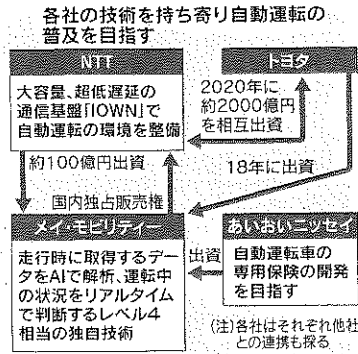


NTT、米自動運転に出資

バス・タクシー・トヨタ車で活用

NTTは自動運転事業に参入する。米スタートアップに出資し、国内向けに無人バスやタクシーの自動運転サービスを開発する。まずトヨタ自動車の車両を活用する。運転手不足が深刻になる中で輸送網の維持に向け、自動運転を活用する動きが日本企業を広がってきた。

25年にも供給



NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

NTTは自動運転システム(3面きょう)の開発をリードする。米スタートアップ「モビリティ・インサランス」に出資し、同社は2017年に発売した。NTTの技術は自動運転の技術水準のうち、特定の場所で運転手が不要な「レベル4」に相当する。走行時に取得するデータを人工知能(AI)で解析し、運転中の状況をリアルタイムで判断するレベル4相当の独自技術

000億円以上の売上高を目指す。車両の生産は20年にNTTと資本業務提携したトヨタが担う。商用化に先立ち、24年以降にトヨタのミニバン「シエナ」をベースにした自動運転車を、使い実証実験を始める。NTTとトヨタはそれぞれ自動運転の普及に向け、他社との連携も探る。自動運転はクラウドなどを通じて車載データを集める情報や取りながら走るための膨大な情報処理が不可欠だ。情報処理推進機構によると、時速60キロ以上の自動運転を実現するには今の380倍以上のデータ処理量が必要で、既存の自動車側のシステムだけでは難しい。NTTは将来、開発中の

通信基盤「IOWN」(イオン)を自動運転システムに組み込むことも目指す。半導体の内部の情報伝送まで電気から光に置き換える構想で30年をめどに完全商用化を目指す。伝送容量は従来の125倍、消費電力は100分の1、遅延は200分の1になる。NTTと同じ時期に、あいおいニッセイと資本参加し、自動運転車の専用保険の開発を目指す。メイ

にはトヨタ自動車やアプリ「アストン」など複数の日本企業が参入している。自動運転は安全性向上や移動中に映画やゲームを楽しむといった用途が広がる。今回NTTが自動運転で注目したのは国内で問題となっているパズルなどの運転手不足だ。24年には運転手に残業規制が適用される「2024年問題」により一層深刻となり、公共交通網の維持が課題となる。5段階に分かれる自動

運転の技術水準のうち「レベル4」や「完全自動運転」の「レベル5」は運転手不足に対応しやすくない。政府は25年4月に「レベル4」を解禁した。ホンダが米ゼラル・モーターズ(GM)と24年前半に合弁会社を立ち上げ、26年から注に東京都内で無人タクシーの運行を始める方針を発表するなど、こうした状況を商機と捉える企業の動きは活発になってい

自動運転システム

米中に続き導入の動き

自動運転システムに関する最近の動き	
ホンダ	自動運転タクシーの運行で、24年に米GMとの合併会社を設立
ウィラー	自動運転バスの実用化に向けて、ティアフォーと提携
KDDI	自動運転による輸送サービスの社会実装に向けて、T2 (千葉県市川市) と提携
三井住友海上火災保険	NECファシリティーズ (東京・港) と自動運転バスの運行に関する保険を開発

きょうの注目

会社を2024年に設け、26年に東京都内で無人タクシーの運行を始める。高速バスのWILLER (ウィラー、大阪市) とティアフォー (名古屋市) も提携し、25年度までの自動運転バスの実用化を目指す。

▽…自動車を運転する3要素である「認知」「判断」「操作」を担う。カメラやセンサー、測位衛星システム (GNSS)、高精度な3次元地図を使い車両の位置や周囲の状況を把握する。収集した位置や歩行者といった情報を人工知能 (AI) やIT (情報通信) を用いて処理し、目的地に安全に着くようにブレーキやハンドルなどを操る。

▽…技術レベルはシステムの支援状況によって5段階に分かれる。

▽…米国や中国に続き、日本でも自動運転システムの導入に向けた取り組みが進む。ホンダは米ゼネラル・モーターズ (GM) と合併

▽…自動運転システムを補完する「レベル1」、運転を全てシステムに任せるのが「レベル5」だ。国内では4月に改正道路交通法が施行され、特定条件下での自動運転「レベル4」の公道走行が解禁された。9月には経済産業省も国内初の一般道における自動運転レーンの導入計画を発表した。