

# 袖ヶ浦市自動運転社会実装推進協議会

## 【令和8年度第1回会議】

### 会議資料

令和8年8月20日

# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

### (1)協議会の設置・目的

(2)運営体制・構成員

(3)運営スケジュール

(4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

(1)取組概要ロードマップ

(2)今年度の具体的な実証スケジュール

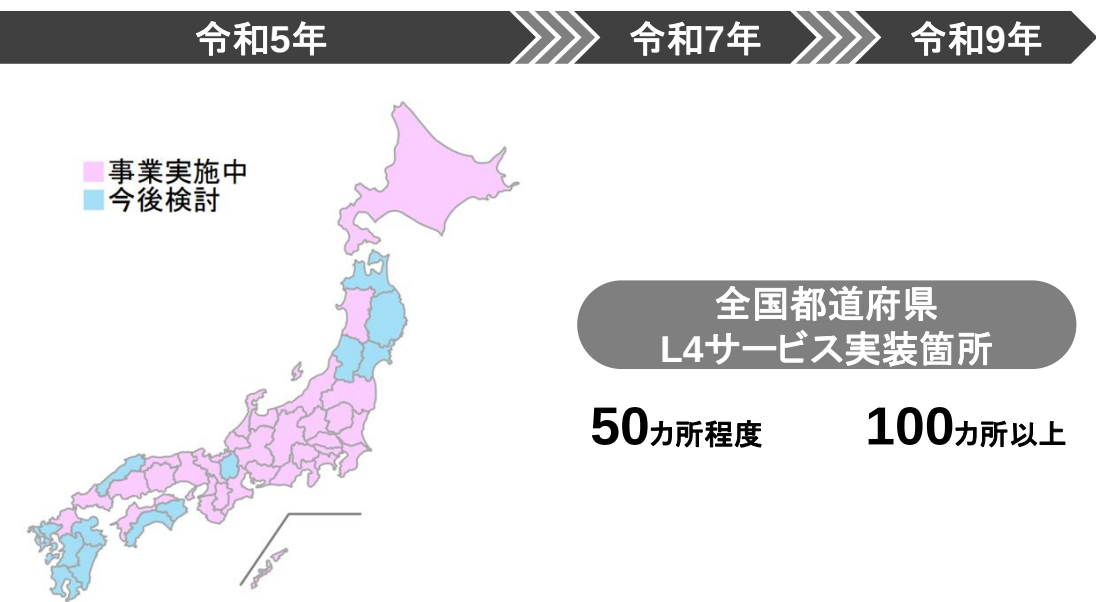
(3)事業概要

(4)課題と対応方針

# 協議会について

## レベル4自動運転サービスの現状

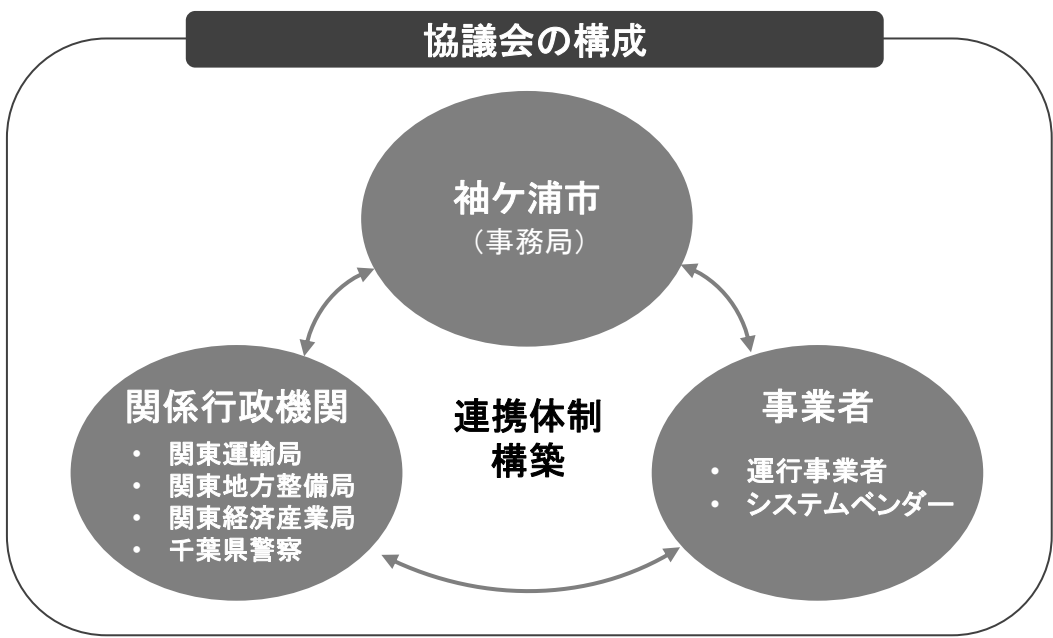
- 全国において令和7年度の50カ所程度、令和9年度の100カ所以上サービス実装という目標達成に向けて、取組の加速が求められる。
- そのためにも、各地域の受容性の向上と、透明性と公平性を確保しつつ許可等の手続きを迅速に進める必要がある。



出典: 23年12月20日 デジタル行財政改革会議(第3回)  
資料3 国土交通大臣提出資料

## 協議会の目的

- 協議会は、地方公共団体・関係行政機関・事業者による綿密な連携体制を構築することで、地域の受容性醸成を図りつつ、透明性・公平性を確保し、レベル4自動運転サービスの実現を加速する。
- 協議会は、内閣府の未来技術社会実装事業における「地域実装協議会」及び、国土交通省の自動運転社会実装推進事業における「地域コミッティ」の役割を担う。



# 自動運転移動サービスの導入の背景・目的

○ 既存路線における自動運転技術の導入により、持続可能な市内公共交通の維持・確保を目指す。

## ■ 事業実施の背景・目的・目標

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 背景 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 深刻な運転手不足の影響によるバス路線の減便は、これまで主に不採算路線で顕在化していたが、近年では高速バスなど収益性の高い路線にも波及している。</li><li>・ バス事業者等と連携した就職説明会の開催など、運転手確保策を実施しているが効果は限定的。</li><li>・ 令和4年度から地域内移動の新たな選択肢として運行を開始したデマンド交通は一定の効果は表れているものの、今後の人口構造変化や運転手不足の更なる深刻化を踏まえると、従来型交通サービスのみで持続的に対応は困難。</li></ul>   |
| 目的 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 自動運転技術を活用し、運転手不足下においても安定的かつ継続的に運行可能な地域公共交通サービスの構築を目的に以下の実現を目指す。<ul style="list-style-type: none"><li>○ 地域内交通の維持・確保</li><li>○ 交通事業者の人材不足対策及び運行効率化</li><li>○ 袖ヶ浦バスターミナル等交通結節点との接続強化</li><li>○ 観光・商業施設へのアクセス向上</li><li>○ EV車両導入等による脱炭素化推進</li></ul></li></ul> |
| 目標 | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 袖ヶ浦バスターミナルとJR袖ヶ浦駅を結ぶ既存路線において、通勤・通学・買物・通院・観光等の多様な移動需要に対応する定時定路線型のレベル4社会実装を目指す。</li><li>・ 既存の鉄道・高速バスを幹線交通、デマンド交通・タクシーを支線交通とし、自動運転バスをその中間を担う地域幹線交通として位置付け、地域公共交通ネットワーク全体の最適化を図る。</li></ul>                                                                    |

# 協議会設置要綱の構成

| 設置要綱条文             | 作成ガイドラインの要旨                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 【第1条】目的            | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会は、地方自治体・関係行政機関・事業者による綿密な連携体制を構築することで、地域の受容性醸成を図りつつ手続の透明性・公平性を確保し、地域のレベル4自動運転サービスの実現を加速することを目的とする。</li></ul>                                                                                    |
| 【第2条】情報共有・協議事項     | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会においてはレベル4自動運転を活用した地域公共交通サービスの将来構想、実証および社会実装の計画・進捗状況、課題・対策、その他実装に必要となる事項について情報共有・協議をする。</li></ul>                                                                                               |
| 【第3条】構成員           | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会の構成員を規定</li></ul>                                                                                                                                                                              |
| 【第4条】会長            | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会には会長（市長又はその指名する者）を置く。</li><li>会長は協議会を代表し、その会務を総理する。</li></ul>                                                                                                                                  |
| 【第5条】会議            | <ul style="list-style-type: none"><li>会議は会長が招集し、会長が議長となる。</li><li>会議は年度内に2回を目処に実施する。</li><li>会議は委員が指名した者の代理出席を可とする。</li><li>会議の議決方法は、出席した委員の過半数をもって決する。可否同数の場合は、議長の決するところによる。</li><li>会議の議題が情報共有のみであり協議事項がない場合などは、書面決議等を可とする。</li></ul> |
| 【第6条】地域公共交通計画等との調和 | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会での協議内容は、袖ヶ浦市地域公共交通計画の内容と調和が保たれている必要がある。</li></ul>                                                                                                                                              |
| 【第7条】協議会の解散        | <ul style="list-style-type: none"><li>地域においてレベル4自動運転移動サービスが実装され、持続的な地域公共交通サービスとして地域に定着するなどにより、構成員等が協議会の実施を不要と判断する場合は、構成員の合意を経て協議会を解散することとする。</li></ul>                                                                                  |
| 【第8条】守秘義務          | <ul style="list-style-type: none"><li>委員は、職務上知り得た秘密を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も、同様とする。</li></ul>                                                                                                                                             |
| 【第9条】事務局           | <ul style="list-style-type: none"><li>協議会の事務局は、袖ヶ浦市企画政策部政策秘書課に置く。</li><li>事務局は、会議等の結果報告を取りまとめ、関東運輸局長又はその指名する者に提出する。</li></ul>                                                                                                           |
| 【第10条】その他          | <ul style="list-style-type: none"><li>この要綱に定めるもののほか、地域コミッティの運営に関して必要な事項は、会長が会議等に諮り定める。</li></ul>                                                                                                                                        |

# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

(1)協議会の設置・目的

(2)運営体制・構成員

(3)運営スケジュール

(4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

(1)取組概要ロードマップ

(2)今年度の具体的な実証スケジュール

(3)事業概要

(4)課題と対応方針

# 協議会の構成員・役割

| 協議会構成員 |         | 自動運転移動サービス実装における役割     | 氏名（所属または企業名、役職）                                        |
|--------|---------|------------------------|--------------------------------------------------------|
| 主宰者    | 袖ヶ浦市    | レベル4自動運転の社会実装に向けた全体統括  | 千田 和也（袖ヶ浦市 企画政策部 部長）                                   |
| 必須構成員  | 関東運輸局   | レベル4車両認可に向けたサポート       | 秋月 浩希<br>（関東運輸局 自動車技術安全部 技術課 技術課長）                     |
|        | 関東地方整備局 | 走行環境整備に係るサポート          | 辻 勝浩（関東地方整備局 企画部 環境調整官）                                |
|        | 関東経済産業局 | モビリティ産業・地域経済活性化に係るサポート | 澤原宜 謙（関東経済産業局 製造産業課<br>航空宇宙・自動車産業室 室長）                 |
|        | 千葉県警察   | 特定自動運行許可・道路使用許可に係るサポート | 千葉県警察本部 交通部 交通総務課 係長                                   |
|        | 運行主体    | 運行に係る事項の検討・推進          | 中嶋 達也（日東交通株式会社 運輸部 次長）                                 |
| 任意構成員  | 関係事業者   | 求められる領域についてL4実装推進      | 荻島 英樹<br>（株式会社ティアフォー ビジネスユニット<br>公共交通事業本部プロジェクトマネージャー） |

# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

(1)協議会の設置・目的

(2)運営体制・構成員

(3)運営スケジュール

(4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

(1)取組概要ロードマップ

(2)今年度の具体的な実証スケジュール

(3)事業概要

(4)課題と対応方針

# 運営スケジュール

協議会（地域実装協議会・地域コミッティ）の設置は、内閣府「未来技術社会実装事業」及び国土交通省「自動運転社会実装推進事業」において求められていることから、設置や最終の取りまとめは各事業と連携して実施



# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

(1)協議会の設置・目的

(2)運営体制・構成員

(3)運営スケジュール

(4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

(1)取組概要ロードマップ

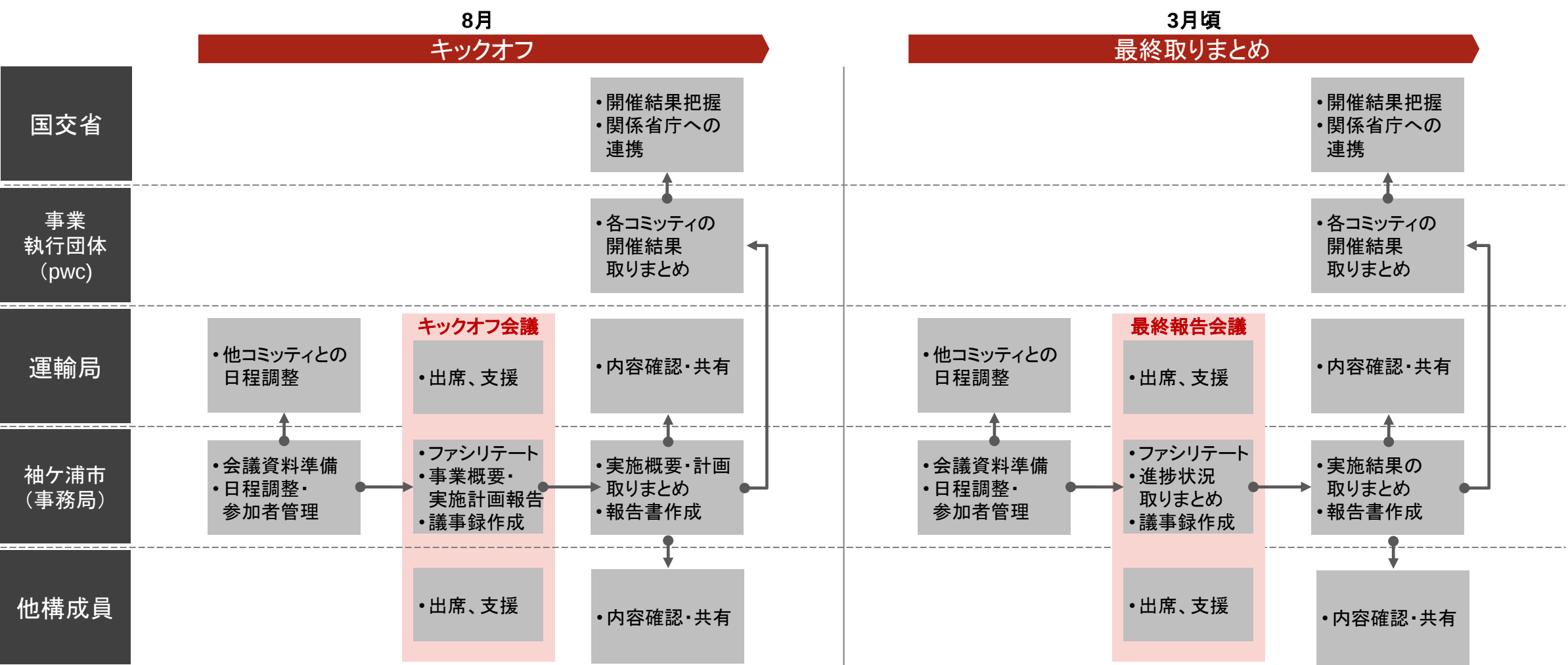
(2)今年度の具体的な実証スケジュール

(3)事業概要

(4)課題と対応方針

# 運営実施フロー

協議会機能のうち、国土交通省「自動運転社会実装推進事業」の地域コミッティ部分における実施フローは以下のとおり



# 年間報告資料一覧

協議会機能のうち、国土交通省「自動運転社会実装推進事業」において本市が年間を通じて提出する報告資料は以下のとおり

■ 提出書類一覧

|       | #  | 提出資料                    | 資料提出先     | 期日         |
|-------|----|-------------------------|-----------|------------|
| キックオフ | 01 | 【地域コミッティ】自治体キックオフ会議報告資料 | 事務局、地方運輸局 | 会議開催後2週間以内 |
| 最終    | 02 | 【地域コミッティ】自治体最終報告資料      | 事務局、地方運輸局 | 会議開催後2週間以内 |

# アジェンダ

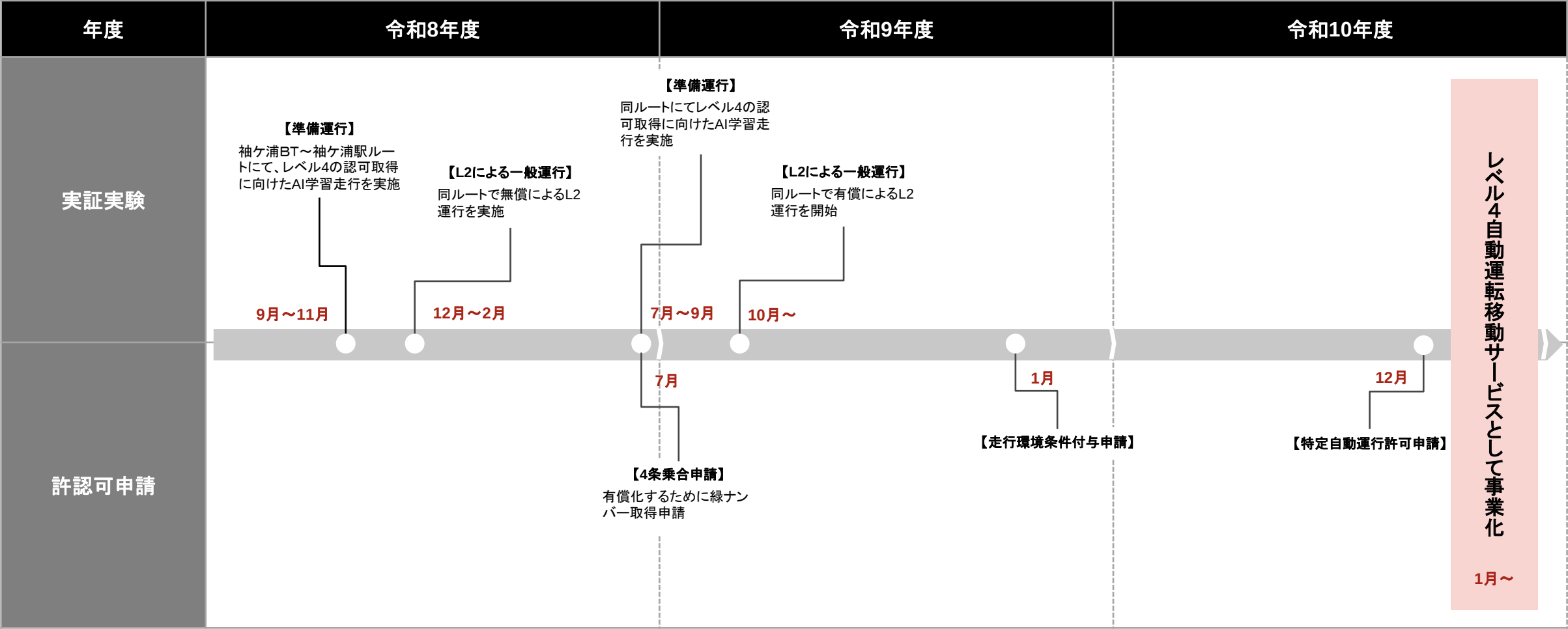
## 1.協議会の概要について

- (1)協議会の設置・目的
- (2)運営体制・構成員
- (3)運営スケジュール
- (4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

- (1)取組概要ロードマップ**
- (2)今年度の具体的な実証スケジュール
- (3)事業概要
- (4)課題と対応方針

# L4自動運転移動サービス実装に向けたロードマップ



# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

- (1)協議会の設置・目的
- (2)運営体制・構成員
- (3)運営スケジュール
- (4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

- (1)取組概要ロードマップ
- (2)今年度の具体的な実証スケジュール
- (3)事業概要
- (4)課題と対応方針

# 今年度の事業実施スケジュール

[illegible]

# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

- (1)協議会の設置・目的
- (2)運営体制・構成員
- (3)運営スケジュール
- (4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

- (1)取組概要ロードマップ
- (2)今年度の具体的な実証スケジュール
- (3)事業概要
- (4)課題と対応方針

# 事業概要【袖ヶ浦市】

- 深刻な運転手不足によるバス路線の減便への対応のため令和9年度のレベル4実装を目指す。実施にあたっては、本市の強みである高速バスや鉄道に接続する既存のバス路線において新規利用が込めるルートへ一部変更することで、車が無くても生活できるまちを目指す。

## ■ 車両

「Minibus2.2」(ティアフォー社製)

- ・ 定 員:15名 ※自動運転時
- ・ 速 度:~40km/h ※自動運転時
- ・ 台数:1台



## ■ 体制

- ・ システム : 株式会社ティアフォー
- ・ 運行主体 : 日東交通株式会社
- ・ 運転手 : 車内
- ・ 保安員 : 無

## ■ 事業の特徴

- ・ 早期に運転手不足の解消を図る必要があるため、今年度はレベル4に対応した車両を調達の上、ルールベースだけでなく、AIベースにも対応可能なシステムを構築することで、確実に令和9年度のレベル4実装を図るとともに、レベル4運行時のより安全で安定した走行を目指す。

## ■ 運行ルート・運行期間／運行形式

- ・ 本ルートはレベル4運行時には既存路線と置き換えを前提としていることに加え、発着点が交通結節点となっていることや、運行事業者が千葉県の中西部から南部まで広域にバス事業を展開していることなどから、今後の各地域への横展開できる先駆的な取組として位置付けられる。
- ・ 令和8年12月1日から令和9年2月26日にかけて、定時定路線型の一般運行を無償により実施する。

運行距離 2.6km



# アジェンダ

## 1.協議会の概要について

- (1)協議会の設置・目的
- (2)運営体制・構成員
- (3)運営スケジュール
- (4)運営実施フロー

## 2.事業計画について

- (1)取組概要ロードマップ
- (2)今年度の具体的な実証スケジュール
- (3)事業概要

- (4)課題と対応方針

# L4許認可取得に向けた課題と対応方針

| # | 課題                   | 対応方針                                                                                               | 対応者       | 対応目処      |
|---|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| 1 | 発車・停車時の挙動            | ・他の走行現場含めて同様のケースのデータをAIに学習させる。<br>・走行した結果を踏まえてデータや学習の重みづけの調整を行う。                                   | ティアフォー    | 令和10年1月目処 |
| 2 | スムーズな右折              | ・他の走行現場含めて同様のケースのデータをAIに学習させる。<br>・走行した結果を踏まえてデータや学習の重みづけの調整を行う。                                   | ティアフォー    | 令和10年1月目処 |
| 3 | 交差点内・横断歩道上での待機、横断歩行者 | ・他の走行現場含めて同様のケースのデータをAIに学習させる。<br>・物体認識において現地のデータを学習させ歩行者の姿勢推定制度を高める。<br>・歩行者の動作予測もAIに学習させ精度向上を図る。 | ティアフォー    | 令和10年1月目処 |
| 4 | 車道に近い自転車・大型の対向車による減速 | ・他の走行現場含めて同様のケース(自転車や対向車含め)のデータをAIに学習させる。<br>・物体認識において現地のデータを学習させ歩行者の姿勢推定制度を高める。                   | ティアフォー    | 令和10年1月目処 |
| 5 | 路上駐車回避・交差点内車両接近      | ・他の走行現場含めて同様のケース(交差点の大きさ含め)のデータをAIに学習させる。<br>・走行した結果を踏まえてデータや学習の重みづけの調整を行う。<br>・路駐車の規制について警察と連携。   | ティアフォー/警察 | 令和10年1月目処 |
| 6 | 横断歩行者待ち              | ・他の走行現場含めて同様のケースのデータをAIに学習させる。<br>・走行した結果を踏まえてデータや学習の重みづけの調整を行う。<br>・歩行者の物体認識は現地のデータを使い精度向上を図る。    | ティアフォー    | 令和10年1月目処 |

# 社会実装に向けた課題と対応方針（許認可取得以外）

| # | 課題                           | 対応方針                                                | 対応者           | 対応目処       |
|---|------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------|------------|
| 1 | レベル4においても完全無人化の目途がたっていない     | ・将来的な完全無人化に向けた調査・研究を行い、関係者間で具体的施策の協議をする。            | 市/ティアフォー/日東交通 | 令和11年1月以降  |
| 2 | ランニングコスト(車両更新、システム、保守)の低減が困難 | ・今後の自動運転車両の販売動向を注視するとともに、システム・保守利用料の縮減について関係者協議をする。 | 市/ティアフォー/日東交通 | 令和10年12月目処 |
| 3 |                              |                                                     |               |            |
| 4 |                              |                                                     |               |            |
| 5 |                              |                                                     |               |            |