

熊本市公共交通協議会臨時会 会議事録

I 日 時 平成 25 年 8 月 16 日（金）午後 2 時～午後 4 時 35 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) 交通事業者における IC カード導入検討状況について

(2) 交通局における市電 IC カード導入の事業者公募状況について

4 閉会

VI 主な内容

議事（1）交通事業者における IC カード導入検討状況について

（会長）

- ・市電とバスが IC カードを導入するという事について、昨年末から今年にかけていろいろなプロセスがございました。特に今年に入ってから、結果的には双方が別々の形で IC カードの導入と、市電は全国相互利用型、バス事業は地域限定型ということで話が進み、それがどういう経緯だったのか分かりづらい部分もございました。
- ・その後、4月に公共交通基本条例もできまして、市民の利便性を図るということになりました。市は公共交通に責任を持つ。バス事業者も責任を持つ。市民も責務を持つという3つを掲げておりますが、結果的に利用者の利便性が確保できなければ、それがうまく活用できない。市は交通局を抱えているということで、交通局とバス事業者間の仲介をして議論を円滑に進める必要があったであろうと思いますが、結果的にこの協議会で調整を図ることとなり、2回の会議を行っております。
- ・今日は、改めて双方から経緯について説明していただくということで時間を取らせ

て頂きたいと思います。それでは、バス事業者から説明をお願いします。

(委員)

- ・元々の経緯として、平成 21 年度から民間バス会社を含めたバス事業者でワーキングが始まり、I Cカードを導入しようということになりました。当初、この段階では全国共通といった部分まで検討しておりません。T o 熊カードの磁気システムの代替としてという話からスタートしております。
- ・その当時は、まだ本格的にシステム会社との話はなく、運賃箱を作っている会社から情報を頂き、5 億円以下で導入できるのではないかという話をしておりました。もちろん地域カードということからスタートしております。地域カードが安いということは後で分かることですが、長崎県で導入されている地域カード「長崎スマートカード」について、長崎県のバス事業者から、セキュリティが低い、デポジットの問題を抱えながらも、当初に導入したので安くなったという背景を聞いておりましたので、地域カードからスタートしたという経緯があります。
- ・そういう状況でスタートしましたが、平成 22 年度のワーキング委員会で、熊本市から相互利用の説明が始まりました。そういう中でもやはり、民間事業者はスタート段階で地域カードということも含めて話をしております。その時にどういうことを考えていたかと申しますと、この当時、全国共通カードは非常にコストが高いという認識がございました。今は 10 数億円と出ておりますが、当時は全国共通という話もありませんで、S u i c a に入っていく場合で 20 数億円という高いコストであるということでした。全国共通の場合、S u i c a と P A S M O がございましたが、乗継定期がない等の問題があり、また関東のバス会社にもまだ紙券が残っているという課題がございました。そういう段階で、実際に全国共通カードを導入するとどのようなことが起こるかということ、様々なサービスができにくいということが分かりました。どうしてかということ、3 年ルールというものがあり、新たなサービスを導入する申し出を行った場合、導入までに 3 年間かかるということをおっしゃっていました。正式に確認しておりませんのでこれが現実かどうかは分かりませんが、このようにハードルが非常に高く我々にとって機動的な I C カードではないということで、民間バス事業者として地域カードということを説明してまいりました。
- ・その後、平成 22 年 11 月頃の段階で、民間事業者において片利用導入案 (P i T a P a) を提案しております。これは、熊本市と協議を進めている中で、熊本市より片利用という方式もあるのではないかと提案から調査したところ、P i T a P a というのが関西にあるということが分かりました。P i T a P a は S u i c a と同時期にできておりますが、関西特有のシステムで非常にコストが安く、1 台の機械

で地域カード・全国カードを読めるような車載機があり、簡単に片利用が導入できる仕組みでございました。また、3年ルールということをおっしゃっていた中でも、半年ごとにいろいろなサービス運用について検討できる仕組みもございましたので、我々としても優れたシステムであると考えておりました。しかし、この段階はあくまでも非公式な調査であり、我々が実際に参加したいとの申し出を行ったところ、関西におけるP i T a P aの協議会に入っている私鉄系のバス事業者の中でもまだ参加していない所もあり、P i T a P a側にとっても関西に力を入れていく必要がある状況で、なぜ熊本なのかという議論がございました。結果的に、P i T a P a側から断りがありP i T a P a参加というのがなくなったという状況でございました。

- ・こうした状況の中、我々は地域カードを導入したいと申し上げておりましたが、相互利用という熊本市の考えが出てきた段階で、地域カードには補助金は出せないと申し上げられました。もちろん、熊本市から片利用という補助の話がありましたが、我々としては地域カードでは補助は出ないという認識がこの段階でございました。
- ・平成23年度に入りまして、なかなか話が進まないという状況の中、平成23年12月にもう一度、相互利用・地域限定・地域プラス片利用という3つの方式について、もう少し具体的に費用等を明確にしていこうとする検討会を開催することとなりました。14回開催しておりますが、ここで協議していく中で、最終的に平成24年8月にワーキング委員会の検討経過報告書が出ます。しかし、この段階でもどのカードがいいかという結論は出ておりません。結果的に、3つの方式の内容が書いてあるだけとなっております。よって、実質的に中身についての検討ができておらず、意見集約に至らないということで、平成24年11月に平成25年度当初の事業着手見送りということになります。我々としては、平成26年春にS F利用開始という前提で進んでおりましたが、費用負担もはっきりしない、どういう機能を付けるか分からないということで、最終的に平成26年春の導入は無理ということをおっしゃっていただきました。
- ・この段階においても、地域カード単体ではやはり補助できない。地域カードプラス片利用に至ってはじめて、熊本市として補助が可能で、それは熊本市の事業としてということでもございました。もちろん、熊本県はやはり全国共通でないとおっしゃっていただいております。
- ・そういうことで、平成25年1月に民間事業者が熊本市側に片利用を踏まえた地域I Cカードシステムの方針を説明させていただいております。やはり、我々の現状の経営状態やI Cカード導入に対する考え方を含めて、地域カードが前提であるということをおっしゃっていただいております。

- ここからは今の現実路線にということになっておりまして、平成 25 年 4 月に我々が地域振興 IC カード導入について基本合意をしたということをお知らせしながら、次に JR (SUGOCA) との連携ということになりますが、ここは T o 熊カードの機械的な問題も控えておりますので、市電が進んでいくという中では、早く要件定義に入らないとできないということで、この部分が明らかになったということになります。結果的に、我々がなぜ地域カードなのか、そこになぜ補助金がでないのかという論点について、すり合わせができなかったということだと思います。
- もう一度我々がなぜ地域 IC カードかということの説明させていただきますが、まず、第一に IC カードというのは経営のツールです。IC カードのためにやっているのではなくて、バスを動かす一つのツールであると考えています。ツールですから我々バス事業者としては、これをコントロールできなくてはいけない。コントロールできてはじめてメリットが出るということになります。実質的に全国共通カードですと、何かをしたくても今は半年、1 年後のことを言わないとやってもらえない。そういうものは機動的に運用できないということになります。
- 現在、地域カードと片利用を導入されております北海道と新潟のバス会社の社長と話をしてまいりましたが、やはり、バス会社というのは機動的にやりたい。全国共通に縛られるといろいろできない。大きな経営の足かせになるというのがバス会社としての考え方であると思っております。
- また、バス・市電の利用者が年間で延べ 4,000 万人を超えていると思っておりますが、この 4,000 万人のうちどのくらいが全国共通を使いたいと思っているのかということだと思います。我々の想定では、10% が利用するのではないかと想定しておりますが、9 割の人達に対するサービスと 10% の利用者に対するサービスのどちらを選ぶかということ、やはり経営者としては 9 割の人達を選ぶものであると思っております。地域内の利便性、地域内の活性化に使えるのはどちらかというのが、バス会社としての視点だと思います。しかし、それだけでは我々としても発展性というところでは問題があるということで、やはり片利用ということだと思います。
- 元々ワーキング委員会でいろいろなことを各メーカーと協議してきた経緯もあり、そういう中で出てきたのが、システム会社を指定させていただき、JR (SUGOCA) との片利用ということで県外から来られる方も利用できる。こういう形になれば、市電側が望む全国型を発行することもできますし、もちろん地域カードも使える。それが比較的到低コストで導入できるという所が一番のねらいではないかと思っております。
- 一番の論点は、経営としてのツールを我々として自由に動かしていきたい。そして利用者にたくさんのサービスを提供していく。そういう面で地域カードが優れている

るのではないかと考えております。

- ・もう一つ大きな要素として、経営状態としての負担能力ということがあります。資料2を準備しておりますが、ここには熊本県の民間バス事業者と熊本市交通局の収支状況が記載されております。今から民間4社の経営状態について説明させていただきたいと思っております。

(九州産交バス・産交バス)

- ・九州産交バスが都市圏、産交バスが地方路線ということで、経常収益で見ると九州産交バスが約27億円、産交バスが約9億円で、運送原価では九州産交バスが約30億円、産交バスが約25億円ということになります。営業外収益を含めた経常経費では、収支として補助金を含まないと、九州産交バスが約3億円の赤字、産交バスが約17億円の赤字ということになります。これを1年間運行した後の翌年に補助金としていただくというという仕組みであります。そうした場合、九州産交バスにおいて補助金を含まないと、平成22年が3,900万円の黒字、平成23年が120万円の赤字、平成24年が6,200万円の赤字ということになっております。ただし、これには空港リムジンが入っております。空港リムジンは黒字の路線でありまして、利益として7,400万円程あり、これを除くと実質的には赤字ということになります。
- ・もちろん当社は高速バスという黒字の大きな事業を持っておりますが、この黒字というのは、元々産業再生機構が入ってきて再生させていただき、H I Sの子会社になりますが、この段階で実は借入金が残っております。これを13年かけて返済しなければならない。ですから、この黒字の部分で実的には借入金を返済してしまうという状況でございます。よって、あまり赤字が出ていないように見えますが、実的には借入金返済のために、高速バスの黒字及び不動産事業によりなんとか凌いでいる状況でございます。
- ・このような状況の中、高速バスについては現在100台近くありますが、20年選手というのがたくさんあります。このような車両については新車に買い換えていきますが、路線バスは一切新車を買いません。なぜかというと、高速バスは時速100kmで走りますので、安全性を重視しますと20年を超えると高速は走れません。新車を買わざるを得ません。しかし路線バスは、時速40~50kmで走りますので、大きな安全性の問題はなく中古車両となっております。年間30数台の中古車両を購入することになりますが、これでも精一杯ということなんです。2ステップバスもあれば、ノンステップバスもあります。ノンステップバスの場合、ほとんどが過去国庫補助で購入したバスであり、ここ3年間新車は購入していない状況です。
- ・最近では、やはり軽油費の増加というのが一番の問題でありますが、非常に苦しい

状況の中、ここ 2 年間で重複ダイヤの削減を行い、乗車効率を上げてまいりました。地方路線においては 1 時間に 1 本又は 2 本という状況まで削減し、これ以上削減のしようがないという所まで至っております。それでもまだ赤字という状況に陥っております。この部分が大きな課題ということになります。

- ・また、乗務員の不足ということも大きな問題です。赤字ですから待遇改善ということもできず、長時間拘束をどう改善するのかという問題も含めて、現在 20 数名不足の状況で回っています。乗務員を採用して待遇改善をしたいのですが、それに使えるお金がない状況です。
- ・このような状況から、地域カードというのは、我々民間が出しております T o 熊カードのプレミアムを使わせていただくしかできない。その中で、利用者に少し還元しながらプレミアムの部分でなんとかシステムを入れさせていただいて、地域カードを導入するということがあります。よって、我々としては片利用の負担というのは非常に重たい状況で、全国共通カードを全車に入れる訳にもいきませんし、片利用で簡単に 1/3 負担と言われてもなかなかできないというのが、当社のバス事業の現状であります。
- ・こういうことで、この IC カードというのは、民間事業者としては地域カードを導入するということが決定し、その前提として利用者のことを考えて、コスト負担が少し増え、ランニング費用として年間 7,000 万円負担することとなりますが、これを負担しないと 1 枚のカードで対応できないということで、我々としては片利用まではなんとかしようということで合意した内容でございますので、ご理解いただければと思います。

(熊本電鉄バス)

- ・私どもの会社の状況について、運送収入についてはほぼ横ばいで推移しております。補助金についてですが、前回の協議会でも申しましたように、路線に対する補助金を頂いておりません。資料に記載されているのは、運行委託分と麻生政権時代の担い手育成ということで、今、非常に大型 2 種の免許を持った運転手のなり手がいないということで、普通免許の方からでも育てていくということで、教育費用等を使っている中での補助であります。このような補助金を頂いている中でも、現実的には 600~1,000 万円ぐらいが赤字というのが我が社の現状でございます。
- ・バス事業以外で、私どもは鉄道がございまして、距離数としては 13km ほどしかありませんが、現在磁気カードを使っておりません。これは、2 両編成ワンマンで運行しておりますので、駅でどうするのか、車両内でどうするのかという問題等

がございまして、磁気カードの使い勝手という点で導入を見送った経緯がございます。今回のICカードにつきましては、鉄道にも導入しようと考えておりまして、私どもはバスプラス鉄道ということになります。

- ・現在まで鉄道については、60年間赤字というのが実態でございまして、累積も23億円という中で、全国の地方鉄道でいろんな形で頑張っている会社がございますが、私どももそれに負けないよう歯を食いしばって頑張っていきたいと思っておりますし、公共交通というからには、バスも鉄道もそれなりの体制を整えたいというのはやまやまではございますが、ことICカードにつきましては言えば、あくまでもツールでございます。尚且つ、地域カードということで補助金が全く出ないということになれば、リースであれ現金であれ、私どもが一切の費用負担をしていく形になるわけです。民間事業者が負担するものに対して、「こうしろ、ああしろ」と言われるのは、非常に心外というのが私個人の経営者としての意見でございます。ただし、これは利便性などいろいろなことを無視するということでは決してありません。ただ理解していただきたいのは、このような現状もあるということですので、熊本においては、バスだけで言いますと、昭和44年をピークで70%の利用者が減っている。30%で稼働している訳です。そういった実態も一方でありますし、これから少子高齢化ということで人口減少という流れは変わりません。我々が一番心配しているのは、ランニングコストの部分でございまして、地域カードで2,3千万円といわれておりますが、片利用の場合さらに2,3千万円加わるということですので。共通カードの場合は、2億ぐらいかかるわけです。ですから、熊本市も逆に言うと、市電のためだけに10数億円もの税金を使うのかということもあろうかと思っております。いろいろなことで、こういう場を通して、認識を新たにさせていただいて、率直な議論をしていただければと思います。

(熊本バス)

- ・会社としてどういう財政状況にあるかといいますと、恥ずかしながら債務超過状況にあります。現在1億2,000万円、累積赤字で約5億円あります。その中で先程も話がありましたように、踏ん張って安全を守りながら運行しているわけです。例えば「補助金が出るからいいではないか」と言われる方もいらっしゃるかもしれませんが、補助金は最高で1年半遅れて入ることになりますので、キャッシュフローは非常にきつい状況です。また、資料で運送費用の数字が記載されておりますが、この数字はかなり絞った上での数字でありますので、燃料高騰の状況や車両入替といった設備投資が膨らめば赤字も膨らむということになります。
- ・また、恥ずかしい話でございまして、私どもの会社では退職金は分割払いです。こ

れは、労働組合と協定を結びまして了解いただいております。そうしないとお金が回らない状況なのです。

- ・ そういう中での I C カード導入です。確かに安全を守りながら設備投資を進めたいのですが、やはり我々といたしましては、身の丈にあった設備投資というのが経営者としては当たり前のことでありまして、安全だけは絶対死守したいということでやっている状況であります。このような会議でいろいろな意見を頂いてありがたいのですが、このような事情があるということも理解していただきたいと思えます。

(熊本都市バス)

- ・ 熊本都市バスは、平成 21 年 4 月から交通局の路線を移譲していただいて、現在運行しております。再来年が最後の路線移譲という予定になっております。収支状況でございますが、補助金を含まない場合で、平成 22 年度が約 2 億 3 千万円の赤字、平成 23 年度が約 2 億 5 千万円の赤字、平成 24 年度が約 3 億 1 千万円の赤字ということで、熊本都市バスといたしましても、人件費を抑えて運行している中で、これだけの欠損となっております。

(委員)

- ・ 時間を頂きまして各社から報告させていただきましたが、我々の経営としてのツールである I C カードに対する考え方は今までどおりでありますし、ぜひ今回の公募も含めてこの片利用ということで、J R (S U G O C A) との連携が一番安いのではないかと考えておりますので、その辺も含めて評価をしていただいて、片利用での実現をしていただきたいというのが我々の願いでございます。

(会長)

- ・ 経緯のことについて少し補足をしていただきました。今までのことと大筋変わっているわけでもありませんが、プロセスの所は詳細に説明していただきました。特に、経営の所も補足していただきましたので、相当厳しい中での対応であるということがお解かりになったと思います。
- ・ やや解り難かったのは、昨年末から今年にかけて、熊本市側が最終的に相互利用を市電に導入するということが決まったことを受けて、バス事業者側が経営のこともあって、地域限定型に踏み切らざるを得なかったことが背景にあると思います。

(事務局)

- ・市の交通局については、事業者といえども公営企業であり、市政の方向性を踏まえた上での対応ということになりますので、改めて、熊本市側の考え方及びこれまでの取組みの経緯を述べさせていただいた後に、交通局としての対応状況を交通局側から説明させていただきます。
- ・熊本市としては、平成 21 年 4 月に第 6 次総合計画（市のマスタープラン）を作っております。この総合計画は、これまでの計画と大きく異なっている点があります。それは、人口減少というものを真正面から捉えた点であり、これから先の人口減少時代の中で、都市の活力を維持するためには交流人口を増大させなければならない。特に熊本の場合は九州中央の地理的特性がありますが、それは優位性ではございませんので、それを優位性に引き上げて交流人口を増大させるという市の基本的な方針がございます。
- ・平成 21 年 9 月にバス事業者で編成されたワーキングチームに県と一緒に熊本市もオブザーバーとして参加してきましたが、この時点で全国相互利用というのは始まってなかったわけですが、交流人口を増大させるという話は基本的に挙がっておりましたので、相互利用に対応する、そして全国的に一番普及しているサイバネ系で進めていただきたいという話はさせていただいておりました。その間、民間事業者の地域カードに対する思いも踏まえた上で、片利用という仕組みと一緒に検討させていただいたところでもあります。
- ・その中で、なかなか進まないという状況がございましたので、一つの目標を共有した上で進めていきたいということで、平成 23 年に作りました市のアクションプランの中では、平成 26 年度中の導入、要するに平成 27 年 4 月からの運用開始というものを、バス事業者とともに目標とさせていただき、改めて、平成 24 年 1 月からワーキングチームで詰め、相互利用・地域限定・地域プラス片利用について、費用及び運用面について詳細に検討させていただいたところがございます。
- ・この目標とするところの平成 26 年度導入、平成 27 年 4 月運用開始という場合、地域カードであれ相互利用であれ 2 ヶ年程度かかるとの想定をしておりましたので、平成 25 年度からの事業着手ということで、我々も片利用・相互利用であれば補助を考えておりましたし、その予算編成の時期も迫ってきましたので、平成 25 年度予算にどう計上していくかというところで、民間バス事業者側に平成 25 年度からの事業着手についての考えをお尋ねし、最終的に平成 24 年 11 月、意見集約に至らず事業着手が見送りになったとのお答えをいただいたということでもあります。
- ・特に、市民の代表であります市議会も基本的には相互利用という方向性でございまして、我々に対して民間事業者に相互利用を働きかけてほしいという意見・要望を一般質問等でいただいていたところでありましたが、民間事業者における平成 25

年度の事業着手見送りということ、平成24年12月にJR九州が市内のJR駅にSUGOCAを導入されたこと、平成25年3月に全国10社の相互利用が開始されることを踏まえて、平成24年12月議会において、民間事業者がなかなか進まないのであれば、先行して市電に導入できないのかとの質問をいただきました。市長から、熊本市として交流人口を増大させること、特に、熊本市においてはこれからの重点的取組みとして、MICEの促進というものを掲げておりますので、それに対応するためにもやはり相互利用カードが望ましく、「市電だけでも」ということについては前向きに検討していきたいとの答弁がなされましたので、本格的な検討を始めたところでございます。

- ・平成24年度におきましては、事務局側でICカードに関するアンケート調査を行っております。平成24年1月に改めてワーキングチームを作り、ICカードについて検討を早めてきたところでありますが、社長会等で話をする際に、一つの判断材料として市民の意識がどこにあるのかという部分について、市として調べていただきたいとの意見もございましたので、イベント時にアンケート調査を行い、さらに市民の2,000人アンケート調査をさせていただきました。その速報値については事業者側にも参考としてお渡ししておりますが、この結果からも、ICカードを早期に導入してほしいという意見が半数を占めておりまして、利用範囲につきましても全国相互利用を望む声が最も多かった。今のTo熊カード以上の広域性を求める声が約8割、他の地域のカードが熊本で使える環境にすべきという声が9割を超えておりました。そういうことで我々としては「市電だけでも」というところで検討を始めたところでございます。
- ・検討にあたっては、バス事業者側の今後のカード方式がどうなった場合に、バスとの連携も含め、どのような対応ができるかについて検討し、技術的にはどの場合でも検討が可能であることを確認させていただき、市電での本格的な作業に取り組んだという状況であります。

(会長)

- ・最後の所ですが、「市電だけでも」という検討をして、バス事業者がどうなるか決まっていない状況で、見切り発車したということに結果的にはなるのですが、その際に、以前からバス事業者が地域型を検討している状況で、片利用やどのような形であっても検討可能というのは、どういうことを想定していたということでしょうか。

(事務局)

- ・片利用という話については、費用負担の話は別として、バス事業者側も認識されておられましたので、バス事業者が地域カードを選んだ場合でも、片利用システムを整えれば、市電のカードがバスでも使えるようになる。また、バス事業者の協力は当然必要となりますが、バスのカードが市電で使えるような対応は技術的に可能ということで、バスと市電の連携が可能であるという確認をしているということになります。

(会長)

- ・もう1点ですが、平成25年2~4月辺りのことが、ややブラックボックス的になっていて、熊本市側が進めてきて、あらゆることを検討されたということは解りましたが、そういう場合の情報交換というのは、バス事業者と市のほうで何らかの形であったということでしょうか。それともないままに進んだということでしょうか。

(事務局)

- ・事務的には情報交換はさせていただいておりましたが、平成25年4月の地域カード合意という話については、十分な情報交換はできていなかったという所がございます。

(会長)

- ・水面下の話で、微妙な所もありますので、言える範囲、言えない範囲あると思いますが、結果的には多少のことは知っていたが、いろいろ詰めて議論はしていなかったという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

- ・詰めてお互い納得した議論ということではなかったということでございます。

(会長)

- ・委員もその点はいかがでしょうか。

(委員)

- ・その通りだと思います。1月に我々が地域ICカードプラス片利用で考えておりましたが、市側が国庫補助を前提として全国共通を導入すると言われました。我々としては正直なところ、それは困るという気持ちがありましたので、我々としても片利用という前提を早く作りたいということで、地域カードを先に動かしたというの

が事実だと思います。ですから、そこに両者思いが伝わらない。立場上の問題だと思いますが、情報を出しづらいというのが相互不信の結果だと思います。

(会長)

- ・残念ながら相互不信という言葉がましたが、地域カードと片利用で補助という話はあったが、バス事業者側が平成 26 年春の導入は無理ということで、それを受けて、市から話をされて、市のほうでは補助金を前提というか、やる以上は補助金のことを検討しながら決めていったということでしょうか。

(事務局)

- ・先ほど事業者側から経営のツールという話がありましたが、我々行政側としては街づくりのツールになり得ると思っております。街づくりのツールということで考える時は、先ほど申し上げましたように、交流人口の増大という街づくりの方向性に寄与するものであれば、市議会とも相談しながらになります。片利用であっても広域の対応になりますので、その部分については支援したいと考えている。国の支援についても、補助メニューがございますので、国庫補助を活用することについても協力させていただきたいと考えております。
- ・熊本市としては、これまで申し上げてきたとおり、片利用又は相互利用といった広域的な対応ができるものについては支援したいと考えておりますが、地域カードであっても、国庫補助申請ができないということではないので、申請に関しては協力させていただきたいという話は、社長会の中で話をさせていただいております。
- ・県とも補助金に関しては一緒に考えていきたいと思っておりますし、特に相互利用に関しては、県・市協力して支援していきたいということは以前から話をしているところでございます。交通局もそれを踏まえて国へ補助申請をされたというところがございます。

(会長)

- ・委員にもう 1 点確認しますが、最終的に市側が市電での相互利用という形で動き出したので、バス事業者としても平成 26 年度の導入は無理だと表明したが、もう一度内部で検討して方針転換をした。そこまでのプロセスで何かお話できる範囲のことがあればお願いします。

(委員)

- ・はっきり言いますと、補助金といわれる所で一番恐ろしかったのは、1/3 を負担し

ろという所です。一般的には、国、県・市、民間事業者 1/3 ずつが当たり前というのは分かっています。そこで、地域カードに最初から補助金を出さないと言われまして、1/3 負担が基準である全国利用ないし片利用を我々が先に言ってしまうと、やはり 1/3 負担が当たり前だということになる。前回、委員が言われたとおり、IC倒産という話になりかねない訳です。新車のバスを 1 台も買えない一般路線バスの会社が、何を負担できるのかという恐ろしさがある。ですから、地域カードの場合は自分たちで負担ができる。ただし、実際は利用者へ負担を転換していることですが、それを分かっているでも T o 熊カードからまた T o 熊カードに戻るのかという議論をしたこともあります。でも、それでは今からの世の中生き残れない。益々、利用者を減らすだけ。そういうことで IC カードに行かざるを得ない。でも、その中で補助金の負担を言ってしまったら確定になってしまう。それは言えないというのが相互不信の中身だと思います。

- ・市からは、バス事業者の事業としての片利用ということはずっと言われておりますが、「そうではありません」という方向になんとかもって行きたいというのがこの時期だと思います。もちろん、各社それぞれの経営課題が関わってまいります。その中で、1 社でも離脱すると困るということで、先にこの地域カードを作らないと無理だということで合意をしたと理解しております。

(会長)

- ・最終的には、地域カードで事業者を決めていくというのが、バス事業者にとっては費用負担が少ないということだったのでしょいか。

(委員)

- ・元々、ワーキングの中で、地域カードを A 社、地域カードプラス片利用を B 社、全国共通を C 社ということで指定して進めてまいりましたので、その流れでいきますとおのずとこの結果になってくるということです。

(会長)

- ・それでは、交通局から説明をお願い致します。

(熊本市交通局)

- ・交通局としては、先程の事務局からの説明のとおり、市の方針を受けて国庫補助申請を行い、5 月に九州運輸局から国庫補助の内示がありまして、6 月補正に予算を計上し市議会の承認を頂き、今回公募を行ったということであります。

(会長)

- ・市議会を経て、国庫補助の内示を受けたということが、今回の相互利用を進めていく上での前提になっているということによろしいですか。

(熊本市交通局)

- ・そのとおりでございます。

(委員)

- ・交通局としてどのように考えたかということについてご説明させていただきたいと思います。ご承知のように交通局は、平成 21 年度から財政健全化団体という形で平成 27 年まで国の縛りがかかっております。そういう中で、新たな事業というのはなかなか起こすことが不可能でございまして、この IC カードにつきましても、平成 21 年度に健全化計画を策定する際に、項目としては入れておりましたが、経費等については一切挙げておりませんでした。平成 24 年度に計画の見直しを行う際に、IC カードについて論議されてきまして、熊本市の施策及び交通局としての考え方を含めまして、IC カード導入について計画に盛り込ませていただき、まだ金額的なものが全くわかっておりませんでしたので、平成 25 年度以降計画するというので、議会の承認を受けた後に国へ提出し承認を受けたということでもあります。
- ・そういう中で、IC カードをどのように進めたらいいか、やはりそれが経営負担になれば、たとえ市の施策であろうと一般会計から全て支援という形ではなかなか難しい。そこで、国の補助を受けながら、尚且つ交通局の経営状況を見比べながら判断し、この数字であれば行けるだろうということで、6 月議会にお願いしたところでございます。交通局としても安穏と暮らしているわけではありませんで、平成 22、23 年度につきましては職員の給与カットを行い、自ら自分たちの経営効率を高める形で動いておりまして、この IC カードについても、イニシャルコスト、ランニングコストを多角的に計算いたしまして資金計画を作り、尚且つ利用者目線の立場から全国相互型がベストではないがベターだということで、交通局としても全国相互利用型を進めさせていただきたいということをお願いしているところでございます。

(会長)

- ・1 点だけ補足をお願いしたいのですが、市電の利用者人口に対してこれだけの費用を使うのは、負担が大きいのではないかという議論も出ておりますが、その点についてはいかがでしょうか。

(委員)

- ・平成 23 年度、おかげさまで市電の延べ利用者数が 1,000 万人を超えまして、平成 24 年度においても現在議会の審査待ちではありますが、同様に 1,000 万人を超えると考えております。そういう中で、前回もお話しましたように、現金利用客が 50%を超えているということは、やはり県外からの利用者が多いだろうと推測されるところでございます。そうすると、県外から交流人口を増加させるためには、現在の現金、T o 熊カードではなく、全国で導入されております相互利用型の I C カード、尚且つ、熊本市民の利便性向上を図るため、熊本市外・熊本県外でも使えるような形にするべきではないだろうかということ。また、全国の J R 系が相互利用型に動いたということが要因だと考えております。
- ・バス事業者の経営状況、交通局の経営状況ともに赤字でございます。資料では、交通局のバス事業は黒字となっておりますが、これはバス路線の移譲を進めている中で、交通局の土地を切り売りしている状況での黒字ということでありまして、一概に補助金を多く貰っているということではありません。

(会長)

- ・以上、事業者からご報告をいただき、今までの経緯を深めて頂いたということですが、何か質問等はございますか。

(熊本商工会議所)

- ・まず 6 月 5 日付にて熊本商工会議所は、熊本市長宛に要望書を提出させていただきましたが、このことについて説明させていただきたいと思っております。まずもって発端は、現在商工会議所では年 2 回程度、熊本市長及び熊本市幹部と意見交換をさせていただいております。これは、行政側の方向性と民間側の方向性のすり合わせをして、いろいろなことをお互い協力して進めていこうということで実施しているところ です。
- ・実は、その立ち上げとなりました平成 24 年 2 月の意見交換会の場で、今回議論されております市電に導入予定の I C カード導入基準について、商工会議所から熊本市長に基準のご質問を申し上げました。その場で市長からは、「あくまで一例だが、今、結節が進んでいる新水前寺駅で J R と市電が 1 枚のカードで乗換えられることが、市民にとって大変利便性のある大事な要件だと思っている」との見解をいただいております。意味するところは、当然ながら J R は S U G O C A という全国共通カードですので、全国共通カード 1 枚で乗換えができるということを念頭に置いて

の話だと思いました。

- この発言を受けて商工会議所といたしましては、熊本 I C カードの検討委員会を会議所の中に立ち上げ、いろいろな経済界の事情も勘案しながら、市長の発言のように熊本市民、県民にとって最も利便性の高いことはどういうことなのかについて議論を行なったところでございます。一方で、バス会社の経営体力の問題や経営情報保持の観点から、バス会社が地域カードを採用することを決定したという情報も頂いたところです。
- この地域カードについて会議所で検討する中で、例えば、熊本の新しい将来に向けた交通体系を考える上で、非常に柔軟性が保てるであろうと。全国系になると、非常にホストコンピューターの改修が重たくなって、いろいろな施策が打ちにくいものが、この地域カードであれば非常に柔軟に対応できる。その他に交通以外にも、例えば、薬の記録用のカードとして使ってみたり、社員証として使えるなど、交通カード以外にも様々なインフラとしての可能性を秘めているということで、商工会議所の検討会でも大いに評価できるという結論に達したということであります。
- ただ、バス事業者からは、主に経営情報保持の観点から J R とは連携できるが、他社とはなかなか連携しづらいという話があったのも事実です。J R は、熊本県内に多くのインフラを持っておられ、各自治体とその活性化の取組みといった施策を進めておられ、熊本県内各地において今後もスムーズな協力関係が築けますし、その成果も期待できるということで、バス会社から話がありました J R (S U G O C A) については、経済界からもみても一定の評価に値するであろうということなのです。
- また、市電と J R との結節を考えた時に、利用者からすれば全国系のカードであれば、S U G O C A であろうがその他のカードであろうが 1 枚のカードで乗換えできるわけですが、主に通勤、通学等で定期を利用されている市電及び J R のヘビーユーザーについては、J R から市電への乗換えを想定した時に、J R は経営戦略上、他の全国系カードと定期券の連携はしないという方針を持たれているがために、仮にその他のカードが市電に導入される場合には、定期券の 2 枚持ちになってしまうということで、熊本市長の発言どおりの市民・県民にとって最も利便性の高いものになるという要件が欠落してしまいますということを商工会議所の会議で知りえた情報で、そういう結論に達したしだいでございます。
- また一方で、仮に熊本市電に S U G O C A が採用されれば、バス会社から S U G O C A であれば情報連携ができるということを前々から言われていますので、そうであれば J R 、市電、バスで利用できるようになると、市民・県民の皆さんにとって非常に利便性が高いものになるということが言えるかと思えます。そういうことを考えて、熊本商工会議所としては異例のことではありますが、熊本 I C カードには諸

般の事情、連携を考慮した結果、ぜひSUGOCAでの導入を頂けないかという要望を提出させていただいたという経緯でございます。

- ・経済界の勝手な都合でいろいろ議論を進めて、いろいろやったということではなく、なかなかバス事業者と熊本市の連携がうまくいかない中、商工会議所としてそういう議論の場を持って、本当に熊本にとってどういうものがあるかということを経済的な観点を少し超えているとは思いますが、そういう提案をさせていただいたということでございますので、何卒ご承知おきのほどよろしくお願ひしたいと思います。

(会長)

- ・商工会議所が提案された経緯の説明でございましたが、その後の議論で商工会議所の方では、別にシステム事業者の名前を挙げるのではなく、市電及びバス両者の利便性に利するような形を配慮していただきたいという文書を、再度提出されていることを付け加えておきますが、今までの経緯は、熊本市とバス事業者の間で行き違いといいますか立場の違いもございましたし、経営体力の問題もあって、絵に描いたように簡単に行かなかったということでございます。ちょうどその時期に公共交通基本条例ができつつあった時期なので、結果的に見ると極めて残念な事態になっているということでもあります。経過説明の理解ということではありましたが、何か質問等はございますか。

(委員)

- ・今日は大変詳しい話をお聞きしましたが、一方で気になるのは、相互不信という言葉が出てきたり、口出しされるのは心外という言葉も出てきました。私たちは経営を救うことはできないわけですが、この協議会は「よりよい公共交通をどうするか」ということを議論すべき場であったということから考えると、利用者が使いやすいとか利用者が増えるものという観点でしか議論できないと思っております。ただ、現実としては経営問題が出てきて、その経営問題があるからどうにもなりませんという話しか今日は出てこなかったというのが率直なところでございます。
- ・もう1点、商工会議所においてICカードの議論をされたということではありますが、今、1社がどこかわかりません。SUGOCAであれば、そのまま素直に治まってしまふのかと思います。また、今後のICカード検討協議会で議論が進んで、相互連携についても詰めが進むことになるのですが、ではSUGOCAでなかったら、どうなるのかということをお尋ねしたい。

(会長)

- ・本日の会議は、今のところプロポーザルは1社ということが公表されて、その経緯と今後の対応について、後ほど市のほうから報告されます。1社の会社名は出てきませんので暗黙で議論するかということになりますが、今までの議論の一番の問題点は、本来どこかで仲裁して結論が出てくるものが、別々の所で議論され、市も交通局サイドに立ったというわけではございませんが、結果的にこういう2つの不幸な結論が出て、今のところまだ解決していない段階で、後ほどプロポーザルの結果を聞くということになります。
- ・今回、経営のことを出しましたのは、あるべき姿で議論できればよかったです、現実にはバス事業者が先行して地域カードを作るとか、あるいは今回のようにSUGOCAが全体的に出てきた後でどうするかなどいろいろな問題がありますが、経営抜きでは話ができません。公共交通基本条例を作った時も、経営体力のことはお互い勘案しながら議論しておりますので、ここまで議論した以上、どういう背景で行なわれたのか、お互いのことは尊重するがこれは各々の経営体力を考えてのことだということとは前提です。
- ・熊本市のICカードについては、バス交通のあり方検討協議会の中から導入の議論は一般論として出ております。しかし、熊本市は計上することができなかった。具体的にまだ出せる状態ではなかったということで、出すべき時期にきて出したと。これも、財政健全化という縛りがあってのことだということの認識をしていただいた上で、市民が利用できる、今の段階からいうとギリギリの選択をここで議論したいということです。

(委員)

- ・せっかく熊本市公共交通基本条例がありますので、今の話を聞いている限りでは、本当にこの条例の趣旨を我々委員自らが踏んでしまっているのではないかという懸念と危機感を持っております。特に民間事業者、行政、交通局にお願いしたいのは、いろいろ困難な課題があるということは承知しましたので、その上でどこが踏み込めて、どういうことができるのかということをしてできる限り我々に伝えていただければと切に願います。私たちは使って応援することしかできません。

議事(2) 交通局における市電ICカード導入の事業者公募状況について

(会長)

- ・それでは、議事2のプロポーザルの状況について説明していただき、今後どうするのかということについて議論を深めていただきたいと思います。それでは交通局か

ら説明をお願いします。

(熊本市交通局)

- ・市電の I C カードシステム導入業務に係る公募型プロポーザルの公募状況でございますが、7月23日の第3回公共交通協議会の後、7月31日に業者募集の公募を開始いたしました。プロポーザルの参加表明の締切りであります8月13日において、参加表明は1社でございました。このため募集公告に規定しておりましたとおり、8月14日に再度公告し、参加表明期限を8月23日まで延長いたしております。その際、広く事業者に参加していただくため、主に3点について公告に説明及び解説を加え、再公告を実施しております。
- ・1点目は、元々要求仕様書に明記していたことではありますが、要求仕様書には交通局が要求する基本仕様や基本データ等を示しておりますが、それと同等若しくは代替する機能の提案を妨げるものではないということを再度公告に加えております。2点目は、審査基準について参考資料として解説を加えております。3点目は、これも募集要綱に記載していたことですが、業者選定にあたっては、今回の契約対象であります平成25年度だけでなく、平成26年度以降の事業展開に関する提案も含めて評価することを、再度公告に加えております。この他、実施要領及び要求仕様書などに対する事業者からの質問に対しては、これまで参加表明提出者に限っていたところを、全国相互利用可能な交通系 I C カード発行事業者という条件を満たしていれば、参加表明しなくても質問できることといたしました。このような措置を行いまして、今回再公告を行っております。
- ・今後の対応でございますが、8月23日に参加表明を締切り、企画提案書を8月29日までに提出いただき、9月4日にヒアリング及び審査を行うことといたしております。その後、業者を決定し、9月13日に審査結果通知を行う予定でございます。なお、参加者が1社の場合は、業者選定委員の審査点数の平均が満点の2/3以上の得点が必要であれば、契約候補者として認めないこととしております。

(会長)

- ・プロポーザルの趣旨が2社以上で競争して公平性を保っていくということでありましたが、残念ながら1社ということになりましたので、その経過を説明していただきましたが、何か質問等はございますか。

(熊本商工会議所)

- ・今回の件を受けまして、商工会議所でも正副会頭会議を開きまして、今回の公募に

ついて申し上げておくべきであろうということになりましたので、いろいろアンダーな情報も含めてということになりますが、差し障りがあることについてはご容赦ください。

- まずもって、今回 1 社だけの応募だったということですが、先程ご説明しましたとおり熊本商工会議所としましては、ぜひ J R に参加していただきたい。それが市民・県民の皆さんにとって利益に繋がると考えておりましたので、実は、この公募がありましてから、どのようにされますかということの間接的にお尋ねしたところでは、参考資料 1 に「※この金額には、定期券システム～相互利用に係る費用は含まれていない。」と記載されております。平成 26 年度末にこのシステムが稼働することが必要のようです。ただ、ここに予定という言葉が書いてありますが、実施要領の別紙 1 「熊本市電 I C カードシステム導入業務企画提案書等審査基準」の業務スケジュールについて、この配点が 300 点満点のうち 30 点あるわけです。26 年度末予定とありながらこれが遵守できなければ 30 点減点されるということです。
- 何を申し上げたいかといいますと、以前から私どもが伺っているところによりますと、交通政策総室と J R との打合せでは、J R は平成 26 年度末、平成 27 年 3 月稼働は難しい。平成 27 年秋になりますということを再三説明したということですが、これは後に市の幹部の方に確認したところ、5 月 28 日の J R との協議の中で、「3 月までで努力はしてみる」ということを言われたので、J R も手を挙げると思っていたと。つまり、この期限を切られたことには錯誤があった、J R の意思を錯覚された。それで、平成 26 年度中ということにこの公募の資料がなってしまう、結果的に J R が手を挙げられなかった。
- 実は、私どもが調べたところによりますと、九州の中で全国利用型の I C カードを提案できる場所は 3 社しかありません。というのは、全国共通カードは地域の申し合わせがあって、仮に熊本で公募を出すと手を挙げられるのは、J R か、西鉄か、福岡市交通局がやられている「はやかけん」の 3 社しか手を挙げられない。そういう住み分けができています。しかも「はやかけん」は、県外では事業展開しないということを規定に持っております。従いまして、J R が手を挙げられない条件設定で出すと、おのずと 1 社しか手を挙げられないということが、私ども商工会議所の調査で分かっております。
- このプロポーザルの平成 26 年度末というのは、市の幹部の方も J R が手を挙げるものだと思っていたということで、私どもは錯誤であろうと理解しておりましたが、今回の再公告の資料を見ますと、この点が一切訂正されていない。7 月 31 日付でバス会社、いわゆる I C 検討事務局会社から熊本市に対して、J R はこの期限は守れないので応募できないという旨の書類が提出されております。

- ・元々、このプロポーザル型の公募というのは、より良いものをより安い価格で調達するために行う制度だと思います。熊本市においては、このプロポーザルの運用基準を一般競争入札の実施要綱に基づいて行われています。これは、ただ期間を延長すればそれで1社入札でも大丈夫ですよという規定になっております。ところが全国の他府県では、このプロポーザル型の入札を有効なものにするために、それぞれの自主基準を設けているところが多数ありまして、例えば、大阪府では特定の事業者しか参加できない、提案できない内容であれば、仕様書を見直した上で再度公告するというように定められております。
- ・商工会議所としては、プロポーザルというのは公平性を担保するために、1社しか入札がなかったのであれば、そういったネックになっているところは熊本市当局も把握されておりますので、きちんとその点を修正されたうえで公募されるのが妥当ではないでしょうか。平成26年度末、平成27年3月、平成27年10月と、ここにどういう意味合いの差があるのか分かりませんが、今後、末永く熊本市民・県民が使うインフラになることを考えれば、ここは慎重に対処することが行政に求められるあり方ではないでしょうかと思います。
- ・是非、複数社が参加できるような要件に見直していただきたいとお願いしたい。理由は、冒頭で申し上げましたように商工会議所にて検討した結果、やはりJRのカードが熊本市民・県民にとって、あるいは熊本県全体の地域活性化にとって非常に有意義であろうと思いますので、あえて商工会議所として意見を申し上げさせていただきました。

(委員)

- ・直接の利害関係者なのでなかなか言いづらい部分がありますが、実際にこの仕様書を開いて見ました時に、前回の協議会において片利用が前提ということでありましたので、我々の地域カードと結べるということで公募をしていただける、その文言が入っていると思っておりましたが、いくら読んでもその文言が出てこない。やはり、公募でも入札で公平なものですから、民間というものは仕様書に書いてないことは、いくら理解しても言わないと思います。ですから、我々が地域カードということで選定させていただきましたので、これと結ぶということを前提という文言を入れていただきたい。その時に地域カードと全国共通がどうやって結ぶかというところがプロポーザルではないだろうか。それをどうやって技術的に担保するのか、費用がかかるのか。入札が年度、年度で行うものですから、非常に難しいということとは理解します。基本的に2ヵ年事業ということで記載できなかったのかという所が疑問であります。

(会長)

- ・委員の疑問は、前回の協議会の時の共通認識で、報道等もなされておりますし、市側も別にそこを外したというわけではないと思いますが、この点について事務局からお願いします。

(事務局)

- ・熊本商工会議所から公募の審査基準についての話がありましたが、これは、バス事業者から我々に対し、こういう問題があるというお話を頂いておりましたので、今回の再公告には交通局のほうで、別紙1 審査基準の参考資料を添付されております。
- ・例えば、解説2に書いてありますとおり、審査基準について『バス地域カードの「技術的に可能」という記載は、連携が円滑に～』ということでの審査であるということ。その部分の理解が当初の文言では十分に読み取れないということでしたので、今回、参考資料として付けさせていただいております。また、解説3にも『業務経費というのは、イニシャルコスト、ランニングコスト、加えてバス地域カードとの連携経費も～』と全て含めて審査するという。よって、単なる市電のICカードだけでなく、バスの地域カードとの連携経費も含むのだということを明記させていただいている。さらに、業務スケジュールについても、『平成26年度末までを目途とするものであるが、平成27年度以降を含めた提案であっても、全体的な提案との整合性や実現性等を含めて審査する』ということを明記させていただいておりますので、基本的な仕様というのは変わっていませんが、その中に含まれている考え方というのは、決してこの片利用が前提にされていないということではありません。
- ・また、もう一つ大きく変わっておりますのが、前回の公告では、参加表明した後で質問を受けるという形になっておりましたが、今回は、参加表明前でも対象10社であれば質問できるということですので、疑義があれば交通局にて答えていただくということになり、委員あるいは熊本商工会議所が質問された部分について、十分対応できるのではないかと。それに加え、SUGOCAが市民・県民にとって有益であるということについては、相互利用カードということであれば全てが共通で使えるわけで、だからこそ公募しているわけですから、特に定期が一枚のカードで実現できるというのはSUGOCAだけでありますが、基本的にその場合であっても、交通局側でシステムを整えればJRは対応しますということで、決してJR(SUGOCA)が費用を出して一緒に協力しましょうという話ではありませんので、その部分は交通局での考え方を含めて、評価の対象には当然なるかとは思いますが、どのように評価するかというのは基準の中で対応されるものと。公募しているとい

うのは、全国 10 社のどこかで相互利用システムを導入すれば、全て使えるという前提で公募したわけですので、ご理解いただきたいと思っております。

(会長)

- ・2 社出ていけば問題ないのですが、今、1 社しか出ていないというところですので、その後どうするのかということも含めてということになります。県はいかがでしょうか。

(委員)

- ・ I C カードでは、どのような方式で展開されるかということについて、多くの市民・県民の方が関心を持たれているところがございます。利用者の利便性、それからコストの比較等々、総合的に勘案して複数の選択肢の中から、この熊本にとって最適な I C システムとなるようにしっかり検討すべきものであると考えております。現在、熊本市交通局におかれては公募の再公告が行われておりますが、利用者にとって複数の選択肢が提示されるのではないかという期待感が非常にあった中、仮にこのまま 1 社応札となった場合、県としては、市の交通局の公募に対して物を申す立場にはないのでありますが、心配なことがいくつかございます。これを少し述べさせていただきます。
- ・まず、これは第 2 回協議会でもお話ししたのですが、利用者の利便性という観点から、現在の T o 熊カードでできている、市電とバスがお互いに使えるということ、利用できる、この連携というのが本当に大丈夫なのか。確実にこれが実現できるのか。これをしっかり確認させていただく。これが第 1 点であります。
- ・また、これから最適なシステムを選択するにあたり、利用者により見えてくる形で複数の選択肢で比較検討を行うということが望ましい。これは先程述べたところですが、今後はバスと市電の連携や片利用を睨んだシステムの検討が行われていく中で、利便性やコスト比較等が厳密に行われずに、最適なシステムの検証が十分に行えるかどうかというところを懸念しております。これが 2 点目でございます。
- ・さらに、これまで委員の皆様、事業者の皆様の話等を聞いておりますと、関係者の間で意見の相違対立が見られております。このまま歩み寄りがないまま手続が進むということは、私どもといたしまして憂慮すべきことであると思っております。前回の協議会の場でも事務局の方から、公募によって具体的に事業者が決まらなければ、今後詳細な比較はできないと言われております。今後、仮に 1 社応札となった場合でも、この厳密な比較検討・整理を行いしっかりと説明責任が果たせますよう、本協議会に詳細な比較検討の資料の提示を行われますよう、改めてお願い致します。

- ・それから県としましては、関係者間の意見相違があるまま、このまま進められた場合に果たして、この熊本にとって最適なシステムを選択する際にしっかりと検証ができるのかと。私どもとしましては、県民や県議会に対しまして十分な説明ができるかということも合わせて心配しております。仮に今後県の関与を求められた場合、慎重に考えざるを得なくなる状況が出てくるということも懸念しております。

(熊本商工会議所)

- ・先程、再公告の参考資料について説明がありましたので確認をさせていただきたいのですが、参考資料として業務スケジュールについての解説が加えられておりますが、この事と別紙1における業務スケジュールの配点30点とは、どういう関係になるのか。平成27年度以降であっても、きちんと決めたスケジュールを提案して、それが遵守されるということであれば30点のマイナスにならないのかということについて、明確にご回答願います。

(事務局)

- ・県と熊本商工会議所からお話がありましたが、事務局から考え方をご説明させていただきます。まず、『平成27年度以降を含めた提案であっても～』ということは、一番満点に近い点数が取れるのは、平成26年度で実現できる可能性が一番高いという提案がもちろん満点でございますが、平成26年度であっても本当に大丈夫なのかという提案であれば減点されていきますし、平成27年度以降を含めた提案であっても、全体的な整合性や実現性が高いということであればそれなりの得点が付くということで、これはあくまでも満点が30点ということであって、決して平成27年度以降を含めた提案が0点という話では元々ありませんでした。考え方としては、スケジュールが平成26年度末を目標としておりますので、それに近い提案がより高くなる。ただし、実現性と全体的な整合性を含めて審査しますので、きちんとした提案であれば、基本的に劣るような点数にはならないと考えております。詳細な審査基準については、交通局が持っておられます。それをこの場で言う話ではありませんので、そういうことでお考えいただければと思っております。
- ・県から3点ありましたが、まず、相互連携が大丈夫かということですが、バスの地域カードが読めることが交通局としての相互連携の役割ですので、そこは、審査基準の中で円滑に実現できることを基本に審査するということですので、1社であっても担保できると考えております。
- ・片利用システムについて、1社の場合比較検討できるかという点については、片利用システムは基本的にバス事業者の事業として支援していくという話であります

ので、今回は片利用システムの費用を求めておりません。基本的にこの公募状況によって判明する話ではありません。

- ・3点目にありましたように、今後バス事業者が予定されている業者と市電の業者の関係者が集まれば、そこでお互いに詳細な仕様及び知恵を出し合って、一番効率的な費用について詳細に検討できるということでございますので、この部分の心配はいらぬものかと考えております。
- ・先程、熊本商工会議所から大阪府でのプロポーザルの紹介がありましたが、ちょうど今協議会で使用しています城彩苑が、プロポーザル公募をして1社だけの応札となり、今回のような審査基準をクリアして運営していただいている状況でございますので、決して1社だから市電の求めるものが実現できないということではないと思っております。

(熊本商工会議所)

- ・平成26年度末に期限を設定されている意味がわからない。なぜ平成26年度末なのかを教えてくださいませんか。先程から説明しておりますように、これは熊本にとってのインフラですから、非常に大事なことだと思っております。一回皆さんがカードを持たれると簡単に変更できない。だから慎重にやるべきものだと理解しているのですが、なぜ拙速に平成26年度末というように期限を切って進められるのか。平成27年度末ではなぜいけないのか。そこを説明していただけませんか。

(事務局)

- ・平成26年度末に関しましては、冒頭で市の考えを示しましたように、民間事業者と平成26年度末を一つの目標として進めてきたところでございますし、先行導入ということで12月議会にて表明し、検討する際も平成27年度から運用開始するというスケジュールを組んできております。また、バス事業者も基本的には平成27年4月から開始ということで動いておられます。平成27年4月というところで一斉に動き出すということなので、市電だけ待つという話は基本的にないのではないかと考えておりますし、これまでの市議会での答弁を含めて、市としても表明してきたものでもあり、交通局としてもこれを受けてこの目標を設定させていただいているものでございます。

(会長)

- ・市議会との対応関係で、公約ではないですが進めてきたというのは、熊本市としての立場だと思っておりますし、プロポーザルについては、この城彩苑が結果的に1社の応

募でそのまま決定して、円滑に進められているという話がありましたが、例えば大阪府で出てきたような仕様書を見直して再公告というのは例外的なのでしょうか。熊本市では行わないということでしょうか。

(熊本市交通局)

- ・大阪府の状況を調べておりますが、大阪府の契約担当部局では、そのような基準はないと。ただし、プロポーザルを行って応募者が1社であったときに、契約担当部局に事業課から相談があった場合に、その仕様書等に問題があったときに仕様書を変更してはどうかというアドバイスをすることはあるが、決まったものではないということでありました。

(委員)

- ・また空中戦になるのかという心配を非常にしております。それも商工会議所からの提案でありましたので、どこにどう解決を求めたらいいのか戸惑っているところがございます。より良いICカードにしていこうという中で、こういう提案が出てきたということに関しては私も賛成ですし、プロポーザルが複数社であるというのは理想系ですので、そのために最大限の配慮をしていただきたい所は同感でございます。
- ・民間事業者の地域振興カードの時も、先行してしまっただがために私たちは何もお手伝いすることができなかったという、少し悔しい思いもありますので、また交通局の場合はチャンスがあるというところかもしれません。JRも最大限熊本のために、ICカードのために参入の検討をしていただけたらと願うところがございます。

(会長)

- ・1社しか応募が出そうにないという段階で熊本市と協議を行い、急きょこういう形で会議を開き、水面下を含めいろんな議論があるのは承知しておりますが、一番の問題は、2社以上必要だということで、全体で進めてきたものが、結果的に1社しかないというのはどうも不透明だと。やはり透明性を確保するためには、2社以上出てほしいということで再公告をどうするかということを、この協議会で図ったほうがいいのではないかと思ったのですが、時期的な問題とこの時点で再公告をどうするかというのは、今応募している業者に対して条件を途中で変えることとなりますので、それはおかしいだろうということで、本日は、事実経過とこの間の問題点を整理していただいて、議論していただくということです。今日はいろいろ突っ込んだ議論が出ております。それから県の質問について、先程事務局からお答えいた

いただきましたが、県は納得していなければ厳しいというか、慎重な対応を取らざるを得ないという、その点はいかがでしょうか。

(委員)

- ・最後のほうでもコメントしましたように、それと前回も同じような話をしておりますが、全体のシステム、サービスを含めて、コストも含めて、全体を見て判断するというのが県の姿勢でございます。これは終始一貫変わりません。それから、前回から片利用というのが出てきている中で、片利用の部分が比較検討できるようになればというところがありまして、それは私どもがどうこうしろというものではなく、市が独自に工夫していただきたい。私どもは、その結果を踏まえて判断させていただくということでございます。

(委員)

- ・今日はSUGOCAで是非という話もいただきまして、逆に非常に戸惑っているところもあります。私どもの状況を少しご説明させていただきたいと思っております。
- ・SUGOCAは、私ども既に運用している立場もありまして、これまでもバス事業者及び熊本市とも情報交換をさせていただいております。そういった中、バス事業者からSUGOCAという話が出てきておりました。これにつきまして、地域カードプラス片利用という説明なのですが、地域カードの根幹部分でありますバスで運賃を引き去るというスキーム、これはバス事業者が自ら独自に開発される。私どもSUGOCAが出てくるというのは、その地域カードでSUGOCAを使えるようにしようというところで、バス事業者がSUGOCAをお考えということだと思います。それで片利用を実現しようというお考えだということを理解しております。また、公式ではありませんが、事務方でいろいろとキャッチングさせていただいているのも事実でございます。
- ・今回の公募でございますが、市電で運賃を引き去るという仕組みそのものを作るというのが、今回の募集の中身、コアの部分でございます。これが実は非常に私どもにとって難題となっております。といいますのは、通常電車ですと駅にカードをタッチする機械を置きまして、熊本駅の機械は熊本駅の条件をカードとやりとりします。上熊本駅ですと上熊本駅と。ところが、バスや市電となりますと、読取機械が物理的に動いていますので、この時点では交通センターという情報をカードとやりとりする。ところが次は市役所前に行きますと、市役所前という情報をやりとりするということになりますので、発想がJRの鉄道とは全く違います。そのシステムの開発をしないといけないということが、実は今回熊本市が募集されているシス

テムの中心となっています。

- ・私どもは、鉄道の仕組みは持っているわけですが、移動するバス・市電の仕組みを持っておりませんので、もし私どもが手を挙げるということになると、そこを1から勉強して作るということになりまして、これは非常にハードルが高いというところが正直なところでございます。こういう所も今まで勉強してきまして、今回の公募ということでしたが、なかなか私どもが提案するのは辛いかなというのが現状でございます。

(委員)

- ・各事業者どうしの話が出揃ったかなという気が致します。できるところできないところが出てきたのかなというところがありますので、今後のICカード検討協議会の方に会長、副会長も出席されますが、これから私達が使いやすいカードを作っていくためには、いろいろな障壁がたくさんあるということが確認できたかなと思いますが、その中で、本当に利用者が使いやすいものにするための技術的なすり合わせというのを、交通局でどの業者が応札されてもできるような形づくりで議論を進めていただけたらと思います。
- ・これが、民間事業者の仕様が固まっていなかったら、まだいろいろとできた可能性もあったわけですが、でも今、JRからの話を聞いたところでは、それも厳しいかなというところがあります。正直な話をしますと、福岡の方がバスでのノウハウが多かったということ。日本最大のバス事業者ですから、そういう事だったのだと思います。そういった意味では、バス事業者側がJRとの片利用を想定している。そして市電側が今のところ応募されているバスに強い業者のカードを持っているという、いろんなボタンのかけ違いが、今やっと全部見えて出揃ったのかなと感じています。これを全員で共有した上で、公共交通基本条例の趣旨に則った議論を、ぜひ事業者及び行政にお願いしたいと思っておりますし、私達も精一杯協力したいと思っています。

(委員)

- ・将来の事を考えた時に、先程からそれぞれの立場で意見が出たのですが、ICカードによって市民が本当に公共交通を使えるかという視点に戻って考えると、現実には動き始めるとそれぞれの事情がぶつかり合うのは当然な事ではありますが、懸念するのは、市と事業者に意見の相違がありながら、なかなか見出せない。折り合いをつけていかないといけませんが、そこができないままに動き出してしまっていて、市側は後でバスの地域型カードと連携するとの事ですが、どういうものになっていくかが

市民にとってみれば、やはり使いやすいこと。この状況で公共交通の利用が増えるのだろうか懸念を持っているところです。

- ・今、大都市圏ではカード1枚で本当に便利で使いやすいとは思いますが、大都市と地域では事情が違うと思います。エコポイントというものがありますが、環境に良い事をしたことをポイントにし、それをどこかで使えるように。考え方として、地域に落とすことができるもの、私達が公共交通で使ったものが地域の活性化に繋がるとなれば、私たちにとっては大きなものなのですが、10%しかICカードを利用しないということで、自分たちに得するような仕組みになったら少々不便でも使おうとなるかと思いますが、何かそういう議論がないままに進められているという懸念があります。
- ・それぞれの立場はありますが、もう1回大きな視点に立って議論し、今問題となっている公募についても、時期などの問題もあると思いますが、1社だった時に市民の利便性に繋がるのか。バス事業者との連携への配慮がうまくなされていくのか。そこをもう1回考えながら、大きな視点を失わないで頂きたいと思います。

(委員)

- ・今日は民間事業者の話がいろいろあり、さらに理解が進んだと思ったのですが、今日一番思ったのが、JR九州の発言で、結局、市の公募の仕組みだとシステム上の問題が元々少し違う・難しいということで、そうであるならば、例えば商工会議所が言われている時期を延ばせば可能なものなのかどうかというところが少し疑問に感じました。また、商工会議所から実は住み分けが九州ではできているという話があった時に、福岡市交通局が他所でないということであれば事実上2社だと。2社のうち1社のJR九州が、システム上問題があるということであるならば、これは複数の業者が公募に応じてくれるのが非常に望ましいのだけれども、事実上どうなのかなというところが少し疑問に感じました。
- ・とはいえ、公募は始まっていますし、前回の公告の時は1社だったということですが、熊本の方で解説を付けられて、時期についてもいろいろな説明を加えられたということで、それを踏まえて、まだ手を挙げられていない業者がどのように判断されるのかというのは、それは業者の判断だとは思いますが、最終的にいずれかの業者を選ばれたとしても、前回合意になったバスと市電は必ず結ぶというところの最低限は、いろいろ難しい事情はあると思いますが、そこは大前提で進めていただければと思っています。

(会長)

- ・大前提は崩すことはできないということで、必ず合意するということはあるのですが、先程、商工会議所から出た定期の問題や様々な限定要因がありますので、抽象的に利便性が高まったという部分と必ずしもそうではないという部分が出てきますし、今日の話では、プロポーザルを行うということは、2社以上というのが前提で市議会の承認も得て公正な競争ということだったのですが、システム上の事などいろいろ伺っていると、事実上1社だったのかなという感じに結論が出てくると、このような再公告で尚書きも付いているのに、変化がないのは一体どういうことなのかという気もしないわけではない。そこのところは市側はどうでしょうか。

(事務局)

- ・全国10社間に地域割があるという話がありましたが、基本的に公正な取引という面でそういう話はないだろうと思いますし、公募としてはきちんと整っていると思います。JRの話もありましたが、市電のSF決済と定期関係については、公募する前の話ではございますが、JR側と協議をさせていただいた中では対応可能ということを知っております。当然、新たなデータシステムの構築などありますので、その部分の費用については、片利用システムの中でクリアしていけば十分に交通局が求める仕様というのができるのではないかと。その情報を得たうえでございますので、1社決めうちの公募だろうと言われるのは非常に心外でありまして、そういうことは全くあり得ないと思っております。

(JR九州カード企画室)

- ・事務局からの発言について、1点誤解がありましたので発言させていただきます。以前の打合せの中で、JR九州でも市電で対応できると、SF決済の対応ができるということを知っているとの発言でございましたが、それについては、バス事業者との片利用機能の構築が可能であればできますと申し上げただけでございます。ですので、今回の公募条件については、この片利用機能というのが全く載っていないという条件でありますので、当社とすれば、バスシステム、バス・市電システムを1から作らないといけません。こうなると現実的には、当社は手を挙げられないという状況になっているというのがございます。ですので、今回の公募条件とこれまで打合せをさせて頂いた条件というのが全く異なっているということをご認識いただきたいと思っております。

(事務局)

- ・公募要件の中で片利用を書いていないという話でございましたが、この企画提案は

あくまでも企画提案でございまして、実現しようと思う要件を、例えば先程申しましたように、S F 決済であるとか定期であるとか、それを片利用システムを活用して提案するということはあるわけですので、冒頭にも書いてありますように、代替機能の提案も含めて、要は我々が企画できないから専門家に提案していただくということなので、想定しているのは、実現するアウトプットのことを言っているだけで、それをどう実現するかということをご提案していただくという話でございまして、もし誤解があれば、そういうことを理解していただき検討していただければと思っています。

(委員)

- ・交通局はあくまでも技術提案を受けるわけでございまして、そういう中で、良い提案があればそれだけの加点を行い、期間につきましても、そういう努力があって実現性があれば、30 点が 0 点ではなく数点のマイナスというような採点を行ってまいりますので、このプロポーザルの内容についての質問は、私ども交通局に質問していただきたいと思っております。

(会長)

- ・今回の再公募は手続き上、プロポーザルの質問を受け付けてという期間を設けて調整するようになっております。本日出ました議論を含めて、できれば 2 社以上というのが基本になるのかと思っております。是非それを条件に進めていくということでお願いいたします。

(副会長)

- ・商工会議所が言われているように、入札に応募できるのは、九州では 3 社というのが決まっているのでしょうか。私は S u i c a がそのまま来てくれるのが一番有難いと思っております。そうすれば今までの話は何の問題もない。だけれども、そういう限られた中での公募というのは不自然なので、その辺をはっきりさせていただいて、全国共通 10 社が対等に参入できる環境を作っていただかないと、結局 1 社ということになる。それでも良いと書いてありますが、それだと皆さん納得されないのではないか。その辺りはどうなっているのですか。

(熊本市交通局)

- ・今後について 1 社であった場合は、市民にとっての利便性等を十分に踏まえながら、業者選定委員会でヒアリングを含め提案書の審査して頂いて、満点が 300 点でござ

いますので、その 2/3 の 200 点未満であれば、その業者は選定しないということで進めていきます。

(副会長)

- ・全国 10 社は参入できるのですか。

(熊本市交通局)

- ・全国 10 社は参入できると思います。

(委員)

- ・参加資格はあくまでも全国 10 社が対象なので、業界内のルールというのはあるかもしれませんが、熊本市交通局としてその 10 社に対して、今のところ 1 社しか来ていないということで、例えば、再度参加を呼びかけるとか、そういった事はできないのでしょうか。そういういろいろな努力をした上で最終的に 1 社であれば、それは各業者の判断なので仕方がないと思うのですが、熊本市交通局としても、全国 10 社に働きかけをするなど、そういった事ができないのかと思いました。

(熊本市交通局)

- ・直接の働きかけができるかどうかについては、契約検査部局に確認した上で、できるようであれば積極的に働きかけをしたいと思います。

(会長)

- ・それは、契約検査部局の判断ということなのではないでしょうか。

(熊本市交通局)

- ・1 社 1 社個別での説明を致しますと、そこだけへの情報提供ということになってしまいますので、本日質問書様式がありますが、これで交通局にご質問していただいて、それをホームページに公表し 10 社一緒にその情報を見ていただくという公平性の担保を行っております。できるだけ、呼びかける方向で進めていきたいと思っております。

(熊本商工会議所)

- ・私が申し上げたことで物議を醸しておりますので、少し訂正させていただきたいと思います。私はそういうことが一般的にあるやに聞いただけですので、そういうル

ールがあるということではありません。そこは私の失言でしたので訂正させていただきます。

(会長)

- ・今日は踏み込んだ議論をしておりますので、お互いにご配慮ということでお願いしたいと思います。
- ・現実に1社しか出ていなくてこのまま推移しそうだということが、結果論として、手続き的にこの城彩苑のようにうまくいったというように、交通問題でもうまくいくかというのがございます。特に市民や県民の関心が高い中で、どうも不協和音があるという話のところ、今日かなり出てきて、一方で手続は進んで再公告を行っております。この協議会は決定する場所でも何でもありませんが、本日かなり議論が出て、そういう意味では共通認識が高まったこともございますし、次は、1社になったか2社になったかということを受けて、協議会を開き次に進むというほうが良いのではないかと思いますので、公募の期限が来て結果が出た段階で、それに合わせて1度協議会を開かせていただいて報告を受けるということにしたらどうでしょうか。

(事務局)

- ・協議会を開いて報告することはできると思いますが、再公告して1社だった場合、基準点をクリアしていれば決定するというので進めておりますので、報告は当然させていただきますが、応募業者に関する議論というのは公共交通協議会での議論ではないのではないかと考えておりますので、事務局としても考えさせていただきたいと思います。

(会長)

- ・一応議論が出てきて、2社応募であればいいのですが、1社になりましたと。それでそのように進めさせていただきますというのは、ここで議論することではありませんので、一応、この場で報告を受けるということで共通認識を持ったらどうかとおもいますが。

(事務局)

- ・応募が1社だった場合に審査会を開き、結果を公表した後であれば、このようになりましたという報告はできますが、結局1社しか応募がなかったという時点で協議会を開催してもどうかと。再公告をしておりますので、最終的な結果で報告させて

いただければと思っております。

(会長)

- ・手続的にはそうだと思います。ここまで議論を行ない問題点もたくさん出てきましたので、共通認識で望むという意味でも、今後開催する連絡協議会に必要な資料などが必要になると思います。
- ・いろいろな意見が出ていますが、市民サイドから見て、結果的にはベストでないにしてもベターでいけるということで報告を受ける。会長、副会長から言うと、次の連絡協議会に入るところの共通認識の部分は、次回で十分にさせていただきたいと思っています。
- ・さらにまだ、期間はあるわけですから、あらゆる努力をして2社以上という担保を取るべきだと。結果的に1社になった場合に、2社以上について努力し、1社だった場合の手続きが良かったとしても、いろいろな問題が出てくると、後の会議の展開や進め方に問題が起こると思いますので、是非2社以上になるよう努力をお願いしたいと思います。