

第2回電動車いす安全研究会 議事要旨

日時:平成20年3月25日(火)13:40～15:40

場所:経済産業省 本館17階 第三共用会議室

議事概要

- (1) 第1回電動車いす安全研究会議事録(案)について
- (2) ハンドル形電動車いすの安全性調査報告書(案)について
- (3) その他

議事概要

開会

委員長挨拶

定足数の確認

出席者が過半数を超えているので成立。

資料の確認

委員から出された主な意見は以下のとおり。

議事(1)については字句、内容の一部修正意見あり。

議事(2)についての意見

7ページ「5.2 事故の発生状況について」の事故が交通事故ではないことをリード部に明記する。

12ページ「5.4 電動車いすの安全性の現状」の最後の行「指定商品」という言葉の代わりに「JISマークを表示するための登録認証機関が存在しないなど認証取得の環境が整っていない。」という表現に修正。

12ページ「5.4 電動車いすの安全性の現状」のTSマークに関する内容を「国家公安委員会において技術基準を満足し型式認定を受けた製品にはTSマーク

を貼付することができる。」に修正。

道路交通法施行規則では「6km/h を超える速度を出すことができない」という規定になっており、例えば、坂道の場合JISは最高速度の115%と言う、ある意味では6km/h を超える速度を許容して、安全速度を設定した試験にしている。車の性能の駆動力として6km/h 以上出せない性能であるという解釈でよいか。この規則の解釈は平地で6km/h を超える速度を出すことができないということで車の性能を指している。

56ページの「調査結果のまとめ」のところで、速度についてJISの実測値が若干基準値を上回っているとある、これは平地での試験で6km/h を越えたという趣旨か。6.0とあるが、6.04か。警察庁は小数点以下1桁まで求め評価しており、最高速度が平地で6.04km は基準に適合しているということによい。

長さが1,204mm と4mm 超えている製品があったが、かごの取り付け位置、シート位置により変わるので、測り方を確認したい。

JISに規定するのは最大長でシートが本体から出ているのであればシートまでを測るが、本体が最大長であったので本体の寸法を測った。

31ページ「8.1.13 強制停止試験結果」について2秒ないしは6秒で安全装置が働いた製品があるということか、また、車体、駆動システム、電気回路などに異常があったか。

2秒間モーターが回り、止まったことを繰り返す波動状態が続いたが、車体、駆動システム、電気回路などに異常はなかった。

ISOでは電流がモーターに15秒間以上流れることとなっており、また、2006年度新JISにその項目が入った。モーターに15秒以上流れる電流はバッテリーから流れる電流で判断し、今回は直接モーターに流れる電流を測定しなかった。

今後、試験をするときには試験方法の検討が必要である。

安全装置が働いたということであるけれども、機能そのものが何らかの故障状態になったということか。

5回以上繰り返しできるかを確認する項目があるので、繰り返し異常があるか確認したところ全試料とも異常はなかった。

20ページの「7.3.3 縁石乗越試験」は高さが30mmの縁石を片輪だけが乗り越えたときの安全性を確認することで良いか。

歩道の縁端で段々と斜めに高くなっているところがあり、ハンドルを切りそこね、片輪をぶつけることが多いと考えられることから衝撃、挙動を見る。

30mmの根拠について、横断歩道から歩道に乗り上げるときは20mm位で、縁石は歩道と車道とを分離するため150mm以上であり、縁石という言葉使いが適切か気になる。言葉使いと試験の内容を明確にするとよい。

59ページ「10.1 提言」について、JIS第三者認証制度の導入とはいわゆるJIS

Sに適合していることの確認と思う。記述で「基準に適合した製品の製造・輸入が的確に行われていない」を意図しているとする方向性が違う。

JISは任意の制度で、最大の目的は電動車いすを買おうとするユーザーが、JISに適合していることを明確に確認できるために、JISマークを表示するという観点からの制度である。

60ページ「10.2.2 b)の降坂速度試験」の速度が車の構造によって変わると思うが、提言しているのは規定速度が守れるように何らかの規制が必要で標準化を進めるうえで、ヒントがあればありがたい。

60ページ「10.2.3 a) 旋回時の安定性確保」について、右回転、左回転を規格にしなければならないほどの内容か。

59ページ「10. 提言」について、報告書(案)冒頭の問題提起のところにあった操縦者の熟度の問題、障がい者は操作方法を事前に勉強した上で操作するので事故が少ない。高齢者は電動車いすを買ってすぐに乗るが、これでは不慣れで危険である。その部分について提言では触れないのか。

今回のミッションは機械系の調査であり、提言には「機械技術的安全性について提言する。」と明記する。

高齢者は同じ機種、同じ銘柄を買う傾向がある。特に後期高齢者は使い方を覚えるのが負担であるので、操作装置の作動方法の統一については書き方を慎重にした方がよい。

一般の購入者に説明、指導することが徹底されていない。対象者の状況が整理されていないので、誤解を招く可能性があり、書きぶりを変える。

「提言」の今後の方向性は第三者認証制度の導入とJIS規格の改善で良いか。今後はこの提言を受けて、更に具体的な基準について検討しなければいけないと考えている。何らかの場で具体的な基準づくりを検討し、将来的に強制法規でするか、JISとするかも含めて検討していきたいと考えている。

59ページ「10.2.1 提言」について操作系の統一については、各社とも、技術的特許が入っているので、どこかで一元化しなければならず、または、ガイドラインを設けると言うように提言すればそれに沿った方向で進む。

操作方法の統一は業界にとっては特許の関係で難しいであろう。

試験はクラッチレバーを切って危険な計測をしたが、業界ではクラッチレバーは絶えず繋がっており、よほどの緊急でなければ切らない。

電安協では新JISの第三者認証に移行するよう準備中である。

この報告書は年度末の3月31日までに経済産業省に提出することになっており、その後公開する。

また、本日の研究会で配布した資料については、修正があり非公開とする。

(以上)