近畿地方交通審議会 第1回 総合交通部会

議 事 録

日時：平成15年5月23日(金)

13:30～14:50

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1回 総合交通部会
議 事 録

近畿運輸局（足立課長）

それでは、予定の時刻が参りましたので、ただいまから近畿地方交通審議会総合交通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、まことにありがとうございます。

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

既にご承知かと思いますけれども、3月10日に開催されました近畿地方交通審議会におきましては、「近畿圏における望ましい交通のあり方」についてご審議いただくこととなっており、審議会の下に総合交通部会及び環境・情報部会の2つの部会を設置し、議論を深めていただくことでご了承いただきました。

これを受けまして本日は、総合交通部会の第1回会合を開催するものであります。本日の会議におきましては、お手元の議事次第にありますとおり、まず部会長の選任をお願いしました後、審議事項及びワーキングの設置についてご審議いただき、その後、今後の予定についてご説明させていただく予定にしております。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

なお、前回の審議会におきまして運営規則が改正され、審議会及び部会につきましては、原則、会議及び議事概要を公開することとなっており、本日の部会につきましてもこの方針のもとに公開といたしておりますので、委員各位、皆様におかれましてはその旨ご了承お願ひいたします。

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。よろしくお願ひいたします。

近畿運輸局（梶原局長）

皆様、こんにちは。近畿運輸局長の梶原でございます。

本日は、委員の皆様方、お忙しいところご参加をいただきまして、まことにありがとうございます。

司会の方から話がありましたように、本年の3月、近畿地方交通審議会に対しまして「近畿圏における望ましい交通のあり方」について諮問をいたしました。少子・高齢化の進展なり環境問題、こういうことについての意識の高まり、また、情報技術の革新や産業構造の変化等の中で、交通運輸事業につきましても規制緩和が進められ、また交通運輸に対する需要も、高度化、多様化する一方で需要が低迷をしていると、このような状況がございます。このような状況の変化に対応した交通運輸のあり方につきましてご審議をいただくということで諮問をしたところでございます。審議会では、この諮問につきまして、総合交通部会と、本日後から引き続いて開催をされます環境・情報部会を設けて検討を深めるということになったところでございます。

そこで本日、総合交通部会を開催していただきました。この部会では、大都市圏である

京阪神の交通のあり方、また地方圏の交通のあり方や物流等についてご審議をいただきたいと存じておるところでございます。一方、環境・情報部会では、横断的な課題である環境問題、情報化、バリアフリー、安全確保等についてご審議をいただく予定でございます。このように両部会で分担をしていただくわけでございますけれども、本部会の審議事項は広範に及びますので、ある程度濃淡をつけてご審議をしていただくことになるものと考えております。中でも鉄道のあり方につきましては、鉄道は公共交通の中でも基幹的な輸送手段でもございますし、また、京阪神における現行の基本計画、鉄道網の基本計画の見直し時期でもございますので、重点事項の1つであるというふうに存じております。このほかにも重要な事項がいろいろあるかと存じますので、これからの審議の中でめり張りのきいたご審議をぜひお願いを申し上げたいと存じております。

この総合交通部会に所属をしていただいております委員、また専門委員の皆様方は、それぞれ各分野におきまして高いご見識、また幅広いご経験をお持ちの方々でございます。この部会、またこの部会の下に設けられますワーキンググループ等々におきまして活発なご議論、ご審議をいただくようお願いを申し上げ、ごあいさつといたします。どうぞよろしくお願い申し上げます。

近畿運輸局（足立課長）

議事に先立ちまして、本来であればご出席の皆様方全員のご紹介をさせていただかなければならないところではございますが、本日は大変多数の委員及び専門委員の皆様にご出席をいただいております。つきましては、まことに恐縮ではございますが、委員及び専門委員の皆様は、お手元の名簿及び配席図によりご紹介にかえさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、これから審議をお願いいたしたいと思っております。

本総合交通部会は、地方交通審議会規則第6条に基づき設置されたものでございますが、同条では、部会長は当該部会に属する委員の互選により選出することとなっておりますので、ただいまから部会長の選任に入りたいと思っております。

部会長の推薦につきましては、事務局からの推薦といたしまして、斎藤委員に部会長をお願いしたいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

ご異議がないようでございますので、斎藤委員に部会長をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

それでは、早速ではございますが、斎藤部会長にごあいさついただきたいと存じます。よろしく願いいたします。

斎藤部会長

ご推薦によりまして総合交通部会長を務めさせていただくことになりました斎藤でございます。どうぞよろしく願いいたします。

ただいまご案内がございましたように、3月10日に近畿運輸局長から近畿地方交通審議会に対して「近畿圏における望ましい交通のあり方」についての諮問がございました。また、総合交通部会におきましては、特に効率的で快適なモビリティの確保政策について審議することが承認されました。審議の対象は京阪神の公共交通だけではなくて、地方圏の交通、物流体系、観光の振興など、かなり広きに及んでおります。ご存じのように、

交通を取り巻く環境は最近大きく変化をしております。そのような中で、近畿圏における効率的で快適なモビリティの確保について審議することは大変意義深いことであろうと思います。責任の重さを痛感しているところでございます。

総合交通部会では、審議事項並びに審議の進め方について、これから事務局の説明に基づいて進めていくということになります。取りまとめまで実質約1年程度の期間が必要になると思われますが、いずれにしましても、部会、あるいはワーキンググループでの検討作業をかなり精力的に進めていくことが必要であると存じます。委員の皆様には、大変お忙しいところ恐縮に存じます。高いご見識、あるいは豊かなご経験に基づいて活発なご議論をいただければと存じます。また、忌憚のないご意見もいただければと存じます。円滑な部会運営にもご協力いただくようお願いを申し上げます、簡単ですけれども、私のあいさつといたします。ありがとうございました。

近畿運輸局（足立課長）

ありがとうございました。

それでは、引き続きご審議をお願いしたいと思います。

ここからは、斎藤部会長に進行をお願い申し上げたいと思います。斎藤部会長、どうぞよろしくお願いいたします。

斎藤部会長

それでは、議事を進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

お手元に配付されております議事次第では、1番目の議題は「審議事項（検討の視点）について」となっておりますが、本件と、それから2番目の議題である「ワーキンググループ（WG）の設置について」、あわせて事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

近畿運輸局（君塚調整官）

それでは、ご説明いたします。近畿運輸局企画振興部の君塚でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

〔資料2「総合交通部会における審議事項について（検討の視点）（案）」

及び資料3「近畿地方交通審議会 審議体制（案）」により説明〕

以上が、検討の視点のご説明と、体制のご説明でございました。

簡単でございますが、以上でございます。

斎藤部会長

ただいま事務局から説明がありました。その内容につきましてご意見、ご質問等をいただきたいと思います。いかがでございましょうか。

ただいまのご説明だと、これからの審議の仕方としては、ワーキンググループにおいて主として大学側、研究者側が中心となって議論をするけれども、別の場を設けて、自治体等の方々からの意見をお伺いするというご説明がありましたけれども、これは例えば、今から何回ぐらいとか、具体的な計画を持って予定されているかどうか、いかがでしょう。

近畿運輸局（君塚調整官）

具体的に何回というところまではまだ決めておりませんが、各ワーキンググループでの学識経験者のご議論を踏まえた形で、その都度、各自治体さんからのご意見を伺う場を設けさせていただくということで、基本的には並行する形で逐次、必要に応じて開催

させていただくような、そのようなイメージでありますけれども。

齋藤部会長

わかりました。

いかがでございましょうか。ご意見、あるいはご指摘でも結構なんですけど、こういう観点があるのではないかと、いろいろなご意見があろうかと思いますが、いかがでございましょうか。

北村委員

2つあって、どちらも私の専門の分野ではないので、非常にとんちんかんなことを申し上げるかもしれませんが、まず港湾ですけれども、何をやっておろうか、ともかく効率化を図るということは非常に重要で、特に、国民の税金を使って物事をやる場合、もうまさしくむだを排するということは非常に必要最低限のことだとは思っているので、ここに8ページの一番上のとか、手続きの一元化等々、こういうことは非常に大事なことだと思うんですけども、24時間のフルオープン化等々、これは逆に、こういうことをやると恐らく非常に費用がかかると思うんですね。例えばこの24時間オープンするというのは何のためにやっておるのかと。これは非常に大きな国の政策とも関連するかもしれないんですけども、もし、諸外国との競争、競合するためにこういうことをやっておるといったら、さあ、果たしてそんな競争をやって意味があるのかなという気が私はしておりますので、そのあたり、どういう観点から、この24時間フルオープン化というような施策、どういう目的でこういうことをやろうとしておるのか。恐らくこれは非常にお金のかかる施策だと思いますので、それをちょっと質問させていただきたいというのが第1点です。

第2点は、物流の方ですけれども、これも、物流業者というのは、もう金勘定をやって何をどうするかということを決めておるんだと思うので、もう、少しでも安ければ安い手段を使うということで、トラックへの転換がどんどんどんどん進んできたわけですけれども、恐らく鉄道の方で、特にコスト面ですとこれ以上上げていくというのも難しい面が多いのではないかなという気がいたしますが、そういうふうにと考えると、やはりこれは、鉄道の方でただサービス水準を上げる、コストを下げる、その努力は必要なんですけど、果たしてそれだけでいわゆるモーダルシフトを促せるかどうか。やはり、何と申しますか、あめとむちを両用せんといかんのではないかなというので、そのむちの方を、トラックの方になってくるんですけども、トラックが利用しやすいとすれば、それは恐らくは外部不経済を全然負担してないからだということになってくると思うんですけども、やはりその辺を全部取り込んでいかないと、モーダルシフトとかいうのに対して実質的な施策というのは立てにくいかなと思うんですけども、そういう非常に、何と申しますか、この審議会の枠組みを超えるのかなという気もするんですけども、そのあたり、長期的に見て何か方向があるのかどうかということをお伺いさせていただきたいと思いません。よろしく申し上げます。

齋藤部会長

2つの質問が出ました。特に後者に関しては、ちょうど京阪神の鉄道体系について議論する際に、運政審の10号答申と、それから19号答申というガイドラインが与えられましたね。物流に関しても、京阪神の物流体系の今後のあり方を議論する際に、そういうガ

イドラインとなるような先行の、例えば運政審の答申のようなものがあるかどうかということも含めて教えていただければと思います。

近畿運輸局（藤田部長）

1点目の港湾の問題でございますけれども、基本的には、港湾の国際競争力を強化しようということがやはり1つの私どもの政策課題でございます。特に近年、コンテナ輸送の拠点がアジアの中で、日本の横浜、神戸といった大きな港から、釜山、シンガポール、上海といったほかの東アジアの港に移っているという状況がございますので、1つの港湾を中心とした産業の維持という意味でも、港湾の競争力の確保というのは1つの課題でございます。その競争力を強化するための手段として、物理的といえますか金銭的なコストの問題、それからやはり時間、速やかに荷役から通関まで行えるかという問題、両方あるかと思えます。もちろんそのほかにも、2次的な輸送の問題とかいろいろございますけれども、今大きく指摘されておりますのは、その入港料、荷役料等の金銭的なコストの問題と、それから手続を含めた時間の問題であろうかと思えます。それを考えたときに、その時間を、要するに入港してから実際に荷役、通関が終わる時間をいかに早くするかというのが1つの大きな課題でございます。そのための手段として24時間化を図っていくと、こういうことでございます。

ちなみに、参考資料の50ページの方に、諸外国との比較等をちょっと掲載させていただいておりますけれども、24時間フルオープンというのがいわゆる世界の主要国の常識ということが常常指摘をされておまして、それに少しでも近づくということが現在の課題であろうかと思っております。50ページの上の方に表5-1ということで、シンガポール、香港、高雄、釜山、ロッテルダム、ロサンゼルス、それぞれアジア、ヨーロッパ、アメリカの主要港がございますけれども、すべて24時間フルオープンということに基本的にはなっております。日本の場合は、夜間荷役、あるいは休日荷役というものができておりませんでしたので、そこが1つの大きな競争力の阻害要因になっていたと、こういう認識でございます。

それから2点目の、物流モーダルシフトの関係でございますけれども、済みません、今私の手元にはございませんが、先ほど斎藤部会長の方からご指摘がございました点に関しましては、運輸政策審議会の19号答申の中で、物流も含めていろいろご議論をいただいていたと思っておりますので、後ほどちょっと整理をいたしたいと思っておりますけれども、北村先生がご指摘の、トラックへの負荷の強化といえますか、議論としてはあるかと思えますし、現実問題としてリミッター、これはスピードリミッターをつけようという話もございません。1つの安全面での対策でありますけれども、競争力にも大いに影響してくる話だろうと思っておりますが、一方で、今の物流体系の中でトラックは非常に大きな役割を果たしておりますので、そのコストを高くするということが物流全体のコストを高くすることにやはりつながってしまいますということも配慮しなければいけないのかなということが論点になるのではないかと思っております。そういう意味で、基本的には、今現在は鉄道なり海運の競争力の向上という方向を目指しているわけでございますけれども、その辺を含めて、トラックの負担をどうするかということもご議論をいただければというふうに思っております。

近畿運輸局（梶原局長）

ちょっと補足をさせていただきますけれども、港湾については、コストをできるだけ安く。今現在でも24時間、ある意味ではフルオープンなんですが、やっぱり夜間の荷役が高くなるというような問題が実はございます。そういうものをいかにコストを下げていくのかということ、それと、24時間フルオープンにして素早く貨物を流していくのかということですが、船が港に着いてから実際に貨物が港を出ていくまで、リードタイムと言っていますけれども、我が国の場合、3日とか3日少々ぐらいかかると、それを1日ぐらいに縮めていこうというのが1つ大きな目標になっております。これについては実は、物流事業者だけではなくて、通関の問題とか、幅広い問題が実はかかわってまいりますので、そういう港湾に係るもろもろのサービス全体を効率よくしていこうということは大変大事なことだと思っておりますが、その際にはやはり、貨物を1カ所に大量に集めて、それをさばっていくということが大事なポイントであろうということで、今、港湾整備にも絡みますけれども、スーパー中樞港湾ということで、コンテナについてはできるだけ1つのヤードで、大きなヤードを用意して、そこで貨物の数をふやして、コンテナの数をふやして効率的に運用していこうという、そういう方向が出ておりますので、そういう方向に従って私もはやっていきたいというふうにも思っているところでございます。

それから、モーダルシフトについては、別途環境・情報部会でもご議論いただきたいと思っておりますけれども、1つは鉄道の方の輸送効率を上げるということで、現在山陽本線において、コンテナ列車の23両編成を26両編成にするようなことについて国の補助金を出したりとかいうことで、受け皿をいろいろな形で整備をするようなこともやっています。

また、トラックの方についても、実は環境対策で相当厳しい規制がかかっておりまして、トラック事業者の方々はなかなか経営が厳しい中で、そういう環境に対応したトラックを導入する、またはそういう装置をつけるというような努力を今やっていたこうとしている最中でございます。ただ、これはなかなか、環境対策については物流側だけではなくて、やはり荷主の方のご協力が大変大きなポイントになるのではないかと考えておりまして、例えば大阪府では、これは厳しい話なんですけど、低公害車じゃないと大阪府の貨物は運ばせないとか、そんな話もありますし、逆に、運ばせないということではないんですけども、荷主の企業の中には、大変環境対策に対してご熱心な企業が結構ございまして、多少コストがかかっても環境負荷の少ないような輸送手段で運ぼうというようなお取り組みをしていただいている企業もございまして、そういう荷主への働きかけなどしながら、CO₂対策、またはNO_x減対策を進めていく必要があるのではないかと考えております。このあたりのことも、環境・情報部会の方でご議論を深めていただければと思っております。

齋藤部会長

いかがでございましょうか。このメンバーが一堂に会する機会はめったにないので、ぜひ……

近畿運輸局（梶原局長）

済みません。それから、何か物流に関する指針がないかという話がございましたけれども、政府の大きな方針としては、平成13年7月に閣議決定されております新総合物流施策大綱というのが実はございまして、物流の今後の目指す大きな方向としては、その新物

流施策大綱に従っているような対策、これを国土交通省も含め、また先ほどの通関の話もございませぬけれども、各省庁力を合わせて進めていこうということになっておりますので、また、それについてもおいおいご紹介していきたいというふうに思っております。

斎藤部会長

どうぞよろしく願いいたします。

いかがでございませぬでしょうか。

松澤委員

この全体的なあり方は、このとおりだと思っております。新線を建設して公共交通ネットワークを高めるといふことは、非常に重要な課題であります。従来こういった審議会では恐らく、新線のプロジェクトを中心に取り上げて、そこにおけるコストベネフィット等を検討してきたと思うんですが、この今後の方針の中にもありますように、既存ストックの活用という観点から、既存線の改善プロジェクトといったようなものもあわせて、こういうプロジェクトの新線と並んでか、別途か、わかりませぬけれども、代替プロジェクトとして検討の対象にさせていただけないかというふうに思っておりますので、ちょっと一言申し上げました。

近畿運輸局（梶原局長）

おっしゃるとおりだと思っております。国の方のいろいろな鉄道整備に関する助成制度も、駅の利便性向上のための大規模投資については補助をするというようなシステムも用意をされておりますので、今回の検討に当たっても、そういう既存施設・設備の改良なり有効活用というような観点も十分検討対象としていただければありがたいというふうにも思っております。

例えば、阪神西大阪線の延伸の問題ですけれども、これにつきましても、同一方向については同じホームで乗りかえられるような駅の改良を、尼崎であったと思っておりますけれども、その大規模改良について資金を国としても助成をしていくというようなこともやっておりますので、例えば単に新線を伸ばすだけではなくて、それにつながる駅の大規模改良をして、非常にそれが有効に働くように取り組んでいくということも大事なポイントだというふうにも思っております。

斎藤部会長

松澤先生、それでよろしいでしょうか。

松澤委員

はい。

青山委員

2つ質問があるんですけれども、恐らく、近畿圏の中の地方交通審議会ですから、この検討の視点にありますように、近畿圏の中の速達性とか利便性とか何とか、その中をよくして近畿圏の交通環境をよくしようということは当然だと思うんですけれども、近畿圏の活性化というか元気づけるためには、日本列島の中での近畿圏へのアクセスの利便性というか、そういうものが要ると思うんですけれども、多分それはこの審議会の守備範囲を超えるんだらうとは思っておりますけれども、都市間の鉄道とか、守備範囲を超えるんだらうと思っておりますが、その中でできる、例えばターミナルとか、今港湾の話が出ていましたけれども、そういう日本列島の中での近畿圏の何かポテンシャルを高めるような施策について

は、これはもう全体としては守備範囲外で、国土審議会の範囲なのかとも思いますけれども、それについては考える必要はないのか、ここには全然そういう視点が書いてないんですけれども。

それともう1つ、別の話ですけれども、コミュニケーションについて、私個人的には、モーダルシフトを鉄道で進めていくのに、倫理的なものに訴えてやるというのは、非常に疑問に感じています。というのは、環境なんかを分析しても、環境が大事だというのはわかっている、なかなか個人の行動としてはあられないというのがあって、そういう意味でちょっと疑問なんです、まあこれはぜひやっていただいたらいいとは思いますが、こういうコミュニケーションでモーダルシフトを進めていく上で一番大事なのは、私は継続的にやることかなと。もう10年も20年も続けていかないと、一度やって、来年すぐに移って、また消えてしまうということじゃないかと思えます。そういう意味では、あまり難しいことを考えずに、継続できるようなことを何か考えていただければいいかなと、この部会ですか、ワーキングですか、そういうところにちょっと私個人的には注文したいと思えますけれども。

以上です。

斎藤部会長

ただいまのご指摘の、特に第1番目の点に関しまして、どこまで議論をするのかということで、お願いします。

近畿運輸局（梶原局長）

基本的には、近畿圏における望ましい交通のあり方ということで、近畿のエリアについてということでご検討いただきたい、そういう範囲でいただきたいということでございます。ですから、そういう範囲であれば、例えば幹線交通との関係とか、そういうことはご審議をぜひいただきたいとは思っておりますが、例えば近畿で幹線交通、特に鉄道関係でよく話題になるのはリニアモーターカーなんか1つ大きな話題だとは思いますが、そういうリニアモーターカーを引くのがいいとか、もっと早く引いてほしいとかいうのは、ちょっとこの中の議論とは違うのかなとは思っておりますけれども、幹線交通に対するアクセスをもっとよくすべきであるとか、または、近畿といってもエリアが広がりますので、この中でもやはり幹線交通はあろうかと思いますが、そういう部分については十分ご審議をいただきたいというふうにも思っております。

それから、モーダルシフトについてのいろんなご検討はまた別の部会でいただこうと思えますけれども、実は、地球温暖化の枠組み条約で、我が国は運輸部門で4,600万トンのCO₂を2000年から2010年にかけて削減しなきゃいかんということになるわけです。ただ、条約そのものがまだ発効をいたしておりませんが、ロシアが批准すればもう発効するという、そこまで実は来ているので、そうなったときに、本当にそれが義務になるものですから、それを具体的にどうのみ込んでいくかということについては大きな、モーダルシフトも含めてどういう形でやっていくのがいいのかはよくわかりませんが、ある意味での義務づけ、強制的なものも考えていかないといけないのかなというふうには思っておりますが、もうちょっと様子がまだはっきりいたしておりませんので、こういうことも含めてのご検討になるのかなと思えますけれども、そんなところでございます。

斎藤部会長

ただいまの話を伺っていて、先ほどの北村委員のご意見もそうなんですが、例えば港湾の24時間フルオープン化ということで必然的に起こってくる問題は、そこで働く方々が3交代制で働くための輸送体制をどうつくっていくかということが、そういうところから出てくるわけですが、国際空港でもそうだと思うんですが、そういう局面で実際に国際交通システムとのかかわりとか、あるいは都市間交通システムとのかかわりの中で、どうしても近畿の中で取り組んでいかなければいけない課題というのがいろいろ出てくると思いますので、そういえば、きょうは港湾は出てきたけれども、空港がキーワードとして出てきてないので、空港というようなものも念頭に置いて、空港と京阪神都市圏との連絡であるとか、そういうことも念頭に置いて議論しなければいけないテーマがあるなと思って、話を伺っているうちに気がついて、先ほどご指摘をいただいたような点から、いろいろな交通政策上の、特に公共交通ですね、公共旅客交通システムに関する課題もたくさん与えられるのかなという印象を持ちました。

いかがでございましょうか。

森津委員

全体としての方向というのはもう非常によくわかりますし、ここの3つでそれぞれ主なテーマということもよくわかるんですが、どうしてもやはり、分けたときにどちらに入るのかというような、そういうところも出てまいるかというふうに思います。

例えば、1番目の方が交通ネットワークのあり方ということなんですが、実際問題としてネットワークがあればいいという問題ではなくて、そこで供給されるサービスのあり方が一番問題かというふうに思います。そうしたときに、これはむしろ次の「公共交通サービスの維持・充実」という方に入るのかもわかりませんが、非常に最近では需要が落ち込んできている。特に準大手のところでの落ち込みなんか非常に激しいというような状況になってまいりますと、なかなかもう設備投資ができない。車両さえ更新できないということになってくると、ネットワークとして何とか残したところで、非常に陳腐化した車両でサービスとしては非常に見劣りする。それではとても使ってもらえないというような問題が出てまいるかと思えます。そうしたときに、それでは、そのための何らかの方策を検討しないといけないというようなところが出てまいるかと思えます。その辺は両方にかかってくるような問題かなというふうに思いますが、そういういろいろまたがるようなところをうまく議論できるような仕組みにさせていただいておけばありがたいかなというふうに思います。

近畿運輸局（藤田部長）

はい。ご指摘のとおりいろいろ、必ずしもすぱっと線を引けない問題というのがたくさんあるかと思っておりますので、事務局の方でもきちんと整理、それから連絡をうまくしていきたいと思っておりますし、それから、資料3にございますように、ワーキンググループ、それからサブワーキング2つという位置づけにさせていただいておまして、サブワーキングの方をお願いしております正司先生、藤井先生には交通体系ワーキングにもご協力、ご参加をいただきまして、それぞれ有機的にワーキングの議論をしていただけるような、そんな体系でお願いしたいなと、こう思っているところでございます。

斎藤部会長

そういう体制は、ぜひ私からもお願いをしたいと思いますので、どうぞよろしくお願ひします。

いかがでございますか。

正司委員

幾つか細かな点に入ってしまうのかもわかりませんが、それぞれの検討の視点を拝見しまして、ちょっと気がついた点を申したいと思います。

たまたまあいているページが、最後の観光のところがあいているので、観光の方からいきたいんですが、検討の視点、ここに載っていることはもっともだと思うんですが、ただ、実際に観光交通のことのケアを考えると、観光のための交通だけで交通ネットワークの維持問題ができるのかというのが当然問題になってくると思うんですね。そういう意味で、そういう非日常的な移動と、日常のそのエリアの人々の移動をどう重ねるのか、意図的に分けるのか。それで一方で、供給費用の面ではできるだけ重ねた方がいいわけで、そのあたりの関係について検討するというような視点の論点が必要んじゃないかなというふうに思いました。

その上の物流、これも今までたくさんのご議論が出ているので、言わずもがなになるんですが、1点、例えば、どうしても物流というのは、斎藤先生もおっしゃられたとおり、企業がコストを計算して一番いいもの、自分にとってメリットのあるという形で動くので、その意味では、例えばトラックで運ぶコストが上がれば、またそれなりの対応はすぐ起きるといものだと思うんですが、そのとき問題となるのは、どうしても時間帯が集中をかなりすると思うんですね。それで、ピーク時、ピーク方向のほかの受け皿になる方が本当に能力があるのかというのがかなり心配なケースがあるように思えるんですが、そこら辺についてこういう形で書かれたままで、モーダルシフト、モーダルシフトと気軽に言えるのかなというのが、見ていると非常に気になりました。

それで、その上の公共交通の、地方圏における交通のところなんですが、地方圏というまとめ自体が非常にちょっと、近畿圏の中でも非常に広いので、京阪神圏以外のエリアでもいろんなめり張りが要るんだと思うんですけれども、そこで、まちづくりとの連携の議論のできる地方圏とそうでない地方圏を、まず分けないといけないでしょうし、わざわざ公共交通に乗りかえさせることができそうなところと、それはとてもじゃないけど、というところがあるんだと思うんですね。そこをどう考えないといけないか。そこを全部、例えば駅前広場だって、駅前広場でわざわざ空間をとっても、何に使うんだらうというような気もしないでもないんで、そのあたりは何か、大都市圏でやっている施策をそのまま書いているような印象を与えるような書き方ではまずいんじゃないかなというふうに感じました。

その上の、コミュニケーション等のところについては、もう先ほどから議論されていますし、私も気づいたことは一緒なので、やめます。

維持・充実方策は、私がそのワーキング部会に入るので、自分に降りかかってきそうなので、それはまた考えたいと思います。

その上の、1のネットワークの方の部会で、松澤先生の方から改良投資のご議論があったと思いますが、私もその重要性をものすごく感じておりまして、例えば、新線と大規模な施設更新、場合によっては連立で上がったものの更新投資みたいなものも入るのかもわ

かりませんが、それを同時に比較できるような枠組みを考えないと、これからの厳しい環境下では難しいんじゃないかなというふうに思います。それを、それぞれ重要だからそれぞれ考えましようと言っているような状況にはもうないんじゃないかなというのが私の感想です。

あと、全体を通じたことなんですが、これは多くの交通サービスは事業者さんがあって、そこで供給費用がかかっている一方でそのサービスの利用者から対価をいただいているという形なんですね。その、まあ言ってみれば収支の問題と、そこから出てくる判断と政策としての評価がずれるところに、ここに出てくる問題がたくさんあるんだと思うんですが、何か政策をいろいろ、こんな点がある、こんな点があると書いているときに、その、前半に申しました事業者の収支というのが、どこか忘れられてはいないかなというのがちょっと気になりました。

以上です。

斎藤部会長

たくさんご指摘いただいたんですけども、いかがでございましょうか。

たしか、今おっしゃった中で、物流に関してはモーダルシフトの議論が出てくるけれども、恐らく先ほどの議論とも絡むんでしょうけれども、近畿圏という中で議論できるような物流の効率化というのは、モーダルシフトというよりもむしろ端末輸送が中心になるでしょうから、したがって、モーダルシフトというのはどちらかという都市間、中距離、長距離の議論なので、あまりこの審議会の議題としては、こういうテーマを掲げながらそれと連携させてということでは議論が成り立ちますけれども、これを大上段にふりかぶるような議論というのは多少なじまないのかなという気がいたしました。ただ、物流の効率化方策というのは、これは重要なテーマだというふうに思います。

今ご指摘がありましたけれども、いかがでございましょう。

近畿運輸局（藤田部長）

ちょっと順不同になりますけれども、1つは、ご指摘いただいた、京阪神以外の地域をとりあえずここでは地方圏と、こうくくっておるんですけども、かなり乱暴なくくりだということは意識をしておりますので、これをどういう、さらに状況に応じて区分をしながら議論をしていただくのがいいのかということも含めて、今後よく検討をしてみたいと思っております。

それから、鉄道に関しましては、改良投資と新線とを、同じ土俵で比較しながら議論を進めると、こういうことが恐らく今後特に必要なんだろうなという、事務局としてもそういう意識を持っておりまして、4ページの「検討の視点」のところに、ちょっと抽象的な書き方をしているんですけども、「鉄道整備の手法についての考え方の整理」ということで、抽象的に新線整備、既存ストック等、その目標達成のための手法についての考え方を整理するというのは、実はそういうことも含めてご議論をいただきたいなと、こういうことでございまして、実際、技術的にどこまで厳密なことができるかというのは、ちょっといろんな制約があるかもしれませんが、考え方においてはそういう発想で整理をしていきたいと思っておりますし、ご議論いただきたいなというふうに思っております。

それから、観光交通と日常交通の関係、これは必ずしも、この枠組みの中で言うと、観光の振興というテーマの中でご議論いただくのがいいのか、あるいはもうちょっと別のと

ころでご議論いただくのがいいのかという論点もあろうかと思えますけれども、いずれにいたしましても、観光に関しましては、観光のために交通はいかにあるべきかという論点と、それから観光によって生ずる混雑等をどう処理すべきかという論点と、両方あり得るのかなという気もしております、その辺も含めて、先ほどご指摘の日常交通との関連等も整理をしていきたいなというふうに思っておりますのでございます。

それから、収支の問題と、その政策的な意義の問題、これは、どうしても私どもが整理すると政策的意義の方が表に出がちですけれども、実際議論してみると、その収支の制約というのは非常に厳しく出るケースもございますので、恐らくそこは、私どもの今の意識としては、そのバランスをどう考えるのか、基本的に収支、収支でいいんだろうかという問題意識と、政策意義があるからいいじゃないかという議論でもないだろうなという問題意識と、そこはちょっと両方をよくにらみながら議論を整理していきたいなというふうに思っているところでございます。

とりあえずそんなところでございます。

斎藤部会長

最後のところは、それこそ、これからの議論の一番中心的なテーマになっていくのではないかと思います。

きょうは、自治体の方、あるいは各業界の団体の方もたくさんお見えなんです、いかがでございましょうか。何かこれを機会に、私どもの議論に対してご指摘、あるいはご注文等をいただけたら大変ありがたいと思うんですが……。

田中委員

まず、的外れの話になろうかと思えますけれども、お許しいただきたいと思えます。

6ページから、〔2〕の「地方圏における交通」という中で、3行目のあたりの話もあるんですけども、皆さんご承知のように、昭和の市町村合併が、昭和30年を中心に大合併が行われました。その大合併が行われてから約50年、半世紀を迎えようとしておりますのでございますけれども、その合併後遺症がまだ多々あるわけなんです。なぜかという、過疎地が過疎地になっておるといようなことで、その辺がまだ整理ができておらないというのが現状でございます。その中で、また平成の大合併を今打ち出されておられて、全国の3,300の市町村を、総務省主導型によりますと3分の1以下の1,000の市町村に、あめとむちによって、されるという現状になりますので、こうなりますとね、さらにまた過疎地が過疎地になるというようなことで、我々、市の方は多少体力もあるかもわかりませんが、弱小の町村においては非常に交通機関について苦慮しておるわけなんです。

そういうことで、もちろん人口も減少しますし、そうなりますと、小学校、中学校の統廃合が出てくるといことによりまして、弱者の交通機関が奪われておるといようなことで、ちょっと私、忘れましたが、今の現状でいきますと、バス利用者が5人以下でないと、これは切り捨てるように聞こえておるんでございますけれども、我々の地方の自治体においては、少なくとも2人ないし3人ぐらいまででも存続できるようにしてくれという要望もあるわけございまして、そういうことで非常に交通を、足を奪われておるのが実態でございます。そこで、苦慮しながら、隣の町と連携をとりながら町営バスを運行したり、もしくはスクールバスを運行しておるといのが実態なんでございます。

そういう実態の中で、ひとつここでご審議願いたいんですがございますけれども、スクールバスによる一般の町民の乗り合いができない、セクションによってね。これはもう文部省の補助金やから、一般の住民は乗せないよというふうに我々の方には聞かされておりますので、せっかくスクールバスが通っておるんやから、少なくともそういう地域についてはスクールバスにも一般町民、村民が利用できるような方法の考えもしていただきたいということと、先ほど言いましたように、5人以下ということをも3人ぐらいのところまで緩和していただきたいなというような思いもしておりますので、ひとつこの辺でご議論願えんかなというように思っております。

斎藤部会長

非常に重要な点をご指摘いただきました。

今の点に関してはいかがでございましょうか。馬場崎さんが大変お詳しいのでは……。

近畿運輸局（和田部長）

後ろの席から申しわけございません。自動車交通部長をしています和田と申します。

今ご指摘の点に関して、過疎交通の現状を踏まえて助成制度なり制度なりを見直すべきではないか、こういうお話だと思いますが、過疎交通の実態を踏まえる中で我々もいろいろ勉強してみたいなと思っております。ちょっと今この場でというお話ではないと思しますので、勉強した上で、またお答えをさせていただきたいと思っております。

斎藤部会長

その辺は念頭に置いてですね、私も生活交通路線に関して、生活交通路線と、それから患者輸送車であるとか学童輸送車、これを統合するような試みに対して、政府が積極的に対応するという文言が、多分あの中に書いてあったと思っておりますので、そういうことを前提に議論できるような可能性が高いのではないかと。今、田中委員がご指摘のとおり、何と申しますか、輸送人員を下げるといっても、むしろ上げるような積極的な試みに対して、例えば、これまでは縦割りでのいろんな種類のバス、いわゆる運賃を取るバス、学童に限定したバス、患者輸送車という形のバスとか、いろいろなものが動いている中で、それをうまく統合するようなそういう方向性といいますが、そういうことを含めて、過疎における交通貧困層の足の確保政策というんですか、こういうものを議論したいなというふうに考えているんですが、このあたりは、事務局、いかがでございましょうか。

近畿運輸局（馬場崎部長）

まず、先ほど田中委員からご指摘のありました、スクールバスに一般の乗客を乗せて運送する、しかも料金をいただきながらということについては、これは従来からずっと言われてきておまして、それで、ちょっと年代があれですけども、基本的にはスクールバスに一般の乗客を乗せて料金を取るということについては、私ども、従来の文部省との関係でいろいろ協議をさせていただきましたけれども、基本的にできるようになっております。それも、こう言うところあれですけども、結構前からそれが可能なように制度的にはさせていただいております。ただ、一方で、それぞれの町村の皆様方からよくこういうご指摘を受けるのも事実でございますので、そこは私ども、十分、そういうことができるということについてもっと周知しなければいけないのかなというふうに思っております。具体の事例があれば、もちろん十分対応できるようになっているということをご説明させていただきます。

それから、スクールバスだけじゃなくいろいろなバスが、病院バスとか、市町村の中で走っている場合がございます、それを統合してうまく効率的な交通、それから維持可能な交通をつくり上げていくということについても、むしろ私どもとしても一生懸命進めていきたい分野でございます、何というか、道路運送法の許認可上の整理というのはほぼできておるところでございますので、あとは、具体的に地元中心に、どういう形でそういうものも含めてネットワークを組んでいくかというようなことを具体的に進めていく段階なのかなというふうに思っております。

斎藤部会長

私の方から事務局にお願いしたいのは、先ほどの運政審の19号答申もそうですけれども、ただいまのご質問に対応するようないろいろな具体的な事例に関して、それを収集したり整理したりする能力において事務局は非常に高いと思いますので、ぜひ、我々の議論をこれから進めていく場合に、そのあたりの資料を提供していただければありがたいなと思います。特にただいまの田中委員からのご指摘に対しては、既にスクールの中で有料で乗客が乗っているような実例があるのかどうか、あるいは、あるとすれば、どのくらいの数があるのかとか、そういう資料をご提供いただければ、我々も非常に安心してこのテーマに取り組めるということになると思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、時間の関係もでございますので、よろしゅうございますか。何かこの際これだけはというご発言はございますでしょうか。

〔特になし〕

はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただいま出されましたさまざまなご意見、ご指摘がございましたけれども、これらを踏まえて、交通体系ワーキンググループ及びサブのワーキンググループ1、2を設置しまして、これから検討を行っていただくという体制をとりたいと思いますけれども、それでよろしゅうございますか。いかがでございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

はい、どうもありがとうございます。

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

それでは、次の議題は「今後の予定について」となっております。今後の予定について事務局から説明をお願いいたします。

近畿運輸局（君塚調整官）

それでは、資料4というA4横長の表をごらんいただければと思いますけれども、これは総合交通部会の日程表（案）という形でお示ししているわけでございます。

先般3月10日に審議会に諮問させていただいたわけですがけれども、本日5月23日に総合交通部会を開催しておりますけれども、先ほどご承認いただきましたワーキンググループにつきまして、今年度で、目安でございますけれども、五、六回くらい開催をしてご審議いただければと思っております、総合交通部会そのものにつきましては、次回は12月ごろを目途に開催させていただきたいと。そこで、各ワーキンググループでの検討状況のご報告等もいただければと思っております。

さらに、平成16年3月ということになりますけれども、本審議会、総合交通部会を開

催という形で、中間的な取りまとめという形で進めさせていただきたいと思っております。その後、来年の夏から秋ぐらいにかけてパブリックコメント等という手続をとらせていただきます。その後、平成16年の秋から冬ぐらいを目途でございますが、答申という形で進めてまいりたいと思っております。まあご議論の進捗状況によっては多少の変更もあり得るかと思えますけれども、ワーキングもかなり開催させていただくこととなりますので、かなりタイトなスケジュールという形になりますけれども、委員の皆様方には忌憚のないご意見、ご審議をいただきますよう何とぞよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

斎藤部会長

ただいま説明されました内容につきまして、何かご意見とかご質問はございますでしょうか。よろしゅうございますか。

〔特になし〕

それでは、一応予定した議事は終了いたしました。何かほかにご質問等はございませんでしょうか。

もし、ないようでしたら、最後に次回の審議日程について事務局から説明をお願いします。

近畿運輸局（足立課長）

それでは、次回の総合交通部会でございますけれども、先ほど「今後の予定について」ということでご説明させていただいておりますとおり、各ワーキングでのそれぞれの審議の状況を見ながらではございますが、ことしの12月ごろをめぐりに開催する予定にいたしております。開催の前には、部会長の方から開催のご案内、ご通知を差し上げたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

また、本日はこの後引き続いて環境・情報部会の第1回会合を開催する予定にいたしております。関係の皆様にはまた引き続きよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

斎藤部会長

それでは、以上をもちまして本日の総合交通部会を終了したいと思います。熱心にご審議いただきまして、大変ありがとうございました。

今後は各ワーキンググループでご審議させていただくこととなります。ワーキンググループに所属いただく専門委員の皆様には積極的にご参加、ご協力をいただきまして、活発な議論が行われることを期待したいと存じます。

次回の総合交通部会につきましては、事務局から説明がありましたように、12月ぐらゐをめぐりに開催をしたいと思っております。

本日は、委員及び関係者の皆様方におかれましては、大変ご多忙中にもかかわらずご参集をいただきまして、大変ありがとうございました。

最後に、事務局から何か連絡事項等がありましたら、お願いをいたします。

近畿運輸局（足立課長）

それでは、まずワーキングでございますけれども、先ほどご紹介させていただいた各専門委員の先生方とご相談をしながら、日程も含めまして、あるいはそのメンバーも含めまして始めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、この後でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、環境・情報部会を開催いたしますので、時間も迫っております。速やかに準備の方を行いたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

斎藤部会長

どうもありがとうございました。