

## 第3回熊本市公共交通協議会会議事録

I 日 時 平成25年7月23日（火）午前9時30分～午前11時40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) 熊本におけるICカード乗車券導入について

① 熊本県内の公共交通利用実態について

② 機能とコストについて

③ 利用環境（導入後のイメージ）について

④ 地域振興ICカード導入検討経緯について

(2) ICカード乗車券導入に向けた今後の取り組みについて

(3) その他

4 閉会

VI 主な内容

### 議事（1）熊本におけるICカード乗車券導入について

（会長）

- ・前回の議論を踏まえまして、議事に入る前に、本協議会で議論していく上での要点を2点整理させていただきたいと思います。
- ・第一は、熊本市公共交通基本条例の理念を尊重した形でのICカード導入ということであり、ご承知のように熊本市は具体的な公共交通基本条例を制定しております。そこには行政の責務、事業者の責務、そして同時に市民の責務を謳っておりますが、前回までの協議の内容は、市民が責務を果たせるような状況ではないという大きな問題があります。

- ・特に、I Cカード乗車券の市電とバスの相互利用は不可欠でありますので、一つのI Cカードで市電とバスが乗れるというのを前提として議論を進めていただきたいと思います。以上の要点を踏まえた上で本日の議事に入りたいと考えております。
- ・まず、議題（1）「熊本におけるICカード乗車券導入について」であります。まず次第にあります「①熊本県内の公共交通利用実態について」、「②ICカードの機能とコストについて」、「③ICカード導入後の利用環境について」事務局から説明していただき、続けて「④地域振興ICカード導入の検討経緯について」事業者を代表して、九州産交バスより説明をお願いします。

（事務局）

- ・資料1～4に基づいて、熊本県内の公共交通利用実態、I Cカードの基本機能・導入コスト、利用環境について説明

（九州産交バス）

- ・資料1～4及び参考資料2に基づいて、地域振興ICカード導入の検討経緯について説明

（委員）

- ・前回の議論を踏まえて数字が出てきたというところですが、本来、この協議会の性質を考えると、独自型か相互型かではなくて、市民にとってより良いI Cカード乗車券の制度とは何かという所をこの場で協議できないのかと思っている。
- ・今回、民間事業者と交通局それぞれで提示していただいた状況だと思うが、この中に市民の意見が十分に反映されているのか。例えば市民アンケートの結果は相互型を使いたいという意見が大多数になっていますが、それでも民間交通事業者が独自型を選んだ経緯というのはどういう所なのか。また、交通局側であれば地域独自サービスの展開という所で、F e l i C a ポケットを使った地域振興の機能についての検討がなされているのかを伺いたい。
- ・また、一体的な交通網を構築するということが我々の目指すところだと考えているが、これから路線網やダイヤ等整ったシステムができあがっていく中で、お金を払うというシステムにおいて、2つのシステムが並立するというのはベストな選択なのかどうかということ投げかけたいと思います。もちろん片利用方式や市電とバスの相互利用の検討は出てきていますが、そこにはコストが乗ってくるはずで、今回そのコストが初期コストには見えていない。
- ・民間交通事業者の地域振興カードであれば、これから電子マネー部分の開拓を進めていかなければならないと思います。全国の相互利用では既に20万件ぐらいの利

用店舗があるが、地域型はこれから営業していかなければならず、どれくらいの店舗数になるのか、そのための営業コストはどのようになるのか、そのあたりも考えていかなければならないと思います。

- ・最後に個人的な意見になるが、カードを一本化する選択肢はないのかというところについて1つ投げかけたいと思います。熊本として一つ地域のためのカードがあつて、相互利用型であればもっと良いが、熊本市内共通で使え、店舗も一定の店舗で利用できるというシステムが、やはり市民にとってわかりやすく良いものなるのではないかと考える。

#### (委員)

- ・資料に利用実績があり、金額が記載されているが、利用人数に置き換えた場合割合が変わるのではないか。利用人数がわかるのであれば示していただきたい。
- ・市民アンケートという利用者の需要把握をベースに使っておられるが、イベント開催時に調査されている。実際にバスや市電に乗っている方にアンケートを取ることはできなかったのか。むしろそれが利用者の把握に繋がるのではないか。バスや市電に乗っている方の意向は違った結果になったのではないかと考える。アンケートのやり方に疑問が残る。
- ・また、導入費用について提示してあるが、それぞれの事業体全体の収支がどうなっているのかがわからない。これだけの費用をどのような形で吸収するのか示されていない。企業内の営業努力で吸収できる話なのか、あるいは運賃に跳ね返させる話なのか、もう一つは、運賃は上げなくても、T○熊カード10%割引分を無くすことで吸収する考えなのか、もし3番目の考え方であれば、実質値上げということになるので、利用者の中でT○熊カードを使っている人が乗らなくなるのではないかと思います。

#### (会長)

- ・カードを一本化するという分かりやすいというのが利用者の一番大きな望みだとは思いますが、とはいえ、現実には2つの形で提示されておりますので、その方向に向けて各々の立場でどのような考え方なのかをお答え願います。
- ・また資料について質問がありましたが、委員が質問されているT○熊カードの10%割引分が無くなった場合に利用者が減るのではないか、企業サイドから見て初期費用及びランニングコストをどのような形で吸収していくのかについて、これは補助金等の問題もありますが、現在答えられる範囲でお答え願います。

(熊本市交通局)

- ・ 交通局としては、全国相互利用型 I C カードを導入したいということで進めさせていただいております。これまで民間交通事業者と協議を進めておりましたがまとまらず、昨年 12 月議会で市長より全国相互利用型 I C カードを市電に先行導入したいということで進めているところでもあります。その後、交通政策総室を中心に調整を行ってまいりましたが、なかなか意見の集約ができずこのような結果となっております。6 月議会で全国相互利用型 I C カード導入に係る費用を計上させていただき、市議会でも活発な議論をしていただいた中で、業者選定については公募にするようにとの意見をいただいております。交通局としてもその意見を尊重して公募選定の準備を進めているところでございます。

(会長)

- ・ 前回の議論から一歩も出ていないが、委員からの質問にお答えになるには、もう少し踏み込んだ答えをしていただいた方がいいのですが。

(委員)

- ・ 民間事業者を代表してということになりますが、先ほど委員よりアンケート結果を無視したような形になっているのではないかとということですが、まず、アンケート自体がバスのキャンペーンに来られた、どちらかと言えばバスが大好きな方というのが一つにあると思っている。また、委員の発言のように、本当は利用者アンケートを取ればよかったのではないかとということですが、実は I C カードに対するアンケートを取る上での説明が非常に難しい。結局、何ができて何ができないのかという状態の中で、その当時 I C カードについては非常に流動的でございました。まだ全国利用が固まっているわけでもなく、我々もいろいろ勉強しながらやってきた中で、地域カードがこうだ、相互利用がこうだという端的にアンケートを取るような環境ではなかったと理解しているところでもあります。その中で、実際にバスを利用している方の声を聞くと、もちろん 1 枚のカードがいいというのは、我々としても想像できた結果であると思っています。
- ・ しかし、なぜ地域カードを選択したのかというと、端的に申し上げますと我々バス事業者側としましては、全国共通カードというのが元々鉄道から始まったという大きな制約条件があるということです。鉄道では元々 S u i c a がいかに駅で早く処理をするかという所からスタートしたものであり、そこを前提とされておりますのでバスと利用環境が違うという部分がある。当時、我々が地域カードを選んだ理由の中に、主体的にいろいろな事ができるのかという理由がありました。

年々利用者数が減少している状況で、今回T o熊カードからI Cカードにする際、一つのツールではあるものの、やはり利用しやすく、バスを利用する動機の一つにできないのかを考えております。

- ・もし相互利用とした場合、例えば何かしらのポイントを付与するキャンペーンをしたいと考えた場合、当時は3年ルールというものがありまして、S u i c a系ですと3年後しか回答が出てこない状況で、実際に実施できるのは3年後ということでございました。ただし、関西でいけば四半期単位で行える仕組みもありました。よって、カードによって様々な制約条件があったり、良い面、悪い面がある中で、我々はこのI Cカードを経営のために使うツールとした場合、機動的にいろいろな事をやりたいと考えている。
- ・また、我々としては県内全体で考えておりますが、相互利用ですと全ての利用に対し相互利用のシステム使用料が発生し、コスト高となり耐えられない部分がある。
- ・電子マネー部分について我々が今から営業できるのかということですが、これは実際に開発を進めている事業者の見解でも、これまで各市町村、中心市街地の各商店街とも話をして、新たに入れる地域カードを読み取る機械はリーズナブルでなければならないということで、例えばP O Sレジを買えば何百万円かかるが、そういうものが10万円ぐらいで実現できると考えており、我々としては安価な部分で展開できるだろうと理解している。
- ・F e l i C a ポケットについて、今ローソン、ファミリーマート、セブンイレブンなどには大きなP O Sレジがありますが、例えば、その中に我々の地域型I Cカードのソフトウェアを実装できれば、機械がなくてもいいわけですが、簡単にはできないかもしれない。ただし、我々のカードが普及すればするほど、そういう環境が高まるということになる。利用枚数が多くなれば、我々のカードもコンビニで使える可能性が高くなるのではないかと考えている。

(会長)

- ・要するに、枚数が増えないことにはどうしようもないということが基本前提ということになりますが、先ほどの質問のすれ違いの部分は事実経過ですが、民間事業者の方が市や県を含めたワーキンググループの所でうまくいかず、市電の方で先行するということになった。その後、事業者の方では補助金がなくてもできるシステムをとということで、ランニングコスト等を計算されてリース系の形となったということで、前回の説明が再度確認されたわけですが、すれ違いの部分はすれ違いで今から調整していかなければならないのですが、その点において何かあ

りますでしょうか。

(委員)

- ・ 現実としてすれ違っているということがはっきりしているとのことであるが、すれ違いのままそれぞれが走ってしまっている状況というのは、我々には非常に理解に苦しみます。立ち止まる時間があってもいいのではないかと思います。それぞれメリットがあるというのはよく解りましたが、すれ違いのままそのカードを我々が使わされるのは、すっきりしない感じがする。お互いに良い所があれば、その良い所を寄せ合って新しい形が作れないかという検討を是非進めていただきたいし、もし並立するのであれば、その中で最大限利用者の利便性を考えること、アンケートの話がありましたが、私はあのアンケートは、バスに乗らない人も含めてのアンケートが取れたということで、非常に意義があることだったと思いますし、またバス事業者は、曖昧な状況の中にあっても、自分たちの利用者が何を求めているのかを数値化する努力は必要であったのではないかと思います。
- ・ 独自カードは、非サイバネ規格という鉄道会社が作った規格ではない規格で導入されるということですが、ほぼ現実としてサイバネ規格が業界標準になりつつあります。東京のS u i c aなどは、10年以上の運用実績があり、これからバージョンアップされることとなり、より様々な機能が実現されてくる。例えばI Cに入る容量がこれから大きくなってきて、地域の独自機能がもっと入れられる可能性が出てくるかと思えます。現実にサイバネ規格で導入した地域が、J Rのカードと互換できる機能を模索する動きが出てきているようですし、バージョンアップした時に、独自で作ってしまったカードがこれらのカードに追いついていけるのか、もしくは互換できるのかどうか。現時点では答えることはできないと思うが、非常に先行している所はもっと先行していきますので、この業界標準が定まった段階での独自カード導入ということに、将来我々は機能的に遅れたカードを長く使わなければならない。コストを償却するまで使わなければならないという状況に陥らないかどうかということが心配である。
- ・ 今の導入コストが安いということはわかりますが、その幾ばくかのお金を安く抑えたことで、これからの大きな社会の流れに熊本のI Cカードが置いていかれる可能性があるのではないかと懸念しております。

(会長)

- ・ 最初に私の方で要点整理をしましたように、2 つが並行して、事実経過にいろいろ問題があったということはかなりはっきりしました。その時点でなぜ妥協でき

なかったかというのも、いろいろ難しかったのだらうと思いますが、現実に前回議論をして、その上で最低限バスと電車の相互利用というものは、利便性の確保で絶対必要であるということと、公共交通基本条例の趣旨に則して、市民の責務というものを謳う以上は、それについて双方努力してほしいということで、今後の議論の進め方を定義させていただきましたが、その点につきましてお願い致します。

#### (事務局)

- ・ 先程、利用実績を金額ではなく利用者数で出せないのかとの質問がございましたが、T o 熊カードの利用回数は把握できますが、利用人数は明確に出ないため、利用金額で示させていただきました。
- ・ 市民アンケートについては、行政側でイベント時に2回実施しておりますが、そのうち1回は実際にICカードのカードリーダーを持ち込みまして、ICカードはこういうものであるということを説明したうえでアンケートを取りましたし、ユーザーアンケートについては、市民2,000人でアンケートを取らせていただいておりますので、事務局としては基本的にこのアンケート結果は、市民の意見を反映しているものであると考えています。
- ・ 2つのシステムが並立するというのはベストな選択なのかどうかという意見については、公共交通利用実態を見ていただきますと、市電では現金利用が多く外からの利用者が非常に多いということで、そういう面では相互利用が前提であるという選択肢になると考えますし、民間事業者については基本的にT o 熊カードの利用が多く、地域の方々が利用している割合が多いということで、コスト面の比較を含めて費用対効果を考え地域カードを選択されたというところは、事務局としてもそれなりの十分な理由であると認識しているところであります。
- ・ カードは1枚がいいというのは当然ではありますが、現時点では利用者がどちらかのカードを選ぶという形にはなりますが、1枚のカードで市電とバスが使える環境を整えるということで、ベストではなくベターという方向で考えております。

#### (会長)

- ・ 今の話ですと、市電は観光客が多く現金を使うということもありますし、市民アンケートの結果から相互型ということで市側も検討を進め、相互利用型へ踏み切った。ただそれに同調できないといいますか、事業者側はコスト面、地域振興の立場、事業形態からいってとても負担ができないので地域型へ踏み切った。
- ・ 必ずしも利用者不在というわけではないが、利用者が望んでいる形からは残念な

がら反れる形にはなりました。しかし、今ここで市電とバスについては、相互に利用できるという方向に踏み出していないといけない部分がありますので、その点について事務局から説明をお願いします。

(事務局)

- ・ 我々としては、バス事業者及び交通局を含めて様々な経緯等ありましたが、バスの方で全国相互利用のカードが読めるような環境を作る。それと、市電の方で地域カードが読めるような環境を作る。資料4でいいますと、①ではなく②の形にお互い協力して進める方向で、今後取組んでいきたいと考えている。

(委員)

- ・ 資料4の片利用ありという方向で検討しているということであるが、コストの比較で資料3の中にその金額が入っていない。当然、片利用ありという方向を目指すのであれば、費用の中に入れるべきである。片利用ありということで検討するのであれば、費用負担をどうするのかということが出てくると思っています。
- ・ 先程から事業者の立場について説明されましたが、費用の問題についてはどうしても引っかかるところがあると思いますので、片利用の費用がどれくらいなのか、行政として負担ができるのかできないのか、そもそも今までここを詰めておくべきだったと思いますが、これが平行線だったからこのような状況になっているという想像はつきますが、検討していくうえでは、費用を入れた中でどうするのかという議論に入っていくべきではないかと思いますので、片利用のコストについて分かっていたら説明をお願いします。

(会長)

- ・ 前回補助金の問題があって、5億円という数字が出てきました。民間事業者は補助金なしで進んでいくが、片利用の場合は補助金をどうするのかという話がありました。その経緯の部分はいろんな言い方はありますが、事業者にとっては後から片利用を付けるというのは、費用負担が当然難しいので行政側で考えてほしいという、多少すれ違いの議論がありました。しかし、これについても歩み寄らなければいけない。今、委員から行政側と言われましたが、当然補助金の支出は議会の承認がなければいけない話ですから、手続上の話もありますし、またこれは熊本市だけではなく、協議の中には県も含めてどうするのかということになりますので、その進捗状況及び進め方の中身について事務局から説明をお願いします。



(事務局)

- ・概算のコストについて、各システム事業者で変わりますので、今回の資料に盛り込んでおりませんでした。市電とバスで相互に読める片利用のコストは、市電分を含めて5億～7億円程度。もちろん、今後システム事業者を選定した中で、再度見積もりしていただきますので数字は変わってくると思いますが、現在把握している段階では、5億～7億円という費用が必要であると考えている。
- ・費用負担については、基本的にそれぞれの事業者の事業として進めていただく中で、県にも協力をいただきながら、これから協議を進めていくという状況である。
- ・もちろん最終的に、市及び県が支援するということになれば、当然議会の同意を得なければなりませんので、今後の協議についての進捗状況を報告しながら進めていきたいと考えております。

(委員)

- ・今、5億～7億円という数字が出ましたが、初期費用でこれぐらいかかるのか。

(事務局)

- ・今説明したのは初期費用です。決済手数料は資料に載せておりますが、相互利用と地域カードで決済手数料がかなり違いますので、その割合によって数字が変わりますが、ランニングコストは、基本的にこの中に入っていますので、初期費用がプラスされることになります。

(委員)

- ・資料3のSF決済手数料ということで、「地域型ICカードのSF決済手数料はシステムリース料と合わせて支払うこととなる」と書いてありますが、これはシステム利用料・保守費の中に入っているのか入っていないのか。

(事務局)

- ・システム利用料・保守費とは別になります。地域カード導入スキームでは、初期投資費用の11億6,300万円が負担なしで、それぞれの年数で分割にて支払うような形になる。その中にSF決済手数料は含んで計算されているということですが、明確には決済手数料をいくらにするかは決まっていない状況です。資料に載せておりませんが、ワーキングの時は仮に0.5%で試算しております。0.5%で試算してもやはり、10年間では相互利用型と地域型では6億円程度の差が出てくることとなります。

(委員)

- ・ その上で、資料3の相互利用型と地域型の比較ですが、相互利用型については初期費用が12億7,200万円、地域型は11億6,300万円、これはリースという形になると分割で払うということになる。そうした場合にランニングコストが10年間で、相互利用型が11億6,900万円、これに例えば片利用を入れた場合、5億～7億円ということでしたが、仮に7億円とした場合に地域型の2億9,000万円に7億円を加えますと、相互利用型と1億円程度しか変わらないということになる。
- ・ ですから、そういうことを考えた時に、最初からこのような比較をしてどのようにするかという議論がスタートしていればいいが、現在このような行き違いがあります。これを埋めるために片利用を入れましょうということで、だんだん金額が上がってきて、最初になぜこのような整理ができなかったのかと思います。

(委員)

- ・ 前回の議論を踏まえた上で確認しておきたいのは、前回様々な問題点が出て、こういう状態は良くないということで、なるべく早急に議論の場をとということで今日の間があるものと皆さんも理解されているとは思いますが、基本的にそれぞれの立場を主張するというところでは、前回と本質的に変わっていないと思います。
- ・ 前回の協議会后に、九州産交バス社長がマスコミの方々から取材を受けられていて、次の日のニュース等にも流れておりましたが、立ち戻って考える余地があるという趣旨の発言をされております。私はその発言をお聞きして、少し光が見えてきたのかと思ったのですが、本日の議論を聞いている上では、基本的には変わっていない状況であります。
- ・ マスコミの方々もいらっしゃいますので、あえて申し上げますが、きちんとその部分は正確に報道してもらいたいと思いますし、非常に市民も注目している内容ですので、正確に発信するというのも求めたいと思いますが、発言の趣旨と先程の委員の発言にも関わりますが、原点に戻る可能性があるのかないのか。可能性がないならばないで、それをベースに我々も議論しなければなりませんし、この資料にもありますように、事業者と正式契約というのがこの後あるようですが、まだ仮契約ということであれば、まだ可能性があるのかと思ってしまうところがあるのですが、そこを確認しておきたいと思います。

(委員)

- ・ 先程事務局から説明がありました資料4において、片利用ありのパターンでこれから進めていきたいとのことでしたが、ということは、一応、市と民間事

業者の間でバスと市電の相互利用を図るということで、基本的に合意されたということですのでよろしいのでしょうか。

- ・ その場合に、これまで話し合いでもいろいろあったのではないかと思います、進まなかった理由の一つとして、これまでの経緯を振り返りますと、例えば、片利用の費用負担を市に全額求めているという民間事業者に対して、市が全額負担することは難しいという話があった。今回相互利用を図るということであれば、その点も話し合いができ、民間事業者の方々が片利用を中心に基幹システムを導入されて、その一部を市が補助金で負担するのかなど、そのような話し合いがどうなのかという所。
- ・ バスと市電の相互利用で問題になっていたと思うのが、例えば、地域振興カードの場合、片利用を導入する際にJR九州のシステムを導入することを検討されているという話があって、その場合に、市電に導入される基幹システムが別の会社の所が公募で選ばれたとして、それでも一応、お互いが相互利用できるシステムになれるということで、バスと市電の相互利用を進める方向性になったのかということを確認したい。

#### (事務局)

- ・ 基本的には民間バス事業者も市電とバスで共通できる、どのカードを持たれようが共通して乗れる環境が必要だという認識は一緒であると考えている。
- ・ その上で費用負担については、民間事業者も今の厳しい経営状況の中でどこまで負担できるのかというところは、今後詰めていく必要がありますし、県・市もどこまで補助金として支援できるのかというところも、もちろん詰めていく必要があります。必要性については合意しておりますし、バス事業者も事業者としての責任を確認されておられますので、負担の割合については今後協議していきますが、大きな部分では合意しています。
- ・ またバス事業者においては、片利用についてSUGOCAをベースに考えられておりますが、それに関して、市電の基幹システムと事業者が違った場合については、当然バス事業者側のシステム事業者の方に協力していただかないといけませんので、その部分については企業秘密の情報はあるかと思いますが、基本的には協力していただけることを確認しておりますので、そういう中では十分に市電で公募して事業者を決めるという環境は整っていると考えています。

#### (九州産交バス)

- ・ 委員から先程話がありましたが、あの時点でゼロではないと申し上げました。個

人的な感想も含んでおりまして、前回の協議会后、システム事業者、バス事業者、金融機関を含めて話をいたしました。結果的に戻るには負担が大きすぎるとの結論になりました。私個人としては、いったん導入を遅らせてもいいのではないかとという案も持っておりました。結果的に平成 27 年 4 月に市電で導入されることに対して、もっと遅らせていいのではないかと個人的には思っておりますが、T o 熊カードの更新も含めてもっと緩やかにやれないのかとの案も出しましたが、一般的に民間事業者としての経営状態及び今の開発状況を含めて、今の地域カードを作るしかないとの結論に至ったというものであります。

- ・ ということで、地域カードによる片利用という方式でお願いできればと思っております。もちろん、民間事業者がいくら負担できるのかというのは今からの協議によるものだと理解しております。

(会長)

- ・ 前回よりは負担という部分に踏込んで、事業者の一つの自主的な事業ですので、そこも一定程度負担するというところで行政側と協議するという事になったということでしょうか。

(九州産交バス)

- ・ 非常に微妙な所ですが、本当にいくら負担できるかという所の協議だと思います。バス事業者として実際にはこれ以外の話もあります。補助金の話もありますし、我々がどこまで負担できるのかということは、もっと真摯にお話していくことになると思います。もちろん、実際には共通した見積りはできておりませんので、そこからのスタートだと思っております。

(会長)

- ・ 今の話ですと、バス事業者がシステム業者と仮契約という状況で、市電の方は公募で行うとのことで、業者が違った場合はどうなるのかとの質問がありましたが、違ったとしても利用できるようにする方向だというのが事務局の考えですが、その時にコストがかかるとは思いますが、その時のコストについても含めて検討することになるのでしょうか。

(事務局)

- ・ 基本的に市電側対応部分は市電側でと考えております。先程の 5 億～7 億円というのは、市電も含めた全体の数字でありますので、片利用の部分の負担について

バス事業者がどこまでできるのか今後協議を行っていく予定でございます。

(委員)

- ・ 市民の立場としては、どうしてもっと早く議論できなかつたかと思います。かなり早い段階からワーキング委員会ができておりますし、だからこそもっと早く、この公共交通協議会、その前のバスのあり方検討協議会に挙げるべきではなかつたかと改めて申し上げます。
- ・ 前回は申し上げましたが、公共交通基本条例を市が作りまして、この議論を行なったのは公共交通協議会ですので、一緒にテーブルに着いていたわけですから、私は少し不思議に思うところもあるのですが、そもそも民間事業者が先行されて決められたというのが、市電はまだ決めておりませんので、そこが先程待ってもいいとの話がありましたが、そうであれば前のところで待てなかつたのかということをあえて指摘させていただきます。

(委員)

- ・ いろいろ話を聞いておきますと、ICカード自体が一人歩きしているような感じがします。あくまでもICカードはツールでございまして、公共交通をより高みへ目指すということの一端のツールであるとの認識でいえば、我々の経営実態というのを本当にどこまで理解していただいているのか。
- ・ 私どもの会社で言えば、鉄道が60年間赤字で累積が23億円です。バスについてもこの5年間赤字です。私どもは偶然ですが補助金を全くもらっていません。そういう中で、今後熊本市も2040年には15%程人口が減るといような状況もあります。中長期的に見ましても、極端に言えば我々としては「IC倒産」といような事態は避けねばならないというのが切なる気持ちでございまして、そういう立場を立脚して当初から協議を進めてきたものであり、勝手に進めてきたということは全くありません。
- ・ むしろ、熊本市側が共通カードという方向で進められていたというのが実態でございまして、確かにいろいろ協議されたという実態はないのですが、民間事業者側に対しそう言われてしまうと、私もこのような言い方をせざるを得ないということで、その誤解は解いていただきたい。
- ・ やはり、会社が倒産すれば公共交通は守れないわけですから、私どもの事業の中で8割ぐらいは公共交通の事業で、これが5年間ずっと赤字。また、銀行から10年間全くお金を借りません。今後どうなるかもわかりません。そういう中で、ICカードをどうするかということがあるわけですが、非常に理想と現実の狭間で、

どこかで折り合いを着けなければいけないが、そういうご理解を是非お願いします。

#### (交通局)

- ・ 交通局で全国相互利用型の導入について進めさせていただいている理由として、一つは、今後人口が減少し、利用者数が減少するという中で、我々公共交通事業者がどのように利用状況を押し上げていくのか。資料1でありますように、市電では現金での利用者が52%ということで、市外、特に県外からの利用者が多いということが見えるわけですが、そういうことでいいますと、県外からの人口の流入、これを公営交通としてどのように図っていくか。それによって、熊本市ひいては熊本県全体の活性化が図れるのではないかという、一つのツールとしてこの全国相互型ICカードを考えているところであります。
- ・ 交通局は公営ですので、市からの支援がある形ではあります。現在経営健全化団体でもあり、一般会計からの支援を受けている状況で、このような状況を早く脱却するためには、やはり増収をどのように考えていくか。また、公共交通事業者の一員として、民間事業者と手を取り合って、利用者数を増やすにはどうしたらいいか。そうした中で、今回、全国相互利用型ICカードの導入についてお願いしたところでございます。

#### (委員)

- ・ 相互利用型ICカード導入で12億円という数字が出ていますが、市電の年間総収入が13億円です。13億円しか売上げがないところにおいて、12億円で導入するという、ランニングコストもまた年間総収入の1割に匹敵するような、そういう金額をおよそ事業体として成り立つものなのか。一般の企業であれば、そのようなコストがかかるものを企業の中に導入することが妥当な考え方なのかかわからない。
- ・ 費用が一桁二桁少ない数字であればいいが、この12億円あるいは年間のコストについて、税金でまかなえばいいという考え方であれば、それはあまりにも単純な考え方であるし、市電では県外の利用者が多いということで、県外の利用者をもっと増やすという考え方であれば、これから先、日本全国人口が減ってきますので、例え現金利用の客がICカードに切り替わったとしても、年間の売上げ総額は市電ではおそらく増えないだろうと思います。それなのに増えるような考え方をもって、ICカードにすればみんなうまくいくという考え方は、市電としての今後の経営のあり方を考えた上で果たして大丈夫なのか。おそらく、さらに市当

局の補助金が増えるのではないか。

- ・ 時期的な必然性というが、ただ単にT o熊カードが期限切れになるので、次は政令指定都市にふさわしいカードにしましょうという話であれば、それはもう少し待って、民間事業者の安上がりの方式かもしれませんが、先日新聞にも掲載された広島市でもそのような議論をされているということを踏まえて、もっと真剣に今から先の議論としてもう一度市電側も最初の立場に戻って、熊本の実力に応じた、本当に市民サイドも歓迎できるI Cカードシステムがどういうものであるかという議論が、本当は必要であると考えます。

(事務局)

- ・ 今発言がありました資料3のコストについて、これは市電だけではなくバスも含めた全体の相互利用I Cカードあるいは地域I Cカードを導入した時の金額でありますので、市電だけであれば桁が変わり2億円かからない金額となります。

(委員)

- ・ 利用実態の中から市電におけるT o熊カードのパーセンテージというのは24%弱ということになると思うが、市電での現金の割合が52.8%というのは、市電が均一料金になって皆さんが乗りやすくなったということもありますし、これを一概に市外からの利用者と判断するのはどうかと思います。
- ・ やはり、市電とバス両方で利用できるものが大前提ということでもありますので、先程事務局からは一致しているとの報告がありましたが、是非利用者の利便性を第一に考えてほしいと思います。
- ・ 5月時点で、民間バス事業者が市長に対し要望されている内容で、SUGOCAの採用というのがありましたが、これが公募によってSUGOCAになることも、あるいはそれ以外のこともあるのでしょうか。

(事務局)

- ・ 基本的にSUGOCAの片利用をバス事業者が進められる中で、片利用がよければ全国10社のカードは読むことができますので、市電はその中の一つを使うということで、十分に市電のカードがバスで使えるという環境は整うということとなります。

(委員)

- ・ 私どもの一番の関心事は、利用者にとって今回のI Cカード導入が、どういうサ

ービス機能が整うか、どういう環境が整うかということが、一番関心があることです。それと同様に関心があることが、前回も同じような発言をしましたが、交通事業者が支えている今の熊本都市圏の公共交通ネットワークシステムが、永続性が担保される、先程委員から話がありましたように、I Cカードで倒産という話は言語道断のようなことをごさしまして、導入するからには利用者にとっても今よりかは良い部分が、「かなりメリットがあるんだ」と100%満足とまでは行かずとも、かつ、ちゃんと未来永続的なシステムとしてコストも抑えられるとの2点かなと思っております。

- ・ 資料3の費用で、地域型で費用が空欄になっているところがあり、わかりづらいとの話がありまして、口頭での説明で補足していただいたものの、空中戦でなかなかわかりづらい面もありますので、先程事務局から片利用を念頭に置いているとの説明もあり、この際、相互利用型、地域型の単体に片利用まで含めたところで、もう一度イニシャルコスト、ランニングコストをしっかりと数値で皆さんの公の場で検証するステップを踏んでいただきたい。その手続を踏まないまま、なかなかどのタイプにというのは、それこそ説明責任が出てまいりますので厳しいのではないかと考えております。もちろん、現時点でS F決済手数料は仮置きしないと出ませんので、あくまでも仮置きした前提みたいなことで認識していただいて、その比較でもう一度眺めていただくのが必要ではないかと考えています。
- ・ 交通事業者が今後どのようなことをやろうとされているのかということの確認ですが、利用者目線でいったところで資料2でございますが、比較として全国相互ではできないが地域型ではできるという形で整理されている。通勤定期や乗継定期がありかなり便利になるのかなと思います。実際のところ全体利用者の中でどれくらいのシェアを将来的に見込まれているのか。要は、I Cカードを導入されることでプラス $\alpha$ のメリットがどれだけの人に還元されるのかと思って見たときに、この部分くらいしか交通機能でのプラス $\alpha$ のメリットが見えないものですから、タッチ式になって便利になるということはあるものの、もう少し広く還元できるような追加の提案でもいいですが、何かご検討できないかと思っております。
- ・ 具体的にわかりやすくいいますと、例えば今回のI Cカード導入に伴って、乗継割引などを経営的には厳しいかもしれませんが、10%近く利用者の方に還元できるようであれば、もう少しアピールできるのではないかと考えています。
- ・ できるかどうかわかりませんが、例えば他社で乗継をされた際は通し運賃にする。これになると、かなり公共交通の利用促進に向けたツールとしてはインパクトのある提案になるかと思っております。これは、試算されてみないと、とてもできないという結論になるかもしれませんが、今後、将来のツールとしてI Cカードを考え



るのであれば、この導入に際して利用者にとってどれだけプラスαの機能が提案されるかというのも、まだこれからだと思いますので検討はしっかりしていただきたいと思います。

- もう一つ、事業者の見立てでは、今の都市圏内の利用者の中では、相互利用の人のシェアよりもどちらかというと地域完結型の利用者が一定はあるのではないかと見立てであるようですが、一方で違う見方をしますと、これからの業界標準からすると、やはり相互利用型のタイプのカードに、少しずつ年数が経つにつれてシェアが増えていくのではないかと。そうなってくると、最悪1枚のカードで結集できなくて二つのパターンになってしまったとして、民間事業者が提案される独自のカードシステムが、将来的にカード会社まで維持できるような仕組みというのを、しっかりと検討されていると思いますものの、そこは老婆心ながら懸念するところでもあります。
- 発行枚数が増えなければ手数料が上がりませんので、会社の経営がなかなか厳しくなると思います。その見立ては私どもよりも、日々現場で利用者としておられる事業者の方が正確だとは思いますが、そこも心配するところです。折角スタートしたもののそこが苦しくなったので、また公的支援ということになると、なんであの時業界標準を選ばなかったのかということになるのではないかと考えております。

#### (会長)

- かなり大きな問題点3点で、一つは前回も数値は出ましたが、今後詰めていく場合には、お金の話が出ておりますので、補助金であるとか支援であるとか、いろいろな形で税金が出ていくことになると、その数値がもう少し正確でないと客観性に問題があるという意味で、空白の部分、概算の部分をもう少し詰めるべきだということ。
- 二つ目は、T○熊カードが期限切れになりますけど10%割増分がなくなる分、ICカードになった時にサービス分として利用者還元ができるのかということ。
- 三つ目が、ここでは議論しにくいのですが、地域完結型と相互型になった場合のシェアについて、これは発行枚数ということになりますので、一応業者で検討されているとは思いますが、その点において説明をお願いします。

#### (事務局)

- コストについては先程説明しましたように、システム事業者によって金額が変わりますので、公募してシステム事業者が決まった段階でないとこれ以上のコスト

比較ということはできません。よって、今後公募で業者が決まり、市電と民間事業者による話し合いで相互に利用できる環境を作っていく中でコストが出てくるので、現段階ではこれ以上の正確な部分は難しい。ただ、市も県もですが支援をしていくということになれば、議会・市民に対しても数字を出した上で議論していただかないといけませんので、その段階になったときは正確な数値を出させていただきます。

- ・ 今後のバス事業者のサービス展開についてですが、資料2にありますのは実現できる機能というよりも今予定している機能でございます、全国相互ではこれではできないということではなくて、市電では実装の予定はない。いわゆる費用対効果を考えて、例えば一日乗車券は市電ではほとんどが観光客の利用なので、ICカードにする必要はないと考えておられるということで斜線となっているものです。バス事業者は逆にICカードを折角導入するので、例えば他社の同じ路線で違うバス会社で乗っている部分について、なかなかT○熊カードでしか対応できなかったものを、このICカードで対応しようということで実装されようとしておられるところであります。

(九州産交バス)

- ・ サービスの実態はどうかという質問についてでございますが、本日は資料を準備しておりませんので、利用実態については事業者として改めて示させていただきたいと考えております。

(会長)

- ・ 各々の立場と今後の方向というものも出てきたと思います。現実にはそもそも論の入り口の所には立ち戻りにくいのですが、市は市の見解で議会の手続まで経て公募の所までできておりますし、それを睨みながら民間事業者の方は経営実態に合わせながら業者の選定を進めてきた。必ずしも市民サイドを脇に置いたわけではありませんが、結果的にこれが別々に走っていきますと利用者の利便性は確保できないということで、遅ればせながらこの協議会で調整・意見の集約を進めているところでありまして、この間の話し合いで最悪別々ではなくて、バスと市電については1つのカードで利用できるという所までは詰めていく方向であるということ合意されている。
- ・ 後は、これについてどういう形の数字がでてくるのか。あるいはそれに対して市や県がどういう立場で支援なり参加できるのかという話になります。市は市電についてということになりますが、例えば県がどのようにするのかということにな

りますと、関わっていない部分の説明責任は非常に難しいので、早い段階で関わりを持って透明性を確保しておかないと議会等に説明できない。これは市議会も同様だと思いますので、透明性を確保していくことも含めて、今後協議の場をもっと密に持っていく必要があると思います。今までも議論があつて、結局残念ながら物別れに終わったという所までの議論しか聞いておりませんので、今後は公共交通基本条例を活かす形での透明度の高い協議を持っていく方向でお願いします。

## 議事（２）ＩＣカード乗車券導入に向けた今後の取り組みについて

（事務局）

- ・資料５に基づいて、ＩＣカード導入に向けた今後の取組みについて説明

（会長）

- ・今までの議論の経緯、問題点、かなり明らかになりました。その上で双方決めつつあるプロセスがございますので、問題点をお互い理解した上で承認していくようなプロセスが当然必要になってくるだろうと思います。そして、このまま物別れに終わるのではなくて、ＩＣカード導入連絡協議会という形で県にも入っていただき、関係者と協議を進め、それを公共交通協議会や議会等へフィードバックしながら議論を詰めていく。
- ・本日出た議論、数字上の問題、客観的な数字や利便性の問題等、今は概算ですので市の負担等も含めて十分詰めていく必要があると思いますが、県の方はいかがでしょうか。

（委員）

- ・ただ今の資料５について提案がございまして、説明でもありましたように、それぞれ民間交通事業者及び交通局はシステム事業者を決めた上で次に進むという流れであります。先程説明がありましたように、事業者が決まらないうと数字が固まらないということについては理解できるところではございますが、決めるに際してはそれぞれ片利用環境も想定して決めていただきたい。
- ・何を言いたいかといいますと、システム業者を決めた後に片利用をつなぐ部分が、また費用として発生してしまう。それが結果として片利用分が過大になるということ懸念しておりますので、それぞれ片利用で結ぶという前提で業者を決めていただき、トータルとしてコストが下がるような工夫を前提条件でお願いしたいと思います。

- ・ 連絡協議会において、他関係者とありますのでこれから検討されると思いますが、ここの場がどういう議論の場なのか。資料を見ますと事業者同士が決めたことを現実的にすり合わせる場になるのか。それとも、例えば関係者の中に国等も含めて新たなサービス機能など、政策的な話まで含めた議論をする場になるのか。それによって入るスタンスが変わってくるものですから、そこは整理していただきたい。
- ・ 最後に一つ申しますが、導入に対する費用負担の話ですが、私どもといたしましては、熊本都市圏内に入る姿がどういうエリアになるのか、どういう姿になるのかが見えてからでないとその負担の協議には入れません。ここははっきり申し上げた上で、この連絡協議会の参加というのを持ち帰って中で話をしたいということでございます。

(委員)

- ・ 連絡協議会の他関係者の中に市民は入るのでしょうか。というのが、これまでもICカードに関わる協議で、関係者の皆さんで協議をしていただいて物別れしてきたという経緯があります。私たちの所に終わってからくるというのがありまして、今日も何名もの方からも話がありまして残念だったですし、私たちは基本的に応援団です。事業者の経営を変えられるわけでもありませんし、せいぜい客の一人として乗ることしか協力できませんが、それでもこのような場の中に私たちの声を伝える。最近、新聞報道、テレビ報道がたくさん出てきました。私の周囲でも公共交通に関する関心が高まっています。たくさん意見をいただいております。そういったものを伝える場、そして議論が行われているということ、どなたか市民が参画されて意見反映又は意見伝達ができる窓口を作っていただければと思います。

(委員)

- ・ 要望ですが、連絡協議会ができること自体はいいことだと思いますが、せっかくICカード導入に向けた議論がこの公共交通協議会で公になって、市民の関心も高くなっていると思いますので、この連絡協議会の構成メンバーはいろいろあるとは思いますが、少なくとも連絡協議会での議論をできればオープンな場でやってほしい。例えば、お金の部分も全て税金に関わってくることでもありますので、またここで連絡協議会を作ってクローズドの場で議論が進んでしまいその結果を報告してもらおうという形になると、また前の形に戻ってしまうのではないかと懸念があるので、連絡協議会を作られることはいいことだと思いますが、オー

プンの場でできる範囲でいいと思いますので議論を行い、市民の利便性が高まることにも繋がりますし、市民の関心も高まると思います。

- ・ その中でも、一部出ておりましたが、T o熊カードの割増部分がなくなるということで、代わりにI Cカードの場合はポイント交換というのが出てくるとおもいます。1ポイント1円ということになっておりますし、そうすると事実上サービス低下にも繋がると思いますので、その部分について両者がどのように別の方法でサービス向上に繋げるのかという部分が、やはり、I Cカード乗車券を導入してサービス低下になるということになるといけませんので、そういった部分を含めて、この連絡協議会で話を詰めていただいて全てをオープンにして、I Cカードを市民が利用するような形に持って行ってもらいたいと思います。

#### (事務局)

- ・ 我々としては、システム関係事業者が入って技術的な話を含めた協議を考えておりましたので、フルオープンという形には基本的にならないと思っております。ただ発言のように、連絡協議会を開催し議論の中身を取りまとめて報告し、広く広報することはきちんと対応させていただきたいと思っておりますし、議論の内容によっては関係者の中に市民の代表の方を入れるということも考えさせていただきたいと思っております。現時点では、具体的・技術的な話が中心になってくるであろうと考えておりますので、その内容までオープンにすることは難しいと思っております。
- ・ またこの熊本I Cカードというのは、基本的に県下全域で導入を考えられておりますので、基本的には県を中心にこの連絡協議会を進めていただければと思っておりますので、また改めて県と一緒に話をさせていただきたいと考えております。あくまでも都市圏の話ではないと思っておりますので、その部分はお間違えのないようにしていただきたい。I Cカードを導入するということであれば、今までT o熊カードが入っていなかった地域もどのように対応していくかということが、非常に重要な部分ではないかと思っておりますので、そこは県全体の問題として考えていただきたいと思っておりますし、民間事業者も同様に思っているところであります。

#### (会長)

- ・ 最初の県の提案ですが、片利用環境を想定しての業者選定というのはいかがでしょうか。

(事務局)

- ・ 片利用に関しては、交通局、民間事業者の業者選定の要件の中で、当然お互いが連携できるということが前提条件として検討していくという考えでありますので、当然コストについてもそのような方向で検討していくことは、交通局ともども考えておられます。

(委員)

- ・ 今の事務局からの説明について、初めての提案で戸惑っておりますが、県下全域の導入を目指しているのが県が進めてもらいたいとのニュアンスで聞こえましたものですから、それはいかなものかと思っております。
- ・ 私どもといたしましては、一緒に公共交通のサービス改善について取り組んでいるという立場は明確であります。そこらいきなり、これまで熊本市で進めてきた話を県が主体で動かしてもらいたいというのは、これは承服し難い。ここははっきり申し上げさせていただきたい。公共交通の利用環境のサービス改善に取り組む分に対しては、市と一緒に取り組む。そこははっきり申し上げさせていただきたい。

(事務局)

- ・ 連絡協議会という形で進めていきたいという話はしておりましたが、そこを県が中心となって進めるという話はしておりませんでしたので、私どもの調整不足で申し訳ありませんでした。考え方としてこの熊本ICカードというのは、熊本市だけの問題ではなく県全体の問題だと捉えておりますし事実そうでございます。その部分については今後協議をさせていただきたいと思っております。

(副会長)

- ・ 委員の皆様方で、この新しくできるICカード導入連絡協議会の審議の内容を、公共交通協議会のメンバーにできるだけ早く還元したり、意見が少しでも入ればというご希望がありましたが、私もそう思います。
- ・ 実は、前の資料で配られておりました平成20年8月のICカードワーキング委員会というのは、事業者で主に進められていて、その成果を基に今回の協議会で突如としてICカードをどうするのかということが出てきたわけですから、それによりこのような混乱が起こっているのではないかと思います。
- ・ やはり、公共交通協議会としてのスタンスを連絡協議会へ入れていくという意味では、必ず協議会委員のどなたかが入っていたほうがいいと思います。ですから、

会長か副会長のいずれかが参加するということでご了解いただければと思います  
がいかがでしょうか。

(会長)

- ・ 他の関係者の中に、公共交通協議会の会長、副会長を入れて調整を図っていく  
ということで、その中の議論は公共交通協議会あるいは部会で、常に開示していく  
という形にしたいという提案がございましたがよろしいでしょうか。

(事務局)

- ・ 会長、副会長にはいろいろご協力をいただくこととなりますが、よろしくお願  
いします。

(会長)

- ・ 今話がありましたように、ICカード導入連絡協議会は公共交通協議会の意見を  
反映できる形で進めていきたいと思います。冒頭で話をしましたように、公共交  
通基本条例の理念を尊重し利用者の利便を第一に考える。そして、ICカード乗  
車券は市電とバスで相互利用できる形にしていくということを共通認識として進  
めていきたいと思っております。