

提言書

スマートモビリティ公共財プラットフォームの 制度化について

公益社団法人土木学会

土木計画学研究委員会

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

2026年2月

1. 要旨 (Executive Summary)

1.1. 提言の背景と目的

地域公共交通は、国民の生活基盤であり、地域社会を支える不可欠なインフラである。その意義は、通勤通学や買い物の利便性とどまらず、医療・福祉や防災といった広範な社会分野にも及び、地域社会全体の持続性を支えている。しかし、人口減少・運転士不足・赤字経営の恒常化により、特に地方部では交通サービスの維持が困難となっている。国は「地域公共交通確保維持改善事業」を始めとした各種支援強化を進めているが、現行制度では、地域交通を長期的かつ安定的に支援する仕組みには至っていない。

こうしたなか、将来の交通サービスを支える選択肢のひとつとして、自動運転技術に大きな期待が寄せられている。自動運転は、人的制約を克服する可能性を秘めており、運転士不足を補うことで、公共交通運営費用の大半を占める人件費の削減や運行時間帯の拡大によるサービスレベル改善など、地域に必要な移動手段を維持するための現実的解決策である。また、自動運転技術は、運転におけるヒューマンエラーの低減による交通事故リスクの低減といった安全面の効果も期待できる。しかし、現時点ではその導入には高いコストが伴い、現行の支援制度のもとでは、国の支援を受けても持続的な運用には至らない。つまり、自動運転は将来の担い手のひとつとして期待されるが、その可能性を十分活かすためには、制度整備の一層の推進が求められる。

そこで本提言では、自動運転技術の社会実装を契機とし、車両・設備等の資産を「公共財」として制度的に整備・保有・貸与する仕組み「スマートモビリティ公共財プラットフォーム(以下、公共財 PF)」の制度化を提案する。この仕組みにより、以下のような社会の実現を目指す。

- ・ 誰もが社会参加のために「移動」できる社会
- ・ 限られた公的支援を有効活用し、持続的に地域交通網を維持・発展させる社会
- ・ 車両やシステム等の国産調達機会を創出し、交通サービス分野における過度な海外資本依存のリスクを低減する社会

なお、本提言内容の検討体制・活動履歴等の詳細は付録に整理している。

1.2. 提言の要点

(1) 公共財 PF の創設

自動運転車の社会実装に必要な車両・センサ・運行システム等の資産について、共通仕様を制定したうえで、一括調達・貸与を行う主体「公共財 PF」の創設を提案する。なお、ここで対象とするのは、幹線バス・BRT から準幹線バス、ラストマイルやオンデマンド交通に至るまでの自動運転型道路公共交通である。これにより、地域間のスマートモビリティの導入格差を是正し、スケールメリットを活かした効率的な資産整備・運用を実現する。公共財 PF が保有する資産は、自治体・交通事業者・その他民間企業が利用可能とし、地域の持続可能性を支える基盤とする。また制度設計にあたっては、公共財 PF が資産を保有し貸与するモデルを基本としつつ、仕様管理に基づく調達支援を通じて公共財 PF 自身が資産を保有しない非保有型モデルも有効な実現手段として位置づける。

(2) 実現に向けた制度改正および財政支援

制度の実現に向けては、現行の補助制度から脱却し、公共財 PF による資産整備・貸与を可能とする制度変革が不可欠である。初期段階では国による資本金拠出や予算措置を前提とし、将来的には貸与料金収入も活用した運営を目指す。あわせて、地域公共交通計画と整合していることを制度利用の前提とし、地域政策との統合的運用を推進する。

1.3. 制度導入による主たる期待効果

- ・ 制度的公平性の向上: 共通仕様による一括調達・貸与により、導入地域の財政力に左右されず自動運転技術の導入機会を全国に均等化し、地域間の移動格差是正に寄与する
- ・ 持続可能な資産循環モデル: 従来の補助制度から脱却した、長期的な自動運転システムの導入・更新を可能にする

1.4. 政策実装に向けた道筋

制度の導入にあたっては、まずステークホルダーを含む共創チームを設置し、制度の詳細を固めたうえで、地域別のパイロットプロジェクトを実施し、実証結果を踏まえて制度設計を洗練させる。そのうえで、全国規模への段階的な展開を目指す。

1.5. 結語

本提案は、単なる調達方式の転換ではなく、持続可能な地域社会を支える新たな公共インフラ制度であり、制度イノベーションである。国におかれては、制度設計の具体化と社会実装に向けた検討支援を早急に進めていただきたく、ここに政策提言する。

2. 本文

2.1. 提言の背景と目的

持続可能な社会を実現するうえで、地域公共交通は国民の生活や経済活動を支える基盤であるとともに、特に地方においては、地域の活性化や社会的包摂を実現する不可欠な社会インフラである。その意義は、通院・通学・買い物などの日常的な移動需要を満たすことにあり、人口減少が進行する中でも依然としてその必要性が存在しているだけでなく、免許返納が進む高齢者層の増加に伴い、公共交通の重要性は今後さらに高まる。また、子供や高齢者をマイカーで送迎する者の負担も社会問題化している。しかしながら、人口減少やマイカー利用の拡大、感染症拡大を契機としたテレワークの普及など、生活様式の変化により公共交通の利用は長期的に減少傾向にある。これにより交通事業者の経営は悪化し、運転士の処遇改善や人材確保が困難となっている。結果として、サービス水準の低下や路線維持の困難化が進行し、利用者のさらなる減少を招く「負のスパイラル」が多くの地域で現実化している。

こうした状況は、市場原理に基づく民間事業者中心の運営を主とする従来の日本型公共交通運営モデルの限界を浮き彫りにしている。規制緩和後の過度な競争や生活様式の変化による経営疲弊を経て、個別事業者の努力だけでは地域公共交通の持続的な維持が困難となっている。今後の地域公共交通の再構築にあたっては、運営手法の見直しに加え、制度そのものの再設計が不可欠である。

これに対して、現在、交通DXの推進、地方公共団体や民間事業者との共創、地域経営における連携強化などを通じて、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)」が着実に進められており、国による制度的・財政的な支援も整備されている。また、運転士不足や低需要地域への対応が急務となる中、自動運転技術の導入は、持続可能な地域公共交通の実現に向けた現実的かつ戦略的な選択肢として注目されている。実際、地域公共交通の持続可能性を確保するためには、運転士不足という人的制約を克服することは避けられない。自動運転技術は、公共交通運営費用の大半を占める人件費の削減や運行時間帯の拡大によるサービスレベル改善などが可能であり、人的制約を根本から解決し得る有効な技術的手段である。加えて、自動運転技術は、運転におけるヒューマンエラーの低減による交通事故リスクの低減といった安全面の効果も期待できる。しかしながら、自動運転技術の社会実装を本格化させるためには、次節で示すように、現行制度の枠組みでは限界があり、自動運転を支える制度面での抜本的なイノベーションが求められている。そこで本提言では、自動運転技術の活用を支える新たな制度基盤の構築を柱とし、地域交通の持続可能性を高める新たな方向性を提示する。

2.2. 現行制度の限界

地域公共交通の維持・再構築に向けて、国は「地域公共交通確保維持改善事業」などを通じた支援を継続してきた。2025年度からは「交通空白解消・集中対策期間」が開始され、交通空白地域への対応強化や、自動運転技術の導入支援制度の整備も継続的に進められている。これらの取組みは、地域の実情に応じた柔軟な支援策として一定の成果を上げており、特に運転士不足や低需要地域へ

の対応策として、短期的な取組みだけでなく、中長期目線での対応を行っている。特に自動運転の社会実装は持続可能な社会および地域公共交通の実現に向けた重要な取組みといえる。しかし、こうした支援制度は、地域公共交通の維持・確保に必要な長期的な対応には十分にまでならず、以下に示すような限界が顕在化している。

(1) 個別調達による効率性の限界

現行制度は、自治体や交通事業者ごとの申請に基づく個別補助を基本としており、車両や設備の調達も地域単位で行われている。この仕組みは地域の自主性を尊重し、地域特性の柔軟な反映を可能にする一方で、調達の分散化によりコスト高や仕様のばらつきといった課題が生じやすい。特に、自動運転に必要な高額かつ専門性の高い機器については、仕様共通化に基づく集約的な調達によって、コスト低減と専門知識の乏しい交通事業者の導入可能性を高める余地がある。

(2) 初期導入に偏重した支援の限界

自動運転技術の導入支援においては、実証段階や初期導入に対する補助が中心であり、継続運用や機器更新、地域展開に必要な資産整備等への支援は限定的である。今後、初期導入後の持続的な運用段階を見据えた支援の拡充が求められる。

初期導入支援が中心となっている現状の制度においては、先進的な自治体が制度を活用し、モデル形成を進めることは、政策的にも重要な意義を持つ。その成果を全国展開につなげることで、制度の成熟と技術の普及が加速する。しかし一方で、財政力や企画力に乏しい自治体では、依然として制度の活用自体が困難であり、技術導入の地域間格差が拡大する懸念もある。

加えて、制度整備が不十分のまま市場原理に委ねれば、経済合理性に基づき都市部だけでサービスが展開され、採算性の低い地方部が切り捨てられる「クリームスキミング」のリスクがある。これは現状の地域間格差を一層深刻化させるものであり、持続可能な社会を実現するためには、全国規模で公平性と持続性を担保する制度変革が不可欠である。

2.3. 基本提言

本提言では、自動運転車をはじめとした次世代モビリティの社会実装を前提とし、地域公共交通の持続可能性と公平性を高める新たな制度変革として、「公共財 PF」の創設を提言する。ここで対象とするのは、多様な運営主体(自治体、交通事業者等)と運行方式(定時定路線、オンデマンド等)によって、地域の幹線的な輸送から端末輸送までを担う、自動運転型道路公共交通である。

これは、スマートモビリティのための交通資産を「公共財^{※1}」として整備・保有・活用する仕組みを制度として構築するものである。図1は、公共財 PF を導入した際の地域公共交通サービスの概念図であり、自動運転車両やシステム等を共通仕様に基づいて調達・貸与する仕組みを示している。なお、ここで示す概念図は、交通事業者主体での導入を想定した典型的な制度設計の一案であり、他の制度設計の選択肢や応用可能性については付録に整理している。以降、本節では、公共財 PF の制度設計を導く基本的な考え方を示す。

※1 ここでいう「スマートモビリティの公共財化」とは、経済学的に定義される非排他性・非競争性を意味するものではなく、スマートモビリティや関連する資産を、それを必要とする多様な主体に利用可能であり、またその利用によって利用主体に大きなメリットが生じる公共財的資産とすることである。

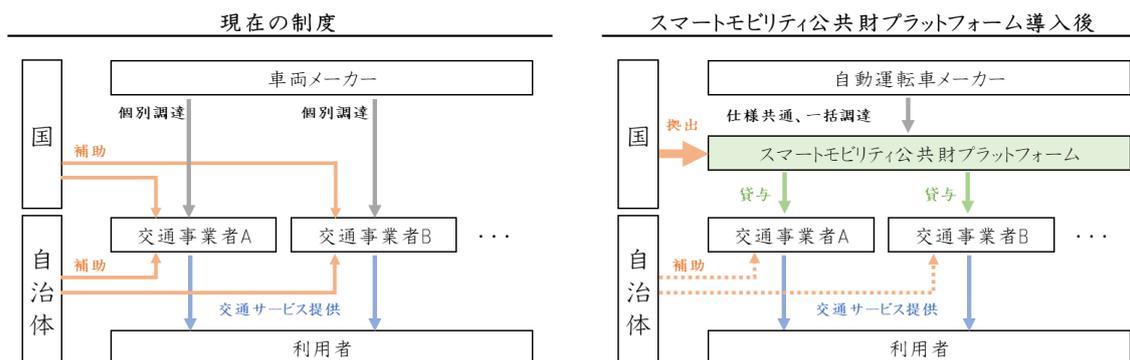


図1 公共財 PF 導入時の地域公共交通サービスの概念図(バス車両調達の場合)

(1) 共通仕様に基づく一括調達とコスト低減

公共財 PF は、自動運転車両、運行システム、路側機器などの資産を一定の共通仕様に基づいて一括調達・保有し、各地の交通事業者や自治体に対して貸与する仕組みを構築する。これにより、スケールメリットを活かしたコスト低減、資産の互換性確保、運用効率の向上が実現され、個別調達によるコスト高や仕様のばらつきといった課題を是正できる。

(2) 中立性と公共性を備えた共有資産モデルの構築

公共財 PF は、交通サービスの運営主体ではなく、資産の整備・保有・貸与を担う中立的な機関として創設される。これにより、地域の実情に応じた柔軟な運営体制の構築が可能となり、新たな事業者による交通事業への参入も期待される。また、公共財 PF が共通仕様に基づく資産を保有することで、財政力や地域特性に左右されない「最低限の移動手段」を制度として支援するため、地域間の公平性を高められる。

(3) 資産循環の円滑化による持続可能な交通サービスの確保

公共財 PF は、資産の初期導入にとどまらず、保守・更新・再配置といったライフサイクル全体を通じて資産循環を円滑化する役割を担う。中古資産の再貸与や段階的な技術更新を通じて、車両等の陳腐化を防ぎ、従来の補助制度では実現が難しかった持続可能な交通サービスの提供を支援する。

(4) 技術集積と産業基盤の強化

公共財 PF が資産を一元的に整備・保有することで、車両や運行システム、関連施設に関するデータや知見を集約し、個別事業者では得にくい技術集積が促進される。これは標準化や安全基準の高度化、効率的な維持管理手法の確立を後押しし、日本の自動運転関連産業全体の競争力を高める基盤となる。さらに、公共財 PF を通じた安定的な需要の創出は、メーカーにとっても中長期的な販路の確保につながり、持続可能な供給体制を形成する。これにより、自治体・交通事業者・メーカーの利害が調和し、普及拡大と技術進化を一体的に促進することが可能となる。

(5) データ集約による地域交通計画・政策の高度化

公共財 PF の下で自動運転車両等が共有資産として運用されることで、運行実績や利用状況に関するデータを、地域や事業者を横断して継続的に把握できる基盤が形成される。これにより、地域交通の実態を俯瞰的に把握しやすい環境が整う。こうしたデータを活用することで、交通計画の策定や見直

しにおいて、重点的に取り組むべき路線やサービス、投資の方向性をより合理的に判断できるようになり、地域の実情に即した交通施策の実施や政策運営の質の向上につながる。なお、データの取扱いについては、運行事業主体の営業上の取扱い等にも配慮し、データ項目や秘匿区分等に関するルール整備・関係者間の調整を前提とする。

このように、公共財 PF の創設は、単なる資産調達の方法の転換ではなく、地域公共交通の運営に必要な資産を「民間保有・個別導入」から「公的保有・共同運用」へと転換する制度変革である。これは、地域の交通課題に対して、より持続可能で公平な解決策を提供するとともに、次世代モビリティ産業の育成・強化に寄与する新たな仕組みの構築であり、国・自治体・民間が連携して取り組むべき次世代の交通政策の柱となる。なお、本制度の構想の出発点は、公共財 PF が共通仕様に基いて資産を保有・貸与し、規模の経済と相互運用性を確保する点にあるが、資産の性質や市場の成熟度に応じて、仕様管理・調達支援による非保有型モデルを選択肢と位置づけることもできる。すなわち、本制度の本質は、持続可能な社会の実現に向けて、地域交通を支えるための安定的な資産調達・運用の仕組みを制度として確立する点にある。次節では、本制度の基本設計である保有・貸与を例に、公共財 PF を制度として実装するために必要な具体的構成要素(保有資産の対象範囲、貸与制度の仕組み、法人形態・財源・ステークホルダー)について、整理する。

2.4. 具体的な制度設計

本提言が構想する公共財 PF は、自動運転サービスの社会実装に必要な資産を、共通仕様に基いて一括調達・保有し、地域の自治体や交通事業者に貸与する中立的な組織である。本節では、公共財 PF を制度として実現するための検討項目を以下の観点から整理し、提言する。なお、本節の内容は公共財 PF の骨格案を示すものであるが、具体的な制度設計は、関係者による十分な検討により判断されるべきであり、提言内容を支えて具現化するための時点案として提案する。

(1) 保有資産の範囲

公共財 PF が取扱う資産の想定を表 1 に示す。対象は、自動運転車両、路側機器センサ、運行・管制システムなどが含まれる。これらの資産については、仕様管理者、資産保有者、維持管理者、使用者の 4 者を区分するフレームを提案し、各主体の責任と役割を整理することで、公共性を確保しながら柔軟な運用を可能にする。なお、この区分は今後の制度調整の出発点となるものであり、最終的に確定したものではない。

公共財 PF による資産の仕様管理・保有について、電気自動車用の充電設備や車両メンテナンスのように、既に市場に普及している領域は、交通事業者や自治体による保有・維持管理も任意とし、すべての資産を公共財 PF が保有する必要はなく、事業者による利用も任意を想定している。一方、自動運転車両は、量産効果によるコスト低減や、中古資産の再配置による二次流通の促進の観点から、制御プロトコルやユーザーインターフェースなどの仕様共通化が極めて重要であり、公共財 PF がその役割を担うことが望ましい。路側機器や専用走行空間といったインフラも、共通仕様で整備されることで、地域間の相互運用性が高まり、サイロ化を防ぐ効果が期待される。このような設計思想に基づき、公共財

表 1 公共財 PF が取扱う資産とその取扱者の想定

分類	資産	概要	仕様管理者	資産保有者	維持管理者	使用者
車両	自動運転車両	公共財PFにより定義する仕様共通化される車両	公共財PF	公共財PF	公共財PF	交通事業者
地上インフラ	自動運転専用道路	自動運転専用道路が整備される場合における道路	公共財PF	国・自治体	国・自治体	交通事業者
	路側機器センサ	自動運転車の運転支援や補助に使用する道路側に設置されるセンサ類	公共財PF	国・自治体	国・自治体	交通事業者
	信号機	道路交通法で規定される信号機	警察	警察	警察	交通事業者
	車両充電施設	電気自動車の充電に必要な施設	民間事業者	公共財PF 民間事業者	公共財PF 民間事業者	交通事業者
	車両メンテナンス施設	車両メンテナンスに必要な施設	民間事業者	公共財PF 民間事業者	公共財PF 民間事業者	交通事業者
システム	管制システム	不特定多数の交通事業者毎に運行される自動運転車を管理するシステム	公共財PF	公共財PF	公共財PF	公共財PF
	運行システム	特定の交通事業者毎に運行される自動運転車を管理するシステム	公共財PF	公共財PF	公共財PF	交通事業者

PFは単なる資産供給機関ではなく、資産の共通仕様と運用基準を策定・管理する役割を担う。

公共財 PF による日常点検などの維持管理について、基本的に交通事業者が担う想定であるが、自動運転車両の保守においては、これまでにない自動運転システムやセンサに係る保守が求められ、これに伴う保守人材の確保が難しくなる。そのため、公共財 PF が集中的に保守人材を養成し、不足する人材への対応を可能とする。特に、経営資源に限りのある地方交通事業者にとっては、交通サービスに必要な資産と人材を協調領域とする制度設計が、交通サービス全体の持続可能性を高める基盤となる。

(2)ステークホルダーと役割分担

公共財 PF は多様な主体の協働により支えられる。図2に想定する公共財 PF の主要ステークホルダーを示すとともに、主要なやり取りを示す。また、各ステークホルダーが有する役割分担案を以下に整理する。なお、国については国土交通省だけでなく経済産業省や総務省を含む関係省庁を想定している。

- | ●主要なステークホルダー | 主要な役割 |
|--------------|-------------------------------|
| ・ 国 | 初期資金の拠出、全体監督、法整備 |
| ・ 公共財 PF | 制度設計、共通仕様策定、資産の調達・保有・貸与、保守・更新 |
| ・ 自治体 | 地域公共交通計画の策定、必要に応じた交通事業者への補助 |
| ・ 交通事業者 | 交通サービス提供・運行管理 |
| ・ 技術・資産等提供者 | 車両・システム・インフラ等の提供 |

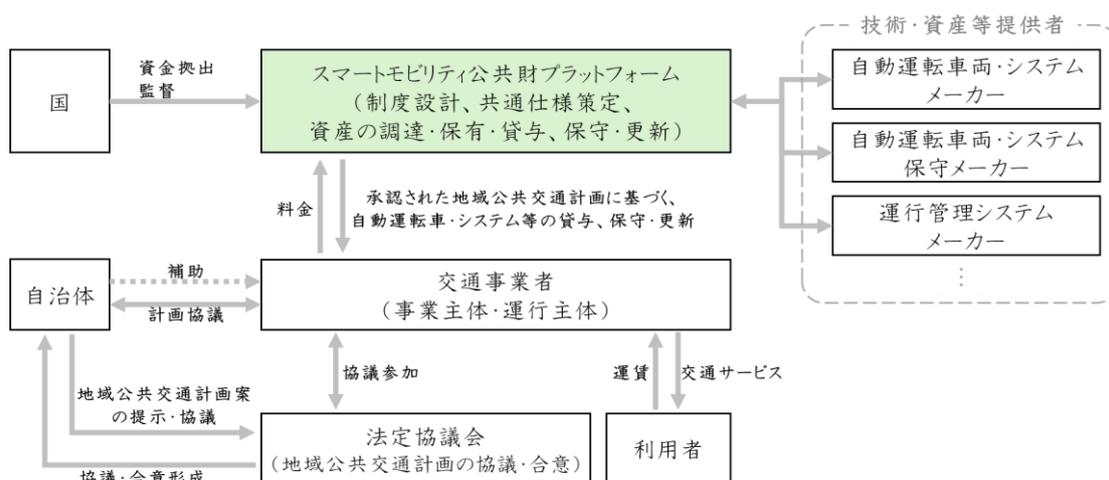


図2 公共財PFの主要なステークホルダー

ここで、公共財PF制度は単なる資産供給スキームではなく、地域交通の総合的な運用を支援する役割を持ち、公共財PFが提供する共有財としての資産は既存の交通事業者に限定をしない想定である。例えば、病院の通院に使用する送迎バス、通勤バス、学校におけるスクールバスから、リゾート施設の送迎バスなど、公共交通事業者以外に自動運転システムを必要とする団体に対しても貸与することも可能である。これにより、広く販路を確保することができ、より広範に持続可能な交通サービスを支援するとともに、市場拡大による更なるスケールメリットを創出する。

(3) 組織形態とスケールの設計

公共財PFの制度設計においては、公益性・中立性・柔軟性を確保するため、以下のような段階的設計が想定される：

- ・ 創設期：公益財団法人型または一般財団法人型（特別措置による指定）
- ・ 発展期：独立行政法人型または準公的会社型

これにより、初期導入から制度拡大・定着までを見据えた段階的な発展が可能となる。創設期には、自動運転車メーカーやリース会社、学識経験者など多様な機関からの出向者を中心に組織を立ち上げることも想定され、各主体にとっての参加メリットを明確にすることが重要である。今後、精緻な制度設計を関係者間で進める必要がある。

(4) 貸与スキームと料金制度

保有資産を貸与契約に基づき提供し、利用者からの料金収入を通じて運営能力を高める。料金制度の設計においては以下の要素を考慮する。

- ・ 基本方針：全国共通の貸与料金体系（原価償却＋維持管理費＋保険料等）
- ・ 調整措置：需要・地理条件等を踏まえた調整（政策目的に基づく調整措置）

これにより、財政力の乏しい自治体や交通事業者でも制度利用を可能とし、地域格差を是正する役割を果たす。

2.5. 政策的意義と期待効果

公共財 PF は地域交通の持続可能性を支える新たな制度である。その導入は、多面的な政策的意義と定量・定性的な効果を有する。本章では、以下に主な意義と効果を整理する。

(1) 制度的公平性の向上

公共財 PF による共通仕様に基づいた資産の一括調達と貸与は、自治体や交通事業者の財政力や運営規模に依存せず、均等な導入機会を提供する。共通仕様化は、自動運転導入コストの削減だけでなく、インターフェースの共通化などにより専門知識の乏しい交通事業者にも導入が容易になる。さらに、本制度では前述の料金の調整措置を組み合わせることで、交通需要の低い地域や財政的に脆弱な地域においても自動運転技術を活用した最低限の移動手段の提供が可能となり、地域間の移動格差是正を実現する。

(2) 資産循環の円滑化による持続可能な交通サービスの確保

公共財 PF が資産の保有・保守・更新・再配置を一元的に担うことで、従来の補助型制度では困難であった長期的かつ柔軟な自動運転システムの整備・維持管理が実現する。これにより、車両・システムのライフサイクル全体を通じた効率的な資産活用が可能となり、地域公共交通サービスの安定供給を支える。

(3) 国内企業の参入機会の創出

公共財 PF の導入により共通仕様を制定したうえで大量調達を行うことで、自動運転関連産業において国内企業の参入機会が創出される。これにより、産業振興に加えて、交通サービス分野における過度な海外資本依存のリスクを低減し、中長期的には国内における技術基盤の強化にも寄与する。

(4) 経済的インパクトの規模感(生産誘発額の簡易推計)

2026年1月16日に閣議決定された第3次交通政策基本計画では、自動運転サービス車両数について、2025年度11台から2030年度10,000台へと拡大する目標が掲げられている。仮に公共財 PF を通じて、こうした自動運転サービス車両の普及が進展した場合、車両調達を起点とした関連分野への投資需要が発生することが想定される。自動運転車両1台あたり約6,000万円と仮定した車両価格について、産業連関表に基づく生産誘発係数を用いて簡易的に試算すると、10,000台規模の導入により、政策的意義を把握するための参考指標として、1.4兆円程度の生産誘発規模が想定される。なお、本試算は詳細な費用便益分析に代わるものではなく、公共財 PF の導入がもたらし得る経済的インパクトの規模感を示すことを目的とした概算であり、今後は費用便益分析等の詳細分析の実施が望まれる。

2.6. 実現に向けたステップ

段階的な制度設計と実現プロセスの提言

公共財 PF の実現には、関係主体との協調と段階的な試行・検証を通じた制度の精緻化が不可欠である。本節では、そのための実現ステップとスケジュール例を提言する。

(1) 実現に向けた主要ステップ

① 政策提言の発信

本提言を起点に、公共財 PF 制度の必要性と有効性についての社会的認知を広げる。国土交通

省や経済産業省をはじめとする関係省庁、自治体、交通事業者、民間企業、研究機関等との対話を通じ、制度の公共的意義と政策的整合性を議論する。

② 制度設計の具体化に向けた検討体制の構築

多様な関係者が参加するシンポジウムを開催し、産官学が参画する共創チームを創設し、以下の論点について詳細な検討を開始する。

- ・ 公共財 PF の制度的枠組み(組織形態・財源構造)
- ・ 費用便益分析等に基づく効果の詳細分析
- ・ 資産の共通仕様、調達・貸与スキーム
- ・ 関連法制度・規制の整備方針

③ 限定地域における概念検証(パイロットプロジェクト)

先進自治体・交通事業者と連携し、公共財 PF モデルを限定地域で試行する。車両・システムの共同調達や貸与運用、データ収集を通じて、制度運用上の課題や改善点を抽出し、公共財 PF の制度設計と効果を検証する。

④ 制度の洗練と全国展開の準備

パイロットプロジェクトの知見を活かし、制度設計を修正・補完する。法制度整備、財政措置、組織設計を進め、全国規模での段階的導入に備える。特に、仕様共通化と地域適応性のバランスを確保する仕組みが重要となる。

(2) 実現スケジュール(案)

年度	主な取組内容
2025 年度	政策提言の公表、関係者ヒアリング、シンポジウム開催
2026 年度	共創チーム創設、制度設計の具体化、パイロット地域の選定
2027 年度	共通仕様策定、限定地域でのパイロットプロジェクト実施、 制度設計の実証と評価
2028 年度	制度設計の見直し、関連法制度および財政支援の整備
2029 年度以降	全国展開に向けた段階的導入と制度の定着

公共財 PF の実現においては、初期段階における柔軟性と、運用段階における制度的安定性の両立が鍵となる。提言の実効性を担保するためにも、今後の検討過程においては、関係主体間の持続的な対話とエビデンスに基づく制度設計が不可欠である。

2.7. 結語

地域社会を支える新たなインフラ制度への転換に向けて

本提言は、人口減少・高齢化が進行する中で、持続可能な社会の実現に向けた制度変革として、「スマートモビリティ公共財プラットフォーム」の創設を提言する。なお、ここで対象とするのは、幹線バス・BRT から準幹線バス、ラストマイルやオンデマンド交通に至るまでの自動運転型道路公共交通である。

公共財 PF は、単なる車両調達方式の手法転換にとどまらず、自動運転公共交通システムの調達・

保有・運用の仕組みそのものを再設計する制度イノベーションである。共通仕様に基づいた資産の一括調達・保有・貸与を通じて、現行制度が抱える非効率性や地域間格差といった構造的課題を克服し、全国の自治体や事業者が公平かつ持続的に自動運転技術を活用できる環境を整備することが可能となる。さらに、公共財 PF を通じて技術・データが集積されることで、国内メーカーや事業者の参入機会を創出し、国際標準化の推進や産業競争力の強化に寄与するだけでなく、地域の実情に即した交通施策の実施や政策運営の質の向上へ貢献しうる。これは課題解決型の仕組みにとどまらず、日本のモビリティ産業を成長させる積極的な政策基盤となり得るものである。

制度の導入にあたっては、限定地域でのパイロットプロジェクトを経て制度を洗練し、全国展開へ段階的に移行するアプローチが不可欠である。その過程では、国、自治体、交通事業者、民間企業、学術界など、多様なステークホルダーとの対話と協働が制度の成功を左右する。

よって、国におかれては、本提言の趣旨を踏まえ、以下の事項について早急な検討と制度設計に向けた準備を進められたい：

- ・ 制度設計の具体化に向けた検討体制の構築・支援(シンポジウム、共創チーム等)
- ・ 初期段階における財政措置の確保(資本金注入、補助制度の整備等)
- ・ 制度運用に必要な法制度の整備(公共財 PF の法的位置づけ、貸与スキームの法的裏付け等)

本提言が、誰もが安心して移動できる地域社会の基盤を再構築し、人口減少・高齢化が進む中でも持続可能な地域の姿を描く第一歩となることを願い、ここに政策提言とする。

3. 付録

付録1: 検討体制・活動履歴

本提言の内容は、JST 共創の場形成支援プログラム(COI-NEXT)の支援を受けたものであり、東海国立大学機構 名古屋大学が代表機関を務める“地域を次世代につなぐマイモビリティ共創拠点”における研究成果の一部であり、その研究の一環として(公社)土木学会土木計画学研究委員会の中に設置された以下の研究小委員会における議論の内容をもとにしたものである。

名 称: 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

委員構成(五十音順・所属は提言書公表時点):

小委員長	森川高行	名古屋大学	特任教授
副小委員長	中村文彦	東京大学	特任教授
幹事長	三輪富生	名古屋大学	教授
委員	有吉 亮	名古屋大学	特任准教授
委員	宇都宮浄人	関西大学	教授
委員	大井尚司	大分大学	教授
委員	岸 邦宏	北海道大学	教授
委員	辰巳 浩	福岡大学	教授
委員	二村真理子	東京女子大学	教授
委員	松島格也	京都大学	特定教授

活動期間: 2022年11月～2025年11月

第01回	2022年11月28日	第09回	2024年05月25日
第02回	2023年03月02日	第10回	2024年07月29日
第03回	2023年06月04日	第11回	2024年10月03日
第04回	2023年07月31日	第12回	2025年11月16日
第05回	2023年09月26日	第13回	2025年01月30日
第06回	2023年11月26日	第14回	2025年05月02日
第07回	2024年01月23日	第15回	2025年07月31日
第08回	2024年03月29日	第16回	2025年09月24日

付録2: 交通事業における、資産保有(アセット)・計画/運行(サービス)実施に応じた事業主体区分

事業主体区分	民間交通事業者		自治体				民間企業・団体							
	①		②		③		④		⑤		⑥		⑦	
	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス	アセ ト	サー ビス
役割区分	自治体		保有	運行	保有	委託		委託						
	交通事業者	保有	運行			運行 委託		保有	運行 委託			運行 委託	保有	運行 委託
	その他民間事業者・団体								保有	運行	保有	委託		委託
代表事例	路線バス		公営交通サービス全般 コミュニティバス等				企業通勤バス スクールバス 病院送迎バス エリアマネジメント団体による周遊バス等							

※アセット保有は、リース会社からのリースを含む