

保育園通園児の保護者へのチャイルドシート(CRS)に関する意識調査

*1 長村敏生 おさむらとしお

*2 澤田 淳 さわだ ただし

*3 村山 彰 むらやま あきら

*1 清沢伸幸 きよさわのぶゆき

*2 能勢 修 のせ おさむ

*4 棕田知雄 むくだ ともお

はじめに

不慮の事故はわが国の小児の死亡原因の第1位であり、事故死亡の中では交通事故が最多死因となっている。2005年の厚生労働省人口動態統計¹⁾によれば、15歳未満の小児の事故による死亡総数に占める交通事故死の割合は33.2%(262名)に達している。さらに、6歳未満の小児の自動車同乗中の事故による死傷者数は1996〜2004年の9年間で67.5%増加している²⁾。

チャイルドシート(child restraint system: CRS)使用により

交通事故の致死率は5分の1以下となる²⁾ことから、乳幼児の被害を最小限に食い止めるために、2000年4月1日より6歳未満の乳幼児を乗車させる場合にはCRSの使用が道路交通法で義務化された。しかし、CRSの使用率は2001年の71.8%をピークに以後急速に低下し、2007年には46.9%と法制化後最低値を記録した³⁾。一方、車社会の先進国といわれるドイツやスウェーデンではCRSの使用率は100%近いとされている²⁾。

わが国では法制化後7年以上を経過してもCRS使用が一向に普

及しない原因について検討するため、今回、筆者らは保育園通園児の保護者にCRSに関する意識調査を実施したので報告する。

対象と方法

2000年11月8日〜24日の期間に、園長が京都市保育園連盟安全対策委員を委嘱されている20保育園に児童を通園させている保護者2090名に対して、無記名によるアンケート調査を依頼した。調査に協力が得られた保護者は806名(回収率38.6%)であった。回答者の属性は子どもの人数が1人の保護者が279名(34.6%)、

2人が384名(47.6%)、3人以上は143名(17.7%)であった。自家用車所有の有無については、所有している保護者が718名(89.1%)、所有していないが87名(10.8%)、無回答が1名(0.1%)であった。

なお、統計学的検定については χ^2 検定を用い、危険率5%未満($P < 0.05$)を有意とした。

結果

子どもにCRSを使用する機会がある保護者(全回答者806名のうち「自家用車を所有している」が、子どもは乗せない)のでCRSは不要である」8名、「自家用車を所有していない」87名、CRSの使用状況について無回答の1例を除いた710名)を対象に使用状況を質問した結果(表1の上)、「常に使用する」が460名(64.8%)、「時々使用する」が156名(22.0%)、「ほとんど使用しない」が76名(10.7%)、「自家用車を所有しているが、CRSを持っていない」が18名(2.5%)であった。



表1 子どもの人数とチャイルドシート (CRS) の使用状況および不使用の理由との関係 (単位: %)

		子どもの人数			
		1人	2人	3人以上	計
使用状況	計	(233人) 100.0	(356人) 100.0	(121人) 100.0	(710人) 100.0
	常に使用する	68.2	64.9	57.9	64.8
	時々使用する	24.0	18.5	28.1	22.0
	ほとんど使用しない	7.3	13.2	9.9	10.7
	CRSを持っていない	0.4	3.4	4.1	2.5
χ^2 検定		$p < 0.01$			
使用しない理由 (重複回答あり)	計	(57人) 100.0	(100人) 100.0	(46人) 100.0	(205人) 100.0
	子どもが嫌がる	61.4	53.0	23.9	48.3
	使用が面倒である	15.8	19.0	10.9	16.1
	車内が狭くなる	0.0	13.0	28.3	12.7
	近くまでの乗車だから	15.8	8.0	15.2	11.7
	CRSが高価である	1.8	4.0	17.4	6.3
	装着が難しい	1.8	3.0	4.3	2.9
	子どもが車酔い	3.5	0.0	0.0	1.0
	χ^2 検定		$p < 0.01$		

上記710名のうち「常に使用する」と回答した460名を除く250名に、使用しない理由(重複回答可)を質問したところ(表

1の下)、回答者は173名であった。このうち、使用しない理由として「子どもが嫌がる」を挙げた者が48・3%と最も多く、以下、

「使用が面倒である」16・1%、「車内が狭くなる」12・7%、「近くまでの乗車だから」11・7%、「CRSが高価である」6・3%の順であった。

前記710名に関して子どもの人数と使用状況との間には有意差($P < 0.05$)がみられ、子どもの数が1人または2人に比べて3人以上いる保護者では「常に使用する」者の割合が少なかった。さらに、子どもの人数と使用しない理由との間にも有意差($P < 0.01$)を認め、3人以上の保護者では「子どもが嫌がる」「面倒である」の割合が減少し、「狭くなる」「高価である」の割合が増加していた。

また、4項目にわたるCRSの必要性に関する知識の有無と使用状況の間には、いずれの項目に關しても有意差はみられなかった。このうち、「交通事故は小児の事故死因の第1位で、年間死亡数は250人以上」は21・2%、「時速50kmでの衝突はマンション5階(高さ10m)からの転落と同程度の衝撃がある」は30・6%、「自動車同乗中の幼児の事故の60%以上はちよつとそこまでの外出が占める」は16・2%、「自動車同乗中の幼児の事故の50%以上は時速40km以下で発生している」は6・7%が「知っている」と回答するに留まった。

考 察

次に、自家用車を持たない保護者はCRSの法制化(使用義務化)を知らない者が有意に多かったが、全体では97・3%が「知っている」と回答した(表2)。これに対して、CRSの有効性(CRSには致死率を5分の1以下にする効果がある)に関する知識の有無と使用状況の間には有意差がなく、70・4%の保護者が「知っている」と回答した。

警察庁と日本自動車連盟(JAF)の合同全国調査では、CRSの使用率は現在4年連続で50%以下であるのに対して、今回の調査でCRS使用機会を有する保護者の中で「常に使用する」と回答した者が64・8%いたという結果は、もともとCRSへの知識や関心が高い人がアンケートにも積極的に



表2 CRSの法制化、有用性、必要性に関する知識の有無とCRSの使用状況との関係

(表中の数値は「知っている」者の回答率)(単位：%)

	法制化	有用性	必要性			
	CRS使用の義務化(2000年4月より)	CRSによる死亡事故減少効果	交通事故は小児の事故死因の第1位で、年間死亡数は250人以上	時速50kmでの衝突はマンション5階から転落したと同じ衝撃	同乗中の事故の60%以上はちょっとそこまでの外出が占める	同乗中の事故の50%以上は時速40km以下で発生している
「知っている」と回答した者	(783人/805人) 97.3	(566人/804人) 70.4	(170人/803人) 21.2	(246人/803人) 30.6	(130人/804人) 16.2	(54人/805人) 6.7
常に使用	98.0	73.4	21.2	34.0	17.2	7.4
時々使用	98.7	71.8	20.5	25.0	14.7	6.4
ほとんど使用しない	97.4	61.8	22.7	28.0	14.5	5.3
CRSを持っていない	94.4	55.6	22.2	33.3	5.6	5.6
子どもを乗せない	100.0	75.0	25.0	25.0	12.5	12.5
車を持っていない	90.8	62.1	20.7	25.3	17.2	4.6
χ^2 検定	$p < 0.01$	N.S	N.S	N.S	N.S	N.S

回答したことを反映している可能性も否定できない。

ただ、CRSの法制化(97・3%)や有用性(70・4%)に対する知識は高かったにもかかわらず、CRSの必要性を問う4項目の質問に対して「知っている」と答えた者は6・7、30・6%といずれも少なかった。

これらの結果は、保護者にとつてCRSの正しい知識を持つことと、CRS使用を実践することは別の問題であることを示すものであり、法で義務化された「6歳未満の乳幼児を自動車に同乗させる場合には常にCRSを使用するべきで、子どもが嫌がるなら自動車に乗るべきではない」⁴⁾ ことに對する保護者の認識が希薄であることを裏付けるものであろう。

したがって、今後わが国においてCRSをさらに普及させていくためには、「ちょっとそこまでや、面倒くさいという一瞬の気のゆるみが子どもの死に直結する」という危険性も含めて、CRSの必要性を十分に指導するように交通安全教育プログラムを改善す

る必要があると思われた。さらに、CRS使用前講習の義務化も検討すべきと考えられた。JAFの分析⁵⁾でも、シートベルト着用率の維持にはキャンペーンの継続的、効果的な推進が必要であることが強調されている。

子どもが3人以上になるとCRSを「常に使用」する保護者が減少し、不利用の理由として「子どもが嫌がる」「面倒である」の割合が減少し、「車内が狭くなる」「高価である」の割合が増加していた。この理由は、子どもの数が増えるに単に有用性や必要性に関する意識の問題だけではなく、車のサイズやCRS購入費用といったハード面の問題がCRS使用率低下の一因になっていることを示唆し、この点での行政支援(補助金、無償給付制度)が必要と考えられた。

また、全体で半数以上の保護者が「子どもが嫌がる」を使用しない理由に挙げていたが、できるだけ早い時期からCRSに座らせるくせをつけて子どもを慣れさせるのが最も有効な方法であることは諸家の報告^{6) 8)}の通りである。



□□文献□□

- 1) 国民衛生の動向, 厚生統計協会, 東京, 2007, p53. 2) チャイルドシート新完璧マニュアル, 日本交通安全教育普及協会, 2006. 3) 警察庁/日本自動車連盟: チャイルドシート使用状況全国調査 (2007), 2007. 4) 長村敏生, 他: 日本医事新報 No 4294: 81, 2006. 5) (社)日本自動車連盟 (JAF) 公益事業部: 交通科学 35: 31, 2004. 6) 白川公子, 他: 安田生命社会事業団研究助成論文集 36: 39, 2001. 7) 服部益治: 小児科 46: 1497, 2005. 8) デイビッド中林: 小児内科 39: 1099, 2007. 9) 警察庁/日本自動車連盟: シートベルト着用状況全国調査 (2007), 2007. 10) M. H. ウィルソン (今井博之訳): 死ななくてもよい子どもたち, メディカ出版, 大阪, 1998, p34. 11) 新田文輝: 交通科学 35: 27, 2004.

ただし、乳幼児がCRS使用と車内で退屈する時間の限界は30分程度とされている⁶⁾。

わが国ではCRS使用率の低さ(2007年で46・9%)と対照的に、2007年の一般道路における運転者のシートベルト着用率は95・0%と高率である⁹⁾。保護者はシートベルトの着用を実践しているのに、同乗する子どもには「嫌がる」「面倒である」「近くだから」などといった理由で使用しないのであれば、保護者としての義務と責任を果たしておらず、育児放棄(ネグレクト)に値する¹⁰⁾と指摘されても反論できない。CRS

使用率(95%)がシートベルト着用率(80%)を上回るというアメリカの調査(2002年)結果¹¹⁾に接すると、わが国とアメリカの子どもへの事故問題に対する社会全体の意識との差を痛感せざるをえない。

稿を終えるにあたり、今回の調査に際して多大なるご協力をいただきました京都市保育園連盟に深謝申し上げます。

(1) 京都第二赤十字病院小児科、
*2 京都市子ども保健医療相談・
事故防止センター、*3 食品医薬品開発、*4 京都市保育園連盟)