

2025年6月11日
日本銀行決済機構局

CBDCフォーラム WG6
「他の決済手段との水平的共存」
第5回会合の議事概要

1. 開催要領

- (日時) 2025年3月27日(木) 14時00分～16時30分
(形式) 対面形式及びWeb会議形式
(参加者) 別紙のとおり

2. プレゼンテーション

- 東日本旅客鉄道株式会社から「CBDCへの期待」について、概略以下のプレゼンテーションが行われた。
 - 公共交通機関は、移動に関わるユニバーサルサービスを提供する使命を持ち、環境の変化に適応してサービスを提供し続けなければならないインフラ事業者である。
 - 当社は、電子マネーSuicaを発行しており、2013年からは全国の交通系ICカードとの相互利用が可能となっている。Suicaは、通勤時間帯の改札においても運賃計算を高速で処理し、かつ安定稼働させる必要から、導入当時の技術や通信環境を前提にそれが実現可能だったICチップ（利用者が保有するカードに搭載）にバリューを書き込む方式を採用した。今後は、バリューの管理方法がICチップからセンターにあるサーバーへ移行していくことも想定される。
 - 最近では、国際ブランドのクレジットカードを利用したタッチ決済が一部の鉄道等で導入されており、特に訪日外国人には便利に利用されているようである。こうした動きについて、今後を展望すると、鉄道事業者として検討すべき論点はいくつかある。
 - ◇ 第1に、ユニバーサルサービスとの関係である。例えば、クレジットカードは一般に、入会審査や年齢制限を設けている。また、クレジットカードのタッチ決済での乗車に際して定期乗車券や小児運賃などのサービスを提供しているのは、一部の鉄道事業者に限られる。

- ◇ 第2に、鉄道事業者の役割である。クレジットカードのタッチ決済の場合、鉄道事業者はクレジットカードの加盟店となる。加盟店は、クレジットカードの利用に関し、匿名化された情報しか取り扱えないため、消費者の決済情報や属性情報等を活用した割引等の便利なサービスを提供できなくなると考えられる。
- ◇ 第3に、低廉でサステナブルなサービス提供ができなくなるリスクである。例えば、訪日外国人が国際ブランドのクレジットカードを利用すると、それに伴うインターチェンジフィーの負担が重く、加盟店手数料の引き上げ圧力になっているとの指摘がある。また、特に欧州などでは、自国内の決済が国際ブランドに依存することに関する地政学的リスクを指摘する声もある。
- CBDCに期待することとしては、①必要な情報が提供され、交通インフラの維持や消費者・店舗へのサービス向上に活用できること、②安全で安価なネットワークが用意され、消費者・店舗・決済事業者が負担するコストが低廉であること、③訪日外国人が外国のCBDCとわが国のCBDCを交換できるといったインターオペラビリティを備えていること、が挙げられる。
- 楽天ペイメント株式会社から、「店頭支払以外でのCBDCの利用用途」について、概略以下のプレゼンテーションが行われた。
 - 決済サービスは、消費者の触れる機会が増え、利用の実感を持ってもらうことによって、市民権を得ていく。これまでのWG6会合では、日常の決済を取り扱う事業者が多く参加していることから、自ずとCBDCの店頭支払に議論が集中してきた印象があるが、民間デジタルマネーが店頭支払以外に個人間送金、資産運用、賃金のデジタル払いなどの複数の用途を備えていることを踏まえると、CBDCについても、店頭支払以外の用途を持つことが期待される。
 - 例えば、CBDCの用途として、次のようなことが考えられる。
 - ◇ 第1に、異なる民間デジタルマネー間の仲立ちである。例えば、日常的に民間デジタルマネーBを利用している消費者が、民間デジタルマネーAにのみ対応する店舗で代金を支払うとき、CBDCが仲立ちすることで、支払ができるようになるかもしれない。
 - ◇ 第2に、外国通貨との交換である。現金を外国通貨へ交換するように、CBDCと外国通貨を交換できると便利かもしれない。

- ◇ 第3に、自治体等による地域振興策への活用である。C B D Cの利用を通じて、住民に喜ばれる施策を実現できるかもしれない。

3. ディスカッション

- 上記プレゼンテーションを踏まえ、参加者によるディスカッションが行われた。その概要は、以下のとおり。

【交通系電子マネーの現状整理】

(参加者) バリューの管理方法がICチップからセンターにあるサーバーへ移行していくという点に関して、サーバー管理の利点は何か。チップ管理には課題があるということか。

(プレゼンタ) サーバー管理へ移行すると、スマートフォンのアプリなどを通じて提供するサービスのフレキシビリティが高まる。また、送金サービスでは、バリューをICチップへ書き込む処理にかかる時間が不要となれば、UXが向上するかもしれない。チップ管理の課題としては、オフラインであるがゆえに、決済の処理が正常に完了しなかった場合に、リアルタイムで把握・補正するのが難しい点が挙げられる。

(参加者) 一部の交通事業者が、交通系ICカードに代えてクレジットカードのタッチ決済を導入しているが、これは訪日外国人の需要を期待した動きと考えられるか。また、この点に関連して、交通系ICカードによる運賃収受に用いる機器は更新費用が高いという指摘もあるが、どのように考えているか。

(プレゼンタ) タッチ決済を導入する動機についてはご理解のとおりであり、特に、大阪・関西万博が催される西日本や、韓国などの外国と地理的に近い九州では、訪日外国人の需要の取り込みという側面があるようだ。他方で、全国的には、交通系ICカードを新たに導入する公共交通機関も多くみられている。もっとも、ご指摘のとおり機器の費用が高いという意見もあるため、他の交通事業者とともに、より安価で簡易に交通系ICカードを利用できる仕組みの検討を続けていきたいと考えている。なお、国費による補助の対象について、これまでは機器を新規導入する際の費用のみであったが、今後は更新費用についても対象に含めるという方向性が国土交通大臣から示されており、今後の各交通事業者の判断に影響を与える可能性がある。

(参加者) 経済産業省が発表しているキャッシュレス決済比率について、電子マネーの計数には、鉄道利用が含まれていないが、クレジットカードの計数には、タッチ決済による鉄道利用が含まれていると思われる。その背景などを教えて頂けるか。

(プレゼンタ) Suica は、乗車券に代わって始まったという経緯があり、ご指摘のとおり、電子マネーの計数に鉄道利用は含まれていない。今後の方針は未定である。

(参加者) Suica のエコシステムでは、サービスの公共的使命や安定性、ユーザーの利便性、事業者としての収益性やサステナビリティ、という各要素の両立が意識されているものと理解した。これらの要素に関するバランス感覚は、今後、CBDCのエコシステムについて考えていくうえでも、大変参考になるだろう。

【CBDCの活用可能性】

(参加者) 民間デジタルマネーや銀行預金などから、CBDCを経由して、交通系電子マネーにスムーズかつスピーディーにチャージできると便利ではないか。また、CBDCのプログラマビリティを活用して、消費者に何らかの特典を付与するという姿もあり得る。例えば、特定の区間や期間の乗車といった予め設定した条件を満たした場合に、割引運賃を自動的に適用することなどが考えられる。

(参加者) 消費者がクレジットカードで交通系電子マネーにチャージするとき、交通事業者はチャージのコストを負担している。CBDCを経由することで、チャージのコスト負担が減るのであれば、交通系ICカードの設備を導入・更新する事業者が増えていき、結果的に消費者の利便性が高まるかもしれない。また、CBDCが各種の民間デジタルマネーを仲立ちする「中間バリュー」の位置付けで導入されれば、銀行預金を経由せずとも、決済事業者はユーザーのカバレッジを拡げることができる。そのうえで、鉄道を利用する際にはCBDCを交通系電子マネーにチャージして支払う、といった形になれば便利ではないか。

(参加者) 改札で交通系電子マネーの残高が不足し、チャージが必要である場合に限り、予め紐づけているCBDCの残高から代わりに引き落とししてく

れるような機能があると便利だろう。そのような機能があれば、C B D C がシームレスに消費者の生活に溶け込んでいくと思う。

C B D C から電子マネーにチャージするのではなく、最初から C B D C 自体を改札での決済に用いるというパターンも考えられるが、その場合には、U X が現在よりも悪化しないことを確認する必要がある。日本の鉄道利用者は、交通系電子マネーを用いたスピーディーな改札に慣れており、C B D C で改札を通過する場合にも同等のスピードが求められるだろう。

(参加者) 高校に進学した子どもが、通学定期券を購入する際に、学校側からモバイル Suica を指定されたものの、購入手段をどうすべきか悩んでいたという経験がある。クレジットカードを持ってない高校生でもアプリ上で電子マネーを入手できるようにする手段として、C B D C を活用できる可能性があるのではないか。

【情報の利活用】

(参加者) 顧客属性などの情報の利活用に関して、それらの情報と決済を不可分なものとして一体的に処理する方法もあれば、共通ポイントカードのバーコードを呈示したうえで現金で決済する場合のように、情報と決済を別々に処理する方法もあると思うが、情報と決済がどの程度結びつくと事業者にメリットが生まれるのか。

(プレゼンタ) 例えば、鉄道事業者が利用者のリテンションを高める観点から、当該利用者がよく訪れる方面への乗車に対して割引クーポンを提供しようとする場合、利用者の同意や事業者による適切な情報管理を前提として、日頃の乗車履歴を把握できることが望ましい。こうした情報を決済に紐づけることも考えられるし、決済に付随するポイントの仕組みと紐づけることも考えられると思うが、いずれにせよ、利用者が同一人物であることを認識できる必要がある。

(参加者) 消費者目線では、自分の年齢や家族構成といった個人情報 C B D C に予め紐づいており、買い物の支払や鉄道の乗車などに各種割引が自動適用されるのであれば、非常に便利である。一方で、例えば C B D C の公式アプリが存在するとして、そのアプリ上で商品のクーポンが特定の個人に届くとなれば、公的なサービスである C B D C が個別商品を宣伝することや、個人が特定されていることに対して、違和感を抱く消費者もいるかもしれない。事業者が情報を提供し、事業者が個人を特定しない形で消費

者にアプローチをかけるのであれば、違和感は生じないだろう。

(参加者) 情報とCBDCの結びつき方は、CBDCのあり方次第であると思われる。例えば、CBDCのウォレットアプリが存在すると考えれば、位置情報などを取得して蓄積することも可能かもしれない。一方で、CBDCを各種の民間デジタルマネーを仲立ちする「中間バリュー」として捉えると、CBDCは大した情報を持たないかもしれない。

(参加者) 情報を利活用して決済関連の便利なサービスを提供するうえでは、何らかのデータベースが存在し、事業者がそこにアクセスできればよく、必ずしもCBDCの決済情報そのものを利活用することに拘る必要はないだろう。共通化されたデータベースで様々な情報が管理されていれば、AIなどを活用し、データを分析することができる。データを分析した結果、金銭を給付すべき人がいれば、CBDCを給付することも考えられる。その際、用途を制限した商品券のような形で、PBM (Purpose Bound Money) として給付するというアイデアもあるだろう。

(参加者) 例えば、鉄道の小児運賃について、大人の半額と設定されている場合、支払時点で半額でなければならないのか。大人と同額の運賃を支払った後に、小児運賃の対象と判定された者には差額をキャッシュバックするという方法も考えられるか。

(参加者) 鉄道の運賃は鉄道事業法にもとづく認可方式になっており、小児運賃も国土交通大臣の認可のもとで定めている。区分に応じて等しく運賃を適用するのが基本的な理念であり、値引きに当たる形式は馴染まないと思われる。

(参加者) 自社の保有する情報を自社のマーケティングに活用することは、比較的考えやすい。例えば、コンビニエンスストアは、レジで消費者の性別と年代のデータを収集し、在庫管理や商品開発に役立てているが、そのような特定の個人を識別できない属性情報だけでも、十分に効果があると聞いている。他方で、個人を特定できる情報の利活用の範囲は、性質上、限られるという印象がある。仮に、CBDCに関連して個人情報を収集し、複数の事業者が共同で利活用を図ろうとする場合には、どのような枠組みで利用者の同意を取得し、コンプライアンスを確保するかが課題となるだろう。

また、限定的かもしれないが、消費者には、匿名で支払を行いたい場面があるとみられる。そうしたニーズに対応して、WEBブラウザのプライベートブラウズモードのように、匿名性を保ったままCBDCで支払えるモードを選択できるようにしても良いのではないか。匿名性と情報の利活用のバランスは、今後の論点になり得る。

【店頭支払以外でのCBDCの利用シーン】

(参加者) 4つ考えられる。第1に、現金が対応できないインターネット通販や、民間デジタルマネーが対応できていないお布施などへの利用である。第2に、A2A送金のインフラとしての利用である。第3に、自国CBDCと他国のCBDCとの交換・両替である。第4に、サブスクリプション料金に関する口座振替の代替である。サブスクリプション料金を支払う手段としては、しばしば、事業者が指定した特定の銀行や特定のクレジットカードの利用を強いられることがあり、消費者の資金管理を煩雑にしていると思われる。CBDC口座が1つあれば、口座振替は自動ですべて賄えるような未来を期待している。

(参加者) 3つ考えられる。第1に、政策の実効性向上である。例えば、CBDCのプログラマビリティを活用し、補助金や給付金に利用期限を設けることができるのであれば、期限内の利用を期待できるほか、政策効果の測定も容易になるのではないか。第2に、公金の透明性向上である。仮にCBDCにトレーサビリティがあれば、公金の流れの可視化に活用できるのではないか。第3に、エスクロー的な利用である。例えば、出前の注文を受けた料理店は、現金決済の場合、配達して代金を回収するまでの間の未収リスクを負うが、CBDCを確保してから料理を作り始めることができれば、そのようなリスクを回避できるのではないか。

(参加者) 2つ考えられる。第1に、CBDCを介せば、どのようなウォレットからもシームレスに他のキャッシュレス決済手段へアクセスでき、残高不足でチャージする手間がなくなると考えれば、外国を訪れたときにも、外貨両替を気にせずに現地の鉄道に乗車できるという世界が実現できるかもしれない。通常、外国でクレジットカードを使用したときには為替手数料や海外事務手数料が発生するが、その負担が低減すれば、消費者は喜ぶと思う。第2に、CBDCは、賃金のデジタル払いにも活用できるのではないか。CBDCは中央銀行の負債であるため、民間デジタルマネーで賃金を支払う場合に求められる供託金などが不要になるかもしれない。そう

して浮いたコストを消費者に還元するといったアイデアもあるのではない
か。

(参加者) 3つ考えられる。第1に、ビジネスとしては成り立ちにくい領域で
の活用である。例えば、日雇労働者や短時間労働者に対する賃金の即時支
払に活用できるのではないか。第2に、公的なホワイトラベルとしてのC
B D Cの活用である。C B D Cのインフラを活用すれば、独自の電子マネ
ーを発行したい事業者が、低コストで参入できるようになるだろう。第3
に、決済手段とファンディングソースの分離である。C B D Cが共通のフ
ァンディングソースとなれば、どのウォレットでも残高不足を気にするこ
となく使えることになり、消費者の利便性が高まるだろう。

(日本銀行) 闊達な意見交換に感謝する。引き続き、他のワーキンググループ
などとも連携しながら議論を行ってまいりたい。

4. 次回予定

次回の会合は6月13日(金)に開催。

以 上

CBDCフォーラム WG6
「他の決済手段との水平的共存」
第5回会合参加者

(参加者) ※五十音・アルファベット順
株式会社野村総合研究所
東日本旅客鉄道株式会社
楽天ペイメント株式会社
au ペイメント株式会社
株式会社 NTT データ
株式会社 NTT ドコモ
PayPay 株式会社

(事務局)
日本銀行