

本件は、車椅子を使用している消費者を車椅子に乗せたまま自動車で送迎中に発生する事故を調査対象といたします。送迎時の急ブレーキ、他車との衝突時等の衝撃によりまして、車椅子使用者が死亡する事故が発生しております。全国的な統計は確認できておりません。ただ、2025 年に入って、3 月、6 月、そして、7 月に事故が発生しております。

事故の例は皆さんのお手元の資料の 4～5 ページに記載しております。これはどういう事故なのかということですが、一言で言うと、チャイルドシートの車椅子版と考えてください。子どもを安全に自動車で運ぶために、チャイルドシートをどの向きでどのように設置させるか、ベルトをどうかけるか、赤ちゃんが飛び出さないようにどう設置するかということが非常に工夫されてきています。それと同じことが今度は車椅子を使った大人にも言えるはずなのです。車椅子をどのように車の中に固定し、車椅子と一緒にどうやってベルトをするのか、チャイルドシートと同じように車椅子自体の強度はどうなのかということが実は非常に重要なはずなのですが、これについてそもそもほぼ何も決まっていないという状態である。

チャイルドシートからの類推で分かりますように、車椅子を乗せて衝撃を浴びると、乗っている人は当然飛び出すわけです。これでは危ないに決まっているだろうと思われそうですが、事故数としては今のところはっきりしない。先ほど言ったように、例えば今年に入って 3 件ぐらいしか報道ベースではないのです。けれども、潜在的にヒヤリハットは相当あるのではないか。これから増えるのではないか。そもそも事故数自体が把握されているかどうかとも分からない。車椅子での事故という形で統計が取られていないので、事故数を含めて闇の中というところなのです。

もう少し詳しく説明しておきますと、皆さんにお渡しした新規案件の資料の最後の 11 ページを御覧ください。普通に車椅子でない場面で乗って、座って、そして、シートベルトをしている絵があります。これは法的義務として我々はシートベルトをしなくてはなりません。これが車椅子になったらどうなるか。自動車の固定されたシートに座っている人がシートに固定された状態を、今度は車椅子に座っている人に落とし込むとどうなるかという、その前の 10 ページです。

これは国土交通省が差し当たり標準的な案、標準的にはこうなるのではないかを示した図です。標準的というのは、その人の体型によっても違うかもしれないし、車の構造によっても違うかもし

れない。いろいろなバリエーションがあるかもしれませんが、先ほど見た 11 ページの態勢を車椅子バージョンに落とし込むと、これぐらい必要である。

10 ページのポイントは 3 つぐらいありまして、ここに書いてあるのは 1~2 つなのですが、一つは車椅子自体の固定、チャイルドシートでいうところの固定です。これは下からベルトで固定されているものがあります。車の床面から車椅子自体が動かなくなっている。これが 1 点目の車椅子の固定です。もう一つは、体にシートベルトが適切にかかっていることです。このシートベルトは普通の人用ではなくて車椅子用なのです。どうかけるかということが重要で、かけ方が変だと首に引っかかるとか、お腹・内臓を破裂させるかもしれない。チャイルドシートでいうと子どものどこを押さえるかに当たります。

シートベルト、それから、車椅子の固定という 2 点を言いましたが、3 点目はここに書いていないのですけれども、車椅子自体の構造の強度です。これが足りないと、衝撃によって車椅子が破壊される。チャイルドシート自体の構造強度と同じ問題です。

ということで、車椅子の人を自動車で運ぶ場合には、まさにチャイルドシートと同じ、少なくとも 3 点ぐらい考えていなくてはいけないのですが、それについて先ほどのガイドラインはあるのですけれども、固定することが法的義務になっているかという点、どうもそうではなさそうだ。車椅子を自動車に乗せて移動する場合は、そもそもシートベルト義務があるのかどうかははっきりしない。固定する義務があるのかどうかははっきりしない。

その一方で、義務があればいいというわけでもない。義務付けによって、今度は、車椅子の人は誰も運べませんということは、これもまた大問題です。

今のところは法的義務として検討はされていないということです。辛うじてあるのは、国土交通省による取りあえずこのようにやってはどうかというお勧めの案というのが、このガイドラインなのです。

例えばこれをプラン A といたしますと、これ以外のプラン B、あるいはプラン C もあるかもしれないのですが、どこまでバリエーションがあるのかもまだ明らかではない。ガイドラインについては、車椅子の強度がどれだけなくてはいけないかということは書かれていない。これは国土交通省ですから車の所管省庁であって、車椅子は恐らく経済産業省ということで、これだけ見ても所管官庁が違うわけですので、統合的な事故対策がなかなか取りにくい

だろうと危惧されます。

ということで、今回、事故数自体は報道ベースで見る限り多くはないが起きていて、そもそも統計数がはっきりない。でも、定性的に考えれば起きていてもおかしくない事故である。これから事故数が増えるのではないかな。

明確な法規制がそもそもない。さらに、分野横断的、幾つかの省庁が同時に対策しないとうまくいかない。今、国土交通省は、車の構造、それから、シートベルトをどこにつけるか、どうやって固定するか。それから、経済産業省は、車椅子の構造、車に乗せるならこんな強度が要る。それから、これは厚生労働省になるのですかね、例えば介護施設の職員さんがどのようなところに気を付けなくてはいけないか、どの程度の固定が必要なのかといったことの周知ということになると、厚生労働省かどうか今は分かりませんが、担当省庁からしていただく必要がある。幾つかの省庁が同じ方向を向いて同時に対策しないと、対策にならない。どこかが抜けては意味がないのです。

そういう意味で、このままでは対策がなかなか進まないだろう。そういうときには消費者庁がやるしかないということで、消費者安全調査委員会としてこの事故を取り上げることにいたしました。

恐らく埋もれた事故といいますか、対策が必要なことに気付かなかった事故とってよいかもしれません。ちょうど子ども転落もそうかもしれません。子ども転落について、それは親の不注意だからと言ってしまうと、対策が必要な事故という認識ではなくなってしまって埋もれてしまう。そうではないということを前回申し上げましたけれども、今回、車椅子なのだから危なくてもしょうがないと思っているようでは事故対策がされないわけで、これはチャイルドシートと同じように技術的対策をやるべきなのではないか、できるはずではないかと考えたわけです。ですので、これも埋もれた事故から対策しなくてはいけない事故に変えていきたいと考えまして、取り上げることにいたしました。

先ほど事故数が少ないと言いましたけれども、とはいえ、20年以上前からずっと起き続けているわけで、子どもの転落事故と一緒にこれは無視できないものだろう。今後どんどん増えていくだろうと考えております。

本件は申出を受けた調査ではございません。その意味で我々が自発的にといいますか、テーマとして発見したものであります。消費者安全調査委員会設立 10 周年のときに、活動報告書におきま

して留意すべき事故の類型として挙げたものの一つです。高齢者・障害者等の要配慮者の予見可能な誤使用による事故、個別の事情や状況に応じてカスタマイズされることを前提とした製品等による事故、複数の事業者が介在する製品やサービスにおける事故に相当します。この複数の事業者は、複数の省庁と言ってもいいかもしれません。そうしたわけで、私たちが対応すべきと考えて、新規の案件として決定した次第でございます。私からは以上です。