

「脚下照顧」

『 列車事故と掃除の関係 』

連休工事、無事1件のヒヤリハットもなく終えることが出来ました。皆さん1人1人のお互いを思う気持ちの結果のたまものと感謝しております。有難うございました。

さて、今世間ではJR西日本の列車事故のことが大きな話題になっていますが、皆さんはどのようにお感じになったでしょうか？事故の後でポウリングにいったとかそんなことばかりニュースでとりあげられ、問題の本質が棚上げされているような気がします。いつも安全の事が気になって頭にこびりついているテクアのメンバーであれば、皆がそう感じているのではないのでしょうか？

JR西日本は旧国鉄から受け継いだ1兆円を越す債務と地方の赤字路線も運営しないとイケないという2つの「経営者の心をあせらせる要因」がまず最初にあったと思います。よれゆえ、京阪神の私鉄路線がひしめく中で「無理をしてでもライバル路線に勝ち抜き利益を上げる」必要がありました。

どんな「無理」かと言うと、ライバル路線よりも「お客様がいつでも待たずに乗れるようダイヤを過密」にして「ダイヤを過密にした分だけスピードアップ」させ「どこへでも乗り継ぎしないでなるべく行けるように貨物列車の路線も有効利用して接続」し無理に駆け込み乗車するお客様で30秒ぐらい発車が遅れても他のお客様の迷惑にならないよう「運転手の個人的努力で時間を短縮して到着時間を厳守」し、それでもミスした運転士には「厳罰と減給」をあたえ、後部車両に同乗している我々で言うところの作業責任者である車掌も同罪で同じ処分「仕事を干され」切符の値段を安くする為に「20代の若者の運転手を大量に採用」し短期間で教育して「現場にたくさんの経験の浅い運転士を起用」しました。

当然利益を上げる為には人件費の次は設備投資ですので、「ATS(自動列車停止装置)の設置もおさえ気味」となっていました。「阪神大震災の対策もやらならんし、そんなに一度に全部やったら安全安全で会社が潰れてしまうやないか!!」が経営陣の本音の叫びと言ったところでしょうか？こんな状況の中で1人の若い運転手と作業責任者としての権限をほとんど持ち得ない1人の40代の車掌が事故をおこしました。

少しのミスでもどやされ、ペナルティーをかけられると言うプレッシャーで日々過ごし、尚かつ過密なダイヤの中、他の路線の迷惑にならないように運転しなければならぬ、そして会社の利益に貢献しなければならぬ、極上のサービスを提供しなければならぬと言う重圧。緊張すればするほどどこかで休息を頭が求めてしまう。思わずホッと考え事をしてしまう瞬間ができる。「しまった!!」と思った時はもう遅く、列車はホームから40mも過ぎてしまっていた。

ここで「あせるな!! 落ち着いて行こう!!」と本来なら作業責任者である車掌の腕の見せ所である。しかしJR西日本の作業責任者(車掌)は作業員である運転手と全く同じ心境でいた。「やばい!! 厳罰を食らう!!」それしか頭になかったのである。

「乗客の命を預かっている」と言う任務の本質は忘れ去られていた。いや、JR西日本発足の当初からそれは二の次で、まず最初に「利益」ありきだったのかもしれない。「急ごう!!」これが作業責任者(車掌)のアドバイスだった。

悲惨な事故の扉が開いた。

イエローハットの創業者である鍵山秀三郎相談役は今でも毎朝会社のトイレを1人で掃除されている。掃除と言うよりも手を入れてされているので「手入れ」と言ったほうがいいかもしれない。会社と言う組織の末端の末端、トイレと言う場所に一番社員の心の荒みが現れているからだと思う。

経営者の『現地、現物によるたゆまない手入れ』こそが『利益を上げつづけることが宿命である企業経営のATS』になるのではないだろうかと感じています。 感謝!!

【羽原 篤史】

