

実施体制

(下線：代表機関)

NTT東日本(株)、(株)ティアフォー、(株)マップフォー、
(一財)計量計画研究所、小田急バス(株)、狛江市

実証地域

東京都狛江市

実証概要

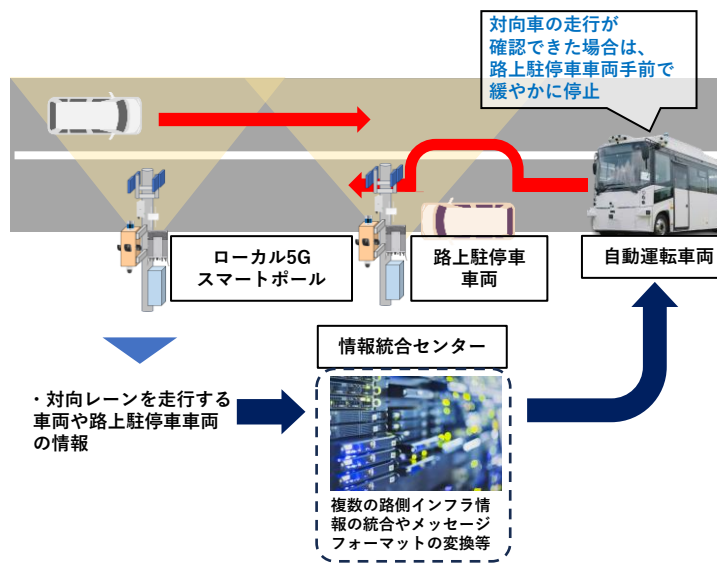
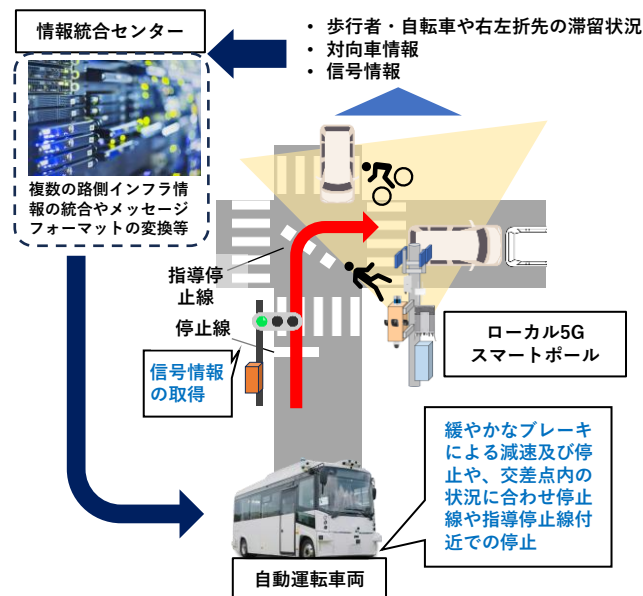
- ・ 本地域では、2024年度にレベル4 自動運転を目指した路側インフラによる見通し外の交通状況検知について有用性を確認
- ・ 2027年度のレベル4 自動運転許認可取得に向け、今年度の実証では**路側インフラでの検知情報を自動運転車両の制御まで一貫して連携させるシステム**を開発し、下記のシーンで適用可能性を検証する。
 1. 「信号なし交差点等の横断歩道通過」及び「信号あり交差点の右左折通過」
 2. 「路上駐停車車両の追い越し」

1. “交差点走行”における路側インフラでの検知情報を活用した自動運転車両制御の検証

- 路側インフラで取得した情報を自動運転車両までローカル5Gにて平均600ms以内の遅延で伝送。停止位置での停止の必要性を判断する。
- 路側インフラの情報により、自動運転車両の自律制御で交差点内状況に合わせた緩やかなブレーキによる減速・停止等が可能か検証する。

2. “路上駐停車車両回避”における路側インフラでの検知情報を活用した自動運転車両制御の検証

- 検知範囲が重複する複数の路側インフラで取得した情報を情報統合センターで統合し、自動運転車両までローカル5Gにて平均600ms以内の遅延で伝送。停止位置での停止の必要性を判断する。
- 複数の路側インフラ情報の統合と自律制御機能の連携により、路上駐停車車両の手前での緩やかな減速・停止等が可能か検証する。



走行ルート

交差点・ロータリーの混雑環境や公共交通手段のない環境を含むルート



自動運転車両

(株)ティアフォー社製 小型バス車両
「Minibus」 乗車定員28名(立ち乗り含)

