

令和3年3月16日

| 発言者 | 発言要旨 |
|----------|--|
| 島津委員 | 地域生活交通事業者・路線維持対策事業が年度内に完了しなかった理由は何か。 |
| 総合交通政策課長 | <p>事業遅延の原因は2点ある。</p> <p>1点目は、ICカード導入に際して、運賃システムのベンダーを変更することになったバス事業者は、これまで提供している定期券やフリーパス等のサービスを維持したまま、新しいシステムに変更する必要があり、その対応に時間を要したこと。2点目は、交通系ICカードシステムを開発するベンダーが2、3社しかない中で、新型コロナ対策としてICカードの必要性が高まり、本県だけでなく他県も一斉にICカード導入事業を開始したため、1社が複数の案件を扱うことでマンパワーやリソースが不足したことである。</p> |
| 渋間副委員長 | 現在、バス事業者等によっては、高齢者や障がい者は無料になっている場合もあるが、ICカード導入後も対応は可能なのか。 |
| 総合交通政策課長 | <p>ICカードシステムの中にどのような機能を実装するかについては、交通系ICカードの導入後でも変更可能である。</p> <p>その提供方法やサービス内容については、バス事業者等によって異なるが、ICカードにおいても所有者の属性に応じ、運賃割引やパスを付与して無料にするという機能を付けることができる。</p> |
| 渋間副委員長 | ICカードが導入された場合、このカードには電子マネーによる決済機能はあるのか。 |
| 総合交通政策課長 | JR東日本が開発したSuicaの機能はすべて活用できることから、決済も可能である。 |
| 高橋(啓)委員 | システム開発の進捗はどうか。 |
| 総合交通政策課長 | システム開発については、どのような機能を含めるかの調整は完了し、その内容に基づいてプログラムの記述を行っている段階である。 |
| 高橋(啓)委員 | ベンダーが少数であることから、ベンダー優位な状況になっているものと考えられるが、入札状況はどうか。 |
| 総合交通政策課長 | <p>県のバス事業者等に対する支援事業であることから、民間同士の契約であり、県の入札とは異なる。</p> <p>また、ベンダーが1社だけであれば独占が生じるものの、複数社いることから競争原理が働いているものと認識している。なお、山交バス、庄内交通ともに、複数事業者から見積もり合わせを行った上で業者を決定したと聞いている。</p> |