

近畿地方交通審議会 第2回 総合交通部会

議 事 録

日時：平成15年12月19日（金）

13：15～14：45

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2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第2回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、誠にありがとうございます。

私は、近畿運輸局企画課長をしております足立と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

近畿地方交通審議会総合交通部会は、本年3月に開催されました近畿地方交通審議会においてその設置が決定し、5月23日に開催されました第1回の会議におきましては、本部会における審議事項についてご議論をいただくとともに、部会の下にワーキンググループを設置して議論を深めていただくということが了承されました。

その後、各ワーキングにおきまして活発な議論が行われており、本日は、お手元の議事次第にありますとおり、まず、各ワーキングにおける審議の内容につきまして、各ワーキングの座長の方々からご報告をいただきますとともに、観光、物流といったワーキングでは直接取り扱っていない審議項目についても、あわせて事務局の方からご説明させていただき、ご審議をいただきたいと思いますと考えております。

なお、本日の部会は、前回の部会と同様、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、各委員におかれましては、その旨ご了承をお願いしたいと思います。

それでは、まず初めに、近畿運輸局長の梶原景博の方からごあいさつを申し上げたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

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。

委員の皆様には、年末に向かい何かとお忙しい中、総合交通部会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

この部会は、本年の5月に第1回目の会合を持ちましたけれども、その後、部会の下に設置されました交通体系ワーキンググループと二つのサブワーキンググループにおきまして、本部会の重点審議事項について活発なご議論、ご審議を行っていただいております。

斎藤部会長には、交通体系ワーキンググループの座長を努めていただいておりますし、また、正司委員と藤井委員には、サブグループの座長を努めていただいておりますけれども、検討作業に従事をしていただきました委員の皆様には、改めて御礼を申し上げたいと思います。

本日は、これらのワーキンググループの検討内容と、それとあわせて後ほど事務局の方でご紹介をさせていただくその他の検討項目についてご審議をお願いし、今後さらに検討を深めるに当たっての指針とさせていただきたいと存じております。

この部会の検討項目、検討範囲は大変広いものですから、ワーキンググループで検討を

進めている項目とそれ以外の項目ということで、濃淡のついた検討の進め方になっておりますことをご了解いただきたいと思います。

今後の日程としては、本日のご意見を踏まえて引き続きワーキンググループなどで検討を進め、来年の春には再度部会を開催し、答申の骨格を取りまとめていただきたいと思いますと考えております。よろしく願いをいたします。

せっかくの機会でございますので、昨今の交通事情の動向について少しお話をさせていただきます。

この1年、我が国経済は、持ち直しの動きを見せておりまして、関西の交通運輸につきましても、一部においては需要面で回復の兆しも見えておりますけれども、総じてなかなか大変な状況が続いております。

このような中におきましても、例えば鉄道について、中之島新線や阪神西大阪線の延伸の工事が着工をされておりますし、つい最近、JR大阪駅の改良構想が発表されております。また、もうお使いの方もおられると思っておりますけれども、JRのICOCA・ICカードの導入が既に進んでいるところでございます。将来につながるいろんな動きが鉄道においても出ているところでございます。

自動車の運送につきましても、規制緩和を背景として、タクシーの割引運賃に大幅に寄与しているところでございますし、また、サービスの改善対策として近距離乗り場の設置などが進められております。

また、MKグループが京都でバス運行の計画をしておりますが、その許可を本日付で行ったところでございます。会社の準備ができ次第ということで、来年の春以降ということになると思っておりますけれども、新しくバス事業者が京都でも事業を開始するということとなります。

また、構造改革特区の一つとして、枚方市におきまして、関係者間の協議のもとで家用自動車による福祉輸送、こういうことも行われております。

物流の分野につきましては、トラックに対する国の環境規制が一段と強まっておりますし、また、兵庫県においては、条例規制を来年から実施をするということにもなっております。このようなことを背景に、物流が鉄道また海運の方へシフトするという動きも見られるところでございます。

観光につきましては、観光立国を目指した行動計画が、関係の閣僚会議におきましてことしの7月に決定をされ、また、関西でも関西国際観光推進センターがこの12月に設立をされたところでございます。私どもも、ビジット・ジャパン・キャンペーンということで、いろいろな活動を行っているところでございます。

以上、簡単にご紹介をいたしましたけれども、経済社会の変化の中で、この1年、関西におきましてもいろいろな動きがございました。総合交通部会では、このようなさまざまな変化に対応した近畿圏における効率的で、また快適なモビリティの確保策についてご審議をいただいております。

地域社会において大変重要なテーマだと存じておりますので、十分な検討を重ねてお願いをいたしまして、ごあいさついたします。本日、どうぞよろしくお願いをいたします。

近畿運輸局（足立課長）

ありがとうございました。

続いて審議をお願いしたいと存じますが、その前に、前回の部会で設置についてご了承をいただきましたワーキンググループの構成について、簡単にご説明をさせていただきます。

お手元に付属資料ということで、近畿地方交通審議会の審議体制というカラーの資料があるかと思いますが、そちらをごらんになっていただけますでしょうか。

本年3月に立ち上げをさせていただきました近畿地方交通審議会におきまして、総合交通部会、環境・情報部会がそれぞれ設けられております。

本日につきましては、まず、総合交通部会の方を開催をさせていただいているわけですが、前回の部会の際にワーキンググループとして設置をお認めいただきました交通体系ワーキング、これは主に京阪神圏における鉄道を中心とする交通ネットワークのあり方を中心にご審議をいただいております。

さらに、そのサブワーキンググループ1といたしまして、京阪神圏における公共交通サービスの維持充実方策を検討しているグループ、さらに、サブワーキンググループ2といたしまして、市民との効果的なコミュニケーション等によります公共交通機関への利用転換のための市民への働きかけをご審議いただいているワーキングを設けさせていただいております。

そのワーキンググループの委員につきましては、次の2ページ以降でございますが、まず、交通体系ワーキンググループにつきましては、斎藤部会長に、このワーキンググループの座長をやっていただいております。本日もご出席の方々では、青山委員、新田委員、森津委員、正司委員、藤井委員にこのメンバーとしてご議論をいただいております。

続きまして3ページでございますけれども、サブワーキンググループ1ということで、これは正司委員に座長にご就任いただいております。本日は青木委員にご出席をいただいております。さらに、銀行の方、自治体の方、事業者の方にメンバーに参画していただいております。

最後、4ページのサブワーキンググループ2でございますけれども、これは藤井委員に座長にご就任いただきまして、学識経験の方、自治体の方、事業者の方、さらにはNPOの方にメンバーにご参画いただき、ご審議をしていただいております。

それでは、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存じます。斎藤部会長どうぞよろしくお願いたします。

斎藤部会長

斎藤でございます。本日は、年末の大変お忙しい中、ご参集いただきまして大変ありがとうございます。

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番目の議題ですが「交通体系ワーキンググループにおける審議内容について」、2番目が「サブワーキンググループ1における審議内容について」、3番目が「サブワーキンググループ2における審議内容について」、4番目が「上記以外の審議事項について」となっております。

それでは、まず、この1番目から3番目までの各ワーキンググループの審議内容につきまして、各ワーキンググループの座長から順に説明をお願いしたいと思います。

まず、交通体系ワーキンググループにおける審議内容ですが、私の方から説明させていただきます。

「総合交通部会交通体系ワーキンググループでの検討状況について」という資料がございます。

ワーキンググループにおける検討の経緯ですが、第1回のワーキンググループは6月16日に開かせていただきました。ここでは鉄道整備の基本的な考え方について検討いたしました。また、政策目標のあり方、視点についての整理をいたしました。ワーキンググループの進め方についても議論いたしました。

第2回目ですが、8月4日に開きました。ここでは政策目標の策定について検討を加えました。また、いろいろ意見を交換して、アンケートの内容について確認をいたしました。

第3回ですが、11月10日に開きました。ここでは京阪神圏における都市交通施策の方向性について検討を加えました。また、アンケート、ヒアリング結果についても検討を行いました。

それでは、ワーキンググループでの主な議論を紹介させていただきます。

交通体系ワーキンググループでは、今後の京阪神圏における鉄道を中心とした都市交通施策の方向性について、特に鉄道整備のあり方に力点を置いて検討を行っています。

まず、鉄道を取り巻く現状と課題について整理をいたしました。次に、鉄道を中心とした都市交通施策の方向性の検討を通して政策目標を立案いたしました。さらに、具体的な新線整備と既存ストック活用方策の検討を踏まえて、将来の鉄道整備のあり方を検討するというテーマでワーキングを進めてまいりました。

さらに、本ワーキンググループでは、京阪神圏の自治体、事業者を対象として、交通にかかわる基本的な考え方、鉄道整備にかかわる課題、検討すべき路線、既存ストック活用方策等に関するアンケート並びにヒアリングも実施いたしました。

主な議論の中身を紹介すると、次のようになります。

まず、京阪神圏における都市交通施策の方向性についてですが、京阪神圏における交通を取り巻く問題として、都市空間の密集、環境問題の深刻化、中心市街地の空洞化、高齢社会の到来などが挙げられます。このことから、空間の有効活用、地域・地球環境への配慮、都心の活性化、高齢者への配慮などが良好な生活空間を実現する上で極めて重要な課題となっているということです。

このため、既存施設の有効活用を中心に、情報技術も効果的に活用しながら、公共交通自身の魅力を向上するとともに、その公共交通のフィーダーとしての歩行者・自転車を含めたネットワークを都市の装置として効果的に機能させ、また、環境に配慮し、超高齢社会にも対応した都市交通システムを構築すべきであるとする方向性を打ち出しました。

今後は、地域の公共選択をいかに取り入れるか、公共交通サービスをいかに効率的に提供するかという点について、さらに検討を進めることが必要であるという点について確認をして、これから検討を進める予定です。

それから、鉄道整備のあり方についてですが、新線整備について、地方自治体、事業者から提案のあったすべての路線につきましては後で事務局からその中身を紹介していただきます。これにつきまして、四段階推計法による交通需要予測モデルを用いて試算し、一定の需要を見込むことができるかどうか。

鉄道ネットワークとしての機能の向上、例えば乗り継ぎ利便性の向上、空港、新幹線駅といった広域交通拠点へのアクセス強化などですが、これらに資するかどうか。

高質な鉄道輸送サービスの提供、例えば混雑率の緩和に資するかどうか。

都市機能の再生強化への寄与、例えば都心部の移動利便性の向上、交通結節機能の向上などですが、これに資するかどうか。

都市の環境保全、マイカーから鉄道利用への転換などですが、これに資するかどうか。等について総合的に評価をいたします。さらに、具体的な検討を進める路線を絞り込むための検討を現在進めているところであります。

特に、ただいま紹介しました から を基準とした理由としては、京阪神圏は乗り換えの不便などネットワークとしての機能が必ずしも十分でない、高くないという点が挙げられます。また、混雑の緩和が引き続き求められているということ。さらに大阪市、京都市、神戸市という三つの核において、経済活性化の観点から都市機能の再生強化が強く要請されていること。そして、京都議定書が策定された地域として、特に地球温暖化対策に積極的なことなどが挙げられます。

一方、既存ストックの活用についてですが、地方自治体、事業者、事務局から検討すべきものとして提案のあった相互直通化運転、それから、優等列車の停車など、これらの中身につきましては、また後で事務局から紹介をしていただきます。これにつきまして先ほど説明をいたしました から の中身に資するかどうかを総合的に評価をいたします。さらに具体的な検討を進める案件を絞り込むための検討を行っているところでございます。

これからは、新路線の整備であるとか既存ストックの活用方策につきまして、ほかのオプションがないかどうかについても考慮しながら、費用対効果分析、これらについては、所要時間短縮効果など利用者に帰属する便益、それから、収益等事業者に帰属する便益、そして、道路交通の混雑緩和並びにCO₂の削減効果など環境改善に資する便益と費用の関係を分析することにしております。

この費用対効果分析、それから財務分析ですね、すなわち、事業採産性の分析を行って、さらに、先ほど説明をいたしました から の中身に資するかどうかを精査いたします。こうした作業を行い、検討を行った上で、望ましいプロジェクトの位置づけを行う方針です。

また、アウトカム指標に関しましては、京阪神圏の特性に応じたものを設定することが必要で、既に議論を始めておりますが、これから検討を深めていきたいと思っております。例えば混雑率であるとか、バリアフリー化率であるとか、環境にかかわるアウトカムの指標などを設けるつもりであります。

それから、その他自治体・事業者の認識についてですが、紹介をさせていただきます。

自治体アンケート結果では、将来のまちづくりという全体構想の中で公共交通が果たす役割などを踏まえる必要があること、鉄道は都市の装置として必要不可欠なものであるが、従来の整備方法や経営手法では、新たな事業や安定的な経営が困難な場合もあるため、公的関与等についても検討が必要であることなどが認識されています。

一方、事業者アンケート結果ですが、平成4年ごろをピークに輸送人員が減少しており、経営的に厳しい状況にあるということです。今後は、事業者単独での鉄道整備が不可能であること、駅周辺の一体的な整備や公共交通と自動車交通とを総合的に勘案した施策など、行政側のきめ細かな対応が必要であることなどが認識されています。

交通体系ワーキンググループの今後の予定でございますが、地域の公共選択の要素をいかに取り入れるか。公共交通サービスをいかに効率的に提供するかという点について、さらに検討を深めたいと考えています。また、路線整備、既存ストックの活用方策について、費用対効果分析、財務分析を行い、さらに、関係地方自治体や事業者等の意見などを十分に勘案した上で、望ましいプロジェクトの位置づけを行うという方向で検討をいたします。さらに、サブワーキンググループの議論も踏まえて、京阪神圏における都市交通のあり方について、来春に向けて取りまとめる予定でございます。

これが交通体系ワーキンググループの検討の中身ということになります。

この後、添付しております、先ほど申し上げました資料につきまして、事務局から説明をしていただくことになっております。

それでは、事務局からリストにつきまして、よろしく申し上げます。

近畿運輸局（君塚調整官）

それでは、資料についてご説明させていただきます。

ただいま齋藤部会長からご紹介がございましたように、交通体系ワーキンググループにおきまして、昨今の社会状況を踏まえまして、鉄道の新設整備方策と既存ストック活用方策の検討を進めているわけでございます。

4 ページの別紙 1 をまずごらんいただきたいと思いますが、これまでのワーキンググループにおける学識経験者やあるいは自治体、事業者さんからのご意見を踏まえまして、検討の対象となる路線を列挙させていただいているわけでございます。この中には構想レベルのものもありますので、あくまで議論の俎上に乗っている段階の路線と理解いただければと思っております。

これらの路線につきまして、今後さまざまな視点から検討を行って、ご意見を伺いながら、今後の京阪神圏の鉄道整備のあり方を検討してまいりたいと思っております。

検討対象路線は、こちらに列挙しておりますけれども、例えば、1 番目の滋賀県から提案のございました近江鉄道の米原～JRの貴生川～信楽高原鉄道の信楽、それから学園都市方面を結ぶ路線等がございます。

それから、例えば7 番目でございますが、京都府における天神川～洛西間の路線等がございます。

それから、1 2 番目でございますけれども、奈良県における登美ヶ丘～高の原間の路線等がございます。

それから、1 3 番目でございますように、大阪府における十三～新大阪～難波間の路線等、いろいろあるわけでございます。

次の5 ページの方に移っていただきますと、3 7 番目に書いてございますような、例えば兵庫県の三宮～新神戸間の路線等々、例示させていただいておりますけれども、さまざまな路線を検討の対象とするということにしているわけでございます。

今後これらの路線につきまして、先ほど齋藤部会長からもお話がありましたように、需要予測、ネットワーク機能向上等々の政策目標への対応とか、あるいは既存路線との競合、そういったことを総合的に勘案しながら費用対効果分析なり財務分析なりを行った上で、自治体、事業者さんからのご意見も伺った上で、ワーキンググループにおいて評価、検討を行うという形にしているわけでございます。

次に、6ページの方の別紙2をごらんいただければと思いますが、昨今の社会状況の中で、新線整備と同様に、やはり既存ストックをいかに活用するかということが重要なテーマでございますので、これまでのワーキンググループにおける学識経験者、あるいは自治体、事業者のご意見を踏まえまして、検討対象となる既存ストック活用のハード関連施策について整理しているわけでございます。

特に6ページにございますように、ネットワーク機能向上に資すると思われ mutual 直通運転化ですね。例えば阪急神戸線と神戸市交通局の西神山手線間の直通を初めといたしまして、そういった相互直通運転化の検討、それから、輸送力の向上に資するような複線化の検討をこちらに列挙してございます。

それから、浪速貨物線等々貨物線の旅客化の検討、それから速度向上、あるいは、ここに列挙してございます新駅設置の検討でございまして、次の7ページの方に移っていただきまして、優等列車の停車でございまして、京阪本線関目駅等における優等列車の停車によるネットワーク化を図る。

それから、乗り継ぎ利便性向上のための路線間の連絡性の向上を図るということ、こちらに列挙してございます各線の路線間の向上を図る、連絡性の向上を図る。

それから、鉄道だけではなくて、鉄道とバスとの連絡性向上もやはり図っていかねばいけない。それから、関空へのアクセス向上のためのいろいろな活用、はるか活用法等々の検討ですね。それから、まだ電化されていない部分もございまして、電化を進める。それから、コスト削減等々のために支線をLRT化するというような、そういうことも必要になっているわけでございます。

それから、乗り継ぎ案内、つまり、サインの整備等々の乗り継ぎ案内の充実を大規模ターミナルにおいて図っていく等々の施策を列挙しておりまして、今後これらの既存ストック活用方策につきまして、新線整備と同様に、政策目標への対応とか、費用対効果等を勘案しながら、あるいは自治体、事業者のご意見も伺いながら、フィージブルであり、かつ、利用者利便の向上に資するような方策をワーキンググループで検討するということになっております。

次のページに、今申し上げた施策を地図に落としした整理がございまして、これは随時ご参照いただければと思っております。

次に、簡単に9ページ以降の参考資料に触れさせていただきますけれども、9ページでございますが、交通機関別の地域間交通量の増減ということで、鉄道利用にしましては、青い線で示されておりますとおり、大都市を中心とする流動が量的には多いんですけども、減少傾向にあるという状況にあります。

一方で、下の方の自動車の利用を見ていただきますと、赤い線は増えているということでございまして、特に短トリップの隣接、地域間の流動が大きく増加しているということでございまして、流動が変化していることがおわかりになると思います。

次の10ページを開いていただきたいと思いますけれども、平成元年の答申10号以降におきます京阪神圏の鉄道整備の状況を示しておりますが、答申10号で示されたA路線、B路線、つまり、2005年までに整備する、または整備に着手することが適当とされた路線、全部で約220キロでございますけれども、そのうち約50%が整備済みである、事業中のものが約20%である、未整備路線が約30%残っているということで、まだ、そ

いう意味では課題があるということでございます。

次の11ページを開いていただきます。鉄道サービスの状況でございますけれども、におきましては、京阪神圏乗り換え時間を示しておりますけれども、平均で約4.7分ということになっておりまして、首都圏の約2.8分に比べて長くなっているという状況がわかります。

それから、下の でございますが、相互直通運転キロにおいても、京阪神圏は都市圏に比べて遅れている状況にあるということがわかるわけでございまして、そういう意味では乗り継ぎ利便性の向上なりシームレス化ということが京阪神圏の課題であるということがわかるわけでございます。

次の12ページを開いていただきますと、 でございますけれども、平成12年に出されました答申19号で示された整備水準でございますが、空港と都心部間の所要時間30分台を目指すということですが、それを踏まえまして、関空、伊丹、今事業中の神戸の各空港へのアクセス時間30分台を色分けで示しているわけでございます。

そのように、一部30分台圏を達成しているものはありますけれども、まだ達成できていない部分もあるということでございます。

次の下の でございますけれども、京阪神圏の混雑率につきましては、平成9年以降、平均の150%を下回っているということで、首都圏に比べて大幅に混雑緩和が進んでいる部分もあるわけでございます。平均値としては進んでいると言えるわけです。

こういった昨今の現状を踏まえながら、諸施策の検討を今後進めていくということにしております。

簡単でございますが、以上でございます。

斎藤部会長

はい、どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、サブワーキンググループ1における審議内容につきまして、正司座長から説明をお願いします。

正司座長

サブワーキング1の検討状況についてご紹介させていただきます。

お手元の資料3を見ていただければと思います。

前2枚に、先ほどの交通体系ワーキングと同じような形で検討内容をまとめております。その後、3ページに検討内容の一端がうかがえるバックデータを示した表が整理されております。

ごく簡単に10分ほどで全体を説明したいと思っております。

まず、サブワーキング1ですが、京阪神圏における公共交通サービスの維持・充実方策というのが我々サブワーキングに課せられた課題だったんですが、これまでの検討経緯は、そこに記載しておりますとおり、まず、7月3日に第1回の会議を行いまして、サブワーキングにおける検討の視点について報告、その後討論して検討を加えました。

さらに、検討のスケジュールというか検討のフローにつきまして、原案について報告があった後、議論して、一部修正して終わりました。

第2回、9月18日ですが、輸送需要の現状について、データをもとにして多方面から分析するとともにディスカッションを行いました。さらに各事業者の方々に、経営合理化

についていろいろ取り組まれている状況を知ろうということで、合理化策に関するアンケート案をつくることにしましたので、それについて検討を加えました。そのアンケート等は、第2回の後、秋に行わせていただきました。

第3回、12月5日、つい先日に行いまして、以上の需要とか、合理化の情報をベースにし、経営関連指標について、いろんなものをつくって、いろんな議論を重ねました。それとともに、コスト構造の分析の試みも開始しております。

さらに、先ほど申しましたアンケートの結果をベースにして、経営合理化の処方策について整理を行いますとともに、これを評価する取り組みを、これはまだ始めた段階で評価したとは言えないんですが、始めております。

また、議論の枠組みで重要なテーマになると思われる今後の鉄道事業者さんの収支の将来見通しについて、かなりマクロ的な分析しか、当然のことながら、なかなかできないんですが、それについて検討を始めております。

以上のスケジュールで行われてきたんですが、ワーキングの主な議論を簡潔にまとめると、以下のようなになるかと思えます。

先ほども申しましたとおり、サブワーキング1は、京阪神圏における公共交通サービスの維持充実方策ということについて、特に鉄道事業の経営状況の分析に力点を置いて検討を行っております。

そこで、先ほどのご説明からわかっていただけますとおり、京阪神における鉄道需要の現状分析を行い、さらに、各鉄道事業者さんの経営合理化策について詳細なアンケートを実施いたしました。その他ヒアリング等も必要に応じてさせていただきます。

さらに、鉄道事業者の経営関連指標、輸送密度、従業員1人当たりの人件費、その他いろんな指標について分析を行わせていただきまして、その分析や将来の需要予測、収支見通しの分析などを行い、これに取り組んでいるところでございます。

現時点の非常に中間的な段階で恐縮なんですが、議論の内容というか、ポイントは、以下の今から述べるようなものであります。

まず最初に、冒頭にありました鉄道需要の現状と将来分析については、お手元の資料の3ページの上に、大手5社さん、近鉄さん、阪急さん、京阪さん、南海さん、阪神さんの輸送需要の推移を代表的なものとして挙げさせていただきます。

見ていただくとおわかりのとおり、ここ10年の間、大幅な下落が起きているということになります。鉄道全体で申しますと、旅客輸送需要については、平成2年から比較して12年において、この10年間7%の減少となっております。特に大手私鉄においては、先ほど表で見ていただきましたとおり、平成2年から14年、すべての事業所において2割以上減少しているという状況となっております。

鉄道需要が低迷している理由は、非常に多様なものがあると思われませんが、次の三つに集約できるかということを考えております。

1点目が、社会経済情勢の変化をベースにするもの。例えば、少子・高齢化や生産年齢人口の減少、景気の低迷の影響も受けた駅勢圏の就業者の減少等による通勤・通学需要の減少、女性高齢化の外出機会の増加に占める自動車利用率の増加等、生活スタイルの変化等でございます。

3番目のところはちょっと説明が要るかと思いますが、先ほど見ていただいた3ページ

の資料の下側に鉄道需要の減少の要因ということで、スペースの関係もあって絵は二つしか挙げてないんですが、左側に高齢者の比率が増えていますというのと、人口の伸びがだんだん止まってきているということがうかがえるグラフがあります。

右側ちょっと見えにくくなっているんですが、平成2年と平成12年にパーソントリップ調査が行われていますので、そこで得られた免許保有率を年齢別に落とし込んでおります。ただ、平成2年で20歳だった人は平成12年には30歳になっているわけですので、免許を取った人がそのまま移動したらどんなふうになるのかというのをプロットした絵になっていて、それよりも若いところでは、さらに免許保有率が上がっているということが伺えることになります。

ここからすぐわかることは、今でこそ女性の50歳から上は保有率が50%を切っていますが、10年たつと今40代の人があるまま50代の免許保有者になるので、保有率がさらに高くなるということが伺えるかと思えます。

こういったことが先ほど言いました社会情勢のバックにある話として、鉄道需要の低迷の理由になるのではないかというふうに考えております。

2番目として、これは先ほど言いました免許保有率とも絡む話なんですが、自動車の普及による影響があるだろう。免許保有率、保有台数の増加、道路整備が進展していること、ロードサイド型店舗等があること、駐車場の附置義務と、都心における駐車場の増加という、利用しやすい環境整備が進んでいること。さらに、自動車の持つ快適性・利便性の嗜好が強まっているといったことがあるのではないかと思います。

あと、もう1点、特に中心都市の中核部位における昼間人口が減少傾向に、特にこの間ありまして、それが結果として、放射状の輸送をメインにしている鉄道事業さんにとってはマイナスの影響になっていると考えられております。

また、将来の鉄道需要については、四段階推計法による交通需要予測モデルを用いて試算をいたしました。20年後の人キロについては、11%程度減少するという予測が出ております。将来をどうやって予測するのか非常に難しいんですが、ほかの上位計画との整合性を考えて、余り恣意的にならないようにしております。

ただ、将来人口については、よく言われていますとおり、将来人口は、幾つかある推計のうちの中位推計ではなく低位推計で推移しているのではないかという議論がありましたので、低位の推計も同時にやっております、それでやると2%ほど上がりまして13%程度の減少ということになります。

今後は、これは地域全体のマクロ的な分析ですので、もう少し地域や路線の特性に応じた分析を行うつもりであります。

続きまして、もう一つの大きなテーマである「鉄道事業の経営状況と経営効率評価の合理的な取り組み」ということになります。

これにつきましては、言うまでもないとは思いますが、減価償却費の高い公営事業者を除き各鉄道業者とも営業損益は黒字です。支払い利息等の営業外費用が経営を迫らせている。償却もそれとよく似たものと考えられるかもわかりません。

そういった状況ですので、バリアフリー化等、社会的要請が強い投資があるわけですが、それが増収に直結しないと考えられますので、それが非常に困難になってきているということがあります。

4 ページの上側には、営業の状況、これは償却前の数字を載せております。下には営業成績の状況を載せさせていただいております。

鉄道需要は減少傾向なんですけれども、いろんな指標を分析しましたところ、例えば輸送効率、従業員 1 人当たりの輸送人キ口等いろんな指標があると思います。生産効率、従業員 1 人当たりの旅客収入等いろんな指標があると思いますが、これについては、一部の事業者を除き向上されつつある。別に悪化したわけではなく、向上されつつある。努力が見られる。その結果、経営合理化については、一定の努力の成果が見られると思われま

す。ただ、公営事業者につきましては、5 ページに棒グラフがあるので、また見ていただければいいかと思うんですが、費用効率について、民鉄事業者さんと比較して低い結果となっております。

先ほどアンケート等をしたと申しましたが、各鉄道事業者は、業務の外注化、駅の標準化等さまざまな指標により合理化を進めておりますが、職員のモラルを低下させず、保安とサービスの水準をいかに維持するののかというのが、極めて重要な課題となってきているということが明らかになりました。

今後は、経営効率の指標について、長期的な経年変化を分析して、費用構造における硬直的な部分と、さらなる合理化で低減できる部分の分析、ないしはその限界等について取り組んでいきたいと思っております。

3 点目、鉄道事業の見直しですが、先ほど申しました需要予想を前提に、現状の費用水準を所与として分析すると、関西圏の大きな鉄道事業者さん、JR、大手私鉄 5 社、公営 3 社のうち約半数の社局が、平成 3 2 年度の営業損益が赤字になるという試算が出ております。もちろん、これは、前提条件をどう置くのか難しいわけですが、今申しましたとおり、現状の所与のシナリオでとりあえず試算してみたらこうなったということになります。

今後は、将来の見通しについて、もう少し現実的なことに近づける工夫をやりたいと思っております。既にそのような議論はされていまして、議論の中では、ベース数字としてはこの計算でいいんだけど、多分このベース数字より楽観的なシナリオは出ないんじゃないかという議論もされていまして、まだそれは裏づけのない議論でございます。

あと、今後の予定ですが、これまで幾つか触れたわけなんですけれども、鉄道需要の現状の分析、合理化方策、将来の見通しをさらに精査するとともに、環境負荷の少ない公共交通の持つ特質や、まちのにぎわいを支えたりとか、社会経済活動のベースになる、そういう公共交通サービスの維持、充実を図るため、地域社会が果たす役割、公的支援等を踏まえた維持、充実方策について検討を進めたいと思っております。

鉄道の話ばかりしてきたんですが、規制緩和後のバス、タクシーの事業のあり方についても経営面から検討を進め、来春に取りまとめるつもりです。

多分この議論の中で、ちょっと言いそびれましたが、地域社会が果たす役割について議論が進みますので、まちづくりと公共交通といったことについても議論が及ぶことになるかと思っております。

以上です。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、サブワーキンググループ 2 における審議内容について、藤井座

長から説明をお願いいたします。どうぞよろしく申し上げます。

藤井座長

サブワーキンググループ2のご報告、資料4をごらんいただければと思います。

このサブワーキンググループ2ですが、公共交通機関への利用転換のための効果的な市民への訴えかけ、コミュニケーション方策についてのサブワーキングでございます。

サブワーキングでは、都合3回、この資料にございますようにワーキングを行っております。

第1回、7月では、まずサブワーキンググループ2の進め方、検討の視点についての整理、そして、市民への訴えかけ、コミュニケーションの国内外の事例の整理を行いました。

第2回目、10月ですが、この事例の整理に基づいて、その事例がどれほど効果的であったのかという事例の検証を行い、かつ、これから近畿及びその後の運輸行政においてどういうふうな方向で進んでいくかということに関しての議論を行いました。

第3回は、その第2回を踏まえまして、第2回で議論した方向性に基づいて、より具体的な案について検討いたしました。

続きまして、2つ目のワーキングでの主な議論についてご報告いたします。

これは、先ほど申しましたように、利用転換のための効果的なコミュニケーション方策を考える。

議論は、主に3点でございます。それぞれ第1回、第2回、第3回に対応しているんですが、まず、こういうコミュニケーション方策がなぜ必要なのか、必要性について議論をいたしました。これが第1点目。第2点目が、国内外の事例及び効果の整理が2点目です。第3点目が、それに基づいた我が国及び京阪神圏における取り組むべき市民への訴えかけやコミュニケーションの方向性、具体方策についての検討、これが3点目です。

それぞれ1点目、2点目、3点目についてご報告したいと思います。

まず、1点目、なぜこういうコミュニケーションが必要なのか、どういう意義があるのかということですが、一つめですね。これは、公共交通の利用促進のためには、サービス、利便性の向上は必要です。運賃を安くする、あるいは交通規制、自動車の交通規制を行うなどの手法が必要なんですけれども、財政的な事情ですとか、事業採算制、あるいは規制的方法に関しては市民の受容性などから、おのずと限界があるだろうと考えられます。したがって、需要サイドでの働きかけとして、コミュニケーションというのが有効なのではないかと考えられるわけです。

ここで、利用促進がなぜ必要かと申しますと、先ほどのワーキンググループ1、あるいはワーキングの方で議論がございましたように、交通需要というのが右肩下がりで減り続けている。それによって経営が圧迫されて、特に現在ではバスのサービス、運輸費等を下げざるを得ない状況にある。

それを握るかぎは幾つかあるんですが、その中で利用促進というものが重要なかぎになる。すなわち地域のモビリティを確保するためには利用促進が最も重要なポイントの一つであるというのが、これが意義ですね。

その利用促進のためには、先ほど申し上げたような幾つかのハード施策、あるいは運用施策というものがあありますが、なかなかそれだけでは難しい。それらのハード施策、あるいは運用施策の効果をさらに上げるためにも、例えば鉄道が開通したときに効果的なキ

キャンペーンを行う等々、コミュニケーションを行う等々というものが有効になるだろうというところがかぎになるのではないかというのが、この1点目の必要性、意義についての主な趣旨でございます。

2点目、国内外の事例整理、検証です。こういったコミュニケーション施策等々というものは、従来の日本の運輸行政の中でも少なからず行われてきてはいたのですが、なかなか組織立って、体系的に、かつ技術的に洗練化された形で行われてきているとは言いがたい状況にあった。

ところが、90年代中盤からヨーロッパを、あるいはオーストラリアを中心として、そういったところをかなり洗練化した形で行っている。ヨーロッパでは、既に意識的に取り込まれているということがございます。

我が国でも、そろそろ始まってはいるんですけども、学識経験者等により実験ベースで行われているのが実態です。おおよそ、そういったものが有効性があるということは知られているんですけども、そういったことがなかなか、知見が整理されているという状況ではない。

2ページ目ですけれども、これの各事例を具体的施策に結びつけるためには、我が国で実施する場合に費用対効果や推進体制の側面で可能性がどれくらいあるのか、フィジブルであるか否かの検証が極めて必要になります。

それとともに、費用対効果、実際に効果が費用に見合うだけのものがあるのかですとか、そういった部分の検討が必要になる。さらに、それらの事例の効果、利用促進施策の効果をより大きなものにするためには、どういう技術が必要なのかという知識も必要になります。それらのことを、まずはヨーロッパ、及び国内の事例に基づいてまとめました。

事例をまとめるとともに、それらがどの程度の効果があるのかということに関して、3ページ目の表に基づいてご説明したいと思います。

これは、このワーキンググループ2での議論で出てきたいろいろな事例に基づいて分類いたしましたものであります。

ここでタイトルといたしまして、「モビリティ・マネジメント（社会的交通マネジメント）の分類」と書いてございますが、このワーキングの中で、ひとまずコミュニケーション施策全体をこういう名前で考えてどうだろうというふうに考えました。このモビリティ・マネジメントという用語そのものは、アメリカのTDMに対応するヨーロッパの用語で、むしろコミュニケーション、あるいは社会的な部分というものを強調するような形で需要サイドに働きかけるという施策の総称であります。

主に3つに分けられるのでないかというふうにワーキングでは議論いたしました。

一つが不特定多数の市民を対象とする、二つめが特定グループを対象にするもの、三つめが一人一人の個人を対象にするものです。

不特定多数の市民を対象とするものでは、これは主にキャンペーンとかPR、これは、例えば一般市民対象の公共交通に対する認識向上キャンペーンということで、例えばですけれども、スペイン、ドイツ、オーストラリア、イギリスなどで、かなり広範に取り組みられております。

実験ベースではありますけれども、大阪府でも取り組まれております。特に若者をターゲットに絞ったりとか、あるいは小学校を対象にしたもの、企業を対象にしたもの等々の

ものも行われています。

並びに交通システム改善のタイミングに合わせたものも実施されています。これは、世界各国の都市で、同じ日にモビリティウィークというものを設けて、すべての都市で同じ日に公共交通の利用促進を図るというノーマイカーデーのような形でキャンペーンを行うというのが世界で行われています。

これとは必ずしもリンクはしていませんが、京都市では、例えば100円バスが行われたときに、その利用促進キャンペーンというものが非常に広範囲に行われたという事例もごさいます。

そのほか不特定多数を対象とするものがノーマイカーデー及びヨーロッパではモビリティ・センターという形で、公共交通の利用の仕方について、非常にきめ細やかな情報を発信するセンターというものを、個々の事業所のすべてが、地域について集まって提供していき、みんなで公共交通に関する情報を提供していくというものがごさいます。不特定多数の市民を対象したものの事例として、こういったものがあるだろうということです。

二つめ、特定グループですけれども、これは、職場を対象にしたもの、学校を対象にしたもの、三つめは、これは主にヨーロッパの事例ですので、日本の場合は少しニュアンスが変わるかもしれませんが、地域の特定グループで、例えば教会とか、クラブなどを通じたものというものがごさいます。

恐らく日本でフィジブルなのは、職場及び学校かと思われませんが、職場では主に、ヨーロッパではオランダですとかドイツに関して、企業の従業者、あるいは病院の従業者、あるいは市役所の従業者等々を対象にして、通勤交通行動が自動車よりむしろ公共交通を利用するようという形のマネジメント施策が行われています。

日本でも、例えば名古屋市役所で、通勤手当を工夫することによって、自動車から自転車、徒歩、あるいは公共交通に転換するような工夫がなされたりとかしています。

学校に関しては、教育現場ということで、イギリスでは、送り迎えの交通はバスでというような形でやったりとか、あるいは日本国内でも札幌、あるいは和泉市などで、事業のフレームの中で公共交通の利用促進という形で取り上げられたりとかもしています。

三つめですが、協会、クラブなどに関しては、イギリス、オーストラリアなどで行われております。恐らく国内では、商工会議所ですとか、あるいは自治体、自治会などが挙げられるかと思います。

最後に個人ですけれども、これは、TFP(トラベルフィードバックプログラム)というものの、及び個別的な利用促進策の2つがあるだろうというふうに整理されております。個人的利用促進策の下の方から申し上げますと、例えばバス、デマンドバスを導入したときに、そのデマンドバスの利用を促進するために、細やかなコミュニケーション施策を個別に行うということで需要の促進を図る。あるいは金沢のTFP施策の一環として、イベントのあるときに公共交通を利用するようという形で個別的な施策が行われています。

最後に、個人を対象にしたTFPですけれども、これは、交通ダイアリー調査を踏まえた個別アドバイス、情報提供、行動プラン作成などの、いずれにしても、こういった幾つかのコミュニケーションを取りながら、複数回の接触によって、各個人の交通行動にきめ細やかに対応するアプローチです。これは、主にイギリスで始まったものでありますけれども、国内でも札幌市、吹田市、金沢市で対応されております。

そのほかのIM法と呼ばれるものの、幾つかの種類がありますが、ドイツ、オーストラリアで行われているタイプ、あるいは我が国独自で開発されている札幌市、あるいは川西・猪名川で行われているタイプという形で、幾つかのパターンがありますが、いずれにしても個別的な世帯、個人を対象にしてコミュニケーションを取ることで、公共交通への利用促進を図っていくというようなコミュニケーション施策が行われています。このような形で、事例整理をまず行いました。

それぞれの有効性でありますけれども、例えば個別的利用促進施策を行うことで、一度の接触で10%の利用促進を得られるのではないかなというような事例も報告されていますし、先ほど申し上げたTFPでは、おおよそ10%から30%の自動車利用削減というのが平均的に得られているということが、国内外の事例から知られています。

さらに、こういったモビリティ・マネジメントを広範に行うことで、例えばイギリスのロンドンでは、10%から30%の自動車の利用が削減されるだろうという数値結果も報告されたりしております。それらのあたりの数値を現在整理している段階でございます。

これらの整理に基づきまして、具体的に、この3つ目のですね。市民への訴えかけ、コミュニケーションの方向性、具体策についてどうやっていこうかということを経済3回目のワーキングで議論いたしております。

かいつまんで申し上げますと、1点目は、例えばモビリティ・ウィークなどの世界的キャンペーンへ自治体等の参画、従来のノーマイカーデー等のキャンペーンのより効果的な実施等々を行う必要があるのではないかな。公共交通の情報提供を行うためのセンターの充実、新たな施設の設置、市役所等における情報提供の充実等が必要であろうと、これが1点目です。

2点目として、特定グループを対象とした方策については、一部企業等で採用されている交通行動変容プログラムの実施の充実、ワークショップなどによる地域ベースでの啓発活動、環境意識の高い主婦層等への啓発、地域への新規転入者に対する公共交通の情報提供の充実などが必要であろう。

3点目、各個人を対象とした方策については、昨今の、先ほど申し上げたTFP等々の実験的取り組みの評価、フィードバックによる効果的指標の確立とともに、そういったことのできる人材育成が必要であろう。これが3点目です。

4点目、これらの施策の実施に当たって、国、自治体によるマニュアル策定等の支援、補助制度などの充実を図るとともに、自治体、特に密接に住民と接する市町村レベルでの取り組み意識の醸成、コミュニケーション施策を担当する部局の設置などを図り、市民に対してはまちづくりの中で交通問題を考えるという視点からの理解、協力を求めることが必要であろう。これが4点目です。マニュアル等々が必要であろうということですね。

5点目、さらに、このような市民への訴えかけ、コミュニケーション施策を、先ほど申し上げたモビリティ・マネジメント(MM)、和訳として、社会的交通マネジメントというものが考えられるだろう。このMMというコンセプトのもとに一体的に実施する必要があるだろう。そのために国、自治体、NPO、事業者、学識経験者との連携体制、協議の場の確立、施策効果のフォローアップ評価を適切に行うモデル手法の構築が必要であろう。

今後の予定ですけれども、これらの議論を踏まえて、コミュニケーションの具体方策とともに、各自治体の連携による実施体制等について検討を進め、来春に向けて取りまとめ

る予定でございます。

以上で報告を終わります。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

本部会の審議事項としましては、観光であるとか、物流であるとか、各ワーキンググループでは直接取り扱っていないテーマもありますので、4番目の議題である各ワーキンググループでは扱っていない審議事項について、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5をご説明させていただきます。

資料5は、総合交通部会のワーキングで扱っていない物流、観光、水上交通というテーマを議論させていただきたいと思っております、ワーキングで議論していないということですが、いろいろな場で議論されているもののポイントを整理したものでございますので、これらについてご意見をいただきたいというぐあいに思っております。

まず、1ページの物流のあり方でございますけれども、1番目でございますように、府県間の貨物輸送量、兵庫県、大阪府間が全国で最も多い状況である、ほとんどトラック輸送に依存しているということでございますので、国道43号を初めとする環境問題が発生している。そういう状況におきまして、都市内トラックの効率化であるとか、モーダルシフトを図ることが重要である。

さらに、大阪港、神戸港について、国際競争力強化を図ることが重要でございますので、両港の一体的運用、あるいはフェリーターミナルを活用したモーダルシフトの体制整備を図ることが重要でございます。

さらに、昨今、廃棄物リサイクル輸送というものが重要な課題になっておりますけれども、近畿圏におきましても、リサイクルポートを活用した環境負荷低減型の静脈物流システムを構築するということを基本的な方向として示してございます。

これを踏まえて、2番目の方向性でございますけれども、物量効率化と環境負荷のために、まず(1)でございますけれども、高度かつ全体効率的な物流システムの構築のために、におきまして、情報化による物流の高度化を図っていききたい。3PL等々効率化を図っていききたいということでございます。

それから、でございますが、環境問題の多い国道43号といった幹線道路におきまして、トラックの共同輸送による効率だとか、あるいはロードプライシングによる促進を図っていききたいということでございます。

それから、でございますけれども、大阪・神戸両港が共同してスーパー中枢港湾の機能発揮のための24時間フルオープン化等々を図る、それから、フェリーやRORO船を活用した国際海上ネットワークの構築を図るべきこと。さらに、鉄道貨物輸送におきましては、幹線の山陽本線の輸送力向上を図る、それから、米原貨物ターミナル駅等着発線荷役方式貨物駅の整備による利便性向上を図るということ。

それから、次の2ページでございますように、都市内で荷捌き施設が不足していて、路上駐車荷捌きが行われることで交通渋滞を招いておりますけれども、そういった渋滞緩和のための荷捌き施設整備を推進すべきことを示しているわけでございます。

次の(2)でございますが、環境負荷の小さい物流システムの構築のために、モー

ダルシフトの推進を図るということを記述しております。

におきましては、リサイクル拠点整備の動きが昨今あることを踏まえまして、神戸港、姫路港といったリサイクルポートを活用した環状負荷低減型の物流システムを構築すること、それから、ハード・ソフト両面の整備によって具体化を図ることを挙げております。

次の2ページ、観光のあり方でございますけれども、昨今、政府を上げて観光立国に向けて取り組みを本格化しております。特に訪日外国人旅行者の増加、インバウンド施策が重要になってきておりまして、近畿圏は世界的にも知名度の高い大阪、京都を中心に訪日外国人が非常に多い地域でもございますので、特に重要であると思っております。

こういう点を踏まえながら、1にございますように、近畿圏の観光資源の魅力を十分に発揮するための官民連携による観光地づくりとか、あるいは本年度から実施しておりますビジット・ジャパン・キャンペーンを通じたPRを図るということ。

それから、観光地における鉄道駅からの2次アクセスであるとか、観光拠点の周遊であるとか、あるいはシーズンにおける交通渋滞解消であるとか、そういった公共交通機関の活用を観光地において図るという方向を示しているわけでございます。

2番目の具体的方向でございますけれども、(1)に書いてございますとおり、本年12月に関西国際観光推進センターが成立されておりますけれども、このセンターを中心として、ビジット・ジャパン・キャンペーン等のインバウンド施策を実施する。それから、訪日外国人、安心して旅行できるようにするためのホスピタリティ向上、共通チケット案内等々を図っていくということが重要でございます。

次の3ページの(2)でございますけれども、観光地の魅力向上のための人材育成を図るであるとか、あるいはノウハウ活用による観光まちづくりのプログラムをつくるであるとか、NPOへのハード・ソフト支援の強化を図るべきことを示しております。

次の(3)でございますけれども、観光地における公共交通の活用ということで、2次アクセス向上のための運行頻度改善、それから、バス車両のカラーリング、ナンバーリング、レンタサイクルとの連携等々による周遊バス運行、あるいはシーズンにおけるパーク&バスライドといったような交通の活用を図ることを示しているわけでございます。

(4)におきましては、インバウンド拡大のために近畿圏の玄関である関西の空港ネットワークの充実を図るであるとか、あるいは関西から観光地へのアクセス向上を図るであるとか、情報提供機能の充実を図るべきであるということを示しているわけでございます。

最後に、水上交通のあり方でございますが、1番目で、昨今、輸送需要の減化が特に著しい海上フェリーの活用化を図るために需要拡大策を行うであるとか、あるいは高速化、大型化によってコスト削減を図るということ、良好なクルーズ海域である瀬戸内海を活用するという観点からクルーズ観光の振興を図るということで、観光地と港湾の連携によって外港客船を誘致するであるとか、あるいは観光を活用したフライ&クルーズのルート設定を進めるということによって活性化を図っていくべきということを示しております。

2番目の水の都大阪の再生構想におきます水辺のにぎわい創出のために、船着場の整備とあわせた遊覧船等々の海辺のメニュー展開を図るべきということを示しております。

簡単でございますが、以上、ワーキンググループ外のご説明をさせていただきました。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

以上、各ワーキンググループでの審議内容及び各ワーキンググループでは扱ってないテーマについて説明をいただきました。

ここからは、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。皆様からご質問、あるいはご意見をちょうだいしたいと思います。いかがでございでしょうか。

正司委員

資料5のところをお聞きします。若干思った点があったので、口火を切る意味でしゃべらせていただきたいと思います。まず、物流のあり方とか、具体的施策の方向性、いろいろすばらしいことを書かれているんですが、何点か、すべきと書いている、それは一体だれがするのかがわからないところがあって、主語をはっきりさせる必要があるのではないかと思います。

特に、例えば3PL化を図るべきと書いているんです。3PL化を図るのには、だれが一体そういうシフトを仕向けるのかというのが、よくわからないなというふうに思いました。

あと、港とか鉄道へのモーダルシフトを図るため受け皿側を整備すべきという主張があるみたいなんです。特に鉄道について、主体はだれなんだろうというのがわからないなあと。また、鉄道のところで山陽本線だけ書いているのが、山陽本線は、横に瀬戸内海もあって一番モーダルシフトの鉄道のマークとしては厳しいところのように直感的には思うんですが、なぜここに固有名詞が上がっているのかがよくわからないと思いました。

あともう1点、特に都市内トラックのところで、自家用から営業への輸送転換という議論が出ていますが、多分、積載効率が悪くても、ということは、本当はコストがかかっているはずなんです。それでも自家用の方でやっても得だし、損は大きくないと判断するようなトータルコストだから使っているんだと思うんですね。

そういう意味で、トラックの走行コストというか保有コストというか、そこに関する論及がここには全体としてないので、そのあたりの議論がないと、呼びかけているけれども、というような気がしました。

あと細かなことでは、メガオペレーターとか、ごみゼロ型として、なぜここに単語が入っているのかよくわからないんですが、それは、文章をもうちょっと丁寧に書けばわかるのかなと思っています。

物流のところは以上です。

斎藤部会長

どうもありがとうございました。

いろいろ質問が出て、4点ほどあったと思うんですが。

近畿運輸局（梶原局長）

先生のご指摘、また練っていきたいと思っておりますけれども、だれがするんだというのは大きな課題だと思っておりますけれども、交通運輸、基本的には事業者が主体になっておりますので、実際に物を運んでいる、人を運んでいるのは事業者のわけなんですけれども、その事業者に対して、また、場合によっては荷主に対して、いろいろな働きかけをして、そういう方向に進めていくべきであろうということで、こういう言葉遣いをさせていただいているんだと思います。

そういう意味で、例えば自家用から営業への転換の話とか、3PLの話もありましたが、3PLについては、事業者に対していろんな中小企業が多いものですから、そういう方向があるんだということについてのいろんな研修とか、こういうことを今進めているんですけども、そういうことも含めて、すべての事業者がそういうことになれるわけではないんですけども、意欲のある人はなれるような、ある意味では筋道をつくっていききたいということでの取り組みでございます。

それから、自家用から営業へという話もありますが、昨年の私どもの実証実験で京都の中央卸売場につきましては、中卸業の人が、それぞれトラックを持って行って、自分で運んでいくということをやっていたんですが、非常にトラックが多くて、道路が錯綜するというようなこともあって、4社事業者に入ってもらって、方面別に営業用でまとめて運んでいこうという実証実験をやっておりまして、それによって自家用から営業用に転換するとともに、営業の方も積載効率を非常によくして運んでいくということをやっています。

完全に軌道に乗っているというわけではないんですが、昨年実証実験を行って、引き続き関係者のご助力によりまして、その取り組みが続いております。荷主さん等から大変便利だというふうに言われているんですが、1個当たり幾らで運んでいるというようなことなんですけれども、いろんな取り組みをしながら、道路の渋滞対策とか、環境対策になるような方向でトラック輸送についても見直しをしていきたい。行政としては、そういういろんなきっかけをつくっていききたいと思っております。いろんな取り組みをしながら、ある意味では、そういう方向に誘導していきたいと思っておるところなんですけれども、なかなかはっきりとした解決になっていないところがあると思しますので、また、ご指導いただきながら整理をしていききたいと思っております。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。いかがですか。

正司委員

わざわざご答弁いただきまして、ありがとうございます。

おっしゃられるとおりだと思えます。物流は、それぞれほとんどの場合は民間企業さんが市場原理で動いて、いろんな取引で成り立っているところですので、やっぱり市場原理にそぐわない施策は、基本は実現しないものだと思っております。

もちろん教育は大切ですし、やる必要性を否定するものではないんですが、市場原理と違うところで、何らかの社会的判断で一定の施策をやる場合は、まず、その施策が社会的に本当に意味があるということを実証した上で、市場原理をゆがめるわけですから、その分だけ効率は下がりますので、その補てんをどこかでちゃんとしないと実現するはずがないので、そういった視点が不可欠ではないかと思っております。

以上です。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

特に一番最後の自家用から営業用へのモーダルシフトのテーマというのは、非常に古くて新しい課題なんですけど、恐らく、例えば都市の物流の錯綜しているようなところで、営業用のトラックによる優先通行レーンといいましょうか、そういう施策との組み合わせがない場合には、かけ声だけ勇ましくても、なかなか実質がついてこないというようなこと

ろがあったのではないかと思います。また、続けて検討方よろしくお願いたします。

いかがでございましょうか。何かご意見、どうぞ新田先生。

新田委員

同じような関連なんです。物流関係で、例えばここには出てないかと思うんですが、環境負荷低減策の一環として、どこまでこの中で言うかということですが、低公害車の普及なんかの課題について、一つは、低公害車の普及に対して、いろいろ助成、補助の仕組みがありますけれども、きょう藤井先生がおっしゃられましたような、ああいうものを事業者自身に訴えかけるといような、事業者の意識、かなり、総論は皆さん、環境意識は高いんですけれども、みずから行動しようとなると、先ほどの市場原理とか、プロフィットがどれだけ上がるかとかいうことに関連する部分があやふやなので、なかなか取り組めない状況もあります。

そういう中で、行政の支援とか、業界の支援とかに頼っている状況はあるわけですが、その中に行動変容することによって、例えばデジタコとか、エコナビなんか使って、効率化が図れて、みずからの利益にも直結するといような仕組みをどこかに入れられないかなと。それに関する支援みたいなものがあるんじゃないかなと思います。

それから、荷主になるのかな、いろんなものを運んでもらえる方の事業者、受け手の方ですね。そういうのに努力している事業者について、荷主サイドもあるでしょうし、運輸事業者もあるでしょうけれども、現在のグリーン配送みたいなシステムもありますが、もうちょっと明確にして、そういうところを優先的に調達できるような仕組みといのを、インセンティブをもっと明確にしたらどうか。それを社会的に訴えかけるといようなことも必要ではないかなと思っております。

それから、水運のことを出しているのが非常によろしいかと思うんですけれども、こういった場合、河川行政とか、先ほどのトラック関係もそうですが、警察関係、ITPSなんかもやっているわけですが、道路管理者の方でもありますが、外に出ていく連携の話ですね。他の行政機構との連携の話をどう入れ込んで、より効果的に目的を達成するかという話も、どこかにあるかもしれないし、ないかもしれないんですが、ぜひとも考えていただきたいと思います。

以上です。

斎藤部会長

お願いします。

近畿運輸局（梶原局長）

連携の話につきましては、しっかりまた盛り込んでいきたいと思っております。

それから、低公害車、天然ガス自動車の導入等につきましては、私ども助成をかなりしております。先ほどの山陽本線の話もちょっと出たんですが、これも実は助成制度、今進めているところなので、ちょっと具体的なところが出ているんだと思うんですけれども、そういう助成だけではなくて、皆さんがそれを使ってよかったといような、いろんな環境を整えていくことは大変大事なことだと思っております。

私ども表彰制度とか、そういうのはすぐ思い浮かぶんですが、それ以外も含めているんな取り組みをしていきたいと思っております。

天然ガス自動車、または低公害車でなければ、大阪府なんかは、大阪府の貨物は運ばせ

ませんよとかいうふうな取り組みもしていただいているようなところもございますし、また、スーパーマーケットなどでは、天然ガス自動車で運んでいるということをひとつ売り物にしているようなスーパーもありますので、いろんな形で啓蒙、啓発活動を含めて取り組んでいくこと、大変大事なことだと思っております。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。いかがでございますでしょうか。新田先生、よろしゅうございますか。

新田委員

はい。

齋藤部会長

各ワーキンググループのこれからの検討に対するご注文のようなことでもよろしいんですが、いかがでしょうか。はい、よろしく願います。

佐藤委員

このサブワーキンググループ2の方の市民への訴えかけ、コミュニケーションの必要性、意義についてというところで、採算性とか財政事情でほとんど工夫の余地がないので、そのためにコミュニケーションに力を入れるんだという書きぶりをしていらっしゃるところがあるんですけども、やはりそういうことではなくて、まだまだ工夫の余地というのはあるんじゃないかと思うんですね。

例えば、インターネットを使って、駅すばあとなんかを使えば、乗り継ぎ時間が全部わかって、実は車で行くより早く行けるようなところというのは、案外皆さんご存じないんじゃないかと思うんですね。そういうことをもう少し皆さんにわかっていただいて、本当に便利である、逆に交通機関を使う方が、値段は高いかもしれませんが、1人で行くんだったらあれですけども、たくさんで行くんだったら、車で1人で行くより安いと思うんですが、そのときに、例えば駅すばあとを使って行ったら、時間もコンパクトだし、値段もそこそこだし、混まないしと、安定した時間できちっと行けるといような、公共交通のよさというものをもっと訴えかけていくという方のプラスのイメージをつくった方がいいんじゃないかと思うんですね。

それから、今バス路線なんかでも、非常にきめ細かいバス路線をおつくりになっていて、終電が終わった後に、直通で例えば高槻まで帰れるとか、そういう話もこの前バスで聞かせていただいたんですけども、そういうことがなかったから、車を使っていたりとか、今までそういうサービスの部分で、まだまだできるところ、大きな全体の交通のシステムというのからはみ出たようなところに人間の生活があって、その部分がうまくサービスとしてきめ細かくやられなかったので、それが車にシフトしていったようなところがたくさんあるのではないかと思うんですね。

その辺、上手にというか、余りコストがかかってもなんですけども、バスを走らせるようなところではそんなにかからない。

私、今、六甲アイランドに住んでいるんですけども、新しいバス路線が、逆にどんどん、さっき京都の方でも路線ができるようなことをおっしゃっていましたが、逆に小さく走らせて、そこそちゃんと儲けるようなバス路線なんかもあって、そういうのがまた新しい形の公共交通として、非常に生活のヒューマンスケールに合っているというか、

そういうものがたくさん出てきているんじゃないかと思うんですね。

そういうものをたくさんつくっていただいて、それをうまくPRしていただくことによって、人間の生活のやり方というんでしょうか、そういうものが変わってくるような形にさせていただくと、自然な形で無理しないで進んでいくのではないかというふうに思います。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。ただいまのご発言について何か。

藤井委員

ご指摘どうもありがとうございます。

まさにご指摘いただいたのも、おっしゃるとおりというふうに思います。私自身、ここで申し上げているのは、少し説明が不足していた部分があったのかもしれませんが、今おっしゃっていただいたような情報を提供する場合に、マスコミュニケーションというのは使いにくい。一人一人の住んでいる場所、目的地が違いますので、まず一人一人の交通行動がいかなるものかということ进行调查し、それに基づいて個別的にコミュニケーションを図っていくという中で、この場合では、車よりもこちらの方が合理的ですよというようなコミュニケーションができるというのが、これが先ほど申し上げたトラベルフィードバックプログラムの一番重要なポイントになっています。

したがって、必ずしも無理をして自動車から公共交通に転換させるというのではなくて、皆さんがお気づきになっていないような部分で、個人も、そして社会も豊かになるような方向でコミュニケーションをやっていく必要がある。

そのために、今までのようなマスコミュニケーション、チラシ、テレビ、新聞等ではできない部分の一人一人のライフスタイルまで勘案したような、通常の一般的な人間関係におけるコミュニケーションにより近い双方向のコミュニケーションのキャンペーンというのが必要になっていくだろうというふうに考えてございます。その方向で考えている最中でございます。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

先ほどの佐藤委員のご指摘の特に後半に関連して、バスに関する検討の余地がもう少しあるのかという印象を持ったんですが、これは、どのように考えたらいいんですか。ワーキンググループの中に入れておいた方がいいですか。

近畿運輸局（足立企画課長）

バスに関しましては、先ほど正司座長からご指摘もありましたけれども、まず、規制緩和後のバス、タクシーの状況ということが考えられると思うんですけれども、それに関しましては、サブワーキング1の方でご議論をいただき、最終的には交通体系ワーキングは全体をとらえてご議論をいただくということになっておりますので、交通体系ワーキングの方でご議論をいただければと事務局の方では考えております。その結果を、また次の審議会の方でご審議いただくということを事務局の方では考えております。

齋藤部会長

わかりました。

いかがでございましょうか。何かご意見、ご質問ございますか。

塩委員

このワーキンググループの位置付けでしょうか、鉄道事業者の経営状況のお話をお伺いしております、最近、事故等で気になっているのが、昨年、JRで、事故後に現場出動した救急隊員が、後に来た特急電車にはねられ死ぬという事故等がありましたし、少しさかのぼりますと、新幹線のトンネルの壁の落下というのがありまして、これも、壁が落ちること自体の物理的な原因はまた別にしまして、その事故が起きた後のJRの対応等を見ていると、どうも効率優先と申しますか、そういったものを危惧せざるを得ないような感じがするのですけれども、今このワーキンググループからのお話で、鉄道事業者の今後の経営状況、特に需要が20年後には、まだ11%程度も減少するということになりますと、さらに、言われますように、合理化は、生産効率重視、合理化がどんどん進むことになると思うのですが、その一方で、ぜひ安全が軽視されることがないようにということを鉄道事業者等については求めたいと思います。

車両を売り、駅の業務も、ほかの関連会社に出すということになりますと、実際運転するだけになってしまいますので、そこらあたりの安全への注意というのが、より一層大切になると思います。

斎藤部会長

ありがとうございました。ただいまのご発言に対して何かございますか。

近畿運輸局（足立企画課長）

今のご発言に関しまして、まず、鉄道も含めた安全そのものということにつきましては、この審議会の方の審議の体制におきましては、次に予定しております環境・情報部会の方で直接その内容等を考えております。

今委員からご指摘ありましたとおり、経営効率化という観点から安全の方に問題が出てくるというお話でございましたけれども、この資料3の2ページの一つめの の一つめの でございますけれども、このワーキングにおきまして、今ご指摘のありました合理化を進めることに伴うモラルの低下ですとか、保安サービスの水準をいかに維持していくかというのは極めて重要な課題だという議論になっておりまして、経営効率と安全、あるいはモラル、サービス水準をどうしっかり均衡を図っていくかということを議論をさせていただいております。ここはまた引き続き議論を深めるところというふうに考えております。

斎藤部会長

これから2つの部会の間できちっと、安全性をどういうふうに分担するかということを決めなければいけないかもしれませんね。両方の部会で重複するテーマだと思います。いかがでございましょうか。

森津委員

本来、ここでは交通体系ワーキングでの議論に集中した方がいいのかもわかりませんが、私自身そちらに出ていますので、別の方で申しわけございません。

サブワーキング1の方で、非常に厳しい状況だという説明をいただいたわけなんです、結局、人が余り、一方、輸送力も余ってくる、そういう状況が見られるということかと思うんですね。そこの方では、基本的に旅客交通の議論をしてきて、もう一つ今日の資料5のところ、物流というのが別に出てくるという格好になっているわけです。

それだけいろいろ物が余ってくると、物流といってもいろいろなものがあるわけです。

そうすると余ったものをそちらに持っていけないかという話ですね。ですから、過疎地なんかでは、バスで物を運んだりというような例もあるかと思うんですが、近畿圏のこういう都市内であっても、いろいろあちこちでは、かなり余力が出てきている、人も余ってくるというような状況になってくると、場合によっては、それに適したような物流、部分的に、そういうものを考えていく余地がないものかどうか。場合によっては、そういうことも一緒に議論してみてもどうなのかなということをおもうんですが、いかがでしょうか。

正司委員

私どものサブワーキングにいろんな課題が出たと思っているんですが、最初、佐藤委員のおっしゃられた六甲アイランドのバスは、バス規制緩和の前後に新規参入してきた会社で、2社が入って競争したというのも規制緩和の一つの例ですし、今の森津委員のおっしゃられた、物流というか、追想的なイメージで多分おっしゃっておられるんだと思うんですけども、クーリエ的なものが、経営体制の中の議論では、増収努力みたいな話として、一つは、議論は多分触れることにはなると思う。本格的に取り扱う時間的余裕があるかと言われると、ちょっと正直自信はございませんけれども、そういうふうに考えております。

塩委員のおっしゃられた安全の問題は、先ほど事務局の方から説明していただいて、我々もものすごく気にしているテーマで、斎藤部会長もおっしゃられました、後半の部会と多分議論の方向は違うので、両方で議論していていいと思うけれども、最終的なところでうまく整理をしていただければというふうに考えております。

いずれにせよ重要なテーマを預からさせていただいておりますので、できる限り議論を深めたいと思っています。

斎藤部会長

どうもありがとうございます。

サブワーキンググループ1から非常に厳しいご指摘をいただきまして、これから交通体系ワーキンググループでも、この指摘をベースに、いろいろな議論、検討を進めていかなければいけないんですが、もしかしたら、先ほど私の説明の中で、大事な1行を紹介し忘れた可能性があります。

2ページ目の第1パラグラフの最後の文章なんですが、ただいまの正司座長の説明と非常に関係する部分なんですが、既存の競合路線からの需要転移に十分に配慮して検討するということの説明を、先ほどちょっと緊張しておりました忘れてた可能性がありますが、今、鉄道、バス等に関する需給調整規制等の緩和が行われている状況に逆行する文言かもしれませんが、都市交通、特に大阪においては、先ほどの説明にもございましたように、非常に経営の環境が厳しいという中で交通計画に関する議論ということですので、したがって、これまでの枠組みの中でのみ議論をする場合と、それから、例えば運輸政策審議会の19号答申の中身をできるだけ活用するような形で枠組みを設定した場合の議論と、さらに、その19号答申の中身を越えて、今政府で議論されている三位一体改革といいますか、そういうものも想定しながら、少し新しい枠組みのようなものを想定して行う場合の議論と、それぞれの枠組みによって、我々の検討結果に差が出てくる可能性が高いというような状況下に今あると思います。

したがって、そういうことを想定しながら、新しい枠組みといいますか、新しい日本の政治、あるいは行政、あるいはさまざまな制度の方向性のようなものをにらみながら検討

を進めさせていただきたいと思うんですが、よろしゅうございますか。ということで、検討を進めさせていただきたいと思います。

いかがでございましょうか。そのほかご発言ございませんか。

北村委員

2点お願いしたいんですけれども、一つは、特に物流のところ、あるいは全体的な需要についても、近年の動向ですね、それが余り反映されてないような気がしまして、一つは、旅客需要一般についてですけれども、地価の下落ですね、よく言われています都心回帰の傾向、地価が下がって、都心部でもというか、それともう一つ空洞化なんかでどんどん土地が吐き出されて、梅田へ10分というところでマンションが我々の手に届く値段になったと、これらのことが一体鉄道需要にどういうインパクトを与えるのか、これから先ですね。僕はよくわからないですね。

郊外がなくなってしまうと、鉄道にはさらに痛手が来るのか、あるいはTOD型の都心回帰ですね。TOD型の都市構造になって公共交通にいいのか、あるいは違った形態の公共交通が求められているのか、その辺がよくわからない。ちょっとご検討いただければと思います。

同様に、物流の方も、空洞化ですね。特に大阪なんかは、東大阪の中小企業はどんどんつぶれていく、あるいは湾岸部にどんどん工場がなくなっていくということで、どうも物流、動いているものですね、性質がかなり変わっているのではないかと。今までみたいな、原材料品、あるいは半完成品の比率がどんどん低くなって、最終製品の比率が大きくなっているのではないかと。特に消費材の比率が大きくなっているのではないかと。

そのあたり、物流については本当に情報不足で、今度また物流調査を、確かすごいお金をかけてやられると思うんですけれども、できるだけ役に立つ情報を引き出させていただきたいんですけれども、これらのことがどういう意味を持っているかということですね。

私、物流は詳しくないんですけれども、直感的に言うと、石炭とか鋼材ですね。海運とか鉄道に向いているだろう。ところが、特におにぎりなんかは、どうしてもトラックではないかという状況で、つまり、モーダルシフト、モーダルシフトと言っているんですけれども、鉄道あるいは海運に適した内容の物流、適した荷物の比率というのは、どんどん下がっているのではないかと。特にそれが近畿圏、大阪湾岸では大きいのではないかと。

というときに、モーダルシフトと言ってもしかたがないのと違いますかというような面があるのではないかとという気がしてしまうんです。先ほどからも出ていますように、全体の流れに反した施策というのは絶対成功しないので、このあたり、いわゆるモーダルシフトの現実性ですね。どれだけ現実的なものであるかというのを、産業の空洞化等々、あるいはその流通形態の変化ですね。ジャスト・インタイムの流通形態の普及等々を前提にしてご検討いただきたいなというふうに思います。

このように近年の動向をもう少し反映していただきたいというのが第1点です。

第2点が、人口が減る、特に公共交通利用者が減る。それで輸送容量が余ってくるという発想なんですけれども、たしかにそうなんですけれども、ここでこそ我々が視点を変えなければいけないと思うんです。今までの、特に戦後の高度成長期時代の混雑率が200%に近いような状況に比べると非常にすいてきた、容量が余ってきた。近畿圏ではピーク時でも145%なんですけれども、今育ってくる若い人たちですね。今生まれた子供た

ちは、生まれたときから、お父ちゃんに車に乗せられて動いているわけですから、移動するときに快適な座席があるのは当たり前という観念で育ってくるわけですね。

20年先に、そういう人たちが通勤する公共交通を提供しようとするときに、やっぱり容量は何かという概念を、この時点でもう既に変えて、施設なりサービスの提供を考えていけないといけないと思うんです。

僕は、これから、公共交通は、扉があいて電車に入ったら、席が選べて当たり前という状況にならないといけないと思うんですね。それに対して、恐らく、空気を乗せて運んでいるとか悪口を言う人がいるんですけども、そういう悪口をまずなくしていけないといけないというか、これまでの、ともかく耐え忍ぶものであるという概念ですね、公共交通。それを我々国民は持っていたと思うんですけども、それを捨てていけないと、将来の世代が受け入れる公共交通サービスというのは提供できないと思うので、その辺のサービス提供の発想の転換というものが必要ではないかなという気がいたしております。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

今非常に力強いご発言をいただいたんですが、同時に近畿地方交通審議会で、どこまで新しい枠組みを設定できるかということにかかわって、先ほど私が申し上げた問題にもかかわる、そういうご発言だったと思いますが、いかがでしょうか。それぞれの論点が、トレードオフ関係に立ったり大変だと思いますが、よろしく願いいたします。

箕田委員（代理・中谷課長）

お願い事といいますが、自治体のアンケートの結果の中でも、本日の資料の中でもご紹介いただいているんですけども、自治体としましては、将来のまちづくりの都市の装置としての鉄道というふうなとらえ方になってまいりますので、今後のご予定をお聞きしますと、春をめどにいろんなプロジェクトを絞り込んでいく作業をされるということなんですけれども、先ほど齋藤部会長のお話にもありましたけど、特に財務分析なんかやられるときに、新しい枠組みでもってやればどうなるかとか、その点を先ほど先生からお話だけいただきましたので非常に安心をしておるわけなんですけれども、そういった取り組みをお願いしたいなということが1点です。

もう一つは、今、北村先生のお話にもありましたように、今後の公共交通の中で、当然需要というのは第1だと思うんですけども、単に輸送需要の動向ということだけでなく、先ほど言いましたようなまちづくりの観点からいきますと、要は都市空間、非常に高密度な都市空間の中で鉄道を整備していこうと思いますと、導入空間の担保といいますが、日々我々行政の中で、実際、大阪市の中で考えますと、道路の地下空間の調整をしていくわけなんですけど、その中で、将来ここに鉄道が、今の需要からいくと、なかなか事業化は難しいかもわからないんですけども、まちづくり的に考えると必要という場合には、ある程度といいますが、こういう審議会で位置づけをいただかないと、結局、道路空間の調整がなかなかうまく進まないようなことになってしまっていて、いざ将来路線の必要性が高まったときに事業化の可能性の芽がつまれてしまうということにならないように、かなり長期的な観点も含めて、そのプロジェクトの位置づけなんかを検討していただけたらと思いますので、よろしく願いいたします。

齋藤部会長

どうもありがとうございました。

ただいまのご発言、北村委員のご発言も含めて、私の発言も含めて、少し事務局との調整のようなものも必要になってくるかと思うんですが、特にこれからの計画について、議論する場合の枠組みということに関して、何か国土交通省側のコメントのようなものはございますでしょうか。

近畿運輸局（梶原局長）

特に具体的にこういう枠組みでということではないんですけども、例えばアウトカムをどう考えていくのかということも、これから考えるということでございますので、そういうアウトカムのレベルをどうするかということの中で、いろいろどこまで整備が必要かとか、そういう話にもなってくるんだと思いますので、あわせて今後の検討の中で、さまざまな課題に取り組んで、関連してきますので、検討していただければと思っております。

特に鉄道については、都市の装置としての役割、位置づけが大きいものですから、自治体のいろんなご見解を大切にしながら検討していただければ大変ありがたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

斎藤部会長

どうもありがとうございました。

時間も参りましたので、それでは、皆様からのただいまのご意見を踏まえて、今後さらに各ワーキンググループにおいて議論を深めさせていただくということでよろしゅうございますか。

〔特になし〕

それでは、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。

それでは、予定の議論も終了いたしました。何かほかにご質問等はございますでしょうか。特にないようでしたら、今後の予定について事務局から説明願います。

近畿運輸局（足立課長）

お手元の資料6でございますけれども、横にカラーになっている表でございますが、この黒字で書いてある部分が、本日の部会も含めまして、これまでご審議をいただいたものでございます。

逆に赤字で書いておりますところが、今後ご審議を予定しているものでございまして、本総合交通部会につきましては、来年度の4月ごろを予定しておりますが、先ほど来ご意見いろいろいただきましたとおり、各ワーキングでさらに、さまざまな課題を整理した上で4月ごろの部会の開催を考えております。

答申のことにつきましては、来年度の秋ごろを予定してございます。

以上でございます。

斎藤部会長

どうもありがとうございました。

なお、会議の終了後でも、何かお気づきの点とかご意見等がございましたら、事務局までご連絡いただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

本日は、大変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。

また、寒い中ご参集いただきまして、大変ありがとうございました。

それでは、司会を事務局の方にお返しします。

近畿運輸局（足立課長）

斎藤部会長、大変どうもありがとうございました。

先ほど申し上げましたとおり、本部会につきましては、来年の4月ごろを予定しております。また部会長の方からご案内を差し上げるということにさせていただきたいと思っております。

なお、この後でございますけれども、15時15分から本会場におきまして、環境・情報部会を引き続き開催をすることにいたしております。時間も残りございませんので、申しわけありませんが、速やかに準備に移りたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしく願いいたします。

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。