

車椅子使用者を自動車で送迎中の事故に係る事故等原因調査について (経過報告)

令和 8 年 7 月 29 日
消費者安全調査委員会

消費者安全調査委員会（以下「調査委員会」という。）が事故等原因調査を行っている「車椅子使用者を自動車で送迎中の事故」（以下「本件事故」という。）について、調査を開始した日（2025年 7 月 29 日）から 1 年以内に事故等原因調査を完了することが困難であると見込まれる状況にあるため、消費者安全法（平成 21 年法律第 50 号）第 31 条第 3 項の規定に基づき、事故等原因調査の経過等について報告¹する。

なお、調査委員会による調査は事故の責任を問うために行うものではない。

1 調査の目的等

車椅子に座っている消費者（以下「車椅子使用者」という。）を車椅子に座ったまま自動車で送迎するサービスが、介護サービス事業者等において広く行われている。

近年も事故が発生していること、消費者が自らの行為によって事故を回避することが困難な場合があると考えられること、高齢者等配慮が必要な者が主として被害を受けることなどから調査を行うこととした。申出²を受けて調査を開始したものではないが、調査開始後、申出を 1 件受けた。

事故の発生状況等から、介護サービスにおける送迎、特にデイサービスにおける送迎を中心として、衝突時だけでなく、（急）発進、（急）ブレーキ、右左折時等を含めた事故を対象とし、主に、車椅子の固定及びシートベルトの装着による事故の防止及び被害の軽減について検討している。

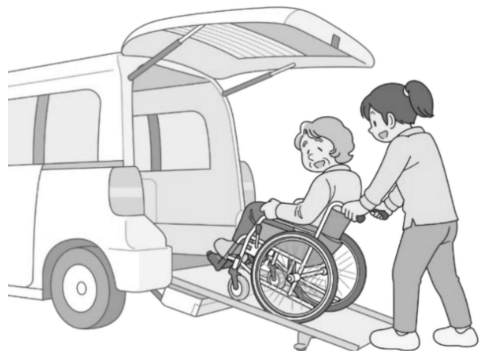


図 1 消費者が車椅子を使用したまま自動車に乗車しているイメージ



図 2 衝撃が加わる自動車内イメージ

¹ 本経過報告の調査内容は、現時点の調査結果に基づくものであり確定したものではない。

² 消費者安全法第 28 条第 1 項に基づく申出

2 前提となる製品及びサービス等

(1) 車いす移動車

車椅子使用者を輸送するための特種な乗車設備を有する自動車として「車いすに着座した状態で乗降でき、かつ、車椅子を固定することにより、専ら車いす利用者の移動の用に供する自動車」である「車いす移動車」がある。「車いす移動車」は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）における取扱いとして「車室には、車いすを確実に車体に固定することができる装置を有すること」、「安全を確保するため、車いす利用者が装着することができる座席ベルト等の安全装備を有すること」等が構造上の要件として求められている³。

(2) 自動車内での使用を想定した車椅子とそれ以外の車椅子

車椅子には、自動車内での座席として使用されるよう設計された車椅子と、そのような設計がされていない車椅子が存在する。日本では、後述する車椅子簡易固定システムガイドライン⁴に準拠した商品⁵が販売されている（添付資料 1 参照）。

(3) 介護輸送について

介護保険法（平成 9 年法律第 123 号）に基づく移動支援等の運送として、訪問介護事業者等が要介護者を輸送する場合、通所介護（デイサービス）、通所リハビリテーション等の利用者の送迎のために、当該事業所の運営者等が運送を行う場合などがあり、厚生労働省により法的な取扱いが示されている⁶。

(4) 車椅子の固定及びシートベルトの装着について

通常、車椅子を搭載可能な設計になっている自動車では、自動車の取扱説明書などにおいて、車椅子の固定方法及び車椅子使用者のシートベルト装着方法について説明されている。車椅子の固定については、車椅子のフレーム接合部の 4 点にフックをかける説明などがされており、シートベルトの装着については、車椅子のアームレストの下、スポークの間を通し、腰部ベルトを必ず腰骨のできるだけ低い位置に密着させる説明などがされている（添付資料 2 参照）⁷。

³ https://www.mlit.go.jp/jidosha/kensatoroku/kensa/kns07_1.htm

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/kensatoroku/kensa/PDF/kubun-3-2.pdf>

⁴ 車両内で車椅子を固定するためのアンカーバーを車椅子に設定し、アンカーバーを車両側の固定装置で自動固定する「車椅子簡易固定システム」について、JIS 等の公的規格化までの期間、開発、早期の社会普及を目指すため、車椅子簡易固定標準化コンソーシアムが制定したガイドライン

⁵ <https://jwva.net/standardization> 日本福祉車輛協会ウェブサイト「ガイドライン準拠商品のご案内」参照

⁶ 「介護輸送に係る法的取扱いについて」<https://www.mhlw.go.jp/content/001239652.pdf>

⁷ 車椅子を搭載可能な設計になっている自動車の取扱説明書の一例として、ハイエース 車いす仕様車／ウェルジョインの取扱説明書（2026 年 7 月 29 日時点）から抜粋。同自動車以外にも車椅子を搭載可能な設計になっている自動車は複数存在する。

3 発生している事故の件数、内容等

(1) 概要

事故情報データバンク⁸、新聞報道、インターネット記事等から情報収集を行った結果、2019年1月から2025年12月までの7年間において、49件の車椅子使用者を自動車で送迎中の事故が確認された⁹。うち死亡事故は30件であった。確認された事故49件のうち、介護サービスにおける送迎事故¹⁰は34件（うち死亡事故は24件）であり（図3、4）、被災者の内訳は70歳代が7名、80歳以上が23名、不明が4名であった。

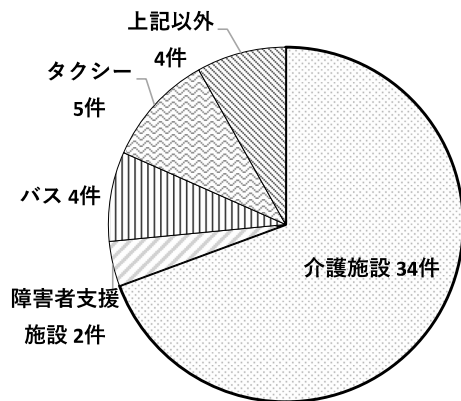


図3 事故の発生状況

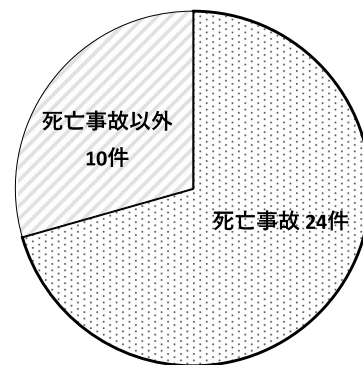


図4 死亡事故及び死亡事故以外の件数
（介護サービスにおける送迎事故34件）

(2) 事故の分類別件数

発進時、右左折時、（急）ブレーキ時、交差点における他の自動車との衝突時、電柱との衝突時などで事故が発生していた。

介護サービスにおける送迎事故34件のうち、車椅子の固定及びシートベルトの装着に着目した内訳は以下のとおりである。

- ①車椅子の固定が適切に行われていなかった事故 8件
- ②シートベルトの装着が適切に行われていなかった事故 9件
- ③その他（分類に必要な事実が不明な事故） 17件

⁸ 行政機関や地方公共団体その他の関係機関が保有している消費生活において生じた事故等の情報を蓄積し活用するデータベース。消費者庁と独立行政法人国民生活センターが共同して管理運営している。事実確認（因果関係の精査等）を経ていない情報を含む。

⁹ 本件事故は、複数の製品及びサービスが関係する事故であり、利用者の範囲及び事故の全体像を把握することが困難な状況にある。このため、本資料で確認された事故以外に事故が発生している可能性、本報告で示した事故の件数が過小である可能性がある。死亡事故の発生割合も絶対的なものではない。

¹⁰ 事故情報に、介護（保険）施設、福祉施設、老人ホーム、老人施設、デイサービス、介護サービス、通所リハビリテーション（デイケア）、介護事業者、ケアマネージャー等のキーワードが含まれ、介護サービス等における車椅子使用者の送迎時に発生したと考えられる事故をいう（自動車が走行中の事故に限る。）。なお、介護保険施設、介護サービス事業所等との関連が確認できない病院の送迎事故、障害者支援（福祉）施設における送迎事故及びバス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業者による送迎事故と考えられる事故は除外した。

（３）事故例（年月は発生年月）

ア 車椅子固定不適切 1 2019 年 10 月 北海道 80 歳以上 ¹¹

通所リハビリテーション施設の送迎において、車椅子を 4 か所のフックで固定することになっていたが、職員が固定し忘れており、交差点右折時に、車椅子利用者がワゴン車内で車いすごと倒れ、意識不明の重体となった。

イ 車椅子固定不適切 2 2023 年 3 月 東京都 80 歳以上 ¹²

デイサービスの送迎において、車椅子の固定方法に不備があり、走行中、車椅子利用者が乗っていた車椅子ごと後方に転倒した。右側頭部を負傷して入院し、入院中に死亡した。

ウ シートベルト装着不適切 1 2025 年 1 月 宮崎県 不明 ¹³

デイサービスの送迎において、送迎車がブレーキをかけた際に、車椅子利用者が車椅子から滑落し、膝、肘、腰を打撲。当該送迎車の職員は、当該車椅子を当該送迎車に固定したが、シートベルトを装着させることを忘れていた。

エ シートベルト装着不適切 2 2019 年 5 月 大阪府 70 代 ¹⁴

老人ホームから診療所への送迎において、ベルトが左側の手すりの上を通っていたため、左腰とベルトの間に隙間ができた状態になっており、ブレーキをかけた際、車椅子利用者は前かがみの体勢で車いすから落ち、大腿骨を骨折、半日後に出血性ショックで死亡した。
利用者は、病気のため、体勢を自分で変えたり、維持したりすることができなかった。シートベルトを装着していたが、シートベルトの下をすり抜けて転落したとみられる。車の取り扱い説明書には、車いすの手すりの下からシートベルトを通すことなどがイラスト付きで書かれていた。

オ シートベルト装着不適切 3 2021 年 11 月 三重県 80 歳以上 ¹⁵

デイサービスの送迎において、電柱に衝突し、最後部の車椅子利用者が腹部を強く打って死亡した。同乗していた者全員がシートベルトを着用しており、死亡した利用者の前に座っていた利用者は軽傷を負った。

¹¹ 朝日新聞 2020 年 3 月 19 日朝刊、北海道全域版、29 ページをもとに調査委員会作成

¹² 事故情報データベース検索結果（事故情報 ID:0000483342）をもとに調査委員会作成

¹³ 事故情報データベース検索結果（事故情報 ID:0000509486）をもとに調査委員会作成

¹⁴ 朝日新聞 2021 年 5 月 23 日朝刊、大阪本社版、27 ページをもとに調査委員会作成

¹⁵ 朝日新聞 2021 年 11 月 26 日朝刊、三重全県版、25 ページをもとに調査委員会作成

※ア、エ、オにつき、承諾番号 26-1677。

4 関係法令等

(1) 関係する国際規格、法令等

国際規格としてISO 10542-1:2012¹⁶及びISO 7176-19:2022¹⁷があり、車両内で座席として使用される車椅子及びその使用者の安全に関し、車椅子の固定装置、乗員保持装置、車椅子本体についての要求事項、性能要件、試験方法等が定められている。

道路運送車両法における取扱いとして「車いす移動車」について構造上の要件が定められている。

道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく許可又は登録について、通所介護、通所リハビリテーション等の事業所の運営者等が、利用者の送迎のために付随した運送を行う場合、介護報酬以外の当該運送に特定した反対給付がなければ、許可又は登録は不要とされている。

道路交通法（昭和35年法律第105号）は、運転者の遵守事項として、乗員の座席ベルト装着に係る義務を定めているが、車いす移動車に車椅子使用者を乗車させる場合については、当該義務の対象とはならないと解されている¹⁸。

介護保険法に基づき、居宅サービス計画によりデイサービスの利用及び利用する施設が計画され、福祉用具貸与計画と居宅サービス計画により、居宅要介護者等への福祉用具としての車椅子の貸与が行われる。

送迎時の事故は、サービスの提供により発生した事故として、介護サービス事業者が市町村に連絡を行うこととなっている。

(2) 日本産業規格（JIS）の開発等

『車椅子を車両へ迅速に着脱できる「車椅子簡易固定システム」及び対応車椅子に関する要求性能・試験方法等』について日本産業規格（JIS）『4点フック又はアンカーバーによって使用状態で自動車内に固定される車椅子（仮称）』の開発が進められており、2027年3月に規格が公布される見込みである。

規格の制定に先立ち、車椅子簡易固定標準化コンソーシアム¹⁹が「車椅子簡易固定システムガイドライン」を制定し、車椅子簡易固定ガイドライン準拠商品（車椅子及び車いす移動車）の一覧を示している²⁰。

¹⁶ ISO 10542-1:2012 Technical systems and aids for disabled or handicapped persons – Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems Part 1: Requirements and test methods for all systems Introduction には、車椅子に座った乗員に安全な輸送を提供するためには、車椅子の確実な固定と乗員を確実に保持するための装置の使用が必要であると記載されている。

¹⁷ ISO 7176-19:2022 Wheelchairs – Part 19: Wheelchairs for use as seats in motor vehicles

¹⁸ 疾病のため座席ベルトを装着させることが療養上適当でない者等についても当該義務の対象から除かれている（道路交通法第71条の3第2項等）。

¹⁹ 2022年4月に設立され、2026年現在、車椅子、車いす移動車、路線バス製造メーカー計14社と関係2団体が連携活動するプラットフォーム

²⁰ 前注5参照

5 考えられる課題

(1) 関係者における事故実態等の認知

(2) 車椅子の固定

自動車への車椅子の固定方法は、自動車に備え付けられている固定装置や車椅子のフレームの形状等によって異なる。固定装置には、4点フック固定方式（車椅子の前側2か所と後側2か所をフック等で自動車床面に固定する方式）、ドッキング固定方式（自動車の固定機器と、車椅子側に備えられた固定用のアダプターを接続する方式）などがある。

関係者における適切な固定方法の認知、正しく固定されたかどうかの確認等が課題と考えられる。

車椅子を自動車に確実に固定するための手順の確認及びその実施については、車椅子を固定する装置を備えた自動車を使用し、当該自動車の取扱説明書等に従って車椅子の確実な固定を行うことが考えられる。また、車椅子の固定方法が不明な場合等には、取扱説明書の記載に従い、販売店に問い合わせる等が考えられる。

(3) シートベルトの装着

車椅子のアームサポート（アームレスト、腕の支持装置）、スカートガード（駆動輪に衣類が巻き込まれることを防止する板等）等がシートベルトの適切な装着を妨げる可能性がある。

シートベルトを適切に装着するために、以下aからcに示すように、固定座席に座る、又はシートベルトの適切な装着を妨げない車椅子に座ることなど、シートベルトの適切な装着に向けた環境整備が考えられるが、直ちに広くシートベルトを適切に装着することは困難な可能性が考えられる。

- | |
|---|
| a 自動車送迎時には固定座席に乗り移る |
| b 自動車送迎時にはシートベルトの適切な装着を妨げない車椅子に乗り移る |
| c 日常生活においても自動車送迎時にも、シートベルトの適切な装着を妨げない車椅子に乗る |

（考えられる課題）

- ・ a、bは乗り移りを前提とするため、乗り移りをするために必要な設備、体制等がある場合に限られる。乗り移りに伴う負担も増える。
- ・ b、cはシートベルトの適切な装着を妨げない車椅子及びシートベルトの適切な装着方法についての関係者の認知、自動車送迎時に適切にそのような車椅子が選ばれる仕組み等が課題と考えられる。
- ・ 全ての人がシートベルトを適切に装着することができるものではなく、シートベルトを適切に装着するための条件等も課題として考えられる。

(4) 安全を確保する仕組み

介護サービスに係る送迎の仕組み等において、関係する製品及びサービスが一体となった安全の確保が十分なものとなるよう、前提となる制度について広く検討することも必要と考えられる。

(5) 事故発生時の情報収集

本件事故は、複数の製品及びサービスが関係する事故であり、事故情報の収集に課題があると考えられる。

各介護サービスの運営基準等において、利用者（入所者）に対するサービスの提供により事故が発生した場合は、速やかに市町村、利用者（入所者）の家族等に連絡を行うとともに、必要な措置を講じなければならないと規定されている。

令和9年度から、介護現場で事故が発生した際の介護サービス事業所から市町村への連絡については、国が令和8年度中を目途に構築する事故情報報告システムを通じて行うことが予定されており、本件事故と同種の事故を同システムで報告する際は、例えば以下の内容を入力し、実態の把握と再発防止策の検討につなげることが考えられる。

- ①車両における車椅子を固定する装置の有無
- ②車両への車椅子固定の有無
- ③シートベルトの装着の有無

6 今後の調査

事故原因の究明とともに、5で述べた課題の整理、実効的な再発防止策の検討を引き続き行う予定である。

車椅子使用者を送迎する自動車が衝突した際の乗員挙動及びシートベルト着用の効果に関する分析（コンピュータシミュレーション）も進めている。

本件事故の防止については、関係省庁、関係団体が連携し、事故実態や先行する取組の周知、直ちに実行可能な被害軽減策の検討及び既に存在する事故防止に向けた取組の推進、更なる事故防止策の検討を進めること等が考えられる。

以上

1 市場調査レポート「世界の車椅子市場 2026-2032」から抜粋²¹

Wheelchair with Transit Option※1 Wheelchair without Transit Option※2



2 車椅子簡易固定システムガイドライン準拠商品（車椅子のみ掲載）²²



株式会社 ミキ
カムカムシリーズ



株式会社松永製作所
AR-201B HB anc



日進医療器株式会社
N ツアラー（自走用）



日進医療器株式会社
N ツアラー（介助用）

²¹ 「LP Information Global Wheelchairs Market Growth 2026-2032（世界の車椅子市場 2026-2032）」（2026 年 1 月）から抜粋 <https://data.marketreport.jp/global-wheelchairs-market-growth-2026-2032>

※1 Wheelchair with Transit Option (WC19 Compliant Wheelchair) usually means a wheelchair that is designed and dynamically crash-tested to be used as a seated position inside a motor vehicle, meeting the RESNA/ANSI WC19 transportation-safety standard (often aligned with ISO 7176-19 concepts). WC19's scope is to set design + performance requirements and test methods for wheelchairs used as seats in vehicles. （調査委員会和訳）トランジットオプション付き車椅子（WC19 準拠車椅子）とは、通常、自動車内での着座姿勢での使用を目的として設計・動的衝突試験が実施された車椅子を指し、RESNA/ANSI WC19 輸送安全基準（ISO 7176-19 の概念と整合していることが多い）を満たしています。WC19 の適用範囲は、車両内で座席として使用される車椅子の設計・性能要件及び試験方法を定めることです。

※2 A wheelchair without a Transit Option is a wheelchair that is not designed or dynamically crash-tested for use as a seated position inside a motor vehicle under standards such as RESNA/ANSI WC19 or ISO 7176-19. It typically lacks clearly identified transit securement points and has no verified performance for compatibility with wheelchair tie-down and occupant restraint systems (WTORS) in prescribed crash conditions. （調査委員会和訳）「トランジット・オプションなしの車椅子」とは、RESNA/ANSI WC19 や ISO 7176-19 などの規格に基づき、自動車内での着座使用を目的として設計又は動的衝突試験が行われていない車椅子を指します。通常、明確に識別可能な輸送用固定ポイントがなく、規定された衝突条件下における車椅子固定・乗員拘束システム（WTORS）との適合性について、性能が検証されていません。

²² 「車椅子簡易固定ガイドライン準拠商品一覧」（2026 年 7 月現在車椅子簡易固定標準化コンソーシアム調べ）（日本福祉車輛協会ウェブサイト参照）に掲載されている車椅子を列举した。画像は各社 web サイトから。

1 自動車の取扱説明書に記載された車椅子の固定方法の記載例

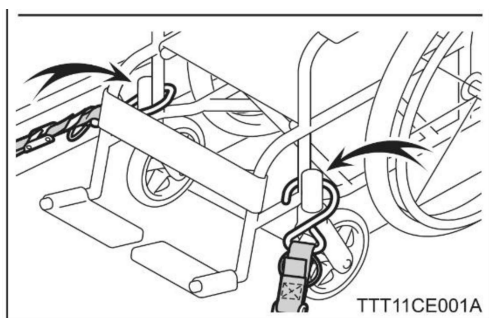


図1 取扱説明書に記載された車椅子前部へのフックのかけ方の一例

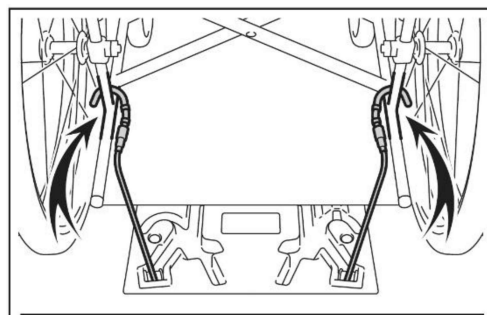


図2 取扱説明書に記載された車椅子後部へのフックのかけ方の一例

2 自動車の取扱説明書に記載されたシートベルト装着方法の記載例

⚠ 警告

■ 車いす乗車の方のシートベルト着用確認

走行中は必ずシートベルトを正しく着用してください。
正しく着用しないと、急ブレーキをかけたときや衝突したときなどにシートベルトが十分な効果を発揮せず、重大な傷害におよぶか、最悪の場合死亡につながるおそれがあります。

▶ 3点式シートベルト（手動車いすでの着用）

必ず肩部ベルトと腰部ベルトの両方をねじれないように着用してください。

- ① 上体を起こし、深く腰かけて座る
- ② アームレストの下とスポークのあいだを通す
- ③ 腰部ベルトを必ず腰骨のできるだけ低い位置に密着させる
- ④ 肩部ベルトを肩に十分かける
首にかかったり、肩からはずれないようにしてください。

図3 取扱説明書に記載されたシートベルト着用方法の一例

※図1～3は特定の取扱説明書の記載を一例として示すものであり、一般的な自動車の取扱方法等について示すものではない。個別の自動車の取扱いは、当該自動車の取扱説明書を確認し、必要に応じ販売店等に問い合わせられたい。