資料5-2-3-1-3

「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第２期自動運転（システムとサービスの拡張）」のうち「東京臨海部実証実験」に係る

実証実験参加者募集要領（概要版）

平成 31 年 1 月

＜目次＞

1. 東京臨海部実証実験の背景・目的 1
2. 実証実験実施概要 1
2.1. 実施概要 1
2.2. 実施期間 2
2.3. 実験参加者 3
2.4. 実施エリア 3
2.5. 実施エリア詳細 4
2.6. 実証内容 5
2.7. 参加者に求める役割 6
2.8. 実験機材概要 6
2.9. 実験スキーム 6
3. 参加要件、申請書類、選定 8
3.1. 実験参加者に関する条件 8
3.2. 申請手続き 8
3.3. 申請書類 8
3.4. 申請書類に関する留意事項 8
3.5. 参加者の選定 9
3.6. 募集期間 9
3.7. 通知 10
3.8. 参加者説明会 10
4. 提出先、お問合せ先 10

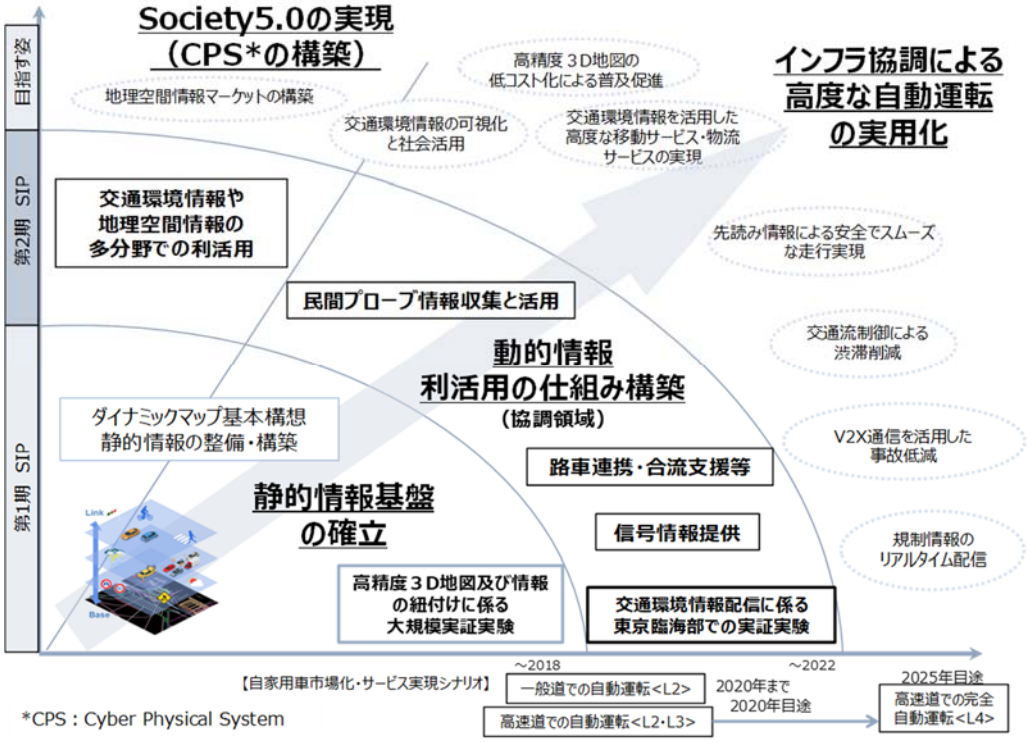
別添 『東京臨海部実証実験』参加規約

1. 東京臨海部実証実験の背景・目的

SIP 第 2 期「自動運転（システムとサービスの拡張）」では、自動運転を実用化し普及拡大していくことにより、交通事故の低減、交通渋滞の削減、交通制約者のモビリティの確保、物流・移動サービスのドライバ不足の改善・コスト低減等の社会的課題の解決に貢献し、すべての人が質の高い生活を送ることができる社会の実現を目指して、産学官共同で取り組むべき共通課題（協調領域）の研究開発を推進している。

また、未来投資会議（2018 年 3 月）において、安倍総理より「2020 年東京オリンピック・パラリンピックで自動運転を実現する。信号情報を車に発信し、より安全に自動運転できる実証の場を東京臨海部に整備するなど多様なビジネス展開を視野に一層取組を強化する」との発言があり、これらの実現に向け、(一社)日本自動車工業会をはじめ関連の産業界、東京都、関係省庁等と連携して、東京臨海部における実証実験を実施する具体的な地域、必要な交通インフラの機能や配置場所等について、調査検討を進めてきた。

本実証実験は、交通インフラから提供される信号情報や合流支援情報等の交通環境情報利活用のしくみを構築し、高度な自動運転を早期に実用化することを目的とする。（図１）



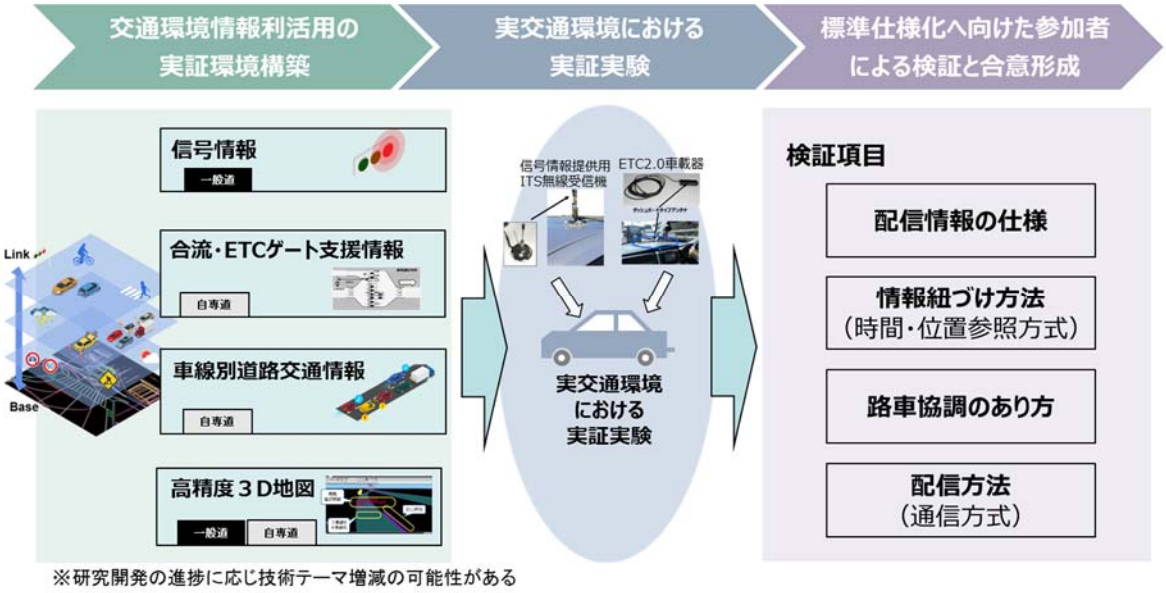
（図１）交通環境情報構築に関するロードマップ

2. 実証実験実施概要

2.1. 実施概要

SIP 第１期「自動走行システム」において実用化した高精度３Ｄ地図情報に加え、交通インフ

ラから提供される信号情報や合流支援情報等の動的情報を活用したインフラ協調システムによる実験環境を提供。混在交通環境下で実証実験を行うことで、協調領域技術の標準仕様化に係る課題検証と合意形成の取組により、実用化、標準化の促進を図る。 また、海外メーカ等にも参加を呼び掛け、国際的にオープンな実証実験の場とすることで、国際連携・国際協調の推進等も図る。（図２）

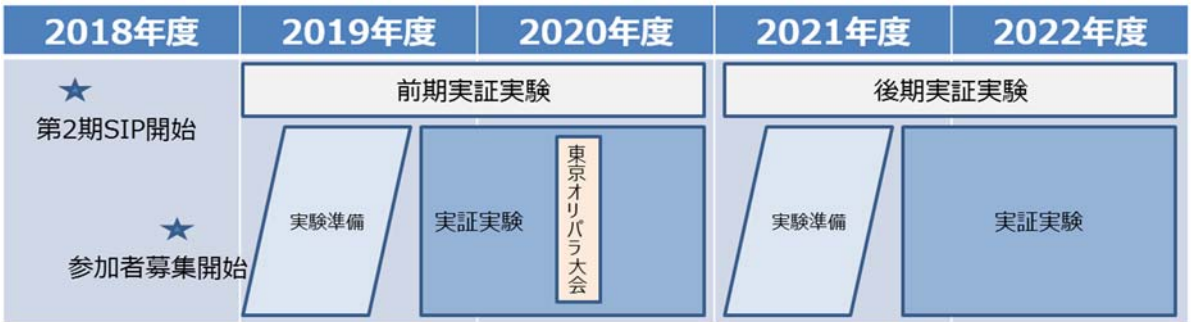


（図２）実証実験実施概要

2.2. 実施期間

SIP 第 2 期「自動運転（システムとサービスの拡張）」では、2019 年度～2022 年度、実証実験を行う。実証実験は、前期実証実験（2019 年度～2020 年度）と、後期実証実験（2021 年度～2022 年度）で構成される。

本募集は前期実証実験に対して行うもので、後期実証実験は詳細決定後に改めて募集予定。



（図３）実施期間

2.3. 実験参加者

自動運転技術の研究開発を行う、国内外の自動車メーカ、サプライヤ、ベンチャー企業、大学等の法人・研究機関。

2.4. 実施エリア

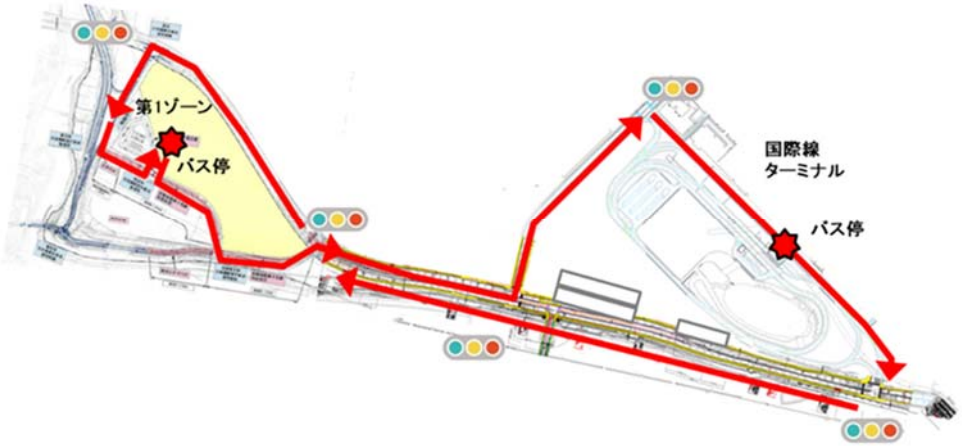
- 臨海副都心地域
- 羽田空港地域
- 羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路（一般道を含む）

2.5. 実施エリア詳細

➢ 臨海副都心地域

（図４）臨海副都心地域

➢ 羽田空港地域



（図５）羽田空港地域

➢　羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路（一般道を含む）

（図６）羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路

2.6.　実証内容

３つの異なるエリアで、異なるシーン想定した実証実験を行う。

実験参加者は、一つまたは複数のエリアの実証実験に参加できる。

➢　臨海副都心地域

交差点があり、歩行者や自転車等が往来し、自動運転でない一般車も含む混在交通環境下での移動サービスやオーナーカーによる自動運転の実証等を想定

＜実証技術＞

・信号情報配信による交差点走行支援

・高精度３D 地図情報に基づく走行

・インフラ協調型自動運転の道路交通に対するインパクトアセスメント

・自動運転の実現に必要な交通インフラ（信号情報を配信する無線路側機等）の配置に関する検証

➢　羽田空港地域

空港等の限定地域において、公共交通機関であるバス・少人数輸送車等のインフラ協調型の自動運転制御による無人移動サービス等の実証を想定

＜実証技術＞

・自動運転技術を活用したアクセシビリティと快適性実現

・PTPS（Public Transportation Priority Systems）によるバスの速達、定時運行支援

・信号情報配信による交差点走行支援

・自動運転の実現に必要な交通インフラ（信号情報を配信する無線路側機等）の配置に関する検証

➢ 羽田空港と臨海副都心等を結ぶ首都高速道路（一般道を含む）

一般道から自動車専用道路への合流や、出口 I.C.から一般道への分流等を想定

＜実証技術＞

・自専道における路車連携による合流支援や ETC ゲートに関する情報提供等の走行支援

・自専道における車線別道路交通情報配信

・高精度３D 地図情報に基づく走行

2.7. 参加者に求める役割

自動運転車両等を準備し、貸与する実験機材を用いたインフラ協調型の自動運転技術の検証を行い、実験結果・データを報告する。また、受託者が開催する実証実験参加者 WG での協調領域における技術仕様の決定、路車協調のあり方、標準仕様化に向けた意見交換に貢献する。

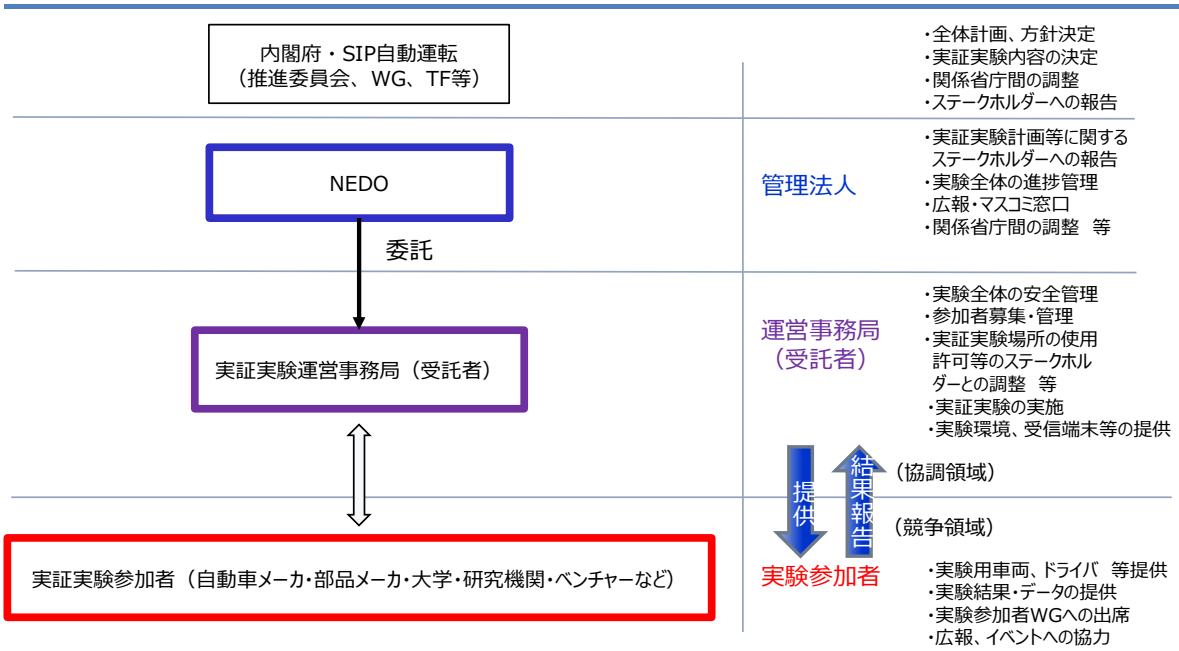
2.8. 実験機材概要

本実験で利用するインフラ協調システムより配信する情報を受信する機材は、受託者より貸与する。また、実験車両は参加者にて準備する。実験機材の準備の分担は、『東京臨海部実証実験』参加規約を参照のこと。

なお、インフラ協調システムより配信する情報の詳細（出力フォーマットや情報提供位置など）や、実験機材の詳細は、事務局または受託者が必要に応じて開催する参加者説明会、進捗報告会、情報共有会等の会合等で提示する。

2.9. 実験スキーム

本実証実験の実験スキームは以下に示すとおりである。


内閣府・SIP自動運転
（推進委員会、WG、TF等）
・全体計画、方針決定
・実証実験内容の決定
・関係省庁間の調整
・ステークホルダーへの報告
NEDO
委託
管理法人
・実証実験計画等に関する
ステークホルダーへの報告
・実験全体の進捗管理
・広報・マスコミ窓口
・関係省庁間の調整　等
実証実験運営事務局（受託者）
運営事務局
（受託者）
・実験全体の安全管理
・参加者募集・管理
・実証実験場所の使用
許可等のステークホル
ダーとの調整　等
・実証実験の実施
・実験環境、受信端末等の提供
提供
結果報告
（協調領域）
（競争領域）
実証実験参加者（自動車メーカ・部品メーカ・大学・研究機関・ベンチャーなど）
実験参加者
・実験用車両、ドライバ　等提供
・実験結果・データの提供
・実験参加者WGへの出席
・広報、イベントへの協力

（図７）実験スキーム

3. 参加要件、申請書類、選定

3.1. 実験参加者に関する条件

地方公共団体を除く企業又は団体で、法人格を有し定款等により代表者、活動内容及び財産管理方法等について確認できる者のうち、自動運転車に係る研究・開発を行っており、東京臨海部実証実験での実証データを有効に活用できる者。かつ、別添の『東京臨海部実証実験』参加規約に合意すること。

3.2. 申請手続き

1) 基本事項入力
2) 事務局へ参加申請書を提出
3) 事務局で審査
4) 審査結果の通知
5) 実証実験の説明会を開催
6) 申請者からの参加の意思表示
7) 参加者決定

3.3. 申請書類

1) 実験応募時の申請書類
   (1) 基本事項
   - 法人名、代表者、所在地
   - 担当者名、連絡先（電話番号、メールアドレス）
   - 参加を検討している実験実施地域
   - 参加規約に記載されている内容の確認

   ※基本事項受理後に下記(2)の提出先を連絡する。

3.4. 申請書類に関する留意事項

1) 提出された申請書類について、記載漏れなどの不備を理由に受付ができない場合がある。
2) 実験応募時においては、所定の様式を用いて、各 1 部を提出する。
3) 応募者多数の場合は、3.5 項に示す「選定審査のポイント」に基づき選定する。
4) 車両情報、走行計画については、実証実験への参加が確定した後に提出する。
5) 審査にあたり、上記以外にも書類等の提出を求める場合がある。また、一度提出された書類は原則、返却しない。
6) 選定に係る審査は、提出された申請書類による書面審査によって行うことを基本とする。したがって、申請書類（添付資料を含むすべての書類）は、実施内容等について、書類上の記述だけで理解できるように記載するものとする。

7） 提出書類は日本語表記とする。

8） 事務局は、別途、事務局機能を有する実証実験受託者を選定する。当該受託者決定後、事務局から参加申請書類一式を受託者に適切に移管する。

3.5. 参加者の選定

提出された申請書類に基づいて、事務局または受託者が、審査及び参加者の選定を行う。

必要に応じ、提出された申請書類の内容等についてヒアリングを実施する。

なお、募集の目的を実現するために以下の審査基準を定める。

＜審査基準＞

1） 自動走行の実用化に向けた事業化計画を有していること。ただし、大学、公的研究機関等についてはその限りではない

2） 自動走行にかかわる優れた技術と実績を有していること

3） 実験遂行が可能な実施体制及び、情報管理体制を有すること

4） 必要となる安全管理体制を十分に確保できること

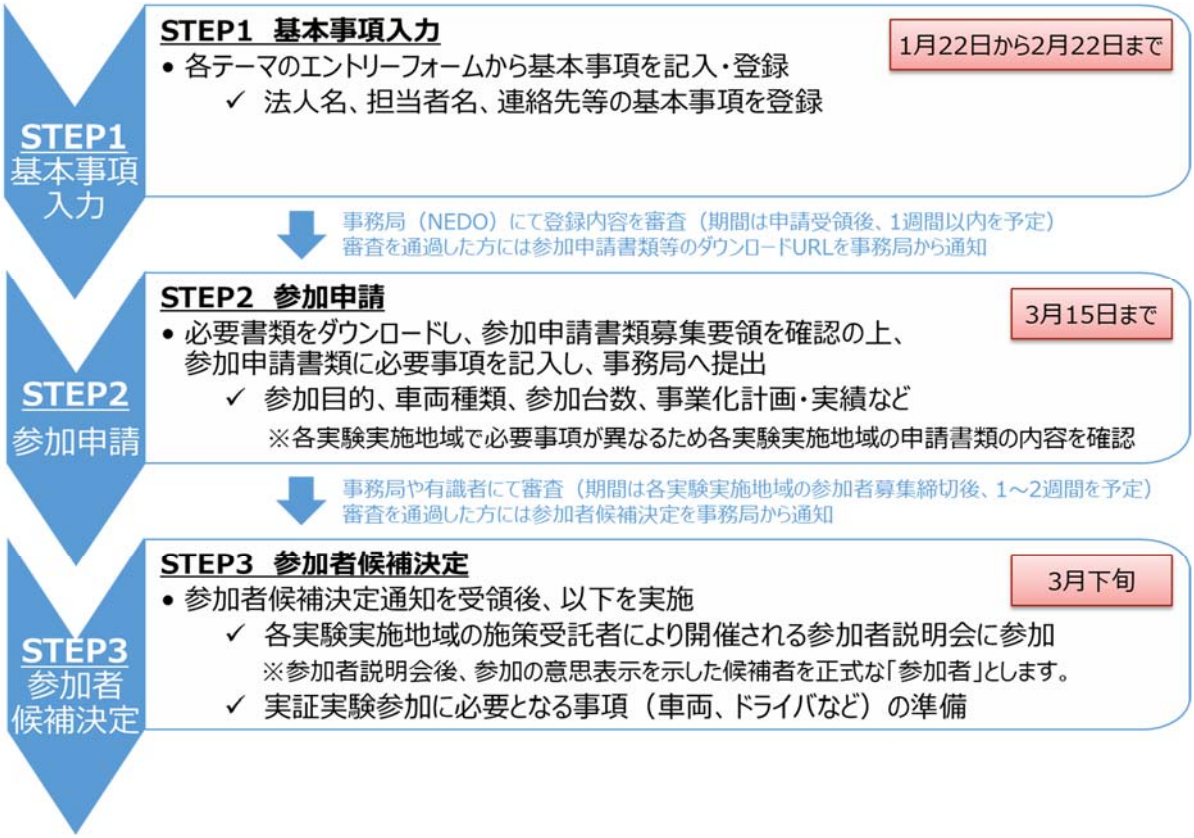
5） 上記１）～４）を満たしても、内閣府からの要請、実験管理・運営上の都合により、実験参加を制限する可能性があることを了承できること

3.6. 募集期間

2019 年 1 月 22 日（火）募集開始

2019 年 2 月 22 日（金）基本事項入力締め切り

2019 年 3 月 15 日（金）応募申請書提出締め切り（提出書類必着）



（図８）募集の流れ

3.7. 通知

応募者への選定結果の通知は、2019 年 3 月下旬を予定。

3.8. 参加者説明会

参加者説明会は 2019 年 4 月を予定。

4. 提出先、お問合せ先

【お問い合わせ先】戦略的イノベーション創造プログラム（SIP 第 2 期 自動運転（システムとサービスの拡張）／東京臨海部実証実験事務局

国立研究開発法人　新エネルギー・産業技術総合開発機構　ロボット・AI 部
担当：モビリティグループ
住所：〒212-8554 神奈川県川崎市幸区大宮町 1310 ミューザ川崎セントラルタワー19F
電話：044-520-5241
e-mail：sip-adus-fot@ml.nedo.go.jp
電話受付時間：10:00～17:00

別添

『東京臨海部実証実験』　参加規約

本参加規約（以下、「本規約」という。）には、「東京臨海部実証実験（以下、「実証実験」という。）」における東京臨海部実証実験運営事務局（以下、「事務局」という。）、実証実験受託者（以下、「受託者」という。）及び実験参加者（以下、「参加者」という。）の間の権利義務関係が定められています。本実証実験の参加に際しては、本規約の全文をお読みいただいたうえで、本規約に同意いただく必要があります。

（目的）

第１条　本規約は、実証実験の施行について、受託者と参加者が相互に協力する上で必要な事項を定めることにより、実証実験の適正かつ円滑な遂行を図ることを目的とします。

（相互協力）

第２条　事務局、受託者及び参加者は、実証実験にあたり、相互に協力するものとします。

（行政上の手続き）

第３条　本規約に基づく実証実験の施行に際し、機器等の設置に伴う行政上の手続きや他の公共施設の管理者等との協議、調整は、原則として、当該機器等を管理する者が実施するものとします。

２　手続きに当該機器等を管理する者以外の協力が必要な場合は、事務局と参加者間で協議の上、実施するものとします。

（実証実験の施行区分及び費用負担区分）

第４条　参加者は、実験時の車両運行計画の立案及び実験車両の運行管理を行うものとします。

２　参加者は、運行に関するデータ収集を実施するとともに、受託者の分析・評価に御協力頂くものとします。

３　実証実験に用いる車両は、参加者の負担により手配するものとします。

４　実証実験に用いる車載器の負担および手配は、「表　施行区分および費用負担（役割分担）」に従うものとします。「表　施行区分および費用負担（役割分担）」に記載されていない費用に関しては、受託者及び参加者間で協議の上、費用負担区分を協議するものとします。

５　その他、詳細な費用負担に関しては、「表　施行区分および費用負担（役割分担）」に従うものとします。「表　施行区分および費用負担（役割分担）」に記載されていない費用に関しては、受託者及び参加者間で協議の上、費用負担区分を協議するものとします。

表　施行区分および費用負担（役割分担）

区分	機材・ソフトウェア・作業等	受託者	参加者
インフラ協調システムの提供	通信機材（ITS 無線受信機、ETC2.0 車載器、モバイル通信端末）準備、HDD 費、通信機材送料	○	－
	配信データ（準静的・準動的データ）の CAN 出力機能の構築費	○	－
	各種関連ハードウェア（PC 等）の準備費	○	－
	情報配信機能の構築	○	－
	ビューアソフト(配信データを地図と重ね合わせて表示)	○	－
配信データの評価・確認	配信データ確認・評価作業費	－	○
	配信データ確認用 PC	－	○
実験車両・システムの準備	車両・システム準備費（インフラ協調システムの配信データを車両制御・ドライバへの情報提供で利用するもの）	－	○
	車両の輸送・保管費用	－	○
	地図データの自社フォーマットへの変換	－	○
	CAN メッセージ利用時の変換	－	○
車両ドライバの準備	ドライバ人件費	－	○
準静的・準動的データの評価・確認	評価作業費（車両燃料費、高速道路料金など）	－	○
	評価結果報告費	－	○
実験車両の動態管理	動態管理システム（GPS・加速度センサ含む）の運用費	○	－
	ドライブレコーダーの準備費	－	○
	動態管理システム・その他設置を依頼する機材(インパクトアセスメントのための機材など）の設置費	－	○

（実験車両の走行箇所）

第５条　　参加者は、前条に記載された内容を実証することを目的として、定められた公道区間における自動運転車両の走行を行う際には、あらかじめ受託者に提出した走行計画

書に従った方法で走行するものとします。

2　受託者から走行ルートの一部指定や走行を依頼する場合がございます。

（実験車両）

第6条　実験車両は道路運送車両の保安基準の規定（昭和 26 年運輸省令第 67 号）に適合していることとします。（同令第 55 条第 1 項に規定する地方運輸局長の認定又は第 56 条第 4 項に規定する国土交通大臣の認定を受け、既定の特例受けているものを含む）また、道路運送車両法の規定により、国土交通大臣又は自動車登録番号標交付代行者から交付を受けた自動車登録番号標を有し、公道上を走行できる車両であることとします。

2　実験車両は、テストドライバーが緊急時等に安全を確保するために必要な操作を行うことができるものであることとします。

3　本実証実験は、信号情報提供技術、高速道路における路車連携による自動運転支援技術、インフラ協調型の次世代型公共交通システムについて、各技術の課題および有効性を実証するために行うものである為、実証実験においてはインフラ協調システムの配信データを自動運転または安全運転支援で利用する車両を用いて検証すること。

4　PC または車載 ECU に地図データをインストールし、車載センサから得られた情報を基に地図上の自車位置の推定ができる機能を有する車両であることとします。

5　自動運転機能を搭載した車両を実験に使用する場合は、あらかじめ、参加者自身で、テストコース等の施設で走行安全が担保できていることを確認すること。

6　自動走行開始／終了する際に警報音を発する等、明確にシステム切り替えを示すこと。

7　自動運転機能の機能限界又はまもなく機能限界に達することを検知した際や、システム故障を検知した際など、十分な時間的余裕を持ちドライバへ操作要請を行ってください。ただし、ドライバへ運転移譲しない、又はできない場合は車両を安全に停止させてください。

（実験車両のドライバ）

第7条　実験車両の走行は、参加者によって手配したテストドライバが道路交通法を始めとする関係法令を遵守して行ってください。

2　運転者となる者が実験車両の運転者席に乗車して、常に周囲の道路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。

3　前項のテストドライバは実験車両の自動運転機能の有無や自動運転レベルによらず、「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」（以下、「ガイドライン」という。）に沿うものとし、実験前にガイドラインの内容や実験時の注意事項に同意するものとします。

4　テストドライバは以下の条件を満たす者としてください。

- 実験車両の種類に応じ、法令に基づき運転に必要とされる運転免許を保有し、相当の運転経験を有する者
- 実験車両の自動走行システムの仕組みや特性を十分に理解し、実験車両の緊急時操作に習熟している者（必要に応じて、教育やトレーニングを実施する）
- 実証実験実施後のアンケート等の調査に協力が可能な者
- 関係法令における運転者としての義務を負い、仮に、交通事故等が発生した場合には、常に運転者としての責任を負うことを認識していただける者

5　交通事故や緊急時は被害者の救護を最優先し、その後警察等へ状況報告等を行うなどの処置を確実に行える者としてください。

6　その他、事故処置や交通規則を含め、ドライバに求められる義務を遵守できる者としてください。

（実験車両の安全管理）

第８条　参加者は、実験車両を安全に管理し、交通事故等の防止に努めなければなりません。

2　事務局および受託者は、実証実験時に参加者の責により、交通事故等が生じた場合の一切の責任を負いません。

3　実験車両においては、実験中に発生した交通事故や交通違反の事後検証を行うことができるよう、ガイドラインに沿って、各種データ等の記録・保存を行うものとします。

4　実験車両に係るセンサ等により収集した各種データやセンサの作動状況等について、事故等の事後検証に利用可能な方法にて、記録・保存を行ってください。

5　提供する静的高精度 3D 地図はあくまでも試作品のため、参加者は提供される地図に依存せず、安全に実証実験を進めるよう努めなければなりません。

6　事務局は、安全管理の目的でクラウド型動態管理システムを用いて、実験車両のモニタリングを行うものとします。参加者は、同システムへの実験車両の登録とモニタリングに同意するものとします。

7　実験車両に車両周辺の状況や車両状態情報の記録を行うドライブレコーダーやイベントデータレコーダー等を搭載するものとします（車両前方の状況だけでなく、車両後方及び車両内の状況についても記録を行うことが望ましい）。

8　実証実験実施中は安全確保措置として、車両にドライバとシステム監視員の 2 人が乗車し、システム監視員はシステムの状況監視と緊急時には必要な補助ができるような体制で実験を行ってください。

9　必ずドライバが運転席に乗車し、常に周囲の道路状況を監視し、緊急時には必要な操作ができる状態としてください。

１０　緊急時対応の要領や連絡体制等、関係者間で認識すべき事項を書面化し、周知してください。

１１　自動車損害賠償責任保険に加えて、別紙の必要種目・保証額を満たす任意自動車保険へ加入頂く必要があります。尚、自動車保険の費用は参加者が負担して頂きます。

（事前提出物）

第９条　受託者にて準備する走行計画書に必要事項を記入し、定める期日までに受託者へ提出しなければなりません。

２　走行計画書提出以降にその内容に変更があった場合は、参加者は受託者に対して速やかにその変更内容を連絡しなければなりません。

（実験報告）

第１０条　参加者は、特段の理由がない限り、受託者から指定された期日・期間内に別途定められた内容に従い、実験報告書/データを提出しなければなりません。

２　実験中に発見したデータの不具合等については受託者へ報告しなければなりません。

３　受託者から、参加者またはドライバに対して、アンケート調査や実験結果に関する照会を行う場合があります。参加者は、特段の理由がない限り、これに応じることとします。

４　受託者が貸与した実験機材のログデータについては、受託者への提供をしなければなりません。

（実験データの第三者への提供）

第１１条　内閣府 SIP、関係省庁、事務局及び受託者は、実験結果の評価のために、実験時の走行データやその他調査結果を、分析作業の委託先や関係機関等に開示する場合があります。なお、個社名のわかる形で開示する資料については、事前に開示可否を参加者へ確認します。

（成果等の公表又は頒布）

第１２条　事務局及び受託者は、収集した実験データを、個別の車両及び個別の参加者を特定できないよう統計的に処理し、実証実験の成果として公表又は頒布することができることとします。

２　実験に用いた各種データやシステムの仕様やセキュリティに関わる情報は公表又は頒布することはできません。

３　本実証実験でインフラ協調システムより配信する情報の取扱い方法は、事務局または受託者が必要に応じて開催する参加者説明会、進捗報告会、情報共有会等の会合等で事務局から提示し、参加者はこれに従うこととします。

４　参加者は、実験のデータや成果等を自ら公表する場合には、受託者に許可を得るものとします。

（特許出願）

第１３条　受託者及び参加者が、実証実験の成果に基づく発明を行い、当該発明に係る特許出願を行おうとするときは、受託者と参加者間で協議するものとします。

（損害賠償等）

第１４条　実証実験の施行に起因して受託者及び参加者間に生じた損失は、受託者の責に帰する場合を除き参加者が負担するものとします。参加者の責により、第三者に損害が及んだときは、参加者の負担において損害賠償等必要な措置を講じるものとします。

２　実証実験の施行に起因して、第三者から苦情があったときは、緊急対応を除き、受託者及び参加者間で協議の上、原則として参加者が必要な措置を講じるものとします。なお、措置に要した費用は、受託者の責に帰する場合を除き参加者が負担するものとします。

３　障害発生等により、実験ができない事態となった場合、受託者は、参加者に対する損害補償等は行わないものとします。

４　受託者から提供される各種機材が出力する情報の瑕疵により交通事故が生じた場合には、参加者が責任を負うものとします。

（財産の帰属）

第１５条　本規約に基づき設置完了後の実験機器等の財産区分については、それぞれの費用負担者に帰属するものとします。

（実証実験の期間）

第１６条　実証実験の期間は 2019 年秋～2020 年度末を予定します。

（実証実験参加の中止）

第１７条　参加者が自らの都合で、実証実験の参加を中止する場合には、受託者及び参加者間で協議の上、実証実験参加を中止できるものとします。なお、一度中止された場合、再開することはできません。

２　実証実験の施行に際して、参加者が以下の各号のいずれかの事由に該当する場合は、受託者は、参加者へ実験中止を要請することがあります。

1)　申請事項等の全部または一部に虚偽の記載があった場合

2)　実証実験の参加要件を満たさなくなった場合

3)　参加者について、反社会的勢力との関係が判明した場合

4)　内閣府から指示があった場合

5)　その他、事務局が実証実験の参加を適当でないと判断した場合

（規約の変更）

第１８条　本規約の内容を変更する必要が生じた場合には、事務局は、本規約を変更し、変更後の規約について参加者に同意を得るものとします。

（協力事項）

第１９条　事務局または受託者が必要に応じて開催する参加者説明会、進捗報告会、情報共有会等の会合には原則、参加とします。

２　受託者が必要に応じて開催する進捗報告会、情報共有会等の会合等において、受託者から参加者へ実験結果の報告等の発表を依頼した場合は、実験結果の報告等の発表に協力して頂きます。

３　受託者および参加者は実証実験の PR 映像撮影、マスコミ取材等のイベント、その他事務局または受託者より依頼する評価事項（インパクトアセスメントなど）に協力して頂きます。

（守秘義務）

第２０条　参加者は実験結果等以外の 2 次的に知り得る情報について、外部に漏らしてはなりません。

（貸与機材の取扱）

第２１条　受託者より貸与する機材のリバースエンジニアリングは禁止します。また、輸出管理法に則った適切な管理を行うこととします。

（その他）

第２２条　本規約に定めのない事項又は疑義が生じた事項については、その都度、事務局、受託者及び参加者間で協議の上、定めるものとします。