

第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会 会議録要旨

1 開催日時 令和8年7月16日(木) 午後4時00分開会

2 開催場所 袖ヶ浦市役所 北庁舎3-2会議室

3 出席委員

会 長	鈴木 文彦	委 員	鈴木 利和
副会長	佐野 裕達	委 員	木幡 利幸
委 員	福浪 新一	委 員	福原 孝彦
委 員	若林 大祐	委 員	野村 忠弘
委 員	清部 浩彰	委 員	渡辺 正美
委 員	竹内 久泰	委 員	山上 拓也
委 員	成田 斉		

(代理出席)

委 員	沼野 丈幸	代理	小林 拓真
委 員	深山 宏樹	代理	上崎 貴仁
委 員	田上 重光	代理	高橋 辰弥

(欠席委員)

委 員	井村 正道	委 員	佐藤 弘之
-----	-------	-----	-------

4 出席職員

都市建設部次長兼都市計画課長	岡野 達也
都市建設部都市計画課 副参事	明峯 宏夫
都市建設部都市計画課 副主査	立石 憲吾
都市建設部都市計画課 副主査	小野 致國
企画政策部政策秘書課 次長	森 和博
企画政策部政策秘書課 副参事	須藤 浩二
企画政策部政策秘書課 副主査	久保 亮
企画政策部政策秘書課 副主査	戸田 直斗

5 傍聴定員と傍聴人数

傍聴定員	3 人
傍聴人数	1 人

6 議 題

《審議事項》

(1) 地域公共交通計画の改定について

《報告事項》

(1) 袖ヶ浦市自動運転社会実装推進事業の取組状況について

(2) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務に係る公募型プロポーザル選定結果について

7 議 事

事務局 (明峯副参事)	本日は、お忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございます。 定刻となりましたので、ただ今から、令和8年度第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を開催いたします。 会議に入ります前に、J R 東日本旅客鉄道株式会社の尾関委員におきましては、前回の会議の後、社内の組織再編等の関係により辞任となり、7月1日に新たに田上委員が就任となりました。 また、日東交通株式会社高橋委員におきましても、社内の人事異動により辞任となり、7月11日に沼野委員が就任されましたことをご報告いたします。 それでは、本日の出席者数について報告いたします。 本日の出席者は、16名でございます。 全委員18名の過半数以上の出席をいただいておりますので、協議会規約第8条の規定により会議は成立いたします。 なお、井村委員、佐藤委員は所用のため欠席との連絡をいただいております。 また、所要のため、日東交通、沼野委員の代理で小林様、小湊鉄道、深山委員の代理で上崎様、J R 東日本、田上委員の代理で高橋様、にご出席いただいておりますので、ご報告いたします。 次に、配布いたしました資料を確認させていただきます。 先にご送付させていただいております、「会議資料」と本日机の上に配布させていただきました「座席表」、「委員名簿」以上、3点でございます。
------------------------	---

議長 (鈴木会長)	資料の配布もれはございませんでしょうか。 議事に入ります前に、本会議の公開について説明させていただきます。 本会議は「袖ヶ浦市付属機関等の会議の公開に関する要綱」に規定されております「付属機関等」に属しますので、原則公開することとし、会議録につきましては、発言者の氏名を記載し、要点筆記により調製の上公開してまいりますのでご了承願います。 受付で傍聴の手続きをされた方につきましては、事務局から渡されました傍聴要領を遵守し、会議の円滑な運営にご協力をお願いします。 続きまして、鈴木会長より、ご挨拶を賜りたいと存じます。 (会長あいさつ)
事務局 (明峯副参事)	鈴木会長ありがとうございました。 それでは、協議会規約第7条第1項の規程により、会長が会議の議長となることとなっておりますので、これからの議事進行を鈴木会長にお願いしたいと存じます。 どうぞ、よろしくお願いいたします。
議長 (鈴木会長)	それでは、規約によりまして、私が議長の役目を務めさせていただきます。 ご協力の程よろしくお願いいたします。 それでは、次第3「議題」に入りたいと思います。 本日は審議事項1件、報告事項2件となります。 まず、審議事項1「地域公共交通計画の改定について」事務局より説明をお願いします。 (事務局説明)
事務局 (戸田副主査) 議長 (鈴木会長)	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。

議長（鈴木会長）	ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、ご発言をお願いいたします。なお、複数質問がある場合も、おひとつずつ質問をお願いいたします。
沼野委員 （小林）	自動運転の評価指標の注記で、レベル４の走行環境条件付与を「取得した」とあるが「目指す」といった表現に変えないか。
事務局 （戸田副主査）	国庫補助金は令和９年度までのレベル４の走行環境条件付与が前提であり、できない場合は補助金の一部返還が必要となってしまうことから、この記載となっている。 また、「目指す」とすると既に達成してしまっていることからこのままとしたい。
成田委員	補助金の返還があるから、バス事業者の責務として「取得した」路線数という表現でなければならないと聞こえるが、一般路線でレベル４を目指すということは大きなチャレンジであり、達成できない場合のバス事業者の経営的観点も考慮いただき、「取得した」といった限定的な表現は避けてほしい。
事務局 （森次長）	あくまで評価指標として、取得した、実装したといった表現にしたい。
成田委員	地域公共交通計画の改定案において、「取得した」という表現にした経緯として、他のバス事業者への調整はしたのか。
事務局 （森次長）	事前に交通事業者と相談しているが、再度表現は検討していく。
成田委員	バス事業者は経営が厳しく、目標についての反対はないが、表現は検討いただきたい。
議長（鈴木会長）	地域公共交通計画上の目標値は路線数であり、注記の部分の表現について、事務局と私で協議させていただく。（会長に案を確認する）
福原委員	交通事業者との協議を事前にしていない状態でこの会議に付議しているのか。
事務局 （森次長）	事前に協議しているが、詳細な表現については事務局判断で記載したものである。

福原委員	十分に協議していないから交通事業者から異論がでるのではないか。
議長（鈴木会長）	記載内容についてももしっかり協議していただきたい。 他に、ご質問、ご意見はございませんか。 質疑が無いようですので、議決を行いたいと思います。 審議事項１「地域公共交通計画の改定について」、承認される委員は挙手をお願いします。 （賛成委員挙手） 賛成多数ですので、審議事項１については承認といたします。 以上で本日の審議事項はすべて終了しました。 続きまして、報告事項１ 袖ヶ浦市自動運転社会実装推進事業の取組状況について事務局より説明をお願いします。
事務局 （戸田副主査）	（事務局説明）
議長（鈴木会長）	ありがとうございました。 それでは、質疑をお受けしたいと思います。 ただ今の事務局からの説明について、ご質問、ご意見がありましたら、挙手をお願いいたします。
若林委員	資料２７ページに令和８年度と令和９年度においてテスト運行とあるが、２度乗客を乗せない運行をするのか。
事務局 （戸田副主査）	ご認識のとおりで、事業者より走行環境条件付与の取得に必要なテスト運行は６か月程度必要とされており、令和８年度及び９年度に３か月ずつに分けて実施する予定である。
若林委員	レベル４の一般運行は令和９年度から実施するのか。
事務局 （戸田副主査）	令和９年度はレベル２で令和１０年度よりレベル４の運行となる。

成田委員	平岡線の南口から北口にませ換えるとあるが、各種法令の許認可、交通事業者や交通管理者、道路管理者との協議は今後別途していくのか、それとも4条許可申請に包含されているのか。
事務局 (戸田副主査)	4条許可申請に包含している。
成田委員	バス事業者単独ではなく、袖ヶ浦市においても、4条許可に関する関係者調整等のフォローアップをお願いしたい。
事務局 (戸田副主査)	承知した。
成田委員	自動運転車両が故障した場合、通常のバスの代替となることが想定されるが、1台だけでやる場合のリスクについて何か考えはあるか。 また、運賃は現行の平岡線と同等か、自動運転独自の価格か。
事務局 (戸田副主査)	令和8年度はシステム事業者より代替車両の提供があるが、令和9年度からは日東交通と協議していく。 運賃についても今後協議していく。
成田委員	代替の認可車両については、道路運送法上の手続きがあるので留意されたい。
事務局 (戸田副主査)	承知した。
成田委員	KPIについて、袖ヶ浦市の自動運転技術の導入の背景として、乗務員不足の長期的視点での解消があるかと思うが、乗務員の増減に関する指標や、袖ヶ浦駅から袖ヶ浦バスターミナル間の乗降者といった区間設定の指標がないが、区間のデータがなくバスターミナルの総合値と設定したのか。
事務局 (森次長)	令和10年度までは、1台で実施していくことから、短期間での乗務員数の指標は設定が難しいため、令和11年度以降の指標として検討させていただきたい。
事務局 (戸田副主査)	袖ヶ浦バスターミナル全体の利用者数としているのは、自動運転バスだけでなく、その他の交通モードを含めた全体の効果を検証するために設定している。

成田委員	自動運転バスの利用者数とバスターミナルの利用者数の桁が大きく違うので、果たしてそれが自動運転バスの利用者から、このターミナル利用者に繋がるか否かの部分は今後ご検討いただきたい。
事務局 (戸田副主査)	承知した。
成田委員	資料中の他自治体等の補助採択状況において、レベル４の実証はどこがやっているのか。
事務局 (戸田副主査)	詳細は把握していないが、昨年度までに走行環境条件付与の取得実績は５自治体程度と聞いている。
成田委員	今後の会議の報告では、同様のレベル４の先進事例を示してもらえるとありがたい。
事務局 (戸田副主査)	承知した。
木幡委員	令和１０年度において、幹線道路等の２車線において、事故などで片側通行となった場合には、常時遠隔操作を行うのか。
事務局 (戸田副主査)	現状、２車線道路においては、どちらの車線においても運行できる設定となっているが、事故等で交通規制がかかっている場合の詳細な遠隔操作体制はシステム事業者と今後協議していく。
木幡委員	事業費の中で、労務費が令和９年度と令和１０年度で大幅に減少するがなぜか。
事務局 (戸田副主査)	令和９年度については許認可手続きに係る労務費が多くを占めているためである。
福浪委員	K P I のバスターミナル乗車人数が、現行の地域公共交通計画の目標値と整合性が取れていないがなぜか。
事務局 (戸田副主査)	指標の見直しを行う。 ※見直し結果は公表資料のとおり
福浪委員	令和８年度のテスト運行から５往復の運行か。

事務局 (戸田副主査)	テスト運行は1日7時間程度走行し続けることを想定している。
福浪委員	令和8年度の一般運行においては緑ナンバーで運行するのか。
事務局 (戸田副主査)	運賃がないので白ナンバーでの運行である。
議長（鈴木会長）	他に質疑が無いようですので、報告事項1は以上になります。 続きまして、報告事項2「袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務に係る公募型プロポーザル選定結果について」私から報告いたします。 先ほど開催された、袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務提案採用者選定委員会において、公募型プロポーザル方式による審査の結果、本日配布しました資料のとおり、第1順位のライテック株式会社を提案採用者として決定したことを報告いたします。 第2順位以降は資料のとおりであり、本資料は審査結果公開日まで機密資料となっていることから、会議終了後に回収させていただきます。 また、契約に係るスケジュール及び事業進捗についても資料に記載のとおり、事務局にて進めていく予定です。 説明は以上となります。 説明について、ご質問、ご意見がありましたら、挙手をお願いいたします。 (挙手なし) 質疑が無いようですので、報告事項は以上になります。 次第4「その他」ですが、まず、委員の皆様から何かあればお願いいたします。 次に事務局から報告があればお願いします。 事務局よりご連絡いたします。本日の御欠席されました委員の方におきましても、資料及び会議報告書を後日送付いたします。 次に、次回の会議についてでございますが、急ぎでご審議いただく議題等が無い場合は、1月下旬に第3回協議会を予定しております。 時期が近づきましたら、事務局よりあらためて通知をさせていただきますので、よろしくお願いします。 事務局からは以上でございます。
事務局 (明峯副参事)	

議長（鈴木会長）	それでは、次第４「その他」を終了いたします。 以上で、本日予定された案件の審議は、全て終了しました。 進行を事務局にお返しします。
事務局 (明峯副参事)	委員の皆様におかれましては、長時間にわたりご審議等を頂きましてありがとうございます。 また、プロポーザル選定委員会の構成員の皆様につきましては、長時間にわたり審査にご協力いただき誠にありがとうございました。 以上をもちまして、令和８年度第２回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会を閉会といたします。

令和 8 年度第 2 回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会
会 議 次 第

日 時：令和 8 年 7 月 1 6 日(木)午後 4 時 0 0 分
場 所：袖ヶ浦市役所北庁舎 3－2 会議室

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議 題

《審議事項》

(1) 地域公共交通計画の改定について

《報告事項》

(1) 袖ヶ浦市自動運転社会実装推進事業の取組状況について

(2) 袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務に係る公募型プロポーザル選定結果について

4 そ の 他

5 閉 会

袖ヶ浦市地域公共交通計画の改定について

1 改定の概要

(1)改定の目的

令和8年6月23日付で交付決定を受けた「令和8年度地域公共交通確保維持改善事業補助金(自動運転車社会実装推進事業)」において、遅くとも令和9年度までのレベル4走行環境条件付与を実現する計画を策定・公表することが求められているため。

(2)改定の概要

■運行ルートの追加(計画書87ページ)

- ・事業3に運行ルート図を追加

■令和9年度中の走行環境条件付与を目指す旨の追加(計画書87ページ)

- ・事業3に走行環境条件付与とレベル4運行時期を明記

■評価指標の修正(計画書95、96ページ)

- ・評価指標「自動運転レベル4を運行する～」を
「自動運転レベル4の実装した～」に修正
- ・備考※5の「レベル4を運行」を「走行環境条件付与の取得」に修正

(3)改定の内容

資料2～4ページの新旧対照表のとおり

【①重点支援事業、②一般支援事業】

- ・申請ルートが通る代表団体及び参加団体の地方公共団体において、遅くとも令和9年度までのレベル4実装(全区間)を実現する計画を策定・公表すること。なお、地域公共交通計画をはじめとする、地方公共団体が策定する計画において公表する必要があります。応募時点で策定・公表されていることが望ましいですが、遅くとも補助事業の実施期間終了(令和9年2月26日)までに公表することが必要です。また、記載する内容には【対象ルート・レベル4自動運転サービスの実現目標】を含めてください。
 - 対象ルート:レベル4実装(全区間)を目指すルートを明記してください。
 - レベル4自動運転サービスの実現目標:レベル4自動運転を使用したサービス開始の目標年度と、併せて遅くとも令和9年度中の走行環境条件付与を目指す旨を記載してください。なお、走行環境条件付与については注釈等での記載も可とします。ただし、内部検討資料・非公開資料、ホームページ掲載等は、本要件における「計画の策定・公表」には該当しません。
- ・本事業は、遅くとも令和9年度までに、レベル4実装(全区間)の実現を計画しているものであることから、4.応募書類(1)応募書類一覧の提案書別紙①の「中長期収支計画」において、令和10年度以降は本事業による補助金の交付を前提としない事業運営を見据えた計画を策定することを求めます。なお、継続申請においては、過年度事業においてレベル4実装に係る補助を受けてきた実績があるという背景を踏まえ、「中長期収支計画」において、令和9年度以降は本事業による補助金の交付を前提としない事業運営を見据えた計画を策定することを求めます。

出典:令和8年度地域公共交通確保維持改善事業補助金(自動運転車社会実装推進事業)公募要領

袖ヶ浦市地域公共交通計画 新旧対照表

改 定 後	現 行																																																		
序 計画策定の目的と位置づけ（略）	序 計画策定の目的と位置づけ（略）																																																		
1 公共交通に関する現況把握（略）	1 公共交通に関する現況把握（略）																																																		
2 市民などの意向把握アンケート調査（略）	2 市民などの意向把握アンケート調査（略）																																																		
3 地域公共交通を取り巻く課題整理（略）	3 地域公共交通を取り巻く課題整理（略）																																																		
4 地域公共交通の構築に係る基本方針（略）	4 地域公共交通の構築に係る基本方針（略）																																																		
5 計画の目標及び実施事業	5 計画の目標及び実施事業																																																		
(1)計画の目標（略）	(1)計画の目標（略）																																																		
(2)実施事業一覧（略）	(2)実施事業一覧（略）																																																		
(3)実施事業の概要	(3)実施事業の概要																																																		
目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	目標① 拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成																																																		
【事業1】路線バスの運行維持及び利便性向上（略）	【事業1】路線バスの運行維持及び利便性向上（略）																																																		
【事業2】地域内移動手段の検討（略）	【事業2】地域内移動手段の検討（略）																																																		
【事業3】自動運転技術の導入	【事業3】自動運転技術の導入																																																		
①事業概要 路線バスは拠点間の移動において重要な役割を担っているものの、深刻な運転手不足により補助金を交付しても運行の維持が困難な状況です。加えて、運転手不足の影響は利用者満足度の高い高速バスにも及んでおり、利用促進策として運行便数の増便が求められているのに反して減便が続いています。 これまで運転手の確保策としてバス事業者をはじめとする交通事業者と連携し各種取組を実施していますが、効果は限定的なものとなっています。 このため、国等の補助金の活用を図りながら自動運転技術を導入し運転手確保策の実施と併せて運転手不足の解消を目指します。 事業の実施にあたっては先駆的な事例を参考とし、全国で既に自動運転レベル4※の運行が実現している路線バスから着手し、既存のバス路線の代替を基本的な考え方として、 下記運行ルートの全区間において令和9年度中の自動運転レベル4走行環境条件付与の取得と令和10年度中の自動運転レベル4の運行開始を目指します。	①事業概要 路線バスは拠点間の移動において重要な役割を担っているものの、深刻な運転手不足により補助金を交付しても運行の維持が困難な状況です。加えて、運転手不足の影響は利用者満足度の高い高速バスにも及んでおり、利用促進策として運行便数の増便が求められているのに反して減便が続いています。 これまで運転手の確保策としてバス事業者をはじめとする交通事業者と連携し各種取組を実施していますが、効果は限定的なものとなっています。 このため、国等の補助金の活用を図りながら自動運転技術を導入し運転手確保策の実施と併せて運転手不足の解消を目指します。 事業の実施にあたっては先駆的な事例を参考とし、全国で既に自動運転レベル4※の運行が実現している路線バスから着手し、既存のバス路線の代替を基本的な考え方として 実施していきます。																																																		
②実施主体：◎本市、◎バス事業者、○千葉県	②実施主体：◎本市、◎バス事業者、○千葉県																																																		
③実施時期	③実施時期																																																		
<table><tr><th rowspan="2">事業</th><th rowspan="2">実施項目</th><th colspan="5">実施時期(年度)</th></tr><tr><th>令和5</th><th>令和6</th><th>令和7</th><th>令和8</th><th>令和9</th></tr><tr><td rowspan="2">自動運転技術の導入</td><td>検討・準備</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	事業	実施項目	実施時期(年度)					令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	自動運転技術の導入	検討・準備						実施						<table><tr><th rowspan="2">事業</th><th rowspan="2">実施項目</th><th colspan="5">実施時期(年度)</th></tr><tr><th>令和5</th><th>令和6</th><th>令和7</th><th>令和8</th><th>令和9</th></tr><tr><td rowspan="2">自動運転技術の導入</td><td>検討・準備</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	事業	実施項目	実施時期(年度)					令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	自動運転技術の導入	検討・準備						実施					
事業			実施項目	実施時期(年度)																																															
	令和5	令和6		令和7	令和8	令和9																																													
自動運転技術の導入	検討・準備																																																		
	実施																																																		
事業	実施項目	実施時期(年度)																																																	
		令和5	令和6	令和7	令和8	令和9																																													
自動運転技術の導入	検討・準備																																																		
	実施																																																		
※自動運転レベル4とは、特定の限定された領域内でシステムが全ての運転操作を担い、運転手が不要になる「高度運転自動化」を指します。	※自動運転レベル4とは、特定の限定された領域内でシステムが全ての運転操作を担い、運転手が不要になる「高度運転自動化」を指します。																																																		

袖ヶ浦市地域公共交通計画 新旧対照表

改 定 後							現 行						
■運行ルート【袖ヶ浦BT～袖ヶ浦駅ルート】  国土地理院地図より													
目標② 広域アクセスの利便性向上（略）							目標② 広域アクセスの利便性向上（略）						
目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備（略）							目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備（略）						
目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供（略）							目標④ 利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供（略）						
目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築（略）							目標⑤ 地域全体で支える公共交通の構築（略）						
(4)事業推進に向けた実施体制（略）							(4)事業推進に向けた実施体制（略）						
(5)計画目標の達成状況を評価するための評価指標							(5)計画目標の達成状況を評価するための評価指標						
基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考	基本方針	目標	評価指標	現状値 R3年度	中間値 R7年度	目標値 R9年度	備考
1.地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1	1.地域特性や移動ニーズに応じた公共交通ネットワークの構築を目指します	①拠点間及び地域間を移動しやすい公共交通ネットワークの形成	バス補助路線の収支率	46.9%	52.3%	55.3%	※1
		バス補助路線の年間利用者数	279,716人	288,000人	304,000人	※2			バス補助路線の年間利用者数	279,716人	288,000人	304,000人	※2
		公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	－	55.4%	※3			公共交通サービス全般の利用者満足度	49.4%	－	55.4%	※3
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	－	1.40	1.50	※4			デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の乗合率	－	1.40	1.50	※4
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	－	1,220人	1,400人				デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の年間利用者実人数	－	1,220人	1,400人	
		デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	－	14%	15%				デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の収支率	－	14%	15%	
		自動運転レベル4を 実装 するバス路線数	－	－	1路線	※5			自動運転レベル4を 運行 するバス路線数	－	－	1路線	※5

袖ヶ浦市地域公共交通計画 新旧対照表

改 定 後							現 行						
	②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR袖ヶ浦駅 ・JR長浦駅 ・JR横田駅 袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	4,828人 4,906人 146人 629,260人	5,222人 5,495人 156人 837,000人	5,615人 6,084人 165人 1,117,000人	※6 ※7		②広域アクセスの利便性向上	鉄道の1日平均乗車人員 ・JR袖ヶ浦駅 ・JR長浦駅 ・JR横田駅 袖ヶ浦バスターミナルにおける高速バス年間利用者数	4,828人 4,906人 146人 629,260人	5,222人 5,495人 156人 837,000人	5,615人 6,084人 165人 1,117,000人	※6 ※7
2.各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	－	2箇所	4箇所	※8	2.各公共交通機関同士の相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指します	③利用しやすい公共交通環境の整備	交通結節点整備箇所数	－	2箇所	4箇所	※8
		運転免許自主返納者数	167	167	200	※9			運転免許自主返納者数	167	167	200	※9
	④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度 商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	53.0% －	－ －	59.0% 1件以上	※10 ※11		④利用者目線に立った分かりやすい運行情報の提供	運行情報案内に関する利用者満足度 商業施設などとの連携による利用者促進活動の導入件数	53.0% －	－ －	59.0% 1件以上	※10 ※11
3.多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	－	60人以上	80人以上	※12	3.多様な主体との連携によるみんなで支える持続可能な公共交通を目指します	⑤地域全体で支える公共交通の構築	啓発活動参加者数	－	60人以上	80人以上	※12
		共同での運転手募集活動の実施回数	－	1回	1回	※13			共同での運転手募集活動の実施回数	－	1回	1回	※13
※1 令和7年度から毎年度1.5%改善 ※2 令和7年度から毎年度8,000人増加 ※3 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービスの満足度(利用者)のうち、各項目における「満足」+「やや満足」の割合を年に1%ペースで向上 ※4 デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の事業計画のKPIを踏まえ設定 ※5 既存の路線バスで自動運転レベル4の走行環境条件付与を取得する路線数 ※6 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値 ※7 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値 ※8 交通結節点として位置付けたJR袖ヶ浦駅、JR長浦駅、JR横田駅、袖ヶ浦バスターミナルを対象とし、延べ取組み箇所数を令和7年度は2箇所以上、令和9年度は4箇所以上 ※9 運転免許証自主返納者数は、令和7年度までは現状維持、以降年10%ペースで増加 ※10 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービス満足度(利用者)のうち、運行情報案内で「満足」+「やや満足」の割合を年に1%程度のペースで向上 ※11 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施 ※12 啓発活動の参加者数は、令和6年度50人、以降1年ごとに10人ずつ増加							※1 令和7年度から毎年度1.5%改善 ※2 令和7年度から毎年度8,000人増加 ※3 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービスの満足度(利用者)のうち、各項目における「満足」+「やや満足」の割合を年に1%ペースで向上 ※4 デマンド型乗合送迎サービス(チョイソコがうら)の事業計画のKPIを踏まえ設定 ※5 既存の路線バスで自動運転レベル4を運行した路線数 ※6 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値 ※7 令和9年度の目標値は、令和元年度の実績値 ※8 交通結節点として位置付けたJR袖ヶ浦駅、JR長浦駅、JR横田駅、袖ヶ浦バスターミナルを対象とし、延べ取組み箇所数を令和7年度は2箇所以上、令和9年度は4箇所以上 ※9 運転免許証自主返納者数は、令和7年度までは現状維持、以降年10%ペースで増加 ※10 市民アンケート調査による鉄道、高速バス、路線バス及びタクシーの運行サービス満足度(利用者)のうち、運行情報案内で「満足」+「やや満足」の割合を年に1%程度のペースで向上 ※11 商業施設などとの連携サービスを1件以上実施 ※12 啓発活動の参加者数は、令和6年度50人、以降1年ごとに10人ずつ増加						
6 計画の達成状況の評価(略)							6 計画の達成状況の評価(略)						
参考資料(略)							参考資料(略)						

1 事業の進捗状況

(1)これまでの取組と今後の予定

令和5年10月25日	長野県塩尻市(視察・試乗)
令和6年 8月 8日	千葉県横芝光町(視察・試乗)
令和7年 8月 8日	東京都江東区新木場(視察・試乗)
10月17日	神奈川県川崎市(視察・試乗)
12月 2日	日東交通株式会社(事業計画素案協議)
12月10日	小湊鐵道株式会社(事業計画素案協議)
12月22日	国土交通省物流・自動車局 技術・環境政策課(事業計画素案協議)
令和8年 1月23日	令和7年度第2回袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会(事業計画素案協議)
6月23日	国土交通省「令和8年度地域公共交通確保維持改善事業補助金(自動運転社会実装推進事業)」交付決定
6月29日	自動運転システム事業者選定(公募型プロポーザル)
7月上旬	千葉県「地域公共交通リ・デザイン推進事業補助金」交付決定
8月21日、23日	市民等への説明会開催
9月 1日	テスト運行開始
11月27日、30日	関係者試乗運行
12月 1日	一般運行開始(レベル2)
令和9年 2月26日	運行終了
3月中旬	補助金の実績報告

(2)事業実施内容について

資料6～30ページの事業計画に基づき実施。

なお、実施内容については進捗状況や技術革新により随時変更しながら実施する。



Sodegaura city Autonomous Bus

自動運転社会実装推進事業 事業計画

 袖ヶ浦市 政策秘書課



(1)目的と目指す将来像

バス路線において自動運転技術を導入することで、運転手不足の解消による持続可能な公共交通ネットワークの構築と地域の魅力向上により、「安心して暮らせるまち」の実現を図る。

自動運転技術の導入

持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・路線バスの自動運転化
⇒運転手不足の解消
⇒運行コストや運行形態の最適化
- ・交通結節点間(袖ヶ浦BT、袖ヶ浦駅)の接続
⇒交通結節点としての機能強化

&

地域の魅力向上

- ・交通結節点(袖ヶ浦BT、袖ヶ浦駅)と観光資源(アウトレット等)を直結
⇒交通利便性の向上
⇒観光、商業需要の取り込み
- ・EVの自動運転車両を導入
⇒環境負荷の低減

「安心して暮らせるまち」

- ・車が無くてでも生活できるまちの実現
⇒自家用車利用の抑制による渋滞緩和、駐車需要の分散
- ・地域の活性化
⇒周遊ルートが生まれ地域内消費の増加や休日の来訪者増加



(2)事業名

袖ヶ浦市自動運転社会実装推進事業

(3)各計画での位置付け

本事業は以下の計画に位置付けられている。

- ・袖ヶ浦市総合計画／第3期袖ヶ浦市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・袖ヶ浦市地域公共交通計画

(4)事業実施の背景

市は東京湾アクアラインの着岸地に近接し、主要幹線道路(国道16号、409号、410号など)や鉄道(JR内房線、久留里線)等の交通網による首都圏への良好なアクセスや、交通結節点となる地理的特性を活かしたまちづくりを展開してきたことで、子育て世代をはじめとする人口の流入により袖ヶ浦駅海側地区を中心に人口が増加(直近10年で約7%増)し、街の活力の維持・発展につながっている。

一方で、交通結節点として重要な役割を担う高速バスにおいては、袖ヶ浦バスターミナルの利用者数が年間約100万人(令和6年度実績974,736人)となっているにもかかわらず、運送業界を取りまく運転手不足の影響により減便が相次いでおり、これまでの運行を維持できない状況にある。

加えて、日常生活に欠かせない地域内公共交通である路線バスにおいては、コロナ禍以前よりも利用者が増えており、限られた人材の中で路線バスの運転手を高速バスへ充てることも困難となっている。

このようなことから、交通事業者はこれまで以上に運行の効率化や生産性向上が求められている。



(5)市内公共交通の課題と解決策

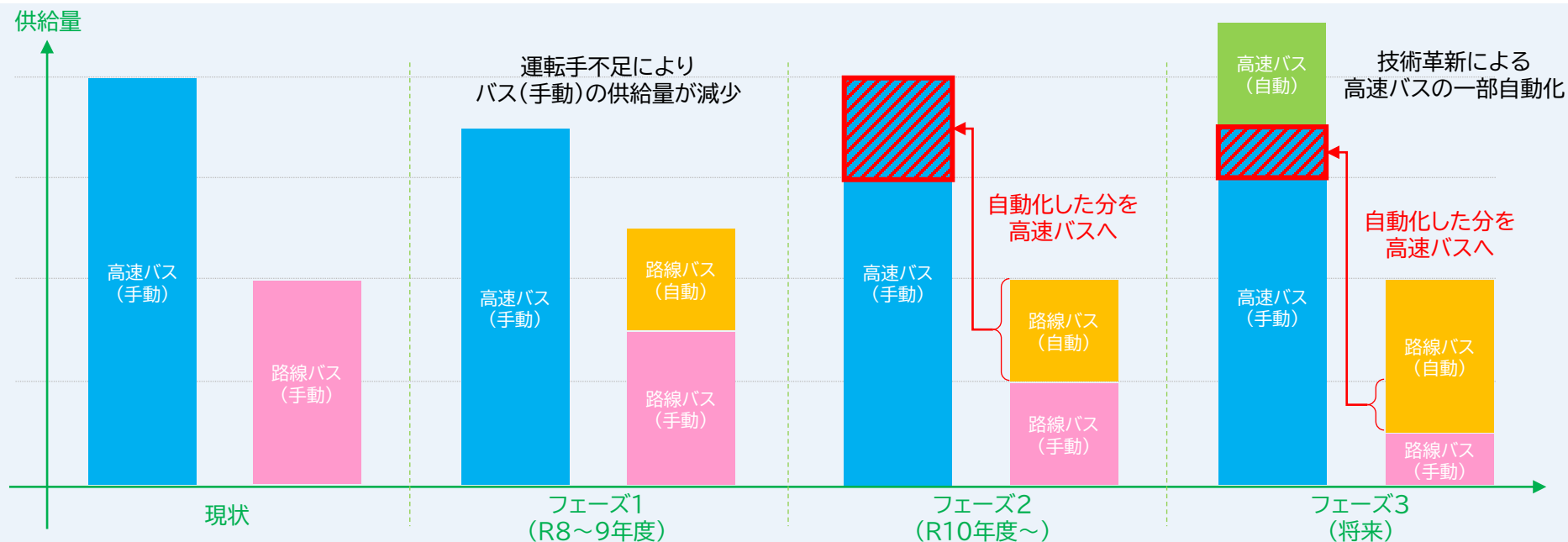
課題

- ・運転手不足による高速バス、路線バスの減便や路線の短縮
- ・補助金額の高騰
- ・自家用車に依存せざるを得ない限定的な公共交通網

解決方法

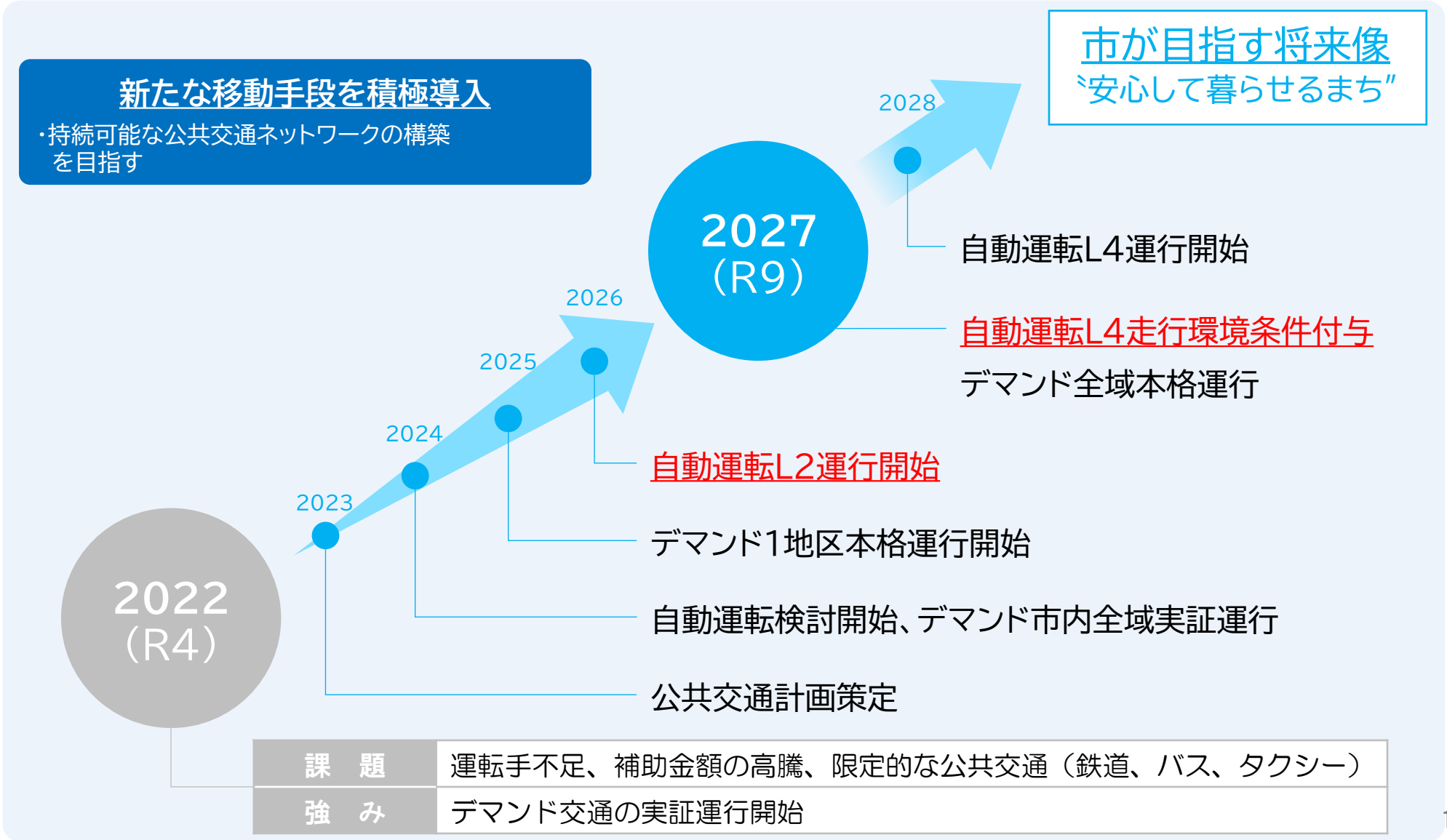
- ・路線バスの運行維持、利便性向上
→国、県、市の補助金交付
- ・**自動運転バスの導入**
- ・地域内移動手段の検討
→デマンド交通「チョイソコがうら」

(6)導入による効果のイメージ





(7)袖ヶ浦市における公共交通の全体像





2_自動運転の現状把握

(1)自動運転とは

自動運転は、自動車の運転支援システムが運転操作を補佐する状態から、運転者の関与なしに走行する状態まで、様々な概念を用いている。

そこで、SAE(Society of Automotive Engineers)が定める自動車用運転自動化システムのレベル定義に従い、自動化の範囲を明確に整理している。

(2)運転自動化レベルの定義

レベル	概要	操縦の主体	車両の呼称
レベル5	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に(すなわち、限定領域内ではない)実行	システム	完全自動運転車
<u>レベル4</u>	<u>システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行</u>	<u>システム</u>	<u>自動運転車</u>
レベル3	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行 作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム	条件付自動運転車
レベル2	システムが縦方向及び横方向両方の車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル1	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運動制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者	運転支援車
レベル0	運転者が全ての動的運転タスクを実行	運転者	—



(3)自動運転レベル4の運行に必要な許可関係

項目	関係法令	概要	内容
走行環境条件付与	道路運送車両法 (第41条)	車両許可	特定の条件下(場所、速度、天候など)で自動運転システムが全操作を行う「レベル4」の車両に対し、国がその安全性を確認し公道走行を認可する制度。
特定自動運行許可	道路交通法 (第75条の12)	運行許可	特定の条件下で運転席が無人の「レベル4」自動運転(特定自動運行)を公道で行うために必要な都道府県公安委員会の許可制度。
旅客自動車運送事業許可	道路運送法 (第4条)	乗合許可	乗合バスや一般タクシーなどの「一般旅客自動車運送事業」を営むための許可制度。緑ナンバー(営業用)を取得して、運賃を得て有償での運行を許可する。

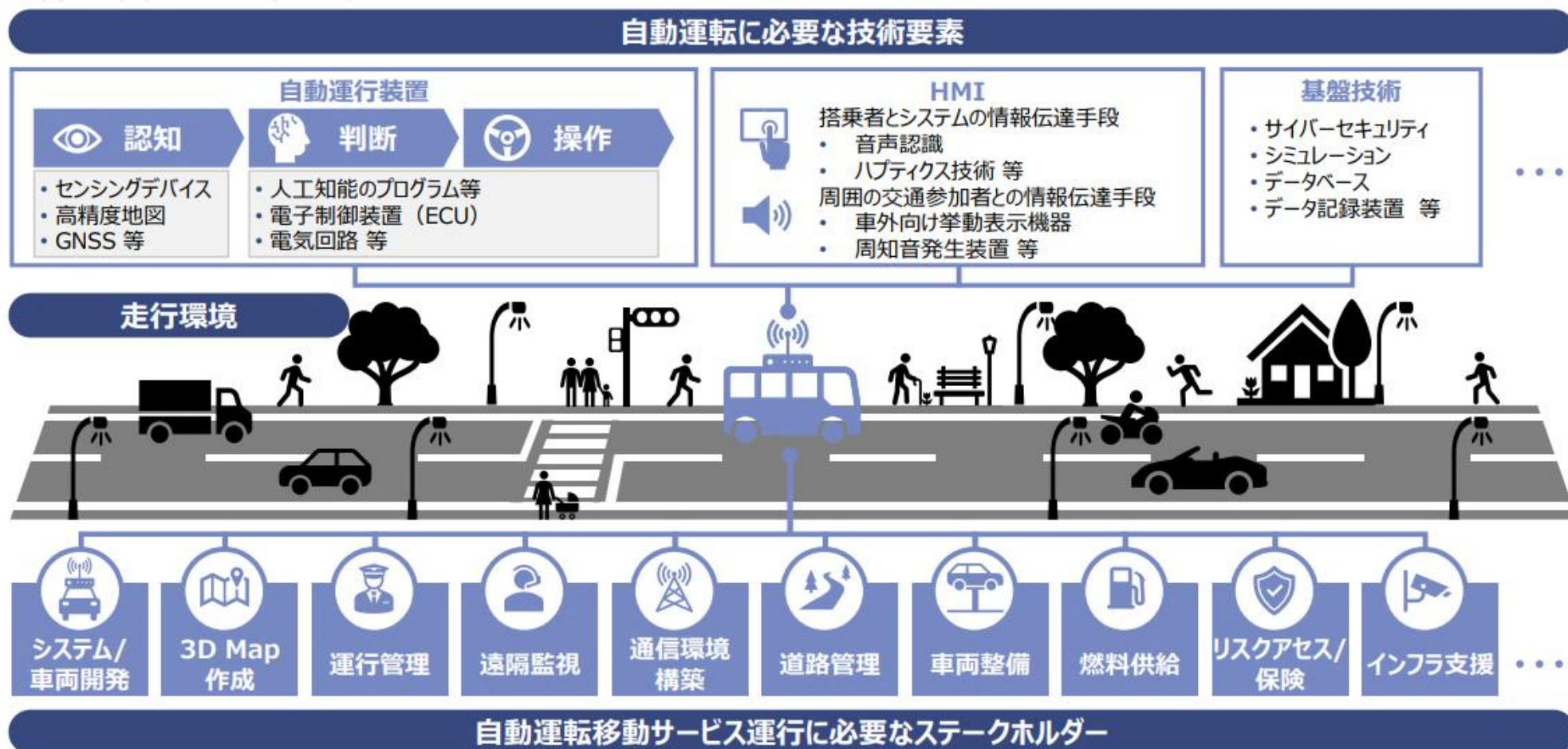


2_自動運転の現状把握

(4)自動運転における社会実装とは

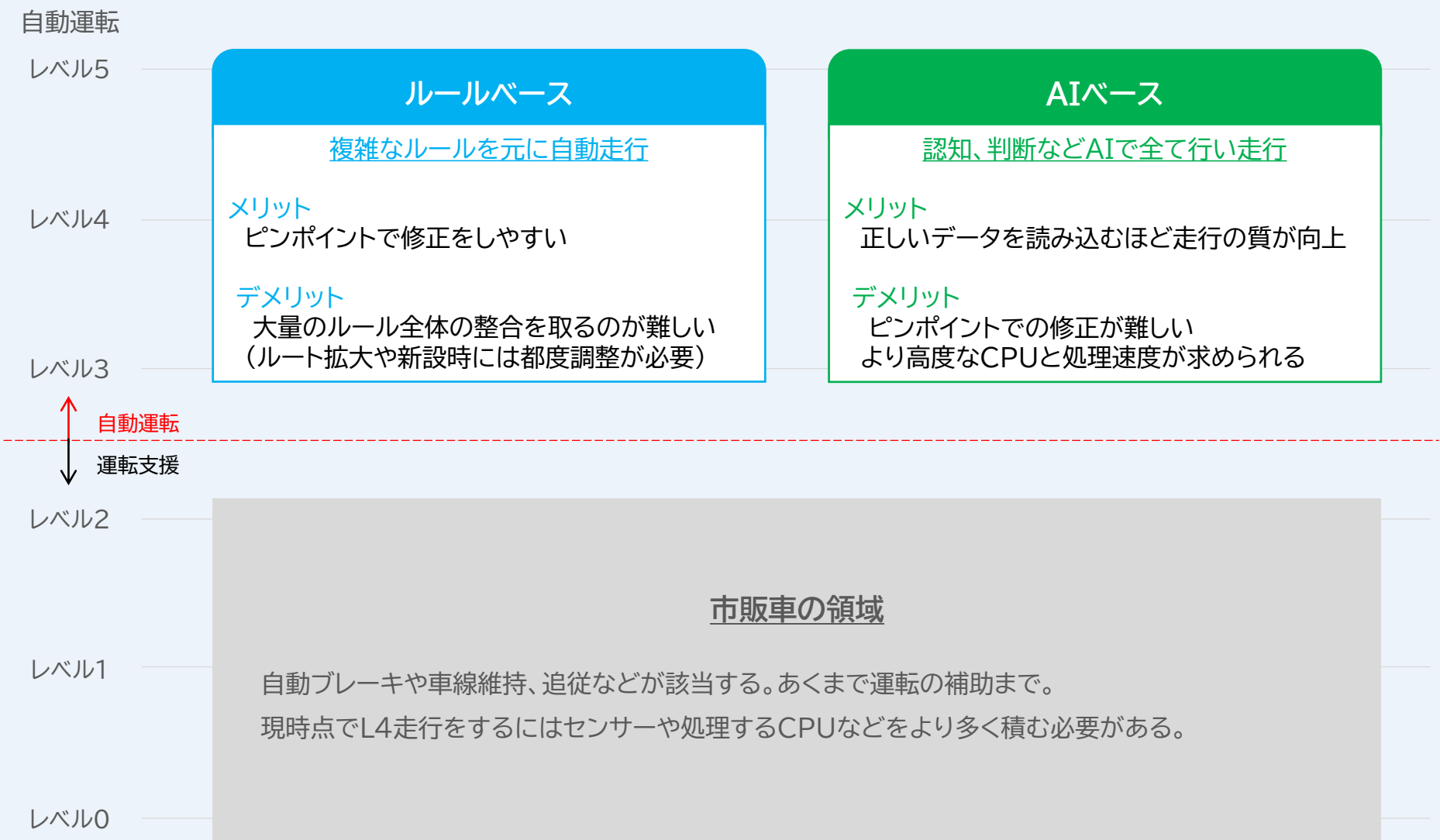
特定の条件下で自動運転技術を社会に実際に導入し運行させること。

国土交通省においては、**走行環境条件付与をもってレベル4の実装**と位置付けている。





(5)自動運転の全体像





(6)自動運転技術の最先端

- 自動運転のプログラムは、従来、エンジニア(人)が作成していたが【ルールベース】、直近ではAIに路上走行させて、運転を自己学習させる手法【AIベース】での開発が急速に進んでいる
- AIの学習は、「人」によるプログラミングの速度・精度を遥かに上回り、従来の「ルールベース」の開発では対応できなかった自動運転(未知の状況への対応、隘路におけるすれ違い等)が、より安価かつ短期間で可能となっている

人によるプログラミング 「ルールベース」

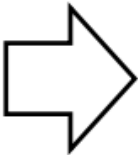
AI学習による開発 「AIベース」

従来の開発手法

最新の開発手法

「人」が走行パターンごとに自動運転のプログラムを規定

AIを路上走行させ、運転パターンを自己学習させる



	ルールベース	AIベース
プログラム	膨大 ルート上で想定される状況(信号・駐車車両等)に対する車両の動作をエンジニア(人)が定義	基本的なプログラムのみ 「走る・曲がる・止まる」等の基本制御に加え、交通ルール(信号など)、他の車両や歩行者の避け方等も自動学習
デジタルマップ	必要	不要
走行環境	3次元デジタルマップが存在するエリア	どこでも
事故時の解析	可能	困難
開発費用	膨大	比較的安価
開発状況	地域限定で実用化	2027年以降市販化(当初はレベル2)



(7)政府目標 第3次交通政策基本計画 自動運転KPIについて(令和8年1月16日閣議決定)

背景

- 自動運転に係る政府目標としては、新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画2025年改訂版（令和7年6月13日閣議決定）において、「**2027年度までに、無人自動運転移動サービスを100か所以上で実現**」が掲げられているところ、今次の交通政策基本計画の改定を機に、2030年度までの数値目標を新たに設定。

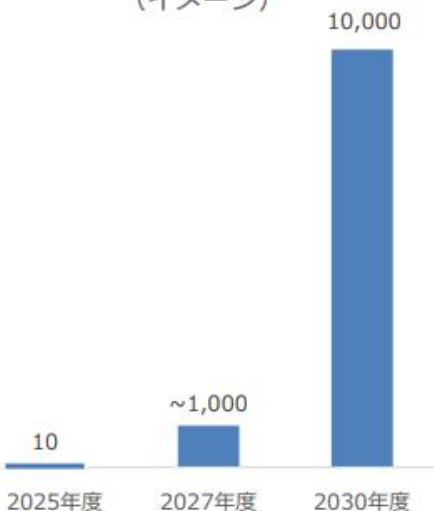
第3次交通政策基本計画 自動運転KPI

2030年度における
自動運転サービス車両数（※）

10,000 台

※全国のパス及びタクシー等の公共交通、幹線輸送トラック車両

自動運転サービス車両普及台数
(イメージ)



KPI達成に向けた施策

- 地域の足の確保のための自動運転社会実装推進事業の支援拡充
- より高水準のレベル2市販車の開発・普及を促進することで、スケールメリットによるシステムや機器の低廉化を促し、商用車レベル4の開発・普及を後押し
- 運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築、レベル4の技術基準となる安全ガイドラインの具体化等



2_自動運転の現状把握

(8)国土交通省の方針 運行車両の適正化

これまで
(自動運転
1.0)

＜現状＞

- ・20km/h以下の**低速**の**小型カート**や**小型バス**（定時定路線型）による実装が中心
- ・実装にあたっては、**各地域の走行環境等にあわせてローカライズ**が必要

→ 地域固有のニーズを充たす、**低廉かつ小回りの利く移動手段**として実装が進む



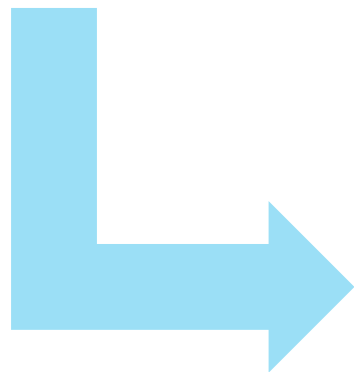
小型カート



小型バス



レベル4 自動運転の実装地域
(8か所)



これから
(自動運転
2.0)

＜目指す姿＞

- ・**多様な走行環境**で、より**高速**で走行可能な、**技術力の高い車両**を用いて、

- ①既存バス路線を**大型バス**により自動運転化
- ②個別輸送に対応できる機動的な**自動運転タクシー**の実装を目指す

→ 一か所あたり多数の車両を導入し、サービスを面的に展開

→ **汎用性の高い車両・システム**により、**全国に普及拡大が容易**に



大型バス



タクシー



1人が複数車両を
遠隔監視する「1対N」



(9)全国の自治体の取組状況(地域公共交通維持確保改善事業補助金)

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
北海道					
札幌市					○
帯広市			○	○	
岩見沢市			○		
網走市				○	
苫小牧市			○	○	
千歳市				○	○
当別町				○	○
利尻富士町				○	
上士幌町	○	○	○	○	◎
青森県				○	
むつ市					○
岩手県					
釜石市				○	
宮城県					
仙台市				○	○
秋田県					
大館市			○	○	
上小阿仁村			○	○	
山形県					
長井市				○	
福島県					
田村市			○	○	
磐梯町			○	○	
茨城県					
日立市				○	◎
常陸太田市	○	○	○	○	○
つくば市			○		○
境町	○	○	○	○	◎

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
栃木県			○	○	○
小山市					○
那須町			○		
群馬県					
前橋市			○	○	
渋川市			○	○	
埼玉県					
さいたま市					○
深谷市			○	○	○
和光市				○	○
千葉県					
松戸市				○	
袖ヶ浦市					
横芝光町			○	○	○
東京都			○	○	○
足立区					
大田区			○	○	
八王子市					◎
神奈川県			○		
横浜市					○
川崎市				○	◎
横須賀市					◎
平塚市			○	○	◎
海老名市					
茅ヶ崎市					○
新潟県					
佐渡市	○	○	○	○	
弥彦村			○	○	○

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
富山県					
富山市			○	○	
石川県					
小松市			○	○	○
加賀市			○		
福井県					
越前市				○	○
坂井市					○
永平寺町				○	
山梨県			○		
富士吉田市			○	○	○
甲斐市			○	○	○
長野県					
塩尻市	○	○	○	○	○
岐阜県				○	
岐阜市			○	○	○
中津川市			○	○	
恵那市					◎
静岡県					
静岡市				○	○
浜松市			○	○	
沼津市			○	○	
三島市			○		



(9)全国の自治体の取組状況(地域公共交通維持確保改善事業補助金)

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
愛知県				○	
名古屋市			○	○	
豊橋市				○	○
岡崎市				○	○
春日井市			○	○	
豊川市					○
豊田市			○		○
安城市			○	○	
常滑市			○	○	
小牧市			○	○	○
日進市	○	○	○	○	○
三重県					
伊勢市				○	○
桑名市			○	○	○
多気町			○	○	○
明和町				○	
滋賀県				○	
大津市	○	○			
京都府			○	○	◎
宮津市				○	
大阪府					
大阪市			○	○	
堺市					○
河内長野市				○	○
四條畷市				○	
島根県					
松江市					

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
兵庫県					
神戸市					◎
西宮市					○
三田市	○	○	○	○	○
養父市				○	○
奈良県				○	
宇陀市			○	○	
和歌山県					
和歌山市			○	○	
鳥取県					
鳥取市			○	○	○
米子市					◎
美郷町				○	
岡山県					
津山市					○
備前市			○	○	
広島県					
東広島市			○	○	○
江田島市			○		
山口県				○	○
美祢市			○		
徳島県					○
那賀町				○	
香川県					
高松市			○	○	
坂出市					○
三豊市				○	○
土庄町				○	

自治体名	R3	R4	R5	R6	R7
愛媛県					◎
松山市			○	○	
伊予市			○	○	
高知県				○	
福岡県					
北九州市			○	○	
大牟田市			○		
宗像市				○	○
佐賀県				○	
佐賀市					○
長崎県				○	
熊本県					
熊本市				○	○
宇城市				○	
大分県					
佐伯市				○	
宮崎県					
西都市				○	
鹿児島県					
南さつま市				○	○
沖縄県				○	
石垣市				○	
豊見城市				○	○
南城市				○	
北谷町	○	○	○		
合計	9	9	62	99	67

※◎は令和7年度の重点支援(3億円)
※都道府県は同年度に複数件採択の場合あり
※R8は事務局が確認できている自治体のみ

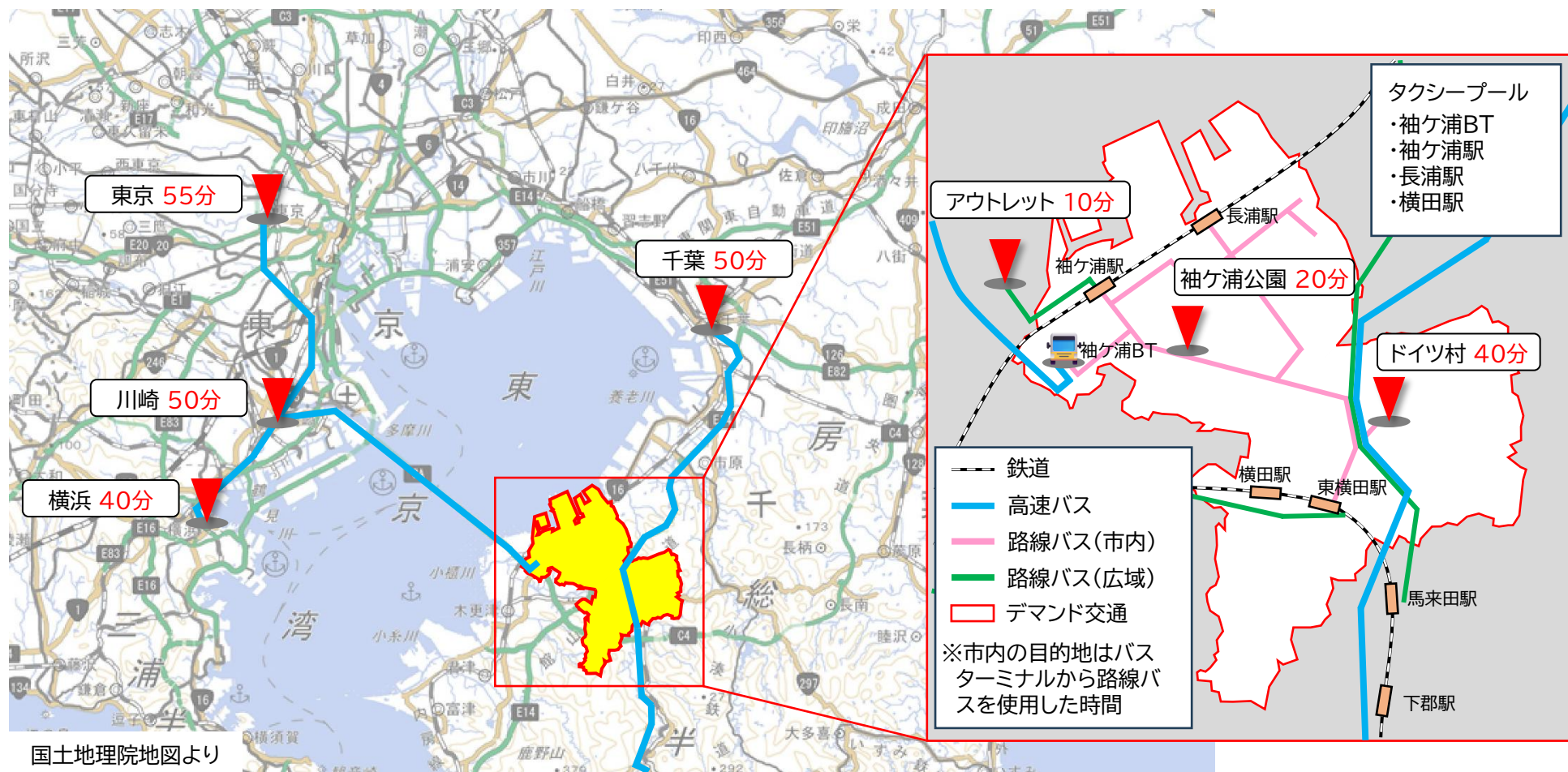


3_市内公共交通の現状把握

(1)公共交通網

高速バスや鉄道は、東京・神奈川・千葉に1時間程度で接続されており、広域アクセスの利便性が非常に高い。

路線バスは、主要施設を概ね接続しており、デマンド交通やタクシーも、支線として市内を網羅的にカバーできていることから比較的に充実している。



3_市内公共交通の現状把握

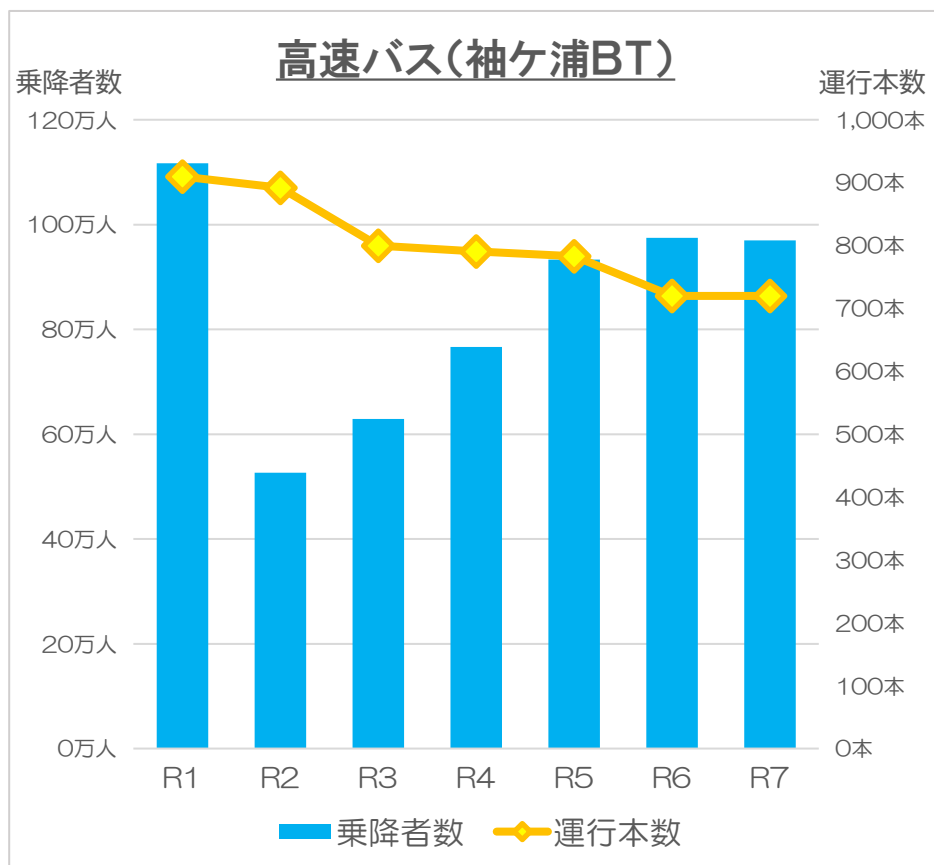


(2)バス路線の運行実績

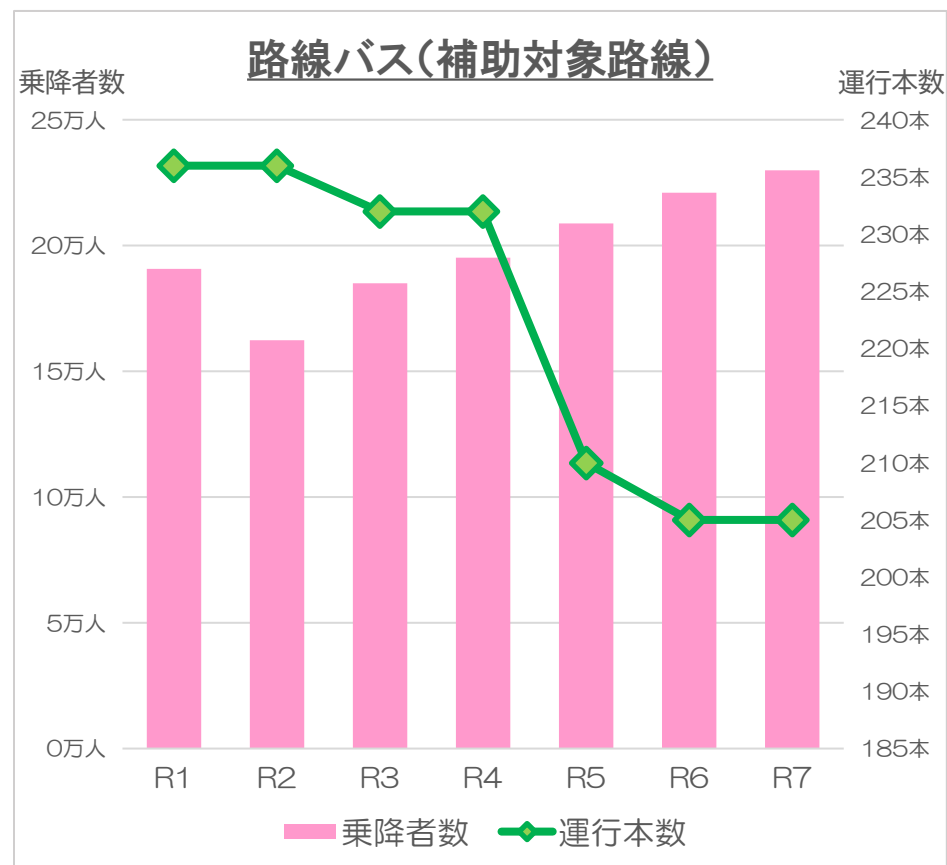
高速バスは、コロナ以降利用が回復しつつあるが、運行本数は減少を続けている。

路線バスは、コロナ前よりも利用が伸びているが、補助路線であるにもかかわらず運行本数は減少を続けている。

いずれもダイヤ改正は運転手不足によるものであり、今後も回復だけでなく維持も困難であると見込まれる。



※運行本数=1日あたりの運行本数(平日+土休日)



※運行本数=1日あたりの運行本数(平日+土日祝)

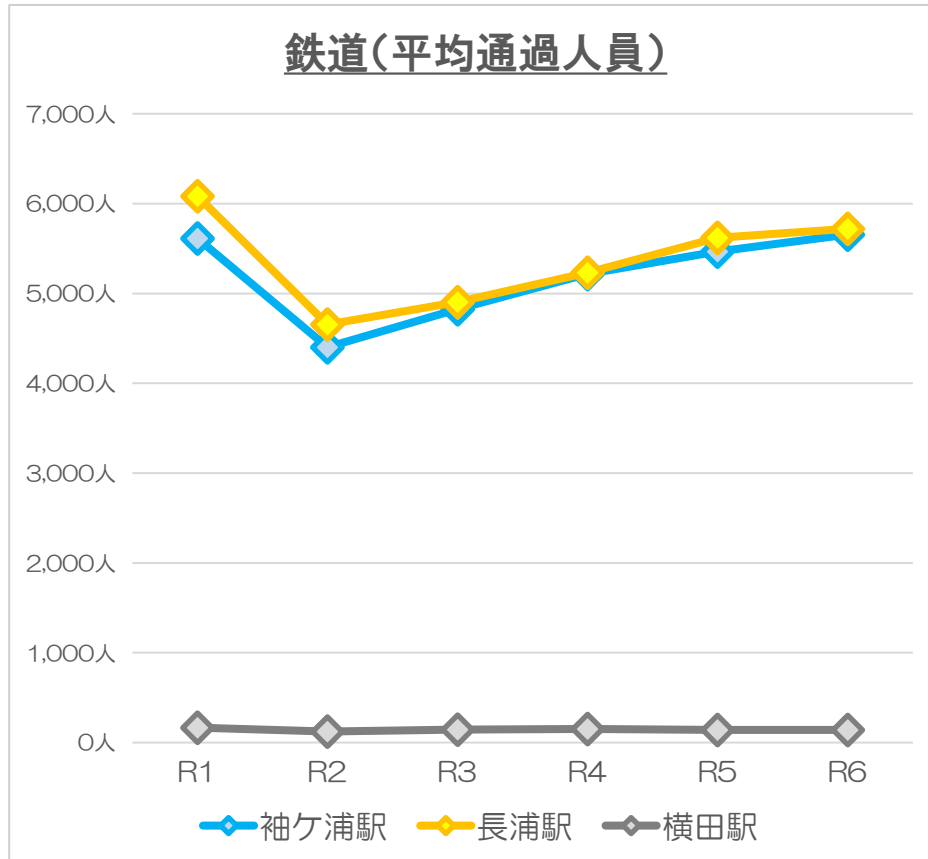
3_市内公共交通の現状把握



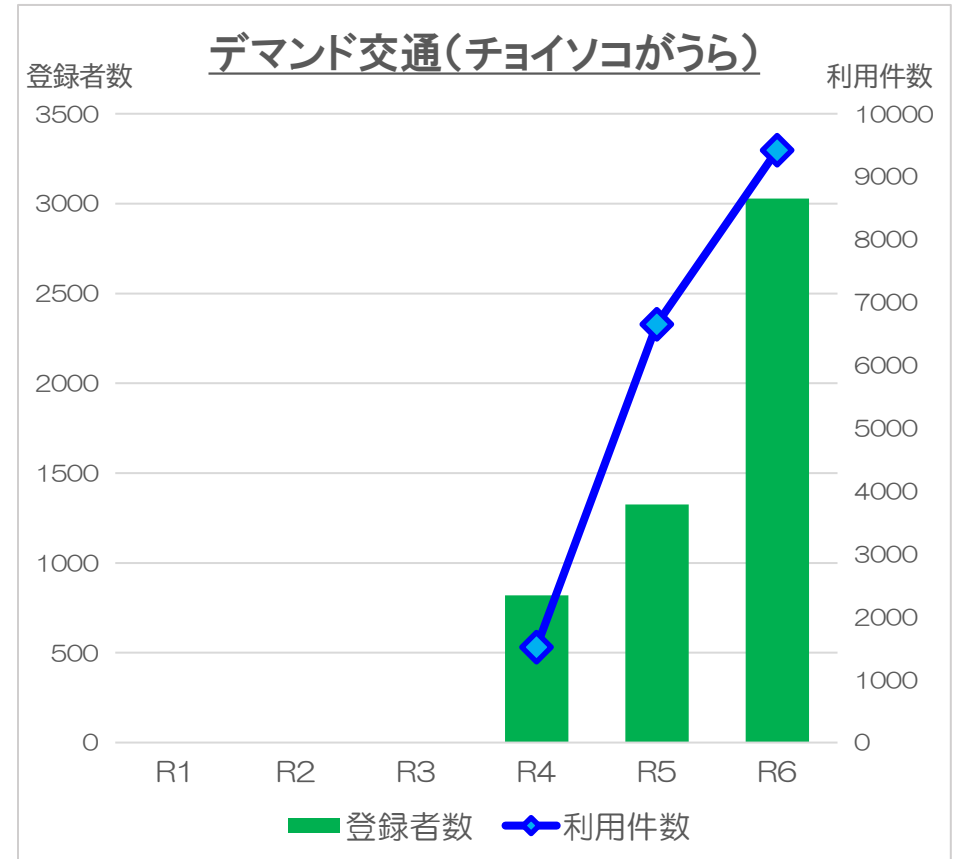
(3)鉄道、デマンド交通の運行実績

鉄道は、内房線でコロナ以降利用が回復しつつあるが、久留里線は若干の減少傾向にある。

デマンド交通は、路線バスやタクシーを補完する支線として実証運行を開始し、利用は上昇している。



※内房線(袖ヶ浦駅、長浦駅)、久留里線(横田駅)



※令和4年10月から実証運行開始

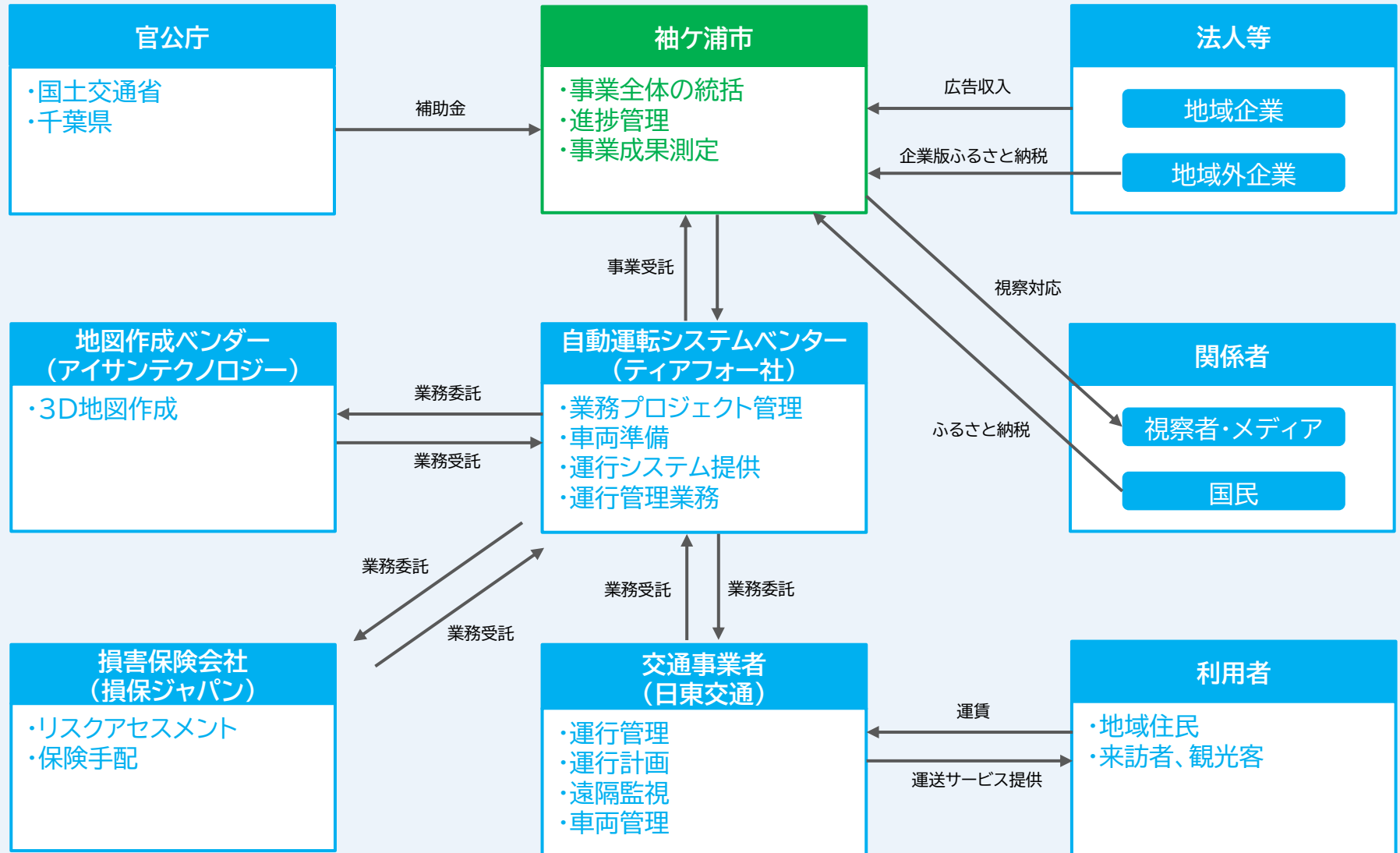


(1)実施体制



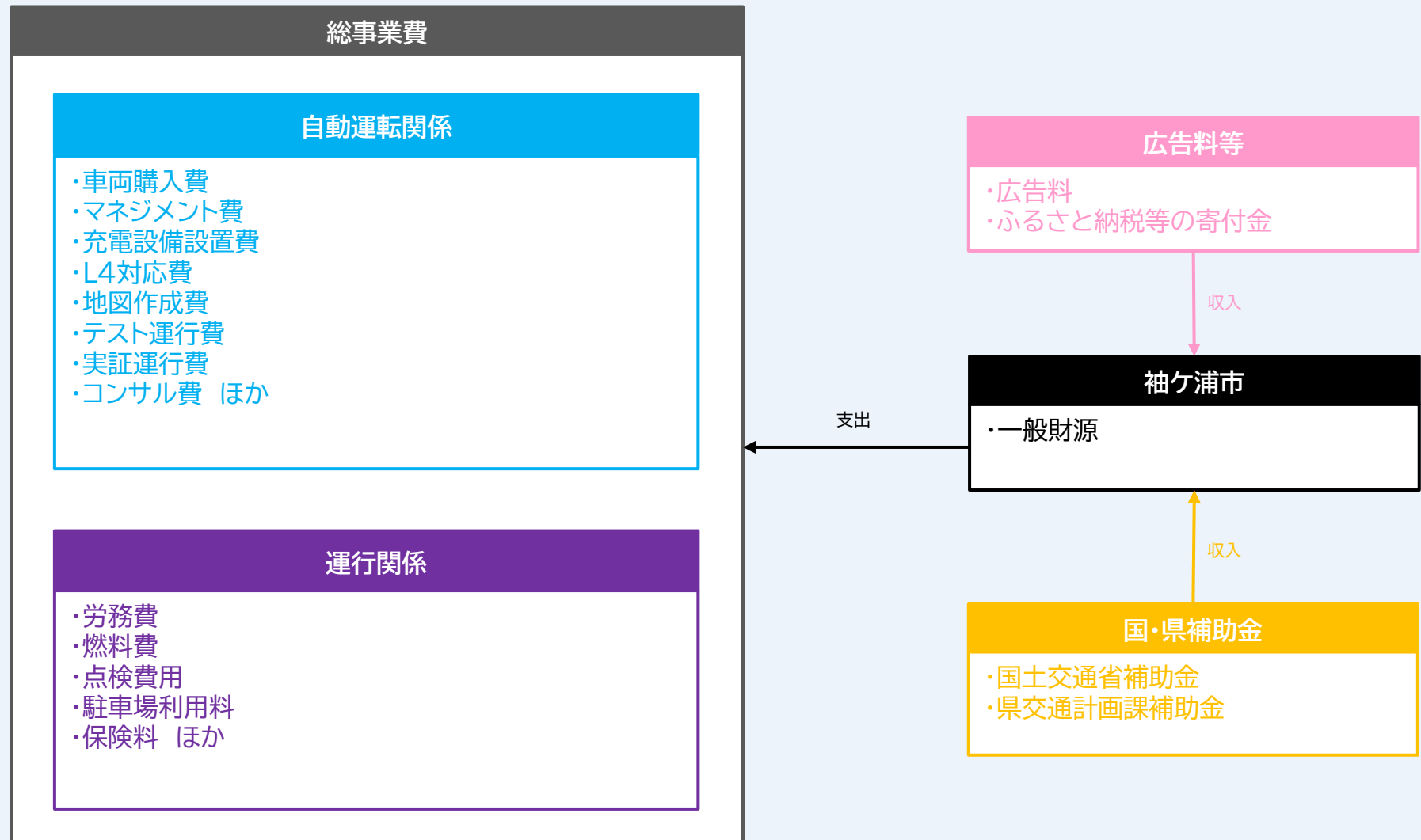


(2)運営体制



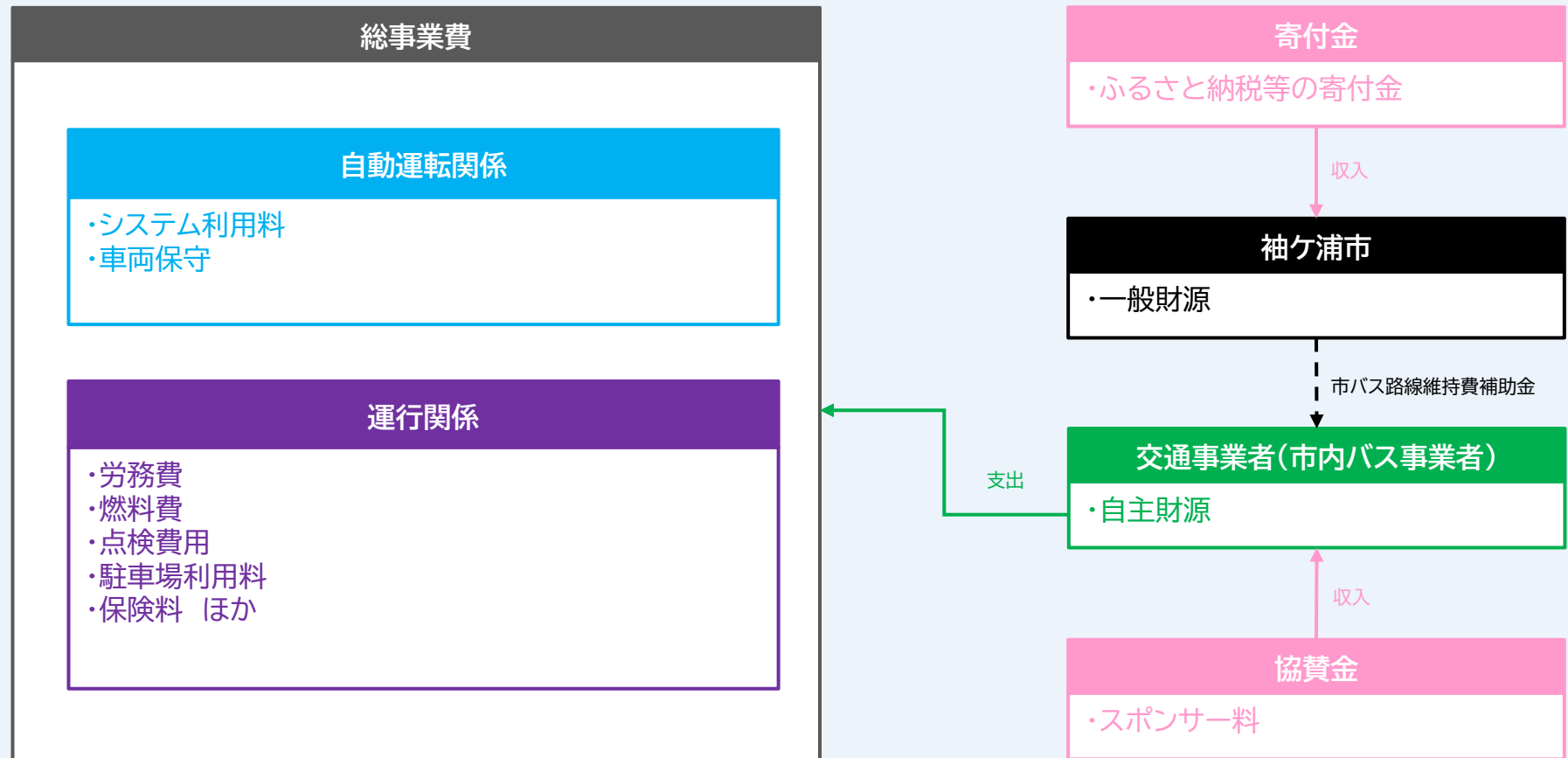


(3)経費負担＜導入時＞





(4)経費負担＜実装後＞





4_実施計画

(5)ロードマップ



項 目	R8年度	R9年度	R10年度
実施内容	・車両調達 ・L2無償運行	・L2有償運行 ・4条乗合取得 ・走行環境条件付与取得	・L2有償運行 ・特定自動運行取得 ・L4運行開始
運行ルート	袖ヶ浦BT ～神納1丁目 ～袖ヶ浦駅	袖ヶ浦BT ～神納1丁目 ～袖ヶ浦駅	袖ヶ浦BT ～神納1丁目 ～袖ヶ浦駅
運行台数	1台	1台	1台
便数	5往復/日	5往復/日	5往復/日
テスト運行	9/1～11/30 (平日)	7/1～9/30 (平日)	—
一般運行	12/1～2/26 (年末年始除く)	10/1～3/31 (年末年始除く)	4/1～3/31 (全日)
運行事業者	日東交通	日東交通	日東交通
運転者	有	有	無
運賃	無償	有償	有償
遠隔監視体制	—	—	1:1

※事業の進捗や技術革新等により大きく変更となる可能性があります



(6)事業費シミュレーション

項目		R8年度	R9年度	R10年度
車両費	車両購入、改造等	91,976千円	14,300千円	0千円
車両関連費	電気代、整備等	1,697千円	1,868千円	2,641千円
システム関連費	自動運転・運行管理、データ通信等	33,276千円	92,994千円	19,668千円
設備関連費	インフラ機材、遠隔監視設備等	418千円	264千円	528千円
リスクアセスメント費	運行のための調律、地図作成	8,140千円	1,650千円	0円
労務費	乗務員や遠隔監視員等の労務費	17,778千円	56,214千円	9,608千円
その他	充電設備等	13,200千円	0円	0円
合計		166,485千円	167,290千円	32,445千円

※令和9年度以降は令和7年6月時点の概算

(7)令和8年度に活用する補助金

名称	補助率	上限金額	補助対象事業費	交付決定額
国土交通省 地域公共交通確保維持改善事業補助金	4/5	重点:4億円 一般:2億円	164,788,950円	131,831,160円
千葉県 地域公共交通「リ・デザイン」推進事業補助金	1/2	1千万円	34,653,840円	10,000,000円
合計				141,831,160円



4_実施計画

(8)令和8年度運行期間詳細

項目	運行開始	運行終了	合計日数	備考
準備運行	令和8年9月1日	令和8年11月26日	57日	土日祝除く
関係者試乗運行	令和8年11月27日	令和8年11月30日	2日	11/28、11/29除く
一般運行	令和8年12月1日	令和9年2月26日	82日	12/29～1/3除く
合計			141日	

(9)令和8年度に運行ルートについて(袖ヶ浦BT～袖ヶ浦駅ルート)

項目	内容
ルート選定理由	袖ヶ浦バスターミナルは年間約100万人の利用があり、JR袖ヶ浦駅は平均通過人員が5,600人を超えているなど、それぞれ市の重要な交通結節点である。 これらを接続する既存路線を自動運転化し運行の維持・確保を図るとともに、今後自動運転化を目指している袖ヶ浦駅と三井アウトレットパーク木更津を結ぶ既存路線と接続できるように袖ヶ浦駅の停車場所を南口から北口に変更することで袖ヶ浦駅北口の新興住宅地の新規利用も見込め、複数台化が可能となれば同一の監視体制で運行することによる生産性の向上が見込めるため。
停車場所・施設	市を代表する交通結節点である袖ヶ浦バスターミナルと袖ヶ浦駅を接続するルートで、途中に1か所の停留所を設置し、計3か所の停車場所数により運行する。 本ルート沿線には、市役所や市民会館、総合運動場などの主要な公共施設に加え、病院や金融機関、スーパー、コンビニなどの施設も立地している。
想定利用者	袖ヶ浦駅北口の新興住宅地の住民は駅やバスターミナルに隣接していることから都心からの移住者も多く、駅とバスターミナルを接続することで、通勤通学や買い物やレジャーなどの多様なニーズに対応することができる。 加えてルート沿線には地域に根差した施設も多く立地していることから、地域内の生活の足としても利用が見込まれる。



(10)令和8年度に調達する運行車両

項 目	内 容
車両名	Minibus2.0(ティアフォー社製)
ベース車両	BYD社 J6 2.0
自動運転システム	ティアフォー社
乗車定員(自動運転時)	16名(乗客は15名)
最高速度(自動運転時)	35km/h
台数	1台



(11)KPI

事業を実施する上で、定量的な目標値を設定し、達成状況に応じて事業計画の変更等を行う。

項 目	R8年度	R9年度	R10年度
自動運転バスの利用者数	4,000人	6,000人	18,000人
自動運転バスの地域受容率	50%	65%	80%

袖ヶ浦市地域公共交通計画策定調査業務に係る 公募型プロポーザル選定結果について

(1) 提案採用者候補者について

袖ヶ浦市地域公共交通計画策定支援業務委託に係る企画提案（プレゼンテーション審査）について、書類及びヒアリングによる審査選考の結果、以下の者を提案採用候補者に選定しました。

結果は当日配布します

(2) 契約に係るスケジュール

- ① 【審査結果通知】 令和8年7月22日（水）までに
- ② 【仕様書の最終調整】 令和8年7月29日（水）までに
- ③ 【契約の締結】 令和8年7月30日（木）
- ④ 【履行期間】 令和8年7月31日（金）～令和9年3月19日（金）

(3) 袖ヶ浦市地域公共交通活性化協議会への報告スケジュール（案）

- ・ アンケート調査集計内容、分析結果報告 令和9年1月下旬
- ・ 地区別意見交換会結果報告、契約履行報告 令和9年3月下旬（書面の可能性有）