

# 構造改革特別区域計画

## 1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

大田区

## 2 構造改革特別区域の名称

羽田空港ロボット実験特区

## 3 構造改革特別区域の範囲

東京都大田区の区域の一部

(東京都大田区羽田空港1丁目、2丁目及び3丁目)

## 4 構造改革特別区域の特性

### (1) 概要

大田区は、東京都の南東部に位置する特別区の一つで、23区内では最南部に位置する。東部には羽田空港があり、大田区全体の面積の3分の1を占める。

高度な最先端の技術力を持つ多くの企業、賑わいのある商店街、美しいまちなみや多摩川の自然、歴史ある伝統文化など多彩な魅力にあふれ、「東京の縮図」ともいわれている地域である。また、首都圏の玄関口である羽田空港を活かし、アジアを始めとした諸外国との国際交流を進めている。

### (2) 産業

大田区の産業の最大の特徴は「ものづくり」産業の集積である。機械・金属加工を中心とした多種多様な技術を持つ企業の集積、経験豊かな職人や洞察力のある技術者などの人的資源の蓄積は、我が国の中でもトップレベルであり、高精度で複雑な加工ニーズへの対応や短納期化に対応できる迅速性を実現し、日本のものづくりの高付加価値を支えている。今後も、工業集積の維持・発展を図るため、国際化した羽田空港の立地を活かし、新市場の開拓支援や新規成長産業の創出に取り組むとともに、大田区のものづくりを国内だけでなく広く海外に向けて発信していく。

### (3) 観光

本構造改革特別区域計画の範囲となっている羽田空港は、内外から年間約7,000万人の利用者を有していることに加え、同空港内のさまざまな施設が観光資源にもなっており、多くの観光客が来訪している。

大田区では、こうした多くの空港来訪者を空港だけにとどまることなく、蒲田地区を始めとした大田区全域へ誘導すべく、観光施策を推進している。そのために、空港内に大田区の観光情報を発信する「大田区観光情報コーナー」を設置するなど空港来訪者へのPRに努めている。なお、観光庁により実施されている訪日外国人旅行者の受入環境整備事業の戦略拠点に、空港近接の蒲田が選定されており、平成24年度は、蒲田地区を空港のウェイティングルームと位置付けて、空港来訪者の誘客を進めることとしている。

こうした、大田区観光にとって、今回の構造改革特別区域の取組みは、空港の持つ魅力を更に高めることにつながるものであり、空港への来訪者の増加が見込まれ、大田区全域への観光客誘客に資するものとして位置付けられるものである。

### (4) 国際都市

平成22年10月に羽田空港の再国際化が実現し、アジアを始めとした海外との交流機会が大幅に増えており、国際都市おたとして海外交流に積極的に関わっている。

また、アジアを始めとする世界の都市間競争を勝ち抜くための国の国際戦略総合特区に、東京都が申請した「アジアヘッドクォーター特区」の計画に基づき、羽田空港跡地で産業交流施設の整備を行い、海外企業を積極的に誘致し、世界からの人・モノ・情報の活発な交流を促進する事業を推進していく。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

- (1) 年間約7,000万人が利用する広大な敷地を誇る羽田空港において、搭乗型移動支援ロボットは、大いに活用が見込まれることから、実証実験を通じて、その安全性や有効性、親和性などの検証を行う。
- (2) 将来的には空港周辺や区内の魅力を伝える観光サービスとしての活用も期待できることから、新しい観光サービス・モデルの構築を視野に入れて実験を実施する。
- (3) 「ものづくり創造都市」として、見本市や産業展、人材育成や助成制度等の産業振興を積極的に展開しており、本計画も産業振興のプロジェクト

クトの一環として捉えている。搭乗型移動支援ロボットを含む最先端技術の活用を、より効果的に推進すべく、全国及び諸外国へ情報発信するに相応しい羽田空港エリアを特区とし、区内の企業の活性化に貢献できる施策を更に推進していく。

以上より、本特区計画に基づき搭乗型移動支援ロボットの実証実験を実施することは、地域活性化及び国全体の経済の活性につながるものであり、意義があるものとする。

## 6 構造改革特別区域計画の目標

搭乗型移動支援ロボットは、ロボット技術の一つとして有効的な移動手段と見込まれている。本実験特区計画を通じて、搭乗型移動支援ロボットの実用化に向け、有効性、安全性等の確認を行う。

- (1) 空港周辺や区内において、搭乗型移動支援ロボットを活用した新しい観光モデルを見出す。
- (2) 空港内にはあらゆる業務が存在し、搭乗型移動支援ロボットの活用についての実験を通じて実用化の検討を行うことで、有効性、安全性、親和性の確認を行う。また、段階的に一般利用者をモニターとして、業務以外の利用についての実験も検討していく。

## 7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

ロボット市場は、今後大きな拡大が予測されていることから、特区計画及び関連する施策を合わせて推進することにより、本区域に関して以下のような経済的社会的効果を見込むことができる。

- (1) 将来的な搭乗型移動支援ロボットの実用化へ向けて、実験データの蓄積は、必要不可欠である。

現在、公道で搭乗型移動支援ロボットの実験を行うことができるのは、つくば市のみであり、大田区の特区実験が加わることで、つくば市とは異なる視点での実験が可能となり、実用化に備えたデータの蓄積が可能となる。

※年間20回程度(月1～2回)の実験を想定し、データの蓄積を行う。

- (2) ロボットテクノロジーは、将来の日本の「ものづくり」を支える重要

な産業の一つであり、国内外の交通の結節点となる羽田空港を拠点として、搭乗型移動支援ロボットを始めとする最先端技術を誘致・集積し、情報発信を行う。そのことによって、区内の数多のものづくり企業とのマッチング機会の創出に貢献するだけでなく、地域企業に対するPRに貢献できるものと考えられる。

当初、ロボットプロジェクトにおいて最先端技術を持つ15社程度のロボットメーカーの製品の誘致を目標とし、区内の企業とロボットメーカーとのマッチングの機会創出を目指す。また、最先端ロボットメーカーが求めている技術やこれからのトレンドを知る情報入手の機会としても期待でき、区内企業にとって時代のニーズや企業の方向性が入手できる重要な機会と考えられる。

※ 技術・研究開発連携大学等研究機関 連携実績(現状) 14件

〔区内及び近隣〕 東京工業大学・産業技術大学院大学・東邦大学  
〔区外〕 東京大学・早稲田大学・東京理科大学・関西大学  
芝浦工大・東海大学・一橋大学・東京女子医大  
埼玉医大・金沢大学・大阪大学

※ ロボットメーカー企業とのマッチング可能な区内企業

- ① 受発注商談会 年2回開催  
23年度実績 延605社(877人) 商談件数延べ1,684件
- ② 公益財団法人大田区産業振興協会のナレッジデータベースを「ロボット」でキーワード検索すると 105社が該当
- ③ 公益財団法人産業振興協会のウェブサイト「大田区研究開発マッチングシステム」登録企業 141社

上記の(2)で、日本が誇る最先端技術を国内外に対し影響力のある羽田空港において発信することは、黎明期に当たるこれからのサービスロボット産業のPRに大きく貢献し、それは我が国の産業PRにも直結するものと考えられる。

搭乗型移動支援ロボットは、将来のロボットテクノロジー分野においての重要な要素であり、技術改革が進んでいく分野であると考えられる。特区計画及び施策を通じて、ロボットの実用化に向けた検証を行うと共に、ロボットの技術のPRにも貢献し、さらには区内の産業振興にも役立つことと考えられる。

## 8 特定事業の名称

105・(106・107)・1222

搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業

別紙

## 1 特定事業の名称

105（106・107）・1222

搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業

## 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

・日本空港ビルデング株式会社

（所在地）東京都大田区羽田空港3-3-2 第1旅客ターミナルビル

## 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画認定の日

## 4 特定事業の内容

上記2の者が、指定された特区のエリア内において、特区の要件の下、搭乗型移動支援ロボットの実証実験を実施する。

初年度は、搭乗型移動支援ロボットの公道における有効性、安全性や親和性などを検証する。併せて、警備員やその他の空港従業員等、業務上の活用方法についても検証していく。

また、一定の実験データを蓄積し、検証した上で、一般市民へのモニター実験なども視野に、幅広く搭乗型移動支援ロボットの有用性の検討を行う。

実験の実施に当たっては、安全性を高めるため、特区エリア内で段階的に走行ルートを拡大して実施する。

次年度以降は、観光や将来的なビジネスモデルとしての活用プランを検討する。初年度の実証実験を踏まえ、地域性や利用者を想定した上で、ニーズに沿った計画を立て、実験エリア内のルートの拡大・利用シーンの具体的な検討を行う。

## 5 当該規制の特例措置の内容

本区では、当該規制の特例措置は、以下の理由から地域活性化、さらには国全体の経済の活性化につながるものであり、その必要性及び要件適合性を有す

るものであると考えられる。

また、計画認定後の手続きについては、事業者が実証実験のエリアに応じて、管轄する警察署へ道路使用許可を申請し、搭乗型移動支援ロボットについては国土交通省の認定を受けるなど実証実験に向けた環境整備を行うと共に、事業者との連携を密に図り、羽田ロボットプロジェクト等関連事業の推進に努める。

- (1) 事業者が希望する地域において、搭乗型移動支援ロボットは、活用が見込まれる。将来的な実用化へ向け走行実験を行うことで、地域の活性化にもつながると考える。
- (2) 搭乗型移動支援ロボットは新たな移動支援として様々な用途への活用が見込まれるため、本事業の実施に係る実験データは財産になり得る。
- (3) 観光面では、例えば、大田観光協会が推奨するウォーキングコースに採用されれば、搭乗型移動支援ロボットを活用した新たなサービスの可能性も考えられる。
- (4) 大田区の産業面からもロボット実験特区と関連する施策を通じて、区内企業のPRやマッチング等を含めた産業の振興が期待できる。
- (5) 東京の空の玄関である羽田空港に、プロジェクトを通じて更なるヒト・モノ・情報が集まることで経済的波及効果が期待できる。
- (6) 国際戦略総合特区に、東京都が申請した「アジアヘッドクォーター特区」に指定されており、当区の羽田空港跡地に計画予定の産業交流施設との連携も検討できる。