

*** 提 言 ***

4. 効果的な対策と、実情に合った柔軟な対応を・・・行政に望むこと p 29

- 1) 子供にはヘルメットの着用義務を
- 2) 母親(両親)教室、乳幼児健診への交通安全教育の導入を
- 3) 応急救護処置の講習会の開催を
- 4) 就学前まで同乗可能に
- 5) 複数の子供を乗せなくても済むようなサポート体制を
- 6) ママチャリの過積載を減らすために
 - 6-1) 買い物を助けるシステムづくりを
 - 6-2) 保育園の荷物対策を
- 7) 道路を整備し、駐輪場ではとめやすい場所の確保を

5. 安全優先の製品と情報提供を・・・メーカーと販売店に望むこと p 32

- 1) 補助イスの改良に関して望むこと
 - 1-1) 倒れることを前提とした補助イスの開発を
 - 1-2) 足載せは、強度を高め取り外せない構造に
 - 1-3) 後ろ乗せ用の補助イスにも選択肢を
 - 1-4) 本当に安全に役立つベルトを
 - 1-5) わかりやすい表示を
- 2) 補助イスをつけても安全で運転しやすい自転車の開発を
 - 2-1) 乗せ降ろし時の転倒には前輪ロック、幅広のスタンドは有効だが・・・
 - 2-2) 販売時に自転車との相性や取り付け等に関する情報を
 - 2-3) 後ろ乗せへの対応を
 - 2-4) 足を巻き込まない構造に
- 3) 使う身になったグッズ、対策を
 - 3-1) 使いやすい製品ときめ細かな対策を(ヘルメットを例にあげて)
 - 3-2) 危険なものは作らないで(風防)

6. 今からでもできること・・・ママチャリ仲間へ p 38

- 1) 今すぐにできること
- 2) 万一事故に遭ってしまったら
 - 2-1) 事故に遭ったときに、まずすべきことは
 - 2-2) 交通事故の場合
 - 2-3) 負傷したときの判断
 - 2-4) 事故後の報告について

7. ママチャリを温かく受け入れて・・・地域の方に望むこと p 42

- 1) 困っていたら手助けを
- 2) 危ないケースには注意を
- 3) 自動車の方、優しい運転をお願いします

8. 安全なママチャリをめざして・・・事故予防を個人から社会へ p 43

4. 効果的な対策と、実情に合った柔軟な対応を・・・行政に望むこと

1) 子供にはヘルメットの着用義務を

アンケート結果で示した通り、ママチャリ事故では頭部にケガをすることが多く、ケガも重い傾向にあります。同乗する子供のケガを少しでも軽くするために、ヘルメットの着用が有効であると考えます。

先進国では、すでに自転車に乗る際（大人を含む）にはヘルメットを着用することが義務付けられています。スポーツとして楽しむ欧米と、生活必需品としての日本のママチャリとでは事情は異なりますが、むしろ生活の一部である日本こそヘルメット着用の義務化が必要であると考えます。義務化しない限り、「安全のため」に日常の手間が増えるヘルメット着用は普及しないでしょう。同時に5.3) (p36)で述べるような、使いやすい製品の開発も必要です。

2) 母親(両親)教室、乳幼児健診への交通安全教育の導入を

皆さんが交通安全教育を最後に受けたのはいつですか？ 自動車を運転される方は、免許をとる時に受けたはずですが、自転車に関するルールという・・・おそらく小学校か中学校が最後ではないでしょうか。その時の記憶は「自転車は『軽車両』という車の仲間、2人乗りは禁止、道路の左側を通行する。」といった程度の方が多いでしょう。まして、子供を自転車に同乗させることに関するルールなど、誰も教えてはくれません。アンケートでも、2人の子供を乗せるのが違法であることを知らなかった人が59%もいました。

母親(両親)学級や乳幼児健診は、子供の成長、発達や栄養のことが中心です。

事故に関することは主に家庭内での事故防止に重きがおかれています。チャイルドシート着用が法制化され、家の外、特に移動中の事故にも関心が向けられ始めてはいます。しかし、自動車より身近な(免許もいらず誰でも乗れる)自転車は、安全のための対策が遅れています。

是非、母親(両親)学級や乳幼児健診に

- | | |
|--------------|---------------|
| ・ママチャリ事故の典型 | ・ママチャリに関するルール |
| ・ヘルメットの必要性 | ・安全運転のハウツー |
| ・ケガをしたときの対処法 | |

を含めた交通安全教育を取り入れて、子供の事故防止のための情報を伝えて欲しいと思います。私たちのグループでも今後6.(p38)で述べる内容を中心としたリーフレットを作り、保健所などへの働きかけを行うことを考えています。

自転車を運転する人は様々ですが、中高生を中心に安全意識が低いと言われます。乳幼児のころから保護者が安全に対して気を配っていれば、長い目で見て交通安全への意識も高まっていくのではないのでしょうか。まだ自分で自転車に乗れなくても、子供は親の運転を補助イスの上で感じ、学んでいくのです。

3) 応急救護処置の講習会の開催を

上記2)のような情報を伝える努力の他に、応急救護処置に関する講習会の普及が必要

です。乳児健診や保育所、幼稚園で、このような講習会が行われると、いざというときの対処の仕方に、大きな違いが出、子供の命を救えることもあるでしょう。現在も日赤や消防署などで講習会は開かれています。子供連れでは参加できないことが多く、参加をあきらめている親はたくさんいます。是非、講習会は**保育つき**で行って欲しいのです。小さな子供連れでは、集中して講義を受けられません。まず、保育中に講義、そのあと、子供をモデルに実習ができれば理想的です。

4) 就学前まで同乗可能に

道路交通法では、6歳未満の子供しか自転車へ同乗できません(表14)。しかし、実際には、幼稚園や保育園に通園する間は乗せていることが多いのです。年長児では、6歳になってしまいます。せめて「就学前までに」緩和できないでしょうか。実情に合った柔軟な対応を望みます。

5) 複数の子供を乗せなくても済むようなサポート体制を

自転車に子供を2人以上乗せることは、道路交通法違反です(一部都県では、1人を補助イスに2人目を背負うことが許されています。詳細は表14)。アンケートの結果、2人以上の子供を乗せているあるいは過去に乗せていた回答者は、全体の56%ありました。この中で**法律違反を知らずに複数の子供を乗せている場合が58%**ですので、上記2)で述べたような教育の場で基礎知識を広めることは重要でしょう。一方で道路交通法違反と知りつつ**2人以上の子供を仕方なく乗せている場合が複数乗せの37%**ありました。

これに対して「法律違反だからやめましょう」というのは簡単です。しかし、それだけで複数乗せが減るとは考えられません。例えば、上の子供を幼稚園に送り迎えする時に、幼い下の子を家においていけるでしょうか。通勤の忙しいさなか、2人の子供を別々に送り迎えすることができるでしょうか。アンケートの結果でも、事故の原因として「疲れていて支えきれなかった」というものがありました。アンケートの裏側に奮闘している母親(少数ですが父親)の姿が浮かびます。「やめましょう」という前に、**複数の子供を乗せなくても済むようなサポート体制を整えることが必要だ**と考えます。例えば、以下のようなものは効果が期待できます。

- ・バス送迎の充実：幼稚園のバス送迎を充実し、保育園にも導入する
- ・地域での子供預かりシステム：下記6)の横浜市の例など、少しの間気兼ねなく(できれば無料で)預けられるようなもの

アンケートでは**52%のママチャリは前後に補助イスをつけて子供を乗せていました**。年齢制限を設けた上で、**前後2人乗せを認める方向に緩和**できないでしょうか。現状では、2人の子供を乗せたために事故に遭っても相手に苦情をいえないことも心配です。

6) ママチャリの過積載を減らすために

6-1) 買い物を助けるシステムづくりを

買い物の時、ママチャリは過積載になりがちです。子供をのせたために荷物を載せる場

所が少なくなり、ハンドルに買い物袋を下げている例もよく見られます。また、子供と荷物をのせるために、ハンドルから手が離れることも起きやすくなり転倒の原因にもなります。子連れの買い物は、買い物中もいたずらや迷子、店からの飛び出しに気を遣い疲れるものです。危ないとはわかっていても、子供を乗せたまま止めて少しだけ店先で買い物を済ませたくになります。

一方、買い物の宅配サービスが進んでいます。店内の買い上げ品や電話注文品を、有料または無料（条件付）で宅配してくれるというもので、商店街、コンビニやスーパー、百貨店などの大型店が行っています（4月15日付朝日新聞の朝刊）。電子メールで注文し配達してもらうインターネット宅配もあります。過積載のママチャリを減らすために、是非このような**宅配サービスの充実**を望みます（できれば妊娠中や乳幼児がいる場合は無料で）。



『自転車とまちづくり』（渡辺千賀恵著、学芸出版社、99.3）の中では、「自転車は商店街活性化の担い手」であり、行政と商店街が協力して駐輪場を整備して商店街の売上を伸ばした例が挙げられています。一方、横浜市の働きかけで、今年6月30日から「横浜子育てサポートシステム」が市南部6区で始まります。これは、**市民どうしが就学前の子供を預かりあう、会員制の有料サポートシステム**です。例えば、「地元商店街で一定金額以上の買い物をすれば、子育てサポートの託児無料券がもらえる」など、**実際に利用しやすいような仕組み**ができれば、買い物中のママチャリの事故も減り地元商店街の売上も伸びるのではないのでしょうか。

6 - 2) 保育園の荷物対策を

保育園に通う時、自転車に乗せるのは子供だけではありません。特に週明けの月曜日と休み前の金・土曜日には、大量の荷物を載せなくてはなりません。園によって異なりますが、使用済みのオムツや布団まで持ち帰る（雨でも！）ところが多いようです。私の友人は、「子供2人に布団2組、それに着替えや汚れたオムツで金曜日の帰りは行商のような荷物になる」と嘆いていました。かさばる荷物は自転車の運転にとって危険な要素です。例えば、次の日に荷物だけ取りに来られるようにカギつきの外ロッカーを設ける、月金の荷物宅配など、過積載を避けられるサポートができるといいのですが、難しいのでしょうか。

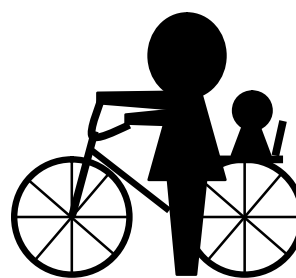
7) 道路を整備し、駐輪場ではとめやすい場所の確保を

自転車は車両の一部なので、自転車通行可の表示がある歩道以外は、車道を走ることになっています。でも実際には、車道を通ると自動車に接触しそうになり、歩道を走れば歩行者や電信柱、ごみなどをよけながら走らなければなりません。駐車車両もクセモノです。これは自転車に乗る人にとって共通の悩みで、ママチャリに限ったものではないでしょう。

しかしママチャリでは、一人乗りの場合に比べて、運転者や子供の足が外に出ているために狭い場所でぶつかりやすいこと、少しの段差や細かいハンドル操作でバランスが崩れやすいことから、道路環境が事故のきっかけになりやすいといえます。また、今回の調査で紹介（表 15）されていた、他国で使われているカート式子供乗せ（ベビーカーのようにシートがついた小さな荷車のようなもの）は安全そうですが、日本では歩道と車道の段差や道幅の狭さなどから利用は無理でしょう。自転車に優しく、走りやすい道は車椅子や、ベビーカーも使いやすいのです。**交通弱者を保護する道路整備を求めます。**

補助イス（特に前乗せ用）をつけた自転車は、2 段式の駐輪場には高さが合わず、やむを得ず他の場所におくことが多くあります。駐輪スペースが無いために、やむを得ず車両が通る危険な場所で子供を乗せ降ろししなくてはなりません。また、狭い駐輪場でとめた後に前乗せ用補助イスのとめ具が外れるケースもあります。駐車場の車椅子マークのように、駐輪場でもスペースを広めにとった「ママチャリマーク」のコーナーでも設けて、とめやすい環境を整えてもらいたいものです。

図 32：ママチャリマーク



5．安全優先の製品と情報提供を・・・メーカーと販売店に望むこと

1) 補助イスの改良に関して望むこと

1 - 1) 倒れることを前提とした補助イスの開発を

現在の補助イスは、輸入品を除いてほとんどが SG マーク付きの商品です。「自転車用幼児座席」の認定基準とその基準確認方法は、85(昭 60)年に通産大臣に承認されたものが適用されています。その基準作りの根拠となる調査は 77(昭 52)年度に行われました。その当時



SG マークは、構造・材質・使い方などからみて、生命または身体に対して危害をあたえるおそれのある製品について、安全な製品であることなどを決めた認定基準を製品安全協会が定め、その基準に適合していると認定された製品にのみ付けられています。

の問題は、足置き部の破損やガード不足が原因で、車輪へ子供の足が巻き込まれケガをすることでした。ですから、現在でも認定基準には、転倒に対する安全性の項目はありません。

しかし、アンケート結果からも見られるとおり、事故の多くは転倒によるものです。最近多く見られる前乗せ用補助イスのハイチェアタイプは、子供の座面が従来品より 10cm ほど高くなっています。運転中に膝がぶつかりにくくガニマタこぎにもなりにくいのですが、運転者の視界を狭くする上、重心が高くなり停車時に転倒しやすくなること、転倒し

たときに子供への衝撃が大きくなること、乗せ降ろしの際に高い位置まで勢いをつけて子供を持ち上げるために転倒につながりやすいことなどの問題があります。プラスチック製の補助イスは、転倒時に割れてしまうことがあります。

自転車は倒れるものであることを前提とし、**転倒を含めた補助イスのSG安全基準の早期見直しとメーカーによる安全優先の設計を望みます**。特に上半身がむき出しの現在の商品は、転倒の際に頭を中心にケガをする危険が大きくなります。輸入品に見られるような背もたれの高い補助イス（以下、**ハイバックタイプ**）で、頭部にクッションのついた補助イスが良いと思います。日本の場合には、二段式駐輪場を利用できるように、**ワンタッチで半分に折りたたむ**ような配慮も必要です。

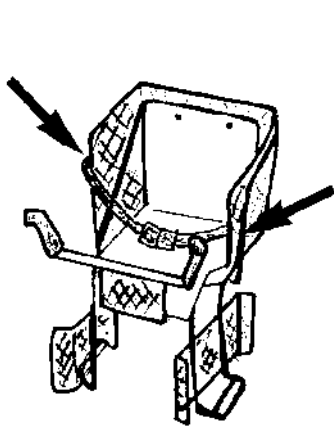
転倒したときの衝撃を知るために、自動車のチャイルドシートのように**ダミーによる実験**も必要でしょう（4月中旬にフジテレビと千葉工業大学工学部 武石洋征教授により転倒実験が行われました。ヘルメットの着用で側頭部に受ける衝撃が 25%軽減されました。詳細は4月24日放送フジテレビスーパーニュース）。

1 - 2) 足載せは、強度を高め取り外せない構造に

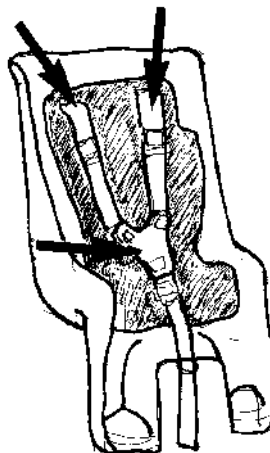
子供の足の車輪への巻き込み事故は、主に後ろ乗せ用でみられます。はじめから足載せを取り付けないケース、子供が大きくなり足載せ位置が高すぎるので（SGでは3～4歳児を基準に高さを決めていますが）はずしてしまったケース、荷台に補助イスなしで乗っているケースがあります。前2つのケースには、足載せが取り外せない一体型の構造（一部樹脂製の製品があります）や足載せ位置が調節できる構造（一部輸入製品があります）が、事故の予防に有効だと考えられます。この他に、足載せが座面との接続部分でちぎれてはくれたために事故にあったケースがありました。事故に至らなくても足載せの破損は起こっています。SGマークの基準では、後ろ乗せ用の補助イスの足載せは、40kgで1分間の加重に耐えられれば良いことになっています。しかし、後ろ乗せ用の足載せは、座って足をのせるだけでなく、子供が大きくなると自分で足をかけて登ります。メーカーには、実際の使用を考えて繰り返しの加重に耐えられるような、**疲労強度が高く足載せ位置の調節ができる製品**を作っていただきたいと思います。加えて現在販売している製品には、**足載せ部分を部品として別売り**して、破損時に対応できるよう望みます。

1 - 3) 後ろ乗せ用の補助イスにも選択肢を

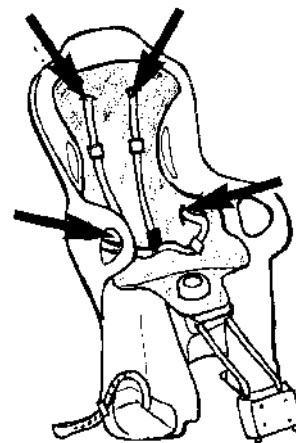
ハイチェアタイプや前カゴタイプのように、3歳位までの補助イスはいくつかタイプがあります。それに比べて後ろ乗せ用はほとんどワイヤー式のもので何年も変わっていません。一部、国産の足載せまでが一体型である樹脂製の製品（背もたれは低い）が販売されています。また、ハイバックタイプで4点式ベルトのついた輸入品はありますが、1万数千円と価格が高く、手に入りにくいようです（輸入品は国産の自転車に取り付けられない場合があるので購入前に確認が重要です）。同じハイバックでも日本では暑さ対策も重要です。駐輪場や狭い道路での問題はありますが、三輪車タイプなどもっと選択肢が欲しいところです。



2点式ベルト



3点式ベルト



4点式ベルト

1 - 4) 本当に安全に役立つベルトを

走行中は落下防止に役立つ補助イスのベルトも、転倒したときには助けるのを遅らせる原因にもなり得ます。背もたれが低いため、転倒時は子供の上半身が直接地面にぶつかります。アンケートの回答には、背もたれの低い国産の補助イスでは、倒れかけた時に抱き上げられないのでかえって危険との意見もありました。また、バックルが壊れたりベルトがちぎれたりするベルトの破損が多く見られました。アンケートの事故事例でもベルトの着用・非着用とケガの有無・程度に差は見られませんでした。

また、補助イスの取り扱い説明書や SG の認定基準には、「子供を眠らせないように」との注意書きがあります。しかし、絶対に寝かせないのは不可能ですし、むしろ振動で眠くなる方が自然です。現在多くある 2 点式のベルトは、体がぐらつくために眠った時には危険です。特に後ろ乗せ用の補助イスに乗った子供が眠ると、運転者から見えないためバランスを崩しやすいようです。首吊り事故が過去にあったために SG では 4 点式を原則認定しない(前カゴタイプは自転車の一部としての認定のため、これには該当しません。一部写真のような例があります。)とのことですが、眠る場合を考えると肩からとめる 3 点式・

4 点式のベルトの補助イスがほしいところです。その際には、転倒時に補助イスが子供を守れることが前提となります。

転倒したときに子供の体にベルトが食い込みバックルがはずせないことがあります。背中側(補助イスの外側)にもバックルをつけるなどの工夫が必要です。メーカーには、走行時だけでなく転倒時や子供が眠った場合も考えた本当の意味での安全ベルトを作りたいものです。十分な強度も必要です。同時に壊れた時のために付属品として別売りをお願いします。

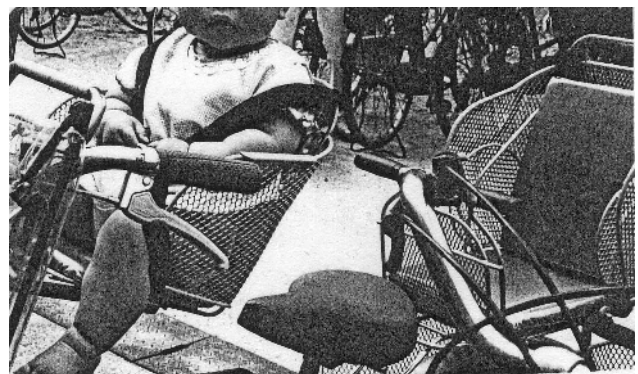


図 33 : 国内製 4 点式ベルトの例

1 - 5) わかりやすい表示を

アンケートの中で、補助イスについての情報を聞きました。その結果、メーカーはおろ

か、対象年齢すらわからない例が多くみられました。補助イスの取扱説明書は、紙 1 枚がまるでチラシのように商品についてきます。説明書であることがわかるようにし、保管の必要性を感じられる体裁にして欲しいと思います。更に**補助イス本体にもメーカーや商品名、対象年齢、問い合わせ先電話番号の表示が必要**と思われます（自転車本体にも同様の表示が必要）。また、「2～6歳未満」を2歳から6歳まで乗せられると解釈している場合があります。 「対象年齢2～5歳」など、誤解の生じないような表現を望みます。

2) 補助イスをつけても安全で運転しやすい自転車の開発を

2 - 1) 乗せ降ろし時の転倒には前輪ロック、幅広のスタンドは有効だが・・・

子供を乗せ降ろしする時の転倒を防ぐために、ハンドルを固定する前輪ロック機能は効果があります。メーカーによっては後から前輪ロックをつけることができますが、一般には知られていません。また、スタンドは幅の広いものに取替えができます。補助イスや自転車を販売する店舗は、新しい自転車の機能を勧めるだけでなく、**子供の安全のために必要な機能が後から取り付けられることを、積極的に消費者に知らせて欲しい**ものです。

子供乗せ専用車として開発された前カゴタイプは安全への配慮がうかがえます。しかし、前輪（ハンドル）をロックしても子供の体重がかかると前輪が回転してしまうとの指摘がありました。子供乗せ専用車として安全のために装備するのであれば、せめて表示以内の子供の体重を支えられる強度をもたせるべきではないでしょうか。

2 - 2) 販売時に自転車との相性や取り付け等に関する情報を

前乗せ用の補助イスを取り付けたことにより、サドルと補助イスの間隔が狭くなる場合があります。アンケートの結果にも、この間隔に運転者の足がはさまり転倒したケースがありました。また、フレームの太さによって固定具がとめられないこともあります（取り扱い説明書に記載があっても買うときに知らされていない）。前に乗せた子供がブレーキチューブをつかんでブレーキがかかってしまった例がありました。風防を止めるひもをブレーキチューブに渡った形で止めていることもあります。補助イスを取り付けた時に、ブレーキやカギに影響が出ないようにすることが必要だと思われます。風防を販売する際には、取り付けの注意などの情報も必要です。

補助イスは自転車と一体として使うものです。**ハンドルとサドルとの距離を広げる**など、補助イスをつけても運転しやすい自転車ができないものでしょうか。また自転車の中には、補助イスをつけるにはタイヤやフレーム、荷台の強度が不足していると思われるものもあります。後ろ乗せ用の補助イスでは、荷台を支える金属棒が折れ、転落寸前に親が支えたケースがありました。自転車・補助イ



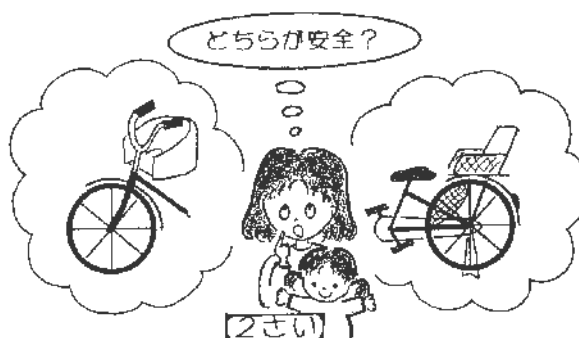
TSマークは、(財)日本交通管理技術協会が管理している自転車の安全整備の基準適合マークです。自転車安全整備店で点検を受けてつけてもらいます。賠償責任・傷害保険が整備の日から1年間有効です。

スの販売店は、自転車との相性や取り付けに関する情報を消費者に直接伝えて欲しいと思います。

また、アンケートではTSマークの認識率が低く(表10)なっていました。自転車には整備が必要であり、傷害保険のついた整備基準マークがあることをもっと消費者に知らせる必要があります。

2 - 3) 後ろ乗せへの対応を

子供が2 - 3歳の場合、前に乗せるか後ろに乗せるかは迷うところです。前カゴタイプの自転車も、前に乗せられなくなる4歳以降のことは考慮されていないように見受けられます。ダミー実験などで実際にどちらの方が安全性に優れているのかを知りたいところです。後ろに乗る期間のほうが長いこと、後ろに乗る子供の方が重いことを考えると、いっそ後ろに補助イスをつけた**後ろ乗せ専用車**があってもいいという意見がありました。三輪車タイプも1つの選択です。専用車でなくても、前輪が浮いてしまうのを防ぐような構造が必要でしょう。



2 - 4) 足を巻き込まない構造に

自転車に同乗した子供が足を車輪に巻き込まれる事故は、相変わらず起きています。事故のなかには補助イスを使用していないケースや、前乗せ用の補助イスでのケースもあります。事故の予防には上記1)のように補助イスを改良するとともに、ドレスガードを前輪にも取り付け(かばんの紐などが前輪に絡む事故も防止できます)、車輪の上半分を覆う大きさにする、車輪にカバー(ネットなど横風に影響を受けにくいもの)をつけて足を巻き込まない構造にするなど、自転車や部品を改良することも必要であると考えます。

3) 使う身になったグッズ、対策を

3 - 1) 使いやすい製品ときめ細かな対策を(ヘルメットを例にあげて)

手軽にできる安全対策にはヘルメットがあります。子供への着用の法制化が望まれますが現在の商品だけでは普及は難しいでしょう。そこで、実際に使う場合の問題点と、使いやすい製品のアイデアを出してみました。

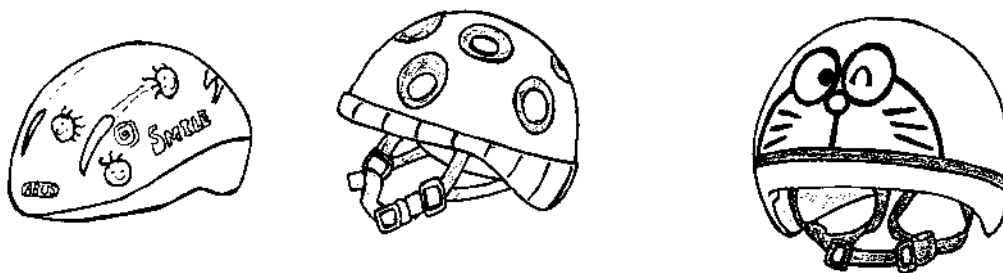
第1に、**荷物対策**です。子連れはただでさえ荷物が多く、ぐずれば子供も大きな荷物になります。安全のためとわかっていても、これ以上荷物が増えるのはたまりません。ヘルメットを普及させるには、行った先、例えば幼稚園や保育園に**専用置場**を設ける、駐輪場に安心して置いておける**カギやカバー**(盗難、汚れ、雨、太陽光線から守る)をヘルメットにつけるなどの対策が必要でしょう。駐輪時に折りたたんでヘルメットの収納庫にできる、ハイバックタイプの補助イスも実用的で良いと思います。

第2に、幼い子供でも**かぶせやすい製品**の開発です。今売られているヘルメットは硬い殻のなかに発砲スチロールが入っているものです。表3で示したとおり、保育園児の低年齢化が進んでいます。この頃は成長が早く、首の太さなど、体型も大きく変化します。現在のようにあご紐の長さが調節しにくいものは不便です。バックルは皮膚をはさんでしまうこともあるので、面ファスナーなどを利用した製品が必要です。子供は暑がり汗っかきなため、暑さ対策や手入れのしやすさへの配慮も大切でしょう。使う身になった、良い製品が数多く作られることを望みます。

現在の自転車用ヘルメットのSG基準は、乳幼児対象ではなく、中高生の通学用や大人と同じものです。自転車に同乗する乳幼児用、自分で運転する幼児用のヘルメットの基準が必要です。ダミー人形を使って、医学的、工学的に検討し、その結果は公開するべきです。

第3に、**安価で手に入れやすいこと**です。子供の成長は早く、頭もすぐに大きくなります。その子に合ったヘルメットでなければ安全対策にはなりません。それには簡単に買い替えるように安くてどこにでも売っていることが必要です。現在のように、4,000 - 8,000円もする上に、ごく一部の店舗にしかなくて、取り寄せに数週間もかかるのでは、買う気も失せてしまいます。

第4に、**良いイメージ作り**です。私は、今でも子供にヘルメットをかぶせるのに勇気がいられます。「自転車ごときにヘルメットなんて大げさな」という周囲の視線に対して、安全への思いが負けてしまいそうになる時もあります。自分で自転車を運転する子供たちも含めて、「自転車に乗るときにはヘルメットがあたりまえ」となるように、良いイメージ作りが必要です。人気タレントによるコマーシャルをしたり、ファッション性のある製品を販売するなど、親も子も「ヘルメットはカッコイイ」と思えるようになって欲しいものです。



3 - 2) 危険なものは作らないで (風防)

カラーの風防や絵が大きくついている風防は、運転者の視界をさえぎり危険です。親は子供が好きなイラストがついているカラフルな風防を選ぶことが多くあります。実際につけてみて、初めてその危険に気がつくますが、我慢して乗っていることがほとんどです。**メーカーには危険なものを作らないようお願いします。**

6. 今からでもできること・・・ママチャリ仲間へ

これから、自転車も補助イスも、より安全なものに変わるかもしれませんが、いま子供を乗せている私たちには間に合いません。また、自転車や補助イス、道路環境がいくら改善されても、運転する人の注意は欠かせません。そこで、少しでもケガをしなくてすむ方法を考えてみました。

1) 今すぐにできること

<自転車>

* サドルを、座って両足がしっかりつける高さに調整する

- ・ 前輪ロックをつけ幅広のスタンドに交換する
- ・ 自転車は整備し、雨ざらしにしない

<補助イス>

* 補助イスの止め具を毎回確認する（前乗せ用）

* 補助イスの足載せははずさない（後ろ乗せ用）

- ・ 補助イスの重量オーバーはしない（前・後）
- ・ 顔をぶつけないように、補助イスのハンドルにクッションをつける（特に前）
- ・ 風よけフードはつけない方が安全。どうしてもつけるなら、視界をさえぎらないものを使う（無色で、柄は無いか下のほうに少し）

<子供>

* ヘルメット、靴（ひもはしっかりとめる）を着用させる

- ・ 足載せに足をおき体を揺らさないように、子供に言い聞かせる

<運転する人>

- ・ 運転しやすい服装で
スカートよりパンツ。ヒールの細いくつ、ひもぐつを避ける

<子供の乗せ降ろし・運転中>

- ・ 平らな場所で進行方向にハンドルを向けてから
- ・ スタンドや前輪は必ずロックして
- * **子供は最後に乗せ、最初におろす**
- * **子供が乗ったらハンドルから手を離さない**
- ・ またいで走りだし、両足をついてとまる
- ・ 子供が寝たら降りて押す
- ・ 歩道と道路の段差や踏み切りなどでは、降りて押す
- ・ 交通ルールを守り、交差点ではいったん停止
- ・ 雨の日は乗らない。どうしても乗る場合には、視界・運転の妨げにならない帽子とレインコートを使用し、傘は使わない。強風の日も避ける
- ・ 取扱説明書とレシートを保管しておく。お下がりも取説とともに



<今からえらぶなら>

子供の年齢、使用頻度、使用目的、地形等を考慮して

- ・ 自転車には、前輪ロックと幅広のスタンドがついたものを選ぶ
- ・ 表示身長は目安のみ。実際にまたいで両足が地面につくか確認する
- ・ 子供が2歳以下で使用頻度が高ければ、前カゴタイプも試してみる
- ・ できれば購入前に自転車につけさせてもらい、子供を乗せてみる
ぐらつきはないか、視界はさえぎられないか、輸入品では取り付けができるかどうか、子供の大きさに合っているか、ベルトの長さは充分か・付けはしはしやすいか、部品の取り寄せはできるか 等

2) 万一事故に遭ってしまったら

どんなに運転者が気をつけても、事故が起こることはあります。そんな緊急の場合は、子どもの状態ばかり気になり、何をすればいいのかがわからなくなってしまうでしょう。大きな事故の時、まず救急車を呼ぶまでは考えついても、交通事故の場合の警察への通報はどうか。その自転車や付属品が事故の原因と思われるときにも、どこに知らせればいいのかなどよく知られていないこともあります。もしもの時にどうするかということも自転車運転者に周知する必要があります。

2 - 1) 事故に遭ったときに、まずすべきことは

もしもの時の為に、以下のことを頭に入れておき、適切な対処をしましょう。

道路の安全な場所に避難する。

道路上で起きた場合、次々と来る車から、二次的 사고を避けなければなりません。まず、安全な場所に避難しましょう。ただし、静かに移動します。ぐらぐらとゆすったりしない様にしましょう。

ケガの状態を判断する。

ケガがひどい場合、頭を強く打った場合（以下に説明）など

すぐ救急車を呼びましょう。子供から離れられない場合は、大きな声で周りの人に協力を頼みましょう。

2 - 2) 交通事故の場合

速やかに警察に連絡。しかし、とっさのことで救急車しか呼べなくても、警察への連絡の必要性があれば、救急隊員から連絡してもらえます。

軽いけがでも、必ず警察官に届け、外傷がなくても頭部などに強い衝撃を受けたときは、医師の診断を受けましょう。後になって、後遺症が起きて困ることがあります。

<事故の加害者になってしまったら>

負傷者がいる場合は、医師、救急車が到着するまでの間、被害者への応急救護処置、救出をします。また、警察官への報告が必要です

* 交通事故とは、車両等の交通による人の死傷または物の損壊をいいます。

* 道路交通法上の自転車の扱い：自転車は道路交通法で「車両」に含まれます。通行方法は自動車と同じです。自動車の運転と同様に交通ルールを守り、正しく通行しなければなりません。ただし、自転車を押して歩いている人は、歩行者と同じ交通規則となります。

2 - 3) 負傷したときの判断

今回のアンケートでわかるように、ママチャリが起こす事故で、一番多いのが転倒です。特に子どもは頭が重いので頭から落ちて頭を打ってしまい、その場合は生命の危険も考えられます。その割に、医学的に見て確実な情報は知られていないのが現実です。「頭を打っても泣けば大丈夫だろう」「吐いたら大変」など断片的に聞くことがあっても、本当に知りたい正しい情報はあまり伝わっていないのです。

頭を打った場合の的確な判断が出来るよう、以下のような知識を身に付けることが大切です。

【緑園こどもクリニック山中龍宏先生が病院で出されているパンフレットから】

頭を打ったら

先生はこんなところに注意して診察します

吐いていないか。

意識はしっかりしているか。

手足の動きに異常がないか。

右と左の瞳孔の大きさに差がないか。

打ったところの骨に異常がないか。

特に問題がなかったお子さんは、いったん帰ってもらって自宅でひきつづき様子を観察していただきます。

帰ったあとから症状が出てくることがあるので、要注意！脳の中で少しずつ出血している場合は、症状が出るまでに時間がかかるからです。

自宅で注意すること

打った日は入浴しないほうがよいでしょう。できれば2～3日は安静にしてください。

こんなときはすぐ病院へ

- ・ すぐに顔色が悪くなり、吐き気がつよくなる。
- ・ 意識がおかしくなり、起こそうとしても起きない。
- ・ 手足の動きがおかしい（動かない、ピクピクけいれんする）。

ごくまれですが、意識がないのを、眠っているのと間違える場合があります。寝返りりしたり、ちょっとつついてみて反応があれば心配ないでしょう。

頭を打ってから1週間は油断ができません。

< 負傷してしまった時のために >

私たち保護者は、医師や看護婦でない限り、応急手当についてほとんど知識がありません。そのため、いざという時どうすればいいのかを学んでおく必要があります。しかし現状では、なかなか正しい知識を得ることができません。それには応急救護処置の講習会を開催したり、簡単な応急手当を母子手帳に載せる、保健所や病院にリーフレットを用意し、いつでも保護者が情報収集できる体制作りなどが必要です。それによって、その場で慌てず的確な対応ができ、子供の命や身体を守ることができます。

< 保育つき応急救護処置の講習会の開催を求めましょう >

応急救護処置の講習会の希望は強いと思われます。是非、そのことに声をあげていきましょう。もし地域で講習会が開かれるようなときは、保育付きでなくても問い合わせをして、保育があればぜひ参加したかったと多くの方が伝えることが有効です。また、乳幼児健診の場や、保育園や幼稚園、地域の交通安全集会があれば、次回はこんなこともして欲しいと私たちの思いを訴えて行きましょう。

2 - 4) 事故後の報告について

事故が起こった原因が、製品（自転車、付属品、ヘルメットなど）にあると考えられる場合、また事故が起こる可能性があると思われる時も、以下の機関に連絡しましょう。

これらの報告は第二の被害者をなくすための大切な情報となるのです。

表 13：相談機関

国民生活センター 03-3446-0999	国民生活に関する情報の提供や調査研究を行う特殊法人。消費者苦情の処理、「危害情報システム」(協力病院や消費生活センターから危害情報の収集)全国の消費生活センターとコンピュータで結んだ消費者苦情の収集分析、苦情品や商品情報提供のための商品テスト、などを行っている。
消費生活センター 電話番号は各地で確認してください。	都道府県、市町村などに設置。消費生活に関する苦情相談の受付解決、商品に関する比較テスト、苦情の処理テスト等を行っている。
製品安全協会 東京 03-3517-5411 大阪 06-6941-6422	SG マークつき商品の欠陥が原因で人身被害が生じたと認められる場合、事故原因、被害の程度などに応じて賠償措置を実施。
消費生活用製品 PLセンター 0120-115457	製造物責任法（製品の欠陥によって、身体に被害をもたらしたり、財産に拡大損害を被った場合、賠償責任を負う）による被害の救済を行う。民間による紛争処理機関。
(財)日本交通管理 技術協会 03-3260-3261	自転車安全整備店において点検整備済みの自転車にTS マーク(交通安全マーク)を貼付。このマークがついている自転車は、点検日から一年間賠償責任・傷害保険付。



7. ママチャリを温かく受け入れて・・・地域の方に望むこと

1) 困っていたら手助けを

ママチャリは、自転車だけでなく子供と荷物の重さが加わります。普通の自転車は 16～19kg 程度が多いのですが、補助イスをつけた場合や前カゴタイプは 19～22kg になります(電動機付きでは 31 kg 程度)。これに子供の重さが 10～20 kg (時には 2 人分) 加わりますから 5 kg の荷物を載せると自転車は (運転者を除いて) 30～50 kg の重さになります。バランスが保てている時にはいいのですが、(特に体と反対側に) 倒れかけると、支えるのはかなりの力を必要とします。しかも子供・荷物の重心が上にあるので角度が浅くても支えきれなくなる場合があります。

もし、倒れそうになって困っているママチャリを見かけたら、手を貸してくだらないでしょうか。アンケートの中にも周りの方に助けていただいて大事に至らなかったケースがある一方で、商店街で多くの方がいたにもかかわらず手助けが得られずに転倒したケースがありました。今そこで困っている子連れに、優しい一声や手助けを是非お願いいたします。

2) 危ないケースには注意を

街にはいかにも危険なケースも見られます。

- ・ 止めた自転車の補助イスに子供をおいたまま、店で買い物をしている
- ・ ドレスガードもない自転車の荷台に子供を直接乗せている
- ・ サドルとハンドル間のフレームに子供を立たせて走る
- ・ 子供を荷台に立たせて肩をつかませて走る
- ・ 赤ちゃんを抱っこして補助イスに子供を 2 人乗せて走る
- ・ 1 本スタンドの自転車に補助イスをつけて子供を乗せている
- ・ 後ろ乗せ用補助イスに、後ろ向きに子供を乗せている

など、危ないケースには、子供を事故から守るために注意をすることが必要です。見かけたらやめるよう声をかけましょう。

3) 自動車の方、優しい運転をお願いします

私も自動車を運転するので、自転車が危なっかしい存在だということを感じています。一方で子供を乗せて自転車に乗っていると、子供の重みや動きでふらついたり運転しにくいことも経験しています。

アンケートでは多くの場合、ママチャリを運転するのは母親でした。車を運転するのはどちらかというと男性が多くなります。実際に子供を乗せて自転車を運転してみないと、なかなか相手の立場がわからないものですが、是非、やさしい運転をお願いします。



8. 安全なママチャリをめざして・・・事故予防を個人から社会へ

子供を乗せ、周りの風景のことを話しながら風を切って走る・・・。私は子供と自転車で走るのが好きです。でも同時に危険な思いもしています。もっと安全に走る方法はないものか・・・、生活の中で生まれた疑問をテーマにし、資料集めやアンケート調査を行いました。アンケートの集計を通して感じたのは、「自転車」は実に広範な分野にまたがる奥の深いテーマだということです。道路環境、駐輪場、法規を含めた交通安全教育、自転車や補助イスの設計や安全基準。ママチャリの場合には、これに子育て支援が加わります。実際に事故を減らしていくには、**事故予防を親だけの責任ではなく社会の任務**ととらえ、予算をつけたうえで、地道に長期的に多方面からの事故予防対策が必要でしょう。

今後、安全なママチャリを目指して、私たち子育てグッズ研究会 自転車研究グループでも、できることから活動を行っていく予定です。具体的には、ママチャリ仲間を対象としたリーフレットを作り事故への注意喚起や安全運転のノウハウなどの情報を広めたり、アンケート結果をもとにメーカーへ要望を行うことを考えています。

ママチャリの問題は幼い子を持つ親だけの問題ではありません。少子化が進む中、社会全体がママチャリを温かく受け入れて、少しでも事故が減るようサポートして下さるようお願いしています。

最後になりましたが、快くアンケートにご協力くださった回答者の方々、情報を提供してくださった方々に厚く御礼申し上げます。また、アンケートの集計には、文部省統計数理研究所の土屋隆裕博士にご指導をいただきました。子供がケガをした場合の対処法や子供の事故予防全般に関しては、子供の安全ネットワークジャパンの山中龍宏医師（緑園こどもクリニック）のご指導を得ました。そして、日々協力と励ましをもらった子育てグッズ研究会のメンバーと家族に感謝します。

<主な参考文献>

- ・ 総務庁統計局編『日本の統計 1999年版』99年3月
- ・ 国民生活センター相談・危害情報部『自転車事故解析委員会報告書』95年3月
- ・ (財)自転車産業振興協会『自転車統計要覧 第33版』99年6月
- ・ 製品安全協会「SGマークの貼付実績」
- ・ 製品安全協会「自転車用幼児座席の認定基準及び基準確認方法」85年1月
- ・ 製品安全協会「自転車用ヘルメットの認定基準及び基準確認方法」83年3月、97年9月
- ・ (財)交通事故総合分析センター『交通統計』93年～98年
- ・ 山中龍宏著『子供の誤飲・事故（やけど・転落など）を防ぐ本』三省堂99年4月
- ・ 渡辺千賀恵著『自転車とまちづくり』学芸出版社 99年3月

<子育てグッズ研究会のご紹介>

1. 発足 : 1994年10月
2. 会員数 : 31名(2000年6月現在)
3. 発足の動機 : 通産大臣認定の消費生活アドバイザーの資格を持ちながら子育て中で就労が難しい母親が集まり、資格を活かした活動ができないかと考えたことが発足の動機。
4. 会の趣旨及び特徴 :
母親として実際に子育てに関連する商品・サービスを利用した体験を元に アドバイザーの目で調査、研究し、消費者に情報提供及びアドバイスをしていくと共に、行政、企業に提言を行っていく。メンバー全員が消費生活アドバイザー、あるいは消費生活専門相談員、消費生活コンサルタントの資格を有する。
5. 現在までのおもな活動 :
 - ・1997年より母親の会員制クラブ「マザーズクラブ」の会報に子育てグッズレポートを掲載中。同クラブのホームページ上にもレポートやエッセイを掲載中。
アドレス <http://www.mothers-club.co.jp/>
 - ・1997年度商品研究大賞奨励賞受賞
テーマ「アレルギー子も食べられるベビーフードはありませんか？」
 - ・1998年1月より1年間、聖教新聞に「子育て応援メール」というエッセイを掲載。
 - ・1998年4月に小冊子「ちいさい目大きい手」Vol.1を発行。2000部弱販売。
 - ・1998年5月通産省主催「消費生活関連実務者懇談会」において活動報告。
 - ・1999年10月「これがオススメ！赤ちゃんグッズをえらぶ本」を発刊。
 - ・2000年3月小冊子「ちいさい目大きい手」Vol.2を発行。

安全なママチャリをめざして
アンケート調査からの報告

イラスト 稲熊 裕子

発行 子育てグッズ研究会 自転車研究グループ

藪田 朋子

飯倉 和代

<http://www012.upp.so-net.ne.jp/kosodateken/>

e-mail : kosodate@pg8.so-net.ne.jp

発行年月 2000年6月