

共に学び 共に成長



予防部規制課 建築・設備担当
消防司令補 岡野 巧

皆さん、内外部を問わず様々な研修を受講されるかと思いますが、研修で得た知識を自分だけのものにしていないのがもったいないと感じたことはありませんか？
このコーナーは、研修受講者が研修の良かった点や他の人に伝えたいと感じたことを紹介し、皆さんと共有するコーナーです。共に学び共に成長しましょう！

第7回 専科教育「予防科（第119期）」（総務省消防庁消防大学校）

はじめに

令和8年1月7日から同年2月27日までの52日間、総務省消防庁消防大学校において専科教育「予防科（第119期）」を受講しました。
消防大学校は、総務省消防庁が設置する省庁大学校であり、全国の消防職員や消防団員に対し、幹部としての高度な教育訓練を行う国の機関です。消防大学校において実施される専科教育「予防科」は、予防業務に関する高度の知識及び技術を専門的に修得させるとともに、教育指導者等としての資質向上を図ることを目的としています。
私が受講した予防科第119期は、北は北海道、南は鹿児島まで全国各地の消防本部から30人（最年長46歳、最年少33歳）が集まり、大学校内の学生寮で寝食を共にしながら学びました。

消防学校での学び

研修では、違反処理・防火管理・消防用設備等・危険物・建築基準法など予防行政全般にわたる講義をはじめ、地震火災対策・AIの活用等について、研究成果を発表する課題研究に取り組みました。日本消防検定協会等を訪問しての研修では、消防用設備等の性能評価実務を見学する「施設研修」や、大学教授による講義で最先端の教育心理学に基づく効果的な教育技術を学習する機会もありました。

予防業務の意義を学んだ「グループワーク」

特に印象に残っているのは、過去の火災事例をもとに予防行政の重要性について学ぶグループワークでした。その中で事例として取り上げられたのが、新宿区歌舞伎町ビル火災（平成13年）でした。この火災は、避難経路や消防用設備等の不備、防火設備の作動障害、不十分な防火管理体制等、複数の要因が重なり、44名の尊い命が失われたというものです。

この火災を踏まえ、小規模雑居ビルの防火安全対策を強化するため、平成14年に消防吏員による避難障害物件の除去命令の新設、防火対象物点検の義務化、自動火災報知設備の設置基準や罰則の強化、命令の公示等、消防法が大きく改正されました。グループワークでは当時の火災現場の詳細を振り返り、何が危険であったのか、どのような指導をしておけば被害を軽減できたのかを討論し、私たち予防業務に携わる者の真の目的は、この火災のような痛ましい事例を二度と繰り返さないためにあると理解しました。警防担当が災害現場で

研修を振り返って思うこと

日中は講義や演習に集中し、夜間にはグループで課題や効果測定対策に向き合った2カ月間は、消防大学校へ入校しなければ得られなかった貴重な経験でした。

予防に関する高度な専門知識を習得できたのももちろんのこと、共同生活をする中で自然と絆が生まれ、互いに刺激を受けながら切磋琢磨できる環境で、各消防本部の取り組みや課題を共有し、全国的な予防行政に対する視野と意識が大きく広がりました。そして全国の心強い29人の同期たちとの出会いは、何物にも代えがたいものになりました。

おわりに

最後に、貴重な研修の機会を与えるべく、快く背中を押して送り出してくださいと上司及び同僚、多くの激励やご連絡をいただくなどこれまでお世話になった先輩方に、心より感謝申し上げます。皆さまの支えがあつてこそ、今回の研修を最後までやり遂げることができました。

今後は、消防大学校で共に学んだ仲間との絆を大切にしながら、感謝の気持ちを忘れることなく、研修で得た知識と経験を後輩たちに伝え、市民の安全・安心を守る予防行政の更なる発展に貢献できるよう、大阪市消防局の職員として一層研鑽を重ねてまいります。



企画違反処理実習



企画違反処理実習（グループ討議）



日本消防検定協会の施設見学



予防科第119期として共に学んだ仲間たち



救助先行車 CC8

無線呼出名称：大消防助 8



導入の経緯

本車両は、本誌令和8年4月号「緊急消防援助隊 NEWS」に掲載した救助先行車CC9と同様の経緯により、消防庁から無償使用車両として配備されました。導入の詳細は4月号をご覧ください。



CC8の後部荷台スペース

任務

緊急消防援助隊派遣時は、大阪府大隊の統合機動部隊として出動します。被災地へは本部特別高度救助隊の4名が、ASR10に2名、CC8に2名に分かれて乗車し進出します。

特徴

本車両は、CC9と同様に浸水地・泥濘地・道路損壊地などの悪条件下において、早期の情報収集や救助活動の初動対応を行うとともに、人員及び資器材を迅速に搬送することを目的としています。なお、CC9は、狭隘な場所の走行を想定した小型車両であるのに対し、本車両はピックアップトラック型の4WD車で、優れた積載能力と機動力を備えています。

また、道路寸断等により陸路での進出が難しい場合であっても、自衛隊が保有する大型ヘリに積載し、空路での迅速な現場進出ができる車両となっています。

荷台スペースは、長さ約 1500 mm・幅約 1600 mm・高さ約 500 mmで多様な用途に対応できるスペースを確保しています。

配備資器材

発災初期の検索救助活動で必要となり、かつ、ヘリ機内への持ち込み制限を受けにくい小型で軽量の電動救助資器材などが、本車両とともに消防庁より無償貸与されました。今回配備された資器材の一部をご紹介します。



土砂・建物崩落監視センサー



小型コンビツール



チェーンソー



パワーカッター

今回のテーマは 高所救助活動における「安全管理」

(警防部警防課)

このコーナーでは、「安全文化の醸成と安全管理の徹底」を図ることを目的に、消火・救助・救急など過去の負傷事例を振り返り、事例からの学びについて紹介していきます。ここで紹介する内容が、皆さんの日々の活動に役立ち、プロフェッショナルとしての安全意識をさらに高める一助となることを願っています。

今回は、2年前に他消防本部で発生した救助訓練中の転落事故を振り返り、安全管理について考えていきます。

事例紹介

発生月 8月 発生場所 消防署内訓練施設 事故内容 救助訓練中に隊員が高所から墜落

事故の経緯と被害

高さ約4.7mの施設ベランダからロープを用いて降下する訓練において発生。支点作成やロープの安全確保等に複数の不備が重なり、降下を開始した隊員が仰向けの体勢で墜落した。地上には安全マットが敷かれていたものの、マットの配置は「要救助者(訓練人形)の直下」に限定されており、墜落した隊員の下半身はマットにかかったが、上半身と後頭部はマットから外れており、硬い地面に激突。結果として、尊い命が失われるという極めて痛ましい事態となった。

報告書が示すものと、そこから学ぶこと

事故後、検証委員会により作成された報告書には、安全管理員の不在、安全を軽視する組織風土、他隊との技術共有の不足など、多岐にわたる組織的・管理的な原因が指摘されている。しかし、重要なのは、「組織体制に問題があったのだろう」と結論づけることではない。組織体制は消防局ごとに異なる。報告書にある原因から、日々の活動に直結し、かつ個人の意識と行動で変えることができる課題を抽出し、自隊に活かすことで安全意識を高めたい。同様の過ちを防ぐため、以下の2点について学んでいく。

(報告書に記載の「オープンスリング」の表記を大阪市の呼称「スリング」に一部置き換えて説明する。)

基本の徹底

進入隊員の確保ロープは、柱にスリングを結索しその支点を介して行っていたが、何らかの原因で支点のスリング結索がほどけ、隊員の確保が機能しなくなった。隊員は、作成された支点を、「本結びであると思い込んでいた」という。

我々は日々の訓練に慣れていくほど、「だろう」「はずだ」という危険な思い込みに陥りやすい。カラビナ安全環の確実なロック、結索の末端処理や目を閉じたまま作成できるロープ結索であっても、毎回「基本通りに確実に作成」すること。

これが自らの、そして仲間の命を守りながら行うプロの人命救助活動の第一歩である。



ダブルチェックの義務化

今回の事例では、隊員間での結索の最終確認は行われていた。

しかし、「末端の長さは見たが、結索方法そのものは確認していなかった」という。

降下前の最終確認が、単なる「儀式」や「形だけの声出し」になっていないだろうか。作成者自身の確認だけでは思い込みによるヒューマンエラーは防げない。必ず「別の隊員」が独立した目を持って確認する『ダブルチェック』が必要である。確認者は「人・物・環境の変化の有無」を声と目で、時には触れて確認する。少しでも疑念があれば、階級や先輩後輩の壁を越え、必ず制止して修正する勇気を持つ。



過去からの学び

まとめ

本事故は、安全管理に関する複数の要因が重なった結果、重大な事態に至りました。「大丈夫だろう」という思い込みや慣れによる安全確認の省略が、取り返しのつかない結果を招くことを、私たちは改めて認識しなければなりません。責任の所在を改めて追及することを目的とせず、他消防本部の事例からも教訓として学びにつなぐことが必要です。代替わりしても、組織として経験を積み重ね、安全で強い消防体制を構築しましょう。



様々な事案から災害活動を振り返る

南方面隊

濃煙環境下における検索活動と消火活動の連携

■はじめに

今回の事案は、大阪市南部の行政区において発生した鉄骨造5階建の宿泊施設火災である。建物は狭い屋外階段が1箇所の内廊下構造であり、出火時刻が深夜であったことから宿泊者が建物内に取り残されている可能性が高い状況であった。



先着した救助隊及び消火隊は、限られた情報の中で建物構造や煙熱状況を把握しながら、明確に活動方針を決定し、連携した屋内進入により複数の要救助者を救出した。本稿では、その活動概要と優先判断について紹介する。

■火災概要

覚知日時	23時14分
第1出場	23時14分
第2出場	23時15分
鎮圧時間	23時53分
鎮火時間	翌2時03分
出場回数	第2出場及び救助中隊、救急中隊、安全管理隊、他特命隊
建物構造	鉄骨造陸屋根ALC版張5階建宿泊施設 (建108㎡/延492㎡)
焼損程度	5階507号室(占有11㎡)において、11㎡焼損、共有廊下16㎡焼損及び天井側壁3㎡焼損
出場隊	消防車両45台
救出人員	6名

■現場到着時の状況

大消本部からの火災指令により各隊が出場した。先着した消防隊から「5階部分燃焼中」との無線が入り、5階から煙が噴出ししている状況であった。

本対象物はアーケードに面する宿泊施設で、内廊下構造であった。5階部分へは狭い屋外階段からのみ進入可能であり、消防隊員や延長されたホース、資器材が集中した場合、活動空間の確保が困難となることが予想された。

また、出火は深夜であり多数の宿泊者の滞在が想定されたが、消防隊到着時、面接確認は取れておらず、屋内の状況は不明であった。

■現場活動

西側から到着したN救助隊が建物外観を確認したところ、顕著な

また、階段、廊下ともに狭い環境であり、多数の隊員や延長されたホース、資器材が集中した場合、混雑し活動に支障を来すおそれがあることに加え、建物内部の温度からバックドラフト及びフラッシュオーバーが発生する可能性は低いと判断したことから、救助隊を先行して進入させ検索活動を実施し、消火隊は玄関前で警戒させる体制とした。

■その後の救助活動

求めている要救助者を確認」との情報が入り、N救助隊長は東側を重点検索箇所として活動隊員へ周知し再進入を行った。

東側の検索では、502号室の室内に滞在していた住人を確認したが、パニック状態であったため、



発見し救出した。さらに火点制圧後の検索において、出火室である507号室内で車いすに座った状態の要救助者を発見し、車いすごと搬出した。

また、501号室よりもう1名の要救助者、4階401号室より1名要救助者を発見し救出活動を行っている。

■活動を振り返って

本件火災では、滞在人員や間取り等の詳細な情報が得られない状況であったが、各隊は活動隊員の安全確保を最優先とし、個人装備の確認、確保ロープの設定、進入報告の徹底など基本行動を確実に実施した。また、H型の内廊下という検索困難な構造に加え、進入経路が狭い階段という厳しい条件下であったが、各隊が任務分担を明確にし、要救助者情報や建物情報を迅速に共有することで円滑な救助活動を展開した。

■さいごに

これらの活動により、濃煙にさらされ危険な状況にあった要救助者を時機を逸することなく救出することができた。要因は、限られた情報の中で現場状況を的確に把握し、検索優先の進入判断、冷却注水の実施時期、各隊の任務分担など適切な指揮判断のもと活動が展開されたことによるものであるとともに、日頃からの火災防ぎょ活動及び救助活動に対する高い意識と、他隊との連携を重視した訓練の成果が十分に発揮されたものであり、安全・確実・迅速な活動の好事例である。

本部機動



A13 本部機動 第1救急隊

集団災害、NBC災害等の特異事案に対して、優先的に出場するのが本部機動第一救急隊です。

令和8年4月からは、本部機動第1救急隊に係長が乗車している場合、救急中隊長として任務に当たる体制を整備し、現場の指揮・統制機能の強化を図りました。また、本部機動第1救急隊は緊急消防援助隊の先遣部隊（統合機動部隊）として出場し、初動段階から情報収集・活動基盤の構築等を担う役割を果たします。

本部機動第2救急隊は、市内の救急需要の偏りやひっ迫状況に応じて、需要が高い地域へ移動配備を実施し、市内全体の救急需要に対応しています。

本部機動救急隊は災害現場で求められる知識・技術を踏まえ、各種訓練の企画立案や指導を行い、組織全体の災害対応力向上に寄与しています。

A15 本部機動 第2救急隊



各救急隊の勤務体制

救急隊名	勤務体制	勤務地
A12 (本部指導第1救急隊)	9:00～17:30 (毎日勤務 月～金)	消防局
A14 (本部指導第2救急隊)	9:00～17:30 (毎日勤務 365日)	消防局
A13 (本部機動第1救急隊)	9:00～翌9:00 (隔日勤務)	消防局 九条庁舎
A15 (本部機動第2救急隊)	9:00～17:30 (毎日勤務 365日)	福島消防署 上福島出張所

おわりに

本部救急隊は、平時の教育・研修による「備え」と、ひっ迫時・災害時の「即応」を両輪として、大阪市の救急活動を支えています。現場の最前線に立つ救急隊が安全・確実に活動できるよう、これからも組織一丸となって力を尽くして参ります。

本部指導

A12 本部指導 第1救急隊



本部指導第1救急隊は、救急活動の質を高めるため、教育・運用支援の両面を担う救急隊です。

平時は主に研修企画等の事務に従事していますが、救急需要がひっ迫した際には災害出場するなど、状況に応じた役割を担っています。

また、本部指導第1救急隊が行う本部救急隊研修では、消防署の救急救命士を対象に、座学研修を実施し、知識の整理・統一と判断力の向上を図っています。



A14 本部指導 第2救急隊

本部指導第2救急隊は、日勤体制で土日祝日も稼働し、現場対応と教育の両面を支える救急隊です。

本部救急隊研修では、消防署の救急救命士が本部指導第2救急隊の隊員として乗車し、災害出場を通じたOJTにより、実践力の向上を図ります。あわせて、本部救急隊の指導救命士が消防署へ出向する派遣研修では、現場活動に即した助言・指導を実施しています。

本部指導第2救急隊は、これらの取組を通じて、局全体の救急活動の質の向上に寄与しています。

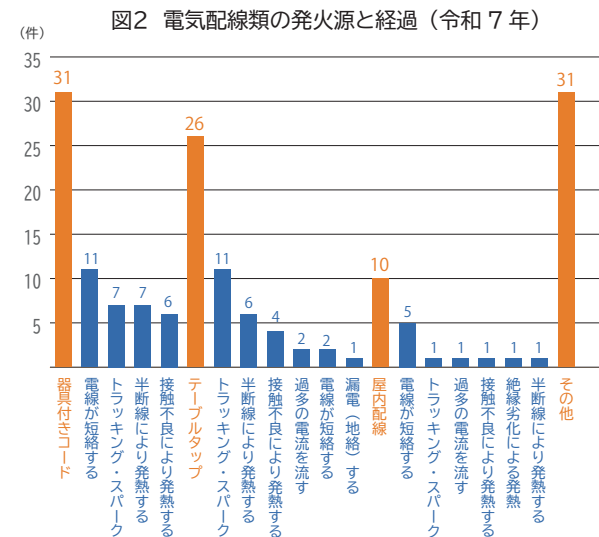
大阪市消防局「本部救急隊」を紹介します！



次は、「電気配線類」と「電気製品」が出火原因となった火災、それぞれについて見てみよう。

2_1 「電気配線類」の火災

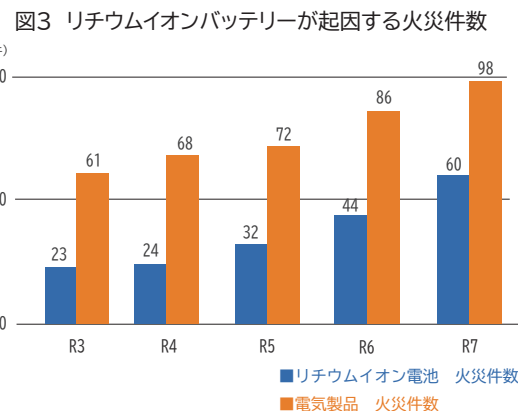
令和7年の「電気配線類」の発火源の上位3項目とそれぞれの経過をグラフにまとめました(図2)。第1位が「器具付きコード」、第2位が「テーブルタップ」、第3位が「屋内配線」となり、火災に至る経過としては「電線が短絡する」、「トラッキング・スパーク」、「半断線により発熱する」が多い結果となりました。



2_2 「電気製品」の火災

「電気製品」による火災のうち、リチウムイオン電池の火災件数に着目し、過去5年間の「リチウムイオン電池が起因する火災件数」をグラフにまとめました(図3)。

リチウムイオン電池の火災件数は急激に増加しており、令和6年から「電気製品」の半数以上が「内蔵するリチウムイオン電池」が原因の火災であり、令和7年では98件中60件が当該火災となっています。近年、家電製品のワイヤレス化が進み、掃除機、モバイルバッテリー、工具、ハンディファンなどの様々な製品にリチウムイオン電池が使用されています。ワイヤレス化は非常に便利な機能ですが、安全性に欠けた製品もあり、初期不良や充電中に制御不良となり出火するものや、使用者の粗暴な取扱いにより出火する事例が増えています。



大阪市消防局ホームページ
「リチウムイオン電池の取扱いにご注意！」



《おわりに》

たばこ、天ぷら油、ガスこんろ、放火については、今後も継続した火災予防の啓発を行います。
電気製品、電気配線類については、近年、インターネットのショッピングサイトで多くのメーカーの製品を安価で購入できるようになりましたが、利便性が高まった反面、ごくわずかですが安全性に欠ける製品が流通し、それらから出火する火災が増加しています。当局では、火災の要因となった電気製品についてメーカーと合同で鑑識を実施し、出火のメカニズムの究明に努めています。
また、安全性に欠ける製品については、その危険性を注意喚起するとともに、トラッキング防止機能付きのテーブルタップや、安全装置付きモバイルバッテリー等信頼性の高い製品について、情報発信してまいります。本稿が今後の火災件数の減少につながり、火災予防の一助となれば幸いです。



こまつちゃん

いつもは調査鑑識の現場で役立つ情報を実際の現場での活動をもとにお届けしているけど、今月は、「令和7年の火災状況」について説明するね。

「令和7年の火災状況」…火災についてのどんなことを知ることが出来るのですか？



亀ちゃん

毎年発表される、前年の「火災状況」は、火災件数と出火原因について、一年分のデータをまとめたものだ。ここでは、過去5年間分の統計と比較しながら、令和7年の特徴についてまとめたよ。

1 火災件数

令和3年から5年間の火災件数の推移を示します(図1)。令和7年の火災件数は733件、開局以来最低を記録した令和3年以降、毎年増加傾向となっています。

図1 火災件数(過去5年間)



2 出火原因

令和3年から5年間の出火原因を表にまとめました(表1)。令和7年の出火原因のトップは「たばこ」で過去5年間変化はありません。次いで出火原因の第2位は「電気配線類」と「電気製品」で、共に98件と過去5年間で最多となりました。また、放火については過去5年間で最少となりました。

表1 過去5年間の出火原因と火災件数

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
1位	たばこ 98	たばこ 125	たばこ 130	たばこ 115	たばこ 119
2位	放火 96	放火 73	放火 82	電気配線類 95	電気配線類 98
3位	電気配線類 65	電気製品 68	ガスこんろ 79	電気製品 86	電気製品 98
4位	電気製品 61	電気配線類 64	電気配線類 74	放火 77	天ぷら油 67
5位	天ぷら油 50	天ぷら油 54	電気製品 72	ガスこんろ 58	ガスこんろ 64
6位	ガスこんろ 38	ガスこんろ 46	天ぷら油 47	天ぷら油 51	放火 62

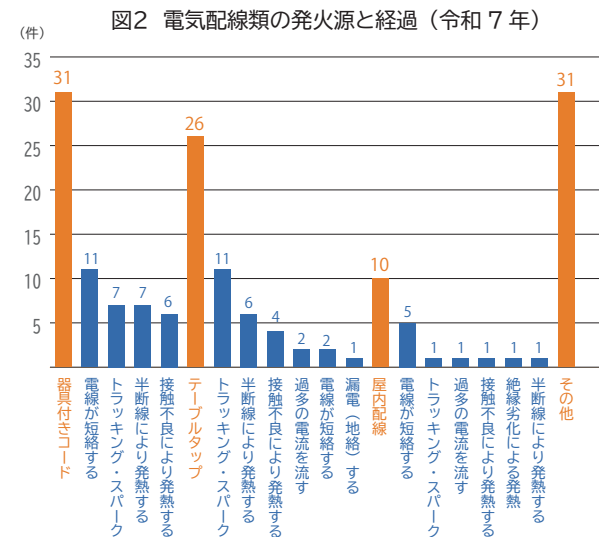




次は、「電気配線類」と「電気製品」が出火原因となった火災、それぞれについて見てみよう。

2_1 「電気配線類」の火災

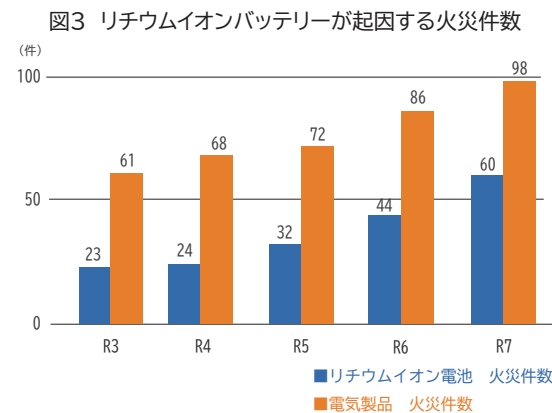
令和7年の「電気配線類」の発火源の上位3項目とそれぞれの経過をグラフにまとめました(図2)。第1位が「器具付きコード」、第2位が「テーブルタップ」、第3位が「屋内配線」となり、火災に至る経過としては「電線が短絡する」、「トラッキング・スパーク」、「半断線により発熱する」が多い結果となりました。



2_2 「電気製品」の火災

「電気製品」による火災のうち、リチウムイオン電池の火災件数に着目し、過去5年間の「リチウムイオン電池が起因する火災件数」をグラフにまとめました(図3)。

リチウムイオン電池の火災件数は急激に増加しており、令和6年から「電気製品」の半数以上が「内蔵するリチウムイオン電池」が原因の火災であり、令和7年では98件中60件が当該火災となっています。近年、家電製品のワイヤレス化が進み、掃除機、モバイルバッテリー、工具、ハンディファンなどの様々な製品にリチウムイオン電池が使用されています。ワイヤレス化は非常に便利な機能ですが、安全性に欠けた製品もあり、初期不良や充電中に制御不良となり出火するものや、使用者の粗暴な取扱いにより出火する事例が増えています。



大阪市消防局ホームページ
「リチウムイオン電池の取扱いにご注意！」



《おわりに》

たばこ、天ぷら油、ガスこんろ、放火については、今後も継続した火災予防の啓発を行います。
電気製品、電気配線類については、近年、インターネットのショッピングサイトで多くのメーカーの製品を安価で購入できるようになりましたが、利便性が高まった反面、ごくわずかですが安全性に欠ける製品が流通し、それらから出火する火災が増加しています。当局では、火災の要因となった電気製品についてメーカーと合同で鑑識を実施し、出火のメカニズムの究明に努めています。
また、安全性に欠ける製品については、その危険性を注意喚起するとともに、トラッキング防止機能付きのテーブルタップや、安全装置付きモバイルバッテリー等信頼性の高い製品について、情報発信してまいります。本稿が今後の火災件数の減少につながり、火災予防の一助となれば幸いです。



こまつちゃん

いつもは調査鑑識の現場で役立つ情報を実際の現場での活動をもとにお届けしているけど、今月は、「令和7年の火災状況」について説明するね。

「令和7年の火災状況」…火災についてのどんなことを知ることが出来るのですか？



亀ちゃん



毎年発表される、前年の「火災状況」は、火災件数と出火原因について、一年分のデータをまとめたものだ。ここでは、過去5年間分の統計と比較しながら、令和7年の特徴についてまとめたよ。

1 火災件数

令和3年から5年間の火災件数の推移を示します(図1)。令和7年の火災件数は733件、開局以来最低を記録した令和3年以降、毎年増加傾向となっています。

図1 火災件数(過去5年間)



2 出火原因

令和3年から5年間の出火原因を表にまとめました(表1)。令和7年の出火原因のトップは「たばこ」で過去5年間変化はありません。次いで出火原因の第2位は「電気配線類」と「電気製品」で、共に98件と過去5年間で最多となりました。また、放火については過去5年間で最少となりました。

表1 過去5年間の出火原因と火災件数

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
1位	たばこ 98	たばこ 125	たばこ 130	たばこ 115	たばこ 119
2位	放火 96	放火 73	放火 82	電気配線類 95	電気配線類 98
3位	電気配線類 65	電気製品 68	ガスこんろ 79	電気製品 86	電気製品 98
4位	電気製品 61	電気配線類 64	電気配線類 74	放火 77	天ぷら油 67
5位	天ぷら油 50	天ぷら油 54	電気製品 72	ガスこんろ 58	ガスこんろ 64
6位	ガスこんろ 38	ガスこんろ 46	天ぷら油 47	天ぷら油 51	放火 62



育児休業を取得した期間は？

育児休業は、次女の出生直後に2週間、長女の幼稚園の夏休みに2週間、冬休みに2週間の3回に分け、計6週間取得しました。

次女出生直後の2週間は妻をサポートしながら、長女の育児を行い、自宅で過ごしました。

長女の幼稚園の長期休みに合わせて取得した各2週間は、いずれも妻の実家で過ごしました。



育児休業の分割取得

前所属での「育児休業取得プランシート」には、当初、子どもが生まれてから長女の幼稚園の夏休みが終わる8月末までの育児休業プランを記載していました。前所属で担当していた業務は、夏が比較的閑散期となる仕事で、仕事とのバランスを考えた結果のプランでした。

しかし、人事異動後は「花火」に関する業務（夏が繁忙期）の担当となり、さらに国際的なイベントである「大阪・関西万博」も控えており、取得期間の再考が必要となる可能性がでてきました。

管理職の皆様は、当初の希望どおり私が育児休業を取得できるよう動いてくださっていたのですが、自身のキャリアや「大阪・関西万博」という一生に一度あるかないかの一大イベントに携わることができるチャンスがあるのであれば、できる限り関わりたいという思いから、私は着任直後に取得期間の変更ができないか管理職に相談を行い、プランの練り直しにご協力いただきました。

相談を行う中で改めて「なぜ育児休業を取得したいのか」と自身の考えを整理し、前述の3つの理由を満たすには、3回に分けて短期で取得する方法がよいのでは、という提案をいただきました。

具体的には、出生直後に2週間、長女の幼稚園の夏休みに2週間、冬休みに2週間の計6週間という形での取得です。この形であれば、育児休業取得の目的を満たしつつ、業務との両立もしやすいのではという結論になり、その日程で業務調整を行いました。

育児休業と聞けば、1年間や半年間といった長期での取得をイメージする方が多いのではないのでしょうか。私自身も育児休業といえば長期間の取得というイメージだったのですが、短期間で分割して取得した場合、「大がかりな事務引継ぎの必要がない」「年間を通した継続業務にも携わることができる」「賞与が全額支給される」といった大きなメリットがあり、私が育児休業を取得しようとした理由を踏まえると、分割取得という方法は最適だったと感じています。

結びに

育児休業制度は一見複雑ですが、丁寧に読み解くと取得の選択肢は意外に多く、比較的低いハードルで活用できる場合もあります。

また、消防の世界では、育児休業取得がまだ「当たり前」とは言い切れないのが現実だと思います。取得について切り出しづらい気持ちは、私もよく分かります。それでも、実際に相談してみると、多くの方が前向きに受け止めてくださいました（私の経験談です）。少しでも育児休業取得を考えているのであれば、思い切って上司に相談してみてもいいのではないでしょうか。

今回の「イクキュー」では、「育児休業取得プランシート」の活用で人事異動直後でも周囲からのスムーズなサポートが実現し、状況に合った取得につながったお話を伺うことができました。

これから育児休業を取得される方、その上司や同僚の方、皆さんが育児休業取得への理解を深め、助けることで取得率が向上していくといいですね。次回もお楽しみに！

イクキュー



子どもの出生数が年々減少している昨今、子育て世代が安心して子どもを持てる環境づくりが課題となっています。

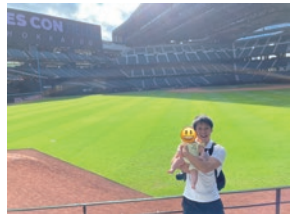
職場では、家庭生活と仕事の両立を実現できるよう、子育てに関する各種制度の整備が図られています。あわせて、制度を利用しやすい職場環境を整えるため、管理監督者や周囲の職員に対して制度の周知も行っています。

本コーナーでは、これから子どもが産まれる予定のある職員が育児休業の取得を考えるきっかけとなるよう、実際に育児休業を取得した職員の声を紹介します。

今回お話いただくのは…

予防部規制課保安担当の歌門と申します。

我が家は、私、妻、長女、次女の4人家族です。気づけば女家系となってしまった我が家ですが、子どもが成長したときに、「父だけ仲間外れ」にならないよう日々子育てに励んでいます。



育児休業取得を決めた理由は？

私が今回、育児休業を取得しようと思った理由は大きく3つあります。

- 1つ目は、妻の実家が遠方で、妻の入院中などに3歳の長女の面倒を見る人がいなかったこと。
- 2つ目は、出産後に妻が休める時間を少しでも作りたかったこと。
- 3つ目は、遠方に住む義父母に、孫と一緒に過ごしてほしいからです。

「育児休業取得プランシート」の活用

私は、5月の出産予定日直前の4月、人事異動により勤務場所が変わりました。実際、異動することを知ったのは、異動一週間前の3月25日でした。

異動前の所属にいた時から育児休業取得を希望していましたが、「異動直後の育児休業取得はさすがに難しいかもしれない」、と正直なところ、半分は取得を諦めていました。

ところが、いざ着任してみると、課長・副課長・係長が「育児休業、取るんやろ？」「サポートするから、希望の日程を教えて」と、こちらから切り出す前に声をかけてくださいました。驚くほどスムーズに話が進み、少し身構えたほどです。

実際は、前所属の副署長が今回の人事異動に際し、異動直後でも私が育児休業を取得できるよう新所属の管理職の皆さまへ事前に働きかけてくださっていました。

その際に活用されたのが、「育児休業取得プランシート」です。育児休業の取得が円滑に進んだ大きな要因の一つである、この「育児休業取得プランシート」は、半期に一度、係員の異動に係る調査（令和7年度は6月と1月に通知）の際に、育児休業取得を希望する職員が作成し提出するものです。

今回、「育児休業取得プランシート」の活用により、私が改めて切り出すまでもなく、新所属側での育児休業取得に向けた調整をあらかじめ進めてくださっていたのだと思い、「育児休業取得プランシート」の存在とともに協力してくださった皆さまに感謝しています。

No more! 事故

～撲滅への道～

119番通報を受けた際、安全かつ迅速に出発することで、いち早く災害現場へ駆けつける消防車両。

消防車両は、安全に現場へ到着してこそ、最大限の活動が実施できます。

今月から始まるこのコーナーでは、各署で実施している交通事故防止への様々な取組や対策を紹介していきます。

今日は、大正消防署の取組について紹介します。



大正消防署のメンバー

管内の通行ポイント

大正区は、大阪市の南西部に位置し面積は9.43km²で、周囲は川に囲まれており、南北に大正通、東西に国道43号、北西に大浪通が通っています。区内の北部は住宅地や繁華街特有の狭隘な道路、南部は住宅地と工業地帯が広がっています。

さらに、千本松大橋（通称「めがね橋」全長約1.2km）、新木津川大橋（通称「片めがね橋」全長約2.4km）、なみはや大橋（全長約1.7km）という、大阪市内では珍しい大きな橋が複数存在し、東西南北、全ての隣接行政区へは橋を渡らなければアクセスできない行政区となっています。めがね橋と片めがね橋はループ部分の距離が長く、めがね橋は全長のうち約1kmがループ部分となっており、緊急走行での通過には特に危険と時間を要するため、災害時には十分注意してください。

また、南北に通る大正通は大型車両や路線バスが頻繁に走っています。中でもJR大正駅近くに位置する大正橋から約4km南進した大運橋交差点までの間は、片側3車線の直線道路で、一般車両の走行スピードも速く、時間帯（5時～翌1時）によってはバス専用レーンが設定されるという特徴があることから、緊急走行時にはもちろん通常走行時も直線道路であることに油断せず、周囲の車両や交通ルールに注意してください。



なみはや大橋



新木津川大橋
(通称「片めがね橋」)



千本松大橋（通称「めがね橋」）

大正消防署の取組

交通事故防止への取組



使用前点検時に交通事故防止標語を全員で唱和

大正消防署では交通事故防止への取組として、活力ある職場推進チームが毎年度初めに各隊に向けて交通事故防止に係る標語の募集を行い、その中から大正消防署の事故防止標語を決定することで、交通事故防止への意識向上を図っています。

さらに、その決定された標語を含め、過去の標語を毎日使用前点検時に全員で唱和することで、日々の安全運行に一元となって取り組んでいます。

また、署庭において定期的に実施している運転技術訓練（車幅・軌跡感覚訓練）では、ドライビングポジションの確認から始まり、ロープを用いた死角の確認、セーフティコーンやバーを用いた円内や正方形内での方向転換、幅寄せ、クランク走行、車庫入れ…といった様々な技術を習得しています。車幅や車両前後、内輪差や視界範囲等の車両感覚をしっかりと確認し、適正な運転姿勢、円滑なハンドル操作を習得することで運転技術の向上を図っています。



化学車（C）



原液搬送車（AT）



定期的実施している運転技術訓練

無事故チャレンジ達成日数(令和8年4月末)

北	都島	福島	此花	中央	西	港	大正	天王寺	浪速
177	201	79	77	260	1,101	836	497	174	94
西淀川	淀川	東淀川	東成	生野	旭	城東	鶴見	阿倍野	住之江
381	98	27	370	50	17	207	165	83	52
住吉	東住吉	平野	西成	水上					
557	190	4	19	832					

企画課服務指導からのコメント

消防署独自で事故防止標語を募集し、選ばれた標語を使用点検時に唱和することにより、日々の安全意識の高揚を図ることは有効な取組であると考えます。また、署庭において定期的に車幅や軌跡感覚の訓練を行い、死角確認や方向転換、幅寄せ、車庫入れ等、運転技術の向上に取り組んでいることも効果的であると考えます。

さらに、乗車人員が少なく事故発生リスクの高い大型車両を複数台所有している中、長期間、無事故を継続していることは、日頃から職員全員が安全運転意識を高く持っている状況であることが窺えます。

今後も、これらの取組を継続し、公用車事故の未然防止に努めてください。