

No.	検証項目 (ランプバス用)	備考	自動運転による適応状況 (該当する項目を○で囲んで下さい) ※「対応可」「一部対応可」とした項目については、 確認できる資料を提出すること				
			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
1	空港内の車両運転規則を遵守するものであること ※別表参照		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
2	所定の場所で停止することが可能であること		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
3	車両や人の飛び出しに対して、停止、減速または回避ができること		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
4	駐車車両等の障害物に対して、停止、減速または回避ができること		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
5	停止や減速の際、車内事故に留意した減速度で減速することが可能であること (緊急時を除く)		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
6	停止標識※のある場所では一旦停止できること ※停止標識とは、車両通路の交差点等、停止が必要となる 場所にマーキングされたもの。	6-1	停止標識のある場所では一旦停止できること	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		6-2	一旦停止後、安全を確認した上で走行再開ができるか ※ターミナルビル周辺には、鋭角な合流地点など、合流先の 通路を走行する車両を目視しにくい箇所がある。	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
7	車線を維持して走行すること	7-1	車線を維持して走行すること	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		7-2	GPSの信頼性低下時や、GPS受信が不安定となる可能性 があるターミナルビル周り、トンネル等において、走行可能 か。またはGPSの代替措置が機能するか	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
8	制限速度を超過しないこと	8-1	制限速度を超過しないこと	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		8-2	交通量が多い状況で、制限速度を大幅に下回る速度で走行 し、渋滞を引き起こして円滑な交通の流れを阻害することが ないか	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
9	先行車※との間に適切な車間距離を維持して走行することが可能か ※先行車とは公道を走る車両のみでなく、空港内の特殊車両(自走、非自走)を含む。		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
10	先行車が減速及び停止した場合に、適切な車間距離を維持しつつ減速、停止することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
11	適切に後退することが可能か	自動運転による後退を行わ ない運用を想定している場合には 確認は不要	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
12	先行車に追従して走行中、先行車が停止し、かつ、停止後何らかの理由により後退を開始した場合に、後続車との位置関係を考 慮して後退するなど適切に対応できるか (後続車がない場合は後退する、または後続車との位置関係で後退することが不可能な場合にはクラクションを使用する等先行 車のドライバーに注意喚起するなどができるか。)		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	

No.	検証項目 (ランプバス用)		備考	自動運転による適応状況(該当する項目を○で囲んで下さい) ※「対応可」「一部対応可」とした項目については、 確認できる資料を提出すること			
				対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
13	後続車による追い越しなどがあった場合に、適切に走行することが可能か ※左右どちらから追い越されるかについては、空港によって異なる。また、同一の空港であっても場所によって異なる。	13-1	後続車による追い越し及びその後の一定の車間距離を保った車線合流があった場合に、搭乗者や後続車に危害を及ぼすことなく走行することが可能か	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		13-2	後続車による追い越し及びその後の急な車線合流があった場合に、搭乗者や後続車に危害を及ぼすことなく走行することが可能か	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		13-3	後続車による追い抜き(追い越し車線を走行して通過)があった場合に、搭乗者や後続車に危害を及ぼすことなく走行することが可能か	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
14	マーシャリングや補修などのための車両通路の一時的な閉鎖に使用する三角コーンを認識し、安全に停止することが可能か			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
15	空港内の特殊車両(自走車両、非自走車両)及び機材(トパー等)を車両として認識することが可能か			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
16	手荷物等の大きな物体を所持する車両通路にいる作業員を人として認識して停止することが可能か		人と物(障害物)を区別し、それぞれに合わせた走行(挙動)を設定している場合のみ確認	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
17	信号のない交差点を安全に走行することが可能か	17-1	交通量が少ない交差点において安全に走行することが可能か	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
		17-2	交通量が多い交差点において、安全を重視するあまり全ての対向車を優先し、渋滞を引き起こして円滑な交通の流れを阻害することがないか	対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
19	交差点等において、対向車を検知して円滑に直進・右左折ができること			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
20	交差点等において、対向車線にはみ出して走行する必要がある場合、対向車線の車両有無等を検知して安全に走行できること			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
21	車両通路への合流ができること			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
22	優先道路を走行中の丁字路において、右折もしくは左折して合流してくる車両に対応することが可能か (合流してくる側が一旦停止し安全を確保した上で合流することになっている場所において、合流しようとしている車両が停止標識のある場所で一旦停止することを見越して、減速や停止することなく走行できるか)			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明

No.	検証項目 (ランプバス用)		備考	自動運転による適応状況(該当する項目を○で囲んで下さい) ※「対応可」「一部対応可」とした項目については、 確認できる資料を提出すること			
23	車両通路を横断する作業員を発見した場合には減速、一旦停止するなどして接触を回避することが可能か ※横断する作業員は、安全を確認してから横断することが原則	23-1 制限区域内では横断歩道以外の場所においても車両通路を横断する作業員が存在する。また、横断はしないが車両通路近傍で作業する作業員や車両通路の方向へ向かってくる作業員が存在する。それら作業員との接触を回避することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
23-2 大規模空港においては、頻りに横断者する作業員が存在する。安全を重視するあまり全ての横断者(これから横断しようとする者、近傍で作業している者等を含む)を優先し、渋滞を引き起こして円滑な交通の流れを阻害することがないか			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
24	横断歩道以外の場所を歩いてターミナルビルと航空機の間を移動する旅客との接触を回避することが可能か			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
25	エプロンやターミナルビル側から車両通路に合流してくる車両に対応し適切に走行することが可能か ※交差点以外のあらゆる場所から合流の可能性がある。	25-1 合流頻度が低い場合に対応し適切に走行することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
25-2 合流頻度が高い場合に、安全を重視するあまり全ての合流車両を優先し、渋滞を引き起こして円滑な交通の流れを阻害することがないか			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
26	車両通路からエプロン等へ進入するために走行通路前方を横断しようとする対向車に対応し適切に走行することが可能か ※交差点以外のあらゆる場所において対向車が横断する可能性がある。	26-1 対向車横断頻度が低い場合に対応し適切に走行することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
26-2 対向車横断頻度が高い場合に、安全を重視するあまり全ての対向車を優先し、渋滞を引き起こして円滑な交通の流れを阻害することがないか			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
27	先行車の長さや連結数に合わせて安全に追い越すことが可能か ※ドローリ等牽引する車両と制限速度に差がある(30km/h vs 15km/h)ことから、追い越す必要が生じる可能性がある。	27-1 交通量の少ない場所で安全に追い越すことが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
27-2 交通量の多い場所で安全に追い越すことが可能か			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明	
28	航空機 の存在を把握し、航空機の進行を妨げることなく、安全に走行可能であること(必要に応じた停止や待機も含む)			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
29	航空機 の存在を把握し、機体へ接触することなく安全に走行可能であること			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可	不明
30	スポット内において、他車両と接触・輻輳することなく、所定の位置で停止できること			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可	不明
31	緊急車両(青色もしくは赤色閃光灯を点灯した車両)の存在を把握し、必要に応じて一旦停止し道を譲ることが可能か			対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
32	路車連携型の場合、走行箇所等に設置するもの(磁気マーカ等)が航空機、管制機器等へ影響を及ぼさないこと			対応可	/	対応不可	不明

No.	検証項目 (ランプバス用)	備考	自動運転による適応状況 (該当する項目を○で囲んで下さい) ※「対応可」「一部対応可」とした項目については、 確認できる資料を提出すること			
			対応可	一部対応可	対応不可	不明
33	降雪時の標識が見えない場合、雨天時の夜、反射により路面が見づらいためなど、あらゆる天候時において、適切に走行することが可能か		対応可	一部対応可	対応不可	不明
34	霧、降雪等の低視程状態を認識して、通常よりも減速して走行することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
35	霧、降雪等の低視程状態を認識して、前照灯を点灯することが可能か		対応可	対応不可 (手動対応は可)	対応不可 (手動対応も不可)	不明
36	自動運転車両の走行状態、システムの作動状況、進行方向を含む周辺環境を遅延なく遠隔監視者が把握することが可能か		対応可	一部対応可	対応不可	不明
37	自動運転車両の走行状態、システムの作動状況、進行方向を含む周辺環境を記録すること (道路運送車両の保安基準に定められた作動状態記録装置に係る技術要件に適合すること)		対応可	一部対応可	対応不可	不明
38	乗客・乗員を乗せて走行する場合、遠隔監視者が、映像により自動運転車両内の状況を把握し、必要に応じて自動運転車両内にいる者と通話することが可能か		対応可	一部対応可	対応不可	不明
39	遠隔監視者の操作によって遅延なく作動・停止することが可能か		対応可	一部対応可	対応不可	不明
40	車内に設置された乗客・乗員の使用を想定した停止手段による緊急停止が可能か		対応可	一部対応可	対応不可	不明
41	自動運転継続が困難な場合 (ODD逸脱時、システム異常時、通信断絶時、事故や災害発生時等) には、乗客・乗員及び周囲の人や車両の安全を確保し、交通の妨げとならぬよう停止すること		対応可	一部対応可	対応不可	不明
42	自動運転継続が困難な場合 (ODD逸脱時、やシステム異常時、通信断絶時、事故や災害発生時等) には、周囲への情報提示を行うこと		対応可	一部対応可	対応不可	不明
43	自動運転継続が困難な場合 (ODD逸脱時、システム異常時、通信断絶時、事故や災害発生時等) には、遠隔監視者へ通知すること		対応可	一部対応可	対応不可	不明
44	ODD逸脱時には、安全に停車し、遠隔監視者が操作、もしくは、保安要員等が現地対応する体制が確保されていること		対応可	一部対応可	対応不可	不明
45	制御系やセンサ系の冗長性を確保すること等により、システムの安全性を確保することができるものであること		対応可	一部対応可	対応不可	不明
46	設定されたODDの範囲内にあるかどうか確実に認識し、当該範囲内においてのみシステムが作動するものであること		対応可	一部対応可	対応不可	不明
47	サイバーセキュリティに関する安全確保策を講じることが可能か (道路運送車両の保安基準に定められた技術要件に適合すること)		対応可	一部対応可	対応不可	不明

※ハイライトはレベル4運行(無人)用に設定した項目。