

現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません！！

平成28年11月に千葉県八千代市において事故が発生した日産の「プロパイロットシステム」を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が自律的に安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

平成 28 年 11 月、千葉県八千代市において、日産自動車(以下「日産」という。)社製の試乗車が、「プロパイロットシステム」を使用した走行中に、運転者が前方停止車両を認識していたにも関わらず、自動車販売店店員の誤った認識に基づく指示により、ブレーキをかけずに走行した結果、走行環境の影響から衝突被害軽減ブレーキが作動せず、前方停止車両に追突し、前方停止車両に乗車中の2名が負傷する事故が発生しました。

日産社製の「プロパイロットシステム」を含め、現在実用化されている「自動運転」機能は、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提とした「運転支援技術」であり、運転者に代わって車が自律的に安全運転を行う、完全な自動運転ではありません。

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、機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要があります。

警察庁・国土交通省では、今回の事故を踏まえ、自動車ユーザーの方への注意喚起を改めて徹底することとし、本日、(一社)日本自動車工業会、日本自動車輸入組合、(一社)日本自動車販売協会連合会、(一社)全国軽自動車協会連合会及び(一社)日本中古自動車販売協会連合会(順不同)に対し、自動車の販売時等に、販売店員は機能の限界や注意点を正しく理解した上で、自動車ユーザーの方に対して上記の点を十分に説明するように要請しました。

なお、自動車ユーザーの方におかれましては、お手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、ご確認ください。

【参考1】 日産社製の自動車に搭載された「プロパイロットシステム」

日産社製の自動車に搭載された「プロパイロットシステム」は、通常の車と同様、運転者が前方・周囲を監視しながら安全運転を行うことを前提に、車線維持支援、車間距離制御支援、衝突被害軽減ブレーキ等を行う機能に過ぎません。(※)

(※) 「官民ITS構想・ロードマップ2016」(平成28年5月20日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)における自動運転のレベル分けでは、レベル2に相当。

また、天候や周囲の交通の状況等によっては、これら機能が適切に作動しなくなることや、作動を突然停止することがあります。

したがって、運転者が、「プロパイロットシステム」を使用中に注意を怠ることは、極めて危険です。また、万が一事故が発生した場合には、原則として運転者がその責任を負うこととなります。

【参考2】 安全運転支援システム・自動走行システムの定義(官民ITS構想・ロードマップ2016より抜粋)

＜システムによる車両内ドライバー機能の代替＞

分類	概要	注(責任関係等)	左記を実現するシステム	
情報提供型 ²	ドライバーへの注意喚起等	ドライバー責任	「安全運転支援システム」	
自動制御活用型	レベル1 : 単独型	加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う状態	ドライバー責任	「準自動走行システム」 「自動走行システム」
	レベル2 : システムの複合化	加速・操舵・制動のうち複数の操作を一度にシステムが行う状態	ドライバー責任 ※監視義務及びいつでも安全運転できる態勢	
	レベル3 : システムの高度化	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する状態	システム責任(自動走行モード中) ³ ※特定の交通環境下での自動走行(自動走行モード) ※監視義務なし(自動走行モード: システム要請前)	
	レベル4 : 完全自動走行	加速・操舵・制動を全てシステムが行い、ドライバーが全く関与しない状態	システム責任 ※全ての行程での自動走行	

(注1) いずれのレベルにおいても、車両内ドライバーは、いつでもシステムの制御に介入することができる⁴。