

**都内で搭乗型移動支援ロボットを活用したガス漏えい検査を行う場合の要件について**

1 走行道路及び走行速度

○時速 6 km 以下での走行を想定

- ① 歩車道分離している道路の歩道（自転車が通行可、幅員が概ね 3.0m未満）
- ② 歩車道分離している道路の歩道（自転車が通行不可）
- ③ 歩車道分離していない道路（路側帯有）の路側帯
- ④ 歩行者用道路

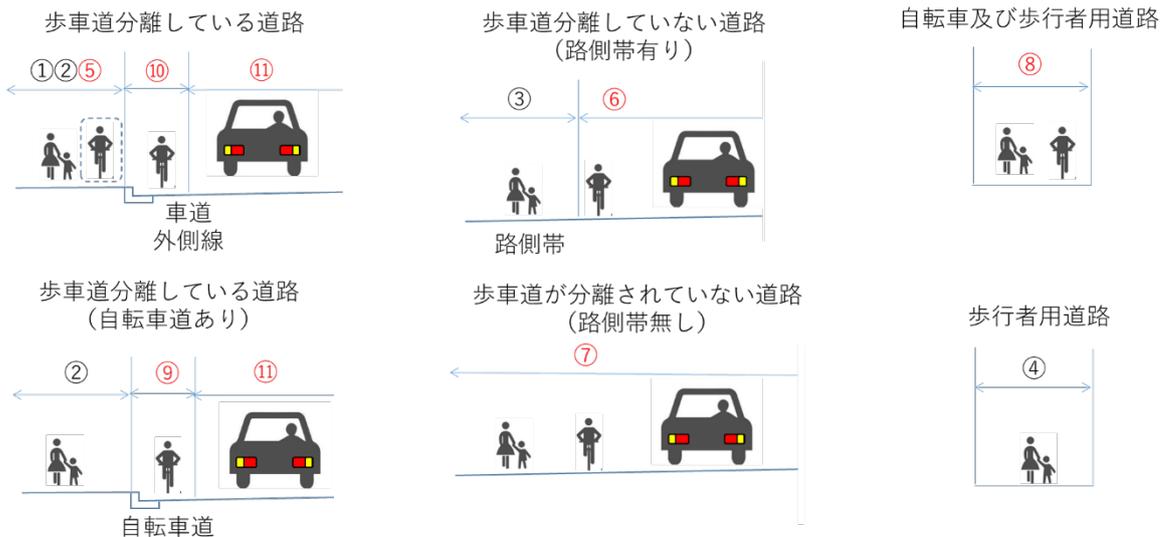
○時速 10km 以下での走行を想定

- ⑤ 歩車道分離している道路の歩道（自転車が通行可、幅員が概ね 3.0m以上）
- ⑥ 歩車道分離していない道路（路側帯有）の車道
- ⑦ 歩車道分離していない道路（路側帯無）
- ⑧ 自転車及び歩行者用道路
- ⑨ 歩車道分離している道路の自転車道
- ⑩ 歩車道分離している道路の車道（車道外側線の歩道側）
- ⑪ 歩車道分離している道路の車道（車道外側線の道路中央側）

→道路の目地（つなぎ目）を中心に、適宜、マンホールやガス管の真上に沿って実施（別紙 1 参照）

※上記①～⑩の場合は、交通規制を行わない。

⑪の場合は、交通規制するなど、道路状況に合わせた安全確保方法を所轄警察署と個別に調整する。



赤い数字の部分は時速 10 km 以下での走行を想定

黒い数字の部分は時速 6 km 以下での走行を想定

### <時速 10 kmまでの速度を希望する理由について>

東京ガスとしては、漏えい検査へのセグウェイの導入は、都市ガスの託送料金の低減が目的である。全てのエリアで、歩道での走行が認められている電動車いすと同じ時速 6 km以下に制限された条件では効果が限定的で、漏えい検査に搭乗型移動支援ロボットを導入しても都市ガス託送料金低減に影響を与えるほどのコストダウンは実現できない可能性が高い。仮に時速 6 km以下に制限された条件で社会実装されたとしても、コストダウン効果が見込めない場合に東京ガスは漏えい検査に移動支援ロボットを導入することは出来ない。

よって、東京ガスとしては、時速 10 kmまでの速度を希望する。

## 2 実施体制

- ・ 検査員と保安要員の 2 人組で実施（2 人とも搭乗型移動支援ロボットに乗車）
- ・ 事前に安全講習を実施した乗員が搭乗
- ・ 安全確保のため、歩行者の通行量等に留意して実施
- ・ 雨の日や風が強い日、また、日没後等は、実施しない。

## 3 活用機体

ガス検知器を搭載したセグウェイ（別紙 2 参照）

（2020 年 3 月 13 日につくば市で構造改革特区における公道実証実験において、保安基準緩和認定済）

## 4 実施スキーム

手続きは、原則として現行の東京ガスによる漏えい検査に則るものとする。

ただし、セグウェイを活用した点検を行う際には、東京ガスは、所轄の警察署あてに道路使用許可申請と合わせてその旨を届け出る。

※東京ガスは現行の法定点検を行う際に、所轄の警察署に道路使用許可申請をしている。