

第2回交通政策基本計画小委員会

【桑田企画官】 では、定刻となりましたので、ただ今から第2回交通政策基本計画小委員会を開催いたします。委員の皆様方ならびに各事業者様におかれましては、皆様方におかれましては、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。冒頭の進行をしばらく務めさせていただきます、総合政策局公共交通政策部の桑田でございます。よろしくお願いいたします。

本日の小委員会は、先の4月14日に開催されました第1回小委員会に引き続きまして、交通関連の各事業者様の方々からのヒアリングを予定しております。それでは、開催にあたりまして、西脇総合政策局長よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【西脇総合政策局長】 総合政策局長の西脇でございます。まず委員の皆様へ、お忙しいところお集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、ヒアリングにご承諾いただきました事業者の皆様方も、年度初めのお忙しい時期にかかわらず、ご対応いただきまして、誠にありがとうございます。

去る7日の計画部会におきまして、交通政策基本計画の策定に向けた審議が開催されたところでございます。夏頃までに一定の取りまとめを行う上で、非常に速やかな審議が求められているということで、この小委員会を新たに設けていただいたということでございます。

まず、小委員会ではヒアリングから始めておりますけれども、本日は14日に続いて2回目のヒアリングでございます。このヒアリングは、今後の審議にあたりまして、各分野における問題点をできる限り具体的に把握するために、交通の現場に関わっておられます事業者の方々のご認識とかご意見をお伺いしようということでございます。本日のヒアリングにおきましても、今後の7年間程度を見据えて、それぞれの事業の見通しとか課題、あと基本計画に盛り込むこと、期待する事項等につきまして、できれば具体的な事例などに即したお話を伺えるかと思っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。また、委員の皆様方におかれましても、いつもどおり活発なご議論、ぜひよろしくお願いいたします。以上です。

【桑田企画官】 では、続きまして、お手元の資料を確認させていただきます。本日の資料は、表にある議事次第中の配布資料一覧に列挙しておりでございますので、もし配布漏れ等ございましたら、スタッフの方にお声がけいただきますようお願いいたします。

なお、委員の皆様方のお手元には、交通政策基本法の条文や社会資本整備重点計画の本文等の参考資料を、前回と同じく紙ファイルで綴って置かせていただいておりますので、適宜ご参照いただきたいと思います。

また、本日、委員の皆様方の中で飯尾委員、原田委員ならびに矢ヶ崎委員におかれましては、ご都合により欠席をされております。それでは、浅野委員長に一言ご挨拶をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 浅野でございます。この小委員会の委員長を仰せつかりました。今日は5件のご発表をいただけることになってございます。なるべく多くの時間を意見交換に使いたいと思っておりますので、私からのご挨拶はこの程度にさせていただきました。どうもありがとうございます。

【桑田企画官】 ありがとうございます。それでは、これ以降の進行は浅野委員長にお願いしたいと存じます。また、これより先はカメラ撮影をご遠慮いただきますので、報道の皆様方、ご協力をよろしくお願いいたします。では、浅野委員長、よろしくお願いいたします。

【浅野委員長】 はい。それでは議事に入ります。議事次第に従って進めさせていただきたいと思っておりますが、その前に、本日は11名の委員中8名の方が出席をされており、委員総数の過半数を満たしておりますので、小委員会運営規則第1項に基づき、小委員会が成立しておりますことを改めてご報告申し上げます。

それでは、まず事務局よりヒアリングの趣旨、概要について説明をいただきます。お願いします。

【桑田企画官】 では、事務局より説明させていただきます。出席状況につきましては、大橋先生が今、まだお見えになっておりませんが、この後、ご出席という予定になっておりますので、本日の8名のご出席ということでご理解いただけますようお願いいたします。

お手元の資料の1の方をご覧になっていただきたいと思いますけれども、交通政策基本計画の策定に係るヒアリングにつきまして、趣旨を説明した各資料でございます。前回もお話しさせていただきましたけれども、今回、新たにお見えの事業者様いらっしゃいますので、簡単に趣旨をご説明させていただきます。

1番のところからでございますけれども、国土交通省では交通政策基本法に基づく交通政策基本計画の策定作業を進めておりまして、今年の夏頃までに一定の取りまとめを行った上で、年内を目途に閣議決定をするということを予定しております。この交通政策基本計画には、交通政策基本法を踏まえた上で、その下に書かれてます、1番、基本の方針、2番、目標、3番、政府が講ずべき施策等の内容を、事項を定めることとされております。計画の計画期間といたしましては、次期社会資本整備重点計画とそろえるという趣旨で、現時点では2015年から2021年までという期間を想定しております。

2番でございますけれども、そういう中で、今回のヒアリングは、今後のこの計画に関しましての交通政策審議会、社会資本整備審議会における審議にあたりまして、交通の各分野における問題点をできる限り具体的に把握するために、交通の現場を実際に担っておられる交通関連事業者等の方々のご認識やご意見をお伺いしようというものでございます。

よって、ヒアリングにおいては、今後7年間程度を見据えて、それぞれの分野における事業の見通しや課題、交通政策基本計画に盛り込むことを期待する事項につきまして、具体的な事例などに即しつつご説明いただきますようお願いいたします。

それでは、事務局からの説明は以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。それでは、ご説明をいただく順に、本日出席の方々をご紹介申し上げます。東日本旅客鉄道株式会社常務取締役総合企画本部長、一ノ瀬俊郎様です。

【一ノ瀬常務取締役】 一ノ瀬でございます。よろしくをお願いいたします。

【浅野委員長】 東海旅客鉄道株式会社代表取締役副社長、金子慎様でございます。

【金子副社長】 金子でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

【浅野委員長】 日本航空株式会社常務執行役員経営企画本部長、乗田俊明様です。

【乗田経営企画本部長】 乗田でございます。よろしくをお願いいたします。

【浅野委員長】 全日本空輸株式会社上席執行役員マーケティング室長、稲田健也様です。

【稲田マーケティング室長】 稲田でございます。よろしくをお願いいたします。

【浅野委員長】 株式会社日立製作所情報通信システム社上席研究員、梶浦敏範様です。

【梶浦上席研究員】 梶浦でございます。

【浅野委員長】 これから5名の方からお話をいただきますが、それぞれ続けていただいて、最後に意見交換を行うこととさせていただきます。今日、時間が大変タイトでございます。重ねてお願い申し上げますが、15分で、時間厳守でぜひお願いしたいと思います。それでは、まず東日本旅客鉄道株式会社、一ノ瀬様、よろしく申し上げます。

【一ノ瀬常務取締役】

はい、一ノ瀬でございます。本日はこういう機会を与えていただきまして、本当にありがとうございます。では早速、お手元の資料2に基づきまして、概要をご説明させていただきます。

1枚おめくりいただきまして、目次でございますが、私どもとして、バリアフリーと、それから大規模災害への対応、観光、まちづくり、ICTと、4つほど問題、お題としてご説明をさせていただきます。

次の3ページでございますが、まずバリアフリーにつきまして、エレベーターやエスカレーター等の整備ということでございますが、青い枠内でございますように、2020年までに乗降人員3,000人、1日3,000人以上の駅につきましては、すべての駅の段差解消というのが基本でございますので、これに基づいて現在進めておりまして、現在対象561駅のうち83.4%と、大分進んできたところでございます。整備基数の推移は、下の左のグラフでご覧いただきたいと思います。

それから、右の方のグラフにはその整備にあたる投資金額を、グリーンが当社の自己資金、ブルーが補助金等ということで、2010年のところ、ちょっと跳ね上がっておりますが、上の吹き出しに説明を付けておりますように、当時は2010年度までに5,00

0人以上の駅に整備というガイドラインでございましたので、このところがちょっと跳ね上がっておるということでございます。

次の4ページをご覧くださいませ。ホームドアと内方線付き点状ブロックにつきましては、これも右の四角く囲んだ枠内でございますが、10万人以上の駅に2011年からおおむね5年以内でホームドアまたは点状ブロックを整備ということになっておりまして、まずホームドアの方でございますが、右下の山手線の図にありますように、現在、整備を進めておりまして、2015年度までに23駅で使用開始という計画で現在進めております。また、内方線付き点状ブロックの方は2014年度末には一応、ガイドラインより前倒しで完了の予定でございます。

次の5ページにお移りください。その他のバリアフリーへの取組みということで、これも視覚障害者誘導用ブロックにつきましては、2020年度までに乗降人員3,000人以上の駅に整備ということになっておりますが、すでにこれは終わっております。その表にございますが、1,414駅にこの誘導ブロック整備が終わっております。そのほか、誘導チャイム、点字運賃表と、あるいはソフトの部分で車両のユニバーサルデザインでございますとか、社員がお客様に声かけてサポートをする運動等を展開してございます。

次の6ページ。その他の様々なお客様への情報提供の充実ということで、改札口等でご覧になったこともあると思いますが、異常時案内用ディスプレイあるいは車内の液晶のディスプレイ、あるいは駅構内の無線LAN、その他様々な取組みを、特に、後ほど申し上げますけれども、ICT等の活用も踏まえながら進めているところでございます。

7ページにこのバリアフリー関係、まとめてございますが、課題といたしましては、ここに御茶ノ水駅を出しておりますけど、工事が非常に難しい。御茶ノ水は神田川のこの崖のところでございまして、非常に工事に大きな金額が、川の側から工事を進めなくては行けないというようなこともございまして、苦勞をしておりますということと、バリアフリー設備の整備の最初のイニシャルの費用に対しては補助金等もいただけるわけでございますけど、老朽取り替えの時は基本的に自己資金になってしまうということで、今後の更新費用の増加というのが課題でございます。

その他、ホームドアは非常に効果も高いわけでございますが、いかんせん工事費が高いということで、もっと簡易型のものとか、いろいろ、これは今後の技術開発に待たれるところでございますが、コストダウンに向けた努力、様々な勉強はしております。

それから、今後のオリンピック・パラリンピックを見据えたお客様への対応ということでは、そこに駅設備等の、例えば案内表示等の多言語対応でございますとか、駅のナンバリングの検討、あるいはWi-Fiその他の通信インフラの整備というようなことを進めていきたいと思っておりますが、特に各交通事業者間でばらばらに進めるのではやはり問題であると思えます。この連携をとっていくという意味で、国土交通省をはじめ、様々なリーダーシップを期待するところでございます。

それから、次の8ページで、この交通政策基本計画に期待することは、これまで述べた

こととほとんどダブるわけですが、2点、いわゆるこの種の整備、更新に係る助成制度、税制優遇措置等の拡充というお願いでございますけれども、それと併せまして、このホームドア等は工事期間が非常に長くかかりますので、特に自治体の予算年度との整合をとるために、補助金の繰り越しが次年度ぐらいまでしか認められないというようなこと、また、補助金の交付決定後にのみ工事着手が可能という実態になっていること、ちょっと具体的な内容を入れさせていただいておりますけれども、この辺の柔軟な運用をお願いしたいということが1点。

それから、2点目は、言うまでもなく、財源の問題ということで、これも自治体ごとに、やはりこの種のバリアフリー等の整備に関するスタンスに大分濃淡がございますので、私どもも基本的にお願いをしていくスタンスは変えておりませんが、よろしくお願ひしたいと思っております。

次に2点目は大規模災害、9ページでございますけれども、新潟中越地震あるいは東日本大震災などの教訓を受けまして、地震対策というのは何よりも急務であるということで、私ども、すでに2012年から総額3,000億円の耐震補強対策ということを現在進めておりまして、現在、目標といたしまして、2016年度までの5年間に8割方を完了させたいという自らの目標を立てておりますが、現時点ではようやく3割というところでございます。写真に見ていただくような高架橋、盛土部分の耐震補強の推進というようなことが中心でございます。

次の10ページは、その他の地震対策ということで、津波の対策であるとか、非常用電源の確保、お客様の救助救命等の配備ということで進めてございます。写真を見ていただければイメージはおわかりになると思います。

次の11ページは、地震以外のその他の昨今の自然災害ということで、防風柵、風速計、それから集中豪雨に伴う防災対策ですとか、あるいは記憶に新しい雪害の問題等に対して対策を、取組みを進めてございます。

12ページにそれらをまとめておりますが、課題といたしましては、1番目の、その地震対策の方は現在、私どもの高架下の耐震補強を進める上で、実際に店舗等で協議が難航しておること、実際に営業しておられるお店の方にご迷惑がかかるのがなかなか進まない一つの理由でございます。

それから、自然災害につきましては、やはり新在直通区間、私ども、秋田とか山形、いわゆるミニ新幹線と申しますか、新在直通区間がやはりリスクが大きいというふうに思っています。

それから、3点目は、東北新幹線・上越新幹線につきましてはすでに30年以上経過しておりますので、この大規模改修につきまして財務基盤を強化して参りたいというのが私どもとしての課題でございまして、次の13ページ、その裏返しでございますけれども、様々な耐震補強対策等に伴う支援制度の拡充をお願いし、国、自治体、事業者として様々な災害に対して連携をしていくということを強化していただきたいということ。

それから、新幹線の大規模改修準備金制度、一部には廃止の動き等もあるようでございますが、東北・上越あるいは山陽新幹線等はこれからでございますので、この制度はぜひ存続していただきたいと考えてございます。

次、14ページ。今度は観光まちづくりのテーマでございますけれども、様々、地域活性化のための取組みということで、JR6社で共同してデスティネーションキャンペーン等をやっておるということ。これを震災以降、特に東北の地で7回も開催をしていくということでございます。そして、様々な、ポケモン列車であるとかレストラン列車、SL、足湯のある新幹線など、下の写真を見ていただければ、いろいろ工夫を凝らしていることがおわかりいただけると思います。

それから、次のページは、観光の力を活かしたということで、いわゆる産直市、あるいはこれを常設にいたしまして、現在、旬のもの、地のもの、縁のものということで、「のもの」という変わった名前の、いわゆる常設の地産品のショップがありますけれども、これを上野と秋葉原で現在、展開をいたしてございます。

それから、次の16ページに移りまして、インバウンドということで、外国人旅行者向けの割引の切符、受け入れ体制等に現在、全力を挙げているところでございます。特に東北の方を、右下の「TOHOKU JAPAN」というこのロゴマークを用いて、海外プロモーションの強化という形で現在、様々な観光素材を掘り起こし、観光地をつなぐ努力をいたしております。

次の17ページのところでは、やはり人口減少社会にあつて、旅客流動を創造する、交流人口を拡大するという観点から、やはり鉄道ネットワークの拡充、利便性を向上させるということが最大の課題でございまして、今、目の前にございますのは、今年度末の北陸新幹線金沢の開業でありますとか、上野東京ラインという新線の開業という形でネットワークの充実を図ってまいります。

次の18ページは、駅を中心としたまちづくりということで、ご案内のような東京駅の丸の内駅舎の保存・復原、一応終わりましたけれども、今後、新宿駅あるいは渋谷駅という形で、都心の大規模ターミナル駅開発をしてまいりますし、地方でも、例えば長野駅のような地方の中核都市の活性化ということで、駅を中心としたまちづくりを進めてまいりたいと考えてございます。

次の19ページでございますが、課題といたしましては、何と言っても、まだまだインバウンドの受け入れ体制が不足しているなということを感じておりますし、鉄道ネットワークの更なる強化ということで、様々、羽田空港アクセス改善でありますとか、中央線のサービス改善でございまして、課題はたくさんございますけれども、なかなかやはり事業の採算性あるいは工事の難易度というような形で、課題が多くございます。

ということで、次の20ページで、これらの、やはり同様でございますが、財政的措置の整備、あるいは環境アセスメントのような行政手続きの短縮、緩和等、次も規制緩和という形で、様々なお願いを書いてございますけれども、ぜひこういう議論を推進していただ

きたいなというふうに思っております。外国人、インバウンドの関係も同様でございます。

次の21ページは、ICTの利活用ということで、これはもう言うまでなく、様々なこのICTの成果を鉄道分野に取り入れるということで現在、取り組んでおまして、無線列車制御システム、CBTCであるとかATACSであるとか、国内外を問わずやっております。あるいは、この真ん中の写真でございますが、営業用の列車にモニタリング装置を付けて、日常的にメンテナンスの精度を上げていくということをやっております。

次の22ページは、Suicaでございますが、これももうご説明は不要かと思えますけれども、次の23ページ等に、現在進めております「JR東日本アプリ」という、携帯の端末を活用しました私どもの列車の運行情報でございますとか時刻表とか、駅の構内案内図等をアプリの形でお客様に提供することを始めたところでございます。

25ページが、これに伴う課題という意味では、やはりこの種のイノベーションを担う人材の育成ということは非常に苦勞をしておまして、今後の時代、様々な活用を考えてまいりたいということ。それから、Suicaデータ、いろいろ話題になっておりますが、政府におかれましてもデータの利活用に関する制度の議論を進めていただいております。ことに承知をいたしてございます。

26ページが、その技術革新の推進ということに向けて様々なご支援をお願いしたいということでございます。

最後、27ページ。上の2つは、もう経営の自主性、公平な競争環境の確実な確保ということで常々お願いしているところでございます。特に、日常生活の交通手段確保において、丸の3つある下の2番目でございますけれども、地域の公共交通の維持に関しまして、やはり自治体のリーダーシップというものを大きく期待をいたしてございます。

【浅野委員長】 どうもありがとうございました。続きまして、東海旅客鉄道株式会社、金子様、よろしく申し上げます。

【金子副社長】 JR東海でございます。資料の3で、今日現在、私どもの事業の中心である東海道新幹線と、それと発展形という位置付けになりますけれども、超電導リニアによる中央新幹線の建設の取組みについてお話をさせていただきたいと思っております。

あと以下、資料に沿ってということですが、1ページ目にJR東海の役割とございますけれども、一番上に記載ありますように、東海道新幹線と名古屋と静岡の在来線を担当しております。在来線の営業エリアは東海の地域に限られるのですが、東海道新幹線だけは東京から新大阪までということでございます。円グラフにございますけれども、収入の9割強が新幹線の収入でございます。経営の重点は私ども東海道新幹線ということで、下に記載しましたように、日本経済の大動脈輸送を維持発展させていくことが使命であると。この延長線上で、この使命をより強い形で果たしていくことという考え方で今、リニアの計画に取り組んでいると。そういうことでございます。

最初に東海道新幹線の取組みを3枚ほど見ていただこうと思うのですが、東海道新幹線の民営化後の進化1という、2ページでございます。ご利用の推移でございます。棒グラフ

フが左の昭和62年から右の平成24年まででありますけども、波はありますが、伸びているということです。上にちょっと書きましたけれども、安全、正確、快適、便利という特性に磨きをかけるための積極的な取組みで利用増を実現してきたということで、そこにある輸送量は人キロベースで5割、輸送力は本数ベースで4割伸びているということです。

グラフを少しだけ説明させていただくと、最初の左側の伸びはバブルです。その後10年ほど停滞、横ばいが続きます。この間、私たちは何もやってないわけじゃなくて、設備の近代化を一生懸命やっておりました。国鉄時代は、新幹線が大きな収益源という事情は変わらないのですが、国鉄全体が赤字で、新幹線の設備自体にお金がかけれられない状態がずっと続きました。分割後は先ほど見ていただいたように、当社経営の屋台骨は新幹線ということで、この設備を新しく強くすることにずっと努めてきたということです。鉄道の投資はなかなかすぐ効果が出ません。平成3年のところへのぞみ登場というのがありますが、これで時速270キロで走る車両を一部入れたのですが、1時間に1本ではなかなか効果が出ません。平成15年にやっとすべての車両を270キロで走れるようにして、品川駅も造って、それから現在につながるのぞみ中心のダイヤにしたということです。景気の拡大もありましたけれども、またそれで伸び始めた。リーマンショックと東日本大震災でちょっと停滞もしましたが、拡大ベースに戻って、平成25年度も、グラフにありませんけれども、4%伸びて過去最高になっているというのが経過でございます。

3ページに移っていただきまして、今のお話の中が一番シンボリックなのが車両の話です。このグラフは車両のモデルチェンジが加速をしていったということを示しています。左の目盛り見ていただくと、編成数が書いてございますが、今、私ども、130編成ちょっとで新幹線を運営しているわけです。

それから、右の方を見ていただくと、下から0、100、300、700となっておりますが、下が古くて上が新しいということです。0と100は時速220キロしか出ません。300系以降は時速270キロの性能になり、のぞみが出たわけです。

左の昭和62年の段階というのは0系という、昭和39年に新幹線が開業した車両がまだずっと主力だったわけですが、先ほど申し上げましたように、やっぱり国鉄時代は赤字でなかなかこういうところの進捗が遅かった。JR東海になってからは、写真は3つだけ出してありますが、次から次へとこの新型車両を投入して、モデルチェンジを加速していると。今回、上の文章にございますけれども、スピードアップができて便利なダイヤができて、今はのぞみ10本のダイヤになりました。軽量化でエネルギー消費も減りました。快適性も実現をしたということでございます。

次の4ページでございます。これは、新幹線の設備について個々の内容は省略しますが、すべての分野で設備の新鋭化をしてきたということで、表にまとめたものです。競争力強化ということもありますが、中ほどに運転保安、車両、駅、土木、電気とありますが、土木の内容を少し見ていただくと、耐震化であるとか、こういう地震対策、安全対策もしっかり進めながら、ずっと設備の近代化をしてきているということでございます。

では、次の5ページにいていただいて、これから東海道新幹線からリニアに話を移していこうと思うのですが、そのつなぎのような資料でございまして、記載のとおりでございます。東海道新幹線は今、1日あたり41万人のお客様にご利用いただいて、列車本数は323本、提供座席数は43万席ということになっています。他の新幹線の1日あたりの数字をそこに書いてございます。

それから、世界のエアラインですけれども、日本以外のところで多い順はこういう形になります。見ていただくと、やっぱり東海道新幹線というのは1つの路線で圧倒的な輸送力を供給しているという今の姿があるわけで、これがいかに突出したものかということを見ていただこうということで用意したシートです。

次、6ページでございますが、これは経年劣化と大災害に備え、大動脈の二重系化が必要ということで、中央新幹線の必要性について説明したものです。記載したとおりでございますけれども、東海道新幹線は今年の10月で開業50周年ということになります。経年劣化と東海地震などの大災害に対する備えが必要だと思います。私どもはこの対策を打っていないわけではなくて、さっき表がちょっと出てまいりましたが、構造物の耐震補強、それから東海道新幹線の大規模改修などを進めています。大規模改修というのは新幹線の経年劣化対策で、延命工事ですね。それはそれで進めているのですが、抜本的な対策はやはり二重系化だと思っているわけです。

これを示した図は、下に小さく書いてございますが、中央防災会議の報告にある、南海トラフ巨大地震の想定される震度の最大値の分布図です。左上にちょっと赤とか色の説明がございますけれども、赤いほど地震が強い地震域です。そこに地図の中で、東海道新幹線は黒い線で走っていると。一番地震がきそうなところを走っていると。それから、ピンクで示してあるのが中央新幹線です。内陸でバイパスを造ろうというのが今の計画です。

それで、次の7ページでございます。超電導リニアの技術の話ですが、すでに完成という表題のとおりでございます。開発の歴史年表を載せてあるわけですが、歴史は古くて、研究開発を始めたのは新幹線が開業する前の昭和37年です。国鉄時代は宮崎に実験線を造っていましたが、それでも基礎研究に留まっており、それが国鉄改革で分割された後、そういう基礎研究の方は鉄道総研が引き継いで、実用化に向けての開発を当社が担当して進めたということでございます。

それで、山梨に実験線を造って、精力的に研究を進めまして、世界最高速度という表記も15年にありますけれども、順調に進みました。21年に至って、実用技術の確立と。正確な表記はそこに書いてございますけれども、国土交通省の実用技術評価委員会から、括弧の中にあるような評価をいただいたということでございます。これをベースに、平成23年に中央新幹線の整備計画の決定をいただいた際に、走行方式は超電導磁気浮上方式に決定をされたということです。

次の8ページでございますが、今申し上げました整備計画の内容をまとめております。表に記載した通りでございますけれども、計画は大阪までであります。東京、大阪まで。

走行方式は超電導磁気浮上方式でリニアということです。建設費用は9兆300億円かかるというのが計画でございます。それから、上の文章にありますけれども、これを当社が営業主体、建設主体に指名をされ、そういう仕組みで今、進められているということでございます。

これが概要でございます、9ページはちょっと前後しますが、日本経済の活性化に大きく寄与するというようなことの効果をまとめたシートです。中央新幹線の建設の大きな狙いというのは、先ほどから申し上げますように、大動脈輸送の二重系化という危機回避にあるわけですが、それを在来型の新幹線ではなくて、リニアで実現をすることにより圧倒的な時間短縮効果を狙っているということです。

品川の駅の真下に駅ができて、名古屋ですと名古屋の真下に駅ができると。都心から都心に、名古屋ですと40分、そのうち大阪ができると67分というふうになっておりますが、そういう形で非常にインパクトの大きいそういうものができると。3大都市圏は1時間圏内、いわば巨大な都市圏になるということで、右の方にちょっと小さく書かせていただきましたが、言葉で言えば広域的な交流の拡大でビジネスチャンス、新しいライフスタイルが創出されるということを期待しています。ビジネス以外でも、非常に短時間で山梨とか飯田に行けるようになるわけで、旅行とか週末の過ごし方、ライフスタイルはやっぱり変わってくる、変えていくことは間違いないというふうに思います。

それで、10ページでございます。これを自己負担、二段階方式で建設というふうに表題がございますけれども、建設費の負担は全額当社が負担する方式で今、進めてます。公的資金によるといつまで経っても展望が開けないということで、当社が自己負担で造ることになりましたが、工事費が全額で、先ほど見ていただいたように9兆円。私どもの営業収益は、年間で、鉄道で1兆2,000億円程度でございます。民間会社ですので、やっぱり経営が揺らぐということは許されませんので、無闇に借金ができないと。せいぜい5兆円ぐらいまでの借金に留めたいということで、そういうことで組み立てて、名古屋まで開業した後、借金を減らして、経営体力を回復して、それから大阪へ向けて着工するという方式で実現をしようという計画にしております。

それを示したのが下のグラフでございます。これは私どもの借金の予定というか、そういうグラフでございます。もっと早くできないかという要望が強いことは、承知しておりますけれども、民間企業で健全経営の維持というのは絶対条件なので、これがぎりぎりの方策だと思っています。今の計画を進めるのもなかなか楽な話ではなくて、必死の経営努力の積み重ねでやっとならざるを得ないということだと思っています。

それで、次のページに移っていただいて、これが現在の中央新幹線の進捗でございます。先ほど見ていただきましたように、23年の5月に整備計画ができました。それから、環境アセスの手続きに入ったわけでございまして、今はその下のアセスの終盤、25年度に知事意見をいただいて、環境影響評価法による評価書が提出できるように準備をしている段階でございます。これが出ますと、今度、国土交通大臣から意見をいただいて、必要な

補正を行って、いよいよ工事实施計画の認可申請をいたしまして、認可をいただければ着工という運びになるということまで今きているということでございます。

12ページに、ちょっと要望を書かせていただきました。書いたとおりでございます、超電導リニアによる中央新幹線の早期実現のための条件整備にご理解、ご支援をお願いしますということで、書かせていただいたのは2つあって、上のところはリニアプロパーの問題です。中央新幹線も全幹法に基づいて造る新幹線でございます、従来の鉄道運輸機構が造る整備新幹線と同じ条件を整えていただきたいということでございます。特別に優遇してほしいということではなくて、鉄道運輸機構と同じ扱いであるべきと、そういうふうにしてほしいということでございます。

事例は、深入りは避けますが、3つ書いてありまして、用地の取得の税制、それから固定資産税の軽減の問題、農地の転用の問題があります。税制について、機構とやっぱり同じにしてほしいと。農地の転用というのも、機構がやると許可は要りません。非常にスムーズなんです、JR東海は民間会社ですので、法律どおりやれば、一つ一つ農林水産大臣の許可が要るということで、改善をしていただかないと大変手続きが円滑にいかないということになります。

それから、もう1つは大きな話というか、漠とした話ですが、企業活力の確保ということで、中央新幹線の建設財源は、ちょっと見ていただいたように、当社が自己負担をするということで、話の前半でご紹介しましたように、これからの東海道新幹線のサービスを磨き上げることに努力をして、持続的に利益をちゃんと上げて、それで中央新幹線の早期実現を目指していくということになります。

そのためには企業活力を維持しなくてはいけないということで、例えば、ありがちな話ですが、儲かってるならばこれくらいは負担してはどうかというような論理で、理由のない負担であるとか、バランスを欠く負担であるというような話が出てきますと、やっぱり企業活力を損ねて、私どもで言えば、リニアの実現の推進力を削ぐということになりますので、そういう形で企業活力の確保ということで書かせていただきました。

私どもの方から以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。次に日本航空株式会社乗田さん、お願いします。

【乗田経営企画本部長】 日本航空の乗田でございます。今日はお時間をいただきまして誠にありがとうございます。

資料1枚おめくりいただきまして、私どものお話を聞いていただければと思います。私の方からは大きく2点でございます。国際競争力の強化という観点、それからもう1点、離島、生活路線の堅持という点でお話をさせていただきたいと思います。

国際競争力の強化という点でございますけれども、ご承知のとおり、アジアの成長力といったもの、大変に目を見張るものがございます。こういった成長力を積極的に取り込んでいくということが私どもの航空事業の発展につながるというふうに思っております。わが

国の恵まれた観光資源、これを活用いたしまして、また必要な投資を積極的に行っていた
だき、世界の人々を引きつける観光立国日本を官民一体となってPRしていくということが
非常に重要な政策だというふうに考えております。

とりわけ首都圏は、わが国の人口形成の中心地でございます。日本各地とも密接に結び
付いておりますので、国内経済への波及効果は非常に大きいというふうに思っております。
首都圏の発展をさせることによりまして、世界の都市間競争に打ち勝ち、アジアの玄関口
として世界のヒト、モノの流れを呼び寄せる役割を果たすことが大いに期待されてると
ころでございます。

このためには、今年度、75万回の首都圏容量が実現するわけでございますけれども、首
都圏空港の更なる機能強化を図り、ヒトとモノの円滑な流動実現、ヒト、モノの一大集積
地としてのアジアのハブの地位を確立していくことが大変に重要だというふうに思ってお
ります。そういった意味で、今日は成長発展に向けたインフラ整備ということで、首都圏
空港容量の拡大、それから利用者利便の向上についてお話をさせていただきたいというふ
うに思っております。

それから、もう1点、離島、生活路線の堅持につきましては、ミニマムアクセスの確保
という点でお話をさせていただきたいと思っております。

次のページに、首都圏空港の更なる機能強化の必要性ということで資料を付けさせてい
ただいております。首都圏は、インドやロシア、カナダの一国に匹敵する経済規模を擁す
る、わが国最大の都市圏でございます。都市圏人口は全国の33%、それから首都圏域内
総人口は全国の38%、首都圏事業所数は全国の31%、首都圏事業者数は全国の35%
というふうにこの集積をしているわけでございます。

次に、訪日外国人の増加という観点で資料をここにをご用意させていただきました。首都
圏は訪日外国人の最大の玄関口でございます。羽田空港、成田空港合わせて、平成24年
度、479万人の方が訪れておりまして、これは訪日外国人全体で申しますと50.3%
ということで、約半数近くの外国人のお客様が首都圏をご利用いただいているというこ
とでございます。

それから、首都圏は地域活性化の中心ということも言えるかと思っております。国内線の利用
客は8,597万人ということで、羽田空港、成田空港合わせて全体で約68%に及んで
おります。また、国際線の利用客でございます。羽田、成田を合わせまして3,483万
人ということで、全体の60.6%に相当するわけでございます。すなわち、首都圏空港
の更なる機能強化、これによりましてヒトとモノの交流の活発化を図っていくというこ
とが非常に重要だと思っております。これによりまして、日本経済の再生、それから外国人
旅行者数の増加と旅行消費額の拡大、それから諸外国の成長力を国内の各地域に波及させ
ていくということが可能になってくるというふうに思っております。

次のページに首都圏空港容量の拡大ということで、また少し資料を付けさせていただい
ております。左上で、成長著しいアジアということでグラフを書かせていただいております

す。2012年でございますけれども、アジア太平洋航空需要の予測ということで、2012年から2030年までの予測を付けております。この間、約3倍のこの伸びを示すというふうに予測されているわけでございます。また、2020年は、ご存じのとおり、東京五輪が開催されるということでございますので、これに伴うお客様の増加といったものも大いに期待できるところでございます。

一方に、日本におきましては人口減少と超高齢化社会ということでございまして、右から2つ目のグラフを見ていただきますと、総人口は右肩下がりになってくるというようなことでございます。一方、65歳以上の割合ということでは、下の三角を結んだグラフでございますけれども、徐々に上がってくるというようなことでございます。

一方、国内需要に大きく影響がありますのが整備新幹線、リニアの開通、こういったものの。これは、将来的に大きな航空へのインパクトがあるだろうというふうに思っているところでございます。

真ん中より下のところでございますけれども、触れました訪日外国人が大変に増えてくるというようなこと。それから、政府の目標ということでは、2020年に訪日外国人を2,000万人、それから2030年には3,000万という、こういう目標がございます。そういった中で、どの程度の首都圏の国際線の発着枠が必要になってくるかといったところを試算をしたわけでございます。

現在、訪日外国人1,000万人、そのうち首都圏をご利用されてる方が500万人と。こういう関係がございます。それに伴います首都圏の国際線の発着枠ということでございますと、これは羽田の45万回、成田の30万回と。こういうふうなことになっているわけでございます。2020年になりますと1,000万、この訪日外国人数を増やしていこうと。こういう計画を立てているわけでございますけれども、およそ成田、羽田で言いますと、これが1,000万人になるということでございます。

そういったことに対応いたしますためには、首都圏の国際線の発着枠が現行より2割程度増えていくことが必要になってくると。こういう関係がございます。2030年では首都圏の空港利用者数は1,500万人、これに対応します首都圏の国際線の発着枠は現行対比3割以上の増加が期待されるということになるかと思えます。

次のページに、まず、首都圏空港容量拡大に向けて想定される諸課題ということで書かせていただいております。左側、現在でございまして、現在の運用方式の拡大についてちょっとここに例を挙げさせていただいております。2020年2割程度、これを増やすためにはどういったことが必要かということでございますけれども、空域制限の見直し、それから駐機場、誘導路の整備、ターミナルの増設といったようなことが必要になってくるというふうに思えます。2030年になってまいりますと、更にターミナルの新設、それから空港運用時間の見直し、滑走路の延伸または増設といったものも必要になってくるだろうと。こういうふうに考えているところでございます。

次のページでございまして。容量拡大後の首都圏の空港の姿といったところで、ここに記

載をさせていただいております。真ん中より上でございますけれども、これは羽田空港を中心とした姿でございます。アジアの成長力の取り込みといったところが非常に大きなテーマになるんだろうとっております。ビジネスの集積地、観光需要としての訪日外国人の増加、それから充実した国内線ネットワークによって日本各地へこれを波及させていくというふうなこと。それからアジアナンバー1の国際会議開催国として不動の地位を確立する。こういったことを羽田は目指していくことになろうかと思っております。

一方、成田でございます。成田は、海外から海外へのヒト、モノのトランジットポイントということになっていくであろうとっております。地理的優位性を活かし、アジアの玄関としてハブ機能を更に強化していく必要がございます。トランジットでの訪日をきっかけとした次回以降の長期滞在需要の創出、これにも寄与していくものと考えております。

次に、利用者の視点に立って、利用者利便の向上ということを考えてみました。これはある意味では2つ大きな選択肢があるんだろうと。こう思っております。1つは乗継需要を取り込んでいくと。こういうこと。それから、もう1つは日本の発着需要を取り組んでいくと。こういうことになろうかと思っております。

乗継需要ということでございますと、羽田は24時間空港といった優位性を最大限に活用していくということによりまして、アジアのニーズ、それから羽田を経由いたしまして北米、欧州、こういったところへの乗継をしていくという、こういうような旅客ニーズに合わせたサービスの提供を行っていく必要があるかと思っております。そういった意味では、朝の早い時間、それから24時間空港の強みを活かしまして深夜の時間、こういったところで世界各国の領域からここで乗継をしていただくということでの、このヒト、モノのこの流れの活性化を図っていくということが可能になってくるだろうと。こう思っております。

成田につきましては、私どもの考えといたしましては、16時から18時の時間帯、ここに北米、それから東南アジア、近距離アジアからの需要を呼び込んでまいりまして、ここでトランジットのポイントを作っていく。これが非常に重要な取組みになっていくと思っております。

次のページに、その利用者利便ということで、それでは乗継の利便性をどのようにして充実させていくかということかと思っております。ご承知のとおり、現在、この北米、中南米と、それからアジアを結ぶ経路のシェアでございますけれども、ソウル、仁川が全体の25%をこれを占めているところでございます。成田が19%、香港が16%、北京は12%、上海10%、台北は6%と。こういった比率になっているわけでございます。この北米、中南米、アジア間の需要をグッとこの成田に寄せるということが非常に大きな取組みになってくると思っております。アジアで一番便利な空港、アジアで一番このストレスのかからない空港ということでの空港作りが非常に大切な取組みになっていくというふうに思っております。

1つは短時間の乗継機能の拡充でございます。短時間で乗り継ぐお客様のニーズに対応

して、空港内の移動の際やストレス、こういったものを極力軽減するといった方策を多角的に検討することが非常に重要だというふうに考えております。また、短時間ではなくて長時間の乗継をされる場合も出てまいります。こういった場合に、空港が多様なこのお客様のニーズを満たすために旅客利便、サービス機能、ビジネス、エンターテインメント両面から応えていくということが大変に重要になってくると思っております。

次が空港アクセスの充実とその他主要空港の利用、活用ということで書かせていただいております。首都圏空港と都心、地域拠点及び羽田空港と成田空港間のアクセスの利便性向上、これは首都圏空港の発展のみならず、地方と海外を結ぶ航空ネットワークの拡充にとっても非常に重要だというふうに考えております。鉄道アクセスの直通化、高速化、24時間運用、道路アクセスのハード・ソフトの改善を着実に図っていくということが重要だろうというふうに考えております。

また、将来的に訪日旅客3,000万人を目指していくには、首都圏空港でなく全国の主要空港を最大限に活用していくということも重要な取組みになってくると思います。すなわち、首都圏では50%しかこれに応えられないと。こういうことですので、地方空港の活用の仕方、これについても一考が重要だろうと。こう思っております。特に利用者の負担を低減しつつ利便性を高めていくという、こういった仕組みを確立することによりまして、持続的な成長、発展を目指していくということが重要だろうと。こういうふうに思っております。

最後でございます。ミニマムアクセスの確保ということでございます。これは、いわゆる生活路線、それから地方路線、こういったところでの航空のあり方でございます。すなわち、この生活路線、離島路線というのは大変に今、運営に苦慮をしているところでございます。こういった中で補助金の制度といったものがあるわけでございます。

大きく2つございまして、機体の購入費補助ということで、これは昭和47年以降創設されているものでございます。対象の航空機といたしましては9人以上の旅客、それから1,500メートル以下の長さの滑走路で離陸できる飛行機といったものがその対象となっております。補助方式ということでは、補助対象航空機及びその他部品の購入に要する費用の45%、沖縄路線に就航する場合はこれが75%になっているわけでございますが、これが補助の対象というふうになっているわけでございます。

もう1つ、運行費補助でございます。これは地域公共交通確保維持改善事業ということで平成23年度からの支援ということでございます。対象路線といたしましては、経常損失が見込まれる離島路線のうち、最も日常拠点性を有し、それから船舶等の主たる大体交通機関より2時間以上、それから2社会以上の競合路線でないこと。こういったことがその要件となっているわけでございます。補助方式ということでは、実績損失見込み額と標準損失額のいずれか低い額の2分の1の範囲内を補助していただくと。こういう内容になっております。

現行の補助金ということでございますと、私どもが考えますところでは幾つかの問題点

がございます。まず1点目でございます。赤字幅を圧縮するということにつきましては、それは可能になっておりますけれども、事業者の利益がつかないため、参入のインセンティブがなかなか図られないということがございます。それから、2点目でございます。航空会社の自助努力を促すため、補助は損失の2分の1となっておりますが、需要の低い路線ではこの自助努力にも限界があるというふうに考えております。また、現実には1島1路線ということになっておりますので、島民の方のこのアクセスの先が限定されてしまうと、こういうことでございます。

ここに挙げております具体例でございます。与論から鹿児島、与論から奄美というふうな路線がございます。お住まいの方にとってみれば、ともに生活路線というふうにお考えの方も多いかと思います。こういった点でも、この1つの路線にしか補助がされないと。こういうようなことが今の枠組みになっているわけでございます。すなわち、利用者の利便性と航空会社のインセンティブを確保することが安定的な路線維持、運営につながると。こういうふうな考えてるところでございます。

参考までに、アメリカ、欧州ではそれぞれこういった生活路線等を支える仕組みがまたございます。運行路線の一部につきましては、より私どもの制度よりも手厚いような制度も設けられているようでございます。こういった点もまた一つの研究対象になってくるのではないかというふうに考えております。

以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。次に全日本空輸株式会社稲田様、よろしくお願ひします。

【稲田マーケティング室長】 全日空の稲田でございます。本日はどうもありがとうございます。

まずページを1ページめくっていただきまして、今回の交通政策基本計画の目的はいろいろありますが、今回、観光立国の実現、国際競争力の向上、そして地域の活力の向上という目的を取り上げて、航空分野において検討すべき観点を記載しております。

まず初めに、観光立国の実現には当然、訪日外国旅客者数を増やしていきたいという点があります。そしてまた、それらを実現するためには、首都圏空港の機能をいかに強化するという観点の施策が必要となっていきます。次に、航空事業者の国際競争力の向上のために、首都圏空港機能を強化することによって、アジア地域における空港間競争に勝ち残ることが必要であると考えております。それに加えて、諸外国の航空事業者との国際競争環境の整備を実現するための施策が必要となります。最後に地域の活力の向上ということで、当然、国際競争環境の整備によって本邦事業者の競争力を向上させることができますが、それでも維持することが難しいような地方ネットワークをどのように維持していくかと観点で施策が必要となってきます。

次のページが訪日外国人旅行者の拡大という観点で考えております。今回の政府の方針によりますと、東京オリンピックの開催の年であります2020年に訪日外国人を2,0

00万人、今の2倍、2030年には3,000万人目標を掲げております。ただ、わが国における外国人の旅行者の受け入れ人数は、JNTOの統計を見ますと、2012年の時点ではまだ世界で33位、アジアで8位となっておりますが、訪日外国人旅行者を更に拡大するためには、日本のデスティネーションとしての魅力を向上させることに加えて、ビザの要件の免除や緩和によって、より訪日しやすい環境を整えることが必要であると考えております。

昨今、去年ですが、タイのビザを免除しましたら、訪日外国人1,000万人になったのは記憶に新しいところであります。インドネシア、マレーシア、ベトナムについてもビザを免除する方向で調整が進んでいるとお聞きしております。このような施策を更に進めていただきたいと考えております。

この他、日本を通りすぎていく接続旅客を訪日旅客にするための施策も必要であります。近隣諸国、例えば韓国の仁川では72時間以内の接続旅客はビザなしで入国を認めておりまして、しかもガイド付きのバスを仕立てた無料トランジットバスツアーがあるということで、非常に人気を博しているとお聞きしております。中国でも昨年度、上海、広州、北京と、こういったトランジットに限ってノービザで入国ができるっていうふうな施策が打たれております。

このようなことをすれば、1度立ち寄って日本を1度見ていただければ、魅力あるデスティネーションとして実感いただけますし、航空会社もすべての便を接続させようとしみますと、かなり機材稼働も悪化いたしますので、接続できないところはやはり72時間のノービザのトランジットで工夫できればよいのかというふうに考えております。

次に首都圏空港の機能の強化という観点の施策についてご説明させていただきます。羽田空港につきましては、2012年度国際線就航以来首都圏空港は拡大されてきておりますが、2015年には75万回ということで、頭打ちになっております。この後、政府目標の訪日外国人2,000万人を達成するには、当然、現行の発着枠のままでは不足いたしますし、将来的に発着枠の拡大をする必要があります。羽田空港においては、ほぼすべての時間帯で発着枠が上限に達しており、発着枠全体の底上げが必要となってきております。

後ろのページの資料の1番になりますが、グラフで表しているとおり、黄色い地点が発着枠の制限値、緑と灰色合計値が現在使ってる発着枠ですけど、朝の7時から夜の20時まで、ほぼどの時間帯も発着枠がもう満杯っていう状況になってきております。

ページ戻りまして、また3ページに戻りますが、成田空港においても到着と出発便の集中するピーク時間帯、午後3時から6時には発着枠が大きく不足しております。成田ではやはり国際と国際の接続ネットワークを充実させていきたいと考えておりますので、この時間帯の発着枠の増加が必要となってきております。

こちらは参考資料の2をご覧ください。黄色い線が発着枠の制限値になってきておりまして、ブルーのラインが各社の要望をまとめた便数の合計になっております。すでに15

時から18時台は発着枠がオーバーしておりますので、他の時間帯に移行せざるを得ないような状況になってきております。

またページ戻りまして、3ページに戻ります。成田では夜間、深夜の発着枠が厳しく制限されておりまして、早めに到着せざるを得ないということで、長時間の夜間駐機を余儀なくされております。こちらは9ページに記載しておりますが、実質的には成田、こちらにもグラフになっておりますけど、夜の21時以降の発着がかなり不足してきております。

LCCも今、飛んでおりますけど、LCCは機材稼働を上げるということによって、夜遅くまで使いたいという話もありますし、私どもの航空事業でも貨物便に限っては工場で作った後、通関して、その日のうちに運ぶとなると、当然、夜の出発となってきますので、夜が23時、24時まで拡大されれば、更に日本の輸出、あるいは向こうからの輸入に効果があるというふうに考えております。あと、運用時間が延びることによって、貨物機、フレーター機の機材稼働も上がってきますので、いわゆるコスト削減、料金の削減にもつながるものと確信しております。

4ページになりまして、次は国際競争力環境整備の観点ということで、オープンスカイがどんどん拡大いたしますと、外国航空会社との競争が一段と激化してきております。その中で、われわれ本邦航空会社が生き残っていくためには、自助努力によるコスト削減も必要ですし、付加価値の創造が大前提であると考えておりますけど、それに加えて競争環境の整備も必要だと考えております。具体的には、諸外国と比べて、比較して非常に高い着陸料。こちらの表があるとおり、赤いのが日本の空港の着陸料になっておりまして、ブルーが近隣諸国、アジアの着陸料になっておりますけど、2倍から3倍程度、日本の方が高くなってきております。

それと、あと諸外国と比較して高い着陸料に加えて国内線のみには貸されておおります航空機燃料税、それから本邦航空会社に負担が偏っている航行援助施設使用料などの公租公課の見直しをぜひとも考えていただきたく考えております。オープンスカイが拡大するとともに、こういった着陸料が軽減されますと、当然、ハブ機能が今、アジアの諸外国に移転しつつありますけど、コストが安いついていうことで、また成田に戻ってくる可能性もありますので、そういった観点からもぜひ見直しを考えていただきたいと思っております。

次に5ページ目になりますが、地方ネットワーク維持の観点についてということで、首都圏とか海外の成長のエネルギーを地方活性化につなげるためには、地方ネットワーク、特に羽田と地方を結ぶネットワークが重要というふうに考えております。しかしながら、競争激化によって今まで企業内で内部補填で賄ってきた低需要路線の維持がそろそろ限界に近くなってきております。国内線路線のうち34%が年間旅客数10万人以上40万人の未満の路線でありまして、こちらのグラフの中の黄色いところが示しております。いわゆる低需要路線が40%ございます。こういった半分以上が赤字路線になっておりますので、今後とも地方航空ネットワークを維持するためには、ぜひとも支援の強化が必要だというふうに考えております。

まとめますと、訪日外国人旅行者の拡大の観点では、ビザ要件の免除、緩和が必要であるということと、首都圏空港の機能強化の観点においては、空港の発着枠の拡大が必要になってくる。それから、国際競争環境の整備という観点では公租公課の見直しをお願いいたしたいということと、地方ネットワークの路線の維持については維持に向けた支援をお願いしたいというふうになります。

以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。それでは最後に、日立製作所梶浦様、よろしく申し上げます。

【梶浦上席研究員】 日立製作所のIT政策担当、梶浦でございます。今日のような機会をいただきましたことをまず感謝申し上げます。

デモンストレーションを用意しておりますが、まず紙の資料で説明を始めさせていただきます。今日、私の方から申し上げたいことは、交通関連にいろんなデータがまだ活用できるものいろいろがあるということで、それによってどのような価値が生めるかというようなことを少し議論させていただければと思っております。

めくっていただきまして、1ページ目でございます。昨年の6月に現政権が発表されました世界最先端IT国家創造宣言の中で、われわれIT側として一番ありがたかったのは、ヒト、モノ、カネという3つのアセットに加えて、情報というのも第4のアセットだということが定義されたことがございました。この絵にございますように、いろいろなヒトやモノ、場合によってはカネも含めまして、いろいろな活動記録がデータとしていろいろなところに蓄積されています。我々としては、こういうデータをいろいろな人が共有したり、連携したりして価値が生まれるのではないかという仮説を持っております。

次のページ、2ページ目をめくっていただきたいんですが、情報というものにつきまして、皆様、十分活用されているというご意見だとは思いますが、実際に全体社会から見ますと、どのような事業者の方も、自分のために情報を集め、自分のために整理し、分析して、廃棄しておられます。要するに、情報の自家発電をやっておられるというのが現状だというふうに思います。

この絵は簡単な模式図でございますけれども、今日は交通事業者さん見えておられますが、交通事業者さんも自分だけでやっているわけではなく、相互乗入れとか接続とかいろいろなことをやっておられます。電力にしても金融にしても同じことでございます。ただ、情報インフラだけがまだ確立をしていなくて、自家発電、各事業者さんの自家発電で終わっているというのが現状でございます。情報を業界内で共有できるような基盤を作って、その産業が他の産業を強化するというようなことを以前から考えておりました。

次の3ページをめくっていただきたいのですが、幾つか事例をご紹介したいと思っております。これは富山市さんのまちづくりの例なのですが、住民基本台帳のデータをデジタル地図上に展開されまして、それで高齢者がどこに多いとか、要介護者がどこにいるとか、介護施設はどこにあるとか、このようなことを一目瞭然にされたわけでありまして。この展

開が都市再生計画へのコンセンサスになっていくというのがミソでございまして、住民基本台帳データというどこの町にもあるものが、このようにビジュアルな形で使えるようになってた情報共有の一つの例かと存じます。

次のページをめくっていただきまして、4ページ目でございます。これは御省にもかなり関係の深い道路の話でございます。道路の下にはキャリアさん、電力会社さん、水道会社さんらが、いろいろな配管、配線を通しております。これらを工事する時に誤って他の事業者さんのものを損壊するというような危険性もあるので、工事の事前申請をするなど非常に手間のかかる作業をしていたわけでございます。一部自治体さんでは、ここがございますように、道路管理センターというところに地下の図面管理をいろいろな事業者さんから集めまして、お互いにこれを共有することができるようにして効率を高めたておられます。3. 1 1の時は、浦安市の液状化が有名でございますけれども、隣の千葉市でも多少液状化ございました。千葉市さんはこのような情報データベースを持っていたので、復旧が非常に早かったというふうに聞いてございます。

もう1ページめくっていただきまして、もう1つ国際的な情報共有の例でございます。この資料そのものはすでに3年ほど前、一番下に関係URLを書いておりますが、総務省さん支援で、ユビキタスネット社会推進協議会が行った実証実験の成果です。

自動車会社さんの製品を水島からベルギーへ送る。あるいは、精密機械あるいは食品、こういうものの資材輸入のコンテナを上海等から日本へ持ってきます。この時、共通の空間コード（座標）を使って、上海の港のこの位置にあるこのコンテナ（コンテナには共通IDが付いておりますので区別できますが）それを東京港のこの位置に置くということも全部デジタルで設定できるような実証実験をしました。

背景にございますのは、業界全体での情報共有です。世界の海運業界、3つの大きなグループがあります。国際的に、これらが競合する相手の2社のコンテナ情報まで、位置情報までリアルタイムにつかめることができるように2015年までにしたいんだという意思があるわけです。位置情報共有のためには、やっぱり3次元の座標がきちんと共有できていないといけないのでということもあって、その一環としてこういう実証実験をされたというふうに聞いてございます。

次のページ、6ページ目でございますけれども、情報を共有するというのは非常に意味あることだというのは幾つかの点で思っております。私どもの方では、福岡を舞台に、都市の広域での交通関連データをいろいろ共有できないかなという実証実験を、福岡地域戦略推進協議会（DC）の皆さんと実証実験をいたしました。

この時、使いましたのは、皆さんもお持ちのスマートフォンでございます。これは位置とか加速度、GPSデータを持っておりますので、それらを一定期間収集することができます。それから、その人が今、歩いているのか、バスに乗っているのか、そういうようなものもこのスマートフォンの中のデータを持ってきて、ある種の識別プログラムにかけることによって、かなりの確率で推測ができます。

それから位置情報が取得できない場合、例えば地下鉄の中におられる時なのですが、地下鉄の場合は、これはもちろんご本人の了解を得てでございますけれども、実験用の交通系ICカードの、どこで乗ってどこで降りたかというような情報を組み合わせることによって、この右側に出ております福岡の街、左上が海ですけれども、この主要のところをこの人がどう動いたのかというのをリアルタイムに記録することができるような実験をやってみました。これは、われわれの見通しとしては、御省で今やっておられる交通センサとかパーソントリップ調査を補完し、あるいはそれをいろいろなところまで、例えば大都市交通センサだけではなくて、地方都市あるいはもっと離れたところまで拡張できるのではないかと。こういう思いでやってみました。

それではデモンストレーションご覧ください。福岡DCの会員の皆さん、弊社も含めまして200名の方のプロブ情報をビジュアル化をしてみました。左側が平日、右側が休日でございます。これ、まだ朝でございます。7時何分ですが。これ、止められる。止めた。平日でございますので、朝7時台、もうじき8時というところで、すでに出勤をしている方があります。一方、休日の方はまだ大きな動きは見られません。これはちょっと見えにくいのですが、色で地下鉄、バスなどを区別できるようになっていて、この動いている点がどの色かによって何の手段で持っているかというのでも表示できるようになってございます。はい、動かして。船でやって来る人もあるようですし、平日の方はかなりアクティブに動いています。休日の方はこれからということですね。通勤時間帯が終わりまして、昼ぐらいになると休日側が平日にも増してアクティブに動くようになってくると。これで夕方が近づいてきましたので、退勤時でございます。やはり平日の方が非常にアクティブに朝と同じように動き出したというのがわかると思います。

それではお手元の資料の8ページでございますけれども、今ご覧いただいたデータも、当然分析は可能でございますので、どこにこのスマートフォンがどれだけ滞留したか、時間、場所、こういうものも分析できるわけでございます。結果として各地区の特性を見える化することができます。いろいろな地区にどうやって入ってきたか、あるいはどうやってどうやって出ていったというのわかるわけでございますから、交通および観光行政、もちろん民間での利活用というのも十分可能なデータだというふうに考えてございます。

それを分析したサンプルが下に書いてございまして、滞在者が、例えば天神の木曜日、滞在者は朝6時は少ないんですけど増えてきて云々と、こういうもの、あるいは平均的な滞在時間と、どこから来た、どんな交通手段で来た、こういうようなものを利用できるわけでございます。

今日お見せしましたのはほんの一例でございます。9ページでございますが、基本的に交通関連情報っていうのは非常に豊富なものだというふうに私は認識をいたしております。これは、真ん中にありますように、まさに成長戦略に資する国土計画の遂行のためになくてはならないデータだというふうに思います。業界で共有されれば、業界そのものの国際競争力も強化されるでしょうし、まちづくりの面では人口分布などと併せてコンパクト

シティ化、それがどのくらい進んでいるかという評価に使えるかもしれません。当然ながら、安全安心への追求、防災への適用、こういうことも可能ですし、金融分野、例えば損害保険でございますとか、そういうような新しいマーケットを作ることもできるかもしれないと考えてございます。

繰り返しに近いのですが、10ページに、われわれとして今、取り組むべき課題として5つ挙げさせていただきました。実はデータを集めることは技術的にはそんなに難しいことではありません。要は、それを集め続けて、じゃあ価値があるのかということが難しいです。集めるコストとそれが生むベネフィットのバランスはどうなんだというのがやっぱり最大の課題でございます。

したがって、いろんなところにいろんなデータがある、それを共有とか活用したらこういうベネフィットがあるという具体的例、例えば損害保険料を変化させて新しい商品が作れるであるとか、コンパクトシティを作るための固定資産税のあり方のバロメーターが見えるだとか、そんなような何かの仮説をまず構築することが重要かと思っております。

それから、情報を共有しようと思っても、実はA社さんとB社さんの持っておられる情報が、IDの体系とか、それから情報のフォーマットとか意味合いが微妙に違って、一緒にならないということがよく起きます。ここら辺り、行政さん主導で、ある程度、業界内で統一されるような動きが要るでしょう。自動車関連情報の利活用に関するお話を、別の所でやらせていただいておりますが、車台番号というので統一したいのだけど、車台番号打ってる場所が違ってよくわからないなんて話もあります。そういうような、すでにあるID体系を使えるようにする、便利に使えるようにするというアイデアもあろうかと思えます。

それから、よくオープンデータの議論があるんですが、あまねくオープンになってしまいますと、これはテロリストにもオープンでございますので、まずは業界と、それから監督行政さんの間で（ステークホルダーの間で）閉じた情報共有のあり方、そういう基盤のあり方が検討されるべきかと思えます。

それから、関越道等での大きな事故もございました。安全、安心に関わるような、多くの命を預かっているような車であるとか公共交通機関の運行に関する情報の収集とかモニタリングはもう少し強化されてもよいのかなという気がいたします。

あと最後に、このような情報をいろんな人に提供するサービスというものが産業として存在するとうまく回るというような話を冒頭申し上げましたけれども、そういうようなことをやる主体というのが実はなかなか出てこない、見つからないというのも事実でございます。これを事業として成り立たせるための主体の選択及びビジネスモデルと申しますか、そういうものの議論が要るのかなというふうに思っております。

私の方からは以上でございます。

【浅野委員長】 ありがとうございます。ご発表いただいた皆様、どうもありがとうございました。それでは、意見交換に入らせていただきたいと思います。ご発表いただいた

方々と委員の間の意見交換ということでお伺いしたいと思います。どうぞご自由をお願いします。

【家田委員長代理】 どうもありがとうございました。どの会社も、大体そうだろうと思うことと、それからプラスアルファのこと、両方教えていただきました。共通して伺うので、一言ずつ伺えればなと思うんですけど、最後の梶浦さんのお話につながるようなことで、共通に伺うんですけど、この法律で、大したことが書いてない法律だなんて面と、結構すごいことが書いてある法律だなんて面がありまして、例えば、この中で言うと第6条の連携等による施策の推進で、いろんな人たちが共同してやらなきゃいけないとか、こういうこと書いてあって、それから10条で2項に、いろんな情報の提供をしなきゃいけないんだぞと。交通事業者が。それから、国民等の役割、第11条。国民は理念について理解しなきゃいけないし、主体的にいろんなことを協力しなきゃいけないんだと。それで、積極的な役割をしなきゃいけないんだと。こんなことが書いてあるんですよ。そうなるように国や地方自治体は頑張れと。

こんなことが書いてあって、これは、これまでのどの分野も、私は、大なり小なり交通では関与していますが、あんまり日本の国は一生懸命やってこなかったとこでありまして、梶浦さんの話に通じますよね、このデータと。この辺のデータとか、国民や住民を巻き込んでなきゃいい交通社会は作れないって、こういう精神に基づいてる。その辺について、各社、どんなふうに、それについては私のところは反対だとか、それについてはぜひこういうふうに協力したいとか、こんなつもりがあるんだとか、それは、一言ずつで結構ですけど、教えていただけたらと思います。以上です。

【一ノ瀬常務取締役】 それでは、東日本でございますが、今、家田先生のおっしゃったこと、まさに、例えばオリンピック・パラリンピックを一つの機会として、まさに交通事業者の連携っていうのは絶対にこれは求められると思いますし、それを契機に様々な形でやはり新しいアイデアを出すタイミングではないかというふうに思っております。前向きに考えております。

【金子副社長】 私どもで言うと、これからリニアを造って、いろいろターミナルのあり方等を研究するのですが、他の鉄道事業者あるいは交通事業者の人の動きについては、わかっているようで実はよくわかっていないので、そういう面からいろいろ共有化の必要性というのはあると思います。

【乗田経営企画本部長】 航空の観点からいきますと、やはり航空とその後のアクセスの問題ですね。やっぱりこれは相当連携を詰めていかないと、競争力につながらないと思います。そういう面でのいろんな情報の交換とか協力体制っていうのはこれからより必要になってくると思っております。

【稲田マーケティング室長】 先ほどご説明しましたビザの発給なんかにつきましては、法務省とか外務省とか関係しておりますので、そういったとことの連携はぜひ深めていただきたいと考えております。

【梶浦上席研究員】 弊社といたしましては、交通事業者様、それから国民の方にまで情報を出していただくという環境ができるのが重要と思います。安心して情報を出していただける環境のためには、私どもができることというのは、情報セキュリティをちゃんと守ること、プライバシー保護を含めて、まずは皆様にせつかく善意で出していただいた情報を悪用されないような技術開発運用でご協力をさせていただきたいと思っております。以上です。

【家田委員長代理】 どうもありがとうございました。どの会社も基本的には一生懸命この辺について取り組みたいと。こういうことでございました。JALとANAの方にもう一言伺いたいんですけど、先ほど1つ、JALからですか。両方おっしゃってたかな。離島路線とか地方路線の維持の助成の話なんかあるんだけど、あれ、アメリカなんて国も結構バシバシ競争してるようでいて、情報だけは各社きっちり出して、そして各路線、どのくらい、経営状態どうかって、わかるようにしてるんですね。だから、この路線は補助が要るとか、要らないとかって言える。日本はそんなことできない。データがないから。ホワーンと、こんな路線かなとか言ってやってるわけですよ。

だから、今、両社ともそういった助成を充実したいってお話もあったし、それからまた、さっき着陸料の話もありましたけど、他の空港使用料も込みにしたら、先進国に比べて日本は別に高いわけじゃないですからね。つまり、自分の都合のいい時だけ都合のいい情報を出すっていうところから脱却していかないと、一番いい状態っていうか、これは行けないと思うんです。一步一步でいいんですけど、その辺、両社の意気込みというのを一言ずつ伺いたい。

【乗田経営企画本部長】 今、お話がございました。極力、いわゆる受益と負担の関係、こういったものについてはわかりやすく透明化が図られていかないと、お客様自身の信頼につながらないと。こう思っておりますので、公開できる情報については積極的に、これはオープンにしていくということが重要であろうと思っております。

【稲田マーケティング室長】 同様なんですけど、離島関係はそれぞれの地域によって離島協議会というのがあります。そこでは情報を公開しておりますけど、積極的に支援をいただけるっていうことであれば、データどんどん公開していきたいというふうに考えてます。

【家田委員長代理】 ありがとうございました。

【竹内委員】 東京女子大の竹内でございます。いろいろお話伺って、皆様がどの方面にご関心がおありか、よくわかって勉強になりました。皆さんがいろいろおっしゃってくださった中で、ただ1つ、基本法の中のあるもので触れられてないものとして、今、家田先生おっしゃったところにあるんですけど、11条の国民等の役割っていうところがあります。

国民は積極的に基本理念の実現のために理解を深めて役割を果たさなきゃいけないっていうことがあるのですが、このことについて、あんまり皆さん、言及がなかったように私

は思うんですが、非常にこれは大事なことだと思うんです。

例えば、非常に身近な例から言うと、例えば鉄道だったら、多分、国民が無理解なのは、駅線路内の立入りとか駅員の暴力なんていうのがその例でしょうし、航空だったら、例えば機内の迷惑行為とか、電波機器の使用とか、こうしたことも非常に身近な話で、こんなことは、直接計画に載らないと思うのですが、それでも事業者の方々のコストに関わることもありますから、皆さんは非常に関心が高いと思うんですけど、余りこの辺についてのお話がなかった。

こうした点で、国民は一体どうすればいいのか、国民の理解が企業にとってもどう助かることなのか、その点について何かご意見があれば、皆さんでなくても、1社でも結構ですから、何かそこに対するご感想なりご意見あれば伺いたいと思いますけども、いかがでしょうか。

【一ノ瀬常務取締役】 では、東日本でございます。やはり踏切の問題であるとか、車内でのお客様のマナーの問題、ベビーカーでございましてとか、例えば痴漢防止のキャンペーン、あるいはエスカレーターでの安全な利用を呼びかけるキャンペーンなど、お客様にご協力をいただくところが多いのですが、なかなか事業者側だけの努力では難しいところもあり、私どもとしては、キャンペーンなどを通じて、お客様相互の議論が起こるようなというように期待しております。

【乗田経営企画本部長】 航空の分野で申し上げますと、いわゆる機内迷惑行為とか、それから機内のマナーの問題も含めまして、これは定期航空協会、それから事業者個々で、必ず機内でご案内するようにしてるんですけども、ただ、お客様、もう慣れてしまって、聞き流しておられるようなお客様もいるのかもしれない。そういった点については再度、私どももう1度よく周知徹底する方法、特にお客様から聞いていただくような、こういった工夫をしなければいけないと。こう思っております。努力してまいりたいと思います。

【黒田委員】 よろしいでしょうか。黒田と申します。JRさんに、お二方、一ノ瀬さん、金子さん、それぞれお聞きしたいんですが、私、神戸の震災の時に神戸で被災を受けたものですから、その時に鉄道はもちろん全部止まりました。振り替え輸送をやる時に、あらゆる私鉄の駅広場も全くないということで、一部鉄道開通しても、あと振り替え輸送区間でバスターミナル、ものすごい距離を歩かないといけないということで、かなり苦労したこと経験してるんですが、この交通政策に対する要望ということでお書きにならなかったのか、そのまちづくりと駅広のあり方、あるいは今、全部高架、連結高架が進んでますけど、それとの関係とか何かご要望等がございましてでしょうか。

【一ノ瀬常務取締役】 私ども、例えば震災からの復興ということも含め、地域と議論しながら、今、まちづくりという形で、先生のおっしゃったようなことを一生懸命勉強してますということと、やはり新たな都市計画、特に道路との問題なんですけれども、非常に一旦でき上がったものを改造するというのは猛烈にコストがかかるということとの兼ね合いをどのような形でやってくかは、現在、首都圏においてもいろんなところで再開発のプラ

ン自体はあるんですけど、なかなか進まないという現実がございます。

【金子副社長】 駅前広場の話というのは本当に個別具体的な話なんです。それぞれ事情がありまして、過去の経緯を引っ張っているような事情があります。それで、何か改造がある度に、機会がある度に、どういう形がいいのだろうかということは、主に自治体と話し合いながら進めるのですが、何か一律にこうしたらいいという話はなかなか難しい。ただ、駅広については道路のアクセスの問題ですから、これはそこまで私たちが踏み込めるかという、とてもなかなかそこまでは負担能力がなくて、自治体のやっぱりやる気というか、必要性の問題が大きいんじゃないかなというふうに思います。

【黒田委員】 ありがとうございます。引き続いてよろしいでしょうか。JALさんとANAさん、お聞きしたいんですけど、今日ご提案された内容はいずれも旅客輸送に絞っておられるんですが、エアカーゴの輸送という点で考えたら、どういうことが今問題になっているか、あるいはどういうことをご要望されるのでしょうか。

【稲田マーケティング室長】 先ほどちょっと簡単に触れましたけど、成田の運用時間ですね。やはり夜中に飛べないということが一番大きくて、首都圏の、国際線の第一の空港になりますけど、首都圏で作ったものが出荷、通関いたしますと夜になりますし、当然、われわれは倉庫に泊めたりすると、当然、そのメーカーの方、コストかかりますので、夜出して、翌日の朝には届けて、お客様には昼までに届けたいと。諸外国の上海とか香港とか。そういたしますと、当然、夜中の22時以降も成田を出発できるような時間帯で設定できれば一番いいかなというふうに考えております。

物流に関しましては、今、輸入の方が多くて、輸入の観点からもやはり当然、向こうが夜出荷して、日本に早朝着いて、首都圏の皆様には午前中まで事務所やご家庭に届けたいというふうになりますので、どうしても貨物は早朝、深夜の時間帯を使いたいということが一番大きな問題点になってございます。

【黒田委員】 はい、どうもありがとうございます。

【浅野委員長】 1点いいですか。共同運航についてちょっとお話を伺いたいんですが、フランクフルトであっても成田であっても、航空と鉄道の共同運航ってありますね。SNCFにエアフランスの便名が付いてるとかですね。これは条件が、例えば羽田内での鉄道等、JAL、ANAさんの国際便との共同運航みたいな話ができると思うんです。きっとそういうふうな条件を整えば簡単にできる共同運航等です。

それから、これから開拓しなければならぬ旅客の共同運行っていう話があります。例えば、南米であるとかアフリカであるとかっていうのは、両社さん、ともにないわけですね。ただ、アジア地域だけじゃなくて、新たな地域からも多くの旅客需要が見込めるとすると、そういう地域に対して、日本のフライトとして共同運航をすることも考えられうる。1つの便が、ANA、JALの便名が付いてるといようなことは考えられないのでしょうか。新しい地域のマーケティングのような解釈です。よろしく申し上げます。

【乗田経営企画本部長】 まず地上モードとの協調関係だと思います。フランクフルトに

おきますルフトハンザのあの事業体っていうのはほぼ鉄道とそれから航空が一緒になってやっておられてるように承知しております。やっぱり私どもはそこまで緩くもございませんので、むしろJRさんとか、それから私鉄さんとか、それからバスさんとか、こういった事業者さんとの協調関係をより密にいたしまして、旅客利便を充実させるというのが現実的な方策になるんだろうと思っております。そういった面では、なかなか羽田も24時間空港、それから成田も早朝深夜の飛行機ございますけども、そういった点でまだ旅客利便が十分に図られてないというふうに承知しておりますので、そういった点についても改善に向かうべくいろんな話をさせていただきたいと、こう思っております。

それから、航空旅客におけます、いわゆる他社とのこの提携でございます。ご承知のとおり、世界では3つの大きなアライアンスグループがございます。自社生産資源で世界の隅々まで運行できない、これ各社とも共通の悩みでございますので、よりそういった面で地域と地域を結ぶという意味において、この提携社でこのネットワークを広げていくということが進められているというふうに私は承知しております。

例えば、私ども、破綻の際にブラジル、それからメキシコ等々から撤退をしたわけがございますけども、これも南米の航空会社、同じアライアンスのグループと提携をいたしまして、成田からではございますけども、アメリカを経由いたしまして、南米のいろんな地点、こういった多様なネットワークを広げていくということを計画をいたしております。そういった面で旅客のいろんな需要に応じて、このネットワークがより密になっていくというふうに私は思っております。

【浅野委員長】 やっぱりアライアンスが重要ですか。それとも国内の旅客需要の開拓という、日本に向けた需要の開拓っていう方が重要ですか。その辺についてわかんないんですけども。

【乗田経営企画本部長】 自社で運航できれば私も一番いいと思っております。ただ、その需要に匹敵するといいますか、需要に見合った、ふさわしい機材がそろえられるかとか、こういったリソースの問題もございますので、そういった点で比較をしながらその運航については決めていくというふうになるかと思えます。

【浅野委員長】 ただ、国内路線の国内経由会社の就航地があまりにも外国のキャリアに比べて少ないですよね。80ぐらいに止まっていると思います。欧州の国は100を越えていると、140とか150とか、200国いく場合もあるのではないのでしょうか。とてもこれからの需要を見るとカバーできないんじゃないかと思えます、今の体制では。そういうところに対して、また別の観点から何か方策を考えとかないと、JAL、ANAさん、ともに負けちゃうということもあり得るわけですね。だから、競争だけではなくて、国内航空の発展という意味からいってどう考えなければいけないという、それもまた重要な観点かと思うんです。

じゃあ、大串さん、お願いします。

【大串委員】 いろいろ貴重なお話ありがとうございました。私、経営情報システムが専

門でして、情報とサービスが偏在化しているのを情報システムでその状態を把握して、インセンティブを立てて、それをできるだけ平準化していくという話では、梶浦さんの話に非常に共感するところではあるんですけども、例えば、非常に混み合う7時から8時台っていう、はっきり視覚的にも、もちろん体感的にも皆さん通勤時間帯の酷い状態っていうのは把握されてるとは思うんですけども、例えば東日本さんとか、6時台に乗って都心に向かう人には割引運賃を適用することで、早く乗る人を優遇することで、車内の環境の適正化を図るとか、様々、今、パーソナルトリップデータが取りやすくなっていますので、そういったインセンティブプランを立てて、車内環境の適正化だったり、安全を図ったりとか、ホームドア等々、いろんなハードに頼らないような、様々な仕組みができると思いますし、そういったサービスを情報会社さんが提供して、皆様、運輸関係の方たちが活用されるっていうこと、一つビジネスモデルの適応としてあり得るのかなと思うんですけども、そういった可能性っていうのは検討される余地があるのでしょうかということを交通業者さんにお聞きしたいっていうのと、あと、この福岡の情報の中で、いろんな問題提起を10ページにさせていただきましたけれども、何らかの方向性っていうんでしょうか。皆様、検討会、協議会とか開かれてる中で、何か見えてることがもし交通業者さんとの連携であれば、少しご示唆をいただきたいと思いました。特に東日本さんになるんでしょうか。お願いします。

【一ノ瀬常務取締役】 今の先生のご提案は、まさに私ども、従来ですと混雑率の議論という形でずっと悩みであって、様々、鉄道事業者として努力はしてきたけれども、やはりラッシュ時の混雑に対しては、例えば時差通勤のキャンペーンという形で、お客様にある程度ご協力いただいています。さらに、そこを越える対策となると、そういうソフトの、まさに運賃料金制度とかと組み合わせるといっても、将来的には十分あり得ると思いますけれども、現時点の旅客運賃制度では、なかなかその運用としてはまだちょっと難しいと思いますし、お客様の理解もどこまで得られるかなということは課題だと思います。

【大串委員】 地域とか結構、例えばお買物の時間帯のバス利用が少ない。つまり、10時から4時とかですね。その間は非常に割引のチケットを発行してえるということ、いろいろありますので、今はもうそろそろICTがどんどん活用されるような時代になってますので、いろんな活用方法はぜひ日立さんとか、そういう情報の関係の会社と活用方法を探っていただきたいなと思いました。

【一ノ瀬常務取締役】 そうですね、現に私どももお客様のご利用状況に合わせた割引などをいろいろ行っているところでありますが、今後、ICTの活用についても勉強していきたいと思います。

【大串委員】 はい、ありがとうございます。

【梶浦上席研究員】 福岡の実験、ご覧いただきましたのはわずか200人のデータでございます。ただ、これは多くの方が持つておられるスマートフォンにアプリをダウンロードすれば、技術的にはあっという間に万、10万のオーダー、しかも毎日可能になるもの

であります。もちろん同意をもらったお客様、こういう情報を使っていいよと言ってくださった方でしか現状はしておりませんが、200人のデータでも先ほど申し上げたような傾向はまず見えてきました。これがもっと多くなり、あるいはいろんなイベントのある日でありますとか、それから、ちょっと不幸にして交通渋滞とか事故とかが起きて、迂回路をどうしようかなどという時には、もっといろいろなデータが取れるかなというふうに思い、現在、福岡DCさんと次のプランを練っております。

技術的なミソとしてはこの人がバスに乗っているのか、自転車に乗っているのか、歩いているのかというようなことを入力してもらわなくても大体類推できるということです。よく事業者さんに、例えば地域のバス事業者さんに伺いますと、データ活用しましょうかと言うと、乗っている人のデータはあるから、乗っていない人のデータがほしいと言わます。だから、乗ってない人のデータは、例えば隣を自転車で走ってる人のデータなり何なりというものがあれば、もちろんこれはプライバシーに配慮をし、しかるべき情報セキュリティをかけての話でございますけれども、その事業者さんのお役に立てる意幾つかの仮説があって、それを今後、検証してまいります。以上でございます。

【大串委員】 ありがとうございます。

【大橋委員】 質的に異なる質問が2つあるんで、1つずつやらせていただいきたいんですけど、1つは日立さんのお話で、基本的にお見せいただいたのは実証実験、このコンテナの話は多少違うかもしれませんが、その実験で、なおかつ直接その消費者にデータの承諾を得てやられたものなんですけれども、例えばですけど、事業者からデータを取って、それでそれを統合して、それで使うというふうなところについてのビジネスモデルっていうのはなかなか作り難いというふうなところのご感触がこういうふうな図表になっているのか、そこの辺りご感触だけ教えていただければと思うんですけど。

【梶浦上席研究員】 今回の福岡DCの実証実験は業者さんも含めた話でやっていますけれども、根本的に今のご質問の趣旨は、やっぱりプライバシーに配慮して、A事業者が持っているデータをB事業者が活用したらっていうようなモデルはあり得るのかっていうご質問だと思います。今もそのパーソナルデータの扱いに関する検討会とか、政府の方でいろいろやっておられまして、個人情報保護法の改定に向けた動きっていうのがかなり進んでいるように聞いております。

われわれも、A事業者さんからB事業者さんへ情報を移転して云々というモデルを昔から考えてはいましたが、今回の特に個人情報に係るものに関しては、この個人情報保護法改定の方向性をもって考え直そうというふうに思っています。そうでないもの、要は個人情報ではないものについては、もうすでにいろいろな形で進められるのですけれども、ちょっとそのプライバシーに関わる部分に関してはその法令改正及びその議論待ちという状況でございます。

【大橋委員】 2点目は、若干アカデミックなところからの関心で物申すんですけど、私、経済が専門なんですが、交通に関わる経済学、それでとりわけその実証の分析というのが

外国と比べると極めて立ち遅れてるっていう認識を私は持っています。

その認識の背景がどこにあるのかって、私、つらつら考えてみると、それやはりデータ、要するに学者、実証の研究者ってデータを食扶持にしてるわけですから、データの質の問題で、ちょっとたまたま私が知ってる例で、航空ばかりご質問で、航空で申し訳ないんですけど、例えばアメリカだとDOTがODのチケットプライスを持って、それでそれを5%でサンプリングしたものを実は研究者に売ってる、あるいは無料で使わせてあげるケースもあるんですけど、そういうふうなことが実際にあって、何を言いたいかという、わが国ってそういうことがないんです、全く。それでもものすごい粗いデータ及び5年に1回流動調査でそういう表が手に入ればいいかなっていう。ただ、それもその場で思い出し書いてもらってるわけですから、事実じゃないんです。

そういうふうなことが実は研究がなかなかうまく進んでいない。よって、政策の科学的な根拠ってものがはっきりしない。何かぐるぐる回ってるのがわが国の状況かなと思うんですけど、事業者の立場から、そうしたデータっていうものがわが国で使える余地っていうのがどの程度あるとお考えなのかっていうのを一つご示唆いただけると、今後、頑張って研究しようかなっていう、そこの辺りのモチベーションにつながるんですけど、ちょっと教えてください。

【浅野委員長】 両社でよろしいですか。

【乗田経営企画本部長】 実は収入に関わるデータ、それからコストに関わるデータ、様々なデータございます。私の個人的な意見もございますけども、以前と比べますと、以前というのは20年以上前の話になりますけれども、だんだん航空会社間でいろんなデータ、公表データも含めてやり取りは比較的自由だったものが、外国社も含めてだんだんこのデータ量といいますか、質といいますか、こういったものを含めて公表されなくなってきております。

これは、われわれ自身も自分たちがどういう位置にいるのかというようなところを測る上では非常に知りたいところでございますけども、やはりそういった面では競争という観点なのかもわかりませんが、なかなか得づらい状況にあるということは間違いないと思います。そういった面で、いわゆる路線での鎬を削ってるところのデータっていうのはなかなか公表できない、得られないっていうのが実態でございます。全体として大体国際線、国内線ではどのくらいの単価ですとか、こういったものについては得られますけども、それ以上より分析的に比較しようと思うと、実際はなかなか得られないっていうのが実情ではございます。

【稲田マーケティング室長】 そうですね、弊社も同様ですね。細かい、どの運賃のどれだけ乗ったかっていうのは外部には全く出しておりませんし、ジョイントベンチャーをやっています他社にも出してないっていう状況になってきております。お客様からも、いわゆるマイレージで貯めたチケットがなかなか取れないので、何席あるんだとかってお問合せ、あるいは5日前に買えばお安い運賃があつと言う間になくなるので、何席設定されてい

るかっていうのも、これも莫大な曜日と時間と日にちによって、月によっても変わりますので、一概には答えられないというのが実態になってきております。

【大串委員】 今のお話にちょっとつながるんですけど、今回、この法律、国民の積極的な参加っていうことがあるんですけども、今日ご説明いただくと、特に航空の部分は、やっぱりなかなか国民が何が不便かもわからないというか、やっぱり情報自体がわからない現実があるかなっていうことを改めて感じました。

2,000万人、3,000万人っていう政策と、あと人を運ぶための航空の行動計画というところがまだちょっと乖離があるように思いますので、今ある規制緩和と言うんでしょうか。この辺りがやっぱり改善されると非常に経営が加速するような、やっぱりこういう制度ができるのかなっていうことを感じている上で、その上でちょっとご質問させていただきたいのが、深夜枠を増やすとか、この辺りは需要予測の何かデータですとか、これまでの何かお客様の要望の声ですとか、そういうリサーチの結果みたいなものっていうのはあるんでしょうか。

【稲田マーケティング室長】 深夜枠につきましては、これは貨物便になります。これは事業者さん、メーカーさんとかで。

【大串委員】 B to Bの方の。

【稲田マーケティング室長】 ええ。という話ですから、いわゆる旅客便で深夜枠っていうのは、羽田は24時間空港ですので問題ないっていうことですけど、成田も貨物ほどはそれほど大きな問題ではありません。日頃の運行で遅れたりすると、今は若干手続き必要になってきますけど、到着ができることになってますし、あとLCCさんはもうちょっと遅い時間帯使いたいっていうのは、彼らはなるべく飛行機の稼働、どんどんたくさん飛ばしたいってなると、当然成田の到着が遅くなってきますので、そういったご要望はあるかと思えます。

【大串委員】 はい、ありがとうございます。

【乗田経営企画本部長】 先ほどのデータの話にもつながるんですけども、実際に私ども事業者からすると、どの時点にどのぐらいのお客様がお乗りになってるか実はわからないんです。これは自社のデータと、それからいろんな世の中に出ております情報をつなぎ止めて、それで類推をしてるということがございます。それから、昼間飛ばす、深夜飛ばす、いろんなパターンがあるわけなんですけども、どうしても乗継を取っていかうとか、行った先からまた、例えば東京からフランスに行って、フランスからまたヨーロッパ各地に今度乗り継がれるという、その時、行った先のこの時間のこの利便性みたいなものがございますので、これパターンが様々なんです。

そういった面で実際にこの需要を見て、この便で、例えば深夜便で飛ばしても、ちょうど朝のいい時間帯に先に目的地に着いて、そこから今度は乗継の利便が非常にいいとなると、ここは一定の需要がまた見込めるということも間違いございません。したがって、いろんなパターンを見ながら、私どもは事業計画を立てていってるといのが実情でござ

います

【福岡委員】 福岡といいます。私は防災が専門です。JRさんにお話しします。この交通政策基本計画は、ご承知のように、交通政策審議会と社会資本整備審議会の両方でやっている委員会です。私は、どちらかというと社会資本整備の方に関わってる者です。地域の活性化というのは両審議会にとっては極めて大きな意味を持ってまして、ただ今までのご質問、ご意見はどちらかといいますと、成長戦略っていうか、これからどうしたらいいか前向きの議論でした。

私は川の災害を主として研究しているんですが、首都圏でも例えばJRさんのお持ちになっている河川の橋梁等は危険な状況になってる所があります。そういうものについて、JRさんと河川を管理する側との協議の場というのは意外と少ないです。川の管理者は当然河川の技術の立場で管理をやり、JRさんは自分の橋梁施設を河川の災害から守るために必死になって、立派なもの、頑丈なもので守っています。それが果たして川にとってもいいものかどうかは、よく分かりません。

何を申し上げたいかという、事前防災の技術と今言われていますけど、地方に行けば行くほどなかなかそういうのを実行するのは難しいんだろうなと思います。そうなってくると、現在がどういう状況なのか、将来はどうなのかについてお互いに知ってないと、河川や土砂による大災害が起こってしまったら復旧が出来なくて地域がだめになるっていうことは結構起きているわけです。私は関心を持って長年見てきたのですが、やっぱり鉄道施設の大災害を受けた復旧が困難になった地域は不活性化し、やがて人も住めなくなる。これは交通が持っている重要性がそこで失われたっていうことが関係しています。

大変難しい問題だろうと思うんですけども、もちろんお金の問題っていうことについてはいろいろこれから議論すればいいと思うんですけど、私は、経営する側、管理する側、お互いの持つ管理をする技術。許可でやるものと実際の管理はあるんですけど、お互いが技術を共有していないことが問題で、このことは今後もっと大きな問題になると思います。途方の鉄道施設は、ますます古くなって行って、新幹線とかリニアと言ってるうちはいいけれども、ほとんどの施設はもう古いものになるんです。こういうものをどうやってもたすのかは、維持管理と一言で言われていますけど、すごく大事なことですよね。

これを私どももこの委員会としても方向性を出すことが社整審と交政審、一緒になってやる意味だと思っています。この辺りをやっぱりそれぞれの組織が、国の組織も、地方の組織も、それからJRさんも含めて、もうちょっと、データを共有し合うことが大切です。先ほどデータの少し関係あるものでちゃんと持ち合えと。それで議論し合えという御意見がありましたよね。私も全くそうだと思います。その辺りの仕組みを作っていくことが重要で、いいサンプルを作れば、やっぱりあれはいいんだと。大変なんだけどいいんだということになると思っています。その辺り、ぜひ議論を一緒にさせていただきたいなと思っています。

【金子副社長】 今おっしゃったことは、大変大事なことで、私たちが自衛的に、鉄道の周

りが公有地だろうと民地だろうと、ずっと見て、大丈夫なようにやっているつもりなのですが、今、大変気候が激しい形になって、時々やっぱり災害が起こるんです。災害が起こった時に初めてよくわかるようなところがあるのですが、これは一体誰の責任なのだと。私たちは鉄道を本当にしっかり見ているつもりですが、それから周りもよく見ているつもりですが、さてどうしようという話になるんです。

これは、こう言うては何ですが、自治体の方はそこまではやっぱりずっと気が配られてないということなんじゃないでしょうか。そこは頼むよというような感じが強くいたします。

そうは言っても、私たち、お客様に乗っていただくと、安全に終着まで行かなくてはいけないので、何が起こるかという、異常検知装置をたくさん付けて、本当に危ない時には止めてしまうということがやっぱり起こります。危ない場合は前へ進めるということにはならないと思います。

【福岡委員】 ありがとうございます。このところで私が一番、いろいろやられてるんです、JRさんは。そういう資料は私のところに集まってきます。見ると、こういうことやってる、これじゃだめだなっていうのと、これはいいじゃないのっていうの、いろいろあるんです。その辺を、やはり新しい技術、JRだけでやってる従来型のものじゃないのも含めて、もちろんわれわれが理解して利用させていただくのもあるんですけど、そういった非常に基本的なところが全くコミュニケーションされていないんです。これをこれからこういうところでぜひ話題にして、少しずつよくしていくこと必要じゃないかなと強く感じています。

【浅野委員長】 ありがとうございます。今日はお忙しい中、5名の方々にお話をいただきまして、どうもありがとうございます。また時間をオーバーしまして、司会の不手際から、申し訳ございませんでした。お詫び申し上げます。それでは、本日の議論はこれにて終了ということにしたいと思います。以降の進行をお願いします。

【桑田企画官】 事務局に、行政で引き継がさせていただきます。浅野委員長、どうもありがとうございます。また、一ノ瀬様、金子様、乗田様、稲田様、梶浦様におかれましては、お忙しい中、ご説明と意見交換へのご対応いただきまして、大変ありがとうございます。

事務局から2点、連絡事項がございます。まず本日の議事録につきましてですけれども、後日、各委員の皆様、事業者の皆様へ送付させていただきます。ご了解をいただいた上でホームページ上に公開する予定でございます。それから、次回のこの小委員会の日程につきましては、5月の連休明け辺りで日程調整をさせていただいておりますけれども、また確定次第ご連絡を申し上げます。

それでは、以上をもちまして第2回交通政策基本計画小委員会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。

(了)