

トラック運送企業の「社会的地位向上・ドライバーのガッツ職業観」

～ 1本の“あざなえる縄”の如し～

(本原稿)

株式会社ロジタント代表取締役 吉田祐起 著

(物流 Weekly 2008年1月1日号寄稿論文)



左は「物流 Weekly」2008年正月元旦号 P8に掲載された拙著です。紙面の都合で約三分の一に圧縮されています。以下は、寄稿全文です。

燃料費の異常な値上がり一方で、運賃は依然として上がらない、上げてもらえない、ドライバー不足で八方ふさがりだ、といった悲鳴が聞こえるなかですが、新年に相応しい、少しは明るい、ちょっと耳寄りな話を新年号に寄稿して、読者の方々にエールを送ります。

米国トラック協会 (ATA) が標榜する Without Trucks America Stops (トラックが無ければアメリカの経済・国民生活すべてが止まってしまう) をみならった全ト協の Without Trucks Japan Stops といつかっこイイ標語がありながら、どう

したとか、この業界の「労使」は、その役割の大きさを自意識として、さほど強く抱いていない感じがしてなりません。それどころか、経営者はある種のボヤキを、従業員のトラックドライバーは「俺たちはしがないうトラック野郎。賃金も安いし、胸を張ってプライドの持てる職業じゃあない...」と、自己卑下していることが否めません。「とんでもない！俺たちの職業は立派なものだ！社会に役立つ！」という反論があれば嬉しい限りではあるのです。じじつ、そういうセクトの人たちはゴマンといえるでしょう。何せトラックドライバーは80数万がこの日本列島を縦横無尽に活動しているのですから。

ドライバー教育して通算46年+ 到達したその哲学

かくいう私は、過去32年間にわたるトラック運送事業経営の体験者。お陰なことに、その間、一度足りとも死亡事故を起こしたことはありません。10年も運送事業をやっていたら、ひとりくらいの死亡事故はあるさ、とうそぶく経営者に会ったことがあります。そんなリスクの高い業界にあって、当時、100名近くのドライバーのほとんどが、毎年「皆勤無事故表彰」を受賞したという実績を現在でも誇りとしています。この記録をもって、現在でも、「社会に対する勲章だ」とも心に刻んでいます。

一方、そうしたキャリアをすべて捨てて、現在の会社を設立して単身の活動をするうちに、14年が過ぎました。その間、数社のクライアントのトラックドライバー教育を主に手掛けて現在に至ります。「吉田って、あの個トラのヨシダ!？」といった声が聞こえそうですが、ホントの持ち味や得意技は、「トラックドライバーの教育」です。ご存じ、「トラックドライバー帝王学のすすめ」(文芸社刊)はその集大成です。トラックドライバー教育実績、実に46年で、なお継続中です。

トラックドライバーの教育には独特無比(大袈裟な！でもホント!)の実績と哲学を持つに至っている私は、正味2時間ストレート、休憩なしのレクチャーをやったのけ、一人の居眠りや退屈姿勢をとる隙間を与えません。ドライバー諸君に対する強烈な情熱と愛情を抱いてのことである、と自負しています。その私が、ごく最近になって、ことのほか感じ、かつ強くアピールしていることがあるのです。それはトラックドライバーに対するホンモノの教育の原点は、ドライバー諸君に「ガッツ感の持てる職業観」を持たすことだ、ということです。さらに大事なことは、経営者も運送事業の社会的役割を最大限に再認識直すことだ、と思うのです。すなわち、「企業労使一体」になって取り組んでこそ達成でき得るのが、本稿の狙いである「社会的評価向上」とトラックドライバーの「ガッツ職業観」だということです。これらは1本のあざなえる縄の如し、ということを書いてみます。

このことに言及する前に、僭越ですが件の拙著「トラックドライバー帝王学のすすめ」のことにちょっと入ります。本紙読者の方々にはおなじみの「細切れ写真付き連載コラム」(昨年未で延べ 回)がありますが、本書についてあるエピソードがあるのです。

ケインズの一節 “how to doよりも how to beがもっと大事だ”

私の友人経営者、といってもまったく畑違いの異業種(和服メーカー)で、武田さんという方です。その方がこの拙著を読んでくださいました。「...吉田さん、あなたがこの著書で貫いている理念や哲学は、かの20

世紀最大の経済学者である J. M. ケインズ博士が著書で書いている一節に符合しますね！...」と。武田さんが下さったのが、安岡正篤著「活学としての東洋思想 人はいかに生きるべきか」(PHP文庫刊)でした。その一節(207頁)に曰く、「...あのケインズなんかもそうです。ケインズ絶筆『わが若き日の信念』の中になれわれには It is much more important how to be rather than how to do 如何に成すべきか、ということよりは、如何にあるべきか、ということが大事だと言っている... (原文のまま)」がそれです。

これまた、大きなエピソードになることですが、ついでに書いておきましょう。凝り性の私は、この原書 My Early Beliefs をインターネットで捜し求めて手に入れました。何せ、半世紀前に絶版した「古書」です。ケインズの死後に出版されたもので、表紙はさすがに年輪を感じさせます。わずか 106 頁ものですが、ン万円ものシロモノです。むさぼるように、一気に読破しました。と、どうでしょう、くだんの一節が無いのです！ 安岡大先生ともあるうご人物が事実無根のことを書かれるハズは無い！ 他の著書と勘違いされた結果では...、と、思ってしまった。財団法人安岡正篤記念館にも問い合わせました。副理事長さんという方から丁寧なお詫びの書簡をいただきました。前代未聞の出来事、と。一方、古書購入先の Amazon.com の担当者も「安岡先生の誤記とすれば、大発見！ 吉田さんはその発見者！」と。

ちなみに、その後はケインズのそれらしき書物数冊を大学図書館で借りて探してみましたが、見つかりません。本稿執筆に際して、あらためて Google で「ケインズ It is much more important how to be..」で検索してみました。なんと、136 件中、トップに私の「2006 年度『広島から考える国際化』受講者の声」が出てきます！ 読者の方々もトライをおすすめします。後日談のことですが、安くない古文書を手に入れた後で、こんなもの大学図書館にいけば手にできたものを...、と後悔。その宝物(?)を昨年多くの蔵書を処分した際に、どうやら、紛れ込んで無くしてしまいました。イヤハヤです。

ところで、肝心の how to do より how to be が大事だ、ということドライバーに置き換えれば、「How to do how to drive well 運転上手になる」よりも、「how to be how to be a good driver 善良な運転者になる」ことのほうがもっと大事だ、ということです。すべての職業人や社会人に通じる言葉です。経営者でも how to make money よりも、how to be a rich business person を目指すことが正攻法。How to play golf よりも how to be a good (mannered) golfer のほうが大事です。くだんの拙著出版は原稿の段階でこの言葉に接していたら、同書がもっと説得力のあるものになっていたであろうに、惜しいことをした、とホントに思っています。

社会的地位向上・ドライバーのガッツ職業観は労使の自助努力あるのみ

肝心の「社会的地位向上」とドライバーの「ガッツ職業観」ですが、このことは何といっても「労使」双方の努力が大事と考えます。経営者自身がトラック運送事業へのガッツ感を抱いてこそ、社員ドライバーにそれ(ガッツ感)を与えることができるからです。別の業界新聞社説が書いていました。SO も取得している、れっきとした会社の社長さんの弁。「...トラックドライバーの仕事はキツイ。SA で食事中にビールの一杯くらいは仕方ない、可哀そうだ...」といった、「トラックドライバー同情論」。重大事故を起こした会社です。これには絶句あるのみです！ こんな調子でドライバー教育なんて、ゼツタイに出来っこありません！ これが私の強調したいところです。経営者の皆さん、どうでしょうか？ 「社員ドライバーの仕事はキツイ、可哀そう、同情する、賃金も高くない...」といった、屁っぴり腰の経営者姿勢で、ホンモノのドライバー社員教育ができると思われるのでしょうか？ とんでもないことです！ まあ、続けてお読みください。

ある講演会の冒頭に問いかけた「質問」

一昨年末に都内で、ある講演をしました。全国ネットのある連合会組織は「事故防止担当者」を対象にしたものでした。与えられた演題は「企業労使に対する事故防止研修のポイントについて」でした。専務・常務理事さんは国交省OB。講演レジュメはあらかじめ査証していただいたうえの本番でした。講演の冒頭に僭越ながら、受講者の皆さんに目を閉じてもらって、二つの質問(A or B)に挙手で答えていただきました。

あらかじめ、講演レジュメに記しておいた質問ですが、経営者に対するドライバー教育の在り方を指導する立場の受講者の皆さんが、トラックドライバーに対して抱いている職業観をお聞きする質問です。大きな声で読み上げました。

- A : 長時間労働や事故に対する神経的な苦勞の度合いなどに比べると賃金が低く、割の悪い、良い職業だとは思わない。どちらかと言えば、同情したい気持ちか否定できない。
- B : トラックドライバーの仕事は、たしかに長時間労働や交通事故リスクを伴う職業だが、好きなハンドルを握って、そこそこの収入があり、真面目にやれば失業することも無い等々を考えると、割の悪い職業とは思わない。成果主義賃金や終身雇用制崩壊時代における一般勤労者の心身ストレスや不安感を考えると、実力主義が徹底し、運転(勤務)中にラジオニュースや音楽も楽しめるなど、ある程度のマイペースが許されるドライバー職の特異性は否定できず、ある種の羨ましさを感ずる。

と、どうでしょう。Aに手を挙げた受講者は半数近く。残りがBでした。参加者人数が多いこともあって、数を確かめないままでしたが、半々かな？と感じました。さ、そこで、私は大胆に発言しました。「...Aに手を挙げられた方は、どうかこれからの吉田の話を聴かれたら、Bになってください。万一、それでもBになれない方があるとすれば、どうかその方々は、現在の職業選択肢が誤っていたと考えて、即刻、職業替えされることを進言します！」と。「Aの方は事故防止対策を語る資格が無い」とも言った気がします。最前列にお座りの専務理事さんのほうへ視線を向けると、軽く頷かれました。

考えてみてください。不良青少年を指導する立場なら別ですが、ドダイ、いっばしの経営者や職業人が相手のことです。その人たちに助言・指導教育する際に、相手の職業はつまらない職業だ、可哀そうな職業人だ、と思っただけでは、教育の仕様もありません。第一、その雇用者の立場にあって、社員教育をそのような職業観で教育しようとしたって、なんの結果も得られません。社員教育の前に、ご自身の経営者稼業そのものを止めるべきです！

ついでのことで恐縮ですが、同じ質問をご自身の社員トラックドライバーに投げかけてみられることをご進言します。もし、Aが多かったら、経営者としてのご自身の社員教育が全くなっていない、という証です。Bの部類が多いほど、社長の社員教育が成功している証明です。トライしてみてください！

私自身がこの問い掛けをドライバー研修にその都度取り入れています。昨年10月、11月12月と、それぞれ、茨城県2か所と愛知県の3か所でトライしました。それぞれ、ほぼ2年ぶりのレクチャーでしたが、冒頭に問い掛けた結果、Aはごく少数、Bが圧倒的でした。A組に宣言しました。これから2時間正味の吉田レクチャーを聴いてもBになれない者がおれば、その者は即座にこの会社を辞めるべし！トラックドライバーになる資格なし！と。レクチャー終了後にAドライバーに反省の弁を求めるほど時間がありませんでした。それほど、熱気のあるレクチャーです。と、これは自慢話？でも、ホントです。

タクシードライバー取材で垣間見る事実

タクシー業界とトラック運送業界のドライバーを、対照的に観察することを常とする私です。タクシーに乗るたびに「取材」しています。また、その結果をトラックドライバー研修に大いに語って活用しているのです。

ところで、そのタクシー業界はといえば、増車規制緩和になって、われ先にと増車したツケが1台当たりの「売上減-乗務員賃金減」。数年来の「客数減 vs 車両台数増」で、分かり切った現象でありながら、運賃値上げに走っています。経営者のスケベ根性で増車して、その挙句の運賃値上げの理由が賃金下落だ、とは呆れます。じじつ、多くのタクシードライバーは異口同音にそれを証言します。私の持論は、「そんな馬鹿なことはしていないのが、トラック運送業界だ」です。「流し」ていれば、荷主が拾ってくれる、は全く通じないし、双方の車両価格格差も理由の一つ。

東京を中心に、関東地区から各地をレクチャーして歩くなかで、タクシーに乗るたびにオペレーター諸氏の意見を取材する中で、本稿では幾つかに限って証言しておきます。「タクシードライバー哀史」なんてとんでもない！が私の実感です。ぼやいているのは、「プロずれ」した根っからのタクシー運ちゃんです。トラックドライバーにも当てはまる視点ですが、こんなことがありました...

昨年10月に大阪市で講演した折、大阪駅までの拾ったタクシー。ふとみると、ドライバーさんは背を丸くしたお爺ちゃん(失礼)。名札の名前を口にしながら、「失礼ですが さんは何歳？」。帰ってきた言葉は「昭和6年生まれデス」。なんと、この私と同年輩！話が弾みました。彼は高度成長期に婦人服メーカー・販売会社の創業経営者だった由。最盛期に、銀行がカネを幾らでも融資するから、増設して売上を伸ばしませんが、と。断っていてヨカッタ！倒産するところだった！と述懐されました。爾来、彼は会社を清算して、タクシードライバー稼業に転じたのです。その御歳満76歳の彼が、会社一番の売上保持者だと聞かされました。その理由はと問えば、「...歳がトシですから、仕事が済んだらさっさと家に帰って十分な休息を取る。会社から電話で乗務員の欠員が生じたので、出てくれんか？」と。ハイ！の二つ返事で、さっさと出勤して余禄稼ぎになっているからだ、と。彼曰く、「家に居ても粗大ゴミ。好きなドライブをしながら稼げるなんて、極楽ですよ！タクシー稼業は...」。イヤハヤです。

昨年10月に新橋のクライアント本社を表敬して、丸の内の出光美術館に向かうために拾ったタクシー。恰幅のイイドライバーさんに、「出光美術館へ」と言えば、「あ、美術館ですか、イイですね。都内の美術館といえば...」ってな調子で話に乗ってくる彼。すかさず名札を見ながら言いました。「 さん、あなたは根っからのタクシードライバーじゃあないですね。」「エッ!? どうして、わかります?」と。「ひと言で見極めますよ」と胸を張りました。その彼は元コーヒー会社勤務。見切りをつけて起業し、現在はその取締役で息子さんが社長。ここでも見つけたタクシー乗務を愛する人物でした。会社のドライバー社員の何やらの会組織のリーダーもやっているとかでした。

美術館から東京駅に向かうタクシーの運転手さんにも同様の取材。彼は(も)もとは、異職種からのタクシー新規参入組。乗った途端にひと言交わした言葉から、根っからのドライバーではないことを見抜いた私は、

「リストラで選んだタクシーの選択肢は？」と尋ねると、「この年齢（62歳）になって、雇ってくれる会社はゼロ。タクシーだったら、いくらでも就職できるから...」と。面白いことを彼が口にしました。「...玄人のタクシー運転手より、ここ東京では素人運転手のほうが良く稼ぐんですよ」と。「エッ？ それってなぜ？」と、訊きました。意外やイガイ。「玄人さんは、ラクして儲けようという魂胆。あの筋は混雑しているからスイスイ道路を選ぼうとする。対して素人の私たちは、なりふり構わず、愚直な心でハンドルを握って、しかも、以前の職業と比べて神経をすり減らすわけでもないことから、どんな混雑した通りでも平気で入っちゃうんです。だから、お客さんみたいな方に拾ってもらって稼げるんですよ」と。

もうひとつ、私の住む東広島市のタクシーさんのこと。彼は元NEC営業マン。リストラでタクシーに転業組。その彼は会社随一の売上実績。名刺も自前で作って利用し、営業センスを活かした接客マナーは、何十年もの玄人タクシードライバーとはまるで別世界の人物です。

これからも取材を続けるタクシードライバー諸君ですが、大きな発見は、世間で言うような、悲哀や職業観を持っていないこと。それなりの立派な考えを持った常識人の働き人たちです。私が彼らにエールを送るものとして用意している言葉は、「タクシードライバーの皆さんは年齢にかかわらず、ゼツタイに失業しない人たちですよ！」です。帰ってくる言葉に否定的なものは一切ありません！ 否定するドライバーがあるとすれば、その人は、「プロずれ」した人物です。不平だらだらでお客さんにも不快感を与えるのがオチ。それでいて、文句ばかり言って、ほかの職業にはありつけない連中ではないでしょう。さっさと転職してタクシーには乗務していないほうが賢明だと思うのですが、その勇気もない、とみます。ちなみに、大都会で拾うタクシードライバーで根っからの「プロずれ」したドライバーには遭遇したことはありません。奇しくも、今までの私の経験では、「異職種からの新規参入ドライバー」です。ということは、この業界は異職種からの参入が多くなっている、その分、玄人さんの出る幕が狭くなっている、と分析するのですが、どうでしょう？

まず第一に言えることは、マイホームや子供の教育費のかかる世代の人たちが求める職場ではない。年金受給しているとか、夫婦共稼ぎで、過去の嫌な職場ハラスメントからパイパイして、マイペースの働きをよしとする人たちの職場に変革しているような気がするのです。少なくとも、「プロずれしていない」ドライバーのほうが、案外と「プロずれした」根っからのドライバーよりも新鮮で、ものの考え方や価値観が真の「人間教育」を受けるに相応しい人間性を持っている、とさえ言えるのです。その実際例をこの際、記しておきましょう。

新時代のトラックドライバーとは

現在の会社を設立して以来のクライアントが、私の地元にあります。今まで書き進んできたことの真实性を裏付けるために、この際、同社の社名を明かしたうえで記述します。「株式会社九鬼運送」という会社です。創業者はかの戦国時代は安土桃山時代にかけての武将で、九鬼水軍を率いた九鬼氏の第8代当主だった九鬼嘉隆の末裔のひとりとされる人物（故人）です。現在の社長が同社経営を継承する際に、その由緒ある社名は遺してほしい、という創業者との約束で現在に至る会社です。規模は20台そこそこの、ごくありふれた業容です。

満14年間継続する同社の私の出番は、次のような具合です。同社の月例安全会議は「社長訓示・ヒヤリハット報告・ヨシダレクチャー」の順。声を大にして強調したいことは、「全員ひとり洩れなく」が大原則であることです。ために、最低でも3回は同じことを繰り返すこととなります。なんせ、この業界にあって、ワンツースリーで、全員が一度で一堂に会せることは、まずあり得ません。時には、残ったたった一人のドライバーを相手に、ホワイトボードを背にした社長と私、といった風景も珍しくないのです。

ちなみに、数年前から同社では、私の提案で導入して今日に至るものがあります。10数年の実績を背景にしたものですが、私の話（3,40分間くらい）の内容が、一般のドライバーを対象にした次元のものではなく、極めて高度なものに昇華してきたことが背景にあるのです。話の内容が、政治経済を含む時事問題から、人間教育的な内容になっていったことによるのです。つまり、一般のトラックドライバーでは接する（聴く）こともないような、高度の内容の話になっていった、という事実があるのです。

具体的には、新聞記事を拡大して説明する「失業率」とか、「雇用形態の変革状況」、さらには、「グローバル経済」とかいった類のものです。前述した how to do（どう成すべきか）よりも、how to be（どうあるべきか）を論じるに必要な話の内容になったのです。ドライバー教育を本格的に手掛けるにことになった、それは私自身が長年のプロセスを通して到達した教育哲学・理念になったのです。

そうしたことから、「九鬼トラック大学」の「吉田レクチャー」であり、聴く者は「九鬼トラック大学生」という概念を構築したのです。「トラックドライバー大学」という名称で社員ドライバー教育をする企業もありますが、わが方のそれは「トラック大学」としたのはそうしたことからです。つまり、ドライバー技術やトラックのメカニズム知識だけでは不十分だ。世の中、世界の情勢を学んでこそ、ホンモノの職業運転手（ザ・プロフェッショナルズのドライバー）になり得る、という教育理念から到達したのが「トラック大学」と

いう名称だったのです。ここでも how to doより how to beが大事を実践しているのです。

さて、今から振り返ってみると、実に意義深いドライバーズ・マインドの傾向が生じたのです。根っからのトラックドライバー（通常それを私は「プロずれしたドライバー」と呼んでいます）は、概してそのような話は苦手、聴こうとしない、嫌がる、という傾向が顕著です。つまり、そんなことをしなくても、何十万円、数十万円はほっといても稼げるし、それが当たり前だ、というドライバーの固定概念です。それを「プロずれ」と称します。そうした類のドライバーは、吉田レクチャーを聴くのが、聴かされるのが、それとも、1時間以上もじっとして社長訓示や吉田レクチャーを聴かされるのは苦手だ、ということになるのです。

ここでちょっと挟みますが、ドライバー教育に関して、漫画や映画など取っ付きやすい手法が好ましい、ということを中心とする人が少なくありません。つまり、ドライバーの人格水準を低く（子供扱いに？）にして、解り易くする、という手法です。とんでもないこと！ が私の持論ですが、後述します。

話を戻します。「九鬼トラック大學」では、そうした「プロずれ」ドライバーは段々と姿を消してゆきました。そうこうしていると、どうしたことが、全く別の職種から「新規参入組」が発生してくるのです。口コミかもしれません。ちなみに、現在の同社在籍の社員ドライバーは20名中、14、5名が「ノン・プロ（ノン・プロずれ）組」です。その中には、上場企業出身の、しかも、管理職だった人物もいるのです！ ある新規参入組のドライバーが言いました。「...トラックドライバーって、こんなに素敵な職業はないんじゃないですか！...」と。前職時代にイヤッというほど、味わされた精神的な苦痛とは、全く無縁だ！ 上司や同僚との厄介な人間関係に悩まされることもない職場だ...」というトラックドライバーの職業観を外からみた図式です。

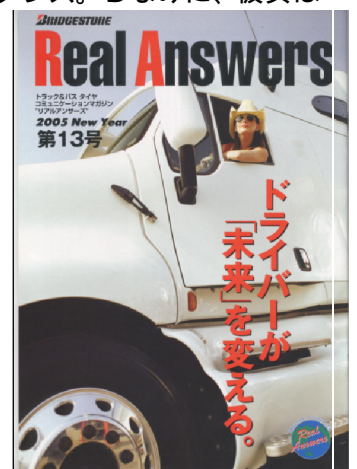
同社のことで、自慢の種があるのです！ 私が介在して満14年。その間に「追突事故ゼロ」です。読者をご存じのように、全ト協調査によると、年間の営業用トラックによる死傷者数=3万数千件余の何と49%、半分近くが追突によるものです。追突はドライバー仲間で、「おカマをほる」という蔑視した表現が使われています。プロドライバーとしては、これに過ぎる恥はありません！ でもそれが事実とは、何とも情けない！ が実態です。

自慢する気は毛頭ないのですが、努力すればこんなになれるのだ！ という証として披露しているのです。同社の安全会議で実施する「ヒヤリハット報告」は見事です。指名されたら、その場で起立して、「ありました。それはかくかくしかじか...。今後は、かくかくしかじかを反省しています」とか、「ありませんでした。今月はかくかくしかじかの点を注意してハンドルを握ります」といった按配です。

あるドライバーが述懐しました。「私はこのヒヤリハット報告のおかげで、人前で意見を述べるできるようになりました。PTAの会合で意見を求められ、スラスラと述べたことで、子どもから父ちゃん、かっこよカット！ とほめられました」と。これって、ホントの本当の話です。同社では、このヒヤリハットを完全に「全員が共有している」といったところです。ヒヤリハット報告の奥儀と効用を企業労使が共有・共感している風景です。

ドライバーが「未来」を変える。

手前ミソを承知の上ですが、ブリジストン・タイヤ社が出版する「Real Answers」という機関誌（全20数ページ・年間2回発刊・部数3万部）のことを書かせてください。2005年元旦号の表紙（写真1）は、トラックから顔を出しているカッコいい女性ドライバー。カーボーイハットにサングラス。ちなみに、彼女はオーナーオペレーター。「ドライバーが『未来』を変える。」と朱文字で大書されているのです。つまり、未来のトラック運送事業の変革は、経営者よりも、ドライバーのほうが早い、という主張です。これなどは、ドライバーのガッツ感を誘導するに十分なネタだと思いませんか？ じじつ私は、この資料をドライバー教育に活用しているのです。もっとも、同誌の中に出てくる私の取材記事（2ページ）が狙いではあるのですが、その吉田取材記事のタイトルは、「次世代ドライバー出現の予感」。これは取材記者が作ったもの。ここでその取材記事の内容を述べるのは遠慮します。同誌が言わんとすることは、優秀企業ほど、ドライバーのやる気をうまく喚起している、ということ。その具体的な手法の一つが、独立起業家精神を発揮させることにある、と。社員ドライバーに呼び掛けて、小グループの「協力下請け会社」の設立を誘導する幾つかの中堅事業者の具体例を取材しているのです。このことは個トラに通じますので、この場での記述は遠慮します。



（写真1）

ドライバーにガッツ感を持たせることが大事だ！

どんな職業でもですが、ドダイ、自分の職業にある種のガッツ感なくして、自身自身が自他ともに満足でき

る働き方や生き方は達成することは無理でしょう。一番大事なことであるのですが、企業の労使は案外と、そのことに気を使っていません。「トラックドライバーって、まんざらではない職業だぜ！ こんなこともある、あんなこともある！ 再認識して頑張ろうじゃあないか！」といったムードづくりは大事です。そんな折、本紙社説で「これだ！」と感じたものがあります。平成17年7月23日号のそれは、題して「運転者の魅力をもっとアピール」です。同紙に連載中の拙著「写真付・細切れ連載」が反映されたのかな？ とニンマリしています。（写真2）がそれ（本紙社説）です。その冒頭は「もう一度、人生をやり直したとして、職業を選ばなら、やはりドライバーがいい」です。「東京都内で長年トラックのハンドルを握るドライバーの声だ」と。じつは、この社説記事と一緒に並べて、カッコイイ資料を作成してドライバー諸君へのエールとしているものがあるのです。

米国トラック協会恒例主催：「全国トラックドライバー感謝ウィーク」

A T A が恒例とする「National Truck Driver Appreciation Week」というのがあります。毎日数通のメルマガが米国から届くなかで、かねてより知っていたこの週間行事のことが目に留まりました。冒頭の Without Trucks America Stops が標榜するように、トラック輸送が止まれば、国民生活は一瞬にして崩壊します。そうした社会的価値を、A T A は実に巧く宣伝しているのです。（写真3）はその行事を記念してブッシュ大統領が出したサイン入りの「感謝メッセージ」です。同大統領の署名を初めて見られる読者もあるでしょう。末尾には、「...ローラと私は...」と結んでいます。国民性の違いだ、と簡単に片付けるべきでは断じてありません！ 見習うべき、それは正統な「社会的地位向上努力」です。

（写真4）は著名な米国一般大衆紙「USA TODAY」（2007年9月28日号）に全面広告された写真です。現物は、1993年の1ヶ月間米国取材旅行で当時、ロサンゼルス在住して手助けしてくれた従妹（83歳・ハワイ在住）に入手して送ってもらったものです。この写真に翻訳をあしらった資料は、私が使用する「ドライバー教育題材」の一つになっています。Transport Topics という A T A 機関誌に紹介されることに、人命救助など、善行行為をしたトラックドライバーを「ヒーロー（英雄）」として大きく報道する行為。こういったことをみて感じることは、さすが民主主義本山のアメリカ。自由・権利と裏腹に自覚して行動する社会責任意識。アメリカン・ヒロイズム、ヒューマニズム。ちょっぴり、見習うことに意義を感じるのですが...

見合い結婚相手でも相思相愛になれる 惚れた職業なら安全運転間違いなし！

就職促進セミナーでも、十数回講演したことがある私です。現代の若者たちが、異口同音に口にする言葉があります。「自分に適した職業は何だろう？」はそのひとつ。まるで、「自分探し」みたいな職業選択肢。私みたいな年代の者にとって、それは実に贅沢な「職業選択肢」です。「食って生きていくために」は死語になりつつある現代にあって、年配者の私の第一声「みなさんは幸せですね～。私たちの時代は...」といった調子の第一声で、「目からウロコが落ちました！」とよく言われます。「就職先の選択肢は、見合い結婚相手との生活みたいなもの。最初は好きでなくとも、だんだんと好きになってくるもの。反対に慎重に吟味して選んだ職場（結婚相手）でも、だんだんと鼻についてくるのがオチってもの...。要はその相手（配偶者・職場・職業）と、どんな姿勢で接するか...」に、案外と若者の共感を得るのです。

大成した芸術家・職人・経営者など、職業の別なく言えることは、その職業に心を打ち込んだ人。感謝の心を貫いた人。ベストを尽くした人たちです。ドライバー諸君によく伝える言葉があります。ヨシダ・オリジナルの「トラックドライバーの心得6ヶ条」の第1条「『運転免許』の意義への自覚～“免じて許してもらって”ハンドルで生活する特権への感謝の心を忘れるな～」がそれ。「感謝」の言葉を強調します。その折に持ち出す幾つかの「物証」があるのですが、ここではひとつだけ。かの松井稼頭央クンのこと。アメリカのメイジャー・リーグは現在、コロラド・ロッキーズで活躍中。彼曰く、「高校生時代の座右の銘は『感謝』。ために、練習用バットに『感謝』の刻印を刻んだ。グラウンドに立たせてもらっている、野球をやらせてもらっている。有り難いことだ」と。トラックドライバーに置き換えれば、「会社に勤めさせてもらっている。ハンドルを握らせてもらっている。（それで生活ができるなんて）有り難いことだ」と、なることを教えているのです。「アカウントビリティ（説明責任）」という言葉がよく使われます。ドライバーに人間として、職業人としての心を教える格好の題材とは思いませんか？

ドライバー諸君へのエールの言葉として、「...トラックドライバーの諸君は、今日一日、無事故で帰宅して、家族を前に晩酌する中で、『父さんは、今日も一日無事故でハンドルを握った！』と言えることの、なんと素敵なことか！」と。こんな調子でドライバーに語りかけることこそ大事です。小手先のテクニックでは説得力はあり得ません。トラックドライバーの気持ちになって、彼らの中から最大、最良のものを強調して、粘り強く語り伝えることこそが、教育者たる経営者の役割と心得ます。どうか、わが社員ドライバーにあらん限りの表現をもって、彼らに「ガッツ感」を与えてください。飲酒運転なんて次元の低い反社会的行為なんて、まったく無縁のことになるでしょう。

トラックドライバー不足は異職種からの新規参入啓蒙努力も選択肢！

拙著「トラックドライバー帝王学のすすめ」を、原稿の段階で読んだクライアントのドライバーが言いました。「...先生、もっと早くにこの本に接していたら、真っ先にドライバー職を選んでいたら今にして思います。いままでの職場での年月が悔やまれる」と。また、別のクライアントの学卒総合職の男女3人が言いました。「この本を読んで、私自身がトラックドライバーになりたい、と思うようになりました」と。じじつ、そのひとりの女性は退社して、ドライバーに転職したと知りました。

拙著をもって、著者の私は運送会社経営者には、「トラックドライバー向けの教科書として、社員ドライバーに対する経営者代弁の書」とし、返す刀で、一般向けには「異職種よりの新規参入の呼び掛けの書」とする所以です。

多くの失業者はもとより、フリーターやワーキングプアと呼ばれる人たちを前に、現在のわずか、80数万人のトラックドライバーの再教育への努力やエネルギーは当然ですが、その一方で、目をそうした異職種の人たちにも向けて、人材確保育成努力することが肝要と心得ます。現代の若者気質は、そんなにうまくは行かない、と思わないでほしいのです。「プロずれ」したトラックドライバーの再教育よりも、案外と新規参入組へのアプローチも一考かと思うのですが、読者の皆さんはどう思われるでしょうか？ くれぐれも、その実践成功者があることをお忘れなく！

おわりにひと言。私はトラックドライバーを前に隠せず言うことがあります。「私はプロドライバーではない。たかが、自家用車の運転だ。プロの君たちに、運転技術について偉そうな口をきく気は毛頭無い。しかし、安全運転に一番大事な『人間性・人格・心がけ』については、満76歳の人生体験者としての信念と哲学を持って、諸君に教えることが出来る...」と。トラックドライバーを、家庭を持ち、子を育てる一人の立派な社会人として対峙する姿勢が、経営管理者に求められるものと確信しています。漫画や子供相手みたいな、平易な言葉をもって、という教育姿勢は断じて避けるべきと考えます。

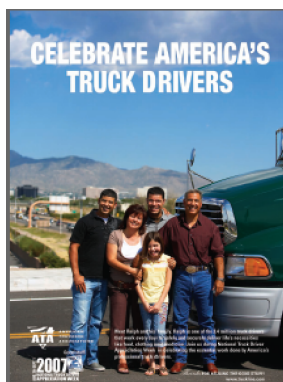
(2007年11月6日記)



(写真2)



(写真3)



(写真4)

