

近畿圏における望ましい交通のあり方

近畿地方交通審議会答申（案）

目 次

序章	3
第1章 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	4
1．近畿圏の概況	4
2．近畿圏における交通を取り巻く環境の変化と課題	5
第2章 鉄道サービスの改善、向上	8
1．鉄道輸送の推移と健全な経営の確保	8
2．鉄道の活性化	10
3．既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備	11
第3章 バス、タクシー、水上交通の活性化	16
1．バスの活性化	16
2．タクシーの活性化	18
3．水上交通の活性化	20
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	22
1．個人の交通行動への働きかけ（モビリティ・マネジメント）の必要性	22
2．働きかけの具体的方策	23
第5章 効率的かつ環境にやさしい物流の確保	25
1．近畿圏における物流の現状と課題	25
2．高度かつ効率的な物流システムの構築	25
3．モーダルシフトの推進	26
第6章 交通運輸分野における環境問題への対応	28
1．近畿圏における環境を取り巻く現状と課題	28
2．自動車の低公害化等の推進	28

3 . 公共交通機関の利用促進による環境問題への対応	29
4 . 交通運輸分野におけるリサイクルの推進	30
5 . 水上レジャーにおける環境保全	30
第7章 公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用	31
1 . 近畿圏における情報化を取り巻く現状と課題	31
2 . 提供する情報の充実	31
3 . 情報技術の活用	33
第8章 その他の課題への対応	35
1 . 交通運輸分野における安全・防災対策	35
2 . バリアフリー社会の実現	39
3 . 観光振興と交通	41

序章

21世紀を迎えて、間もなく4年が経過しようとしている。我が国においては、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おり、この構造的変化に対応した新たな経済社会システムの構築に向けて、各界各層において多様な改革への取り組みが続けられている。近畿圏においても、阪神・淡路大震災後およそ10年が経過し、このような構造的変化とともに産業経済活動が低迷するなかで、都市再生等地域の活性化に向けた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に大きな役割を果たしてきたところであるが、このような状況のなかで、交通運輸についても、中長期的な展望に立った交通運輸のあるべき姿を示し、これに基づき総合的に取り組むことが求められている。

特に、京阪神圏は、首都圏と並ぶ我が国有数の大都市圏でありながら、近年、公共交通機関の旅客輸送量が減少傾向にあること、京阪神圏の鉄道ネットワーク計画を内容とする運輸政策審議会第10号答申の目標年次が到来することから、その交通体系の将来像を明らかにすることが強く求められている。したがって、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を置いて策定した。

本答申は、近畿運輸局長の諮問に基づき、幅広い関係者により検討した結果を取りまとめたものである。本審議会としては、答申された内容の具体化に向けて、国、地方自治体、交通関係事業者の努力と地域の方々の理解、協力を期待したい。

なお、本答申の目標年次及び対象地域は次のとおりとする。

- 1 目標年次は、概ね2015年（平成27年）とする。ただし、鉄道ネットワークの将来展望に関しては、さらに中長期的な視点からそのあり方を捉える。
- 2 対象地域は、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県及び和歌山県の近畿2府4県とする。
- 3 本答申における京阪神圏とは、大阪都心部を中心とする概ね半径50kmの範囲とする。

第1章 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

- ・ 我が国有数の大都市圏である近畿圏の活性化のためには、交通運輸の分野において適切なサービスを提供することが重要な課題となっている。
- ・ 環境問題や都市再生への対応等の観点から公共交通機関の利用の促進を図ることが必要である。
- ・ このためには、規制緩和の下で事業者の創意工夫によるサービスの向上とともに、国や地域社会の連携した取り組みがますます重要となっている。

1. 近畿圏の概況

近畿圏は、日本列島のほぼ中央に位置し、古来より我が国の政治、経済、文化の中核としての役割を果たしてきた。この長い歴史に培われた豊かな文化、学術の蓄積や旺盛な企業家精神に基づく経済活動に支えられた特色ある社会、経済集積を有する我が国有数の大都市圏を構成している。

また、京都、大阪、神戸をはじめとする個性ある都市が近い距離にもかかわらず独自に発達をしてきた都市圏構造を有するとともに、それぞれの歴史を背景に京都や奈良に代表される我が国随一の歴史観光都市を擁している。さらに、地形としては、日本海、太平洋、瀬戸内海の特徴の異なる3つの海に面し、我が国最大の琵琶湖や都市内の河川、市街地に近接する六甲、生駒等の山系が、大都市圏にあっても身近に自然と親しめる環境を提供している。

このように、近畿圏は、我が国の中でも独自の文化、恵まれた自然環境の中で発展を遂げてきたが、近年、生産現場の海外展開等による産業経済活動の低迷や、高い失業率が問題となってきた。これに対し、それぞれの地域において新たな発展への模索が進められ、最近では、付加価値の高い情報機器等への生産転換、医療・バイオ等のクラスター形成、次世代ロボット拠点の形成構想や国内外の観光振興の取り組みが進められている。

低迷しているとはいえ、近畿圏は、我が国国内生産の約17%を占め、カナダ一に匹敵する経済規模を有しており、我が国経済の発展のためにも経済、産業活動の一層の活性化が期待されている。また、地域の人々が関西の文化に根ざした生き生きとした生活を送ることができるようにするためにも、近畿圏の再生、活性化が求められている。

このようななかで、交通運輸は、経済活動や社会活動を支えるものとして、それぞれの地域の現状や今後の変化に対応し、適切なサービスを提供することが重要な課題となっている。

2. 近畿圏における交通を取り巻く環境の変化と課題

(1) 公共交通機関の役割と課題

鉄道やバス等の公共交通機関は、自家用自動車の利用の進展や大都市都心部における従業人口の減少等に伴い、旅客輸送量が低迷しているが、いまだ多くの国民・市民の通勤通学や日常生活の足として不可欠の輸送手段として活躍をしている。さらに、昨今の豊かな生活の実現や生活の質の向上という観点からは、より快適なサービスの提供が求められており、なかでも今後10年で4人に1人が高齢者になる超高齢社会を迎えることから、高齢者の円滑な移動を確保することが必要となっている。

また、京阪神圏は限られた空間に人口が密集し、大阪、京都、神戸という3つの特色ある大都市に加え、基礎素材型産業の集積地から高次の都市機能や新しい産業機能が集積しつつある大阪湾ベイエリア、関西文化学術研究都市をはじめとする多くの学術研究都市、世界最先端の技術力を持つ中小企業が集積する東大阪や阪神地域等が多核的に存在するといった特色がある。大都市都心部への円滑な移動とともに、各エリア間の円滑な交流を確保することが京阪神圏全体の発展のためにもまたそれぞれの都市の再生のためにも極めて重要である。

(2) 近畿圏における人、物の流れ

一方、近畿圏における最近の人流、物流の特色は次のとおりであり、この流動に対応した適切な交通運輸サービスの提供が求められている。

人の流れ

近畿圏のパーソントリップ調査によると、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。また、交通手段別では、鉄道やバスといった公共交通機関を利用した流動は大都市都心部内を除き減少し、自動車利用による流動は特に郊外部を中心に著しく増加している。さらに、交通目的別では、鉄道輸送の大宗を占める通勤、通学目的のための流動は減少しているが、自動車利用率の高い買い物をはじめとする自由目的のための流動が増加している。これを国勢調査による流動で見ると、この5年間に近畿圏の通勤流動は3%、通学流動は約1割減少しており、特に大阪市等大都市の減少が大きくなっている。

物の流れ

地域貨物流動調査によると、近畿圏の発着総貨物量は、全国総貨物輸送量の約13%を占め、なかでも府県間貨物輸送量において兵庫県・大阪府間は、全国で最も輸送量が多く、そのほとんどを機動性に優れたトラック輸送に依存している。また、大阪港、神戸港や関西国際空港等我が国有数の海外貿易拠点があり、膨大な量の貨物が発着している。

(3) 公共交通機関の利用の促進

京阪神圏においては、このように鉄道やバス等の公共交通機関を利用した移動が減少する一方、自家用自動車を利用した移動が増加している。

自家用自動車の高い利便性、快適性は、国民・市民の移動性を飛躍的に向上したが、自動車の過度の利用は道路交通渋滞等の原因ともなり、さらに、環境問題や交通事故の問題、限られた都市空間の占有等を引き起こしている。

地球環境問題や地域環境問題への対応として、自家用自動車から二酸化炭素の排出や大気汚染の少なくエネルギー効率の高い公共交通機関への転換や低公害車の導入促進などに取り組む必要があるが、近畿圏は、京都議定書が採択された地域であり、また、国道43号沿線に代表される沿道環境問題を抱えていることからして、関係者が協力し、率先して取り組みを進めることが適当である。

これに加え、自動車の渋滞対策や交通事故を減らすためにも、自家用自動車の利用から公共交通機関の利用への転換が課題となっており、公共交通機関の利便性の向上とともに、自動車交通の抑制についても取り組む必要がある。

また、公共交通機関の利用の促進を図るに当たっては、利用者の要望等を的確に把握し、より良いサービスの向上に努める視点が重要である。

(4) 地域の取り組み

都市部における交通問題の改善は、快適でまた活気に満ちた地域社会をつくる上で必須の要素となっている。また、地方自治体をはじめ多様な地域社会の関係者の協力の下、公共交通機関の有効活用、利用促進を図る動きや、いわゆる交通需要マネジメント(TDM)施策の導入が進められつつある。また、地域の交通環境の改善、高齢者等の円滑な移動手段の確保等の視点からコミュニティバスの運行や高齢者の交通手段の確保等に積極的に取り組むNPOも増加している。さらに、駐車場の確保が困難な商店街等においては、公共交通機関利用者に商品の割引等のインセンティブを与えることにより、事業の振興を図ろうとする動きもある。

これら地域の動きは、公共交通機関を中心とした都市交通システムの再構築の萌芽でもあり、今後、近畿圏における交通運輸を考える上で、地域の取り組みが極めて重要となっている。また、公共交通機関が都市の装置として効果的に機能するためには、地方自治体・地域住民の発意と努力とともに、多岐にわたる関係者の意思決定を調整する仕組みが不可欠となっている。

なお、京阪神圏は、全国的に人口当たりの自転車保有台数が多く、自転車が移動手段として大きな役割を果たしている。このため、駅における駐輪場の確保や自転車専用道路の整備など、自転車交通をも含めた交通ネットワークを検討する必要がある。

また、違法駐輪の問題を含め交通に関するマナーの改善、向上については、まず、個々人が自覚を持つことが求められるが、地方自治体や地域住民、交通事業者においても積極的な取り組みが望まれる。

(5) 規制緩和への対応

鉄道やバス等の輸送事業については、安全面や適切な事業運営の確保に関し、法律に基づく規制が行われてきたが、このうち、需給調整規制が近年廃止され、能力があれば誰でもが事業参入ができることとなり、また、運賃規制も弾力化されている。このような規制緩和により、事業者の創意工夫の下で、より効率的で利用者にとって魅力のある輸送サービスの提供が期待される。一方で、バスなどにおいては、競争の激化に伴い内部補助での路線維持が困難になることも想定される。規制緩和のメリットが充分利用者にもたらされるよう制度の運用に努めるとともに、安全の確保や採算の取れない生活路線の維持など市場原理のみでは充分対応できない問題については、必要な規制や支援措置など適切な対応が求められている。

(6) 今後の取り組みの方向

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おり、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、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。これらの課題については、交通事業者の創意工夫によるサービスの向上とともに、国や地域社会の連携した取り組みがますます重要となっている。

第2章 鉄道サービスの改善、向上

- ・ 旅客輸送量は、今後も僅かずつ減少することが予測されるが、一方、環境問題、都市再生、ゆとりある生活の実現等の観点から鉄道への期待は高まっている。
- ・ 京阪神圏は、鉄道ネットワークが概成しつつあり、まず、既存の鉄道事業の活性化や地域と一体となった駅機能の高度化等を図ることが重要である。
- ・ 次に、既存の鉄道施設の改良等による質の高い鉄道サービスの提供を目指すべきである。
- ・ その上で、地域開発、直通運転化等に関連した新規路線の整備を検討する必要がある。

1. 鉄道輸送の推移と健全な経営の確保

(1) 鉄道輸送の現状と将来予測

京阪神圏においては、都市鉄道の旅客輸送量は10年程度前までは大幅な伸びを示していたが、平成5年頃から、輸送量が減少傾向となり、平成14年においては、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た。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が、この間首都圏は横ばいまたは微減であったことからすると、その相違は顕著である。なお、平成9年以降は、利用者数は減少しているものの、減少の割合は縮小しつつある。

輸送量減少の要因としては、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に伴い、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、通勤需要が減少したことが挙げられる。また、少子高齢化の影響で通学需要も減少してきている。さらに、道路の整備が進展し、郊外部の大型商業施設やロードサイドビジネス等自動車によるアクセスが便利な施設が増加している一方で、鉄道駅周辺の中心市街地や旧来型集客施設等の集客力が低下していることも鉄道利用者数の減少の要因と考えられる。

なお、パーソントリップ調査によると、1人当たりの平均トリップ数は鉄道分担率の高い通勤、通学によるトリップ数が減少傾向にあり、自動車分担率の高い自由目的によるトリップ数が増加傾向にある。

ただ最近では、鉄道沿線人口の横ばい傾向や事業所の移転の下げ止まり等により、旅客輸送量は引き続き減少傾向ではあるもののその割合は小さくなっており、これまでのような大幅な減少は見られなくなっている。15年後の

鉄道旅客輸送量について、将来人口を中位推計とし、その他経済成長率や自動車保有率等について一定の条件を設定し予測を行ったところ、今後も僅かづつ縮減し、全体として現状より1割程度減少するとの見通しが得られた。

(2) 鉄道事業の健全な経営の確保

京阪神圏は、大都市圏として大量で高密度の輸送需要があり、これに対し、各鉄道事業者は、長年にわたり、輸送力の増強を行いつつ、様々な増収努力や経費削減等を進め、効率的な経営に努めてきた。現在は、輸送量の減少傾向が続くなか、旅客収入が減少、低迷する厳しい経営環境にあるが、引き続き経営の合理化等により採算を維持している。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が、その範囲内であれば、増収努力や経費削減を行えば、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と考えられる。

今後は、個々の企業としての合理化や増収努力に加え、資材の共同購入やICカードの相互利用等事業者相互の協働、協調による一層の効率化とサービスの向上に努め、健全な経営の確保を図ることが望まれる。

また、一般に公営地下鉄事業者は、新線建設に伴う利子負担や割高な人件費等により、採算の確保が困難な状況にある。このため、徹底した経費削減努力や民間への業務委託等により、これまで以上に効率的な経営を図り、また、事業者自らの責任と判断が重んじられる組織体を目指していく必要がある。

なお、鉄道事業者には、今後、高度成長期に整備した各種大規模施設等の維持・更新投資が不可避となる上、バリアフリーの推進、ICカード導入等への投資がますます求められるようになる。経営の効率化とサービスの向上に真摯に努力する事業者が、厳しい経営環境の下で円滑な資金調達が行えるよう、政策金融も含め適切な支援措置を講じていくべきである。

(3) 採算性の悪化している路線への対応

近畿圏においても、郊外部の路線等のなかには、輸送需要の減少に伴い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。

鉄道事業者が路線を廃止する際には鉄道事業法に基づき1年前に届け出を行い、この間、地域において輸送手段の確保方策を協議検討することとなっている。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いて地方自治体を中心に地域の関係者が協議し、判断されることとなる。その際、国は、地域の要請に応じて、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。また、検討に当たっては、効率的なサービスを提供するための事業主体の見直し、人件費等コスト削減の手法、弾力的な運賃の設定とともに朝夕の輸送量の集中の度合いや並行する道路状況等を踏まえたバスへの転換の適否、将来的な輸送需要等について総合的に検討することが必要である。また、当該鉄道路線単独の採算性だけでなく、地域全体に与える便益も含めて検討することが望まれる。

これらの検討を経て、鉄道路線を存続すると判断された場合には、地域が一丸となって当該路線を支える取り組みが不可欠となる。

現在、サービス改善及び保安度の向上を図るための施設の近代化については、国及び地方自治体は、中小の民鉄による施設整備に対し必要な助成措置を講じている。今後は、重要な課題となる大規模施設の維持・更新投資についても安全確保等の観点から支援制度の拡充を図るとともに、関係者が連携して、鉄道の活性化に積極的に取り組む必要がある。

2．鉄道の活性化

(1) 鉄道活性化の取り組み

鉄道の利用者数は全般として減少傾向にあるものの、基幹的公共交通機関として利用者や地域住民の期待は高く、これに応えていくためにもサービスの向上、改善が求められている。他方、地域社会において道路渋滞や環境対策として鉄道利用に積極的に取り組む動きが出ている。

まず、鉄道事業者の取り組みとして、輸送に関する利便性、快適性の向上の観点から、新しい車両の導入、利用しやすい列車体系の見直し、女性専用車両の導入等を行っている。乗継ぎ利便性の向上の観点からは、ダイヤ改善や全国に先駆けて実施したスルッと KANSAI による共通磁気カードの導入、路線名・駅名への記号・番号表示、効果的な乗継ぎ案内等を進めている。また、運賃や切符の購入については、各種割引運賃や沿線施設利用と乗車券をセットにした割引企画切符の販売、インターネットや携帯電話での特急券の予約・販売等が行われている。さらに、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出も行われている。このような取り組みのなかで、京阪神圏においては、併算運賃への利用者の割高感が強いことから、ICカード乗車券を活用した多様な運賃割引の設定など利用者がより利用しやすい運賃体系について検討していく必要がある。

また、地方自治体や鉄道事業者が、地域住民、商店街、NPO等と連携し、鉄道を積極的に活用し、まちづくりや道路交通混雑の緩和等を図る動きも出ている。具体的には、駅までの交通改善として、パーク・アンド・ライドの

推進、駅前駐輪場の整備、交通不便地域から駅へのコミュニティバスの運行、駅周辺の渋滞対策のための一方通行等道路交通規制の実施等を行っている。また、駅の利便性の向上やにぎわい創出の観点から、鉄道駅ビルへの公共施設の誘致、各種地域のイベントとの連携、コンコースを利用したコンサートの実施等も行っている。さらに、商店街等が公共交通機関利用者に割引等のインセンティブを与える動き、NPO等が駅及びその周辺地域の美化運動等に積極的に取り組む動きなどが見られる。

このような取り組みを進める上で、国は、必要に応じ公共交通活性化総合プログラム等を活用し、関係者間の円滑な調整を進め、地元の取り組みを支援・推進することが重要である。

(2) 駅機能の高度化及び駅周辺の活性化

京阪神圏においては、約1000の駅が存在し、約400万人の人々が毎日駅を利用しており、駅及びその周辺地域は、高密度な交流の拠点となっている。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、充分その機能が活用されておらず、また、バリアフリー化への対応や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。

これに対し昨今、地方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の動きがでてきている。また、鉄道事業者においても、駅構内を旅客及び住民のための様々なサービスを提供する空間として活用する動きが盛んになっており、書店、コンビニエンスストアや託児所の設置等様々な事業を展開している。このほか、住民サービスのための地方自治体の出張所が駅構内に設置されることも行われている。

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、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。その上で、地方自治体や鉄道事業者、バス事業者、地元商店街、地域住民等の関係者が連携し、国も積極的に支援、調整を行いながら、鉄道の活性化、バスやタクシーとの乗継ぎ利便の向上という観点も含め、駅及びその周辺地域の環境整備を進めることが必要である。

3. 既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備

(1) 施設整備に関する基本的な考え方

京阪神圏の都市鉄道は、通勤・通学輸送の基幹的な交通機関であるとともに、効率的な都市活動や円滑な都市生活を営む上で必須の交通機関として、

そのネットワークは、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う鉄軌道整備を必要とする交通需要の発生や、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こと、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こと、さらに依然として平均混雑率が150%を上回る路線があること等の課題がある。

また、昨今、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等の観点から、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、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。さらに鉄道が有する大量高速輸送機能は、自家用車からの転移による道路交通の渋滞緩和、自動車交通事故の低減、駐車需要の減少に伴う都市空間の有効活用、都心部の交流やまちの賑わいの創出の視点等から特に注目されている。

そこで、京阪神圏においては、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等により、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、例えば、新たな開発需要に対応した路線等必要な新規路線を検討することが適当である。

なお、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。このため、これらの工事については、整備の内容等に応じ現在でも様々な支援措置が講じられているが、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、支援のための財源を安定的に確保する必要があるが、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して地球温暖化対策にも寄与すること等にもかんがみ、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。

(2) 既存の鉄道施設の改良

京阪神圏においては、既存の鉄道ネットワークが相当程度概成しつつあることから、これら既存の鉄道施設を改良、改善するなど有効に活用することにより、質の高い鉄道サービスを提供することにまず重点を置くべきである。

次のようなサービス改善の取り組みが求められるが、現時点で、京阪神圏において、事業の具体化の可能性を検討すべき主なものは別紙 1 のとおりである。

乗継ぎ利便性の向上に資する方策

貨物線等の既存施設の活用や一部渡り線の整備による相互直通運転化、連絡通路の設置等による乗継ぎ利便性の向上を図る。

路線の機能の向上に資する方策

既存路線の線形改良や電化による速度向上、待避線等の設置による急行運転化の実施、駅の改良等による優等列車の停車、既存路線の L R T (Light Rail Transit) 化等による路線の機能充実、向上を図る。

輸送力の強化等によるサービスの向上に資する方策

輸送需要の増加に対応した複線化、信号保安施設の増設による運行本数の増加、ホーム延伸による車両編成長の増大等によるサービスの向上を図る。

駅の新設・改良等によるサービスの向上に資する施策

新駅の設置による鉄道サービスの向上、同一ホーム上での乗換えや乗換え距離短縮のための駅の改良、駅の移設等による駅機能の充実、向上を図る。

(3) 新規路線の整備

路線整備の必要性

既存の鉄道施設の改良等では対応が困難な場合には、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。例えば、**都心における大規模都市開発プロジェクト等**新たな開発需要への対応、京阪神圏における鉄道ネットワークの課題である直通運転化、都市機能の強化や広域交通拠点へのアクセスの向上、さらには混雑の緩和を図る等の観点から必要とされる路線等について、その整備を検討すべきである。

答申路線の選定とその考え方

本答申において、路線の選定に当たっては、利用が確実に見込まれる大都市圏の鉄道路線であることを前提に、運輸政策審議会第10号答申の未整備路線も含め地方自治体等から検討すべきものとして提案のあった路線を検討対象とした。これらの路線について、一定の条件設定の下に、路線ごとの輸送需要を算定し、これを踏まえて費用対効果や採算性の分析を行っている。費用対効果としては、整備費用に対する時間短縮、快適性向上、道路混雑緩和、環境改善等の効果を金銭価値に換算し分析している。これらの検討に基づき、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採算性が確保される路線を基本とし、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」として選定した。

したがって、これらの路線は整備する意義がある路線ではあるが、それぞれの路線にもよるが施設整備について相当の支援措置を前提にしていることから、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ことに注意する必要がある。

また、LRT（Light Rail Transit）は、地域内を移動するに当たり、快適性、利便性に優れ、誰もが利用しやすい交通手段である。公共交通機関の充実と自動車交通の抑制を一体的に推進し、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、関係地方自治体等において、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。この答申における路線の扱いとしては、地域内の移動性向上のための軌道として、地域におけるLRT整備に係る検討の熟度を特に考慮している。

以上を踏まえ、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は別紙2のとおりである。

なお、社会経済状況の変化等により、本答申において選定し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、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。

（4）鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方

鉄道施設の改良や路線の新設を実際に進めるに当たっては、昨今の国や地方自治体の厳しい財政事情を踏まえ、限られた財源を有効に活用するため、整備の効果が大きい案件から順次取り組むことが強く求められる。

また、整備・運営主体が明確でない路線等も多いが、この整備主体の確立については、これによる便益を享受する地域の地方自治体が連携して関係の鉄道事業者等との調整を進め、具体化を目指すことが適当である。

さらに、具体的支援措置の内容については、国や地方自治体による一定の支援措置を前提に、施設整備により便益を受ける関係者の協力等も求め、採算性が見込めるまでの支援内容を手当てすることが必要である。また、整備する施設の規模と内容については輸送需要に見合ったできる限り低廉なものとして計画するとともに、具体的な工事に当たっても事業費削減のインセンティブが働くような工夫をすべきである。

また、早い段階からパブリックインボルブメント等により、事業化についての透明性の確保や地域住民と一体となった整備の取り組みを強化することも重要である。

第3章 バス、タクシー、水上交通の活性化

- ・ 規制緩和の下、事業者の創意工夫を活かした事業の活性化が望まれる。
- ・ 公共交通活性化総合プログラム等を活用し、地域と一体となって輸送サービスの改善を図ることが重要である。
- ・ 一方、安全の確保や生活交通の維持などについては、引き続き国や地方自治体の関与が必要である。

1. バスの活性化

(1) バス輸送の現状と課題

近畿圏における乗合バスの旅客輸送量は、昨今一貫して減少しており、平成14年においては、平成5年と比較して利用者数は約2割減少している。また、ピーク時の昭和47年と比較して利用者数は約4割程度減少するまでになった。

一方、旅客収入についても、輸送量と同様に一貫して減少しており、平成14年においては、平成5年と比較して約1割減少している。なお、旅客収入の減少率は輸送量の減少率の半分程度にとどまっているが、これは、主に旅客収入単価の高い高速バス路線網の拡充が寄与しているものと考えられる。

このように輸送量の減少傾向が続くなか、旅客収入が減少、低迷する厳しい経営環境にあるが、バス事業者においては、分社化や業務の委託、定年退職者の再雇用や嘱託職員制度の導入等による合理化に努めてきた。

こうしたなかで、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、意欲と能力のあるバス事業者が創意工夫して新たな旅客ニーズを発掘し、多様なバスサービスを提供していける環境が整えられた。この規制緩和が実施されて以降、新規参入や高速バス、深夜急行バスの拡充、全線均一運賃やフリー定期券の導入等の効果もあり輸送量、旅客収入が増加しているバス事業者も見られる。一方、輸送需要の減少のため、長期にわたる事業実績のある事業者であっても会社更生法の適用を受けるものも出てきている。また、一般に公営バス事業者は、割高な人件費等により、採算性の確保が困難な状況にある。

都市部におけるバス輸送の問題としては、自家用自動車の多さや違法駐停車による道路交通渋滞等からバスの走行環境が悪化し、特に朝夕のラッシュ時において定時性が損なわれ、バスの利便性が低下していることが挙げられる。郊外部においては、一般的に人口が希薄であり、都市部と比較しても自家用自動車の保有率が高く、その利用が著しく増加していることから、バス

事業の経営環境は、都市部に比べて一層厳しい状況にある。このため、路線の運行本数の減少等によるサービス水準の低下やサービスそのものの存続が困難となる路線があり、今後の過疎化の進展等によってその傾向が高まることが懸念される。

(2) 今後のバスの活性化

このように、バス事業は厳しい経営環境にあるが、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。また、都市部を中心として高齢者等の安全かつ安心な移動手段の確保、鉄道不便地域での移動手段の確保、さらには自動車事故の防止、道路交通渋滞の緩和の観点からも、その役割は今後ますます重要になる。

このため、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。特に、公営バス事業者については、徹底した経費削減努力や民間への業務委託等に努めること等により、これまで以上に効率的かつ柔軟な経営を図る必要がある。

サービス向上のための具体的な取り組みとしては、情報技術を活用した、分かりやすいダイヤ情報等の利用者への提供やバス到着時刻予測システムの構築のほか、他の交通機関と相互利用が可能なＩＣカード乗車券の普及を図ることが望まれる。また、バリアフリー化を推進するため、低床式バスの導入を促進すべきである。さらに、土日祝日等における需要を喚起するため、一部地域において取り組んでいるような大人同伴時の小児運賃の無料化や商店街等と連携して、バス利用者に対する割引等のインセンティブを与えること等についても検討し、利用促進を図ることが期待される。

観光資源のある地域においては、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。

国及び地方自治体は、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。具体的には、公共交通活性化総合プログラム等を活用し、利用者利便の向上につながる先駆的な取り組みに対する支援や適切な助言、有益な成功事例等の情報提供や制度的な問題があればその解消に努める必要がある。また、新規需要を創出する観点から、すべての人が利用しやすいバス利用環境を総合的に構築するオムニバスタウンの整備をより一層推進することが重要である。

また、都市部の道路交通混雑の著しい区間では、道路の交通混雑の改善とバスの定時性確保のため、道路管理者、警察等の関係者と連携して、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（ＰＴ

PS)の導入・拡充を図っていくべきである。さらには、駅前広場を中心に交通規制等を実施することにより、バスの走行環境の改善を図っていく必要がある。

なお昨今、バス停留所を単なるバスの発着場所としてではなく、その周辺も含めた地域交流拠点と位置づけ、地方自治体、バス事業者、地域住民が協力して歩道の改装、バス停の上屋とベンチの整備、花の鉢植えの配置を行い、利用者が使いやすく、潤いのある環境を備えたバス停を設置しているケースがある。このような地域と一体となったバス停周辺の環境整備を進めることも重要である。

(3) 生活路線の維持及びコミュニティバスへの対応

過疎地域においては、バスは公共交通機関として、人々が当該地域において生活を営む上で必要不可欠な輸送サービスである。このため、可能な限りバス事業による路線維持に努めることが望まれ、バス車両の小型化等によるコスト削減や旅客利用実態に合った運行への見直し等を進める必要がある。また、バス事業として採算がとれず、サービスの維持ができない場合でも、バス地域協議会等の場でバスによる輸送手段の確保が必要と判断される際には、国及び地方自治体が連携しながら運行費や車両購入に対する補助を行うことも必要である。

また、バス事業者による路線維持が困難な場合は、地域の足を公共的に確保する観点から、バス地域協議会の場等を活用しつつ、関係地方自治体を中心となって、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必要がある。

さらに、既存のバス事業者が運行をしていない交通の空白地域や民間によるバス路線の設定が困難な場合においても、地方自治体等がまちの活性化や福祉対策等の観点からバスによる輸送手段の確保が必要と判断した場合には、コミュニティバスの運行について検討をしていくべきであり、必要に応じ地元企業、病院等との連携も重要である。

昨今は、京都市伏見区醍醐地区のようにNPOや地域住民が主導してコミュニティバスを運行する動きも見られる。国及び地方自治体は、NPO等に対しても円滑に事業が遂行されるよう適切な支援等を行っていく必要がある。

2. タクシーの活性化

(1) タクシーの現状と課題

近畿圏におけるタクシーの旅客輸送量は、昭和63年をピークに減少傾向にあり、平成14年においては、平成5年と比較して利用者数が2割強減少している。また、近年、景気の低迷等により輸送量が減少するなどタクシー事業は厳しい経営環境にある。

こうしたなかで、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、意欲と能力のあるタクシー事業者が創意工夫して新たな旅客ニーズを発掘し、多様なタクシーサービスを提供していける環境が整えられた。この規制緩和の実施以降、近畿圏においては、一般の法人タクシーとして30事業者が新規参入するとともに、既存事業者において増車、減車が行われた結果、約1900両の車両増が見られた。また、運賃については、大阪を中心に5000円超分5割引等の遠距離割引運賃や初乗り500円の低額運賃のほか、例えば、事前の予約を前提に京阪神圏の一定エリアから大阪国際空港、関西国際空港等までの定額運賃の導入等全国的に最も多様化が進んでいる。さらに、運賃サービスの多様化に加え、タクシー旅客を迅速かつ正確に送迎するためGPSカーナビゲーションによる配車システムが導入される等事業者の創意工夫が発揮されている。このようにサービスの多様化が進展していることから、サービス内容を利用者に分かりやすく表示するとともに、安いと思って乗ったら後から高くなるような、いわゆる追越運賃の禁止等利用者が安心してタクシーサービスを利用できる環境整備が必要となっている。

一方、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有しており、また、歩合制がとられていることから、規制緩和の下においても、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。

(2) 今後のタクシーの活性化

タクシーは、ドア・ツー・ドアで24時間利用可能な機動的公共輸送機関として定着しており、市民生活に必要不可欠なサービスである。

近年、輸送需要が減少しているが、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。特に、超高齢社会の到来を踏まえ、介護とタクシー輸送を一体的に提供する方法や福祉輸送に対応した乗合タクシーの導入等の検討が求められる。このほか、過疎地域、交通空白地域における乗合タクシーや国内外の旅行者のための観光タクシーの導入など、多種多様な輸送サービスの開発に努めるべきである。その際には、こうしたサービスに対応できるよう運転者教育を行い、介護に関する知識や外国語能力、歴史・文化等に関する知識等利用者に対する付加価値を付けたサービスを充実させていくことが重要である。

また、近距離利用客からは運転手の対応が悪いとの批判もあることから、近距離でも快適かつ安心して利用してもらえようようにすることも重要である。大阪においては、運転者の意識の改革及び利用者の近距離利用への抵抗感の解消を図るため、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行っているが、こうした利用者の不満を解消する取り組みを推進すべきである。

国においては、タクシー事業者の創意工夫による各種取り組みについて積極的に支援するとともに、安全の確保や安心して利用できるような環境の整備に努めることが重要である。

また、繁華街や駅周辺、さらには交差点部における客待ちタクシーの違法駐停車や二重三重駐車を排除するため、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し、タクシー乗り場周辺での集中した夜間指導の実施等乗場秩序を維持する取り組みを積極的に進めていく必要がある。

3．水上交通の活性化

(1) 海上フェリーの活性化とクルーズ観光の振興

近畿圏を発着する海上フェリー航路は現在約20航路あるが、高速道路ネットワーク整備の進展等の影響により、他の輸送モードとの激しい競争にさらされ、厳しい経営状況にある。

しかしながら、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り、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。

近畿圏発着フェリーの半数以上は九州と結ぶ航路であり、大型トラックへのスピードリミッター装着の義務付けなどにより、海上フェリーによるトラック輸送量は最近増える傾向にある。しかし、現状の大阪港フェリーターミナルでは船舶の大型化が難しいため、ターミナルの再編、整備等について検討を進める必要がある。また、陸上交通によるアクセスが悪い南紀地域では、首都圏及び九州とを結ぶフェリーによる観光客誘致について検討を進める必要がある。さらに京都北部と北海道を結ぶ航路については、船舶の高速化と京都縦貫自動車道の整備により北海道と近畿圏との輸送時間の短縮を図ることができると期待されており、荷主に対するモーダルシフトの働きかけ等を

進める必要がある。

また昨今、長期休暇制度の定着化、余暇活動の多様化等を背景にクルーズ旅行の潜在的な需要が拡大している。近畿圏は、良好なクルーズ海域である瀬戸内海に面する大阪港、神戸港等が存在する地域であり、クルーズ振興のため各地方自治体、観光地、空港、港湾の有機的な連携を推進するべきである。

(2) 水都大阪の再生に寄与する水運の活用

大阪は古くから河川を利用した舟運が盛んであり、江戸時代には縦横に堀川が整備され、天下の台所を支えてきた。近年、道路整備等のために、その多くが埋め立てられたが、現在も大阪の中心部を口の字形に堀川が流れ、中之島地域や道頓堀など大阪の景観の一つを形づくっている。現在、これらの堀川を生かし、水都大阪の再生が進められているが、舟運事業はこれに欠かせないものである。このため、船着場の整備や陸上交通機関との結節機能の充実等により利用者の利便性向上を図るとともに、観光振興やまちづくりとリンクした遊覧船、水上タクシー、イベント船等時季や用途に応じた多彩な事業メニューの展開を図り認知度を高める必要がある。なお、船舶の大型化や多様化を進めるには、桁下の低い橋梁の改良が必要であり、この検討が必要である。

また、琵琶湖・淀川流域圏についても、舟運の活用に関する検討を進める必要がある。

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

- ・ 自家用自動車から公共交通機関へ利用の転換を図るためには、公共交通機関のサービス改善を図ることに加え、環境、安全等の観点から公共交通機関の利用が有益であることを個々人に効果的に伝え、その交通行動の転換を促す施策が有用である。
- ・ 社会一般への働きかけや個人を対象としたきめ細かな働きかけについて、今後、様々な取り組みや実証実験等を進め、手法を確立することが必要である。

1. 個人の交通行動への働きかけ（モビリティ・マネジメント）の必要性

京阪神圏においては、自家用自動車を利用した移動が増加しており、道路交通渋滞、環境問題の深刻化、自動車交通事故の多発など、多くの社会的な不利益をもたらしている。このような自家用自動車利用への大幅な依存は、個々人がそのような社会的な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。

このような状況を踏まえ、ゆとりある空間や経済活力の創造、環境負荷の低減、自動車交通事故の減少を実現し、「憩い、うるおい、集い、にぎわいを楽しむ良好な生活空間」の形成を図るべく、個々人の交通行動を過度な自家用自動車の利用からできる限り公共交通機関の利用に転換し、人と環境にやさしい公共交通機関を活用したまちづくりを進める必要がある。このためには、引き続き公共交通機関のサービス改善を図ることに加え、個々人を対象に、公共交通機関が利便性の高い移動手段であること、環境、健康、安全、まちづくり等の観点から社会的にも各個人にとっても公共交通機関の利用が有益であること等を効果的に伝える施策に取り組む必要がある。

これは、自家用自動車利用は各個人の習慣による部分が多いので、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の考え方によるものである。また、そのような働きかけの有効性については、近年の国内外での社会心理学的研究や実証実験等により明らかになっている。特に、京阪神圏において全国に先駆けてこれらの研究が進められ、学識経験者、国、地方自治体、事業者等の連携の下で多くの実証実験が行われており、成果を挙げてきている。

このような状況を踏まえ、公共交通機関の利便性、有益性等に関する利用者への働きかけにより交通行動の自発的な転換を促す施策「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。

2. 働きかけの具体的方策

(1) 社会一般への働きかけ

京阪神圏においては、従来から、地方自治体により、公共交通機関の利用促進のための広報活動や、自家用自動車通勤の自粛等を呼びかけるノーマイカーデー等の社会一般への働きかけが行われてきているが、必ずしも十分な効果があがっていない。これらの取り組みをさらに効果的に実施するため、国、地方自治体、交通事業者等の連携の下、情報技術や様々なPR媒体を活用した公共交通機関のイメージアップ戦略の展開や、各地域への新規転入者等を対象とする事業者横断的なバスマップ、時刻表の作成、配布等の公共交通機関の情報提供等を行うべきである。

また、環境負荷の低減等に関する地域毎の意識を高めるため、国、地方自治体等において、特に公共交通機関への利用転換度の高い地域を表彰・公表する制度の創設等の仕組み作りを検討すべきである。

このような取り組みのほか、中長期的な視点から環境等に関する意識を高め、公共交通機関利用の理解を深めるためには、環境問題、公共交通機関の社会的意義等のテーマを総合学習等の教育の場で取り上げることも重要である。このため、国、地方自治体等において、これまでの総合学習等の取り組み結果を踏まえた効果的な実施方法を確立し、広く教育関係者等に実施を呼びかけることが望まれる。

(2) 各個人を対象とするきめ細かな働きかけ

モビリティ・マネジメントの一方策として、無意識のうちに自家用自動車利用が習慣化している各個人に対し、それぞれの交通行動に即した情報提供やアドバイス等のきめ細かな対話を行う手法により、交通行動を大きく転換できるケースがあることが国内外で実証されている。

具体的には、当該手法は、実際の各個人の交通行動に関する調査を踏まえた個別アドバイス、公共交通機関に関する情報提供、行動プラン作成等により交通行動の転換を促し、さらにその交通行動転換による環境負荷の低減等の結果を通知するものである。このように、各個人に複数回接触し、自発的かつ持続的な交通行動転換を促す働きかけを行うことにより、各個人の意識が変わり、交通行動を転換する効果が期待できる。

京阪神圏においても、これまで、国、地方自治体、学識経験者等により、兵庫県や大阪府内の各地域等における公共交通利用促進方策の一環として、このような各個人の交通行動に即したきめ細かな働きかけの実証実験が行わ

れている。この結果、ある実証実験では実際に、3日間の交通行動について、自動車利用時間が約40%短縮され、公共交通機関の利用回数が約20%増加する等の交通行動の転換の成果が得られているものがある。

このような成果を踏まえつつ、国、地方自治体等においては、交通渋滞問題が深刻な地域等において公共交通機関の利用促進を図るため、このような各個人へのきめ細かな働きかけを検討すべきである。また、当該手法のメリット及び効果を企業、学校、商店街、自治会等のグループに伝え、広範な実施を呼びかけるとともに、当該手法を効果的に実施することができるよう、マニュアルの作成等を行い、具体的成果につなげていくことが重要である。

また、このようなモビリティ・マネジメントを効果的かつ戦略的に実施するため、国、地方自治体、交通事業者、NPO、企業や地域住民等が連携を深め、交通行動のあり方に関する協議を進めることが適当である。

さらに、今後の効果的・継続的なモビリティ・マネジメントの実施を図るため、国、地方自治体、学識経験者間の連携の下、モビリティ・マネジメントの効果のフォローアップや評価を適切に行うモデル手法を構築すべきである。

第5章 効率的かつ環境にやさしい物流の確保

- ・ トータルとしての物流の効率化が求められており、サプライ・チェーン・マネジメントやサード・パーティ・ロジスティクスの推進が重要である。
- ・ トラックの共同輸配送や港湾における物流サービスの改善等を進めるとともに、情報技術の活用による物流の効率化が求められている。
- ・ トラック輸送から鉄道、海運へのモーダルシフトを推進すべきである。

1. 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おり、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。このため、トータルコストの低減に向けた環境整備に努めるとともに、昨今、著しく進展している情報技術を効果的に活用した新たなサービスの創造を図ることが重要である。

また、企業は、サプライ・チェーン・マネジメント（SCM）により全体効率的な物流を目指すとともに、包括して物流業務を受託するサード・パーティ・ロジスティクス（3PL）の活用も進めている。物流事業者は、このような動きに対応した取り組みを積極的に行い、総合的かつ効率的な物流システムを構築すべきである。

さらに、府県間貨物輸送量では兵庫県・大阪府間が、全国で最も多く、そのほとんどをトラック輸送に依存している。国道43号沿線をはじめ、これに起因する大気汚染等地域環境問題が深刻化しており、その対応が求められている。

2. 高度かつ効率的な物流システムの構築

(1) トラック輸送の効率化

トータルとしての物流の効率化のために、トラック輸送の分野においては、片道輸送が多い自家用車両から複数荷主の貨物を積み合わせることで積載効率の高い営業用車両による輸送への転換や、複数のトラック運送事業者や荷主間での共同輸配送を行うことにより、トラック輸送の効率化を図る必要がある。

また、昨今、情報技術の飛躍的な進展に伴い、物流EDI等が導入され、物流事業者と荷主の電子データ交換が円滑に行われるようになっている。そこでこれを活用し、集荷・配送を集中的に管理し、自動受注や効率的な配車

等を行うことにより物流を効率化することが期待される。今後は、高度道路交通システム（ITS）や地理情報システム（GIS）の活用、電子タグ等の高度利用により、さらに効率的に共同輸配送、帰り荷の斡旋、最適な配車等を進め、より高度で全体効率的な物流システムを構築する必要がある。

さらに、国道43号沿線において大型トラック等の湾岸線への迂回を誘導するためにロードプライシングやETCの普及促進を引き続き図っていくことが重要である。

（2）港湾におけるサービスの向上

大阪港や神戸港の国際的地位が相対的に低下しているが、近畿圏の経済活動を支える両港の国際競争力の強化が重要な課題である。このため、平成16年7月、両港がスーパー中枢港湾に指定されたことを契機として、ターミナルシステムの統合・大規模化、両港の連携による港湾諸手続きの一元化・共通化や入港料の軽減等を先導的に展開し、港湾コストの3割低減やリードタイムの3日～4日から1日程度への短縮等のサービス向上を実現していくべきである。また、瀬戸内海諸港との連携を深め、内航フィーダーやフェリーにより両港での輸出入貨物の積替えを増やす努力も必要である。なお、両港のみならず、港湾施設使用料の軽減、港湾諸手続きのワンストップ化等によりサービスの向上を図る必要がある。

さらに、電子タグを活用して、コンテナターミナル運営の効率化や省力化、危険物や廃棄物の管理等、貨物情報管理等を図ることにより、安全で、高度かつ効率的な物流システムの実現を目指していくことが重要である。

3．モーダルシフトの推進

地球環境問題や地域環境問題への対応の必要性が高まり、トラックから鉄道、海運への輸送モードの転換、いわゆるモーダルシフトが求められている。特に、トラックについては自動車NOx・PM法の規制強化や兵庫県等地方自治体条例による規制に加え、大型トラックに対するスピードリミッターの装着の義務付けが実施されており、制約が増していることから、モーダルシフトの受け皿となる鉄道や海運の輸送力の充実とサービスの向上が一層求められている。このため、コンテナ列車の長編化やスーパーレールカーゴ（電車型特急コンテナ列車）の運行による鉄道貨物の輸送力増強、所要時間の短縮や鉄道貨物ターミナルと連絡道路の一体整備、適切な運賃の設定等鉄道の利便性向上を図る必要がある。また、航路の状況に応じて、フェリーやROR船を始めとする内航船の大型化や高速化等によりサービスの向上を図る

とともに、物流事業者や荷主への情報提供やモーダルシフトの働きかけを強化することが必要である。

モーダルシフト推進のため、国は、物流事業者や荷主が共同して輸送方法の転換を図る実証実験への支援や成功事例等を情報提供するとともに、例えばモデルとなったシステムを表彰すること等により、モーダルシフトの取り組みを推進していくことが必要である。

第6章 交通運輸分野における環境問題への対応

- ・ 環境に対する国民の意識が高まっているなか、近畿圏は、京都議定書が採択された地域として、積極的に地球環境及び地域環境問題に取り組むべきである。
- ・ 交通運輸分野においては、モーダルシフトの推進のほか、自動車の低公害化の推進、公共交通機関の利用促進、自動車等リサイクルの推進、静脈物流システムの構築を図っていくことが重要である。

1. 近畿圏における環境を取り巻く現状と課題

地球温暖化の原因となる二酸化炭素の交通部門からの排出量は、その大半を占める自動車からの排出量の伸びを背景に一貫して増加傾向にある。地球環境問題の深刻化に伴い環境に対する国民の意識が高まっているなかで、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る。

また、地域の環境に深刻な影響を与える窒素酸化物（NO_x）や粒子状物質（PM）等について、国道43号沿線をはじめ大阪府及び兵庫県の自動車排出ガス測定局において環境基準を未だ達成していない状況にある。地域における国民の健康的な生活を確保するためにも抜本的な改善が必要である。

このため、トラックの共同輸配送等により物流の効率化を図り、特に大気汚染等が顕在化している国道43号沿線において大型ディーゼル車等の迂回対策などを進め、モーダルシフトの推進等により環境負荷の小さい物流システムの実現を図っていくとともに、以下のような対策を実施していくことが必要である。

2. 自動車の低公害化等の推進

我が国経済の諸活動や国民生活にとって不可欠となった自動車交通を環境に優しい交通システムに転換するため、特に大きな効果が期待される自動車単体対策の強化を図る必要がある。

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、トラック等について自動車NO_x・PM法による車種規制適合車への早期代替を促進し、さらに、粒子状物質等除去装置の装着や、低硫黄軽油の使用を推進していくことが必要である。

近畿圏においては、CNG車（天然ガス車）の導入も積極的に進められて

いるが、こうした低公害車の普及をさらに推進するため、低公害車に係る情報提供の充実、トラック事業者等に対する普及活動を国が積極的に実施するとともに、業界による自主的な取り組みを推進していくことも必要である。さらに、低公害車の導入促進とともに、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る。このためには、関係者が連携して推進体制を整備するとともに、CNG車利用者に対して効果的な情報提供を行い、設置された天然ガススタンド等の利用促進を図っていくことも重要である。

また、都心部で重点的に低公害車を導入するなど、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る。

エコドライブの推進について、交通事業者における従業員教育等の普及啓発活動を幅広く効果的に実施していくことが必要である。その際、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、取り組みの効果を実感できる仕組み作りや具体的な成功事例を情報提供することも有効である。

また、地方自治体等で進められている低公害車を使用したグリーン配送の普及や、新たに制度化されたグリーン経営（環境に配慮した経営）認証事業者を荷主企業が活用すること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ある。

なお、国が実証実験を進めている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、関係者が連携して啓発活動を実施し、取り組みを支援していくことも重要である。

3．公共交通機関の利用促進による環境問題への対応

交通運輸分野における環境対策としては、自家用自動車の利用から環境負荷の小さな公共交通機関への利用転換を図ることが重要な課題である。

このため、交通事業者は、提供する公共交通サービスの向上に引き続き努めていくとともに、国と地方自治体、交通事業者、地域住民等関係者が連携して、公共交通機関の利用促進を図っていくことが必要である。例えば、休日に家族でバスを利用する場合に同伴家族の運賃が割引される環境定期券制度の導入など、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る。

また、交通需要マネジメント（TDM）施策の一環として、現在も観光シーズンを中心に観光地周辺の地域環境の悪化や自然環境の破壊を防止するため、京都嵐山や奈良等においてパーク・アンド・ライドが実施されており、さらに、カーシェアリングや通勤マイカー需要の管理等様々なTDM施策が近畿各

地の実情に応じて実施されている。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、自家用自動車から公共交通機関への利用転換を図っていくことが重要である。

4．交通運輸分野におけるリサイクルの推進

資源の少ない我が国が持続発展可能な循環型社会を構築していくためには、廃棄物の排出量抑制とともにリサイクルの推進が必要である。

交通運輸分野においても、地方自治体や事業者等関係者と連携して、自動車リサイクル法の円滑な実施や自動車部品の再利用等により自動車リサイクルを推進するとともに、FRP（繊維強化プラスチック）廃船の経済的なリサイクル及びリユース技術の確立と事業化等により、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る。

また、広域的な廃棄物のリサイクル拠点の整備に併せ、神戸港、姫路港等のリサイクルポートを活用した環境負荷低減型静脈物流システムの構築や、リサイクル産業の事業展開を促進するための枠組み作りを検討して、持続可能な循環型社会、ゴミゼロ型都市づくりを目指していくことが望まれる。

5．水上レジャーにおける環境保全

琵琶湖や淀川等における水上レジャーの活発化に伴い、プレジャーボート等による騒音や水質汚染、放置艇による無秩序な水域利用や景観の悪化の問題が発生している。

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いる。地方自治体による環境条例制定等が行われているが、さらに、国と地方自治体、事業者等関係者が連携して、船舶についても環境負荷低減のための騒音や排出ガスに対する自主規制の推進、環境低負荷型エンジンの開発、プレジャーボート登録制度の着実な実施による放置艇対策等を推進していくことが重要である。

また、水都大阪の再生を目指し、水運の活性化を図る観点から、河川の水質浄化も求められている。

第7章 公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用

- ・ 様々な交通サービスの出現に対応し、利用者にはできる限り分かり易い情報の提供が重要となる。
- ・ 特に、事故に伴う遅延の情報など、リアルタイム情報の充実が望まれる。
- ・ ICカード等情報技術の活用により、利便性が高く、また、他の生活分野にも広がりを持った情報化を進めるべきである。

1. 近畿圏における情報化を取り巻く現状と課題

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るが、これらの近畿圏の交通に不慣れな来訪者にとって、鉄道やバス等公共交通機関を利用する際の案内や情報提供が必ずしも十分に行われていない。これらの来訪者を含めた利用者が、鉄道やバス等公共交通機関を円滑に利用できるようにするためには、公共交通機関に関する情報提供の充実に努めていくことが重要である。

また、交通運輸分野における情報提供は、交通事業者等により主体的に進められているが、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、あるいは動的（リアルタイム）な情報がないなど情報の内容や提供方法等が必ずしも十分でないなどの問題点もある。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るものであることから、国も、事業者による情報化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ある。

こうした情報化の推進に際しては、昨今の規制緩和により、交通運輸の分野において多様なサービスが提供されつつあること、一方で情報技術の進展により、従来できなかった情報の収集及び提供が可能となったこと等新たな変化に適切に対応した情報提供のあり方を検討していくことが重要である。

2. 提供する情報の充実

(1) リアルタイム情報の提供の充実

公共交通機関に関する情報提供は、鉄道駅等交通施設での案内、時刻表や旅行出版物、交通事業者のホームページ等で行われているが、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。これらの情報は、公共交

通機関の選択や出発前の旅行計画作成時などには役立つものであるが、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ある。こうした移動中の利用者等にとって必要な運行状況などのリアルタイム情報については、事故や遅延発生時等に交通事業者による案内放送や公共放送、一部の交通事業者のホームページにより提供されてはいるが、さらにその充実を図っていくことが必要である。

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・異常時に必要とされる情報提供の充実を図る必要がある。

また、バスに関しては、道路交通渋滞等により必ずしも時刻表どおりに運行できないこともあるため、既に導入されているバスロケーションシステムによるバスの接近情報の提供に加えて、道路交通渋滞等を見込んだバスの到着時刻を予測して提供するなど、バス利用者に対するリアルタイムの運行情報を提供することも重要である。

(2) 交通結節点における案内表示等の充実

複数の事業者が乗入れる駅や地下街など、鉄道駅を中心とする交通結節点における乗換え等の案内表示(サイン)について、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ある。また、増加する外国人旅行者に対応した多国語表記等も一部の地域を除きあまり進んでいない。

このため、路線名・駅名への記号・番号表示やサインの整備をするためのサインマニュアルの策定等の検討を行い、多様な利用者の視点等から、**駅及び駅周辺の案内表示等の充実・整備**を促進すべきである。その際、外国人旅行者に対応した多国語表記や図記号による案内、高齢者・身体障害者にも分かり易い音声案内等バリアフリー化に資するものについても検討し、具体化すべきである。

また、バスに関しては、目的地の最寄りの停留所名や路線系統等に関する案内表示や情報提供が不十分で分かりにくいことが、バスの利用を妨げている面がある。このため、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案内表示の整備、複数のバス事業者の路線を表示したバスマップの作成等を進める必要がある。また、停留所周辺の案内表示等の充実を図るとともに、車両や路線図のカラーリング、行き先表示の外国語併記など分かり易い情報提供に取り組むべきである。

さらに、インターネットの普及に伴い電子地図が様々な場面で利用されるようになってきたことから、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により利便の向上を図るべきである。

(3) 利用者の選択を容易にするための情報提供の充実

昨今の規制緩和により、バスやタクシー等のサービスも多様化している。このため、利用者がこれらの多様なサービス内容を的確に把握できるよう、目的地までの所要時間や料金、その他多様化したサービスに関する情報提供の充実を図ることが必要である。また、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ある。

さらに、現場においても、利用者がサービスの違いを理解し、利用したいサービスを容易に選択できるよう、運賃が多様化しているタクシーで「5000円超分5割引」のように割引内容を表示するなど、表示の明確化が重要である。

3. 情報技術の活用

(1) ICカード乗車券の導入促進と相互利用・共通化

無線で通信を行う非接触型のICカード乗車券は、出改札や運賃の支払いの際にパスケースから取り出す必要がないので、高齢者・身体障害者等を含むすべての利用者にとって利便性が高く、乗継ぎ時間の短縮や駅改札口付近での混雑緩和、バスの乗降時間短縮等に資するものである。

近畿圏においては、スルッとKANSAIが、多数の鉄道及びバス事業者間で共通に使用できる磁気カード乗車券システムを全国に先駆けて導入した実績を有する。さらに、ICカード乗車券についても、多数の鉄道及びバス事業者間で共通に使用できるシステムを開発しつつあり、平成16年8月から順次導入が行われるなど、交通運輸の分野においても情報技術の活用が積極的に図られている。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、普及も相当程度進んでいる。

国は、幅広い交通関係者間の連携強化を図り、近畿圏の鉄道やバス等公共交通機関へのICカード乗車券の導入を促進していくべきである。特に、利用者の利便性を確保する観点からは、一枚のICカード乗車券で、JR西日本とスルッとKANSAIの両区間を共通に利用できるようにすることが重要である。さらに、JR東日本のICカード乗車券との相互利用等、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る。

(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

スルッとKANSAIが導入するICカード乗車券は、全国で初めての料金後払い（ポストペイ）方式であるため、精算を後日まとめて行うことで利用頻度に応じた多様な運賃割引の設定が可能である。さらに、商品の購入や観光施設の入場料支払い等にも幅広く利用でき、利用額等に応じて割引を実施することなどもできるため、運賃や料金についての総合的かつ多様な対応が可能である。

また、公共交通機関を利用した場合や商品を購入した場合に、ICカード乗車券にポイントを付与して公共交通機関の利用促進と地域の活性化を図る仕組み作りの検討なども行われており、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。このため、国や地方自治体は、交通事業者、ターミナル周辺の商業、観光事業者等と連携し、地域振興に資するICカード乗車券の活用方策について積極的に検討し、具体化していくことが適当である。

なお、ICカード乗車券は、多機能化により多様な情報の収集が可能となることから、その普及に際しては、特に個人情報の保護にも十分に注意する必要がある。

(3) 携帯情報端末の活用等

移動する人（トリップ）に着目し、移動中のあらゆる場所や場面で必要な情報の入手を可能とする環境を整備し、出発前から到着までの継続的（シームレス）な情報の提供を実現することが求められている。

昨今の携帯電話等の携帯情報端末の普及と技術の高度化により、出発から到着までのシームレスな情報を利用者に提供する手段として、携帯情報端末を活用することへの期待が高まっている。現在、一部のバス事業者において、バスの運行状況を携帯電話で情報提供する等の取り組みが行われているが、引き続き携帯電話会社と交通事業者等が連携して、携帯情報端末を更に活用した情報収集・提供のあり方を検討し、具体化していくことが望まれる。

さらに、身体障害者等の移動制約者が、駅等の旅客施設から道路空間を含めた広範囲な地域をいつでも自由に自律的に移動できるようにするため、情報技術の活用が検討されているが、携帯情報端末を利用してバリアフリー施設に関する情報を提供することなどにより、移動支援を進めていくことも重要である。

第8章 その他の課題への対応

1. 交通運輸分野における安全・防災対策

- ・ 交通機関は、ひとたび事故が発生した場合には、大きな被害を生じる恐れがあり、また、交通機関に対する利用者の信頼を損なわないためにも、交通機関の特性に応じ安全の確保を効果的に図っていくことが必要である。
- ・ また、東南海・南海地震等の大規模災害やテロ等に備え、施設の耐震性の向上、情報収集・連絡体制の確立、訓練等を行うことが必要である。

(1) 交通運輸分野における安全の確保

交通機関は、一般的に高速で大量の旅客輸送を行っており、ひとたび事故が発生した場合には、多数の死傷者を生じる恐れがあることから、安全の確保は最重要な課題である。近年、規制緩和が進められているが、そのなかでも安全の確保等社会的規制については、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ある。

交通機関等の安全を確保するためには、交通事業者等の日々の安全確保のための取り組みが大切であるが、国としても、交通事故の実態、交通事情等に応じて、交通事業者等関係者と連携の下、事故防止対策を強力に推進する必要がある。

鉄軌道

近畿圏における運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、近年は横ばいとなっている。人身障害事故の原因としては、線路内立ち入り、ホーム上での接触やホームからの転落が多く、踏切障害事故の原因では、列車通過の直前横断が多い。

ホームからの転落事故に対応するためには、非常停止押しボタンやプラットフォーム下の待避スペース等の整備を推進するとともに、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る。

また、**鉄道の高架化等による踏切道の立体交差化**や整理統廃合、構造改良や保安設備の整備を推進するとともに、踏切事故防止キャンペーンの実施等地域住民の安全意識を高める活動を行っていくことが重要である。

さらに、列車本数が高密度化している京阪神圏では、救助活動中に発生した二重事故の再発防止や、車両や施設の不具合等による輸送障害発生時における確な対応が重要である。そのためには、保安関連施設の整備に加え、非常時における連絡体制や従業員の対応についての教育・訓練がなによりも

重要である。

また、事故の再発を防止するためには、航空・鉄道事故調査委員会等による列車事故及び鉄道重大インシデントに対する調査の実施や原因究明を徹底することが必要である。

自動車

近畿圏における交通事故は、死者数は減少傾向にあるものの、事故件数は依然高い水準で推移している。

自動車運送事業においても、交通事故が依然多発しているうえ、バスやタクシーでの飲酒運転事故も発生している。公共交通機関に対する利用者の信頼を損なわないためにも、飲酒運転に対しては厳しい処分を行うとともに、事業者団体などの協力を得て、飲酒運転防止対策の徹底を図るべきである。また、トラックについても、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おり、自動車運送事業における安全意識の高揚、安全確保の徹底を図ることが重要である。

こうした事業用自動車の安全を確保するためには、自動車運送事業者が運行管理や車両管理を着実に実施するとともに、国は、これらの取り組みをチェックし自動車運送事業者に対する監査、指導を徹底することが必要である。さらに、運行管理者に対する指導講習や運転者に対する適性診断等を進めるとともに、適正化実施機関との連携を強化する必要がある。

なお、自家用自動車を含めた車両の安全の確保については、自動車技術の進歩等に応じ、安全基準の見直しを行うとともに、それらに対応した自動車の検査、整備等を引き続き実施していく必要がある。

また、大都市都心部では、依然違法駐車が多い状況にあり、駐車中の車両への衝突による死亡事故も発生していることから、円滑な交通流にとって大きな障害となる違法駐車対策にも取り組むことが必要である。

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、タクシーにおいて任意保険の加入を義務付けたように、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ある。

海上交通

旅客船やカーフェリーの航路が集中する近畿圏においては、海難事故件数が依然高い水準で推移している。船舶が輻輳する明石海峡や紀伊水道等瀬戸内海における航行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あるが、事故原因としては人的要因によるものが多いことから、運航管理体制の強化等が必要である。

また、近年の技術革新や海上輸送の多様化により従来の船舶設計とは異なる船型を有する船舶が増加していること等に対応した船舶検査を実施していくとともに、船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立することが必要である。

さらに、近畿圏は海外との貿易窓口である港湾を多数有することから、外国船舶の入港が増加しており、ポート・ステート・コントロール（PSC）で欠陥を指摘することも多い。沿岸での油流出事故や輻輳海域での海難事故を防止するためにも、これらの船舶に対するPSCを強化することが重要である。

また、全国有数の水上レジャー水域である琵琶湖でのヨット転覆事故等レジャーボート事故が多発しており、死者の殆どは救命胴衣を着用していなかったことから、その常時着用等について引き続き啓発活動等を実施していくことが必要である。

（２）大規模災害等への対応と危機管理

自然災害への対応

自然災害への対応は重要な問題であるが、なかでも事前の予測が困難な地震への対応が交通運輸分野にとって大きな課題である。

平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災では、交通施設が被った甚大な被害がまだ記憶に新しいところである。また、近畿圏は活断層も抱えているうえ、平成15年12月には「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」に基づき、近畿2府4県184市町村が防災対策推進地域に指定されている。東南海・南海地震が発生する可能性も高まっているなかで、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る。

このため、国や地方自治体、交通事業者等においては、大規模地震等が発生した場合の情報の収集や伝達体制等の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、防災計画や危機管理体制の見直しを図っていくことが必要である。その際には、高齢者や身体障害者等の移動制約者の安全を確保するための対応にも十分配慮する必要がある。

また、国や地方自治体、交通事業者等関係者が連携して、災害発生直後の緊急輸送体制の確立・強化を図り、災害復興段階では、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る。そのためにも、平常時から、鉄道等公共交通機関の施設の耐震性向上を図っていく必要がある。さらに、緊急避難や緊急輸送を想定した輸送ルートを確保するとともに、地方自治体等関係機関や交通事業者等と連携して、ヘリコプター等の活用も含めた

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る。

さらに、近畿圏の国や地方自治体、交通事業者等は、阪神・淡路大震災の経験を踏まえて、災害発生直後あるいは災害復興段階での対応等についてのノウハウを全国に情報提供し、全国交通運輸分野における防災対策の向上に積極的に関与していくことも望まれる。

テロ等に対する危機管理

平成13年9月の米国同時多発テロ事件等世界各地でテロ事件が多発しており、また、平成15年前半にアジアを中心に重症急性呼吸器症候群（SARS）が流行し、近畿圏においてもSARS対策が現実の問題となったところである。

テロ対策としては、新幹線等の駅構内における防犯カメラによる監視や、バス等のターミナルの巡回警備の強化等事業者において危機管理を強化していくことが重要である。また、海上テロ対策として、国際航海に従事する日本籍船の保安体制に対する検査の実施や、我が国への入港外国籍船に対するポート・ステート・コントロール（PSC）の着実な実施が必要である。

このほか、SARS等の疫病の対応を含め、危機管理に関しては、情報収集体制を確立して、常に客観的事実の把握に努めるとともに、国の関係機関や地方自治体、交通事業者等関係者間の連絡・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ある。

2. バリアフリー社会の実現

- ・ 超高齢社会を迎えるなかで、高齢者・障害者等の移動制約者に対応した交通関連施設のバリアフリー化を進めていくことが必要である。
- ・ また、「心のバリアフリー」を実現していくことも重要である。

(1) 鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進

今後、超高齢社会を迎えるなかで、高齢者の公共交通機関の利用はますます増大していくものと見込まれる。このため、高齢者・障害者等の移動制約者が、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あり、なかでも、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る。

近畿圏においては、交通バリアフリー基本構想の策定件数が全国の約3割を占めるなど全国で最も多く、また、交通事業者による鉄道駅のエレベーターの整備、ノンステップバスの導入等についても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。

今後も引き続き、鉄道駅のエレベーターやエスカレーター等バリアフリー施設を計画的に整備していくためには、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ある。

また、駅などの旅客施設を中心に面的・広域的なバリアフリー化を進めることが必要であり、交通バリアフリー法に基づく基本構想の策定等に当たっては、地方自治体を中心に、交通事業者、高齢者や障害者等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ある。

さらに、整備されたバリアフリー施設が有効に利用されるよう、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とともに、**移動制約者が自由に安全に移動できるような技術開発が重要である。**

このほか、地震等の非常時においては、避難情報等が障害者に伝わらないことや、急な移動が困難な場合などもあることから、こうした場合の高齢者や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ある。

(2) 「心のバリアフリー」の実現

真のバリアフリー社会を実現するためには、エレベーター等のバリアフリー施設を整備するとともに、高齢者や障害者等の移動制約者が、これらのバリアフリー施設を十分に利用できるようにする必要がある。そのためには、

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る。

このため、バリアフリーを地域の問題として捉え、バリアフリー活動への参加を促すよう、地域住民の理解を求めていくことが必要である。具体的には、総合学習等の学校教育や家庭・地域での学習の場等においてバリアフリーの問題を積極的に取り上げるなど、関係者が連携して、バリアフリーの普及啓発活動に取り組んでいくことが重要である。さらに、高齢者や障害者の介助体験や疑似体験などを行う「バリアフリー教室」が国や地方自治体等により開催されているが、今後も引き続き、こうした取り組みを積極的に実施していくことも有効である。

また、交通事業者も、従業員教育を通じて、従業員の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ある。

3 観光振興と交通

- ・ 近畿圏には、魅力的な観光資源が集積している。
- ・ これらを有効に活用するためビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた効果的なPR等を進めるとともに、交通が不便な観光地への交通アクセスの確保や行楽シーズンにおける観光地での交通渋滞対策、案内標識の充実等が重要である。
- ・ また、相互にメリットのある関西国際空港の利用促進と観光振興を推進していくべきである。

(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が、従来は個々の観光地ごとの知名度に依存し、近畿圏全体としての広域観光の振興の取り組みが必ずしも十分に行われてこなかった。このようななかで、平成15年12月に設置された関西国際観光推進センターを外客誘致活動の中核としつつ、国、各地方自治体、事業者等の間での広域的な連携の下、地域資源を最大限活用した観光の魅力創出や、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた国内外への効果的なPR等を図るべきである。

一方、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機関の利便性が低いケースがあるとともに、行楽シーズンにおいて激しい交通渋滞が発生する観光地が多く存在する。観光地へのアクセス及び回遊性の向上、嵐山、高野山等の観光地における交通渋滞解消や環境保全等のため公共交通機関を有効活用する必要がある。

また、鉄道事業者においては、鉄道沿線における観光資源を発掘し、魅力を高めることにより観光客を誘致し、併せて交通需要の増大を図るように努めることが望まれる。

さらに、ビジット・ジャパン・キャンペーン等による観光入込客の抜本的増加を効果的に交通需要の増加につなげ、地域経済の活性化に寄与するよう取り組むことが重要である。

特に、近畿圏の主要な観光資源は、いずれも関西国際空港から近距離の極めて恵まれた位置にあることから、関西国際空港における航空ネットワークの充実、鉄道、バス等による観光地へのアクセス向上、関西国際空港における情報提供機能の充実等を図ることにより、観光入込客の利便の向上を図ることが可能となる。一方、国内外の観光客を増やす様々な取り組みは、

関西国際空港の利用促進にもつながることとなる。このような相互のメリットを最大限有効に活用し、近畿圏における観光振興と関西国際空港の利用促進の双方の実現を図るべきである。

(2) 観光地における公共交通機関の活用等

観光地における交通の利便性向上については、これまで、公共交通活性化総合プログラム等を活用することにより、例えば明日香村におけるレンタサイクル等と連携した周遊バス運行の取り組みや、嵐山や高野山における行楽シーズンの交通渋滞解消、環境保全等のためのパーク・アンド・ライド等の取り組みが行われてきている。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できるような共通チケットの充実等により、観光振興を図っていくことが重要である。また、国内外の観光客に分かりやすく、利用しやすくするため、バス車両や路線図のカラーリング、観光バスへのD P F装着等による環境保全、観光振興と結び付けた舟運事業活性化モデルの構築、実施等を行っていくことが求められている。

なお、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、外国人旅行者を対象とする多言語案内標識等の充実や分かりやすい観光マップの作成、観光案内所等における情報提供の充実等を図るべきである。