

※平成31年以降の表記は、新元号に読み替えることとする。

事業番号 0044

平成31年度行政事業レビューシート (警察庁)									
事業名	自動運転の実現に向けた調査研究			担当部局庁	交通局			作成責任者	
事業開始年度	平成28年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	交通企画課			交通企画課長 早川 智之	
会計区分	一般会計								
根拠法令 (具体的な 条項も記載)				関係する 計画、通知等	「未来投資戦略2017」(平成29年6月9日閣議決定) 「官民ITS構想・ロードマップ2017」(平成29年5月30日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定) 「自動運転に係る制度整備大綱」(平成30年4月17日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定)				
主要政策・施策	交通安全対策			主要経費	その他の事項経費				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	「未来投資戦略2017」(平成29年6月9日閣議決定)において、「将来の高度な自動走行の市場化・サービス化には、「ドライバーによる運転」を前提とした、これまでの交通関係法規の見直し等が必要であり、国際的な制度間競争も見据え、2020年頃に高度な自動走行の事業化を目指した本格的な制度整備等の検討を加速する」とこととされている。このような政府のロードマップを踏まえ、自動運転をめぐる交通管理上の諸課題について調査研究を行い、自動運転の実現に向けた環境の整備を図る。								
事業概要 (5行程度以内。別添可)	有識者を交えた調査検討委員会を開催し、システム開発者、研究者等からヒアリングを実施するとともに、諸外国における制度や国際的な議論に関する資料の収集・分析、公道実証実験の視察等を実施するなどした上で、自動運転の実現に向けた交通管理上の諸課題について検討を行う。								
実施方法	直接実施、委託・請負								
予算額・ 執行額 (単位:百万円)	予算 の 状 況	当初予算	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度要求		
		補正予算	▲ 6	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-		
		予備費等	-	▲ 4	-	-	-		
		計	14	16	17	29	29		
	執行額	10	10	12	-	-			
	執行率 (%)	71%	63%	71%	-	-			
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)	71%	50%	71%	-	-			
	平成31・32年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	31年度当初予算	32年度要求	主な増減理由				
	警察装備費	29	29						
	計	29	29						
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 31 年度
	自動運転の段階的実現に向けた課題の整理等について報告書を取りまとめる。	自動運転の段階的実現に向けた課題の整理等についての調査報告	成果実績	式	-	1	1	-	-
			目標値	式	-	1	1	-	1
			達成度	%	-	100	100	-	-
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	警察庁交通局調べ								
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	自動運転の段階的実現に向けた調査研究のための調査検討委員会を開催する。	活動実績	回	6	6	6	-	-	
		当初見込み	回	6	6	6	10	-	
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	28年度	29年度	30年度	31年度 活動見込	32年度 活動見込	
	報告書の部数	活動実績	部	120	120	160	-	-	
		当初見込み	部	120	120	160	160	-	

単位当たり コスト	算出根拠		単位	28年度	29年度	30年度	31年度活動見込		
	年間執行額／事業	単位当たり コスト	千円	10,260	9,697	11,880	14,657		
		計算式	円/件	10,260/1	9,697/1	11,880/1	29,313/2		
政策評価、 新経済・ 財政再生 計画との 関係	政策	4 安全かつ快適な交通の確保							
	施策	1 歩行者・自転車利用者の安全確保							
	測定 指標	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度
		歩行者中・自転車乗用中の交通事故死者数 ※実績値、目標値については、暦年による数値	実績値	人	1,870	1,827	1,711	-	-
			目標値	人	2,106	2,106	2,106	-	2,106
		定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度
		歩行中の高齢者(注1)の交通事故死者数 (注1)65歳以上の者を指す。 ※実績値、目標値については、暦年による数値	実績値	人	1,003	972	899	-	-
			目標値	人	1,070	1,070	1,070	-	1,070
		定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度
		自転車関連事故(注2)件数 (注2)自転車が第1当事者又は第2当事者となった交通 事故件数 ※実績値、目標値については、暦年による数値	実績値	件	90,836	90,407	85,641	-	-
	目標値		件	98,700	98,700	98,700	-	98,700	
	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度	
	歩行者と自転車との交通事故件数 ※実績値、目標値については、暦年による数値	実績値	件	2,281	2,550	2,756	-	-	
		目標値	件	2,506	2,506	2,506	-	2,506	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	本事業により、システムに応じた制度や交通管理の在り方について検討を行うことで、交通事故の削減に寄与すると考えられる自動走行システムを実現し、将来的に上記定量的指標に掲げられている各種交通事故を防止し、安全かつ快適な交通を確保することに資すると見込まれる。								
	政策	4 安全かつ快適な交通の確保							
	施策	2 運転者対策の推進							
	測定 指標	定量的指標		単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度
		悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件 数 ※実績値、目標値については、暦年による数値	実績値	件	949	844	814	-	-
目標値			件	1,010	1,010	1,010	-	1,010	
定量的指標			単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度	
70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数 ※実績値、目標値については、暦年による数値		実績値	件	667	629	709	-	-	
		目標値	件	686	686	686	-	686	
定量的指標			単位	28年度	29年度	30年度	中間目標 - 年度	目標年度 2 年度	
70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数 ※実績値、目標値については、暦年による数値		実績値	件	6.8	6	6.3	-	-	
	目標値	件	7.2	7.2	7.2	-	7.2		

本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
本事業により、システムに応じた制度や交通管理の在り方について検討を行うことで、交通事故の削減に寄与すると考えられる自動走行システムを実現し、将来的に上記定量的指標に掲げられている各種交通事故を防止し、安全かつ快適な交通を確保することに資すると見込まれる。										
新 経 済 ・ 財 政 再 生 計 画 改 革 工 程 表 2 0 1 8	取組事項	分野:	-	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)			単位	計画開始時 - 年度	30年度	31年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度
		-	成果実績	-	-	-	-	-	-	-
		-	目標値	-	-	-	-	-	-	-
	-	達成度	%	-	-	-	-	-	-	-
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)			単位	計画開始時 - 年度	30年度	31年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 - 年度
		-	成果実績	-	-	-	-	-	-	-
		-	目標値	-	-	-	-	-	-	-
	-	達成度	%	-	-	-	-	-	-	-
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係									
-										

事業所管部局による点検・改善			
	項目	評価	評価に関する説明
国 費 投 入 の 必 要 性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和等に寄与することが期待される技術であり、その実現に向けた調査研究への社会的ニーズは高い。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	全国共通の交通管理上の課題等について検討を行うため、国が実施すべきものである。
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	「日本再興戦略2016」において、「2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での無人自動走行による移動サービスの実現に向け、必要な制度やインフラを整備する」などの方針が掲げられており、優先度の高い事業である。
事 業 の 効 率 性	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	当事業は総合評価落札方式にて契約。
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	無	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	受益者は国民全体であるため妥当である。
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	複数の事業者から見積もりを徴取し予算要求に反映させている。
	資金の流れの中間段階での支出は合理的なものとなっているか。	-	-
	費目・用途が事業目的に即し真に必要なものに限定されているか。	○	事業内容を十分に精査し、真に必要な調査研究を行った。
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	総合評価落札方式において、2者参加し入札を行った結果定額となったもの。
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	-	
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	事業の実施に当たり、警察庁執務室で打ち合わせを行うなど経費削減に努めた。	
事 業 の 有 効 性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	有識者からの意見、海外の実情等自動運転の実現に向けた報告書の取りまとめを行った。
	事業実施に当たって他の手段・方法等が考えられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	-	-
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	自動運転の実現に向けた調査研究検討委員会を開催し、報告書を作成している。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	成果物の報告書は、今後の検討に活用し、予算要求に反映させる。
関 連 事 業	関連する事業がある場合、他部局・他府省等と適切な役割分担を行っているか。(役割分担の具体的な内容を各事業の右に記載)		
	所管府省名	事業番号	事業名

点検・改善結果	点検結果	<ul style="list-style-type: none"> ・競争性、透明性の確保 総合評価落札方式による一般競争入札により、契約手続きにおける競争性、透明性を確保した。 ・事業の有効性の確保 学識者等からなる調査検討委員会を設置し、事業の各段階において委員会の検討・決定を経ることで、事業の有効性を図った。
	改善の方向性	警察庁において、委託業者に対する適時の指導監督を行い、事業遂行の有効性・効率性を確保した。

