

## 国家戦略特区等提案 別途資料 1

①提案主体の氏名又は団体名	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
②提案主体の住所	茨城県つくば市
③提案名	つくばモビリティロボット特区
④事業の実施場所	茨城県つくば市

【プロジェクト1】	筑波山麓モビリティロボットツーリズムプロジェクト
⑤ 具体的な事業の実施内容	<p>各種メディア等で取り上げられ、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起爆剤としてガイドツアーを実施する。</p> <p>現状、搭乗型移動支援ロボットは、警察庁の通達により、「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」（以下「自歩道」という。）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、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。このため、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）の走行を可能とする措置が必要となる。</p> <p>なお、コースの設定、ガイドの養成、ツアー参加者の講習プログラムは、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、つくばモビリティロボット実証実験推進協議会に参加する研究者・専門家らで構成する実験検証評価委員会の監修の下、安全性の確保に万全を期していく。</p> <p>また、事業により得たノウハウは、地方展開・全国展開を踏まえ、事業者や自治体等に積極的に提供していく。</p>
⑥ 「⑤」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	<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り、増加に転じる有効な打開策を見出すことができないのが実情である。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。具体的には、既存のツアーとの組み合わせや新しいツアーを作り出すことにより、観光地の魅力向上、ひいては、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、全国の自治体や事業者から導入に関する視察が急増する（12件：通算122件）などニーズは多いものの、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、まずはつくばで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>

【プロジェクト1】	筑波山麓モビリティロボットツーリズムプロジェクト
<p>⑦ 「⑥」の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</p>	<p>【事業の実施を不可能としている規制等】</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>A) 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>■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>B) 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>⑧ 「⑦」の規制等の根拠法令等</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）</p> <p>A) 『「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>イ 搭乗型移動支援ロボットの大きさ及び構造が、次の(ア)から(ウ)までに掲げる条件を全て満たす場合は、<u>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（以下「歩道等」という。）</u>であること。</p> <p>(ア) 長さ120センチメートル、幅70センチメートルを超えないこと。</p> <p>(イ) 6キロメートル毎時を超える速度を出すことができないこと。</p> <p>(ウ) 歩行者に危害を及ぼす鋭利な突起物がないものであること。</p> <p>ウ イ以外の場合は、次の(ア)及び(イ)に掲げる条件をいずれも満たす場所であること。</p> <p>(ア) 幅員がおおむね3.0メートル以上の<u>歩道等</u>であって、実施場所を除いた部分の幅員がおおむね2.0メートル以上であること。</p> <p>(イ) 搭乗型移動支援ロボットが6キロメートル毎時を超える速度を出すことができる構造である場合には、通行量が最大となると見込まれる時間の1時間当たりの歩行者等の通行量が幅員1メートル当たり合計120人・台以下であること。</p>

【プロジェクト1】	筑波山麓モビリティロボットツーリズムプロジェクト
<p>⑧ 「⑦」の規制等の根拠法令等(続き)</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</p> <p>B) 「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>(7) <u>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。)</u>の上を移動させることを目的として製作した小型特殊自動車であって、当該目的に適する専用の車体を有し、かつ、次に掲げる要件に該当するものにあつては、第4号に掲げる規定のほか、保安基準第11条の2第2項並びに細目告示第91条第3項第1号ル、第132条第1項第3号、第141条第2項第1号、第146条第1項第4号、第169条第1項第1号ル、第210条第1項第3号、第219条第2項第1号及び第224条第1項第4号の規定</p> <p>イ 長さが1.50メートル以下のものであり、かつ、幅が0.70メートル以下のものであること。</p> <p>ロ 最高速度が10キロメートル毎時以下のものであること。</p> <p>ハ 乗車定員が1人のものであること。</p> <p>■道路運送車両の保安基準</p> <p>B) 「道路運送車両の保安基準」第67条(基準の緩和)</p> <p>第55条の規定は、<u>原動機付自転車(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。))の上を移動させることを目的として製作した特殊な構造を有するものに限る。)</u>について準用する。</p> <p>■道路運送車両法施行規則</p> <p>B) 「道路運送車両法施行規則」第54条(制限の表示)</p> <p>自動車の使用者は、第52条第1号、第2号(法第54条第1項及び法第54条の2第1項の規定による指示に係るものに限る。)及び第3号に掲げる処分に係る自動車(第3号に係るものにあつては、その運行のため必要な保安上又は公害防止上の制限を付されたもの<u>(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。))の上を移動させることを目的として製作した特殊な構造を有するものを除く。)</u>に限る。)を運行の用に供しようとするときは、第19号様式による標識を当該自動車の後面に見やすいように表示しなければならない。</p>
<p>⑨ 「⑦」及び「⑧」の規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容</p>	<p>A) 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>B) 「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>

【プロジェクト2】	無人・自動走行実証プロジェクト
⑤ 具体的な事業の実施内容	<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発展させ、ラスト1マイル（ファースト1マイル）の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、座り乗り型搭乗型移動支援ロボットに無人・自動走行機能を持たせ、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、駅から目的地まで等のあらかじめ設定された定点間を、いつでもどこでも安全かつ自由に乗り降り（乗り捨て）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、実証は、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、つくばモビリティロボット実証実験推進協議会に参加する研究者・専門家らで構成する実験検証評価委員会の監修の下、安全性の確保に万全を期していく。</p>
⑥ 「⑤」の事業を実施した場合に想定される経済的社会的効果	<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を、例えば公共交通機関を利用した移動制約者が、駅から目的地まで等のあらかじめ設定された定点間を、いつでもどこでも安全かつ自由に乗り降り（乗り捨て）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>
⑦ 「⑥」の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	<p>【事業の実施を不可能としている規制等】</p> <p>A) 道路交通法第77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>B) 道路交通法第70条の規定により、運転者は、車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作しなければならないこととされており、無人・自動走行が不可能である。</p> <p>C) 道路交通法第71条第5号の規定により、運転者が車両等を離れるときは、その原動機を止め、完全にブレーキをかける等当該車両等が停止の状態を保たなければならない、座り乗り型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>

【プロジェクト2】	無人・自動走行実証プロジェクト
<p>⑧ 「⑦」の規制等の根拠法令等</p>	<p>A) 『「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>(6) 操縦者</p> <p>ア <u>大きさ及び構造並びに原動機の大きさに応じた運転免許を受けていること。</u></p> <p>イ <u>操縦方法に関する講習を受け, 十分な操縦経験を有していること。</u></p> <p>B) 道路交通法第 70 条 (安全運転の義務) 車両等の運転者は, <u>当該車両等のハンドル, ブレーキその他の装置を確実に操作し, かつ, 道路, 交通及び当該車両等の状況に応じ, 他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。</u></p> <p>C) 道路交通法第 71 条第 5 号 (運転者の遵守事項) 車両等を離れるときは, その原動機を止め, 完全にブレーキをかける等 <u>当該車両等が停止の状態を保つため必要な措置を講ずること。</u></p>
<p>⑨ 「⑦」及び「⑧」の規制・制度改革のために提案する新たな措置の内容</p>	<p>A) 座り乗り型搭乗型移動支援ロボットで無人・自動走行実験を実施する場合は, 次のいずれかとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・『「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)}』の「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」に規定された操縦者に係る適用を除外すること。</li> <li>・「ロボットの公道実験に係る道路使用許可の取扱いについて」{警察庁丁規発第 3 号 (平成 18 年 1 月 23 日)} の許可対象行為とすること。</li> </ul> <p>或いは,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>B) 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>C) 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>