

京都市の都市特性を活かした国家戦略特区の活用

宗教都市

歴史・文化都市

歴史、文化など日本の心が
感じられる日常的な光景
世界遺産「古都京都の文化財」
を構成する社寺・城や、
多数の文化遺産の集積

ものづくり都市

脈々と受け継がれてきた
伝統産業の匠のわざ
最先端・高付加価値の
ものづくり企業の集積

観光都市

観光消費額 1兆1,268億円
観光客数 5,362万人
※平成29年

歴史・文化

- ・千年の歴史に培われた豊かな文化と奥深い伝統に彩られた都市
- ・歴史や文化の蓄積によって育まれてきた資源を創造的に活用
- ・2021年度には文化庁が京都へ全面的に移転し、京都も全国の文化による地方創生に役割を果たす決意

ものづくり

- ・先進的、革新的、先端的な技術と風土を併せ持つ都市
- ・集積された大学の知を新産業の創出等に活用
- ・「グリーン」、「ライフ」、「コンテンツ」の成長分野を中心とした産学公のオール京都体制での取組

大学のまち
学生のまち

大学コンソーシアム48大学
人口の1割が学生

教育先進都市

福祉・医療先進都市

環境

(京都議定書)

人権都市

多文化共生都市
「水平社宣言」等

自然・景観

自治の都市

食文化

中央市場・農林業

国際都市

世界文化自由都市宣言

京都ならではの都市特性や強みを
最大限に活用した特区提案の実現により、
国際競争力の強化や経済成長を牽引

現 状

- 市民の日常的な移動と観光客の移動が既存の公共交通に集中・錯綜しており、移動目的や移動距離に応じた効率的な移動手段が求められる状況である。

課 題

- 電動車いすは、あらゆる人が近距離間を効率的に移動できる小型モビリティとしての活用が期待されるが、現行法令では、歩道での6 km/h以下の走行に限られ、活用範囲が狭い。

- 法制度上、歩道も車道も走行可能な新領域「パーソナルモビリティ」を創設する等、小型モビリティの実用化のための法整備（規制改革）が必要

「パーソナルモビリティ」のイメージ



国家戦略特区提案の概要

「パーソナルモビリティ」の枠組みを設け、歩道及び車道の双方で走行可能とする。

- 道路交通法上及び道路運送車両法上に「パーソナルモビリティ（仮称）」の区分を新設する。
- 歩道では歩行者として取り扱い、車道では車両として取り扱うことにより、歩道及び車道の双方で走行可能とする。

「パーソナルモビリティ」の最高速度は、歩道では6 km/h、車道では15 km/hとする。

道路交通法上の最高速度について、「パーソナルモビリティ（仮称）」が

- 歩道を走行する場合 ⇒ 現行の電動車いすと同様、最高速度は6 km/hとする。
- 車道を走行する場合 ⇒ EUでの推奨基準等を踏まえ、最高速度は15 km/hとする。

「パーソナルモビリティ」の保安基準について簡素なものを設定し、コンパクトな車体設計を可能とする。

道路運送車両法及び国土交通省令において、「パーソナルモビリティ（仮称）」の保安基準（安全のための各種機器の取付等）について、セグウェイなど搭乗型移動支援ロボットと同様に簡素なものを定める。

【参考】海外での電動車いすの活用事例

<イギリスでの走行事例>

イギリスでは、電動車いすは、車道でも歩道でも通行できるルールとなっており、車道では時速13km/hと自転車並みの速度まで認められているため、近隣への移動ニーズを柔軟に満たす乗り物として活用されている。

イギリスの規則等
電動車いす(class3)
最高速度：車道13km/h 歩道6km/h
最大重量：150kg
保安基準：ライト、反射板、サイドミラーの設置

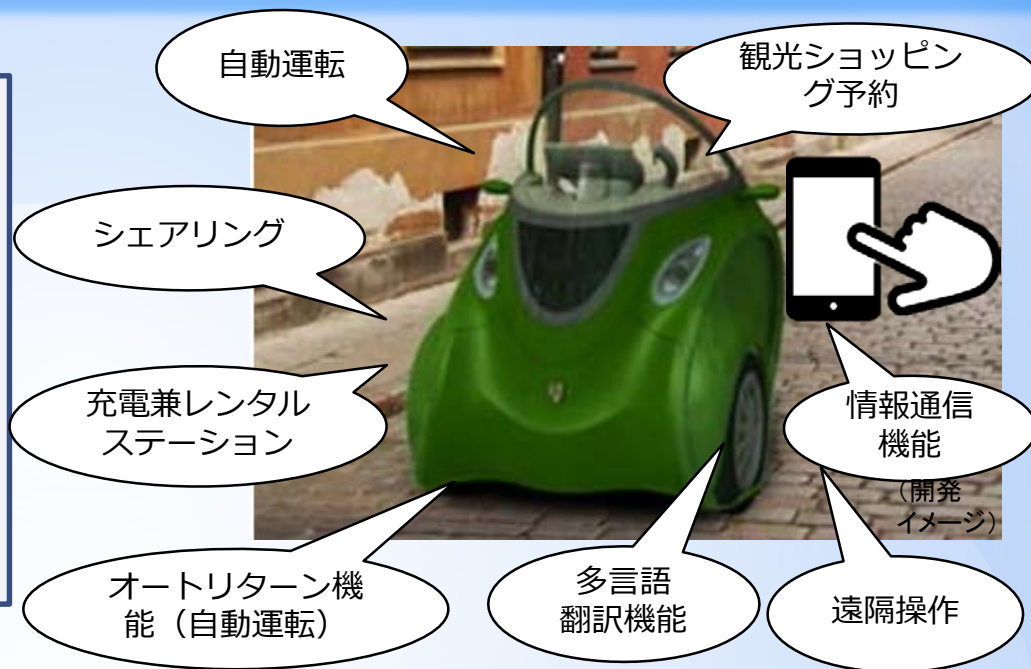


将来の姿

「パーソナルモビリティ」に、観光情報や多言語翻訳等の情報通信機能の搭載、自動運転等の実現を展望。



より多機能で利便性の高い「パーソナルモビリティ」として街に普及することで、個人の周遊観光の質の向上や様々な情報を搭載した自転車に代わるモビリティの普及が期待できる。



提案の効果

- ・高齢者など移動に制約を感じている方から観光客まで、あらゆる人が近距離移動に使える安全性の高い乗り物として、市街地や観光地等をはじめ様々な分野で「パーソナルモビリティ」が活用されることにより、移動目的や移動距離に応じた効率的な移動が実現する。
- ・将来的に、情報通信機能や自動運転機能などの新たな機能が搭載されていくことで、「パーソナルモビリティ」としての活用可能性が高まり、「パーソナルモビリティ」を活用した地方創生や地域活性化の進展につながる。
- ・平成32年の東京オリンピック・パラリンピックにおいて、海外から訪れる選手団や観光客が持ち込んだ電動車いすを自国と同様の利便性を維持したまま活用できるような法的整備が必要とされており、本提案の具現化が対応の端緒となる。

屋内用



平成29年度
製品化

屋外用



平成30年度
開発着手
(開発イメージ)

名称/型番	RODEM (ロデム) / M651
サイズ	全幅: 690mm × 全長: 1000 (～1203) mm ※()シートが一番低い状態
高さ	全高: 920 (～1254) mm 座面高: 400 (～785) mm ※()シートが一番高い状態
重量	約110kg
速度	最高6km/h ※速度調節可能
コントローラ	ジョイスティック/スマートフォンによる遠隔操作 (Bluetooth)
駆動方式	4輪駆動
充電	プラグイン方式 (家庭用100V) / 充電時間: 8時間
バッテリー	鉛: 12V20Ah × 4
防水	生活防水

名称型番	RODEM (ロデム) / 屋外用
重量	約200kg
速度	最高15km/h (歩道上は6km/hに切換えを想定)
コントローラ	ハンドル / 遠隔操作 / 自動運転
駆動方式	2輪駆動
充電	プラグイン方式 (家庭用100V)
バッテリー	鉛: 12V20Ah × 4
防水	IPX5 相当
機能	電子キー, GPS 位置情報, 仲間位置情報把握, 自動運転, 衝突回避簡単操作, ショッピング予約, 道路観光地渋滞予測

	歩道走行	車道走行	最高速度	免許	法令上の種別
日本	可	不可	6km/h	不要	歩行者とみなす(道路交通法)
イギリス class 3	可	可	13km/h	指導員による訓練(※1)	道路上では他の車両と同様の指示及び規則に従うこと。また、歩道上では歩行者向けの指示及び規則に従うこと。
イギリス class 2	可	不可	6km/h	不要	歩行者扱い、自転車扱い
ドイツ	可	可	25km/hを超えない (45km/hの文献もあり)	点検証明必要(※2)	電動車いす用の特段の規格・基準はなく、車両一般についての規定が適用されている。
スウェーデン	可	可	20km/h	不要	時速6km以上は、身体障がい者を対象としたペダルなしの電動自転車。時速5km以下は、歩行者扱い。
オランダ	可	自転車道は、原則時速30kmまで	地方40km/h 都市部28km/h	不要	モビリティースクーターとして扱われる。
カナダ	可	高速道路や禁止区域は不可	州により異なるが速度制限なしが多い	不要	モデルにより、歩行者扱い、スクーター扱い、車両扱いとなる。

※1 事前評価(視機能や健康状態等),路上走行訓練,運転能力評価が行われ,運転能力に問題なしと判断された場合に一人で運転することができる。

※2 最高速度が10kmを超えるものについては運転に関する法令などの学科試験等が行われ,点検証明書が与えられる。

<出典>

・国交省「海外の電動車椅子の利用に関する調査結果」

・国交省「英国におけるショッピング・モビリティの取り組み」

・国交省「交通バリアフリー技術規格調査研究報告書」

・国際大学グローバルコミュニケーションセンター公開コロキウム摘録