

(秋提案)平成27年10月6日(火)～10月30日(金)

提案主体の氏名又は団体名	提案名	事業の実施場所	具体的な事業の実施内容	事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	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
つくば市 つくばモビリティロボット実証実験推進協議会	つくばモビリティロボット特区	茨城県つくば市	<p>人気の高い搭乗型移動支援ロボットを活用し、市内の観光地である筑波山周辺の観光産業を活性化するためのガイドツアーを実施する。搭乗型移動支援ロボットは、「自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道」に限り、道路使用許可を受けて走行することが可能とされているが、筑波山周辺においては自歩道がほとんど整備されておらず、ツアーの実現には幅員が狭い歩道及び歩道が整備されていない道路(歩車道非分離空間)の走行が必要となる。</p> <p>なお、旧つくばモビリティロボット実験特区におけるノウハウを活用し、協議会に参加する研究者等で構成する実験検証評価委員会の下、安全性の確保に万全を期していく。</p>	<p>筑波山は、近年、多くの観光地と同様に観光客入込数が減少傾向にある。そこで、海外や旧つくばモビリティロボット実験特区で人気の高い搭乗型移動支援ロボットを活用したガイドツアーを導入し、観光資源の価値の向上を図ることで、観光客数の増加及びリピート率の向上につながる。</p> <p>なお、前記特区の全国展開以降、全国の事業者等から導入に関する視察が急増するなどニーズは多いが、それらの多くが自歩道の未整備により導入を断念せざるを得ない状況にある。このため、規制の全国展開を念頭にノウハウを蓄積するとともに、他地域で導入する際のマニュアル化を進め、地方創生はもとより、欧米諸国と同様、観光産業の国際競争力の強化につなげる。</p>	<p>■搭乗型移動支援ロボットの公道走行実証を行うためには、道路交通法第77条第1項第4号に基づく道路使用許可が必要とされているところ、前記通達による道路使用許可の基準のうち、実施場所に係る規制が前記事業の実施を不可能とさせている。</p> <p>実施場所に係る規制について「自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の交通規制が実施されている歩道」とされているが、多くの観光地と同様に自歩道がほとんど整備されていないため、前記事業を行うことが不可能である。</p>	<p>■警察庁丁交企発第104号、丁規発第38号(平成27年7月2日)『「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて』に係る「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」のうち、「1 審査基準 (2) 実施場所 イ」</p>	<p>道路使用許可の許可基準に係る実施場所について、「歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯とする。歩道又は歩行者の通行に十分な幅員を有する路側帯と車道の区別のない道路においては、道路の左側端であること。」を加えること。</p>
			<p>高齢者や子育て世代等の移動制約者にもやさしい移動手段として期待される座り乗り型搭乗型移動支援ロボットについて、旧つくばモビリティロボット実験特区における取組を進展させ、完全自動走行を実現する技術開発を行う。</p> <p>具体的には、特定のステーション間、さらには任意の地点間を無人・自動で移送することを可能とし、例えば公共交通機関を利用した移動制約者が、駅から目的地までの間を安全かつ自由に乗り降りできる交通バリアフリーシステムの実証を行う。</p> <p>なお、旧つくばモビリティロボット実験特区におけるノウハウを活用し、協議会に参加する研究者等で構成する実験検証評価委員会の下、安全性の確保に万全を期していく。</p>	<p>超高齢社会や子育て支援等への対応を見据え、高齢者や子育て世代等の移動制約者が、いつでもどこでも安全かつ自由に乗り降りすることができるようにすることで、交通バリアフリー社会の実現を図る。</p> <p>特に、搭乗者の免許を不要とすることで、公共交通と組み合わせた場合の高齢者、障害者等の移動制約者のラスト1マイル(ファースト1マイル)のモビリティ格差の解消につなげ、コンパクトシティをはじめ観光地、ショッピングセンター、病院など多様な場面での応用による、移動制約者の社会参加の促進や近隣生活圏の拡大ひいては次世代の交通システム産業の国際競争力の強化を図る。</p>	<p>■搭乗型移動支援ロボットの公道走行実証を行うためには、道路運送車両の保安基準第55条第1項に基づく保安基準の緩和が必要とされているところ、基準の緩和が可能な道路運送車両の条件が前記事業の実施を不可能とさせている。</p> <p>基準の緩和が可能な道路運送車両について、「専ら道路(専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する場所に限る。)」とあるが、一部区間において歩道以外を走行する場合に緩和認定がされず事業を行うことが不可能である。</p>	<p>■道路運送車両の保安基準第55条第1項、第56条第1項及び第57条第1項に規定する国土交通大臣が告示で定めるものを定める告示のうち、第1条第1項第7号</p> <p>■道路運送車両の保安基準第67条(基準の緩和)</p> <p>■道路運送車両法施行規則第54条(制限の表示)</p>	<p>「専ら道路(専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する場所に限る。)」について、「及び国家戦略特別区域 区域計画で指定した場所」を加えること。</p>
			<p>高齢者や子育て世代等の移動制約者にもやさしい移動手段として期待される座り乗り型搭乗型移動支援ロボットについて、旧つくばモビリティロボット実験特区における取組を進展させ、完全自動走行を実現する技術開発を行う。</p> <p>具体的には、特定のステーション間、さらには任意の地点間を無人・自動で移送することを可能とし、例えば公共交通機関を利用した移動制約者が、駅から目的地までの間を安全かつ自由に乗り降りできる交通バリアフリーシステムの実証を行う。</p> <p>なお、旧つくばモビリティロボット実験特区におけるノウハウを活用し、協議会に参加する研究者等で構成する実験検証評価委員会の下、安全性の確保に万全を期していく。</p>	<p>道路運送車両の保安基準第55条第1項第4号に基づく道路使用許可の許可基準のうち、操縦者に係る要件があり、搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行が不可能である。</p>	<p>『「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて(警察庁丁交企発第104号、丁規発第38号(平成27年7月2日))』に係る「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」のうち、「1 審査基準 (6) 操縦者」</p>	<p>『「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて(平成27年7月2日)』の「基準」に規定された操縦者に係る適用を除外すること、或いは、「ロボットの公道実証に係る道路使用許可の取扱いについて」(平成18年1月23日)の許可対象行為とすること、或いは、座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行に係る新たな許可基準を定めること。</p>	
			<p>道路運送車両の保安基準第55条第1項第4号に基づく道路使用許可の許可基準のうち、操縦者に係る要件があり、搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行が不可能である。</p>	<p>道路運送車両の保安基準第55条第1項第4号に基づく道路使用許可の許可基準のうち、操縦者に係る要件があり、搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行が不可能である。</p>	<p>『「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験」に係る取扱いについて(警察庁丁交企発第104号、丁規発第38号(平成27年7月2日))』に係る「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準」のうち、「1 審査基準 (6) 操縦者」</p>	<p>座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行実験を行う際は、道路交通法第70条に適合しているものとみなすこと。</p> <p>座り乗り型搭乗型移動支援ロボットの無人・自動走行実験を行う際は、道路交通法第71条第5号の適用を除外すること。</p>	