

卒業論文 2019 年度 (令和元年)

QR コードを用いたナビゲーションシステムの開発

慶應義塾大学大学院 環境情報学部環境情報学科  
井手田悠希

QR コードを用いたナビゲーションシステムの開発

現在 UAV の自律飛行手法の多くは GPS での誘導が多く、GPS が利用できない環境下では LIDAR やステレオカメラ、RGBD カメラなど何かしらの測量センサを積載し、それらの情報を基に飛行経路計算や障害物回避を行っている。GPS が利用できない環境とは橋の下や倉庫等の屋内など遮蔽物がある環境が挙げられる。

キーワード:

1. MAV, 2. 自己位置推定, 3. SLAM, 4. QR コード

慶應義塾大学大学院 環境情報学部環境情報学科  
井手田悠希

Abstract of Bachelor's Thesis - Academic Year 20xx

Development of navigation system with QR code
---

I can't write English.

Keywords :

1. Thesis, 2. RG, 3. Jun Murai Lab., 4. L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X

Keio University Bachelor of Arts in Environment and Information Studies

Yuki Ideta

# 目次

第1章	序論	1
1.1	本研究の背景	1
1.1.1	自己位置推定手法の発展	1
1.1.2	倉庫内での物品管理方法	1
1.2	本研究の問題と仮説	1
1.3	本論文の構成	2
第2章	本研究の要素技術	3
第3章	本研究における問題定義	4
第4章	提案手法	5
4.1	概要	5
第5章	実装	6
5.1	概要	6
5.2	SLAM	6
5.2.1	Graph Based SLAM	6
第6章	評価	7
6.1	評価内容	7
第7章	関連研究	8
7.1	Nanomap	8
7.2	Octomap	8
7.3	実用性を備えた手のひらサイズ・完全オンボード処理 UAV	8
7.4	DeepDrone	9
7.5	TDOA を用いた UAV の自己位置推定	10
7.6	TERM プロジェクトでの成果	10
第8章	結論	11
8.1	本研究のまとめ	11
8.2	本研究の課題	11

付 録 A 付録だよ	12
A.1 付録内容だよ . . . . .	12
謝辞	13

# 図 目 次

5.1	構成図 . . . . .	6
7.1	圧縮率の違いによる生成物の違い . . . . .	9
7.2	シミュレータ上のゲート . . . . .	9
7.3	フラフープ通過飛行モデル . . . . .	10

# 表 目 次

# 第1章 序論

本章では本研究の背景，課題及び手法を提示し，本研究の概要を示す．

## 1.1 本研究の背景

### 1.1.1 自己位置推定手法の発展

モバイルデバイスの高度化やセンサの小型化，計算能力の向上により高度な処理が可能となった．これにより自己位置推定の様々な手法が提案され，その精度も向上を続けている．しかしながら実運用を考慮する上で運用コストや機体性能，環境による制約が多く，要件に応じた適切な自己位置推定手法を取る必要がある．

### 1.1.2 倉庫内での物品管理方法

## 1.2 本研究の問題と仮説

現在自己位置推定には GPS(Global Positioning System) を用いる手法が非常に有力であり頻繁に用いられる．しかし，屋内等の理由により直上方向に遮蔽物がある場合にはその精度が著しく低下することや利用できないという状況が発生する．

本研究では倉庫での物品管理に利用するドローンの為のナビゲーションシステムの開発を目標としている．倉庫で物品管理にドローンを用いる上で求められるものとして第一に業務利用する以上そのメンテナンス性が挙げられる．

ハードウェア面でのメンテナンスはもとよりソフトウェア面でのメンテナンス性は非常に重要である．倉庫内を複数機で巡回する形式のドローンの運用を考えるとその経路情報の管理はいくつか方法が考えられる．はじめに考えられるのは機体それぞれに飛行プログラムの一部として経路情報を書き込む方法である．外部との通信を必要とせず自律飛行性能は高くなるというメリットがあるが，常に最新の経路情報で飛行させようとすれば経路情報のバージョン管理や飛行前のアップデート確認の手間が必要となるというデメリットがある．次に考えられるのがグラウンドコントロールシステムによる中央集権的な管理である．基本の飛行システムさえ書き込んでおけば経路情報と誘導はグラウンドコントロールシステム側で一元管理が可能になり飛行前のアップデートの確認の手間は不要になるというメリットがあるが，機体側は外部通信機構が必須になる上グラウンドコントロールシステム側での複数機体の管理，グラウンドコントロールシステムと各機体とのコミュニケー



ションが必要となる上に機体数が増えた場合にそのネットワークの帯域も問題となる可能性があるというデメリットがある。

加えてこれら方式では機体数が増えるに連れてそれぞれのデメリットは大きな物になる上、管理対象の規模が大きくなる場合その経路情報も同時に変更になると考えられ、規模変更に合わせてシステム自体の修正が必要になる。

そこで今回は機体数の増加による管理コストの増加を抑えられるように経路情報に関してステートレスなナビゲーションシステムを QR コードを用いて開発する。

## 1.3 本論文の構成

本論文における以降の構成は次の通りである。

1 章では、導入を述べる。

2 章では、背景を述べる。

3 章では、本研究における問題の定義と、解決するための要件の整理を行う。

4 章では、本研究の提案手法を述べる。

5 章では、4 章で述べたシステムの実装について述べる。

6 章では、3 章で求められた課題に対しての評価を行い、考察する。

8 章では、本研究のまとめと今後の課題についてまとめる。

## 第2章 本研究の要素技術

本章では本研究の要素技術となる PnP 問題と GraphBasedSLAM と QR コードについて各々整理する.

## 第3章 本研究における問題定義

カメラが搭載されている機体で、移動制御が行えるという事を条件にした自律制御を目的とする。また、本手法はカメラ映像と移動制御が自由に行える機体であればどのような機体であっても利用できることを目指す。

また、GPS が利用できない倉庫等の屋内での自己位置推定を行い、安定した自律飛行をできるようにする事を目的としている。

## 第4章 提案手法

本章では提案手法について述べる.

### 4.1 概要

基本の構成は以前作成した飛行モデルと変わらず、フラフープ検出部分を QR コードに変更したモデルで第一段階の実験を行う。

## 第5章 実装

本章では提案手法の実装について述べる.

### 5.1 概要

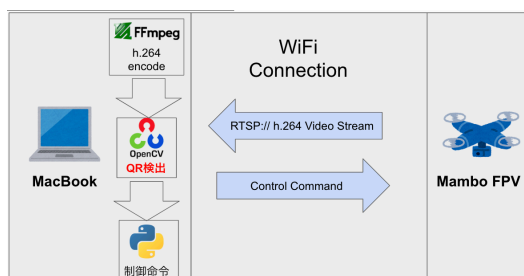


図 5.1: 構成図

### 5.2 SLAM

SLAM の説明

#### 5.2.1 Graph Based SLAM

Graph Based SLAM の説明

## 第6章 評価

本章では、提案システムの評価について述べる。

評価方法としては段階をいくつかに分け、段階に応じた評価を行う。まず第一段階は各地点同士の距離をどこまで離しても飛行可能かを評価する。QRコード同士の距離が離れれば離れるほどマーカーの未認識区間が広くなり、自己位置推定が難しくなる。そのため、QRコードでの経路制御の限界距離をここで記録し、距離とコース通りの飛行の成功率を計測する。ここでの飛行の成功、不成功は以下のように定義する。

「任意のQRコードAの正面からスタートし、次の地点Bへ到達し、QRコードを5秒以上フレームインし続ける事が出来るか。」

という条件を以って成功、不成功を定義する。

上記の評価に加えて、安定して地点間の移動が可能になった場合に次の段階に入る。次の段階では既存の他のシステムとの比較を行う。周回コースを用意し、同じコースを飛行する上でQRコードを用いた自己位置推定システムとVO(Visual Odometry)での自己位置推定と比較する。精度の比較はコースの周回速度と成功率で比較する。成功率は上記での定義を同様に用いる物とする。

### 6.1 評価内容

## 第7章 関連研究

基本的にドローンが自律飛行を行う際に必要とされる処理がいくつかある。そのうちの2つが自己位置推定と姿勢推定である。自己位置推定とは、ドローンが飛行している空間の中で自分がどの位置にいるのかを認識する事である。姿勢推定とは自分が水平方向に対してどの程度傾いているのか、鉛直方向に対してどの程度回転しているかといった事を認識することある。

### 7.1 Nanomap

これらを行なっている関連研究として Nanomap[?] という飛行モデルがある。においては 2D-LIDAR を用いた飛行経路探索手法が取られており、取得した点群データを過去数フレーム分を記憶しておき、過去の数フレーム分のデータと現在のフレームとの点群の変量によっておよその障害物の位置を認識している。こちらの手法では、物体を正確に捉えることは放棄し、不確実な部分を物体の存在している可能性のある範囲として捉えている。視野にある物体のある可能性も含めて1番物体が少ない方向を飛行経路として選定し、飛行している。

### 7.2 Octomap

他に、ドローンに限らずロボット工学全般で利用されてきた Octomap[?] がある。こちらも Nanomap と同様に LIDAR を用いて周辺の環境情報を扱うものであるが、こちらは LIDAR を用いて実際に周囲を点群からモデリングして周辺状況を把握する。

Octomap ではモデリングする際に近い点群同士を同じ物体としてまとめ1つのブロックにするということを繰り返し、樹構造的にブロックを生成する為、生成後のデータは繰り返す回数等のパラメータによっては小さく圧縮することもできる。しかし、実際に点群からモデルを生成するとなるとその計算量は非常に多く、高性能な小型コンピュータが現れている現在においても処理負荷が大きく、特にドローンにおいては積載量に制限がかかりやすい為扱いにくいものとなっている。

### 7.3 実用性を備えた手のひらサイズ・完全オンボード処理 UAV

また、これらのように LIDAR を使用せず、CMOS センサーのみで自律飛行を行なっている例もある。

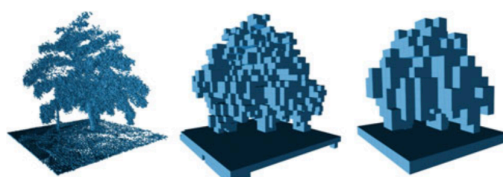


図 7.1: 圧縮率の違いによる生成物の違い

実用性を備えた手のひらサイズ・完全オンボード処理 UAV のための 3 次元自己位置推定手法の提案と全自動飛行の実現 [?] では自己位置推定で使用するセンサーは CMOS センサーを利用した自律飛行を実現している. CMOS センサーからの映像を FPGA にストリームして FAST[?] による特徴点抽出処理を行い, その結果を Brief[?] を用いて表現し, MCU に流し込み処理している. この研究での目的は外部処理系に依存せず, ドローン上で全て完結する自律飛行可能な小型ドローンの開発で, 限定条件下 (新聞紙を敷き詰めた床面) の上で飛行させ, 特徴点を十分に検出できるようにした上で, 飛行させ想定通りの飛行を実現している.

## 7.4 DeepDrone

他に今回の研究のベース物として DeepDrone[?] が挙げられる. こちらではドローンレースを自律飛行で行う為に自律飛行モデルを提案している. ドローンレースとは基本的にゲートを順に潜りながら飛行することが条件となっているドローン競技である. このゲートを RGB カメラで撮影した映像を推定モデルに対し,  $200 \times 300$  の画像を所与として  $\{\vec{x}, v\}$ , を推定結果として得る.  $\{\vec{x}$  は  $\vec{x} \in [-1, 1]^2$  と定義され正規化された入力画像の中にある目標とするゲートへの方向を表していおり,  $v \in [0, 1]$  は飛行速度を正規化して表している.

DeepDrone では訓練にシミュレータでのデータと現実世界でのデータを使っている. 両者とも理想とする軌道とのズレを計算しそのズレを損失関数に入力し学習を進めていく. シミュレータ上では直接理想とする軌道とのズレを取得し, 実空間では実際に手動で実際

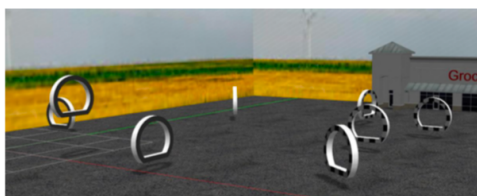


図 7.2: シミュレータ上のゲート

のコース上を運び, ゲートを通過させるなどしてデータを収集していた.



## 7.5 TDOA を用いた UAV の自己位置推定

他に屋内でドローンの位置測位を行っている例として Scalable and Precise Multi-UAV Indoor Navigation[?] が挙げられる。これは TDOA-UWB という方式を用いたものである。TDOA(Time Differences of Arrival) とは電波を用いた位置推定手法であり TOA(Time of Arrival) とよく比較される。Time of Arrival では電波を発信する送信機と位置推定を行う受信機との構成で行われる。送信機と受信機で時刻同期を行った上で、各送信機からの伝播時間を計測。この電波時間から距離を計算し、複数の送信機を用いると位置推定を行う事が出来る。

一方で TDOA では時刻同期の必要はなく、送信されてくる電波の時間差を用いて位置推定を行う。今回挙げているこの例では TDOA による位置測位を行うのに UWB を電波として用いている。

## 7.6 TERM プロジェクトでの成果

他に関連研究として自身の以前作成した飛行モデルをここで紹介したい。前回作成したモデルは黄色のフラフープをターゲットとしてフラフープをハフ変換とカラーフィルタを利用して検出し、そのフラフープを通過するというものである。実際のシステム概略図は以下のようにになっている。

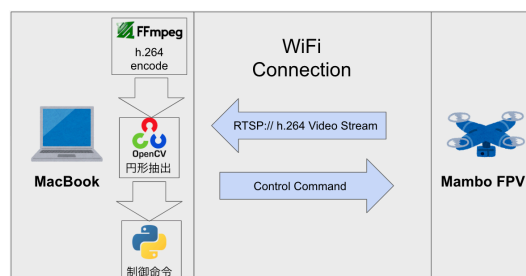


図 7.3: フラフープ通過飛行モデル

この飛行モデルでは歪み補正や傾きを考慮しておらず、地図情報を生成してもいない為一度フラフープがフレームアウトしたり、フラフープの正面方向に対して 30 以上角度がついてしまうと通過率が著しく落ちる事がわかっている。

## 第8章 結論

本章では，本研究のまとめと今後の課題を示す．

### 8.1 本研究のまとめ

今回のこのシステム実際に使う上では間違っって他の QR コードを認識してしまったり、悪意ある人間によって QR コードがすり替えられていないかの検証システムが必要になってくる。その場合には jwt などの方式で QR コード内のデータに署名をする。という事で対応できるが、QR コードの場所が置き換えられてしまう、複製されてしまう。という問題は残る。

これらの事より本システムは悪意のある人間がいない環境での利用が制約として加わることになると考えられる。

### 8.2 本研究の課題

## 付 録 A 付録だよ

### A.1 付録内容だよ

書くよ

## 謝辭