

【質疑応答】（敬称略）

質問者 1：固定については、固定したくない当事者と固定して安全を確保したい事業者で乖離があると思う。固定は本当に安全なのか疑問である、車両においては固定装置以外の方法があるのではないか。また、固定を前提に考えるのであれば、バスだけでなく電車などでも転倒等の危険があるため、固定が必要なのではないか。特に車椅子はブレーキが弱すぎるため、移動してしまうことがある。さらに乗務員への教育訓練や車椅子側での対策、例えば自動車でいうサイドブレーキのようなものがあるのではないか。

講師（藤井）：3点固定とベルトであれば、40キロ走行（路線バスを想定）で急ブレーキをかけても安全性は実験により証明されている。

質問者 1：現実的には、30秒以内で固定できなければ意味がないのではないか。海外ではお互いのために乗客が協力することが多いが、日本ではそのあたりが遅れていると思う。

質問者 2：実際、現場では車椅子使用者に固定についての意向を聞くが、固定しないことを望む方が多いのは事実。しかし、安全確保のため、手すりに補助ベルトで固定するが、安全上問題はないように思う。

質問者 3：車両メーカー側として、フックをかける場所が明確になるように色づけ等をしていただきたい。また、取り付け角度も水平ではなく、なるべく高い位置で、斜めに止められるような工夫があるとよい。さらに、車椅子と搭乗者の固定については、どちらか一方だけでは危険もあるので、自己責任で選択するようにすべきだと思う。

講師（亀野）：車椅子のフックの設置については、軽量化やデザイン等との兼ね合いを現在研究している。また、車椅子自身のシートベルトは、抑制帯という観点から様々な経緯があって車椅子メーカーだけの問題ではなくなっている。また、7G対応車椅子については、JISの規定に車椅子と乗り物とのマッチングを入れるよう提案している。しかし、日本では100kgまでの耐荷重であるため、7G対応を製作するのは難しい。なお、20G対応車椅子は存在しているが、特別な仕様であるためほとんど使用していない。さらにブレーキの問題は、基本的にはタイヤと床（接地面）との摩擦の問題であり、タイヤを固定しても動いてしまうことはあるので、新たな方法を研究している。

質問者 4：バスが停留所に正着できるよう、乗務員を訓練した方がいいのではないか。また、正着できる構造の縁石があるということだが、どのようなものなのか。

講師（藤井）：タイヤが縁石に接触しても大丈夫なように、縁石と車道の境界がなだらかなカーブ状になっている構造で、バスが寄せやすい。

質問者 2：乗務員は正着の訓練を行うが、路上駐車等の道路環境によっては正着できないこともある。

質問者 4：車椅子使用者の車内での安全確保の方法として、そろそろ固定から脱却して考えていくべきではないか。

質問者 5：車椅子を開発する場合や固定方法を検討する場合、当事者や交通事業者、車両メーカーなどが一同に会した議論の場はあるのか。

講師（亀野）：現在、車椅子の開発は半年サイクルで行われているが、他の機関との議論をすることはない。また、車椅子の固定として、介助がある場合はベビーカーと同等でもいいのではないか。ただし、車椅子による2次被害をどのように考えるかが問題である。

2014.4.30

講師（藤井）：海外などの車椅子メーカーでは、固定に関してマニュアルが存在しているので、今後の参考になるのではないかと。

以上