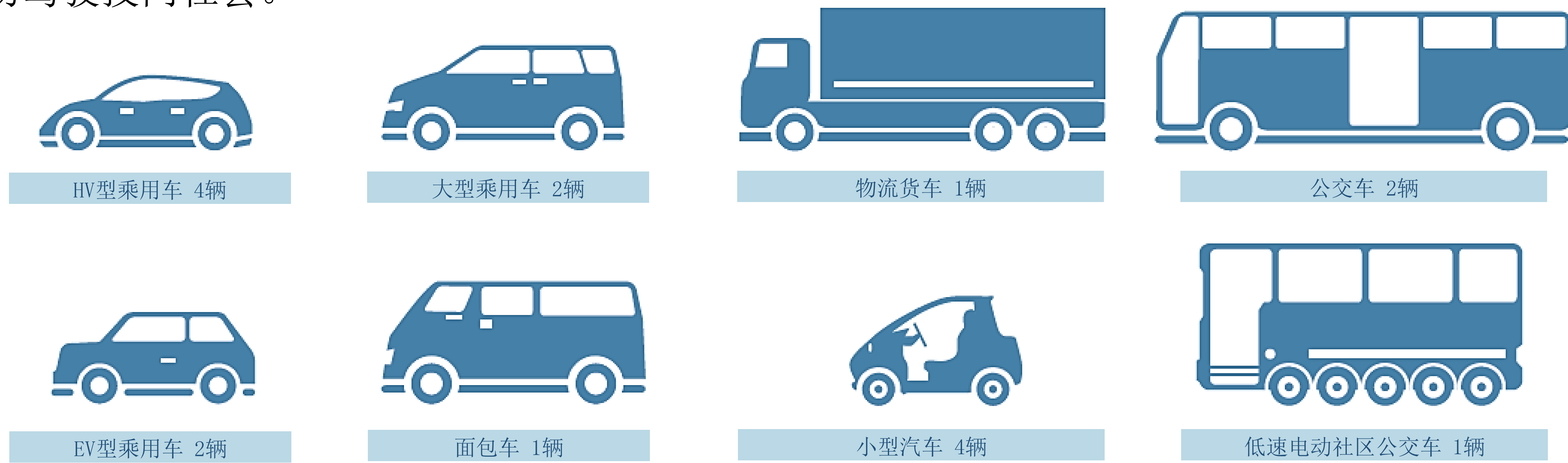


配备了专注于L4级别自动驾驶的研究设备及设施

■ 拥有国家研究机构中世界最大规模的自动驾驶车辆

乘用车自不用言，还配备了从巴士及货车到单人小汽车等应对自动驾驶的各种汽车。我们认为在全自动驾驶方面，根据地区需求引进恰当的汽车很重要。这些车辆将被用于与各合作企业实施的公共道路实证实验，获取当地的实际数据，力求早日将全自动驾驶投向社会。



■ 打造下一代汽车开放创新的综合研究楼

与多领域的合作才会使全自动驾驶等下一代汽车创造出新的价值。设置在群馬大学荒牧校区（群馬县前桥市）内的下一代汽车综合研究楼设计了多个办公室租赁给各企业，作为合作企业的新事业部、研究开发部等的分部，以及作为把握下一代汽车的最新研究开发动向的联络室。此外，还配置了以各种行业的企业能够在“同一屋檐下”进行交流为理念的合作空间。

■ 配置国家研究机构中世界最大规模（约6,000m²）的专用实验道路

这是具备可移动式的道路要素（信号灯、标识等）、用于自动驾驶车辆的实验道路。实验道路本身是单纯的平面路，通过移动道路要素形成适合实验目的的道路环境，可进行应对各种技术课题的实验。



车辆整備开发室



除了开展自动驾驶车辆的开发及整備外，还对设施合作企业的车辆等进行保管及整備。

管制与遥控设备室



这是用于对实证运用中的车辆进行监控、远程迅速地发出必要的指示及处理故障的设备。

数据中心



这是对自动驾驶车辆的实证运用中获取的大量数据进行积累、分析的设备。

模拟室



通过将数据中心获取的数据制作成三维图像，可重现自动驾驶时的情形。这样可开展新技术及服务的预备实验。

■ 集约配置了自动驾驶研究与开发上所需的所有设备

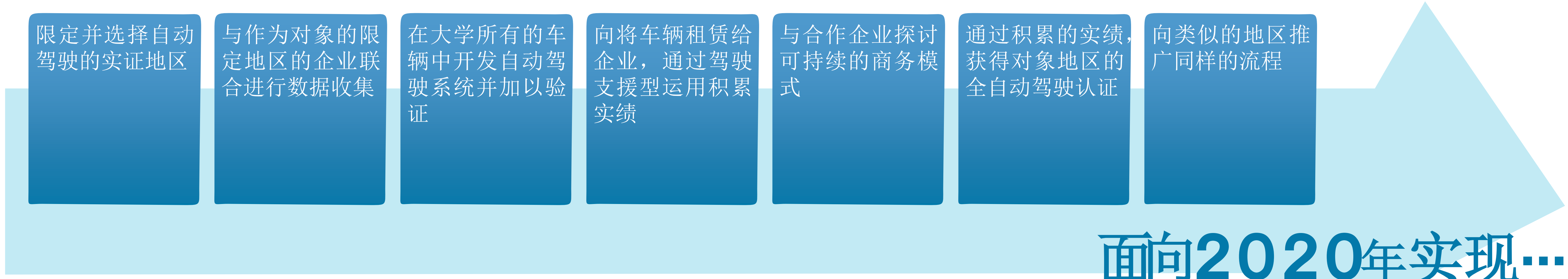
在群馬大学荒牧校区内的下一代汽车综合研究楼中，配置了车辆整備开发室、管制与遥控设备室、数据中心、模拟室等自动驾驶开发与研究上所需的设备，合作企业均可利用这些设施与设备。

力求2020年在限定地区实现全自动驾驶商业化

■ 如果限定地区，技术性与社会性的门槛将降低

即使现代的最新技术也很难实现在“所有地区”运行的全自动驾驶。此外，我们认为从维护管理及利用者接受度的观点来看，将可无人驾驶的全自动驾驶一次性地引入“所有地区”，则社会性的门槛也会很高。

因此，本中心通过开发限定地区专用的自动驾驶车辆，积累实证实验业绩，以2020年为目标力求能够在技术性及社会性上均能够应对自动驾驶。

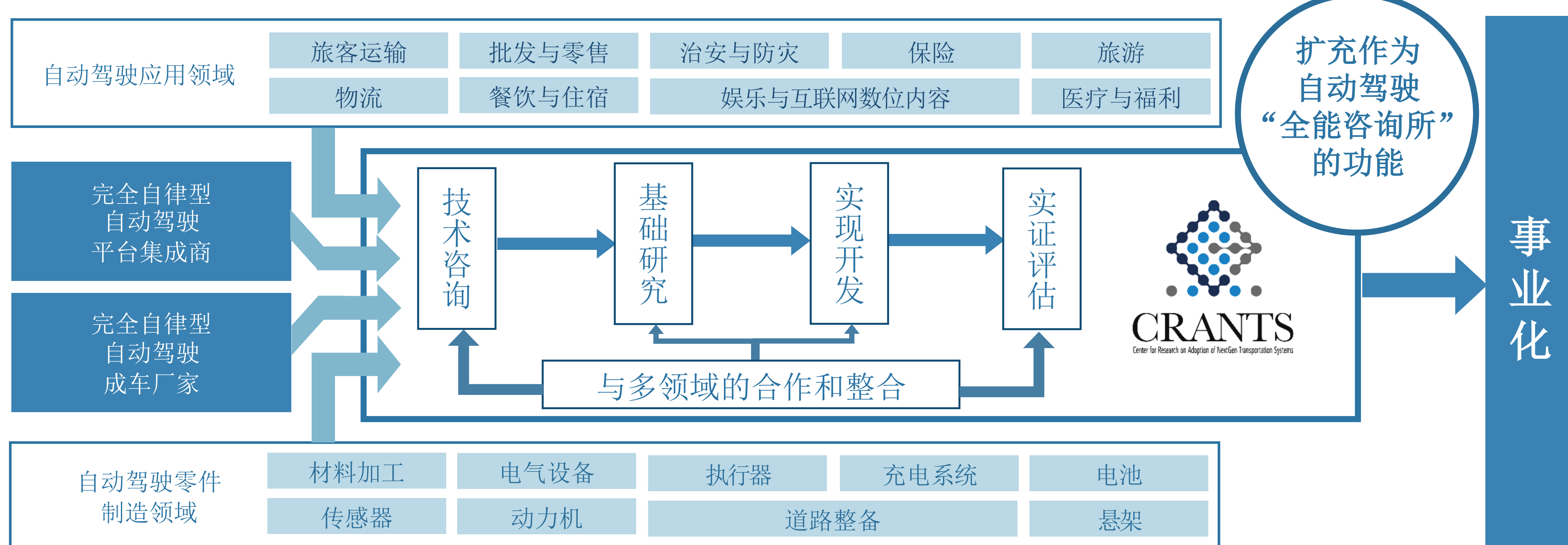


■ 作为下一代汽车、自动驾驶的“全能咨询所”

全自动驾驶系统拥有从根本上改变社会的交通体系的可能性。其影响不仅涉及旅客运输、物流，而且也会涉及旅游、娱乐、医疗、福祉等。

此外，从制造业的层面来看，全自动驾驶车辆需要具备传统汽车所用车体、电气装备及执行器技术等无法应对的新性能。

在这种情况下，为了让各相关方面对全自动驾驶这一技术创新能够站在各自的立场上选择更好的战略，本中心希望能够发挥全自动驾驶“全能咨询所”的作用，助产业界及地区各位一臂之力。



■ 为解决地区面临的移动课题实施自动驾驶公路实证实验

本中心目前正与大学所在的群馬县以及日本全国有特色的地区签署实证实验实施协议，并推进着符合合作企业及地方政府等追求的自动驾驶研究开发的自动驾驶公路实证实验。

应对自动驾驶的低速电动巴士eCOM-10

- “L4”（专用空间）+ “L2”（混合交通（公路））
- “车辆自律型”技术
- 定员：16人（包括测试司机）
- 座位：面对面的长椅型座椅
- 速度：最高速度低于20 km/h（自动时、手动时）
- 驱动：全10轮电机驱动
- 总长：4.9 m
- 总宽：2.0 m



在拥有世界遗产富冈制丝厂的群馬县富冈市，开展“富冈城区周游观光巴士”的自动驾驶实证实验。

