

海外の立法例に見る チャイルドシート着用法制化とその課題

佐藤彰俊*

1999年の道路交通法の改正により、日本でも乗車中の子どもにチャイルドシートの着用が法律で義務付けられる。本稿では、先行して着用義務化を法制化した米国やEU諸国など海外諸国のチャイルドシート法について、着用義務の対象となる子どもの年齢の範囲や除外規定などの法規定の内容とその背景を紹介するとともに、誤着用の防止や着用義務対象外の子どもの安全対策等、法制化後の課題について検討する。

Comparative Analysis of Child Restraint Laws in Foreign Countries and Possible Safety Problems after Legislation

Akitoshi SATO*

With the 1999 amendment of Road Traffic Law of Japan the use of child safety restraints in cars will be enforced. This paper deals with the preceding laws requiring children to be restrained in cars in U.S. and E.U. countries and their social background. The various legal issues such as age requirement and exemptions are discussed, and also possible safety problems after the legislation such as misuse of child restraint and measurements to secure the safety of children not covered by the law are reviewed.

1. はじめに

法律によるチャイルドシート着用の義務化は、米国の各州、EU諸国、オーストラリアなどで実施されている。日本でも法制化が検討されていたが、自動車乗車中の6歳未満の幼児へのチャイルドシート着用義務付けを含む道路交通法の改正案が、1999年4月28日に参院で可決、成立した。適用除外等については、今後政令で指定されることになる。

法制化の背景には、諸外国での法制化の定着化、近年の交通事故による子どもの死傷者数の増加、そ

して事故におけるチャイルドシート着用の有効性の実証等が挙げられるであろう。財団法人国際交通安全学会による『チャイルドシートの着用実態に関する調査研究』¹⁾によれば、1993年から1997年までの5年間に、乗車中の事故（大破事故を除く）で死亡した6歳未満の子どもは約70名にのぼる。このうち、チャイルドシートを着用していたにもかかわらず死亡した例は1例のみであった。チャイルドシートの着用・非着用別に致死率を比較すると、着用していた場合の致死率が0.03%なのに対し、非着用の場合には0.26%と9倍になっている。このように乗車中の子どもの安全には、チャイルドシートの着用が重要であることは明らかであるが、社団法人日本自動車連盟が、1998年5月に行った実態調査によれば、8歳以下の子どもの着用率はわずか8.3%であった

*住友海上リスク総合研究所主任研究員
Senior Consultant,
The Sumitomo Marine Research Institute, Inc.
原稿受理 1999年5月14日

という。

他方、法律によるチャイルドシート着用の義務付けについて、指摘される課題も少なくない。購入するにはチャイルドシートが高価すぎるといった経済的なものから、子どもが着用するのを嫌がるといった児童の心理に関わるものまで、意見は多岐にわたる。立法の観点から考えた場合にも、着用対象とする子どもの範囲をどのように規定するか等、いくつかの論点が考えられる。

本稿では、先行して法制化を行った米国やEU諸国の法規定や法制定の背後にあった経緯と議論を参考にしながら論考を進めてみたい。

なお、日本では乗車中の子ども用拘束装置の一般的な名称として「チャイルドシート」を使用しており、通常これには「ベビーシート」(9ヶ月ぐらいまで)、狭義の「チャイルドシート」(4ヶ月から4歳ぐらいまで)、そして「ジュニアシート」(4歳から10歳ぐらいまで)等が含まれる。他方、欧米、特に米国では“Child Restraint (System)=児童拘束装置”が用語として使われるのが一般的である。本稿では、日本の一般的な用例に従って、海外における法律名等の呼称の訳語として「チャイルドシート」を使用する。

2. 欧米におけるチャイルドシート法制化の概要

2-1 法制化の歴史

世界でチャイルドシート着用を法律で最初に義務付けたのは、1976年に着用義務を法制化したオーストラリアのビクトリア州であるといわれる。ビクトリア州では、1973年からオーストラリア国家基準で認定されたチャイルドシートの販売だけを認めて着用義務化の準備を進め、当初、前席に乗車する8歳未満の子どもを対象に着用を義務付けた。

米国では、1978年のテネシー州をはじめとして、1980年代前半から各州に法制化の動きが広がり、欧州では、1980年代後半から1990年代にかけて相次いで立法化が行われた。

2-2 ニューヨーク州における法制化当時の論議

法制化に至る経緯の中で、主な賛成論・反対論については、各国とも共通している点が多い。ここでは、1982年に着用を法制化した米国ニューヨーク州を例として取り上げてみたい。

まず、当時の状況について1981年6月にニューヨーク州議会の上院運輸委員会が作成した『チャイル

ドシート:乗車中の子どもの安全確保手段』²⁾から概要をまとめる。この時点で法制化を行っていたのは、テネシー州、ロードアイランド州、ウエスト・ヴァージニア州、カンザス州、そしてミネソタ州の5州である。報告書によれば、法制化前、すなわち1980年には、ニューヨーク州で5歳以下の子ども5,425人が自動車事故に遭っている。このうち事故による死者の96%、負傷者の92%が座席に拘束されない状態で乗車していた。他方、軽傷もしくはまったく傷を負わなかった子どもは100%がシートに拘束されていた。チャイルドシートを着用していれば、死亡事故の90%、負傷事故の80%が防止可能であったと推定される。

1981年4月には、州上院の運輸委員会で聴聞会が開催されている。聴聞会では、法制化を支持しているニューヨーク州道路利用者会議や米国小児科学アカデミーの事故防止委員会等から法制化賛成論が報告された。また、全米道路交通安全局(NHTSA; National Highway Traffic Safety Administration)からも出席があり、チャイルドシート着用率の向上に最も効果が大きいののは法制化による義務付けだとの意見が述べられた。反対論としては、チャイルドシートの扱いにくさ、経済的に負担が大きいの、親個人の自由への不当な介入である、といった主張がなされた。また、他の反対論として、子どもがしたがらないのに親が無理に着用させるように強いるのは親のストレスとなるだけでなく、子どもに対しても一種の幼児虐待であるとの主張もあった。運輸委員会報告書では、親の自由への介入であるという主張に対し、個々の親の見解はさておき、自分自身を守る判断を下せない者を保護するのは予防接種と同様に社会の責務であるとの記述がある。

報告書はチャイルドシート以外の保護装置について検討し、5歳以下の子どもの場合には、その身体的特徴によってエアバッグなどの間接的な拘束装置は効果的でなく、また大人用のシートベルトの着用は安全面では逆効果であるとしている。大人に比べて乳幼児は骨盤がもろく、かつ重心が体の上部にあるため、衝突による衝撃で内臓に深刻な傷害を生じる恐れがあるからである。また、法制化によらないチャイルドシート着用促進等の教育プログラムは、効果が一時的であり、無料での提供を行っても装着率が上がっていないと分析している。他方、法制化を実施している5州では着用率が上昇し、交通事故死傷者数が激減しており、結論としてチャイルドシ

一ト法制化は子どもに対する一種の社会の義務であるとしている。

2-3 米国の法制の概要

米国においては、1978年1月にテネシー州で最初に法制化されたのを契機に、現在では50州とワシントンD.C.の全てで法制化がなされている。

なお、オーストラリアや米国など連邦制度を採用する国においては、連邦レベルで着用するチャイルドシートの製品としての規格を定めておいて、着用義務の法制化自体は各州で行い、製品の要件について連邦の基準を参照する形式が採用されるのが一般的である。米国の場合、各州法は、チャイルドシートの要件については、NHTSAが連邦自動車安全基準(FMVSS; Federal Motor Vehicle Safety Standards)で定めた統一規格を参照する点で一致しているが、着用対象となる子どもの範囲や義務を負う者、履行確保の規定については、それぞれの州で異なっている。このため、交通安全に関係する団体の全米組織である全米交通法・条例統一委員会(NCUTLO; National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances)が各州法の規定と運用から「チャイルドシート使用モデル法(Model Child Restraint Use Law)」³⁾を定めている。

2-4 欧州の法制の概要

欧州では、英国の1988年道路交通法(The Road Traffic Act 1988)でチャイルドシートの着用が義務付けられるなど、ドイツ、フランス、スウェーデンなどの主要国で法制化がなされている。現在、欧州諸国のチャイルドシートに関する法律についての枠組を提示するのは、1991年の欧州閣僚理事会のシートベルト装着義務に関する指令(91/671/EEC)⁴⁾であり、指令の実施状況に関する報告書も発表されている⁵⁾。

ただし、EUにおける「指令」は、その内容が直ちに加盟各国での法律と同じ効果を持つものではないが、加盟国は指令の内容に従って国内での立法義務を負う。

1) ECシートベルト指令の概要

同指令のうち、チャイルドシートの関連する部分を概説すると、シートベルト付き座席に乗車する12歳未満かつ身長150cm未満の子どもがチャイルドシート着用の対象となる。子どもはシートベルトが装備された座席に優先的に座らせなければならない(指令第2条)。第4条では適用除外を規定し、3歳以上の子どもは大人用のシートベルトの使用で代替

するオプションを加盟各国が採用することができるように定めている(第1項)。また、3歳未満の子どもは、後部座席にチャイルドシートが設置されていない場合には、チャイルドシートの着用義務がないとの軽減を認めることもできる。

2) 英国のチャイルドシート法

英国では、「1983年自動車規則」(The Motor Vehicles(Wearing of Seat Belts)Regulations 1983)で、シートベルトの前部座席での着用が義務付けられた。チャイルドシートに関しては、まず、前部座席の0歳児に体重に応じたチャイルドシートの着用を義務付けた「1982年自動車規則(子どものシートベルト着用)」(The Motor Vehicles (wearing of Seat Belts by Children) Regulation 1982)が定められた。続いて、「1988年道路交通法」(The Road Traffic Act 1988)では、前部座席の14歳未満の子どもにチャイルドシートの着用が義務付けられ、後部座席については、チャイルドシートを設置することができる場合に着用義務が課せられた。

そしてEC指令を受けた「1993年自動車規則(前部座席における子どものシートベルト着用)」(The Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts by Children in Front Seats) Regulations 1993)が1993年2月2日に施行されている。原則として、3歳未満の子どもについては、チャイルドシート着用の義務があり、3歳以上14歳未満かつ身長150cm未満の子どもには、チャイルドシートまたはシートベルトのいずれかを着用させなければならない。

3) ドイツのチャイルドシート法

ドイツでは、シートベルトについて1974年1月から新規登録の自動車に装備することが義務化され、1984年からは前部座席のシートベルト着用が義務付けられた。チャイルドシートについては、1993年4月1日の道路交通規則(Stassenverkehrsordnung: StV0) § 21(1a)により、12歳未満かつ身長150cm未満の子どもに着用させる義務が課せられている。なお、対象となる車両としては、1997年末まではタクシーが除外されていたが、1998年1月からはタクシーも含まれている。

4) フランスのチャイルドシート法

道路交通法(Code de la Route) R53-1条中の1991年1月15日付けデクレにより、チャイルドシート着用が義務付けられた。フランス法において特徴的なのは、原則として10歳未満の子どもは後部座席でチャイルドシートを着用させて乗車させなければ

ならないとしている点である。後部座席が使用できない等の場合には、チャイルドシートを着用させて前部座席に乗車させることができる。10歳以上12歳未満の子どもについては、シートベルトまたはチャイルドシートのいずれかを着用させなければならない。

3. 諸外国のチャイルドシート法に見る論点

着用義務の法制化にともなう個々の論点について、欧米各国のチャイルドシート法の規定を比較しながら、以下に検討していく。論点としては、着用対象者の範囲に関する規定のほか、着用の義務を負うのは、自動車の運転者なのか、それとも子どもの保護者なのか、という点や、車両はタクシーやバスなども対象に含めるべきかどうかという点がある。また、法律で義務を課すのであれば、その違反に対してはどのような罰則が適当であるのかも考えなければならない。医療上の理由がある場合など、着用の義務が免除されるべき事由についても考慮されるべきであろう。

3-1 着用対象者に関する規定

チャイルドシート着用の対象を定めるにあたって、基準としては、年齢、体重、身長、そしてこれらの組み合わせが考えられる。米国では、ワシントンD.C.を含む全州でチャイルドシート着用が法制化されている。着用対象者の基準については、年齢により着用対象を定める州、年齢と体重から定める州、そして身長による州などが見られる。以下に「ハイウェイにおける安全のための保険協会」の資料⁶⁾から、どのような基準が採用されているかをTable 1にまとめる。

着用対象者に関する各州の規定を分類してみると以下のように分けることができる。

- ・年齢だけによる規定 36州
- ・年齢と体重の併用の規定 14州
- ・身長による規定 1州

年齢だけで規定している州のうち、4歳未満と定める州が最も多く、19州となっており、次に多いのが、3歳未満とする8州である。年齢と体重を併用して規定する州においても、年齢の部分は4歳未満と規定する州がほとんどで10州である。

年齢を基準とすることの利点としては、何よりも実際の取締りに当たって、判断が容易であるということであろう。身長や体重の場合には、取締りに当たって、実際に子どもの身長や体重を計測しなけれ

Table 1 アメリカ各州のチャイルドシート着用対象者の基準

| 年齢による規定 | 州名 |
|--------------------|--|
| 2歳未満 | モンタナ、テキサス、ユタ |
| 3歳未満 | ジョージア、ハワイ、インディアナ、アイオワ、ルイジアナ、ワシントン、ノースダコタ、ウェストバージニア |
| 4歳未満 | アラバマ、アラスカ、デラウェア、ワシントンD.C.、フロリダ、イリノイ、カンザス、メイン、ミネソタ、ミシシッピ、ミズーリ、ニューハンプシャー、ニューヨーク、ノースカロライナ、ペンシルバニア、テネシー、ロードアイランド、バージニア、ウィスコンシン |
| 5歳未満 | アリゾナ、バーモント |
| 〔その他の条件〕 | |
| 1歳未満、前部座席の4歳未満 | ミシガン、サウスカロライナ |
| 18ヶ月未満、前部座席の5歳未満 | ニュージャージー |
| 1歳未満、前部座席の1歳以上5歳未満 | ニューメキシコ |

| 年齢と体重による規定 | 州名 |
|------------------|--------------------------|
| 4歳未満かつ体重40ポンド未満 | アーカンソー、コロラド、コネティカット、アイダホ |
| 4歳未満かつ体重40ポンド以下 | オレゴン |
| 4歳未満または体重40ポンド未満 | カリフォルニア、ネブラスカ、オハイオ |
| 4歳未満または体重40ポンド以下 | メリーランド |
| 4歳未満または体重60ポンド以下 | オクラホマ |
| 5歳未満かつ体重40ポンド未満 | ネバダ、サウスダコタ |
| 5歳未満または体重40ポンド以下 | マサチューセッツ |
| 5歳未満かつ体重40ポンド以下 | ワイオミング |

| 身長による規定 | 州名 |
|---------|--------|
| 40インチ以下 | ケンタッキー |

ばならないケースが生じる。

他方、本来チャイルドシート着用が望ましい子どもを対象から除外して、大人用のシートベルト着用での代替を低い年齢から認めると、子どもを大きな危険にさらすことになる。先のニューヨーク州における法制化当時の説明で見られたように、大人の体格用にデザインされたシートベルトを子どもに着用させると、骨格や重心の違いから逆に危険が増すという事実がある。ベルトが子どもの首に絡まる場合や、子どもの体の重心や脂肪のつき方が大人と異なることから、事故の際に体がベルトから抜けてしまう場合もある。多くの州が基準とする4歳または3歳といった年齢でも、子どもの発育程度は大きく異なる。単に年齢を基準とするよりも、身長または体重を基準とすることの方が、本質的には子どもの安全を目指す義務化の目的に適っているように思われる。このため、着用対象者を規定するにあたっては、

まず、体格的な特性から大人用のシートベルト着用では安全を確保できない子どもの体格について、科学的に分析し、該当する体重または身長を特定する必要がある。さらに、必要によっては、取締り等の観点から大半の子どもが何歳でその基準に到達するかという点を根拠にして年齢も併用した基準を設定することが合理的といえよう。

なお、前述のNCUTLOによるチャイルドシート使用モデル法では、着用対象の基準について、「4歳未満、または40ポンド未満」として年齢と体重を併用している。また、航空事故等の事故調査も行う全米運輸安全委員会（National Transportation Safety Board）は、「8歳未満、または60ポンド未満」が望ましいとして、より厳格な基準を推奨している。

米国以外の国においては、1993年に法制化したドイツでは、「12歳未満かつ身長150cm未満」を基準としている。根拠としては、まず、事故の場合に大人用のシートベルトでは、身長が150cmに満たない子どもは、胸郭や頸部損傷の可能性がある、としたうえで、ほとんどの子どもが12歳までに身長150cmに達することからこのような基準を用いているとされ、根拠が明確である。

3-2 着用義務を負う者

乗車中の子どもにチャイルドシートを着用させる義務を法律で規定したとして、諸外国ではその義務を課す対象をどのように規定しているであろうか。着用するのは子どもであるにしても、義務者として考えられるのは、自動車の運転者または所有者、そして子どもの保護者などであろう。一律に運転者や所有者に義務を課した場合には、親が子どもと同乗して他の人間が運転していた時に着用させる義務を親以外の人間に負わせることが問題となろう。逆に、子どもの保護者とした場合には、保護者が同乗せずに子どもが乗車していた場合が問題となる。子どもがスポーツクラブに参加する場合など、自分の子ども以外を乗せることは少なくないと思われる。

まず、米国の各州法の規定を見ると、多くが自動車の運転者が着用の義務を負うと規定している。

主要な州の中では、カリフォルニア州が独自の規定を持っている。同州では、両親または法定保護者が乗車している場合には、それらの者に義務を課し、乗車していない場合のみ、運転者に着用義務を課している。また、NCUTLOによるチャイルドシート使用モデル法も、着用の義務は運転者にあるとした上で、「子どもの親または法定保護者が自動車の運

転者ではなく、その自動車に同乗していた場合には、その親または法定保護者が着用の義務を負う」と規定している。

なお、欧州では、英国、ドイツ、フランス、スウェーデンなどの規定ではいずれも運転者が着用させる義務を負う主体となっている。

3-3 着用義務の対象となる車両の範囲

着用義務の法制化にあたり、対象となる車両はどのように規定されているであろうか。タクシーやバスなどの取り扱いが、最も大きな論点となろう。

米国の主要な州を例にとって見た場合には、バスとタクシーを除外する州（ニューヨーク州、テキサス州）、またはバスだけを除外する州（カリフォルニア州、テキサス州）といった例が多い。

EU諸国では、チャイルドシート装着の土台となる1991年シートベルト装着指令は、原則として9人以下の車両を対象としている。このため、これよりも大きいバスはEUのレベルでは法制化の対象となっていない。次に、タクシーについての規定では、装着義務の範囲に含む国として、英国とドイツがある。他方、フランスはタクシーを除外している。また、除外対象車両として明記しているわけではないものの、スウェーデンでは、一時的乗車の場合には着用義務から除外しており、タクシー、バスへの乗車が「一時的使用」とであるとして着用義務を免れる結果になっている。

なお、レンタカーについては、対象車両から除外されるケースはあまりないように思われる。ニューヨーク州の車両・交通法では、レンタカー会社の全ての営業所に、「ニューヨーク州法により、4歳未満の子どもは全て連邦の認可するチャイルドシートを装着することを要求される」旨の標識を掲示することを義務付け、違反した場合には、レンタカー会社に対して1日あたり100ドル以下の罰金を課すよう定めている。

3-4 着用義務が免除される場合

適用対象の範囲に該当する子どもが乗車する場合でも、子どもの状態や乗車の状況などによって、着用が不相当となるケースも考えられる。ここでは典型的な除外規定を見ていくこととする。

まず、カリフォルニア州法では、「(子どもの)身体障害、医療上の事情、または体格的な理由から、チャイルドシートの着用が合理的でない」と裁判所が判断する場合には、(チャイルドシート着用を)免除することができる」とし、裁判所は根拠となる証拠

の提出を要求することができる」と定めている。

また、カリフォルニア州法は、別に「緊急事態発生時、または認可を得た救急車で搬送時に、使用可能なチャイルドシートがない場合には、シートベルトを着用すればチャイルドシート着用を免除することができる」と定める。

米国の他の州、そして欧州の各国においても着用義務を免れる事由として挙げられている主要なものはよく似ており、まとめると以下ようになる。

- ①医療上の理由のある場合
- ②身体障害が原因で着用に適さない場合
- ③緊急用車両を使用している場合

①と②の場合には、医師の診断書等の証明書が要件とされることが多い。特に欧州においては、EU域内の自由な移動が大原則として掲げられていることから、EC指令第5条において、「重大な医療上の理由により管轄当局から免除証明書を得た者については着用義務を免れる」とした上で「ある国の管轄当局が発行した証明書等については域内のどの国でも有効とする」との規定も設けられている。

3-5 違反に対する罰則

まず、着用義務に違反した場合の罰則として、米国のNCUTLOモデル法は、50ドル(約6,000円)から100ドル(約12,000円)の範囲での罰金を提唱している。

現実に各州の州法の規定を見ると、10ドルから500ドルの範囲で決められている。

初回違反について罰金を金額の範囲で集計してみたのがTable 2である。

ニューヨーク州のように、出頭日までに法で定められたチャイルドシートを購入または賃借したことを証明する証拠を裁判所に提出した場合には、初回違反に限り罰金の規定を適用しない、と定めて対応しているケースもある。フロリダ州では、罰金に加えて、運転免許に対する減点も適用されると定めるが、やはりその軽減措置として、認定を受けた「チャイルドシート安全プログラム」への参加・修了をもって裁判所が罰金・減点の放棄を承認することができる。

罰金と減点等の運転免許への制裁を比較して、米

Table 2 アメリカ各州における罰金規定

| | |
|---------|-----|
| 1～29ドル | 23州 |
| 30～59ドル | 14州 |
| 60～99ドル | 4州 |
| 100ドル以上 | 10州 |

国NCUTLOモデル法の起案者のノートは以下のよう述べている。すなわち、シートベルト着用の場合には、常習的な違反者はどんなに罰金が高くても相変わらず法に違反する傾向がある。他方、免許への制裁措置を課した方が着用率の向上に効果的であることが調査で判明しており、罰金よりも制裁措置の方が有効であるとしている。

欧州における罰則については、英国が前部座席の違反に対し20～500ポンド(約4,000～96,000円)、同じく後部座席については20～200ポンド(約4,000～40,000円)とし、ドイツは罰金80マルク(約5,000円)に加え違反点数1点、フランスが罰金230～1,000フラン(約5,000～20,000円)、スウェーデンが罰金300クローネ(約4,000円)などとなっている。

4. 法制化後の課題

チャイルドシート着用が法制化されて着用率が向上したとしても、自動車乗車中の子どもの安全が確保されたとはいえない。諸外国における法制化後の課題について検討する。

4-1 誤用

既に法制化されている国では、チャイルドシートの正しい装着を普及させることが大きな課題になっている。

1999年2月に米国の「米国子ども安全キャンペーン」(The National Safe Kids Campaign)が17ヶ月間にわたり、17,500件以上のチャイルドシートの装着状況を調査・分析した「危険にさらされる乗車中の子ども—チャイルドシート誤用に関する全国調査」⁷⁾の報告が発表された。この報告によれば、チャイルドシート着用の法制化や着用啓発の多くのキャンペーンにもかかわらず、乗車中の交通事故で死亡したり重傷を負ったりする子どもの数は依然として大変に多い。米国では14歳以下の場合、毎年、乗車中の交通事故により約1,800人が死亡し、28万人以上が傷害を負っている。チャイルドシートは正しく着用されれば幼児の死亡するリスクを71%も減少させることができる。しかしながら、実際には多くのケースで、チャイルドシートの取付けや装着に誤りが発見されている。これらの原因としては、子どもの年齢とチャイルドシートのサイズ要件の相違やシートと自動車とのデザインの不適合、不適切な着座位置等によるものが考えられる。

調査は、1997年の7月から1998年の11月にわたり全米各地で開催されたチャイルドシート装着の啓発

Table 3 チャイルドシートの主な不適合、不適切

| | |
|---|-----|
| チャイルドシートの取付けが不備 | 63% |
| 緩んでいる | 33% |
| ハーネストストラップの取付けが不備 | 20% |
| ハーネス保持クリップが腋の下にない | 19% |
| ロックングリップの誤用 | 17% |
| セーフティベルトがロックされていない | 11% |
| チャイルドシートがリコールの対象なのに 修理されていない（ブースターシートを含む）… | 9% |

イベントに参加した子どもを対象に行われた。調査にあたっては、子どもとシートの適合や、取付けなど40に及ぶ項目が調べられたが、その結果として85%のシートに何らかの誤用があり、平均的には二つ以上の誤用が見つかった（Table 3）。

また、「エアバッグ装着車に後ろ向きに乳幼児が置かれている0.2%（12件）」「1歳未満で20ポンド未満の幼児が前向きに座らされている11%（696件）」などの、大きな交通事故であれば死亡または重傷を生じさせかねない重大な誤用もあった。

なお、行事の参加者を対象にした調査であるため、重大な誤用については実態より低めの数字が現れていると思われるとの注記がある。

1999年1月には、全米運輸安全委員会が連邦道路交通安全局や自動車、チャイルドシートメーカーに対して正しいチャイルドシートの着用に関する情報を提供したり指導したりする目的の「フィッティング・ステーション」を全米に設立するよう呼びかけた。このように、チャイルドシートの誤使用に対しては、行政機関や産業界、各種団体等による啓蒙キャンペーンや教育プログラムの実施等が重要と考えられる。ドイツのように誤用に対して罰金（60マルク）を適用するアプローチも選択肢の一つと考えられる。

4-2 チャイルドシート取付け方法の改善

誤用を防止するための方策として、製品としてのチャイルドシートの取付け方法をより簡単に変更する試みがなされている。1999年2月、米国運輸省は、全ての自動車に対して共通なチャイルドシートの取付け方法となる方式を規則として制定した⁸⁾。現在は、チャイルドシートの形式と自動車のシートベルトのデザインが製品ごとに異なるため、チャイルドシートの正しい装着方法が適切に理解されない理由の一つとなっている。新方式は、従来のようにチャイルドシートの取付けにシートベルトを利用する方法をとらず、チャイルドシートを上部1ヶ所と下部2ヶ所で車両に固定するよう、車両の後部座席部分

にアンカーを装着するよう求めている。米国運輸省は、自動車メーカーに対し、新システム対応のための適当な期間を置いた上で、新車については全てにこのアンカーを装着するよう定めている。同様に、欧州や日本を中心にシートベルトによらずにチャイルドシートを車両に固定させるISO FIX方式を提唱する動きも進んでおり、このようなチャイルドシートの取付け方法の統一化が進展すれば、法令等によるチャイルドシートと車両の基準や規格の変更も必要になろう。

4-3 チャイルドシート着用対象外の子どもの安全性

今後の課題の一つとして、法律で着用を義務付けられていない年齢の子どもの安全性をどう確保するかという点があげられる。米国運輸長官の報告によれば、5歳から16歳までの子どもの死因の第一位は自動車事故によるものである。先に述べたように米国ではチャイルドシート着用の対象として4歳以下と規定している州法が多い。また、シートベルト着用を定めた州法の中には、着用義務を前部座席だけに定めた州法も見られる。この結果、チャイルドシート着用対象範囲外の子どもの後部座席に位置していた場合、法的には安全な拘束装置を全く使用しなくてもよいことになり、安全性が確保されない可能性が生じる。「ハイウェイにおける安全のための保険協会」によるチャイルドシート法とシートベルト法のギャップの例の調査によれば、ペンシルバニア州やテキサス州では、後部座席の4歳以上の子どもについてチャイルドシートまたはシートベルト着用の義務がないことになる。

1998年11月、米国では「忘れられた子どもたちの保護のために」として「乗員安全ブルーリボン委員会」が組織された⁹⁾。一般に米国のチャイルドシートの着用率が80%から85%であるといわれるが、4歳から16歳のシートベルトなどの着用率は64%に過ぎないとされる。大人用のシートベルトの着用にはまだ適さない体重40ポンド以上の子どもで、調整用の「ブースターシート」を使用していた子どもは、NHTSAの電話による調査によれば、29%に過ぎなかった。NHTSAによる別の観察による調査によれば、大体4歳または40ポンドでチャイルドシート着用よりも大きくなった子どもでブースターシートを使用していた子どもの割合はさらに少なく、6%であったという。「乗員安全ブルーリボン委員会」は、1999年の春をめどに、啓蒙活動や立法、製品設計等

による着用推進の方策を検討することになっている。

日本の道路交通法改正案においても、チャイルドシート着用の対象を6歳未満としているが、対象外の子どもについて安全の確保を今後どう図っていくかが課題になると考えられる。

5. おわりに

チャイルドシート着用は、乗車中の子どもの安全を守るために最も有効な手段の一つである。ニューヨーク州の法導入時の議論に見られるように、対象である子どもが自身の安全について判断を下せる立場にない以上、法制化は予防接種と同様に社会の責務であるといえる。他方、法制化が完了すれば、この問題が解決するわけではない。先行する諸外国の例で見てきたように、より一層の子どもの安全を確保する目的で、各国の法規定は時代とともに変遷を重ねている。また、着用の誤用等、単に法制化だけでは解決できない点については、民間との連携による教育・啓蒙プログラムの開発と継続が不可欠である。

参考文献

- 1) 国際交通安全学会『チャイルドシートの着用実態に関する調査研究報告書』1998年
- 2) New York State Senate Committee on Transportation: Child Safety Restraints: The Safe Way for Children to Travel in Motor Vehicles, 1981
- 3) National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances: Model Child Restraint Use Law, 1997
- 4) Council Directive of 16 December 1991 on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3.5 tonnes (91/671/EEC)
- 5) Commission Report on the Implementation of Directive 91/671/EEC of 16 December 1991 on the Approximation of the Laws of the Members States Relating to Compulsory Use of Safety Belts in Vehicles of Less Than 3.5 Tonnes (COM (96) 244 final)
- 6) Insurance Institute for Highway Safety: Child Restraint, Belt Laws Facts State Laws, 1998
- 7) The National Safe Kids Campaign: Child Passengers at Risk in America: A National Study of Car Seat Misuse, 1999
- 8) U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 49 CFR Parts 571 and 596, Federal Motor Vehicle Safety Standards; Child Restraint Systems; Child Restraint Anchorage Systems
- 9) U.S. Department of Transportation: News: BLUE RIBBON NAMED FOR PROTECTING "FORGOTTEN CHILDREN", 1998