



自治体のモビリティ（公用車等）の再検討 ～和泊町公用車調査の結果から～

鹿児島大学人文社会科学研究所

准教授 澤田 成章

博士後期課程 角 祥平

2024年第2回かごしまモビリティミーティング
@鹿児島トヨタ新社屋 2Fコミュニティルーム

本報告の構成

第Ⅰ部：事例編

2022年実施
和泊町公用車調査結果の概要

- ・和泊町の公用車管理の仕組み（2022年時点）
- ・公用車の稼働状況について
- ・コスト計算について
- ・どのような目線で公用車を考えるか

第Ⅱ部：議論編

アンケート
グループディスカッション

- ・業務とモビリティに関連して、それぞれの職場の状況について議論しましょう

2022年に鹿児島大学法文学部澤田研究室が実施した和泊町役場公用車調査の結果をもとに、役場職員の足としてのモビリティについて様々な視点から検討する材料を提供し、コミュニケーション・議論のきっかけとしたい。

2022年時点の和泊町の公用車管理の仕組みの概要

- 従来は課ごとの管理



各課の必要最大数に合わせるため、公用車多すぎ問題が発生

- 部門横断的に組織された公共施設マネジメントプロジェクトチームが公用車削減に向けて議論し、全庁的管理を導入



47台中15台を共用車として設定し、システム上で予約管理
32台は従来通り課ごとの運用

大型車	普通乗用車	小型貨物車	小型乗用車	合計
2	11	28	6	47

調査の概要

【調査の前提】

- 従来型の稼働率の考え方は分母に開庁日数、分子に稼働の有無をとっていた
- 稼働距離や実稼働時間を知ること、代替的な移動手段が検討できる
- 稼働距離を把握することで、モビリティ（業務に伴う移動）由来のCO2排出量も把握できる

【データの収集方法】

- 期間：2022年6月
- 各課管理の32台は運行日誌により用務先・用務・使用時間・着メーター・運転者・同乗者・給油量を記録
- 教養管理の15台は予約管理システムから使用時間のみ記録

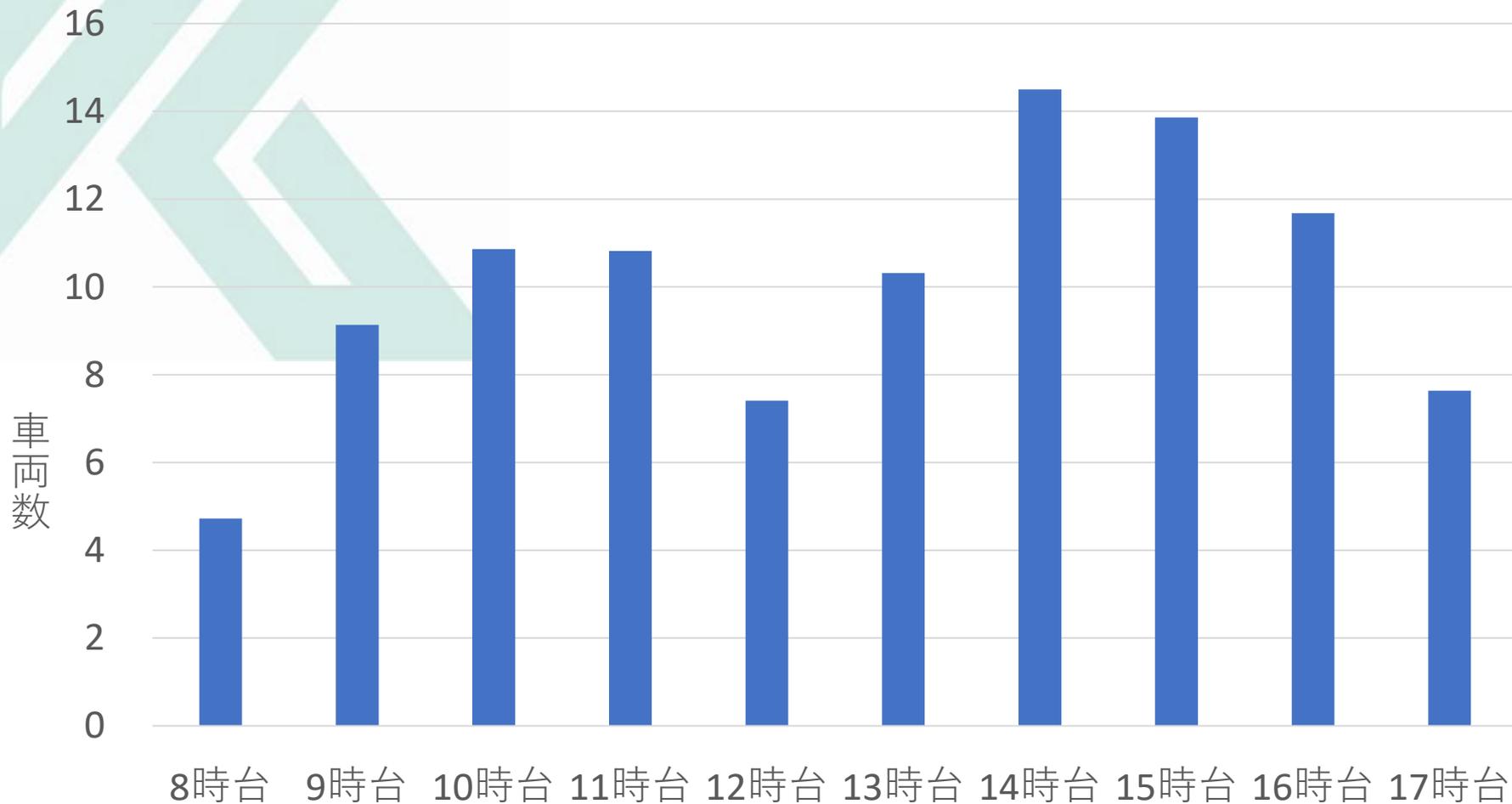
【得られたデータの処理】

- 時間帯別稼働率調査・・・朝6時台から夜20時台まで1時間の間に利用があるか否か
- 稼働時間調査・・・使用時間〇〇：〇〇～〇〇：〇〇を●時間稼働に変換
- 稼働距離調査・・・運行日誌から着メーターを使用して1台ごと月間走行距離を算出

公用車の稼働状況について～時間帯別稼働率

	F	G	H	I	J	K	L	M	N
3	自動車タイプ	6月1日6時台	6月1日7時台	6月1日8時台	6月1日9時台	6月1日10時台	6月1日11時台	6月1日12時台	6月1日13時台
4	小型乗用車	0	0	0	0	0	0	0	0
5	小型貨物車	0	0	0	1	1	1	0	1
6	小型貨物車	0	0	1	1	1	1	1	1
7	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
8	普通乗用車	0	0	0	1	1	1	1	1
9	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	1
10	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
11	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
12	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
13	普通乗用車	0	0	0	0	0	0	0	0
14	小型乗用車	0	0	0	0	0	0	0	0
15	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
16	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	1
17	小型貨物車	0	0	1	1	1	1	0	1
18	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	1
19	普通乗用車	0	0	0	0	0	0	0	0
20	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
21	小型貨物車	0	0	0	0	0	0	0	0
22	小型貨物車	0	0	0	0	0	1	1	1

公用車の稼働状況について～時間帯別稼働台数



公用車の稼働状況について～時間帯別稼働率（稼働台数/保有台数）

	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
全体 (47台)	13%	24%	28%	27%	19%	27%	36%	36%	30%	20%
小型貨物車 (27台)	17%	26%	30%	32%	23%	32%	44%	43%	36%	25%
小型乗用車 (6台)	5%	21%	23%	23%	8%	16%	23%	23%	14%	7%
大型車 (2台)	20%	32%	32%	30%	39%	30%	32%	32%	30%	20%
普通乗用車 (12台)	8%	20%	25%	21%	14%	21%	29%	29%	27%	17%

公用車の稼働状況について～時間帯別最大稼働台数

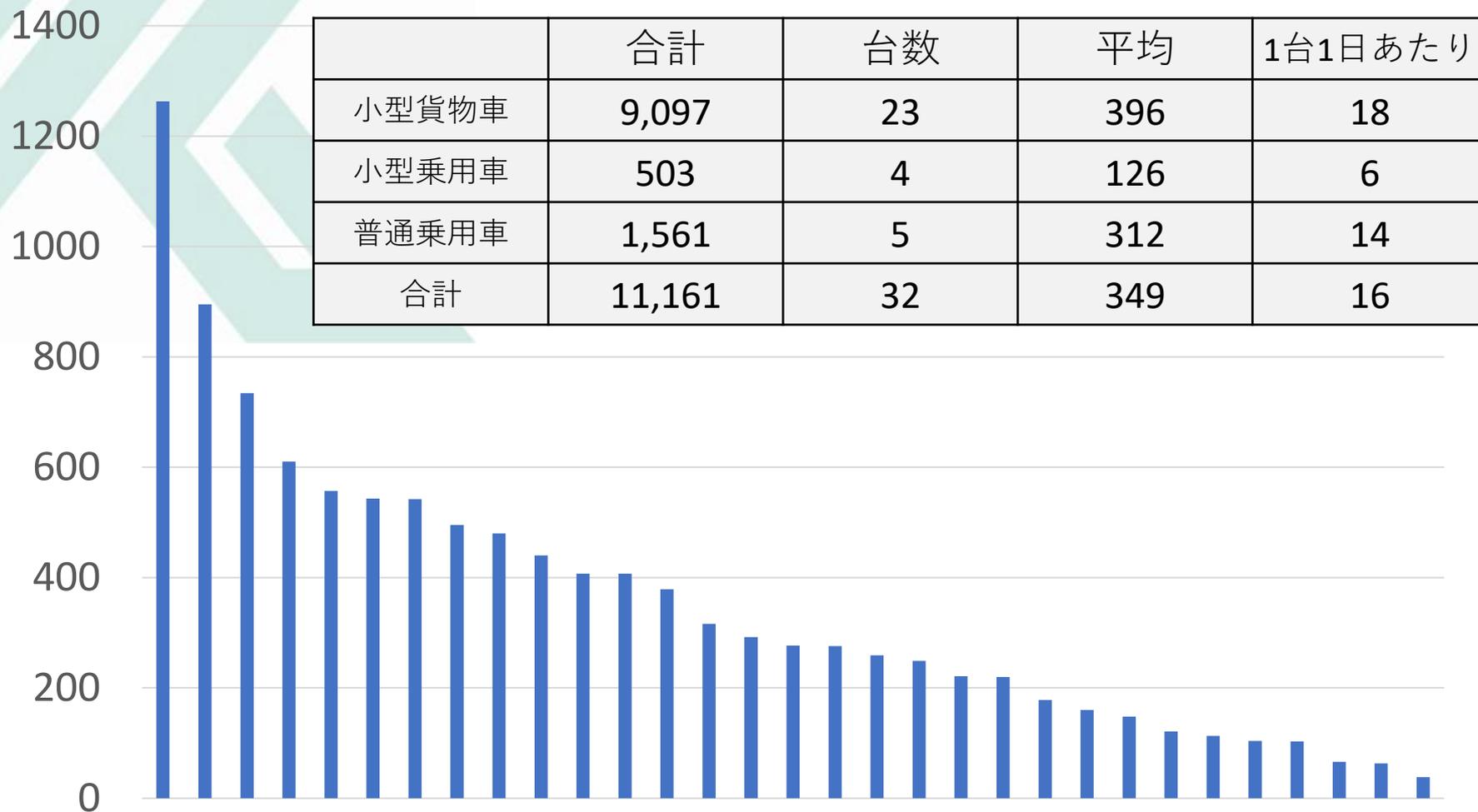
	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
全体 (47台)	13	20	20	21	16	20	23	21	20	17
小型貨物車 (27台)	10	13	13	13	11	15	15	15	15	10
小型乗用車 (6台)	2	3	3	3	2	2	4	3	2	2
大型車 (2台)	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1
普通乗用車 (12台)	4	7	8	7	5	5	6	6	7	6

公用車の稼働状況について～稼働時間

車種	台数	合計	1台あたり			
			最大	平均値	中央値	最小
小型貨物車	24	1,274	187	53	33	1
小型乗用車	5	129	47	26	24	10
大型車	2	116	106	58	58	10
普通乗用車	11	441	61	40	32	16

車種	台数	1日1台当たり				
		合計	最大	平均値	中央値	最小
小型貨物車	24	58	8.5	2.4	1.5	0.0
小型乗用車	5	6	2.1	1.2	1.1	0.5
大型車	2	5	4.8	2.6	2.6	0.5
普通乗用車	11	20	2.8	1.8	1.5	0.7

公用車の稼働状況について～月間走行距離（km）



公用車の稼働状況について～10万kmの到達年数

	走行距離最大の車	平均的な走行距離の車
1日あたり走行距離	約57km	約16km
月間走行距離	約1200km	約350km
10万km到達までの月数	約83か月	約286か月
10万km到達までの年数	約7年	約24年

10年で10万km到達するためには、月間走行距離が833kmは必要（約38km/日）
⇒これを超える車は和泊町に2台
15年で10万km到達するためには、月間構想距離が555kmは必要（約25km/日）
⇒これを超える車は和泊町に5台

コスト計算について～自動車の保有コストとは？

車種	イニシャルコスト		ランニングコスト					維持費	
	本体価格	減価償却費 (10年)	自動車税	車検費用(年)	その他 (保険含む)	年間	月間	年間	月間
小型貨物車	1,078,889	107,889	10,800	33,000	70,000	113,800	9,483	221,689	18,474
小型乗用車	1,265,714	126,571	10,800	33,000	70,000	113,800	9,483	240,371	20,031
普通乗用車	2,513,333	251,333	34,500	44,000	120,000	198,500	16,542	449,833	37,486

※参考 : <https://rakunori.idx.co.jp/>

車種	台数	月稼働時間	平均稼働時間	維持費／時間
小型貨物車	24	1,274	53	349
小型乗用車	5	129	26	770
普通乗用車	11	441	40	937

購入した公用車を10年間保有すると考えた場合、軽トラ・軽バンであっても200万円以上かかる。年あたりで約22万円、月当たりで約1.8万円かかる計算となる。

稼働1時間当たりの維持費は1,000円未満であることから、レンタカーに切り替えるとコスト増になる。しかし、1台持つのをやめて、必要なタイミングだけレンタカーを使うという選択肢を取る場合には、軽バン1台1日4000円で計算しても、月に4回以上は借りることが可能。

どのような目線で公用車を考えるか～最小の経費か最大の効果か

最大の効果

最大稼働時でも対応可能な台数
業務が最もスムーズな管理方法

最小の経費

稼働率に照らしてコストが最小化されるような管理方法・台数を決定



自動車を使って短時間で移動 ⇔ 徒歩や自転車でローコストで移動
デスクの近くでカギを取って短時間で用務に移行 ⇔ 全庁管理して待機車両を最小化
自動車移動を減らして脱炭素型の業務に ⇔ 脱炭素施策を考える時間捻出
土日・夜間に車両を貸し出して収益化 ⇔ 不要な業務を減らして働き方改革

地方自治法の解釈として、「最小の経費で最大の効果」のバランスをとるために、どこに落としどころを作るのが妥当か。ゼロカーボンへの対応、業務効率化との兼ね合い、財政健全化との兼ね合いなど、複合的に考えるためには、現場から**エビデンスを収集して整理**し、現場の声を十分に反映したうえで経営陣による意思決定が必要だと考えます。

第II部：議論編



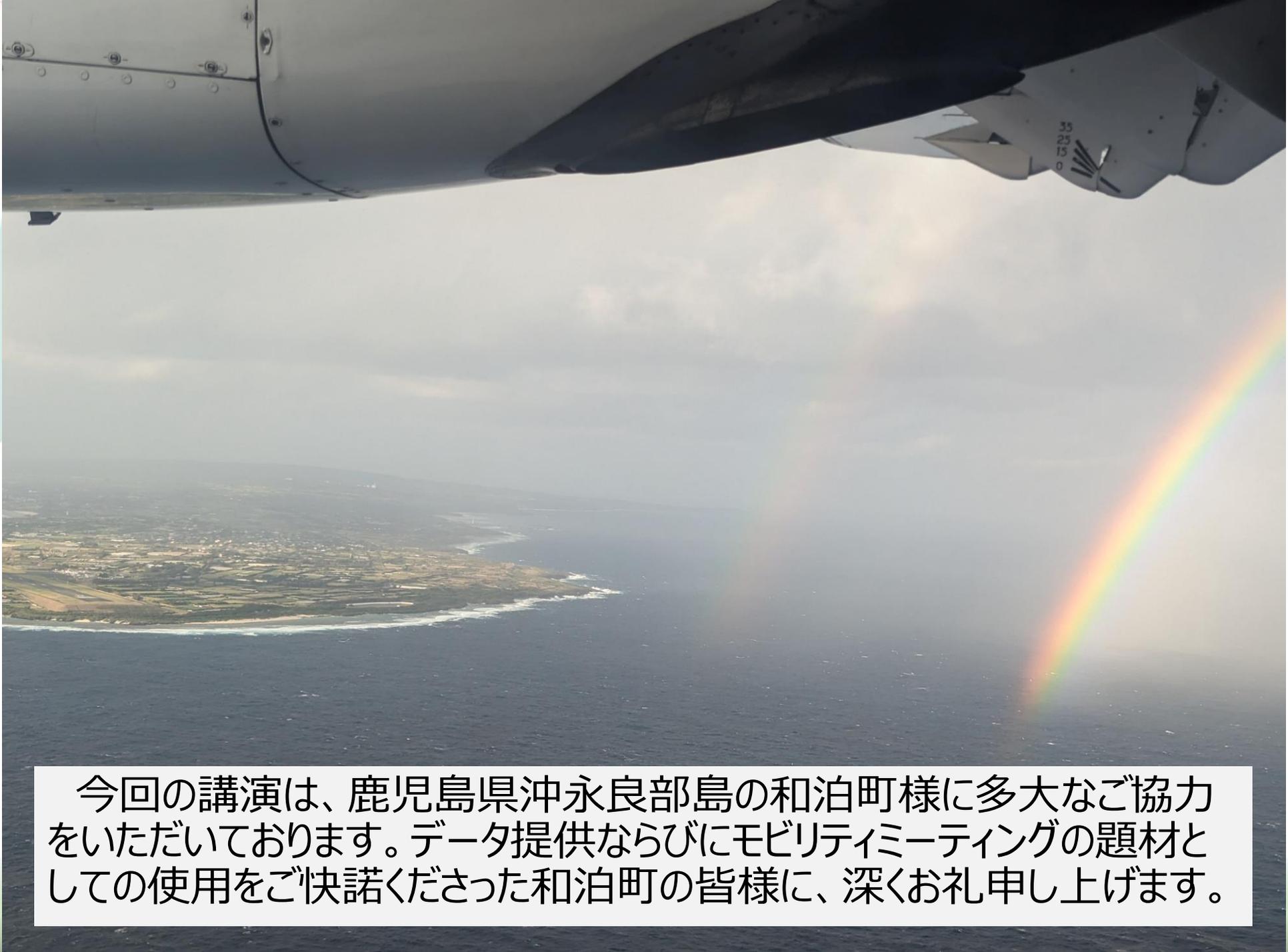
ディスカッション

各テーブルで自己紹介をお願いします。

お名前・ご所属・勤続年数とともに以下の話題から1つ選んでお話しください。

- 和泊町の事例をみた感想
- わが自治体（社）のモビリティ自慢
- わが自治体（社）の公用車（社用車）稼働状況について
- 業務削減に紐づいたゼロカーボンに向けて
- 市町村合併と職員のもモビリティおよびDX
- 受益者負担の料金設定やトータルコストの視点の難しさ
（イニシャルコストとランニングコスト）

自己紹介が1週しましたら、勤続年数の一番長い方（あるいは最年長の方）がファシリテーターとなって、上記から皆さんの興味・関心のありそうな話題を選んで議論を進めてください。最後に、各テーブルで最も勤続年数の短い方が、議論のハイライト（一番盛り上がった部分）について紹介してください。



今回の講演は、鹿児島県沖永良部島の和泊町様に多大なご協力をいただいております。データ提供ならびにモビリティミーティングの題材としての使用をご快諾くださった和泊町の皆様に、深くお礼申し上げます。