

現行基準適合品 **ミリブ6000** (2003年度実施)

タカタ(株) ©C-2023

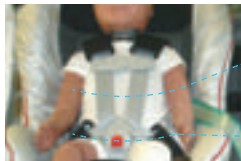


前面衝突試験の評価	乳児	幼児
破損	○	◎
シートバックの傾き	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—
頭部の前方への移動量	—	◎
頭部に生じる力	—	◎
胸部に生じる力	◎	◎
その他の事象(腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし
評価	良	優

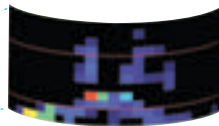
9.1kg

腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
0.245kN



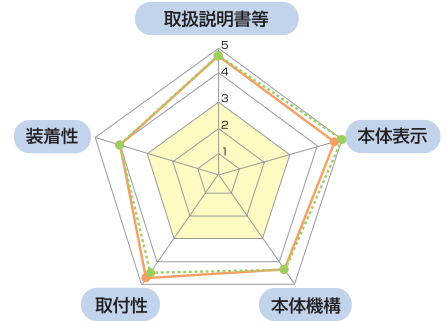
腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端

(単位:kpa)

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **エールベベ・くるっとEX** (2002年度実施)

(株)カーメイト ©C-2009

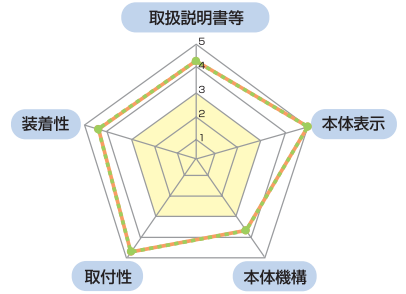


前面衝突試験の評価	乳児	幼児
破損	◎ ※1	◎ ※1
シートバックの傾き	○	—
頭部のはみ出し	◎	—
頭部の前方への移動量	—	○
頭部に生じる力	—	◎
胸部に生じる力	○	◎
その他の事象	なし	※2
評価	普通	良



※1.サポートレグに変形が発生したが、それは衝撃吸収機構の作動によるものである。
※2.骨盤拘束が弱く、腹部を圧迫しているが、それはバックル・ハーネスによってである。

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **ゼウスターンEG** (2002年度実施)

コンビ(株) ©C-1005/©C-180

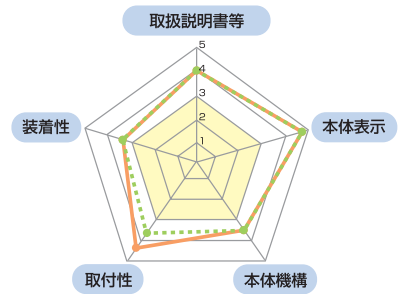


前面衝突試験の評価	乳児	幼児
破損	◎ ※1	◎ ※1
シートバックの傾き	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—
頭部の前方への移動量	—	○
頭部に生じる力	—	◎
胸部に生じる力	○	◎
その他の事象	なし	※2
評価	良	良



※1.サポートレグに変形が発生したが、それは衝撃吸収機構の作動によるものである。
※2.骨盤拘束が弱く、腹部を圧迫しているが、それはバックル・ハーネスによってである。

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **ピピデビュー** 希望試験機種 (2001年度実施)

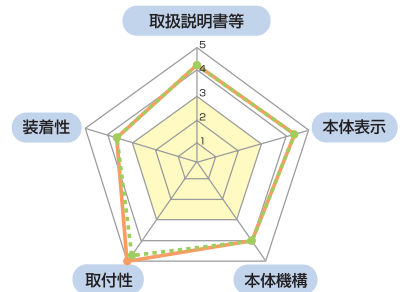
リーマン(株) ©C-1013/©C-155



前面衝突試験の評価	乳児	幼児
破損	◎	◎
シートバックの傾き	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—
頭部の前方への移動量	—	○
頭部に生じる力	—	◎
胸部に生じる力	◎	◎
その他の事象	なし	※
評価	優	良

※骨盤拘束が弱く、腹部を圧迫しているが、それはバックル・ハーネスによってである。

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **ネオシスファースト2.5S** 希望試験機種 (2001年度実施)

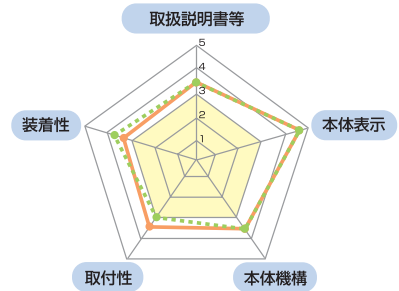
コンビ(株) ©C-1008/©C-142



前面衝突試験の評価	乳児	幼児
破損	○	◎
シートバックの傾き	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—
頭部の前方への移動量	—	○
頭部に生じる力	—	◎
胸部に生じる力	○	◎
その他の事象	なし	※
評価	普通	良

※骨盤拘束が強く、腹部を圧迫しているが、それはヘッド・ハーネスによってである。

使用性評価試験の評価



乳児用・幼児用 (兼用タイプ)

(ベッド型含む)

現行基準適合品 **ニューボーンベッドイージーターンWEアーサーモ1000** (2006年度実施)

アップリカ葛西(株) ©C-2518



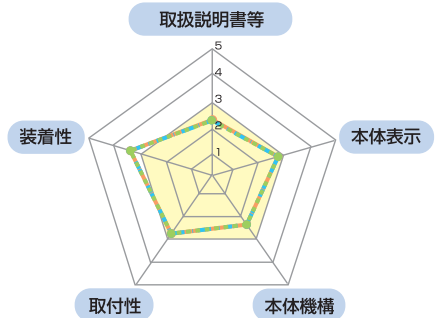
18.8kg



前面衝突試験の評価	乳児	乳児 (ベッド型)	幼児
破損	◎	◎	◎
シートバックの傾き	○	—	—
底面の傾き	—	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—	—
頭部の前方への移動量	—	◎	○
頭部に生じる力	—	—	○
胸部に生じる力	◎	○	○
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし	×※
評価	良	良	推奨せず

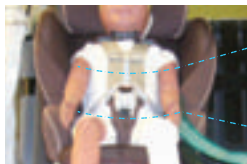
※腹部を圧迫し、幼児の身体に傷害を与える恐れがあった。

使用性評価試験の評価

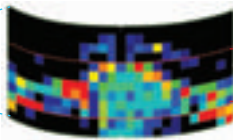


腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
2.061kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端

(単位:kpa)

現行基準適合品 **ニューボーンベッドイージーターン600** (2006年度実施)

アップリカ葛西(株) ©C-2517



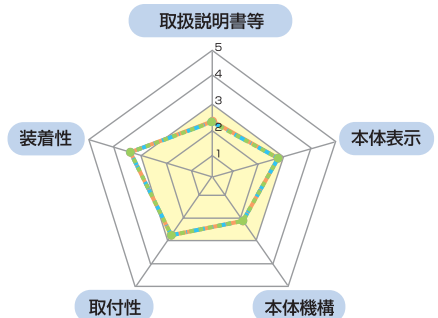
13.0kg



前面衝突試験の評価	乳児	乳児 (ベッド型)	幼児
破損	◎	◎	◎
シートバックの傾き	◎	—	—
底面の傾き	—	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—	—
頭部の前方への移動量	—	◎	○
頭部に生じる力	—	—	◎
胸部に生じる力	○	○	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし	×※
評価	良	良	推奨せず

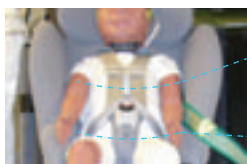
※腹部を圧迫し、幼児の身体に傷害を与える恐れがあった。

使用性評価試験の評価



腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
1.595kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端

(単位:kpa)

現行基準適合品 **ニューボーンベッドワイド&ロング** (2005年度実施)

アップリカ葛西(株) ©C-2512



14.2kg

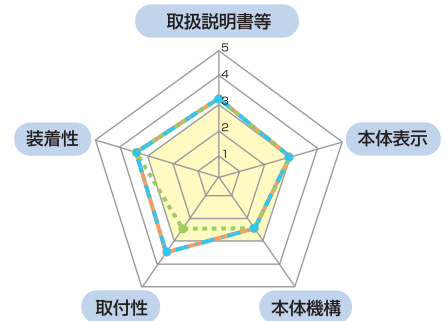


前面衝突試験の評価	乳児	乳児 (ベット型)	幼児
破 損	○※	◎※	○※
シートバックの傾き	◎	—	—
底面の傾き	—	×	—
頭部のはみ出し	◎	—	—
頭部の前方への移動量	—	◎	○
頭部に生じる力	—	—	◎
胸部に生じる力	○	○	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし	なし

評価 普通 推奨せず 普通

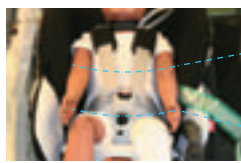
※ベルトガイド周辺の樹脂カバーに割れが発生したが、それは衝撃吸収構造の作動によるものである。

使用性評価試験の評価



腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
1.016kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



— 肋骨下端
— 腸骨上端

(単位:kpa)

現行基準適合品 **マシュマロベッドWサーモ** (2005年度実施)

アップリカ葛西(株) ©C-2508



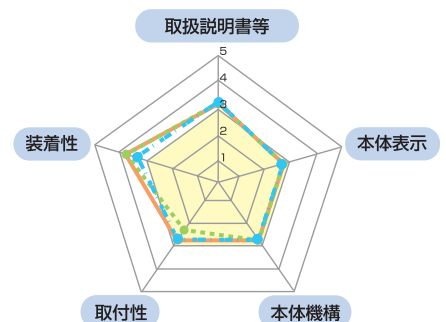
14.2kg



前面衝突試験の評価	乳児	乳児 (ベット型)	幼児
破 損	◎	◎	◎
シートバックの傾き	◎	—	—
底面の傾き	—	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—	—
頭部の前方への移動量	—	◎	○
頭部に生じる力	—	—	◎
胸部に生じる力	◎	○	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし	なし

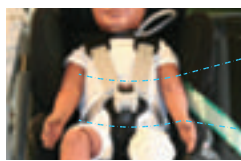
評価 優 良 良

使用性評価試験の評価

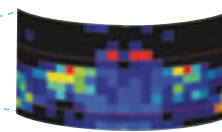


腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
1.260kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



— 肋骨下端
— 腸骨上端

(単位:kpa)

現行基準適合品 **マシュマロJターンネオサーモ** (2005年度実施)

アップリカ葛西(株) ©C-2060



14.1kg

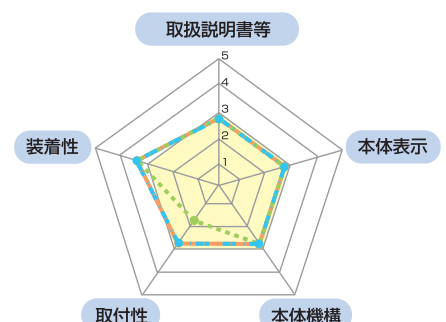


前面衝突試験の評価	乳児	乳児 (ベット型)	幼児
破 損	◎	◎	◎
シートバックの傾き	◎	—	—
底面の傾き	—	◎	—
頭部のはみ出し	◎	—	—
頭部の前方への移動量	—	◎	○
頭部に生じる力	—	—	○
胸部に生じる力	◎	○	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし	なし	×※

評価 優 良 推奨せず

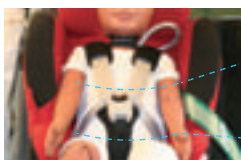
※腹部を圧迫し、幼児の身体に傷害を与える恐れがあった。

使用性評価試験の評価

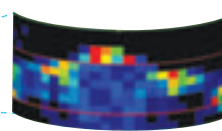


腹部圧迫の計測結果

腹部合計荷重値
1.413kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



— 肋骨下端
— 腸骨上端

(単位:kpa)



幼児用

対象:体重9~18kg以下用 進行方向に対して前向きに使用

旧国連基準適合品 **プリオリXP** (2006年度実施)

コンビ(株)

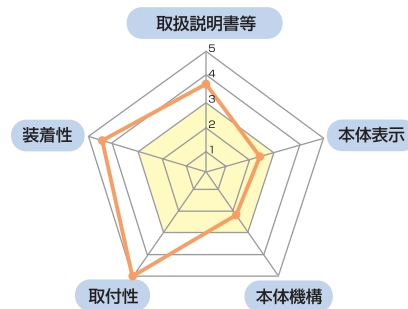


9.2kg



前面衝突試験の評価	幼児
破損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	○
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし
評価	普通

使用性評価試験の評価

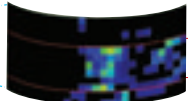


腹部圧迫の計測結果

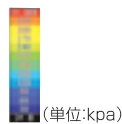
腹部合計荷重値 0.499kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
肋骨上端



米国基準適合品 **NEWトラベルベスト** (2006年度実施)

(株)日本育児

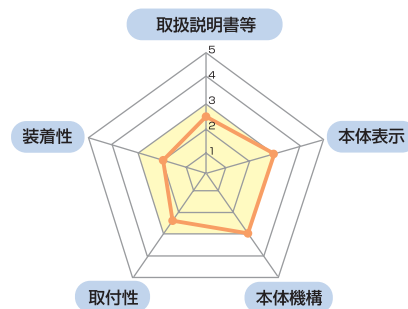


1.2kg



前面衝突試験の評価	幼児
破損	○
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし
評価	普通

使用性評価試験の評価



腹部圧迫の計測結果

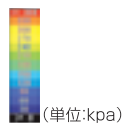
腹部合計荷重値 0.727kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
肋骨上端



現行基準適合品 **ブオンキッズEG** (2005年度実施)

コンビ(株) ©C-2064

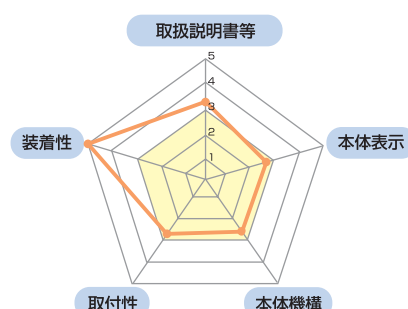


16.8kg



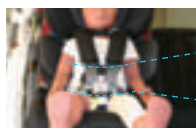
前面衝突試験の評価	幼児
破損	○
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし
評価	普通

使用性評価試験の評価

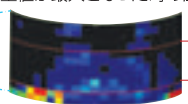


腹部圧迫の計測結果

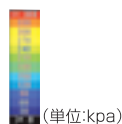
腹部合計荷重値 0.304kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
肋骨上端



現行基準適合品 **エールベベ・さらっと3ステップ** (2005年度実施)

(株)カーメイト ©C-2055

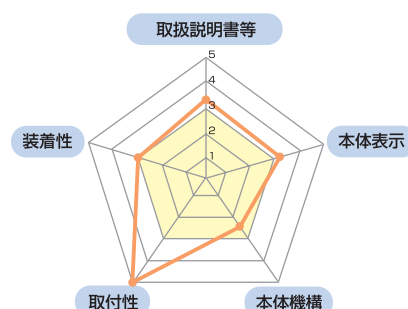


4.8kg



前面衝突試験の評価	幼児
破損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	計測範囲外
評価	計測範囲外の事象があったため正しく評価できません※

使用性評価試験の評価



腹部圧迫の計測結果

※衝突試験時、体が飛び出すことを防ぐ拘束装置がダミー胸部と腹部に計測範囲を超える大きな変形を生じさせて、腹部への圧力について正確に計測できなかった。

現行基準適合品 **パワーベスト** (2004年度実施)

エムズジンテック(株) ©C-2026

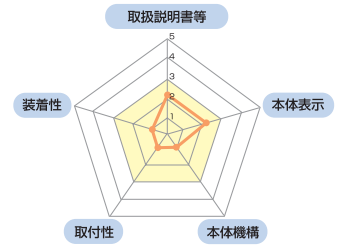


前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	※

※衝突試験時にダミーが大きく前屈し、面圧計がダミー腹部に挟まれる現象により大きな圧力が測定された。この圧力と拘束装置による腹部圧迫の圧力を明確に区分できず、腹部圧迫の程度を評価できないため、全体評価は行わないこととした。

0.3kg

使用性評価試験の評価



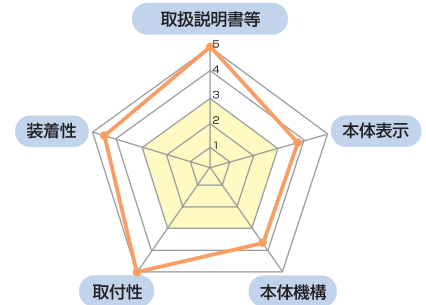
旧国連基準適合品 **レーマー・キングTSプラス** 希望試験機種 (2004年度実施)

(株)ヤナセ



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	○
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし
評価	普通

使用性評価試験の評価



10.1kg

腹部圧迫の計測結果

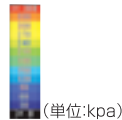
腹部合計荷重値
0.141kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端



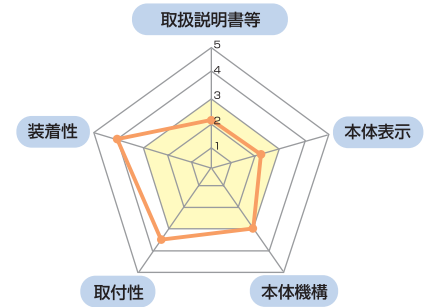
米国基準適合品 **ハイバックブースター** (2004年度実施)

(株)日本育児



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	なし
評価	良

使用性評価試験の評価



3.5kg

腹部圧迫の計測結果

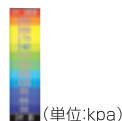
腹部合計荷重値
0.634kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端



現行基準適合品 **ハイパーベスト** (2003年度実施)

全国防災事業協業組合 ©C-2014

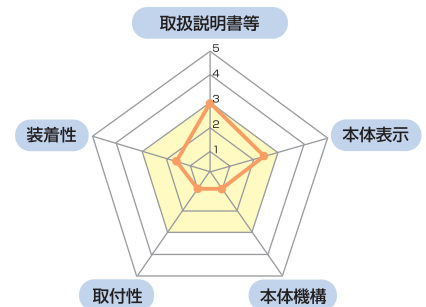


前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎※
頭部の前方への移動量	◎
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象 (腹部圧迫計測結果含む)	×

チャイルドシートの腰ベルトが、取扱説明書の使用方法通りにはダミーの腰部部位を十分におお位置に装着できないものであったため、各項目の結果のみ記載し、全体の評価は行わないこととした。※腰ベルト位置決めテープが破損したが、それは衝撃吸収機構の作動によるものである。

0.4kg

使用性評価試験の評価



腹部圧迫の計測結果

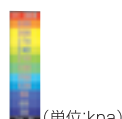
腹部合計荷重値
2.328kN



腹部合計荷重値が最大となった時の圧力分布図



肋骨下端
腸骨上端



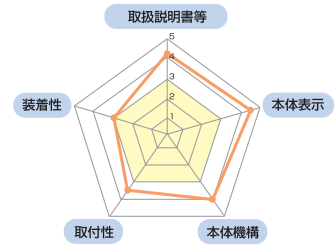
現行基準適合品 **プリムキッズ** (2002年度実施)

コンビ(株) ㊟C-1011/㊟C-147



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	なし
評価	良

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **ファンキッズ** (2002年度実施)

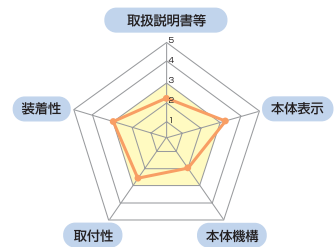
(株)ミクニ ㊟C-1006/㊟C-174



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	○
頭部の前方への移動量	◎
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	※
評価	良

※骨盤拘束が弱く、腹部を圧迫しているが、それはシールドによってである。

使用性評価試験の評価



旧国連基準適合品 **レーマー・ロード** (2002年度実施)

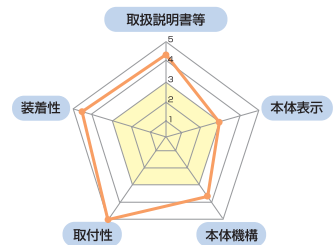
(株)ヤナセ



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎※
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	なし
評価	良

※肩用パッドの破損が発生したが、それは衝撃吸収機構の作動によるものである。

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **エールベベ・プレシールド** 希望試験機種 (2001年度実施)

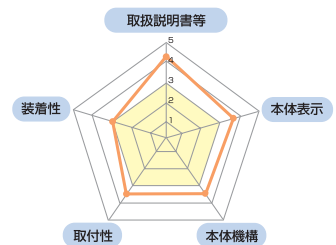
(株)カーメイト ㊟C-1016/㊟C-150



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	○
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	※
評価	普通

※骨盤拘束が弱く、腹部を圧迫しているが、それはシールドによってである。

使用性評価試験の評価



現行基準適合品 **PAOPA0チャイルドフォービー** (2001年度実施)

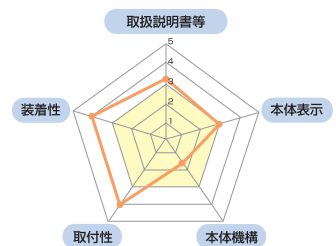
(株)東海理化電機製作所 ㊟C-1015/㊟C-104



前面衝突試験の評価	幼児
破 損	◎※
頭部の前方への移動量	○
頭部に生じる力	◎
胸部に生じる力	◎
その他の事象	なし
評価	良

※サポートレッグに変化が発生したが、それは衝撃吸収機構の作動によるものである。

使用性評価試験の評価



チャイルドシート着用の効果

チャイルドシートの着用、非着用の事故データを見ると、着用時と非着用時とでは致死率、死亡重傷率に大きな差があることがわかります。

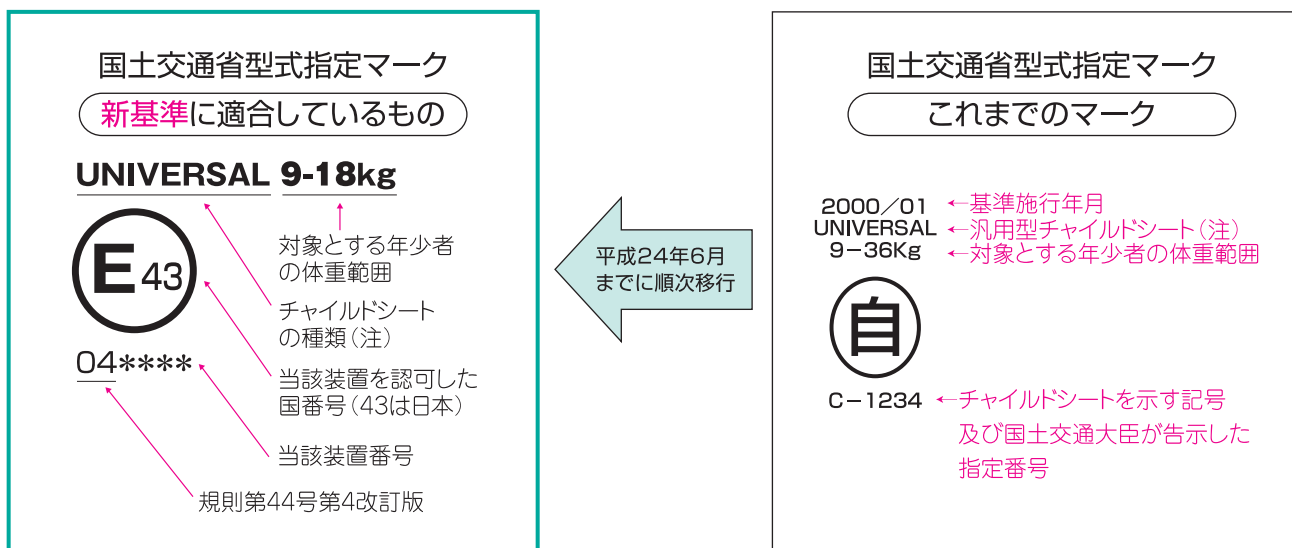
平成17年中の6歳未満の幼児の自動車同乗中の交通事故発生状況

チャイルドシート 着用の有無	被害者数				被害率	
	死者数	重傷者数	軽傷者数	計	致死率	死亡重傷率
着用	7人	80人	7,729人	7,816人	0.09%	1.11%
非着用	14人	91人	4,829人	4,934人	0.28%	2.13%
着用不明	0人	3人	285人	288人	0.00%	1.04%

(注) ・致死率=死者数÷全死傷者数×100 [%] ・死亡重傷率=(死者数+重傷者数)÷全死傷者数×100 [%] ・交通安全白書より抜粋

チャイルドシートの基準

国土交通省の安全基準に適合したのものには以下のような型式指定マークか、型式認定マークが製品に表示してあります。なお、平成18年10月にチャイルドシートに関する基準の見直しが行われ、自動車基準の国際調和の観点から、国連の車両・装置等の型式認定相互承認協定(1958年協定)に基づく規則第44号(第4改訂版)と整合化が図られました。



(注) 汎用チャイルドシートの場合は、「UNIVERSAL」
準汎用チャイルドシートの場合は、「SEMI-UNIVERSAL」
車両限定型チャイルドシートの場合は、「VEHICLE-SPECIFIC」
特定車両型チャイルドシートの場合は、「RESTRICTED」

(注) 車両限定型チャイルドシートの場合は、「SPECIFICVEHICLE」
兼用型チャイルドシートの場合は、「COMPATIBLE」

その他のマーク

運輸省型式認定マーク
(平成10年11月まで)

C-123

↑
チャイルドシートを示す記号

↑
認定番号

旧国連基準 (ECE規則 R44/03) 適合マーク

ECE R44/03 ← ECE規則番号及び改訂番号
UNIVERSAL ← 汎用型
9-36Kg ← 体重範囲

E1 ← 国番号

03 3D 1108 ← 一連番号
ABCDEF ← 製品名

03は規則の改訂番号

記載例 SEMI-UNIVERSAL (準汎用型)
VEHICLE-SPECIFIC (車両限定型)
RESTRICTED (限定使用)

米国の基準 (FMVSS No.213) 適合マーク

This child restraint is designed for use only by children who weigh between 7.5 and 40 pound and are between 20 and 40 inches in height.

This child restraint system conforms to all applicable Federal motor vehicle safety standards.

This Restraint is Certified for Use in Motor Vehicles and Aircraft.

↑ 体重区分 3.4kg~19kg
↑ 身長区分 51cm~102cm

↑ このチャイルドシートは、FMVSSの基準に適合

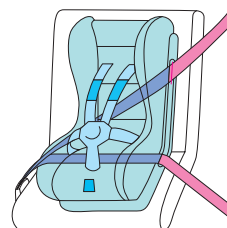
↑ 自動車、もしくは航空機に使用するものに限る

自動車との適合性

すべてのチャイルドシートがすべての自動車に取り付けられるわけではありません。チャイルドシートメーカーなどから出されている「車種別チャイルドシート適合表」などを参考に、取り付けられるかどうかを確認して、自分の自動車に適合したチャイルドシートを選びましょう。

取り付け方法

チャイルドシートの取付方法は、製品によって異なるため、それぞれの取扱説明書に従って取り付けてください。現在市販されている多くのチャイルドシートは、自動車の3点式シートベルトを用いて3点固定する方法が主流です。



3点式シートベルトによる3点固定

自動車のチャイルドシート取付具の種類

●自動車のシートベルト

2点式シートベルト

前席中央及び後席中央に取り付けられているもの。なお、市販のチャイルドシートの多くは、2点式シートベルトに対応していません。平成18年10月のシートベルト及びシートベルト取付装置に関する基準の見直しにより、平成24年7月以降新たに販売される乗用車（乗車定員10人未満）及び貨物車（車両総重量3.5トン以下のもの）は、3点式に変更されます。

3点式シートベルト

2点式シートベルトが取り付けられる座席以外の座席に取り付けられているもの。なお、シートベルトの巻き取り装置には、次のELR式シートベルトなどがあります。

ELR式（緊急ロック式）シートベルト

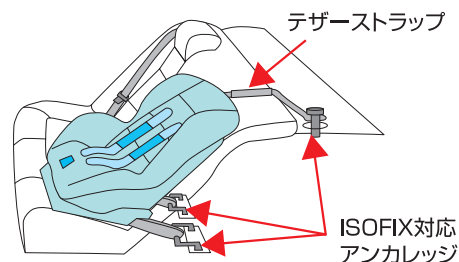
通常はシートベルトを自由に引き出せますが、急ブレーキなどの衝撃を感知した時のみシートベルトがロックする機能（ELR機能）を備えたものです。

チャイルドシート固定機能付シートベルト（ALR（自動ロック）付きELR式シートベルト）

通常はELR機能ですが、シートベルトをすべて引き出せば自動ロック式（ALR機能）に切り替わり、巻き込み方向のみ動きませんが引き出せなくなります。チャイルドシートの取り付けにゆめみが生じにくく、取り付けが比較的容易です。

●共通取付具（ISOFIX）

ISOFIX対応のチャイルドシート取付具が座面の奥に付いている座席です。車種ごとに指定されたISOFIX対応チャイルドシートを組み合わせて使用します。また、平成18年10月にチャイルドシートに関する基準の見直しが行われ、テザーストラップとの組み合わせにより、汎用ISOFIX対応チャイルドシートが認められましたが、自動車が汎用ISOFIX対応チャイルドシートに適用している必要があります。



●チャイルドシート内蔵シート

通常は座席（後席が一般的）の中に折りたたんで収納されていますが、子供を乗車させるときには引き出して使用することができます。なお、現在では、輸入車の一部に学童用（ジュニアシート）がオプション設定されています。



チャイルドシート内蔵シート

取り付け時の注意点

●後部座席に取り付ける

助手席にエアバッグが装備されている場合に助手席に後ろ向きチャイルドシートを取り付けることは、極めて危険ですので絶対にやめましょう。

●しっかりと固定する

取扱説明書に従いしっかりと固定することが必要です。前向きのチャイルドシートの場合は、取り付けられたチャイルドシートの上部に前方向に力を加えても大きく動かないよう（約3cm以下が目安）しっかりと固定しましょう。「チャイルドシート固定機能付シートベルト」が付いている自動車の場合（後部座席の左右が多い）は、チャイルドシートを取り付けた後シートベルトをすべて引き出し、ALR機能を作動させましょう。

アドバイス: ベルトストッパーがある場合、まず、チャイルドシートに体重をかけて、車両の腰ベルトのみで固定できるくらいに車両ベルトをしっかりと引っ張り、ベルトストッパーで止めるとうまくできます。

●着座時のやけどに注意する

炎天下での駐車時には、チャイルドシート本体、バックル、ベルトの金具部分などが熱くなり、やけどをするおそれがあります。子供を着座させる際には、各部に触れて、確認した上で使用しましょう。

国土交通省自動車不具合情報ホットライン

リコールの適正な実施のために自動車の不具合情報の提供を

- ホームページ受付 (<http://www.mlit.go.jp/RJ/>)
- フリーダイヤル受付 0120-744-960 (平日9時30分～12時、13時～17時30分)
- 24時間不具合情報自動音声受付 03-3580-4434 (年中無休・24時間)

このホットラインでは、自動車の設計または製造の過程に起因すると思われる故障、事故、車両火災などにかかる自動車の不具合情報を専用に受け付けます。なお、商品性、金銭上の問題などは対象外です。

チャイルドシートアセスメント

このパンフレットに対するご意見、ご要望などについては、下記にご連絡ください。
パンフレットの内容はインターネットでもご覧になれます。

国土交通省 自動車交通局 技術安全部 審査課

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
TEL 03-5253-8111 (代表) FAX 03-5253-1640

国土交通省のホームページ

<http://www.mlit.go.jp>

独立行政法人 自動車事故対策機構 企画部 安全情報グループ

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-1-25
TEL 03-5276-4455 FAX 03-3239-9336

独立行政法人 自動車事故対策機構のホームページ

<http://www.nasva.go.jp>

監修：国土交通省

発行：独立行政法人 自動車事故対策機構© ※無断転載を禁ず

自動車アセスメント

安全な車選びのために自動車アセスメントについても
ご覧ください。上記国土交通省および独立行政法人自
動車事故対策機構のホームページでご覧になれます。



自動車事故対策機構は、独立行政法人として平成15年10月1日に設立され、自動車事故の発生の防止と、被害者保護の増進に向けて幅広い業務を推進しています。

- 自動車事故防止のための事業
 - ・運行管理者等の指導講習
 - ・運転者の適正診断
- 自動車事故による被害者保護の増進のための事業
 - ・重度後遺障害者の援護（介護料の支給、療護施設の設置・運営）
 - ・交通遺児などの援護（育成資金の無利子貸付、友の会の運営・家庭相談）