

第 113 回 消費者安全調査委員会 議事要旨

■日 時：令和 4 年 1 月 27 日（木）10:00～12:10

■場 所：共用第 3 特別会議室（Web 会議システム併用）

■出席者（敬称略）

<消費者安全調査委員会>

委員長：中川丈久

委員：小川武史、河村真紀子、澁谷いづみ、水流聡子、中原茂樹

<消費者庁>

片岡審議官、大森消費者安全課長、松本事故調査室長、事故調査室員

■議事次第：

1. 開会
2. 意見のフォローアップに係る関係行政機関ヒアリング
（ハンドル型電動車椅子を使用中の事故）
3. 消費者安全調査委員会の今後に関する検討について
4. 個別事案について
 - （1）選定事案
 - （2）申出事案
 - （3）その他
5. 閉会

■議事概要：

1. 開会
2. 意見のフォローアップに係る関係行政機関ヒアリング
（ハンドル型電動車椅子を使用中の事故）

○中川委員長 ただいまより第 113 回「消費者安全調査委員会」を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多忙の中、御出席をいただき、ありがとうございます。

本日は、ウェブ会議システム併用による委員会の開催となりますので、よろしくお願いたします。

では、最初の案件に入りたいと思います。初めに、「ハンドル形電動車椅子を使用中の事故」のフォローアップを行います。調査委員会では、ハンドル形電動椅子を使用中の事故に係る事故等原因調査を行い、平成29年7月に厚生労働大臣、経済産業大臣、国土交通大臣及び消費者庁長官に対して意見を述べました。以後、フォローアップを継続してきたところであります。本日は、昨年9月に引き続き、その後の状況に

ついて国土交通省、厚生労働省から御説明をいただきます。

両省の皆様、お忙しいところ御出席いただき、ありがとうございます。

それでは、まず国土交通省から御説明をお願いいたします。

○国土交通省 おはようございます。国土交通省鉄道局施設課長の森と申します。本日は、私のほうから御説明を申し上げます。

踏切道について、これは私どもも大変安全上、問題があるところだと考えております。まず一般論としてなのですけれども、鉄道は一般の方の立入りが通常禁止されているところなので、高速で安全な運転ができるものなのですが、踏切はそこに一般の方が入れる唯一の箇所ということになります。これは安全上の弱点でございまして、ここでの安全対策というのは鉄道の安全対策上、最も重要なことでございます。

このため、踏切においてのいろいろな安全対策の措置というのをこれまでも行ってきているところでございまして、究極的には立体化していくということ、それから除却、なくすということですね。こういったことについても法律的にそのように定められておりまして、究極的にはその方向を目指していくということなのですけれども、お分かりのとおり、全国にある鉄道全てをそうすることはできないので、やはり踏切というのは残っていく。そこでの安全対策をしっかり進めていくというのが私どもの基本的な考え方でございます。

その中で、ハンドル形電動車椅子等についても、これは非常に重要な配慮すべき事柄であるというふうに認識をしております。それを踏まえた対応を行っているところでございます。

それで、特に踏切道の側部の構造について、スロープの設置とかについて委員会のほうからも御指摘をいただいております、ずっと対策を行ってきているところでございます。これにつきましては、鉄道事業者のアンケートも繰り返し行い、実態の把握と改善方策についての検討を繰り返してきているところでございます。

お配りした資料でちょっと御説明をさせていただきたいと思っております。一枚紙の「踏切道側部におけるハンドル形電動車椅子使用中の事故防止への取組」というA4の横紙がお手元にあるかと思っております。

お配りした資料にございますけれども、いろいろな対策を鉄道事業者においては行っております。

まずは御指摘をいただいているスロープの話でございまして、自力復帰しやすくする対策として踏切道側部へのスロープの設置というものを進めてございます。ここに出ておりますのはプラスチック製のスロープ、それとアスファルトで造ったスロープ、こういったものも設置を進めておるところでございまして。

これに加えまして、できれば横に落ちないようにするということが大切でございまして、2としておりますけれども、脱輪等を防止する対策としまして踏切道端部のブロックの設置、それから端部が分かるようにするポールの設置ですとか、そういうものが難しい場合は標識ですね。路面標示をしっかりして端を分かりやすくして落ちないように工夫、こういったことも行っております。

また、加えまして、踏切内に人が取り残された場合、車を取り残されたような場合

に、これを検知して列車に伝え、止めさせるための障害物検知装置というものの設置も進めております。

また、それを見た方、もしくは車ですと運転手の方はすぐに連絡できるように非常押しボタンの設置も進めておるところでございます。このハンドル形電動車椅子が脱輪したような場合につきましても、周りに人がおられればこの非常押しボタンを押していただく、それから障害検知装置があればそれで発見することができるというようなことで、こういう対策を進めているところでございます。

委員会からいただいた御指摘の点に戻りまして、ちょっとスロープの話をさせていただきましても、鉄道事業者の中で全てのところでやられているわけではないのですが、先ほど申しましたようにプラスチック製、ゴム製のスロープを設けて、それからアスファルトのスロープを設けているといったものがございます。

その構造についてなのでございますけれども、プラスチック製、ゴム製は製品を使うことになります。これがどれくらいの角度のものなのかということ調べましたところ、スロープの角度としては8度から12度くらいのもので設置されているということが分かっております。アスファルトにつきましても、それぞれの場所で、現場でやっていく話なので、ちょっとこれについては正確なところは分からないのですけれども、これよりは少し角度はきついのではないかと、アンケートの結果としてはそういう結果が出てきているところでございます。

スロープにつきましても前回のヒアリングのときにもお答えさせていただいておりますけれども、踏切の近傍に分岐器、いわゆるポイントというものですとか、線路を横断するような溝とか水路というようなものがあるような場合もありまして、設置が困難なような場合もあるということでございます。そういう場所ごとに状況が違うこともございまして、設置に当たっては鉄道事業者のほうで慎重に検討の上で設置を進めているところでございます。

そういう意味では、脱輪を防止するのがなかなか難しいようなところについては脱輪をしないような対策を並行して進めていく、もしくは障害物検知器を設置したりすることなどによって事故防止が防げるのではないかと考えております。

国土交通省におきましては、これらの事例もたくさん集まっておりますので、こういったことにつきまして鉄道事業者間で共有していただくことが大変大事だと思っております。このため、私どもで主催しております安全に関わる方々を集めた保安連絡会議というようなものもございますので、そういったところで情報を鉄道事業者に周知しまして、併せて踏切側道部の段差構造がハンドル形電動車椅子の重大事故につながるリスクがあるということについて、これも特出しで申し上げたりしまして周知を図り、こういうものの対策を促進していただくように促してまいりたいと考えてございます。

雑駁でございましたが、まず私からの御説明は以上でございます。

○中川委員長 ありがとうございます。

それでは、引き続き厚生労働省よろしく申し上げます。

○厚生労働省 厚生労働省老健局高齢者支援課で福祉用具・住宅改修指導官の長倉と

申します。よろしくお願いいたします。

今回御説明させていただきますのは、ハンドル形電動車椅子の使用に関するリスク低減策として取り組みました令和2年度老健事業におきましてのハンドル形電動車椅子の安全利用に係る調査研究事業の実施結果となります。本事業は、介護保険制度において貸与されるハンドル形電動車椅子を利用する要介護者の身体状況や認知機能、または貸与に当たっての福祉用具専門相談員の指導内容及び貸与を中止した事例等についての実態把握を実施したところです。そして、これらの調査結果を基に利用が危険と考えられる状況や、使用する際の注意事項等を整理し、ハンドル形電動車椅子を選定する際のガイドライン、指導手順書を取りまとめたところになります。

実態調査から一部、抜粋箇所を説明させていただきます。

まず介護保険の福祉用具貸与におけるハンドル形電動車椅子の利用者については、認知症高齢者の日常生活自立度という指標において確認したところ、ほとんどが自立と判断される状態だった一方で、認知機能の低下によって操作時の注意事項を遵守できなくなったとか、ブレーキを認識できなくなったなどの理由により、貸与を中止した事例も見られました。

使用経過において、認知機能が低下するなどの変化がございまして、これについては家族及びサービス担当者が情報共有して安全性に留意していることが明らかとなりました。

また、介護保険サービスにおける福祉用具貸与の利用者に対して、福祉用具専門相談員は段差、縁石、側溝や自動車などの交通量のほか、坂道や踏切など、事故事例を踏まえた利用環境の確認を行っております。

しかし、リスクの高い踏切などについては、他のリスクの要因に比べて認識が低い、確認が低い装置であり、不十分であることも分かりました。

以上の結果を踏まえて、ガイドラインの6ページにありますように、利用開始時に意思疎通に問題があったり、基本操作の習得における課題があったり、記憶力が低下していることによって注意事項が守れないなどが確認された場合は、利用の見送りを検討すべきであるとししました。

また、ガイドラインの9ページ、10ページ、さらに指導手順書のチェック項目にこれらを明記することによって、ハンドル形電動車椅子の使用開始時の説明の際、安全な利用の確認では原則として踏切は使用しないことや、使用場面の環境に応じて警告機能を持つ機器を選択することを示しています。

これらを取りまとめたガイドライン指導手順書は、第4回フォローアップにおきまして回答したとおりなのですが、以上の事業の成果物の活用については令和3年6月14日付の事務連絡で各都道府県、指定都市、中核市及び福祉用具関連団体に周知を行いました。また、本老健事業を実施しました全国福祉用具専門相談員協会は、令和3年8月に行われましたバリアフリー2021においてガイドライン及び指導手順書の内容について解説をするシンポジウムも行っております。

また、本事業ではガイドライン、指導手順書の内容の体験を目的としたワークも実施しており、令和3年度以降の当協会がこれを継続するものと承知しております。

加えて、当課におきましても安全の周知につきましては引き続き取り組んでいるところですので。

次に、令和3年11月にいただきました質問について再度御回答いたします。確認事項1の踏切の利用、横断は禁止事項なのかについてですが、利用者による踏切の単独走行を一律に禁止するものではありません。ガイドライン及び指導手順書は法的拘束力を持つものではありません。踏切内での立ち往生に起因する事故が多いことから、原則として踏切の使用は避けることとしつつ、一方で踏切を使用せざるを得ない環境や場合もございますので、それにつきましては踏切の使用に関する実際の使用内容の強化とともに利用者、家族、ケアマネジャーを含めた関係者で協議して、踏切の利用時は必ず同伴者が同行するなど、書面、計画書を交付して貸与を行うなどの代替案を示したところですので。

次に、確認事項2の9ページの指導内容として、握り込み停止機能を記載した意図は何かについてです。停止操作の指導内容としては、通常はハンドルレバーから手を放すことを指導しますが、踏切の事故ではアクセルレバーの握り込みによる緊急停止が起因となっている事例が聞かれるなどのことから、何らかの原因で握り込んだ場合、停止レバーを放すと緊急停止が解除され、動かせるので、この辺りをしっかりと説明することが重要との意見が多くありました。

握り込みによる停止機能に関する説明を指導手順書に掲載したのは、停止レバーを能動的な停止操作として説明するためではなく、握り込みによる停止によって逆に高齢者がパニックとなって一定の危険が生じていると考えられたためです。当該機能について十分説明を行うとしたところですので。操作説明のところに記載されておりますが、現在の指導内容に留意点として説明を強化するためのものです。

御説明は以上となります。

○中川委員長 ありがとうございます。

それでは、質疑応答、意見交換に移りたいと思います。まずは国土交通省の取組について質問を受け付けたいと思いますが、委員の方、いかがでしょうか。

小川委員、お願いいたします。

○小川委員 御説明ありがとうございます。国土交通省からというお話だったのですが、両方に関わる内容になると思います。

まず、国土交通省からの御説明ですと、センサーをつけて、それでスロープをつけて対策をしてということをするればかなり安全性は高まると思うのですが、それを全ての踏切にはできない。

一方では、厚生労働省のガイドラインに沿って使用者に面接をすれば、どこの踏切を使う可能性があるかというのは確実に行政の側に伝えることができるのではないかと思います。だから、両方が連携すれば本当にやらなければいけない踏切を特定して、そこは徹底的に安全な踏切にして、逆に認知機能も問題はなくて、すごく田舎にいるおじいちゃんだと、どうしても一人で渡らなければいけないという状況はあると思うので、それは行政が把握して、要するに厚生労働省が情報を集めて国土交通省が対策をして、一人で渡れる体制というのをつくるのが理想ではないかと私は思うの

ですが、いかがでしょうか。

以上です。

○中川委員長 大変面白い提案をいただきました。個人情報の有用性という最近はやりのテーマのような気もしますが、取りあえず急なお話ですので組織的お答えはできないかもしれませんが、感想というか、担当課長ないしは指導官としてコメントをいただければと思います。

では、順番に国土交通省、それから厚生労働省でお願いできますか。

○国土交通省 国土交通省施設課長の森でございます。

非常に興味深い御提案をいただいたと思うのですが、厚生労働省さんに把握と言っていたので、まずはそこなのかなと思うのですが、その把握がしっかりできるのだろうかということ、それと我々のサイドでこの踏切についてやってくれと言われたときに、これは鉄道事業者がやる話でもあるので、鉄道事業者のほうでそれが即対応できるのか。安全に対してあまりお金のことを言い過ぎてはいけないんですけども、やはり経済性の問題がございまして、なかなか全てのことに踏切に対して対応ができていない中で、そこがピンポイントでやれるかどうかということについては個別の事例としてしっかり考えていかないといけないと思います。

我々も踏切安全について正直な話、金を惜しまずにやってくれというところはあるのですが、やはりそれでも全国あまたある踏切全てに対して安全対策は当然できていない状況もございまして、その状況の中での話になってくるので、まず把握がしっかりできるのだろうかということで、分かった場合もその踏切についてピンポイントでこれが即できるということにはならないかと思っております。

ただ、御提案として一つの考え方としては理解できる考え方だと思しました。

○中川委員長 では、続いて厚生労働省からお願いいたします。

○厚生労働省 長倉です。情報把握ということに対してなのですが、先ほど御説明もさせていただきましたように、当課、こちらで把握できるのは介護保険を利用なさってハンドル形電動車椅子を利用されている方の情報は今、御提案いただいたような形で、よく利用する踏切だとか、そういうことは把握できると思うのですが、一般的に一般の方が電動車椅子を使ってというところの情報はこちらには入ってこないの、多くの事故の中にも介護保険での事故なのか、それとも一般で購入された事故なのかということまではこちらもちよっと把握し切れないところがあって、そこが一つのポイントかと思っております。

以上です。

○中川委員長 ありがとうございます。

全件把握はどちらにしても無理なので、今、御提案があったのは少なくとも介護施設の関係者で、この踏切は自分たちが知っているだけでもかなりあるぞというふうな問題意識ですね。それを厚生労働省というか、どういう形で情報共有すればいいのか分かりませんが、国土交通省を通じてその情報を鉄道事業者に共有をしていただいて、だから直ちに何かしろとまではもちろん言えないのはそのとおりののですが、少なくともそういう情報が片鱗でもくれば伝わるような仕組みがあればいいかなと、我々の

世界でいうと事故情報の収集の仕方みたいなものですね。片鱗でもやはりそれは重要なものなので、悉皆的調査ができなくても、あればあるだけそこから何かヒントがあるかもしれないので、本当に情報共有という意味なんです。

小川委員、いかがでしょうか。

○小川委員 国土交通省の国土交通委員会というところの内容で、何か法改正がされた後、行政から踏切のバリアフリー化をお願いするようになることができるようになったという情報をちょっといただいています、それが本当にできるか。要するに、行政がここをやってくださいと事業者にピンポイントで言えるのであれば、厚生労働省から行政にやってほしい、バリアフリー化してほしい踏切を連絡してもらって、行政から国土交通省のほうに事業者にやるようにという指導をしていただくようなシステムができれば、もっと具体的に言えば厚生労働省、国土交通省の連名で行政に通達を出せばできるのではないかと私は思ったのですが。

以上です。

○中川委員長 今の点は何かコメントがあれば、どちらからでもお願いいたします。国土交通省、お願いします。

○国土交通省 今、御指摘をいただいたものは、踏切道に関して改良などしていくのに協議会というのを鉄道事業者は自治体とか道路管理者とかでつくっていただくような仕組みがございます。それで、これまではそこに都道府県からの提案というのがあったのですけれども、市町村からもそういうことについて提案ができるようになったという仕組みができています。これはバリアフリーに限らず、踏切道の改良ということに対しての協議会での提案で、その後、市町村からもできるようになりました。このことではないかと思えます。

その意味では、より細かなものについて協議会という会議体のところに提案いただけるような形になっていますので、そういった提案があった場合はそこでの検討ができるようになるということでございます。

こんなお答えでよろしいでしょうか。

○中川委員長 ありがとうございます。

直接、厚生労働省が所管ではありませんが、もし市町村が関わるのであればこんな情報の流れ方もあるかなとか、何かコメントがございましたら厚生労働省からお願いします。

○厚生労働省 特にございません。できるだけ情報は共有するように努めてまいりたいと思います。ありがとうございます。

○中川委員長 ありがとうございます。

ほかに委員から御意見、御質問ございますか。

水流委員、お願いします。

○水流委員 今回の厚生労働省さんの案のいい点というのは、かなり優先順位の高い踏切を特定されていることだと、国土交通省さんのほうで認識していただけるといいなと思います。福祉の相談説明の相談員というのは、お勧めするときに最も安全な方法ということをお勧めするので、踏切を通らずに行ける方法があれば、その踏切は回

避するようなルートそのものをお勧めするわけですね。

どうしてもその踏切を通らないと生活ができないというときの踏切のことをターゲットに当ててくださると思いますので、そういう踏切なんですよということを言って、優先順位を極度に上げる踏切としてまず決めていただく。それを登録しておいて、それについては順次、鉄道会社さんのほうが対応したかどうかということはデータの的にはデータベースのほうに登録していくというような仕掛けを作っていただけると、登録されたものがどれくらい実際に安全になっていったのかということが分かるので、それらのデータをまた相談員さんたちが使って踏切が大分安全になったので、一人でも何とか通れるかもしれないというようなフィードバックができていくという仕掛けになります。そういった登録の形というものを作っていただけるといいのではないかと思います。

鉄道会社さんにとっても、そこで何らかの事故が起こったときにはすごい損失になりますので、そこに対して予算を投資するという理由は非常に明確になります。何らかの踏切登録ということができるようになるといいのではないかと思います。

以上です。

○中川委員長 今の点は、特にお答えいただく必要はありますか。国土交通省さん、あるいは厚生労働省さんでコメントはよろしいですか。

もう事実上、両方の省に対しての質疑応答になっていますから、どちらについても構いませんので、委員の方から御質問、御指摘等がございましたらよろしくお願ひします。

では、河村委員お願いします。

○河村委員 ありがとうございます。

もうフォローアップも結構何年かにわたってしまして、私も今までいろいろ意見を申し上げてきて、特に国土交通省さんのほうに申し上げてきましたが、繰り返しにはなるかもしれませんが、もちろん日本全国のもを一斉に変えることは不可能だとしても、今の日本の公共の場の中で物すごく安全性に差があって、物すごく危ない状態で公共に放置されている代表的な一つと言っていいと思うんです。

今は駅も、建物も、普通の道路も物すごくバリアフリー化していますし、危険なところがあればそれが直されていくという世の中なんです。それで、政府の方針でも、障害がある方も高齢者もなるべく社会の中で自立して、歩けないけれども認知機能しっかりなさっている方というのはいっぱいいるし、これから高齢化は進むわけです。

そういうことを考えると、仕方がないというよりも、少し時間がかかってもローラー式に、立体にするのも含めて、今カラー写真のところを見せていただいて、こういうふうに対策をしていますというのはよく分かるのですが、やはりほかの公共の場の安全性と比べてみますと、統一感もないし、特に⑤の踏切道の端を明確にする路面標示の例は分かるのですが、これは車椅子とかだけではなくても物すごく渡りにくくなっていますから、そういう認識を持って、全部はできませんからということを10年にわたって言っていくと結局それほど進まないということがあり得るので、これはローラー式に優先順位の高いところからとは言っても何らかの形で、ほかの駅のホ

ームがだんだん整備されていっているように、ホームドアとか、何か統一感があって、スロープを1つつけることとか物すごくお金のかかる工事だとも思えないので、少し全体的にリスクが放置されている踏切というものに関しての政策的なとか、国土交通省さんとしての姿勢を期待しています。

そういうことと、仕方がないと思うのですが、結局禁止ではないけれどもという厚生労働省さんの指導のところなのですが、何かあったときにやはりそれを守っていなかったからというふうに言われがちになるところが気になりますことと、おっしゃったように全部がレンタルとか介護のスキームで使っている方ではないということもありますから、やはりここは指導手順の内容についてはそういうことは致し方ないのかもしれませんが、十分に予測可能な使用方法だと、一人で踏切を電動車椅子で渡るということは十分予測可能なことで、それをやった人が悪いというよりは、その予測可能な使用方法について手当てしていくということで優先順位をつけて、ぜひこの機会に一層踏切の安全ということを全国いつかは全て、ある程度最低限の安全なものになるんだという感じでやっていただきたいと思っています。よろしく願います。

○中川委員長 前半が国土交通省、後半が厚生労働省だと思いますので、順番に国土交通省から反応いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省 国土交通省鉄道局でございます。まさに耳が痛いという思いが非常にします。

その一方で、毎日我々は踏切とか鉄道業者がやっている中での悩み事について直言していただいた話だと思っております。

特に先ほど申しましたけれども、鉄道の安全行政の中で踏切対策というのは極めて重要で、かつ難しい問題でございます。それで、御指摘のようにいつまでたってもできないではないか。これは正直な話、何年かかるのか。10年とさっきおっしゃったのですけれども、いろいろなものを見ていくと、恐らく10年ではとてもできない話なんです。30年、40年、場合によっては50年かかってもできないような踏切も実はあるんです。

ですが、そこは諦めずに地道に少しずつでもやっていくことが必要だと思いますし、こういういただいた御指摘を真摯に拾い集めて、できることをしっかりやっていきたいと思っております。

ただ、思われる以上にいろんな問題がありまして、なかなか踏切の安全性の向上というのは難しい。

しかしながら、少しずつでも向上させていく。これは諦めずにやっていくのが我々の務めだと思っております。決して満足なお答えが今できているとは思っておりませんけれども、これからも地道に一つ一つやっていく。

こういう委員会なので、その辺について我々に対して振り返る機会を与えていただければありがたいと思っております。

○中川委員長 続いて、厚生労働省お願いいたします。

○厚生労働省 ありがとうございます。

今回、老健事業をさせていただいたときにヒアリングということもさせていただいたんですね。そのときに、先ほど河村委員からありましたように、一人一人に対しては真摯に向き合ってアセスメントをしていただいて計画指導していただいているのですが、やはりその中でも個人差があったり、チームによって差もあったりするので、そこは一定の水準を上げつつ、今回これを一緒にさせていただいた中で、まだ十分動作指導ができていないようなところもあったので、シェアとしては小さくても、そこから我々は団体様と一緒に発信できることはあるのかなということを思いましたので、先ほど優先順位ということもおっしゃられたのですけれども、そういう情報の集め方もあるなど改めて感じたところです。ありがとうございました。

○中川委員長 ありがとうございます。

では、澁谷委員お願いいたします。

○澁谷委員 澁谷です。御説明ありがとうございました。

両方をお願いといいますか、提案なのですが、先ほど国土交通省さんの説明の中で保安連絡会議という組織のことをお話しされたかと思います。これについて、さらにこの連絡会議を活用して、安全のために何か方策やアイデアを出していただくような、この保安連絡会議の機能強化みたいなものは何かお考えでしょうかということが1点。

それから、厚生労働省様には、例えばそういう現場の事例、事故事例とか、あるいは困難事例というものを集めてやはり声を出していく。こういうところを改善してほしいというような声を出していくような仕組みが何かできないかということをおもうわけですけれども、この辺りでアイデアをお持ちでしたら教えていただきたいと思えます。

以上、2点です。

○中川委員長 では、また国土交通省からお願いいたします。

○国土交通省 国土交通省鉄道局でございます。

今の御指摘、大変ありがとうございます。保安連絡会議というのは一つの例として挙げさせていただいたのですけれども、いろいろな会議体を我々は持っておりますので、そういったところで機会があればそういう周知であるとか投げかけとかは引き続きやってまいりたいと思えます。

機能強化とかおっしゃっていただいたのですけれども、そこまで大上段にというわけにはなかなかいかないのですが、こういう会議もコロナ禍がございまして集まってというのは対面ではやりにくくなっております。特にウェブでの開催という形になっておりますので、逆にいうと年に1回くらいしかできないのを年に2回、3回やると、頻度を増やすというようなこともあり得るかなと思っております。ですから、機能強化ということではないのですけれども、やはりきめ細かくこういうことについてお伝えしていく機会を設けて、かつ皆さんからの反応をしっかりと見ていくということ、その投げかけるだけではなくて反応を見ていくというところがあえて言えば機能強化のかなと、そういうところで心がけて対応させていただきたいと思っております。

以上でございます。

○中川委員長 厚生労働省からお願いいたします。

○厚生労働省 ありがとうございます。

まさしくこの仕組みということに関しましては団体様とちょうど進めているところであって、事故が起こってからということではなくて、ヒヤリハットというようなところの事例を何とか統一して集められないか。そんな中で、ターゲットを絞って事例を分類してというようなことも考えられるかなというふうに改めて聞かせていただきました。特に家の中で、在宅の中で起こる場合もありますし、屋外でという事故では環境因子がすごく関係してきますので、そういうことも分析要因として整理できたらと思います。ありがとうございました。

○中川委員長 澁谷委員、よろしいでしょうか。

○澁谷委員 ありがとうございました。引き続きよろしくお願いいたします。

○中川委員長 ほかはいかがでしょうか。

では、私から確認を1点ずつさせてください。

国土交通省さんには、保安連絡会議等において情報共有されるということでしたので、どのように情報を共有されているか、そして適宜こちらにお伝えいただけるということが可能かということをお尋ねします。

それから、厚生労働省さんには、先ほど法令上は一人で踏切を渡るということは別に禁止されているわけではないが、しかし、それはハンドル形の車椅子を使う以上は危険なので、やはり必ず誰か付き添ったほうがよいというふうに指導しているということでしたけれども、その前提として専門相談員さんたちは法令上、禁止はされていないが、今、申し上げたようにあくまでも念のためにといいますか、そういう形で単独での踏切行動はやめてくださいというふうな指導をされていると理解してよろしいでしょうか。それとも、人によってはガイドラインにこう書いてあるんだから絶対駄目ですというふうな誤解をしてしまうということもあり得るのか。その辺りはどうか。もし后者であれば、そこはきちんと分かった上で指導してくださいと、法令上はこうなただけけれどもという、そのあたりを少し厚生労働省さんから伝えていただく必要があろうかと思えます。

以上、2点です。それぞれ簡単に結構でございますので、反応をお願いいたします。

まず国土交通省さんからお願いします。

○国土交通省 国土交通省鉄道局でございます。

御指摘いただきました保安連絡会議の開催状況等について、報告をさせていただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

○中川委員長 ありがとうございます。

厚生労働省さん、いかがでしょうか。

○厚生労働省 ありがとうございます。

まずそういう法的な権限はないので、そういうことは実施していないということが前提になりますが、改めてこれを作成した団体にも周知していきたいと思えます。ありがとうございます。

○中川委員長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。大丈夫そうですね。

ちょっと長くなりまして失礼いたしました。それでは、今後は本日の議論を踏まえまして取組状況の評価等を審議し、その結果を各意見先にお伝えしたいと思います。

本日のヒアリングは以上となります。大変御協力いただきましてありがとうございました。

○中川委員長 本日の国土交通省、厚生労働省からの説明、回答を踏まえ、今後の方針について御意見のある方はいらっしゃいますかということなのですが、もう大体出尽くしたという感じがいたします。情報共有という非常に新しいアイデアが出てきて、それについて具体的にどんな手順がありそうかというのを少し今後お尋ねしてアイデアを、今日は本当に担当者限りでのコメントをいただいただけですので、組織的に検討していただいてお答えをいただくということになろうかと思いますが、それを中心に次回の委員会で検討することではありますけれども、次回の委員会で検討に当たり、今の公開ヒアリングを踏まえて今、申し上げた情報共有によってどこを優先的にやっていくのか、その情報の取組以外に何かもう少しありますか。これは次回でよろしいですか。

それでは、また次回、詳細については検討いたしますので、事務局においては本日のヒアリングの結果を踏まえて対応をお願いいたします。

3. 消費者安全調査委員会の今後に関する検討について

○中川委員長 では、時間が大分押しましたけれども、次の案件に移りたいと思います。消費者安全調査委員会設立10年間の総括について御審議をいただきたいと思います。

事務局から資料について説明をお願いいたします。

○松本事故調査室長 お手元の資料から御説明させていただきます。

令和4年9月、本年ですね、10月、消費者安全調査委員会は活動10年の節目を迎えるということでございます。これを契機としまして、これまでの10年間、第1期から5期を総括するとともに、今後取り組むことが期待される新たな課題について検討していただこうと考えております。今回の検討結果が次の委員会の参考になることを期待したいというのも踏まえております。

検討に当たっての視点として整理させていただきました。今までの活動の実績の整理、事故等の原因調査の実績、過去の18事案とかフォローアップの実績、または2020年12月に委員会の「発信力強化に向けた考え方」の取りまとめ、それ以降の活動状況についての視点、または活動の実績の評価、いわゆる委員会の在り方検討会の理念に基づいて設立の目的に基づく評価、または「発信力の強化に向けた考え方」に基づく評価も視点があろうかと思っております。

(3)として、昨今の申出や調査案件、意見具申の傾向の変化、また消費者を取り巻く時流の変化というような視点もあろうかと思っております。

例えば、調査案件そのものの変化、分野、製品事故の複雑化の有無とか、あとは再

発防止策の特徴、製品設計なのか保守管理なのか、使い方なのか。また、製品事故のそもそもの発生状況、安全技術の進展と状況、そういうのも整理が必要かと思っております。または社会情勢の変化、高齢化、または新たな技術、AI、IoT等、こういう視点も含まれてあろうかと思っております。

今後、委員会として取り組むことが期待される新たな課題について検討してはいかがかという考えでございます。

スケジュールのイメージとしましては、今回キックオフさせていただきまして、有識者のヒアリング等を実施したい。また、9月期の任期末までの夏頃までに最終まとめをしたいと考えている次第でございます。

事務局からの説明は以上でございます。

○中川委員長 ありがとうございます。

これからいろいろと議論を進めていきたいと思いますが、まずは今日は第1回目ということで、全体的な方針、スケジュール等をどこからでも結構でございますので御意見をいただきたいと思っております。あるいは、質問も含めていかがでしょうか。

澁谷委員、お願いいたします。

○澁谷委員 10年の動きということで、どんな事故調査の事案があったかということを表にさせていただいていますけれども、これを見ますと、やはりこの10年間にいろいろな社会の中の動きと申しますか、そういうものに合わせてこの事故調査の委員会も動いてきたなという感じがしておりますので、この資料の表を生かして、公表日の横にと申しますか、比べられるように社会のいろいろな動き、出来事みたいなものを一緒につけて分析をしていただくと、どんなふうはこの委員会がその役割を果たしてきたかということが評価できるのではないかと思いますので、そういう視点でも一度考えていただけたらと思います。

以上です。

○中川委員長 ありがとうございます。それは検討してみましよう。

ほかはいかがでしょう。

小川委員、お願いいたします。

○小川委員 10年間、この活動をしてきて、やはりこの委員会の活動の中で初めて分かってきた問題点もあるように思います。

例えば既存不適合の問題で、あまり細かくは申しませんが、新しい基準ができて、必ずしもそれを守らなくても大きな改修ができたとか、自転車などでもともとJIS規格が3割ぐらいしか守られていないとか、基準が安全なものになっても必ずしも社会がそれに従っていないというようなこともあって、そういう分かってきた問題点というものぜひこの機会にまとめていただけたらと思います。

以上です。

○中川委員長 ありがとうございます。

先ほどの澁谷委員の御指摘とも重なるかもしれませんが、発足当初はやはり専門技術的というか、私から言うと理科系的と言いますが、技術的な原因説明というのが中心だったのですけれども、だんだん、特にここ数年ですが、法制との関係で今の法制

度ないしはJISは法令ではありませんけれども、その制度の在り方はよろしくないのではないか。法制が安全の邪魔をしているという言い方はきつ過ぎますけれども、うまくキャッチアップしていないというような提案をしなければいけないなというところが最近出てきたように、私の専門の関係でもそれは感じるんですけども、そういう御指摘だったと思いますので、そういう観点から次の10年というか、次の委員会に向けてどういう申し渡しをするかということを考えるという御提案だと受け取りました。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

河村委員、お願いいたします。

○河村委員 まだ今日は全体の流れをとという段階かと思えますけれども、在り方検討会の報告書とかをつけていただいてありがとうございます。

多くの関係者が集まって、それこそ日本の刑法と事故調査の両立の仕方みたいなことまですごく議論したのを覚えていますけれども、今までの振り返りもそうなのですが、今後に向けて調査の在り方、調査手法の何とかというのを書いてありましたけれども、今後消費者安全調査委員会がどのような調査手法を伸ばしていくのかということが私はとても気になっていますので、その辺りのイメージが共有されているかどうかもよく分からないのですが、私の中では事故について、極端に言えば本当に現場で物に当たって、被害者に当たって、被害者がうなっていたらそれを目撃した方という調査から始まらないと、事故調査というのは本来そんなにちゃんとできないと考えています。

もしそうじゃない調査を進めていくと、もともと想定していた調査とは違うものになってしまうと思っていて、2. (2) に少し書いていただいていますけれども、これから委員も替わっていくと思うのですが、その人たちに向けて、また事務局に入ってくる方々に向けて具体的にというか、イメージできる形で残したいなというとおかしいですけども、10周年に際して何か出すものについて、10年たって改めて在り方検討会報告書10年後版みたいな感じを目指したらいいかなと思っています。

以上です。

○中川委員長 ありがとうございます。

今ここにいる委員の中では、この在り方検討会に参加したのは河村委員と私だけでしょうか。あれはもう大分前なのであまり私も記憶がはっきりしていないんですけども、あのとき想定していたのと何が違うかというのをもう一度、特に刑事捜査との関係はさんざん議論したけれども、結局全然問題にならなかったという気もするのですが、それは何を取り上げるかということにもよるかとは思いますが。

では、河村委員お願いいたします。

○河村委員 すみません、即座に挙げてしまって申し訳ないです。

なぜ調査と捜査のことが問題にならなかったかということ、現場で証拠を共有しなければいけないような調査方法をほとんど取っていない。中には取っている場合もあったかもしれませんが、それをしていないからバッティングしないし、傾向としてはそのイメージから離れていく方向で、アンケートを取ったり、要するに机上のデ

一タで調査研究的な手法でやっていく。

インターネットで調べたり、文献を調べたり、それはもちろん一方で必要なんですけども、例えばですが、遊園地で首を痛めたとか、そういうときでもマスクを直したんじゃないかというところまでは何か出てきていましたが、やはりそれはその方たちに当たって聞くというところまでやらなければ調査できないわけですから、結局そこをどうやっていくかというのが、委員というよりも事故調査室の方たちがどういうふうに事故調査というものに携わるかということにかかってくるのかなと思っていますし、そういう方を育てていく。

さっきのところにも書かれてはいましたけれども、結局ちょっと厄介な問題が顕在化するような調査がほとんどないからというふうに私は考えています。

ちょっと辛口で申し訳ありません。

○中川委員長 ありがとうございます。それが先ほどの調査方法でおっしゃった話になっていくわけですね。

要するに、証拠隠しが当然予想されるような事案、そういう事故事案について、必ずしも我々はそういうものは多く扱ってきていないというところで、結果的に刑事捜査との矛盾ということがあまり起きなかったということなんですけれども、そういった事故があるとすると、実はあると思うのですが、あまり扱ってきてはいないですね。

それはどういう守備範囲を我々が持つべきかということですので、確かにこの10年間、なぜ刑事捜査との抵触ということが現実にはあまり問題にならなかったかということは、反省も踏まえて少し考えていく必要があるかと思います。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

今、河村委員がおっしゃったことと関係するかもしれませんが、最初に想定していたのはいわば事故型といいますか、事故が起きた後、原因究明をしてという典型的な事故調査だったのですけれども、最近、我々が始めているのは予防的というか、事故が起きそうだという段階で予防型というか、事前型というか、事後型のみならず事前型というふうに少し調査の対象が広がっているという感じもいたします。それも世の中の変化なのかどうか、よく分かりませんが、そういう変化はあるかなと思います。

ほかはいかがでしょうか。今のところは、このような形でよろしいでしょうか。

では、水流委員お願いいたします。

○水流委員 この委員会で取り上げる対象を決めるときの情報として、優先順位の高いものをどうやってキャッチしていくかという仕組みが必要と感じています。例えばNITEのデータのように既存でアプローチできるものと、新しく関係性をつくらないとそういった情報が入ってこないというものもあると思います。

消費者、エンドユーザーのところで起こっている、特に身体、精神、心身に対して何か問題が起こっているということで、結構重要な問題が起こっているというときにはみんな医療機関に行きます。そこからうまくデータが上がってくるという仕掛けは、今の病院の忙しさの中では非常に難しいとは思いますが、何らかの形でうまく作り

込んでいくということも今後の課題としてあるなと思いました。

病院は一つの例にすぎませんが、我々がこれを委員会の課題として取り上げることが必要だというときのエビデンスに近いものを、今は我々委員自身みんながモニターになってキャッチして検討しているという状況になっています。それはそれで非常に感度の高い人たちがやっているので、可視化されていない問題を特定するときにはいいと思うのですが、我々も体験できないことがあると思うので、その辺りのキャッチの方法をどうやって仕組みとしてつくっていくのかというところは、今後考えていかなければいけないなと感じています。

○中川委員長 ありがとうございます。キャッチの仕組みは、そうですね。確かに委員の意見だけでやってきたわけですが、だんだんもう少し組織的に、事故情報自体はなかなかうまく収集されていないという課題はありますけれども、それでも組織的には集まってきている。

それで、課題をどうやって、課題意識ですね。先ほど電動車椅子の話で、厚生労働省から国土交通省への情報の共有という話がありましたけれども、我々自身もどういうところからネットワークで課題意識をいただくかというのは非常に重要な仕組みづくりとしてありそうですね。それもまた次期の委員会への申し送りとして我々の経験をまとめておくとうれしいかと思います。経験というか、今もう始めているところではあるんですけども、それを少し意識化するといいかないかと思います。ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

あとは、発信力強化に向けた考え方というのをまとめて、それも含めてどのぐらい実際に世の中がよくなったのかという効果測定はなかなか難しいですけれども、どれぐらい人が動いているかとか、発信がちゃんと届いているかという辺りも、どのように測定できるか、それ自体が非常に難しいですけれども、意識はしておいたほうがいいかもしれません。

その他は、審議方法の改善とか、部会とこの本委員会の関係という辺りも少し工夫を始めましたので、それがうまく効率化にどのように寄与したかという辺りをまとめて、また次の委員会に申し送るということをしてもいいかもしれませんね。

よろしいでしょうか。では、今出てきた御意見等をまたまとめて、少し10周年に向けてその取りまとめの柱というか、そういったものを委員会としての案という形でつくって、それを肉づけしながら最終的に9月までに取りまとめるということにしたいと思います。ありがとうございます。それでは、事務局は本日の審議を踏まえて取りまとめの作業をお願いいたします。

4. 個別事案について

(1) 「ネオジム磁石製のマグネットによる子供の誤飲事故」の報告書案について事務局から説明があり、これを基に審議を行った。

(2) 申出事案

○ 申出のあった個別事案については、選定・不選定決定済みの 435 件を除く 36 件について検討し、調査委員会では、次のとおり決定した。

- ・引き続き情報収集を行う 34 件
- ・調査等を行わない 2 件

(3) その他

○ 「ハンドル形電動車椅子を使用中の事故」について、フォローアップで確認した下り坂を走行中に発生した事故に関する今後の方針について事務局から説明があり、これを基に審議を行った。

○ 「マンションの機械式立体駐車場で発生した事故」について、フォローアップで確認した取組状況について、事務局から説明があり、これを基に意見交換を行った。

5. 閉会

文責：消費者庁事故調査室