

経営者として…そして職場の責任者として 一体なにを謝罪したのか

すべての所員のみなさん

パンタ破損、停電事故から1週間たちましたが、会社はマスコミとホームページで、原因は「パンタグラフ舟体の取替えをした際に、舟体と上枠の締結忘れ」。対策は、「部品の数量管理、作業記録の改良を実施する」としたに過ぎません。東二輪でも総合点呼で所長と科長が事故に触れ、異常時対応をした乗務員の労をねぎらいながらも、普段から異常時対応が出来るようにしておくように、と訓示しています。

迷惑をかけた社員やお客様に対する具体的な謝罪の言葉は全くなく、むしろ、J R 東海の幹部が謝罪した、とされている2月1日の会見では「最悪の事態には至らなかったが、今までにないたぐいの事故。しっかりした対策を取りたい」、と言っています。確かに申し訳ございませんでしたとは言ったでしょう。しかし、一体、何が申し訳なかったのでしょうか。

東海労が確認したところでは、舟体取替えは急遽の作業だったことと、舟体取替時のチェック表がなかったことが判明しています。このことが、ボルト取り付け忘れを発見できなかった遠因になっていると思われます。車両所では、作業の標準化を進め基本動作とチェック体制が完全に確立されていたはずなのにそこには落とし穴があったのです。

基本動作そのものを否定はしませんが、そもそも、基本動作どおりに作業をやれば事故やミスは絶対におきない、には限界があるのです。

特に、乗務員のみなさん

話は違いますが今月の営業シミュレータ訓練は非常に分かりやすいと思いませんか。普段は運転担当業務をしない車掌長を中心にしたものですが、訓練の進め方は基本動作のポイントがよく分かる内容だと思います。

もともと基本動作は、同僚の失敗や成功から生まれた作業手順です。単に作業を効率的に行うためのものではありません。だから、今回の訓練は幸運にも？ 指名された人の見習うべきところや間違いをお互いに共有できるやり方なのです。標準や資料配布や試験では簡単に身に付きません。

まさに今回の事故は、効率的で間違わず出来て当然、という社員管理優先の「基本動作」の落とし穴にはまったという事です。職場の作業・業務実態に合わない押し付けの「基本動作」は安全を脅かし、事故を招きます。

言いましょう 事故やミスの責任を社員だけに転化するな と