

完全キャッシュレスバスの実証運行の進め方について

総合政策局参事官（交通産業） 室
物流・自動車局旅客課
令和6年6月28日

完全CLバスの実証運行の趣旨

- 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。**
- 現在の赤字事業者は9割近くに上っており、その背景として、モータリゼーションの進展や人口減少等による長年の利用低迷に加え、新型コロナによる経営への打撃や、生活様式の変容に伴う更なる需要減、労働時間規制への対応等、バス事業者の経営努力だけでは解消困難な課題が存在する。**
- この状況を克服するためには、「深刻な人手不足へ対応するための**人財投資**」、「経営の高度化・生産性向上に向けた**DX投資**」等の思い切った投資を通じて**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。**
- 具体的には、主要なバス事業者（30台以上保有のバス事業者）における**完全キャッシュレス実現の効果は、2023年度で1万人不足（日本バス協会推計）する運転者の平均給与約1900人分（＝約2割）に匹敵すると試算されるなど、バス路線の維持・充実に大きな効果が期待できるものである。**
- バスのキャッシュレス環境は、累次の支援制度や、**利便性向上を主目的としたバス事業者の積極投資も相まって、相当程度整備されており、2022年度の主要なバス事業者における一般路線バス車内の現金決済比率は、全体で10%程度**となっている。また、**現金決済比率が3%未満の事業者、1%未満の路線も存在しており、完全キャッシュレスバスを実装する環境は構築されつつある。**
 - ※我が国全体のキャッシュレス決済比率の目標値は2025年までに40%、将来的には80%（平成30年4月経済産業省「キャッシュレス・ビジョン」）
 - ※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（2022年3月末時点）によると、キャッシュレスの導入割合は92.3%（211者が回答）、決済比率は88.4%（183者が回答）
- 一方、実現のためには**利用者の理解醸成が重要**であり、キャッシュレス決済比率が高い路線など**利用者への影響が小さい路線を中心に実証運行を進めつつ、バス事業者が完全キャッシュレスバスを実現できる環境を丁寧かつ着実に整備していく観点から、実証運行をバス事業者、業界団体等と連携して実施する。**

完全CLバスの社会実験の進め方について

対象路線

多角的に検証するため、一般路線バスのうち、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、キャッシュレス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
	8月頃～	完全CLに向けた標準運送約款の改正、ガイドライン策定
	11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～	実証運行の開始
2025年	3月頃	検証結果の公表
	4月頃～	更なる実証運行等の推進

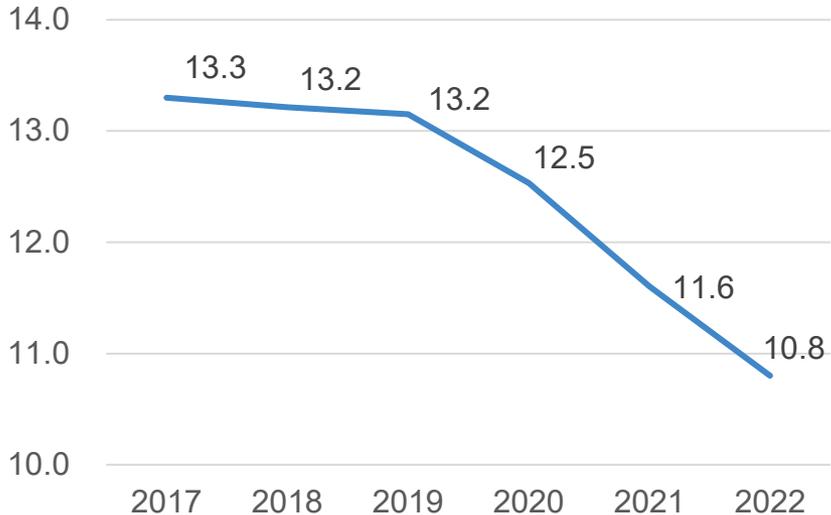
検証項目（案）

- 旅客への案内がどの程度発生したか、問題なく対処できたか、よりよい対処法はあるか
- 想定外の事象や課題がどの程度発生したか、あった場合、その適切な対処法は何か
- ドライバーの負担がどの程度軽減するか
- 利用者の声・反響はどうか
- 乗降者数、売上、定時性への影響はあるか
- キャッシュレス以外（現金、後日払いカードなど）で支払おうとするケースがどの程度あるか

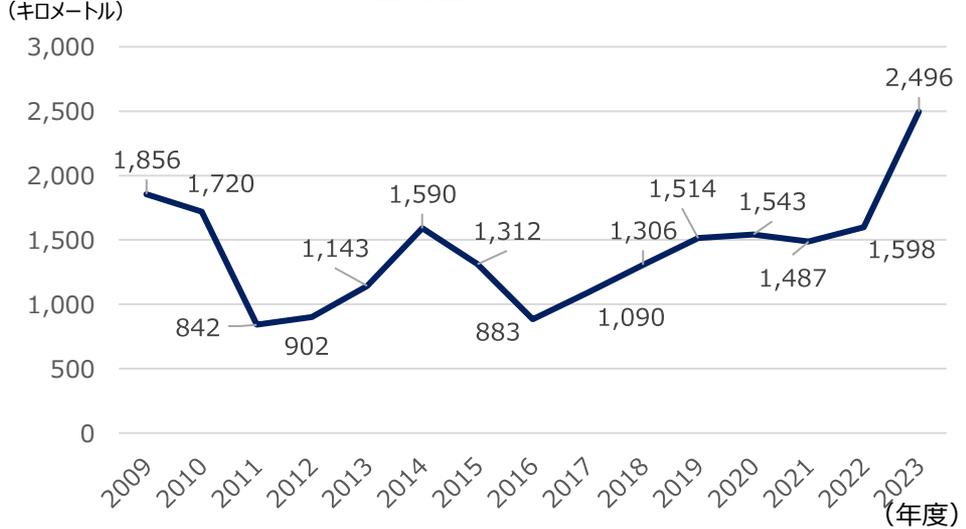
參考資料

バス事業者の厳しい経営状況

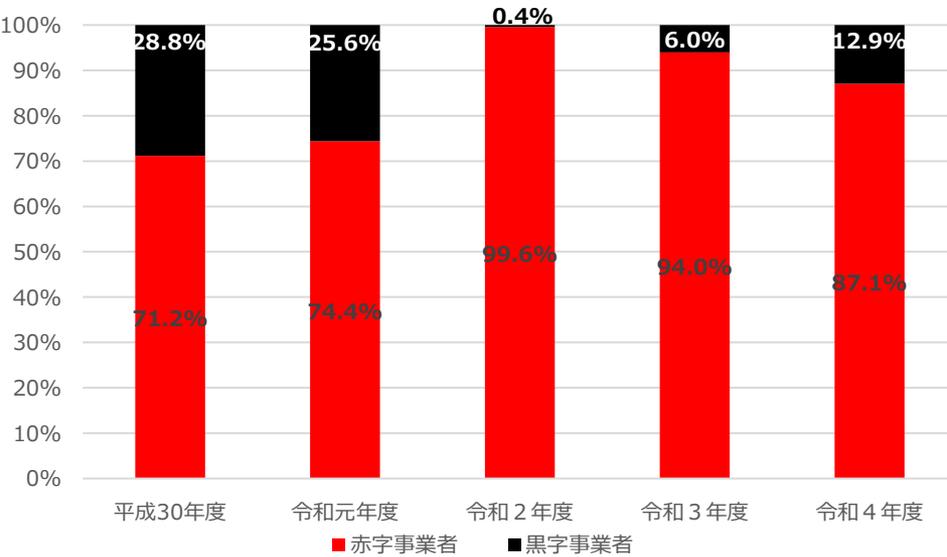
運転者数の推移



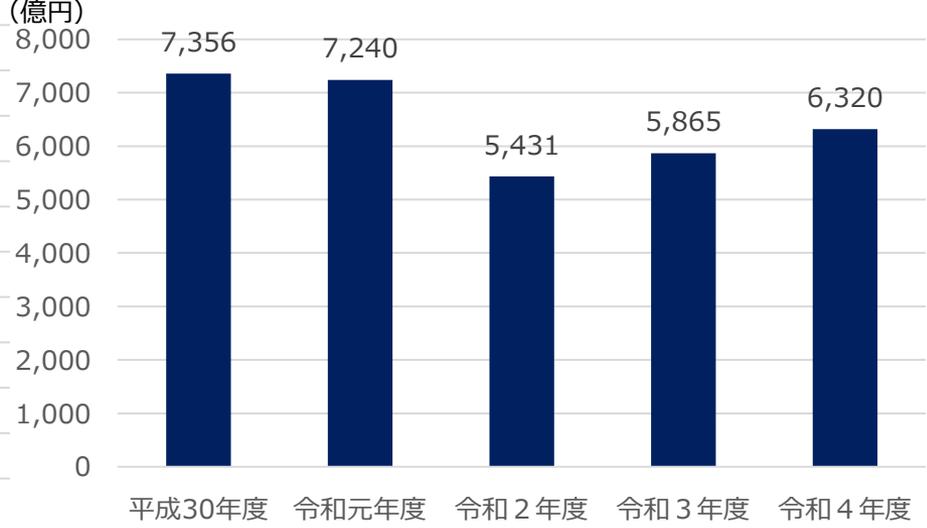
完全廃止キロの推移



収支状況



運送収入



(出典) 国土交通省物流・自動車局調べ

※「運転者数の推移」は「数字で見る自動車」における乗合バスと貸切バスの運転者数の合計（2023年6月時点では「数字で見る自動車」は2021年までのデータが掲載）。

※「収支状況」「運送収入」は、保有車両30両以上の一般路線バス（高速バス及び定期観光バスを除く）が対象

キャッシュレス導入によるメリット

※青字は完全キャッシュレスにより大幅に得られるメリット

対象者	メリット	キャッシュレス導入に伴うメリット	キャッシュレスを活用することによるメリット
事業者 メリット	コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ○現金管理コストの軽減 ・運賃箱両替機・整理券・精算機コスト (設置更新、メンテ、新貨幣対応等) ・現金輸送費 ・硬貨入金と両替手数料 ・各担当者人件費 ドライバー：金庫回収のための回送・釣り銭準備・定時性を損なうことによる残業代 営業所：路線別の売上確認、不正防止要員の配置、釣り銭準備 本社：営業所別の売上確認（共同路線の分配を含む） 	<ul style="list-style-type: none"> ○デジタル活用によるコスト削減 ・ODデータ等の集計・分析・見える化 ・割引運賃等の設定作業の簡略化
	ドライバー負担軽減	<ul style="list-style-type: none"> ○運賃収受の自動化に伴う運用負荷の軽減 ・旅客への案内業務軽減 (キャッシュレス非対応である旨や両替準備) ・運賃の確認業務軽減 ・定時性確保・回送の減少による労働時間減 ・ダイヤ遅れによる心理的負担軽減 	
	サービス品質向上	<ul style="list-style-type: none"> ○現金解消に伴う品質向上 ・コスト削減に伴う路線の持続可能性向上・設備投資の増加 ・回送減少に伴う便数増等のダイヤ効率化 ・決済スピードの向上に伴う定時性・速達性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ○デジタル活用による品質向上 ・柔軟で機動的な運賃の設定（属性割引、多頻度割引、1円単位運賃等）※ABT方式が優位 ○詳細データの取得活用に伴う品質向上（ODデータ、属性情報、便ごとの乗降データ等） ・データ活用によるダイヤの効率化、ネットワークの最適化 ・自治体等へのデータ売却、異業種と連携した新たなビジネスの創出
利用者 メリット	利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の利便性の向上 ・上記の路線の持続可能性向上等の「サービス品質向上」の享受 ・現金の準備両替、運賃の確認、整理券による決済が不要 ※ 域外の利用者には、汎用性のあるキャッシュレス決済手段が必要 ・小銭がない場合に周りに迷惑をかけるという心理的負担の解消 	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者の利便性の向上 ・上記のダイヤ効率化等による「サービス品質向上」の享受
自治体 メリット	政策等の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○地域全体のキャッシュレス化の促進 ・公共交通がキャッシュレス化することによる地域商店等のエリア全体のキャッシュレス化 	<ul style="list-style-type: none"> ○政策の質の向上 ・データ活用による交通政策、まちづくり政策、観光政策等の高質化 ・地域独自のポイント制度の創設等、施策の選択肢の拡大 ○住民の満足度等の向上 ・上記サービス品質・政策の質の向上に伴う住民満足度の向上 ・データ活用による地域における新たなビジネスの創出

完全キャッシュレス導入による経営改善効果（試算）

○完全キャッシュレスの実現は、公共交通の維持・充実に相当な効果が期待できる。

保有車両数	使用年数15年の年間削減コスト
保有台数100両	2,788万円
保有台数200両	4,846万円
保有台数500両	1億2,116万円
保有台数1000両	2億581万円
保有台数2000両	3億7,513万円

・バス運転者の年間給与（R5賃金構造統計）
約453万円の約**1,905人分**に相当（23年度不足分の約19%）

・EVバスの価格（補助金活用後）
約3,200万円の約**270台分**に相当
⇒10年で約2,696台分、**15年で約4,045台分**に相当

・キャッシュレスシステムの価格（1台あたり、補助金活用後）
約170万円の約**5,076台分**に相当
⇒10年で約50,765台分、**15年で約76,147台分**に相当

キャッシュレス現況調査対象約41,912両に換算
⇒約**86.3億円/年**（約**1,294億円/15年**）

※上記の試算は、バス事業者10社に対するサンプル調査をもとに全体を推定したもの
 ※削減コストの内訳は、運賃箱・整理券・精算機に係るコスト（導入費を使用年数で割り平準化した年間コスト）、現金輸送手数料、人件費
 ※導入費は、運賃箱は150万円、整理券は19万円、精算機は772万円として算定。また、これらの使用年数は15年として算定
 ※維持管理コスト、新札対応や新貨幣対応のための改修費は含んでいない

海外における完全キャッシュレスバスの事例

○イギリス

- ・ロンドン市内のバスは、**現金の利用ができず**、ICカードやタッチ決済可能なクレジットカード・デビットカードが必要。

○フランス

- ・パリ市内のバスは、ICカードや乗車券を車内の機械に読み取らせる（刻印させる）方式のため、**基本的に運賃箱はなく**、メトロ等の切符売り場窓口や券売機等で事前に購入又はチャージを行うことが必要。

○スウェーデン

- ・バスでの強盗事件が相次いで発生したことから、**公共交通機関における現金決済を禁止**。
- ・マネーロンダリング対策として金融機関における現金の取扱いが煩雑化したこともあり、キャッシュレス化が促進。

○韓国

- ・首都ソウルでは2021年10月から一部の**市内バスで現金払いができない**、カード払い専用市内バスのテスト運用を実施。

関係する政府文書

○経済財政運営と改革の基本方針2024（令和6年6月21日閣議決定）

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

～賃上げの定着と戦略的な投資による所得と生産性の向上～

3. 投資の拡大及び革新技術の社会実装による社会課題への対応

(1) DX

(交通・物流DX)

地域交通の利便性・生産性等の向上に向け、MaaS、AIオンデマンド交通、配車アプリ、**キャッシュレス等を推進する。**（略）

○「ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会」とりまとめ

「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性」編（令和5年7月）

(3) DXについて

①サービス面に関する取組の方向性

IT技術を活用して利便性や効率性の向上が見込めるものについては、できるだけ早期に事業者を導入されるよう取り組む。具体的には、以下の方向性で取り組むことが重要である。

- キャッシュレス決済の導入について、2025年6月までにキャッシュレス決済比率を4割程度とすることを目指すという政府目標が定められている。また、バス分野においては、現金を取り扱うことによる様々な課題（路線バスの運賃箱の設置・更新・メンテナンスに多額の費用がかかる、運転者等の業務負担や定時性の確保に影響を与えている等）が生じており、新紙幣が発行される2024年以降に向けて運賃箱の更新に係る事業者の負担が顕在化している。こうした点を踏まえ、**路線バス利用者に与える影響を考慮しつつ、まずはキャッシュレス決済比率の飛躍的な向上の実現を可能とする環境整備を早期に行う。** 9

完全キャッシュレスバスの実現に向けた制度面の整備

一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款（国交省告示）の改正（案）

- 完全キャッシュレスバスの運行を可能とするため、バス事業者において運賃及び料金の支払方法の限定等が可能となるよう標準運送約款について所要の改正を行う。

※乗合バスにおける運賃・料金の支払は、営業所や車内における乗車券発売の際又は、乗車券類を所持せず乗車した場合に係員の請求に応じて支払う際の2通りが約款上で想定されている。

① 乗車券類の発売に際する支払方法を指定できる規定の新設

- 乗車券類の発売に際する支払方法について、事業者が地方運輸局長へ届け出たところにより指定できることを規定。



② 乗車券を所持せず乗車した際の支払方法を指定できる規定の新設

- 所定の乗車券類を所持せず乗車した際に、係員の請求に応じて車内で支払う運賃・料金の支払方法を、事業者が地方運輸局長へ届け出たところにより指定できることを規定。



完全キャッシュレスバスの運行を実現

※なお、実証実験（過渡期）における現金客への対応については、原則として代替措置を講じることを求める旨、別途通達で規定する。