資料１－１

近畿圏における望ましい交通のあり方

総合交通部会とりまとめ（案）

目　　次

はじめに ・・・ 1

Ⅰ　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 ・・・・・・・ 2

　１．近畿圏の概況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

　２．近畿圏における交通を取り巻く環境の変化と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・ 3

Ⅱ　鉄道サービスの改善、向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

　１．鉄道輸送の推移と健全な経営の確保 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

　２．鉄道の活性化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

　３．既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

Ⅲ　バス、タクシー、水上交通の活性化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

　１．バスの活性化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14

　２．タクシーの活性化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16

　３．水上交通の活性化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18

Ⅳ　利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択・・・・・・・・・・・・・・・・・20

　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 20

　２．働きかけの具体的方策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

Ⅴ　効率的かつ環境にやさしい物流の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

　１．近畿圏における物流の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

　２．高度かつ効率的な物流システムの構築 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

　３．モーダルシフトの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24

Ⅵ　観光振興と交通 ・・26
１．観光の振興と交通問題・・26
２．観光地における公共交通機関の活用等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

はじめに

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、協力に期待したい。

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５０㎞の範囲とする。

Ⅰ　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、文化の中枢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ている。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、カナダ一国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。

①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みると、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。

②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１５％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号線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、快適でまた活力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。

（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。

Ⅱ　鉄道サービスの改善、向上

・ 旅客輸送量は、今後も僅かづ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ており、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（検討中）のとおりである。

①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。

②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ＬＲＴ（Light Rail Transit）化等による路線の機能充実、向上を図る。

③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。

④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

①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、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。

②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（検討中）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。

Ⅲ　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１５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（ＰＴＰＳ）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、関係地方自治体が中心となって、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る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ロ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。

Ⅳ　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、必ずしも充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。

Ⅴ　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号線沿線をはじめ、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号線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、スーパー中枢港湾の指定に向けた取り組みとして、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図るべきである。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ＲＯＲＯ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。

Ⅵ　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ＤＰＦ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。