



**BOJ**  
Reports & Research Papers

決済システムレポート別冊シリーズ

Payment and  
Settlement  
Systems  
Report  
- Annex

クロスボーダー送金コストの決定要因



日本銀行  
決済機構局  
2020年7月

## (決済システムレポート別冊号の目的)

日本銀行は、決済システムの動向を鳥瞰し、評価するとともに、決済システムの安全性・効率性の向上に向けた日本銀行および関係機関の取組みを紹介することを目的として、「決済システムレポート」を定期的に公表している。

「決済システムレポート別冊シリーズ」は、決済システムを巡る特定のテーマについて、掘り下げた調査分析を行うことを目的としており、本号ではクロスボーダー送金コストの決定要因について考察する。クロスボーダー送金については、コスト引き下げに向けた国際社会全体での取組みが続けてられており、本年入り後も、G20において、グローバルなクロスボーダー決済を改善するためのロードマップの作成に向けて関係当局が協議を行っている。

クロスボーダー送金コストは様々な要因によって左右され、国によってばらつきがある。送金コストの更なる引き下げのためには、定量的なコスト分析を活用しながら、国際的な協調のもとで各国がそれぞれの改善策を見出していく必要がある。日本銀行としては、内外の関係当局や国内の送金サービス提供企業（銀行、送金専門事業者）と協力しながら、クロスボーダー送金の改善に努めていきたいと考えている。

決済システムレポートの内容について、商用目的で転載・複製を行う場合は、あらかじめ日本銀行決済機構局までご相談ください。転載・複製を行う場合は、出所を明記してください。

【本レポートに関する照会先】

日本銀行決済機構局決済システム課 (post.pr@boj.or.jp)

## クロスボーダー送金コストの決定要因

### ■要 旨■

金融の技術革新は決済サービスの利便性やコスト効率性の改善をもたらしている。クロスボーダー送金においては、より速く、より安く、より透明性が高く、そしてより多くの人々が利用可能なサービスの提供に向けて、銀行やノンバンク決済事業者が競い合いながら改善に努めてきている。こうしたもと、クロスボーダー送金コストは低下してきているが、そのコスト水準は国際社会が目標とするレベルからはまだ大きく乖離しており、クロスボーダー送金の利用者に十分な恩恵が行き届いているとは言えない状況にある。このため、2020年2月に開催されたG20サミットでは、グローバルなクロスボーダー決済の改善をG20の優先事項として取組みを強化していくことを決めた。

クロスボーダー送金のコストの更なる引き下げには、コストの決定要因を的確に把握することが不可欠である。こうした問題意識のもと、本稿は、世界銀行の国際送金のデータベースを用いて、送金コストの定量分析を行った。

本稿の分析によれば、クロスボーダー送金コストは、各国の決済制度や慣行、システム接続上の問題に加え、市場の競争構造に左右され、これらの要因がコストに及ぼす影響度は国によってまちまちである。日本のクロスボーダー送金市場は、事業者間の競争は激しいが、わが国固有の決済制度やビジネス慣行などに起因する要因がコスト高につながっている可能性が考えられる。

グローバルベースでみると、これまで、送金時間の短縮やアクセスポイントの改善、銀行と送金専門事業者間の競争等が送金コストの低下に寄与してきたが、今後、コストの更なる低下を促していくうえでは、各国が直面している構造要因を特定化し、国際的な協調による課題対応も含めて、適切な解決策を見出していく必要がある。

## [目次]

1. はじめに	1
2. データと分析アプローチ	3
(Remittance Prices Worldwide)	3
(分析アプローチ)	5
3. 分析結果	6
(銀行経由の送金速度・アクセスポイント・決済手段の効果)	6
(銀行経由の送金における時間効果)	9
(プロバイダー効果)	10
(コリドー効果)	12
(送金コストの国ごとの違いの背景)	14
4. おわりに	16

## 1. はじめに

リブラに代表されるステーブルコインの構想は、クロスボーダー決済を含め既存の決済サービスにどういった問題があり、それをどう改善していくべきかという問いを社会に投げかけた。2019年10月に公表されたG7の報告書でも指摘されたように<sup>1</sup>、グローバル・ステーブルコインが実現するには様々な課題の解決が必要であるが、クロスボーダー送金コストの高さや金融包摂など、既存の決済サービスには改善すべきポイントが多く残されている。ステーブルコインのような民間部門のイノベーションは、そうした既存の決済システムが抱える課題に対する解決案として生まれてきたと言える。

国際社会は、リブラ構想が公表されるより前から、クロスボーダー決済の改革に向け強い意欲を示してきた。例えば、2009年のG8サミットでは、クロスボーダー送金の平均コストを先行き5年間で10%から5%へ低下させるという数値目標が掲げられた。この目標は、2011年のG20サミットにおいて再度確認され、2014年のサミットでは、クロスボーダー送金コストの引き下げが行動計画に盛り込まれている。さらに、2015年に国際連合で採択された「我々の世界を変革する：持続可能な開発のための2030アジェンダ」では、2030年までに送金コストを3%未満に引き下げ、コストが5%を越える送金経路をなくすことが明記されている<sup>2</sup>。

しかし、こうした国際社会の取り組みにもかかわらず、これまでのところ、クロスボーダー送金のコストは十分に低下しておらず、同時に、送金経路ごとのコストのばらつきも大きい状態が続いている（図1）。こうした中、2020年2月に開催されたG20サミットでは、金融安定理事会（FSB）に対して、決済・市場インフラ委員会（CPMI）やその他の関係基準設定主体や国際機関と協調して、2020年10月までに、グローバルなクロスボーダー決済を改善するためのロードマップを作成することが要請された。

FSBは、この4月に、クロスボーダー決済の現状把握と課題特定のための報告書（Stage1報告書）を公表している<sup>3</sup>。同報告書は、クロスボーダー送金の問題として、①不統一なデータ基準や（決済プラットフォーム間の）相互運用性の欠如、②マネーロンダリング防止やテロ資金供与対策（AML/CFT）やデータ保護などのコンプライアンス対応の複雑さ、③各国決済システムの限定的な稼働時間と時差、④陳腐化した技術を使ったレガシープラットフォーム、などを指摘している。また、これらの問題が、クロスボーダー送金市場への参

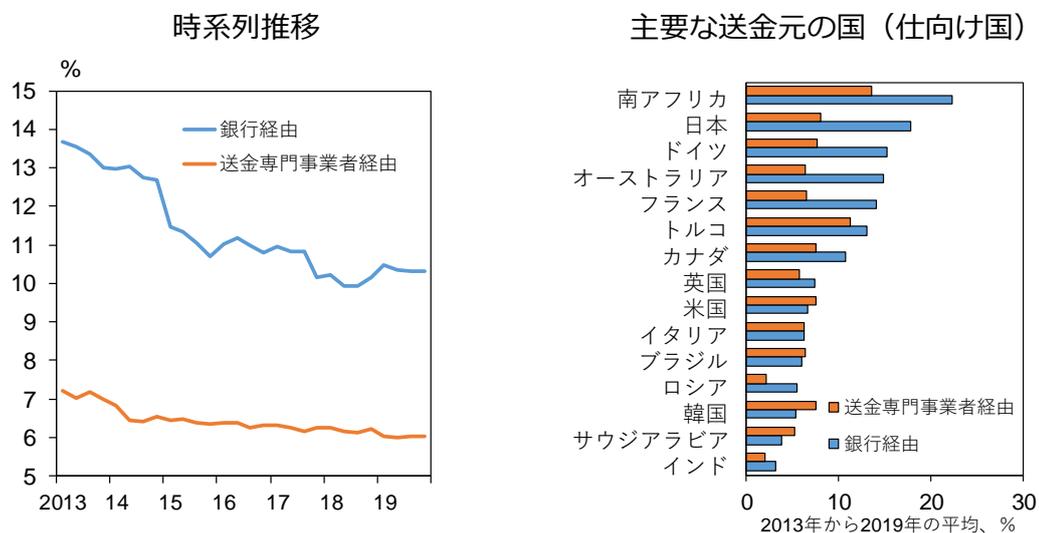
<sup>1</sup> G7 Working Group on Stablecoins, “Investigating the impact of global stablecoins,” October 2019.

<sup>2</sup> こうした数値目標を掲げた改革はすべて少額のクロスボーダー送金を対象としたものであり、ホールセール送金（大口送金）を対象にしたものではない。

<sup>3</sup> FSB, “Enhancing Cross-border Payments - Stage 1 report to the G20,” April 2020.

入障壁となり、事業者間の競争を弱める方向に作用しているとも指摘している。

図 1：200 米ドルのクロスボーダー送金コスト



資料：世界銀行

以上の経緯から明らかなおとおり、クロスボーダー送金コストの引き下げは、国際社会全体で取り組むべき重要な課題となっている。また、世界銀行の調査によると、日本は、銀行を経由した送金コストが他国と比べ高いことにも留意しておく必要がある。

クロスボーダー送金コストの低下を実現するには、コストの決定要因を的確に把握することが不可欠であり、本稿の目的は、定量的なアプローチに基づきコスト分析を行うことにある。具体的には、本年 4 月に公表された FSB 報告書の内容を踏まえつつ、クロスボーダー送金コストがどのような送金属性によって影響を受けているのかを特定する。例えば、ある送金経路のコストが別の送金経路のコストより高い場合に、その原因が、①「送金スピード」や「送金手段」に問題があるのか、②「送金市場の競争構造」の問題なのか、③「送金元の国（仕向け国）」固有の要因によるのか、それとも「送金先の国（被仕向け国）」固有の要因によるのか、などを明らかにする。こうした定量分析を通じて、FSB 報告書で指摘されたクロスボーダー送金にかかる課題について、定量的な側面から議論を補完することができると思われる。

本稿の分析結果は、概ね、FSB 報告書と整合的な内容となっている。クロスボーダー送金コストは、各国における決済制度や慣行、システム接続上の問題に加え、市場の競争構造に左右される。これらの要因がコストに及ぼす影響度合は国によってまちまちである。これまで、送金時間の短縮やアクセスポイントの改善、銀行と送金専門事業者間の競争等

が送金コストの低下に寄与してきたが、今後、コストの更なる低下を促していくうえでは、それぞれの国の事情を踏まえつつ、国際的な協調のもと、適切な解決策を見出していく必要がある。

本稿の構成は、以下のとおりである。2 節で、分析に用いる世界銀行のデータベースと分析アプローチについて説明する。3 節で、分析結果を報告する。最後の 4 節で、本稿の内容をまとめる。なお、本稿の分析は、少額のクロスボーダー送金（Cross-border Retail Payment や Remittance）を対象としたものであり、大口のホールセール送金を対象にしたものではないことを予め断っておく。

## 2. データと分析アプローチ

本稿の分析で利用するデータは、世界銀行が四半期ごとに調査・公表している「Remittance Prices Worldwide」である。これは、2009 年の G8 サミットでの議論と歩調を合わせて世界銀行が収集・蓄積してきた、クロスボーダー送金コストに関する包括的なデータベースである<sup>4</sup>。

### (Remittance Prices Worldwide)

この調査では、調査員が身分を明かさずに通常の顧客として 200 米ドルと 500 米ドルのクロスボーダー送金を実際に行うことにより、送金コストのデータを収集している<sup>5</sup>。調査員は、送金の際に送金手数料や為替レートマージンを含め全部で何パーセントの送金コ

---

<sup>4</sup> このデータベースを利用した分析としては、Bech and Martinez Peria（2009）がある。

Bech, T. and M. S. Martinez Peria（2009）“What Explains the Cost of Remittances? An Examination across 119 Country Corridors,” World Bank Policy Research Working Paper.

<sup>5</sup> 200 米ドルおよび 500 米ドルという送金額は、移住労働者の一回当たり送金額としては典型的なものである。例えば、Orozco and Fedewa（2006）は、グアテマラへの送金の 81%が 300 米ドル以下であることを報告している。Aycinena et al.（2010）は、エルサルバドルから米国への移住労働者を対象とした社会実験において、一か月当たりの送金が平均 290 米ドルだったことを報告している。

Orozco, M. and R. Fedewa（2006）“Leveraging Efforts on Remittances and Financial Intermediation,” INTAL-ITD Working Paper 24.

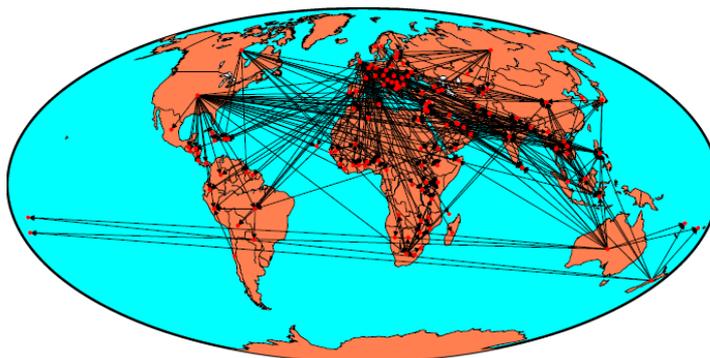
Aycinena, Diego, Claudia Martinez A. and D. Yang（2010）“The Impact of Remittance Fees on Remittance Fees on Migrant Remittances: Evidence from a Field Experiment among Migrants from El Salvador,” mimeo, University of Michigan.

ストがかかったかを記録する<sup>6</sup>。また、送金の属性を表す、以下の 8 項目を記録している<sup>7</sup>。

#### ■ 送金経路（コリドー）

コリドーと呼ばれる送金経路は、どの国からどの国へ送金したかを表す。データベースは、送金元の国（仕向け国）48 か国、送金先の国（被仕向け国）105 か国をカバーしており、コリドーの数は 367 に及ぶ（図 2）。

図 2：クロスボーダー送金コリドー



資料：世界銀行

#### ■ 送金サービス提供企業（プロバイダー）

送金元の国（仕向け国）で送金サービスを提供する企業名が記録されている。データベースには、プロバイダーとして 183 先の銀行 (Bank) と 403 先の送金専門事業者 (Money Transfer Operator, MTO) が含まれている<sup>8</sup>。送金サービス提供企業の選定においては、各送金経路（コリドー）の代表的サンプルが抽出されるように——最低でも 80% 以上の送金シェアをカバーするように——なっている。なお、複数の国で事業を展開する送金サービス提供企業は、同一のプロバイダーとして扱われる。

#### ■ 決済手段

顧客（調査員）が送金する際の決済手段で、具体的には、現金、銀行口座、デビット・クレジットカードなど 14 の選択肢がある。

<sup>6</sup> クロスボーダー送金を巡る議論では、送金に際して支払われた費用（送金手数料や為替マージンなど）をまとめて「送金コスト」と呼んでいる。「Remittance Prices Worldwide」においても、その慣習が引き継がれており、本稿も、それに従っている。

<sup>7</sup> 送金の受け手の決済手段を記録する「ピックアップ手段」という属性もあるが、同項目は 41% が NA（回答なし）となっているため、本稿の分析では利用しない。

<sup>8</sup> 銀行と送金専門事業者以外にも、郵便局 (Post Office)、ノンバンク (Non-bank FI)、銀行と送金専門事業者にも明確に分類ができないプロバイダー (Bank/Money Transfer Operator) などが全部で 28 先存在する。これら 28 先をプロバイダーとするデータは 2,120 件あるが、銀行と送金専門事業者に焦点を絞るため、本稿の分析では取り扱わない。

#### ■ アクセスポイント

送金の際の顧客とプロバイダーの接点を表しており、銀行の支店、インターネット、モバイルフォン、コールセンター、代理店など 16 の選択肢がある。

#### ■ 送金のスピード

送金にかかるスピードを記録した項目で、1 時間以内、同日中、翌日、2 日、3-5 日、6 日以上の 6 つの選択肢がある。

#### ■ 送金先の国における受け手業者のネットワークカバレッジ

送金の受け手の事業者がその国でどの程度広範なネットワーク（支店網や店舗網）を有しているのかを記録しており、「高い」「中程度」「低い」の 3 通りで記録される。

#### ■ 透明性

顧客が送金を行う際に、送金サービス提供企業（プロバイダー）から為替レートが提示されたか否かのいずれかを記録している。

#### ■ 送金時期

顧客がいつ送金を行ったかを記録する項目で、四半期単位で表示される。データベースに含まれる、最も古い時期は、2011 年第 1 四半期であるが、2016 年に回答形式の変更や調査項目の改廃など大幅な改定を行っているため、現在の形式で連続してデータが入手可能な期間は、2016 年第 2 四半期以降である。本稿の分析のサンプル期間は、特に断らない限り、2016 年第 2 四半期から 2019 年第 4 四半期である。

### (分析アプローチ)

本稿は、クロスボーダー送金コストの決定要因を探るために、200 米ドルを送金する際の総コストを<sup>9</sup>、前節で示した 8 つの送金属性に線形回帰するというアプローチを採用する。8 つの送金属性は、いずれも定性的な情報をもつ質的変数であり、回帰分析においてはダミー変数として扱う。例えば、送金のスピードについては、6 つの選択肢があるが、この場合、ある選択肢（例えば、1 時間以内の着金）をベンチマークとして、5 つのダミー変数（0 or 1）を導入して、質的情報を表示する。同様に、送金経路については、送金元の国（仕向け国）48 か国、送金先の国（被仕向け国）105 か国の情報を表現するために、それぞれベンチマーク国を設定したうえで、47 のダミー変数と 104 のダミー変数を導入する。こうした質的変数の設定は、本稿で扱っているようなデータセットを対象とした計量分析において典型的な手法である。

---

<sup>9</sup> 500 米ドルを送金する総コストを用いた場合でも、結果は大きくは変わらない。

具体的には、次式を最小二乗法により推計する。

$$\text{クロスボーダー送金コスト} = \text{定数項} + \sum_{i=1}^8 \sum_j \text{パラメータ}(i,j) \times \text{送金属性ダミー}(i,j) + \text{誤差}(i,j)$$

$i$ は送金属性 ( $i = 1, \dots, 8$ )、 $j$ は各属性の選択肢の番号を示している。

### 3. 分析結果

送金サービス提供企業（プロバイダー）には銀行と送金専門事業者という2つのタイプがあり、それぞれにおいて、送金属性が送金コストに与える影響が大きく異なると考えられる。このため、プロバイダーのタイプの違いをダミー変数で処理することは行わず、サンプルを2つに分けて推計を行った。送金のデータ数は、銀行サンプルで 12,479、送金専門事業者サンプルで 51,213 ある。

8つの質的変数をダミー変数として回帰分析を行うため、説明変数の数は、銀行と送金専門事業者いずれのサンプルでも数百に及ぶ<sup>10</sup>。以下では、紙幅の都合上、主要な推計結果に絞って報告する。なお、いずれのサンプルでも、8つの全ての質的変数に関して、係数がゼロであるという帰無仮説は、有意水準1%で棄却される。したがって、8つの送金属性は全て、送金コストに統計的に有意な影響を及ぼしていることを確認している。決定係数（自由度修正済）は、銀行サンプルで 0.81、送金専門事業者サンプルで 0.52 である。

#### （銀行経由の送金速度・アクセスポイント・決済手段の効果）

まず、送金速度と送金コストの関係から見てみよう。図3は、銀行経由の送金コストに関して推計された速度効果を示している。棒の長さは推計値の大きさを示しており、1時間以内の送金をベンチマークとした場合に、送金速度の違いがどの程度送金コストの違いをもたらしているかを表している。また、棒の先端に付いている線は、推計値の標準誤差の2倍の範囲（ $\pm 2S.E.$ ）を示している。この推計では、送金経路や送金サービス提供企業（プロバイダー）など他の送金属性の影響は全てコントロールされている。すなわち、同じ送金経路で、同じ銀行を使い、同じ決済手段で、同じアクセスポイントから、同じネットワークカバレッジをもった受け手に対して、同じ透明性で、同じ時期に送金した場合に、送金速度の違いだけで送金コストにどの程度の違いがあるかを示している。

推計結果が示す通り、クロスボーダー送金に時間がかかればかかるほど、送金コストも

<sup>10</sup> 説明変数の数は、銀行サンプルで 353、送金専門事業者サンプルで 604 となっている。

高くなる傾向がある。例えば、送金に6日以上かかるケースでは、1時間以内の送金に比べて送金コストが約4%ポイント高くなり、この差は、統計的に有意な違いであることがわかる。

図4は、銀行経由の送金に関して、2016年第4四半期と2019年第4四半期の3年間で送金速度の内訳がどう変化したかを示している。相対的にコストの高い3-5日や6日以上の送金シェアがグローバルベースで低下しており、送金速度の上昇が送金コストの低下に寄与してきたことがわかる。具体的には、この間の送金速度の上昇は3年間で0.2%ポイントの送金コストの低下に寄与している。また、ここでの推計結果をもとに試算すると、仮に、3日以上かかる送金が全て1時間以内での送金に置き換わった場合、送金コストは1.0%ポイント低下するとの結果が得られる。

こうした計測結果が得られた理由としては、新技術や新しいインフラを用いた送金手段が普及するほど、送金速度が速くなり、かつ送金コストも低下するという現象が生じていることが推測される。FSB報告書では、「送金の遅さ」が課題として指摘されているが、今後、送金速度が更に改善すれば、送金コストの低下につながることを期待される。

図3：推計された速度効果

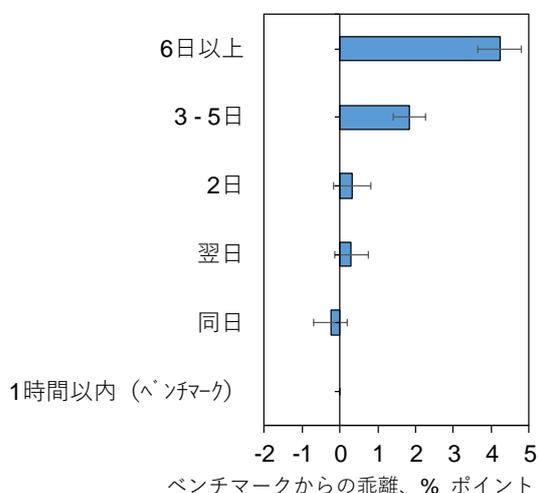
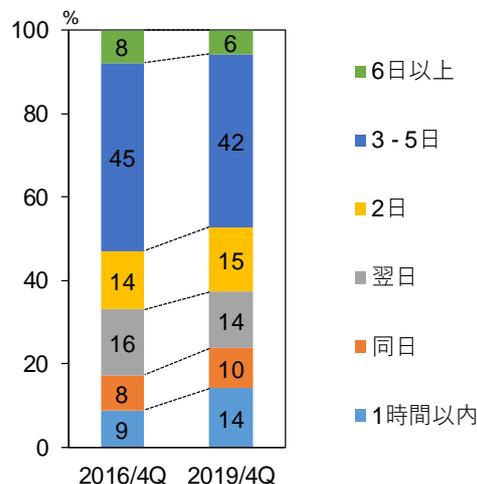


図4：送金速度の2時点変化



次に、アクセスポイントと送金コストの関係についてみる。図5は、銀行経由の送金に関して推計されたアクセスポイント効果の推計値を示している。顧客がアクセスポイントとしてコールセンターを選んだ場合には、銀行の支店を選んだ場合に比べて、送金コストは約2%ポイント有意に高くなる一方、インターネットを選択した場合には、銀行の支店より約3%ポイント低くなることがわかる。

図6は、グローバルベースでみた、顧客のアクセスポイントの変化を示している。この

3年間で、相対的にコストの高いコールセンターのシェアが低下する一方、コストの低いインターネットのシェアが上昇しており、こうしたアクセスポイントの変化も送金コストの押し下げに寄与してきたことがわかる。こうしたアクセスポイントのシェア変化効果のみで、3年間で、送金コストは0.3%ポイント低下している。今後、仮に、コールセンターをアクセスポイントとする送金が全てインターネットに置き換わると、送金コストは更に1.2%ポイント低下するとの結果が得られる。

図5：推計されたアクセスポイント効果

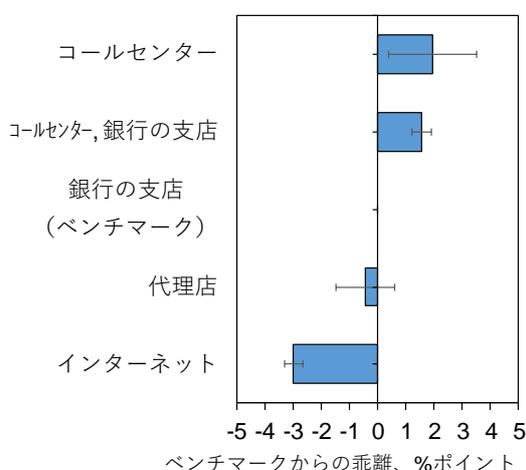
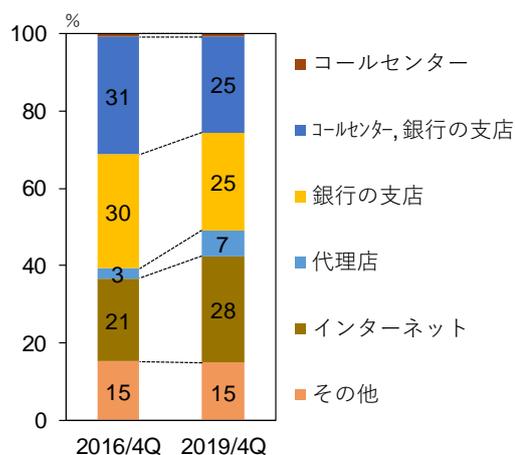


図6：アクセスポイントの2時点変化



また、顧客の選択する決済手段の違いも送金コストに影響を及ぼすことが確認できる。図7は、銀行経由の送金における決済手段効果の推計結果である。送金者が現金を決済手段として用いる場合の送金コストは、銀行口座を利用する場合に比べて、1.8%ポイント有意に高くなる。これは、現金による送金は、銀行にとってAML/CFT関連の事務コストが多くかかることが関係しているとみられる。

図8は、銀行経由の送金における決済手段の2時点のシェアを示している。この3年間で、相対的に送金コストの高い現金のシェアは、2%ポイント程度上昇しており、こうした変化は、銀行口座をもたない顧客による送金の増加を反映しているとみられる。銀行口座をもたない顧客がコストの高い現金決済という方法でしかクロスボーダー送金サービスにアクセスできないのであれば、その点は、FSBが報告書で指摘している「限定的なアクセス」の問題であり、改善の余地がある。

図 7：推計された決済手段効果

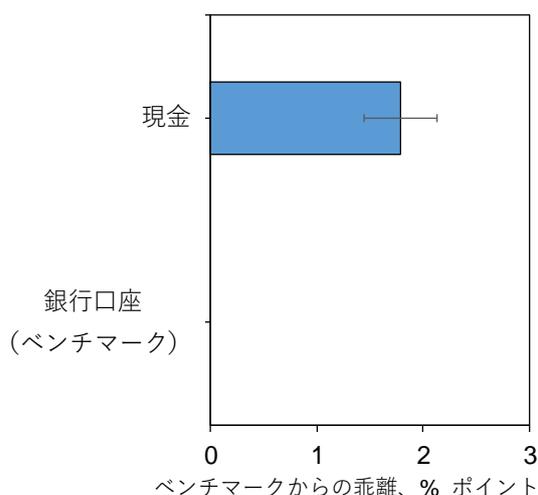
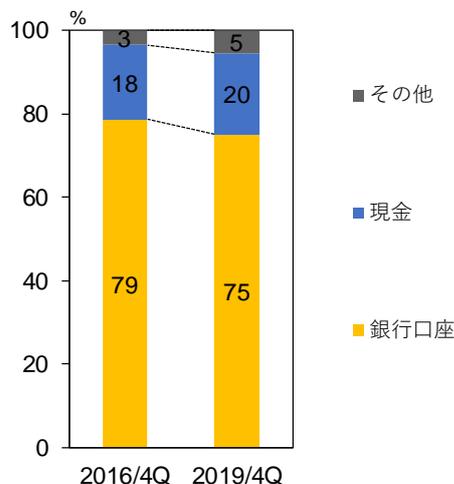


図 8：決済手段の2時点変化



### (銀行経由の送金における時間効果)

時間効果は、送金時期に関するダミー変数にかかる係数の推計値である。同一時点の全てのクロスボーダー送金に対して等しく影響する効果であり、グローバルな共通要因と解釈することができる。図 9 は、銀行経由の送金における時間効果の推計結果を示している<sup>11</sup>。推計結果をみると——点線は±2S.E.を示している——、直近の 2019 年の送金コストは、2013 年第 1 四半期対比でみて、1%ポイントほど時間効果によって有意に低下していることがわかる。

クロスボーダー送金コストの押し下げに寄与する、グローバルな共通要因とは何だろうか。一つの候補として、クロスボーダー送金市場における競争環境の変化を指摘できよう。図 10 は、データベースにおける送金専門事業者の数と図 9 の銀行経由の送金において推計された時間効果（逆目盛）を並べたものである。これをみると、送金専門事業者数が増加傾向にあった 2018 年ごろにかけて、時間効果のマイナス幅も拡大傾向にあり、その後の 2 年間は送金専門事業者数が頭打ちとなるなかで、時間効果のマイナス幅も拡大傾向が止まっている。こうした相関関係は、送金専門事業者の市場への参入によって銀行との間での競争が働き、その結果として、銀行の送金コストがグローバルに低下したと解釈する

<sup>11</sup> 時間効果の推計に当たっては、サンプルの始期を 2013 年第 1 四半期となるようにサンプルを拡大して推計している。この際、決済手段、アクセスポイント、送金先の国における受け手業者のネットワークカバレッジの 3 つの変数については、定義の変更により、2016 年第 1 四半期以前のデータが利用可能でないため、推計から除外されている。

ことができる<sup>12</sup>。

図 9：推計された時間効果

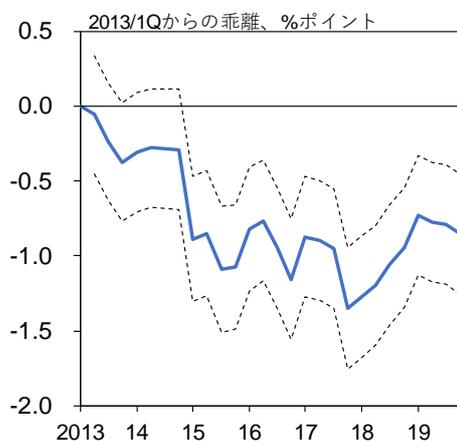
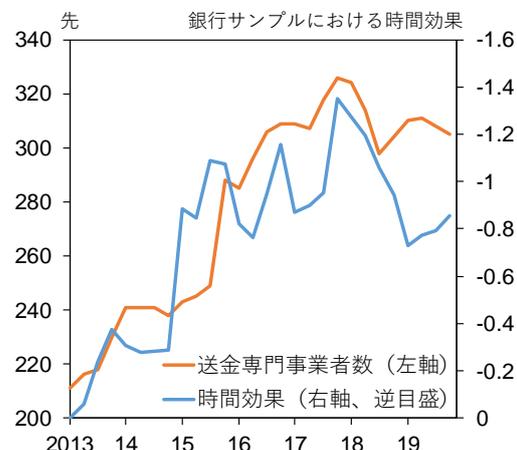


図 10：送金専門事業者数と時間効果



このほか、送金コスト低下に繋がる新しいインフラや技術革新が時間効果として計測されている可能性も考えられよう。これは、時間効果が下方トレンド（送金コスト低下）を持っている点と整合的である。

### （プロバイダー効果）

プロバイダー効果は、183 先の銀行および 403 先の送金専門事業者のそれぞれに固有の各社要因である。推計されるプロバイダー効果は、他の送金属性がすべて同じだった場合に（同じ送金経路、同じ決済手段など）、プロバイダーの違いのみによって、送金コストがどの程度異なるかを示すものである。もし、クロスボーダー送金市場が完全に競争的であれば、どの送金サービス提供企業を経由してもコストは同じになるので、プロバイダー効果を示すパラメータは、全ての送金サービス提供企業において等しくゼロになると期待される。逆に、パラメータがゼロと有意に違えば、それは、送金サービス提供企業が何等かの価格支配力を有し、送金市場が独占的競争によって特徴づけられていると考えられる。

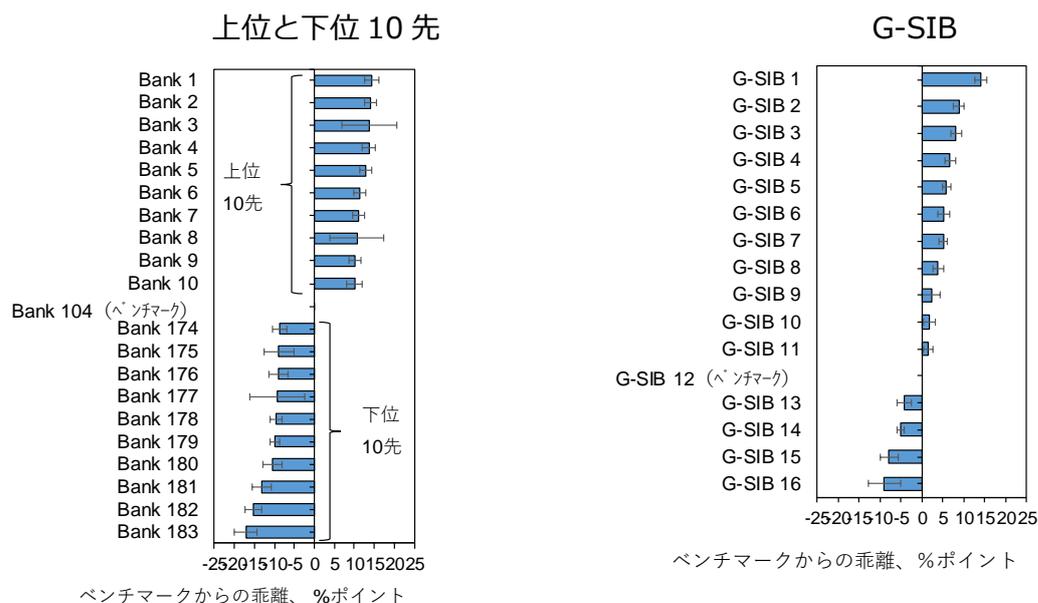
図 11 は、銀行経由の送金において推計されたプロバイダー効果を示している。183 先すべての推計値を示すことができないため、推計値の上位と下位の 10 先（左図）と、2019

<sup>12</sup> 過去においても、Freund and Spatafora（2008）や Bech and Martinez Peria（2009）は、クロスボーダー送金コストの決定要因として市場の競争度が重要であることを指摘している。

Freund, D. and N. Spatafora（2008）"Remittances, Transaction Costs, and Informality," *Journal of Development Economics*, 86（2）, pp.356-366.

年時点のグローバルなシステム上重要な銀行（G-SIB）の推計値を示している（右図）。いずれも、個別の銀行名は伏せている。推計に際しては、ある特定の銀行をベンチマークに設定して推計しているが、どの銀行をベンチマークに設定しても、推計パラメータの相対的な関係は不変である。

図 11：銀行のプロバイダー効果



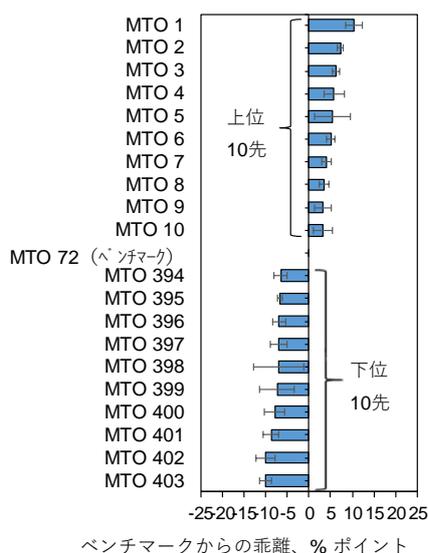
推計結果をみると、銀行のプロバイダー効果はゼロとは有意に異なり、大きなばらつきがある。例えば、G-SIB だけを取り出してみても、G-SIB1 は、ベンチマークの銀行に比べ、送金コストが 14%ポイントも高い。一般に、銀行は、預金サービスを基本に貸出や投信など複数のサービスを総合的に提供しており、クロスボーダー送金サービスもその一環として提供されている。サービス・パッケージ全体で見れば、銀行のサービスは差別化されていると考えられ、預金口座のスイッチング・コストもあわせ考えれば、銀行サービス市場は独占的競争として特徴づけられると考えるのが自然である<sup>13</sup>。また、海外銀行が国内送金サービス市場に参入するコストの存在や、銀行サービス市場の地域独占性も影響を及ぼしている可能性が考えられる。

図 12 は、送金専門事業者経由の送金において推計されたプロバイダー効果を示している。ここでも、推計値の上位と下位の 10 先を表示している。送金専門事業者のプロバイダー効果も統計的に有意であり、何等かの価格支配力を有していることが示唆されるが、

<sup>13</sup> 銀行サービスの独占的競争については、下記教科書を参照。  
Xavier Freixas and Jean-Charles Rochet (2008) "Microeconomics of Banking," MIT Pres.

プロバイダー効果のばらつきは銀行に比べて小さい。このことは、銀行サービス市場への参入に比べると、送金単体のサービス市場へ参入障壁は低く、より競争的であることを示唆している。

図 12：送金専門事業者のプロバイダー効果：上位と下位 10 先



## (コリドー効果)

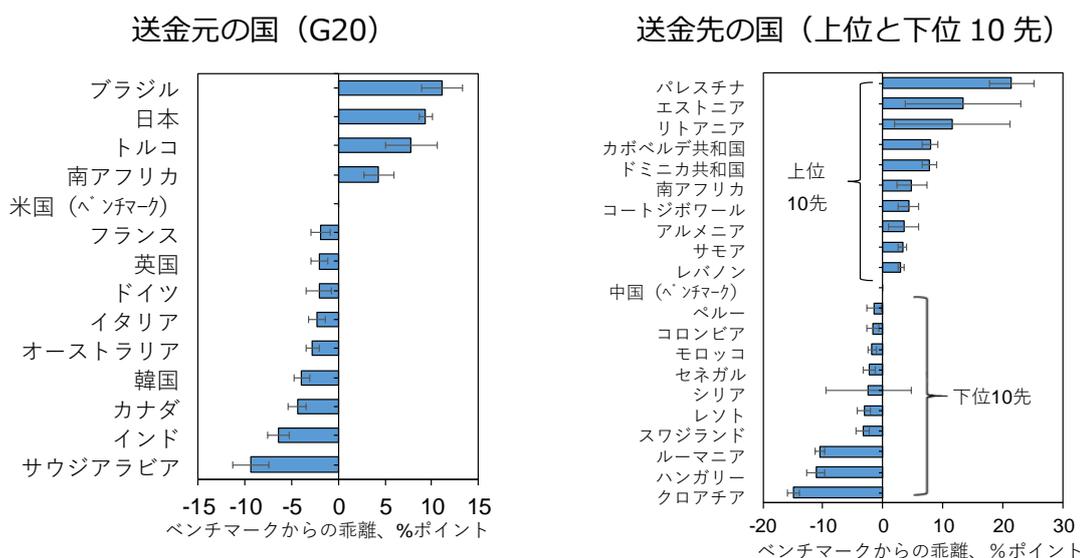
コリドー効果は、送金元の国（仕向け国）に固有の効果と送金先の国（被仕向け国）に固有の効果に分けることができる。推計されるコリドー効果は、他の送金属性（送金サービス提供企業やアクセスポイント、決済手段など）がすべて同じだった場合に、送金経路の違いのみによって、送金コストがどの程度異なるかを示すものである。例えば、米銀 A 行の支店窓口から、自己の銀行口座資金を中国の他人口座に送金する場合、日本（A 行の東京支店）から送金するのと、米国（A 行の NY 支店）から送金するのとで、コストがどの程度異なるかを示したものである。

図 13 は、銀行経由の送金において推計されたコリドー効果を送金元の国（仕向け国）と送金先の国（被仕向け国）に分けて表示している。送金元の国は 48 개국、送金先の国は 105 개국あるが、紙幅の制約から、送金元は G20（のうち、サンプルに含まれる 14 개국）、送金先は推計値の上位と下位の 10 개국を表示している。

送金元の国（仕向け国）の効果については、米国（ベンチマーク）から送金する場合に比べ、ブラジルからの送金が 11%ポイント、日本からの送金が 9%ポイント、それぞれ有意に高い。したがって、日本やブラジルから送金する場合、どの銀行を利用するかによら

ず、あるいは、どのような決済手段を利用するかにもよらず、日本やブラジルから送金するという要因だけで米国から送金する場合より約 10%ポイント送金コストが高くなることを示唆している。

図 13：銀行経由の送金におけるコリドー効果



なぜ、日本からの送金が高いのであろうか。ここで留意すべきは、日本に固有の要因は、日本で送金事業を行う全ての銀行に対して働く要因であり<sup>14</sup>、邦銀に対してのみではなく外銀の本邦支店に対しても同様に作用するという点である。そうした日本固有の共通要因としては、国内における送金を担う内国為替制度（全銀システム）と、海外との送金を担う外国為替円決済制度の二重構造による非効率性が影響している可能性がある<sup>15</sup>。また、銀行システムと SWIFT との接続において、日本はベンダーの介在によってコストが押し上げられているとの指摘も聞かれる。

図 14 は、送金専門事業者経由の送金において推計されたコリドー効果を送金元の国と送金先の国に分けて表示している。図 13 の銀行経由の送金の場合と同様に、送金元は G20（のうち、サンプルに含まれる 14 か国）、送金先は推計値の上位と下位の 10 か国を表示している。

送金元の国（仕向け国）の効果をみると、送金専門事業者を経由する場合、銀行経由に

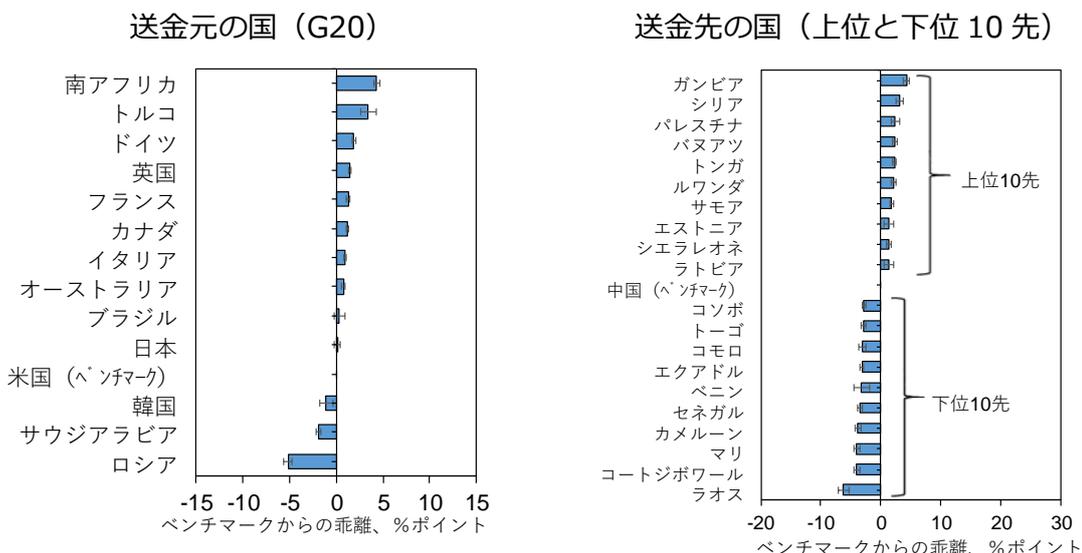
<sup>14</sup> データベースには、わが国で送金事業を行っているプロバイダーとして、邦銀と外資系銀行を合わせて 16 先の銀行が含まれている。

<sup>15</sup> 詳しくは、日本銀行決済機構局が 2020 年 5 月に開催した「決済の未来フォーラム クロスボーダー送金分科会」の議事要旨を参照。

比べ、国ごとのばらつきが小さい。また、興味深いことに、銀行経由の送金とは対照的に、ブラジルや日本の推計値は米国（ベンチマーク）の推計値と統計的に有意に異なる。このことは、送金専門事業者経由の送金では、銀行経由の送金で観察されたようなブラジルや日本に固有のコスト押し上げ要因が働いていないことを意味している。また、送金先の国（被仕向け国）の効果についても、推計値のばらつきは、送金専門事業者経由の場合、銀行経由に比べ、かなり小さいことがわかる。

送金元の国の効果および送金先の国の効果が小さい背景には、送金専門事業者の中には、シングル・プラットフォーム・モデル、あるいはクローズド・ループ・モデルに基づいて送金を行っている先があることが関係していると考えられる。これらの送金ビジネスモデルでは、送金者と受領者が送金専門事業者の顧客であり、決済取引の開始（入金）から終了（着金）まで、一つの事業者が運営するプラットフォーム内で完結しているため、送金チェーンが短くなっている。このため、送金専門事業者の推計では、国別の違いが表れにくくなっている可能性がある。これに対して、銀行経由の送金の場合には、受領者が送金者の銀行の顧客である例は少ないため、仕向け国の銀行と被仕向け国の銀行とが、それぞれの法域での決済慣行や規制に基づいて対応する以上、国ごとの違いが生じやすくなっていると考えられる。

図 14：送金専門事業者経由の送金におけるコリドー効果



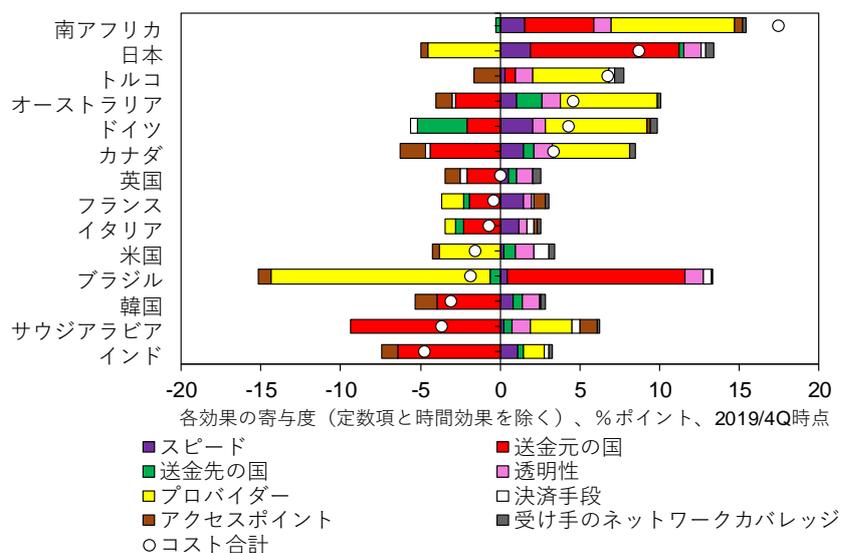
### (送金コストの国ごとの違いの背景)

以上の分析から、送金コストは様々な要因によって影響を受けることが確認できた。図

1 (右図) で示した通り、送金コストは国によってかなりばらつきがあり、その背景には、送金コストに影響を及ぼす要因の大きさが各国で異なるためと予想される。この点を確認するために、クロスボーダー送金コストの要因分解を行う。

図 15 は、G20 国を対象に、銀行経由の送金コストについて国際比較したものである。比較時点は、2019 年第 4 四半期である。各国共通の時間効果と定数項は除いている。送金コストの国ごとのばらつきは、「プロバイダー効果」と「送金元の国に固有の効果」という二つの要因で概ね説明できる。二つの要因のうちどちらがより重要かは、国によって異なっている。例えば、日本では、(ベンチマーク対比) プロバイダー効果が送金コストを押し下げる方向に働いている一方、送金国固有の要因が送金コストを押し上げている。他方、オーストラリアやドイツ、カナダといった国々では、日本とは逆に、送金国固有の要因が送金コストを押し下げる方向に作用する一方、プロバイダー効果が送金コストを押し上げている。

図 15 : 送金元の国 (G20) 別にみた各効果の寄与 : 銀行経由

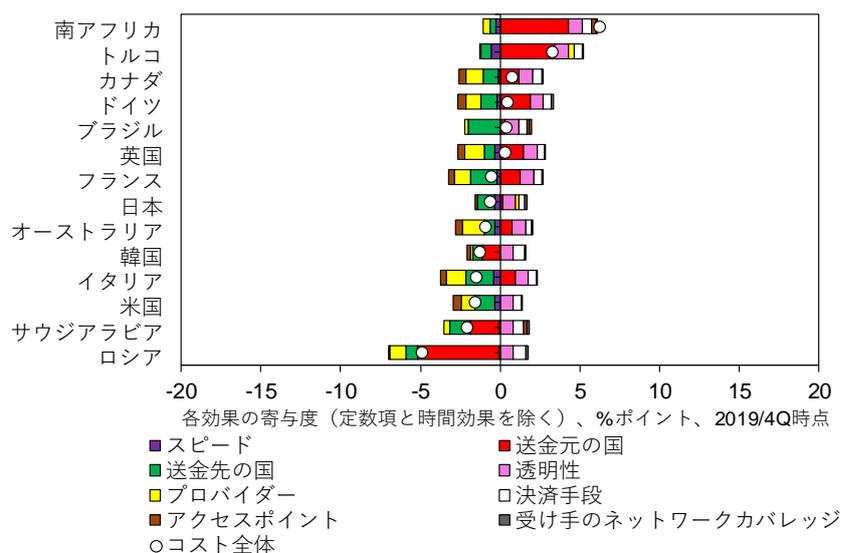


既述の通り、プロバイダー効果は、クロスボーダー送金市場の競争構造を表しており、この効果に各国間で違いがあるのは、市場構造の違いを反映していることが背景にあると考えられる。この点に関し、推計結果からは日本の送金市場は競争的であるように窺われる。一方、送金国固有の要因としては、FSB の報告書が指摘しているように、送金にかかるデータフォーマットの標準化が不十分であることや (決済プラットフォーム間の) 相互運用性の欠如、コンプライアンス対応の事務コスト、レガシーシステムの問題などが挙げられよう。実際、日本の送金コストの高さの背景には、先に指摘した通り、決済システム

の業界特有の制度や慣行に関する構造問題やシステム接続の問題が関係していると考えられる。いずれにしても、これら国固有の要因の大きさにばらつきがあるのは当然と考えられる。今後、送金コストの更なる低下を促していくうえでは、それぞれの国の事情を踏まえ、適切な解決策を見出していく必要があるだろう。

なお、送金専門事業者経由の送金コストについては、銀行経由に比べ、国ごとのばらつきはかなり小さい（図 16）。各送金属性の寄与も比較的小さなものとどまっている。これには、既述の通り、送金専門事業者のビジネスモデル（シングル・プラットフォーム・モデル、あるいはクローズド・ループ・モデル）が影響しているとみられる。一つの事業者が運営するプラットフォーム内で決済が完結し得るため、国別の違いが表れにくくなっていると考えられる。

図 16：送金元の国（G20）別にみた各効果の寄与：送金専門事業者経由



#### 4. おわりに

本稿では、世界銀行が調査・公表している「Remittance Prices Worldwide」に基づいて、クロスボーダー送金コストの決定要因について分析した。分析結果は、主に、次の三点にまとめられる。

第一に、送金のスピード向上（おそらくはその背景にある技術革新）、低コストのアクセスポイントの増加、送金サービス提供企業（銀行、送金専門事業者）間の競争が、クロスボーダー送金コストの低下をグローバルに促してきた。

第二に、クロスボーダー送金コストは、各国における決済制度や慣行、システム上の問題に加え、市場の競争構造に左右され、これらの要因がコストに及ぼす影響度合は国によってまちまちである。今後、コストの更なる低下を促していくうえでは、各国が直面している構造要因を特定化し、国際的な協調による課題対応も含めて、適切な解決策を見出していく必要がある。

第三に、日本からのクロスボーダー送金コストが G20 平均対比高い背景には、送金市場の競争度合が低いからではなく、決済制度や慣行、銀行システムと SWIFT とのシステム接続などにおける日本固有の要因が影響していると考えられる。仮に、こうした要因が解消されれば、送金コストは約 10%ポイント低下する。一朝一夕に解決できる問題ではないが、業界全体の問題として粘り強く解決に向けて協議していく必要がある。

今後、FSB は、CPMI やその他の関係基準設定主体や国際機関と協調しながら、2020 年 10 月までに、グローバルなクロスボーダー決済を改善するためのロードマップを作成し G20 へ報告することが予定されている。日本銀行は、金融庁とともに FSB や CPMI での協議に積極的に参加し、報告書の作成にも携わってきた。また、本年 5 月には、「決済の未来フォーラム クロスボーダー送金分科会」を開催して、主要な送金サービス提供企業（銀行、送金専門事業者）や業界団体と、クロスボーダー送金の改善に向けた取り組みについて意見交換を行った<sup>16</sup>。本文中で指摘した日本固有の摩擦の解消に加え、AML/CFT にかかる規制・監督の標準化や、顧客の本人確認（KYC）情報の共有化によるコンプラ対応事務の効率化の必要性など、様々な対応策が指摘された。日本銀行としては、今後も、内外の関係当局や国内の送金サービス提供企業と協力しながら、クロスボーダー決済の改善に向け努めていきたいと考えている。

以 上

---

<sup>16</sup> 日本銀行決済機構局、「決済の未来フォーラム クロスボーダー送金分科会」、議事要旨、2020 年 5 月。