

第 6 回 近 畿 地 方 交 通 審 議 会
議 事 録

日時：平成 15 年 3 月 10 日（月）
10：01～11：14
場所：ホテルグランヴィア大阪
20 階「鳳凰」

第 6 回 近 畿 地 方 交 通 審 議 会 議 事 録

近畿運輸局（足立課長）

おはようございます。それでは、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。

本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

申しおくれましたが、私、近畿運輸局企画課長の足立と申します。後ほど会長選任を行いました、会長に進行をお願い申し上げるまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、お手元の議事次第にありますとおり、まず会長の選任をお願い申し上げました後、運営規則の改正をお諮りし、その後「近畿圏における望ましい交通のあり方」に関する諮問をさせていただき、それに引き続き、近畿圏における交通の概況の説明をし、今後の審議の進め方につきご審議いただく予定にいたしております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず、近畿運輸局長の梶原からごあいさつを申し上げたいと存じます。よろしくお願いいたします。

近畿運輸局（梶原局長）

皆様、おはようございます。近畿運輸局長の梶原でございます。

本日は、年度末を控えまして皆様方何かとお忙しいところをご出席を賜り、まことにありがとうございます。また、日ごろ、私どもの運輸交通行政、また環境行政につきまして格別のご理解ご協力を賜っておりますこと、厚く御礼を申し上げます。

さて、今回の地方交通審議会でございますけれども、第1回を昭和62年に開催をいたしましたから、本日で6回目の開催となります。この間、本審議会におきましては、近畿2府4県ごとに部会を設け、それぞれ公共交通機関の維持・整備に関する計画を審議し、平成12年までにすべての府県について計画の策定、また改定のご答申をいただいたところでございます。しかしながら、近年少子・高齢化の急速な進展、また地球環境問題などを含む環境に対するご関心の高まり、また情報技術、これが革新的に進んでおります。一方で交通運輸に関する規制の見直しも、例えば需給調整規制の廃止など、大きく変わってきているところでございます。

このような新たな状況のもとで、公共交通機関のあり方が改めて問われておりますけれども、これを検討するに際しましては、京阪神を中心に、近畿地方全体として広域的な視点に立って検討することが重要であると考えております。また、各府県に共通する課題も多くあるわけでございます。このため、これまでの府県ごとの交通計画の策定ということではなくて、近畿地方全体を対象とした交通運輸のあるべき姿につきましてご検討をいただき、行政の指針をお示しいたきたいと存じております。

私どもの組織も、新たな政策課題に対応するために、一昨年1月、国土交通省として新たに

発足をいたしました。また、昨年7月でございますけれども、近畿運輸局内部におきましても組織の大幅な編成見直しを行いまして、総合的な交通政策の展開、これを強力に進めるために、企画部門の強化とか、また、地域に密着した行政を進めるために出先機関の充実などを図っているところでございます。このような新しい体制組織のもと、地方公共団体などとも連携しながら、公共交通機関の活性化や環境対策、またバリアフリーなどの課題に取り組み、地域の公共交通サービスの改善・充実に努めてきているところでございますけれども、さらに、今回お願いをしております本審議会でのご議論や答申を踏まえ、利用者の方々、またそれぞれの地域において評価をされる交通運輸施策、これを進めてまいりたいと考えております。

委員、また臨時委員の皆様方は、それぞれの分野におきまして幅広いご経験、また高いご見識をお持ちの方々ばかりでございます。近畿におけるあるべき交通につきまして活発なご議論をいただき、十分な審議を尽くしていただいた上でご答申をいただきたいと思います。新しい時代にふさわしい交通運輸行政の指針を示していただければありがたく存じておるところでございます。

今後の皆様方のご協力をお願いいたしまして、ごあいさついたします。よろしくをお願いいたします。

近畿運輸局（足立課長）

ありがとうございました。

議事に先立ちまして、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ございますが、本日は大変多数の委員、臨時委員の皆様にご出席をいただいております。つきましては、まことに恐縮ではございますが、この後の会長選任の件もございまして、委員の方々だけとなりますが、ご紹介させていただきたいと存じます。臨時委員の方々につきましては、お手元の名簿及び配席図によりご紹介にかえさせていただきたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

それでは、皆様の方から向かいまして右側から、委員の方には左側からになりますが、ご紹介させていただきます。

佐藤委員でございます。

塩委員でございます。

北村委員でございます。

野村委員でございます。

斎藤委員でございます。

角田委員でございます。

武林委員でございます。

それでは、これから審議に入りますので、報道関係の方々は一度ご退席をいただきますようお願いいたします。

〔報道関係者退出〕

それでは、これから審議をお願いしたいと思います。

私も座って進めさせていただきます。

先ほどの局長のあいさつの中にもありましたように、本近畿地方交通審議会においては、昨年7月の地方運輸局再編にあわせ、これまでの府県部会を廃止し、近畿2府4県全体を対象としてご審議いただくことになりました。同時に、委員の皆様につきましても全員新たにご就任いただいております。

このため、現在、審議会の会長及び会長代理は不在となっております。よって、地方交通審議会規則によりまして、7名の委員の皆様で会長を互選していただきたいと思っております。

どなたか、ご推薦がございますでしょうか。では、斎藤委員、お願いします。

斎藤委員

大変恐縮ですが、ご提案を申し上げます。

私は、大変ご多忙のところ恐縮ですが、野村委員に会長をお引き受けいただきたいと思っております。

ご存じのとおり野村委員は、関西を代表する公益的企業の代表でいらっしゃるのと同時に、関西経済連合会の常任理事を兼務しておられまして、産業、それから経済全般にわたって、豊かな経験と極めて高い見識をお持ちでございます。この近畿地方交通審議会におきましても、議論全体を取りまとめていただくのに最もふさわしい方ではないかと考え、ご推薦申し上げます。

近畿運輸局（足立課長）

ただいま斎藤委員から、野村委員に会長をお願いしたい旨のご提案がございました。ほかにご提案はございませんでしょうか。

〔特になし〕

それでは、委員の皆様、野村委員に会長をお願い申し上げたいと存じますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり。拍手〕

ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、野村委員に会長をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

それでは、早速ではございますが、野村会長にごあいさつをいただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

野村会長

ただいま委員の皆様方のご推薦によりまして、近畿地方交通審議会の会長の役目を仰せつかりました野村でございます。皆様、どうぞよろしく願いいたします。

もう既にご高承のところでございますが、日本経済が全般的に低迷してまいります中で、ここ関西の景気は大変厳しい状況にある現在でございます。関西経済のこれからの活性化を図ってまいりますためにも、官民を挙げた取り組みが求められておるところでございます。

交通に関しても同様でございます。地域経済の活性化と豊かで快適な生活を実現する交通体系を官民の連携をもって構築してまいることが、今後ますます重要となっております。

また、交通を取り巻く現在の現状は、大きく変化、変容しておりまして、環境問題であります

とか、あるいは少子・高齢化への対応、また観光産業の振興など、これから解決していかなければならないテーマが、さまざまな課題が、いろいろな役割の変化が生じてまいっております。こうした中で、従来は近畿の府県別にございましたそれぞれの部会を、近畿2府4県全体を対象とした広域的な交通の長期ビジョンを審議し、これを提示することは大変有意義でございまして、この審議会の任務の重要性、責任の重さを痛感しておりますのでございます。

委員各位におかれましては、関西の望ましい交通のあり方を提示するために、高いご識見と豊富なご経験をもって活発なご議論を賜りますようお願い申し上げます、私のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。（拍手）

近畿運輸局（足立課長）

ありがとうございました。

それでは、引き続きご審議をお願いしたいと思います。

ここからは、野村会長に進行をお願いしたいと思います。会長、どうぞよろしくお願ひいたします。

野村会長

それでは、議事を進めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

初めに、地方交通審議会規則に基づきまして、私から会長代理を指名させていただきます。

会長代理は、関西の交通経済全般について調査研究をしておられます財団法人関西交通経済研究センター理事長の武林委員をお願い申し上げます。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

武林会長代理

承知いたしました。よろしくお願ひします。

野村会長

次に、この審議会の運営規則の改正につきまして審議を行います。原案を作成しておりますので、事務局からご説明をお願いします。

近畿運輸局（足立課長）

それでは、ご説明させていただきます。資料2をごらんください。

まず、この地方交通審議会の実施方法につきましては、国土交通省令である地方交通審議会規則に定めておりまして、ご参考までに参考資料1として配付させていただいております。近畿地方交通審議会の運営につきましては、これから改正をご提案させていただきます運営規則の方で定めております。

それでは、お手元の資料2でご説明させていただきたいと存じます。

従来、近畿地方交通審議会の公開・非公開につきましては、規則としては定めておりませんでした。また、議事録の公開につきましては、明文化はしておりませんでした。議事概要を公開するという事で前回の審議会においてご承認をいただいているところでございます。

今回、審議会の運営のさらなる透明性の確保を図るため、審議会及び議事録は原則公開とするというご提案でございます。

これは、平成11年4月の中央省庁等改革推進本部、これは本部長は総理大臣でございましたが、の決定におきまして、審議会は、会議、議事録ともに原則として公開することが決定されております。本省の各種審議会におきましてもこの決定に基づいた対応をしておりますので、近畿地方交通審議会でも同様の取扱いをしたいと考えております。

具体的には、運営規則改正の第7条におきまして、会議を原則公開し、また議事録につきましても会議終了後速やかに公開するということを規定しているものでございます。ただし、特段の理由がある場合は非公開とすることができるとしてあります。

なお、本日の会議につきましては、委員の皆様のご判断を伺うまでの措置ということで、非公開として準備をさせていただきましたが、この後ご承認いただきましたら、報道機関にこの後の会議を公開するとともに、議事録を公開するというので、いかがなものでございましょうか。

運営規則の改正と本日の会議公開、会議議事録の取扱いにつきまして、ご審議のほどよろしくお願いたします。

野村会長

どうもご説明をありがとうございました。

ただいま説明のありました提案につきまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

〔特になし〕

それでは、近畿地方交通審議会運営規則の改正につきまして、ただいまご説明のありました趣旨で、事務局（案）により承認してよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり。拍手〕

ありがとうございました。ご異議がございませんようですので、原案のとおり承認いたしたいと思えます。

近畿運輸局（足立課長）

ありがとうございました。

それでは、早速ではございますが、報道機関からの傍聴の申し出がございまして、ただいまから入室をお願いします。しばらくの間、お待ちいただきますようよろしくお願いいたします。

〔報道関係者入室〕

野村会長

それでは、審議を進めさせていただきます。

議題の（４）でございますが、当審議会に対しまして、近畿運輸局から諮問案件が出されております。

運輸局からご説明をお願いします。

近畿運輸局（藤田部長）

それでは、諮問書及び諮問理由につきまして、事務局から読み上げをさせていただきます。

私、運輸局の企画振興部長の藤田と申します。よろしくお願いいたします。

あらかじめ会長のお手元に、諮問書と諮問理由書をお渡しさせていただいております。それが

ら、委員の皆様方のお手元には、資料3といたしましてその写しを配付させていただいております。そちらをご参照いただきたいと思います。

それでは、読み上げをさせていただきます。

諮 問 書

下記の事項について、貴審議会のご意見を承りたく諮問いたします。

記

諮問第7号

近畿圏における望ましい交通のあり方について

諮 問 理 由

新たな世紀を迎え3年目となる今、我が国においては、経済の低迷が長期化する中で、急速な少子高齢化の進行、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の構造的変化がより一層鮮明になってきている。近畿圏においては、このような構造的変化の中で、産業構造の転換、都市再生等地域の活性化に向けて様々な取り組みがなされている。

交通は、これまでも、経済社会の発展や国民生活の質的向上に大きな役割を果たしてきたところであるが、上述のような状況の中で、交通に係る諸課題を近畿圏全体の課題として捉え、各主体が連携を図りつつ対処していくことが求められている。

新世紀とともに国土交通省が誕生してから3年目となる今、新たな視点に立って人と環境に優しい交通体系を構築することにより、豊かで快適な生活や活力ある経済社会の創造に寄与することが強く望まれている。

このため、中長期的な展望に立った近畿圏の総合的な交通政策の基本的な方向性を確立する必要がある。

以上でございますが、後ほどまたご議論をいただきたいと思います。この諮問に基づきまして、事務局といたしましては、具体的にはこの地域、近畿2府4県を対象といたしまして、原則的におおむね10年程度を想定しながら、京阪神圏の鉄道を中心としたネットワーク、あるいは公共交通のサービス向上方策やモビリティの確保方策、さらには物流の効率化、あるいは環境問題、情報化への対応、さらに安全等を含めて幅広くご議論をいただきたいと思います。

以上でございます。

野村会長

ただいま、近畿運輸局長から諮問をいただきましたので、当審議会としてこれをお受けいたしまして、「近畿圏における望ましい交通のあり方」について慎重に審議を行ってまいりたいと存じます。

(5)の議題、今後の審議の進め方についてに入りますが、今後の審議の前提となる近畿圏における交通の概況につきまして、事務局からご説明をお願いします。

近畿運輸局(足立課長)

それでは、具体的な審議事項、審議体制をご提案させていただく前に、それらの前提となります近畿圏の交通の概況についてご説明させていただきます。

お手元の資料4をご覧ください。まず、2ページをご覧ください。「近畿圏における交通の概況」としまして、近畿圏をとりまく基礎的な概況、それから、近畿圏における交通の概況をご説明させていただきます。

交通の概況につきましては、交通ネットワーク、交通サービス、経営、環境、情報化、安全、観光と、分野を分けて説明をさせていただきたいと思います。

それでは、3ページをご覧ください。まず、近畿圏の基礎的なデータにつきまして、全国との比較を交えつつご説明させていただきます。

左の図にありますが、近畿圏の面積というのは、全国の面積に対して7%でございます。一方で、人口、あるいは総生産高につきましては16%ということで、面積の約2倍のシェアを誇っているということでございます。一方、関東圏の方は、面積に対しまして約3倍のシェア、人口、総生産額のシェアを誇っているということでございます。

右の表に移りまして、府県別の面積と可住面積でございます。可住面積と申しますのは、全体総面積の方から、森林の面積、原野の面積、湖沼の面積を引いたものでございますけれども、これは、大阪府だけが面積のシェアよりも可住面積のシェアの方が大きいということが、この右の表からおわかりになるかと思えます。

なお、今後の資料につきまして、近畿圏、関東圏という言葉が多々出てくるかと思えますけれども、下の注にありますが、近畿圏というのは滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県の2府4県、関東圏につきましては茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県ということで扱わせていただきたいと思います。

続きまして4ページをお願いいたします。近畿圏の人口の推移と見通しということでございます。近畿圏の人口は、平成12年までは、伸び率は低下しつつあるものの、人口の数は増加をしてきております。しかし、将来的には、平成17年をピークとして、人口数の低下が進み、平成37年、これは約20年後でございますけれども、この数値を見ていただきますと、昭和55年、これは20年前でございますが、のレベルまで低下するということが予測されております。

対全国のシェアでございますけれども、近畿圏は約16%強ということでございますが、これは年々低下、若干低下するということが予測されております。一方で関東圏の方でございますけれども、これは三十数%でございますが、シェアとしては若干の微増傾向にあるということがおわかりになるかと思えます。

続きまして5ページをお願いいたします。近畿圏の都市への人口回帰ということでございますけれども、京阪神の3都市、これは都心部の人口は、これは横ばい、あるいは減少傾向にあったのでございますけれども、昨今の地価の下落等によりまして、人口の減少が止まりつつあり、京都市、神戸市では伸び率も増加しており、都心への人口回帰が進んでいるということが言えるかと思えます。

なお、都心と申しますのは、下の注にありますとおり、大阪市、京都市、神戸市のそれぞれの

中心となる区のことです。

次に、6ページをご覧ください。これは、近畿圏の世代別人口と推移とその見通しということですが、近畿圏の世代別人口は、いわゆる幼齢年齢と言われます0歳から14歳と、高齢者の人口、65歳以上の比率が、この表の下の折れ線グラフを見ていただきますと、平成7年と、平成12年、ここで国勢調査をやっておりますけれども、ちょうどその逆転をする、つまり高齢者人口の方が幼齢者人口より増えているということが、この折れ線グラフがクロスしておりますので、おわかりになるかと思えます。この傾向につきましては、将来ますます進展するということ、すなわち少子・高齢化ということが進展していくんだということをうかがい知ることが出来ます。

また、社会経済活動を支えます生産年齢人口、15歳から64歳の人口につきましては、平成7年をピークに減少傾向にありまして、これも平成37年には約60%まで低下するという見込みがおわかりになるかと思えます。

続きまして7ページをご覧ください。今度は、近畿圏の経済の動向ということですが、左の上の図をごらんになっていただきますと、製造品の出荷額でございますが、これは阪神・淡路大震災での落ち込みからやや戻っているということはあるけれども、全国シェアをごらんになっていただきますと、この折れ線グラフになっていきますのが出荷額の全国に占める近畿圏のシェアでございますけれども、平成2年から常に減少傾向にあるということでございます。

一方、左下の図でございますけれども、失業率につきましては、近畿圏全体の失業率は全国を上回る勢いで悪化している。平成14年、最新の数値では6.7%という数値が出ております。右の表でございますけれども、特に大阪府、京都府、兵庫県につきましては、全国でもワーストテンに入るなど、近畿圏の労働環境の状況は極めて悪い状況にあるということがわかるかと思えます。

続きまして8ページでございます。これは近畿圏の自治体の財政の状況ということですが、歳出と税収、上の表につきましては、歳出の総額とそれに占める税収の総額ということをお知らせしておりますけれども、歳出は平成7年がやや高いものの、それ以降はおおむね横ばいから微減傾向にあるかと思えます。それに対する税収の割合も、平成7年以降おおむね三十数%ということで推移をしております。

次に、左下の図になりますが、これは近畿圏全体の地方債の残高でございますけれども、このグラフをごらんになっていただきますと、年々増加してございまして、平成12年では約22兆円ということになります。全国では、平成12年では125兆円ということになります。ただ、この地方債の残高につきましては、まあこれは国の財政もそうですけれども、相当な勢いで増えてございまして、平成15年末には地方債の全国の残高だけで200兆円を超えるのではないかという見込みも、一部報道機関等々でなされております。

また、その各府県の財政規模につきましては、右下の表でございますけれども、これは各府県及び全市町村の平成12年の歳出の規模を足し合わせたものでございますが、右下の図のようになっています。

続きまして9ページをお願いいたします。近畿圏の主要プロジェクトでございますけれども、近畿圏では、構想段階のものも含めまして、大規模なプロジェクトというのはこの図のように多く存在いたします。中でも、梅田北ヤードの地区再開発につきましては、都心の一等地の開発ということで特に注目をされているところでございます。また、右の表には都市再生緊急整備地域に指定されている地域を列挙させていただいておりますが、京阪神圏では16の地域が都市再生の緊急整備地域ということで指定をされているところでございます。

続きまして10ページをごらんください。ここからは、近畿圏における交通の概況の説明ということでございますけれども、まず、交通ネットワークという観点からのご説明をさせていただきたいと思っております。

10ページにあります、これは10年前と平成13年の鉄道、幹線道路、航路、空港、港湾の比較でございますけれども、特に関西国際空港の開港というのが大きなことであります。そのほかにつきましては、山陽自動車道ですとか、本州四国連絡道路、近畿自動車道、関西国際空港線、京都縦貫自動車道など高速道路網の整備が進展をしてきております。鉄道につきましては、後ほどご説明をさせていただきたいと思っております。

次に11ページをご覧ください。いわゆる広域交通拠点である空港と新幹線の乗降客数を比較させていただいております。左の図にありますけれども、新大阪駅というのが年間約5,000万人の乗降客ということで突出をしているということがおわかりになるかと思っております。関西国際空港、大阪国際空港、京都駅はほぼ同数で、年間1,700万から1,800万人の方が乗降されているということでございます。

なお、この資料につきましては、データのすべてそろそろ平成13年ということで比較させていただいておりますが、平成14年につきましては関西国際空港と大阪国際空港の乗降客が逆転するという見込みも、一部新聞等々で報じられているところでございます。

一方、右の表になりますが、これは大阪港と神戸港の貨物の取扱量をトン数であらわしたものでございますけれども、大阪港は平成13年におおむね9,000万トン、神戸港につきましては8,000万トンということでございます。なお、平成12年との比較で申し上げますと、神戸港は若干の減少があるということでございます。

次に12ページをご覧ください。近畿圏の府県間の旅客の流動をあらわしたものでございます。左の図をまず見ていただきますと、大阪府を中心とする交通が府県間流動の大宗を占めているということがおわかりになるかと思っております。

右の図につきましては、それを交通機関モード別にあらわしたものでございますけれども、赤い色で示しております自動車につきましては増加する傾向にある。一方で、ブルーの鉄道、あるいは緑のバスでございますけれども、これは減少傾向にあるということでございます。この原因といたしましては、いろんなさまざまなことが考えられますけれども、1つは少子化によります通学需要の減少ですとか、工場、事務所の移転等による通勤需要の減少、あるいは自動車保有率の増加等々が原因として考えられるかと思っております。

続きまして13ページをごらんください。これは、旅客ではなくて貨物の流動でございますけ

れども、これも旅客と同様、大阪府を中心とする交通が府県間の流動のほとんど大宗を占めているということが、これもやはりおわかりになるかと思えます。

右の表でございますが、これはまた交通機関モード別に見ておりますけれども、この府県間の流動というのを、そのトン数比較をさせていただきますと、自動車につきましてやはり90%弱という高い比率で自動車が分担をしているということがおわかりになるかと思えます。

続きまして14ページでございます。今度は京阪神圏の地域間の旅客流動ということでございます。

左の上の方に小さくトリップという言葉がありますけれども、太さはそのトリップをあらわすということが書いてありますけれども、このトリップと申しますのは今後幾つかの資料に出てきますので、あらかじめご説明させていただきますと、ある人がA地点からB地点、ある地点からある地点へ移動する回数のことでございます。例えば、この北大阪 大阪市という距離、地域間がありますが、ここを仮に通勤をされて行って帰ってきた、自宅の方から職場の方に行って、職場から自宅に帰ったということにつきましては、それは2トリップとしてカウントされるということでございます。

このトリップによる比較を見ていただきますと、まず、平成2年と平成12年をそれぞれ比較しておるんですが、ブルーの色につきましては平成2年を1としたときの1未満の値ということですので、すなわち、平成2年と平成12年との比較でブルーは減っているということでございますけれども、大阪市を中心とする地域間の旅客の流動につきましては、絶対量はこの太さをくらべていただきますと非常に多いということではございますけれども、減少傾向にあるということがおわかりになるかと思えます。他の地域間の流動につきましては、若干の増加が見られるところもございます。

続きまして15ページでございますけれども、これはそのうち鉄道について、先ほどの図は全移動モード機関、これは徒歩も含めた移動の数量をあらわしておりましたが、今度は鉄道についてでございますけれども、これは先ほどの全機関の旅客流動と同様の傾向ということで、大阪府を中心とする移動につきましては、絶対量は多いものの減少傾向にある。伸び率につきましても、全体のトリップ数よりも鉄道の方が若干伸び率は低くなっているということがおわかりになるかと思えます。

次に16ページでございます。これも、同じ京阪神圏でございますけれども、今度は年代別に見たトリップ数の変化ということでございます。これをご覧になっていただきますと、例えば高齢者と言われる65歳以上のトリップ数につきましては、この資料は1人の方が1日に何回トリップ、移動するか、移動の回数ということでございます。1人の1日当たりの回数ですけれども、65歳以上の高齢者の方は、この水色から紺色に変化しておりますけれども、昭和55年、平成2年、平成12年とこのトリップ数は増加をしております。つまり、高齢者の方は、1人当たり1日の移動の回数というのが増える傾向にあるということでございます。

一方で、その右の、女性のトリップ数でございますけれども、35歳以上の女性の方は、やはりこれも増加傾向にある。一方で、左の男性の方でございますけれども、20歳から44歳の男

性につきましては、これは減少傾向、昭和55年、平成2年、平成12年と、1人1日のトリップ数は減るとい傾向がございます。これは、高齢者、あるいは女性の方は、買物、食事、レクリエーションなど生活関連の行動が増えていることがございますし、一方で、社会人の男性、20歳から44歳の男性の方は、Eメールやインターネットの進展などにより、仕事、業務での外出の機会が減ったのではないかとということが原因として挙げられるかと思ます。

続きまして17ページでございます。これは、京阪神圏の鉄道、バス、自動車、徒歩、二輪の分担率ということでございますけれども、これをご覧になっていただきますと、京阪神圏と東京都市圏で比較をしておりますが、京阪神圏の方が鉄道分担率は7%ほど低い。一方で二輪、これはバイクや自転車でございますけれども、二輪につきましては、京阪神圏の方が東京都市圏より高いということがあらわれております。

次に、18ページをご覧ください。今度は、高齢者、生産年齢者、若年者の交通行動の比較をさせていただいております。先ほどは1人当たりの1日のトリップで比較しましたが、これは全総量で比較させていただいておりますが、高齢者はまずそもそも人口が増えますし、さらに1人当たりの移動の機会、トリップも増えるということで、大幅なトリップ数の増加を示しております。左の図でございますが、平成2年から平成12年を見ていただきますと、トリップ数自体は高齢者は大幅に増えるということになります。中でも特徴なのが、赤の色で示しております自動車による移動、トリップでございますけれども、これは10年の間で15%から24%と、その中でパーセントを見ても増えているということがおわかりになるかと思ます。一方、生産年齢者、あるいは若年者は、トリップ数全体は減っておりますし、その中でも自動車の分担率は若干増えている傾向にあるということでございます。

下の表でございますが、これは高齢者の65歳以上の方の免許保有者をあらわしている表でございますけれども、そもそもその人口が増えておりますので、平成2年から10年間で高齢者数自体は、一番下にあります1.5倍の伸びをしておりますけれども、免許保有者は何と3.2倍に伸びているということがこの表にあらわれております。

続きまして19ページでございます。ここからは、京阪神圏の鉄道整備の状況についてご説明をさせていただきたいと思ます。まず、この運輸政策審議会第10号答申でございますけれども、これは平成元年5月に答申が出されておまして、京阪神圏の鉄道を中心とした交通ネットワークの整備計画として出されたものでございます。この第10号答申が出された当時の社会経済状況でございますけれども、このときは、東京への一極集中の進展による格差の拡大ですとか、人口は増加の構造にある。あるいは、大規模プロジェクト等の進展による社会経済活動の活性化というのが当時の状況でございました。

当時、10号答申時に見た将来展望でございますが、ニュータウン等々がどんどんふえてきて、それらによる常住人口が増加してくるのではないかと、あるいは、郊外部における従業、従学人口が増加してくるのではないかと、あるいは、旅客流動全体も増加してくるという将来展望があるのではないかと、10年当時の状況、あるいは将来展望を踏まえた上で当時の答申の政策目標といたしましては、真ん中の四角になりますけれども、まず、関西国際空港、関西文化学術研究都

市等の大規模プロジェクトの進展に伴う大量かつ定期的な流動への対応というのをしっかりすべきではという目標が掲げられております。次に、車内、あるいは主要ターミナルにおける混雑の緩和を図るべきという目標が掲げられております。次に、乗継ぎ不便の解消ですとか路線間の連絡性の向上、列車の高速化等による到達時間の短縮など、鉄道サービスの高度化が目標として掲げられております。

この平成元年5月、10号答申時に、整備すべき、または整備に着手すべき路線とされたものにつきましては、合計約220キロございます。そのうち現時点で事業化されたものというのは約70%、これは既に開業しているもの、整備中のものも含めまして70%が事業化されているということでございます。

それを、20ページでございますけれども、地図の方に落としております。10号答申時は、京阪神圏では約1,395キロの路線が営業されておりました。その後、JRの東西線、あるいは大阪モノレール、京都の地下鉄烏丸線の延伸ですとか、神戸の地下鉄海岸線等々が整備をされました。また、現在、京阪奈新線は整備事業中でございますし、最近では、中之島新線や、神戸と奈良を直通することが可能となる西大阪延伸線などが事業として開始をされております。これら事業中の路線も含めまして、現在は約1,565キロに及ぶということでございます。

一方で、この10号答申、平成元年5月のときにおきまして整備すべきとされた、なにわ筋線ですとか北大阪急行線の延伸等々、整備目標年次までに事業化が必要とされた幾つかの路線について、事業主体や採算性等の課題を抱えており、整備に着手されていない路線というのもございます。

続きまして21ページをご覧ください。ここからは、交通のサービスという観点からの説明をさせていただきます。

まず、混雑率と乗換時間ということでございますけれども、鉄道の混雑状況を見ますと、鉄道路線の整備の進展、あるいは鉄道利用者数の伸び悩みなどから、京阪神圏、首都圏ともに年々低下をしております。京阪神圏では、最新のデータでは平均混雑率約144%ということになっております。

一方、下の図3つは乗換時間をあらわしておるものでございますけれども、まず一番左の図をご覧になっていただきますと、これは近畿圏と関東圏の平均乗換時間をあらわしたものでございます。これは、全体でも近畿圏の方が若干、乗換に要する時間はかかっているということがおわかりになるかと思えます。特に特徴的なのは、ピーク時とオフピーク時でございますけれども、これは近畿圏は関東圏に比べまして非常に大きな差があるということでございます。これは、ピーク時の乗換環境が近畿圏の方が悪いということが示されております。次に、中央の図でございますけれども、これは乗換に要する移動の距離で、水平方向の移動の距離でございますけれども、これも近畿圏の方が若干距離が長いということがわかりますし、一番右の表でございますが、これは上下の方向の乗換移動でございますけれども、これにつきましても近畿圏の方が距離が長いということでございます。

したがって当然、平均に乗換に要する時間というのはどうしてもかかってしまうのですが、

さらに特徴的なことを申し上げますと、平均の歩行速度でございますけれども、これは真ん中の図にありますが、近畿圏の方が関東圏の方より大分歩くスピードは速いということでございまして、これはよく、大阪の人は歩くスピードが日本一速いんじゃないかと言われておりますけれども、そのような状況であるにもかかわらず、乗換時間はやはり近畿圏の方がかかっているということでございますので、乗換の利便性の悪さ、関東圏におけるものと比較しましては悪いのではないかということが、この図からおわかりになるかと思えます。

次に22ページでございます。今度はバリアフリーということでございまして、左の表をご覧ください。左の表を閲覧になっていただきますと、これは、乗降客数が5,000人以上で、かつ駅の高さ、高低が5メートル以上の鉄道駅につきましてのバリアフリー化の施設整備状況でございます。エレベーター、エスカレーターということで着目しておりますけれども、エレベーターの設置状況につきましては、全国に比べて近畿圏の設置率は高い。エスカレーターにつきましては、ほぼ全国並みだということでございます。

右の表は、今度はバスのバリアフリー化ということでございまして、これは低床バス、リフト付きバスといういわゆるバリアフリー化されたバスにつきまして、近畿圏は、バスの総車両当たり約13%導入されているということです。一方全国は、右下になりますけれども、約10%強ということでございまして、これは近畿圏の方が導入率は高いということではありますけれども、これは政府としましては整備目標、導入目標は2010年までに100%というふうにしておりますので、まだまだその導入の水準は低いということが言えるかもしれません。

次に23ページでございます。そのバスについてでございますけれども、地域の足として注目、着目されているコミュニティバスについてご説明をいたします。コミュニティバスと申しますのは、地方自治体が、まちづくりですとか住民の福祉向上という目的から、みずから主体的に運行を確保するバスのことございまして、近畿2府4県では、左の表のとおり、各府県におきましてコミュニティバスの導入が図られております。このコミュニティバスというものにつきましては、今後、交通不便地域の新たな移動手段、モビリティとしても期待されるものでございます。

続きまして24ページでございます。ここからは、経営という視点から資料を閲覧になっていただきたいと思えます。

まず、全輸送交通モード別の旅客流動の推移ということでございまして、全機関で見ますと、横ばいか、若干減少傾向にあるということでございます。次に、鉄道、バスでございますが、これはやはり減少傾向にあるということでございます。自動車につきましては、横ばいか、若干増加傾向。旅客船につきましては、これは全体に占める割合は小さいのでございますけれども、やはり減少傾向にありますし、航空につきましては、これも全体に占める割合は小さいのですが、これは増加傾向にあるということがおわかりになるかと思えます。

続きまして25ページでございます。これは交通事業者の運輸収入の推移でございますけれども、旅客流動量の減少傾向というのは、運賃の収入の減少傾向としてもあらわれているということでございまして、平成13年の帯のところに、括弧でそれぞれ0.幾つというのを書いておりますけれども、これは平成9年を1としたときの値でございまして、鉄道、バス、航路のほとん

どの交通事業につきまして運賃収入は減少しているということがこの表にあらわれております。

次に26ページでございますが、これは、関西近畿大手民鉄と言われる近鉄、南海、京阪、阪急、阪神、それぞれ各電鉄の工事投資額の推移でございますけれども、これも減少しているということがおわかりになるかと思えます。ただし、鉄道の整備につきましては、昨年末整備に着手された中之島新線ですとか、本年の初頭に整備に着手された西大阪延伸線などは、その整備主体に公的主体が関与する上下分離方式というものが採用されておりますので、大手民鉄の工事投資額が大幅に減少しているということが直ちに鉄道整備の停滞につながるものではないということにご留意をいただければと存じます。

続きまして27ページでございます。ここからは、環境問題ですとか情報技術の活用といった話題について説明をさせていただきます。

まず、環境についてでございますけれども、左の円グラフでございますが、運輸部門から排出される二酸化炭素の状況ということで、約20%につきましてのCO₂は運輸部門から発生しているということがおわかりになるかと思えます。これは、京都議定書の方におきましては2010年までに、1990年との比率で約6%削減するということを我が国として約束をしている中で、運輸部門は全体の20%を占めているということでございます。さらに、その20%の内訳を見ていただきますと、右の図でございますけれども、自動車交通から約90%の排出があるということでございますし、またさらに、その60%につきましては自家用の乗用車からの排出になっているということが、この図にあらわれております。

続きまして28ページをご覧ください。これは、地域の環境問題として非常に深刻、大きな問題であります窒素酸化物と浮遊粒子状物質の状況でございますけれども、これらのものにつきましては、今、近畿圏の中では大阪府と兵庫県につきまして自動車排ガスの測定局というものを設けて、それぞれ測定をしているということでございますけれども、まず左上の図でございますが、二酸化窒素につきましては、これは平成13年度の値でございますけれども、大阪府の32%、兵庫県の14%が自動車排出ガス測定局における基準を達成していない。この基準と申しますのは、環境基本法に基づく環境基準というのが既に出されておまして、その基準を達成しているか否かということでございますけれども、平成13年度、大阪府は全測定局のうちの約30%が、兵庫県につきましても兵庫県内における全測定局の約15%が達成がなされてなかったということでございます。

一方、右下の表でございますが、今度は浮遊粒子状物質ということで、粉じんですとかそういったものでございますけれども、これにつきましても同様、その基準に関しまして、平成13年度、大阪府におきましては68%、兵庫県に関しましては56%が、測定局の測定の結果、基準に達していないということがあらわれております。ただ、この浮遊粒子状物質でございますけれども、これは自動車、あるいは工場等々から出るものだけではなくて、土壌から、土の中から発生する粒子ですとか、あるいは最近特に九州や近畿圏で話題になります中国からの黄砂というものがありますけれども、そういったものに関しましてもこの測定局は感知をするということでございまして、そういう自然発生源のものも感知をしている中でのこの表だということにちよっ

とご留意をいただければと思っております。

次に29ページでございます。低公害車の導入の車両の状況でございますけれども、これは急速な急激な勢いで伸びてきているということがあらわれております。特にその中でもハイブリッド車と言われるものが急激に伸びてきているということでございます。

次に30ページでございます。今度は事業用のCNG、圧縮天然ガスのトラック、あるいはそのバスの導入状況でございますが、これにつきましても導入は進んできている。さらに、CNGのスタンドの設置箇所につきましても、これも増加しているということでございます。

次に31ページをご覧ください。これは情報技術の活用としても、交通関係では最も注目されているICカードでございますけれども、交通系のICカードにつきましては、来年度以降、スルッとKANSAI協議会加盟の阪急電鉄さん、京阪さん、あるいは大阪市交通局さん、またJR西日本さんで導入が予定されております。このICカードの導入につきましては、公共交通空間でのキャッシュレス化ですとか乗継ぎの円滑化が可能となりまして、鉄道駅での混雑緩和等、都市機能の向上に資するとともに、利用者の利便性も大いに上がるということが期待されております。さらに、その物販機能を追加することによりまして、さまざまな可能性がなし得るというカードでございます。なお、このスルッとKANSAIのICカードとJR西日本さんのICカードの相互利用につきましても、現在検討が進められているということでございます。

次に32ページでございますが、これは安全と申しますか事故にかかわるデータでございますけれども、まず左上の折れ線グラフをごらんになってください。自動車交通事故ということでございますが、これは最近、新聞報道なんかでもされておりますとおり、事故による死亡者につきましては減少をしております、平成13年では約8,400人ということで、以前交通戦争と言われた時代から比べますと、大幅に死亡者、死亡事故というものは減っております。ただ一方で、事故の件数につきましては、これは自動車の保有率が増加しておる、その増加率にあわせてやはり件数は増えておりました、全国でも増えておりますし、近畿圏におきましても増える傾向にあるということでございます。

右の表は、今度は鉄道の事故でございますけれども、これは近畿圏でも、脱線の事故ですとか踏切の事故、あるいは人身事故等々、新聞なんかでも取り上げられている、社会的にも大きな問題になることが多いものでございますが、件数で申し上げますと、近畿圏はまあ横ばい、全国につきましては減少傾向にあるということがおわかりになるかと思えます。

一番下のグラフは、海難事故でございますけれども、これは近畿圏ではなく全国ベースでのデータでございますが、過去5年間で海難事故につきましては約1.2倍ふえているということでございます。一方、そのうちプレジャーボートだけを見ていただきますと、これは1.9倍と大きな伸びを示しておりまして、非常に利用しやすくファッション性も高いボートでございますが、これらにつきましては高い事故率になっているということが示されております。

最後に、観光関係の資料のご説明をさせていただきます。まず、資料33ページでございますけれども、これは府県・政令市別に観光客の推移を、過去3年間で比較をしておりますが、京都、大阪というのは比較的伸びも高く、神戸市につきましても、これは震災のイベントが幾つか催さ

れたようでして、伸びているということがおわかりになるかと思います。兵庫県全体といたしましては、本四架橋の人気の低迷等もありまして、若干減少傾向にあるということが示されております。

最後のページになりますが、34ページでございます。これは、昨今話題になっております外国人の観光客の近畿圏への訪問率でございますけれども、まず、資料にはありませんが、外国人の観光客につきましては、平成14年の最新のデータにおきまして、我が国へ訪問された外国人の方は500万人を突破いたしました。ただ、一方で、我が国から外国へ訪問する数というものは、その約3倍の方がおりますので、やはり、外国人の観光客の数と我が国から外国に出る訪問の数につきましては、まだまだ開きはあるということでございます。その中で近畿圏へ訪ねられた外国人の訪問状況をご覧になっていただきますと、シェアにつきましてはまだ36%ということで、関東圏の64%に対しまして少ないのでございますけれども、過去4年間の推移を見ると、近畿圏のシェアは増加をし、関東圏のシェアは低下傾向にあるということでございます。

以上、非常に駆け足での説明となりましたが、近畿圏における交通の概況の説明を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

野村会長

どうもありがとうございました。今後の審議の前提となる、近畿圏における交通の概況につきましてご説明をいただきました。

ただいまの事務局からのご説明につきましてご質問等はございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

〔特になし〕

それでは次に、今後の審議事項と、その体制及び審議の日程につきまして、事務局からご提案をお願いします。

近畿運輸局（足立課長）

それでは、今後の審議事項、審議体制、審議日程につきまして、一括してご提案させていただきます。

まず、今回ご審議いただく具体的な内容でございますけれども、資料5をごらんいただけますでしょうか。

先ほどうちの部長の方からもご説明申し上げましたけれども、今回の審議事項につきまして、まず対象地域でございますが、これは滋賀県、京都府、兵庫県、大阪府、奈良県、和歌山県の2府4県を対象地域としてご審議いただければと思っております。

次に、想定年次でございますけれども、これはおおむね10年後の2015年のあるべき姿ということを想定してご審議いただければと思っております。ただ、これは審議テーマによりまして、短期的な年次、あるいはもっと長期的にとらえなければならぬ事項ということもあるかと思っておりますので、この想定年次につきましては柔軟にご対応いただければと考えております。

次に、審議テーマでございますが、まず1つ目にありますけれども、京阪神圏における鉄道を中心とした交通ネットワークのあり方でございます。これは、私が先ほど、現況の概況の説明ということで運輸政策審議会第10号答申というのをご説明させていただきましたが、10号答申の目標年次が平成17年になっておりまして、その平成17年までの計画はできておるんですけども、今回につきましては、先ほど申し上げましたが、非常に社会経済状況が大きく変化する中で、鉄道を中心とした交通ネットワーク、京阪神圏の交通ネットワークのビジョンについてご審議をいただければと考えております。

次に、過疎地域におけるモビリティ、移動性の確保策ということにつきましてご審議いただきたいと思っております。

次に、高齢者を含めた、だれでも移動しやすい交通をいかに実現していくか、これはバリアフリーの話も含めましてご審議いただければと思っております。

次に、公共交通のサービスの向上方策でございますけれども、先ほど説明させていただきましたとおり輸送需要が減少傾向にある中で、どのようなサービス向上方策があるのかという観点からご審議をいただければと思っております。

次に、トラックから海運、鉄道へのモーダルシフト等々も踏まえまして、効率的な物流体系の構築、あり方についてご審議いただきたいと思っております。

それから、自動車検査、船舶検査の充実等、安全の確保方策につきましてご審議いただきたいと思っております。

さらに、次は防災の観点からでございますけれども、大規模災害時の公共交通の役割とはいかにあるべきかということもご審議いただきたいと思っております。

それから、観光と交通のあり方ということもご審議いただきたいと思っております。

その次のポツになりますけれども、低公害車の導入促進、自動車リサイクル対策などの交通分野における環境対策についてもご審議いただきたいと思っております。

それから、市民との効果的なコミュニケーションによる環境に優しい交通機関への利用転換のための市民の意識改革方策でございますけれども、これまで、私どもは従来、どちらかという供給者側からの視点ということでいろんな議論をしておりますし、今回挙げられているテーマも大部分は供給者側のテーマにもなるのかと思っておりますけれども、一方で、市民、あるいは利用者の方の意識、皆様の意識にうまく効率的に働きかけることによって、環境に優しい交通機関へ利用転換をするという方策は何かないのかということを新しいテーマとしてご審議いただければと思っております。

最後のポツでございますが、交通系ICカードの新たな展開ですとか公共交通機関を利用しやすくする情報提供のあり方などにつきまして、交通分野における情報技術の活用についてご審議いただきたいと考えております。

以上、この審議テーマにつきましては、右に書いてありますけれども、大きく分けると、京阪神圏の交通ネットワークのあり方から、観光につきましては効率的で快適なモビリティの確保方策というくりができておりますし、環境、あるいは情報化につきましては、交通を取り巻

く環境の変化に対応した課題への対処方策というくりができるかと、事務局の方では考えております。

次の資料6でございますけれども、これは今回の交通審議会の審議体制でございますが、審議を効率的かつ迅速に進めていただくために、部会を設置させていただきたいというご提案でございます。部会は2つの部会を予定しておりまして、先ほど大きくくられるであろうと思われる効率的で快適なモビリティの確保方策についてご審議いただく「総合交通部会」と、その交通を取り巻く環境の変化に対応した課題への対処方策をご審議いただく「環境・情報部会」、この総合交通部会と環境・情報部会の設置をご提案させていただきたく存じます。

なお、この部会の設置、ご承認いただきましたら、今度は委員の皆様どちらの部会に所属いただくかということになりますけれども、その件につきましては、地方交通審議会規則にのっとりまして、皆様のご希望を踏まえながら、会長の方から日を改めましてご指名させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

この各部会でございますけれども、審議事項が広範多岐にわたっておりますので、個別の事項につきましては、さらにワーキンググループなどを設けまして、その中でご審議いただくということも考えております。

以上のとおり、ご審議いただく事項、あるいは部会の設置につきましてご審議いただきたくよろしくお願ひ申し上げます。

なお、審議事項でございますけれども、資料5でご説明させていただきましたけれども、これは各部会での審議状況によりましては当然変わり得ることもあるかと思っておりますので、柔軟に追加、修正等をして、各部会の審議を進めていただきたいと思いますと考えております。

次に、今後の審議日程でございますけれども、お手元の資料7をご覧くださいませでしょうか。

今後でございますけれども、まず本日開催をし、諮問をさせていただきまして、次に、5月頃を目途に第1回の総合交通部会と環境・情報部会をそれぞれ開催をさせていただきたいと考えております。各部会におきましては、これは部会の審議状況にもよりますけれども、2、3回程度の部会を開催した後に、平成16年、来年の2月から3月をめどにこの審議会をもう一度開催させていただいて、中間報告をさせていただきたいと考えております。

また、平成16年の春ごろには、この中間報告をパブリックコメント、パブリックインボルブメントをさせていただいて、皆様からのご意見を広く集めたいと考えております。その皆様からのご意見を踏まえた上で、平成16年の秋ごろには最終の部会を開催をいたしまして、取りまとめ、あるいは答申案の検討・作成を行い、会長へ報告をさせていただきたいと考えております。

各部会の報告を受けまして、平成16年、来年の秋から冬ごろでございますけれども、この審議会におきまして答申をいただきたい、ということ全体を審議日程として事務局としては考えております。

なお、今般実は、近畿地方に限らず、全国10、まあ運輸局は沖縄も含めまして10のブロックにあるのでございますけれども、全国10の審議会もおおむねこの期間に開催をされ、同様の時期に答申をいただくということになっております。

委員の皆様方には、ご多忙のところ恐縮ではございますけれども、今後のご審議、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

野村会長

ありがとうございました。ただいま資料6及び7に基づきまして、審議事項、審議のための部会の設置とその運営、そして審議の日程につきましてご説明をいただきました。ただいまのご提案につきご意見、ご質問等はございませんでしょうか。いかがでございますか。

〔特になし〕

特にございませんようでしたら、ここでお諮りをいたします。

ただいまの事務局のご提案につきましてご異議はございませんでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、「審議事項」、「部会の設置、運営について」及び「審議日程」は承認をされました。

次に、次回の審議日程につきまして、事務局からご説明をお願いします。

近畿運輸局（足立課長）

それでは、次回の審議会でございますけれども、この皆様方にお集まりいただきます近畿地方交通審議会につきましては、各部会の審議の中間報告という形で、来年16年の年初に開催を予定したいと考えております。

また、2つの部会でございますけれども、今設置のご承認をいただきました部会でございますが、これは所属する部会につきまして、委員の皆様のご希望もお伺いしながら、会長からご指名をいただくとともに、5月ごろの開催をめぐりご案内を会長の方から差し上げたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

野村会長

ただいまのご説明に、ご質問等ございませんでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

〔「結構です」の声あり〕

それでは、以上をもちまして本日の審議会を終了いたしたいと思います。

今後は、まず部会でご審議をいただくこととなります。先ほど事務局からもご説明がありましたが、委員の皆様方のご希望を伺いながら、どの部会に属していただくかは私から指名をさせていただきますたいと思います。皆様の精力的なご参加、ご協力をお願い申し上げる次第であります。

審議会につきましては、部会での審議の進捗を踏まえながら、来年初を目途に開催いたしたいと思います。

本日は、委員及び関係者の皆様方におかれましては、ご多忙中にもかかわらず、長時間にわたりご審議をいただきまして、まことにありがとうございました。以上をもちまして終了いた

します。

事務局の方から何か、この機会にお話しになることはございますか。

近畿運輸局（足立課長）

では、また繰り返しになりますけれども、部会の設置をさせていただきましたので、まず、委員の皆様からご希望を、またこちらの方からいろいろお伺いさせていただいて、どちらの部会に所属していただくかということをご相談申し上げたいと思いますので、よろしくお願いたします。

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。