

キャッシュレス決済の本命は？

淵田 康之

■ 要 約 ■

1. 昨今、わが国では QR コード決済が注目を集めているが、多くの国ではコンタクトレス決済が主流となっている。これまでコンタクトレス決済の普及が著しく遅れていた米国でも、ようやくその導入が本格化しつつある。
2. ニューヨークの地下鉄やバスでも、本年 5 月、コンタクトレス決済が導入される。専用カードだけではなく、通常のクレジットカードやデビットカード、Apple Pay などでも乗車可能となる。こうしたオープン・ループ・システムのコンタクトレス決済による交通料金徴収は、ロンドンなど他の都市でも導入されている。
3. 一方、香港の地下鉄も、オープン・ループ・システムの採用を決めたが、コンタクトレス決済に加えて、QR コード決済も利用可能とする。コンタクトレス決済か QR コード決済か、またオープン・ループかクローズド・ループか、それぞれメリット・デメリットがある。
4. 米国でも、スターバックスやウォルマートは、QR コードを用い、自社に閉じた独自の決済サービスを提供している。モバイル個人間送金、QR コード決済、コンタクトレス決済は、それぞれのコスト・ベネフィットや、各国固有の諸事情を踏まえ、一定のすみ分けがされていくと考えられる。
5. わが国では既にコンタクトレス決済が普及している店舗が、QR コード決済を新たに導入し、その主たる利用先となるなど、本来のすみ分けが実現していない。またコンタクトレス決済を含め、決済手段間の互換性に乏しく、銀行界による統一的なモバイル個人間送金も実現していない。こうしたなか、交通系決済サービスについては、互換性のある専用コンタクトレス・カードが普及しており、今後、QR コード決済の導入や個人間送金を含むモバイル・サービスの利便性向上、及び非交通分野での利用の一層の拡大などが実現していけば、わが国のキャッシュレス決済において、存在感を高めていく可能性がある。

I 台頭するコンタクトレス決済

近年、中国における Alipay、WeChat Pay など QR コードを用いた決済の拡大が注目を集めてきたが、昨年来、わが国においても QR コードによる新たなキャッシュレス決済サービスが相次いで導入され、「乱戦」とも評される状況が生じている¹。

しかし図表 1 に示す通り、対面決済におけるキャッシュレス決済サービスとしては、多くの国では QR コード決済ではなく、コンタクトレス決済が大きなシェアを占めつつある。

コンタクトレス決済は、決済端末に IC タグを搭載したカードやモバイル、あるいはウェアラブル機器をかざすことによって、決済に必要な情報の通信が行われ、決済が可能となる仕組みである²。わが国ではコンタクトレス決済は「電子マネー」（前払式支払手段）に用いられることが多かったため、コンタクトレス決済を「電子マネー」と総称する傾向があるが、コンタクトレス決済とは、消費者と商店が決済に関する情報をやりとりするのに用いられるインターフェイスの一方式であり、事前にチャージした前払式支払手段の決済だけではなく、デビットカードやクレジットカードなどの決済においても、コンタクトレス決済が用いられることが多くなっている。

図表 1 決済におけるコンタクトレス決済比率（％）

| | 2016年9月 | 2017年9月 |
|----------|---------|---------|
| オーストラリア | 86 | 92 |
| チェコ | 86 | 91 |
| スロバキア | 60 | 74 |
| ポーランド | 60 | 73 |
| ニュージーランド | 60 | 72 |
| シンガポール | 47 | 63 |
| ルーマニア | 19 | 50 |
| 英国 | 31 | 49 |
| デンマーク | 10 | 49 |
| ハンガリー | 25 | 48 |
| カナダ | 37 | 47 |
| スペイン | 17 | 45 |
| 台湾 | 33 | 44 |
| 香港 | 20 | 35 |
| 米国 | 0.3 | 0.6 |

（注） Visa の決済ネットワークを経由した対面決済における比率。

（出所） Visa ホームページ資料より野村資本市場研究所作成

¹ QR コードの他、バーコード表示による決済も併用される場合が多いが、ここではこれらのコード決済全体を QR コード決済と呼ぶこととする。

² 決済端末（リーダーライター）からの電磁波により、IC タグが起動し、ID 情報などのやりとりを行う近距離無線通信（Near Field Communication、NFC）が用いられている。一般にリーダーライターからの電磁波によって動作電力を受け、IC タグが信号を受け取り返答する仕組みは RFID（Radio Frequency Identifier）と呼ばれ、NFC はその技術の一つである。

従来のカード決済のうち、磁気カードの場合は、カードの情報を盗み取るスキミングなどの不正のリスクが高かった。そこで IC カードへの転換が進み、セキュリティは向上したが、決済端末にカードを差し込み、IC チップを読み取った上で、カードの利用可能性を確認するオーソリゼーション（信用照会）のプロセスに多少の時間を要し、また暗証番号の入力も必要となる。これに対してコンタクトレス決済の場合、カード等をかざすだけで迅速かつ安全性の高い決済が可能である³。このため、既に磁気カードや IC カード決済が普及していた国においては、カードを用いたコンタクトレス決済が普及しつつあるのである。

これに対して QR コード決済は、利用者にとっては、スマホのアプリを立ち上げ、コードを表示し、店側に読取ってもらう手間、あるいは店舗が表示するコードを読取り、金額を入力し、店員に確認してもらう手間などが生じる点で、コンタクトレス決済に比べて利便性が高いとは言えない。一方、店舗にとっては、QR コード決済の方が導入・運営コストが低廉となるというメリットも指摘されるが、新たな決済手段を導入すること自体、追加的なオペレーションを意味するため、特に、既にカード決済を受け入れている店舗では、それによって新規の売上増大が十分期待できるといった状況でもない限り、積極的に導入するインセンティブは小さいと考えられる。

なおコンタクトレス決済は、カードではなく Apple Pay や Google Pay におけるようにスマホやウェアラブル機器を用いることでも可能であるが、こうしたモバイル利用のコンタクトレス決済は、まだ普及途上である。Apple Pay と Google Pay では互換性が無いなど、モバイル決済の仕様に応じた対応が必要となる場合があることに加え、アプリをインストールしたうえで、引落先のカードや銀行口座を登録する作業が必要であること、決済の場面に応じて引落先の銀行口座やカードを変更したい場合、スマホ上での操作が必要となること、モバイルの機種変更の際に一定の作業が必要となることなどから、そのような手間をかけず、使い慣れているカードを用いて決済することを好む利用者が多いためと考えられる。QR コード決済においても、基本的にモバイルを利用することから、同様な手間がかかる⁴。

Ⅱ 米国もコンタクトレス決済にシフト

図表 1 に示した通り、米国ではコンタクトレス決済の普及の遅れが目立っていた。しかしこの状況は早晩、一変しよう。

第一の理由は、銀行がコンタクトレス決済対応のカード⁵への移行を本格化させる点である。2018 年 11 月には、JP モルガン・チェースが、2019 年末までに全ての Visa ブランドのクレジットカード及びデビットカードをコンタクトレス決済に対応したものにすると

³ 一定金額以上の決済など、コンタクトレス決済においても暗証番号等の入力が必要となる場合もある。

⁴ プラスチックカードにバーコードを印字し、店舗がそれを読み取る方式のコード決済も一部で利用されている。

⁵ dual-interface chip が搭載され、従来の IC カード用決済端末とコンタクトレス決済端末の両方に対応。

発表した⁶。また Mastercard によれば、他の米国銀行を含め、コンタクトレス化の方向で合意が進んでおり、向こう 2 年以内に取りの 3 分の 2 がコンタクトレス決済になるという⁷。Visa は 2019 年末までに米国において、コンタクトレス決済に対応した Visa カードが 1 億枚発行されるとしている⁸。

米国では、2014 年 10 月の大統領令⁹を受け、磁気カードから、IC カード（コンタクトレスではなく、決済端末に差し込み、暗証番号を入力するタイプ）への転換が本格化した。本年はそれから 5 年が経過し、当時発行されたカードが更新時期を迎えるタイミングであることも、コンタクトレス決済対応カードへの転換の促進材料となるとされる。

第二に、公共交通機関の料金徴収システムのコンタクトレス決済への移行が進展するからである。2019 年 5 月より、ニューヨーク市の地下鉄やバスを運営する The New York MTA (Metropolitan Transportation Authority) がコンタクトレス決済を採用する。OMNY (One Metro New York の略) と呼ばれるこの新システムは、ロンドン交通局が先行して導入し、2016 年からライセンス提供を開始したシステムを応用し、コンタクトレスのクレジットカードやデビットカード、あるいはこれらカードを Apple Pay や Samsung Pay などに登録することで利用可能な、オープン・ループ・システム¹⁰となる。

従来は、MetroCard という専用プリペイド・カード（磁気ストライプ読み取り方式、1994 年に導入）しか利用できないクローズド・ループ・システムであった。2021 年には、MetroCard に代わる新たな専用コンタクトレス・カードも発行され、MetroCard の利用は、2023 年には終了する予定である（図表 2）。専用コンタクトレス・カードは、利用者の MTA 口座で管理され、モバイル・アプリを通じて、残高確認、入金、利用履歴確認などができる。また専用カードを用いて、コンビニエンスストアなど一般小売店で買い物もできる。ロンドン交通局も、この移行プロジェクトに参加している。

なお新たな自動改札機は、コンタクトレス決済に対応するだけでなく、バーコード・リーダーも備えている。バーコード・リーダーは、一回券などバーコードが印字された乗車券に利用される。また既存の MetroCard がコンタクトレス決済カードに置き換わるまでは、MetroCard のリーダーも搭載される¹¹。

またバスにおいては、コンタクトレス決済の導入を受けて、全扉乗降方式（all-door boarding）を採用する構想もある¹²。この方式は、乗降時間の短縮化が可能となるというメリットがあり、欧州の一部都市やサンフランシスコなどでも導入されている。

⁶ AnnaMaria Andriotis, “JPMorgan wants card customers to pay with a tap,” *Wall Street Journal*, November 14, 2018.

⁷ Robert Armstrong, “At last, US banks are introducing contactless cards,” *Financial Times*, January 7, 2019.

⁸ 脚注 7 に同じ。

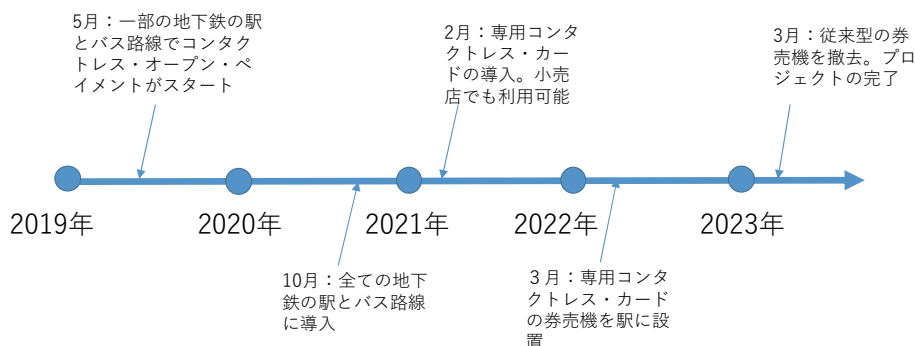
⁹ 当時、米国の大手小売り業者などで大規模な顧客情報の流出問題が生じたことを背景に、オバマ大統領が、連邦政府が率先して IC チップと暗証番号を用いた決済方式を採用するなど、セキュリティの高い決済を行うことを規定した。これを契機とし、民間においても磁気ストライプカードから IC カードへの転換が進展した。また 2015 年 10 月以降、磁気カードを利用した結果、不正な購入が行われた場合、カード発行会社ではなく、店舗側が責任を負うこととされた（liability shift と呼ばれる）。この結果、店舗側でも IC カード対応が加速した。

¹⁰ 一般に普及している国際ブランドのカード等をかざすことで乗車できる仕組み。専用の電子マネーを用いる必要がある場合を、クローズド・ループ・システムと呼ぶ。

¹¹ Metropolitan Transportation Authority, Capital Program Oversight Committee Meeting, November 2018.

¹² MTA Press Releases, October 25, 2017.

図表2 OMNYの導入プロセス



(出所) Metropolitan Transportation Authority, Capital Program Oversight Committee Meeting, November 2018
より野村資本市場研究所作成

III 運賃支払いのキャッシュレス化を巡る動き

1. ロンドン

ロンドンでは、2003年6月よりオイスターカードと呼ばれるプリペイド方式の専用カードが導入され、コンタクトレス決済で公共交通機関に乗降できるようになった。しかし2012年より、まずロンドン市内の公共バスにおいて、オイスターカードに加えて、消費者が日常、買い物などの決済に利用しているクレジットカードやデビットカード等での乗降が可能となった¹³。その後、地下鉄やタクシーにおいても、同様の仕組みが採用されるようになった。

ロンドンがオープン・ループの仕組みに転換した一つの背景は、既にコンタクトレス決済のデビットカード等が国民に普及していることから、これを利用することで、ロンドン交通局としては専用カードの発行・運営にかかるコストを削減できるという点にある¹⁴。利用者にとっても、普段、利用しているデビットカードやクレジットカードをそのまま利用できるため、オイスターカードを別途購入し、随時、チャージする手間を省くというメリットがある。

2. 香港

運賃支払い用の専用コンタクトレス決済カードの草分けは、1997年に導入された香港のオクトパス・カードである。この長い歴史を持つ、香港MTR (Mass Transit Railway)の専用コンタクトレス決済カードであるが、2018年、香港でもオープン・ループのコン

¹³ Transport for London、2012年12月13日発表資料。

¹⁴ Transport Committee, "The Future of Ticketing," London Assembly, November 2011.

タクトレス決済カードを導入することが発表された¹⁵。すなわち、新たな自動改札システムは、オクトパス・カードに加え、主要なデビットカードやクレジットカード、Apple Pay、Google Pay、Samsung Pay などでも利用できるようになる。

香港の特徴は、中国本土で普及する QR コード決済への対応も重視していることである。上記の新システムも QR コードにも対応したものとなるが、2020 年半ばより、まず既存の改札機を QR コードにも対応したものに転換する予定である。システム構築は Alipay 香港が受注した¹⁶。

3. 北京

中国の北京においては、2008 年の北京オリンピックを前に、地下鉄の整備が進んだが、この改札システムとして、2006 年 5 月より専用コンタクトレス・カードが全面的に導入された。同カードは、北京市内の地下鉄と路線バス（トロリーバスも含む）全線、タクシー、駐車場やガソリンスタンドのほか、スーパーやコンビニエンスストア、百貨店、レストラン、映画館、公衆電話等でも使用可能であり、自動車の通行料等支払いシステムである ETC でも同じカードが使用できる。

しかし北京においても、2018 年 5 月より、コンタクトレス決済に加え、QR コードでの地下鉄乗降が正式にスタートした¹⁷。中国本土で幅広く普及している QR コード決済を、選択肢として提供することは、不可欠と考えられたのであろう。

4. その他の事例

ブラジルのリオデジャネイロの地下鉄を運営する Metro Rio において、2019 年 4 月後半に稼働予定の新料金徴収システムは、Visa とブラジルの IT 企業である Planeta Informatica が共同で開発したものである。この新システムの特徴は、既存の改札システムに後付けする形で、コンタクトレス決済にも対応できる仕組みとなっている点である。フランスの決済システム会社、Ingenico Group もシステム運営に参加している。

既存のクローズド・ループ型決済の改札システムをオープン・ループのコンタクトレス決済に置き換えるには、改札機やカードの販売機の入替えを含め、大規模なシステム再構築が必要とされていたが、今回の新システムでは、電子チケット基盤全体のリプレイスは不要となるという。Visa はこの仕組みのグローバルな展開を進めつつある¹⁸。

一方、Mastercard も、世界の 150 以上の都市において、コンタクトレス決済による交通料金徴収システムに関わっているという¹⁹。

¹⁵ MTR, “Replacement and upgrading of automatic fare collection,” August 24, 2018.

¹⁶ MTR, 2018 年 11 月 15 日付け、プレスリリース参照。

¹⁷ 人民網日本語版、2018 年 7 月 28 日掲載記事。

¹⁸ 2019 年 2 月 25 日付け、同社プレスリリース参照。

¹⁹ 2018 年 11 月 6 日付け、同社プレスリリース参照。

5. 交通系決済サービスの将来

以上、オープン・ループのコンタクトレス決済を採用する交通機関の事例を紹介したが、必ずしもクローズド・ループよりもオープン・ループが優れているとは限らない。ロンドン交通局におけるように、決済に用いられるカード発行等の費用を交通機関として負担するよりも、カード発行を本業とする銀行やカード会社に任せることで、費用を節約できるという考え方もある。しかしこの場合、交通機関側は、決済手数料を銀行やカード会社に支払う必要が生じる。

またクローズド・ループの専用カードであれば、カード会社側との調整等を経ることなく、交通機関側が主体的に決済及びそれと関連づけた多様なサービス体系を柔軟かつ機動的に構築できるというメリットもある。香港のオクトパス・カードや東日本旅客鉄道（以下 JR 東日本）の Suica におけるように、交通機関の乗車に留まらず、ショッピング、宿泊、飲食等、多様な場面で使える決済サービスを独自に展開したり、独自のポイント・サービスを提供し、顧客データを自社で活用することも可能となる。

オープン・ループの場合、消費者が店舗決済等で日常的に利用しているカード等を交通機関の乗車の際にも利用できるというメリットはあるが、クローズド・ループの場合も、様々なブランドのカードを用いて当該専用カードの購入やチャージができる。オートチャージ設定も可能であるし、モバイルに専用カードを登録し、各種クレジットカードや銀行口座からの引落としを利用することもできる。このように考えると、専用カードしか利用できないことのデメリットは、それほど大きくない可能性がある。

もっとも、日常的に当該交通機関を利用しない内外からの観光客やその他の訪問者などにとっては、普段利用している国際ブランドのカード等をそのまま乗降に利用できるという点で、オープン・ループの仕組みは便利であろう。

またコンタクトレス決済への潮流を指摘したが、香港の MTR や北京の例にみられるように、QR コード決済にも可能性がある。QR コード決済は、コンタクトレス決済ほど迅速な処理はできないというデメリットがあるが、QR コード決済が生活の様々な場面で利用され、消費者に支持されているならば、交通機関としても一つの選択肢として、これを導入することが考えられるのである。内外からの観光客や訪問客にとっても、現地で窓口や券売機を探して専用カードを購入するのではなく、事前にアプリ上で決済の手続きを済ませ、QR コード表示で乗車できる方が、便利であろう。

今後については、MaaS (Mobility as a Service)²⁰の行方も、交通系決済サービスの将来に大きな影響を与えていこう。シェアサイクルなど、MaaS に組み込まれる交通手段の中には、コンタクトレス決済よりも QR コード決済の方が導入しやすいものもあること、また事前に MaaS アプリを用いてスマホ上で一連の交通手段をアレンジし、決済も事前に済

²⁰ IT を活用して交通をクラウド化し、公共交通か否か、またその運営主体にかかわらず、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を 1 つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索、利用し、運賃等の決済を行う例が多い。

ませて利用する際も、別途、プラスチックカードを取り出すことなく、経路の確認や周辺情報の取得のため常に手にしているスマホ上で、QRコードを提示しながら各種交通機関を利用できることは便利と考えられることなどから、QRコード決済は交通分野でも、重要な選択肢として位置づけられていくこととなろう。

IV QRコード決済の位置づけ

1. 中国における普及の背景

以上、述べてきたように、多くの国においてコンタクトレス決済が対面でのキャッシュレス決済の主流となりつつあるが、中国の場合、QRコード決済が主流となっている。また他の国においても、上記の交通運賃の支払いの事例にみられるように、分野によってはQRコード決済が一定の役割を果たす場面もあると考えられる。

中国の場合、QRコードが普及する以前は、銀行界主導で銀聯カードが導入され、このコンタクトレス決済の仕組みである QuickPass という仕組みも導入されていた。しかし2010年代の後半、IT企業主導のQRコード決済が、銀行界の先行サービスを一気に凌駕し、市場を席捲したのである。

その一つである Alipay の場合、Alibaba の電子商取引の決済サービスとしてまず普及したが、やがてこれが QRコードによる対面決済に応用されていった。また WeChat Pay の場合、Tencent の SNS サービスである WeChat がまず広く普及し、その後、メッセージを送るように個人間送金できる WeChat Pay が人気を集め、さらに店舗での決済に利用可能な QRコード決済も導入された。つまり Alipay も WeChat Pay も、決済以外、さらに言えば、金融以外のモバイル・サービスが確立しており、多くのユーザーを抱えるこれらサービスと連携していることが、決済サービスとしての成功の背景にある。

モバイル決済としてはモバイル・コンタクトレス決済という選択肢もあるが、中国においては、低コストでモバイルの機種を選ばず導入が可能な QRコード決済が、有効であったのであろう。カード決済が既に普及し、多くの商店に決済端末が導入されていたのならば、これをコンタクトレス決済に置き換えるという、他国と同様な普及もありえたかもしれないが、中国の場合、カード決済は普及途上である一方、モバイル上で様々なサービスを利用することに人々は慣れ親しんでいた。

中国の場合、QRコード決済がコンタクトレス決済に比べて低コストで導入可能であったというだけでなく、上記のように大手電子商取引会社や大手 SNS 会社のエコシステムの一部に位置付けられている点も重要である。これら企業は必ずしも決済サービスのみで採算を追及しないため、無料ないし低廉な手数料でのサービス提供が可能となり、普及に拍車がかかったという面もある。

2. モバイル個人間送金と QR コード

中国の WeChat Pay の場合、便利なモバイル個人間送金サービスとして普及したことを起点とし、店舗での QR コード決済も利用できるサービスとなったことでさらに発展したが、このようにモバイル個人間送金を応用する形で QR コード決済が導入される事例は、他の国でも確認できる。

モバイル個人間送金は、家族への仕送りなど、純粹な送金のみならず、ベビーシッターや家庭教師などへの報酬の支払いや、零細な個人商店での支払いなど、小規模の取引の決済にも利用することができる。しかし、より継続的かつ頻繁な決済が生じる店舗などでは、支払者が、毎回、電話番号等の入力をするのは手間である。また個人の口座と店舗の口座を分けるニーズも生じる。そこで個人間決済に慣れたユーザーをベースとしつつ、これらユーザーの利便性を高める手段として QR コード決済を導入することは、自然だったのである。

シンガポールやタイなどの場合、銀行界が統一的なモバイル個人間送金サービスを導入し、これを活用した QR コード決済も、計画的、組織的に普及させている。米国の若者に人気の個人間送金サービスである Venmo も、2017 年より店舗での QR コード決済サービスを導入した。個人間送金を頻繁に利用する顧客の口座には、平均すれば、一定の残高が滞留していることが多く、これを店舗決済に利用できれば、便利なのである。Venmo は個人間送金を無料で提供してきたが、店舗決済では店舗から手数料を徴収することで、サービスのマネタイズが可能となる。

3. 店舗主導のサービス導入

米国でもコンタクトレス決済の普及が本格化しようとしていると述べたが、Venmo の事例のように、一部では QR コード決済も利用されている。例えばスターバックスやウォルマートなど、有力リテール事業者が、QR コードによる独自の決済サービスを導入している。

これらリテール事業者に共通するのは、独自のストア・アプリと連動させることにより、決済を含む顧客体験全体を向上させようとしている点にある。スターバックスの場合、事前注文・決済サービスを、業界に先駆けて導入した。アプリでの注文・決済データは、個々の顧客にカスタマイズしたおすすめメニューやリワードの提供にも活用されている。ウォルマートの場合、Walmart Pay で決済すれば、近隣他店がより安く同じ商品を買っていた場合、差額のキャッシュバックを簡単に受けられる。Walmart Pay は、モバイル決済サービスとして、米国では Apple Pay 以上に普及している。

このようなストア・アプリと連動した、リテール事業者主導のユニークなサービスは、汎用的な決済手段では円滑に導入しにくい。コスト面でも、独自の決済サービスの方が有利な場合もある。JP モルガン・チェースが、国際ブランドに依存しない QR コード決済

サービスである Chase Pay を導入したのも、このようなリテール事業者のニーズに応えるためであった。

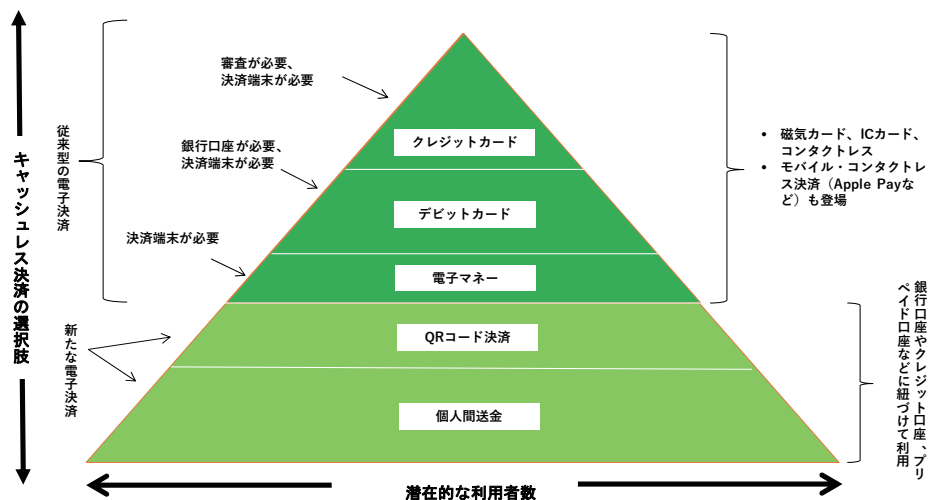
この他、リテール事業者主導の決済サービスの事例としては、QR コード決済ではないが、Amazon Go が有名である。アマゾンが電子商取引市場で導入している決済サービスと、カメラやセンサー技術を活用することにより、アマゾンのアプリを用いてスマホをかざして店舗に入店し、商品棚から自分のバッグに商品を入れ、そのまま退店すれば、決済も完了しているという仕組みである。

4. 決済サービスのすみ分け

以上を踏まえると、決済サービスのなかでも、まずモバイル個人間送金が、個人間の送金から小規模の取引の決済に至るまで、極めて広い範囲で利用される可能性があり、QR コード決済は、中小店舗における低コストの決済サービスとして、あるいは独自のサービスを柔軟に提供する必要がある場合に適したサービスと言える。これに対して、コンタクトレス決済や既存のカード決済は、店舗にとって決済サービス導入によりコストがかかるため、一定レベル以上の収益性が見込め、また迅速な決済処理が求められる店舗において普及する手段と言えよう（図表 3）。

以上を基本としつつも、実際にこれらのサービスがどのような割合で普及するか、そしてキャッシュレス決済全体がどの程度普及するかは、各国の決済サービスがどのような発展を遂げてきたかという点、また QR コードかコンタクトレスかといったインターフェイスの相違に留まらず、決済処理プロセス全体のコスト・ベネフィットの相違、さらに決済サービスと共にどのようなサービスが提供されるかなど、多様な要因によって決まってくると考えられる。

図表 3 キャッシュレス決済手段のすみ分け



(出所) 野村資本市場研究所作成

V わが国の課題

1. QRコード決済ブームを考える

上述したような決済サービスのすみ分けという観点からは、わが国で昨今注目を集めているQRコード決済ブームは奇異な点がある。もちろんQRコード決済の導入により、新規にキャッシュレス決済が可能となった店舗が増加したという部分もあるが、既にコンタクトレス決済が利用可能であったコンビニエンスストアや大手家電量販店などが、QRコード決済を追加的に導入し、有力な利用先となっている。

QRコード決済業者が、自社サービスの普及を目指し、決済金額の大幅還元などの思い切ったキャンペーンを競って展開する結果、これら店舗で従来コンタクトレス決済を利用してきた顧客も、あえてQRコード決済を利用する状況が生まれている。これでは顧客にとっても、店舗にとっても、より便利になったとは言えない。キャッシュレス化の主たる目的は、顧客の利便性の向上であり、また店舗の生産性向上であるが、既にコンタクトレスが利用されていた環境で、普及途上のQRコード決済を敢えて使うのでは逆の結果を生む。

一部の業者は、QRコード決済だけではなく、通常のカード決済やコンタクトレス決済も併せて展開しており、これが本来のすみ分けにつながっていくかが注目される。LINE Payの場合、従来のQRコード決済とプラスチックのプリペイド・カード決済に加えて、2018年11月よりコンタクトレス決済（QUICPay）に対応した。さらに2019年中に国際標準仕様であるVisaのコンタクトレス決済カードも導入するという。また2019年2月に登場したメルカリのスマホ決済であるメルペイは、コンタクトレス決済（iD）導入を先行させた。わが国において既にコンタクトレス決済が一定程度普及しており、このネットワークを活用することで加盟店開拓の時間を節約できること、またQRコード決済より簡便で迅速な決済が可能であることから、QRコード決済だけに拘らない戦略が採用されたものと考えられる²¹。

2. 限定的な互換性

わが国のQRコード決済は、様々な業者のサービス間の互換性を欠いているという問題もある。この点については、2018年7月に設立されたキャッシュレス推進協議会が対応を進め、2019年3月には「コード決済に関する統一技術仕様ガイドライン」が発表された。

これに先行する形で2019年2月には、JCBがSmart Codeという仕組みを発表した。統一規格のQRコードを採用し、決済事業者と加盟店をつなぐ情報処理センターを設置することにより、各種の決済事業者と加盟店間の加盟店契約を一本化することも可能になる。

²¹ メルペイは2019年2月28日よりコンタクトレス決済（iD）に対応し、3月14日よりQRコード決済に対応した。iD加盟店は90万店舗、QRコード払い対応店舗は45万店舗とされる。メルペイ社プレスリリース参照。

もつとも、この仕組みに参加する業者が増えていくのか、あるいはこれと競合する別の一本化の仕組みが登場するのか、あるいはそのどちらでもなく、引き続き独自の仕組みを追求する業者が多いままなのか、現時点では不透明である²²。

中国の Alipay、WeChat Pay におけるように、自社専用の QR コードと独自のネットワークであっても、十分大きなシェアを獲得でき、決済サービスのデファクト・スタンダードになりうるという目算があるならば、他社との互換性に拘らない戦略もありえよう。

わが国は、コンタクトレス決済も互換性が限定的である。まず様々なプリペイド方式の電子マネーが存在する。またポストペイ、すなわちコンタクトレス決済のクレジットカードの仕組みとして、iD と QUICPay がある。モバイルによるコンタクトレス決済の手段には、おサイフケータイや Apple Pay、Google Pay などがある。しかしこれら様々なコンタクトレス決済間の互換性は、交通系電子マネーを除けば実現していない。さらに昨年来、わが国でも Visa の「タッチ決済」など、諸外国で普及しているタイプのコンタクトレス決済も導入されつつあるが、こちらは国内で普及しているコンタクトレス決済とは別仕様である。

コンタクトレス決済は、クレジット、デビット、プリペイドを問わず、またカードかモバイルかを問わず、支払う側と受取る側が情報をやりとりするための仕組みであり、諸外国では統一的な端末が普及しているが、わが国の場合、消費者側も店舗側も、毎回、どの手段を使い、またどの端末にかざすのかを確認する必要があるなど、追加的な手間をかけた上で使う必要がある。

3. 銀行界の統一的サービスの欠如

キャッシュレス化は電子的な決済が、現金同様、ないしそれ以上の利便性をもたらすことによって進展する。現金の良さは、ユビキタス性、すなわち誰が相手でも、またいつでも、支払いに用いることができること、また相手に渡すだけで決済が完了するという即時性にある。諸外国では決済改革が進展しており、24 時間 365 日稼働する即時決済インフラが登場している。さらにこのインフラを活用した、統一的なスマホ送金サービスや決済サービスが導入され、国民に広く普及している事例も多い。

カード決済が普及してきたことに加え、このような新たな決済インフラを活用した利便性の高いサービスの導入により、電子的な決済が現金に近いユビキタス性や即時性を備えるようになる結果、特段、キャッシュレス化推進を政策目標に掲げていない多くの国においても、結果としてキャッシュレス化が進みつつある。

多くの国において、このような新たな決済インフラやそれを活用した統一的サービスは、銀行界主導で構築されてきたケースが多い。その上で、一部の国では、新決済インフラに FinTech の送金・決済業者の参加を認めることにより、銀行間のみならず、銀行と

²² 2019年3月27日、LINE Pay とメルペイは、QR コード決済の相互連携を発表し、加盟店で双方のサービスを利用できるようにするとした。他社にも参加を呼び掛けている。

FinTech 間、及び FinTech 間で、互換性のあるサービスを提供できる環境が実現しつつある²³。

わが国も、2014年6月に発表された日本再興戦略で対応が促された結果、2018年10月に全銀システムに24時間365日、金融機関間の振込が即時入金可能となるサービス（モアタイムシステム）が導入された。一方、スマホ送金サービスの導入については、2015年12月の金融審議会報告書に「外部性を有するサービスや銀行共通で発生する業務について、共通基盤を活用・構築することも重要」とされ、銀行界としての取組みに期待すると提言された。

しかし2019年1月の決済高度化官民推進会議において、全国銀行協会より、メガバンク3行と富士通が実施していた送金プラットフォームの実証実験が中止されたとの報告があった。既に一部の銀行が独自のサービスの提供を本格化させており、今後は各サービス提供者の利用促進による普及が課題であると判断されたためである。しかしこうした個別の銀行等のサービスが登場したからといって、3年前に提言された「共通基盤」の構築が、わが国にとって不要になったとは言えないはずである。

多くの国では、FinTech の様々なサービスが併存するなかで、銀行界が統一的なサービスを導入したことが、キャッシュレス化の推進に寄与したが、わが国では、銀行界もまともならず、互換性のない決済サービスの乱立に一役買う形となっている。

銀行界における店舗決済分野の取組みとしては、一部の銀行が独自の QR コード決済サービスを導入しつつある一方、メガバンク3行主導でデビットカード（2000年にスタートした J-Debit）のインフラを活用した統一的な QR コード決済サービスの導入が予定されているという。しかし先述のように、諸外国ではスマホ送金サービスの普及を背景に、QR コード決済サービスを導入した事例が多いことを考えると、統一的なスマホ送金サービスを欠いたまま、店舗における QR コード決済部分のみ統一的なサービスを導入しても十分な効果を発揮できない可能性もある。

また QR コード決済の導入先としては、中小商店が有力な候補先となるが、地元の商店街などは、大手銀行や地方銀行ではなく、信用金庫や信用組合と取引している場合が多いこと、既存のカード会社や FinTech の決済業者が既に活発な営業を展開していること、そもそもベースとなる J-Debit 自体が、既に多くの国民が保有するキャッシュカードを用いることでキャッシュレス決済が可能な仕組みであるにも関わらず、普及に成功していないこと、一部メガバンクや地方銀行はそれぞれ独自の QR コード決済サービスも普及させようとしていること、などを考慮すると、メガバンク3行主導で、統一的な QR コード決済の加盟店を順調に拡大できるかどうか不透明である。

本来、銀行界は、その公共性や、国民からの高い信頼、そして既に全銀システムのような共同インフラ運営のフレームワークを有していることを鑑みれば、統一的なサービスを導入することにより、わが国のキャッシュレス化の進展に大きく寄与できる存在である。

²³ 淵田康之「真のキャッシュレス化政策とは」
https://www.nomuraholdings.com/jp/services/zaikai/journal/w_201811_03.html 参照。

またそのことは、銀行界にとって、自らのコスト削減と新たなビジネスモデルの展開にもつながりうる。しかし現状のように銀行界としての統一的な取組みが本格化せず、個々の銀行が独自のサービス展開を重視している間は、こうした本来の役割は果たされず、また個々のサービスも十分にスケールしないまま、銀行経営への寄与もあまり期待できない可能性がある。

4. カード・ネットワークの今後

本稿は、QR コード決済が、昨今、わが国で脚光を浴びていることから、QR コード決済かコンタクトレス決済かという、決済時に用いられるインターフェイスの違いに焦点を当てて議論した。しかし、どのような決済サービスが主流となるかは、いうまでもなく、インターフェイスの違いだけではなく、決済処理プロセス全体に、どのような業者やシステムが介在し、どのようなコストとクォリティで全体のサービスが提供されるかにも依存する。

従来、わが国の実店舗決済は、クレジットカード決済が主流となってきたが、これは、商店とカード会社（カード発行会社と加盟店管理会社。両者が一体の場合もある）、国際ブランド、そしてカード利用者と商店の銀行口座を結ぶ仕組みによって処理されてきた。商店とカード会社の間に、決済代行会社が介在することも多い。またカードの利用可能性を確認するオーソリゼーションの仕組みも、重要な役割を果たしている。

諸外国においては、国際ブランドが寡占的である結果、手数料が割高となっていたり、店舗側の決済サービスの自由度が制約されているとして、訴訟が提起されたり、法律により手数料に上限が設定される動きが生じている²⁴。

わが国においては、公正取引委員会が 2018 年 2 月から 1 年にわたり調査を実施し、その結果を 2019 年 3 月に公表している²⁵。ここでは、わが国においても、特定の国際ブランドの取引上の地位がクレジットカード会社に対して優越している蓋然性が高く、その行為や手数料率の決定のあり方によっては、独占禁止法上問題となるおそれがあると指摘されている。

また 2018 年 4 月に経済産業省が発表した「キャッシュレス・ビジョン」においては、諸外国では一つの加盟店に対して一つの加盟店管理会社とするのが一般的であるのに対し、わが国は複数の加盟店管理会社が存在するため、取引規模が見込めない中小・零細事業者向けの加盟店手数料が相対的に高止まりし、加盟店数が増えない状況があるとの指摘や、カード会社においては、競争激化、IT 等の費用上昇、利用者向けインセンティブコストや加盟店開拓コストの増加などが生じており、キャッシュレス進行に伴うメリットを享受できていないことなどから、ビジネスモデルの抜本的な改革が必要との意見が出されたことが紹介されている。

²⁴ 淵田康之『キャッシュフリー経済』日本経済新聞社、2017年参照。

²⁵ 公正取引委員会「クレジットカードに関する取引実態調査報告書」2019年3月。

相次ぐ FinTech の決済サービスの登場が、カードブランドの寡占から生じる問題や、わが国特有の非効率性の軽減につながる可能性もあるが、実際には既に利用者にクレジットカードが相当程度普及し、主要な店舗も既存のカード・サービスに加盟していること、また FinTech のサービスも、多くの場合、クレジットカードとの連携や、カード会社のシステムの活用が不可欠となっていることから、以上のような構造的問題とは無縁ではられない。

なお銀行界が、クレジットカードのシステムに依存せず、店舗での決済が銀行口座からの直接引落としにより完了する仕組みを普及させれば、現行のクレジットカードが抱える問題を回避できるが、前記のように、銀行が統一的な決済サービスを導入できていないままでは、その実現は困難である。

5. わが国における店舗主導の決済サービス

以上見てきたように、わが国全体のキャッシュレス化の推進という観点からは、QRコード決済にしる、コンタクトレス決済にしる、サービスの乱立、互換性の欠如が続くことは、好ましくない。既存のカード業界にも問題がある。

一方、個々の商店としては、わが国において互換性のあるサービスが普及することやカード業界の諸問題が解決することをいつまでも待つわけにはいかない。そこで、自らの顧客に対するサービスの最適化を優先し、店舗主導で、独自の決済サービスを導入する動きが活発化するの自然な流れかもしれない。先述した米国のスターバックスやウォルマート、アマゾンなどの取組みは、既にわが国でも注目され、類似の取組みも登場しつつある。

コンビニエンスストア業界においては、ローソンが 2018 年に、独自の決済アプリ、ローソンスマホペイ（2019 年 3 月よりローソンスマホレジへ名称変更）を導入した。これは、顧客が店内の商品のバーコードを当該スマホ・アプリでスキャンし、アプリに登録してある決済手段（クレジットカード、アップルペイ、楽天ペイ、LINE Pay）で決済できる仕組みである²⁶。

ファミリーマートも 2019 年 7 月に、「ファミペイ」を導入し、独自のスマホ・アプリに表示したバーコードを読み取ることにより、決済できるようにするとされる。決済は、登録したクレジットカードなどの他、独自の電子マネー、FamiPay によっても実行できる。クーポンや、電子レシート機能なども提供するオールインワンアプリとなる²⁷。またセブン&アイグループも、2019 年中に新たなスマホ決済サービスを導入すべく、2018 年、セブン・ペイという新会社を設立している²⁸。

²⁶ 入店時にアプリを起動し、店舗を選択する、また退店時にアプリに表示された QR コードを店内の専用端末にかざす必要がある。退店時の QR コード提示は、退店情報を取得するため、決済は商品スキャン後の決済手段を選択し、決済完了画面が表示された時点で完了している。

²⁷ 2019 年 2 月 1 日付けの同社ニュースリリース、及び 2018 年 12 月 27 日付けの日本経済新聞記事参照。

²⁸ 2018 年 6 月 21 日付け、セブン&アイ・ホールディングス、セブン・フィナンシャルサービス、セブン銀行によるニュースリリース参照。

6. わが国の交通系決済サービスのポテンシャル

自らの顧客に対するサービスの最適化という観点から、店舗側が独自の決済サービスを導入する事例としては、典型的な「店舗」によるものではないものの、2001年に導入されたJR東日本のSuicaがその草分けであろう。SuicaはPASMOなど他の交通系電子マネーとの互換性の実現、鉄道以外の分野への利用範囲の拡大なども相まって、わが国のコンタクトレス決済の拡大を先導してきた実績もある。また先述のように、一見、オープン・ループ化への潮流もあるなか、クローズド・ループ・システムならではのメリットを發揮し、交通系電子マネーという範疇に留まらない普及を実現している²⁹。2018年3月末におけるSuica発行枚数は6942万枚、交通系電子マネー利用可能店舗数は47万6000店舗に上る³⁰。

JR東日本が2018年7月に発表したグループ経営ビジョン「変革2027」では、「鉄道を起点としたサービス提供」から「ヒトを起点とした価値・サービスの創造」への転換が掲げられており、生活サービス、IT/Suicaサービスの事業領域の拡大が目指されている。具体的施策の一つには「Suicaの共通基盤化」があり、SuicaとFinTechの連携により、新しい決済手段、各種の金融サービス、個人間送金、様々なモバイル・アプリを提供していくこと、Suicaをデジタルチケットやホテルのルームキーに活用するなどの認証サービスを提供していくこと、移動手段を最適に組み合わせ、あらゆる交通手段でSuicaを利用可能としていくことなどが例示されている。

同ビジョンの発表後、地域のバスの定期券や各種割引券等の地域独自サービスとSuicaのサービスを1枚のカードで利用可能とする「地域連携ICカード」を2021年春に導入することや³¹、2020年度にも、クラウド技術を活用しSuicaの導入費用を大幅に軽減する簡易版システムを導入する予定も報じられている³²

一方、JR東海は、2020年代前半にも、新幹線の東京・大阪間を、QRコードで利用できるようにするという³³。現状、専用ICカードやSuicaなど交通系ICを利用したチケットレス・サービスが可能であるが、訪日外国人などには利便性が高いとは言えなかったという。先述の通り、中国や香港において、鉄道の利用において、コンタクトレス決済に加えて、QRコード決済という選択肢が提供されるようになったこと、またQRコード決済にはコンタクトレス決済には無いメリットもあることから、同様のサービスは、東海道新幹線以外にも導入が拡大していく可能性もあろう。

このようにSuicaなどの専用交通系電子マネーカードを中心に発展してきたわが国の交通系決済サービスであるが、今後、個人間送金やQRコード決済の導入を含むモバイル・サービスの利便性向上、そして非交通分野への利用の一層の拡大が展望される。

²⁹ 2018年10月には、セブン銀行ATMにおいて、交通系電子マネーへのチャージ機能が提供されるようになった。

³⁰ 2018年7月、JR東日本ファクトシート参照。

³¹ 2018年9月25日、JR東日本、ソニー、JR東日本メカトロニクスによるプレスリリース参照。

³² 2019年2月6日付け、産経新聞掲載記事参照。

³³ 2019年3月15日付け、日本経済新聞掲載記事参照。

銀行界が統一的な決済サービスの導入という点で、十分な公共性を発揮できないままであれば、公共交通サービスを背景とした Suica を始めとする交通系決済サービスが、交通分野を超えてその利便性を高めていくことにより、わが国のキャッシュレス決済サービスのなかでより存在感を高めていくことも考えられる。