

## 第 2 回 空港制限区域内の自動走行に係る実証実験検討委員会 議事概要

○質疑・意見 ⇒事務局等回答

### 議事（１）実証実験実施者の選定について

特に意見・異議はなし。

### 議事（２）実証実験内容について

- ハンドルが無い車両について、緊急時にはどのような対応を行う予定か。  
⇒緊急停止は、遠隔操作や緊急停止ボタンにより行うことが可能である。その後、電気系統に問題が無ければコントローラー等で操作して退避することができ、電気系統に問題が生じている場合は、車両による牽引や人が押すなどして退避させることができると把握している。
  
- 羽田空港で実験を行う E グループについて、ブラストの影響がある箇所についてはどのように対応する予定か。  
⇒現時点では、航空機の認識やブラストの把握を車両が自律的に行うことは難しいため、空港の立入承認証の交付及び車両運転許可を受けている者が同乗し判断するという計画で調整中である。
  
- 路車連携型の技術を使用するグループについて、磁気マーカは実験終了後撤去するのか。  
⇒その予定である。
  
- 今回使用する磁気マーカについて、空港内で使用するのはおそらく初めてと思われるため、他の機器への影響等について、検証するとともに、影響が出る場合には慎重な対応を行っていただきたい。
  
- 磁気マーカについて、今回は実験応募者が主体となって設置・管理すると聞いているが、将来的に複数者が同じ磁気マーカを使用することを想定した場合、設置・管理を担う主体についても検討を行う必要があるだろう。
  
- 羽田空港で実験を行う D グループは、ハンドルがないタイプの車両であり走行するエリアも広範囲であることから、緊急停止が頻発するようであれば空港運用に与える影響が大きくなる可能性があるため、慎重な対応を願いたい。
  
- 遠隔監視に用いる電波について、空港運用に影響を与えうるものや特殊な免許が必要とされるものはあるか。  
⇒通常携帯電話に使用される通信網を使用することとなっているため、空港運用に影響はなく、また特殊な免許も必要ないと認識している。
  
- 実施者によって実験の実施期間の長さにはばらつきがあるが、問題はないか。  
⇒本委員会の資料には応募時点での希望日数をそのまま掲載しているため、期間にばらつきが

生じている。今後各グループに詳細実施計画を提出していただき、応募者、空港管理者等との間で調整を行う予定である。

○実証実験にあたって、緊急時の中止の判断は誰が行うのか。  
⇒実験期間中は基本的に航空局が立会を行う予定であり、緊急時には実施者、航空局、空港管理者が迅速に中断・中止の判断が行える体制を構築することとしている。

○空港内は航空機という特殊な物体が存在する空間であり、公道とは大きく異なる環境のため、オーバーライド・緊急停止については躊躇することなく、安全を最優先に実施していただきたい。

○事故が発生し乗客に被害があった場合等は、誰が補償を行うのか。  
⇒今回の実証実験では、旅客を乗せることは想定していない。また、公募要件の中で各者には保険に加入していただくよう明示しており、万が一賠償が発生した際は、各者の責任で対応していただくこととなっている。

○実験で同時期に走行する車両は1台のみか。  
⇒その予定である。

○第3回委員会では、どのような報告を行う予定か。  
⇒各実験実施者から、実験の結果報告をしていただくことを想定している。また、航空局としても結果を踏まえて今後の課題等を取りまとめ、報告する予定である。

○実験の報告事項について、天候等の走行環境も報告していただいたほうがよいのではないか。

○バスに乗車した方に対して、乗り心地等についてのアンケート調査等を実施できるといいのではないか。  
⇒今回の実証実験で実際に人を乗せるかどうかについては未定であるが、乗せることとなった場合には、乗り心地等の観点についても報告をしていただくよう検討を行う。

○将来的には規則・制度の見直しも必要になると思われるので、その点についても実施者から意見・要望がいただけるように事務局から周知していただきたい。

○実証実験終了後に、実施者同士が意見交換・情報共有を行う場があるとよいのではないか。

○同じ空港で実験を行うグループ同士でも、意見交換を行う場を設定していただけると有意義である。  
⇒いただいた意見を踏まえて、実験終了後の意見交換の方法等についても今後詳細を検討する。

### 議事（3）マッチングについて

特に意見・異議はなし。

以上