

近畿地方交通審議会

議 事 録

日時：平成16年8月9日（月）

15：00～16：13

場所：ホテルグランヴィア大阪

20階「名庭」の間

近畿運輸局（坂本課長）

予定の時刻が参りましたので、ただいまから近畿地方交通審議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中にもかかわらずご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私は、近畿運輸局企画課長の坂本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

近畿地方交通審議会におきましては、昨年3月10日に開催されました審議会の後、総合交通部会及び環境・情報部会の両部会並びに部会の下に設置された各ワーキンググループにおいて議論が重ねられ、本年5月に開催されました総合交通部会及び環境・情報部会の合同部会において、各部会の取りまとめが行われております。

本日は、これらの検討結果をまとめ、本審議会の後に予定しておりますパブリックコメントに付ける答申（案）についてご審議をいただくこととしております。

本日の審議会は、これまでと同様に会議及び議事概要を公開することとなっておりますので、委員各位にはその旨ご了承願います。

また、本来であれば、ご出席の皆様方全員のご紹介をさせていただかなければいけないところではありますが、本日は大変多数の委員、臨時委員の皆様にご出席いただいております。つきましては、まことに恐縮ですが、委員の方々だけとなりますが、ご紹介させていただきます。

まず、野村会長です。

次に、皆様の向かって右から、塩委員です。

佐藤委員です。

斎藤委員です。

青山委員です。

角田委員です。

筑波委員です。

なお、本日、北村委員は健康上の理由によりご欠席であります。

北村委員は、環境・情報部会長でもあるため、本日は、地方交通審議会規則第6条第5項に基づき、北村環境・情報部会長のご指名により、斎藤委員に環境・情報部会長代理を務めていただくこととしておりますので、よろしくお願い申し上げます。

また、臨時委員の皆様方につきましては、お手元に配布しております名簿にてご紹介にかえさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

また、事務局にも異動がございまして、本年7月1日付で、前任の梶原にかわりまして、谷口克巳が近畿運輸局長に着任しております。

それでは、議事に入ります前に、本審議会会長・野村明雄様からごあいさつをいただきたいと思っております。

野村会長、よろしくお願いいたします。

野村会長

近畿地方交通審議会会長を仰せつかっております野村でございます。

委員の方々、臨時委員の皆様方におかれましては、大変お暑いところ、またお忙しい中をご出席賜りましてありがとうございます。

さて、この近畿地方交通審議会におきましては、昨年3月、近畿運輸局長から、「近畿圏における望ましい交通のあり方」について諮問を受けまして、その後、本審議会の下に設置されました総合交通部会及び環境・情報部会並びに、その両部会の下に合計5つのワーキンググループが設置されまして、そこにおきましてこれまで大変精力的に審議・検討を行っていただいております。先般の合同部会におきまして、各部会における取りまとめが行われたところでございます。

取りまとめに当たりましては、総合交通部会長の斎藤委員、そして環境・情報部会長の北村委員を始めといたしまして、本日もご出席を賜っております委員及び臨時委員の皆様方にも多大なご支援、ご協力をいただいております。皆様方のご尽力に対しまして、本審議会の会長として、この場をおかりして、厚く御礼を申し上げます。

本日は、それら一連の部会及びワーキンググループでの審議・検討の成果であり、また、この審議会の後に予定されておりますパブリックコメントにお諮りする答申（案）についてご審議を願うこととしております。

ご存じのとおり、交通を取り巻く環境が大変大きく変化いたしております中で、中長期的な展望に立った総合的な交通政策の基本的な方向性を指し示すことは、現在の社会の構造的変化に対応するためにも、大変有意義なことであり、必要なことであると思っております。最終答申に向けましての検討作業も大詰めを迎えてまいりました。委員及び臨時委員の皆様方には、引き続きましてご尽力いただきますようお願い申し上げます。私のあいさつとさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございます。

近畿運輸局（坂本課長）

ありがとうございました。

それでは、これからご審議をお願いしたいと思いますが、その前に、本日配布しております資料の確認をさせていただきます。

まず、資料1が委員名簿です。資料2が検討経緯、資料3が答申（案）、資料4が別紙1及び別紙2並びに付函であります。資料5が検討対象となった路線一覧、資料6が路線評価一覧表、資料7がパブリックコメント実施（案）、以上であります。

資料はそろっておりますでしょうか。

よろしければ、議事次第に従いましてご審議をお願いしたいと思います。

これから審議に入りますので、プレスの方のカメラ撮影はここまでとさせていただきますので、カメラの方は退出をお願いいたします。

ここからの進行は、野村会長をお願いしたいと思います。野村会長、どうぞよろしくお願いいたします。

野村会長

それでは、議事を進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の議題は、ご案内いたしましたとおり、2つございます。1つは、答申（案）について、いま1つは、その他でございます。

まず、答申（案）につきまして、事務局から資料のご説明をお願いいたします。

近畿運輸局（奈良平部長）

それでは、ご説明申し上げます。答申（案）、大変広範な内容になっておりますので、

限られた時間、要点に限りまして簡潔にご説明申し上げたいと思います。

まず、3ページをお開きいただきたいと思います。京阪神の鉄道ネットワーク計画を中心とします運輸政策審議会の第10号答申というものは、間もなく目標年次が到来するという時点になっているわけですが、急速な少子高齢化の進行ですとか、地球環境及び地域環境問題の深刻化、情報技術の飛躍的進展等、社会構造がおよそ15年前とは大きく変わってきているわけですが、

そこで、この3つ目のパラグラフの終わりにありますように、本答申は、京阪神圏の鉄道を中心とした都市交通問題に重点に置いて策定したということですが、

なお書きのところを見ていただきますと、目標年次は、概ね10年後の2015年、ただし、鉄道ネットワークの将来展望に関しましては、さらに中長期的な視点からそのあり方を捉える。おおよそ15年後を念頭に置くということですが、

次のページをお開きいただきたいと思います。第1章が「近畿圏における交通を取り巻く環境の変化と今後の交通の課題」ということで、全体的な記述がございまして、

2の(2)の「近畿圏における人、物の流れ」のところをごらんいただきたいと思いますが、その「人の流れ」がございまして、この15年間で近畿圏の人の流れも大きく変わっております。大阪市を中心とした放射状の流動が数量としては依然として多いものの、近年減少傾向にあり、環状方向の流動が、数量としては少ないものの増加しているということでありまして、自動車利用によりまして流動は特に郊外部を中心に著しく増加してきております。交通目的別に見ますと、鉄道輸送の大宗を占めます通勤、通学目的のための流動は減少してきているという傾向にあるわけですが、

次のページをお開きいただきたいと思います。(6)「今後の取り組みの方向」ということでありまして、近畿圏では、鉄道を中心とする交通運輸サービスが既に相当程度蓄積されている。引き続き健全な事業運営やサービスの改善向上を進めることに加えまして、都市間の円滑な交流・移動の確保、交通渋滞の改善や環境負荷の低減等の観点から交通問題に総合的に取り組み、「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しむ良好な生活空間」の形成を目指すべきであるという、全体の今後の大きな取り組みの方向がございまして、

それから、次の8ページをお開きいただきたいと思います。第2章「鉄道サービスの改善、向上」というところがございます。その1.「鉄道輸送の推移と健全な経営の確保」、(1)「鉄道輸送の現状の将来予測」ということですが、京阪神の鉄道の旅客輸送量と申しますのは、平成5年ぐらいから、輸送量が減少傾向となっておりまして、平成14年におきましては、平成5年と比較して利用者数が約1割減少するまでになっております。特に大手民鉄は、約2割という大幅な減少率を示しているわけですが、

次のパラグラフに行きまして、その要因でございますけれども、京阪神圏の経済の低迷、沿線事業所の海外等への展開や本社機能の東京への移転、そういうことに伴いまして、大阪市、京都市、神戸市の都心部における従業員人口が大きく減少している等々の様々な要因が考えられるわけですが、

そこで、15年後の鉄道旅客輸送量についても予測をしていただいたわけですが、9ページの一番上に書いてございますように、全体として現状より1割程度減少するという見通しが得られております。

(2)に参りまして「鉄道事業の健全な経営の確保」ということですが、15年

後には、全体として1割程度の輸送需要の減少が見込まれるわけですが、企業の増収努力ですとか経費削減を行えば、多くの鉄道事業者において収支採算が極端に悪化することにはならない。個々の企業としての合理化や増収努力に加えまして、資材の共同購入やICカードの相互利用等、事業者間の相互の協働、協調による一層の効率化、サービスの向上が望まれるところでございます。

それから、(3)でございます。「採算性の悪化している路線への対応」ということで、近畿圏におきまして、郊外部の路線等の中には、輸送需要の減少に伴いまして採算性が特に悪化し、廃止や抜本的な経営改善が検討されているものも出てきているわけでございます。このような問題につきまして、鉄道として存続するかバスに転換するかは、当該地域におきます地方自治体を中心に地域の関係者が協議して、判断されることになるわけですが、その際、国は、地域の要請に応じまして、関係者間の円滑な調整を進めるなど地域の取り組みを支援することが重要であるということでございます。

10ページ、2.「鉄道の活性化」でございます。(1)の中に、鉄道事業者としてのこれまでの活性化に向けますさまざまな取り組みが記載されておりまして、今後その取り組みの重要性が書かれているわけでございます。

(2)に参りまして、「駅機能の高度化及び駅周辺の活性化」ということでございます。京阪神におきます約1000の駅につきまして、駅及びその周辺地域は、高密度な交流の拠点ともなっているわけですが、一方、関係者が多く既成市街地等による空間的な制約もありまして、充分その機能が活用されていない。また、バリアフリー化への対応ですとか周辺道路の混雑緩和、放置自転車対策等解決すべき課題も多いわけでありまして、そういう中、自治体が駅及びその周辺地域の再生により、まちの賑わいを取り戻そうという動きが出てきているわけでありまして、このように、駅及びその周辺地域を、鉄道と都市の融合空間として捉えまして、すべての人が「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しむ良好な生活空間」の実現を目指すという視点が重要である。駅機能の高度化及び駅周辺の活性化というところの記述でございます。

それから、3番目に「既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備」というところがございまして、(1)が「施設整備に関する基本的な考え方」の部分でございます。

12ページをお開きいただきたいと思います。京阪神圏の都市鉄道のネットワークというのは、相当程度概成しつつある。しかしながら、新たな地域開発に伴います鉄軌道整備を必要とする交通需要の発生ですとか、大阪市を中心として相互直通運転が首都圏ほどは進展していないということですが、あるいは都市機能の再生のためには各拠点都市間の連携・交流を支える鉄道機能の強化が必要であるということ等、さらに平均混雑率が150%を上回る路線があること等、依然として課題があるわけでございます。

次のパラグラフに行きまして、また、昨今、豊かさや快適性の重視、時間価値の高まり等々の観点から、より利用しやすい鉄道サービスが期待されている。これに加えまして、地球環境問題への対応ですとか、経済活力に満ちた都市再生に果たす鉄道の役割が格段に重みを増してきているわけでございます。

そこで3つ目のパラグラフに参りまして、そこで、京阪神圏におきましては、既に相当程度概成しつつある鉄道ネットワークを、関連施設の改良、改善や新たな鉄道施設の整備などにより、より利用しやすく質の高いネットワークに改善し、都市の装置として最大限

効果的に機能させることが強く求められている。

これらの整備を進めるに当たっては、鉄道事業を巡る経営環境の悪化や、昨今の国や地方自治体の厳しい財政事情を踏まえると、できる限り既存の鉄道施設の改良等により鉄道ネットワークの高度化を目指すことが重要である。その上で新規路線を検討することが適当であるということでございます。

なおということでございますけれども、これらの設備改良や新規路線の整備のための投資は、利用者利便の向上や地域開発に役立つものの、鉄道事業者の収益の向上に直ちにつながりにくい場合も多く、一方、都市部での工事となるため工事費が巨額になることが想定される。既存の支援制度の枠組みでは、施設整備を十分に推進できないという事態も生じてきており、今後、施設整備を円滑に進めるためには、支援制度の充実、拡大を検討すべきである。

また、その支援のための財源を安定的に確保する必要があるわけでございますけれども、鉄道が都市における自動車交通量の減少を通して都市の環境問題の改善に貢献し、さらに二酸化炭素の排出量の減少を通じまして地球温暖化対策にも寄与するということ等にもかんがみまして、新たな財源調達に関する可能性に積極的に対応することが重要であるということで、財源面についてのご指摘もいただいているわけでございます。

そこで、(2)「既存の鉄道施設の改良」ということでございますけれども、13ページの から に見ていただきますように、乗継ぎ利便性の向上に資する方策、路線の機能の向上に資する方策、 番目に輸送力の強化等によるサービスの向上に資する方策、 番目に鉄道の新設・改良等によるサービスの向上に資する施策という4つの大きなカテゴリーのもとに、別紙1 これは後ろについてございますけれども、別紙1を見ていただきますと、既存の鉄道施設の改良のプロジェクトが記載されております。現時点で京阪神圏におきます事業の具体化の可能性を検討すべき主なものとの位置づけで別紙1が選ばれているわけでございます。

それから、(3)「新規路線の整備」でございますけれども、既存の鉄道施設の改良等では対応が困難な場合に、路線の延長など新規路線の整備により鉄道ネットワーク機能の向上を図ることが必要であるということで、 に「答申路線の選定とその考え方」が記述されております。14ページでございます。

本答申におきましては、運政審10号答申の未整備路線も含めまして地方公共団体等から検討すべきものとして提案のありました路線を検討対象としてございます。一定の条件設定の下に、費用対効果ですとか採算性の分析を行いまして、費用対効果が1を超えるものであり、かつ施設整備に対し相当の支援措置を前提に、具体的には下物の整備については上物の経営に負担がかからないということを前提に採算が確保される路線を基本といたしまして、さらに、地域開発や都市機能の向上等都市政策上の必要性を考慮して、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として選定されております。

これらの路線につきましては、相当の支援措置を前提にしているということから、このような支援措置が講じられなければ具体化することが困難であるということに注意する必要があるということでございます。

また、LRTでございますけれども、快適性、利便性に優れまして、誰もが利用しやすい

い交通手段である。環境に配慮したまちづくりに資すること、高速鉄道と比較して建設コストが低廉であること等から、関係地方自治体におきましてその導入の可能性等につき積極的に検討が進められているということで、そのLRTについての記述もなされているわけでございます。

以上を踏まえ、具体的の中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線といたしまして、別紙2に具体的な路線が記載されているところでございます。

14ページのなお書きでございますけれども、現時点における予測値に基づきまず選定でございますものですから、社会経済状況の変化等によりまして、本答申において選定された路線以外の路線について事業の具体化を図ることがあり得ることに留意する必要がある。特に、地域開発等の観点で地方自治体等から提案があった路線については、今後、開発の進捗状況等に応じまして、本答申の考え方を踏まえ、関係地方自治体等を中心に検討することが適当であるということでございます。

以上が鉄道関係の記述でございます。

続きまして16ページをお開きいただきたいと思います。第3章「バス、タクシー、水上交通の活性化」というところでございます。

1番目が「バスの活性化」ということでございます。(1)のところをごらんいただきますと、乗合バスの旅客輸送量というのは、昨今一貫して減少してきている。平成14年度におきましては、平成5年と比較いたしまして利用者数は約2割、ピーク時と比較しますと約4割減少するまでになってきている。こういう中、バス事業者におきましては、分社化ですとか業務の委託等、合理化に努めてこられたところでございます。

こうした中で、平成14年2月から需給調整規制の廃止等の抜本的な規制緩和が行われまして、新規参入が行われる中、一方では、会社更生法の適用を受けるものも出てくるというような事態になっているわけでございます。

17ページの(2)「今後のバスの活性化」のところを見ていただきたいと思います。このように、バス事業というのは厳しい経営環境にあるわけでございますけれども、バスは、地域住民の日常生活を支える交通手段としての役割を果たすことが期待されているわけでありまして。

そこで、次のパラグラフですけれども、バス事業者は、経営の合理化に努めるとともに、創意工夫を活かしたより良いバスサービスを提供することが求められる。

その下を見ていただきますと、例えば観光資源のある地域におきましては、外国人をはじめ旅行者にも利用しやすいような観光路線の設定を行い、観光関係者との連携等による観光需要創出についても検討を行っていく必要がある。

国、自治体は、バス事業者の創意工夫が活かされ、バス事業者が効率的にサービスを提供できるような環境整備を進めることが求められるということでございます。

また、一番最後のところですが、都市部におきまして道路交通混雑の著しい区間におきましては、道路管理者、警察等の関係者と連携をいたしまして、バス優先レーン・専用レーンの実効性の確保や拡充、公共車両優先システム(PTPS)の導入・拡充を図っていくべきであるということでございます。

それから、(3)「生活路線の維持及びコミュニティバスへの対応」ということで、可能な限りバス事業者におきまして路線の維持に努めることが望まれるわけでございますけれども

ども、それが困難な場合は、2つ目のパラグラフですけれども、関係自治体を中心となりまして、乗合タクシーやスクールバスの活用、NPO等によるバス運行等、地域住民の足の確保に最も適した手段を地域ごとに検討していく。

さらに、交通の空白地域等におきましては、コミュニティバスの運行についても検討をしていくべきであるということでございます。

それから2つ目、「タクシーの活性化」ということでありますけれども、(1)「タクシーの現状と課題」ということで、19ページでありますけれども、タクシーの旅客輸送量も減少傾向で、平成14年におきましては、平成5年と比較して利用者数が2割強減少しているわけでございます。

こうした中で、平成14年2月から需給調整規制の廃止等の抜本的な規制緩和が行われ、事業者の新規参入、増車、運賃の多様化等、特に近畿圏におきましては、全国的にも最も運賃の多様化が進んでいる事態を現出するに至っているわけでございます。

タクシー事業は、コストの8割を人件費が占めるという極めて労働集約性の高い事業特性を持っているということ等から、運転者の適正な労働環境に配慮しつつ、輸送の安全や利用者サービスの確保を図る必要があるということでございます。

(2)「今後のタクシーの活性化」でありますけれども、タクシーは、市民生活に必要な不可欠なサービスである。

近年、輸送需要が減少しているわけでございますけれども、需要の拡大のためには、創意工夫を活かしたより良いタクシーサービスを提供することが求められるということでございます。

その一環といたしまして、20ページをお開きいただきますと、近距離でも快適かつ安心して利用してもらえますように、近距離乗り場の設置やウエルカム・ワンメーターキャンペーンの展開等を図っていくことを推進すべきであるということでございます。

最後のパラグラフに行きまして、また、繁華街等におきまして客待ちタクシーの違法駐車等の問題を排除するために、地域ごとに、タクシー事業者のほか、警察や道路管理者とも密接に連携いたしまして、取り組みを積極的に進めていく必要があるということでございます。

それから、3番目、「水上交通の活性化」ということで、近畿圏を発着する海上フェリー航路というのは、他の輸送モードとの激しい競争にさらされ、厳しい経営環境にあるわけでございます。

海上フェリーはモーダルシフトの受け皿として、また、観光客の大量輸送機関として期待されておきまして、活性化していく必要がある。事業者は、船舶の大型化や高速化、共同運航や事業の合理化を進め、コスト削減やサービス向上を図るべきである。また、国や地方自治体は、フェリーターミナル、これと接続する道路や公共交通機関の充実及びこれらの利用料金の低廉化、瀬戸内海における航行規制など各種規制の緩和を進めるべきであるということでございます。

(2)におきましては、「水都大阪の再生に寄与する水運の活用」についての記述がございます。

それから、次のページに参ります。第4章「利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択」ということで、京阪神圏におきましては、自家用自動車を利用した移動が増加し



ているわけでございますけれども、このような自家用自動車利用への大幅な依存というのは、個々人がそのような社会的な不利益、といえますのは交通渋滞等々の不利益にあまり配慮せず半ば習慣的に自動車を利用していることにも起因している。

こういう習慣に起因する部分が多いということで、3つ目のパラグラフですけれども、公共交通機関の利便性や有益性を各個人が理解し、習慣を変える意図を持つように働きかけることにより、交通行動を自発的に大きく転換することが可能であるということでございます。

そういう個人の交通行動への働きかけを「モビリティ・マネジメント」と呼ばれているわけですけれども、そういう「モビリティ・マネジメント」の広範な展開を図るべきである。

23ページにはその具体的な手法が書いてございまして、(2)の2つ目のパラグラフですけれども、具体的な手法といたしまして、各個人の交通行動に関するプランの作成についての記述があるわけでございます。

それから、25ページに行きたいと思います。第5章「効率的かつ環境にやさしい物流の確保」ということで、1番、「近畿圏における物流の現状と課題」。近畿圏は国内総生産の約17%を占める大きな経済規模を有している。これを維持、発展させるためには、国際競争力のある物流を実現する必要があるということで、総合的かつ効率的な物流システムの構築が望まれているわけでございます。

2に参りまして、(1)「トラック輸送の効率化」といたしまして、積載効率の高い営業用車両による輸送への転換、あるいは、情報技術の飛躍的な進展に伴います、物流EDIを活用するトラック輸送の効率化等々が記載されているわけでございます。

26ページに行っていたきたいと思います。(2)が「港湾におけるサービスの向上」ということで、ターミナルシステムの統合・大規模化、それから港湾の連携によります港湾諸手続きの一元化・共通化、入港料の軽減等によります、港湾におけるサービスの向上の記述がございます。

さらに、電子タグを活用した、コンテナターミナル運営の効率化や省力化についての記載もございます。

また、3といたしまして、地球環境問題に対応するための「モーダルシフトの推進」についての記述もされているところでございます。

近畿運輸局(飯嶋部長)

続きまして、28ページをごらんいただきたいと思います。第6章は、環境問題への対応についてでございます。

まず、本文の1.現状と課題でございます。地球温暖化の原因となります二酸化炭素の交通部門からの排出量の増加に対しまして、近畿圏は、京都議定書が採択された地域として温室効果ガスの削減に積極的に取り組むべきであります。

また、NOxやPM等によります大気汚染の防止等、地域の環境問題にも取り組む必要がございます。

このため、物流の効率化やモーダルシフトの推進等、先ほどの第5章に書かれましたような物流対策を実施していきまるとともに、以下のような対策を実施していくことが必要であります。

2. 「自動車の低公害化等の推進」でございます。まず、大きな効果が期待されます自動車単体対策の強化を図る必要がございます。

このため、国が必要に応じ助成措置等を講じることによりまして、自動車NOx・PM法による車種規制適合車への代替などを促進する必要がございます。

近畿圏におきましては、CNG車の導入も積極的に進められておりますが、低公害車の普及をさらに推進するとともに、天然ガススタンド等燃料供給施設の整備を進めることが必要であります。

また、昨今の宅配便の増加に対応した取り組みを推進することも必要であります。

エコドライブの推進につきまして、エコドライブが事業者にとっても費用削減等の点から有益であるとの認識を共有することが重要であり、具体的な成功事例を情報提供することなども有効であります。

また、グリーン配送の普及やグリーン経営の普及等、関係者が幅広く連携した取り組みを推進していくことが効果的でございます。

なお、燃料電池車等次世代低公害車についても、開発の状況等に応じまして、取り組みを支援していくことも重要であります。

3. 「公共交通機関の利用促進による環境問題への対応」でございます。公共交通機関への利用転換を図るためには、まず、交通事業者は、提供するサービスの向上に引き続き努めていくとともに、関係者が連携して利用促進を図っていくことが必要でございます。その際には、公共交通機関の利用促進とともに地域の活性化も図られるような取り組みが有効であります。

また、交通需要マネジメント（TDM）施策の一環といたしまして、パーク・アンド・ライドやカーシェアリング、通勤マイカー需要の管理等が近畿各地の実情に応じて実施されておりますが、今後もこうした取り組みや利用者の意識への働きかけを進めていくことによりまして、利用転換を図っていくことが重要でございます。

4. 「リサイクルの推進」でございます。交通運輸分野におきましては、自動車リサイクルやプレジャーボートのリサイクルを推進していくことが重要であります。

また、神戸港、姫路港等のリサイクルポートを活用した静脈物流システムの構築など、ゴミゼロ型都市づくりを目指していくことが望まれております。

5. 「水上レジャーにおける環境保全」でございます。琵琶湖や淀川等におきます水上レジャーの活発化に伴いまして、様々な環境問題が発生しております。

このため、水上レジャーの振興を図る一方で水を巡る環境保全の取り組みが重要となっておりますが、自治体による環境条例制定等に加えまして、関係者が連携して、放置艇対策等を推進していくことが重要でございます。

また、水都大阪の再生を目指しまして、河川の水質浄化も求められているところでございます。

続きまして、31ページをごらんいただきたいと存じます。第7章は、情報提供のあり方・情報技術の活用についてでございます。

まず、本文の1. 現状と課題でございます。近畿圏には、国内外から多数のビジネス客や観光客が訪れますことから、より情報提供の充実が重要でございます。

交通運輸分野におきます情報提供は、交通事業者等により主体的に進められております

が、利用者にとって、必要な情報を何処でどのように入手したらいいのか分からないなどの問題点もございます。情報技術の活用はこうした問題点を解決する有効な手段になり得ますので、国も、事業者の取り組みを推進し、公共交通機関の利便性向上と利用促進を図っていくことが必要でございます。

その際には、昨今の規制緩和により、多様なサービスが提供されつつあること、情報技術の進展で、従来できなかった情報の収集、提供が可能となったこと等、新たな変化に対応した検討をしていくことが重要でございます。

2.「提供する情報の充実」でございます。まず(1)「リアルタイム情報の提供の充実」でございますが、公共交通機関に関する情報提供は、列車ダイヤや運賃等の固定的な情報に留まっていることが多いのが現状でございます。このため、移動中に遅延等に遭遇した場合などの対応には不十分でございますので、リアルタイム情報の提供の充実を図っていくことが必要でございます。

特に、鉄道事故が発生した場合の復旧に必要な時間の情報など、非常時に必要とされる情報提供の充実を図る必要がございます。

また、バスに関しましては、時刻表どおりに運行できないこともございますので、既に導入されているバスの接近情報の提供に加えまして、到着時刻を予測して提供するなど、リアルタイムの運行情報を提供することも重要でございます。

(2)の「交通結節点における案内表示等の充実」でございます。交通結節点におきまず乗換え等の案内表示につきましては、表示方法が統一されておらず、自分の現在位置が分かりにくいなどの問題がございます。また、多国語表記等もあまり進んでおりません。

このため、路線名・駅名への記号・番号表示やサインマニュアルの策定等の検討を行いまして、多様な利用者の視点から整備を促進するべきでございます。音声案内等バリアフリー化に資するものなどについても検討し、具体化が求められております。

また、バスに関しましては、目的地までのバス路線や停留所を分かり易くするため、路線系統番号の整理やバスマップの作成等を進めますとともに、車両や路線図のカラーリングなど分かり易い情報提供に取り組むべきでございます。

さらに、インターネットの普及に伴いまして、バス停留所の位置情報を電子地図に掲載して、利用者に情報提供することなども有効と考えます。

33ページ、(3)、利用者の選択を容易にするための対応でございます。昨今の規制緩和によりまして、サービスが多様化しておりますので、利用者がこうした多様なサービスの中から必要とするものを選択できるよう、関係者が連携して情報提供の体制を整備することも重要でございます。

さらに、現場においても、利用者がサービスを容易に選択できますよう、例えば「5000円超分5割引」のような表示の明確化が重要でございます。

3.「情報技術の活用」についてでございます。

まず(1)「ICカード乗車券の導入促進と相互利用・共通化」でございますが、ICカード乗車券は、乗継ぎ時間の短縮や駅改札口付近での混雑緩和等に資するものであり、近畿圏におきましては、スルッとKANSAIが、ICカード乗車券についても、多数の鉄道とバス事業者間で共通に使用できるシステムを開発し、平成16年8月から順次導入が行われており、また、JR西日本は、平成15年11月にICカード乗車券を既に導入してお

ります。

国は、交通関係者間の連携強化を図り、ＩＣカードの導入を促進していくべきであり、一枚のＩＣカードで、共通利用できるようにすることや、近畿圏を越えたＩＣカードの利用を可能にすることも重要であります。

３４ページをごらんください。（２）「ＩＣカード乗車券の多機能化と地域活性化のための活用等」でございます。スルッとKANSAIのＩＣカードは、全国で初めての料金後払い（ポストペイ）方式であるため、利用頻度に応じた多様な運賃割引の設定が可能であり、さらに、商品の購入等にも幅広く利用でき、運賃や料金についての多様な対応が可能であります。

また、商品を購入した場合に、ＩＣカードにポイントを付与することなどによりまして、ＩＣカードを活用した地域活性化の取り組み等、新たな展開が期待されているところがございます。このため、関係者が連携し、地域振興に資するＩＣカードの活用方策について検討し、具体化していくことが適当であります。

なお、ＩＣカード乗車券は、多機能化によりまして多様な情報の収集が可能となりますので、特に個人情報の保護にも十分に注意する必要があります。

（３）「携帯情報端末の活用等」でございます。今や、出発前から到着までの継続的（シームレス）な情報の提供が求められておりますが、その手段として、携帯情報端末を活用することへの期待が高まっております。既にそうした取り組みが行われておりますが、引き続き携帯電話会社と交通事業者等が連携いたしまして、具体化をしていくことが望まれております。

さらに、移動制約者が、自律的に移動できるようにするため、携帯情報端末を利用して、移動支援を進めていくことも重要でございます。

続きまして、３５ページをごらんいただきたいと存じます。最後になりましたが、第８章「その他の課題への対応」でございます。まず１は、安全・防災対策についてでございます。

（１）安全の確保についてでございますが、安全の確保は最重要な課題でございますので、近年の規制緩和に対し、安全の確保等社会的規制につきましても、引き続き、着実かつ効果的に実施、運用していくことが重要でございます。

そのためにも、交通事業者等の日々の取り組みが大切であります。国も、関係者と連携の下、事故防止対策を強力に推進していく必要がございます。

まず、「鉄軌道」についてでございますが、ホームからの転落事故に対応するため、待避スペース等の整備や、転落を防止するための措置についても検討し、具体化を進めるべきであります。

また、踏切道の立体交差化や、保安設備の整備等を推進いたしますとともに、踏切事故防止キャンペーンの実施等を行っていくことが重要でございます。

さらに、二重事故の再発防止や、輸送障害発生時における的確な対応が重要でございます。そのためにも、従業員の教育・訓練が何よりも重要でございます。

また、事故の再発を防止するために、原因究明を徹底することが必要であります。

「自動車」についてでございます。自動車運送事業におきまして、バスやタクシーでの飲酒運転事故も発生しているため、厳しい処分を行うなど、飲酒運転防止対策の徹底を

図るべきであります。また、トラックにつきましても、高速道路における過労運転や過積載による事故が発生しているため、安全確保の徹底が重要でございます。

このため、運行管理や車両管理を着実に実施するとともに、監査、指導の徹底や、運行管理者に対する指導講習等が必要でございます。

なお、自動車の検査、整備等の実施も必要であり、また、大都市都心部などでは、違法駐車対策にも取り組むことが必要でございます。

さらに、事故防止とともに、交通事故が発生した場合の被害者の救援も重要な課題であり、規制緩和に関しまして、資力の乏しい新規事業者の参入にも対応していく必要がございます。

「海上交通」についてでございます。船舶が輻輳する瀬戸内海や日本海側の荒天時等での航行の安全対策は重要な課題でございまして、人的要因による事故を防止するため、運航管理体制の強化等が必要でございます。

また、近年の技術革新等に対応した船舶検査の実施や、総合的な安全管理体制の確立が必要でございます。

さらに、外国船舶の増加に対応いたしまして、ポート・ステート・コントロール（P S C）を強化することが重要でございます。

また、琵琶湖でのヨット転覆事故等、プレジャーボート事故が多発しているため、救命胴衣の常時着用等についての啓発活動が必要でございます。

続きまして、（２）「大規模災害等への対応と危機管理」でございます。

まず、「自然災害への対応」についてでございますが、事前の予測が困難な地震への対応が大きな課題でございまして、平成15年12月には、東南海・南海地震対策特別措置法に基づきまして、近畿184市町村が防災対策推進地域に指定されるなど、阪神・淡路大震災の経験を生かしつつ対応方策を構築することが重要な課題であります。

このためにも、危機管理の体制を整備し、適宜訓練を実施するとともに、今後も状況の変化に応じて見直しを図っていくことが必要であります。その際には、高齢者等の移動制約者の安全の確保にも十分配慮する必要がございます。

また、関係者が連携いたしまして、緊急輸送体制の確立・強化や、公共交通機関の早期復旧・復興対策を推進していくことも重要であります。そのためにも、平常時から、施設の耐震性向上を図り、緊急輸送等を想定した輸送ルートを確認し、関係機関と連携して、陸・海・空にわたる複数の輸送手段等の確保について検討しておくべきであります。

さらに、阪神・淡路大震災の経験を踏まえまして、そのノウハウを全国に情報提供し、全国の防災対策の向上に積極的に関与していくことも望まれているところであります。

「テロ等に対する危機管理」についてでございます。米国の同時多発テロ事件や、SARSの流行等がございましたが、まずテロ対策として、新幹線等の駅構内での監視や、巡回警備の強化等が重要でございますし、海上テロ対策として、P S Cの着実な実施などが必要でございます。

このほか、危機管理に関しまして、関係者間の連絡・連携体制を維持・強化し、必要に応じ訓練等を実施することが重要でございます。

続きまして、39ページをごらんいただきたいと存じます。2.「バリアフリー社会の実現」でございます。

(1) 「鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進」についてでございます。今後、超高齢社会を迎える中で、自宅から目的地まで円滑に移動できるようバリアフリー環境を整備していくことが重要でございます。その中でも、各種交通関連施設のバリアフリー化を進めていくことが極めて重要な課題であります。

近畿圏におきましては、基本構想の策定件数が全国の約3割を占め、また、鉄道駅のエレベーター等の整備率が全国平均を上回るなど、バリアフリー化が積極的に進められているところでございます。

今後も引き続き、必要に応じ、地方自治体と連携して施設整備を支援していくことが重要でございます。

また、面的・広域的なバリアフリー化のため、関係者が幅広く参加して、地域や利用の実態に即したバリアフリー化を推進していくことが重要でございます。

さらに、情報機器等も活用して、バリアフリー施設についてのきめ細かな、分かり易い情報提供を行うことも大切であります。

このほか、地震等の非常時における障害者等の移動の安全確保についても検討し、対応していく必要がございます。

(2) 「心のバリアフリー」の実現についてでございます。バリアフリー施設の整備とともに、周りの乗客・利用者が気軽に声をかけて助け合う「心のバリアフリー」を実現していくことが望まれております。

このため、地域住民の理解を求めていくことが必要でございまして、総合学習等の学校教育等の場におきましてバリアフリーの問題を積極的に取り上げたり、「バリアフリー教室」などを今後も積極的に実施していくことが有効でございます。

また、交通事業者も、従業員教育を通じまして、バリアフリー意識や介助技術の向上を図っていくことが必要でございます。

近畿運輸局(奈良平部長)

続きまして、最後の項目、3「観光振興と交通」でございます。

(1) 「観光の振興と交通問題」。近畿圏には、世界遺産をはじめとする歴史的文化財、都市型観光資源等の魅力的な観光資源が集積している。このような資源を最大限活用した観光の魅力創出とか、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じました国内外への効果的なPRを図るべきである。

観光地の中には、鉄道駅からの2次交通アクセスや観光拠点を巡るバス交通等の公共交通の利便性が低いケースがある。また、行楽シーズンにおきます激しい交通渋滞が発生する観光地も多く存在するわけでございます。このような問題の解決のために公共交通機関の有効活用をする必要があるということでございます。

また、一番下のパラグラフですけれども、近畿圏の主要な観光資源というのは、いずれも関空から近距離の極めて恵まれた位置にある。関空におきます航空ネットワークの充実、鉄道、バス等によります観光地へのアクセス向上、関空におきます情報提供機能の充実等を図ることによりまして、観光入込客の利便の向上を図ることが可能になる。また、このような観光客を増やす様々な取り組みというのは、最後のページでございますけれども、関空の利用促進にもつながる。このような相互のメリットを最大限有効活用していくべきであるということでございます。

最後の(2)「観光地における公共交通機関の活用等」ということで、観光地におきまず交通の利便性の向上につきましては、これまでも、公共交通活性化総合プログラム等を活用しまして、様々な取り組みが行われてきたわけでございますけれども、今後とも、鉄道駅からのバス等によるアクセスの向上、改善や公共交通機関、観光施設等を容易に利用することができるような共通チケットの充実等によりまして、観光振興を図っていくことが重要である。

また、最後のパラグラフですけれども、外国人旅行者に対しては、安心して一人歩きできるような環境整備を図るために、多言語案内標識ですとか、分かりやすい観光マップの作成、観光案内所等におきまず情報提供機能の充実を図るべきであるということでございます。

以上でございます。

野村会長

どうもありがとうございました。

ただいまご説明のありました内容につきまして、ご審議いただくことにいたします。

皆様、ご意見、ご質問をお出しいただきますように、どうぞ、どなたからでも、どのテーマにつきましても結構でございます。どうぞ、お願いします。

藤城(山田臨時委員の代理)

京都府でございます。ただいまの答申の第2章の鉄道サービスの改善の項目につきまして、若干意見を述べさせていただきたいというふうに存じます。

その中の、3の「既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備」というところでございますけれども、この中で、基本的には、既存ストックを活用して利便性を向上させていくと。現に、その基本理念に従いまして、別紙2におきましても、いろいろ提言を採択しておられるということで、その点については私、基本的に大賛成をするものでございます。

ただ、この中で、極めて具体的な細かい話で大変恐縮ですけれども、地方公共団体が計画路線として提出させていただいた対象路線の中の片奈連絡線と、それから京阪奈新線の一部ですけれども、これが別紙2から外れております。別紙2から外れるということは、「中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」から外れるということでございます。これにつきましては、学研都市へのアクセス路線といたしまして、国の方において基本方針の中で個別の名前を挙げて計画に書かれておるものでございまして、私もとしましては、国の基本計画と矛盾するのではないかと。それからひいては、学研都市の建設計画に影響を及ぼすのではないかとということをお心配してございまして、基本的に反対という意見を表明させていただきたいと思っております。

原則は賛成でございますけれども、この部分については反対という形で意見を表明させていただきたいと思っております。

以上でございます。

野村会長

それでは、ただいまの山田委員代理からのご発言でございますが、斎藤先生、何かひとつお話しございますか。

斎藤委員

総合交通部会長を務めます斎藤でございます。

今回の路線計画の審議に関しましては、近畿圏経済の置かれた客観的な状況、あるいは公共事業に対する世論の厳しい視点のようなものに配慮しながら、いろいろ検討させていただきました。ご指摘の路線に関しましては、一言で言うと、十分な需要が立ち上がらなかったというのが理由ですが、今回の審議に関しましては、やはり需要分析であるとか、それから収支分析を非常に重視するということになりました。と同時に、我々の議論の過程で、収支といいましても、現行の公的支援施策の枠組みの中にはないといいますか、そこからはみ出した純粋な公設民営といいますか、列車運行は民営だけれども、それ以外は全部公的支援を前提にするというような枠組みをあえてつくって、いろいろ工夫を凝らした上での検討でございます。そのほか、定量的な評価以外にも定性的な評価もいろいろ行いました。そして今回のような結論に達したわけでございます。いろいろな点からの評価でございますので、その総合的な評価に対する理解をお願いしたいというふうに思います。

さらに、個々の路線の取扱いに関しては、いろいろ異論とかご不満とかおありでしょうけれども、報告書の目標は2015年、あるいは、鉄道の場合はせいぜい2020年ということでございます。そんなに長くないタイムスパンということですので、そう遠くない日に再び計画の中身について再吟味される機会があるということでございますし、それから、今日の報告書の中で14ページのところに出ておりますように、当該路線をめぐる沿線の状況に大きな変化があった場合には柔軟に対応できる余地をあらかじめ準備しております。むしろ私どもとしましては、そのような積極的な意味での変化が起こるということに期待をかけているわけございまして、どうぞ、その点に関するご理解を賜ればというふうに思います。

野村会長

ありがとうございました。

事務局からご説明ありますか。 よろしいですか。

ほかに何かご質問等、どうぞ。

辻（矢田臨時委員の代理）

神戸市でございます。

1つは、資料4でございますけれども、別紙1ということで、1番で相互直通運転のところ、阪急神戸線と神戸市交の西神・山手線の直通運転というのが挙がっております。これにつきましては私ども、一部の利用者にとりましては乗換えなしで直通が可能となりまして、利便性が向上すると考えております。ただ、一方では、現在相互直通運転を行っております阪急と神戸高速鉄道及び地下鉄と北神急行電鉄の利便性が低下する可能性があり、また、通過する旅客が増えるなど、旅客の流動が変わりますと、三宮等の地元の商業にも影響を与える可能性がございます。さらに、市街地の中心部での大規模工事になり、多額の工事費を要することが予想されるところでありまして、事業効果や収支採算性も確認する必要があります。今回のこの答申案では、具体化の可能性を検討すべき事業とされておりますが、このようないろいろな面から慎重に考えていく必要があると認識しております。

それから次に、14ページの、先ほどご議論があったところで、新規路線についてでございますけれども、従来の運輸政策審議会の答申では、新規路線は整備計画というような表現で位置づけられていたところでございますけれども、今回のこの近畿地方交通審議会



の答申案では、一定の基準で選定されまして、中長期的に望まれる路線というふうに記載されております。また、今回は選定に漏れた路線につきましても、事業化できるというような趣旨の表現もございます。ということから、これは前回と今回で、答申の意味合いと申しますか、が少し異なるというふうに理解をさせていただいてよろしいのでしょうか。

以上、よろしくお願いいいたします。

野村会長

ありがとうございます。

事務局からございますか。

近畿運輸局（奈良平部長）

2点ご指摘いただきましたが、まず最初の第1点でございますけれども、「事業の具体化の可能性を検討すべき主なもの」という位置づけでございますので、これらの事業の具体化を図るために、今後、関係地方公共団体及び事業者間で検討、調整を深めていただくことが重要だろうというふうに考えております。

それから2点目の、前回の答申路線と今回の答申路線の位置づけの異なり、違いということでございますけれども、前回の答申におきましては、関西国際空港などの大規模プロジェクトへの対応、あるいは200%を超える混雑の緩和など、当時の鉄道網及び鉄道輸送の課題に適切に対応できますように、目標年次までに整備することが適当である区間、目標年次までに整備に着手することが適当である区間、今後整備について検討すべき路線という選定がなされていたわけでございます。これに対しまして今回の答申におきましては、ゆたかさや快適性の重視、時間価値の高まり、高齢者の社会参加の促進などの観点から、より利用しやすい鉄道サービスが期待されておまして、地球環境問題への対応や、経済活力に満ちた都市再生に果たす鉄道の役割が格段に重みを増しているということなどから、既に相当程度概成しつつある鉄道ネットワークを、関連施設の改良、改善や、新たな鉄道施設の整備などにより、利用しやすく質の高いネットワークに改善し、都市の装置として最大限効果的に機能させることが強く求められるということでございます。

しかしながら、こうした施設設備改良や新規路線の整備のための投資は、利用者利便の向上や地域開発に役立つものの、鉄道事業者の収益の向上に直ちにつながりにくい場合も多い。都市部におきます工事となるため、工事費が巨額になるということが想定されますことから、鉄道経営を上下に分けて、上物の経営主体に下物の施設整備の負担がかからないような前提が、先ほど斎藤部会長がおっしゃいましたような前提で採算性が考えられております。このため、行政側に支援制度の充実、拡大の課題が示され、また、その財源としても、地球温暖化対策の関連の新たな財源調達を念頭に置くことも明確に示していただいているところでございます。

したがって、今回の答申におきましては、新規路線の選定に当たりましては、答申のこの14ページに明記されておりますように、路線の費用対効果が1を超えるものであり、先ほど申し上げました意味での採算性が確保される路線を基本として、さらに、地域開発や都市機能の向上等都市政策上の必要性を考慮して「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として選定されているわけでございます。このように、答申路線の位置づけは異なるところでございます。

なお、費用対効果や採算性は現時点での予測値に基づいておりますために、14ページの後段に記述されておりますように、先ほど斎藤部会長からお話がありましたように、社会経済の状況等の変化によりまして、本答申において選定した路線以外の路線についても事業の具体化を図ることがあり得るということです。地方公共団体の方におきましては、今後、開発の進捗状況等に応じまして、本答申の考え方を踏まえて、検討していくことが適当であるという記述がなされているところでございます。

以上でございます。

野村会長

どうもありがとうございました。

ほかにございますか。よろしゅうございますでしょうか。どうぞ。

佐藤委員

もうすべて言い尽くされているような気もするんですけども、近畿地方の交通のネットワークの高度化という話は非常にたくさん入っているんですけど、非常にローテクなところで忘れられていることがたくさんあるのではないかと。それはまあ別に書く必要がないから書いてないということなのかもしれないですけども、例えば駅のアメニティという場合に、せっかく旅客が減ったのに、駅の中にあるいすが、いすの数はあれで本当に適切なんだろうとか、地下鉄の乗換えに関して、東京だったらメトロで、どこの例えば出口に乗っておいたら便利であるというような表示があるけど、そういうものがないとか、JRさんは最近、トイレにトイレットペーパーを置かれるようになりましたけど、地下鉄にはそういうのがないとか、まだまだ近畿の観光とか運輸という場合に、考えるときに、本当に一番基本的なところが結構抜けているんじゃないかなと思います。

これは別に書く必要があるということではないですけど、今日せっかくたくさんいらっしゃっているんで、そういう基本的なことについてもぜひ忘れないでやっていただきたいというふうに思います。

野村会長

どうもありがとうございました。

ほかに、よろしゅうございますでしょうか。

〔特になし〕

それでは、ただいまお三方からご意見を賜りました。それに対して、斎藤総合交通部会長さん、そして事務局の方から、発言に一定のご返事を差し上げておるわけでございますが、答申（案）の該当部分も含めまして、原案どおりとさせていただきますということでよろしゅうございますでしょうか。

〔「結構です」の声あり〕

ありがとうございます。それでは、ご異議がないようでございますので、そのようにさせていただきますと思います。

特にご意見、ご質問はないようでございますので、ただいまのとおり、答申（案）につきまして原案どおりとして、パブリックコメントにかける案とさせていただきますと思います。よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

ありがとうございます。

続きまして、2番目の議題でございます。「その他」といたしまして、本審議会の後にパブリックコメントが予定されておりますので、この案につきまして、事務局からご説明をお願いします。

近畿運輸局（奈良平部長）

資料7をごらんいただきたいと思います。「パブリックコメント（案）」と書いてございます。

まず、公表資料につきましては、ここがございます資料3が、これは答申（案）本体でございます。それから別紙1、別紙2、その他の参考資料といたしまして、検討対象となった路線一覧、それから路線評価一覧表、路線図、それぞれすべてを公表資料とさせていただきますと考えております。しかしながら、パブリックコメントの対象といたしましては、この資料3の答申本文とさせていただければと考えております。

今回の審議会の検討におきましては、直接の関係当事者でございます地方公共団体の方、事業者団体の方に委員として参画していただいておりますし、個別の事業者からも直接意見をお伺いさせていただいております。個別路線につきましては、路線選定の基本的考え方に基づきまして、審議会委員による専門的な検討により論理的に導かれるものでございますので、路線選定の基本的考え方が決まれば、自動的に個別路線も確定するという関係になっているわけでございます。したがって、パブリックコメントにおきまして広くご意見をいただくのは、個別路線の取扱いそのものではなく、個別路線を選定する上で論理的な根拠となる基本的考え方が適当であるというふうに考えております。

2の意見募集の方法でございますけれども、近畿運輸局のホームページに掲載させていただきまして、資料の入手方法といたしましては、ホームページからのダウンロード及び近畿運輸局の窓口（企画課）での配布ということにさせていただければと思います。FAX、郵送又は持参、Eメールでの意見受付という形にさせていただきたいと思います。

関連スケジュールといたしましては、8月17日から3週間、意見募集をさせていただきます。しかる後に、意見への回答案を作成し、10月上旬の第3回、最終答申に向けた作業にさせていただければというふうに考えてございます。

以上でございます。

野村会長

ありがとうございました。

ただいまパブリックコメントの案につきましてご説明がございました。今のご説明の内容につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

〔特になし〕

よろしゅうございますでしょうか。

それでは、特にご意見、ご質問等はございませんようですので、原案のとおり、パブリックコメントを実施させていただくことといたします。よろしゅうございますね。

〔「異議なし」の声あり〕

ちょっと時間が早く過ぎてしまいまして、予定より早くなっておりますのですが、特にご意見等もございませんようですので、ここで、以上をもちまして、近畿地方交通審議会を終了させていただきます。

委員の方々、臨時委員の方々、ご多忙中にもかかわらず、本当に、本日ご参加をい

ただきましてありがとうございました。

それでは、事務局の方にマイクをお返しいたします。

近畿運輸局（坂本課長）

野村会長、ありがとうございました。

事務局といたしましては、本日も承いただきました答申案につきまして、速やかにパブリックコメントを実施し、その後、本年10月ごろに、近畿地方交通審議会を開催し、答申をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

それでは、最後に、近畿運輸局長の谷口からごあいさつをさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

近畿運輸局（谷口局長）

7月1日付で近畿運輸局長としてこちらの方に参りました谷口でございます。

本日は、委員並びに臨時委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中を本審議会にご出席をいただきまして、大変ありがとうございました。

昨年3月に、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」ということでご審議をお願いしたわけでありまして。それ以来、これまでの間、審議会の場はもちろんでありますけれども、2つの部会、5つのワーキンググループという、さまざまな場でご審議、ご検討をいただきました。大変活発なご審議、ご議論をいただきまして、ありがとうございました。

皆様のご尽力のおかげをもちまして、本日、パブリックコメントに諮るための答申（案）の取りまとめができたわけでございます。今後は速やかにパブリックコメントを実施いたしまして、この秋には答申をいただくということを、私ども、期待をしております。

お取りまとめをいただいた答申につきましては、中長期的な交通運輸行政を考える上での貴重なよりどころといたしまして、近畿圏における望ましい交通運輸の実現に向けて、私ども、全力で取り組んでまいりたいと考えております。

最終の答申まであと一步のところまで参りましたけれども、委員並びに臨時委員の皆様方には、引き続き、より一層のご支援とご協力をお願いできればと思っております。

本日は、大変ありがとうございました。

近畿運輸局（坂本課長）

これをもって本日の審議会は終了いたします。ありがとうございました。