

歩行補助車（シルバーカー）の安全性

1. 目的

高齢者が外出の際に歩行の補助や品物の運搬及び休憩に用いる商品として歩行補助車（シルバーカー）がある。歩行補助車は主として自立歩行が可能な高齢者を対象としており、買い物用の袋や休憩用の座面を有したものが多い。また、これに類似した商品として一般家庭で買い物等に使用するが、休憩用の座面を有していないショッピングカートがある。財団法人製品安全協会によるSGマーク^{*1)}認定実績から推定すると、2008年度において歩行補助車は約34万台以上、ショッピングカートは約9万台以上出荷されている^{*2)}。

国民生活センター危害情報システム^{*3)}によると、2004年度以降2008年度までの5年間に歩行補助車に関する事例は30件寄せられている^{*4)}。このうち大部分がつまずいたり、バランスを崩すなどして転倒し怪我をした事故事例（27件（90%））であるが、「方向転換が困難」、「まっすぐ進まない」など品質に関わる事例もみられた。

そこで、これらの事例をもとにモニターによる使用状況を想定したテストを実施するとともに歩行補助車の構造、安全性、耐久性などに関するテストを行い、情報提供することとした。

- *1) 生命又は身体に対して危害を与えるおそれのある製品について、(財)製品安全協会によって安全な製品として必要な認定基準に適合した製品につけられるマーク。このSG (Safety Goods) マークが表示された製品に万一欠陥があり人身事故が生じた場合、その人身の損害に対して賠償がなされる。
- *2) SG マークの取得は事業者の任意であるため、実際には SG マークのない商品も販売されていることから出荷台数は更に多いと推定される。
- *3) 商品やサービス等により生命や身体に危害を受けたり（危害情報）、そのおそれのある情報（危険情報）を全国の消費生活センター及び危害情報収集協力病院からオンラインで収集・分析し、消費者被害の未然防止・拡大防止に役立てることを目的として作られたシステム。
- *4) 2004年4月1日以降、2009年3月末日までに寄せられた事例。件数については本調査のために事例を精査したものである。

2. テスト実施期間

検 体 購 入：2009年1～2月

テ ス ト 期 間：2009年3～4月

3. 歩行補助車とショッピングカート

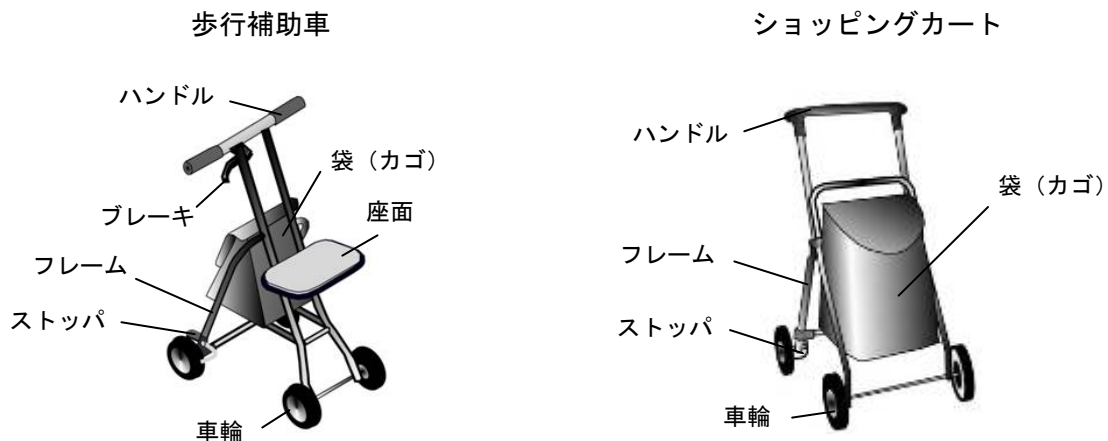
歩行補助車とショッピングカートの安全性品質の基準にはそれぞれ（財）製品安全協会が定めたSG認定基準があり、適用範囲が定められている。また、ショッピングカートについては「家庭用品品質表示法」*5)に基づいた表示の対象品目であり、これらをまとめると表1のようになる。

*5) 家庭用品品質表示法は消費者が使用する家庭用品の品質などについて、表示する事項や方法を定めており、これによって消費者に対して適切な情報提供を行うことを目的としている。

表 1. 歩行補助車とショッピングカート

	歩行補助車	ショッピングカート
SG認定基準	<p><適用範囲> 主として、自立歩行が可能な高齢者が外出の際に歩行や品物の運搬及び休息に用いる4輪以上のもので、ハンドル、フレーム、ストッパ等で構成されたもの。</p>	<p><適用範囲> 一般家庭で買物等に使用する2輪及び4輪のもので、ハンドル、フレーム、バッグ、車輪等で構成されたもの。ふた、荷台等に座れるような構造のものを除く。</p>
家庭用品品質表示法	<p>対象外</p>	<p><対象商品> ここで対象となっているショッピングカートは、ハンドル、フレーム、袋（かご）、車輪等で構成されているものをいい、ふた、荷台等に座れるような構造のもの、またいわゆる歩行補助車、キャスターバッグといわれるもので、トランクと車輪が直結するものはここでいうショッピングカートではない。</p> <p><表示方法> 袋またはかごの寸法、質量、取扱い上の注意、表示者名等の付記が必要となる。このうち、取扱い上の注意については、ラベルの貼り付けや縫い付けなどにより本体から容易に離れない方法で表示しなければならない。表示の順序、文字の大きさに指定はなく、「家庭用品品質表示法に基づく表示」のタイトルをつける必要はない。</p>

図1. 歩行補助車とショッピングカートの一例



4. 主な事例

国民生活センター危害情報システムによると、2004年度以降2008年度までの5年間に歩行補助車に関する事例は30件寄せられている。主な事例を以下に示す。

○PIO-NET（全国消費生活情報ネットワーク・システム）に寄せられた事例

【事例1】

10日前に購入した歩行補助車を使用中、段差のところで転倒し病院で治療を受けた。

（2009年1月受付 80歳代 女性 兵庫県）

【事例2】

歩行補助車を使っていたところ、平坦な道で2度転倒した。

（2007年8月受付 70歳代 女性 愛媛県）

【事例3】

約2ヶ月前に購入した歩行補助車を利用の際、車輪が脱落し、その拍子に溝にはまって転倒し肋骨にひびが入った。

（2007年7月受付 70歳代 女性 岡山県）

【事例4】

シルバーカーを使用中に後輪の軸に足を引っ掛け転倒、じん帯損傷し9日間入院した。

（2006年6月受付 80歳代 女性 千葉県）

○協力病院より寄せられた事例

【事例5】

歩行補助車を押して歩行していた際、つまずいて転倒し、頭部、右肘、腰部を打撲した。

（受診年月：2008年9月 80歳代 女性）

【事例6】

歩行補助車を押していて滑って転倒し、足を骨折した。

（受診年月：2005年5月 80歳代 女性）

5. テスト対象銘柄

現在、様々なタイプの歩行補助車が販売されており、サイズや機能に違いがみられることから、「座面のある大型タイプ」3銘柄、「座面のある小型タイプ」4銘柄、「座面のないタイプ」1銘柄の計6社8銘柄をテスト対象とした(図2, 表2)。なお、歩行補助車との違いを明らかにするためにショッピングカート2銘柄を参考品として加えた。

図2. 歩行補助車のタイプ (一例)



表2. テスト対象銘柄

	タイプ	No.	銘柄名	製造又は販売元	本体重量 (kg)	袋 (カゴ) の最大積載重量 (kg)	SGマークの有無	メーカー希望小売価格 (税込み)
歩行補助車	大型	1	スタンダードタイプシルバーカー テイコブ ST07	(株) 幸和製作所	5.7	12	有	¥23,940
		2	アルミカー ハーモニーAL (保冷バッグ付)	(株) 島製作所	約5.4	22 *6)	有	¥23,940
		3	歩行補助車 サンホリディ U248	象印ベビー (株)	7.3	15 *6)	有	¥28,140
	小型	4	コンパクトタイプ 601A ニューウォーキングⅢ	(株) 幸和製作所	2.95	1.5	有	¥19,740
		5	ミニ歩行補助車 KN19-0426	コーナン商事(株)	約5.2	約10	なし	(¥6,980) (購入価格)
		6	歩行補助車 コンビキャリースルーン ボックスシリーズ (Hi タイプ)	コンビウエルネス (株)	約4.0	7 *6)	有	¥28,140
		7	シルバーカー バック&チェア 208	(株) サツキ	4.7	5	有	¥21,840
	座面なし	8	歩行補助車 ヘルシーワン T-R 298N	象印ベビー (株)	4.1	7 *6)	有	¥33,390
ショッピングカート (参考品)	9	4輪タイプ PS-178 ショッピングワゴン キャスター式	(株) 幸和製作所	5.9	22 *6)	有	¥20,790	
	10	ショッピングカート メロディキュート	(株) 島製作所	3.0	10	有	¥13,440	

このテスト結果は、テストのために購入した商品のみに関するものである。

*6) カゴや小袋など荷物の収納箇所が複数ある商品であり、合計の重量を示している。

6. テスト結果

(1) 走行性・操作性（モニターテスト）

歩行補助車による事故事例にはつまずいたり、バランスを崩すなどして転倒したものが多くみられた。また歩行補助車を使用するのは女性が多く、事故事例のほとんどが女性であることから、女性のモニター（70歳～77歳までの女性10名、平均年齢73歳）に歩行補助車及びショッピングカートを操作してもらい、テストコース^{*7)}を歩行することによって問題となる点はないか観察した。

*7) 坂路(上り・下り)、カーブ、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）、溝、段差（小・大）などを有したテストコース（9.テスト方法（1）参照）。

1) 小さい段差等に車輪が引っかかり、バランスを崩して危険な状態となる銘柄があった

各銘柄に最大積載重量のおもり（1.5kg～22kg）を袋（カゴ）に入れ、モニターが押して歩いたところ、1.5cm程度の段差（小）でも車輪が引っかかり、バランスを崩して危険な状態になる銘柄があった。

このうち前輪（直径139mm）に直径の小さな補助輪（直径49mm）がついている銘柄（No. 6, 写真1）は、3cmまでの段差であれば段差通過時に前輪が後方に動いて補助輪が働くことによりそのまま通りすぎるのが可能で、その後前輪はスプリングの力で自動的に元の位置に戻る仕組みになっている。しかし連続する段差（小）を通過の際に前輪が元の位置に戻らず、そのことに気づかないまま補助輪を使用した状態で歩行を続け、次の段差で車輪が引っかかりバランスを崩す様子（写真2）が確認された。このように補助輪を使用した状態で歩行を続ける様子は視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）の凹凸（高低差5mm）を通過する際にもみられ、場合によってはつまづく危険があった。

写真1. 前輪及び補助輪（銘柄No. 6）



段差を乗り越える様子



写真2. 段差でバランスを崩す様子（銘柄No. 6）



座面のない銘柄（No. 8, 写真3）はハンドルが左右独立しており、ハンドル固定用ロックを外し、左右に動かして直接前輪（直径139mm）の方向転換をする。また、ハンドルと前輪を接続する軸の角度が急で、ハンドルのグリップと前輪の水平距離が近い。このため段差ではハンドルを取られて引っかかりやすく、バランスを崩して危険な状態になる様子が確認された（写真4）。他にもバランスを崩す様子が確認された銘柄（No. 4, 5, 7, 前輪の直径：最小120mm～最大139mm）があり、比較的車輪の大きな銘柄（No. 1, 2, 3, 9, 10, 前輪の直径：最小145mm～最大183mm）は安全に通過できた。前輪の直径が大きくなるほど乗り越えやすい傾向であった。

写真3. ハンドルと前輪の構造（銘柄No. 8）

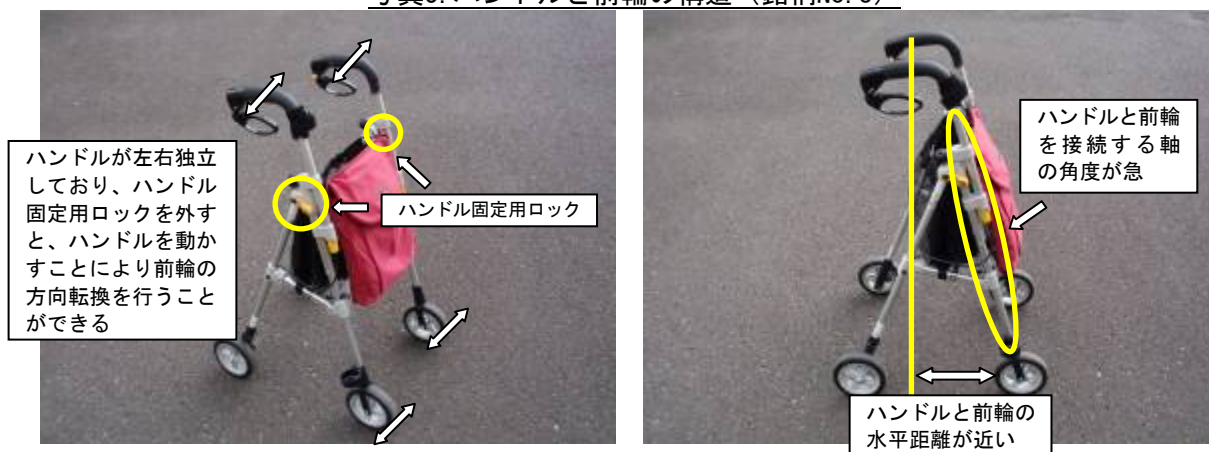


写真4. 段差でバランスを崩す様子（銘柄No. 8）



2) 大きな溝や段差では、後輪付近のフレームを踏んで前輪を浮かせて通過するモニターが多く、誤ってブレーキフレームを踏んでしまう銘柄もあった

幅10cmの溝や6cmの段差(大)を通過するとき、車体の後輪付近にフレームがある銘柄は、そのほぼ中央部分を踏んで前輪を浮かせて通過していた(写真5)。このようにして障害物を通過する方法は取扱説明書に記載されていないものの、ほとんどのモニターにみられた。後輪付近のフレームと平行してブレーキフレームが取り付けられている銘柄(No. 5, 写真6)は、前輪を浮かせるときにブレーキフレームを踏んでしまい、ブレーキがかかったような状態になるため前進できず、スムーズに通過できない様子がみられた。

写真5. 段差(大)を前輪を浮かせて通過する様子



写真6. 後輪付近のブレーキフレーム(銘柄No. 5)



3) 下り坂での加速を抑えると同時に楽な姿勢を維持するためにはブレーキなどの制動装置が有効であった

下り坂(傾斜角6°)では、ショッピングカートであるNo. 10はブレーキが装備されていないためスピードが上昇し、加速を抑えるために車体を支えるような姿勢になる様子がみられた。今回のテストでは最大積載重量のおもりを載せているため下り坂は加速しやすく、加速を抑えて使用者の楽な姿勢を維持するためにはブレーキが有効であった。またブレーキに加えて後輪に制動ダンパーを設け、傾斜面でも車輪がゆっくり回るように配慮されている銘柄(No. 6)もあり、加速を抑えるのに有効であった。

4) 組み立て後にフレームのロックが必要な銘柄ではロックを忘れることがあり、使用中に不意に折りたたまれて転倒する危険があった

独立行政法人製品評価技術基盤機構（NITE）が公開している製品安全・事故情報には、歩行補助車を使用中に車体が折りたたまれて怪我をする事例が報告されている。今回テストした歩行補助車はすべて折りたたみ・組み立て機構があるが、8銘柄中5銘柄が組み立て後（車体を開いた後）にロックが必要な構造であった（写真7）。本体を広げてしまうと使用できる状態に見えるため、モニターがフレームのロックを忘れてしまう場合があり、そのまま使用すると軽い衝撃でも折りたたまれて転倒する危険があった。

写真7. フレームのロックの一例



5) ハンドルの高さを調節する方法は各銘柄で異なり、モニター自身でハンドルの高さを調節できない銘柄があった

歩行補助車は使用者に合わせてハンドルの高さを調節することができる。その機構は①ツマミを握ってロックを解除するもの、②左右両側の高さ調節レバーやボタンでロックを解除するもの、③ネジやピンで固定するもの（写真8）に分けることができる。モニターがこれらのハンドルの高さを調節したところ、①のタイプ（銘柄No. 1, 4）は片手で左右のロックが解除できるため、調節が非常に容易であった。②のタイプ（銘柄No. 2, 3, 7）は左右2箇所のロックを同時に解除しなければならないため調節に時間がかかり、ロックが硬いためにモニター自身で調節できない銘柄（No. 2）もあった。③のタイプ（銘柄No. 5, 6, 8）はネジ穴が見えない、または見えにくく調節に時間がかかった。

高齢者にとって力が必要であったり見えにくい箇所の作業は負担となるため、できるだけ力を入れたり部品を外す必要のない機構が望ましい。

写真8. ハンドルの高さ調節機構



(2) 歩行補助車とショッピングカートの違いについて

歩行補助車とショッピングカートは外観が類似しているものがみられたが、安定性などが異なるものであった

歩行補助車やショッピングカートは一般量販店などで同じコーナーで展示・販売されていたり、インターネット上でも購入できる。しかし、座面のようなフタのついたショッピングカートや座面を収納したり座面のない歩行補助車もあることから、両者の外観が類似しているものもあり混同しやすい（写真 9, 10）。歩行補助車は主として高齢者の外出時に歩行の補助や品物の運搬及び休憩に使用する商品であり、ショッピングカートとは異なる。歩行補助車とショッピングカートの品質については主に（財）製品安全協会が定める SG 認定基準が用いられることが多い。そこで歩行補助車とショッピングカートには品質の違いがあるのか明確にするために、いずれの商品も（財）製品安全協会の「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法（CPSA0075）」に基づくテストを行った*8）。

*8) SG マークの取得は事業者の任意であるため、法的な拘束力はない。今回試験したショッピングカートは SG マークの取得品であるが、ショッピングカートの認定基準に基づくものであり、歩行補助車に対するものではない。銘柄 No.9 はカゴにフタがついており、座ることを禁止しているが、座面として座ってしまうことを想定して試験を実施した。

写真9. テスト対象銘柄（丸印がショッピングカート）



写真10. 区別が付きにくい銘柄



その結果、歩行補助車と用途が異なるショッピングカート（No. 9）は使用中折りたたまれてしまったり、ハンドルや座面の安定性が歩行補助車の基準を満たしていなかった*9)。また、No. 10もハンドルの安定性や強度が歩行補助車の基準を満たしていなかったことからショッピングカート歩行補助車として使用するの適切ではない。

一方、SGマークのない歩行補助車（No. 5）は駐車用ストッパを解除してもストッパがホイール部分に一部接触していた。またハンドブレーキをかけても右後輪の回転が認められ、ブレーキの調整が十分ではなかった。

*9) ハンドルの安定性：ハンドルに対して下方向に20kgの力を加えて転倒や破損がないか調べる試験。

(9. テスト方法 (2) 4) ①参照)

座面の安定性：座面に60kgの荷重をかけて浮きや転倒がないか調べる試験。

(9. テスト方法 (2) 4) ②参照)

ハンドルの強度：ハンドルを車体の後方にねじるように10kgの力を加え破損などの異常がないか調べる試験。

(9. テスト方法 (2) 7) ①参照)

(3) 本体及び取扱説明書の表示について

歩行補助車全銘柄に「自立歩行ができない人の使用には適さない」といった表示があり、ショッピングカートには歩行補助車と区別する旨の表示があった

歩行補助車とショッピングカートの本体及び取扱説明書の表示を確認し、歩行補助車とショッピングカートを消費者が誤認するような表示がないか確認した。その結果、歩行補助車はすべての銘柄で本体・取扱説明書に高齢者の外出用の製品で、自立歩行ができない人の使用には適さないといった記載があり、ショッピングカートにはこの製品が歩行補助車ではない旨の記載があった。

7. 消費者へのアドバイス

(1) 使用者の目的や体にあった商品を選択し、ショッピングカートを歩行補助車として使用しないこと

歩行補助車には様々なタイプのものであるので、使用者の生活状況を考慮し（例えば、公共交通機関を利用するので持ち運びが楽なものがよいといったことや、買い物の量が多いのでできるだけ重いものを運べるものがよいなど）、実際に使用者が操作して体のサイズにあう商品を選ぶこと。なお、歩行補助車は主として自立歩行できる高齢者が対象であり、歩行補助車に頼って体重を預けて移動するための商品ではないので使用時に体重を預けすぎたり自立歩行が困難な人の使用は避けること。

またテストの結果、ショッピングカートと歩行補助車では安定性などが異なっていたので、ショッピングカートを歩行補助車として使用しないこと。

(2) 溝や段差を越えるときや傾斜面を歩行する際には十分に注意し、異常を感じる場合は販売店やメーカーに点検を依頼すること

今回のテストで、小さな段差でも車輪が引っかかり、バランスを崩して危険な状態になる銘柄があることがわかった。また歩行補助車に載せる荷物の重量によっても使用者にかかる負担が変わることがあるので、障害物や傾斜面には十分に気をつけること。使用前にはキャスターやブレーキなどを確認し、組み立て後のロックが必要な場合は、忘れないよう十分に注意すること。異常を感じた場合は購入先やメーカーに点検を依頼すること。

8. 業界への要望

(1) 小さな段差でも車輪が引っかかってバランスを崩したり、ハンドルの高さ調節が困難なものがあつたので、安全を確保するとともに高齢者にとって負担の少ない商品の開発を要望する

今回のモニターテストでは小さな段差でも車輪が引っかかってバランスを崩したり、ハンドルの高さ調節が困難なものがあつた。

また、組み立て時にロックが必要なものではロックを忘れて、後輪付近のフレームを踏んで前輪を浮かせて段差を通過する様子も見られた。このように取扱説明書に記載された通りでない使用方法であっても十分に想定されるものについては安全を確保する必要がある。

歩行補助車を使用する高齢者は必ずしも自立歩行に全く支障がないとは限らず、人によって自立歩行の程度は様々である。また、今回行ったテストよりも実際には高齢者の体の状態や道路環境などが更に危険な状況で使用される可能性もある。障害物を安全に通過できる商品の開発とともに、使用する上で高齢者の操作が必要な部分はできるだけ簡単な操作（例えば組み立て時には自動でロックがかかるなど）で完了できるようなシンプルで負担の少ない商品の開発を要望する。

(2) 歩行補助車とショッピングカートが消費者が誤認しないような商品の開発を要望する

本体及び取扱説明書には歩行補助車とショッピングカートが消費者が誤認しないように区別する表示があった。しかし、座面のようなフタのついたショッピングカートや座面を収納したり座面のない歩行補助車もあり、両者の外観が類似しているものもあった。また今回のテストでは歩行補助車とショッピングカートは安定性などが異なっていたので、歩行補助車とショッピングカートが消費者が誤認しないような商品の開発を要望する。

(3) 商品選択の際、使用者に適切な情報が伝わるような販売体制を要望する

歩行補助車を使用できるのは自立歩行できる人とされているが、その自立歩行の程度は人によって様々であり、歩行補助車もサイズや機能など様々なタイプのものがある。使用者の目的や体の状態にあった適切な商品を選択できる具体的な情報とともに、歩行の困難な人の歩行機能を補う商品ではないといった情報が消費者に十分伝わるよう販売店に指導することを要望する。

○ **要望先**

全国ベビー&シルバー用品連合会

○ **情報提供先**

内閣府 国民生活局 総務課 国民生活情報室
経済産業省 商務流通グループ 消費経済政策課
厚生労働省 老健局 振興課
社団法人 日本通信販売協会

本件問い合わせ先

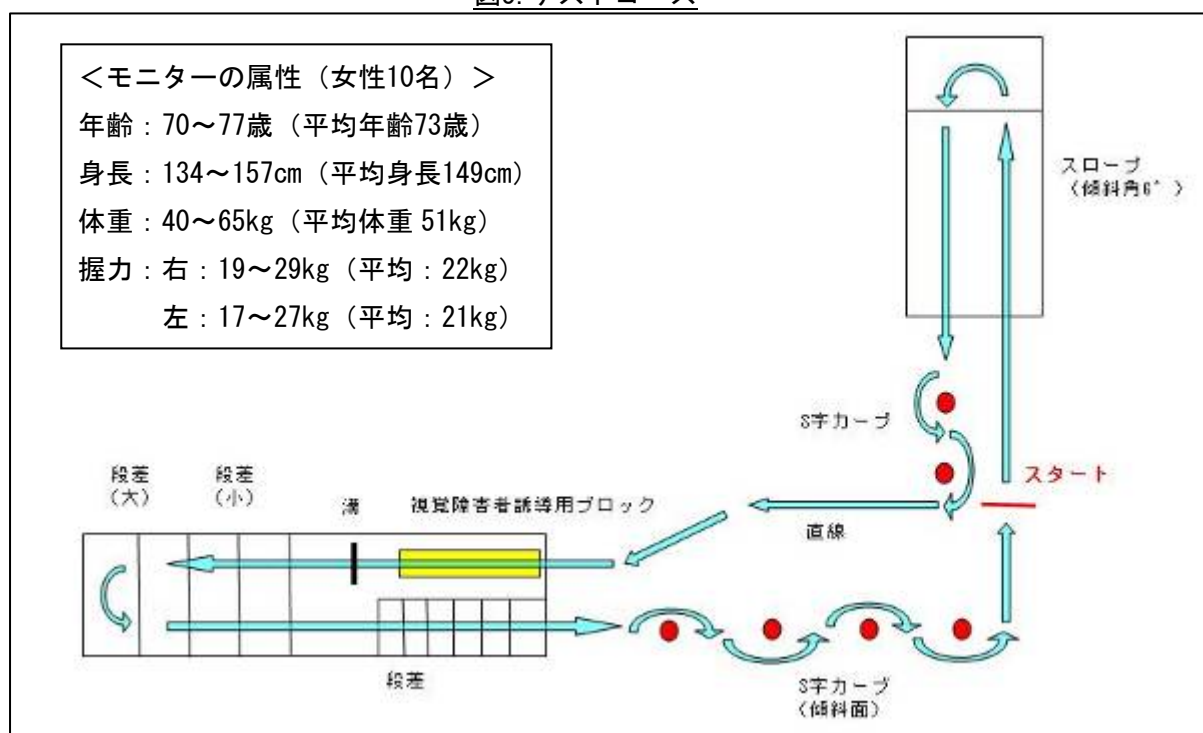
商品テスト部：042-758-3165

9. テスト方法

(1) 走行性・操作性（モニターテスト）

モニターに各銘柄の最大積載重量（1.5kg～22kg）のおもりを袋（カゴ）に積んだ状態でテストコースを歩いてもらい、問題点がないか観察した。テストコースには、坂路（上り・下り）（傾斜角6°）・カーブ・視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）・溝（幅10cm）・段差（約1.5cm及び6cm）・傾斜面（3°及び6°）上でのカーブなどを設けた（図3）。また、各銘柄の組み立てや折りたたみ、ブレーキなどの操作についても問題点がないか観察した。

図3. テストコース



(2) 歩行補助車とショッピングカートの違いについて

（財）製品安全協会の「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法（CPSA0075）」に基づく方法で以下の項目について調べた。

1) 外観及び構造

外観及び構造は以下の項目について調べた。

- ・ 仕上げ（変形・がた・亀裂・溶接不良がないか、人体に触れる部分に鋭い突起・角部などがないか）
- ・ 表面処理をしている面には素地のはがれ・さびなどがないか。
- ・ 高さ調節機構は調節が容易で使用中に緩まないか。
- ・ 折りたたみ機構は操作が容易で使用中に外れたり折りたたまれたりしないか。
- ・ 座面のあるものは使用中に外れたり折りたたまれたりしないか。

- ・ 駐車用のストッパは操作が容易で前輪または後輪いずれかの左右両輪を固定できる構造になっているか。
- ・ ブレーキのあるものは操作が容易で、前輪または後輪いずれかの左右両輪を制御できるか。
- ・ キャスタのあるものはキャスタ機構の可動防止の措置があるか。
- ・ 直進時に異常はないか。

2) 寸法

寸法について以下の項目を調べた。

- ・ ハンドルグリップの直径は 20mm 以上か。
- ・ 車輪の直径は 100mm 以上か。
- ・ 座面のあるものはその高さが 350mm 以上であるか。

3) 傾斜性試験

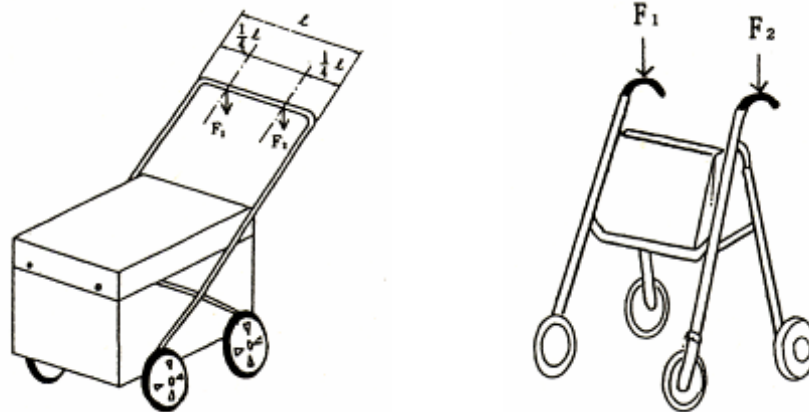
15 度に傾斜した台上に各銘柄を置き、前後左右の各 4 方向で転倒しないことを確認する。なお、袋（カゴ）には最大積載重量のおもりを入れて行う。

4) 安定性試験

①ハンドルの安定性

ハンドルの安定性は、図 4 に示すようにハンドル握り部に 20kgf (200N) の力 F_1 、 F_2 をそれぞれ鉛直下方向に加えて、いずれの位置に加えた場合も転倒や破損などの異常がないかを調べた。なおストッパはかけず、袋（カゴ）の中は空の状態で行った。

図 4. ハンドルの安定性（左：一体式ハンドル、右：分離式ハンドル）

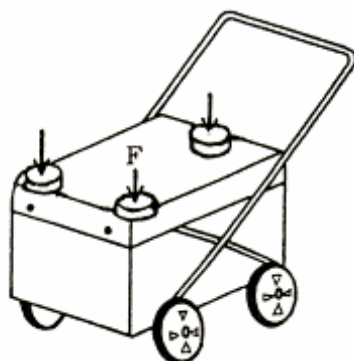


* (財) 製品安全協会「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法」より引用

②座面の安定性

座面のあるものについては、図 5 に示すように座面前方両側の角と座面後方端の中央にあて板を介して 60kgf (600N) の力を各々に加えて、いずれの場合も浮きや転倒がないかを調べた。なお、袋（カゴ）の中は空の状態で行った。

図 5. 座面の安定性



* (財) 製品安全協会「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法」より引用

5) ストッパの固定強度

ストッパをかけた状態で5度の傾斜した台上に製品を設置し、車輪の回転がなく、ストッパにも異常がないかを調べた。なお、このテストは前後両方向について行い、座面付きのものは60kgのおもりを載せ、座面のないものはフレーム下部に60kgのおもりを載せた。また袋（カゴ）の中は最大積載重量のおもりを載せた状態で行った。

6) ハンドブレーキ性能

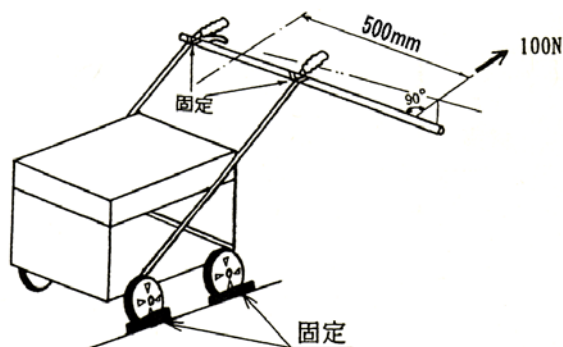
ハンドルに6kgのおもりを下げた状態で5度の傾斜板上を自然滑走しようとする力をハンドル部で測定する。次に、同様の状態でハンドブレーキを操作し、ハンドブレーキを固定した状態で自然滑走する力が1/2以下であることを確認する。なお、袋（カゴ）の中は最大積載重量のおもりを載せた状態で行った。

7) 強度

①ハンドルの強度

図6に示すように左右両側の車輪部を固定し、次にハンドルにバー（横棒）を固定し、ハンドルの中央部から500mmの位置を接線方向に対して後ろに10kgf（100N）の力を1分間加えた後、破損など異常がないかを調べた。

図 6. ハンドルの強度



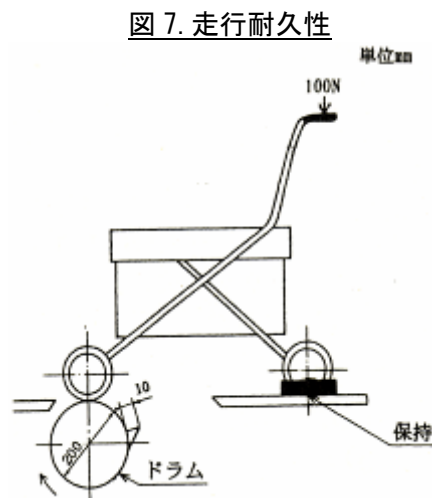
* (財) 製品安全協会「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法」より引用

②座面の強度

座面のあるものについては、ストップをかけた状態で水平面に置き、座面中央にあて板（直径 200mm）を介して 120kg（1200N）の力を 1 分間加えた後、破損などの異常がないかを調べた。なお、袋（カゴ）の中は最大積載重量のおもりを載せた状態で行った。

8) 走行耐久性

図 7 に示すように、ハンドルに合計 10kgf（100N）の力を加え、前輪を段差の付いたドラム上に載せた状態でドラムを 100rpm（1 分間に 100 回転する）の速さで連続 60 分間回転させた後、破損などの異常がないかを調べた。なお、袋（カゴ）の中は最大積載重量のおもりを載せた状態で行った。



*（財）製品安全協会「歩行補助車の認定基準及び基準確認方法」より引用

9) その他

さびの出るおそれのある箇所には防せい処理がされているか、また本体に取り付けられている部品は 10kg（100N）の力で引っ張ったときに破損などの異常がないか確認した。

(3) 本体及び取扱説明書の表示について

歩行補助車とショッピングカートの本体及び取扱説明書の表示を確認し、歩行補助車とショッピングカートを消費者が誤認するような表示がないか調べた。

<title>歩行補助車（シルバーカー）の安全性</title>