

「青淵新紙幣」と交通事業

今月、武蔵国榛沢郡血洗島村出身で「日本資本主義の父」とも称される渋沢栄一肖像の新しう1万円札が市中流通を始めた。聖徳太子の25年、福沢諭吉の40年を継ぐもので、渋沢翁の1万円札も長く親しまれるだろう。

日銀の統計によれば、昨年末、家計や企業、金融機関などにおつた1万円札は約116億枚。長く、物価が上昇せず経済成長も低い水準にあるのに増え続けている。市中の紙幣が増え続けているのは、決済に現金を多用しているからかといえはざいにあらず。キャッシュレス決済（クレジットカード、デビットカード、電子マネー、コード決済）の取扱高は昨年、1300兆円を

超え、民間最終消費支出に占める割合は40%を超えた。この数年で急速に取扱高を伸ばしているのがコード決済で、2021年には電子マネーの取扱高を上回った。私たちの身の回りを眺めれば、キャッシュレス決済普及の伸びを実感できる。これらのキャッシュレス決済で誰か使つことができ、最も長く親しまれているのが、電子マネーの代表格・JR東日本の「Suica」だろう。01年にサービスが始まり、紙の切符を買って改札機に通して電車に乗

埼玉学園大 藤井 大輔

経済経営学部教授



ふじい・だいすけ 東洋大学経済学部卒、同大学院修了。博士経済学。東洋大学助教、運輸調査局（現交通経済研究所）研究員などを経て、2023年4月から現職。専門は交通経済学、地域公共交通政策、まちづくり。新潟県三条市「まちなかのいきわい創出円卓会議」委員を歴任。著作に「交通経済」（共訳）など。

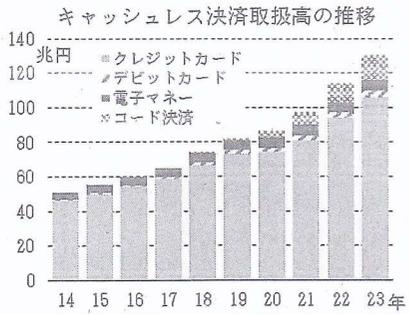
るスタイルを一変させ、券売機で運賃表を見ながらいくらの切符を買つかといつ姿はもはやまれになり、乗合バスでも運賃支払いの時の滞りが大幅に減った。在京民鉄系の「PASMO」とともに、首都圏の鉄道では9割以上がICカード（電子マネー）乗車、つまりキャッシュレス決済だといふ。

ただ、電子マネーにチャージするのに現金を用いるのが今も主流の一つとみてよい。となると、改刷による新紙幣の市中流通は、交通事業者には全ての券売機・チャージ機・運賃箱の更新を迫ることを意味する。この機器は膨大な数に上る。その上、

公共交通機関として現金取扱は半ば義務的でもある。現金取扱機の新紙幣対応が求められる一方で、クレジットカードやスマートフォンを用いてキャッシュレスでチャージできるようになり、現金取扱は確実に減少している。いわば更新費用に見合う便益が小さくなり、ひとえに事業者の負担になっている。加えて、（一）最近の物価高に苦しい立場に立たされている事業者には重い負担であることは間違いない。

では、交通事業利用の決済で現金取扱を全廃できるか。否、現金で電車やバスを利用できる形態を続けていくことが、公共交通機関として社会的に求められることに変わりはない。

渋沢翁の新紙幣が交通事業の現場でどれほど使われ続けるか。キャッシュレス決済やデジタル通貨の行方とともに、渋沢翁は新1万円札から、そして私たちを見守り続けるだろう。



※グラフは、日本銀行「決済動向」、日本クレジットカード協会、キャッシュレス推進協議会の統計資料より筆者作成。