

# 教育・保育施設等における 児童の車両送迎に係る安全管理ガイドライン

令和3年12月9日  
鳥取県子育て・人財局子育て王国課

令和3年7月に福岡県において、保育施設送迎バス内に取り残された児童が死亡するという痛ましい事案が発生しました。

この事案では、当該保育施設の送迎バスが、日常的に運転者1名のみで複数児童を送迎していたこと、児童の乗降確認や児童の保育施設への引継ぎが適切に行われていなかったことなど、保育施設側の安全管理に関する問題が明らかになっています。

児童の車両送迎に関しては、私的契約に基づく有償サービスという位置づけではあり、保育所保育指針等において安全管理の基準は示されていません。

今回の福岡県の死亡事故を受け、たとえ私的契約に基づく有償サービスであっても、教育・保育施設等（保育所、幼稚園、認定こども園、小規模保育事業所、家庭的保育事業所、事業所内保育事業所、届出保育施設。以下「施設」という。）が行う児童の車両送迎が適切に管理・運行されていなければ、児童の生命を脅かす大きな事故につながることから、本ガイドラインを策定しました。

各施設・事業者におかれましては、当該ガイドラインを参考として、それぞれの実情に応じて送迎車両運行マニュアル等を作成するなどし、児童の車両送迎における安全管理を徹底してください。

なお、当該ガイドラインは、あくまで目安として御活用いただくもので、各施設・事業者の対応や判断を妨げるものではありません。

## 目 次

1	児童の車両送迎を行う際に必要な手続き	1
	(1) 保護者からの実費徴収と道路運送法に基づく許可申請	
	(2) 道路交通法に基づく安全運転管理者の選任及び届出	
2	送迎車両の仕様等	1
	(1) 幼児専用車両	
	(2) その他車両	
	(3) 運行日誌の整備	
3	送迎車両運行に係るマニュアル等の作成・共有	1
	<b>【送迎マニュアル等に盛り込む内容】</b>	
1	保護者との契約内容等について	2
	(1) 対象児童の条件	
	(2) 利用申請等の手続き	
2	送迎車両の運行計画等について	3
	(1) 運行体制	
	(2) 運行計画	
	(3) 運休基準	
	(4) 送迎車両の安全点検	
	(5) 欠席連絡の共有	
3	運行当日の安全管理について	4
	(1) 乗車前の準備	
	(2) 乗降確認	
	(3) 安全確認	
	(4) 遅延時等の対応	
4	降車後の児童の保育への引継ぎについて	6
	(1) 施設到着後における施設内職員への引継ぎ	
5	送迎後の確認について	6
	(1) 降車、忘れ物等の確認	
6	重大事故防止の取組みについて	7
	(1) ヒヤリハット事例の収集・分析・整理	
7	事故・災害発生時の対応について	7
	(1) 事故・災害発生時の対応マニュアル等の作成	
	(2) ドライブレコーダー等の整備	

【参考資料】

(1) 道路運送法	9
(2) 保育所入所手続き等に関する運用改善等について（平成8年3月27日付児発第275号厚生省児童家庭局長通知）	9
(3) 保育所入所手続き等に関する運用改善等について（平成8年6月28日付児保第12号厚生省児童家庭局企画課長・厚生省児童家庭局保育課長通知）	10
(4) 保育所登所に係るバス等の有償運送の取扱について（平成9年6月27日付児保第14号厚生省児童家庭局保育課長通知）	11
(5) 道路交通法	12
(6) 鳥取県警察本部ホームページ	13
(7) 幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン	15

## 1 児童の車両送迎を行う際に必要な手続き

### (1) 保護者からの実費徴収と道路運送法に基づく許可申請

施設が、施設保有の送迎車両（児童の送迎に使用する全ての車両をいう。）を用いて児童の登園・降園時の送迎を行う際には、原則、保護者から実費徴収を行うこととし、あらかじめ道路運送法に基づく有償運送の許可申請を行う必要があります。（参考：P 9～11（1）道路運送法、（2）厚生省児童家庭局長通知、（3）厚生省児童家庭局企画課長・保育課長通知、（4）厚生省児童家庭局保育課長通知）

### (2) 道路交通法に基づく安全運転管理者の選任及び届出

乗車定員、使用送迎車両台数等に応じて、道路交通法に基づく安全運転管理者を選任し、選任した日から15日以内に施設を管轄する警察署へ届出を行う必要があります。（参考：P 12～14（5）道路交通法、（6）鳥取県警察本部ホームページ）

## 2 送迎車両の仕様等

### (1) 幼児専用車両

専ら児童の送迎に使用する自動車については、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省第67号）及び道路交通法において、座席ベルトやチャイルドシートの装備義務が除外されていますが、利用する児童の月齢や状況に応じて、チャイルドシートを設置することも検討しましょう。

その場合、使用する送迎車両は、児童の安全を確保する観点から、「幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン」（平成25年3月車両安全対策検討会作成（国土交通省自動車局））に準じる幼児専用車としましょう。（参考：P 15（7）幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン）

### (2) その他車両

上記（1）以外で、施設が保有する乗用車等を使用して送迎を行う場合は、児童の安全を確保する観点から、使用する児童の月齢に合わせて、チャイルドシート等、道路交通法に規定される装備を付けましょう。

### (3) 運行日誌の整備

送迎車両については、安全管理の観点から、車両ごとに運行日誌を備え、少なくとも以下の事項について記録を取っておきましょう。

また、運転手は、その日の運行管理状況を運行日誌に記入することとし、施設長（又は運行管理責任者）に確認をしてもらいましょう。

- ・ 運転日時、運転者、走行距離、燃料費、運転手の健康状態チェック
- ・ 同乗者（添乗する職員（以下「添乗職員」という。）の氏名、利用児童数〔送・迎〕）
- ・ 送迎車両の事前点検・事後点検の実施状況と点検による留意事項

## 3 送迎車両運行に係るマニュアル等の作成・共有

児童の送迎を行う際は、施設において、あらかじめ次の内容を盛り込んだ送迎車両運行に係るマニュアルや手順書等（以下、「送迎マニュアル等」という）を作成し、職員会議や施設内研修等において、定期的に職員で共有しましょう。

また、送迎車両の利用に係る申請案内等と合わせて全保護者に配付するとともに、施設の掲示版やホームページにおいて掲載するなど、保護者等が容易に閲覧できる状態にしておきましょう。

なお、送迎車両の運行内容に変更等があった場合は、速やかにマニュアル等を変更し、職員と保護者に周知を行いましょう。

## 【送迎マニュアル等に盛り込む内容】

### 1 保護者との契約内容等について

#### (1) 対象児童の条件

##### (ア) 年齢制限

児童の安全を確保する観点から、送迎車両を利用できる年齢をあらかじめ施設において決めておきましょう。

##### (イ) 送迎車両を利用できる条件

契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、送迎車両を利用できる条件をあらかじめ決めておきましょう。

(参考例)

児童のうち、「保護者による送迎が困難な児童」

#### (2) 利用申請等の手続き

##### (ア) 利用申請

施設は、送迎車両の利用にあたって、契約内容及び運用の適正性を図る観点から、あらかじめ契約内容が明確となるよう整理した送迎車両利用申請書（以下「申請書」という。）の様式を作成しておき、送迎車両の利用を希望する保護者から申請書の提出を求めましょう。

また、施設は、送迎車両による送迎が、施設と保護者が自主的に行う私的契約であることを、書面により事前に説明し、その上で、保護者及び送迎時に付き添う家族（以下「保護者・付き添い家族」という。）の守るべき義務等について記載された承諾書（以下「承諾書」という。）を申請書とは別に、保護者から求めることが望ましいです。

なお、保護者から提出された申請書及び承諾書はファイリング等、整理の上、一定期間（少なくとも契約期間が満了するまで）保存しておきましょう。

(申請書及び承諾書の記載項目例)

- ・ 施設が自主的に行うサービスであることを承諾した旨の保護者の署名
- ・ 利用料（支払期限、支払われない場合の対応）
- ・ 利用する児童の氏名、年齢
- ・ 利用期間
- ・ 利用を許諾する家庭条件
- ・ 送迎車両の乗降場所
- ・ 送迎時に付き添う家族リスト
- ・ 送迎車両の利用に際し、保護者・付き添い家族が守るべき義務等

##### (イ) 送迎対象児童の決定

施設は、送迎対象児童の決定にあたっては、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、利用申請のあった児童の家庭状況や施設で送迎可能な人数等を踏まえて、利用決定を行います。

##### (ウ) 利用料

送迎に係る利用料は、国の通知（平成9年6月27日児保第14号「保育所登所に係るバス等の有償運送の取扱について」（厚生省児童家庭局保育課長通知））の内容を踏まえ、直接運送に係る費用（燃料費及び運行に係る人件費）相当額程度（実費）としましょう。

なお、添乗職員に関する人件費は、施設型給付費等において財政支援されている場合がありますので、利用料の設定の際には注意しましょう。

## 2 送迎車両の運行計画等について

### (1) 運行体制

#### (ア) 運転手の条件

児童の安全を確保する観点から、送迎車両の運転手については、施設で作成する運転手名簿に記載し、適正に管理できるようにしましょう。

施設長（又は運行管理責任者）は、運転手の運転免許証や健康状態の確認を定期的に行いましょう。

施設は、運転手に対し、施設において初めて送迎業務に従事する前に、未就学児を送迎する際の注意点や送迎コース上の注意点等について、施設内研修等を実施しましょう。

施設長は、運転手が児童の送迎業務に従事している時間は、運転に専念させることとし、他の業務を一切行わせないようにしましょう。

#### (イ) 添乗職員の人数及び条件

送迎車両運行時に児童が体調不良になる可能性も想定されることから、児童の安全を確保する観点において、施設は、送迎にあたって運転手以外の添乗職員を1名以上乗車させ、児童の乗降確認や走行時の安全管理等を行わせることが望ましいです。

施設は、添乗職員に対し、施設において初めて送迎業務に従事する前に、未就学児を送迎する際の注意点等について、施設内研修等を実施しましょう。

### (2) 運行計画

#### (ア) コース及び所要時間

施設は、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、あらかじめ送迎コースと所要時間を定め、職員間で共有するとともに、保護者に対し、事前に余裕を持って、書面により説明をしましょう。

(記載内容例)

◇◇保育所 送迎車両運行計画

Aコース 施設（7：30発）～○○（7：40）～●●（7：50）

#### (イ) 乗車児童名簿

施設は、児童の安全を確保する観点から、乗降確認のための乗車児童名簿を作成し、添乗職員だけでなく、施設長、主任保育士、主幹教諭、児童の担任等で共有しましょう。

(記載内容例)

児童名、当日未利用者欄、乗車確認欄、降車確認欄

### (3) 運休基準

#### (ア) 気象条件

施設は、児童の安全を確保する観点から、気象状況等により運行を中止する場合の基準をあらかじめ定めておきましょう。

(参考例)

台風、積雪、道路凍結、道路冠水、その他警報が発令される等により、送迎車両を安全に運行することが難しい場合

#### (イ) 決定の時期、保護者への連絡

施設は、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、運休を決定する時間、運休する場合の保護者への連絡方法をあらかじめ定め、職員間で共有するとともに、保護者に対し、書面により事前に説明しておきましょう。(関連項目：1－(2)(ア))

##### (参考例)

送迎車両の運休の決定は、原則として前日の〇時までに行うこととし、当日明け方からの大雨等、やむを得ない場合は当日の朝〇時まで決定する。  
運休を決定した場合、保護者に対し、速やかに個別にメール(電話)連絡を行う。

#### (4) 送迎車両の安全点検

##### (ア) 送迎担当運転手、確認項目

施設は、児童の安全を確保する観点から、法定点検等の点検を定期的に行うだけでなく、送迎を担当する運転手に対し、自身が担当する送迎車両を運行する前に自動車点検基準(昭和26年運輸省令第70号)に定める日常点検を行わせましょう。  
また、運行後は車体の清掃、故障の有無を確認させましょう。

#### (5) 欠席連絡の共有

##### (ア) 連絡手段

施設は、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、児童が当日送迎を利用しない場合の施設への連絡時間(前日〇時まで施設へ連絡)、方法(電話、連絡用アプリ)等をあらかじめ定め、送迎を利用する児童の保護者に対し、書面(例：送迎マニュアル等)により事前に説明しておきましょう。(関連項目：1－(2)(ア))

### 3 運行当日の安全管理について

#### (1) 乗車前の準備

##### (ア) 運転手の準備

施設は、児童の安全を確保する観点から、運転手の健康チェック表を作成し、送迎車両の運行の前に毎回、運行管理責任者や運転手自身等により、健康状態の確認(血圧の計測等)、アルコールチェック等を行うこととしましょう。

##### (イ) 当日送迎を利用しない児童に係る情報共有

施設は、当日送迎を利用する児童及び利用しない児童の情報について、保育等への円滑な接続を図る観点から、施設長、主任保育士、主幹教諭、児童の担任等で共有し、送迎車両出発前に添乗職員に伝達するための方法を具体的に定めておきましょう。

##### (ウ) 当日の利用者、停車地点の確認

施設は、保育等への円滑な接続を図る観点から、送迎車両出発前に、添乗職員が運転手に対し、児童が乗車するため停車が必要な地点、不必要な地点について伝達・確認するための方法を具体的に定めておきましょう。

##### (エ) 車内持込携行品

施設は、児童の安全を確保する観点から、添乗職員が運行時に車内へ携行する用品を事前に定めておくこととし、毎乗車時に、これら用品を携行しているか、複数体制で確認しましょう。

(具体例)

- ・ 乗車児童名簿
- ・ 乗車児童に係る「送迎時に付き添う家族リスト」
- ・ 連絡用携帯電話（個人のは使用せず、事故時等に状況を記録できるカメラ付きのものが望ましい。）
- ・ 救急用品等

## (2) 乗降確認

### (ア) 登園時の児童の乗車確認（迎・施設外）

登園時は、あらかじめ決められたコース及び地点でのみ児童を乗車させる運用とし、児童の乗車確認にあたっては、児童の安全を確保する観点から、乗車した児童名、人数を確実に把握するため、添乗職員による乗車児童名簿の乗車確認欄へのチェック等、具体的な手順を定めましょう。

### (イ) 登園時の児童の降車確認（迎・施設内）

施設到着後の児童の降車確認にあたっては、児童の安全を確保する観点から、降車した児童名、人数を確実に把握するため、添乗職員による乗車児童名簿の降車確認欄へのチェック等、具体的な手順を定めましょう。また、施設内で降車児童を引き継いだ職員による出欠確認の方法についても、具体的な手順を定めましょう。

### (ウ) 降園時の児童の乗車確認（送・施設内）

降園時の児童の乗車確認にあたっては、児童の安全を確保する観点から、乗車した児童名、人数を確実に把握するため、降園を担当する職員及び添乗職員による乗車児童名簿の乗車確認欄へのチェック等、具体的な手順を定めましょう。

### (エ) 降園時の児童の降車確認（送・施設外）

降園時は、あらかじめ決められたコース及び地点でのみ児童を降ろし、保護者・付き添い家族に引き渡す運用とし、児童の降車確認にあたっては、児童の安全を確保する観点から、降車した児童名、人数を確実に把握するため、添乗職員による乗車児童名簿の降車確認欄へのチェック等、具体的な手順を定めましょう。

## (3) 安全確認

### (ア) 乗降時の安全管理

施設は、児童の安全を確保する観点から、乗降中の運転手による車両周辺の安全確認や、添乗職員による児童の安全を考慮した乗降方法（職員が手を添えて乗降させる等）について、具体的に定めておきましょう。

### (イ) 出発時及び走行時の安全管理

施設は、児童の安全を確保する観点から、出発時、走行時において、添乗職員によるチャイルドシートの適切な使用、転倒防止のための声掛け等、具体的な安全管理の方法を事前に定めておきましょう。

## (4) 遅延時等の対応

### (ア) 到着遅延時の連絡

施設は、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、交通状況等で送迎車両の到着が遅延する場合の保護者への連絡担当者、連絡方法（電話、連絡用アプリ等）をあらかじめ定め、送迎を利用する児童の保護者に対し、書面（例：送迎マニュアル）により事前に説明しておきましょう。（関連項目：1－（2）（ア））

また、実際に到着が遅延した場合は、送迎マニュアル等に沿って対応しましょう。

## (イ) 予定時刻に児童、保護者がいない場合の連絡手順

### <登園時>

施設は、契約の内容及び運用の適正性を図る観点から、登園時に、事前連絡なく予定時刻に児童及び保護者・付き添い家族が乗車場所にいない場合の対応手順を具体的に定め、保護者に対し、書面（例：送迎マニュアル）により事前に説明しておきましょう。（関連項目：1－（2）（ア））

#### （具体例）

- ① あらかじめ定めた時間（〇分）待つ。
- ② 添乗職員が施設に乗車予定児童の未乗車を電話報告。
- ③ 発車

### <降園時>

また、施設は、降園時に、事前連絡なく予定時刻に保護者・付き添い家族が降車場所にいない場合等の対応手順についても具体的に定め、保護者に対し、書面（例：送迎マニュアル）により事前に説明しておきましょう。

#### （具体例：保護者・付き添い家族が降車場所にいない場合）

- ① あらかじめ定めた時間（〇分）待つ。
- ② 添乗職員が施設に保護者・付き添い家族不在を電話報告。
- ③ 発車（児童は送迎車両で再度施設へ戻る）。
- ④ 児童が施設に到着した後、保護者に連絡。

#### （具体例：降車場所に、施設に登録した「送迎時に付き添う家族リスト」に記載されていない親族等がいた場合）

- ① 保護者に電話連絡し、確認が取れた場合に限り、親族等に引き渡す。
- ② 連絡が付かなかった場合、児童は送迎車両で再度施設へ戻る。

## 4 降車後の児童の保育への引継ぎについて

### (1) 施設到着後における施設内職員への引継ぎ

登園時の送迎車両到着後における児童の施設内職員への引渡しについて、保育への円滑な接続を図る観点から、担当職員の配置及び手順を定め、その内容を職員間で共有をしましょう。

#### （具体例）

- ① 送迎車両が施設に到着後、送迎車両から施設まで児童を引率する担当職員が、降車した児童を施設玄関へ引率し、乗車児童名簿・送迎時に付き添う家族リストとあわせて、引率児童の引受担当職員に引き渡す。
- ② 引受担当職員は、児童を引率し、各クラス担任へ児童を引き渡す。

また、送迎時に使用した乗車児童名簿は、施設における登園児童の出欠確認にあたって、再度突き合わせを行いましょ。

## 5 送迎後の確認について

### (1) 降車、忘れ物等の確認

施設は、児童の安全を確保する観点から、あらかじめ手順を定めた上で、児童降車後に児童の取り残しがないか速やかに確認を行いましょ。

その際、運転手のみの確認とせず、複数体制で確認することが望ましいです。

また、車内の忘れ物確認や車内清掃等についても実施し、実施状況を記録しましょ。

## 6 重大事故防止の取組みについて

### (1) ヒヤリハット事例の収集・分析・整理

重大事故防止のため、日々の送迎の事務の中で発生したヒヤリハット事案について、必要な安全対策を実施するため、記録簿等により記録して事例を収集するとともに、施設内研修の場等で報告して原因の分析・整理を行いましょよう。

## 7 事故・災害発生時の対応について

### (1) 事故・災害発生時の対応マニュアル等の作成

送迎中の事故、災害発生時の対応について、事前に以下の内容について具体的に定めたフロー図やマニュアル等を作成し、施設内や送迎車両に常備しましょよう。

(具体例)

- ・ 児童の安全確保
- ・ 警察、消防への連絡
- ・ 園・保護者への連絡等の手順

### (2) ドライブレコーダー等の整備

送迎中における車内外での不慮の事故に備え、車内、車外の様子を記録できるドライブレコーダー等を整備することも有効です。

なお、記録されたデータは2週間程度を目安に記録しておきましょよう。

## 参 考 资 料

## (1) 道路運送法

第78条 自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村（特別区を含む。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

## (2) 保育所入所手続き等に関する運用改善等について（平成8年3月27日付児発第275号厚生省児童家庭局長通知）

### ○保育所入所手続き等に関する運用改善等について

平成8年3月27日 児発第275号  
各都道府県知事・各指定都市市長・各  
中核市市長宛 厚生省児童家庭局長通知

注：平成29年5月31日雇児発0531第1号改正現在

保育所制度の運用については、利用者、保育関係者等からの要望をも踏まえ、時間延長型保育、一時的保育等の実施方法、補助要件等について、改善・規制緩和を図ったところである（平成6年8月31日児保第4号、平成7年3月15日児保第6号、平成7年4月25日児発第445号、平成7年6月16日児発第599号、平成7年6月16日児保第15号及び平成7年6月27日児保第16号）。

保育所入所手続き等に関しては、地域の実情に合わせて実施されてきていると考えているが、今後さらに、左記の配慮事項及び規制緩和事項に留意しつつ、制度の弾力的な運用を図られたく、貴管下市区町村及び保育所に対して周知するとともに、現下の多様な保育ニーズに応えた利用しやすい保育所となるよう特段の指導を願いたい。

また、左記の事項を含め、市区町村及び保育所において講じる利用者の利便に資する措置については、広報等により利用者に周知するよう併せて指導願いたい。

### 記

- 1 略
- 2 略
- 3 登所等の方法

保育所への登所や保育所からの降所に際し、保育所が保有するバス等を利用することについては、認めない指導をしてきたところであるが、保育所の設置場所等の地域状況を勘案して、このような方法を用いても差し支えないこととする。

この場合において、バス等の設置・運行に係る経費は、利用する児童の保護者から実費を徴収することを原則とする。

(3) 保育所入所手続き等に関する運用改善等について（平成8年6月28日付児保第12号厚生省児童家庭局企画課長・厚生省児童家庭局保育課長通知）

○保育所入所手続き等に関する運用改善等について

平成8年6月28日 児保第12号  
各都道府県・指定都市・中核市民生主  
管部(局)長宛 厚生省児童家庭局企画  
課長・厚生省児童家庭局保育課長通知

標記については、平成8年3月27日児発第275号により通知したところであるが、その具体的な取扱い及び関係通知の改正を左記のとおり取りまとめたので、貴管下市区町村及び保育所に対し周知されたい。

記

第1 具体的な取扱い

(問1)～(問9) 略

(問10) 登所バス等の購入費及び修理費、レンタル費、ガソリン費、運転手雇上費、損害賠償保険料等の経費は、どのように負担すればよいか。

(答)

登所バス等に係る経費については、利用する児童の保護者からその実費を徴収することを原則とするが、適正な施設運営が確保されている場合には、施設会計において処理することとしても差し支えない。

なお、登所バス等の購入に当たり、備品等購入引当金及び繰越金を充てることができるものとする。

(問11) 保育所で登所バス等を保有する場合、都道府県や市区町村の許可が必要か。

(答)

一義的には保育所の判断で足りる。なお、地域に保育所が複数ある等の事情により、通所地域等を行政において調整する方が適当な場合は、都道府県や市区町村が指導を行うこともあり得る。

第2 関係通知の改正

略

(4) 保育所登所に係るバス等の有償運送の取扱について（平成9年6月27日付児保第14号厚生省児童家庭局保育課長通知）

○保育所登所に係るバス等の有償運送の取扱について

平成9年6月27日 児保第14号  
各都道府県・各指定都市・各中核市民  
生主管部(局)長宛 厚生省児童家庭局  
保育課長通知

標記について、運輸省における保育所登所に係るバス等の有償運送の取扱について、別添のとおり変更があったので、既に登所バスの運行を行っているか又は、今後登所バスの運行を予定している市町村及び保育所において、陸運支局長に対し所定の手続きを行うよう管下の市町村及び保育所に対して周知するとともに遺漏なくご指導されたい。

別添

通学通園に係る自家用自動車の有償運送の取扱について

平成9年6月17日 自旅第101号  
各地方運輸局自動車(第一)部長・沖  
縄総合事務局運輸部長宛 運輸省自動  
車交通局旅客課長通知

幼稚園、保育所、小学校、中学校、盲学校、聾学校又は養護学校（以下「幼稚園等」という。）に通う幼児、児童又は生徒（以下「幼児等」という。）の送迎を、その幼稚園等が自ら保有する自家用自動車を使用して行う場合は、幼児等の保護の必要性にかんがみ、下記のとおり、道路運送法第80条第1項の「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとし、同項の有償運送の許可の対象として取り扱うこととしたので、遺漏なきよう取り計らわたい。

記

1 有償運送の許可対象

幼稚園等が自ら保有する自動車で、その幼児等を自ら運送する場合又はその運行管理等を外部の事業者へ委託して運送する場合であって、直接運送に係る費用（燃料費及び運行にかかる人件費）相当額程度のものを実費として徴収するとき。

2 許可にあたっての留意事項等について

(1) 申請書の審査については書類審査で行うものとする。

(2) 許可に際しては、次の事項に留意して取り扱うものとする。

① 道路運送法施行規則第50条の規定に基づく申請書の記載について、次の事項を確認すること。

イ 申請人の氏名又は名称及び住所

ロ 申請人が幼稚園等の運営主体であり、当該幼稚園等の幼児等の輸送を自家用自動車で行い、かつ、その利用者の負担が実費程度であること。

- ハ 運送しようとする区間（範囲）
- ② 期限は付さないものとする。
- ③ 次の事項を記載した書類を交付することとする。
  - イ 申請人の氏名、名称、住所について変更があった場合及び有償運送を行わなくなった場合には、遅滞なくその旨届け出ること。
  - ロ 運行の安全確保に関する留意事項

（参考）

◎道路運送法（抄）

（有償貸渡し）

第80条 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。

2 国土交通大臣は、自家用自動車の貸渡しの態様が自動車運送事業の経営に類似していると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。

（以下省略）

◎道路運送法施行規則（抄）

（有償運送の許可申請）

第50条 法第78条第3号の規定により、自家用自動車の有償運送の許可を申請しようする者は、次に掲げる事項を記載した有償運送許可申請書を提出するものとする。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
- 二 運送需要者
- 三 運送しようとする人の数又は物の種類及び数量
- 四 運送しようとする期日若しくは期間又は区間若しくは区域
- 五 有償運送を必要とする理由

（以下省略）

## （5）道路交通法

第74条の3 自動車の使用者（道路運送法の規定による自動車運送事業者（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）の規定による貨物軽自動車運送事業を営業者を除く。以下同じ。）及び貨物利用運送事業法の規定による第二種貨物利用運送事業を営業者を除く。以下この条において同じ。）は、内閣府令で定める台数以上の自動車の使用の本拠ごとに、年齢、自動車の運転の管理の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、次項の業務を行う者として、安全運転管理者を選任しなければならない。

2 安全運転管理者は、自動車の安全な運転を確保するために必要な当該使用者の業務に従事する運転者に対して行う交通安全教育その他自動車の安全な運転に必要な業務（自動車の装置の整備に関する業務を除く。第75条の2の2第1項において同じ。）で内閣府令で定めるものを行わなければならない。

3 前項の交通安全教育は、第108条の28第1項の交通安全教育指針に従って行わなければならない。

4 自動車の使用者は、安全運転管理者の業務を補助させるため、内閣府令で定める台数以上の自動車を使用する本拠ごとに、年齢、自動車の運転の経験その他について内閣府令で定める要件を備える者のうちから、内閣府令で定めるところにより、副安全運転管理者を選任しなければならない。

- 5 自動車の使用者は、安全運転管理者又は副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）を選任したときは、選任した日から15日以内に、内閣府令で定める事項を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する公安委員会に届け出なければならない。これを解任したときも、同様とする。
- 6 略
- 7 自動車の使用者は、安全運転管理者に対し、第2項の業務を行うため必要な権限を与えなければならない。
- 8 自動車の使用者は、公安委員会からその選任に係る安全運転管理者等について第108条の2第1項第1号に掲げる講習を行う旨の通知を受けたときは、当該安全運転管理者等に当該講習を受けさせなければならない。

## (6) 鳥取県警察本部ホームページ：安全運転管理者制度について



▶ お問い合わせ ▶ 使い方 ▶ サイトマップ

キーワード

検索



現在の位置：[警察本部](#)→[交通安全](#)→[安全運転管理者制度について](#)

県警の紹介

相談窓口

交通安全

生活安全

犯罪抑止

統計資料

警察署

警察学校

採用情報

### 安全運転管理者制度について

安全運転管理者制度とは、一定台数以上の自家用自動車を使用する事業所等において、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせる者を選任させ、道路交通法令の遵守や交通事故の防止を図ることを目的としています。

### 安全運転管理者等の選任基準

事業主は、選任基準に従って、一定台数以上の自動車を使用する事業所ごとに、安全運転管理者の選任が必要（20台以上の場合は副安全運転管理者の選任も必要）であり、選任した日から15日以内に事業所を管轄する警察署へ届け出なければなりません。

#### (1) 安全運転管理者の選任基準

1. 自動車を5台以上使用している事業所
2. 乗車定員が1人以上の自動車を1台以上使用している事業所
3. 自動車運転代行業者は、台数に関係なく営業所ごとに選任
  - ※ 大型・普通自動二輪車は1台を0.5台として計算する（原付は含まない）

## (2) 副安全運転管理者の選任基準

自動車の台数20台以上で1名選任し、台数に応じて追加で選任する。

20台～39台	1名
40台～59台	2名
60台～79台	3名
80台～99台	4名
以下20台毎に1名追加で選任	

## 県内の安全運転管理者、副安全運転管理者数

令和3年4月1日現在

安全運転管理者	副安全運転管理者
2,460人	484人

## 安全運転管理・副安全運転管理者に関する届出書

〇はじめにチャート図に沿って必要書類を確認し、管轄の警察署の交通課窓口へ提出してください。

[正安管チャート \(PDFファイル\)](#)

[副安管チャート \(PDFファイル\)](#)

↓すべての書類に事業所の押印は不要です。	
安全運転管理者・副安全運転管理者に関する届出書	<a href="#">様式 (Wordファイル)</a> <a href="#">記載例 (新規)</a> <a href="#">記載例 (変更)</a>
要件該当認定申請書	<a href="#">様式 (Wordファイル)</a> <a href="#">記載例 (PDFファイル)</a>
安全運転管理及び職務経歴書	<a href="#">様式 (Wordファイル)</a> <a href="#">記載例 (PDFファイル)</a>

[▲ページ上部に戻る](#)

[個人情報保護](#) | [リンク](#) | [著作権](#) | [アクセシビリティ](#)



鳥取県警察本部

〒680-8520 鳥取県鳥取市東町1丁目271番地  
電話・ファクシミリ 0857-23-0110 (代表)

(7) 幼児専用車の車両安全性向上のためのガイドライン  
別添資料のとおり

# 幼児専用車の車両安全性向上のための ガイドライン

平成25年3月  
車両安全対策検討会

## はじめに

道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)において、専ら幼児の運送の用に供する自動車(以下「幼児専用車」という。)については、幼児専用車であることを表示することで他の運転者に対し注意を喚起する一方、①幼児自らベルトの着脱が難しいため、緊急時の脱出が困難であること、②幼児の体格は年齢によって様々であり、一定の座席ベルトの設定が困難であること、③同乗者(幼稚園教諭等)の着脱補助作業が発生すること等の理由から、座席ベルトの装備義務を除外している。

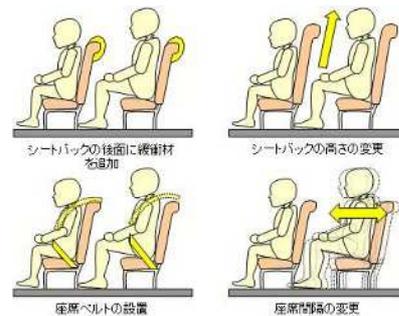


しかしながら、平成18年10月にバスの座席基準を強化する保安基準の改正(平成24年7月施行)が行われたことや、平成20年6月に乗用車の後席座席ベルトの着用が、道路交通法(昭和35年法律第105号)の改正により義務付けられたことを受け、幼児専用車の車両安全性向上についても、車両安全対策検討会(交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」(平成23年6月)に基づく検討会)において、検討を行ってきたところである。

今回、車両安全対策検討会の下に設置された幼児専用車ワーキンググループを活用して、幼児専用車の車両安全性向上策を検討するための前提となる事故実態を把握した上で、幼児専用車の使用実態も十分に考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価を行った。そして、自動車製作者等が幼児専用車の製作時に車両安全性向上のために行うべき事項及び幼児専用車の使用者が適切に運用してもらうために注意すべき事項を合わせてガイドラインとしてとりまとめた。

### 【幼児専用車の幼児用座席に対する主な安全対策】

- シートバックの後面に緩衝材を追加
- シートバックの高さの変更
- 座席ベルトの装備
- 座席間隔の変更



本来、幼児が乗車する場合には、年少者用補助乗車装置、いわゆるチャイルドシートの装備が望ましいが、現在、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、当該幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを期待する。

## 【ガイドラインの趣旨】

- 幼児専用車の使用実態も考慮しつつ、新車に対する安全対策について整理・評価し、自動車製作者等が幼児専用車を開発するときの方向性等を示すもの。
- また、現在幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、本ガイドラインの策定を機に、今後、幼児用座席に適した座席ベルトが開発されることを促すもの。
- 既に使用者が行っている安全運行への様々な対策を考慮し、安全対策を義務付けるのではなく、使用者が安全対策を講じた車両も選択できるようにすることが本ガイドラインの目的。

## 1. 幼児専用車に係る事故実態(平成 21 年度実施の事故分析結果抜粋)

～安全対策の前提となる事故・トラブルの実態把握～

### 【ポイント】

- 主に前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)することが多い。
- 平成 15 年～20 年における事故データでは、死亡 0 名、重傷 4 名及び軽傷 565 名。
- 幼児専用車が関与する事故は低速時に発生。
- 保有台数 1,000 台あたりの死傷者数は通常のバスと比べて 1/10 程度。

→ 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故を今回の検討対象とし、優先的に安全対策を示す。

→ 今回取りまとめた安全対策を講じることにより、前面衝突事故によって傷害を負った幼児の約 76%の被害を軽減可能。

### 1.1. 幼児専用車事故分析の対象範囲

幼児専用車の事故分析には、交通事故統合データベース※を用いた。分析に用いたデータの対象期間は、平成 15～20 年の 6 年間。この期間に発生した車両相互事故、車両単独事故および人対車両事故から、12 歳以下の子供が関係する幼児専用車として登録されたバス・マイクロバス等およびその他のバス・マイクロバスのデータを抽出した。また、乗員の傷害状況の分析では、対象を 6 歳以下の乗員に限定した。

※ 公益財団法人交通事故総合分析センター交通事故統合データベース(通称:マクロデータ)

### 1.2. 幼児専用車の保有台数あたりの事故発生率

事故発生率を平成 20 年の事故データおよび保有台数データから算出すると、幼児専用車は保有台数 17,957 台に対して事故台数が 205 台であり、保有台数あたりの事故発生率は 1.1%となる。一方、バス・マイクロバス全体では、保有台数 230,681 台に対して事故台数が 5,779 台であり、保有台数あたりの事故発生率は 2.5%となっており、幼児専用車に対して 2 倍程度の事故発生率であった。

表1 幼児専用車およびバスの事故発生率

	幼児専用車		バス・マイクロバス全体	
	保有台数 <sup>*1</sup>	事故台数 <sup>*2</sup>	保有台数 <sup>*3</sup>	事故台数 <sup>*2</sup>
合計	17,957	205	230,681	5,779
事故率 [%]	1.1		2.5	

\*1: 平成21年3月末現在

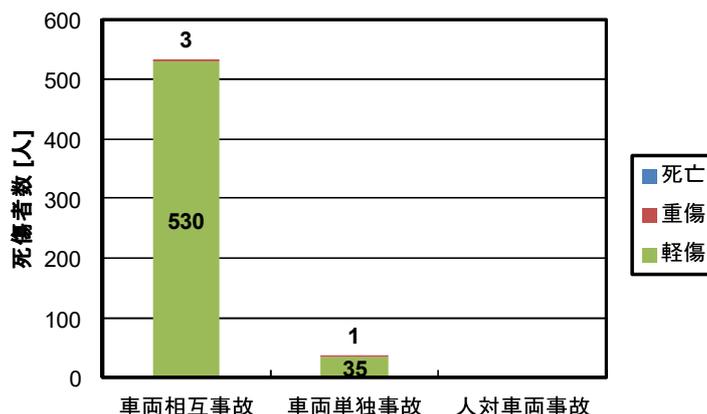
\*2: 平成20年のデータ

\*3: バス・マイクロバスの合計(平成20年12月末現在)

### 1.3. 幼児専用車に乗車中の幼児の死傷者数

平成15～20年の6年間における幼児専用車に乗車中の幼児の事故類型別の死傷者数をみると、いずれの事故類型でも死亡者は無く、重傷者も車両相互事故で3名、車両単独事故で1名となっており、そのほとんどが軽傷者であることがわかった。また、事故類型別の死傷者数を見ると、車両相互事故における死傷者数が533名(93.7%)と大多数を占めていた。

図1 幼児専用車に乗車中の幼児の事故類型別死傷者数



保有台数1,000台あたりの乗車人員の死傷者数を平成20年の事故データおよび保有台数データから算出すると、幼児専用車は3.6人であり、バス・マイクロバス全体の36.2人に比べると1/10程度となっている。なお、この分析におけるバス・マイクロバス全体の乗員の死傷者数は、年齢による制限を行っていない。

表2 幼児専用車およびバスの乗員の負傷率

	幼児専用車		バス・マイクロバス全体	
	保有台数 <sup>*1</sup>	死傷者数 <sup>*2</sup>	保有台数 <sup>*3</sup>	死傷者数 <sup>*2</sup>
合計	17,957	64	230,681	8,340
保有台数1,000台 当りの死傷者数	3.6		36.2	

\*1：平成21年3月末現在

\*2：平成20年のデータ

\*3：バス・マイクロバスの合計(平成20年12月末現在)

### 1.4. 幼児専用車の衝突速度

幼児専用車の衝突速度について、平成16～20年の5年分の事故データを使用し、幼児専用車の前面が衝突する正面衝突事故、追突事故の追突車、単独事故の構造物への衝突事故を抽出し、擬似 $\Delta V$ <sup>\*1</sup>の分析を行った。

抽出された事故は、事故件数が103件、当該車両乗車人員が1名以上負傷した事故台数が17台、幼児の負傷者数が57名であり、これらの事故について擬似 $\Delta V$ の分析を行った。

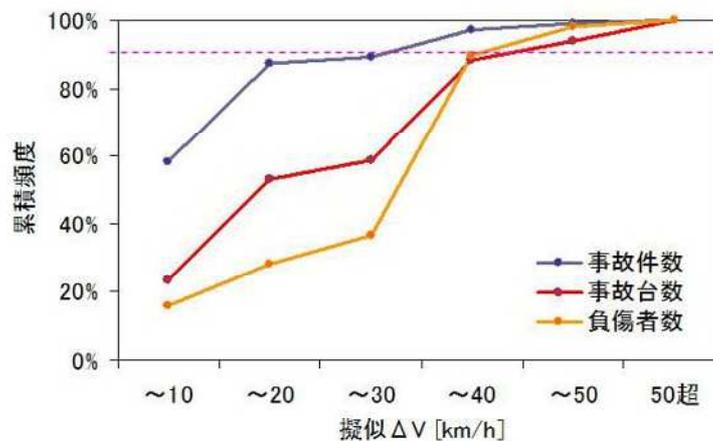
擬似 $\Delta V$ の累積頻度は、いずれの場合も、累積90%で40km/h以下であった。その他のバ

ス・マイクロバスにおいて、擬似ΔVを整理したデータが無いいため、比較することはできないが、一般的な乗用車における擬似ΔVは、累積50%でも50km/h程度で、累積90%では70～80km/hになるとの報告<sup>※2</sup>がある。

※1 擬似ΔVとは、危険認知速度と車両重量から運動量保存則により算出される速度で、擬似的に衝突前後の速度変化を求めたもの。

※2 出典：島村宗正，山崎稔，藤田悟郎（共著）「前面衝突時の前席乗員傷害に対する後席乗員ベルト着用の効果評価」

図2 正面衝突時の幼児専用車の擬似ΔV



### 1.5. 幼児専用車の事故の衝突部位

幼児専用車の事故における衝突部位は、前面が最も多く約30%を占めている。次いで、右前角、左前角と車両の前方を衝突する事故が多いことがわかった。一方で、右側面、後面、右後角、左後角を衝突する事故は10%以下となっている。

表3 幼児専用車の衝突部位

	前面	右前角	左前角	右側面	左側面	後面	右後角	左後角
事故台数	393 (29.7%)	229 (17.3%)	206 (15.6%)	125 (9.4%)	176 (13.3%)	109 (8.2%)	46 (3.5%)	39 (2.9%)

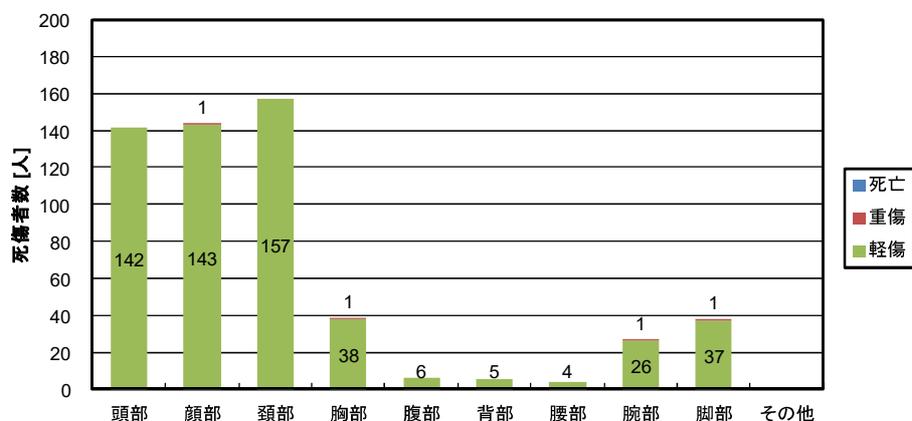
### 1.6. 負傷者の傷害部位

幼児専用車の事故において、負傷した幼児の傷害は、前述の通りほとんどが軽傷となっており、その傷害部位は、頭部、顔部および頸部で全体の約80%を占めている。

表4 負傷した幼児の傷害部位

	頭部	顔部	頸部	胸部	腹部	背部	腰部	腕部	脚部	その他	合計
死亡	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
重傷	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	4
軽傷	142	143	157	38	6	5	4	26	37	0	558
合計	142 (25.3%)	144 (25.6%)	157 (27.9%)	39 (6.9%)	6 (1.1%)	5 (0.9%)	4 (0.7%)	27 (4.8%)	38 (6.8%)	0 (0.0%)	562 (100.0%)

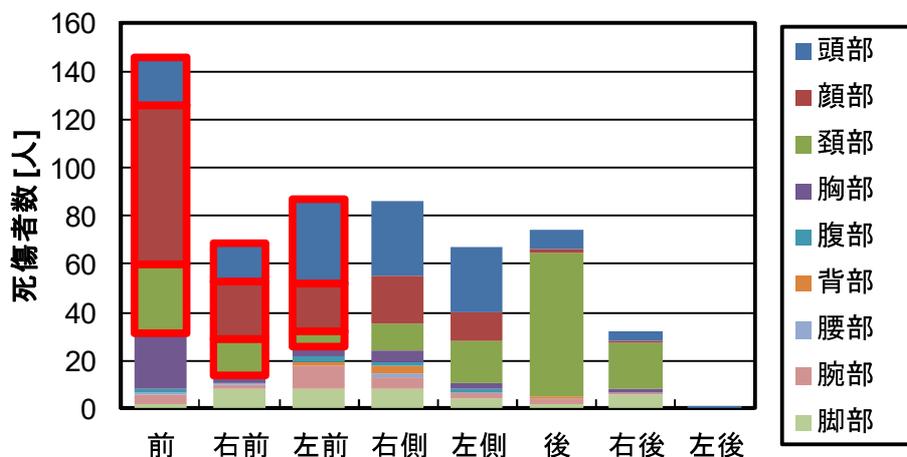
図3 負傷した幼児の傷害部位



また、幼児専用車の衝突位置別に傷害部位をみると、前面衝突時(衝突位置:前、右前、左前)に頭部、顔部および頸部を負傷している割合が、約76%を占めている。

図4 幼児専用車の衝突位置別の傷害部位

#### 幼児専用車乗員の傷害状況



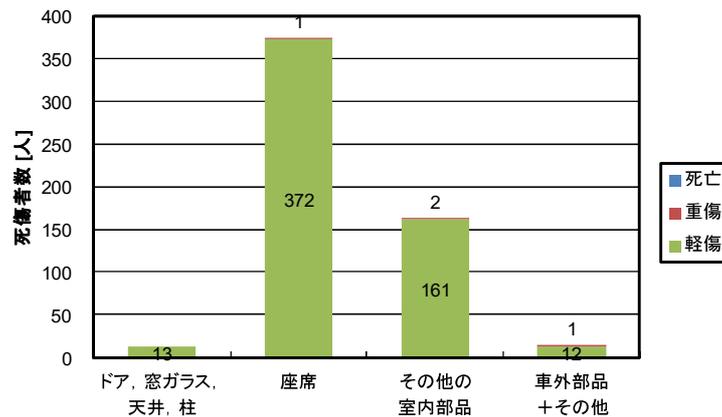
### 1.7. 負傷者への加害部位

幼児専用車の事故において、負傷した幼児への加害部位は、2/3を座席が占めている。ここで、その他の室内部品とは、図表中に示すドア、窓ガラス、天井、柱および座席以外の車室内構造物を示しており、たとえば、床、手すり、ドア以外の側壁などが考えられる。また、車外部品+その他とは、乗車している車両の外板、事故の衝突相手などが考えられる。

表5 負傷した幼児への加害部位

	ドア、窓ガラス、天井、柱	座席	その他の室内部品	車外部品＋その他	合計
死亡	0	0	0	0	0
重傷	0	1	2	1	4
軽傷	13	372	161	12	558
合計	13 (2.3%)	373 (66.4%)	163 (29.0%)	13 (2.3%)	562 (100.0%)

図5 負傷した幼児への加害部位



### 1.8. 事故分析のまとめ

幼児専用車の事故発生率は、バス・マイクロバスの半分程度であり、保有台数あたりの死傷者数は、1/10 程度となっている。また、事故分析の対象とした平成 15～20 年の期間における死亡者は無く、重傷者も 4 名となっており、ほとんどが軽傷であった。

事故時の速度は、危険認知速度と車両重量から求めた擬似  $\Delta V$  が累積 90%で 40km/h 以下となっている。また、傷害部位は、頭部、顔部および頸部が約 80%を占めており、加害部位は、座席が約 2/3 を占めていた。

### 1.9. 本ガイドラインでの検討の対象

幼児専用車の事故実態を分析した結果、幼児専用車の死亡・重傷事故が極めて少ないことが明らかとなった。したがって、今回の検討の対象を、前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故とし、優先的に安全対策を示すこととする。

安全対策を講じた場合、前面衝突事故によって傷害を負った幼児の約 76%の被害が軽減されることになる。

## 2. 新車に備えるべき安全対策

### 【ポイント】

- 早期に安全性を高める必要がある事象
  - ✓ 前方座席が加害部位となって、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事象。
- 安全対策項目
  - ✓ シートバックの後面に緩衝材を装備。
  - ✓ シートバックの高さを現状より 100mm 程度アップ。
  - ✓ 座席ベルトは、幼児専用車の幼児用座席に適した座席ベルトが開発されるまで、装備を求めず。
  - ✓ 座席間隔は、現状のまま。
- ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期
  - ✓ 自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた車両の購入を望む使用者に対応できるよう、平成 26 年度を目途に車両開発を行うこと。

### 2.1. 安全対策項目

幼児専用車の事故実態を分析した結果、そのほとんどは、幼児が幼児用座席(前席)へ衝突したことにより受傷(軽傷)していることが明らかとなった。そこで、以下に示される「幼児専用車に装備される幼児用座席に対する主な安全対策」について、各安全対策項目における「期待される効果」、「懸念点」、「評価」等を整理した後、各項目の組み合わせによる「評価」を行った。

#### 【幼児専用車に装備される幼児用座席に対する主な安全対策】

- シートバックの後面に緩衝材を追加
- シートバックの高さの変更
- 座席ベルトの装備
- 座席間隔の変更



## 2.2. 各安全対策項目における「期待される効果」、「懸念点」、「評価」等

### 2.2.1. シートバック後面への緩衝材の追加

#### 【期待される効果】

- ・ 上記 1.の事故分析結果において、傷害部位は、頭部、顔部および頸部が約 80%を占め、その加害部位は、座席が約 2/3 を占めていることを述べたが、以下に示す実験結果により確認された衝突時の幼児用ダミーの挙動から、前方座席のシートバック後面に幼児が衝突した場合の衝撃吸収性能を有していれば、被害を軽減させることが期待できる。

## ● 衝突時の幼児の挙動(衝突実験結果)

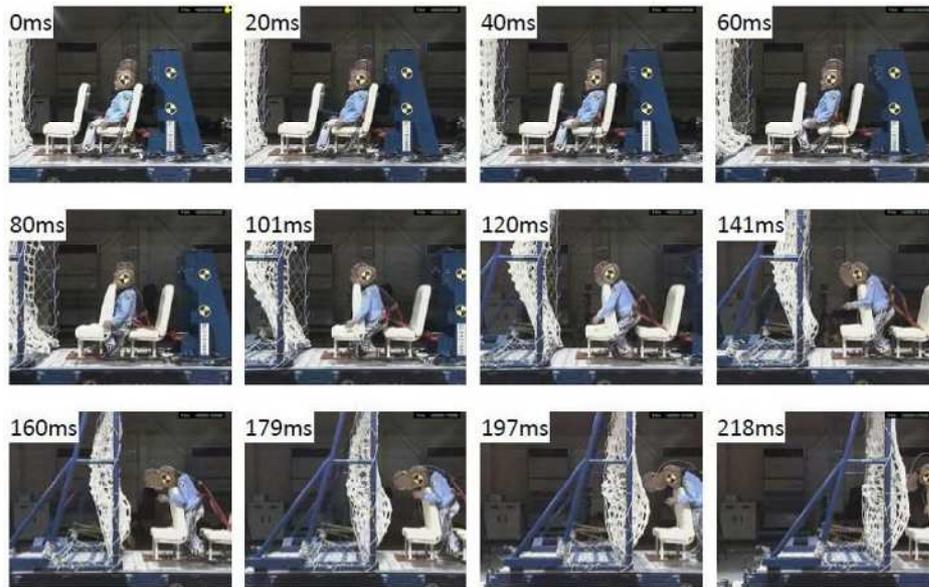
次の連続写真は、独立行政法人交通安全環境研究所において、座席ベルトの装着別に衝突時の幼児挙動を把握するために実施した衝突実験結果である。

手前の幼児ダミーは3歳児を模擬したものであり、奥の幼児ダミーは6歳児を模擬したものである。

0msは幼児専用車が衝突した場合の起点を示し、その後の時間経過とともに幼児の挙動を連続写真で示したものである。

### ①ベルト未装着の場合の幼児の挙動

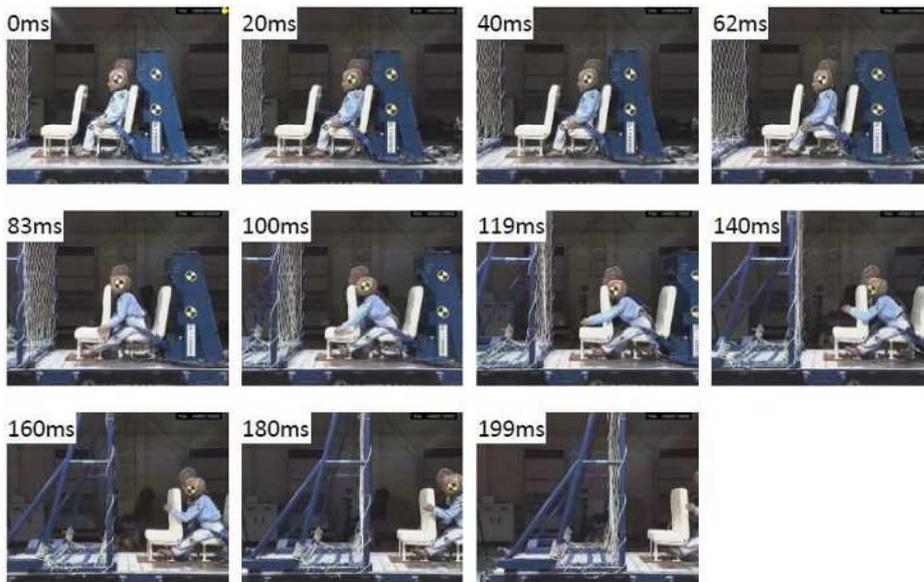
幼児専用車が衝突後、幼児は、座席に着座したままの姿勢で前方に移動し、前方座席のシートバック後面に膝が接触し、ここを支点にして前方へ回転する挙動を示す。



実験：独立行政法人交通安全環境研究所

### ②2点ベルト装着の場合の幼児の挙動

幼児専用車が衝突後、幼児は、腰ベルトを支点にして前方へ回転する挙動を示す。



実験：独立行政法人交通安全環境研究所

#### 【懸念点】

- ・ 緩衝材の追加による大きな懸念点はないが、衝突時の幼児の挙動から、シートバックの高さを高くすることと組み合わせることで、更なる被害軽減の効果が期待できる。

#### 【評価】

- ・ シートバックの高さを高くすることと併せて対策を行うことで、前方座席が加害部位となり、頭部、顔部、頸部を受傷(軽傷)する事故に対して、効果的な被害軽減が期待できる。

### 2.2.2. シートバックの高さの変更

#### 【期待される効果】

- ・ シートバックの高さを高くすることにより、衝突時に幼児が前方へ移動し、前方座席のシートバックを飛び超えていくことを防止する一定の効果が期待できる(座席による幼児の拘束性の向上)。
- ・ シートバックの後面に緩衝材を追加することで、前方座席に幼児が衝突した場合の被害を軽減させることが期待できる。

#### 【懸念点】

- ・ 大人と同乗者が、乗車している幼児の様子を観察しつつ運行している使用実態を勘案し、大人と同乗者による幼児の観察性も考慮したシートバックの高さとすることが必要である。
- ・ 衝突時の幼児の挙動から、現行座席のシートバックを高くしただけでは、衝突した幼児の衝撃を吸収できない。

#### 【評価】

- ・ シートバックの後面に緩衝材を追加する対策と組み合わせることで、効果的な被害軽減が期待できる。
- ・ 座席による幼児の拘束性の向上に一定の効果がある。

### 2.2.3. 座席ベルトの装備

#### 【期待される効果】

- ・ 衝突時に幼児を座席に拘束することとなるため、座席からの転落、車外への放出を防止することができる。
- ・ 3点式ベルトの場合には、幼児の肩の移動を止めることで、前方座席のシートバック後面に幼児が衝突することを回避することができる。

#### 【懸念点】

- ・ 幼児専用車を利用する幼児(主に3歳～6歳)は体格差が大きいことから、一定の座席ベルトの設定では適切な使用は困難である。したがって、座席ベルトを装備した場合、

その都度、座席ベルトを着用する幼児の体格に合わせて調整した上で、帯部が腰骨に適切にフィットし、ねじれ等がないように正しく着用することが必要となる。

- 誤った着用により、事故発生時に、以下のような傷害が発生するおそれがある。
  - 座席ベルトの帯部が腹部に食い込み、内臓損傷等の傷害が発生。
  - 3点式ベルトの場合には、肩ベルトが幼児の首にかかり、頸動脈圧迫等による傷害が発生。
- 車両火災などの緊急時には、乗車している幼児を迅速に車外に脱出させなければならないが、幼児自らが容易に座席ベルトを外せる構造でなければ、短時間で車両から脱出できない。
- 現在、上記課題を解決した、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しない。

#### 【その他、留意事項】

- テープファスナーを利用した簡易な座席ベルトは、座席ベルト着脱の習慣を身につける教育的な効果はあるものの、衝突時に幼児を拘束できる能力が乏しく、また、使用過程において当該ベルトの接着面にゴミ等が付着し、接着力が低下することにより、衝突時に幼児を十分に拘束できない可能性が高いため、安全性向上には必ずしもつながらない場合があることに留意することが必要である。

#### 【評価】

- 座席からの転落、車外への放出防止等に効果的であるが、現状、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、今後、幼児専用車の使用実態に配慮した、幼児自らが正しく、かつ、容易に着脱できる、座席ベルトの開発を自動車製作者等に促すとともに、開発の動向をみつつ、今後、その取扱いを検討すべきである。

### 2.2.4. 座席間隔の変更

#### 【期待される効果】

- 座席間隔の変更のみで期待される効果は不明確である。

#### 【懸念点】

- 現在の座席間隔よりも狭くすると、6歳児など体格の大きな幼児が座席に着座できなくなるおそれがある。
- 衝突時の幼児の挙動から、座席ベルトによる拘束がない状態で座席間隔を拡大した場合、幼児が前方座席に衝突した時の衝撃が大きくなり、大きな傷害を受けるおそれがある。

#### 【評価】

- 現在の座席間隔よりも狭くすることは困難である。

- 座席ベルトを装備した場合、その仕様(2点式ベルト、または、3点式ベルト)により、衝突時の幼児の挙動が異なるため、座席ベルトの仕様とともに、適正な座席間隔を検討することが必要である。

### 2.3. 安全対策項目の組み合わせによる「評価」

以下に示す表は、シートバック後面への緩衝材の追加、シートバックの高さの変更、ベルトの装備、シート間隔の変更を組み合わせた場合の評価を行ったものである。

緩衝材の追加やシートバックの高さの変更により、低速時での衝突に対する被害軽減が可能であることがわかる一方、既存のベルトを流用する場合には、緊急脱出性等に問題が生じるおそれがある。

表6 安全対策項目の組み合わせによる評価

安全対策項目		① シートバック後面への緩衝材追加	なし		あり		
		② シートバックの高さの変更	現状	現状	ハイバック	現状	ハイバック
		③ ベルトの装備	現状 (ベルト無)	現状(ベルト無)		既存のベルトを流用	
		④ シート間隔の変更	現状		現状		
評価事項	事故時の影響	シートからの転落・車外への放出	×	×	△	◎	◎
		頭部・頸部の保護(含む顔部)	×	△	○	◎	◎
	緊急時の脱出性	パニック時の緊急脱出性	◎	◎	◎	×	×
		横転時の緊急脱出性	○	○	○	×	×
		車両火災時等の緊急脱出性	◎	◎	◎	×	×
	ベルトの使用性	正しいベルトの着脱	-	-	-	×	×
		ベルト着脱時間	-	-	-	×	×
		体格に寄らないベルトパス	-	-	-	×	×
	幼児の乗車状態の観察性	ベルト装着の確認容易性	-	-	-	△	△
		幼児の観察性	◎	◎	△	◎	△
その他留意事項	幼児への安全教育	-	-	-	◎	◎	
	商品性の影響	装備の価格・普及	-	-	-	大	大
		乗車定員の減少	-	-	-	中	中

注:

1. 「評価事項」欄中、「◎」は「優良」を、「○」は「良」を、「△」は「やや劣」を、「×」は「劣」を、「-」は「該当なし」を示す。
2. 「その他留意事項」欄中、「-」は「影響なし」を、「小」、「中」、「大」は影響度合いを示す。

### 2.4. 必要な安全対策項目及びその技術要件

2.2.及び 2.3.による検討の結果、以下のとおり、新車に対する安全対策を講じることが望ましい。

#### 2.4.1. 【シートバックの後面に緩衝材を装備】

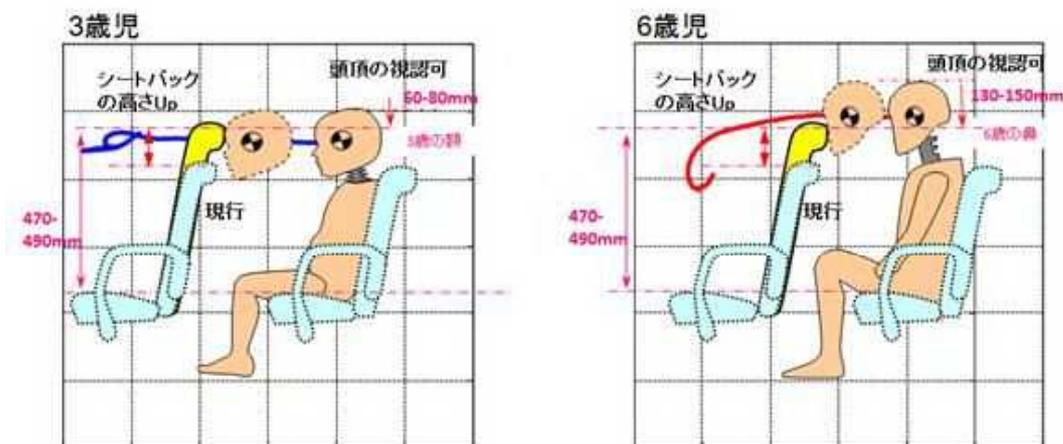
既存の技術基準を参考として、座席後面に一定の衝撃吸収性能要件を満たす緩衝材を追加することが望ましい。

具体的には、シートバックの後面への緩衝材の装備にあたっては、国連の協定規則第 80 号に定めるバスの座席の要件の一部である、座席後面の衝撃吸収性能要件※又はこれに準ずるものを満たすことが望ましい。また、最前列の幼児用座席の前方に備えられた車両構造物についても同様に、衝撃吸収性能要件又はこれに準ずるものを満たすことが望ましい。

※ バス・マイクロバスの座席に求めている性能要件であり、前方に備えられている座席に、当該座席の直後の座席に着座している乗車人員が衝突した場合に、その衝突エネルギーを吸収するよう、前方の座席背もたれ後面に緩衝性能を求めているもの。大人の頭部を模擬したインパクトを 24.1km/h の速度で前方の座席に衝突させたとき、インパクトの減速度が 3ms(ミリ秒)の間、連続して 80G を超えないことを求めている。

#### 2.4.2. 【シートバックの高さの変更】

シートバックの高さについては、大人の同乗者からの視認性低下に繋がらず、体格の大きい6歳児でも被害軽減効果が有効となるよう、幼児用座席の座面から座席背もたれ上部までの高さを現状よりも高く(470mm～490mm 程度)することが望ましい。



#### 2.4.3. 【座席ベルトの装備】

座席ベルトは、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが開発されるまで、装備を求めるものではない。

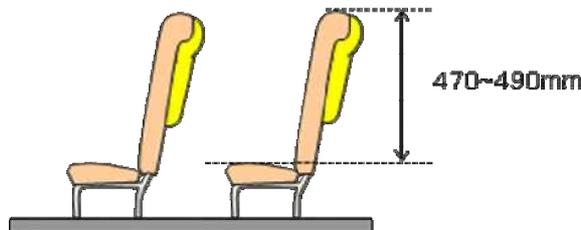
#### 2.4.4. 【座席間隔の変更】

座席ベルトの装備を求めていることから、座席間隔は変更を求めない。

## 2.5. ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期

自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた車両の購入を望む使用者に対応できるよう、幼児用座席の開発に早期に取り組み、設計、試作、生産・流通体制の構築等のスケジュールも勘案しつつ、平成 26 年度を目途に車両開発を行うこと。

(安全対策のイメージ)



## 3. 使用過程車に対する好ましい安全対策

### 3.1. 安全対策項目

新車を購入するときに、安全対策の講じられた座席が付いた車両を購入できるようにすることが本ガイドラインの目的だが、現在使っている使用過程車について、使用者である幼稚園等による安全への取り組みとして選択できるようにするものである。

使用過程車の場合、2.に示された新車に対する安全対策とは異なり、幼児用座席そのものを新たに設計し直すことは困難なため、既存の幼児用座席への最低限の安全対策に限定される。

### 3.2. 好ましい安全対策項目及びその技術要件

#### 3.2.1. 【シートバックの後面に緩衝材を後付け装備】

2.4.1.で示されている、新車に対する安全対策に準じた性能を有するものを装備することが好ましい。

シートバックに緩衝材を上から被せる方法、シート表皮を剥がして緩衝材を追加した後、表皮を張り替える方法等<sup>\*</sup>が考えられる。

<sup>\*</sup> 新車に備える安全対策済みの幼児用座席に取り付け直すことも一つの方法と考えられる。

### 3.3. ガイドラインを踏まえた安全対策を講じる時期

自動車製作者等は、本ガイドラインを踏まえた安全対策を講じた緩衝材の後付け装備を望む使用者に対応できるよう、後付け緩衝材の開発に早期に取り組み、設計、試作、生産・流通体制の構築等のスケジュールも勘案しつつ、平成 26 年度を目途に部品開発を行うことが望ましい。

#### 4. 運用上の留意事項

幼児専用車の車両安全性向上のためには、車両の安全対策に加えて、幼児専用車の使用者が、以下の点に心がける必要がある。

- 座席ベルトを装備しない幼児専用車の高速道路等の運行は避ける。
- 既存の座席ベルトを流用して装備する場合には、幼児が座席ベルトを正しく着脱することができるよう、同乗する運転手、教諭、保育士等の大人も含めて教育／訓練することが望ましい。特に、車両火災等を想定した緊急時の脱出訓練を実施することが望ましい。

#### 5. 将来に向けた課題

より一層の幼児専用車の安全対策を検討する場合、本ガイドラインでまとめた、前方座席が加害部位となって頭部、顔部、頸部が受傷するケース以外の安全対策も進めることが必要である。

現在、幼児専用車に装備される幼児用座席に適した座席ベルトが存在しないことから、今後、自動車製作者等は、使用実態に十分配慮しつつ、諸課題を解決した座席ベルトを開発し、3～5年を目途に、適切な座席ベルトの装備を望む使用者が、新車を購入時に選択できるようになることを目指すこと。なお、一般的な座席ベルト以外にも、ジェットコースター用拘束装置、ベルトの自動離脱機構、対面座席等の様々なアイデアがあることから、これらの有効性等についても検証していくことが必要である。