

デジタル・イメージング技術部会 講演要旨

(光部品生産技術部会との合同講演会)

開催日：2016年4月11日(月) <2016-1 ②>

テーマ：「車載カメラの現状と、今後の展開」

講演者：中條博則氏(共創企画 代表)

「コネクテッド・カー」本格化への動きはスマホの登場により始まっていた。短時間で急激に拡大したスマホ市場は、巨大な Server インフラを作り出した。Server をインフラビジネスなどに活用する術を見出せなかった Google、Apple は IVI (In Vehicle Infotainment) 市場に活路を求め独自アライアンスを構築し、世界の自動車メーカーのほとんどがそれに参加したため、ここ 1,2 年の間にコネクテッド・カーが現実のものとなっている。一方、世界的に増加する交通事故死者数の削減を目標とした 2009 年の『モスクワ宣言』を受け、国連が 2011 年から 2020 年までを「交通安全のための行動の 10 年」として世界に宣言した。それにより、搭載コストの関係などから停滞気味であった ADAS 機能の普及を促進させる法規制が欧米を中心に続々と立法化されている。ぶつからない車を実現するためには、多くの「目」が必要である。それは、カメラであったり、レーダーであったり、ライダーであったり、超音波であったり、さまざまなセンサーの働きによる。しかし、単独ではさまざまな環境で高度な役割を果たせないため、カメラを中心に幾つかのセンサーを組み合わせた「センサー・フュージョン*」が主流になっている。このように、自動車が周辺の状態を見る多くの「目」を持ち、それが IVI の進化と相まって Server で高度な AI 学習ができるような環境が整う中、長年業界の夢であった自動運転が現実的なものになりつつある。自動運転では、周囲の状況を的確に確認し、自動車の死角を解消するためカメラの役割はますます高まっている。さらに、自動車が作り出しつつある「ユビキタス・ネットワーキング環境」は他の製品にも波及し IoT の普及を加速している。その環境でも、「眼」としての機能を果たすカメラの役割は非常に高く、今後カメラ市場はさらなる拡大が期待されている。本講演では、ここ 2、3 年の市場の急激な変化状況、その中で車載カメラに必要とされる機能などを紹介した。

*

