

第10回近畿地方交通審議会

議 事 録

日時：平成26年7月31日（木）

10：00～12：00

場所：ホテルプリムローズ

鳳凰（西）の間

○ 近畿運輸局（中村部長）

それでは、定刻も過ぎておりますので、ただいまから第10回の近畿地方交通審議会を始めます。

本日は委員の皆様には大変お忙しい中、本審議会に出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

なお、本日は報道機関から傍聴の申し込みがございます。事前にお知らせしておりますように、写真撮影は冒頭のみとさせていただきます。ただいまのお時間で少し時間をとりたいと思いますので、報道機関の方は写真撮影をお願いいたします。

それでは、そろそろよろしいでしょうか。

それでは、これにて写真撮影は終了とさせていただきます。

大変お待たせいたしました。これより審議会を始めます。

私は、本日の会議の事務局として進行役を務めさせていただきます、近畿運輸局企画観光部長の中村です。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

なお、本日の会議につきましては、近畿地方交通審議会運営規則第7条第1項に基づき、公開とします。

また、本日は8名の委員全員の方がご出席で、過半数の出席を満たしておりますので、地方交通審議会規則第7条第1項の規定により本審議会が有効に成立しておりますことをご報告します。

それでは、最初に本日の配付資料の確認をお願いいたします。

上から順番に、議事次第、委員名簿、配席図、資料1近畿地方交通審議会答申第8号について、資料2近年の交通に係る動向について、資料3近畿圏の望ましい交通のあり方を議論する際の論点について、資料4近畿圏における交通の目指すべき方向性の基本的な視点について、それから参考資料地方交通審議会等の関係法令、答申第8号の冊子、近畿圏の交通に関するアンケートについて、答申第8号（鉄道部分）の検証です。不足等ございませんでしょうか。

それでは、議事次第に従って進めます。

はじめに、近畿運輸局長の土屋知省よりご挨拶を申し上げます。

○ 近畿運輸局（土屋局長）

おはようございます。近畿運輸局長の土屋でございます。

本日は、皆様ご多忙の中ご出席賜り、まことにありがとうございます。

また、日ごろ、私どもの運輸観光行政につきまして格別のご理解、ご協力を賜っておりますことを厚く御礼申し上げます。

近年の交通の状況に目を向けますと、本格的な人口減少社会の到来、地震等の防災に対する意識の高まり、都市の競争力強化の必要、観光立国の動きなど、交通を取り巻く環境は大きく変化してきております。このような中、近畿圏におきましては地域公共交通の維持や再構築の取組、鉄道耐震化など防災の取組、多言語表記など観光と交通が連携した取組、スマートフォンなどの情報技術を活用した取組、ユニバーサルデザイン化など、さまざまな取組が活発に行われております。

近畿圏における広域の取組につきましては、平成16年に、この近畿地方交通審議会において近畿圏における望ましい交通のあり方をご審議いただき、答申として取りまとめていただいたところでございます。そして、この答申の目標年次が平成27年となっておりますので、本日は答申のフォローアップとして、10年前に描いた姿と比較して現在の交通がどのような状況にあるのか、事務局よりご説明させていただき、委員の皆様にもさまざまなご意見を伺いたいと考えております。

また、今後、近畿圏の交通に関する新たなビジョンの策定について検討してまいりたいと考えておりますので、今後の交通のあり方を議論する場合にどのような点を議論すべきかについてご意見などいただければ幸いです。

限られた時間の中ではございますけれども、本日ご出席の委員の皆様におかれましては、どうぞ忌憚のないご意見やご感想をお聞かせいただきますようお願い申し上げます。甚だ簡単ではございますけれども、私のご挨拶とさせていただきます。

それでは、本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○ 近畿運輸局（中村部長）

ありがとうございました。

続きまして、ご出席の委員の皆様方をご紹介します。

阪口委員でございます。中浜委員でございます。中川委員でございます。斎藤委員でございます。尾崎委員でございます。佐藤委員でございます。上田委員でございます。古莊委員でございます。

続いて、会長の選任に移ります。

本日の審議会は平成20年10月7日に船員部会の設置をご承認頂いて以来の約6年ぶりの開催となりますが、この間、委員の方の交代などございましたので、改めて本審議会の

会長を選出していただきたく、地方交通審議会規則第5条第1項の規定に基づき、委員の皆様で会長の互選をお願いしたいと考えております。どなたかご推薦はございますか。

では、斎藤委員、お願いします。

○ 斎藤委員

大変恐縮ですが、ご提案を申し上げます。

私は、大変ご多忙のところ恐縮に存じますが、尾崎委員に会長をお引き受けいただきたいと思っております。

皆様ご存じのとおり、尾崎委員は関西を代表する公益企業の代表でいらっしゃいます。また、大阪商工会議所の副会頭も務めておられまして、産業、経済全般にわたって豊かな経験と極めて高い見識をお持ちの方でございます。審議会全体を取りまとめていただくのに最もふさわしい方ではないかと考えます。ご推薦申し上げます。

○ 近畿運輸局（中村部長）

斎藤委員、ありがとうございました。

ただいま斎藤委員から尾崎委員に会長をお願いしたいとのご提案がございましたが、ほかにご提案はございますか。

〔特になし〕

それでは、委員の皆様、尾崎委員に会長をお願いしたいと存じますが、よろしいでしょうか。

〔異議なしの声〕

ありがとうございます。委員の皆様から異議なしとお声をいただきましたので、尾崎委員に会長をお願いしたいと存じます。よろしく願い申し上げます。

それでは、早速でございますが、尾崎会長よりご挨拶を頂戴できればと思います。よろしく願いいたします。

○ 尾崎会長

皆様、おはようございます。ただいま皆様方の互選によりまして近畿地方交通審議会会長の大役を仰せつかりました。ぜひ委員の皆様、それから事務局の皆様のご協力をいただきまして務めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

4月に消費税が上がりまして、若干、関西の景気も今下向しているところではございますが、しかし、基本的なところではまだまだ底がたい、そういうところにあるのではないかと、したがって、もうしばらくすれば、再び緩やかに回復してくるのではないかと、そうい

う状況であると思います。

しかし、こういう関西の経済が再び活性を取り戻すために必要なのは、やはりその一つとして交通インフラがあると考えているところでございます。歴史的に見ましても、近畿圏の交通は、都市づくり、そして経済の発展に大きな影響を与えてまいりました。交通インフラのおかげで都市が発展してきたということも言えるのではないかと思います。

しかし、ここ数年を見てみますと、本格的な人口減少社会になりつつあるということや、それに対しまして関西がインバウンドの観光によってもっと活性化していこうという、そういう動きが出ているところであります。このような新しい課題の中で近畿圏の交通は、交通事業者さん、そして行政、地域住民の方々など、多くの方々の努力によりまして、サービスの改善、そして安全性の確保という点で発展をしてまいりました。

本日は、近年の近畿圏の交通にかかわる動向につきまして事務局からご説明をいただけるということでございます。委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見、ご感想を言っていただければと思います。どうぞ、皆様、よろしく願いいたします。

○ 近畿運輸局（中村部長）

ありがとうございました。

それでは、議事次第に従いまして議題に入ります。

ここからの議事進行につきましては、尾崎会長にお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

○ 尾崎会長

それでは、議事に入らせていただきます。

まず、地方交通審議会規則第5条第3項に基づき、私から会長代理の指名をさせていただきたいと存じます。

斎藤委員を会長代理に指名させていただきたいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

○ 斎藤委員

かしこまりました。よろしく願いいたします。

○ 尾崎会長

それでは、議事次第に沿って議事を進行させていただきます。

まず、近畿地方交通審議会答申第8号について、事務局からご説明をお願いいたします。

○ 近畿運輸局（加納課長）

それでは、事務局の方から、資料1で近畿地方交通審議会答申第8号についてご説明いたします。

資料1の1ページ目ですが、まず答申第8号の内容に入る前に、近畿圏の交通に係る答申について過去にいくつか策定されておりますので、その経緯について簡単にご説明いたします。

近畿圏の交通に係る答申については、公共交通全般に関するものと鉄道に特化したものの大きく2つの流れがあり、左側の公共交通全般をご覧いただくと、昭和60年に京都府における公共交通機関の維持整備に関する計画についてということで近畿地方交通審議会答申第1号が策定されており、それ以降、平成12年の答申第7号まで、各府県ごとの計画が策定されています。

一方、鉄道については、昭和の時代から京阪神圏における鉄道ネットワークに関する計画が策定されてきておりますが、平成に入ってから平成元年5月に大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画についてという答申が策定されています。

そして、平成16年10月に、この2つの流れをくむ形で、近畿圏における望ましい交通のあり方についてという近畿地方交通審議会答申第8号が策定されています。

続いて、2ページ目ですが、答申第8号の検討体制についてです。

答申第8号策定当時は、近畿地方交通審議会の下に総合交通部会と環境・情報部会という2つの部会が設置されており、その下に5つのワーキンググループを設置しているという状況で策定されました。

続いて、3ページ以降ですが、ここから答申第8号の内容に入ります。まず初めに構成です。

答申第8号は全部で8章から構成されています。第1章が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、第2章が鉄道サービスの改善、向上、第3章がバス、タクシー、水上交通の活性化、第4章が利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択、第5章が効率的かつ環境にやさしい物流の確保、第6章が交通運輸分野における環境問題への対応、第7章が公共交通機関に対する情報提供のあり方・情報技術の活用、そして第8章がその他の課題への対応ということで、交通運輸分野における安全・防災対策、バリアフリー社会の実現、観光振興と交通、このような形で全8章から構成されています。

続いて、各章ごとの概要です。

まず、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です。

ポイントは4点です。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ける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、規制緩和のもと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組がますます重要となっている。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と、こういった内容となっています。

続いて、第2章、鉄道サービスの改善、向上の概要です。

ポイントは4点です。旅客輸送量は今後も僅かずつ減少することが予想されるが、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。こういった内容となっており、右側の構成を見ていただきますと、鉄道輸送の推移と健全な経営の確保のあり方、鉄道の活性化のあり方、既存の鉄道施設改良と新規路線の整備のあり方が記載されています。

続いて、5ページです。

第3章、バス、タクシー、水上交通の活性化の概要ですが、ポイントは3点です。規制緩和のもと、事業者の創意工夫を生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。こういった内容となっており、右側の構成を見ていただくと、バスの活性化のあり方、タクシーの活性化のあり方、水上交通の活性化のあり方が記載されています。

続いて、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です。

ポイントは2点で、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、さまざまな取組や実証実験等を進め、手法を確立することが必要であるということで、構成につい

ては、個人の交通行動への働きかけの必要性、働きかけの具体的方策のあり方が記載されています。

続いて、第5章、効率的かつ環境にやさしい物流の確保です。

ポイントは3点です。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といった内容で、構成は、近畿圏における物流の現状と課題、高度かつ効率的な物流システムの構築のあり方、モーダルシフトの推進のあり方が記載されています。

続いて、第6章、交通運輸分野における環境問題への対応です。

ポイントは2点です。環境に対する国民の意識が高まっている中、近畿圏は、京都議定書が採択された地域として、積極的に地域環境問題に取り組むべきである。交通分野においては、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。構成は、近畿圏における環境を取り巻く現状と課題、自動車の低公害化等の推進のあり方、公共交通機関の利用促進による環境問題への対応のあり方、交通運輸分野におけるリサイクルの推進のあり方、水上レジャーにおける環境対応のあり方が記載されています。

続いて、第7章、公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用です。

ポイントは3点です。さまざまな交通サービスの出現に対応し、利用者にできる限りわかりやす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といった内容で、構成は、提供する情報の充実のあり方や情報技術の活用のあり方が記載されています。

そして、第8章、その他の課題への対応です。

ポイントは2点です。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おそれがあり、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といった内容になっており、構成は、交通運輸分野における

安全・防災対策のあり方、バリアフリー社会の実現のあり方、観光振興と交通問題のあり方が記載されています。

続いて、8ページ目、9ページ目ですが、答申第8号では鉄道ネットワークの具体的なあり方について描かれており、8ページ目が既存施設の改良に関し検討すべき主な事業、9ページ目が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いう形で掲載されています。

8ページ目の既存施設の改良に関し検討すべき主な事業について、個々の事業についての説明は省略いたしますが、近畿圏各地の相互直通運転化に関する事業や電化事業、複線化事業、駅の大規模改良事業が掲載されています。

続いて、9ページ目ですが、中長期的に望まれる鉄道ネットワークということで、13個の路線が掲載されています。

京都地域を見ていただくと、①と②があり、①が地下鉄東西線の延伸、②が地下鉄烏丸線の延伸です。

続いて、大阪の北部を見ていただくと、③と④があり、③が北大阪急行の延伸、④が大阪国際空港広域ルールアクセスです。

続いて、京都、奈良あたりを見ていただくと、⑤、⑥があり、こちらは両方とも京阪奈新線の延伸になります。

続いて、⑦が大阪の東部にありますが、これは大阪モノレールの延伸です。

続いて、⑧以降は大阪市域の路線で、左上の大阪市拡大図を見ていただくと、⑧が新大阪から難波につながるなにわ筋線となっています。⑨が地下鉄四つ橋線の延伸になっています。⑩が中之島新線の延伸、⑪が今里筋線の延伸、⑫が鶴見緑地線の延伸となっています。

そして、もとの図に戻って、堺のあたりを見ますと、⑬は堺市の東西鉄軌道になっています。

そのほか、左下の方に書いてあるのですが、滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRT導入の可能性につき検討を進めると記載しています。

答申第8号については以上です。

○ 尾崎会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しましてご質問、ご意見等がございましたら、ご発言

をお願いいたします。ご発言はございませんでしょうか。

〔特になし〕

それでは、特にご質問、ご意見がございませんので、次、②の近年の交通に係る動向について、事務局からご報告をお願いいたします。

○ 近畿運輸局（加納課長）

それでは、事務局から、資料2で近年の交通に係る動向についてご説明いたします。

資料2の近年の交通に係る動向については、答申第8号の記載事項に沿ったフォローアップという形で、この後、ご説明いたしますが、このフォローアップ作業については、資料1ページ目で平成24年度から近畿運輸局で開催している2つの検討会、鉄道に関するものと鉄道以外、交通全般を対象とする、2つの検討会で検討を進めており、そこで整理された内容についてご報告いたします。

続いて、2ページ目で、その2つのフォローアップ検討会の委員ですが、こちらにいらっしゃいます齋藤先生、中川先生のほかに有識者の方々、府県・政令市の方々、事業者の方々に委員となっていて、そこで整理されたものです。

続いて、3ページ以降で近年の交通に係る動向についてご説明いたします。

まずは近畿圏の交通を取り巻く動向についてご説明いたします。

近畿圏の人口動態、経済動向について、近畿圏の人口は、平成27年以降、本格的に減少し、平成47年には昭和40年代の水準まで減少する見込みである。また、年少・生産年齢人口の減少が顕著であり、将来の高齢者の割合が3割を超える見込みである。さらに、近畿圏の社会増減については、減少が続いていたが、歯止めがかかりつつある。近畿圏の域内総生産は、名目値、対全国比とも、従前と比べると、低い水準にとどまっている。経済の基盤となる労働力は、就業人口、従業人口ともに減少傾向にあり、完全失業率も、ほかのブロックと比較して、最も高い。こういった状況です。

続いて、4ページ目、近畿圏の都市・地域動向です。

近畿圏の都市・地域の人口は、都心部は人口が増加し、地方部は人口が減少している。大阪駅北地区先行開発など、都心部で開発が進展しているものの、近畿圏全体で見ると、開発の進捗は芳しくなく、計画の中止や見直しも行われている。地方部の市町村においては、人口や小売事業所数が大きく減少しているなど厳しい状況にあり、地域活性化の必要性がますます高まっている。市町村別に見ると、人口密度が小さいほど1人当たりの行政コストが増大する傾向にあることなどから、集約型の都市構造の必要性が高まっている。

こういった状況です。

続いて、ライフスタイルの変化です。

生産年齢人口数のトリップ数や外出率が小さくなってきており、モビリティが低下している。交通手段の選択については、地方部での自動車分担率は増加しているものの、近畿圏全体での自動車分担率の増加は止まっており、モータリゼーションの傾向に変化が見られる。高齢者の交通手段は、自動車利用が5.7倍に増加。鉄道利用は自動車利用ほど増加しておらず、高齢者免許保有者数の増加などの要因により、高齢者の自動車交通利用が促進されている。通勤時の市区町村別交通量は、就業人口、従業人口の減少を反映して、総体的に減少傾向である。特に大都市近郊のいわゆる郊外部、衛星都市での減少が顕著である。こういった状況です。

続いて、6ページ、安全・防災意識の高まりですが、平成17年の福知山線脱線事故や平成24年の関越道高速ツアーバスの事故など、近年、交通機関に関する重大な事故が発生しており、事業用自動車の死傷事故件数も増加していることから、従前よりも安全に対する意識が高まっている。東日本大震災以降、全国的に防災の意識が高まる中、近畿圏においても南海トラフ地震の発生確率が高くなっており、地震・津波対策に対する意識は高まっている。平成16年に台風第23号等により5,000億円超、平成21年に台風第9号等により1,000億円超、また平成23年には台風12号等により2,000億円超の水害被害が生じている。こういった状況です。

続いて、情報技術の進展、観光立国への貢献ですが、スマートフォン等の普及、無線LAN利用率の増加、交通関係のビッグデータの蓄積等により、情報技術活用の可能性が一層高まっている。近畿圏の観光入り込み客数は全国の約2割弱となっており、観光立国への貢献に向けて近畿圏が果たすべき役割は大きい。また、訪日外国人にとって滞在中の交通に関して不便と感じる方も多く、観光立国に向けて交通が求められる役割は大きい。こういった状況になっています。

続いて、近畿圏の交通を取り巻く環境の最後ですが、地方公共団体財政状況、低炭素社会実現への貢献です。

平成20年度から平成24年度の温室効果ガスの総排出量は、森林吸収量の見込み及び京都メカニズムクレジットの取得を加味すると、京都議定書の目標を達成する数字となっている。公共交通機関は、自家用乗用車と比較して、二酸化炭素排出量が少ないため、今後の温暖化対策においても引き続き役割が期待される。また、近畿圏の地方公共団体の財政

力指数は悪化傾向にある。こういった状況です。

続いて、9ページ以降で分野ごとに答申第8号の記載事項に沿ってその現状という形で説明いたします。

答申第8号には実際には多くのことが書かれていますが、ここではごくごくポイントを書かせていただいております。

まず、鉄道サービスの改善、向上の現状ですが、3ページに分けて説明いたします。

まず、答申第8号の内容ですが、旅客輸送量は今後も僅かずつ減少することが予想されるが、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といったことが書いてあります。それに対して現状ですが、近畿圏全体の鉄道旅客輸送量については、答申第8号時点における平成32年の予測値が804万人／日であるのに対し、平成22年実績で809万人／日と、既に平成32年の予測値に近い値となっており、予測より早いペースで減少している。輸送に関する利便性・快適性の向上、乗り継ぎ利便性の向上、観光資源を活用した鉄道旅客需要の創出、駅機能の高度化、駅周辺の活性化について多数の取組が行われている。特に、答申第8号において重点的に記載された駅機能の高度化については相当程度進んでいる。こういった現状です。

続いて、鉄道の②、10ページです。

答申第8号の内容の続きですが、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。こういったものが書かれておりますが、それに対して現状は、答申第8号以降、路線数や駅数は増加しており、また、駅改良やバリアフリー化、駅前駐輪場なども着実に整備が進められている。答申第8号に掲げられた事業は進捗していないものの、鉄道施設の改良については着実に整備が進められており、鉄道ネットワークの質は向上している。新規路線整備については、答申第8号に書かれた路線、地域のうち、一部については具体的な検討が進められているものの、実現には至っていないということで、こちらについては次ページでより詳しいものを載せております。11ページです。

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の主な検討状況です。

真ん中の上部を見ていただくと、③の北大阪急行線延伸、こちらが最も検討が進んでい

るもので、平成26年3月に北大阪急行線の延伸に関する基本合意書が大阪府、箕面市、阪急電鉄、北大阪急行で交換されております。

そのほか、地下鉄3号線（四つ橋線）の延伸、中之島線の延伸、堺市東西鉄軌道、地下鉄7号線（鶴見緑地線）の延伸、あと地下鉄8号線（今里筋線）の延伸、なにわ筋線、大阪モノレールの延伸、京都市域のLRT、滋賀県南部地域のLRT、こういった路線について検討が進められております。

続いて、12ページ、バスの活性化の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、事業者は経営の合理化に努めるとともに、創意工夫を生かしたよりよいバスサービスを提供することが求められる。バス事業者による路線維持が困難な場合は、バス地域協議会の場等を活用し、関係地方自治体を中心となって、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。こういったことが書かれております。

それに対して現状は、乗り合いバスの輸送人員、輸送収入とも長期的に減少しており、平成14年度から平成24年度にかけて、輸送人員は約14%、輸送収入は約8%減少している。近年、デジタルサイネージシステムが導入され、インターネット・携帯電話向けバス接近情報配信サービスなど、わかりやすいダイヤ情報等の提供の取組が進んでいる。バス事業者による維持が困難な路線については、バス事業者にかわり、自治体によるコミュニティバスの運行が増加している。また、関係地方自治体を中心となった「地域公共交通会議」等協議会が多数設置され、平成25年度末には126市町村において地域住民の足の確保に最も適した手段の検討が進められている。こういった状況です。

続いて、13ページ、タクシーの活性化の現状です。

近年、輸送需要が減少しているが、需要の拡大のためには、創意工夫を生かしたよりよいタクシーサービスを提供することが求められる。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。

こういったことが答申第8号に書かれておりますが、それに対して、全体の走行距離、輸送人員はともに減少傾向にあるが、タクシー適正化・活性化法等の増車抑制策、事業再構築の実施により、実車率及び1台当たりの実績は上昇傾向となっている。GPS配車システムやスマートフォンによる配車予約システムの導入など、配車の効率化によって利便性が向上している。また、自治体やJRとのタイアップなど、創意工夫した定額観光タクシーの導入が進められている。誰もが気軽に利用できる新しいタクシーとして、標準仕様

ユニバーサルデザインタクシーを国が認定する制度を平成24年に創設し、認定を受けた車両を導入補助制度等により促進を図っている。また、付加価値をつけたサービスを提供するための運転者教育として、ユニバーサルドライバー研修や、中国人観光客に対応する中国語講座を実施している。こういった状況です。

続いて、水上交通の活性化の現状でございます。

まず、答申第8号の内容ですが、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。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。

これに対して現状ですが、近畿圏を発着する航路は、平成15年度末の16社23航路から10社16航路に減少している。輸送量も、平成15年度から23年度にかけて、旅客が49%減、自動車30%減となっている。サービス改善を実行している事業者も多く、接客教育の実施等による接客サービスの向上を図っている。大阪においては、水陸両用船、旅客船としては世界初のリチウムイオン電池推進旅客船などを運航することにより、観光の目玉を創出している。平成21年8月、大阪港で開発が進められた咲州・夢洲・舞洲の3人工島の道路ネットワークが完成。南港フェリーターミナル前にバス停留所が再設置されたことにより、利便性が向上している。こういった状況です。

続いて、15ページ、利用者への働きかけによる適切な交通手段の選択の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、自家用自動車から公共交通機関へ利用の促進を図るためには、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やかな働きかけについて、今後、さまざまな取組や実証実験等を進め、手法を確立することが必要であるといったことが記載されております。

それに対して現状ですが、平成17年度から19年度にかけて、モビリティ・マネジメントを推進すべく、協議会などが設置されている。また、平成21年までに実施されたモビリティ・マネジメント・プロジェクトのうち、約3割が近畿管内におけるものであり、全国的に最も高くなっている。モビリティ・マネジメント実施数は年々増加しており、住民、企業に対してはバスマップ配布やアンケートによる検証、学校に対してはバス体験乗車や出前講座などを通じ児童の公共交通機関に対する意識の向上を図るなど、取組内容は多様

で、きめ細やかなものとなっている。こういった状況です。

続いて、効率的かつ環境にやさしい物流の確保の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、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。

これに対して現状ですが、国内貨物輸送量の実績は長期的には減少傾向となっており、2005年と2012年を比較すると、20%程度減少している。3PL人材育成推進事業の実施、ガイドラインの策定、物流効率化法による支援等を行っている。JR貨物のIT-FRENS&TRACEや日本通運の貨物追跡システムなど導入が進んでいる。物流のグローバル化に伴い、ISO国際規格による標準化を進めている。荷主企業の省エネの取組状況について行ったアンケート調査においては、回答企業の約3分の1がモーダルシフトに取り組んでいる。こういった状況です。

続いて、交通運輸分野における環境問題への対応の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、環境に対する国民の意識が高まっている中、近畿圏は、京都議定書が採択された地域として、積極的に地球環境問題に取り組むべきである。交通輸送分野においては、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。

これに対して現状ですが、近畿圏の各府県の運輸分野における二酸化炭素排出量は、各府県ともに減少している。交通輸送における二酸化炭素排出量抑制のため、事業用CNGトラック導入、大阪市交通局などにおける環境定期券の発売、交通渋滞緩和や環境保全を目的とした観光地等におけるパークアンドライド等の取組が進められている。こういった状況です。

続いて、公共交通機関に関する情報提供のあり方・情報技術の活用の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、さまざまな交通サービスの出現に対応し、利用者のできる限りわかりやす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カードなどの情報技術の活用により、利便性が高く、また、ほか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。

これに対して現状ですが、鉄道各社については、駅構内に情報提供ディスプレイを設置し、遅延情報等をリアルタイムで提供したり、ホームページや各種コンテンツプロバイダーなど、運行情報をリアルタイムで提供している。バス各社については、コンテンツプロバイダーによるリアルタイム運行情報の提供のほか、バス停等に設置されているディスプレイにおいては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が、インターネットを介しては到着予想時刻や目的地までの所要時間を自動表示するシステムが開発、導入されている。平成25年3月からは、JR 5社と首都圏、名古屋圏、関西圏及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計10種類のICカード乗車券の相互利用が開始され、PiTaPaについては、ショッピング利用可能、利用回数割引や利用額割引など、利用実績に応じたさまざまな割引サービスが行われている。こういった状況です。

続いて、19ページ、交通運輸分野における安全・防災対策の現状でございます。

まず、答申第8号の内容ですけれども、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。

これに対して現状ですけれども、事業用自動車の事故件数は減少しており、特にトラックの減少が大きい。海難隻数については、年当たり300件前後と、依然として高い水準で推移している。平成18年10月より導入した運輸安全マネジメント制度では、事業者が経営トップから現場まで一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認、評価している。監査実施件数は平成16年度に604件であったものが平成23年度には1,756件、処分件数も平成16年度193件であったものが平成23年度325件に増加し、監査体制の充実を図っている。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危機管理のため、各種名簿や連絡網の作成、メーリングリストの活用など、情報伝達・共有体制を整備している。また、衛星携帯電話、防災行政無線など、通信手段を確保、拡充している。こういった状況です。

続いて、20ページ、バリアフリー社会の実現の現状です。

答申第8号の内容ですが、超高齢社会を迎える中で、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。

これに対して現状ですが、移動円滑化の促進に関する基本方針に定められた各施設の新たな整備目標に向け、施設設置管理者及び基本構想を作成した地方自治体により、順次、バリアフリー化を推進している。各交通事業者協会や交通事業者内部の研修会、国などが主催するバリアフリー教室などにより、バリアフリー意識や介助技術の向上を推進している。こういった状況でございます。

続いて、21ページの観光振興と交通の現状です。

まず、答申第8号の内容ですが、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・キャンペーンなどを通じた効果的な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。

これに対して現状ですが、訪日外客数は、ビジット・ジャパン・キャンペーンを開始した平成15年から平成22年にかけて、全国的には65.2%増、近畿圏では9.1%増であった。平成23年は東日本大震災等の影響により減少したが、平成24年には平年どおりまで回復した。平成25年は前年比24%増となり、初めて1,000万人を突破した。各府県の観光地等においても、パークアンドライドの実施による交通渋滞緩和や環境保全のための取組が行われており、平成24年には京都市で秋の観光ピークである11月に広域的なパークアンドライドが実施された。鉄道各社が関西国際空港と近畿の主要都市に絡んだ多様な企画切符を販売しているほか、バス会社も各種運賃割引、所要時間短縮、早朝・深夜の増便等を実施しており、関空内の観光案内所においても情報提供を行うことで外国人観光客の利用者数増加につながっている。こういった状況です。

以上が答申第8号の記載事項に沿った交通の現状ですが、22ページ以降では答申が策定された平成16年以降の交通関係の主な制度改正について整理しております。

22ページにいろいろと法律が書かれており、詳細は説明を省略いたしますが、安全に関する法律、鉄道、物流、バス、バリアフリー、観光、地域交通、環境、こういった分野に関する制度改正が行われています。そして、最近では、平成25年12月、交通政策基本法が施行されております。そして、平成26年1月にタクシー「サービス向上」「安全利用」推進法が施行されております。そして、平成26年5月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が行われております。今申し上げた3つについては、ごくごく簡単に概要をご説明させていただきます。

23ページが交通政策基本法の概要ですが、こちらの緑で書いてあるところを見ていただくと、基本理念、国が講じるべき施策、地方公共団体が講じるべき施策、こういったものが書かれており、2行目の赤いところを見ていただくと、交通政策基本計画というものを閣議決定して実行しなければならないというようなものが盛り込まれております。

続いて、24ページが交通政策基本計画の策定についてですが、2の「策定手続き、スケジュール」のところを見ていただくと、交通政策審議会・社会資本整備審議会の計画部会において審議すると、夏ごろまでに一定の取りまとめを行って、年内に基本計画を閣議決定することを予定しております。25ページは飛ばして、26ページを見ていただくと、これが、先日、交通政策審議会・社会資本整備審議会の計画部会で出された交通政策基本計画の中間取りまとめ（素案）の概要となっております。

真ん中にA、B、Cとありますが、豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現、成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築、安心・安全で持続可能な交通に向けた基盤づくり、この3つを柱として交通政策基本法上の国の施策とか施策の目標が整理されております。さらに、施策の推進に当たって特に留意すべき事項が整理されております。

続いて、27ページですが、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、これが平成25年に改正されていますが、27ページは平成19年度にこの法律が制定されたときの概要になっております。上のグレーの四角のところ、2つ目を見ていただくと、地域公共交通の活性化及び再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織して計画を策定し、その計画に即して関係主体が取組を進めるといった制度になっております。

これが平成25年に改正されたのですけれども、その内容が28ページで、法律の詳細の説明は省略いたしますが、上の方の交通政策基本法の具体化とか目標、ポイントを見ていただくと、法改正の趣旨としては交通政策基本法の具体化をするということで、日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保、まちづくりの観点からの交通施策の促進、関係者相互間の連携と協働の促進、こういったものを交通政策基本法に書いているのですが、それを具体化する法律という位置づけです。目標のところを見ていくと、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上、これを実現するために、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する、こういった取組を国が支援する枠組をこの改正で盛り込みました。

活性化・再生に関する概要については以上です。

続きまして、31ページですが、タクシー「サービス向上」「安全利用」推進法による制度に関してですが、左側が旧、右側が新で、いろんな点が変更されておりますが、右側の中段を見ていただくと、特定地域と準特定地域というのがあり、この特定地域については、現在、タクシーが供給過剰である地域に対して強制力がある供給削減措置を講じる、といった制度になっております。

続いて、32ページですが、超小型モビリティの認定制度も最近創設されております。

右側の方の図を見ていただくと、出力とか排気量で自動車のカテゴリーが分けられておりますが、軽自動車というカテゴリーの中に超小型モビリティという新たなカテゴリーを設置して、それが公道走行するための認定制度を創設しております。

33ページですが、この超小型モビリティについては、神戸市・六甲山において導入が進められております。

近年の交通に係る動向については以上です。

○ 尾崎会長

どうもありがとうございます。非常に盛りだくさんの内容を手短かに説明していただきましたけれども、ただいまの報告に対しましてご質問、ご発言はございませんでしょうか。

○ 佐藤委員

答申第8号とセットにさせていただいて、大変わかりやすい資料、ありがとうございました。

お尋ねしたいのですが、2つありまして、1つは、9ページで輸送数量が予想より速いペースで減少しているということですが、その原因というか、理由をどういうふうと考えていらっしゃるかというのと、もう一つは、11ページの鉄道サービスの改善、向上の現状というところですが、最初のお話で、答申第8号に沿って次の答申を考えようということだったのですが、この点、なかなか、他のソフトとかネットワークというのは随分進んでいるのに対して、ここだけ進んでいないと思うのですが、それをどう評価していくのかというのをお聞きしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

○ 尾崎会長

ただいまの2つの佐藤委員のご質問に対しましてお答えいただけますでしょうか。

○ 近畿運輸局（加納課長）

まず、11ページ、新たな路線について、なかなか実現していない、その原因についてですが、さまざまな要因があると思いますが、事業者や自治体にその要因についてのアン

ケートをとったところ、大きいのは、自治体の財政の問題、あるいは、近年、需要が落ち込んでいる、その2点が意見として多く上げられておりました。

続きまして、もう一点の鉄道旅客輸送量が落ちている要因ですが、これについては、1つは、そもそも人が動かなくなっているという傾向があります。その要因はいろいろありますが、景気動向も一因として上げられていると思います。

○ 佐藤委員

私の身の回りなんか聞いていますと、一番人口の多い団塊の世代が定年退職をして、定期がなくなって、結構動かない人が出ていて、交通のお金が非常にかかるから、動かなくなったとか、ついでのとくにしか出ないとか、そういうことを言っている方も多いので、なかなかそういうのは、なってみないと、わからないようなところが皆さんあるようなので、きめ細かい調査がきっと必要になってくるのかなと思いました。

○ 近畿運輸局（加納課長）

その点について補足ですが、5ページをご覧くださいと、ライフスタイルの変化というところで、一番左側の上の図ですが、これが近畿圏の年齢階層別生産原単位の推移で、どれぐらい動いているかというグラフです。青い線が昭和55年、赤い線が平成2年、緑が平成10年、紫が平成22年で、これを時系列的に見比べていただくと、横軸が年代別ということになっており、ここに書いておりますが、65歳以上は増加傾向、逆に生産年齢人口の20歳代から40歳代は減少傾向となっており、こういった傾向は非常に重要な傾向ではないかと認識しております。

○ 近畿運輸局（土屋局長）

少し補足しますと、この資料の4ページをご覧くださいと、都市・地域動向がありますが、その中で左上の地図に近畿圏の市町村別の常住人口の増加率があります。赤とかオレンジ、それから黄色が増加で、それ以外が下がっているということですが、常住人口は、都心部で多く増加しています。他方で、地域で減っています。それから、真ん中の下をご覧くださいと、小売事業者数の増加率、これはエンジ色以上が増加で、あとは減少ですが、やはり同じような傾向があります。だから、全体に人口とか、それから、小売ですから、何とも言えませんが、産業とか事業者の都心回帰というのがあると。

こういうのが背景にあって、これは参考資料ですが、答申第8号（鉄道部分）の検証の7ページをご覧くださいと、人口フレーム段階における乖離というのが右半分に書いてありますが、これは点線が予測で、実線が実績です。3段に分かれていますが、一番上が近

畿圏全体、それから一番下が大阪府、それから真ん中が大阪府以外、と分かれています。これを見ますと、全体に、常住、それから就業ともに実績が予測より下回っているのですが、左側の一番下、大阪府では常住人口に関しては実績の方が多くなっております。

それから、次のページをご覧くださいと、需要見通しの検証②ですが、生成交通量段階における乖離というのがあり、左半分ですが、特色は、平成22年の実績は概ねまだ平成32年の予測よりは多いのですが、ただ、この中で業務と、それから自由が平成32年予測を下回り、恐らくは、都心回帰が思ったより進んでいて、その部分については予測より多くなっている。地域では逆に下がっていると。全体量としては少し下がっているのですが、そういう傾向が1つある。

そういう人口の流れと、佐藤委員おっしゃられ、あるいは加納課長からも説明しましたように、年齢構成で定年退職された方もいて、業務人口、業務目的の交通が下がったりとか、そういうことがあるのではないかと思います。

○ 尾崎会長

補足も含めて、ありがとうございました。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

○ 中川委員

今の佐藤委員のところと同じところで質問させていただこうと思っていたのですが、利用者数が、つまり需要が予測を下回っているといいますか、上回って下がっているというんですか、下がっているということですが、まず世界の多くの都市圏では、公共交通を相当、近年、画期的に便利にしてきたことによって、上がり始めているところがやっぱり多いと思います。

利用者数というのは、これは当たり前ですが、交通というのはサービス産業ですから、サービス水準によって決まるわけです。つまり、いいサービスをすれば、たくさんの人に乘ってもらえる。しかし、そうでなかったら、下がっていくということで、我々、現場で幾つも、自分たちでバスを走らせながら、いろんなことをやっているのですが、これは確実にサービス水準を上げれば乗ってくれると、便利にすれば乗ってくれると、何もしなければ減っていくという、これは非常に顕著な傾向としてあると感じています。ですので、我々現場でやっているときは、需要というのは予測するものではなく、つくり出すものであると、そう考えるべきだと。いいものを提供して、サービス水準を上げていけば、利用というのは確実に伸びていくと本当に実感をしています。

我々、京都の南部でやっている「らくなんエクスプレス」という新しいバスシステムをつくりましたが、それは33カ月連続で対前年の同月を上回っており、着実に伸びていっています。これは、乗ってもらったら便利にする、また乗ってもらったら便利にするというふうにして、運行もその分上げていくと、そうすると、やっぱり乗ってくれる人たちも応えてくれて、また上がっていくということになっていますし、現在、下げ止まりから上がり始めている地域はかなりあると思います。それはやっぱりサービス水準を変えていったところだと思っています。

ですので、やっぱり全体として下がっているということは、つまり全体としてサービス水準を上げることができなかつたからだとむしろ考えるべきなのではないかと思えます。答申第8号でいろいろと述べられていた、構想されていたことなどのかなりの部分でできていないところがあるわけですから、そのサービス水準を上げることができなかつたということによって、こういう結果が招かれているという部分もあるのではないかと思います。

特に今申し上げたかったことは、利用者数というのはサービス水準によって決まっているという、この発想が非常に重要だということをまずは申し上げておきたいと思えますので、これからの議論をするときにも、どうやってサービス水準を上げていくかという、ここをやっぱり議論しなければいけなくて、利用者が下がってきているから、将来、何もできないという議論をしているのであれば、また下がり続けるのではないかと思うということです。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。なかなかサービス水準って難しいと思えますし、コストとの関係もありますから、一概に常に上げていくというのはしんどいところ、私などは企業の立場から言うと、そういうところもあるのではないかなと思えますが、今のサービス水準に関しまして何か事務局の方で……。

○ 近畿運輸局（加納課長）

まさにご指摘のとおりと事務局としても認識しているところです。京都以外でも各地でサービス水準を上げることによって利用者を増やした事例というのはたくさんありますので、そういったものをしっかりと、近畿圏全体で波及していく、そのあり方をこの審議会でも議論していただくのが大変重要なことではないかと認識しております。

○ 尾崎会長

どうもありがとうございました。

○ 古莊委員

神戸大学の古莊でございます。

資料を拝見して、非常にきめ細やかな、丁寧な資料が作られており、感心いたします。ありがとうございます。

資料2の14ページですが、海上交通の方を特に専門にやっております関係上、水上交通の活性化の現状について、特に左下のフェリーの旅客数がかかなり顕著に減少しておるといふ実態があつて、ここのところがモーダルシフトとの関連あるいは人口の減少あるいは先ほどのサービスの提供の問題、いろいろな要因が考えられると思いますが、このあたりの原因を少しご説明いただきたい。もう一つ、細かいところですが、現状の2段目のところで、リチウムイオン電池推進旅客船の「運行」と書いてございますが、その「うんこう」の「こう」の字が「行」となっております。船とか飛行機の場合は「航」を使つておりますので、そこをぜひ訂正いただければと。ちょっと細かいところ、恐縮です。

以上でございます。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。

では、フェリーの輸送旅客数の減少の原因ということについて、事務局からご説明していただけますでしょうか。

○ 近畿運輸局（前川部長）

近畿運輸局の海事振興部長でございます。

原因と考えられますのは、現状の1行目のところに書かせていただいておりますが、フェリーの数、就航数が23航路から16航路になったということがございます。これと、それにあわせて、便数も減りましたので、いわゆる供給力といいますか、座席数といいますか、それが圧倒的に減ってしまったがために実績が減った、こういうのが直接的な原因でございます。

○ 尾崎会長

たしか社会実験か何かで高速道路の無料とか、そういうことで結果として、フェリーを使うよりも車で高速道路を走って四国へうどんを食べに行こうとか、そういうことがあつたような、そういうのは余り影響というのは関係ないんですね。

○ 近畿運輸局（前川部長）

高速道路の無料化、それから1,000円高速というものがございました。1,000円高速につきましては、本日、資料を用意しておりませんが、本州側と四国の間で船側の料金を、車で乗ってこられたお客さんの数にかかわらず、1,000円で、つまり高速道路と同じ条件で一時期提供したことがございます。そのときには目覚ましく回復をいたしました。その期間が過ぎましたら、元どおりになったと、こんなようなことでございますので、実験の結果としましては1,000円高速なり高速道路の無料化というのが海上交通網を非常に大きく棄損したことになるかと考えられます。

○ 尾崎会長

それだけの要因ではないと思いますが、いろんなことがここ4年ぐらいで行われているような、そんな感じがしますが、これでよろしいですか。

○ 古莊委員

はい。

○ 尾崎会長

ほかにご質問、ご意見、どうぞ。

○ 中浜委員

関西消費者連合会です。

わかりやすい説明をいろいろありがとうございました。

17ページですが、環境問題については、大阪府は本当に二酸化炭素の排出量が減少しているといういい結果が出ているなど思っております。

私たちの団体は昭和59年からNO₂の測定とか空気の汚れをチェックさせていただいており、環境問題に取り組んでいます。グリーン配送の関係では、先日も国交省の近畿運輸局の方が来られて、ご挨拶頂戴いたしました、出席していただきました。黒鉛ゼロのまちを目指して進めています。その中でもトラック業界がとても熱心に協力していただいております。

自動車の低公害化ということもそうですが、車の関係では、ガス、ガソリン、電気という関係でベストミックスをして、すみ分けをしていくということがすごく重要です。今後の主流となる天然ガスのそういったステーションがなかなかないのが現実です。電気自動車は七、八時間の充電の時間がかかると聞いております。こちらは八尾ですが、ガスステーションが1カ所しか、それも山手しかないので、早くガスステーションをもう一カ所、駅周辺につくっていただくようにということを市長に要望していただきました。とても早

い対応で、喜んでおります。

まだまだやはり空気といいましたら、次世代の子供たち、ぜんそくの子もいますけれど、これから推進していき、活動を持続していきたいと思っております。またいろいろとご指導いただければと思います。

感想になりましたが、以上です。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。

ただいまの委員の発言に対しまして、何か補足していただくことございますか。

○ 近畿運輸局（阿部部長）

ご意見ありがとうございます。自動車の環境対策についてご発言いただきまして、ちょっとご紹介ですが、今日、全体資料にはないかもしれませんが、天然ガス自動車の普及に関しましては、今、我々近畿運輸局でもかなり力を入れて取り組んでおります。

今、委員がおっしゃった会議にも、自動車交通部の貨物課からも出席させていただきましたし、今、我々近畿運輸局が特に取り組むのは、大型の天然ガストラックの普及を中心に、関西で全国のモデルになるような取組ができればということで、昨年あたりから、例えば関西国際空港とか、あるいは京都南部地域、このあたり、かなり物流の拠点化が進んでいるような地域でもございますので、このあたりでも天然ガストラックの普及を図ろうじゃないかということで、我々行政とか、あと燃料供給事業者、大阪ガスさんとか、あるいはトラック業界などと連携して、まさに産官学連携で天然ガストラックの普及を目指した取組を行っております。

天然ガストラックについてはCO₂排出量がディーゼルなんかには比べれば少ないですし、NO_xとかPMに関しては飛躍的に環境性能がいいということで、今後、環境面、エネルギーセキュリティの面からも非常に効果があるだろうということで、官民を挙げて取り組んでおります。

一方で、まだ、コストとか利便性の面で色々と課題がありますので、その辺をいかに関係者が連携して克服していくかということについて、今、協議会をつくって、いろいろ勉強しておりますので、こちらについてもぜひ関心を持って見ていただければと思っております。ご紹介でございます。ありがとうございます。

○ 尾崎会長

ありがとうございました。

こういうことを言う立場かどうかよくわかりませんが、天然ガス自動車の普及にはガス事業者も、これは全国でいろいろと普及促進に向かって、もちろん国のご援助をいただきながら、また輸送事業者の方のご協力をいただきながらやっています。やはり事業をやるということではコストというようなことも非常に重要な側面ですので、車をいかに安全に、しかし安くつくれるようにするかということと、我々としたら、いかにして燃料のコストを小さくできるかというようなことで、普及に向けてはこれからも頑張っていきたいというふうに思っています。もちろん、そのために燃料供給拠点多増やしていかなければいけないということも十分認識しています。引き続き努力したいと思います。ちょっと議長とは違う立場で、せっかくご発言いただきましたので、言わせていただきました。

ほかに……。どうぞ。

○ 阪口委員

阪口です。

資料2の5ページのモビリティの低下とライフスタイルの変化というところに絡んでの質問ですが、先ほど来ご説明いただいているように、20代から40代が活動、モビリティが減少傾向ということですが、本来、社会の望ましいあり方としては、この20から40代が活性化というか、モビリティといいますか、それが活発にあるべきことが多分望ましい方向だと思うのですが、減少傾向になっているのは量、つまり人口掛ける動く頻度のうちの量が減ったから減少するのか、あるいは、頻度まで下がってきているから、より減少しているのかとか、あるいは、頻度が減少しているのであれば、それはどういう原因があるのかという、その辺、ご説明いただければと思うのですが。

○ 事務局

ご質問、お答えいたします。

5ページの左上のグラフにつきましては、生成原単位ということで、人口当たり、1人当たりがどれぐらい動いているかというグラフになっておりますので、ご質問の点につきましては頻度が下がっているということを示したものになっております。この要因につきましては、いろいろ出ているのですが、社会経済が低迷しているというようなところが1つ理由になっているのではないかと考えているところです。

○ 尾崎会長

よろしいですか。

○ 阪口委員

はい、結構です。

○ 古莊委員

先ほど燃料についてのお話が出ましたが、現在、ガソリン、軽油等、燃料で使われておいて、電気自動車あるいはLNG等のガス燃料、船の方では将来的には液体水素というものも利用も含めて研究開発が進んでいます。そういった将来のエネルギーの利用を含んだ交通機関のあり方、そういったものも含めて考えられるのか、あるいは、ここ当面の電気自動車あるいはリチウム電池等、そういったものを主体的に考えていこうとするのか、そのあたりの方向性についてはいかかでしょうか。

○ 尾崎会長

事務局の方からお答えをお願いします。

○ 近畿運輸局（加納課長）

今後の望ましい交通のあり方に関する論点については、この後の資料3の方でまた事務局の案をご説明して、ご意見いただきたいと考えているところですが、その内容につきましては、事務局の方として、こういう方向性というのは特段、今日ご説明する内容以上のものはなくて、今日ご説明する内容もあくまで柱立てとか、そのレベルですので、その中でさらなる方向性というところはまさに審議会の中でご議論いただきたいと考えております。

○ 尾崎会長

それでは、これからの話も出ましたので、次の近畿圏の望ましい交通のあり方を議論する際の論点、それから方向性の基本的な視点ということをご説明いただき、また議論をさせていただきたいと思っておりますので、事務局から資料3と4、続いてご説明をお願いします。

○ 近畿運輸局（加納課長）

それでは、資料3と資料4で、近畿圏の望ましい交通のあり方を議論する際の論点についてと、あと近畿圏における交通の目指すべき方向性の基本的な視点について、この2点をご説明させていただきます。

まず、資料3ですが、1ページめくっていただきまして、近畿圏の望ましい交通のあり方を議論する際の論点ということで、7つの柱を整理させていただいております。この7つにつきましては、先ほど資料2の最初に説明させていただいた近畿運輸局で開催させていただいたフォローアップの検討会、こちらで整理した内容となっております。

それでは、説明させていただきます。まず1つ目ですが、これは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目指すべき方向性ということで、最初に総論として交通全般の目指すべき方向性を整理しておく必要があるということでございます。

2つ目ですが、地域公共交通の確保維持・再生です。近年、地域公共交通の維持の課題というのは重みを非常に増してきている分野ですので、この観点からあり方を整理する必要があるのではないかと考えております。

3つ目が安全かつ強靱な交通の実現です。東日本大震災以降、防災に対する意識というのは向上しておりますが、そのような中で近畿圏は阪神・淡路大震災を経験しておりますので、近畿圏からあるべき方向性について発信していく、そういった意味は大きいのではないかと考えております。

4つ目、先ほど中川先生から、サービスの高度化、これが非常に重要だご意見いただきましたが、公共交通サービスの高度化によるモビリティの向上です。サービスの高度化というのは非常に重要、永遠のテーマでもあると考えておりますが、モビリティが低下しているということも踏まえつつ、そのあり方を整理していく必要があるのではないかと考えております。

5つ目、低炭素社会実現への貢献です。低炭素社会についても、これまでと同様、引き続き重要なテーマですので、このあり方を整理する必要があるのではないかと考えております。

6つ目、近畿圏における鉄道ネットワーク、サービスのあり方です。これは少しほかのものと毛色が違っておりますが、これだけ個別モードのあり方になっておりますが、これまでの鉄道の答申の流れをくみながら、鉄道については深掘りであり方を整理する必要があるのではないかと考えております。

7つ目が、その他の課題ということで、観光、物流、交通産業の健全性、これらについても引き続き重要なテーマでありますので、あり方を整理する必要があるのではないかと考えております。

以上が7つの柱ですが、ページをめくっていただいて、2ページ以降は、今説明したそれぞれの柱について、どういった内容を盛り込むべきかというイメージです。

1つ目の今後の目指すべき方向性については、まず交通を取り巻く環境の変化というのを整理して、その上で総論として交通の目指すべき方向性を盛り込んでいくイメージです。

2つ目の地域公共交通の確保維持・再生、この内容についてですが、事務局のイメージとしては、地域公共交通が目指すべきあり方・方向性、総論的なものをまず整理し、まち

づくりや地域戦略との一体性の確保、関係者の適切な役割分担の確保、地域特性に応じたサービス、持続可能性の確保、人材育成、離島の生活航路の確保、こういったものを盛り込んでいくイメージで考えております。

3つ目、安全かつ強靱な交通の実現ですが、大きく2つ、安全の確保と災害への対応を盛り込む必要がありますが、安全の確保については、経営トップから現場まで一貫した安全管理体制の高度化のあり方、バスサービスの安全の確保、タクシーサービスの安全の確保、水上交通サービスの安全確保、こういった形でモードごとに安全の確保のあり方というのはやや違ってくるのかなということで、こういった内容を盛り込んでいくイメージでおります。災害への対応につきましては、災害時に交通機関の果たす役割、これについて整理するのがまず必要だろうと。その上で地震対策とか、その他の災害対策、危機管理対応、こういったものについてあり方を整理していく、といったイメージで考えております。

4番目の公共交通サービスの高度化によるモビリティの向上です。この内容については、近畿圏でさまざまな高度化によって成功した事例がありますので、それを参考、分析しつつ、まず、公共交通サービスの高度化の方向性、これについて整理した上で、情報技術の活用による交通サービスの高度化のあり方、ユニバーサルデザイン化の推進のあり方、バス・タクシー・水上交通サービスの高度化のあり方、シェアリング・システムとかパーソナル・モビリティというのが出てきていますが、その高度化のあり方、こういった内容を盛り込んでいくイメージでおります。

5つ目、低炭素社会実現への貢献ですが、この中身については低酸素社会にふさわしい交通の実現のあり方、そして環境に配慮した自動車・船舶の普及促進、モーダルシフトの推進のあり方、そしてモビリティ・マネジメント、全国の中でも特に近畿圏が進んでいるところではありますが、これをさらに高度化していくためにどういったことが必要か、そういった内容を盛り込んでいきたいと考えております。

6番目の近畿圏における鉄道ネットワーク、サービスのあり方、これについては後ほど資料4で説明させていただきたいと思っております。

そして、7番目のその他の課題への対応については、観光立国への貢献、安全で効率的で環境に優しい物流の実現、交通産業の魅力、健全性の向上、こういった内容について盛り込んでいってはどうかと考えております。

続きまして、資料4で、近畿圏における交通の目指すべき方向性の基本的な視点についてということで、この資料がまず何なのかというところで、資料3との関係ですが、資料

3で7つ柱をお示しさせていただきましたが、1番目の総論の今後の交通の目指すべき方向性のところと6番目の鉄道ネットワーク、サービスのあり方のこの部分に対応しております。これらのあり方というか、基本的な視点について整理したものです。

1ページ目が近畿圏における交通の目指すべき方向性（案）、2ページ目が近畿圏の鉄道ネットワーク、サービスのあり方（案）となっておりまして、この2つ、どちらもフォローアップ検討会で整理したものを今回報告させていただくというものです。

まず、1ページ目の近畿圏における交通の目指すべき方向性です。フォローアップ検討会の中で9つの視点を整理しておりますので、順に読み上げさせていただきます。

まず、1つ目、自家用車から公共交通への利用転換だけではなく、人々が動きやすい環境をつくり、モビリティを高めることにより、外出機会の増加や交流の促進を図り、地域の活力を向上させるという視点が重要である。

続いて2つ目の視点、公共交通を社会的インフラとして位置づけ、地域の活力を向上させるために、地域から公共交通への支援を、地域への「投資」と考えるという視点が重要である。

3つ目、モード、地域、主体、施策分野を横断するという視点が重要である。

4つ目が、都市機能の高度化、観光立国への貢献だけでなく、地域公共交通の確保維持においても、新しいサービスの創造という視点が重要である。

5つ目が、大規模な災害が発生した場合においても、交通の機能が維持され、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われる強靱な交通を実現するという視点が重要である。

6つ目、交通が環境に与える影響に鑑み、交通による環境への負荷の低減を図り、低炭素社会実現に貢献するという視点が重要である。

7つ目、交通に対する基本的な需要を適切に充足するためには、いかに交通関連事業を健全に発展させ、公共交通サービスを確保、向上させていくかという視点が重要である。

8つ目、公共交通とその他の交通のバランスなど地域特性に応じた交通政策を適切に実施するためには、適切なエリア認識を持つことが不可欠である。

最後ですが、交通政策を実効性のあるものとするためには、計画的に実施されることが重要である。適切な計画が策定され、適切に実施されることが必要である。こういった形で視点を整理しております。

続いて、鉄道のネットワーク、サービスのあり方の案です。

まず、上の方の青い四角を見ていただきたいのですが、近畿圏の鉄道ネットワーク、サ

サービスのあり方の基本的な視点ということで、ポイント、4点です。

近畿圏の概成した鉄道ネットワークは、地域活性化、都市機能の向上、環境負荷の低減、観光立国への貢献といった多面的な役割を果たし、近畿圏の社会経済の成長を支えている。今後も近畿圏が持続的に成長していくためには、鉄道ネットワーク、サービスの持続可能性の確保が不可欠であり、本格的な人口減少社会を迎えるなど鉄道を取り巻く環境が一層厳しくなる中で、概成した鉄道ネットワークの健全な維持が第一の課題となる。その課題を確実に克服した上で、近畿圏のより一層の成長を実現するため、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上を図っていく必要がある。さらに、近畿圏の成長によって需要が創造され、鉄道ネットワークの健全な維持につながるといった持続的な成長のサイクルを実現する必要がある。こういった形で整理しております。

そして、2つ目のポツの概成した鉄道ネットワークの健全な維持、3つ目のポツの鉄道ネットワーク、サービスの質の向上、これについては、よりブレイクダウンした形で視点を整理しており、鉄道ネットワークの健全な維持のあり方の基本的な視点については、人口減少社会の中、鉄道ネットワークの健全な維持のためには、関係者の積極的な連携による需要の創造・確保が不可欠である。また、公共交通全般に対して安全に対する信頼が揺らぐ中、公共交通機関の最も重要な使命として、安全を確実に確保する必要がある。安全性に加え、信頼性、正確性を確保することが最も重要な課題であると整理しています。

続いて、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上のあり方の基本的な視点ですが、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上は、近畿圏の成長のための課題を解消するという視点が不可欠である。また、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上は、第一の課題である健全なネットワークの維持の実現に向けて、需要創造につながる新しい鉄道サービスの創造という視点が重要である。また、投資に見合う十分な需要創造につながらないものであっても、社会的なニーズに応え、近畿圏の一層の成長を実現するという観点から、効率性や持続可能性を考慮しつつ、関係者が積極的に連携して、サービスの高度化を図る必要がある。

さらに、鉄道ネットワークが概成していることを踏まえ、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上は、まず、ソフト・ハードの多様な施策を組み合わせ、既存のネットワークを改良することによって実現を目指すべきである。その上で、既存の鉄道ネットワークの改良では対応が困難であり、近畿圏の成長に寄与することが具体的に明らかである場合は、鉄道ネットワークの拡充を検討すべきである。なお、鉄道ネットワークの拡充に当たって

は、鉄道ネットワークの健全な維持への影響を考慮するとともに、人口が減少する中、道路整備計画等と整合性についてより留意すべきである。こういった形で整理しております。

3 ページ目、近畿圏の鉄道ネットワーク、サービスの課題と取組のイメージということで、現在、鉄道のフォローアップ検討会で整理中の仕掛かり品のものですが、近畿圏の都市・地域政策の課題、そして、それを解決するための鉄道の課題、そして鉄道の課題を解消するための施策（取組）の関係を整理したイメージ図となっております。

説明については以上です。

○ 尾崎会長

ありがとうございました。

なかなか複雑で、しかも自己解決できない問題もたくさんある中での論点と視点ということですが、ただいまのご説明に対しましてご質問、ご意見等ございませんでしょうか。どうぞ。

○ 佐藤委員

ありがとうございます。

視点についての案の方の資料4の2ページ目ですけれども、鉄道ネットワーク、サービスの質の向上のあり方の基本的な視点ということで、「鉄道サービスの創造という視点が重要である」と書いてあるのですが、クリエイティブなところだけではなくて、多分、本数がきちんとあるとか価格が適切であるとか、かなりベーシックなところをもう一回きちっと見直すということが大事なのではないかと。今需要が減っているのは、どんどん価格も上がっていますし、収入が上がらないと、価格が相対的な感じでは上がっているとか、それから、どんどんバスの本数が減っているとか、そういう現状が多分、都心部ではそんなことはないかもしれませんが、ちょっと郊外に出たら、そういうことっていっぱいあるのではないかと思います。

基本的なところが現状の中で変わってきているので、なかなか公共交通もうまくいかないという現実があると思いますので、新しいサービス、それを創造するというだけではなくて、もう一回、基本的なところできちっと見直すということをやらないと、やっぱり増えていかないのではないかと。それに対する投資だというようなことが出ていましたが、ある程度地域を守っていくためには、そういう部分も必要ではないかと思います。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。いくつかご意見いただいてから、コメントいただけたらと思い

ますので、ほかにご意見、ご質問の方いらっしゃいますでしょうか。どうぞ。

○ 中浜委員

先ほど中川先生もおっしゃっておられました利用者数を上げるということはサービスの水準の向上ということにもつながる大変重要な意見です。1 ページ目のところで、自家用車から公共交通への利用転換だけでなく、人々が動きやすい環境をつくり、外出機会の増加ということで上げられております。今、「カーシェア」というのがすごくよく聞く言葉ですが、どういった感じで考えておられるのか、お聞きしたいと思います。カーシェアを使って、また鉄道を乗り継いでという、そういった利用の仕方もあると思いますので、教えていただければと思います。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問、お持ちの方いらっしゃいますでしょうか。よろしいですか。どうぞ。

○ 斎藤委員

先ほど中川先生から、サービス水準の向上、改善を図る必要があるというご指摘をいただいたのですが、需要規模が下がったら、それに対応させて、サービスのレベルダウンとか、システムをシュリンクさせるとか、そういう対応の仕方では議論をするのではなくて、むしろサービス水準の向上とか、あるいは高度化ということと両立できる、例えば新しい交通システムづくりというような観点を念頭に置いて議論をしていく必要があると思いました。

これまでの運政審の答申第10号とか、それから前回の答申第8号のときは、首都圏とか東京圏と同じようなフレームを構えて議論する、検討するような傾向が強かったと思うのですが、今回はそうはいかないだろうと。先ほどの資料2の5ページの図にもよくあらわれていたように、働く世代のモビリティが低下するという現象が特に近畿圏では非常に強く起こっていて、このところ、しっかり分析をする必要があるだろうと思います。

実は、去年、イギリスに行きましたら、ロンドンでも全く同じような現象が起こっているという話を聞かされたのですが、東京でもそうかなと思ったら、東京圏のパーソントリップは必ずしもそうではないというところを見ると、やはり近畿圏の地域経済とのかかわりがあるだろうと思いますし、熟年層、高齢層の方のモビリティが高いというのは非常に変な現象です。逆転現象が近畿で起こって、若年層のモビリティは非常に低下している。公共交通離れだけではなくて、自動車離れもかなり含んでいる。しかし、自転車はよく利

用しているようですね。というようなデータが出ているので、したがって、シュリンクした場合の新しい交通システムづくりというような視点も入れて、近畿圏の場合には議論する必要があるだろうと思います。

例えば大阪市の鉄道ネットワーク審議会にかかわって、8号線、7号線の地下鉄の延伸部分についていろいろ分析をしているのですが、どうも従来どおりのヘビーレールといいますが、重い鉄道の整備を支えるだけの需要規模が、データ分析の結果、得られない。よくデータを見ると、近郊輸送の機能が全くない。大和川のところですとんと線路がとまってしまう、あるいは大阪は海でとまってしまうというようなところで、要するに近郊輸送の機能が欠けているような路線の場合には、やはり従来どおりのヘビーレールの枠で議論するのではなくて、新しいシステムづくりのようなものを念頭に置いて、諸外国で今人気のLRTとかBRTのようなものを念頭に置きながら議論していかなければいけないのではないかと。それは、これから近畿圏で議論が進む答申づくりの目新しさとか夢づくりにもつながるのではないかという、そういう印象を持っています。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。

そうしたら、多分、交通を発展させるためには、サービスが需要を生み、その結果、またサービスがよくなるという、そういうよいサイクルという視点が必要であるとか、カーシェアということで、パークアンドライドをもう少し積極的にやっていくという、そういうことも必要であると。それからマーケット、関西、近畿の市場特性に合わせて、一律的でない、そういう交通政策というのが必要であって、特に社会の変化、それから需要が減っていくという中で、それから人の行動様式が変わるという中で、どういうふうを考えていくかというようなことについてご意見をいただいたと思いますが、何か事務局の方でコメントしていただけたら。

○ 近畿運輸局（加納課長）

いずれも大変貴重なご指摘で、今後の検討に向けて反映していきたいと思っております。各コメントにつきましては、まずサービスの向上と需要創造、あと健全な維持、これをうまくサイクルで回していく、そしてモビリティが低下しているという、これは大変重要な傾向でして、今後、交通のあり方に関して非常に大きなものであるので、それを十分に意識した上で、シュリンクした場合に、どういった新しい交通システムが必要なのか、こういったものはぜひ次期答申に向けて、この場であり方を議論していただきたいと思ってい

ます。新しい交通システムの中、いろんな手段があると思うのですが、その中の重要な手段としてカーシェアというのが出てくるのではないかと考えております。

○ 近畿運輸局（中村部長）

それでは、若干補足させていただきます。

佐藤委員が言われたとおり、需要の創造だけではなくて、サービス水準の見直しも必要というのは、まさにおっしゃるとおりであります。その視点で目指すべき方向性でも少し触れておりますが、エリア認識ですとか、モードや地域などを横断するという視点が大事ではないかと考えております。いろんなサービス水準を見直すに当たっても、例えば論点の2つ目で挙げております地域公共交通の確保維持・再生ということに関して、やはり中小都市とか地方部においては非常にバス交通の維持すら厳しくなっている状況がございますので、それをいかにまずは必要最低限というか、生活の維持のために必要な公共交通を維持するというのが重要になってくる地域もございます。

その一方では、都市間交通とか鉄道など都市圏交通において、よりサービスを見直して、ただ今、近畿においては京阪神間を中心に、鉄道サービスはJRさん、私鉄さんで、それなりのサービスが提供されていると思いますが、ただ、人口減少とか通勤のお客様の定期利用者の減少によって非常に厳しい状況もあるので、そこは、新たな観光需要も含めた需要の創造という取組というのはやっぱり重要になってくるだろうと思ひまして、それぞれの地域とか、本当に予測して、必要な手当てというのも変わってくるのかなと思ひます。その辺をきめ細かく、できるだけ場合分けをして議論していただく必要があると思ひます。

その点に関して、斎藤委員がおっしゃったような新しいシステム、今、鉄道とバスとタクシーとか、最近、自家用有償とか、細かいほうには割とバラエティーが増えているのですが、鉄道とバスの間みたいなエリアのサービスというのはどうしても、さっき斎藤先生おっしゃったとおり、ヘビーレールか、その後はバスか、みたいなので、バラエティーを増やすときでも、そのようなあり方を考えていただく必要があると思ひます。

それから、カーシェアリングのご指摘、別なところで自動車保有率も最近頭打ちになりつつあるといいながらも、自動車交通の分担率はまだまだ多いですし、あと保有コストが非常に高いというのが、一面ではモビリティを下げているというか、上がらない状況にもあると思ひますので、カーシェアリングによって費用負担も軽減されますし、公共交通の適切な分担というのもより進むのかなと思ひますので、そういったものもうまく普

及していただきながら、やはり適切な分担によって利便性を上げていただくと
いうところが今後一番の重要なポイントなのかなと私ども考えているところです。

○ 尾崎会長

ありがとうございます。

予定した時間も近づいておりますが、最後にこれだけは言っておきたいということをお
持ちの委員がいらっしゃいましたら、お願いしたいと思います。よろしいですか。

〔特になし〕

そうしたら、一応予定しておりました議題は全て終わりました。

5番目にその他とありますが、事務局で何かその他の件でご連絡などありましたら、お
願いしたいと思います。

○ 近畿運輸局（中村部長）

まことにありがとうございました。

本日の議論は以上ですが、今後のご予定につきまして、資料がなく大変恐縮ですが、簡
単にご説明させていただきます。

先ほど課長の方からもございましたが、資料3にありますとおり、今のフォローアップ
検討会で今年度まで鉄道に関しては引き続き先生方の議論で論点整理を、資料3ですとか
4でご説明した点について議論を進めております。これは土屋局長の就任会見でも若干触
れさせていただきましたが、こういったものを踏まえて、来年度ぐらいを目途に、またこ
の審議会場で議論を進めさせていただければと思っています。

と申しますのは、交通政策基本計画、これも資料でご説明したとおり、今、中央の方で
交通政策審議会及び社会資本整備審議会の計画部会で議論が進められており、今年中を目
途に計画が策定されるということになっております。そういった動きも反映し、また首都
圏の鉄道についても、今、交通政策審議会の鉄道部会で議論が進められておりますので、
そういった動きも踏まえながら、近畿圏としての交通のあり方、鉄道ネットワークも含め
て、来年度にこのような審議会場で引き続き先生方のご意見をいただいて審議を進めさ
せていただきたいと、このように考えております。

○ 尾崎会長

どうもありがとうございました。

その他、ご発言ございませんでしょうか。

〔特になし〕

そうしたら、予定の時間も参りましたので、審議会を終了させていただきたいと思いません。

進行役を事務局にお返しいたします。

○ 近畿運輸局（中村部長）

尾崎会長、ありがとうございました。

各委員の皆様におかれましても、本日は大変お忙しい中、本審議会に出席を賜り、貴重なご意見をいただきまして、厚く御礼を申し上げます。

本審議会でのご意見やご議論を踏まえまして、また事業者の方々やその他の関係者の皆様のご意見も踏まえて、交通運輸施策を今後とも進めてまいりたいと思います。

また、今後の議論につきましては、先ほど申し上げましたとおり、改めて場を設けさせていただいて、引き続きご意見を頂戴してまいりたいと考えておりますので、何とぞよろしく願いいたします。

それでは、本日の審議会を終了いたします。長時間のご審議、ありがとうございました。