

・シートベルトの着用による安全意識の向上について

松本・庶務課厚生係 木 下 喜 恒
 “ 日 見 利 夫
 事業課機械係 沢 出 弘

はじめに

当署においては、従来から安全懇談会、ミーティング、安全点検等、安全活動を進める中で、作業基準の遵守、基本動作の定着化等を図って労働災害の減少に努めてきたが、めぼしい成果がなかった。

そこで、重大災害の絶滅とゼロ災害を達成するために、安全は「自ら守るもの」、「自ら努めるもの」という意欲を呼び起すことが必須の条件であると考え、昭和56年度はこれを徹底させることとした。

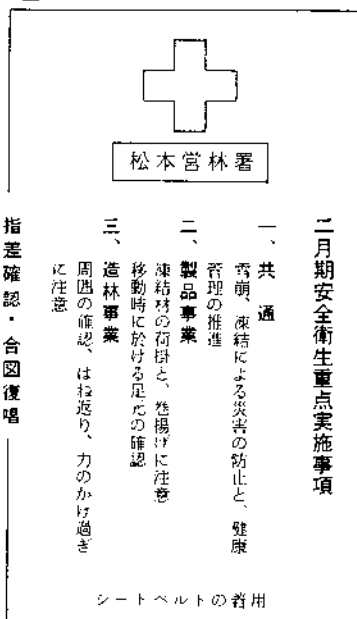
そして、その手段の一つとして、法の規制はないが「命と体を守る」シートベルトの着用の心が、職場における総ての安全活動の出発点と確認し、安全衛生管理推進計画の重点事項にシートベルトの着用を定め、この定着化に努めることによって、安全意識の向上と、安全に対する取り組みの意欲を高めることとし、取り組んできたのでこの実態について報告をし、参考に供したい。

I 着用運動の進め方

昭和55年度には、出署日、安全懇談会等の機会あるごとにシートベルトの着用の意義や、重要性について説明をし、体制作りに努めてきたものついで忘れて、面倒くさい、近距離だから等の理由により仲々理解を得ることが困難であった。

昭和56年度は、毎月の安全衛生委員会で討議決定されるその月の重点実施事項の掲示文の中に、赤字タイトルでシートベルトの着用を呼びかけるとともに、出署日、安全懇談会等の席上では意識の向上と定着化を喚起する一方、安全運転管理者による徹底したチェックを進めた。

図-1



指差確認・合図復唱

II シートベルトの着用状況のチェック

宮林署前の街頭に立って、通過する車を午前8時から9時までの1時間チェックをし、現場の人達については集散場所でチェックをした。

第1回目のチェックは、シートベルトの着用状況の実態把握ということで、4月10日、抜き打ち的に実施したが、その結果、庁内に進入する当署職員の車については、3台が着用、現場職員、一般民間車については着用車皆無という状態で、予想に反した低率であった。

この反省の中から、更に機会あるごとにシートベルトの着用を啓発するとともに、官用車については、安全運転管理者は率先して着用するように努め、助手席でも上司が着用しない場合は遠廻しに着用を促し、着用しないうちは発車しない。出勤、退行時のチェック活動を頻繁に行うなど、署員の協力を得ながらシートベルトの着用を習慣化させるよう努めた。

第2回目のチェックは、7月2日、安全週間の行事の一つとして行い、第3回目から5回目までは、松筑安全運転管理者協会の依頼もあって、全国交通安全運動期間中の指定日に行った。第6回目は11月10日に、第7回目は12月25日に行ったが、それぞれの結果は図-2のとおりである。

この結果をみると、庁内の職員は、安全週間の頃から半数以上が着用し、秋の全国交通安全運動の終りには100%に達した。

この傾向は、現場職員についても同様であり、シートベルトの着用運動の成果が徐々に現われたものと思われる。

これに対して同じ時期にチェックした一般民間車は、最高11%を記録したのみで低率で推移した。

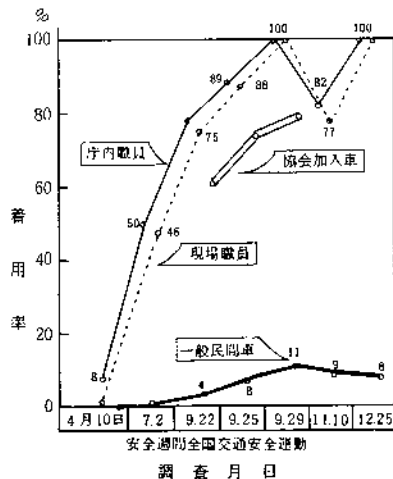
また、秋の全国交通安全運動の際に、松筑安全運動管理者協会加入の民間40、官公庁11計51団体のシートベルト着用状況報告から取りまとめてみると、平均着用率は60%を越えてはいるものの、当署の着用率には及ばない結果となっている。

これは、全国交通安全運動との関係もあるが、当署で取り組んできた着用運動の成果で、シートベルトの着用が定着化の様相を見せはじめたものと考えられる。

これらの影響からか、災害の発生についても次第に鎮静化の方向へと進んで、10月以降はゼロ災害となっている。しかし11月のチェックでは、庁内、現場とも着用率が低下しており、気のゆるみというっかりという未着用者が目につくようになった。こうしたことから、成績が良いからと安心して元の木阿弥になる危険性があり、不断の努力の必要性を痛感している。

最後のチェックは、12月に行ったが、この時は庁内、現場とも100%と完全着用であったが、同時に行った一般民間車については低率で、大きな差があった。

図-2 シートベルト着用率の推移



III アンケート調査の結果

この運動のしめくりとして、署員がシートベルトの着用についてどのような意識を持っているかを、アンケート調査した。

当署の常用以上の職員は154名で、このうちアンケートに対し有効解答のあったものは115名75%であった。すの115名の年齢構成と、普通自動車以上の運転免許の有無は図-3のとおりである。

年齢は、高齢化を反映して40、50才代が95%を占めている。また免許については、77%の人が所有しており、4人のうち3人は免許を所有していることになる。

こうした人員構成の中でのアンケート調査の結果により、数項目を分析取りまとめたのが表-1及び図-4である。

図-3

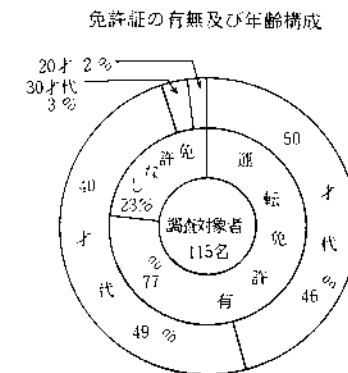


表-1 シートベルト着用アンケートの結果

項目	比率				
	20%	40%	60%	80%	100%
1 本年度安全衛生管理推進計画でシートベルト着用運動があるのを知っているか		知っている	97%		3%
2 55年以降出口等でたびたび着用指導があったのを知っているか		知っている	95%	知らない	3%
3 着用していれば事故のとき傷害が軽減すると思うか		思う	94%	思わない	5%
4 自家用車を運転するときシートベルトを着用しているか	必ず着用	49%	ほとんど着用12%	時々着用	36%
5 官用車を運転するときシートベルトを着用しているか	必ず着用	66%	ほとんど着用18%	時々着用	13%
6 自家用車でシートベルトを着用するようになったのは何年前からか	1年前から12%	2年前から	47%	3年前から16%	5年前から16%
7 官用車でシートベルトを着用するようになったのは何年前からか	37%	31%	13%	4%	13%
8 同一人が自家用車と官用車で着用が変わるか	自家用車、官用車とも「必ず」「ほとんど」60%		自家用車「時々」「未着用」官用車「必ず」「ほとんど」26%		両方とも「時々」「未着用」14%

1 まず、表1では「本年度安全衛生管理推進計画の中で、シートベルトの着用運動があることを知っているか」、「55年以降出暑日等でたびたびシートベルトの着用の話があったことを知っているか」という問いに対し、ほぼ全員が「知っている」と答えている。

2 「シートベルトを正しく着ていれば事故の時ケガが軽く、また生命が助かる確率が多いと思うか」という問いに対しては、「判らない」「無解答」を除いた94%が「思う」であり、ほぼ全員が安全性を認識していることになる。

3 自家用車を運転する時の着用状況は、無解答を除くと「必ず着用」は49%、次いで「時々着用」が36%、「ほとんど着用」が12%となっている。したがって「いままでに着用したことがない」はわずかであり、10人に6人はほぼ完全着用をし、4人は時々着用ということになる。

このほぼ完全着用者61%は、Ⅱで述べた着用状況チェックの最終回を下廻る結果となっているが、これは朝夕を中心とする通勤時は着用していても、それ以外の時は着用しないことが多いのではないかと考えられる。

4 それに対して、官用車を運転する場合の着用率はどうかというと、「必ず着用」は自家用車のときよりも17%も多くなっている。また「必ず」「ほとんど」を合せると84%となり、自家用車のそれより23%の増となる。

こうしたことから、勤務先を中心とした運転の時は、9月25日実施した着用状況の88%に近いものの「時々着用」「着用したことがない」が自家用車で39%、官用車で16%もあり、こうした運動がなかなか徹底出来ないことをうかがわせる。

5 着用するようになった時期は、「1年前から」が官用車は自家用車の3倍もあり、大きな特徴といえる。

しかし、「1年前」「2年前」を合せるとどちらもほぼ $\frac{2}{3}$ で大きな差はない。

したがって、時期的には署で着用についての取り組みを始めてからの着用者が多いということになる。

6 また同一人でも、自家用車では着用したりしなかったりするのではないかと集計してみると、自家用車、官用車とも「必ず」「ほとんど」が60%、自家用車では「時々」「着用したことがない」というのに、官用車「必ず」「ほとんど」と変化しているのが26%、残りは自家用車、官用車とも「時々」「着用したことがない」となった。こうした結果から自家用車ではほとんど着用しないが、官用車ではほぼ完全に着用するという人が4人に1人の割合でいることになる。

7 次に、着用するようになった理由、動機と、着用しない理由について調べた結果は図-4のとおりである。

着用するようになった理由、動機では「着用していれば安全と思う」が最も多く、次いで「シートベルトを着用して助かった例を見たり、聞いてから」、「安全衛生大会や出暑日等で着用について話があったから」等となっている。

このことから、シートベルトの着用運動が大きな効果をあげているということがいえる。

逆に着用しない理由では、「近距離だから」「つい忘れる」がそれぞれ36%で、次いで「面倒くさい」等となっている。

「近距離だから」という人は、事故にあうのは遠距離に限られ、近いところでは起きないと考

えていることになるが、現実はどうかと考えてみる必要がある。

「つい忘れる」という人は、シートベルトの着用がいまだに習慣化されていないことを示しているが、これは他の着用しない人も同様である。

IV 考察

以上、シートベルトの着用運動の結果及びアンケートの結果について述べてきたが、これらのことから次のことが考えられる。

1 シートベルトの着用運動に限って言えば、この1年から2年の間に着用率は飛躍的に向上した。しかし、そういう運動が行われていることを知っており、安全性も認識されているながら、全員がいつも着用するまでには至っていない。

2 着用するようになった理由、動機を考えると、安全衛生大会で着用することが安全につながるとPRをし、助かった実例を話し出暑日等でくり返し話をしてきたことが着用率向上の大きな要因であるといえる。

また、着用しない理由からは、事故はいつでも、どこでも起きる可能性のあることを良く理解してもらう必要があるし、つい忘れるという人も多いことから、相互注意運動も更に徹底する必要がある。

3 安全は自分が守り努めなければならないというように、安全に対する意識をかえ意欲を高めることができた。さらに業務に対する取り組み意欲の向上にもつながった。

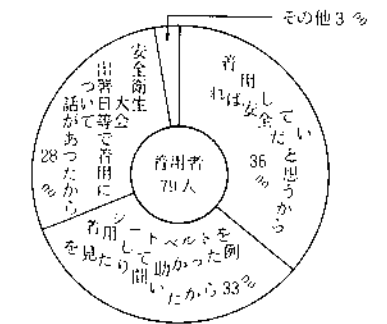
おわりに

安全は「自ら守るもの」「自ら努めるもの」という意識の改革を図り、職場から災害をなくすため、一つの方法としてシートベルトの着用をとりあげ、その定着化に努めた結果、着用率は向上したが100%安定的着用を得るにはいたらなかった。

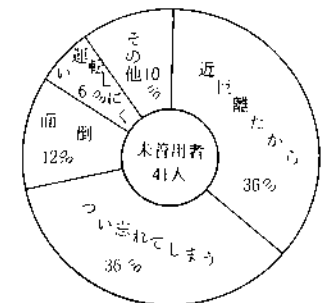
しかし、他の事業と違い成果のつかみにくい安全活動を、組織をあげ根気よく取り組みをしてきた結果、最近では手ごたえを感じるようになったことも大きな収穫である。

そして、この活動を続ける中で、本年度続発していた災害も10月上旬でストップしていること、私傷病休務が減少傾向にあり、また遅れがちであった生産事業が効率良く実行されて目標達成は確実であり、造林事業をはじめ他の事業もほぼ順調に推進してきたことは、安全に対する新しい意識が職員

図-4 シートベルトを着用する理由及び動機



シートベルトを着用しない理由



の心の中に生れ育ってきたこととともに、事業実行への意欲が高まってきたものと信じる。

災害事例からみた今後の安全管理

飯田・庶務課厚生係 小野 行彦

はじめに

安全衛生の諸対策については、人命尊重の基本理念のもとに“自ら考え、自ら実践する全員参加”の自主安全管理体制を確立し、それぞれ各現地ごとに具体的目標を掲げ推進しているところであり、ここ数年の間に意識的には非常に定着してきた。

しかしながら災害の発生は、図-1の年度別公務災害発生状況のとおり減少の様子がなく、むしろ度数率から見れば上昇傾向さえ示しており、その内容も依然として在来型の災害が繰返し発生しているのが実態である。

このため、不安全な行動なり状態があるにしても現在進めている安全衛生の諸対策が現地の実状にそぐわない形式的なものではないのか、このために作業員自身に自分のものとして浸透しないいなかまりがあるのではないかという疑問を持ち、如何にしたら職場内に存在する災害ポテンシャル、即ち労働災害を起すであろう可能性を排除することができるかを究明することとした。

経 過

安全対策を推進するには幾つかの方策があると思うが、地形・天候など自然条件の制約を受ける我々の職場では、その時その時の対応の仕方が異なり、それだけにその職場の自主活動に左右されるところが多く、一般的な安全対策だけでは安全を確保することが非常に困難なものと解される。

したがって、このような条件のもとでは、一つとして災害発生の可能性を排除する攻撃的安全、即ち災害が発生するであろうと思われる因子を先に取除く対策で、さきに当署の豊丘担当区で発表した「災害発生につながる潜在要因の究明について」がこれに該当し、現在全職場に定着するよう推進しているところである。

次に、前記に比較すると後追型となるが、統計的手段による守りの安全がある。特に作業環境や作業内容など条件の変化する林内作業においては過去の事例を参考に、その内容を究明し、潜在する危険性を追究するなかから災害の傾向や特殊性を知り、現在の作業場所に順応した諸対策を樹立することが必要であると考え、当署の災害事例187件（昭和40～54年度の15年間）を分析検討した。

分析の結果は、図-1のとおり製品事業の87件46%、造林事業59件32%、土木・治山がそれぞれ8件の各4%等となっている。

これら受傷の主な原因は、図-2の災害発生原因にみられるように、足場確認・作業姿勢等の動作によるものと、作業の方法や位置・状況等の作業に対する判断、さらには器具・手工具類の取扱いが