

基準緩和認定実例(実証)

○全体概要

実証事業者	コンチネンタル・オートモーティブ株式会社
実証期間	2020年8月1日から2021年8月31日
実証実験の概要	<p>交通事故の低減や交通渋滞の緩和、地方部などにおける高齢者などの交通制約者の移動手段の確保、といった社会課題の解決を目指し、国家プロジェクト、戦略的イノベーションプログラム(SIP)における自動運転の取り組みがされており、コンチネンタル・ジャパンもその趣旨に賛同し、コンチネンタルの現在の技術検証や、将来的な検討課題の検証を目的として実証実験に2016年から参加中。</p> <p>現在進行中のSIP第2期では、自動運転の適用範囲が一般道に拡張されており、多数の交差点があり、歩行者や自転車が往来し自動運転でない一般車を含む混流交通環境下である有明・お台場地区の一般道において、信号情報配信によるインフラ協調システムの実証実験とともに、道路交通に対するインパクトアセスメントが実施されており、コンチネンタルは2台の異なる車両タイプの試作車 - 近未来の完全無人運転車両を想定したバスタイプの試験車両と、乗用車で参加。これらの試作車はともに自動運転レベル4を目指すものですが、本実証実験においては両車両に監視・操作者を常に乗車させ安全を確保。なお、通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する特別装置自動車が信号情報を受信して自動走行するのは、国内では初めて</p>

○実証の概要

走行場所	日本科学未来館一東京国際クルーズターミナル第2駐車場間	
走行環境条件	走行空間	混在空間(生活道路)
	交通環境	右折あり/左折あり・信号あり
	走行時間帯	9:00-17:00
	天候	晴れ、曇り、雨
	実証時最高速度	時速15キロメートル
インフラとの連携の内容	信号に付随した装置より配信される現示信号色および残秒時間の自動走行への利活用	
車両内外の保安要員の有無	有り	
保安要員有りの場合、配置場所	車両後部	

<走行空間の写真等> 東京都江東区青海2丁目 付近



○車両の基礎情報

ベース車両	LIGIER
システムの類型	特別装置自動車
最高速度	時速15キロメートル
定員	11名
立席・着席	立席6、着席5

<車両の外観写真等>



○主な基準緩和項目と代替の安全確保策とその考え方

保安基準 11条 かじ取り装置

- ・運転者席の位置を定め、コントローラは運転者が運転者席でのみ操作する
- ・運転操作・非常時対応を習熟した有資格者のみ運転可能とし、操作ミスを防止する

保安基準 21条 座席

- ・運転者以外の立席は運転者席より後方に配置し、運転者の邪魔にならないようにする

細目告示 106条第1項第1号 座席

- ・運転者用腰当を設け、安全ベルトを装着することにより、運転者の姿勢を確保する

<緩和対象箇所の写真等>



○基準に適合させるために実施した改造事例

従来の車両の仕様としては、前後どちらでも走行できるよう設計されているところ、日本の保安基準に適合させるため、後方方向指示灯・制動灯・補助制動灯・後部反射器を新規に取り付けた。

<改造箇所の写真>



○ヒヤリ・ハット事例(発生内容、原因、対策等)

車線を分けるポール(写真内オレンジ色のポール)を障害物として認識して自動走行システムがブレーキをかけ車両を停止した。伴走車が特別装置車両の後方を走行していたこと、走行車両が少ない環境を走行していること、幸いにも後続車両がいなかったことにより他の交通参加者への影響はなかった。原因はポールと車両との距離が短かったこと、および自動運転がポールを停止すべき障害物として認識したこと。対策として、ポールは障害物ではないと認識させて、運行を継続した。

<ヒヤリ・ハット状況の写真や図など>

