

# シートベルト着用推進を中心とした 交通事故防止対策について

飯山・庶務課 厚生係 高山 茂

## 要 旨

シートベルトの着用が、安全運転確保を、はかるうえで、重要な役割りを果すものであり、また、労働災害を防ぐためにも、大きな支えとなっている。

当署では、長い間、職場ぐるみで、この運動を推進してきたことにより、着用の関心と認識が高まり、「完全定着化」まで、あと一步のところまできている。

今後は、この運動を、更に進め、後部座席を含め、全席の着用化がはかれるよう、取組んでいきたい。

## は じ め に

当署では、昭和54年9月から、「シートベルトの着用」を、交通事故防止対策の最重点事項と定め、あらゆる機会を通じ、着用の効果についてのPRをするとともに、官用車、自家用車を問わず「完全着用」をはかるよう、徹底した指導を続けてきた。

56年7月発生の、ミニバス転落事故及び、60年8月発生したミニバス脱輪事故においても、全員がシートベルトを着用していたため、惨事を免れることができた。

60年9月から、着用が義務化されたこともあり、7年間にわたる指導の定着状況と、今回実施した意識調査の結果について発表する。

## I 完全着用への取り組み

取り組みにあたっては、次の点を重点に推進した。

### 1. 目 標

「交通事故の防止と安全意識の高揚」

### 2. 指導内容

- (1) 官用車、自家用車とも完全着用をはかる。
- (2) ベルトは、自分の体に合わせ、正しく着用する。
- (3) 近距離を運転する場合も、忘れずに着用する。
- (4) ミニバスは、「全員着用を確認」した後、発車する。

### 3. 指導の方法等

- (1) 着用調査は、職員の自家用車を対象に、チェックを行った。
- (2) スライド(着用方法、着用効果、職員への訴え、を内容)を作成、PRに努めた。

4. 着用調査の際、着用者へは、簡易な表彰状を手渡し、また、ステッカーの配付も行い推進に努めた。

5. 個別指導は、安全運転管理者・副安全運転管理者が行い、全体的には、安全活動(出署日、安全懇談会、安全点検、安全衛生大会等)の中で反復指導を行った。

6. その他、ミニバスは、全席のベルトを完備した。

## II 着用定着化への推移

### 1. 官用車の着用状況

推進2年目の4月には、各主任に対し、ミニバスのベルト着用を完全に行うよう、指示するとともに、全職員に対する指導を重ねたことにより、ミニバスは、着用化が進み、その他の官用車についても、運転者の着用の向上に伴い、助手席の着用も増していった。

こうして、シートベルトについての関心と認識が高まっていく中で、56年7月24日、ミニバスが、林道から、約70メートル転落、4人全員が重傷を負うという残念な事故が発生したが、全員がシートベルトを着用していたので、重大な災害を食い止めることができた。

この事故を契機に、「シートベルトの効果」が再認識され、官用車の着用者が著しく増加していき、ミニバスについては、56年度中に完全定着化がはかられた。

また、その他の官用車についても、ほぼ定着化がはかられており、現在では、後部座席の着用を重点に取り組んでいる。

### 2. 自家用車の着用状況

自家用車の着用定着化を旨として、職員の自家用車を対象に、県の調査と、ほぼ同時期に指導調査を7年間にわたって行ってきた結果は、図-1のとおりである。

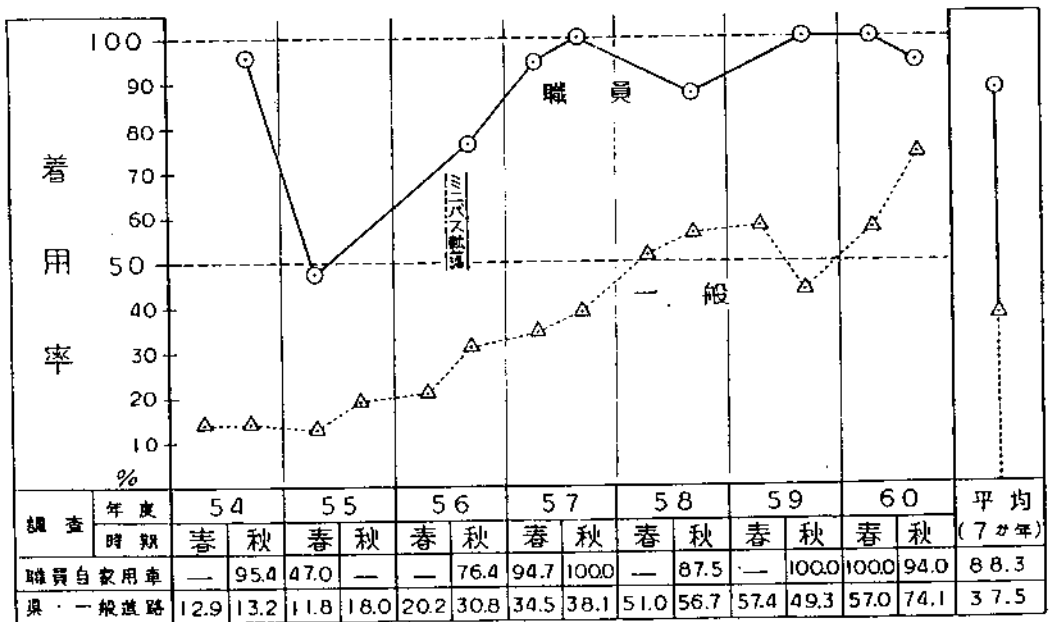


図-1 自家用車の着用の推移

一回目の調査は、54年秋に実施したがPRもいきとどいていたので、95パーセントの高着用率となった。55年春の調査からは、予告なしの方法に切替えて実施したところ、50パーセントを割込む低率となってしまった。

その後は、この結果を十分反省し、安全活動での推進とあわせ、課内会議、安全懇談会等での指導、

未着用者に対する個別指導を行ってきた。

また、ミニバス事故の教訓もあり、着用意識が高まり、56年秋の調査では、76パーセントまで引き上げることができた。

57年春には、94パーセント、秋には、待望の100パーセントを達成することができた。

58年秋には、着用率が若干低くなったが、59年秋、60年春には、ともに100パーセントとなった。

ここ4年間の推移から、職員の自家用車も、ほぼ、着用が定着したものと言える。

なお、一人、二人の「うっかり未着用」をなくすことが、「完全定着化」のカギとなっている。

### Ⅲ 現在の着用意識

今までの指導が、どのように浸透しているかの実態を、把握し、一層の推進をはかるため、全職員を対象に意識調査を実施したので、その結果を、順を追って説明する。

#### 1. 運転者の着用意識

車を運転する場合の着用意識を取りまとめたのが、図-2である。

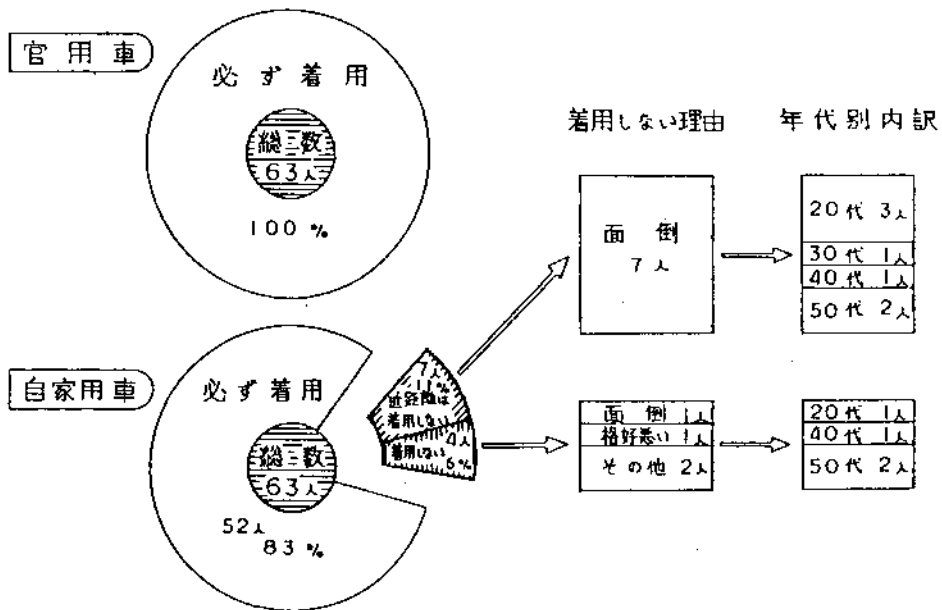


図-2 運転者の着用意識

官用車では、全員が着用する と答えているので問題はない。

自家用車についてみると、「必ず着用」は、83パーセントとなっており、年齢が高くなるにつれ、着用率が高くなっている。

「近距離は着用しない」の7名は、その理由を「面倒」としており、年代別では、20代が3名、50代2名、30代40代各1名となっている。

また、「着用しない」と答えている4名は、「面倒」、「格好悪い」、「その他」を理由としており、50代が2名、20代、40代各1名となっている。

特に、20代では、6名のうち、4名は、「近距離は着用しない」、「着用しない」の中に含まれており、若者のベルト嫌いが目立っている。

## 2. 同乗者の着用意識

ミニバスを除く官用車及び、自家用車に同乗する場合の意識を取りまとめたのが、図-3である。

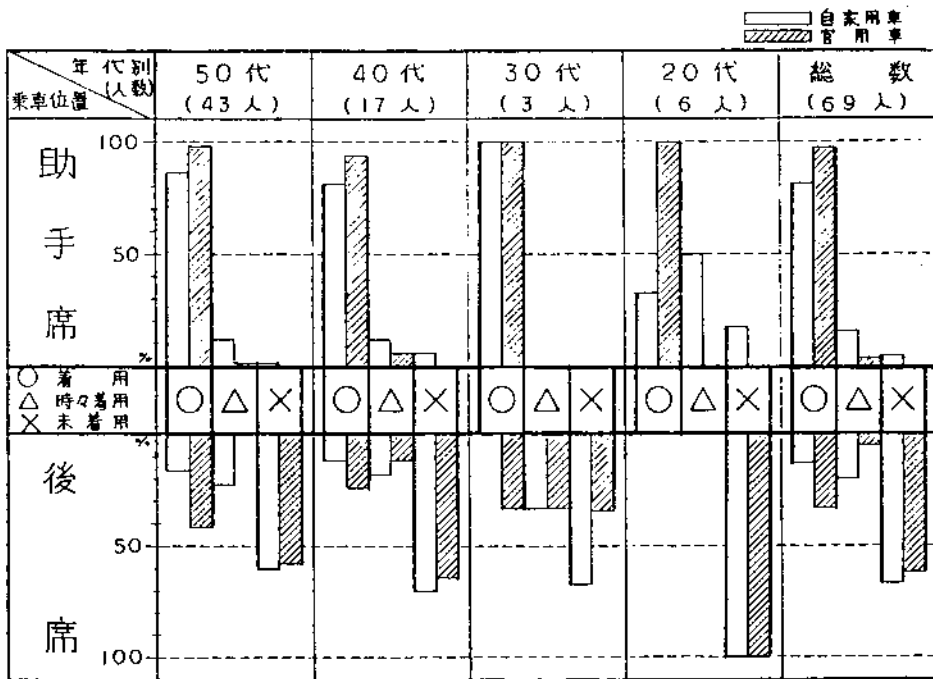


図-3 同乗者の着用意識

最初に、助手席についてみると、官用車、自家用車ともに高い着用率を示している。

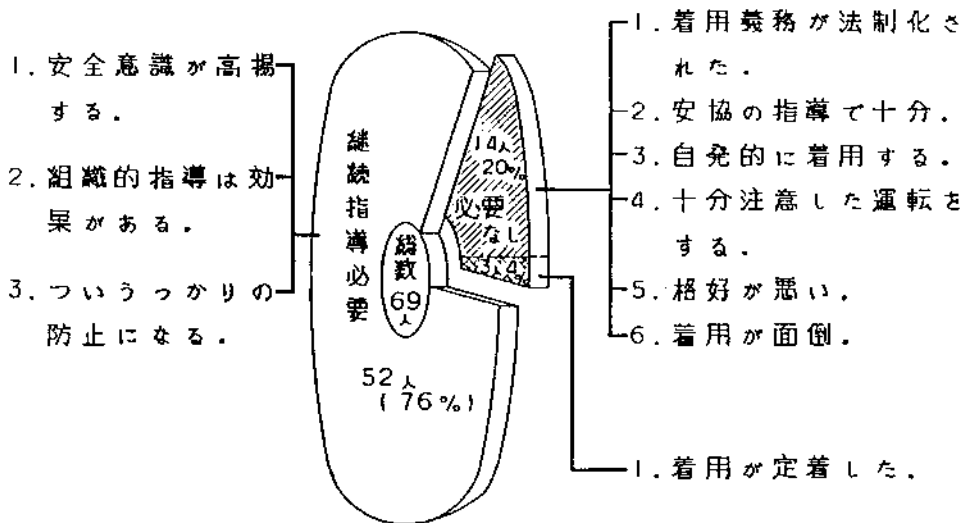
しかし、20代では、官用車は、全員着用すると答えているが、自家用車になると、「時々着用」、「未着用」が多くなっている。

次に、後部座席では、官用車、自家用車ともに極端に着用率が低く、20代では、着用したくないという意識が表われている。

この調査によって考えられることは、助手席の場合、すでに義務化されていること及び、今までの指導が十分浸透していることなどから、良い結果がでているが、後部座席については、「義務化されていない」、「危険性が少ない」などのことから、着用意識が低いのではないかと推測される。

## 3. 今後の着用指導に対する意識

今後の指導にあたって、職員は、どのような希望を持っているかを、取りまとめたのが、図-4である。



図一4 今後の着用指導に対する意識

この調査では、前席が義務化されていることを、十分承知しながらも、なお「継続指導必要」と答えた者が全体の76パーセントを占め、しかも「安全意識が高揚する」を第一の理由としており、日常の安全活動と深く結びついている状況がわかる。

一方、「必要なし」の3名は、「着用が定着した」と答えており、問題はない。「必要なし」の14名の理由のうち、「着用が法制化された」、「安協の指導で十分」、「自発的に着用する」については、それぞれ自覚を持っており心配はないが、「十分注意した運転をする」、「格好が悪い」、「着用が面倒」、を理由とする者に対しては、一層指導を強める必要があると考える。

#### IV 今後における取組みについて

当署では、長い間の指導の積み重ねにより、「完全定着化」まで、あと一步のところまできている。今後は、後部座席を含め着用定着化へ向け、次の点を重点にし推進をはかっていきたい。

今後における取組みの重点

1. 若年層への指導強化。
2. 未着用者、転入者に対する個別指導。
3. 助手席、後部座席の着用推進。
4. うっかり未着用の防止。

#### おわりに

運転者の義務である、シートベルトの着用だけを見ても、完全実施は、難かしい実態にある。

この運動は、単に交通事故防止をはかることだけでなく、労働災害防止全般への安全意識を高めるための、一つの手段として位置づけ実施してきたものであり、“ゼロ災害の職場を旨とし”今後も、更に取組みを続けていきたい。