

2017年3月13日
一般財団法人日本自動車研究所

自動運転評価拠点のメディア様向け見学会開催のお知らせ

一般財団法人日本自動車研究所（以下 JARI）は、来る3月28日（火）に、自動運転評価拠点のメディア様向け見学会を開催いたします。

自動運転の実現に向けては、各方面にて様々な技術開発や実証実験が進められていますが、複雑な交通環境に対応できる高度な自動走行システムを実現するためには、技術開発と併せて、システムの安全性の評価を行うことが可能な、一般の交通環境に近い試験環境の整備が必要となります。

この度 JARI では、実際の交通環境で起きうる様々な状況を試験環境として再現できるテストコースとして、経済産業省の「自動運転評価拠点整備」の補助金を基に自動運転評価拠点を整備し、4月1日より運用を開始いたします。メディアの皆様にはこの機会に将来の自動運転技術の評価法整備に対応した自動運転評価拠点の施設をご体験いただきたく、ご案内申し上げます。



記

1. 日時：3月28日（火） 10時～12時30分
2. 場所：一般財団法人日本自動車研究所
〒305-0822 つくば市剱間 2530（つくば研究所）
3. 当日のスケジュール

10:00～10:10	所長挨拶【講堂】
10:10～10:20	経済産業省 自動車課長 河野様 ご挨拶（予定）【講堂】
10:20～11:00	自動運転評価拠点の機能や特徴の説明、質疑応答【講堂】
11:00～12:30	施設見学
4. 参加申し込み
 - ・ 3月20日（月）までに別紙1またはJARIホームページ上より申し込みをお願いいたします。
 - ・ なお、収容人数に限りがありますため、お申し込みをいただいてもご参加頂けない場合もございます。またその場合は、その旨をご通知し、別途、資料をご送付させていただきます。

※スケジュールは参加人数によって多少変更することもあります。

各々の施設見学会場では、施設設備/パネル展示（による説明）も行なっております。

当日、悪天候が予想される場合は、スケジュールを変更させていただく場合もございます。

以上

【お問い合わせ先】一般財団法人日本自動車研究所 国際渉外広報室

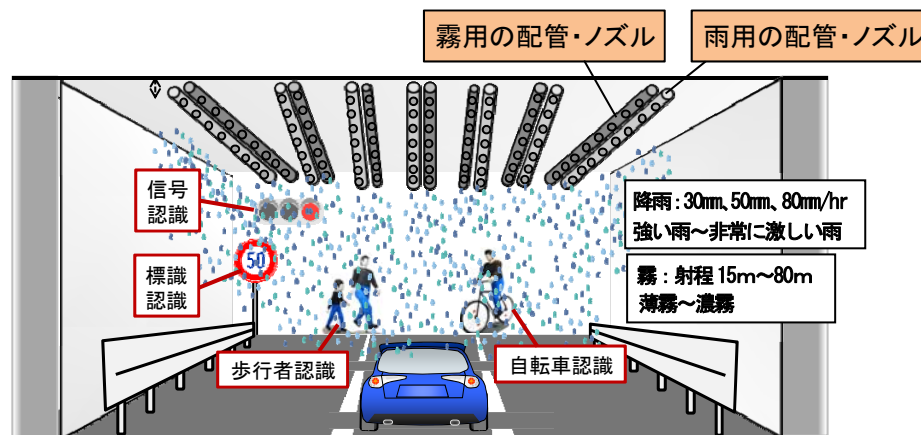
電話：03-5733-7921 FAX：03-5473-0655 E-mail：sogomado@jari.or.jp

【施設の概要】

実際の交通環境を模擬できる三つの試験エリア「① 特異環境試験場」、「② V2X 市街地エリア」、「③ 多目的市街地エリア」から構成されており、自動運転の技術的課題についての評価が可能です。今回の見学会では、三つの試験エリアを公開予定です。

① 特異環境試験路

- ・ 特異環境試験場（試験エリア）は、雨、霧、日照といった実際の交通環境で想定される特異な走行状況を屋内で再現して、車両の周辺環境認識などの性能を評価することを目的としています。
- ・ 降雨設備では、「強い雨」「激しい雨」「非常に激しい雨」を、それぞれ30mm/h、50mm/h、80mm/hの三段階の雨量で再現することができます。また、全長200mの試験エリアは、100mごとの2区分で分け、降雨の有無をそれぞれ設定することも可能です。
- ・ 霧発生設備は、10 μ m以下の粒径の霧を連続1時間以上発生させることができます。視程（見える距離）としては15mから80mまでの調節をすることが可能です。
- ・ 日照試験設備は、太陽を模擬したライトを設置し、西日などの逆光を再現することができます。

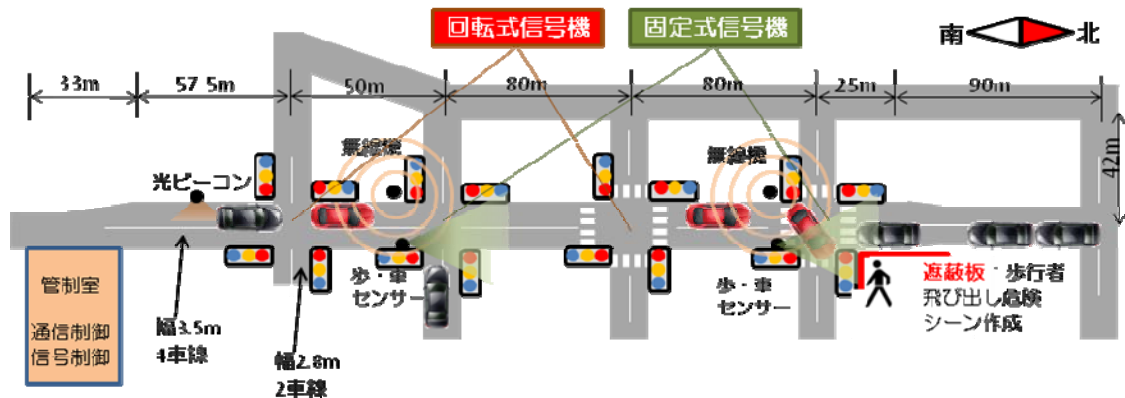


② V2X 市街地

- ・ V2X 市街地エリアは、連続した交差点や視界を障害する構造物が存在する複雑な交通状況を想定し、自律での走行、あるいは、新交通管理システム UTMS を活用した各種システムの衝突回避性能などを評価することを目的とした試験エリアです。
- ・ 道路側からの情報によるドライバーへの運転支援技術や自動運転車両の開発を促進するため、交差点などに仮装したコンテナを模擬建屋として設置し、様々な状況に応じた市街地を構成することができます。また、信号機を回転させることで路上に信号機がある場合とない場合を再現でき、自動運転車両の信号機認識性能を評価することも可能です。通信や信号機などの制御は、管制室を利用して制御することができます。
- ・ コネクテッドカーと呼ばれる協調型の自動運転車両の性能評価試験のための通信インフラ設備を

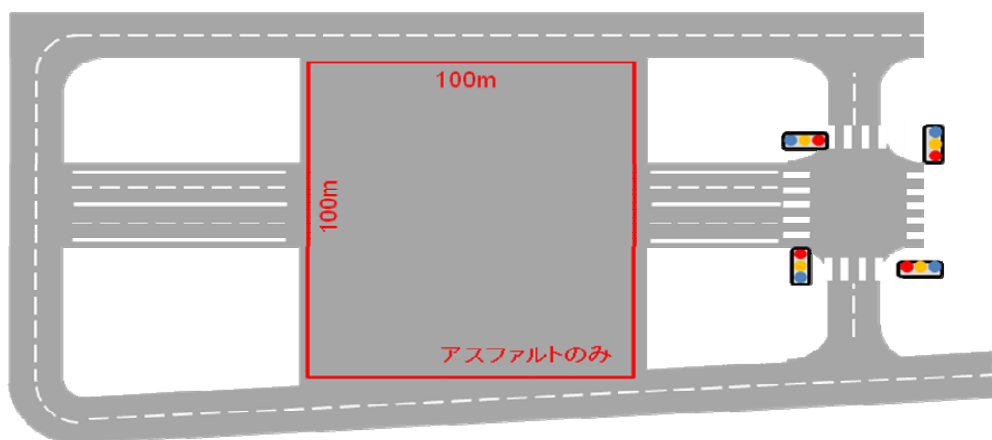
整備しています。一般道路での安全運転支援システムとして、交差点右折時の対向車、歩行者、自転車に関する情報を提供する支援など、各種感知機器と車載機を通じて情報をドライバーに知らせる「DSSS (Driving Safety Support Systems)」の研究開発に有効です。

- ・ 走行中の車両やそのドライバーに、進行方向に続く信号を青信号で通過できる推奨速度を通知することで、信号停止に伴う加減速を抑制し、エネルギーロスやCO₂の排出量の削減を狙ったグリーンウェーブ走行支援システムの検証実験なども行うことができます。



③多目的市街地

- ・ 多目的市街地エリアは、実際の交通環境において想定される様々な交差点形状やラウンドアバウトを構築し、車両の車線維持性能、他の交通参加者を認識する性能、路上の障害物を回避する性能を評価することを目的とした試験エリアです。
- ・ このエリアには、100m四方のアスファルト上に白線の移設が自由に行えるため、目的に合った様々な交差点を再現することができます。また、V2X市街地エリアと同様に、コンテナの仮装建屋、遮蔽板等の目隠しといった必要機材を組み合わせることで、より複雑な交通環境を再現して試験することも可能です。さらに、この多目的市街地エリアでは、デジタルマップと連携することで実際のマップ情報と相違している条件での研究実験を行うことができます。



以上

【お願い】

本件に関します報道は、3月28日(火)の発表までお控えいただければ幸いです。