

運転支援システムの適正使用について

1. 背景

- 昨今、「レベル 2」の自動運転技術を搭載した自動車の市販化が進んでいる。一方、本年 5 月、米国において、テスラモーターズ社製の自動車が、「オートパイロット」(Autopilot) 機能を使用しての走行中に側方から進入したトレーラーに突入し運転者が死亡する事故が発生するなど、運転支援システムの過信に起因すると考えられる事故も発生している。
- 米国 NHTSA は、本年 9 月、自動車メーカー等に対して、レベル 2 を含む自動運転技術を搭載した自動車の公道走行や販売に当たり、機能の説明や安全確保策に係る 15 項目について、あらかじめ文書で提出することを求めるガイドラインを発出している。
- また、今後の車両安全対策の方向性をとりまとめた「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会報告書(平成 28 年 6 月)」においても、「自動走行技術は、自ら運転するドライバーのみならず一般消費者にとって「夢の技術」として期待され過ぎている部分があり、その結果として誤解や過信の問題が心配視される。このため、消費者教育を徹底させることが重要である。また、自動走行に対する社会全般の正しい理解を深めるため、行政、自動車メーカー等の関係者は広報・啓発に取り組むべきである。」「先進安全技術や自動走行技術は、ドライバーが正しく理解し適切に使用しなければ、かえって危険を惹起する恐れがある。このため、自動車ユーザーに対してこれら技術の正しい使用法を周知・徹底するための枠組みについて検討すべきである。」等とされている。

2. 論点

- (1) レベル 2 を含む運転支援システムの適正使用の徹底のため、自動車の設計、広告、販売時等に、それぞれどのような点に留意すべきか。また、そのための枠組み(基準、ガイドライン等)を策定する必要はないか。
- (2) 近年、高度化・複雑化が一層進展している自動運転技術に対し、国がそれぞれの機能、動作範囲、使用上の制限等について把握する必要はないか。
- (3) 日本においても、米国 NHTSA のガイドラインのような枠組みを構築する必要があるのではないか。(ただし、自主認証制度である米国に対して、日本は政府認証制度を採用している等の違いに留意する必要がある。)

「自動運転機能の表示に関する規約運用の考え方」について（概要資料）

1. 策定の背景・経緯

1) 自動運転の実用化に向けた取り組み

自動運転の実用化に向け、国内外の自動車メーカーにおいて研究開発が進められるとともに、公道における実証実験のルールづくりや道路交通法の整備等、政府においても社会の受容性確保のための検討が行われる等、官民を挙げた取り組みが行われている。

2) 現状の課題・懸念事項

① 自動運転機能に関するテレビCMに対する消費者の意見 ＜テレビCM＞

「ハンドルから手を放し、脇見運転をしている映像」を用いたテレビCM。テストコースでの撮影映像であるが、その旨が明瞭に伝わらず、公道における走行風景であるかのように見える。

＜消費者からの意見＞

「道交法（安全運転義務）違反を助長する」、「自動運転で公道を走行できる、実用化された技術であるかのように勘違いされる」等の意見が、日本広告審査機構に多く寄せられる。（公取協の消費者モニターからも同様の指摘あり。）

② 自動運転機能の過信が原因と思われる死亡事故の発生、行政による注意喚起 ＜事故の概要＞

本年5月、米国において自動運転機能を使用して走行中の車両がトレーラーと衝突、ドライバーが死亡する事故が発生。（ドライバーがDVDを鑑賞していたとの報道あり、事故原因等、詳細は米国当局が調査中。）

＜行政の注意喚起＞

同年7月、国土交通省及び警察庁は「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ないため、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る」との注意喚起を行うとともに、自工会及び輸入組合に対し、自動車の販売時等の機会を捉え、ユーザーに十分説明することを要請。

2. 策定の目的と基本的考え方

1) 策定の目的

- ① 販売活動の第一歩である広告表示において、自動運転機能（レベル2、準自動走行（ドライバー責任））を前提とする。以下同じ。）に関する消費者への適切な情報提供が行われることを促進する。
- ② 自動運転機能について、実際のものより優良であるかのように消費者を誤認させ、誤使用による交通事故を誘発するおそれのある広告表示を防止する。
- ③ 事業者間の公正な競争を確保・促進（他の事業者との競争上、行き過ぎた広告表示が行われることを防止）する。

2) 基本的考え方

- ① 自動運転機能の現開発段階（レベル2、準自動走行（ドライバー責任））等を踏まえ、自動運転機能について表示する場合は、自動運転機能の限界や注意点、「機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要がある旨」を表示することを義務付ける。
- ② 実際には完全な自動運転ではない（作動には限界・条件がある）にもかかわらず、完全な自動運転である、ドライバーの運転操作が一切必要ない等、自動運転機能について、実際のものよりも優良であるかのように誤認させるおそれのある表示は、不当表示として禁止する。
- ③ 自動運転機能について、実際のもの又は競争関係にある他の事業者のものよりも著しく優良であると誤認されるおそれのある表示は、不当表示として禁止する。

3. 規約運用の考え方の概要

規約第7条（不当表示の禁止）第2号（新車の性能等について誤認させる表示）及び第7号（新車の内容等について実際のもの、他の事業者のものより優良であると誤認させる表示）に基づき、「自動運転機能の表示に関する規約運用の考え方」を次の通り定める。

なお、本運用の考え方の内容は、現状（レベル2）を前提としたものであり、今後の自動運転機能の開発の進行等を踏まえ、所要の見直しを行うものとする。

- 1) 自動運転機能について表示する場合は、自動運転機能の限界や注意点、「機能を過信せず、責任を持って安全運転を行う必要がある旨」を別に定める方法により表示する。
- 2) 表示する自動運転機能の作動範囲等に限定を伴う場合は、例えば「高速道路同一車線自動運転機能」等、その内容が自動運転機能の表示と一体として認識されるよう表示する。
- 3) ハンドルから大きく手を放した運転、脇見運転、無人運転により公道を走行する映像等、ドライバーが道路・交通状況の監視や緊急時における運転操作を行わなくても自動運転システムにより安全に走行できるかのように誤認されるおそれのある映像表現は行わない。
※ 未来をイメージした広告であることが明らかな場合や、実証実験映像であることが明らかな場合等、実用化された技術ではないことが明らかな場合は除く。
- 4) 「完全自動運転」、「自動運転機能搭載で安全」等、ドライバーが道路・交通状況の監視や緊急時における運転操作を行わなくても自動運転システムにより安全に走行できるかのように誤認されるおそれのある表示は行わない。
- 5) 実際には実用化されていない機能であるにもかかわらず、実用化されている機能であるかのように誤認されるおそれのある映像表現や表示は行わない。
- 6) その他、自動運転機能について、実際のもの又は競争関係にある他の事業者のものよりも著しく優良であると誤認されるおそれのある映像表現や表示は、規約第7条第2号及び第7号に該当する不当表示とする。