

報道発表資料

平成31年3月14日

独立行政法人国民生活センター

三輪自転車の走行特性に注意

- 高齢者が転倒し骨折した事例も -

1. 目的

従来より、大人向けの三輪自転車が販売されています。三輪自転車は後2輪のものが主流であり、近年では電動アシスト機能を搭載したのも販売されています。

PIO-NET^(注1)には、2013年度以降の約6年間に三輪自転車に関する相談は138件^(注2)(2019年1月15日までの登録分)寄せられており、契約当事者^(注3)年齢の割合をみると、70歳以上が全体の約7割を占めており、高齢者が転倒し骨折したという事例もみられました。三輪自転車は二輪自転車より安定性があるように思われがちですが、走行中の挙動は二輪自転車とは異なり、カーブ走行や左右に傾斜した路面を走行する場合には、三輪自転車であっても転倒する危険性があるため、運転には注意が必要です。

そこで、後2輪の三輪自転車でカーブ走行や傾斜した路面を走行する場合等の特性についてテストを実施し、消費者へ情報提供することとしました。

(注1) PIO-NET(パイオネット：全国消費生活情報ネットワークシステム)とは、国民生活センターと全国の消費生活センター等をオンラインネットワークで結び、消費生活に関する相談情報を蓄積しているデータベースのことです。

(注2) 件数は本公表のために特別に事例を精査したものです。

(注3) 商品・役務を契約した人の属性を指します。

2. テスト実施期間

検体購入：2018年11月～2018年12月

テスト期間：2018年12月～2019年2月

3. PIO-NET(パイオネット：全国消費生活情報ネットワークシステム)より

PIO-NETには、2013年4月以降、三輪自転車に関する相談が138件(2019年1月15日までの登録分)寄せられていました[事例中の()内は契約当事者の属性]。寄せられた相談の契約当事者年齢の割合をみると、70歳以上が全体の約7割を占めていました(図1)。また、相談の内容は、車体が不安定で乗りこなせない等といった相談が98件(約71%)と最も多くみられたほか、転倒し骨折してしまった等の危害^(注4)事例は10件みられ、二輪自転車に比べて安定すると思って購入したが転倒してしまったという事例、発進時に地面についている左足が後輪に踏まれて転倒してしまったという事例等もみられました(図2)。また、契約当事者が30～50歳代の事例をみると、高齢の親のため購入したという内容がみられました。

(注4) PIO-NETにおける危害とは、商品・役務・設備に関連して、身体にけが、病気等の疾病(危害)を受けた相談を指します。

<事例1>

電動アシスト三輪自転車に乗っていたところ、歩道で転倒し骨折して入院した。

(2016年11月受付、佐賀県、90歳代、男性)

<事例2>

高齢になったので倒れにくい三輪自転車の方が良いと思い、インターネットで電動アシスト三輪自転車を購入した。発進する時に地面につけていた左足が後車輪に巻き込まれてしまい、転倒してしまった。

(2018年3月受付、東京都、70歳代、女性)

<事例3>

実店舗(ホームセンター)で三輪自転車を購入したが、不安定でうまく乗れない。三輪で安心だと思っていた。

(2015年3月受付、宮城県、80歳代、男性)

<事例4>

80歳代の父親に電動アシスト三輪自転車をプレゼントしたが、乗った初日に曲がろうとして転倒した。

(2017年11月受付、兵庫県、50歳代、男性)

<事例5>

二輪自転車より安定していると思い、電動アシスト三輪自転車を購入したが、まっすぐ走らず道路の縁石や壁にぶつかって乗りにくい。

(2018年8月受付、神奈川県、80歳代、男性)

<事例 6>

80 歳代の夫が三輪自転車を購入したが二輪車と勝手が違い真っすぐに走れない。

(2018 年 11 月受付、神奈川県、80 歳代、男性)

図1. 契約当事者年齢 (n=138)

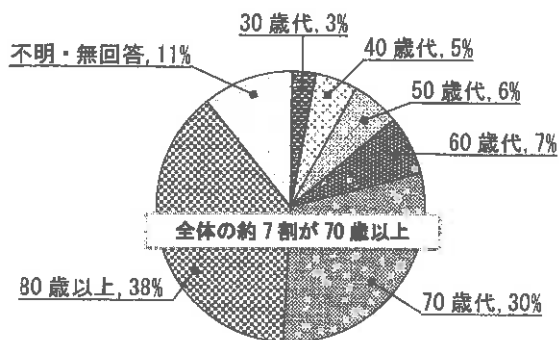
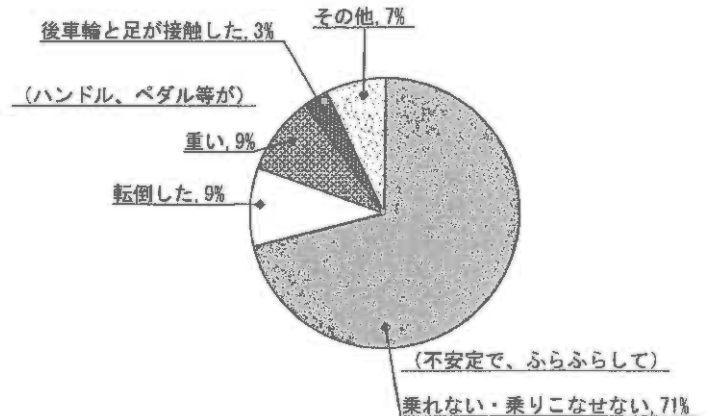


図2. 相談内容毎の相談件数内訳 (n=138)



※割合は、小数点第 1 位を四捨五入しているため、内訳の合計が 100%にならない場合があります。

4. 三輪自転車のスイング機構について

後 2 輪の三輪自転車の多くは、車体前部をスイングさせる（左右に傾ける）ことができるスイング機構を備えています。スイング機構にはバネが内蔵されており、傾けた車体を垂直状態に戻す復元力が働きます（写真 1）。スイングさせて走行すると、二輪自転車と同様にカーブで車体ごと体を傾けることができるため、二輪自転車に乗れる人にとっては違和感なく運転できるとされています。他方、常にバランスを取りながら走行しなければならないので、二輪自転車に乗れない人がすぐに運転するのは困難だと考えられます。

スイング機構を備えたものの中には、付属の固定金具を取り付けることにより垂直状態に固定できるもの^(注 5)や、ハンドルバーに装着されているスイング切替レバーを操作することにより垂直状態に固定できるものがあります（写真 2）。スイング機構を固定して走行すると、バランスを取らなくても車体が垂直状態を保つため、二輪自転車に乗れない人でも運転できる場合があります。

(注 5) 固定金具の取り付けや取り外しは販売店等に依頼するよう、取扱説明書に記載されているものが多い。

写真1. スイングする様子

(a) 車体外観



(b) 車体後方より

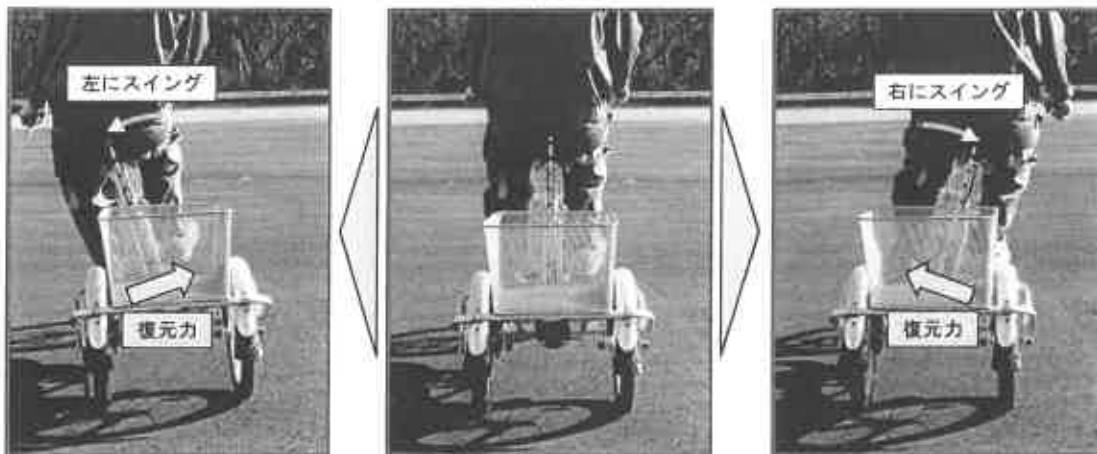
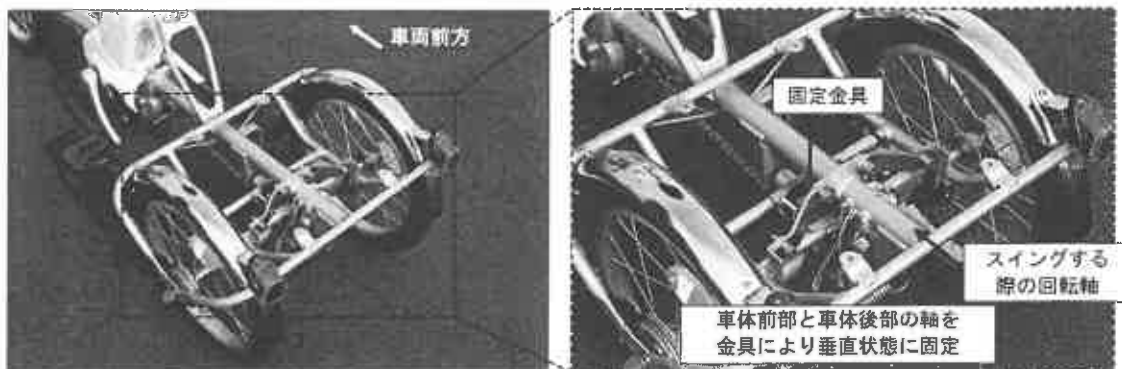


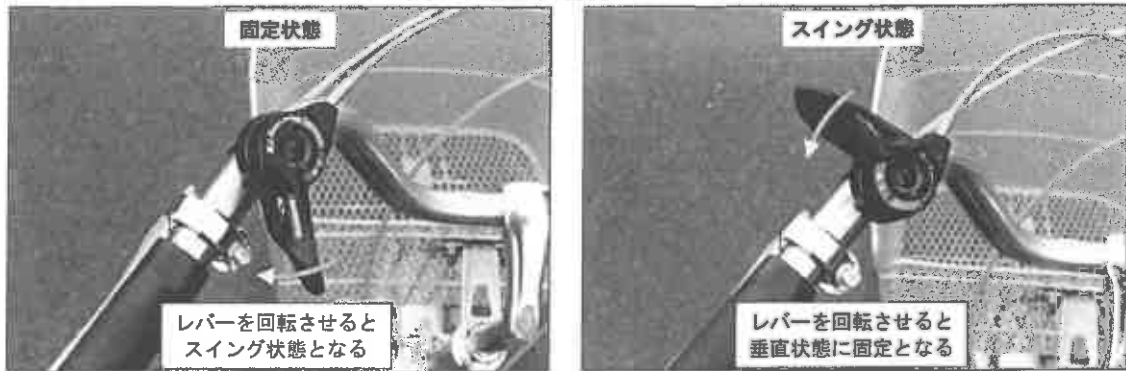
写真2. スイング機構の固定

(a) 固定金具の例



※撮影のため、後バスケットを取り外しています。

(b) スイング切替レバーの例



5. テスト対象銘柄

神奈川県相模原市にある実店舗やインターネット通信販売で販売されている商品のうち、主流である後2輪タイプの以下の三輪自転車6銘柄をテスト対象としました(表1、写真3)。

表1. テスト対象銘柄

No.	銘柄名 [型式または品番]	製造または販売者名 (法人番号)	車輪サイズ [inch] ①: 前車輪 ②: 後車輪	寸法			変速	電動 アシスト 機能	スイング 機構の 固定	メーカー希望 小売価格 (税込)
				①全長[mm]	②全幅[mm]	③重さ[kg]				
1	アシらくチャリー [MG-TRM20EB]	株式会社ミムゴ (9290001024936)	①20×1.75 ②16×1.75	①1,600 ②570 ③30.5	なし	あり	切替 レバー(注6)	¥210,600		
2	カナリィ18 [LW18T]	アサヒサイクル 株式会社 (1120101021915)	①18×1.75 ②16×1.75	①1,580 ②570 ③28.1	なし	なし	切替 レバー	¥60,480		
3	PAS ワゴン [PA16W]	ヤマハ発動機 株式会社 (2080401016040)	①18×1.75 ②16×1.75	①1,665 ②580 ③29.2	内装 3段	あり	固定金具	¥210,600		
4	ビビライフ [BE-ELR832T]	パナソニック サイクルテック 株式会社 (1122001021103)	①18×1.75 ②16×1.75	①1,620 ②570 ③33.8	内装 3段	あり	固定金具	¥210,600		
5	フロンティア ラケットワゴン [FWOB49]	ブリヂストンサイクル 株式会社 (9030001041957)	①20×1.75 ②16×1.75	①1,620 ②580 ③28.3	内装 3段	あり	固定金具	¥211,464		
6	リハテック [ASU-3W01]	フランスベッド 株式会社 (5012801004462)	①20×1.50 ②14×1.50	①1,530 ②580 ③28	内装 3段	あり	なし(注7)	¥223,000		

※このテストの結果は、テストのために購入した商品のみに関するものです。

(注6) スイング機構の固定は駐輪時のみ。

(注7) オプションで固定金具を装備できる。

写真3. テスト対象銘柄

No. 1



No. 2



No. 3



No. 4



No. 5



No. 6



6. テスト結果

平坦なテストコースにて、直線走行やカーブ走行、傾斜面等の路面状況でテストを実施しました。また、テストは、二輪自転車に乗ることができる30歳代の男性で実施しました。

(1) 平坦な路面上で直線走行する場合

1) スイングする場合

二輪自転車に乗り慣れている人であれば、スイングすると二輪自転車と同様に安定して直線走行することができました

全ての銘柄で車体前部がスイングする状態にし直線走行したところ、二輪自転車のようにバランスを取りながら安定して直線走行することができました（写真4）。

写真4. 平坦な路面上で直線走行する様子（スイングする場合）



2) スイング機構を固定した場合

スイング機構を固定していると、特にバランスを取らなくても安定して直線走行することができました

スイング機構を固定できる銘柄（No. 2、3、4、5）でスイング機構を固定し直線走行したところ、スイングする場合と異なり、特にバランスを取らなくても、安定して走行することができました（写真5）。

写真5. 平坦な路面上で直線走行する様子（スイング機構を固定した場合）



(2) 平坦な路面上でカーブ走行する場合

1) スイングする場合

二輪自転車に乗り慣れている人であれば、スイングすると二輪自転車と同様に安定してカーブ走行することができました

全ての銘柄で車体前部がスイングする状態にし、カーブ走行（曲率半径 3m）したところ、走行速度が遅い（約 5km/h）及び速い（約 8km/h）場合とも、二輪自転車のようにカーブの内側に車体前部を傾けて安定してカーブ走行することができました（写真 6）。

写真6. 平坦な路面上でカーブ走行する様子（スイングする場合）



2) スイング機構を固定した場合

スイング機構を固定していると、カーブ走行の速度が速い場合は片輪が浮き転倒する危険性がありました

スイング機構を固定できる銘柄（No. 2、3、4、5）でスイング機構を固定しカーブ走行（曲率半径 3m）したところ、走行速度が遅い（約 5km/h）場合は安定してカーブ走行できましたが、走行速度が速い（約 8km/h）と、乗員及び車体に対しカーブの外側方向に遠心力が働き、後車輪の片側が浮くことがあり、バランスを崩し転倒する危険性がありました（写真 7）。

写真7. 平坦な路面上でカーブ走行する様子（スイング機構を固定し速度が速い場合）

(a) 走行速度が遅い（約5km/h）場合



(b) 走行速度が速い（約8km/h）場合



(3) 平坦な路面から傾斜面に進入する場合

1) スイングする場合

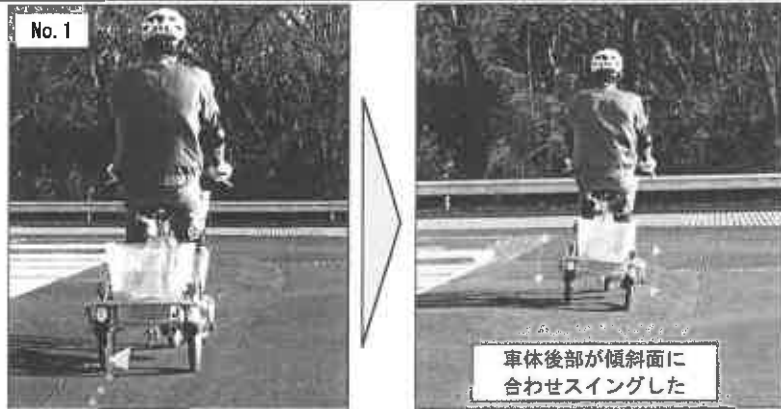
二輪自転車に乗り慣れている人であれば、スイングすると二輪自転車と同様に安定して傾斜面に進入することができました

全ての銘柄で車体前部がスイングする状態にし、傾斜面（左上がり、写真8参照）に進入したところ、後車輪の高さに左右差が生じるに従い車体後部が傾斜面に合わせてスイングしましたが、車体前部は垂直に保つことができ、バランスを崩すことはありませんでした（写真9）。ただし、車体後部が傾斜面に合わせてスイングするタイミングで、ややハンドルをとられることがありました。

写真8. テストに用いた傾斜面



写真9. 傾斜面に進入する様子（スイングする場合、進入速度約7km/h）



2) スイング機構を固定した場合

スイング機構を固定していると、傾斜面に車体後部が進入した途端に車体全体が傾いて乗員も振られ、さらに片輪が浮き転倒する危険性がありました

スイング機構を固定できる銘柄（No. 2、3、4、5）でスイング機構を固定し傾斜面に進入したところ、後車輪の高さに左右差が生じた途端に、車体全体が傾いて乗員も振られ、さらに後車輪の片側が浮くことがあり、転倒する危険性がありました（写真10）。

写真10. 傾斜面に進入する様子（スイング機構を固定した場合、進入速度約6km/h）



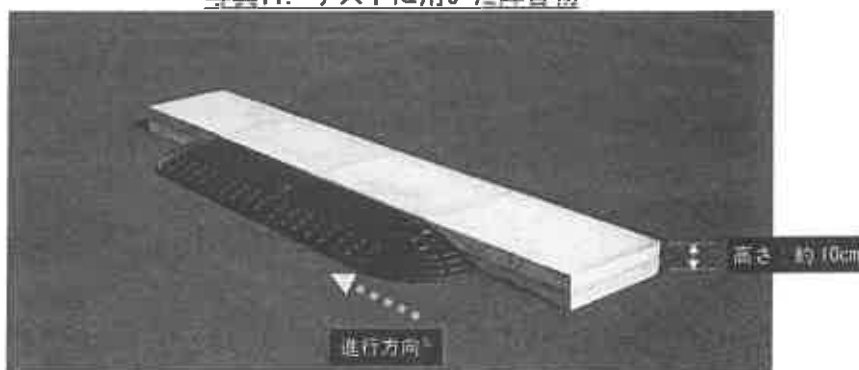
(4) 障害物を通過する場合

1) スイングする場合

二輪自転車に乗り慣れている人であれば、スイングすると二輪自転車と同様に安定して障害物を通過することができました

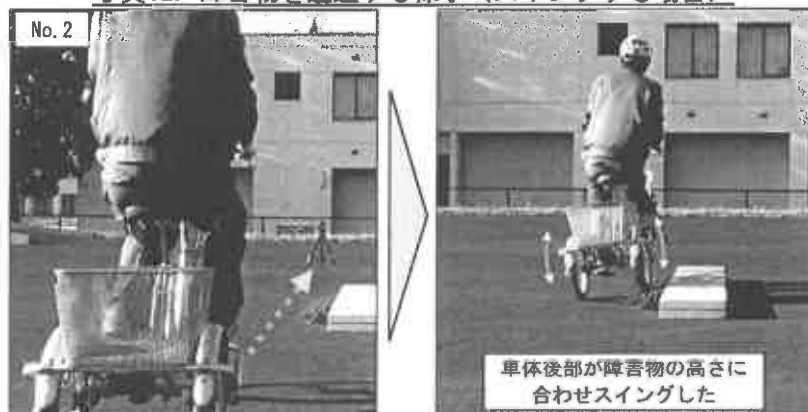
全ての銘柄で車体前部がスイングする状態にし、後車輪の片側のみが障害物(写真11 参照)に乗り上げるように障害物を通過したところ、傾斜面に進入した際と同様に、後車輪の高さに左右差が生じるに従い車体後部がスイングしましたが、車体前部は垂直に保つことができ、バランスを崩すことはありませんでした(写真12)。

写真11. テストに用いた障害物



※後車輪の片側のみが障害物に乗り上げる。

写真12. 障害物を通過する様子(スイングする場合)

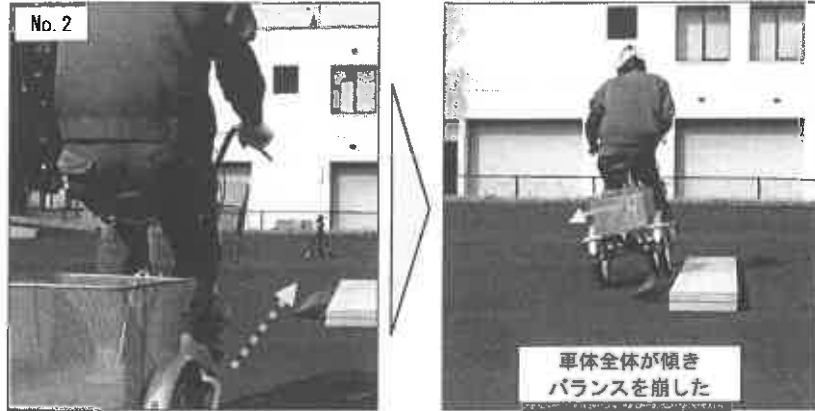


2) スイング機構を固定した場合

スイング機構を固定していると、後車輪の片側が障害物に乗り上げた途端に車体全体が傾いて乗員も振られ、転倒する危険性がありました

スイング機構を固定できる銘柄(No. 2、3、4、5)でスイング機構を固定し後車輪の片側のみが障害物に乗り上げるように障害物を通過したところ、傾斜面に進入した際と同様に、後車輪の片側のみが障害物に乗り上げて後車輪の高さに左右差が生じた途端に、車体全体が傾いて乗員も振られ、バランスを崩すことがあり、転倒する危険性がありました(写真13)。

写真13. 障害物を通過する様子（スイング機構を固定した場合）

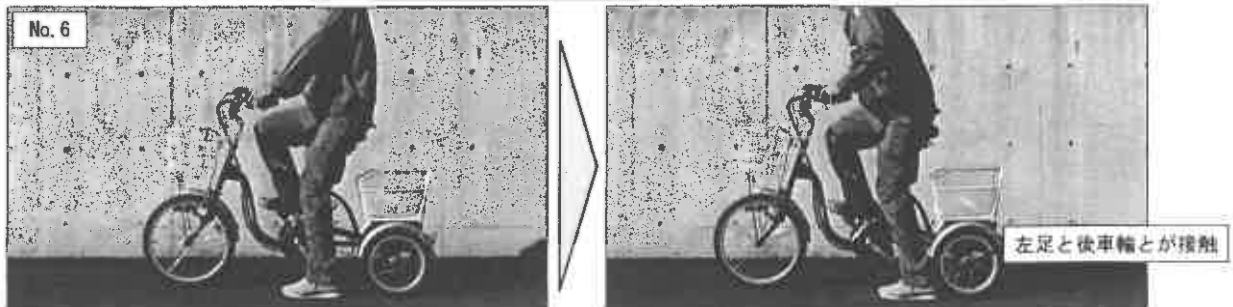


(5) 後車輪への足の巻き込みについて

発進時に地面に着いた足を上げるタイミングが遅れると、後車輪にひかれる危険性がありました

PIO-NET に、発進時に地面に着いていた左足が後輪に踏まれて転倒してしまったという事例がみられました。三輪自転車は二輪自転車と異なり、地面に着いた足の後方に後車輪があることから、地面に片足を着いた状態で発進したところ、足を上げるタイミングが遅れたときは、全ての銘柄で足と後車輪とが接触し、後車輪に足がひかれる危険性がありました（写真14）。

写真14. 発進時に足と後車輪が接触する様子



(6) 表示の調査

1) 商品カタログ及びインターネットの商品ページの表示

「誰でも乗れる」、「転倒しない」等といった旨の誤認を与えるおそれのある表示は、商品カタログやインターネットの商品ページを用意していた全ての銘柄でみられませんでした。また、6銘柄中3銘柄で二輪自転車とは異なる、三輪自転車の特性に関する記載がみられました

消費者が購入前にみることのできる、各銘柄の商品カタログ及びインターネットの商品ページの表示を調査したところ、「誰でも乗れる」、「転倒しない」等といった旨の誤認を与えるおそれのある表示は全ての銘柄でみられませんでした。また、6銘柄中3銘柄 (No. 3、4、5) には、商品カタログ及び商品ページに二輪自転車とは異なる、三輪自転車の特性に関する記載がみられました (図3～図5、表2)。

図3. 三輪自転車の特性について (No. 3の商品ページより抜粋)

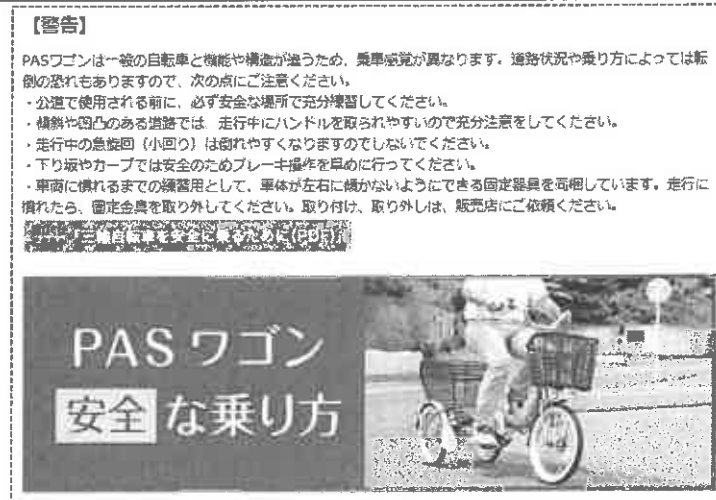


図4. 三輪自転車の特性について (No. 4の商品ページより抜粋)

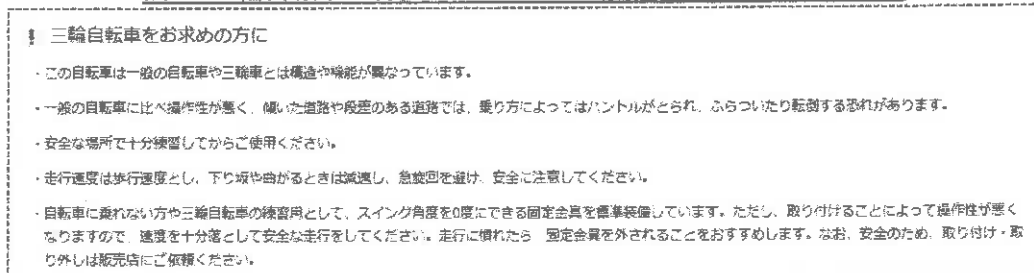


図5. 三輪自転車の特性について (No. 5の商品カタログより抜粋)

【警告】三輪車の取扱いについて
 三輪車は構造、機能が一般の自転車と異なります。はじめて三輪車に乗られる場合は、次の点にご注意ください。

1. 公道で使用される前に、必ず安全で平らな場所で十分練習してください。
2. 傾斜のある道路では、走行中にハンドルを取られやすいので十分注意してください。
3. 走行中の急減速(小回り)は倒れやすくなりますのでしないでください。
4. 下り坂やカーブでは安全のためにブレーキ操作を早めに行ってください。

表2. 表示を調査した対象

No.	商品カタログ※	インターネット上の商品ページ
1	—	○
2	○	—
3	○	○
4	○	○
5	○	○
6	○	○

○：調査済み —：存在を確認できなかった

※インターネット上で閲覧可能な電子カタログを含みます。

2) 取扱説明書の表示

全ての銘柄で取扱説明書に二輪自転車と異なる構造あるいは乗車感である旨の記載がみられました。また、スイング機構を固定できる全ての銘柄で、スイング機構を固定した状態での走行の注意点に関する記載がみられました

全ての銘柄の取扱説明書に、二輪自転車とは構造や乗車感等が異なる旨の記載がみられました(表3)。さらに、スイング機構を固定して走行できる全ての銘柄(No. 2、3、4、5)で、スイング機構の固定は乗り慣れるまでの練習用である旨の記載がみられました(表4)。

表3. 二輪自転車とは構造あるいは乗車感等が異なる旨の記載（取扱説明書より抜粋要約）

No.	記載内容
1	電動アシスト三輪自転車には運転免許証は不要ですが、普通の自転車とは異なる部分があります。正しい使用方法をご理解の上、安全で快適なサイクルライフをお楽しみください。
2	この自転車は、一般の自転車とは構造や機能が異なっています。自転車に乗れる方も、乗車感が一般の自転車と違い、操作性が悪く、乗り方によっては転倒のおそれがありますので、次の点に特に注意してください。 ・公道で使用する前に、安全な場所で十分練習してからご使用ください。 ・傾斜のある道路や段差のある道路では、乗り方によっては、ハンドルがとられ、ふらついたり転倒する恐れがありますのでご注意ください。等
3	三輪車は普通自転車と異なり、とくに路面の傾斜や凹凸の影響を受けますので、充分注意して運転してください。
4	三輪自転車は二輪自転車と比較すると転倒しにくい構造となっていますが、使い方によっては転倒する可能性があります。
5	電動アシスト三輪車は、通常の自転車と機能や構造が違うため、乗車感覚も異なります。乗り方によっては転倒のおそれもありますので、以下の点を特に注意してください。 (片側に傾斜している道路では、ハンドルをとられないようにする 坂道・斜面・凸凹路では練習しない 等)
6	大人三輪車は普通自転車や幼児用三輪車とは構造や走行性が異なりますので、注意してご使用ください。

表4. スイング機構の固定は練習用である旨の記載（取扱説明書より抜粋）

No.	記載内容
1	「停車時」 ^(注8) で走行すると、路面・傾斜などの影響でハンドル操作や走行性能が悪くなり、思わぬケガや部品破損の原因となる場合があります。 走行の際には、必ず「走行時」 ^(注9) の状態でご使用ください。
2	スイング機能停止による走行は三輪自転車に慣れるまでの短い期間として下さい。(自転車に乗れない方が主に対象者です) スイング機能停止状態での走行は路面・傾斜等の影響で、著しくハンドル操作や自転車の走行性能が悪くなり、思わぬケガの原因となる場合があります。
3	スイング固定部品を取り付けた状態では、操縦性がスイング式とは異なりますので、乗り方を充分練習してから人が歩くぐらいの速さ（5km/h以下）で走行してください。 スイングを固定しなくても乗れるようになったら、スイング固定部品を取り外してください。
4	スイング固定金具を装着した場合は、車体が左右に傾かなくなるため、操作性、安定性が悪くなり、カーブを曲がるときは十分減速しないと転倒するおそれがあります。
5	スイングストッパーは乗れるようになるまでの一時的な部品です。この部品を装着すると、普通自転車に比べて更に操縦性が悪くなりますので、乗りなれてきたらなるべく早くスイングストッパーを外してください。
6	※スイング機構を固定する機能なし。

(注8) スイング機構を固定した状態。

(注9) スイングする状態。

7. 消費者へのアドバイス

(1) 三輪自転車に関する相談の約7割が70歳以上であるなど、高齢者の方の用途で購入している商品であると考えられます。三輪自転車の購入や使用を考えている場合は、今回のテスト結果を参考に使用者の適応能力や道路環境を合わせて検討してください

PIO-NET に寄せられた三輪自転車に関する相談のうち、契約当事者年齢の割合をみると、70歳以上が全体の約7割を占めていました。また、その他にも高齢の親のために購入したという事例もみられたことから、主に高齢者の方の用途で購入している商品であると考えられます。三輪自転車の購入や使用を考えている場合は、今回のテスト結果を参考に使用者の適応能力や道路環境を合わせて検討してください。

(2) 三輪自転車は二輪自転車と走行特性が異なります。三輪自転車を購入する際は、二輪自転車に乗れる人でも可能な限り事前に試乗し、購入後には平坦な路面で十分に練習してから公道で使用するようにしましょう

PIO-NET に寄せられた三輪自転車に関する相談のうち、7割以上が車体が不安定で乗りこなせない等といったもので、転倒した事例も1割あり、転倒して骨折したという事例もみられました。テストの結果からも、三輪自転車は二輪自転車に比べ、低速時に安定性がありますが、走行特性が二輪自転車とは大きく異なることがわかりました。二輪自転車に乗り慣れていない人はもちろん、二輪自転車に乗れる人でも購入前に可能な限り試乗し、購入後には平坦な路面で十分に練習してから公道で使用するようにしましょう。

(3) 後2輪のスイング機構を固定して走行すると、カーブ走行や傾斜、障害物等の路面状況により、車体全体が傾いてバランスを崩し転倒する危険性があります。スイング機構を固定して走行する際は、必ず低速走行を心がけ、傾斜のある路面や凹凸のある路面では自転車から降り、押して歩きましょう

今回テストを行った後2輪の三輪自転車6銘柄は、全て車体前部をスイングする機構を有していましたが、4銘柄は練習用にスイング機構を固定することができました。スイング機構を固定して走行する際には、カーブ走行や傾斜、障害物等の路面状況により、車体全体が傾くほか、乗員が振られてバランスを崩し転倒する危険性があります。スイング機構を固定して走行する際は、必ず低速走行を心がけ、傾斜のある路面や凹凸のある路面では自転車から降り、押して歩きましょう。なお、スイング機構の固定を練習時に限定している銘柄もありますので、取扱説明書に従ってください。

8. 事業者・業界への要望

(1) 商品カタログやインターネットの商品ページ等に二輪自転車とは異なる三輪自転車の特性について明確に記載するよう要望します

各銘柄の商品カタログやインターネットの商品ページの表示を調査したところ、二輪自転車とは異なる三輪自転車の特性について記載していない銘柄もありました。

消費者が購入する前に三輪自転車の特性について理解できるよう、商品カタログやインターネットの商品ページ等に明確に記載するよう要望します。

(2) 構造や乗車感覚等の特性について、消費者への分かりやすい説明や試乗機会の充実を要望します

PIO-NET に寄せられた三輪自転車に関する相談のうち、7割以上が車体が不安定で乗りこなせない等といったもので、転倒した事例も1割ありました。テストの結果からも、三輪自転車は二輪自転車に比べ、低速安定性がありますが、走行特性が二輪自転車とは大きく異なることがわかりました。

消費者が購入する前に三輪自転車の特性について理解できるよう、販売時の消費者への分かりやすい説明や試乗機会の充実を要望します。

○要望先

一般社団法人 自転車協会	(法人番号 6010405010595)
日本自転車軽自動車商協同組合連合会	(法人番号 3010405001861)
公益社団法人 日本通信販売協会	(法人番号 9010005018680)
一般社団法人日本ドゥ・イット・ユアセルフ協会	(法人番号 8010005004343)
日本チェーンストア協会	(法人番号 5700150005467)

○情報提供先

消費者庁 消費者安全課	(法人番号 5000012010024)
内閣府 消費者委員会事務局	(法人番号 2000012010019)
経済産業省 製造産業局 車両室	(法人番号 4000012090001)
経済産業省 商務情報政策局 製品安全課	(法人番号 4000012090001)
警察庁 交通局 交通企画課	(法人番号 8000012130001)
一般財団法人 自転車産業振興協会	(法人番号 3010405000277)
一般財団法人 日本自転車普及協会	(法人番号 8010405001023)

本件問い合わせ先

商品テスト部：042-758-3165

9. テスト対象銘柄の詳細仕様

各銘柄の取扱説明書等に記載されている詳細仕様を調査しました（表5）。

表5. テスト対象銘柄の仕様詳細

No.	1	2	3	4	5	6	
銘柄名	アシらく チャーター	カナリイ18	PASワゴン	ビビライフ	フロンティア ラケットワゴン	リハテック	
型式または品番	MG-TRM20EB	LW18T	PA16W	BE-ELR832T	FWOB49	ASU-3W01	
製造または販売者名 (法人番号)	両ミムゴ (9290001024936)	アサヒサイクル株式会社 (1120101021915)	ヤマハ発動機株式会社 (2080401016040)	パナソニック サイクルテック株式会社 (1122001021103)	ブリヂストン サイクル株式会社 (9030001041957)	フランス・ベッド株式会社 (5012801004462)	
車輪 サイズ [inch]	前車輪	20×1.75	18×1.75	18×1.75	18×1.75	20×1.75	20×1.50
	後車輪	16×1.75	16×1.75	16×1.75	16×1.75	16×1.75	14×1.50
寸法[mm]	全長	1,600	1,580	1,665	1,620	1,620	1,530
	全幅	590	570	580	590	580	580
	最低サドル高	740	690	710	685	670	670
重量[kg]	30.5	28.1	29.2	33.8	28.3	28	
変速	-	-	内装3段	内装3段	内装3段	内装3段	
駆動輪	右後車輪	左後車輪	左後車輪	左後車輪	左後車輪※	左後車輪	
左ブレーキレバー の制動輪	左後車輪	左後車輪	両後車輪	両後車輪	両後車輪	右後車輪	
パーキングブレーキ 機能の制動輪	-	前車輪	前車輪	前車輪	前車輪	前・後車輪	
最大積載 荷重[kg]	前	2	5	3	3	3	3
	後	13	15	17	17	17	17
電動 アシスト 機能	有無	有り	無し	有り	有り	有り	有り
	バッテリー種類	Li-ion	-	Li-ion	Li-ion	Li-ion	Li-ion
	容量[Ah]	5.8	-	15.4	16	9.6	2.4
	電圧[V]	24	-	25.5	25.2	36.5	25.9
	アシストモード数	3	-	2	3	2	3
	走行距離 (目安) [km]	25	-	60	56	51	13
TS マーク 表示	駆動補助機付自転車 型式認定番号	交N15-15	-	交N18-37	交N16-19	交N18-67	交N10-20
	普通自転車 型式認定番号	交A15-15	-	交A18-25	交A16-19	交A18-46	交A10-20
生産国	中国	中国	未表記	日本	未表記	未表記	

※電動アシスト機能使用時は、前車輪にアシストが加わる。

<title>三輪自転車の走行特性に注意 - 高齢者が転倒し骨折した事例も - </title>