

加藤 好文

梅崎 壽氏

化にあたって、私は「安全を確保するというのは当然のことです。これからはさらに上のステージに立って、一人ひとりのお客さまを大切に、一人ひとりのお客さまから評価されるようなサービスを提供していかなければいけません」と社員に呼びかけ、意識改革を徹底するために、現場に出かけて社員とミーティングを重ねました。お客さま意識に関しては京阪電車のほうが我々よりも兄貴分なんです。



加藤 そう言っていたかと恐縮しますが、当社もまだまだです。洪沢翁が創られた時は鉄道だけでしたが、100年を経た今、事業は多角化しています。グループ各社の事業形態はさまざまですが、社会に役立つ企業グループとして成長するという創業の精神に変わりはありません。

洪沢翁が三度にわたる挑戦の末に当社を設立したように、社会に役立つためにチャレンジできる企業、人を創りたい。そのための事業形態として、平成28(2016)年4月を目標に持株会社体制への移行を予定しています。

梅崎 京阪電車は、乗客へのサービスはもちろんですが、さらにグループ会社も含めて沿線を大切に、価値をいかにして高めるかということを一生命取り組んでおられる。その活動はとても素晴らしいと思います。

加藤 平成26(2014)年3月にリニューアルオープンしましたショッピングセンター「くずはモール」は、たくさんの人に来ていただき、まちの価値を上げることができました。沿線の価値を上げるためには、もちろん1箇所だけではだめで、エリアによってどういうやり方にするかも違います。それぞれのエリアに合ったやり方を模索し、沿線の「くらしの価値」を高めていこうと考えています。私は「沿線再耕」と言っていますが、これからも継続して取り組んでいくつもりです。

社会に貢献するための 安全と環境への取り組み

加藤 鉄道会社が果たすべき社会的役割・社会的使命で考えると、その基本になるのは、やはり安全・安心な運

行です。当社は、諸先輩を含めて100年にわたってずっとこれを基本にしてやってきました。大きな事故やお客さまにご迷惑がかかるようなことが、幸いにしてありませんでした。しかし、事故はいつ起こるか分かりませんし、安全に絶対はありませんので、そこは常に気を緩められません。

梅崎 おっしゃるとおりですね。東京メトロでは、「たゆみなき安全の追求」という言い方をしています。安全には、システムや機械化で安全を確保する部分と、人間の部分があります。その両方とも、しっかり取り組む必要があります。

加藤 システムでは、スピードが出過ぎると自動的に止まるシステム「ATS」は、関西民鉄では当社が初めて実用化したものです。そうしたシステムや機械は、時代と共に要求される性能や機能が高度になってきますので、常に改良が必要です。今も最新型の「ATS」の導入を進めています。今年度中にも稼働開始できそうな段階に入っています。

それに加えて、人間によるミス無くすための取り組みの一つとして、当社では「ヒヤリ・事故の芽活動」を行っています。「ヒヤッとした」「ハッとした」事象だけでなく、事故につながるかもしれない潜在的な危険を「事故の芽」と呼び、それを報告する取り組みです。事故につながるかも分からない危険をできるだけ早く見つけて、それを職場で壁新聞にして皆で共有しています。ヒューマンエラーの撲滅は非常に難しいですが、こうした取り組みなども通じて、少しでも減らしたいと考えています。

梅崎 先ほどの意識改革と同じく、安全への取り組みもゴールのない活動です。たゆみなく続けていかなければなりません。鉄道会社の社会的な貢献ではもう一つ、環境への貢献があります。鉄道はエネルギー効率の良い交通機関ですから、とくに大都市においてはお客さまによく使っていただくことが、地球環境を守るために良いことだと思います。



加藤 当社は省エネルギーに早くから取り組んでいて、回生ブレーキ[※]も日本で最初に導入しました。取り組みが早かったのも、逆に省エネルギーを進める余地がだんだん少なくなってきたのが悩みですが、新型の省エネ車両への切り替えや、淀車庫拡張用地に建設する内陸型物流施設「京阪淀ロジスティクスヤード」に年間