



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4回定例会議資料

Date: 07-31-2023



# TABLE OF CONTENT

---

- |    |                   |
|----|-------------------|
| 01 | 前回第3回小委員会定例の振返り   |
| 02 | 今期小委員会の検討テーマ【確認】  |
| 03 | 公共財PFの定義と効果       |
| 04 | 交通事業者のコスト削減構造     |
| 05 | 公共財PFにおける内部補助のあり方 |
| 06 | Appendix          |

## 前回第3回小委員会(6/4)の振り返りと後続論点

前回公共財PF定義に関する主たるポイントは以下と認識。

### 【前回】 公共財PFの 位置付けと効果

- 「投資が行政からなされる」という認識が各先生方で揃っていなかったため「行政の投資であれば公共財PFは何をするのか?」「その結果、国・自治体/公共財PF/交通事業者の何が増えて何が減るのか?」の概念整理が必要である
- 公的補助は大きく「国・自治体によるもの(カネ)」と「公共財PFによるもの(モノ)」に分類される  
→ 公共財PFによる交通事業者への補助は前提として「リアル財」であり、補助金等を提供するものではない
- 公共財PFの内部補助については 公共財PFが自ら得た原資のブロック内における差配を意味しており、民鉄等/交通事業者による「内部補助」と基本的に同じ構造である



### 【今回】 本日の討議ポイント

- 公共財プラットフォームとはどのような組織であり、何をする主体なのか？
- 公共財プラットフォームにより誰がどのような便益を享受するのか？  
(国/自治体の財政負担軽減と交通事業者の財務体質改善)



# TABLE OF CONTENT

---

- 01 前回第3回小委員会定例の振返り
- 02 今期小委員会の検討テーマ【確認】
- 03 公共財PFの定義と効果
- 04 交通事業者のコスト削減構造
- 05 公共財PFにおける内部補助のあり方
- 06 Appendix

# 今期検討Agenda討議

検討テーマである「公共財サービス提供のあり方」を検討を進めるにあたり、今期計6回の定例mtgでは以下項目について討議を行いたい。

## 1. 公共財PFのあり方（提供サービスと提供価値）

- 検討順①** • **【Why】** なぜ必要なのか？
- 公共財が提供されなければならない社会背景
  - 目指すべき世界観(地域/企業/消費者が得るベネフィット)
  - それらを測る指標
- 検討順②** • **【What】** 何を提供すべきなのか？何を保有すべきなのか？
- 公共財が交通事業者に提供するサービス
  - サービス提供のために保有すべきリアル財  
(アセット≡提供すべき機能)
- 検討順③** • **【How】** どのようなサービスを提供するのか？
- サービスの提供形態（公共財と事業者の契約形態・対価等）
  - マネタイズスキーム
- 検討順④** • **【Where】** どこで提供されるのか？
- 各エリア公共財PFの管掌地域・地域区分の考え方
- 検討順⑤** • **【Who/Whom】** 誰が運営すべきなのか？誰にサービスを提供するのか？
- 公共財の運営主体・管掌範囲
  - 公共財のサービス提供を受ける対象
- 検討順⑥** • **【When】** いつ開始されるのか？
- 公共財PFのサービス提供開始までのロードマップ

## 2. 運営組織・体制構築

- 運営組織の組織体制
- 人材要件・ミッション・業務等
- 事業計画

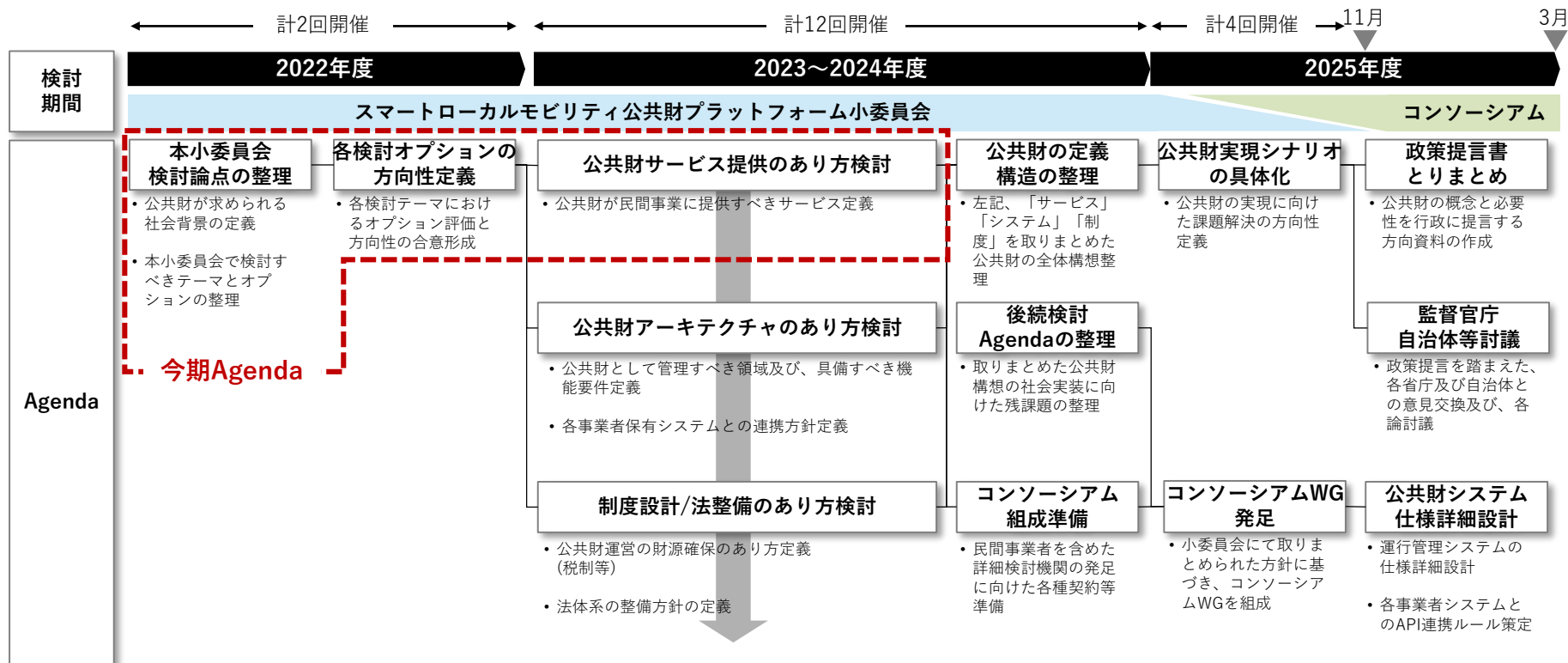
## 3. 次年度以降Agendaの前段議論

- 法整備/システムアーキテクチャなど次年度に詳細検討を行うAgendaについて今期内に討議すべきスコープ
- 上記各論検討を行うための専門家の考え方

# 検討ロードマップ

本小委員会における検討ロードマップは以下の通り進めていきたい

## 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の検討ロードマップ





# TABLE OF CONTENT

---

- |    |                   |
|----|-------------------|
| 01 | 前回第3回小委員会定例の振返り   |
| 02 | 今期小委員会の検討テーマ【確認】  |
| 03 | 公共財PFの定義と効果       |
| 04 | 交通事業者のコスト削減構造     |
| 05 | 公共財PFにおける内部補助のあり方 |
| 06 | Appendix          |

## 【前提】 公共財プラットフォームの定義と狙い

本日、討議の前提として「公共財プラットフォーム」の位置付け/狙いを以下の通り定義した。

### 公共財プラットフォーム概要

---

#### ■ 組織定義

- 公共財プラットフォーム(以下「公共財PF」)の組織は政府(国交省等)所管の非営利法人という位置づけ

#### ■ 事業内容

- 車両の標準仕様、ルール等の設計と運営
- 交通事業者に対する「車両」「運行管理システム」「路側機器等の地上インフラ」などのリアル財リース提供(収益源)

#### ■ 狙い/意図

- 現時点では交通事業者のリアル財調達コストを部分的に国や自治体が「補助金(カネ)」として個別事業者に提供しているが、公共財PFは交通事業者に代わってリアル財調達を一括で行い、より安価に交通事業者にリアル財を提供することで、**交通事業者の財務体質改善、及び財政負担の軽減を実現することを目的**とする(※財政負担軽減の概念構造については本日詳細討議)

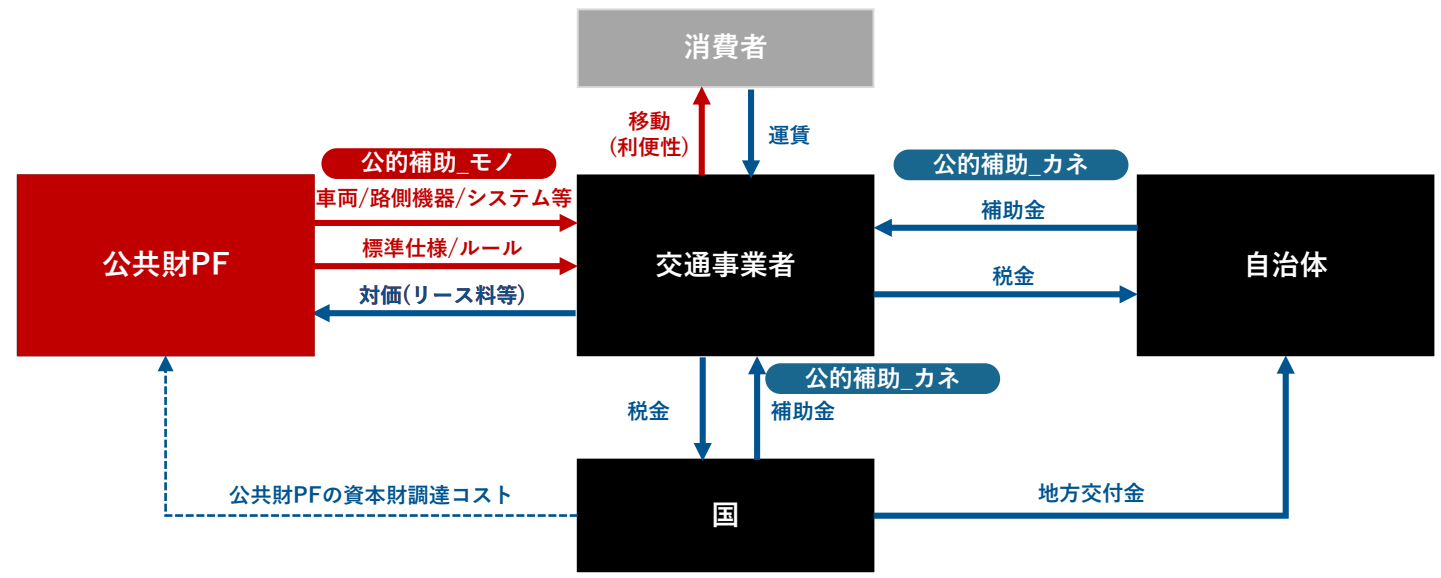


# 公的補助定義と財の提供スキーム

公的補助は国/自治体/公共財PFから交通事業者へ提供される「補助金」「リアル財」を指し、提供スキームは以下を想定する。



公的補助としての財の提供スキーム



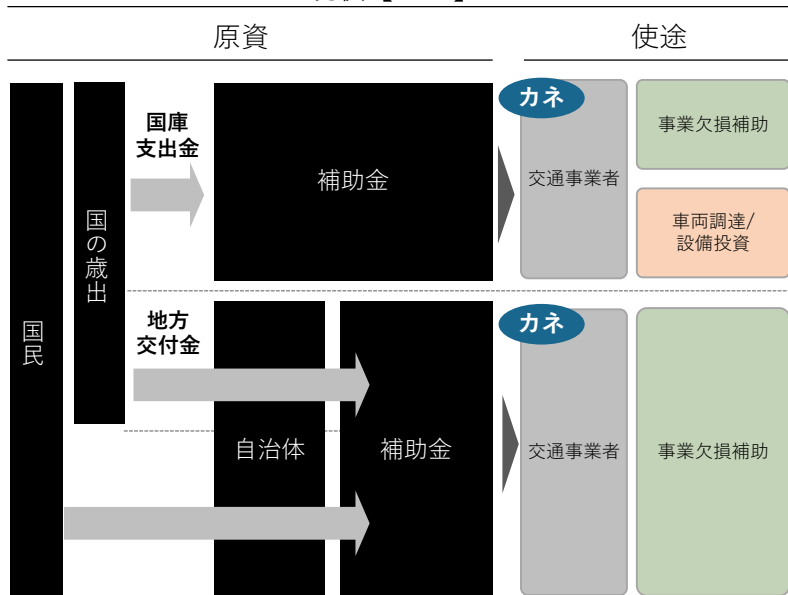
## 公的補助定義

本委員会における「公的補助」は交通事業者に対して国や自治体から提供される**補助金(カネ)**と公共財PFから提供される**リアル財(モノ)**と定義

# 公的補助の原資と使途の概念整理

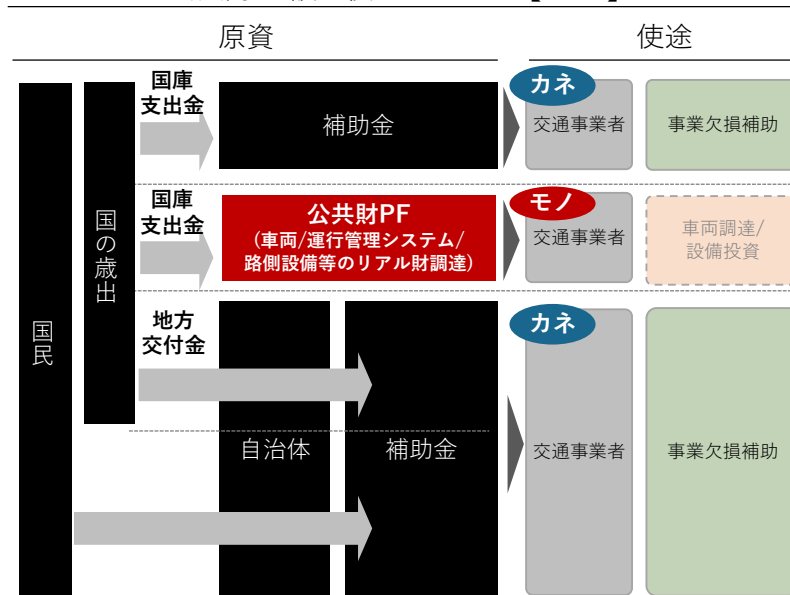
公的補助は行政からの国庫支出と地方独自財源を原資とし、交通事業者へ補助金やリアル財（車両/地上インフラ等）として提供される。

現状【as is】



- 交通事業者に対する設備投資資金、及び事業欠損補助等の支援メニューは全て、**補助金/支援金などの「カネ」として提供**

公共財PF設立後のあるべき【to be】



- 交通事業者の設備投資については**公共財プラットフォームが開発/調達し、「モノ」として提供**

なぜ、国の歳出による事業者への補助金を、[公共財PF運営に転化した方が良いのかについては後続頁にて詳述](#)（ここでは公的補助の構造整理に留める）

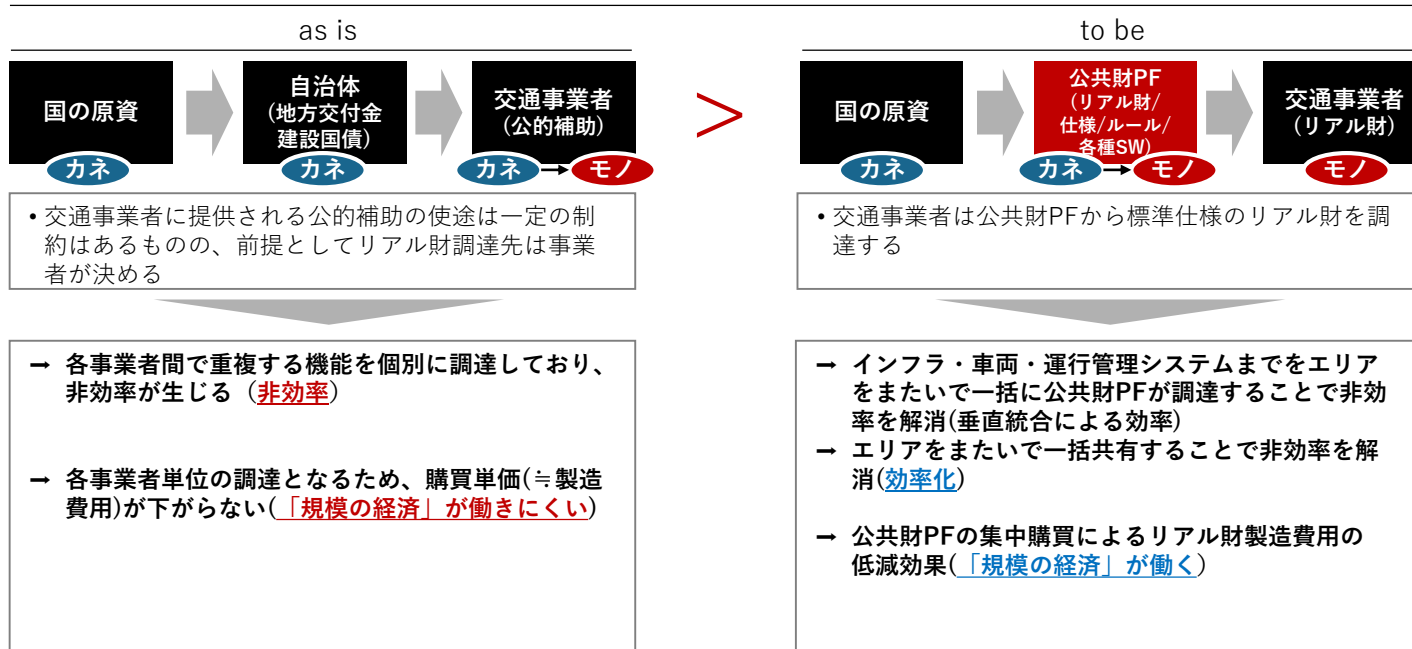
# 公共財PFによるリアル財提供の経済合理性

## 前提となる問い

- 公共財PFは政府(国交省等)所管の非営利法人として各都市の交通事業者に対して自動運転車両等のリアル財を提供する主体である。
- 現状では各自治体から交通事業者へ提供される公的補助も原資の多くは地方交付金によって賄われる。
- つまり、自治体による公的補助(≒地方交付金)も公共財PFによるリアル財提供も原資は国の支出である点は変わらない。

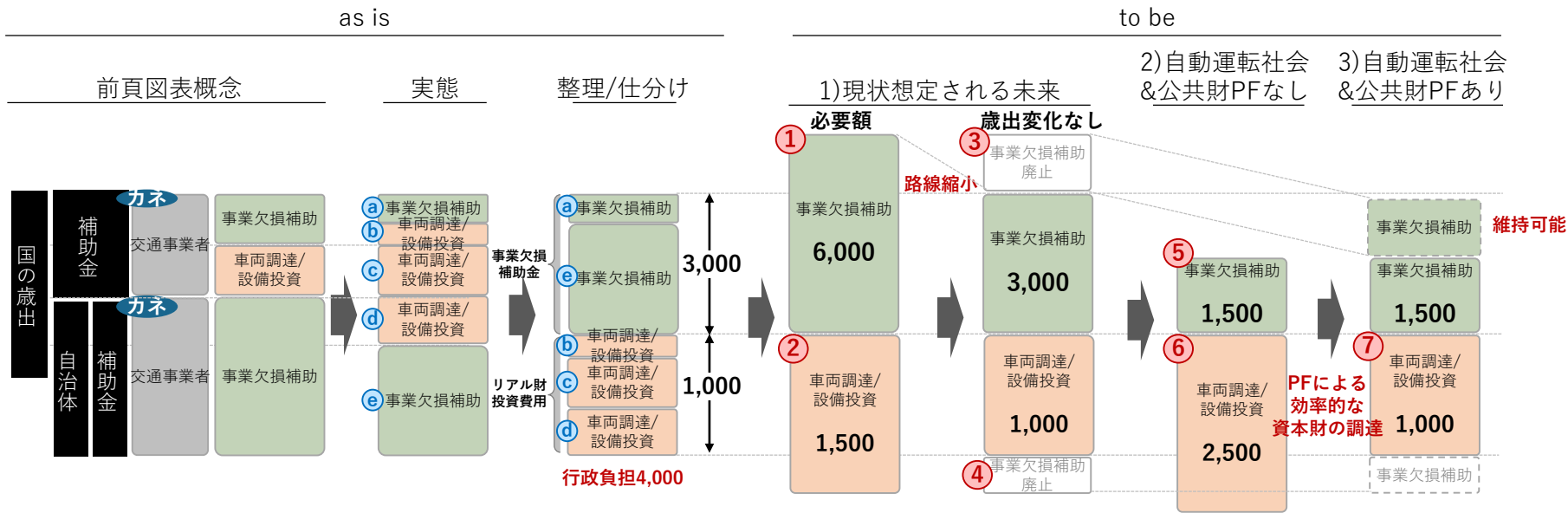
→ 【問い】であれば、なぜ公共財PFに原資を投入した方が経済合理性が高いと言えるのか？

## 公共財PFによる交通事業者へ提供される税額低減の考え方



# 公共財PFによる行政負担低減の概念構造

前頁概念を国の歳出増減で整理すると以下の構造。



- 地方都市への補助金のうち車両/設備投資に直接投入されるのは一部  
※大部分は、減価償却費を含めた事業者単年度損益の欠損の補助に充当  
⇒ 欠損補助金にも減価償却見合いが含まれる。  
バス事業等の人件費率70%を除くと減価償却見合いは20%程度と想定

- 人口減少が進み、地方都市における交通事業者の事業を維持する補助金総額(①②)は増加するが、行政としてこれを負担しきれなくなる(③④)
- 自動運転社会が普及することで「燃料費/人件費」の低減が想定され、事業欠損補助は減ると想定される(⑤)が、車両調達やインフラ整備費用は増加する(⑥)
- 公共財PFによる車両等リアル財の集中購買により、車両調達/設備投資コストが低減し(⑦)、行政負担コストが現状4,000から2,500まで削減される

# 都市の分類軸

「公共財のあり方」を討議するにあたり、サービス提供範囲設計の前提となるエリア類型を以下の通り定義した。(分類軸は「人口」と「移動手段(定性)」として仮定義した)

## エリア分類定義

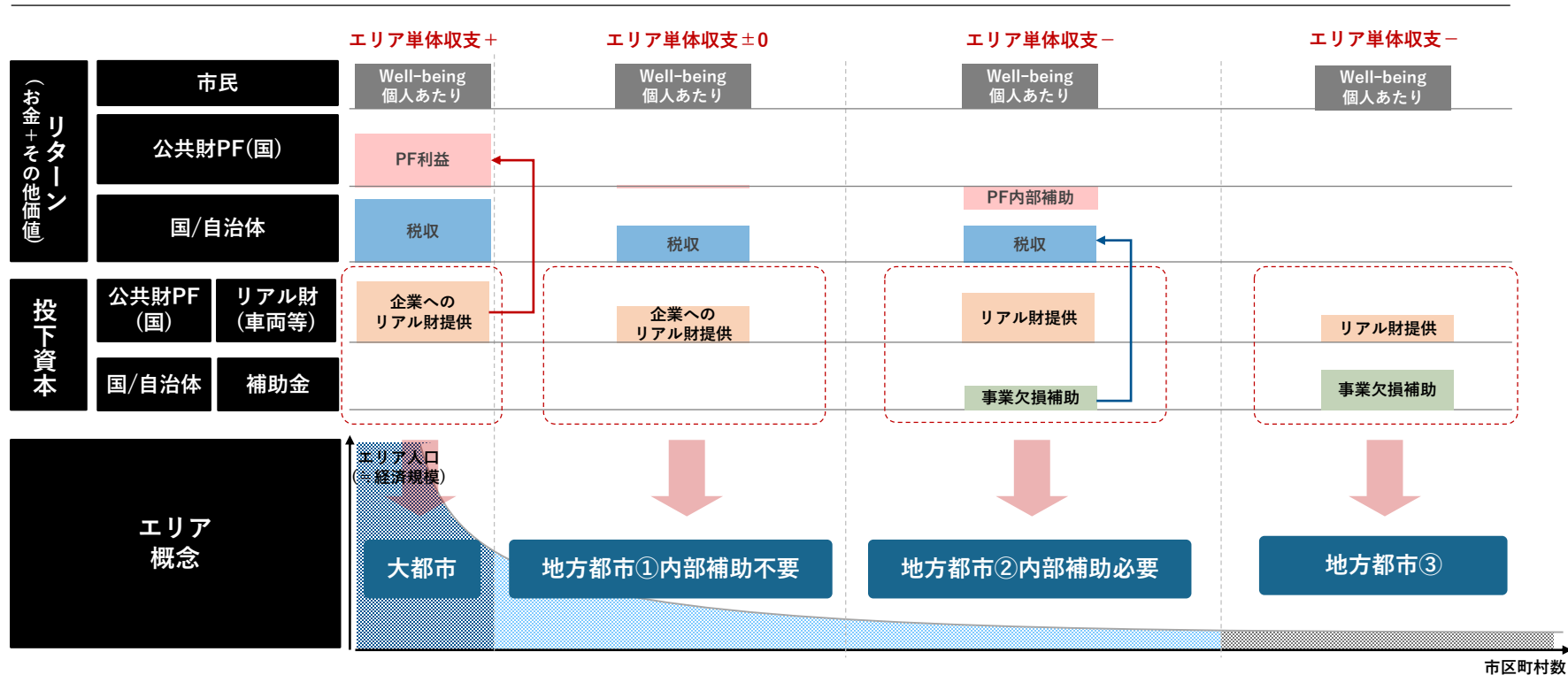
分類	大都市	地方都市①	地方都市②	地方都市③
	大規模都市	公共交通普及中規模都市	自家用車中心中規模都市	小規模都市/山間部/過疎地域
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>7大都市や都道府県庁所在地を中心としたヒトやモノが集積する日本の経済/文化の中心的都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>三大都市圏近郊のベッドタウンや地方の大規模都市等、公共交通が普及・活用される中規模都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方の県庁所在地や企業城下町、その周辺のベッドタウン等、移動の大半を車に依存する中規模都市</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方の郊外地域、山間部等、先駆けて高齢化が進展する小規模都市</li> </ul>
移動課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常的な道路の渋滞</li> <li>日常的な公共交通の混雑</li> <li>ラストワンマイル移動が徒歩等に限定的等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤時間帯の公共交通の混雑</li> <li>都心への通勤手段が限定的</li> <li>ラストワンマイル移動手段が限定的等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車以外の通勤・生活移動手段が限定的</li> <li>公共交通の利便性・事業性の低下</li> <li>高齢者の移動手段の確保が困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地の拡大</li> <li>公共交通の利便性・事業性の低下</li> <li>高齢者の移動手段の確保が困難</li> <li>観光地では来訪者の回遊性が低い</li> </ul>
都市例	<ul style="list-style-type: none"> <li>東京特別区/横浜市/大阪市等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>横須賀市/西宮市/西東京市等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>つくば市/会津若松市/前橋市等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>永平寺町/箱根町/養父市等</li> </ul>
人口	50万人以上	5万人以上～50万人未満		5万人未満
人口構成比	32.4% (4,122万人)	19.3% (2,452万人)	32.5% (4,128万人)	15.8% (2,007万人)
自治体数	1.7% (29市町村)	8.9% (153市町村)	19.8% (340市町村)	69.6% (1,197市町村)
公共財PFとしての位置付け	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者からの利益を見込むことができるエリアであり、公共財PFにおける内部補助の原資を創出するエリア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PFとしての収支がバランスしており、内部補助を必要としないエリア</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PFとしての収支がマイナスになるため、大都市で創出された原資による内部補助が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PFとしての収支がマイナスになるが、内部補助は行わず、交通事業者の欠損補助は従来通り国/自治体の支援事業に依存する</li> </ul>

※公共財PFの主たる目的は当該エリア(地方都市②)の活性化と考える

# 公共財プラットフォームのサービス対象エリアと投資回収概念

行政による投資と公共財による内部補助の考え方は以下の構造を想定。

公共財プラットフォーム投資回収概念



※公共財PF補助：プラットフォームから交通事業者への補助は前提として「リアル財」であり、補助金等を提供するものではない  
 ※公共財PF内部補助：PFが自ら得た原資のエリア差配を意味しており、民鉄等、交通事業者による「内部補助」と基本的に同じ構造



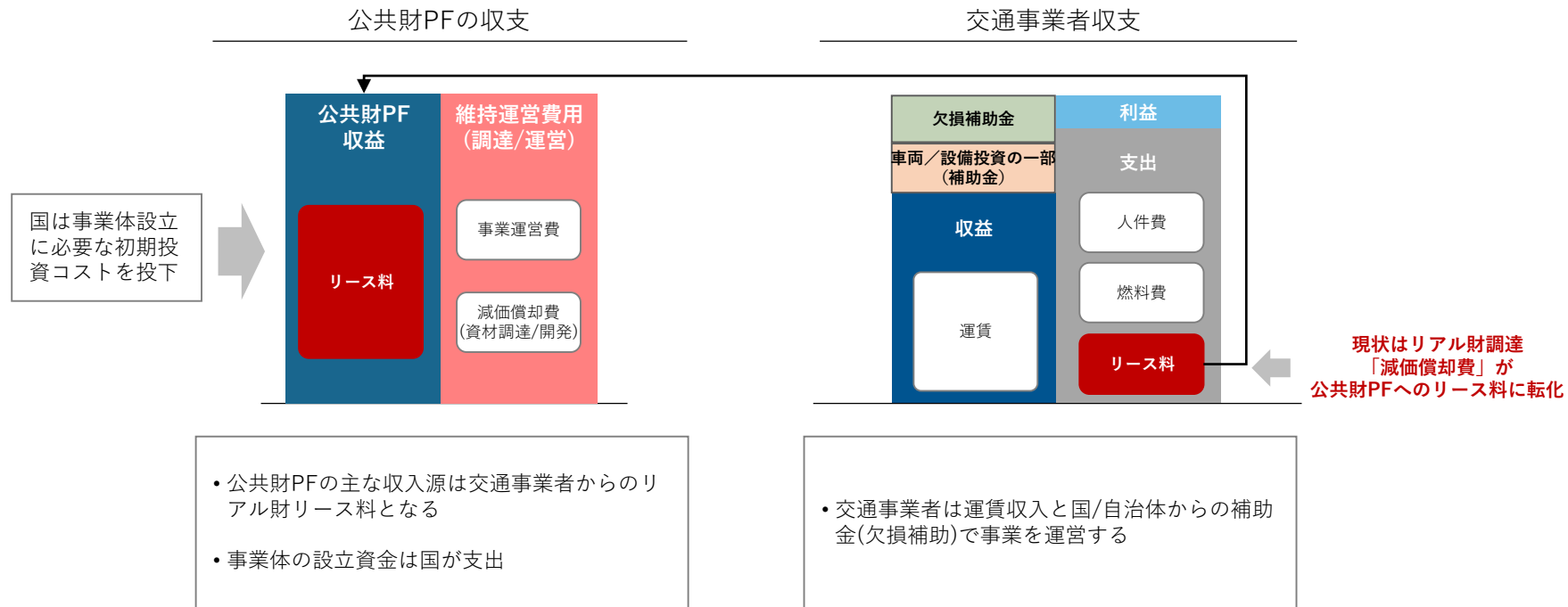
# TABLE OF CONTENT

---

- |    |                   |
|----|-------------------|
| 01 | 前回第3回小委員会定例の振返り   |
| 02 | 今期小委員会の検討テーマ【確認】  |
| 03 | 公共財PFの定義と効果       |
| 04 | 交通事業者のコスト削減構造     |
| 05 | 公共財PFにおける内部補助のあり方 |
| 06 | Appendix          |

# 【前提】 公共財PFと交通事業者の収支の概念

公共財PFは交通事業からのリアル財リース料収益で成立する事業体であり、交通事業者は運賃収入と国/自治体からの補助金(欠損補助)で事業を運営する。





# 公共財PFによる交通事業者の財務体質改善① ～前提概念

公共財PFはリアル財を提供し、企業の設備投資等、コスト削減に貢献することで自治体財政の改善に貢献していく。

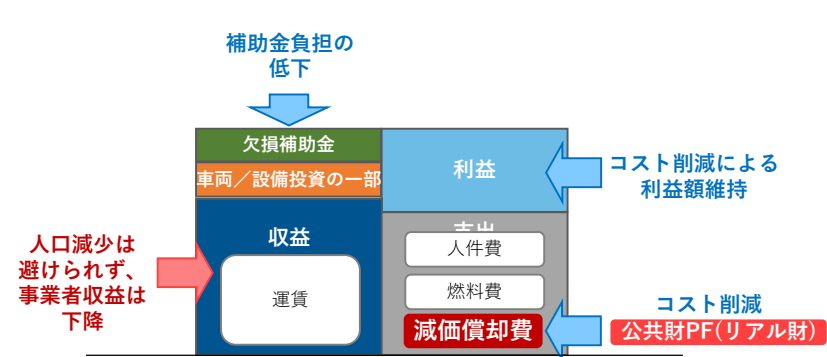
交通事業者収支構造【as is】



現状

• 地方都市②③における交通事業者の多くは自治体による公的補助(補助金/支援金/助成金)を前提としなければ、収支マイナスとなる構造

交通事業者収支構造【to be】



あるべき

• 公共財プラットフォームは各地方都市の交通事業者に対して、車両等のリアル財の提供を行うことで、コスト削減に貢献

- EV車両調達/システム開発等、コスト

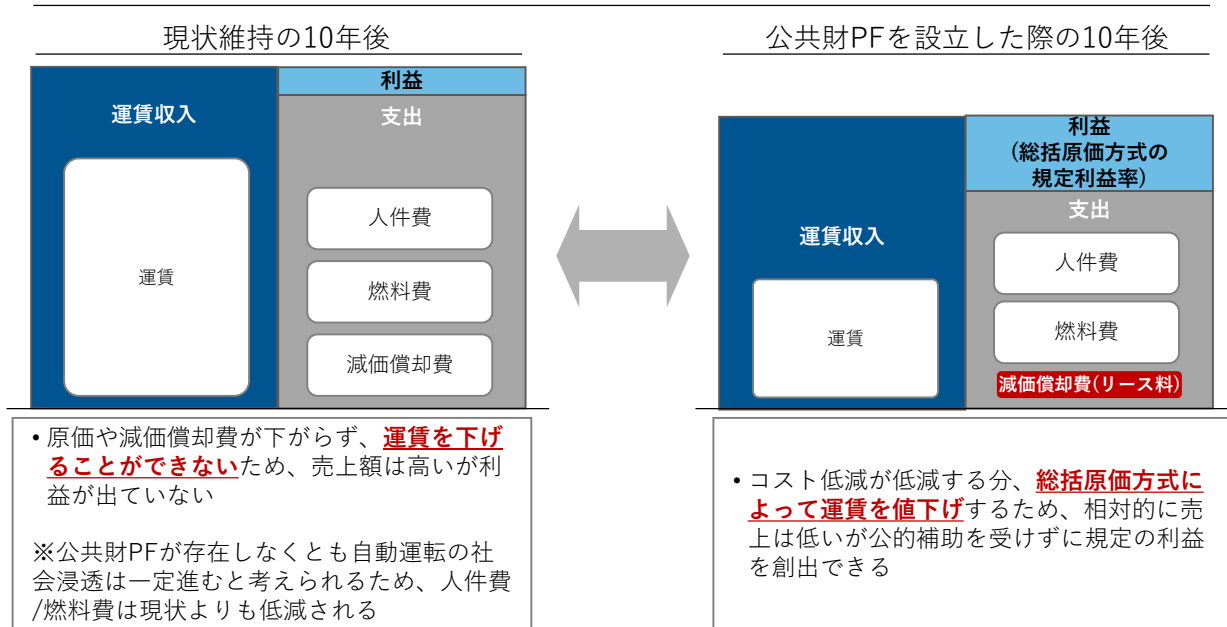
※EV自動運転化等による人件費/燃料費削減なども想定されるがそれらは「副次的コスト削減効果」と考える(所与のものであり公共財PFがなくても成立する)

→ 自治体の負担額の低減に貢献する

## 公共財PFによる交通事業者の財務体質改善② ～大都市の交通事業者収支

公共財PFはリアル財を提供し、企業の設備投資等、コスト削減に貢献することで自治体財政の改善に貢献していく。

大都市(収益 > 支出)における交通事業者の10年後比較

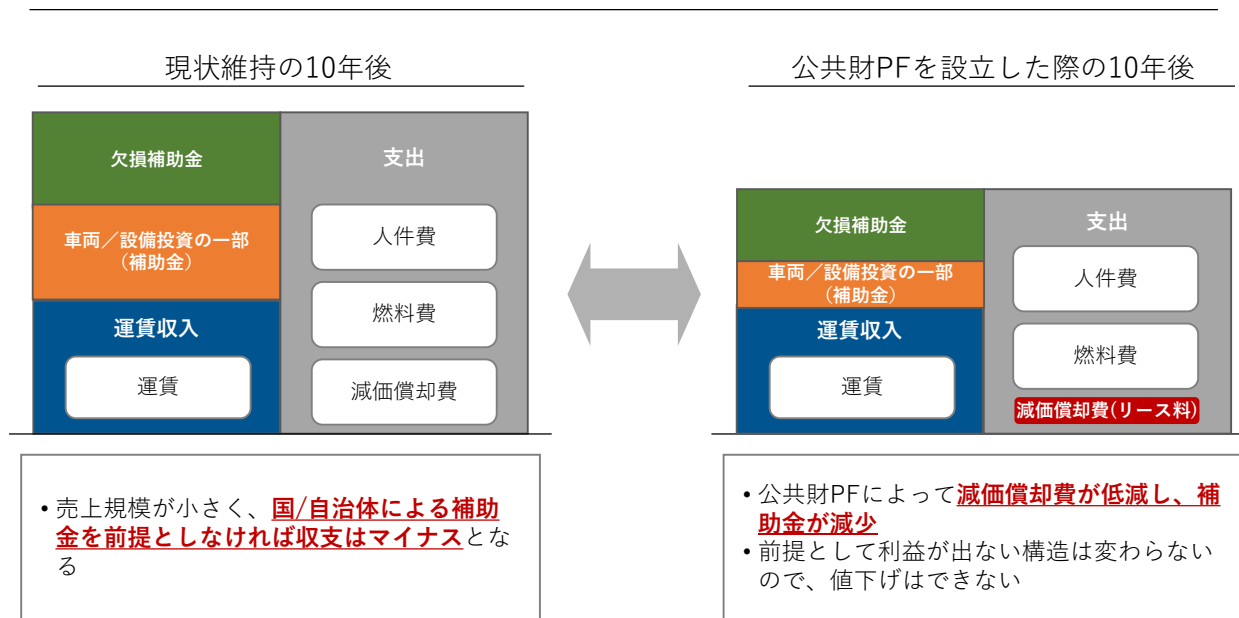


移動手段を公共交通利用に誘導していくことによる利用者増が想定されるが、運賃値下げにより、総収益額は相対的に少なくなる(減収増益)となる構造

# 公共財PFによる企業の財務体質改善③ ～地方都市②③の交通事業者収支

公共財PFはリアル財を提供し、企業の設備投資等、コスト削減に貢献することで自治体財政の改善に貢献していく。

地方都市②③（収益<支出)における交通事業者の10年後比較



公共財PFがなければ、地方都市はそもそも交通事業者自体が存在しなくなる

人口減少/過疎化が進み、利用者は低減していくため利益は出ない構造は変わらないが、減価償却費の低減によって国・補助金負担額は減少する



# TABLE OF CONTENT

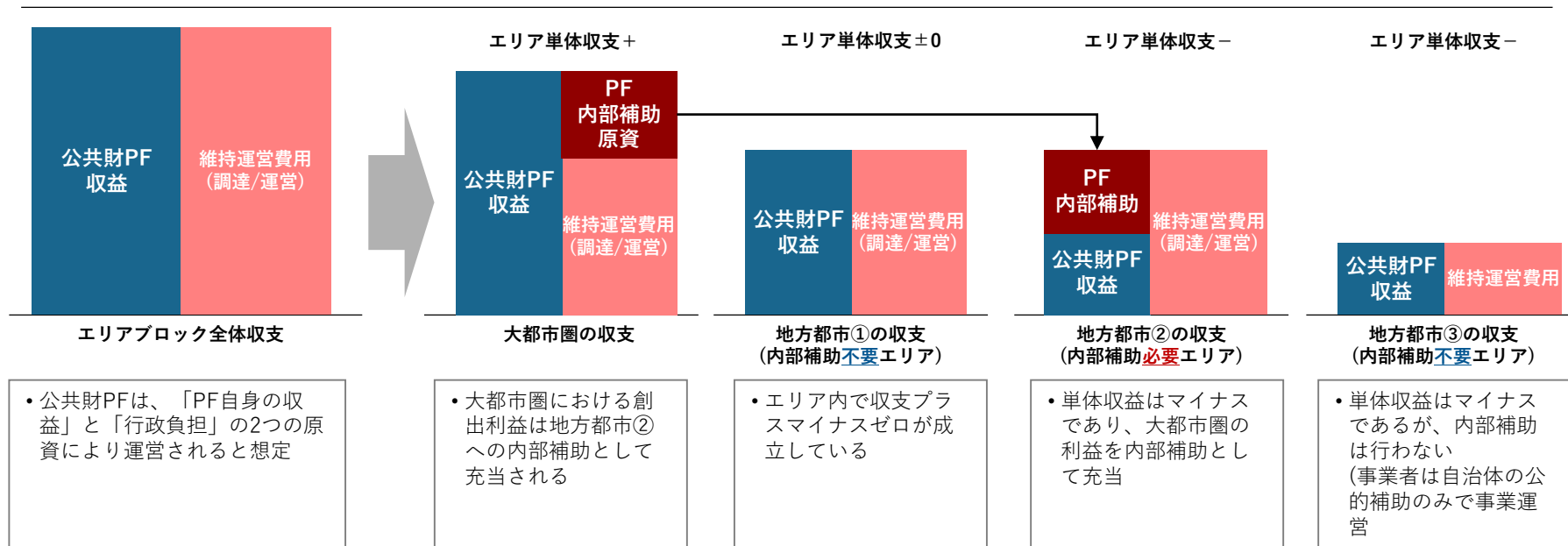
---

- |    |                   |
|----|-------------------|
| 01 | 前回第3回小委員会定例の振返り   |
| 02 | 今期小委員会の検討テーマ【確認】  |
| 03 | 公共財PFの定義と効果       |
| 04 | 交通事業者のコスト削減構造     |
| 05 | 公共財PFにおける内部補助のあり方 |
| 06 | Appendix          |

# 公共財PFの収支構造 ～内部補助のあり方

公共財PFが交通事業に対して前頁構造の貢献を担う前提で、各エリアブロックにおけるPFの収支は以下の構造になると思われる。

公共財PF収支の構造(内部補助のあり方)





# TABLE OF CONTENT

---

- |    |                   |
|----|-------------------|
| 01 | 前回第3回委員会定例の振返り    |
| 02 | 今期小委員会の検討テーマ【確認】  |
| 03 | 公共財PFの定義と効果       |
| 04 | 交通事業者のコスト削減構造     |
| 05 | 公共財PFにおける内部補助のあり方 |
| 06 | Appendix          |

自治体の交通事業者支援メニュー(埼玉県・さいたま市事例)

# 【参考】国による交通事業者支援

主体: **国** 自治体 公共財PF 交通事業者  
 利用: **国** 自治体 公共財PF **交通事業者**

## ■国の補助メニュー

事業名	補助名称	補助対象経費											
		路線の運行	事業の実施 <sup>※1</sup>	事業の準備 <sup>※2</sup>	事業の評価	システム開発・導入	車両等の購入・改造	施設の整備	案内の整備	キャッシュ決済導入	運転者の講習料	燃料費	
地域公共交通確保維持事業	<a href="#">地域間幹線系統確保維持費国庫補助金</a>	●											
	<a href="#">地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金</a>	●											
	<a href="#">車両減価償却費等国庫補助金</a>						●						
	<a href="#">公有民営方式車両購入費国庫補助金</a>						●						
	<a href="#">自家用有償旅客運送導入促進のための車両購入費等への補助</a>						●				●		
	<a href="#">貨客混載導入経費国庫補助金</a>						●						
	<a href="#">新モビリティサービス推進事業[1]新型輸送サービス導入支援事業</a>		●										
	<a href="#">新モビリティサービス推進事業[2]新モビリティサービス事業計画策定支援事業</a>			●	●								
	<a href="#">エリア一括協定運行</a>	●											
	<a href="#">共創モデル実証プロジェクト</a>		●	●		●	●						
	<a href="#">地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築）</a>		●	●									
	<a href="#">交通DX・GXによる経営改善支援事業</a>		●	●		●	●						
	<a href="#">自動運転実証調査事業</a>		●	●		●	●						
地域公共交通バリア解消促進等事業	<a href="#">バリアフリー化設備等整備事業</a>						●	●					
	<a href="#">利用環境改善促進等事業</a>						●	●					
地域公共交通調査等事業	<a href="#">地域公共交通計画策定事業、利便増進計画策定事業、運送継続計画策定事業</a>		●	●									
	<a href="#">利便増進計画推進事業、運送継続計画推進事業</a>		●		●								
	<a href="#">地域公共交通バリアフリー化調査事業</a>		●	●									
都市・地域交通戦略推進事業	<a href="#">交通サービスインバウンド対応支援事業（交通サービス利便向上促進事業）</a>		●					●	●				
「地域一体となった観光地・観光産業の再生・高付加価値化」事業	<a href="#">交通連携型</a>		●										

公共財プラットフォームは上記補助の一面を占める事業となる位置づけ



## 【参考】自治体による交通事業者支援 ～埼玉県・さいたま市

### ■埼玉県の補助メニュー

補助名称	補助対象経費										
	路線の運行	事業の実施 <sup>*1</sup>	事業の準備 <sup>*2</sup>	事業の評価	システム開発・導入	車両等の購入・改造	施設の整備	案内の整備	キャッシュ決済導入	運転者の講習料	燃料費
<a href="#">埼玉県地域公共交通運行継続支援金</a>											●
<a href="#">生活交通路線維持費補助金</a>	●										
<a href="#">生活交通路線確保対策費補助金</a>	●										
<a href="#">地域乗合バス路線確保対策費補助金</a>	●										
<a href="#">市町村廃止代替貸切バス路線確保対策費補助金</a>	●										
<a href="#">市町村自主運行バス路線確保対策費補助金</a>	●										
<a href="#">ノンステップバス導入促進事業補助金</a>						●					
<a href="#">埼玉県鉄道駅ホームドア設置促進事業補助金</a>							●				
<a href="#">埼玉県内方線付き点状ブロック整備事業費補助金</a>							●				
<a href="#">みんなに親しまれる駅づくり事業補助金</a>							●				
<a href="#">埼玉県タクシーバリアフリー化促進事業補助金</a>						●					

### ■さいたま市の補助メニュー

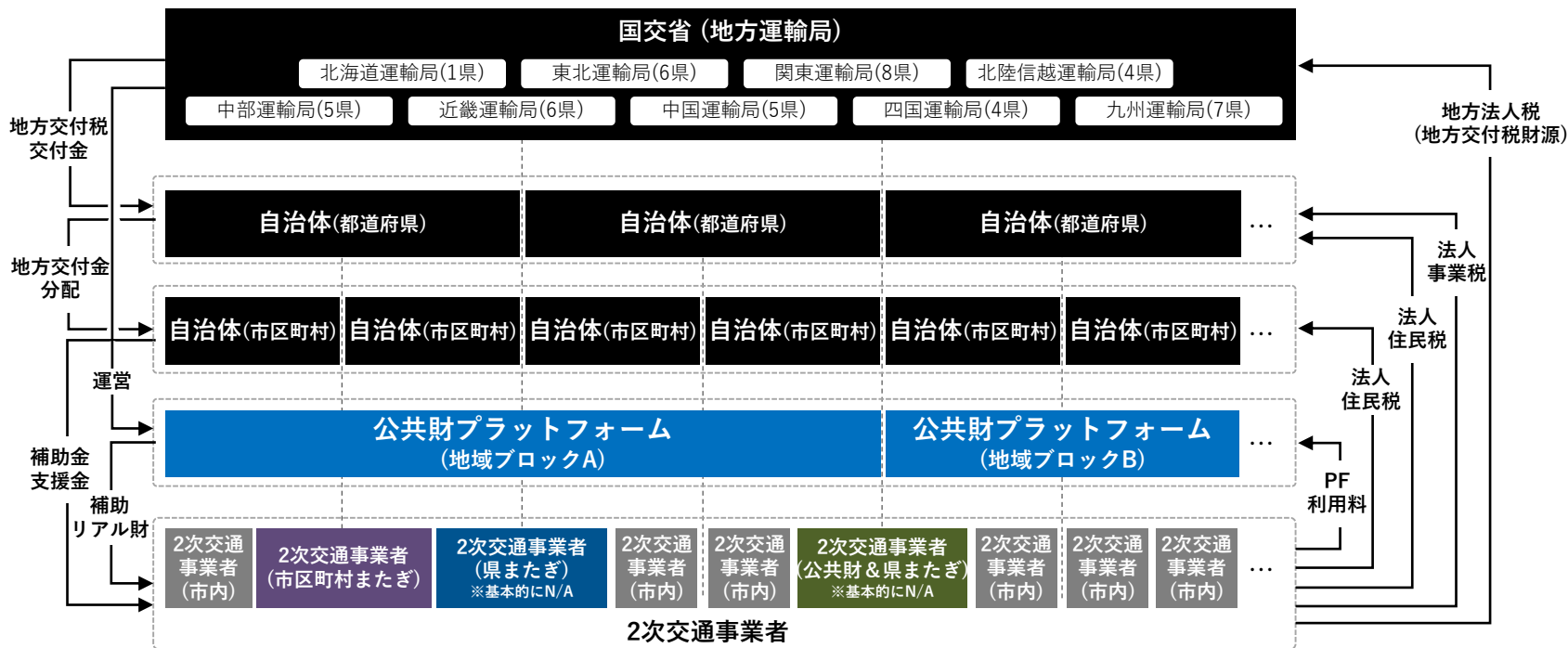
補助名称	補助対象経費										
	路線の運行	事業の実施 <sup>*1</sup>	事業の準備 <sup>*2</sup>	事業の評価	システム開発・導入	車両等の購入・改造	施設の整備	案内の整備	キャッシュ決済導入	運転者の講習料	燃料費
<a href="#">さいたま市コミュニティバス等運行経費補助金</a>	●										
<a href="#">さいたま市ノンステップバス導入促進等事業費補助金</a>						●					
<a href="#">さいたま市バス利用促進事業費補助金</a>					●	●	●	●	●		
<a href="#">さいたま市交通バリアフリー化設備補助金</a>							●				
<a href="#">令和4年度さいたま市公共交通運行継続支援金</a>	●										

## 公共財プラットフォーム運営主体の考え方

# 行政/公共財プラットフォーム/交通事業者の関係性と財の流れ整理

今後、公共財プラットフォームのブロック組織等の検討を開始するにあたり、まずは行政/公共財PF/  
交通事業者の関係性を整理した

公共財プラットフォームと行政・交通事業者の関係



# 公共財ブロック設定の考え方 ～地方運輸局との組織的整合の必要性

公共財プラットフォームの拠点ブロックの考え方として、前回ご提示した地方運輸局の管掌地区に完全に準拠すべきかについて討議させて頂きたい。

地方運輸局	管轄区域	個別エリア課題	討議論点
北海道運輸局(1県)	北海道	・北海道一つを1ブロックで内部補助が成立するか？	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財プラットフォームを地方運輸局に準拠して設計する場合、以下の問題を解消する必要</li> <li><b>管掌エリアの土地の広さ(必要原資の差)</b></li> <li><b>ブロックごとの原資の大小(内部補助が成立しない拠点)</b></li> <li>内部補助が成立しえないブロックが存在することを許容する？ → 国交省からの原資の差配で調整する等</li> <li>仮にPFの拠点ブロックを運輸局管轄をまたぐような設計にした場合、行政コミュニケーション上のデメリットは何か存在するか？ (原資となる税収の配賦等)</li> </ul>
東北運輸局(6県)	青森県 岩手県 宮城県 秋田県 山形県 福島県	-	
関東運輸局(8県)	茨城県 栃木県 群馬県 埼玉県 千葉県 東京都 神奈川県 山梨県	・エリア内不均衡が大きい(東京圏→その他)	
北陸信越運輸局(4県)	新潟県 富山県 石川県 長野県	・当該ブロックのみで運営できるか?内部補助原資は?	
中部運輸局(5県)	福井県 岐阜県 静岡県 愛知県 三重県	・エリア内不均衡が大きい(名古屋→その他)	
近畿運輸局(6県)	滋賀県 京都府 大阪府 兵庫県 奈良県 和歌山県	-	
中国運輸局(5県)	鳥取県 島根県 岡山県 広島県 山口県	・当該ブロックのみで運営できるか?内部補助原資は?	
四国運輸局(4県)	徳島県 香川県 愛媛県 高知県	・当該ブロックのみで運営できるか?内部補助原資は?	
九州運輸局(7県)	福岡県 佐賀県 長崎県 熊本県 大分県 宮崎県 鹿児島県	・エリア内不均衡が大きい(福岡→その他)	

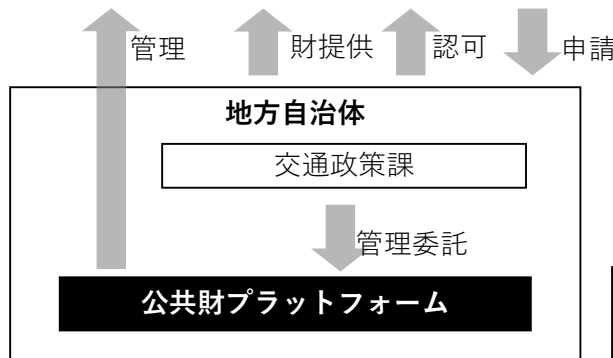
# 公共財プラットフォーム運営主体のあり方① ～組織の位置づけとスキーム

公的補助の類型を整理するにあたり、運営主体である公共財プラットフォームの位置づけを整理したい

## 【Op.1】自治体内部機能

- 交通事業者に対する財提供の窓口は自治体
- 公共財プラットフォームはバックエンドの運営管理支援を行う

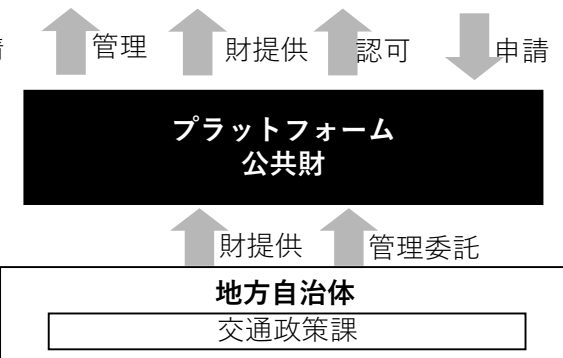
交通事業者(第3セクター/市営等含む)



## 【Op.2】自治体委託事業

- 交通事業者の窓口は公共財プラットフォーム
- 財源は自治体の管理する一般財源/特定財源を管理運用する委託事業を行う

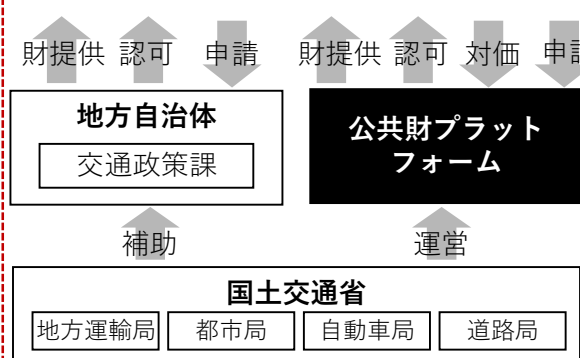
交通事業者(第3セクター/市営等含む)



## 【Op.3】PF独立事業(国交省運営事業)

- 公共財プラットフォームは国交省管轄の事業体
- 交通事業者に対する支援を行い、事業収益を得る

交通事業者(第3セクター/市営等含む)



- 全国統一の標準規格の維持やサービスレベルの均質化が担保できない
- 自治体業務の受託事業となり、そもそもプラットフォームである必然性がなくなる
- 自治体の意向によって公共財プラットフォームの活用が左右される
- 組織として内部補助の原資を持ちえない

- 公共財プラットフォームは国交省の運営事業(首都高速道路株式会社など)と同じ位置づけであり、標準規格をベースとした統一サービスを全国に提供することが可能

※次項の「公的補助」の類型はいったん上記オプション3をベースに記載した

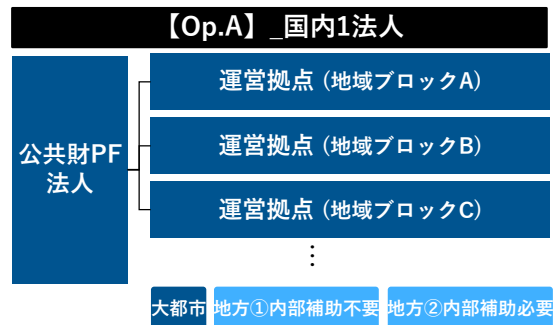
# 公共財プラットフォーム運営主体のあり方② ～組織単位

公共財の運営主体については「国内一つの法人」「エリアブロック単位の法人」という2つの考え方が想定

## 公共財運営主体の討議の論点

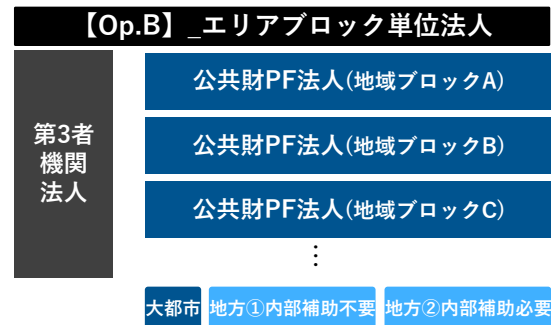
- 前提として財の管理や提供を行う主体として **公共財プラットフォームの運営団体は必要**
- その際、運営団体は国内に1法人とするか？  
もしくはエリアブロック単位で法人格を有するべきか？
  - 【国内1法人】**  
1法人としてエリアブロックごとに拠点を設置
  - 【エリアブロック単位法人】**  
エリアブロック別に法人を設立し、個別事業運営を実施
- 上記オプションを討議するにあたって勘案すべきポイントは以下を想定
  - ルール/仕様管理・マネジメントの観点
  - サービス提供レベル平準化の観点
  - 内部補助のエリア差配の公平性担保の観点
  - 各エリアの実態把握と意思決定速度の観点
  - 税金等、補助の出所の観点
  - 全体収支管理の観点
  - 組織設計・人事等の組織ガバナンスの観点
  - MLIT/警察庁/内閣府等、行政コミュニケーションの観点

## 公共財プラットフォーム運営主体のオプション



- 各エリアブロックの公共財を統括する管理主体(HQ)の下、各ブロックエリアごとに設置された運営拠点が各エリア交通事業者とのコミュニケーション実施
- 全国公共財の収支はHQにて管理

合理的ではあるが、行政/官僚が動かない  
(天下り先ができない)



- 各エリアブロックごとに独立した法人として公共財運営会社を設置  
(公共財関東/公共財関西/公共財九州など・・・)
- 各エリア単位には1法人のみ設立が許可される
- 各法人は統一の標準仕様・ルールに従って、各エリア内で収支を管理

合理的ではないが、行政/官僚は動いてくれる  
(各地に天下り先ができる)

公的補助の内訳と財源の考え方

# 交通事業者への提供財と財源整理 ～公的補助とは何か？

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源	公的補助(サービス財/リアル財)		保有者(交付者)	概要		
自治体 (地方交付税/地方税)	カネ	補助金 交付金	地方交付税交付金による 各種支援事業	地方自治体	• 既存の自治体による支援事業と同様であり、交通事業者に対する各種経営支援事業を行う	
	モノ	地上 インフラ	自動運転専用道路	地方自治体	• サービスカー走行空間である路面は既存道路と同様、一般財源によって国・自治体が整備・管理を行う	
			路側機器等 その他地上インフラ	地方自治体	• 車両走行を補助する各種路側機器は一般財源により、自治体が保有管理するが、設置機器の仕様の決定やメンテナンスは公共財プラットフォームに委託される	
コト	計画	都市計画 整備計画	地方自治体	• 各地方自治体は個別に都市計画マスタープランを設定し、スマートモビリティ化を前提とした街づくりのランドデザイン、及び実行計画を策定する		
公共財プラットフォーム (特定財源/国庫支出金/事業利益)	モノ	システム	運行管理PF (交通管制システム)	公共財PF	• 路面を走行する複数の自動運転車両を中央で管理する管理システムを提供し、交通事業者は自社サービスカーを当該システムの指示の下にサービスを提供	
			自社運行管理システム (群管理システム)	公共財PF	交通事業者	• 交通事業者が走行車両の群管理を行うシステムであり、交通事業者が保有 • システム開発については上記「サービス付常設設備等購入資金」の交付も想定
	モノ	車両	サービスカー ボディ	公共財PF	交通事業者	• ボディは交通事業者やその他事業者が消費者にサービスを提供するインターフェースであり、ボディは「事業者自社保有(標準仕様)」とPF公共財による貸与が想定
			制御付台車	公共財PF	交通事業者	• 公共財プラットフォームによって定義された標準仕様で設計され、PFから各交通事業者に貸与(または仕様に則った自社保有)される
	モノ	地上 インフラ	エネルギー供給/ 保管メンテナンス拠点	公共財PF	交通事業者	民間事業者
コト	ルール	標準車両仕様/ システム仕様	公共財PF		• 上記、制御付き台車や群管理システム、自社運行管理システムなどの仕様については公共財プラットフォームが定義し、各交通事業者への導入支援等を行う	



エリア属性別の公的補助提供のあり方

# 都市属性別の公的補助のあり方

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源 公的補助(サービス財/リアル財)

エリア属性に合わせた補助のあり方【討議用素案】

				大都市	地方都市①内部補助不要	地方都市②内部補助必要	地方都市③	
自治体 (地方交付税/地方税)	カネ	補助金	地方交付税交付金による各種支援事業	前提方針としてPFは標準仕様の開示のみで 開発自体は自社投資もしくは自治体からの交付金がベース (内部補助の原資としての位置づけ)			自治体交付金の不足分を PFの内部補助で補い、 積極的なインフラ投資を推進	PFとして積極投資は行わず、 基本的には自治体による 交付金で現状を維持
		モノ	地上インフラ	自動運転専用道路	自治体策定の都市計画をベースに自治体が主体者として道路整備等を行うが、自動運転専用道路敷設の計画については公共財プラットフォームと協議の上、決定する			*前提は左記と同様だが、自治体として支援資金を賄えないケースが多いと想定され、整備はシルミニマムを維持する最低限のレベルにとどまる
				路側機器等 その他地上インフラ	専用道路/路側機器の仕様は公共財プラットフォームにて定義されたものに準拠 ( <u>交通事業者の専用道路使用は許認可制になることを想定し、上記仕様に準拠していることが認可の前提</u> )			
	コト	計画	都市計画 整備計画	*都市属性にかかわらず、スマートモビリティ浸透を前提とした都市計画マスタープランを策定・公開する				
特定財源(国庫支出金 / 事業利益)	公共財プラットフォーム	モノ	システム	運行管理PF (交通管制システム)	*都市属性にかかわらず、運行管理PFは各エリアの公共財プラットフォーム拠点が管理し、全国の交通事業者に提供される			
				自社運行管理システム (群管理システム)	*システム要件の開示に留め、開発コスト自体は事業者負担		*システム要件を踏まえた自社開発の他、PFからのシステムリースも想定	
		車両	サービスカー ボディ	*公共財PFはボディ・台車の設計仕様を公開 *交通事業者は仕様に準拠して、台車を自社開発するか、もしくはPF保有台車をリース ※ボディについては自社開発が前提		*前提として左記「大都市・地方都市①」と同様だが、台車リース料を下げる等の優遇措置が取られる		*台車/ボディは交通機能のみであり、交通以外サービス事業者への支援は行わない
			制御付台車					
	地上インフラ	エネルギー供給/ 保管メンテナンス拠点	*エネルギー供給は民間事業者からの参入を推奨 *車両保管・メンテ拠点は各事業者アセットを活用			*公共財プラットフォームから拠点を設置 ※民間の参入は望めない		
	コト	ルール	標準車両仕様/ システム仕様	*標準車両の仕様等については公共財プラットフォーム資産として、エリア/交通事業収支状況等にかかわらず、開示共有				

公共財の提供形態・マネタイズスキーム

# 自治体による財の提供形態・マネタイズスキーム① ～自治体による公的補助

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源		公的補助(サービス財/リアル財)		提供形態とマネタイズスキーム【討議用素案】				
		財の保有者	財の利用者	提供形態概要		保有者への対価		
(地方交付税、地方税) 一般財源 自治体	カネ	補助金 交付金	地方交付税交付金による 各種支援事業	地方自治体	→	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助金/支援金/助成金/給付金等、行政からの支援事業については、<b>事業者からの申請によって提供</b>され、事業者に返済義務は存在しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対価は発生しない ※ただし事業者による立替えに対しての支給</li> </ul>
	モノ	地上 インフラ	自動運転専用道路	地方自治体	→	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PF定義の仕様に準拠した車両の使用のみ許可され、自治体の負担するインフラ維持コストは専用道路を利用する<b>交通事業者からの税収によって賄われる</b>想定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用料・使用料 (事業者が納入するが、負担は消費者に帰属)</li> <li>特別目的税 (事業者負担にはなるが、これがサービス提供額の算定基準となる)</li> </ul>
			路側機器等 その他地上インフラ	地方自治体	→	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記同様、専用道路に設置された路側機器等についても自治体がインフラ維持コストを負担し、<b>交通事業者からの税収によって賄われる</b>想定</li> </ul>	
	コト	計画	都市計画 整備計画	地方自治体	→	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画は自治体が策定・公表する街づくり方針であり、<b>競合性・排除性ともに存在しない「純粋公共財」</b>ため、対価は発生しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対価は発生しない</li> </ul>

# 公共財PFの財の提供形態・マネタイズスキーム② ～公共財PFからの財提供pt.1

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源 公的補助(サービス財/リアル財) 提供形態とマネタイズスキーム【討議用素案】

		財の保有者	財の利用者	提供形態概要	保有者への対価			
特定財源(国庫支出金) / 事業利益	公共財プラットフォーム	モノ	システム	運行管理PF (交通管制システム)	公共財PF → 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が専用道路を使用する際に公共財PFへ納入するものであり、<b>消費者が運賃と一緒に交通事業者へ支払う</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PF利用料 (交通事業者→公共財PF)</li> </ul>	
				自社運行管理システム (群管理システム)	自社開発	交通事業者 → 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社車両の運行管理システムであり、自社インフラとなるため、当該インフラ開発維持費用は自社販管費として処理 ※最終的に<b>消費者運賃に反映される可能性</b>があるが「対価」という概念ではない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対価は発生しない (自社開発コスト)</li> </ul>
					PFからリース	公共財PF → 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社車両の運行管理システムを公共財PFからリース提供を受けるためリース料が発生 ※最終的に<b>消費者運賃に反映される可能性</b>があるが「対価」という概念ではない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>システムリース料</li> </ul>
			車両	サービスカーボディ	PFリース	公共財PF → 交通事業者 / 交通外事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社車両の運行管理システムを公共財PFからリース提供を受けるためリース料が発生 ※最終的に<b>消費者運賃に反映される可能性</b>があるが「対価」という概念ではない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービスカーリース料</li> </ul>
					自社開発 (交通事業者)	交通事業者 → 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>標準仕様に基づき自社開発するサービスインターフェースであり、<b>開発費用は販管費として処理</b>されるため、ボディそのものに対する対価は存在せず、消費者は提供されるサービスに対する対価を支払う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社資産の自社利用であり、保有者への対価は発生しない</li> </ul>
					自社開発 (交通以外事業者)	交通外事業者 → 交通外事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>同上 ※ただし、台車保有者に対する台車利用料は別途発生</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社資産の自社利用であり、保有者への対価は発生しない</li> </ul>

# 公共財PFの財の提供形態・マネタイズスキーム③ ～公共財PFからの財提供pt.2

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源 公的補助(サービス財/リアル財) 提供形態とマネタイズスキーム【討議用素案】

		財の保有者	財の利用者	提供形態概要	保有者への対価				
特定財源(国庫支出金) / 事業利益 公共財プラットフォーム	モノ	車両	制御付台車	自社開発 (交通事業者)	交通事業者 → 交通事業者	・標準仕様に基づく自社開発資産であり、開発費用は販管費として処理されるため、対価は発生しない ※最終的に <b>消費者運賃に反映される可能性</b> があるが「対価」という概念ではない	・対価は発生しない (自社開発コスト)		
				PFからリース (交通事業者)	公共財PF → 交通事業者	・公共財PF保有の標準仕様台車を交通事業者がリースを受けて使用する場合は、交通事業者から公共財PFに対してリース料が発生 ( <b>ただし大都市/地方都市①②で両立が変動</b> )	・車両リース料 (交通事業者→公共財PF)		
				PFからリース (交通以外事業者)	公共財PF → 交通以外事業者	・自社でサービスカーを開発した交通以外の事業者が公共財PFから台車のリース提供を受ける場合はPFに対する台車リース料を支払う( <b>※運行管理システム利用料は交通事業者に支払う</b> )	・車両リース料		
				交通事業者からリース (交通以外事業者)	交通事業者 → 交通以外事業者	・自社でサービスカーを開発した交通以外の事業者が交通事業者保有の台車をリース提供受ける場合は台車に対するリース料を交通事業者に支払う	・車両リース料		
				地上インフラ	エネルギー供給拠点	公共財PF	公共財PF → 交通事業者 公共財PF → 交通以外事業者	・公共財PFが保有するエネルギー供給拠点を交通事業者が使用する場合は交通事業者が公共財PFに対価を支払う	・エネルギーチャージ料金
						交通事業者	交通事業者 → 交通事業者 交通事業者 → 交通以外事業者	・交通事業者が保有するエネルギー供給拠点を交通事業者が使用する場合は自社資産の自社利用であり対価は発生しないが、他社が利用する場合は対価が発生する	・エネルギーチャージ料金 (他社提供の場合のみ)
	民間事業者 (民間GS等)	民間事業者 → 交通事業者 民間事業者 → 交通以外事業者	・民間事業者が保有するエネルギー供給拠点を交通事業者が使用する場合は交通事業者が公共財PFに対価を支払う			・エネルギーチャージ料金			

# 公共財PFによる財の提供形態・マネタイズスキーム④ ～公共財PFからの財提供pt.3

自治体と公共財プラットフォームは以下の分掌により、交通事業者への公的補助を分担する

財源		公的補助(サービス財/リアル財)		提供形態とマネタイズスキーム【討議用素案】				
				財の保有者	財の利用者	提供形態概要	保有者への対価	
特定財源(国庫支出金)／事業利益	公共財プラットフォーム	モノ	地上 インフラ	保管 メンテ拠点	公共財PF	公共財PF → 交通事業者 公共財PF → 交通以外事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PFが保有する保管拠点を交通事業者が使用する場合は交通事業者が公共財PFに対価を支払う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保管車庫利用料</li> <li>メンテナンス費用</li> <li>※メンテは専門事業者委託</li> </ul>
					交通事業者①	交通事業者 → 交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>自社資産の自社利用であり、対価は発生しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対価なし</li> </ul>
					交通事業者②	交通事業者 → 交通以外事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者が保有する保管拠点を交通以外事業者が使用する場合は交通以外事業者が交通事業者へ対価を支払う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>保管車庫利用料</li> <li>メンテナンス費用</li> <li>※メンテは専門事業者委託</li> </ul>
		コト	ルール	標準車両仕様/ システム仕様	公共財PF	公共財PF → 交通事業者 公共財PF → 交通以外事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共財PFのルール策定/更新等、サービス提供に必要な事業運営コストは各種事業者からのPF基本利用料によって賄われる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PF基本利用料金</li> </ul>