

パブリックコメント(意見募集)の結果と対応表(案)

国民の皆様から計22件のご意見をいただきました。
同趣旨の意見は事務局において一つにまとめております。

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
第1章2.(5)規制緩和への対応	独立採算によらずとも公共交通を運営可能な特区を申請できないだろうか。	<p>「第2章1.(3)採算性の悪化している路線への対応」において、「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。」と記述し、また、「第2章3.(4)鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方」において、「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。」と記述しており、便益を享受する関係者による公共交通への支援の必要性を示しています。</p> <p>なお、特区制度については、「構造改革特区推進のための基本方針(平成14年9月20日:構造改革特区推進本部決定)」において示されているとおり、地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案を元に具体化が図られる制度であると認識しています。</p> <p>構造改革特区推進のための基本方針 (平成14年9月20日:構造改革特区推進本部決定) 「地方公共団体や民間事業者等の自発的な立案により、地域の特性に応じた規制の特例を導入する特定の区域を設け、当該地域において地域が自発性を持って構造改革を進めるために、構造改革特区を導入する。」</p>
第2章3.(1)施設整備に関する基本的な考え方(P11~P12)	鉄道整備を取り巻く厳しい情勢を踏まえ、新たな支援制度の充実・拡大がなければ施設整備の進展は困難である旨を更に強調し、支援制度拡充等に、より積極的な姿勢を求める内容にして頂きたい。	<p>「第2章3.(1)施設整備に関する基本的な考え方」において、「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。」と記述し、また、「第2章3.(3) 答申路線の選定とその考え方」において、「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。」と記述しており、ご指摘の趣旨は盛り込まれていると考えています。</p>

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
<p>第2章3.(2)既存の鉄道施設の改良(P12～P13)及び第8章1.交通運輸分野における安全の確保(P35)</p>	<p>P12の35行～P13の21行までの4項目には、更に鉄道の高架化の項目が必要であり、P35の26行目の「踏切道の立体交差化」は安全確保の観点から、既存鉄道の改良として常に筆頭項目として掲げられなくてはならない。</p> <p>平地鉄道の高架化に際して、工事手順をうまく整えてやれば、新たに用地を取得すること殆ど無しに現在の鉄道運行の営業を続けながら、複線鉄道敷地のままで、その上に高架の複々線をつくることのできる。</p>	<p>鉄道の高架化につきましては、安全確保等の観点から重要となると考えており、ご意見を踏まえ、以下のとおり記述を付け加えました。</p> <p>【答申(案)の修文該当箇所】 第8章1.(1) 鉄軌道(P.35) 「また、<u>鉄道の高架化等による踏切道の立体交差化</u>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なっていくことが重要である。」</p> <p>また、近畿圏の鉄軌道における最近の運転事故件数について、ホームからの転落、ホーム上での接触等人身障害事故が最も多く、続いて踏切障害事故となっています。こうした状況を踏まえ、「第8章1.(1) 鉄軌道」においては、「ホームからの転落事故」への対応を筆頭項目として掲げているところです。</p> <p>本答申案は、我が国における社会の構造的変化を踏まえ、京阪神圏における公共交通機関の旅客輸送量が減少傾向にあること、前回の運輸政策審議会第10号答申の目標年次が到来すること等から、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、中長期的な展望に立った近畿圏の総合的な交通政策の基本的な指針を策定したものであり、個別の工事手順について詳細に言及するのは適当ではないと考えています。</p> <p>参考(出典:近畿運輸局調べ) 平成15年度の運転事故件数及び死傷者数 ・人身障害事故 - 120件(死亡者数79、負傷者数43) ・踏切障害事故 - 93件(死亡者数39、負傷者数24)</p>
<p>第2章3.(2)既存の鉄道施設の改良 乗継ぎ利便性の向上に資する方策(P13)</p>	<p>異なる事業者間で電車とバスの乗り継ぎ割引ができるようにする施策が必要である。また将来は銀行やプロ野球球団のように、鉄道事業者同士も合併が考えられる。</p> <p>これによって乗り換えのたびごとに初乗り運賃を支払うなどで交通費が割高になる現状を克服することができるかもしれない。</p>	<p>「第2章2.(1)鉄道活性化の取り組み」において、「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。」と記述していますように、鉄道活性化における課題として示しています。</p> <p>また、「第7章3.情報技術の活用」において、鉄道及びバス事業者間で共通に使用できるICカード乗車券システムの開発や、運賃や料金についての総合的かつ多様な対応の可能性を指摘しているところです。</p>

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
第2章3.(3) 路線整備の必要性(P13)	該当箇所中「…例えば、新たな開発需要への対応、…」の下線箇所には、もう少し具体的な表現が必要ではないか。例えば、「大阪都心部に近接した大規模鉄道跡地の土地利用転換など、新たな開発需要への対応、…」という表現はどうか。	ご指摘の箇所につきましては、新規路線の整備に係る検討の前提となる一般的な観点について記述しており、個別プロジェクトを念頭においた例示は適当ではないものと考えていますが、ご意見を踏まえ以下のとおり一般的な記述を付け加えました。 【答申(案)の修文箇所】 第2章3.(3) 路線整備の必要性(P.13) 「…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、…」
第2章3.(3) 新規路線の整備(P13～P14)及び(4) 鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方(P14～P15)	鉄道というのは、既存路線、新規路線に係わらず、利便性を考えれば異なる会社線どうしであっても、首都圏のように規格が同一であれば、相互直通運転を推進すべきである。	「第2章3.(1) 施設整備に関する基本的な考え方」において、「大阪市を中心として相互直通運転が首都圏ほど進展していないこと」を課題として記述し、「同(2) 乗継ぎ利便性の向上に資する方策」において、「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」を明記しています。また、「第2章3.(3) 路線整備の必要性」において、「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(略)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」と記述しており、相互直通運転化の必要性を示しているところです。 さらに、具体的プロジェクトとして、阪急神戸線と神戸市交通局西神・山手線等7路線における相互直通化を掲げるとともに、京都市交烏丸線延伸(竹田～大手筋～京阪本線交差付近(横大路付近))において京阪本線との相互直通運転を検討する必要があると指摘しているところです。
第2章3.(3) 答申路線の選定とその考え方(P14)の中の「なお、社会経済状況の変化等により、……中心に検討することが適当である。」の部分	今回の近畿地方交通審議会答申(案)では、総論的な交通のあり方のみが記載されております。今後、自治体等で具体的な検討を行ったり、議会や住民に説明を行なうために、今回の答申(案)で選定された路線とそれ以外の路線との具体的な比較検討の結果を答申(案)に盛り込んでいただきたい。	個別路線につきましては、答申案に明記されていますとおり、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について、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選定を行っております。なお、検討結果につきましては、参考資料として添付しております路線評価一覧表に示されているところです。
第2章3.(4) 鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方(P14～P15)	「厳しい財政事情」を踏まえ「整備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」に関して、具体的な順序をつけるにあたっての考え方を示すべきだと考える。	「第2章3.(4) 鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方」において記述していますとおり、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、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」と指摘するとともに、整備・運営主体の明確化、具体的支援措置内容の決定等、その他の要素も考慮して決められるべきであると考えています。

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
第2章3.(4)鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方(P14～P15)	下記の内容を追加願いたい。 「鉄軌道の新規路線整備にあたっては鉄道とバスの有機的な連携の確保に充分配慮するとともに、バスが当該地域の公共交通機関として将来にわたって重要な役割を担い続けることを可能ならしめるためにも、バス事業に対する影響(減収・減益、余剰車両・余剰人員・余剰施設、路線再編成に係る費用等)に充分配慮した支援措置を講じることが必要である。」	「第1章2.(6)今後の取り組みの方向」において記述していますとおり、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・移動の確保等の観点から交通問題に総合的に取り組むことが、今後の方向性として重要であると指摘しています。 また、「同(5)規制緩和への対応」等において記述していますとおり、需給調整規制が廃止され、事業者の創意工夫の下で、地元の協力も得ながら、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中で、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と指摘しています。
第3章1.バスの活性化(P16)、第4章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(P22)、第6章1.近畿圏における環境を取り巻く現状と課題	平地幹線道路の立体交差を、信号制御を全廃した完全な立体交差とするには、直進跨道橋の両側に一对の反転跨道橋をつくって補佐してやれば実現可能となる。この場合、路線バスの定時走行を可能としながら、車の走行量を倍増できる。	ご指摘の方法については、その有効性等について、今後専門的な見地からの検討を求めることとしたいと考えていますが、本答申案は、我が国における社会の構造的変化を踏まえ、京阪神圏における公共交通機関の旅客輸送量が減少傾向にあること、前回の運輸政策審議会第10号答申の目標年次が到来すること等から、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、中長期的な展望に立った近畿圏の総合的な交通政策の基本的な指針を策定したものであり、個別の工事の方法等について詳細に言及するのは適当ではないと考えています。
第6章2.自動車の低公害化の推進(P28)	乗用自動車については横長のバックミラーを特にやめさせ、狭隘道路については沿道に用のない車両について通行料を徴収するなどして通過車両を排除し安全対策を強化すべきである。	「第8章1.(1)交通運輸分野における安全の確保」において記述していますとおり、交通運輸分野における安全の確保は最重要な課題であると認識しております。具体的には、自動車運送事業者に対する監査・指導の徹底、車両の検査・整備の実施、違法駐車対策等の必要性を記述しております。なお、通行料等のロードプライシングの問題については、国土交通省の検討テーマではありますが、現在の検討状況等から、ご指摘の内容を答申に盛り込むことは困難であると考えています。

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
第7章2.(2)交通結節点における案内表示等の充実(P32)	すべての駅に対して駅付近案内図を設置するとともに、紛らわしい駅名についても積極的に改称を促すべきである。	<p>交通結節点における案内表示等の充実につきましては、「第7章2.(2)交通結節点における案内表示等の充実」において、「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から整備を促進すべきである。」と記述しており、また、バスに関しては、「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」と記述していますが、ご意見を踏まえ、「駅及び駅周辺の案内表示等の充実」という記述を付け加えました。</p> <p>また、駅名の改称につきましては、鉄道事業法に基づく届出により、鉄道事業者が判断することが可能であり、鉄道事業者が利用者等からの様々な意見や状況を勘案して判断するものと認識しています。</p> <p>【答申(案)の修文該当箇所】 第7章2.(2)交通結節点における案内表示等の充実(P.32) 「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から、<u>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。</u>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。」</p>
第8章1.(2)大規模災害への対応と危機管理(P37)	すべての交通事業者に対して運行情報をホームページで公表させるべきである。	「第7章2.(1)リアルタイム情報の提供の充実」において、「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いるが、さらにその充実を図っていくことが必要である。」と記述しており、リアルタイム情報の充実の必要性が示されています。

意見該当部分等	頂いたご意見の概要	意見に対する考え方
<p>第8章2.(1)鉄道駅等におけるバリアフリー化の実現(P39)</p>	<p>エレベーター設備の無いところはまだまだ多くて行動の自由は制約されるので、電動車椅子を一層進化させて、あらゆる階段の隅に付属して設けられるようにする「梯段」に車椅子の減速歯車を噛み合わせて昇降できるようにする研究を、国や自治体主導で推進する必要がある。</p>	<p>「第8章2.(1)鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進」において記述していませんとおり、今後、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極めて重要な課題であると認識しています。今後とも、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することが重要であると考えておりますが、ご意見を踏まえ、こうしたバリアフリー施設の整備に関し、「技術開発」という観点に係る記述を付け加えました。</p> <p>【答申(案)の修文該当箇所】 第8章2.(1)鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進(P.39) 「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。」</p>
<p>序章(P3)下から4行目「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。」</p>	<p>近畿圏(近畿圏整備法に基づく三重県も含む圏域)全体の今後の新たな発展のためには、三重県、とりわけ京阪神圏と結びつきの強い伊賀地域を対象地域に含め、圏際部分の交通基盤を充実強化することが必要である。 対象地域に加えることが無理であるならば、少なくとも京阪神圏と名古屋圏の圏際部分の交通基盤重視を意識した記述を追加されたい。</p>	<p>本答申案は、我が国における社会の構造的変化を踏まえ、京阪神圏における公共交通機関の旅客輸送量が減少傾向にあること、前回の運輸政策審議会第10号答申の目標年次が到来すること等から、近畿運輸局長の諮問に基づき、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検討を行ったものです。 なお、関西本線の電化等、具体的な鉄道網の選定におきましては、他地域との流動も踏まえた検討を行ったところです。</p>