

叢談

カードの世紀

◆◆◆ 第213回 ◆◆◆

全国の交通分野での、「タッチ決済」の広がり発展（承前）

交通の公共性を考える

櫻井 澄夫

**まだまだ進む
交通機関でのタッチ決済**

2回にわたって、神奈川県「江ノ電」などでのいわゆるタッチ決済の開始をきっかけに、今後予想される交通分野での既存のクレジットカードなどのペイメントカードによるタッチ決済の利用の拡大について考えてみた。交通分野でのタッチ決済の普及は、交通系ICカードなどとの競争をもたらすだけでなく、タッチ決済の交通分野にとどまらない社会全般への浸透につながっていくだろう。この種の支払手段の今後の普及と問題点について予察的に触れた次第である。

この文章を読まれた方は5年後に、これがどう変化・普及していったかを過去と現在を比較してみていただきたい。その時点で「予察」が「現実」になったか、その「中身」を確認、評価していただきたい。

さて、江ノ電の前社長の深谷研二氏が指摘するように、旧国鉄の廃線により駅前商店街が衰退する事実を前にすると、廃線は交通機関の存続の問題だけではないことが分かる。わが国において、商店街は一般に鉄道の駅前に発展してきたから、鉄道が自身の採算のみを基準として廃線や列車の本数の削減を進めるなら、鉄道利用者の減少が商店街の衰退をもたらし、結果として地域の経済にとって大きな打撃となるという考えには説得力がある。私も考えた。つまり、両者は本来、補完関係にあったわけだが、鉄道の存続の是非は事実上、これまで交通事業者に丸投げになっていたといえるのだろう。

国際会議でも議題になる 交通機関の公共性

すると、その考えや風潮を裏書きするような大きな見出しの記事が、つい最近新聞に出た。

デザインの作成が求められている。

鉄道というものは、世界史から見ても、地方の私鉄から発達し、次第に統合・国有化され、公共性を増していった。イギリスやフランスのような鉄道先進国でもそうだった。アメリカの事情は少し違うが、また日本のように旧国鉄の分割民営化が行われたり、他の事情によって事業者が整理・分割されたりすることはあるが、公共性が減少したりするものではない。鉄道事業が衰退していったアメリカでも、最近では高速鉄道を中心に鉄道の見直しや近代化が行われている。

乗車券のカード決済は なぜ遅れたのか

ここには詳しくは書かないが、旧国鉄時代の乗車券の発売や、駅員や関係の旅行会社の職員の態度などについては、私はまだ子どもだった頃を含めて、新聞や週刊誌には多くのクレームが掲載され、例えば名古屋駅、神田駅等々、駅の名前を聞くだけでも、その駅などで起きた、信じられないような顧客への乱暴な態度がニュースにもなったことを半世紀もたったのに思い出す。

しかし、あえていえば、先の戦争中には、例えば東京周辺の私鉄が統合されたり、上からの強制によって組織が変更されたりした例があるが、わが国では国鉄、私鉄が入り乱れて存続してきた。私鉄の国有化が欧米諸国のように行われてこなかった。

鉄道王国日本は、乗車券の購

6月23日の朝日新聞は、「地方公共交通 支える仕組みは G7交通相会合 議題の一つに」との見出しで、三重県志摩市で16日から18日まで開催された主要7カ国（G7）交通相会合では、地方の公共交通の在り方が議題の一つになったと報じた。日本では人口減少や少子高齢化で危機に直面しているローカル線などについて、早くから政府が支える仕組みをつくってきた欧米の主要国との違いが浮き彫りになってきており、日本は採算が前提、欧米は官民で「移動の自由」が中心で、国鉄の民営化以後、鉄道の運営を事業者に委ねてきた日本とは公共交通についての方針に違いがあったことを指摘し、まさに私が指摘してきたような内容と方向を一にした検討の必要性が国際会議でも議論されてきているようだ。公共交通は街づくりには必要という考え方だ。

通活性化再生法が成立したが、いくら車社会とはいっても、諸国の実情を見ると、鉄道の「出番」はまだまだありそうだ。いまだ一度、鉄道の社会の発展のための役割について官民挙げて理解し、議論して、支援体制の構築を望みたいと思う。そうした議論の中に、最近拙稿で述べている、いわゆるタッチ決済や非現金決済の一層の活用プランも組み込んでほしいものだ。運輸総合研究所が6月14日に2050年に向けた公共交通の在り方についての提言をまとめているそうだが、これも参考にされたい。前号でも書いたように、関東地方のローカル鉄道でも、タッチ決済はおろか、交通系のICカードさえ使用できない路線がある。いくら国際会議や法の改正が行われても、交通事業者の意識との違いはいかんともし難いのだろう。ここでもいわゆる長期的な視野に立ったブランド



▲04年4月の中刷り広告。JR東海の駅では21世紀までカードでは乗車券が購入できなかった。(写真1)

任がある。社会や庶民に対する責任だ。

G7交通相会合のような国際的な会議で議論されることは、まさに私たちが感じてきたことと近いことであって、利用者の意思や要求よりも鉄道事業者の考えによって鉄道事業の存廃が事実上決められてきたことの是非を検討・反省する時期が来たようだ。

最近のタッチ決済の導入事例を拾う

さて、本誌での西日本でのタッチ決済についての特集記事に続いて、私が最近の2号で江ノ電の話を書いたのだから、これをきっかけにいろいろと調べてみると、実証実験を含めて各地で交通機関でのタッチ決済が急速に開始されていることを知った。

だいたいネットや新聞からの情報であるし、現地には行ってない。抜けもあるだ

ろうが、気が付いた事例のみだが、ひとまずここに並べてご紹介しておきたい。

そのうちにこの種の話は、鉄道マニアも多い日本だから、雑誌の特集や単行本などが出版されるだろうが、23年6月時点での現状の中間報告ということで記してみたい。

引き続き今後、私にはなじみがある、箱根登山鉄道とか、絵になる、あるいは話題性がある鉄道の事例を写真を添えてご紹介していきたい。

変わった例など皆さんの地方でのニュースがあれば、教えてください。ただけるとありがたい。

なお、ここにあげたタッチ決済の実施の例は、主としてネットですり取りした各社のニュースリリースを基にしたもので、詳しくは各社の公表内容を直接に確認していただきたいし、これは公表された内容を要約、切り取ったもので、削除した部分も大きい。

また、これら以外にも実施された、あるいは実施予定のものは少なくないだろうから不完全なものである。

従ってこれは、最近の全国での「傾向」「動向」のあらましという程度でご理解いただけると幸いだ。なお類似の内容の場合、その部分の解説を省略する(順不同)、すでに本誌において紹介されたものもあるだろう。

①24年春より、神戸市の市営地下鉄全線でタッチ決済の対応のカード(クレジットカード、デビットカード、プリペイド)やカードが設定されたスマートフォン等による鉄道乗車が可能になる(23年7月5日発表)。専用リーダーにタッチすることで、そのまま改札口を通過し乗車できる。visa、JCB、アメリカン・エキスプレス、ダイナースクラブ、ディスカバー、銀聯のカードが使用できる(マスターカードについては順次追加予定)。

入においてペイメントカードの受入れが遅かったのは、旧国鉄において、カードによる乗車券販売が職員の労働強化につながると、労働組合が反対したからだと言われている。事実関係は定かではないが、いずれにせよ、旧国鉄やJRだけでなく、私鉄でも乗車券の購入にカードが使用できないことは、今でも珍しくないだろう。

この連載でも時々そのお名前をあげるが、デビット・アトキンソン氏などは、日本で乗車券の購入でカードが使用できない様は、南米の観光地である、マチュピチュ以下だと書いてきているのだろうか、今後のカード類の交通機関でのタッチ決済の開始は、そのようなガラパゴス化した日本のカード受付状況を大きく変化させるものであり、カード業界やカード会社、これまでの努力に対してもっと理解をすべきであると考える。

私は鉄道ファンというわけではないが、初めて日本の鉄道でクレジットカード(一種のみ)が使用された事情や、旧国鉄の乗車券がカードで購入できるようになった時のそのカードの種類や使用できた場所(駅ではなく、旅行会社)、そして国鉄が発行し始めたJNRカード(JCBやUCとの提携カード。それが後にJRカードになる)をすぐに申し込んで、まだ「みどりの窓口」が少なかったの、わざわざ東京駅の八重洲口の「みどりの窓口」でJNRカードで乗車券を購入したことなども経験している。1973年前後のことであつたらう。

このところJR各社は「キャッシュレス」の先端を行っているような印象だが、「過去」を知る者には、全面的には納得できない部分があり、日本でのカードの受付は非常に遅れた。例えばJR東海の駅でクレジットカードが直接使用できるように

なったのは、04年4月1日であり、この時に新幹線各駅の券売機でもようやくカードを使用できるようになった。

その鉄道にとつての歴史的な「事件」を宣伝するために、私の勤務していた会社は東京のJRの車両の中に写真1のような中刷り広告を出した。基本のコピーやデザインは当時の広報担当部長であった私が行ったが、世に向けてどうしてもこうした広告をしたかったのであり、この中刷り広告は手元に記念に保存して、社史の制作の時に利用して掲載した。

こうした努力が日本でのカードの普及・発展の基礎になったのであって、キャッシュレス比率をどうしようとかいった机上の政策だけではなく、さまざまな障害を乗り越えて、カード化は進展していった。

本誌においても券売機での表示や業界関係用語に関してたびたび意見を出しているのは、そ

のような経験をしているため業務を丁寧な育てようという意識が強いからであって、勉強もせず、いい加減な発言をする人に反感を感じるのにはそれなりの理由がある。

交通事業者の社会的責任とは

私は横浜市民だが、市営の地下鉄、民営や市営のバスに対する意見や不満がある。

横浜市が路線の廃止やバスの本数の削減などを簡単にやるからだ。

バスの事業者にはそれなりの言い分はあるだろうが、住民はその路線に走っているバスが何時ごろ、あるいは日に何本運行されているのかなどの交通機関の状況を調べてから家を購入したり、部屋を借りたりするものだ。

不動産と交通事業者とは直接には関係なからうが、やはり交通事業者には大きな社会的な責

②西表島交通の路線バスでVisa、JCBのタッチ決済が利用可能に(23年4月27日から)。

③23年夏、箱根エリアの交通網に国際ブランドのタッチ決済、QR認証を導入(4月12日発表)。全国初で、ロープウェイに国際ブランドのタッチ決済を導入。箱根ロープウェイ、箱根海賊船、デジタル箱根フリーパスなどの電子チケットも販売。

④23年7月15日より、川崎鶴見臨港バス、日東交通、小港鉄道、東京湾横断道路サービスなど交通4社の高速バス共同運航路線(川崎木更津線)の高速バスで、JCBのタッチ決済を開始(千葉銀行、ちばぎんJCBカードなどが提携)。24年夏以降、アメックスも開始(Visaブランドは23年3月に開始)。

⑤23年7月10日から24年3月31日まで、西鉄バスでは初めてとなる、タッチ決済の実証実験

を博多駅-福岡空港国際線などで開始。Visa、JCB、アメックス、ダイナースクラブ、デイスカバーで開始し、8月からは銀聯も予定。対象路線の拡大も予定している。

⑥23年7月7日から、JCBのタッチ決済で福岡市営地下鉄におトク乗車できる新割引サービスを開始。1日当たり640円を超えたら、地下鉄1日乗車券と同額の640円とするサービス。なお、福岡市営地下鉄のタッチ決済については、本誌の6月号に紹介記事がある。

⑦23年7月12日から24年3月31日まで、JR九州におけるタッチ決済を活用した実証実験の対象駅を50駅に拡大。Visa、JCB、アメックスが対象。

⑧23年7月1日より、京浜急行バス、東急トランセ、江ノ電バスの羽田空港リムジンバスでJCBのタッチ決済を導入(Visaは22年7月に開始)。夏

ごろよりアメックスも開始。

⑨23年6月15日から9月30日まで、南海電鉄、泉北高速鉄道、南海りんかいバス、南海フェリーで海外のJCBカード会員向け、乗車料金の50%キャッシュバック(最大1000円)のタッチ決済キャンペーンを実施。関空から難波、高野山へのバス、徳島へのフェリーなどが対象。

⑩熊本市電、鹿児島空港リムジンバス、新潟県高速バスネットワーク、広島空港リムジンバス、鹿児島市電、富山空港直行バスなどでもタッチ決済を開始。

こうして最近の実情を眺めてみると、前にご紹介した小田急系の江ノ電に見られるように、江ノ電とは同じグループの箱根エリアの交通機関でのタッチ決済が進むなど、線が延長し、さらに面への展開が進んでいることが明らかだ。また、空港へのバス、西日本の市電などでの普

及が目立つ。

小田原で出会った江ノ電の書籍

前出の深谷健二氏の著した『江ノ電 10kmの奇跡』(東洋経済新報社)では、深谷氏が指摘する「ICカードの意外なマイナス面」などは、これからタッチ決済を導入する鉄道は大いに検討すべきだろうし、この種の書籍でICカードのマイナス面についてまで記述するのは珍しい。

本稿ですでに書いたような鉄道の公共性についても深谷氏も「鉄道の公共性はどこへ？」の項に書いておられるが、多くの人が地域経済や鉄道のあるべき姿の研究をさらに一層進めるべきだとの考えに至ろう。

今回も鎌倉、藤沢間を運行する江ノ電を中心に話を進めてきたが、本稿の執筆のために数回現地に赴いた。

また、小田原市にも足を伸ば

した。ここには数十年しばしば訪れている、高野書店という古書店がある。小さいが地方の出版物を並べている湘南屈指のい本屋さんだ。今回は、金子晋氏の『江ノ電沿線 文学散歩』や伊藤海彦氏の『江ノ電暦日』

という本を買ってしまった(写真2)。伊藤氏の著書には「駅便」の話などが載っている。「駅弁」ではなく、江ノ電の各駅のトイレ(駅便)の解説が書かれていて面白い。「スラムダンク」のファンが

江ノ電の鎌倉高校前の駅のそばの「聖地」に訪れ、近所の家付近で立ち小便することがあるという。伊藤氏(故人)の本は、78年に出版されたものだが、この話を聞いて、伊藤氏はどう思われたか、聞いてみたかった。

こうした著者に恵まれた土地が江ノ電沿線なのだと思ひ、住んでみたいという欲求も生じてくるが、「現地」にトイレがないのなら、いっそ公衆トイレを作ったらどうか。5坪もあれば建築できるだろう。有料トイレで、カードを持っている人は「タッチ」で無料で利用できるというアイデアはどうか。道路を挟んで砂浜側でもいい。

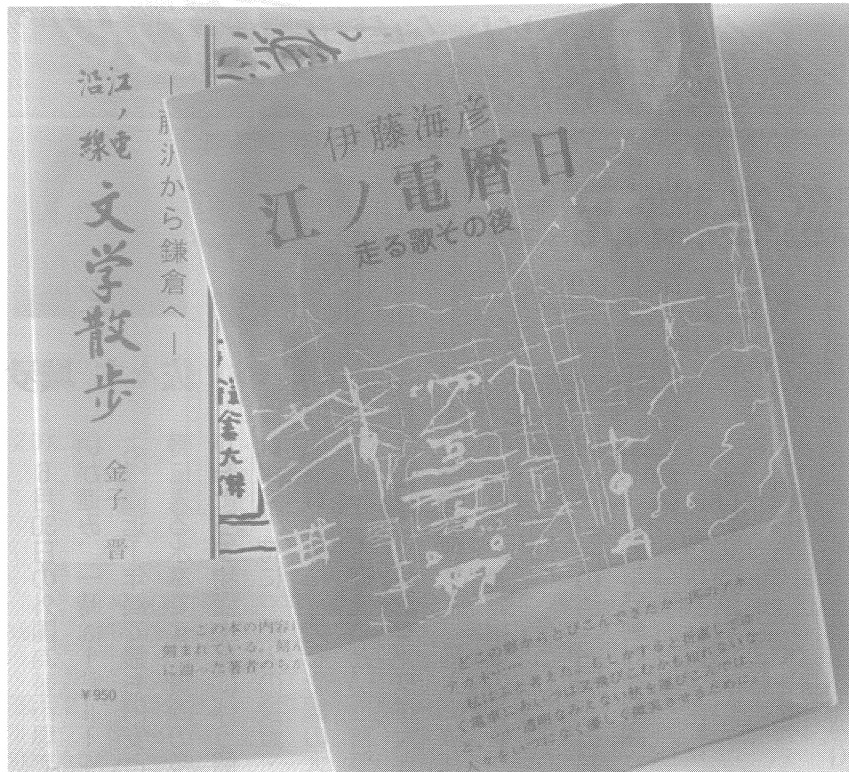
しかし、このアイデアは採用されないだろう。そのくらいの遊び心や「配慮」があってもいいだろうが、わざわざ一見何の変哲もない場所に飛行機に乗って外国からやってくるのだから。

なお、もしこの地方を観光で訪れる機会がある方は、ちょっと西だが小田原には有名な「だるま」という古い料理屋があり(カード加盟店)、おいしい魚料理を食べさせるので箱根や熱海に行ったらついでに立ち寄ることをお勧めしたい。

この店は小田原生まれの小説家の川崎長太郎が好きだった「ちらし丼」などを食べさせる。魚の行商人の息子だったから舌は肥えていたはずで、さぞおいしかったのだろう。

私は鎌倉駅近くの天ぷら屋の「ひろみ」(カード加盟店)に時々行くが、ここには「小津井」「小林井」という井もの(天井)がある。映画監督の小津安二郎さん、評論家の小林秀雄さんが好きな「ネタ」を使っただものだそうだ。ご両人とも鎌倉の住人だった。

平均時速20kmの電車に乗ってブラブラするのも、たまにはいいものだ。



▲『江ノ電沿線文学散歩』と『江ノ電暦日』。(写真2)