平成26年度研究調査プロジェクト（H2650）

自動車の自動化運転　その許容性を巡る学際的研究

報 告 書

平成27年３月

公益財団法人 国際交通安全学会
International Association of Traffic and Safety Sciences

研　究　組　織

プロジェクトリーダー：　今井　猛嘉（法政大学法科大学院　教授）

メンバー：　岩貞るみこ（モータージャーナリスト）
木林　和彦（東京女子医科大学医学部法医学講座 教授）
久保田　尚（埼玉大学大学院理工学研究科 教授）
横山　利夫（㈱本田技術研究所四輪 R&D センター上席研究員）
松村　良之（北海道大学 名誉教授）
矢野　雅文（東北大学 名誉教授）
岡村　和子（科学警察研究所交通科学部交通科学第二研究室 研究室長）
八幡　有信（八幡マネジメント研究所）
三浦　清洋（公益社団法人 日本交通計画協会）

研究協力者：　ルブルトン・カロリーヌ（法政大学大学院博士課程１年）

オブザーバー：　小倉　隆久（警察庁 交通局交通企画課 課長補佐）
堂前　　康（警察庁 交通局交通企画課 理事官）
來山　信康（警察庁 交通局交通企画課 課長補佐 兼 交通規制課付）
杉﨑　友信（国土交通省 自動車局 安全政策課 事故防止対策推進官）
久保田秀暢（国土交通省 自動車局 技術政策課 技術企画室長）
谷口　正信（国土交通省 自動車局 技術政策課 専門官）

目　次

１　本研究の目的 ……1

２　自動車の自動化運転を可能にする技術の進展 ……2

３　自動化運転のメリットとデメリット ……3
3-1　メリット ……3
3-2　デメリット ……3
3-3　自動化運転の光と影 ……4

４　法的許容性：許容するための環境設定、前提としての社会的需要 ……4
4-1　序論 ……4
4-2　自動化運転の条約上の許容性 ……4
4-2-1　前提事項の確認 ……4
4-2-2　各論的問題 ……5
4-2-3　レベル 3 の技術の活用可能性 ……5
4-2-3-1　技術活用のための要件確認 ……5
4-2-3-2　具体的な課題の再確認 ……6
4-2-3-2-1　現実的課題の認識 ……6
4-2-3-2-2　技術的課題 ……6
4-2-3-2-3　法的課題 ……6
4-2-3-2-4　課題の検討方法 ……7
4-2-3-2-5　海外事例調査（その序論的検討） ……7
4-2-3-2-6　海外事例の調査を踏まえて検討されるべき課題 ……9

５　今年度のまとめと今後の課題 ……10

1　本研究の目的

現在、世界規模で、自動車の自動化運転[1]を可能にする技術の研究が進められている。その進展は、社会的にも大きな関心をもたれている事項である。

当該技術の進展に向けては、日米独のメーカー等が、競争状態にある。

（Volks Wagen　HP より）

（2013 年「ホンダ、自動運転の実験車など ITS 世界会議の出展概要を発表」より）

[1]以下、「自動化運転」と略称することがある。

他方で、自動化運転の実用化に向けては、検討すべき課題も多い。それは、例えば、以下の事項である。

（ｉ）法的諸問題・自動化運転は、そもそも許されるのか

・自動化運転の事故、誰が責任を負うのか（メーカーか運転者か）

（ⅱ）法的諸問題の前提問題

・運転者の特性に応じた技術があるのか（医学、心理学的検討）

・自動化運転車両への選好は？

・事故防止への効果（渋滞時の対処法、渋滞エリアの回避法等）

（ⅲ）更なる前提事情

・自動化運転は日本で社会的に受け入れられるものか

これらの問題が山積しており、それらの多角的検討を通じて、自動化運転の将来像を建設的に模索することが必要だと思われる。

レベル	内容
レベル０ (No-automation)	常時、運転者が、運転の制御（操舵、制動、加速）を行う
レベル１ (Function-specific automation)	加速・操舵・制動のいずれかを自動的に行う
レベル２ (Combined function automation)	運転者は常時、運転状況を監視操作する必要があるが、加速・操舵・制動の内、複数の操作が自動的に行われる
レベル３ (Limited self-driving automation)	システムが、加速・操舵・制動を全て自動的に行うが、緊急時やシステム限界等の場合は、運転者が自ら操作を行う
レベル４ (Full self-driving automation)	運転操作、周辺情報の収集・監視を、全てシステムに委ねて走行させる

２　自動車の自動化運転を可能にする技術の進展

これらの問題を検討する前提として、自動化運転に係る技術の水準を整理することが必要である。

当該技術水準の整理係る事実上の世界標準は、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)が示す、以下の整理である。

この整理は、あくまで大綱を示すものに過ぎず、現時点での技術の発展に対応できていない等の批判もある。しかし、多くの国際会議等でも、この整理が前提とされていることから、本研究でも、この整理を議論の出発点に置くことにした。

3　自動化運転のメリットとデメリット

次に、自動化運転のメリットとデメリットを確認する。

3-1　メリット

メリットとしては、次の諸点が考えられる。

・自動化運転は、運転を、より快適にする
例えば、渋滞時の運転は、自動化運転により、確かに快適になるであろう。

・自動化運転は、運転を、より安全にする
例えば、過労時の運転、運転不適の症状を呈する者による運転は、自動化運転の技術により、安全なものとなるであろう。

・自動車事故による死傷者を、より減少できる
例えば、アメリカ合衆国のように、自動車が主たる交通手段である国（USA等）では、自動化運転を用いることで、自動車事故による死傷者を、より減少できる見込みが大きく、現に、この長所は強調される傾向にある。

3-2　デメリット

次に自動化運転に係るデメリットを考えると、次の諸点を指摘することができる。

・自動化運転は、運転を、より危険にする。
例えば、 自動化運転により、ハンドル操作以外の作業(電話等)が可能となるために、必然的に、運転手の注意力が散漫になりやすい。そこで、自動化運転を導入しても、自動車事故による死傷者を減少できるかは不明ではないか、という疑問が生じる。
確かに、自動化運転に係る自動車の安全な走行をアシストする技術、あるいは、これに必要な道路情報の提供設備が完備していなければ、死傷事故は増加するようにも思われる。
また、自動化運転車両の専用レーンを作っても、自動化運転に係る車両が、当該専用レーンから通常レーンへ合流、割り込み等を自動的に行う技術は、現段階では具体化しておらず、近い将来においても、その利用には多くの困難が存在することが、指摘されている。

現状（道路整備や関連する法制度の状況）のままで、自動化運転を実施すると、渋滞を増やすおそれがあることも、危惧される。

この問題は、容易に想定できるが、その解消に向けた動きも見受けられる。具体的には、シンガポールで想定されている自動化運転の社会実験において、（狭い国土、限られた道路しか有しない同国において）この危惧を解消するために如何なる努力がなされているのかに、関心が持たれるところである（後出参照）。

・将来的にも、コンピュータに制御された自動化運転の技術が、運転に係る人の能力を完全に代替することは、ほぼ不可能ではないか、との疑問

自動化運転の基礎となるアルゴリズムの設計等に従事している研究者からは、この疑問が、根強く提起されているのが、現状である。

3-3　自動化運転の光と影

こうして、自動化運転にはメリット（光）だけではなく、デメリット（陰）がありうることが、想定できる。

そこで、このメリット（社会的効用）を極大化するには、（光＞影）を最小化する努力を多面的に続けることが必要である。

この作業は、自動化運転に係る技術の発展を踏まえつつ、他の問題領域を整備することを意味する。

4　法的許容性：許容するための環境設定、前提としての社会的需要

4-1　序論

そこで、この作業の重要な前提として、自動化運転の法的許容性を検討する。これは、自動化運転を日本社会において許容するための環境（法制度その他の制度的基盤を含む。）の設定であり、ひいては、自動化運転に対する社会的需要を確認する作業である。

4-2　自動化運転の条約上の許容性

4-2-1　前提事項の確認

日本において、公道を走行する車両は、道路交通法（道交法）の規制を受けるが、道交法は、関連する条約上の要請を国内法化した法規である。

条約と国内法との関係については、見解の相違があるが、学説上の多数の理解によれば、次のように整理される。

すなわち、国際法的には、条約＞憲法＞道路交通法の順で、上位規範性が肯定される。

他方で、国内的には、憲法＞条約＞道路交通法の順で、上位規範性が肯定される。

この理解によれば、道交法は、条約上の制約を、いずれにせよ受けざるを得ないことが確認された。

4-2-2　各論的問題

次に、道路交通法の上位規範である条約を具体的に確認する。

それは、第一に、（日本が加盟している）1949 年ジュネーブ道路交通条約である。

同条約§8.5.は、「Drivers shall at all times be able to control their vehicles…」と規定している。

第二に、（日本が加盟していない）1968 年ウィーン道路交通条約（EU 諸国が加盟しているもの。）の§8-5.も、ジュネーブ条約 8.5 条と同趣旨を規定している。

これらの規定を踏まえ、道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）の第 70 条（安全運転の義務）は、次のように規定している。

「車両等の運転者は 当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」

この第 70 条によれば、現行法の下では、完全な自動化運転（レベル 4）は禁止されており、その実現（許容）には、法改正が必要だということになる。現時点では、レベル 4 は技術的にも達成されていないが、これが利用可能になっても、更に法改正がなければ実用には供せない、ということである。

他方で、同 70 条の下でも、レベル 2 から 3 の自動化運転は可能であろう。すなわち、そうした運転技術を利用することは、緊急時の危険回避を運転者が行う限り、適法である（法改正は不要）ということになる。

4-2-3　レベル 3 の技術の活用可能性

4-2-3-1　技術活用のための要件確認

レベル 3 の自動化運転用技術を利用しようとする際には、以下の要請を踏まえた具体的な要件の確認が必要となろう。

第一は、そうした技術に係る潜在的需要（者）の（再）確認である。すなわち、

- 慢性的な渋滞に遭遇する運転者（通勤時等）
- 長距離運行を業とする者（居眠り、過労運転の防止）
- 公共交通の利用可能性が乏しい者
  （過疎地域の住人である高齢者）
  （その他、免許返納勧奨対象者等の高齢者）
- 免許欠格事由を有する者
  （危険運転致死傷罪で想定された病状を呈する者。

例えば、重度の睡眠障害者、てんかん患者等）
らは、レベル３に相当する自動化運転技術から多くの利便性を得ることになろう。

4-2-3-2　具体的な課題の再確認

4-2-3-2-1　現実的課題の認識

第二に、そうした技術の活用に向けては、以下の課題が更に具体的に生じてくることを認めた上で、その解決に努めることが必要である。

4-2-3-2-2　技術的課題

具体的課題の一つは、以下の技術的課題である。

（ｉ）想定される交通環境を可能な限りシミュレートできるのか

（ⅱ）ドライブマップが、どの程度精密かつ正確に整備できるのか[2]

（ⅲ）ドライブ・レコーダーを通じた運行状況のモニターが可能か

（ⅳ）モニター過程で情報が不正に傍受等される虞はないのか

（ｖ）事故回避措置の実効性

最大の課題が、これ（（ｖ））である。すなわち、緊急状態において適切な対応を可能にするプログラムを開発、実装できるかが、問われる。

例えば、子どもが突然、自動化運転に係る車両の前に飛び出してきたとき、瞬間的にブレーキを操作できるだけのプログラムを開発しなければ、少なくとも日本社会（交通の利便性と共に、交通安全について極めて高い要請が認められる社会）においては、自動化運転に係る車両の実走は許容されないであろう。

4-2-3-2-3　法的課題

第二の具体的課題は、法的諸問題である。

（ｉ）先ず、運転者、その他の同乗者のプライバシー侵害の許容性が検討されなければならない。

自動化運転を実現するには、走行データのリアルタイムでの収集・管理が不可欠であり、そのためには、ドライブ・レコーダーの搭載が必須である。

ここで、運転者等、車両内にいる者のプライバシー保護とデータ収集の必要性とが、相対立しうることになる。ドライブ・レコーダーから得た情報を一元的に管理、処理することで、個人情報、あるいは、電子的人格権を適切に保護できるかが問われるが、現在、この課題は、十分には検討されていない。

（ⅱ）次に、自動化運転中の事故に対する運転者の責任の確定という、重要な問題が

[2] 実際に利用可能なドライブマップとなるには、３Ｄマップと 20 センチ以内の精度が必要とも言われている。

あるが、以下述べるように、現状では解決されていない問題が多数見られる。

事故が起きた原因毎に分節すると、次のような整理が可能である。

（ⅱ-ⅰ）自動化運転の技術に不備があった場合

この場合には、メーカーの製造物責任が問われるべきだが、プログラム（という有体物以外の媒体）に係る不備は、製造物責任の対象外である。

この点は、解釈、ひいては立法上の手当が必要であるが、日本での議論は低調である。追って、アメリカ合衆国等の議論を調査し、日本法の改正に向けた提言を行いたい。

(ii-ⅱ）自動化運転の技術に不備はなかった場合

この場合には、運転者の責任（民事、刑事責任）が問われる。民、刑事に共通する課題は、自動化運転に係る技術を信用していた運転者の過失（結果に対する予見可能性）を判断するための基準如何である。

運転者の、自動化運転に係る技術に対する信頼度は、客観的に判断することも可能であろう。これは、規範的な問題である。

他方で、運転者の、自動化運転技術に応じた動作可能性は、運転手毎に判断されるべき（その能力を前提としなければ測定できない）主観的な問題であり、医学、心理学的問題だと言うこともできる。

4-2-3-2-4　課題の検討方法

以上で確認された具体的課題の検証には、様々な状況でなされた公道での実験とそのデータ分析が不可欠であるが、日本でこれを行うことはできない。日本では、人命に危険を生じさせる特区（特定の範囲で自動化運転車両を走行させた場合には、当該エリアはこうした特区性を帯びうる）の設置は許されない。

そこで、類似の実験を行っている海外事例の精査が重要となる。

4-2-3-2-5　海外事例調査（その序論的検討）

（ⅰ）　アメリカ合衆国

先ず注目すべきなのは、アメリカ合衆国での公道実験である。

そのいくつかの州では、自動化運転に係る車両の公道での走行実験が、限定的ではあるが、許可されている（ネバダ、カリフォルニア、フロリダ州等）。

他方で、NHTSA は、当面、実験走行に止めるべきとの見解を示している。これは、連邦法上は、自動化運転に係る自動車の公道での走行は、限りなく違法であることを意味する。

日本法の観点からは、国法上、違法な行動実験を、条例によって実施することは

できない[3]。この理解は、アメリカ法にも妥当するはずであり、アメリカ合衆国連邦法上、自動化運転に係る車両の公道実験が違法であれば、これを州法によって許容することもできないはずである。しかし、アメリカ合衆国では逆の現象が生じているのである。

このような特殊な状況（一種の逆転現象）が見られるが、公道事件をしている各州の担当者から、自動化運転に係る車両の走行データの分析（安全性がどの程度確保されているか等）につき、情報の提供を受け、意見交換をすることが、有意義であることは、疑いがないところである。

今年度は、それらの者の一部[4]とは、意見交換について、合意を得た。今後、継続的にこの機会を利用することにしたい。

（ⅱ） スイス　ローザンヌ

次に、スイスのローザンヌにて、スイス連邦理工科大学（EPFL）が、そのキャンパス（55ｈａ）内で行っている実験が注目される。そこでは、電気駆動の自動運転の走行実験がなされている。

www.induct-technology.com より

その際、考えられる法的問題（大学構内とは言え公道であるが、そうした公道での自動化運転に係る車両の走行は何故許されるのか等）について、如何なる検討がなされているのか、注目される。アメリカ合衆国のように、国法（連邦法）のレベルではなく、州法（ローザンヌ州法）だけによる例外的許容性が認められているのかに、関心が向けられる。そこで、関係者との接触を図っているが、今年度末まで

[3] 上乗せ条例の限界を超えるからである。
[4] 例えば、California 州の担当者。

には回答を得ることができなかった。次年度以降は、担当者との意見交換の窓口を設定することに注力したい。

（iii） シンガポール

前述したように、シンガポールでも、2015 年には、一部のエリアで自動化運転に係る車両の公道走行実験が開始されるものと報道されている。

そこで、現地の公務員（関連事務を所管している担当者）及び、シンガポール国立大学に所属する研究者と連絡を取り始めた。今年度末までには、来年度からの実験実施の目処について回答を得た。そこで、来年度以降、当該実験の開始が確認されたならば、その成果等について調査を続ける予定である。

MIT Technology Review、より

4-2-3-2-6　海外事例の調査を踏まえて検討されるべき課題

海外での自動化運転に係る車両の公道実験は、それとして知るだけのために価値があるのではない。日本では具体的に検討することが（法制度上）困難な、上記の諸問題を、より実践的に検討するための素材として、海外での実験結果が活用されなければならない。

その課題を、再確認すると、次のとおりである。

第一に、海外での実験結果を踏まえつつ、日本の道路事情に即した、（自動化運転に係る車両に適した）シミュレータの開発が試みられるべきである。その際には、交通心理学及び医学の観点からの助言が不可欠であろう。

例えば、日本では、公共交通機関の便が良好とは言えない過疎地に居住している高齢者向けに、自動化運転に係る車両を活用することが、一案となりうる。これを実現するには、一定の年代層の高齢者に適した、自動化運転用のシミュレータ実験を繰り返す必要がある。当該実験を通じて、想定される高齢者に生じうる体調の変化、高齢者の利便性確保のために、どのレベルまでの自動化運転の実現を目指すのか（限りなくレベル３に近づけるべきか、そこまでは不要か等）、一定レベルの自動化運転技術の実用性に目処がついた場合、そうした技術により走行される車両との関係で新たな運転免許制度を創設するべきか（医学的な運転適性の整備の検討を伴う課題）、特有の保険制度の新設も不可避か等を検討すべきであろう。

第二に、自動化運転に係る車両の公道走行につき、一般市民がどのような感情を抱いているのかも、海外事例を通じて、確認されるべきである。如何に技術が進歩し、自動化運転に係る車両の安全性が高まったとしても、その社会的受容性が低ければ、誰もそうした技術を利用しようとはしないであろう。

これまでのところ、こうした技術が拒絶されることは想定しがたいが、さりとて、その受容性につき、地域差や、階層間の差異があるのではないかとの予想も成り立ちうる。

仮に、そうした偏差が存在し、同様の事情が日本でも予想されるのであれば、日本における自動化運転に係る車両の投入地域ないし時期についても、ある程度の計画を立てることが可能となる。

より具体的に言えば、（前述したような）高齢化が進展している過疎地域において、自動化運転に係る車両の必要性が高く、住民もそれを望んでいるのであれば、先ず当該地域にてそうした車両を投入し、そこでの経験を標準化することで、他の地域における投入を考えるという政策判断か可能になるかもしれない。これは、現実的な選択肢であり、そうした判断の素材として、海外事例を精査することが望まれる。

５　今年度のまとめと今後の課題

今年度は、自動化運転に係る技術の現状と、自動化運転に係る車両が公道を走行した場合に考えられる問題点を、概括的に検討した。その結果、以下の点が、更に検討されるべき課題として確認された。

①自動化運転を夢物語で終わらせないこと

自動化運転を夢物語で終わらせないために、人々の自動化運転技術に対するイメージを整理し、その期待に応じることができるかを検討することが必要である。

自動車の運転あるいは自動車による移動に関心を持つ層（これは、大多数の国民を包含するものであろう）は、次の二つに区別できるように思われる。

第一は、「自動車は、自分で運転しなければ楽しくない」という層である。彼らにとっては、運転者の自己責任による車両の運行が原則であり、製造物責任をメーカーに問うことは例外として理解されているであろう。

第二は、「自動車を走行して楽しむこと（fun to drive）は不要であり、自動車は、下駄代わりに使えれば良い」という層である。彼らにとっては、自動車は、メーカーがその安全性を保証した乗り物に過ぎず、そうした安全性の信頼対象である自動車に不具合が生じ、事故に至れば、直ちにメーカーへの責任追及が意識されることになろう。

こうした二つの層の存在は、自動化運転に係る車両との関係でも観念できる。そこで、問題は、後者との関係で、その危惧（自動化運転に係る車両の誤作動等につき、メーカーが完全な保証をするであろうか、という不安感）を払拭するだけの対応が可能か、ということになる。これは、「事故が起きたときには、今以上に責任を追及されそうで、怖いから、自動化運転車両には乗れない」という層に信頼を与えるだけの技術的ないし法的制度が構築可能か、という切実な問題に直結する。

完全に安全な自動化運転に係る技術を実現することは、近い将来においても、不可能であろう。そこで、先ずは、現時点で利用可能な最先端の技術を活用することで、完全な自動化運転に係る車両（レベル３以上のもの）が登場した場合に似た状況を想定した実験を繰り返すしかない。具体的には、「高度な運転支援システム」による連続走行の実現をし、そこで得られたデータの解析に努める、ということである。

②「自動化運転」の現実的な定義づけ

自動化運転に係る車両の実験が、このような状況にあることを前提とすれば、近く実現可能な自動化運転のレベルは、（NHTSA の定義に従えば）その３前後になるであろう。道交法は、運転者による車両のコントロールを要求しているが、この前提（及び道交法の規定）は、当面、改正する必要はないことになる。

こうして、運転者の自己責任による運行の部分（これは、従来の理解で対応できる箇所である）と、運転者の走行をアシストするものとしての自動化運転に係る技術の複合体を、当面は想定していくことが、現実的な出発点となる。

③運転者とメーカーとの責任の分配

この出発点からは、自動化運転に係る車両から（人身又は物損）事故が生じた場合、運転者と、自動化運転に係る技術ないし車両を提供したメーカーとの、それぞれの事故に対する寄与度（過失割合）を比較して、責任を分担させることが考えられる。

この発想は、現在の法制度と親和的だが、メーカー側の過失を立証できない場合

の製造物責任法による対応が、（前述のように）現行法上は困難である[5]。そこで、その解釈又は立法的手当が必要となる。この作業は、日本ではほとんど意識されておらず、比較法的分析を行う必要がある。

④新たな免許制度及び保険体系の検討

自動化運転に係る車両においては、このように、運転者とメーカーとの責任の分配が、従来の車両との関係以上に、問われることになる。そうすると、事故の一義的責任は運転者にあるとの前提で成り立っている現行の免許制度及び保険の体系も、見直さざるを得なくなろう。(部分的)自動化運転に係る自動車に限定された免許と保険の創設が可能か、そうした制度改正の基礎となる事実を積み上げつつ検討されるべきである。

⑤日本に固有の状況と世界的潮流の双方への目配り

上記①から④までの考慮事項は、自動化運転に関して、日本に固有の状況と世界的潮流の双方への目配りすべきことを意味している。

前者は、技術に対する日本人にまま見られる過剰な期待を現実とすり合わせる作業、過疎化、高齢化が進む日本において自律的な生活を継続させるため例外的に自動化運転に係る車両を投入する必要性の検討等である。

後者は、技術に若干の瑕疵があっても世界の自動車市場を牽引するために自動化運転に係る車両を投入し、瑕疵は追って修補していけば良いとする、海外の自動車メーカーに見られる経営方針への注視を意味する。例えば、ドイツでは、官民が一体となって、2020 年までにレベル 4 の技術の市場投入が目指されている[6]。レベル 3 の技術も十分には発展させられていない現状において、レベル 4 の技術を 5 年後に製品化するという目標は、自動車メーカーの経営上の原動力とはなり得ても、安全性の担保には疑問が残る。しかし、これが世界の自動車市場の潮流である以上、日本においても、この動きを無視することはできない。そこで、日本における対応として、出来るところから制度の改正を行う（例えば、特有の免許制度を新設する）ことが考えられるに至り、前者の視点との融合が生じるのだと整理することが可能である。

⑥次年度以降への展望

日本政府（内閣府等）は、2020 年の東京オリンピック・パラリンピックには、自動化運転に係る車両を、一定の範囲で公道にて実施することを目標として、関連す

[5] 製造物責任法が想定する「製造物」は有体物であるところ、自動化運転に係る技術の中学は、アルゴリズム等無体物であって、「製造物」との認定ができない存在だからである。

[6] その前提として、1968 年ウィーン道路交通条約の改正も企図されている。

る問題点の検討を続けている。この方向性は、上記⑤の文脈において、理解可能である。

本研究では、こうした日本政府の動向も注視しつつ、自動化運転に係るデータの収集、分析（他国での社会実験を、日本の観点から精査すること等）を続け、望ましい制度改正を提案していきたい。

（追記）本研究で得られた知見をも踏まえて、本研究のメンバーである今井が執筆した論文として「自動化運転を巡る法的諸問題」IATSS Review Vol.40,No.2 132 頁以下がある。そこでは、自動化運転に係る車両を巡る、現時点で考えられる法的諸問題が検討されている。その内容は、本研究での議論の方向性をも示すものであるから、是非、併せて参照されたい。

非売品

自動車の自動化運転　その許容性を巡る学際的研究
報 告 書

発行日　平成 27 年 3 月
発行所　公益財団法人 国際交通安全学会
東京都中央区八重洲 2-6-20　〒104-0028
電話/03（3273）7884　FAX/03（3272）7054

許可なく転載を禁じます。

IATSS
公益財団法人 国際交通安全学会
International Association of Traffic and Safety Sciences