

クルマと子どもの安全 それはオトナの責任

ジャーナリスト

三木寛郎

クルマの中は 温室並みの温度上昇

2021年7月29日、福岡県の保育園で5歳の男の子が約9時間にわたり送迎バスの中で放置され熱中症で死亡した。そして2022年9月5日、静岡県認定こども園で3歳の女の子が通園バスの車内におよそ5時間取り残され、同じく熱中症で死亡した。どちらも痛ましさに目を覆いたくなるような悲しい事故だが、調べてみる送迎バスのみならず、こうした車内に子どもだけを残して車を離れた経験があるドライバーは約3割もいるという。

一般社団法人日本自動車連盟（JAF）によると炎天下では、約15分で車内の温度は人体にとって危険な状態に達するという。特に乳幼児は体温の調節機能が未発達であるた

め、大人に比べて体温が短時間で上昇する。ちなみにJAFによれば、子どもを車内に残したままロックして保護者がクルマを離れてしまう行為があとを絶たないそうだ。なんと昨年8月の1か月間で、車内に子どもが残されたままだった救援要請件数は、全国でなんと200件以上。日中の車内は生死に関わる高温になるこの時期、子どもだけを車内に残してその場を離れる危険性について、改めて認識したい。

構造上、クルマは温室のような効果があることから、真夏に炎天下で窓を閉め切った状態では瞬く間に車内温度が上昇してしまう。JAFの実験では、気温35℃という条件下では、車内の暑さはエアコンの使用にかかわらず、およそ15分で危険レベルに達するという。真夏の炎天下に停車したクルマの車内温度は、わずか20〜30分で40℃を超え、その後も

上昇は止まらないのだ。黒などの熱を吸収しやすい車体色の場合はなおさらで、1時間足らずで50℃を突破したという。

2018年のJAFの記録によれば、8月1日〜31日までの1か月間に、子どもを車内に残したままのキー閉じ込み救援要請は全国で246件もあったという。その中でも、駆けつけたスタッフにより、緊



緊急性が高いと判断しドアガラスを割るなどしたケースもあった

急性性が高いという判断のもと、通常の解錠作業ではなく、ドアガラスを割るなどしたケースが8件あったということだ。子どもを置き去りにした経験のある768人に、車内に子どもを残した1回あたりの平均時間を尋ねると、全体の6割超は「5分未満」だったが、子どもの存在を「認識していた人」に比べて、「認識していなかった人」は放置時間が長く、15分以上と回答した人が約4割に達した。768人のうち28人の回答者は、めまいや顔のほてり、頭痛や吐き気といった体調の変化が子どもにあったとしている。

日本だけではない。米国でも幼児子どもが高温の車内に放置されて熱中症を起こし、死亡する事故は後を絶たないという。特に7月が最も多く、年間で平均37人の子どもの死亡が報告されているという。車内での熱中症で死亡した子どもの87%は3歳以下

であり1歳以下が55%を占めている。子どもは大人に比べ、体温が3〜5倍も速く上昇するのだ。さらに、熱中症は炎天下に窓を閉め切った車内だけでなく、日陰で窓を開けていても、そんなに気温が高くない条件下でも起きている。

幼稚園などの送迎バスに限らず、クルマの中にいる子どもの命は、そこに携わるオトナの責任であることを認識しなければならない。

チャイルドシートは義務化されたが

車内への子どもの置き去りだけではない、日本では2000年に6歳未満の子どもを車に乗せる際にチャイルドシートの使用を義務付ける道路交通法が施行されたが、2019年でやっと70・5%という使用状況なのだ。

ちなみに乗用車におけるシートベルトの設置義務がスタートしたのは1969年4月。この時点以降に生産された新車の運転席には必ずシートベルトが設置されるようになったが、この段階ではまだ着用の義務



安全のためにもチャイルドシートやジュニアシートの着用は必須である

はなかった。そして助手席のシートベルト設置が義務化されたのが1973年、後部座席のシートベルト設置が義務化されたのは1975年からだが、この時点では、どの席のシートベルトも運転中の着用義務はなかった。やっと着用義務がスタートしたのは1985年。高速道路や自動車専用道路における走行中に運転席・助手席でのシートベルト着用が義務付けられ、違反者への罰則も設けられた。1992年には一般道でも運転席・助手席にシ

トベルト着用が義務化し、やっと2008年に後部座席を含めた全座席でのシートベルト着用が義務化されたのだ。

道路交通法には、「自動車の運転者は、幼児用補助装置を使用しない幼児を乗車させて自動車運転してはならない。ただし、疾病のため幼児用補助装置を使用させることが療養上適当でない幼児を乗車させるとし、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない。(道路交通法第71条の3第3項より抜粋)」とある。具体的には6歳以上の子どもについてはチャイルドシートに座らせる義務はないが、クルマのシートベルトは身長140cm以上を対象に設計されていることから、それよりも身長の子も乗る際には、安全のためにもチャイルドシートやジュニアシートの着用は必須である。

警察庁とJAFの共同調査結果によれば、2020年のシートベルトの着用率は運転席・助手席は96%以上となっているが、後部座席になると一般道路で40・3%、高速道路等で75・8%となり、前部座席よりも

着用率が低くなっている。

チャイルドシートについても、日本における法制化は諸外国と比べるとかなり遅く、1970年代後半にはオーストラリアに、1980年代には米国に、1980〜1990年代前半に欧州で義務化されたことを考えると、2000年義務化は先進国の中ではもつとも遅い部類に入る。具体的には日本における1997〜1998年のチャイルドシートの利用率は10%以下であり、義務化となった2000年でもやっと40%程度である。

今でも、前方を走る乗用車の車内で、チャイルドシートどころかシートベルトさえしていない子どもが座席の上で飛び跳ねているような光景を目にするが、実は明らかな道交法違反であり、罰金は科せられないものの1点減点となる。

点数や罰金という観点からではなく、クルマという乗り物における子どもの安全を確保するという意味合いにおいて、置き去りも、チャイルドシートの装着もそこにいるオトナの責任であると思うのだからだろうか。