

完全キャッシュレスバスの実証運行について

- バス運転者が1万人不足（日バス協推計）するなどの**深刻な運転者不足**や**9割近くが赤字事業者**であること等を背景に、**路線の減便や事業者の廃業**も生じるなど、バスネットワークは危機的な状況にあり、**国民の生活基盤に深刻な影響**を与えている。これらを解消するため、**バス事業者の経営改善や供給力改善を図ることが必要**。
- このため、**大きな経営改善効果や運転者の負担軽減**が見込まれる**完全キャッシュレスバスを進めることが効果的**。
- 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、まずは実証運行を進め、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

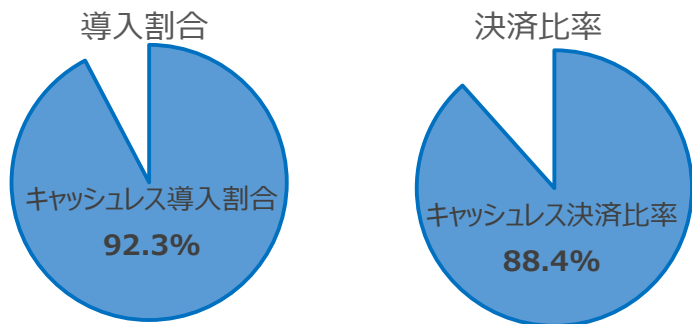
約86.3億円／年

➡ **省力化、経営改善に寄与**

※データは、運賃箱購入費、現金輸送手数料、人件費等の現金を取り扱うことによるコストについて、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。

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2023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

以下のような基準で**18事業者29路線**を選定。

- 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**

今後のスケジュール

2024年 11月1日～ 順次、実証運行の開始

2025年 3月頃 効果検証結果のとりまとめ

※今般の実証運行の結果も踏まえ、今後、必要に応じ他の路線においても実証運行を検討