

応募要件について(案)

応募要件

【応募資格】

本公募の参加資格対象者は、「民間企業」又は「企業共同体」とし、日本での法人格又は支店を有し、ホームページ・パンフレット等で事業内容について確認できる者とする。

【応募要件】

応募者は以下の要件を満たすこと。

（１）車両の要件

- ① 空港内を走行する時点で、有効な自動車検査証の交付を受けている、または車両の構造及び装置が地方運輸局長の指定する指定自動車整備事業者による「道路運送車両法の保安基準」（昭和26年運輸省令第67号）に準じた検査を受け、これに合格していること。
- ② 自動走行システムレベル3以上の技術であること。
- ③ 「車両自律型」技術（GPS、レーダー、カメラ等を通じて位置や障害物等の情報を認識する技術）又は「路車連携型」技術（道路側からの支援を要する技術）を用いたものであること。
- ④ バスタイプ（定員10人以上）又はワゴンタイプ（定員4～10人程度）であること。
- ⑤ 遠隔での監視が可能であること。
- ⑥ 別添「安全性に関する検証項目」の「完全自動を要する項目」全てに自動運転で対応可能であること。

（２）運転者の要件

運転者は、実験車両の運転者席（無い場合は操作位置）に乗車して、常に周囲の交通状況や車両の状態を監視（モニター）し、緊急時等には、他人に危害を及ぼさないよう安全を確保するために必要な操作を行うこと。また、空港内で車両を走行させる際には、以下のいずれかの対応をとる必要がある。

- ① 車両を走行させる空港の立入承認証の交付及び車両運転許可を受ける。
- ② 車両を走行させる空港のビジターパスの交付を受けるとともに、立入承認証を所有し車両運転許可を受けている者を同乗させる。

実証実験の応募者には、下記の項目に関する実験計画提案書を申請いただく。

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">(1) 応募者の名称(2) 応募者の代表者(3) 応募者の所在地(4) 連絡先
(連絡先担当者、連絡先担当者の所属組織・団体名、電話番号、FAX番号、E-mail)(5) 主な事業内容(6) 提案する車両の詳細
(自動走行時最高速度、自動走行時推奨速度、乗車定員、構造 [全長、全幅、全高、車両重量、車輪の数]、ドアの有無、ハンドルの有無、緊急時の操作方法、ブレーキの有無、走行制御の概要、安全対策の概要、センサー等の概要)(7) 道路運送車両の保安基準に準じた検査合格の有無(8) 提案する車両の写真または外観図面(9) 車両の販売想定価格 (1台あたり)(10) 該当する技術要件
(自動走行システムのレベル、利用する技術 (車両自立型・路車連携型 [路面側の設備概要、設備設置に要する期間])、車両タイプ) | <ul style="list-style-type: none">(11) 遠隔監視の方式(12) 実験実績
(国内外、混在・専用空間、乗客乗車の有無)(13) 実験時の運転者乗車の有無(14) 運転者要件適合見込みの有無(15) 実験時の運転者による周囲監視の可否(16) 運行に必要な管理事務所等の設備(17) 実施を希望する空港(18) 希望する走行ルート(19) 実験実施希望時期(20) 実験実施期間(21) 実証実験の協力を得ている空港構内事業者(22) マッチングの参加希望(23) 実証実験に必要なデータ、資料等の提供ニーズの有無(24) 実証実験で検証したい項目(25) その他 留意事項等 |
|--|---|

安全性に関する検証項目適応状況の確認

No.	検証項目		備考	完全自動を要する項目
1	所定の場所で停止することが可能であること			○
2	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。	2-1	停止標識のある場所では一旦停止できること	○
		2-2	一旦停止後、安全に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。	
3	車線を維持して走行することが可能か	3-1	GPS衛星の数によって信頼性が低下しないか。またその場合の代替措置が機能するか。	
		3-2	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可能か。また、その場合の代替措置が機能するか	模擬フィールド試験では検証しない
4	制限速度を超過しないこと	4-1	制限速度を超過しないこと	○
		4-2	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	模擬フィールド試験では検証しない
5	先行車※との間に必要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。			
6	先行車が減速及び停止した場合に、必要な車間距離を維持しつつ減速、停止することが可能か			
7	後退による危険回避が可能か			
8	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できるか。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ことができるか。)			

安全性に関する検証項目適応状況の確認

No.	検証項目		備考	完全自動を要する項目
9	後続車による追い越し※など、急な割り込み車両があった場合に、急ブレーキの使用等搭乗者や後続車に危害を及ぼすことなく必要な車間距離を新たに確保することが可能か ※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。			
10	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			
11	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			
12	手荷物、脚立、カラーコーン等の大きな物体を所持する作業員を人として認識することが可能か			
13	信号のない交差点を安全に走行することが可能か	13-1	交通量が少ない交差点において可能か	模擬フィールド試験では検証しない
		13-2	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	
14	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認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）			
15	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	15-1	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。	模擬フィールド試験では検証しない
		15-2	大規模空港においては、頻繁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	
16	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			

安全性に関する検証項目適応状況の確認

No.	検証項目		備考	完全自動を要する項目	
17	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はある。	17-1	合流頻度が低い場合に対応が可能か	模擬フィールド試験では検証しない	
		17-2	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		
18	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。	18-1	対向車横断頻度が低い場合に対応が可能か	模擬フィールド試験では検証しない	
		18-2	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		
19	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 ※ドーリー等を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。	19-1	交通量の少ない場所で安全に追い越すことが可能か	模擬フィールド試験では検証しない	
		19-2	交通量の多い場所で安全に追い越すことが可能か		
20	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				
21	路車連携型の場合、走行箇所等に設置するもの（磁気マーカー等）が航空機、管制機器等へ影響を及ぼさないこと				○
22	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場合など、あらゆる天候時において、通常の走行が可能か				
23	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				
24	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				