

交通 IC カードの商業利用実態とその意識に関する研究

～決済サービス提供店舗を対象とした調査～

福岡大学大学院 学生会員 ○ 渡邊 譲治 福岡大学工学部 学生会員 後藤 雄佑
 福岡大学工学部 正会員 辰巳 浩 福岡大学工学部 正会員 堤 香代子

1. はじめに

近年、交通 IC カードの普及が進んでいるが、交通 IC カードの利用により、公共交通利用の際の抵抗感が減少すると考えられる。また、地方都市では、公共交通の利用頻度が低いために未だ交通 IC カードを所有していない人々が数多く存在しており、車から公共交通への転換を促進する上で、まずはこうした人々に対して交通 IC カードの所有を促すことが重要であるといえる。

そこで、本研究では、交通 IC カードの電子マネー機能に着目し、商業利用の普及を促すことで、所有促進を図り、公共交通の利用促進につなげることを狙いとする。

筆者らは、上記のことを踏まえ、既往研究において交通 IC カード利用者を対象としたアンケート調査を実施し、公共交通での利用実態とその意識を把握するとともに¹⁾、商業利用実態とその意識についても把握した²⁾。

そこで本研究では、交通 IC カードによる決済サービスを提供する店舗へのアンケート調査を実施し、その実態と意識を把握することを目的とする。

2. アンケートの調査の概要

アンケート調査の概要は表-1 に示すとおりである。調査対象は福岡天神地区の商業店舗(テナント)とし、We Love 天神協議会を通じて各店舗へ配布し、郵送で回収を行った。回収されたアンケートの内、交通 IC カードによる決済を導入している店舗が 83 店舗、未導入店舗が 65 店舗であった。

表-1 アンケートの概要

アンケートの対象	福岡市天神地区の商業店舗
配布回収方法	WeLove 天神協議会を通じて配布、後日郵送回収
配布部数	892 部
回収部数	150 部
回収率	16.8%
調査項目	・店舗属性 ・交通 IC カードによる決済の導入状況 ・交通 IC カードによる決済の利用状況 ・交通 IC カードによる決済の導入効果 ・交通 IC カードによる決済システムに対する考え

3. 分析

3.1 交通 IC カードの導入店舗に関する分析

(1)交通 IC カードによる決済を導入した理由

交通 IC カードによる決済を導入した理由を図-1 に示す。施設、会社の方針という理由が 71.4%を占めており、個別店舗の判断ではなく、店舗が入居している施設などや会社の方針に従って導入されているケースが多いことがわかる。

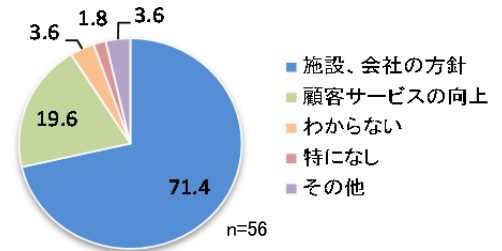


図-1 交通 IC カードによる決済の導入した理由

(2)交通 IC カードの利用頻度

1 店舗あたりの 1 日の交通 IC カードによる決済件数を図-2 に示す。0~5 件が 89.7%で最も多い。16 件以上は 4.4%と少なく、交通 IC カードの商業利用はさほど多くないといえる。

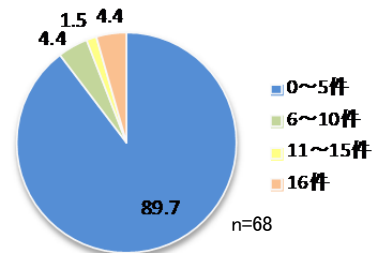


図-2 1 日の交通 IC カードによる決済件数

次に、交通 IC カードを商業に利用する客の年齢層と利用頻度の関係を図-3 に、利用の際の平均決済金額と利用頻度の関係を図-4 に、客の年齢層とポイント付与の頻度の関係を図-5 に、決済金額の平均額とポイント付与の頻度の関係を図-6 に示す。なお、ここでの客の年齢層は、店舗の主観によるものである。

利用する客層は 30 代と 50 代が多い。また、平均決済金額と利用頻度の関係については金額が高くなるにつれ交通 IC カードでの決済が減少している。その理由として、チャージには上限金額があることが挙げられる。

ポイント付与の頻度との関係は 20 代、30 代の客層が他の年代に比べ高く、1 回あたりの平均決済金額は、金額が上がるにつれポイント付与頻度が下がる傾向にある。

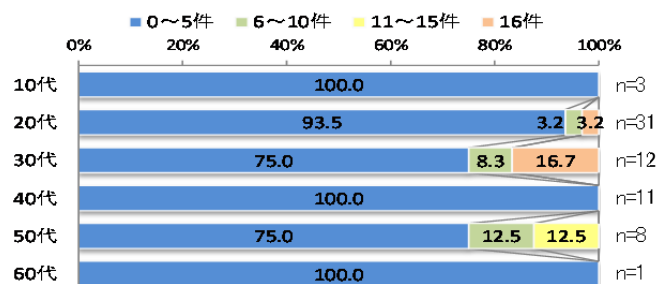


図-3 年齢と利用頻度の関係



図-4 平均決済金額と利用頻度の関係

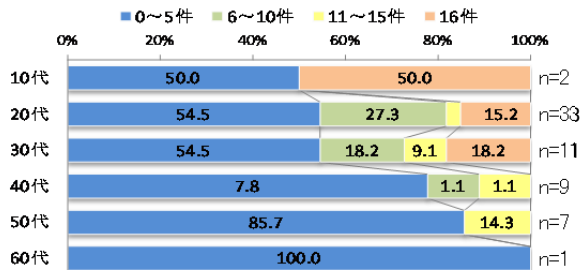


図-5 客の年齢層とポイント頻度の関係

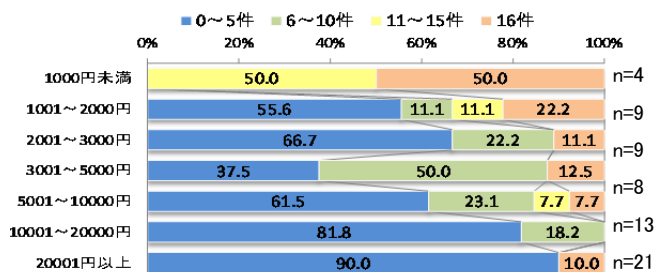


図-6 決済金額の平均額とポイント付与の頻度の関係

(3)交通 IC カードの利用状況

交通 IC カードの導入効果を図-7 に示す。全ての項目で「変わらない」の割合が大きいですが、PR 効果や決済処理のスピード、囲い込み効果では「上がった」、「少し上がった」が 30%程度あった。PR 効果については、交通 IC カード決済の導入により、ポイント 10 倍デーなどのイベントを実施することが可能となり、これにより店舗の PR を行うことができる。このように、交通 IC カード決済の導入は利用者だけでなく店舗側へもメリットがあるといえる。決済処理のスピードについては「少し下がった」が約 15%あるが、これは後述する交通 IC カードの不都合な点で挙げられている「返金、取り消しができない」、「チャージ上限がある」、「機械操作に手間がかかる」などがその理由と考えられる。

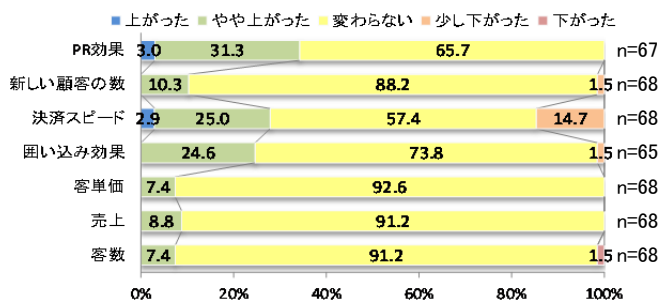


図-7 交通 IC カードの導入効果

(4)交通 IC カードに対する考え

交通 IC カードによる決済システムで不都合に感じる点を

図-8 に示す。「特に無し」、「その他」の割合が大きい、「返金、取り消しができない」、「チャージ上限がある」、「機械操作に手間がかかる」といった回答も得られた。「チャージ上限がある」については、チャージ上限が 2 万円であることから、決済時に不足額が生じ、決済処理に時間がかかってしまうためであると考えられる。

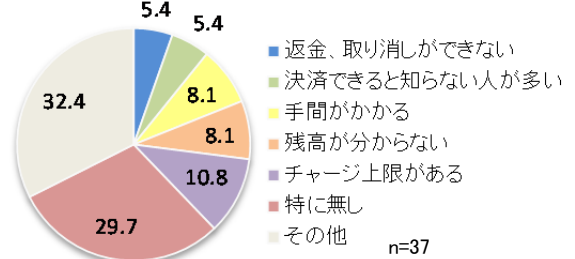


図-8 決済システムで不都合に感じる点

3.2 交通 IC カードの未導入店舗に関する分析

交通 IC カードを導入しない理由を図-9 に示す。導入店舗の導入理由と同様に、「施設、会社の方針」という理由が 44.4%と高い。

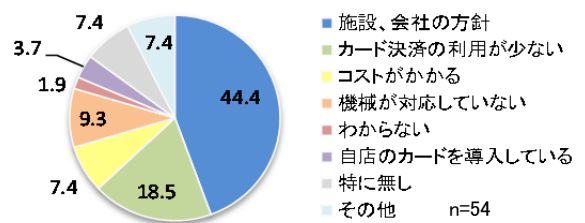


図-9 交通 IC カードを導入しない理由

4. まとめ

本研究は、交通 IC カード決済サービスを提供する店舗へのアンケート調査を実施した。その結果、交通 IC カード決済の導入により、PR 効果、囲い込み効果が上がったと回答した店舗が多かったため、こうしたメリットを PR することにより、交通 IC カード決済導入店舗を拡大し、交通 IC カード所有のインセンティブを高めることが望まれる。また、交通 IC カード導入店舗が不都合に感じる点として、「返金、取り消しができない」、「機械操作に手間がかかる」、「チャージ上限がある」などが挙げられた。このことから、交通 IC カードによる決済サービスの促進を図る上で、こうした問題を解消することが重要であるといえる。さらに、未導入店舗の導入しない理由として「施設、会社の方針」と回答した割合が高いことから、交通 IC カード決済サービスの導入を促進させるためには、個別店舗への働きかけだけでなく、施設等への働きかけを行う必要があるといえる。

参考文献

- 1) 渡邊譲治、松浦宏明、辰巳浩、堤香代子:「交通 IC カードの利用実態とその意識に関する基礎的研究」、土木学会年次学術講演会講演概要,Vol.66 IV-245,2011
- 2) 渡邊譲治、松崎将輝、辰巳浩、堤香代子:「交通 IC カードの商業利用実態とその意識に関する研究」、土木学会年次学術講演会講演概要集 (CD-ROM), Vol.76 IV-057,2012