

令和4年度予算概算要求に係る政策アセスメント（修正）について

1. 政策アセスメントの概要について

政策アセスメントは、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」に基づき実施するものであり、新規に導入しようとする施策のうち、社会的影響の大きいもの等を対象として評価を実施し、施策の導入の採否や選択等に資する情報を提供するとともに、政策意図と期待される効果を説明するものである。目標に照らした政策アセスメントを実施することにより、新規施策等の企画立案に当たり、真に必要な質の高い施策を厳選する。

（評価の観点、分析手法）

評価にあたっては、まず、当該施策が省全体の政策目標のどの目標に関連するものかを明確にした上で、その目標の達成手段としての当該施策の妥当性を、必要性、効率性、有効性の観点等から総合的に評価する。

2. 今回の評価結果について

国土交通省政策評価実施要領に基づき、令和4年度予算概算要求に係る3件の政策アセスメント評価書について施策内容の変更の有無等について確認したところ、以下1件の評価書について修正すべき点があったため、今般、別添のとおり修正する。

1	自動運転（レベル4）の法規要件の策定に向けた調査・検討 （令和4年度予算概算要求） ※予算額の修正（200百万円→179百万円へ）
---	---

政策アセスメント評価書（個票）

<p>施策等</p>	<p>自動運転（レベル4）の法規要件の策定に向けた調査・検討</p>	<p>担当 課長名</p>	<p>自動車局技術・環境 政策課長 久保田 秀暢</p>
<p>施策等の概要・目的</p>	<p>自動運転技術の開発に当たっては、国土交通省をはじめとする関係省庁が官民一体となって取組を進めているところ。</p> <p>今後登場が期待されるレベル4自動運転車（※）の実現に向けて、車両同士、あるいは車両と歩行者の譲り合い等が起きた場合の他の交通とのコミュニケーションや事故等に対するシステム責任の限界の特定、システムの判断に関する社会的受容性等の課題について調査を行い、必要な技術開発を促進する。（予算関係）</p> <p>【予算額：179百万円】</p> <p>（※）レベル4自動運転車：特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施</p>		
<p>政策目標・ 施策目標</p>	<p>5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保</p> <p>17 自動車の安全性を高める</p>		
<p>業績指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>—</p>		
<p>検証指標（目標値 ・目標年度）</p>	<p>限定地域での遠隔監視のみでの無人自動運転移動サービスの実現（2022年度目処） 高速道路でのレベル4自動運転車の実現（2025年度目処）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>i 目標と現状のギャップ</p> <p>自動運転車の開発については、政府のIT総合戦略本部において決定された「官民ITS構想・ロードマップ」（令和3年6月15日）において、「2022年度目処に限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスの開始」や、「2025年度目処での高速道路でのレベル4自動運転車の実現」が政府目標として定められているところである。</p> <p>本年3月には、福井県永平寺町において国内初となる遠隔監視・操作による無人自動運転移動サービスが実現したほか、世界初となるレベル3自動運転車（※）が国内で発売されたところであるが、レベル4自動運転車の実現に向けては引き続き技術開発を進めていく必要があるほか、メーカーが実施すべき安全性評価手法や保証すべきシステムの責任の範囲が明確化されていない。</p> <p>（※）レベル3自動運転車：システムが特定条件下で全ての運転タスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要</p> <p>ii 原因の分析</p> <p>運転者の関与が不要となるレベル4自動運転車の開発にあたっては、人間ドライバーの挙動についても十分な知見を持った上で開発を進める必要があるが、この情報が不足していることに加えて、人間ドライバーと異なり、社会が自動運転車に期待する安全、求められる責任の範囲が明確になっておらず、そのことがメーカーの市場化リスクとなっている。</p>		

	<p>iii 課題の特定</p> <p>様々な状況下における人間ドライバーの挙動については、自動車産業界として共通の認識を有しておく必要があることから、競争領域ではなく協調領域としてデータを収集し、道路上で生じ得る様々な事象（あおり運転、逆走車、落石、不可避な飛び出し等）について、自動運転システムがどこまで安全を保証しなければならないか、その範囲等について整理を行う必要がある。</p> <p>iv 施策等の具体的内容</p> <p>年齢、性別、運転経験等が異なる多様な人間ドライバーを被験者としてドライビングシミュレーターを用いて様々なシーンを再現し、被験者がどのような判断行動をとるか、データを収集・分析するとともに、国内外の技術的・法制的な動向の調査を実施し、自動運転システムがどこまで安全を保証しなければならないか、その範囲の特定について考え方を整理し、レベル4自動運転車に求められる法規要件等について検討を行う。</p>
国の関与	自動運転の実現については、IT戦略本部において決定された政府の重要政策であり、世界に先駆けてレベル4自動運転車の開発を行うことで、我が国の技術の国際標準化、ひいては我が国の自動車産業の競争力強化につながるため、国が関与していく必要がある。
施策等の効率性	メーカーがレベル4自動運転車の開発を進めるためには、システムがどこまで安全を保証しなければならないか等を明確にしておく必要があるところ、本施策により国が自動運転における責任関係等を明確にすることで、開発メーカーの市場化リスクを減少させ、スピーディな技術開発の進展につなげることができる。他国に先駆けた自動運転の実現を通じ、自動車産業の発展・国際競争力の強化に大きく寄与するものであり、費用を上回る大きな経済的効果が期待できる。
代替案との比較	なし
施策等の有効性	自動運転車について、メーカーが実施すべき安全性評価手法や保証すべきシステムの責任の範囲が明確化されていないことが、メーカーの市場化リスクとなり、技術開発の進展に当たっての障壁となっているところ、本施策によりシステムの責任の範囲が明確化されることで、レベル4自動運転車の開発が進むほか、安全性評価手法が確立されることが予測される。これにより、政府目標である「2022年度目処での遠隔監視のみでの無人自動運転移動サービスの実現」や「2025年目処での高速道路でのレベル4自動運転車の実現」及び施策目標17「自動車の安全性を高める」の達成に寄与する。
参考URL	なし
その他特記すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> ・成長戦略フォローアップ <p>2022年度目途に限定地域で、<u>遠隔監視者1人での3台以上の車両の同時走行を可能とするため、引き続き技術開発・実証を行う</u>…。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・官民ITS・構想ロードマップ（令和3年6月15日決定） <p><自動運転システムの市場化・サービス実現期待時期>（抄）</p>

	レベル	実現が見込まれる技術（例）	市場化等期待時期
自家用	<u>レベル4</u>	高速道路での自動運転	<u>2025年目処</u>