

安全・衛生 ———— じゃーなる
Journal
HOKKAIDO

135
 2017.05

〒060-0004 札幌市中央区北4条西12丁目 ほくろビル4F TEL011-272-8855 FAX011-272-8880 発行責任者：緑川 義昭



仕事でも、私用でも・・・ クルマや自転車での安全確保

交通事故に あわない、おこさない安全文化

2016年末(平成28年)の北海道における「労災事故死亡者数」は72名(未確定)と前年比+7でした。休業4日以上を加えた「労災死傷者数」は、6,227人、+21(+0.3%)と微増となっています。

全体的な北海道における労働災害の評価としては、10万人率(10万人あたりの労働災害の発生率)では全国平均の2倍近くと、相変わらず高いレベルにあり、非常に残念な結果です。2002年・H14から2014年・H26の北海道における労働災害の推移を見ると、死亡数の10万人率が7.12から3.33まで下がりましたが、全国平均の1.91とは大きな差が依然あります。死傷数で見ても、10万人比で全国215.74(2014年・H26年)に対し、北海道は345.02で140人以上のひらきがあります。

北海道ではなぜ労働災害の比率が高いのか。いろいろな原因がありますが、その一つに「交通事故」があります。そこで今回は、雪解けとともにスピードが上がると言われる、北海道の自動車や自転車の運転について考えました。(2016年 中央労働災害防止協会 月刊誌 安全と健康より)

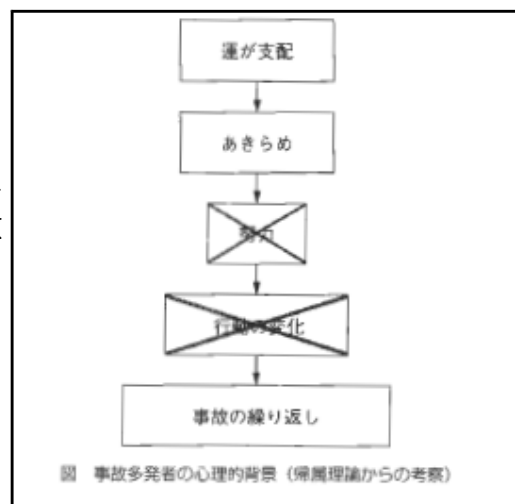
事故反復者～失敗を生かせない心

「事故傾性」という考え方があります。昔のイギリスにおける研究で「事故の発生が特定の人々に集中していることを明らかにした」ものが始まりで、「多くの人は事故を起こしていないが、なかには繰り返し事故を起している人もいる」という結論。これは、「事故は偶然に起こるものであり、事故を起こす人は運が悪い」との仮説を否定する分析結果です。特定の人々が多くの事故を起している実態が認められたのです。

今日においても、特に安全工学の分野で盛んに事故反復者の研究が行われています。例えば、航空機のパイロットや原子力プラントの運転員などの、ヒューマンエラーに伴う大事故発生の可能性のある領域では盛んで、個人によって事故を起こす確率が違うとの結論が得られています。

私たちはある出来事が起こったときに、その原因を考えようとしますが、出来事の原因を大きく分ければ、環境、状況、相手など自分の外側にある「外的原因」の場合と、自分自身の「内的原因」の場合に分けることができます。

「なぜこの事故が起こったか」の原因を考えると、ある人は外的原因として認識するかもしれない。また、ある人は、自分に何らかの原因があると捉えるかもしれない。いずれにしてもその認識が誤っていれば、事故原因の特定に誤りが生じるわけだから、再び同様の事故が発生する可能性は残ったままとなります。特に事故を起こした人が、事故原因を他者に帰属させる傾向が強い場合には要注意です。また、よく職場で見られるように、「原因追求



よりも責任追及が優先される」場合は、状況認識が改まることはありません。

安全運転の基本は「感情コントロール」にあり！

安全運転を行動階層モデルから考えると、感情コントロールスキルが最も上位に位置づけられています。それは、ドライバーが交通法規を覚え、運転技能に優れ、危険予測力が高まり、さらに安全な経路選択のスキルを身に付けたとしても、運転時のイライラや焦りなどの感情を適切にコントロールできなければ、事故の可能性を低減することはできない。感情が乱れれば、自ずと運転行動の乱れにつながるからです。

感情を左右するのはストレス。そのストレスを感じるか感じないかは、その人のストレス対処能力が大きく関わってきます。平たく言えば、人は困難に出会っても「何とかなるさ」と感じることができれば、気持ちは楽になりますが、このような心もちを「自己効力感」といいます。そして、「自己効力感」を保持するには、ストレスが発生したとしてもそのストレスに対処できる手段を多くもっていることが肝要となります。

その一つが「感情コントロール」です。例えば、「無遠慮に」割り込まれたとき、「自分はルールを守っているのになぜ相手は守らないのか」という気持ちになりイラッとしたとする。そのような感情が起こる心の背景は、人はルールを守るべきであるという強い価値観があるからです。ルールに対する価値観とその大きさには個人差があるはずですが、私たちは自分の価値観によって物事を見ます。他の人がさほど気にしない事柄であっても大変気になり、ときにはストレスとなります。これを修正するには交通安全プログラム等で、危険な場面を設定し「グループワーク」で出し合うと、自分の価値観の再点検ができます。

また、対処スキルとして、「セルフトーク」のストックを増やすことを目指す方法もあります。「セルフトーク」とは、私たちが何かストレスを感じたときの解消法としてよく用いられる方法で、いわゆる「独り言」。例えば、割り込まれたときに出てくる「こんなことぐらいでむかつく自分は小さい人間だ」「あんな運転していたら、そのうち事故を起こすさ」など。こういう方法で自分を落ち着かせることがよくあるのでは無いでしょうか。

焦りの感情解消にもセルフトークが有効です。約束の時間に間に合いそうもないとき、「遅れたら謝るしかないね」などは焦りが起こったときのセルフトークの一例です。これも、プログラムでグループディスカッションをしているときさまざまなセルフトークが出てきて面白いものです。多くのセルフトークをもち合わせることは、ストレスが発生したときの対処力としての「自己効力感」を増加させます。

「メタ認知」という言葉があります。交通安全以外に、安全対策に関わる他の領域においても共通するキーワードと考えられています。「メタ認知」は「自己理解」「モニタリング（監視）」「実行制御（セルフコントロール）」3つの要素から構成されており、実際の「メタ認知」の役割は、自分の特徴を理解した上で（「自己理解」、

ときどき自分を監視しながら（「モニタリング」）、軌道修正（「実行制御」）を可能にするということです。

従来の交通安全教育は、法規や技術を学び危険を回避する技能を身につけること（トレーニング）に主眼がありましたが、「メタ認知」の考え方を取り入れると、包括的な教育目標として、「メタ認知」技能の向上を目指さなければならないこととなります。それは、「自分の持つ課題に自ら気づき、自ら修正する力をつける」ことを安全教育の目標（コーチング）とすることです。


感情度（相手に対して怒りを感じる度合い）		
3) 遠慮もなく割り込みをしてくるマナーの悪いドライバー		
		
非常に「むかつく」	4	
少し「むかつく」	3	
あまり「むかつかない」	2	
まったく「むかつかない」	1	
運転度（攻撃感情や不快感情を表す傾向）		
● ホーンを鳴らして注意する。 またはバッシングする。	非常にある	4
● 意地でも譲らない。	少しある	3
● あおる、車間距離をつめる。	あまりない	2
● 無理をしてでも追い越す。	まったくない	1

図1 感情コントロール診断テスト「IISA」の一部（他人への「むかつき度」）



ストレスチェック義務化の1年 事後処理に課題！

5月17日、NPO北海道勤労者安全衛生センターの2017年度総会と第22回北海道ブロックセイフティネットワーク集会を開催しました。

2017年度総会では、浪岡理事長が長時間労働とメンタルヘルス対策の課題について触れ、当安全衛生センターも組合員の命と生活を守るために鋭意努力するとの挨拶がありました。その後、松浦事務局長の経過報告と方針提起があり、12次防の最終年として、達成に向けて労働安全衛生レベルの向上を図る取り組みの強化と、職場の総点検の実施などについて確認しました。

「第12次労働災害防止計画」の目標達成については、非常に厳しいといわざるを得ません。北海道労働局は、4月28日に「死亡労働災害撲滅のための緊急共同宣言」を関係団体と行いました。昨年の死亡労働災害が77名と一昨年に比べ12名増加するとともに、今年に入ってから既に25人の死亡労働災害が発生し、昨年比でも6人増加しています。「死亡労働災害の増加に歯止めがかからない」ことから、労働基準協会や建設業労働災害防止協会などの関係団体を集め、指導強化や現場パトロールの強化などについて宣言しました。

〈第12次防 目標〉

誰もが安心して健康に働くことができる社会の究極的な目標である「労働災害をゼロにすること」の実現に向け以下の目標を計画期間中に達成することを目指す。

①死亡災害の撲滅を目指して、平成24年と比較して、平成29年までに労働災害による死亡者の数を5%以上減少させること

②平成24年と比較して、平成29年までに休業4日以上労働災害による死傷者の数を15%以上減少させること

〈重点業種ごとの目標(労働災害による休業4日以上の死傷者の数)〉

- 小売業――20%以上減少させる。
- 社会福祉施設――10%以上減少させる。
- 飲食店――20%以上減少させる。
- 陸上貨物運送事業――10%以上減少させる

総会では、このような状況を踏まえ、来る「第13次労働災害防止計画」策定の議論に向けた現状認識の統一として、死亡災害が建設業全体で増加し、特に建築工事業、土木工事業が際立っていること。また、休業4日以上を含めた労働災害死傷数では、製造業、畜産業、陸上貨物運送業、林業などで増加していること。一方で建設業全体では減少しているにもかかわらず、木造建築業では増加していること。増加傾向が大きいとされてきた第三次産業では、社会福祉施設、通信業、ゴルフ場、教育・研究業などで変わらず増加していることを確認し、関連する産別での取り組み強化を促す意味で、警鐘をならしました。

また、「北海道の安全衛生レベルの向上」、「メンタルヘルス問題への緊急対策」、「アスベスト問題への取り組み強化」、「職場における安全衛生活動の活性化とネットワークの強化」という4本柱の活動目標について、引き続き取り組むことを確認しました。

第22回全道セイフティネットワーク集会 ストレスチェック義務化から1年の現状と課題

総会終了後には、第22回全道セイフティネットワーク集会が開催されました。今回は「ストレス・チェックの現

状と課題」について取り上げました。2015年（H27）12月から従業員50人以上の企業に義務化された「ストレス・チェック」が、昨年11月で満1年を経過し、この間に1度は実施することが求められたのですが、実際に取り組み状況はどうであったのか、また、高ストレス者の割合や集団分析などにより職場の改善に向けた取り組みはなど、ストレスチェックを実施してこられた「北海道労働保健管理協会」の清田典宏医療本部長（医師）に、「ストレスチェックの分析と課題と」題して、中間的な状況を解説していただきました。

解説は、全国衛生団体連合会（全衛連）が2015年12月～2016年11月までに全衛連の会員を対象に実施したストレスチェックの調査結果をもとに進められました。義務づけられている50人以上の事業場では、実施率が約7割にとどまり、50人未満の事業場では3割を下回っているという実態が明らかにされました。厚労省が推奨する「職業ストレス簡易調査票」では、高ストレス者が10%になるよう設定されています。しかし、調査結果では1事業あたりの医師との面談は約2名、相談対応は約6名しかおらず、制度に対する理解不足が影響していると分析しました。受けさせる側としての事業者、受ける側の労働者、双方がメンタルヘルス不調を未然に防止するという制度の目的や趣旨を認識することが重要と指摘しました。今後、ストレスチェックを実施する上での課題として、①面接や相談対応のできる医師・保健師の育成、②医師・保健師の専門性の向上や紹介先の専門医療機関の充実、③事業場の状況を把握している産業医を共同実施者として配置すること、④個人情報保護と事業所に提供するデータ作成範囲の関係、などの観点をあげています。

また、北海道労働保健管理協会が実施したストレスチェックの事業場数は126カ所あり、受診人数の12%が高ストレス者、そのうちの面談実施者の割合が約6%あることから、北海道の実態は厚労省が示している数値に近いとの説明がありました。実施の反省点としては、①労働者がストレスチェックにきちんと向き合えるような制度上の表現や改正の必要性、②高ストレス者への面談奨励や時間確保など面談に対する注意点、③本人同意のない事業者への情報提供の禁止など不利益取り扱いの禁止、④職場実態を把握する産業医を実施者とするなど選定の仕方をふくめ、9つの観点から課題を上げています。

とりわけ、実施者としての産業医の免責事項として、①本人からの同意が得られず、結果の守秘義務から事業者に伝えず、対策が取られなかったとしても産業医の責任が問われるものではない、②面談指導を実施し、自傷他害の恐れから事業者に情報を提供しなければならない場合は、本人の同意なく事業者に伝えても責任は問われない、ただし提供は緊急に対応が必要等の内容にとどめる、などについて言及し、実施者となる産業医として、ストレス不調の未然防止と個人情報の守秘義務の中で苦悩する様子がうかがえました。

最後に、ストレスチェックの運用に必要なこととして、①労働者の確実な受検や正確な回答など制度を正しく理解するために周知を図ること、②セルフケアの仕方などストレスチェックの結果を生かすための研修を行うこと、③面接勧奨や面接指導を希望しない労働者への相談対応など、高ストレス者に対する確実なケアの実施が強調されました。

ストレスチェック制度の導入は、過度のストレスによる過労自殺やメンタルヘルス不調の増加などが背景にあります。実施にともなう労働者への不利益な取り扱いは禁止されてはいるものの、労働者のプライバシーや就業上の措置との関連など、懸念される問題も山積しています。今後、成果や課題が一層明らかになってくると考えられますが、ストレス不調の未然防止、職場環境の改善や活性化に向け、労働組合として衛生委員会等を機能させ、活発化を図るなど、制度の改善や実効化に向けた取り組みが大切です。

松浦事務局長は、今回の総会をもって退任されました。永年のご尽力に、心より感謝致します。

