



スマートローカルモビリティ
公共財プラットフォーム小委員会

第10回定例会議資料

Date: 29th-7-2024

第9回土木小委員会振り返り

第9回 小委員会 の振り返り

- **提言の背景について**
 - 政策動向（モビリティDX戦略、地域公共交通の実質化等）を踏まえた提言とした方が良い。
 - 公共交通事業者の経営環境だけでなく、運転手不足の背景にも言及をした方が良い。
- **リース料原資の試算**
 - 名古屋市交通局の人件費134億円に対して運転手人件費48億円は過少ではないか。
 - ⇒ 決算明細を取寄せ、分析を深度化
- **公共財PFを必要とする想定社会**
 - 公共財PFを必要と想定する社会状況や事業者を取巻く環境が、今の体制を指しているか、将来の自動運転車導入が進んだ体制なのか少しわかりにくかったため、想定される時代を設定した方がわかりやすい。
 - ⇒ レベル4自動運転車の社会実装が始まり、レベル5へ移行する社会状況を想定。毎年アップデートされる、自動運転システムの導入を支援し、リース対象となる車両は大型バス～乗用車レベルのロボタクシーまでを含むイメージ。
- **現在のリース制度とその料金について**
 - 数年前からバス車両のリース制度を後押しする政策が取組まれている。公共財PFによるリース制度を提案する中で、現行のリース制度がどのようになっているかをよく確認したほうが良い。
- **境町の運行体制について**
 - 将来の自動運転社会を想定するにあたり、現在の自動運転車を用いた社会実験がどのように行われていて、どのような課題を持っているのかをよく確認したほうが良い。



TABLE OF CONTENT

- 01 第10回SLM公共財PF小委員会の振返り
- 02 中間とりまとめ
- 03 名古屋市交通局の決算明細書から読み解くリース料
原資の考察
- 04 バス車両リース制度
- 05 岐阜市視察について
- 06 土木計画学小委員会 スペシャルセッション

中間とりまとめ

中間とりまとめの目的

何をまとめて、何の認識を合わせるのか



①これまでの議論（各論）

②提言の意義、背景（総論）

…実はきちんと議論されていないため、
総論のあり方について議論をしたい
（中間とりまとめの主な目的）

中間とりまとめの目次（本文は別紙）

1.	はじめに.....	3
2.	地域公共交通の現状と課題（総論）.....	3
	（1） 地域公共交通の現状.....	3
	（2） 持続的な地域公共交通の実現に向けた課題.....	4
3.	提言と目指す社会像.....	5
4.	スマートローカルモビリティ公共財プラットフォームの役割と機能（各論）.....	6
	（1） 役割・目的.....	6
	（2） 組織.....	7
	（3） 機能.....	7
	① リース機能.....	8
	② 標準仕様の制定.....	8
	③ メンテナンス.....	8
	④ データ取得.....	9
	（4） サービス水準の設定.....	9
5.	期待する効果（今後）.....	9
6.	実施計画（今後）.....	9
7.	結論（今後）.....	9
8.	付録.....	9

中間とりまとめ（総論）

2. 地域公共交通の現状と課題（1）地域公共交通の現状

- 公共交通は国民生活や経済活動を支える不可欠なサービスであり、国土全体の活性化を図っていく上で重要な社会基盤である。
- しかし、人口減少やマイカー普及により、公共交通に対する**需要→利用**は長期的に下落傾向であり、感染症拡大を契機としたテレワーク普及等の行動変容に伴う輸送需要の減少により交通事業者の経営は悪化している。
- その厳しい経営環境においては、運転士の処遇改善も難しい状況にあり、人手不足に起因してサービス水準の維持だけでなく路線そのものの維持も難しい状況にある。そして、サービス水準低下により、さらに利用者が減少する「負のスパイラル」も現実になっている。
- 以上の通り、地域公共交通事業者の置かれた厳しい経営環境と労働力確保の難しさから地域公共交通事業の**従来の運営方法による**継続は困難な状況に直面している。
- 他方、人口減少による病院や学校等の統廃合・移転や高齢者の免許自主返納等により、**公共交通ニーズ**は依然として存在していることから、日常生活における「移動」の問題が深刻化している。
削除しては？→残す
- このような移動に関する社会課題を解決するために、**交通DX**、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化等を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）を進めるために、様々な支援や取り組みが行われている。
- このほか、“地域公共交通の活性化及び再生に関する法律”に基づき、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が令和2年から努力義務化された。これは地域の旅客サービスの姿や利便性を明らかにし、**地域の移動ニーズ**に応じた輸送サービスを提供するためのものであり、地域公共交通のマスタプランの位置付けである。
- さらにこの計画をより良いものにアップデートすべく、モビリティデータを活用し、無理なく、難しくなく、実りある計画とするための方向性や取り組みが2024年4月に地域公共交通計画の実質化に向けた検討会より示されており、移動に関する社会課題解決に向けて様々な取り組みが進められている。

中間とりまとめ（総論）

2. 地域公共交通の現状と課題（2）持続的な地域公共交通の実現に向けた課題

- 上述の通り、存続の危機にある地域公共交通の再構築に向けては、様々な取組みが行われているところであるが、現状既に大半が赤字事業者であることと急速に進む人口減少を考慮すれば、交通事業単独で採算を維持し続けることは現実的に困難である。
- これに対して、**公的負担を増やさない形で→公的支援を有効に活用しながら**、地域公共交通を維持発展させる必要があると考えており、そのためには、① 運営コストの低減、② 人手不足の解消、の2点の課題解決が必要であると考えている。
の2点の課題解決を図り、さらなる発展をめざす必要がある
- 運営コストの低減については、地域公共交通会議や法定協議会を通じた生活圏単位での事業見直しが進められているところであるが、各事業者の厳しい経営状況を考慮すれば、より広域に事業基盤を共有することが合理的と考えられる。
- 人手不足の解消については、「自動運転技術」が解決手段のひとつであり、「RoAD to the L4」プロジェクトで取組まれるように、無人自動運転サービスの実現及び普及に向けて全国各地で社会実験が行われているところである。
- しかし、現状の公共交通サービス運営に必要な自動運転車システムのインフラ整備には多額の資金が必要であり、上記の取組みが進んだとしても、これらインフラを厳しい経営状況にある交通事業者が整備することは容易ではない。
- さらに、交通需要の少ない地域でのサービス供給は、自動運転技術による人件費削減効果を考慮しても、最低限のサービスさえ維持していくことは容易ではない。そのため、自動運転車を活用した交通サービスの実装を交通事業者のみに任せると、交通需要密度の高い都市部にのみ、サービスが展開される可能性が考えられ、採算の厳しい地域の公共交通の存続は厳しいと考えている。
- このため、自動運転車による交通サービスを全国に遍く行き届かせて、コストと人材の観点から持続可能な公共交通サービスを実現するためには、導入コストの高い自動運転車やその運行管理システム、その他のインフラ等を調達しやすくする仕組みの構築が課題である。

中間とりまとめ（総論）

3. 提言およびこれを通じて目指す社会像

- 自動運転技術を活用して地域公共交通サービスをあまねく利用可能とするために、自動運転車両や運行管理システム、メンテナンスインフラ等を大量に保有し、地域の交通事業者にこれらを安価にリースする仕組みを提言する。
- この仕組みを「スマートローカルモビリティ公共財プラットフォーム」と呼び、これにより、以下のような社会を目指す。
 - 移動格差がなく誰もが社会参加できる持続可能な社会。
 - このような社会を実現するために、できる限り社会負担の少ない形で、持続的に地域公共交通網を維持・発展させる社会。
 - 付帯する効果として、自動運転技術を用いた持続可能な公共交通を実現する仕組みの提言により、システム等の国産調達を促進することで、**経済安全保証の強化**並びに自動運転産業や自動車産業の国際競争力が向上できる社会。

削除しては？



TABLE OF CONTENT

- 01 第10回SLM公共財PF小委員会の振返り
- 02 中間とりまとめ（準備中）
- 03 名古屋市交通局の決算明細書から読み解くリース料原資の考察
- 04 岐阜市視察について
- 05 土木計画学小委員会 スペシャルセッション

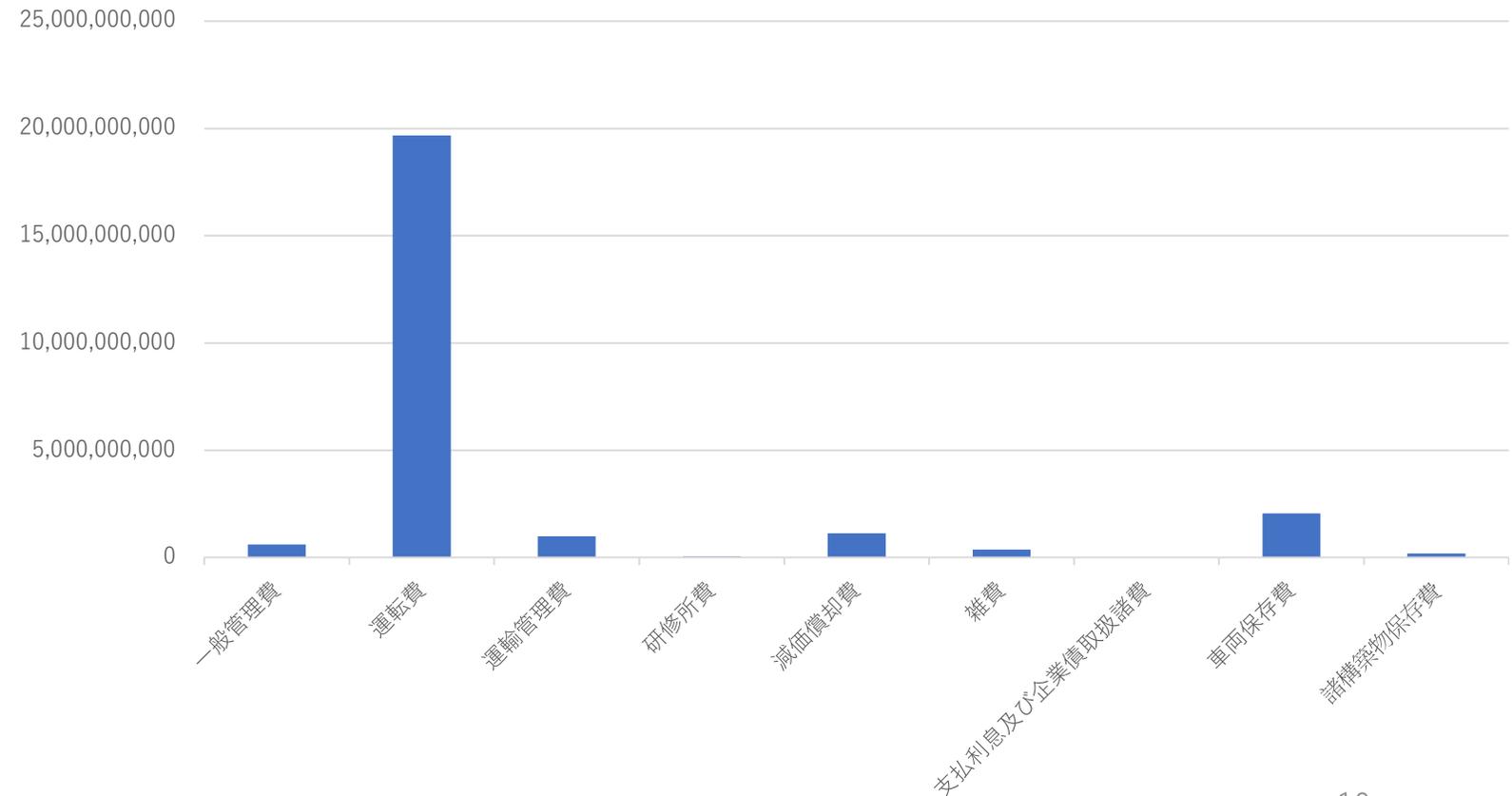
【紹介】 名古屋市交通局の決算書

令和4年度名古屋市交通局のバス事業における支出総額約250億円のうち、
196億円（約78%）が運転費に関する支出

R4名古屋市営バス支出内訳 [表]

行ラベル	費用	割合
一般管理費	613,793,086	2%
運転費	19,679,292,431	78%
運輸管理費	995,418,465	4%
研修所費	44,900,324	0%
減価償却費	1,136,995,747	5%
雑費	372,690,996	1%
支払利息及び企業債 取扱諸費	4,951,678	0%
車両保存費	2,065,084,381	8%
諸構築物保存費	189,078,623	1%
総計	25,102,205,731	

R4名古屋市営バス支出内訳 [グラフ]



【紹介】名古屋市交通局の決算書

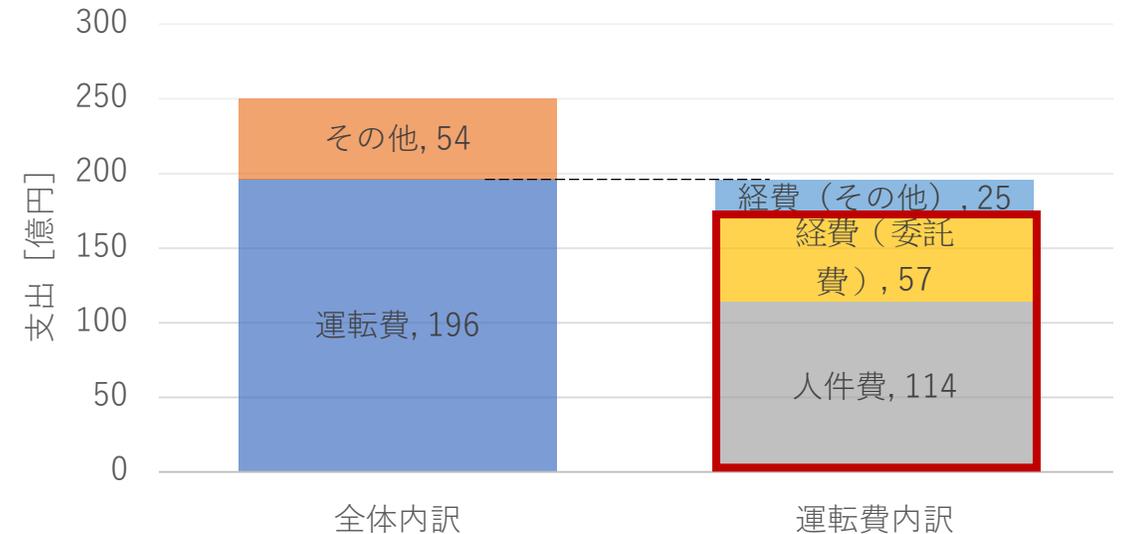
約196億円の運転費の内、人件費が114億円、経費が82億円（＝委託費57億円＋その他25億円）
 ⇒つまり、運転費のうち大半が「人件費」相当の可能性がある

運転費における「人件費」「経費」の明細

考察

運転費	19,679,292,431
人件費	11,446,198,133
その他手当	105,002,807
期末及び奨励手当	1,332,632,187
休職給	46,333,103
給料	4,339,218,211
賞与引当金繰入額	777,171,484
退職給付費	556,747,904
地域手当	682,955,969
超過勤務手当	1,537,347,148
特殊勤務手当	95,924,910
扶養手当	207,126,069
法定福利費	1,764,633,878
労災補償費	1,104,463

経費	8,233,094,298
委託費	5,700,269,646
印刷製本費	374,780
固定資産除却費	33,495,489
雑費	939,162
使用料	93,591,051
自動車重量税	208,800
自動車燃料費	1,925,950,681
手数料	2,407,565
修繕費	32,915,111
水道光熱費	135,806,451
只年借料	110,794,388
通信運搬費	34,343,695
燃料費	2,468,279
被服費	100,354,928
備用品費	15,116,101
負担金	41,226,633
保険料	470,470
報償費	1,299,297
旅費	1,061,771



※現在、名古屋市交通局へ追加質問中。
 自動運転車導入による経費削減効果の試算を進める予定。



TABLE OF CONTENT

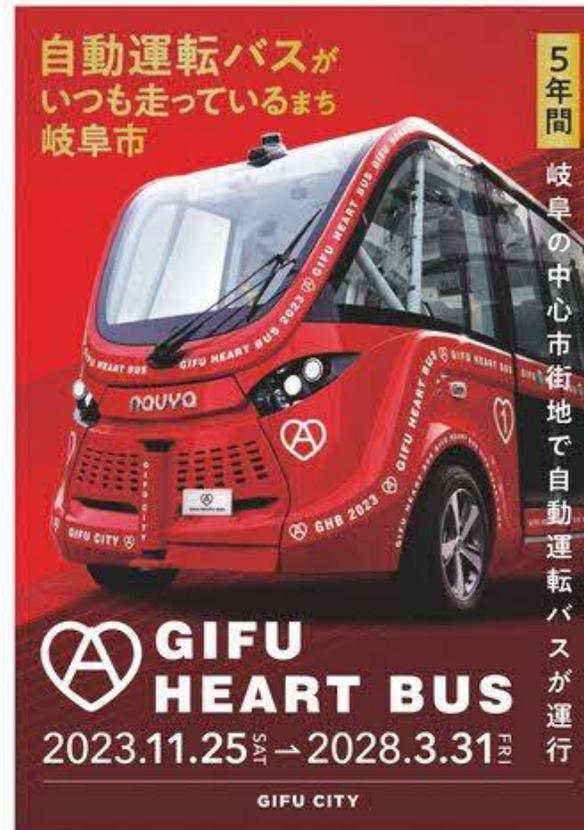
- 01 第10回SLM公共財PF小委員会の振返り
- 02 中間とりまとめ（準備中）
- 03 名古屋市交通局の決算明細書から読み解くリース料原資の考察
- 04 岐阜市視察について
- 05 土木計画学小委員会 スペシャルセッション

岐阜市の自動運転視察について

自動運転車運営の事業体制や運営における苦勞、今後の実装・拡大を見据えた場合における課題認識等をヒアリングするため、岐阜市へ自動運転車視察を提案

主な確認内容（案）

体制	自動運転プロジェクトの全体体制（運行、メンテナンスなど）
運行	運行における工夫点、改善点、注意点、困りごと
調達	車両やシステム調達における工夫点、改善点、注意点、困りごと
実装	実装に向けた課題、困りごと
その他	自動運転車・システムのリース制度があった場合の利用意向とその条件 など



岐阜市へ打診するため、受け入れ可能となった場合、日程調整とお声掛けをさせていただきます

■テーマ名：持続可能な公共交通のためのスマートモビリティの公共財化構想

■開催趣旨

- スマートモビリティの社会実装に向けた課題と取組みを紹介し、皆様の意見を伺い、より良い施策提案につなげる

■60話題提供（12+3）×4セッション

- 15 [中間とりまとめ] 地域公共交通を持続可能にするビジネスモデルチェンジ ～公共財PFの提案～（三輪先生）
- 15 [法制度] 法律の観点から見た、スマモビの社会実装の課題と取組み（友近先生）
- 15 [現状把握] スマモビの実証実験から見た本実装に向けた課題（東急）
- 15 [現状把握] スマモビの本実装に向けた地域からの期待（岐阜市）

■30ラウンドテーブルセッション&会場セッション

- モデレータを中心とした、会場を交えた公開討論