

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

豊田市

2 構造改革特別区域の名称

豊田市立ち乗り型パーソナルモビリティ実験特区

3 構造改革特別区域の範囲

豊田市の区域の一部

(日南町、月見町、若宮町、昭和町、竹生町、久保町、日之出町、中島町、寺部町、高橋町、上野町、千石町、広川町、森町、白浜町、八幡町、挙母町、喜多町、神明町、桜町、元城町、西町、小坂本町、小坂町、神田町、十塚町、砂町、瑞穂町、広路町、長興寺、元宮町、松ヶ枝町、錦町、金谷町、常盤町、樹木町、上挙母、朝日ヶ丘、御幸町、新生町及び細谷町)

区域の詳細は別添「区域の図面」による。

4 構造改革特別区域の特性

(1) 豊田市の概要

豊田市は愛知県のほぼ中央に位置し、愛知県全体の 17.8%を占める広大な面積を持つ。全国有数の製造品出荷額を誇る「クルマのまち」として知られ、世界をリードするものづくり中枢都市としての顔を持つ一方、市域のおよそ7割を占める豊かな森林、市域を貫く矢作川、季節の野菜や果物を実らせる田園が広がる、恵み多き緑のまちとしての顔を併せ持っている。

(2) 豊田市における交通まちづくり

豊田市では、平成 20 年度からの 10 カ年を計画期間とする「第 7 次豊田市総合計画（以下、総合計画）」を策定し、「人が輝き 環境にやさしく 躍動するまち・とよた」を目指したまちづくりを行っている。総合計画では、期間内に優先的に取り組むべき実践計画として「環境モデル都市の推進」や「快適な交通環境づくり」を挙げ、環境分野と交通分野の 2 つの視点から低炭素社会システムの構築を重点化している。

さらに、平成 21 年に環境モデル都市に選定されたことから、「環境モデル都市アクションプラン」を策定し、2030 年での CO2 削減目標を、基準年（1990 年）の 30%として、「人と環境と技術が融合する環境先進都市『ハイブリッド・シティとよた』」を基本コンセプトに、様々な施策を計画・実施している。

これらの上位計画などを踏まえて、豊田市の交通まちづくりに関する総合的な計画である「交通まちづくりビジョン 2030」と、その短期行動計画となる「交通まちづくり行動計画（2011～2015）」を策定し、豊田市の交通まちづくりのあり方として「世界に誇れるかしこい交通社会」を目指して、人と環境にやさしい交通まちづくりを進めることを基本理念に掲げている。その中で、今回の構造改革特別区域計画の申請内容

に関連する「次世代型低炭素交通システムの導入」を、重点戦略プログラムとして位置づけ、計画を実践してきた。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 交通まちづくりにおける搭乗型移動支援ロボットの活用

豊田市では、前述の「交通まちづくり行動計画（2011～2015）」の中で、多様なモビリティをうまく活用して組合せ、目的に応じた様々な環境に優しい移動手段によって人々の移動の低炭素化の実現を目指している。多様なモビリティの活用のために、豊田市として、これまでに電気自動車やプラグインハイブリッドカーといった低公害・低燃費車両の公用車への導入や、太陽光充電施設の整備、市が運行する路線バスのハイブリッド化など、次世代車両の積極的な導入を行ってきた。

今回の申請内容である、搭乗型移動支援型ロボット（以下、立ち乗り型パーソナルモビリティ）についても、交通まちづくり行動計画で多様なモビリティの一つとして位置づけており、後述する目標を達成し、立ち乗り型パーソナルモビリティがこれまでにない新たな移動手段として社会に定着することを目指す。

次世代型低炭素交通システムの実現のために、エコカーの普及推進や超小型電気自動車のシェアリング、自転車利用環境の整備といった施策については、現行法制度下での実施が可能であるが、立ち乗り型パーソナルモビリティの活用については、現行法制度下（道路運送車両法等）での明確な位置付けがないため、構造改革特別区域の指定が必要である。

(2) 既成市街地における立ち乗り型パーソナルモビリティ走行の可能性検証

豊田市が立ち乗り型パーソナルモビリティとして実験を目指しているモビリティは、これまでも他の自治体において公道走行の実験が行われているが、研究学園都市や空港といった計画的に開発された市街地での取組であり、旧来からの既成市街地における取組はなされていない。

豊田市においては、過去に中心市街地の民地内および模擬市街地において、立ち乗り型パーソナルモビリティの導入に向けた実験を行ってきており、既成市街地での実験に向けた実績を積んできた。

豊田市が実験を想定している区域である豊田市駅周辺は、大正期の三河鉄道挙母（ころも）駅の開業を契機として、駅前通りを中心に商店街が形成されてきた既成市街地であり、国内の一般的な市街地といえる。立ち乗り型パーソナルモビリティの走行実験を行っている他地域は広大な道路空間を活用しているが、豊田市はこれまでの実験地域とは異なる特性を持っており、実証を行うことで意義のある検証が見込まれる。

6 構造改革特別区域計画の目標

(1) 次世代型低炭素交通システムの確立

立ち乗り型パーソナルモビリティを他の交通手段、特に公共交通機関と組み合わせることによって、利便性が高く環境に優しい移動環境を作り出すことを目的とする。

このことは日本における地方都市の交通まちづくりの姿を、「マイカーを中心とした

郊外型のまちづくり」から、「公共交通を中心とした都心への集約型のまちづくり」へと変革する可能性を秘めており、環境モデル都市でもある豊田市は、交通部門の低炭素化におけるモデルケースを目指す。

(2) 魅力ある都心の創出

上記、公共交通と中心市街地を軸とするコンパクトなまちづくりは、「交通まちづくり行動計画(2011～2015)」においても念頭に置かれており、これを実現するために、都心部への通過交通を抑制し、歩行者と公共交通を優先することによって魅力的な回遊・滞留空間を生み出すことが謳われている。

今回、立ち乗り型パーソナルモビリティの公道走行実験を行う地域は、この通過交通抑制エリア及び歩行者公共交通優先エリアであり、歩行者と共存しながら回遊性を高めるためのツールとして立ち乗り型パーソナルモビリティの活用を検討し、将来の都心交通における新たな移動手段の一つとしての構築を目指す。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

(1) 立ち乗り型パーソナルモビリティ産業の育成

立ち乗り型パーソナルモビリティを国内で製造しているメーカーであるトヨタ自動車株式会社は、豊田市内に開発拠点を持っており、実験の実施によってその実用化に資するデータを収集することが可能となる。今後、成長が見込まれるロボット産業の活性化に資するものであり、経済的効果は大きいと考えられる。

(2) 既成市街地における立ち乗り型パーソナルモビリティ活用可能性の提示

少子高齢化が進展し、環境負荷削減が求められている日本において、マイカーに依存しすぎない交通体系を構築することは喫緊の課題であり、立ち乗り型パーソナルモビリティはその解決策の一つになり得る。しかしながら、立ち乗り型パーソナルモビリティを今後、日本の地方都市における交通手段として広く活用していくためには、既成市街地における走行環境整備が必須であり、豊田市中心部の既成市街地における実証実験によって得られるデータは、地方都市における既成市街地の今後の道路空間の再構築などの方向性を検討する材料となるもので、社会的な効果が大きいものと考えられる。

(3) 実証実験の実施数と参加者の推移について

上記(1)、(2)を達成するために、以下のように実証実験の実施日数と搭乗者数・関係者総数(近隣住民・豊田市交通まちづくり推進協議会・豊田市中心市街地活性化協議会・地元商店街連盟等)を想定し、アンケート調査等によるデータ集積に努める。

○平成26年度

年間実施日数 15日程度 搭乗者総数 50名150走行

関係者総数約150名

○平成27年度以降

年間実施日数 30 日程度
搭乗者総数 100 名 300 走行
関係者総数約 300 名

○車両同時投入台数 5 台程度

また、以上の数以外にも通勤、通学者をはじめとした通行者（約 2,000 人／日）が実験を目にすることによる一般市民との親和性の向上も見込む。

8 特定事業の名称

105・(106・107)・1222 搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業

別紙

1 特定事業の名称

105・(106・107)・1222 搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

豊田市

トヨタ自動車株式会社

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区計画認定の日

4 特定事業の内容

上記2の者が、指定された特区エリア内において、特区の要件の下、搭乗型移動支援ロボットの公道実証実験を実施する。なお、実証ステージをステップ1とステップ2に分け、段階的な検証を進める。

<ステップ1>

[目的]

- ・ 日常生活や日常業務での利用シーンの想定により、ニーズの発現を模索する。
- ・ 歩行者や自転車との混合交通環境の中で安全走行を行うことで、人との親和性及び路面環境への適合性等を検証する。
- ・ 将来の交通まちづくり政策や既存市街地での搭乗型移動支援ロボットの有効性を検証することで、次世代型低炭素交通システムの実現につなげるための必要な実証データを取得し、都市再整備における指針の一つとする。

[実施方法]

特区エリア内にて、歩行者や自転車が混在する環境にて走行実証を行う。様々な要素（人との親和性、路面への適合性、室内外のシームレスな移動など）について、走行シーンの想定別（通勤・通学、業務、散歩、買い物など）に検証を行う。

[実証への参加予定者]

- ・ 上記2の関係者
- ・ 関係省庁の職員
- ・ 中心市街地活性化協議会の関係者

<ステップ2>

[目的]

- ・ 将来の通過交通抑制エリアを想定し、回遊性を向上する新たな移動手段としての確立を検証する。
- ・ 他のモビリティとの融合を検証する。

[実施方法]

特区エリア内にて、一般参加者を募り、ツアー形式やシェアリングによる公共交通機関と連携した利用方法を検証を行う。

[実証への参加予定者]

- ・ 上記2の関係者
- ・ 関係省庁の職員
- ・ 中心市街地活性化協議会の関係者
- ・ 一般参加者

5 当該規制の特例措置の内容

本市では当該規制の特例措置は、以下の理由から地域活性化、更には国全体の経済の活性化につながるものであり、その必要性及び要件適合性を有するものであると考える。

計画認定後の手続きについては、本市が実証実験のエリア内の道路のうち、搭乗型移動支援ロボットが安全に走行できる経路について、所轄する警察署へ道路使用許可を申請する。同経路については、搭乗型移動支援ロボットが走行する旨を明示する看板を設置し、一般の歩行者への周知に努める。

搭乗型移動支援ロボットについては、事業者によって国土交通省の認定を受けるなど実証実験に向けた環境整備を行う。

市と事業者は緊密な連携をとりつつ、適切な役割分担の下で本実験に取り組むこととする。

6 実証実験の態勢

実証実験における事故及びヒヤリハットの発生状況等に関する関係行政機関への定期的な報告を確実に実施できるよう、実証実験の態勢を整える。また、事故及びヒヤリハットが生じた場合、事故に関しては直ちに、ヒヤリハットに関しては3ヶ月に一度程度、関係行政機関へ報告を行う。