

原議保存期間	1年(平成30年4月13日まで)
有効期間	二種(平成30年4月13日まで)

警 視 庁 交 通 部 長 殿
各 道 府 県 警 察 本 部 長
(参考送付先)
警 察 大 学 校 交 通 教 養 部 長
各 管 区 警 察 局 広 域 調 整 担 当 部 長

警察庁丁交企発第100号
平成29年4月14日
警察庁交通局交通企画課長

「自動運転」機能の利用に関する運転者等に対する注意喚起について(通達)
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たところである。

当該事故を踏まえ、警察庁においては、国土交通省と共同して、「自動運転」機能の利用について運転者や自動車販売店等に対する注意喚起を実施することとしたので、各都道府県警察においても、別添資料を交通安全教育や広報啓発活動等に活用するなどして、運転者や自動車販売店等に対する注意喚起を実施されたい。

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。