

「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」に係る
実証実験参加者募集要領
（改訂版）

2021年3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. 実施期間とスケジュール（予定）	2
2.3. 実験参加者	3
2.4. 実施エリア	3
2.5. 実証内容	3
2.6. 実験参加者に求める役割	4
2.7. 実験機材概要	4
2.8. 実験スキーム	5
2.9. その他	5
3. 参加要件、申請書類、認定	5
3.1. 実験参加者に関する条件	5
3.2. 応募申請手続き	5
3.3. 応募申請書類	6
3.4. 実験参加決定後の提出書類	6
3.5. 申請書類に関する留意事項	6
3.6. 実験参加者の認定	7
3.7. 募集スケジュール	7
3.8. 通知	7
3.9. 参加者説明会	7
4. 提出先、お問合せ先	7

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

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）」（SIP自動運転）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ー不足の改善・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。

特にSIP自動運転の第2期活動では、交通環境情報を活用したインフラ協調型の高度な自動運転の実現を目指し、ダイナミックマップにおける動的な情報である、一般道での信号情報や自動車専用道でのETCゲート通過・本線合流支援情報を配信するためのインフラ設備や、レベル4相当の次世代都市交通システムの実現に資する磁気マーカー、公共交通優先システムを、東京臨海部の公道に整備し、2019年10月から東京臨海部実証実験を国内外の自動車メーカ、自動車部品メーカ、大学、ベンチャー等の参加者を得て実施。実験参加者、インフラ設備双方から収集したデータを用いて、自動運転に対する交通インフラからの情報提供による効果、自動運転に必要な交通インフラの配置を含めた要件、自動運転車が道路交通に与える影響等について2020年度末までに分析・検証を進めているところである。

2021年度においては、交通環境情報配信のしくみ構築と活用をさらに拡大する為に、2020年度までの実証実験及び研究開発の成果に基づく改良に加え、新たな交通環境情報を追加し、より多様な交通環境情報利活用に係る実交通環境下での実証実験を行う。

2. 実証実験実施概要

2.1. 実施概要

SIP 自動運転におけるこれまでの成果である高精度3D地図情報や、狭域通信（V2I）による信号情報や合流支援情報配信等に加え、ネットワーク通信（V2N）により様々な交通環境情報を配信、利活用することが出来る実験環境を整えることで、より多様なユースケースにおける円滑、かつ高度な自動運転の実現を目指したテーマに取り組む。また、国際的にオープンな実証実験の場とすることで、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、国際連携・国際協調の推進等も図る。（図1）

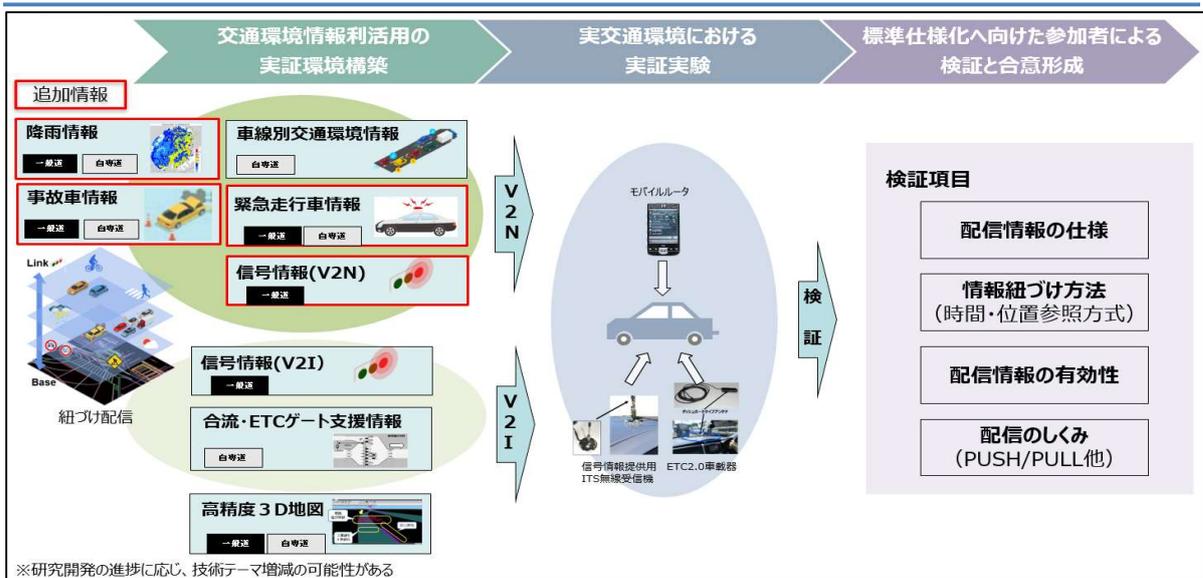


図1 実証実験実施概要

2.2. 実施期間とスケジュール (予定)

本募集は、21年度後半に開始を予定する実証実験に対して行うものであり、スケジュールは以下のように検討中。(図2)

21年度実証実験に参加する者に対しては2021年6月以降、希望により、2.7項の実験機材概要(図4)に掲げる、交通環境情報が受信できる実験車載機を貸与し、事前の走行計画提出、動態管理システム等による安全管理をした上で、インフラからの情報提供環境を利用して実験走行が可能な「フォローアップ実証実験21」にも参加できるものとする。なお、フォローアップ実証実験21の期間中においても内閣府、NEDO又は実証実験受託者から要請があった場合、実験走行やデータ提出にご協力いただくことに同意いただく必要がある。



図2 スケジュール

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、自動車部品メーカ、ベンチャー企業、大学等の法人・研究機関を対象とする。

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)

※ 研究開発の進捗に応じ、実証エリア変更の可能性がある。



図3 実施エリア

2.5. 実証内容

(1) 21年度実証実験について

車載センサでは検出が困難な狭域・先読み情報を V2I で配信することに加え、より広域な情報の収集・生成及び、V2N による配信と受信、車載機器での情報の確認と利用・検証を行い、以下の項目を実証する。

(情報配信方式違いによる情報利活用の有効性)

20年度実証実験で V2I にて配信を行った信号情報につき、V2N により配信される信号予定情報での現示灯色判定、灯色遷移タイミング先読み判断への有効性についての実証を行う。

(広域情報配信による先読み、走路計画、注意喚起に対する有効性)

高度な自動運転車の余裕を持った走行経路計画判断や、ODD 判定、またドライバーへの有効な情報提供、注意喚起に資する為に、中広域の交通環境情報を生成、V2N で配信し、円滑で安心、安全な走行への有効性についての実証を行う。

- (2) フォローアップ実証実験 21 として提供する情報と対象地域
 - ・ ITS 無線路側機による信号灯火色情報及び信号残秒数情報
(臨海副都心地域・羽田空港地域)
 - ・ ETC2.0 を活用した ETC ゲート開閉情報及び合流支援情報
(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))
 - ・ 高精度 3D 地図情報

2.6. 実験参加者に求める役割

自動運転車両、高度運転支援システム車両等を準備し、貸与する実験機材を用いた協調型自動運転システム、交通環境情報利活用等の検証を行い、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、交通環境情報のあり方などの標準仕様化に向けた分析・検証議論・意見集約に貢献する。

2.7. 実験機材概要

本実験で利用する協調型自動運転システムから配信する情報を受信する機材は、受託者から貸与する。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、協調型自動運転システムから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、事務局又は受託者が必要に応じて開催する参加者説明会、実証実験参加者 WG、情報共有会等の会合等で提示する。(図 4)

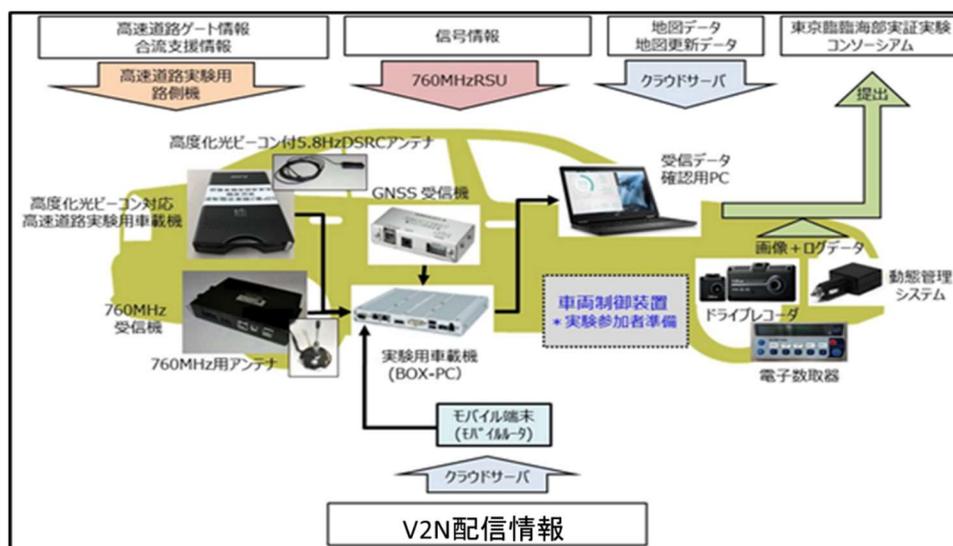


図 4 21 年度実証実験機材概要

2.8. 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。

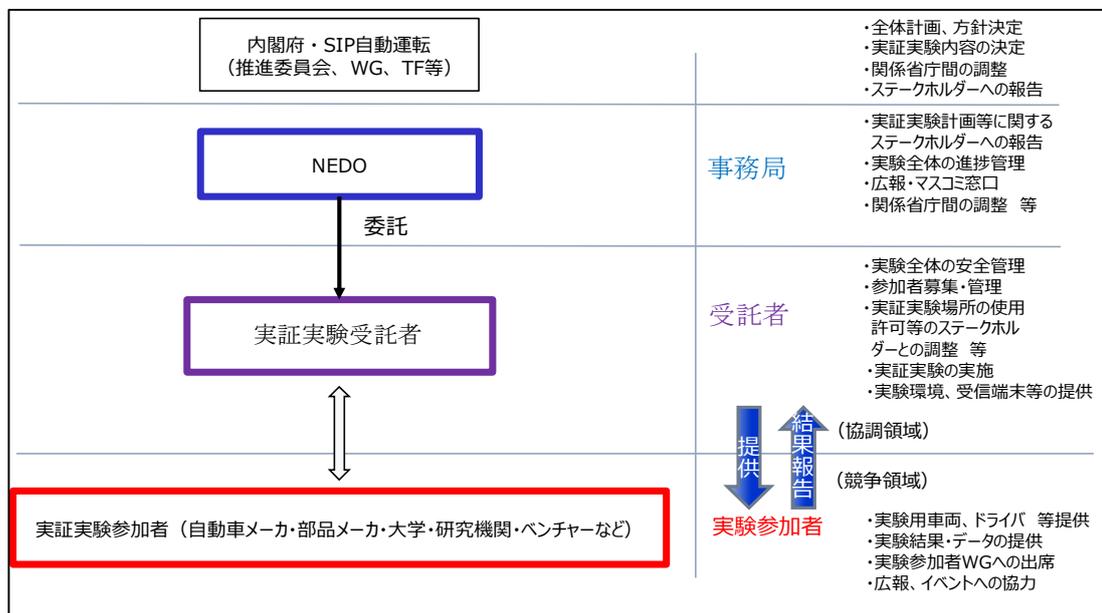


図5 実験スキーム

2.9. その他

実験参加者は、事務局又は受託者からの依頼に応じ、実証実験の実施に必要な走行計画、実験計画、安全管理体制、民間負担額等について、報告する。

3. 参加要件、申請書類、認定

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. 応募申請手続き

- 1) 応募申請書類を事務局へ提出
- 2) 事務局で審査
- 3) 審査結果の通知
- 4) 参加者決定
- 5) 実証実験の説明会を開催

3.3. 応募申請書類

- (1) 応募申請書（様式1）
 - ・ 法人名、代表者、所在地
- (2) 応募者概要（別紙1）
 - ・ 法人名、担当者名、連絡先（電話番号、メールアドレス）
 - ・ 法人概要
 - ・ 参加予定車両の内容
- (3) 参加計画書（別紙2）
 - ・ 参加目的、実施体制および情報管理体制、安全管理体制
 - ・ 実施スケジュール
- (4) その他添付書類
 - ・ 法人概要
 - ・ 高度運転支援および自動走行技術に係る開発実績
 - ・ 事業化計画
 - ・ 事業化（商品化）実績などを証明する書類（研究発表論文実績、商品カタログ等）

3.4. 実験参加決定後の提出書類

- ・ 実験計画書
- ・ 走行計画書
(車両情報、実施期間、実施体制、安全確保措置内容 等)
- ・ 参加者ドキュメント類
(各種の利用申請や同意書 等)
- ・ 事故対応責任者・担当者の届出

3.5. 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、3.6項に示す「審査基準」に基づき認定する。
- 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) 参加申請書類一式は事務局機能を有する実証実験受託者にも共有する。

3.6. 実験参加者の認定

提出された書類に基づいて、事務局または受託者が、審査及び参加者の認定を行う。

必要に応じ、審査基準に満たない可能性がある参加者には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) 実証実験における走行データを提供するなどの貢献に同意いただけること
- 6) これまでに東京臨海部実証実験に参加したことがないこと
- 7) 上記1)～6)を満たしても、内閣府からの要請、実験管理・運営上の都合で、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

3.7. 募集スケジュール

2021年3月25日(木) 募集開始

2021年5月6日(木) 応募申請書提出締め切り(提出書類必着)

3.8. 通知

応募者への認定結果の通知は、2021年5月中旬を予定。

3.9. 参加者説明会

参加者説明会は2021年5月下旬を予定。

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：SIP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

e-mail：nedo-sip2-rinkai-fot@nedo.go.jp