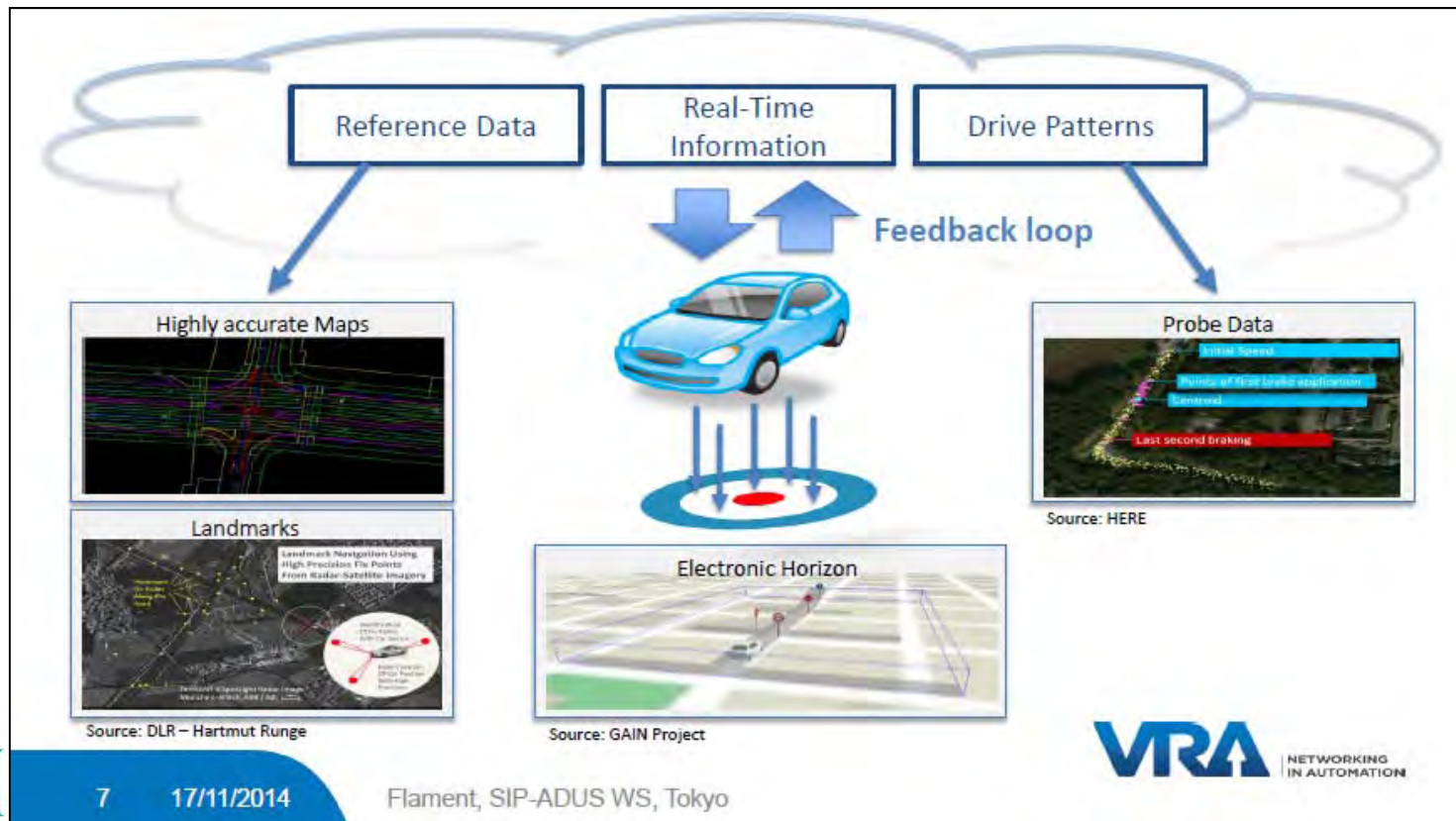


SIP-adus Workshopでの主な議論(1/4)

Dr. Maxime Flament, Head of Sector SafeMobility, ERTICO-ITS Europe, Belgium

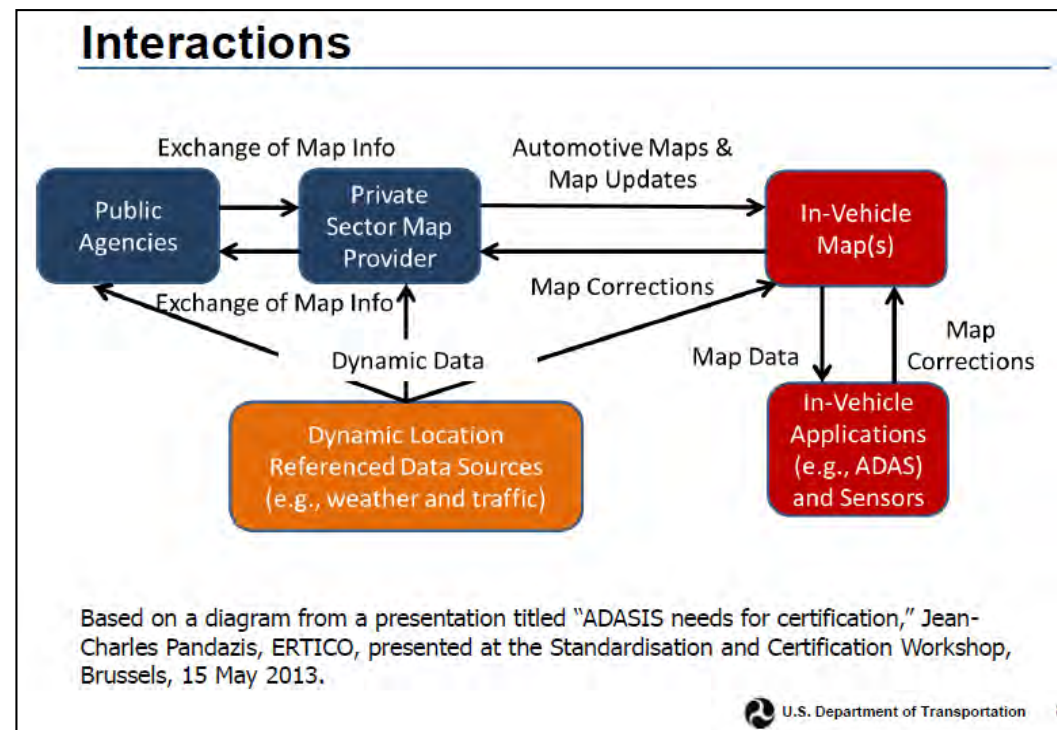
- VRAの取り組み紹介。
- デジタルインフラ、十分な精度が必要。カーブの先に何があるのか、**Electric Horizon**を把握することが重要。
- ランドマーク、プローブデータ、高精細マップなど、**Update**されていく必要がある。



SIP-adus Workshopでの主な議論(2/4)

Mr. Carl Andersen, Connected Vehicle Program Manager,
Federal Highway Administration, USA

- 安全の為にV2Iは精度が必要。工事や路面凍結の情報、走行すべきレーン、カーブにおける摩擦係数などの情報がマップに加えられる。
- 自律の自動運転にて実現するには、人間並みの視覚情報を処理するパフォーマンスが必要。ただ、これには限界があり、それを補う意味でもダイナミックマップが必要。



SIP-adus Workshopでの主な議論(3/4)

Mr. Russell Shields, Chair, Ygomi LLC USA

- 自動運転のダイナミックマップ、人間用の地図を使用しているのはダメ。全く別の必要性から構築されるもの。
- 車載のカメラやセンサーにて認識出来る道路の情報をシンプルなデータ構造としてWifiを通じて収集する。従来型のマップのイメージとは異なり、圧縮されたデータベース。
- 車両システムは、耐用年数(14年～20年)の中で、ネットワークを通じ、更新されていく。道路当局は新しいプロトコルが使えるように、通信能力をUpdateしていく必要がある。
- 現実的なコストでサービスを提供する必要あり。必要な部分の情報だけを送付。



SIP-adus Workshopでの主な議論(4/4)

Ms. Michele Herbst, Vice President Global Program Management in HERE,
a Nokia business, HERE, USA

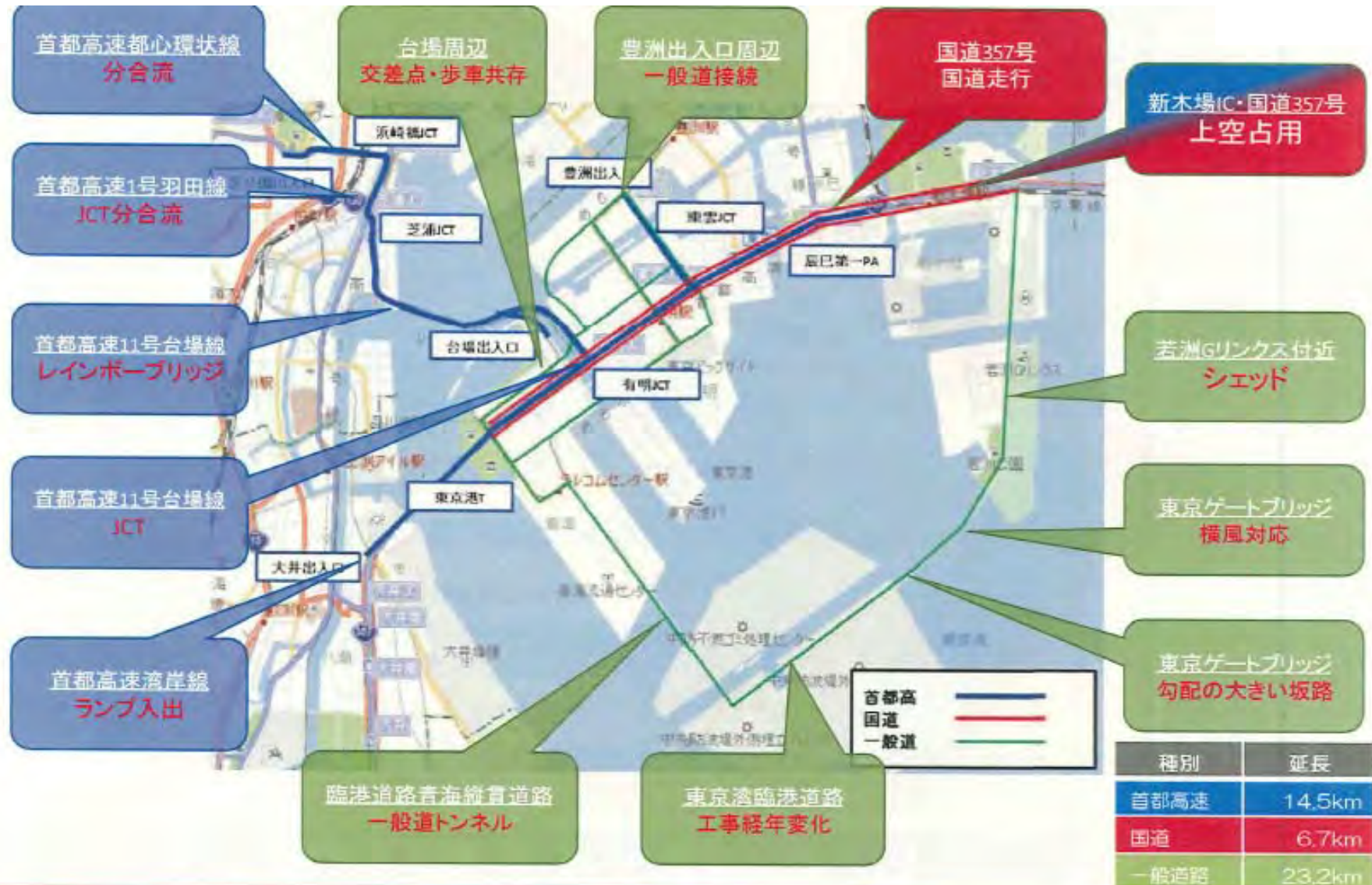
- 自動運転の実現により、米国における交通事故死者数が**2025年に2万人を切り**、渋滞も**14~20%減少**すると言われている。
- ダイナミックマップにおいては、以下**3点**がキーとなる。
 - 高精細マップ: 正確な位置情報、スロープ、高さ、車線等の情報。
 - リアルタイム情報: 事故の情報等。
 - Humanized Driving**: より快適化された運転を実現。

3 Key Requirements for Highly Automated Driving



SIP-adusにおける具体的な取組状況

東京・お台場地区で、実証データを構築 → 様々な要件を含むエリアを設定



以上