

近畿地方交通審議会
第 3 回 総合交通部会及び環境・情報部会合同部会
議 事 録

日時：平成 16 年 5 月 24 日（月）
15：00～16：12
場所：プリムローズ大阪 2 階「鳳凰」

○ 近畿運輸局（足立課長）

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第3回総合交通部会及び第3回環境・情報部会の合同部会を開催させていただきます。

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。

近畿地方交通審議会総合交通部会及び環境・情報部会におきましては、昨年5月23日に開催されました第1回部会の後、各ワーキンググループを中心に議論が重ねられ、昨年12月19日に開催された第2回部会におきましては、各ワーキングにおける検討状況のご報告があり、それらを踏まえましてご審議をいただきました。

その後、さらに各ワーキンググループにおきまして議論が深められ、各ワーキングごとにそれぞれの報告書としてお手元の資料がございますが、とりまとめをしていただいております。

これらを踏まえまして、それぞれの部会としてのとりまとめ案として、本日お手元の資料にありますとおり整理させていただきました。本日は、このとりまとめ案につきましてご審議いただきたいと考えております。

各部会のとりまとめ案には、一部重複する部分なども出てまいりますので、今回は総合交通部会と環境・情報部会の両部会の委員の皆様一堂に会していただきまして、ご審議いただくことといたしました。

なお、本日の部会は、前回までの部会と同様、会議及び議事概要を公開するということになっておりますので、委員の皆様方にはその旨ご了承願います。

それでは、審議をお願いしたいと思います。

本日は、総合交通部会、環境・情報部会の合同部会でありますので、総合交通部会のとりまとめ（案）につきましては斎藤総合交通部会長に進行をお願いし、環境・情報部会のとりまとめ（案）につきましては北村環境・情報部会長に進行をお願いしたいと思います。

まず、斎藤総合交通部会長に進行をお願いしたいと思います。斎藤部会長、どうぞよろしく願いいたします。

○ 斎藤総合交通部会長

斎藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、まず総合交通部会とりまとめ（案）について、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。

まず、事務局から資料の説明をお願いいたします。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

それでは、ご説明をさせていただきたいと思います。「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）」に基づきまして、簡潔にご説明申し上げたいと思います。

まず1ページ「はじめに」、それから、2ページ目でございますけれども、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」、1「近畿圏の概況」というところは飛ばさせていただきます、3ページからご説明をさせていただければと思います。

3ページをお開きいただきたいと思います。2「近畿圏における交通を取り巻く環境の変化と課題」ということでございますけれども、（1）「公共交通機関の役割と課題」と

ということで、公共交通機関は、自家用自動車の利用の進展ですとか、あるいは大都市の都心部における従業人口の減少等に伴いまして、旅客輸送量が低迷しているということでもありますけれども、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ということでもあります。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いる。超高齢化社会を迎えるということから、高齢者の円滑な移動を確保することが必要になっているわけでもあります。

(2) 「近畿圏における人、物の流れ」ということでもありますけれども、「人の流れ」といたしまして、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というものの、近年減少傾向にありまして、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。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という傾向にございます。

4 ページ、「物の流れ」でございますけれども、近畿圏の発着総貨物量というのは全国の約 15 % を占めている。中でも府県間貨物輸送量において兵庫県・大阪府間が全国で最も輸送量が多い、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という傾向にございます。また、大阪港、神戸港や関空等、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という現状にございます。

(3) でございます。「公共交通機関の利用の促進」ということで、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ということでもありますけれども、こういうことが道路交通渋滞等の原因にもなっている。さらに、環境問題や交通事故の問題などを引き起こしている。

自動車の渋滞対策や交通事故を減らすという観点も踏まえまして、地球環境問題、あるいは地域環境問題への対応といたしまして、二酸化炭素の排出や大気汚染の少ないエネルギー効率の高い公共交通機関へ転換していく、自家用自動車から転換していくということですので、低公害車の導入促進などに取り組む必要があるということでもあります。

(4) 「地域の取り組み」でございます。そういうことも踏まえまして、自治体をはじめといたしまして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ですとか、いわゆる交通需要マネジメント (TDM) 施策の導入が地域においてかなり進められているところでございます。

5 ページに行っていました、こういう地域の動きは、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るということで、極めて重要な取り組みになっているわけでもありますけれども、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その関係で不可欠となっている現状にございます。

(5) 「規制緩和への対応」ということで、需給調整規制が近年廃止されました。事業者の創意工夫の下に、より効率的で利用者にとって魅力ある輸送サービスの提供が期待されるということでもあります。その一方で、バスなどにおいては、競争の激化で内部補助での路線維持が困難になるということも想定されるようになってございます。安全性の確保ですとか、採算のと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いうことでもあります。

ます。

(6) 今後の取り組みの大きな方向性でございますけれども、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いるということで、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て、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むということでございます。

6 ページ、「鉄道サービスの改善、向上」でございますけれども、先ほどご議論いただきましたように、鉄道旅客輸送量というのは、今後とも僅かずつ減少する一方で、鉄道への期待が高まっている。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を図ることが重要である。それから、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、新規路線の整備を検討する必要があるということで、先ほどご議論をいただいたとおりでございます。

ずっと行っていただきまして、次に 14 ページ、「バス、タクシー、水上交通の活性化」ということでございます。

まず 1. 「バスの活性化」でございますけれども、乗合バスの旅客輸送量は、一貫して現在減少傾向でございます。平成 15 年におきましては、平成 5 年と比較いたしまして利用者数は約 2 割の減少ということになっております。

そういう中で、バス事業者は極めて厳しい経営環境にあるわけでありまして、分社化ですとか業務の委託など、合理化に努めてきたわけでございます。

こうした中で、需給調整規制の廃止が行われまして、新規参入ですとか高速バス、深夜急行バスの拡充等、新たなサービスの改善が見られる中、会社更生法の適用を受けるものも出てきているという状況でございます。

都市部におけるバス輸送の問題といたしまして、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ている、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ということが挙げられます。郊外部におきましては、15 ページでございますけれども、路線の運行本数の減少などによりまして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出てきているということでございます。

(2) 「今後のバスの活性化」といたしまして、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ということで、バス事業者におかれましては、経営の合理化に努める、創意工夫を活かしたより良いバスサービスを提供するということが求められております。

また、国及び自治体は、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ております。

また、都市部の道路交通混雑の著しい区間におきましては、道路の交通混雑の改善とバスの定時性確保のために、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、あるいは公共車両優先システム (P T P S) の導入・拡充を図っていくべきであるということでございます。

それから、16 ページに行っていただきまして、(3) 「生活路線の維持及びコミュニティバスへの対応」ということで、過疎地域におきましては、バスは必要不可欠な輸送サ

ービスということで、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るということで、バス車両の小型化等々、あるいはコスト削減や旅客利用実態に合った運行への見直しなどを進める必要がある。バス事業として採算がとれない場合でも、バス地域協議会等の場でその輸送手段の確保が必要と判断される場合には、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。

それでも路線維持が困難な場合におきましては、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敵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きましても、いわゆるコミュニティバスの運行について検討をしていくべきだということでございます。

それから次に、タクシーの問題でございます。

タクシーにつきましても、16ページから17ページにかけてでございますけれども、平成14年におきまして、平成5年と比較して利用者数が2割強減少しているという厳しい経営環境にあるわけでございます。

こうした中で、需給調整規制の廃止等が行われまして、新規参入、増車、減車などが行われてきたわけでございます。運賃につきましては、様々な運賃が導入されまして、全国で最も多様化が進む地域になっているわけでございます。

(2)「今後のタクシーの活性化」ということで、輸送需要が減少しているわけでございますけれども、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ということで、特に、超高齢社会の到来を踏まえまして、介護とタクシー輸送を一体的に提供する方法ですとか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。

それから、近距離利用客からは運転手の対応が悪いという批判がありますことから、近距離乗り場の設置ですとかウエルカム・ワンメーターキャンペーンの展開等を行っているわけでございますけれども、こういうような取り組みをさらに推進していくということでございます。

国におきましては、タクシー事業者の各種取り組みにつきまし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ということでございます。

また、繁華街や駅周辺、さらには交差点における客待ちタクシーの違法駐停車、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て、乗り場の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ということでございます。

3「水上交通の活性化」ということでございますけれども、(1)「海上フェリーの活性化とクルーズ観光の振興」ということで、海上フェリーは約20航路ということで、他の輸送モードとの激しい競争にさらされ、厳しい経営環境にあるわけでございます。

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ということでございます。

特にクルーズ船につきましては、19ページにかけまして、大きな潜在的な需要が存在するということで、クルーズ振興のための有機的な連携を推進するべきであるということ

でございます。

また、(2)水都大阪の再生ということで、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、用途に応じた多彩な事業メニューの展開を図っていく、認知度を高める必要があるということでございます。

それから、20ページに行ってくださいまして、「利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択」ということで、今回の答申におきまして大きな目玉の1つでございますけれども、個人の交通行動への働きかけによって公共交通の利用を促進していこうということでございます。

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」ということでございます。先ほど申し上げましたように、京阪神圏におきましては、自家用自動車を利用した移動が増加しているわけでございますけれども、このような自家用自動車利用への大幅な依存といいますのは、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ということで、公共交通の利便性ですとか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だということで、諸外国における取り組みですとか、ここの京阪神圏におきまして全国に先駆けてこれらの研究が進められ、社会実験が行われてきており、成果を挙げてきているというところなわけでございます。

21ページに行ってくださいまして、2「働きかけの具体的方策」ということでございますけれども、(1)といたしまして「社会一般への働きかけ」ということで、従来、ノーマイカーデーの社会一般への働きかけですとか行われてきておりますけれども、まだ必ずしも十分な効果が上がっていないということで、国、自治体、交通事業者等の連携の下、様々な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ですとか、公共交通機関の情報提供等を行うべきであるということでございます。

さらに、中長期的な視点から環境問題、公共交通機関の社会的意義等のテーマを総合学習として教育の場で取り上げることも重要であるということでございます。

それから、(2)「各個人を対象とするきめ細かな働きかけ」ということで、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まして、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わけでございます。

京阪神圏におきまして、そういう働きかけの実証実験が行われているわけでございます。

本日は、この中に、これはサブWG2の検討でございますけれども、別添の資料のかなり大部の資料になりますけれども、「サブWG2報告書」というのがあります。それをちょっとお開きいただきたいと思いますのですが、その最初の方にポンチ絵がついてございます。川西市・猪名川町における、先ほど申しました実験、TFP社会実験ということで、3日間の交通行動について、あるグループ、効果の出たグループについて見ましたところ、自動車利用時間が約40%短縮、削減され、公共交通の利用回数が約20%増加するというような結果も得られているということでございます。

このような成果を踏まえつつ、国、自治体におきましては、各個人へのきめ細かな働きかけを検討すべきである。関係者における協議を進めていくことが適切であるということ

でございます。

それから、23ページに行ってくださいまして、物流の関係でございます。

国際競争力のある物流、トータルコストの低減に向けた環境整備ということで、2のところを見ていただきますと、情報技術の飛躍的な進展等に伴います物流の効率化を進めていく必要があるということでございます。

24ページを見ていただきますと、高度道路交通システム（ITS）等々を活用し、効果的、効率的な物流システムを構築する必要がある。

43号線の問題につきましても、こういうものを活用し、ロードプライシングですとかETCの普及促進を引き続き図っていくことが重要であるということでございます。

港湾につきましても、両港の国際競争力の強化ということが重要な課題であり、港湾における様々なサービスの向上を図るべきであるということでございます。

3「モーダルシフトの推進」でございますけれども、NOx・PM法の規制強化ですとか等々を踏まえまして、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ということで、モーダルシフト推進のために、25ページでございますけれども、実証実験への支援ですとか、成功事例を世の中に情報提供していく、あるいは表彰システムを設けるというようなことを推進していくことが重要であるということでございます。

26ページに行ってくださいまして、「観光振興と交通」ということでございます。

ご案内のとおり、近畿には、世界遺産をはじめとする歴史的文化財、都市型観光資源、いろんな様々な魅力的な観光資源が集積しておりますけれども、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ということで、昨年の12月に設置されまし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、ビジット・ジャパン・キャンペーン等を通じた内外への効果的なPRを図るべきである。

特に、観光地の中には、鉄道駅からの2次交通アクセスですとか観光拠点を巡るバス等の公共交通機関の利便性が低いケースがあるということで、行楽シーズンにおける激しい交通渋滞を避ける観点からも、公共交通機関を有効活用していく必要があるということでございます。

鉄道事業者におかれましても、沿線におきます観光資源を発掘し、魅力を高めることによって観光客を誘致し、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。

それから、近畿圏の主要な観光資源は、いずれも関空から近距離の極めて恵まれた位置にあるということで、観光地も関空も、それぞれが旅行客を増やすような取り組みが重要であるということでございます。

以上、駆け足になりましたが、総合交通部会の関係の報告をさせていただきました。

○ 斎藤部会長

ただいま説明のありました内容につきましてご審議いただくことにしたいと思います。

ご意見、ご質問等はございますでしょうか。発言をお願いしたいと思います。

○ 辻専門委員

1点、お願いがございます。12ページのところでございますけれども、新たな路線の選定につきまして、上の方の3分の1ほどのところに考え方が記載されております。それで、中ほどの下に「新たな路線は別紙（検討中）」ということで記載しておられます。で

きましたら、自治体から提案した路線のうち、例えば空港や新幹線など広域交通との結節を図るような路線など、都市政策上の必要性の高いものにつきましては選定路線に加えていただきたいというふうをお願いいたします。

以上でございます。

○ 斎藤部会長

はい、お願いいたします。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

鉄道につきましては、鉄道事業の継続性、健全性というのが重要な課題になります。採算性が悪ければ路線の廃止も起こり得るということで、厳しい財政事情のもとで補助金を投入するということに当たりましては、その補助金を含みます膨大な投資がむだにならないよう採算性の確認を行うことが極めて重要だと考えております。今回の答申路線におきましては、施設整備については、実際の助成制度が実質の補助率が50%から60%であるということにかかわりませず、100%補助金で賄うという前提での40年間の累積のキャッシュフローの黒字化ということで、かなり緩い基準で見ているということでございまして、採算性については、この緩い基準ということで採算がとれるということを前提にさせていただいております。

国の鉄道計画の路線の選定に当たりましては、他の地域においても同様の取扱いになっておりますし、この12ページのなお書き、下の方を見ていただきますと、「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」、「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、関係地方自治体を中心に検討することが適当である」という記述がございまして、地方自治体で検討をされ、開発状況が仮に好転した場合には事業化に結びつく可能性があるという記述をさせていただいているところでございます。

以上でございます。

○ 角田委員

ただいまのご発言と重なると思いますが、確かに、経済、採算性ということでは大変な問題がありますけれども、近畿圏の場合には特に、阪神大震災とか危機管理、大災害ということを考えましたときに、安全・安心ということではぜひご配慮をいただきまして、十分なる骨格のような形の骨組みのところは大事に残していただいて、延伸していただきますようにぜひお願いしたいと思います。

○ 斎藤部会長

ただいまのご意見に対して、何かございますか。事務局の方、いかがでございますか。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

先ほど申し上げましたように、かなり緩い採算性のもとの採算性の確保を確認させていただいた上で、地域開発ですとか都市機能の向上等、都市政策の必要性も考慮して選定させていただいているということでございます。

○ 斎藤部会長

ただいまのご発言ですが、12ページの真ん中からちょっと上のところに、むしろこの答申が、政府、国に対してお願いをするという、そういう文章が1つのパラグラフとして

入っております、実は今回の分析においては、採算性の枠をもう最大可能、これ以上広げられないというところまで広げて分析をしております。普通の採算性の分析ではなかなか、何と申しますか、合格しないというレベルまで広げて分析をしています。

ただし、このまま答えを答申の中に出してしまうと無責任になりますので、したがって、「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」というふうに書いてございまして、実はこういう方向性で新線整備に対する支援措置をお願いできないだろうかという文章まで入れさせていただいた答申でございますので、先ほどの辻委員のご意見もそうですけれども、ぜひそのあたりを理解いただければありがたいと思います。

いかがでございましょうか、何かご意見、ご発言は……。

○ 青木（藤城専門委員の代理）

鉄道の関係ですけれども、採算性を重視されてこういう形で検討されていくということになるんですけれども、やはり地域としましては、あるいは鉄道といいますのは、地域戦略としてまちづくり等全部含めて必要な場所だという形で今までお願いをし、のせていただいていた経過もございますので、採算性の重要性も十分理解をいたしますが、他方、私どもの京都府ですと、学研促進法等もございますので、その辺との絡み等十分勘案して、その辺の答申に上げるか上げないか、できれば、上げていただけるものは上げていただきたいというふうな形をお願いをしたいなというふうに思います。

○ 斎藤部会長

我々も、各路線に関しては相当踏み込んだ議論を実はしております、ただいまのご発言は、片奈連絡線に関するご発言でございますが、実際に私自身、車で長池から京田辺まで走ってみたりしております、私が部会長として持った印象ですが、今直接あの片奈連絡線のルートに沿ったバス路線というのはないので、例えば、まず第一段階としてバス路線のようなものを設定して、それで実績のようなものを積み上げていくことによって、この路線はだんだん日の目を見てくるのではあるまいかというような印象を、この路線に関する分析結果を見た後の私のそういう感触として持ったわけでございますので、どうぞ、いろいろな路線に関して、1つの基準でもって全部片づけたというわけではなくて、かなり踏み込んだ観察とかいろいろ検討した上での答申路線になったというふうにご理解いただければ大変ありがたいというふうに思います。

また、12ページのなお書きにも書いてありますように、これからの社会情勢、経済情勢の変化、あるいは沿線におけるさまざまな開発計画の進捗等に即して、新しい、必ずしも答申路線に入っていない路線でも事業としての具体化の可能性についてきちっと書いておりますので、ぜひこの辺を斟酌^{しんしやく}いただいてご理解をいただければと思いますが、事務局として何か、ただいまのご発言に対してつけ加える点はございませんでしょうか。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

はい。

○ 斎藤部会長

いかがでございましょうか。ご意見、ご質問等、ございますでしょうか。

〔特になし〕

それでは、特にご意見、ご質問はないようですので、ただいまご議論いただいた内容は、

最終的には8月9日に開催予定の審議会において決定されることとなりますが、ただいまの議論を踏まえ、私の方で必要な修正をさせていただき、総合交通部会のとりまとめとすることでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

ご異議がないようですので、そのようにさせていただきます。どうもありがとうございました。

なお、総合交通部会は恐らく今回が最後になると思います。委員及び関係者の皆様には長期間にわたって熱心なご審議をいただきまして、また、様々にご協力をいただきまして、大変ありがとうございました。部会長としてお礼を申し上げます。

それでは、続いて環境・情報部会とりまとめ（案）についてご審議いただきたいと思います。ここからは北村環境・情報部会長に進行をお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○ 北村環境・情報部会長

北村でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、ここからは環境・情報部会のとりまとめ（案）ということで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。

まず、事務局の方から資料のご説明をよろしくお願いいたします。

○ 近畿運輸局（飯嶋部長）

交通環境部長の飯嶋と申します。よろしくお願いいたします。

環境・情報部会では、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の2つのワーキンググループを設置いたしまして、合計11回のワーキンググループを開催して議論をいたしたところでございます。本日もそれぞれのワーキンググループの報告書を配布させていただいておりますが、この報告書と、昨年12月の第2回環境・情報部会での議論などをもとに、本日とりまとめをさせていただきました。

なお、環境・情報部会では、環境や情報化、バリアフリーといった21世紀の新たな課題を中心に議論いたしましたが、これらは鉄道や自動車交通、海上交通といった各モードに共通に関連する課題でありますことから、議論の一部につきましては、先ほどご審議いただきました総合交通部会とりまとめ（案）にも記載してございます。その点、ご承知をお願いしたいと思います。

それでは、資料2-1「環境・情報部会とりまとめ（案）」についてご説明させていただきます。

2ページ目をお開きいただきたいと思います。まずⅠ、環境問題への対応でございます。ここは、交通環境ワーキンググループの報告書をもとにまとめてございます。

1.現状と課題でございます。まず、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ります。

また、大気汚染等、地域の環境問題にも取り組む必要がございます。

このため、物流の効率化やモーダルシフトの推進等とともに、以下のような対策を実施していくことが必要でございます。なお、具体的な物流対策につきましては、先ほどの総合交通部会とりまとめ（案）のにも記載してございます。

2「自動車の低公害化等の推進」でございます。まず、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ございます。

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、自動車NOx・PM法による車種規制適合車への早期代替などを促進する必要がございます。

近畿圏におきましては、CNG車の導入も積極的に進められておりますが、低公害車の普及をさらに推進するとともに、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ございます。

また、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ります。

エコドライブの推進につきましては、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、具体的な成功事例を情報提供することなども有効でございます。

また、グリーン配送の普及やグリーン経営の普及等、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ございます。

なお、燃料電池車等次世代低公害車につきましても、開発の状況等に応じ、支援していくことも重要でございます。

3「公共交通機関の利用促進による環境問題への対応」でございます。公共交通機関への利用転換を図るためには、まず、交通事業者は、提供するサービスの向上に引き続き努めていくとともに、関係者が連携して利用促進を図っていくことが必要でございます。その際には、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ございます。

また、交通需要マネジメント(TDM)施策の一環として、パーク・アンド・ライドやカーシェアリング、通勤マイカー需要の管理等々が近畿各地の実情に応じて実施されておりますが、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、利用転換を図っていくことが重要でございます。

4「交通運輸分野におけるリサイクルの推進」でございます。交通運輸分野におきましては、自動車リサイクルや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ございます。

また、静脈物流システムの構築や、ゴミゼロ型都市づくりを目指していくことが望まれております。

5「水上レジャーにおける環境保全」でございます。琵琶湖や淀川等における水上レジャーの活発化に伴いまして、様々な環境問題が発生しております。

このため、地方自治体による環境条例制定等に加えて、関係者が連携して、放置艇対策等を推進していくことが重要でございます。

また、水都大阪の再生を目指し、河川の水質浄化も求められているところでございます。

以上が、Iの環境問題への対応でございます。

続きまして、5ページ目をごらんいただきたいと思います。、情報提供のあり方・情報技術の活用でございます。ここは、情報化ワーキンググループの報告書をもとにまとめてございます。

まず1．現状と課題でございます。2段目にございますように、交通運輸分野における情報提供は、交通事業者などにより主体的に進められておりますが、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か分からない、あるいは動的な(リアルタイム)

ム) な情報がないなどの問題もございます。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ますので、国も、事業者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ございます。

その際には、昨今の規制緩和により、多様なサービスが提供されつつあること、情報技術の進展で、従来できなかった情報の収集、提供が可能となったことなど、新たな変化に対応した検討をしていくことが重要でございます。

情報化ワーキンググループでは、情報技術の活用だけでなく、情報内容の充実も情報化のもう1つの柱ということで、2「提供する情報の充実」としてまとめてございます。

まず、(1)「リアルタイム情報の提供の充実」でございます。情報提供の現状につきましては、列車ダイヤや運賃等の固定的な情報提供に留まっていることが多いのですが、これらの情報は、出発前の旅行計画作成時などには役立つものでありますが、移動中に遅延等に遭遇した場合などには不十分ですので、リアルタイム情報の提供の充実を図っていくことが必要でございます。

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、非常時に必要とされる情報提供の充実を図る必要がございます。

また、バスに関しましては、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接近情報の提供に加えて、到着時刻を提供するなど、リアルタイムの運行情報を提供することが重要でございます。

次に、(2)「交通結節点における案内表示等の充実」でございます。交通結節点における乗換え等の案内表示(サイン)につきましては、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ございます。また、多国語表記等もあまり進んでおりません。

このため、路線名・駅名への記号・番号表示やサインマニュアルの策定等の検討を行いまして、多様な利用者の視点から整備を促進すべきであり、また、音声案内等バリアフリー化に資するものなどについても検討し、具体化すべきであります。

また、バスに関しましては、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バスマップの作成等を進めるとともに、分かり易い情報提供に取り組むべきでございます。

さらに、インターネットの普及に伴いまして、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なども有効と考えます。

(3)「利用者の選択を容易にするための情報提供の充実」でございます。昨今の規制緩和によりまして、サービスが多様化しておりますので、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ございます。

さらに、現場においても、サービスを容易に選択できるよう、「5000円超分5割引」のような表示の明確化が重要でございます。

3「情報技術の活用」でございます。

(1)「ＩＣカード乗車券の導入促進と相互利用・共通化」でございますが、1段目と2段目では、ＩＣカードのメリットと導入の現状を記載してございます。

3段目にございますように、交通関係者間の連携強化を図り、導入を促進していくとと

もに、一枚のＩＣカードで、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ございます。さらに、ＪＲ東日本との相互利用など、近畿圏を越えた利用を可能にすることも重要と考えております。

８ページ目、（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」でございます。スルッとKANSAIのＩＣカードは、全国で初めての料金後払い方式であるため、利用頻度に応じた多様な運賃割引の設定が可能であり、さらに、商品の購入等にも幅広く利用でき、運賃や料金についての総合的な対応が可能でございます。

また、商品を購入した場合に、ＩＣカードにポイントを付与するなど、ＩＣカードを活用した地域活性化の取り組みなど新たな展開が期待されているため、関係者が連携し、ＩＣカードの活用方策について具体化していくことが適当でございます。

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りますので、特に個人情報の保護にも十分に注意する必要があります。

（３）「携帯情報端末の活用等」でございます。今では、出発前から到着までの継続的（シームレス）な情報の提供が求められておりますが、その手段として、携帯情報端末を活用することへの期待が高まっております。既にそうした取り組みが行われておりますが、引き続き携帯電話会社と交通事業者等が連携して、具体化していくことが望まれております。

さらに、移動制約者が、自律的に移動できるようにするため、携帯情報端末を利用して、移動支援を進めていくことも重要でございます。

以上が、 の情報化でございます。

続きまして、９ページをごらんください。 、その他の課題ということで、まず１．安全・防災対策でございます。

（１）安全の確保でございますが、安全の確保は最重要な課題でありますので、近年の規制緩和に対し、安全の確保等社会的規制につきましては、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ございます。

そのため、交通事業者等の日々の取り組みが大切であります。国も、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ります。

各モードごとにまとめてございますが、「鉄軌道」についてでございます。ホームからの転落事故に対応するため、待避スペース等の整備や、転落を防止するための措置の具体化を進めるべきであります。

また、踏切道の立体交差化や、保安設備の整備とともに、踏切事故防止キャンペーンの実施等を行っていくことが重要でございます。

さらに、二重事故の再発防止や、輸送障害発生時における的確な対応が重要であり、そのために、従業員の教育・訓練が何よりも重要でございます。

また、事故の再発防止のため、原因究明の徹底が必要でございます。

続きまして、「自動車」についてでございます。自動車運送事業において、バスやタクシーでの飲酒運転事故が発生しているため、厳しい処分を行うなど、飲酒運転防止対策の徹底を図るべきでございます。また、トラックにつきましても、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いるため、安全確保の徹底が重要であります。

このため、運行管理や車両管理を着実に実施するとともに、監査、指導の徹底や、運行

管理者に対する指導講習等が必要でございます。

なお、自動車の検査、整備等の実施も必要であり、また、大都市都心部などでは、違法駐車対策にも取り組むことが必要でございます。

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ございます。規制緩和に関し、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ございます。

「海上交通」についてでございます。船舶が輻輳する瀬戸内海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ございまして、人的要因による事故をなくすため、運航管理体制の強化等が必要でございます。

また、近年の技術革新等に対応しました船舶検査の実施や、総合的な安全管理体制の確立が必要でございます。

さらに、外国船舶の増加に対応し、P S Cの強化が重要でございます。

また、琵琶湖でのヨット転覆事故等、プレジャーボート事故が多発しているため、救命胴衣の常時着用等についての啓発活動等が必要でございます。

続きまして、(2) 「大規模災害等への対応と危機管理」でございます。

まず、「自然災害への対応」でございますが、その中でも事前の予測が困難な地震への対応が大きな課題であり、平成15年12月には、東南海・南海地震対策特別措置法に基づき、近畿では184市町村が推進地域に指定されており、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ございます。

このため、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見直しを図っていくことが必要であります。その際には、高齢者等の移動制約者の安全の確保にも十分配慮する必要がございます。

また、関係者が連携して、緊急輸送体制の確立・強化や、公共交通機関の早期復旧・復興対策の推進が重要でございます。そのためにも、平常時から、施設の耐震性向上を図り、関係機関と連携して、緊急時の対応について検討しておくべきでございます。

さらに、阪神・淡路大震災のノウハウを全国に情報提供し、全国の防災対策の向上に積極的に関与していくことも望まれております。

「テロ等に対する危機管理」についてでございます。米国同時多発テロ事件や、S A R Sの流行等がございましたが、まずテロ対策として、新幹線等の駅構内での監視や、巡回警備の強化等が重要でございますし、海上テロ対策として、P S Cの着実な実施などが必要でございます。

このほか、危機管理に関し、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ございます。

以上が、安全・防災対策でございます。

続きまして、13ページをごらんください。最後になりますが、2「バリアフリー社会の実現」でございます。

まず、(1) 「鉄道駅等におけるバリアフリー化の推進」についてでございます。近畿圏におきましては、基本構想の策定件数が全国の約3割を占めるなど、また、鉄道駅のエレベーター等の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おります。

今後も引き続き、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ります。

また、面的・広域的なバリアフリー化のため、関係者が幅広く参加して、地域や利用の実態に即した推進が重要でございます。

さらに、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ことも大切であります。

このほか、地震等の非常時における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ございます。

(2) 「心のバリアフリー」の実現についてでございます。バリアフリー施設の整備とともに、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ております。

このため、地域住民の理解を求めていくことが必要であり、学校教育等においてバリアフリーの問題を取り上げたり、あるいは、「バリアフリー教室」などを今後も積極的に実施していくことも有効でございます。

また、交通事業者も、従業員教育を通じて、意識や技術の向上を図っていくことが必要でございます。

以上で、環境・情報部会とりまとめ(案)の説明を終わらせていただきます。

○ 北村部会長

それでは、ただいまご説明いただきました内容につきましてご審議願いたいと思います。ご意見、ご質問等がございましたら、お願いいたします。

○ 角田委員

3ページのところに、CNG車、天然ガス車のことが書かれております。確かに、低公害車の普及ということで非常に考えられているわけですが、しかし、天然ガススタンドが非常に少ないということで、私はむしろ、もっと一般スタンドなどでも天然ガスのことができるような形というのが、これからは望ましいのではないかと考えております。

それから、どこに入るのかわかりませんが、例えば大阪は、特に近畿圏というところは、ルール、マナーといいますが、交通ルール、交通マナー、そういう行動という面に非常にもっとウエートを置いて書いていただけたらなというふうに思っております。いろんな立場で必要なことでもあるんですが、できれば、どの辺に入れていただけるのかなと。もしお考えいただけるんだったら、13ページの「バリアフリー社会の実現」というようなところで、あるべき望ましい行動というようなルール面での書き入れが、もし加えられたらありがたいのになと思っております。

よろしくお願いします。

○ 北村部会長

ただいまの2点ですが、事務局の方から何かございますでしょうか。

○ 近畿運輸局(飯嶋部長)

低公害車、車の普及と燃料供給施設、スタンドの整備は、やはりこれはセットのものでございますので、先生がおっしゃりますように、車の普及とともに、スタンドの整備にも力を入れて推進すべきだと考えております。その点、このとりまとめ(案)にも記述させていただいているところでございます。

それから2点目の、公共交通機関のルール、マナーですが……

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

済みません、その点につきましては、ちょっと私の方からお答えさせていただきたいと思います。

先ほどの総論のところでございます。むしろこちらの方がよろしいかと思ひますのは、総合交通部会の中で全体の総論がございますけれども、その４ページを見ていただきますと、（４）地域の取り組みというところがございます。この中で、最後に「なお」のところに自転車の話を書いてございます。「自転車保有台数が多く……移動手段として大きな役割を果たしている」というような記述もありますので、交通マナー全般の問題に少し関連させまして、先生がおっしゃられましたニュアンスを少しこの辺に反映させていただけるように考えさせていただければと思ひます。

○ 角田委員

できれば、具体的なものを書き入れていただけるようなことができるのであれば、非常にわかりやすいのではないかなと思ひますが、いかがでしょうか。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

それでは、具体的に先生とまた相談させていただきまして、対応を考えさせていただければと思ひます。

○ 北村部会長

ちょっと事務局の補足をさせていただきます。

給油施設がないというのは、これは鶏と卵で、車が少ないから給油施設がなかなかできてこないし、給油施設がないから車が少ないというので、その悪循環を打破するために国がさまざまな施策をとっておりますので、多分、近畿レベルでの話ではなくて、これは全国的に既に、この低公害車、あるいはＣＮＧ車を含めて、普及のための取り組みというのはなされていますし、だから、その意味で、先生がおっしゃられたことが具体的には書かれていないのではないかなというふうに思ひますので。

あともう１つの点は、それではまた、具体的にどこまで取り込めるかというのをお話しさせていただければと思ひます。

ほかにご意見、ご質問がございましたら、お願いしたいと思ひます。

○ 正司委員

１点だけ。先ほど議論のあったバリアフリー社会のところなんですけど、ここには重要な点として２点、駅等におけるバリアフリー化の推進、さらに「心のバリアフリー」の実現という形になっているんですが、バリアフリー化のときに、ハード面を進めるときには、決して、駅等に歩行支援の器具をつければおしまいではなくて、バリアフリーな公共交通システムないし公共交通ネットワークをつくるのが本来の目的だと思うので、そういう形に（１）番の内容は書きかえた方が、よりよいのではないかなと思ひますが、いかがでしょうか。

○ 近畿運輸局（飯嶋部長）

ネットワークの整備、そもそもこれが重要でございまして、それは総合交通部会の方のネットワークの整備のところに書かせていただいているわけでございますが、このバリアフリーは主に、先生もおっしゃられたようなハード、ソフトの両面で柱を立てさせていただいております、こんな構成になっている次第でございます。全体を読めば、先生のご

発言がそのまま生かされていると思うのですが、もう少しここに書き込んだ方がよろしいということでしょうか。

○ 正司委員

ネットワークと申ししたのは、何も路線という意味ではなくて、皆さんは公共交通システムを乗り継いで、家から出て移動されるわけで、そこを、要するに自家用車に乗らなくても移動できる手段が公共交通を中心とした移動体系で、その移動体系全体としてバリアフリーでないといけないというニュアンスがあって、ここではそれが読み取れるような形かという、必ずしもそうではないんじゃないかと。何か装置を駅につければおしまいというふうに、きつく言ってしまうと読めてしまうので、そのあたり、できればお考えいただければありがたいなと。方針としてはわかっているようですが、ちょっとニュアンスがそういうふうにとれないものですから。

○ 近畿運輸局（飯嶋部長）

もちろん交通バリアフリー法は、ターミナルの中だけのことはございませんで、おっしゃるとおり、家を出てから到着まで、あるいは面的、広域的なバリアフリー化が必要でございますので、そのあたりはこの（１）の中段にも若干書かせていただいております。先生のご主張はもっともでございますが、このあたりで書かせていただいているので、いかがでしょうか。

○ 近畿運輸局（奈良平部長）

済みません、先生のおっしゃっているニュアンスがもう少し前面に出るように、このバリアフリー社会の中の（１）の総論のところでも少しそういう表現ぶりが工夫できないかどうか、少し検討させていただければと思います。よろしゅうございますでしょうか。

○ 北村部会長

恐らく、非常に細かいニュアンスの問題だと思いますので、またご検討いただければと思います。

それでは、青山先生、どうぞ。

○ 青山委員

１１ページの大規模災害等のところですけども、中ほどに「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」とあって、上の方に活断層もあると書いてあるんですけども、これは神戸に住んでおられる先生方が言われた方がいいかもしれませんが、地震のときに、鉄道や道路が並行してずっと走っていて、それが寸断されることによって迂回路がなくなったということが、かなりいろんな問題を引き起こしたと思いますが、それも非常に大きな阪神・淡路大震災の経験だと思うんですけども、そういうことを考慮した迂回路というか、ネットワークをつくる上でそういうことを考慮したというふうな、何かそういうニュアンスがどこかに欲しいなと思います。頑丈なものをつくるというだけではなくて、ネットワークをつくるときにそういう地震の経験を生かして——多分生かしてネットワークはつくられたと思うんですけども、何かそこら辺はどうですか。今ごろこんなことを言うと、ちょっと事務局は困られるかもしれませんが、ちょっと質問なんですけれども。

○ 近畿運輸局（梶原局長）

リダンダンシーというんでしょうか、少し交通ネットワークについても、特に道路とい

うことになるんだと思いますが、余裕を持っていますんなところで、1カ所が崩れても大丈夫なようにつくる、そういう形で整備していくことは大事なことだと思っているんですが、特に道路部分については今回の検討の対象から外れておりますので、それとあわせてという形ではありませんけれども、私ども、陸の輸送だけではなくて、海上からの救援物資の搬入とかそういうことも実際に阪神・淡路大震災では行われておりますので、そういうことも含めた、震災に強い交通網の整備というようなことを、少しそういうニュアンスを、特に海上輸送も含めて書き込んでみたいとも思います。中身はまたご相談をさせていただければと思います。

○ 塩委員

環境対策のことなんですが、質問ということでちょっとお伺いしたいと思いますが、最初に出てくる43号線の大型ディーゼル車の迂回対策というのは、ロードプライシングのことだと思うんですが、あれは三、四年前から始まって、1,200円、それからまた、この2月に社会実験ということで割引の実験がありましたが、ほとんど効果が出てなかったようなんですが、これはやはり一番問題というのは、なぜ効果があらわれないのかというのがあるんですが、やはりその割引率の問題なんでしょうか。

○ 近畿運輸局（飯嶋部長）

43号線対策の環境ロードプライシング、これは今年の2月に兵庫県さんを中心に行われており、そこでも報告書は出ているのですが、正確な細かい分析は少し難しいところもあるのですが、やはり湾岸線との接続が悪いとか、そういったことも大きな要因と言われております。おっしゃるとおり、料金ももっと安くしてほしいというアンケートなどの結果はございましたが、そういったことが主な理由で進んでいないということだと思います。ただ、正確な分析、そこまでは至っておりません。

○ 北村部会長

よろしいでしょうか。

ほかに、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。まだ時間は少しあるようですけれども、よろしいでしょうか。

ちょっと1つだけ今の件で補足させていただくと、同じような状況にある首都圏の川崎の方ですが、あそこは工業地帯を通る代替路線がもう少しネットワークとしてつながっているんで、阪神高速の尼崎の場合よりも、もうちょっと効果は出ているということを記憶しておりますので、関西地域でも、道路ネットワーク、いわゆる湾岸線がもう少し有効につながれてくると、この施策の効果も上がるのではないかなというので、今のところ、非常に難しい状況ではないかなというふうに感じております。個人的な意見でございますけれども。

ほかにご質問、ご意見がございましたら、お願いしたいんですけれども、よろしいでしょうか。

○ 佐藤委員

多分ここに書いてあるのでいいのだと思うんですけれども、情報技術の活用ということで、相互利用というのがこれから非常に大きなテーマになってくると思うんですね。確かにICを使うと、関西、JRのイコカ、非常に便利だと思います。あれは、例えば高齢化だとか、それから海外の人が来られた場合でも、ああいう形であれば何なく移動ができる、

非常に快適性が高いと思うんです。そのときにやっぱり、いかに相互利用できるかということで、「重要である」という書き方ですけども、今も多分技術的には十分できるんだと思うんですね。でも、もっと違う要因があって、それができてないんだと思うので、例えば、「取り組むべきである」というふうにはっきりもうちょっと具体的に言っていた方が進むのではないかと。今までも改札機に入れる形のカードでも、本来はできたと思うんですけども、やっぱりできなかったのも、何かもう少しプレッシャーをかけるような表現にできないのかなというふうに、希望として思いました。

○ 近畿運輸局（飯嶋部長）

そこはまたご相談させていただくということでも、よろしいでしょうか。

○ 近畿運輸局（梶原局長）

今の構想では、イコカとピタパのカードを共通して使おうということ、そういう方向性はもう既に両者とも持っております。ただ、現在のそれぞれのシステムがきちんと、まずそれぞれのシステムが動かないと、その次のステップに至らないので、まずそれぞれが自分たちの持っているＩＣカードのシステムをきちんとした形で運用していこうと。それができた段階で一緒にしていくようなことを、またしっかりと考えていこうということでもありますので、まあ重要だと書いてありますけれども、取り組むべきだと書いても同じことだと思うんですが、やっていこうということについては、関係者は合意を見ております。

そこだけちょっとご報告をいたします。

○ 北村部会長

それでは、ほかにご意見、ご質問、どうでしょうか。

〔特になし〕

なければ、ちょっと早いですが、特にご意見、ご質問がないようですので、ただいまご議論いただきました内容は、最終的には８月９日に開催予定の審議会で決定されることとなります。ただいまの議論を踏まえて、私の方で必要な修正をさせていただき、環境・情報部会のとりまとめとさせていただきたいと思いますが、そういうことでよろしいでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

それでは、そういうふうにさせていただきます。ありがとうございました。

なお、環境・情報部会につきましても恐らく今回が最後になると思いますので、委員の方々と関係の皆様にいろいろご尽力いただきましてありがとうございました。ここでお礼申し上げたいと思います。

それでは次に、今後の予定につきまして事務局からご説明願います。

○ 近畿運輸局（足立課長）

それでは、今後の予定でございますが、各委員の皆様方のご都合も勘案いたしまして、８月９日に近畿地方交通審議会を開催し、答申（案）についてご審議をいただきたいと思いますと考えております。その後、パブリックコメントを実施し意見募集などを行いまして、その結果を踏まえまして、本年の秋ごろでございますが、近畿地方交通審議会において答申のとりまとめをお願いしたいと考えております。

また、総合交通部会及び環境・情報部会につきましては、パブリックコメント等でのご意見等にもよりまして、恐らく今回をもって最後となる見込みでございます。

以上でございます。

○ 北村部会長

それでは、以上をもちまして、本日の総合交通部会、環境・情報部会の合同部会を終了したいと思います。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、ありがとうございました。

それでは、事務局の方、あとよろしく願いいたします。

○ 近畿運輸局（足立課長）

斎藤部会長、北村部会長、どうもありがとうございました。

事務局といたしましては、本日いただきましたご指摘につきまして、部会長ともご相談をさせていただきつつ、適宜修正をさせていただきたいと思います。また、部会長とご相談しつつ、この両とりまとめ案につきまして答申案としてとりまとめるよう、項目の順番の整理等をしていきたいと考えております。

それでは、最後になりますが、近畿運輸局長の梶原から、これまでの委員の皆様方のご尽力、ご協力へのお礼も兼ねまして、ごあいさつをさせていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

○ 近畿運輸局（梶原局長）

本日は、長時間にわたりますご審議、まことにありがとうございました。本日両部会できりまとめでいただきました内容につきましては、8月の初めに開催予定の近畿地方交通審議会におきましてご審議をいただき、パブリックコメントを求めるための答申案を決定していただく予定でございます。

総合交通部会及び環境・情報部会の委員の皆様におかれましては、昨年の5月に発足をして以来、斎藤部会長、また北村部会長のもとで熱心なご審議をいただき、さらに部会の検討を支える、交通体系ワーキンググループ、交通環境ワーキンググループ、情報化ワーキンググループと、2つのサブワーキンググループにおかれましては、密度の濃い検討を精力的に進めていただきました。心から御礼を申し上げます。

ワーキンググループの検討内容につきましては、分量の関係もございまして、今回のとりまとめでは割愛されている部分もございますけれども、それらも含めまして、十分に参考にさせていただきたいと存じております。

両部会のご審議は、本件につきましては多分今回が最後になろうかと存じますけれども、ご出席の皆様には、これからいろいろな方面でご指導をいただくことが多いと存じます。これまでのご尽力に感謝を申し上げ、また、これからのご協力をあわせお願いをいたしまして、御礼のごあいさつといたします。まことにありがとうございました。

○ 近畿運輸局（足立課長）

それでは、これをもちまして、本日の両部会の合同部会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。