

災害や事件事故、経済の変動などさまざまな社会の変化のなかで人が傷つくことは、人間が身を寄せあって社会を形成する以上、避けることはできないし、人間社会に生じた傷を修復するのは、人と人との「心の分かちあい」でしかないだろう。

私がトップを務める日本スビンドル製造の全社員250人が工場を停止し、700人近い被災者の救援にあたったJR福知山線脱線事故から今年4月で6年となる。

社員たちはその後、事故のフラッシュバックに苦しみ、「もっと、救えたのではないか」という後悔が今でも頭をよぎるという。当社が救援活動の記録をつくる際に、事故の記憶をかつうじて語ることができたのは50人弱。大半の社員は「もう思いだしたくない」と口を閉ざす。

JR福知山線脱線事故

齊藤 十内

しかし、あの時の当社社員の行動を振り返るとき、現場からの近さと事故の規模からみても適切な判断だったといえる。公的な救援機関の到着を待っていたのでは犠牲者ももっと増えていただろう。それだけでなく、血だらけで助けを求める人を見過すことなどできなかった。

事故発生後20分以内に、社員250人が現場に駆けつけ、約3時間にわたり、地域の人たちと協力し、手を休めず救援活動を行った。地域の人々とブルーシートを用意し、遺体安置まで行った。

5月の連休前だった事故当日は日差しが強く、負傷者から体力を奪っていった。このため、社員たちは自主的に判断し、26台の車両をフル稼働し、病院へ搬送した。当社を含む現場周辺



東広域防災センター「ひょうご防災リーダー講座」講師、神戸市消防局「消防団長研修」講師。

の企業などによる民間の搬送数は137人にとどまった。のちに、阪神大震災の経験が生かされた」と評価された。

こうした救援作業の規模の大きさも驚くことながら、今振り返って、胸をなで下ろしていることは、救援者が負傷するなど二次災害がなかったことだ。

車両はステンレスであったため、すべりやすい。車両と車両が折り重なり、一両目などは激突したマンションの地下の駐車場に落ち込んでおり、危険な

状態だった。転落しようものなら、重傷か死亡事故もありえただろう。

二次災害がなかったのは偶然ではない。当社が日ごろから安全対策が不可欠なメーカーだったからといえる。搬送先となった地域の病院の場所を全部把握していた。工事部門では組み立てもするので、社員は現場の状況に応じ、どのような機材をもっていたらいいのかが判断できる。

事故初期の車両が折り重なった現場に十数本のアルミのはしごを持ち出し、それぞれ分担を決め、車両のドアをこじ開ける者、はしごを支える者、危険物を撤去する者といった作業の流れを、時々刻々変化した現場の状況にあわせ、つくっていった。

力合わせ救助 組織力を発揮

こうした結果を生み出したのは、企業活動を長年続け、築いてきた良き伝統、企業文化だろう。また、当社は事故当時、業績立て直しの途上で、社員一同、危機感を共有し、緊張感をもって日々を過ごしていたことも、即時対応できた背景となった。

とはいえ、のちに会社内で行ったヒアリングでは、多くの社員が「(あのような状況の事故現場には)自分ひとりの判断では行動に移せなかった」と答えた。この社員たちの気持ちをきき、会社ぐるみで救援にあたった判断が、われわれの組織力を最大限に発揮させたのだと確信した。

この6年間、未曾有の事故への救援活動はなぜなされたのかを請われてお話しする機会も多かったのだが、このところ無縁社会とまでいわれた日本社会におけるきずなの回復に何かヒントとなるのではないかと考えてくる。

当社の救援活動の背景となった、会社組織としての価値観や行動規範は、日本社会を支えてきた多くの企業がもっているものだ。実際、当社とともに救援活動を行ったのは事故現場周辺の町工場の人たちが多かった。当社と同様、長年ものづくりにたずさわってきた人たちだった。

良きものづくりは、使う人の気持ち徹底的に思わなければできない。当社では、「感動の共有」という言葉で社是とし、業績の回復を図ってきた。

今こそ、これまで日本が大切にしてきたものづくりの精神文化を見直すときなのだろうと思っている。