

「運転支援機能が搭載されているから、安心」ではありません！！

運転支援機能とは、運転者の運転を支援する機能であり、飽くまでも運転操作の主体は運転者です。

これまで、衝突被害軽減ブレーキ、定速走行・車間距離制動制御（ACC）等、運転支援機能の性能の過信・誤用を原因とした交通事故が発生しており、海外でも同様の事故が発生しています。

運転支援機能は、飽くまで運転者が絶えず前方・周囲の状況を確認し安全運転を行うことを前提としたものであり、特定の条件下でシステムが運転制御を代替する自動運転ではありません。

また、一定の速度以上で走行している場合には、センサーが前方の障害物を検知することができず、運転支援機能が適切に作動しない場合があるなど、それぞれに作動する条件や具体的な機能が異なります。

このため、運転者は、その機能の限界や注意点を正しく理解し、機能を過信・誤用せず、責任を持って安全運転を行う必要があります。

また、最近では、複数のメーカーから、ハンズ・オフ機能付運転支援車が発売されています。

ハンズ・オフ運転支援機能とは、一般的に、ACCやレーン・キープ機能を組み合わせた高度な運転支援機能として、ドライバーがハンドルから手を離しても走行できるとされる機能であり、ドライバーの運転負荷を軽減することなどを目的としたものとされています。

ハンズ・オフ運転支援機能は、自動運転ではなく、この機能を使用中であっても、運転者は絶えず前方に注意するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作する必要があります。

特に、運転時間が長くなってきた場合、機能を過信して注意義務の履行がおろそかになっていないか運転者が自戒することが大切です。

お持ちの車について不明点がある場合や、車を購入される際には、ディーラー等において、その運転支援技術の機能や注意点について、よく御確認ください。

【参考】 米国国家運輸安全委員会による事故報告書の概要

米国国家運輸安全委員会（NTSB）は、2018年1月に米国カリフォルニア州で発生したA社製車両（以下「A車」という。）が前方静止車両に追突した事故についての報告書を公表した。

A車の事故に関する報告書（2019年8月22日付）^{注1}の内容

1 事故概要

2018年1月22日（月）午前8時40分頃（現地時間）、米国カリフォルニア州の州間高速道路405のHOV車線^{注2}において、ADAS（先進安全運転支援システム）を搭載したA車が、別件事故処理のため停車中のハイウェイパトロール車両に追突した。事故直前、A車の前方車両が当該パトロール車両を避けるため車線変更した後、A車は加速し、31mph（約50km/h）で当該パトロール車両（当時、無人）に追突したもので、負傷者はなく、衝突時、A車はADASが作動中であった。



図1 事故現場



図2 事故により破損したA車

なお、A車の運転者については、以下のとおりである。

- 47歳男性
- 違反・事故歴なし
- A車を事故の約半年前に購入
- ディーラーは、ADASの使用方法を教示済

2 A車のADAS

A車のADAS（レベル2であり、官民ITS構想・ロードマップ2019における自動パイロット（レベル3）とは異なる。）は、以下に示す機能から構成されているほか、ADASの機能として、AEB（衝突被害軽減ブレーキ）及び自動駐車機能が搭載されていた。

- TACC(Traffic Aware Cruise Control)：カメラ、ミリ波レーダー及び超音波センサーからの情報に基づき速度を変更するACC（定速走行・車間距離制御装置）
- オートステア：LKAS（車線維持支援制御装置）のことで、A社は、高速道路及び自動車専用道路での使用を想定している。TACC作動時のみ作動し、オーナーズマニュアルには、作動中、運転者はハンドルに手を添えていなければならない旨が記載されている。

注1：<https://www.nts.gov/investigations/AccidentReports/Reports/HAB1907.pdf>

注2：HOV車線（High-Occupancy Vehicle lane）：乗員の多い車両の優先車線。電動自動車であるA車は、一人乗りでも同車線の走行を許容される。

3 事故発生前のA車の動き

(1) 車両制御状況

ADAS稼働時間(29分4秒)中、システムは運転者のハンドル操作を検知しておらず、運転者がハンドルに手を添えているのを検知した時間は僅か78秒であった(図3及び図4)。

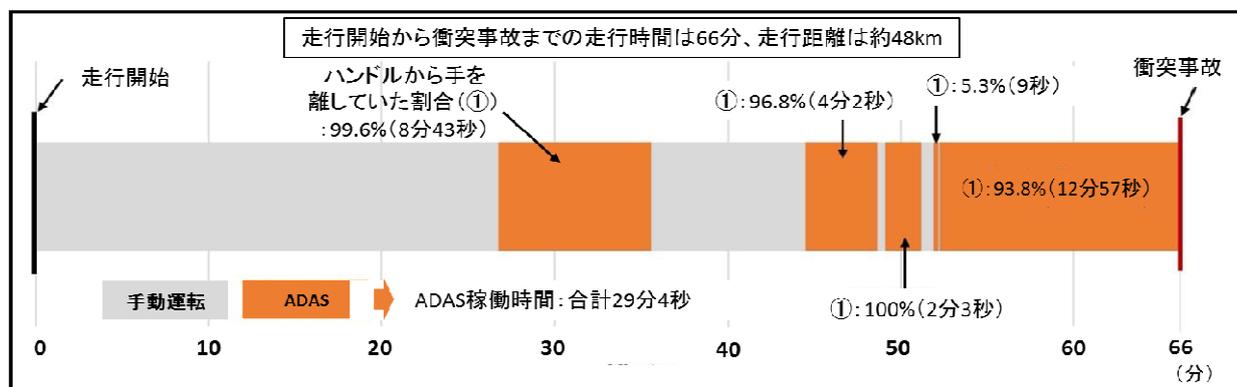


図3 車両制御状況

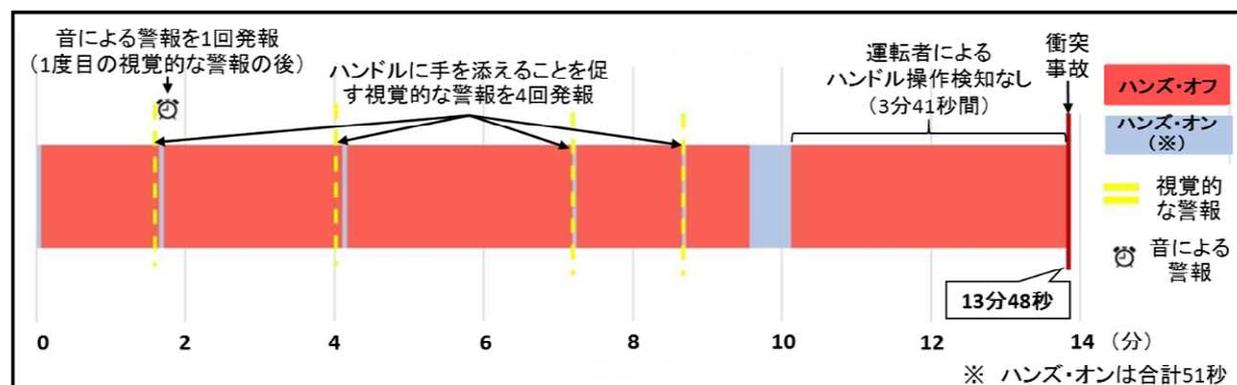


図4 衝突事故直前のADAS作動時(約14分間)の状況

4 システムの限界

A社によると、AEBの作動にはミリ波レーダー及びカメラの双方の検知が必要で、前方車両が複雑又は特殊な形状の場合、システムが動作対象であると認識できない又は認識が遅れる場合がある。

また、オーナーズマニュアルには、「TACCはすべての対象物を検知可能ではなく、特に、50mph以上で走行中、ブレーキ、減速がなされない場合がある。(中略)そして、前方車両が走行経路上から(車線変更などで)外れ、静止車両や静止物が正面に現れた場合(も同様である。)」と記載されている。

5 NTSBによる原因推定

NTSBは、「運転者が運転操作に注意を向けていれば、衝突を回避する又は衝突被害を軽減する措置がとれたであろう」としており、事故の原因を、「運転者が、ADASに対する不注意及び過信により、走行経路上の静止車両(ハイウェイパトロール車両)への対処を行わなかったこと並びに車両製造者のガイダンス及び警告に従わずにADASを使用したこと」としている。