

## 第2回熊本市公共交通協議会会議事録

I 日 時 平成25年6月28日（金）午前10時00分～午前11時55分

II 場 所 桜の馬場 城彩苑2階 多目的交流施設

III 委員名簿 別紙参照

IV 事務局 熊本市交通政策総室

V 次 第

1 開会

2 会長挨拶

3 議事及び報告

(1) 熊本市における公共交通へのICT導入について

(2) 熊本市におけるICカード導入について

① ICカードについて

② 市電におけるICカード導入について

③ 民間交通事業者におけるICカード導入について

(3) その他

4 閉会

VI 主な内容

**議事（1）熊本市における公共交通へのICT導入について**

（事務局）

・資料1に基づいて、バス運行におけるトータルシステム導入について説明。

（会長）

・事務局から説明があったが、これに対し何かご意見等はあるか。

（委員）

・バスのトータルシステム導入の効果の説明の中で、バスロケーションシステムの導入により早発・遅延などが解消されるとなっているが、実際には解消できない。もちろん、データにより適正なダイヤ編成が可能にはなるが、実際の運行の場合は、

日々の交通状況で変わってしまう。

- ・バスロケーションシステムというのは、利用者にとってバスがいつ来るのかを確認できるとともに、早発・遅延の改善はできるが、解消はできないということを認識していただきたいと思っている。

(会長)

- ・バスロケーションシステムについては、利用者にとっては、バスの運行状況が把握でき、イライラせずすむという部分があるが、早発・遅延の解消ではなく、改善ができるものであること。事務局に修正をお願いする。

## 議事（２）熊本市における IC カード導入について

(会長)

- ・IC カードについては、協議会では正式に議論してこなかった内容であるので、まず、基本的に IC カードの機能はどういうものなのか。また、熊本市における IC カード導入の検討経緯等について、事務局から説明していただきたい。
- ・続けて、市電の IC カード導入について熊本市交通局から、民間交通事業者における IC カード導入について、九州産交バス株式会社からご説明いただく。

(事務局)

- ・資料 2、資料 3 に基づいて、IC カードについて説明。

(熊本市交通局)

- ・資料 4 に基づいて、市電における IC カード導入について説明

(九州産交バス株式会社)

- ・資料 5 に基づいて、民間交通事業者における IC カード導入について説明

(会長)

- ・市電では全国相互利用型 IC カードを導入し、民間交通事業者は地域振興ということに力を入れ、交通系だけでなく商業系の機能を盛り込んだ地域限定 IC カードを導入するとの報告であった。
- ・ポイントとしては、相互利用ではなくて、地域限定に片利用機能が付くのかどうか。また、その場合、地域限定の開発は民間事業者が負担するため、片利用機能の負担は行政側でお願いしたいとのことであった。
- ・今回、初めて全体像が出てきたが、熊本で導入される IC カードについて、それぞれの立場から意見を伺いたい。ただ、説明のあった事業の内容で、市当局と民間事

業者の間で認識の違いがあるようなので、その部分を整理していただき、また、市議会でも議論されているので、議員の方から意見を伺った後、他の委員の方々の意見をいただきたいと思います。

(事務局)

- ・地域振興 IC カードの説明において、平成 23 年度に「熊本市より J R 九州 ( S U G O C A ) を使った片利用スキームの提案」とあるが、もともと、地域カード導入を目指す民間事業者と、全国相互利用方式を求める行政側との意見の違いがありそれを埋めるものとして、民間事業者から「PITAPA」方式による片利用の提案があって協力して検討してきたが、「PITAPA」事務局から熊本での展開を断られた。
- ・そこで、市のほうで、J R 東日本 ( S u i c a ) や J R 西日本 ( I C O C A ) で同様の片利用方式を導入した事例もあったことから、J R との片利用方式も検討の 1 つと考えられるのではないかとの情報提供を行ったもので、J R 九州 ( S U G O C A ) を使った片利用を実施するよう求めたものではない。
- ・基本的に行政としては、交通事業者の事業として支援していくという立場であり、今回の地域振興カードのようなリース方式では、国を含めて行政補助は該当しないということで、交通事業者の負担になることは否めない。
- ・なお、事業者において J R 九州 ( S U G O C A ) を使った片利用を交通事業者で導入されるということであれば、県とも支援等について検討しており、前向きな方向で考えていきたい。
- ・個別事項についてであるが、全国相互利用カードとの比較に関し、全国相互利用カードでは紙券の対応が残るとあるが、これは技術的にできないということではなく、コストが非常に高くなるということである。
- ・また、商業系の電子マネーについては、地域振興カードの場合、今後、専用端末を地域と一緒に広めていくことが重要になってくるが、既にコンビニを含め使用範囲が拡大している全国相互利用カードが使いやすい。
- ・全国の各地域の交通系 IC カードの導入分類の説明の中で、片利用対応へ移行した「りゅーと (新潟交通)」と「S A P I C A (札幌市交通局・バス各社)」に関し、片利用対応に係る費用について事業者側の負担もあっている。
- ・地方中心都市では、今後片利用方式がトレンドになるとあったが、全国相互利用が本年から開始されたこと、宮崎交通では全国相互利用に転換されるとのことなどから、どの方式がトレンドになるかは今後注視しなければならないと考える。

(委員)

- ・新聞報道等でもあるように、市議会の中で確認されていることをもう一度しっかりとお伝えしておく。
- ・一つは、熊本市電が先行して全国相互利用型 IC カードを導入するという一方で、その上でどういうシステムで進めていくのかという事業者選定にあたっては、公募で行うべきであるというのが大きな意見となっている。
- ・二つは、民間事業者の試算で初期費用が約 12 億円かかるということで、もし、片利用ということであれば、そのシステムは熊本市に全額負担してほしいという意見が伝えられているという件に関して、民間事業者の一部負担が大前提であるということが、市議会にて確認されている。
- ・さらに、そもそも論として入り口で地域振興型にするのか、また全国相互利用型にするのかについてで、資料 3 のところで、平成 21 年 9 月にバス協会内に「IC カードワーキング委員会」が設置され、平成 22 年 6 月にワーキング委員会で熊本市の考え方（相互利用）を説明されているが、この熊本県域には相互利用型を導入すべきであるという基本的な考え方について、民間事業者に再考をお願いすべきということを委員会等で議論された。
- ・協議会は、意見をバトルする場ではないので、考え方を述べさせてもらうが、両者の説明をいただいて、そもそも論で地域振興型にするのか、全国相互利用型にするのかということが大きなポイントであろうということ。この点について交通事業者にもいろいろ事情があるとは思いますが、相互利用型がなぜダメだったのか、双方を検討した結果、地域振興型をなぜ選んだのかということについて、その経緯も含めてつまびらかされていないということを感じた。
- ・そうした中で、最終的には市民の利便性をどう確保していくのかということが最大の目的である。民間バス事業者にとっては、年々利用者が減り、かつ時代の趨勢であろうが、運賃改正もできず、金融機関等の支援もなかなかしてもらえない状況の中、行政からの補助金でなんとか運営はしているものの、先が見えない状況で投資に向けて費用を回せない事は理解している。
- ・熊本県では九州の中でも早くに現在使用しているプリペイドカードを導入したが、現時点でプリペイドカードを使用している県は、残念ながら熊本県だけになってしまい、機器の更新時期に来ているという切実な状況は理解している。
- ・本県はなんとか利用者呼び戻したいということで、先駆的にプリペイドカードを導入したが、その後宮崎交通が 100%交通系 IC カードを導入し、その他県でも次々に導入されている中で、熊本県での IC カード導入が検討すらされてこなかった。そういった中で、地域で開発されていた IC カードが今年の 3 月 26 日から JR を中

心として 10 社が相互利用できるようになったが、こういった情報が数年前から入っており、熊本市としても相互利用型を進めたいという意見提示を行ったというところが原点であると思う。そういう意味では、そこに向かってどのように議論を進めてきたかというところが見えてない部分が非常に残念でならない。

- 今回、交通事業者が地域振興型を選ばれたことで、一つだけ言わせて頂く。現在のプリペイドカードは、回数券からの転換を促すため、割引率 10%を継続している。今回の相互利用型又は地域振興型双方とも、現時点で考えられているのは、この 1 割引のスキームがない。初期費用については、リース会社後年で支払うこととなっており、プリペイドカードで 10%割増であったものを 1%とし、この差の 9%のうち 6%でリース料を支払うということであり、ある意味では初期費用は利用者が負担することとなる。
- リース方式にしても毎年経費はかかるので、交通事業者にとっては大変な負担になる。そういう意味でこのリース方式を取られたことは懸命な選択だと思うが、実質利用者が初期費用を負担することになるということは、きちんと認識しておく必要がある。その上で、もし片利用となったときに、残りの費用を全部熊本市が負担するというのは、残念ながら議会側として飲める話ではない。

#### (委員)

- 先ほどの説明だけで 1 時間、これだけの資料について我々は市議会でそれなりの情報があり理解できるが、この時間で理解し議論するのは難しい。本協議会の「公共」という言葉を再認識していただき、これだけの内容がお互いある程度決まっているのであれば、もっと早い段階で協議会の場に諮る必要があったのではないかと。
- 事務局にも指摘しておきたいが、今回の資料について、誤りも含め行政側と交通事業者側の認識の違いがあることから、このような公の場に出す資料であれば、きちんと両者の意見を調整した上でないと、どちらが本当なのかわからない。資料にしても、これだけの内容であれば、事前に委員に渡しておく必要がある。
- 平成 21 年度から IC カード導入の検討をなされている中で、行政と交通事業者において認識の違いが根本の所であるということが、あるべき姿でない。行政と交通事業者での協議が難しいのであればこそ、この協議会があるのではないかと思う。
- 交通事業者については、これまでも補助をはじめ公金を投入されている状況で、「我々が決めたので後はこちらの言うようにしてくれ」と受け取られかねないような進め方はよろしくないと思う。地元紙の報道でもあるように、いろいろなハードルがあるのは確かだと思うが、そのハードルを越えていくために、対話があり、議論があり、こういう協議会の場があると思っている。

(会長)

- ・ IC カード導入については、水面下でいろいろ議論が行われてきたが、バス交通のあり方検討協議会を含め、公式に出てきたのは今回が初めてである。今回の内容が、ある程度合意がとれている状況であれば問題はなかったが、残念ながらかなりすれ違った形で出されている。我々にとっては、利用者にとってどうかということが大きな部分であるので、本日1回の協議で終わるつもりはない。残り時間も限られているが、ご意見を伺いたい。

(委員)

- ・利用者としては、今回市電で先行して全国相互利用型導入の話が出てきて、やっと導入が決まりそうだと思っていたところ、民間事業者から独自での開発という話が出てきたのは非常に残念であり、特に、民間事業者において既に開発時期や業者が決まっているとすれば、この場でいくら話をしても、「もう決まっているのでご理解ください」というのは非常に困る。例え、地域振興カードがいいシステムであったとしても、我々が意見できないということは、何で今だったのか、公共交通協議会は2年目だが、去年の段階でも議論できたのではないか。
- ・これからの議論を最大限活かしていただきたいと思うが、場合によっては、「手戻り」をいとわないでいただきたい。インフラ整備に一度資金を投下してしまったら、長い期間運用することになる。もしそこに不備があった場合、それを使い続けなければならないのは利用者であるので、根本的な所で足並みを揃えていかないと、将来にわたって禍根を残すことになる。
- ・要望として、私は全国相互利用がよいと思うが、いずれにしても、まずは、市電カードとバスのカードを一本化していただきたい。公共交通協議会で議論している所の根本は、わかりやすいものを作ることだと考える。1つの地域に2つのカードシステムが入ることの不便、例えば福岡で、共通利用化の前は3社がバラバラで3枚のカードを持つ必要があり非常に不便であった。そのような他の都市が過去に通り過ぎてきたところに我々が着地していいのかということを知りたい。
- ・もう一つは、シンプルな仕組みをお願いしたい。地域振興カードの説明では、商業系などいろいろなことができそうになっているが、その一方で、どれだけ実現できるのかということを知りたい。また、説明の中で、地域振興カードの利用者が県外では使えないことも資料に載せるべきで、きちんとデメリットを示す必要がある。
- ・片利用の行政負担については、地域振興カードがまだ決まっていない段階であればまだいろいろな議論の余地はあったと思うが、残念ながら事業を進めている中で後から税金、市民がお金を出すというのは、業者選定の経緯や適正なコストであるか

などの透明性が確保できない状況というのは、我々としては非常に不安である。

- ・片利用はせめてもの対応として進めていただきたいが、このような形で後から追認してほしいというあり方になってしまったのは、非常に困った状態。もし片利用になるのであれば、協議会での議論、市議会での議論、行政等の提案等をもう一度踏まえた上で、システム構築を図っていただきたい。

(委員)

- ・今、行政及び交通事業者の話聞いて一番懸念しているのは、バスと市電で別々のカードを持たなくてはならないのではないのかということである。このような状況だけは絶対に避けていただきたい。仮に一本化が難しいということであっても、どちらかのカードを持てば市電とバス両方とも乗れるというのが大前提である。
- ・交通事業者においては、JR九州（SUGOCA）を前提としたシステムの構築が始まっているということだが、市電については公募ということで7月上旬から業者を募集される予定で、あまり時間がない状況である。その場合に、公募という形は本当に今の状況のままで成立するのかという疑問がある。
- ・公募というのは、手をあげた業者を公平に審査してどちらかに決めるということになると思うが、例えば、もし市電で西日本鉄道（nimoca）を選んだ時にバスと連携されるのかという所が、市民が一番気になる所と思う。もし、それが無理だということになると、事実上公募という形にならないのではないと思うが、基幹システムの選定について、もう少しどのようなようになるのかという所を、分かりやすく両者に説明していただきたい。
- ・要望として、ランニングコストや初期導入費用などコスト面についていろいろ出てきているが、もう少し具体的な数字を両方で精査し、わかるように説明していただかないと、費用が高い低いではなかなか納得できない。特に税金を使っていくことになるので、両者同じ条件で費用を出し、市議会等の公式の場で説明していただき、その結果コスト面や導入時期等について、市民も議論に加われるような情報を提供していただきたい。
- ・事務局には、本日の資料を事前に配布することなく、この場で議論してくださいというのは、絶対におかしい。説明責任を果たしてないことと同じである。補助金の関係上導入時期が迫っており、議論は急がなければならないが、この案件は1回で済むような内容ではないので、事務局にはもう少し丁寧な対応が必要ではないか。

(JR九州からカード開発事業者としての補足説明)

- ・全国相互利用カードの場合、独自の施策を行う場合、全国相互利用10社の合意が

必要となり、少なくとも数年前から全国に対して説明し議論する必要がある。相互利用カードの利用事業者になることは、独自施策を実施する上でハードルが上がってしまうということを経験する必要がある。ただ一方で、全国相互利用の場合に利便性が高いため、天秤にかけ判断する必要がある。

- ・公募に関する説明では、市電に相互利用カードを導入して終わりということであれば、この公募方式で問題はないと思うが、現在民間交通事業者が進めている地域カードとの共存を考えているのであれば、同時で開発を進めていかないと、開発コストの負担が増え、カード発行事業者のテスト・開発工程に係る負担が2重になってしまうこととなる。後から機能を追加すればいいということは、余計な負担を生むこととなるため、このような状況を踏まえて議論していただきたい。
- ・開発事業者としては、熊本市で公募の内容について議論されていないのであれば、民間交通事業者と協議をして公募の条件を決めていただきたいと考える。

(委員)

- ・ICカード導入については県内全域の話であり、熊本県との絡みも当然出てくるが、熊本県においては、道州制を目指し、しかも州都を目指すという考えを示されているが、九州域内の交通問題を考えた時に、州都たる交通の利便性について将来を見据えた整理をしてほしかった。県が中心となって熊本県の交通をこのようにしていきたいと、事業者、行政で率直に話をしていくべきではなかったかと考える。
- ・いずれにしても、結果としてカードは2枚必要となる。現時点でその方向に走り出しているのに、その問題を今から議論しても解消しないと思うが、反省点として、どうしてできなかったのかが悔やまれる。

(委員)

- ・資料の中で、全国相互利用カードのメリットとして、市民をはじめ利便性が向上するとあるが、この場合の市民というのは熊本市外に出た時に使えるというものであって、高齢者を含め多くの市民は市内で利用しているのでメリットにはならない。
- ・県外から来た人が使えるからいいという部分については、交通行政というより、観光や経済面の対応になる部分もあり、このように交通問題としてだけでメリットを考えると少し整理の仕方が足りない。
- ・ICカードがどのようなシステムの方式を取るにせよ、最終的に利用料金に跳ね返ってくる話であれば、利用者のうち何割かは利用しなくなってしまうのではないかと。
- ・ICカードについて、もう少し行政と民間事業者が十分に協議し、しっかりと組み立てた内容を協議会に出す形にしていきたい。このままでは、市電とバスは2



枚のカードが必要となり、また、それぞれ料金が値上げされるということであれば、市民にとって IC カード導入というのはデメリットばかりだと思えてならない。

(委員)

- ・ IC カードについては、県としても熊本都市圏の公共交通システムひいてはまちづくりの根幹に関わるものと認識している。その点においては、熊本市と同様のスタンスでこれまで交通事業者との協議を行ってきた。
- ・当協議会の総意として、ここだけは譲れない、押さえていただきたいという部分は、熊本都市圏において現在市電とバスで導入しているプリペイドカードが、全国的に見ても、複数の事業者で競り合っているという本県特有の環境の中で、当時、行政及び事業者が協議を重ね、様々な問題を乗り越えて導入されたものであり、今後導入する IC カードについては、どのような導入方法になるにせよ、市電とバス現状一つのもののがわかることだけは避けていただきたいと強く要望する。
- ・交通系だけの機能面で話をした場合、相互利用カードの方が便利というのは議論の余地がない。ただ、交通事業者からの提案は、交通系に他に何か機能を追加して、さらに市民にとっていい提案ができないかという意味での今回の提示だと考えている。また、公共交通のシステムとしてかなりの導入コストが必要となり、公共交通の持続性、安定性というところも重要なポイントとして認識しておく必要がある。
- ・以上のことを踏まえた上で、全てのことが 100%満足いく結果にはならないかもしれないが、今後整理されるポイントで、最大公約数となるような現実的な解決方法を探って行ければと考えている。

(委員)

- ・行政側の説明、交通事業者側の説明を聞き、かなり認識を深めることができた。資料等についても、事実かどうかなどかなり議論されたのではないかと思う。利用者にとっては、利便性が向上する内容であるので、是非双方が歩み寄ってもらいたい。
- ・また、行政側から話があった、事業費負担や補助金等の関係が、導入システムの問題となっているので、次回は正確な数字を示していただきたい。

(会長)

- ・本日の議論は、初回ということでお互い意見を出し合って整理をし、認識を深めるということが目的としてあったが、認識を深めるための前提や経緯の部分について等、結論部分だけしか出ていない。県と市が入り協議してきた経緯や交通事業者の経営体力の問題等で現状に至った経緯、市電については、公募という時期的な問題

など、今後すり合わせは難しいと思うが、10年先のことを考え、行政、市議会、交通事業者で調整していただき、市民共通の認識が持てるような情報を公的に発表するためにも、早急に次の協議会を開催するという事で協議会を終了したい。

#### (事務局)

- ・まずもって、指摘があった資料のとりまとめ等々について、ご迷惑をおかけしたことにお詫びする。また、ICカードの導入について、中間報告等を実施しておけば、皆さんの理解も深まっていたのではないかと思うが、事務局としては、本協議会では公共交通基本条例やバス路線網再編など大きな課題について検討していただきたいとの判断から、これまで協議会に諮ってこなかった。
- ・そういう点で、現在の状況に至っていることについては、事務局として判断を誤ったと考えている。
- ・本日の指摘を踏まえて、再度交通事業者と協議し資料を作成し、委員に事前に資料を配布させていただいた上で、会長と相談し、あらためて次回協議会の日程を決めたいと考えている。

#### (会長)

- ・次回開催のポイントとして、利用する側、特に高齢者が多いので、市電とバスの間で不都合にならないようにすること。
- ・また、交通事業者も苦勞されているので、尊重したいとは思いますが、地域振興カードに至った経緯の部分については、今回の内容だけでは十分伝わらなかったもので、その背景・理由等の説明をしていただくこと。
- ・さらに、片利用の費用負担について、バス事業者は地域カードの開発費だけで手一杯であり、片利用に関しては全額行政側で対応してほしいというのは、現実の背景もあったと思うが、その対応も含め、コスト負担の部分、今まではT○熊カードで10%の割増があったが、これからは無くなるということなどの状況を踏まえて、利用者にとって利便性が高いということを説明していかないと、今のままでいいという議論にもなりかねない。
- ・本協議会においての議論を市民の方々に発信できるように進めていきたいと思う。ご協力をお願いします。