

# 危機管理がますます重要

財団法人 大阪科学技術センター  
ATAC運営委員長 梶原 孝生

JR宝塚線の尼崎脱線事故から既に数ヶ月が過ぎ、運行も色々な問題を含みながらも、取りあえず復旧運転を開始しました。

まだ明確な脱線原因が完全には解明されていません。しかし、スピードの出し過ぎがその一因であることは間違いなさそうです。脱線して斜めに傾いたまま、高速であれだけの距離を突っ走って、マンションに突っ込むというのは、通常の脱線転覆では考えにくいでしょう。相当な速度での突っ込みだったと考えただけでも、その光景を想い浮かべて身の毛がよだってきます。

事故原因の解明は事故調査委員会に任せるとして、しかし、あの電車に乗客として同乗していた二人の運転士がその場を去ったという記事は驚愕の出来事でした。

プロとしての運転士の行動と発想のはずが、我々部外者から見ても、どうしても理解を超えています。

私はかつて旧国鉄の電気機関車の機関士を数多く知っておりました。彼らはいわゆる匠の世界に生き甲斐を感じる真のプロの世界を追求していました。しかし、国家試験がきつくなり、ペーパーテストで賢いものが生き残る術となると、段々と匠の世界から遠ざかってきた様にも感じられます。

機関士の世界だけではなく、警察の検挙率の低下にも、同じことが言えそうな気がします。

昔の鬼刑事が減り、エリート刑事が跋扈するようになると、豊富な経験を生かした鋭い嗅覚をもった鬼刑事はなかなか登場してこないように感じられます。

いま、企業のリストラの嵐の中で、人員削減の余波を受けてこの匠のプロたちが、ものづくりの現場からも消えていっていることに

よる、若者への匠の世界の伝承が切れているという強い危機感を持たざるを得ません。

話はまたJRの事故に戻りますが、新聞報道によれば、地域が違ふとはいえ、天王寺車掌区の連中が当日ボーリングに興じたり、宴席で熱を上げたり、また、違う電車区では翌日ゴルフにいそしんでいたという記事があり、響感をかっており、マスコミから散々叩かれていました。

JRの危機管理は一体どうなっているのでしょうか。

しかし、ひるがえって考えてみた場合、我々の周辺での危機管理は、それを批判できるだけの万全の体制でしょうか。

JR西日本が企業風土に問題があったというのはその通りかも知れませんが、掛け声をかけて精神論に入るのは危険です。仕組みを変え、その中での適切な繰り返しの訓練こそが重要です。

危機管理マニュアルが完備しているのか、その訓練は周到に行われ、全員がその行動指針を熟知しているのか、このJRの事故を他山の石としてチェックしなおす必要もありそうにも思えます。

危機管理にも色々な危機が想定されます。例えば、工場での重大事故、社員の海外での事故遭遇、そして、今こそ必須なのが地震対策です。

10年前の阪神淡路大地震での企業の危機管理は、それ以前での危機管理対策が万全であったか否かで結果が大きくわかれてきました。

いま、ATACではこの地震対策指針を中堅・中小企業にむけて発信しようとしています(次頁)。是非ともご活用を待っております。

合 掌