

社会サービスの共通基盤システムの指針を考える

上善 恒雄

大阪電気通信大学 / 社会システム総合研究所

要 旨

PiTaPa が本格的に動き始めた。PiTaPa は関西の鉄道やバス、新交通システムで共通に使える公共交通乗車 IC カードのサービスである。同じ IC カードを使って JR 西日本との相互利用も始まり、関西での公共交通利用は IC カードが常識になりつつある。PiTaPa という同じシステムを使ったサービスでも、加盟社局の乗車料金割引などのサービスは様々で、周辺ビジネスや付加サービスも加盟社局毎にアプローチも異なる。利用者に対する普及策、バックヤードでの情報処理、組織とその運営などのバリエーションにより様々な展開の可能性があり事業者側の自由度は高い。その反面複雑なサービス内容のため利用者に混乱を招く可能性もある。本稿ではこの鉄道利用 IC カードを例として、社会サービスの共通基盤システムを考えるための要素を洗い出し、議論の材料としたい。

Agenda of fundamental framework for social services

Tsuneo Jozen

Osaka Electro-Communication Univ. / Japan Research Institute of Social Systems

Abstract

PiTaPa is starting in earnest. PiTaPa is a service of the public transit with chip cards which can be used in common with the railways ,buses, and new transportation systems in Kansai. Also mutual operation with JR West started using the same chip card system. As for public transportations in Kansai, chip cards are becoming a common sense. PiTaPa affiliate companies using same system are planning PiTaPa related business and supplementary services other than the basic function of transit use. The spread plan to the user, the information processing in the backyard, the organization and its management, etc. There is a possibility of various developments for business side. On the other hand, the complicated services will cause customers' confusion. This short paper describes the agenda for considering the common infrastructure system of social services with considering the case of PiTaPa as the sample material of an argument.

1 PiTaPa

鉄道乗車システムの道具としての IC カードは日本国内においては、日本鉄道サイバネティクス協議

会 (CJRC) が決めた業界自主規格に従って SUICA, TOICA, ICOCA, PiTaPa, パスネットなどの名称で各事業団体が IC カードを導入してきている。IC カードは磁気ストライプ (JIS X 6314) に比べて大

容量の記憶領域を持ち、セキュアなアクセスメソッドで入出力が行われ、さらに IC カード内でプログラムコードが実行出来るため、様々な応用が考えられるだけでなく、複数のサービスのためのデータをカードの中に収めることが出来る。接触端子を持つタイプの IC カードはすでにクレジットカードや銀行系カードで普及が広がっているが、最近鉄道系 IC カードや電子マネーなどで注目されているのは瞬間的に端末に近づけるだけで処理が可能な非接触型 IC カードである。これらの IC カードはすでに技術的には成熟してきており、おりしもユビキタスコンピューティングのブームで非接触 IC チップの効果的な応用の代表格となっている。

本稿では情報技術を活用した社会サービスとして、新たにレギュラーメンバー入りした鉄道 IC カードを例にして、技術と組織や運営など様々な側面から、今後の社会サービスの考え方についての議論のアジェンダを探りたい。

まずは本章において PiTaPa のサービスと技術と組織について整理し、後の一般化のための議論の事例としたい。

1.1 スルッと KANSAI の PiTaPa

磁気乗車カード(付録の表 2 参照)の共通乗車システムである“スルッと KANSAI”が 1996 年 3 月に 5 つの鉄道事業者によって始められ、同年 12 月には“スルッと KANSAI 協議会”(付録の表 1 参照)が「各社局が旅客の利便の向上を促進するとともに、公共交通機関として一体性のある運輸事業の健全な発展を図る」という目的で組織された。協議会に加盟する鉄道やバスの事業者から担当者が派遣されて運営にあたっている。スルッと KANSAI 協議会そのものは調整のための会議体であり法人ではない。法人としての責任と機能を果たすために 2000 年 7 月に株式会社スルッと KANSAI を共同出資で設立し、公共交通利用促進のための広報活動、海外からの旅行者向けの企画乗車券の発行、調達や保守の共同による設備の安定確保などの経費節減、さらには技術の標準化を促し、重要な社会基盤である公共交通を維持発展させる仕組みづくりに取り組んでいる。

PiTaPa はこのスルッと KANSAI 協議会が企画したもので、最大の特徴は後払い方式の決済サービスである。つまりはクレジットカードで電車に乗る

ようなものであるが、PiTaPa 以前は日本の交通乗車は必ず前払いと法的に決められていた。カードの残額を意識せず、乗り越しても精算機で並ぶ必要がなく、駅の売店での支払いにも使えて、割引などの優遇を行うためにはどうしても後払いにしなければならなかった [1]。

スルッと KANSAI 協議会は法整備を働きかけ、JR との相互利用も可能にして日本全国の公共交通をカード一枚で利用できる可能性のために、技術のベースは JR の SUICA と同じ CJRC の IC カード規格の採用を決めた。JR ではまだプリペイド方式であるため、プリペイドと後払いを共存させるため SUICA と互換性を持たせた上でフォーマットとトランザクションのデータ形式を拡張した。

PiTaPa を推進しているスルッと KANSAI 加盟社局には基本的にプリペイド部分の現金チャージ機は設置していないため、プリペイド部分の残額が少ない時に改札を通過すると自動的に登録口座から一定金額がチャージされるオートチャージ機能も実現されている。

交通利用だけでなく、さらに店舗での決済と goopas の仕組みも取り入れ、公共交通の利便性と娯楽性までも付加する企画となった。利用状況の確認や各種手続きについてもインターネット社会での展開を強く意識したものとなっている。

1.2 PiTaPa のバリエーション

PiTaPa 機能を搭載したカードサービスは現在以下のような種類が存在する。

- PiTaPa ベーシックカード(2004 年 7 月～) スルッと KANSAI 発行の PiTaPa 機能のみのカード
- HANA PLUS カード(2004 年 7 月～) (株) 阪急カード、三井住友カード(株)、(株) ジェーシービーなどが発行する PiTaPa 提携カードである。阪急クレジットサービスが発行する阪急東宝グループのグループカードで、PiTaPa 機能に加えて阪急東宝グループで利用すると特典があるクレジット機能が一体化している。
- e-kenet PiTaPa(2004 年 7 月～) 京阪電気鉄道(株)、(株) 京阪カード京阪電鉄が発行する京阪グループとの PiTaPa 提携カードである。PiTaPa 機能のみのカードと京阪グループで利用すると特典がある eKenet カードのセットで

契約する形式をとっている(図4)。

- KOBE PiTaPa(2005年2月～) 神戸市と神戸の鉄道事業者数社からなる KOBE カード協議会と三井住友カード(株)、トヨタファイナンス(株)が発行している PiTaPa 提携カード(図2)である。CHECK and CHECK CLUB に加え、独自に提携している店舗の割引、神戸市関連施設の優遇も受けられる。神戸地域の自治体のサービスや地元商店会の付加サービスなど、地域振興を目的として開発された。そのために IC のパブリックエリアに汎用共通利用フォーマットを施している。現在このフォーマットは阪神電車の CoCoNet PiTaPa と神戸市役所職員証などが協調している。



図1: PiTaPa(BASIC)



図2: KOBE PiTaPa

- OSAKA PiTaPa(2005年12月～) 財団法人大阪市交通局協会の、三井住友カード(株)、トヨタファイナンス(株)が発行している(図3)。グルメの割引で有名な CHECK and CHECK CLUB に加え、独自に提携している店舗の割引、大阪市の公共施設利用の優遇も受けられる。IC のパブリックエリアに FeliCa ポケットと呼ばれるフォーマットを搭載している。

- CoCoNet PiTaPa(2005年12月～) 阪神電気鉄道(株)が発行する PiTaPa 提携カード(図5)。クレジット機能は搭載せず、シンプルな PiTaPa ベーシックに近いが、券面デザイン異なり、提携店舗や施設で提示割引が受けられる。IC のパブリックエリアに KOBE PiTaPa と同じフォーマットを搭載しているため将来的に神戸地域の公共サービス、地域サービスを共有できる。

- minapita(2006年3月～) 南海電気鉄道(株)、関西国際空港(株)、三井住友カード(株)、(株)アプラスとの PiTaPa 提携カード(図7)。なんば CITY の「シティカード」を引き継ぐ形で発行されているため、提携店舗の数も多く、地域性を意識し、大阪南部から関西空港を主なターゲットとしている。

- KIPS PiTaPa カード(2006年3月～) 近畿日本鉄道(株)、三井住友カード(株)との PiTaPa 提携カードで、既に普及している近鉄グループの KiPS カードと鉄道乗車用カードの2枚セットで契約する(図8)。

- 三井住友 PiTaPa カード(2006年2月～) PiTaPa の事業パートナーである三井住友カ

ード(株)が自ら発行する PiTaPa 提携カード。

- ANA PiTaPa カード(2006年2月～) 全日本空輸(株)、三井住友カード(株)が発行する PiTaPa 提携カードで、ANA のマイレージとのポイント交換などが可能になる。

このように、すでに様々な PiTaPa 提携カードが発行もしくは予定されており、神戸地域や近鉄、南海などでは鉄道での PiTaPa 対応に先行してカードだけが発行されている。

さらに利便性や娯楽性も考えて、携帯電話への搭載、腕時計やキーホルダーへの組込みなどが企画、実験されている。

1.3 割引サービスのバリエーション

PiTaPa の標準の割引サービスがいくつか用意されており各鉄道/バス事業者は、各々の事情によって利用者に提供するサービスを選択するようになっている。現時点では各サービスの選択状況は以下の通りである。



図3: OSAKA PiTaPa



図 4: eKenet PiTaPa



図 5: CoCoNet PiTaPa



図 6: HANA PLUS



図 7: minapita



図 8: KIPS PiTaPa

区間指定割引: 京阪電車, 阪急電鉄, 能勢電鉄, 大阪モノレール

利用回数割引: 京阪電車, 阪急電鉄, 能勢電鉄, 阪神電車, 大阪モノレール

利用額割引: 大阪市交通局 (地下鉄, ニュートラム, バス), 阪急バス

これらの標準割引サービスは、結果として標準になっているものの、IC カードが導入される以前の制度との連続性と料金後払いのメリットを活かすように考えられている。

従来、数多くあった料金制度 (普通券, 定期券, 回数券など) から、利用者は何を選ぶべきか自明ではなかったが、利用者が意識しなくても、その利用実績から自動的に最も割安になる仕組みの導入が望ましいと考えた。回数券ほどの利用も無ければ、損も得も無い普通券相当の料金, 回数券を買う以上に利用したが、定期券ほどの利用がない場合は回数券相当の料金, それ以上利用した場合は定期券の料金以上には請求しないという仕組みである。1ヶ月定期よりも3ヶ月や6ヶ月定期の方が割安であるため、定期相当の利用が何ヶ月継続したかによって連続利用割引 (8ヶ月以上定期相当利用で定期相当の運賃から15%割引等) を適用している事業者もある。

区間指定や利用回数割引サービスは、後払い方式になったとはいえ、従来型の制度の自動選択にすぎない。利用額に応じて割引率を高くするという利用額割引が利用者におそらく最もわかりやすい方式であろう。システムの負荷としても最も軽く、後払いのメリットが双方に大きい仕組みと言える。

複数の路線を乗り継ぐ際に、初乗り運賃を軽減するための乗継ぎ割引も、車両の相互乗り入れをしている阪急と大阪市営地下鉄などで実施されている。

また、公共交通を利用して買い物に来てくれたお客様のために PiTaPa で買い物をした利用金額に応じて交通利用料金を割り引く“ショップ de ポイント”という制度も実施されている。

1.4 PiTaPa のシステム

鉄道/バス会社にとって、IC カードの導入に伴う最大の設備投資は改札機である。改札機一台の価格は高級輸入車に匹敵する。PiTaPa 導入に際して、スルッと KANSAI は改札機メーカーに対して同一仕様の改札機を複数社局で共同購入することで、コス

ト削減と保守性の改善を試みた。改札機や精算機といったシステムはスタンドアロンで即座に複雑な交通ネットワークの料金を算出している。それに加えて、PiTaPaの割引サービスは月単位の利用実績から請求額を決定するため、改札からの通過データ収集のためのネットワークを構築している。

図9にPiTaPaのバックヤードシステム構成の概要を示す。このシステムのネットワークはすべてTCP/IPを基盤としている。図中左端の各駅の改札機であるが、これもTCP/IPのノードである。改札機は乗客の非接触ICカードと通信を行い、そこで得た乗降データをTCP/IPのデータとして、駅単位に置かれたサーバに収集し、ある時間間隔で鉄道事業者毎に配置された社局サーバに集められる。この駅毎、社局毎に階層的に配置されたサーバはバッファとして機能し、十数時間のネットワーク遮断の時にも料金収受に問題の無い構造になっている。

PiTaPaの料金計算は、何処の改札を何時通過したかというだけのデータをそのまま図9のPiTaPaサーバに溜め込み、あとでその利用実績の履歴から最適な(最安の)料金を算出するようになっているため、必要なデータさえ揃っていれば様々な割引が実現出来る。この仕組みを利用し、自由な発想で実に様々な割引制度が協議会内部で議論されているが、計算量(処理時間)や開発コストと導入効果も検討が必要である。将来的に、この検討を通り抜けた面白い割引制度が導入されるかもしれない。

それを決めるのは、この仕組みを利用して利用促進を図る社局の判断と、事業パートナーで、このシステムの開発/運用に関してリスクを持って受託をしている三井住友クレジットの判断、それにスルッとKANSAI協議会としての総意である。

1.5 これからのPiTaPa

1.5.1 PiTaPa導入スケジュール

現時点でのPiTaPa導入予定スケジュールは以下のようになっている。

2006年3月以前 京阪電車、阪急電鉄、能勢電鉄、大阪市交通局、阪神電車、大阪モノレール、北大阪急行、阪急バス、神姫バス

2006年夏から 南海電気鉄道、大阪府都市開発(泉北高速鉄道)、神戸高速鉄道、山陽電気鉄道、神戸新交通

2006年秋から 大阪空港交通、岡山電気鉄道、両備バス、下津井電鉄

2006年秋以降 神戸市交通局、北神急行電鉄

2007年春から 近畿日本鉄道、奈良交通

2007年春以降 京都市交通局、神戸電鉄、など

2006年の2月からの新規導入をフェーズ2と呼んでいる。阪急、能勢電と京阪が導入したフェーズ1ではほぼシステムの構成要素は完成しており、最終的にスルッとKANSAI加盟社局のほとんどがICカードを導入し、関西で1日200万人の利用者があっても処理出来る体制である。相互乗り入れのため改札のチェックを通らずに乘継ぎできるネットワークがPiTaPaで連続して乗車できるようになるため、複雑な計算の正当性のチェックを慎重に行っている。

1.5.2 賢い交通計画に向けて

PiTaPaの利用率が高くなれば、広域の交通ネットワークの生の利用状況が把握出来るようになる。鉄道に限らず自動車のための道路にも言える事で、公共の土木的インフラにはどうしても膨大なコストがつきものである。だからと言って無くしてしまえるものではない。必要な所に必要とされるものを、必要とされるタイミングで作って行くためには計画の基礎となる情報が重要となってくる。鉄道の場合は電車を走らせただけでも多大なコストを必要とするため、最適な運行計画のためにも必要である。公共交通の需要把握はPiTaPaで、高速道路需要はETCで、後は一般道路と歩行者のトレースができれば、机上の理論としては理想的な交通計画を実現する基盤になるはずである。

2 PiTaPaの課題

2.1 ICカードとしての拡張性

FeliCaはメモリ領域をディスクのパーティションのように分割して、独立した2枚のFeliCaカードのように扱うことの出来るメモリ分割という機能がある。この時、カード発行者がメインで利用する領域を“プライベートエリア”と呼び、その他の目的で付加的に利用するエリアをパブリックエリアと呼んでいる。FeliCaの開発メーカはパブリックエリアに対して電子マネーなどの搭載を想定している。現

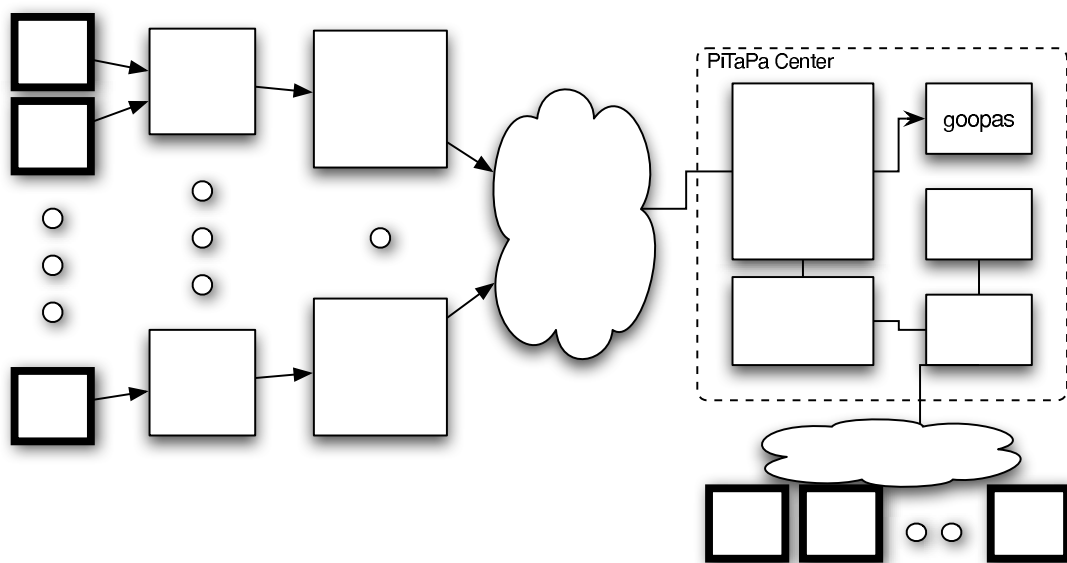


図 9: PiTaPa のシステム構成

在 CJRC で採用している 4KB のチップでは、鉄道乗車機能でその容量の大半をすでに使用しているため、パブリックエリアとして定義できるのはわずか 500byte 程である。

PiTaPa は JR を含む関西の公共交通のほとんどで利用出来るため、日常生活のシーンで常時携帯するアイテムの一つになると予想される。そこで、このパブリックエリアを使って、鉄道乗車以外のアプリケーションの展開が期待される。今後社会サービスの共通基盤システムとしての IC カード利用の試金石となるだろう。

すでに、ビルのセキュリティ、職員証などに利用されている。PiTaPa のパブリックエリアのファイル構造 (フォーマット) として現在以下の 3 種類が実装されている。

PiTaPa 拡張 ver.0 大阪梅田のハービスエントの入退証、駐車場サービスなどのために実装されている。PiTaPa 会員番号が記録されており、2 種類の汎用データの利用が出来るようになっている。

PiTaPa 拡張 ver.1 KOBE PiTaPa, CoCoNet PiTaPa の他、神戸市役所職員証などに実装されており、地域のコミュニティサービス提供の準備として、暗号化した PiTaPa 会員番号、4 種類の汎用データの記録、PIN 番号認証を併用

した個人認証システムのためのデータ領域が準備されている [2, 3].

FeliCa ポケット OSAKA PiTaPa で採用された。FeliCa Networks 社の商用サービスとして提供されており、個人認証、簡易な電子チケット、スタンプラリー、ポイントサービスなどの典型的なサービスに必要なソフトウェアを標準で搭載したスタンドアロン端末を低価格で準備している。小規模店舗などに適した方式なので地域の商店会などの導入が期待される。

利用者自身が様々なパブリックエリアのアプリケーションを自分で選択し、個人データの手軽な入れ物として利用することも技術的には可能である。しかし、IC カードも故障する。カードを紛失することもしばしばある。その時、鉄道事業者やクレジット会社などのカード発行者は、プライベートエリアのデータは保存しているものの、パブリックエリアのデータに関しては責任が持てない。パソコンを買ってきて、ハードディスクがクラッシュしたときに OS やアプリケーションの再インストールはできるが、データの復旧はバックアップが無いと不可能なのと同じである。

そのため、上述のフォーマットでは事業者側でサポートのためのシステムを構築し、コールセンターでの対応体制も準備している。

パソコンと同じように全くの自己責任でバックアップとリストアができれば良いのだが、個人の証明書としての役割が大きいので偽造を避けるためにはどうしても集中管理が必要になる。

また、社会サービスの基盤とするためには、できるだけ多くの人が共通で持つフォーマットでなければならない。現在、クレジットカードがあらゆる場所で使えるのは JIS 規格の磁気フォーマット (JIS X 6314) を共有しているからである。店舗の小さなレジに事業者ごとの独自端末を何台も設置することは出来ない。IC カードにもアプリケーション層レベルのフォーマットとプロトコルの制定を進めなければならない。

2.2 公正な競争と協調

世の中に全くの平等は有り得ない。しかしそれにしても、元国営組織と純粋に民間の組織とでは歴史的経緯、規模、中央政府とのコネクション、見えない強制力と習慣的な立場の自覚のようなものが歴然とある。具体的に詳述することは避けるが、PiTaPa 事業に関わった当初から様々な局面でそのことを痛切に感じている。これは鉄道に限ったことではなく、放送業界でも多くの問題を抱えていることは最近の事件で見え隠れしているし、今後郵政民営化後も同様の問題が起きる可能性がある。鉄道は顕著に悪習慣が残っている業界の一つである。

民営化された巨大な組織が生き残るためにあらゆる手段を講じてもはや存在しない利権を探し求めて、本来介入すべきで無いところで圧力をかけてくる。通常の民間同士のビジネスでは有り得ないような交渉がまかり通っている。

その結果、本来主役であるはずの利用者を中心にした自由にかつ論理的に公共の福祉を考えることができないことになる。

3 共通社会基盤

PiTaPa は関西の殆どの公共交通事業者が加盟するスルッと KANSAI 協議会で決めた後払いの非接触交通 IC カードのプラットフォームに乗ったサービスである。

PiTaPa が統一サービスの名称であり、この名のもとに実施される交通事業者のサービスは同じであ

ると利用者が解釈するのであれば、各社の割引サービスをできるだけ統一して、あたかも関西をカバーする PiTaPa 鉄道 / PiTaPa バスという一つの事業者のように見せるべきではないかという意見もある。

PiTaPa が、各社の輸送サービスに対する対価の支払い方、決済手段、記録手段であるとすれば、各交通事業者がサービス内容を自由に決めればよいことになる。

現時点では、利用者と運輸の現場担当者にスムーズに受け入れられる範囲にとどめ、従来制度を大幅には変えていない。各社の事情も吸収できるようにシステムとしての自由度も確保している。

しかし、経済のグローバル化にともなう地域産業の衰退、自動車利用とその社会的対応の進展、高齢化による通勤・通学客の激減などにより、関西の公共交通の経営環境は厳しい局面にあることは確かである。その反面、皮肉なことに高齢化する社会であるがゆえに公共交通の役割は重要になる。その対策のためには、公共交通を少しでも使いやすく、安定経営のための工夫も実行していかなければならない。ここまで述べてきた PiTaPa とその周辺事業はそのスタート地点である。その効果を確認しながら最適解に向かって進んで行くことになる。

幸いな事に、インターネットの発展とユビキタスブームのおかげで技術的な要素は充実してきている。また、スルッと KANSAI は同業者組合的な意味では非常に強力な組織で、各社から派遣されたスタッフが自己実現を両立して理想に向かって邁進している。そのような組織にあっても過去の利権や関係者との調整に苦勞している。

インターネットの急速な発展の勝因は、当初の目的はともあれ、確かな技術に裏付けられ、利用目的がはっきりしていることであろう。

PiTaPa 周辺のアプリケーションとして、良く耳にする利用目的は、地域経済の活性化、ブレークダウンすると、投資対効果の高いポイントシステム (安くで多くの人が持つポイントカード)、セキュアな情報の取り扱いの必要性から、入退室も含めた情報アクセスのための個人認証、金庫に保管された住民基本台帳に代わるもの、など、決して曖昧な目的でも無いのだが、実現のためのエネルギーとそのメリットのバランスの問題があるのかもしれない。

鉄道乗車にしても上記の目的にしても、まずは手軽だが安全で確実な個人認証に行き着くような気もする。上で述べた JIS X 6314 もしかり、住民票発

行に便利なカードではなくて、住民票に代わって自分を証明してくれるものがあれば大半のアプリケーションには役立つ。

例えば電子住民票を実現すると仮定すると、後はそれをどうやって決めて行くのか、一社もしくは特定の事業者がリーダーシップを持って、ビジネスにして行く例もあるが標準規格をビジネスにするのはあらゆる意味で危険である。社会基盤には存続性も重要で、採算が取れないからといって簡単に撤退できるものでもない。

技術的には完全で、過去の利権に邪魔されず、利用者もサービス提供者も納得するものはどうやって決めて行くのかの議論が必要だ。

参考文献

- [1] 松島, 西田, 北野, 小林, ”後払い方式による料金割引制度の経済便益評価”, 第 32 回土木計画学研究発表会, 2005.
- [2] 西田, 土井, 清水, 上善, 坂本, 松田, ”公共交通と地域を結ぶ情報インフラとしての IC カード - KOBE カード - の開発”, 第 31 回土木計画学研究発表会, 2005.
- [3] 神戸カード協議会, ”乗車券, ショッピング, ポイント, 地域サービス… 多機能 IC カード「KOBE PiTaPa」が生活シーンを変える”, Cardwave, March 2005, pp.35-37, 2005.

A 付録

スルッと KANSAI 協議会の加盟社局を表 1 に示す。

表 2 は磁気カードでのスルッと KANSAI 対応のカードとその発行元をまとめている。

表 1: スルッと KANSAI 協議会加盟社局

叡山電鉄, 大阪市交通局, 大阪高速鉄道 (大阪モノレール), 北大阪急行電鉄, 京都市交通局, 近畿日本鉄道, 京阪電車, 京福電車, 神戸高速鉄道, 神戸市交通局, 神戸電鉄, 山陽電鉄・バス, 泉北高速鉄道, 南海電鉄, 能勢電鉄, 阪急電鉄, 阪神電車, 比叡山坂本ケーブル, 神戸新交通 (ポートライナー・六甲ライナー), 北神急行電鉄, 尼崎交通事業振興, 尼崎市交通局 (尼崎市営バス), 伊丹市交通局 (伊丹市営バス), 大阪運輸振興, 大阪空港交通, 京都バス, 近鉄バス, 京阪宇治交通, 京阪宇治交通田辺, 京阪宇治バス, 京阪シティバス, 京阪バス, 神戸交通振興, 神鉄バス, 高槻市交通部 (高槻市営バス), 南海ウイング, バス金岡, 南海ウイング, バス南部, 南海バス, 南海りんかんバス, 阪急田園バス, 阪急バス, 和歌山バス, 和歌山バス那賀

表 2: スルッと KANSAI 磁気カード

スルッと KANSAI 対応カード	発行社局
レインボーカード	大阪市交通局
都カード	京都市交通局
こうべカード	神戸市交通局, 神戸新交通
ラガールカード	阪急電鉄, 神戸高速鉄道, 大阪空港交通, 伊丹市交通局, 阪急バス, 阪急田園バス
らくやんカード	阪神電気鉄道, 尼崎市交通局
コンパスカード	南海電気鉄道, 和歌山バス, 和歌山バス那賀
K カード	京阪電気鉄道, 京阪バス
すずらんカード	神戸電鉄 北神急行電鉄 神鉄バス
ブルーライナーカード	泉北高速鉄道
レジオンカード	北大阪急行
バストラルカード	能勢電鉄
エスコートカード	山陽電鉄
モノカード	大阪モノレール (大阪高速鉄道)
スルッと KANSAI カード	近畿日本鉄道