

叢談

カードの世紀

◆◆◆ 第212回 ◆◆◆

「江ノ電」に学ぶ 将来予測

決済は大きな変換の時代を迎えたのか (承前)

櫻井 澄夫

今回も「江ノ電」の話を
書く理由

前号でJRの鎌倉駅と藤沢駅を結ぶ江ノ電の話をした。

いつもより少し柔らかか目の話をする予定だったので、内容をいま話題のアニメの「スラムダンク」や、本誌でも特集された、いわゆる「タッチ決済」の話を江ノ電というキーワードで組み合わせてみたつもりだ。

タッチ決済を開始した江ノ電について触れるのは、一般のユースにもなっているから、まあ当然としても、本誌で西日本の実例が詳しく紹介されるとは予想しておらず、たまたま時期を同じくして記事が掲載されたから、読者の皆さんにはまとめて情報を提供できたかなと感じ、私としても本誌に掲載された他の地方に関する記事によって各地の事例を学習もさせていだいた。鎌倉や藤沢だけでなく、全国的な流れを知ったわけ

だ。

おまけに、たまたま私の勤務していた会社の退職者の会の散策の活動で利用した千葉県の銚子電鉄の話も付け加えたが、小規模な鉄道の存続、廃線の問題と、昨今の小規模で短い鉄道の将来を私に考えさせる機会ともなった。

私が本誌に20年近く毎月書いてきて、この号ほど読者の皆さんからすぐに反応があった号はなかったことをまずご報告しておきたい。それによって、私は執筆方針や内容についての一つの教訓を得た。

そのため今回は前号に続いて江ノ電の話をするが、必ずしも「タッチ決済」や「料金支払」のことだけでなく、江ノ電自体の問題にまで記述を拡大する。

実際にこの種の決済を推進したり、企画したりする人は、技術的な問題の知識だけでなく、広く支払や貨幣に対する認識を深めておくことが望ましいのは

当然だ。

そうしたことは鉄道事業者や物品を販売する企業が考えることであって、例えばカード発行業者や決済を主たる業務とする企業が考えることではないとしていたら、時代に乗り遅れることになるだろう。

つまり、江ノ電であっても銚子電鉄であっても、その企業や地域が存続していくための重要な要素、特に国の内外からの顧客を意識した政策を検討することが不可欠の時代になっていることを考えると、専門の新しい技術を地域の特性と結び付ける総合的なアイデアが必要になる。

「タッチ決済」の可能性を 江ノ電を通じて探る

銚子電鉄は10年ほど前に、経営のテコ入れのため税理士の方が社長に就任したそうだし、千葉県内外には社長を公募した鉄道もいくつかある。

江ノ電と銚子電鉄の環境を簡単に比較はできないが、比較しなくなるのが人情だ。

私は報道を見て「面白そうだ」と、この社長の公募に関心は持った。だが、実際に応募してみようとは思わなかったのは、私は交通機関や観光などについての知識や環境への理解度が低く、鉄道事業の経験がなかったからであり、社長が決まった時どのような人物が社長に選ばれたかを新聞か雑誌で読んで確かめた程度である。

だが、江ノ電のタッチ決済は、単なる既発行のクレジットカードやデビットカードによる新たな場所での料金支払の開始という話題にとどまらない、多数の要素や背景、問題点、将来の非現金による支払形態の発展・拡大の可能性、そして外国人による支払や、観光政策などそのペイメントシステム上の可能性を示唆し、その影響はおそらく無限に広がることになるのだ

ろう。この種の新しい動きは、企業の考えや、やりようによっては競争を激化させ、「草刈り場」にさえなるのではないかと私には思えるのだ。

現時点での経営者たちの未来への展望と投資の成否が問われる局面に差し掛かっているとさえ思える。

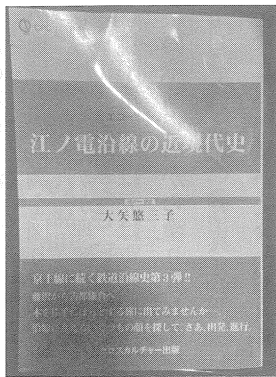
読まれる内容・企画とは どういうものか

前月号が出版されて、たまたま業界関係の外出行に行ったところ、二人の方に会い、ちょっと話をした。すると、話題は前月号の私の文章の話に及び、面白かったというご意見をうかがった。一人の方は、この程度の誰にでも分かるテーマの文章が読みやすく、「面白いと言われる。数多くの読者に読まれるためには、読み物としての話題性や内容の普遍性を考えないといけないと感じた。

前回は写真を多用したが、こ



鎌倉駅の西口。(写真1)



▶「江ノ電沿線の近現代史」。(写真2)



▶「江ノ電 10kmの奇跡」。(写真3)

らない内容、他の人が書くこととは異なった角度から書くことだから、その証拠となるものの写真を載せることは、実証性を示す点で重要だろう。

多くの諸氏の書いたものの共通した欠点は、実証的でなく、現物の写真が添えられていないことであることが多い。何度も指摘したが、自分の会社のことであっても、伝聞やまた聞きによって書かれたものが多い。関連業界や政府関係の出版物やウェブサイトでは、学術論文だっ

たら通用しないような内容のものが少なくない。

そこで内容としてはあまり面白くないだろうが、今回は江ノ電についての知識を得るための若干の資料を紹介して、「ミニ事例研究」の姿勢を示して、ご参考に使いたい。各地で同様の調査や企画がなされていくだろうが、そのための一歩ということである。

江ノ電自体が 観光地・観光施設

江ノ電(写真1)はJRの鎌倉駅と藤沢駅をつなぐ鉄道で、途中、鎌倉大仏の最寄り駅である長谷駅や江ノ島駅などを経由

する。

海岸の近くを走っているから、海水浴やサーフィンなどを楽しむ人も多く、道路沿いにはしゃれたレストランやホテルも点在する。

鎌倉や藤沢の名所・旧跡や観光やレストランについての案内書は多数出版されており、雑誌の特集号なども頻繁に出されるが、江ノ電に関する手頃な案内書としては、大矢悠三子さんの『江ノ電沿線の近現代史』(クロスカルチャー出版。2018年。写真2)がよくまとめられている。テレビや映画に登場した江ノ電沿線の店舗や施設は数限りなく、いわゆる「コンテン

うしたことは毎号考えているが、本誌の他の方の文章で、新しい動きや海外事情の紹介などでも、写真を一切使用しない文章があるが、こうした内容のものである、1枚でも2枚でも写真があるともっと分かりやすい内容になるだろうとしばしば思ったことがある。写真があると記録性も増し、時代や時期のその場の様子が後世に残されることにもなるだろう。さて、家に帰ってみると、以前からの知り合いからの手紙が届いていて、その方からも、今月号は興味深く拝見したとの内容だった。

わずかに三人の方といっても、1日に三人の方からの反応というのは、私としては多いほうだ。こうした自分の著作に関する反応はありがたいし、こうしたご意見をこれからの取材や執筆に生かしていきたいと思っている。

私がテーマを選ぶ基準や方針は、他の人が書かない内容、知

「ツურიリズム」は江ノ電の利用者を飛躍的に増加させたことを同書は詳しく紹介している。

前号で紹介した「スラムダンク」による外国人観光客の増加などもそれに加わるものだろうし、私がネットで最近見た枝裕和監督の映画の「海街ビザ」も元は吉田秋生原作の漫画(マンガ大賞2013年受賞作)だが、鎌倉を舞台とする映画にもなっていて、江ノ電の沿線の風景も出て、けっこう面白かった。私は長澤まさみのファンだが、長女役の綾瀬はるかや夏帆や広瀬すずも演技はうまく、配役のうまさを感じた。

これらの「若手」ははまり役だったが、清潔感がある若手の配役やストーリーに対し、樹木希林、大竹しのぶなどは個性が強過ぎて適役とは感じなかった。

映画やアニメが生んだ 新しいツურიリズム

地方の元気がない鉄道の関係者は読んだり、見たりしているかもしれないが、こうした書籍や映画はもっと参考にすべきだろう。

前に私がこの連載で触れた、中国人の女性教師が釧路の海岸で行方不明になった事件が発生した際も話題になったが、外国人が日本各地に小説や映画、アニメなどをきっかけに訪れるという風潮が生まれている。こうした新しいツーリズムにはパワーがある。

この事件の時は、行方不明になった教師の捜索のために、中国で評判になった映画の舞台になったオホーツク海沿岸の地方に警察がヘリコプターを飛ばしたそうだが、そういう時代になっているのだ。

次にご紹介したいのは、江ノ電の前の社長だった深谷研二氏が書いた『江ノ電 10kmの奇跡——人々はなぜ引きつけられるのか』（東洋経済新報社。15年。

写真3）という本だ。

この本は、江ノ電がいかにこの地域との協調を図り、守り育てられてきたかが理解できる。

銚子電鉄では元は東京の京王線の車両を上から塗り直して使用しているが（写真4）、塗装はきれいとはいえない。コストの問題もあるが、江ノ電では古い車両を大切に保存するなどして、電車自体を観光地化させている。道理でカメラを持つて撮影をする人が多いわけだ。

中古の車両を使うのは、単に安いからだろうが、鉄道マニアの多さを理解できない人には、古い車両の活用に対する考えが根本的に違うのだろう。こうした状況を見てみると、社長を公募するのもいいが、鉄道事業に経験がない人が社長になってうまくいくものか、疑問も生じる。

私の疑問に疑問を感じる人は、深谷氏の本を読んで、両方の路線を乗り比べてほしい。

ヨーロッパなどでも鉄道が全盛時代を過ぎてから廃線が増えたが、イギリスなどでは古い路線に蒸気機関車などを走らせて復興を図っている。日本でもそうした活用を行っている路線があるが、何とか鉄道の存続をお願いしたいものだ。成功した鉄道の存続の例を知ると鉄道は単なる「足」ではないことに気が付くだろう。

江ノ電の元社長の 深谷氏の意見

深谷氏の著書を読んでこの鉄道についての認識を深めたが、知ったことが一つあった。同書の「ICカードの意外なマイナス面」のページから一部をご紹介します。

「首都圏のどこかの駅で名前が変わると、その鉄道会社だけでなく、全ての鉄道事業者が機器の改修をしなければならなくなります。このとき必要となる自社の改修費用は、江ノ電のよ

うな小さな鉄道会社でもかなりの高額になるのですが、全て自社負担です。同じように、どこかの鉄道会社で料金を変えようと、首都圏全ての改札で改修が必要になり、各社が自費で負担します。（中略）鉄道会社の負担が増えれば、経営を圧迫します。あまりにひどくなれば、適正なサービスの提供にも支障をきたし、果ては廃線などということにつながるかもしれません。（中略）利便を追求するとき、同時に、裏にあるリスクについても、もう少し考えた方がいいのではないだろうか」。

なるほどと思い、鉄道事業者側にはこうした新システムの導入には、そうした経費的な側面もあるのだと理解を深める。

また、同書でも深谷氏は前述の大矢さんと同じような考えから、「電車そのものがエンターテインメントになる」と題して、「鎌倉・藤沢に存在する観光資源に頼るだけでなく、江ノ

電自身も観光資源になって積極的にお客様に来ていただく努力をしているわけです。昭和の頃の電車を現役で走らせ、古い駅舎の風情を保存し、ホームの中も楽しい雰囲気作りを進めて、江ノ電に乗るだけで楽しいと言っていただけのように、常日頃から心がけています」と書く。

鉄道の公共性については、「車が増えたのは、収益の面からローカル線の運航本数が減ったために、地元の人はやむを得ずに車に頼らざるを得なくなつた。地方の商店街の多くは鉄道の駅前にあるが、ローカル線の本数が減れば、悪循環で乗降客が減るから、自然と商店も経営

が苦しくなってしまう、商店街がさびれる。現在の地方の元気のなさを見ると、かつての国鉄の民営化によりローカル線が切り捨てられたことと、無関係とは思えない」と主張する。説得力がある意見といえよう。

江ノ電のような人気のある路線や駅では乗車券の購入に長い列ができ、切符を手にするまでに時間を要する事態が発生することがある。時間がかかると発車に間に合わなくなることもある。

顧客へのサービスという点からも、速やかに乗車できることは好ましいことだ。

タッチ決済の普及は現金を用意する必要がないだけでなく、こうした面での効用も評価する必要がある。

カード業界はもっと タッチ決済の説明を

現在発行されているクレジットカードやデビットカードに

は、タッチ決済としての機能を表す、波をかたどった4本線のマーク（リップルマーク）がついているのだが、案内には「このマークが目印」と書き、説明しているつもりだろうが、長くそういったカード類を使っている人も少なくないだろう。

クレジットカードは交通機関での専用カードではない、本来の機能に新たな機能が加えられたのだからそのことを明確に説明して使用を促すことが肝要だ。

いつも買物に使用できるカードがタッチ決済にも使用でき、支払はどうなるのか、もう少し丁寧に説明すべきだと思う。そうすれば、利用者が増加するだろう。

何度もいうように、クレジットカードにとっては、大きな転換期をもたらす機能だ。

機能を高めるためには、大衆に素早く正確に情報を伝達する

必要がある。

「大変な時代に入ってきた」という認識があれば、おのずから表現も変わるはずだ。5年後に消費者用の決済システムはどのようなものだろうか。私としてはまだまだ流れは大きく変わりそうだと思う。支流だけでなく、曲流や本流の流路さえ変わるかもしれない。

また、地方鉄道の復興は困難なものだろうが、こうした零細な鉄道にタッチ決済のような新たな仕組みの導入を計画するカード関連の企業は、対象になる鉄道についての認識を深め、しっかりして安定した企画を提案できるようにしたいものだ。

なお、最近公開のものでなく、前のアニメの「スラムダンク」は、amazonのプライムビデオに入っており、パソコンでも見ることができる。前回にはそのことに触れなかったので、ご紹介しておきたい。



▶銚子電鉄の車両。（写真4）