

月刊消費者信用

The Consumer Credit Monthly

特集

2025

11

不正利用対策の 最前線

セキュリティ・ガイドライン6.0版の進ちよくと
「Click to Pay」の可能性

- ◆ Visaがトークンを利用する「クリック決済」を日本で導入
- ◆ 不正利用防止で成果を上げるクレディセゾンの取組
- ◆ EC加盟店におけるぜい弱性対策の実態と課題

エム・セキュリティ・マネジメント 長谷部 忍

三井住友カードが最上位券種
「Infinite」の募集を開始

セブン銀行が目指す
ATMプラットフォーム戦略の可能性



叢談

カードの世紀

第237回

国鉄の分割民営化の葛藤、 影響はいつまで続く？

それは成功なのか、失敗なのか

櫻井 澄夫

4社のネット予約サービス間の 連携が実現

今年の9月19日、J R系4社（J R東日本、J R東海、J R西日本、J R九州）は、これまで各社が独自に運用している鉄道のネット予約サービスを連携させ、ネット予約サービス間のシームレスな遷移、他のネット予約サービスの予約情報の表示ができるようにすると発表した。

J R系4社は、J R東日本が「えきねっと」、J R東海が「E Xサービス」、J R西日本が「e5489」、J R九州が「J R九州インターネット列車予約サービス」というネット予約サービスを運営している。現在は例えば、仙台駅から名古屋駅に行くこうとすると、えきねっとにログインして仙台駅から東京駅までの東北新幹線の切符を購入し、続いてスマートE Xにログインして、東京駅から名古屋駅

までの東海道新幹線の切符を購入しなければならぬ。つまり、利用する二つのネット予約サービスのそれぞれについてログイン認証が必要だった。

それを今後は、えきねっとに一度ログインし、東北新幹線の切符を買った後、E Xサービスのボタンを押せば、E Xサービスのログイン認証をせずに、E Xサービスのサイトに遷移し、東海道新幹線の切符が買えるようになるという。いわゆる、シングルサインオンができるようになるというわけだ。

また、予約の確認をしようとすると、いまはえきねっととE Xサービスのそれぞれにログインして確認する必要があったが、これからはえきねっと上にスマートE Xの予約情報が表示され、逆にE Xサービスにえきねっとの予約情報が表示されるようになるという。

ネット予約サービスが統合されるわけではなく、1回の操作

で仙台駅から名古屋駅までの切

は、顧客の利便性を高めるため

乗り継ぎ乗車券を購入する方法
など、他地方からの旅行者には

だろうが、膨大な累積赤字の解消を主な目的とした旧国鉄の民

で仙台駅から名古屋駅までの切符が一括購入できるわけではないが、ログイン認証の手間が減るのだから、顧客の利便性が高まるのは間違いないだろう。ただし、連携する双方のサービスに会員登録した上で、事前にユーザー本人の同意とサービス連携作業が必要になる。

連携の開始時期については、まず、EXサービスとe5489が2026年度中に連携を開始し、その他ネット予約サービスについては、27年度以降、準備が整ったネット予約サービスより順次連携を開始するとう。なお、EXサービスとe5489の間では、相互にログイン認証できるサービスをこの10月4日から開始したという。

分割民営化の功罪

分割民営化以後の旧国鉄に属するJR系各社のこれまでの動向を観察してきた小職として

は、顧客の利便性を高めるために、いつかはこうした連携をするのではないかと予測していただけに、「いよいよ始まったな」と感慨を新たにした。1987年の国鉄の分社民営化以来における、最も大きな全国的な乗車券の予約システムの変更であるから、今後注目していかなるを得ない。

この問題は特に関心があるから、この連載でも度々、旧国鉄の分割民営化の鉄道利用者への影響について、長野県など一部の地方の実情と動向を、鉄道利用者として気が付いたことを報告してきた。

こうした問題は各号に掲載した文章の中に断片的だが記載しているから、お手数でも本誌のバックナンバーをご覧くださいとありがたい。

頻繁に同じ路線を利用する人はともかく、路線がつながっていないながら、JR系の異なる社に属する路線を走る車両の安価な

乗り継ぎ乗車券を購入する方法など、他地方からの旅行者には煩雑で分かりにくく、評判が悪かった。

ご参考までに、ほんの一、二例をご紹介しますと、JR系各社によつては、東京までの往復週末乗車券など、地方の特定の駅で決まった曜日に、独自の乗車券の発券やサービスを実施すると、JR系の子会社の旅行会社で新幹線の乗車券を購入すると、買い方によつて同じ新幹線の乗車券であっても駅とは金額が違うなど、平等とはいえない状態が生まれ、旧国鉄時代にはなかったような、分社化したが故の自由な料金設定が行われていたりもしていた。

そうした地方都市などでの私も知らないような、「細切れ」の商品の開発や情報は、今回の4社の連携からさらに発展し、分割民営化からおおよそ40年ぶりに鉄道業務の統一化、先祖返りの方向性を見せようとするの

だろうが、膨大な累積赤字の解消を主な目的とした旧国鉄の民営化に伴う鉄道事業の分社化、分業化の流れがどのように変化、あるいは改善に結びつくのか、全国組織としての日本の鉄道の行く末を凝視していくことは、この40年間の民営化に負けずに簡単なことではなからう。

国鉄の分割民営化の主目的がどこにあるのか、民営化は自由化だから、いくらでどう売ろうが自由というのだろうか。分割

超高齢社会に挑む希望のシニアビジネス

4000万人マーケットをチャンスに変える戦略論

株式会社 紀伊信之編著
日本総合研究所 石田通太郎・高橋光進・城岡秀彦・大内 亘著
四六判・280頁・定価2,420円(税込)

**2040年、日本の高齢者は総人口の4割に迫る……
この構造変化は“危機”ではない—“成長の起点”だ!**

一般社団法人 金融財政事情研究会
〒160-8519 東京都新宿区南元町19
電話(03)3358-2891(直)

民営化の多様な「顔」の多面性を見誤らないようにしないと、賢い消費者とも、知識がある業界人ともいえないだろう。

大手メディアは JRに厳しい見方も

この発表を受け、「DIAMO ND Online」は9月25日に、『みどり』の窓口削減なら本気出して！複雑怪奇なJRのネット予約『4社連携』はうまくいくのか」とのタイトルで記事を書いた。この記事によると、連携開始後、サービスやアプリは直ちに統合されず、引き続き各社のサイトへの会員登録は必須となるという。

この記事は、なぜJRのネット予約サイトはなぜ悪評が多いのかについて、国鉄時代から使っているシステムの古さなどについても、「みどりの窓口」やSuicaへの批評を含め、JRに対する厳しい見方を詳細に述べている。

オーラル・ヒストリーを 収集する重要性

国鉄とJR系各社との過去現在未来について学習するためには、企業の刊行物や公式記録だけでなく、業界関係者の個人的な著作物を熟読するのが肝要であるが、信販、中小企業、飲食店、宿泊設備などの場合も、過去の史実の探求には、個人への聞き取りが重要である。

交通業界や金融業界、ペイメントカード業界、国際業務、海外業務などでは、日本企業の場合、個人の意志や業績が重要な役割を果たしてきたことが多いが、歴史が短い、公式記録が残っていない業界や分野では、社史や新聞、専門誌などには記録はあまり残らず、記憶や個人の作成した記録や収集品にしか寄るべき「史実」が残っていないことが少なくない。

従ってこの数十年、いわゆる「オーラル・ヒストリー」の収

集・整理が主に政治家、軍人などを対象に行われているが、「オーラル」の記録を失ったら、「ヒストリー」は永久に失われることになるだろう。

私は業界関連各社の社史をなるべく読むようにしているが、文字資料が少ないのなら、なるべく「オーラル」、つまり口承データを残してほしいと思っている。社史を出版している企業でも、法律で定められているにもかかわらず、国会図書館に納品していない企業が少なくないのは残念なことだ。

その他 いろいろ考えたこと

国鉄の民営化について調べていた際に、気になったことを順不同で書いてみたい。

① 72年に田中角栄首相によって書かれた『日本列島改造論』は、日本の鉄道建設の起爆剤となったが、新線建設の掛け声で建設推進された路線が、わずか

10年余りで廃線になるなど、反

ていることもある。新版には

り、外国から入手したりしたも

になった故か、某テレビ局のよ

実務論点

ブロックチェーンの法務

暗号資産と電子決済手段

アンダーソン・毛利・友常法律事務所 A5判・388頁
弁護士 林 敬祐 [著] 定価4,400円(税込)

クリプトビジネス規制の最前線がわかる!

一般社団法人金融財政事情研究会 申込先

◆金融庁フィンテック参事官室で事務ガイドライン(暗号資産交換業者関係・電子決済手段等取引業者関係)の作成等に携わった弁護士による、資金決済法令を中心としたQ&A形式の解説。

◆規制の根底にある考え方に立ち戻って詳述することで、立法趣旨や法解釈の勘所を丁寧に理解できる一冊に。

◆アンホステッド・ウォレット、DeFi(分散型金融)といった規制の適用範囲が必ずしも明確でない論点や、ステーキング、レンディング、暗号資産ファンド、暗号資産建パリュウと規制法の関係など未解明の論点にも触れた、暗号資産ビジネス関係者にも益する解説書。

〒160-8519 東京都新宿区南元町1-9
電話(03)3358-2891(直通) FAX(03)3358-0037

写真1

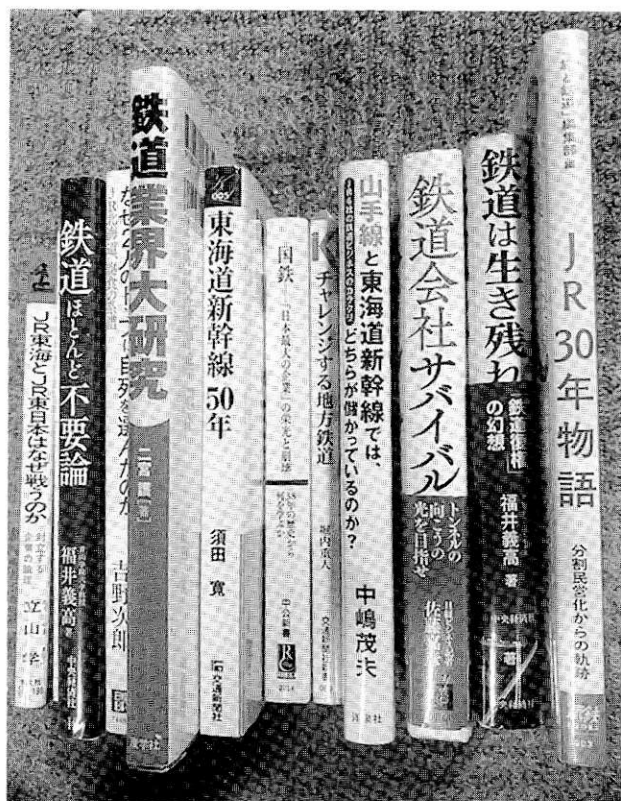


10年余りで廃線になるなど、反省すべきことも発生した。

② 今回、国鉄民営化やJR各社などに関して書かれた書籍の表紙や背表紙の写真(写真1、4)をいつものように掲載したのは、書籍の紹介をする時に本の「顔」を知っておくことが、結構、役に立つことがあるからだ。本を見たり探したりする時、初版と第2版以降では表紙が違っていたりするし、新版や文庫版では内容が修正変更され

ていることもある。新版には「あとがき」や「解説」が付け加えたりされていることもあり、これが結構役に立つ。そのため、なるべく書籍の写真を掲載したいと考えた。なお、11年に出版したJCBの50年史の作成は、古い関係者へのインタビュー、つまりオーラル・ヒストリーも多用したが、この本に使用した写真や書籍のうち60枚以上は会社が保存していたものではなく、私が個人的に保存した

写真2



り、外国から入手したりしたものであり、そうした写真や物品がなかったら、社史はこのようなものにはならなかった。

③ 国鉄の分割民営化に関しては、民営化以後の成果を国鉄関係者は自賛し、あるいは反省し、マスメディアや研究者の多くは、厳しい見方を示し、民営化の際、JRのトップについては、旧国鉄の幹部たちは、民間企業

になった故か、某テレビ局のように、長期にわたって定年のない「実力者」「権力者」の座席に座り、非難を浴びている。某テレビ局のように、代表取締役になって30年以上もその座に留まることが当たり前になることが、他業種にもその伝統や習慣が引き継がれていったのだろう。

政治家の世襲、学閥の官僚な



などと、第二次世界大戦後のGHQによる公職追放が解除され、封建制が復活したがごとき時代が訪れている。

④ ネット予約サービスの連携については、4社以外のJR系各社についてはどうするのか。北海道や四国はどうなるのか。

⑤ 新幹線の貨物輸送が検討されているそうだが、分割民営化などにどう対処するのか。

⑥ 出版された書籍によると、民営化したJR各社が業務上成功、あるいは失敗したか、新幹線の評価、各社の比較、リニアの評価、功罪、賛否など各人各



社の意見には大きな隔たりがある。

民営化が行われ、JRに移籍した時に、元国鉄の高級官僚だった人たちが、JRの経営者になっているといわれる。

◆