

特集：相互扶助の歩みと未来

[東北鉄道協会の技術力共有化事業]

つながりを力に ともに問題解決に 取り組む。

技術力共有化事業と相互送客事業を2本の柱とする東北鉄道協会の「中小鉄道事業者連携プロジェクト」は、平成20年に始まった。

個社で孤軍奮闘するのではなく、東北鉄道協会に加盟する事業者が一体となってさまざまな課題に取り組む、解決を目指していく。

「東北の中小鉄道事業者はみな厳しい環境下にある。困ったときは助け合おう、知恵を出し合おう。声を掛け合い、ともに歩んで行こう」

当時、東北鉄道協会 運輸・技術委員長を務め、プロジェクトの道筋をつくった八戸臨海鉄道株式会社鉄道事業部の佐藤啓一技術担当部長にお話を伺った。

文●香田朝子／撮影●織本知之



八戸臨海鉄道株式会社
鉄道事業部 技術担当部長

佐藤啓一

Keiichi SATO

「本書」での話し合いから始める

——「中小鉄道事業者連携プロジェクト」はどのような経緯で始まったのですか。

佐藤 きっかけとなったのは、「安全性緊急評価」で鉄道事業者に実施が義務付けられた「安全対策教育指導」です。

平成12年12月とその翌年6月、およそ半年の間に2度起きた京福電気鉄道越前本線（現・えちぜん鉄道）の正面衝突事故を受け、国土交通省は平成14年と15年に、全国76の中小鉄道を対象に安全性緊急評価事業を行いました。この評価結果を踏まえて各鉄道事業者に義務付けられたのが、平成16

年から5年以内に行う緊急保全整備事業と10年以内に行う中長期整備事業、それに3年以内の実施が義務付けられた職員に対する安全対策教育指導です。

東北の中小鉄道事業者は、マンパワーも資金も余裕がありません。緊急評価に基づく安全教育指導は「第三者機関の専門家による教育研修」でなければならず、各社が個別に実施するには負担が大き過ぎる。そこで東北鉄道協会は、国土交通省東北運輸局とJR東日本コンサルタントから講師を招き、2日間の集合研修を開催しました。平成17年7月のことです。

その翌年の18年9月にも、東北運輸局、

JR東日本、それに加盟事業者から講師を派遣してもらって集合研修を開催しました。この集合研修が一つのきっかけとなって、その後のさまざまな取り組みが始まりました。

——東北鉄道協会は、もともと何かを一緒にやろうという動きが活発だったのですか。

佐藤 いいえ、むしろ逆だったかもしれないね。もちろん、会員各社は協会の活動に真面目に取り組んでいましたが、「自分たちのための活動」にはなっていなかった。やるべきことはやるけれども、それ以上のことには敢えて踏み込まない。部会や委員会などの会議も、みな畏まってしまいうのか、

発言が出ないまま終わってしまうことが少なくありませんでした。

私は常々、会員各社が集まる「場」を活かし切れていないことに、苛立ちを感じていました。なぜなら、東北の鉄道事業者はどこも非常に厳しい環境下であり、会員たちは同じような悩みを抱え、苦勞しながら問題解決に取り組んでいる。互いに良き相談相手となつて力を貸したり借りたり、助け合えることがたくさんあるからです。

「本書で話そう」というのが私の信条です。協会の集まりではぎつぐばらんな話し合いになるよう働き掛け、特に平成16年に協会の運輸・技術委員長に就いてからは、

自分たちにとって必要なことや、やりたいことを本音で話し合う環境づくりに取り組みました。

平成17年と18年の集合研修はそうした中で行われたもので、結果、会員たちに歓迎すべき変化をもたらすことになりました。会員各社は、安全性緊急評価で危機感を募らせていました。危機感を共有し、ともに問題解決に取り組む中で、協会に加盟する19社がまとまることの大切さ、連携することと生まれる力を強く認識するようになったのです。

平成18年の集合研修の後に行われた懇親会は、一転して、大いに盛り上がりました。酒を酌み交わし、本音でしゃべり、自分たちのためにできること、やりたいことについて、会員各社からアイデアがどんどん出てきました。

相互送客事業は、このときの懇親会で話題に上り、「面白いからやってみようか」と話がまとまったものです。

——企画旅行を実施して、相互にお客さまを送り合うという取り組みですね。

佐藤 そうです。会員各社は、自社沿線の活性化を目指して、観光資源の掘り起こしやイベントの開催などさまざまな取り組みを行っています。相互送客は、そうした先進的な取り組みを学び合おうと発案されました。会員同士が連携して企画旅行を実施し、互いに送客し合えば、わずかでも輸送人員の増加と増収につながります。

初年度に当たる平成19年度は、会員5社が6回の相互送客事業を実施し、計154人を送客しました。

私は当時、会津鉄道に在籍しており、会津鉄道では初回、青函トンネル記念館で海底下の体験坑道を歩いた後、津軽鉄道のストープ列車に乗って津軽三味線の生演奏を聞き、弘南鉄道で名産のりんごを食べる、青森県3社をめぐるツアーを実施しました。

参加されたお客さまの反響は大きく、「会津鉄道の旅行は面白い」「次回はどこに行くんだ」と楽しみにされる方がたくさんいらっしゃいました。こうした方々がリピーターとなり、口コミ効果もあって、どんどん広がっていった。——旅行の行程や見どころは、行き先の鉄道会社にお願ひし、一般のツアーでは行かない、見られない、経験できない付加価値のあるプランをつくってもらうようにしました。この取り組みで、鉄道は人を呼べる、工夫次第で地域の観光資源になり得る、そんな手応えを感じました。相互送客事業は、われわれの大きな励みになりましたね。

技術力を共有化し、継承していく

——平成20年7月には、技術力共有化事業がスタートしました。

佐藤 相互送客事業が成功裏に進み、続いて連携の取り組みとして上がってきたのが、会員各社の技術やノウハウを共有して鉄道技術の継承と安全向上を目指す、技術力共有化事業です。

東北の鉄道事業者の一番の悩みは、老朽化する設備・車両のメンテナンスです。中古機器の交換用部品は調達さえも難しく、コストも高い。鉄道技術者の不足も深刻で

した。

そこで、各社が保有する検査測定機器や交換用部品をデータベース化し、必要ときに必要なものを相互融通できるシステムを整えました。同時に、保線や車両検修など外注せざるを得ない業務については、専門部門を持つ会員社に委託できるようにしています。

安全教育や技術分野ごとの研修、各種セミナー、訓練なども同様です。個社の指導だけで技術力を高めていくには限界がある。単独では実施困難な大規模な訓練や高度な研修会を合同で開催し、各社の安全性向上と鉄道技術のレベルアップを支えています。平成22年には、会員社に所属するベテラン技術者が各社の指導・助言を行う「鉄道技術・安全アドバイザー制度」も設けました。

——これまで大きな成果を上げている東北鉄道協会の取り組みですが、何が活動の原動力となっているとお考えですか。

佐藤 人と人とのつながり、コミュニケーションに尽きると思います。

鉄道事業者はどちらかと言えば閉ざされた職場環境で、他社の実情に触れる機会はありません。地理的に離れていれば、なおさら交流も限られてきます。

積極的に働き掛けなければ、つながりが生まれるはずもないのです。人間関係がそうであるように、同じ鉄道事業者といえども、そこに信頼関係がなければ、力を貸すことも借りること

もできません。本音で話し合う。誠実に話を聞く。私は、それが一番大事だと考えています。

一方、東北鉄道協会の加盟事業者は、旧国鉄系が多く、例えば同じ車両を所有しているなど、部品の相互融通や業務の委託を進めやすいという事情も後押ししたと思います。私自身、旧国鉄で、昔の仲間がメンテナンส์会社など鉄道の関連会社で在籍しています。そうしたネットワークも、大きな助けになりました。

さらに、技術力共有化事業、相互送客事業ともに、そのシステム構築と活動に当たっては、東北運輸局鉄道部ならびにJR東日本関係会社の皆さまから、多大な支援と協力を頂戴しました。

鉄道を支える機械設備がどれほど高性能になっても、鉄道を動かすのが「人」であることに変わりはありません。地方の鉄道の厳しさは日に日に増していますが、このつながりを力に、力強く歩み続けたいと思っています。



平成16年4月より10年間、東北鉄道協会運輸・技術委員長を務める。平成26年6月会津鉄道株式会社を退任、7月より現職。