

管理番号	提案主体の氏名又は団体名	提案名	具体的な事業の実施内容	事業の実施を不可能又は困難とさせている規制等の内容	規制等の根拠法令等	規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容	制度の所管・関係府省庁	各府省庁からの検討要請に対する回答
A01201	茨城県 つくば市 筑波大学 CYBERDYNE株式会社 日立オートモティブシステムズ株式会社	最先端技術の社会実装ができるまち～「Society 5.0」を実現する取組～ ※本県つくば市が有する「科学技術」と「革新的社会実装フィールド」を活用して、未来都市としてあるべき姿（「Society 5.0」）を実現。 ※東京圏と連携して実証・実装を進めることにより、国が推進する「先端ロボット技術によるユニバーサル未来社会」の中核を担い、世界に先駆けて「超スマート社会」（「Society 5.0」）を実現する取組を加速。	◆搬送用ロボットの歩道通行 ロボット技術を用いた搬送用ロボットの歩道通行を実現する。 まずは、CYBERDYNE株式会社が本社を置く「つくばエクスプレス研究学園駅」周辺と、同駅から約1kmの距離にある大型量販店との間の歩道を（仮称）ロボットストリートとして通行を可能とし、地域住民の生活に最先端ロボット技術が融和する社会を実現する。	①歩道を通行できる者は、歩行者のほか、車いす・歩行補助車（※）及び小児用の車に限られており、CYBERDYNE株式会社が開発する搬送用ロボットのような、「利用者から離れて（自律して）道路を通行し、荷物を搬送する機器」の歩道通行は想定されていない。 ※歩行補助車等を通行させる者は、当該車から離れて通行させることができない（原動機を停止させなければならない。）。 ②道路交通法は、自律型の搬送用ロボットの歩道通行を想定していないため、公道通行に当たっては、マラソン等の催事や撮影、工事等の場合と同様に、その都度、道路使用許可を受ける必要がある。	① ・道路交通法（昭和35年法律第105号）第2条第3項第1号（定義） ・道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第1条第1号及び第2号（原動機を用いる歩行補助車等の基準） ② 道路交法（昭和35年法律第105号）第77条（道路の使用の許可）	搬送用ロボットについて、次の2点を措置する。 ①歩道を通行できる者に含める。 ②自律走行において、道路使用許可の申請を不要とする。	警察庁	「搬送用ロボット」の具体的な内容が不明であるが、「搬送用ロボット」が人又は貨物の運搬に用いられる車両に該当するものであれば、これを自律的に走行させる行為は、一般的には、子供や高齢者を含む歩道等を通行する者に与える危険性や想定外に車道に出た場合に自動車等に与える危険性の大きさ等に加えて、運転者の存在を前提としている道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号。いわゆるジュネーブ条約）に照らし、認めることはできない。 ただし、御提案の「搬送用ロボット」の実験が、保安基準に適合（緩和の認定を含む。）する当該ロボットの直近に運転者となる操縦者を配置して、当該操縦者が周囲の状況を直接に監視し、必要な場合には当該ロボットを直接停止させ得る形で行うものであれば、実施可能な条件について検討可能であるので、具体的な実験の実施要領を明らかにして個別に警察庁に相談されたい。
A01205	茨城県 つくば市 筑波大学 CYBERDYNE株式会社 日立オートモティブシステムズ株式会社	最先端技術の社会実装ができるまち～「Society 5.0」を実現する取組～ ※本県つくば市が有する「科学技術」と「革新的社会実装フィールド」を活用して、未来都市としてあるべき姿（「Society 5.0」）を実現。 ※東京圏と連携して実証・実装を進めることにより、国が推進する「先端ロボット技術によるユニバーサル未来社会」の中核を担い、世界に先駆けて「超スマート社会」（「Society 5.0」）を実現する取組を加速。	◆完全自動走行の実証実験の実施 特区内において、安全性を確保した上で、レベル4（完全自動走行）に対応した公道及び駐車施設等での実証実験を可能とする。 当面は、茨城県道路公社が管理する「常陸那珂有料道路」及び一般道を利用し、多様な環境・条件の下で、実証実験を実施し、将来的には、つくば市における実証実験を想定している。	車両には、常時運転者が乗車し、車両を運転しなければならない。	・道路交通法（昭和35年法律第105号）第70条（安全運転の義務） ・道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号・ジュネーブ条約）第8条第1項、第5項及び第10条	特区内において、運転者が乗車しているのと同等の安全性を確保した上で、レベル4（完全自動走行）に対応した公道等での走行を可能とする。	警察庁	現行法上、次の条件を満たせば、場所や時間にかかわらず、ハンドルやアクセルがない車両を含め、公道実証実験を行うことは可能であり、道路交通法上は、許可申請や届出等の手続は不要である。 ・公道実証実験に用いる車両が道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）に適合していること（同令第55条第1項又は第56条第4項に基づく認定を受け、規定の特例を受けているものを含む。）。 ・運転者となる者（客等であることも可能）が実験車両に乗車して、周囲の道路交通状況や車両の状態を監視し、緊急時等には必要な操作を行うこと。 ・道路交通法令を遵守して走行すること。 なお、我が国が批准する道路交通に関する条約（昭和39年条約第17号。いわゆるジュネーブ条約）は、運転者の存在と車両の適正な操縦・運転に係る義務について規定しており、道路交通法を含む国内法令においてこれと異なる規定を置くことやこれと異なる取扱いを行うことは許容されない（同条約については、現在、我が国も参加して、自動走行との整合性等に関する国際的な協議が進められている。）。 また、道路交通法は、条約と整合させつつ、技術面における一定の安全性を認められた車両等を前提として、その通行方法等を定めるものであるところ、車両等について技術的な基準を検討することなくして、上述以上に運転者の義務を緩和することは困難である。 なお、「日本再興戦略2016」において、自動走行については、いわゆる「レベル4（完全自動走行）」までの技術開発を目指すため、「官民ITS構想・ロードマップ2016」（平成28年5月20日IT総合戦略本部決定）に基づき、2017年を目途に特区等において無人自動走行による移動サービスに係る公道実証を実現すべく、車内に運転者が不在であっても遠隔装置を通じた監視等や、ハンドル及びアクセルの無い自動運転車両による走行などが、公道における実証実験として可能となるよう、速やかに所要の措置を講ずることとしているところであるが、本提案については、記載内容のみでは定かではない部分もあるため、具体的な実験の実施要領を明らかにして個別に警察庁に相談されたい。