

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事要旨）

（開催要領）

- 1 日時 平成30年7月25日（水）16:15～16:45
- 2 場所 永田町合同庁舎7階特別会議室
- 3 出席

<WG委員>

座長 八田 達夫 アジア成長研究所理事長
大阪大学名誉教授

委員 阿曾沼 元博 医療法人社団滉志会瀬田クリニックグループ代表

<提案者>

鈴木 隆志 京都市都市計画局交通政策担当局長

岡 亮宏 京都市総合企画局市長公室担当部長（特区推進担当）

三科 卓巳 京都市都市計画局歩くまち京都推進室長

山田 真 京都市都市計画局歩くまち京都推進室
モビリティ・イノベーション創出課長

西村 顕 京都市総合企画局市長公室政策企画調整第四課長

高本 陽一 株式会社テムザック代表取締役社長

清水 昌樹 株式会社テムザック中央研究所副所長

<事務局>

岡本 直之 内閣府地方創生推進事務局次長

村上 敬亮 内閣府地方創生推進事務局審議官

小谷 敦 内閣府地方創生推進事務局参事官

蓮井 智哉 内閣府地方創生推進事務局参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 パーソナルモビリティ特区について
- 3 閉会

○小谷参事官 お待たせしました。それでは、ワーキンググループによりますヒアリングの2コマ目です。京都市と共同提案者テムザックに来ていただいております。「パーソナルモビリティ特区について」ということでございます。

八田座長、よろしくお願ひいたします。

○八田座長 お忙しいところをお越しくございまして、ありがとうございます。

それでは、早速、御説明をお願いいたします。

○岡部長 失礼します。本日は御説明の機会をいただき、ありがとうございます。

私、京都市の総合企画局の市長公室担当部長の岡と申します。どうぞよろしく申し上げます。

まず、提案の説明に先立ちまして、提案内容の御理解をより理解しやすくしていただくために、国家戦略特区に関する京都市の活用の考え方について、少し御説明をさせていただきたいと思っております。

こういった1枚物の「京都市の都市特性を活かした国家戦略特区の活用」というものを用意していますので、御覧をいただければと思っております。

特区制度を活用するに当たっては、京都市は都市でございますので、その都市の特性や強みをよく認識して、それを伸ばすということが効果的に国の国際競争力の強化や経済成長に貢献できると考えております。そこで、京都の都市特性について整理したのがこの資料でございます。丸でいくつか囲っておりますように、さまざまな側面がございます。しかしながら、京都市は物語づくりとものづくりと表現をしているのですけれども、歴史・文化とものづくりという二つが京都市の大きな特性であると考えております。

一つ目の特性である歴史・文化につきましては、詳細は言うまでもございませぬけれども、今日は蓄積された文化的資源というものを創造的に活用していくということが求められております。そして、2021年度には文化庁が京都に全面的に移転してくるということでございまして、京都には全国の文化による地方創生というものをリードしていく、そういった役割が求められると考えております。

二つ目の特性はものづくりでございますけれども、清水焼や西陣織など伝統産業の匠の業を土台として、先進的、革新的な技術と風土を持つ都市であるとともに、市内に38の大学が集積し、人口の1割は学生という大学の街、学生の街でもございます。オムロン、京セラ、任天堂といった企業が京都から直接世界へ展開をしております。

こうした歴史と伝統、あるいはそれに対する革新と創造といった二つの要素を循環させることが京都の強みであると思っておりますし、本日、提案させていただきます二つの案件は、こうした特性というものを背景としていますことを御理解いただければと思っております。

それでは、早速、提案内容の説明に移らせていただきます。

○鈴木局長 都市計画局の交通政策担当局長をしております鈴木でございます。よろしくお願い申し上げます。

本日は、パーソナルモビリティ特区の提案をさせていただきたいと考えております。

我が国におきましては、電動車椅子につきましては、身体障害者等の歩行補助具ということで、時速6キロで歩道を走行することのみ認められております。本日の提案につきましては、電動車椅子を高齢者などの移動制約者から観光客まであらゆる人が、自分が快適と感じる速度で移動できるパーソナルモビリティとして活用していくというものでございます。

提案内容につきまして御説明させていただきます。

○三科室長 それでは、失礼いたします。都市計画局の歩くまち京都推進室長の三科と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、資料に基づきまして御説明を申し上げたいと思います。「『街』を変えるパーソナルモビリティ特区」でございます。

まず、1ページ目の現状でございますが、市民の日常的な移動と観光客の移動が京都におきましては非常に集中・錯綜いたしております。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ございます。特に自動車につきましては、大体お一人、もしくはお二人でお乗りになるということで空気を運んでいるようなことも多くて、よりコンパクトな乗り物への需要が高まっていると考えてございます。

2点目の課題でございますが、電動車椅子は、今申し上げましたように、あらゆる人が近距離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ております。現行法令では歩道におきまして6キロメートル以下の走行に限られておりまして、活用の範囲が狭いということになってございます。

下に「『パーソナルモビリティ』のイメージ」と書いております漫画がございますけれども、歩道におきましては、歩行者、電動車椅子、搭乗型移動支援ロボット、こういったものが通行可能となっております。一方、車道におきましては、自動車を中心に原動機付き自転車、小型特殊自動車などが通行可能でございます。自転車は、基本、車道ではございますけれども、13歳未満の皆さん、70歳以上の方は、歩道でも乗れるということになってございます。また、当然押して歩く分には、自転車については歩道も可能ということになってございます。この歩道と車道の両方につきまして、パーソナルモビリティを走らすことができるようにというのが今回の特区の提案でございます。

2枚目でございますけれども、大きく特区提案の概要、3点を挙げさせていただいております。

まず1点目、車両の区分でございます。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）」、こうした区分を新設すること。これによりまして、歩道では歩行者として取扱い、車道では車両として取扱うということで、歩道、車道、双方で走行可能とする提案でございます。

2点目、速度でございます。歩道を走行する場合、現行の電動車椅子と同様、最高速度は時速6キロメートルということで考えてございます。車道を走行する場合には、EUでの奨励基準等を踏まえまして、最高基準は15キロメートルとするという提案でございます。

3点目が、保安基準でございます。道路運送車両法、国土交通省令におきまして、パーソナルモビリティの保安基準については、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ということを提案させていただきます。

下に参考で、イギリスの走行事例がございますけれども、こちらのほうはイギリスの電動車椅子（class3）というものでございまして、車道、歩道、両方にわたって通行は可能

なものとなっております。

一番最後に横判で、各国の電動車椅子に関する規制のあり方という資料を付けさせていただきます。こちらにはイギリスの他、ドイツ、スウェーデン、オランダ、カナダで、歩道、車道、両方可能となる事例を書かせていただいているところがございます。横判の資料はございますでしょうか。

○八田座長 これですか。

○三科室長 それでございます。5枚目でございます。

ここからは、共同提案者でございますテムザックのほうから、事業の展開等について御説明申し上げたいと思います。よろしくお願いたします。

○八田座長 ちょっと待ってください。この外国の制度というのを今あたふたして見ていなかったからあれなのですからけれども、イギリスでは歩道も使えるのですか。

○三科室長 はい。歩道も使えます。

○八田座長 歩道の場合には最高速度は制限されているのですか。

○高本社長 歩道では6キロ、車道で13キロ。

○八田座長 ということなのですか。それで、この場合にはclass3とかclass2とか言うけれども、物としては何か一つのカテゴリーになっているのですか。それとも、一つの機械が二つの性能を持つというようなことですか。

○清水副所長 後者です。class3が歩道も車道も走れるのですけれども、車道の場合は13キロで、歩道の場合は6キロが限度ということになります。

○八田座長 ということは、これは別にパーソナルモビリティと言わなくても、歩道・車道兼用の車椅子ということができて、歩道用の車椅子の場合には6キロで走ってもよいというわけですね。

○清水副所長 はい。

○八田座長 あと、イギリス以外にも、そのように両方ともできる国がありますか。

○清水副所長 ドイツ、スウェーデン、オランダ、カナダというところです。

○八田座長 ドイツも歩道も大丈夫なのですね。

○清水副所長 はい。

○八田座長 そのときはやはり制限があるわけですね。大体、6キロが相場なのですか。

○清水副所長 歩道での相場はイギリスのみが6キロになっていまして、下のドイツ、スウェーデン、オランダ、カナダは車道での制限と同じ区分になっていまして、そこまで走っている方々がおられるというのは聞いたことがない。

○高本社長 だから、車道の制限しかルールは決まっていないので。

○山田課長 歩道上の制限がないと御理解いただければと思います。

○八田座長 だから、これはみんな車道としているということなのではないですか。

○高本社長 はい。もちろん、歩道も走っています。

○八田座長 そこが本当にどうやるのかなという感じがしますね。歩道で、スウェーデン

で20キロ飛ばされたら、みんなたまらないですね。

○山田課長 この御提案で考えておりますのは、車道走行時と歩道走行時、モードを切換えることで、歩道走行時には6キロ以上の速度が出ないようにしたいということです。

○八田座長 もちろんそうだけれども、外国でどうしているのかなということなのです。イギリスのことだけはわかったけれども、他は歩道のところがよくわからない。

○高本社長 他は野放しです。制限は、例えば、スウェーデンだったら20キロという制限があるので、その車で歩道を走っているのですけれども、本人が20キロを出していないというだけでルールは全くない。

○八田座長 よくアメリカの人が来て日本で驚くのは、自転車が歩道を通っている。こんなものは考えられないということをよく言うけれども、スウェーデンとかそういうところは自転車が歩道を通っているのですか。

○高本社長 自転車は、基本的にスウェーデンとかは車道と歩道の間に自転車道があって、自転車優先の道路で、そこに人が立っても自転車のほうが優先されているという道路を主体に通っている。

○八田座長 これはちゃんと四輪があるから歩道でも大丈夫だという概念なのですか。わかりました。どうもすみません。

○阿曾沼委員 初歩的な質問ですが、自転車は力一杯こぐと何キロ出るのですか。

○高本社長 目一杯こぐと60キロ近く出せる人はいるそうです。

○山田課長 常人ですと30キロぐらい。

○高本社長 20キロから30キロ。

○阿曾沼委員 それでも30キロは出るのですね。

○高本社長 はい。自転車の平均速度は15キロとされています。

○阿曾沼委員 歩道は一応自己規制によって走ってもいいよということになっているわけですね。

○高本社長 そうですね。自転車は、日本の場合は。

○阿曾沼委員 日本の場合は13歳と年齢の制限があるわけですね。

○高本社長 一応、軽車両なので車道がメインだと思います。

○八田座長 自転車を持って歩くのはいいのですね。

○高本社長 押していくのはいいです。

○八田座長 これも押していけばいい。

○高本社長 せっかく楽をして歩きたいので、押したらあまり意味がない。

○八田座長 押すぐらいのスピードがいい。どうもすみません。

○高本社長 すみません、テムザックです。

引き続き我々のほうとしては、実は、時速6キロで普通の電動車椅子として、嵐山では今月実験をさせていただきました。ドコモのスマートフォンも付けて、クラウドで道案内をする、多言語対応もする。インド人とかイタリア人とか色々な人に乗ってもらって、こ

れに乗っていてしゃべると外には日本語で聞こえて、日本人がしゃべると本人にイタリア語で聞こえるとかというサービスも含めて乗ってもらいました。

我々と京阪バスはこういうものをシェアリングモデルとして1日3,000円で貸し出した。そのためのテストをしたのですけれども、非常に評判が良かったので、まず観光地から入れていく。

その後、今度は都市の中心部。ドコモが実は、東京都内で自転車のバイクシェアという自転車のシェアリングをやっている。もう7,000台になっているらしいのですけれども、非常に好評で自転車を使ってもらっている。ところが、自転車に乗れない人も相当いるので、自転車の下にこういうものもぶら下げたい。将来、その代わり時速6キロは多分遅いのだと思うのですけれども、15キロぐらいまで出ればバイクシェアとかにも入れていきたい。鎌倉とか我々、京都もそうですけれども、非常に車が多くて渋滞するので、なるたけ車を排除して町の中心部はこういう超小型モビリティか自転車か人だけという街を作りたいというように思っています。

商売としては、そういうことをどんどんやっていければと思っていまして、実際、これはドコモですけれども、南ドイツのほうでは、もう街の中心に車を入れないという街の設計が始まっている。そこには小型モビリティがないと今度は全部歩けと言うのかという話が来ているらしいので、そういう面では我々はそういうものができればそういうものをしていきたいと思っています。

ただ、やはり自転車の平均速度としての15キロ、ヨーロッパがほとんどそうなので、それぐらい出さないと、我々もヨーロッパで色々実験したのですけれども、6キロは遅過ぎるとかなり言われまして、それに今度、オリンピックのときには多分海外の我々のデンマークの仲間も自分の車椅子を持ってくると言っていましたから、それは15キロが出てしまうので捕まってしまうのかどうなるのか、全く未知の状況ですが、日本だけが時速6キロなので、隣の韓国は法律がないので、事実上何キロでも出せるらしいのです。だから、日本人だけが6キロの範囲内で閉じ込められているという状況なので、その辺が解除されれば非常にいいかな。

あとヨーロッパでは、博物館でも美術館でも電動車椅子がそのまま入って行って美術鑑賞もできるし、スーパーで買い物もできる。日本はそこも外を走っているシニアカーはスーパーの中に入るのは困るとか、もう色々規制がたくさんあるので、その辺が今、京都市が言っている特区的なものができるれば、日本でも15キロで本当に危険か危ないかということも特区を作ることによって試すこともできますし、海外はそれを標準的にやっている。ただ、日本ではどこでも試されているところは1カ所もないので、本当にオリンピックのときに15キロの車椅子が走り回ったときにどうすればいいのかが怖いなどは思っています。

○八田座長 他にありますか。

○高本社長 以上です。

○八田座長 以上ですか。どうもありがとうございました。

それでは、阿曾沼先生、何かございますか。

○阿曾沼委員 非常に面白い提案だと思います。国によってこれだけ制度が違う中で、日本は相当厳しい規制があるということですね。確認ですが、韓国は規制そのものがないのですか。

○高本社長 電動車椅子というものは走っているのですけれども、ルールが全くないので、日本も多分ルールがないから歩道、人と同じ扱いにしてしまったのだと思います。ヨーロッパは、多分電動車椅子みたいなルールを作ったので、こういうようなルールになっているのだと思うのですけれども、そういう電動車椅子が走って回るというための法律が多分ないが、日本は人に準じたというところで運用したのではないか。韓国はそれすらしていないので、野放しになっている。ルールはないので、台湾もそうです。

○阿曾沼委員 デンマークの方が車椅子で走るというのは、デンマークの車椅子はもっと速度が出るという話でしたか。

○高本社長 15キロまで出ます。

○阿曾沼委員 15キロでシステムとして抑制されているということですね。

○高本社長 そうです。ヨーロッパのCE基準が15キロなので、15キロまでは出ます。

○八田座長 もちろん、高速道路は走ってはいけないのだろうし、色々走ってもいい車道には制限があるのですか。

○高本社長 あまり制限がないというか、デンマークも非常にフラットで、田舎道とかも相当あったり、スーパーまでも遠いので、どこが歩道でどこが車道かわからない道が実はたくさんありまして、そこを普通に見る限り15キロの電動車椅子がぼんぼん走っているという感じです。

○八田座長 わかりました。

日本での現状ですけれども、6キロで歩道を通ることも認められているわけですね。

○高本社長 はい。6キロです。

○八田座長 全国どこでもいいと。

○高本社長 はい。

○八田座長 今度、6キロのチョイスなしにかなりなスピードで、15キロで車道を通す、車道のみ自転車みたいなものにするということはダメなのですか。

○山田課長 認められておりません。あくまで歩行補助具の扱いで歩道を走行することのみ認められています。

○八田座長 そうすると、15キロのものは車道用として別に認めてもらうわけにはいかないのですか。同じ格好をしているかもしれないけれども、別な名前を付けて。

○高本社長 ただ、その代わり、今度は車道を走っているのが歩道に入れなくなると、また結局乗り換えなくてはならない。

○八田座長 だから、そこは置いておいて、少なくとも車道を通れるようにするだけで随

分違うのではないですか。

○高本社長 多分田舎道とか距離が長いところの車道を走る場合は、6キロではとても遅いので。

○八田座長 6キロではなくて15キロで。

○高本社長 15キロが欲しいと思います。

○八田座長 15キロの車道用の車にすることだと随分特性を生かせるのではないかなと思うのです。

○高本社長 それはそう思います。

○三科室長 京都の活用というのをイメージしますと、やはり細街路が多くございますし、幹線道路を走らなくても一筋入ったところの道をずっと細街路で観光中にめぐると感じも可能でございます。車道と歩道がきちっと分かれているというよりは、車道があって、そこに路側帯があるような状況でございますので、そういったところをある程度のスピードでめぐるといようなことをイメージしたときに、一切歩道を走れないというのもまた障害になるのかなとは思っております。

○八田座長 なるほど。そういうことが今できない状況というのは、おそらくは安全性を考慮した云々という、それで規制をかけているというよりは、とにかく新しいことをあまりまだ考えたくないという要素が非常に大きいと思うのです。しかし、とはいえ、規制する側から見たら、私が言うように、車道だけとか歩道だけとかというのだったら、それぞれのスピードで割と安心して規制しやすいと思うのですけれども、両方とも使えるというところ、そこでの例えば、イギリスで採用している特別の考え方があるとか、そういうものがないと何か危険なような気がするのですけれどもね。歩道でも15キロでやってしまうかもしれないのではないかと。

それに関して、イギリスなどはどういうことを考えているのだろうか。そういう制限を全く置いてないドイツなどで何の問題も起きていないのか。実際に事故が起きているのか。もし調べてみて事故が起きていないというような証拠が外国であれば、それは規制当局に対して説明するのも非常に有効なのではないかと思うのですけれどもね。

○三科室長 そういった事故等の安全対策、問題がないのかというあたりにつきまして、また補強としてお出しすることは可能かと思っております。ただ、京都の細街路を活用してというようなことを前提に置いた場合に、車道、歩道の区別がなかなかつきにくいような場所がたくさんございます。

○八田座長 そうすると、当初においては、京都の中でも一定の区域に限定してということですか。

○三科室長 そうですね。幹線道路をどんどん走るといのは現実的ではないと思いますので、職住一体となりましたような街中の町家があるような区域、あるいは観光地が点在しているようなところ、こういったところをめぐるといようなのをイメージして、まずは取組むといいのではないかなと思っております。

○八田座長 では、それは仮の提案みたいなものがあると国交省あるいは警察のほうも検討しやすいのではないかと思いますのですけれども、最初は結構狭い範囲でもいいのではないかと思います、場合によっては車も制限してしまうとかということも条件としてあってもいいのかもしれないですね。時間帯での制限とか、夜はダメだとか、色々安全性を心配する当局にとって、こうやれば大丈夫でしょうという具体的な提案があるといいのではないかと思います。

○阿曾沼委員 特区での区域をいくつか想定されておくといいと思います。そしてその区域の道路事情、歩道がどうなっているか、横道などの歩道がそもそも無いなどの状況等を明らかにして、一応区域割りされることが必要と思います。再度確認ですが、アクセルを踏み込んでも6キロ以上を出さないわけですね。

○高本社長 今回の機械は6キロしか出ないようにしています。

○阿曾沼委員 13キロの場合は。

○高本社長 切換えれば出ないようにできます。

○阿曾沼委員 切換えれば出せるということですね。機械的にはいくらアクセルを踏んだとしても速度が出ないという機器証明や、制限速度設定、切換えの操作性、そして、走行可能区域などを明示し、更に海外での15キロ走行での事故がないのかなどの状況なのか、老人の場合などのブレーキ、アクセルの踏み間違い対策が確認出来る資料などが揃っていると交渉がしやすいのではないかなと思います。

○八田座長 普通の規制緩和と違って、特区の場合には区域会議というところに事業者の方も自治体の方も国も入って、そこで具体的な事業について協議することになりますから、そのときには決議をする当事者ではないけれども、警察とか国交省の方も入って意見を言うということになりますから、その意味では、かなり京都市にスペシフィックな事業計画というのができると思うのです。だから、少なくともその席上に規制当局が乗ってきたくなくなるくらいに安全面についての配慮がある提案だと、長期的には誰だってこういうものはあったらいいに越したことはないと思っているわけですから、可能性があるのではないかと思います。ただし、それは色々案を考えたりなどするのは手間ですけれどもね。

○阿曾沼委員 人力車などでも、利用する側と歩行者の間では、邪魔だなどという意識の差もありますね。特に京都の道は、観光シーズンはものすごく人がいると思いますし、邪魔扱いされることも多いのではないですか。

○高本社長 こちらが音声認識とかの案内もしているので、下手すると一番のライバルは人力車かもしれない。

○阿曾沼委員 私もお話を伺っててすぐにそう思いました。街の中の混雑時における移動手段と人間の調和を、京都としてどう考えていくのか、安全性対策をどうデザインを具体的に訴求できると突破しやすいのではないかと思います。

○八田座長 実際の商売されるほうからは困るかもしれないけれども、やはり過度に混雑のときは避けるという制限をして、むしろ、すいすい行けるようなときに時間を限定する

とかということが法律の面だけではなくて安全性の面からもいいのではないかと思います。その辺のきめ細かな提案があってもいいのではないかと思います。

どうぞ。

○村上審議官 もう先生方におっしゃっていただいたとおりで、使う局面をどう調整するかというところが実現に向けて一番大切な変数になると思います。是非念頭に置かれている地域も含めて、少し要件A、B、Cみたいなものを作っていただくと、できるだけ広く取りに行きますけれども、多分ゼロということはないと思うので、そこを戦術も含めて整理をしていただきたい。あとはやはり、スイッチが付いていても15キロで歩道を走ってしまう者は絶対いるだろうという台詞に対して、例えば、少なくとも記録が残ります、何日何時何分、事故を起こした時点で、この方はスイッチがこちらに入っていましたとか、何か対抗する台詞というのはあると思いますので、その辺の工夫も是非いただけると、というのが実現に向けての論点かなということで、是非整理を今日の先生方の議論を踏まえてよろしくお願いします。

○高本社長 ロボット屋なのでログは全部取れるので、それは多分確かに取れますね。ありがとうございます。

○八田座長 ホコ天というのものもあるのだから、制限して、これだけ走ってもいいような時間帯を作ってもいいのかもしれないですね。

○三科室長 警察とも連携を図ることが必要になると思います。実車も来ております。

○高本社長 もしよかったら。車椅子と違って座る位置が高いので、横に立っている人と視線が変わらないのです。それを味わっていただければ。女子高生とかも乗ってもらってすごい喜んだのですけれども、視線が高いのがいい。

○八田座長 この中で乗ってもいいのですか。

○高本社長 乗ってもいいです。どうぞ。

○八田座長 どうもありがとうございました。