

【概要】完全キャッシュレスバスの実証運行の進め方について

- 深刻な運転者不足等を背景に、2023年度には減便の対象となった路線において2割程度便数が減少するなど、バスネットワークは危機的な状況に陥っており、国民の生活基盤に深刻な影響を与えている。
- 「人財投資」、「DX投資」等の思い切った投資を通じて、9割近くが赤字のバス事業者の経営改善・体力強化を図ることが必要であり、この観点から、完全キャッシュレスバスの推進は重要な意味を持つ。
- バス業界では、これまでの事業者による積極的な投資によって極めて高いキャッシュレス環境が整備されており、完全キャッシュレスの環境は整いつつあるが、丁寧に進める観点から、まずは実証運行をすすめ、課題や効果を検証する。

完全CLによる経済的な効果（試算）

主要なバス事業者において完全CLが全て実現した場合の経営改善効果

約86.3億円／年 = 1,294億円／15年

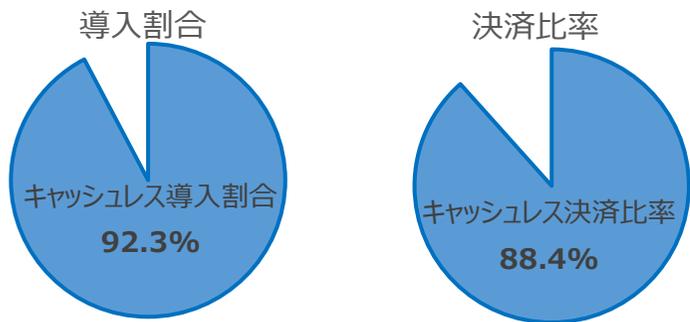


・バス運転者の年間給与※約1,905分に匹敵
(2023年度不足分1万人の約2割に相当)

※出典：令和6年賃金構造基本統計調査

主要なバス事業者におけるキャッシュレスの現況

キャッシュレスの導入割合92.3% 決済比率88.4%



※データは2022年3月末時点。

※「導入割合」は、日本バス協会加盟事業者のうち車両保有台数30両以上の事業者に対する調査で、回答のあった211者の回答結果をまとめたもの。「決済比率」は同調査で、回答のあった183者の回答結果をまとめたもの。

対象路線

以下のような路線で合計10路線程度を選定する。

- ①利用者が限定的な路線（空港・大学・企業輸送路線など）
- ②外国人や観光客の利用が多い観光路線
- ③様々な利用者がある生活路線で、CL決済比率が高い路線
- ④自動運転など他の社会実験を同時に行う路線

スケジュール想定

2024年7月～8月頃	候補路線の公募・選定・公表 完全CLに向けた標準運送約款の改正、ガイドライン策定
8月頃～	国・事業者等による実証運行 について利用者への周知
11月頃～	社会実験としての運行開始
2025年3月頃	検証結果の公表
4月頃～	更なる社会実験等の推進