

<p>前回からの活動概要</p>	<p>(1) H27年度施策のうち12施策について中間報告を実施。 各施策の進捗状況を確認。有識者からの施策に対するアドバイスを最終報告に向けた活動に反映予定。</p> <p>(2) HMI-TFの中間報告、地図構造化TFの6回目の定例報告を実施。⇒詳細報告</p> <p>(3) 自動走行関連情報の共有化。 渡邊PDメッセージ紹介、TRB年次総会参加報告、CESトピックス紹介等。</p> <p>(4) H28年度科学技術イノベーション総合戦略の検討について、概要説明と意見招請。</p>
<p>平成27年度施策 中間報告</p>	<p>・H27年度施策に関する主な議論。</p> <p>(1) 経6②：「走行映像データベース」の構築技術の開発及び実証 ⇒ 歩行者や自転車等の障害物を認識するシステム開発用の性能評価用データベースについては、OEM、サプライヤのニーズに合っているか、確認して進めること。</p> <p>(2) 経6④：全天候型白線識別技術の開発及び実証 ⇒ 4GHz幅の79GHzレーダーについてはインフラレーダーとの差異を明確にすること。</p> <p>(3) 経6⑤：V2X等車外情報の活用にかかるセキュリティ技術の研究・開発 ⇒ セキュリティを破られた場合の車両の挙動についての研究も考慮が必要。</p> <p>(4) 経6⑥：交通事故低減詳細効果見積のためのシミュレーション技術の開発及び実証 ⇒ 運転支援システムと自動走行システムの中で起こるヒューマンエラーは異なる事を意識。</p> <p>(5) 内1①：地図情報の高度化(情報のアセンブリと構造化) ⇒ 別途報告</p> <p>(6) 警1：信号情報の活用による運転支援の高度化 ⇒ ドライバに先の信号機の青時間情報は有効。自動運転にどう活用するか明確に。</p> <p>(7) 警3：電波を活用した安全運転支援システム(DSSS)の高度化 ⇒ 道路線形情報提供は、ダイナミックマップの普及も視野に入れて検討。</p> <p>(8) 総1④：携帯電話ネットワーク利用型アプリケーション動作検証技術に関する調査</p> <p>(9) 総1⑤：歩車間通信の要求条件に関する調査</p> <p>(10) 総1⑥：車車間通信を利用した安全運転支援システムの実用化に関する調査 ⇒ ASVでの検討との違いを明確にすること。国際標準化活動で車両の警報システムの定義、試験法について整理しており、調査すること。CACCで車長情報も考慮のこと。</p> <p>(11) 国2：安全性・信頼性確保の為の技術的アプローチに関する基本検討 ⇒ 構成員からの指摘事項を反映し、研究内容を修正しており、検討成果に期待。</p> <p>(12) 国3：自動走行システムの安全性確保に必要なHMIの要件に係る検討 ⇒ 被験者の選定には注意が必要。監視義務のあるレベル2における故障通知の定義など含めて要整理。</p>

# ダイナミックマップ システム実用化WGでの議論要旨

地図構造化TF&受託先報告	<p>(1) TF会議概況について高田教授より説明があった。主な内容は下記の通り。</p> <p>(1-1) 地図データの標準化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・10月に開催されたISO/TC204/WG3のポツダム会議の状況を共有。PWIとして進めているGDF5.1について、日本よりベルトコンセプトを提案。4月のWG3から国際標準化活動を開始。SIPとして支援していく。</li> </ul> <p>(1-2) 主な技術的検討内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・GCP (Ground Control Point)と精度について議論を継続。</li> <li>・位置参照方式の標準化は最も重要な課題の1つとして捉え、レーンレベルの位置参照方式について引き続き検討中。</li> </ul> <p>(2) 受注したダイナミックマップ構築検討コンソーシアムより以下の報告あり。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基盤的地図の整備方法、ダイナミックマップの階層構造、位置参照基盤と動的データの利用の仕組み、動的データの仕様書・データ入手調整状況、ダイナミックマップの試作、本業務の成果物、今後の予定について、説明・報告が行われた。</li> </ul>
WGでの主な議論	<p>(1) TF進捗に対する主な議論</p> <p>(1-1) GCPについて</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・GCPについては、かなりの社会投資が必要となると予想されるが、自動運転以外で使用される目的とのバランスは？</li> <li>⇒ GCPはMMS(Mobile Mapping System)にて分割して測量したデータをつなぎ合わせるポイントとして考えている。自動走行用の地図として必要なのは相対精度であることから、多くは必要はないと考えている。他用途の地図での精査・検証は必要。</li> </ul> <p>(1-2) 相対精度の定義について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相対精度を200mで<math>\sigma = 25\text{cm}</math>以内の誤差としているが、その根拠は？</li> <li>⇒ 車両の自律センサの計測できる距離は200m程度であることから、この要求性能とした。MMSの精度であれば問題ないと判断している。他用途への活用としても1/500レベルの地図が有用との判断もある。</li> </ul> <p>(2) ダイナミックマップ構築検討コンソーシアムの報告に対する主な議論</p> <p>(2-1)車長・車幅情報</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・特に大型トラックでは、車長や車幅情報が重要となる。ITS ForumやITS connectで検討が進んでおり、この考え方を踏襲する予定。</li> </ul> <p>(2-2) ダイナミックマップにおける加工・実装の競争領域について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ダイナミックマップを作るところは協調領域で、加工・実装は競争領域。加工を各社が独自で行う事により車車間通信で情報が通じなくなる危険性を危惧。</li> <li>⇒ OEM各社が合意し要件定義書を設け、共通化すべき必須地物と独自に整備可能な拡張地物に分けて、データ整備していくことでそのような問題を回避していく予定。</li> </ul>