

## 論点等説明シート

事業名	自動運転(レベル4)法規要件の策定	担当部局庁	自動車局
事業についての論点等			
事業の背景・目的等	<p>自動運転移動サービスは、交通事故の削減のみならず、地域公共交通の維持・改善、ドライバー不足への対応等、社会が直面する様々な課題の解決に資するものとして、早期の実用化が期待されている。一方で、自動運転を早期に実現するためには、社会受容性の形成が重要であり、この社会受容性の形成に併せて、技術レベルに応じた段階的な自動運転の社会実装を図っていく必要がある。</p> <p>このため、社会が受入れ可能なシステムの責任範囲・システムによる判断のあり方を検討するとともに、車両の性能とそれに伴った走行環境との関係を整理し、その時点の自動運転技術レベルに応じた自動運転車に要求される安全水準に係るガイドラインを段階的に策定することを通じて、自動運転車に対する社会的受容性の形成と段階的な自動運転の社会実装を図る。また、本ガイドラインを自動運転車に関する国際基準に反映することで、日本の自動運転技術の国際競争力の確保にも繋げる。</p>		
論点	<p>①民間事業者においても、自動運転の社会実装に向けて技術開発を進めている一方で、社会実装に当たっては、これまで運転者による運転操作をシステムに行わせる必要があるため、あらかじめ、システムが判断を行う範囲を特定し、その範囲内で想定されるあらゆる状況下でシステムがどのような判断をすべきかについて、社会的なコンセンサスを得ておく必要がある。この点、国が主導的な役割を果たすべき分野としては、システム判断の範囲確定や判断のあり方に関する指針の策定、国際的な議論のリードが考えられるが、妥当か。</p> <p>②事業の費用対効果を高め、ガイドライン策定を効率的に進めるためには、技術開発を行う民間事業者が集める、より規模が大きいことが想定されるデータの活用を含め、民間事業者等との連携が不可欠である。また、ガイドライン策定に携わる者が国のみの場合、ガイドラインの内容が民間事業者にとって必ずしも実用的なものにならない可能性もある。この点、現在は安全基準やガイドラインを所掌している国及び関連する研究機関の連携が中心となっているが、技術的な知見をより効率的にガイドラインに反映するためにはどのような方策があるか。</p> <p>③社会受容性といった諸課題を解決し、自動運転の早期社会実装という政策目標を達成するため、短期アウトカムとして「無人自動運転移動サービスの実証実験件数」、長期アウトカムとして「無人自動運転移動サービスの社会実装件数」を設定している。この点、本事業では、社会が受け入れられる自動運転車の安全水準をガイドラインとして明確化するとともに、実証で得られた成果等をガイドラインに適宜反映することで、好事例の横展開、実証事業の拡大及び更なる社会受容性の形成につなげることとしているが、これを測る指標として「ガイドラインの策改定数」は適切か。また、自動運転車の安全確保が本事業の主目的の一つであるところ、その効果を測る指標として「事故件数・事故削減効果」を追加すべきではないか。さらに、我が国自動車メーカーの国際競争力の強化という政策目標を達成するため、本事業の成果を国際基準の策定に反映することとしているが、国際基準化の進捗度合いを測る指標としては、例えば国際基準の提案数を追加すべきではないか。</p>		