

自動運転バス 西新宿で実力確認

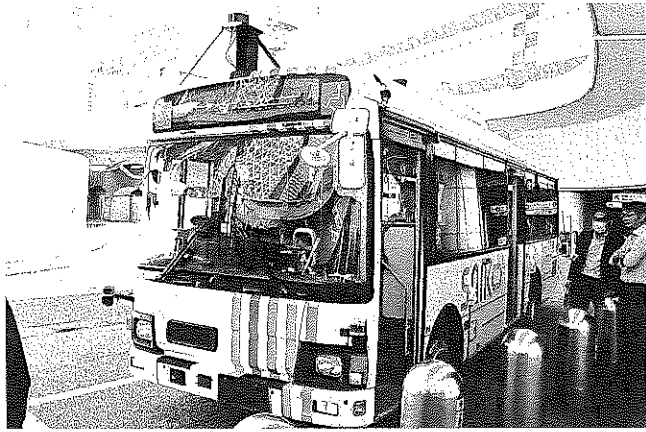
埼玉大 都のデータ収集に車両提供

東京都は、新宿駅西口(東京都庁前)(東京都新宿区)を舞台に、自動運転バスを試験運行した。専用走行レーンの設置など、自動運転バスの社会実装に向けた道路整備のデータ収集が目的で、10月上旬に2週間かけて実施した。埼玉工業大学(埼玉大)、内山俊二学長、埼玉県深谷市)が開発した車両を使い、自動運転「レベル2」(高度な運転支援)で走行した。東海理化やアイサンテクノロジも技術協力し、産学官が連携してノウハウを蓄積した。

路線バスと同一経路

今回の運行では、都の「自動運転社会を具現させた都市づくりに関する調査検討業務」運行事業者を務めた。

を委託したパシフィックコンサルティング(大塚市)が全体の運営管理を担い、京王バス(高坂町)が全体的な運行業務を担った。



埼玉大の自動運転バス

大学・研究

東海理化など技術協力

運行コースは新宿駅と都庁(東京都庁第一本庁舎)を結ぶ約2.5kmで、路線バス「都庁循環」と同一経路を一般客を乗せて走行した。最高時速は法定速度と同じ50km/h。京王バスが自動運転バスを運行するのは今回が3回目。埼玉大は今年6月、地元の高橋市(加藤製菓社長、名古屋市中村区)などと深谷自動運転実装コンソーシアム)を結成し「レベル4(特定制条件下における完全自動運転)実現を視野に取り組みを進める。西新宿の直後には、川崎市の実証実験にも参加。公共交通の担い手不足といった課題を解決に向け、技術進化に取り組んでいる。

ベテラン乗務員が高評価

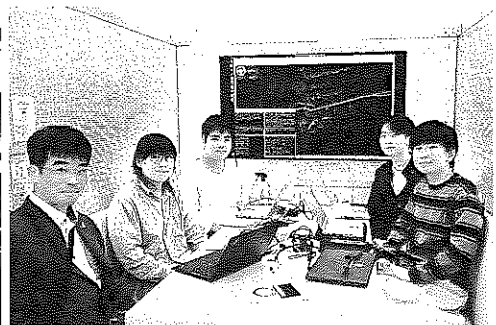
車両は日野自動車の中型バス「スレイブII」を自動運転車に改造したもので、乗車定員は普通座で18人。全長約9mの車体に搭載したLiDAR、カメラ、レーザースキャナーやカメラ、車両姿勢と加速度を検知する慣性計測装置(IMU)、高精度なジャイロセンサー、衛星測位システム(GNSS)によって緻密な運転制御と走行位置の確認を行う。



降車ドア付近や車体後部にもカメラ、センサーを配置し、停止所が近づくと減速しながら進路を変え、路肩に数センチまで幅寄せし停車させた。急制動することもなく、車内モニター「自動」の文字と、乗務員が手を放していること以外は日常の運転風景と何ら変わらないものだった。運転歴



渡部大志教授



運行を支えた渡部ゼミの学生ら



「私より上手!」と評価するベテラン乗務員



東海理化が遠隔監視システムをデモ公開

20年以上という京王バスの乗務員は「私よりも運転がうまい。技術が年々進化している」と自動運転技術の実力を実感した。

