

## 幼児専用車の安全性に係るヒアリング結果

<全日本私立幼稚園連合会>

日時：2012年3月7日 16時30分～17時30分

出席者：村山副会長、田中経営研究委員会委員長、高橋事務局長、白石（連合会）、小畑（文科省）、田中（交通研）、神谷（JAMA/日産）、永井、平川（国交省）、上野（JARI）

主な意見：

- 安全性を問題視するのであれば、幼児専用車そのものを廃止し、送迎を止めるという選択肢もありえる。
- 幼稚園側としては、安全面について現状の車両で特に不安、不満はない。
- 運行方法に十分配慮（入園当初は2名での補助、30km/h程度での運行など）しており安全性は確保されていると考えている。
- 代行運転のバスも増加傾向にあると聞いているが、運転手の顔が見えないという点では不安もある。
- 安全性を真剣に考えるのであれば、運転手には2種免許が必要かもしれない。
- 高速道路の利用は、多くても年1回程度。ほとんどの場合は利用しない。
- 1日あたりの運行は、1台あたり40分のコースを2回、計100人程度の園児を送迎する。
- シートベルトを装備、着用するメリットよりもデメリット（装着にかかる時間、緊急時の対応など）の方が気になる。
- 園児（3～5歳）の体格差は非常に大きい。
- 装備を追加することで、車両の導入コストが増加することは望ましくない（補助金の対象として欲しい）。
- 装備するのであれば、3点式ベルトが望ましい。また、シートバックの延長も効果があると思われる（試験映像を見ての発言）。
- 運行方法の改善として、米国のように乗降中の追越し禁止を規定できないか？
- 「乗降中」の表示を義務化するだけでも安全性が向上すると思う。
- 一部では、幼児専用車ではない一般のバスを使用して送迎しているところもある。まずはこれを改善すべき。

<緑園こどもクリニック>

日時：2012年3月8日 18時30分～19時30分

出席者： 山中院長（緑園こどもクリニック）、田中（交通研）、木内（JAMA/トヨタ）、  
永井、平川（国交省）、上野（JARI）

主な意見：

- 日本スポーツ振興センターから子供の事故に対し給付金が支払われており、ある程度の事故実態が把握できる。
- 交通事故に限らず、子供の車内事故を防ぐためにはいかに拘束するかが重要であり、シートベルト着用は有効と考える。
- 幼児専用車に限らず、車内でいかに拘束しておくかが重要で、CRSの着用義務に年齢制限があるのも問題と考えている。
- 万が一の脱出性を心配するより、日常の衝突安全性を重視すればおのずとベルト着用となるはず。
- 子供の人体特性については、世界的に見てもデータが不足している状況であり、何もわからないというのが実情である。
- 人体特性が得られないので、事故時にシートベルトがどのように影響するのかもわからない。
- 身体構造については、産総研などで測定した身体測定データがある。
- 子供の車内での安全性を検討するには、子供が車内でどのような行動をしているかを把握することが重要と考える。
- いずれにしても、車内で動き回らないように拘束することが最優先であり、不具合があればその都度対策していくべき。