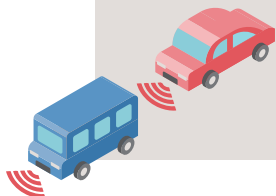


運転支援技術とドライバーの注意点



岩貞 るみこ Iwasada Rumiko モータージャーナリスト

内閣府SIP自動運転推進委員会構成員。国際交通安全学会会員。「ドライバーのクルマ生活向上」「こどもの安全」をテーマに活動。イタリア在住経験を活かし、グローバルなユーザー視点から交通政策に対して積極的に発言するほか、命の大切さを子どもたちに伝えるため、児童/ノンフィクション作家として著書多数。最新刊に「法律がわかる! 桃太郎こども裁判」(講談社、2022年)



ドライバーを支援する

近年、クルマにはさまざまな先進技術が搭載されています。「先進運転支援システム」「安全運転支援技術」「自動運転技術」など呼び方はいろいろありますが、ここでは「運転支援技術」という言葉で説明していきます。

運転支援技術は言葉のとおり、ドライバーを支援する技術です。事故を起こさないために直接支援するもののほか、ドライバーの疲労を減らすことで集中力を保たせ、事故を起こしにくくするものもあります。

直接支援する代表的なものの1つは、**衝突被害軽減ブレーキ**です。ドライバーが前方の人やクルマなどに気づくのが遅れたとき、ドライバーに警告灯や警告音で伝え、それでもドライバーがブレーキを踏まない場合は代わりに急制動をする技術です。衝突被害軽減ブレーキは自動ブレーキと呼ぶ人もいます。自動ブレーキというと、ぶつからないイメージがありますが、絶対にぶつからないわけではありません。走行速度が高過ぎたり、路面が濡れてブレーキが利きにくかったり、目の前に人が突然飛び出してくるなどすれば、衝突を防ぐことはできません。ただ、少しでも速度を落とすことができれば被害は軽減できます。(公財)交通事故総合分析センターのデータによると歩行者事故の場合、衝突時の速度が時速30km以下になると、死亡重傷率が極めて低くなることが分かっています。

ドライバーの疲労を減らす技術としては、

ACC(Adaptive Cruise Control)があります。クルーズコントロール、クルコンと呼ばれることもありますが、高速道路を走行中に任意の速度をセットすれば、その速度で走り続けてくれる技術です。近年装着されているものは、Adaptive(メーカーによってはActiveなど)というように、前方に遅い車両がいる場合はその車両と一定の車間距離を維持するように速度を保つ機能も付いています。ドライバーはアクセルペダルで速度を調整する必要がなく、トンネルやサグ(上り坂)を起点に速度が落ちることによって発生する高速道路の渋滞緩和にも効果がある技術です。

運転支援技術にはこのほかにも、駐車場から発進するときにアクセルとブレーキを踏み間違えても(シフトレバーの前進と後退を入れ間違えた場合なども)、障害物に向かっての急加速を抑制する**ペダル踏み間違い時加速抑制装置**などがあります。また、高速道路では車線の中央を走るようハンドルを支援する**レーンキープアシスト**やドライバーが居眠り状態でふらふら走っていると警報などを出す(車種によって警報の出し方が異なります)**ふらつき警報**。また、車線変更をするためにウィンカーを出すと自動で車線変更をする、前方の車両が遅ければ自動で追い越しをする(**写真**)、さらに、一定の条件がそろえば手放しで走れるクルマも登場しています。

事故の責任は、ドライバーにある

気をつけたいのは、こうした運転支援技術は

写真 追い越し提案機能の画面例



※運転席のコックピットディスプレイに表示される

万能ではなく、すべて限界があるということです。前方の人や車両をとらえるセンサー部分に雨や雪が付着すれば、機能は停止します。また、白線がかすれていたり、強烈な西日でアスファルトの路面が照らされているような所では、白線を読み取ることができません。正常に作動できていない状況は、速度計の周辺に警告が表示されドライバーが把握できるようになっています。ドライバーは表示されているマークが何を示しているのか、いま一度、取扱説明書を読み、ぜひ、理解しておいてください。

こうした運転支援技術は、あくまでも支援であり自動運転ではありません。つまり、事故が起きた場合の責任はすべてドライバーにあります。よく誤解されますが、手放し運転自体は違法ではありません。道路交通法第70条の安全運転の義務に「運転者は、ハンドル、ブレーキなどを確実に操作し(一部抜粋)」とありますが、ハンドルを握り続ける必要はなく、「放してもいいが、周囲を常に監視して、いざというときはすぐにハンドルを的確に操作できるようにすること」という意味です。現在、販売されているクルマは、すべて運転支援技術を搭載したクルマであり、周囲の状況を監視する監視義務、および事故を起こさないように運転する責任はドライバーにあるため、ハンドルから手を離れた状態で事故を起こせば「クルマが曲がってくれなかった!」という言い訳は通用しません。同様に、被害軽減ブレーキも事故を起こした場

合は、止まることができずにぶつかるような状況を作ったドライバーが責任を問われます。

これが自動運転車になれば、事故が起きたときはクルマの責任になります。周囲の監視義務などをクルマが負うことになるからです。ただし、2022年9月時点で、世界のどこにも自動運転車は販売されていません。2021年にホンダのレジェンドが高速道路の渋滞時のみ自動運転として走れる技術を搭載しましたが、リース販売であり、現在は販売を終了しています。

自分のクルマを正しく理解する

残念なことに、「自動運転」という言葉を使った広告や、動画投稿サイトに手放しで走行する動画が多数投稿されており、ユーザーが自身のクルマも自動運転であると誤解する流れがあることは否めません。この状況を重くみた国土交通省は、「運転支援であると分かるように表示せよ」という指導を行い、少なくとも広告はなくなったと感じています。ただ、一度入った情報はアップデートされにくいようで、自動運転と誤解して手放し運転をしたり、前方不注意で追突事故を起こすケースが発生しています。

同じ名前の運転支援技術であっても、メーカーによって性能に違いがある場合もあります。国土交通省と自動車事故対策機構(NASVA)では、ユーザーが安全なクルマを選べるように、自動車アセスメントを行っており、予防安全性評価として衝突被害軽減ブレーキ試験の結果も公表しています。こうした情報もぜひ、参考にしてほしいと思います。

運転支援技術は進化を続け、2021年11月には軽トラックを含めすべての新型車に衝突被害軽減ブレーキが標準装備されることになりました。とはいえ、いくら運転支援技術が搭載されても、自分のクルマを理解し、最後まで責任を持って走らせるという基本は変わりません。技術の限界を知り、甘えず過信せずに安全運転をお願いします。