

➤ 高速道路だけでなく、一般道での安全性・信頼性が高まることで、自動運転の走行エリアが広がり、社会への普及を促します。

ダイナミックマップの実用化に向けた実証実験

実証実験の目的



ダイナミックマップの実用化に向けて、公道での実証実験を行いました。実証実験では、国内外の実験参加者(全20社)が参加し、自動車専用道路約750km分のデータを評価戴きました。この結果をもとに業界標準化を目標としています。

ダイナミックマップ実証実験スケジュールと実験エリア

| 情報区分 | 実証実験 | 2017 | | | | 2018 | | | | | | | | | | | | 2019 | | |
|-------|-----------|--------------|----|----|----|----------------|---|---|---|---------|---|---|---|---------|----|----|----|------------|---|---|
| | | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 1 | 2 | 3 |
| | | ●地図配布(300km) | | | | ●追加地図配布(750km) | | | | ●地図更新#1 | | | | ●地図更新#2 | | | | 動的/準動的情報配信 | | |
| 静的情報 | 高精度3D地図情報 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 更新地図情報 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 準動的情報 | 規制情報(車線毎) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 渋滞情報(車線毎) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 動的情報 | 交差点信号情報 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

ダイナミックマップデータモデル



- 1 動的情報**
信号情報、車両位置 等
- 2 準動的情報**
車線レベル交通流情報
車線レベル交通規制情報
- 3 準静的情報**
N/A
- 4 静的情報**
静的情報=高精度3D地図

実験エリア



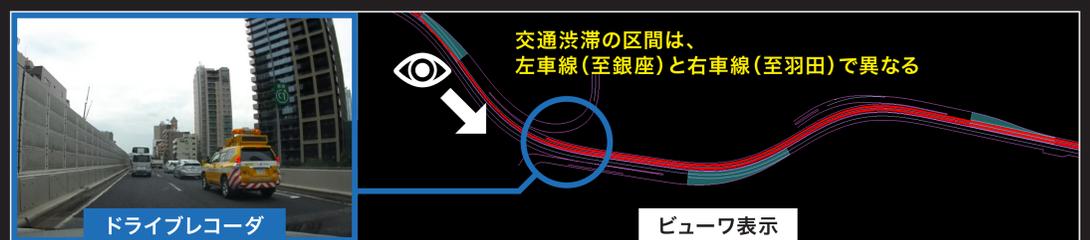
実証実験のシステム



ダイナミックマップ実証実験の様子



道路形状の変化(3車線>>4車線) = 更新地図



準動的情報: 車線レベルの交通流情報



準動的情報: 車線レベル交通規制情報



動的情報: 信号情報、車両位置情報

ダイナミックマップ実証実験の成果

- 業界標準としてのダイナミックマップ仕様作成
- ダイナミックマップの地図データ更新のガイドライン作成