

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1026010	「105・1222搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和①	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和を要望するもの。	<p>つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行ってきた。これまでの実験により、ロボットの有効性・親和性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい(これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい)。ついては、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。</p> <p>1. ロボット実験中における保安要員の配置 搭乗者が一定の講習を受けてマナーを守って交通する限り、ヒヤリハットや事故が起こりにくいことがこれまでの実験で分かった。またより実社会での利用を想定した実験のためには保安要員がない中で実験を行うことが必要である。ドライブレコーダーやGPS等で状況把握・管理を行うことで不測の事態に備えることとし、保安要員をつけない状況で実社会での利用を想定した実験を行いたい。</p>		つくば市	茨城県	警察庁
1026020	「105・1222搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和②	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和を要望するもの。	<p>つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行ってきた。これまでの実験により、ロボットの有効性・親和性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい(これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい)。ついては、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。</p> <p>2. カラーコーンの設置などによる実施場所の境界を示すための措置 これまでの実験によってロボットの通行に好意的な通行者が多いことが分かった。歩行者が近づいてきたときには、ロボット搭乗者が徐行や停止をすることで、危険を回避することができた。また実験状況を観察していても、ロボットの通行を嫌がりあえてロボットと反対側を通行するといった歩行者も特段見られることはなかった。ロボットの通行に関わらず、歩行者は通常と変わらずに通行しており、カラーコーンや路面標示によってロボットの通行場所の境界を示すための措置は不要と考える。</p>		つくば市	茨城県	警察庁

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1026030	「105・1222搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和③	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和を要望するもの。	<p>つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行ってきた。これまでの実験により、ロボットの有効性・親和性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい(これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい。)。ついては、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。</p> <p>3. 搭乗者について運転免許所有の義務 パーソナルモビリティロボットは、自動車や原動機付き自転車の運転免許を持っていないため自動車等を運転できず移動範囲に制約を持つ高齢者なども利用者として想定としている。今後、そうした者を対象として実験を行っていくために搭乗者に関して運転免許の有無を問わないようにしたい。 パーソナルモビリティロボットの開発においては、操作の容易さや安全性は最重要事項として取り組まれており、初心者でも少しの説明と練習で搭乗できるよう製作されている。また走行することで立っていられる自転車と異なり、制止あるいは低速で安定して走行することが可能なことから、歩行者等の近くにいる場合に歩くよりゆっくりと通過することも容易であるので、安全な運行を確保するのに高度の操縦技量や自動車・原動機付き自転車の運転経験を必要としない。</p>		つくば市	茨城県	警察庁
1026040	「105・1222搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和④	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和を要望するもの。	<p>つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行ってきた。これまでの実験により、ロボットの有効性・親和性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい(これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい。)。ついては、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。</p> <p>4. 夜間走行する場合の、保安基準を満たす前照灯の設置 現状では夜間走行実験を行うためには保安基準を満たす前照灯の設置が義務づけられている。これから夜間の実験を行うことを検討しているが、歩道を走行する際、保安基準を満たす前照灯は眩しすぎて対向する通行者に対して危険でもともと考えられる。歩道走行には自転車程度の前照灯で十分であり、その程度の照度の前照灯の設置が望ましいと考えられる。</p>		つくば市	茨城県	警察庁 国土交通省

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1026050	「105・1222搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和⑤	構造改革特区の特定事業105・1222の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」におけるロボット公道実験の実施要件の緩和を要望するもの。	<p>つくば市では、「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」について「つくばモビリティロボット実験特区計画」の認定を受け、ロボットの公道実験を行ってきた。これまでの実験により、ロボットの有効性・親和性・安全性について一定の確認をすることができたことから、今後、ロボットの実利用を目指したより実環境での社会実験を行いたい(これまでの実験結果については、別紙の実験報告書を参照いただきたい)。については、実証実験に係る道路使用許可の基準や道路運送車両の保安基準に関して、以下の点について実施要件の緩和を要望する。</p> <p>5. 横断歩道の通行不可 現状ではモビリティロボットに搭乗したまま横断歩道を渡ることが認められないとされている。 立ち乗り型などのロボットの特徴は、停止と移動がスムーズに行えること、横断歩道の手前で搭乗したまま停止ができ安定して止まっていること、かつそのまま力をいれずにスムーズに発進ができることである。 モビリティロボットは静止から通常の歩行程度の速度まで安定的に移行できるので、横断歩道の信号を遵守して横断することで歩行者と同等の安全性を確保できる。逆に横断歩道の手前で降り、横断歩道はロボットを押し(引いて)渡り、渡り終えたら再び乗るといった動作は、乗降のために停止することと占有面積が増えるため他の通行者等の流れを乱すことにもなる。 これまでの実験においてツアー実験や通勤実験参加者などから横断歩道は搭乗したまま移動するほうがスムーズに横断でき安全で快適という声が多くであった。 横断歩道上の自転車横断帯を徐行して横断することで危険は回避できると考えられ、また利用者の利便性の観点から搭乗したままの横断を認めていただきたい。</p>		つくば市	茨城県	警察庁
1027010	交通事故発生直後の発生現場でのミクロ(詳細)調査を行う車両による緊急走行	交通事故が発生した直後の現場に調査員(工学者と医療従事者等)が緊急走行を行い交通事故ミクロ(詳細)調査を行い情報収集しデータベース化するため、調査員の運転する調査車両で「緊急走行」を行う。	<p>交通事故の死傷者を削減するには、交通事故予防(受傷回避・傷害軽減)が極めて重要である。このためには、乗り物(乗用車、自動二輪車、自転車等)の安全システム開発・改良、安全な道路計画・建設、交通ルールの改良、救急医療システムの改良などが重要である。 そして当然ながら、これら交通安全の予防戦略のためにはその根拠が必要で、我が国の道路社会で実際に発生している交通事故の詳細な調査とデータ分析が必要不可欠である。わが国には、このような交通事故調査組織としてITARDA(Institute for traffic accident research and data analysis; 交通事故総合分析センター)が存在しているが、医療機関を中心に行っていないために正確な傷病者の医療情報収集が困難であり、資金不足や警察との連携不良等の理由のために有効に機能できていない。</p> <p>千葉県印西市の日本医科大学千葉北総病院を拠点に事故調査チームを作り、交通事故発生現場に緊急走行を行い、現場救急医療活動及び警察の現場検証作業に引き続き交通事故詳細調査を行いたい。 現状では、国内では交通事故調査で緊急走行は認められていないが、発生直後の現場で行わなければならない重要な項目(車両最終停車位置、タイヤ痕、事故車両情報等)が多数含まれるため、「緊急走行」が必要である。また、傷病者同意の上、警察及び傷病者搬送先病院からの協力が必要である。 尚、事故情報は、あくまで交通事故予防を目的とし個人情報に消去して管理し、裁判の参考資料等への使用は一切行わない。全ての情報は個人情報を完全に消去した形でデータベース化し事故予防のために活用する。</p>		日本医科大学千葉北総病院救命救急センター	千葉県	警察庁

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1029010	搭乗型移動支援ロボットの公道(横断歩道を含めた)における実験走行	<p>現行法の制度(搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業)では、特区認定後、一定の要件内において、歩道の走行が可能となるが横断歩道の走行ができないため、走行時に乗降や持ち運び等が発生し、スムーズかつ有効的な走行実験になり難い。そこで、安全対策等の一定の要件を満たす場合、横断歩道部分を含めた走行実験の特例処置をいただき、歩行者混在における充実した走行実験を行う。</p>	<p>搭乗型移動支援ロボットの走行実験を行い、今後の観光施策としての活用や空港におけるサービスの拡充を目指し、有効性、安全性の評価を行う。 現状の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」では、特区認定後、要件を満たす公道(歩道)での走行実験は可能であるが、横断歩道の走行が不可能である。羽田空港周辺で搭乗型移動支援ロボットの走行実験を行う場合、ターミナル周辺には横断歩道があることから、実証実験を有意義なものとする為に、横断歩道を含めた走行実験は必要である。</p> <p>【提案の背景】 (1) 広大な羽田空港において、搭乗型移動支援ロボットは新たな移動ツールとして、空港従事者や空港利用者等に大いに活用が見込まれる。 (2) 更なる国際化が期待される羽田空港において、日本が世界に誇るロボット技術を国内外に向け発信し、日本のPRと経済の活性化への寄与を目指す。 (3) 羽田空港の位置する大田区は日本有数の町工場を形成している事から、ロボットを通じたモノ作りの産業活性化への貢献を目指す。</p> <p>【横断歩道の走行について】 横断歩道の走行ができないことで、ロボットの乗降と持ち運びが発生し、有効性かつ安全性等を把握する走行実験には不十分である事から、横断歩道におけるロボットの走行許可を願いたい。空港周辺の走行予定エリアに横断歩道が多々存在。</p> <p>【横断歩道の走行時の安全対策】 走行時の速度を6km/h以下とする。 信号が赤の際は搭乗型ロボットから降りて待機。 横断歩道以外の車道は走行しない。 走行操作には十分な教育を実施。</p>		日本空港ビルデング株式会社	東京都	警察庁
1029020	搭乗型移動支援ロボットの走行実験の実施場所(道路要件)の緩和	<p>現行法の制度(搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業)では、特区認定後、実験走行を可能とする要件で「概ね3m以上の歩道等」とあるが、羽田空港周辺及び現在の道路事情では実験エリアが制限されることから、歩行者の通行量が少ない等、一定の要件を満たすにエリアにおいては、幅員が1.5m以上の歩道についても走行実験の要件として許可をいただきたい。</p>	<p>搭乗型移動支援ロボットの走行実験を行い、今後の観光施策としての活用や空港におけるサービスの拡充を目指し、有効性、安全性の評価を行う。 現状の「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」では、実施場所の要件が、「幅員がおおむね3メートル以上の自転車歩行者専用道路又は普通自転車歩道通行可の歩道」とあり、当要件では実験エリアにおいて、走行できる場所が限定される。また、より現実レベルに近い走行実験を行う為にも「幅員1.5m程度以上の歩道」へ緩和頂きたい。</p> <p>【提案の背景】 (1) 広大な羽田空港において、搭乗型移動支援ロボットは新たな移動ツールとして、空港従事者や空港利用者等に大いに活用が見込まれる。 (2) 更なる国際化が期待される羽田空港において、日本が世界に誇るロボット技術を国内外に向け発信し、日本のPRと経済の活性化への寄与を目指す。 (3) 羽田空港の位置する大田区は日本有数の町工場を形成している事から、ロボットを通じたモノ作りの産業活性化への貢献を目指す。</p> <p>【幅員1.5mの歩道について】 歩行者(占有幅0.75m)のすれ違いが可能である。 車イスと歩行者も譲り合う事で、すれ違いが可能である。 ロボットにおいても歩行者とのすれ違いは可能である。 過去の道路基準により、現実的には幅員1.5mの歩道が多く存在している。</p> <p>【概ね1.5m～3mの歩道の走行時の安全対策】 走行時の速度を6km/h以下とする。 歩行者等とすれ違う場合は歩行者等を優先とし、止まる等の処置をする。 歩行者等とすれ違う場合が多くない歩道に限定し実験走行のルート指定を行う。</p>		日本空港ビルデング株式会社	東京都	警察庁

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1031010	世界に認められる、21世紀のパチンコビジネスモデル。パチンコ営業店内に「貸玉・貸メダル返却所を設置」	パチンコ営業店による社会貢献活動の推進。パチンコ営業店内にパチンコ営業店とは無関係の第三者(社会福祉団体・NPO)等による、貸玉・貸メダル返却所の設置を行い、遊技客が簡単便利で解りやすく、安心安全な店内で「玉・メダル」の返却を行うことが出来るシステム。	警察庁の犯罪統計により、「ばちんこ景品買取所」に対する凶悪犯罪が、いっこうに無くならない現実を鑑み(平成22年次、認知事件数26件)、再度ご提案をさせていただきます。これらの凶悪犯罪を未然に防ぐ為にも、新しい賞品交換システムを採用することにより、セキュリティがしっかりした設備のあるパチンコ営業店内で「貸玉・貸メダル」の買戻しを行うことが、多くのパチンコファンを凶悪犯罪から守るためにも早急に採用される必要があると考えられるのであります。具体的には遊技客が遊技の結果に応じて換金を希望する場合、パチンコ営業店が風俗営業等の規則及び業務の適正化等に関する法律施行規則に定められた「貸玉・貸メダル」と同等金額で、パチンコ営業店内で運営する第三者(社会福祉団体・NPO)等が買戻すことが出来るシステム。このシステムの採用により、文献によるところの、従来行われている不明瞭で不健全な三店方式と呼ばれる賞品交換システムによる不必要な経費を削減し、その余剰金により社会貢献を目的としたパチンコ産業の地元への直接納税(社会福祉目的税の新設)を行うことにより、パチンコを今以上に明るく健全な娯楽産業にする事が可能になります。これにより、グローバル時代の現代にあっては、日本で生まれ大衆娯楽に発展した素晴らしいパチンコが、世界中の人々に本当のパチンコの楽しさ素晴らしさを知っていただけることとなり、その結果パチンコ産業が、カラオケ、漫画、ゲーム、アニメ等のように、初めて世界中に輸出できる体制になり、新たなレジャーとして輸出国での社会貢献が出来るのであります。		株式会社 玉越	愛知県	警察庁
1031020	世界に認められる、21世紀のパチンコビジネスモデル。パチンコ営業店が遊技客に貸出しを行う「貸玉・貸メダル」の最高限度額を変更する。	「貸玉・貸メダル」の最高限度額を地域によって変更する。例えば愛知県の場合、現在の貸玉、玉一個につき4円、貸メダル、メダラー一枚につき20円を超えないこととなっている「貸玉・貸メダル」金額を、それぞれ、玉一個につき5円、メダラー一枚につき25円を超えないことに改定する。	現在の社会情勢を鑑み、再度ご提案させていただきます。パチンコの貸玉金額は昭和53年(1978年)に「玉1個につき3円から、玉1個につき4円を超えないことに改定されてから実に30年以上も見直しがなされておらず、パチンコファンからは、貸玉金額の上限の改定を望む声があがっております。そもそもパチンコ営業は法律により担保された遊技機により営業を行っており、18歳未満の者を客として立入ることを禁止している等、適度な射幸性を保った最大の大衆娯楽産業であります。地域により、遊技客が望んでいるより幅広い「貸玉・貸メダル料金」から、貸玉にあっては玉1個につき5円、貸メダルにあってはメダラー一枚につき25円を超えない金額の範囲内より、お客様の選択肢に合わせた遊技を行うことが、パチンコファンにとっても時代に適した遊技の幅を持たせた選択肢であるため、再度提案をさせていただきます。これは日本が戦後発展をとげた成熟社会となった現在にあっては個々の責任と意志を尊重し、たとえ貸玉金額の上限を改定したところで、ただちに当局が考える著しく射幸心をそそるおそれが生じる営業とは必ずしも判断されることはないと考えられるからであります。例えば昭和20年10月に最初の宝くじが発売されて以来、1等賞金が昭和53年には2,000万円だったものが、平成8年には1億円、平成11年には前後賞あわせて3億円、平成24年には前後賞あわせて5億円の宝くじが発売されています。またtoto(サッカーくじ)に至っては最高当せん金額が6億円であることから、国民の大衆娯楽であるパチンコだけが過剰な規制を受けているといわざるを得ないのであります。		株式会社 玉越	愛知県	警察庁

01 警察庁(構造改革特区第21次 検討要請).xls

提案事項 管理番号	要望事項 (事項名)	求める措置の具体的内容	具体的事業の実施内容・提案理由	プロジェクト名	提案主体名	都道府県	制度の所管・ 関係省庁
1031030	パチンコ営業店における賞品最高限度額の引上げを認める。	パチンコ営業店が、遊技の結果に応じて賞品として提供できる賞品の価格の最高限度に関する基準を3万円を超えないこととする。	<p>現在パチンコ営業店では、賞品として多種多様な品揃えを行い遊技客に提供しているところではありますが、現在の賞品の最高限度額は、平成2年にそれまでの最高限度額3千円から1万円まで引き上げられた後、20年以上が経過しており、今日に至るまでその妥当性の検証がなされておらず、最近の健康ブームや消費者の高級志向により、現行の1万円を超えない等価の物品では必ずしも遊技客に満足いく賞品を提供しているとは言い難く、上限を3万円に引上げるにより、貯玉・再プレー制度の活用と相まって今よりも一層多品種で高額な賞品を提供することが出来ます。また今回の提案は現在の社会情勢を鑑み、例えその物品の上限を3万円に上げたとしても、著しく射幸心を煽っていることにはならないと考えられるのであります。例えば、1万円の賞品を3個獲得する場合と、1個3万円の賞品を獲得する場合、共に賞品獲得金額は3万円であるが、現在の成熟した社会にあつては、3万円分の賞品を獲得する手段が、1万円の賞品3個と3万円の賞品1個の獲得方法のどちらかであったとしても、(例えば3万円の賞品1個を遊技客が獲得した場合)それだけでは著しく射幸心をそそられるとは決して言えないのであります。風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律により担保された遊技機を設置し営業を行っているパチンコ営業店は適度な射幸性を保った健全な娯楽産業なのであり、例え賞品最高限度額を現在の1万円から3万円に上げたとしても、賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受けることは有り得ないのであります。</p>		株式会社 玉越	愛知県	警察庁