



◆平成23年3月、つくばモビリティロボット実験特区
(構造改革特区)の認定

生活支援ロボット産業の創出と、
人や環境にスマートなまちづくりを
目指して、日本初の公道実験を開始



実験のポイント

①社会的な有効性 ②歩行者等との親和性 ③安全面について評価検証

実験の条件

・道路使用許可の取得／・車両保安基準の緩和認定／・保安要員の帯同／・走行可能道路の指定(幅員3m以上の歩行者自転車専用道路等)

実験の概要

総実績 H23.6～H26.9:延べ498日、1,654人、12,793km

- ◆セグウェイ:防犯パトロール実験、観光ツアー実験、エコ通勤実験
- ◆その他のロボット:開発関係者が搭乗しての自律走行実験等

◆歩行者アンケートの実施

実験中に周囲を通行している歩行者に対してロボットの通行に関するアンケートを実施。

◆ヒヤリハット・事故情報の収集

全実験の状況を観察し、ヒヤリハット・事故情報を収集



実験の結果

◆社会的な有効性

- ・防犯パトロールや観光ツアーにおいて、視認性の良さや移動に係る負荷の低減等を確認。
- ・低炭素社会、超高齢社会における近距離の移動手段として、公共交通機関との組み合わせにより、自動車の代替可能性を確認。

◆歩行者等との親和性

- ・歩行者にアンケートを実施。
約75%以上がロボットが歩道を通行することに対して肯定的。
- ・訓練を受けた者が搭乗し、周囲に歩行者がいるときには徐行をすること等のマナーを守って走行する限り、歩道上での共存は可能。

◆安全面について

- ・特段のヒヤリハットなし。事故もなし。
- ・簡単な講習のみで問題なく操作可能。
- ・機械自体の不具合も特段なし。

ロボット新戦略

「ロボットの実社会における活用を拡大していくため、(中略)搭乗型支援ロボット(中略)に関するルール(道路交通法、道路運送車両法)(中略)について、検討を進めていく。」

近未来技術実証特区への提案

「実験」から「社会実装」のフェーズへの転換

- ・電動車いすと同じように、移動支援ロボットを歩行者とみなし、いつでも、どこでも走れることを可能に。(道路交通法、道路運送車両法等の緩和)
- 低炭素社会、超高齢社会、地方創生への対応

ロボットバリアフリー社会の構築に向けて

