

実施体制

(下線：代表機関)

エヌ・ティ・ティ・コミュニケーションズ(株)、NTTテクノクロス(株)、
(株)エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所、スタンレー電気(株)、
(株)東海理化電機製作所、パナソニックコネクト(株)、ドコモ・テクノロジー(株)、
相鉄バス(株)、先進モビリティ(株)、横浜市、NTTアクセスサービスシステム研究所

実証地域

神奈川県横浜市

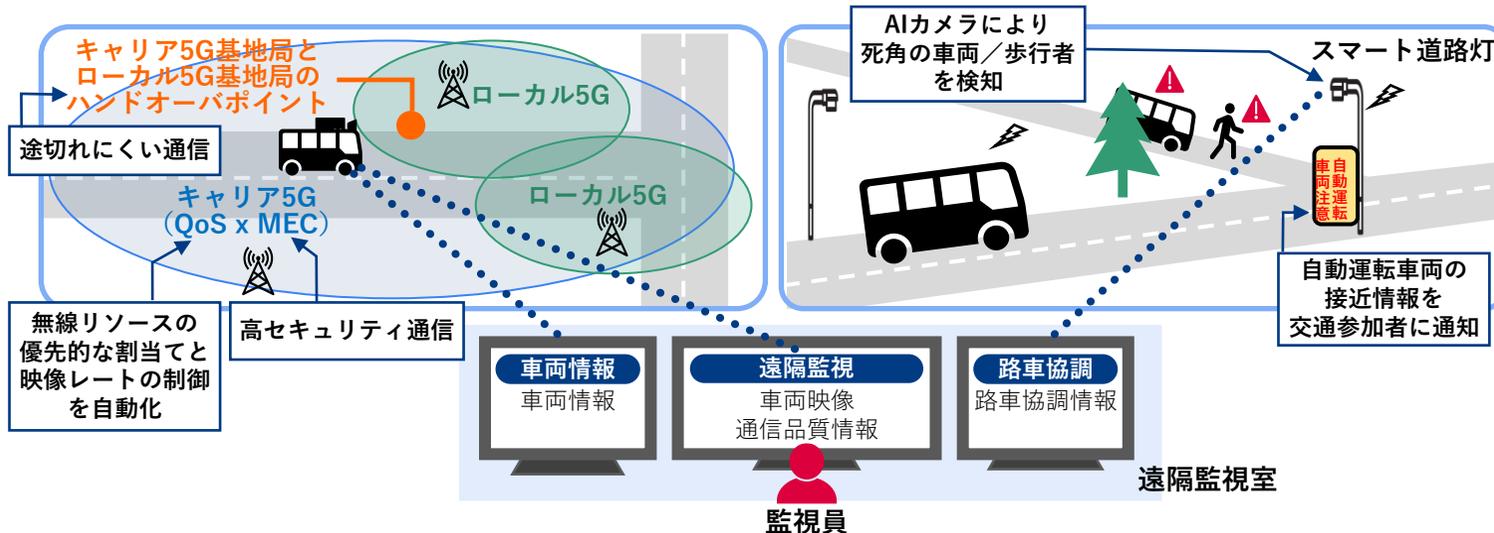
実証概要

横浜市では、バス運転手不足への対策の一つとして、レベル4自動運転バス導入への期待が高い。今回の実証地域は、信号機がなく、土日は混雑するエリアであり、自動運転車の走行に際して交差点の死角にいる車両や歩行者への配慮が必要となる。

- 将来的にAI映像解析が活用されることを見据え、車両側で取得した高精細な映像を低遅延でセキュアに常時伝送する。**
 - 通信帯域と映像品質の最適化技術による映像等の大容量通信、MEC活用による高セキュリティ通信、ハンドオーバーポイント最適化による途切れにくい通信を組み合わせ、セキュアなネットワーク構築を行う。
- 信号がない交差点において、死角にいる車両/歩行者を検知し遠隔監視室に伝送する。**
 - 歩行者・車両を検知できるAIカメラを搭載したスマート道路灯を活用し、自動運転バスが走行する区域の一般車両・歩行者の存在を監視室に伝える。また、自動運転車の接近を車両ナンバーから検知し、周囲の交通参加者に注意喚起する。

1. 監視映像の安定・高品質化の実現

- 複数エリアを一元的に監視するシステム構築に必要なネットワーク基盤を、キャリア5G・ローカル5GとMECによりセキュアに構築する。
- 併せて、優先的に無線帯域を割り当てる制御技術と、通信環境によらず一定の解像度を維持する映像レート制御技術の活用により、明瞭な映像の安定的な伝送を実現。



2. 大規模交差点における走行の実現

- 道路灯に設置したAIカメラを活用し、直線距離50mの範囲内に存在する走行車両や歩行者の有無を迅速に検知できる状態を実現。

走行ルート

よこはま動物園付近の往復約2km



自動運転車両

日野自動車(株)製「ポンチョ」
(乗車定員：34人)

