

交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会

とりまとめ

平成 27 年 7 月

目 次

1. はじめに	1
2. 交通系 IC カードの導入状況	2
2-1. 交通系 IC カードの機能・サービス	2
2-2. 10 カードの導入状況	4
2-3. 地域独自カードの導入状況	6
2-4. 「地域独自カード+10 カードの片利用」の導入状況	7
3. 交通系 IC カード導入のメリット	8
3-1. 利用者のメリット	8
3-1-1. 域内旅客の利便性向上	8
3-1-2. 域外旅客・訪日外国人旅行者の利用障壁解消	9
3-2. 交通事業者のメリット	10
3-2-1. 多様かつ高度なサービスの提供	10
3-2-2. 運用負荷の軽減等	10
3-2-3. 収益改善への貢献	10
3-2-4. OD データの活用による生産性の向上	11
3-3. 地域社会のメリット	12
4. 幹線交通と地域交通のシームレス化に向けた交通系 IC カードの活用	13
4-1. 基本的な考え方	13
4-2. 10 カードの利用に関する空白地域の状況	14
4-2-1. 都道府県レベルの空白地域	14
4-2-2. 主要都市レベルの空白地域	15
4-3. 空白地域解消に向けた方策の方向性	16
5. 交通系 IC カードの導入・維持管理に係る費用の分析	17
5-1. 導入費用	17
5-2. 維持管理費用	18
6. 10 カードの利用環境の整備に当たっての課題と解決の方向性	19
6-1. 「地域独自カード+10 カードの片利用」の課題と解決の方向性	19
6-1-1. 現状の課題	19
6-1-2. 「片利用共通接続システム」の構築	20
6-1-3. 「片利用共通接続システム」の検討を進めるに当たっての留意事項	21
6-2. 「10 カードへの参加」も含めたその他の課題と解決の方向性	22
6-2-1. 交通系 IC カードシステムに係る各種費用の削減	22
6-2-2. 訪日外国人旅行者等に向けた交通系 IC カードの周知徹底	23
6-2-3. 地方公共団体をはじめとする地域の関係者との連携による導入の促進	25
6-2-4. 国の支援措置の充実	25
7. おわりに	26

1. はじめに

平成 25(2013)年 3 月 23 日に、全国 10 種類の交通系 IC カード¹の相互利用サービスが開始され、1 枚のカードで公共交通機関を利用できる範囲が大幅に拡大した。その一方で、特に地方部において、交通系 IC カードが未導入、あるいはその相互利用ができない地域は依然として存在している。このような状況をできる限り解消し、地域の利用者の利便性向上を図るとともに、訪日外国人旅行者をはじめとする地域外からの来訪者の移動の円滑化を図り、地域の公共交通の活性化、ひいては地域の活力向上に結び付けていくことが必要である。

政府は、本年 2 月に閣議決定した「交通政策基本計画」において、旅客交通のサービスレベルの向上や訪日外国人旅行者 2,000 万人に向けた取組の一環として交通系 IC カードの普及・利便性拡大を位置付け、平成 32(2020)年度までに Suica、PASMO 等の相互利用可能な交通系 IC カードをすべての都道府県で使えるようにするという目標も定めたところである。本年 5 月の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」や、6 月に閣議決定された「『日本再興戦略』改訂 2015」及び「経済財政運営と改革の基本方針 2015」においても、この具体化が求められている。

これらを踏まえ、本年 4 月、国土交通省に「交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会」を設置し、具体化のための方法について検討を行ってきたところであり、この度その結果を取りまとめた。

¹ Kitaca、Suica、PASMO、TOICA、manaca、ICOCA、PiTaPa、SUGOCA、はやかけん、nimoca

2. 交通系 IC カードの導入状況

我が国の交通系 IC カードは、平成 13(2001)年に JR 東日本が Suica を発売したのを皮切りに、急速な普及・発展を遂げてきた。その間、全国各地で、それぞれの地域・事業者により、個別の特色のある機能・サービスを搭載した交通系 IC カードが導入されてきたところであり、これまでに累計で 1 億枚を超えるカードが発行されている。

その中で、三大都市圏や地方拠点都市で多く普及している 10 種類の交通系 IC カード（以下「10 カード」という。）の相互利用が平成 25(2013)年 3 月に始まり、現在では、Suica、PASMO などの 10 カードを 1 枚保有していれば、他の 10 カード導入事業者のサービスエリアでも利用することが可能となっている。

他方、これら 10 カード以外にも全国各地で交通系 IC カードの導入が進み、当該地域のニーズに合った独自のサービスを提供し、域内利用者の利便性向上に大きく寄与している。しかしながら、このようなカード（以下「地域独自カード」という。）は、当該地域の利用者向けに多様なサービスを提供する一方、その地域外では利用できず、また、当該地域では 10 カードを利用することはできない。

そこで、近年、地域独自カードの導入エリアにおいて 10 カードを利用できるようにする仕組み（以下「10 カードの片利用」という。）が見られるようになってきている。

このような状況を踏まえ、まず、交通系 IC カードに搭載されている機能やサービスを整理した上で、上記の各導入態様それぞれについて我が国における導入状況をまとめる。

2-1. 交通系 IC カードの機能・サービス

交通系 IC カードの最も基本となる機能は、事前にカードにチャージ（前払い）した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く SF²機能である。これを拡大して一定期間内において一定の路線・エリア内であれば乗降自由となるサービスを提供するものとして、一日乗車券、更に定期券の機能が存在する。

このうち定期券については、交通事業者によって様々なパターンが用意されており、当該事業者のみで利用できる一般的な定期券や、他社路線と乗り換えても利用できる連絡定期券に加え、例えば 10 カードの一つである nimoca では、バス利用者のニーズに合わせた区間定期券や片道定期券、エリア定期券、更にはエリア定期券と利用時間帯・利用者の年齢を組み合わせたものを発行している。

○西日本鉄道株式会社の 10 カード「nimoca（ニモカ）」の定期券

- i) 区間定期券＝乗車区間・経路を指定した定期券
- ii) 片道定期券＝乗車区間・経路を指定した片方向のみ利用可能な定期券
- iii) フリー定期券＝特定エリア内で利用できる定期券
 - ①エリアフリー定期券：〇〇市内、〇〇地区など利用可能エリアを指定
 - ②時間指定フリー定期券：エリアに加え利用時間帯を指定

² Stored Fare の略。交通系 IC カードに蓄積（チャージ）された運賃に使用できる金額のこと。

③高齢者用フリー定期券：エリアに加え「〇〇歳以上」と利用年齢を指定

④学生用フリー定期券：エリアに加え小学生、中学生、高校生等を指定

また、交通系 IC カードを利用した場合に通常運賃からの割引サービスが適用される機能を搭載しているものも多い。例えば、バス同士を乗り継いだ場合や鉄道とバスを乗り継いだ場合等の乗継割引や、複数回乗車した場合に 1 回無料となったり割引運賃が適用されたりする回数割引など、事業者ごとに公共交通の利用促進のためのサービスが整えられている。

○高松琴平電気鉄道株式会社の地域独自カード「IruCa（イルカ）」の割引制度

i) 電車バス乗継割引サービス

- ・同日中に電車とバスの中で乗継ぎをした場合に乗継先の運賃を割引
- ・IruCa 定期券（電車のみ）でバスを利用した場合に割引

ii) 回数割引サービス

- ・1 カ月間の利用回数に応じた割引率を適用
(電車：5%～最大 40%、バス：10%～最大 55%)

○福島交通株式会社の地域独自カード「NORUCA（ノルカ）」の割引制度

i) 回数券

- ①NORUCA（普通）回数券＝1,000 円ごとに 10%のプレミアを付与。
- ②NORUCA 学割回数券＝学生に限り 1,000 円ごとに 20%のプレミアを付与。
- ③NORUCA ちょこっとエコ回数券（ちょこエコ）
＝エコ通勤を推進するため 1,000 円ごとに 40%のプレミアを付与（毎月 1 日、11 日、21 日の 3 日間のみ利用可。）。

ii) 乗継割引

- ①NORUCA 回数券で降車後 60 分以内にバス・鉄道に乗り継いだ場合に、大人 50 円、小児 30 円を自動で割引。
- ②「乗り継ぎ定期券」により通常の定期券より割引。

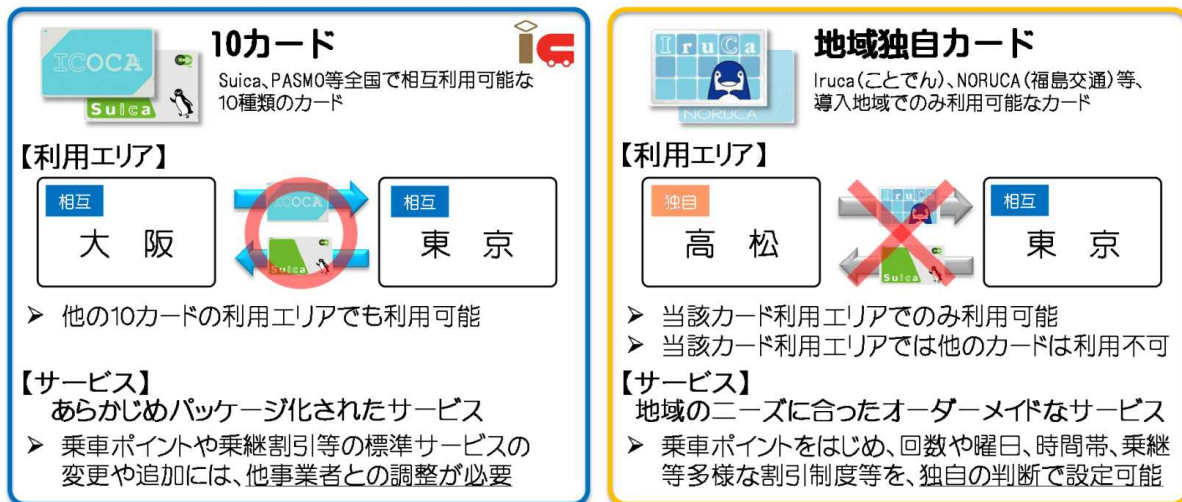
iii) 休日 100 円サービス…通勤定期券があれば休日は家族も含めて大人 1 人 100 円、小児 1 人 50 円で乗車可。

以上に加え、コンビニエンスストアや駅構内の商業施設等で利用できる電子マネー機能や、クレジットカードとの連携によるオートチャージ機能を搭載したものなど、交通系 IC カードごとに多種多様な機能・サービスが組み合わせて利用できるようになっていく。

なお、これらの機能・サービスは IC カードか地域独自カードかに関係なく交通系 IC カードに搭載することが可能であるが、地域において IC カードを新たに導入する場合は、すでにそれぞれパッケージ化された範囲内での機能・サービスとなり、新たなサー

ビスの追加や変更には他事業者との調整が必要となるのに対し、地域独自カードを導入する場合には、当該地域において必要とされる機能・サービスを、独自の判断で柔軟に組み合わせて搭載することができるという違いがある（図表1）。

図表 1 10カードと地域独自カードの違い



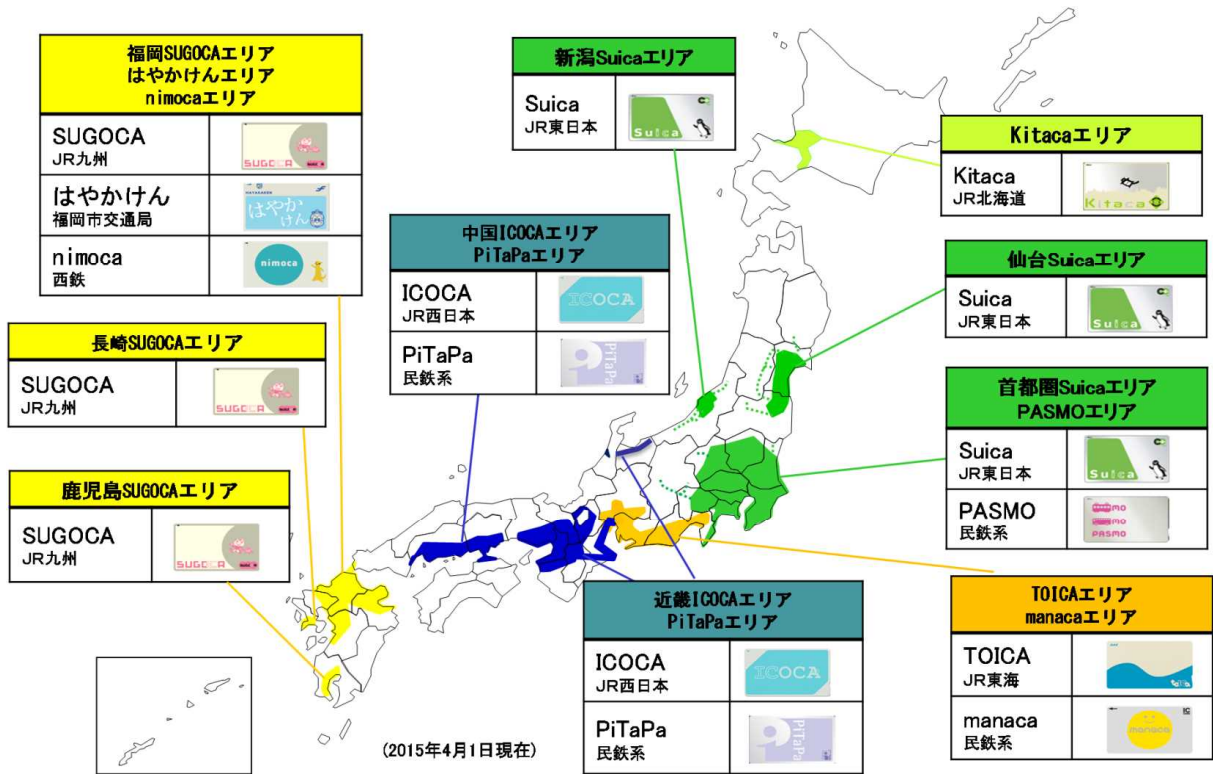
資料：国土交通省総合政策局作成

2-2. 10カードの導入状況

既述のとおり、「10カード」はJR北海道のKitaca、JR東日本のSuica、PASMO協議会（関東の民鉄・バス系）のPASMO、JR東海のTOICA、トランパスIC協議会（中部の民鉄・バス系）のmanaca、JR西日本のICOCA、スルッとKANSAI協議会（関西の民鉄・バス系）のPiTaPa、JR九州のSUGOCA、福岡市交通局のはやかけん、西日本鉄道のみもcaで構成される。

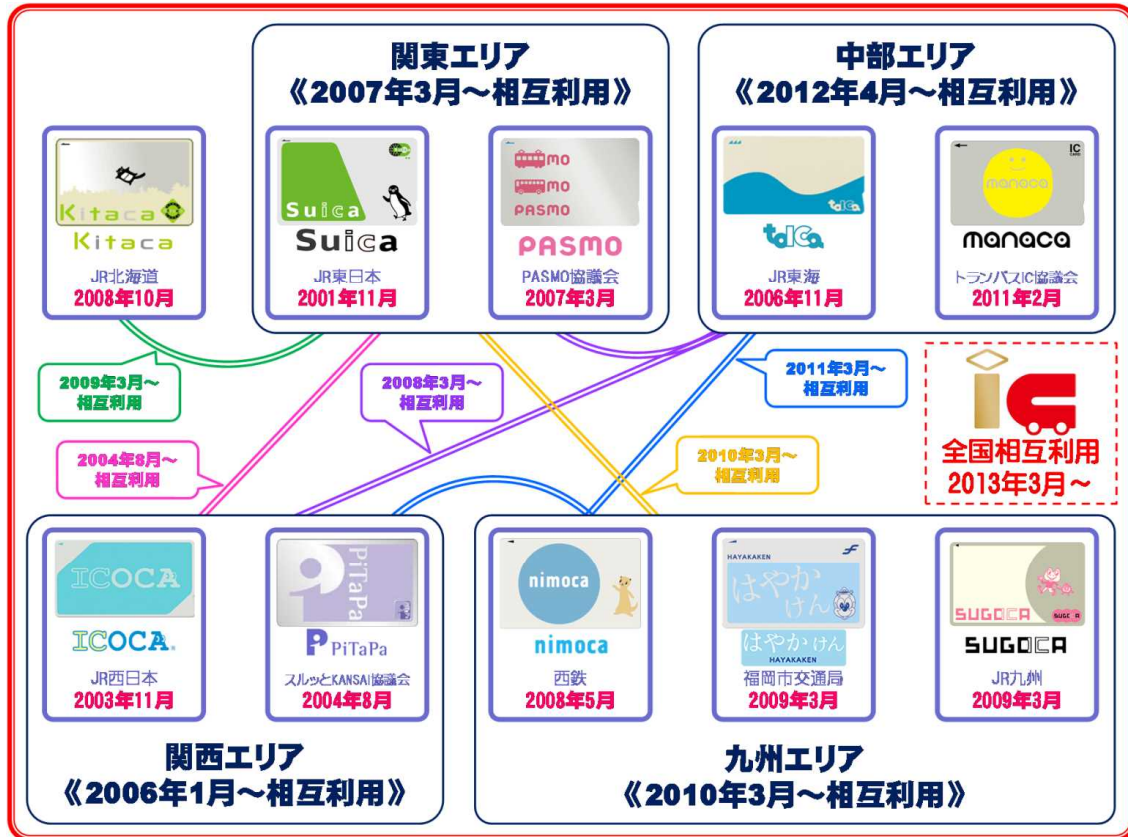
現在、10カードを利用して公共交通機関に乗車できるエリアは、図表2のとおりとなっている。また、各カードの導入時期及び相互利用の経緯は図表3のとおりとなっており、交通事業者の主導により使用やルールの一統等の調整が図られ、ブロック内での相互利用からブロック間での相互利用、そして平成25(2013)年3月の全国での相互利用へと、相互利用エリアが順次拡大してきた。

図表 2 10 カードが利用できるエリアの状況 (2015年4月1日時点)



資料：国土交通省総合政策局作成

図表 3 10 カードの導入時期及び相互利用の経緯



資料：国土交通省総合政策局作成

2-3. 地域独自カードの導入状況

図表4のとおり、現在我が国には、地域におけるバス、鉄軌道等の2次交通を対象に、全国で37種類の地域独自カードが導入されている。地域独自カードでは、各種割引制度や商店街等と連携したポイントシステムなど、地域それぞれのニーズによってカードに搭載されるサービス機能は異なり、公共交通機関の利用促進だけでなく地域活性化にも寄与するものとなっている場合が多い。

図表4 地域独自カードの導入状況（2015年4月1日時点）

カード名称	導入時期	導入事業者	カード名称	導入時期	導入事業者
Asaca カード	2012年11月	旭川電気軌道 (北海道)	Do カード	1999年11月	道北バス (北海道)
SAPICA	2009年1月	札幌市交通局 他3社 (北海道)	バスカード	2003年3月	北海道北見バス (北海道)
icsca	2014年12月	仙台市交通局 (宮城県)	odeca	2013年8月	東日本旅客鉄道 (宮城県)
NORUCA	2010年10月	福島交通 (福島県)	でんてつ ハイカード	2007年10月	日立電鉄交通サービス (茨城県)
りゅーと	2011年4月	新潟交通 (新潟県)	ecomyca	2010年3月	富山地方鉄道 (富山県)
passca	2006年4月	富山ライトレール 他1社(富山県)	ICa	2004年12月	北陸鉄道 他2社 (石川県)
バスIC カード	2000年2月	山梨交通 他2社 (山梨県)	KURURU	2012年10月	アルピコ交通 他2社 (長野県)
ayuca	2006年12月	岐阜乗合自動車 (岐阜県)	LuLuCa	2006年10月	静岡鉄道 他1社 (静岡県)
ナイスバス	2004年8月	遠州鉄道 (静岡県)	近江鉄道バス ICカード	2003年4月	近江鉄道 (滋賀県)
らんでん カード	2004年8月	京福電気鉄道 (京都府)	hanica	2012年4月	阪急バス 他2社 (大阪府)
市営バス IC 定期券	2008年4月	高槻市交通部 (大阪府)	Itappy	2008年4月	伊丹市交通局 (兵庫県)
NicoPa	2006年1月	神姫バス 他4社 (兵庫県)	CI-CA	2004年12月	奈良交通 他1社 (奈良県)
hareca	2006年10月	岡山電気軌道 他5社 (岡山県)	PASPY	2008年1月	広島電鉄 他27社 (広島県)
スカイレール ICカード	1998年8月	スカイレールサービス (広島県)	IruCa	2005年2月	高松琴平電気鉄道 他6社(香川県)

ICい〜カード	2005年8月	伊予鉄道 他3社 (愛媛県)	ですか	2009年1月	とさでん交通 他2社 (高知県)
ひまわり バスカード	2001年9月	北九州市交通局 (福岡県)	長崎スマート ICカード	2002年1月	長崎自動車 他9社 (長崎県)
くまモンの IC CARD	2015年4月	熊本電気鉄道 他4社 (熊本県)	宮交バスカ	2002年10月	宮崎交通 (宮崎県)
いわさき ICカード	2005年4月	鹿児島交通 他6社 (鹿児島県)	RapiCa	2005年4月	鹿児島市交通局 他2社 (鹿児島県)
OKICA	2014年10月	沖縄都市モノレール (沖縄県)	合計 37種類		

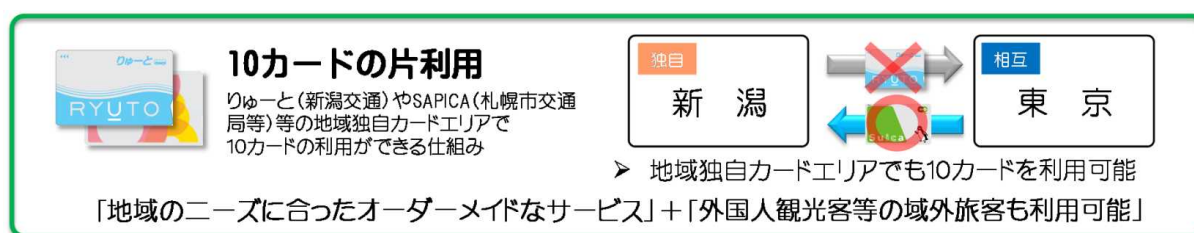
資料：国土交通省総合政策局作成

2-4. 「地域独自カード+10カードの片利用」の導入状況

「地域独自カード+10カードの片利用」は、地域独自カードによるそれぞれの地域に適した機能・サービスを確保しつつ、当該地域において10カードも利用できるようにする手法である(図表5)。地域独自カードで10カードのうちいずれか1つのカードの片利用が可能となっている広島のパSPYエリアのような例もあるが、10カード全ての片利用が可能となっている例は、図表6のとおりである。









なお、仙台市の地域独自カード「icsca」の利用エリアでは、平成28(2016)年春から「10カードの片利用」が可能となり、かつ、同エリア内においてはicscaでJR東日本の路線を利用することも可能となる予定である。

図表5 「10カードの片利用」の概要



資料：国土交通省総合政策局作成

図表 6 「地域独自カード+10カードの片利用」の導入状況（2015年4月1日時点）

	SAPICA	Odeca	りゅうと	くまモンのIC CARD
地域独自 カード				
	Suica	Suica	Suica	SUGOCA
接続先の 10カード				

資料：国土交通省総合政策局作成

3. 交通系 IC カード導入のメリット

交通系 IC カードは、平成 13(2001)年の Suica 発売以来、都市部を中心として利用が広がり、今や公共交通利用者にとって便利で無くてはならない存在となっている。また、地方部においても、高齢者福祉サービス等の行政サービスとの連携や地元商店街等との連携等、地域活性化のツールとしての活用が進んできている。

交通系 IC カードを導入するメリットは、大きく次の①～③に分類できる。

- ① 利用者（地域の利用者・地域外利用者）のメリット
- ② 交通事業者のメリット
- ③ 地域社会のメリット

以下、それぞれのメリットの具体的な内容について整理する。

3-1. 利用者のメリット

3-1-1. 域内旅客の利便性向上

交通系 IC カードを導入することにより、地域の公共交通利用者は、鉄道の切符購入やバスの運賃精算等を毎回現金で行わずにカードを読み取り機にタッチするだけで乗降が可能となる。このことにより、一般の利用者の面倒さや煩雑さが軽減されることはもとより、駅の改札通過やバスの乗降に要する時間の短縮、幹線の鉄道・路線バスとフィーダー輸送の路線バス等との間の乗換抵抗の抑制等による利便性の向上が図られる。また、子供パス、敬老パス、障害者パス等の福祉サービスの活用などとも併せて、子供や高齢者、障害者等が公共交通を利用する際のバリア軽減に繋がる。

さらに、乗継割引・回数割引・高齢者割引などの割引制度や消費税率の改定に合わせた 1 円単位での運賃設定の導入、クレジットカードやキャッシュカードとの連携やオートチャージ機能の搭載、更には学生証や社員証との連携等、多様なサービスを 1 枚のカードに収めることが可能であるため、それぞれの利用者ニーズに応じたメニュー

一を選択して利用することができる。

このほか、定期券などの記名式 IC カードの場合は、紙券や磁気式カードの場合と異なり、仮に紛失しても再発行が可能であるなど、様々な観点から日常的な利用者利便の向上に貢献している。

○高松琴平電気鉄道株式会社の高齢者割引

高松市と連携し、運転免許を返納した 65 歳以上の市民に 1 万円をチャージした「シニア IruCa」（通常の IruCa より割引率が大きくなるカード）を配布するとともに、平成 26(2014)年 10 月からは、70 歳以上の市民を対象に、運賃が半額となる「ゴールド IruCa」を発売するなど、多様な高齢者割引サービスを実施している。

○新潟交通株式会社の乗継割引

新潟市においては、持続可能なまちづくりの実現に向け、本年 9 月から BRT³を導入するとともに、乗換拠点を整備してバス路線を再編することとしている。これにより、例えば、現在は新潟駅前から乗換え無しに到達できる場所へも乗換えが必要となることがあるが、平成 23(2011)年から導入している「りゅーと」を利用した場合には乗換が無い場合と同一の運賃とするなど、乗換抵抗が小さくなるように努力している。

○富山県富山市の「おでかけ定期券」

富山県富山市では、平成 16(2008)年から実施している「おでかけ定期券」について、平成 23(2011)年 4 月からは交通系 IC カードの passca と ecomyca を活用して実施しており、市内に住所を有する 65 歳以上の高齢者が一定の範囲内でバス、鉄道、LRT⁴を利用する場合には 1 乗車 100 円とすることにより、高齢者の社会参加を促すとともに、公共交通の利用促進による中心市街地への来街者の増加を図っている。

3-1-2. 域外旅客・訪日外国人旅行者の利用障壁解消

一方で、交通系 IC カードには、外国人旅行者をはじめとする地域外からの来訪者にとっても、公共交通機関を利用する際のバリアを取り除く効果がある。特に、日頃使っていない公共交通機関を利用する場合は目的地に辿り着くまでのルートも手探りである上、切符を購入する際にも乗換えや相互乗入れなど複雑な条件を勘案してその都度計算しなければならないとなると、地域外からの来訪者に対して過大なストレスとなり得る。交通系 IC カードは、このように地域に不慣れな旅行者の利便性向上という意味で、非常に大きなメリットがある。

さらに、不慣れな旅行者に限らず、普段からよくその地域を訪れているビジネス客

³ Bus Rapid Transit の略。連節バス、公共車両優先システム（PTPS）、バス専用レーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。

⁴ Light Rail Transit の略。低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

等にとっても、切符購入の省略や乗降の円滑化等による移動時間の短縮の利便を享受することが可能となる。

○新潟交通株式会社の取組事例

地域独自の交通系 IC カード「りゅーと」の利用エリアでは、平成 25(2013)年 3 月から Suica 等の全国相互利用可能な交通系 IC カードの片利用が可能となっており、平成 27(2015)年 3 月までの 2 年間で、Suica 等を用いた利用率が 2 倍以上に急増しており（金額ベース）、特に空港リムジンバスの利用者の約 4 割が Suica 等で支払いを行うなど、域外旅客の利用障壁解消に繋がっている。

3-2. 交通事業者のメリット

3-2-1. 多様かつ高度なサービスの提供

3-1 で挙げた多様なサービスを 1 枚のカードに収めることができるという点は、公共交通機関の利用者だけでなく、公共交通サービスを提供する事業者にとっても大きなメリットとなる。交通系 IC カードの導入により、通常の切符、回数券、定期券、敬老パス・障害者パス等それぞれのサービスごとに異なる券種を発行する必要があったものが、1 枚に各種の機能を搭載することで、多様な組合せによる高水準なサービスを提供することが可能となる。

また、SF 機能だけでなく、電子マネー機能と組み合わせることで、例えば駅構内の商業施設での購買やコインロッカーの利用など、公共交通の乗車券としての利用に留まらない多角的なビジネスの拡大に結びつけることもできる。

3-2-2. 運用負荷の軽減等

利用者にとって利用の都度に切符を購入せずに済むというメリットは、交通事業者の視点からもその都度切符を販売せずに済むというメリットになる。

交通系 IC カードを 1 枚販売すれば、あとは利用者は必要に応じてチャージし、乗降の際も駅の改札機やバスの運賃箱の読み取り部にタッチするだけとなり、駅員や乗務員が切符や運賃、定期券等を確認する作業が省力化されるため、乗降時間の短縮による定時性・速達性の確保や、人的負荷の軽減、人員配置の最適化を図ることが可能となる。

このほか、定期券等に関して存在する複雑なルールの運用について、交通系 IC カードの導入を機に、担当者の属人的な能力への依存の解消が図られるという効果もある。

3-2-3. 収益改善への貢献

交通系 IC カードは、1 枚のカードでリユース可能であることから、切符又は従来の磁気式カードの発行コストの削減という効果も併せ持つ。切符や磁気式カードの発行

枚数の減少は、使い捨てによる産業廃棄物の排出量削減にもつながり、交通事業者にとっては、産廃処理コストを削減できることに加え、環境負荷という社会的コストを抑えることにもなる。

また、非接触式の IC カードの特性により、駅の改札機やバスの運賃箱で読み取るための可動部が磁気式カードと比べて少なく済むため、こうした機器の保守・メンテナンスに要するコストの削減にも資する。

このほか、3-2-2 で述べた運賃收受の自動化は、交通事業者にとって、正確かつ確実な運賃收受の実現を通じて収益の増加にも寄与するというメリットがある。

以上に加え、一部のカードを除いてプリペイド（前払い）式であることから、交通事業者にとっては、手元流動性が高まるという財務面でのメリットも存在する。

3-2-4. OD データの活用による生産性の向上

さらに、交通事業者は、交通系 IC カードの利用により得られる OD⁵（発着）データを経営戦略に活かすことができる。

OD データについては、紙券や磁気式カードでもある程度は取得することが可能であるが、定期券や敬老パス・障害者パスなど見せるだけのものについては得られない。これを IC 化し、必ずタッチさせることにより、あらゆる種類の OD データが調査の手間をかけずに取得できるようになる。

そして、得られた OD データを、運行経路・頻度、乗換箇所、接続時間、駅等への人員配置、バス停等へのベンチ設置数など各種サービス内容の改善や、混雑緩和のための時間帯別運賃の設定等の基礎データとして活用することにより、利用者利便の向上と効果的・効率的な輸送を実現し、経営革新や生産性向上を進めることができる。

このような取組については、OD データを GIS⁶ データ等と関連付けることにより更に多角的な分析・検討が可能となり、交通事業者にとって一層の経営効率化に資するものと考えられる。

○福島交通株式会社の取組事例

NORUCA により得られる OD データを居住人口や就業人口、あるいは地理的なデータと重ね合わせることにより、線的、面的な分析を実現し、便数の増減や経路変更等の可能性の検討に活用している。

○西日本鉄道株式会社の取組事例

nimoca の OD データを活用するとともに、乗継割引やポイント付与制度と組み合わせることで利用者の乗換抵抗の抑制を図ることにより、福岡市内におけるバス路線再編を実現した。

⁵ Origin（発地）と Destination（着地）の略

⁶ Geographic Information System（地理情報システム）の略

3-3. 地域社会のメリット

交通系 IC カードは、電子マネー機能を付加し、商店や観光施設、コミュニティサイクルや公共施設等、様々な場所で利用できるようにすることにより、地域経済の活性化を図るための重要なツールとなり得る。また、交通系 IC カードの地域における利用状況に関するデータについては、地方公共団体の政策の効果測定や地域における新たなビジネスの創出にも活用し得る。

このように、地方公共団体や商店街、観光地等の地域の関係者が連携・協働し、地域が一体となって取組を進めることにより、交通系 IC カードは、単なる乗車券としての機能のみならず、より幅広く「総合的な地域サービスカード」としての機能を発揮する。

交通系 IC カードを、地域の経済活動や行政サービスと適切に組み合わせることにより、地域の公共交通機関の利用者増やまちの賑わいの創出に貢献し、もって、都市のコンパクト化と周辺等のネットワーク形成や、中心市街地活性化の一助となり得る⁷。

さらに、交通系 IC カードを幹線交通と地域交通のシームレス化に活用することにより、地方部と都市部・海外との「対流」⁸を促進し、訪日外国人旅行者 2,000 万人時代に備えるとともに、交流人口の増加を通じた地方創生の実現への貢献が期待される。

○香川県高松市における取組事例

平成 17(2005)年から導入している IruCa は、各種割引サービスに加え、地域の駐車場やコインロッカー、公園・美術館等の入場料、病院の診療費、住民票等の発行手数料などに利用できる電子マネー機能を有するとともに、香川大学の学生証・職員証や高松市役所の職員証との連携、地域の銀行のキャッシュカード・クレジットカードとの提携などにより、重要な地域サービスの一つとなっている。

○富山県富山市における取組事例

富山ライトレール株式会社が平成 18(2006)年に導入した「passca (パスカ)」と富山地方鉄道株式会社の ecomyca は相互利用が可能であり、LRT や鉄道、バス等の交通サービスのみでなく、コミュニティサイクル「アヴィレ」や商業施設との連携により、中心市街地活性化に貢献している。また、IruCa の場合と同様に、富山大学の学生証や富山市役所の職員証との組合せによる利用拡大も図られている。

さらに同市では、「おでかけ定期券」の利用状況に関するデータを医療費削減額とも組み合わせて、同事業の実施に対する財政支援の効果測定に活用している。

⁷ 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成 26(2014)年 12 月 27 日閣議決定）では「地方都市の活性化に向けた都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成の推進…など、それぞれの地域の特性に即した地域課題の解決と、活性化に取り組む」とされており、また、「国土のグランドデザイン 2050」（平成 26(2014)年 7 月 4 日国土交通省決定）においても、「コンパクト+ネットワーク」を基本的な考え方として掲げている。

⁸ 多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒトの双方向の活発な流れのこと。「国土形成計画（全国計画）に関する計画部会報告」（平成 27(2015)年 6 月 15 日第 17 回国土審議会資料）より。

4. 幹線交通と地域交通のシームレス化に向けた交通系 IC カードの活用

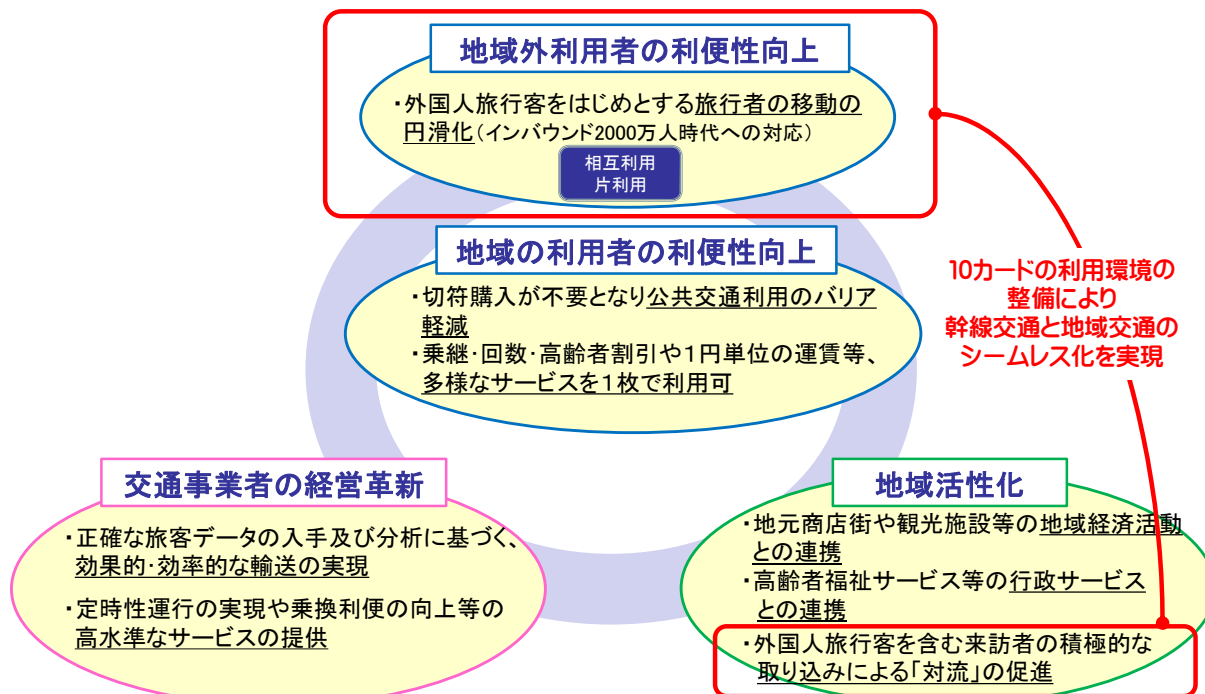
4-1. 基本的な考え方

人口減少、少子高齢化が進む中、特に地方部においては、モータリゼーションの進展も相まって、地域のバス、鉄道等を利用する人の数は減少傾向にある。その中で、交通系 IC カードは、地域の利用者の利便性向上に資することはもとより、その相互利用を推進することによって、幹線交通と地域交通のシームレス化が図られ、訪日外国人旅行者をはじめとする地域外からの来訪者の利便性が飛躍的に向上する。これらの利便性向上を利用者増に繋げることにより、地域公共交通、更に地域経済全体の活性化が期待される。

特に、訪日外国人旅行者 2,000 万人時代への受入環境整備の一環として、地方部を含めた形での移動の円滑化、利便性の向上が急務であり、その観点からも、交通系 IC カードの導入エリアを全体的に拡大していくとともに、その導入エリアにおいては、すでに全国での相互利用が確立している 10 カードを利用できる環境を整備することが必要である。

その際、2-3 及び 2-4 で整理したとおり、既に地域独自カードが数多く導入されていること、そして「10 カードの片利用」の導入により地域独自カードの導入エリアにおいても 10 カードの利用が可能となることを踏まえた対応が必要となる。

図表 7 交通系 IC カード導入の意義と方向性



資料：国土交通省総合政策局作成

4-2. 10カードの利用に関する空白地域の状況

地域の公共交通サービスにおいて10カードを利用できない、いわゆる「空白地域」の状況は、以下のとおりである。

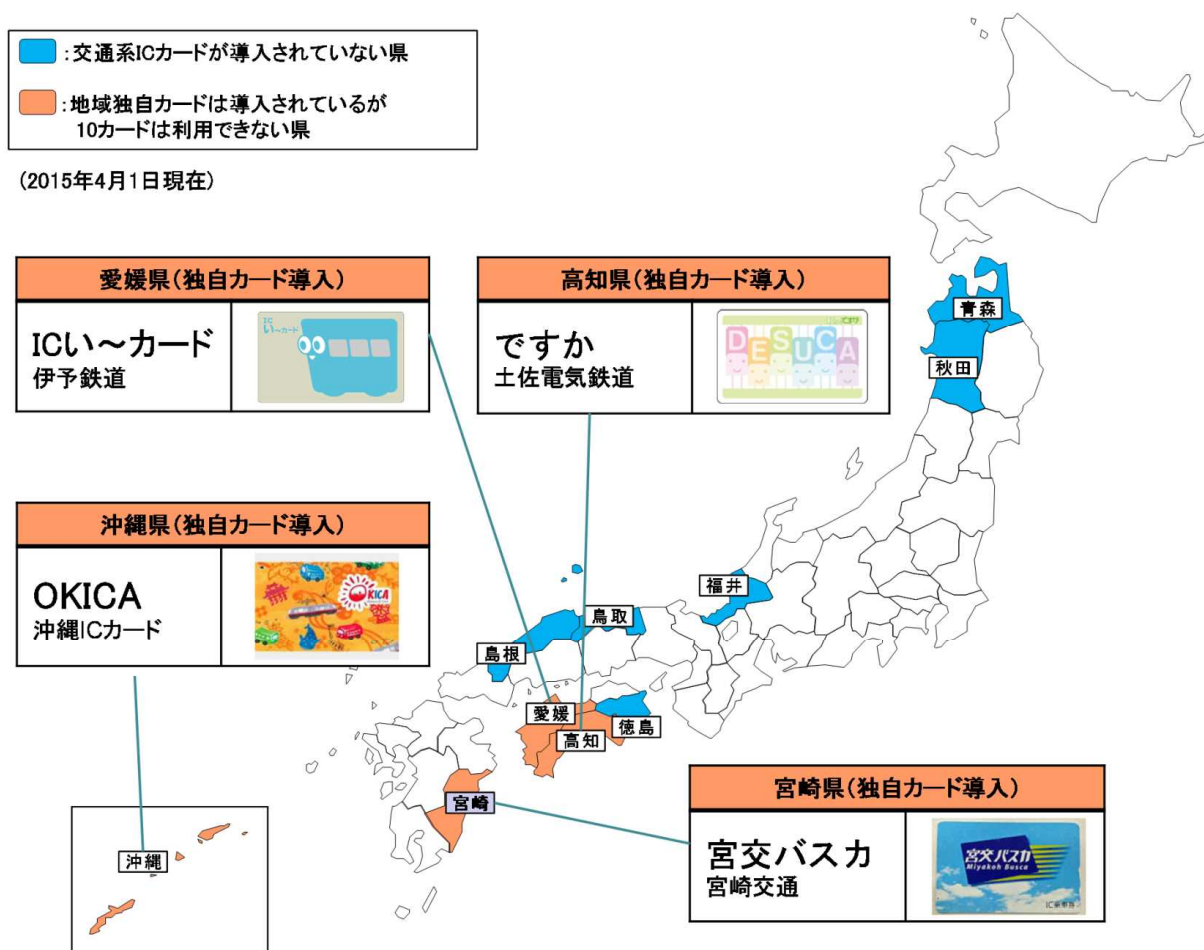
4-2-1. 都道府県レベルの空白地域

交通政策基本計画が閣議決定された本年2月の段階では、10カードが利用できない都道府県は12県であったが、その後、北陸新幹線が開業した3月に、富山県でICOCAが、石川県でPiTaPaが利用できるようになり、現在は10県となっている。

これらは更に、①交通系ICカードが導入されていない6県（青森県、秋田県、福井県、鳥取県、島根県、徳島県）と、②地域独自カードは導入されているが、10カードは利用できない4県（愛媛県、高知県、宮崎県、沖縄県）に大別される（図表8）。

なお、宮崎県については、本年秋に10カード（JR九州：SUGOCA、宮崎交通：nimoca）を導入する予定であり、これにより、都道府県レベルの空白地域は9県に減少することとなる。

図表8 10カードの利用に関する空白地域の状況〔都道府県レベル〕（2015年4月1日時点）

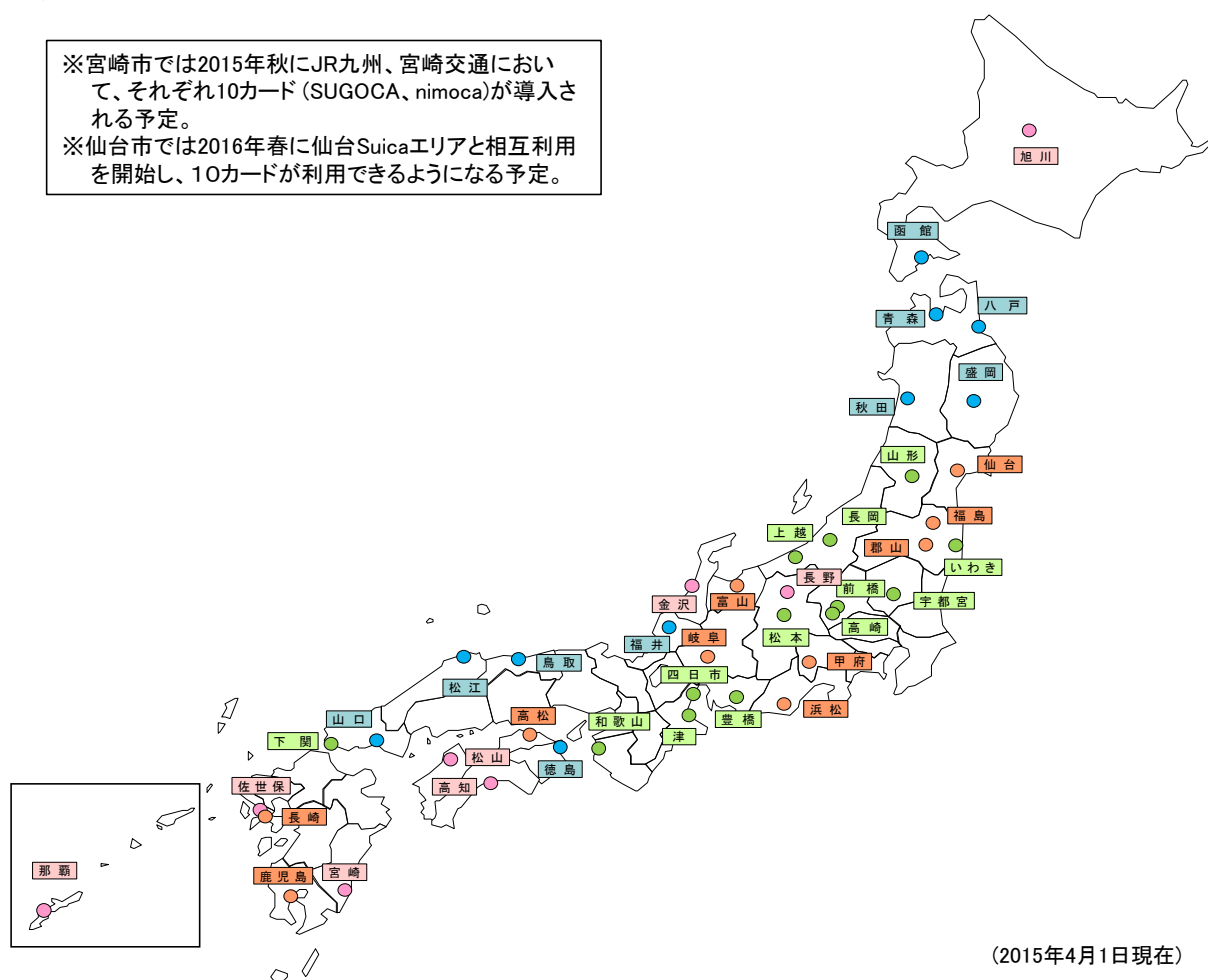


資料：国土交通省総合政策局作成

4-2-2. 主要都市レベルの空白地域

4-2-1 で整理したように、都道府県レベルでは10カードの利用に関する空白地域は全体の約2割となっているが、各都道府県のエリア内の一部の駅・路線で10カードが利用できれば空白地域としていないため、10カードの利用可能範囲としては、必ずしも実感と合わない面がある。一方、交通系ICカードの導入は、ある程度の利用人員が想定されるエリアから進めることが現実的である。これらを踏まえ、更に詳細な分析として、都道府県庁所在地及び人口20万人以上の都市（以下「主要都市」という。平成27（2015）年現在115都市。）における空白地域の状況について整理すると、図表9のとおり分類できる。

図表9 10カードの利用に関する空白地域の状況【主要都市レベル】（2015年4月1日時点）



(1) 2次交通に交通系ICカードが導入されていない主要都市：23都市			
①主要鉄道（JR等）にも10カードが導入されていない都市	10	●	函館市、青森市、八戸市、盛岡市、秋田市、福井市、鳥取市、松江市、山口市、徳島市
②主要鉄道には10カードが導入されている都市	13	●	山形市、いわき市、宇都宮市、前橋市、高崎市、長岡市、上越市、松本市、豊橋市、津市、四日市市、和歌山市、下関市

(2) 2次交通に地域独自カードが導入されているが、10カードは利用できない主要都市 : 18都市			
③主要鉄道には10カードが導入されていない都市	8	●	旭川市、金沢市、長野市、松山市、高知市、佐世保市、宮崎市、那覇市
④主要鉄道には10カードが導入されている都市	10	●	仙台市、福島市、郡山市、富山市、甲府市、岐阜市、浜松市、高松市、長崎市、鹿児島市

注1：金沢市は、2次交通の一部には10カードが導入されている。

注2：仙台市は、平成28(2016)年春から2次交通でも10カードが利用できるようになる予定。

資料：国土交通省総合政策局作成

4-3. 空白地域解消に向けた方策の方向性

4-2 で示したように、10カードの利用に関する空白地域は、都道府県レベルでは10県、主要都市レベルでは41都市存在しており、これをできるだけ早期に解消していくことが必要である。

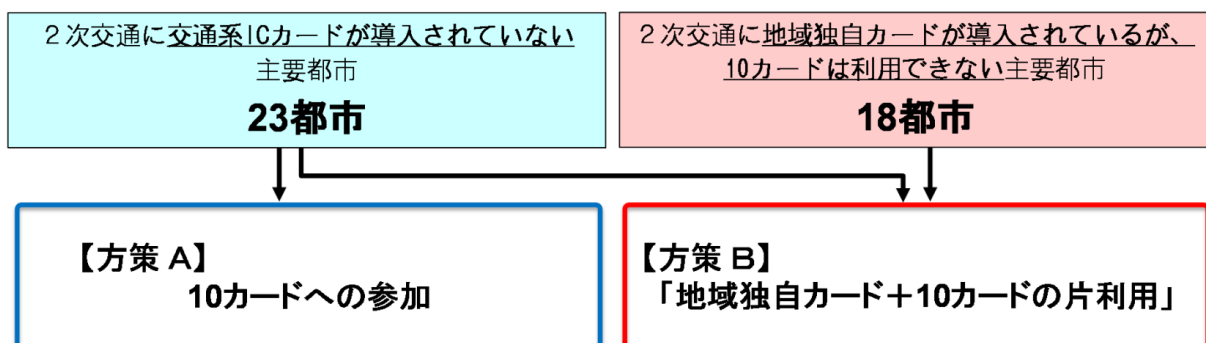
41の主要都市は、

- ① 2次交通に交通系ICカードが導入されていない主要都市 = 23都市
- ② 2次交通に地域独自カードが導入されているが、10カードは利用できない主要都市 = 18都市

の2つに大別されることから、①の場合には、「10カードへの参加」【方策A】又は「地域独自カード+10カードの片利用」【方策B】の2つの方法を選択肢として、②の場合は方策Bをメインの選択肢として⁹、空白地域の解消を進めていくべきである。

その際、各地域がA、Bの両方策の特性を勘案しつつ、どちらの方策で導入を進めるか比較衡量しながら導入を図ることのできるような枠組み作りを推進する必要がある(図表10)。

図表 10 10カードの利用環境の整備による幹線交通と地域交通のシームレス化の推進の方向性



資料：国土交通省総合政策局作成

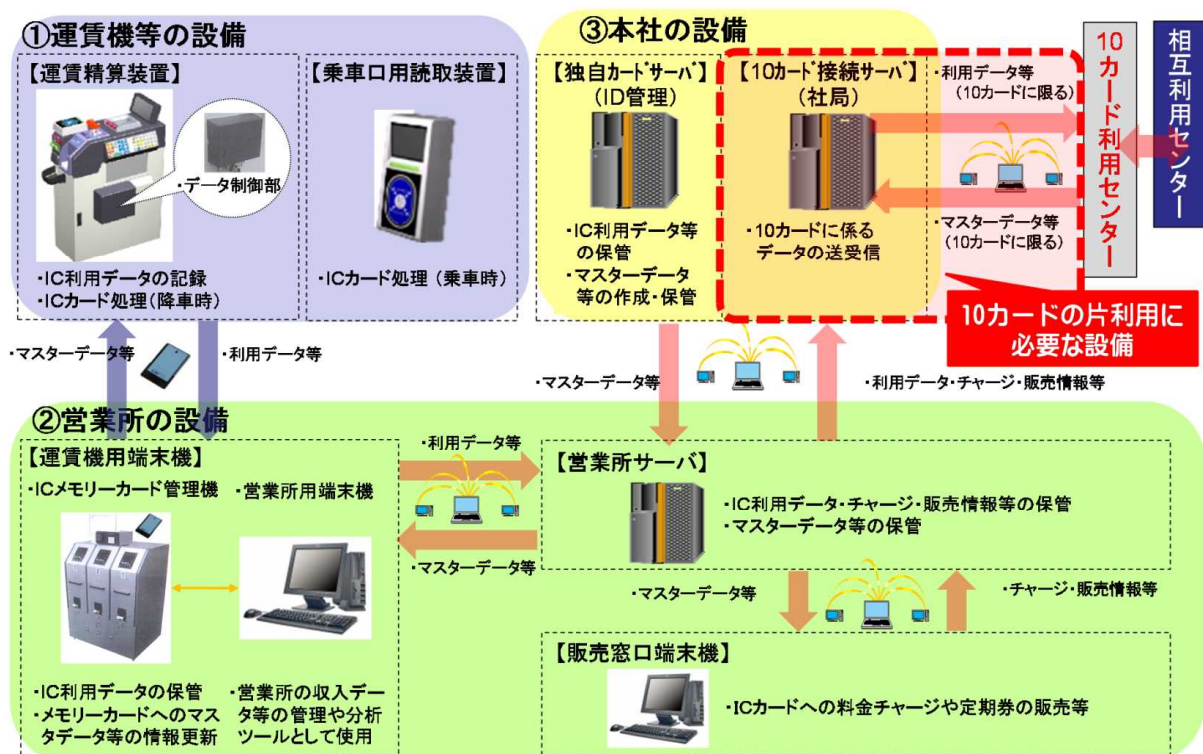
⁹ 地域独自カード導入事業者がシステム・機器の更新を行う場合に、「10カードへの参加」【方策A】を選択するケースもあり得る。

5. 交通系 IC カードの導入・維持管理に係る費用の分析

10 カードの利用環境の整備を進めるに当たっては、交通系 IC カードの導入及び維持管理に係る費用がまず問題となるため、費用の現状及び内容について、可能な範囲での分析を行う。

まず、交通系 IC カードのシステム構成の概略は図表 11 のとおりである。

図表 11 交通系 IC カードのシステム構成（概略図）



資料：国土交通省総合政策局作成

5-1. 導入費用

交通系 IC カードの導入は契約関係の下で行われているため、導入費用の規模を明らかにすることはなかなか困難であるが、1つの目安として、熊本県の路線バスや私鉄に交通系 IC カードを導入した例をはじめ、国土交通省の地域公共交通確保維持改善事業¹⁰により交通系 IC カードの導入に支援を行った例における導入費用は、図表 12 のとおりである。

¹⁰ 地域にとって最適な交通手段が提供され、また、移動に当たった様々な障害が解消されるよう、地域公共交通の確保・維持・改善の支援を行う事業。平成 23 (2011) 年度開始。平成 27 (2015) 年度当初予算額は 290 億円。

図表 12 交通系 IC カードの導入費用の例

	導入態様	車両数	導入費用	備考
a社	【方策A】	バス 43 台	85 百万円	運賃機等を代替。
b社	【方策A】	バス 76 台	98 百万円	運賃機等を代替。
c社	【方策A】	バス 354 台	313 百万円	運賃機等を一部改修。
d社	地域独自	バス 169 台	280 百万円	運賃機等を代替。地域独自カードのシステムを含む。
e社	地域独自	バス 129 台	261 百万円	運賃機等を代替。地域独自カードのシステムを含む。
f社	【方策B】	バス 137 台	138 百万円	運賃機等を一部改修。10 カードへの接続システムは既存のため費用発生せず。
熊本県バス協会等	【方策B】	バス 約 1,000 台 私鉄 (18 駅、8 編成)	約 800 百万円	運賃機等を一部改修：約 600 百万円 10 カードへの接続システム：約 200 百万円

注：a 社～f 社は、交通系 IC カードの新規導入又は大規模更新を行った案件のうち主なものを掲げている。平成 23(2011)年～平成 26(2014)年の地域公共交通確保維持改善事業による導入支援実績より。なお、熊本県バス協会等に対しても、地域公共交通確保維持改善事業により、一部導入支援を行っている。

資料：国土交通省総合政策局作成

事例が限られているため分析に限界はあるが、導入費用については、次のような点が指摘できる。

- ・「10 カードへの参加」【方策A】の場合、システムは既存のものを活用するため、運賃機等の代替・改修にかかる費用〔Ⅰ〕が大宗を占める。
- ・地域独自カードの導入の場合、上記の運賃機等に係る費用に加え、カードシステムを独自で開発するための費用〔Ⅱ〕がかかる。
- ・「地域独自カード+10 カードの片利用」【方策B】の場合、更に片利用のための 10 カードへの接続システムに係る費用〔Ⅲ〕がかかる（図表 12）。ただし、当該システムがすでに存在している場合には当該費用は不要となる（f 社のケース）。

以上を踏まえると、【方策B】を推進するに当たっては、費用〔Ⅱ〕と〔Ⅲ〕を如何に低減できるかがポイントとなる。

5-2. 維持管理費用

維持管理費用については、公的支援による支援対象とされていないことから、その規模等については導入費用以上に明らかにすることが難しい。

ただし、通常のメンテナンス費用を除くと、維持管理費用の中心は 10 カード側との接続に係る手数料であると見込まれ、これについては、カードの使用頻度に応じて支払われるパターンが多いものと考えられる。

【方策A】及び【方策B】を通じ、幹線交通と地域交通のシームレス化をきっかけとして地域外からの利用者増を図り、それによる増収分の一定割合を支払うことで、維持管理費用を賄っていくことが期待される。

6. 10 カードの利用環境の整備に当たっての課題と解決の方向性

「10 カードへの参加」【方策A】については、既に多くの地域において導入の実績があり枠組みとして確立している一方、「地域独自カード+10 カードの片利用」【方策B】については、これまでの導入実績が少なく、かつ、5-1 で述べたとおり導入費用の低減についての固有の課題がある。

このため、本章においては、まず方策Bの普及方策を検討し、その上で、方策Aも含めた形で、10 カードの利用環境の整備に当たっての課題と、その解決の方向性について整理する。

6-1. 「地域独自カード+10 カードの片利用」の課題と解決の方向性

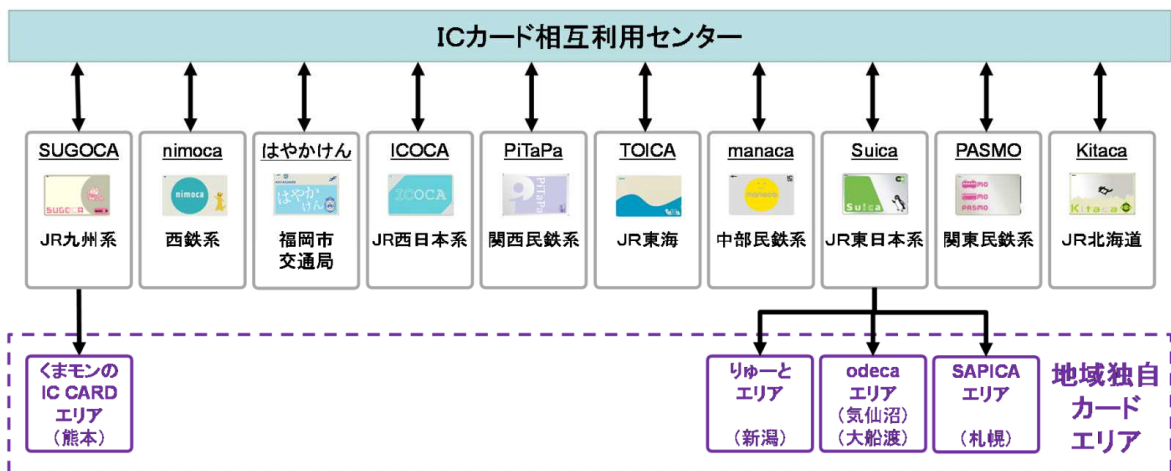
6-1-1. 現状の課題

「10 カードの片利用」を実現するに当たっては、まず、運賃機等（駅の改札機やバスの運賃箱において地域独自カード及び 10 カードの双方を読み取るための機器）を取り付ける必要がある。

また、地域独自カードのシステムに加えて、10 カードへの接続システム（地域独自カードの運用に伴うデータの管理を行いつつ、駅やバスで読み取った 10 カードの情報を当該 10 カード事業者に伝達するためのシステム）を開発・導入することが必要となる。

現在の「10 カードの片利用」の事例では、地域独自カード導入事業者が 10 カードの利用情報を当該 10 カード側に伝達するため、10 カードのいずれかの事業者のシステムを経由して IC カード相互利用センター¹¹のシステムに接続することにより、他の 9 カードのシステムに繋がっている（図表 13）。

図表 13 10 カードの片利用のシステム概要（現状）



資料：国土交通省総合政策局作成

¹¹ 交通系 IC カードの相互利用に伴って生じるデータの処理等の共通業務を行う組織。株式会社 IC カード相互利用センター。

10カード事業者のシステムと接続する際に地域独自カード導入事業者にとって負担となるのが、

- ①当該10カード事業者のシステムと接続するためのソフトウェアの開発
- ②接続先となる10カード事業者の選定・調整

である。

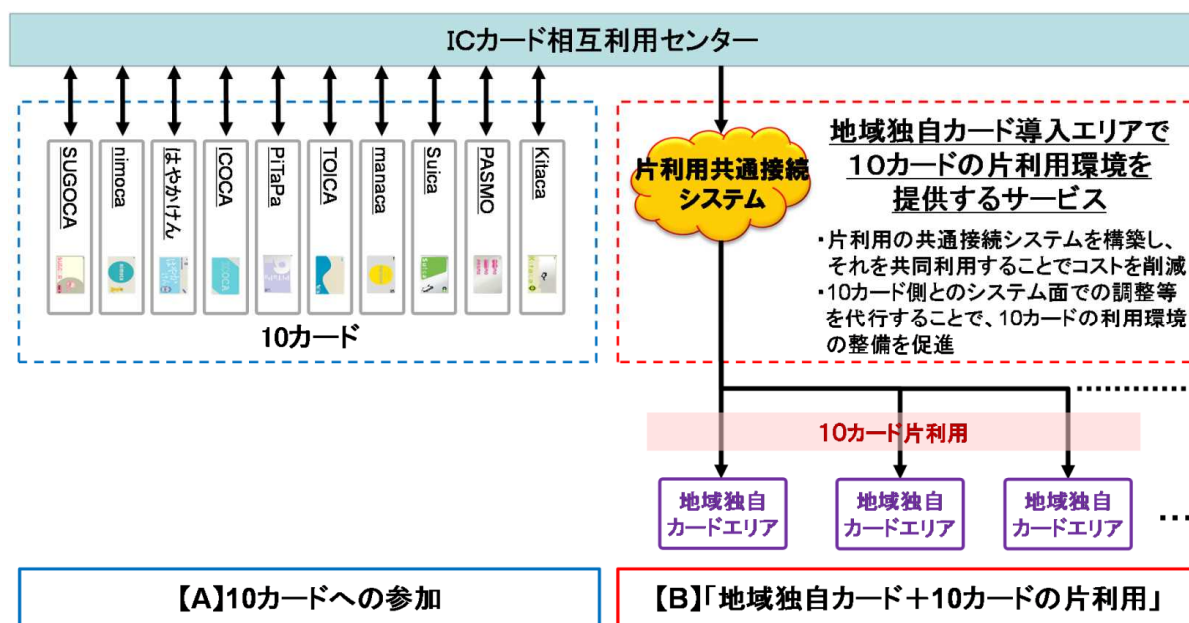
①について、現状では、当該事業者のみで完結する地域独自カードのシステムのみならず、10カードへの接続システムの開発についても地域独自カードごとに行われ、その費用と手間が地域独自カード導入事業者にとって負担となっている。

また、②について、現状では、地域独自カード導入事業者が接続先としていずれかの10カード事業者のシステムを選定し、システムの接続や運用について接続先の10カード事業者と調整する必要がある。その際、地域独自カードの導入事業者が、10カードシステムについて、全体の窓口、運用ルール、技術面等について十分な知見を有しておらず、調整に困難を来すという問題がある。

6-1-2. 「片利用共通接続システム」の構築

以上の課題を解決し、「地域独自カード+10カードの片利用」【方策B】を促進するための手段として、次のような「片利用共通接続システム」を新たに構築することが考えられる（図表14）。

図表 14 「片利用共通接続システム」の概要



資料：国土交通省総合政策局作成

この「片利用共通接続システム」は全国共通のものとして立ち上げ、10カードの各システムと同様に、ICカード相互利用センターに直接接続することを想定している。地域独自カード導入事業者がこの「片利用共通接続システム」を共同利用することにより、「10カードの片利用」を行う個別事業者ごとにソフトウェアを開発する必要がなくなるため、導入費用を削減することが可能となる。さらに、「10カードの片利用」のためのシステムの接続先が一つに集約され、その運営主体が10カード側とのシステム面での調整等を代行することで、地域の交通事業者の知見不足に起因する問題を軽減し、10カードの利用環境の整備が促進されることが期待できる。

6-1-3. 「片利用共通接続システム」の検討を進めるに当たっての留意事項

① 10カード事業者の理解・協力

「片利用共通接続システム」については、既存の10カードシステムの運用に支障を来さないようなものとして設計するとともに、その導入に当たっては、すべての10カード事業者の理解と協力を得て、連携を図ることが必要不可欠である。

なお、「片利用共通接続システム」の接続先となるICカード相互利用センターには10カード事業者のシステムがそれぞれ接続しており、上記の運用ルールの調整やシステム改修等については10者の協議により決定されている。「片利用共通接続システム」を構築してICカード相互利用センターに接続する場合のシステムの仕様決定や動作確認等については、これらの10カード事業者の同意を得て進めることとなる。これは実際に同システムが構築された後の運用についても同様である。併せて、同システムに参加する地域独自カード導入事業者と10カード事業者との連携確保も重要である。

② 運営主体の決定

「片利用共通接続システム」を持続的・安定的に運営するためには、責任と能力を有する主体が必要不可欠である。相互利用に関する運用ルールの調整やシステム改修等についての10カード事業者の知識・ノウハウが持続的・安定的な運営に欠かせない点に十分留意しつつ、運営主体の立ち上げに向けた調整を進めるべきである。

③ 地域独自カード事業者が支払う利用料等の適切な設定

「片利用共通接続システム」の持続的・安定的な運営の確保と地域独自カード導入事業者の負担軽減の両方の観点から、地域独自カード導入事業者が支払う接続システムの利用料等について、適切な設定がなされることが重要である。

④ 地域独自カード事業者の意向の把握

地域独自カードの扱いはその性格上地域性の強い案件であり、過去の事例を見ても、地元の金融機関や経済界の意向も踏まえた対応が求められることが想定される。このことを踏まえつつ、全国共通の「片利用共通接続システム」の検討に当たっては、その利用可能性について、地域独自カードの導入事業者の意向を十分に確認することが望まれる。

以上の点に留意しつつ、今後必要に応じて国も適切に関与・支援を行いつつ、「片利用共通接続システム」の構築の可能性について関係者の間で具体的な検討を速やかに進めるべきである。

6-2. 「10 カードへの参加」も含めたその他の課題と解決の方向性

6-2-1. 交通系 IC カードシステムに係る各種費用の削減

全国の 10 カードの利用に関する空白地域の解消を進めるためには、「10 カードへの参加」【方策 A】、「地域独自カード+10 カードの片利用」【方策 B】を通じた形での交通系 IC カードシステム導入に係る各種費用の削減の努力が不可欠である。

まず、利用実態に応じて、簡素な運賃機等の導入を推進すべきである。特に、鉄道駅においては、扉付きの自動改札機という形態に限らず、ポール状の簡易改札機の設置や乗務員等への携帯端末の配備などが既に一部の交通事業者において進められており（図表 15）、更なる普及が望まれる。

また、交通系 IC カードに対応して、チャージ機の設置や、券売機へのチャージ機能の付加が必要となるが、これらについては、地域のコンビニエンスストア等においてチャージも含めて 10 カードの電子マネー機能が使えるようにするなど、6-2-3 に述べるように、地域全体の取組として関係者が連携を図ることにより、交通事業者の負担を軽減し、効率化・分散化を進めていくことが必要である。

地域独自カードについては、6-1-2 で述べた「片利用共通接続システム」による 10 カードシステムとの接続に係る費用削減にとどまらず、地域独自カードに係るシステム自体の標準化を進めることによる費用削減についても検討を進めるべきである。

以上の努力の下に、全国の空白地域の関係者が、方策 A、方策 B のそれぞれの特性を勘案しつつ、交通系 IC カードシステムの導入を積極的に進めることにより、適切な競争による費用削減効果が現れることが期待される。

図表 15 簡易改札機・携帯端末



資料：高松琴平電気鉄道株式会社

6-2-2. 訪日外国人旅行者等に向けた交通系 IC カードの周知徹底

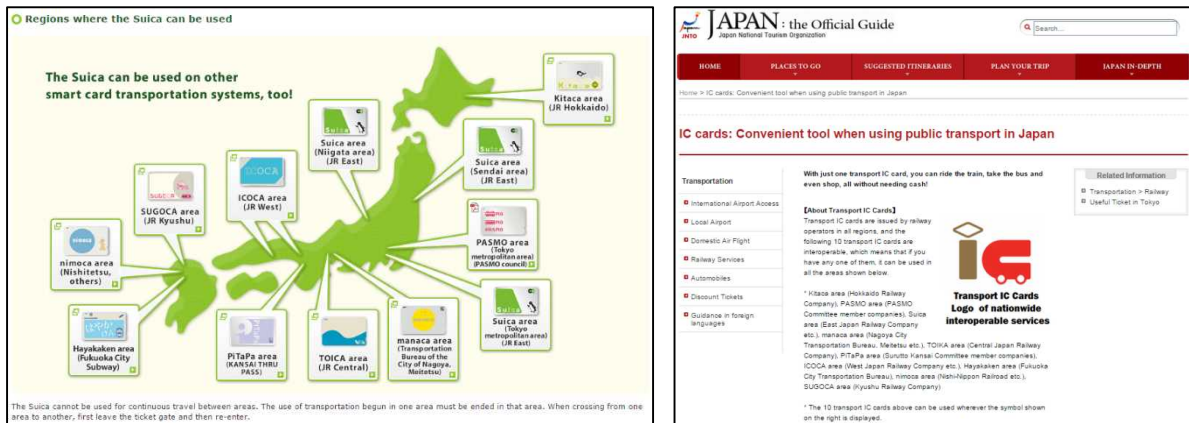
平成 25(2013)年 3 月の 10 カードの相互利用の開始により、カード 1 枚で国内を移動できる環境は大きく改善された。今後の取組により、全国の主要都市レベルでの空白地域の解消が進めば、訪日外国人旅行者をはじめとする域外旅客の利便性は大きく向上することとなる。さらに、これらの 10 カードは電子マネー機能も有することから、全国各地域での消費活動にも寄与するものである。

訪日外国人旅行者に対しては、これまでも各事業者や日本政府観光局 (JNTO¹²) の外国語ホームページ等における周知のほか (図表 16)、外国人観光客向けの特別のデザインが施されたカードが発売されるなど (図表 17)、10 カードの海外宣伝、利用促進がなされているところである。今後とも、利用可能エリアの拡大や購入方法等についてより一層充実した周知活動を行うとともに、創意工夫を凝らしたデザインカードの発売等を検討していくことが望まれる。無料公衆無線 LAN や「手ぶら観光」等において導入されている「Japan.」の共通ロゴマークを 10 カードについても導入することも一案である (図表 18)。

さらに、将来的には、訪日外国人旅行者の移動特性を国籍、性別、年齢等の属性別に交通系 IC カードにより把握し、観光戦略の構築のツールとして活用することも期待される。

¹² Japan National Tourism Organization の略

図表 16 訪日外国人旅行者に対するホームページでの周知活動



資料：JR 東日本ホームページ、JNTO ホームページ

図表 17 外国人観光客向け特別デザイン：JR 西日本「ICOCA&HARUKA」

関西特急「はるか」割引きっぷ



+



or



- ・関西空港駅にて、海外からの旅行者向けに発売
- ・関西特急「はるか」割引きっぷと特別デザインのICOCAをセット
- ・片道タイプ：¥3,030、往復タイプ：¥4,060

資料：JR 西日本

図表 18 「Japan.」ロゴマークの例



「無料公衆無線LAN」



「農林漁業体験民宿」



「手ぶら観光」

資料：観光庁ホームページより国土交通省総合政策局作成

6-2-3. 地方公共団体をはじめとする地域の関係者との連携による導入の促進

3. で述べたとおり、交通系 IC カードの導入には、利用者や事業者にとどまらず、地域経済・社会全体への幅広いメリットがある。

また、地域の公共交通については、平成 26(2014)年 11 月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」を地方公共団体が中心となって作成し、高齢化の進展、訪日外国人旅行者の増加等を踏まえつつ、まちづくりや中心市街地活性化と一体となってサービスレベルの改善等を進める枠組みができたところである。

今後は、交通系 IC カードの導入もこの計画の重要な事項の 1 つとして盛り込むとともに、地域全体の取組として関係者が連携を図りつつ、地方公共団体も必要に応じて支援を行い、導入を促進していくことが必要である。

6-2-4. 国の支援措置の充実

国土交通省においては、これまでも交通系 IC カードの導入に対して一定の補助を行ってきており(図表 19)、地域公共交通再編実施計画の認定を受けて行われる LRT、BRT の整備と一体的に行われる場合には、更に補助率の嵩上げを行う制度も整備されている。

今後は、主要都市の 2 次交通と主要鉄道等の幹線交通との間のシームレス化を促進し、空白地域を解消する方向での交通系 IC カードの導入が求められることから、国の支援制度についても、それに沿った形で充実が図られることが期待される。

図表 19 交通系 IC カード導入に係る地域公共交通確保維持改善事業の補助実績



資料：国土交通省総合政策局作成

7. おわりに

今日、交通系 IC カードは、全国各地で内外の利用者に対して様々なサービスを提供するとともに、交通事業経営のツールとして、更には交通分野を超えて住民へのサービス提供や地域経営のツールとして活用されはじめている。

本検討会においては、このような現状を踏まえつつ、その普及・利便性拡大に向けた方策について検討を行い、特に 10 カードの利用環境の整備という点を重視しつつ、今後の方向性をとりまとめた。

今後、このとりまとめに示された方向性に沿って、国土交通省及び関係者の間において、より専門的・技術的な検討が深められ、具体的な成果に向けた取組が早期に本格化することを期待する。さらに、交通系 IC カードの更なる利便性向上について、今後とも関係者による継続的な取組が望まれる。

交通系 IC カードの普及・利便性拡大は、地域の公共交通、さらには地域の経済・社会の活性化に向けた取組の一環としてとらえることができる。交通系 IC カードの未導入地域はもちろんのこと、地域独自カードの導入地域においても、それぞれの地域を元気にし、地方創生を進めるための有効な方策のひとつとして、10 カードの利用環境の整備とともに、地域ぐるみでの交通系 IC カードの活用方法について、地方公共団体、地域の交通事業者、地域の経済界等による真剣な検討が強く望まれる。

《参考1》交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けた検討会委員名簿

【学識経験者】

浅野 正一郎 情報・システム研究機構国立情報学研究所名誉教授
宇都宮 浄人 関西大学経済学部教授
大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
矢ヶ崎 紀子 東洋大学国際地域学部国際観光学科准教授

【交通事業者等】

伊藤 悦郎 東日本旅客鉄道株式会社 IT・Suica 事業本部企画部長（第4回まで）
山田 肇 東日本旅客鉄道株式会社 IT・Suica 事業本部担当部長（技術戦略）
（第5回のみ）
橋本 修男 西日本旅客鉄道株式会社営業本部次長（第4回まで）
福島 純 西日本旅客鉄道株式会社営業本部次長（第5回のみ）
小野 哲也 西日本鉄道株式会社執行役員自動車事業本部副本部長兼計画部長
岩崎 哲也 関東 IC カード相互利用協議会事務局長
河田 悦夫 高松琴平電気鉄道株式会社経営企画室部長
武藤 泰典 福島交通株式会社社長
和田 徹 新潟交通株式会社乗合バス部長（第3回まで）
村山 優樹 新潟交通株式会社乗合バス部長（第4回以降）
富田 政幸 JR 東日本エレクトロニクス株式会社駅設備システム本部バスシステム部長
加藤 俊洋 富士通株式会社地域新ビジネス推進統括部シニアディレクター
室谷 正裕 一般社団法人日本民営鉄道協会常務理事
船戸 裕司 公益社団法人日本バス協会常務理事
原 喜信 一般社団法人日本旅客船協会理事長

【国土交通省】

藤井 直樹 総合政策局公共交通政策部長
岩城 宏幸 総合政策局公共交通政策部参事官（総合交通）
渡田 滋彦 総合政策局情報政策課情報セキュリティ対策室長
山下 雄史 鉄道局総務課鉄道サービス政策室長
黒須 卓 自動車局総務課企画室長
新垣 慶太 海事局内航課長
篠部 武嗣 総合政策局総務課長（併）政策統括官付
藤原 威一郎 観光庁参事官（外客受入）

（敬称略、順不同）

《参考2》検討の経緯

■ 第1回検討会（4月13日）

○交通系 IC カードの普及・利便性拡大に向けて

○委員からのプレゼンテーション①

・ JR 東日本メカトロニクス株式会社

○意見交換

■ 第2回検討会（4月17日）

○委員からのプレゼンテーション②

・ 東日本旅客鉄道株式会社

・ 西日本鉄道株式会社

・ 関東 IC カード相互利用協議会

・ 高松琴平電気鉄道株式会社

○意見交換

■ 第3回検討会（6月3日）

○委員からのプレゼンテーション③

・ 西日本旅客鉄道株式会社

・ 福島交通株式会社

・ 新潟交通株式会社

・ 富士通株式会社

○意見交換

■ 第4回検討会（6月22日）

○意見交換

■ 第5回検討会（7月13日）

○「とりまとめ（案）」について

《参考3》交通系 IC カードの普及・利便性拡大に関する政府の方針

○交通政策基本計画（平成 27 年 2 月 13 日閣議決定）（抄）

第 2 章 基本的方針、目標と講ずべき施策

基本的方針 A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

（施策）

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○公共交通機関の利用者利便の向上のため、交通系 IC カードの利用エリアの拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進策を検討する。

[14] 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数

【2013 年度 12 県 → 2020 年度 0 県】

基本的方針 B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

目標③ 訪日外客 2000 万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

（施策）

<取組内容を今後新たに検討するもの>

○交通系 IC カードの利用エリアの拡大、広範な地域における鉄道・バス等の多様な公共交通機関の相互利用が可能な企画乗車券の導入、海外からの予約・発券、国内到着後のスムーズな購入・引換え、自国で発行されたクレジットカードが利用できる駅窓口の拡充や券売機の配置等の促進策を検討する。

[14] 相互利用可能な交通系 IC カードが導入されていない都道府県の数《再掲》

○観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015（平成 27 年 6 月 5 日観光立国推進閣僚会議決定）（抄）

4. 先手を打っての「攻め」の受入環境整備

（8）公共交通機関による快適・円滑な移動のための環境整備

<IC カード・企画乗車券の利便性向上と情報発信>

・2020 年までに、相互利用可能な交通系 IC カードを全ての都道府県で導入する。このため、「IC カードの拡充に向けた検討会」において交通系 IC カードの普及・利便性拡大のための具体的な方法を検討し、本年夏までに結論を得る。【改善・強化】

○「日本再興戦略」改訂 2015（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）（抄）

第二 3つのアクションプラン

二. 戦略市場創造プラン

テーマ 4：世界を惹きつける地域資源で稼ぐ地域社会の実現

テーマ 4-② 観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会

(3) 新たに講ずべき具体的施策

④先手を打っての「攻め」の受入環境整備

- ・2020 年までに、相互利用可能な交通系 IC カードを全ての都道府県で導入する。このため、交通系 IC カードの普及・利便性向上に向けた検討会において交通系 IC カードの普及・利便性拡大のための具体的な方法を検討し、本年夏までに結論を得る。

○経済財政運営と改革の基本方針 2015（平成 27 年 6 月 30 日閣議決定）（抄）

第 2 章 経済の好循環の拡大と中長期の発展に向けた重点課題

1. 我が国の潜在力の強化と未来社会を見据えた改革

[1] 「稼ぐ力」の強化に向けた事業環境の整備と成長市場の創造

(観光)

また、観光地域づくりのマネジメントを担う「日本版 DMO」の形成・支援、無料公衆無線 LAN 環境の整備、交通系 IC カードの普及等により国内観光振興を含めた取組を進める。