

## 過去の車載カメラ映像との時空間差分による 不特定障害物検出に関する検討

久徳 遙矢<sup>†</sup> 出口 大輔<sup>††</sup> 高橋 友和<sup>†††</sup>

目加田慶人<sup>††††</sup> 井手 一郎<sup>†</sup> 村瀬 洋<sup>†</sup>

<sup>†</sup> 名古屋大学 大学院情報科学研究科 〒 464-8601 愛知県名古屋市千種区不老町

<sup>††</sup> 名古屋大学 情報連携統括本部 情報戦略室 〒 464-8601 愛知県名古屋市千種区不老町

<sup>†††</sup> 岐阜聖徳学園大学 経済情報学部 〒 500-8288 岐阜県岐阜市中鶉 1-38

<sup>††††</sup> 中京大学 情報理工学部 〒 470-0393 愛知県豊田市海津町床立 101

E-mail: †{kyutoku,ddeguchi,ttakahashi,mekada,ide,murase}@murase.m.is.nagoya-u.ac.jp

あらまし 本研究の目的は、前方を向いた車載カメラ映像から前方障害物を検出することである。車載カメラ映像からの障害物検出に関する研究は広く行なわれているが、多くは車両や人物といった検出対象の見えを学習して検出を行なうものであり、事前に学習していない想定外の障害物への対応はできない。そこで提案手法では、同地点における過去の車載カメラ映像との差分を用いて前方障害物を検出する。差分を用いることにより、検出対象の事前知識を必要とせず、段ボール箱や積荷の落下物などの不特定の障害物を検出することが可能になる。しかし、過去の走行映像は走行位置の違いによる視点のずれを含み、直接的に差分を求めることは困難である。そこで、まず既存手法により現在と過去の映像中のフレーム間対応付けを行なう。そして、対応付いたフレーム同士の道路面を射影変換によって位置合わせする。最後に、車載カメラ映像の時系列情報を利用し、道路面時空間画像差分により障害物を検出する。評価実験から、検出対象の事前知識を用いずにボールなどの障害物を検出できることを確認した。

キーワード 障害物検出, 車載カメラ, 差分, ITS

## A study on General Obstacle Detection by Spatio-Temporal Subtraction with Past In-Vehicle Camera Image Sequence

Haruya KYUTOKU<sup>†</sup>, Daisuke DEGUCHI<sup>††</sup>, Tomokazu TAKAHASHI<sup>†††</sup>,

Yoshito MEKADA<sup>††††</sup>, Ichiro IDE<sup>†</sup>, and Hiroshi MURASE<sup>†</sup>

<sup>†</sup> Graduate School of Information Science, Nagoya University, Nagoya, Aichi, Japan

<sup>††</sup> Strategy Office, Information and Communications Headquarters, Nagoya University, Nagoya, Aichi, Japan

<sup>†††</sup> Faculty of Economics and Information, Gifu Shotoku Gakuen University, Gifu, Gifu, Japan

<sup>††††</sup> School of Information Science & Technology, Chukyo University, Toyota, Aichi, Japan

E-mail: †{kyutoku,ddeguchi,ttakahashi,mekada,ide,murase}@murase.m.is.nagoya-u.ac.jp

**Abstract** The aim of this research is to detect forward obstacles from front-views of in-vehicle camera images. Most existing techniques detect specific obstacles, such as a pedestrian or a vehicle. Thus, they can't detect unexpected obstacles on the road. By using subtraction, unexpected obstacles can be detected without the previous knowledge about them. First, the proposed method computes the correspondences between the present and the past in-vehicle camera images. Next, the proposed method compensates the gap of the road-surface regions caused by the different running positions, and determines the correspondence of the road-surface regions. Then, obstacles are detected by using spatio-temporal subtraction technique. Experiments were conducted using in-vehicle camera images. The results showed that the proposed method could detect various obstacles on the road satisfactorily.

**Key words** Detection of obstacles, in-vehicle camera, subtraction, ITS

## 1. はじめに

近年、運転者支援システムに関する研究やその実用化が盛んに行なわれている。その中でも、路上障害物は事故を引き起こす大きな要因であり、それらの検出および警告といった支援が必要とされている。前方障害物の検出が可能になれば、運転者へ運転操作に対する注意を促すことが可能になり、多くの事故を抑止できると考えられる。そこで、本研究では車載カメラを用いた前方障害物の検出に着目する。

前方障害物を検出する技術は数多く研究されているが、それらの多くは人や車などのあらかじめ想定した検出対象のみを検出するものである。そのため、あらかじめ想定できない障害物を検出することはできない。しかし、実際の路上障害物には様々なものが考えられるため、あらかじめ想定できない障害物を検出する技術は重要である。

本研究の目的は、車載カメラを用いて自車の前方に存在する任意の障害物を検出することである。我々はこれまでに、前方を向いた単一の車載カメラを用い、現在と過去の走行映像の差分により前方障害物を検出する手法を提案してきた[1]。ここで文献[1]は、次の2つの課題を解決することで、現在の走行映像と過去の走行映像間の差分による障害物検出を実現している。

(1) 現在と過去の走行映像中のフレーム対応付け

(2) フレーム内の画素間の対応付け

課題(1)については、エピポーラ幾何を用いたフレーム間距離尺度を定義することで、精度良く対応フレームを求めることができる[2]。そして、文献[1]では、道路面を平面と仮定し、射影変換による位置合わせを行なうことで、道路面の位置合わせを行ない、課題(2)を解決している。しかしながら、フレーム単位の差分では、安定して障害物検出を行なえないという問題がある。

そこで提案手法では、時間方向の連続性を考慮することで、さらなる精度向上を試みる。

以下、2.で本研究に関連する研究について述べ、提案手法について3.で詳細に説明し、提案手法の有効性を確認する実験について4.で述べる。最後に、5.で本稿をまとめる。

## 2. 関連研究

本研究では、前方障害物を検出するために、自車の現在の走行映像と同一地点における過去の走行映像との差分を用いる。そのためには、位置情報が付与された過去の車載カメラ映像をデータベースとして準備する必要がある。また、差分により障害物を検出するためには、過去の走行映像中に障害物が映っていないことが重要となる。このような走行映像データベースの構築手法として、普及型のGPSとカメラを搭載した多数の一般車両により市街地映像マップを構築・更新する手法が提案されている[3][4]。さらに障害物の映っていない走行映像については、同一地点の複数の走行映像を用いることで、障害物を除去した映像を生成することが可能である[5][6]。

一方、道路上の障害物を検出する手法として、ミリ波レーダやステレオ及び単眼カメラを用いたものなどが多く研究され、

実用化され始めている[7][8][9][10]。しかし、ミリ波レーダは解像度が低く、小さな障害物の検出には向かない。赤外線カメラを用いた技術も高級乗用車に搭載され始めているが、人物の検出に特化したものであり、夜間の視認性を補助する意味合いが強い[8][9]。さらに、通常の単眼カメラを用いた研究も行われているが、多くは検出対象を人や車に限定した、見えの学習に基づくものである[11][12]。

以上の背景から、本研究では1台の前方を向いたカメラのみをセンサとして用い、現在の走行映像と過去の走行映像との差分に基づく検出により、対象の形状などの情報を必要としない不特定の障害物検出手法を提案する。

## 3. 過去の車載カメラ映像との時空間差分による不特定障害物検出

本研究では、現在と過去の車載カメラ映像中の道路面間の差分を用いて障害物を検出する。現在と過去の車載カメラ映像間の差分を用いて障害物を検出する場合、2映像間の走行速度や走行位置の違いが問題となる。つまり、現在と過去の走行映像間には、時間方向と空間方向のそれぞれに対して位置ずれが存在する。そのため、まず現在の走行映像の各フレームに対応する過去の走行映像中のフレームを求め、時間方向のずれを補正する。しかしながら、時間方向の補正後のフレームにおいても、走行位置の違いにより空間的な位置ずれが存在する。図1に時間方向に対応付けられたフレーム、図2に直接それらのフレーム間の輝度値の差分を求めたものを示す。このように、走行位置の違いによる空間的なずれが存在する。これを補正するため、検出対象領域である道路面に対し、道路面の平面性を仮定した射影変換により位置合わせを行なう。位置合わせされた道路面間の差分により直接障害物を検出する場合、位置合わせが不十分な場合に誤検出が多数発生する。そこで、位置合わせされた道路面間の差分画像を時系列に並べた道路面時空間差分画像を生成し、時間的な連続性を考慮して障害物を検出することで誤検出を抑制する。

提案手法の処理手順を図3に示す。以降、各処理手順の詳細について述べる。

### 3.1 系列間の時間方向の対応付け

現在と過去の走行映像間の差分を求めるためには、まず現在の走行映像と過去の走行映像の間でフレーム間対応付けを行なう必要がある。ここでは、文献[2]で提案した、2カメラ間の位置関係を反映した距離尺度を用いたDPマッチングにより、現在の走行映像の各フレームに対応する過去の走行映像のフレームを求める。以降の処理では、ここで対応付けられたフレーム対(図1)を用いて処理を行なう。

### 3.2 道路面の位置合わせ

3.1で時間方向に対応付けられたフレーム中には、撮影視点の違いにより、図2のような平行移動や回転では吸収できないずれが存在する。そこで、検出対象領域を道路面に限定し、道路面の平面性を仮定した射影変換により画素単位で位置合わせを行なう[1]。

実際に図1のフレームに射影変換による位置合わせを行ない、



現在の走行映像



過去の走行映像

図 1 時間方向に対応付けられたフレーム



図 2 図 1 のフレーム間の差分画像（輝度差の絶対値）

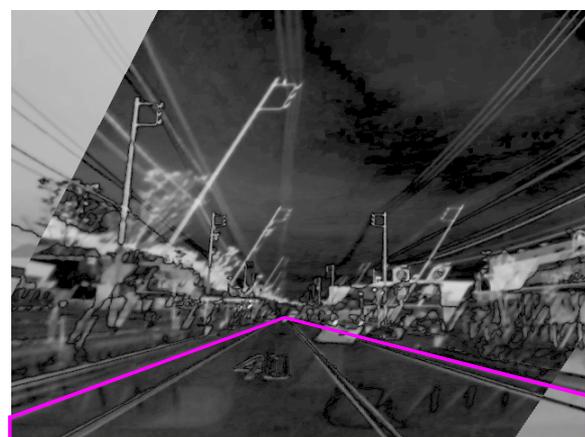


図 4 射影変換による位置合わせ後の差分画像（輝度差の絶対値）

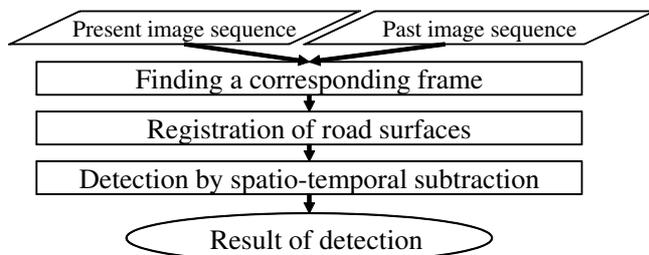


図 3 処理手順

フレーム間の差分を求めた例を図 4 に示す。図 2 に比べ、道路面領域内の位置ずれが小さいことがわかる。

### 3.3 道路面差分画像の生成

3.2 で位置合わせされた道路面領域間の差分画像を生成する。その際の特徴量には、輝度変化に頑健な差分指標である RGB ベクトル間の角度を用いる。

### 3.4 道路面時空間差分画像を用いた障害物検出

3.3 で求めた道路面差分画像を用い、道路面時空間差分画像を構築することで障害物を検出する。この処理の流れを図 5 に示す。図中の白い破線は区画線を表わす。まず、3.3 で求めた道路面差分画像を時系列に並べ、フレームの横方向を  $x$  軸、縦方向を  $y$  軸、フレーム群の時間方向を  $t$  軸とした道路面時空間差分画像を生成する（図 5(a)）。次に、図 5(a) の灰色の破線で

示すように、各  $y$  に対して  $(x, t)$  画像を切り出す（図 5(b)）。そして、各  $(x, t)$  から Canny アルゴリズム [13] を用いてエッジを抽出する（図 5(c)）。 $(x, t)$  画像中の現在のフレーム位置からあるしきい値以上連続するエッジをもつ  $x$  を、障害物に対して検出されたエッジ位置とする。これを各  $y$  において算出し、対応する  $(x, y)$  を障害物検出結果とする（図 5(d)）。

## 4. 評価実験

### 4.1 実験用データ

実験用データは、Logitech 社の Web カメラ「Logicool Qcam® Pro 9000」を、図 6 のように車両のフロントガラスに固定し、 $640 \times 480$  画素、15fps で取得したデータを用いた。

実験には、障害物として道路を横断する歩行者、直径 20 cm 程度のボール、パイロン、路上駐車車両、前方走行車両を含む合計 879 フレームの系列である。また、同じ道路で取得した障害物の映っていない系列を、差分を求める過去の走行映像として用いた。ここで、自車両のダッシュボードのフロントガラスへの映り込みが存在するため、その領域を検出対象領域から除いた。

### 4.2 検出精度の評価方法

本実験では、自車両から 44 m 以内の障害物を検出対象としたときの再現率・適合率を用いて評価を行なった。ここで、そ

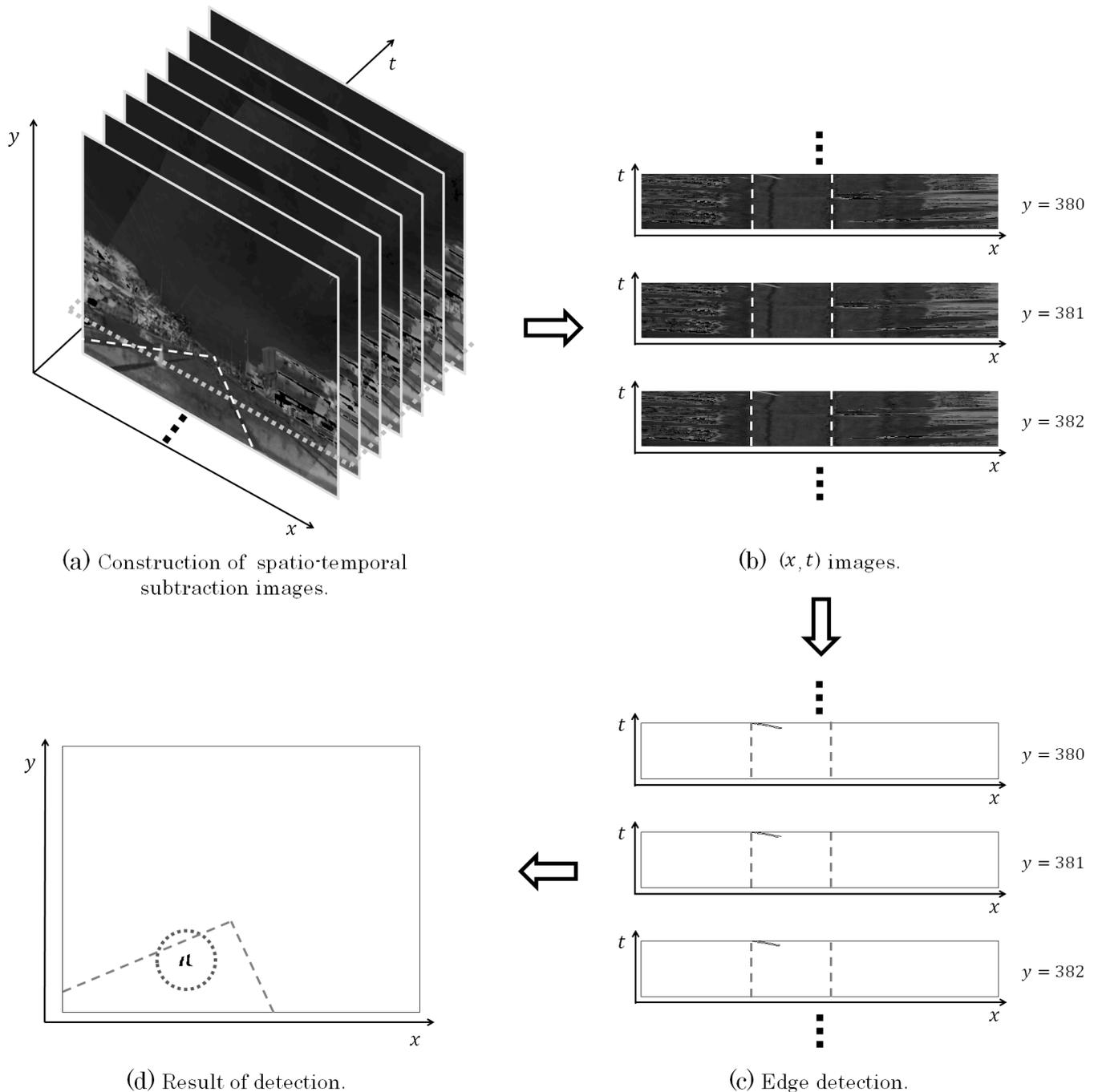


図5 道路面時空間差分画像を用いた障害物検出

れぞれ

$$\text{Recall} = \frac{\text{正検出数}}{\text{障害物総数}}$$

$$\text{Precision} = \frac{\text{正検出数}}{\text{検出総数}}$$

で求める。また、検出結果をラベリングし、同一ラベルのものを1つとして数えた。ただし、1つの障害物に対して1フレーム内で複数の検出結果が現れた場合はまとめて1つとして数えた。

#### 4.3 比較手法

提案手法の有効性を確認するため、3.3で求めた差分画像においてしきい値以上の差異を持つ画素をそのまま検出結果とする手法 [1] を比較手法1とした。また、RGBベクトル間の角度

を差分指標とすることの有効性を確認するため、3.3の差分指標を輝度差に変更し、しきい値以上の差異を持つ画素をそのまま検出結果とする手法を比較手法2とした。

#### 4.4 実験結果

各手法で差分を求める際のしきい値を変化させたときの再現率・適合率のグラフを図7に示す。横軸が再現率、縦軸が適合率である。提案手法は、3.4におけるCannyのエッジ検出アルゴリズムのヒステリシスしきい値処理において、上限と下限の差を一定にして評価した。また、各手法でF値が最大となったときの再現率、適合率、F値を表1に示す。ここで、F値は再現率と適合率の調和平均であり、次式で求められる。

表 1 各手法における F 値の最大値

	Recall	Precision	F-measure
Proposed method	0.80	0.83	0.82
Comparative method 1 (Intervector angle)	0.71	0.92	0.80
Comparative method 2 (Brightness)	0.87	0.71	0.78



図 6 車載カメラ搭載の様子

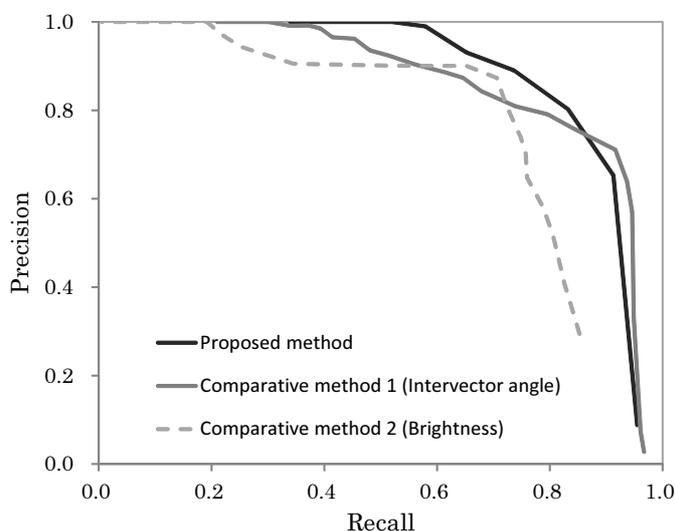


図 7 障害物検出結果の再現率・適合率グラフ

$$F\text{-measure} = \frac{2 \cdot \text{Precision} \cdot \text{Recall}}{\text{Precision} + \text{Recall}}$$

#### 4.5 考察

##### 4.5.1 検出精度

図 7 および表 1 から、輝度差を用いた場合に比べて、RGB ベクトル間の角度を用いた方が高い F 値が得られることがわかる。このことから、RGB ベクトル間の角度は輝度差に比べて明るさの変化に頑健な指標であると考えられる。RGB ベクトル間角度を指標とした道路面時空間差分画像を用いた提案手法では、より高い検出精度が得られている。特に図 7 から、適合率が 1.0 に近いときの再現率が高いことがわかる。このことから、時空間画像を用いた  $(x, t)$  画像上のエッジ抽出に基づく検出は、誤検出の抑制に一定の効果があったことがわかる。

##### 4.5.2 遠方の障害物の検出

遠方の障害物検出例を図 8 に示す。各障害物名の後ろの数値は自車両からの距離である。また、白い画素が検出されたエッジである。図 8 から、歩行者、ボール、パイロン、路上駐車車両について、44 m 以上の遠方で検出できている。時速 60 km

で走行する一般的な車両の停止距離が 44 m であることから、良好な検出結果であると考えられる。

## 5. まとめ

本稿では、現在の走行映像と過去の走行映像との道路面時空間差分を用いた不特定前方障害物の検出手法を提案した。現在と過去の走行映像間の差分を求めるためには、現在の走行映像の各フレームに対応する過去の走行映像のフレームを見つける必要がある。本稿では、走行位置ずれに頑健なフレーム間対応付け手法を適用した。また、現在と過去の走行映像では走行位置が異なるため、直接差分を求めることは困難である。そこで、検出対象領域を道路面に限定し、道路面が平面であるという仮定の下で、射影変換により画素単位での対応付けを行なった。これらの対応付けを行なった後、RGB ベクトル間の角度を差分指標とした道路面時空間差分画像を生成した。これを時間方向に切り出し、エッジに基づく物体検出を行なうことで、誤検出の抑制を図った。

実際的車載カメラ映像を対象とした実験により、提案手法を用いて、ボールなどの不特定の障害物が検出できることを確認した。更に、時速 60 km の車両が停止可能な距離での検出が可能であることを確認した。

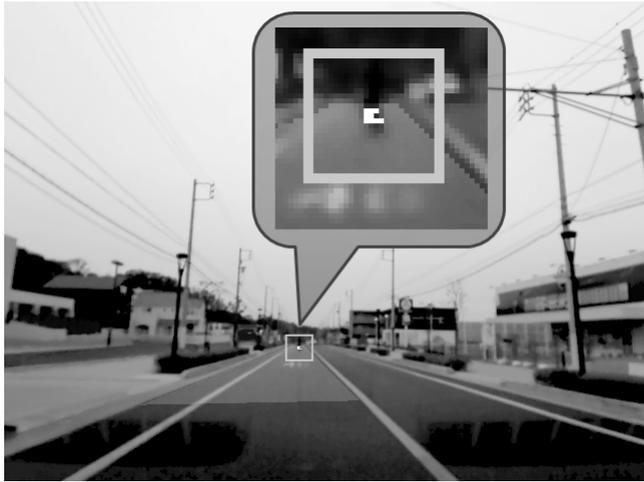
今後の課題として、天候の異なる走行映像間での検出精度評価や、道路面位置合わせの精度向上などが挙げられる。

## 謝 辞

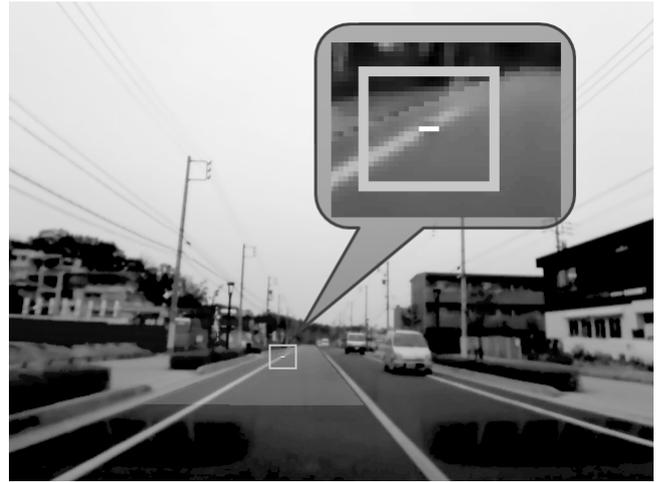
日頃より熱心に御討論頂く名古屋大学村瀬研究室諸氏に深く感謝する。本研究の一部は、JST 戦略的創造研究推進事業 CREST 及び科学研究費補助金による。また、本研究では画像処理に MIST ライブラリ (<http://mist.murase.m.is.nagoya-u.ac.jp/>) を使用した。

## 文 献

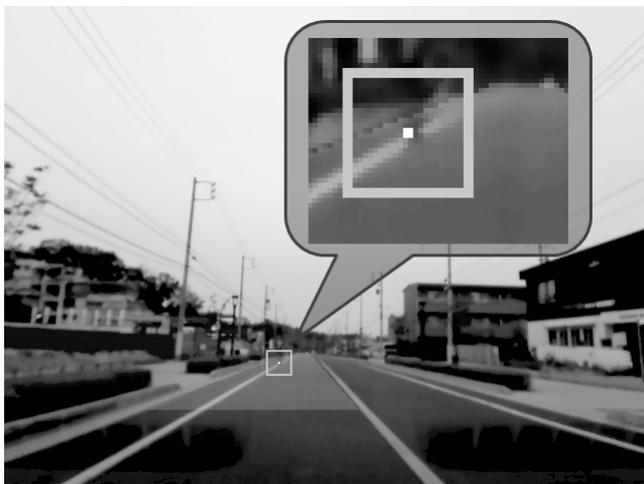
- [1] Haruya Kyutoku, Daisuke Deguchi, Tomokazu Takahashi, Yoshito Mekada, Ichiro Ide, Hiroshi Murase, "On-road Obstacle Detection by Comparing Present and Past In-vehicle Camera Images," Proc. IAPR Conference on Machine Vision Applications 2011, pp.357-360, Jun. 2011
- [2] 久徳 遙矢, 出口 大輔, 高橋 友和, 目加田 慶人, 井手 一郎, 村瀬 洋, "現在と過去の車載カメラ映像のフレーム間対応付け," 画像の認識・理解シンポジウム (MIRU2011), pp.831-838, Jul. 2011
- [3] 石川 尊之, 山崎 俊彦, 相澤 清晴, "GPS と画像特徴を用いた車載映像中の街並変化の検出," 画像符号化・映像メディア処理シンポジウム (PCSJ・IMPS2005), I-4.08, Nov. 2005
- [4] 佐藤 准嗣, 高橋 友和, 井手 一郎, 村瀬 洋, "GPS 座標付き全方位映像群からの市街地映像マップの構築と街並変化の検出," 信学論, J90-D, No.4, pp.1085-1095, Apr. 2007
- [5] 高橋 英之, 堀 磨伊也, 神原 誠之, 横矢 直和, "全天球画像データベース作成のための動物体除去と色調統一," 画像の認識・理解シンポジウム (MIRU2010), pp.1933-1940, Jul. 2010
- [6] 内山 寛之, 出口 大輔, 高橋 友和, 井手 一郎, 村瀬 洋, "複数画像系列の部分画像選択に基づく移動物体を含まない車載カメラ映像の生成," 信学論, J94-D, No.12, pp.2093-2104, Dec. 2011
- [7] 富士通テン(株), "運転支援システム用フュージョンセンサの開発," 富士通テン技報, Vol.37, pp31-39, Jun. 2001
- [8] 本田技研工業(株), 技術一覧, <http://www.honda.co.jp/tech/autof/>



(a) 歩行者 (約 60 m)



(b) ボール (約 44 m)



(c) パイロン (約 48 m)



(d) 路上駐車車両 (約 55 m)



(e) 前方走行車両 (約 39 m)

図 8 遠方の障害物検出結果の例

[9] トヨタ自動車 (株), テクノロジー,  
<http://www.toyota.co.jp/jpn/tech/index.html>

[10] 日産自動車 (株), 技術開発の取り組み,  
<http://www.nissan-global.com/JP/TECHNOLOGY/>

[11] 西田 健次, 栗田 多喜夫, “特徴選択と Soft-Margin SVM の Boosting を用いた歩行者検出,” 信学技報, PRMU2004-187, Feb. 2005

[12] 尾崎 貴洋, 山内 悠嗣, 藤吉 弘亘, “Joint HOG 特徴を用いた 2 段階 AdaBoost による車両検出,” 動的画像処理実用化ワークショップ (DIA2008), I1-13, Mar. 2008

[13] John Canny, “A Computational Approach to Edge Detection,” IEEE Trans. Pattern Analysis and Machine Intelligence, Vol.8, No.6, pp.679–698, Nov. 1986