

朝日ヶ丘公民館だより

(公益財団法人) 千葉市教育振興財団
千葉市朝日ヶ丘公民館 10・11月号

TEL 043(272)4961 FAX 043(271)6994

✉ asahigaoka@chiba-kominkan.jp

「つどい まなび つなぐ ～地域の皆様に愛される 地域主体の公民館をめざして～」

「日本の鉄道は、かつて遅延が当たり前だった」

館長 長谷部 芳彦

昔、英国の小学校の校長と交流する機会がありました。その時、英国の校長は、「私の国の鉄道はヨーロッパの中では時刻が正確で、きちんとしているという自負を抱いていました。しかし、日本に来てみて驚きました。1分たりとも遅れがないのです。」という話をされました。

私は、「日本の鉄道は正確である」ということは、日本のスタンダードだと思っていました。

現在の日本のJRの定時運行率は90%を超え、年間平均遅延時間は、東海道新幹線では「24秒」と世界的に類を見ない正確さを誇っています。ちなみに、日本の鉄道は1分以上の遅れは「遅延」となりますが、海外では、10～15分程度の遅れなら「遅延」と見なされない場合が多いそうです。（走る距離の違いからもくるかもしれませんが。）

しかしその正確さは、初めからそうではなかったようです。1900年（明治33年）の鉄道専門誌にはこんな投稿記事が掲載されていたそうです。「列車が時間通りに発着するは稀で、遅着が殆ど通常になっている。駅員自らさへも、遅着を普通の事と見做（みな）して怪しまぬ位^〇である。」

1901年、当時の日本最大私鉄である「日本鉄道」は、駅職員に時計の所持を義務付けました。そして、1903年には鉄道員に、「出勤時、1分でも遅れたら遅刻扱いにする」という規定を設けました。（それまでは1時間以上遅れても遅刻にならなかったと知って驚きました。）

運転の現場でも、電車の通過時刻が適切かどうか確認できるように沿線に目印を設けたり、石炭のくべ方、蒸気の上げ方など、様々なマニュアルが作られたりするようになりました。定時運行に強い思いをもったのは、乗客の批判が相次いだこともあるでしょうが、「国家的に成し遂げなければならない課題」として捉えていたからでしょう。

ついに、1930年代、世界から絶賛される現在の徹底した定時運転が実現しました。

いずれにしろ、列車は個人の力だけでは運行できません。運転手の技術、線路の安全確保、車両の整備、運行管理の的確さ、駅での乗客への対応など、すべての業務が滞りなく、連携して行われなければ定時運行はできません。「チーム」として機能したとき、初めて実現することなのです。

公民館業務も同じことが言えると思います。「これでよい」と思ったときに変化は生まれません。公民館としての改善や進歩は止まります。「どうしたらもっとよくなるだろう」「これでいいのだろうか」と一つ一つの取り組みを捉え直し、実際に行動に移してみることで、これこそが朝日ヶ丘公民館のスタンダードの質を高める源であると考えています。