

# 中山間地域における「道の駅」等を拠点とした自動運転サービス実証実験 実験車両協力者 公募要領

## 1 公募の背景・目的

自動車の自動運転については、交通事故の削減をはじめ、地域公共交通の活性化、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の諸課題の解決に大きな効果が期待されている。国土交通省では、昨年12月に国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を立ち上げ、物流や中山間地域をはじめとする公共交通への活用戦略、インフラ整備、車両の技術基準等、自動運転にまつわる重要事項に関する国土交通省の方針を検討している。

中山間地域では、超高齢化が進行しており、日常生活における人流・物流の確保が喫緊の課題となっている。一方、「道の駅」については、全国に1,107箇所設置されており、物販をはじめ診療所や行政窓口など、生活に必要なサービスも集積しつつある。こうした道の駅など地域の拠点を核とした自動運転サービスの速やかな社会実装を目指して、今年夏頃から地域での実証実験に着手するため、将来の無人走行（「自動走行システム レベル4」※）を想定した自動運転車両及び同車両に付随する技術（以下、「自動運転車両等」とする）を提供可能な実験協力者を募集する。

※ここでいう「自動走行システム レベル」とは、官民 ITS 構想・ロードマップ 2016（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部：平成 28 年 5 月）で定義する「レベル」をいう。

## 2 応募者より提案された自動運転車両等の実証実験での活用

今回の公募では、平成 29 年度に予定している実証実験において利用可能な自動運転車両等の提供について協力頂ける企業を募集する。

なお、実証実験の実施地域は全国を想定しているが、別途決定する。

## 3 実証実験実施予定時期

平成 29 年夏頃より開始予定

## 4 自動運転車両等の技術要件

自動運転車両等は、国内の関係法令・基準類を満たし、かつ一般乗客を安全に輸送できること。また、技術としては、以下の各項目を満たし、かつ既存技術または研究開発済みの技術で実装可能なものであること。なお、一般乗客を乗せた実績の無い車両は、事前の確認を行うことがある。

(1) 自動走行システムレベル（①または②のいずれかを満たす技術）

① 「レベル 4」（専用空間）

② 「レベル4」(専用空間)かつ「レベル2」(混在交通(公道))

(2) 利用技術(①または②のいずれかを満たす技術)

① 「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)

② 「路車連携型」技術(白線や電磁誘導線等の道路側からの支援を要する技術)

(3) 安全対策(①かつ②を満たす技術)

① 走行経路上に障害物を検知した際に、自動的に安全に停止する機能

② 混在交通(公道)においては、交差点内を安全に通行することが可能な機能

(4) 車両タイプ(①または②のいずれかを満たす技術)

① 乗用車タイプ(最大定員2~10人程度)

② バスタイプ(最大定員10人以上)

なお、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン(警察庁:平成28年5月)」に基づき、実証実験により公道\*上を走行する場合は、ドライバーの乗車を想定している。

\*ここでいう「公道」とは、道路交通法(昭和35年6月法律第105号)第2条第1項で規定する「道路」の通称として用いている。

## 5 想定している検証項目

実証実験では、以下に示す主な項目について検証を行い、実装に向けた課題やその解決策の検討を行う。

(1) 道路・交通

① 道路構造: 線形、勾配、幅員、停車帯 等

② 道路管理: 路面性状、区画線や植栽の管理状況 等

③ 他の交通への対応: 対向車、歩行者、自転車 等

④ 道の駅等の拠点における必要な施設、スペース

(2) 地域環境

① 気象条件: 雨、雪、霧、夜間 等

② 通信条件: GPS受信環境 等

### (3) 社会受容性

- ① 快適性： 走行速度、高齢者等への心理的な影響 等
- ② 利便性： 運行ルート、運行頻度 等

### (4) コスト

- ① 車両に関する導入・維持コスト： 人件費、車両費 等
- ② 車両以外に必要なコスト： 道路側の整備費 等

## 6 各者の役割分担

実証実験の実施にあたっては、地域毎に国土交通省（地方整備局等）を中心とした協議会を設置し、この協議会が実証実験の主体となり運営や評価等を行うことを予定している。実験費用は原則国土交通省が負担する。

役割分担は以下を基本とするが、詳細は協議会における議論を踏まえて決定するものとする。

#### (1) 国土交通省（地方整備局等）

- ・ 協議会の運営・管理
- ・ 実験計画（実験場所、実験内容、スケジュール等）の策定
- ・ 実験の実施、現場管理、結果の評価 等

#### (2) 実験車両協力者（今回公募対象）

- ・ 自動運転車両等の貸出・点検保守、走行に必要なデータ取得等
- ・ 技術的アドバイス、実験車両の運行 等

#### (3) 地方自治体等

- ・ 実験フィールドの提供・管理
- ・ 実験に係る関係者（地元住民等）との調整 等

## 7 参加要件

本公募の参加資格対象者は、「民間企業」、「大学及び研究機関」、又はそれらの「企業共同体」で、日本での法人格を有し、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。ただし、「大学及び研究機関」については、民間企業と共同開発している場合に限る。

## 8 応募手続等

応募者は下記に示す書類を作成し、提出すること。ただし、必要がある場合は補足資料の提出を求められることがある。

### (1) 提出書類

- ア 参加申込書 3部（正本1部、副本2部）
  - ・様式1による
- イ 自動運転車両等提案書 3部（正本1部、副本2部）
  - ・様式2による
- ウ 添付書類 3部
  - ・企業又は団体の概要と事業内容が分かる資料（パンフレット等）

(2) 提出方法

持参、郵送（配達証明に限る）、宅配便（手渡ししたことが証明されるものに限る）、若しくは電子メール（スキャンしてPDF化したもの）のいずれかとする。電子メール（PDF）の場合は、提出期限後に原本書類を郵送等で送付すること。なお、全ての場合において提出書類の着信を電話により確認すること。

(3) 提出期限

平成29年3月7日（火）午後5時（必着）

※なお、本期限以降も提出は受け付け、要件が確認され次第、実験車両協力者として選定する

(4) 提出先

〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地  
国土交通省 国土技術政策総合研究所  
道路交通研究部 高度道路交通システム(ITS)研究室 あて  
TEL: 029-864-4496 E-mail: nil-itsd@mlit.go.jp

## 9 実験車両協力者の選定審査

(1) 選定審査

応募書類及びヒアリング等に基づき、技術要件及び参加要件に係る審査を行い、実験車両協力者を選定する。

(2) ヒアリング等の実施

応募された自動運転車両等の追加確認のため、応募書類の提出後、日程調整のうえ担当技術者へのヒアリングやメール等による確認を行う場合がある。

(3) 選定結果の通知・公表

選定の結果については、応募者全員に対して実験車両協力者として選定されたか否かを書面により通知する。なお、選定結果に至った理由については通知しない。また、選定された自動運転車両等については、協議のうえ、可能な範囲で国交省ホームページ上への公表を予定している。

選定を受けた応募者は、別途協議により実証実験に関する参加規約を締結し、秘

密保持や損害発生時の措置、財産の帰属等の取り決めを行うものとする。

(4) 選定後の変更等

選定後に辞退や提案書等の内容変更を行う場合には、あらかじめ国交省に辞退申請および変更申請を提出し許可を得ること。また、選定後の具体的な協議により、実証実験への活用が不可能と判断される場合には、選定を取り止める場合がある。

10 連絡・問合せ先

国土交通省 国土技術政策総合研究所  
道路交通研究部 高度道路交通システム(ITS)研究室  
主任研究官 井坪 慎二、研究官 玉田 和也  
TEL: 029-864-4496 FAX 029-864-0178  
E-mail: nil-itsd@mlit.go.jp