

安全を優先する意識が職業ドライバーの健康につながる

小嶋 文
KOJIMA, Aya

埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門交通・計画グループ准教授

1——はじめに

昨今、宅配事業など運送業界での労働力不足が深刻な状況として話題になっている。人材確保や定着率向上のためには、企業がドライバーの健康状態を良好に保つ努力も、労働環境の改善や交通安全性向上の観点から、一つの重要な課題であろう。ここでは、企業風土とそこで働くドライバーの健康状態に関する研究として、「安全風土」の影響に着目してスペインで調査したSillaら¹⁾の研究を紹介したい。この研究の中で著者らは、安全風土に対する個人の認識である「心理的安全風土 (Psychological safety climate)」と時間制約に関わるプレッシャーが、職業ドライバーの健康状態に影響を与えているという仮説を立て、検討を行った結果を報告している。

安全風土に関しては、特定の職場においてメンバー同士で共有されている「組織の安全風土」が存在すると考えられているが、Huang²⁾らによる研究からは、遠隔地や単独で行動する従業員は組織の安全風土を共有しづらいことが分かっている。職業ドライバー達は、まさに会社から離れた場所で単独で働いている従業員である。そのため著者らはこの研究で、組織の安全風土ではなく、ドライバー個人個人の認識である心理的安全風土が職業ドライバーの判断の枠組みとなると想定し指標として利用している。

著者らはまた、職業ドライバーのストレス状態にきわめて大きな影響を与える要因として、これまで多くの研究で指摘されている時間的プレッシャーに着目している。著者らは、ヨーロッパの労働環境に関する調査結果³⁾からドライバーが受けている時間的プレッシャーの現状について紹介しており、それによると、運輸部門の従業員は、仕事の速さや厳しい期限、非常に頻繁な割り込み業務、業務遂行のための時間不足といった、時間的プレッシャーに関わる業務について、他の部門の従業員よりも多くの仕事量を抱えていると答えているという。加えて、複数の研究が心理的安全風土により時間的プレッシャーが小さくなることを示唆していると紹介し、時間的プレッシャーが心理的安全風土とドライバーの健康状態の関係を媒介すると仮定している。すなわち、時間制約に関して過度にプレッシャーを感じることは、安全性の確保に対してマイナスの影響を及ぼすことから、心理的安全風土が時間的プレッシャーを小さくすることを通じて、ドライバーの健康状態を改善することにつながるという仮説を立てている。この仮説の検証として、著者らは心理的安全風土と時間的プレッシャーが、職業ドライバーの健康状態（一般的な健康状態、および極度の疲労 (Burnout)）に及ぼす影響について検討している。

2——研究方法

この研究では、職業ドライバーに対してアンケート調査を実施し、共分散構造分析により、心理的安全風土、時間的プレッシャー、ドライバーの健康の関係に関する分析を行っている。著者らが働きかけた107の道路輸送に関連する企業のうち、34の組織が調査に応じ、367人の職業ドライバーからアンケート調査の回答を得ている。この研究では、調査対象となっている職業ドライバーに貨物輸送と旅客輸送の分野の従業員が混在していることに留意が必要である。協力が得られた企業の内、59%の企業が貨物輸送を扱う会社であり、41%が旅客輸送の企業となっている。アンケート調査では、ドライバーが日頃さらされている時間的プレッシャー、過度の疲労の状況、心理的安全風土、一般的な健康状態について、既存の調査や研究をもとに質問項目を設定している。著者らは、多くの組織に参加してもらうため、また回答負担と予算を削減するために、可能な限り短いアンケート票を作成し、従業員たちは勤務時間内にこのアンケート票に回答したということである。以下に、それぞれの調査項目について説明する。

時間的プレッシャーについてはInstrument for Stress-related Job Analysis (ISTA)^{4), 5)}から、3つの設問について5段階 (1.全くない～5.常にある) での回答を得ている。質問例は、『最近の仕事について、時間不足によるプレッシャーをどの程度頻繁に感じていますか』といったものである。

心理的安全風土に関する質問は既存の2つのアンケート調査 (Safety Climate Assessment Toolkit (SCAT)⁶⁾, Offshore Safety Questionnaire (OSQ)⁷⁾ からスペイン語に翻訳された3つの設問が使用された。著者らは回答するドライバーらの安全に関する認識について、組織としての優先順位に関する認識と、安全性に対して競合し得るその他の目標との関係について質問した。質問への回答は5段階 (1.全く賛成しない～5.全面的に賛成する) であり、質問の一つの例は『この会社では、安全は1番の優先事項だ』といったものである。

過度の疲労の状況についてはMaslach Burnout Inventory-General Survey (MBI-GS)⁸⁾から3つの設問が用いられている。それぞれの設問は疲労に関する別々の側面を問うものとなっており、(1) 精神的な疲労 (設問: 朝起きてまた仕事に向かわなければならないとき、疲労を感じる)、(2) 疲労にともなう非人間化 (depersonalization) (設問: 自分の仕事に興味を感じない)、(3) 個人的達成感の低下 (設問: 仕事に対し、自分はよく働いていると思う) という3問である。ドライバーらはこれらの設問に対して「1.全くない～5.常にある」の5

段階で回答しており、「個人的達成感の低下」に関する設問では、分析時に値の大小を反転している。

一般的な健康については、『全般的に、自分の健康は…』という設問に対して、「1.とても悪い～5.とても良い」の5段階での回答を得ている。

その他、回答者自身の年齢と勤続年数について、個人の健康状態に影響が考えられるものとして調査された。

3—分析結果

上述のアンケート調査の結果から、相関分析により、心理的安全風土は、時間的プレッシャーと過度の疲労感との間に負の相関関係を持ち、一般的な健康状態との間には正の相関関係を持つことが示された。また、時間的プレッシャーは一般的な健康状態との間に負の相関関係があり、過度の疲労に対しては正の相関関係がみられている。勤続年数については、一般的な健康状態とは負の相関関係、過度な疲労とは正の相関関係が見られている。これらの関係には全て、統計的有意性が見られている。

これらの変数の関係について、さらに共分散構造モデルによる分析結果が示されており(図—1)、心理的安全風土は、時間的プレッシャーに負の影響を与え、ドライバーの一般的な健康状態と過度の疲労に対しては良好に働く関係を持つことが示されている。この結果から、著者らの仮定の通り、時間的プレッシャーはドライバーの健康状態に有害になるものであり、それは部分的にはドライバーが認識している心理的安全風土とドライバーの健康状態との関係を媒介するという関係性が見られている。

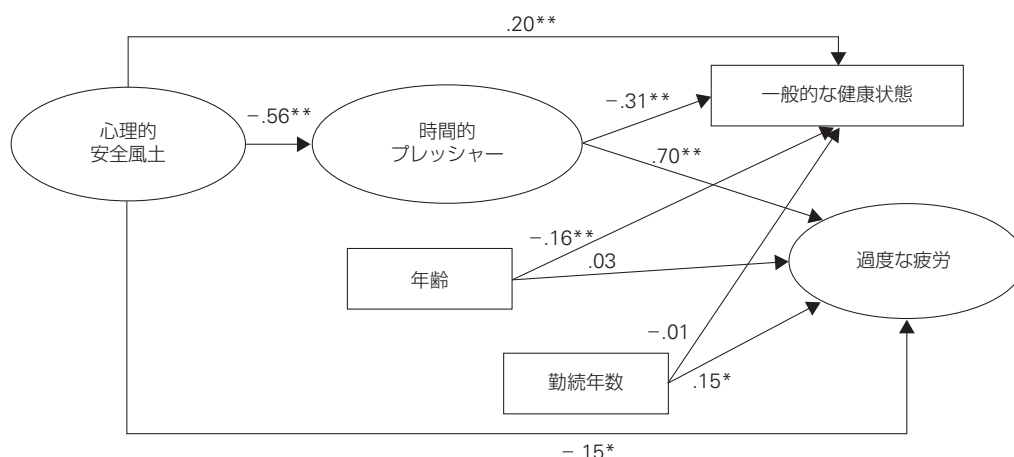
4—おわりに

今回紹介した研究では、職業ドライバーそれぞれが認識している安全風土の高さが、時間制約から感じる心理的負担を緩和し、それによってドライバー自身の全般的な健康状態や過度の疲労感を軽減している可能性が示唆されている。貨物輸送、旅客輸送の各々で、ドライバーが感じている時間的プレッシャーの具体的な内容は異なると考えられるが、いずれの場合においても、組織における「安全優先」の認識をドライ

バーに高めさせることで、過度に時間に追われている気持ちを緩め、ドライバーの心身の疲労を緩和して健康増進につなげる取組みに活かすことが考えられる。本研究でドライバーの健康状態を表すために用いられた“Burnout(過度の疲労、燃え尽き)”の概念は、医療従事者の消耗を指す言葉として使われ始め、対人サービス職従事者の職業ストレス反応として注目を集めるようになったとされている⁹⁾。今回紹介した研究で評価軸として用いられたMBIを日本で適用しようとする研究も多数みられており、ドライバーに適用して雇用側が随時状態を確認しておくことも考えられよう。本論文では、独りで働く時間が大部分となるドライバーは、企業風土を共有しづらい可能性についても言及していることから、本研究におけるドライバーの健康増進に関する示唆について、ぜひ組織の中で上手に共有いただきたい。

参考文献

- 1) Inmaculada Silla, Nuria Gamero Psychological safety climate and professional drivers' wellbeing: The mediating role of time pressure, Transportation Research Part F 53 (2018) 84–92.
- 2) Huang, Y.-H., Lee, J., McFadden, A. C., Rineer, J., & Robertson, M. M. (2017). Individual employee's perceptions of “Group-level Safety Climate” (supervisor referenced) versus “Organization-level Safety Climate” (top management referenced): Associations with safety outcomes for lone workers. Accident Analysis and Prevention, 98, 37–45.
- 3) European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions –Eurofound–. (2016). Sixth European working conditions survey – overview report. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- 4) Semmer, N., Zapf, D., & Dunckel, H. (1998). Instrument for stress-related job analysis (ISTA) (version 6.0). Bern, Switzerland: Flensburg.
- 5) Semmer, N. K., Zapf, D., & Dunckel, H. (1995). Assessing stress at work: A framework and an instrument. In O. Svane & C. Johansen (Eds.), Work and health—scientific basis of progress in the working environment (pp.105–113). Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- 6) Cox, S. J., & Cheyne, A. J. T. (2000). Assessing safety culture in offshore environments. Safety Science, 34, 111–129.
- 7) Mearns, K., Whitaker, S. M., & Flin, R. (2003). Safety climate, safety management practice and safety performance in offshore environments. Safety Science, 41 (8), 641–680.
- 8) Maslach, C., & Jackson, S. E. (1986). Maslach burnout inventory (2a ed, 1981 1a ed.). Palo Alto, California: Consulting Psychologists Press.
- 9) 東口 和代他 (1998), 日本版MBI (Maslach Burnout Inventory) の作成と因子構造の検討, 日本衛生学雑誌, 53巻2号 p.447–455.



■図—1 心理的安全風土、時間的プレッシャーと職業ドライバーの健康の関係についての共分散構造分析結果 (* $p<.05$, ** $p<.01$) (Sillaら¹⁾, Fig 1から作成)