

最近、各種の運転支援システムを搭載した先進安全自動車（「Advanced Safety Vehicle」。一般に「サポカー」と呼ばれています。）が普及しています。運転支援システムは、ドライバーの運転をサポートして事故防止を図ることが目的ですが、一方でシステムに頼り過ぎることなどによる事故も発生しています。今回は、実用化されている運転支援システムの主な機能や使用に際しての留意点をまとめてみました。



運転支援システムとは

運転支援システムとは、先進技術を利用してドライバーの認知・判断・操作をサポートし、安全運転を支援するシステムのことで、次々に新しい技術が開発され実用化されています。ドライバーのミスを減少させたり、運転作業を軽減させて心身の疲労を防止することなどにより、事故防止に大きな効果が発揮されると期待されています。



実用化されている主な運転支援システム

運転支援システムにはさまざまなものがありますが、実用化されている主なものを紹介します。

※自動車メーカーや車種によって、搭載されている運転支援システムの種類や名称が異なっている場合があります。

●衝突被害軽減ブレーキ

前方の障害物との衝突を予測して警報を発し、ドライバーがブレーキ操作などの回避行動をとらない場合には自動的にブレーキを作動します。

●車線逸脱警報装置

走行車線を認識し、車線から逸脱した場合あるいは逸脱しそうになった場合に警報を発します。

●車間距離制御装置

センサーが前方の車を認識し、システムがアクセルやブレーキ操作を行うことで車間距離を一定に保ちます。

●ペダル踏み間違い時加速抑制装置

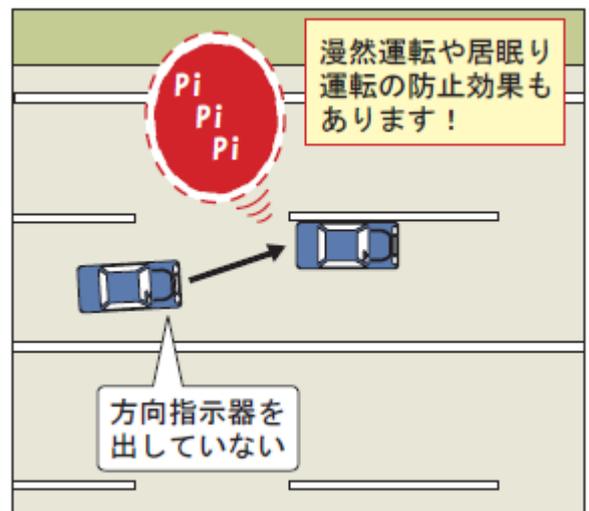
誤ってアクセルペダルを踏み込んだ場合に、警報でドライバーにブレーキ操作を促し、同時にエンジンの出力を抑え、急発進を抑制します。

●駐車支援装置

バックで駐車するとき、ハンドルを自動制御してバック駐車を補助します。



【車線逸脱警報装置の作動例】





運転支援システムの使用に際しての留意点

運転支援システムに頼り過ぎない

運転支援システムは安全運転に大いに役立つものですが、それを過信して頼り過ぎると油断が生じたり緊張感が薄れ、危険を早めに察知しようという意識が低下し、漫然運転や脇見運転に陥るおそれがあります。

運転支援システムは、あくまで「支援」をする装置であり、ドライバーになり代わって運転を行う装置ではありません。運転の主体はドライバー自身であることを忘れないようにしましょう。

作動条件や限界を正しく理解する

運転支援システムには作動条件や性能の限界があります。例えば、衝突被害軽減ブレーキでは、国土交通省がネット上に掲示している「衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！」で、どのような場合に障害物が認識できなかつたり、回避できないかが映像で解説されています。作動条件や性能の限界を正しく理解するために、その要点を紹介しましょう。

●走行速度

衝突被害軽減ブレーキには、正常に作動する規定速度が設けられており、それを超えて走行している場合には障害物を検知できず回避できないことがあります。

●周囲の環境

夜間などの暗い道路や、朝夕の逆光状態で走行しているとき、夕立の道路を走行しているときなど、周囲の環境によっては障害物を回避できないことがあります。

●路面の状態

雪道のように路面が滑りやすい状態にある道路では制動距離が長くなるため、装置は正常に作動していても障害物の手前で停止できないことがあります。また、急な下り坂でも障害物の手前で停止できないことがあります。

上記は一例です。運転支援システムの作動条件や性能は、自動車メーカーや車種によって異なる場合があります。車の取扱説明書をよく読んで、それぞれのシステムの作動条件や性能の限界を正しく理解し、適切に使用することが大切です。



「お問い合わせ先」

株式会社アサヒファシリティズ 保険事業本部 東京都江東区南砂 2 丁目 5 番 14 号

北海道 011-231-3332 東北 022-211-1631 東京 03-5683-1184 名古屋 052-231-8824

大阪 06-6201-8663 広島 082-222-7500 九州 092-441-3768