

近畿地方交通審議会

議 事 録

日時：平成16年10月8日（金）

14：00～15：00

場所：ホテルグランヴィア大阪

20階「鳳凰」の間

近畿運輸局（坂本課長）

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をいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、近畿運輸局企画課長の坂本と申します。後ほど会長に議事の進行をお願い申し上げるまでの間、進行役を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。

近畿地方交通審議会におきましては、本年8月9日に開催されました前回の審議会におきまして、答申（案）の取りまとめをいただきました後、8月17日から9月7日の3週間にわたり、パブリックコメントを実施いたしました。

本日は、パブリックコメントの結果と対応についてご審議をいただき、その後、答申の決議をいただくこととしております。

なお、本日の審議会は、これまでと同様に、会議及び議事概要を公開することとなっておりますので、委員各位にはその旨ご了承願います。

それでは、議事に入ります前に、本審議会会長・野村明雄様からごあいさつをいただきたいと思っております。

野村会長、よろしくお願いたします。

野村会長

近畿地方交通審議会の会長を仰せつかっております野村でございます。

委員及び臨時委員の皆様方におかれましては、大変お忙しいところ、本日の審議会にご出席をいただきまして、大変ありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

本審議会に課せられました課題は、社会経済環境が大きく変化いたしまして、将来を見通すことがだんだん難しい時代でありまして、中長期的な展望に立ちまして、近畿圏における総合的な交通政策の基本的な方向を指し示すという、大変困難で、同時にまた大きな責任を担うものでございます。

答申の策定に当たりましては、審議会、部会、そしてワーキンググループなど、多層的な審議体制のもとで、合わせて30回以上もの会議が開催されまして、審議・検討が重ねられてまいりました。また、国民の皆様の多様なご意見を承る機会として、パブリックコメントも実施されたところでございます。

本日は、これら一連の策定プロセスの締めくくりといたしまして、先般実施されましたパブリックコメントの結果とその対応について審議を行っていただきました後、「近畿圏における望ましい交通のあり方」に関する答申を決議していただくこととしております。ここに至りますまでの委員及び臨時委員の皆様方の多大なご尽力に対しまして、御礼を申し上げますとともに、最後までよろしくお願申し上げますと存じます。

委員の皆様のお気持ちも同じであらうかと拝察いたしておりますけれども、本審議会会長として、本日まさに策定されようとしております答申が、近畿圏の住みよい地域社会づくりの基盤となる公共交通の維持、整備の指針として大いに活用されますことを強く念願いたしまして、簡単ではございますが、私のごあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。

近畿運輸局（坂本課長）

ありがとうございました。

それでは、これからご審議をお願いしたいと思いますが、その前に、本日配布しております資料の確認をさせていただきます。

まず資料1が委員名簿、資料2が「パブリックコメントの結果と対応(案)」、資料3が「パブリックコメント(意見募集)の結果と対応表(案)」、資料4が「近畿地方交通審議会答申(案)」となっております。

よろしければ、議事次第に従いましてご審議をお願いしたいと思います。

ここからの進行は、野村会長をお願いしたいと思います。野村会長、どうぞよろしくお願いいたします。

野村会長

それでは、議事を進めさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず1番目の議題は、ご案内のとおり、「パブリックコメントの結果について」であります。

初めに、事務局からこの資料のご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、ご説明申し上げたいと思います。資料はクリップどめになっておりますけれども、クリップをお外し願ひまして、資料2と、それから、必要に応じまして資料4の答申本体とをご参照いただきながら、説明を聞いていただければと思います。これは、前回第2回の近畿地方交通審議会におきまして決定されましたパブリックコメントの範囲につきまして、全体で22件の意見をいただいております。事務局で同趣旨のものをまとめまして、全体15件の意見という形で整理させていただいております。

資料2に基づきましてご説明申し上げたいと思います。

まず、1番目のご意見でございます。

ご意見は、「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」ということでございます。

本編通じまして、答申本体は採算性ということがうたわれているわけでございますけれども、そこについて、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というご意見でございます。

これは、答申本体の9ページをお開きいただきたいと思います。

8、9ページ、これは、第2章「鉄道サービスの改善、向上」のところの、1番目は「鉄道輸送の推移と健全な経営の確保」というところで、(3)に「採算性の悪化している路線への対応」という記述がございます。近畿圏において、これから需要減少がさらに続いていくことが想定されると。そういう中で、採算性が悪化して、廃止や抜本的な経営改善が検討されているものが出てきているという、そういう文脈の続きでございますけれども、採算性についての記述がございまして、続く10ページをごらんいただきたいと思います。

10ページの上から5行目でございますけれども、「また、」以下のところでございます。「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」ということで、当該路線の単独の採

算性だけでなく、地域全体に与える便益を含めて検討することがうたわれているわけ  
でございます。

それから、ご指摘に関係するところといたしましてもう1つ記述がございまして、次は  
15ページでございます。

15ページ、これは個別具体路線のところの記述でございます。既存の鉄道施設の改良  
の考え方、あるいは新規路線の整備の考え方ということがございまして、(4)として  
「鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方」全般についての留意事項が書かれてい  
るところでございます。その15ページの上から7行目「さらに、」のところございま  
す。「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」ということで、便益を享受する関係者による公共交通の支  
援の必要性ということが書かれているわけでございます。

なお、特区制度ということにつきましては、この回答の2のところに書いてございま  
すように、「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」  
ということございまして、ここにおいて記述がされている回答でいかがだろうかとい  
うことでございます。

続きまして、2番目のご指摘であります。

このご指摘は、意見のところでございますように、「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」というご指摘  
でございます。

ここにつきましては、11ページをごらんいただきたいと思います。

ここも鉄道の部分の記述でございますけれども、「既存の鉄道施設の改良と新規路線の  
整備」というところで、(1)で「施設整備に関する基本的な考え方」の記述があるわけ  
でありますけれども、その流れで12ページをごらんいただきたいと思います。

この中の下から2つ目のパラグラフの下から3行目の後段部分、「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」ということで、従来の答  
申ではあまりこういうことは書いてなかったかと思っておりますけれども、こういうことが明確  
に書かれているということでもあります。

それから、続きまして14ページでございます。

「答申路線の選定とその考え方」のところでもあります。上から2つ目のパラグラフ、  
「したがって、」で始まる2行目でもありますけれども、「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」という記述が明確にございますので、「ご  
指摘の趣旨は盛り込まれている」という回答でいかがだろうかということでございます。

それから、3点目のご指摘でございます。

この方からは鉄道の高架化についてのご指摘をいただいております、全体で3点のご  
指摘がこの中にあります。

まず1点目ですけれども、12～13ページのところでございます。「既存の鉄道施設

の改良」を、こんなカテゴリーがありますよということで4つのカテゴリーが掲げられているところであります。「乗継ぎ利便性の向上に資する方策」ですとか、「路線の機能の向上に資する方策」ですとか、そういう4項目があるわけですが、その項目の中に鉄道の高架化の項目をつけ加えたらどうかというご意見が1つ目のご意見でございます。

それから、2点目は、これは35ページを見ていただきたいと思いますが、35ページは「その他の課題への対応」というところで、1番目は「交通運輸分野における安全・防災対策」という、安全・防災対策の關係の記述であります。その(1)の「鉄軌道」のところで、下から2つ目のパラグラフの最初のところですが、すみません、これは赤字で、直す修正案が先に入っておりますけれども、「踏切道の立体交差化」というのを筆頭項目に持ってくるべきだと。これはホームからの転落防止というものが筆頭に挙がっているんですけれども、高架化、踏切道の立体交差化というものを筆頭項目に挙げたらどうかというのが、ご指摘の2点目でございます。

それから、この中での3点目のご指摘は、本体の3番目以降を見ていただければと思いますけれども、「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が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」というご指摘でございます。

それで、ここの回答案でございますけれども、ご指摘をいただいております12～13ページのところは、これは鉄道活性化の視点でございますので、高架化はどちらかといいますと旅客ないし歩行者の安全確保、あるいは道路の円滑化ということですので、ここの記述ではなくて、35ページの安全性のところ、鉄道の高架化ということ、ご指摘を踏まえまして、より明確にするということで、「鉄道の高架化等による踏切道の立体交差化」ということで明確化、修文をすることでいかがかということでございます。

それから2点目の、順番を、これを筆頭にすればどうかということでもありますけれども、近畿圏の鉄軌道におきます最近の運転事故件数というものを調べますと、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い、続いて踏切障害事故という形になってございますので、その事故の順に掲げているところでございますので、これは原文のままでもいいかというところでございます。

それから、3点目の、工事手順の問題でございますけれども、これは、この答申自体が、京阪神圏におきます「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」ということでございますので、「個別の工事手順について詳細に言及するのは適当でない」という回答ぶりはいかがかということでございます。

続きまして、4番目でございます。

乗継ぎ割引についてのご指摘をいただいております。ご意見は、「異なる事業者間で電車とバスの乗継ぎ割引ができるようにする施策が必要である。」「乗り換えのたび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」。大変重要なご指摘でありますけれども、ここににつきましては10ページをごらんいただきたいと思っております。

10ページ、「鉄道の活性化」のところの記述がありまして、(1)「鉄道活性化の取り組み」ということで、下から7行目でございます。「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」ということで、鉄道活性化における課題としての記述がございます。

それから、33～34ページ、「情報技術の活用」のところでございます。ICカード等々の記述がございまして、33ページの(1)、34ページの(2)のところ、全般に通じまして、「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」ということで、ここについては十分な記述をさせていただいているという回答案でいかがかということでございます。

続きまして、5番目のご指摘でございます。

これは13ページについてのご指摘をいただいております。全体の流れといたしまして、既存の鉄道施設の改良を最優先で問題解決できないか、しかる後に、それでは解決できない場合に新規路線、路線の新しい整備というものを考えようという全体の流れの中ですけれども、その中で(3)の でありまして、その3行目に「新たな開発需要への対応」、この赤字の前のバージョンがその原文でございます。答申の前回ご議論いただいたものでありますけれども、この部分につきましてこの方は、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、」という表現をつけ加えたらどうかと、例示がわかりにくいということで、例示のさらに例示をつけ加えたらどうかというご指摘をいただいているわけでありまして。

この部分につきましては、回答案にございますように、「新規路線の整備に係る検討の前提となる一般的な観点」を示しているところであります。したがって、「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」と考えられますけれども、「新たな開発需要」という表現ぶりではわかりにくいというご指摘を踏まえまして、ここにありますように、「都心における大規模都市開発プロジェクト等」という修文にさせていただければどうかということでございます。

それから続きまして、6番目のご指摘でございます。

相互直通についてのご指摘をいただいております。ご指摘は、「鉄道というのは、既存路線、新規路線に係わらず」「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」ということでございます。

今回の答申におきましても、既存の鉄道施設をできる限り有効活用して旅客の利便を図っていくということが最大のポイントになっておりますので、ここについての記述は非常に大事なポイントの1つとして掲げられているところであります。12～13ページにかかまして、「既存の鉄道施設の改良」の最初のポイントといたしまして「乗継ぎ利便性の向上に資する方策」、13ページの でありまして、それが掲げられておりますし、その中で、ごらんいただきますように、「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」というものが明確に書かれております。

それから、13ページでございます。2章の(3)の のところ、先ほどの赤字のところの下を見ていただきますと、「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」「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」ということで、相互直通運転化の必要性が示されています。

それから、別紙になりますけれども、具体的プロジェクトといたしまして、「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」ということが掲げられておりますし、「京都市交烏丸線延伸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」という指摘がなされているということで、今回答申の中で非常に力点が置かれて記述されているところの1つの柱でございます。

したがって、このような回答ぶりではいかかがということでございます。

続きまして、7番目のご指摘に行きたいと思っております。

この方のご指摘は、「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」ということでございます。

ここでも、従来この審議会でも十分議論があったところでございまして、14ページをごらんいただきたいと思っております。どうしてこういうものが選ばれたのかというプロセスそのものを明確化すべきだという先生方のご意見を踏まえまして、ここの記述がでございます。「答申路線の選定とその考え方」、最初のパラグラフの十数行、10行ぐらいがその部分に当たるわけでありまして、その要約部分を8ページに掲げさせていただいております。「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」という旨が明確に書かれております。また、そこで使われました数字につきまして、費用対効果等々につきまして、参考資料として路線評価一覧表の情報が公開されているところでございます。

続きまして、8番目のご指摘に行きたいと思っております。

この方のご意見は、「「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」というご意見でございます。15年前の運輸政策審議会10号答申は、A路線、B路線、C路線と3ランクに分かれていたわけでありまして、今回それがないわけではございまして、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いうご意見を出されております。

ここにつきましては、14～15ページのところでございます。「鉄道施設の改良及び新規路線の整備の進め方」に関する最後の記述でございまして、15ページを見ていただきますと、「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」、「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求められる」という記述がまずございますけれども、それに続きまして、整備・運営主体の明確化の問題が「また、」のところのパラグラフに書いてございまして、続いてのパラグラフ、「さらに、」のところでありまして、具体的な支援措置内容の決定の中身も書いてございます。したがって、整備効果に加えまして、「整備・運営主体の明確化、具体的な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」という回答ぶりではいかかがということでございます。

それから、9番目のご指摘でございます。

バスの関係でございます。「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」「バス事業に対する影響（減収・減益、……等）に充分配慮した支援措置を講じる必要がある」ということとさせていただきます。

この回答ぶりの案でございますけれども、7ページをごらんいただきたいと思っております。これは1章の中の、この答申全体の概論的な基本的な考え方のところでありまして、その中でも「今後の取り組みの方向」という、方向性を書いてある記述が7ページの（6）のところにあります。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等を踏まえまして、4行目でありまして、交通問題に総合的に取り組むことが重要であるということが、今後の方向性として指摘されております。

それから、その上の（5）のところでありまして、「規制緩和への対応」、ほかにも記述がございますけれども、そこで書いてありますように、回答案を見ていただきますと、「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」と。規制緩和のところでありまして、事業者の創意工夫、地元の協力というものを前提にしながら、市場原理だけでは対応できない問題については支援措置を考えていくべきだという記述がありますので、ここで記述されているという回答案でいかがかということとさせていただきます。

それから、10番目のご指摘でございます。

これは、本日お配りをさせていただいております資料の固まりの一番下に、「パブリックコメント意見 No. 10 参考資料」というのがありますので、それとあわせて見ていただければと思っておりますけれども、一番下のところに1枚紙がついております。この資料を送付していただいて、ご意見をいただいております。

この方のご意見は、「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」。こういう構造の平地幹線道路の立体交差をつくれれば、車の走行量を倍増できますよというご指摘をいただいております。

そこで、この回答案でございますけれども、その有効性につきまして、ここにご出席いただいております先生方にも「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、」この答申案は、先ほどと同じでございますけれども、「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」だということとさせていただきますので、「個別の工事方法等について詳細に言及するのは適当ではない」という回答ぶりでございます。

続きまして、11番目の問題に移らせていただきたいと思っております。

11番目の問題は、「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い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」というご意見であります。

横長のバックミラーをやめさせて、関係のない人からは通行料を取ったらどうだ、それで安全対策を強化すべきだということとありますが、



第 8 章の「交通運輸分野における安全の確保」のところに書いてありますように、「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、8 章のところにも書いてあるわけでありませけれども、「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」がこの中に記載されております。それから、ご指摘の通行料の問題、「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」になっておりますけれども、有料道路等につきまして検討の端緒についたところだという「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」という回答ぶりではいかがかということでございます。

続きまして、12 番目のご指摘でございます。

この方のご意見は、「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」ということであります。交通結節点の案内表示の問題、駅名についてのご指摘でございます。

交通結節点の案内表示の問題につきましては非常に重要な問題ということで、この中にもいろいろな記述があるわけでありませけれども、32 ページをごらんいただきたいと思ひます。32 ページ、これは第 7 章の「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」という章の中での記述でありますけれども、「提供する情報の充実」という中の(2)といたしまして「交通結節点における案内表示等の充実」というところの記述でございます。

ここにつきまして最初のところに書いてありますように、「複数の事業者が乗り入れる駅や地下街など、鉄道駅を中心とする交通結節点における乗換え等の案内表示(サイン)について、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ある。また、増加する外国人旅行者に対応した多国語表記等も一部の地域を除きあまり進んでいない」という記述に続きまして、「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等から整備を促進すべきである」との記述が従前からあったわけでございます。

それから、バスの利用につきまして、「また、バスに関しては、」とありますけれども、バスについての記述もございまして、「目的地の最寄りの停留所名や路線系統等に関する案内表示」等々の記述がありまして、下から 5 行目からであります。「また、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である」という記述がございませ。

そういう記述はございませけれども、ご指摘の、駅及び駅周辺、駅付近のということをも明確に書いてあるということ、より趣旨を徹底するということ、この赤字の部分の「、駅及び駅周辺の案内表示等の充実・」という記述をつけ加えさせていただく修正案ではいかがかということでございませ。

それから、駅名の改称でありますけれども、これは現在、鉄道事業法に基づきまして、鉄道事業者が届出で駅名を改称できるということになっておりますので、事実上「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」今ご判断をなさっているところでありませので、国がこうすべきだということではなくて、今その判断をされているというものを認識しているという回答案ではいかがかということでございませ。

それから、13 番目のご指摘でございます。

「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」ということであります。

ここについても記述がございます。31～32ページ、今ごらんいただいているところでございます。「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」というところでありまして、2の「提供する情報の充実」の筆頭項目といたしまして「リアルタイム情報の提供の充実」のところがあります。

32ページにかけまして、32ページの2行目からでありますけれども、「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……により提供されてはいるが、さらにその充実を図っていくことが必要である」ということで、この回答案としては、「リアルタイム情報の充実の必要性が示されています」という回答案でいかがかということでございます。

それから、あと残り2項目でございますけれども、14番目のご指摘であります。

「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」。エスカレーターやエレベーターをつけるのではなくて、電動車椅子の方でどんな階段でも調節をして昇り降りできるような、そういう技術開発の研究を国や自治体主導で推進する必要があるのだというご指摘でございます。

これは、39ページをごらんいただきたいと思っておりますけれども、「その他の課題への対応」という章の中で「バリアフリー社会の実現」という項目がございます。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だと、この中にそういう記述がございますけれども、そういうことが書かれている。それから、「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いうことも強く書かれているわけでありましてけれども、必ずしも技術開発の部分の記述がないということで、この赤字にありますように、技術開発に関する修文をさせていただければいかがかということで、「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」という記述をつけ加えさせていただければいかがかということでございます。

それから、15番目のご指摘でございますけれども、この方のご指摘は、「近畿圏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」ということで、この地域を対象地域に加えると。もしそれが「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」ということでございます。近畿運輸局の管轄圏内としては三重県は入っておりませんで、三重県は中部運輸局になるわけでありましてけれども、その圏際部分が大事だというご指摘をいただいております。

今回の答申案でございますけれども、近畿運輸局長の諮問に基づきまして、今回の大きな中心課題でありましたのは、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ご議論をいただいたわけでございます。したがって、そこに重点がありますよというご指摘と、個別路線、具体的な鉄道網の選定におきましては、圏際部分の需要予測もやっ

ておりますので、具体例といたしましては、関西本線の電化、これは加茂以東でございますけれども、「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て検討を行ったところですよ」という回答案でいかがかということでございます。

以上見ていただきましたように、これでご議論いただければと思いますけれども、あわせまして、資料3に、これは中身は全く同じでございますけれども、「パブリックコメント（意見募集）の結果と対応表（案）」ということで、頂いた意見の概要、意見に対する考え方ということを表形式にしております。他の審議会におきましても、こういう形でパブリックコメントに対する回答案を公表している例が多うございますので、記述ぶりは全く同じでありますけれども、回答の公表の方法としてはこういう資料で公表させていただければいかがかということでございます。

以上でございます。

野村会長

どうもありがとうございました。

ただいまご説明のありましたパブリックコメントに対する回答案につきまして、ご審議をいただきたいと思っております。

ご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

いかがでございますか。よろしゅうございますでしょうか。

〔特になし〕

特にご意見、ご質問がないようでございますので、パブリックコメントの結果と対応につきましても、原案のとおりといたしたいと存じますが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

それでは、ご異議がございませんようですので、そのようにさせていただきたいと存じます。ありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。

次の議題であります「答申の決議について」に入ります。

ただいまパブリックコメントの結果と対応案につきまして、ご了承いただいたわけですので、この答申案につきまして、これをご決議いただきたいと存じますが、いかがでございますでしょうか。どうぞ。

松浦（山田臨時委員の代理）

京都府でございます。本来なら、本審議会の臨時委員であります山田啓二京都府知事が出席すべきところでありますが、本日は京都府議会開催中でございますので、失礼をいたしております。本答申につきまして、知事、委員の意向を一言申し述べさせていただきたいと存じます。

本答申の第2章「鉄道サービスの改善、向上」の項目の中の、3.「既存の鉄道施設の改良と新規路線の整備」のところについてでございます。この中で、基本的には、既存ストックを活用して利便性を向上させていく、その理念に従いまして、別紙1においている提言を採択されているところでありますけれども、これについては大変賛成であります。

ただ、この中で、具体的に細かい話で大変恐縮でございますが、地方公共団体が計画路線として提出させていただいた対象路線の中の片奈連絡線、京阪奈新線の一部が、「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」として別紙2から外れておるところでございます。これにつきましては、これらの路線が京都府では南部地域の発展にも結びつく重要な路線であると認識しておりますし、また、新京都府総合計画にも位置づけております。学研都市へのアクセス路線として、いわゆる学研都市建設法に基づきます国の基本方針にも位置づけられております。国のこの方針とも矛盾するのではないかと。またひいては、国家プロジェクトであります学研都市の建設計画に影響を及ぼすのではないかと。ということを心配しております。また、地元の自治体の意向を反映していただけなかったことも含めまして、このことにつきましては基本的に反対の意見を表明したいと思っております。つまり、原則は賛成でございますけれども、答申のこの部分については、委員としては反対の意見を表明させていただきたいということでございます。

以上でございます。

野村会長

大変貴重なご意見をありがとうございました。

ご意見として承りますが、何かコメントをなさっていただくことはございますでしょうか。

斎藤委員

前回の審議会でも申し上げたんですが、今回の答申は、都市人口の将来予測、それから輸送量の将来予測ともに右肩下がり、これまでにない厳しい条件下での答申路線の選定作業になりました。鉄道整備計画の評価についても、これまでにない厳しい評価手法が求められるという中での検討でございました。

しかし、その一方で、私どもでは、鉄道整備に対する公的支援という点で、現行の制度にはない純粋な公設民営方式といいますが、100%のインフラ整備費補助という枠組みを特に準備をして、提案路線に関する収支分析を行ったところでございます。

今回の答申ですが、都市鉄道の整備であるとか、それから公共輸送の運営に対する公的支援の拡充というものをぜひ国に検討してほしいという、問題提起型の答申であるのが最大の特徴であろうと思っております。

もちろん、こうした分析以外に、経済効果の評価、それから収支の予測という点以外に、前回の第10号答申以降の、特に地元の取り組みの熱心さといいますが、事業の具体化に向けての取り組みの熟度のような点に関しても、いろいろ定性的な議論をしたところでございます。

ただ、こうした熟度という点に関しましては、これから短期間のうちに急速に変化するということも十分あり得るわけで、特に地元の地域開発等の関係で変化をするということもあり得るわけですから、答申の14ページの一番下のところに書きましたように、14ページの最後の段落、(4)のすぐ上のところですが、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」というふうに書いておられて、「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」、事業の具体化に向けて「検討することが適当である」というふうに書かせていただいておりますので、審議を行った立場としては、ぜひ今後の地元のこうした点についてのご努力を期待したいと思っております。

野村会長

どうもありがとうございました。

ほかにご意見等ございませんようでしたら、答申案につきまして、ご決議をいただきたいと存じますが、いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

よろしゅうございますでしょうか。それでは、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」に関する答申について、決議をいたします。ありがとうございます。

続きまして、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」の答申書を、私から近畿運輸局長さんにお渡しをいたしたいと思いますが、昨年3月10日に近畿運輸局長さんから諮問を受けまして以来、斎藤総合交通部会長先生、北村環境・情報部会長先生を初めとする委員の皆様方並びに臨時委員の皆様方には、大変なご尽力を賜りまして、本日、答申の取りまとめに至りましたことにつきまして、本審議会の会長といたしまして深く感謝の意を表すものであります。

近畿運輸局長さんにおかれましては、今後、この答申の趣旨を十分に踏まえていただきまして、近畿圏における運輸行政を推進されますことを切に期待いたしております。

それでは、署名をいたしまして、近畿運輸局長さんに答申書をお渡ししたいと存じます。

〔答申書に署名後、谷口局長に手交〕

どうぞよろしく申し上げます。

近畿運輸局（谷口局長）

ありがとうございました。

野村会長

皆さん、どうも本当にありがとうございました。

予定の時間より少し早うございますけれども、ただいま近畿運輸局長さんに答申書をお渡しいたしましたので、以上をもちまして、近畿地方交通審議会を終了いたしたいと存じます。

それでは、事務局の方、お願いいたします。

近畿運輸局（坂本課長）

野村会長、ありがとうございました。

それでは最後に、近畿運輸局長の谷口から、皆様へのお礼も兼ねましてごあいさつをさせていただきます。よろしくお願いいたします。

近畿運輸局（谷口局長）

近畿運輸局長の谷口でございます。

閉会に当たりまして、一言、私の方からごあいさつ申し上げたいと思います。

本日、野村会長から、「近畿圏における望ましい交通のあり方について」ご答申をいただきました。昨年の3月に本審議会に諮問をさせていただいて以来、約1年と7カ月にわたりましてご審議をいただきました。野村会長を初め委員の皆様方、また臨時委員の皆様方に、総合交通部会、環境・情報部会の2つの部会と、その下に設けられました各ワーキンググループの中で、大変ご熱心なご審議をいただいたわけでございます。心からお礼を申し上げたいと思います。

今回の答申では、幾つか斬新な新しい内容のものを含んでおられます。1つは、既存の鉄道ネットワークの有効活用の重要性ということを第一に掲げられておる点であります。

それから、新たな財源の確保を含めた支援の充実・拡大につきまして行政側に課題を提示するという点が第2点目でございます。さらに3点目として、モビリティ・マネジメントという交通政策の新しい視点についても盛り込んでいただいております。大変立派な答申をおまとめいただきましたことに、深く感謝を申し上げたいと思います。

交通を取り巻く環境につきましては大きく変化をいたしております、厳しさも増しております。本日いただいた答申を、近畿圏における望ましい交通運輸の実現に向けまして、十分踏まえながら、全力で取り組んでまいりたいというふうに考えております。

なお、本答申に示されましたさまざまな施策の具体化、あるいは実行に当たりましては、本日ご臨席の委員の皆様方、あるいは臨時委員の皆様方、関係機関、関係団体、さらには利用者の国民の皆様一人ひとりのご理解とご協力というのが不可欠であるというふうに考えております。

そうした観点から、皆様には今後もより一層のご支援を賜りますようお願いを申し上げます、私からのあいさつとさせていただきます。

皆様、本当にありがとうございました。

近畿運輸局（坂本課長）

これをもちまして本日の審議会を終了いたします。ありがとうございました。