

自動運転ランプバス実証実験報告

成田国際空港株式会社

【自動運転導入に向けた検討報告】 制限エリア内ターミナル間連絡バス

2025年3月18日
成田国際空港株式会社



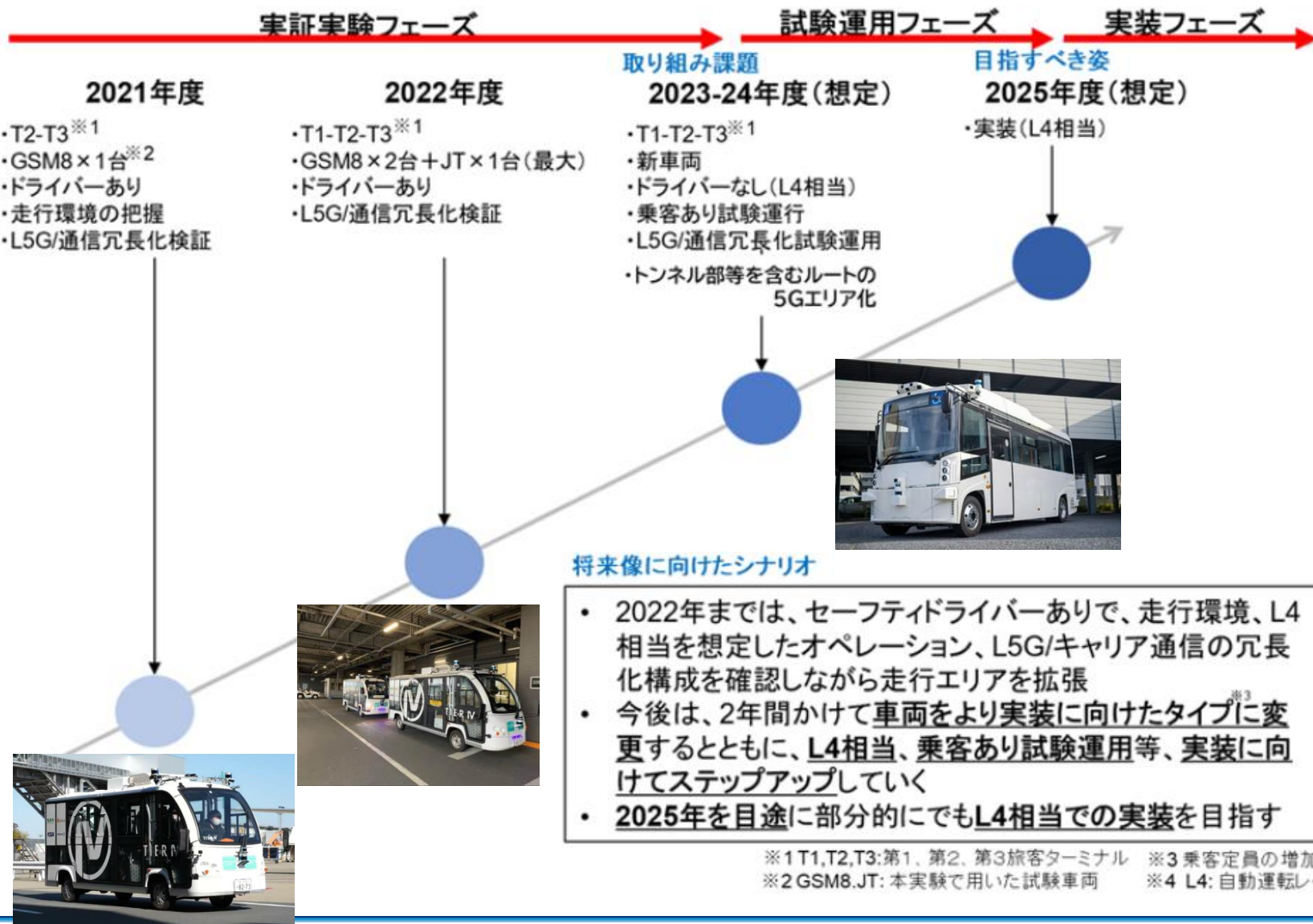
【これまでの動き】ローカル5G等を活用した自動運転バスの実証実験

【実施者及び役割】

- 成田国際空港株式会社
(実証フィールドの提供、課題抽出等)
- 東日本電信電話株式会社
(ローカル5Gの課題検証等)
- KDDI株式会社
(キャリア通信の提供等)
- 株式会社ティアフォー
(自動運転車両・遠隔監視システムの提供等)

【資料】2023年10月05日

「第15回空港制限区域内における自動走行の実現に向けた検討委員会」
資料より抜粋、一部加工



制限エリア内ターミナル間連絡バス 実装への課題

現状とのスペック比較		自動運転バス(中型)		現状の連絡バス(大型)	
メーカー／タイプ		BYD／EV		日野／ハイブリッド	
乗車人数		15名(座席15) ※立ちを推奨していない		80名 (座席20+立ち60)	
荷物スペース		なし(改修は可能)		あり	

現状を踏まえた課題

- 輸送力、旅客サービス面から、
現状の連絡バス(大型)を自動運転バス(中型)へ置き換えることは難しい
- 自動運転バス(中型)を導入の場合、現状の連絡バス(大型)に追加で運行することになり追加人員（ドライバー、遠隔監視者）が必要となりコスト増になる
- 将来的にはドライバーレスを目標とするものの、制限エリア内では、無人では運行出来ない想定(※備考参照)のため、同乗者が必要となる



これまで検証を進めてきた、
自動運転バス(中型)での2025年内の実装を先送りすることとし、
今後、レベル4相当の大型タイプの導入を目指すステップに移行し検証を進めるとともに、他ユースケースにおける自動運転化を検討

➡大型バスによる自動運転の更なる検証が必要

【備考】
空港制限エリアでの
無人化への課題

- 制限エリア内のバスは、トラブルや緊急停止の際に、乗客を車外に退避させる必要がある
- 自動運転バスが制限エリア走行時は、スタッフが無人状態で、乗客車外退避させることは、運用・保安上から適切でない
＝制限エリア内での自動運転バスにおいては、無人でなく、同乗者必須(大型二種免許保持者は必須でない)