

I 調査事件

1 所管事項

地域公共交通対策等に関すること

2 調査並びに審査事務

①地域交通網に関すること

②京奈和自動車道の整備促進に関すること

③リニア中央新幹線の整備促進に関すること

④高齢者等の交通安全対策に関すること

⑤新たなモビリティサービスに関すること

II 調査の経過

公共交通は、県民や来訪者の移動ニーズに応える必要不可欠なサービスであり、地域の暮らしと産業を支える上で重要な役割を果たしているが、人口減少や少子高齢化の進行、県民のライフスタイルの変化など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。また、公共交通の主なサービス提供主体である交通事業者においては、コロナ禍の影響も受けて、事業者の多くが厳しい経営状況となっており、担い手不足も深刻な問題となっている。

一方、デジタル技術を活用したデマンド交通・自動運転や、観光施策と連携したMaaS（マース、Mobility as a Service）等、技術革新への期待が高まっており、新たなサービス提供に繋がる動きが見られ、県内公共交通の維持・充実にどのように活かしていくか検討することが求められている。

また、本県において視覚に障害のある方が、踏切内で電車と接触し、お亡くなりになる事故が発生したことを踏まえ、踏切内・駅構内におけるバリアフリー化等のハード対策、誘導案内や声かけ等のソフト対策の実施により、総合的な安全対策を講じる必要がある。

本委員会は、地域公共交通を維持し、交通インフラを整備することにより、全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むことができるよう、地域交通網、京奈和自動車道の整備促進、リニア中央新幹線の整備促進、高齢者等の交通安全対策及び新たなモビリティサービスに関することを調査の目的として、令和3年7月2日に設置された。以来、11回にわたり委員会を開催し、関係部局からの説明を聴取するとともに、県内外における取組などの調査を行った。

Ⅲ 調査の結果

1 奈良県の取組状況

奈良県では、平成 25 年 7 月に、全ての県民が健康で文化的な日常生活、社会生活を営むため、公共交通による移動環境を確保することを目的とする「奈良県公共交通条例」を制定。この条例の理念を実現すべく、平成 28 年 3 月に公共交通に関する施策を実施するにあたっての基本的な方針を定めた「奈良県公共交通基本計画（第 1 期）」（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通計画策定における基本的な方針として位置づけ）を策定し、地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせや移動環境の向上、利用促進など具体的な取組を定めた「奈良県地域公共交通網形成計画」（奈良県公共交通基本計画及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく計画）を県と県内全市町村で共同策定した。

以降、これらの計画に基づき、公共交通とまちづくり等の検討プロセスに基づくバス路線の診断・改善、バリアフリー化の推進、利用環境の整備等の取組を実施している。

「奈良県公共交通基本計画（第 1 期）」の計画期間（平成 28 年から概ね 5 年間）が終了すること受け、令和 4 年 3 月に改定し、基本理念として、「地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るため、県民・来訪者の移動ニーズを支える県内公共交通とその拠点を実現する」、「地域がより主体的に公共交通を維持・充実する取組に参画する」、「持続可能な社会・地域づくりに貢献する公共交通を構築する」を掲げている。また、「奈良県地域公共交通網形成計画」についても、今年度「奈良県地域公共交通計画」として改定が予定されている。

本委員会では、下記の取組内容について調査を行った。

（1）地域交通網、新たなモビリティサービスに関することについて

<主な取組内容>

- ・奈良県公共交通基本計画の改定。
- ・「ぐるっとバス」通年運行。「大宮通りルート」に大和西大寺駅南口停留所新設。
- ・地域振興機能、公共交通の結節点機能、地域観光のゲートウェイ機能、防災機能を有する、中町「道の駅」の整備。
- ・世界遺産周遊サイクルルートの整備。
- ・地域の多様な関係者が参加する「エリア公共交通検討会議」において、地域における公共交通の維持・充実について協議。
- ・「交通需要マネジメント」の考え方に基づく交通アクセス強化や受

- 入拠点の整備。
- ・公共交通が観光・福祉など関係分野にもたらす効果（クロスセクター効果）の実証。
 - ・地域住民や観光等の移動ニーズにきめ細かく対応する交通サービスの提供に向けた取組を支援。
 - ・市町村等によるコミュニティバス・デマンド交通の導入等の取組を支援。
 - ・自動運転等の交通サービスの検討。
 - ・地図アプリケーション等でコミュニティバスの運行情報の経路検索対応に向けたデータ整備。
 - ・国道 163 号・国道 168 号と周辺道路の整備。
 - ・大和中央道・阪奈道路結節点の道路整備。
 - ・大和西大寺駅の高架化・近鉄奈良線の移設の実現に向けて、奈良県・奈良市・近鉄の 3 者で協議を実施。
 - ・バス停の上屋整備等による公共交通の利用環境の整備。
 - ・県内市町村におけるコミュニティバス等への IC カード車載器導入に対する支援。
 - ・公共交通サービスにおけるグリーン化を推進するため、環境負荷の低い EV バス等の導入を支援。
 - ・近鉄による鉄道及び軌道旅客運賃の上限変更の認可申請に関する公聴会における公述。

（2）京奈和自動車道の整備促進に関することについて

＜主な取組内容＞

- ・京奈和自動車道（大和北道路・大和御所道路）の整備促進。
 - 大和北道路
 - （仮称）奈良北 IC～（仮称）奈良 IC 間の調査設計、用地買収を推進。
 - （仮称）奈良 IC～郡山下ツ道 JCT 間の用地買収、拡幅工事、橋梁下部工事を推進。
 - 大和御所道路
 - 橿原北 IC～橿原高田 IC 間の拡幅工事、橋梁上下部工事实施。
- ・JR 関西本線高架化工事を推進。

(3) リニア中央新幹線の整備促進に関することについて

<主な取組内容>

- ・リニア中央新幹線「奈良市附近駅」位置及びルートに関する調査・検討。
- ・リニア中央新幹線「奈良市附近駅」位置及びルートの早期確定等について国等への要望活動等を実施。
- ・リニア中央新幹線「奈良市附近駅」と関西国際空港を直結する接続線に関する調査・検討。

(4) 高齢者等の交通安全対策に関することについて

<主な取組内容>

- ・踏切における点字ブロックの整備に向けた取組を推進。
- ・利用者数3千人/日以上、利用者数2千人/日以上でバリアフリー基本構想の生活関連施設とされた駅の段差解消を支援。
- ・ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入を支援。
- ・交通安全・防犯活動に取り組むサポート事業所の登録推進。
- ・通学通園路等の安全確保に必要な防犯・交通安全設備等を整備する市町村を支援。
- ・75歳以上の一定の基準行為者に対する臨時認知機能検査を実施。
- ・運転免許センターに高齢運転者等適正相談員の配置。
- ・認知機能検査員、高齢者講習指導員の配置、運転技能検査員の配置等、認知機能検査及び高齢者講習の実施体制強化。

(5) 燃料価格高騰等に対する公共交通事業者への支援

<主な取組内容>

- ・エネルギー価格・物価高騰による負担軽減を図るため、公共交通事業者を支援。
- ・新型コロナウイルス感染症の感染防止対策や、南部・東部地域を中心とする広域的なバス路線を維持する公共交通事業者を支援。

2 有識者からの意見徴取

自治体における公共交通政策について

一般社団法人グローバル交流推進機構(GLeX)理事長の土井勉氏を招き、自治体における交通政策の重要性、クロスセクター効果の算出事例等の説明を受けた。

これまでの公共交通政策では、増加する自動車移動により問題となる渋滞を回避するための施策を行ってきたが、地域には、高齢になり運転免許

を返納する方、障害のある方、高校生など、自動車を運転できない人もいる。公共交通サービスは、これら自動車を運転できない人々を含む住民の移動を支え、安心して暮らせる地域を支えている。

今後の公共交通政策は、公共交通サービスを維持・充実させていくことが大きな柱となり、そのためには、公共交通サービスを必要としている住民の人数、年齢、移動目的などの実態把握に基づき、地域の実情に応じたサービスを選択し、持続可能な収支をもたらす仕組みを作ることが重要である。

コロナ禍以前から、交通事業者の経営状況は厳しく、行政から補助金が交付されてきたが、公共交通の役割・価値については、バスや鉄道があることで外出機会が確保され健康になるといった、定性的な説明が行われ、定量的な説明がなされてこなかった。また、効果指標としては、収支率による効率性が用いられることが多く、人口減少やコロナ禍により運賃収入が減少するなか、費用削減による収支率改善を目指そうとすると、運行本数の減少、廃線の検討につながることになる。

そこで、定量的な指標として、クロスセクター効果を算出する自治体が増えている。クロスセクター効果とは、行政の分野に限定して算定するものであるが、行政から財政支援を得て運行している地域公共交通が仮に廃止された場合に、その公共交通の利用者の移動を確保するために必要となる、スクールバスの運行や移動のためのタクシー券配布、往診費用や医療費の増加といった、多様な行政部門の施策費用（分野別代替費用）の合計額と、運行に対する行政の財政支援額を比較することにより把握される差額を指す。これがプラスであれば、地域公共交通への財政支出は、地域を支える効果的な支出となり、財政支援額の妥当性を確認することができ、補助金額の増額といった政策的判断の材料とすることもできる。また、マイナスの場合であっても、公共交通サービスの必要性の確認、既存サービスの組み替えのきっかけとすることができる。

都道府県に期待される役割としては、広域的な立場から各市町村に必要な助言、その他援助を行うことであるが、市町村においては人材不足が課題である。特に、地域公共交通に専従できる人材がいない自治体も多く、人材育成に加えて、着手すべき事項が明確化され、取り組みやすいツール等を用意するなどの支援が必要である。

3 県内外の取組状況

(1) 吉野町 (調査目的：コミュニティバスの運行)

吉野町では、平成 16 年の奈良交通株式会社の路線バス廃止以降、町内の移動手段はタクシーとコミュニティバスという状況にある。従来、路線定期運行によりコミュニティバスを運営していたが、75 歳以上の世帯を中心に日常生活に公共交通を必要としているという住民アンケート（令和 2 年実施）の結果を受けて、住民の日常生活の移動手段を確保し、かつ、利便性の向上に繋がる運行形態を構築するため、令和 3 年度にデマンドバスの実証試験運行が行われた。この実証試験運行の概要と結果、令和 4 年度からの新しい運行形態について、調査を行った。

路線やダイヤを設定しないことによるニーズに合わせた利便性の高い運行、小型車両によるきめ細やかな運行、空運行の解消を見込み、従来の路線定期運行と並行して、町内の利用登録者を対象に令和 3 年 7 月～令和 4 年 3 月にデマンドバスの実証試験運行を無償で実施。インターネットでの予約受付に加えて、電話によるオペレータの予約代行も実施。受け付けた予約は、システムサーバによる計算により運行リストが作成され、確定した予約は、ドライバーが持つタブレットへリアル配信され、送迎を行う仕組みとなっている。また、小型車両の導入により、これまで運行できなかった場所での運行が可能となり、公共施設のほか、高齢者の利用が多い個人病院や福祉施設などが乗降場所として追加された。実証試験運行期間中の利用者の大半は女性の高齢者で、8～9 時を中心に午前中の利用が多かった。

デマンドバスの実証試験運行を無償で行った結果、運行形態及び料金形態によるメリット・デメリットは表裏一体の関係にあることが整理された。すなわち、デマンド運行では、空運行の発生が抑制され、好きな時間に好きな場所へ乗り継ぎなしで移動できるが、予約しないと利用できないため、毎日利用される場合には適していない。無償運行とした場合、利用者の金銭的負担がなく、料金収受や精算業務がなくなるほか、地域公共交通協議会の承認が不要となるが、利用料収入がなく、運行の持続性に困難が生じるほか、必要以上の利用増が生じ、独占される可能性がある。

これらを踏まえ、令和 4 年 4 月からは、路線定期運行を利用実績の多い平日早朝の一部コースのみに減便し、デマンドバスをメインとした運行に変更。デマンドバスは有償により運行し、住民の移動手段確保を優先とするため、町内外の利用者で予約可能時期に差を設定している。

今後は、家の近くまで来て欲しいという要望が増加しているため、

乗降場所の設定について、一定の基準を設ける必要がある。また、1運行に1組乗車が多く、効率的な運行となるよう、乗合値（1日の運行の中で利用者が乗車していた時間の平均値）の向上が必要である。

福祉面や観光面のニーズをコミュニティバスの枠組みで対応するには限界があり、町民の移動手段の確保とどのように両立させていくかが課題となっている。

（2）広陵町（調査目的：コミュニティバスの運行）

広陵町地域公共交通活性化協議会の取組が、優良事例として令和2年度国土交通大臣表彰を受賞。評価された住民ワークショップによる効果検証等コミュニティバスの運行の現状と課題について、調査を行った。

広陵町は、大阪のベッドタウンとして、町外にある近鉄大和高田駅、五位堂駅を利用している方が多い。両駅に接続する路線バスが運行しているが、運行エリアが町内の一部地域に限られており、地域の公共交通を補完すべく、コミュニティバスを運行している。

コミュニティバスは定時路線運行で、平成23年から開始。平成28年から現在の3路線で運行している。通勤・通学の利用が多い鉄道駅に加え、町内の商業施設、国保中央病院にも接続しており、日常の買い物や通院にも利用されている。

これまで複数回にわたって、運行再編を行っているが、再編に当たっては住民ワークショップを実施し、商業施設への接続を強化した路線再編や、料金改定を行っている。特に、路線再編については、きめ細やかに対応しており、令和3年度には、要望が多かった地域での現地説明会を踏まえて、特定の路線を再編。国保中央病院へのアクセス格差を改善するため、広域検討委員会を設立し、広域運行の実証実験を実施した。

また、路線毎に路線図の色と車体の色を一致させて視覚的認知性を高めたほか、利用促進のため、町内の商業施設と連携したポイント制度を導入。1乗車で1ポイントを獲得し、20ポイントで粗品と交換（商業施設負担）出来る制度となっており、既存利用者への付加価値提供と無関心層へのアプローチを狙いとしている。利便性向上のため、経路検索サイトとの連携やバス位置情報サイトとの連携により、運行情報の可視化、公共交通の情報の一体化に努めている。

令和3年度に地域公共交通計画を策定。計画策定時の住民アンケートから、従前からの町外アクセスを維持することが重要である一方、買い物や通院では町内の利用が多く、町内の利便性向上が必要であることが判明。また、高齢者など他の移動手段が使えない住民が一定利用しており、

デマンド交通の利用意向も増加しており、高齢者ほどニーズが高まっている状況。そこで、中央幹線の大和高田駅行きの強化による町外アクセスの確保と、支線部分のデマンド方式への変更による町内移動の充実をポイントとして、新たな公共交通ネットワークを検討。検討に当たっては、住民アンケートに手参加意向のあった住民に参加する住民ワークショップを開催中。

(3) 静岡県

(調査目的：リニア中央新幹線の整備に伴う影響に対する静岡県の対応について)

「経済財政運営と改革の基本方針 2022」、いわゆる「骨太の方針 2022」において、「全線開業の前倒しを図るため、建設主体が 2023 年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う」と記載され、名古屋以西の整備について、大きく進展することが予想されるため、先行する静岡県の対応について調査を行った。

平成 23 年 5 月に南アルプスルートにて整備計画が決定され、主要な経過地（甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近）の記載はあるものの、具体的なルートは明確にならないまま、環境影響評価の手続が開始。平成 25 年 9 月に提出された環境影響評価準備書において、南アルプストンネル工事により、大井川の流量が毎秒 2 m³減少するとの予測が示されたが、環境影響評価準備書に対する知事意見に対して十分な回答が得られないまま、平成 26 年 8 月に環境影響評価書が提出され、平成 26 年 10 月に国土交通大臣が工事实施計画を認可した。

静岡県は、リニア中央新幹線の整備事業の必要性には賛同しているが、地下水への影響、生態系への影響、トンネル掘削土の処理について、十分な検討がなされていないと考えており、静岡県環境影響評価条例に基づく事後調査手続きにおいて、JR 東海に十分な検討と説明を求めている。

令和 3 年 12 月に国のリニア中央新幹線静岡工区有識者会議において、大井川水資源問題に関する中間報告が取りまとめられ、引き続き、トンネル湧水を大井川へ全量戻す方法等について対話を継続しているところ。また、今後、生態系への影響や発生土処理についても、対話していく予定である。

リニア中央新幹線の整備計画の中では、具体的なルートは示されておらず、環境影響評価手続きのなかで明らかになってきた。工事場所・工法を確認し、与える影響・課題を具体的に検討することが大事である。

4 提言等

本委員会では、付議事件「地域公共交通対策等に関する事」について、「地域交通網、京奈和自動車道の整備促進、リニア中央新幹線の整備促進、高齢者等の交通安全対策、新たなモビリティサービスに関する事」の視点から調査検討をしてきた。

全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため、公共交通全体の維持・確保・活性化を図るべく、次のとおり提言を行う。

(1) 地域交通網の維持・充実及び新たなモビリティサービスの検討

人口減少やライフスタイルの変化、コロナ禍の影響を受け、交通事業者の経営状況は厳しい状況にある。特に、県内の路線バスについては、コロナ禍前から収支状況が厳しく、行政による損失補填の補助金額は増加傾向にある。また、近年、民間事業者による路線バスの廃止や住民等のきめ細かい個別の移動ニーズに対応するため、市町村や市町村社会福祉協議会が事業主体となり、コミュニティバスや、利用希望のある地点まで送迎したりするデマンド交通の普及が県内でも進んでいるが、行政の負担も大きい状況にある。このほかにも、NPO法人等が自家用車を用いて提供する運送サービスである自家用有償運送や、道路運送法の許可・登録を要しない住民同士の助け合いによる運送も導入されており、地域の大事な移動手段となっている。

県としても、状況を把握し、良い事例を市町村に紹介するなど県の支援を検討されたい。

公共交通は、まちづくりをはじめ、医療、福祉、保健、教育、観光、産業など様々な活動にとって必要であり、これら他施策分野との関連で生じている可視化されていない価値を提供しており、地域公共交通サービスが提供されなかった場合には、追加で行政負担が必要となる。例えば、運転免許証を自主返納する高齢者が増えているが、車に代わる交通手段がないと、外出機会の減少に繋がる懸念がある。代替交通手段として、鉄道やバスのほか、タクシーの利用や地域のコミュニティバスやデマンド交通の利用を考える必要がある。

また、住民のほか、観光客などの来訪者も公共交通を利用するため、観光地や市街地周辺の交通需要全体を適切に管理する「交通需要マネジメント」の考え方に基づく、バスターミナルの設置等受入環境の整備や、市町村域を超えるコミュニティバスの運行やタクシーの活用等と併せて、県の魅力ある観光地などを周遊する公共交通網を検討する必要がある。

交通需要マネジメントを考える上では、公共交通の利用促進のため、トラベルフィールドバックプログラムを活用するなどし、利用者の意識変容と並行して取り組む必要がある。

公共交通の維持・充実に当たっては、これら関連する施策分野との連携が重要である。連携を深めるためには、利用人数や収支率といった数値として可視化されている価値に加え、クロスセクター効果等を用いて、現在可視化されていない行政負担を数値化し、関連する施策分野の担当部局と継続的な議論を通して、全体として最も効果的なあり方の実現を目指されたい。そのために必要な仕組みづくりに取り組み、個別の案件ごとに具体的な計画を立てて取り組まされたい。

技術革新によりデジタル技術を活用した交通サービスが提供されるなか、県内でも先進的な交通サービスの導入を推進するための地域協議会が県内5市町村で立ち上げられたほか、奈良公園で次世代電動車いすを使用した実証実験が実施されたところ。これらの新しい交通サービスは、公共交通が抱える様々な課題解決の一助となることが期待されるため、地域に応じた取組が検討されるよう、実証実験の結果はもちろん、他府県も含めた事例を市町村等に情報提供されたい。

また、地域毎に抱える課題が異なり、それぞれに最適解が異なる状況にある。県内外において、自治会など地域の自主的な取組による実証実験が行われており、今後、自治体運営ではなく、より小さなエリアでの公共交通の運営が重要となってくると思われる。そのためには、それぞれの特色に応じた取組事例が増える必要があり、事例紹介をはじめとする情報提供などの支援を行われたいこと。併せて、地域が取り組んでみようと思えるように、財政的な支援等についても検討されたい。

地域がより主体的に公共交通の維持・充実を図る観点からも、交通行政を担う行政職員、とりわけ市町村職員が、それぞれの地域の個別課題に応じた取組をコーディネートできるよう、公共交通に係る知識を身につけ、データ分析など実務面におけるスキルを向上させることが必要である。勉強会やワークショップをはじめとする取組はもちろん、個別の案件に応じた支援を検討されたい。

公共交通のあり方を考える上では、多様な移動手段からなるネットワークや、起点・終点・乗り換え点といった拠点・結節点が重要であり、これら地域の核となる鉄道駅・バスターミナル等の整備が必要である。また、鉄道事業者の駅員配置見直しに伴い、県内においても、駅員が常駐しない駅が増加している。駅は地域コミュニティの拠点であり、

その安全確保、活性化を進めるため、駅舎を活用する事例をはじめ、コミュニティ形成や地域の魅力向上に貢献する拠点として活用されたい。

気候変動に対処するため、2050年までにカーボンニュートラルの実現を目指すことが政府目標とされており、交通分野においても温室効果ガスの排出量削減が求められている。

脱炭素社会を実現するため、過度な自動車利用から環境負荷がより低い公共交通機関への転換促進と、電気自動車や燃料電池車等次世代自動車の導入、より環境負荷の低い燃料、鉄道駅・バス停等におけるソーラー式照明等の環境負荷低減に資する施設導入など、公共交通機関の脱炭素化の促進に取り組まれない。

(2) 京奈和自動車道及びリニア中央新幹線の整備に関すること

京奈和自動車道では、大和北道路や大和御所道路で整備が進められている。また、(仮称)奈良インターチェンジ付近では、JR関西本線高架化工事に着手され、鉄道と道路の結節点として整備が期待される。

リニア中央新幹線については、「経済財政運営と改革の基本方針2022」、いわゆる「骨太の方針2022」において、「全線開業の前倒しを図るため、建設主体が2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う」と記載され、名古屋以西の整備について、大きく進展することが予想される。

JR東海による「奈良市附近駅」位置及びルート of 早期確定に協力・連携するとともに、環境影響評価法に基づく環境影響評価実施に当たっては、事業者等との連携を密にし、事業計画の策定に先立って、施行時及び施行後の安全性の確保、自然、歴史、環境の保全に対する工事リスクの正しい把握及び情報共有、発生土の問題を含むリスクへの適正な対処方法を明確化することを求め、県がイニシアチブをとって進められたい。

(3) 高齢者等の交通安全対策に関すること

本県において、視覚に障害のある方が踏切内で亡くなる事故が発生し、踏切内外及びその前後の道路も含めた整備・対策を進める必要がある。

駅構内の安全対策の一つである可動式ホーム柵の設置については、国のバリアフリーの整備目標において、1日の平均利用者数が10万人以上の鉄道駅について、一定数の整備を目指していくとされているところ、県内には該当駅がなく、可動式ホーム柵が設置されている駅がない。可動式ホーム柵は、視覚に障害のある方に留まらず、歩きスマホ等による転落の防止にも有効であるため、整備が進むよう取り組まれない。

また、福祉施設等に通じる駅については、1日の乗降客数の基準に関わらず、バリアフリー化に取り組まれない。

5 おわりに

本委員会における調査においては、多くの行政担当者の出席を求め、地域公共交通のあり方について調査検討してきた。

公共交通は、年齢、障害の有無に関わらず、すべての人が利用できる移動手段である。移動目的は、通学・通勤・通院・買い物・観光など多岐にわたり、仮に地域公共交通が廃止された場合の影響は非常に大きく、公共交通の維持・充実は喫緊の課題である。

令和4年3月に改定された「奈良県公共交通基本計画」においても、関連する施策との連携について述べられているが、これを実現していくためには、県における部局間はもちろん、県、市町村、交通事業者、県民等が密に連携する必要がある。

県、市町村、交通事業者、県民等が相互に連携、協力しながら、不便や不自由を感じる事のない移動環境確保のために必要な施策を講じられるよう要望し、本委員会の報告とする。