管理コード	要望事項（事項名）	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
010010	「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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準において、実証実験中は、歩行者等との衝突のおそれのある箇所又は各搭乗型移動支援ロボットの近傍に、歩行者等に危険を及ぼすおそれが生じた場合の安全措置、異常発生時の連絡措置等をとるための保安要員（搭乗型移動支援ロボットに搭乗していない者に限る。）を配置することとしている。	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。	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。 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。	C	－	保安要員の配置については、搭乗型移動支援ロボットの実験中に事故が発生した場合等の緊急時の連絡や周囲の歩行者への注意喚起を実施するなど実証実験を安全に実施するため、実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準に含まれているところ、ドライブレコーダー等ではそうした緊急事案に対し迅速かつ的確に対応することが不可能である。 なお、当庁としては、貴市からの要望を受けて、搭乗型移動支援ロボットに搭乗した状態での横断歩道・自転車横断帯の通行を認めるべく同基準の緩和を検討しているところ、当該緩和が実施された場合、横断歩道等通行時における自動車等との交通事故等の発生が想定されるなど、実験の危険性は高まるものと思料されることから、実証実験中、歩行者等との衝突のおそれのある箇所又は各搭乗型移動支援ロボットの近傍に保安員を配置する必要性は、以前にも増して高まるものと考えられる。			C	－				C	－			10260010	つくば市	茨城県	警察庁
010020	「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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準において、搭乗型移動支援ロボットが10キロメートル毎時を超える速度を出すことができない構造である場合には、一定の間隔でカラーコーンを設置する、路面に表示を行うなどの方法により、実験の実施場所の境界を示すための措置をとることとしている。	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。	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。 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。	A	Ⅳ	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準を変更して、「・搭乗型移動支援ロボットが10キロメートル毎時を超える速度を出すことができない構造である場合には、実施場所の境界を示すための措置をとること。」を削除することとする。			A	Ⅳ				A	Ⅳ			10260020	つくば市	茨城県	警察庁
010030	「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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準において、搭乗型移動支援ロボットの搭乗者が、当該ロボットの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必要があることとしている。	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。	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。 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には、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。	C	－	「搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業」については、未だその安全性が確認されていない「搭乗型移動支援ロボット」の実験を行うものと承知しているところ、その安全な実施のためには、一定の道路交通法令の知識が必要であると考えられ、所要の運転免許の所持は不可欠であると考えられる。 なお、当庁としては、貴市からの要望を受けて、搭乗型移動支援ロボットに搭乗した状態での横断歩道・自転車横断帯の通行を認めるべく実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準の緩和を検討しているところ、当該緩和が実施された場合、横断歩道等通行時における自動車等との交通事故等の発生が想定されるなど、実験の危険性は高まるものと思料されることから、搭乗型移動支援ロボットを運転する上での道路交通法令に関する知識の必要性は、以前にも増して高まるものと考えられる。			C	－				C	－			10260030	つくば市	茨城県	警察庁
010040	「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	①道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条 ②国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する省令の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業を定める省令第一条の規定により準用する道路運送車両の保安基準第五十五条第一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（平成二十三年国土交通省告示第二百九十六号）第3号 ③国土交通省関係構造改革特別区域法第二条第三項に規定する告示の特例に関する措置及びその適用を受ける特定事業について定める告示（平成十七年国土交通省告示第千四百七十九号）第3条	・ 実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準において、搭乗型移動支援ロボットが道路運送車両法の保安基準に適合し、又は同基準の緩和措置を受けた灯火装置を備えていない場合には、実施時間を日出時から日没時までの時間に限ることとしている。 ・ 当該ロボットについては、昼間のみ運行するものにあっては、前照灯及び後部反射器の基準の緩和が可能となるよう措置されている。	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。	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。 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あると考えられる。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。	D	－	現行においても、保安基準を満たす前照灯を取り付けて夜間を走行することは可能です。ご指摘のあった前照灯の光度については、「安全な運行を確保できる適当な光度」と規定しているところであり、特段の緩和措置は不要と考えています。			D	－				D	－			10260040	つくば市	茨城県	警察庁 国土交通省
010050	「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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準として、横断歩道・自転車横断帯を通行するときは、搭乗型移動支援ロボットから降車して移動することとしている。	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。	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。 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られること、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て（引いて）渡り、渡り終えたら再び乗るという動作は、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数であった。 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。	A	Ⅳ	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準を変更して、横断歩道及び自転車横断帯の通行に関し、以下の基準を全て満たす搭乗型移動支援ロボットについては横断歩道を通行すること及びそれ以外の搭乗型移動支援ロボットについては原則として自転車横断帯を通行し、自転車横断帯のない場合のみ横断歩道を通行することを同基準に加えることとする。 ・ 長さが120センチメートル、幅70がセンチメートル、高さが109センチメートルを超えないもの ・ 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もの ・ 歩行者に危害を及ぼす鋭利な突起物がないもの。			A	Ⅳ				A	Ⅳ			10260050	つくば市	茨城県	警察庁
010060	医療機関を中心とした事故調査組織の調査員が交通事故現場に向かう際に使用する自動車を緊急自動車の指定対象とすること	道路交通法第39条 道路交通法施行令第13条	道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）第13条第1項各号に規定する自動車について、各都道府県公安委員会が、緊急自動車として届出を受け、又は指定を行っている。	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。	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。 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決して正確に調査できない重要項目（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を消去して管理し、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ために活用する。	C	－	緊急自動車については、信号に従わない走行等の緊急走行により道路における危険を生じさせる側面もあることから、緊急用務の必要性と道路における危険防止との均衡を考慮した上で、道路交通法施行令で定める一定の自動車を対象とすることとされている。 この緊急用務の必要性については、当該用務により社会一般が受ける公共的利益の重要性のほか、当該公共的利益を社会一般が受けることが制度的に担保されているかどうか、当該公共的利益が別の方法によっては実現できないかなどを総合的に考慮して判断しなければならないところ、御提案のような調査活動は、それによる公共的利益を社会一般が受けることが制度的に担保されているものとはいえないことなどから、当該活動において使用される自動車を緊急自動車の指定対象とすることはできない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	「それ（緊急走行）による公共的利益を社会一般が受けることが制度的に担保されている」とは、緊急車両に関する規定に於いて特に記載がない。また、交通事故総合分析センターは、公共的利益を社会一般が受けることに関する制度的な担保に関する明確な文言はないが調査員の緊急走行を行っている。しかし調査サンプルが少ない、事故直後の緊急調査体制がない、正確な医療情報収集方法が確立していない等の理由で必要な活動がなされていない。交通外傷の予防のために限りなく真実に近い交通事故と傷害情報の収集が必要だ。発生直後の現場でなければ収集不能な情報は多い。代替不可能な方法であり、事故調査員による事故現場への緊急走行は必要だ。	C	－	緊急自動車の対象となる具体的な自動車の種類については、道路交通法の委任に基づき道路交通法施行令で定められているが、「公共的利益を社会一般が受けることが制度的に担保されているか」などの点は、この道路交通法施行令の規定を定めるに当たり考慮しているものである。これは、緊急自動車については、緊急走行により道路において社会一般に対する危険を生じさせる側面もあることから、そのような危険が生ずることがやむを得ないと言えることが必要であるためである。 前回回答のとおり、御提案のような調査活動は、それによる公共的な利益を社会一般が受けることが制度的に担保されているものとはいえず、当該活動において使用される自動車を緊急自動車の指定対象とすることはできない。また、緊急自動車による緊急走行が有用であったとしても、様々な研究主体がそれぞれ企画した各種の調査活動について、緊急自動車による緊急走行を認める制度を設けることは、危険を生じさせ得る緊急走行を大きく増加させ、道路交通に大きな危険や混乱を生じさせるおそれがあると考えられる。 なお、交通事故調査分析センターについては、道路交通法において、事故例調査やその分析結果の提供等の事業を行うことが義務付けられており、国家公安委員会による監督や指定の取消し等の仕組みを含めて、その活動による公共的な利益を社会一般が受けることが制度的に担保されているものである。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	本調査は日本大学、交通安全環境研究所、佐賀大学と行っている活動で、JRTT認定協力の「人体組織の衝撃耐性の解明と被害軽減のための安全基準に関する研究（サステナブルモビリティの実現に向けて）」の分担研究「大学病院を中核とした医工学連携による交通事故の実態調査」である。情報はデータベース化し公表し安全予防や人体傷害軽減に活用される。本システムは公共の利益に通ずることが確約されている。 また調査内容の医療現場への早急な還元が、傷病者の治療および予後に極めて有益な効果をもたらしている（詳細別紙）。事故情報は工学的意味合いだけでなく、医療者が必要な医療情報の一部といえる。	C	－	前回回答のとおり、各研究が学術的に意義を有するものであったとしても、様々な研究主体がそれぞれ企画した各種の調査活動について緊急自動車による緊急走行を認める制度を設けることは、道路交通上の危険を生じさせ得る緊急走行を大きく増加させ、道路交通に大きな危険や混乱を生じさせるおそれがあると考えられることから、認めることはできない。		10270010	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

管理コード	要望事項 （事項名）	該当法令等	制度の現状	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	措置の分類	措置の内容	各省庁からの提案に対する回答	再検討要請	提案主体からの意見	「措置の分類」の見直し	「措置の内容」の見直し	各府省庁からの再検討要請に対する回答	再々検討要請	提案主体からの再意見	「措置の分類」の再見直し	「措置の内容」の再見直し	各府省庁からの再々検討要請に対する回答	プロジェクト名	提案事項管理番号	提案主体名	都道府県	制度の所管・関係省庁
010070	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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	現在茨城県つくば市において構造改革特別区域制度を利用して実施されている搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験においては、道路使用許可の取扱いに関する基準として、横断歩道・自転車横断帯を通行する際は、搭乗型移動支援ロボットから降車して移動することとしている。	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。	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。 【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。 【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。 【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。	A	Ⅳ	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準を変更して、横断歩道及び自転車横断帯の通行に関して、以下の基準を全て満たす搭乗型移動支援ロボットについては横断歩道を通行すること及びそれ以外の搭乗型移動支援ロボットについては原則として自転車横断帯を通行し、自転車横断帯のない場合のみ横断歩道を通行することを同基準に加えることとする。 ・ 長さが120センチメートル、幅70がセンチメートル、高さが109センチメートルを超えないもの ・ 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もの ・ 歩行者に危害を及ぼす鋭利な突起物がないもの。			A	Ⅳ				A	Ⅳ			1029010 0	日本空港ビルデング株式会社	東京都	警察庁
010080	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	道路交通法（昭和35年法律第105号）第77条	現在茨城県つくば市において構造改革特別区域制度を利用して実施されている搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験においては、道路使用許可の取扱いに関する基準として、幅員がおおむね3.0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交通規制が実施されている歩道であって、実施場所を除いた部分の幅員が2.0メートル以上ある場所で実施することとしている。	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。	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。 【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。 【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。 【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、自転車等の交通量が多くない歩道に限定し実験走行のルート指定を行う。	C	Ⅳ	実証実験に係る道路使用許可の取扱いに関する基準を変更して、以下の基準を全て満たす搭乗型移動支援ロボットについては、実験場所としての歩道等に関する基準のうち幅員に係る部分を削除することとする。 ・ 長さが120センチメートル、幅70がセンチメートル、高さが109センチメートルを超えないもの ・ 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もの ・ 歩行者に危害を及ぼす鋭利な突起物がないもの。 なお、上記基準は道路交通法施行規則第1条及び第1条の4にそれぞれ規定される原動機を用いる歩行補助車及び原動機を用いる身体障害者用の車いすの基準と同等であり、貴社の提案に係る実験については、当該基準を満たす搭乗型移動支援ロボットを使用する場合において実施が可能となるものである。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。また、右提案にある搭乗型移動支援ロボットは、回答にある基準を弾力的に満たすとすることができるかどうか明らかにされたい。	幅員の緩和要件として、原動機を用いる歩行補助車等の基準とあるが、歩行補助車等は主に座った状態で運行するものである。本実験ではより自然な歩行の状態に近い、立って運行する搭乗型移動支援ロボットであり、利用方法より歩行補助車等のサイズ基準（高さ）に合わせる事は不合理である。また、搭乗型移動支援ロボットは健常者から高齢者まで利用できるユニバーサルデザインが目指す所で、人の歩行占有幅に近く、人の歩行に合わせた立位型であることから、利用目的及び実験の観点からも従来からある歩行補助車等の高さ基準には全くあてはまらない。幅員の緩和要件として、搭乗型移動支援ロボットの高さの要件基準を再度ご検討頂きたい。	C	Ⅳ	貴社提案に係る実験において使用されるロボットについては、現段階において安全基準が未整備であるため、当庁としてはその大きさ等から製品としての安全性を判断することは不可能である。 そのため、道路交通法上歩行者として扱われ、歩道の通行が認められる範囲で歩道の通行基準を緩和したものであり、高さに係る要件基準の緩和は認められない。	右提案主体からの意見を踏まえ、再度検討し、回答されたい。	実験エリアの地域特性をご考慮頂き、補足資料のような危険性が低いと見込まれる歩道については、実験ルートとして幅員の緩和を認めて頂きたい。	C	Ⅳ	貴社提案に係る実験において使用されるロボットについて、現段階で安全基準が未整備であり、当庁として製品としての安全性を判断することができない以上、実験実施場所の特性にかかわらず、歩道の通行基準を緩和することは認められない。		1029020 0	日本空港ビルデング株式会社	東京都	警察庁
010090	パチンコ営業店内に「貸玉・貸メダル返却所を設置」	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第23条第1項第1号	ぱちんこ営業は、客に遊技球又は遊技メダルを貸し出し、客が遊技球等で遊技をした結果に応じて客に賞品を提供する営業であるところ、その営業の形態によっては客の射幸心を著しくそそるおそれがあるため、風営法において、ぱちんこ営業を営もうとする者は、あらかじめ公安委員会の許可を受けなければならないこととし、著しく客の射幸心をそそるおそれのある遊技機の設置を禁止しているほか、現金又は有価証券を賞品として提供すること、客に提供した賞品を買い取ること等を禁止している。	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、「ぱちんこ景品買取所」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頂きます。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・貸ﾒﾀﾞﾙ」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。	C	－	ぱちんこ営業所内において遊技客の玉又はメダルが現金で買い取られることは、ぱちんこ営業に関して現金が賞品として提供されること等と同一視でき、当該営業について著しく客の射幸心をそそるおそれが生じるとともに、当該営業が賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受ける可能性があることから、認められない。			C	－				C	－			1031010 0	株式会社　玉越	愛知県	警察庁
010100	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	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第19条 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則（昭和60年国家公安委員会規則第1号）第35条第1項第2号	ぱちんこ営業は、客に遊技球又は遊技メダルを貸し出し、客が遊技球等で遊技をした結果に応じて客に賞品を提供する営業であるところ、その営業の形態によっては客の射幸心を著しくそそるおそれがあるため、風営法において、ぱちんこ営業を営もうとする者は、あらかじめ公安委員会の許可を受けなければならないこととし、著しく客の射幸心をそそるおそれのある遊技機の設置を禁止しているほか、遊技料金としてぱちんこ遊技機に係る玉1個につき4円、回胴遊技機に係るメダル1枚につき20円を超えないこと等の規制がなされている。	「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、メダル一枚につき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、メダル一枚につき25円を超えないことに改定する。	現在の社会情勢を鑑み、再度ご提案させて頂きます。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ル1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、再度提案をさせて頂きます。これは日本が戦後発展をとげ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も、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。	C	－	ぱちんこ営業に係る遊技料金の引き上げについては、当該営業について著しく客の射幸心をそそるおそれが生じることから、認められない。			C	－				C	－			1031020 0	株式会社　玉越	愛知県	警察庁
010110	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	風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第19条 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律施行規則（昭和60年国家公安委員会規則第1号）第35条第3項	ぱちんこ営業は、客に遊技球又は遊技メダルを貸し出し、客が遊技球等で遊技をした結果に応じて客に賞品を提供する営業であるところ、その営業の形態によっては客の射幸心を著しくそそるおそれがあるため、風営法において、ぱちんこ営業を営もうとする者は、あらかじめ公安委員会の許可を受けなければならないこととし、著しく客の射幸心をそそるおそれのある遊技機の設置を禁止しているほか、賞品の価格の最高限度額が1万円を超えないこと等の規制がなされている。	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。	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のいく賞品を提供しているとは言い難く、上限を3万円に引上げることにより、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っては、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3万円に引上げたとしても、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。	C	－	ぱちんこ営業に係る賞品の最高限度額の引き上げについては、当該営業について著しく客の射幸心をそそるおそれが生じるとともに、当該営業が賭博罪に当たる行為を行っているとの評価を受ける可能性があることから、認められない。			C	－				C	－			1031030 0	株式会社　玉越	愛知県	警察庁