面を効果的に組み合わせ、重点化を図りながら防災・減災対策を率先して進め、国と地方公共団体が連携し、基礎的防災力の強化を図る。</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・近年の大規模地震時の出火原因の6割以上が電気に起因することから、電気火災を含めた防火対策への意識啓発に取り組むとともに、密集市街地を中心に感震プレーカーの普及促進策を検討し、実施していくことが肝要である旨を盛り込むべきである。 【修正ページ】9 	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (2)</p> <p>・また、木密地域等密集市街地をはじめ土地の権利関係が複雑な都市部において、地籍調査は都市再生などまちづくりの推進はもとより、災害時の境界復元にも極めて有効であるが、2013年度末時点の地籍調査の実施状況は国の全体平均51%に対して、東京都は21.9%の進捗率であり、区部に限ると9.3%と全体平均から大きく遅れている。</p> <p>災害復旧の迅速化に向けて、地籍情報を整備することは極めて重要であるため、地籍調査を一層推進していくことが必要である。</p> <p>・上記に加えて、電線地中化・無電柱化や帰宅困難者対策の推進、液状化対策、都市再開発による大街区化を通じた地域防災力の向上に、より一層注力していく必要がある。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <p>・電線地中化・無電柱化は、東京23区では7%と海外主要都市と比較して低い状況にあるが、電線地中化・無電柱化の推進には多額の費用を要することがネックとなっている。</p> <p>・電線地中化・無電柱化の推進は、発災時の電線類の被災や電柱の倒壊による道路閉塞を防止するだけでなく、良好な景観形成や、安全で快適な通行空間の確保にも寄与するものであり、第4次社会資本整備重点計画および2020年大会に向けた国土交通省の取組においてもその推進が明記されている。</p> <p>・従って、緊急輸送道路や、震災時に一般車両の流入禁止区域の境界となる環状7号線の内側、都市機能が集積している地域、観光客が多く訪れる地域等から順次、電線地中化・無電柱化を推進していくことが求められる。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <p>・地下街については、大規模地震発生時に、利用者等が混乱状態となることが懸念される。また、天井等の老朽化も進んでいることから、ハード・ソフトからなる地下街の防災・老朽化対策を推進していく必要がある。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <p>・災害時の人員・物資の緊急輸送ルートを確認するために、迅速な道路啓開に加え、水路(河川・運河)や航路、空路も含めた四路啓開体制を構築していくことが重要である。また、訓練を通じて実効性を確保していく必要がある。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (2)</p> <p>・防災・減災対策の推進にあたっては、地震、津波・高潮、集中豪雨等のみならず、近年活発化している火山活動に対する取組も一層強化していく必要がある。</p> <p>【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (3)</p> <p>・2045年に予定されているリニア中央新幹線の大坂開業のみならず、2027年に予定されている名古屋開業時点におけるメガリージョン形成のあり方も盛り込むべきである。</p> <p>【修正ページ】10</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (4)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本格的な人口減少社会が到来し、世界の都市間競争が激化する中で、今後も首都圏が持続的な経済成長を実現し、わが国経済の「牽引役」としての役割を果たしていくことが求められている。 ・そのためには、これまでの様々な分野での集積を十分に活かして、世界から資金、人材、情報と呼び込み、アジアなど海外の新たな成長を取り込むことで、東京および首都圏全体の国際競争力を高めていくことが不可欠である。 ・一方で、その結果生じてくる様々な効果を地方に波及させるとともに、それぞれの地方が個性や資源を活かして地域づくりを進めていくことによって「地方創生」を図っていくことが重要である。 ・そのためには、東京と、多様な魅力や資源を有する圏内の各地域が連携をさらに深めて、人、モノ、情報等の双方向の流れを活発化することで、新たな活力や付加価値、イノベーションを生み出していく圏域構造である「対流型首都圏」を、社会資本整備事業を通じて構築していくことが必要である。 <p>【修正ページ】11</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (4)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道が整備されたことで、首都圏内の広域観光をはじめ多岐にわたるストック効果が発現しているように、首都圏三環状道路は「対流型首都圏」の構築に必要な不可欠なインフラである。 <p>【修正ページ】11</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後の人口動態の大きな変化を踏まえて、都市サービスや都市の持続性を確保していくために、市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制し、効率的・機能的な市街地へと再編していく必要がある。そのためには、生活に必要な都市機能や居住機能を駅周辺等の交通拠点から一定の地域に集約する地域構造であるコンパクトシティの形成を促進していく必要がある。 ・コンパクトシティ化の促進に加えて、各地域が交通や通信等のネットワークでつながることで、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していくとともに、高次の都市機能については地域間で分担・連携していく「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿った国土づくり、まちづくりを、首都圏においても推進していく必要がある。 ・なお、「コンパクト+ネットワーク」の考えに沿って国土づくりやまちづくりを進めるには、地域の実態に基づく分かりやすい説明による国民の一層の理解促進が必要である。 <p>【修正ページ】11</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わが国の高速道路のインターチェンジは、平均間隔が約10kmと欧米諸国の約2倍もの長さがあるため利便性が低く、高速道路が有効活用されない一因になっている。加えて、一般道に渋滞を引き起こす要因にもなっている。 ・「コンパクト+ネットワーク」の推進のみならず、既存の高速道路の利便性向上や交通の円滑化、一般道の渋滞緩和、活発な経済活動や円滑な物流の実現など、多岐にわたるストック効果を発揮するスマートインターチェンジは、費用対便益を考慮の上、首都圏においても整備を促進していくべきである。 <p>【修正ページ】11</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)1)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、空港、港湾、物流拠点や工場団地、大規模商業施設等に直結するスマートインターチェンジの設置についても、積極的に取り組むべきである。なお、設置について地元から強い要請がある場合等は、直結対象とする施設選定に公共性・公平性を確保しつつも、受益者負担での整備を可能とするスキームを構築していくことが有効である。 <p>【修正ページ】11</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第2章 2. (5)2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・わが国では世界のどの国も経験したことがない異次元の高齢化が進行しているとともに、障害者の社会参画の重要性が高まっていることから、高齢者、障害者等の自立と社会参加による健全で活力ある社会の実現が求められている。 ・加えて、2020年東京オリンピック・パラリンピック等の開催に向けて、多くの外国人が来訪することが予想されている。 ・従って、2020年大会を全ての人々が安心して生活・移動できる空間を確保するわが国のまちづくりの取組を世界に発信する絶好の機会と捉え、バリアフリー・ユニバーサルデザインをより一層推進していく必要がある。 ・さらには、ハード面の取組のみならず、東京商工会議所が全所的に推進している「声かけ・サポート運動」など、「心のバリアフリー」を促進し「共助の心」を醸成する取組を通じて、誰もが安心・安全・快適に暮らし過ごせる地域社会を実現していく必要がある。 <p>【修正ページ】11～12</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・訪日外国人観光客数が今後もさらに増加していくことが予想されている中で、美しい景観や良好な環境の形成は、首都圏に暮らす人々の生活の質の向上や都市の魅力向上に大いに寄与することから、鋭意推進すべきである。 <p>【修正ページ】12</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)4)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「首都圏広域地方計画」に記載の通り、首都圏は全国のCO2排出量の約3割を占めていることから、地球温暖化対策に注力していく必要がある。 <p>【修正ページ】12</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)5)①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設投資の減少に伴い、建設業就業者数はピーク時(1997年)の約7割に減少し、高齢化も進展している。現場を支える担い手・技能人材を確保し、次代へ確実に技能を継承していくためにも、女性を含む若年層の建設業への入職を促進していくことが不可欠である。 ・とりわけ、建設業における女性技能者数を5年で倍増することを目指して、一昨年8月に官民を挙げて策定された「もっと女性が活躍できる建設業行動計画」に則って、女性の登用を促すモデル工事の実施や、トイレ、更衣室の設置など、女性も働きやすい現場環境の整備により一層注力していくべきである。 <p>【修正ページ】12～13</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第2章 2. (5)5)②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本計画に記載の「工程面」や「技術面」の取組をはじめとした現場の生産性向上策は人材確保やより良い職場づくりの面において極めて重要であるため、推進していく必要がある。また、公共調達においてこうした取組を促進していくことが求められる。 ・トンネルや橋梁等の社会資本のメンテナンス・維持管理には、「目視」による点検が求められている場合がある。労働力不足が懸念されている中で、社会資本の効率的・効果的なメンテナンス・維持管理に向け、ロボットやセンサー、ドローン等の新技術・新手法の開発・導入を推進するための規制緩和の必要性を加えるべきである。 <p>【修正ページ】13</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。なお、P13 29～31行目に関連する内容を記載しております。</p>
<p>○第2章 2. (5)5)②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「国土交通省生産性革命プロジェクト第1弾」に盛り込まれた「本格的なi-Constructionへの転換」は、「ICTの全面的な活用」や「規格の標準化」、「施工時期の標準化」などにより抜本的な生産性向上を実現する取組である。また、各地方整備局において「i-Construction推進本部」が発足したことから、鋭意推進していくべきである。 <p>【修正ページ】13</p>	<p>○御意見を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。</p> <p>P13 30行目 加えて、今後、我が国の生産年齢人口が総じて減少する中で、社会資本の効率的な整備を図るためには、人材確保・育成とあわせて、情報化施工の実施等「i-Construction(「ICT技術の全面的な活用」、「規格の標準化」、「施工時期の平準化」)を推進し、現場の生産性向上に向けた構造改革を徹底する必要がある。</p>

	<p>○第2章 2. (1)、(2) 以上の取組みは、当地区がその中心的役割を担う日本経済の牽引役としての機能を更に強化し、東京の、ひいては日本の国際競争力を高めるために重要度の高い取組である。一極集中による弊害の是正都の両輪でこれら東京の世界都市機能強化の取組みを、積極的に推進して頂きたい。 【修正ページ】8・9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
	<p>○第2章 2. (1)③② 2. (5) 「コンパクト+ネットワーク」は生活拠点のみならず、都心部のようなビジネス拠点においても必要となる考え方であり、都心部における「コンパクト+ネットワーク」化も推進して頂きたい。加えて、コンパクト化した各エリアがその特性を最大限活かして役割分担すると同時に、役割分担した機能が競争力を持てるような事業的支援が必要である。 また、コンパクト化を推進し、そのメリットを最大化する為に、以下の取組みが必要。 一面的まちづくりの推進(エアーマネジメント、面的エネルギーネットワーク等) 一鉄道駅を中心とした歩行者中心のまちづくり 一既存インフラを最大限活用したまちづくり 一細分化された土地の集約・整形による大街区化 【修正ページ】9・11</p>	<p>○国土のグランドデザイン2050においては「コンパクト+ネットワーク」は人口減少に対応した国土政策を考える上で有効な方策とされており、都心部における考え方を示しているものではございませんので、原案のとおりとさせていただきます。 なお、今後様々な計画において検討の参考としてまいります。</p>
	<p>○第2章 2. (2) 災害リスク低減への取組みを正しく、かつ積極的に「発信」することも、社会資本整備の一環として推進して頂きたい。 【修正ページ】9</p>	<p>○御意見いただきました内容については、原案のとおりとさせていただきますが、適切な情報発信に努めてまいります。</p>
	<p>○第2章 2. (3) リニア中央新幹線の東京駅延伸についてご検討頂きたい。 【修正ページ】10</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>第3章 関東ブロックにおける社会資本整備の重点目標</p>	<p>○中部横断自動車道((仮称)八千穂IC～佐久南IC)(長野県佐久市)(長野県佐久穂町～佐久市)に修正願いたい。 【修正ページ】15・38・48</p>	<p>○御意見のとおり修正させていただきます。</p>
	<p>○荒川中流部改修事業について選択と集中の主要取組に追記願いたい。 【修正ページ】20</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
	<p>○「連続立体交差事業(京王線(笹塚～仙川)(東京都)」について関東ブロックにおける社会資本整備重点計画から削除されるべき 【修正ページ】28・49</p>	<p>○昨年2月にダイヤが改正されておりますが、事業区間の25箇所の踏切は依然として、ピーク時1時間あたり遮断時間が40分以上の「開かずの踏切」となっており、本事業の必要性は変わりありません。 本事業は、井ノ頭通りなど25箇所の踏切をなくすことにより、交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断されていた地域の一体化が図られ、地域の活性化にも資する極めて効果の高い事業です。 また、本原案は、平成27年9月に策定された社会資本整備重点計画(以下、重点計画)に基づき作成されており、重点計画では渋滞の解消や踏切事故防止のため、連続立体交差事業を推進するとあります。 以上により、原案のとおりとさせていただきます。</p>
	<p>○「国道357号多摩川トンネルの整備(H27年度 地質調査中)」を追記されたい 【修正ページ】34</p>	<p>○御意見を踏まえて下記のとおり修正させていただきます。 <完成時期未定> 【一般国道357号 東京湾岸道路(多摩川トンネル)(東京都大田区～神奈川県川崎市)(H27年度 測量設計中)】</p>
	<p>○重点施策である「首都圏空港の機能強化(羽田空港における飛行経路見直し等)」については、騒音影響に関する情報提供や区民への丁寧な説明、また安全の確保や環境影響に配慮した方策等の検討などを求めます。 【修正ページ】33・34・35</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
	<p>○一般国道4号 東埼玉道路(八潮市八條～庄和IC)(H27年度 用地取得中)の追加をお願いしたい 【修正ページ】16・28・34・38・42</p>	<p>○御意見を踏まえて下記のとおり修正させていただきます。 御意見頂きましたが、事業掲載にあたり、プロジェクトの記載箇所については、プロジェクトの内容等を踏まえ、1-4のみ掲載とさせていただきます。 <完成時期未定> 【一般国道4号 東埼玉道路(吉川市川藤～春日部市水角)(埼玉県吉川市～春日部市)(H27年度 用地取得中)】</p>

<p>○一級河川中川・綾瀬川流域では、関東・東北豪雨において、3千戸を超える浸水被害が出ております。現在、実施していただいている、中川の無堤防部や堤防高の不足している箇所における築堤の整備について、計画への位置づけをお願いします。 【修正ページ】19</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○重点施策の対象を既存施設だけに限定するのではなく、PF事業のように設計段階から維持管理・運営段階までを一体とした新設事業に対しても範囲の拡大を求める。 また、これらの事業に対しては、維持管理・運営段階からの交付ではなく、建設段階から交付できるように改善を求める。 【修正ページ】30</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○相模川河川改修事業 須賀地区築堤(神奈川県茅ヶ崎市)を(神奈川県平塚市、茅ヶ崎市)に修正願いたい。 【修正ページ】20</p>	<p>○御意見のとおり修正させていただきます。</p>
<p>○■海岸浸食対策に横須賀港(野比地区)海岸浸食対策事業を加えて頂きたい。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○■海岸高潮対策を新規項目立てし、横須賀港(大津地区)海岸高潮対策事業を加えて頂きたい。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○重点目標1災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減するプロジェクト1-1: 切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減の重点施策の1番目に、「…、公共土木施設、公共施設の耐震化、密集市街地の環境整備等の地震対策や…」と下線部分を追記していただきたい。 【修正ページ】14</p>	<p>○プロジェクトの構成が「課題と目指す姿」「重点施策」「代表的な指標」「主要取組」に関連性を持たせております。 御意見頂きました、密集市街地の環境整備については、指標や主要取組に位置付けていないことから、重点施策に「等」を追記することで読み取るものとし、原案のとおりとさせていただきます。 ・切迫する首都直下地震等に備え、公共土木施設、公共施設の耐震化等の地震対策やBCPの策定及び帰宅困難者対策等のハード・ソフト両面での地震対策を推進する。</p>
<p>○重点目標4: 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成するプロジェクト4-1: 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等の重点施策の1番目に、「…、地域の生活サービス向上に資する、まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善事業や、駅周辺における市街地開発事業等を通じて都市機能を集約し、まちの拠点整備を推進する。」と下線部分を追記していただきたい。 【修正ページ】41</p>	<p>○プロジェクトの構成が「課題と目指す姿」「重点施策」「代表的な指標」「主要取組」に関連性を持たせております。 御意見頂きました、駅周辺における市街地開発事業については、指標や主要取組に位置付けていないことから、重点施策に「等」を追記することで読み取るものとし、原案のとおりとさせていただきます。 ・地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めるために不可欠な道路網の整備を推進するほか、地域の生活サービス向上に資する、まちづくりと一体的に行う鉄道駅の総合的な改善事業等を推進する。</p>
<p>○「指標」欄の「・河川を軸とした多様な生物の生息・生育環境を保全・再生する生態系ネットワーク形成に向けた取組」の(広域的な生態系ネットワークの構築に向けた協議会の設置及び方針・目標の決定)について、協議会の構成及び主体となる者の考えを示してほしい。 【修正ページ】46</p>	<p>○広域的な生態系ネットワーク構築に向け、平成25年度に国や自治体、有識者、NPO等の多様な主体が参加する「関東エコロジカルネットワーク推進協議会」が設立され、議論を進めているところです。 平成27年3月には基本構想(関東地域におけるコウノトリ・トキを指標とした生態系ネットワーク基本構想)を取りまとめており、基本方針や基本理念及び、目標等を記載しております。 上記の基本構想や協議会規約・名簿等につきましては、関東地方整備局HPIに掲載しておりますので、ご確認ください。 http://www.ktr.mlit.go.jp/river/chiki/river_chiiki00000035.html</p>
<p>○【都市計画道路の整備(都)越谷吉川線(埼玉県越谷市・吉川市)(H27年度 工事中)】 当該事業は埼玉県において現在事業を進めており、平成31年度末の完成予定と伺っております。本計画では、完成時期未定となっておりますので、完成予定時期の明記をお願いします。 【修正ページ】42</p>	<p>○完成時期については現段階の見通しを踏まえ記載しており、原案の通りとさせていただきます。なお、早期のストック効果の発現に向け、計画の実施にあたり、適切に対処してまいります。</p>
<p>○中川中流部右岸区間の河川改修事業 当該事業は現在国において施工中であります。本計画では位置付けがないため、完成時期を含めて計画の明記をお願いします。 【修正ページ】20</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○中川中流部右岸区間の新方川合流部の水門整備事業 現在、未着手であります。本計画による位置づけをお願いします。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>

<p>○八潮排水機場の排水能力の増強 現在、未着手であります。本計画による位置付けをお願いしたい。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>○金杉放水路建設事業の早期着手 現在、未着手であります。本計画による位置付けをお願いしたい。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>○首都圏外郭放水路建設事業の延伸 現在、未着手であります。本計画による位置付けをお願いしたい。 【修正ページ】21</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>○表内の園路等の公共施設のバリアフリー化だけでなく、高齢者向け施設や幼児用施設の整備についても重点施策とするべきである。 【修正ページ】44</p>	<p>○御意見いただきました。重点施策への高齢者向け施設や幼児施設の整備を追究することについては、重点施策を全国計画から踏襲していることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○国・地方を合わせたLED化(街路灯など)を推進することによる温室効果ガスの削減もできるのではないか。 【修正ページ】48</p>	<p>○重点施策に下記の項目を追記させていただきます。 ・平成27年12月にCOP21で採択されたパリ協定に定められた温室効果ガスの削減目標の実現を目指し関係する対策を推進する。</p>
<p>○「防災拠点へのアクセス向上に寄与する路線の整備を推進する。」を追記 【修正ページ】14</p>	<p>○重点施策に、「切迫する首都直下地震等に備え、公共土木施設、公共施設の耐震化等の地震対策やBCPの策定及び帰宅困難者対策等のハード・ソフト両面での地震対策を推進する。」内の「等」に御意見のありました「防災拠点へのアクセス向上に寄与する路線」も含まれるため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○「・・・鉄道駅の総合的な改善事業をの推進する」の後ろに「や鉄軌道ネットワークの構築・強化を推進する」を追記 【修正ページ】41</p>	<p>○御意見のとおり修正させていただきます。</p>
<p>○重点施策(土砂災害対策)土砂災害警戒区域について 土砂災害警戒区域の対応については、危険な区域の明示を主眼に施策を掲げているが、明示だけではなく、根本的な対策についても施策に盛り込んでいただきたい。 【修正ページ】23</p>	<p>○御意見いただきました。重点施策への根本的な対策については、重点施策を全国計画から踏襲していることから、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○【二子橋上流堤防整備(東京都世田谷区)(H27年度 推進中)]を追記する。 【修正ページ】20</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○【一般国道246号(指定区間外)二子橋 架替(東京都世田谷区等)]を追記する 【修正ページ】34</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○(東京都等による)【多摩川下流域一般道路橋架橋(東京都世田谷区等)(H27年度 都放射3号架橋延伸1橋事業化準備中)]を追記する。 【修正ページ】34</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○【東京外かく環状道路(東名以南)整備計画策定(東京都等)(H27年度協議開始)]を追記する。 【修正ページ】34</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>○【東名高速道路東京IC接続の広域幹線道路の交通改善(東京都世田谷区)]を追記する。 【修正ページ】49</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○(国による)【東京外かく環状道路(関越～東名)JCT周辺の環境・交通対策(東京都世田谷区等)]を追記する。 【修正ページ】45</p>	<p>○御意見いただきました周辺対策は、現在記載の「東京外かく環状道路(関越から東名)」事業に含まれるため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○「美しい景観・良好な環境の形成と水循環の維持又は回復のために、都市公園の整備及び緑地の保全・創出を推進する。」を追記する。 【修正ページ】45</p>	<p>○御意見の内容を踏まえ、下記のとおり修正させていただきます。 ・地域の特性にふさわしい良好な景観形成のための無電柱化や都市公園の整備及び緑地保全等を推進する。</p>

<p>○「美しい景観・良好な環境形成」を追い、主要取組にふさわしい、美しい景観・良好な環境形成に寄与する公園や緑地整備の取組(世田谷区例:上野公園の整備(東京都世田谷区)(H27年度 工事中)(H34年度 完成))を追記する。 【修正ページ】46</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○主要取組にふさわしい、温室効果ガスの削減に寄与する公園や緑地整備の取組(世田谷区例:玉川台二丁目緑地の整備(東京都世田谷区)(H27年度 用地取得)(H28年度 完成))を追記する。 【修正ページ】48</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○【東京外かく環状道路(千葉県区間)(H27年度工事中)(H29年度完成)】 ・H29.8に物流施設の完成が目標とされるなど、沿道整備が進められている。 正しくはH28.8である。 【修正ページ】35・39</p>	<p>○御意見のとおり修正させていただきます。</p>
<p>○適切に維持管理・更新(メンテナンス)を行うためには、メンテナンス費用の増加や現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成等が、大きな課題となっている。 今後も維持管理費用の増大が懸念されるため、都市計画税の用途の拡充など、実行計画の裏付けとなる財源確保も検討してほしい。 【修正ページ】30</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○【ハッ場ダム建設事業(群馬県長野原町)】 地域の自然や歴史、文化に根ざした魅力・個性あふれるまちの形成、水と緑豊かで19良好な都市環境の形成により、世界に誇れる日本の美しい景観・良好な環境の形成を図る。また、20生物多様性が充実し、健全な水循環が確保され、その恵沢が将来にわたって享受できる社会を実現する。 と【ハッ場ダム建設事業(群馬県長野原町)37(H27年度 工事中)(H31年度 完成)】38は相いれない。即刻中止し、重要景観河川、として指定し、周辺の生物多様性も存続すべきである。ダムが治水に立たないばかりか、水を貯めることによる造成地の危険性、白根、浅間火山噴火時の危険性が増大し、また飲用水としての危険性も増大する。今後人口減少、海外からの観光需要、日本を代表する火山とそれに続く渓谷美を将来にわたり、残す知恵を社会資本整備計画で示すべきである。ハッ場ダム予定地での文化庁の特別名勝、天然記念物を外すなどは、社会資本重点施策として全くふさわしくない。 本来社会資本整備計画とは、残すべき自然、文化、景観などすべて含めたものにすべきであり、環境省、文化庁、農林水産省、発電などの通産省などと合同で、国民の意思の元に立案すべきものではないのか。すべてのダム計画は河川整備基本計画などに基づいているが、森林の整備などもっと治水、利水に有効な手立てもあるはずである。水循環計画の策定をまずはいい、ダムありきのフルプランなどの凍結を要求する。 【修正ページ】11・20・23</p>	<p>○吾妻川には、国指定名勝の吾妻峡があり、特に景観・観光の面で景勝地として親しまれています。吾妻川の代表的な河川景観を有する場所や人と河川の関わりが深い場所において、渇水時でも良好な景観の維持・形成に資するために必要な流量が流れていることは重要なことと考えています。 「ハッ場ダム建設事業の検証に係る検討」においては、流水の正常な機能の維持の観点から、目的別の総合評価を行った結果、ハッ場ダムによる利水放流を考慮する場合は最も有利な案はダム案となり、これらを踏まえ、ハッ場ダム建設事業については「継続」することが妥当と判断されています。</p>
<p>○地球温暖化対策等の推進では、代表的な指標として、「下水汚泥エネルギー化率」のみが頭出しされているが、主要取組の中で道路工事に係る事業が多く見受けられるので、工事に街路灯のLED化等含まれるのであれば国道のLED化率として、指標をあげるのはいかがでしょうか。 【修正ページ】48</p>	<p>○御意見を踏まえ、重点施策に下記の項目を追記させていただきます。 ・平成27年12月にCOP21で採択されたパリ協定に定められた温室効果ガスの削減目標の実現を目指し関係する対策を推進する。</p>

<p>○主要取組の事項として、【都市再生整備計画事業(もしくは都市再構築戦略事業)(小田原駅周辺地区)(神奈川県小田原市)(H27年度工事中)(H31年度完成)】を組み込んで頂きたい。 【修正ページ】41</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○完成時期未定」とされる事業は一旦凍結し、必要性を厳密に評価し見直すべきです。 【修正ページ】14～49</p>	<p>○完成時期未定としている事業については、完成時期が明確化となった場合に公表する他、第4章 1)(P50)に記載の、事業の効率性、透明性の向上に向けた事業評価の実施を進めてまいります。</p>
<p>○6行目に事前の記載はあるが、「事後」の記載を加えた方がよい。 【修正ページ】24</p>	<p>○災害の発災前から、各主体が迅速で的確な対応をとるためには、いつ、だれが、どのように、何をするかをあらかじめ明確にしておくとともに、それぞれ他の主体がどのような対応をとるのかを把握しておくことが最も重要となることから、このような記載となっています。</p>
<p>○26行目の指標に、ハザードマップ策定数の指標を加えた方がよい。 【修正ページ】24</p>	<p>○ハザードマップに関する指標のうち、最大クラスの津波・高潮に対応したハザードマップの作成・公表および火山・砂防ハザードマップの整備については、「プロジェクト1-1:切迫する首都直下地震・津波や大規模噴火等に対するリスクの低減」に、最大クラスの洪水・内水に対応したハザードマップの作成・公表および土砂災害ハザードマップの作成・公表については、「プロジェクト1-2:関東・東北豪雨等激甚化する気象災害に対するリスクの低減」に記載されています。</p>
<p>○26行目の指標に、石油エネルギー離れする中で、汚泥処理から生まれる水素やメタン等の新たなエネルギーの発掘の指標を加えた方がよい。 【修正ページ】48</p>	<p>○指標については、全国計画(H27.9.18閣議決定)の中より、地方ブロックでの切り分け可能な指標を記載しておりますので、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○一般国道18号バイパス(坂城～更埴)は、地域の交通安全確保、産業振興のための重要路線であるので、重点計画に入れていただきたい。 【修正ページ】28・38</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりといたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画の実施にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>○「関東・東北豪雨等激甚化する気象災害に対するリスクの低減」では、激甚化する気象災害のうち主として豪雨による土砂災害に重点的にウェイトが置かれているものと思われる。しかし、近年の気象災害では、長野群馬県境においてこれまでにない豪雪災害により数日間に及ぶ交通遮断が発生しているところであるため、国道18号、146号等の関東ブロックに接続する国道に対する豪雨以外の自然災害対策にも着眼していただきたいところである。 【修正ページ】19</p>	<p>○プロジェクト1-2は、昨年9月に発生した「平成27年9月関東・東北豪雨」を踏まえて、水害対策に特化しております。 雪害対策等の水害対策以外の災害については、記載が不十分であります。適切な維持管理を実施してまいります。</p>
<p>○東京圏への一極集中を問題視しリスクを認識しているのなら、首都機能や企業について移転を推進していく事業があっても良いのではないかと。 【修正ページ】1・7</p>	<p>○本計画の主要取組に記載する事業は、「社会資本整備重点計画」に、道路・交通安全施設・鉄道・港湾・航路標識・公園・緑地・下水道・河川・砂防・地すべり・急傾斜地及び海岸ならびにこれら事業と一体となってその効果を増大させるための実施される事務又事業。と位置付けられております。 首都機能や企業の移転については、上記の社会資本整備に関する内容で無いため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】首都直下地震の人的被害(死者)、建物被害(全壊・焼失)に関する今後5年間の減災目標 【修正ページ】14</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】地震時に著しく危険な密集市街地の2020年度までの概ね解消 【修正ページ】14</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】今後5年間の密集市街地における感震プレーカーの普及率 【修正ページ】14</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>

○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】市街地等の幹線道路の無電柱化率 【修正ページ】14	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。
○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】地籍調査の実施率 【修正ページ】14	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。
○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】2020年までに住宅の耐震化率95%、多数の者が利用する建築物の耐震化率95%を目指すこと 【修正ページ】14	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】都市再生安全確保計画およびエリア防災計画を策定した地域数(2014年度10地域→2018年度33地域) 【修正ページ】14	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】地方公共団体におけるBCPの策定率 【修正ページ】14	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-1 ・【追加すべきKPI】上水道施設や管路の耐震化に関する目標 【修正ページ】14	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-1 【KPI2】南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の大規模地震が想定されている地域等における河川堤防・海岸堤防等の整備率および水門・樋門等の耐震化率 ・【KPIの上方修正】河川堤防、水門・樋門等のKPI達成率を上方修正 【修正ページ】14	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-3 【KPI9】TEC-FORCEと連携し訓練を実施した都件数 目標年次の前倒し 【修正ページ】24	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。
○第3章 プロジェクト1-4 ・【追加すべきKPI】「開かずの踏切」等による渋滞の解消、踏切事故防止のための連続立体交差事業等の推進 【修正ページ】27	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト1-4 ・【追加すべきKPI】ホームドアの整備駅数 【修正ページ】27	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。
○第3章 プロジェクト2-1 ・【追加すべきKPI】個別施設計画における維持管理・更新等に係るコストの算定率 【修正ページ】30	○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。
○第3章 プロジェクト2-1 ・【追加すべきKPI】地方公共団体における維持管理・更新体制に関する指標 【修正ページ】30	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。
○第3章 プロジェクト3-1 ・【追加すべきKPI】首都圏空港の国際線就航都市数 【修正ページ】33	○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。

<p>○第3章 プロジェクト3-1 【KPI15】三大都市圏環状道路整備率(首都圏) ・【KPIの上方修正】2020年度における整備率を約86%とすること 【修正ページ】33</p>	<p>○現在公表している、平成32年度までの開通予定区間の延長を踏まえて設定しており、原案通り82%とさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-1 ・【追加すべきKPI】東京外かく環状道路(関越～東名)の2020年度までの完成 【修正ページ】33</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-1 ・【追加すべきKPI】東京外かく環状道路(東名高速～湾岸道路)の早期計画具体化に向けた目標年次 【修正ページ】33</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-2 ・【追加すべきKPI】道路による都市間速達性の確保率、海上貨物輸送コスト低減効果に関する指標 【修正ページ】37</p>	<p>○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-2 ・【追加すべきKPI】クルーズ船で入国する外国人旅客数、地域の拠点空港等の機能強化、LCCの就航促進に関する指標 【修正ページ】37</p>	<p>○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-1 ・【追加すべきKPI】立地適正化計画を作成する市町村数 【修正ページ】41</p>	<p>○厳しい財政制約の下、優先度と時間軸を考慮した選択と集中の徹底を図りつつ取り組むべき重点施策等について記述しており、計画の実施にあたり適切に対処してまいります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-1 ・【追加すべきKPI】高齢者支援施設、障害者施設、子育て支援施設等を併設している公営住宅団地の割合に関する指標 【修正ページ】41</p>	<p>○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-2 ・【追加すべきKPI】不特定多数の者等が利用する一定の建築物のバリアフリー化率に関する指標 【修正ページ】43</p>	<p>○全国的な施策として目標を設定している等から、原案の通りとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-3 ・【追加すべきKPI】市街地等の幹線道路の無電柱化率【再掲】 【修正ページ】45</p>	<p>○全国重点計画の数値に対して、地方ブロックでの切り分けが困難であることから、原案のとおりとさせていただきます。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-4 ・【追加すべきKPI】低炭素都市づくりの推進、交通渋滞を緩和する対策、モーダルシフトに関する指標 【修正ページ】48</p>	<p>○全国重点計画の数値に対して、地方ブロックでの切り分けが困難であることから、原案のとおりとさせていただきます。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト1-1、1-2、3-1 1-1「主要駅周辺等における帰宅困難者対策の推進」 1-1「…ハード・ソフトからなる地下街の防災対策を推進」 1-2「地下空間の浸水防止・避難確保対策の推進」 3-1「…都市開発プロジェクトの促進に必要となるインフラ整備等の推進…」 以上の取組みは、当地区がその中心的役割を担う日本経済の牽引役としての機能を更に強化し、東京の、ひいては日本の国際競争力を高めるために重要度の高い取組である。一極集中による弊害の是正の両輪でこれら東京の世界都市機能強化の取組みを、積極的に推進して頂きたい。 【修正ページ】17・22・34</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

<p>○第3章 プロジェクト3-1 地域の賑わい・交流の場の創出を目的とした「官民連携による道路・公園等のオープン化」「交通量の減少した車道空間の積極的なリノベーション」を重点施策に加えて頂きたい。 また、道路・公園等の地域の賑わいや交流の場としての活用は、成熟都市に相応しい道路空間を創出するための重要な取組であることから、「地域の賑わいや交流の場の創出」を社会資本整備の基本戦略(p.8/20行目～)に位置付けて頂きたい。 【修正ページ】33</p>	<p>○御意見いただきました地域の賑わい・交流の場の創出については、P37 18～19行目「3-2」の重点施策に記載しています。また、地域の賑わいや交流の場の創出を基本戦略に位置付けることについては、P11 11～12行目「対流型首都圏」の記載に含まれるものと考えますので、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-1 都心部から、24時間運用されている羽田空港へのアクセスが24時間化されるインフラ整備を推進して頂きたい。(複数手段の組合せによる「実質」24時間化も考えられる) 【修正ページ】33</p>	<p>○御意見いただきました内容については、御意見として承りました。今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-1 東京オリパラに向けて世界に誇れる美しい都心を創出するため、都心部等の老朽化した合流式下水道管の再構築事業を推進して頂きたい。 【修正ページ】42</p>	<p>○御意見いただきました老朽化した合流式下水道管の再構築については、P30「プロジェクト2-1」の主要取組として記載しておりますので原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-1 国際競争力向上に資する都市再生プロジェクトが連坦する地域(特定都市再生緊急整備地域)での交通利便性の向上を図るべき。 【修正ページ】33</p>	<p>○P33 8～11行目に同様の内容が記載されているため、原案のとおりとさせていただきます。</p>
<p>○第3章 プロジェクト3-1 首都圏空港の機能強化と合わせ、首都圏空港へのアクセス強化にも取り組むべきです。 東京外かく環状道路の延伸(東名JCT～羽田空港)や、都心部や国際競争力強化に資する都市再生プロジェクトの連坦する地域と羽田空港・成田空港との間の交通利便性の強化(鉄道ネットワーク等)についてご検討頂きたい。 【修正ページ】33</p>	<p>○主要取組の記載にあたっては、重点目標等を達成するために必要で、代表性がある取組を記載しておりますので、原案のとおりいたします。 本計画に記載が無いことをもって、計画期間内に取組を実施しないということではなく、計画策定後に新たに行われるものも含め、計画の着実な推進を図って参ります。</p>
<p>○第3章 プロジェクト4-2 「高齢者、障害者や、子育て世代など、全ての人々が安心して生活・移動できる環境」の実現には、都市公園や道路等のバリアフリー化に加え、公共交通サービスの更なる充実や、交通結節点となる駅での乗換動線のスムーズ化・バリアフリー化を図るべきであり、課題と目指す姿への盛り込みを検討頂きたい。 また、高齢者等の移動を円滑にする自動運転車や搭乗型移動支援ロボットについて、国家戦略特区などを活用し、公道での実証実験を行うことを検討頂きたい。 【修正ページ】43</p>	<p>○御意見いただきました内容については、P43 7～8行目の記載に含んでおり、今後様々な計画等において検討の参考とさせていただきます。</p>

	<p>○第3章 プロジェクト3-1 「特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業」の具体例として、高機能オフィスや住宅、文化・交流施設、大学・研究施設、宿泊施設などの多様な機能集積の促進などの例示をご検討頂きたい。 また、災害時にも業務・居住機能、経済機能を維持するために、最先端・最高水準の制振・免震性能、非常用電源設備等を備えた建築物と備蓄倉庫や避難スペースを整備する防災性の向上に特に資する都市再生事業について、税制優遇等の支援措置により促進すべきと考えます。</p> <p>【修正ページ】33</p>	<p>「特定都市再生緊急整備地域における国際競争力強化に資する都市開発事業」の具体例については、主要取組に代表事例がないことから、原案のとおりとさせていただきますが、御意見として承りました。 また、税制優遇等の支援措置についても、今後様々な計画等において検討の参考としてまいります。</p>
<p>第4章 計画を推進するための方策</p>		