

ずいひつ

2年間を振り返って

こんにちは。

今年の5月末で当工業会の常務理事職を退任いたしました矢坂です。在任中は会員会社の皆さま方には大変お世話になりました。ここに厚く御礼申し上げます。

今日はわたくしが経験した鉄車工での2年間について振り返ってみたいと思います。

1. 転勤・単身赴任について

わたくしはこれまで、「転勤」というものを経験したことがありませんでした。したがって入社以来、勤務地が変わる、居住地が大きく変わるということもなく過ごしてきました。しかしそうした毎日の生活において、私の心には「自身の会社や業界を多角的に見てみたい」という気持ちも芽生えていました。

その様な状況の中で鉄車工役員のお話を頂きましたので、わたくし自身としては至極前向きにお引き受けすることができました。

転勤にあたっては単身赴任という形を取り、会社の独身寮に入寮しました。わたくしは入社以来、6年間は寮生でしたので、居住空間の様式は変わったものの、特に違和感なく過ごすことができました。ただ、本年の新型コロナウイルス感染防止対策として在宅勤務を実施した際は、自宅と異なり狭い部屋1つだけで

1日を過ごします。まるで独房に入っているかのような感覚になり、これには閉口しました。(…その経験はありませんが…笑)。

私生活においては、余暇をどう過ごすかということが課題でしたので、とある水泳サークルに参加して練習を積みました。もともと競技経験もありましたので、楽しく真剣に取り組むことができました。

昨年は年間で10回ほどマスターズ競泳大会に出場した結果、55～59歳の部において、400m個人メドレーなど計4種目で日本マスターズ協会の2019年全国50傑にランクインできました。過去、インターハイの舞台がはるか遠かったわたくしにとっては、大きな喜びでした。



その他にも、サッカーや野球などのプロスポーツ観戦をしたりして、充実した余暇を過ごすことができました。

2. 東京暮らしについて

東京での2年間、毎日を過ごしてみて実感したことは2つあります。

- ・東京都は財政が豊か
- ・東京に在住していると、人口減少・少子高齢化や、駅前商店街の衰退は実感できない

まず1つ目ですが、都内には都立・区立の良質な文化体育施設が多くあり、大変充実し



川崎重工業株式会社
車両カンパニー
品質保証本部
品質・環境システム部
基幹職

やさか かずひろ
矢坂 和広



マスターズ競泳大会の様子（於：東京辰巳国際水泳場）中央の黄色帽子が筆者

ています。また、その利用料金も地方に比べて決して高価ではなくむしろ安いぐらいで、気軽に利用できるものとなっています。このような施設は税収をもとに設置運営されるものですので、「地方と比べて財政に余裕があるのだな」と感じました。（※個人の感想です）また、これに加えて国立の施設も都内に多く立地していますので、それらを合わせた設置総数では、地方とは格段の差があります。このことは、科学・芸術・体育に関する気づきや経験を得る機会がそのぶん増えるわけで、特に子供たちに対する教養面においては地方と比較して大きなメリットを享受できることとなります。

2つ目の項目についてですが、まず実感するのは当然のことながら「人が多い」ということです。さらには、現在においてもなお東京都の人口は微増傾向にあります。したがって、全国的には人口減少や少子高齢化とともに購買力の減少があっても、東京においては目立つほどのシャッター商店街は見られず、また子供たちも街中においてよく見かけます。もちろん30年ほど前の姿よりは商店も子供も減っているのですが、人口の絶対

数が多いせいか、あまりそうは感じません。

一方で地方においては、市街中心部であっても「商店がなくなっている」「子供を見かけない」「歩いている人がいない」ということを実感しますし、東京都およびその周辺を除く大半の地域で、人口は減少傾向にあります。

“人口減少対策、少子高齢化対策”と声高に叫ばれて久しいですが、実感することが難しい東京在住者の視点では、地方の厳しい状況に対する切迫感を持ち難いのかなとも思えます。（※これも個人の感想です）

3. 工業会を通して感じたこと

この職務についてから改めて強く実感したことは、『鉄道は広い多くの裾野を持ったシステム産業である』ということです。

鉄道車両の製造に関しては、「輸送用機械器具製造業」に分類されるものです。そして鉄道車両は、社会インフラの中で一般の皆様にも親しまれる身近な設備として受け入れられ、鉄道を利用する乗客にとっては最も目立つアイテムでありますので、ビジネスの世界においても国内海外を問わず象徴的な存在として取り上げられます。

しかしながら鉄道車両は、その車両単体で走行することができるようにするだけでは、社会システムとしては未完成です。実際には路線ダイヤを計画して時刻通りの列車運行を提供するとともに安全・安心を守るさまざまな線路設備や駅設備を維持管理することも必要です。また、乗客から運賃を徴収し、便利で快適な移動環境を維持しなければなりません。電気技術分野、機械技術分野、土木技術分野を含む総合的な技術の集積の上で、鉄道システムは成り立っています。

加えて、鉄道車両自体においても数多くの部品から成り立っており、その部品や部材・素材に関する製造者の存在も欠かせないものです。

わたくしは2年間の工業会の職務において、これらに関係する多くの方々と交流をいたしました。その交流を通じて、鉄道システムとはたくさんの方々の尽力があって成り立っているものであり、鉄道車両の製造もそれを構成するひとつの重要な要素であるということに再認識しました。

さらには、日本国内の鉄道車両業界の健全な発展のために、業界が取り組むべき課題や方向性を整理することや、海外マーケットの開拓などについても、国土交通省様をはじめとする中央省庁の関与が多様な形で行われているということも理解しました。

そして工業会の在職中においては、業務出張を含めた移動手段の途中で、過去にわたくし自身が製造に関わった車両を利用する機会が多くあり、その時には昔を思い出すとともに何とも言えない感慨がありました。鉄道車両は、一定の年月を経ればいずれは引退していくものではありませんが、長期間にわたって地域の社会インフラとして供用される鉄道車両の「ものづくり」に携われたことに、充実

感と誇りを覚えます。

4. 今後の鉄道車両業界について

わたくしは、昭和の最終期(昭和63年)に就職しました。そして昨年は平成から令和へと時代が移り、鉄道車両においてもさまざまな変化が起きています。

鋼製車両は少数派となり、「軽量化」や「高速化」を目指して来た時代を経て、今後は「ハイブリッド化」や「インテリジェンス化」というキーワードで設計検討が深度化していくことでしょう。その流れに乗るべく、車両製造者と部品製造者はより一層協力して、優れた車両を創り出していかなければなりません。

また海外市場においては、かつての車両単品での輸出ではなく、鉄道システム全体の構成要素の一つとしての車両と捉えて、鉄道インフラという大きなビジネスの中における輸出へと変化してきています。これに呼応すべく、鉄道事業者との協力体制づくりもさらに重要度を増していくと思われま

す。わたくしも何らかの形でこれに携わり、その一助となればと思います。

5. さいごに

現在、わたくしは出向元の会社に戻り、新たに品質・環境管理の職務に就いて、日々精進する毎日です。この2年間、大変貴重な経験をさせていただきました。この経験を、今後のわたくしの職務にも活かしていきたいと考えております。

末筆ではございますが、改めまして関係者の皆さま方に感謝申しあげ、退任のごあいさつとさせていただきます。

ありがとうございました。