

# 「片利用共通接続システム」の構築に関する方向性(概要)①

## 1. 交通系ICカードの現状及び検討の背景

### (1) 10カードの導入状況

○ 相互利用可能な全国10種類の交通系ICカード(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拡大

○ 10カードが導入されていない都道府県の数(交通政策基本計画(平成27年2月13日閣議決定)における数値指標)は、平成25年度は12県であったものが平成29年度には6県に

<10カードが導入されていない地域(平成29年3月末日時点)>

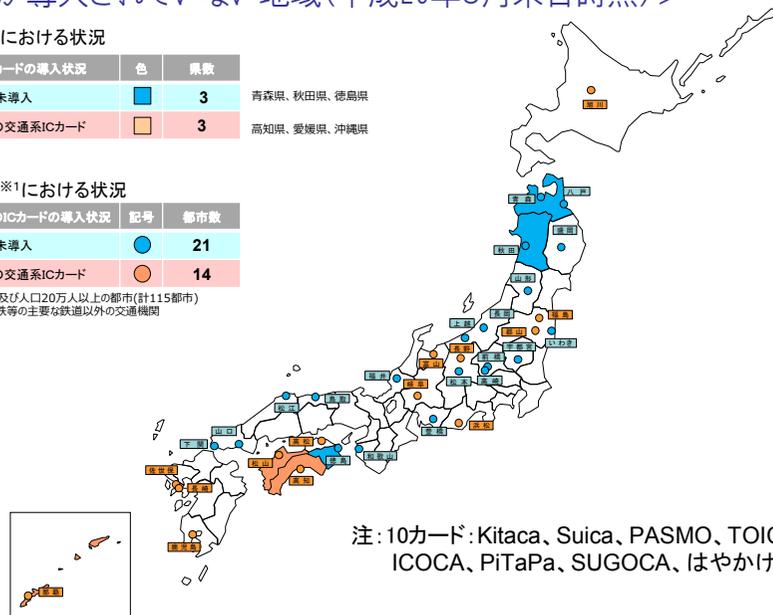
#### ■ 都道府県における状況

交通系ICカードの導入状況	色	県数	
未導入	■	3	青森県、秋田県、徳島県
地域独自の交通系ICカード	■	3	高知県、愛媛県、沖縄県

#### ■ 主要都市※<sup>1</sup>における状況

2次交通※ <sup>2</sup> へのICカードの導入状況	記号	都市数
未導入	●	21
地域独自の交通系ICカード	○	14

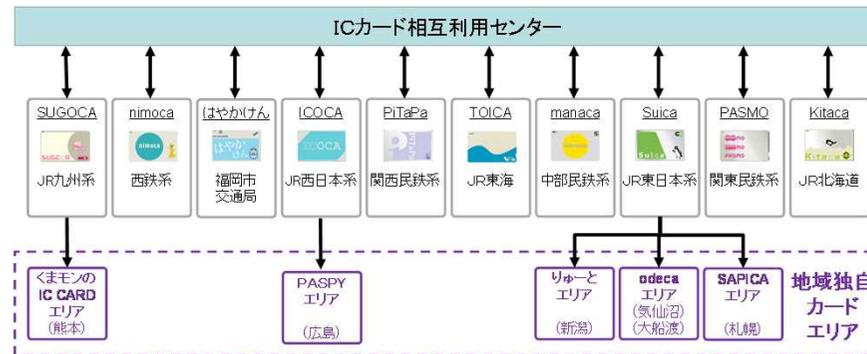
※1: 県庁所在地及び人口20万人以上の都市(計115都市)  
 ※2: JR、大手民鉄等の主要な鉄道以外の交通機関



注: 10カード: Kitaca, Suica, PASMO, TOICA, manaca, ICOCA, PiTaPa, SUGOCA, はやかけん, nimoca

○ 現状、「10カードの片利用」は、地域独自カード事業者は、10カードのいずれかの事業者のシステムを経由して接続

<「10カードの片利用」の現状と接続方式>



注: ICカード相互利用センター: 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

### (3) 検討の背景(これまでの国土交通省における検討)

○ 平成27年4月から「交通系ICカードの普及・利便性拡大に向けた検討会」を開催し、同年7月にとりまとめを公表。10カードの利用に関する空白地域解消に向けた2つの方策を打ち出し

<平成27年とりまとめで示された方向性>

【方策 A】  
10カードへの参加

【方策 B】  
「地域独自カード  
+10カードの片利用」

○ さらに、同とりまとめでは、【方策B】の課題等を整理し、当該課題解決の手段として、「片利用共通接続システム」の構築を提言

### (2) 「10カードの片利用」について

○ 10カードの導入方法の一つに、「10カードの片利用」(地域独自カードの地域に適した機能・サービスを確保しつつ、地域独自カードエリアで10カードが利用できる仕組み)があり、現在、新潟等の一部地域で採用

<「10カードの片利用」の概要>



注: 地域独自カード: NORUCA(福島)、りゅーと(新潟)、IruCa(高松)等交通事業者が各地域で独自に発行する10カード以外の交通系ICカード

#### ◆【方策B】の課題

- 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
- 接続先となる10カード事業者との調整

➢ 「片利用共通接続システム」を構築し、それを共同利用することで個別事業者ごとの導入費用を削減  
 ➢ 10カード側とのシステム面での調整等を代行

# 「片利用共通接続システム」の構築に関する方向性(概要)②

## 2. 「片利用共通接続システム」の構築に関する方向性

○今回、「片利用共通接続システム」について、民間事業者等による構築が円滑に進むための環境整備を目的に構築に関する基本的な方向性を取りまとめ。そのポイントは、以下のとおり。

### (1) 「片利用共通接続システム」の基本的な考え方

#### ○ 「片利用共通接続システム」の構築に関する基本コンセプト

- ① 少ないコストで早期に導入を図る
- ② 地域独自カード事業者と10カード事業者双方の事務負担の軽減を図る

2020年度を見据えつつ、10カードの片利用導入を促進

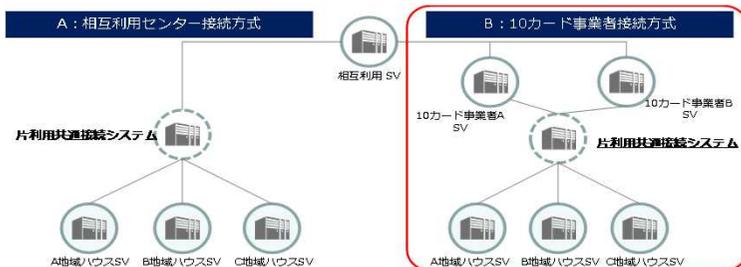
#### ○ 「片利用共通接続システム」を構築するメリット

- ・地域独自カード事業者に短期間で概算費用の提示が可能となり、地域独自カード事業者の意思決定が迅速化
- ・導入希望事業者を「片利用共通接続システム」の運営事業者がサポートし、10カード事業者及び地域独自カード事業者双方の調整負担を軽減
- ・共用のシステムとすることで、構築・運営に係る費用をシェアし、地域独自カード事業者の費用負担を軽減
- ・新たに接続事業者が増加した場合等の10カード事業者及び地域独自カード事業者双方の調整・構築・テストに係る経費や負担を軽減

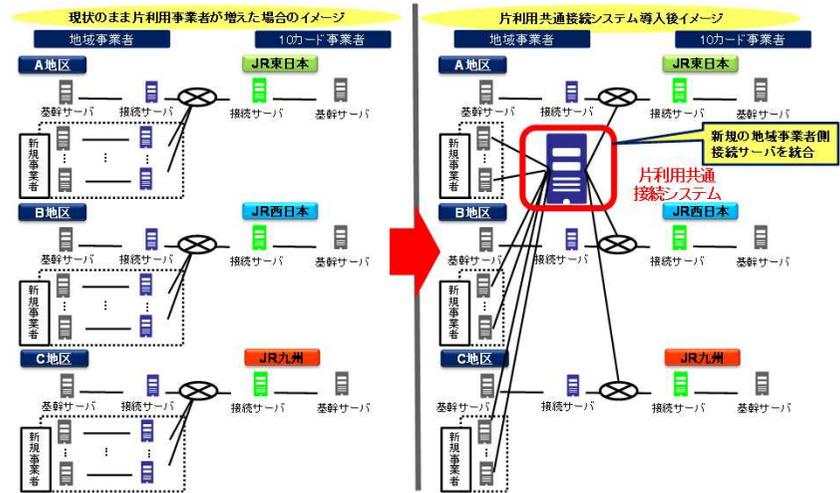
### (2) 10カードとの接続方法

○10カードシステムとの接続方式としては、【ケースA】「相互利用センターに直接接続する方式」と、【ケースB】「10カード事業者いずれかの基幹システム経由で接続する方式」の2つが考えられるが、既存の接続の仕組みを活用することでより早期に、かつ、低コストでの実現が可能と考えられる【ケースB】が適当

#### <10カードシステムとの接続方式>



#### <「片利用共通接続システム」の構築イメージ>



注:既に個別に構築・運用されている接続用のサーバについては、「片利用共通接続システム」構築後も、必ずしもつなぎかえる必要はなく、従来通り個別に接続することも可能

### (3) 利用者向けに提供するサービス内容

○導入費用等を考慮し、利用者が必要とする最低限のサービスのみ対象。具体的には、SF利用及びチャージのみを対象とし、定期券や乗り継ぎ割引などは対象外とする

#### <利用者向けのサービス>

サービス	説明
①SF利用	・バス等車載器での乗車/降車。乗車時に定額運賃を引去る方式と、降車時に変動運賃を引去る方式がある。申告により、複数人分の運賃引去りも可能。 ・鉄道駅における自動改札機での入場/出場。出場時に、SF残高より運賃を引き去る。
②チャージ	・チャージ機、券売機、窓口、バス車内等で、現金支払いと引き換えにカード内SF残高を積み増す。

注:10カードへのチャージについては、チャージ機の設置や窓口端末の設置等コストが必要となるため、どこまでチャージ環境を整備するかは、地域独自カード事業者が必要に応じて選択・判断

#### ◆民間事業者等が「片利用共通接続システム」を構築するに当たっての留意事項

- ① 「片利用共通接続システム」の適切な費用分担・地域独自カード事業者の参加促進
- ② 「片利用共通接続システム」の構築スケジュール(早期に開始する必要)
- ③ 「片利用共通接続システム」運営事業者の立ち上げに向けた調整
- ④ 10カードの片利用導入に係るトータルコストの削減