

公共事業の構想段階における 計画策定プロセスガイドライン

解説

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン 解説

大臣官房技術調査課

環境安全・地理空間情報技術調整官	溝口 宏樹
前環境安全・地理空間情報技術調整官	五道 仁実
前技術開発官	勝又 賢人
前技官	鈴木 優

環境研究部道路環境研究室

主任研究官	曾根 真理
前研究官	下田 潤一

The commentaire on “an official notice for SEA (Strategic Environmental Assessment) by Ministry of land, infrastructure, transport and tourism”

Minister’s Secretariat Engineering Affairs Division

Director for Environment, Safety, Geospatial Information and Engineering Affairs	Hiroki Mizoguchi
Director for Environment, Safety, Geospatial Information and Engineering Affairs	Hitomi Godo(Former)
Deputy Director for Engineering, Research and Development	Masato Katsumata(Former)
Technical Official	Masaru Suzuki(Former)

Environment Department Road Environment Division

Senior Researcher	Shinri Sone
Researcher	Junichi Shimoda(Former)

概要

本資料は平成 20 年 4 月に事務次官通達された「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」について、平成 21 年 3 月に事務連絡された解説及び関連文書をとりまとめたものである。

キーワード:

パブリックインボルブメント、市民参加、戦略的環境アセスメント

Synopsis

This document is the commentaire on the circulation of official notice of Japanese vice-minister of land, infrastructure, transport and tourism for SEA(Strategic Environmental Assessment).

Key Words:

Public Involvement , Public Participation , Strategic Environmental Assessment

目 次

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）	1
--	---

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）について（事務連絡）	6 3
--	-----

参考資料

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン	参－1
---------------------------------------	-----

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの策定について（事務次官通知）	参－1 6
---	-------

公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会（設立趣意書・委員名簿）	参－2 0
---	-------

社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）	参－2 3
--	-------

第 3 7 回土木計画学研究発表会発表資料	参－8 3
---------------------------------	-------

公共事業の構想段階における 計画策定プロセスガイドライン

(解 説)

国 土 交 通 省

はじめに

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の必要性を議論する段階、構想・計画段階、実施段階そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて、受け手のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供するとともに、各段階での透明性・公正性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要である。

国土交通省は、事業の計画段階よりも早い構想段階において、事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、住民を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示すガイドラインを整備して、これに基づき積極的な取り組みを実施することとした。

このため、平成19年3月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会」（委員長：小林潔司 京都大学大学院工学研究科教授）を設置し、同研究会での議論を基に、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）を策定するとともに、事務次官より各地方整備局長および地方公共団体等あてにガイドラインを通知した。

本書は、ガイドライン策定の背景や考え方について、基礎情報や具体的な事例とともに解説したものであり、公共事業の計画に携わる実務者が参照することにより、質の高い計画づくりが推進されることを期待する。

目次

はじめに	1
第1 基本的な考え方	3
(1) 本ガイドラインの目的	3
(2) 本ガイドラインの運用	10
(3) 用語について	14
第2 計画検討手順	20
(1) 計画検討の発議	21
(2) 事業の必要性と課題の共有	22
(3) 複数案の設定	23
(4) 評価項目の設定	24
(5) 複数案の比較評価	25
(6) 計画案の選定	27
(7) 計画の決定	28
(8) 留意事項	28
第3 住民参画促進	30
(1) 住民・関係者等の対象範囲の把握	33
(2) コミュニケーション手法の選択	36
(3) 段階に応じた双方向コミュニケーションの実施	38
(4) 留意事項	42
第4 技術・専門的検討	44
(1) 技術・専門的検討内容の整理	44
(2) 技術・専門的検討の実施	45
(3) 各項目の評価等	46
(4) 検討結果の公表	47
(5) 留意事項	47
第5 委員会等	49
(1) 設置にあたっての基本的事項	49
(2) 委員会等の役割	49
第6 その他留意事項	55
(1) 評価結果等の活用	55
(2) 事例の蓄積とガイドラインの見直し	57
<付録> 取り組みチェックリスト	58

はじめに

社会資本整備を進めるに当たっては、透明性、公正性を確保し住民・関係者等の理解と協力を得るため、住民参画の取り組みを推進することが重要であり、このことは社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき策定された社会資本整備重点計画において位置づけられている。国土交通省においては、平成15年6月に『国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン』を策定し、計画策定者からの積極的な情報公開・提供等を行うことにより住民参画を促し、住民・関係者等との協働の下で、事業の公益性及び必要性について適切な判断を行う等、より良い計画となるよう取り組んできた。

一方、計画づくりにあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に判断していく必要があり、これらを適切に実施するためには、住民・関係者等の理解と協力が不可欠であり、計画策定プロセスを、より透明性等を持ったものにしていくことが求められている。

国土交通省においては、既に、一部の事業においては、構想段階における計画策定プロセスの透明性等を確保するためガイドラインを定め、先行的な取り組みを実施してきたところであるが、今般、これまでの取り組みや各事業における事例等を基に、公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方について、標準的な考え方を示すことにより、より良い計画作りに資し、もって、適切な社会資本整備を推進するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」(以下、「本ガイドライン」という。)を策定した。なお、次期「社会資本整備重点計画」の策定についての社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会とりまとめ(平成19年6月)の中でも公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性、公正性の向上のため新たなガイドライン等で明確に位置づけることの重要性が言及されている。

また、平成19年4月、環境省により「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」が策定され、事業に先立つ早い段階での環境配慮の取組みを進めることが求められているところである。本ガイドラインが示す構想段階における計画策定プロセスは、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に導き出す過程を住民参画のもとで進めていくこととしており、いわゆる戦略的環境アセスメントを含むものとなっている。

【解説】

国土交通省では、平成15年6月に『国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン』(以下、「旧ガイドライン」という。)を策定し、計画策定者からの積極的な情報公開・提供等を行うことにより住民参画を促し、住民・関係者等との協働の下で、より良い計画となるよう取り組んできた。また、一部の事業においては、構想段階における計画策定プロセスの透明性等を確保するためガイドラインを定めるなど、先行的な取り組みを実施してきた(表1)。

このような中で、平成19年4月に、環境省により「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」が策定され、事業に先立つ早い段階での環境配慮の取組が求められることとなった。

計画づくりにあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行う必要があることから、本ガイドラインは、いわゆる戦略的環境アセスメントを含め公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方について総合的にとりまとめたものである。

なお、『社会資本整備重点計画(平成21年3月)』においては、「社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保」が位置づけられており、本ガイドラインに沿って事業を適切に実施

することにより、計画策定プロセスの一層の透明性の確保と公正性の向上を期待するものである。

【参考】

社会資本整備重点計画(平成21年3月閣議決定)における位置づけ(抜粋)

第3章(4)社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて、受け手のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供するとともに、各段階で透明性・公正性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要となる。

このため、事業の計画段階よりも早い構想段階において、事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、住民を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」をはじめとするガイドライン等を整備し、これに基づき積極的な取組を実施する。

表1 各事業におけるガイドライン等の策定状況

事業種別	ガイドライン等
河川事業	河川法第16条の2第4項 [河川法の一部を改正する法律等の施行について(H10.1.23 河川局長通達)]
道路事業	構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン(H17.9)
港湾事業	港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン(H15.8)
空港事業	一般空港の整備計画に関するパブリック・インボルブメントガイドライン(案)(H15.4)

第1 基本的な考え方

(1) 本ガイドラインの目的

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。

公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性が確保されていることが重要である。

本ガイドラインは公共事業の構想段階に焦点を当て、計画策定プロセスの透明性、客観性、合理性、公正性の向上に資するため、標準的な計画検討手順と手順の各段階に実施すべき事項、計画検討手順を進めるにあたって実施される住民参画促進及び技術・専門的検討に関する基本的な考え方や留意事項をとりまとめたものである。

本ガイドラインにおいては、標準的な計画策定プロセスとして、複数案や評価項目の設定、複数案の比較評価、計画案の選定等の手順を、対象事業の特性に応じた住民参画や委員会等の関与の下、計画を策定することを定めており、これらの計画策定プロセスを実施することにより、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討された合理的な計画を導き出すことが可能となる。

なお、事業の特性等に応じ最適な計画策定のプロセスにも違いがあることから、本ガイドラインの趣旨を十分に踏まえつつ、各事業において、最適な計画策定のプロセスを追求することが重要である。

また、本ガイドラインは基本的に計画策定者が実施すべき事項を定めたものであるが、住民、利害関係者(団体)、学識経験者、地方公共団体、関係行政機関等、様々な主体の計画策定プロセスにおける関わりについても記述している。

【解説】

1) 構想段階における計画策定プロセスに求められる要件

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進める必要がある。

公共事業の計画が国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることと、計画策定の手続きや方法が適切であることの双方が満たされなければならない。

計画自体が適切であることとは、計画の内容が客観的かつ合理的なものであることである。

また、計画策定の手続きや方法が適切であるためには、透明性、客観性、合理性、公正性の4つの要件を満足することが重要であるとしている。これらの要件は以下の内容をさす。

透明性: 計画策定の手続きや方法に関する情報が誰に対しても開示されていること

客観性: 計画策定の手続きや方法が客観的なものであること

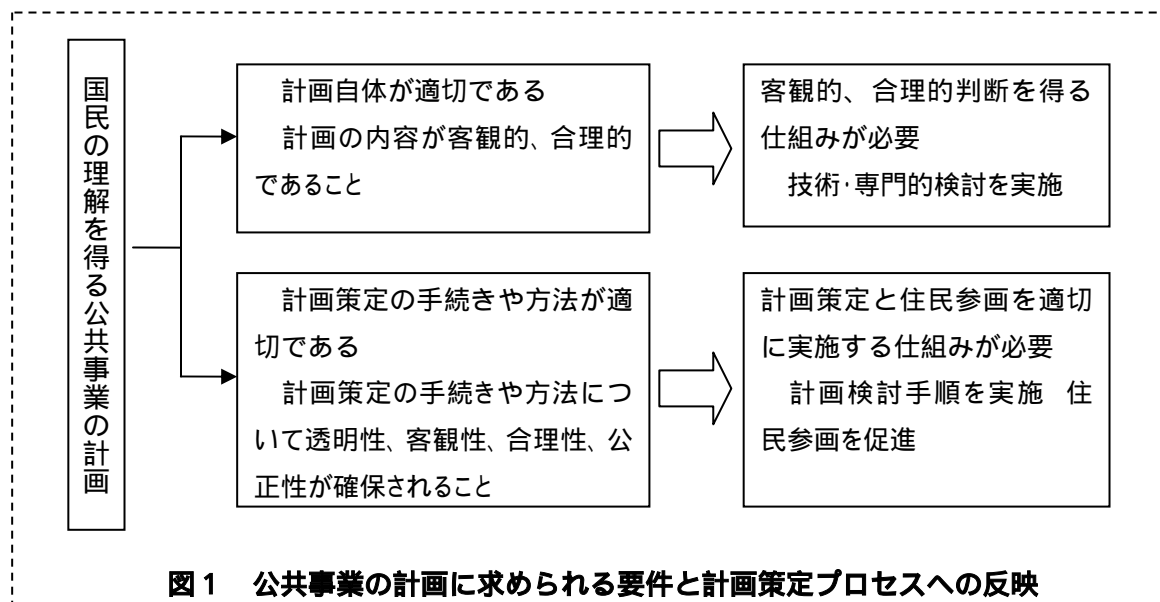
合理性: 計画策定の手続きや方法の各手順が合理的に行われていること

公正性: 計画策定の手続きや方法の進め方や判断が、偏りなく公平であること

計画自体が適切であることを担保するためには、計画に関して、客観的、合理的判断を得

る仕組みが必要となる（後述：技術・専門的検討）。また、計画策定の手続きや方法が適切に行われるためには、計画策定と住民参画を適切に実施する仕組みが必要である（後述：計画検討手順 住民参画促進）。

これらの関係を整理し、図1に示す。併せて、これら要件を計画策定プロセスに反映させる方向性を示す。



2)本ガイドラインにおける計画策定プロセスの体系

旧ガイドラインでは、住民参画を促すことを主眼にしており、計画策定に伴う技術的、専門的な検討に関しては特に明記していなかった。

本ガイドラインは、構想段階の計画策定プロセスに関するガイドラインであり、これまでの住民参加の取り組みを公共事業の構想段階における計画策定プロセスの体系の中に明確に位置づけるとともに、計画自体が適切なものとなるように定めている。

さらに、計画策定の手続きや方法の透明性、客観性、合理性、公正性をより向上させるために、計画策定プロセスの体系を構築している。

本ガイドラインは、計画策定プロセスを、計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討の3つの手順等(以下、「プロセス」という。)より構成している(図2)。計画検討の発議から計画の決定までの検討を進める「計画検討手順」、計画策定者と住民・関係者等との双方向コミュニケーションを実施する「住民参画促進」、専門性を持った検討を行う「技術・専門的検討」である。

なお、これらは、互いに独立しているものではなく、計画検討手順が進む段階毎に、三者は有機的に連携して進められるべきものである。また、「技術・専門的検討」や「住民参画促進」のプロセスは、必要に応じて、計画検討手順の各段階において繰り返し行われることが望ましい。

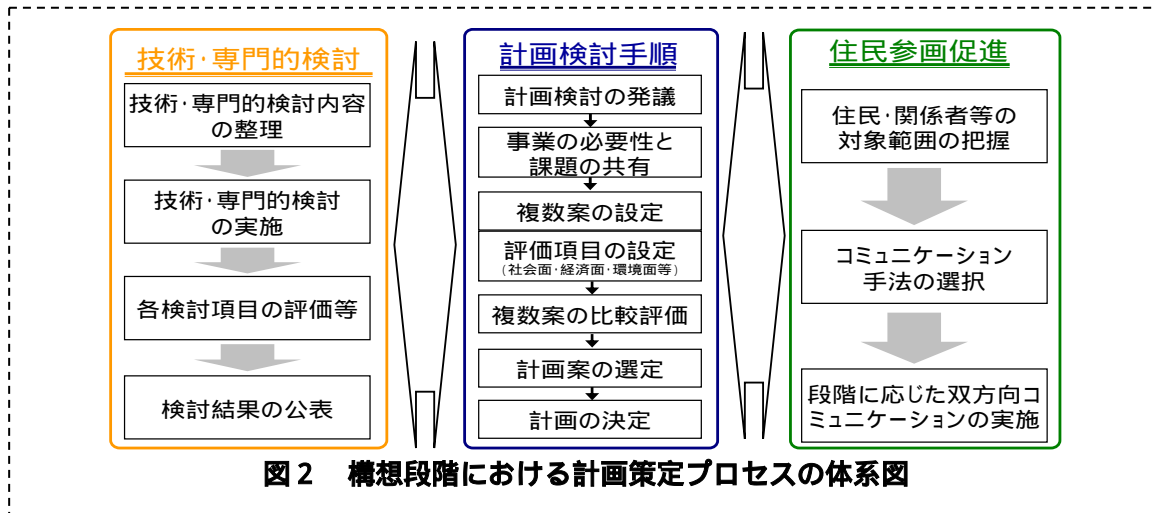


図2 構想段階における計画策定プロセスの体系図

3) 構想段階における計画策定プロセスに関わる主体

本ガイドラインは、主に計画策定者が実施すべき事項を定めているものであるが、計画策定にあたっては、様々な主体との関係を保ちながら進めなければならない。

計画策定プロセスに関わる主体としては、計画策定者とともに、「住民・関係者等」、「地方公共団体」、「関係行政機関等」、「委員会等」があり、それらの関係を示したものが図3である。

計画策定者は、必要に応じて関係行政機関等からの意見聴取や委員会等からの助言や提言を受けつつ技術・専門的検討ならびに計画検討手順を進めるとともに、住民・関係者等と双方向コミュニケーションを実施することにより住民参画促進を進める必要がある。また、地方公共団体と連携・協力することが必要である。

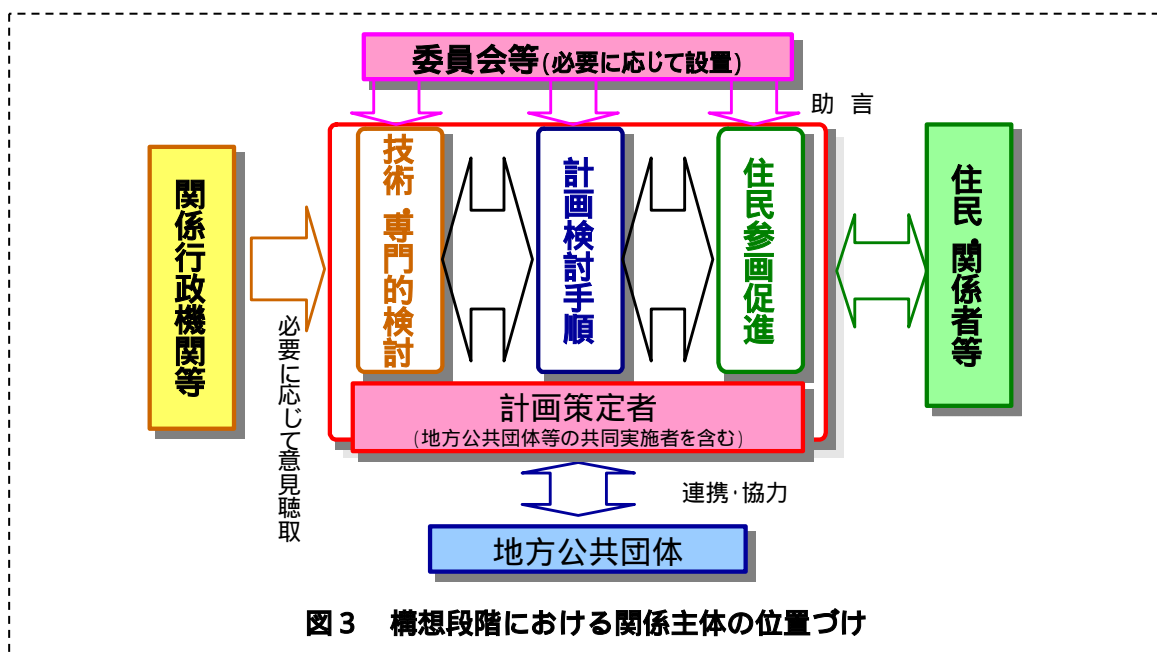


図3 構想段階における関係主体の位置づけ

4) 本ガイドラインと戦略的環境アセスメント(SEA)との関係

本ガイドラインにおいては、公共事業の構想段階の計画策定にあたって、対象事業の特性に応じた住民参画や委員会等の関与のもと、複数案、評価項目の設定、複数案の比較評価、計画案の選定等の手順を進めることにより、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に判断し合理的に計画を導き出すこととしている。

本ガイドラインが示す計画策定プロセスは、事業実施より前の段階の構想段階の計画策定過程において、環境を含め様々な観点から検討を実施し合理的な計画を策定することとなっており、いわゆる戦略的環境アセスメント(SEA)を含むものとなっている。

戦略的環境アセスメント(SEA)の共通的要素

環境省資料¹によれば、SEAの定義について以下の通りの説明が為されている。

「効果的なSEAと事例分析(環境省 平成 15 年 6 月) < 抜粋 >

1.1.1 SEAの定義

現在、戦略的環境アセスメント(SEA)は、環境配慮を意志決定プロセスに統合するツールとして多くの国々において広く受け入れられている。これは、一般的に、提案された政策・プラン・プログラム(PPPs)の環境影響評価のプロセスとして理解されている。また、SEAは、環境と持続可能な発展の視点から、適切な意志決定の実施をサポートするための手法と見なされるべきである。多くの国々や国際機関、例えば、オランダ、EU、世界銀行などにおいて、SEAシステムの導入が進みつつある。世界におけるSEAの理解は非常に多様であり、範囲、統合化の程度、期間、政策・プラン・プログラムへの関連の程度によって異なる(Sadler and Verheem, 1996)。SEAには、全事例に適用可能な単一のアプローチは存在せず、国際的に認知されたSEAの定義は存在しない。より重要なのは、戦略的なレベルにおける意志決定は、国家と地域レベル、政策とプラン/プログラムレベル、先進国と途上国、公衆参加の習慣を有する国とそうでない国、等によって非常に異なることである。

(・・・途中略・・・)

これらの定義を参照すると、以下のようなSEAの共通的要素が得られる。

- SEAは政策、プラン、プログラムレベルに適用される。
- SEAは戦略的レベルの意志決定プロセスにおいて重要な情報を提供する。
- SEAは環境への配慮と同様に持続可能性の原則を考慮する重要性を強調する。
- SEAは環境、社会、経済の配慮を戦略的意志決定に統合する必要性を提供する。

以上に述べた共通的要素について、共通要素毎に本ガイドラインでの説明箇所を記した上で、基本的に全ての要件を満たしていることを整理した(表2)。

¹環境省、三菱総合研究所：効果的なSEAと事例分析、平成 15 年 6 月

表2 SEAの共通的要素と本ガイドラインの内容

SEAの共通的要素	本ガイドラインの説明箇所
政策、プラン、プログラムレベルに適用される。	「第1(2)本ガイドラインの運用」において、「…構想段階にあるものについて適用することを基本とし…」とあり、事業の概ねの位置や規模等を決定する段階に適用する旨を規定。
戦略的レベルの意志決定プロセスにおいて重要な情報を提供する。	本ガイドラインの対象となる構想段階は、意志決定段階。
環境への配慮と同様に持続可能性の原則を考慮する重要性を強調する。	本ガイドラインでは、社会面、経済面、環境面等を重要な要素と捉えており、環境面の検討において、いわゆる持続可能性(地球温暖化、資源循環等)は環境の中を含めて考慮。
環境、社会、経済の配慮を戦略的意志決定に統合する必要性を提供する。	「第2(4)評価項目の設定」において、「社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの評価ができること。」と規定。

戦略的環境アセスメント(SEA)の構成要素

環境省資料の“第2章 SEAの技術手法”では、SEAの構成要素として以下を挙げている。

- ・ 情報収集と調査: 収集される情報の大まかな内容は法令や手続きの中で位置づけられるべきである。重要な情報源は環境状況報告書や持続可能性戦略等が含まれる。
- ・ 環境目的: 環境目的を明らかにして、計画立案者が認知する必要がある。
- ・ 複数案の立案: 複数案立案の目的は、当該計画の種類に応じて想定され得るオプションの範囲を意志決定者に示すものである。現実性が低い極端なオプションを想定することは、議論の範囲を明確にするために役立つ。
- ・ スコーピング: SEA プロセスの初期段階において設定された環境目的の範囲を基準として取り扱う環境項目が決定される。最も重要な点は、次の段階のより詳細なSEAにおいて検討考慮すべき環境要因の範囲を絞り込むことである。
- ・ 環境面の予測及び影響の分析: SEA 自体がどの程度詳細なものになるかは、その対象となるプラン・プログラム・政策立案自体の性格に依存する。SEA で活用される処方については様々なものが存在する。累積的影響と不確実性の取り扱いは重要な問題であるが、統一的な方法ではなく状況に応じて対処することが望ましい。
- ・ 緩和措置: 3段階の階層的構造アプローチ(予防、削減、緩和)が広く活用されている。問題の重要性や特殊性を考慮し、適切な措置や行動が採用されることが望ましい。
- ・ 比較評価・報告: 複数案の比較評価の方法はいくつか存在するが状況に応じて適切な方法を採択する。評価の重み付けについては、重み付けの案を提示し公衆関与のもとで議論を行うこともある。環境報告書はSEA プロセスの主要な成果であり、全てのプロセスの結果が文書化される必要がある。
- ・ 意志決定への反映: 最終決定に対してSEAをより有効に役立てるために、計画策定プロセスの

初期段階に SEA を適用することが特に重要である。

- ・ モニタリング: モニタリングは選定された代替案の実施状況やその環境への影響を最も詳細に示す要素の焦点を当てる必要がある。
- ・ 第三者の関与: 一般的にプロジェクト段階に比べてプラン・プログラム・政策立案段階では、公衆はそれほど積極的に参加しようとしにくい傾向にある。しかし、公衆関与の過程を通じて、当該計画に対する情報や関心を利害関係者と共有することで SEA プロセスの透明性を高め、SEA の結果を公衆が受け入れやすいものとすることができる。

これらの構成要素について、構成要素毎に本ガイドラインでの説明箇所を示したものが表3である。

表3 SEAの構成要素と本ガイドラインの比較

SEAの構成要素	本ガイドラインでの記載箇所
情報収集と調査	情報については「第4(2) 資料・データ等」において、既存の文献や調査データを積極的に活用する旨を規定している。
環境目的	「第1(1)本ガイドラインの目的」で社会面、経済面、環境面等様々な観点から総合的に検討された合理的な検討を導き出すこととしており、環境目的を明らかにしている。
複数案の立案	「第2(3)複数案の設定」で複数案を設定する旨を規定している。また、現実性が低い極端なオプションについても、事業を行わない案が現実的でない場合でも比較評価の対象として示すことが望ましい旨を規定している。
スコーピング	「第2(4)評価項目の設定」で評価項目のスコーピングについて規定している。
環境面の予測及び影響の分析	「第4(3)各検討項目の評価等」で評価の実施について規定している。
緩和措置	複数案の設定の中で緩和措置も含めて検討が行われる。
比較評価	「第2(5)複数案の比較評価」で規定している。
意志決定への反映	「第1(1)本ガイドラインの目的」で社会面、経済面、環境面等様々な観点から総合的に検討された合理的な計画を導き出すこととしており、意志決定へ反映させることとしている。
モニタリング	「第6(1)評価結果の活用」で規定している。
第三者の関与	「第5 委員会等」で第三者の関与を規定している。

このように、本ガイドラインは一般的に戦略的環境アセスメント(SEA)の構成要素と考えられている要素を含んでいるため、戦略的環境アセスメント(SEA)本来の趣旨に従っている。

「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」(H19.3 環境省)との関係

平成19年4月に、環境省において「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」が策定されたところである。

本ガイドラインが示す構想段階における計画策定プロセスの枠組みと内容を示したものが図4である。

本ガイドラインは、「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」と対比すると、

環境面の他、経済面、社会面等様々な観点から総合的に判断し合理的に計画を導き出すこととしている。

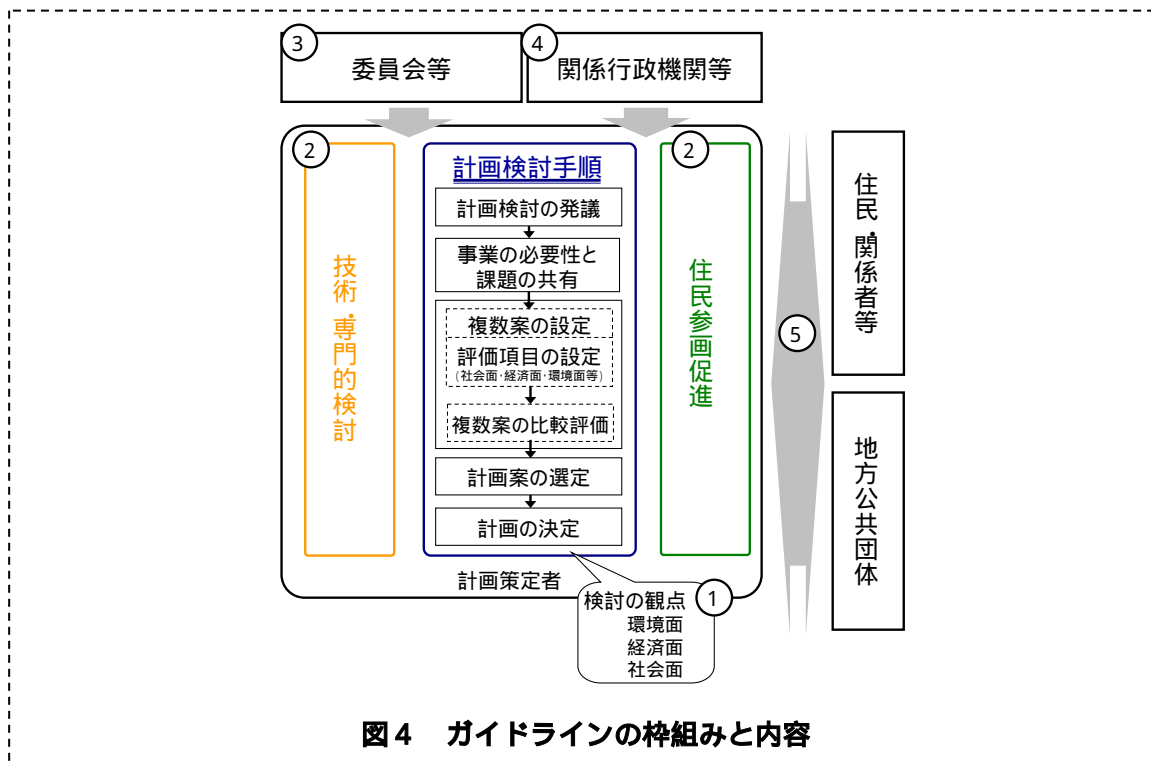
計画策定者が計画手順を進めるにあたって実施する住民参画促進及び技術・専門的検討に関する基本的な考え方や留意事項を取りまとめている。

必要に応じて、客観的な立場から助言等を行う委員会等を設置することとしている。

必要に応じて、関係行政機関等(環境省含む)から意見聴取を行うものとしている。

計画検討手順において、適宜、段階に応じた双方向コミュニケーションを実施することとしている。

このように、本ガイドラインは「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」の枠組みと内容を含むものとなっている。



(2) 本ガイドラインの運用

本ガイドラインは、国土交通省所管の河川、道路、港湾、空港等の国等が実施する事業のうち、国民生活、社会経済又は環境への影響が大きいものに関係する計画で構想段階にあるものに適用することを基本とし、必要に応じ、各事業において適用対象を定めるものとする。

【解説】

本ガイドラインは、国民生活や社会、経済、環境への影響が大きい事業に適用することを基本とする。

事業毎に国民生活、社会、経済、環境に与える影響は異なるので、各計画策定者が本ガイドラインを適用するかどうか適宜判断するものとする。なお本ガイドラインは、比較的小さな規模の計画に対して適用することを妨げるものではない。

また、構想段階においては、事業実施者が確定していないケースがあるため、将来的に独立行政法人や特殊会社が実施することがあり得る事業についても、国が計画策定者となるものは、「国等が実施する事業」に含まれるものとし、そのうち国民生活、社会経済又は環境への影響が大きい事業に適用することを基本としている。

計画策定者は、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ、事業の規模等に十分配慮し、当該事業に最も適した計画策定プロセスになるように努めるものとする。なお、本ガイドラインは全ての事業に一律に適用することを意図しているものではなく、本ガイドラインの趣旨を十分踏まえつつ、実際の個別事業への適用にあたって画一的にならないよう柔軟に対応するものとする。

【解説】

1) 当該事業に最も適した計画策定プロセス

計画策定者は、当該事業に最適な計画策定プロセスとなるよう努めなければならない。最適な計画策定プロセスは一律に定まるものではなく、計画策定者が当該事業毎に検討を行った上で決定すべきである。

事業の特性

当該事業の対象や規模等の差による各事業の特性。

地域の実情

都市域、過疎地域、積雪寒冷地といった地域の実情。

事案の性質

当該事業の計画策定プロセスを実施する際の問題点・争点の性質。事業の特性や地域の実情により様々に変化する。

2) 事業の特性

道路、河川、港湾等の事業対象や、当該事業の目的(道路事業における道路交通の円滑化、安全の確保等、河川事業における治水、利水等、港湾事業における物流の効率化、耐震性の確保等)、事業の及ぼす影響、影響範囲等の事業の特性に応じて計画策定プロセスを進めることが重要である。

3) 地域の実情

同種の事業であっても地域毎に住民・関係者等の関心事が異なることがあるため、地域の実情に応じて計画策定プロセスを進めることも重要である。

生活の向上、産業の発展、防災、自然環境、文化遺産等重視する事項は地域毎に独自に存在する。例えば、歴史的文化遺産や絶滅危惧種への影響が懸念される地域では、それらへの配慮を想定した上で計画策定を行う必要がある。こうした地域の実情を踏まえなければ、計画は事業者からの一方的な押しつけであるかの印象を住民・関係者等が抱いてしまうことがある。地域と一体となって最適な計画を策定するためには地域の実情を十分に踏まえることが重要である。

4) 事案の性質と画一的とならない柔軟な対応

住民・関係者等の関心事や技術的な課題等は事業の特性、地域の実情によって大きく異なる。このため、計画策定プロセスを進める上で事案となる問題点・争点は事業や地域毎においても異なる。これらは、画一的な計画策定プロセスで対応できるものではないため、柔軟な対応に努める必要がある。また、事業の特性や地域の実情について検討を行う際は、想定される事案について考慮することが必要である。

計画策定プロセスにおいて計画策定者が事業の特性や地域の実情に応じ柔軟に対応し、様々な手法により地域の個性づくりに励んでいる地域も多い。地域に応じた計画策定を行うことで地域の個性づくりに貢献できることも考慮すべきである。例えば、河川事業では、治水による国民生活の安全度の向上や利水に加え、つりその他レクリエーション活動の場や、魚類や植生等自然環境、景観づくり等に貢献できることがある。道路事業では、交通環境の改善に加えて、環境への配慮、土地利用や市街地整備への支援、社会・地域経済の発展に貢献できることがある。港湾事業では、物流機能に加えて、交通結節機能、公園、緑地帯等の空間としての機能、観光面での貢献により地域の個性づくりに貢献できることがある。空港事業では、利用者の便益の増進、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化、地域の活力の向上に貢献できることがある。

公共事業は事業毎に個別の所管法に則り実施されるものである。このため計画策定者は個別の所管法の目的や責務を十分に踏まえて、本ガイドラインを運用するものとする。
--

【解説】

公共事業にはそもそも目的があり個別法を根拠としている。国土交通省が実施する代表的な公共事業の事業毎の所管法には、例えば、河川事業における河川法、道路事業における道路法、港湾事業における港湾法、空港事業における空港法があり、それら所管法の目的は表4に示すとおりである。事業毎の目的は、河川事業では治水、利水及び環境保全、道路事業では道路の整備・管理、交通の発達及び公共の福祉の増進、港湾事業では港湾の整備と運営、航路の開発および保全、空港事業では航空ネットワークの強化等である。

しかし、国民の価値観が多様化し、まちづくり、環境保護や地域活性化等に、事業が影響を及ぼすことを考えると、それらにも十分に配慮したより良い計画を策定することが望ましい。

表4 代表的な公共事業毎の所管法の目的

所管法	目的
河川法	洪水、高潮等による災害の発生が防止され、河川が適正に利用され、流水の正常な機能が維持され、及び河川環境の整備と保全がされるようにこれを総合的に管理することにより、国土の保全と開発に寄与し、もって公共の安全を保持し、かつ、公共の福祉を増進すること。
道路法	道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もって交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進すること。
港湾法	交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全すること。
空港法	空港の設置及び管理を効果的かつ効率的に行うための措置を定めることにより、環境の保全に配慮しつつ、空港の利用者の便益の増進を図り、もって空港の総合的な発達に資するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上に寄与すること。

事業特性等を勘案し、必要に応じて、本ガイドラインの趣旨を十分に踏まえ事業分野ごとの計画策定プロセスに関するガイドライン等(マニュアル)の整備・充実を図るものとする。

【解説】

事業分野毎の住民参画ガイドラインの策定状況は表5に示すとおりである。このうち、河川事業では河川法の中で河川整備計画を策定する際の関係住民の意見を反映させる手続きが法的に位置づけられている。

本ガイドラインは、旧ガイドラインの住民参画と計画自体の合理性を確保するための技術・専門的検討の手続を一体とした計画策定プロセスに関するガイドラインである。したがって、住民参画と技術・専門的検討の手続を一体とし、事業の特性を踏まえた事業毎の計画策定プロセスに関するガイドライン等(マニュアル)の整備・充実が望まれる。

表5 公共事業の構想段階における各事業の住民参画ガイドラインの策定状況等について

	河川事業	道路事業	港湾事業	空港事業
法律の位置付け	河川法第16条の2第4項(河川整備計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、関係住民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない)	法律の位置づけ無	法律の位置づけ無	法律の位置づけ無
ガイドラインの整備状況	河川法に基づく対応	策定済 市民参画型道路計画プロセスのガイドラインH14.10(道路経済調査室長、道路環境調査室長通知)	策定済 港湾の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン(H15.8)	策定済 一般空港における新たな空港整備プロセスのあり方(案)H15.4(航空局飛行場部計画課長通知)
評価項目	治水面、利水面、環境面	交通サービス、環境(自然・地球・生活)、土地利用・市街地整備、社会経済	現況(利用状況、整備状況等)、港湾の能力、構想案の必要性、構想案の概要、環境への影響等	気象、地形・地質、空域、アクセス、土地利用、環境、社会経済効果等
その他特記事項		H17.9に上記ガイドラインを改定(「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」)		

計画策定者は、構想段階における計画策定プロセスを進めるにあたり、関係地方公共団体と連携して行うとともに、上位計画等との整合性のみならず、当該事業に関連する地方公共団体の基本構想、都市計画区域における整備、開発及び保全の方針、その他当該地域の整備等に関する構想・方針等や関係行政機関の計画との整合性を図るものとする。

【解説】

計画策定プロセスを進めるにあたっては、都道府県、市町村レベルの各種計画と整合性を図る必要がある。また、事業が複数の都道府県や市町村にまたがる場合等がある。そのために、関係地方公共団体と密接に連携・協力することが必要である。

関係地方公共団体の基本構想としては、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)(都市計画法第6条の2)や市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)(都市計画法第18条の2)等がある。その他当該地域の整備等に関する構想・

方針等の例としては、歴史的風致維持向上計画（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律第5条）、バリアフリー基本構想（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第25条）、区画整理事業、駅周辺整備事業、住宅市街地総合整備事業等の事業計画等があり、必要に応じて調整を図るものとする。

また、関係行政機関の計画とは、環境省の環境基本計画（環境基本法第15条）、農林水産省の土地改良長期計画（土地改良法第4条）、広域的地域活性化基盤整備計画（広域的地域活性化のための基盤整備に関する法律第5条）、国有林の地域別の森林計画（森林法第7条）、農業農村整備事業等があり、必要に応じて調整を図るものとする。

地方公共団体は、地域社会に密接に関係しており、各地域の意見を代表して述べる立場にあるとともに社会、経済、環境等の様々な観点から行政区域全体を見通し、判断を行うことができる。このため、地方公共団体は、計画策定プロセスにおいて、計画策定者と連携・協力することが期待される。

【解説】

当該事業を実施する地域の関係地方公共団体は、地域の代表であるとともに、住民・関係者等と密接に関係し計画策定者と地域の住民との調整を図ることができる。また、地方における総合行政を実施する立場にもある。したがって、計画策定者が円滑に計画策定プロセスを進めるためには様々な場面で地方公共団体の協力、連携が必要である。

地方公共団体、民間事業者等が行う事業についても、本ガイドラインの趣旨に配慮した措置が講じられることを期待する。

【解説】

地方公共団体、民間事業者等が行う事業には、大規模開発事業、区画整理事業、鉄道事業等がある。しかし、公共事業の計画策定者や実施主体が地方公共団体や民間事業者等であっても、国民の立場に立てば、公共事業であることに変わりはない。したがって、地方公共団体、民間事業者等が行う事業においても、国が計画策定者となり実施する公共事業と同様に、本ガイドラインの趣旨に配慮した措置が講じられることが国民の利益となると考えられる。

地方分権推進改革法の基本理念や基本方針において、住民に身近な行政はできる限り地方公共団体にゆだねることを基本とするとともに、地方公共団体の自主性及び自律性が十分発揮されるよう定められている。このため、国土交通省は、積極的に本ガイドラインの配布や周知等を行い、地方公共団体の自主性及び自律性を十分に配慮しつつ地方公共団体の取り組みを促進、支援することが必要である。

(3) 用語について

構想段階

計画策定者が、事業の公益性及び必要性を確認するとともに、当該事業により整備する施設

の概ねの位置、配置及び規模等の基本的な事項について、事業の目的に照らして検討を加えることにより、計画を決定するまでの段階をいうものとする。

計画(構想段階における計画)

構想段階の一連の手順を経て絞り込まれた事業の概ねの計画。また、構想段階の次の詳細な計画案の検討段階における検討の基本となるものである。

例えば、河川事業における計画検討、道路事業における概略計画及び港湾事業における長期構想等が該当する。

本ガイドラインにおいては、これらすべてを「計画」と表記する。

【解説】

1) 構想段階について

構想段階の上位の段階には上位計画を策定する段階、下位の段階には詳細計画を策定する段階がある。例えば、道路事業や河川事業では、表6に示すとおりである。

2) 計画(構想段階における計画)について

各段階で策定される計画については表7に示すとおりである。

表6 計画の各段階の例

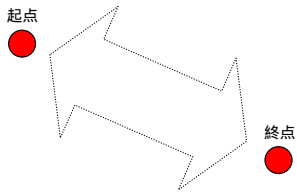
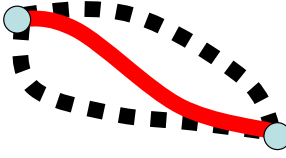

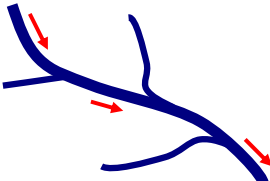
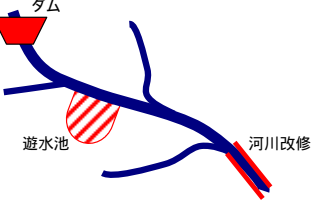
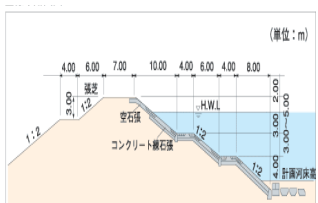
段階 事業	上位	構想	詳細
道路事業	 <p>広域的な土地利用や交通需要等を踏まえて、面的な交通計画、道路網整備に関する方針を決定する段階 起終点や主な経過地を決定</p>	 <p>概ねのルートの位置や基本的な道路構造等を決定する段階 2.5～5万分の1のスケールで、幅250～1km程度のルート帯</p>	 <p>事業実施の前提となる計画(都市施設の都市計画等)を決定する段階 具体的なルートの位置や構造を決定(2.5千分の1以上のスケール[都市計画(計画図)])</p>
河川事業	 <p>長期的な視点に立った河川整備の基本的な方針を決定する段階 基本高水、主要な地点計画高水流量等を決定</p>	 <p>20～30年後の河川整備の目標等を決定する段階 ダム、遊水池、河川改修等、個別事業の具体的な整備の内容(場所・機能等)を決定</p>	 <p>個別事業の詳細設計を実施する段階</p>

表7 各段階における決定事項

事業 段階	河川	道路	港湾	空港
上位	河川整備基本方針 ・基本高水及びその河道と洪水調節施設への配分 ・主要地点の計画高水流量、計画高水位、計画横断形に係る川幅	道路網計画 ・広域的な土地利用や交通需要等を踏まえた、面的な交通計画、道路網整備に関する方針	港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	空港の設置及び管理に関する基本方針 ・空港の中長期的な整備及び運営のあり方に関する基本方針
構想	河川整備計画 ・ダム、遊水池、河川改修等個別事業の具体的な整備の内容(位置・規模等) (20~30年後の河川整備の目標等)	概略計画 ・起終点 ・概ねのルート的位置 ・基本的な道路構造等 (2.5~5万分の1スケール)	港湾の長期構想 ・施設の規模及び配置	概略計画 ・滑走路の概ねの位置、方位等
詳細	詳細設計 ・個別事業の詳細設計を実施する段階	詳細計画 (都市計画案の作成) ・具体的なルート的位置・構造 (2.5千分の1以上のスケール)	港湾計画 ・詳細な施設の規模、配置、付帯施設	空港計画 ・滑走路の位置、方位、ターミナル施設等具体的な施設の配置

住民・関係者等

当該事業の規模や特性に応じて影響(受益、負担)を受ける地域の住民及びNPO・企業等の利害関係者等。

計画策定者

構想段階において計画の検討の発議から計画の決定に至る手続きを実施する主体。なお、事業の特性に応じて、地方公共団体、関係行政機関が共同で実施する場合もある。

委員会等

計画検討手順の妥当性の確保、住民・関係者等との適切なコミュニケーションの確保及び高度な技術・専門的判断が必要な場合等に、計画検討手順、住民参画促進及び技術・専門的検討の進め方に関し客観的な立場から助言するための、学識経験者等からなる組織。

【解説】

1) 住民・関係者等

住民・関係者等は一律に定められるものではなく、事業の規模や特性に応じて事業毎に定められる。公共事業は多様であり、また社会的影響が大きい。このため、事業の性格により社会へ与える影響も様々である。影響の種類自体も受益であるか負担であるか、強い影響であるか弱い影響であるか等様々である。影響を受ける地域も、事業に隣接した地域、広域な地域、事業実施箇所とは離れた場所にある地域等影響の種類毎に様々な影響を受ける地域が存在する。影響の種類毎に

住民・関係者等は異なる。

住民・関係者等には、様々な人々、集団、法人が含まれる。住民の中には、事業に必要な用地を所有している人、事業の近隣に住み事業の直接的影響を受ける人、事業により建設された社会資本を利用する人、事業区域で生計を営む人等様々な立場の人々がいる。関係者にも、想定される事業主体、社会資本を利用する企業、NPO法人等様々な団体、法人がある。

住民・関係者等には受益者、負担者、受益者・負担者の両者である者等様々な立場の者が含まれる。受益者には、事業の実施により治水、交通環境の改善、港湾施設利用、空港施設利用等を受ける地域住民、利用者、運送会社、航空会社、船舶会社等がある。負担者には、事業の実施により、生活基盤の喪失、生活環境の悪化(騒音・振動・大気汚染等)を被る地域住民、企業等がある。

2) 計画策定者

構想段階における計画を策定する主体が計画策定者である。本ガイドラインは主として、国土交通省所管の直轄事業に適用することを基本としているため、基本的には国が計画策定主体であると同時に、事業主体でもある。しかし、国が計画を策定し、民間事業者、地方公共団体等が事業を実施する場合もある。ダム事業、都市計画決定を伴う道路事業や港湾事業等、国と地方公共団体、関係行政機関が共同で計画を策定にあたる場合もある。

3) 委員会等

委員会等は計画策定者が主体となって行う計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討に対して、中立的、客観的立場から助言等を行う役割を担うものである。計画策定プロセスの中の当事者等が協議を行うなどして物事を決定する組織(協議会等)は、本ガイドラインでは委員会等ではなくコミュニケーション手法の一つとして位置づけている。

計画策定プロセス

構想段階における計画策定のために実施する標準的な計画検討手順並びに計画検討手順を進めるにあたって実施される住民参画促進と技術・専門的検討の総称。

計画検討手順

計画検討の発議の後、当該事業の必要性と課題の共有、複数案と評価項目の設定、複数案の比較評価、計画案の選定及び計画の決定に至るまでの各段階から構成される一連の手順及びその総称。

住民参画促進

計画策定プロセスへの住民・関係者等の参画を促進し、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保するために講じられる一連の行為及びその総称。

住民参画促進においては計画策定者と住民・関係者等との双方向のコミュニケーションとなるよう、計画検討手順を進める中で、情報提供、意見の把握、意見の整理・対応の公表を適宜実

施する。

技術・専門的検討

計画検討手順の中で行われる当該事業の必要性と課題の共有や複数案の設定・評価等における技術的、専門的事項について検討し、計画の合理性を確保するために行われる一連の検討作業及びその総称。

なお、技術・専門的検討においては、理学や工学等の自然科学分野、社会学や経済学等の社会科学分野、考古学等の人文科学分野の専門的な検討を行うこととする。

【解説】

1) 計画策定プロセス

計画策定プロセスの体系を図5に示す。計画策定者は、計画検討手順を中心に住民参画促進及び技術・専門的検討と有機的な連携をとりながら計画策定プロセスを実施する。

「計画検討手順」、「住民参画促進」、「技術・専門的検討」は計画策定者が行う行為であり、計画策定者が行うことに主眼を置いて名称をつけた。例えば、計画検討手順は計画検討プロセス等の表現が考えられるが、計画策定プロセスとの「プロセス」という表現の重複を避けた。住民参画促進については、住民・関係者等が計画策定プロセスに参画することが住民参画であり、その住民参画を計画策定者が促すという意味を強調するために住民参画促進とした。技術・専門的検討については、自然科学、工学等の科学技術のみならず、社会学や経済学等の社会科学分野、考古学等の人文科学分野の専門的検討が含まれることを強調した。

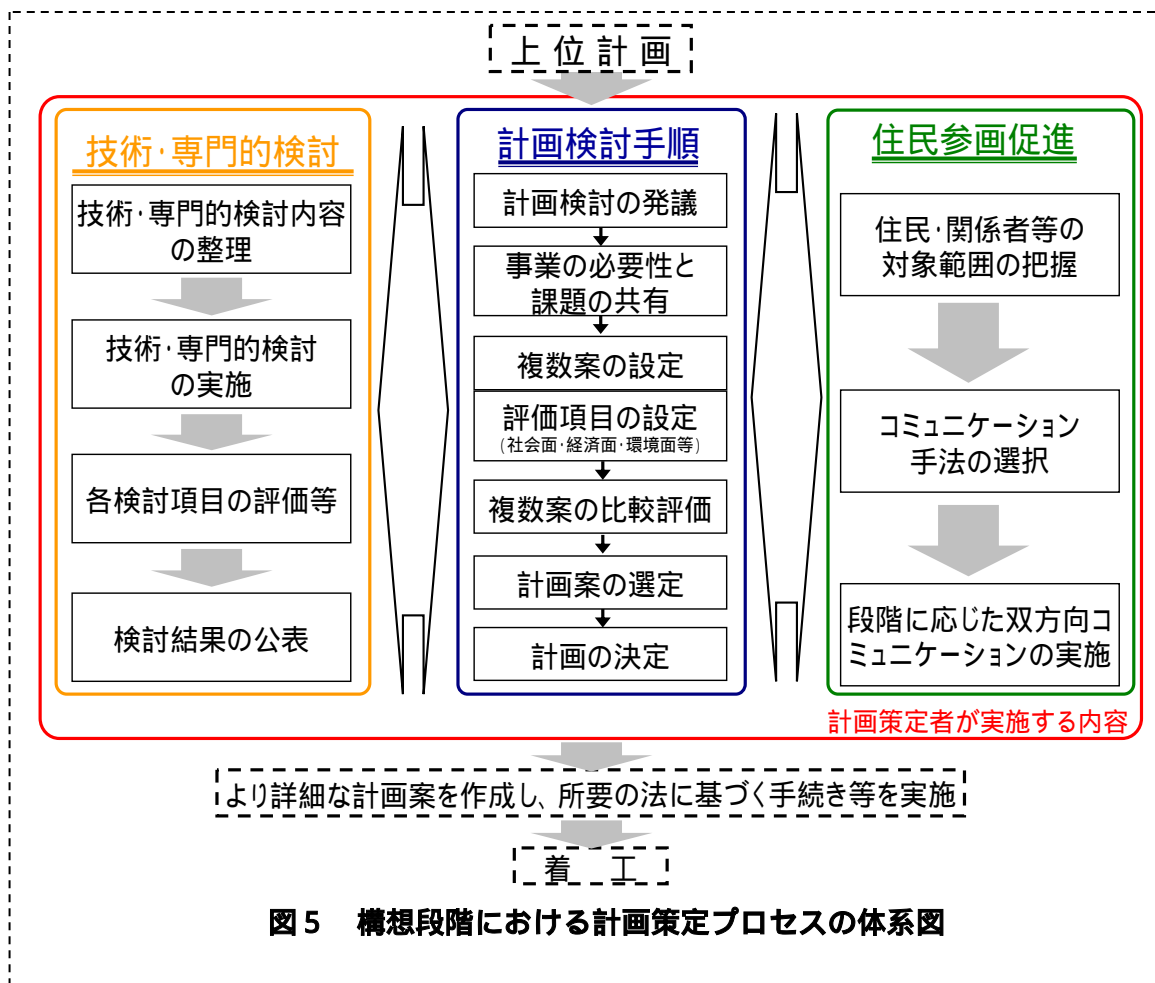


図5 構想段階における計画策定プロセスの体系図

2) 計画検討手順

計画検討手順の一連の手順は次のとおりである。上位計画等で提案された基本方針や現状の課題に基づき、当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール等の計画検討に必要な事項を明確にし、計画検討に着手することを公表する。次に、当該事業の必要性や当該事業を実施するにあたっての課題、当該事業を行わないことにより将来どのような影響があるか等の課題について、住民・関係者等とできるだけ早い段階で共有する。さらに、課題を解決するための適切な計画を決定するため、複数案を設定する。そして、複数案の評価項目を設定し、複数案の比較評価を行い、計画案を選定し、必要に応じて計画案の決定手続きをとる。これら全ての手順において、可能な限り住民参画促進及び技術・専門的検討と有機的に連携するものとする。

また、計画策定者は計画検討手順を適切かつ効率的に実施するために、手順全体の管理を行う。

3) 住民参画促進

計画策定者は、住民・関係者等の当該計画に対する意見等を把握し、当該計画に対する理解の増進に努めるとともに、把握した意見等を計画検討手順、技術・専門的検討において活用し、より良い計画を策定するために、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保し、住民参画促進に努めることが重要である。このため計画策定者は、計画策定プロセスの進捗に応じ、当該事業に関わる住民・関係者等の対象者を適切に把握し、様々なコミュニケーション手法の中から適切に手法を選択し、コミュニケーションを実施する。その際、双方向コミュニケーションとなることに留意し、情報提供、意見把握、意見の整理と対応結果等の公表を適切に実施することが求められる。

計画策定者は、地方公共団体との連携に留意し、住民参画が円滑に実施できるようにするものとする。

4) 技術・専門的検討

技術・専門的検討は、構想段階における計画検討手順において、事業の目的の設定や計画案を選定するに至る手順、検討手法、複数案の絞り込み方等が技術的あるいは専門的知見に基づき妥当であるかどうかについて根拠を与えるものである。

計画策定者は、検討を行うべき内容を整理し、技術・専門的見地から検討を実施するために必要となる調査、検討すべきデータの範囲や検討の手法、体制等の検討の枠組みをあらかじめ決定する。その上で、適切な資料・データ等と分析手法を用いて技術・専門的検討を実施する。各検討結果の評価にあたっては、構想段階のため入手できるデータ等に制約がある場合も多いが、事業の目的や特性に照らし必要な項目については、できる限り客観的な指標に基づき定量的な評価を実施することに努めるものし、定性的な評価を行う場合も、可能な限り客観性の確保に努めるものとする。なお、検討結果について適切な方法にて公表するものとする。

計画策定者は地方公共団体との連携を十分に図り、関係する各行政・専門分野を司る立場からの意見を聴取することが重要となる。必要に応じて、技術・専門的検討に対して助言を行う委員会等を設置するものとする。

第2 計画検討手順

計画策定者は、構想段階における計画策定プロセスが透明性、客観性、合理性、公正性をもって適切に行われるよう計画検討を進めなければならない。そのためには次の3点に留意する。

計画検討手順の事前の明確化

住民参画促進及び技術・専門的検討との有機的な連携

事業特性や地域特性を踏まえた検討

【解説】

計画検討手順とは、計画策定プロセスの中心にあり、住民参画の促進を図るコミュニケーションに関する手順(第3 住民参画促進 参照)や、技術面や専門的な立場から検討する手順(第4 技術・専門的検討 参照)と有機的な連携を図りながら進められる、「計画検討の発議」から「計画の決定」に至る一連の手順である。(図6)

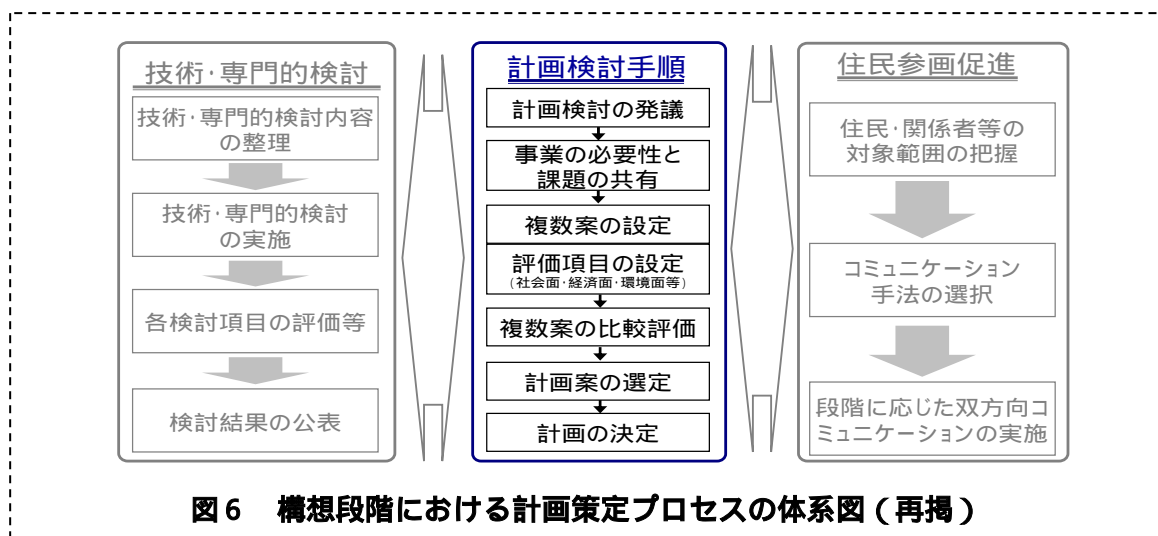


図6 構想段階における計画策定プロセスの体系図(再掲)

計画検討手順を具体的に進めるにあたっては、例えば以下の視点についての配慮が必要である。

- ・手続きの実施手順や検討に用いる方法等が法に合致しているか
- ・実施された手続きが住民・関係者等から見て公正に行われているか
- ・特定の主体の価値判断に左右されずに手続きが運用されているか
- ・手順、具体的な進行方法が合理的に運営されているか
- ・各立場からの意見等が十分考慮された上で、決定されているか
- ・住民・関係者等との双方向コミュニケーションが機能しているか

これらに配慮しつつ、円滑に計画検討手続きを実施するため、以下の3点に留意する必要がある。

計画検討手順の事前の明確化

計画策定者が計画検討手順や議論の対象を事前に明確にせずに検討を開始すると、計画検討手順が事業の課題や目的に応じたものであるか、計画検討手順に対する意見をいつどこで言うべきか等が住民・関係者等にとって不明になる。したがって、計画策定者が計画検討手順や議論の

対象を事前に明確にすることは、計画策定プロセスの透明性、客観性、合理性を確保する上で重要であり、住民・関係者等や計画策定者にとっても情報提供や意見聴取等の双方向コミュニケーションを適切に行い、計画策定プロセスを効率的に進めることにつながる。

住民参画促進及び技術・専門的検討との有機的な連携

計画検討手順、住民参画促進及び技術・専門的検討は単独で実施するものではなく、各々の段階で有機的に連携させながら実施するものである。有機的に連携することにより、より良い計画を策定することが期待できる。有機的な連携とは、計画検討手順の適切な段階毎に、住民・関係者等からの意見や、技術・専門的検討の結果等を必要に応じて反映しながら次の段階に進めることである。

事業特性や地域特性を踏まえた検討

事業種毎に考慮すべき事業の特性や事案の性質は異なる。計画策定プロセスを進めていく上で、住民・関係者等の意見等を把握することは極めて重要なことである。この住民・関係者等の性質は、事業の特性によって異なる。例えば、河川事業を例にすれば、氾濫域の住民は治水による受益者となり、上水の利用域の住民は利水による受益者となる。道路事業を例にすれば、例えば、交通環境だけでなく、都市部では生活環境、地方部では自然環境に住民・関係者等の興味がある場合も考えられる。港湾事業を例にすれば、港湾を利用する船社の興味は物流機能であるのに対して、付近の住民の興味は憩いの空間としての機能である場合も考えられる。

このため、計画検討手順を進めるに当たり、合理性等を確保するため、事業特性や地域特性を十分に踏まえた検討内容を盛り込むことが求められる。

計画検討手順の標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 計画検討の発議

計画策定者は、構想段階の計画検討を開始する際に、上位計画等で提案された基本方針や現状の課題に基づき、当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール等の計画検討に必要な事項を明確にし、計画検討に着手することを公表する。

【解説】

計画策定者は、合理的に計画検討を進めるために、あらかじめ当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール、議論の対象等の検討計画に必要な事項を準備し明確にすることが必要である。これら計画検討に必要な事項を計画検討の開始前に明確にすることは透明性・公正性の観点から必要である。

計画検討に着手することを公表する場合は、当然のことながら当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール、議論の対象等の計画検討に必要な事項を明確に示し、ホームページ、ニュースレター等、幅広いコミュニケーション手法を使い周知することが望ましい。こうして公表することにより、住民・関係者等にとって、事前準備をしたり、今後検討すべき事がわかるため、計画検討手順を効率的に進めることができる。

(2) 事業の必要性と課題の共有

計画策定者は、計画検討の発議後、当該事業の必要性や当該事業を実施するにあたっての課題、当該事業を行わないことにより将来どのような影響があるか等の課題について、住民・関係者等と出来る限り早い段階で共有することが望ましい。

計画策定者は、事業の必要性と課題を共有する過程で、当該事業に関する住民・関係者等の様々な観点からの意見の概要を把握するように努める。

また、把握した住民・関係者等の意見の概要を、具体的な検討内容や検討対象地域の設定、複数案や評価項目の設定、評価手法の選定等の、以後の計画検討の参考とするものとする。

【解説】

1) 事業の必要性と課題の共有

事業の必要性とは、事業を行うことによって現状の課題を解決し、どのような効果が得られるかということである。上位計画で必要性が確認された事業であったとしても、社会情勢等の変化等を鑑み、構想段階でも必要性を再確認することが重要である。上位計画で事業を位置づけている場合でも、社会情勢等の変化に応じて、上位計画に立ち戻って事業そのものの計画を見直す必要性に迫られることも視野に入れる必要がある。

当該事業を行わないことによって、河川氾濫や交通渋滞をはじめ、人命の危険、経済の停滞、市街地の衰退、生活環境の悪化等が発生するなどの課題についても、住民・関係者等に十分説明し、共有することによって、事業の必要性や目的を確認することが重要である。また、当該事業の実施に際し、受益という影響のみならず負担という影響も発生し得る。具体的には、生活基盤の喪失、事業実施に伴う騒音・振動の発生、自然・景観の喪失等の住民・関係者等の生活環境の悪化等が主なものである。こうした課題についても住民・関係者等に十分説明し、共有することが重要である。

なお、事業の必要性と課題を共有するという事は、全ての関係者がそれらをすべて解決・合意するということではない。以降のプロセスで解決すべき問題として何が残っているか等を確認し、それらについて共通の認識を持つということを意味している。

2) 意見の把握

計画策定プロセスの初期の段階で住民・関係者等と意見交換し、意見等を把握することは、事業への考え方や関心事等の様々な観点から住民・関係者等の意見を計画に反映するために重要である。また、様々な観点から把握した意見は後の手順において、より有効に活用されるよう整理することが望ましい。

3) 意見の活用

計画策定プロセスにおいては、住民・関係者等の意見の概要を様々な観点から把握し整理するとともに、技術・専門的検討、委員会等の活用、関係行政機関等からの意見聴取を通じて、具体的な検討内容や検討対象地域の設定、複数案や評価項目の設定、評価手法の選定を実施する一連の絞り込みの作業(スコーピング)が行われる。このように適切な計画を策定するためには、各々の事業に応じた手順を行うことが重要であり、画一的な手続きにならないよう留意することが重要である。

(3) 複数案の設定

計画策定者は、課題を解決するための適切な計画を決定するため、複数案を設定し比較・検討することを基本とする。その際に、各案の得失を明確にするために複数案の設定理由を説明することが望ましい。

複数案の設定にあたっては、以下の点に留意する。

事業の目的が達成できる案を設定する。

単一の観点に偏らず社会面、経済面、環境面等の様々な観点を考慮して設定する。

住民・関係者等の関心事を含め、地域特性や事業特性等に応じて設定する。

事業を行わない案が現実的である場合や他の施策の組み合わせ等により事業の目的を達成できる案を設定し得る場合等には、これらを複数案に含めるものとする。

事業を行わない案が現実的でない場合でも、比較評価の参考として示すことが望ましい。

なお、地域特性等から複数案を設定することが現実的でない場合には、複数案を設定する必要はない。その場合には、その理由を示すものとする。

【解説】

より良い計画を策定するためには、複数案を設定することが必要である。複数案の設定に際しては、以下の5点について留意する必要がある。

事業の目的が達成できる案の設定

先に述べたように公共事業は法で規定される目的を達成するために実施される。このため事業の目的を達成できる案を設定することは当然である。しかし、目的を達成するための手段である施設の建設と課題の解決という目的を混同しないよう、複数案を設定することが重要である。

様々な観点を考慮した設定

計画策定者は、事業の目的を達成することのみならず、社会面、経済面、環境面等の様々な観点への配慮も十分考慮してより良い計画づくりに資するよう、複数案を設定する必要がある。

地域特性や事業特性等に応じた設定

事業種毎に考慮すべき事業の特性や事案の性質は異なる。計画策定プロセスを進めていく上で、住民・関係者等の意見等を把握することは極めて重要なことである。この住民・関係者等の性質は、事業の特性によって異なる。例えば、河川事業を例にすれば、氾濫域の住民は治水による受益者となり、上水の利用域の住民は利水による受益者となる。道路事業を例にすれば、例えば、交通環境だけでなく、都市部では生活環境、地方部では自然環境に住民・関係者等の興味がある場合も考えられる。港湾事業を例にすれば、港湾を利用する船社の興味は物流機能であるのに対して、付近の住民の興味は憩いの空間としての機能である場合も考えられる。

事業を行わない案等の設定

事業を行わない案が現実的である場合とは、事業を行うことが上位計画段階で決定されている事業でも、需要の鈍化等の社会状況の変化等により、構想段階の検討の時点では事業を行わない

ことが現実的になる場合等である。

また、他の施策の組み合わせ等により事業の目的が達成できる場合は複数案として設定する。例えば、交通インフラの整備事業について、他の交通インフラの増強や、交通需要マネジメント施策の実施により、事業の目的が達成できる場合に、それらを複数案として設定する等である。

事業を行わない案が現実的でない場合の設定

事業を行わない案が現実的でない場合とは、事業を行わない案が構想段階に入る前の検討で合理的に除去されている場合などである。すなわち、事業の目的の達成が何らかの事業代替案の選択でしか実現できない場合である。このような場合においても、事業を実施した場合と様々な点で比較評価をするため、事業を行わない場合を参考として示すことは、複数案の比較評価や、ミチゲーション(緩和措置)を検討する上で有効である。

(4) 評価項目の設定

複数案の評価項目の設定においては、以下の点に留意する必要がある。

事業の目的の達成度合いを評価できること。

社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの評価ができること。

住民・関係者等の関心事も含め、地域特性や事業特性等に配慮していること。

その上で、計画策定者は、住民・関係者等からの意見を参考にして必要に応じて評価項目の設定内容を改善する。

【解説】

複数案の設定と評価項目の設定の両者は互いに密接に関わり合っており、必ずしもどちらかが先に決まりその後もう一方が決まるというものではない。複数案の設定を行った後評価項目を設定することが合理的な場合もあれば、評価項目を設定した後複数案を設定することが合理的な場合もある。例えば、どのような複数案が考えられるかという議論を通して、課題解決や目的達成のための評価項目が浮かび上がることがある。これに対して、課題解決や目的達成のための評価項目を設定するための議論を通して、複数案抽出が浮かび上がることもある。本ガイドラインでは、複数案の設定、評価項目の設定の順に行っているが、事業毎に弾力的に検討することが重要である。

また、評価項目の設定に際して以下の3点に留意する必要がある。

事業の目的の達成度合いの評価

ここでいう事業の目的とは、例えば河川氾濫の防止、交通渋滞の緩和、物流輸送の確保等当該事業の本来の目的である。これらの事業の目的の達成について、河川氾濫の防止ができるようになった、交通渋滞が緩和できた、物流輸送を確保したといったような条件を満たしているか否かだけで複数案の比較をせず、事業の目的の達成度合いを比較可能な形で評価する必要がある。事業の目的の達成度合いを評価するためには、事業の目的に応じて治水安全度、計画流量と河道断面の流下能力の関係、所要時間短縮、施設規模(水深、接岸長等)等できるだけ定量的な指標を基に達成度合いを評価することが望ましい。

社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの評価

公共事業は社会面、経済面、環境面等の様々な影響を持つ。このため評価項目は単一の視点に寄らず、社会面、経済面、環境面等の様々な観点を勘案して総合的に判断できるよう、設定することが重要である。また、特定の分野に偏りすぎることなく評価項目を設定することが必要である。

地域特性や事業特性等への配慮

地域特性や事業特性等に配慮した上で評価項目を設定する必要がある。例えば、歴史的保全地区において歴史的建造物の保護を評価項目に加える、観光地において街並みの景観保護を評価項目に加える、子供の多い地区で小学校の学区分断の影響を評価項目に加えるなどである。このためには評価項目を設定するにあたって、住民・関係者等の関心事をあらかじめ把握することが必要である。住民・関係者等の関心事の把握を怠って住民・関係者等が重視している評価項目について評価を行っていない場合、住民・関係者等から理解を得られない検討内容となってしまう。

計画策定者は、評価項目を設定した後であっても、住民・関係者等と十分な双方向コミュニケーションを図り住民・関係者等の意見を参考にして、より分かりやすい項目となるよう改善に努めることも重要である。

(5) 複数案の比較評価

複数案について、住民参画促進や技術・専門的検討を踏まえ、評価項目ごとの評価結果に基づいて、地域や事業の特性等に応じ多様な観点から複数案の優位性を評価する。評価項目ごとの評価にあたっては、正確な資料・データ等に基づき、できるだけ客観的に示すことが重要である。

なお、複数案の優位性を住民・関係者等に説明するにあたっては、正確な資料・データ等に基づき、分かりやすい図示、比較評価表等を用いた整理、客観的な表現、違いの明確化等を行い、容易に結果が理解されるように表現を工夫し、複数案の比較評価の資料としてとりまとめることが望ましい。

【解説】

1) 多様な観点からの比較評価

複数案の比較評価に当たっては、複数案の優位性が評価できるように、貨幣評価できるものばかりではなく、定量的評価ができるもの、定性的評価ができるもの等を整理し、総合的に評価することが重要である。例えば、絶滅危惧種の保護、文化財の保全、景観の維持等は、貨幣価値化することは極めて困難であり、数値化も容易でない。なお、これら数値化できないものや難しいものについても、定性化した評価結果は作成することが重要である。

構想段階における複数案の比較評価では、例えば、環境面の評価を行う場合、環境影響評価法に基づく環境影響評価で行われるような高い精度の比較評価を行うことは必ずしも適当でなく、むしろ次の計画段階において、十分な精度の比較評価を行うことが重要であると考えられる。ただし、意思決定の大きな要因となる住民・関係者等の関心事等については、必要に応じて新たにデータ収集や有識者にヒアリング調査等を行うなど、精度を高めることも必要である。

2) 評価結果の説明

地域や事業の特性等に応じ様々な観点から複数案の優位性を評価するために、住民参画促進や技術・専門的検討を踏まえ、表8に示すような比較評価表を作成することが有効である。比較評価表の記入にあたっては、正確な情報に基づき、できるだけ客観的事実を示すことが必要である。比較評価表への記入表現としては、表9のような例が考えられる。ただし、表現には一貫性を持たせ、相対的な違いが明確になるようにすることが重要である。この比較評価表は、計画案の選定で、合理的に最も優位な案を選定する際の重要な判断材料となる。

また、社会面、経済面、環境面等の個別の観点で評価結果をレポートや冊子等に取りまとめることは後の段階で有効に活用できる。

表8 比較評価表の記入様式例

分野	評価項目	事業の案			
		比較案 A	比較案 B	比較案 C	事業を行わない案
社会面					
経済面					
環境面					
その他					

表9 比較評価表の評価結果の記入例

分野	評価結果の表現例
社会面	「既成住宅市街地をおよそ kmにわたって分断するため、再編が必要なコミュニティが生じ得る」 「都心部に 30 分以内にアクセスできる人口が %広がり、商圈が拡大」 「移転家屋 戸」、「既得用水や新規用水の安定供給が図れる」等
経済面	「工業団地開発プロジェクト予定地近傍を通過するため、プロジェクトの支援効果が大きい」 「概算事業費は 億円」、「用地補償は約 ha」 「供用後 40 年間の概算維持管理費は約 億円」、「軟弱地盤上の盛土延長が km」 「 月～ 月までの漁期は施工不可」等
環境面	「国立公園区域を通過するまたはその近傍を通過し、その影響について要検討」 「静穏を要する 病院との離隔距離は m程度」 「動物・植物の重要な種及び生態系の注目種等の生息・生育環境が影響を受け、陸域、水域の河川環境が変化する可能性があることから、影響が予測される」等
その他	

3) 段階的な計画案の選定

多くの複数案が選定された場合、全複数案を同時に詳細に検証することは、例えば、住民・関係者等に混乱が生じて多大な負担を強いたり、検討のための計画策定者の費用負担も増えるなど、非効率となることが考えられる。こうした状況を避けるために、「評価項目の設定」と「複数案の比較評価」を繰り返し、効率性に配慮した手順となるよう工夫することも考えられる。また、事業規模が大きい場合には、最初に基本的な構成についての複数案を比較することにより、まず基本的な案を選定し、案を絞り込んだ後で詳細な案同士を比較する等、評価方法を工夫することも考えられる。

また、A案、B案、C案の複数案を設定し、様々な観点から検討し各案の修正案A'案、B'案等を設定することも考えられる。

(6) 計画案の選定

計画策定者は、自らの責任の下、総合的な観点により比較評価の結果をもとに複数案の中から計画案を選定する。さらに、選定の結果やその理由を広く住民・関係者等に対して説明する。

その説明にあたって、次の点に留意することが望ましい。

複数案の絞り込み方法、総合評価の過程で特に重視した観点や項目、重視した理由等の明示

住民・関係者等の意見等に対する真摯な対応

選定した計画案を実施するにあたっての配慮・留意事項の明確化

【解説】

1) 計画案の選定の意義

複数案を社会面、経済面、環境面等の様々な観点で定量的あるいは定性的に評価し、住民参画促進や技術・専門的検討と連携し、様々な意見を踏まえた上で、計画策定者が自らの責任で計画案を選定する。計画案を選定する際に、複数案の目的達成の確実性はどうか、効果発現の早さはどうか、複数案に現実には対処不可能なことが含まれていないか、予測不可能なことが起こった場合のリスクの大きさはどうかなど、様々な観点から思考し、その過程を通じて総合的に判断することが必要である。計画案の選定に際しては、以下の3点に留意して、選定結果やその理由を広く住民・関係者等に説明する必要がある。

複数案の絞り込み方法、総合評価の過程で特に重視した観点や項目、重視した理由等の明示

計画案の選定は、計画策定者の責任において実施するが、その選定の透明性、客観性、合理性、公正性を確保するため、絞り込み方法、総合評価の過程で特に重視した観点や項目、重視した理由等の明示をすることが重要である。また、事業特性や地域特性により複数案の絞り込み方法や評価の過程で重視する点は異なるため、それらを明示する必要がある。具体的には、可能な限り、その理由を分かりやすく公表資料に記述し、説明責任を果たすことが重要である。その際、住民・関係者等の関心事や異なる価値観等を総合的にどう判断したのかを具体例を基に示すことが望ましい。

住民・関係者等の意見等に対する真摯な対応

複数案の評価結果を広く住民・関係者等に分かりやすく客観的、合理的に説明することはもちろん、意見や要望に対して、対応の可否とその理由を説明することは透明性、公正性の確保の観点から重要である。

選定した計画案を実施するにあたっての配慮・留意事項の明確化

選定した計画案を実施するにあたっての配慮・留意事項を十分明確にし、以後の詳細計画策定の段階で、十分に配慮した対応策を講じることが望ましい。例えば、景観、文化財や環境等の保全等が配慮・留意すべき事項として考えられる。

(7) 計画の決定

計画策定者は、自らの責任の下、選定した計画案を踏まえて計画を決定し、決定した計画について速やかに公表する。なお、計画の決定にあたって、事業毎の根拠法令に必要な手続きが定められている場合には、その手続きを実施するものとする。

【解説】

住民参画促進や技術・専門的検討の状況を十分に踏まえた比較評価の結果、計画策定者の責任の下に計画案を選定した後、事業毎の正式な手続に基づき計画として決定した事業並びに決定した計画を、広く公表する必要がある。これは、計画検討手順の始めの手順である発議に並んで検討の終了を意味するものであり、次の段階(詳細計画段階)に進む上でも必要である。

(8) 留意事項

計画検討手順の管理

計画策定者は、計画検討手順を適切かつ効率的に実施するために、手順全体の管理を行う。その際、以下の点に留意する。

- ・ 計画策定の期限や策定過程における主要な段階の時期を設定すること
 - ・ 次の手順に進む場合等、手順を進めていく上で、残された問題点等を整理すること
- なお、計画検討の状況によっては、前の手順にもどって検討を行うことも必要である。

地方公共団体との連携等

計画策定者は、当該事業に関係する地方公共団体と当該事業に対して社会面、経済面、環境面等の様々な観点から意見交換を十分行うとともに、計画検討手順を進めるにあたって連携するものとする。

委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて計画検討手順に対して助言を行う委員会等を設置する。(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

【解説】

1) 計画検討手順の管理

計画検討手順の管理は主要な段階の時期を設定することが重要である。主要な段階の時期を

設定する理由としては2つの観点から次のようなことが考えられる。事業効果の早期発現の観点からは、期限を定めないと、必要な時期に事業着手できなくなり、ひいては必要な効果が期待できなくなる。住民・関係者等の過度な負担低減の観点からは、期限を定めることなく検討が長期にわたると過度な負担が発生する。こうした両方の観点に配慮して主要な段階の時期を設定することが重要である。しかし、期限が定められているということで強引に次の手順に進まずに、残された問題点等を整理し、必要に応じて前の手順にもどって検討を行うことも必要である。

議論がいわゆる堂々巡りの状況になりそれ以上検討を続けても合意形成ができない場合には、状況を明確にした上で手続きを進めることが必要である。また、委員会等の第三者の立場に客観的な助言を求めることも有効である。

2) 地方公共団体との連携

計画策定者は計画検討手順を実施するにあたっては、当該事業に関係する地方公共団体と、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から十分な意見交換と調整を行い、協力して、適切な計画を導き出すことが望ましい。

3) 委員会等

委員会等の詳細については、第5を参照のこと。

第3 住民参画促進

構想段階における計画策定プロセスにおいて、住民・関係者等の当該計画に対する意見等の把握、当該計画に対する理解の促進を図るとともに、把握した意見等を計画検討手順、技術・専門的検討において活用し、よりよい計画を策定するため、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保する住民参画が重要である。

構想段階における住民参画促進にあたっては、双方向コミュニケーションとなるように、次の4点に留意する。

- 住民参画の進め方について早期に公表すること
- 計画策定者から積極的に情報提供を行うこと
- 住民・関係者等に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること
- 住民・関係者等からの意見・質疑等に対し、真摯に対応すること

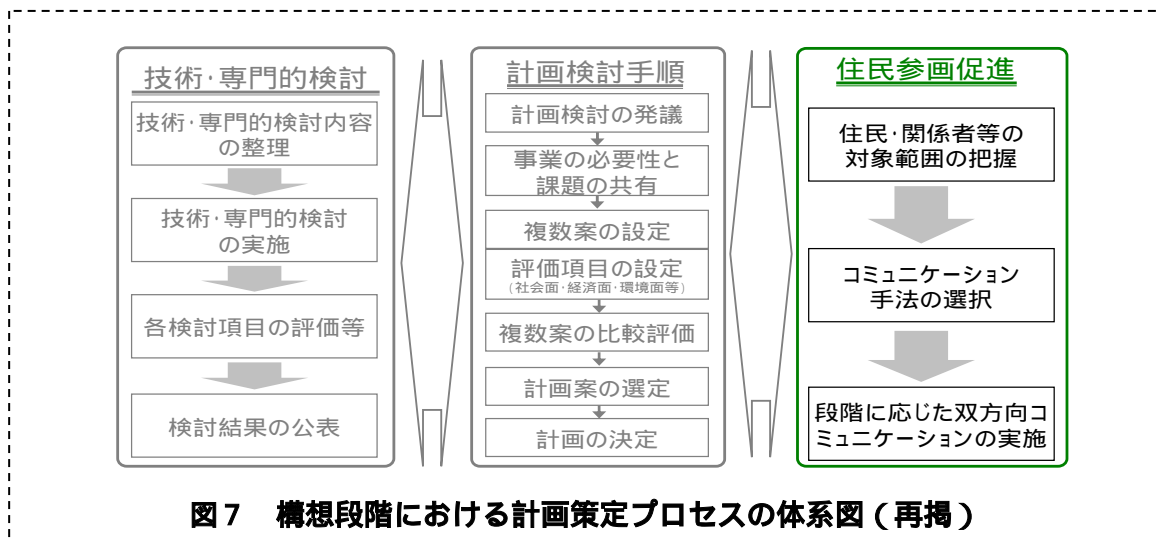
【解説】

住民参画促進とは、計画検討手順の各段階において、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保するための計画策定者の取り組みである(図7)。

計画策定者は、計画検討手順の開始から終了まで、住民・関係者等の計画策定プロセスへの参画を促すとともに、住民・関係者等と十分な意思疎通をはかり意見等の把握に努める必要がある。

また、技術・専門的検討においては、様々な観点からの議論を行うことが必要であり、住民・関係者等がどのような意見・関心事を持っているか把握することは、技術・専門的検討に反映することを考えても有益である。

このように、計画策定者が住民・関係者等と適切なコミュニケーションを確保しながら計画を作っていくことは計画の妥当性や計画の決定の透明性を確保するために極めて重要となる。そのためには、計画策定者の考え方を分かりやすく説明するなど、双方向コミュニケーションに努めることが重要である。



双方向コミュニケーションを確保する上で重要となる4つの留意事項を以下に解説する²。

住民参画の進め方を早期に公表することの意義

住民参画をどのような形態、スケジュールで実施するかなどについて、できる限り早い段階で明確に示すことは、住民・関係者等が議論に参加するための準備を行うなど、計画策定プロセス全体の円滑な進行に資することができる。

計画策定者から積極的に情報提供することの意義

一般に計画策定者は、住民・関係者等に比べて当該計画の内容や計画検討の進め方についてより多くの情報を有している。計画策定者が積極的に情報提供をすることが、両者が正しい情報を共有することとなり、結局は適切な結論を導くことにつながる。また、計画策定者の姿勢は両者の信頼醸成にもつながり、計画策定プロセス全体に好ましい影響を与えるものと考えられる。

住民・関係者等に対し、適切な参画の機会と期間を確保することの意義

住民・関係者等が自らの意見を表明する機会を確保することは、計画策定者が、住民・関係者等の様々な意見を把握する上で必要不可欠であり、住民参画を促す上で十分に留意する必要がある。

例えば、適切な参画の手法や、地元等で参加しやすい場所、時間帯(夜間、休日等幅広い方が参加可能な時間帯)を設定するなど参画機会を確保することは重要である。また計画案を提示した場合等では住民・関係者等が各案の特徴等を十分理解し、意見等を整理するための時間を確保するなど十分な期間の確保に努めることは、住民参画を確実なものとする。

住民・関係者等からの意見・質疑等に対し、真摯に対応することの意義

住民・関係者等からの意見・質疑等に対して真摯な対応に努めることは、計画を策定していく上で行政機関(計画策定者)として当然の責務である。

住民・関係者等の意見には、賛否を含め様々な意見がある。

計画策定者が、真摯な対応を進める上で重要な点として、住民・関係者等の意見を全て受け入れるのではなく、特にその意見の持つメリット等を十分に理解した上で、その意見が採用されない場合には、どうしてその意見がすべて採用できなかったかなどの具体的な理由を丁寧に説明することが重要である。

²屋井鉄雄：手続き妥当性概念を用いた市民参画型計画プロセスの理論的枠組み、土木学会論文集D、vol62No.4,621-637,2006(住民参画が社会で妥当と判断されるためには、手続き情報の透明性、説明方法の説得性、対話機会の充分性、意見把握の納得性という4つの条件が必要で、これらに留意することで住民・関係者等は計画検討手順でわかる内容を知り意見を述べることができる。屋井はこれら4つを手続き妥当性として整理している。)

<事例 1 住民参画の進め方を早期に公表した例>

那覇空港においては、P Iを導入して構想段階の検討を進めてきた。P I開始に先立ち住民参画をどのような形態、スケジュールで実施するかなどについてできる限り早い段階で公表した。



手法	内容	P I対象者				準備期間	P I実施期間	
		沖縄県民・地域住民	県内の企業・団体	県外の空港利用者	県外の関心を有する個人及び団体		周知・広報	情報提供・意見収集
P Iの周知・広報	行政広報誌への記事掲載			-	-			
	新聞への記事掲載				-			
	空港、公共施設等でのポスター掲示				-			
	ホームページへの情報掲載				-			
行政広報番組の活用				-				
情報提供・意見収集	P Iレポートの配付			-	-	1,500部	12/15 - 2/6	収集された意見と対応方針の公表 那覇空港構想段階P I評価委員会の評価、助言 P I終了の決定
	P Iレポート概要版の配布				-	80,000部	12/15 - 2/6	
	パネル展示				-	6箇所	延べ121日間	
	オープンハウス				-	23箇所	延べ196日間	
	シンポジウム				-	1回		
	一般説明会				-	7箇所	8回	
	懇談会				-	5団体	10回	
	ホームページへの情報掲載				-		12/15 - 2/6	
	意見募集				-		12/15 - 2/6	

※: 主要な対象者

図8 「那覇空港の構想段階における実施計画」で示されたスケジュール

住民参画促進の標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 住民・関係者等の対象範囲の把握

計画策定者は、住民参画の進行に応じ次の事項を踏まえて、当該事業に関わる住民・関係者等の対象範囲を適切に把握する。

事業の特性

地域の特性

関連事業の有無

事業によってもたらされる影響(受益・負担)の範囲

事業そのものや、影響・効果に対する関心の度合

なお、意見把握の実施においては、一部特定事項の関心者等の意見に偏らないようにするため、様々な住民・関係者等の参画を促進することが望ましい。

【解説】

適切な双方向コミュニケーションに努めるためには、いろいろな立場の住民・関係者等がいることや立場に応じて議論すべき内容も異なってくるなどから、住民・関係者等の対象範囲を適切に把握する必要があるとともに、その時点で最もふさわしいコミュニケーション手法を用いることが重要である。

例えば、住民・関係者等の対象として、建設予定地付近等限られた範囲で計画に対する関心が特に強いと考えられる住民・関係者等、関係都道府県等のより広い範囲の住民・関係者等、また、事業の特性等によっては、さらに広い範囲として、不特定多数の住民・関係者等を対象とすることが考えられる。

また、住民・関係者等の対象範囲は、以下の各項目で整理することも適切な対象範囲の把握に有用である。

事業の特性

河川・道路・港湾・空港といった事業の特性により、当該事業に関わる住民・関係者等の対象が異なる。例えば、河川事業では、その河川の流域や想定氾濫区域が対象となり、道路事業では、例えば、道路のサービスを受ける者のほか、道路の利用の有無にかかわらず影響を受ける者が対象として考えられる。

地域の特性

同種の事業であっても、実施する地域により、配慮すべき事項や住民・関係者等の関心事が大きく異なる。例えば同じ分野の事業であっても、地域のまちづくり、経済との関連、景観、環境等、地域によって様々な関心事が考えられ、それに応じた住民・関係者等の対象範囲の把握が必要となる。

関連事業の有無

当該計画に関連する事業があるかないかで、関係者の範囲は大きく異なる。

事業によってもたらされる影響(受益・負担)の範囲

その事業がどのような範囲に影響(受益・負担)を及ぼすかにより、対象範囲は変化する。例えば、影響を受ける範囲に居住する者は、当然住民・関係者等に含まれる。例えば道路事業では、道路のサービスを受ける者のほか、道路の利用の有無にかかわらず影響を受ける者が対象とし

で考えられる。また河川事業のように、直接影響を受ける地域と、その結果治水安全度が向上する地域が異なる場合もある。

事業そのものや、影響・効果に対する関心の度合

事業そのものや、事業の影響・効果に対する関心の度合いについては住民・関係者等のうちでも様々である。影響が漠然としている計画の初期の段階では、広域的な意見を効率的に把握する手法の採用が必要となる一方、重大な影響があることが特定された以降は、十分密な意見の把握が必要となるなど、意見把握の手法もあわせて変化することに注意する必要がある。

なお、意見の把握においては、計画策定者が当初想定していなかった視点や課題が潜んでいる可能性があり得ることや、特定事項の関心者等の意見に偏らないために、幅広い意見の把握を行う事が必要である。幅広い意見の聴取には次の点に留意する必要がある。

- ・受益・負担の形態によって適切な参画形態を選択するよう配慮する。
- ・個々の利害関係が大きい住民・関係者等のみならず、個々の利害関係が小さい住民・関係者等の意見が軽視されることのないよう配慮する。
- ・環境影響評価制度、補償制度等既存の制度では意見を述べるできない住民・関係者の意見の集約について配慮する。
- ・受益者については意見が出にくいことがあるので、この点について配慮する。

<事例2 アンケート調査の際に利害関係者の対象範囲を明確に定義した事例>

淀川左岸線延伸部(<http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/yuushikishaiinkai/>)の構想段階における計画策定では、事業を開始する前に利害関係者の対象範囲を明確に区分してアンケートを実施した事例。

この中で、広報やアンケート調査等において、利害関係者(「市民」、「道路利用者」、「事業所」)の対象範囲を明確に定義し公表した。「市民」は「沿道地域」(大阪市(北区、都島区、旭区、城東区、鶴見区)、守口市、門真市)と「周辺地域」(大阪市(上記5区除く)、府下16市(図参照)、伊丹市、尼崎市)、「道路利用者」は「広域」(大阪府域及びその周辺地域)としている。

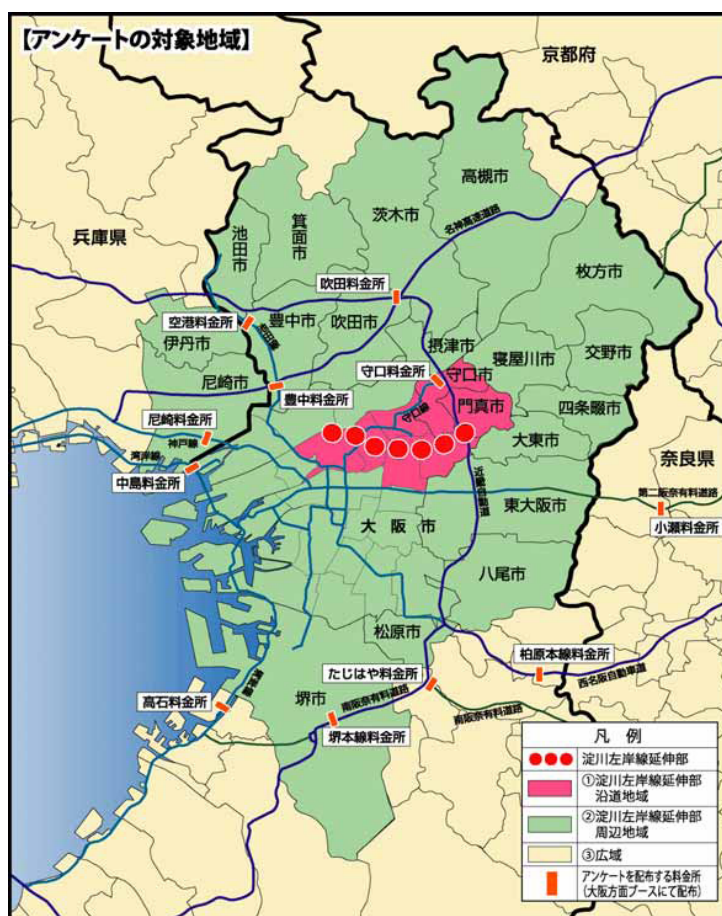


図9 アンケート調査の際に利害関係者の対象範囲を明確に定義した事例
(第10回 淀川左岸線延伸部有識者委員会 資料6 1)

http://www.kkr.mlit.go.jp/kansen/yuushikishaiinkai/10meeting/06_1.pdf

(2) コミュニケーション手法の選択

住民・関係者等とコミュニケーションを行うには様々な手法がある。

例えば、広報資料やホームページ、新聞等のメディア等を活用した広範な情報提供手法や、ヒアリングやアンケート、パブリックコメント等の実施による意見把握の手法、さらに、説明会や公聴会、住民・関係者等の参加する協議会、ワークショップ、オープンハウス等を開催し、対面で意見交換・聴取を行う手法等がある。

これらのコミュニケーション手法の選択においては、次の4点を考慮する必要がある。なお、複数の手法を組み合わせる等、適切に実施することが望ましい。

コミュニケーションの目的(情報提供、意見把握等)

対象者

コミュニケーション手法の特性(メリット、デメリット等)

予算や時間等とのバランス

【解説】

住民・関係者等とのコミュニケーションの手法は様々な考えられるが、それぞれの手法の特徴を踏まえ、対象とする住民・関係者等に応じて選択することが必要である。表10にコミュニケーション手法の例を整理した。

コミュニケーション手法を選択する際には、その目的(情報提供、意見把握等)、手法の特徴やメリット、デメリット等を踏まえ、主な対象者をどのように設定するかを十分に検討して決定する必要がある。

例えば、建設予定地付近等限られた範囲で計画に対する関心が特に強いと考えられる住民・関係者等に対しては、実質的な意見交換や意見把握が可能となる対面式のコミュニケーション手法(例:ワークショップ、ヒアリング等)を用いることが有効である。関係都道府県等のより広い範囲の住民・関係者等に対しては、地方公共団体の広報誌への掲載や独自のニュースレターの発行による情報提供、また、意見募集ハガキやアンケート等を通じて意見把握を行うことが考えられる。

さらに広い範囲の不特定多数の住民・関係者等に対してはインターネット等の媒体を活用し、情報の取得や意見を述べる機会を幅広く提供することも可能である。

なお、コミュニケーション手法は一つの方法だけでなく、複数の手法を組み合わせることも効果的な場合がある。

手法の選択(組み合わせ)を決定するに当たり、留意すべき事項を以下に示す。

目的

住民・関係者等とのコミュニケーションが主として何を目的(例えば情報提供、意見把握等)としているのかにより、望ましい手法は大きく異なる。

対象者

対象者の違いにより、コミュニケーションに適した手法が大きく異なる。

コミュニケーション手法の特性

幅広い用途のものから、限定された目的にしか使えない手法まで、手法自体が有する特性に留意する必要がある。

予算や時間等とのバランス

計画策定者側の制約として予算、時間等があり、これらと効果のバランスを十分検討して手法を選定することが重要であるが、このことを理由に十分なコミュニケーションが行われなかったために、後の段階になって、時間や費用が生じることのないよう留意する必要がある。

表10 目的・対象者に応じたコミュニケーション手法の例

方向性	コミュニケーション手法の例	主な対象者	特徴
情報提供	広報資料 (ニュースレター等)	配布地域の住民	文書を配布することで正確な情報を提供することができる。提供範囲を絞ることで、費用を安くすることができる。
	新聞・雑誌等	一般市民	広範囲に正確な情報提供を行うことができる。
	マス・メディア (テレビ、ラジオ等)	一般市民	広範囲に情報伝達を行うことができるが、一過性であるためイメージが優先される。
	ホームページ	一般市民	広範囲に、迅速かつ安価に多くの情報伝達可能
	メーリング・リスト	一般市民	広範囲に、迅速かつ安価に情報伝達可能
	インフォメーション・センター	インフォメーション・センター来訪者 (地元住民、一般市民)	写真、模型等を文書と組み合わせることで解りやすい情報伝達が可能。訪問した人にしか情報提供できない。
意見把握	関係地域・団体の代表者等へのヒアリング	関係地域の住民、関係団体等	密度の濃い意見把握が可能。ヒアリング対象の選定を誤ると、意見の見落としを招くことがある。
	アンケート (ハガキ、HP等)	関係地域の住民、一般市民等	広域・大量の対象者から一定条件で意見把握が可能
	FAX、フリーダイヤル、Eメール	一般市民	広域・大量の対象者から迅速な意見把握が可能
	パブリックコメント	一般市民等	多様な意見把握が可能
意見の整理並びに対応の公表	関係地域で開催される説明会・公聴会等	関係地域の住民、関係者、一般市民等	直接的な意見交換が可能。参加者は任意なので関心の薄い人との意見交換には向かない。
	関係地域の住民・関係者等の代表による協議会あるいは座談会	地権者、地元住民等	対象者を絞った継続的かつ密度の濃い意見交換が可能。
	関係者・関心者等あるいはそれらの代表によるワークショップ	関係者、一般市民等	多様な意見交換が可能。一定のルールを設定することで冷静な議論が可能となる。
	関係地域で開催されるオープンハウス	関係地域の住民等	正確な情報を直接的に伝達し、意見収集も可能。関心の薄かった住民等との意見交換を図ることができる。
	関係地域で開催されるイベントへの参加	一般市民等	関心の薄かった方とも直接的な意見交換を行うことができる。
	フォーラム、シンポジウム	一般市民等	意見交換の場を公開することで、様々な立場の意見を一般市民に公開することができる。

：構想段階の既往事例(道路、河川、港湾)を基に整理

(3) 段階に応じた双方向コミュニケーションの実施

住民参画促進においては双方向のコミュニケーションとなるように、事業特性等を考慮し、計画検討手順の進行に応じて適切な段階毎に、以下の3点を適切に実施する。

情報提供

計画策定者は、住民・関係者等が当該計画について理解を深め、意見を形成するために、必要な情報を適切な時期、方法により住民・関係者等に積極的に提供するように努める。

意見把握

計画策定者は、住民・関係者等が当該計画に関して有している意見の把握に努める。なお、意見把握の際には、住民・関係者等が計画案に対して適切に検討する期間及び意見を述べる機会を確保する。

意見の整理と対応の公表

計画策定者は、計画検討手順の進行に応じて住民・関係者等の意見を適切に把握、整理し、計画検討手順を進めるにあたっての判断材料のひとつとして参考とする。

また、整理した結果を公表するとともに、意見に対していかに対応したか公表し、説明する。

【解説】

計画検討手順は、計画検討の発議から、事業の必要性の確認と課題の共有等、複数案の設定、複数案の比較評価、計画案の選定、計画の決定に至る各段階により構成されており、適切な段階毎に双方向コミュニケーションを実施する必要がある。

住民参画は、計画検討手順の進捗に応じ、住民・関係者等の意見等を適切に集約するなどの役割を有する。このため、表11に示すような計画検討手順の各段階での関心事、把握すべき意見等に適した手法を選択するよう、工夫することが重要である。ただし、いずれの手法を採用する際にも、コミュニケーションの双方向性が確保されていることは、共通して求められる。

表 11 コミュニケーション手法の使い分けにおいて考慮する事項の整理（例）

計画検討手順	主な関心事	方向性	条件・制約等
計画検討の発議	進め方	情報提供 ¹	広域、迅速
計画の必要性と課題の共有	効果・影響 事業規模	情報提供 ¹ 意見把握 ²	広域、分かりやすさ
複数案の設定 評価項目の設定	事業内容	意見把握	情報量が多い、 分かりやすさ
複数案の比較評価	効果・影響	意見把握 意見整理 対応の公表	情報量が多い、 分かりやすさ
計画案の選定	効果・影響	意見整理並び に対応の公表	直接的、反応
計画の決定	供用時期	情報提供	広域、分かりやすさ

1 住民・関係者等から計画策定者に対する情報提供も含まれる

2 上位計画の策定から時間が経過している場合等

適切な双方向コミュニケーションを確保するためには、以下の3点に留意して進める必要がある。

情報提供に関して

構想段階における計画検討の初期の段階では、住民・関係者等が持つ情報が限られていることが多い。住民・関係者等の理解を深めるためには、十分な情報が提供されることは、欠くことができない。また住民・関係者等も、十分な情報が提供されているかどうかに関心が高い。このため、適切なコミュニケーション手法を用い、住民・関係者等にその時点時点で必要とされる情報を確実に提供することが必要である。

意見把握に関して

提供された情報と、協議会等における議論を通して、各々の住民・関係者等が持った様々な意見を適切に、偏り無く把握することは、その後の検討のため大変重要となる。特に、計画策定プロセス全体を見通して視点の漏れがないか確認し、技術・専門的検討において検討する必要がある技術的課題を明らかにするために、必要な意見等が把握されていることに留意する必要がある。

意見の整理と対応の公表に関して

把握した意見等と、それに対する対応(案)等を整理し広く公表することは、住民・関係者等とのコミュニケーションを完結するために大変重要となる。これにより、その段階での論議等を整理し、円滑に次の段階へ進むことが望ましい。

<事例4 双方向コミュニケーションに配慮した事例>

横浜環状北西線 (<http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/nwline/>) では、横浜環状北西線有識者委員会において、計画検討の流れと双方向コミュニケーションの具体的活動を公表している。

図からわかるとおり、「必要性」、「計画のたたき台の提示」、「概略計画の検討状況」、「『概略計画』の案」等の重要な段階の適切な時期に、「情報の提供」、「意見の把握」等の適切な手法を用いて、双方向コミュニケーションを実施している。また、最終的に策定した「概略計画」についても「情報提供」と「意見の把握」を行い、より良い「概略計画」の策定を目指している。

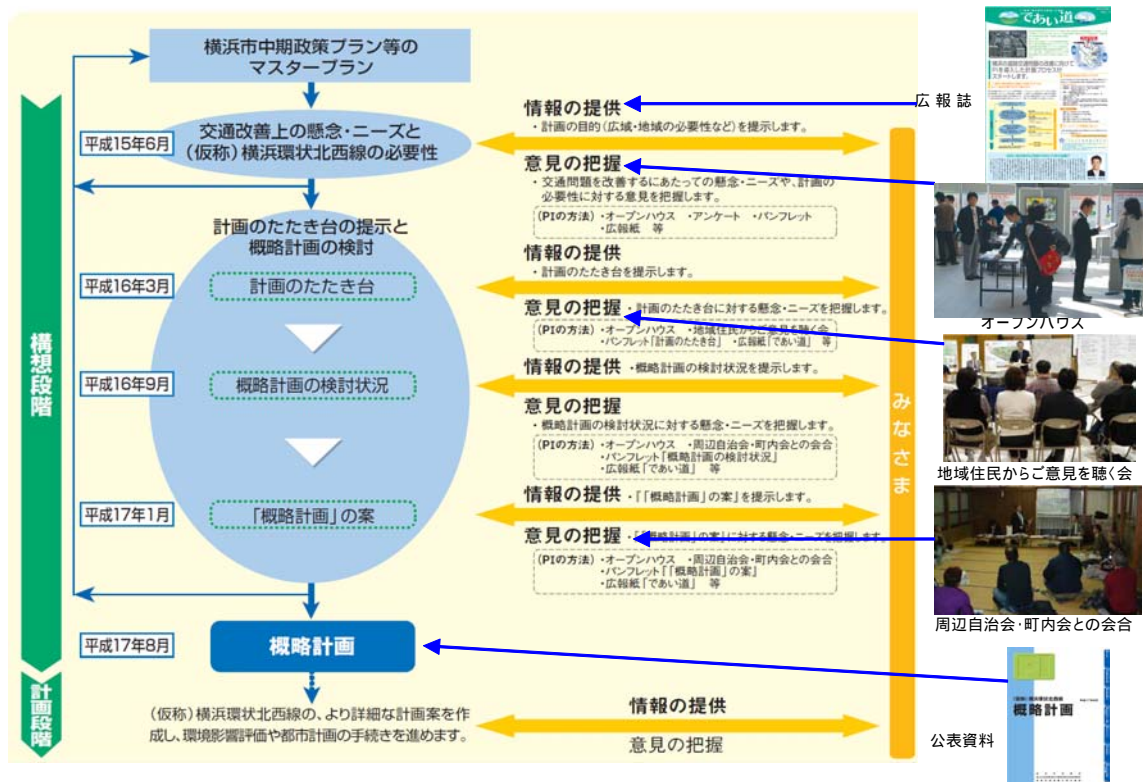


図10 双方向コミュニケーションの事例

((仮称)横浜環状北西線「概略計画」の案より作製)

<http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/nwline/archive/press/press050117.pdf>

<事例5 住民意見の整理と対応を説明した事例>

横須賀港港湾計画の改訂(案) (<http://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/cof/049/index.html>) では、横須賀市が意見募集を行い、集計結果と横須賀市の考え方を公表している。

意見募集の結果、計画の一部を修正し、修正した結果(最終案)、最終案策定の考え方についてもインターネット上で公表している。

この事例のように、聴取した意見に対して可能な限り真摯な対応をとることが重要である。

表 1 2 横須賀港港湾計画の改訂案に対する市民の意見と横須賀市の考え方の公表の例
(<http://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/cof/049/answer.html> から抜粋)

No.	意見の主旨	件数	市の考え方(対応)
1	この改訂案は「中央」の押しつけでなく、横須賀市の町づくりの考えが骨格になっており賛成する。	1件	港湾管理者である横須賀市は、みなとづくりはまちづくりという、本市の港湾の活用を打出した港湾計画の趣旨に基づき、これからも主体的に港湾の整備に取り組んでまいります。
2	東京湾における横須賀港の特徴と役割をしっかりと捉えた上で、大規模埋立てを取りやめ見直したことは優れている。	1件	平成5年の港湾計画では、土地需要の伸びや貨物量の伸びが想定され、ポートロイヤリティ計画として港湾計画を定め、本市の発展を期すこととしました。その後、平成7・8年のテクノパークライターの開発などにより、高速海上輸送のニーズの高まりから、湾口部の重要性が認識されることとなりました。また、海を活用した交流、観光、レクリエーションといった方向にまちづくりの需要をとらえてきたこと、あわせて東京湾内の自然環境を良好に保全しようとする考え方から、これまでのポートロイヤリティ計画を削除することとしたものです。
3	ポートロイヤリティ構想に基づく馬堀、大津、新港地区の埋立計画の削除については賛成であるが、その理由をきちんと説明するべきである。	1件	
4	今回の改訂案で、人工島や大規模なふ頭用地造成等がなくなったのは、社会情勢に適合したものと理解できる。	1件	

(4) 留意事項

地方公共団体との連携

計画策定者は、地域の代表である当該計画に関係する地方公共団体と、住民参画の進め方についての調整を行う等、住民参画の促進を連携して行う。

委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて住民参画促進に対して助言を行う委員会等を設置する。(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

住民参画の円滑な実施

計画策定者は、住民参画を進めるにあたって、住民・関係者等との双方向コミュニケーションが、適切かつ円滑に進むためのルール作りや環境整備に努めるものとする。

【解説】

住民参画促進を進める上での留意事項並びにその理由を整理すると次のようになる。

1) 地方公共団体との連携について

計画に関係する地方公共団体は、地域の代表として住民参画の進め方について計画策定者と協議・調整を行う立場にあるとともに、計画策定者とともに住民参画を促進する役割が期待される。また、地域の代表として意見集約に積極的な役割を期待される場合もある。

例えば国が実施する事業においても、地元の市町村や都道府県が介在することにより、市民等とのコミュニケーションが円滑になる。そうした観点から、計画策定者のみならず関係する地方公共団体が住民参画を促進することが適切な場合が多いと考えられる。

また、複数の行政区域に影響する事業においては、事業特性や地域特性等に配慮しつつ、関係地方公共団体の意向を十分に配慮して調整することが必要になる。

2) 委員会等の設置について

詳細については、第5を参照。

3) 住民参画促進の円滑な実施について

具体的な住民参画の進め方については、状況に応じて柔軟に計画・運営されることが必要である。より多くの住民・関係者等にアプローチし、より有意義な情報を収集することが住民参画の重要な目的であり、このため、現場ごとに住民・関係者等から意見を引き出すための工夫を重ねることが大切である。

住民参画促進の全体の手続き等が円滑に進められるためのルールづくりや相談室やオープンハウス等の具体的な環境整備については、地方公共団体等の協力を求めつつ実施することが望ましい。

<事例6 住民参画促進のためのルールを作った事例>

多摩川流域懇談会(1998年12月19日設立)では、計画策定者と住民・関係者等と「ゆるやかな合意」を目指すために計画策定プロセスの当初段階でコミュニケーションのルールを定め公表した。

「ゆるやかな合意」をめざす対話の基本

3つの原則

自由な発言
徹底した議論
合意の形成

7つのルール

参加者の見解は所属団体の公式見解としない
特定個人・団体のつるし上げはしない
議論はフェアプレイの精神で行う
議論を進めるにあたっては実証的なデータを尊重する
問題の所在を明確にした上で合意を目指す
現在係争中の問題は、客観的な立場で事例として行う
プログラムづくりにあたっては、長期的に取り扱うものと短期的に取り扱うものを区別し、実現可能な提言を目指す

図11 住民参画促進のためのルール作りの事例
(「多摩川流域懇談会」第1回研究会資料5-2参照)

第4 技術・専門的検討

技術・専門的検討は、構想段階における計画検討手順において、事業の目的の設定や計画案を選定するにいたる手順、検討手法、複数案の絞り込み方等が、技術的あるいは専門的知見に基づき合理的かどうかについて根拠を与えるものである。

【解説】

技術・専門的検討とは、計画策定プロセスのうち、技術的あるいは専門的立場での検討に関する一連の検討を指す(図12)。旧ガイドラインでは、計画検討を進める上で、検討を進める手順と技術的な検討を行う手順が明確に分けられていなかったが、本ガイドラインにおいては、これらを明確に区別し、位置づけることとした。これにより、計画策定プロセスが3つのプロセスからなることが整理され、各事業における計画策定プロセスを進める上での課題の所在も技術的な問題なのか、手続きの問題なのかなど、明瞭に認識できることとなった。

計画の内容が合理的であるためにはこの手順が正しく進められる必要がある。計画策定者は、計画の内容が正しく合理的であるためには、最新かつ客観的な技術的・専門的知見に裏打ちされた検討が不可欠である。検討の結果として、社会情勢等の変化に応じて、上位計画に立ち戻って事業そのものの計画を見直す必要性に迫られることも視野に入れる必要がある。

また、専門的な検討に関しては、事業毎に方法等を決めておく必要がある。

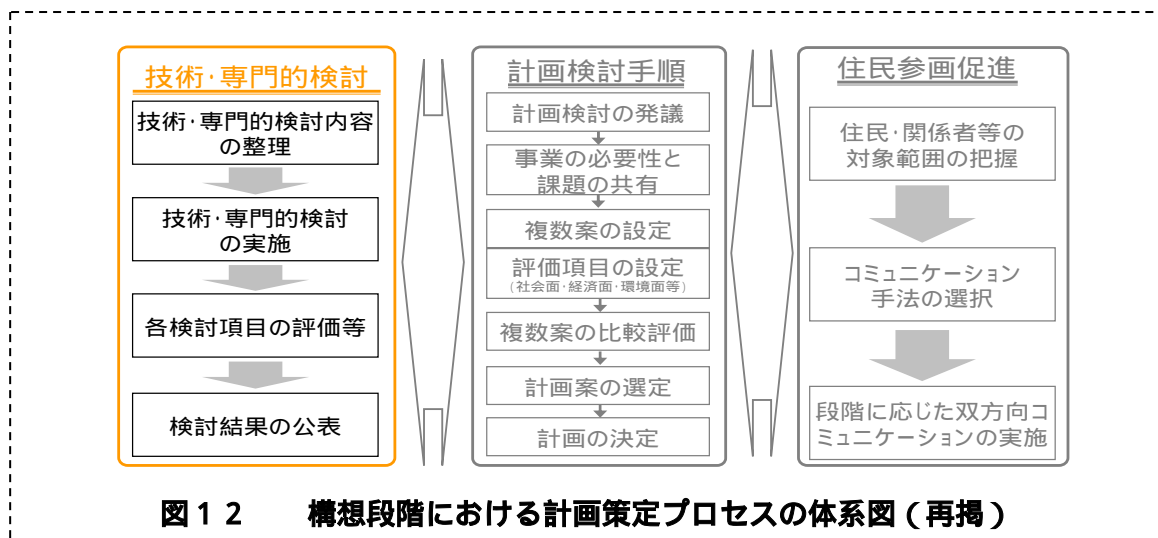


図12 構想段階における計画策定プロセスの体系図(再掲)

その標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 技術・専門的検討内容の整理

計画策定者は、技術・専門的知見から検討を行うべき内容や検討にあたっての前提条件を整理し、検討を実施するために必要となる調査、検討すべきデータの範囲や検討の手法、体制等の検討の枠組みをあらかじめ決定する。

技術・専門的検討内容の整理にあたっては、住民参画により把握した意見等に留意する等、計画検討手順、住民参画促進との有機的な連携に努めるものとする。

【解説】

計画策定者は計画策定にあたって、最新、詳細、広範な知見に基づき検討を行うことが望ましい。計画策定者は、まず技術・専門的検討を実施すべき内容や検討に用いる客観的な条件を把握し、整理する。さらに、検討にあたって必要となるデータ等について把握し、整理する。

計画策定者自らが検討を行うために必要な極めて高度な技術・専門的知見を必要とする場合には、外部の有識者等からなる技術検討会を設置し体制を整える必要がある。技術検討会の設置にあたっては、検討内容や検討に必要な技術・専門的知見を明らかにした上で、必要な技術・専門的知見が確保されるように委員選定を行う必要がある。

なお、ここで言う技術検討会とは、計画策定者が自ら行う技術・専門的検討を補う機能を期待するグループであり、「第5委員会等 (2)委員会等の役割 技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等」で述べる委員会等と必ずしも同一のものではなく、初期の計画段階で計画策定者が行う内部検討を補う立場にある検討会であるということに留意する必要がある。

住民参画により把握した住民・関係者等の意見については、内容を十分に精査し、必要なものについては技術・専門的検討の内容に反映する一方、検討結果については適宜住民・関係者等に対して説明するなどして、有機的な連携をとるように努める必要がある。

また、計画策定者が当初想定していなかった視点が後に問題となることがあるが、事前に住民・関係者等から意見聴取することで、この問題をある程度回避することができる。更に、住民・関係者等から意見を聴取した上で適切な分析手法、項目を選定することは、住民・関係者等の意見を反映することであるとともに、分かりやすい項目や指標を選定することにつながり住民参画促進につながることになる。

(2) 技術・専門的検討の実施

計画策定者は、技術・専門的検討に当たっては、次の点に留意する必要がある。

資料・データ等

- ・ 検討に用いる資料・データ等は、構想段階における計画検討であることを踏まえ、入手可能な範囲で適切なものを用いるものとする。
- ・ 既存の文献や調査データを積極的に活用するものとする。
- ・ 当該事業の必要性や住民・関係者等の関心事に関係する資料・データ等の収集にあたっては必要に応じて追加調査を実施する。実施にあたっては、調査の精度、収集範囲及び調査に要する費用や期間等について、留意するものとする。

分析手法

- ・ 資料・データ等の制約、分析精度等を勘案の上、適切な分析手法、項目を選定する。
- ・ 定量的または定性的な評価を行う上で、分かりやすい項目や指標を設定する。

なお、技術・専門的検討の具体的作業の内容は、事業の特性により大きく異なるものであり、詳細については事業分野ごとの技術基準等に基づき実施するものとする。

【解説】

1) 資料・データ等

構想段階の計画であることから、検討対象が地域的に広範囲で、検討項目が多岐にわたること

を勘案する必要がある。一般的に詳細な資料・データの入手のためには、地点数、頻度、項目、測定期間等を増やす必要があり、多くの費用と長い時間を必要とすることが多いが、その一方、構想段階では費用面、時間面での制約があることが多い。また、現地への立ち入り調査等については制約があることもある。これらのことから、構想段階において検討の基となる資料・データ等については、その時点で入手可能な既存の最新の調査や文献を積極的に活用することが基本である。

ただし、当該事業の必要性に関しては、構想段階で確定すべき事柄であるので、必要があれば追加調査を実施することが望ましい。加えて、構想段階以降の段階においても議論の焦点となることが予想される住民・関係者等の関心事についても、必要があれば追加調査を行い、なるべく早い段階から実質的な検討を行うことが望ましい。

2) 分析手法

分析手法は、資料・データ等の制約、分析精度等を勘案の上で適切に選定する。資料・データ等については先に述べたような制約を前提にしているが、最適な分析手法は資料・データ等の状況によって異なっているため、資料・データ等が整備された段階で、あらためてより詳細な手法を用いて分析することも検討する必要がある。

構想段階における計画検討は社会面、経済面、環境面等の様々な分野にわたるため、多くの事柄を検討する必要がある。そのため、個々の項目における検討精度は検討の目的に照らして適切である必要がある。粗雑な検討精度や必要以上に詳細な精度のいずれも好ましいものではない。

定量的、定性的評価を行う上ではなるべく分かりやすい項目や指標を設定することが望ましい。専門家等が使用する指標の中には一般に分かりにくい指標が存在する。こうした指標については、一般にも理解できるような形で説明することで、住民・関係者等の理解を促進することが望ましい。

分析項目、分析手法は事業分野ごとに異なったものにならざるを得ない。本ガイドラインでは、社会面、経済面、環境面等に関して総合的な検討を行うこととしているが、例えば環境面では、道路事業では、騒音、大気質等が、河川事業等では水質、底質等が主な検討項目の対象として考えられるなど、検討に必要な項目が異なってくるのが想定される。したがって、今後は、事業分野ごとに分析項目や分析手法を定めたマニュアル等を一層整備充実する必要がある。

(3) 各検討項目の評価等

計画策定者は、各検討項目の評価にあたっては、構想段階の計画検討であることを踏まえ、客観的な指標に基づき、事業の目的や特性に照らし必要な項目についてはできるかぎり定量的な評価を実施することに努めるものとし、定性的な評価を実施する際には可能な限り客観性の確保に努めるものとする。

【解説】

構想段階では多岐にわたる項目について複数案について比較検討し総合的に判断することが必要となる。そのためには、可能な限り客観的なデータや指標が用いられなければならない。住民・関係者等に対して正確なデータや指標を提示することは合意形成を行う上で必要となる。

評価に用いる指標は、理論的に正しいもの、あるいは広く社会に用いられている客観的なものを用いることが望ましい。特に、数値で示せる定量的な指標を用い評価を行うことが望ましいが、数値

化できる指標が存在しない場合(例えば文化財の価値等)には、可能な限り客観的な判断基準等を設定して評価を行うことが望ましい。

検討項目毎の評価にあたっては、それぞれの分野の専門家の意見を聴取し、最新の知見に基づくとともに中立的に行うことが必要である。

また、この段階の作業が、後の計画策定プロセスにおいて活用されるので、検討結果は、客観的、合理的である必要はもちろん、提示の方法等についても、その後の作業を考慮して工夫する必要がある。

(4) 検討結果の公表

計画策定者は、検討結果について適切な方法にて公表するものとする。その際には、技術・専門的検討の透明性を確保するために必要となる検討の前提条件や検討過程についても併せて公表する。

【解説】

検討結果は幅広く公表することが望ましい。また、以降の検討を進める段階で関与する住民・関係者等に対しては確実に提供できるよう努める必要がある。

検討結果の公表の手法は、住民・関係者等の意見を参考にして、適切に選択するものとする。

検討結果の公表は、公表する内容や、誰に、いつ、どのような手法で提供するかを考えて適切に選択する必要がある。その際、「第3 住民参画促進」の解説で例示した、コミュニケーション手法を参考にすることが望ましい。

検討結果の公表にあたっては、住民・関係者等からの意見・要望、専門家からの意見、検討の前提や検討過程の資料等を可能な限り明記するなど、透明性の確保に努めることが必要である。また、技術・専門的検討における透明性を確保するためには、意見や資料等を公表するだけでなく、その判断に至った検討過程を公表することが必要な場合もある。

(5) 留意事項

地方公共団体との連携

計画策定者は、技術・専門的検討を実施するにあたり、検討を実施するために必要となる資料・データ等の収集や提供について、必要に応じて地方公共団体と、連携するものとする。

関係行政機関等に対する意見聴取

計画策定者は、技術・専門的検討を実施するにあたっては、必要に応じて関係行政機関等に対して意見聴取を行うものとする。

委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて、技術・専門的検討に対して助言を行う委員会等を設置する。
(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

【解説】

地方公共団体との連携

当該計画の位置する地方公共団体は、当該地域に関する様々な資料・データ等を有している。

計画策定者は技術・専門的検討にあたって地方公共団体の協力を得てこれらの資料・データ等を活用することが必要である。そのことにより、調査内容が充実し、調査に要する費用が低減できかつ有効に活用することができる。また、地方公共団体の協力を得ることで、追加調査を円滑に進めることが可能となる場合がある。

なお、技術・専門的検討において行った調査の結果については、当該地域の資料・データの充実を図り、情報を共有することは有益である。

関係行政機関等に対する意見聴取

計画策定者は、例えば次のような場合には、必要に応じて関係行政機関等から意見聴取を行う。

- ・構想段階の計画が、関係行政機関等の計画と整合しているか否か確認したい場合
- ・社会面、経済面、環境面等の様々な分野の検討を行うために意見を求めたい場合

なお、関係行政機関等からの意見については透明性確保のため可能な限り公表することが必要である。

委員会等の設置

委員会等の詳細については、第5を参照のこと。

第5 委員会等

(1) 設置にあたっての基本的事項

計画策定者は、必要に応じて、構想段階の計画策定プロセスにおける計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討に対して客観的な立場から助言等を行う委員会等を設置する。

委員会等の設置にあたっては、以下の点に留意する。

役割に応じた適切な検討体制の構築

地域や事業の特性に応じて委員会等の役割を明確にし、その役割に応じ幅広い分野からバランス良く人選し、適切な検討体制の構築をできるだけ早い段階から行うこと。

適切な役割分担

委員会等の役割を明確にし、適切な役割分担を行うことを基本とする。実際の設置にあたっては、地域や事業の特性に応じて、それぞれの役割毎に別々の委員会等を設置することや、中立性の確保に留意して複数の役割を一つの委員会等が担当することが考えられる。

【解説】

委員会等とは一般的にいう意志決定を行う協議会ではなく、計画策定者が実施している計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討の各プロセスが透明性、客観性、合理性、公正性を確保した上で行われているかどうかについて客観的な立場から検討し、確認を行い、助言を与える組織である。

役割に応じた適切な検討体制の構築

委員会等の設置にあたっては、計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討が適切に行われているかどうか確認し、助言を与えることができる体制を構築することが必要である。またその体制構築のために、幅広い分野からバランスよく人選することが重要である。

適切な役割分担

委員会等の設置にあたっては、計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討のうちいずれの役割を担う委員会であるのかを明確にすべきである。

なお、計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討等の複数の役割を1つの委員会等が担う場合、それぞれの役割が確実に担われるように配慮する必要がある。例えば、住民参画促進に対して中立的な立場で助言等の役割を期待されているメンバーが、技術・専門的検討に対して特定の代替案に対する意見を述べることなどを避けるよう、メンバーの役割分担を事前に明確にすることが考えられる。

(2) 委員会等の役割

計画検討手順に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、計画検討手順の妥当性の確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 計画検討手順の進め方についての助言
- ・ 計画検討手順の各手順及びスケジュールの管理

【解説】

計画検討手順に対して助言等を行う委員会等の役割には次のようなものがある。

- ・ 議論が堂々巡りになった時に、次の手順に進むべきか否かについて意見を述べる
- ・ 問題点を積み残して次の手順に進む際に、問題点の取扱方法について意見を述べる

この判断は容易ではないが、一般に計画検討手順がこのガイドラインに従って複数のステップに分割されている場合は、各段階で住民参画促進が適切に行われ、新たな意見が見られず、意見が概ね出尽くしたと判断されれば良いと考える。

〈事例7 計画検討手順に対して助言等を行う委員会等を設置した事例〉

『(仮称)横浜環状北西線』有識者委員会では、規約でその役割を以下のように「概略計画策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言等を行う」として定めている。

「(仮称)横浜環状北西線 有識者委員会 規約<抜粋>

第3条 所管事項

委員会は、前条の目的を達成するために以下の事項について実施するものとする。

市民等の意見の把握、整理、分析に関する助言

PI手法や進め方についての助言、評価

概略計画策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言

その他必要な事項

また、有識者委員会は総括として以下のようなコメントをまとめている。

有識者委員会から北西線のPIに対するコメント

1. 「(仮称)横浜環状北西線」有識者委員会(以下、「本委員会」)は、(仮称)横浜環状北西線(以下、北西線)の「概略計画」の立案において、手続きの透明性・客観性・公正さを確保し、公正中立な立場からPIプロセスについて助言、評価することを目的に設置された。

2. 平成15年7月から平成17年10月までの間、計12回本委員会を開催し、PI実施主体である横浜市、国土交通省及び首都高速道路公団に対し、適宜PI手法や進め方等について、助言・評価してきたところである。

3. 北西線の「概略計画」がとりまとめられ、本委員会の役割は終了することになるため、改めて北西線の構想段階におけるPIを振り返り、コメントをする。

1) PIプロセスについて

・北西線のPIは、構想段階というルート・構造等が決まっていない段階からスタートした。そのPIプロセスについては、計画づくりの初期の段階から計画検討の流れ(プロセス)を示したこと、また、検討の進捗状況を明確にしたこと。

プロセスを多段階とすることで、より丁寧に実施するよう努めたこと。

市民等の懸念やニーズの把握に努め、段階ごとに意見をとりまとめルート・構造の代替案や比較検討の視点に反映したこと。なお、意見の要旨と意見例をとりまとめた冊子「みなさまの声」を配布するとともに、全意見をホームページで公表したこと。

等、様々な工夫がなされた。

このような北西線のプロセスは先進的な事例になったと考える。

2) PI手法について

・広報紙の横浜市全域への各戸配布、パンフレットの配布、ホームページの開設、ポスター掲示、チラシの配布、中吊り広告等、多様な手段を用い情報提供を行うなど、市民等へ幅広く周知が図られたと考える。

・広域の市民等を対象としたオープンハウスや、直接影響のある地元市民を対象とした「地域住民からご意見を聴く会」、「周辺自治会・町内会との会合」など、プロセスの段階に応じ適切なPI手法を工夫し、広く意見を表明できる場や機会を設け、多数かつ多様な意見を把握したと考える。

3) 計画段階の進め方について

・構想段階では、おおむねのルート・構造の検討段階であり、詳しい計画精度に至っていないなど、提供できる情報が限られているなか、市民等への情報については、現段階で分かりうる情報を客観的に提供したと考えるが、これまでにいただいたご意見を見ると、「概略計画」に示されたおおむねのルートの沿線市民の意見には、北西線に対して、環境への影響などに懸念を抱いているものがある。

今後、北西線の具体的なルート・構造等を検討する計画段階においては、こうした市民から頂いた意見に適切に対応していくとともに、引き続き、情報の提供及び意見の把握にできる限り努めていくことを期待する。

4) 終わりに

・行政は北西線で実施した構想段階のPIの経験を、今後も活かしていくことを本委員会として期待する。

住民参画促進に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、住民・関係者等と適切なコミュニケーションの確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 住民参画の進め方についての助言
- ・ 住民参画が適切に行われているかの確認

【解説】

住民参画促進に対して助言等を行う委員会等の役割は、計画策定者が住民参画促進にあたって適切な双方向コミュニケーションを計画し、実施しているかについて、確認し、助言を行うものである。適切な双方向コミュニケーションとは、以下の4つの項目が適切に行われていることである。

- ・ 住民参画の進め方について早期に公表すること
- ・ 計画策定者から積極的に情報提供を行うこと
- ・ 住民・関係者等に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること
- ・ 住民・関係者等からの意見・質疑等に対し、真摯に対応すること

したがって、この委員会は、住民参画促進の手順の最初の段階に設置することが望ましい。

〈事例8 住民参画促進に対して助言等を行う委員会等を設置した事例〉

『(仮称)横浜環状北西線』有識者委員会では、規約でその役割を以下のように「住民・関係者等と適切なコミュニケーションの確保について助言等を行う」こととして定めている。

「(仮称)横浜環状北西線 有識者委員会 規約〈抜粋〉

第3条 所管事項

委員会は、前条の目的を達成するために以下の事項について実施するものとする。

市民等の意見の把握、整理、分析に関する助言

PI手法や進め方についての助言、評価

概略計画策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言

その他必要な事項

また、有識者委員会は総括として以下のようなコメントをまとめている。

有識者委員会から北西線のPIに対するコメント

1. 「(仮称)横浜環状北西線」有識者委員会(以下、「本委員会」)は、(仮称)横浜環状北西線(以下、北西線)の「概略計画」の立案において、手続きの透明性・客観性・公正さを確保し、公正中立な立場からPIプロセスについて助言、評価することを目的に設置された。

2. 平成15年7月から平成17年10月までの間、計12回本委員会を開催し、PI実施主体である横浜市、国土交通省及び首都高速道路公団に対し、適宜PI手法や進め方等について、助言・評価してきたところである。

3. 北西線の「概略計画」がとりまとめられ、本委員会の役割は終了することになるため、改めて北西線の構想段階におけるPIを振り返り、コメントをする。

1) PIプロセスについて

・北西線のPIは、構想段階というルート・構造等が決まっていない段階からスタートした。そのPIプロセスについては、

・計画づくりの初期の段階から計画検討の流れ(プロセス)を示したこと、また、検討の進捗状況を明確にしたこと。

・プロセスを多段階とすることで、より丁寧に実施するよう努めたこと。

・市民等の懸念やニーズの把握に努め、段階ごとに意見をとりまとめルート・構造の代替案や比較検討の視点に反映したこと。なお、意見の要旨と意見例をとりまとめた冊子「みなさまの声」を配布するとともに、全意見をホームページで公表したこと。

等、様々な工夫がなされた。

このような北西線のプロセスは先進的な事例になったと考える。

2) PI手法について

・広報紙の横浜市全域への各戸配布、パンフレットの配布、ホームページの開設、ポスター掲示、チラシの配布、中吊り広告等、多様な手段を用い情報提供を行うなど、市民等へ幅広く周知が図られたと考える。

・広域の市民等を対象としたオープンハウスや、直接影響のある地元市民を対象とした「地域住民からご意見を聴く会」、「周辺自治会・町内会との会合」など、プロセスの段階に応じ適切なPI手法を工夫し、広く意見を表明できる場や機会を設け、多数かつ多様な意見を把握したと考える。

3) 計画段階の進め方について

・構想段階では、おおむねのルート・構造の検討段階であり、詳しい計画精度に至っていないなど、提供できる情報が限られているなか、市民等への情報については、現段階で分かりうる情報を客観的に提供したと考えるが、これまでにいただいたご意見を見ると、「概略計画」に示されたおおむねのルートの沿線市民の意見には、北西線に対して、環境への影響などに懸念を抱いているものがある。

今後、北西線の具体的なルート・構造等を検討する計画段階においては、こうした市民から頂いた意見に適切に対応していくとともに、引き続き、情報の提供及び意見の把握にできる限り努めていくことを期待する。

4) 終わりに

・行政は北西線で実施した構想段階のPIの経験を、今後も活かしていくことを本委員会として期待する。

技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、高度な技術・専門的判断や計画内容の合理性の確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 技術・専門的検討に用いるデータや解析手法に対する助言
- ・ 技術・専門的検討を行うべき内容や検討過程および検討結果の妥当性の確認

なお、専門分野が社会、経済、環境等、様々な分野に渡る場合や、数多くの専門家の参加が必要な場合には、分野ごとに分科会を設けることも考えられる。

また、この技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等は助言や確認に留まらず、計画策定者の諮問に応じて具体的な検討や提言を行う等の役割を担うことも考えられる。

【解説】

技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等の役割は、計画策定者が実施する高度な技術・専門的判断や計画内容の合理性の確保について助言等を行うものである。基本的な役割は、以下の2つである。

- ・ 計画策定者が技術・専門的検討に用いるデータや解析手法が、事業の特性、地域の特性等に応じて、計画の目的を解決する上で適切であり、合理的なものであるかについて助言を行う。また、構想段階であることを踏まえたデータの精度、解析方法の選択について助言等を行う。
- ・ 計画策定者が技術・専門的検討を行うべき内容や検討過程および検討結果が計画検討手順や住民参画促進と有機的に連携が行われているかどうかについて助言等を行う。

なお、専門分野が社会面、経済面、環境面等の様々な分野にわたる場合や、数多くの専門家の参加が必要な場合には、分野ごとに分科会を設けることもある。

また、技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等は、計画策定者のみでは判断が困難な高度な技術・専門的検討が必要な項目等について、計画策定者の諮問に応じて具体的な検討や提言を行う等の役割を担うことも考えられる。

第6 その他留意事項

(1) 評価結果等の活用

当該事業における計画策定後の環境影響評価や都市計画手続きの段階においても、計画策定プロセスにおける検討の経緯を十分に勘案するとともに、計画策定プロセスの中で収集した調査結果・データ等については、有効に活用することが望ましい。

さらに、調査結果・データ等については、他の事業等においても活用が可能となるよう、既往の調査データ等に必要に応じて反映させる等、データの充実に努めることが望ましい。

【解説】

当該事業における計画策定プロセスの中で収集した調査・データ等については、計画策定後の環境影響評価や都市計画手続きの段階および詳細設計や建設、維持管理の段階にわたり、有益な指標となるものが数多く含まれている。さらに、類似の他事業の各種検討の際にも有効に活用できる可能性があるため、適切に保存し、有効に活用することが望ましい。

調査結果・データ等を共有・蓄積する方策については、既存の調査データベース等の活用の他、新たなデータベースやプラットフォームの構築等があり、関係行政機関等との連携の下で、基本的なプラットフォームのあり方等が検討されることが望まれる。

また、将来的には、地質情報、埋蔵文化財等の情報に関するデータベース等を地理空間情報を基盤として(GIS等)整備することにより、より効率的に精度の高い評価を行う際にも活用することが可能になるものと期待される。

〈事例9 構想段階の取り組みを環境影響評価や都市計画手続きの段階へ引き継いだ事例〉

横浜環状北西線の構想段階の計画づくりにあたっては、PI手法を導入して検討を行ってきた。この構想段階での検討内容をとりまとめ、平成17年8月公表の「概略計画」にて道路が通過するおおむねのルート・構造を定めた。その後、平成18年8月の環境影響評価方法書の公表計画段階の手続きに入っており、都市計画に向けて構想段階で取りまとめた「概略計画」をもとに具体的なルート・構造の検討を進めるとともに、環境影響評価に必要となる調査・予測・評価を実施することとしている。

■計画段階の流れ

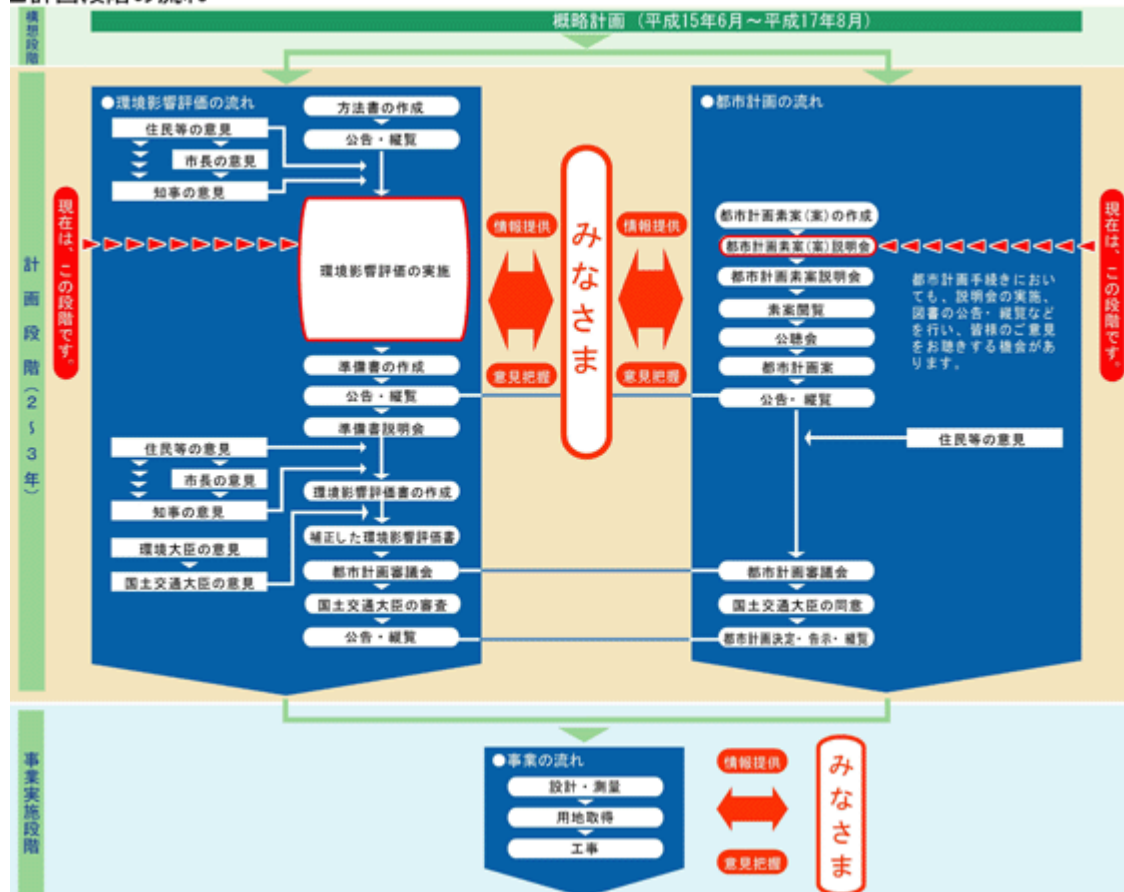


図13 横浜環状北西線の計画段階の流れ

(<http://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/nwline/firststep/flow.html>)

(2) 事例の蓄積とガイドラインの見直し

計画策定プロセスの進め方を充実するため、本ガイドラインを踏まえた具体的な実施事例を収集・蓄積し、他の計画策定者の参考に供するとともに、社会経済の変化等に柔軟かつ適切に対応するため、策定から5年が経過した時点を目処に見直しを行い、その充実を図るものとする。

【解説】

国土交通省では平成15年6月に「国土交通省所管の公共工事における構想段階における住民参加手続きガイドライン」を策定し、構想段階における住民参加に関する様々な実施事例を積み重ねてきた。これらの実施事例を踏まえて、ガイドラインの見直しを行った結果が、本ガイドラインの策定である。今後も、様々な実施事例を積み重ね、5年が経過した時点を目処にガイドラインの見直しを行い、その充実を図るものとする。

そのため、国土交通省および関係行政機関等の各部局は、計画策定プロセスにおける計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討等の具体的な実施事例の収集・蓄積に努め、今後の計画策定者の参考に供することが重要である。

また、併せて次の施策の実施にも努めることが重要となる。

ア) 先進事例の情報共有

国内外の好事例を調査し、事例集等に分かりやすく整理し、公表する。

イ) 人材の育成

対人的なノウハウ等も併せて蓄積し、専門的な人材を育成する。

< 付録 >

「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」の取り組みチェックリスト

実施項目	☑	実施しなかった場合の理由
第2 計画検討手順		
(1) 計画検討の発議		
構想段階の計画検討開始の際に、当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール等を明確にし、計画検討に着手することを公表する。		
(2) 事業の必要性と課題の共有		
当該事業の必要性や実施にあたっての課題等を住民・関係者等と共有する。		
必要性と課題を共有する過程で、住民・関係者等の意見の概要を把握するよう努める。		
把握した意見の概要を、以後の計画検討の参考とする。		
(3) 複数案の設定		
複数案の設定理由を説明する。		
複数案の設定にあたり、事業の目的が達成できる案を設定する。		
社会面、経済面、環境面等の様々な観点を考慮して複数案を設定する。		
住民・関係者等の関心事を含め、地域特性や事業特性に応じて複数案を設定する。		
事業を行わない案や他の施策の組み合わせ等を複数案に設定する。		
複数案を設定することが現実的でない場合には、その理由を示す。		
(4) 評価項目の設定		

事業の目的の達成度合を評価できる項目を設定する。		
社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの評価ができる評価項目を設定する。		
住民・関係者等の関心事を含め、地域特性や事業特性に配慮した評価項目を設定する。		
住民・関係者等からの意見を参考にして評価項目の設定内容を改善する。		
(5) 複数案の比較評価		
地域や事業の特性等に応じ多様な観点から複数案の優位性を評価する。		
複数案の優位性を住民・関係者等に説明するにあたり、分かりやすい図示、比較評価表等を用いるなど、容易に結果が理解される用に表現を工夫し、複数案の比較評価の資料としてとりまとめる。		
(6) 計画案の選定		
比較評価の結果を基に計画案を選定するとともに、選定の結果やその理由を広く住民・関係者等に対して説明する。		
選定結果等の説明にあたって、複数案の絞り込み方法、総合評価の過程で特に重視した観点や項目、重視した理由等を明示する。		
選定結果等の説明にあたって、住民・関係者等に対する真摯な対応をする。		
選定結果等の説明にあたって、選定した計画を実施するにあたっての配慮・留意事項を明確化する。		
(7) 計画の決定		
選定した計画案を踏まえて計画を決定し、速やかに公表する。		
計画の決定にあたって、事業毎の根拠法令に必要な手続きが定められている場合には、その手続きを実施する。		
(8) 留意事項		
計画策定の期限や策定過程における主要な段階の時期を設定する。		

	次の手順に進む場合等、手順を進めていく上で、残された問題点を整理する。		
	計画検討の状況によって、前の手順にもどって検討を行う。		
	当該事業に関係する地方公共団体と社会面、経済面、環境面等の様々な観点から意見交換を十分行うとともに、計画検討手順を進めるにあたって連携する。		
	計画検討手順に対して助言を行う委員会等を設置する。		
第3 住民参画促進			
(1) 住民・関係者等の対象範囲の把握			
	住民参画の進行に応じ、「事業の特性」「地域の特性」「関連事業の有無」「事業によってもたらされる影響の範囲」「事業そのものや、影響・効果に対する関心の度合」を踏まえて、当該事業に関わる住民・関係者等の対象範囲を適切に把握する。		
	一部特定事項の関心者等の意見に偏らないよう、一部特定事項の関心者等の意見に偏らないよう、様々な住民・関係者等の参画を促進する。		
(2) コミュニケーション手法の選択			
	コミュニケーション手法の選択において「コミュニケーションの目的」「対象者」「コミュニケーション手法の特性」「予算や時間等とのバランス」を考慮する。		
	複数のコミュニケーションの手法を組み合わせ活用する。		
(3) 段階に応じたコミュニケーションの実施			
	必要な情報を適切な時期、方法により住民・関係者等に積極的に提供するよう努める。		
	意見把握の際には、住民・関係者等が計画案に対して適切に検討する期間及び意見を述べる機会を確保する。		
	住民・関係者等の意見を適切に把握、整理し、計画検討手順を進めるにあたっての判断材料のひとつとして参考とする。		
	住民・関係者等の意見を整理した結果を公表するとともに、意見に対していかに対応したか公表し、説明する。		
(4) 留意事項			

	当該計画に関係する地方公共団体と、住民参画の進め方についての調整を行う等、住民参画の促進を連携して行う。		
	住民参画促進に対して助言を行う委員会等を設置する。		
	住民・関係者等との双方向コミュニケーションが、適切かつ円滑に進むためのルール作りや環境整備に努める。		
第4 技術・専門的検討			
(1) 技術・専門的検討内容の整理			
	技術・専門的検討を行うべき内容や検討に当たっての前提条件を整理する。		
	技術・専門的検討を実施するために必要となる調査、検討すべきデータの範囲や検討の手法、体制等の検討の枠組みをあらかじめ決定する。		
	計画検討手順、住民参画促進との有機的な連携に努める。		
(2) 技術・専門的検討の実施			
	技術・専門的検討に用いる資料・データ等は、入手可能な範囲で適切なものを用いる。		
	既存の文献や調査データを積極的に活用する。		
	当該事業の必要性や住民・関係者等の関心事に関係する資料・データ等の収集にあたっては、調査の精度、収集範囲及び調査に要する費用や機関等について留意した上で、追加調査を実施する。		
	資料・データ等の制約、分析精度等を勘案の上、適切な分析手法、項目を選定する。		
	定量的または定性的な評価を行う上で、分かりやすい項目や資料を設定する。		
(3) 各検討項目の評価等			
	客観的な指標に基づき、事業の目的や特性に照らし必要な項目についてはできるかぎり定量的な評価を実施することに努める。		
	定性的な評価を実施する際には客観性の確保に努める。		

(4) 検討結果の公表		
検討結果について適切な方法にて公表するとともに、検討の前提条件や検討過程についても併せて公表する。		
(5) 留意事項		
技術・専門的検討を実施するために必要となる資料・データ等の収集や提供について、地方公共団体と連携する。		
技術・専門的検討を実施するにあたって、関係行政機関等に対して意見聴取を行う。		
技術・専門的検討に対して助言を行う委員会等を設置する。		
第5 委員会等（委員会等を設置する場合）		
(1) 設置にあたっての基本的事項		
地域や事業の特性に応じて委員会等の役割を明確にする。		
委員会等の役割に応じ幅広い分野からバランス良く人選する。		
検討体制の構築をできるだけ早い段階から行う。		

事 務 連 絡
平成21年 3月31日

省内関係課長 あて

大臣官房技術調査課長
大臣官房公共事業調査室長

「公共事業の構想段階における計画策定プロセス ガイドライン（解説）」について（参考送付）

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定した。以降、本ガイドラインに基づき、構想段階における取組を実施しているところである。

今般、本ガイドラインに示された背景や考え方について、基礎情報や具体的な事例とともに解説し、公共事業の計画に携わる実務者が参照することにより、質の高い計画づくりが推進されることを期待して「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）」を作成したので、参考送付する。

貴職におかれては、本書の内容を十分に踏まえ、所管事業を対象に、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ適切な社会資本整備の推進を図るよう努められたい。

事 務 連 絡
平成21年 3月31日

北海道開発局担当部長
各地方整備局担当部長
各地方運輸局担当部長
各地方航空局担当部長
各地方交通管制部担当次長
沖縄総合事務局担当部長 あて

大臣官房技術調査課長
大臣官房公共事業調査室長

「公共事業の構想段階における計画策定プロセス ガイドライン（解説）」について（参考送付）

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定した。以降、本ガイドラインに基づき、構想段階における取組を実施しているところである。

今般、本ガイドラインに示された背景や考え方について、基礎情報や具体的な事例とともに解説し、公共事業の計画に携わる実務者が参照することにより、質の高い計画づくりが推進されることを期待して「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）」を作成したので、参考送付する。

貴職におかれては、本書の内容を十分に踏まえ、貴局管内の所管事業を対象に、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ適切な社会資本整備の推進を図るよう努められたい。

事 務 連 絡
平成21年 3月31日

都道府県担当部長 あて

大臣官房技術調査課長
大臣官房公共事業調査室長

「公共事業の構想段階における計画策定プロセス ガイドライン（解説）」について（参考送付）

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要があります。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要です。このため、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定した。以降、本ガイドラインに基づき、構想段階における取組を実施しているところです。

今般、本ガイドラインに示された背景や考え方について、基礎情報や具体的な事例とともに解説し、公共事業の計画に携わる実務者が参照することにより、質の高い計画づくりが推進されることを期待して「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）」を作成したので、参考送付します。

また、貴管下市町村に対しても、本通知を周知頂くようお願いいたします。

事 務 連 絡
平成21年 3月31日

省内各部局課長
政令指定都市
その他関係機関の担当長 あて

大臣官房技術調査課長
大臣官房公共事業調査室長

「公共事業の構想段階における計画策定プロセス ガイドライン（解説）」について（参考送付）

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要があります。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要です。このため、平成20年4月に「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定した。以降、本ガイドラインに基づき、構想段階における取組を実施しているところです。

今般、本ガイドラインに示された背景や考え方について、基礎情報や具体的な事例とともに解説し、公共事業の計画に携わる実務者が参照することにより、質の高い計画づくりが推進されることを期待して「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン（解説）」を作成したので、参考送付します。

公共事業の構想段階における 計画策定プロセスガイドライン

国土交通省

目次

はじめに	1
第1 基本的な考え方	2
(1) 本ガイドラインの目的	2
(2) 本ガイドラインの運用	2
(3) 用語について	4
第2 計画検討手順	6
(1) 計画検討の発議	6
(2) 事業の必要性と課題の共有	6
(3) 複数案の設定	6
(4) 評価項目の設定	7
(5) 複数案の比較評価	7
(6) 計画案の選定	7
(7) 計画の決定	7
(8) 留意事項	8
第3 住民参画促進	9
(1) 住民・関係者等の対象範囲の把握	9
(2) コミュニケーション手法の選択	9
(3) 段階に応じた双方向コミュニケーションの実施	10
(4) 留意事項	10
第4 技術・専門的検討	11
(1) 技術・専門的検討内容の整理	11
(2) 技術・専門的検討の実施	11
(3) 各項目の評価等	11
(4) 検討結果の公表	12
(5) 留意事項	12
第5 委員会等	13
(1) 設置にあたっての基本的事項	13
(2) 委員会等の役割	13
第6 その他留意事項	15
(1) 評価結果等の活用	15
(2) 事例の蓄積とガイドラインの見直し	15

はじめに

社会資本整備を進めるに当たっては、透明性、公正性を確保し住民・関係者等の理解と協力を得るため、住民参画の取り組みを推進することが重要であり、このことは社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づき策定された社会資本整備重点計画において位置づけられている。国土交通省においては、平成15年6月に『国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン』を策定し、計画策定者からの積極的な情報公開・提供等を行うことにより住民参画を促し、住民・関係者等との協働の下で、事業の公益性及び必要性について適切な判断を行う等、より良い計画となるよう取り組んできた。

一方、計画づくりにあたっては、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に判断していく必要があり、これらを適切に実施するためには、住民・関係者等の理解と協力が不可欠であり、計画策定プロセスを、より透明性等を持ったものにしていくことが求められている。

国土交通省においては、既に、一部の事業においては、構想段階における計画策定プロセスの透明性等を確保するためガイドラインを定め、先行的な取り組みを実施してきたところであるが、今般、これまでの取り組みや各事業における事例等を基に、公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方について、標準的な考え方を示すことにより、より良い計画作りに資し、もって、適切な社会資本整備を推進するため、「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」(以下、「本ガイドライン」という。)を策定した。なお、次期「社会資本整備重点計画」の策定についての社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会とりまとめ(平成19年6月)の中でも公共事業の構想段階における計画策定プロセスの透明性、公正性の向上のため新たなガイドライン等で明確に位置づけることの重要性が言及されている。

また、平成19年4月、環境省により「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」が策定され、事業に先立つ早い段階での環境配慮の取り組みを進めることが求められているところである。本ガイドラインが示す構想段階における計画策定プロセスは、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に導き出す過程を住民参画のもとで進めていくこととしており、いわゆる戦略的環境アセスメントを含むものとなっている。

第1 基本的な考え方

(1) 本ガイドラインの目的

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。

公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性が確保されていることが重要である。

本ガイドラインは公共事業の構想段階に焦点を当て、計画策定プロセスの透明性、客観性、合理性、公正性の向上に資するため、標準的な計画検討手順と手順の各段階に実施すべき事項、計画検討手順を進めるにあたって実施される住民参画促進及び技術・専門的検討に関する基本的な考え方や留意事項をとりまとめたものである。

本ガイドラインにおいては、標準的な計画策定プロセスとして、複数案や評価項目の設定、複数案の比較評価、計画案の選定等の手順を、対象事業の特性に応じた住民参画や委員会等の関与の下、計画を策定することを定めており、これらの計画策定プロセスを実施することにより、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討された合理的な計画を導き出すことが可能となる。

なお、事業の特性等に応じ最適な計画策定のプロセスにも違いがあることから、本ガイドラインの趣旨を十分に踏まえつつ、各事業において、最適な計画策定のプロセスを追求することが重要である。

また、本ガイドラインは基本的に計画策定者が実施すべき事項を定めたものであるが、住民、利害関係者(団体)、学識経験者、地方公共団体、関係行政機関等、様々な主体の計画策定プロセスにおける関わりについても記述している。

(2) 本ガイドラインの運用

- ① 本ガイドラインは、国土交通省所管の河川、道路、港湾、空港等の国等が実施する事業のうち、国民生活、社会経済又は環境への影響が大きいものに関する計画で構想段階にあるものに適用することを基本とし、必要に応じ、各事業において適用対象を定めるものとする。
- ② 計画策定者は、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ、事業の規模等に十分配慮し、当該事業に最も適した計画策定プロセスになるように努めるものとする。なお、本ガイドラインは全ての事業に一律に適用することを意図しているものではなく、本ガイドラインの趣旨を十分踏まえつつ、実際の個別事業への適用にあたって画一的にならないよう柔軟に対応するものとする。

- ③ 公共事業は事業毎に個別の所管法に則り実施されるものである。このため計画策定者は個別の所管法の目的や責務を十分に踏まえて、本ガイドラインを運用するものとする。
- ④ 事業特性等を勘案し、必要に応じて、本ガイドラインの趣旨を十分に踏まえ事業分野ごとの計画策定プロセスに関するガイドライン等(マニュアル)の整備・充実を図るものとする。
- ⑤ 計画策定者は、構想段階における計画策定プロセスを進めるにあたり、関係地方公共団体と連携して行うとともに、上位計画等との整合性のみならず、当該事業に関連する地方公共団体の基本構想、都市計画区域における整備、開発及び保全の方針、その他当該地域の整備等に関する構想・方針等や関係行政機関の計画との整合性を図るものとする。
- ⑥ 地方公共団体は、地域社会に密接に関係しており、各地域の意見を代表して述べる立場にあるとともに社会、経済、環境等の様々な観点から行政区域全体を見通し、判断を行うことができる。このため、地方公共団体は、計画策定プロセスにおいて、計画策定者と連携・協力することが期待される。
- ⑦ 地方公共団体、民間事業者等が行う事業についても、本ガイドラインの趣旨に配慮した措置が講じられることを期待する。

(3) 用語について

構想段階

計画策定者が、事業の公益性及び必要性を確認するとともに、当該事業により整備する施設の概ねの位置、配置及び規模等の基本的な事項について、事業の目的に照らして検討を加えることにより、計画を決定するまでの段階をいうものとする。

計画(構想段階における計画)

構想段階の一連の手順を経て絞り込まれた事業の概ねの計画。また、構想段階の次の詳細な計画案の検討段階における検討の基本となるものである。

例えば、河川事業における計画検討、道路事業における概略計画及び港湾事業における長期構想等が該当する。

本ガイドラインにおいては、これらすべてを「計画」と表記する。

住民・関係者等

当該事業の規模や特性に応じて影響(受益、負担)を受ける地域の住民及びNP
O・企業等の利害関係者等。

計画策定者

構想段階において計画の検討の発議から計画の決定に至る手続きを実施する主体。なお、事業の特性に応じて、地方公共団体、関係行政機関が共同で実施する場合もある。

委員会等

計画検討手順の妥当性の確保、住民・関係者等との適切なコミュニケーションの確保及び高度な技術・専門的判断が必要な場合等に、計画検討手順、住民参画促進及び技術・専門的検討の進め方に関し客観的な立場から助言するための、学識経験者等からなる組織。

計画策定プロセス

構想段階における計画策定のために実施する標準的な計画検討手順並びに計画検討手順を進めるにあたって実施される住民参画促進と技術・専門的検討の総称。

計画検討手順

計画検討の発議の後、当該事業の必要性と課題の共有、複数案と評価項目の設定、複数案の比較評価、計画案の選定及び計画の決定に至るまでの各段階から構成される一連の手順及びその総称。

住民参画促進

計画策定プロセスへの住民・関係者等の参画を促進し、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保するために講じられる一連の行為及びその総称。

住民参画促進においては計画策定者と住民・関係者等との双方向のコミュニケーションとなるよう、計画検討手順を進める中で、情報提供、意見の把握、意見の整理・対応の公表を適宜実施する。

技術・専門的検討

計画検討手順の中で行われる当該事業の必要性と課題の共有や複数案の設定・評価等における技術的、専門的事項について検討し、計画の合理性を確保するために行われる一連の検討作業及びその総称。

なお、技術・専門的検討においては、理学や工学等の自然科学分野、社会学や経済学等の社会科学分野、考古学等の人文科学分野の専門的な検討を行うこととする。

第2 計画検討手順

計画策定者は、構想段階における計画策定プロセスが透明性、客観性、合理性、公正性をもって適切に行われるよう計画検討を進めなければならない。そのためには次の3点に留意する。

- ① 計画検討手順の事前の明確化
- ② 住民参画促進及び技術・専門的検討との有機的な連携
- ③ 事業特性や地域特性を踏まえた検討

計画検討手順の標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 計画検討の発議

計画策定者は、構想段階の計画検討を開始する際に、上位計画等で提案された基本方針や現状の課題に基づき、当該事業の目的、検討の進め方、スケジュール等の計画検討に必要な事項を明確にし、計画検討に着手することを公表する。

(2) 事業の必要性と課題の共有

計画策定者は、計画検討の発議後、当該事業の必要性や当該事業を実施するにあたっての課題、当該事業を行わないことにより将来どのような影響があるか等の課題について、住民・関係者等と出来る限り早い段階で共有することが望ましい。

計画策定者は、事業の必要性と課題を共有する過程で、当該事業に関する住民・関係者等の様々な観点からの意見の概要を把握するように努める。

また、把握した住民・関係者等の意見の概要を、具体的な検討内容や検討対象地域の設定、複数案や評価項目の設定、評価手法の選定等の、以後の計画検討の参考とするものとする。

(3) 複数案の設定

計画策定者は、課題を解決するための適切な計画を決定するため、複数案を設定し比較・検討することを基本とする。その際に、各案の得失を明確にするために複数案の設定理由を説明することが望ましい。

複数案の設定にあたっては、以下の点に留意する。

- ① 事業の目的が達成できる案を設定する。
- ② 単一の観点到に偏らず社会面、経済面、環境面等の様々な観点を考慮して設定する。
- ③ 住民・関係者等の関心事を含め、地域特性や事業特性等に応じて設定する。
- ④ 事業を行わない案が現実的である場合や他の施策の組み合わせ等により事業の目的を達成できる案を設定し得る場合等には、これらを複数案に含めるものとする。

- ⑤ 事業を行わない案が現実的でない場合でも、比較評価の参考として示すことが望ましい。

なお、地域特性等から複数案を設定することが現実的でない場合には、複数案を設定する必要はない。その場合には、その理由を示すものとする。

(4) 評価項目の設定

複数案の評価項目の設定においては、以下の点に留意する必要がある。

- ① 事業の目的の達成度合いを評価できること。
- ② 社会面、経済面、環境面等の様々な観点からの評価ができること。
- ③ 住民・関係者等の関心事も含め、地域特性や事業特性等に配慮していること。

その上で、計画策定者は、住民・関係者等からの意見を参考にして必要に応じて評価項目の設定内容を改善する。

(5) 複数案の比較評価

複数案について、住民参画促進や技術・専門的検討を踏まえ、評価項目ごとの評価結果に基づいて、地域や事業の特性等に応じ多様な観点から複数案の優位性を評価する。評価項目ごとの評価にあたっては、正確な資料・データ等に基づき、できるだけ客観的に示すことが重要である。

なお、複数案の優位性を住民・関係者等に説明するにあたっては、正確な資料・データ等に基づき、分かりやすい図示、比較評価表等を用いた整理、客観的な表現、違いの明確化等を行い、容易に結果が理解されるように表現を工夫し、複数案の比較評価の資料としてとりまとめることが望ましい。

(6) 計画案の選定

計画策定者は、自らの責任の下、総合的な観点により比較評価の結果をもとに複数案の中から計画案を選定する。さらに、選定の結果やその理由を広く住民・関係者等に対して説明する。

その説明にあたって、次の点に留意することが望ましい。

- ① 複数案の絞り込み方法、総合評価の過程で特に重視した観点や項目、重視した理由等の明示
- ② 住民・関係者等の意見等に対する真摯な対応
- ③ 選定した計画案を実施するにあたっての配慮・留意事項の明確化

(7) 計画の決定

計画策定者は、自らの責任の下、選定した計画案を踏まえて計画を決定し、決定した計画について速やかに公表する。なお、計画の決定にあたって、事業毎の根拠法令に必要な手続きが定められている場合には、その手続きを実施するものとする。

(8) 留意事項

①計画検討手順の管理

計画策定者は、計画検討手順を適切かつ効率的に実施するために、手順全体の管理を行う。

その際、以下の点に留意する。

- ・ 計画策定の期限や策定過程における主要な段階の時期を設定すること
- ・ 次の手順に進む場合等、手順を進めていく上で、残された問題点等を整理すること

なお、計画検討の状況によっては、前の手順にもどって検討を行うことも必要である。

②地方公共団体との連携等

計画策定者は、当該事業に関係する地方公共団体と当該事業に対して社会面、経済面、環境面等の様々な観点から意見交換を十分行うとともに、計画検討手順を進めるにあたって連携するものとする。

③委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて計画検討手順に対して助言を行う委員会等を設置する。(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

第3 住民参画促進

構想段階における計画策定プロセスにおいて、住民・関係者等の当該計画に対する意見等の把握、当該計画に対する理解の促進を図るとともに、把握した意見等を計画検討手順、技術・専門的検討において活用し、よりよい計画を策定するため、住民・関係者等との適切なコミュニケーションを確保する住民参画が重要である。

構想段階における住民参画促進にあたっては、双方向コミュニケーションとなるように、次の4点に留意する。

- ① 住民参画の進め方について早期に公表すること
- ② 計画策定者から積極的に情報提供を行うこと
- ③ 住民・関係者等に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること
- ④ 住民・関係者等からの意見・質疑等に対し、真摯に対応すること

住民参画促進の標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 住民・関係者等の対象範囲の把握

計画策定者は、住民参画の進行に応じ次の事項を踏まえて、当該事業に関わる住民・関係者等の対象範囲を適切に把握する。

- ① 事業の特性
- ② 地域の特性
- ③ 関連事業の有無
- ④ 事業によってもたらされる影響(受益・負担)の範囲
- ⑤ 事業そのものや、影響・効果に対する関心の度合

なお、意見把握の実施においては、一部特定事項の関心者等の意見に偏らないようにするため、様々な住民・関係者等の参画を促進することが望ましい。

(2) コミュニケーション手法の選択

住民・関係者等とコミュニケーションを行うには様々な手法がある。

例えば、広報資料やホームページ、新聞等のメディア等を活用した広範な情報提供手法や、ヒアリングやアンケート、パブリックコメント等の実施による意見把握の手法、さらに、説明会や公聴会、住民・関係者等の参加する協議会、ワークショップ、オープンハウス等を開催し、対面で意見交換・聴取を行う手法等がある。

これらのコミュニケーション手法の選択においては、次の4点を考慮する必要がある。なお、複数の手法を組み合わせる等、適切に実施することが望ましい。

- ① コミュニケーションの目的(情報提供、意見把握等)
- ② 対象者
- ③ コミュニケーション手法の特性(メリット、デメリット等)
- ④ 予算や時間等とのバランス

(3) 段階に応じた双方向コミュニケーションの実施

住民参画促進においては双方向のコミュニケーションとなるように、事業特性等を考慮し、計画検討手順の進行に応じて適切な段階毎に、以下の3点を適切に実施する。

① 情報提供

計画策定者は、住民・関係者等が当該計画について理解を深め、意見を形成するために、必要な情報を適切な時期、方法により住民・関係者等に積極的に提供するように努める。

② 意見把握

計画策定者は、住民・関係者等が当該計画に関して有している意見の把握に努める。なお、意見把握の際には、住民・関係者等が計画案に対して適切に検討する期間及び意見を述べる機会を確保する。

③ 意見の整理と対応の公表

計画策定者は、計画検討手順の進行に応じて住民・関係者等の意見を適切に把握、整理し、計画検討手順を進めるにあたっての判断材料のひとつとして参考とする。

また、整理した結果を公表するとともに、意見に対していかに対応したか公表し、説明する。

(4) 留意事項

① 地方公共団体との連携

計画策定者は、地域の代表である当該計画に関係する地方公共団体と、住民参画の進め方についての調整を行う等、住民参画の促進を連携して行う。

② 委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて住民参画促進に対して助言を行う委員会等を設置する。(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

③ 住民参画の円滑な実施

計画策定者は、住民参画を進めるにあたって、住民・関係者等との双方向コミュニケーションが、適切かつ円滑に進むためのルール作りや環境整備に努めるものとする。

第4 技術・専門的検討

技術・専門的検討は、構想段階における計画検討手順において、事業の目的の設定や計画案を選定するにいたる手順、検討手法、複数案の絞り込み方等が、技術的あるいは専門的知見に基づき合理的かどうかについて根拠を与えるものである。

その標準的な考え方は以下のとおりである。

(1) 技術・専門的検討内容の整理

計画策定者は、技術・専門的知見から検討を行うべき内容や検討にあたっての前提条件を整理し、検討を実施するために必要となる調査、検討すべきデータの範囲や検討の手法、体制等の検討の枠組みをあらかじめ決定する。

技術・専門的検討内容の整理にあたっては、住民参画により把握した意見等に留意する等、計画検討手順、住民参画促進との有機的な連携に努めるものとする。

(2) 技術・専門的検討の実施

計画策定者は、技術・専門的検討に当たっては、次の点に留意する必要がある。

① 資料・データ等

- ・ 検討に用いる資料・データ等は、構想段階における計画検討であることを踏まえ、入手可能な範囲で適切なものを用いるものとする。
- ・ 既存の文献や調査データを積極的に活用するものとする。
- ・ 当該事業の必要性や住民・関係者等の関心事に関係する資料・データ等の収集にあたっては必要に応じて追加調査を実施する。実施にあたっては、調査の精度、収集範囲及び調査に要する費用や期間等について、留意するものとする。

② 分析手法

- ・ 資料・データ等の制約、分析精度等を勘案の上、適切な分析手法、項目を選定する。
- ・ 定量的または定性的な評価を行う上で、分かりやすい項目や指標を設定する。

なお、技術・専門的検討の具体的作業の内容は、事業の特性により大きく異なるものであり、詳細については事業分野ごとの技術基準等に基づき実施するものとする。

(3) 各検討項目の評価等

計画策定者は、各検討項目の評価にあたっては、構想段階の計画検討であることを踏まえ、客観的な指標に基づき、事業の目的や特性に照らし必要な項目についてはできるかぎり定量的な評価を実施することに努めるものとし、定性的な評価を実施する際には可能な限り客観性の確保に努めるものとする。

(4) 検討結果の公表

計画策定者は、検討結果について適切な方法にて公表するものとする。その際には、技術・専門的検討の透明性を確保するために必要となる検討の前提条件や検討過程についても併せて公表する。

(5) 留意事項

① 地方公共団体との連携

計画策定者は、技術・専門的検討を実施するにあたり、検討を実施するために必要となる資料・データ等の収集や提供について、必要に応じて地方公共団体と、連携するものとする。

② 関係行政機関等に対する意見聴取

計画策定者は、技術・専門的検討を実施するにあたっては、必要に応じて関係行政機関等に対して意見聴取を行うものとする。

③ 委員会等の設置

計画策定者は、必要に応じて、技術・専門的検討に対して助言を行う委員会等を設置する。(委員会等の詳細については、第5を参照のこと)

第5 委員会等

(1) 設置にあたっての基本的事項

計画策定者は、必要に応じて、構想段階の計画策定プロセスにおける計画検討手順、住民参画促進、技術・専門的検討に対して客観的な立場から助言等を行う委員会等を設置する。

委員会等の設置にあたっては、以下の点に留意する。

① 役割に応じた適切な検討体制の構築

地域や事業の特性に応じて委員会等の役割を明確にし、その役割に応じ幅広い分野からバランス良く人選し、適切な検討体制の構築をできるだけ早い段階から行うこと。

② 適切な役割分担

委員会等の役割を明確にし、適切な役割分担を行うことを基本とする。実際の設置にあたっては、地域や事業の特性に応じて、それぞれの役割毎に別々の委員会等を設置することや、中立性の確保に留意して複数の役割を一つの委員会等が担当することが考えられる。

(2) 委員会等の役割

① 計画検討手順に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、計画検討手順の妥当性の確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 計画検討手順の進め方についての助言
- ・ 計画検討手順の各手順及びスケジュールの管理

② 住民参画促進に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、住民・関係者等と適切なコミュニケーションの確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 住民参画の進め方についての助言
- ・ 住民参画が適切に行われているかの確認

③ 技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等

計画策定者は、高度な技術・専門的判断や計画内容の合理性の確保について助言等を行うための委員会等を必要に応じて設置するものとする。

この委員会等の基本的な役割は、次のとおりである。

- ・ 技術・専門的検討に用いるデータや解析手法に対する助言

- ・ 技術・専門的検討を行うべき内容や検討過程および検討結果の妥当性の確認
なお、専門分野が社会、経済、環境等、様々な分野に渡る場合や、数多くの専門家の参加が必要な場合には、分野ごとに分科会を設けることも考えられる。

また、この技術・専門的検討に対して助言等を行う委員会等は助言や確認に留まらず、計画策定者の諮問に応じて具体的な検討や提言を行う等の役割を担うことも考えられる。

第6 その他留意事項

(1) 評価結果等の活用

当該事業における計画策定後の環境影響評価や都市計画手続きの段階においても、計画策定プロセスにおける検討の経緯を十分に勘案するとともに、計画策定プロセスの中で収集した調査結果・データ等については、有効に活用することが望ましい。

さらに、調査結果・データ等については、他の事業等においても活用が可能となるよう、既往の調査データ等に必要に応じて反映させる等、データの充実に努めることが望ましい。

(2) 事例の蓄積とガイドラインの見直し

計画策定プロセスの進め方を充実するため、本ガイドラインを踏まえた具体的な実施事例を収集・蓄積し、他の計画策定者の参考に供するとともに、社会経済の変化等に柔軟かつ適切に対応するため、策定から5年が経過した時点を目処に見直しを行い、その充実に努めるものとする。

平成20年 4月 1日
国官総第 810号
国官技第 322号
国総政第 105号

省内関係局長 あて

国土交通事務次官

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの策定について

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、今般、別添のとおり「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定したので、通知する。

貴職におかれては、本通知の趣旨を十分に踏まえ、所管事業を対象に、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ適切な社会資本整備の推進を図るよう努められたい。

なお、公共事業の構想段階における住民参加手続きの取り組みについては、これまで「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」(平成15年6月30日)に基づき実施することとしてきたところであるが、本ガイドラインは、このガイドラインの趣旨を盛り込んで策定しているため、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドラインについて」(平成15年6月30日国官技第85号、国官総第178号、国総政第53号)は廃止する。

平成20年 4月 1日
国官総第810号
国官技第322号
国総政第105号

北海道開発局長
各地方整備局長
各地方運輸局長
各地方航空局長
各地方交通管制部長
沖縄総合事務局長 あて

国土交通事務次官

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの策定について

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、今般、別添のとおり「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定したので、通知する。

貴職におかれては、本通知の趣旨を十分に踏まえ、貴局管内の所管事業を対象に、事業の特性や事案の性質、地域の実情等を勘案しつつ適切な社会資本整備の推進を図るよう努められたい。

なお、公共事業の構想段階における住民参加手続きの取り組みについては、これまで「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」（平成15年6月30日）に基づき実施することとしてきたところであるが、本ガイドラインは、このガイドラインの趣旨を盛り込んで策定しているため、「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドラインについて」（平成15年6月30日国官技第85号、国官総第178号、国総政第53号）は廃止する。

平成20年 4月 1日
国官総第810号
国官技第322号
国総政第105号

都道府県知事 あて

国土交通事務次官

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの策定について

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、今般、別添のとおり「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定したので、参考までに送付します。

また、貴管下市町村に対しても、本通知を周知頂くようお願いいたします。

平成20年 4月 1日
国官総第810号
国官技第322号
国総政第105号

省内各部局長
政令指定都市町
その他関係機関の長

国土交通事務次官

公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドラインの策定について

安全・安心で環境と調和した豊かな社会、生活を支える社会資本の整備を円滑に推進していくためには、事業の構想段階から国民の理解を得ながら進めていく必要がある。公共事業の計画に関して国民の理解を得るためには、計画自体が適切であることはもちろんのこと計画策定プロセスに対して透明性、客観性、合理性、公正性を確保していくことが重要である。このため、今般、別添のとおり「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」を策定したので、参考までに送付します。

『公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会』

設立趣旨

国土交通省においては、社会資本整備を進めるに当たり、事業実施に関して、透明性、公正性を確保し住民等の理解と協力を得るため、平成15年6月に『国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン』を策定し、事業者からの積極的な情報公開・提供等を行うことにより住民参画を促し、住民等との協働の下で、事業の公益性及び必要性について適切な判断を行うなど、より良い計画づくりに取り組んでいるところである。

一方、計画づくりにあたっては、社会経済面、環境面等様々な観点から総合的に判断していく必要があり、これらの取り組みが、より効果的で実効性のあるものとするためには、計画策定プロセスをより透明性を持ったものにしていくことが求められている。

現在、環境省において「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」を策定し、事業の構想段階から環境配慮を行い、計画づくりに反映させる取り組みが進められているところであり、また、国土交通省においても、既に、一部事業においては、構想段階における計画策定プロセスの透明性をより明確にするためガイドラインを定め先行的な取り組みを実

施してきているところである。こうした取り組みを踏まえ、公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方についての横断的な考え方を示すことにより、より良い計画に基づく、円滑な社会資本整備を推進することを目的に本研究会を設置するものである。

構想段階とは、事業の公益性及び必要性を検討するとともに、当該事業により整備する施設の概ねの位置、配置及び規模等の基本的な諸元について、事業の目標に照らして検討を加えることにより、一の案に決定するまでの段階をいう。

公共事業の構想段階における計画策定プロセス研究会 委員名簿

池田 龍彦 横浜国立大学大学院国際社会科学研究科教授

岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科教授

委員長 小林 潔司 京都大学大学院工学研究科教授

城山 英明 東京大学大学院法学政治学研究科教授

竹内 健蔵 東京女子大学文理学部教授

辻本 哲郎 名古屋大学大学院工学研究科教授

中村 太士 北海道大学大学院農学研究院教授

藤田 壮 東洋大学工学部環境建設学科教授
・地域産業共生研究センター長
兼（独）国立環境研究所環境技術評価システム研究室長

屋井 鉄雄 東京工業大学大学院総合理工学研究科教授

（50音順、敬称略）

社会資本整備重点計画

〔平成 21 年 3 月 31 日
閣 議 決 定〕

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）第 4 条第 1 項に規定する社会資本整備重点計画を、平成 20 年度から平成 24 年度までを計画期間として、次のとおり定める。

はじめに

社会資本整備重点計画は、国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本について、計画期間中、どのような視点に立ち、どのような分野に重点をおくのかといった「整備の方向性」を明確にし、その方向性を踏まえて、社会資本整備に関する「政策目標」とその実現によって国民が享受する「成果」を示すとともに、「限られた財源の中で効果的かつ効率的に社会資本整備を実施するための取組」を明らかにするものである。

計画期間中の社会資本整備については、本計画に基づき、あらゆる政策手段を適確に組み合わせ、また、官民の連携・協働により、重点的、効果的かつ効率的に実施していく。

特に、100 年に一度と言われる世界的な金融危機を契機に、昨今の我が国経済は、厳しい状況におかれている。こうした中、社会資本整備に当たっては、我が国の将来の発展を見据えると同時に、足下の経済や雇用の状況等を踏まえて、機動的かつ戦略的に実施していく必要がある。

なお、本計画については、経済社会の動向、財政状況等を勘案しつつ、弾力的にその実施を図るとともに、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、必要に応じ、その見直しを行うものとする。

第 1 章 社会資本整備事業を巡る現状と課題

我が国経済社会を巡る環境は、本格的な人口減少社会の到来と高齢化の進展、経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長、地球温暖化の進行など、大きく変化している。

特に、昨今の厳しい経済状況を考えると、足腰の強い社会経済構造を形成することが重要であり、社会資本整備については、これらの変

化に対応し、かつ、厳しい財政状況や既存ストックの高齢化の進展等を踏まえて実施していく必要がある。

(1) 活力ある地域・経済社会の形成

東アジア各国が急速な経済成長を遂げる中、我が国と東アジア各国との経済的な結びつきは深化しているが、その一方で、世界経済における我が国の地位は、相対的に低下しつつある。

したがって、東アジア各国との交流と連携を深化させつつも、これら各国と競争していく力を強化し、我が国の国際社会における存在感の確保・向上を図っていくことが必要である。

このため、国際競争環境が激化している中で、すでに東アジア各国と比べても整備水準が大きく立ち後れている陸・海・空の国際物流・人流基盤を総合的に整備して、アジアの「ゲートウェイ機能¹」を確保し、国際競争力を強化していくことが、喫緊の課題である。これらの課題を解決することで、将来的には、三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」や、日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」が拡大すること等を目指す。

一方、国内に目を向ければ、経済社会情勢が大きく変化し、各地域がグローバル化に直面するとともに、本格的な人口減少・高齢社会を迎える中で、地方中小都市や中山間地域等では、地域活力の低下が見られる。特に、昨今の経済状況の変化により、地域の経済は非常に厳しい状況におかれている。

地域の活力を向上させるためには、各地域が、都市圏や中山間圏など域内に存在する多様な圏域の個性に着目して、それぞれの独自の資源や魅力を発掘・再発見し、それらを産業や観光の資源として、東アジア地域も含めた地域内外に直接発信することが肝要であり、これにより、新たなヒトやモノの流れを生み出し、交流と連携を深化させ、地域の賑わいと活力を今一度取り戻すよう取り組むことが不可欠である。これらにより、特に人口減少社会の到来や本格的な国際交流の進展の中で、アジアを中心とした外国からの訪日観光客等国内外の交流により、地域経済の活性化、雇用の拡大等が見込めることから、観光交流を強化することが必要である。

このような地域の創意工夫を活かした自立的な取組を力強く後押しするため、社会資本は、産業立地や観光交流を促す各地域間及び各地域と東アジア地域を直接つなぐ陸・海・空にわたる総合的な交

¹ アジアの成長と活力を日本に取り込み、新たな「創造と成長」を実現すること等を目的とした、アジアと世界の架け橋としての役割

通ネットワークの充実や、まちなかの賑わいを創出する集約型都市構造²の実現等により、「地域の自立的な発展を支える強い足腰」としての役割を果たしていかなければならない。

また、そうした地域活力の発揮は、地域に住まう人々の安心できる生活があってはじめて実現するものといえる。したがって、中山間地域等の条件不利地域や維持・存続が危ぶまれる集落に住まう人々を含めた全ての人々に対し、医療等の生活に不可欠なサービスが提供されるよう、交通基盤等の必要な基盤整備を行うことも重要である。

(2) 安全・安心の確保

我が国は、災害に対して脆弱な国土条件を有している。特に、我が国は世界有数の地震・火山大国であり、国土全体が、首都直下地震、東海地震、東南海・南海地震等をはじめとする大規模地震発生の危険にさらされている。

また、新たな課題として、地球温暖化の影響が、雨量増加、海面上昇等の形で顕在化しつつあり、水害等の災害の発生リスクが格段に高まっているとともに、激甚化している。同時に、渇水も頻発している。

さらに、少子高齢化の進展により、災害時要援護者³が増加しているとともに、地域コミュニティの衰退により地域の防災力が低下することが懸念されている。

このような中、将来の甚大な災害の発生にいかに対応するかが問われており、それゆえに、今こそ、社会資本整備の重大な使命が、「国民の安全・安心を守る」ことにあることを改めて強く認識し、災害リスクの増大に迅速かつ柔軟に対応していかなければならない。

このためには、予防的対応、甚大な被害が発生した地域を再び被災させないための対策及びソフト施策との連携を重視し、人命被害を生じさせないように、また、被災した場合も国民生活や経済社会活動に深刻な影響を生じさせないように、守るべき地域・機能を明確にした計画的な防災・減災対策を実施していくことが必要である。

また、自然災害への対応のみならず、日々の生活の安心を確保するため、国民が日常的に利用する交通に関して、事故の防止や安全性の向上を図るほか、昨今の国際情勢に鑑み、テロへの備えも万全

² 都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）相互間及び集約拠点と都市圏内のその他の地域が公共交通ネットワークで有機的に連携した都市構造

³ 災害時の一連の避難行動をとるのに支援を要する人々をいい、一般的に高齢者、障害者、外国人、乳幼児、妊婦等をいう。

にしておくことが必要である。

これらにより、概ね全ての重点密集市街地について最低限の安全性が確保されるなど、災害等に強い安全・安心な社会の形成を目指す。

(3) 生活者の視点に立った暮らしと環境の形成

経済社会の変化は、我々の暮らしとそれを取り巻く環境のあり様に大きな変化を与えようとしているが、そのような中であっても、将来にわたって、誰もが豊かに、快適に生活することができる社会を、「生活者の視点」に立って形成していくことが必要である。

人口面では、少子高齢化が一層進むことが見込まれるが、こうした中でも、とりわけ、「ユニバーサル社会⁴」の形成に向け、高齢者や障害者をはじめとする全ての人々が、自立的に快適かつ安全に住まい、移動できるバリアフリー環境の整備及びその機能の維持や男性・女性がともに安心して子育てができる環境の充実、ソフト面を含めた支援施策の推進等が喫緊の課題である。

また、環境の観点では、地球環境の保全、大気・水環境の保全、物質循環、生物多様性等の様々な観点から、総合的に環境の保全を図っていくことが必要である。こうした中、地球温暖化の進行が、災害リスクの増大のみならず、生態系の変化等を通じて、長期的に人間の生存に大きな影響を及ぼすことが懸念されている。我々が享受している資源・環境は、我々世代で消費し尽くしてよいものではなく、次の世代により良い形で引き継いでいくべきものである。このため、地球温暖化をはじめとした地球環境問題に真剣に取り組み、「低炭素型・循環型の持続可能な社会」を形成していかなければならない。これらにより、京都議定書の6%削減約束が確実に達成され、加えて、更なる長期的、継続的な排出削減が進展することを目指す。

さらに、経済発展の過程で効率性等を重視してきた結果、山紫水明の美しい自然や良好な景観が失われつつある。我が国の歴史や文化をはぐくんできた美しい自然や、その自然、歴史・文化とともに はぐくまれてきた良好な景観は、各地域の、そして我が国の個性を形づくる重要な要素である。したがって、「国民共通の資産である自然や景観」の保全・回復・形成に取り組むことにより、豊かな生

⁴ 障害者や高齢者が安心して生活できるよう施設や設備等のバリアフリー化を進めていくのみならず、更はその考え方を深めて社会の制度や仕組においても、障害の有無、年齢等にかかわらず、国民一人一人がそれぞれ対等な社会の構成員として、自立し相互にその人格を尊重しつつ支え合うことで、すべての人が安心して暮らすことができ、その持てる能力を最大限に発揮できる社会

活空間を形成し、それを子々孫々にまで伝えていくことは、社会資本整備に課せられた大きな使命であり、これらにより、歴史的風致を活かした歴史まちづくりや、地域の個性や特色の伸長に資する良好な景観の形成が着実に進展すること等を目指す。

(4) ストック型社会への転換に向けた社会資本整備

我が国の社会資本は、戦後の高度経済成長とともに着実に整備され、一定のストックを形成するに至っているが、今後は、こうしたストックのうち高齢化したものの割合が急速に増加するという課題に直面する。

もとより、(1)から(3)までに述べた各課題にこたえていくためには、今後とも、真に必要な社会資本の整備を進めていく必要があるが、これからは、つくったものを世代を超えて長持ちさせて大事に使う「ストック型社会」へ転換していくことにより、より質の高い生活の創造を目指していく必要がある。したがって、このような「ストック型社会」への転換に向け、社会資本の高齢化に適切に対応した戦略的な維持管理・更新を実施する必要がある。

また、適切な維持管理・更新を実施することとあわせて、ICT⁵をはじめとするソフト対策との連携により、既存ストックの機能を十全に発揮させ、その高度利用・有効利用を図ることが必要である。

さらに、公共事業評価の厳格な実施やコスト構造改善の実施などを通じた、社会資本整備事業の一層の効率化・重点化や、価値の高い良質な社会資本を国民に提供するとともに公共事業に対する国民の信頼を確保するための入札・契約制度の改革など、社会資本整備事業の進め方に関する改革に取り組んでいくことが重要である。

第2章 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及び事業の概要並びに将来実現することを目指す経済社会と国民生活の姿

以上のことから、本計画の計画期間中の社会資本整備については、次のとおり、「活力」「安全」「暮らし・環境」といった3つの政策目的に加え、「ストック型社会への対応」という新たな視点を加えた4つの観点から12の重点目標を設定し、その達成に向けて効果的か

⁵ ICT：Information and Communications Technology の略。情報通信技術。情報（コンピュータ）・通信の工学及びその社会的応用分野の技術の総称。今日では各種情報の収集・加工・発信などに不可欠なものとなっている。ほぼ同義語としてIT（Information Technology）が用いられることがある。

つ効率的な事業執行を推進する。なお、これら4つの観点については、近年の世界経済の急速な構造変化や国内の地域の活力の低下に鑑みると、国際競争力の強化及び地域の活力の向上が喫緊の課題であることから、「活力」を冒頭に位置付けるとともに、維持管理や更新の推進、ソフト対策の推進といった、社会資本整備の各分野にわたって横断的に取り組むべき課題に重点的に対応するため、「ストック型社会への対応」という観点を設けている。

また、これらの重点目標の達成に向け、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に実施することにより、将来（概ね10年後に）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿を次のとおり提示する。これは、社会資本整備は5年程度の期間で概成するものは少なく、より長期にわたって事業が行われることによってはじめて国民がその成果を享受することができるものが多いことから、5年間の指標に加えて、国民の視点に立った分かり易さの観点から、今回新たに提示したものである。

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(1) 交通ネットワークの充実による国際競争力の強化</p> <p>陸・海・空が連携した効率的で利便性の高い交通ネットワークの充実を促進し、人流・物流を円滑化させることにより、急成長する東アジア地域との連携・交流の深化と国際競争力の強化を図る。</p>	<p><国際航空のネットワークの強化に関する指標></p> <p>○国際航空ネットワークの強化割合 【大都市圏拠点空港の空港容量の増加 H17年度比約17万回増（首都圏）（H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に）】</p> <p><スーパー中枢港湾等の機能強化に関する指標></p> <p>①スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム 【港湾コスト H14年度比約13%低減（H18年度）→約3割低減（H22年度）】 【リードタイム^(注1) 約2.1日（H18年度）→1日程度（H22年度）】</p> <p>②国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H19年度比約5%減（H24年度）】</p> <p>③港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率（*） 【0%（H19年度）→概ね100%（H24年度）】</p> <p><基幹ネットワークの整備に関する指標></p> <p>○三大都市圏環状道路整備率 【53%（H19年度）→69%（H24年度）】</p> <p><空港・港湾へのアクセスの強化に関する指標></p> <p>○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</p>	<ul style="list-style-type: none"> アジアをはじめとする国際的なヒトとモノの流れの増大に対応し、引き続きアジアにおける成長センターとして機能していくため、大都市圏拠点空港の整備を推進する。首都圏においては、東京国際空港（羽田空港）再拡張事業及び成田国際空港北伸事業の早期整備を図る。関西圏においては、関西国際空港の二期事業を需要動向等を見つつ行う。中部圏においては、中部国際空港について、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全24時間化を検討し、フル活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する。併せて、増大する航空交通流の調和及び洋上における空域容量の拡大や最適経路の提供等を図るため、航空交通管理機能の高度化等の航空保安システムの整備等を推進する。 我が国と北米・欧州とを結ぶ基幹航路の維持・確保を図るため、スーパー中枢港湾プロジェクト^(注2)の充実・深化を図り、スーパー中枢港湾において港湾コストの低減及びサービスの向上を図る取組等を強力に推進するとともに、コンテナ貨物の陸上輸送に起因するゲート混雑の緩和、コンテナ貨物の迅速な搬出・積替、内航フィーダー航路の充実に必要な施設等の整備を推進する。 北米・欧州とを結ぶ基幹航路における我が国のゲートウェイとしての機能強化、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路の充実、我が国の国民生活や基幹産業を支えるバルク貨物輸送の効率化を図るため、国際海上コンテナターミナルや多目的国際ターミナル等の整備を推進するとともに、高性能なバルク貨物の荷さばき施設の整備や背後圏とのアクセスの充実を図る。 臨海部に物流施設の集積を図ることによりコンテナターミナルの機能の一層の強化を図るため、大規模コンテナターミナルと一体的に高度で大規模な臨海部物流拠点を形成する。 安全かつ安定的な海上輸送ネットワークの確保を図るため、必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路の整備及び保全等に取り組む。 貿易関連手続について、平成20年10月に稼働した「次世代シングルウィンドウ」への更なる一元化の推進のため、港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への機能追加を図る。 高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。 すべての国際拠点空港（成田、関空、中部）と都心部との間の鉄道アクセス所要時間を30分台にすることを目指し、鉄道アクセスの整備を着実に推進する。 東アジアとの物流ネットワークの充実に資する鉄道貨物の輸送力増強を推進する。 	<p>三大都市圏等と東アジア主要都市との間の「日帰りビジネス圏」が拡大</p> <p>日本全国と東アジア主要都市との間の「貨物翌日配達圏」が拡大</p> <p>東アジア便を中心とした国際航空ネットワークの充実により、国内各地からの利用者の利便性が向上</p> <p>成田空港・羽田空港を一体的に運用することにより、首都圏における24時間化の推進</p> <p>スーパー中枢港湾において、アジア主要港を凌ぐ港湾コスト・サービス水準を実現し、北米・欧州の基幹航路を維持・確保</p> <p>基幹ネットワークの構築による国内交通サービスの充実により、迅速かつ円滑な物流を実現</p> <p>国際拠点空港（成田、中部、関空）と都心部との間の鉄道アクセス時間が国際的に遜色のない水準（30分台）を達成</p>

(*) 施設整備と一体となって、その高度利用・有効利用を図るソフト対策に係る指標（以下同じ）。
(注) 指標は、重点目標の主な事項について、その達成状況を定量的に測定するために設定しているものである（以下同じ）。

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(2) 地域内外の交流強化による地域の自立・活性化</p> <p>各地域と東アジア地域等との直接交流を強化することにより、急成長する東アジア地域の活力を取り込んだ各地域の自立的な発展を図るとともに、地域間交流・観光交流等の国内外の交流を強化し、地域相互の相乗効果による活性化を図る。</p>	<p>＜地方圏と東アジア地域等との直接交流の強化に関する指標＞</p> <p>○地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 【約280万TEU^(注3) (H18年) →約340万TEU (H24年)】</p> <p>＜地域間交流の強化に関する指標＞</p> <p>① 国内航空ネットワークの強化割合 (再掲)【大都市圏拠点空港の空港容量の増加【H17年度比約17万回増(首都圏) (H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に)】 【国内線の自空港気象(台風除く)による欠航率 0.40%(H15～H17年度平均値) →約1割削減 (H24年度)】 【総主要飛行経路長^(注4) 18,266,438海里 (H18年度) →H18年度比2%短縮 (H23年度)】</p> <p>② 国内海上貨物輸送コスト低減率 【H19年度比約3%減 (H24年度)】</p> <p>(※)観光立国推進基本計画(平成19年6月29日閣議決定)で定められた訪日外国人旅行者数等の目標【参考指標】 【訪日外国人旅行者数 733万人(H18年)→1,000万人(H22年)】 【国際会議の開催件数 168件(H17年)→17年比5割増加(H23年)】 【日本人の国内観光旅行宿泊数 2.77泊(H18年度)→4泊(H22年度)】 【日本人の海外観光旅行者数 1,753万人(H18年)→2,000万人(H22年)】 【観光旅行消費額 24.4兆円(H17年度)→30兆円(H22年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地域の港湾とスーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、我が国産業にとって最も効率的な物流体系を日本全体として構築するため、アジア地域との貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量のコンテナ物流や高付加価値貨物の高速コンテナ貨物輸送等の多様なニーズに対応した、効率的で円滑な物流体系の構築及び複数の小口貨物の積替を行うための施設の整備を推進する。 羽田空港の再拡張事業を推進するとともに、一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを充分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、既存ストックを最大限活用していく。併せて、高い安全性を確保しつつ、円滑かつ効率的な航空交通の形成を図るため、航空保安システムの整備等を推進する。 内航フィーダー輸送等の国内輸送ネットワークを充実させ物流コストを低減するため、複合一貫輸送^(注5)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の取組を進める。 地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通学などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。 広域ブロック間の効率的な交流を促進するため、新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備を推進するとともに、地域の社会経済活動を支える地方鉄道の活性化、LRTの整備及び駅の改良を推進する。 地域間交流の拠点となる港湾の整備や必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路の整備及び保全等により、幹線交通体系を整備する。 観光圏整備事業の円滑かつ確実な実施が促進されるよう社会資本の整備に関して十分に配慮すること等により、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成、国際観光の振興、観光旅行の促進のための環境の整備等を図る。 	<p>地方ブロックの中心都市等と東アジア地域との直接交流(ダイレクト・アクセス)の充実により「東アジア一日圏」が拡大</p> <p>東アジア等へのアクセスの機会の増大によりアジアを中心とした外国からの訪日観光客が増加</p> <p>地方と東アジア等とのダイレクト・アクセスの実現により、日本人海外旅行者数が増加</p> <p>交通基盤等の必要な基盤整備によって、地域に住まう人々の安心できる生活を実現し、地域の自立的な発展を促進</p>

重点目標	指 標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(3) にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化</p> <p>各地域において、都市機能を集積しつつ、自主性を活かしたまちづくりを推進すること等により、生活圏レベルにおけるにぎわいの確保等を進めるとともに、住民の生活を支える都市交通の快適性・利便性を向上させることにより、地域の自立と活性化を図る。</p>	<p>＜生活圏レベルにおける地域の活性化の促進に関する指標＞</p> <p>①主要な拠点地域^(注6)への都市機能集積率 【集積率 約4% (H19年度) →前年度比+0%以上 (毎年度)】</p> <p>②まちづくりによる公共交通利用可能性の改善率 【0% (H19年度) →約11% (H24年度)】</p> <p>③都市再生整備計画^(注7)の目標達成率 【81.9% (H19年度) →80%以上 (毎年度)】</p> <p>＜慢性的な渋滞への対策に関する指標＞</p> <p>①開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日 (H19年度) →約1割削減 (約118万人・時/日 (H24年度)】</p> <p>②信号制御の高度化による通過時間の短縮 【H24 までに対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 集約型都市構造の実現を目指し、中心市街地や公共交通軸上の主要駅周辺等において、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点の市街地が形成されるよう、都市機能の適切な立地誘導等を図りつつ、市街地の整備改善、都市福祉施設の整備、街なか居住の推進、商業等の活性化等の支援措置を重点的に推進する。 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた集約型都市構造への再編を行い、歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、都市・地域総合交通戦略を推進する。 都市再生整備計画に基づき実施される事業等に対して一括して交付され、地域が機動的・弾力的に執行することができるまちづくり交付金を活用して、市町村が地域の創意工夫を活かした個性あふれるまちづくりを実施し、全国の都市の再生を効率的に推進する。 企業の新規立地や設備投資等と連動した多目的国際ターミナル等の整備を推進するとともに、臨海部産業と一体的なターミナル利用を図り、効率的な産業物流が実現する地区（臨海部産業エリア）を形成する。また、みなと振興交付金等により、地域が知恵と工夫をこらして活性化を図る港湾所在市町村等の取組を支援する。 環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。 信号機の集中制御化、プログラム多段系統化、多現示化等により、信号制御の高度化を推進する。 都市部において公共交通による円滑な移動を確保するため、都市鉄道、LRTの整備及び駅の機能の高度化を推進する。 	<p>公共交通を軸として都市機能が集積した拠点が形成された集約型都市構造への再編や中心市街地の活性化など、地域の活性化が促進</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>（4）大規模な地震等の災害に強い国土づくり</p> <p>大規模地震の切迫性の高まりを踏まえ、住宅・建築物や市街地の安全の確保を図るとともに、災害時の応急対応活動、避難等に必要な公共施設の耐震化や災害発生時の安全な避難地の確保を促進することにより、災害時の経済社会活動を支え、国民の生命・財産・生活を守る。</p>	<p>＜住宅等の安全の向上に関する指標＞</p> <p>①地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地^(注9)が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップ^(注10)を作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合（*） 【約1%（H19年度）→約40%（H24年度）】</p> <p>②地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地^(注12)のうち最低限の安全性が確保^(注13)される市街地の割合 【約35%（H19年度）→概ね10割（H23年度）】</p> <p>③多数の者が利用する建築物^(注8)・住宅の耐震化率 【建築物 75%（H15年度）→90%（H27年度）】^(※1) 【住宅 75%（H15年度）→90%（H27年度）】^(※2)</p> <p>（※1）については、首都直下地震の地震防災戦略（平成18年4月21日中央防災会議決定）において設定された具体的目標【参考指標】 （※2）については、住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）において設定された指標【参考指標】</p> <p>＜公共施設の耐震化の推進に関する指標＞</p> <p>①地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 【約4割（H18年度）→約7割（H24年度）】</p> <p>②大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口 【約2,400万人（H19年度）→約2,700万人（H24年度）】</p> <p>③防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 【約27%（H19年度）→約56%（H24年度）】</p> <p>④地震時に河川、海岸堤防等の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面積 【約10,000ha（H19年度）→約8,000ha（H24年度）】</p> <p>＜災害発生時の安全な避難の確保に関する指標＞</p> <p>○一定水準の防災機能^(注15)を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市^(注16)の割合 【約25%（H19年度）→約35%（H24年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大地震等が発生した場合に、大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地について、変動予測調査^(注11)（宅地ハザードマップの作成）を行い住民への情報提供等を図り、滑動崩落するおそれの大きい大規模盛土造成地であって滑動崩落による被害が大きいものに対して滑動崩落防止工事を推進する。 密集市街地における大規模な火災の発生を未然に防ぐため、道路、公園等の整備と連携しつつ、老朽建築物から耐火建築物等への建替えを推進するとともに、都市計画等により規制誘導する等、密集市街地対策を重点的に実施する。 地震発生時の住宅・建築物の倒壊等による被害の軽減を図るため、耐震診断・耐震改修を促進する。 首都直下地震や東海地震等、近い将来高い確率で発生することが予想される大規模地震等に起因するがけ崩れによる被害を軽減するため、大規模地震対策特別措置法に基づく地震対策の強化区域^(注14)等における急傾斜地対策を推進する。 大規模地震発生時において、的確かつ迅速に災害応急対策活動が行えるよう、防災拠点となる官庁施設等の耐震化を推進する。 地震災害において、緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たせるよう、滑走路、航空保安施設等の耐震補強等を着実に推進する。 人口や産業が集中する臨海部において、大規模地震発生時における避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、基幹的広域防災拠点を整備・運用し、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強やオープンスペースの確保等臨海部防災拠点機能の強化を行う。 下水道について、被災時の水洗トイレの使用不能や未処理下水の流出等、被災地域の公衆衛生や生活環境等への甚大な影響を回避し、下水道が最低限有すべき機能の確保を図るため、下水道施設の耐震化を図る「防災対策」と、計画的な応急復旧対策などにより被災時の社会的影響の最小化を図る「減災対策」を総合的に推進する。 地震時及びその発生後において、河川や海岸の後背地域の浸水被害を防護するため、ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめとする人口・資産が集積する地域等を防護する施設を中心に、緊急かつ効率的に河川堤防や海岸保全施設の耐震化を推進する。 大規模地震発生時の被害の軽減及び円滑かつ迅速な応急活動を確保するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等の移動のための県庁所在地間等を結ぶ道路については、橋梁の重大な損傷を防止し、その他の緊急輸送道路については、橋梁の落橋・倒壊を防止するための耐震補強を推進する。 大規模地震に備え、鉄道施設の耐震化を促進する。 災害発生時に住民が安全に避難できるよう、大規模地震対策特別措置法に基づく地震防災対策強化地域に含まれる都市等における広域避難地^(注17)等の整備を推進するとともに、被災者に対する支援活動を支えるため、備蓄倉庫等の災害応急対策機能を備えた防災拠点となる公園を整備する。 	<p>住宅及び多数の者が利用する建築物の耐震性が向上し、約9割の住宅等は震度6の地震でも倒壊しない</p> <p>概ね全ての重点密集市街地について最低限の安全性を確保</p> <p>主要な公共施設の耐震性向上</p> <p>空港 大規模地震により滑走路、航空保安施設等が被災した場合においても早期に機能を回復するための対策が概ね完了し、大部分の人口が空港から救急救命、緊急物資等の支援を受けることが可能</p> <p>港湾 港湾においてソフト・ハード一体となった大規模地震対策が進み、臨海部における大規模地震が特に懸念される地域の大部分の住民が港湾から緊急物資等の支援を受けることが可能</p> <p>下水道 大規模地震においても、下水道が最低限有すべき機能を確保するための対策が概ね完了し、早期に下水道機能の再開が可能</p> <p>治水 堤防の耐震化が進み、地震時及びその発生後においても、地震発生前の治水安全度が確保され、河川の背後地域の浸水被害を回避・軽減</p> <p>急傾斜地 急傾斜地の崩壊による被害を受けるおそれのある24時間入院患者が滞在する病院等災害時要援護者関連施設や、地域の拠点となる避難場所等、人命保全の観点から重要な施設の保全対策を概成</p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時においても安全な船舶交通環境を確保するため、被害を受けやすい商用電源を利用する航路標識の電源を太陽光発電等自立型電源に変更する整備を推進する。
--	--	--

海岸 ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめ人口・資産が集積する地域等を中心とした海岸保全施設の耐震性の強化が進み、大規模地震時の海岸保全施設の機能低下による浸水被害を回避、軽減

道路 広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間等を結ぶ道路について、大規模地震時においても、必要な輸送機能を確保し、円滑かつ迅速な応急活動が可能

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(5) 水害等の災害に強い国土づくり</p> <p>地球温暖化の影響による大規模水害等の災害リスクの高まりを踏まえ、ハード・ソフト一体となって、洪水、土砂災害、津波・高潮等から国土を保全することにより、災害時の経済社会活動を支え、国民の生命・財産・生活を守る。</p>	<p>＜浸水被害の防止に関する指標＞</p> <p>① 中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数 【約 525 万戸（H19 年度）→約 235 万戸（H24 年度）】</p> <p>② 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約 14.8 万戸（H19 年度）→約 7.3 万戸（H24 年度）】</p> <p>＜土砂災害の防止に関する指標＞</p> <p>○ 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 【約 2,300（H19 年度）→約 3,500（H24 年度）】</p> <p>＜津波・高潮被害の防止に関する指標＞</p> <p>○ 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性^(注18)が確保されていない地域の面積 【約 11 万 ha（H19 年度）→約 9 万 ha（H24 年度）】</p> <p>＜ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減に関する指標＞</p> <p>① ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（洪水、内水、土砂、津波・高潮）（*） 【洪水 7%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【内水 約 6%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【土砂 16%（H19 年度）→100%（H24 年度）】 【津波・高潮 約 6 割（H19 年度）→約 8 割（H24 年度）】</p> <p>② 高度な防災情報を提供するための基盤整備に関する指標（河川・火山）</p> <p>i) 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合（*） 【約 40%（H19 年度）→約 70%（H24 年度）】</p> <p>ii) リアルタイム火山ハザードマップ整備率（*） 【0%（H19 年度）→50%（H24 年度）】</p> <p>③ 土砂災害特別警戒区域^(注19) 指定率（*） 【約 34%（H19 年度）→約 80%（H24 年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 水害等の災害を未然に防止するための堤防やダム等の施設整備を着実に推進する。特に、県庁所在地等の中枢・拠点機能をもつ地域について、壊滅的な被害の防止・軽減を図るための河川整備を重点的に行う。また、今後も頻繁に浸水被害が発生する恐れのある地域の災害の再発を防止するため、河川や下水道の施設整備を、両者連携しつつ着実に推進する。なかでも、過去に被災した家屋のうち未だ浸水の恐れのある地域を防御するための施設整備を重点的に行う。 都市の浸水対策について、貯留施設等のハード整備を着実に推進し、重大な被害が生じるおそれのある地下街や都市機能が集積する地区を「重点地区」として優先的に整備を行う。さらに、地下街管理者による止水板の設置など住民自身や地域コミュニティによる災害対応（いわゆる自助）と、自助を支援するために情報提供等を行うソフト対策を組み合わせた総合的な浸水対策を推進する。 土砂災害については、24 時間入院患者が滞在する病院等の災害時要援護者関連施設、近傍に避難場所が無く地域の拠点となる避難場所、市町村役場等の防災拠点等人命を守る効果の高い箇所を優先して、警戒避難体制の整備等のソフト対策と連携しつつ、砂防えん堤等の施設整備を重点的に推進する。 津波・高潮については、東海地震、東南海・南海地震、日本海溝・千島海溝周辺型地震による津波被害が想定される重要沿岸域や、三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、近年浸水被害が発生した地域を中心に、海岸保全施設の計画的な整備等のハード施策を着実に推進するとともに、ソフト対策を一体的に行う総合的な対策を推進する。 施設整備を着実に推進するとともに、ハザードマップの作成や土砂災害警戒区域の指定等により想定される災害に関する情報の提供を行うことで、地域住民の被災しにくい住まい方への転換を図るなど、ハード・ソフト一体となった総合的な浸水対策等を推進する。 水害・土砂災害、津波・高潮災害時の円滑かつ迅速な避難を支援するため、洪水、内水氾濫、土砂災害、津波・高潮それぞれについて、ハザードマップの作成・公表やそれを活用した防災訓練等の実施を促進する。 水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化してインターネット等で提供する体制を整備する。 火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な 29 火山について、順次、火山活動の状況にあわせて危険区域の想定等の情報をインターネット等でリアルタイムに提供するリアルタイム火山ハザードマップを整備する。 土砂災害防止法に基づき指定される土砂災害特別警戒区域において、特定開発行為^(注20)の制限、建築物の構造規制等を実施する。 津波・高潮防災ステーション^(注21)の整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。また、水門閉鎖時間の短縮に資する自動操作化等により防災機能の高度化を推進する。 	<p>施設整備の着実な推進と併せ、ハザードマップの整備等による円滑・迅速な避難の支援や土砂災害特別警戒区域の指定等による被災しにくい住まい方への転換などの減災対策が充実・強化されることで、水害・土砂災害、津波・高潮発生時において少なくとも人命被害が回避・軽減される</p> <p>県庁所在地等の中枢・拠点機能を持つ地区の床上浸水被害を概ね解消することで、被災時に国民生活や経済社会活動が深刻なダメージを受けることなく持続可能となり、被災後の復旧・復興をこれまでより迅速に実施</p> <p>過去 10 年間（H9～18 年）に床上浸水被害を受けた地域について、再発防止対策が概成し、同程度の出水による大きな再被害を阻止</p> <p>津波被害が想定される重要沿岸域や、高潮により甚大な被害が懸念される三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、浸水被害が発生した地域を中心とした海岸保全施設の整備が進み、津波・高潮からの防護が図られ、被災が軽減</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(6) 交通安全対策の強化</p> <p>交通に関する安全を確保し、事故やテロの未然防止と被害軽減を図る。</p>	<p><道路交通の安全強化に関する指標></p> <p>○道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ（H19年）→約1割削減（約100件/億台キロ）（H24年）】</p> <p><海上交通の安全強化に関する指標></p> <p>○ふくそう海域^(注22)における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【0（H19年度）→毎年度ゼロを維持】</p> <p><航空交通の安全強化に関する指標></p> <p>○管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 【1.1件/100万発着回数（H15～H19年度平均）→約半減（H20～H24年度平均）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。 ・ 港湾内の静穏度向上のために防波堤等の整備を行うほか、船舶の安全な航行に必要な水深を確保するための浚渫など主要国際幹線航路等の整備及び保全を推進する。 ・ 安全な船舶交通環境の実現を目指し、航行支援の充実・強化、航行管制の円滑化を図るため、航路標識の高度化等整備を推進する。 ・ 踏切道の改良を促進するとともに、鉄道交通に関する安全対策を推進する。 ・ 航空交通量の増大に対応し、高い安全性を確保するため、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化を推進する。 ・ 国際テロを未然に防止するため、空港・港湾においてセキュリティ対策を確実に実施する。 	<p>引き続き交通事故を削減し、より安全・安心な道路交通環境が実現</p> <p>ふくそう海域における船舶交通及び交通量が增大している航空交通において安全が確保され、安定的な経済社会活動が可能</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(7) 少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成</p> <p>急速に進展する少子・高齢化に対応して、ユニバーサルデザインの考え方に基ついた公的施設、まち、住宅のバリアフリー化を進めるとともに、安心して子育てできる環境を整備することにより、すべての人々が暮らしやすいユニバーサル社会の形成を目指す。</p>	<p>＜公的施設やまちのバリアフリー化の推進に関する指標＞</p> <p>①主要な駅などを中心に連続したバリアフリー化を行う重点整備地区の総面積 【50,997ha (H19年度) →約70,000ha (H24年度)】</p> <p>②公共施設等のバリアフリー化に関する指標</p> <p>i) 特定道路^(注26)におけるバリアフリー化率 【51% (H19年度) →約75% (H24年度)】</p> <p>ii) 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 【約83% (H19年度) →100% (H24年度)】</p> <p>iii) 段差解消をした旅客施設の割合 【67.5% (H19年度) →100% (H22年度)】</p> <p>iv) 視覚障害者誘導用ブロックを整備した旅客施設の割合 【90.9% (H19年度) →100% (H22年度)】</p> <p>v) 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合 【約44% (H19年度) →約5割 (H24年度)】</p> <p>vi) バリアフリー化された路外駐車場の割合 【33% (H19年度) →約50% (H24年度)】</p> <p>vii) 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 【44% (H19年度) →約5割 (H22年度)】</p> <p>＜住宅のバリアフリー化の推進に関する指標＞</p> <p>①高齢者の居住する住宅のバリアフリー化率 【一定のバリアフリー^(注27) 29% (H15年度) →75% (H27年度)】^(※) 【高度のバリアフリー^(注28) 6.7% (H15年度) →25% (H27年度)】^(※)</p> <p>②共同住宅ストックの共用部のユニバーサルデザイン化率 【10% (H15年度) →25% (H27年度)】^(※)</p> <p>(※) 住生活基本計画（平成18年9月19日閣議決定）において設定された指標 [参考指標]</p> <p>＜高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標＞</p> <p>○ハード対策を支えるソフト対策としてのバリアフリー教室の参加人数（「心のバリアフリー」の促進）（*） 【24,043人 (H19年度) →約50,000人 (H24年度)】</p> <p>＜子育て環境の向上に関する指標＞</p> <p>○歩いていける身近なみどりのネットワーク率 【約66% (H19年度) →約7割 (H24年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、高齢者、障害者を含むすべての人々が安心して生活することができるよう、バリアフリー新法^(注23)に基づき、公共交通機関、道路、都市公園、路外駐車場、建築物等の一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。 バリアフリー新法に基づく基本構想^(注24)において設定される重点整備地区^(注25)の総面積の拡大を図り、主要な駅などを中心とした連続したバリアフリー化を促進するため、基本構想策定マニュアルの作成、基本構想の策定等に対する支援等により、基本構想の策定を推進する。 バリアフリー新法に規定する特定道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー化を重点的に推進する。 バリアフリー新法に基づく基本構想において設定される重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、信号機、道路標識等のバリアフリー化を推進する。 一日あたりの平均利用者が5千人以上の旅客施設（鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル）について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置等のバリアフリー化を実施する。また、1日当たりの平均利用者が5千人未満の鉄軌道駅についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、バリアフリー化を可能な限り実施する。 都市公園について、園路の段差解消、高齢者、障害者等誰でも利用可能なトイレの設置など、公園施設のバリアフリー化を推進する。 路外駐車場について、車いす使用者用駐車施設の設置、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路の確保等のバリアフリー化を実施する。 百貨店、劇場、老人ホーム等の不特定多数の者又は主に高齢者、障害者等が利用する建築物について、床面積2,000㎡（公衆便所は50㎡）以上のものを新築等する際に段差解消等のバリアフリー化を実施する。 窓口業務を行う官署が入居する官庁施設のバリアフリー化を推進する 高齢者、障害者等が安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、住宅内での手すりの設置、段差の解消、車椅子で通行可能な廊下幅の確保等、住宅のバリアフリー化を推進する。 共同住宅について、高齢者、障害者をはじめとする多様な人々が安全・安心で快適な住生活を営めるよう、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能とするユニバーサルデザイン化を推進する。 バリアフリー化の推進のために不可欠な国民の高齢者、障害者等に対する理解と協力（心のバリアフリー）を得るため、施設整備を支えるソフト対策として、高齢者・障害者等の介助体験、疑似体験等を行うことによりバリアフリーについての理解を深めるためのバリアフリー教室等を開催する。 子供の遊び場となる公園や緑地及び高齢者をはじめとする地域住民の健康運動の場を確保するため、歩いていける身近な場所において、様々な規模の公園・緑地^(注29)等の整備を計画的に推進するなど、子育て環境等の充実を図る。 	<p>高齢者、障害者、子育て世代をはじめ誰もが自立して居住し、移動し、公共施設等を利用することが可能となるユニバーサル社会を実現</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(8) 良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善</p> <p>良好な景観の形成、自然環境の保全・再生等、水質の改善、交通に起因する大気汚染や騒音等の改善を促進することにより、豊かで快適な生活空間の形成を図る。</p>	<p>＜良好な景観等を有する生活空間の形成に関する指標＞</p> <p>①景観計画^(注30)に基づき取組を進める地域の数（＊） 【92（H19年度）→500（H24年度）】</p> <p>②都市域における水と緑の公的空間確保量 【約13.1㎡/人（H19年度）→H19年度比約1割増（H24年度）】</p> <p>＜公衆衛生の向上に関する指標＞</p> <p>○汚水処理人口普及率 【約84%（H19年度）→約93%（H24年度）】</p> <p>＜水質改善に関する指標＞</p> <p>①河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率^(注32) 【河川 約71%（H19年度）→約75%（H24年度）】 【湖沼 約55%（H19年度）→約59%（H24年度）】 【三大湾 約71%（H19年度）→約74%（H24年度）】</p> <p>②三大湾において底質改善^(注33)が必要な区域のうち改善した割合 【約40%（H19年度）→約45%（H24年度）】</p> <p>＜良好な自然環境の保全・再生・創出に関する指標＞</p> <p>①自然の水辺等の再生に関する指標</p> <p>i) 水辺の再生の割合 【約2割（H19年度）→約4割（H24年度）】</p> <p>ii) 湿地・干潟の再生の割合 【約2割（H19年度）→約3割（H24年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体に対する景観法の活用に応じた技術的助言や参考事例の情報提供、景観形成総合支援事業の実施等を通じ、同法に基づく景観計画の策定を推進するとともに、歴史的な趣のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図るため、失われつつある歴史的な環境の保全・整備によるまちづくりを推進する。 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の整備、道路・港湾・空港の周辺地域等の緑化、市街地に隣接する山麓斜面等でのグリーンベルトの整備・保全等、緑地保全制度的確な運用による緑地の保全、建築物の屋上や壁面を含む民間建築敷地内の緑化等の民有地の緑化への支援を実施するほか、人と自然にやさしい河川、港湾、海岸及び下水道の整備や湧水、雨水、下水処理水、河川水等の有効利用によって、住民が水に親しむことができる空間や多様な生物が生息できる空間等を確保する。 安全で快適な道路空間の形成、都市景観の向上や都市災害の防止、観光振興や地域活性化等を図るため、電柱や電線類が特に支障となる箇所での無電柱化を推進する。 幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。 ヒートアイランド対策として、都市公園の整備、公共空間の緑化のほか、建築物の屋上等緑化空間の創出、緑地の保全、下水処理水の活用により地表面被覆の改善を図る。また、緑地や水面からの風の通り道を確保する等の観点から水と緑のネットワークの形成を推進するとともに、下水熱等未利用エネルギーの活用により人工排熱を低減する。 厳しい財政事情や人口減少等の社会情勢の変化を踏まえた都道府県構想^(注31)の見直しを推進し、地域特性に応じた適切な役割分担のもと、下水道、農業集落排水施設、浄化槽等のより効率的な整備を推進する。 汚濁の著しい河川・湖沼・閉鎖性海域において、河川、湖沼内における浚渫や植生浄化といった水質浄化対策等の河川浄化事業と、下水道の普及拡大、高度処理施設の整備、合流式下水道の緊急改善などの下水道整備事業等との連携により、美しい水環境を創出する。 三大湾において、青潮の原因となる深掘跡の埋め戻しを推進する。また、底質悪化がみられる水域において、底質改善のための覆砂、浚渫等を推進する。 人工的な構造物によって覆われた水辺のうち回復可能なものを自然な水辺として再生するとともに、過去の乾燥や開発により失われた湿地や干潟のうち回復可能なものを再生するために、多自然川づくりや自然再生事業、浚渫土砂を有効活用した覆砂・干潟の造成等を推進する。 河川横断工作物等によって連続性が分断されている河川において、魚道の整備を推進する。 海岸の汚損や海浜への車の乗入れをはじめとした無秩序な行為等海岸環境に支障を及ぼす行為が行われることを極力回避するための対策を講じるとともに、越波や 	<p>歴史的風致を活かした歴史まちづくりが進展し、また、全国各地において、地域の自然、歴史、文化等と人々の生活等との調和を踏まえた、地域の個性や特色の伸長に資する良好な景観の形成が進展</p> <p>都市公園等の整備、都市空間等の緑化、水辺や湿地・干潟の再生・創出などにより、水と緑にあふれる空間を確保</p> <p>幹線道路等の整備により、大気質や騒音等の沿道環境が改善</p> <p>人口が集中した地区等において下水道整備が概成し、生活環境が改善</p> <p>河川、湖沼の浄化対策や海域の底質改善、下水道の整備等により、水質改善が進み、水環境が改善</p> <p>多様な生物の生息・生育・繁殖環境としての河川等の豊かな自然環境の保全・再生が進展するとともに、海岸の豊かで美しい環境の保全と回復が進展</p>

	<p>②総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【3 (H19年度) →190 (H24年度)】</p>	<p>海岸侵食等が周辺の生物の生息・生育環境や景観、利用に与える影響等に配慮した砂浜や緩傾斜堤防等の海岸保全施設の整備を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 人工構造物や人為的行為等による量・質両面の土砂移動の変化に起因する、河床低下や海岸汀線の後退などによる問題に対応するため、抜本的な対策として、河川・溪流における土砂移動、河川からの土砂の供給、沿岸域の漂砂、浚渫土砂の活用等の技術開発を推進するとともに、関係機関との事業連携のための方針の策定など各事業間の連携を図りつつ、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理に取り組む。 降水量や降雪の減少等に伴う渇水の更なる頻発に備え、平常時の河川について一定流量を確保し、地域の安定的な水利用を実現するため、ダム等の必要な水資源開発施設の整備を着実に進めるとともに、ダム群連携による既存施設の有効活用、渇水調整方法の検討、未利用開発水量の有効利用等を推進する。併せて、雨水、下水処理水などの有効活用を図る。 	<p>山地から海岸までの土砂の流れを改善することにより、海岸侵食の抑制や河川環境の改善等が実現</p>
--	---	--	---

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(9) 地球温暖化の防止</p> <p>京都議定書目標達成計画に基づき⁽³⁹⁾、地球温暖化の防止を図る。</p>	<p>(※) 京都議定書目標達成計画（平成17年4月28日閣議決定（平成20年3月28日全部改定））で定められた2010年度の排出削減見込量等〔参考指標〕</p> <p>【運輸部門におけるCO₂排出量：254百万t-CO₂（H18年度）→240～243百万t-CO₂（H22年度）】</p> <p>【下水道に係る温室効果ガス排出削減：約216万t-CO₂】</p> <p>【住宅・建築物におけるCO₂排出削減：約3800万t-CO₂】</p> <p>【都市緑化等による吸収：約74万t-CO₂】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 京都議定書目標達成計画に基づき、E T Cの利用促進などのI T Sの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。 信号機の集中制御化、プログラム多段系統化、多現示化等により、信号制御の高度化を推進する。 港湾の基盤整備、鉄道貨物の輸送力増強等の実施により、環境負荷の少ない海運・鉄道へのモーダルシフトを推進する。 下水道事業による二酸化炭素を削減するため、設備の運転改善、反応槽の散気装置や汚泥脱水機における効率の良い機器の導入等の省エネルギー対策や、下水汚泥由来の固形燃料、消化ガスによる発電、下水及び下水処理水の有する熱（下水熱）の有効利用等の新エネルギー対策を実施する。また、一酸化二窒素の削減のため、下水汚泥焼却施設における燃焼の高度化等を推進する。 住宅・建築物の断熱性能の向上や使用される建築設備の効率化など住宅・建築物の省エネ性能の向上を図るとともに、太陽光発電の導入や建物緑化を行う等、官庁施設のグリーン化を進める。 都市公園、道路緑地、河川緑地、港湾緑地、下水処理施設内の緑地、公的賃貸住宅地内の緑地、官庁施設敷地内の緑地等の整備を推進する等、二酸化炭素吸収源対策を実施する。 様々な都市機能が集約し、公共交通が中心となる集約型都市構造の実現に向け、大規模集客施設等の都市機能の適正な立地を確保し、中心市街地の整備・活性化による都市機能の集積を促進するとともに、都市・地域総合交通戦略を推進する。 	<p>京都議定書の6%削減約束が確実に達成され、加えて、更なる長期的、継続的な排出削減が進展</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(10) 循環型社会の形成</p> <p>循環型社会形成推進基本計画に基づき⁽³⁹⁾、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成を図る。</p>	<p>(※) 循環型社会形成推進基本計画（平成20年3月25日閣議決定）で定められた循環利用率、最終処分量の目標〔参考指標〕</p> <p>【循環利用率 約12%（H17年度）→14～15%（H27年度）】</p> <p>【最終処分量 約32百万トン（H17年度）→23百万トン（H27年度）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備事業の実施に当たっては、地球温暖化対策に配慮しつつ、資源投入量と最終処分量の最小化により一層努め、建設廃棄物の再資源化・縮減、再生資材の利用、建設発生土の有効利用を一層推進するとともに、下水汚泥等下水道の有する資源・エネルギーの有効利用を推進する。 循環型社会の形成を促進するため、港湾においては、建屋及びストックヤードの循環資源取扱支援施設の整備等を通じて、静脈物流拠点港（リサイクルポート）の形成を推進し、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークの構築を推進する。また、循環的な利用のできない廃棄物等を適正に処分するため、可能な限り減容化した上で廃棄物等を受け入れる海面処分場を計画的に整備する。 	<p>自然の循環を尊重し、人間社会における炭素も含めた物質循環を自然、そして地球の大きな循環に沿う形で健全なものとする中で、持続可能な社会が構築</p>

ストック型社会への対応

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(11) 戦略的な維持管理や更新の推進</p> <p>今後、高齢化した社会資本が急速に増加することを踏まえ、社会資本の維持管理や更新を計画的・効率的に推進し、ストック型社会への転換を図る。</p>	<p>＜社会資本の長寿命化・老朽化対策に関する指標＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ①全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【28% (H19年度) →概ね100% (H24年度)】 ②下水道施設の長寿命化計画策定率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】 ③河川管理施設の長寿命化率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】 ④港湾施設の長寿命化計画策定率 【約2% (H19年度) →約97% (H24年度)】 ⑤老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 【約5割 (H19年度) →約6割 (H24年度)】 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路から市町村道までの全ての橋梁について、点検に基づく長寿命化修繕計画を策定し、早期発見・早期補修の予防保全へ転換しライフサイクルコストの縮減や長寿命化を推進する。 ・ 下水道の有する機能を将来にわたって維持し、管路施設の老朽化等に起因する道路陥没などの事故を未然に防止するとともに、ライフサイクルコストの縮減を図るため、長寿命化計画を策定し、これに基づき、下水道施設の予防保全的な管理を行うなど、下水道施設の長寿命化対策を推進する。 ・ 河川管理施設の機能を維持し、水害等の被害の防止・軽減を図るため、従来の事後的管理から予防保全的管理への転換を促進する。特に、老朽化が進む施設について、適切に状態評価し、計画的・効率的な修繕・更新を実施することで、ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、施設の長寿命化を推進する。 ・ 港湾施設の改良・更新コストの縮減、安全性の確保を図るため、長寿命化計画を策定し、計画的かつ適切な維持管理を推進する。 ・ 海岸保全施設の老朽度や機能の健全性を適切に把握し、計画的な維持・更新を行うことにより、施設の機能を所要の水準に確保するための取組を推進する。 	<p>予防保全の考え方を導入した適切な維持管理・更新により、ライフサイクルコストの縮減を図るとともに、国民生活や経済社会活動に甚大な影響を与える施設の致命的な損傷を回避</p>

重点目標	指標	事業の概要	将来（概ね10年後）実現することを目指す経済社会と国民生活の姿
<p>(12) ソフト対策の推進</p> <p>ハードと一体となってその効果を増大させる、ICTをはじめとするソフト対策を推進し、既存ストックの高度利用・有効利用を図る。</p>	<p>＜ICTを活用したソフト対策の推進に関する指標＞</p> <p>①基盤地図情報の整備率 【78% (H19年度) →100% (H23年度)】</p> <p>②ETC利用率 【76% (H19年度) →85% (H24年度)】</p> <p>(再掲) 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 【0% (H19年度) →概ね100% (H24年度)】</p> <p>(再掲) 高度な防災情報を提供するための基盤整備の推進に関する指標（河川・火山）</p> <p>i) 高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 【約40% (H19年度) →約70% (H24年度)】</p> <p>ii) リアルタイム火山ハザードマップ整備率 【0% (H19年度) →50% (H24年度)】</p> <p>＜ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減に関する指標＞</p> <p>(再掲) 地震時に滑動崩落による重大な被害の可能性のある大規模盛土造成地が存在する地方公共団体のうち、宅地ハザードマップを作成・公表し、住民に対して情報提供を実施した地方公共団体の割合 【約1% (H19年度) →約40% (H24年度)】</p> <p>(再掲) ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水、内水、土砂、津波・高潮) 【洪水 7% (H19年度) →100% (H24年度)】 【内水 約6% (H19年度) →100% (H24年度)】 【土砂 16% (H19年度) →100% (H24年度)】 【津波・高潮 約6割 (H19年度) →約8割 (H24年度)】</p> <p>(再掲) 土砂災害特別警戒区域指定率 【約34% (H19年度) →約80% (H24年度)】</p> <p>＜高齢者、障害者等に対する理解の促進に関する指標＞</p> <p>(再掲) ハード対策を支えるソフト対策としての「心のバリアフリー」の促進 【18,301人 (H18年度) →約50,000人 (H24年度)】</p> <p>＜良好な景観等を有する生活空間の形成に関する指標＞</p> <p>(再掲) 景観計画に基づき取組を進める地域の数 【92 (H19年度) →500 (H24年度)】</p>	<ul style="list-style-type: none"> 基盤地図情報が様々な主体が整備する地理空間情報の基準として活用されるよう、国、地方公共団体等が整備・更新した大縮尺地図データや既存の数値地図2500^(注34)及び数値地図25000^(注35)をオルソ画像^(注36)を利用するなどして集約・シームレス化し、より利便性の高い基盤地図情報の効率的な整備を進めるとともに、インターネットで提供する。 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化の効果の向上を図るため、ワンストップサービス等のETC普及促進策を推進する。 貿易関連手続について、平成20年10月に稼働した「次世代シングルウィンドウ」への更なる一元化の推進のため、港湾関連手続の書式の統一化・簡素化及び「次世代シングルウィンドウ」への機能追加を図る。(再掲) 水害時における住民の適切な避難を促進するため、浸水想定区域やはん濫流の予測水深、想定流速、到達予測時刻などの浸水想定情報を時系列で図化してインターネット等で提供する体制を整備する。(再掲) 火山活動による社会的影響が大きく、活動が活発な29火山について、順次、火山活動の状況にあわせて危険区域の想定等の情報をインターネット等でリアルタイムに提供するリアルタイム火山ハザードマップを整備する。(再掲) 大地震等が発生した場合に、大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地について、変動予測調査（宅地ハザードマップの作成）を行い住民への情報提供等を図り、滑動崩落するおそれの大きい大規模盛土造成地であって滑動崩落による被害が大きいものに対して滑動崩落防止工事を推進する。(再掲) 水害・土砂災害、津波・高潮災害時の円滑かつ迅速な避難を支援するため、洪水、内水氾濫、土砂災害、津波・高潮それぞれについて、ハザードマップの作成・公表やそれを活用した防災訓練等の実施を促進する。(再掲) 土砂災害防止法に基づき指定される土砂災害特別警戒区域において、特定開発行為の制限、建築物の構造規制等を実施する。(再掲) バリアフリー化の推進のために不可欠な国民の高齢者、障害者等に対する理解と協力（心のバリアフリー）を得るため、施設整備を支えるソフト対策として、高齢者・障害者等の介助体験、疑似体験等を行うことによりバリアフリーについての理解を深めるためのバリアフリー教室等を開催する。(再掲) 地方公共団体に対する景観法の活用にあたっての技術的助言や参考事例の情報提供、景観形成総合支援事業の実施等を通じ、同法に基づく景観計画の策定を推進するとともに、歴史的な趣のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図るため、失われつつある歴史的な環境の保全・整備によるまちづくりを推進する。(再掲) 	<p>電子地図上の位置の基準となる基盤地図情報がインターネットで提供され、多様な地理空間情報の共有が可能となり、いつでも、どこでも、だれでも、必要な精度で位置を知り、必要な地理空間情報を利用することが可能</p> <p>料金所渋滞の解消及びCO2削減に伴い地球環境が改善</p>

(注1) リードタイム：海上コンテナ貨物における船舶の入港（着岸）から貨物の引き取りが可能となるまでの時間

(注2) スーパー中枢港湾プロジェクト：アジアの主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を目標に、我が国経済にとって特に重要な役割を果たす京浜港、伊勢湾（名古屋港、四日市港）、阪神港において、次世代高規格コンテナターミナルの形成等、関係者一丸となって先導的な施策を展開し、総合的に効率化を推進するプロジェクト

(注3) TEU：20 f t（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位（Twenty-foot Equivalent Units）

(注4) 総主要飛行経路長：路線毎の飛行経路長に運航回数を乗じたものの合計

(注5) 複合一貫輸送：特定の貨物を船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる2つ以上の輸送手段により相次いで運送すること

(注6) 主要な拠点地域：主要な中心市街地及び交通結節点周辺等を地方公共団体より500mメッシュ単位でヒアリングを行い抽出した地域

(注7) 都市再生整備計画：都市再生特別措置法第46条に基づき、市町村が地域の特性を踏まえて作成する、まちづくりの目標とそれを実現するために実施する各種事業等を記載した計画

(注8) 多数の者が利用する建築物：学校、病院、百貨店等の多数の者が利用する一定規模以上（階数3以上かつ1,000㎡以上等）の建築物

(注9) 大規模盛土造成地：盛土の面積が3,000㎡以上又は盛土をする前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上で、かつ、盛土の高さが5m以上の盛土造成地

(注10) 宅地ハザードマップ：宅地造成に伴う災害に対する住民の理解を深め、宅地造成に伴う災害の防止のため必要な規制を行うことを目的として、危険性の高い大規模盛土造成地を特定する地図

(注11) 変動予測調査：過去と現在の地形図の比較等により大規模盛土造成地の位置を抽出し、形状や土地利用状況の把握を行った上で、詳細な現地調査を実施し、変動・崩落等の危険性の高い大規模盛土造成地を特定する調査

(注12) 重点的に改善すべき密集市街地：延焼危険性が特に高く地震時等において大規模な火災の可能性があり、そのままではH23年度末までに最低限の安全性を確保することが見込めないことから、重点的な改善が必要な密集市街地（全国で約8,000ha）

(注13) 最低限の安全性が確保：地震時等において同時多発火災が発生したとしても、際限なく延焼することがなく、大規模な火災による物的被害を大幅に低減させ、避難困難者がほとんど生じないことをいい、道路・公園等の空地及び耐火建築物の敷地面積の合計面積が地区全体の面積に占める割合である不燃領域率を40%以上確保すること等をいう

(注14) 地震対策の強化区域：大規模な地震が発生するおそれが特に大きいと認められる地殻内において大規模な地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災に関する対策を強化する必要がある地域

(注15) 一定水準の防災機能：備蓄倉庫、耐震性貯蓄水槽、放送施設を備える面積10ha以上のオープンスペース

(注16) 大都市：人口20万人以上の都市（東京都特別区、政令指定都市、中核市、特例市）。なお、東京都特別区、政令指定都市の区は1都市として考える。

(注17) 広域避難地：大規模な地震の発生時に周辺地区からの避難者を収容し、地震に伴い発生する市街地火災等から避難者の生命、身体を保護するために必要な規模及び構造を有するもの。面積は概ね10ha以上。

(注18) 一定水準の安全性：地域毎に指定される高潮高、津波高に対して浸水被害が生じない水準

(注19) 土砂災害特別警戒区域：土砂災害が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域

(注20) 特定開発行為：住宅宅地分譲や社会福祉施設・学校・医療施設といった災害時要援護者関連施設等の建築のための開発行為

(注21) 津波・高潮防災ステーション：津波又は高潮災害の危険性が高い地域における人命・財産等の安全性の向上を図るため、水門陸閘等の海岸保全施設を効率的かつ迅速に管理制御するとともに、津波・高潮などの情報の収集・提供を行う一連の施設

(注22) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。）

(注23) バリアフリー新法：高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(注24) 基本構想：重点整備地区内においてバリアフリー化に関する事業を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成する基本的な構想

(注25) 重点整備地区：高齢者、障害者等が日常生活や社会生活において利用する、駅等の旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院等が集積しており、特にバリアフリー化が必要である一定の地区

(注26) 特定道路：駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路のうち、多数の高齢者、障害者等が通常徒歩で移動する道路の区間として、国土交通大臣が指定したもの

(注27) 一定のバリアフリー：2箇所以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

(注28) 高度のバリアフリー：2箇所以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当

(注29) 様々な規模の公園・緑地：街区公園等の小規模な公園・緑地、近隣公園等の中規模な公園・緑地、地区公園以上の規模の大規模な公園・緑地

(注30) 景観計画：景観法第8条第1項に基づき地方公共団体が策定する良好な景観の形成に関する計画

(注31) 都道府県構想：各都道府県が市町村の意見を反映した上で策定している污水处理施設の整備に関する総合的な構想で、水質保全効果や費用比較による経済性等を勘案し、地域の実情に応じた効果的かつ適正な整備手法を選定するもの

(注32) 汚濁負荷削減率：流域内で発生する汚濁負荷量に対する河川、湖沼内における水質浄化対策や下水道整備で削減した負荷量の割合

(注33) 底質改善：生物の生息に適した海底や水質にするため、青潮の原因となる海底の深掘跡の埋戻しや海底に堆積した有機物（ヘドロ）を封じ込める覆砂等の対策を行うこと

(注34) 数値地図2500：全国の都市計画区域を対象に国土地理院が刊行している縮尺1/2,500の位置精度を持つ、電子地図。（行政区域・海岸線、道路中心線、鉄道、内水面、基準点等の項目を整備。）

(注35) 数値地図25000：全国を対象に国土地理院が刊行している縮尺1/25,000の位置精度を持つ、電子地図。（道路中心線、鉄道中心線、河川中心線、水涯線、海岸線、行政界、基準点、地名、公共施設、標高の10項目を整備。）

(注36) オルソ画像：地図と重ね合わせることでできるよう加工された空中写真（画像）。

第3章 社会資本整備の進め方の改革

社会資本整備に当たって、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供（「V F M⁶」を最大化）するため、以下のような取組を行う。

(1) 社会資本の戦略的な維持管理・更新の推進と有効活用

①戦略的な維持管理・更新の推進

我が国の社会資本は、これまでに蓄積されてきたストックのうち高齢化したものの割合が、今後急速に増加するという課題に直面する。

これまでは、社会資本の“年齢”が全般的に若く、機能面での信頼度がにわかに大きく損なわれる懸念が少なかったことから、損傷等に対して個別・事後的に対処するという手法をとってきたが、高齢化したものの割合が急速に増大していく将来においては、致命的な損傷が発生するリスクが飛躍的に高まることから、こうした事後的な手法をもって万全の対応を図ることは困難である。

このため、これからは、施設の状態を定期的に点検・診断し、異常が認められる際には致命的欠陥が発現する前に速やかに対策を講じ、ライフサイクルコスト⁷の縮減を図る「予防保全」の考えに立った戦略的な維持管理・更新を実施していく。

②ICT等を活用した社会資本の高度化

厳しい財政状況の中で様々な政策ニーズに的確に対応していくため、官民が連携して、技術革新のスピードが非常に早く、短期間に既存の社会構造や国民生活を大きく変貌させる可能性を秘めているICTの活用を進めていく。

建設生産プロセスにおいては情報化推進のため、調査から維持管理までの各段階でのデジタルデータ交換を可能とするなどのCALS/E C⁸の環境整備を進めていく。特に、施工現場におけるICTを活用した施工（情報化施工⁹等）については一般的な工事への普及を促進する。

⁶ Value For Money の略。経済性にも配慮しつつ、公共事業の構想・計画段階から維持管理までを通じて、投資に対して最も価値の高いサービスを提供すること。

⁷ 社会資本の計画、設計から建設、維持管理、解体撤去、廃棄にいたる過程で必要となる費用の総額。

⁸ 「公共事業支援統合情報システム」の略称であり、従来は紙で交換されていた情報を電子化するとともに、ネットワークを活用して各業務のプロセスをまたぐ情報の共有・有効活用を図ることにより公共事業の生産性の向上やコスト縮減を実現するための取組。

⁹ ブルドーザやグレーダ、ローラ等の建設機械に設計情報や現場計測情報を入力し、建設機械の制御や施工状況の管理を行うなど、ICTの活用により施工の合理化を図る方法。

また、社会資本に関連する情報を重ね合わせ、情報の共有化を図る地理空間情報¹⁰プラットフォームの迅速な構築や通信基盤の高度化等を進め、これまでに蓄積されてきた社会資本ストックの機能を最大限に引き出す。

さらに、戦略的な維持管理の実施のため、I C タグ・センサーの特徴を生かした構造物等の損傷、変状の計測など施設の監視や健全度評価システムの整備を進め、施設の長寿命化とライフサイクルコスト低減を図る。

こうした I C T 等の活用により、社会資本の整備、利用及び維持管理の効率化、高度化を図る。

(2) 社会資本整備事業の効率性の向上

厳しい財政状況の中、公共事業評価やコスト構造改善などを通じて、公共事業の一層の効率化及び重点化を推進する。

① 公共事業評価の厳格な実施

公共事業評価については、新規事業採択時から事業完了後までの各段階において、最新のデータ等を用いて、厳格な評価を実施するとともに、評価結果の公表によって透明性を確保する。また、評価の客観性を向上させるため、学識経験者等を活用し、最新の知見の蓄積状況を踏まえつつ、事業効果の貨幣換算を検討するなど、評価手法の高度化を行う。さらに、完了後の事後評価結果を新規事業の計画・調査のあり方や評価手法の不断の見直しに反映させるなど、効率的な事業実施のための P D C A¹¹ サイクルを徹底する。

② 公共事業コスト構造改善の推進

公共事業コスト構造改善の推進については、V F M 最大化を重視し、価格と品質の両面からの施策を充実する。国及び関係機構等が実施する公共事業については、平成 15 年度より進めてきた“総合的なコスト縮減¹²”の取組に加え、平成 20 年度からは、新たに、民間企業の技術革新や調達効率化によるコスト構造の改善、施設の長寿命化によるライフサイクルコスト構造の改善、工事に伴う環境負荷低減等社会的コスト構造の改善等の効果も評価する「コスト構造改善」の取組を促進し、平成 24 年度までに、平成 19 年度と比べて 15%の“総合的なコスト構造改善”を達成することとする。また、毎年度、施策の実施状況と数値目標の達成状況についてフォ

¹⁰ 空間上の特定の位置を示す情報（該当情報に係る時点に関する情報を含む）とこれに関連付けられた情報。例えば、基盤地図情報、主題図、台帳情報、統計情報、空中写真等がある。

¹¹ 目標設定 (Plan) → 実施 (Do) → 評価 (Check) → 反映 (Action)。

¹² 工事コストの縮減に加え、規格の見直しによるコストの縮減、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現、将来の維持管理費の縮減等を行う取組。

ローアップしていく。

なお、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現のため、事業の進捗管理の徹底や、用地取得の円滑化に資する地籍調査の実施など、総合的な取組を引き続き推進する。

③事業間連携の推進

社会資本整備事業の一層の効率化に向けて、事業間連携を強力に推進することにより、コスト縮減や工期の短縮などを推進し、相互の効率性の向上を図るとともに、相乗的な効果の発現を図る。

(3) 公共調達の改革と新しい建設生産システムの構築

①公共調達の改革

価値の高い良質な社会資本を国民に提供するとともに、相次ぐ談合事件に対応して国民の信頼を回復するために、職員等に対してコンプライアンス¹³意識の徹底を図るほか、公共調達の改革を推進し、入札及び契約の透明性・競争性の向上、不正行為の排除の徹底、不良不適格業者の排除及び公共工事の適正な施工を確保する。

具体的には、価格と品質が総合的に優れた調達を実現するための「総合評価落札方式¹⁴」のより一層の拡充と金融機関等の与信審査を経て発行される「入札ボンド¹⁵」の活用等による不良不適格業者の排除の徹底等を行いつつ、地域経済や行政コストへの影響も勘案しながら、「一般競争方式」の積極的な活用を図る。なお、入札契約制度の不断の見直しを図るとともに、事業者等に対するペナルティの厳正な運用を図る。

さらに、極端な低価格受注は、公共工事の品質確保に支障を生じさせかねないことから、入札の競争性を確保しつつそのような受注を排除するため、総合評価落札方式の適切な運用や低入札価格調査¹⁶の厳格な実施等を図る。

②新しい建設生産システムの構築

一般競争入札の下で質の高い調達を確保するため、発注者・設計者・施工者間の情報共有、施工プロセスを通じた検査の実施、工事成績評定の充実及び企業の技術力を重視した格付制度・入札参加要件の運用等により、対等で透明性の高い「新しい建設生産システム」への転換を図る。

¹³ 社会規範に反することなく、公正・公平に業務遂行すること。

¹⁴ 技術提案に基づき、価格に加え価格以外の要素も総合的に評価して落札者を決定する方式。

¹⁵ 公共工事の発注に当たり、入札参加者に対して、金融機関等による審査・与信を経て発行される契約保証の予約的機能を有する証書。

¹⁶ 当該契約の内容に適合した履行がされないおそれがあるかどうかについての調査。

(4) 社会資本整備への多様な主体の参画と透明性・公正性の確保

国民の価値観が多様化する中で社会資本整備を円滑に進めるためには、事業の構想・計画段階、実施段階、そして管理段階のそれぞれの段階において、多様な主体の参画を通じて、受け手のニーズに合ったきめ細やかなサービスを提供するとともに、各段階で透明性・公正性が確保されたプロセスを経ることにより、社会資本整備に対する国民の信頼度を向上させることが重要となる。

このため、事業の計画段階よりも早い構想段階において、事業に対する住民等の理解と協力を得るとともに、検討のプロセスの透明性・公正性を確保するため、住民を含めた多様な主体の参画を推進するとともに、社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に検討を行い、計画を合理的に策定するための基本的な考え方を示した「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」をはじめとするガイドライン等を整備し、これに基づき積極的な取組を実施する。

さらに、周辺住民や様々な団体が参加するボランティアによる施設管理や人々の集う公共空間を活用した地域活性化の取組等を通じて、住民の地域への誇りと愛着を醸成し、自助の精神に基づいた地域づくりを進めるための支援を行う。

(5) 価値の高い社会資本整備に向けた技術開発の推進

持続可能な経済成長のためには、技術開発や社会制度の改革による「イノベーション¹⁷」が不可欠である。社会資本整備についても、継続的なイノベーションを実現させ、その成果を社会・国民に還元していく。

このため、新技術の研究開発を推進・支援するための公共工事等における新技術の活用システムを充実させ、技術評価を踏まえた有用な技術の積極的な活用を図るなど、技術調達施策を推進するとともに、研究開発への競争的資金等の助成制度の拡充を図る。

また、産学官一体となって技術開発の方向性を示す「技術ロードマップ¹⁸」を作成し、産学官や異分野間の連携を深める技術開発を推進していく仕組み・体制の一層の充実を図る。

これらの取組によりイノベーションを促し、コスト縮減や事業の迅速化、維持管理の高度化等による価値の高い社会資本整備を実現する。

¹⁷ 技術の革新にとどまらず、これまでとは全く違った新たな考え方や仕組みを取り入れて、新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと。

¹⁸ 目指すべき社会の将来像を実現するための課題を明らかにし、その解決に向けた技術研究開発の方向と目標を包括的に示して関係者において共有を図るもの。

(6) 民間能力・資金の活用

今後、既存ストックの高齢化に伴う管理コストの増大等の課題に対応しつつ質の高い公共サービスを提供するため、民間の能力・資金の活用により効率的かつ効果的に実施できる適切な事業分野において、PFI¹⁹を一層推進するとともに、既存の公的施設の管理・運営についても外部委託（アウトソーシング）等を更に推進する。

また、地域住民、NPO、民間企業等が、一種の社会貢献活動として行う社会資本の管理等への参画についても、官民の連携・協働により、更に促進する。

(7) 国と地方の適切な役割分担による社会資本の整備

国民がゆとりと豊かさを実感し、安心して暮らすことのできる社会を実現するため、地方分権改革推進法（平成 18 年法律第 111 号）に基づき、地方分権改革が進められている。

こうした地方分権改革を適切に進め、国と地方の適正な役割分担の下、着実に社会資本の整備を進める。

第4章 地方における社会資本整備

1. 国土計画との「車の両輪」としての社会資本整備

本計画は、「国土形成計画」において示される方向性や地域戦略を実現するための最も重要な政策手段を定めるものであり、国土形成計画との、まさに「車の両輪」として機能する。

特に、国土形成計画では、「全国計画」とともに、地域の自立性・多様性を重視する「広域地方計画」が各地方の主導で策定されること等を踏まえ、社会資本整備においても、全国的計画である本計画に基づく地方計画として「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」（以下「地方重点方針」という。）を早急に策定し、広域地方計画に示される地域戦略を実現するための具体的な方針を定めることとする。

2. 地方重点方針の基本的考え方

社会資本は、それぞれの地方が、安全で質が高く、また、維持・存続が危ぶまれる集落なども包含した形で魅力的な生活圏を形成し

¹⁹ PFI：Private Finance Initiative の略。民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して公共施設等の整備を行う手法。

ながら自立的に発展していくための基盤である。

地方重点方針は、社会資本を、各地方の特性に応じて重点的、効率的かつ効果的に整備し、適切に維持管理・更新していくための計画として策定するものである。

このため、その策定に当たっては、各地方支分部局が、地方公共団体や地方経済界、有識者等と十分な意見交換を行い、共通認識の醸成を図ることが不可欠であり、その共通認識を踏まえて、各地方における社会資本に関する現状と課題、目指すべき将来像、社会資本整備の重点事項等について検討したものを取りまとめることが必要である。

地方重点方針の策定に当たっては、以下の点に留意する。

①現地方重点方針の適確なフォローアップ

各地方において、現地方重点方針が目指した目標に対し、これまでの5年間に各地方で行ってきた取組を総括し、社会資本がこの間果たした役割等について適確なフォローアップを行い、現時点におけるその地方の社会資本の現状と課題について総括する。

②広域地方計画との連携

広域地方計画に位置づけられる地域戦略を実現するためには、その基盤となる社会資本の役割は極めて重要である。

したがって、広域地方計画と地方重点方針は、緊密な連携の下に策定される必要があり、地方重点方針では、広域地方計画等で示される、概ね10年後の地方の将来像を見据えた上で、社会資本整備の観点から、今後5年間の取組を示すものとする。

③地方の独自性の発揮

各地方には、その地方ならではの地勢、気候、風土、生活様式や歴史・文化がある。そこで、各地方におけるこれらの独自性が十分に活かされ、その地方のニーズがきめ細かく反映された、即地性の高い地方重点方針となるよう、社会資本ストックの成熟度等を踏まえつつ、地方重点目標、地方の独自指標、主要事業等の検討を行う。

3. 各地方の社会資本整備事業を巡る現状と課題

各地方の現状と課題を概括的に見ると以下のとおりである。今後それぞれの地方においてより詳細な検討・分析を実施する。

(北海道)・・・広大な土地、美しく豊かな自然環境や冷涼な気候を有し、明治以来の開発によって食料供給や観光の主要な拠点へ発展を遂げた地域である。北海道が誇る食と観光をはじめとした産業競争力の強化に加え、災害や雪に強く、雄大な自然を活かし環境と調和した地域力ある広域分散型社会の形成等が課題となっ

ている。

(東北)・・・南北に連なる脊梁山脈や多くの豪雪地帯を抱えるなど、厳しい自然条件を克服しつつ、安全な食料やエネルギーを全国に供給してきた地域である。太平洋・日本海地域の連携強化、地震や雪に強い安全・安心な地域づくり、都市と農山漁村との共生による地域の賑わいや活力の維持・創出等が課題となっている。

(関東)・・・4500万人が暮らし、首都中枢機能を有する国際ビジネス拠点である一方、大規模な災害に脆弱な地域である。世界トップクラスの競争力を有するとともに、災害に強く信頼性の高い都市機能や多様で豊かな自然・文化等を容易に享受できる世界に冠たるリーディング圏域の実現等が課題となっている。

(北陸)・・・自然・歴史・文化等豊かな地域資源や三大都市圏・環日本海諸国に隣接する地理的優位性を有する一方、地震・豪雪等の大規模災害が頻発する地域である。日本海側における交流の中枢拠点として、隣接諸国・圏域との交流強化、災害に強く地域資源を活かした住みよい地域づくり等が課題となっている。

(中部)・・・日本のまんなか位置し、最先端ものづくりの集積や豊かな自然・文化等の地域資源を有する一方、東海地震など大規模な災害の発生が危惧される地域である。災害への備えと自然との共生を礎にした、国際的な産業競争力の強化、地理的優位性と豊富な地域資源を活かした中部圏内外との交流促進等が課題となっている。

(近畿)・・・いにしえの心が息づく日本を象徴する歴史・文化資産や世界最高水準の研究開発・産業機能が集積する地域である。知と文化を誇る関西の復権のため、歴史・文化を活かした地域づくりとこれにあわせた国際観光圏の形成、最先端の知識でアジアをリードする創造・交流圏域の実現等が課題となっている。

(中国)・・・臨海部の基礎素材型・加工組立型産業の集積や豊かな農林水産物、観光資源等を有する地域である一方、特に中山間地域では人口減少・高齢化が進行している。中山間地域と都市地域の共生による生活圏の形成、ものづくり産業の強みと豊富な地域資源を活かした一体的で活力ある地域づくり等が課題となっている。

(四国)・・・美しい自然や四国遍路等の独自の文化、オンリーワン企業など特色ある産業を有する一方、台風・渇水などが頻発する自然条件の厳しい地域である。安全・安心な暮らしの実現、個性豊かな地域資源・産業を活かし、地域全体の連携によって自立的に発展する地域づくり等が課題となっている。

(九州)・・・成長著しい東アジアに近接し、美しい自然に囲まれた都市圏が適度に分散する一方、自然災害が頻発する地域である。東アジアとともに発展し、活力と魅力あふれる国際フロンティアとして、交流・連携を先導し、安全・安心で自然と共生したゆとりある暮らしの実現等が課題となっている。

(沖縄)・・・アジア太平洋地域の交流拠点で琉球文化や亜熱帯地域特有の貴重な自然環境等の特性を有する多数の島嶼と広大な海域からなる地域である。観光・物流拠点としての活発な交流による自立型経済の構築、固有の文化と多様な自然環境の保全や創造、さらに台風等の自然災害に強い安全・安心な暮らしの実現等が課題となっている。

第5章 事業分野別の取組

第2章及び第3章で述べた横断的な取組を推進するに当たり、事業分野別には次のとおり取り組む。

<道路整備事業>

1. 道路整備事業を巡る課題と今後の方向性

昨今の国際的な厳しい経済状況の中、引き続き我が国が競争力を確保するためには、物流の効率化や産業立地等に資するサービスの高い交通ネットワークが必要である。

また、少子高齢化・人口減少社会においても、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するためには、地域経済や生活を支える交通基盤が不可欠であり、地球温暖化問題など環境問題については、国民の関心が高まる中、道路行政としても積極的に対応していく必要がある。

さらに、近年頻発する自然災害や日常生活における交通事故などのリスクから国民生活を守るため、安全で信頼性の高い社会の実現が求められている。

道路は社会経済の活動や日常生活などを支える社会基盤であることから、これらの課題に対して、地域の実情を踏まえ、道路の整備・管理を計画的に取り組むことにより、その解消に寄与することが必要である。

その際、政策課題・投資の重点化など選択と集中の方針の下、厳格な事業評価、徹底したコスト縮減や無駄の徹底した排除に取り組みつつ、重点的、効率的に進めることが重要である。

また、時代に応じた課題に対応するため、その整備が着実に進められた結果、一定の道路ストックが形成されていることから、これらの蓄積されたストックを適切に管理し、長寿命化を図り、その機能を最大限に有効活用していく必要がある。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価

- ① 地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視して、道路の地方版の計画を策定する。
- ② 今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題・投資の重点化

- ① これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、既存ストックの点検や予防保全により、長寿命化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。
- ② 生活道路、歩道の整備やバリアフリー化など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、この中から、各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。
- ③ 国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直しを行った評価手法を用いて厳格な評価を行い、既存計画どおりの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、徹底したコスト縮減を図るなど抜本的な見直しを行う。

(3) 徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除

- ① 計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。特に、地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を徹底する。
- ② 道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り

組む。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 活力

①基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展への対応や、国際競争力を一層強化するとともに、地域経済の強化による地域の自立を支援し、発展する機会を確保するため、高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。また、早期にネットワーク全体としての効果を発揮するため、当面現道を活用するなど効率的に行う。

②生活幹線道路ネットワークの形成

少子高齢化が進み、人口減少が進展する中、集落の衰退や産業活動の低下、緊急医療体制の確保など、地方部の活力低下や地域格差の拡大が懸念されている中で、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

③慢性的な渋滞への対策

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。

(2) 安全

①交通安全の向上

道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や抜本的な対策を実施する。

②防災・減災対策

大規模な地震の発生時において、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐

震対策を推進する。また、豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策、雪寒対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。さらに、安心な市街地を形成するため、市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

(3) 暮らし・環境

①生活環境の向上

少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進する。

また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

②道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。また、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

③地球温暖化対策

京都議定書の温室効果ガス削減目標の達成を図るため、走行速度を向上するなど二酸化炭素排出量を削減する必要がある。京都議定書目標達成計画に基づき、ETCの利用促進などのITSの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。

(4) 既存ストックの効率的活用

①安全・安心で計画的な道路管理

高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。また、地域性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進する。

②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温

暖化対策などの観点から、E T Cを活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等を実施する。

施策の方向性	施策	指標
活力	基幹ネットワークの整備	・ 三大都市圏環状道路整備率 【53%(H19年度)→69%(H24年度)】
	慢性的な渋滞への対策	・ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(H19年度) →約1割削減(約118万人・時/日)(H24年度)】
安全	交通安全の向上	・ 道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ(H19年) →約1割削減(約100件/億台キロ)(H24年)】
暮らし・環境	生活環境の向上	・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(H19年度)→約75%(H24年度)】
	地球温暖化対策	・ 運輸部門におけるCO ₂ 排出量 【254百万t-CO ₂ (H18年度)→240~243百万t-CO ₂ (H22年度)】
既存ストックの効率的活用	安全・安心で計画的な道路管理	・ 全国道路橋の長寿命化修繕計画策定率 【28%(H19年度)→概ね100%(H24年度)】
	既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	・ E T C利用率 【76%(H19年度)→85%(H24年度)】

<交通安全施設等整備事業>

1. 交通安全施設等整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 少子高齢社会に対応した安全・安心な道路交通環境の実現

近年、交通事故による死者は減少しているものの、依然として年間約95万人が負傷しているなど、我が国の道路交通を取り巻く環境は厳しい。今後、更に少子高齢社会が進展する中、子どもや高齢者等が安全にかつ安心して外出することができるよう、人優先の交通安全対策を推進することが重要である。このため、幹線道路及び生活道路において交通安全施設等を重点的に整備することにより、安全・安心な道路交通環境の実現を図る。

(2) 円滑な交通の実現と地球環境問題への対応

地域が活力を持って自立的に発展するためには、日常の社会生活・経済活動において円滑な交通が確保されていることが必要である。また、地球温暖化が深刻化する中、今後とも持続的に社会生活・経済活動を営んでいくためには、低炭素社会を実現することが必要である。このため、交通安全施設等を整備することにより、交通の円滑化を図るとともに、渋滞を緩和するなどして自動車からの二酸化炭素排出の抑止を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

交通事故の発生割合が高いなど、特に交通の安全を確保する必要がある道路の区間を対象として、都道府県公安委員会及び道路管理者が緊密に連携し、事故原因の検証を行いつつ、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通事故の抑止、交通の円滑化及び二酸化炭素排出の抑止を図る。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、あんしん歩行エリアにおける面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(2) 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の高い区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

(3) 交通円滑化対策の推進

信号制御の高度化、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

(4) 高度道路交通システム（ITS）の推進

最先端のIT等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等により新交通管理システム（UTMS）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

施策の方向性	施策	指標
少子・高齢社会の進展に対応した安全・安心な道路交	交通安全の向上	・道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ(H19年) →約1割削減(約100件/億台キロ)(H24年)】

通環境の実現	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 【H24年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止】 (注)あんしん歩行エリア：歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。 ・主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 【約83%(H19)→100%(H24)】 ・特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(H19年度)→約75%(H24年度)】
	幹線道路対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・事故危険箇所の死傷事故抑止率 【H24年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止】 (注)事故危険箇所：事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。 ・信号機の高度化等による死傷事故の抑止 【H24までに約4万件/年を抑止】
円滑な交通の実現と地球環境問題への対応	交通円滑化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・信号制御の高度化による通過時間の短縮 【H24までに対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮】 ・開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(H19年度)→約1割削減(約118万人・時/日(H24年度))】 ・信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止 【H24までに約46万t-CO₂/年を抑止】

＜鉄道整備事業＞

1. 鉄道整備事業を巡る課題と今後の方向性

我が国の鉄道は、幹線・都市圏・地方圏それぞれの旅客輸送や全国的な貨物輸送の各分野において、利用者の基本的なニーズに応えられるネットワークを構築し、世界的に見ても高い水準の安全性や運行頻度等によるサービスを提供している。

しかしながら、少子高齢化の進展、人口減少の始まり、モータリゼーションの更なる進行等を背景に利用の伸び悩みや減少傾向等も生じているため、これらに伴う経営環境の悪化を克服して、現在のネットワークとサービスを引き続き充実することにより、利用者の期待に応えていくことが求められている。

特に、鉄道については、各地域ブロックの自立的発展に向けた総合的な交通ネットワークの中での重要性、地球環境問題が深刻化する中で環境に優しい輸送モードとしての特性を最大限活用していく必要性、さらには、高齢者や児童、学生等の生活の足として他のモードとも十分に連携しながらシームレスな輸送を提供する役割の重要性などに対する社会的な認識がますます高まっている。

また、鉄道はヒトやモノを大量、高速、かつ定時に輸送できる交通手段である一方で、ひとたび事故が発生すると被害が甚大になる

おそれがあるため、輸送の安全確保を最優先課題として取り組んでいく必要がある。

これらの観点から、輸送の安全の徹底を前提とした上で、ネットワークとサービスを充実させ、利便性の向上を図っていくことが求められている。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

鉄道整備事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、費用対効果分析を基本とした新規事業採択時評価や再評価等の厳格な実施により、事業箇所を厳選し、また、早期の事業効果発現を図るなど一層の重点化・迅速化を進める。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 地域間の連携強化や地域の活性化、豊かで快適な都市生活の実現及び我が国の国際競争力の強化

広域的な地域間の交流・連携の強化や地域の活性化に資する新幹線鉄道等の幹線鉄道の整備を推進するとともに、快適でゆとりある都市生活を実現するための都市機能を支える都市鉄道の整備や国際競争力強化に資する空港アクセス鉄道の整備を推進する。また、国際物流に対応する鉄道貨物の輸送力増強等を推進する。さらに、鉄道相互間等の乗継円滑化や、まちづくりと一体となった鉄道駅の総合的な改善を推進する。

地域における移動手段の確保はもとより、まちづくりや地域経済の振興などの観点からも重要な役割を担っている地方鉄道の活性化やLRTの整備を推進する。

(2) 地球環境問題や少子高齢化への対応

持続可能な物流体系の構築のための鉄道貨物の輸送力増強等を推進する。

また、既存ストックを有効に活用しつつ鉄道の整備を推進するとともに、乗り継ぎ改善、ICカードの導入等によるサービス・利便性の向上を図り、鉄道の利用を促進する。

さらに、鉄道を利用する高齢者、障害者をはじめとした移動制約者等の移動の円滑化を図るため、1日当たりの平均利用者数が五千人以上の駅については、平成22年までに原則として全ての駅についてバリアフリー化を実施する。また、1日当たりの平均利用者数が五千人未満の駅についても、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、バリアフリー化を可能な限り実施する。

(3) 安全・安心の確保

安全・安心の確保を目指し、大規模地震に備えた鉄道施設の耐震補強や踏切道における事故防止を図るための踏切道の改良をはじめとする、防災・減災及び輸送の安全性の向上に資する施設整備を推進する。

<空港整備事業>

1. 空港整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

世界におけるグローバル化が急速に進展する中、東アジアを中心とする国際航空ネットワーク構造も大きく変化している。我が国が、このような動きに迅速に対応し、持続的な成長を続けていくためには、諸外国の活力を積極的に取り込むことにより、引き続きアジアにおける成長センターとして機能することが不可欠である。また、各地域の活力を向上させるためには、内外にわたる広範な交流を促進することが必要である。このため、国際競争力を強化するための基盤であり、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、その機能の強化や、航空ネットワークの拡充等を推進する。

(2) 安全・安心の確保

安全・安心の確保は、旅客や貨物を運ぶ航空輸送の根幹である。一方、機材の不具合等による安全上のトラブルの発生、空港への不法侵入事案の発生、大規模地震の発生等といった航空輸送サービスの安全・安心をおびやかす事象が発生している。これらに適切に対応するため、航空保安システムの能力向上、テロ対策や不法侵入対策、空港等の耐震対策といった、航空における安全・安心を確保するためのハード・ソフトにわたる取組を着実に推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

今後の空港及び航空保安システムの整備に当たっては、現下の厳しい財政事情に鑑み、選択と集中により投資を重点化していく。

また、空港の新設や滑走路の延長等の整備だけでなく、今後は、利用者の利便性向上という観点から、地元自治体や空港を利用する関係者等との連携等を進め、既存ストックを活用した取組を推進するとともに、空港の運営面も重視していく。

また、空港等の機能を適切に発揮させるため、引き続き点検業務の強化など予防保全を進めるとともに、施工方法の改良や管理体制の充実等により、施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減を図りつつ、老朽化し緊急性の高い施設を早急に更新するなど、既存施設の円滑かつ計画的な更新を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

①航空ネットワークの拡充

首都圏の拠点空港(東京国際空港(羽田空港)、成田国際空港(成田空港))については、旺盛な航空需要に着実に対応していくため、羽田空港再拡張事業及び成田空港北伸事業を推進するとともに、成田空港と羽田空港を一体的に活用していくため、都心と両空港間のアクセス改善等を図りつつ、有機的連携の強化を推進する。あわせて、両空港の更なる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策の検討を進める。また、関西国際空港(関西空港)及び中部国際空港(中部空港)については、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便を推進する。関西空港は、我が国初の完全 24 時間空港となったが、地元による関空利用促進事業等を継続しつつそのフル活用を推進し、残る二期事業については需要動向等を見つつ行う。中部空港は、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全 24 時間化を検討し、フル活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する。

一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを充分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく。また、福岡空港及び那覇空港については、抜本的な空港能力向上方策等に関する調査等が進められており、その結果を踏まえ、地元の合意形成を図りつつ、将来需要に適切に対応するための方策を講じる。離島空港については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進する。

②航空保安システムの整備

空港や空域の容量を最大限活用するとともに、円滑かつ効率的な航空交通の形成や、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的高度の飛行等を通じたCO₂排出量の削減による地球環境問題等への対応を図るため、航空交通管理機能の高度化、高精度な航法(RNA

V)経路ネットワークの構築、次期管制システム等の管制支援機能の拡充といった航空保安システムの整備を推進する。また、高い安全性を確保するため、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムの導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理対応能力の向上を推進する。さらに、将来の航空保安システムの構築等に関し、国際民間航空機関、欧米、アジア諸国等との連携強化を図るとともに、産学官が連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する。

③空港等機能の高質化の推進

既存ストックを最大限活用し、航空輸送サービスの質の向上や利用者にとっての使いやすさ、地域の活性化といった観点から、i)就航率の改善等による信頼性の向上、ii)空港アクセスの改善による利便性の向上、iii)空港のバリアフリー化の推進、iv)増大する国際航空需要等に対応したターミナル諸施設の機能向上、v)観光振興にも資する情報の提供及び発信機能の拡充等、ハード・ソフトの組み合わせによる様々な取組を他の事業との連携も強化しつつ推進する。

④航空物流機能の強化

他の輸送機関より速達性に優れる航空貨物輸送の重要性は高まってきており、貨物取扱能力の強化等を図るとともに、ICタグを活用した航空物流システムの構築等を推進する。

⑤空港周辺環境対策の実施

空港の管理運営に伴う環境負荷の更なる軽減に努めつつ、経済社会情勢の変化も踏まえ、環境対策のあり方について見直しを行う。加えて、空港周辺自治体等、地域との新たな連携体制を構築するなどの取組を推進する。

(2) 安全・安心の確保

①空港の耐震化の推進

過去の地震災害において、緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たしたように、空港は、被災地域と外部地域を直接結ぶことができる特性を活かし、i)救急、救命活動等の拠点機能及び緊急物資や人員等の輸送受け入れ機能、ii)航空ネットワークの維持、iii)背後圏経済活動の継続性の確保などの役割を担うことが求められており、滑走路、航空保安施設等の耐震補強等を着実に推進する。特に、航空輸送上重要と考えられる空港については、今後、10年間を目途に液状化対策等による耐震性の向上を推進する。

②滑走路誤進入の防止

航空機の滑走路誤進入の防止等を図るため、地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化する。

③セキュリティの向上

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、航空貨物の保安対策基準の強化、液体物の客室内持込制限等の取組を着実に推進する。

施策の方向性	施策	指標
国際競争力の強化及び地域活力の向上	航空ネットワークの拡充	<ul style="list-style-type: none"> 大都市圏拠点空港の空港容量の増加 【H17年度比約17万回増（首都圏） （H22年度以降、安全性を確保した上で段階的に）】
	航空保安システムの整備	<ul style="list-style-type: none"> 総主要飛行経路長 【18,266,438海里（H18年度）→H18比2%短縮（H23年度）】
	空港機能高質化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> 国内線の自空港気象（台風除く）による欠航率 【0.40%（H15～H17年度平均値）→約1割削減（H24年度）】
安全・安心の確保	空港の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地震時に緊急物資輸送など防災拠点としての機能を有する空港から一定範囲に居住する人口の割合 【約4割（H18年度）→約7割（H24年度）】
	滑走路誤進入の防止	<ul style="list-style-type: none"> 管制空港における100万発着回数当たりの航空機の滑走路誤進入に係る重大インシデント発生件数 【1.1件/100万発着回数（H15～H19年度平均） →約半減（H20～H24年度平均）】

<港湾整備事業>

1. 港湾整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 我が国産業の国際競争力の強化

近年、我が国を取り巻く産業・貿易構造が大きく変化し、特にアジア地域、ロシア、中東等の経済発展は著しく、企業活動の更なるグローバル化が進展している。また、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路のサービス頻度が減少している。このような情勢変化を的確に捉え、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える効率的で安全性・信頼性が高い物流体系を構築する。

(2) 地域の活性化

経済のグローバル化の進展、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて国や地域を選択している。臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、地域産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所

得の創出等により地域を活性化させる。

(3) 大規模災害への対応力強化

東海地震、東南海・南海地震や首都直下地震等の発生が切迫し、極めて甚大な被害が予測されている。被災時に、緊急物資を迅速に供給し、港湾活動の停滞が経済の停滞や生活の不便を招かないよう、耐震強化岸壁等の整備を進めるとともに、港湾関係者の協働による運用体制を確立する。

(4) 地球環境問題と少子高齢社会への対応

閉鎖性湾内の水環境の改善、海洋における自然環境の保全・再生・創出を通じた生物多様性の保全及び循環型社会の形成への対応等多様化する環境問題に適切に対応する。また、深刻化する地球温暖化に対し、効率的な物流体系の構築によるCO₂等の排出の抑制を促進するとともに、循環型社会形成に資する静脈物流ネットワークの構築等を進める。さらに、港湾におけるバリアフリー化を推進する。

(5) 戦略的な維持管理の推進

高度経済成長時代に集中投資した港湾施設の老朽化が進行することから、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 投資の重点化・効率化

厳格な事業評価や更なるコスト縮減を図るとともに、事業の「選択と集中」の観点から、国際競争力の強化、地域の活性化、安心・安全の確保等に資する事業への重点投資を更に進め、より一層効率的・効果的に事業を実施する。

(2) 施策・事業の連携

港湾関係以外の様々な施策・事業との連携を進め、港湾行政単独では実施が困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。また港湾管理者、市民、民間事業者等の港湾に関係する様々な者との協働による港湾政策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 我が国産業の国際競争力の強化

①スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保

欧米基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保するため、スーパー中枢港湾等において、大水深高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

②我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充

地域の港湾においては、スーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、我が国産業にとって最も効率的な物流体系を我が国全体として構築するため、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

③港湾における情報化の推進

物流の高度化、効率化のため、港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化の普及を促進するとともに、手続の統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウへの一元化により、港湾の手続き面での更なる利便性の向上を促進する。

また、保安対策の強化に対応しつつ、より効率的な物流体系を構築するため、ICTの活用等により、物流の迅速性・効率性を向上させる取組を進める。

(2) 地域の活性化

①臨海部産業の活性化と企業の立地促進

臨海部産業の活性化、企業立地を促進するため、原材料等の輸入機能と製品等の輸出機能を強化し、臨海部用地の利活用環境の整備を進める。また地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、船舶の大型化に対応した多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送網を形成する。

②みなと地域づくりへの支援

地域が知恵と工夫をこらし、みなとの活用・振興を通じて地域の活性化を図る、港湾管理者、港湾所在市町村等の取組を支援する。

(3) 大規模災害への対応力強化

○被災時の広域的な経済社会活動への影響の極小化

大規模地震発生時において、海上輸送による緊急物資輸送、国際・国内物流機能の維持、帰宅困難者等の移動支援を可能とするため、耐震強化岸壁の整備、基幹的広域防災拠点の整備・運用体制の構築等を推進する。また、港湾全体の事業継続計画（BCP）を策定し、民間事業者、港湾管理者、国等が協働して迅速かつ効果的に

災害対応を行い、震災時に経済活動を維持できる体制を構築する。
また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保する。

(4) 地球環境問題と少子高齢社会への対応

①港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出

干潟・藻場の整備、深掘跡の埋め戻し、閉鎖性海域におけるゴミ・油回収及び港湾緑地の整備等により、港湾空間における水環境を改善し、自然環境を保全・再生・創出する。

②地球温暖化対策、循環型社会の形成等の推進

環境負荷がより低い物流体系を構築するため、自動車輸送から海運・鉄道輸送への転換や、港湾機能の適切な配置などを実施する。
また、循環型社会を形成するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するほか、浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分問題の解決に必要な海面処分場を計画的に整備する。

③少子高齢社会への対応

全ての利用者にとって使いやすい施設となるよう、旅客船ターミナル、係留施設等のバリアフリー化を進める。

(5) 戦略的な維持管理の推進

○港湾施設の長寿命化対策の推進

長寿命化等に資する計画の策定を推進・支援し、計画に基づく港湾施設の計画的かつ適切な維持管理を実施する。

施策の方向性	施策	指標
我が国産業の国際競争力の強化	スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> スーパー中枢港湾における港湾コスト低減率及びリードタイム 【港湾コスト H14年度比約13%低減(H18年度)→約3割低減(H22年度)】 【リードタイム 約2.1日(H18年度)→1日程度(H22年度)】 国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率 【H19年度比約5%減(H24年度)】
	我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量 【約280万TEU(H18年)→約340万TEU(H24年)】
	港湾サービスや保安対策等の向上	<ul style="list-style-type: none"> 港湾関連手続のシングルウィンドウ電子化率 【0%(H19年度)→概ね100%(H24年度)】
地域の活性化	我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充	<ul style="list-style-type: none"> 地方圏と東アジアとの港湾取扱貨物量(再掲) 【約280万TEU(H18年)→約340万TEU(H24年)】
	臨海部産業の活性化・企業の立地促進	<ul style="list-style-type: none"> 国内海上貨物輸送コスト低減率 【H19年度比約3%減(H24年度)】

大規模災害への対応力強化	被災時の広域的な経済社会活動への影響の極小化	<ul style="list-style-type: none"> 大規模地震が特に懸念される地域における港湾による緊急物資供給可能人口 【約2,400万人(H19年度)→約2,700万人(H24年度)】
地球環境問題と少子高齢社会への対応	港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出	<ul style="list-style-type: none"> 三大湾において底質改善が必要な区域のうち改善した割合 【約40%(H19年度)→約45%(H24年度)】 湿地・干潟の再生の割合 【約2割(H19年度)→約3割(H24年度)】
	地球温暖化対策、循環型社会の形成等の推進	<ul style="list-style-type: none"> リサイクルポートにおける企業立地数 【188社(H19年)→約230社(H24年)】 廃棄物を受け入れる海面処分場の残余確保年数 【約6年(H19年度)→約7年(H24年度)】
戦略的な維持管理の推進	港湾施設の長寿命化対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の長寿命化計画策定率 【約2%(H19年度)→約97%(H24年度)】

< 航路標識整備事業 >

1. 航路標識整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) ふくそう海域^(*)における安全対策の強化

(*) ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港
(海上交通安全法又は港則法の適用海域に限る。)

船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上物流を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。このため、ふくそう海域における航行支援の充実・強化、航行管制の円滑化などに資する航路標識の高度化等を重点的に行い、ふくそう海域における安全対策の強化を図る。

(2) 災害に強い航路標識の整備

配電線路によって商用電源を供給している航路標識においては、台風など自然災害によって配電線路が被害を受けた場合にはその機能が維持できず、船舶交通の安全が確保できない状態となる。このため、航路標識の電源を自立型の太陽光発電などクリーンエネルギーに変更することによって災害に強い航路標識とし、船舶交通の安全を確保する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

○航路標識の配置や機能の見直しによる効率的な事業の推進

航路標識整備事業を巡る課題を踏まえた新たな施策等を重点的に実施するとともに、既存の航路標識については、その配置や機能の見直しを行い、機能が重複し又は必要性が低下する航路標識の再配

置や廃止を促進するなど、投資効果が最大となるよう効率的な事業の実施に取り組む。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) ふくそう海域における安全対策の強化

○ふくそう海域における航路標識の高度化等の推進

ふくそう海域における航路等明示灯浮標について、視認性及び識別性向上のための高規格化整備を継続実施し、船舶交通の流れを円滑化するとともに、航路逸脱等による海難の未然防止を図る。特に多種の信号方式が混在している潮流信号所について電光文字による信号方式の統一化整備を行うとともに、潮流情報等をビジュアルで提供するシステムの整備を行い、船舶交通の安全性を向上させる。

また、大型船舶の航行に際し、一定トン数以上の船舶が行き会うことを一律に禁止している現行の港内交通管制について、AIS（船舶自動識別装置）の活用により、大型船舶の長さに応じ、行き会い可能な船舶を個別に判断する新たなシステムを所要の港に整備し、船舶交通の安全を確保しつつ、運航効率の向上を図る。特に船舶交通が集中している海域であって、海上交通センターのレーダーエリア外となっている海域について、海難の発生状況、航路整備等による交通流の変化等を踏まえ、情報提供と航行指導を強化するためのレーダー整備等を行うとともに、機能及び信頼性向上のための整備を行い、船舶交通の安全性を向上させる。

さらに、既設航路標識の施設及び機器について、ふくそう海域における航路等明示灯浮標の定期交換などの適切な維持更新等を行い、良好な船舶交通環境を維持・向上させ、継続的な船舶交通の安全確保を図る。

(2) 災害に強い航路標識の整備

○太陽光発電等クリーンエネルギー導入整備の推進

災害の影響を受けやすい商用電源を利用する航路標識の電源について、太陽光発電など自立型電源の導入整備を推進する。

なお、航路標識電源のクリーンエネルギー化は、信頼性向上のほか、商用電源を使用しなくなることから二酸化炭素排出量の削減も図られる。

施策の方向性	施策	指標
ふくそう海域における安全対策の強化	ふくそう海域における航路標識の高度化等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ふくそう海域(注)における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 【0（平成19年度）→毎年度ゼロを維持】 <small>(注)ふくそう海域：東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法又は港則法適用海域に限る。）</small>
災害に強い航路標識の整備	太陽光発電等クリーンエネルギー導入整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> 航路標識のクリーンエネルギー導入率 【約69%（平成19年度）→約83%（平成24年度）】

<都市公園事業>

1. 都市公園事業を巡る課題と今後の方向性

人口減少・少子高齢化の急速な進展は、我が国の経済社会に構造的な変化をもたらしている。都市公園等の緑とオープンスペースの整備・保全・管理に当たっては、持続可能な社会を実現するため、こうした社会構造の変化を踏まえ、地球温暖化防止への貢献、生物多様性の保全、安全な国土の再構築、個性と魅力ある生活環境の維持、美しい景観や文化・芸術への欲求の高まりなどに適切に対応していくことが求められる。

このため、都市公園等の緑とオープンスペースのあり方に関しては、良好な景観、地域の歴史・風土、生活文化、自然観、郷土愛、国民の精神性や満ち足りた幸福感、心身の健康など多くの価値観を包含する包括的な概念として「みどり」という言葉を用いることとし、かけがえのない国民共有の財産である「みどり」の整備・保全・管理については、その物理的・空間的な機能や効果だけでなく、総合的な機能や効果を最大限に発揮させる必要があることを踏まえ、以下の観点から戦略的かつ重点的に推進する。

(1) 歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成

美しい都市・地域・国土は、自然と人間がふれあう、ゆとりとうるおいに満ちた国民生活の基盤であり、歴史と文化に培われた風土・景観は地域に対する愛着や誇りを醸成する。これらを次世代に引き継ぐため、水と緑豊かな環境の保全・創出を推進するとともに、歴史と文化に根ざした地域の個性と魅力を基盤としつつ、活発な地域間及び国際的な交流・連携が展開されるよう、美しい「みどり」のストックを大切に作る豊かな地域づくりを推進する。

(2) 安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成

「みどり」は、大地震や火災時においては避難地・避難路、救援、復旧、復興等の拠点として重要な役割を果たすものであり、その機能・価値を認識・評価し、安全・安心な都市・地域・国土づくりを推進する。

(3) 持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現

様々な環境負荷を軽減し、環境を改善する機能を有する「みどり」の整備・保全・管理を通じ、地球温暖化問題への対応、ヒートアイランド現象の緩和、地域固有の自然の保全、都市近郊の里地里山の保全、生物多様性の保全など、持続可能な都市・地域・国土づくりを推進する。

また、急速な少子高齢化の進展やあらゆる人々の社会参画のニーズが拡大する中において、国民の心身の健康の向上や良好な子育て環境づくり等を推進するため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、誰もが利用しやすく、その効果を享受することができるよう、ハード・ソフト両面からの「みどり」の質の向上を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 多様な主体の参加・連携

地域の特性に応じた多様な「みどり」豊かな都市像を、各地方公共団体が「緑の基本計画」等において示し、都市公園をはじめとした公有地や民有地などの幅広い「みどり」の整備・保全・管理を、地域住民、ボランティア団体、NPO、民間企業等の多様な主体の参加・連携により推進するための総合的な施策を展開し、その実現を図る。

(2) ストックのもたらす効果の相乗的向上

公園施設の更新需要に対応し、維持管理コスト及び更新コストを縮減するための効率的な整備・保全・管理を推進するとともに、ストックの利用価値が最大限に高められるよう、防災、教育、福祉・医療、地域活動・交流、子育て支援、生きがい創出など、幅広い分野・領域との緊密な連携を図る。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成

歴史的意義を有する建造物や遺構等が周囲の自然的環境と一体をなして醸し出す歴史的風土の保存・活用を図るため、歴史的・文化的資源と一体となった「みどり」を重点的に整備・保全・管理する

とともに、周辺の市街地等における良好な歴史的風致の維持向上を総合的に推進する。

また、国営公園について、制度の的確かつ効果的な活用により我が国の重要な歴史的・文化的資源等の保全・活用を推進するとともに、効率的な整備及び管理に努めつつ国民の利用の一層の促進を図る。

(2) 安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成

大地震や火災時等において、避難地、防災拠点、延焼防止帯等としての機能を適切かつ有効に発揮する防災公園等の確保に重点的に取り組むとともに、公園施設の耐震性強化や災害応急対策施設の整備等、既存の防災公園等の防災機能の強化を図るための取組を進める。

(3) 持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現

都市公園をはじめ、民有地を含む「みどり」の整備・保全・管理を通じて、二酸化炭素の吸収による地球温暖化問題への対応や、ヒートアイランド現象の緩和、地域固有の自然の保全、都市近郊の里地里山の保全、生物多様性の保全等への積極的な対応を図るとともに、都市公園における緑のリサイクルや自然エネルギーの活用といった循環型社会の形成に向けた取組を推進する。

また、誰もが安心して「みどり」を利用することができる環境を整備するため、都市公園の総合的なバリアフリー化や、遊具の安全性の確保のための取組を推進する。

施策の方向性	施策	指標
歴史と文化に根ざした美しい都市・地域・国土の形成	歴史的・文化的資源等の活用	<ul style="list-style-type: none"> 全国民に対する国営公園の利用者数の割合 【4.0人に1人(H19年度)→3.5人に1人(H24年度)】
安全・安心な都市・地域・国土基盤の形成	都市の防災機能の向上	<ul style="list-style-type: none"> 一定水準の防災機能を備えるオープンスペースが一箇所以上確保された大都市の割合 【約25%(H19年度)→約35%(H24年度)】
持続可能な都市・地域・国土環境の形成と誰もが暮らしやすい社会の実現	誰にとっても優しい都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 園路及び広場がバリアフリー化された都市公園の割合 【約44%(H19年度)→約5割(H24年度)】
	水と緑のネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> 都市域における水と緑の公的空間確保量 【13.1m²/人(H19年度)→H19年度比約1割増(H24年度)】 都市における良好な自然環境の保全・創出に資する公園・緑地 【H19年度からH24年度までに新たに約2,100ha確保】 歩いていける身近なみどりのネットワーク率 【約66%(H19年度)→約7割(H24年度)】

<下水道事業>

1. 下水道事業を巡る課題と今後の方向性

下水道は、生活環境の改善等を目的に整備され、普及率は全国平均で70%に達したが、中小市町村等において未だ未普及地域を多く抱えており、定住促進や産業・観光振興等の地域活力を支える社会基盤として、早急な整備が求められている。下水道が整備された地域においても、近年激化する集中豪雨による内水氾濫の頻発、全国で地震が発生する中での耐震化の遅れ、閉鎖性水域における富栄養化、都市内の水環境の悪化といった課題が未解決のままである。また、老朽管路の破損による道路陥没が多数発生しており、今後、これまでに蓄積したストックの高齢化による社会的影響の増大が懸念される。さらに、資源・エネルギー問題が深刻化する中、下水道が保有する処理水・バイオマス等の有効利用は低水準にとどまっている。

これらの課題に加え、我が国における本格的な人口減少社会の到来や厳しさを増す財政状況、地球温暖化に代表される地球規模での環境問題を踏まえ、今後は、国民と地域社会の「安全・安心」「良好な環境」「快適・活力」を実現するため、下水道の有する機能を「排除・処理」から「活用・再生」に転換し、水や物質のフローを循環型にすることを基本とする。また、下水道ストックを適正に管理するとともに、経営基盤を強化することにより、国民の生活を支えるライフラインとしての下水道事業の継続性を確保する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な事業の実施に向けた取組

(1) 多様な主体の参加と協働

下水道整備に当たっては、計画段階で住民等と情報を共有し、計画策定から維持管理までの各段階で住民、NPO等の参加を得ることに努め、地域社会との協働関係を構築する。また、事業の効率化に向けて、民間事業者が有するノウハウの積極的な活用を図る。

(2) 地域特性の重視

地域にとっての望ましい社会の実現に向けて、地域のニーズや特性を踏まえ、ローカルスタンダードの導入など、地域の創意工夫を活かした柔軟な整備手法の導入を促進する。

(3) 施策の総合化

下水道整備と関連する事業との連携を強化し、総合的な施策を推進する。また、施設整備というハード対策に加え、情報提供、住民

参加等のソフト面と一体化した事業推進に取り組む。

(4) 事業の重点化・効率化

下水道事業の施策分野の特性に応じて、整備効果の大きさや整備が遅れた場合の被害や影響の大きさ等を勘案し、優先度の高い地域等を選択し、「時間管理概念」を持って、重点的な事業展開を行う。また、汚水処理施設の共同化や集約化を図るなど、下水道施設等の効率的・効果的な整備・管理を進める。

(5) 技術開発の推進

行政、官民の研究機関、民間事業者の連携・交流を一層推進し、下水道の整備・管理のコスト縮減や機能の高度化のため、新技術の開発・導入を積極的に推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 安全で安心な暮らしの実現

①浸水被害の軽減

地球温暖化による気候変動の影響等により近年頻発する集中豪雨の一層の深刻化が懸念される中で、都市化による雨水流出形態の変化や地下空間の利用拡大等を踏まえ、「雨に強いまちづくり」を目指す。このため、都市に降った雨水を下水道によって速やかに排除するだけでなく、貯留浸透施設を含めたハード整備やソフト対策、さらには自助を組み合わせた総合的な対策を推進する。

②地震対策の推進

被災時の水洗トイレの使用不能や未処理下水の流出等、被災地域の公衆衛生や生活環境等への甚大な影響を回避し、下水道が最低限有すべき機能の確保を図るため、防災拠点と処理場を結ぶ管路や緊急輸送路下の管路の耐震化などの「防災対策」と、社会的影響を最小化し、早期の機能回復を図る「減災対策」を総合的に推進する。

③水系リスクの低減

一定量以上の降雨時に合流式下水道から放流される未処理下水による水質汚染リスクを低減するため、早急に分流化や処理施設の増強等による改善対策を推進する。

また、水質事故発生時等における有害化学物質の流出による水質汚染リスクの低減に努める。

(2) 良好な環境の創造

①公共用水域の水質改善

水質改善の遅れている三大湾や湖沼等の閉鎖性水域において、窒

素・リンの流入負荷を削減することで富栄養化を解消し、赤潮・青潮やアオコの発生を抑制するなど、公共用水域のより一層の水質改善を進めるため、流域内の関係者による適切な役割分担の下で計画的・段階的な高度処理等を推進する。

②水循環系の健全化

気候変動に起因して増大する渇水リスクを軽減し、また、都市化によって失われた水辺空間を再生・創出するため、健全な水循環系の構築に向けて、都市内に豊富に存在する下水処理水の多様な用途への再利用を進めるとともに、雨水の貯留・浸透による水資源としての有効利用や地下水涵養を推進する。

③資源・エネルギー循環の形成

地球温暖化や資源・エネルギー問題に対応するため、下水処理場における省エネルギーの徹底とあわせ、下水汚泥の電力への利用や下水熱の冷暖房への利用等、新エネルギー対策の実施等により、温室効果ガスの排出削減対策を推進するとともに、有用資源であるリンの回収・利用を推進する。

(3) 快適で活力ある暮らしの実現

①公衆衛生の向上と生活環境の改善

生活環境の改善、公共用水域の水質保全、地域の活力再生等の観点から、他の汚水処理施設との連携を一層強化しつつ、未普及地域の早期解消を図る。特に、人口の集中する地区等では、概ね10年間で整備を概成させるべく整備の促進を図る。その他の地域では、整備の手法や時期について地域の裁量性を高めつつ、効率的な整備を推進する。

②活力ある暮らしの実現

定住促進、観光振興、産業振興等の活力ある地域づくりの観点から、下水道の整備に加え、下水処理場の施設空間の高度利用化や、雨水・再生水の活用による水辺空間の再生・創出、下水熱や下水汚泥の有するエネルギーの地域への供給等、地域のニーズに応じた施設・資源の活用を推進する。

(4) 事業の継続性の確保

下水道の有する機能を将来にわたって維持・向上させるため、新規整備、維持管理、長寿命化、更新を体系的に捉え、ライフサイクルコストの最小化又は事業費の平準化を図るための総合的かつ計画的な施設管理を推進する。

また、適正な管理に必要な安定した下水道経営を実現するため、経営計画の策定等により経営の計画性・透明性の向上を図ると

ともに、接続率の向上や施設の広域化・共同化等、歳出・歳入の両面において、経営基盤強化のための取組を支援する。

施策の方向性	施策	指標
安全で安心な暮らしの実現	浸水被害の軽減	・近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約14.8万戸（H19年度）→約7.3万戸（H24年度）】
		・下水道による都市浸水対策達成率 【約48%（H19年度）→約55%（H24年度）】 （重点地区）【約20%（H19年度）→約60%（H24年度）】
		・ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（内水） 【内水 約6%（H19年度）→100%（H24年度）】
		・浸水時に人命被害が生じるおそれのある地下街等における浸水被害軽減対策実施率 【約65%（H19年度）→約93%（H24年度）】
	地震対策の推進	・防災拠点と処理場を結ぶ下水管きよの地震対策実施率 【約27%（H19年度）→約56%（H24年度）】
	水系リスクの低減	・合流式下水道改善率 【約25%（H19年度）→約63%（H24年度）】
良好な環境の創造	公共用水域の水質改善	・河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 【河川：約71%（H19年度）→約75%（H24年度）】 【湖沼：約55%（H19年度）→約59%（H24年度）】 【三大湾：約71%（H19年度）→約74%（H24年度）】
		・良好な水環境創出のための高度処理実施率 【約25%（H19年度）→約30%（H24年度）】
	資源・エネルギー循環の形成	・下水道バイオマスリサイクル率 【約23%（H18年度）→約39%（H24年度）】 ・下水道に係る温室効果ガス排出削減 【約216万 t-CO2】
快適で活力ある暮らしの実現	公衆衛生の向上と生活環境の改善	・汚水処理人口普及率 【約84%（H19年度）→約93%（H24年度）】
		・下水道処理人口普及率 【約72%（H19年度）→約78%（H24年度）】
事業の継続性の確保	管理の適正化	・下水道施設の長寿命化計画策定率 【0%（H19年度）→100%（H24年度）】

<治水事業>

1. 治水事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 安全で安心できる国土の保全

災害に脆弱な我が国の国土構造に加え、地球温暖化に伴う気候変化等による集中豪雨の激化、局地的な大雨の頻発、海面水位の上昇や大規模地震の頻発、高齢社会の到来等の新たに懸念される要因により災害リスクは増大傾向にあり、今後、これまで以上に甚大な被害が多発するおそれがある。

国民の人命・財産を守り、安全で安心できる国土を保全することは国の最も重要な責務であることを再認識し、これらの新たな要因に的確に対応するため、最新技術の活用、思い切った事業の重点化、ハード・ソフト一体となった対策、地域特性を踏まえた都市計画や道路、住宅等と連携した水害・土砂災害に強いまちづくりの構築及び農地の多面的機能の活用など流域における対策を含む多様な治水手法を重層的に実施するとともに、大規模災害の発生に備え、緊急時の危機管理体制の強化を図る。

(2) 河川が本来有する多様性の確保

河川はその存在そのものが多様な価値を有しており、河川の美しい自然空間や水辺を活かした地域の賑わいの形成等が強く求められている。

河川の整備に当たっては、自然、歴史、文化等の河川の有する多様性を踏まえた上で、良好な自然環境の保全・再生やまちづくりと一体となった川づくりを進めていく。また、河川環境については、地域と共有した目標の下で取組を進めていく必要があることから、河川環境の目標像の明確化を図ることにより、真に環境目的を内在化した河川整備を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の推進

水害・土砂災害から人命と財産を守るために、氾濫等を防止する堤防や砂防施設等のハード整備を着実に進めるとともに、ハード整備が未対策のところやハード整備で対応が困難なところについても、少なくとも人的被害を回避・軽減するため、ハザードマップ、土砂災害警戒情報等の情報提供や河川の水位、浸水状況等のリアルタイム情報の提供等のソフト対策を充実させることにより、可能な限り早期の安全確保に努める。

(2) 計画的・効率的な維持管理や更新の推進

高度経済成長期に整備された河川管理施設、砂防施設等が、急速に高齢化して、機能低下を起こすことが必至であり、維持管理・更新費用の増大が見込まれる中であっても、治水安全度を向上させるため、限られた投資力の中でも新規投資を確保するとともに、計画的・効率的な維持管理・更新を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 安全で安心できる国土の保全

①災害を未然に防ぐ予防対策の重点化

災害が一度発生すると、多くの人命・財産が失われ、住民生活、地域経済等が甚大な影響を受けるだけでなく、発災後の復旧にかかる時間、費用等により、住民は精神的なストレスを受け、地域財政は圧迫されることから、堤防等のハード施設整備など、災害を未然に防ぐための予防対策の重点化を実施する。その際、少なくとも人的被害を回避・軽減するとともに、仮に被災したとしても国民の生活や経済社会活動への深刻なダメージを回避し持続可能となるよう、守るべき機能を明確化した対策を実施する。

②再度災害発生防止の徹底

安全で安心して暮らせる基盤の確保は、地域の自立的発展や活性化の大前提であるため、洪水氾濫や土石流等により甚大な被害が発生した地域については、被災した施設等の原形復旧のみにとどめるのではなく、住民が安心して生活できるよう、被災しにくい土地利用への転換などの手法も活用しつつ、被災状況や上下流、左右岸のバランス等を総合的に勘案し、被害の再発防止を徹底する。

(2) 新たな維持管理システムの構築

河川の特性、重要度等を踏まえ、低コスト化や省力化を図りつつ必要な水準を確保できるよう、新たな維持管理システムを構築する。

①既存ストックの長寿命化

河川管理施設、砂防施設等の既存ストックの長寿命化を図るため、これまでの事後的対応から予防保全の考えを導入したより効率的・効果的な維持管理を実施する。

②ICT分野などにおける新技術の活用

ICT分野などにおける新技術を用いた浸水予測情報や高精度レーダーを活用した集中豪雨や局地的な大雨の予測等の高度な防災情報を提供するための基盤を整備する。

(3) 河川が本来有する多様性の確保

①自然環境の保全・再生

河川の整備・管理に当たっては、「多自然川づくり」を基本とし、瀬、淵、河岸、河畔林など多様な河川環境を保全・再生する。また、河川の上下流や河川と流域との連続性の確保、流量変動の保全等により、生物の良好な生息・生育・繁殖環境の保全・再生を図り、特に地域にとって重要な自然環境の再生に取り組むとともに、汚濁の著しい河川・湖沼については、水質浄化対策等を通じて美しい水環境を再生する。

また、人工構造物や人為的行為等による土砂移動の変化に起因する河床低下や海岸汀線の後退などの問題が生じていることから、山地から海岸までの一貫した総合的な土砂管理の取組として、砂防施設による流出土砂の調節やダムにおける土砂の適切な流下などの対策を関係機関と連携しながら実施する。

②地域の個性・活力を育む、まちづくり・地域づくりの支援

景観への配慮、地域の歴史・文化等との調和、清流の回復等により、街並みとそこを流れる川とが一体となった魅力ある風景や多くの人が集まる賑わいの場を整備・保全する。

施策の方向性	施策	指標
安全で安心できる国土の保全	災害を未然に防ぐ予防対策の重点化	<ul style="list-style-type: none"> 洪水による氾濫から守られる区域の割合 【約61% (H19年度) →約64% (H24年度)】 中枢・拠点機能をもつ地域で床上浸水の恐れがある戸数 【約525万戸 (H19年度) →約235万戸 (H24年度)】 土砂災害から保全される人口 (急傾斜事業を含む) 【約270万人 (H19年度) →約300万人 (H24年度)】 土砂災害から保全される人命保全上重要な施設数 (急傾斜事業を含む) 【約2,300 (H19年度) →約3,500 (H24年度)】 土砂災害特別警戒区域指定率 (急傾斜事業を含む) 【約34% (H19年度) →約80% (H24年度)】 地震時に河川、海岸堤防等の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面積 【約10,000ha (H19年度) →約8,000ha (H24年度)】 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 (洪水、土砂) (急傾斜事業を含む) 【洪水7% (H19年度) →100% (H24年度)】 【土砂16% (H19年度) →100% (H24年度)】 高度な防災情報を提供するための基盤整備に関する指標 <ul style="list-style-type: none"> ①高度な防災情報基盤を整備した水系の割合 【約40% (H19年度) →約70% (H24年度)】 ②リアルタイム火山ハザードマップ整備率 【0% (H19年度) →50% (H24年度)】
	再度災害発生防止の徹底	<ul style="list-style-type: none"> 近年発生した床上浸水の被害戸数のうち未だ床上浸水の恐れがある戸数 【約14.8万戸 (H19年度) →約7.3万戸 (H24年度)】
新たな維持管理システムの構築	既存ストックの長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> 河川管理施設の長寿命化率 【0% (H19年度) →100% (H24年度)】

河川が本来有する多様性の確保	自然環境の保全・再生	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自然の水辺等の再生に関する指標 <ul style="list-style-type: none"> ①水辺の再生の割合 【約 2 割 (H19年度) →約 4 割 (H24年度)】 ②湿地・干潟の再生の割合 【約 2 割 (H19年度) →約 3 割 (H24年度)】 ・ 河川・湖沼・閉鎖性海域における汚濁負荷削減率 <ul style="list-style-type: none"> 【河川 約 71% (H19 年度) →約 75% (H24 年度)】 【湖沼 約 55% (H19 年度) →約 59% (H24 年度)】 ・ 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【 3 (H19年度) →190 (H24年度)】
	地域の個性・活力を育む、まちづくり・地域づくりの支援	<ul style="list-style-type: none"> ・ かわまちづくり整備自治体数 【 4 市 (H19年度) →29市 (H24年度)】

<急傾斜地崩壊対策事業>

1. 急傾斜地崩壊対策事業を巡る課題と今後の方向性

○急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保

我が国は急峻な地形と脆弱な地質を有しているとともに、地震や豪雨等に見舞われやすい厳しい自然条件下に置かれているため、急傾斜地の崩壊による人命被害を伴う災害が多発している状況にあり、特に高齢者等の災害時要援護者の被災が顕著である。急傾斜地の崩壊による災害は様々な自然災害の中でも死者が発生する割合が高く、今後も集中豪雨の多発化や大規模地震の発生の危険性が高まり、犠牲者の増大が懸念されることから、施設整備の重点化と併せて土砂災害防止法に基づくソフト対策を推進し、ハード・ソフトが一体となった総合的な対策を実施することにより、被害の防止・軽減を図る。あわせて、地域の在来植生を活かした整備等、自然環境の保全や美しい景観の形成、地域の活性化に資する事業を推進し、安全で美しく活力のある地域の形成を図る。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

○「犠牲者ゼロ」を目指した重点的な対策の推進

災害時要援護者関連施設等の人命保全上重要な施設を重点的に保全するとともに、土砂災害防止法に基づく警戒避難体制の整備や安全な土地利用への誘導を促進することにより、人命被害の防止・軽減を図り、急傾斜地の崩壊による災害の犠牲者を出さないことを目指したハード・ソフト一体となった総合的な対策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 人命被害を未然に防ぐ予防的対策の重点化

急傾斜地の崩壊により多発している人命被害を未然に防ぐため、人命保全上効果の高い箇所の予防対策の重点化を実施する。具体的には、避難が困難な人々の被害を防止するため、24時間入院患者が滞在する病院等の災害時要援護者関連施設を保全するとともに、地域の拠点的な避難場所や防災拠点を保全する事業への重点化を図る。

(2) 土砂災害防止法に基づくソフト対策の促進

土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域等の指定の促進、ハザードマップの作成・周知や防災訓練の実施を通じて、行政と住民の協働による実効性の高い警戒避難体制の整備を図るとともに、土砂災害特別警戒区域における開発行為の制限等により危険箇所の増加抑制を図り、安全な土地利用への誘導を図る。

施策の方向性	施策	指標
急傾斜地の崩壊による災害からの安全・安心の確保	人命被害を未然に防ぐ予防対策の重点化	<ul style="list-style-type: none"> 急傾斜地の崩壊による災害から保全される人口 【約120万人（H19年度）→約130万人（H24年度）】 急傾斜地の崩壊による災害から保全される人命保全上重要な施設数 【約1,000（H19年度）→約1,500（H24年度）】
	土砂災害防止法に基づくソフト対策の促進	<ul style="list-style-type: none"> 土砂災害特別警戒区域指定率 【約34%（H19年度）→約80%（H24年度）】 ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合 【土砂16%（H19年度）→100%（H24年度）】

<海岸事業>

1. 海岸事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保及び被災の軽減

我が国では、発生の切迫性が指摘されている大規模地震等による津波被害が懸念されているが、平成16年のスマトラ沖地震等諸外国における津波被害を契機として、対策の緊急性が改めて認識された。また、同年の高知県菜生海岸での高波による堤防倒壊など、高潮や波浪による被災が頻発しており、ハリケーン・カトリーナによる高潮被害を契機として、我が国の三大湾沿岸地域等のゼロメートル地帯が被災した場合の経済社会への甚大な影響が懸念されることとなった。このため、防災・減災の観点から、人的被害の最小化を

緊急かつ最優先課題として、津波被害が想定される沿岸域や、高潮により甚大な被害が懸念される三大湾や有明海等の沿岸地域に広がるゼロメートル地帯、近年浸水被害が発生した地域を中心に、ハード施策を着実に進めるとともにソフト施策を一体的に行う総合的な津波・高潮対策を推進する。

(2) 大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保

大規模地震発生時の被災による海岸保全施設の機能低下により、津波、高潮等に対する所要の安全性が確保できないことが懸念される。このため、ゼロメートル地帯や、三大湾沿岸地域をはじめ人口・資産が集積する地域等を防護する海岸保全施設を中心に、緊急かつ効率的に海岸保全施設の耐震性の強化を推進する。

(3) 海岸保全施設の老朽化対策の推進

整備から相当な年月が経過し、老朽化による機能低下が懸念される海岸保全施設が多くなっている。このため、施設の老朽度や機能の健全性を適切に把握し、計画的な維持・更新を行うことにより、施設の機能を所要の水準に確保するための取組を推進する。

(4) 侵食に対する防護による国土の保全

海岸侵食の急速な進行は、海辺の環境や利用に影響を与えるだけでなく、防災機能の低下を招き、国土の喪失につながる。また、上流から沿岸までの土砂移動の連続性を勘案し、土砂収支の状況を広域的に踏まえた総合的な土砂管理の視点が重要である。このため、国土保全の観点から適切な対策による汀線の防護・回復を図るとともに、領土・領海保全の側面から海面上昇の影響も考慮し、重要な岬や離島における侵食対策を推進する。

(5) 豊かで美しい環境の保全と回復

海岸は、貴重な生物の生息・生育空間、砂浜や海岸林などによる名勝や優れた景観を構成する空間、さらには地域の個性や伝統、文化、風土を育んできた貴重な空間である。このため、海岸環境に支障を及ぼす行為を極力回避するとともに、周辺の生物の生息・生育環境や景観、利用に与える影響等に配慮した海岸保全施設の整備を推進する。

(6) 海辺の利用空間の充実と親しめる環境の創出

海岸は、従来の海水浴等の利用に加え、様々なレジャーやビーチスポーツ等の場として利用されているが、海岸保全施設の整備に伴

い利便性や海辺へのアクセスが損なわれる懸念がある。このため、海辺を利用しやすくするための施設や環境の整備や、海辺のアクセスに考慮した海岸保全施設の整備とともに、地域住民等との連携強化等を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 系統的な評価の下での海岸保全施策の推進

長期的視点に立ち、整備した施設のライフサイクルコストの最小化を図ることはもとより、施設の老朽度や耐震性を系統的に評価する適切なマネジメントの下で、防護、環境及び利用の調和のとれた海岸保全施策を推進する。

(2) 広域的・総合的な視点からの取組の推進

既存の海岸保全施設による防護水準や、海岸の環境・利用状況だけでなく、背後地域を含めた地域全体の人口・資産や、土地利用の状況、社会資本の集積状況、海上交通・漁業活動の現状、港湾・漁港の機能等を勘案し、関係機関との密接な連携の下で海岸保全施策を推進する。

(3) 地域との連携の促進と海岸に係る教育

海岸の漂着ゴミ処理や清掃・美化、環境教育等の活動に当たり、海岸管理者、地方公共団体等と地域住民等が連携・協働するための取組を進めるとともに、多様な主体が参加しやすい仕組の検討を推進する。

(4) 地球温暖化による海面上昇への対応

地球温暖化による海面上昇に対応するため、潮位、波浪等の変動についての監視機能を一層充実するとともに、技術的な検討を含めた対策に関する調査・研究を更に推進する。また、調査・研究結果を踏まえた対応策や、長期的スパンでの段階的な対応のプログラム等の海岸保全施策の検討を進めつつ、適応策を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保及び被災の軽減

①津波・高潮による災害を防止する海岸保全施設の整備等の推進

防護の必要な海岸での海岸保全施設の計画的整備を一層推進するとともに、水門の自動操作化等による防災機能の高度化を推進し、所要の安全性の確保を図る。

②ハザードマップの作成支援等の推進

津波・高潮ハザードマップの作成・公表による災害危険度情報の共有、継続的な防災訓練の実施、津波・高潮防災ステーションの整備等により、地域における危機管理機能の高度化を推進する。

(2) 大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保

○海岸保全施設の耐震化の推進

緊急かつ効率的に海岸保全施設の耐震性の強化を推進するとともに、耐震調査について、手法の改良、普及等により、実施を推進する。

(3) 海岸保全施設の老朽化対策の推進

○海岸保全施設の老朽化対策の計画的実施

施設の老朽度や機能の健全性の把握を目的とした点検・評価を計画的に実施するとともに、海岸管理者が計画を策定し、これに従い計画的な維持・更新を行うことにより、施設機能の確保を図る。

(4) 侵食に対する防護による国土の保全

①海岸保全施設の整備による侵食対策の推進

突堤・離岸堤、ヘッドランド等の構造物による沿岸漂砂の制御、養浜、サンドバイパス、サンドリサイクル等の養浜工を推進する。

②総合的な土砂管理の取組の推進

河川からの土砂の供給、沿岸域の漂砂、浚渫土砂の活用等の技術開発を推進しつつ、関係機関等の連携による取組を推進する。

(5) 豊かで美しい環境の保全と回復

○豊かで美しい海岸の保全と回復の推進

名勝や優れた景観、貴重な生物の生息・生育空間等豊かで美しい環境を有する海岸の保全・回復に資する取組を推進する。

(6) 海辺の利用空間の充実、親しめる環境の創出

○海辺のアクセスに考慮した海岸保全施設整備等の推進

海辺を利用しやすくする施設や環境の整備を進めるとともに、地域の特徴を活かした階段護岸や緩傾斜堤防の設置等を推進する。また、地域住民等の海辺の環境づくりや利用向上に資する活動への参加等の様々な取組を支える仕組づくりの検討を推進する。

施策の方向性	施策	指標
津波・高潮からの防護による生命・財産の安全性の確保、被災の軽減	津波・高潮による災害を防止する海岸保全施設の整備等の推進	<ul style="list-style-type: none"> 津波・高潮による災害から一定の水準の安全性（注）が確保されていない地域の面積 【約11万ha (H19年度) →約9万ha (H24年度)】 <p>（注）一定の水準の安全性：地域毎に指定される高潮高・津波高に対して浸水被害が生じない水準</p>
	ハザードマップの作成支援等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ハザードマップを作成・公表し、防災訓練等を実施した市町村の割合（津波・高潮） 【約6割 (H19年度) →約8割 (H24年度)】
大規模地震への耐久性保持による生命・財産の安全性の確保	海岸保全施設の耐震化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 地震時に河川、海岸堤防等の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面積 【約10,000ha (H19年度) →約8,000ha (H24年度)】
海岸保全施設の老朽化対策の推進	海岸保全施設の老朽化対策の計画的実施	<ul style="list-style-type: none"> 老朽化対策が実施されている海岸保全施設の割合 【約5割 (H19年度) →約6割 (H24年度)】
侵食に対する防護による国土の保全	海岸保全施設の整備による侵食対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> 侵食海岸において、現状の汀線防護が完了していない割合 【約20% (H19年度) →約17% (H24年度)】
	総合的な土砂管理の取組の推進	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な土砂管理に基づき土砂の流れが改善された数 【3 (H19年度) →190 (H24年度)】
豊かで美しい環境の保全と回復	豊かで美しい海岸の保全と回復の推進	<ul style="list-style-type: none"> 水辺の再生の割合 【約2割 (H19年度) →約4割 (H24年度)】

第37回土木計画学研究発表会 SS

■日時、場所

平成20年6月6日(金)17:30~19:00 北海道大学工学部

■セッション名

新たな公共事業の計画策定プロセスと今後の方向について

New planning process for Infrastructure project and Future direction

■オーガナイザー氏名

国土技術政策総合研究所 道路環境研究室 主任研究官 曾根真理

■SS概要

平成20年3月に国土交通省において「公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン」がとりまとめられた。公共事業を円滑に進めるためには早い段階からの住民等の理解と協力が不可欠であり、そのためには計画策定プロセスの透明性、公正性が確保されている必要がある。このガイドラインは、平成15年6月の「国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン」や事業種毎の計画策定プロセスのガイドラインによる先行的な取組等を踏まえ、計画策定プロセスの標準的な考え方をとりまとめたものである。平成19年4月の「戦略的環境アセスメント導入ガイドライン」の策定など事業に先立つ早い段階での環境配慮を求める動きもあり、公共事業の構想段階における取組は、現在、非常に重要となっている。

本セッションでは、策定に携わった実務者、学識者がガイドラインを踏まえた今後の計画策定のあり方について議論を行う。

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism published official circular, March in 2008. This circular is named “Guideline for planning process in concept making stage of public-works”. The guideline follows “Guideline for public involvement process in conception making stage of public works belonging to Ministry of Land, Infrastructure and Transport” published in 2003, “Guideline for installation of strategic environment assessment” published in 2007 by Ministry of Environment, planning process guidelines of several types of public works, etc. .

The planning process will be done according to this guideline from 2008. Members discuss about new process and future directions in this session.

■発表者と題目、プログラム

小林潔司 京都大学教授 (GL作成委員会委員長)、屋井鉄雄 東京工業大学教授 (道路専門)、辻本哲郎 名古屋大学教授 (河川専門)、三上圭一 国土交通大臣官房公共事業調査室長 (港湾専門)、五道仁実 国土交通省大臣官房技術調査課環境安全・地理空間情報技術調整官 (実務者代表)

プログラム

- 1 挨拶 小林潔司 京都大学教授
- 2 新GLの概要 五道仁実 国土交通大臣官房技術調査課環境安全・地理空間情報技術調整官
- 3 道路の計画策定の実例と課題 屋井鉄雄 東京工業大学教授
河川の計画策定の実例と課題 辻本哲郎 名古屋大学教授
港湾の計画策定の実例と課題 三上圭一 国土交通大臣官房公共事業調査室長
- 4 公共事業全般 小林潔司 京都大学教授
- 5 質疑応答

公共事業の構想段階における 計画策定プロセスの取り組み

国土交通省大臣官房技術調査課
五道 仁実
平成20年6月6日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

これまでの国土交通省の取り組み

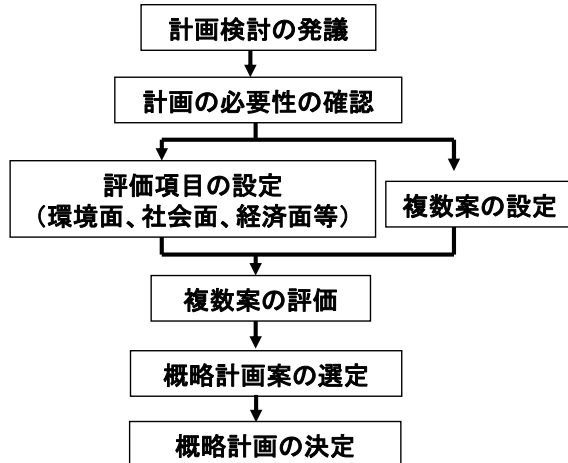


事業の構想段階における住民参加の手続きについては、平成15年6月に『**国土交通省所管の公共事業の構想段階における住民参加手続きガイドライン**』を策定し、計画策定者からの積極的な情報公開・提供等を行うことにより住民参画を促し、住民・関係者等との協働の下で、事業の必要性等について適切な判断を行うなど、より良い計画となるよう取り組んできた。

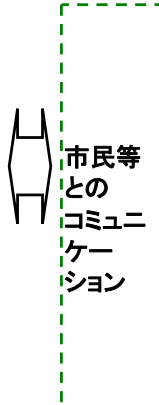
【構想段階】

関係地方自治体との連携、調整し、地域の環境保全方針などの既存構想等との適合性を確保しながら実施

計画検討プロセス



市民参加プロセス(PI)



市民参加プロセス(PI): 構想段階における計画プロセスの透明性、客観性、合理性、公正性を高めること、及びより良い計画づくりに資することを目的として、市民等への情報提供、市民等からの意見把握、計画への反映を行う手続き。

[プロセスの円滑化、客観性の確保]

①協議会の設置

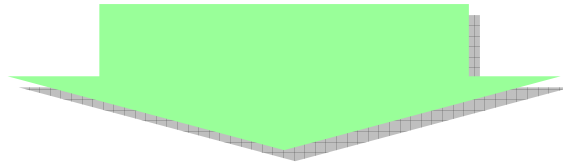
学識経験者等、当該事業に関係を有する住民代表、事業者団体、地方公共団体等の関係者からなる意見の集約・調整を図るため協議会を設置

②第三者委員会の設置

複数案の検討等について、事業の特性や地域の実情等を勘案し、客観的な立場から環境専門家などの学識経験者等より助言いただく委員会を設置

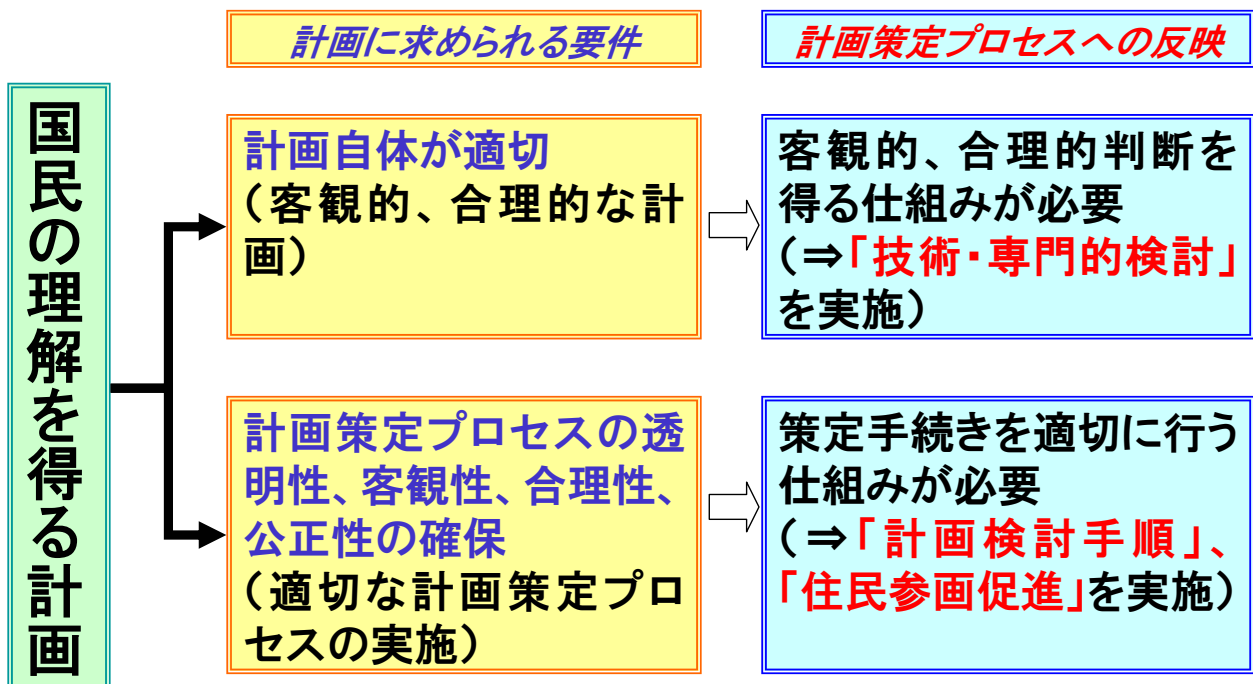
以後、環境影響評価法や都市計画法等に基づく手続き等を実施し、事業化

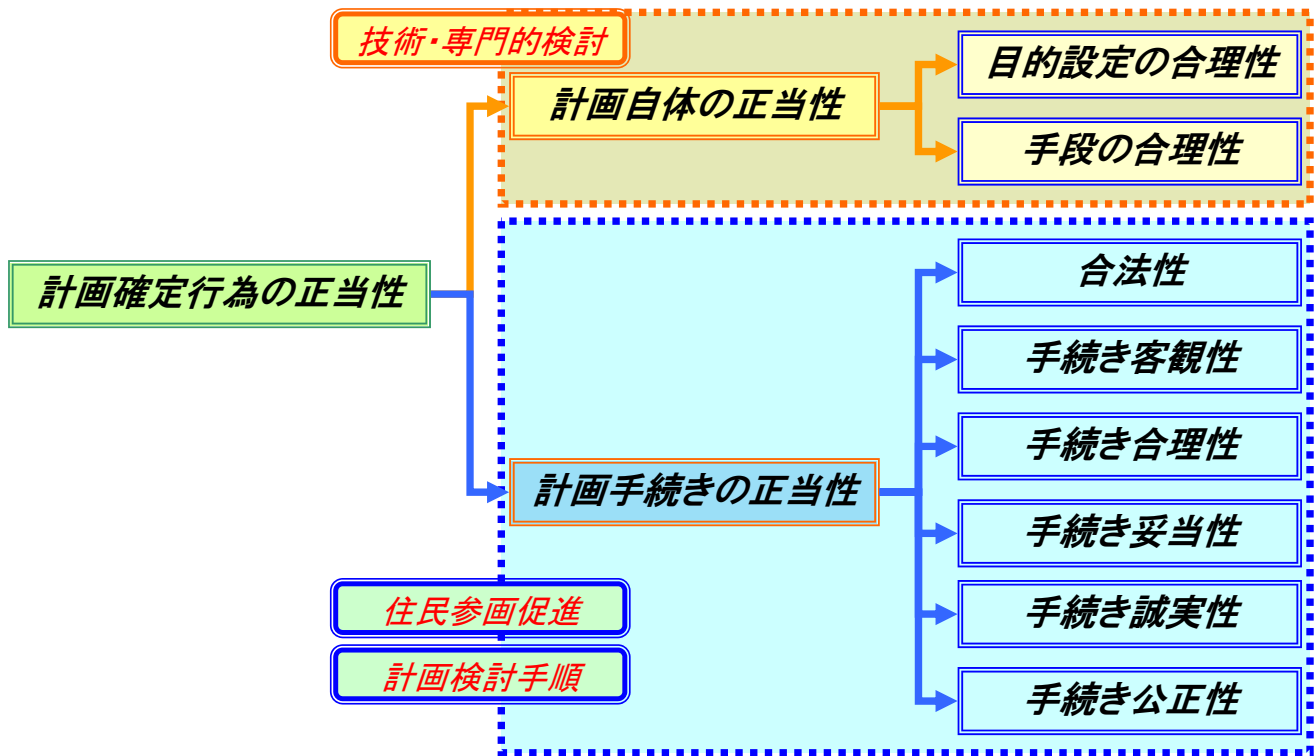
計画づくりにあたっては、**社会面、経済面、環境面等の様々な観点から総合的に判断**していく必要があり、これらを適切に実施するためには、住民・関係者等の理解と協力が不可欠であり、計画策定プロセスを、より透明性を持ったものにしていくことが求められている。



国土交通省においては、これまでの取り組みや各事業における事例等を基に、公共事業の構想段階における計画策定プロセスのあり方について、標準的な考え方を示すことにより、透明性、客観性、合理性、公正性を向上させ、より良い計画づくりに基づく、円滑な社会資本整備を推進することを目的として、
『公共事業の構想段階における計画策定プロセスガイドライン』を平成20年4月に策定。

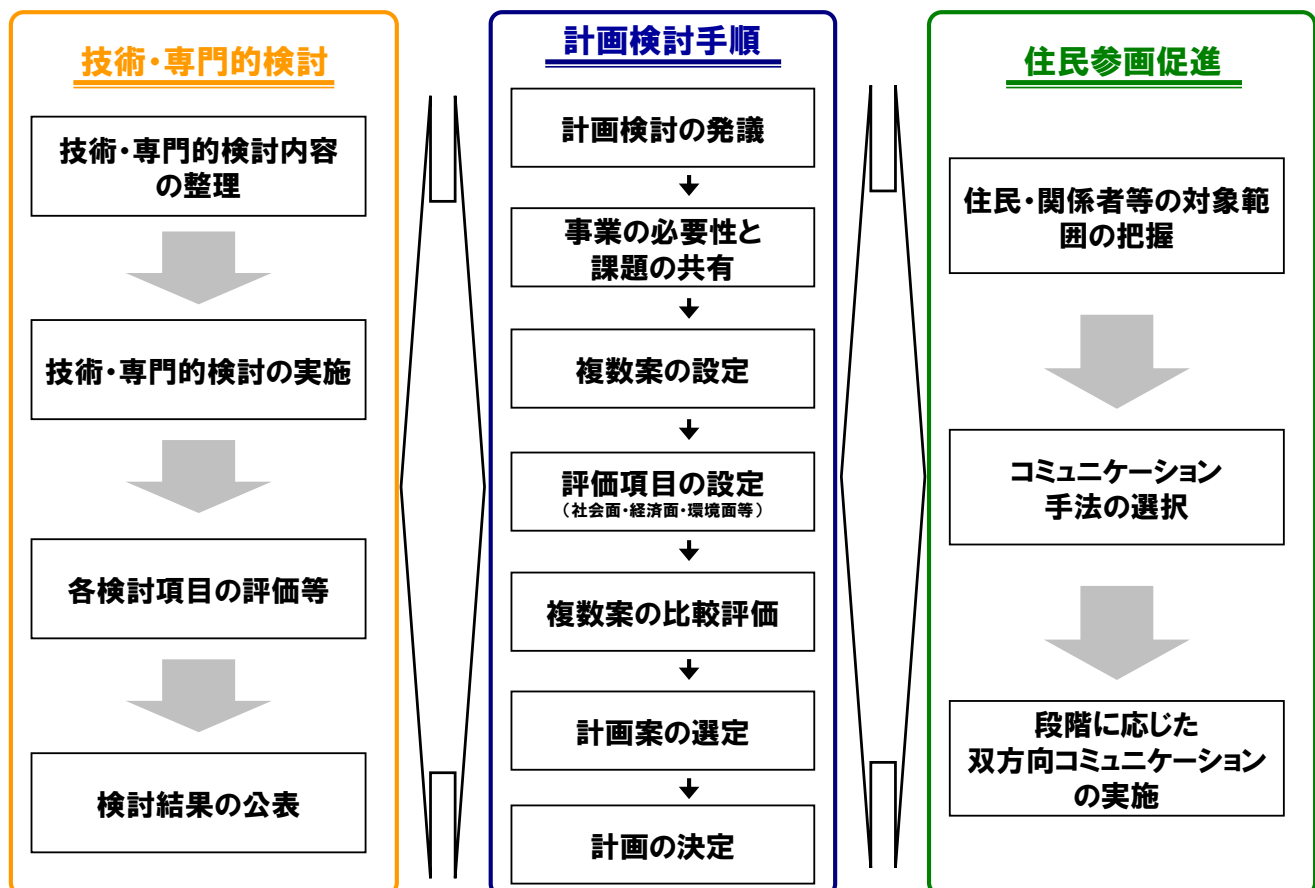
■求められる要件



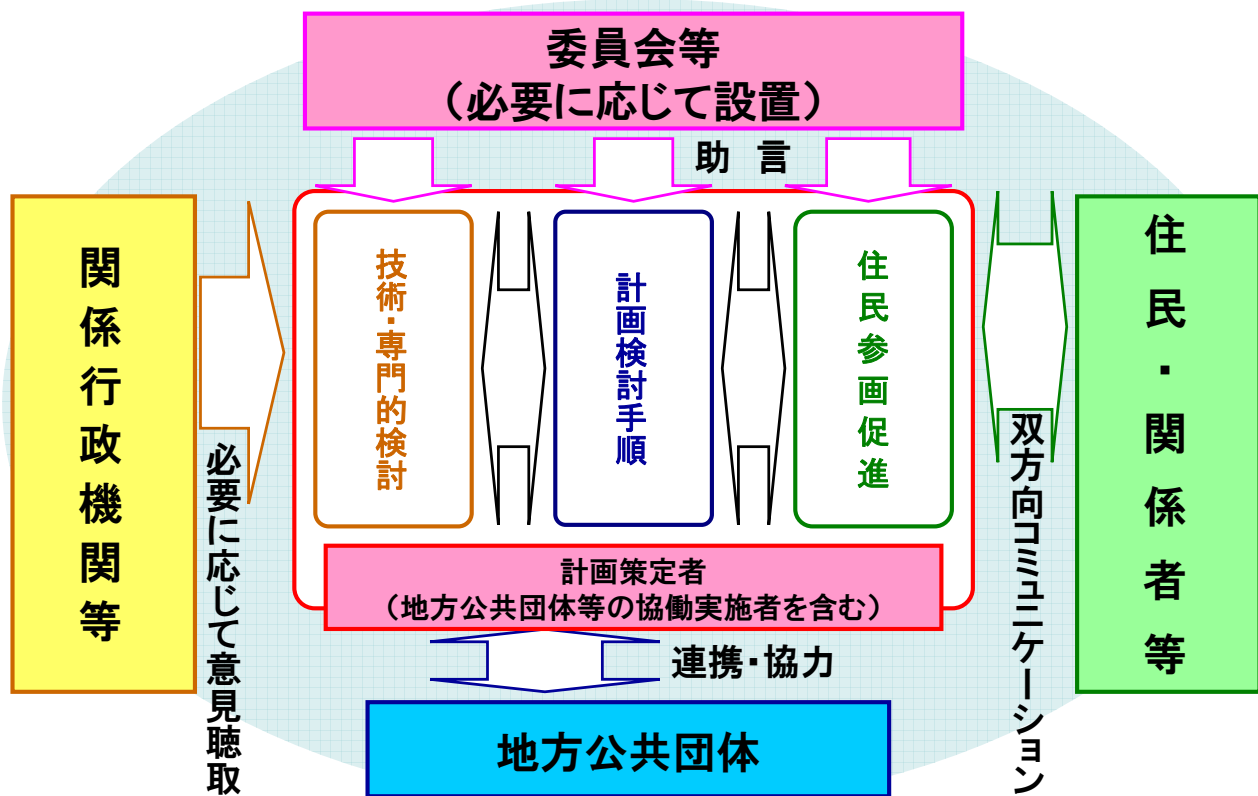


※「手続き妥当性概念を用いた市民参画型計画プロセスの理論的枠組み」(屋井鉄雄)を参考に作成

(1)基本的な考え方(計画策定プロセスの体系)



■ 様々な主体との関係を保ちながら進める必要



■ 戦略的環境アセスメントとの関係

SEAの構成要素	本ガイドラインでの記載箇所
・スクリーニング (対象事業の絞り込みを行うこと)	国民生活、社会経済又は環境への影響が大きいものに関係する計画で構想段階にあるものに適用することを基本 ※「第1 (2) 本ガイドラインの運用」
・スコーピング (検討内容の明確化)	評価項目や検討にあたっての前提条件、調査内容、データの範囲、検討手法、体制等の考え方を明記 ※第2 および 第4
・複数案の設定	複数案設定に関する基本的な考え方や留意事項を記述 ※「第2 (3) 複数案の設定」
・比較評価	比較評価に関する基本的な考え方や留意事項を記述 ※「第2 (5) 複数案の比較評価」
・審査	必要に応じ、委員会等、関係行政機関等から意見を聴取しながら伺いながら進めることを位置付け。
・モニタリング・事後評価	
・ティアリング (先行評価の活用)	既存の文献、調査データ等を積極的に活用する旨記述。 ※「第4 (5) ① 資料データ等」

1)適用事業

○国土交通省所管の河川、道路、港湾、空港等の国等
が実施する事業

○国民生活、社会経済又は環境への影響が大きい事業

2)適用段階

適用事業に関する計画で**構想段階**にあるもの。

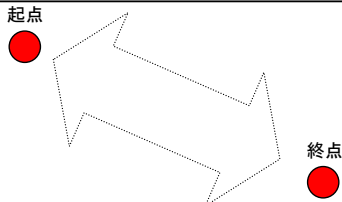
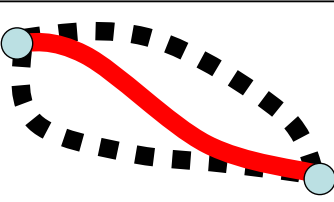

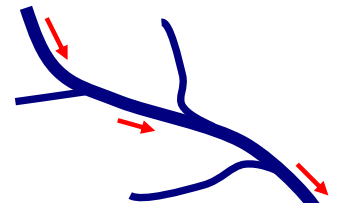
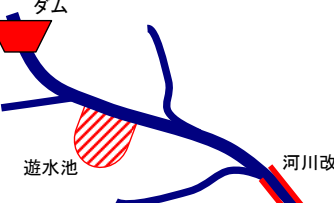
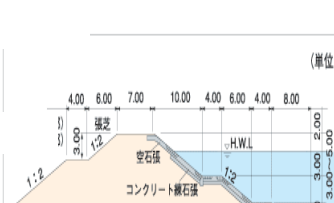
3)事業の特性・事案の性質・地域の実情等を勘案

→当該事業に最も適した計画策定プロセスになるよう努める。

4)実際の個別事業への適用にあたっては、画一的となら

ないよう柔軟に対応。

■構想段階とは・・・

	上位段階	構想段階	詳細段階
道路事業	 <p>広域的な土地利用や交通需要等を踏まえて、面的な交通計画、道路網整備に関する方針を決定する段階 ※起終点や主な経過地を決定</p>	 <p>概ねのルートや位置や基本的な道路構造等を決定する段階 ※2.5～5万分の1のスケールで、幅250～1km程度のルート帯</p>	 <p>事業実施の前提となる計画(都市施設の都市計画等)を決定する段階 ※具体的なルートや構造を決定(2.5千分の1以上のスケール[都市計画(計画図)])</p>
河川事業	 <p>長期的な視点に立った河川整備の基本的な方針を決定する段階 ※主要地点の基本高水、計画高水流量等を決定</p>	 <p>20～30年後の河川整備の目標を決定する段階 ※ダム、遊水池、河川改修等、個別事業の具体的な整備の内容(位置・規模等)を決定</p>	 <p>個別事業の詳細設計を実施する段階</p>

計画策定者は、構想段階における計画策定プロセスが透明性、客観性、合理性、公正性をもって適切に行われるよう、次の3点に留意して計画検討を進める。

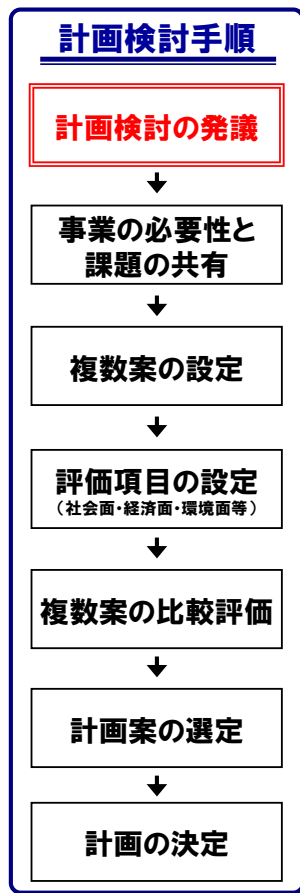
①計画検討手順の事前の明確化

②住民参画促進及び技術・専門的検討との連携

③事業特性や地域特性を踏まえた検討

■計画検討手順の配慮事項

- 実施手順や検討に用いる方法などが法に合致しているか。
- 実施された手順が第三者から見て公正に行われているか。
- 他の地域、事業に行われたとしても、妥当と思える手続きになっているか。
- 手順、具体的な進行方法が合理的に運営されているか。
- 各立場からの意見が十分くみ上げられた上で、決定されているか。
- 住民・関係者等との双方向コミュニケーションが機能しているか。



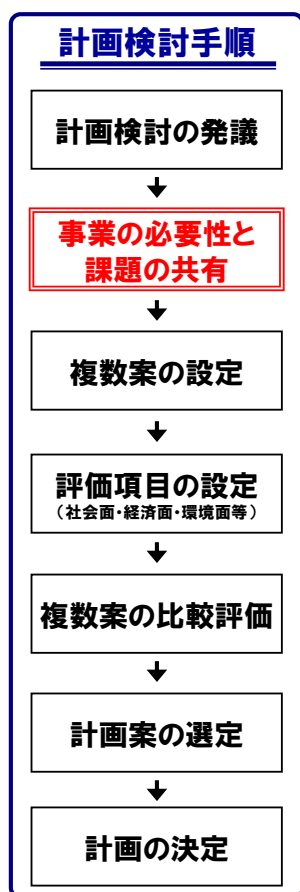
計画検討を開始する際に、下記を公表。

- 当該事業の目的
- 検討の進め方
- スケジュール など

住民・関係者等にとって、下記が明確化

- 事前の準備
- 今後検討すべきこと

計画検討手順の効率的な進行



以下について住民・関係者等と早い段階で共有。

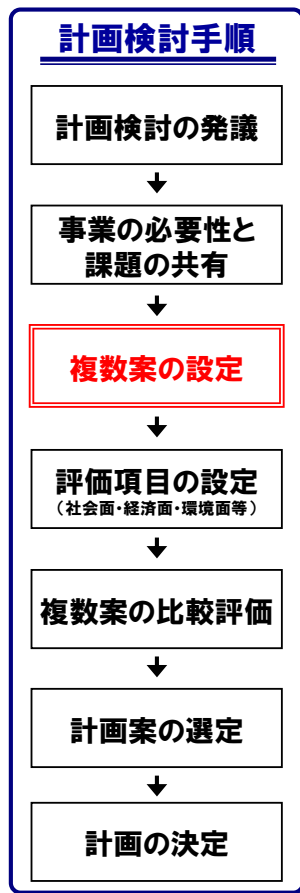
- 当該事業の**必要性**
- 当該事業を実施するにあたっての**課題**
- 当該事業を行わないことによる**将来への影響**

💡 上位計画で確認された必要性について、構想段階でも必要性を再確認。

💡 この段階で把握した意見は、後の段階においても有効活用。

💡 必要性と課題の共有 ≠ 全て合意

(2) 計画検討手順(複数案の設定)

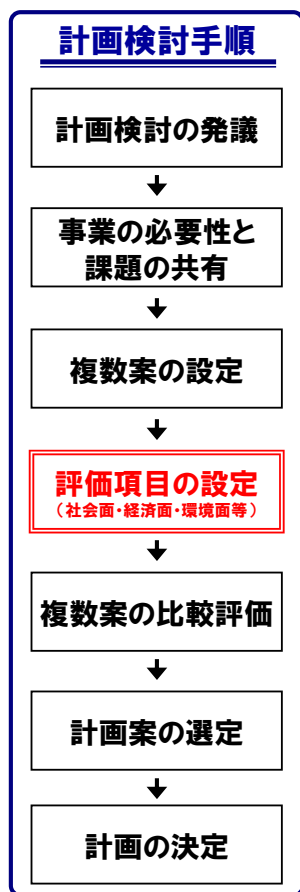


複数案の設定において、以下の点を考慮。

- **事業の目的が達成できる案**
- **社会面、経済面、環境面等の様々な観点を考慮**
- **住民・関係者等の関心事**
- **事業を行わない案**

- 💡 課題解決と社会資本整備という目的を混同しない。
- 💡 事業の目的達成のみならず、様々な観点へ配慮。
- 💡 他の施策の組合せ等により事業の目的が達成される場合もある。
- 💡 事業を実施しないことが現実的でない場合も、事業を実施した場合との比較のための参考とする。

(2) 計画検討手順(評価項目の設定)

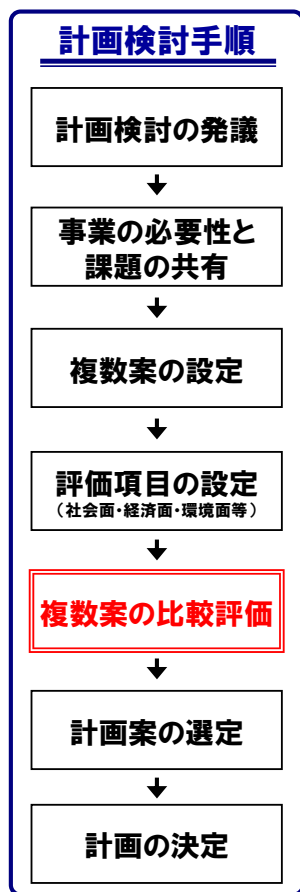


評価項目の設定においては、以下の点を考慮。

- **事業の目的の達成度合を評価**
- **社会面、経済面、環境面等の様々な観点から評価**
- **住民・関係者等の関心事**

💡 複数案の設定と評価項目の設定は密接

必ずしもどちらかが先に決まるというものではない



○地域や事業の特性等に応じ多様な観点から複数案の優位性を評価。

○正確な資料・データ等に基づき、分かりやすい図示、比較評価表等を用い、客観的な整理・表現。

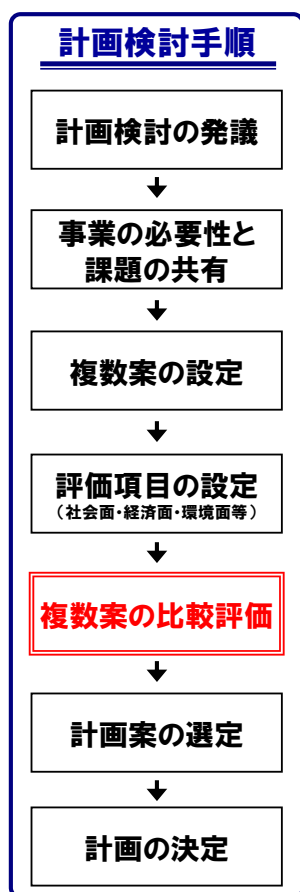
💡多くの複数案が設定された場合、同時に比較評価することは費用や時間の面で非効率

①「評価項目の設定」と「複数案の比較評価」を繰り返す

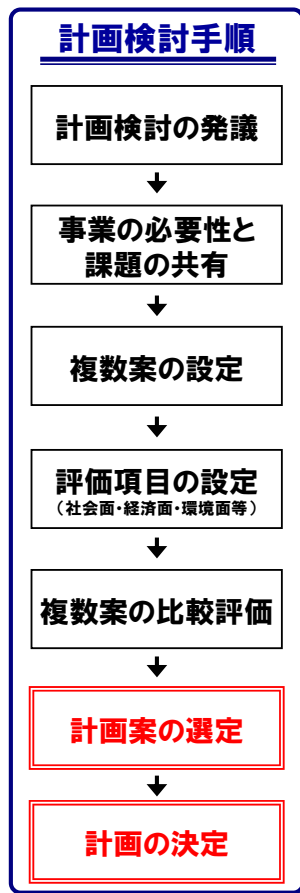
②最初に基本的な構成について比較評価し、段階的に案を絞り込んだ後、詳細に比較評価

💡評価結果をレポートや冊子にまとめ、後の段階で有効活用

比較評価表の記入様式例



分野	評価項目	事業の案			
		比較案A	比較案B	比較案C	事業を行わない案
社会面					
経済面					
環境面					
地域特性					
事業特性					
そのほか					



以下の点に留意して、選定の結果やその理由を説明する。

- 複数案の絞り込み方法
- 特に重視した観点や項目、重視した理由
- 真摯な対応
- 配慮・留意事項等

💡計画策定者は、自らの責任の下、計画を決定。

①計画検討手順の管理

- 期限を定めることなく検討を行うと、検討が長期にわたり過度な負担が発生するおそれ。
- 期限を定めても、強引に次の手順に進まず残された問題点を整理

②地方公共団体との連携

- 地方公共団体と、様々な観点から十分な意見交換と調整を行い、協力する。
- 計画検討手順において、下記の役割を地方公共団体に期待。

・地域の状況を鑑み、総合的な判断を行う。

双方向コミュニケーションとなるように、次の点に留意。

- ① 住民参画の進め方について早期に公表すること
- ② 計画策定者から積極的に情報提供を行うこと
- ③ 住民・関係者等に対し、適切な参画の機会と期間を確保すること
- ④ 住民・関係者等からの意見・質疑等に対し、真摯に対応すること

住民参画促進

住民・関係者等の対象範囲の把握



コミュニケーション
手法の選択



段階に応じた
双方向コミュニケーション
の実施

当該事業にかかわる住民・関係者等の対象範囲を適切に把握する。

○ 事業の特性

○ 地域の特性

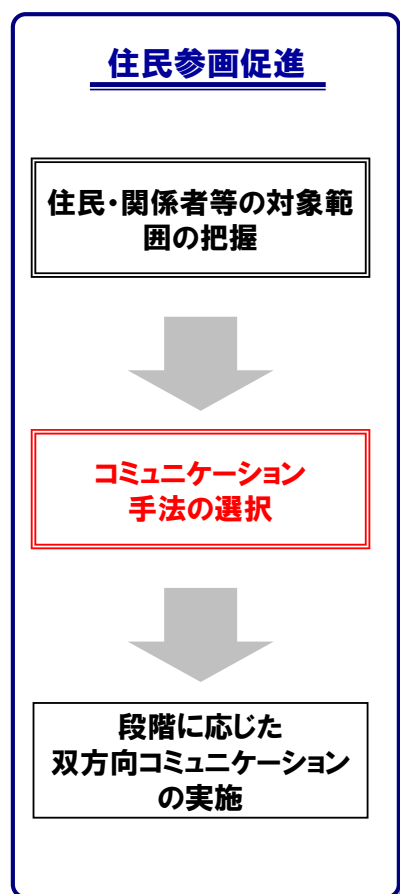
○ 関連事業の有無

○ 事業による影響(受益・負担)の範囲

○ 事業への関心

法的に認められた権者	土地の所有権、事業権など補償制度が整備された権利を有している者
周辺住民	当該社会資本の周辺に居住している住民。“社会資本からの直接的環境影響”などによって影響を受ける者。マイナス面の要因だけでなく環境改善効果などの影響を受けることもある。
一般市民	当該社会資本から直接影響を受けるわけではないが、何らかの関心・意見を有している者。NPO団体なども含まれる。
利用者	当該社会資本を直接利用する可能性のある者。
受益者	当該社会資本整備により何らかの形で便益を得る者。
負担者	当該社会資本整備により何らかの形で負担を被る者。
その他	企業、地方自治体、関係行政機関

(3) 住民参画促進(コミュニケーション手法の選択)

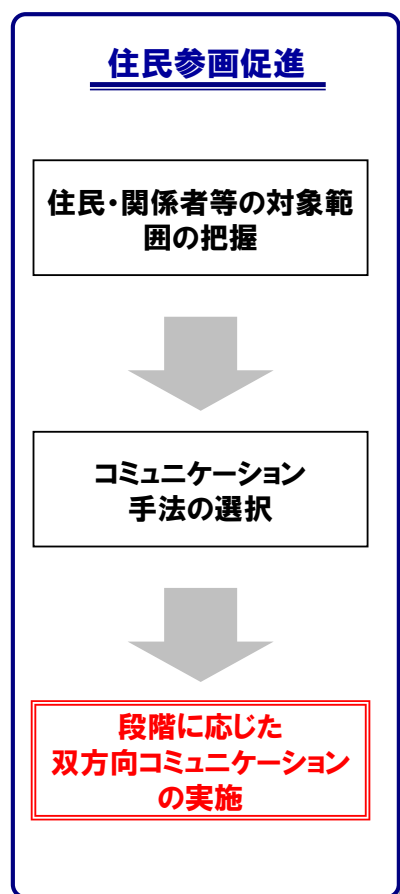


コミュニケーション手法の選択においては、次の点を考慮。

- コミュニケーションの目的
- 対象者
- コミュニケーション手法の特性
- 予算や時間とのバランス

方向性	コミュニケーション手法の例	主な対象者
情報提供	広報資料(ニュースレター等)	配布地域の住民
	新聞・雑誌等	一般市民
	マス・メディア(テレビ、ラジオ等)	一般市民
	ホームページ	関心者
	メーリング・リスト	関心者
	インフォメーション・センター	インフォメーション・センター (地元住民、一般市民)
意見把握	関係地域・団体の代表者等へのヒアリング	関係地域の住民、関係団体等
	アンケート(ハガキ、HP等)	関係地域の住民、関心者等
	FAX、フリーダイヤル、Eメール	一般市民
	パブリック・コメント	関心者等
対応の公表 意見整理	関係地域で開催される説明会・公聴会等	関係地域の住民、関係者、関心者等
	協議会、座談会	地権者、地元住民等
	関係者・関心者等の代表によるワークショップ	関係者、関心者等
	関係地域で開催されるオープンハウス	関係地域の住民等
	関係地域で開催されるイベントへの参加	一般市民等
	フォーラム、シンポジウム	一般市民等

(3) 住民参画促進(段合いに応じた双方向コミュニケーションの実施)



適切な段階毎に、以下の点を適切に実施。

○情報提供

適切な時期、方法により住民・関係者等に**積極的に提供**。

○意見把握

住民・関係者等が当該計画に関して有している意見の把握。
 なお、**計画案に対して適切に検討する期間及び意見を述べる機会を確保**。

○意見の整理と対応の公表

把握した意見を整理し、結果を公表。
 意見に対していかに対応したか公表し、説明。

計画検討手順	対象	方向性	条件・制約等
①計画検討の発議	一般市民	情報提供	広域、迅速
②計画の必要性と課題の共有	一般市民 関心者	情報提供	広域、 わかりやすさ
③複数案の設定 ④評価項目の設定	地元住民 関心者	意見把握	情報量が多い、 わかりやすさ
⑤複数案の比較評価	地元住民 関心者	意見整理・ 対応の公表	情報量が多い、 わかりやすさ
⑥計画案の選定	地元住民	意見整理・ 対応の公表	直接的、反応
⑦計画の決定	一般市民	情報提供	広域、 わかりやすさ

(3) 住民参画促進(留意事項)

① 地方公共団体との連携

住民参画において、下記の役割を地方公共団体に期待。

○地域の代表として住民参画の進め方について計画策定者と協議・調整を行う立場。

○計画策定者とともに、住民参画を促進する役割

② 住民参画の円滑な実施

双方向コミュニケーションが、適切かつ円滑に進むためのルール作りや環境整備。

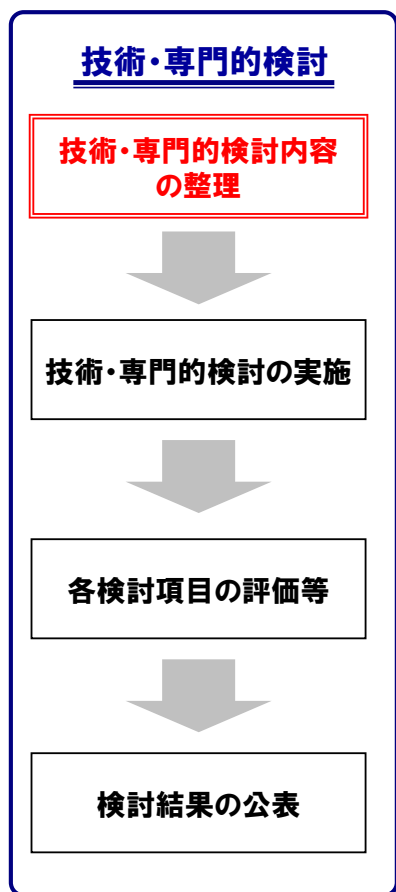
計画策定手順が、技術的・専門的知見に基づき合理的かどうかについて根拠を与える。

💡 検討にあたり、それぞれの分野ごとに以下の点が異なることに留意

- ・データの取扱い方
- ・分析方法
- ・評価方法

💡 必要に応じ、専門家から意見聴取をおこなう。
※ヒアリング方式や検討方式等が考えられる。

💡 技術・専門的検討は計画自体が適切であることを確保する取り組みで、本ガイドラインにて新たに明確化した。



以下のような検討の枠組みをあらかじめ決定。

- 検討を実施するために必要となる調査
- 検討すべきデータの範囲
- 検討の手法、体制等



検討の実施に当たり、次の点に留意。

①資料・データ等

○入手可能な範囲で適切なもの
※後の段階への配慮も必要

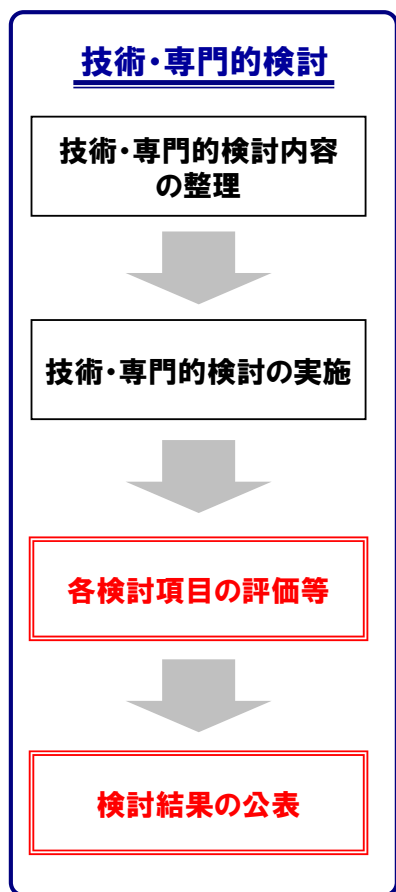
○既存の文献や調査データを積極的に活用

○必要に応じて追加調査を実施

②分析手法

○資料・データ等の制約、分析精度等を勘案の上、適切な分析手法、項目を選定。

○分かりやすい項目や指標を設定。



各検討項目の評価に当たっての配慮事項

○定量的な指標を用いて評価を実施

○客観的な判断基準の設定

検討結果については検討の前提条件や検討過程についても併せて公表する。

①地方公共団体との連携

○技術・専門的検討において、下記の役割を地方公共団体に期待。

・地域の様々な情報に関する専門的役割

○地方公共団体と協力し、地方公共団体の有する、当該地域における様々な資料・データ等を有効活用。

②関係行政機関に対する意見聴取

必要に応じ、以下の点に留意して関係行政機関等から意見聴取。

○関係行政機関等の計画との整合性

○関係行政機関等所掌の専門分野への影響

(5)委員会等

委員会等の設置にあたり、以下の点に配慮。

①役割に応じた適切な検討体制の構築

○地域や事業の特性に応じた役割の明確化

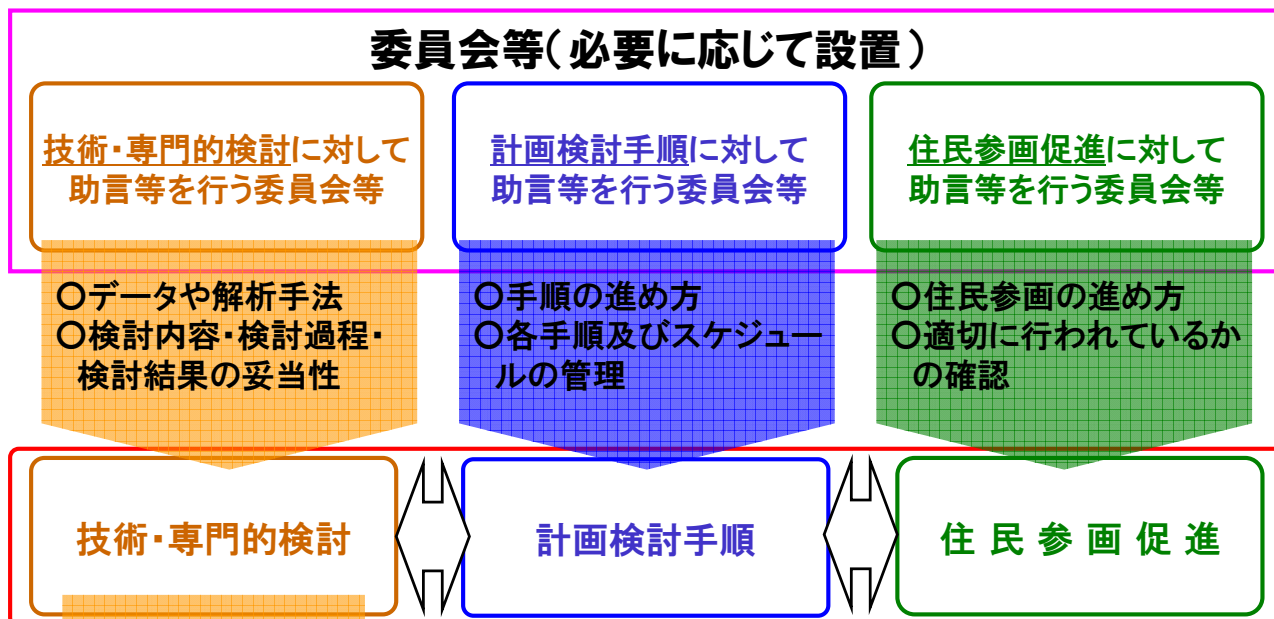
○役割に応じた幅広い分野からの人選

②適切な役割分担

○役割毎に別々の委員会等を設置

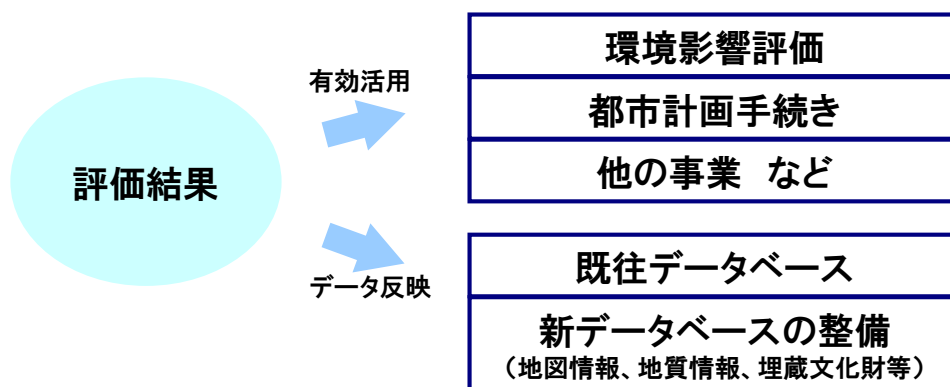
※複数の役割を一つの委員会等が担当することも考えられる。

💡委員会等は、検討状況進行管理や意志決定のための協議会等とは異なる。

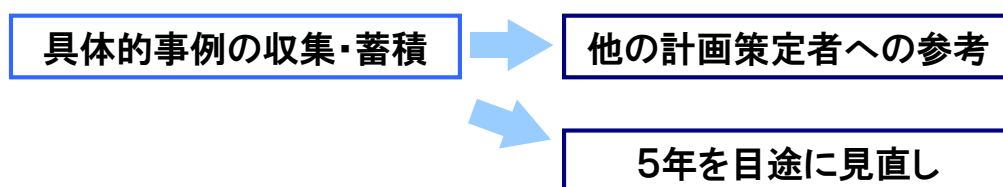


※技術・専門的検討に対して助言を行う委員会等は助言や確認に留まらず、計画策定者の諮問に応じて具体的な検討や提言等を行う等の役割を担うことも考えられる。

①評価結果等の活用



②事例の蓄積とガイドラインの見直し



道路と空港の計画策定の実例と課題



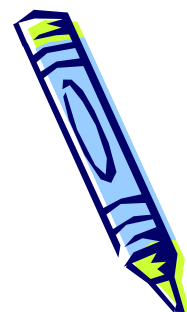
平成20年6月6日

東京工業大学総合理工学研究科
人間環境システム専攻 教授
屋井鉄雄

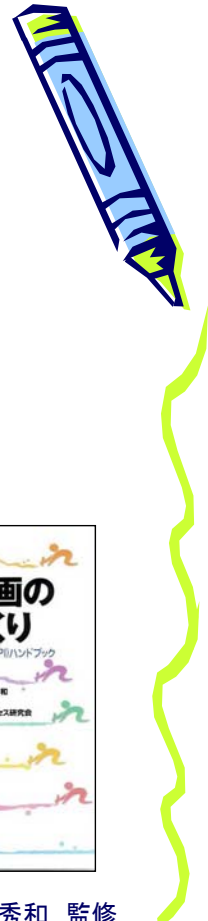


内容

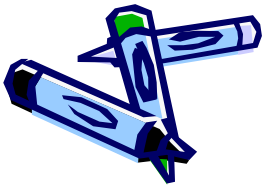
1. 国土交通省における道路のガイドライン
2. SEA内包型の計画策定の事例(道路)
3. SEA内包型の計画策定の事例(空港)
4. 計画確定後の課題からみた計画制度の論点



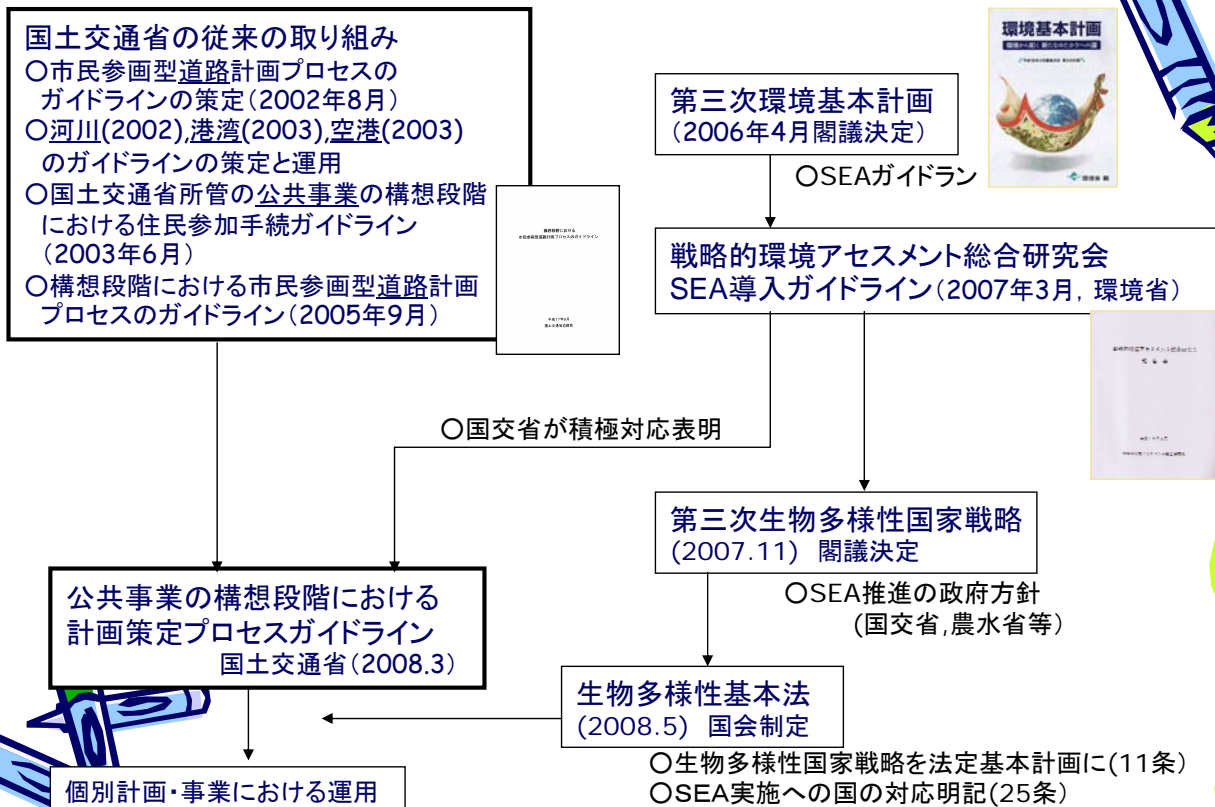
1. 国土交通省における 道路のガイドライン



屋井鉄雄, 前川秀和 監修
ぎょうせい 2004年



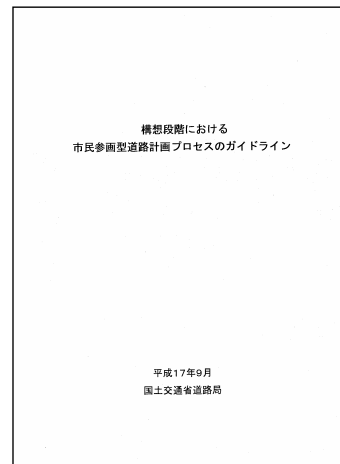
SEAに対する国交省と環境省の取り組み



「構想段階における市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」の目的

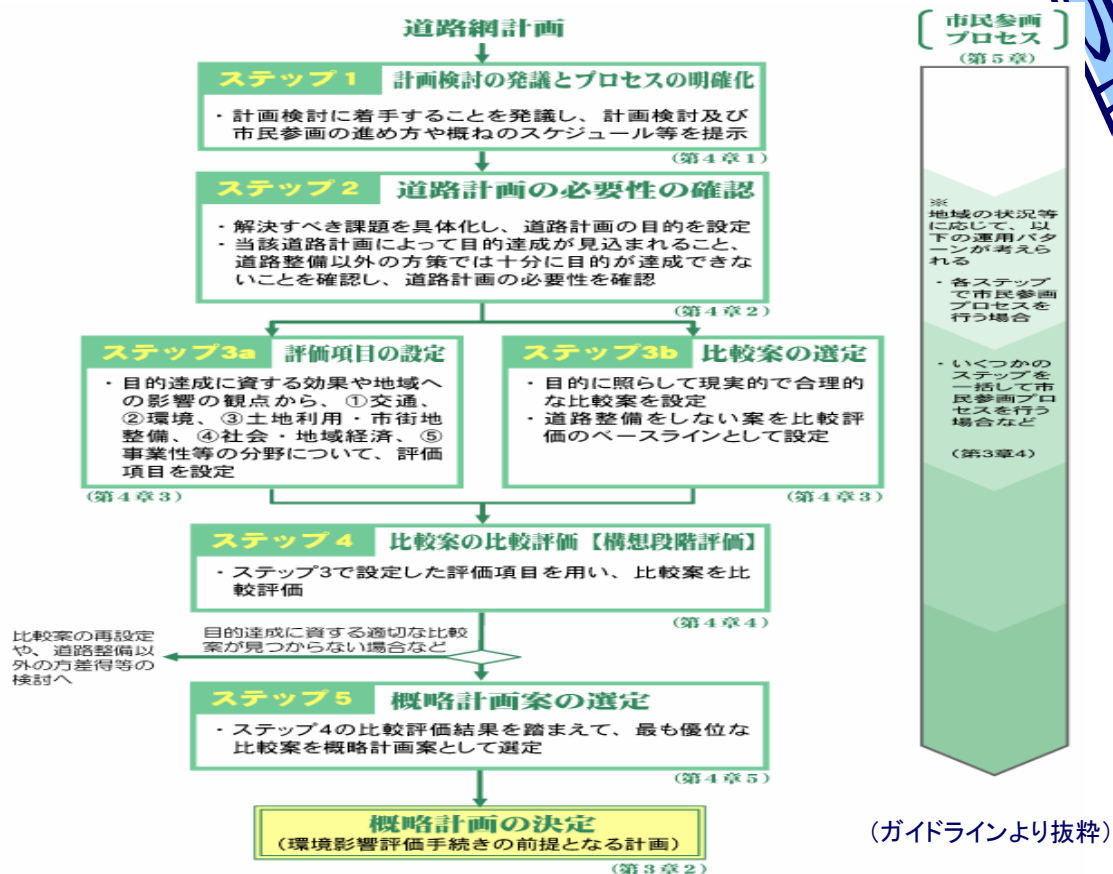
●本ガイドラインにより、構想段階における市民参画型道路計画プロセスを導入する目的は次のとおりである。

- ①計画プロセスにおける透明性、客観性、公正性の向上に資すること
- ②路線別計画のプロセスを「構想段階」と「計画段階」に区分することで、これまで混在していた計画の必要性や公益性に関わる議論と個々の利害調整に関わる議論を整序化し、プロセスの効率化に資すること
- ③計画プロセスの早い段階より、総合的な観点からさまざまな可能性を比較、評価することを通して、より合理的な計画づくりに資すること
- ④計画プロセスの早い段階から、市民等の意見を反映することにより、より良い計画づくりに資すること

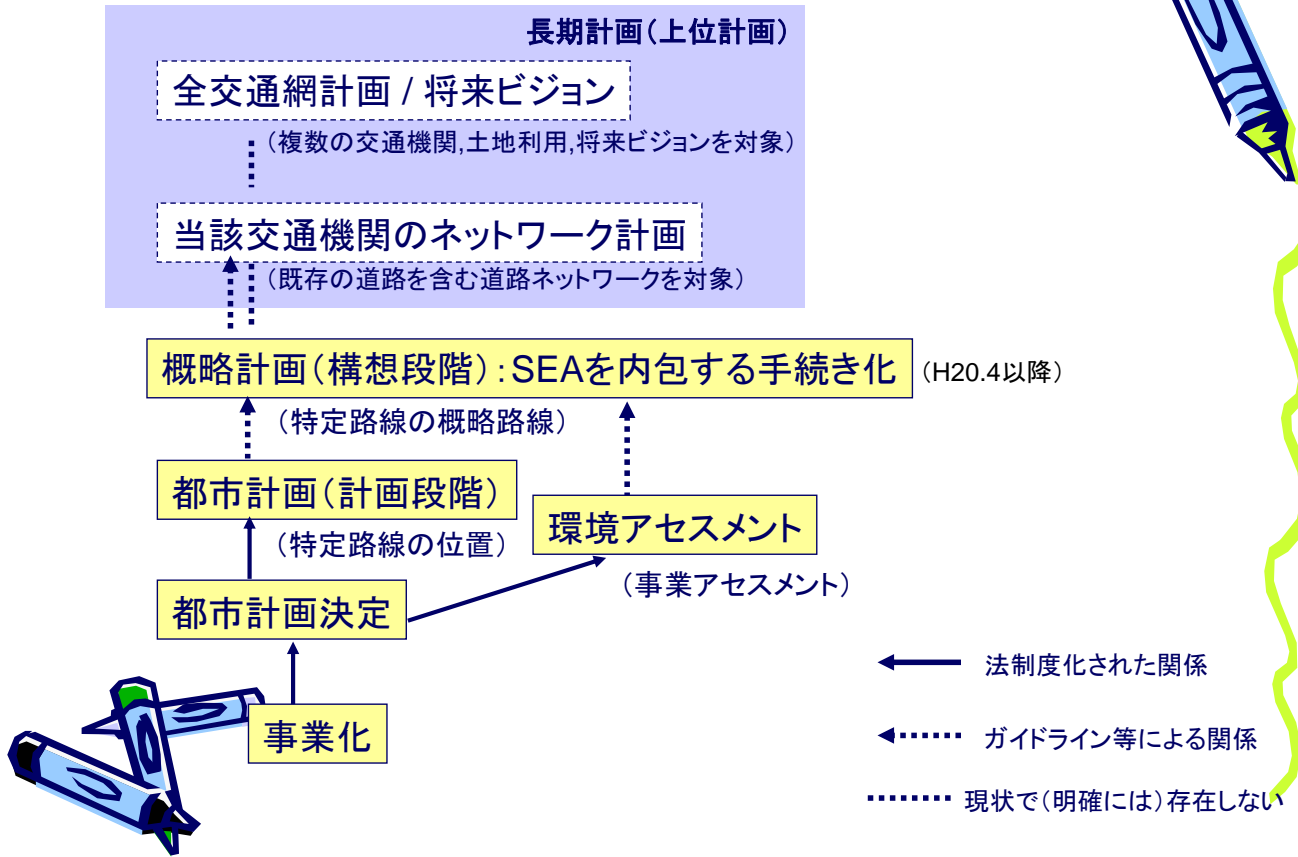


2005年9月 国土交通省道路局

構想段階の市民参画型道路計画プロセス



事業段階から遡ってみた計画の体系的な結びつき



今後期待される取り組み

社会資本整備審議会
道路分科会建議(平成19年6月)より

市民参画による道路網計画の作成

○個別路線の計画プロセスを円滑に進め、また道路事業への理解を高めるためには、その路線の上位計画となる道路網全体の計画策定の段階で、市民等が参画するプロセスを導入し、行政の説明責任を一層果たすべきである。

○過去に上位計画として、広域道路整備基本計画が策定されているが、今後、上位計画を改定する際には、道路の既存ストックの有効活用の点から、新たな道路整備だけを対象とせず、既存の国道や主要な地方道等の改良等を含め、地域で持続的かつ効率的に道路網を利用するための新たな上位計画を策定すべきであり、そのことで将来にわたり地域生活の安寧感を維持向上させるべきである。

市民と建設実務者の意識の違い

%は、市民(建設実務者)

これ以上整備する必要のない事業は？

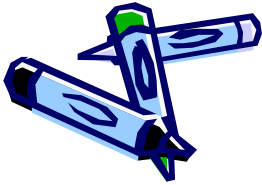
- 空港33.2%(47.3%)
- 高速道路29.2%(18.3%)
- 新幹線25.3%(28.3%)

⇨新設への拒否(改修・更新とは別？)

これから必要性が増す事業は？

- 地震・豪雨などへの防災対策
44.9%(68.7%)
- バリアフリー化などの高齢化対策
30.4%(26.0%)
- 道路補修等,社会資本の維持管理
12.3%(71.0%)

→このギャップは深刻



3つの批判(右の図)

- 無駄なものを造る仕組み
- 公共事業のコストは高すぎる
- 採算の合わない高速道路やめるべき

→無駄, 高い(⇨談合問題)

日経コンストラクション(2006.9.22)

2. SEA内包型の計画策定の事例 (道路)

【「概略計画の検討状況」発表後にご寄せいただいたご意見(全意見)】

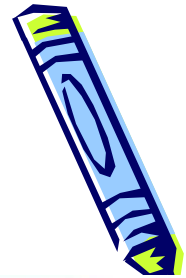
項目	内容
1	...
2	...
3	...
4	...
5	...
6	...
7	...
8	...
9	...
10	...
11	...
12	...
13	...
14	...
15	...
16	...
17	...
18	...
19	...
20	...
21	...
22	...
23	...
24	...
25	...
26	...
27	...
28	...
29	...
30	...
31	...
32	...
33	...
34	...
35	...
36	...
37	...
38	...
39	...
40	...
41	...
42	...
43	...
44	...
45	...
46	...
47	...
48	...
49	...
50	...

全意見のHP掲載

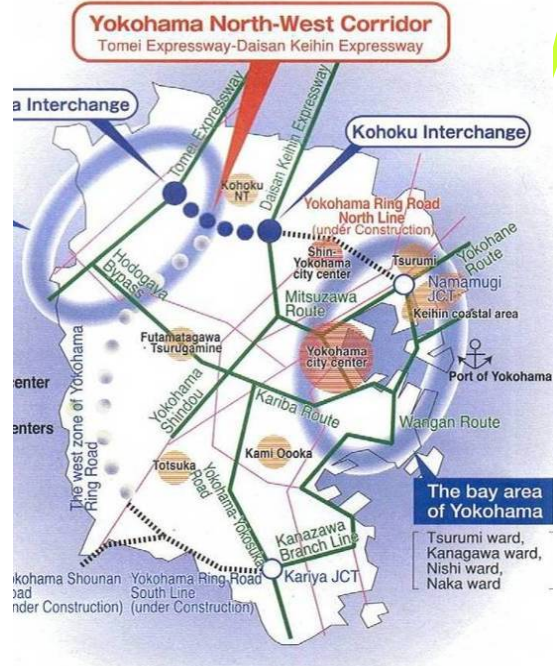


仮称) 横浜環状北西線の構想段階PI

横浜環状北西線の 構想段階計画プロセスの概要

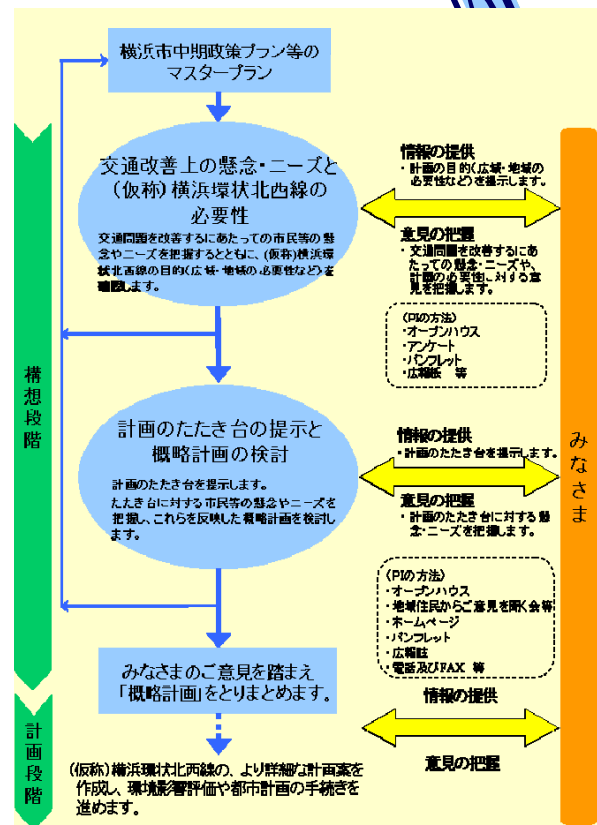


- 2003年6月 PI開始の発議
- 2004年4月 「たたき台」案(1案)の公表と
意見募集
(比較検討なし、代替案なし)
- 2004年9月 「検討状況のレポート」の公表
(9つの代替案, 6案の比較検討,
2案を有力候補として提案)
- 2005年1月 「概略計画の案」の公表
(13の代替案, 7案の比較検討,
1案を行政の推奨案として提示)
- 2005年8月 「概略計画」(1案)の公表
「みなさまの声」に対する見解書添付
→PIの実施期間:2年2ヶ月

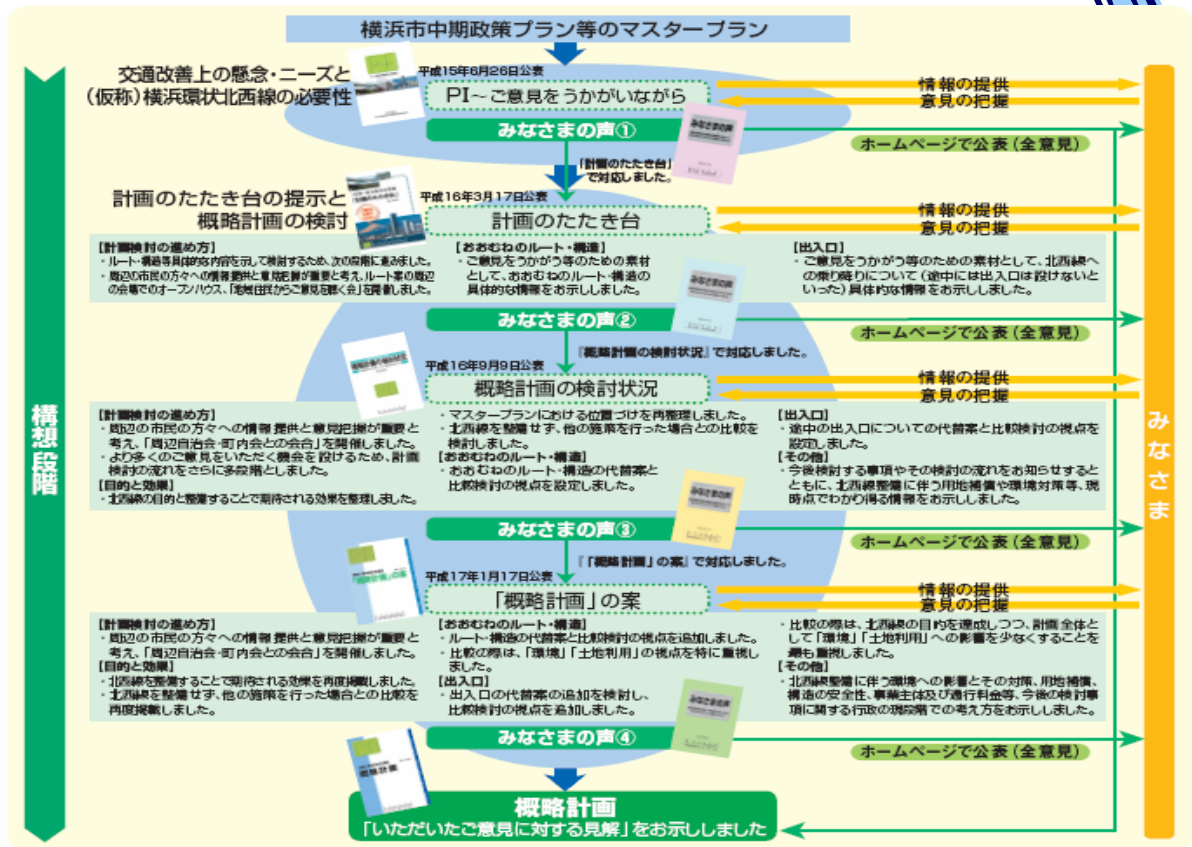


北西線における計画プロセスとPIの基本方針

- (1) 手続きの合理性, 公正性, 客観性
手続きフローの事前公開と更新
ステップの分割, 次のステップへの判断
有識者委員会によるプロセス管理
(役割の限定)
PIレポートの作成・公表
(評価のための基礎資料) など
- (2) 説明内容の説得性
ガイドラインを超えるPIの実施(北西線方式)
複数代替案の提示, ゼロ代替案の提示
(広げて狭めることの繰り返し)
選好代替案の変更(1からスタートに対応)
- (3) 手続・情報の透明性
情報公開の徹底(需要予測含む)
全意見の公開, みなさまの声の編集と提供
- (4) 対話機会の充分性
会合方式の多様化(意見を聞く会等)
意見の多面的な収集(SMへの対応含む)
- (5) 意見反映の納得性
パンフレットによる意見反映と回答
見解書の作成・公表



横浜北西線：提供情報，意見聴取の全体像



横浜北西線：代替案の検討状況



ルート代替案の提示

横浜北西線における代替案の比較状況



	①たたき台案	②たたき台トンネル延長案	③たたき台農業専用地区地下案	④たたき台トンネル区間縮減案	⑤鶴見川地下案	⑥鶴見川崎町田線高架案	⑦鶴見川橋上府生線高架案	
ルート・構造の概要	①鶴見川を渡るルートで、延長は約7.0kmと想定。	①「たたき台」のトンネル区間を延長し、川原橋からまで延長するルート。	①「たたき台」のトンネル区間について、農業専用地区を通過するルート。	①「たたき台」のトンネル区間の縮減を検討し、できるだけ短くするルート。	①鶴見川下を通過するルートで、高架は高架構造。	①既存の鶴見川崎町田線を活用するルート。ただし、鶴見川付近で既存道路を通過できない区間が約4.3km。	①既存の鶴見川橋上府生線を活用するルート。ただし、鶴見川付近で既存道路を通過できない区間が約2.7km。	
延長 （※①「たたき台案」との比較） うち「トンネル区間」 うち「高架区間」	7.0km 3.0km 4.0km	7.1km(+0.1km) 4.2km(+1.2km) 2.9km(-1.1km)	7.6km(+0.6km) 3.6km(+0.6km) 4.0km(+0.0km)	6.8km(-0.2km) 2.8km(-0.2km) 4.0km(+0.0km)	8.4km(+1.4km) 5.7km(+2.7km) 2.7km(-1.3km)	7.6km(+0.6km) — —	7.0km(+0.0km) — 7.0km(+0.0km)	
交通	①通行に影響する曲線数は約6箇所、最も小さいカーブの曲線半径は550m、S字カーブは1箇所。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」より少ない。最も小さいカーブの曲線半径は550m、S字カーブは「①たたき台案」と同等。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」より少ない。最も小さいカーブの曲線半径は400m、S字カーブは「①たたき台案」より少ない。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」と同等。最も小さいカーブの曲線半径は「①たたき台案」と同等。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」より多い。最も小さいカーブの曲線半径は「①たたき台案」より小さい。通行している河川に沿ってS字カーブは「①たたき台案」より多い。その他のS字カーブは「①たたき台案」と同等。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」より多い。最も小さいカーブの曲線半径は「①たたき台案」より小さい。通行している河川に沿ってS字カーブは「①たたき台案」より多い。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」と同等。最も小さいカーブの曲線半径は「①たたき台案」より小さい。通行している河川に沿ってS字カーブは「①たたき台案」より多い。	①通行に影響する曲線数は「①たたき台案」と同等。最も小さいカーブの曲線半径は「①たたき台案」より小さい。通行している河川に沿ってS字カーブは「①たたき台案」より多い。
環境	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は約4.0km。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は約5.0km。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は約3.1km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近を高架で通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.1km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「トンネル」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.8km長い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.3km長い約2.8km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.3km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.3km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.3km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.3km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①大気質、騒音、日照への影響及び騒音、日照の発生する可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」より約1.3km短い。 ①動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 ①地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「①たたき台案」より約0.2km短い。 ①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	
土地利用	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は約3.1km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近を高架で通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.3km長い約2.8km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。	①道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」と同等の約90件。 ①農地の通過距離は「①たたき台案」より約0.2km長い約2.9km。そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「①たたき台案」と同等の約2.6km。 ①「鶴見川」川崎町田線付近をトンネルで通過する。鳥獣被害を十分に抑制する可能性がある。
社会経済	①事業費は、約2200億円と試算。	①事業費は、「①たたき台案」より約200億円多い約2400億円と試算。	①事業費は、トンネル延長が長くなるため、「①たたき台案」より約200億円多い約2400億円と試算。	①事業費は、トンネル延長が短くなるため、「①たたき台案」より約200億円少ない約2200億円と試算。	①事業費は、トンネル延長が長くなり、トンネル区間が長くなるため、「①たたき台案」より約100億円多い約3300億円と試算。	①事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得費を考慮すると、約700億円多い約2900億円と試算。	①事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得費を考慮すると、約700億円多い約2900億円と試算。	①事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得費を考慮すると、約700億円多い約2900億円と試算。
「①たたき台案」との比較検討結果	—	○	×	×	×	×	×	
比較検討結果のポイント	—	○大気質、騒音等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。また、「高架区間」の延長が短くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●事業費は「①たたき台案」より約200億円少ないと試算されます。	○道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は、若干少なくすることができます。●高架区間の延長が長くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●事業費は「①たたき台案」より約200億円多いと試算されます。	○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は短くなります。●道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「①たたき台案」より約14件少ないと想定されます。	○大気質、騒音等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。また、「高架区間」の延長が短くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は長くなるため、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約90件多いと試算されます。	○大気質、騒音等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。また、「高架区間」の延長が短くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は長くなるため、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約90件多いと試算されます。	○大気質、騒音等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。また、「高架区間」の延長が短くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得費を考慮すると、約700億円多いと試算されます。	○大気質、騒音等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。また、「高架区間」の延長が短くなることにより、農地帯域の面積が少なくなります。●事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得費を考慮すると、約700億円多いと試算されます。

注：計画策定主体が当初提示した代替案は①たたき台案

横浜環状北西線：対話機会の提供状況



ショッピングセンターのエントランスでのオープンハウスの開催



横浜環状北西線: 対話機会の提供状況



地域住民の意見を聞く会

3. SEA内包型の計画策定の事例 (空港)



那覇空港PIの考え方と概要

PI実施の経緯・背景

交通政策審議会航空分科会答申(H14)

○滑走路新設・延長は国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底などを行って、真に必要なものに限って事業化することとし、構想・計画段階におけるPI等の手続きをルール化すべき

○将来的に需給逼迫が予想される福岡空港、那覇空港については、将来に亘り拠点性を発揮できるよう、既存ストックの有効活用、近隣空港との連携方策と共に、中長期的な視点からの新空港、滑走路増設等を含めた技術的な空港能力向上策について、幅広い合意形成を図りつつ、国と地域が連携し、総合的な調査を進める必要がある

→構想段階に先立つ調査段階のPIの実施(H15-H19)

交通政策審議会航空分科会答申(H19)

○那覇空港については、…今後、将来の対応策として現空港の有効活用策と複数の滑走路増設案、並びにそれらの評価について提示し、意見等を取りまとめる。
○両空港については、これらの調査結果を踏まえ、抜本的な空港能力向上のための施設整備を含め、将来需要に適切に対応するための方策を講じる必要がある。
○なお、PIの手法を取り入れた総合的な調査は、透明性や客観性を確保し、幅広い合意形成を図りながら空港整備を検討するものであり、他の空港においても今後参考とすべきものである。

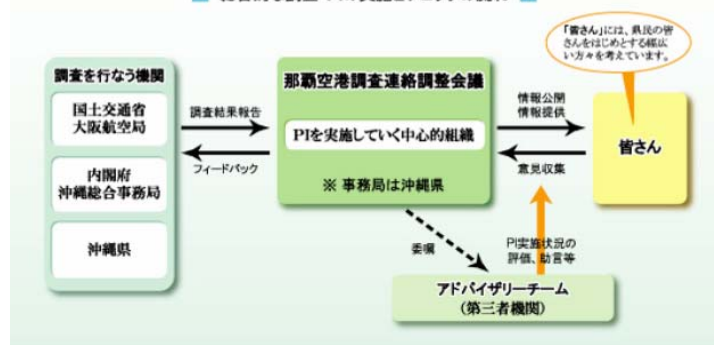


那覇空港におけるPI実施の基本方針

PI実施の基本方針

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1 情報公開を原則とする。 | 総合的な調査に係る情報は公開を原則とします。ただし、個人情報に係るものを除きます。 |
| 2 積極的に広く情報提供を行う。 | PI実施主体としてPI対象者にアピールしたい情報については分かりやすく積極的に情報を提供します。 |
| 3 積極的に広くニーズや意見を把握する。 | 提供した情報について意見を収集する際、情報の性格に応じ最適な方法を選択し意見を収集します。 |
| 4 PIプロセスを適切に構築する。 | 情報公開や情報提供ならびに意見収集を効果的に実施するためには、どのタイミングでどのような情報のやりとりを行うかといったPIプロセスを適切に構築します。 |
| 5 アドバイザーチームにより、PIの評価、助言を行う。 | 十分な情報の提供や意見収集がなされているか等について評価や助言を第三者機関が行うことにより、PIの透明性を確保します。 |

総合的な調査・PIの実施とチェックの流れ



那覇空港における調査段階PIの実施手順

- 調査段階は「構想段階」以前に位置づけられ、交通政策審議会航空分科会答申に根拠を持つ基礎的な計画検討行為である
- 調査段階の終了後、一定の結論が示され、構想段階に進むか否かが判断される



那覇空港PI(ステップ3)における代替案比較の一覧

○一覧表中の評価項目:整備効果の視点(空港能力, 経済効果, 利便性(発着可能回数, 予約環境)), 事業規模の視点(概算事業費, 概算工期, 埋立規模)

各案の比較		将来対応方策				
		無策なし	実効活用方策 平行滑走路の二重化	1310m型	930m型 抜本的な空港能力向上方策	210m型
整備効果の視点	空港能力	<p>日発着回数⁽¹⁾ (夏季ピーク)</p> <p>PI(ステップ3)で検討した那覇空港の将来の日発着回数⁽¹⁾と、将来対応方策各案で実施される代替案に関する比較検討</p>	<p>評価結果</p> <p>日発着回数 2030年までの営業予測値との比較 夏季ピーク(8月)</p>			
	経済効果(2030年の年間総額)	<p>カッコ内は営業予測ケース毎に最大の経済効果に対する差額を損失額として記載</p>	<p>営業予測ケース1 0円 (損失額1,420億円)</p> <p>営業予測ケース2 0円 (損失額1,110億円)</p> <p>営業予測ケース3 0円 (損失額120億円)</p> <p>営業予測ケース4</p>	<p>190億円 (損失額1,230億円)</p> <p>180億円 (損失額930億円)</p> <p>70億円 (損失額50億円)</p>	<p>1,420億円</p> <p>1,110億円</p> <p>120億円</p>	<p>1,280億円 (損失額140億円)</p> <p>1,110億円</p> <p>120億円</p>
事業規模の視点	ピーク時の発着可能回数 ⁽¹⁾	33回	34回	55回	55回	42回
	予約環境(2030年時(夏季ピーク)) ⁽²⁾	100%超 全便でほぼ満席	100%超 全便でほぼ満席	70% ほとんどの便で比較的に予約ができる。	70% ほとんどの便で比較的に予約ができる。	93% 全便でほぼ満席
	利便性(2004年)夏季ピーク時約75%	91% 全便でほぼ満席	88% 全便で予約をあることが困難	55% ほとんどの便で比較的に予約ができる。	55% ほとんどの便で比較的に予約ができる。	71% 予約が取れないという利用者の反応がある。
	地上走行距離 ⁽³⁾	1100m	1100m	3100m	2100m	2400m ⁽⁴⁾
概算事業費 ⁽⁵⁾	—	50億円	2,400億円	2,500億円 ⁽⁶⁾	1,300億円	
概算工期 ⁽⁵⁾	—	3年	10年	10年	7年	
埋立規模	概算面積	—	0ha	220ha	200ha	90ha
特性 ⁽⁷⁾		*成立しない		*1310m, 930m型について埋立/増設滑走路間に埋立用地を造成(埋立陸揚の整備費用が削減)		*埋立陸揚の沖側で埋立陸揚地を造成。(増設滑走路の整備を要)

那覇空港PI(ステップ3)における代替案比較の一覧

○一覧表中の項目:航空機騒音, 水環境(潮流, 水質, 底質), 生物(陸域, 海域, 海域消失面積), 社会的環境(周辺部への影響), 人と自然とのふれあい活動, 歴史的文化的環境

各案の比較		1310m案	1370m案	2100m案
●周辺環境への影響の視点	航空機騒音	沖側に機体騒音を増加させることから、影響範囲の増加に伴う騒音影響は認められず、現状と同程度と考えられる。		
	水環境	<p>上流の沿岸で</p> <ul style="list-style-type: none"> 沖域からの流入量が多いことから、水質(ODBについては、現状(1.5mg/L程度)の大半は認められない。 潮流の状況により、陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。 機体騒音の発生範囲が沖域の北側では、沖やシムト沖の海域で認められる。 	<p>上流の沿岸で</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。 機体騒音の発生範囲は認められない。 	
●周辺環境への影響の視点	陸域	<p>【陸域】影響なし/陸域影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】影響あり/埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	<p>【陸域】影響なし/陸域影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】影響あり/埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	
	海域	<p>【陸域影響】陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。 機体騒音の発生範囲が沖域の北側では、沖やシムト沖の海域で認められる。 機体騒音の発生範囲が沖域の北側では、沖やシムト沖の海域で認められる。 	<p>【陸域影響】陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。</p> <ul style="list-style-type: none"> 陸域と沖域との間で水質が変化しうる可能性がある。 機体騒音の発生範囲が沖域の北側では、沖やシムト沖の海域で認められる。 機体騒音の発生範囲が沖域の北側では、沖やシムト沖の海域で認められる。 	
	海域消失面積	<p>●中干潟/全分布面積約 560ha</p> <p>1310m案: 50, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500, 550 (ha)</p>	<p>●中干潟/全分布面積 約 90ha</p> <p>1370m案: 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 (ha)</p> <p>2100m案: 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 (ha)</p>	<p>●干潟/全分布面積約 410ha</p> <p>1370m案: 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900 (ha)</p> <p>2100m案: 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 (ha)</p>
●周辺環境への影響の視点	社会的環境	<p>【陸域】影響なし/陸域影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p> <p>【干潟】埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	<p>【陸域】影響なし/陸域影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p> <p>【干潟】埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	
	歴史的・文化的環境	<p>【陸域】影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】影響あり/埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	<p>【陸域】影響なし</p> <p>【大規模埋立区域】影響あり/埋立に伴い埋立区域の一部が変更される。</p>	

※有効活用方策および埋立なしについては、周辺環境への影響は現状と変わりません。

4. 計画確定後の課題からみた計画制度の論点

- 行政計画に関わる訴訟類型, 訴訟の争点拡大
 処分性, 裁量権, 原告適格のいずれも司法判断は変化
 行政訴訟(抗告訴訟の類型拡大, 取消, 差止, 確認, 義務付, H16)
 都決の違法性(伊東市都計道, 最高裁H20, 東京高裁H19)など
 →今後の裁判の増加も想定される
- 法廷外の解決志向(膨大な時間, 費用, エネルギーを避ける傾向)
 和解勧告(合意形成の一種となる) 例: 公害裁判
 事前のPIや代替的紛争処理(ADR)の重視
 →計画確定前の手続きの正当性確保が今後一層重要
 →ガイドラインを踏まえたグッドプラクティスの積み上げ
- 計画手続き制度化の重要性と緊急性(SEA含む課題)
 法制化しなければ違法性もないというリスク管理の限界
 計画の制度化による裁量権の濫用・逸脱リスクの低下(社会の信頼向上)
 →SEAの法・制度化の方向性の整理
- 計画体系制度化の重要性と緊急性
 計画案の正当性確保の重要性(→計画確定行為の正当性)
 計画体系の整備による社会システムとしての安定性確保

まとめ

1. 国土交通省における道路のガイドライン
2. SEA内包型の計画策定の事例(道路)
3. SEA内包型の計画策定の事例(空港)
4. 計画確定後の課題からみた計画制度の論点

ご清聴ありがとうございます

生物多様性基本法

(事業計画の立案の段階等での生物の多様性に係る環境影響評価の推進)

第二十五条 国は、生物の多様性が微妙な均衡を保つことによって成り立っており、一度損なわれた生物の多様性を再生することが困難であることから、生物の多様性に影響を及ぼす事業の実施に先立つ早い段階での配慮が重要であることにかんがみ、生物の多様性に影響を及ぼすおそれのある事業を行う事業者等が、その事業に関する計画の立案の段階からその事業の実施までの段階において、その事業に係る生物の多様性に及ぼす影響の調査、予測又は評価を行い、その結果に基づき、その事業に係る生物の多様性の保全について適正に配慮することを推進するため、事業の特性を踏まえつつ、必要な措置を講ずるものとする。

土木計画学春季大会SS(2008.6.6, 於北海道大)
新たな公共事業の計画策定プロセスと今後の方向について

発表4

河川の計画策定の実例と課題

名古屋大学大学院工学研究科
辻本 哲郎

新たな公共事業の計画策定プロセスと今後の方向について

計画検討の発議から計画案決定までの過程

透明性
客観性
合理性
公正性

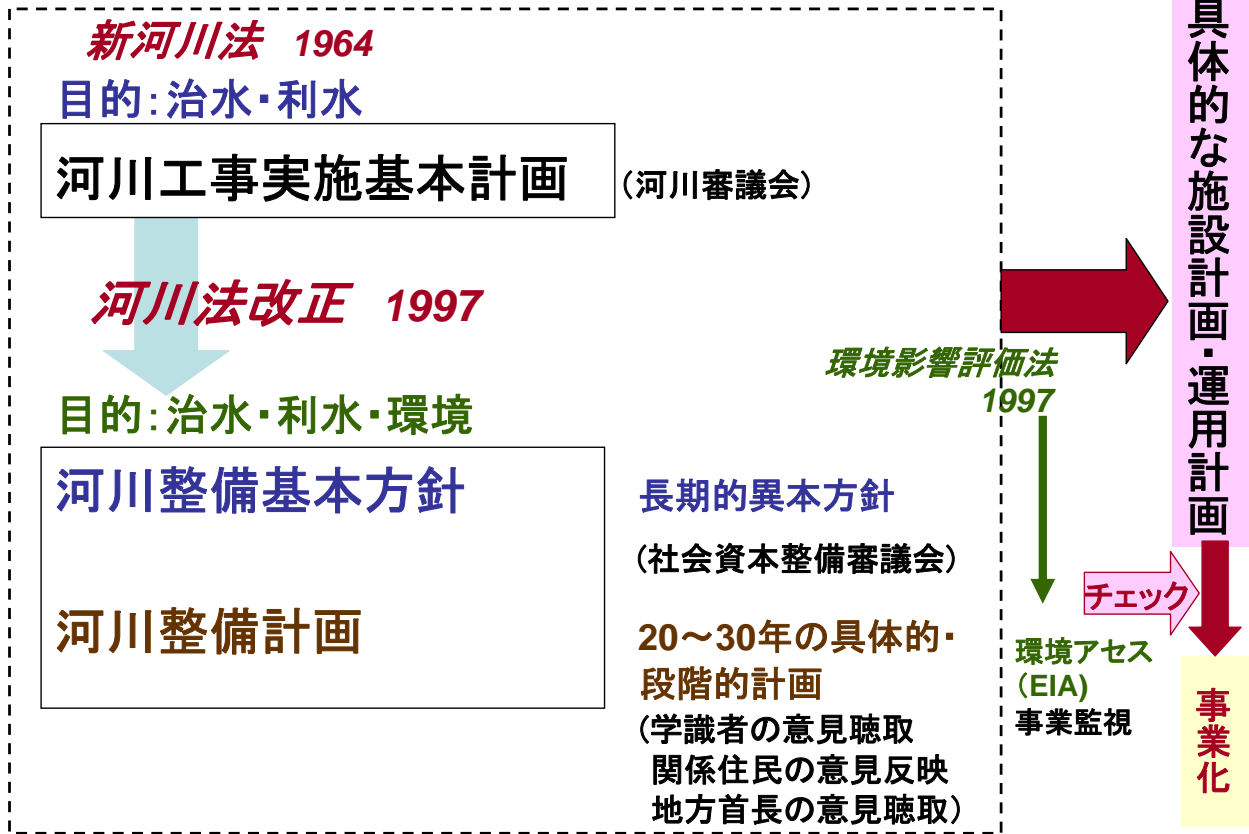
評価観点の総合性
環境的側面, 経済的側面, 社会的側面等

市民-公共事業
科学者・学識者
学識者(社会科学)
住民・利害関係者
~行政機関

早い段階から
(構想段階)

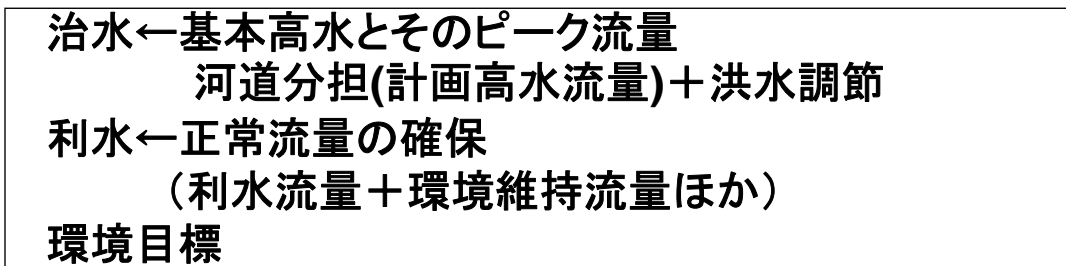
担保する手段: 複数案の検討
市民等関係者への情報提供・意見把握

河川事業 河川整備・管理



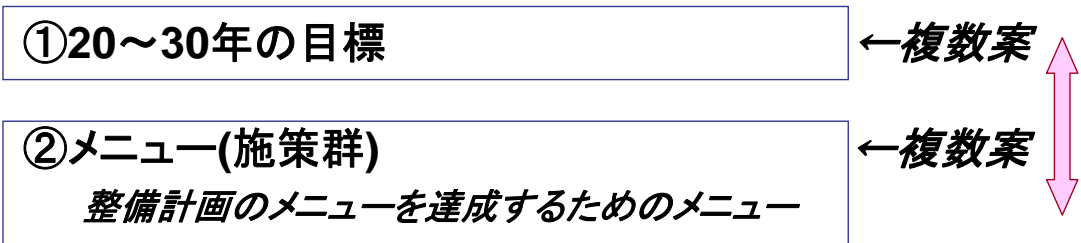
河川計画

河川整備基本方針 ← 計画規模



河川事業の目的 基本方針の達成

河川整備計画



透明性・客観性・合理性・公正性確保の試み

法による規定

河川法第16条の2

第3項←河川整備計画の案を作成しようとするとき、必要に応じて河川に関し学識を有するものの意見を聴く
(原案に意見を述べる)

第4項←河川整備計画の案を作成しようとするとき、必要に応じて、公聴会の開催等で関係住民の意見を反映させるための措置

第5項←河川整備計画を定めようとするとき、政令によって、関係地方公共団体首長の意見を聞かねばならない

実際の取り組み

時期:基本方針策定のタイミング, 前後

組織:流域委員会

流域(市民)懇談会

行政連絡会議

さまざまな「流域委員会」

流域委員会がキー

役割

- ①原案に意見を述べるためのもの
- ②素案段階から意見を述べて河川管理者が原案を作成するプロセスにつきあう(委員会の開催).
- ③流域委員会として原案に対する提言をまとめる.
- ④流域委員会としての原案を提言.

構成

- ①学識者のみ(選定あるいは公募)
- ②さまざまな専門知識を有するメンバーから構成
- ③行政委員や利害関係者もはいる.
- ④市民も参加(公募委員)

※河川法16条2の3に限定したもの.

河川計画の特徴

治水・利水・環境を「河川整備・管理」の目的としている。

- 目標の中で本来、Trade-offの調整が必要。
その上での整備計画(メニュー)になっているはず。
- 治水, 利水など単独な場合は, 事業目的達成には環境が含まれず別途環境影響評価が上位計画でも必要(EIAでなくSEA).
- 地域によって, 治水・利水緊急度や環境の理解が異なる。
←上・下流問題
- 防災, 環境など経済効果, 投資効果が評価が困難な面あり
- 整備場所の多くが公用地

→環境目標が明確でないため, 一応さまざまな(目的での)事業が環境に及ぼす影響を評価する仕組みは検討した。

「河川事業の計画段階における環境影響の分析方法に関する検討委員会」
(委員長:小野勇一)平成14年12月
河川整備計画策定段階での環境影響分析方法についての計画策定者向けの提言をまとめ、河川局に提出した。

→2007.4環境省 戦略的環境アセスメント導入ガイドライン

「流域委員会」についての考え方

基本方針策定前から設置 ←早い段階からの公開性

- 流域委員会メンバーが早期から問題認識,
流域の課題認識と基本方針のずれが少ない
(基本方針への反映を性善説的に期待)

幅広い構成員

- 透明性(市民), 客観性(科学者・学識者), 合理性(学識者(社会科学分野)), 公正性(住民・利害関係者～行政機関)の担保

構成員の選定: 指名(河川管理者, 準備委員会), 公募←公正性, 透明性

議論の集約

- さまざまな意見の整理・集約(一本化ではない)
→河川管理者の考え方の明確化・説明力
→「よりよい」素案

「河川整備計画」の性格の認識

流域で期待される機能(治水, 利水, 環境)を果たす河川の整備
流域(他のエリア)に期待, あるいは依頼または奨励すべきことの区別

流域委員会の性格が決まったら,

計画策定プロセスに期待される要件を満足できるように、
全体の組織・運営を工夫。

流域委員会を補完しなければならない場合のあるもの

早い段階からの議論

学識的専門意見以外の意見の反映のさせ方

住民懇談会 車座集会(←適切なファシリテータ)

途中段階でのアンケートその他 **手法が重要**

利害関係者間調整はオープンに

行政機関調整もオープンに

***これらの情報やそれについての意見聴取の場

→「流域委員会」をパレットに使う

(河川管理者は責任を負うが、オープンな場なしに調整することがないように)

河川整備計画の議論の流れ

①基本方針の理解(その達成が目的のひとつになっている)

②整備計画の目標

客観性, 合理性,

実行可能性(技術的, 経済的, 社会的)

→目標の設定

③メニュー提示.....複数案

整備目標を達成する実効性

環境影響(素案レベルでのアセス.....EIAではない)

経済性

個別事業集合体への住民意見

→複数案(メニュー群(組み合わせ))の評価

←環境影響(SEA), 経済的影響, 社会的影響

←住民の理解と了解(合意)

メニュー群の設定(整備計画として)

これが不調であれば, ②の議論へフィードバック

③河川整備計画策定は上記一連のプロセス

その全体の流れの評価

発表5

港湾の計画策定の実例と課題

国土交通省大臣官房公共事業調査室

三上圭一

長期構想と港湾計画

- 重要港湾の港湾管理者は、20～30年の長期的視点から、空間利用の基本的な方向である「長期構想」を検討。
- 長期構想を踏まえて、「港湾計画」として、10～15年後の港湾の能力、港湾施設の規模と配置、港湾の環境の整備と保全等の事項を定める。

(参考)港湾法第三条の三

1. 重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」という。)を定めなければならない。

2. 港湾計画は、基本方針に適合し、且つ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に応ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものでなければならない。

長期構想・港湾計画改定の流れ

- 港湾管理者・国・関係市町村における調整
- 検討体制等の公表
- 基本ニーズの把握（「[県民意見募集](#)」、「[県民懇談会](#)」）
- 構想案等の検討（「[長期構想委員会](#)」、環境予測・港内静穏度調査など）
- 住民意見の把握（構想案等についてパブリックコメント）
- 構想案等の策定
- 構想案・検討経過等の公表
- 港湾計画策定の手続き（審議会等）

（参考）「港湾の公共工事の構想段階における住民参加手続きガイドライン」（H15. 8）

仙台塩釜港の概要

- 仙台塩釜港は、東北の政治、経済、文化の中心である仙台都市圏を背後に控え、東北の物流拠点として重要な役割。
- 東北で唯一の特定重要港湾に指定。北米等を結ぶ国際コンテナターミナルを配し、中核国際港湾に位置づけ。
- 取扱貨物量は3817万トン、コンテナの取扱量は15万3千TEU。（平成17年）
- 主な取扱品目
仙台港区：完成自動車、原油、重油、鋼材、ゴム製品等
塩釜港区：石油製品、金属くず、水産品等

仙台港区



塩釜港区



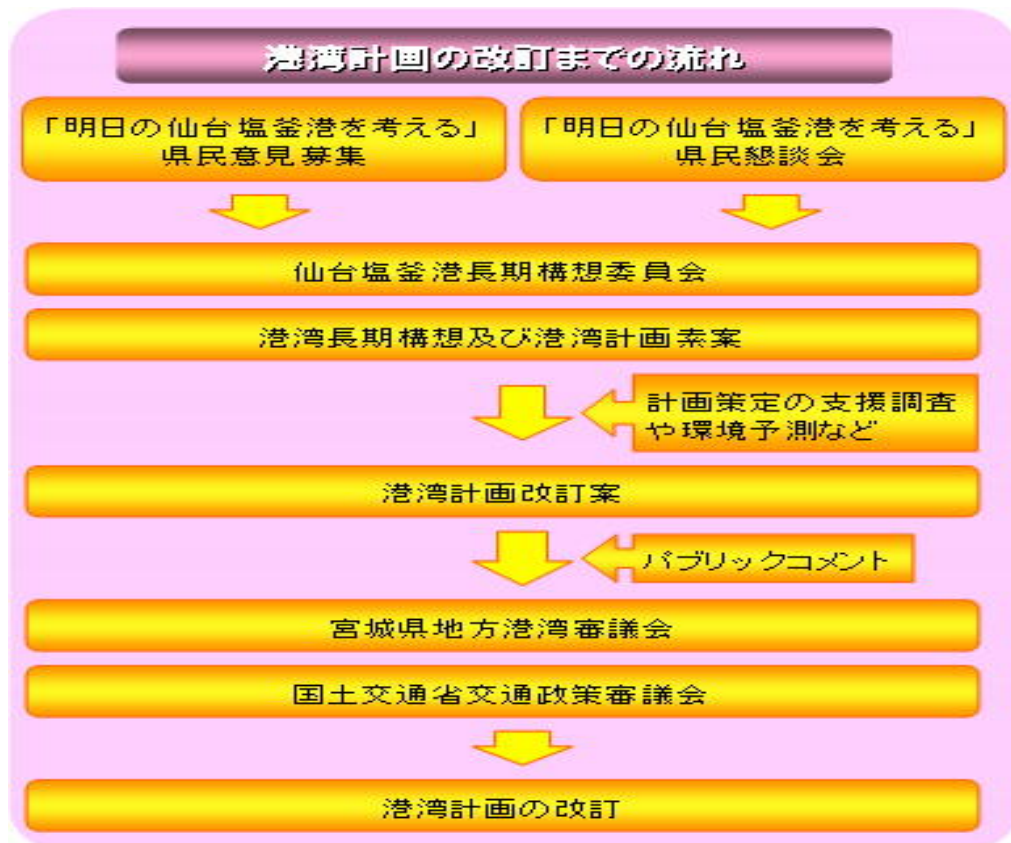
仙台塩釜港整備の課題

(仙台港区)

- 国際海上コンテナターミナルの機能向上
- 内貿ユニットロードターミナルの機能向上(複合一貫輸送)
- 市民の交流拠点の形成(経済交流、スポーツレクリエーション交流)
- 蒲生干潟等の自然環境との調和

(塩釜港区)

- 施設の老朽化への対応、地域産業の輸送合理化
- 観光資源を生かした地域振興
- 海に開かれたみなとまちづくり
- 海洋レクリエーション基地の形成
- 防災機能の強化



仙台塩釜港 長期構想委員会の構成

- 学識経験者(7)
 - 地元経済界(4)
 - 港湾利用者(10)
 - まちづくり(2)
 - 漁業関係者(1)
 - プレジャーボート関係者(1)
 - 水先人会(1)
 - 国の機関(7)
 - 関係市町(4)
 - 県関係部局(5)
- 委員会の下に、仙台港区部会、塩釜港区部会、幹事会を設置

明日の仙台塩釜港を考える県民懇談会

- 港湾計画改訂に当たり、県民から広く意見を聴取を目的。
- 一般県民及び関係団体からの推薦者により構成。
- 「物流」「観光・まちづくり」「環境・防災」等のテーマ別に開催。

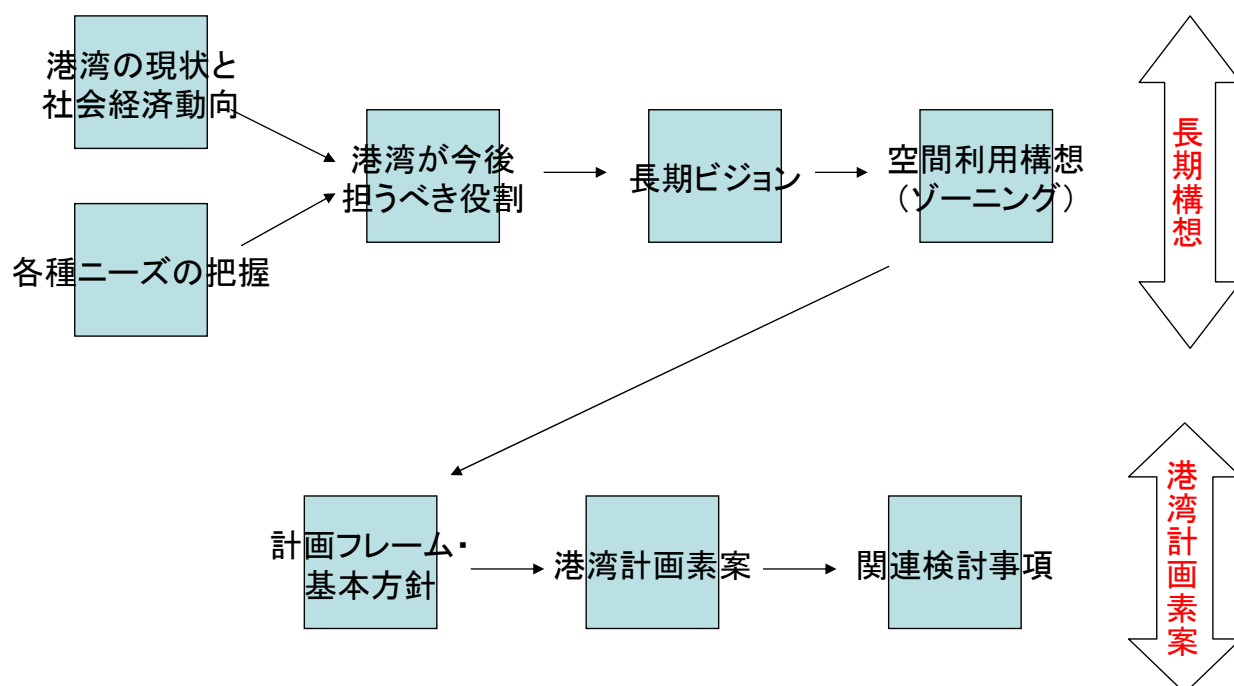
(関係団体)

- 仙台塩釜港振興会
- 蒲生を守る会、日本野鳥の会宮城県支部
- 仙台サーフショップユニオン
- 小型船安全協会、NPO法人小型船舶協議会
- 仙台青年会議所
- 塩釜青年会議所、塩釜市観光物産協会、塩釜市水産青年連合会
- 仙台市、多賀城市、塩竈市、七ヶ浜町

長期構想委員会等の想定スケジュール

	18年度	19年度	20年度	21年度
長期構想委員会	◆		◆	
仙台港区部会		● ●		
塩釜港区部会		●	●	
パブリックコメント	○		○	
県民懇談会	○	○	○	
技術・専門的検討	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">物流、静穏度、航路・臨港交通体系調査</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: center;">環境調査(現況・予測)</div>			
港湾計画				◆改訂

長期構想委員会における検討手順



長期構想・港湾計画策定の課題

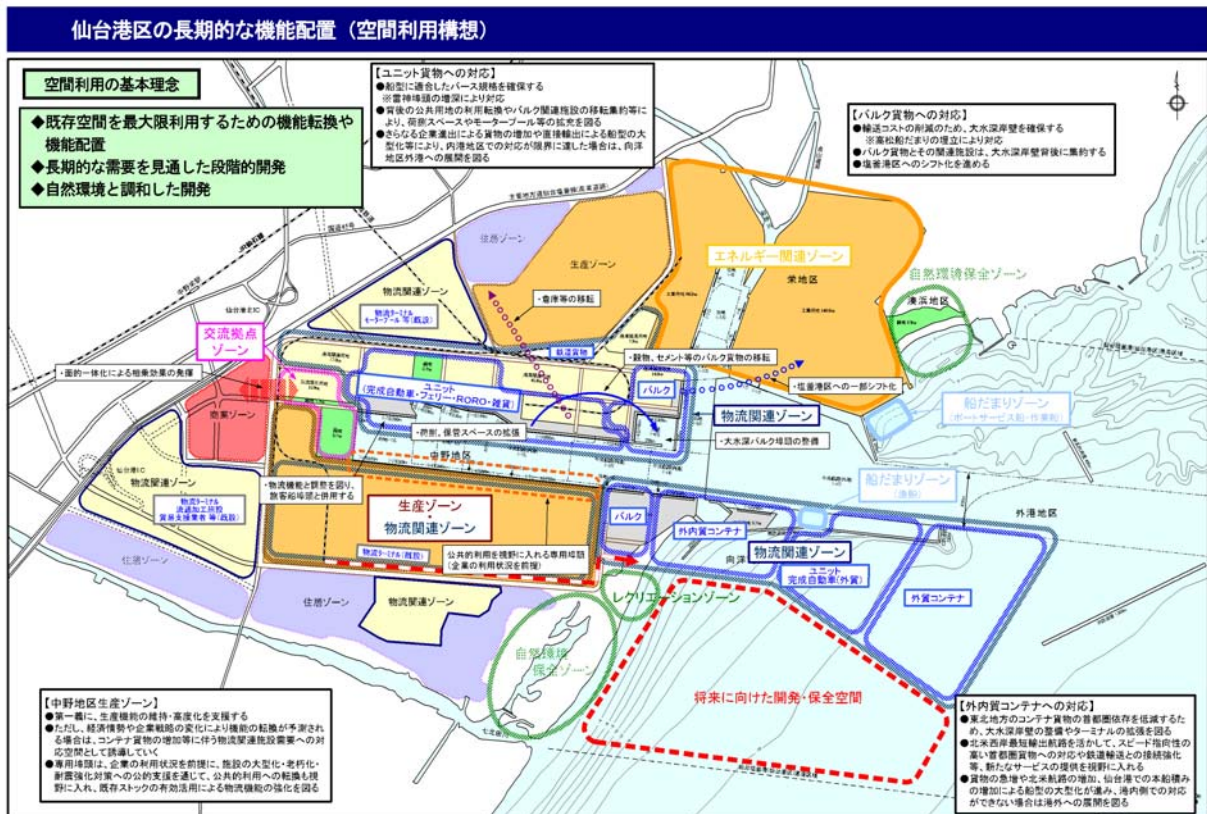
(仙台港区)

- 開発規模の設定(コンテナターミナルなど)
- 開発と環境の調和(蒲生干潟、サーファーゾーン)
- 利用者、関係者の合意形成(施設の移転など)
- 整備手順と事業主体間の調整

(塩釜港区)

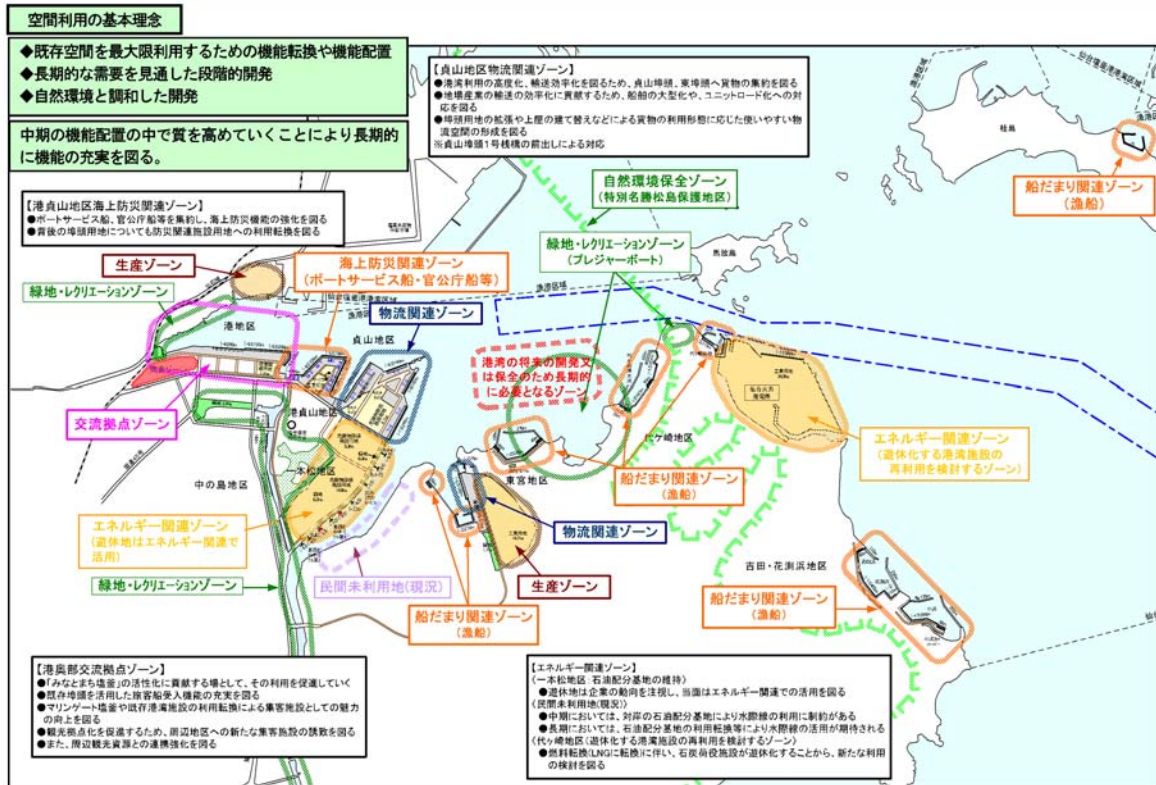
- 地域発展の方向と港湾への導入機能の検討
- 地域開発の基本ゾーニングと地元調整
- 仙台港区と塩釜港区の役割分担
- 多様な地元関係者の参画

仙台港区 空間利用構想



塩釜港区 空間利用計画

塩釜港区の中期～長期の機能配置（空間利用計画）



港湾計画の特殊性

- 多様な利用者・関係者（港湾利用者、地元経済界、市民、地域住民等）
- 多様な整備主体（国、港湾管理者、民間等）
- 開発に長期間を要する、社会経済動向に応じた計画の見直し

新たな公共事業の計画策定プロセスと今後の方向について

— 公共事業全般 —

京都大学大学院
小林 潔司

計画策定プロセスとは・・・

- 計画策定プロセスとは、計画検討の発議から計画案を決定するまでの過程において、透明性、客観性、合理性、公正性を高めるとともに、環境的側面、経済的側面、社会的側面等の総合的な観点から適切に判断し、より良い計画づくりに資するために行う手続きであり、原案(複数案)の作成、市民等関係者への情報提供及び意見把握、様々な観点からの原案の評価及びそれらを踏まえた計画案の決定などである。

計画策定プロセスにおける アカウントビリティ

- 行政 対 議会（政治的正統性）

法的アカウントビリティ

- 計画策定者 対 委員会（政治的非正統性）

専門的アカウントビリティ（内部統制: アカウントビリティ）

（社会的専門知識の厳密性と適正性に関する議論）

地方議会は委員会による専門的判断の適正性に対して、
check and balanceの機能を果たす

公的アカウントビリティの種類

	内的統制	外的統制
自立性低い	階層的アカウントビリティ Hierarchical Accountability	法的アカウントビリティ Legal Accountability
自立性高い	専門的アカウントビリティ Professional Accountability	政治的アカウントビリティ Political Accountability

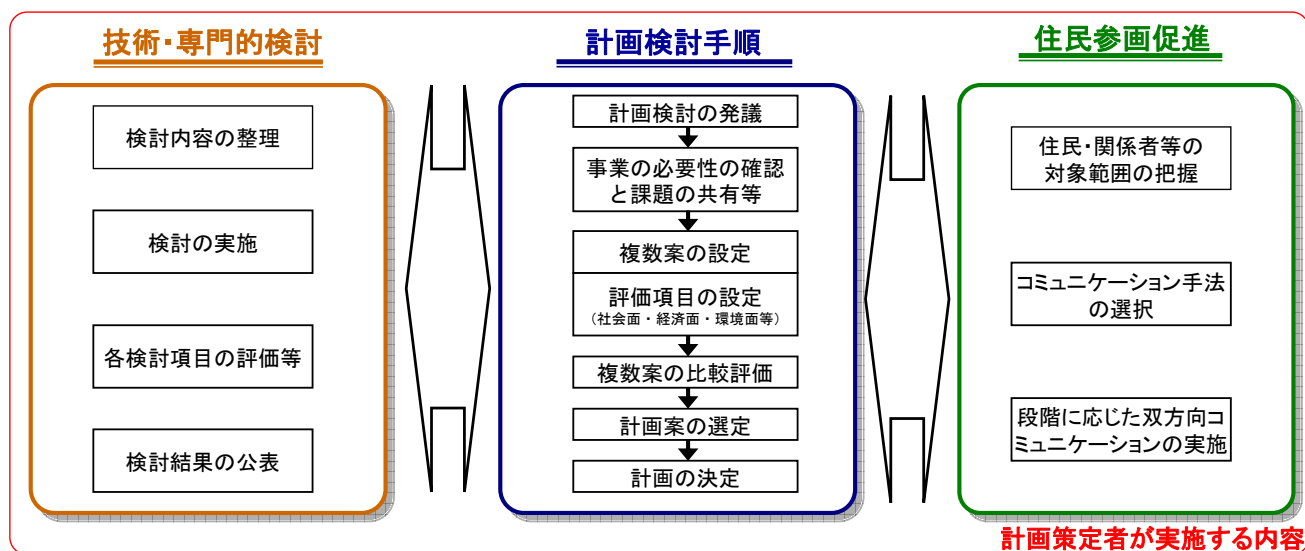
公的アカウントビリティの機能

- 民主的コントロールの役割を果たす
- 行政の誠実性(integrity)を高める上で重要である
- 行政活動に対する評価を通じて業務改善を促す
- 行政の正統性(legitimacy)を高める機能を有する
- 過失を浄化(catharsis)する作用がある

- 計画策定者は、**構想段階**における計画策定プロセスが**透明性、客観性、合理性、公正性**をもって適切に行われるよう、次の3点に留意して計画検討を進めなければならない。
 - ①計画検討手順の事前の明確化
 - ②住民参画促進及び技術・専門的検討との連携
 - ③事業特性や地域特性を踏まえた検討

アカウントビリティ概念の段階

- 法的アカウントビリティ
- プロセス・アカウントビリティ ①
- パフォーマンス・アカウントビリティ ② ③
- プログラム・アカウントビリティ 構想段階
- 政策アカウントビリティ



アカウントビリティの構造 (many hands and many eyes)

- 意味の構造(structure of meaning: スコーピング)
- 正統性の構造(structure of legitimacy)
- 支配の構造(structure of governance)

正統性の構造

正統性は、ある主体およびその行為を、規範、価値、信念、定義等が社会的に構造化されたシステムのなかで、望ましく妥当であり、あるいは適切であるという一般化された認識

- 利害的正統性(legitimacy of interests)
人々の自己利益になるかどうかに基づく正統性
- 道徳的正統性(legitimacy of morals)
行為が正しいかどうかという評価に基づく正統性
手続き的正統性
- 認知的正統性(legitimacy of cognition)
文化的に必要性を認識されることに基づく正統性

認識正統性の基準 専門的知識の正統性

- 理解可能性 (Comprehensibility)
 - 当然性 (take-for-grantedness)

 - 厳密性 vs 適正性
 - 「であること」vs「であるべきこと」
-

今後の課題

- 意味の構造(structure of meaning)
言語理解 コミュニケーション
 - 正統性の構造(structure of legitimacy)
司法的検討・プロセス法制化
プロフェッショナルの妥当性境界
地域の実情に即したローカルな知識(現場知)
 - 支配の構造(structure of governance)
信頼形成
-

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of N I L I M

No.533

June 2009

編集・発行 c 国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写の問い合わせは
〒305-0804 茨城県つくば市大字旭1番地
企画部研究評価・推進課 Tel029-864-2675