

近畿地方交通審議会 第2回 環境・情報部会

議 事 録

日時：平成15年12月19日（金）

15：15～16：45

場所：プリムローズ大阪

2階「鳳凰」東の間

近畿地方交通審議会 第2回 環境・情報部会
議 事 録

近畿運輸局（坂辺環境・安全課長）

予定の時刻よりも少々過ぎておりますが、ただいまから近畿地方交通審議会第2回環境・情報部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、お忙しい中にもかかわらずご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私、進行役の近畿運輸局環境・安全課長をしております坂辺と申します。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

この環境・情報部会は、本年3月に開催されました近畿地方交通審議会において、その設置が決定し、5月23日に開催された第1回の会議では、本部会における審議事項についてご議論をいただくとともに、部会の下にワーキンググループを設置して、議論を深めていくことが了承されました。

その後、各ワーキングにおいて活発な議論が行われてきており、本日は、お手元の議事次第にありますように、まず、各ワーキングにおける審議内容について、各ワーキングの座長からご報告をいただくとともに、安全や防災などワーキングでは直接取り扱っていない審議項目について、あわせて事務局からご説明させていただき、ご審議をいただきたいと考えております。

なお、本日の部会は、前回の部会と同様、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、委員の各位の皆様には、その旨ご了承願ひたいと思います。

それでは、まず初めに、近畿運輸局長の梶原景博からごあいさつを申し上げたいと存じます。よろしくお願ひ申し上げます。

近畿運輸局（梶原局長）

改めまして、皆さんこんにちは。近畿運輸局長の梶原でございます。

委員の皆様には、年末に向かって、大変お忙しい中、この環境・情報部会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

先ほど総合交通部会を開催して、かなりの委員の方が引き続いてのご出席ですので、内容が重複するかもしれませんが、一言ごあいさつを申し上げます。

この環境・情報部会は、今年の5月に第1回目の会合を持ちましたけれども、その後、部会の下に設けられました交通環境ワーキンググループと、情報化ワーキンググループにおきまして、本部会の重点審議事項について、活発なご議論、ご審議をいただいております。

北村部会長と朝倉委員には、それぞれワーキンググループの座長を務めていただいておりますが、検討作業に従事をしていただいた関係の委員の皆様にも、改めて御礼を申し上げます。

本日は、これらのワーキンググループの検討内容と、後ほど事務局の方で紹介をさせていただくその他の検討項目についてご審議をお願いし、今後さらに検討を深めるに当たったの指針とさせていただきたいと存じます。

この部会での検討対象が大変広範囲に及ぶために、ワーキンググループで検討を進めて

いる項目と、それ以外の項目ということで、検討の進め方について濃淡のついた内容になっておりますけれども、ご了解をいただきたいと思っております。

今後の日程としては、本日のご意見を踏まえて、引き続きワーキンググループなどで検討を進め、来春には再度部会を開催し、答申の骨格を詰めていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

なお、せっかくの機会でございますので、最近の交通運輸に関する環境や、情報化の動向などについて少しお話をさせていただきます。

この1年、我が国の経済は、持ち直しの動きが出てきておりまして、関西の交通運輸関係におきましても、一部業種で利用の回復の兆しということも見られるわけですが、総じてなかなか厳しい状況が続いております。

このような中で、環境問題については、トラック等に対する国の環境規制が強まっておりますし、また、兵庫県独自で条例による規制というようなことが来年実施をされるということにもなっておりまして、このようなことを背景に、物流が鉄道とか海運へシフトする動きも見られるところでございます。

43号線の大気汚染の問題については、湾岸線への誘導のためのロードプライシング、これも検討が進んでいるところでございます。また、TDMにつきましてもいろいろな取り組みが行われております。

バリアフリーについては、駅等の施設整備、順次進んできております。また、特に関西の自治体は、我が国の中でも熱心なお取り組みをしていただいておりますものと存じておりますが、鉄道事業者の経営状況もなかなか厳しくなってきておりますので、そのあたりをちょっと心配いたしております。

情報化につきましては、JR西日本がICカードICOCAの導入を行いました、スルッとKANSAIにおきましても、ICカードPiTaPa、これについて一部の利用者から来年導入が始まるというような状況でございます。

また、安全や危機管理につきましては、今年、交通や観光の分野でも、SARSの問題への対応ということが求められたわけでございます。

加えて、東南海・南海地震対策、これにつきましても、法が施行されておりますので、この対応も取っていく必要があるということでございまして、最近の情勢としては、テロ対策ということが、現実の課題となってきております。

このように、この1年間、環境や情報、また、安全といった面でもいろいろな新しい動きがございました。

この環境・情報部会では、近畿圏におきますこれらの環境や情報化、安全等の課題についてご審議をいただくということになっておりますが、これらは、交通運輸がその役割を果たしていく上で大変重要な課題でもございまして、また、社会的な要請が大きい分野でもございます。

十分にご検討を重ねてお願いをいたしまして、ごあいさついたします。本日は、どうぞよろしくお願いをいたします。

近畿運輸局（坂辺環境・安全課長）

ありがとうございました。

それでは、恐れ入りますが、本日の資料の確認をさせていただきたいと思っております。

まず、お手元の資料で、一番上に配席図がございます。その次に、議事次第がございます。1ページめくっていただいた資料1の情報部会名簿でございます。次めくっていただきますと、資料2の交通環境ワーキングの審議内容について、これと、次のA3のとじ込みを入れております。その次に、資料3の情報化ワーキングの審議内容についてでございます。3ページほどございます。3ページをめくっていただいたら、資料4のワーキング以外での審議事項についてでございます。一応4ページでございます。それと、資料5といたしまして、部会の日程表案でございます。その次に付属資料といたしまして、審議会の審議体制でございます。その次がワーキンググループ名簿でございます。最後に、参考資料をつけております。この表紙も含めて9ページでございます。

以上、不備はございませんでしょうか。

それでは、続いてご審議をお願いしたいと思っておりますが、その前に、前回の部会で設置についてご了承いただき、ワーキングの構成について、若干簡単に説明させていただきたいと思っております。

お手元の資料、恐れ入りますが、付属資料の「近畿地方交通審議会の審議体制」でございます。後ろの方の参考資料の中にもございますが、その見開きから見ていただきましたら、このペーパーを見ていただきますと、環境情報部会の下に、交通環境ワーキングと情報化ワーキングの2つのワーキングを設けさせていただきまして、それぞれテーマごとに議論の検討を行っている次第でございます。

交通環境ワーキングは、運輸分野の環境対策、また、交通バリアフリーの推進、情報化ワーキングにつきましては、運輸分野における情報化の取り組み、こういったものをご議論させていただいております。

それぞれのワーキングの構成員でございますが、次をめくっていただきましたら、ワーキンググループの名簿のとおりでございます。交通環境ワーキングは、北村委員を座長といたしまして4名で構成されておまして、情報化ワーキングは、朝倉委員を座長といたしまして6名で構成されております。

以上でございます。

それでは、ご審議をお願いしたいと存じます。

ここからは北村部会長に進行をお願い申し上げたいと存じます。

北村部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

北村部会長

よろしくお願いいたします。

非常に寒い中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。また、活発なご討議をお願いしたいと思います。

議事次第でございますように、1番目の議題が交通環境ワーキンググループにおける審議内容について、2番目が情報化ワーキンググループにおける審議内容について、3番目が上記以外の審議事項についてとなっておりますので、まず、1番目、2番目のワーキンググループの審議内容につきまして、各座長から順に説明をしていきたいというふうに思います。

まず、交通環境ワーキンググループですけれども、私が座長となっておりますので、私の方から説明を始めさせていただきたいと思っております。

資料の2を見ていただきたいんですけども、まず、この環境ワーキンググループの検討の経緯でございますが、これまでに4回集まりまして、ワーキンググループの会合を開きまして、ここに示されておるような内容の討議を行っております。

最初の会合では、まず、交通環境行政についての現状をご紹介いただき、その後、この検討の枠組みについて、全体についての討議を行いました。後に述べます大枠を決めたということでございます。

続く9月12日の会合で、枠組みについての検討をさらに行ったわけなんですけれども、ここでは既存施策の問題点を整理するとともに、海外事例で、公共交通利用促進の事例ということで、パースの例などを紹介いただいております。

3回目には、事業者からの意見聴取ということで、鉄道、バス、自動車のメーカーから、各々代表する方に来ていただいて、特に公共交通利用に際してのマナー、あるいは犯罪の問題、従業員教育等々、あるいは消費者が低公害車に対してどういうふうに反応していくのかというようなところを直接、直に声を聞いたということでございます。

あと、それに加えまして、利用者ニーズ、あるいは利用者意識、環境に対する意識、それについて幾つかの調査が既になされておりますので、どのような調査があるのかということを紹介してもらっております。

第4回では、醍醐バス市民の会という、これはNPOなんですけれども、地域コミュニティベースのNPOで、民間の事業者とかけ合っってコミュニケーションバスをほぼ走らせる段階になっておりますので、ユニークな事例で、その中心になった方に来ていただいて、コミュニティにおける合意形成等々、あるいは関係者の連携、事業者を初め行政、あるいは専門の知識を持った人々との連携等について、さまざまな問題、課題、あるいはその経験をお聞きしたということでございます。

来春に向けてでございますけれども、このような討議を踏まえて、施策の実効性を高めるための方策、具体的施策のあり方等々についてさらに検討を進めて、取りまとめていこうというふうに考えております。

全体の枠組みなんですけれども、これは、添付のA3の紙を次のページに折り込んでございますように、基本的に交通環境の施策としては、ちょうどその表の1.2として交通環境行政を取り巻く現状と課題、それから目標ということがございますけれども、その3に取り組むべき主な交通環境施策として4つの柱を据えております。

つまり自動車の低公害化、公共交通の利用促進、物流の効率化、バリアフリーの実現ということでございまして、これらを通じて大気汚染防止をしていこう、あるいは地球温暖化防止のため運輸部門の二酸化炭素排出量を削減していこう、あるいはすべての人が参加できるような社会をつくっていこう。そういう目標に向けての施策を、この4つの柱に括って検討しておるということでございます。

全体の考え方がA3の表に整理されておるのでございますけれども、ちょっと先ほどのページに戻っていただきまして、交通環境行政を取り巻く現状と取り組むべき主な交通環境施策ということで、今申しました4つの柱、それから、もう1つ、公共交通機関の利用促進のための問題、あるいは潜在的な問題ということで、マナーの向上、あるいは犯罪の防止というか、防犯対策というのに取り組むのが大事であろうということで検討をいたしております。

先ほどの交通部会の方の討議でもございましたけれども、当然のこととして、公共交通のサービス水準の向上、そのための努力というのも最大限のものがなされるべきではありますが、これまで注目されてこなかった課題として、公共交通利用に際してのマナーの問題、ある意味、これまでの公共交通は非常に混雑しておって、マナーもなにもなかったのが、だんだん混雑が低下してくると、マナー等々が非常に目につき始めたという状況ではないかというふうに思っております。

それと、さらに防犯ですね、いわゆる痴漢というのは昔からよく問題にされておりましたけれども、最近、暴力的な犯罪ですね、そういうのがかなり頻発しておる。長期的に見ますと、これが公共交通利用を阻害する要因にもなりかねないということで、早くそういうものに対する対応というのが必要ではないかということで、この部会で検討を始めております。

あと、具体的にこれから見ていく例としては、国道43号の大気汚染問題、あるいは琵琶湖等々における水環境ですね、特にプレジャーボート等の利用などに絡んでの環境問題、あるいは観光地における交通渋滞問題、これらの課題というのも今後検討して、来春に向けて取りまとめる中に織り込んでいきたいというふうに考えております。

次の 施策推進上の課題についてですが、さまざまな施策があったわけなんですけれども、なかなかそれが推進できないということで、一体何が課題かなということなんですけれども、ここでは、問題意識の「共有」がない、施策への「共感」がない、あるいは行政と地域住民、関係者、これらの「連携」が図られていないというようなことを指摘しております。

究極的には、どうも自分勝手にした方が得をするような仕組みができ上がってしまっておるというところに問題があるかと思ひまして、そういう仕組みを変えていくことが非常に大事になってくると思うわけなんです。どうやったら、環境問題、環境負荷の少ない交通体系をつくっていくのに向けて、行政が空回りしているのではなくて、住民、あるいは事業者等々が共同して目標に向かっていくというものがつくられるか、そこら辺に向けての努力というのをやっていかねばならないし、そのためには具体的に何ができるかというのが、これからの検討の課題になっているかと考えております。

の取組みの方針なんですけれども、ここでは教育・学習等々を補強した形でまとめております。

繰り返しになりますけれども、当然のこととして、サービス水準そのものを向上させるということは必要でございますし、要するに環境負荷を軽減したら得をするような仕組みをつくり上げていくということも非常に大事だろうということで、そういうことに対して知恵を絞っていくことが必要なわけなんですけれども、ちょっとまだ具体的ないい知恵が出てきていないというのが現状でございます。教育・学習等々を通じた施策推進というのが非常にやりやすい施策である、やりやすいというと語弊がございますけれども、実施しやすい施策であるということで、ここに載っておりますけれども。長期的にはサービスの向上、あるいは制度的なものを変えていくということをも視野に入れて、来春に向けてこのワーキンググループの討議内容というのをまとめていきたいというふうに考えております。

簡単ではございますけれども、交通環境ワーキンググループの審議内容というのを簡単

に取りまとめさせていただきました。

続きまして、情報化ワーキンググループの審議内容を朝倉座長の方からご報告いただきたいと思いますので、お願いいたします。

朝倉座長

それでは、お手元の資料3に従いまして、情報化ワーキングの審議内容のご報告をさせていただきます。

交通環境ワーキング、北村先生のワーキングの進め方は、検討の枠組みの全体をまずお作りになりまして、それから個々詰めていこうと、そういう非常にシステムチックなやり方でございますけれども、私が見ております情報化ワーキングの方は、どちらかと言いますと、大きな枠組みを最初につくってそこから個別に入っていくというよりか、むしろ、個々のいろんなトピックスを議論しながら結果として枠組みができればいいと、そういうアプローチだというふうにあえて言いわけをさせていただいて、中味に入りたいと思います。

私どものワーキング、3回の議論をいたしまして、お手元の資料3にございますように、6月と9月と11月でございます。

第1回目と第2回目のワーキングでは、お二方にプレゼンテーションをいただきまして、そのプレゼンテーションの結果をもとに第3回目では、重点的に取り組むべき情報化施策が何であるかということについての検討を開始いたしました。まだ結論は出てございません。

したがって、今後、特にこの近畿というエリアの中で重点的に取り組むべき施策、あるいは関係者の立場・役割、とりわけ関係者の連携ということが情報化という意味では非常に重要で、個別の部分だけが情報化されても実は全く意味がないということですので、関係者間の連携のあり方についても、さらに深く検討して、取りまとめていくという方向性が出てございます。

それでは、順番が逆になりますけれども、第1回、第2回の内容につきまして、少し詳細にご説明してまいりたいと思います。

第1回目につきましては、今日来ておられます田村克彦様——エフ・プランニング代表取締役でございますけれども——のご説明をいただきました。

お手元の資料3の2枚目の横とじの資料をご覧ください。田村さんに説明していただいた方がよっぽどいいんですけれども、私が理解するところによりまして、田村さんのこのレジュメは、まずは情報化というのを考えるときに、人の移動は出発地から目的地まで一連のスムーズな移動ができて初めてその目的が達成されるのであって、その途中シームレスに、つまり継ぎ目なく、サービスもそうですし情報も提供されていなければならない。

この図はどのように見るかといいますと、上と下に分かれてございまして、上の方が利用者、つまり、システムを利用する側です。それから、下の段が交通事業者となっております。交通サービスを提供する、あるいは交通情報も交通事業者が提供するという仕組みで考えてございます。

真ん中あたりに、青い丸で、自宅、駅前・駐車場・駅、乗換駅、さらに駅・バス停、バス停、目的地とありますけれども、例えば、このように利用者が交通手段を乗り継ぎながら移動していったとすると、その途中に一体どんなふうな情報ニーズが発生して、そして、

どういう情報を受ける、あるいは提供する側は、どういう情報を提供するののかというのを体系的にお示しいただいた図でございます。

その利用者の情報ニーズにつきましては、1番上の段にございまして、例えば自宅から出発し、ずっと駅の方に行く際には、最適な手段選択、あるいは経路選択ができるような、そういう情報が必要であると、こういったニーズがある。

途中の、例えば鉄道などで移動するところは、いわゆるラインホールの部分ですので、できるだけスピーディーに移動する、時間短縮ということを利用者はニーズとして持っているわけですから、そういったサービスレベルの展開、それに関する情報の提供が必要となるということでございます。

等々いろんな情報ニーズがございまして、そういう情報ニーズをサポートするために、真ん中あたりに吹き出しで出てございますけれども、例えば自宅でありますと、出発前の、トリップ前の情報提供がいろんな形でなされる。現在であれば、皆さん時刻表を御覧になったり、あるいは地図を御覧になったりする、そういったもので事前の情報を得ておられるわけですが、それ以外のいろんなシステムもこれから利用可能になってくるだろうということでございます。

片や、交通事業者は、そのような利用者の移動をサポートします。

途中で利用者はいろんな交通手段を使います。車を使う、タクシーを使う、あるいは鉄道を使う、バスを使うと、こう使うわけですが、それぞれの交通手段ごとに、例えばタクシー等であれば、自動配車システムもありますし、あるいは車両運行の管理システムもそれらに参与してくる。鉄道の運行に関して言いますと、例えばICカードなどを利用したいいろんなシステムがある。バスに関しましても、そのバスのダイヤの情報であるとか、あるいは最近では、いろんなカードが出てございます。こういったようないろんなシステムが既に提案されたり、あるいは実用化されているという状況にあるということでございます。

1番下にございます交通事業者の役割といたしましては、適切に情報を提供するとともに、業務を効率化していったり、あるいは運行の確保、あるいはデマンドに応じた多様な運行をしていくと、こういったふうな、いってみれば役割がある。その役割に応じた上の情報が提供されており、システムも運行されている、こんなふうに見るということでございます。

いずれにしましても、この図の中で強調されたいことは、人の移動をサポートするシームレスな、継ぎ目のない情報システムをどうやってつくっていくかということが極めて重要である、ということが指摘されたというふうにまとめられるかと思えます。

続きまして、第2回目の9月3日は、土井勉様のご発表ですが、千里国際情報事業財団専務理事であります。土井さんのプレゼンは、公共交通利用促進と情報化ということで、もう1枚めくっていただきますと別紙2というのがございます。

これは、土井さんのプレゼンをまとめていただいた1枚紙なんですけれども、この土井さんのプレゼンは、重要なことは、一番左にございます利用者の潜在的なニーズです。いろんなアンケート等を実施して、既にわかっているニーズがある。例えば、移動の際の問題はどんな問題ですか。どんなサービスを望みますか。駅にあったら便利だと思える施設は一体何ですか。公共交通機関を利用して一体何が困りましたかといったような、各種の既

に実行されたアンケート等を通して、利用者の潜在的ニーズを測りましょう。そして、その結果、今の現状がどうかということの評価する。例えば、移動に際しての問題をよくよく見てみると、その3割ぐらいが改札に関して問題があるというふうに言っているわけですから、その部分を、例えばカード利用でカバーしてあげるとサービスレベルが向上するわけですね。そうすると、そのことで公共交通機関の利用が増加するという可能性も十分出てくるということでございます。

その他、サービスにつきましても、あるいは駅の施設整備につきましても、情報技術、情報コンテンツを活かしながら展開していくことが期待される。

それから、利用で困ったことという視点からすると、情報の不備、あるいはそもそも交通マネジメントをどうするのかという視点がなかなか見えてないというところもございますので、そういったことが、例えばですけれども、車からの利用の転換につながる可能性もある。

そして、そのような現状を踏まえて、それでは今後どうすべきかといいますと、ICカードを積極的に利用するであるとか、あるいは全体に広報的に情報提供するのではなくて、利用者個別のニーズに合わせた情報提供が重要であるという指摘がなされたかと思えます。その際には、情報データの共通化とか、共有化とか、こういったことが極めて重要になってくるということが指摘されました。

今後として、一番右の黄色のところを描かれているようないろんなポイントが指摘されたわけでございます。

少し長くなって申しわけございません。

1枚目に戻っていただきまして、こういう議論をする中で、3回目のワーキングでは、重点的に取り組むべき施策は何か、それを促進するために一体どういう連携のあり方があるのかということの検討に入ったわけでございます。

これまでの情報ワーキングでの主な議論をご紹介しますと、情報化というのは、交通に関係するいろんな問題がございますけれども、その問題を解決するための方法論の1つ、ワンオブゼムであるということでございます。そういった認識でもって、他のいろんな交通施策をサポートするための1つの道具として情報化を使わなければならないという認識でございます。

つまり、情報化を行うことによって、公共交通機関の利便性が向上したり、あるいはその結果、利用促進が図ればよりベターである。これはある意味で自明のことでありませうけれども、そういった議論がございました。

それから、重要なことは、情報技術を活用するといった、いわゆるシーズを使うことは当然重要なのでありますけれども、一体何を提供するのかというコンテンツがもっと重要でありまして、あるいはそのあり方ですね、そういった議論をしっかりとやっていくことが必要である。つまり、こういう情報が提供できるからこれを提供するというのではなくて、それが本当になぜ必要なのかというところの掘り下げをきちっとやっていく必要があるということでございます。

それから、もう1つの議論は、このワーキング、あるいはこの委員会自身は近畿でやっている委員会でございますから、この近畿地域の特性、これが何なのかということ踏まえて議論しないと、余りおもしろい議論にはならないということが指摘されました。

ということが特性かといいますと、幾つかあろうかと思いますが、非常に公共交通網が発達しているんですけれども、その一方で、複数の交通事業者によってそれらが運営されていますので、乗り継ぎといった面では、必ずしも良好な関係にあるとは言えない、という問題がある。

それから、近畿は、ある意味では都市型観光、定義は様々ありますけれども、大都市に観光地があるといった、そういう特性がございます。しかも、それが幾つかの地域に分散している。そういう大都市に、その交通事情に必ずしも慣れているとは言えない旅行者が中に入ってきている。あわせて、通勤とか業務とか、そういった交通も混っている、とそういう特性がございますので、その中でどういう情報化施策を推進していくのかということが議論される必要がある、ということでございます。

もう1点は、先ほどの2つのプレゼンテーションの例にもございましたように、利用者のニーズを踏まえて、公共交通機関の利便性を高めるための情報を考えないといけないんですけれども、それには、情報を使う利用者の立場、あるいはその情報を使おうとしている状況、これを明確にして情報のあり方を検討しないといけないということでございます。

そして、その情報を提供される関係者間が連携しないとシームレスな情報にはなりませんので、その連携のあり方についても考える必要がある。

更に、今既に実用化しております幾つかのICカード等の利用促進、相互利用、それらの標準化、こういったことを図っていくことが重要だというふうな議論がなされております。

冒頭に申し上げましたように、こういった個別の議論を積み重ねることによりまして、最終的には一定の枠組みができるということを期待してございます。

ここからは僕の私見なんですけれども、まずは、ある特定の場所、あるいは特定の状況、そういったものを特化させて、あるいは条件を定めて、そして、ある特殊解をその中でつくっていく。要するに、その方がおもしろい議論ができますので、一般的に書いてしまうと余りおもしろい例題もできないわけですから、そういったものを幾つかつくって、リアルなイメージを持ちながら、ターゲットとする情報化、情報システムについての議論をしていきたいというふうに思っております。

雑駁でございますけれども、情報化ワーキングからの報告です。

北村部会長

はい、どうもありがとうございます。

それでは、あともう一つ、ワーキンググループで扱っていない審議事項として、運輸部門の安全確保、それから大規模災害等の危機管理というのがございますので、3番目の議題になるわけなんですけれども、各ワーキングで扱っていない審議事項について、事務局の方からご報告お願いいたします。

近畿事務局（飯嶋交通環境部長）

交通環境部長の飯嶋と申します。よろしくお願いたします。

説明に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。御覧いただく資料は、資料4の議題（3）「WG以外での審議事項について」の4枚の紙と、1番最後に付いております付属資料として、絵や表などをカラーで掲載しております「各議題参考資料」の2つでございます。恐縮ですが、付属資料の各議題参考資料を抜き出させていただきます、御覧

いただきながら、資料4の4枚の紙についてお聞きいただければと存じます。

それでは、ワーキンググループ以外での審議事項についてご説明いたします。

審議していただきたい事項は、具体的には、安全の問題と、防災・危機管理の問題の2点でございます。

具体的な内容の説明に入ります前に、本日のこの資料の位置づけについてご説明いたします。

安全や防災の問題につきましては、基本的には全国共通の課題でありまして、対応策についても、基本的には全国共通なところが多々ございますので、今回、事務局におきまして、事務的にまとめさせていただきました。つまり、今後ワーキンググループで取り上げて深い議論をしていただくということは、特段考えておりませんので、本日の部会でご審議いただきまして、よろしければ、本日いただきましたご意見等を踏まえまして、今後検討を進めていきまして、おおむねこの方向で今後取りまとめさせていただきたいと考えておる次第でございます。よろしくご審議をお願いいたします。

それでは、まず資料4の1. 運輸分野の安全の確保方策についてご説明いたします。

まず、冒頭に基本的考え方を記述しております。すなわち、安全の確保は交通行政の基本であり、安全対策を着実に、かつ、効果的に実施していくことが必要であります。また、社会経済情勢の変化などに応じまして、交通事業者と一丸となり、関係機関等との連携の下での施策推進が必要と考えております。

(1) 現状と課題におきまして、各分野ごとの事故の特徴などをまとめてございます。

まず、鉄道についてでございますが、管内における運転事故は、長期的には減少傾向でございますが、近年は横ばいとなっております。

恐縮ですが、参考資料の5ページを御覧いただきたいと思っております。(2) 鉄道とありますが、左側の円グラフにございますように、管内の事故で一番多いのは人身障害でございます。次に多いのが踏切障害という状況になってございます。

右側の棒グラフを見ていただきますと、その一番多い人身障害事故の原因といたしましては、線路内立入や、ホーム上での接触や転落が多々ございます。

また、下の棒グラフを見ていただきますと、踏切障害事故の原因としましては、列車が通過するその直前横断に基づくものが圧倒的に多くなっているという状況でございます。

恐縮ですが、資料4に戻っていただきたいと思っております。

このようなことから、鉄道事故を防止するためには、施設の整備に加えまして、住民の安全意識の高揚を図ることが重要と思われまます。また、京阪神圏では、列車本数が高密度化しておりますため、平成14年にJR東海道線塚本駅構内で救助活動中に救急隊員が列車に接触したような二重事故の再発防止を図ることが必要です。平成14年、昨年9月には、JR東日本で中央線の高架化工事完了後に、システム故障等の輸送障害が起きまして、運転開始が8時間も遅れ、乗客の混乱を招いたというような例がございましたので、こうした輸送障害発生時には、適切な対応が重要であると考えております。

さらに、本年3月に山陽新幹線で発生いたしました睡眠時無呼吸症候群、いわゆるSAS問題への対応や、地方中小鉄道におきましては、施設の老朽化対策が必要と考えております。

次に、自動車についてでございますが、管内の事業用、自家用すべてを含めました全

体の交通事故につきましては、死者数は減少傾向にあるものの、事故件数は依然横ばいとなっております。

恐縮ですが、また参考資料の6ページを御覧いただきたいと存じます。

(3) 自動車の左上の棒グラフにございますように、事業用、自家用を含めました、全国の事故の割合の多い高速道路上位7路線が上げられておりますが、そのうち阪神高速や近畿西名阪道のように、近畿管内の高速道路の場合が4路線を占めておりまして、高速道路における事故が多発していることがわかるかと存じます。

また、下の折れ線グラフを見ていただきますと、交通事故の第1当事者といたしまして、赤線の、バスやタクシーなどの事業用乗用車の事故の割合が増えていることもわかります。

また、右上の棒グラフを見ていただきますと、青色が全国の人身事故の総件数でございますが、上の方の空色の部分が、駐車車両への衝突事故の全国の件数でございます、依然2,500件以上発生していることがわかれうかと存じます。

恐縮ですが、また、資料4に戻っていただきたいと思います。

最近の特徴としまして、全国でバスやタクシーでの飲酒事故が発生しておりますことから、利用者の信頼を損なわないためにも、再発防止に万全を期すことが必要であります。

また、トラックにおきまして、高速道における過労運転や過積載による事故が多発しておりまして、安全意識の高揚、安全確保の徹底を図ることが重要と考えております。

また、先ほどグラフを見ていただきましたように、駐車中の車両への衝突による死亡事故なども発生しておりますことから、事業用、自家用を問わず、違法駐車対策が大きな課題であると考えております。

最後の 海上交通についてでございますが、管内では、大阪湾に旅客船やカーフェリーの発着が集中いたしまして、また、大阪港、神戸港が内港海運の拠点となっております一方で、船舶が輻輳しております明石海峡や、漁場のある瀬戸内海を管内に有しますことから、この地域での航行の安全対策が重要であります。

また、管内に日本海を有しますことから、日本海側を航行する船舶に対しましては、荒天時における航行の安全対策が課題となっております。

恐縮ですが、参考資料の7ページを御覧いただきたいと思います。

(4) 海上交通でございますが、左上の円グラフを見ていただきますと、瀬戸内海での事故が多いことがわかります。また、左下の円グラフを見ていただきますと、プレジャーボートの事故が多くなっていることもわかれうかと存じます。

右側の表を見ていただきますと、管内の外航船舶の入港隻数の合計は、平成10年に比べまして1.12倍に増加しておりますが、特に舞鶴港のあります京都支局では5割以上、1.59の増加となっておりますように、外国船舶の入港が増加しております。

また、その下の円グラフを見ていただきますと、ポートステートコントロール(PSC)を実施いたしました外国船舶の約9割以上に何らかの欠陥が見つまっているという状況もわかれうかと存じます。

また恐縮ですが、資料4に戻っていただきたいと思います。

このようなことから、外国船舶への監督強化が必要と考えられます。また、全国有数の水上レジャー水域であります琵琶湖で先般ヨットの転覆事故がありましたように、海中転落事故等を防止するため、プレジャーボート等、小型船舶の安全な利用に向けた対策が重

要であります。

また、乗組員の少数化や、高齢化の進む船員の災害発生件数が依然高い発生率を示しておりますことから、引き続き船員の労働災害を防止するための対策を推進していくことが必要と考えております。

次に、（２）具体的施策についてご説明申し上げます。

安全に関する施策につきましては、冒頭申し上げましたように、今後１０年程度で考えられる施策としても、基本的には全国ほぼ同じものになろうかと存じますので、簡単にご説明させていただきたいと思っております。

まず、鉄道についてでございます。

事故の再発を防止するため、平成１３年に設置されました航空・鉄道事故等調査委員会などによりまして、事故等に対する調査、原因究明の実施が重要と考えます。

また、踏切事故防止のためには、踏切事故防止キャンペーンの実施や、踏切道の立体交差、保安設備等施設の整備を推進すべきと考えます。

ホームからの転落事故防止のためには、プラットホーム下の待避スペースなどの整備の推進が必要と考えます。

また、輸送障害発生時の対応として、乗客への従業員の対応や、地方中小鉄道の安全対策として、自動列車停止装置（ＡＴＳ）の設置などが重要と考えられます。

次に、自動車についてでございます。

まず、車両の安全性を確保するためには、自動車検査体制や点検整備等の充実や、リコール情報等自動車アセスメント情報の提供の充実を図ることが必要と考えます。

また、事業用自動車の安全を確保するため、事業者の行う運行管理や車両管理の充実、あるいは需給調整の撤廃と規制緩和によりまして、事業者に対する事後のチェック体制を強化するなどしておるところでございますが、このような事業者に対する監査、指導体制の強化が必要と考えます。

飲酒運転に対しましては、毅然とした措置を講ずるべきでございまして、事業者団体の協力を得まして、飲酒感知器の導入を徹底するなど、引き続き飲酒事故防止対策の徹底を図ることが必要です。

また、運転者に対する適性診断の強化や、高速道路における事故防止のため、本年９月から義務づけられました速度を制限するためのスピードリミッターの早期装着のための指導啓発の実施などが必要と考えられます。

最後に、海上交通についてでございます。

まず、技術革進や海上輸送の多様化に対応した船舶検査の実施が必要と考えます。また、人的要因による海難事故を防止するために総合的な安全管理対制の確立が必要です。さらに、琵琶湖でのヨット転覆事故のような転落事故防止のため、救命胴衣の常時着用等につきまして、警察等関係取締機関と連携した啓発活動の実施が必要と考えます。

船員の安全確保のためには、第８次船員災害防止計画に基づき訪船指導等の実施が必要でございますし、欠陥の多い外国船舶に対しポートステートコントロールの充実強化などが重要な施策であると考えているところでございます。

以上が、審議事項の１つ目の安全についてでございます。

次に、２つ目に審議していただきく事項であります、２．大規模災害等の危機管理にお

ける交通行政の役割についてご説明いたします。

(1) 現状と課題についてでございますが、平成15年7月に「東南海・南海地震対策特別措置法」が施行されまして、先般、地震発生時の被害想定が発表されました。

恐縮ですが、参考資料の最後のページの8ページ目を御覧いただきたいと存じます。

右側の地図が東南海・南海地震発生時の被害想定でございます。被害は近畿管内2府4県すべてにわたっておりまして、特に津波による被災が想定されます和歌山県におきましては、死者数が約4,800人と想定されているところでございます。

また、左側の地図は、先日正式に決定されました防災対策推進地域を赤く塗ったものでございまして、関東から宮崎県に至るまでの幅広い範囲が指定され、近畿でも2府4県184の市町村が指定されたところでございます。

資料4にお戻りいただきたいと思っております。

このように東南海・南海地震の発生の可能性がある中で、一方近畿圏には、大規模な空港、港湾、鉄道等交通施設を抱えますことから、交通行政としましても大規模災害発生等に備えた対応方策を構築することが重要な課題でございます。

また、平成13年9月の米国同時多発テロ事件以降、世界各地でテロ事件が多発しておりますことや、平成15年前半、アジアを中心に、重症急性呼吸器症候群、SARSが流行いたしましたことなどを踏まえまして、こうした新しい危機に対しましても、危機管理を強化していくことが課題と思われまます。

(2) 具体的施策の方向性についてでございます。

まず、危機管理に関しましては、情報収集体制を確立し、さまざまな情報が飛び交う中で、常に客観的事実の把握に努めますとともに、関係者との連絡、連携体制を維持強化し、必要に応じ訓練を実施することが必要であるかと存じます。

近畿運輸局では、既に防災業務計画や重大事故等対策要綱を策定いたしまして、災害対策本部等の体制を確立いたしましたし、また、鉄道、自動車、海上輸送事業等、事業者とも情報収集や伝達体制を確立したところでございます。

しかしながら、一度確立しただけではなく、今後も状況の変化に応じまして、計画や体制の見直しを図っていくことが必要であると考えております。

また、初動体制といたしまして、災害の発生直後の緊急輸送体制の確立・強化や、復興段階での公共交通機関の早期復旧等の対策の推進が必要であるとともに、鉄道等公共交通機関の施設の耐震性向上を図っていくことが必要と考えます。

さらに、防災の観点からヘリコプターの活用などについても検討していくべきと思われまます。

最後に、近畿運輸局といたしましては、阪神・淡路大震災の貴重な経験を有しておりますので、これを踏まえまして、そのノウハウの維持を行い、さらにノウハウを全国に情報発信することで、交通行政に係る防災対策の向上に積極的に関与していくべきと考えております。

ワーキンググループ以外の審議事項についての説明は以上でございます。

北村部会長

どうもありがとうございます。

交通環境ワーキンググループ、それから情報化ワーキンググループ、及びその他の審議

事項についてご説明いただいたわけでございますけれども、それでは、これらの内容についての審議に移らせていただきたいと思います。

ご質問、ご意見等々ございましたら、よろしくお願いいいたします。

最初が出てくるまでですけれども、テロの件ですね、こういうことは余り考えてないようですが、飛行機については、非常に昔からやられておるんですけれども、鉄道については、サリン事件がありましたけれども、具体的な対策はないと。物騒な話ですけれども、例えば新幹線などというのは、格好のターゲットになりそうな感じなんですけれども、これは、国レベルで何か検討されているんですか。

近畿事務局（飯嶋交通環境部長）

現在、年末年始の安全総点検をやっているところでございますが、こういった中でも、テロ対策は、このような国際情勢下でもありますし、3つほど重点事項を挙げているんですがその中の1つとして挙げておるところでございます。

具体的には、これまでもテロ対策ということで、一時はごみ箱の撤去等をしたこともございましたが、警備員を雇うですとか、そういった取り組みをして対応しているところでございます。

近畿運輸局（梶原運輸局長）

施設整備としては、例えばビデオカメラを改札口のところとか、いろんなところにつけてもらうとか、今ちょっと話が出ましたように、警戒巡視をしっかりとってもらうようなこと、または、不審物があったら届けてくださいというようなことを、車内でも随分放送しておりますけれども、そういうことをやっておりますが、鉄道の場合には、かなり多くの方が利用されますので、飛行機のように個別にいろいろチェックをしていくというのは実際上なかなか難しいということで、そこまでは実は私どもの指導も行っていないというのが状況でございます。

北村部会長

そういう人が出てこないことを祈るしかないかと思えます。他に。はい、どうぞお願いいたします。

角田委員

交通環境ワーキンググループにおける幅広いご審議をいただいたんだというふうに感謝申し上げます。

この中で私が感じましたのは、取り組みの方針というところで、教育・学習ということを挙げていただいております。と申しますのは、一番このところが大事だなと思えますのは、近畿の特性ということが、先ほど一番最初におっしゃったわけでございますが、私も大阪で生まれて、大阪で育ったわけですが、どうもマナーが悪いといいますが、交通ルールを守らないというような事柄がございまして、そういうことからいくと、やはり時間がかかっても、教育という学習の部分にかなりウエートを置かなければ取り組みの進め方が無理なのではないか。

先ほど、得をする、というようなお話がありましたが、得をするより、むしろ損をするんだという意識の方が、非常に被害者意識が出ましているのではないかと。しかも、住民監視体制という事柄で、この交通のマナーを上げていくということが大事なのではないかなと思えます。

教育という面で、子供の関係に目を向けると、子供から大人に回る影響の方が必常に高い。私の方では、大気の汚染防止をもう25年余り続けております。私が今やっておりますのは、大阪の中央に位置する八尾というところでございますが、そこで500カ所にわたる大気の汚染観測を簡易カプセルなどでやっておりまして、それを子供たちと一緒にやっております。

それを白地図に落としまして、どの辺に影響があるのかということになりますと、やはり信号の多いところ、幹線道路。そして、空気のいいようなところというのが木が植わっているところ、というのを、子供たちと一緒に調べてまいります。

そういうことから、自動車と空気の汚れということをアイドリング・ストップに移したり、いろんな形で車を乗り回さないというような事柄を、子供たちと一緒に、親の方に向かって進めていく、というようなことをさせていただいております、非常に効果は上がっているわけなんです。成績も非常によくなっております。

そういった面で、私は、もっともっと、教育、学習の面にウエートを置いたような取り上げ方をしていただけたらというふうな気持ちを持っておりますが、ワーキンググループでは、多分そういうところにも力を入れていただいたと思うんですが、もう少し詳しく教えていただけますでしょうか。

北村部会長

教育・学習ですね。これは非常に重要であるということで、実は先ほどの総合交通部会のサブワーキンググループ2で、基本的な公共交通利用推進、あるいは彼らの使っているキャッチフレーズが、車の賢い使い方というようなことで、それを専門に対象として議論を進めていただいておりますということで、我々ここでは、環境に絞った場合の議論ということになるんですけれども、その辺の重複をどういうふうに整理していくかというのが一つあるかなと思います。

教育・学習というのも当然大事である、ということは我々もわかっておるんですけれども、環境について、全般的に自動車利用の削減を図る、あるいは公共交通の利用を促進するということが正しい方向であろうということに疑いはないと思うんですが、あと、物流について、一体どういう施策があるのかといったような面ですね。あるいは、教育・学習だけで全てが、極端な例を言いますと、教育・学習で社会的問題が全て解決するのなら、人類の歴史は長いですから、その間に一生懸命に教育・学習をやっていけば犯罪なんてなくなっているはずなんですけれども、当然なくなっていない。

要するに、教育・学習だけでは済まない部分というのもいろいろあるだろうし、また、人間というのは非常に弱いものですから、いかなとわかっておりつつ車を使ってしまう、という面もあるというので、これは教育・学習だけですべてが解決されるわけではなく、やはりシステム自体の方も改善していくということが必要であろうということで、これは、両面の施策でいかないといけないというふうに考えておりまして、ここでは、例えば教育・学習、その1つの形態としてのコミュニティレベルでの活動ですね、これを醍醐の例なんですけれども、検討を行う等々のことをしております。

ただ、教育・学習の手法ですね、どういうふうにそれをやっていけば一番最も効率上がるのかといった点については、総合交通部会のサブワーキンググループ2、公共交通機関への利用転換のための効果的な市民への訴えかけ、コミュニケーション方策について検

討を行っておるこのワーキンググループに主力を担っていただいている、ということになります。

これで、公共交通への転換のみでなく、先ほど言いましたように、車の賢い使い方というようなことも討議していただいておりますということになると思いますので、交通環境については、かなり幅広い分野というか、課題、あるいは施策をカバーしているのではないかなというふうに思います。

この辺の重なり合いはどうですか。事務局の方で、全体を見回していただいて、この交通環境ワーキンググループでどのぐらいの比重を教育・学習に置くか、あるいは総合交通部会のサブワーキンググループとの関連ですね。

近畿運輸局（梶原局長）

先ほどの話は、環境教育をもっとしっかりすべきということだと思っておりますので、環境教育という意味では、ここで取り上げていただけたらいいと思います。どういうふうにやるかというのは、今のお話なども参考にさせていただいて、私どもも、どのような環境学習、環境教育があるのか勉強して、また、それを踏まえて、ご検討いただきたいと思います。

私どもも、総合学習が各小学校で取り上げられておりますので、総合学習の一環として、運輸局の職員が出向いて行って、環境教育、特に自動車に係る環境問題について話をするようなこともやっておりますので、今後もいろいろな取り組みを、私どもとしてもしていきたいと思っておりますし、そういうものも、これからの審議の中にまた取り入れていただければ大変ありがたいと思っております。

北村部会長

学校教育に加えまして、京都市なんかですと、アジェンダ21ですか、あれに関連して、例えば環境会計簿をつけてみようとか、いろんな動きがあります。消費者団体の動きもたくさんあると思うので、一度それを整理して検討するというのも是非ともやっていきたいと思っております。

角田委員

それから、もう1つは、私も1週間に1回ぐらい東京へ行ったりしておりますが、大阪の場合には、非常に表示がわかりづらいんですね。東京の方は、色とか絵で上手に表示がされておりますので、これは、やっぱり外国の人なんかが多くいらっしゃるからか、旅行者が多いからか、例えば丸ノ内でしたら、東京駅からずっと色を伝えていけば、赤をずっと伝えていけば、丸ノ内の方へ出られる。JRだったら緑、というふうな形で、色とかそういう形で、決してわかりづらいというような、非常にいい形ができているんですが、大阪の人でさえも、地下鉄の中へ入ると、大阪の方向づけがわからなくなるというような、非常に住みづらいといいますが、歩きづらい、歩く者にとって非常にわかりづらい状態になっているのではないかと。

それから、道路の上へ上がってきまして、車とかには非常にいいんでしょうが、歩行者、歩道ということに余りにも目が注がれていない。歩道は申しわけ程度にあるというような、そういう場所もあるわけですから、車とか公共鉄道のことでも大事ですけれども、歩く歩道ということもちょっと考えてみなければならないんじゃないかなと思っております。

北村部会長

今のサインの件は、情報化ワーキングになりますか。

朝倉委員

今のご指摘いただいたこと、サインとか標識の件ですけれども、これは、情報を利用者に伝える方法の1つでありまして、必ずしもハイテクのものが必要なのではなくて、従来からあるものをいかにうまく使うか、あるいはほかの地域にあってこの地域にないものをいかに導入するかということも、情報化ワーキングのターゲットの一つでありますので、そういった情報を利用者に伝えるためのわかりやすいツール等についても、検討の対象にやっていきたいと思えます。

また、交通機関を使わない場合、つまり歩行者ですけれども、これは、公共交通機関をお使いになる非常に有望な消費者でございますので、そういった方への情報提供についてもターゲットの対象であろうと思えますが、ただ、その範囲が、街中を歩いている人というところまで果たして議論の対象になるのかどうかは、シームレスなのでやらないといけないんですけれども、近畿の交通の審議会という、旧運輸のセクションの中でどこまでできるかということは、少し議論させてもらいたいというふうに考えます。

北村部会長

武林委員と、次に斎藤委員にお願いしたいんですけれども、今の歩行者については、どうも抜け落ちているのか、どこですくい上げていただいているのか、ちょっとよくわからないんですけれども、何かございますか。

近畿運輸局（梶原局長）

今、先生がお話になったとおり、公共交通機関の端末として大事な視点だと思っております。駅周辺とか、そういう部分のサイン、歩道も含めて、そういうことはターゲットとしていきたいと思っております。ただ、一般的な歩道そのものについてどうかということになりますと、ここの審議会の検討の範囲とは思いませんけれども、幅広くご議論していただいて、それをどうまとめるか、それぞれご検討、ご審議いただければいいことだと思いますので、幅広く便利な移動を確保するためにはどうしたらいいかということをご検討いただくことは、大変ありがたいことだとも思っております。

北村部会長

どうもありがとうございます。そういうふうに進めたいと思えます。

それでは、武林委員にまずお願いして、その次に斎藤委員にお願いいたします。

武林委員

今ほど角田委員から教育の重要性についてお話がありました。教育の重要性について全く否定するものではありませんけれども、それはしばしば、例えば節水を呼びかけているときに、風呂をもう一度わかして入っている家もあれば、毎日新しい風呂で水をかえている人もあるということで、悪い人が結局得をしているということになってはまずいわけでありまして、悪人はなくなるわけではないわけでございます。

先ほどの交通環境ワーキンググループの座長が最後におっしゃったように、そういうように、経済的仕組みにおいて、経済的インセンティブを与えて、いいことをした人が得をし、悪い人が損をするというような仕組みをつくるのが、教育と並んで、あるいはそれを上回って重要なことではないかと思うんです。

例えば、それには、いい方法として、私は個人的には石油の値段をどんと上げるという

のが大変よくて、それは誰しにも、私は非常にいいアイデアだと思うんですが、実はそれに最も益するであろう、例えばバス、トラックの方が意外と反対されるということもあるわけでありまして、なかなか経済的な方法というのは、いい施策が出せないのかもしれませんが、経済的なインセンティブを社会の中に組み込んでいく、何かいい言葉があったと思いますけれども、そういうような視点も忘れず書いていただきたいと思います。

私は、この点では、最後に北村座長がおっしゃって強調された点に全く賛成でございます。

北村部会長

ありがとうございます。斎藤先生、お願いします。

斎藤委員

先ほどのご発言に関係するんですが、総合交通部会の方で、交通のインフラの安全性、特に防震対策の遅れについてのご発言があって、役割分担で、きちっとどこかで議論してほしいという要望がありました。

恐らく、この安全性の問題に一番関係があるテーマだと思いますので、どうぞ防災対策、特にインフラの安全性について、議論をしていただければというふうをお願いをしたいと思います。

先ほどの角田委員の発言に関連して、総合交通部会のサブワーキンググループ2で、さまざまなコミュニケーション手段を講じて、公共交通利用への市民への働きかけというテーマで議論をしておりました。公共交通利用を促進することは、安全改善ということにつながる可能性が高いので、我々の総合交通部会の中でも、この点は議論させていただきたいというふうに思います。

それから、先ほどの話を聞いていて、私からのお願いですが、案内情報に関しまして、先ほどのお話にも関係するんですが、シームレスな情報提供システム、新しい案内情報提供システムについての検討を深めていただきたいと思います。同時に、案内情報における規格の統一といいますが、関西がわかりにくいという先ほどのお話がありました。そのとおりだと思います。

各社別の努力は買います。非常に努力をされているんですが、ただ、会社別に、案内情報の提供の仕方が違うので、慣れておられる方にはいいのかもしれませんが、慣れていない者には、かえって混乱の原因になるということもあろうかと思えます。

特に近畿は、先ほどお話がありましたように、観光客が非常に多い。外国からのお客さんも多いので、従って、サインの表示方法の統一であるとか、あるいは、例えば交通案内に関しては、ある種の字体の統一を行うとか、さまざまな可能性があるのではないかと思います。

それから、インターフェースの面でも割合弱い、案内情報の点で弱点があると思いますが、ただ、これは、東京の場合は割合うまくいっているんですが、同じ東京圏でも、この間、横浜で相模鉄道から横浜市地下鉄に乗り換える際に、インターフェースの案内状が非常に悪くて、同じところを数回回ってやっとビルの下に地下鉄の駅があるというのがわかりました。

周辺の人に聞いても、なかなか知りませんということで、大変迷いましたので、やはり

地下鉄の中では、相模鉄道の中では、きちっとした情報提供されているので、インターフェースですね、これが弱点になっている面があると思いますので、是非検討をお願いできればと思います。

それから、車内の安全治安に関連して、不正乗車の問題ですけれども、日本の不正乗車の取り締まりは、サービスの提供者が客とかお得意さんを取り締まるという非常に不自然なやり方で今日まで来たんですが、ご存じのように、人件費の節約であるとか、あるいは効率性を上げなければいけないということで、不正乗車の取り締まりが、かなりおろそかになっているという面があって、このあたりから、公共交通の治安が崩れるという可能性もあるのではないかと思います。

外国では、不正乗車の取り締まりというのは、まことに厳格でございまして、正義の番人である警察であるとか、司法関係の機関の仕事になっていて、そこで得た反則金は公共交通に使えるかどうかこれは知りませんが、かなり高い反則金を適用しているということで、例えば、日本の場合は、このあたりが非常にあいまいになっているのではないかとこのように思います。

きちっと運賃を払っている人と、そうでない人との悪平等のような問題というのは、これは必ず長期的には治安の乱れにつながってくると思いますので、ひとつこういう要素も議論に加えていただければというふうに思います。

北村部会長

ありがとうございます。

重要な点ご指摘いただいたと思います。他に何か。はい、お願いします。

太期委員

私、1人だけですけれども、労働組合の方から参加をさせてもらっております。陸・海・空まとめたの交運労協という組織におるんですが、3つばかりなんです、業種別に、資料4のところでございますが、1つは、自動車の関係の事故の問題ですけれども、事故防止の関係、安全の問題に絡めて、今トラック業界ですね。この事故の問題で、特に私たち議論するところは、事故の原因は、最大は、1つは、経済の停滞が長く続いている関係で、物の量と自動車の台数が反比例を起こしている。バランスがとれてない。このことによって過当競争になる。その中で、過当競争の中に一つ如実にあらわれているのは、同じ土俵で事業者が競争できない状況にある。

それはどういうことなのかといいますと、1つは、雇用条件として、非常にダンピングをして、荷主に対して輸送運賃をダンピングしていくためには、どのような形をとるかといいますと、雇用条件として、健康保険は国民保険に入ってください。ひどいのにありますと、会社が倒産をして、失業保険をもらいにいくと、会社が半分支払わなければいけない雇用保険を、労働者からは取っておいて、会社は、そのまま運用資金に回して、社会保険庁には納めてないというのが実際にあるんです。

そんな実態からして、非常に過当競争になって、結果的には荷主は、一つは原因として過積載という状況になる。その事故が多いです。

もう1つは、高速料金、東京まで行くのに、距離も何も計算しないで、時間もとにかく1台なんぼで運んでくれという形でいきますと、高速料を事業者が支払わないとなりますと、結局、運転手は、宵積みをしておいて、朝の2時ごろ、台座がすいている間に走る。

そうしますと、時間がかかりますから、しかし、荷物に対する料金は一緒ですから、結局、労働者は加重労働になって、居眠り運転というのが発生する。こういう現象面が実際に最近起きています。

そういった面の対応ですね。まず、規制緩和ですから、自由競争の時代はわかるんですけども、近畿運輸局の皆さんについては、事故防止のためには、やはり同じ土俵で商売ができるという環境づくりをしてやらないと、片方は、社会保険は3つとも入らない。ひどいものになったら労災にも入っていないところがあるんですから。こういったところに対する監視の目を強化してほしいということは、非常に大切じゃないのか。意外に罰則規定が弱いんですね。

飲酒運転の問題は社会問題になって、かなり厳しくなりましたが、そういった面では、罰則がそういった業者が発覚しても非常に弱い。

私は、地方労働委員会をやっておるんですけども、その中でも今みたいな雇用保険が支払われていない、まして搾取しているというような、そういった実態がある限り、これが罰則規定が非常に弱いんですね。そういったところを大きくとらえていかないと、この問題は解決がなかなか難しいのではないかと。

これは規制の強化ですけども、現在の実態からそうなんでしょうけれども、やはりこのところは、安全を守るためには、そこが必要じゃないのかというところが1つ。

それから、違法駐車の問題、確かにいろんな場面がありますけど、今タクシーが、大阪で7,000台か8,000台ほど、規制緩和以降増車になって、皆さんそれぞれ難波の三津寺とか、あんなところに行きますと、40連で並んでいますね。タクシーの氾濫ですね。需給と供給のバランスがとれてない。この認可状態も、やはり近畿運輸局でひとつしっかりとした需給調整、規制撤廃ですけども。こういった駐車違反を見かけたら、ほとんどの車、ものすごい量で、阪急の前でも1列ずらっと並んでいますね。難波に行きますと、ものすごい量があふれている。

こういった実態も取り扱っていかないと、緩和ということと、安全を守るための規制は、バランスがとれないといけないのではないかと。2つ目、以上です。

3つ目は、北村座長の方から、前の会議でも言われたんですけど、今ごろ生まれる最近の子供は、ゆとりと豊かさを感じて、生まれたときから冷暖房つきの、座席は完全確保という中で生まれているから、通勤でラッシュというのはあり得ないだろうと、そういう環境では、サービスの提供は遅いんだというような形の中の発想がございましたけれども、しかし、私は、国鉄におりましたから、16年前ですけど、それは、当時、国家予算が61兆円強のときに、37兆2,000億の累積赤字をつくって、7,000人が8,000人の雇用がなくなっていく実態を経験しましたから、収支管理の伴わないところですね。

鉄道事業の経営環境の悪化というのが出ていましたけれども、その悪化の原因は、モーターゼーションの発展でしょうし、もう1つは、少子高齢化という実態、学校法人が非常に厳しい実態というのは、勤労者が減るということでしょうから、そうしますと、通勤が減って、勤労者が減りますから、通学と両方が減る。その中でゆとり、豊かさを与えていくとするなら、収支はなかなか伴わないのではないかと。

そうしますと、当然、交通は安全が最大のテーマですし、生命線ですから、これを第1条件にこの議論は必要なんだろうけれども、その中でどう将来求める豊かさ、ゆとりを

実現していくのかといいますと、これは同じことで、結局は、税金で補うとすれば、税金も、少子高齢化のあおりを受けて、受給者がどんどん増えて納税者は減っていくというのが実態ですから、そこらあたりをどう議論して、整合性を高めていくか。ゆとりも、豊かさも、安全も、お金が要りますから、そういった点での議論もひとつ欲しいなと申し上げまして、終わります。

北村部会長

私の方から3番目の点、ちょっと手短に、お答えになるかどうかわかりませんが、私の考えは、交通というのは、非常に基本的なもので、教育、医療などと同じようなものと私は考えております。

たまたま日本では、特に鉄道、バスもそうですけれども、それを私企業が営業して、きちんと採算をつくっていく、これは本当に並み並みならぬ努力でやってこられたと思うんですけれども、そういう非常にいい例を見せていただいた。

そういう経緯があって、国鉄の方は知りませんが、独立採算制という形でやってきたんですが、世界中を見ますと、どちらかというところ、これが普遍的なルールというのではないわけですね。今、独立採算で公共交通をやっている国を見ますと、中国、メキシコ、日本というようなことになってくるわけです。中国、メキシコ、要するに、基本的に金がなくて、モーターゼーションが進展していない国では、公共交通は何とかやっている。日本が非常に特異な優等生で、何とか独立採算でやっているんですけれども、おっしゃっているように、もうこれはあきません。モーターゼーションがどんどん進展していく、人口が減っていく、もうどうしようもないというところに恐らく来つつあるんでしょうと、僕も思います。だから、ここでどうしようか、これで独立採算制に固執したら、公共交通をやめておきましょうという結論になると思うんです。

実際、これは、赤字になるから運賃を上げるというのでどんどん利用者を逃がしていくということを過去に繰り返してきたわけなんですけれども、その道をこのままどっていか、あるいはここで流れを変えるか、流れを変えようと思うと、独立採算制という原則、これで大丈夫かなというのをもう1回見直すことは、不可欠だというふうに思っております。

ご指摘の点は、私もわかっておるつもりなんですけれども、一番基礎的なことを考え直す時期じゃないかなというふうに、私、個人的には思っております。

近畿運輸局（梶原局長）

規制緩和の中で、安全の確保をどう取っていくのか、違法駐車の問題もありましたけれども、私ども規制緩和を進めておりますので、そういう見方にどうしてもなるのです。経済的な規制についてはこれを緩和します社会的な規制、安全とか環境とか、そういう問題についてはしっかり対応していくという基本的なスタンスでございます。ただ、具体的にどういう中身を盛り込んでいくかということについては、いろいろご議論があるところだと思いますので、審議会で、また、関係者もおられますのでそういう方のご議論もお伺いしながら、まとめていけばいいことかというふうに思っています。

それから、経営が大変になっていくということについては、総合交通部会のサブワーキンググループ1の方でご検討していただくということになっておりますので、その中でどういう方向性が出ていくかということ、私どもとしては待ちたいと思っております。しかしながら、国も大変財政事情が、北村先生おわかりのとおり、厳しいという中で、その

財源をどういうふうに配分をしていくのかということが大きな課題となっております、逆に財政上の立場からいけば国際化していくということだと思っておりますが、ただ、必要なものはちゃんと出していかなければいけませんので、そういう中で、どのような議論ができるかということだと思っております。総合交通部会のワーキンググループの方で引き続き検討していただきたいというふうに思っております。

北村部会長

ありがとうございます。なかなか、近畿の枠組みでは解けない問題も数多くあり、非常に難しい問題をご指摘いただいたんですけれども、可能な限りこの審議会の枠組みの中でご検討を進めていただきたいというふうにお願いたします。

よろしいでしょうか。他に、これまでに出了た意見、あるいは新たな論点についても、よろしければお願いします。

谷口委員（代・中村議長）

バリアフリーのお話については、環境ワーキングの取り組みの4つ目の課題で取り上げていただいておりますけれども、移動円滑化なんですね。それで、ワーキング以外での審議事項ということで、資料4で、安全の確保とか、災害時の話をされていますけど、ここに少しバリアフリーといいますか、移動制約者なり、障害のある方の安全の確保とか、災害時どうするんやという、そういう視点というか、課題も要るんじゃないかと思うんです。環境ワーキンググループのバリアフリーの推進の中で、それも含めて検討されるんですしたら、それでいいですけれども、今のバリアフリー法は、移動円滑化ですので、そういう安全の確保とか、災害時に移動に制約がある方なんかどうするのか。一番大事なところなんですね。その辺が、どちらの方で検討されるのか、資料4の方のワーキンググループ以外の審議事項の中で、そういう視点を入れていただけるのか、どうかなというのが1つです。

先ほどから情報案内の話がありました。少し細かいですがけれども、私は前から思っているのは、駅名の表示が、アルファベット表示、ローマ字表示か、英語表示かというのがありますけれども、事業者によって同じ駅でも違うんですね。気がついておられる方がおられるかもしれませんが、その辺すら統一されてない。もちろん、いろんな案内表示も、ばらばらというのがありますけれども、それも含めて、統一したものがあれば、よりわかりやすいんじゃないかなと、先ほどの皆さんのご意見を聞いていて思います。

以上です。

北村部会長

ありがとうございます。バリアフリーと安全について、緊急時の対応というのは、ここでは余り確かな情報でないので申し上げますが、航空機上での緊急時のときに、移動困難者がいる場合にどうするかということは聞いておりますけれども、一般にどうなんですか。

近畿運輸局（梶原局長）

事務局として勉強させていただきますけれども、基本的には交通環境ワーキンググループでバリアフリーを取り上げていただいておりますので、そういう緊急時の対応ということも含めてご検討いただければと思っております。具体的にどのような方向、方針、また、特に緊急時ということに絞ってどういうことを考えたらいいかということについて

は、少し事務局の方でも勉強させていただきたいと思います。

北村部会長

非常に重要な点ご指摘いただきまして、ありがとうございます。

飯田委員

今の点については、このところでは上がっておりませんが、参考資料のところにありますように、交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定が特に進んでいるわけなんですけれども、最初からそれが命題として与えられているわけではありませんが、各自治体の方で作成されている基本構想をざっと見ますと、当事者である障害者の方等から、そういったことについてもぜひ盛り込んでくれといったような要望が出ておまして、各自治体ベースでは、ちょっとまだ温度差があったり、内容にも差があったりするんですけども、出てきている。

方向性としては、そういうものを吸い上げて、全体のガイドラインとか、こちらの方針に位置づけていくといったような動きが必要なのではないかというふうに思っております。その点でいくと、今日かなりのところから出ているんですが、特に情報伝達のところは、かなり障害をお持ちの利用者の方々からは指摘をされております。

表示の内容は当然のことながら、特に電車、列車の運行状態と表示の連携ということについては、JRさんの方で、かなりシステムを一新されて、運行管理と情報提供というのを一体化されたような取り組みをされています。しかし、それが全社システムとしてそろっている状態は今後の話であるといったようなことで、ハードウェアの方の整備が今後の重要な課題になっている中で、今ちょうどここで表示の統一性ということが議論になるのであれば、今後の技術の進展に当たって、そういうものを逆に行政の方からお願いをしていく、ちょうどいい機会ではないかと思うので、そういったような取りまとめをしていたければなというふうに考えております。

ついででもう1点なんですけれども、バリアフリーの話、余り出ていなかったのも、それと教育の話、少しだけ触れさせていただきたいと思います。

北村部会長が、余りこの言葉だけに固執してしまうと、本質的なサービスとか、仕組みの話が軽視されてしまいそうだということで、若干心配されている点はよくわかりますが、私の方の感覚としては、結局は、施策が推進されて皆さんが、バリアフリーならバリアフリーに関して、ハッピーになればいいわけなんですけれども、実態について、参考資料の2ページ目のところ、棒グラフでエレベーターの設置駅とか、エスカレーターの設置駅等々が載っております。これを見ると、近畿はかなり進んでいる。

グラフの見方ですけれども、65.7%、あと残り35%もあるというふうに見る人もいれば、そういう面からはハードウェアの推進も必要なんですが、全国に比べてかなり進んでいて、65%も付いているというふうな見方もできます。

このグラフにあらわれていませんけれども、実際のところ、付けれるところには、コスト面、あと物理的なスペース面の制約が取れば、交通事業者さんというのは、基本構想が定まる前にどんどん付けているような状況、非常にハードウェアについては、近畿地域というのは先進地域だなというふうに思っています。

その状態があるのに、なぜバリアフリー、バリアフリーと、推進法を、ということと言われるかということなんですけれども、それは、実際そういったような取り組みの努力が

理解されていないからといったようなことが、重々認識されなければいけないのかなと思います。

そういうところがあると、基本構想の策定の現場におりまして、例えば地下化された鉄道駅において、障害者の団体の方が言われるわけですね。なぜ公共がエレベーターをつくらないんだというふうに言われるわけなんですけれども、どう考えてもつくれないんです。場所がない。まちができて上がった後に駅が入っているところでは、もうつくれない。

そういうことをわかっていらっしゃらないケースというのは多々あります。そういうことをちゃんと説明していくと、地元の商店街の方も協力してくれて、それでは、うちのビルのエレベーターの営業をもっと伸ばそうよという話が、実際大阪のある地域では固まりつつある。そうすると、これが障害者の団体の方に持ち帰られて、ああ、なるほどということで、その点に関しては話し合いだけで問題がクリアされているというケースも実際にはございます。

私は、そういう点も含めて、先ほどの労働組合の方が言われていたように、もっと実態を見て、それを伝えていこうというふうな1つの動きをしなければいけないというのが、その1つのあらわれとして、私としては、教育・学習というのを今考えていますので、少しまた、その辺のところをワーキングの方で、自分の方から問題提起というか、情報発信を今後させていただきたいなというふうに思っています。

ちょっと最後、少しまとまりがありませんでしたが、私の知っている範囲で今のご質問に対してコメントさせていただきました。ありがとうございました。

北村部会長

ありがとうございます。

非常にいろんな活発なご意見、非常に熱い議論がありまして、私、議論の方に没頭してしまっていて、時計を見ていませんで、非常に申しわけございません。実は私の持ち時間、15分強過ぎてしまっております。ちょっと遅れて始まったという面もあるかとは思いますが、時間をキープできませんで、申しわけございません。

ということで、お急ぎの方は、どうぞご退席いただきたいと思っております。

ほかに何か。それじゃよろしいでしょうか、あと数分、恐れ入りますけれども。武林委員。

武林委員

まず、各ワーキンググループでの検討状況でございますが、交通環境ワーキンググループでのA3の紙に書かれた取り組むべき課題というのを掲げられました、この検討の枠組みは、大変結構であるというふうに思います。これから、これでぜひ進めていただきたいと思っております。

それから、もう1つの情報ワーキンググループの審議内容につきましても、途中、講演された方のシームレスなサービスとか、あるいは需要に応じた適切な情報の提供という方向は非常に適切な方向であると思っておりますので、この方向に沿った審議がなされることを私は望みます。

3番目のワーキンググループ以外での審議事項でございますが、今日、これについてもかなり意見が出ましたが、意見が出ました件につきましては、十分にご検討いただきたいと思っておりますが、これを読みますと、概して近畿地方だけの問題でなく、全国の問題であり、

何でもかんでもみんな書いてあるという状況でありまして、私は、今回の審議では、ワーキンググループの事項を重点にやるべきであって、議題3については、今日の議論になった点はよくよく検討していただきたいんですが、そうでない部分につきましては、極力簡単に、もうこれくらいで十分ですから、余りこれを深めて、ここにエネルギーを割かれるよりは、ワーキンググループの方の業務に力を割いていただきたいというふうに思います。以上です。

北村部会長

ありがとうございます。

今日いろいろなご意見をいただいて、これからワーキンググループに持ち帰って、また、さらに討議を深めていきたい、今の武林委員のご意見も含めて、やっていただきたいと思えます。

時間の関係もございますので、今日ご発言できなかった委員の方、何らかの形で事務局なり、あるいはワーキンググループの座長の方に、ご意見ございましたら、是非ともお伝えしたいということにしたいと思えます。

そういう形で、今日ご報告させていただいた方向で、これから討議を進めていきたいというふうに考えておりますので、そういうことでよろしいでしょうか。

<「異議なし」>

どうもありがとうございました。そうしましたら、そういうことで進めさせていただくということで、それでは、時間が遅くなりまして申しわけございませんけれども、あと事務局の方でお願いいたします。

近畿運輸局（坂辺環境・安全課長）

それでは、事務局の方から、簡単ではございますが、今後の予定について若干説明させていただきます。

配付資料の資料5を見ていただきまして、そこに部会日程表がございます。次回、環境・情報部会は、各こういったワーキングでの検討の状況も見ながら、来年の4月ごろをめどに開催する予定としております。開催の前には、部会長からご案内を差し上げたいと存じます。

以上でございます。

それでは、北村部会長、ありがとうございました。本日、委員及び関係者の皆様におかれましては、ご多忙中にもかかわらずご参集いただきまして、誠にありがとうございました。