

電子乗車券システムの導入を急ごう

橋本昌史
HASHIMOTO, Shoshi

(財)運輸政策研究機構理事長

数年前から、大都市圏の鉄道乗車券は磁気式が大勢を占めるようになり、ストアード・フェア・カードの場合は、利用ごとに乗降駅と運賃に加え、その後使用可能な残金が印字されるものも出現し、便利になってきた。

しかし、磁気式乗車券では、出改札の度に乗車券を改札口で自動改札機に挿入しなければならない。定期券の場合は、乗降車の都度、定期入れから取り出して自動改札機に挿入し、識別後1メートルほど前方に搬送された定期券を取り出して、定期入れに収納しなければならない。手に重いものを持っているときなど、定期券の出し入れはわずらわしい。定期券をポケットやバッグに入れたまま駅に出入りできればさぞかし便利だろう。

昨年9月、香港の鉄道、バスなどの交通機関に、端末機にかざすだけで乗降できる乗車券が導入された。それも1枚の乗車券でほとんどの交通機関が利用できる便利なものである。乗車ごとに購入する従来の乗車券でも乗車可能であるが、新しい乗車券システム導入後、瞬く間に新しい乗車券の利用者が増え、4ヶ月後の年末には全利用者の半分近い1日延べ250万もの人が使うようになった。

八達通=Octopus(Hong Kong's contactless smartcard)と呼ばれる乗車券は、集積回路(integrated circuit)をクレジットカードのようなプラスチックのカードに埋め込んだもので、わが国ではICカードと呼ばれているカードに乗車券の機能をもたせたものである。

駅や乗物の出入口に配置されている端末機に八達通=Octopusを近づけると、端末機はカードのICに電源とデータ信号を送り、0.15～0.30秒間でICカードと端末機の間で必要なデータ交換・処理を済ませてしまい、降車時にはカードにチャージしてある残金から乗車した区間の運賃を引落す。残金がどれだけあるか知りたいとき、あるいは金額を追加したいときは、金額追加機にカードを挿入、操作すればよい。

ICカードは、IC製造技術の進歩により高性能で安価なものが利用できるようになってきた。とはいえ、香港で導入さ

れているような多数の事業者が共同で運用するシステムになると全体としてはかなりの経費がかかる。とくに、安くなったとはいえICカードの価格は1枚千円近いといわれており、我が国においては、経営上よほどの利点がないと交通事業者は導入に踏み切れず、ようやく普及した磁気乗車券に取って代わるのはかなり先のことと考えている人が多い。

ところが、ICカード乗車券の大規模な実用化は、香港が世界初ではない。既に2年前からソウルのバスの共通乗車券としてICカードが使われている。ソウルのバス事業者は多数並立しているが、共通カード導入によりバス全体としての利用促進が図れるほか、ICカードによる運賃収受システムの方が従来の方式より経営上有利との判断から導入に踏み切ったと聞く。わが国大都市圏の鉄道やバスの需要の膨大さを考えると、なぜ導入の気運が高まらないのか不思議である。

我が国においても、共通ICカード乗車券システムの研究は、運輸省、当機構をはじめ関係機関で精力的に行われてきた。その成果は、都交通局により都営12号線と同線に関連する都バス路線において、この6月から実証実験が行われる段階にきている。また、JR東日本は、今春、2001年1月からICカード乗車券システムを導入する計画を明らかにした。

我が国も、研究開発のステップをこなし、円滑な導入とその普及方策を検討する段階に到達した。公共交通機関利用促進の切り札になりうる可能性を秘めた、共通ICカード乗車券システムの実用化に向けた関係者の一層の注力に期待したい。

新しいシステムや商品が社会に好意的に受け入れられるかどうかは、ネーミングの良否に左右されることが多い。ICカード乗車券システムにも多くの人々から親しまれ、かつシステムの性能をわかりやすく表わす名前を付けたいもの。ずばり「電子乗車券」ではどうだろうか。